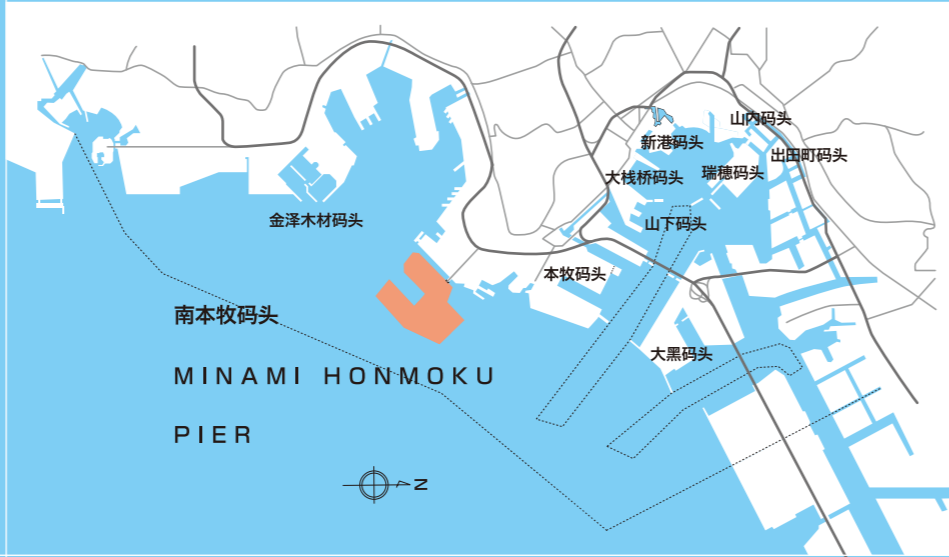




南本牧碼頭 航空写真 撮影：2015年1月



发行：横滨市港湾局企画調整部南本牧事业推进科
 〒231-0023 横滨市中区山下町2番地 产业贸易中心大厦5楼
 E-mail kw-minamijisui@city.yokohama.jp
 TEL045-671-7305 FAX045-671-7310
 2009年6月 发行（增印 2015年4月）
 增印时修改。
 港湾局主页 <http://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/>
 南本牧码头主页 <http://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/basicinfo/torikumi/mhonmoku-index.html>

形成综合物流据点

横滨港以建设能够对应新的物流方式并具有各种功能的最先进的货运站为目的，努力形成适应物流多样化的综合物流据点。

从2003年起出售部分填埋地，截至2014年出售给5家公司并开始运营。

南本牧大桥

是一座与南本牧码头连接的桥梁，将成为南本牧码头的象征性大门。

结构形式：3径间连续钢铁斜拉桥
 长度：300m
 宽度：26.3m~28.3m
 桥上道路：4个车道、两边是步行道



「紙へリサイクル可」

Port of YOKOHAMA 南本牧码头

随着亚洲各国日新月异的经济的发展，亚洲地区国际海上集装箱货物运输量不断增加。另外，在与北美和欧洲连接的基干航线上，为提高运输能力和运输效率，正在进行集装箱货船的大型化和入港地的集中化。

横滨港从物流方面一直支撑着日本经济，为了今后继续发挥其应有的作用，作为国际集装箱战略港湾今后将进一步加强国际竞争力。为适应这种形势，横滨港进行着先进的港口设施的建设，如在南本牧码头上进行了水深大、标准高的集装箱码头的建设，并于2001年开始了MC-1·2集装箱泊位的使用。

此外，世界最深(18m※)的泊位—MC-3于2007年开始建设，竣工后于2015年开始使用。水深18m※的MC-4集装箱泊位已于2013年开始建设。

为了使水深大、标准高的集装箱码头能够充分发挥其作用，从2009年起“南本牧码头连接临港道路项目”(通过高架公路连接首都高速湾岸线与南本牧码头)已经开始建设，可望于2016年开通。

