

京浜港共同ビジョン

平成 22 年 2 月 10 日

東京都・川崎市・横浜市

序

東京都、川崎市、横浜市は、アジア諸港の躍進等により日本港湾の国際的地位が低下するなか、このまま放置すれば国際基幹航路から外れ、我が国経済にも深刻な影響が出るとの危機感を共有し、平成 20 年 3 月に、東京港、川崎港、横浜港の連携を一層強化することで合意した。

この「京浜三港の広域連携強化」に係る基本合意以降、コンテナ船入港料の一元化や三港共同セミナーの実施など、様々な取組みをスピード感をもって実行してきた。

また、平成 20 年 11 月に港湾関係事業者や学識経験者等からなる京浜港広域連携推進会議を発足させ、国際競争力の強化に向けた多角的な意見をいただきながら、今後京浜港が進むべき方向性について検討を進め、今般「京浜港共同ビジョン」としてここに取りまとめた。

本ビジョンでは、三港の現状分析を行ったうえ、京浜港の将来像や、その実現に向けた基本戦略等を掲げた。

『総合港湾として、多様な要請に応えながら、コンテナ物流に関しては釜山港等と対峙する日本のハブポートであるとともに、北米航路における東アジアの国際ハブポートとなる。』という将来像の実現に向けて、「京浜港としての貨物集荷策、港湾機能向上策の展開」など 4 つの基本戦略、施策の方向性を示した。

今後は、地方自治法に基づき平成 21 年 12 月に設置した「京浜港連携協議会」において、本ビジョンの具体化に向けた取組みを進め、可能な施策から順次実行するとともに、各港の港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」の策定を進めていく。

一方、国は昨年 10 月、我が国港湾の国際競争力の強化を目指し、更なる「選択と集中」による重点投資を行うため、新たに「国際戦略港湾」を公募することを表明した。これに対して、京浜港は、本ビジョンを基に総力を挙げて「国際戦略港湾」の選定を勝ち取り、アジアの主要港としての存在感を高めていく所存である。

京浜港は、我が国最大の総合港湾として、ポートオーソリティの設立を視野に入れ、より一層の連携を推進し、激化する国際港湾間の競争に勝ち抜き、我が国産業の活性化、生活の安定性を確保していく。

I	課題克服に挑む京浜港と港湾行政の総括	1
1	京浜港の現状	1
(1)	京浜港の概要	1
(2)	「総合港湾」としての京浜港	2
(3)	地区毎の利用状況	13
2	京浜港を取り巻く状況	20
(1)	世界的な物流を取り巻く状況	20
(2)	我が国、京浜港を取り巻く環境変化	25
3	京浜港が抱える問題点とその要因	27
(1)	京浜港が抱える問題点	27
(2)	現状を引き起こした要因	31
(3)	その他全体的な課題	36
4	港湾行政の総括	37
(1)	我が国における港湾行政の仕組み～国と地方との基本的役割分担	37
(2)	国の取組み	38
(3)	港湾管理者の取組み	40
II	京浜港の経営の基本的な考え方と将来像	42
1	京浜港の経営の基本的な考え方	42
(1)	京浜港の経営における現状	42
(2)	今後の港湾経営の方向性	42
(3)	三港の一体的な経営の効果と実現に向けた課題	43
(4)	国との役割分担	45
(5)	行政機関の連携	46
(6)	民間事業者との協働	46
2	京浜港の将来像	47
(1)	政策目標	47
(2)	将来像	47
III	京浜港の将来像の実現に向けた基本戦略と施策の方向性	50
1	【基本戦略Ⅰ】貨物集荷策、港湾機能向上策の展開	50
(1)	貨物集荷策、港湾機能向上策構築にあたっての視点	50
(2)	具体的な施策の方向性	56
(3)	今後の進め方	80

2	【基本戦略Ⅱ】合理的かつ効果的な施設及び機能の配置	81
（１）	京浜港の空間計画の基本的な考え方	81
（２）	施設及び機能の配置の方向性	86
（３）	既存施設の有効活用の方方向性	88
（４）	新たな開発空間確保の方向性	91
（５）	今後の進め方	93
3	【基本戦略Ⅲ】広域的な課題への的確な対応	94
（１）	地球温暖化防止対策・水質改善等の自然環境再生（環境対策）	94
（２）	防災対応	97
（３）	危機管理対応	97
（４）	今後の進め方	98
4	【基本戦略Ⅳ】京浜港の一体的な経営の推進	99
（１）	実質的な一港化の推進	99
（２）	ポートオーソリティを視野に入れた検討	100
（３）	今後の進め方	115
	【参考】 京浜三港の組織概要	116
	【参考】 京浜港広域連携推進会議委員名簿	124

I 課題克服に挑む京浜港と港湾行政の総括

1 京浜港の現状

(1) 京浜港の概要

① 規模等

○ 管理区域

京浜港の管理エリアは陸域（臨港地区）が 5,926 ヘクタール、水域（港湾区域）で 15,906 ヘクタールに及んでいる。（2010 年 1 月現在）

ア 臨港地区

港湾の管理運営を円滑に行うために必要な港湾区域と一体として機能すべき陸域であり、都市計画法の規定により都道府県知事が定めた地区又は港湾法の規定により港湾管理者が定めた地区である。

(ha)

	商港区	工業港区	特殊物資港区	修景厚生港区	マリーナ港区	無分区	その他	合 計
東京港	604.3	40.7	117.4	30.4	9.7	201.8	28.9	1,033.2
川崎港	361.9	1,668.9	—	22.4	—	—	—	2,053.2
横浜港	989.4	1,696.4	—	89.5	4.2	60.1	—	2,839.6
合 計	1,955.6	3,406.0	117.4	142.3	13.9	261.9	28.9	5,926.0

イ 港湾区域

港湾法で定める手続きにより、国土交通大臣又は都道府県知事が港湾管理者の権限の及び得る範囲として認可した水域であり、経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域が範囲として指定されている。

図表 港湾区域の状況

(ha)

地 区	東京港	川崎港	横浜港	合 計
面 積	5,292	3,298	7,316	15,906

② 関係法令と法的位置付け

ア 港湾法

港湾の開発、利用、保全に関する事項を定めた港湾行政のもととなる基本法である。港湾管理者（港湾を一体的に管理運営し、その総合的開発発展を図る公共的責任の主体を言う。）として、東京港は東京都、川崎港は川崎市、横浜港は横浜市が管理主体となっている。

イ 港則法

港内における船舶交通の安全及び港内の整頓を図ることを目的として定められた法律である。

ウ 関税法

関税の確定、納付、徴収及び還付並びに貨物の輸出及び輸入についての税関手続の適正な処理を図るため、必要な事項を定める法律である。

エ 港湾運送事業法

港湾運送事業（一般港湾運送事業、港湾荷役事業、はしけ運送事業、いかだ運送事業、検数事業、鑑定事業、検量事業）に関する秩序を確立し、港湾運送の健全な発達を図ることにより、公共の福祉を増進することを目的とした法律である。

オ 港湾労働法

港湾労働者の雇用の改善、能力の開発及び向上等に関する措置を講ずることにより、港湾運送に必要な労働力の確保・雇用の安定・港湾労働者の福祉の増進を図ることを目的とした法律である。労働法の特別法として、港湾労働に関する諸規定を定めたものである。

<関係法令における京浜港の位置づけ>

法	対象港湾			法的位置づけ
	東京港	川崎港	横浜港	
港湾法	○	○	○	国際海上輸送網又は国内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（重要港湾）のうち、国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾を「特定重要港湾」として、港湾法施行令第1条により、東京港、川崎港及び横浜港が指定されている。また、特定重要港湾のうち、東京港、横浜港が特定国際コンテナふ頭の形成により国際競争力の強化を図ることが特に重要な港湾「指定特定重要港湾（いわゆる「スーパー中枢港湾」）」に位置づけられている。
港則法	○			対象港として、港則法施行令第1条により「京浜港」が指定されている。
関税法	○			貨物の輸出及び輸入並びに外国貿易船の入港及び出港を行う港（開港）として、関税法施行令第1条第1項により、「京浜港」が指定されている。
港湾運送事業法	○			対象港として、港湾運送事業法施行令第2条により、「京浜港」が指定されている。
港湾労働法	○	○		対象港として、港湾労働法施行令第1条により、東京港、川崎港及び横浜港が指定されている。

