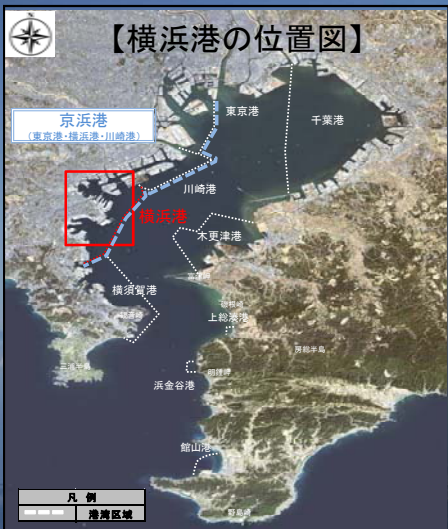


# 横浜港 港湾計画 改訂

前回改訂:平成18年2月(目標年次:平成20年代後半)

平成26年11月14日  
交通政策審議会  
第58回港湾分科会  
資料 2-6



## 今回改訂のポイント

- 欧米の基幹航路をはじめとするコンテナ船の大型化や貨物量の増加に対応するため、外内貿コンテナ取扱機能を強化する。  
(本牧ふ頭、南本牧ふ頭、新本牧ふ頭)
- 横浜ベイブリッジを通過できない超大型旅客船に対応するため、旅客船の受入機能を強化する。(本牧ふ頭)
- 日本経済を牽引する自動車産業を物流面で支えるため、完成自動車輸送機能を強化する。(大黒ふ頭)
- 横浜の最大の観光資源である港をより質の高い魅力的な空間とするため、新たな賑わい拠点づくりを推進する。(山下ふ頭)

コンテナ取扱機能の強化  
旅客船受入機能の強化

# 計画変更の概要(南本牧ふ頭地区、新本牧ふ頭地区)

—外内貿コンテナ埠頭計—

- 超大型コンテナ船の寄港に対応するため、既存計画を変更し、MC4岸壁の岸壁延長を100m延伸する。
- 増加する貨物量、コンテナ船の大型化に適切に対応するため、本牧沖に新規ふ頭を計画する。

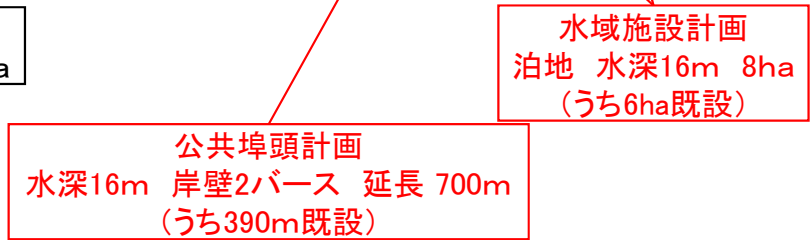
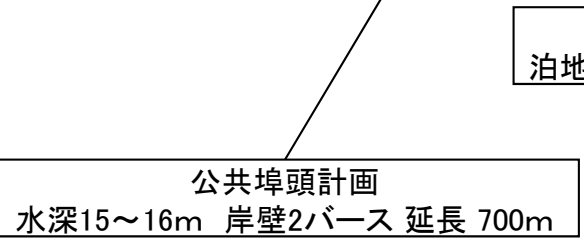
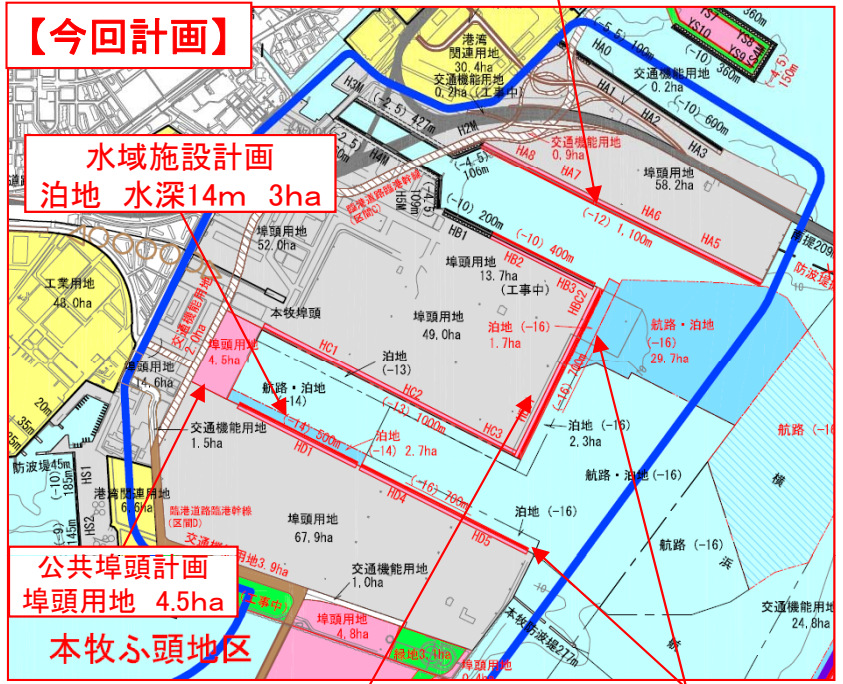
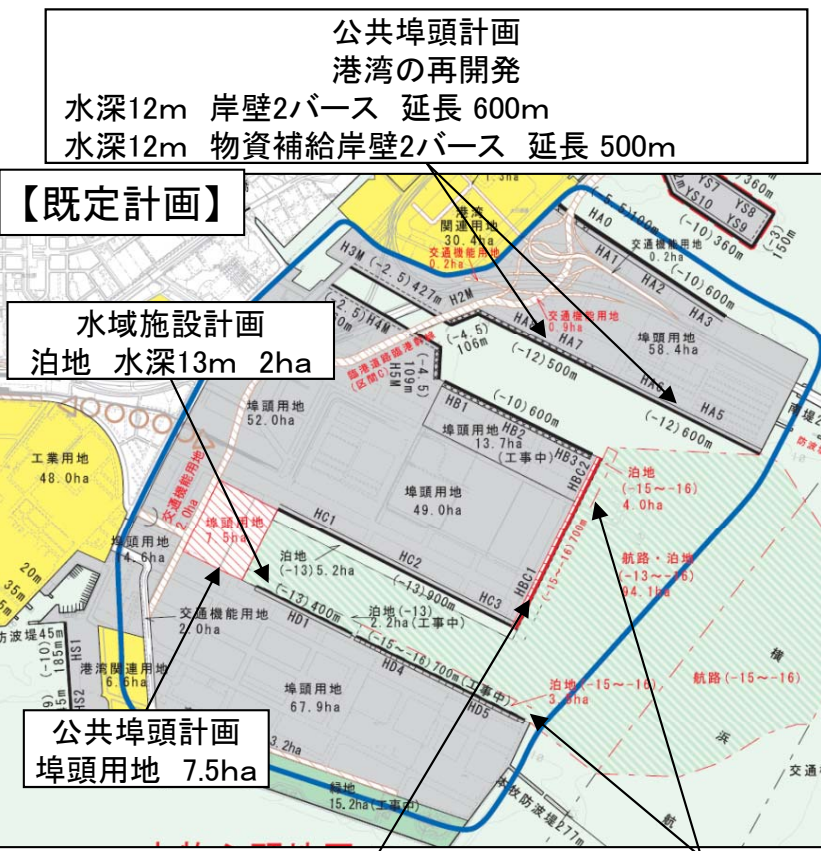


