

横浜港 大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業

国土交通省 港湾局

【事業の目的】

関東圏で生産される海外向け完成自動車の輸出の増加や自動車運搬船の大型化に対応するため、横浜港大黒ふ頭地区において、既存施設の老朽化対策と併せて港湾施設の増深改良を行う。

【事業の概要】

事業内容：

岸壁（水深12m）（改良）、泊地（水深12m）、
航路・泊地（水深12m）、ふ頭用地

事業期間：

平成28年度～平成32年度

総事業費：

89億円（うち港湾整備事業80億円）

《位置図》



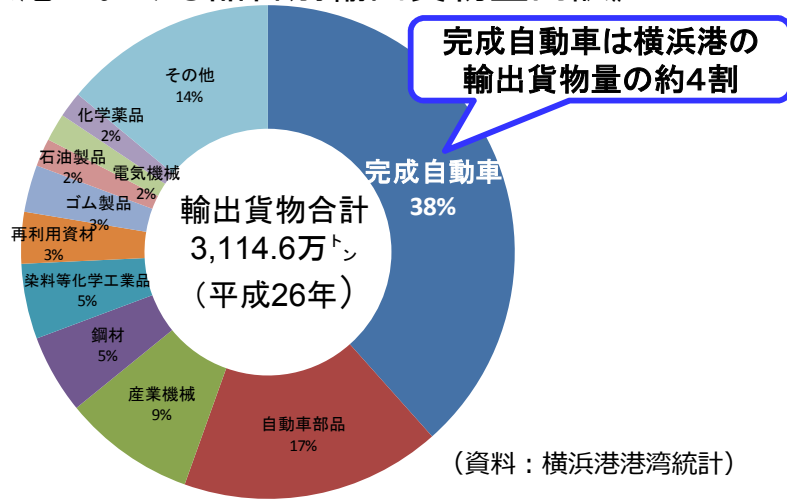
《整備スケジュール》

港名	地区名	区分	施設名	H28	H29	H30	H31	H32
横浜港	大黒ふ頭	直轄	岸壁(水深12m) (改良)	■				
		直轄	航路・泊地(水深12m)			■		
		直轄	泊地(水深12m)			■		
		起債	ふ頭用地					■

