

# ◎ 総合港湾をを目指す横浜港

## ① 長期ビジョン―躍動する総合港湾―の考え方

■安武啓揮

### 1―はじめに―横浜にとって港とは

神奈川の一漁村であった横浜は一八五九年（安政六年）、わが国と諸外国とを結ぶ交流・貿易の窓口として開港され、その後百三十五年間にわたって首都圏を中心に東日本一円を背後圏とする国際貿易港として、産業活動や消費生活を支える物流拠点として、また海陸を結ぶ交通の結節点としての役割を担ってきました。

横浜港の歴史は、また埋立の歴史でもあります。二十世紀初頭から始まった鶴見・神奈川の京浜工業地帯の埋立、一九六〇年代の高度成長期における根岸湾工業地帯の埋立、その後の金沢地先埋立等で生み出された臨海部の埋立地には鉄鋼・造船、金属・機械、石油精製、食品工業等の製造業を中心に地域経済

を支える産業が集積するとともに、電力、ガスなどエネルギー関連や下水処理場、ごみ焼却場などの都市施設が立地し、豊かな市民生活を支えています。

三百三十万人になろうとする人口を擁する大都市横浜においては、都心機能の強化や多様化する市民ニーズに対応した生活環境の整備が急がれています。このため、みなとみらい21事業では、都心臨海部を再開発し、業務・商業・文化や国際交流機能等の集積を図り、二十一世紀の横浜の新しい都心づくりが進められています。

大さん橋や山下公園周辺は、多くの市民や観光客が訪れる「みなと横浜」の魅力的な観光拠点として親しまれています。また、金沢区の海の公園や横浜・八景島は、市民の誰でも気軽に海辺の散策やレクリエーションを

楽しめる快適な環境を創るとともに、水族館や飲食・商業施設等を整備した横浜の新しい観光・レジャー拠点となっています。

このように今日、横浜港は海陸を結ぶ交通の結節点としての機能だけでなく、地域経済の発展・都市の自立性の強化・豊かな市民生活を実現するための場ともなっています。

### 2―港をとりまく環境の変化

#### ①―二十一世紀へのトレンド

経済のグローバル化や情報システムの進歩により、人・物・金と情報の国際間の移動は一層活発化してきています。また、一九九三年十一月の欧州連合（EU）の成立により、国際間のよりスムーズな移動を実現するための統一的基準・システム作りや、ネットワー

- ① 長期ビジョン―躍動する総合港湾―の考え方
- ② 貿易構造の変化に対応した物流機能の強化を目指す
- ③ 横浜臨海部の産業活動と港の役割
- ④ 「うるおい」のある総合港湾をめざして

- 1―はじめに―横浜にとって港とは
- 2―港をとりまく環境の変化
- 3―横浜港の現状と課題
- 4―横浜港の将来像と主要施策
- 5―今後の課題

ク化が一段と進められようとしています。このため、港湾の施設整備や管理運営にあたっては、より一層世界的な広がりの中で考えることが必要な時代となっています。

一方、地球温暖化・酸性雨・海洋汚染等の地球規模の環境問題や、大気・水質・生物相など地域的な環境の改善に努めることが重要となっています。また、高齢化社会への対応や生産年齢人口の減少に対応した取り組みも必要となっており、環境にやさしく、人にやさしい物づくりが求められています。

## ② 経済・貿易構造の変化

ソ連邦の崩壊・旧共産圏経済諸国の市場経済化への動きにより、今日世界経済は大きな変革期を迎えています。その中で、既に本格的な工業化が始まっているアジアNIEES、ASEAN諸国や経済開放政策を進めている中国は、一九八九年から一九九三年までの五年間の年平均国内総生産伸び率が、それぞれ六・三％、七・一％、八・四％と高い経済成長を示しています。

貿易についてもアジア地域の伸びが大きく、電気製品・機械・自動車などの耐久消費財や、繊維製品・食料品・その他雑貨などの消費財の貿易量が増加すると予測されます。

一千億ドルを超える日本の貿易黒字は為替レートの円高を招くと同時に、規制緩和や非関税障壁の排除による輸入拡大への圧力を高めています。自動車・家電・半導体などの日本の輸出産業は、円高により国際競争力が低下し、輸出货量を減らしています。また、国内での生産コストを抑えるための部品を輸入品

