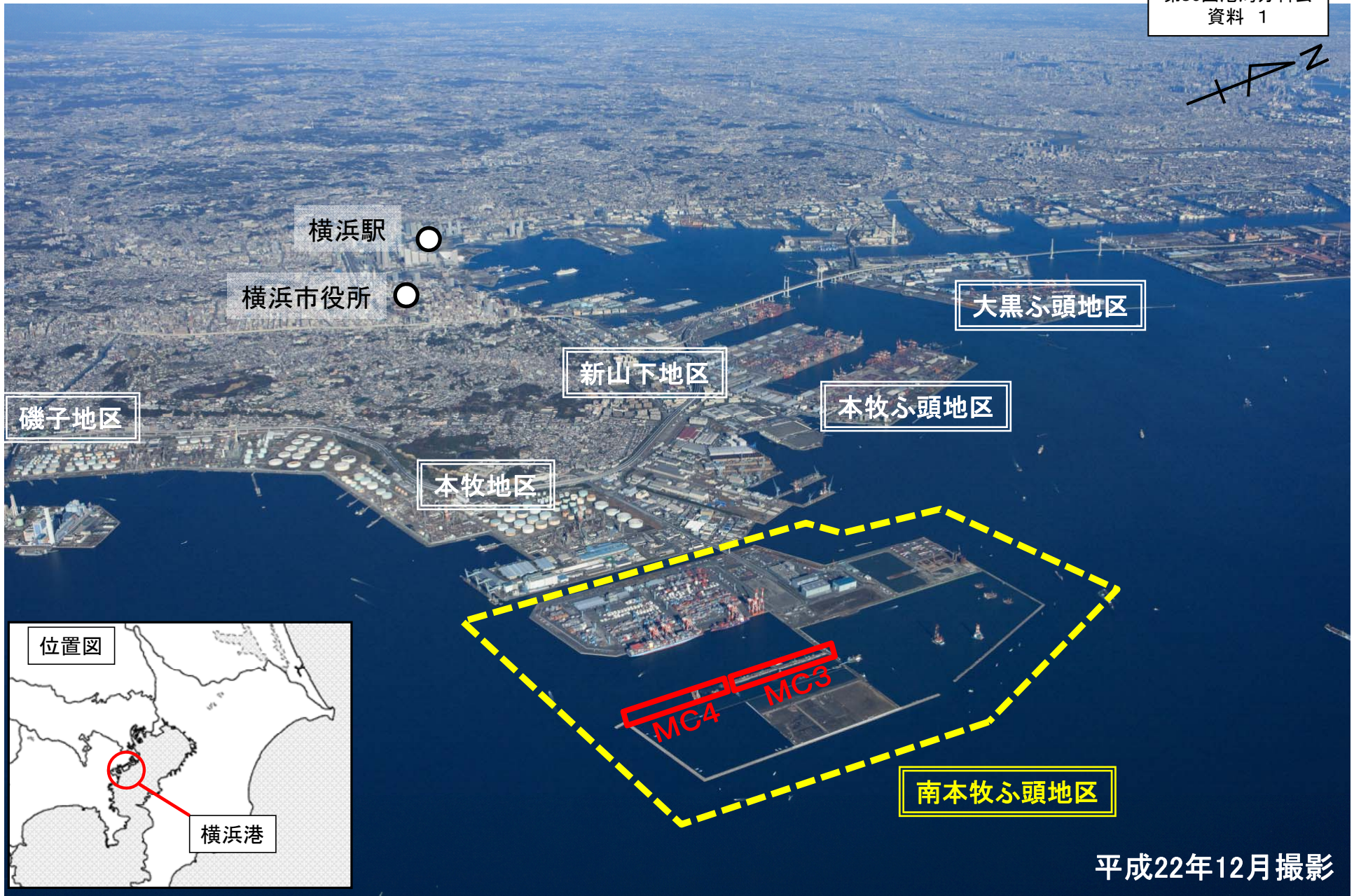


横浜港 港湾計画 一部変更

平成24年11月26日
交通政策審議会
第50回港湾分科会
資料 1



平成22年12月撮影

横浜港 港湾計画図

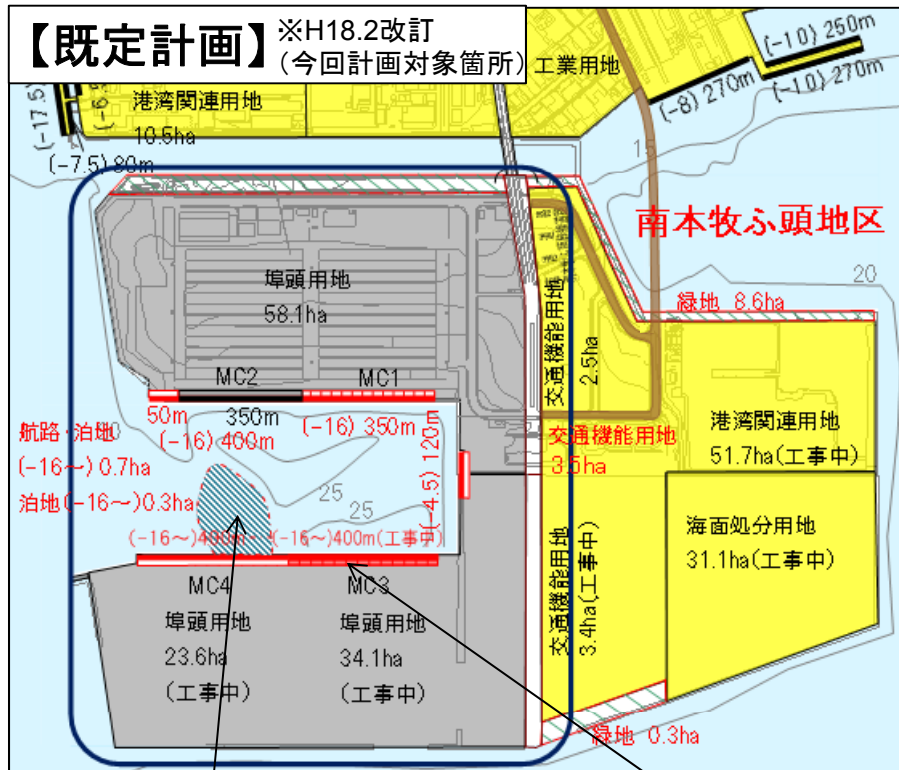
【利用状況】

- MC1,2は現在供用中、MC3は工事中、MC4は未着工。
- 南本牧ふ頭海上コンテナ取扱量(H23外・内貿計)
 - 約77万TEU (横浜港約308万TEUの約4分の1)
- 南本牧ふ頭基幹航路便数(平成24年6月時点)
 - 6便/週 (横浜港全体で11.75便/週)
 - 航路の内訳：欧州1便、北米5便