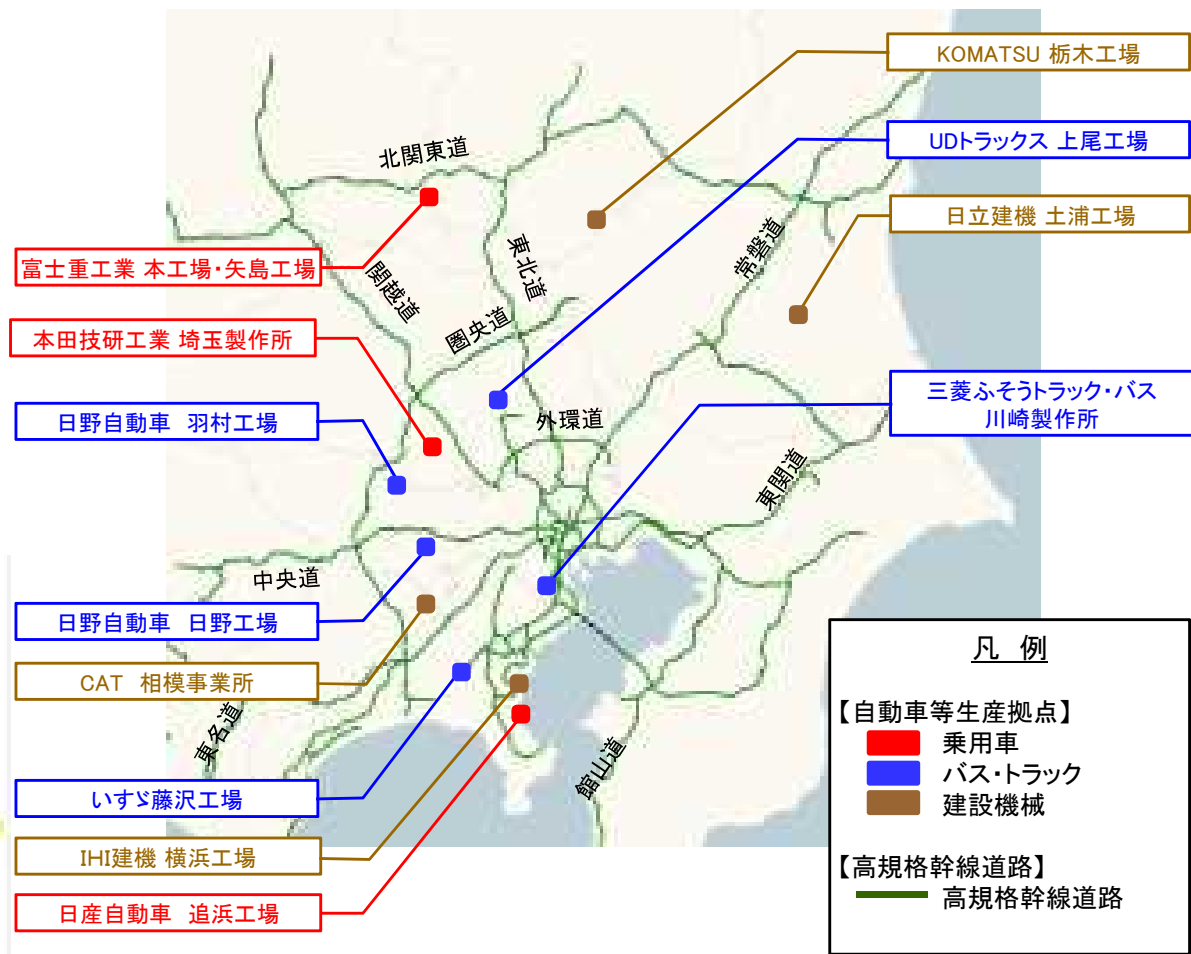
横浜港の概況

- ・輸出貨物量の4割を完成自動車が占める横浜港は、世界各地とを結ぶ多様かつ多頻度の自動車輸送航路ネットワークを有しており、関東一円に立地する完成自動車組立工場で生産された完成自動車等の輸出拠点として重要な役割を果たしている。
- ・また、横浜港は、海外で生産された国内外自動車メーカーの完成自動車を第三国へ輸送するための積替（トランシップ）拠点として、さらには建設機械や中古自動車の輸出拠点としても利用されている。

《横浜港における品目別輸出貨物量内訳》



《横浜港背後圏の主な完成自動車等組立工場の立地状況》



《横浜港における自動車運搬船の外航航路ネットワーク》
世界各地とを結ぶ多頻度の航路サービス(8地域、25航路)



(資料：港運業者ヒアリングをもとに作成)



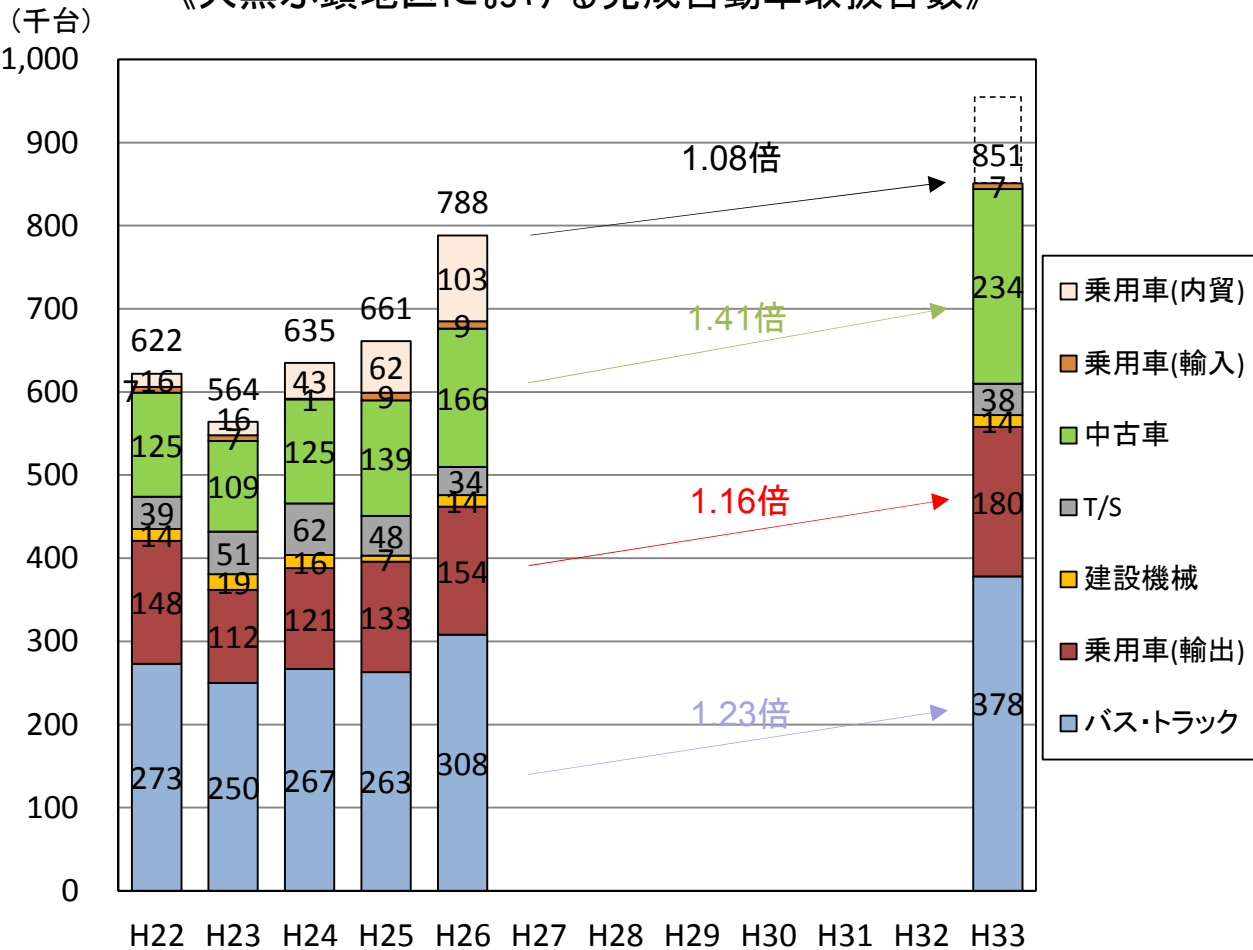
横浜港の課題と事業の必要性・緊急性

①増加する完成自動車取扱量への対応

・関東一円に立地し、現在、横浜港を利用している自動車メーカーの経営計画における将来の生産見通し等を踏まえると、バス・トラックや乗用車等の輸出を中心に増加傾向にあり、平成26年の788千台から平成33年には851千台まで増加することが見込まれている。

