

地域再生計画

1 地域再生計画の名称

国際コンテナ戦略港湾京浜港を活用した地域再生計画（第二期）

2 地域再生計画の作成主体の名称

東京都、横浜市及び川崎市

3 地域再生計画の区域

東京都中央区、港区、江東区、品川区及び大田区並びに横浜市及び川崎市の区域の一部（京浜港の港湾区域及び臨港地区外）

※別添「京浜港申請区域図」参照

4 地域再生計画の目標

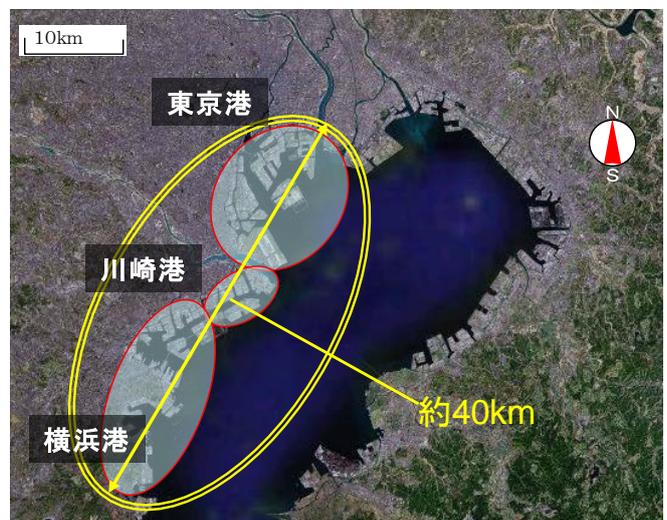
4-1 地域の現状

（1）京浜港の位置、範囲

東京都、横浜市、川崎市がそれぞれ管理する東京港、横浜港、川崎港は、東京湾口に最も近い横浜港から、湾奥に向かって川崎港、東京港と順に隣接し、「京浜港」を形成している。

【参考】京浜港の位置、範囲

北緯 35度19分～35度41分
東経 139度37分～139度51分
臨港地区(陸域) 5,944.6ha
港湾区域(水域) 15,754.9ha



（2）地域の現状

京浜港が存在することにより、まず港湾荷役作業、海運業、倉庫業などの物流サービスを行う産業や貿易商社、銀行、保険会社など貿易に関連した産業が形成される。

近年においては、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）や国道 357 号東京湾岸道路の整備が進み、京浜港及び背後圏を結ぶ道路ネットワークが充実してきている。さらに、横浜市では平成 29 年 3 月に南本牧はま道路及び横浜北線が開通、東京都でも東京港臨港道路南北線の整備が推進される等、各港での道路整備も進行しており、走行時間の短縮や渋滞の緩和など、より一層の物流効率化が見込まれる。

なお、国内においては、平成 23 年 3 月の東日本大震災において、港湾施設の倒壊により物資の輸送が寸断され、地域産業への影響が報告された。このことから、改めて地域の産業や経済における港湾の役割、重要性が再認識され、港湾施設の耐震化への意識が高まった。海外においては、地球温暖化対策を進める国際的な枠組みである「パリ協定」が平成 28 年 11 月発効され、我が国でも批准されるなど、国内外で業務継続性確保や環境についての関心が高まっている。京浜港は地域経済のみならず、東日本をはじめとした背後圏地域の経済に与える影響が非常に大きいため、エネルギー利用の効率化、低炭素化、港湾施設の耐震化を進めることで、京浜港が産業・市民生活の社会基盤として十分な機能を果たすことが求められている。

京浜港は、首都圏 4,000 万人を支える総合物流拠点であるとともに、東日本の住民生活や産業を支えているだけでなく、エネルギー・生産機能や都市機能など、多様な機能を備えた「総合港湾」として我が国全体の国民生活に欠かせないものとなっており、効率的な物流施策が不可欠である。

4-2 地域の課題

東アジア主要港がコンテナ貨物取扱量を増やす一方で、我が国の港湾の貨物取扱量のシェアが減少し、相対的な地位の低下が続いている。今後、北米や欧州への基幹航路ネットワークから外れた場合は、我が国経済に大きな影響を及ぼすことが懸念されている。

我が国の輸出関連産業にとって、基幹航路の維持・拡大は、サプライチェーンのなかで適切な時期に安定的に貨物を輸送できるだけでなく、海外での積替えが貨物に与えるダメージリスクを低減するなどの点においても重要である。港湾関係事業者からも、アジアにおける我が国の取扱貨物量のシェアが低下する中、基幹航路を維持・拡大するためには、従来にも増して思い切った施策が不可欠と指摘されている。

