

◎横浜港の主要事業と今後の施策展開の方向

①二十一世紀の総合物流拠点としての南本牧ふ頭

■荻島尚之

1 南本牧ふ頭の必要性

①―コンテナ貨物の増大・コンテナ船の大型化

横浜港では、コンテナ貨物量の一層の伸び、現在主力の本牧ふ頭の能力オーバー、ポストパナマックス型の大型船の出現に対応し、効率的なコンテナ物流に必要な物流施設整備を進めなければならない。

コンテナ貨物は、アジアNIEs、ASEAN諸国、中国等での経済成長による貿易量の拡大や港湾施設の整備等を背景として、今後とも増加が見込まれる。

増加するコンテナ貨物量に対応するには、現存するコンテナバースを最大限に生かして、新規のコンテナバースの整備が必要になる。

一方、近年、水深マイナス一四メートル以上のバースが必要な五万トン以上の大型コンテナ船の入港が増し、大水深の最新鋭コンテナバースの建設が急務となっている。

②物流需要の多様化

倉庫業においては、近年の総合的物流合理化の要請に対応して、最適な物流サービスを提供するために、保管機能のみだけでなく物流機能全般にわたる総合的運営が重要となっている。

一方、国際分業体制の進展と、これに伴う輸入の増加等国際物流を取り巻く環境が大きく変化し、このため、輸入貨物の増加と、倉庫需要の増大が顕著となり、これに対応する施設も必要とされている。

③公共建設発生土の継続的・安定的受け入れ

横浜市内の公共事業からの建設発生土は、毎年三百万立方メートル以上（平成四年度実績三百二十三万立方メートル）発生し、今後、一層の発生抑制に努めても、ほぼ同量の建設発生土が排出されると予想される。

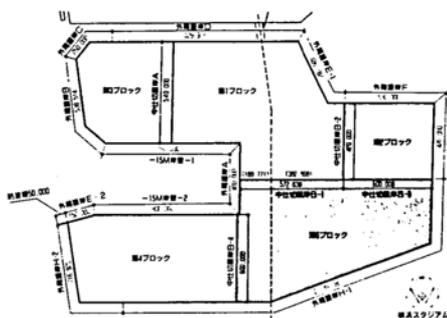
内陸部での建設発生土の処分場確保については、ほとんど不可能に近い。海面部においても、解決すべき問題は数多くあるが、建設発生土処分場は海域で確保せざるを得ない状況である。

大黒ふ頭埋立や金沢木材港浅場造成が終了し、市民生活を守るための公共事業を支援なく執行するためには、新たな埋立地で公共建設発生土を受け入れる必要があった。

- ① 二十一世紀の総合物流拠点としての南本牧ふ頭
- ② 港湾再開発としての「みなとみらい21」
- ③ 金沢マリーナ事業
- ④ 横浜市のFAZについて

- 1 南本牧ふ頭の必要性
- 2 計画の概要
- 3 事業手法
- 4 今後の課題
- 5 まとめ

図-1 埋立工区分割図



2 計画の概要

①埋立計画

二百十七ヘクタールの埋立てに必要な土砂量は約七千立方メートルで、おおよそ横浜スタジアム二百杯分になる。

埋立地全体を五ブロックに分割し、陸側の

第一ブロックで平成三年十月から埋立てを開始し、安定型護岸を築造したブロックで毎年約三百万立方メートルの建設発生土を受け入れ、順次埋立てを進めて行く計画である。

埋立ての材料は、市内の公共事業からの建設発生土のほか、第二ブロックでは、市内の一般廃棄物（清掃工場からの焼却灰）と市内の中小企業から発生する産業廃棄物の受け入れを平成五年十一月から開始した（図-1）。

②土地利用計画

表-1、図-2の通り

③大水深・大規模コンテナバースの整備

六万重量トンまでの、超大型コンテナ船が接岸できるマインス一五メートル大水深コンテナバース四バースを整備する。この岸壁上には、大型ガントリークレーンが一バース当たり三基設置され、これにより、一バース当たり約二百万トン/年、南本牧全体では約八百万トン/年のコンテナ貨物量の取扱いが可能になり、将来の横浜港の中心的コンテナ埠頭としての役割が期待されている（図-3）。

④複合物流ターミナルの整備

増加が見込まれる輸入貨物量に対応できる用地・床面積を確保することに加え、従来の保管機能のみならず、物流ニーズに対応し、流通加工機能、展示機能、情報機能等多様な機能を付加した複合物流ターミナルを整備する（図-4）。

3 一事業手法

港湾の整備は、防波堤、航路泊地、岸壁等の建設・改良を行う港湾整備事業と、ふ頭用地、上屋、荷役機械等の建設・改良を行う港湾機能施設整備事業及び臨海部における工業用地、都市再開発用地等の造成を行う臨海部土地造成事業に大別される。

