

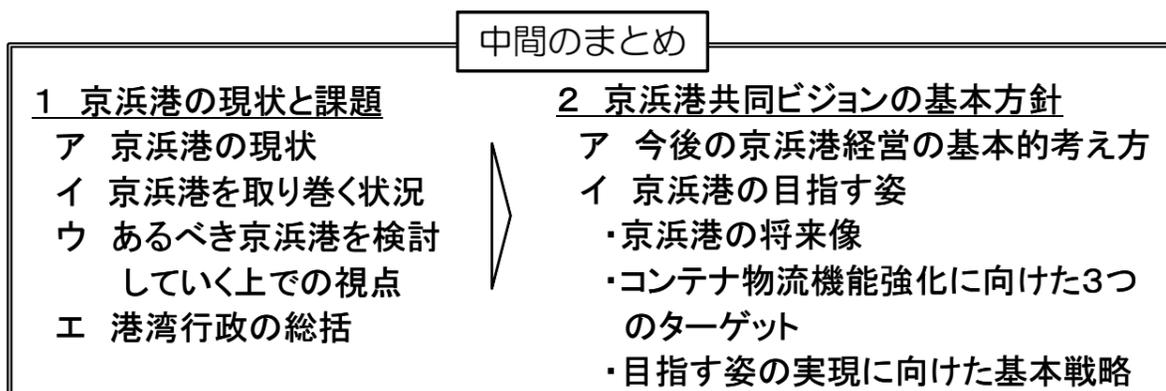
# 京浜港共同ビジョン（中間のまとめ）について

経済観光・港湾委員会  
平成21年9月18日  
港 湾 局

## I 京浜港共同ビジョンとは

- 1 位置づけ 京浜港（横浜港、川崎港、東京港）を1つの港としていくための、港湾経営と港湾整備の基本方針及び実行計画をとりまとめるもの
- 2 策定者 学識経験者、港湾関係事業者及び行政等の官民で構成される「京浜港広域連携推進会議」での意見・指摘を踏まえ、各港港湾管理者（横浜市、川崎市、東京都）が共同で策定する

### 3 構成



### 3 施策の方向性

- |  |  |                                    |
|--|--|------------------------------------|
| <p>ア 京浜港としての貨物集荷策、機能向上策の展開<br/>【集荷力の強化】</p> <p>エ 広域港湾行政推進にかかる国への要請</p> | <p>イ 合理的かつ効果的な施設及び機能の配置<br/>【空間利用計画】</p> | <p>ウ 京浜港一体的な経営の推進<br/>【一体運営方針】</p> |
|--|--|------------------------------------|

- 4 今後の予定 施策の具体的検討を進め、年内に最終報告を実施する

## II 京浜港共同ビジョン（中間のまとめ）の概要

### 1 京浜港の現状、課題

（地理的状況）



（京浜港共通の問題）

- 背後圏や三港間の輸送ネットワークが不十分
- 三港間の横持ち輸送の発生
- 荷捌き、蔵置ヤードの不足
- 経年による施設の老朽化
- 地方自治体（港湾管理者）の厳しい財政状況
- 隣接する都市活動とのすみわけと新たな土地利用転換用地の確保
- 廃棄物・建設発生土処理容量、水質改善

（世界的な物流を取り巻く状況）

- アジア地域（特に中国）を中心とした荷動きの増大
- 基幹航路に対する大型船の導入
- 物流革新の動き（SCM導入による物流効率化）

⇒ 物流構造の変化に伴う基幹航路の寄港地絞り込み

（コンテナ取扱いにおける京浜港の問題点）

- コンテナの総取扱量に占める日本港湾を発着する貨物の減少
- 国内貨物の京浜港取扱いシェアの低下（要因）・国内外貿コンテナ取扱港の整備による貨物分散
- ・国内輸送ネットワークが脆弱 等

⇒ 京浜港における貨物集荷力の低下

### 京浜港が「フィーダーポート」に転落する恐れ

基幹航路の寄港状況

基幹航路	1998年	2008年
東京港寄港	25航路	22航路
横浜港寄港	26航路	21航路

※フィーダーポート化の問題点

物流コスト増及びリードタイム増により、産業活動や市民生活に重大な支障を生ずる恐れ

### 2 今後の京浜港経営の基本的考え方

（今後の港湾経営の方向性）

京浜港に課せられた課題は、「国際競争力の強化」「利用者から選択される港湾」

これまでのノウハウや資産を有する  
港湾管理者を中心とした  
港湾経営

スケールメリットを活かした  
一体的な経営の必要性

利用者ニーズに応える  
経営感覚の確保

（京浜港の目指す姿）

- 我が国最大の港湾として、総合港湾としての役割を果たすとともに、釜山港等と対峙する日本のハブポート、北米航路における東アジアのハブポートを目指していく

ターゲットⅠ  
東日本のメインポート機能の維持

ターゲットⅡ  
釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現

ターゲットⅢ  
東アジアの国際ハブポートの形成

ターゲット実現に向け、「3つの基本戦略」と「国への要請」を実施していく

京浜港としての貨物集荷策、機能向上策の展開

合理的かつ効果的な施設及び機能の配置

京浜港一体的な経営の推進

広域港湾行政施策推進にかかる国への要請