

【須野原】 ご紹介いただきました国土交通省港湾局長の須野原でございます。本日は「第6回観光・海事立国フォーラム in 横浜」ということで、講師としてお招きをいただきましてありがとうございました。今年は横浜港開港ちょうど150周年ということでございますが、まさに時宜を得たフォーラムだと思っております。全国に港湾はいろいろございますが、横浜はまさに最も大事な港湾の1つだと捉えております。本日は、まず、国の港湾行政の施策についてお話させていただきまして、その後横浜港の現状や課題、今後の展望についてお話させていただきたいと思っております。

ご承知の通り、横浜港は江戸時代の1859年に開港し、ほぼ同時期に開港した函館と長崎、少し遅れて開港した神戸と新潟をあわせ、開港五港の1つとなっております。横浜は、開港五港の中でも最も早く開かれた港ということになります。それまで横浜は本当に小さな農村だったのですが、港の発展と共に現在のようなまちになってきたという状況でございます。

横浜が持っている港町としてのステータスについて説明させていただきます(スライド1)。物流の主流でありますコンテナで言いますと、東京港に次いで全国で2番目の取扱規模となり、以下名古屋、神戸、大阪と続きます。世界ランクで申しますと、29位ということでございます。ここに記載してございませんが、いわゆる一般貨物では、年間1億4千万トンの貨物を扱っており、名古屋港、千葉港に次いで全国で3番目の取扱規模となります。全国の貨物の合計に占める割合は5%弱となります。

ここまでは貨物の重量に注目してお話をさせて頂きましたが、貨物の価値、つまり金額ベースの統計に着目しますと、港湾としては名古屋港、東京港に次いで全国で3番目の取扱規模となり、空港を含めましても4番目の取扱規模ということになります。開港から150年経過した今現在においても、依然として横浜港が日

本の貿易の拠点として重要な役割を果たしていると言えます。

次に、横浜港が存在することにより、地域に対してどのような経済的なインパクトを有するかについて、横浜市港湾局が調査報告を出しております。雇用創出という観点で見ますと、港湾関係の雇用者数は約 40 万人であり、横浜市全体の雇用者 134 万人のうち約 3 割を占めております。また、所得創出という観点で見ますと、金額にして 3.8 兆円、横浜市の所得全体の約 3 割を占めております。更に、波及する産業分野では、製造業、サービス業、運輸業等、多種多様な産業分野に波及していることが分かります。万が一、港湾機能が停止した場合には、これだけの影響が生じかねない、ということになります（スライド 2）。

横浜港には大変多くのクルーズ船が入港しております。仮に 3 万トンクラスの客船が入港した場合の経済効果は、1 回の入港毎に 2 億円強と試算されております。また、コンテナ船が入港した場合の経済効果は、客船の場合と同様、1 回の入港毎に 2 億円強と試算されております。首都圏全体あるいは相手港の経済効果も含めて考えますと、横浜港が果たしている役割は極めて大きいといえます。

次に、今私たちが現在取り組んでいる施策について少しご説明させていただきたいと思っております。私たちは、港が果たすべき役割として、「まち」の活力、安全・安心、環境や暮らし、この 3 つの観点を特に重視して施策を進めております（スライド 3）。

まず「まち」の活力の観点でございますが、その中でもとりわけ物流と産業立地といった観点を重視しております。産業立地が我が国の高度経済成長を牽引してきたというのは既にご承知のことと存じます。産業活動と物流は切っても切れない関係でございますが、いかに安定的かつ安価な物流を提供するか、これを港が果たすべき重要な役割の一つであると捉えております。また、産業の立地のための場を提供する港の役割も重要です。これに対応

して特に現在取り組んでいる内容は、産業港湾インフラの刷新です。高度成長期以降作られた社会基盤施設が相当老朽化している、耐震化が行われていない等、地震災害に対して脆弱な社会基盤施設が相当数あるという現状から、産業港湾インフラの刷新は、次の世代に向けて産業界と一緒にになって取り組むべき大きな政策課題であると考えております。更に、スーパー中核港湾施策ということで、横浜港も重要な一翼を担っているわけですが、コンテナをはじめとした物流を円滑かつ安価にする、こうしたことを適確に進めることが大事だと考えております。

