

コンテナ船1隻あたりの経済波及効果

横浜港には14のコンテナバースがあり、様々な大きさのコンテナ船が積みおろしを行うことができます。コンテナ船が入港すると、タグボートによる曳航など入港に伴う各種業務をはじめ、入港料・租税関係、コンテナターミナルの荷役作業、トレーラーや鉄道による内陸輸送など、港湾物流に関連する各種業務の需要が発生し、地域経済に対して様々な効果をもたらします。



コンテナ船(13,900TEU積み)

モデル船舶の大きさ 積載量	150,000総トン 13,900TEU	100,000総トン 9,400TEU	70,000総トン 5,800TEU	10,000総トン 1,100TEU
経済波及効果	約3億4,200万円	約2億2,000万円	約1億5,100万円	約6,700万円

TEU: Twenty-foot Equivalent Unit (コンテナの数量を20フィート・コンテナに換算する場合の単位)

自動車運搬船1隻あたりの経済波及効果

完成自動車は横浜港の主力輸出品目であり、大黒ふ頭は「東日本最大の自動車取扱拠点」となっています。自動車運搬船用岸壁の改良・コンテナターミナルの自動車ターミナルへの転換等により、日本最大の11隻同時着岸可能な自動車取扱拠点となっています。自動車運搬船の寄港はタグボートによる曳航など入港に伴う各種業務をはじめ、荷役作業、内陸輸送など、港湾物流に関連する各種業務の需要が発生し、地域経済に対して様々な効果をもたらします。



自動車運搬船(6,500台積み)
画像提供: 日本郵船株式会社

モデル船舶の大きさ 積載自動車台数	60,000総トン 6,500台	50,000総トン 5,000台	40,000総トン 4,000台
経済波及効果	約1億400万円	約8,500万円	約6,600万円

クルーズ船1隻あたりの経済波及効果

横浜港は、カジュアルからラグジュアリー、超大型客船から小型客船まで様々なタイプのクルーズ船の受入機能の強化を進め、7隻同時着岸が可能になりました。2019年には、過去最高の188回の寄港回数を記録し、発着寄港では日本で第1位、アジアで第4位の東アジアクルーズ発着拠点となっています。クルーズ船が寄港するたびに、入出港に伴う諸経費をはじめ、給油・給水や食材、アメニティグッズ等の各種船用品の需要が発生するとともに、乗客の土産物や観光客の支出なども加わり、地域経済に対して様々な効果をもたらします。



クルーズ船(乗客定員872名) 飛船II
横浜港寄港フォトコンテスト2021入賞作品

クルーズプラン(例) 船舶の大きさ	世界一周クルーズ 50,000総トン	国内クルーズ 50,000総トン	アジアクルーズ 110,000総トン
経済波及効果	約3億2,500万円	約8,500万円	約1億7,500万円

※横浜港の経済効果(2017年)調査結果を基に推計

PORT OF YOKOHAMA

横浜港の経済波及効果



横浜港の存在

物流を円滑化する港湾関連産業など

港湾機能を利用する製造業など

「港」を活かした観光・レジャー産業など

直接効果

港湾に関連する産業群による生産活動

間接効果

生産活動に必要な原材料の需要や雇用者の所得による消費、企業の設備投資など
横浜市内への新たな需要の発生

横浜港の経済波及効果

横浜港が存在することにより、まず物流業及び物流を円滑化する港湾関連産業が生じます。また、原材料が調達しやすく、製品の輸出なども容易であることから、製造業の立地が進みます。そのほか、港の立地やイメージを活かしたホテルや商業・飲食施設などが立地するとともに、観光客など人々が集うことで経済が活性化されます。

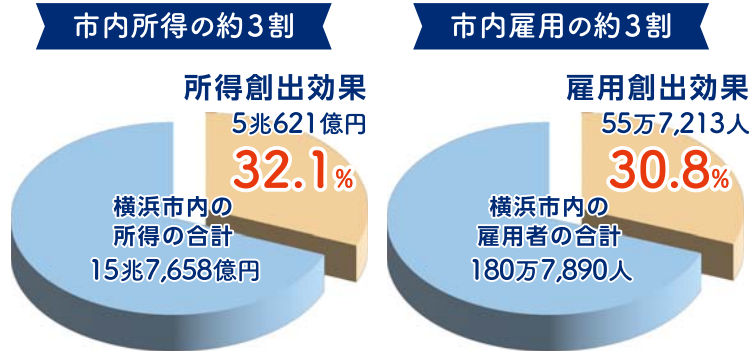
さらに、港を通じた輸出入に関わる産業活動や、物やサービスの生産に必要な原材料の需要が発生するとともに、そこに働く人々の所得が消費活動をもたらし、新たな投資が行われることとなります。

そして、このような経済活動の連携を通じ、関連する様々な産業分野に新たな物・サービスが誘発されることで、港に直接関係をもたない産業なども含め幅広く雇用が創出され、幅広く市内経済を潤すこととなります。横浜市港湾局では、これらの経済効果を定量的に検証するため、産業連関表[※]、横浜市港湾統計のデータやヒヤリングなどによって所得創出効果・雇用創出効果などを推計しました。

※産業連関表とは…特定地域の1年間における産業部門の生産活動に伴って発生する、財・サービスの取引関係を表として整理したもので、各産業部門間における生産物の販売先や生産に必要な原材料等の購入先の構成がわかります。横浜市内では原則5年に1回作成しています。

横浜港の経済波及効果

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りますが、これらの産業の経済活動は、市内の所得の**32.1%**、市内の雇用者の**30.8%**と関わっています。



