

# 横浜港

## 横浜市港湾局

〒231-0005 横浜市中区本町6丁目50番地の10

☎045-671-2880

URL : [https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/yokohamashi/yokohamako/port\\_of\\_yokohama.html](https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/yokohamashi/yokohamako/port_of_yokohama.html)



## 1. 概況

安政6年(1859年)に開港した横浜港は、我が国の文明開化の窓口として政治・経済・文化に先進的な役割を果たしてきた。横浜港の開業当時の取扱貨物は、輸出が生糸、茶、油、銅類、菜類、輸入は綿・毛織物、亜鉛、錫などであり、その後、生糸・茶葉の貿易の伸長とともに、開港10年目の明治元年(1868年)には、全国輸入額の8割を占めるという飛躍的な発展を遂げ、商業港としての基盤を形成した。明治の末頃からは、現在の鶴見区や神奈川区の海岸沿いの埋め立てが進み、重化学工業地帯が形成され、横浜港は次第に商業港と工業港の性格を併せ持つようになった。

時代の変遷とともに、貿易貨物はコンテナ化が進み、一度に多く積める効率的な輸送によってコスト低減もできるようになり、コンテナ船は大型化を進展させてきた。横浜港では、この海運動向に合わせて、コンテナ物流及び船舶の大型化の進展に対応するよう、本牧ふ頭、大黒ふ頭、南本牧ふ頭を埋め立てて整備してきた。また、高度経済成長期の中心的役割を担った京浜工業地帯の一翼をなす「鶴見・神奈川地区」やエネルギー産業を中心とする「磯子・根岸地区」は、我が国の重要な生産基盤として、また、首都圏のエネルギー供給基地として、重要な役割を担っている。

令和元年の総取扱貨物量は、速報値で合計11,075万トンとなっており、外貿貨物量が全体の72%の7,995万トン、内貿貨物量が全体の28%の3,079万トンとなっている。外貿貨物の品目内訳として、輸出では、完成自動車が多くなり、次いで自動車部品、産業機械、染料等化学工業品の順になっており、自動車関連貨物は、5割以上を占める主力輸出品目となっている。輸入では原油が多くなり、次いでLNG、製造食品、電気機械の順になっている。このうち原油やLNGなどのエネルギー原料は輸入量全体の3分の1以上を占めており、エネルギー自給率が1割にも満たない我が国のエネルギー産業の基盤を支える役割も担っている。また、内貿貨物の品目内訳として、移出では、灯油や軽油などの石油燃料が多くなり、次いで揮発油、重油、取合せ品の順になっており、原油から精製した石油や重油などを横浜港から国内に供給している。移入では、完成自動車が多くなり、次いで砂利・砂、原油、セメントの順になっており、移入貨物全体の約3割を占める原油と完成自動車は主に民間企業の取扱いによるものである。

コンテナ船の大型化の進展に合わせて貿易の拠点を沖合へと展開してきたことで、都心臨海部は港を活かしたまちづくりとして再整備が進み、近年は国際旅客船を取り扱う拠点機能も整備するなど、新たにクルーズ旅客を中心としたインバウンドを取り込む国際交流や賑わい創出にも投資を行い、クルーズポートとしての地位も確立している。

開発とともに施設整備を行う一方で、これまでに整備されてきた港湾施設を維持し、安心・安全に港を利用できるようにするためにも施設の更新を順次行う必要があり、さらに地震災害や風水害への対応も踏まえた新たな防災施設の整備等が急務となっている。

これらのことから、横浜港では、「国際競争力のある港」「ワールドクラスのクルーズポートとにぎわいの港」「安全・安心で環境にやさしい港」を3つの柱とし、経済の活性化と生活を豊かにする総合港湾づくりを目指していくこととしている。

横浜港は、国際コンテナ戦略港湾として、東京港、川崎港とともに我が国全体の経済・産業を支える上で、重要な役割を担っている。国が示した戦略港湾施策の柱となっている「集貨」「創貨」「競争力強化」に沿って、様々な取組を進めてきており、これらの施策を横浜港の1つ目の取組の柱としている「国際競争力のある港」において、展開していく。

