

横浜港港湾計画の改訂について

港湾局企画課

一 はじめに

二十一世紀をめざした横浜港の港湾計画が昭和六十二年十二月に改訂されました。内容は単に港湾施設の拡充にとどまらず、業務施設や市民利用施設などを盛り込みながら、それらの施設が調和よく配置された活力ある港湾空間の形成をめざした、極めて積極的な内容となっております。具体的には、横浜港の新しい物流拠点となる南本牧ふ頭の新規埋立をはじめと

めとして、本牧ふ頭B・C突堤の埋立、大さん橋の全面改修、金沢木材港の大規模マリナー整備、新山下地区の再開発、臨港幹線道路の延伸などが今回の改訂計画の主要な項目です。

を決定することになっていきます。つまり、将来の港湾施設の設定・撤去等に係わることは、原則として全て港湾計画に定めなければならぬというわけで、港湾計画を見れば横浜港の将来の姿がわかるようになっていきます。

もに、その文化、市民意識の形成に果たしてきた役割は大きいものがあります。昭和六十一年の港勢をみると、入港船舶六三、三七二隻、二億一、七四七万総トン、取扱貨物量は、外貿五、四二四万トン、内貿五、六〇六万トン、合計一億一、〇三〇万トン。貿易額は輸出入合計八兆五、三六三億円で引き続き二〇年連続日本一の座を占めています。

と、業務施設や市民利用施設などを盛り込みながら、それらの施設が調和よく配置された活力ある港湾空間の形成をめざした、極めて積極的な内容となっております。具体的には、横浜港の新しい物流拠点となる南本牧ふ頭の新規埋立をはじめと

めとして、本牧ふ頭B・C突堤の埋立、大さん橋の全面改修、金沢木材港の大規模マリナー整備、新山下地区の再開発、臨港幹線道路の延伸などが今回の改訂計画の主要な項目です。

を決定することになっていきます。つまり、将来の港湾施設の設定・撤去等に係わることは、原則として全て港湾計画に定めなければならぬというわけで、港湾計画を見れば横浜港の将来の姿がわかるようになっていきます。

もに、その文化、市民意識の形成に果たしてきた役割は大きいものがあります。昭和六十一年の港勢をみると、入港船舶六三、三七二隻、二億一、七四七万総トン、取扱貨物量は、外貿五、四二四万トン、内貿五、六〇六万トン、合計一億一、〇三〇万トン。貿易額は輸出入合計八兆五、三六三億円で引き続き二〇年連続日本一の座を占めています。

二 港湾計画

「港湾計画」とは、港湾法第三条の三により、港湾管理者が運輸省の定める基本方針に基づき、港湾の将来取扱可能貨物量をベースとして港湾施設の規模や配置

を決定することになっていきます。つまり、将来の港湾施設の設定・撤去等に係わることは、原則として全て港湾計画に定めなければならぬというわけで、港湾計画を見れば横浜港の将来の姿がわかるようになっていきます。

もに、その文化、市民意識の形成に果たしてきた役割は大きいものがあります。昭和六十一年の港勢をみると、入港船舶六三、三七二隻、二億一、七四七万総トン、取扱貨物量は、外貿五、四二四万トン、内貿五、六〇六万トン、合計一億一、〇三〇万トン。貿易額は輸出入合計八兆五、三六三億円で引き続き二〇年連続日本一の座を占めています。

もに、その文化、市民意識の形成に果たしてきた役割は大きいものがあります。昭和六十一年の港勢をみると、入港船舶六三、三七二隻、二億一、七四七万総トン、取扱貨物量は、外貿五、四二四万トン、内貿五、六〇六万トン、合計一億一、〇三〇万トン。貿易額は輸出入合計八兆五、三六三億円で引き続き二〇年連続日本一の座を占めています。

三 改訂の背景

横浜港の現行港湾計画は昭和六十五年を目標として昭和五十七年八月に策定され、その計画に基づき現在整備が進めら

もに、その文化、市民意識の形成に果たしてきた役割は大きいものがあります。昭和六十一年の港勢をみると、入港船舶六三、三七二隻、二億一、七四七万総トン、取扱貨物量は、外貿五、四二四万トン、内貿五、六〇六万トン、合計一億一、〇三〇万トン。貿易額は輸出入合計八兆五、三六三億円で引き続き二〇年連続日本一の座を占めています。

もに、その文化、市民意識の形成に果たしてきた役割は大きいものがあります。昭和六十一年の港勢をみると、入港船舶六三、三七二隻、二億一、七四七万総トン、取扱貨物量は、外貿五、四二四万トン、内貿五、六〇六万トン、合計一億一、〇三〇万トン。貿易額は輸出入合計八兆五、三六三億円で引き続き二〇年連続日本一の座を占めています。