横浜港の経済波及効果

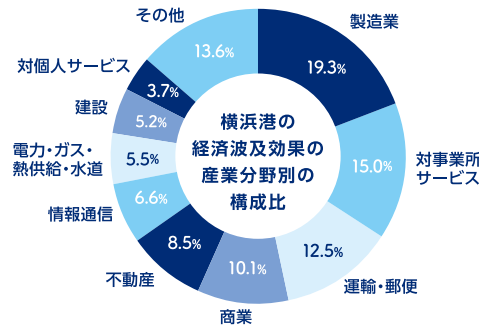
	直接効果			直接効果計	間接効果	経済波及効果 直接効果+間接効果
	物流機能	生産機能	観光文化機能			
所得創出効果 (百万円)	746,129	1,688,949	1,166,505	3,601,583	1,460,475	5,062,058
雇用創出効果 (人)	76,196	171,044	152,268	399,508	157,705	557,213

直接効果 横浜港が有する物流機能や生産機能、観光文化機能を直接活用し、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 直接効果を生み出す生産活動の過程で、他の市内産業からの財・サービスの調達が行われたり、雇用者に支払われる給与等が消費に回されたりすることで、市内産業に与える影響の大きさのこと
所得創出効果 経済効果を粗付加価値額(生産額から財・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 経済効果を生産活動に伴い必要とされる雇用者(従業者)数で示したもの
物流機能 海運業や港湾運送業、倉庫業などの港湾サービスを行う産業と、商社、銀行、保険会社など貿易に関連した産業
生産機能 港から輸出される製品群を生産する製造業(食料品製造業、石油・石炭製品製造業、鉄鋼業、輸送機械製造業など)と港を通して輸入される製品等を活用して事業活動を行う産業
観光文化機能 港の景観やイメージを活かした観光やレクリエーション関連の産業、旅行、ホテル、レジャー施設、飲食業、小売業などの産業

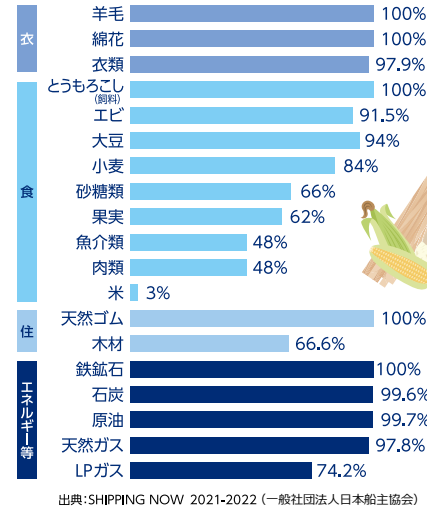
横浜港の経済波及効果の産業分野別の構成比

所得創出効果(直接効果+間接効果)を波及分野ごとにみると、製造業が19.3%を占めています。次いで対事業所サービスが15.0%、運輸・郵便が12.5%、商業が10.1%などとなっています。

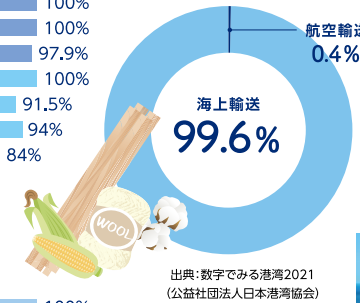
これらのことから、横浜港の経済波及効果は港湾関連産業のみならず、幅広く市内の様々な産業分野に波及していることがわかります。



衣食住に占める輸入の割合



貿易に占める海上輸送の割合 (トン数ベース)



我が国貿易量の99.6%は海上輸送であり、横浜港の定期航路におけるコンテナ化率は92.7%となっています。
(2020年 横浜港統計年報)



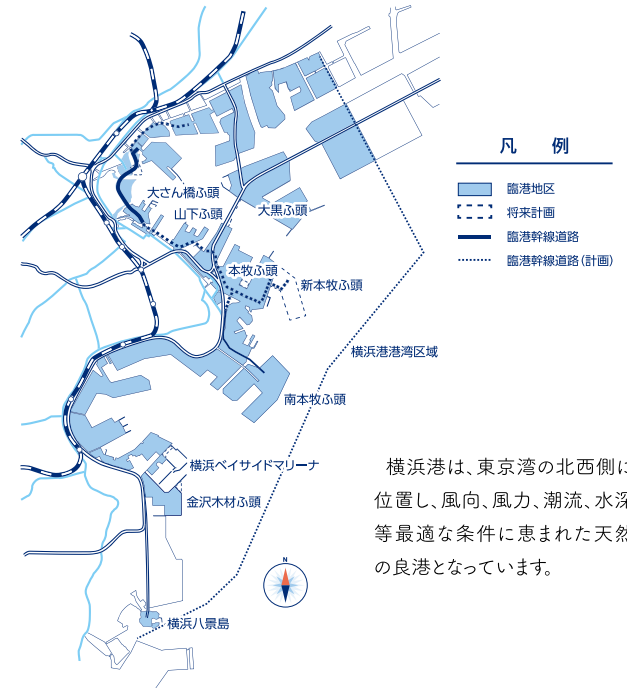
横浜港の姿

横浜港の面積(2022年4月現在)

- ・港湾区域面積 7,219.3ha
- ・臨港地区面積 2,936.8ha

横浜港の港勢(2021年速報値)

- ・入港船舶 30,024隻
- ・外航船 8,556隻
- ・内航船 21,468隻
- ・取扱貨物量 104,800千トン
- ・外国貿易 73,985千トン
- ・内国貿易 30,815千トン
- ・取扱コンテナ個数 286万TEU
- ・貿易額 12兆1,794億円
- ・輸出 7兆2,250億円
- ・輸入 4兆9,544億円



横浜港は、東京湾の北西側に位置し、風向、風力、潮流、水深等最適な条件に恵まれた天然の良港となっています。