

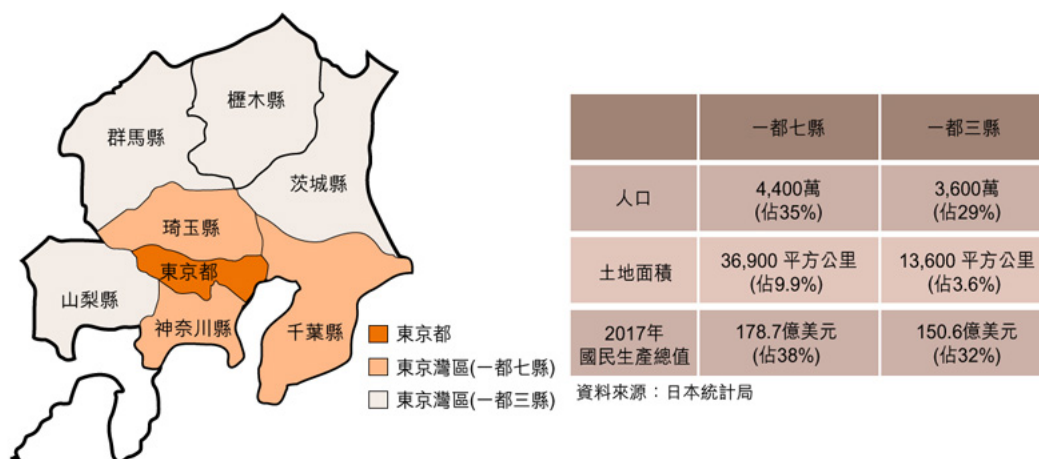
东京湾区发展经验可供借鉴

粤港澳大湾区规划旨在汇聚三地优势，创建一个可与纽约、三藩市和东京等湾区媲美的经济区。要实施有关规划，一大挑战是如何确保区内各地政府能互相协调政策并有效沟通。

在这方面，日本东京湾区的发展经验可供借鉴。东京湾区通常指东京、千叶、埼玉、神奈川和周边四县，统称「一都七县」，土地面积仅占全国十分之一，却拥有35%的人口，占全国国内生产总值(GDP)近40%。

狭义的东京湾区涵盖东京、千叶、埼玉和神奈川，统称「一都三县」。虽然面积较小，但仍占日本经济产出近三分之一。

東京灣區



东京湾区发展简史

东京湾区的发展始于19世纪末明治维新时期，当时江户改称东京，并成为首都。其后一连串的社会、政治和经济改革，以及全国铁路系统和现代通讯网络等基础设施建设，推动日本快速工业化。此外，该国从欧洲引进先进技术，促进了纺织、钢铁和机械加工等制造业的发展。许多生产设施都建在东京湾周边，以便产品运往港口。

在20世纪50年代，东京湾西岸和东岸两个工业区的发展，帮助日本经济迅速从第二次世界大战造成的破坏中恢复过来。位于西海岸的京滨工业地带由东京、川崎和横滨组成，是精密机械、出版、印刷和汽车零部件等行业的中心。京叶工业地域位于东部，包括千叶县8个市，专门从事发电、石化、石油、造船、现代物流、航运和钢铁等行业。这两个工业区加上东京在金融、研发和公司总部等领域的资源，使



日本得以成为世界主要的先进制造中心。

然而，东京湾区的早期发展缺乏规划和管理，导致东京市中心人口剧增；同时，大量填海令湾区土地面积大增。1958年，日本政府提出首都圈整备规划，以解决城市快速扩张带来的问题。从那时起，东京湾区实施5个区域性规划。

过去60年，日本政府采取自上而下、集中管理的做法，尽量确保首都圈均衡增长，全国资源有效分配。同时，该区域各地方当局建立了联合委员会等机制，促进彼此的协调和沟通，并确保区域发展政策能顺利有效地实施。日本的智库在政府之间的交流沟通中也发挥重要作用。例如，日本项目产业协议会（JAPIC）从事研究，提出政策建议，并鼓励产业、政府和学术界就防灾、城市规划和区域规划等事项交流意见和资讯。

港口协调

东京湾有东京港、横滨港、千葉港、川崎港、横须贺港和木更津港等6个港口，与区域内的两个国际机场和高速铁路网络之间的交通运输均十分完善。日本各港口都根据其功能和重要性分类。根据这一分类，东京港、横滨港和川崎港是最重要的国际货柜（集装箱）枢纽港，而千葉港、横须贺港和木更津港则属第二重要的国际枢纽港。