に切り替える動きや、海外生産を拡大する動きも増加しています。同時に、国内では産業構造の高度化や工場の再配置・リストラが促進されることが予測されます。

## ③ 物流・海運動向

最近十年間（一九八三～一九九二年）における世界の海上輸送量は、対前年比平均二・八％と穏やかな伸びで推移していますが、その中でコンテナ貨物については、平均伸び率八・八％（一九八〇～一九九一年）と高い伸びを示しています。

特に、経済成長期にあるアジアNIEES・ASEAN諸国の伸びが大きく、一九九一年のこの二つの地域の港湾コンテナ取扱量は、二千六百十九万TEUと日本における取扱量

表-1 地域別港湾コンテナ取扱量 (単位：万TEU)

年次・地域別	1980年	1991年	1980/91年間 平均伸び率(%)
北米	862	1,573	5.6
米国			
カナダ	79	141	5.4
米小計	941(26%)	1,741(18%)	5.6
欧州			
EC諸国	1,065	2,072	6.2
その他	97	148	3.9
州小計	1,162(31%)	2,220(24%)	6.1
日本	332(9%)	862(9%)	9.1
極東			
NIEES	471(13%)	2,133(23%)	14.7
ASEAN	86(2%)	486(5%)	17.1
その他	6(1%)	151(2%)	34.1
東小計	895(25%)	3,632(39%)	13.6
その他	685(18%)	1,744(19%)	8.9
合計	3,683(100%)	9,310(100%)	8.8

表-2 主要港のコンテナ取扱量 (単位：万TEU)

1991年 順位	港湾名	1991年 実績	1992年 予想	伸び率 (%)
1	シンガポール	635.4	716.2	12.7
2	香港	616.2	770	25.0
3	高雄	391.3	417.6	6.7
4	ロッテルダム	376.6	393	4.4
5	釜山	269.4	286.0	6.2
6	神戸	263.5	267.5	1.5
7	ハンブルグ	218.9	230	5.1
8	ロスアンゼルス	203.8	215.8	5.9
9	基隆	200.5	213.1	6.3
10	ニューヨーク	186.5		

出所：Container International Yearbook 1993

の三倍に達しています。また、北米・欧州・アジアの三大拠点で全世界のコンテナ貨物の約八割を取り扱っています(表-1)。

世界のコンテナ航路は、これらの三大拠点を結ぶ基幹航路に就航している船舶の寄港する港(ハブポート)と、域内を結ぶ航路に就航している船舶の寄港する港(フィーダーポート)とが組み合わされて、ネットワークが形成されています。

コンテナ輸送量の増加に伴い、基幹航路に就航するコンテナ船は年々大型化の傾向にあり、その寄港地も集約化される方向にあります。

世界の一、二を争うシンガポール・香港の取扱量は七百万TEU(一九九二年)を超え、さらに大幅な伸びを示しており、フィーダーサービス網の中核として、また膨大な人口を抱え、経済発展の著しい中国への中継港として機能しています(表-2)。

注①

TEU = Twenty feet Equivalent Unit

海上コンテナでは、主に8×8×20フィートコンテナと8×8×20フィートコンテナが使用されており、二十フィートコンテナの個数で計上したものを、二十フィートコンテナ換算TEUという。

注②フィーダーサービス

外航コンテナ船サービスは、少数港間を往復する方が、採算上有利であり、また港湾に対する投資の効率化にもつながる。このため外航コンテナふ頭は、少数の重要港だけに建設され、その他の港との連絡は支線サービス(国内間の場合は内航サービス)によって行われる。これをフィーダーサービスといい、陸上フィーダーと海上フィーダーとがある。

近年の国内貨物輸送においては、生産・消費行動の高度化・多様化に伴い、多品種少量物品の多頻度輸送や足時性の確保、流通加工・配送管理等を含めた質の高い輸送サービスが求められています。一方、環境問題・労働力不足や省エネルギーなどの観点から幹線貨物輸送の分野において、トラックから鉄道・海運へ輸送機関を転換するモーダルシフトを推進する必要性が高まっています。このため、コンテナ貨物や雑貨といった小口貨物の輸送に適した国内航路網の整備や、超高速貨物船（テクノスパーライナー「TSL」）の研究開発が進められています。

### 3 横浜港の現状と課題

#### ① 空間利用の現状

横浜港の港湾区域（港湾管理者の権限の及び得る水域）は七千四百九十六ヘクタールで、横浜地域の約六分の一の面積ですが、入出港船舶の航行路・錨泊地の外、金沢地区は主にヨット・プレジャーボート・釣り舟などで賑わうレクリエーション水域として利用されています。