（２）「総合港湾」としての京浜港

京浜港は、大都市の臨海部に位置し、陸域と海域の結節点として、昭和30年代半ばに始まった高度経済成長期において、物流の増大と生産の拡大に対応するため、主に物流機能の強化を中心とした整備が進められてきた。

一方、高度経済成長の進捗は、首都圏への人口や社会経済機能の急速な集中・拡大をもたらし、その結果、港湾に対し、物流機能のみならず大都市地域の生活空間として沿岸部の潜在能力（ポテンシャル）を活かした多様な役割を果たすことが要請された。

このような社会的要請に対応するため、国は、長期港湾整備政策「21世紀への港湾」（1985年（昭和60年））を策定するなど、都市部における総合的な港湾空間の創造を目指した港湾整備を推進する一方、港湾管理者である地方自治体においても、地域住民の生活環境向上を目指したまちづくりが進められた。

現在の京浜港は、首都圏4,000万人を支える総合物流拠点として、物流面において引き続き重要な役割を担っているとともに、産業・生活などの機能が有機的に連携され、多様な機能を備えた「総合港湾」として、背後圏の住民生活や我が国全体の経済・産業に広く貢献している。

《京浜港が有する機能》

①物流機能（総合物流拠点）

- ・コンテナ、非コンテナ貨物（外貿、内貿）

原材料、エネルギー系 : 原油、LNG、鉄鉱石など

産業製品 : 完成自動車、自動車部品、精密機器など

生活物資 : 食品、生活雑貨、軽工業品など

- ・流通、保管 : 倉庫等の物流施設

②エネルギー・生産機能 : エネルギー基地、臨海部重化学工業生産拠点

③都市機能

- ・都市活動の支援 : 清掃工場、下水処理施設、廃棄物等処分場、卸売市場など

- ・観光、レクリエーション : 臨海部の都市開発、マリーナ、親水公園、魚釣り施設など

- ・旅客輸送 : フェリーふ頭、客船ターミナル

④環境機能 : 総合静脈物流拠点、海上公園など

⑤防災機能 : 広域防災拠点、耐震岸壁など

① 物流機能（総合物流拠点）

昭和40年代初めから始まった海上貨物輸送のコンテナ化の進展に伴い、現在、雑貨製品類の大部分がコンテナで運ばれており、京浜港では、首都圏で取り扱われる多くのコンテナ貨物の円滑な輸送を図るため、大規模なコンテナターミナルが整備されている。

一方、コンテナになじまない貨物や原材料・エネルギー系貨物など、専用船でまとめて運んだ方が効率的な貨物は、引き続き在来タイプの貨物船やタンカー等により公共のばら物ふ頭や民間ふ頭などに輸送され、外内貿、各種の荷姿や荷役形態に応じた取扱いが行われている。

また、これらの物流活動を支援する空コンテナ置き場等のコンテナ関連施設や普通倉庫、冷蔵倉庫などの保管施設も高い集積を誇っている。

このように、京浜港には総合物流拠点としての機能が集積し、取扱貨物量（三港合計値）は、内貿貨物を含めた貨物量全体、輸出貨物量、輸入貨物量のいずれ

も国内最大となっている。

特に、京浜港では多種多様な貨物が取り扱われているなか、エネルギー系貨物輸送、自動車輸送、コンテナ輸送の3つにおいて、大きな役割を果たしている。

ア 首都圏の住民生活・産業活動を支える「エネルギー取扱拠点」

資源の乏しい我が国においては、原油やLNGなどの多くのエネルギー資源を海外からの輸入に依存しており、多くのエネルギー系貨物が京浜港において取り扱われている。

京浜港の輸入品目のうち、上位4品目は原材料・エネルギー系貨物が占めており、その貨物量は、京浜港における輸入量全体の約半数となっている。とりわけ、原油とLNGの輸入が多く、その大半は川崎港で扱われている。

このようなエネルギー系貨物は主に民間ふ頭で取り扱われており、シーバースやパイプライン等それぞれの貨物特性に適した海上輸送専用施設が整備され、工場等の生産・供給施設への積み下ろしが効率的・機能的に行われている。

イ 東日本最大の「自動車取扱拠点」

京浜港は、名古屋港などと並ぶ完成自動車の取扱港であり、外貿（輸出）とともに、内貿（移出・移入）でも、各自動車メーカーが京浜港を拠点とした海上輸送ルートを形成しているなど、自動車取扱量（フェリー輸送を除いた商業ベース）は東日本で最大である。

自動車は主に横浜港と川崎港から輸出されており、両港には、自動車専用船での輸出に際して、効率的な作業が可能になる一定規模のモータープールや荷捌き地が配置されるなど、日本の基幹産業である自動車産業を流通面から支えている。

ウ 国内最大の「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」

京浜港で取り扱われる外貿コンテナ貨物取扱量は、全国の約4割を占め、国内最大の「外貿コンテナ貨物輸出入拠点」としての役割を果たしており、また、その取扱量については、増加傾向にある。

取扱品種においても、様々な貨物が取り扱われ、首都圏のみならず東日本の市民生活・産業活動を支えている。

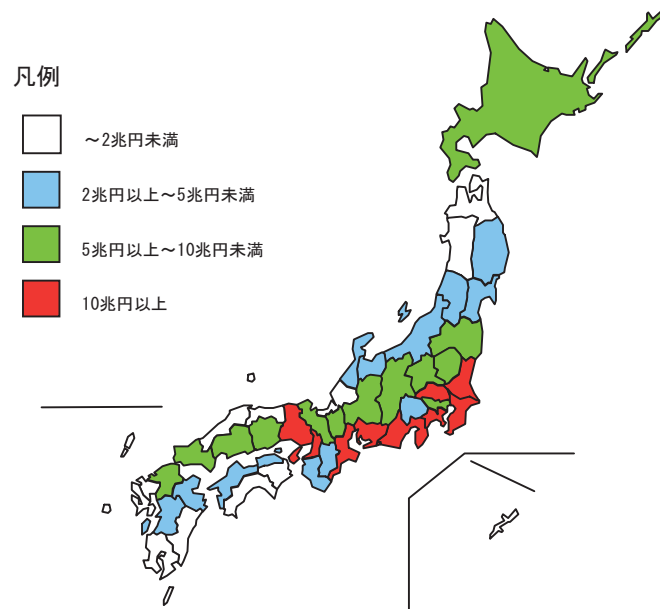
【京浜港における外貿コンテナ取扱いの優位性と今後の役割】

京浜港は、首都圏をはじめとする広大な背後圏を抱えるなど、次のような優位性を所持している。

- ・ 製造品出荷額で国内の3割近いシェアを持ち、また、4,000万人の消費人口を擁する首都圏をはじめとした、広大な背後圏を有している。
- ・ 質、量とも充実した港湾施設や倉庫等の集積を誇っており、あらゆる物流ニーズに対応することができる。
- ・ 同時に港湾関連事業者、通関業者などの集積も高く、迅速で質の高い荷役を提供することができる。
- ・ 欧州や北米等の基幹航路、豪州航路、アジア域内航路など多様で豊富な航路数を確保している。

- ・ 北米航路のラストポート、ファーストポートに位置していることから、同航路における優位性は高く、国際ハブポートとしての機能も果たし得る可能性を有している。

図表 都道府県別出荷額（平成19年度）（全事業所）



② エネルギー・生産機能

ア エネルギー基地

京浜港は、民間ふ頭に多数の大規模な製油所や発電所等が立地しており、各製油所ではガソリンなどの石油製品や重油に精製されるほか、製油所と近接した化学工場における石油化学製品等の生産原料にもなり、LNGは専用基地に輸入された後、各発電所に搬送され、主に火力発電に利用されている。