表出している問題を解決するには、国の「選択と集中」の考え方により、既に国際コンテナ戦略港湾に選択されている京浜港に、東日本を中心とした地域から貨物を集中させる具体的施策、国等による政策資源の集中投資、港湾利用コストの増大要因となる非効率的な規制等の徹底的な見直し等により、規模の経済を最大限に活かした京浜港の競争力の強化が必要である。

そのような広域からの貨物の集中は、京浜港の管理者である東京都、横浜市、川崎市の行政エリア外に立地する産業の競争性にも影響を与えるため、3自治体による独自の取り組みのほか、国レベルでの支援が非常に重要である。

この中で、今回は、特に京浜港における物流関連企業等による施設の機能高度化等を促進し、京浜港のコンテナ物流を中心とした機能による地域の活性化を推進すべく、3港（東京港・横浜港・川崎港）を一体の区域として、「国際コンテナ戦略港湾京浜港を活用した地域再生計画（第二期）」として作成するものである。

また、本計画は「京浜港の総合的な計画」（平成 23 年 9 月作成）等においてまとめた考え方を、具体的な施策として展開していく一助とするものであり、地域再生支援利子補給金制度の認定等によって、京浜港のさらなる一体化や活性化、さらには関連雇用の増加を目指すものである。

4-3 目標

物流事業者によるさらなる集荷活動や地域再生支援利子補給金制度を活用した事業及び関連する京浜港としての輸出入に関わる産業活動により、その財やサービスの生産に必要な原材料の需要が発生する。現状においても、施設使用料の減免など、港湾管理者として可能な施策は展開しているものの、コンテナ船の大型化に対応した施設整備や荷主が取り組むサプライチェーンの最適化に対応する取組支援には現状では限界がある。

そのため、本計画においては、コンテナターミナルを利用する物流事業者等の取組支援を行うこととし、その具体的な指標として少なくとも新規雇用者数 900 人を目指すものである。

	関連事業	平成 29 年度 (基準年度： 利子補給支 援制度 開始)	平成 30 年 度	平成 31 年 度	平成 32 年 度	平成 33 年 度	平成 34 年 度	平成 35 年 度	平成 36 年 度	平成 37 年 度	平成 38 年 度	平成 39 年 度
新規雇用者数	地域再生支援利子補給金 集荷力の強化等	0 人	180 人	360 人	540 人	720 人	900 人					

5 地域再生を図るために行う事業

5-1 全体の概要

京浜港の目標に向け、包括的に事業を推進する必要があり、集荷力の強化、災害等のリスクに強い港づくりを目指し施策展開を行っていく。特に地域再生計画における目標の達成のため、次に記す施策に取り組む。

5-2 第5章の特別の措置を適用して行う事業

1 地域再生支援利子補給金の活用

(1) 支援措置の番号、名称

番号 A2004

名称 地域再生支援利子補給金

(2) 地域再生計画の目標を達成するために行う事業の内容

内閣総理大臣から指定を受けた金融機関が下記事業を行う事業者に対して、必要な資金の貸付けを行う事業

ア 物流システム高度化施設の整備や物流効率化機械設備等の導入

本計画に定める区域内で、雇用創出効果が期待でき、京浜港のいずれかのコンテナターミナルを利用するために倉庫、冷凍・冷蔵倉庫群、CFS等の物流施設の整備や機械設備の導入を行う事業者に対して、地域再生支援利子補給金制度を活用する。また、業務継続性確保や再生可能エネルギー活用の観点から、上記事業実施時に電力を供給する目的で自家発電設備を導入、港湾施設の耐震化を実施するといった、施設の合理的運用を達成するために行う事業に対しても併せて地域再生支援利子補給金制度を活用する。

イ 港湾施設の機能高度化に資する施設整備

京浜港のコンテナターミナルにおいて、雇用創出効果が期待でき、ガントリークレーンやコンテナヤード整備、管理棟の建設、コンテナヤード上の荷役機械等の港湾施設の機能高度化に資する施設整備を実施する事業者に対して、地域再生支援利子補給金制度を活用する。また、業務継続性確保や再生可能エネルギー活用の観点から、上記事業実施時に電力を供給する目的で自家発電設備を導入、港湾施設の耐震化を実施するといった、施設の合理的運用を達成するために行う事業に対しても併せて地域再生支援利子補給金制度を活用する。

