

横浜港（一部変更）

既定計画：平成18年改訂、目標年次 平成20年代後半

1. 横浜港の位置づけ

開港：1859年、特定重要港湾指定：1951年、スーパー中枢港湾指定：2004年（京浜港）
 横浜港の担う国際貿易港の機能の内、国際コンテナ輸送については、世界各地への103
 航路の航路網、我が国の約2割の扱いを担う、我が国を代表する港湾。

平成18年の「港湾計画の方針」の8項目の中でも、以下の2項目に言及

方針1：スーパー中枢港湾として、高規格ターミナル形成、将来の大型船対応、効率的
 な運用を図りながら、国際競争力の強化、航路の拡充を進め、貨物集積を図
 る。

方針3：増大する港湾物流に対応し、港湾関連の交通と一般の都市交通を分離し、臨海
 部交通の円滑化、市街地交通負荷の軽減のための臨海部道路網の充実を図る。

2. 主な港湾活動（国際海上コンテナ輸送を中心に。）

横浜港では、以下の3埠頭でコンテナ貨物を取り扱い。

ふ頭名	貨物量(実績'07/計画 万TEU)		外貿コンテナバース数(現状)
	外貿	内貿	
本牧	181/199	12/6	15m×2、14m×1他 計12バース供用
南本牧	97/131	8/7	16m×2
大黒	40/67	1/3	15m×2、12m×1

3. 一部変更の背景

(1) 本牧ふ頭関係

現状水深15mのコンテナターミナルD4、D5でヤード不足。空コンテナ置場をヤ
 ード外用地に求めるなど、非効率な運用を行っている現状。

(2) 臨港道路関係

横浜港は神奈川区から本牧D突堤まで、港内を縦貫する臨港幹線道路を計画。本
 牧、大黒の両ふ頭については、首都高速にも埠頭内でアクセスが確保済み。

一方、南本牧ふ頭は、横浜港のコンテナ貨物の約3割が取り扱われているにも関わ
 らず、ふ頭間移動や高速道路アクセスに、産業道路（市道）を始めとする一般道に依
 存せざるを得ない現状・計画となっている。

4. 港湾計画としての対応

(1) 本牧ふ頭関係

効率的な荷役作業のできる十分なヤード面積を確保するため、緑地計画の未整備部
 分の一部をふ頭用地に変更。併せて、ふ頭内の臨港道路の位置を変更する。

[港湾計画書p2~5]

- ・本牧埠頭地区(D突堤)水深15~16m岸壁背後のふ頭用地増(68ha←62ha)

臨港道路 本牧D突堤1号線の起終点、車線数の見直し 等

(2) 南本牧ふ頭関係の臨港道路

臨海部交通の円滑化、市街地交通の負荷軽減のため、幹線臨港道路と南本牧ふ頭の
 間を結ぶ臨港道路について、関係者了解の得られた区間について計画する。併せて、
 南本牧ふ頭と首都高速湾岸線のアクセス確保を図る。

なお、南本牧ふ頭は、スーパー中枢港湾の指定エリアながら、全国唯一、道路ルー
 トを1つしか有していない。災害時にも幹線貨物輸送ルートが確保できるよう道路網
 の充実を図る。

[港湾計画書p3]

- ・南本牧埠頭関係道路

臨港道路 第二南本牧埠頭幹線

第二南本牧埠頭幹線(首都高速湾岸線連絡臨港道路)

南本牧ふ頭内道路

[添付資料]

1. 横浜港の現況	2
2. 横浜港港湾計画図(既定計画:平成18年2月改訂時点)	3
3. " (変更箇所)の既定計画)	4
4. " (変更箇所)の今回計画)	5
5. 「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」 及び「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」との適合状況	6

1. 横浜港の現況



2. 横浜港港湾計画図(既定計画:平成18年2月現在)