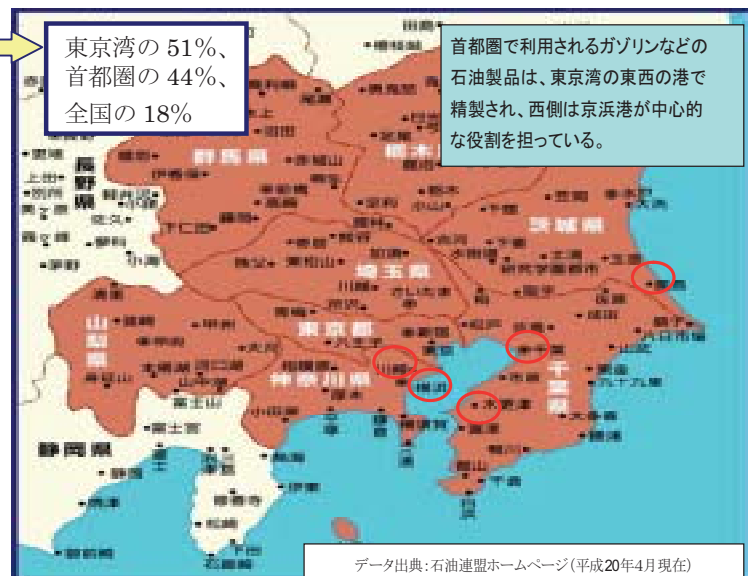
これら生産されたエネルギーは、首都圏に向け幅広く安定的に供給されており、京浜港は、首都圏の住民生活や産業活動を支える「エネルギー基地」としての大きな役割を果たしている。

図表 首都圏の製油所（原油輸入拠点）の配置

■ 京浜港の原油処理能力

（1日あたり 単位：バレル）

川崎	520,000
横浜	340,000
東京	0
京浜三港小計	860,000
千葉	635,000
木更津	192,000
東京湾小計	1,687,000
鹿島	270,000
首都圏小計	1,957,000
全国合計	4,894,924



イ 地域を支える産業

京浜港の臨港地区には、鉄鋼業を始めとする重化学工業関係の製造業など京浜工業地帯の主要企業が多数立地しており、製造品出荷額においても国内の3割近いシェアを持っている。こうした企業による労働者の雇用や各自治体に支払われる税などは、広く住民生活を支えている。

③ 都市機能

ア 都市活動の支援

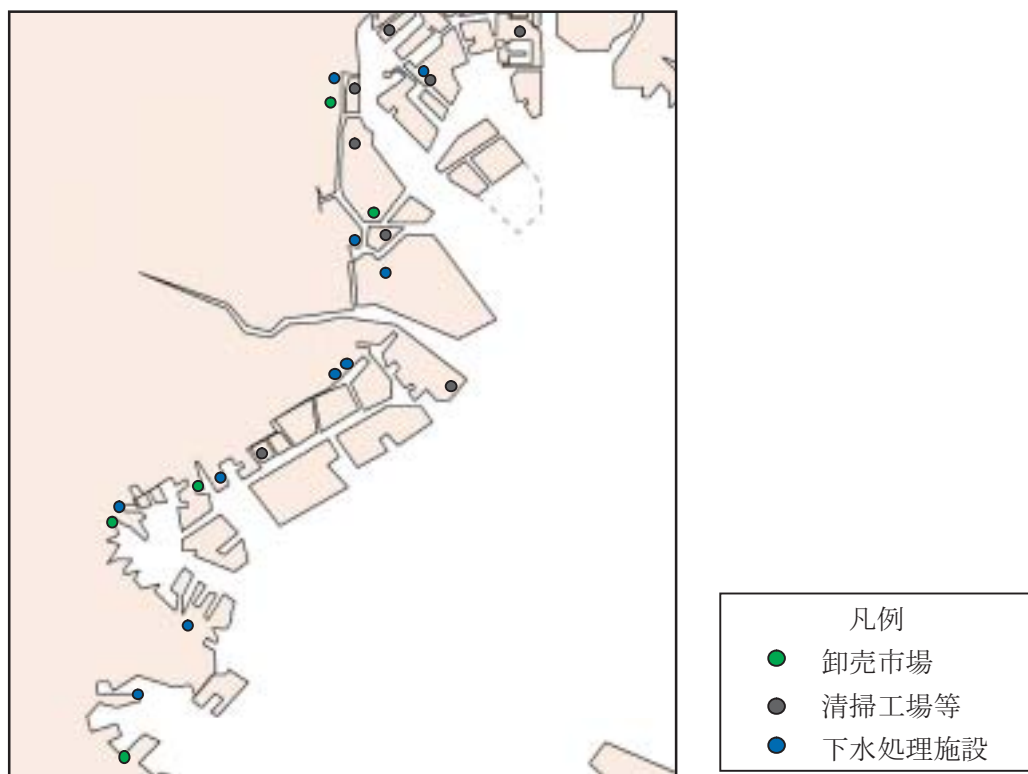
ア) 公共公益施設の立地

首都圏において人口や産業などの集積が進むなか、膨張する都市と産業経済の発展は、大都市圏における大量生産、大量消費、大量廃棄をもたらした。

これら背景のもと、住民生活の安定や良好な環境を確保するため、卸売市場や清掃工場、下水処理場等といった公共公益施設の建設が必要となり、都市部の区域がほとんど市街化されているなか、都市部に近接し、埋立地など広大な未利用地が多い沿岸部に、多くの施設が設置された。

現在、京浜港の臨港地区及びその周辺には、これら公共公益施設が数多く立地しており、大都市圏における都市活動を支えている。

図表 公共公益施設の立地状況



イ) 廃棄物等処分場の整備

首都圏の内陸部では、資源利用できない廃棄物や建設発生土等を適正に処分する最終処分場の十分な確保が困難であり、現在、各港において、海面処分場の整備が進められている。

高度経済成長期以降の大量廃棄の構造は、リサイクル事業の推進等により

一定程度改善が図られたものの、限りある海面処分場の延命化を図るためには、今後も廃棄物の減量・減容化を徹底していく必要がある。

図表 各港における廃棄物等処分場

地区名		面積(ha)	種 別
東京港	中央防波堤外	約 333	一般廃棄物、産業廃棄物、都市施設廃棄物、 浚渫土、建設発生土
	新海面処分場	約 480	
川崎港	浮島 2 期	73	一般廃棄物、産業廃棄物、浚渫土、 建設発生土
横浜港(※)	南本牧ふ頭第 2 ブロック	21	一般廃棄物、産業廃棄物

(※) 横浜港では、南本牧ふ頭第 4 ブロック及び第 5 ブロックにおいて建設発生土等の受入を実施している。

イ 観光、レクリエーション機能

7) 臨海部の都市開発

都心地区に近接した東京港、横浜港の臨海部は、都市開発も進んでおり、美しく魅力的なウォーターフロントが形成され、首都圏有数の観光拠点として、多くの来街者で賑わっている。

【臨海副都心（東京）】

東京の都心部への人口・産業の集中に伴って深刻化する都市問題に対し、一点集中型から多心型都市構造への転換を積極的に推進するため、東京都は「臨海副都心を東京の 7 番目の副都心とする」との方針のもと、まちづくりを進めている。

臨海副都心には、ウォーターフロントの美しい眺望を活かした空間に、多くのもの・情報が集まり、職・住・学・遊の様々な都市機能が配置され、まちの魅力を世界に発信し続けている。

2008 年(平成 20 年)末現在、約 990 の企業等が活動し、約 46,000 人が働いているほか、約 8,100 人が生活し、年間約 4,760 万人が訪れる街へと着実に成長してきている。

【参考】臨海副都心



【みなとみらい21（横浜）】

高度経済成長期における東京都市部への産業の一極集中は顕著であり、横浜市においても、郊外部における住宅開発によるベッドタウン化、さらには業務機能の流出など、多くの都市問題に直面していた。

