

横浜港港湾計画 一部変更



横浜港位置図

今回計画変更箇所(南本牧ふ頭)

京浜3港のコンテナ取扱状況

京浜3港(東京港、川崎港、横浜港)におけるコンテナ取扱量(平成19年速報値)は742万TEUであり、そのうち、横浜港でのコンテナ取扱量(平成19年速報値)は、343万TEUである。

外貿コンテナ貨物量(図-1)は京浜3港で695万TEUであり、既定計画における見通し(3港の港湾計画の合計888万TEU)を上回るペースで増加している。

そのうち横浜港においては318万TEUであり、**初めて300万TEUを突破**し堅調に推移している。

内貿コンテナ貨物量(図-2)は京浜3港で47万TEUであり、平成14年から**約4.1倍**に増加している。

そのうち横浜港においては25万TEUであり、平成14年から**約3.9倍**に増加している。

図-1 京浜3港・横浜港の外貿コンテナ取扱量の推移

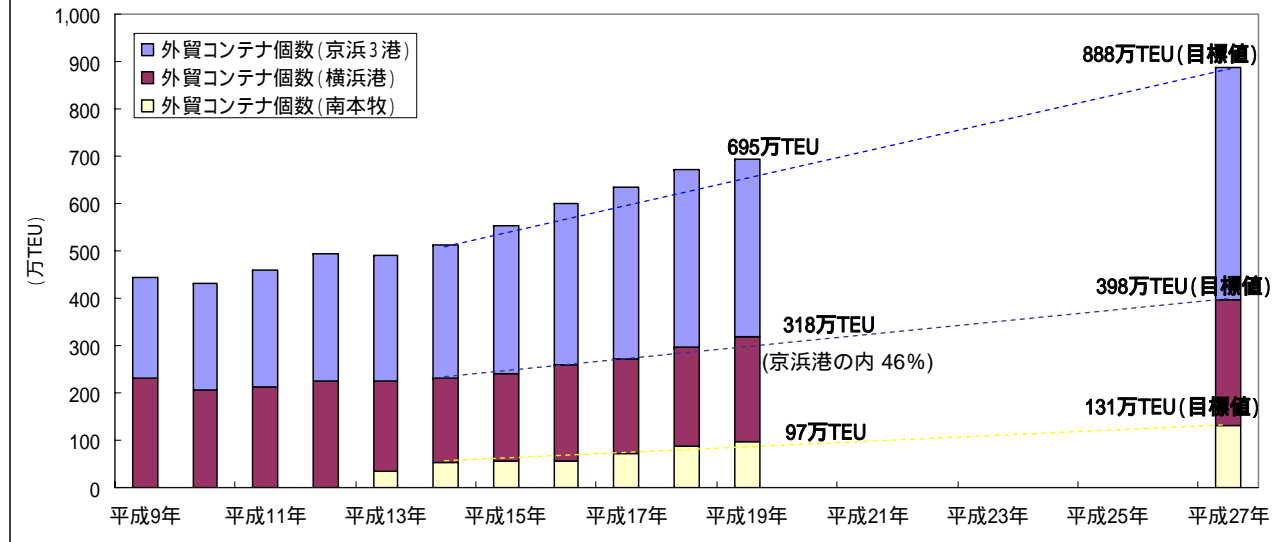
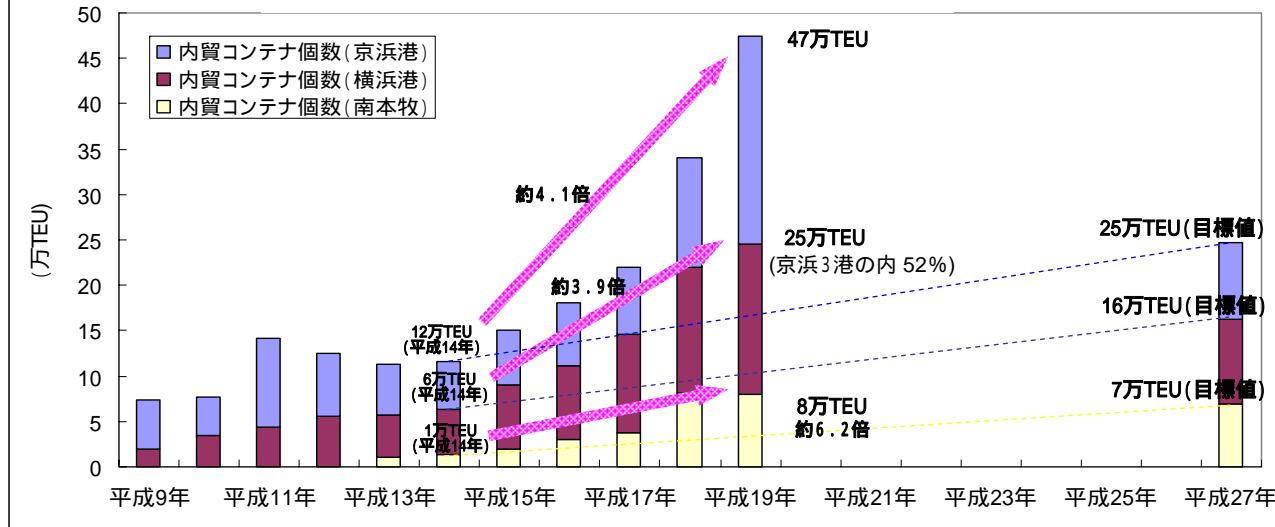
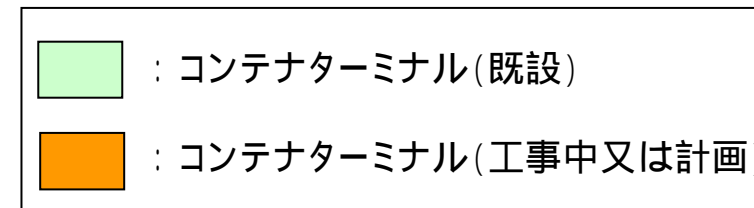


