

I. 港湾計画の方針に関する資料

1. 港湾の沿革、現況

1-1 港湾の位置

横浜港は、東京湾の北西側に位置し、風向、風力、潮流、水深等自然条件に恵まれた天然の良港となっている。また、政治・経済の中心、かつ巨大消費地である東京都心まで約30kmという至近距離にあり、広大な背後圏を持つ我が国を代表する商業港として、また京浜・根岸湾工業地帯を擁する工業港としての顔を持つ総合港湾となっている。

本港と各港との海上距離は次のとおりである。

表 I-1-1 世界各港との海上距離

港湾名	国名	海上距離	港湾名	国名	海上距離	
		(km)			(km)	
京 浜 港	川崎	日本	11	高雄	中国	2,511
	東京	〃	20	香港	〃	2,971
	清水	〃	202	マニラ	フィリピン	3,322
	四日市	〃	307	シンガポール	シンガポール	5,397
	名古屋	〃	370	ジャカルタ	インドネシア	5,976
	仙台塩釜	〃	506	ペナン	マレーシア	6,132
	和歌山下津	〃	591	ホノルル	アメリカ	6,271
	境泉北	〃	646	ヤンゴン	ミャンマー	7,451
	姫路	〃	659	シアトル	アメリカ	7,856
阪 神 港	大阪	〃	669	バンクーバー	カナダ	7,873
	神戸	〃	670	サンフランシスコ	アメリカ	8,397
	水島	〃	691	カルカッタ	インド	8,508
	徳山	〃	956	メルボルン	オーストラリア	9,173
	広島	〃	995	アデン	南イエメン	12,199
	室蘭	〃	1,000	ケープタウン	南アフリカ	15,611
	北九州	〃	1,000	ジェノバ	イタリア	16,816
	下関	〃	1,002	マルセイユ	フランス	17,746
	苫小牧	〃	1,007	ニューヨーク	アメリカ	18,263
	博多	〃	1,109	ロンドン	イギリス	20,900
	長崎	〃	1,289	アントワープ	ベルギー	20,968
	新潟	〃	1,404	ロッテルダム	オランダ	20,981
	伏木富山	〃	1,595	ハンブルグ	ドイツ	21,455
	釜山	韓国	1,261	コペンハーゲン	デンマーク	22,007
	上海	中国	1,930	リオデジャネイロ	ブラジル	22,374
	仁川	〃	1,943	ブエノスアイレス	アルゼンチン	22,670
	大連	〃	2,237	ストックホルム	スウェーデン	22,822

資料：距離表（海上保安庁、H23.3）

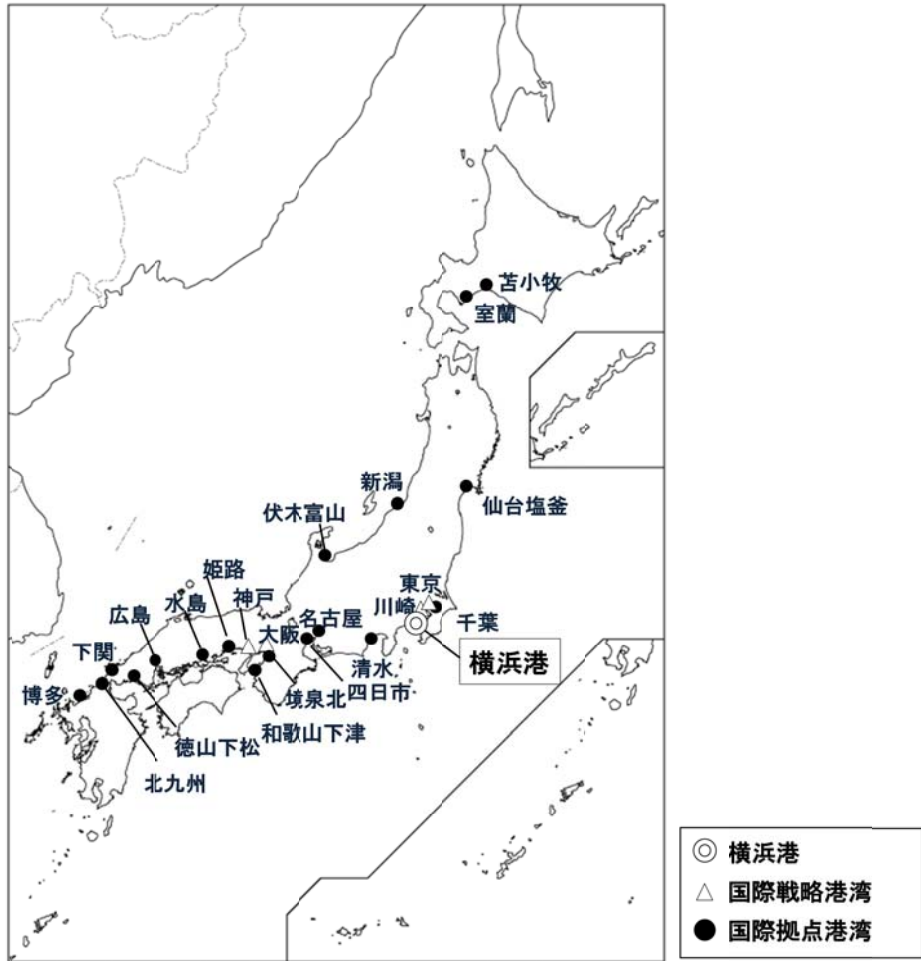


図 I-1-1 横浜港と日本の主要港

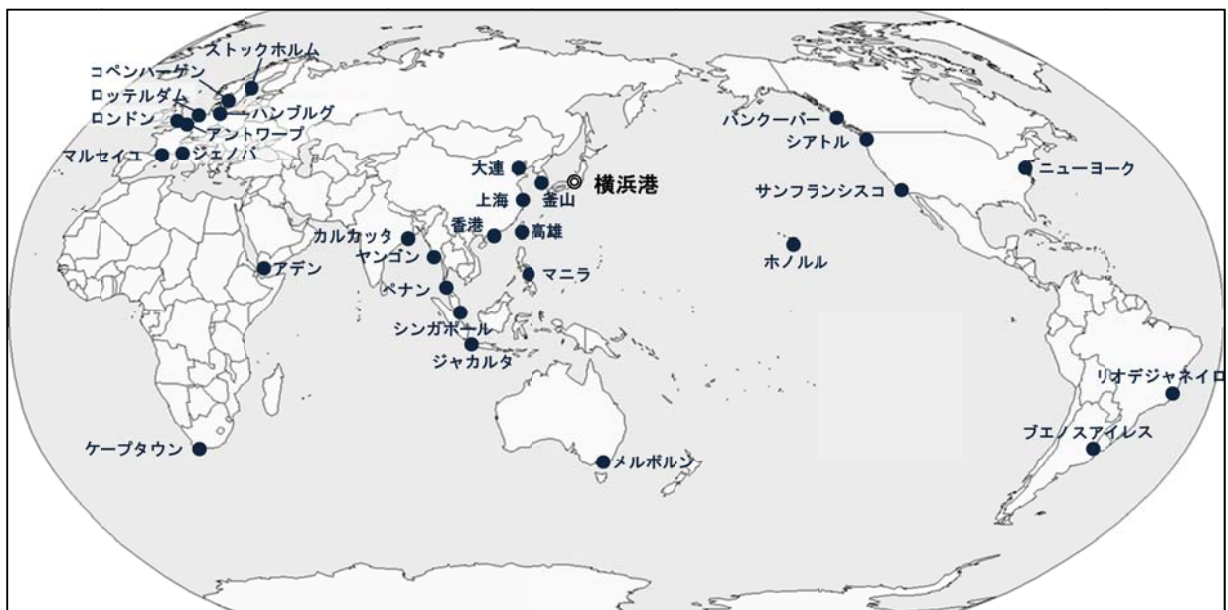


図 I-1-2 横浜港と世界の主要港

1-2 港湾の沿革

安政6年（1859年）に開港した横浜港は、我が国の文明開化の窓口として政治・経済・文化に先進的な役割を果たしてきた。横浜港の開業当時の取扱貨物は、輸出が生糸、茶、油、銅類、菜種、輸入は綿・毛織物、亜鉛、錫などであり、その後、生糸・茶葉の貿易の伸長とともに、開港10年目の明治元年（1868年）には、全国輸出入額の8割を占めるという飛躍的な発展を遂げ、商業港としての基盤を形成した。

