



2018年10月22日

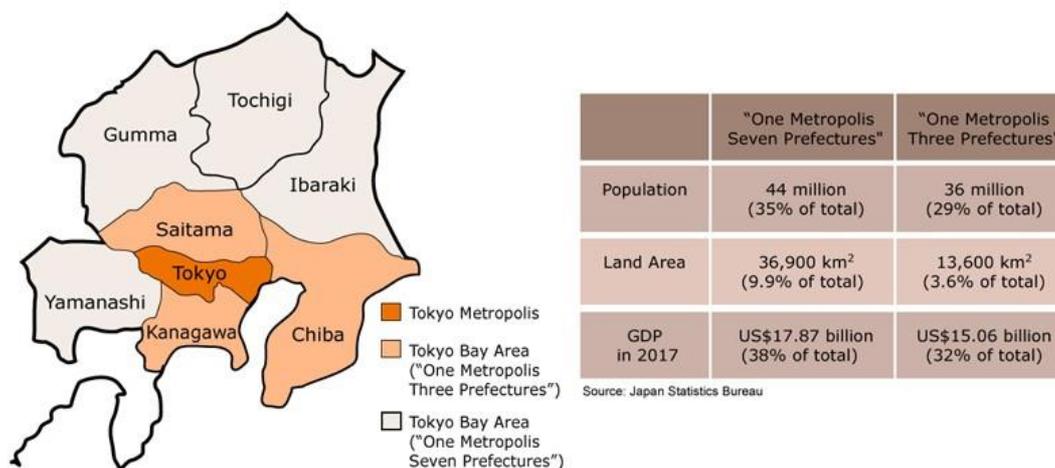
東京湾・首都圏の開発に学ぶべきこと（仮訳）

「広東・香港・澳門大湾区」の開発計画は、3つのエリアの強みを結び付け、ニューヨーク、サンフランシスコ、東京の各都市圏に匹敵する経済圏を生み出すことを目標としている。計画の実行担当者が直面する主要な課題の一つが、関係するさまざまな地方自治体に対して、政策面での調整や、効果的な相互連絡を促すことである。

日本の東京湾・首都圏は、教訓を得るための比較対象として有用である。一般に東京湾・首都圏は、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県および周辺の4県を指す（「1都7県」の定義）。この地域は、日本の総土地面積の10%を占めるにすぎないが、人口の35%を占め、GDPの約40%を創出している。

一方、狭義には、東京湾・首都圏は東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県を指す（「1都3県」の定義）。この比較的小さい地域でも、依然として日本のGDPの約3分の1を創出している。

Tokyo Bay Area



東京湾・首都圏の開発の略史

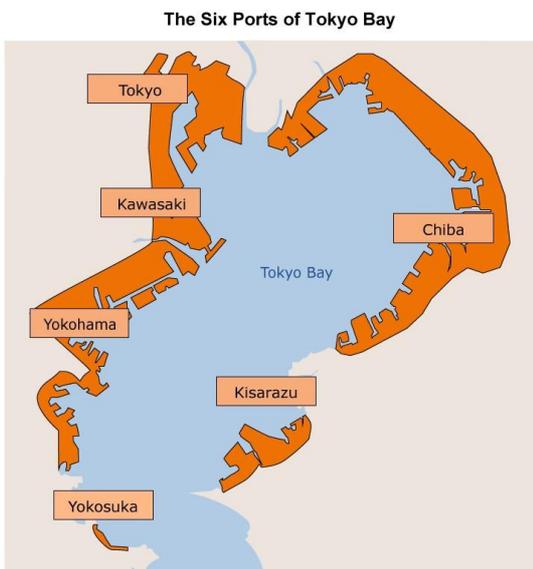
東京湾・首都圏の開発は、19世紀後半の明治維新の下で始まった。かつて東京は江戸と呼ばれていたが、改名されて再び日本の首都となった。その後の社会・経済・政治改革や、国の鉄道網や近代的な通信網といったインフラの開発は、日本の急速な工業化に貢献した。欧州から先進的な技術を取り入れたことで、繊維・鉄鋼・機械加工といった製造業の発展が促進された。多くの生産施設は、港湾からのアクセスを容易にするため、東京湾の周囲に建設された。

1950年代には、東京湾の西岸と東岸で2カ所の工業地帯・地域が発展し、第二次世界大戦で壊滅的な打撃を受けた日本経済の迅速な回復に寄与した。西岸の京浜工業地帯は東京、川崎、横浜で構成され、精密機器、出版、印刷および自動車部品の中心地である。東岸の京葉工業地域は、千葉県内の8都市から成り、発電、石油化学、石油、造船、近代的物流、海運および鉄鋼業に特化している。東京の金融、研究・開発、本社機能の分野における資源と結び付くことで、2カ所の工業地帯・地域は、日本が先進的な製造業において世界をリードする中心地となることに貢献した。

しかし、当初の東京湾・首都圏の開発は、計画と管理が不十分だった。その結果、東京中心部の人口は爆発的に増加し、これと並行して、埋め立てにより東京湾・首都圏の面積は大幅に増大した。日本政府は1958年、都市圏の急速な拡大による問題に対処するため、首都圏の整備計画を定めた。それ以来、東京湾・首都圏をめぐって5つの地域計画が実行されてきた。