図-2 京浜3港・横浜港の内貿コンテナ取扱量の推移



出典: 港湾管理者ヒアリングより港湾局作成

横浜港コンテナターミナル配置図



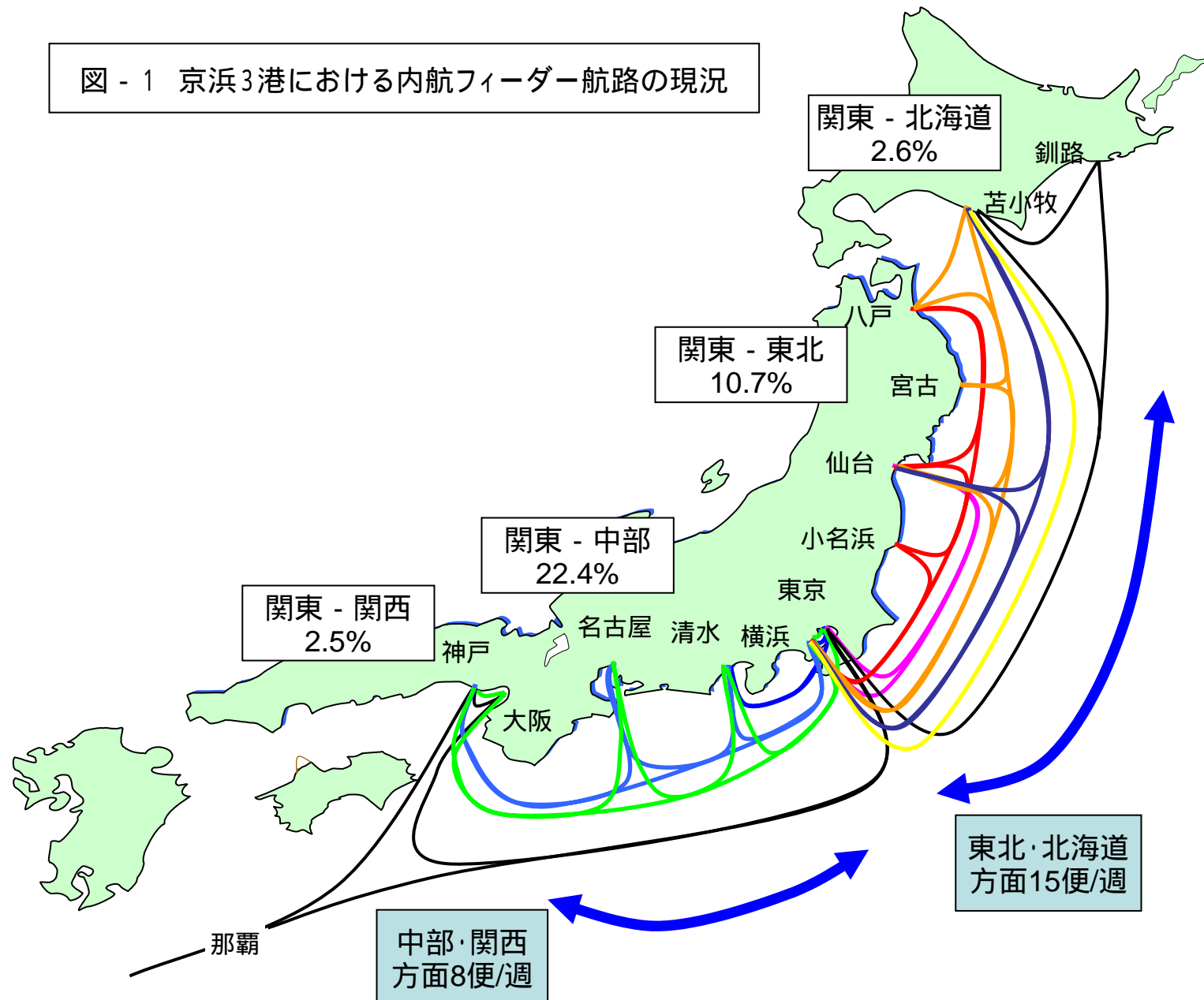
京浜3港のフィーダー航路の状況

京浜3港における内航フィーダー航路の便数は週23便(北海道・東北方面が週15便、中部・関西方面が週8便)(図-1)