【計画変更内容】

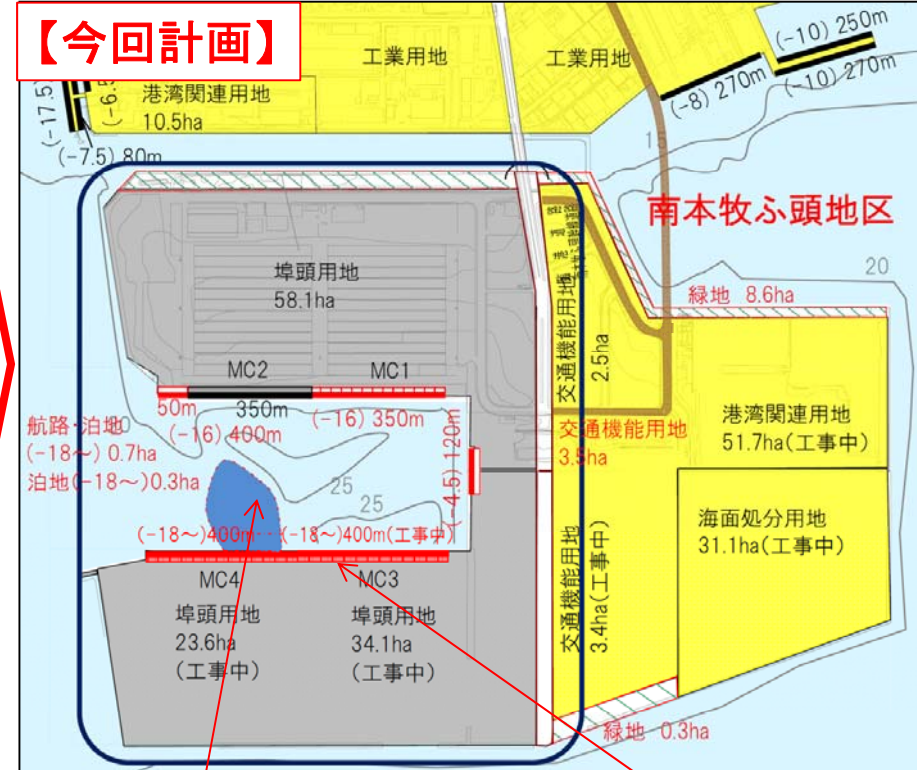
- コンテナ船の大型化に対応するため公共埠頭計画及び水域施設計画を変更する。(MC3,4)

- 岸壁：水深18m～ 2バース 延長800m
- 航路・泊地：水深18m～ 0.7ha
- 泊地：水深18m～ 0.3ha



航路・泊地
泊地 水深16m～
水深16m～

岸壁水深16m～ 2バース
延長800m(MC3,4)



航路・泊地
泊地 水深18m～
水深18m～

岸壁 水深18m～ 2バース
延長800m(MC3,4)

「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大する

○ハード・ソフト一体となった施策を集中して実施

- ① コンテナ船大型化の進展に対応する大水深岸壁の整備
- ② 阪神、京浜各港のコンテナターミナル全体の一体運営等によるターミナルコストの低減
- ③ 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
- ④ ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設整備等による荷主サービスの向上
- ⑤ 「民」の視点による戦略的港湾運営の実現に向けた港湾運営会社の設立