另外，南本牧码头承担着建设舒适的市民生活的任务，所以继第2地区，第5地区上进行着考虑环保的垃圾处理场的建设。

※结构上20m以下的货船可以靠岸。

项目概要

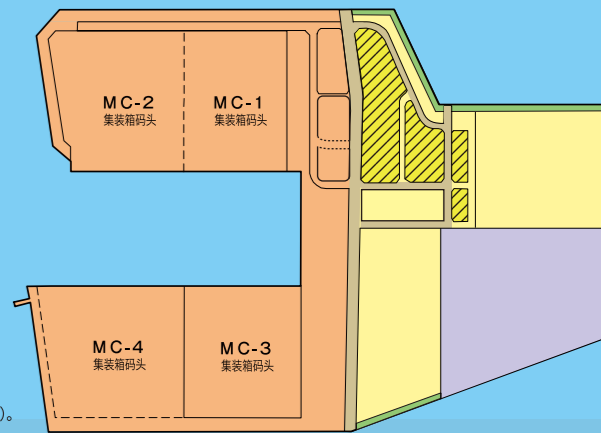
●项目的目的

- (1) 为了顺应集装箱货物吞吐量的增加、集装箱货船的大型化进行着水深大、标准高的集装箱码头的建设。
- (2) 为了顺应港湾物流的多样化，进行着综合物流据点的建设。
- (3) 长期并稳定接收市内公共工程产生的废土及废弃物

●码头的土地利用(横滨港港湾计划)

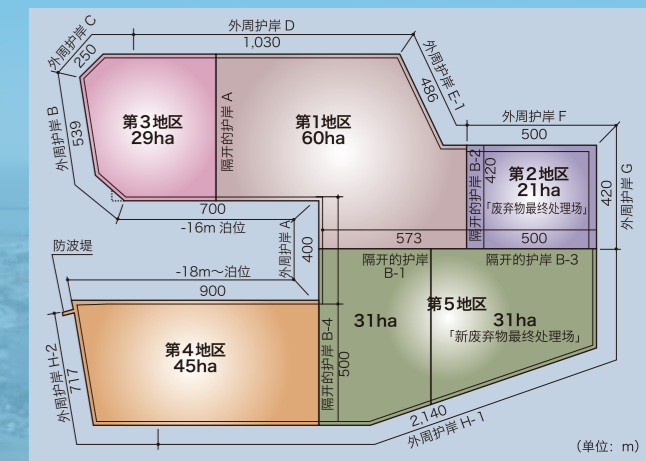
码头用地	120.8ha
港湾关联用地	51.7ha
(已售完的用地)	11.4ha
绿地	4.2ha
交通设施用地	9.4ha
海面处理用地(※)	31.1ha
合计	217.2ha

※未来构想：将来把海面处理用地改建为港湾关联用地(7.7ha)及绿地(23.4ha)。



●填埋计划

- (1) 填埋面积 约217ha
- (2) 填埋量 约6,900万(包括废弃物)
- (3) 填埋方法 把总面积分成5个地区进行填埋



(单位：m)

南本牧码头高标准集装箱泊位建设项目

1 南本牧码头的特征

- ① 将它建设成为北美航线的出发港·目的港（从北美出发开往东亚的最初港、从东亚出发开往北美的目的港）。
- ② 位于离东京湾入口最近之处，因此能够缩短船舶的航行时间。



③ 位于水深较深的海域，因此能够建设对应集装箱货船的大型化的深水泊位。



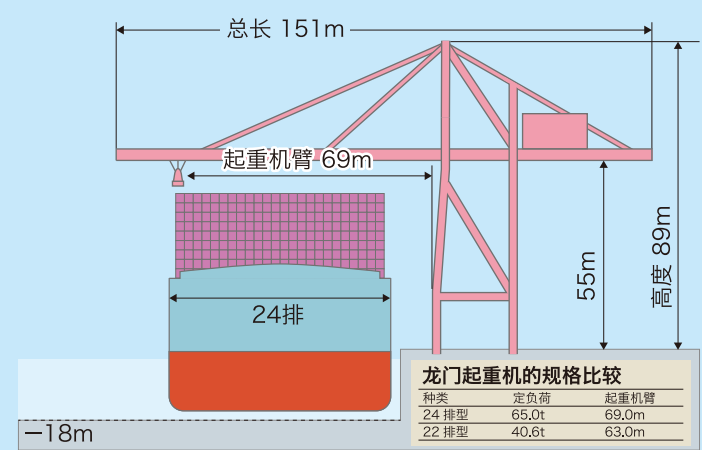
④ 横滨港的经济腹地非常广阔，不仅包括首都圈还包括东部日本，这些地方都由汽车专用道路等道路网络连在一起。今后，南本牧码头联络临港道路和首都圈中央联络汽车道等环状道路完成后，交通将会更加便利。

2 南本牧码头集装箱泊位的设施概要

- 配备着世界最大级的超大型龙门起重机（MC-1·2...能够对应22排、MC-3...能够对应24排）
- MC-1·2是水深16m的泊位，从2001年开始使用。
- MC-3是国内首个水深18m^{※2}的泊位，从2015年开始使用。