凡 例		
[Symbol]	航路・泊地	(既 設) (既定計画) (今回計画)
[Symbol]	防波堤	(既 設) (既定計画) (今回計画)
[Symbol]	公共岸壁	(既 設) (既定計画) (今回計画)
[Symbol]	公共岸壁 (緊急物資輸送用)	(既 設) (既定計画) (今回計画)
[Symbol]	公共岸壁 (幹線貨物輸送用)	(既 設) (既定計画) (今回計画)
[Symbol]	公共物揚場	(既 設)
[Symbol]	物資補給岸壁	(既 設)
[Symbol]	専用岸壁	(既定計画) (今回計画)
[Symbol]	ドルフィン	(既 設)
[Symbol]	小型さん橋	(既 設)
[Symbol]	海 浜	(既定計画)
[Symbol]	魚釣さん橋	(既 設)
[Symbol]	埠頭用地	(既 設) (既定計画) (今回計画)
[Symbol]	緑 地	(既 設) (既定計画) (今回計画)
[Symbol]	交通機能用地 (臨港道路)	(既 設) (既定計画) (今回計画)
[Symbol]	交通機能用地 (その他道路)	(既定計画) (今回計画)
[Symbol]	その他用地	(既 設) (既定計画) (今回計画)
道路の将来構想		
[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]	臨海部物流拠点の形成を図る区域	
[Symbol]	自然的環境を整備又は保全する区域	
[Symbol]	レクリエーション等活性化水域	
[Symbol]	良好な景観を形成する区域	

# 計画変更の概要(本牧ふ頭地区)

ー外内貿コンテナ埠頭計画ー  
 ー 旅客船埠頭計画 ー

- 本牧ふ頭A突堤は背後ヤードが狭く、また水深も浅いため、今後の高機能化が難しいこと及び大型旅客船への対応が求められていることから、コンテナターミナルから他の機能(一般貨物・旅客)へ転換を図る。
- 本牧ふ頭HBCコンテナターミナルの機能強化を図るため、HB2~3をコンテナターミナルへ転換を図る。
- 大型コンテナ船に対応するため、HBC1~2及びHD4~5の水深を-16mに変更する。



凡 例		
[Symbol]	航路・泊地	(既 設)
[Symbol]		(既 定 計 画)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	防波堤	(既 設)
[Symbol]		(既 定 計 画)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	公共岸壁	(既 設)
[Symbol]		(既 定 計 画)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	公共岸壁 (緊急物資輸送用)	(既 設)
[Symbol]		(既 定 計 画)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	公共岸壁 (幹線貨物輸送用)	(既 設)
[Symbol]		(既 定 計 画)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	公共物揚場	(既 設)
[Symbol]	物資補給岸壁	(既 設)
[Symbol]		(既 定 計 画)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	専用岸壁	(既 定 計 画)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	ドルフィン	(既 定 計 画)
[Symbol]	小型さん橋	(既 設)
[Symbol]		(既 定 計 画)
[Symbol]	海 浜	(既 定 計 画)
[Symbol]	魚釣さん橋	(既 設)
[Symbol]		(既 定 計 画)
[Symbol]		(既 設)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	埠頭用地	(既 定 計 画)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	緑 地	(既 定 計 画)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	交通機能用地 (臨港道路)	(既 定 計 画)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	交通機能用地 (その他道路)	(既 定 計 画)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	その他用地	(既 設)
[Symbol]		(今 回 計 画)
[Symbol]	道路の将来構想	
[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]	臨海部物流拠点の形成を図る区域	
[Symbol]	自然環境を整備又は保全する区域	
[Symbol]	レクリエーション等活性化水域	
[Symbol]	良好な景観を形成する区域	

## 完成自動車輸送機能の強化

# 自動車産業の輸出支援の意義

- 自動車産業は我が国最大の雇用の担い手。就業人口は我が国全体の約1割(547万人)を占める。
- 自動車産業は全国に広範な関連産業を持つ裾野が広い基幹産業。自動車製造業は全製造業出荷額の約2割(50兆円)を占める。
- 自動車産業は貿易黒字の稼ぎ頭。貿易黒字額の約半分(14兆円)を占め、貿易赤字幅の拡大を抑制。
- 日本メーカーが国内で生産する自動車(963万台)のうち約5割(467万台)を海外に輸出。

