

東京灣區勢頭良好 發展經驗可供借鑒

粵港澳大灣區規劃旨在匯聚三地優勢，創建一個可以與紐約、三藩市和東京等灣區媲美的經濟區。要實施有關規劃，其中一大挑戰就是如何確保區內各地政府能互相協調政策並有效溝通。在這方面，日本東京灣區的經驗可供其他灣區作為借鑒。



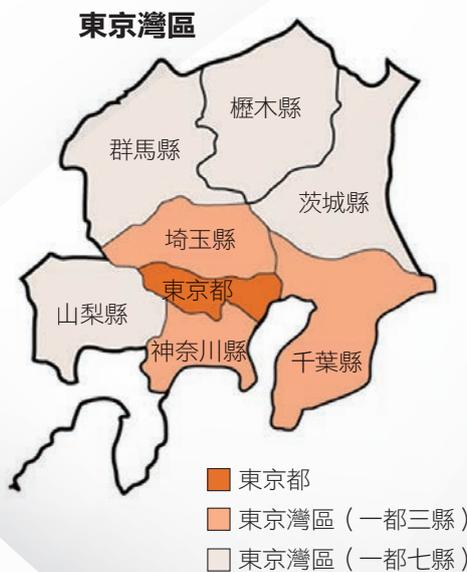
東京灣區的發展經驗，在不同方面皆可作為其他灣區和地方的參考目標。

東京灣區的定義

東京灣區通常指東京、千葉、埼玉、神奈川、山梨、群馬、櫛木和茨城，統稱「一都七縣」，土地面積僅佔全國十分之一，卻擁有35%的人口，佔全國國內生產總值(GDP)近40%。狹義的東京灣區則涵蓋東京、千葉、埼玉和神奈川，統稱「一都三縣」。雖然面積較小，但仍佔日本經濟產出近三分之一。

	一都七縣	一都三縣
人口	4,400萬 (佔35%)	3,600萬 (佔29%)
土地面積	36,900平方公里 (佔9.9%)	13,600平方公里 (佔3.6%)
2017年 國民生產總值	178.7億美元 (佔38%)	150.6億美元 (佔32%)

資料來源：日本統計局



東京灣區發展簡史

東京灣區的發展始於19世紀末明治維新時期，當時江戶改稱東京，並成為首都。其後一連串的社會、政治和經濟改革，以及全國鐵路系統和現代通訊網絡等基礎設施建設，推動日本快速工業化。此外，日本從歐洲引進了大量先進技術，促進了紡織、鋼鐵和機械加工等製造業的發展。許多生產設施都建在東京灣周邊，以便產品運往港口。

在20世紀50年代，東京灣西岸和東岸兩個工業區的發展，協助日本經濟迅速從第二次世界大戰所造成的破壞中恢復過來。位於西海岸的京濱工業地帶由東京、川崎和橫濱組成，是精密機械、出版、印刷和汽車零部件等行業的中心。京葉工業地域位於東部，包括千葉縣八個市，專門從事發電、石化、石油、造船、現代物流、航運和鋼鐵等行業。這兩個工業區加上東京在金融、研發和公司總部等領域的資源，使日本得以成為世界主要的先進製造中心。



■ 自第二次世界大戰後，日本經濟經過了一段長時間才逐步復甦。

然而，東京灣區的早期發展缺乏規劃和管理，導致東京市中心人口劇增；同時，大量填海令灣區土地面積大增。1958年，日本政府提出首都圈整備規劃，以解決城市快速擴張所帶來的問題。自此，東京灣區實施五個區域性規劃。

過去60年，日本政府採取自上而下、集中管理的做法，盡量確保首都圈均衡增長，全國資源有效分配。同時，該區域各地方當局建立了聯合委員會等機制，促進彼此的協調和溝通，並確保區域發展政策能順利有效地實施。日本的智庫在政府之間的交流溝通中也發揮重要作用。例如，日本項目產業協議會（JAPIC）從事研究，提出政策建議，並鼓勵產業、政府和學術界就防災、城市規劃和區域規劃等事項交流意見和資訊。

港口協調

東京灣有東京港、橫濱港、千葉港、川崎港、橫須賀港和木更津港等六個港口，與區域內的兩個國際機場和高速鐵路網絡之間的交通運輸均十分完善。日本各港口都根據其功能和重要性分類。根據這一分類，東京港、橫濱港和川崎港是最重要的國際貨櫃（集裝箱）樞紐港，而千葉港、橫須賀港和木更津港則屬第二重要的國際樞紐港。

東京灣六個港口



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

日本於1950年頒佈《港灣法》，為現行的港口管理制度奠定基礎。根據該法例，中央政府的國土交通省在港口發展中起主導作用，負責大部分大規模公共基礎設施的建設。港口管理由地方政府或地方政府設立的港口管理局負責，可以涉及私營公司的共同投資，對外資參與也沒有限制。該法例還列明各類港口、各種業務分類及各種港口設施的建設和維護費用，如何在中央政府和港口管理局之間分擔。

根據該法例，國土交通省還負責制訂全國港口開發、利用和保護的總體政策，而港口管理機構須為各港口制訂具體規劃。國土交通省若認為有必要，可以要求港口管理機構修訂其港口規劃，或建議各港口管理機構建立聯合委員會，以加強彼此的溝通和協調。

2008年，東京都、川崎市和橫濱市的地方政府同意推動進一步合作，以提高三個港口（統稱：

京濱港）的全球競爭力。京濱港連攜協議會於2009年成立，是一個聯合委員會，旨在改善三者之間的合作，並於2011年制訂《京濱港綜合規劃》。根據該規劃2014年修訂版，三個港口按照各自的角色和功能分工，充分利用各港口的特點和現有設施。透過這種方式分別運作，目的是盡量發揮京濱港的經濟實力和潛力。

對粵港澳大灣區的啟示

粵港澳大灣區在許多方面比東京灣區更多樣化，「一國兩制」、「三個關稅區」和「四個核心城市」是最顯著的特徵之一，因此在大灣區發展規劃中，協調溝通成為最具挑戰性的一環。香港和澳門特別行政區政府，以及大灣區涉及的內地九個城市（廣州、深圳、珠海、佛山、東莞、中山、江門、惠州和肇慶），應一起建立有效的協調和溝通機制，同時要有產業、智庫和學術界人士參與在內。

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

東京灣區在確定各港口的角色和功能方面的經驗表明，大灣區公共設施之間應該可以加強協調。香港恒生大學（前身為恆生管理學院）早前公佈一份研究報告，提出香港碼頭營運商之間可採取協作共享設施的模式。據估計，此舉可使香港港口貨櫃在不同碼頭之間往來運輸次數減少49%，從而降低港口費，改善客戶服務，節省等候時間和成本，並減少污染。由此可見，大灣區的主要港口和機場也可互相協作，藉此減少不必要的運輸量，避免競爭，並提高整體競爭力。■



■ 香港、澳門和大灣區涉及的內地九個城市可參考東京灣區的發展經驗，建立有效的協調機制，攜手提升灣區的競爭力。



「UPM 雅光」80克

027

香港印刷業商會