

# Port of YOKOHAMA

## 南本牧ふ頭

アジア諸国の目覚ましい経済発展に伴って、アジア域内では国際海上コンテナによる貨物輸送量が増大しています。また、北米や欧州を結ぶ基幹航路等においては、輸送能力や輸送効率を向上させるため、更なるコンテナ船の大型化や寄港地の集約化が進んでいます。

横浜港では、このような国際物流・海運動向に的確に対応し、国際コンテナ戦略港湾として、国際競争力の強化を図っています。そうした中、先進的な港湾施設の整備として、南本牧ふ頭において大水深・高規格コンテナターミナルの整備を進めており、平成13年4月にはMC-1・2コンテナターミナルの供用を開始しました。

また、平成19年度からは、世界最大級の水深20m岸壁を跨るMC-3、4コンテナターミナルの整備を進めています。

さらに、大水深・高規格コンテナターミナルの機能を十分に発揮させるため、平成21年度から首都高速湾岸線と南本牧ふ頭を高架道路で接続する「南本牧ふ頭連絡臨港道路整備事業」を平成28年度を目標に整備を進めています。

一方で南本牧ふ頭は、快適な市民生活を支える役割を担っており、第2ブロックに引き続き、第5ブロックにて環境に配慮した廃棄物最終処分場の整備を進めています。

大水深・高規格コンテナターミナル：大型化が進むコンテナ船へ対応するため整備されるコンテナターミナルで、一般的に「岸壁延長350m、水深15m以上」のものを指します。

### 事業概要

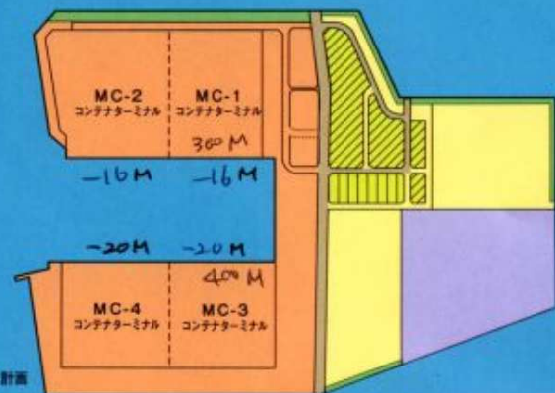
#### ●事業目的

- (1) コンテナ貨物取扱量の増加、コンテナ船の大型化に対応する大水深・高規格コンテナターミナルの整備
- (2) 港湾物流の多様化に対応した総合物流拠点の形成
- (3) 市内から発生する公共建設発生土、廃棄物等の長期的・安定的受入れ

#### ●ふ頭の土地利用（横浜港港湾計画）

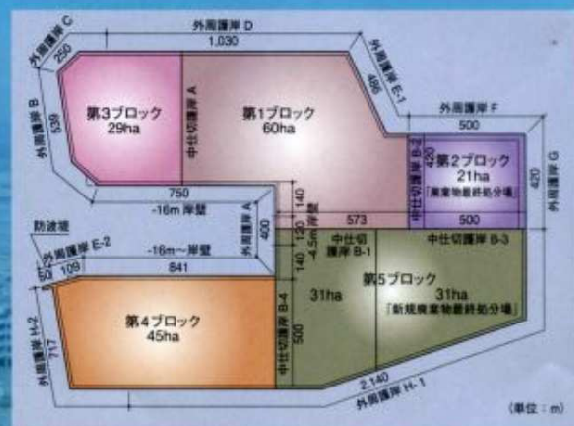
	ふ頭用地	115.8ha
	港湾関連用地	51.7ha
	(売却済み用地)	11.4ha
	(売却予定地)	3.0ha
	緑地	8.9ha
	交通機能用地	9.4ha
	海面処分用地(※)	31.1ha
	合計	216.9ha

※将来構想：海面処分用地の跡地は、港湾関連用地(18.1ha)と緑地(13.0ha)を計画



#### ●埋立計画

- (1) 埋立面積 約217ha
- (2) 埋立量 約6,900万m<sup>3</sup> (廃棄物を含む)
- (3) 埋立方法 全体を5ブロックに分割した埋立





