

協働型の港湾マネジメントシステムを導入した

「関東の港湾の基本方針 - みなとのギアチェンジ - 」について*

The basic policy of ports of Kanto region introduced cooperated management system*

成川和也**

By Kazuya NARUKAWA**

1. はじめに

近年、アジア諸国の急激な経済発展、人口減少・少子高齢社会の到来、大規模地震発生への切迫性の増大等、我が国の港湾を取り巻く状況は急速に変化している。関東地域の港湾においても、アジア諸港との港湾間競争における相対的な地位の低下や、首都直下地震への対応の緊急性の高まりなど情勢が急速に変化している。

このような関東地域の港湾を取り巻く情勢（図1参照）は、今後ますます厳しさを増し、かつ急激な変化が予想されるものの、変化の内容については確実な将来予測ができない。そのような中で、限られた時間、資源を活用して、早急に変化に対応して政策を展開し結果を出していく必要がある。この際、港湾においては、多様な関係者による多様な活動・利用が行われており、それぞれの取り組みの意図や内容、相互の関係性が見えにくい。ため、港湾に関わる多様な主体が認識を共有し、目標の実現に向け協働していくことが重要である。

また、競争関係にあるアジア諸港の規模、荷主の利便性等を考慮すると、「関東地域の港湾」という広域的な視点から取り組むべき施策を考えることが必要である。

そこで、30年後を意識しつつ、今後10年間の関東地域の港湾の目標とその実現のための施策を示す「関東地域の港湾の基本方針 - みなとのギアチェンジ - 」を平成18年2月に策定した。

2. 基本方針の全体構成

多様な関係者による協働と、広域的な視点で港湾を捉える必要性等を踏まえ、本基本方針では関東地域の港湾の機能や魅力の向上のための取り組みを、物流・防災・環境・くらしの4分野に分け、それぞれの政策目標

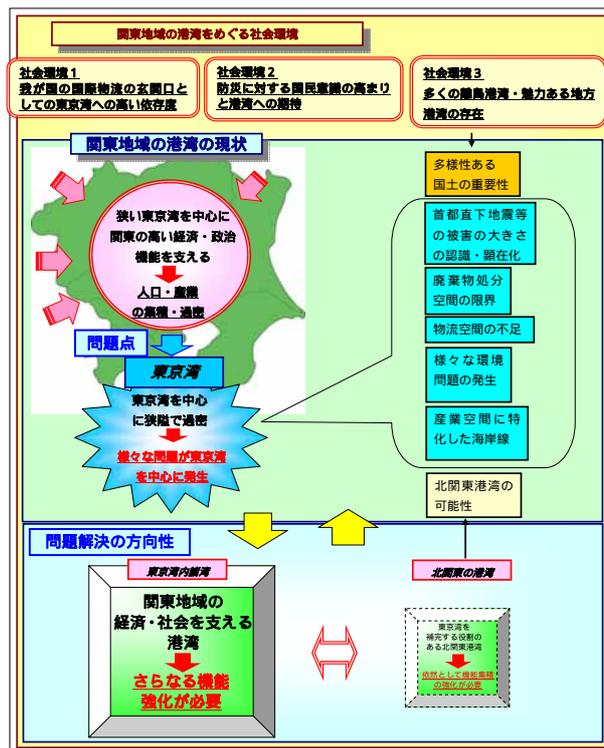


図 - 1 関東地域の港湾を取り巻く情勢

数値指標・目標値、施策、行動計画の構成で整理する。取り組みの体系と内容を明示することにより、多様な主体の理解を得、協働の取り組みへの参加を呼びかけるものである。

政策目標は、関東地域の港湾が社会に対し実現すべき成果の目標について、利用者側の発想に立ったアウトカム目標として大きな方向性を示すものであり、9つの目標を設定した。