明治の末頃からは、現在の鶴見区や神奈川区の海岸沿いの埋立が進み、重化学工業地帯が形成され、横浜港は次第に商業港と工業港の性格を併せ持つようになった。

近年の横浜港は、大型コンテナ船が着岸する本牧ふ頭、大黒ふ頭、南本牧ふ頭が整備され、日本を代表する国際貿易港としての発展を続けている。また、かつての主力埠頭であった高島ふ頭、新港ふ頭は、みなとみらい21地区として、赤レンガ倉庫などの商業施設や親水性のある市民利用施設として整備され、賑わいの場、憩いの場として大きく生まれ変わっている。

横浜港略年表

1853（嘉永6）年	米国ペリー提督浦賀来航
1854（嘉永7）年	日米和親条約（神奈川条約）締結
1858（安政5）年	日米修好通商条約締結
1859（安政6）年	横浜開港、東・西波止場建設
1868（明治元）年	神奈川県設置
1872（明治5）年	新橋～横浜間に日本初の鉄道が開通
1889（明治22）年	横浜に市制が布かれる
1894（明治27）年	鉄棧橋（大さん橋の原型）完成
1909（明治42）年	開港50年、市歌発表、市章制定
1917（大正6）年	新港ふ頭完成 開港記念横浜会館（現・横浜開港記念会館「ジャックの塔」）完成
1920（大正9）年	横浜臨港線 東横浜～横浜港（桜木町～新港ふ頭）間開通
1923（大正12）年	関東大震災
1928（昭和3）年	神奈川県庁本庁舎「キングの塔」完成
1930（昭和5）年	山下公園オープン
1932（昭和7）年	山内ふ頭完成
1934（昭和9）年	横浜税関「クイーンの塔」完成
1936（昭和11）年	臨海工業地帯（恵比須町・宝町・大黒町）完成
1945（昭和20）年	第2次世界大戦終戦、瑞穂ふ頭完成
1950（昭和25）年	横浜国際港都建設法公布
1951（昭和26）年	横浜市が港湾管理者となる、特定重要港湾に指定
1956（昭和31）年	横浜市が政令指定都市となる
1959（昭和34）年	開港100年、現・横浜市庁舎完成
1961（昭和36）年	マリンタワーオープン、大黒町地先埋立完成

- 1963 (昭和 38) 年 山下ふ頭・出田町ふ頭完成、根岸湾埋立第 1 期完成
- 1964 (昭和 39) 年 大さん橋国際客船ターミナルオープン、東京オリンピック開催
- 1965 (昭和 40) 年 山下臨港線 横浜港 (新港ふ頭) ～山下ふ頭間開通
- 1968 (昭和 43) 年 横浜港にフルコンテナ船初入港
- 1970 (昭和 45) 年 本牧ふ頭完成
- 1974 (昭和 49) 年 金沢木材ふ頭完成
- 1976 (昭和 51) 年 扇島埋立完成
- 1977 (昭和 52) 年 金沢地先埋立完成
- 1981 (昭和 56) 年 財横浜港埠頭公社設立
- 1984 (昭和 59) 年 大黒ふ頭第 I 期完成
- 1988 (昭和 63) 年 海の公園オープン
- 1989 (平成元) 年 開港 130 年・市制 100 年、横浜博覧会開催
横浜ベイブリッジ開通
- 1990 (平成 2) 年 大黒ふ頭 II 期完成 (大黒ふ頭完成)
- 1993 (平成 5) 年 横浜八景島オープン
横浜ランドマークタワーオープン
- 1994 (平成 6) 年 鶴見つばさ橋開通
- 1996 (平成 8) 年 横浜港流通センター (Y-C C) オープン
横浜ベイサイドマリーナオープン
- 2001 (平成 13) 年 南本牧ふ頭 MC1, 2 コンテナターミナル供用開始
- 2002 (平成 14) 年 横浜港大さん橋国際客船ターミナルオープン
赤レンガパークオープン
- 2004 (平成 16) 年 スーパー中枢港湾に指定
- 2005 (平成 17) 年 京浜港が指定特定重要港湾に指定
本牧ふ頭 BC コンテナターミナル全面供用開始
- 2008 (平成 20) 年 東京港・川崎港と「京浜三港の広域連携強化に係る基本合意」締結
臨港幹線道路 (臨港パーク～瑞穂) 開通
- 2009 (平成 21) 年 開港 150 年、開国・開港 Y150 開催
象の鼻パークオープン、京浜港と八戸港の連携協定締結
- 2010 (平成 22) 年 京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定
横浜 A P E C 開催
- 2011 (平成 23) 年 東日本大震災
横浜港埠頭㈱設立
- 2012 (平成 24) 年 横浜港埠頭㈱が特例港湾運営会社に指定
- 2013 (平成 25) 年 臨港幹線道路 (みなとみらいトンネル) 開通
客船寄港数が 11 年連続日本一を達成

1-3 港湾の性格及び役割

横浜港は、我が国の国際貿易の窓口として、首都圏をはじめ、広く東日本地域を背後圏とし、これらの地域の生産、消費等の経済活動を支えている。また、かつての高度経済成長の中心的役割を担った京浜工業地帯の一翼をなす、鶴見・神奈川の工業地帯、エネルギー産業を中心とする磯子・根岸の工業地帯は、我が国の重要な生産基盤として、また、首都圏のエネルギー供給基地として、重要な役割を担っている。

(1) 取扱量の現状

横浜港の平成24年の総取扱貨物量は12,139万トンであり、外貿貨物量が全体の64%の7,790万トン、内貿貨物量が全体の36%の4,349万トンである。

輸出では完成自動車が多く、次いで自動車部品、産業機械、染料等化学工業品、鋼材、再利用資材の順になっている。輸入ではLNGが多く、次いで原油、製造食品、衣服・身廻品・はきもの、石炭、動植物性製造飼肥料の順になっている。

内貿貨物は、移出では完成自動車が多く、次いで重油、石油製品、原油、取合せ品、廃土砂の順になっており、移入では原油が多く、次いで完成自動車、砂利・砂、石油製品、セメント、石炭の順になっている。