自動車関連就業人口

**547万人**

※我が国の全就業人口  
(6,311万人)の8.7%

自動車製造業の  
製造品出荷額

**50.3兆円**

※全製造業の製造品出荷額  
(289兆円)の17.4%



関連製造業

関連サービス業

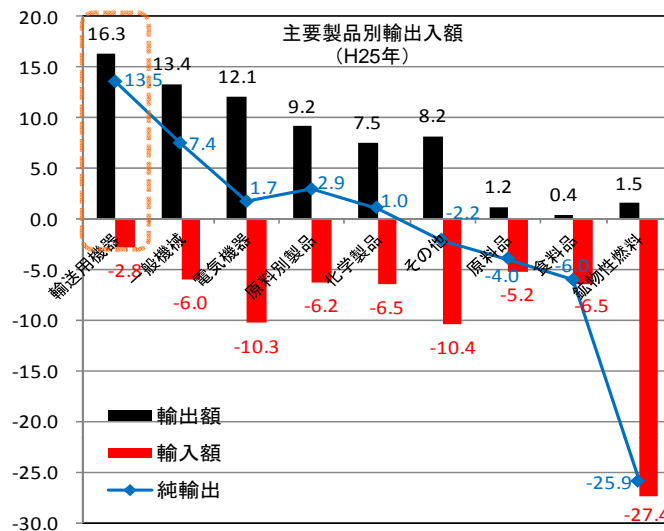
自動車製造業  
部品・付属品  
製造業

関連資材  
鉄鋼業  
電気機械器具  
プラスチック、  
ゴム、ガラス等

ガソリンスタンド  
運送サービス

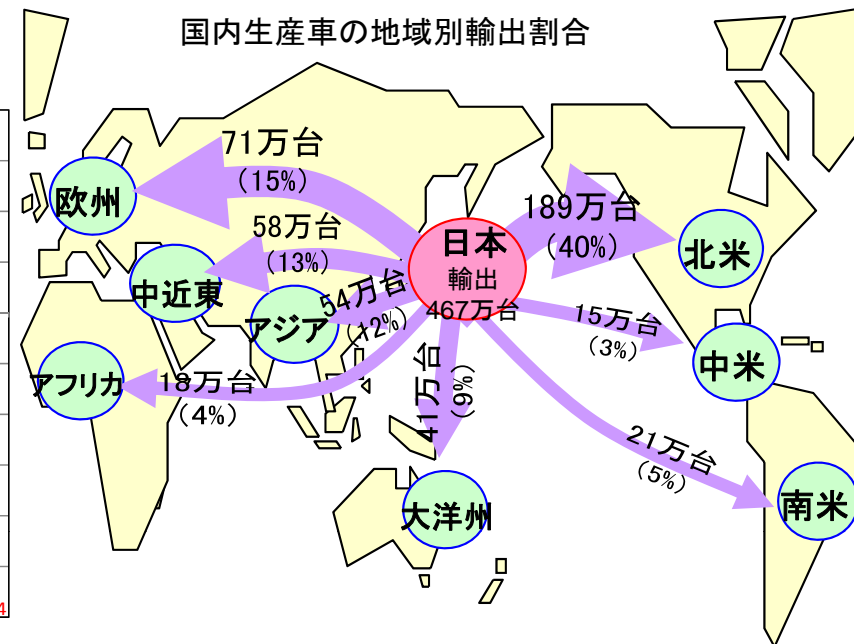
自動車販売業  
整備業

## 自動車産業は貿易収支の稼ぎ頭



出典：財務省「貿易統計」

## 国内生産車の地域別輸出割合



(参考)国内生産台数963万台

出典：(一社)日本自動車工業会 日本の自動車工業2014

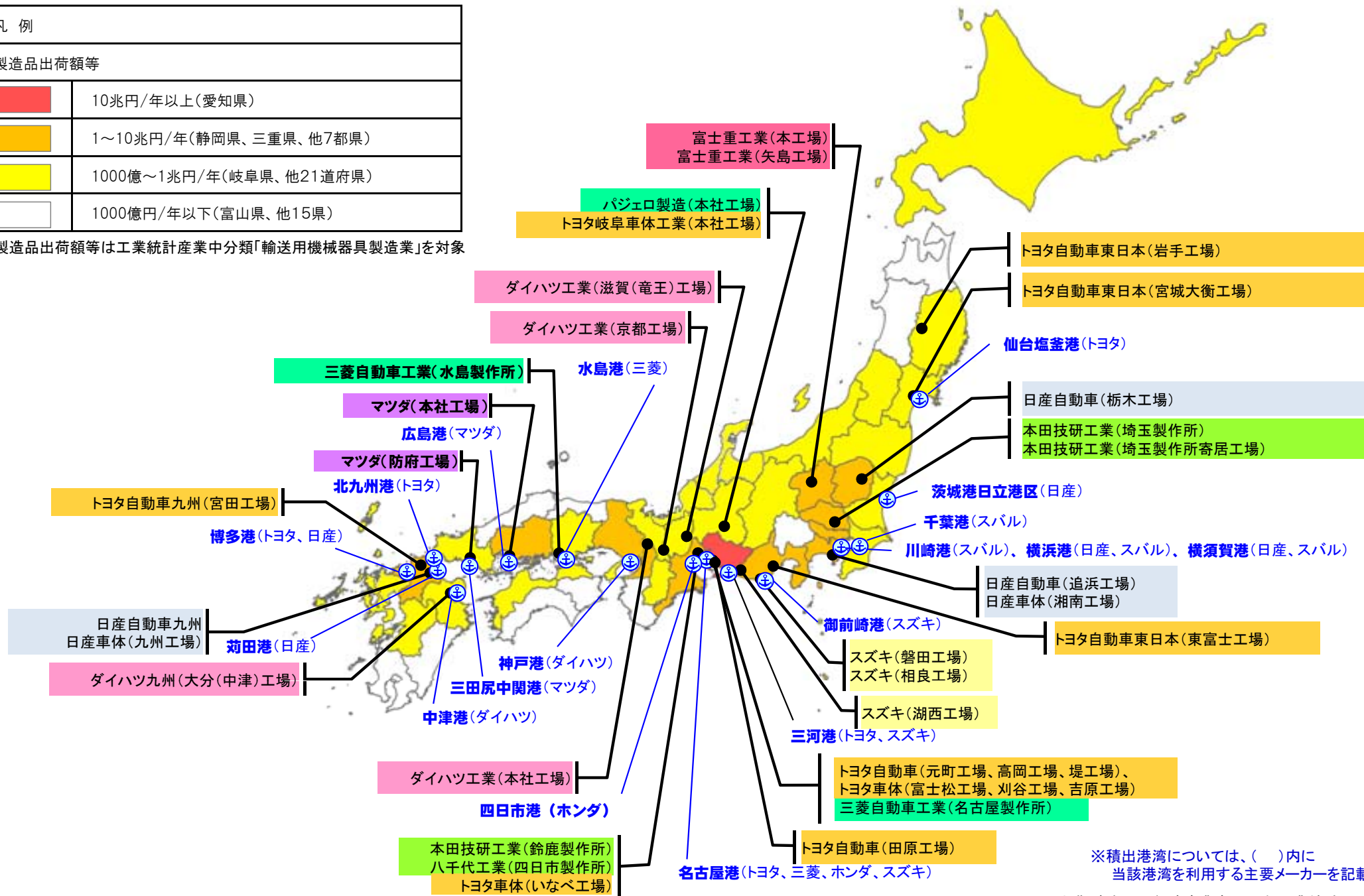
※計数は四捨五入により一致しない

出典：(社)日本自動車工業会2013年四輪車輸出実績より

# 自動車組立工場の立地状況と主要な完成自動車の積出港湾

凡例	