次に安全・安心という観点です。全国的な課題として大規模地震に対する対応が挙げられます。大規模地震に対する耐震性の強化等、施設をいかに維持するかが重要だと考えております。また、物資の不法な搬出入や不審者の立入等、物流セキュリティの確保に対する要請が高まっており、国際間の人や物の出入の窓口となる港において、従来以上に安全を確保する必要がある、そのように思っております。

更に、環境・暮らしという観点でございます。東京湾をはじめいかに水環境をきれいに改善していくかということも重要ですし、21世紀の大きな課題であります地球環境問題にいかに貢献していくかということも重要です。「市民の憩いの場」としてのまちづくりの観点、本日のテーマでもあります観光という観点から、ウォーターフロントの再開発その他の手法を用いつつ、様々な人に訪問していただくような仕掛けをしていくということも重要です。そうした中で、生活・暮らし・環境といった観点を幅広く捉え、港の施策をさまざま展開しているところでございます。

港の果たすべき役割として3つの観点について簡単に説明させて頂きましたが、それぞれの施策についてより詳しく説明させて頂きたいと思っております。

まず、スーパー中核港湾プロジェクトの充実・深化についてご

説明申し上げます。周辺諸国の港に対して我が国の港の国際競争力を強化しようとするもので、大型の港湾施設を整備することに加え、ソフト面の施策を充実することにより、物流に係るコストやリードタイムを削減する等、物流の円滑化を達成しようとするものです。京浜港、伊勢湾、阪神港の三大港を平成 16 年に「スーパー中枢港湾」として指定して以来、様々な施策を展開しております。ターミナルを大型化したり、大型荷役設備を整備したり、ということを行っております。また、資料には記載してございませんが、平成 20 年 10 月から、港湾関連手続を扱う港湾 EDI と通関情報処理を行う NACCS と統合するとともに、関係 6 府省の電子申請窓口を一元化し、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウを実現したところでございます。従来は、税関、検疫、港湾管理者といったそれぞれの官署に対して個別の申請窓口がございましたが、現在はシングルウィンドウを通じて電子申請していただければ、必要な手続きを一度に行うことができるということです（スライド 4）。

次に「地域の活力」ということで、企業立地の進展を踏まえ、民間の投資と雇用の創出を支援する港湾整備を推進しております。いくつかの港の例をスライドに載せてございます。こちらは関東の常陸那珂港、こちらは大阪府の堺泉北港の事例です。堺泉北港では、シャープの企業立地が進んでいます。昔は臨海部に液晶、太陽電池、IC といった高付加価値製品の製造のための工場立地というのはあまりなかったのですが、近年、近接する港湾や空港が利用可能である等、物流の利便性が高い地域への企業立地が進んでいるということでございます。中津港の場合は、背後の自動車製造工場の新規立地に併せ、港湾の整備を進める等、まさに官民のコラボレーションによる地域の活性化を進めた事例でございます（スライド 5）。

次に「大規模地震及び津波・高潮対策」についてご説明致しま

す（スライド6）。

大規模地震への対応として、資料にありますとおり、施設の耐震化を鋭意進めているところです。また、地球温暖化により海面水位が上昇することにより、高潮の被害が拡大することが想定されます。横浜では幸い、これまで高潮の被害を受けておりませんが、東京で見れば23区内の20%の地盤は満潮位以下となっておりますし、約4割の地区が高潮被害の危険地区となっております。地球温暖化に伴い海面上昇があれば、横浜を含めて被害を受ける可能性もありますので、地域の安全・安心を高めるべく、所要の施策を展開していきたい、そう思っているところでございます。

次に「環境」についてご説明させていただきます（スライド7）。

港湾行政のグリーン化というものを施策として進めておりますが、ここでは地球温暖化の防止に関する施策について説明致します。1つは効率的な物流体系の構築により、物流に起因して排出される環境負荷を低減していこうというものです。モーダルシフトを進めるためのコンテナ物流総合改革プログラムの推進、内航海運や鉄道輸送の利用の促進等ということで、渋滞緩和やより環境負荷の小さい輸送モードへの転換を促進するといった取組を進めるものです。もう1つは、港湾活動に起因して発生する環境負荷を低減させようというものです。船舶は必要な電力を供給するため、停泊中においても船舶に搭載している機関を動かしているわけですが、これを、エネルギー効率性の高い陸上からの電力供給に切り替え、トータルとしてCO<sub>2</sub>の排出を抑制しようというものです。船のタイプ毎、港毎のアレンジが必要ですから、各港での取組を進めつつ、経験を積みながら安く効率的にシステム化していこう、このように考えております。また、荷役機械の省エネルギー化も進めていこうと考えております。