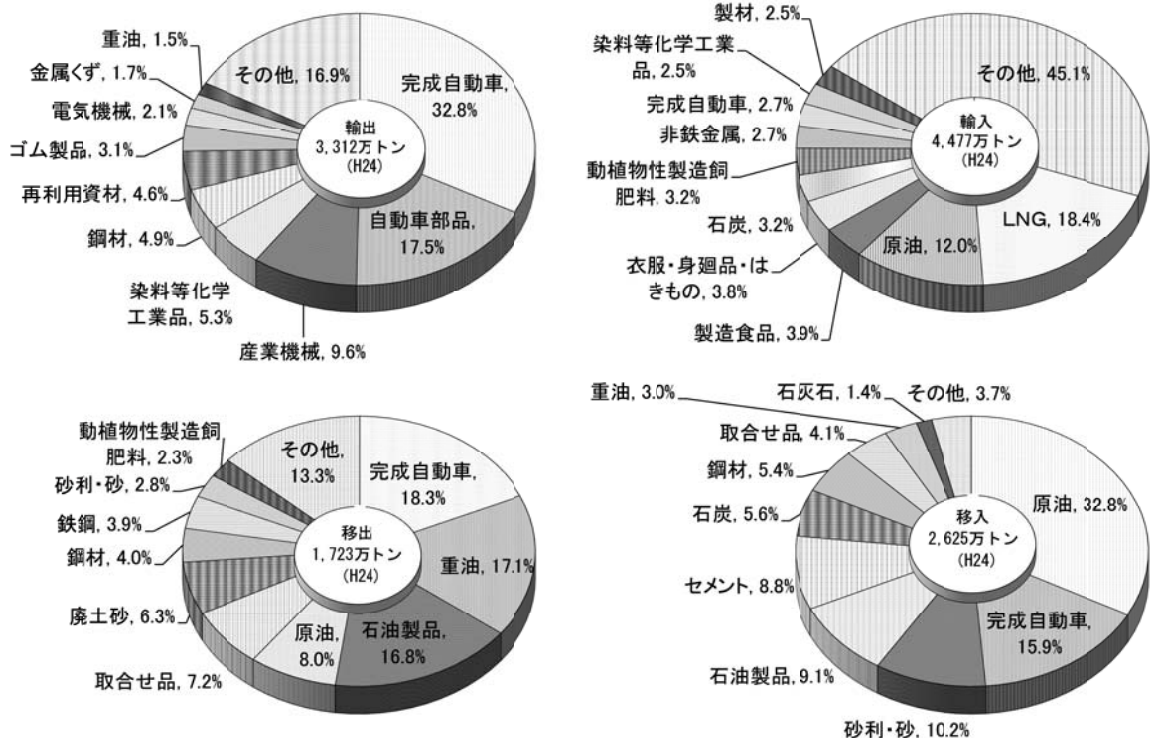


図 I-1-3 主要品目別貨物量 (平成 24 年)

