

VIII. 港湾計画と連携して取り組む事項

1. 国際コンテナ戦略港湾の実現に向けた施策展開

(1) 基本的な考え方

我が国を代表する国際貿易港として、荷主の求める「低コスト」、「短い輸送期間」、「安定したサービス」を提供できるよう、国、横浜港埠頭株式会社などと連携した施策を展開することで、国際競争力を強化し、基幹航路が寄港する国際海運ネットワーク上の拠点港湾の地位を維持・向上させていく。

(2) 課題

横浜港が、国際コンテナ戦略港湾として実現していくためには、基幹航路が寄港するための施設機能や十分な貨物量の集積、さらには量的に大きな比率を占め今後も貨物量の増加が見込まれる近隣アジア諸国との輸出入を円滑に行うことが必要である。

このため、戦略貨物と位置付けた

- ① 背後圏の拡大により更なる集貨が見込める貨物
- ② 日本発着で釜山港などの海外港湾でトランシップされている貨物
- ③ 横浜港で取り込める可能性がある国際トランシップ貨物を獲得することが重要である。

(3) 具体的な方策

横浜港では、国際コンテナ戦略港湾の実現に向け、船舶・貨物を集中させるため、ハード・ソフト両面から総合的に施策を展開するなど、官民が一体となって使いやすい港づくりを推進していく。

【主なハード施策】

- 進展するコンテナ船の大型化に対応した先進的な施設整備
 - ・ 本牧ふ頭D-4コンテナターミナル再整備
 - ・ 南本牧ふ頭MC-3、4コンテナターミナルの整備
 - ・ 新本牧ふ頭の整備
- 横浜港の交通アクセスの向上
 - ・ 南本牧ふ頭連絡臨港道路の整備
 - ・ 国道357号、横浜環状道路の整備

【主なソフト施策】

○貨物集荷策

- ・ 航路維持・強化や、内航・鉄道等の利用促進も含めた民間事業者の貨物集荷に対する支援
- ・ 港頭地区のロジスティクス機能の強化

○港湾利用コストの低減

- ・ 戦略的で柔軟な貸付料の設定
- ・ 強制水先基準の緩和による入出港経費の削減
- ・ 横持輸送費用の低減に向けた取組

○利便性向上策の展開

- ・ 施設の一体利用の促進
- ・ I T化の推進
- ・ 陸上輸送の効率化

○戦略的なポートセールスの実施

- ・ 船会社、荷主等への国内外での戦略的なポートセールス

○就業環境の向上策

- ・ 港湾労働者の通勤利便性の向上など、職場環境改善に向けた取組

2. 内航船を活用した集荷

(1) 内航輸送の活性化に向けた課題

国内貨物を広く横浜港に集中させるためには、釜山港等を経由する外航フィーダーとのコスト競争力の強化が必要である。

内航船社においては、競争力の強化に向け船舶の大型化を進めているが、その一方で、積載数を高めるための複数ターミナルへのバースホッピングや、スケジュール維持への影響、燃料費などの追加的な輸送コストの増加も懸念される。

横浜港では、内航フィーダー支援や、国によるモデル事業の実施などを行い、内航貨物量を増加させているところではあるものの、内航輸送活性化に向けては更なる取組が必要である。

(2) 内航輸送活性化に向けた取り組み

① 外内貿一体ターミナルの形成

横浜港では、内航船と外航船の効率的な接続のため、内航船を外航船と同じバースに直付けすることを基本としてきた。この点は、直付けしない場合と比較し、横持ち輸送が発生しないこと、外航船社の荷役体制を活用できること等から競争力を持ちやすく、内航・外航双方の船会社から評価されており、今後も外内貿一体となったターミナル形成を続けていく。

② ターミナルの一体的な運営による内航船と外航船の接続強化

内航船が大型化する中、バースホッピングの低減やスケジュール維持に向けて、南本牧 MC 1～3 や本牧 CD 間の埋立により複数のターミナルの一体的な運営を図っていく。これにより、ターミナル内での岸壁の相互融通を可能とし、スケジュールの維持と、内航船と外航船の接続性を高めていく。

なお、バースホッピングの低減に向けては引き続きの課題であり、関係者間の協議を重ね、必要に応じ専用バースの港湾計画への位置付けや、効率的な横持ち輸送のあり方などについて検討していく。

3. 鉄道を活用した集荷

(1) 鉄道輸送の活性化に向けた課題

横浜港では、東北・日本海側などから国外他港を経由して国外へ輸送される貨物を集荷するため、鉄道フィーダー輸送を利用し横浜港から海上輸送を行う事業に支援することで、鉄道輸送の活性化を図ってきた。

しかしながら、更なる鉄道輸送の活性化のためには、海上コンテナの荷役環境の整備や、利便性・コスト競争力の強化に向けた、国・鉄道事業者・港湾関係者などが協調した取組が必要である。

特に、諸外国の港湾においては、ターミナル内まで鉄道が引き込まれ効率的な接続が可能となっており、横浜港においても鉄道駅への横持ちの効率化のみならず、ターミナル近隣まで鉄道が敷設されている本牧ふ頭駅でのオンドックレールについての検討も必要である。

(2) 鉄道輸送の活性化に向けた取組

横浜港では、現時点で鉄道のオンドックターミナルの実現の可能性が高いのは本牧 BC ターミナルであり、コンテナターミナル内への本牧ふ頭駅の引き込みや、あるいはコンテナターミナルを本牧ふ頭駅側へ拡張すること等を検討している。