日本政府は過去60年にわたり、東京湾・首都圏がバランスの取れた成長を享受し、国の資源が効率的に配分されるようにするため、トップダウンの中央集権型アプローチを採用してきた。同時に、東京湾・首都圏の地方自治体は、調整と連絡をお互いに促進することや、地域の開発政策が迅速かつ効果的に実行されるようにすることを目的として、協議会などの枠組みを確立した。こうした政府間のやり取りや連絡においては、日本のシンクタンクも重要な役割を果たしてきた。例えば、日本プロジェクト産業協議会は、防災・都市計画・地域計画といった問題について、研究調査、政策提言、業界・政府・学界のアイデア・情報交換の促進を行っている。

港湾間の調整



東京湾には、東京港、横浜港、千葉港、川崎港、横須賀港、木更津港の6つの港湾が存在する。これらの港湾はすべて、地域内の2つの国際空港や高速鉄道網との接続が良い。日本のすべての港湾は、機能と重要性に応じて分類される。この分類では、東京港、横浜港、川崎港が最も重要な「国際戦略港湾」、千葉港、横須賀港、木更津港が2番目に重要な「国際拠点港湾」となっている。

日本の港湾の種類（分類別）

港湾の分類	日本の港湾数
国際戦略港湾 長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾	5
国際拠点港湾 国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾	18
重要港湾 国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾	102
地方港湾 国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾以外の港湾であって、地方の利害に関係を有する港湾	808
避難港 暴風雨に際し小型船舶が避難のため泊することを主たる目的とし、通常貨物の積卸又は旅客の乗降の用に供せられない港湾	35
港湾区域の定めのない港湾	61

出典：国土交通省

日本の港湾法は 1950 年に制定され、現在の日本の港湾管理制度の基礎を築いた。同法では、国土交通省が港湾開発において主導的な役割を担い、大規模な公的施設の建設の大部分について責任を負う。港湾の管理は、地方自治体や、地方自治体が設置した港務局（民間企業による共同出資が可能。外資の参入制限はなし）によって行われる。港湾法では、港湾の種類、事業分類および施設ごとの建設・維持費を国の政府と港湾管理当局の間で分担する方法についても定めている。

港湾法に基づき、国交省は国の港湾の開発、利用および保全に関する全体的な方針を策定する責任も負い、港湾管理者は各港湾の個別的な計画を立案しなければならない。ただし国交省は、必要とみなす場合、港湾管理者に対して、港湾計画の変更を求めことや、相互の連絡調整を円滑化するために複数の港湾管理者が協議会を設立することを勧告することができる。

2008 年、東京都、川崎市および横浜市は、3 港（総称して京浜港と呼ぶ）の国際競争力を強化するため、協力を一層推進することで合意した。これらの自治体は、3 者間の連携と協力を改善するための協議会として 2009 年に「京浜港連携協議会」を設置し、2011 年には「京浜港の総合的な計画」を策定した。この計画の 2014 年改訂版では、各港の特性や既存施設を生かすため、3 港がそれぞれ役割や機能を分担している。このように 3 港で業務を分割する目的は、京浜港の経済力と潜在性を最大限に高めることである。

広東・香港・澳門大湾区にとっての教訓

「広東・香港・澳門大湾区」は、多くの面で東京湾・首都圏よりも多様である。「一国二制度」、「三つの税関」および「四つの中核都市」は、大湾区の最も際立った特徴として頻繁に指摘される。このため、大湾区の開発計画においては、相互の調整が最も困難な課題となっている。香港とマカオの特別行政区、および関係する中国本土の9都市は、産業界、シンクタンクや学界を交えて、効果的な調整と連絡の枠組みを確立する必要がある。

京浜港の総合的な計画（2014年12月改訂版） - 各港の機能分担

東京港	
特性	<ul style="list-style-type: none"> ・世界的な大消費地への近接性 ・生産拠点への充実した道路網 ・首都圏活動を支える商業港
主な機能	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹航路ネットワークの既存の受入施設を活用しながら、今後も基幹航路とアジア航路等の拠点機能を担う。 ・世界的な大消費地である首都圏への生活関連物資等の流通を支える商業港として、質・量ともに高い港湾物流機能を担う。
川崎港	
特性	<ul style="list-style-type: none"> ・冷凍／冷蔵倉庫の集積 ・ロジスティクス用地へのさらなる拡張性 ・直背後に総合物流拠点が立地
主な機能	<ul style="list-style-type: none"> ・埠頭背後に広がる冷凍冷蔵倉庫を含めた豊富な倉庫群の集積を活用し、今後増大するアジアの輸入貨物の取扱拠点を担う。
横浜港	
特性	<ul style="list-style-type: none"> ・湾口に近くアクセスが容易 ・水深が深い天然の良港 ・関東、東海を含めた広域からの集貨
主な機能	<ul style="list-style-type: none"> ・自然水深を生かした-18mを超える大水深バースの整備により、超大型コンテナ船の受入機能を担う。 ・基幹航路ネットワークの既存の受入施設を活用しながら、今後も基幹航路をはじめ、世界各方面への定期航路を活かした輸送拠点を担うとともに、我が国における国際トランシップの拠点として、北米航路を中心としたトランシップ機能を担う。

出典：国土交通省

東京湾・首都圏が各港の役割と機能を定めた事例からは、大湾区内の公共施設間で調整を強化することが、どのように望ましい効果を生じ得るかということが分かる。恒生管理学院（Hang Seng Management College）による最近の報告では、香港のターミナル運営者が協力し、施設を共有するモデルが提案された。これにより、香港の港湾におけるターミナル間の移動件数が49%減少すると推定されている。このことは、港費の低下、顧客サービスの改善、待ち時間と費用の削減、汚染の軽減につながり得る。また、協力によって、大湾区内の主要な港湾と空港は、不必要な交通量を削減し、競争を回避し、全体的な競争力を高めることができる可能性がある。