次に「地域の活性化」について説明させていただきます（スライド8）。

横浜の観光にも関係しますが、港において地域振興の取り組みを進めております。1つはみなとのまちづくりです。みなと振興交付金といったスキームの活用により、緑地や旅客ターミナル、プレジャーボートの収容施設の整備を行い、市民とウォーターフロントを近づけようという取組を進めております。また、ファンドを作り、市民団体が行う施設整備を支援するといった取組も進めております。更に、「みなとオアシス」といった取組を進めております。

資料にはございませんが、現在、瀬戸内海を中心とした内航のクルージングを活性化していこうということで、海事局、観光庁と連携しながら進めていこうと考えております。小型船を活用しまして、例えば2泊3日の小規模のクルーズや、場合によっては、船でベッド&ブレイクファスト機能を提供するといった新たな形のクルーズということを推進できたら、と思っております。

これまで全国的な港の施策について説明させていただきましたが、横浜港における今後の発展に向けた取組ということでお話をさせていただきます（スライド9）。

まず、横浜港は一体どのような機能を有しているのか、整理してみたいと思います。この会場は内港地区のインナーハーバーに位置します。客船ターミナル、MM21といったウォーターフロントの再開発、国際交流、商業・観光の拠点として機能しており、まさに横浜の1つの顔となっております。その外側には物流機能が展開しております。特に南側には臨海工業地帯が展開しており、石油精製関係の貨物が多く取り扱われております。次に大黒地区ですが、この地区は完成自動車の輸出拠点ということで、日本産業の輸出の拠点としての顔も兼ね備えております。また、所謂コンテナ物流は本牧、あるいは南本牧地区で集中的に取り扱われており、まさに国際海上コンテナ物流の拠点としての顔も兼ね備えているわけです。

横浜港のコンテナについて改めてみてみます（スライド 10）。コンテナ取扱量は東京港に次いで 2 番目ということになりますが、最近 5 年で取扱量が約 39% 増加してきております。リーマンショックで経済が停滞しておりますが、平成 20 年の取扱量は約 350 万 TEU ということで、日本の物流の拠点として占める位置に変わりはありません。順調な取扱貨物量の増加を踏まえ、横浜港のコンテナ取扱能力をいかに強化するかが課題であると考えております。

そうした中で世界のコンテナ物流の潮流の変化を辿ったのが、次のスライドになります（スライド 11）。コンテナ物流が始まったのは 1960 年代ですが、それ以降、コンテナ船の大型化が進んできた、というのがお分かりになると思います。1985 年のコンテナ船の船型は 4 千個積位の規模であったわけですが、現在は 1 万个積以上の大型コンテナ船が登場し、大量のコンテナをいかに効率的に輸送するかが重要になったことがお分かり頂けるかと存じます。

大黒埠頭ができたのは 1980 年代初め、神戸港のポートアイランド 2 期ができたのは 1990 年代の半ば、南本牧ができたのは 2000 年代の初めということであり、岸壁水深はそれぞれ、- 13 m、- 15m、- 16m と対応してきております。コンテナ船の大型化の潮流にいかに対応するかということが非常に重要でありまして、対応が不十分であると、日本の産業そのものの大きなマイナス要因になりかねません。

次の資料は我が国港湾とアジア主要港とのサービスレベルを比較したものです（スライド 12）。残念ながらアジア主要港と比較して、我が国港湾に寄港する基幹航路の数は減少している状況であり、対応が必要と考えております。横浜港の場合は、欧州航路は週 1 便、北米航路で週 14 便の航路数という状況です。東京湾全体で見ると基幹航路の数は主要港と並びますが、東京港、川崎