数値指標は、各施策による政策目標の達成状況を分かりやすく表現するパラメータであり、計21指標を設定した。各数値指標には、原則、現況値・概ね10年後に達成すべき目標値・30年後の将来にあるべき目標値を設定する。なお、本基本方針における指標は策定後も必要に応じて入れ替えを行うなど、見直しを行っていく。なお数値指標は、財政状況・経済情勢・自然災害などの施策以外の要因によって大きく変動する可能性もあり、

*キーワード：協働、数値指標、マネジメントシステム

**国土交通省関東地方整備局港湾空港部港湾計画課

(横浜市中央区北仲通5丁目57番地、

TEL045-211-7415、FAX045-211-0204)

目標値の達成を関係者に義務づけるものではない。

施策は、政策目標を達成するための手段であり、多様な関係者が協働して取り組むことを期待するものである。

行動計画は、多様な関係者が協働して実際に個別施策や取り組みを実施し、行動する内容を具体化したものである。行動計画の提示により、実践していくべき具体的施策・取り組みを明確化する。またマネジメントサイクルによって取り組みの継続性と目標管理の仕組みを組み込んでおり、施策を展開しながら進捗状況をチェックし、戦略の不断の見直しを行っていく。

また、各分野において、多様な関係者と協働して行動計画を策定し、施策を実施していくために、4つのパイロットプログラムを策定し、検討を行う。

以上のような基本方針の全体像を、図 - 2 に示す。

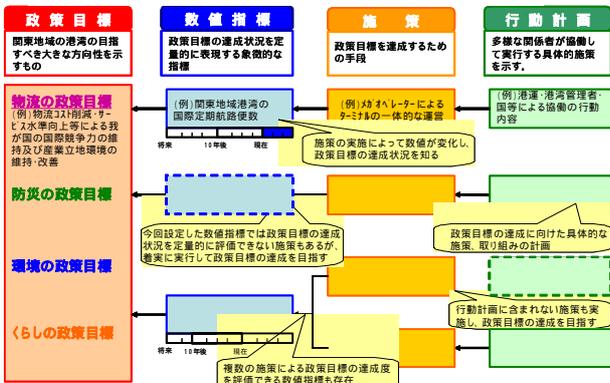


図 - 2 関東地域の港湾の基本方針の全体構成

3. 物流分野（活力ある経済社会へ貢献するために）

(1) 政策目標 1

物流コスト削減・サービス水準の向上等により、我が国の国際競争力及び産業立地環境を維持・改善する。

a) 背景と課題

世界規模での製造業の水平分業の進展（我が国の産業構造の変化による経済相互依存の進展）

- ・世界経済の発展
- ・国際的な立地環境競争の激化と相互依存性の進展
- アジア経済の発展と我が国港湾のフィーダーポート化の懸念
- ・アジア諸港、国内各港との港湾間競争の激化
- ・コンテナ船の大型化等の極めて効率化された国際海上輸送体系の急速な進展
- ・東アジア諸港と比べ相対的に割高な港湾コスト・長いリードタイム