これに対し、横浜市は、横浜を再生させるため、都心部強化の一環として、「みなとみらい21事業」を立ち上げた。

「みなとみらい21事業」は、関内・伊勢佐木町地区と横浜駅周辺地区に二分されていた都心部を一体化し、ここに業務、商業、文化施設などを集積することで、市民の就業の場の確保、賑わいの創出、経済の活性化など、横浜の自立性の強化を図っている。

現在、みなとみらい21地区では、高水準のインフラが整備され、歴史やウォーターフロントの特性を活かした街並みの形成など、快適なビジネス環境を備えた街として、年間約5,300万人が訪れ、約63,000人が働く、首都圏を代表する街として成長を続けている。

【参考】 みなとみらい21



イ) 海洋性レクリエーション

京浜港には、プレジャーボートやウインドサーフィンなどのマリンレジャー施設のほか、人工海浜、親水護岸、魚釣り施設など、地域住民が水に親しみ、また日常的な交流が図れるような親水空間が整備され、海洋性レクリエーション活動の場としても親しまれている。

図表 京浜港における主な海洋性レクリエーション施設

種別	施設名
マリーナ	東京夢の島マリーナ（東京港） 横浜ベイサイドマリーナ（横浜港）
人工海浜	城南島海浜公園、お台場海浜公園、葛西海浜公園（東京港） 東扇島東公園（川崎港） 海の公園（横浜港）
魚釣り施設	若洲海浜公園、大井ふ頭中央海浜公園（東京港） 東扇島西公園、浮島釣り園（川崎港） 大黒海づり施設、本牧海づり施設、磯子海づり施設（横浜港）

ウ 旅客輸送

京浜港には、我が国を代表する客船ターミナル施設である大さん橋国際客船ターミナルや晴海客船ターミナルが整備されている。

これら客船ターミナルには、多くの外航クルーズ客船が寄港し、賑わいと国際文化交流をもたらし、国内外の多くの来訪者にとって魅力ある観光都市づくりが進められている。

また、竹芝ふ頭は伊豆、小笠原諸島など離島航路の拠点となっているほか、東京 10 号地（その 2）からは、四国九州方面へのフェリーが発着している。

図表 京浜港における主な旅客施設

港	施設	備 考
東京港	フェリーふ頭	東京と四国・九州を結ぶフェリーの寄港地
	竹芝ふ頭	伊豆、小笠原諸島等の離島航路の玄関口
	晴海客船ターミナル	銀座等の観光地に直結した東京の内外航客船の玄関口。多目的ホールや展望台を併設 【主な寄港船舶】 コスタ・クラシカ、にっぽん丸、ザ・ワールド、セブンシーズマリナー、ハンセアティック 等
横浜港	大さん橋国際客船ターミナル	国内トップの客船寄港数を誇る客船ターミナル。各種イベントに利用できるホールを併設し、屋上は、24 時間開放の広場となっている。 【主な寄港船舶】 飛鳥Ⅱ、にっぽん丸、ぱしふいっくびいなす、ふじ丸、クリスタル・セレニティ 等

【参考】 大さん橋国際客船ターミナル



④環境機能

ア リサイクルポート（総合静脈物流拠点港）

近年、社会全体での環境問題への意識が高まるなか、国において各種リサイクル法が制定されるなど、資源を有効に繰り返し使い、環境にかかる負荷をできるだけ減らす「循環型社会」の実現が求められており、循環資源のネットワークの形成への取り組みが進められている。

海上輸送は、大量の貨物を低コスト・低負荷で輸送できることから、広域的なリサイクル施設の立地に対応した、静脈物流の広域ネットワークを構築するうえで、港湾の重要性が再認識されている。

現在、京浜港においては、東京港と川崎港がリサイクルポートに指定されており、首都圏で大量に発生する循環資源のリサイクル拠点としての役割を担っていくこととしている。

イ 緑地等

京浜港の臨海部では、高度経済成長期における工業化や大規模な埋立等が進展してきたが、環境保全などの社会的要請から、1973年（昭和48年）に港湾法が改正され、港湾における緑地が港湾環境整備施設として位置付けられた。

以来、港湾管理者においては、工場等の緩衝緑地や港湾労働者の休息を対象とした公園など、港湾利用者のニーズを中心に臨海部の緑化を進めてきた。

近年では、地球温暖化など、環境問題への社会的な認識の高まりにより、海域の豊かな生態系を活かした自然環境と調和した緑地整備が行われている。

現在の京浜港では、多種・多様な公園・緑地の整備が進められ、大都市としてふさわしい景観を形成し、まちにうるおいと安らぎを提供するとともに、ヒートアイランド現象の緩和や大気浄化、生態系の保全・再生等において大きな役割を果たしている。

【海の森】



東京港では、中央防波堤内側のゴミと残土で埋め立てられた島を緑あふれる森に生まれ変わらせ、水と緑に囲まれた美しいまち東京を実現しようとする「海の森」プロジェクトが進められている。

⑤ 防災機能

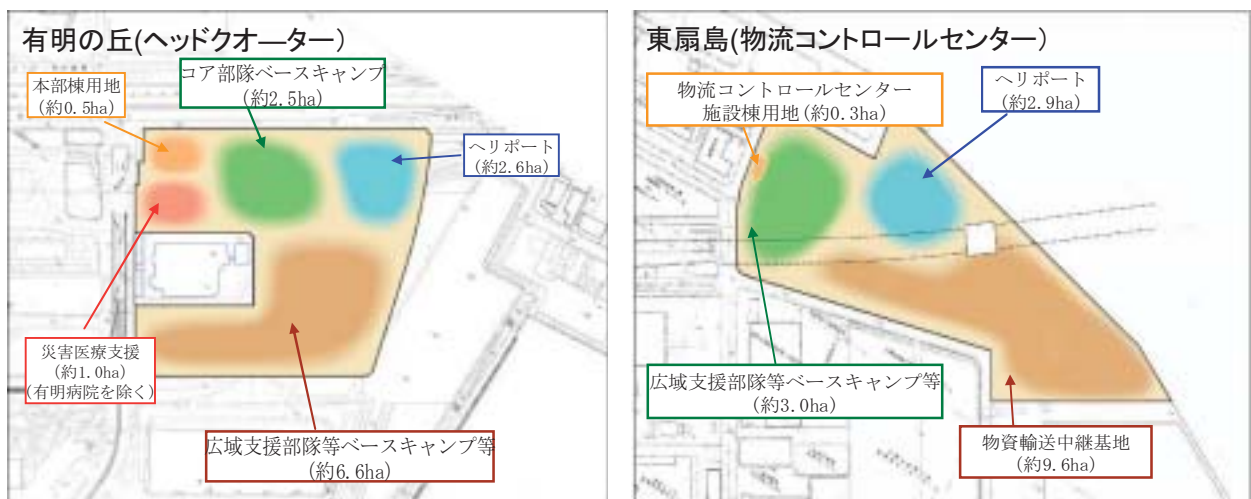
ア 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点等

大都市において大規模かつ広域的な災害が発生した際に、広域的な救助活動等を行う基幹的広域防災拠点として、「有明の丘地区（東京都）」及び「東扇島地区（川崎市）」が位置づけられている。

有明の丘地区は、“首都圏広域防災のヘッドクォーター”として、被災時において、国・地方公共団体等の合同現地対策本部が設置されるとともに、広域支援部隊等のコア部隊のベースキャンプや災害時医療の支援基地、緊急輸送物資の中継基地として機能が配置される。

東扇島地区は、被災時において、海外からの物資をはじめとした物流に関するコントロールを行う“物流コントロールセンター”として、海上輸送から海上輸送、河川舟運、陸上輸送等への中継基地や広域支援部隊等の一時集結地・ベースキャンプとして機能することになっている。

また、横浜港の新港ふ頭には、大規模な海上災害発生時の活動拠点である横浜海上防災基地が整備されている。



資料)「首都圏広域防災拠点整備協議会」資料より

イ 耐震強化岸壁の整備等

阪神淡路大震災の経験を踏まえ、また、首都圏では、直下型地震など大規模な震災の発生が予想されており、建物の倒壊等により陸上輸送に支障が生じた場合、帰宅困難者や救援物資、復旧資材等を安全かつ大量に運ぶことができる海上輸送の重要性が高まっている。