横浜港取扱貨物量の推移、品目別外貿及び内貿公共取扱貨物量の推移は次のとおりである。

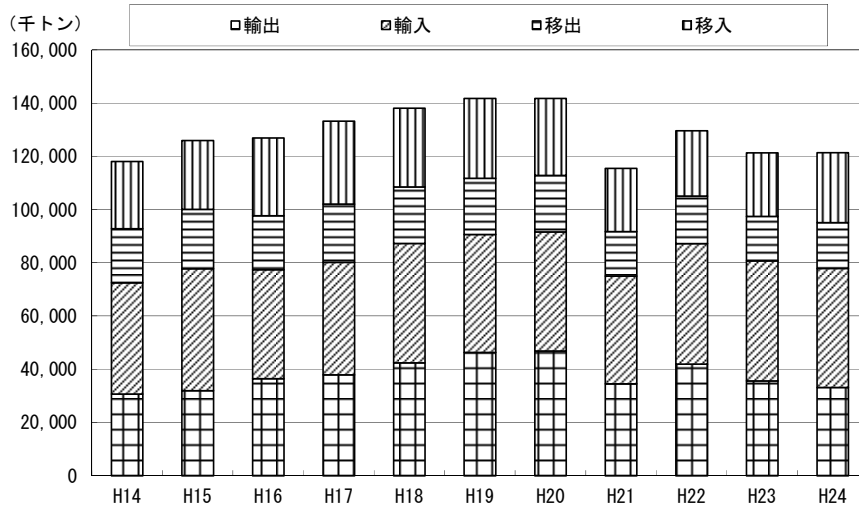


図 I-1-4 取扱貨物量の推移

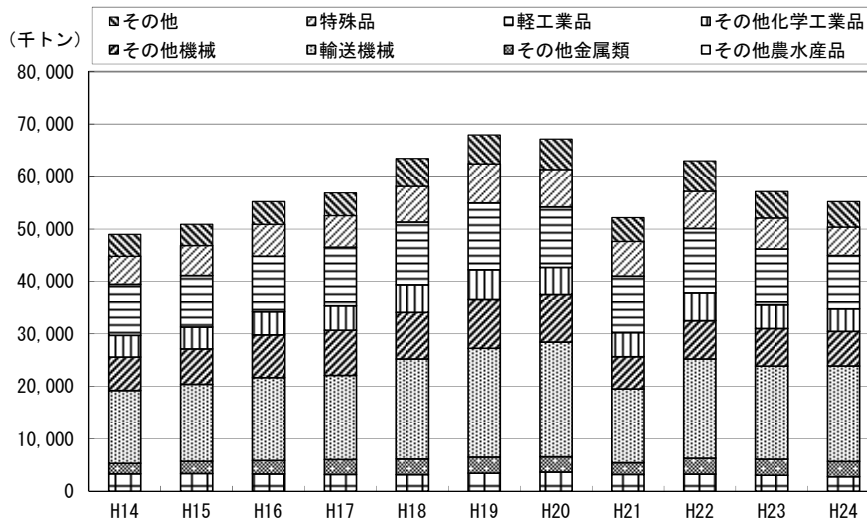


図 I-1-5 品目別外貿公共取扱貨物量の推移

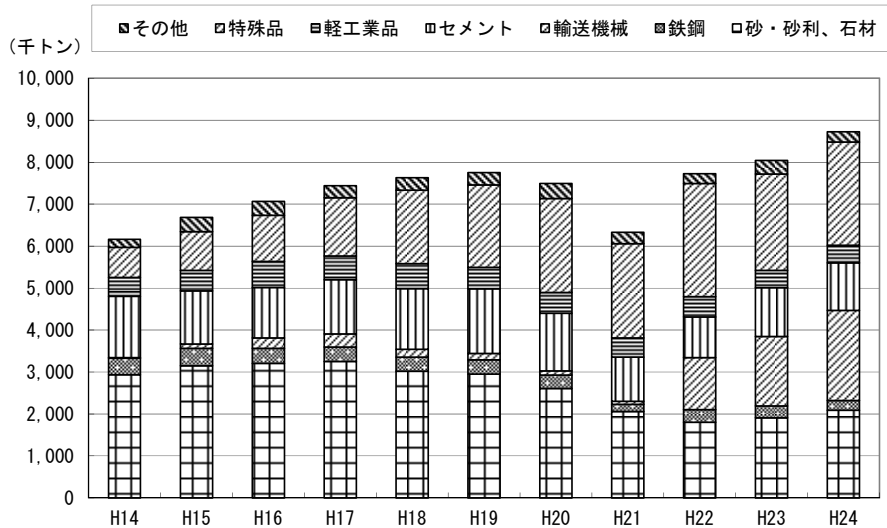


図 I-1-6 品目別内貿公共取扱貨物量の推移

(2) 主要地区の概要

表 I-1-2 主要地区の概要

地区名	概 要
大黒ふ頭地区	<ul style="list-style-type: none"> 大黒ふ頭は平成2年(1990)に完成した埠頭で、横浜港の主力輸出品目である完成自動車や建設機械を多く取扱っている。埠頭内には国内最大級の物流施設「横浜港流通センター(Y-CC)」や数多くの民間倉庫が立地し、一大流通拠点として横浜市経済の活性化に大きな役割を果たしている。 首都高速道路や国道357号など幹線道路へのアクセスも良く、現在整備が進められている横浜環状道路と合わせて、さらなる物流機能の強化が期待されている。
神奈川地区	<ul style="list-style-type: none"> 出田町ふ頭は昭和38年(1963)に完成した埠頭で、燻蒸や定温保管可能な設備を備えたバナナ上屋、青果上屋があり、バナナ、キウイフルーツ、パイナップルをはじめとした青果類を主に取り扱っている。 瑞穂ふ頭は、昭和20年(1945)に完成した埠頭で、総延長1,259mの7バースと背後用地の大部分が米軍により接収されている。昭和50年に岸壁延長1,000mの民間埠頭が完成し、その後も埠頭を拡張し、現在は砂や砂利など建設用資材を中心に扱う公共岸壁としても供用している。
内港地区	<ul style="list-style-type: none"> 地区内には、山内ふ頭、みなとみらい地区、新港ふ頭、大さん橋ふ頭がある。都心臨海部の中心となる内港地区は、物流機能の沖合展開が進み、現在は国際交流、業務機能の集積、商業・観光の場といった新たな拠点として、みなとみらい21地区を中心に整備が進められている。
山下ふ頭地区	<ul style="list-style-type: none"> 山下ふ頭は昭和38年(1963)に完成した埠頭で、上屋や倉庫が数多く立地し、港湾に関係する団体・会社150社以上が事業を行っている。 横浜ベイブリッジより内側の内港地区では、次第に物流機能からの土地利用転換が進んでおり、山下ふ頭は、平成18年に「利用形態の見直しの検討が必要な区域」に指定されている。
本牧ふ頭地区	<ul style="list-style-type: none"> 本牧ふ頭は昭和45年(1970)に完成したA・B・C・Dの突堤で構成された楕型の埠頭であったが、現在はBC突堤間が埋立てられ、コンテナターミナルが整備されている。長年にわたり横浜港の中心的な役割を担っており、更なるコンテナ取扱機能強化に向けて、D突堤の再整備を順次進めている。
南本牧ふ頭地区	<ul style="list-style-type: none"> 南本牧ふ頭は、コンテナ貨物の増加と船舶の大型化に対応するため、平成2年(1990)から整備を進めている埠頭である。平成13年に国内初となる水深16mのコンテナターミナル(MC-1,2)が供用を開始し、平成26年には世界最大級となる水深18m岸壁を有するコンテナターミナル(MC-3)が完成する。MC-4ターミナルは、30年代前半の完成を目指して現在整備中である。
金沢地区	<ul style="list-style-type: none"> 地区内にある金沢木材ふ頭は、輸入木材の増加に対処するため昭和49年(1974)に完成した埠頭であり、現在は建設用資材を中心に取扱っている。 旧貯木水面は海洋性レクリエーションの普及と河川・運河等に係留されているプレジャーボートの適正な保管場所を確保するため、平成8年に「横浜ベイサイドマリーナ」として生まれ変わっている。

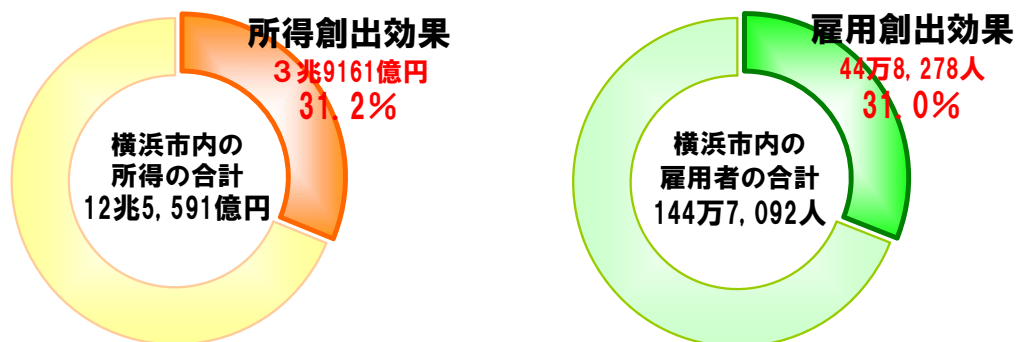
表 I-1-3 埠頭別利用状況（平成 24 年 公共バス、横浜港埠頭株式会社バス）

地区名	埠頭名	施設諸元	主要取扱貨物等
大黒ふ頭	大黒ふ頭	-15m × 700m (2B)	完成自動車 11,846 千トン
		-13m × 300m (1B)	産業機械 1,417 千トン
		-12m × 1,020m (4B)	自動車部品 1,222 千トン
		-10m × 2,710m (14B)	その他 6,015 千トン
		-7.5m × 520m (4B)	合計 20,500 千トン
		-4.5m × 1,620m (4B)	
神奈川	出田町ふ頭	-7.5m × 520m (4B)	野菜・果物 231 千トン
		-4.5m × 233m (2B)	輸送用容器 1 千トン
		合計 231 千トン	
	瑞穂ふ頭	-10m × 170m (1B)	砂利・砂 1,521 千トン
		石灰石 50 千トン	
		鋼材 1 千トン	
		合計 1,571 千トン	
内港	山内ふ頭	-7.5m × 130m (1B)	—
	新港ふ頭	-7.5m × 680m (4B)	—
山下ふ頭	山下ふ頭	-12m × 420m (2B)	鋼材 122 千トン
		-10m × 1,440m (8B)	産業機械 92 千トン
		-4.5m × 513m (3B)	電気機械 32 千トン
			その他 44 千トン
		合計 290 千トン	
本牧ふ頭	本牧ふ頭	-16m × 1,090m (3B)	自動車部品 3,389 千トン
		-14m × 500m (1B)	産業機械 1,987 千トン
		-13m × 1,000m (3B)	取合せ品 1,918 千トン
		-12m × 1,100m (4B)	染料等化学工業品 1,790 千トン
		-10m × 1,385m (7B)	衣服・身廻品など 1,272 千トン
		-9m × 145m (1B)	その他 17,550 千トン
		-5.5m × 100m (1B)	合計 27,906 千トン
		-4.5m × 215m (2B)	
		-2.5m × 887m (2B)	
南本牧ふ頭	南本牧ふ頭	-16m × 700m (2B)	自動車部品 2,084 千トン
			動植物性製造飼肥料 842 千トン
			取合せ品 777 千トン
			その他 8,534 千トン
			合計 12,237 千トン
金沢	金沢木材ふ頭	-10m × 187m (1B)	砂利・砂 452 千トン
		-5.5m × 355m (4B)	金属くず 156 千トン
			木製品 123 千トン
			その他 32 千トン
			合計 763 千トン

1-4 横浜港の経済効果

横浜港の有する機能には物流機能、生産機能や観光文化機能がある。これらの産業の経済活動は、市内所得の約 30%、市内雇用の約 30%と関わっており、横浜港の経済波及効果は、370 万人市民が暮らす「国際都市横浜」になくなくてはならないものである。