製造品出荷額等	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:red;"></span>	10兆円/年以上(愛知県)
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:orange;"></span>	1~10兆円/年(静岡県、三重県、他7都県)
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:yellow;"></span>	1000億~1兆円/年(岐阜県、他21道府県)
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:white;"></span>	1000億円/年以下(富山県、他15県)

注) 製造品出荷額等は工業統計産業中分類「輸送用機械器具製造業」を対象



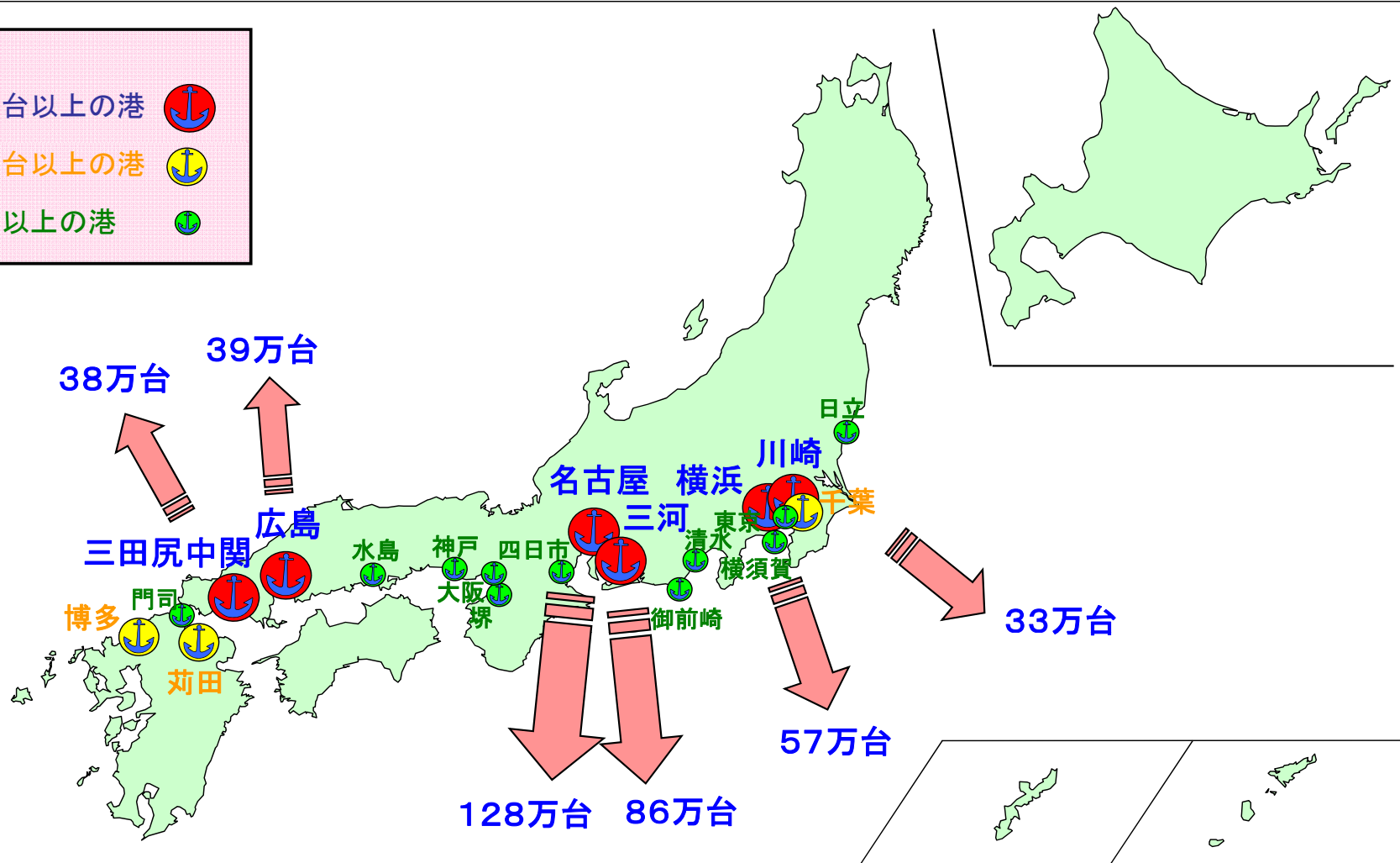
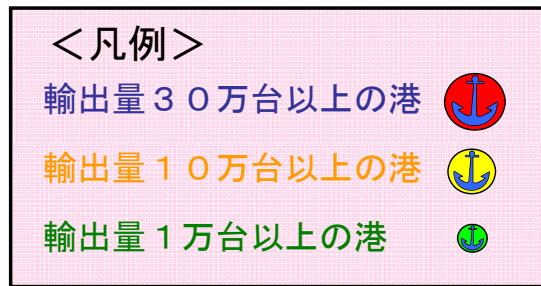
※積出港湾については、( )内に当該港湾を利用する主要メーカーを記載