四 改訂計画の方針

横浜港は、東京湾の北西側に位置し、一八五九（安政六年）の開港以来、わが国を代表する国際貿易港として発展してきました。国際貿易輸送のほとんどを海運に依存するわが国にとって、横浜港はわが国の経済・社会・文化の発展に重要な役割を果たしています。横浜市においても本港は地域経済の発展を支えること

五 改訂計画の内容

① 物流拠点の整備

物流拠点の整備として新しい拠点になるのが南本牧ふ頭です。現在の南本牧ふ頭の南約3kmの海面を埋立て新しいふ頭を建設します。今後の物流増大をにらみ埋立て面積を現行港湾計画の九八haから二

一七haに大幅に変更しました。バース規模も船舶の大型化を見込み、バース延長はこれまでの最大三五〇mとし、水深も

一五mの「大水深」、コンテナバース四バースを整備し、横浜港の新たなコンテナ拠点とします。また物流需要の多様化・複合化、とくに中継加工貿易の増加に対応し、流通加工基地を含む複合流通ターミナルも整備します。

④ 本牧ふ頭

外贸機能の強化としては、本牧ふ頭B・C突堤間三三haを埋立て多目的バースを整備します。これにより、コンテナ関連用地を確保するとともにコンテナ化の進展等により増加が予想されるセミコン船、RO/RO（ローロー）船等によるコンテナ荷役の効率化を図ります。

② ウォーターフロント開発

⑦ 大さん橋

ウォーターフロント開発では大さん橋

ふ頭再開発計画があります。現在の幅員五〇mを山下公園側に三〇m拡幅し八〇mまでひろげ、大さん橋ふ頭を国際港都横浜の玄関として、国際交流・国内交

流をはぐくむ旅客船ターミナルを主体とする複合的な交流空間の形成を図るふ頭とします。

施設としては、市民の憩いの施設、業務ビル、港を望むホテル等が計画されています。

④ 金沢地区マリナー

近年、社会経済環境が著しい変化を見せる中で、市民の生活文化も余暇の充実にむけて新たな展開を見せ始めようとしています。

このような新たな社会の潮流を迎え、特に注目されるのが海を舞台としたレクリエーションニーズの高まりです。とりわけヨット、モーターボート等、プレジャーボートによる海洋性レクリエーションニーズの増大は目覚ましく、都心近接地という良好な条件を備えた本港においてもマリナーの整備が要請されているところでです。

このため、本港金沢地区において、現在遊休化している金沢木材港の貯木、整理水面を活用し、マリナーを中心とした大規模な海洋性レクリエーション拠点の整備を計画しました。

なお、マリナーについては港内の河川、

運河等で適切な管理がなされないままけい留されているプレジャーボートの収容にも利用します。

⑤ 新山下地区

新山下地区は貯木場一〇haを埋立て、優れた交通条件を生かし、隣接する本牧ふ頭と連携した物流拠点とするとともに、背後の商業業務集積や都心部の貴重な静穏水域を生かした商業業務空間を形成します。

⑥ 幹線道路の整備

東日本を代表する大規模港湾である横浜港にあつては、ふ頭間の連絡、幹線道路への連絡、隣接港湾との連絡を有機的に図る道路網の整備が重要となります。加えて、地形上の制約や市街地が臨海部周辺に形成されていることから、港湾関連の大型貨物車は市街地の道路を通過しなければ広域的な主要幹線道路へ接続できない状況となっており、港湾機能の円滑な發揮を図る上で大きな支障となっています。このため今回の改訂計画では、東京湾岸道路および既定の計画道路の整備促進を前提として、現在整備中の新山下山の内ふ頭の臨港幹線を鶴見区大黒線まで延伸することになっています。これにより横浜港の道路網はループ状となり、交通の円滑な処理ができることになり

その他の計画としては、内港地区および本牧ふ頭において耐震バースの整備、鶴見区生麦運河の埋立、専用ふ頭の整備等があります。

六 おわりに

今回の改訂計画の総事業費は、基盤整備などの公共投資だけでも、約六〇〇億円と見積もっており、これに上物整備や民間施設を加えれば、一兆円以上の投資が必要です。また、計画が事業化され実施に移されるまでには、まだまだ解決しなければならない問題が山積みしています。

また、都心部の唯一残された開発空間として臨海部に寄せる関心は、最近益々高まっております、新たな開発に際しては、十分な慎重さをもつて事にあたらないければなりません。

しかしながら、横浜港が真に市民に親しまれる港となり、二十一世紀に向かって新たな飛躍を遂げるためには、この計画の実行が不可欠であります。