また、臨港地区の面積は二千六百六十九ヘクタールで、港湾機能の保持・活用を図るため必要な陸域として都市計画で定めており、条例による構築物の建設や用途に関する規制が行われています。臨港地区内には原油・石油製品・非鉄金属・穀類・鉄鋼・自動車等を専用的に取り扱う百六十五の民間係留施設があり、製造業・運輸サービスを中心に約十二万人（一九九一年調査時点）の従業者が働

いています。

工業製品・雑貨を中心としたコンテナ貨物は公共ふ頭で取り扱われており、港内には八つのふ頭、九十五バースの大型船岸壁が整備されています。本牧ふ頭は一九六三年から一九七〇年に建設された横浜港最大のふ頭で、コンテナ貨物の八三%を取り扱っています。大黒ふ頭は横浜港で最も新しいふ頭で、一九九二年十月にオープンしたDC-3コンテナターミナルは、コンテナ船の大型化に対応した大水深・大規模なターミナルです。

一八九四年に竣工した大きな橋は横浜港で最も古い客船ふ頭で、一九九八年完成を目指して再整備事業を行っています。このほか内港地区には、一般貨物船が接岸する山下ふ頭、山内ふ頭、出田町ふ頭などがあります。

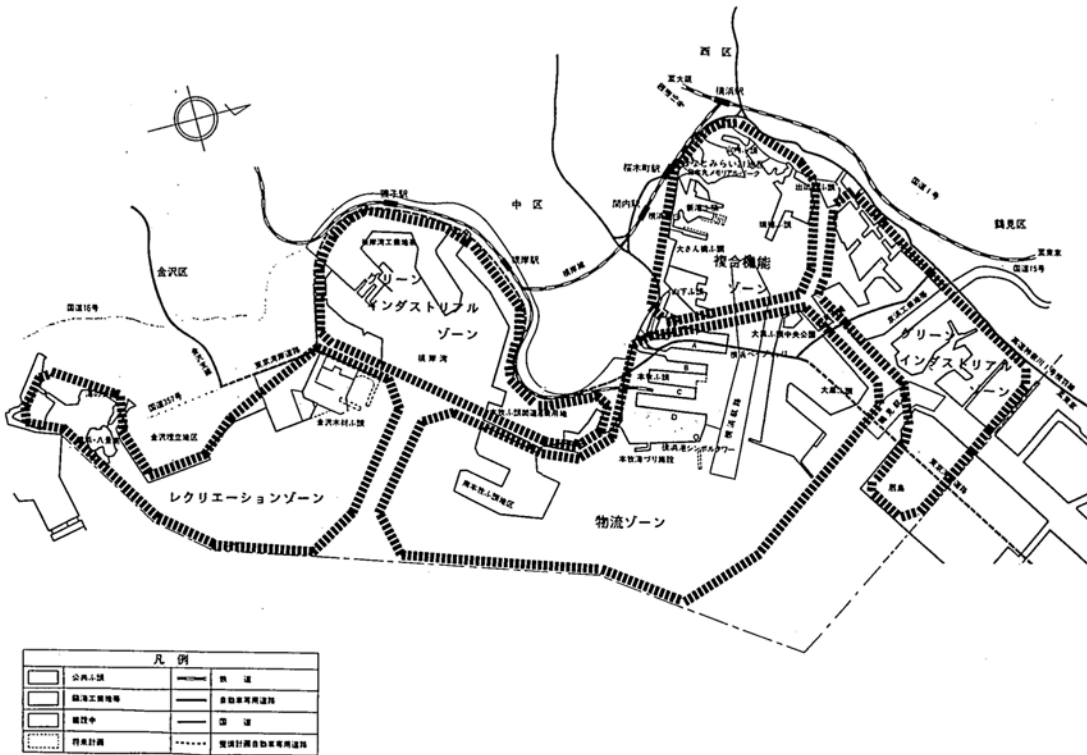
現在、南本牧ふ頭の建設を進めており、船舶の大型化・物流量の増大に伴い新しいふ頭施設は港の沖合に展開されています(図-1)。

#### ② 増加するコンテナ輸送への対応

一九九三年（平成五年）の横浜港の取扱貨物量は一億二千三百七十万トン（前

年比一・〇%増）、そのうち外貨貨物は六千八百二十四万トン（同五・二%増）となり、コンテナ貨物の大幅な増加により過去最高を記録しました。コンテナ貨物量は、輸出一千七百二十五万

