

3 提 案

シドニー、シンガポールの両港は、港の背後にある地域の経済・産業活動や市民生活も十分に考慮した港湾経営を目指している。今回の視察を通じて、東京港における港湾施策の課題と考えられる点は以下のとおり。

国内コンテナ輸送の効率化に資する鉄道を
活用した物流ネットワークの拡充

民間の創意工夫を活かした港湾経営

都民に親しまれる港づくり



シンガポール港

国内コンテナ輸送の効率化に資する鉄道を 活用した物流ネットワークの拡充

シドニー港は、背後の大消費地（シドニー市）のみならず広大なニューサウスウェールズ州の物流窓口となるメインポートであり、広い内陸部に海上コンテナを運ぶ方法として、トラック輸送とともに長距離を運ぶ鉄道の活用を進めている。

我が国は大陸国ではないが、国土が南北に長く、鉄道輸送の有効性が発揮できる可能性を有している。事実モータリゼーション以前は、貨物鉄道による物流が内航船とともに輸送モダルの主流であったことは、昭和10年開業の築地市場の形状を見れば一目瞭然である。

高度経済成長以降、経済合理性あるいは利便性が追求され、多頻度小口配送が求められた結果、現在はトラック輸送が主流となっているが、今後は地球温暖化ガス削減に資する物流の在り方が求められている。

鉄道輸送はトラック輸送と比べて環境にやさしく、大量輸送も可能である。東京港への貨物集荷を進めるうえでも、道路・海上輸送網の整備とともに、全国に張り巡らされた鉄道網を有効活用した鉄道輸送の拡充が必要である。



シドニー港

民間の創意工夫を活かした港湾経営

コンテナターミナルの管理運営については、シンガポール港、シドニー港で、その手法は異なるが、両港ともに、かつての国、自治体による管理運営から、企業経営のメリットを活かし、物流動向や荷主、船会社等のニーズに迅速、柔軟に対応できる民営化を導入している。

東京港では、全国の埠頭公社に先駆け、平成20年4月に財団法人東京港埠頭公社の民営化を行い、東京港埠頭株式会社が設立された。平成21年度当初からは従来都が直営で管理運営していた公共コンテナ埠頭を同社に現物出資し、現在東京港の外貿コンテナ埠頭は同社により一元的に経営されている。

これは我が国の中では先進的な取組みではあるが、今後、海外の事例も参考に、我が国にあった、民間の創意工夫を活かした港湾経営のあり方を研究し、東京港埠頭株式会社のさらなる活用を検討すべきである。



シンガポール港

都民に親しまれる港づくり

世界一美しいとも言われるシドニー港と東京港を比較した場合に、東京港は、年間 4,000 万人もの集客を誇る臨海副都心や海上公園など、観光拠点、都民の憩いの場として、十分な魅力を有している。

さらに、臨海大橋（仮称）の竣工と「海の森」の整備などにより、新たな魅力が生み出される東京の文化、環境のフロンティアとも言える地域である。

今後、世界の人々があこがれる観光拠点としても、また、都民がベイエリアに親しむ場としても、臨海副都心地域の魅力を高めていくべきと考える。



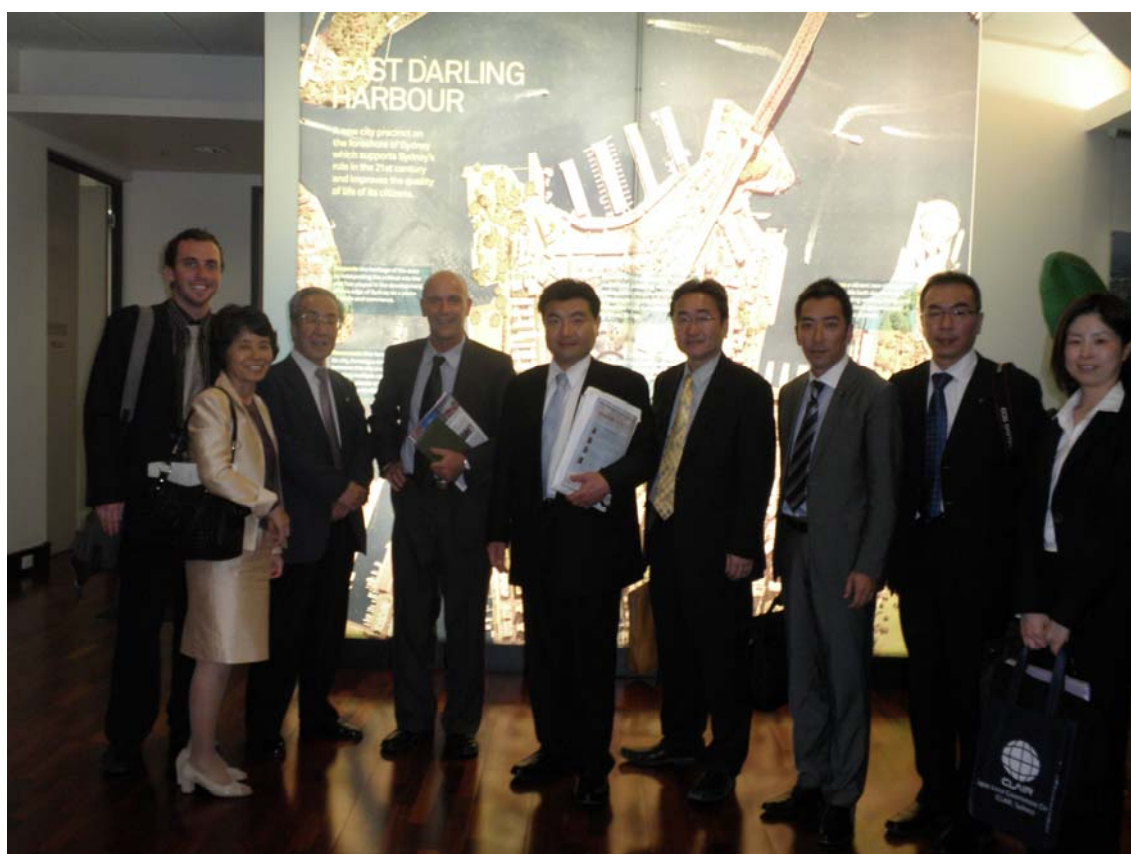
シドニー港

おわりに

今回の調査では、シドニー、シンガポール両都市において、港湾の機能強化に向けた物流政策や物流・環境を踏まえた都市開発等について、多角的な視点から調査し、非常に有意義な調査となりました。

今後、様々な議会活動等を通じ、今回の調査で得たものを東京都における政策立案等に活かしていきたいと思えます。

最後に、この場をかりて、今回の調査にご協力いただいたすべての方々に、深くお礼申し上げます。



シドニー湾沿岸機構