満ち引きを見ながら入港している状況です。

横浜港はハブポートとして発展することを目指しており、従来は京浜工場地帯から工業製品が集められて輸出されていましたが、現在は全国から荷を集めています。近年は日本製の部品を輸出し、海外で組み立てる流れが多くなっています。また、現在、荷物の積み替え(トランシップ)が韓国の釜山で多く行われ、横浜港でのトランシップは減っています。

松本課長は、横浜港がハブポートとして発展していくためには、港湾におけるメインの人件費は下げられないため、トランシップの速さを上げるというサービスで勝負していかなければならないと述べました。そのためには、荷をヤードにとどめる時間を出来るだけ短くし、連続したバースを作り、オペレーションを簡単にするのが重要であり、MC-3、MC-4を連続したバースとして整備することが必要だと述べました。

現在、北米航路は日本ではなく中国に寄港しており、今後は近海航路が増えていくと予想されます。ローカルな物流が多い所でトランシップを行うのが効率がよいので、横浜港の立地を生かして、横浜港を大型船が寄港できる港として整備していくことの重要性を強調しました。

### (3) 南本牧ふ頭の見学

現在建設中のMC-3は、長さが400メートル、水深20メートルの岸壁として整備中です。新年度予算で計上されているMC-4も

同様の岸壁の予定です。(写真2、3)

南本牧ふ頭では、同時に第5ブロックで処分場整備事業が行われており、大型トラックが行き来していました。(写真4)

すでに稼働しているMC-1、MC-2には、コンテナ船が接岸し、ガントリークレーンでコンテナの積み下ろしが行われていました。(写真5)



写真3 南本牧MC-3(正面)



写真4 第5ブロック

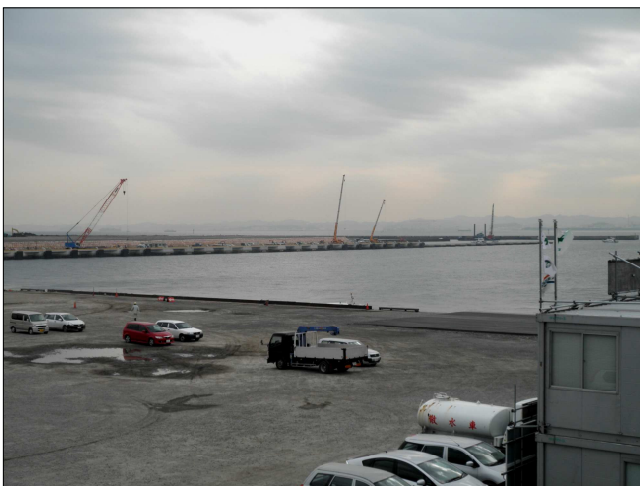


写真2 南本牧MC-3(正面)とMC-4(右側)

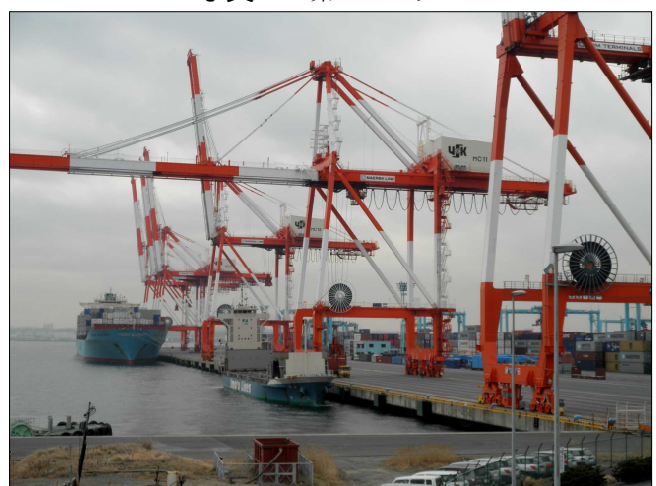


写真5 南本牧MC-1(右手前)とMC-2(左奥)