日本港口分類

港口分類	在日本的數量
國際貨櫃樞紐港 在眾多港口之中應大力加強國際競爭力的港口，可擔當國際長途貨櫃海運的國際海運網絡樞紐，以及上述國際海運網絡與國內海運網絡之間的有效連接節點	5
國際樞紐港 除了國際貨櫃樞紐港以外，可擔當國際海運網絡樞紐的港口	18
主要港口 除了國際貨櫃樞紐港和國際樞紐港以外，可擔當海運網絡樞紐並對國家利益非常重要的港口	102
次要港口 除了國際貨櫃樞紐港、國際樞紐港和主要港口以外，與地方利益相關的港口	808
避難港口 主要供小型船舶躲避風暴的港口，在正常情況下不會用於貨物裝卸或乘客上落	35
沒有指定港區的港口	61

資料來源：日本國土交通省

日本于1950年颁布《港湾法》，为现行的港口管理制度奠定基础。根据该法例，中央政府的国土交通省在港口发展中起主导作用，负责大部分大规模公共基础设施的建设。港口管理由地方政府或地方政府设立的港口管理局负责，可以涉及私营公司的共同投资，对外资参与也没有限制。该法例还列明各类港口、各种业务分类及各种港口设施的建设和维护费用如何在中央政府和港口管理局之间分担。

根据该法例，国土交通省还负责制订全国港口开发、利用和保护的总体政策，而港口管理机构须为各港口制订具体规划。国土交通省若认为有必要，可以要求港口管理机构修订其港口规划，或建议各港口管理机构建立联合委员会，以加强彼此的沟通和协调。

2008年，东京都、川崎市和横滨市的地方政府同意推动进一步合作，以提高3个港口(统称京滨港)的全球竞争力。京滨港连携协议会于2009年成立，这是一个联合委员会，旨在改善三者之间的合作，并于2011年制订《京滨港综合规划》。根据该规划2014年修订版，3个港口按照各自的角色和功能分工，充分利用各港口的特点和现有设施。以这种方式分别运作，目的是尽量发挥京滨港的经济实力和潜力。



京濱港修訂規劃 (2014 年 12 月) — 港口之間的功能分工

東京港	
特點	<ul style="list-style-type: none"> • 接近全球主要的消費地區 • 有完善的道路網連接生產中心 • 支持首都圈活動的商業港口
主要功能	<ul style="list-style-type: none"> • 利用主要航線網絡的現有接收設施，今後繼續擔當航運樞紐，為主要航線和亞洲航線提供服務 • 作為商業港口，發揮優質高運量港口物流作用，支持向全球主要消費中心之一的東京首都圈配送日用商品和其他供應品
川崎港	
特點	<ul style="list-style-type: none"> • 冷藏/冷凍倉庫集中地 • 可進一步擴展到物流站點 • 毗鄰綜合配送中心
主要功能	<ul style="list-style-type: none"> • 利用港口周邊的大量倉庫設施，包括冷藏和冷凍設施，擔當樞紐角色，為預計未來會逐漸增加的亞洲進口商品提供服務
橫濱港	
特點	<ul style="list-style-type: none"> • 靠近東京灣入口，方便出入 • 優質天然深水港 • 接收來自廣大地區的貨物，包括關東和東海地區
主要功能	<ul style="list-style-type: none"> • 利用當地的天然水深，建造深度負 18 米的特大型泊位，作為接收大型貨櫃船的設施 • 利用主要航線網絡的現有接收設施，擔當連接世界各地的其他主要航線和定期航線的運輸樞紐，並作為主要用於北美航線的日本國際轉運樞紐

資料來源：日本國土交通省

对粤港澳大湾区的启示

粤港澳大湾区在许多方面比东京湾区更多样化。「一国两制」、「3个关税区」和「4个核心城市」是最显著的特征之一，因此在大湾区发展规划中，协调沟通成为最具挑战性的一环。香港和澳门特别行政区政府，以及大湾区涉及的内地9个城市，应一起建立有效的协调和沟通机制，并要有产业、智库和学术界参与。

东京湾区在确定各港口的角色和功能方面的经验表明，大湾区公共设施之间应该可以加强协调。恒生管理学院最近的一份研究报告提出，香港码头营运商之间可采取协作共享设施的模式。据估计，此举可使香港港口货柜在不同码头之间往来运输次数减少49%，从而降低港口费，改善客户服务，节省等候时间和成本，并减少污染。由此可见，大湾区的主要港口和机场也可互相协作，藉此减少不必要的运输量，避免竞争，并提高整体竞争力。

[找此页到这里](#)



<http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/研究文章/东京湾区发展经验可供借鉴/rp/sc/1/1X000000/1X0AFHX0.htm>

©2018年香港贸易发展局版权所有，未经本局同意，不得翻印本报告全部或部分内容。香港贸易发展局在编写本报告时，已力求资料正确无误，倘其中有任何错误之处，本局恕不负责。本报告表达的意见，并不一定代表香港贸易发展局的立场。