出典) 各社HP、経済産業省(H24年工業統計)



# 完成自動車の輸出状況

- 完成自動車の輸出は、図中の港(全25港)で全国の輸出量の約99%を占める。
- そのうち横浜港における輸出量は約57万台(約12%)であり、最大の輸出拠点となっている。
- 我が国の港湾が抱える完成自動車輸出に係る課題を解決し、国内に広範な関連産業を持つ自動車産業の輸出支援を図ることにより、地域の雇用と所得を維持・創出する。



\* 図中の地名は税関の名称である。(但し、防府を三田尻中関とした)

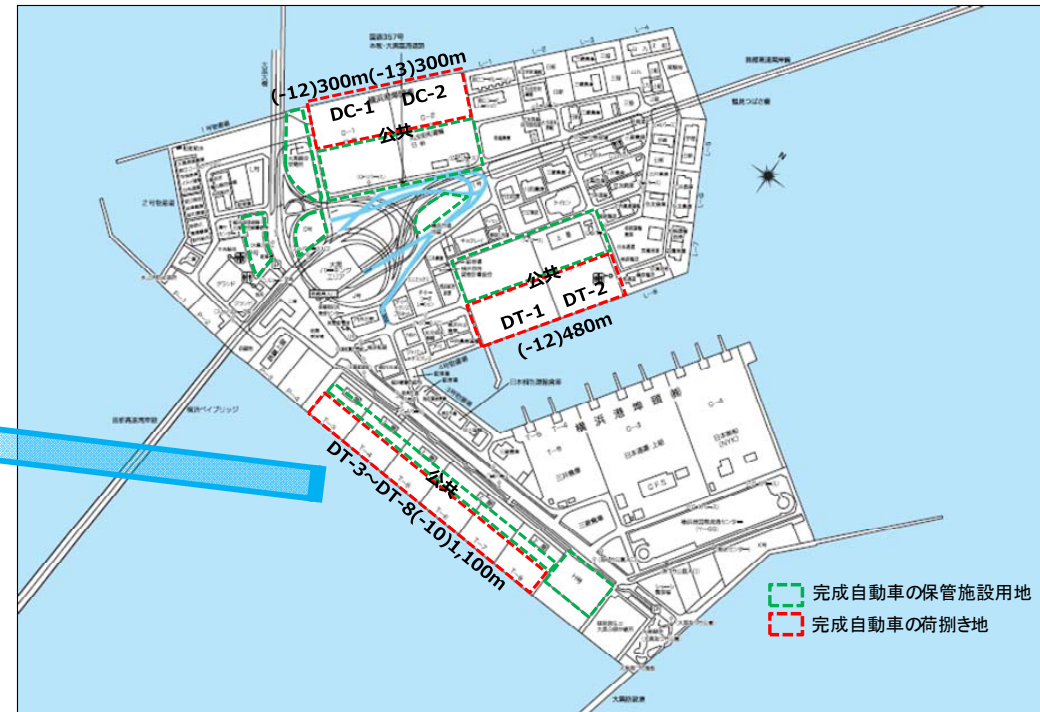
出典：財務省「貿易統計(平成25年)」より国土交通省港湾局作成

# 横浜港 完成自動車取扱に係る課題①

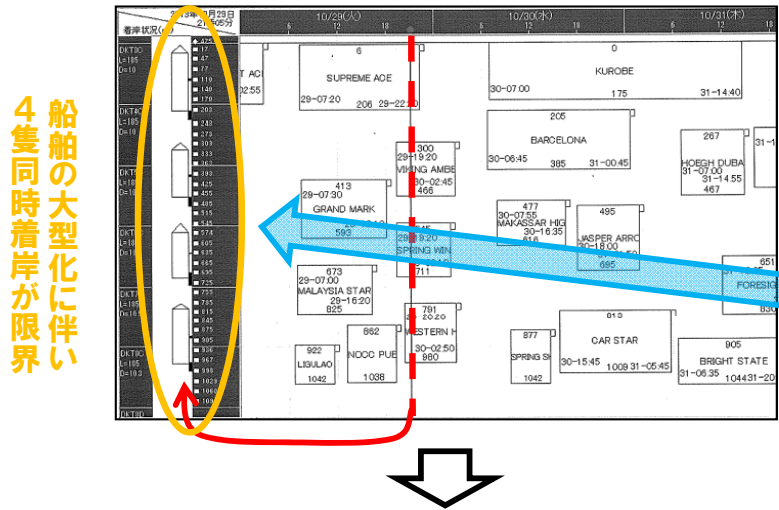
○ 完成自動車を扱う大黒ふ頭の公共岸壁では、月末などのピーク時にバース不足による船舶の沖待ちが発生している。

T-3～8バースは連続6バースとして効率的な運用を図ってきたところであるが、船舶の大型化に伴い同時着岸する場合にはランプウェイ等を考慮すると、全長200mクラスでは4隻が限界となってきた。