物流効率化への要請の高まり及び国民生活の負担増加の懸念

- ・我が国産業の立地環境として効率化の要請が高ま

る物流機能

- ・IT化やSCM等による物流全体の効率化と戦略的物流の進化
- ・国民生活を支える基盤としての物流機能

b) 政策目標 1 を実現するための施策

京浜港において多方面・多頻度の基幹航路を維持

- ・港湾コストの削減
- ・港湾の集荷力の強化
- ・港湾サービスの向上

関東地域の港湾においてアジア航路での国内輸送並のコスト・サービスの実現

- ・港湾サービスの向上

臨海部空間の産業立地環境の整備

- ・臨海部空間の立地環境の向上
- ・港湾施設の適切な機能維持

c) 政策目標 1 の数値目標

指 標	現 状	10年後
関東地域港湾の取扱コンテナ貨物のダイレクト輸送率（海外諸港でトランシップされない貨物の割合）	90%	維持(90%)
関東地域港湾の国際定期航路便数（コンテナ・RORO）	週約220便 (2003年度)	週約290便 (現状の1.3倍)
欧米基幹航路において、世界最大級コンテナ船の就航している航路（ループ）数	1航路（ループ）	4航路（ループ）
欧米基幹航路貨物の半分以上が関東地域の港湾を利用する都道府県数	13都道府県	17都道府県 (10年前の水準)
京浜港内における道路混雑箇所数	京浜港: 23箇所 (東京13、横浜10)	京浜港: 12箇所 (東京8、横浜4)
京浜港取扱海上コンテナ貨物の鉄道輸送量	年間約1.5万TEU	年間約2.5万TEU
京浜臨海部に立地する高度な物流施設の面積（高度物流施設面積は、今後内容を検討）	普通倉庫 6975千m ²	普通倉庫 約9000千m ²

(2) 物流のパイロットプログラム：「港湾物流高度化計画（仮称）」での検討内容

- ・京浜港のスーパー中枢港湾プログラムの推進に関する具体的な取り組み
- ・海上輸送、鉄道輸送、トラック輸送等の複数の輸送モードの効率的な活用 等

4. 防災分野（首都圏の安全・安心・安定を支えるために）

(1) 政策目標 2

総合的な防災・減災対策により、地震被害を最小限に抑制する。

a) 背景と課題

- 関東地域での大地震の切迫性の増大
- 地震発生時の「首都中枢機能の継続性確保」と「膨大な被害の軽減」が重要
- 港湾活動の複雑性による震災時港湾活動の停滞の恐れ
- 港湾施設の老朽化の進展と耐震化の遅れ

b) 政策目標 2 を達成するための施策

- 海上輸送による緊急物資輸送体制の構築
- 震災時の国際物流機能維持体制の構築
- 海上輸送による帰宅困難者・参集従業員支援体制の構築

c) 政策目標2の数値目標

指 標	現 状	5年後	10年後
首都直下地震(東京湾北部)発生時に海上輸送で緊急物資が提供される必要のある人々への供給可能率 (ソフトが不備な為)	10%以下	50%	100%
大規模地震時に機能する基幹的広域防災拠点数	0箇所	2箇所	2箇所
被災直後(1週間後)から取扱可能な国際海上コンテナ貨物量の割合	平時の10%以下 (ソフトが不備な為)	平時の30%	平時の60%
広域的輸送運用体制が確立された帰宅困難者の帰宅に利用できる船舶数	なし	100隻	300隻
多様な関係者と連携した総合防災訓練を実施した重要港湾の割合	0%	60%(6港)	100%(10港)

(2) 政策目標3

総合的な防災・減災対策により、津波・高潮被害を最小限に抑制する。

a) 背景と課題

関東地域で危惧される津波・高潮
津波・高潮による被害の軽減

b) 政策目標3を達成するための施策

津波・高潮等に強い臨海部の形成
住民・地域社会の自衛力の向上

c) 政策目標3の数値目標

指 標	現 状	5年後	10年後
ゼロメートル地帯において津波・高潮に対し一定の水害の安全性が確保されていない地域の人口	約14万人	-	0人

(3) 政策目標4

総合的な安全対策により、海難事故・テロ等による被害を最小限に抑制する。

a) 背景と課題

狭隘で輻輳する東京湾口航路
湾内諸港のテロ等の破壊行為を受ける危険性

b) 政策目標4を達成するための施策

東京湾の航路の円滑な通航を確保するための船舶整備と管理体制の構築
国際的保安水準の確保

(4) 防災のパイロットプログラム：「災害対応協働活動マニュアル(仮称)」での検討内容

- ・ 応急復旧及び緊急物資輸送、及び国際コンテナ輸送のための広域協働体制の構築
- ・ 水上輸送による帰宅困難者支援体制の構築
- ・ 災害時における一般貨物輸送(応急復旧・緊急物資ではない貨物)のための広域協働体制の構築 等