このため、各港には、災害時に海上からの物資の受入れを行う耐震強化岸壁の整備が続けられている。

また、被災後も速やかに国際物流を再開できるよう耐震強化したコンテナターミナルも東京港、横浜港において整備が進められている。

図表 耐震強化岸壁（既設）

港	施設名
東京港	大井ふ頭(3バース)、芝浦ふ頭(5バース)、大井食品ふ頭(2バース)、辰巳内貿雑貨ふ頭(2バース)、10号その1西側多目的ふ頭(1バース)
川崎港	東扇島ふ頭 (2バース)
横浜港	本牧ふ頭(2バース)、金沢木材ふ頭、山内ふ頭、みなとみらい1・2号岸壁

ウ 高潮対策

東京港及び川崎港では、台風による高潮や地震による津波などの水害から、住民の生命・財産を守るため、陸域への海水の浸入を防止する防潮堤や水門等のほか、水門を閉じた際に雨水を水門内側から排出する排水機場などの海岸保全施設が整備されている。

これら海岸保全施設は、災害時にいつでも対応可能な体制で管理されている。さらに迅速で的確な対応や操作人員の安全の確保が可能となるよう、陸こうや水門などの一部の施設において電動化・遠隔操作化が進められている。

(3) 地区毎の利用状況

① 地区別（ふ頭別）の現況（平成 20(2008)年港湾統計確定値）

○ 東京港

- ・ 総貨物取扱量 81,357 千トン
- ・ 公共施設の取扱量 (t) が 83%を占める。外貿では輸入の割合が 70%と高い。
- ・ 取扱貨物は衣類・身廻品・履物や食料品、再利用資材など、都市の活動に直結する品目の比率が高く、商業港的な性格が強い。
- ・ コンテナふ頭、内貿ふ頭（ユニットロードターミナル）、フェリーふ頭、物資別専門ふ頭などを機能的に整備・配置している。

7) 大井ふ頭

東京港のコンテナ貨物の 6 割以上を扱う主要な外貿コンテナふ頭。

ふ頭背後には、主に外貿コンテナ貨物を荷捌き、保管するための海貨上屋 5 棟が整備され、コンテナ貨物の円滑な輸送に貢献している。また、背後の倉庫用地 33 ヘクタールには約 40 社が進出し、大型物流施設や大規模高機能物流施設の立地が進んでいる。

コンテナ船の大型化に対応するため、既設 8 バースを 7 バースに再整備する工事が平成 15(2003)年に完成し、大幅な機能の向上が図られた。

そのほか、住民生活に欠かせない輸入食品等を取り扱う水産物ふ頭、食品ふ頭が立地している。

1) 青海ふ頭

青海ふ頭の西側に、大井ふ頭と並ぶ東京港の主要外貿コンテナふ頭である、青海コンテナふ頭が立地し、高規格コンテナターミナル等 5 バースが稼働している。また、東側には、外貿在来船の主要ふ頭であるお台場ライナーふ頭 9 バースが立地する。

ふ頭背後には、大規模な流通センターに加え、多くの上屋、民間倉庫が整備され、ふ頭と一体的に効率的な荷捌きを行っている。

2) 品川ふ頭

1967 年にオープンした日本で最初のコンテナふ頭であり、現在は、中国・韓国航路などの近海航路に利用されている。

また北側半分は、北海道と東京港を結ぶ R O R O 定期航路が就航する内貿ふ頭が配置されている。

1) 10 号その 2 ふ頭

九州、沖縄、北海道等との国内航路網が充実し、大型 R O R O 船を中心とした定期航路が就航する東京港の主要内貿ふ頭である。

また、四国・九州と東京港を結ぶフェリーふ頭がその南に配置されており、全国を結ぶ内航海運基地として利用されている。

2) 竹芝、日の出ふ頭

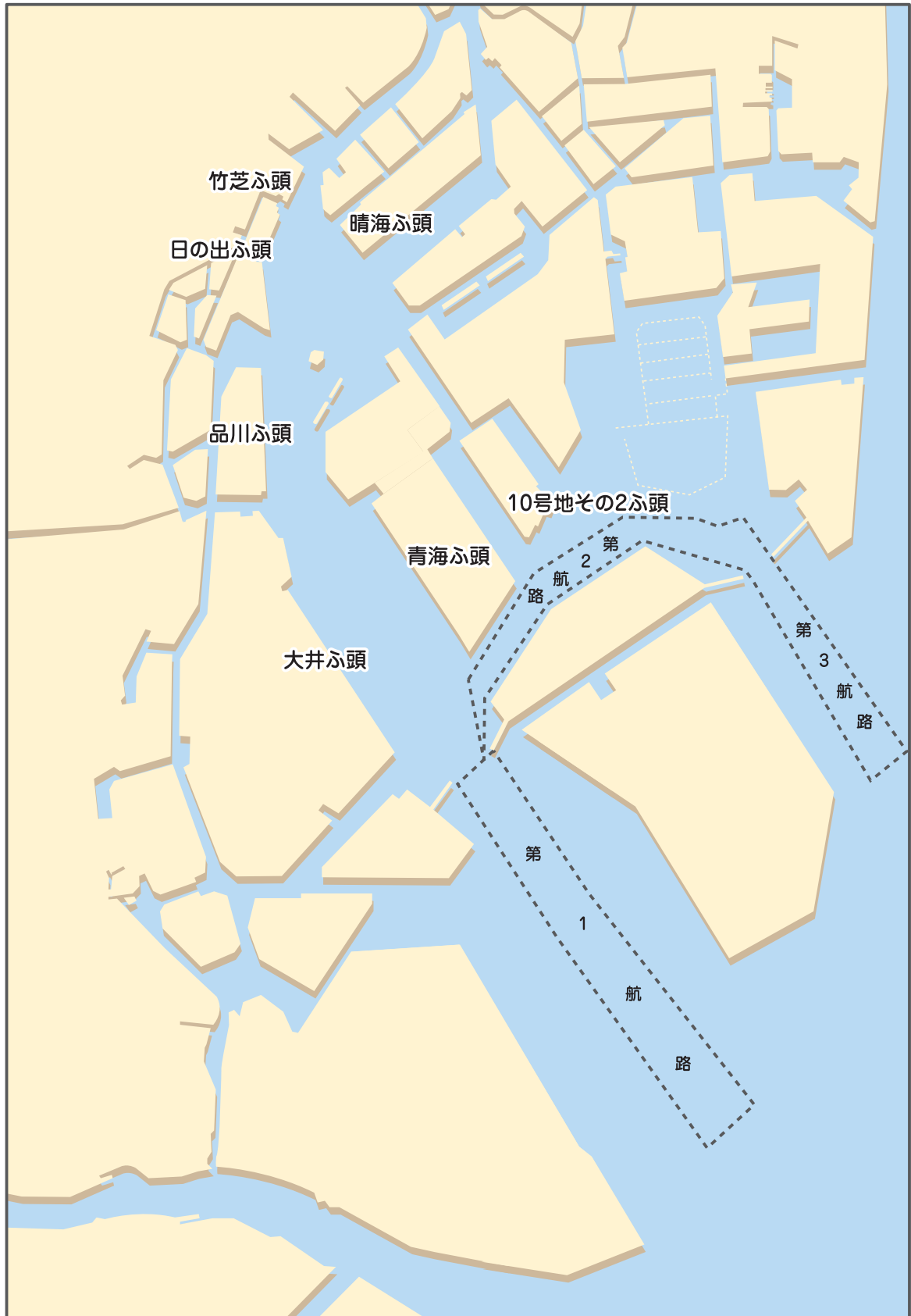
竹芝ふ頭は、伊豆、小笠原諸島への安定かつ快適な交通手段と島民への生活物資の輸送拠点等として機能している。