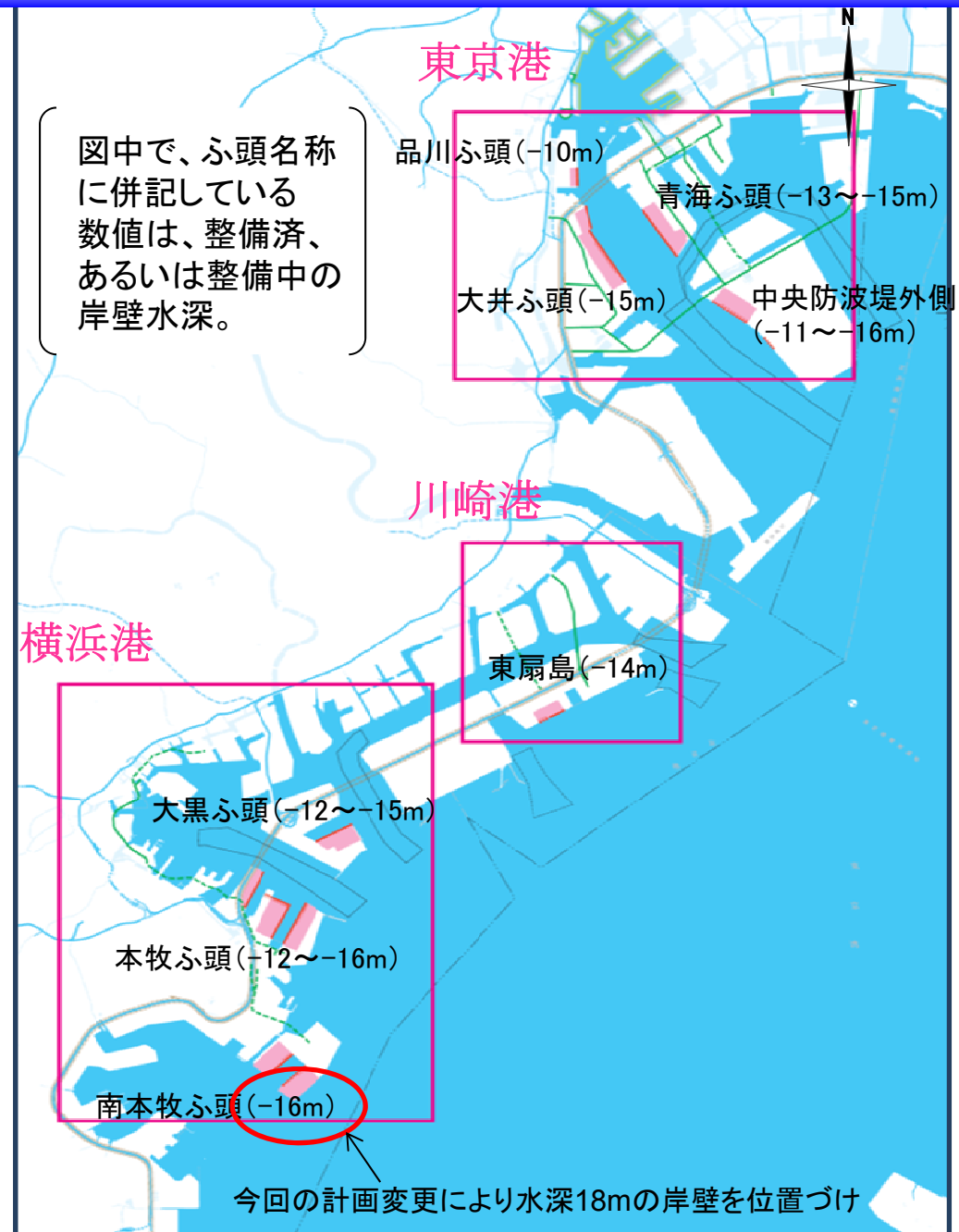
今回計画の焦点

- 我が国経済の国際競争力を強化
○企業の立地環境が向上



京浜港のコンテナターミナルの配置状況

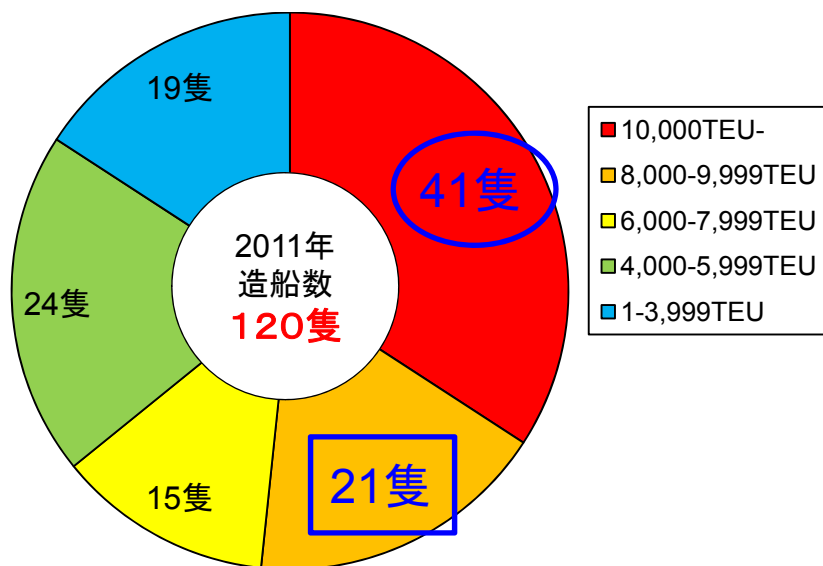
- 東京港、川崎港及び横浜港におけるコンテナバースは、最大でも水深16mという現状。
- 京浜港の中で、南本牧ふ頭は周辺の自然水深(約20m~25m)が大きいことから、大水深岸壁を整備する上での優位性が高い。
- 京浜3港の港湾管理者は、将来的にも水深18mが必要となる超大型船への対応を、自然水深の大きい横浜港南本牧ふ頭にて行う考えである。