《主な貨物の将来需要》

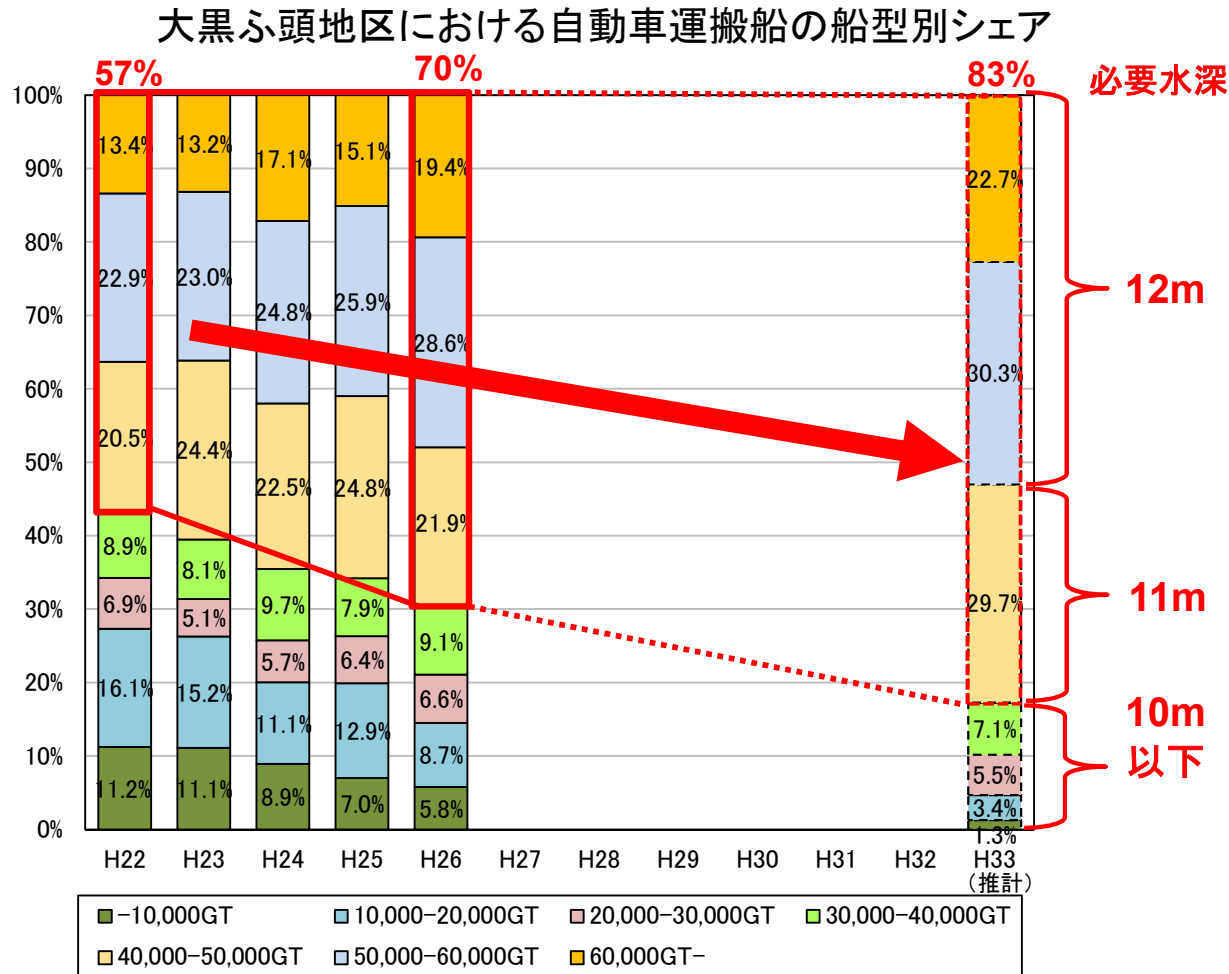
《大黒ふ頭地区における完成自動車取扱台数》



区分	将来需要の根拠
バス・トラック(輸出)	【自動車メーカーA社】 ・今後、日本からのトラック輸出販売の拡大により世界の販売台数を15%増やすことが中期経営計画で位置付け。国内生産車両はすべて横浜港から輸出しており、15%増加するものと想定。将来輸出台数を239千台と設定。
	【自動車メーカーB社】 ・海外事業強化に向けて、大・中型車両用のマザー工場が新たに本格稼働の予定。企業ヒアリングから、新興国を中心とした需要増により、29%増加するものと想定。将来輸出台数を71千台と設定。
	【自動車メーカーC社】 ・横浜港近傍の生産工場は、アジア地域の中核供給基地として本格生産を開始。現状の生産能力から、50%増加するものと想定し、将来輸出台数を68千台と設定。
乗用車(輸出)	【自動車メーカーD社】 ・海外生産の一部を生産余力のある国内工場へ移管することとしており、今後、北米・欧州向けの輸出台数を増やす旨を表明。企業の生産・輸出動向やヒアリング結果をもとに、将来輸出台数を90千台と設定。
	【自動車メーカーE社】 ・企業ヒアリングにより、豪州、中近東向けの輸出拠点として、引き続き、大黒ふ頭を利用することとしており、将来輸出台数を80千台と設定。
中古車(輸出)	【自動車メーカーF社】 ・企業ヒアリングにより、現行の工場生産台数(10千台)を今後も維持し、大黒ふ頭からの輸出を継続することとしており、将来輸出台数を10千台と設定。
	・アフリカ・アジア・中近東・中南米の新興諸国において、経済成長や人口増加等の要因により中古車需要が増加。 ・今後も輸出増加が見込まれることから、過去5年(H22~26年)の増加傾向をもとに41%増加するものと想定。将来輸出台数を234千台と設定。