図-1 横浜港の空間利用の現状



トン(同二・五%増)、輸入一千四百三十四万トン(同二四・一%増)、合計で三千百五十九万トン(同二七・五%増)と初めて三千万トンの大台となりました。また、コンテナ取扱個数も合計で、前年比一五%増の二百七十七万個(TEU)となり世界のトップ入りを果たしたのと思われまます。

横浜港外貿取扱貨物量の推移を、一九八七年(昭和六十二年)に改訂した現行の港湾計画の推計値と比較してみると、輸入コンテナ貨物の増加が著しく既に二〇〇〇年推計値を超えています。在来貨物はコンテナ化の進展により減少すると予測されていますが、その減少率は年率一・四%と比較的緩やかに推移しています。

公共ふ頭の取扱量は、コンテナ貨物の増加により予測を上回る伸びを示しており、対照的に専用ふ頭取扱量は輸出が大きく減少しています。このため、公共ふ頭での取扱シェアが六六・一%に上昇しています。近年わが国の貿易構造の変化による製品輸入の増加と専用ふ頭で取り扱っている自動車・鉄鋼輸出品の減少などがあり、今後の貿易構造の変化の動向に対応した横浜港の機能強化が重要となっています(表-3)。

一九九三年の入港船舶数は外・内航船合計で五万五千六百九十一隻と前年比一・二%減少しているが、総トン数では逆に増加しており船舶の大型化傾向が続いています。特にフルコンテナ船は、外航船全体の三四・七%の四千三百三十二隻が入港し、一隻あたり約二万二千三百総トン(前年比一〇%増)と大型化しています。最近では、パナマ運河を通過

載量四千個以上の大型船も増加しています。ポストパナマックス型の大型コンテナ船に対応した最新鋭の施設は、大黒C-3ターミナル(岸壁延長三百五十メートル、水深マイナスイ四メートル、スーパージェットリークレーン三基、ターミナル面積一七・五ヘクタール)だけであり、一九九四年の秋に二番目の大黒C-4ターミナルが完成します。

コンテナ船の大型化は急速に進められており、横浜港が世界の主要港として発展してい

(単位:千t,%)

表-3 横浜港外貿取扱貨物量の推移

年次	1985年実績			1992年実績			2000年計画			
	輸出	輸入	合計	輸出	輸入	合計	輸出	輸入	合計	
公	コンテナ	11,525	5,579	17,104	15,219	11,496	26,715	20,860	10,175	31,035
		14.7	13.1	14.2	4.1	10.9	6.6	4.0	4.1	4.1
共	在来	14,329	3,505	17,834	12,675	3,523	16,198	8,415	4,089	12,504
		3.3	△0.8	2.3	△1.7	0.1	△1.4	△3.5	1.0	△2.3
小計		25,854	9,084	34,938	27,894	15,019	42,913	29,275	14,264	43,539
		6.9	5.3	6.4	1.1	7.4	3.0	0.8	3.1	1.4
専用		7,281	16,529	23,810	3,160	18,820	21,980	6,344	20,753	27,097
		6.0	△4.7	△4.7	△11.2	1.9	△1.1	△0.9	1.5	0.9
合計		33,136	25,612	58,748	31,054	33,839	64,893	35,619	35,017	70,636
		6.7	△2.2	1.7	△0.9	4.1	1.4	0.5	2.1	1.2

上段:貨物量 上段:貨物量 上段:貨物量  
下段:伸び率(85/75) 下段:伸び率(92/85) 伸び率(2000/85)

くためには、大水深・大規模なコンテナターミナルの整備が急がれています。

#### ④ 既存施設の再開発、産業基盤の再編・高度化と環境の向上

建設後百年を経過する大さん橋や、明治の面影を残す赤レンガ倉庫がある新港ふ頭は、横浜港でも最も古いふ頭であり、施設の老朽化が進んでいます。また岸壁直背後に上屋が建てられており、オープンスペースが少なくなど、コンテナ化に代表される新しい時代の変化に対応できるふ頭形態となっておりません。同様のふ頭形態は、コンテナ輸送が出現する以前に建設された山下ふ頭などについても言えることです。

今後、一般貨物船で輸送される在来貨物を取り扱うための施設需要がどう推移するかを見極めながら、新しい時代に対応した機能転換や、施設の再編・再整備が必要になっていきます。