5. 環境分野(美しく安全で生き生きとした東京湾と人々の共生のために)

(1) 政策目標5

東京湾等の海域環境の再生により、海からの恵みを回復し継承していく。

a) 背景と課題

かつては十分享受できた東京湾の恵み
東京湾の水質の悪化と生物生態系への影響
これまでの環境対策とその反省
人々の環境意識の高まり
日本文化の試金石としての東京湾の再生

b) 政策目標5を達成するための施策

東京湾の水質改善
東京湾の生態系ネットワークの改善
海・海辺と人のふれあいの再構築

c) 政策目標5の数値目標

指 標	現 状	10年後
東京湾の赤潮・青潮の年間発生回数	赤潮:51回 青潮:3回	赤潮:約30回 青潮:2回
生物の生息に重要な干潟・浅場等の回復面積	干潟浅場面積 3,160ha	干潟浅場面積 3,760ha
NPO等の多様な関係者との協働取組回数	119回	約170回

(2) 政策目標6

地球環境への負荷の軽減により、持続可能な社会の実現に資する。

a) 背景と課題

廃棄物処理問題の深刻化
地球温暖化対策及び大気汚染対策等の必要性

b) 政策目標6を達成するための施策

循環型社会の形成
地球温暖化対策及び大気汚染対策等

c) 政策目標6の数値目標

指 標	現 状	10年後
関東地域港湾における内貿ユニットロード航路の定期便数	週128便(2004年)	週145便

(3) 環境のパイロットプログラム：「東京湾環境計画2006(仮称)」での検討内容

- ・ 東京湾の環境の目指すべき将来像の明確化
- ・ 将来像の実現のためのプロセス・手段を分析するためのモデルの開発
- ・ プロセス・手段についての合意形成
- ・ 協働研究・モニタリング等による「新しい協働の形」の提案
- ・ 環境改善への具体的な取組についての計画策定 等

6. 暮らし分野(世界に誇りうる文化をもち、生き生きくらすために)

(1) 政策目標7

魅力的な海辺の形成により、豊かで生き甲斐をもった生活に資する。

a) 背景と課題

みなととともに発展したまち・文化(生活様式)
日々の生活と海・海辺の乖離
価値観の多様化と生き甲斐の希求
世界に誇りうる国土環境、地域文化の形成の関心の高まり

b) 政策目標7を達成するための施策

日常生活の中で憩える海辺空間の提供
海辺の魅力向上に対する市民自らの取り組みの活性化

c) 政策目標7の数値目標

指 標	現 状	10年後
パブリックアクセス延長 (海や海辺を、より身近に感じられる水際線延長)	アンケート実施予定 (A-ド88km)	88km以上 (A-ドA-ス110km)
心安らぎ、愛着のわく海辺の空間数(美しい生活風景)の数	0箇所(選定中)	100箇所以上