乗用車(内賃)	【自動車メーカーG社】 ・大黒ふ頭における混雑などの影響で、他港にシフトしたことから、将来取扱量は無いものと設定。

②自動車運搬船の大型化への対応

- ・ 外航自動車輸送航路が集積していることから大型船の占める割合が高く、平成26年時点で必要水深が10mを超える40,000GT以上の自動車運搬船の占める割合が70%（うち、必要水深12mの50,000GT以上は48%）を占めるなど、水深12mを必要とする大型船の入港割合が増加している。
- ・ 当面の自動車運搬船の建造見通しを踏まえても、引き続き船舶大型化の進行が想定される。



今後の自動車運搬船建造予定隻数

(単位:隻)

GT	建造予定年			
	2015	2016	2017	2018
60,000以上	13	14	16	1
40,000以上60,000未満	0	2	8	2
30,000以上40,000未満	0	2	1	0
20,000以上30,000未満	0	2	1	0
20,000未満	1	6	0	0
合計	14	26	26	3

出典: クラークソン

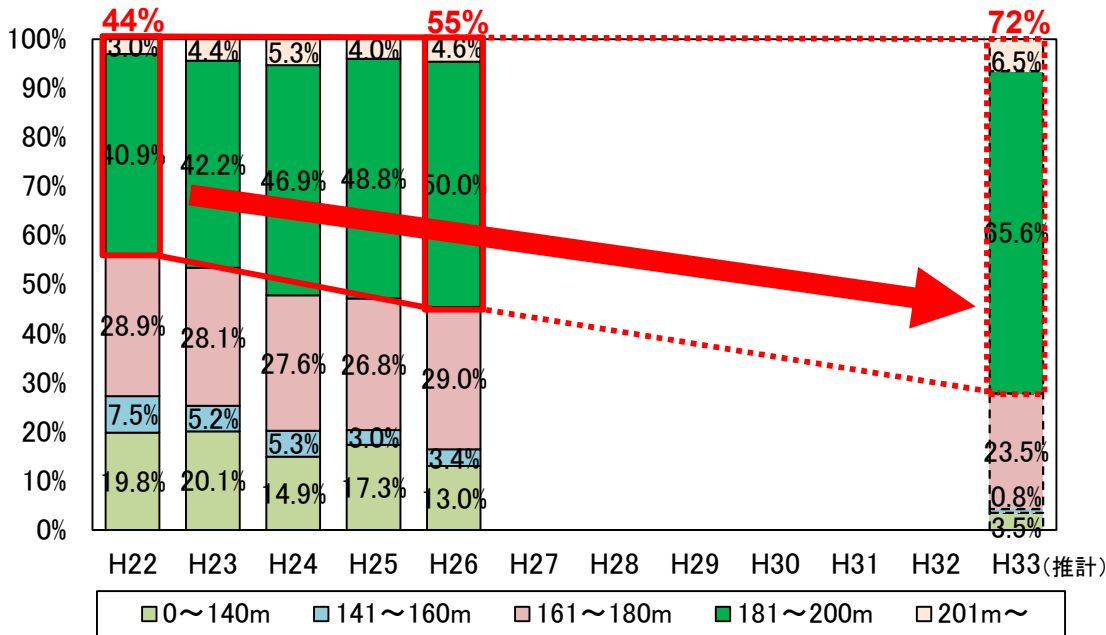
(出典) 大黒ふ頭地区入港実績(横浜市港湾局提供資料)

横浜港の課題と事業の必要性・緊急性

③岸壁の不足による自動車運搬船の滞船の解消

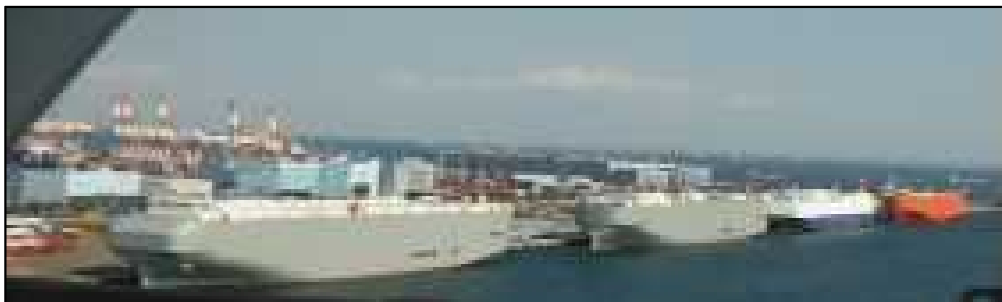
- ・ 全長が長い自動車運搬船の入港割合が増加していることから、大黒ふ頭地区T3～T8岸壁は6バースあるにも関わらず、実質的に4バースでの運用をせざるを得ない状況。
- ・ また、自動車運搬船の入港隻数も増加しており、大黒ふ頭地区全体で滞船が発生している状況。（約20～25隻/月）