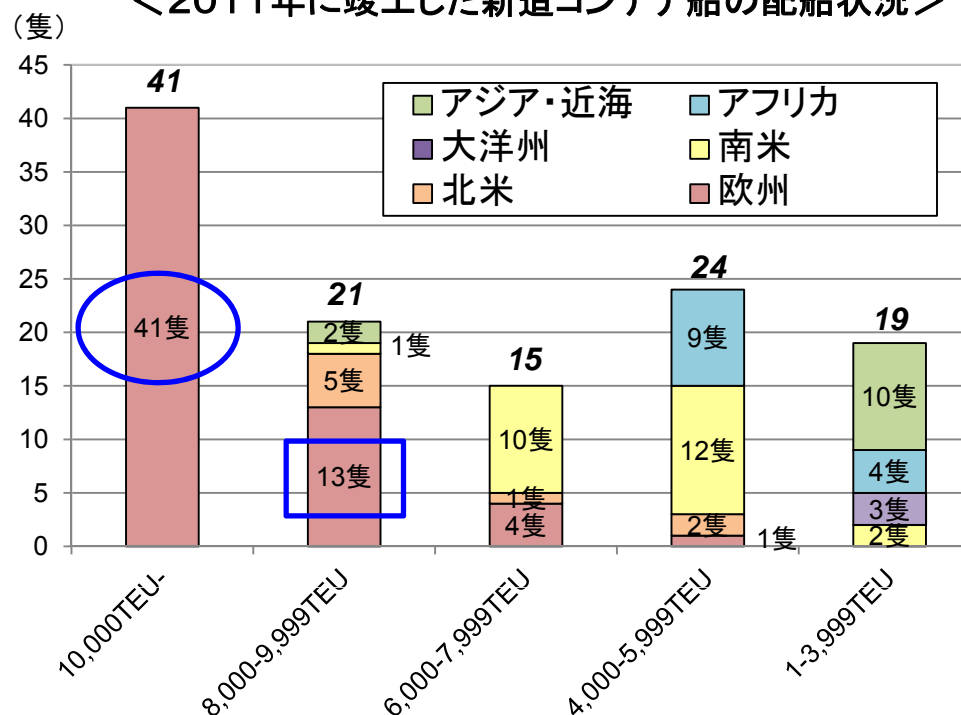
新造コンテナ船の配船状況

- 2011年に新たに投入された新造コンテナ船120隻のうち、約5割(62隻)が8,000TEUを上回っている。
- 10,000TEU以上の新造コンテナ船41隻はすべて欧州航路に、8,000~10,000TEU級は21隻のうち約6割(13隻)が欧州航路に配船されている。
- 欧州航路の日本への寄港を維持・拡大していくためには、コンテナ船の大型化に対応していくことが必要である。