また、鉄道事業者においても海上コンテナの鉄道輸送の活性化について意欲的に検討しており、荷主発掘や輸送拡大に向けた働きかけを行っている。

こうした取組とともに、横持ち輸送の効率化の支援などによりオンドックと同等レベルでの需要を喚起し、その次のステップとしてオンドックターミナルの実現について、鉄道事業者などと検討を進める。

4. ロジスティクス機能の強化

(1) 背景・課題

近年、アジア諸国の経済成長と競争力強化を背景に、グローバル・サプライチェーンの動きが一層深化している。また、消費者ニーズの多様化もあいまって、輸送形態の多頻度小口化が進むとともに、物流施設の高機能化・大型化の傾向がみられる。

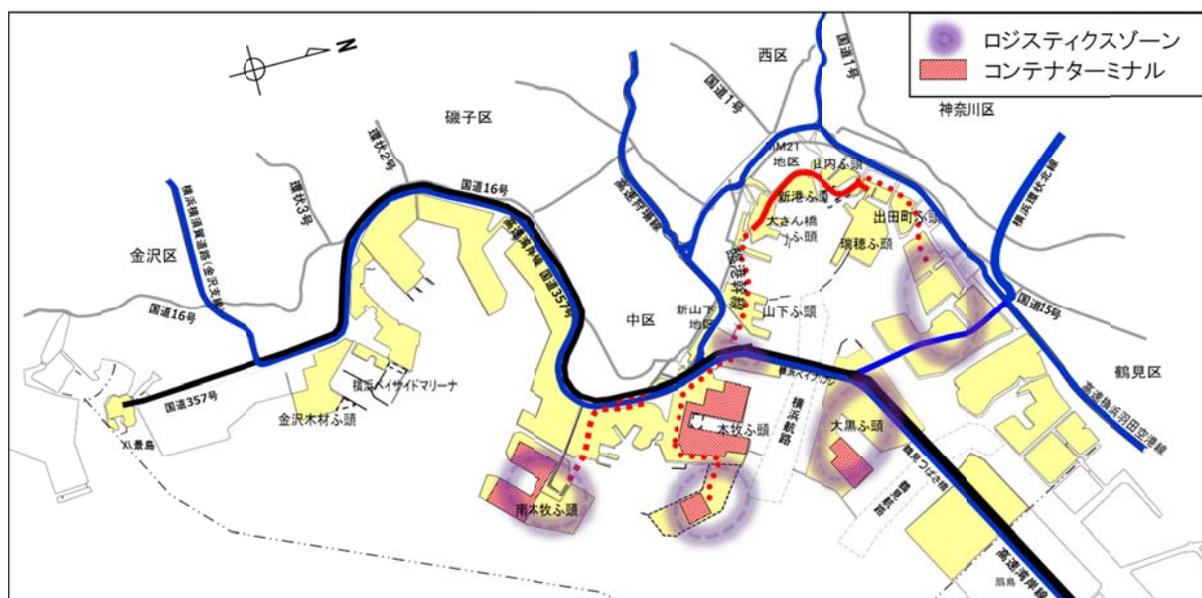
輸出入貨物の 99.7%が港湾を経由している中、港湾は単なる物流の結節点ではなく、物流の高度化・効率化に対応し、高付加価値を生み出すことが求められる。

(2) 基本的な考え方

アジア諸国や欧米との輸出入機能をさらに強化していくため、迅速な集配送機能や、高度な流通加工機能を有し、港湾から高付加価値を生み出す高質なロジスティクス・ハブを形成する。

(3) ロジスティクス機能強化に向けた取組

- ・国道 357 号の延伸や、横浜環状道路北西線の整備など、本市全体で広域的なネットワークの強化に向けた取組を進める。
- ・埠頭間での共同配送などの取組を推進するため、広域ネットワークとの連絡性に優れる大黒ふ頭を中心に、本牧ふ頭 A 突堤および京浜臨海部にロジスティクス機能を集積する。
- ・新本牧ふ頭及び既存の本牧ふ頭のコンテナターミナルの直背後に、ロジスティクス関連用地を配置する。また、両埠頭間のターミナルを接続し、一体的な利用を図ることで、一大物流拠点を形成する。
- ・物流施設の再編・高度化等を促進するための国の補助制度や無利子貸付制度を活用する。



5. 港のスマート化

(1) 基本的な考え方

横浜市は「環境未来都市」、「環境モデル都市」の選定を国から受け、エネルギー対策やBCPなど、新しい要素を取り入れた街づくりの取組を進めている。横浜港においても、港湾活動の質や利便性の向上と環境負荷の低減を両立する持続的な取組が必要である。

また、東日本大震災の経験を踏まえ、我が国の物流拠点である横浜港は、大規模地震等の災害発生時においても、物流機能が継続できるよう、公共インフラの耐震化を進めるとともに、コンテナターミナルや倉庫等の稼働に必要なエネルギーの確保が求められている。

そこで、横浜港では、①エネルギー利用の効率化、②低炭素化及び③災害時における事業継続性の確保を目指すため「港のスマート化」を進めていく。

(2) 今後の取組

- ふ頭における一括受電の導入や、荷役設備の電力使用のピークカット・最適化など、情報通信技術（ICT）等を活用した、エネルギーマネジメントの導入検討を進める。
- 災害発生時の物流機能を維持させるため、太陽光発電をはじめとする再生可能エネルギーや蓄電池の導入など、エネルギーの確保や電力供給の多重化について検討を進めていく。
- CO₂削減や省エネを推進するため、ハイブリッド型トランスファークレーン、エコ船舶、LED照明の導入など、設備の高効率化・省エネ化の取組を着実に進めていく。

港のスマート化のイメージ