日の出ふ頭には、浅草、台場、有明（東京ビックサイト）等への水上バスや港内クルーズ船の発着場が整備されている。

か) 晴海ふ頭

開港 50 周年の 1991 年に、東京港に寄港する内外の客船を迎え入れるため、東京の海の玄関として晴海客船ターミナルが整備された。

東京港概略図



○ 川崎港

- ・ 総貨物取扱量 92,740 千トン
- ・ 民間施設での取扱量が89%を占めており、このうち輸入の割合が65%と高い。(取扱品目は原油などのエネルギー関連が高いシェアを占める。)
- ・ 公共施設では完成自動車の割合が高く、特に輸出貨物に占める割合は9割近くとなっている。

7) 千鳥町地区

川崎港内で、最初に公共ふ頭が整備された地区であり、バルク貨物等の主要な公共ふ頭であるとともに、民間専用バースも配置されている。

また、当該地区では、石油化学関連企業や発電所などが立地するほか、交通インフラのひとつとして、神奈川臨海鉄道がある。

1) 東扇島地区

製材や自動車等の在来ふ頭、外貿コンテナふ頭やかわさきファズ物流センターが立地する等、物流機能の中核をなす主要ふ頭である。

また、冷凍・冷蔵倉庫群が多数立地しているほか、石油化学系やLNGの専用ふ頭も配置されている。

川崎市街とは、川崎港海底トンネル、東京・横浜方面へは高速湾岸線により連絡している地区で、交通拠点でもある。川崎マリエンや東扇島東公園等の市民利用施設もあるほか、基幹的広域防災拠点も整備されている。

2) 浮島地区

浮島町には石油化学系企業が多数展開しており、民間専用バースが多数配置されている。浮島1期地区は東京・横浜方面へは高速湾岸線、千葉方面へは東京湾アクアラインで連絡しており、交通の利便性が高い。また、暫定的な土地利用も開始されている。

沖合の浮島2期地区は、廃棄物処分場として、埋め立て事業が実施されている。

1) 扇島地区

我が国有数の規模の製鉄所が操業しており、鉄鉱石・石炭等の原材料を扱う大水深の専用岸壁がある。また、石油化学等の民間専用バースが配置されている。

2) 夜光、水江町、池上町、小島町地区

鉄鋼業、化学工業をはじめとする多様な工場群が操業しており、民間専用バースが多く配置されている。水江町では神奈川臨海鉄道により、JR 塩浜操車場と連絡している。また、臨港道路東扇島水江町線の建設が予定されている。

3) 扇町、浅野町、南渡田町、大川・白石町地区

鉄鋼業やセメント業が立地しており、民間専用バースが多く配置されている。扇町にはJR 鶴見線、大川・白石町にはJR 鶴見線大川支線がそれぞれ鶴見まで連絡しており、旅客輸送が行われている。

川崎港概略図



○ 横浜港

- ・ 総貨物取扱量 141,764 千トン
- ・ 総貨物量(t)では、公共、民間施設でほぼ同程度の取扱量となっている。
- ・ 公共施設における外貨貨物のうちコンテナ貨物が 75%と高い割合
- ・ コンテナ以外では完成自動車（輸出）の割合が高い。

ア) 本牧ふ頭

横浜港のコンテナ貨物の 6 割以上を扱う主要な外貿コンテナふ頭。

昭和 38(1963)年から埋立てが開始され、当初は 4 つの突堤をもつ櫛形ふ頭であったが、B C 突堤間を埋め立てることにより、スーパー中枢港湾の中核施設となる、単一のコンテナターミナルとしては国内最大級の本牧ふ頭 B C コンテナターミナルが、平成 17(2005)年 12 月に全面供用を開始した。

イ) 南本牧ふ頭

横浜港のコンテナ貨物の約 3 割を取扱う先進的なコンテナターミナルを持つふ頭。

当該ふ頭は、現在も埋立造成中であるが、岸壁水深 16m の大水深高規格コンテナターミナル、2 バースが既に稼働している。

現在、岸壁水深 20m を持つコンテナターミナル、1 バースの整備を推進している。

ウ) 大黒ふ頭

昭和 46(1971)年から埋立てを開始し、平成 2(1990)年に完成した横浜港内最大の島式ふ頭である。ふ頭内には民間倉庫が多く集積し、また製品輸入の増大傾向に対応するための総合物流施設である「横浜港流通センター（YCC）」が平成 8(1996)年から供用されている。

このほか、自動車輸出入拠点となる自動車船専用ふ頭や、コンテナふ頭、ライナーふ頭、内航船ふ頭など、多彩なふ頭構成を有している。

エ) 大さん橋ふ頭

明治 27(1894)年の完成以来、日本の玄関口として国内外の多くの客船を迎え入れてきた、客船専用ふ頭である。昭和 62(1987)年から大規模な再整備が進められ、平成 14(2002)年にリニューアルオープンした。国内トップの客船寄港数を誇り、ターミナルの先端部分には、各種イベントに利用できるホールを併設している。屋上は、24 時間開放の広場となっており、多くの観光客が訪れるエリアとなっている。

オ) 山下ふ頭

昭和 28(1953)年から埋立てを開始し、昭和 38(1963)年に完成したふ頭で、在来貨物を中心に取り扱う。本牧ふ頭の完成まで、横浜港の中心的な役割を担ってきたが、現在は、倉庫が数多く立地している特性を活かし、本牧・大黒ふ頭を支える重要な物流拠点となっている。

また、ふ頭内には、航空貨物を扱う、「横浜航空貨物ターミナル（YAT）」が立地している。

カ) 鶴見地区

京浜工業地帯における生産拠点として、石油化学工業や鉄鋼関係などの重化学工業を中心とした民間企業が多く立地している。

最近では、研究開発所や外資系の大型物流施設の立地などが展開され、利用転換など、多機能な集積が進んでいる地区である。

キ) 磯子・金沢地区

造船所や石油化学工業などの重化学工業を中心とした民間企業が多く立地している。

地区内にある金沢木材ふ頭は、昭和 45 (1970) 年に建設着手、昭和 49 (1976) 年に供用が開始され、輸入木材や在来貨物を扱う。

また、増大する海洋性レクリエーションの需要に対応するために、旧貯木水面を利用して整備したマリーナ施設「横浜ベイサイドマリーナ」など、市民利用施設が立地している。

横浜港概略図



【参考】各港の港湾計画

	東京港	川崎港	横浜港
計画目標 年次	平成 20 年代後半	平成 20 年代前半	平成 20 年代後半
取扱貨物量 の目標 (万トン)	外 貿 : 6,130 内 貿 : 4,470 合 計 : 10,600	外 貿 : 5,570 内 貿 : 4,410 合 計 : 9,980	外 貿 : 10,140 内 貿 : 4,930 合 計 : 15,070
計画内容	○世界と競う港湾サービスの実現 ・外貿コンテナふ頭機能の拡充・強化 ⇒中央防波堤外側コンテナターミナル整備 ・大型船化への対応 ・内貿ユニットロードふ頭の再編・強化 ・臨海部全体の交通ネットワークの拡充 ・高機能物流拠点の形成 ○首都東京の危機管理機能の強化 ・大規模地震対策施設の強化 ・高潮対策の推進	○首都圏を支える物流拠点の形成 ・東扇島地区を中心とした外内貿機能の充実・強化 ○港湾と背後地域との連絡による物流機能の強化 ・臨港交通体系の充実 ○震災時における経済活動を支える物流機能の確保 ・大規模地震災害時における緊急物資輸送等の対策の推進	○高効率な外貿コンテナターミナルを拠点とした国際競争力の強化 ・高規格コンテナターミナルの形成(本牧ふ頭、大黒ふ頭、南本牧ふ頭) ・コンテナ船の大型化への対応 〈南本牧MC－3,4〉 ○物流需要の変化に対応した港湾空間の効率的な利用 ・公共岸壁の機能転換及び集約 ○臨海部の道路体系の強化 ・ふ頭間及び広域道路ネットワークの形成