内航フィーダーの貨物の地域間流動をみると、関東(京浜3港)と他地域との流動シェアが全国の38%を占めている。とりわけ、**関東 - 中部間(22.4%)**、**関東 - 東北間(10.7%)**が多い。

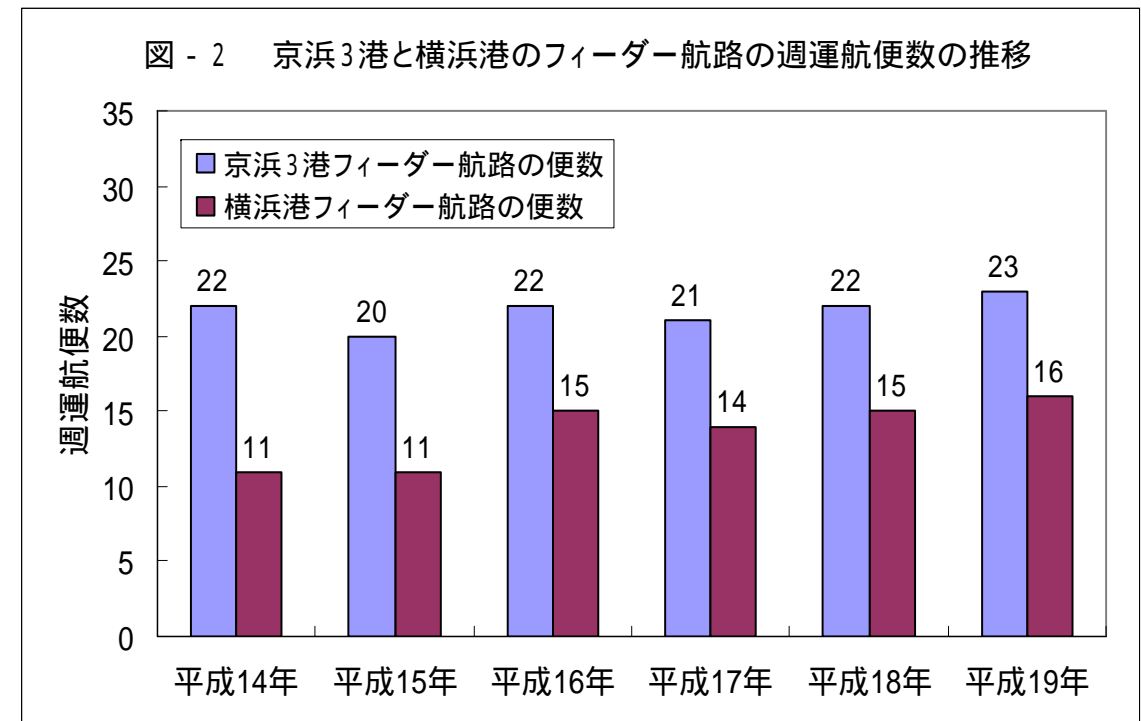
京浜3港における内航フィーダー航路のうち約7割が横浜港に寄港しており(図-2)、横浜港は外貿コンテナ航路と内貿コンテナ航路の重要な結節点となっている。