鶴見・神奈川の京浜工業地帯は、早いところで埋立から八十年以上が経過しており、施設の老朽化・遊休化が生じています。また、近年の産業構造の変化から、各企業内で生産施設から研究開発施設への転換など、リストラクチャリングの動きも現れています。

古くからの工業地帯は、十分な緑地率が取られていないことや、工業等規制法上の制約等から施設の更新が図られないなど、防災対策や環境の向上の面でも問題を抱えています。

今後、京浜工業地帯を安全で優れた環境を持つ、産業構造の変化に対応した高度な産業基盤として再編・再整備していくことが大き

な課題となっています。

#### ④ 豊かな市民生活の実現

所得水準の向上、余暇時間の増大等により、人々の要望は物質的な豊かさから精神的な豊かさへと変化してきています。成熟化社会にふさわしい文化活動、やすらぎと潤い、快適性や自然に配慮した環境づくりが求められています。また、プレジャーボート・マリンスポーツや釣り・潮干がり・磯遊びといった海洋性レクリエーションに対する市民ニーズも強く、海という自然の中で水に触れ・楽しみ・時を過ごす場を作り出していくことも必要となっています。

今日、私達の生活は世界の国々から輸入される物質なしには考えられません。豊かな市民生活は、市民それぞれの価値観に基づいた多様な選択ができることが基本となるものです。横浜港の輸入機能を強化するとともに、市民に世界の優れた製品を展示・紹介し、手軽に手にすることができるような場づくりも必要となっています。

また、港と市民生活の結び付きをさらに強めるためには、市民が直接消費する生鮮食料品などの生活関連物資を取り扱う内貿機能の強化を図ることも重要な課題です。

横浜港に入港した大型客船数は、日本の船会社が相次いで大型客船を就航させた一九九〇年を底に増加傾向にあり、一九九三年には百二十六隻と一九九〇年の一・八倍となっています。特に最近では定期航路と異なり、観光やゆとりある船旅を楽しむクルーズ船が増加しています。余暇時間の増加やレジャーの多

様化に対応した、クルーズ時代にふさわしい夢と賑わいのある客船ターミナルの整備の充実が必要でです。

#### ⑤ 1 制約条件の顕在化

横浜港の港湾区域は一昨年、およそ三十五年振りに拡張されました。しかし、横浜港の沖合は東京湾全体の船舶航行路となっており、これ以上の拡張は困難な状況にあります。

港には、航行路のほか入出港船が一時的に停泊するための錨泊地などの水域が必要です。東京湾の内でも、横浜港の大黒ふ頭沖や根岸湾沖は錨泊船が多い水域となっています。

今後の物流需要に対応した新しいふ頭や、廃棄物・建設残土などの最終処分地として埋立が必要となりますが、横浜港の埋立可能な水域は限られたものとなっています。

東京湾は世界的に見ても、高密度に開発・利用されている地域であり、今後の埋立や再開発にあたっては、現在の環境を積極的に改善するための努力が必要となっています。

東京湾の入口の浦賀水道を通航した一万総トン以上の大型船隻数は、一九九二年度で約二万七千五百隻と十年前に比べ約二五%増加しています。特に、早朝六時と夕方六時の朝夕のラッシュ時には、十分に一隻の間隔で大型船が狭い水道を通航しています。今後の東京湾内各港の施設整備計画にあたっては、湾全体での船舶航行安全上の検討等が必要とな

ってきています。

#### 4 横浜港の将来像と主要施策

#### ① 長期ビジョンの基本方針

二十一世紀に向かって国際的なつながりが増々深まる中で、経済・貿易構造の変化や地球的環境問題への新たな取り組みが求められています。また、生活重視へと社会の基調が変わりつつある中で、多様化・高度化する市民ニーズにも対応できる総合的な港づくりが必要となっています。

このような横浜港を取り巻く環境の変化に積極的に対応し、「世界をリードする活力あるみなと」、「うるおいのある市民のみなと」、「国際性あふれるみなと」を基本的な柱として、物流・業務・文化・国際交流等の多様な機能が、調和よく配置された活気あふれる先進的なみなとづくりを進めます。