大黒ふ頭地区における自動車運搬船の全長別シェア

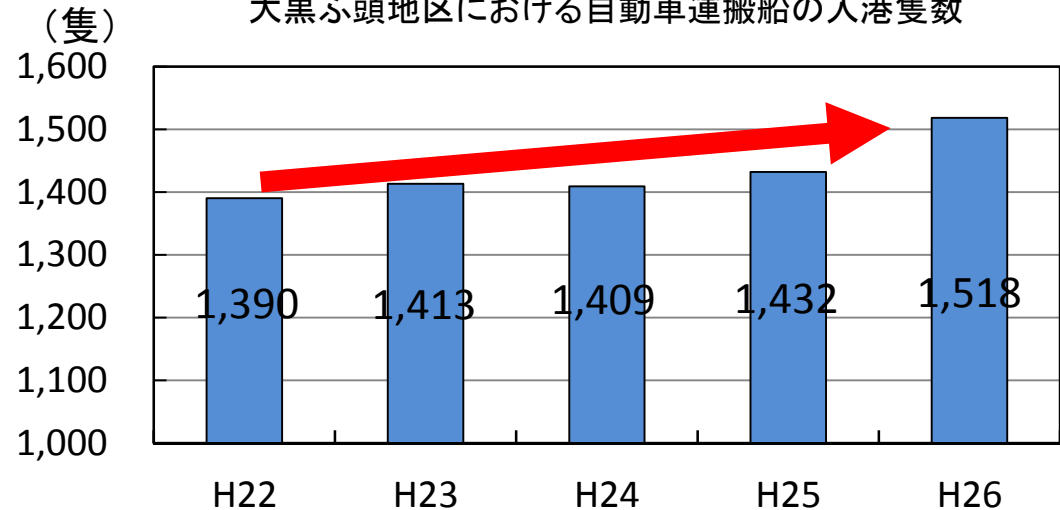


(出典) 大黒ふ頭地区入港実績(横浜市港湾局提供資料)

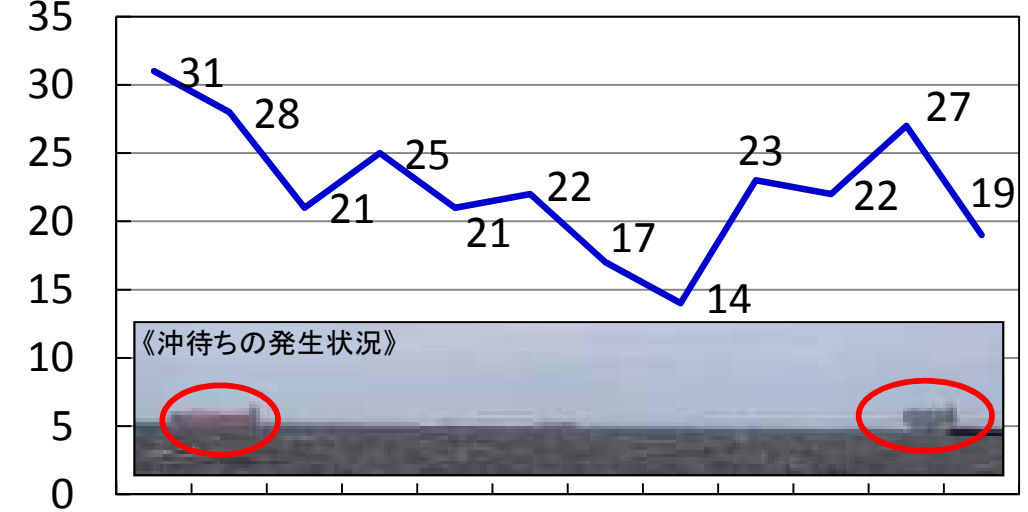
大黒ふ頭地区T3～T8における4隻同時接岸状況



大黒ふ頭地区における自動車運搬船の入港隻数



大黒ふ頭を利用する自動車運搬船の沖待ちの実績 (平成26年)



1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月 6

④ 既存施設の老朽化への対応

- ・ P3・P4岸壁については、特に栈橋上部工を中心に老朽化が進行しており、構造の安定性や利用上の安全性の確保ができなくなる可能性があることから、早急な対応が必要となっている。

栈橋上部工梁部のコンクリート剥離状況(海上側)



栈橋上部工背後沈下状況(陸上側)