(2) 政策目標8

臨海部の産業機能の強化・拡充により、雇用機会を確保する。

a) 背景と課題

- ・生活を支える臨海部産業の雇用と所得の確保の必要性

b) 政策目標8を達成するための施策

港湾施設の適切な機能維持
臨海部空間の良好な産業立地環境の整備

c) 政策目標8の数値目標

指 標	現 状	10年後
大型船用の機能低下した公共的な岸壁等の施設数	6施設	0施設

(3) 政策目標9

離島への海上交通機能の強化と交流拠点の形成により、離島の安心・安定した生活を実現する。

a) 背景と課題

- ・離島等の生活の改善の必要性

b) 政策目標9を達成するための施策

離島への就航率の向上
離島の港湾での交流・地域づくり

c) 政策目標9の数値目標

指 標	現 状	10年後
本土並みの年間就航率を維持している離島の割合 (対象:本土と直行便が就航している9島)	(2/9島)	可能な限り 増加させる

(4) くらしのパイロットプログラム:「くらし魅力向上プログラム(仮称)」での検討内容

- ・渚と緑のネットワークの形成(海辺と緑へのパブリックアクセスのネットワーク化)
- ・里浜づくりの推進とネットワークの形成
- ・運河マップの作成 等

7. 協働型の港湾マネジメントシステム

本基本方針は、数値指標を設定することで、政策目標の達成度を評価する仕組みとしている。この仕組みを活かすため、数値指標やパイロットプログラムの進捗状況等を定期的にチェックし、基本方針の進捗(政策目標の達成度等)を適切に管理するマネジメントシステムを構築し、実践していくことが必要である。すなわち、「目標の設定と達成プロセスの構築【Plan】」-「Planの実行(多様な関係者が施策・取組を実施)【Do】」-「施策・行動計画と数値指標等の進捗状況の確認・評価【Check】」-「チェック結果を踏まえた施策等へ反映(施策のスクラップ&ビルドも含む)【Action】」というPDCAのマネジメントサイクルの確立が必要である。

また、マネジメントサイクルを実施する度に、目標・数値指標・施策等を、積極的に見直し、より内容を改善していけるようなスパイラルアップ型のマネジメントを行う。この際、特に国、港湾管理者を中心に強力な連携体制を構築し、基本方針の進捗状況をチェックし、有識者懇談会へも内容報告するという形で第三者チェックを実施する。

また、各分野で実施する行動計画の内容を横断的に情報交換・確認できる体制を構築しながらマネジメントを実施していく。

さらに、施策の実施、フォローアップ、効率的な情報収集等には多様な関係者との協働・連携が必要であるから、多様な関係者とのパートナーシップを確立し、最終的には関係者全員が参加した形でのマネジメントシステムの確立をめざす。

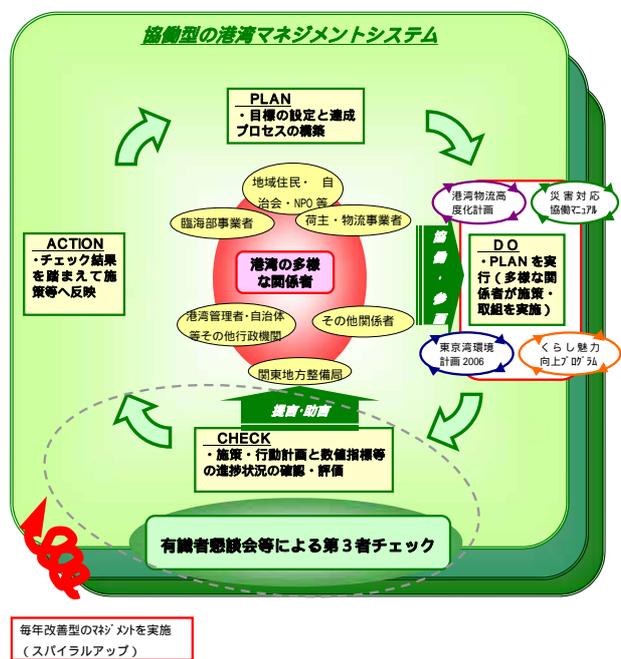


図-3 協働型の港湾マネジメントシステムのイメージ

8. あとがき

本基本方針の策定にあたり、熱心にご検討、ご指導いただいた「関東地域の港湾の基本方針の策定に係る有識者懇談会」及び「首都圏港湾連携推進協議会」の構成員の皆様、並びにパブリックコメントの際に貴重なご意見をいただいた利用者及び一般市民の方々、並びにご協力くださった関係各位に対し、改めて感謝申し上げます。

今後は、諸情勢の変化を的確に捉え、常に時代の要請に応える関東地域の港湾の指針であり続けるべく、今後とも本方針の適宜見直しを重ねていく所存です。

なお、本文及び関係資料は、関東地方整備局HP: <http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/> に掲載しております。