横浜港の経済波及効果



	直接効果			直接効果 計	間接効果	経済波及効果 直接効果+間接 効果
	物流機能	観光文化 機能	生産機能			
所得創出効果 (百万円)	514,815 4.1%	649,072 5.2%	1,305,231 10.4%	2,469,118 19.7%	1,447,027 11.5%	3,916,146 31.2%
雇用創出効果 (人)	62,473 4.3%	99,405 6.9%	112,158 7.8%	274,036 18.9%	174,242 12.0%	448,278 31.0%

- ※直接効果とは : 横浜港が有する物流機能や観光文化機能、生産機能を直接活用し、事業活動を行う市内企業の生産活動の大きさのこと
- ※間接効果とは : 直接効果を生み出す生産活動の過程で、他の市内企業からの財・サービスの調達が行われたり、雇用に支払われる給与等が消費に回されたりすることで、市内企業に与える影響の大きさのこと
- ※所得創出効果とは : 経済効果を粗付加価値額（生産から財・サービスの投入額を差し引いたもの）で示したもの
- ※雇用創出効果とは : 経済効果を生産活動に伴い必要とされる雇用者数で示したもの

船舶一隻あたりの経済効果

コンテナ船（船型・航路）	経済波及効果
大型 90,000～99,999 総トン(8,000TEU 型・欧州)	約 2 億 1,610 万円
中型 50,000～59,999 総トン(4,000TEU 型・北米)	約 6,290 万円
小型 6,000～9,999 総トン(850TEU 型・アジア)	約 2,350 万円

旅客船(50,000 総トンクラス)	経済波及効果
ワールドクルーズ	約 2 億 1,620 万円
国内クルーズ	約 5,190 万円

出典) 横浜港の経済効果 (平成 23 年)

1-5 周辺の交通網

(1) 鉄道

横浜市の鉄道網は、次の図のとおりである。横浜駅を中心として放射状に整備がなされており、広域的に見ると東京を中心とした放射状網の一部となっている。

臨海部における旅客鉄道は、各駅と埠頭施設や臨海部工場施設とは近接しておらず、アクセスはバスや自動車に依存している。貨物鉄道は本牧ふ頭と根岸駅とが接続されており、本牧ふ頭及び南本牧ふ頭に隣接する横浜本牧駅を拠点に海上コンテナの鉄道輸送を行っている。

なお、横浜都心部の一体化や交通利便性の向上を図る路線として、横浜から元町・中華街までを結ぶみなとみらい線が2004年2月に開業した。また、日吉～中山を路線区間とする横浜市高速鉄道4号線（グリーンライン）の整備が進められ、2007年度に開業している。

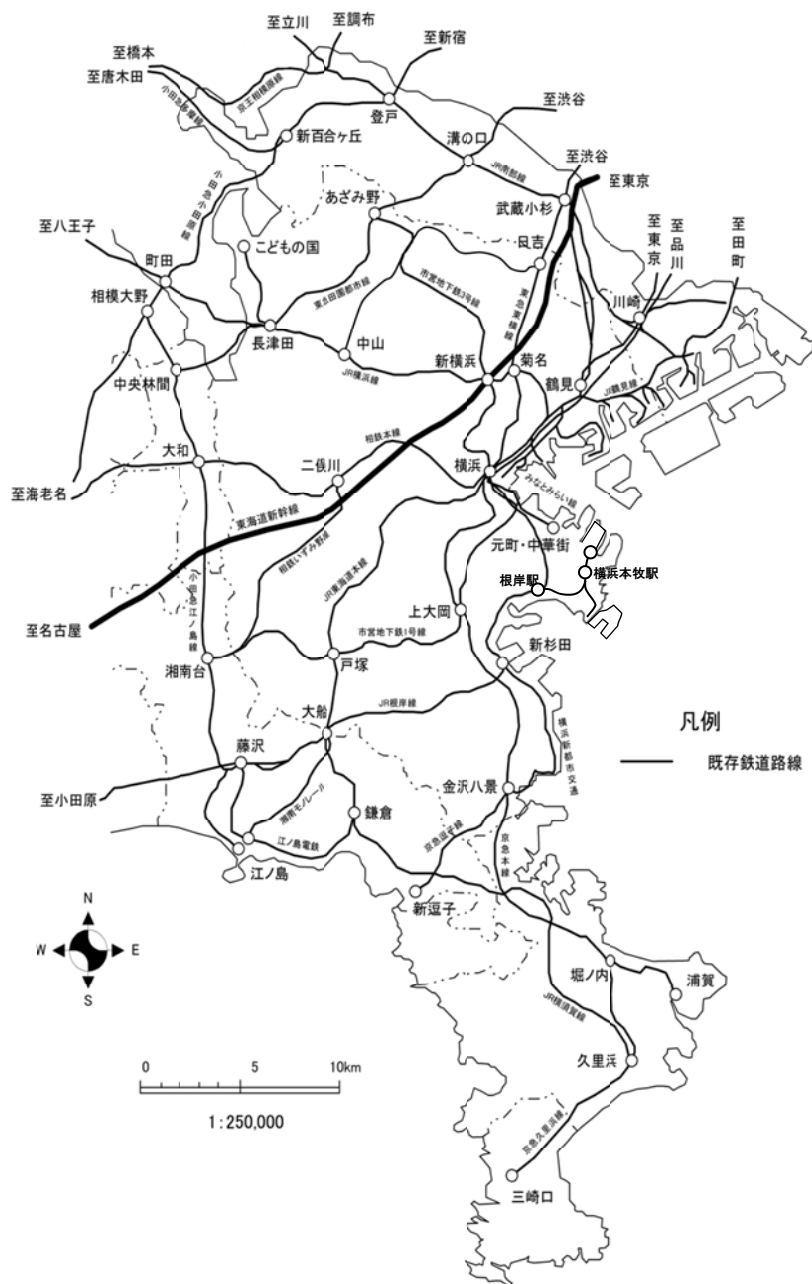


図 I-1-7 横浜市周辺鉄道網（平成 26 年 7 月現在）

(2) 道路

横浜市内の主要道路網及び首都圏周辺の幹線道路網は次のとおりである。

横浜から東京に至る主要道路としては、東名高速道路、第三京浜道路、首都高速横浜羽田空港線、首都高速湾岸線、国道1号、国道15号及び国道16号等があり、また、臨港地区及び周辺地域の道路網は、国道1号、国道15号、国道16号等の主要幹線道路が都心部に集中している。

表 I-1-4 市内主要道路一覧表

	道路名	市内区間	幅員	備考
1	東名高速道路	青葉区美しが丘～瀬谷区目黒町	33m	供用中
2	第三京浜道路	保土ヶ谷区岡沢町～都筑区東山田町	30m	供用中
3	保土ヶ谷バイパス	保土ヶ谷区藤塚町～緑区長津田町	29m	供用中
4	横浜横須賀道路	金沢区釜利谷町～保土ヶ谷区藤塚町	22m	供用中
5	横浜新道	保土ヶ谷区常盤台～戸塚区上矢部町	15m	供用中
6	首都高速湾岸線	鶴見区扇島～金沢区並木	28m	供用中
7	首都高速横羽線	中区山下町～鶴見区寛政町	17m	供用中
8	首都高速大黒線	鶴見区大黒ふ頭～鶴見区生麦	18m	供用中
9	首都高速三ツ沢線	西区高島～保土ヶ谷区岡沢町	8.2m	供用中
10	首都高速狩場線	中区本牧ふ頭～保土ヶ谷区狩場町	18m	供用中
11	横浜環状北線	都筑区川向町～鶴見区生麦	19m	整備中
12	横浜環状北西線	都筑区川向町～青葉区下谷本町	42m	整備中
13	横浜環状南線	金沢区釜利谷町～戸塚区汲沢町	29m	整備中
14	横浜湘南道路	栄区田谷町～戸塚区東俣野町	21m	整備中
15	国道1号	鶴見区尻手～戸塚区東俣野町	27m	供用中
16	国道15号	鶴見区市場富士見町～神奈川区青木町	50m	供用中
17	国道16号	金沢区六浦町～瀬谷区五貫目町	22m	供用中
18	国道246号	青葉区新石川～瀬谷区目黒町	30m	供用中
19	国道357号	鶴見区扇島～金沢区野島町地先	50m	整備中 (一部供用中)
20	環状2号線	磯子区森～鶴見区上末吉	42m	供用中
21	臨港幹線	神奈川区恵比須町～中区本牧ふ頭	18～ 46m	整備中 (一部供用中)