＜2011年に竣工した新造コンテナ船の船型内訳＞



＜2011年に竣工した新造コンテナ船の配船状況＞



※国際輸送ハンドブック(2012年版、Ocean Commerce Ltd.)より港湾局作成

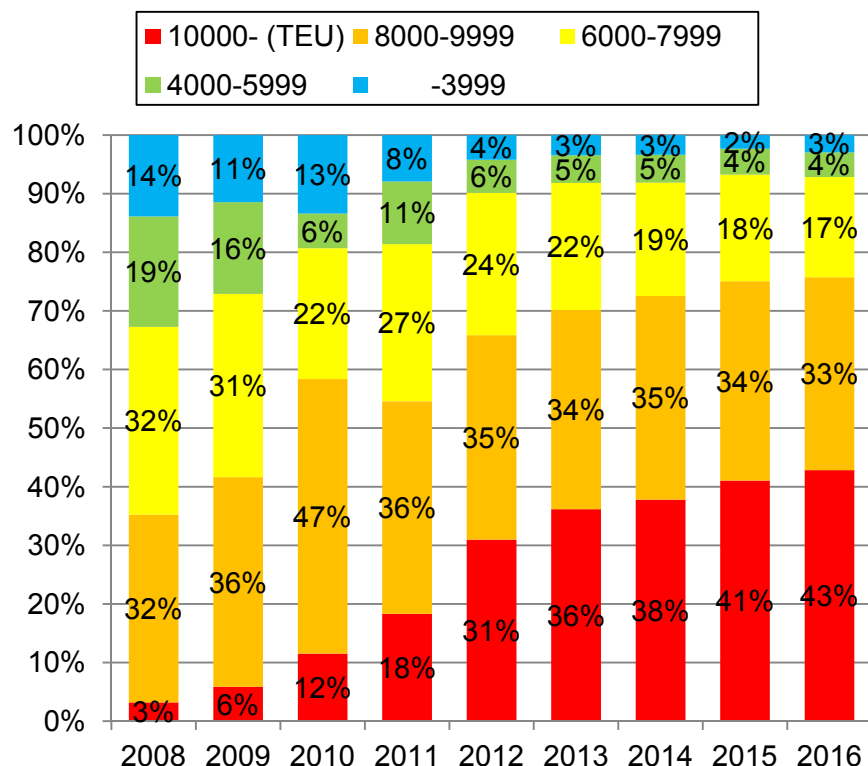
世界的なコンテナ船の大型化の進展

- 世界的にコンテナ船が大型化。
- 欧州航路では積載コンテナ数10,000TEU以上のコンテナ船が主流となる傾向。
- 現在の横浜港におけるコンテナバースの最大水深は16mであり、技術基準上、7,700TEUの船舶までの対応が限界。

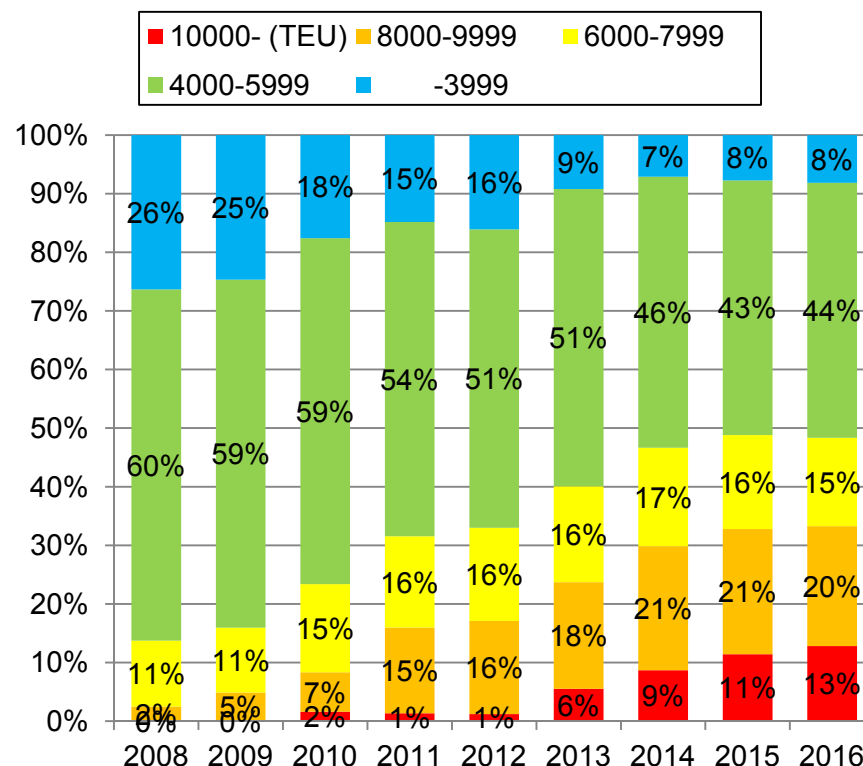
港湾の施設の技術上の基準・同解説(2007一部改訂)において示される標準船型と必要施設諸元

船長(m)	DWT	TEU	バース必要延長(m)	必要水深(m)
400	165,000	14,500	470	18m
350	100,000	7,700	400	16m
274	50,000	3,900	330	14m