2 京浜港を取り巻く状況

(1) 世界的な物流を取り巻く状況

① 世界の経済動向

国際通貨基金（IMF）による世界経済見通しでは、サブプライムローン問題に端を発した世界的な需要低迷後、広範な公的介入が需要を下支えし、経済成長率は上向きに転じていると分析している。

更に、2010 年以降の中長期的な経済成長率は、一定程度回復すると予測されており、アジア地域については、GDP の伸び率は低下するものの、相対的には世界の他地域よりも高い成長率を維持するものと考えられている。

② 国際分業の進展

製造業を中心とした国際分業が世界的に進展する中、中国などのアジア諸国は、先進国からの投資を積極的に受け入れ、高い成長率を実現してきた。

我が国においても、1985 年のプラザ合意による円高の進行以降、アジア、特に中国への直接投資件数が急増するとともに、1997 年のアジア通貨危機後、中国とその他アジア諸国との投資件数の格差が広がっている。

日本企業は中国沿岸地域を中心に幅広く進出しており、その総計は 2007 年の統計で 4,878 社に達している。

また、国際分業が進展したことにより、部品や完成品の輸出入の増加、航空輸送と海上輸送のボーダレス化等、従来と異なる物流需要が顕在化しており、これに対応してロジスティクスも変化してきている。

③ 物流革新の動き

近年、経済活動のグローバル化や消費者ニーズの多様化に伴う商品の短サイクル化等により、原材料調達から生産、販売までの流れを一体的に管理する、いわゆるサプライチェーンマネジメントの概念が重要視されている。

物流は、企業戦略上重要な位置を占めるようになってきており、コストだけではなく、定時性や正確性の確保といった質の高い物流サービスの提供が求められている。

また、企業においては、経営効率化の観点から、物流業務全般を外部の物流専門業者に一括して発注するなどの流れが急速に拡大しており、物流業者に求められる役割や業務範囲も、単なる配送だけではなく、物流システムのマネジメント、プランニング等のコンサルティング業務を包括して提供するなど、多様化してきている。

④ 荷動き状況

世界的な生産拠点となったアジア地域の経済発展により、国際海上コンテナ貨物流動量が増加し、アジア諸港におけるコンテナ取扱量が大きく増大している。

また、欧米等の最終消費地に向け、ダイレクトに輸送されるコンテナ貨物の取り扱いが増加するとともに、経済発展を背景としたアジア諸国の消費市場としての存在感の高まりにより、アジア域内での貿易も活発化してきている。

1999 年と 2007 年のコンテナの荷動きを比較すると、欧米間（大西洋航路）に

についてはアジアから北米間（北米航路）、アジアから欧州間（欧州航路）、アジア域内（アジア航路）の荷動きがそれぞれ 2.30 倍、2.68 倍、2.25 倍と大幅に拡大しており、アジアの重要性が高まっている。

⑤ 海運業界の動向

海運業界も、激しい競争に晒され、コストの低減等の経営努力を続けている。貨物の流動量に応じて、基幹航路における大型船の投入と寄港地の集約化を進めるとともに、基幹航路から外れた、取扱貨物量の少ない港に対しても、貨物の囲い込みを図るためフィーダー輸送網を拡大している。

また、海外では、より輸送効率を高めることが可能な 45ft コンテナの利用が拡大しており、2005 年に国際標準化されている。

経営面でも、規模の拡大による効率化、グローバルネットワークの充実によるサービス強化を目的に、大手企業同士の合併、再編、業務提携等による競争力強化が図られている。

⑥ 大型船投入状況

物流コストの低減を目的に、主要な船会社は基幹航路に投入するコンテナ船の大型化を積極的に進めている。

現在、世界経済が停滞する中で、多くの新造大型コンテナ船は稼働を見合わせているが、景気の回復とともに就航してくることは確実である。

特に、欧州航路では、最も大型化が進んでおり、すでに 8,000TEU 型以上のコンテナ船が数多く投入され、12,000TEU 級の超大型コンテナ船も就航している。

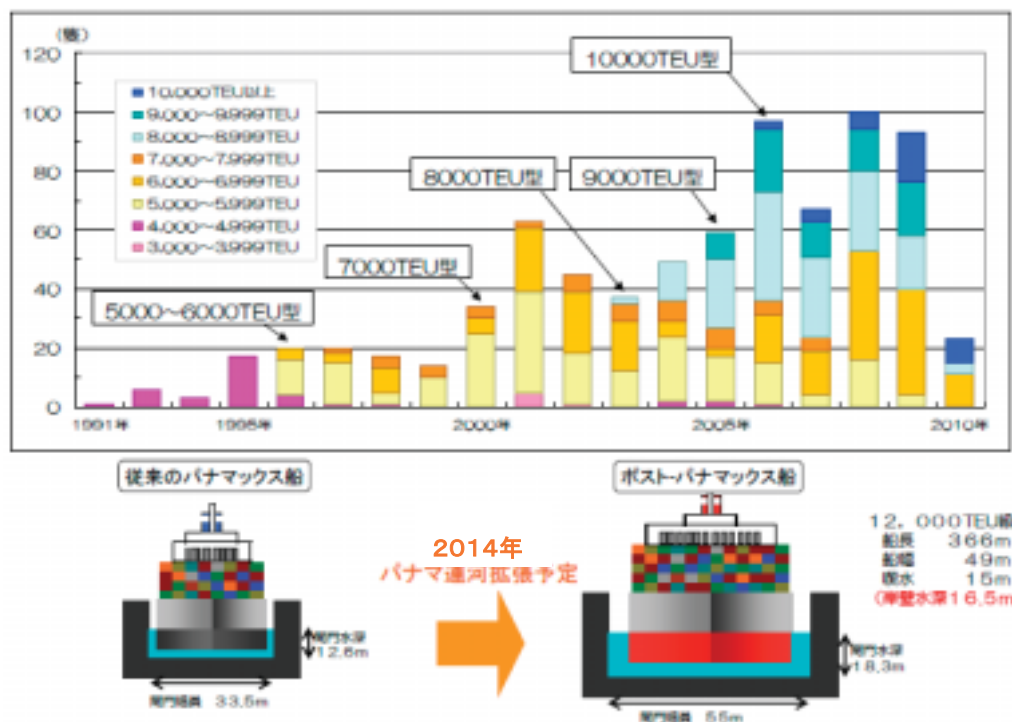
一方、北米航路に就航しているコンテナ船は、現在 4,000TEU～6,000TEU 型が中心となっているが、10,000TEU 型も就航するなど大型化が進んでいる。また、今後、欧州航路への 10,000TEU 超のコンテナ船への代替が進み、その結果、現在欧州航路の中心である 8,000TEU 型船が次々と北米航路に投入されてくる可能性が高いと見込まれている。

このような船舶の大型化に対応するため、現在、パナマ運河の拡張等の工事が 2014 年の竣工を目指して進められている。

工事完了後は、パナマ運河の通航許容量が倍増し、これまで他ルートへの迂回を余儀なくされていた大型船の通行が可能となるなど、今後、ますます大型船標準化への傾向が高まっていくと考えられる。

また、近年、世界人口の増大や BRICs を中心とする世界経済の拡大等を背景として、生産資源、エネルギー資源、穀物資源の需給が世界的に逼迫し、荷動きが増大するとともに世界的に資源価格が高騰する傾向にある。このため、資源調達コストを大幅に縮減するため、世界的にバルク船の大型化が進展している。

図表 超大型コンテナ船の就航見込み



資料) Clarkson Research Services Ltd, 「Clarkson Containership Register 2007」、パナマ運河庁資料より

注 1) 2007 年以降は、計画どおり竣工した場合の隻数

注 2) 2007 年 1 月時点

⑦ アジア諸港の動向

かつてアジア地域では、日本の太平洋側、台湾、香港が主たるコンテナ貨物発着地であったが、釜山、大連、北京、天津、上海など北方に重心が移っており、その結果、我が国港湾を経由しない北米航路や日本海を運航する北米航路が多く見られるようになるなど、新たなハブ&スポーク構造が出現した。コンテナ取扱量については、近年、アジア諸港の発展は目覚しく、全世界におけるコンテナ貨物取扱量でも上位を占めている。