港、横浜港をそれぞれ単独の港としてみるとなかなか厳しい状況です。東京湾全体を1つの港とみなして総合的な施策を講じる方がトータルとして効率化を図れる部分も多いと思われ、いかに対応するかが大きな政策課題であると考えております。その中で横浜港が有する利点は、国際航路と内航フィーダー航路がきちんと結ばれている点です（スライド 13）。我が国において内航船舶の利用というのは必ずしも十分でないという状況が普通でありまして、例えば、日本海側の港からの輸出貨物が釜山でトランシップされる例がありますが、横浜港の場合、国内の港から内航船によりフィーダー輸送してきて、外航の大型コンテナ船に積み込むことができるという利便性を有しています。実際、横浜港の内航フィーダー航路は、中部・関西圏方面に週7便、東北・北海道方面に週9便ございます。こうした航路を場合によっては日本海側の港まで延長して結び内航フィーダー航路ネットワークを充実化する等、日本の港が全体としてどのような役割を果たすべきなのか、ということも踏まえつつ、日本の港が持つポテンシャルを強化するための施策を、海運施策と並行して考えていくということが重要と捉えております。

また、現在、「コンテナ物流の総合的集中改革プログラム」に取り組んでおります（スライド 14）。1つ目の取組は、ターミナルの24時間化に向けた取組です。これを進めるためには、コストの適切な負担のあり方等の課題があります。京浜港においては、コンテナゲートオープン時間延長に向けた取り組みを進めております。少なくとも今年度は、モデル事業として国も一緒になって必要な経費を適宜補てんしましょう、ということで進めています。

2つ目の取組は、東京湾において湾内バージ輸送網を強化するという取組です。東京湾外の港に向けたフィーダー輸送を内航に担って頂き、湾内輸送はバージを積極的に活用しようという取組です。東京港と横浜港と千葉港との間の所謂横持ち輸送について

も渋滞等で詰まることが多いものですから、大量輸送可能なバージを活用し輸送を円滑化しよう、ということで取組を進めております。

3つ目の取組は、内航フィーダー輸送網の強化ということです。また、4つ目の取組として、海上コンテナ鉄道輸送ルートの充実に取り組んでおります。地球環境問題への対応もありますし、長期的な物流のあり方というものを考えると、遠距離の内陸輸送では、船と鉄道をうまく組み合わせ環境負荷の小さい輸送モードへの転換をできるだけ促していく、場合によっては内陸にインランドポートというものを設け、内陸のコンテナ輸送体系を更に効率化していく、そういうことが必要だと考えております。

更に、5つ目の取組として、物流に係る情報化の推進に取り組んでおります。海上コンテナ貨物のトラッキング、港湾物流関係者が一元的に情報共有できるポータルサイト及びAISを活用した港湾関連手続の自動化システムを構築するという取組を進めております。これらの取組を通じ、コンテナ物流の総合的集中改革プログラムを総合的に進めていきます。

横浜港では、現在、南本牧地区において、次世代に向けた高規格コンテナターミナルの整備を行っているところです。先程、申し上げましたようなソフト面の施策と相まって、港の国際競争力の強化を目指すものです（スライド 15）。

従来からあった本牧地区と南本牧地区のコンテナターミナル間の貨物の輸送ですが、残念ながら一般道を通行しなければならない状況ですので、専用の道路で結ぶプロジェクトを今年度より開始し、物流体系を強化していこうと考えております（スライド 16）。

次は施設の耐震強化についてでございます（スライド 17）。我が国の場合、地震の発生はどうしても避けることができないわけですが、大規模地震が発生した時においても、緊急物資の海上輸送だとか、最低限の経済活動を維持するための物流ルートの確保

というものが、地震の発生による被害を最小限に留めるため、極めて重要なものになると認識しております。ここ横浜港においても施設の耐震化を進めているところでありまして、耐震化岸壁の整備計画 17 バースのうち、既に 6 バースが整備済、残り 11 が未整備ないし整備中です。産業界には、大規模地震が発生した際に応急復旧を行うだけでなく、すぐに生産活動を再開したいという意向があり、ビジネスコンティニュイティをいかに確保するかということが極めて重要となります。行政だけではなく、民間も含め関係者が一体的に取り組まなければならない課題と考えており、現在、関係行政機関、学識経験者、民間事業者とが一緒に取り組んでいるところです。以上が、横浜港において展開している物流施策の概要でございます。