【大黒ふ頭 完成自動車岸壁の現況配置図】

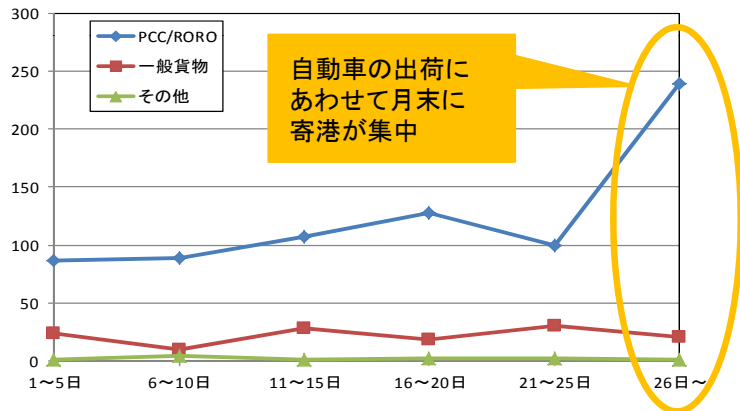


【T-3～8バースのバースウィンド例(4隻着岸)】



しかし、自動車の出荷にあわせて月末に寄港が集中する傾向にあり、同日に5隻以上利用されることが多い

【T-3～8バースの着岸状況(H25年)】



その回数はH25年には25回に達しており、多くの船舶が沖待ちを余儀なくされている。

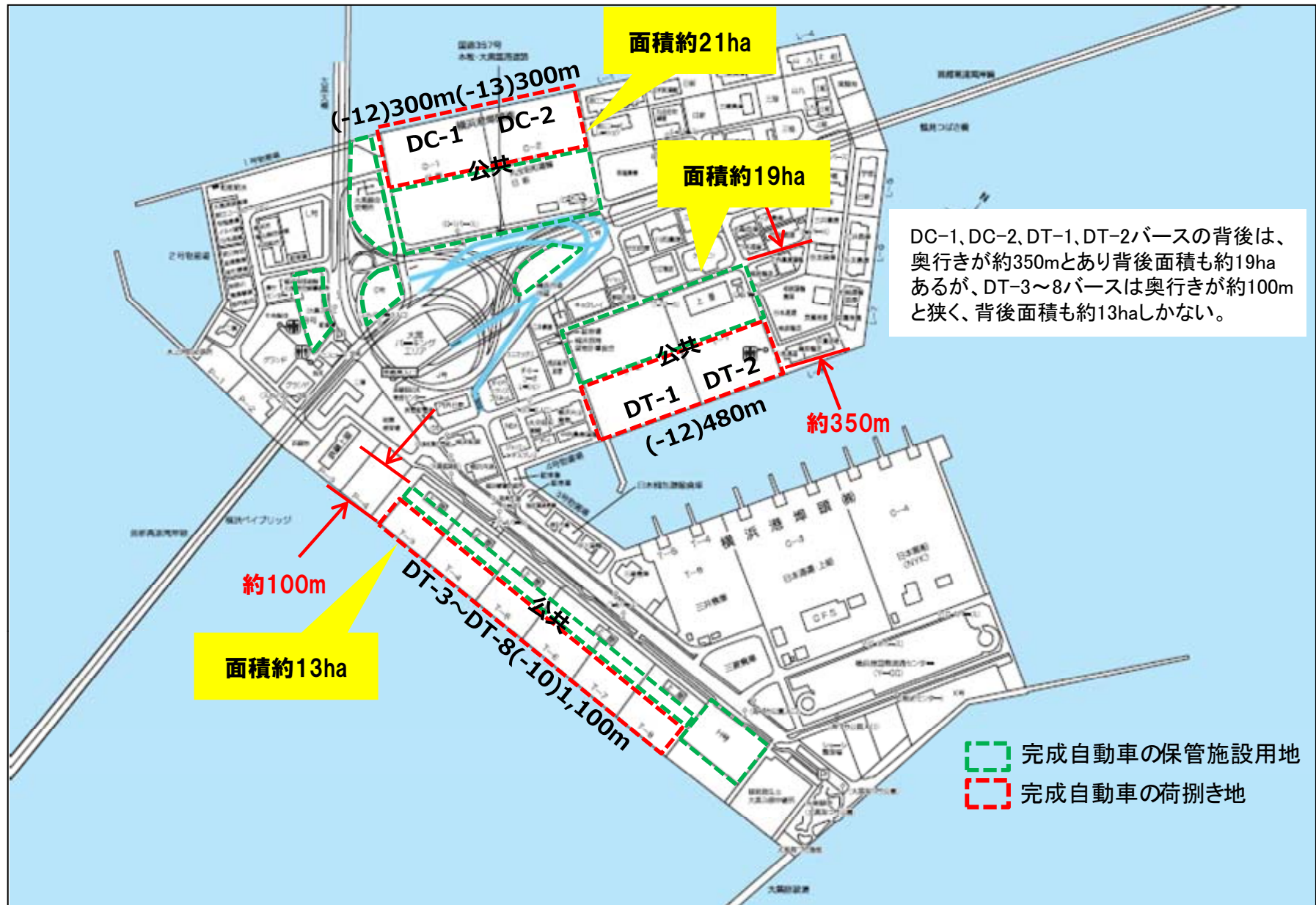
【T-3～8バースで5隻以上同日着岸の日数】

	H21	H22	H23	H24	H25
5隻	6	11	8	13	15
6隻	7	5	4	8	6
7隻	0	2	2	5	3
8隻	1	1	1	0	1
合計	14	19	15	26	25

# 横浜港 完成自動車取扱に係る課題②

○ バース不足による船舶の沖待ちのほか、慢性的なヤード不足が発生しており、荷離れの原因となっている。

【大黒ふ頭 完成自動車岸壁の現況配置図】



# 横浜港 完成自動車取扱に係る課題③

- 燃料高騰による輸送効率の向上、パナマ運河の拡張などの影響により、世界的に自動車専用船(PCC)の大型化が進んでいる。
- 横浜港に入港するPCC船・RORO船の約65%が4万GT以上の大型船となっており、大型船に対応した港湾機能を確保していく必要がある。

## 日本船社の例

### LYRA LEADER<日本郵船>

総トン数 : 62,510トン  
 積載重量 : 21,453DWT  
 全長 : 199.9m  
 満載喫水 : 10.3m  
 車両積載台数 : 6,500 台



### TEXAS HIGHWAY<川崎汽船>

総トン数 : 55,458トン  
 積載重量 : 17,481DWT  
 全長 : 199.94m  
 満載喫水 : 9.616m  
 車両積載台数 : 6,000 台