泊位名称	长度 (m)	水深 (m)	集装箱龙门起重机数量	码头面积 (m ²)	冷藏箱插头的数量	可放置的集装箱数量 (TEU)	装卸方式
MC-1	350	16	3	175,000	420	9,100	装运式起重机
MC-2	350 ^{※1}	16	3	229,000	852	12,200	装运式起重机
MC-3	400	18 ^{※2}	4	225,000	666	13,300	装运式起重机
MC-4	500	18 ^{※2}	—	—	—	—	—

※1 计划长度400m,其中已经使用350m
 ※2 结构上吃水20m以下的船舶可以靠岸



龙门起重机的规格比较
 种类 全长 高度
 24排型 65.0t 69.0m
 22排型 40.6t 63.0m

3 最先进的MC-3·4集装箱泊位

~正在进行着世界最大、我国第一个水深18m[※]的泊位的建设~

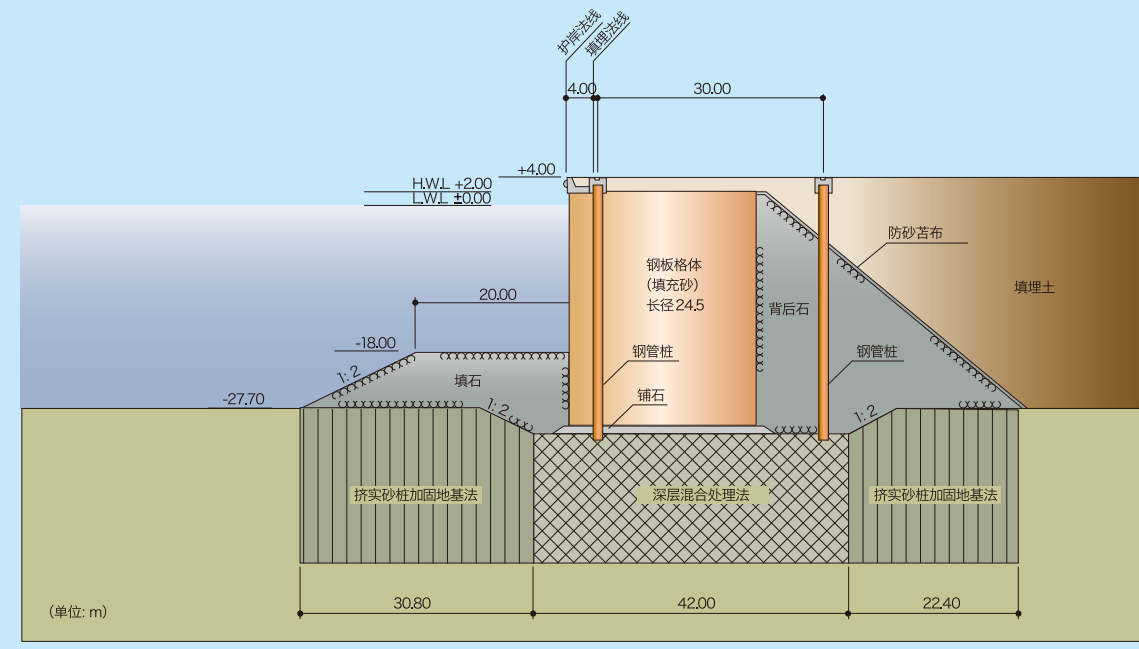
为了对应基于航线上的船舶的大型化的趋势，以及增强国际竞争力，在MC-3·4泊位上正在进行深水抗震泊位的建设。

其中，MC-3集装箱泊位从2007年度开始建设，从2015年度开始使用。

另外，MC-4集装箱泊位从2013年度开始建设。

<泊位概要>

- 建设方式：作为国家直辖事业建设护岸
- 结构形式：钢板格体式（抗震护岸）
- 泊位水深：18m[※]（可对应超大型集装箱船舶）
- 泊位总长：（MC-3）400m、（MC-4）500m
- ※ 结构上吃水2.0m以下的船舶可以靠岸