三本の柱の主要施策は次のとおりです。

#### ② 世界をリードする活力あるみなと

① 今後増加が予測されるコンテナ貨物や、船舶の大型化など物流の技術革新に対応した大規模・高規格のコンテナターミナルを南本牧ふ頭、大黒ふ頭等に整備します。

製品輸入の増加・物流需要の高度化に対応した総合物流ターミナル・ワールドトレードマート・航空貨物ターミナル等を整備するとともに、港湾情報機能を強化します。

本牧ふ頭・山下ふ頭など既存ふ頭の再編整備や山内ふ頭・瑞穂ふ頭地先の内貿バースの整備などにより、ふ頭機能を強化します。

② 港湾内及び背後地との円滑な交通処理を図るため、高速湾岸線・臨港幹線道路などによる港を支える交通体系の整備を促進するとともに、モーダルシフトへの対応を図っていく

ます。

③港湾活動の高度化・効率化に対応した優れた人材の確保と育成に努めるとともに、港を魅力ある就業の場とするため、福利厚生施設・緑地などを整備し、快適な環境づくりを進めます。

④臨海部工場の再編の動きへの対応や立地用途規制の見直し等を進め、臨海部の産業の高度化・調和のとれた土地利用の誘導を図ります。

都心臨海部の山内ふ頭周辺地区から新港地区、山下・新山下地区に至る港湾再開発を進め、港湾中枢機能や業務・商業・文化・市民利用施設などの集積を図り、都心機能の強化と賑わいの場づくりを進めます。

#### ④—うるおいのある市民のみなど

①海という自然の持つ豊かさや港の雰囲気や市民が身近に感じることのできる臨港パークなどの水際線緑地や、みなどの散歩道を整備します。都心臨海部の水際ゾーンにおいて、赤レンガ倉庫など歴史的資産の保存・活用や水辺を活かした賑わいの場づくりを進めます。  
②地域特性を活かした市民とみなどがふれあう場づくりを進めます。

京浜臨海部では、末広地区の鶴見航路橋をのぞむ広場や、大黒地区海釣り施設等を整備します。

根岸湾臨海部では、掘割川河口地区をスポーツレクリエーションゾーンとして整備します。

金沢臨海部では、海洋性レクリエーション

の拠点として、金沢地区マリナや人工海浜などを整備します。

③市民が手軽に快適に水に親しめる環境づくりとして、水際線の拠点や河川・運河を結び水上交通ネットワークを整備します。また、海域や河川・運河の浄化を進め、水域環境の向上を図ります。

プレジャーボートについては、放置艇対策として金沢地区マリナを収容拠点に活用するとともに、放置艇の解消のための制度を定め、安全で秩序ある水域利用を実現していきます。

#### ④—国際性あふれるみなど

①クルーズ時代の新しい横浜の海の玄関として、大さん橋客船ターミナルを再整備します。国内外へのセールス活動などによる客船の寄港促進や市民体験クルーズの実施など、クルーズ振興策を推進します。

②姉妹港や世界の主要港との交流活動を通じて、横浜港の振興と国際的地位の向上を図ります。

③開発途上国からの研修生の受け入れや、専門家の派遣などによる国際協力を推進するとともに、国際的な港湾技術研修機能を充実します。

#### 5 今後の課題

世界は今、大きく変化しています。将来にわたって横浜港を市民が誇れるものとして維

持・発展させていくためには、時代を先取りする積極的な取り組みが必要となっています。

社会・経済全般にわたってのグローバル化の流れの中で、物流の一層の効率化を実現させるためには、EDI（電子データ交換）による国際的な情報ネットワーク化や、日曜荷役等の港湾の管理運営システムの国際化は避けて通れない課題です。また、超高速貨物船（TSL）やコンテナ自動化ターミナルを始めとする技術革新への対応も必要となります。

ウォーターフロントに寄せられるニーズが多様化する中で、都心臨海部や京浜工業地帯を中心に、施設の老朽化や機能的な陳腐化などから、立地企業に産業構造の変化に対応した土地利用の転換・再開発の動きが出てきています。これらの動きを適切に誘導し、地域の活性化や都市環境の整備を図っていくためには、時代のニーズや土地利用の転換に合わせた臨港地区の見直し、規制内容の緩和も必要となっています。

臨海部の開発可能空間も限られたものとなってきたおり、その開発・利用・保全にあたっては、より一層の環境面への配慮が欠かせないものとなっています。そのため、今後の開発にあたっては、ミティゲーションの考え方による環境への影響を緩和する積極的な対策を講じることも必要となっています。また、船舶の排煙対策など世界の港と共同した取り組みが必要な課題も残されています。

△港湾局企画調整担当部長企画担当課長▽

注③ミティゲーション  
大規模開発によって失われる自然を別の場所で再現する制度で、開発と環境保全の両立を掲げる新しい考え方。