「横浜国際港都建設計画街路網図 等」



図 I-1-8 横浜市周辺の主要道路網 (平成26年7月現在)



図 I-1-9 首都圏周辺の幹線道路網（平成26年7月現在）

1-6 背後地域の状況

(1) 人口

横浜市の人口は昭和 55 年の 277 万人から、平成 26 年の 371 万人(7 月 1 日現在)となっており、増加傾向にある。全国的には人口減少が懸念されるが、横浜市の将来人口推計では 2015 年頃まで人口増加が続くと推計されている。

(2) 横浜港の背後圏

全国輸出入コンテナ貨物流動調査(国土交通省, H20)によると、取扱貨物全体の約 4 割を神奈川県が占めるほか、東京都、千葉県、茨城県、群馬県、静岡県、福島県、宮城県等の利用が多くなっており、横浜港の背後圏は東海地方から東北地方までと広域にわたっている。

(3) 産業の動向

① 就業構造

横浜市の平成 22 年における産業別就業人口構成は、第三次産業の比率が 75%と高く、神奈川県及び二次勢力圏も同様に第三次産業の占める割合が 70%近くと高くなっている。

② 工業

平成 21 年度における横浜港の背後圏の製造品出荷額等では、神奈川県の出荷額等が最も多く、次いで埼玉、千葉、茨城の順となっている。

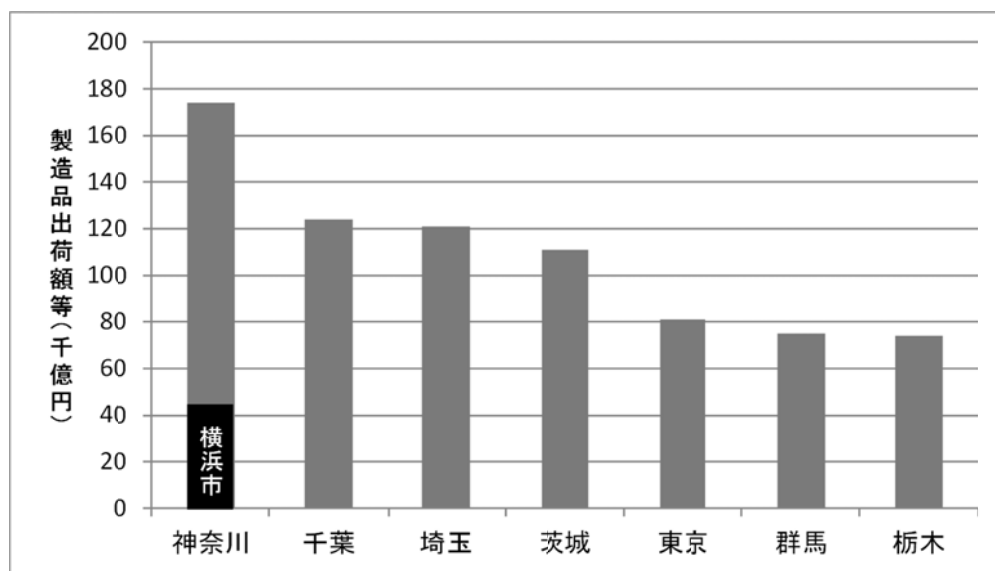


図 I-1-10 横浜港背後圏の製造品出荷額等(平成24年)

2. 港湾への要請

2-1 港湾への要請

横浜港は東京湾の北西部に位置しており、風向、潮流、水深など自然条件に恵まれた天然の良港となっている。安政6年（1859年）の開港以来、日本を代表する国際貿易港として発展した横浜港は、昭和26年に特定重要港湾に、平成23年に国際戦略港湾に指定され、平成26年には開港155年を迎えたところである。

横浜港は商港と工業港の両面を併せ持つ総合港湾であり、我が国の国際貿易の窓口として、首都圏をはじめ東日本の広い地域の経済活動を支える重要な役割を果たしている。

取扱貨物量は平成25年において、外貿7,441万トン、内貿4,476万トン、合計11,917万トンに達しており、その貿易額は10兆9,217億円におよぶ等、中長期的には堅調に推移してきたが、近年、横浜港を取り巻く情勢が変化している。

我が国の経済社会は、人口減少・高齢化社会の到来を迎え、国内市場の将来的な高成長を見込むことが難しい状況ではあるものの、経済のグローバル化の進展と東アジア地域の急成長により、我が国の貿易は一層活発化し、横浜港における取扱貨物量もコンテナ貨物を中心に緩やかな増加傾向で推移するものと予想される。

一方、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を背景に、我が国港湾において欧米との長距離基幹航路が減少する中、横浜港は平成20年に東京港、川崎港と「京浜三港の広域連携強化に係る基本合意」を締結し、東京湾の国際競争力強化に向けて様々な取組を実行してきた。また、平成22年には、京浜港として国際コンテナ戦略港湾に選定され、我が国全体の経済・産業を支える上で、これまで以上に重要な役割を担うこととなった。

このような情勢のもと、国際基幹航路やアジア地域を結ぶ近海航路の更なる拡充を進めつつ、コンテナ船の大型化などの海運動向に的確に対応していくことが求められている。また、横浜港の輸出の主要品目である自動車関連貨物の輸送拠点として、その役割を果たしていく必要がある。併せて、埠頭間及び広域幹線道路と有機的に連絡する道路網の形成や国際フィーダー航路の充実など国内輸送ネットワークの強化が重要である。これらに加え、荷主・船会社等の顧客に対するサービス向上のため、ハード・ソフトの両面にわたり更なる機能強化を図る必要がある。

他方、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、歴史的資産や特徴のある景観を活用したウォーターフロントの形成を進めるとともに、客船の寄港促進に努め、賑わいと国際性あふれる横浜港を形成していくことが求められている。

また、港内における自然環境への関心や、水際線・水域利用の要請が高まる中、自然再生、水質浄化に向けた取組みや、誰もが気軽に立ち寄れる親水空間の創出、安全な水域利用のための環境づくり、海洋性レクリエーションへの対応等が求められている。

さらに、安全・安心については、平成23年3月11日に発生した東日本大震災のような大規模災害時に、我が国の経済及び国民生活を支える海上輸送機能を確保するとともに、これを基盤