コンテナ貨物取扱量上位 3 港のうち、シンガポール・香港は地勢的な優位性を活かし、世界において確固たるトランシップポートの地位を維持している。

また、ベトナム、タイ、インドネシア、インドなどにおいても、ターミナル整備が進んでおり、今後、貨物取扱拠点としての役割を担っていく可能性が高い。

図表 世界の港湾別コンテナ貨物取扱個数ランキング (単位:TEU)

順位	港湾名	取扱量
第 1 位	シンガポール	27,932,000
第 2 位	上海	26,150,000
第 3 位	香港	23,998,449
第 4 位	深セン	21,099,000
第 5 位	釜山	13,270,000

資料) CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2009

一方、アジア地域におけるターミナル整備手法については、土地造成段階から外国資本を参入させる方式が採用されており、例えば、メガターミナルオペレーター会社に整備から運営までの一切を行わせるケースや外国船会社等との合弁会社による整備などの方法が用いられている。

また、このような港湾整備の進展とあわせて、黄海協定の廃止や中台自由化などの規制緩和も進んでおり、アジア主要港の勢力地図が変化する可能性が高いといわれている。

以下において、コンテナ貨物取扱量上位のアジア諸港のうち、港湾施設の整備や貨物集荷策で特徴的な港湾を取り上げる。

ア 中国華北（大連、天津、青島港）

大連港は、遼東半島の南端に位置し、中国東北部を背後圏として持ち、背後圏と港をつなぐ鉄道や高速道路網が充実している。近年、日系企業が多く進出する大連経済技術開発区（対外経済解放区）に隣接した、大窯湾コンテナターミナルの整備が進められており、2010年までに合計22バース（計画上の取扱能力は800万TEU）が稼動予定である。

天津港は、首都北京の玄関口となっている港湾で、現在、コンテナターミナルの整備が進み、2010年までに、1,200万TEUを取り扱う整備計画を立てている。中国政府は、天津港を保稅港区に指定し、上海に次ぐ金融・ビジネスの中心とする構想を打ち出している。

青島港は、中国国内港湾において、上海港、深セン港に次ぐ貨物量を取り扱っており、華北最大のコンテナ貨物取扱港湾である。青島前湾港の南岸に全長3,408m（世界最長規模）、水深18-20mの大型コンテナバース（10バース、年間処理能力600万TEU）を有するターミナルを整備し、更に同ターミナル完成後は、北岸3,400mも開発する予定で、両岸の開発終了後（計約6,800m、21バース）のコンテナ取扱能力は年間1,400万TEUを超える見込みである。

イ 中国華中（上海港、寧波港）

上海港は、上海市だけではなく、周辺の蘇州や無錫、常州のほか、揚子江の上流の武漢等、国際分業が進み日系企業を始めとした多くの製造業が進出している大生産拠点がある港である。深水岸壁を確保した国際ハブポートとすることを目的に、2003年から、洋山コンテナターミナルの整備を進めており、完成すると29バース、延長約10km、100基のガントリークレーンで、1,500万TEUのコンテナを取り扱う予定である。洋山コンテナターミナルと東海大橋でつながる臨港新城地区の一部を、広大な税関特殊管理区域（通過する貨物や立地事業者が大幅な税制上の優遇を受けられる区域）に指定し、貨物集荷を図っている。

上海港に隣接するように立地している寧波港は、大水深の天然の良港であり、地形を利用した大水深コンテナターミナルの整備を推し進め、上海港同様、年々、取扱量を増加させている。

ウ 中国華南（深セン港）

深センは、赤湾、蛇口、塩田の3港を合わせ持ち、香港に隣接した中国で唯一陸・海・空の税関が揃っている港である。

塩田港は、2005 年 10 月から、港湾区と保税区が連結した保税背後圏区が稼動し、通関手続きの簡素化や、コストダウンを実現し、日系企業の進出も盛んである。

エ 韓国・釜山港

釜山港では、トランシップ貨物に焦点を当てたポートセールスを行っている。そのため、船会社に対するインセンティブ制度として、トランシップ貨物の荷役料の一部補助等を行っている。

また、釜山港－釜山新港間の横持輸送費用の補助や、両港を寄港する船会社に対して入港料や岸壁使用料を全額免除する等の措置を行っている。荷主に対しては、釜山港・釜山新港等の背後地域に進出した企業に対し、租税の減免を行う等の優遇策を講じている。

これらの取組みの中心となっている釜山港湾公社（以下「BPA」という。）は、2004 年に、従来の韓国政府海洋水産部の地方機関・釜山地方海洋水産庁が、国際物流環境の急変や海外主要港湾の管理体制の変化に対応するために公社化された組織である。

オ 台湾・高雄港

高雄港は、香港の混雑の影響からトランシップ貨物を増加させてきており、1997 年に政府が、高雄港を国際ハブポート、基隆港、台中港をその補完港として位置づけた。併せて、国内各港のもつそれぞれの機能を果たすべく 1997 年から、順次カボタージュ規制や船会社専用バースに関する規制の緩和を行っている。その結果、概ね順調に取扱量を増加させており、2002 年には 849 万 TEU、2007 年 1,026 万 TEU と、世界第 8 位の取扱量を誇っている。

カ 東南アジア・ベトナム

東南アジアの新興国のなかでは、いわゆる「チャイナ＋1」の投資先としてベトナムが注目を集めている。

北部ではハノイ市を中心に、南部ではホーチミン市を中心とした地域において、日系企業を中心とした製造業が進出してきており、南部地域を中心として、海上貨物量も増加している。

(2) 我が国、京浜港を取り巻く環境変化

① 人口の減少、高齢化の進行

我が国の人口は既に減少局面に入っており、いわゆる生産年齢人口も平成4(1992)年をピークに減少している。

同時に高齢化の進行も著しく、平成20(2008)年の高齢化率は22.1%と世界的にも極めて高い水準となっている。

このような人口減少・少子高齢化の進行は、経済活動の規模の縮小をもたらすと同時に港湾における取扱貨物量の減少を招くことも想定され、港湾活動の維持に影響を及ぼしかねない。

② 環境保全への取組

地球の温暖化を招いている温室効果ガスの削減について、国際的な取組が進められており、我が国も2020年の排出量を1990年対比で25%削減すると表明している。

港湾においても大気環境負荷物質の排出量が少ない船舶の開発、陸上電力供給システム、モーダルシフトなどの対応が進められているが、一層の取組みが求められている。

③ 国内の産業立地動向

産業や人口の集中に伴う地域間格差問題や公害問題等に対応するために、昭和30年代から40年代にかけて制定された工業制限三法(工業等制限法、工場立地法、工業再配置促進法(※))のもと、京浜臨海部を始め首都圏の既成市街地において、工場、事業所等の新設・増設が制限される一方、工業の集積度が低い地域への工業再配置を促進する政策が取られてきた。

このため、京浜臨海部においても、閉鎖や地方へ移転する工場、事業所等も発生するなど、輸出入貨物量へも少なからず影響をおよぼす結果となった。

(※)工業等制限法は2002年に、工業再配置促進法は2006年に、それぞれ廃止された。

④ テロ等に対する安全対策の強化

2002年のSOLAS条約(※)改正に伴い、外航船と港湾施設の保安対策強化を図っている。

また、米国は各国にメガポートイニシアティブへの更なる対応を求めてきており、今後、ターミナルへの出入管理の高度化等の課題とともに対策を講じていく必要がある。

(※)SOLAS条約・・・1912年のタイタニック号海難事故を受けて制定された、海上における人命の安全のための国際条約。2001年の米国同時多発テロ事件を契機に、海事分野における保安強化を目的とした改正がなされた。

⑤ 3環状道路の整備

3環状道路(※)については、現在、国等において重点的に整備が進められている。

それらの整備が進めば、京浜港と背後圏との輸送時間の短縮や、輸送効率の