このうち港湾整備事業は国費の負担、補助の対象として公共事業で実施されるが、港湾機能施設整備事業及び臨海部土地造成事業は港湾管理者の単独事業で実施される。

南本牧ふ頭建設事業では、円滑な資金確保と事業の促進を図るため、これらの事業を以下のように活用している。

①一般会計事業区域

南本牧ふ頭中央部の道路より西側の区域は、岸壁・コンテナヤード等のコンテナターミナルやコンテナプール・シャシプール等のコンテナ関連用地となっており、ふ頭機能そのものであるため、港湾整備事業で第一バース、防波護岸を国の直轄事業で事業中であり、その他の部分は、市債を財源とした市単事業で整備した後、施設使用料で償還するという事業方法をとっている。

②埋立会計事業区域

中央部の道路より東側の区域は、新たな企業活動の拠点となる倉庫、業務施設や福利厚生施設の用地であるため、企業債を財源として土地の造成にあたり、この造成地を順次処分することにより民間企業の進出、活力の引き出しをはかるとともに、早期の事業費回収を図る。

表-1 土地利用計画

土地利用	面積 ha (%)	施設内容
ふ頭用地	56.0ha (25.8%)	コンテナターミナル ・岸壁 水深：-15m 延長：350m×4 対象船型：6万D/W ・コンテナヤード
港湾関連用地	134.2ha (61.9%)	コンテナ関連用地・バンプール・リースコンテナプール・シャシプール等 保管施設用地・倉庫等 複合流通ターミナル用地 ・航空貨物ターミナル・流通倉庫、流通加工基地 業務用地・業務施設・福利厚生施設 道路用地
緑地	20.8ha (9.6%)	運河沿親水緑地、修景緑地
交通機能用地	5.9ha (2.7%)	道路用地
合計	216.9ha	

図-2 土地利用計画図

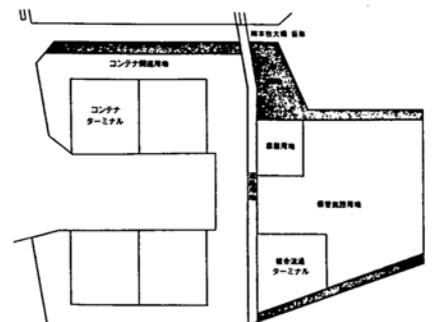
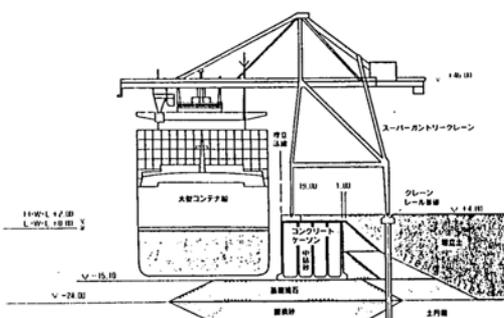


図-3 コンテナバース断面図



4 今後の課題

① アクセス道路の整備

島式の埋立地であるため、ふ頭と陸地部をつなぐ橋梁とアクセス道路は、ふ頭供用に不可欠である。昭和六十二年の港湾計画で、十九メートルの現道を四十メートルに拡幅し、橋梁も架設するように定められている。

従来も、各ふ頭へのアクセス道路は交通機能施設として港湾局で整備してきたが、本市所有地以外の民地を大量に用地買収する事業は本事業が初めてである。

港湾計画で定めた計画線は都市計画線と異なり、土地の用途制限、建築行為の制限等の法的規制力がほとんど無く、計画の周知、決定は、事業実施時に住民の協力が不可欠となる。

る。したがって、都市計画事業と比較すると、事業執行に大きな労力を要する。言い換えれば、都市計画道路の幹線街路クラスを、都市計画決定なしに任意買収事業の道路改良事業で整備するようなものである。

今後、ふ頭供用に向けて、橋梁を含むアクセス道路の早期整備が大きな課題である。

5 まとめ

国際分業化が一層進み、貿易環境が変化するとともに、世界の海運業界も効率のよい物流システムを構築するために最も条件の良い寄港地、利用ベースの選択をしている。

ASEAN諸国などで、今後コンテナバ

スの整備、二十四時間体制の荷役業務などサービス水準の向上が図られている中で、わが国、ひいては横浜港でも、船主、荷主にとって魅力のある物流拠点としての港湾整備が急務である。

このような状況のもとで、南本牧ふ頭は、超大型コンテナ船に対応できるマイナス一五メートル水深のコンテナバス四バスをはじめ、物流需要の多様化・複合化に対応した複合物流ターミナルを整備し、横浜港における二十一世紀の新たな物流拠点を形成し、横浜港が世界のリーディングポートとして輝き続けるための重要な役割を果たすことができると確信している。

△港湾局港湾整備部事業調整担当担当係長▽

図-4 複合物流ターミナル概念図

オフィス	3F	展示機能を持った施設 プロモーションセンター 商品を展示するプロモーションセンター	オフィス
4F			4F
3F	2F	流通・保管機能施設 マーチャングデザインセンター 適正在庫、商品計画をコントロールする マーチャングデザインセンター	3F
2F			2F
1F	1F	流通・保管機能施設 マーチャングデザインセンター 適正在庫、商品計画をコントロールする マーチャングデザインセンター	1F