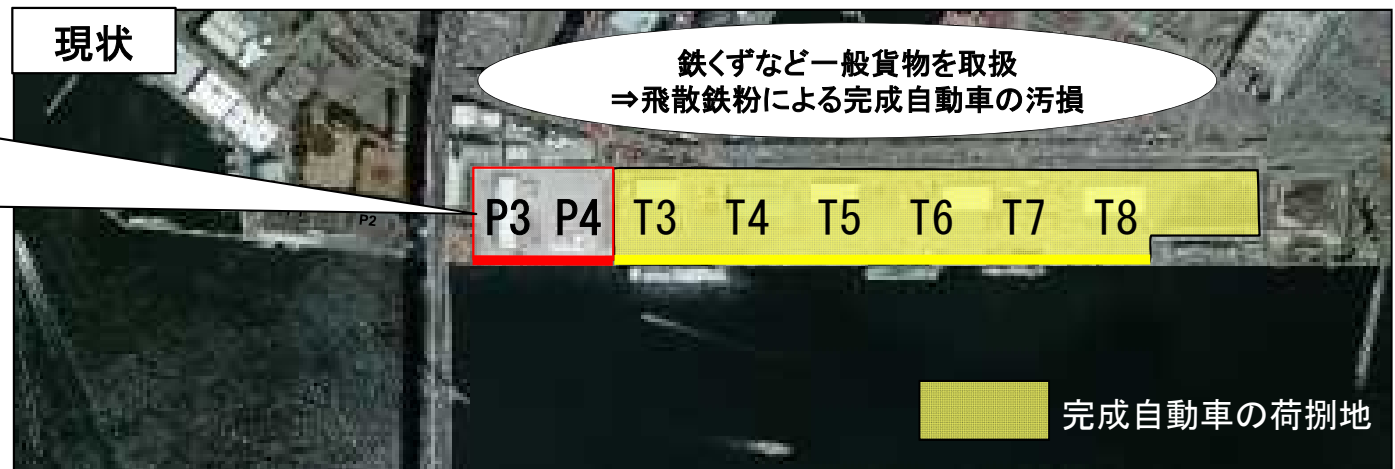
⑤ ふ頭利用適正化への対応

- ・ 現在、当該事業箇所においては、鉄くず・鉄鋼など一般貨物と完成自動車が近接して利用されている状況。
- ・ 鉄くずの飛散によって完成自動車が汚損しないよう配慮が必要となっている。