図-1 京浜3港における内航フィーダー航路の現況



横浜港は、外貿・内貿コンテナの重要な結節点となっている。

図-2 京浜3港と横浜港のフィーダー航路の週運航便数の推移



平成14年以降、横浜港のフィーダー航路数は5(便/週)増加。うち、北海道・東北方面が2(便/週)、中部・関西方面が3(便/週)

港湾計画変更の概要

背景・課題

南本牧ふ頭において、内貿コンテナ船の約6割に滞船が発生しており、バースウィンドウ(本船がバース利用可能な曜日・時間帯)の確保が急務になっている。

国際競争力を強化するため、連続した岸壁・広い背後ヤード等の施設整備に加え、コンテナターミナルの効率的な運営による港湾利用コストの低減やリードタイムの短縮を行う必要がある。

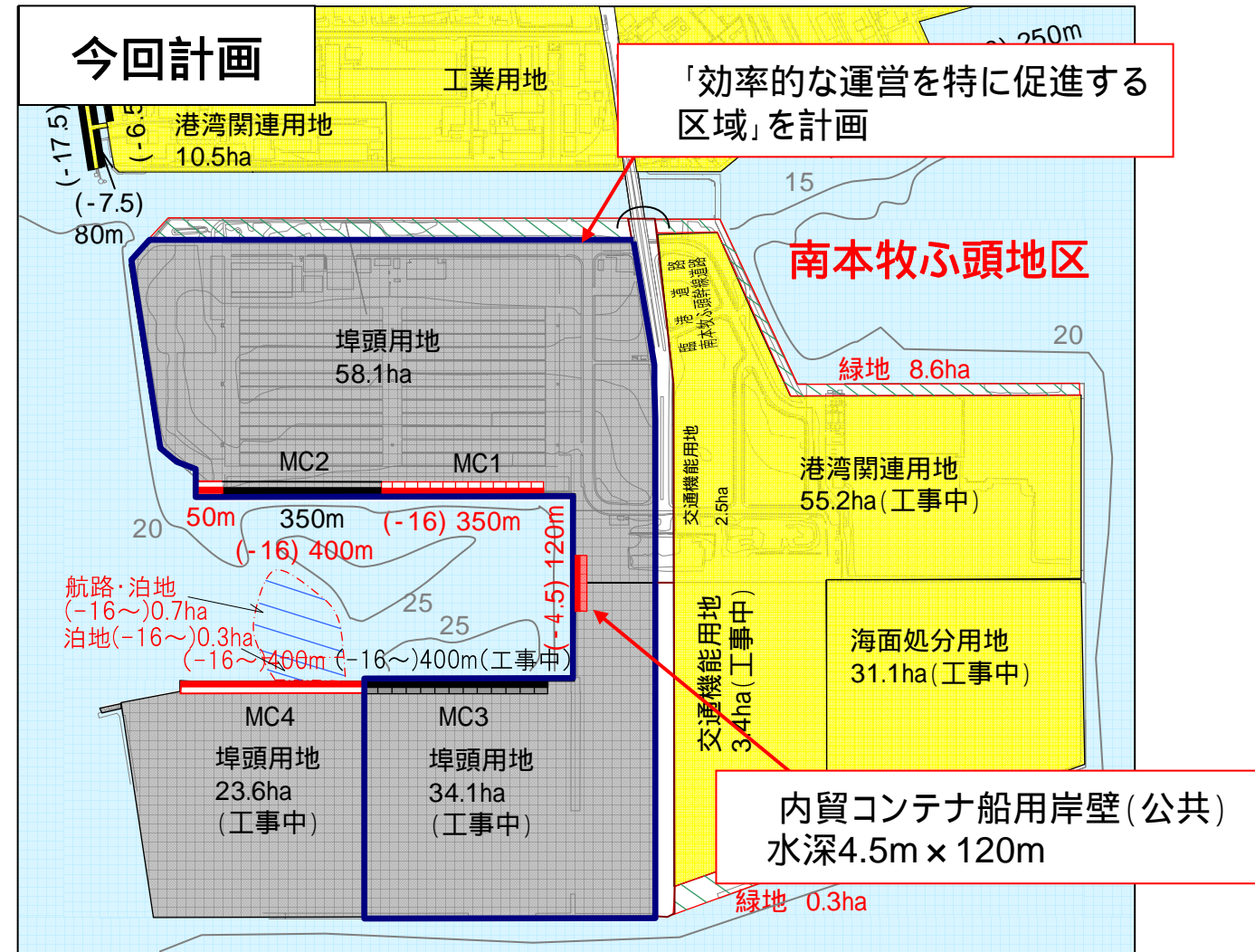
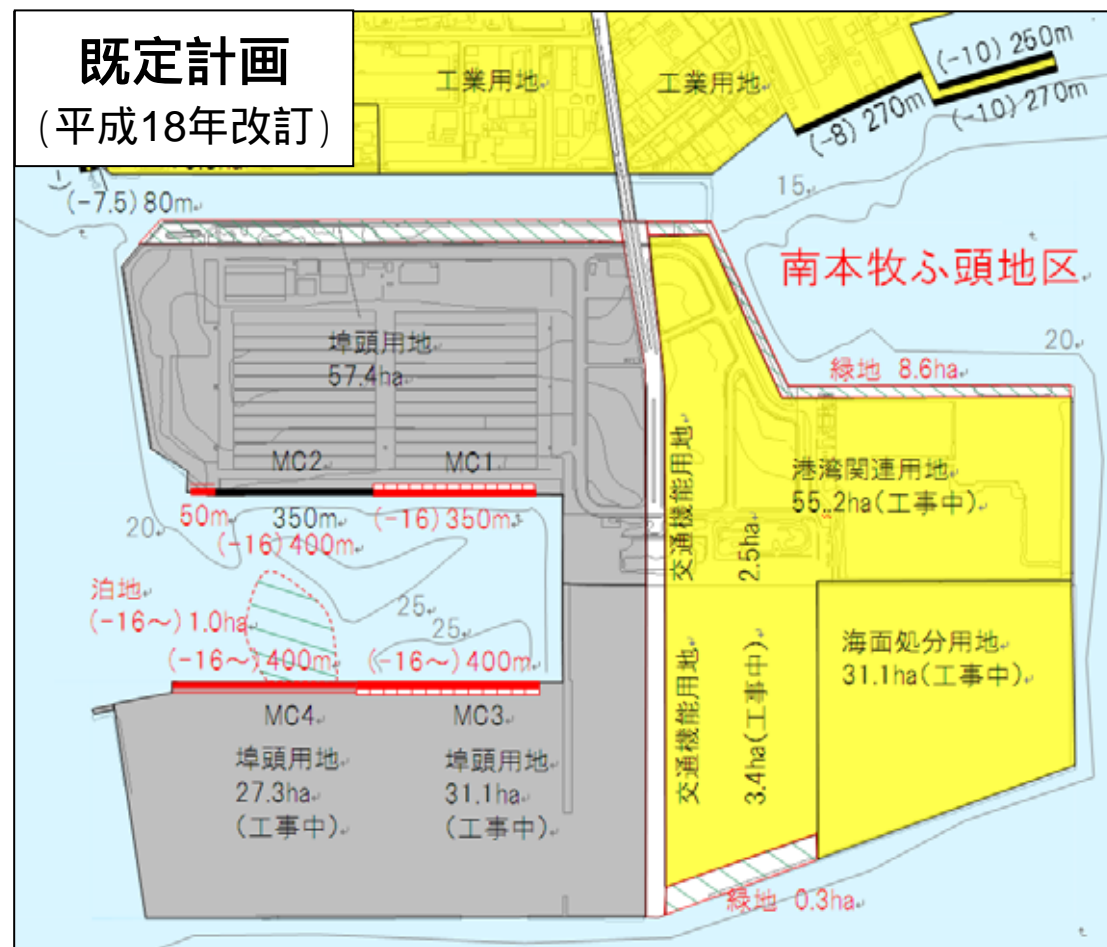
変更内容

内貿コンテナ船の滞船を解消するとともに、効率的な内航フィーダー輸送を行うため、**内貿コンテナ船用岸壁を計画**する。

民間事業者の経営能力を活かし、効率的なターミナル運営を行うため、「**効率的な運営を特に促進する区域**」を計画する。

港湾の開発等に関する基本方針 (平成20年12月告示)

- 国際競争力の強化
(スーパー中枢港湾)
- 内航フィーダー輸送網の充実
- 国際海上コンテナ輸送と内航フィーダー輸送との円滑な接続の確保
- メガターミナルオペレーターによる効率的な運営の促進



MC-1については耐震工事のみ未了