(3) 支援措置を活用する事業

京浜港が実施した調査によると、本計画区域内及び本計画区域周辺において、築30年以上の倉庫は約1,500件存在し、今後、倉庫の建替、移転の際には、流通加工機能の付加価値をつけるといった機能拡充が見込まれ、雇用創出効果が期待できる。このことから、当該建替、移転に要する資金の調達を容易にするため、本計画を活用する。

(4) 交付要綱の別表第1で規定する事業の種別等

- ・企業その他の事業者が独自に開発した技術又は蓄積した知見を活用した新商品の開発又は新役務の提供その他の新たな事業の分野への進出等を行う事業であって、地域産業の高度化、新産業の創出、雇用機会の増大その他地域経済の活性化に資する事業
- ・地域経済の振興を図るために行われる流通の基盤を総合的に整備する事業
- ・地球温暖化対策、リサイクルの推進その他地域における環境の保全（良好な環境の創出を含む。）に係る事業

(5) 利子補給金の受給を予定する金融機関

地域再生計画「国際コンテナ戦略港湾京浜港を活用した地域再生計画（第二期）」に関する地域再生協議会構成員である次の金融機関

株式会社日本政策投資銀行、株式会社みずほ銀行、株式会社三井住友銀行、株式会社三菱東京UFJ銀行、株式会社横浜銀行、株式会社りそな銀行

(6) 利子補給金を受けて実施する事業による経済的社会的効果

京浜港エリアにおける倉庫需要は高いため、地域再生支援利子補給金制度の活用により、

倉庫の建替えや設備の更新が推進され、貨物の取扱量の増加及び物流効率化に寄与する。

貨物量の増加に対応できるよう、荷役機械の高度化が進展するとともに、貨物を保管する倉庫の建替えにあたっては、保管型から流通加工等の付加価値をつけた倉庫に転換する傾向にあり、単位面積当たりでこれまで以上の雇用創出効果が見込まれる。本制度のPRを積極的に行っていくことで第一期計画以上の利子補給金制度の活用を行い、雇用機会創出効果として少なくとも5年間で新規雇用者数900人を目指す。

5-3 その他の事業

5-3-1 地域再生基本方針に基づく支援措置

該当なし

5-3-2 支援措置によらない独自の取組

京浜港の取組例

(1) 入港料の一元化

事業概要：京浜三港を連続して複数寄港するコンテナ船の入港料について、実質一港分のみ徴収

実施主体：京浜港

事業期間：平成21年度～

(2) 地方港連携

事業概要：京浜三港と八戸港及び仙台塩釜港の間で協定を締結し、内航フィーダー輸送を強化

実施主体：京浜港

事業期間：平成21年度～

(3) コンテナ貨物の集荷

事業概要：貨物を集約し、北米・欧州等の基幹航路の維持・拡大に向けて、国際戦略港湾としての国際競争力強化に向けた取組を進めていく。

実施主体：京浜港

事業期間：平成23年度～

(4) 環境配慮型船舶への入港料減免

事業概要：大気汚染物質の排出抑制策の推進のため、環境負荷の少ない船舶に対するインセンティブ制度の導入

実施主体：京浜港

事業期間：平成27年度～（東京港）、平成29年度～（横浜港）

6 計画期間

地域再生計画認定の日から平成39年6月30日まで

（地域再生支援利子補給金の支給期間（5年間）を含めた計算期間とする。）

7 目標の達成状況に係る評価に関する事項

7-1 目標の達成状況にかかる評価の手法

地域再生計画の目標に掲げた達成状況については、京浜港の港湾管理者である東京都、川崎市、横浜市が指定金融機関や事業者へ状況を調査し、達成状況の評価を行う。

7-2 目標の達成状況にかかる評価の時期及び評価を行う内容

	関連事業	平成 29 年度 (基準 年度： 利子補 給支 援制度 開始	平成 30年 度	平成 31年 度	平成 32年 度	平成 33年 度	平成 34年 度	平成 35年 度	平成 36年 度	平成 37年 度	平成 38年 度	平成 39年 度
新規 雇用 者数	地域再生支 援利子補給 金 集荷力の強 化等	0人	180 人	360 人	540 人	720 人	900 人	900 人	900 人	900 人	900 人	900 人

7-3 目標の達成状況にかかる評価の公表の手法

当計画期間の中間、最終年度に、京浜港の港湾管理者である東京都、川崎市、横浜市が事後評価結果について、各自治体のホームページで公表する。