完成自動車が鉄くず近傍で取り扱われている状況

現状



費用便益分析における貨物量等の設定

本事業の実施により、完成自動車の取扱台数の増加への対応や自動車運搬船の大型化への対応が可能となるとともに、沖待ちが解消する。

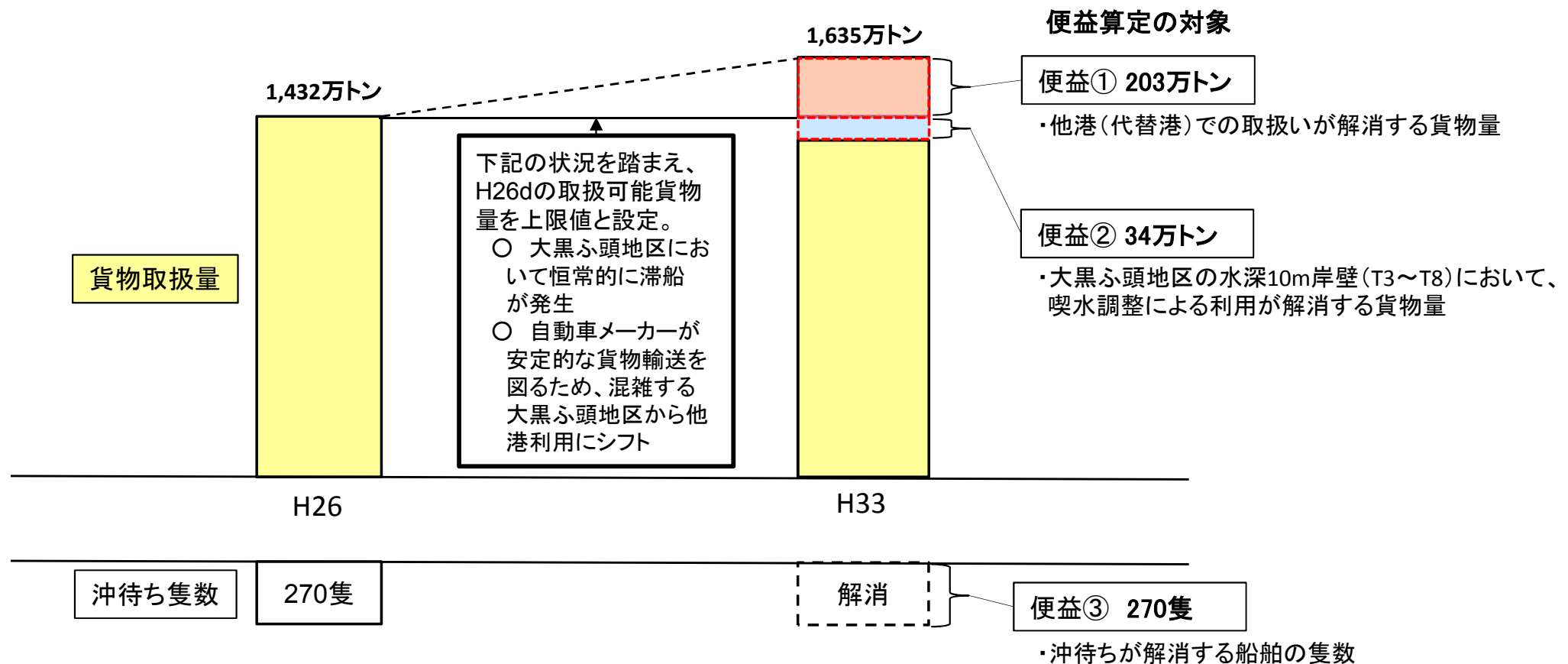
<貨物の輸送コスト削減>

便益①: 1バース増えることにより、他港(代替港)利用が解消され、輸送コストが削減

便益②: 船舶の大型化に対応することにより、喫水調整が解消され、海上輸送コストが削減

<船舶の滞船コスト削減>

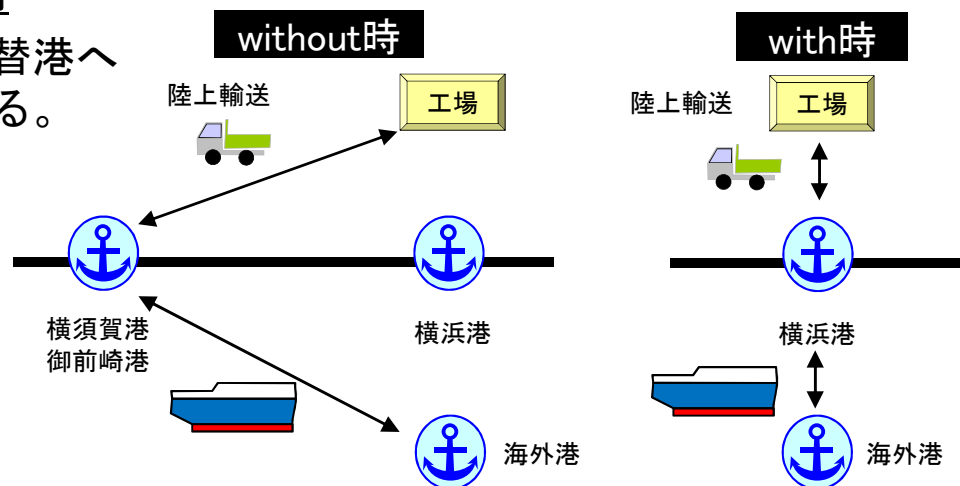
便益③: 1バース増えることにより、沖待ちが解消され、滞船コストが削減



本事業における便益

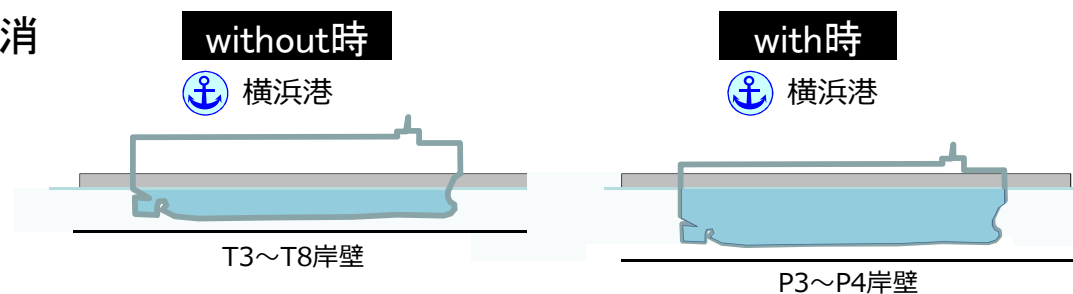
①代替港利用解消による輸送コスト削減 313億円

岸壁及び背後用地を再編改良することにより、代替港への陸上・海上輸送が回避され輸送コストが削減される。



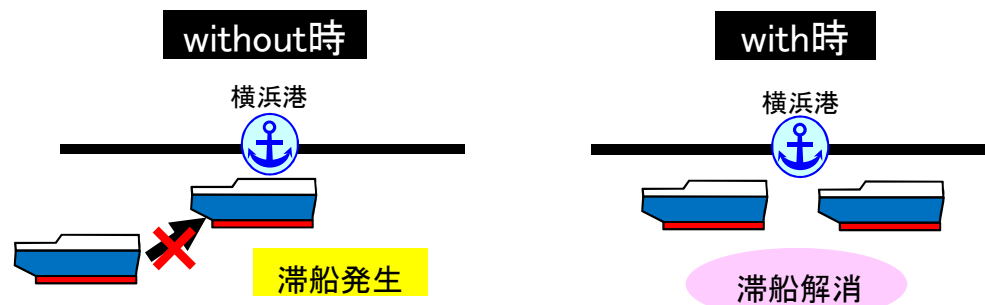
②喫水調整解消による輸送コスト削減 29億円

船舶の大型化に対応することにより、喫水調整が解消され、海上輸送コストが削減される。



③沖待ち解消による滞船コスト削減 13億円

岸壁を再編改良することにより、滞船が解消され、滞船コストが削減される。



費用便益分析の結果（現在価値化後）

	項目	評価期間内 便益・費用(億円)
便益	代替港利用解消による輸送コスト削減	313
	喫水調整解消による輸送コスト削減	29
	沖待ち解消による滞船コスト削減	13
	小計	<u>355</u>
費用	事業費	70
	維持管理費	7
	小計	<u>77</u>