とする臨海部産業の早期回復及び事業の継続が図られるよう港湾の防災・減災対策を講ずることが求められている。

今後も、世界経済や海運動向が変化するなかで、横浜港が果たすべき役割は大きく、求められる期待に確実に応え、機能の充実に努めていくことが重要である。

2-2 目標年次

横浜港への要請や内外の諸情勢の変化に的確に対応するため、計画目標年次を平成30年代後半^{注)}とする。

注) 推計にあたっては、平成37年としている。

2-3 港湾計画の方針

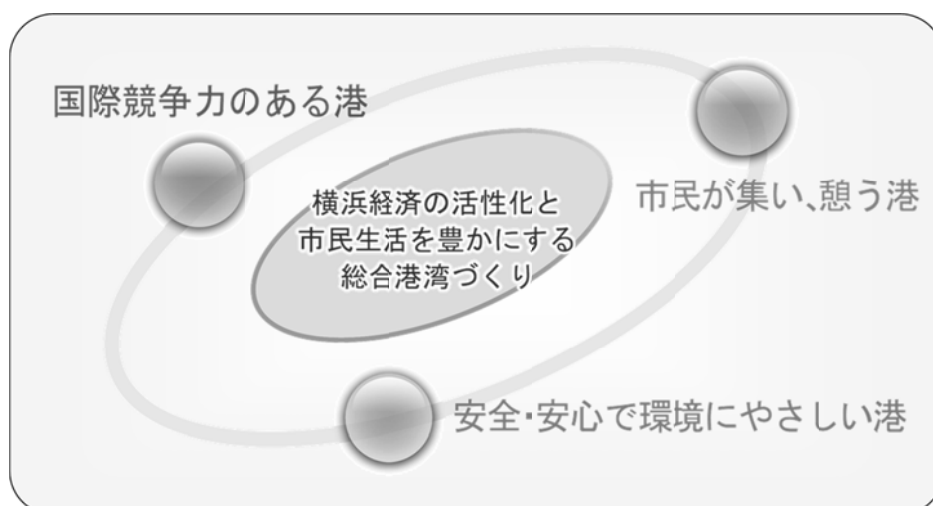
(1) 横浜港が目指す姿

横浜港は開港以来、都市の発展に大きな役割を果たしている。日本を代表する国際貿易港として、また、京浜・根岸湾工業地帯を擁する工業港として、地域経済のみならず、わが国経済の発展に大きく寄与してきた。

平成22年には国際コンテナ戦略港湾に選定され、京浜港として釜山港等に対峙できる国際拠点港湾、航路特性を活かした国際ハブポートの実現に向け、横浜港には、超大型コンテナ船の受入への対応、基幹航路の維持・拡大、完成自動車をはじめとした一般貨物の輸出拠点や国内の輸送拠点などとしての役割が期待されている。

今後も、横浜港が果たすべき役割は大きく、世界経済や海運動向の変化のなかで、横浜港に求められる期待に確実に応え、機能の充実に努めていくことが重要である。

これらを踏まえ、横浜港は「国際競争力のある港」、「市民が集い、憩う港」及び「安全・安心で環境にやさしい港」を3つの柱とし、横浜経済の活性化と市民生活を豊かにする総合港湾づくりを目指していく。



【国際競争力のある港】

国際物流や生産など国際競争の激しい分野において、世界的な動向に対応し競争力のある横浜港の実現を目指す。

【市民が集い、憩う港】

市民に身近な親水空間の整備などを行うとともに、客船のいる風景や歴史的資産などを活かし世界に誇るウォーターフロントの実現を目指す。

【安全・安心で環境にやさしい港】

災害等非常時の対応とともに、環境保全への取組みを通じて地球環境問題の解決に貢献し、安全・安心な横浜港の実現を目指す。

(2) 港湾計画の方針

今回の港湾計画は、国際戦略港湾京浜港が一体となり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、京浜港を構成する三港それぞれの特性を踏まえた機能分担、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営など共通の基本的な考え方に基づいて改訂するものである。

【国際競争力のある港】

- ① 国際コンテナ戦略港湾として、基幹航路の維持拡大、近海航路の更なる拡充に向けて、コンテナ船の大型化やアジアを中心とした世界の貨物量の増加などの海運動向に的確に対応し、コンテナ埠頭の再編・強化や先進的な施設整備を進める。
あわせて、大水深・高規格コンテナターミナルと高度な流通加工機能を有するロジスティクス施設を一体的に配置した新たな埠頭を計画し、臨海部における新たな物流拠点を形成する。
- ② 横浜港の主力取扱貨物である完成自動車をはじめ、コンテナ以外の一般貨物を効率的に取り扱えるよう、埠頭の機能転換や集約を進める。
- ③ 増大する港湾物流に対応するため、広域道路ネットワークと臨港道路を接続し、貨物集荷力を強化するとともに、埠頭間の円滑な交通を確保する。

【市民が集い、憩う港】

- ① 市民や来街者への身近な親水空間の提供や海洋性レクリエーション需要に対応するため、開かれたウォーターフロントの形成を進め、地区の特性を活かした快適で魅力ある親水空間を創出する。
- ② 物流機能の沖合展開など利用形態の変化が生じている内港地区において、土地利用を転換し、新たな賑わい拠点づくりを進める。
- ③ 我が国を代表するクルーズポートとして、客船の大型化や寄港増加に対応し、賑わいの創出を図る。

【安全・安心で環境にやさしい港】

- ① 発災時に市民生活や経済活動を支える拠点として、横浜港の防災機能を強化し、災害に強い港づくりを進める。
- ② 親しみやすく美しい横浜港を次世代へ引き継ぐため、緑地の確保、水質環境の改善、地球温暖化対策など環境保全の取組を推進する。

3. 港湾計画の範囲及び港湾空間の利用

3-1 港湾計画の範囲

港湾計画の範囲は、港湾区域及び臨港地区を主な範囲とし、水域(港湾区域)約7,300ha、陸域(臨港地区)約2,800haである。

表 I-3-1 港湾計画の範囲

水域（港湾区域）	
現在設定されている港湾区域は、平成4年8月25日に認可を受けたもので次のとおりである。	
横浜市鶴見区安善町と川崎市川崎区大川町との境界運河(境運河)河口中央地点、同地点から151度30分5,960メートルの地点、同地点から219度4,920メートルの地点、同地点から203度50分7,230メートルの地点、同地点から226度30分1,450メートルの地点と横須賀市夏島町地先最北端を順次に結んだ線及び陸岸により囲まれた海面並びに次の河川及び運河水面。ただし、漁港漁場整備法により指定された柴漁港及び金沢漁港の区域を除く。	
(一級河川)	
鶴見川(鶴見大橋以下下流)	
(二級河川)	
帷子川(電線橋以下下流)	帷子川派流新田間川
帷子川派流幸川	帷子川小派流新田間川
大岡川(白金人道橋以下下流)	大岡川派流堀川
大岡川派流中村川(久良岐橋以下下流)	大岡川小派堀割川
(準用河川)	
入江川第一派川	入江川第一小派川
入江川(入江橋以下下流)	入江川第二小派川
入江川第三小派川	入江川第四小派川
入江川小派常盤川	入江川第二派川
入江川小派台川	滝の川(鉄道橋以下下流)
(普通河川)	
千代崎川(小港橋以下下流)	鶴見川第一派川
鶴見川第二派川	
(運河)	
境運河(行政区画境界線以西、鉄道橋以南)	安善運河
旭運河(鉄道橋以南)	大黒運河
宝運河	恵比須運河
新山下運河	鳳運河
陸域(臨港地区)	鶴見、神奈川、内港、大黒ふ頭、山下ふ頭、新山下、本牧ふ頭、本牧、南本牧ふ頭、磯子、金沢の11地区