このほか、東京湾における海域環境再生に向けた取組を行っております（スライド 18）。ご承知のとおり、東京湾は内湾に位置するため、海水中の汚濁物質が滞留しやすい状況であり、水質をいかに改善するかが課題となっております。そのため、東京湾再生プロジェクトということで関係行政機関相互の連携による取組を進めたり、市民の方々と一緒に取組を進めたり、あるいは、羽田空港の再拡張事業の関係で、事業者の方々とお話をさせて頂きながら、東京湾の再生に向けた取組をいろいろ進めるということを行っております。例えば、再拡張事業に併せ魚類が生息しやすい環境を作ろうということで浅場の造成を行ったり、海面に浮遊するゴミや油を回収する取組を行ったりしているところです。ゴミや油の回収と申しますと、なかなか目立たない地味な取組なのですが、長い目できちんと環境改善を行うことにより、東京湾をより良くしていく、そのような気持ちで取り組んでおります。

また、水質の改善に向けた取組を総合的に進めるため、横浜にあります調査事務所の構内に磯場の実験施設を作り、その効果を検証するといった取組も進めております。いずれにしましても、

様々な取組を通じてトータルの水辺環境の改善を進めるとともに、ウォーターフロントとしての魅力を高めるための取組を進めております。

ところで、横浜港は、日本を代表するクルーズポートの1つです。寄港回数は全国1位の実績となる年間百数十回、年間170万から180万人が訪れており、まちづくりの顔になっております(スライド19)。

また、開港150周年となる今年の6月2日、象の鼻地区がオープンしました。スライド左側の写真は、明治43年頃の象の鼻地区の写真であり、右側は現在の利用状況を表す写真です。昔の施設を活かしつつ、現在の技術も取り入れながら、市民が水辺に親しむ接点として再生利用され、交流拠点としての新しい顔ができました(スライド20)。

次のスライドは赤レンガ倉庫です(スライド21)。左側の写真は創建時のもの、右側の写真は現在の姿です。現在は、写真のようにライトアップされておりまして、ビアガーデン等をはじめとする交流施設として、年間約500万人弱の方が訪れております。歴史的な施設を活用しつつ、新しい文化、或いは、にぎわいの拠点として見事に生まれ変わりました。

臨港パークも同様でございまして、横浜ベイブリッジを一望できる場所に、国際展示場と一体的に利用できる市民の賑わいの場ができました(スライド22)。公園の中にある「汐入の池」は、市民の方々にとって生物の多様性に触れることができる貴重な場になっております。

また、開港150周年を契機としまして、日本丸メモリアルパーク2期の緑地整備が進められておりまして、回遊性豊かな水辺空間を整備するとともに、水辺を活かした魅力づくりの一環として、ライトアップを行う提案もなされています(スライド23)。

最後に、今まで申し上げてきましたことを総括的にまとめてみ

ます。3つの観点があるかと思えます（スライド24）。

まず第一に、国際競争力のための物流システムの強化という観点です。物流を効率化する取組を着実に進めるほか、東京港、川崎港、千葉港等との連携というものが大事だと思っています。内航のフィーダーも含め、ネットワークとしての物流を強化していくということをございます。そのため、ハード面とソフト面の両面において、現在進めている施策について、関係者が一体となって取り組んでいく必要があると思っています。

第二に、安全・安心な国民生活の実現という観点です。横浜港背後の経済活動や市民活動を維持するため、港湾施設の耐震化の推進というものを、計画的、かつ、着実に進めていく必要があると思っております。また、地球温暖化が進む中、場合によっては、高潮の被害が拡大する可能性があります。安全があって初めて市民生活が成り立つという側面もありますから、公の役割として、これらの課題に着実に取り組んでいく必要があります。

最後に、観光という観点です。歴史的建造物といったような遺産を活かしつつ、各地区が有する特性を踏まえながら、みなとまちづくりを進めていくことが大事だと思っています。横浜は、港があるということで、うまくまちが発展してきた経緯があり、まちの発展に対し港が果たすべき役割は次の50年においても変わらないと思っております。港をさらに魅力あるものにすべく、私達も地域の皆さんと一緒に、いいまちづくり、元気な地域づくりを進めたいと思っていますので、どうぞよろしくお願ひします。私のプレゼンテーションは、以上でございます。どうもありがとうございました。