<欧州航路における投入船舶規模別の隻数割合の推移>



<北米航路における投入船舶規模別の隻数割合の推移>



※「国際輸送ハンドブック(2008~2012年版、Ocean Commerce Ltd.)」、Clarkson Research Servicesデータをもとに港湾局作成

早期に岸壁の増深を行う必要性

- OMC-4に関しては、すぐに工事に着手したとしても6年程度の工期が必要。(MC-3は着工済)
- 平成30年度までに、水深18m以上の岸壁を有する世界の港は増加し、14,000TEU超級のコンテナ船も多く竣工する見込み。
- 国際競争力を高め、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大するためには、**MC-3,4の早期供用が必要**。

	H24d	H25d	H26d	H27d	H28d	H29d	H30d
<p>【水深18m以上の岸壁の整備予定(欧州、東アジア)】</p> <p><整備済></p> <p>オランダ・ロッテルダム港(-19.7m, 1,500m)</p> <p>イタリア・ジオイアタウロ港(-18.0m, 2,280m)</p> <p>韓国・釜山港(-18.0m, 1100m)</p> <p>マレーシア・タンジュンペラパス港(-19.0m)</p> <p>※岸壁延長は明確なものについて記載</p>		▲	▲				▲
		オランダ・ロッテルダム港 (-20.0m, 1,000m)					
		オランダ・ロッテルダム港 (-20.0m, 500m) ドイツ・ウィルヘルムハーフェン (-18.0m, 1,725m)				イギリス・フェリクストウ港 (-18.0m, 1,285m)	
			中国・大鏡湾港 (-18.0m)			—整備・供用時期は不明	
<p>【14,000TEU超コンテナ船の竣工予定】</p> <p><竣工済></p> <p>MSC 14,000TEU × 17隻</p> <p>CSCS 14,300TEU × 4隻</p>	▲	▲	▲	▲			
	CMA-CGM 16,000TEU × 3隻			Maersk 18,330TEU × 10隻 Zodiac 16,000TEU × (6+OP4)隻			
	CSCS 14,074TEU × 4隻 MSC 14,000TEU × 3隻			Maersk 18,330TEU × 10隻 APL 13,900TEU × 10隻			

(出典)

- ・国際輸送ハンドブック(2012年版、Ocean Commerce Ltd.)
- ・Containerisation international yearbook 2012 (NATIONAL CONTAINER COMPANY)
- ・日本郵船調査月報2011年2月

確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
大水深コンテナターミナルの形成	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>(1) 海上輸送網の基盤の強化</p> <p>① 国際海上コンテナ網の強化</p> <p>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。このような現状を踏まえ、今後我が国の港湾においては、<u>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。</u></p> <p>このため、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、<u>国際戦略港湾において、大規模コンテナターミナルの形成、内航フィーダー、鉄道フィーダーをはじめとする多様な国内輸送ネットワークの充実、港湾全体の一体的かつ効率的な運営を実現するための港湾運営の民営化等の総合的な施策を実施する。その際には、大規模災害時に一定の基幹的な国際海上コンテナ輸送機能が確保されるよう防災上の配慮を行う。</u></p> <p>(後略)</p>
	<p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>2 国際海上コンテナ輸送網の拠点</p> <p>② 基幹航路の国際海上コンテナ輸送</p> <p>(前略)</p> <p>このため、<u>国際戦略港湾においては、コンテナ船の大型化に対応するための大規模コンテナターミナルの形成や、基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の広域からの集荷を進めるため、国際戦略港湾以外の港湾との連携等による内航フィーダー輸送、鉄道フィーダー輸送の強化等多様な国内輸送ネットワークの充実、内陸部に整備するインランドポートを活用した集荷拠点の形成、さらに港湾全体で一体的かつ効率的な運営を実現するための港湾運営の民営化等といった港湾サービスの確保に取り組む。</u></p> <p>これにより、<u>国際戦略港湾と世界各地との間に低コストでスピーディかつ確実な輸送ネットワークを構築するため、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指す。</u></p> <p>(後略)</p>

※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(平成23年9月15日施行)