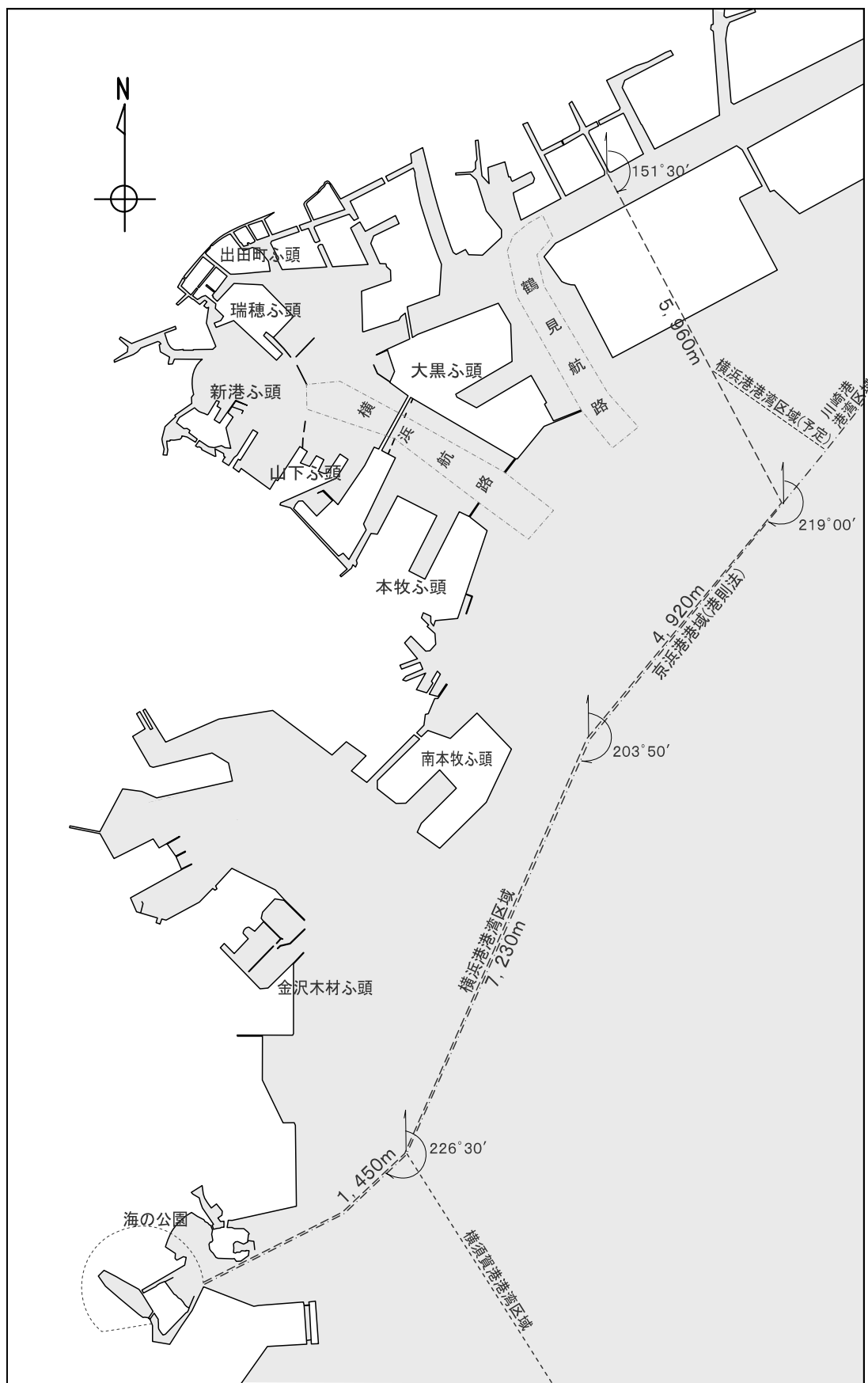


図 I-3-1 横浜港港湾区域の範囲

3-2 港湾空間利用ゾーニング

臨海部全体の秩序ある発展を目指すとともに、物流・交流・環境・安全の多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成するため、港湾の水域と陸域を以下のように利用する。

- 鶴見地区や神奈川地区は、京浜工業地帯における生産拠点としての機能のほか、研究開発や物流関連等の機能集積を図る産学連携ゾーンとする。
- 内港地区から山下ふ頭地区へと続く都心臨海部は、観光資源が集積し、さまざまな人々が訪れる交流拠点ゾーンとする。
- 大黒ふ頭地区、本牧ふ頭地区、南本牧ふ頭地区および新本牧ふ頭地区は、市民生活や地域経済を支える高効率な港湾施設を配置した物流関連ゾーンとする。
- 本牧地区、磯子地区は、港湾を活用した先端産業が立地する生産ゾーンとする。
- 金沢地区は、海洋性レクリエーション活動や環境学習などの水域利用を促進するとともに、自然の保全・再生を目指す緑地レクリエーションゾーンとする。

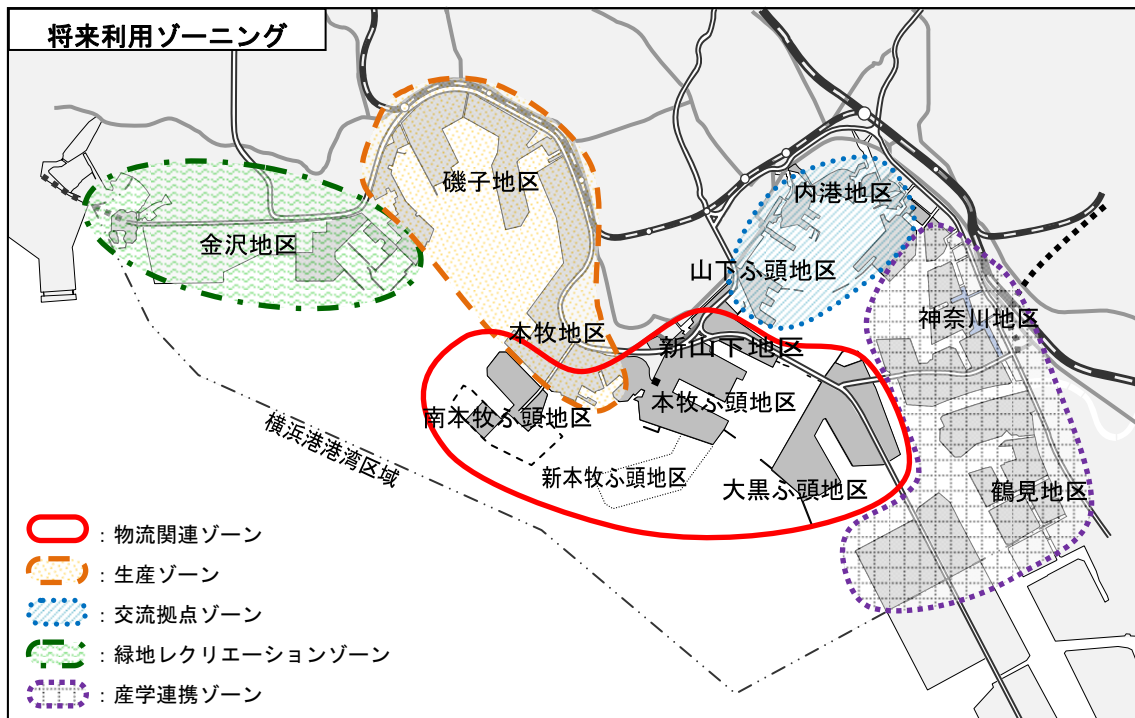


図 I-3-2 将来利用のゾーニング図