凡	例
[Symbol]	航路・泊地 (既定計画)
[Symbol]	防波堤 (既定計画)
[Symbol]	耐震岸壁 (既定計画)
[Symbol]	公共岸壁 (既定計画)
[Symbol]	公共物揚壁 (既定計画)
[Symbol]	専用岸壁 (既定計画)
[Symbol]	ドルフィン (既定計画)
[Symbol]	係船浮標等 (既定計画)
[Symbol]	小型さん橋 (既定計画)
[Symbol]	海浜 (既定計画)
[Symbol]	魚釣さん橋 (既定計画)
[Symbol]	埠頭用地 (既定計画)
[Symbol]	緑地 (既定計画)
[Symbol]	交通機能用地 (既定計画)
[Symbol]	交通機能用地 (その他道路)
[Symbol]	その他用地 (既定計画)
[Symbol]	利用形態の見直しの検討が必要な区域
[Symbol]	効率的な運営を特に促進する区域
[Symbol]	自然的環境を整備又は保全する区域

交通政策審議会 第十七回港湾分科会資料 平成十八年二月

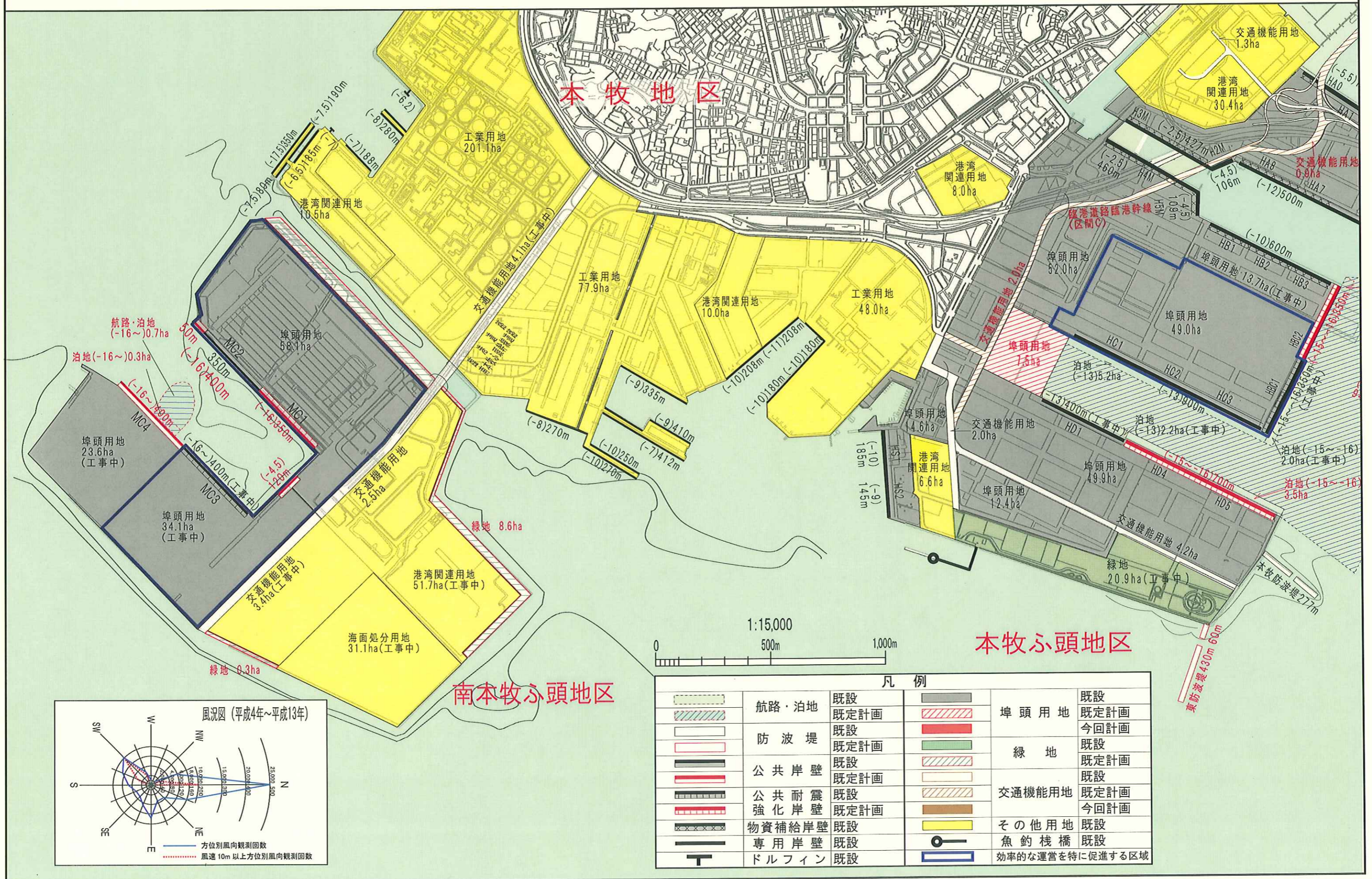
まちづくり調整局のデータにより作成

複製を禁ず 朝日新聞社製図部製

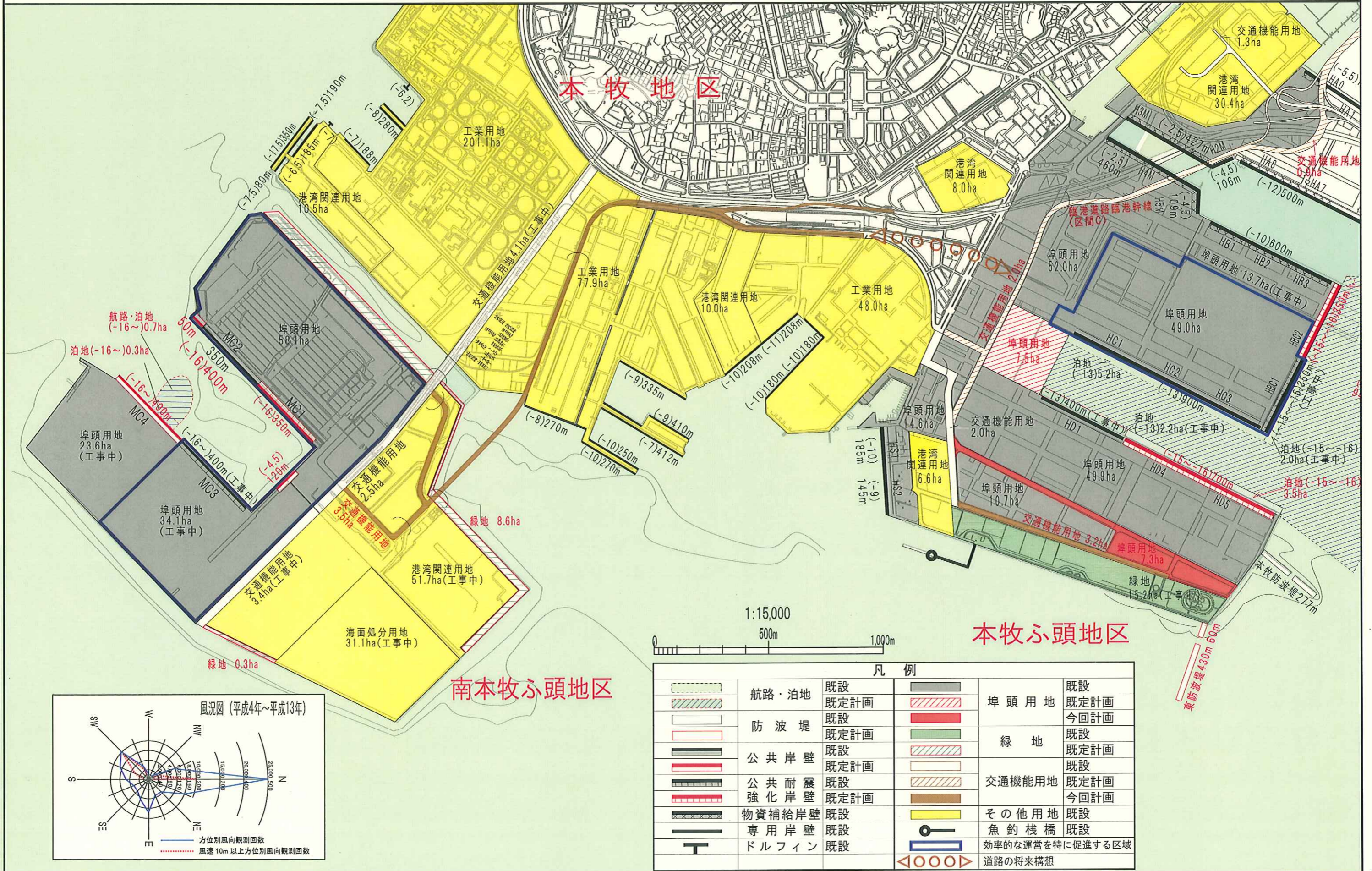
横浜市港務局

3. 横浜港港湾計画図（本牧ふ頭地区, 本牧地区, 南本牧ふ頭地区）

既定計画



4. 横浜港港湾計画図（本牧ふ頭地区, 本牧地区, 南本牧ふ頭地区） 今回計画



凡例					
	航路・泊地	既設 既定計画		埠頭用地	既設 既定計画 今回計画
	防波堤	既設 既定計画		緑地	既設 既定計画
	公共岸壁	既設 既定計画		交通機能用地	既設 今回計画
	公共耐震強化岸壁	既設 既定計画		その他用地	既設
	物資補給岸壁	既設		魚釣棧橋	既設
	専用岸壁	既設		効率的な運営を特に促進する区域 道路の将来構想	
	ドルフィン	既設			