### SUPREME ACE<商船三井>

総トン数 : 37,602 トン  
 積載重量 : 18,384DWT  
 全長 : 199.95m  
 満載喫水 : 9.816m  
 車両積載台数 : 6,400 台



## 外国船社の例

### HOEGH ST. PETERSBURG <Höegh Autoliners(ルウエー)>

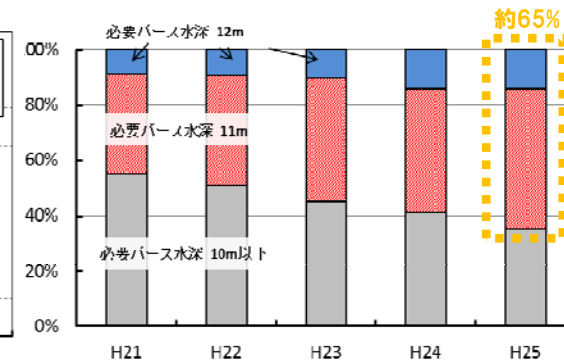
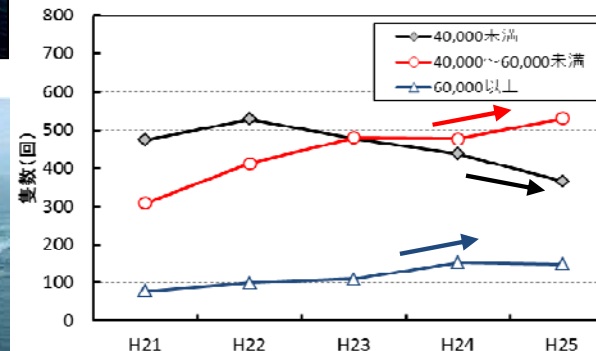
総トン数 : 68,392トン  
 積載重量 : 21,285DWT  
 全長 : 229m  
 満載喫水 : 10.018m  
 車両積載台数 : 7,850 台



【T-1～T-8バースに寄港するPCC船・RORO船のトン階級別隻数とバース水深別隻数割合】

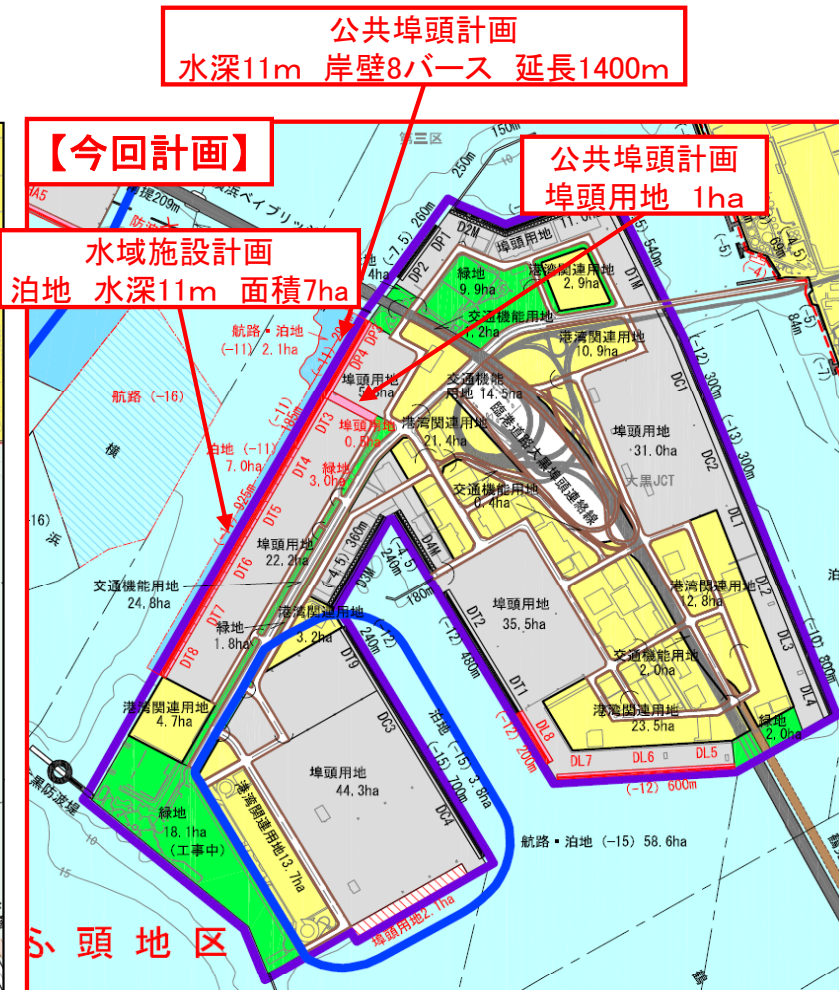
4万総トン未満の船舶が減少する一方、  
4万総トン以上の船舶が増加

バース水深が11m以上必要な船舶(4万GT以上)  
が約65%を占めている



# 計画変更の概要(大黒ふ頭地区) —自動車関連貨物拠点の強化—

○ 隣接する岸壁(DT3~8)と一体的に利用し、完成自動車取扱機能の強化を図るため、DP1, 2とDP3, 4の機能を入れ替えるとともに、近年のPCC船の大型化に対応するため水深を変更する。