費用便益比(B/C)	4.6
純現在価値(B-C)	278億円
経済的内部収益率(EIRR)	19.1%

注：端数処理のため、合計は必ずしも一致しない。

【産業の国際競争力の強化】

横浜港大黒ふ頭地区において、完成自動車の増加や自動車運搬船舶の大型化等に適切に対応することにより、国内で生産される完成自動車の海上輸送コストの削減等が可能となり、関東一円に立地する自動車メーカー等の国際競争力強化が図られる。

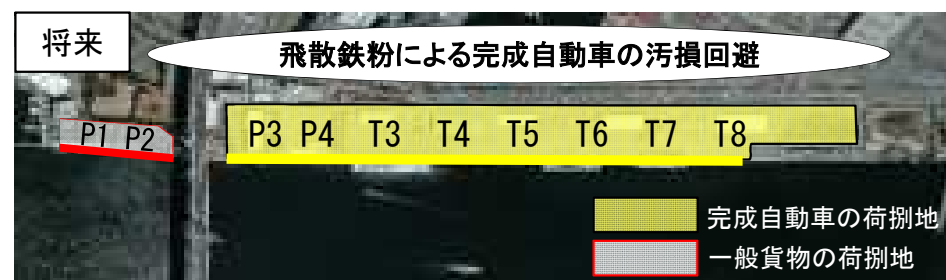
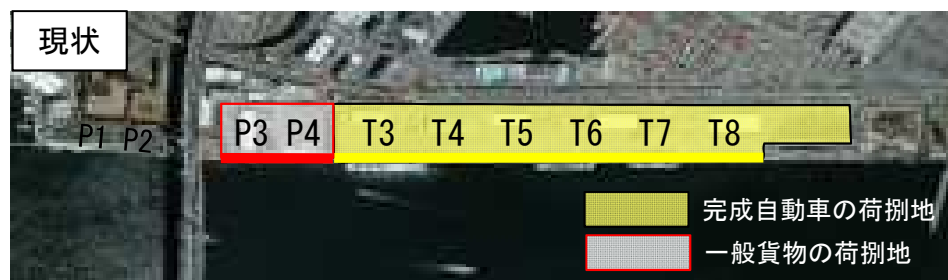
また、国内自動車メーカーは、グローバルな生産・供給体制を再編する中で、国内工場の生産余力を活用した輸出強化を図っており、我が国自動車産業の生産性向上に寄与する。

【雇用の確保、地域の活力向上】

本事業の実施により、完成自動車の国内生産機能が維持・拡大し、自動車メーカーのみならず、部品等を含めた広範な関連産業の生産体制の維持・拡大にも寄与し、多くの雇用が確保され、地域の活力向上が図られる。また、国内における生産機能が維持されることに伴い、関連企業による新たな研究開発や増産に向けた設備投資が喚起され、更なる雇用創出や税収の増加が期待される。

【ふ頭利用の適正化】

本事業の実施により、鉄くず・鉄鋼などの一般貨物と完成自動車の利用を分離することができ、鉄くずなどの飛散に伴う完成自動車の汚損が回避され、これまで要していた一般貨物の飛散対策が不要となる。



(参考) 代替港の設定

- 完成自動車の輸出に対応可能な岸壁・荷さばき地（モータープール）が確保される港湾を代替港として検討し、横須賀港と御前崎港に設定。

代替港検討一覧

港名	地区名	岸壁延長 (m)	岸壁水深 (m)	判定	理由
茨城港 (常陸那珂港区)	北ふ頭 中央ふ頭	770	12	×	北ふ頭における既存岸壁では、すでに完成自動車・建設機械を取り扱っており、新たに完成自動車輸出の取扱は困難。また、中央ふ頭における水深12m岸壁についても、完成自動車の輸出増加等が見込まれており、新たな受入れが困難。
千葉港	千葉中央	480	12	×	新たに完成自動車の輸出に対応するためにはモータープールの拡張が必要であるが、拡張可能な用地が確保できず、現状以上の取扱いは困難。
木更津港	南部	260	12	×	中古車の輸出や乗用車の内航移出の増加により既存岸壁において新たな貨物を取り扱うことが困難。また、岸壁周辺は倉庫やバルク貨物のストックヤードとなっており、モータープールの確保も困難。
川崎港	東扇島	960	12	×	既存岸壁は、製材や鋼材などのバルク貨物の利用と中古車や乗用車の輸出増加で逼迫。また、東扇島地区において必要なモータープールの確保も困難。
横須賀港	新港	400	10	○	<ul style="list-style-type: none"> 完成自動車を取り扱うことが可能な岸壁とモータープールを有している。 企業ヒアリングにより、代替港として横須賀港からバス・トラックを輸出した実績を確認。このため、横須賀港をバス・トラックの代替港として設定。
御前崎港	女岩	480	12	○	<ul style="list-style-type: none"> 完成自動車を取り扱うことが可能な岸壁とモータープールを有している。 横須賀港の施設容量の関係から、取り扱うことが困難なものについては、御前崎港を代替港として設定。