5. 「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」
及び「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」との適合状況（横浜港）

1. 国際海上コンテナ輸送網の基盤の強化

(1) 本牧埠頭のコンテナターミナルのヤード面積の拡大

ヤード面積の制約から非効率な運用を余儀なくされるコンテナターミナルのヤード面積を拡大する。

(2) スーパー中樞港湾の指定エリアの南本牧地区の道路ネットワークの改善・強化

南本牧埠頭のスーパー中樞港湾としての機能を十分に発揮できるよう、南本牧ふ頭関連の臨港道路網の充実を図る。

- ・本牧ふ頭以北のみに計画される臨港幹線道路の南本牧ふ頭関連部分への延長
- ・背後圏との円滑な接続のための首都高速湾岸線への直接アクセスを実現
- ・島式埠頭においても、幹線物流機能が常に確保できるよう、複数アクセスルートを確保。

基本方針

I 今後の港湾の進むべき方向

1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

(1) 国際及び国内海上輸送網の基盤の強化

① 国際海上コンテナ輸送網の強化 (p 3)

近年、コンテナ船の大型化やアジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、我が国を代表する港湾でさえ、欧米との長距離基幹航路（以下「基幹航路」という。）のサービス頻度が減少しているところ。このような現状を踏まえ、今後我が国の港湾においては、物流コストの削減等により、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える国際海上コンテナ輸送網を強化する。

このため、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な輸送サービスを維持・確保できるように、指定特定重要港湾（以下「スーパー中樞港湾」という。）等において、大水深・高規格コンテナターミナルの整備、内航フィーダー輸送、鉄道輸送等の多様な国内輸送ネットワークの充実、コンテナターミナルと一体的に機能する物流拠点の形成、港湾施設の管理・運営の改善等の総合的な施策を実施する。