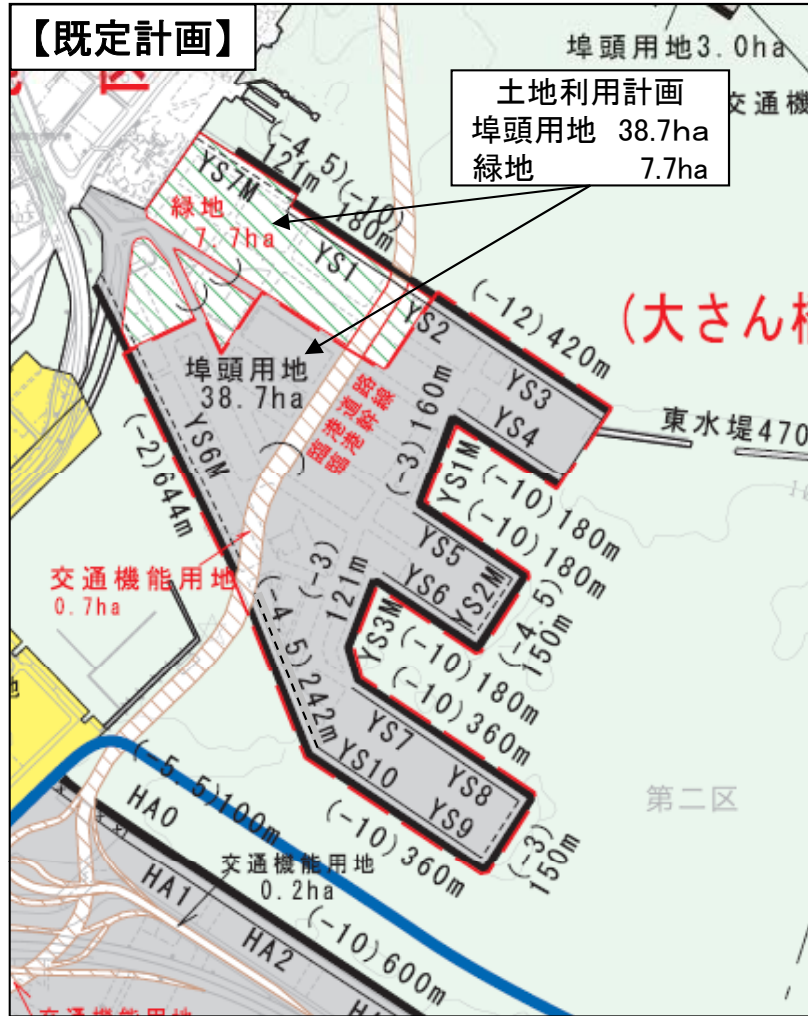


凡 例		
	航路・泊地	(既 設)
	航路・泊地	(既定計画)
	航路・泊地	(今回計画)
	防波堤	(既 設)
	防波堤	(既定計画)
	防波堤	(今回計画)
	公共岸壁	(既 設)
	公共岸壁	(既定計画)
	公共岸壁	(今回計画)
	公共岸壁 (緊急物資輸送用)	(既 設)
	公共岸壁 (緊急物資輸送用)	(既定計画)
	公共岸壁 (緊急物資輸送用)	(今回計画)
	公共岸壁 (幹線貨物輸送用)	(既 設)
	公共岸壁 (幹線貨物輸送用)	(既定計画)
	公共岸壁 (幹線貨物輸送用)	(今回計画)
	公共物揚場	(既 設)
	公共物揚場	(既定計画)
	公共物揚場	(今回計画)
	専用岸壁	(既 設)
	専用岸壁	(既定計画)
	専用岸壁	(今回計画)
	ドルフィン	(既 設)
	ドルフィン	(既定計画)
	ドルフィン	(今回計画)
	小型さん橋	(既 設)
	小型さん橋	(既定計画)
	小型さん橋	(今回計画)
	海 浜	(既 設)
	海 浜	(既定計画)
	海 浜	(今回計画)
	魚釣さん橋	(既 設)
	魚釣さん橋	(既定計画)
	魚釣さん橋	(今回計画)
	埠頭用地	(既 設)
	埠頭用地	(既定計画)
	埠頭用地	(今回計画)
	緑 地	(既 設)
	緑 地	(既定計画)
	緑 地	(今回計画)
	交通機能用地 (臨港道路)	(既 設)
	交通機能用地 (臨港道路)	(既定計画)
	交通機能用地 (臨港道路)	(今回計画)
	交通機能用地 (その他道路)	(既 設)
	交通機能用地 (その他道路)	(既定計画)
	交通機能用地 (その他道路)	(今回計画)
	その他用地	(既 設)
	その他用地	(既定計画)
	その他用地	(今回計画)
道路の将来構想		
	利用形態の見直しの検討が必要な区域	
	効率的な運営を特に促進する区域	
	臨海部物流拠点の形成を図る区域	
	自然的環境を整復又は保全する区域	
	レクリエーション等活性化水域	
	良好な景観を形成する区域	

## 新たな賑わい拠点づくりの推進

# 計画変更の概要(山下ふ頭地区) -土地利用計画-

○ 物流機能の沖合展開など利用形態の変化が生じていることから、山下ふ頭において土地利用を転換し、新たな賑わい拠点づくりを推進する。また、再開発に伴い、岸壁及び物揚場を物資補給岸壁に変更する。



凡 例		
	航路・泊地	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	防波堤	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	公共岸壁	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	公共岸壁 (緊急物資輸送用)	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	公共岸壁 (幹線貨物輸送用)	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	公共物揚場	(既 設)
	物資補給岸壁	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	専用岸壁	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	ドルフィン	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	小型さん橋	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	海 浜	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	魚釣さん橋	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	埠頭用地	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	緑 地	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	交通機能用地 (臨港道路)	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	交通機能用地 (その他道路)	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
	その他用地	(既 設)
		(既定計画)
		(今回計画)
道路の将来構想		
	利用形態の見直しの検討が必要な区域	
	効率的な運営を特に促進する区域	
	臨海部物流拠点の形成を図る区域	
	自然的環境を整備又は保全する区域	
	レクリエーション等活性化水域	
	良好な景観を形成する区域	

# 確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
完成自動車 輸送機能の強化	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>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</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>②バルク貨物等の輸送網の強化</p> <p><u>自動車、建設機械等の主としてRORO船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。これらの物資の低廉な輸送は、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上のために重要である。</u></p> <p><u>このため、臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境負荷の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の国際物流ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷さばき等に係る機能を強化する。</u></p>
新たな賑わい拠点づくりの推進	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理</p> <p>⑤ 港湾空間の再編</p> <p><u>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、地震・津波等の災害からの防護、景観等良好な港湾環境の形成に配慮する。</u></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26年11月14日答申案)