「集貨」では、東日本の国内貨物を中心に横浜港に集約するため、北海道や東北地方などの港湾管理者との連携協定をはじめ、港湾運営会社から内航船舶会社への働きかけなども合わせて行ってきた。その結果、地方港から横浜港に集まる貨物量が増え、内航船の便数も増えている。

「創貨」では、臨海部の物流拠点は、保税上の利便性や迅速な貨物の配送などの環境が整っており、輸送の効率化や雇用の確保などの点でも注目されている。横浜港では、こうした時代の要請とともに、生産拠点の海外移転などを踏まえ、これまで中心であった輸出貨物に加え、輸入貨物の取扱機能強化策としてもロジスティクス拠点の形成を進めている。

「競争力強化」では、船舶の大型化、海運アライアンスの再編、寄港地の絞り込み等の世界の海運動向に的確に対応するため、大水深バースを有する高規格コンテナターミナルの整備をはじめ、ターミナルコストの低減に向けた取組や、ふ頭再編によるコンテナや自動車の取扱機能強化などを進めている。中でも、新本牧ふ頭については、横浜港の将来を支える大水深・高規格コンテナターミナルと高度な流通加工機能を備えたロジスティクス施設を一体的に配置した約140ヘク

タールを整備する。

2つ目の取組の柱としている「ワールドクラスのクルーズポートと賑わいのある港」では、平成29年に、国際旅客船拠点形成港湾として国から指定され、客船ターミナルの整備や受入環境の向上を進めてきたことで、毎年寄港数は増え続け、令和元年の寄港数は過去最大の188隻となり、クルーズポートとしての需要も年々増加している。クルーズの受入れは、これまで大さん橋国際客船ターミナルをメインとしてきたが、令和元年には、新港ふ頭や大黒ふ頭において新たな客船ターミナルを供用し、山下ふ頭などの既存岸壁の有効活用などにより、寄港シーズンにおける同時着岸などにも対応できるようにしている。また、ターミナル周辺の回遊性向上に向けて新たなデッキ整備や緑地の再整備等を行い、クルーズ旅客が滞在しやすい環境整備にも取り組んでいる。賑わい創出の面からは、横浜の最大の観光資源でもある港をより質の高い魅力的な空間とするため、歴史的資産や特徴ある景観を活用したウォーターフロントの形成を進めるとともに、国際性あふれる横浜港を形成していくことが求められている。

3つ目の取組の柱としている「安全・安心で環境にやさしい港」は、環境や防災・減災、施設管理、港のスマート化等を具体としている。環境の面では、港内における自然環境への

関心や水際線・水域利用の要請が高まっており、自然再生、水質浄化に向けた取組や、誰もが気軽に立ち寄れる親水空間の創出、安全な水域利用のための環境づくりとして、海洋性レクリエーションへの対応等が求められている。防災・減災の面では、東日本大震災のような大規模災害や近年威力を増す台風による風水害等に対し、我が国の経済及び国民生活を支える海上輸送機能を確保するとともに、これを基盤とする臨海部産業の早期回復及び事業の継続が図られるよう対策を講ずることが求められている。令和元年の台風15号では約700箇所にもものぼる港湾施設が被害を受けており、老朽化する港湾施設の更新等も急務となっている。この台風で、特に甚大な浸水被害を受けた護岸については、今後発生し得る最大の高潮・高波に対応できるように再整備し、防災力の向上につなげていくこととしている。

このほか、国際的な船舶の排出ガス規制に貢献するLNGバンキング拠点の形成、倉庫施設への自立型水素エネルギー供給システムの導入など、エネルギー利用の効率化・低炭素化、災害時における事業継続性の確保を目指す「港のスマート化」に向けた取組も引き続き、進めていく。

この3本柱を軸として、今後も官民が一体となって取組み、使いやすい港づくりを推進していく。