また、それ以外の港湾においても、アジア地域をはじめとする国際貿易に対応したダイレクト航路を充実していくとともに、多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

⑥ 港湾を核としたシームレスな物流網の形成 (p 5)

我が国における産業の国際競争力の強化のためには、港湾を核とした国内外をつなぐシームレスな物流網の形成により、貨物の発地から着地までのサプライチェーン全体での物流の高度化が重要である。

このため、港湾内輸送の円滑化はもとより、貨物自動車、鉄道等国内各輸送モードとの接続のための施設整備、航空との連携の促進、インランドデポや臨海部物流拠点の活用、ICTの活用による物流の可視化等について関係機関と連携して取り組む。

4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理

⑤ 港湾空間の再編 (p 11)

産業・貿易構造や荷役形態の変化に伴い利用者ニーズに合わなくなった施設や低・未利用地については、海陸交通の結節点であり、水際線を有するという臨海部の特性を活用した空間として再編を進める。その際、関係者と連携しつつ、都市の再生にも資するように、周辺の土地利用との調和や市街地との機能面での連携に努めるとともに、景観等良好な港湾環境の形成に配慮する。

省令

(旅客施設、荷さばき施設、保管施設等)

第十条 (略)

2 荷さばき施設及び保管施設の敷地の規模及び配置並びに主要な荷役機械の種類及び配置は、取扱貨物の種類及び量、係留施設及び臨港交通施設の利用状況、埠頭保安設備の配置等を考慮して、十分に機能を発揮することができるように定めるものとする。

※ 省令は、当該計画の変更事項に、特に関係の深い条文のみを抜粋している。