（公有水面填埋许可申请表：摘自国土交通省 关东地方整備局）

接收建设工地上产生的废土项目

项目概要

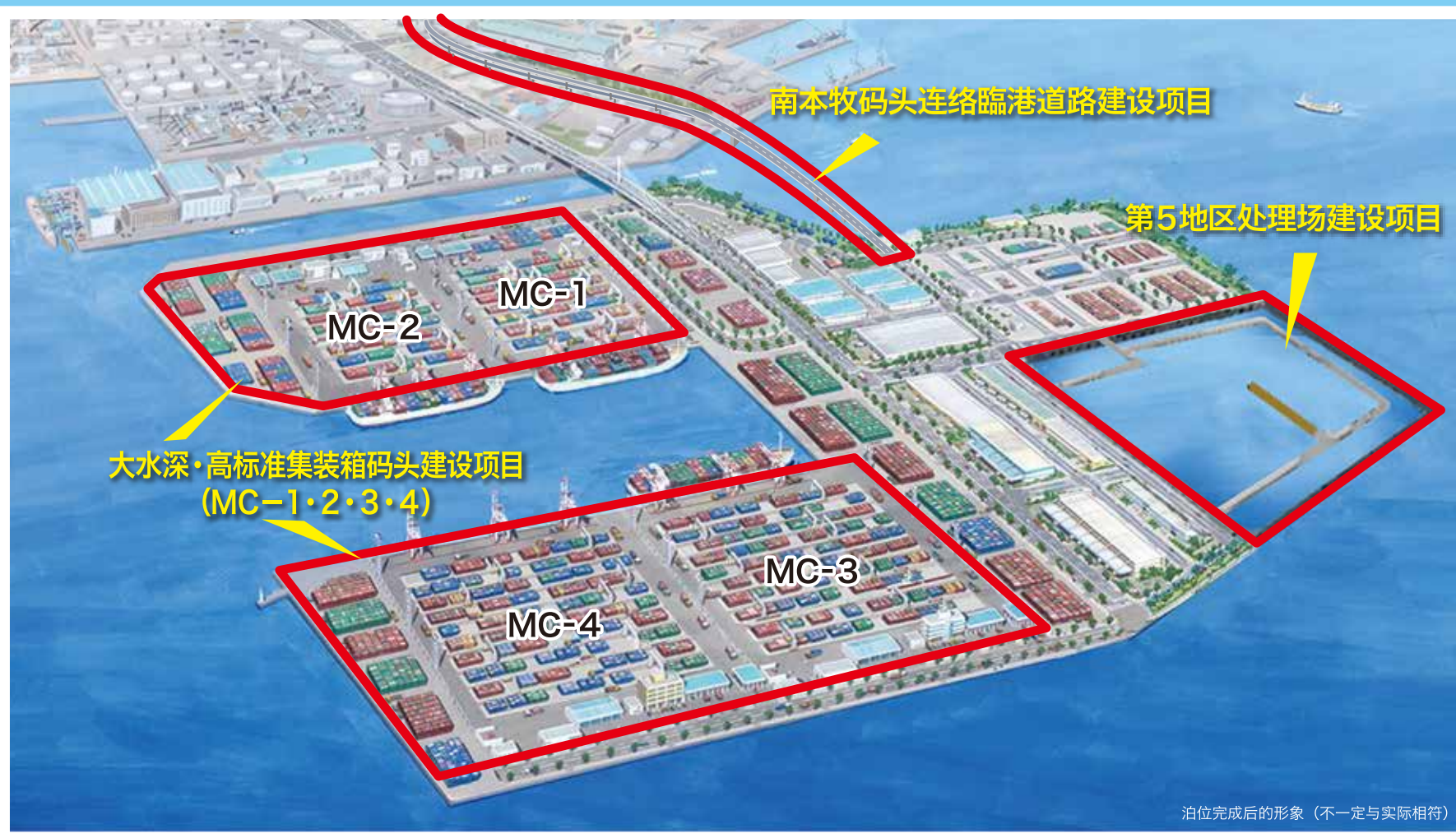
本牧码头可以接收横滨市内公共工程产生的废土等。我们长期并稳定接收这种废土等并将它用于高标准集装箱泊位MC-4等的填埋工程上。



▲填埋状况

将废土从产生地搬运到中转点及南本牧码头的基本路线如下。

关于在市内产生的废土，考虑环保问题就先搬运到港内设置的两个中转点（一个在南，一个在北）之后，从中转点再利用船舶运到南本牧码头。



大水深·高标准集装箱码头建设项目 (MC-1·2·3·4)

南本牧码头联络临港道路建设项目

第5地区处理场建设项目

泊位完成后的形象（不一定与实际相符）

南本牧码头联络临港道路建设事业

1 事业目的

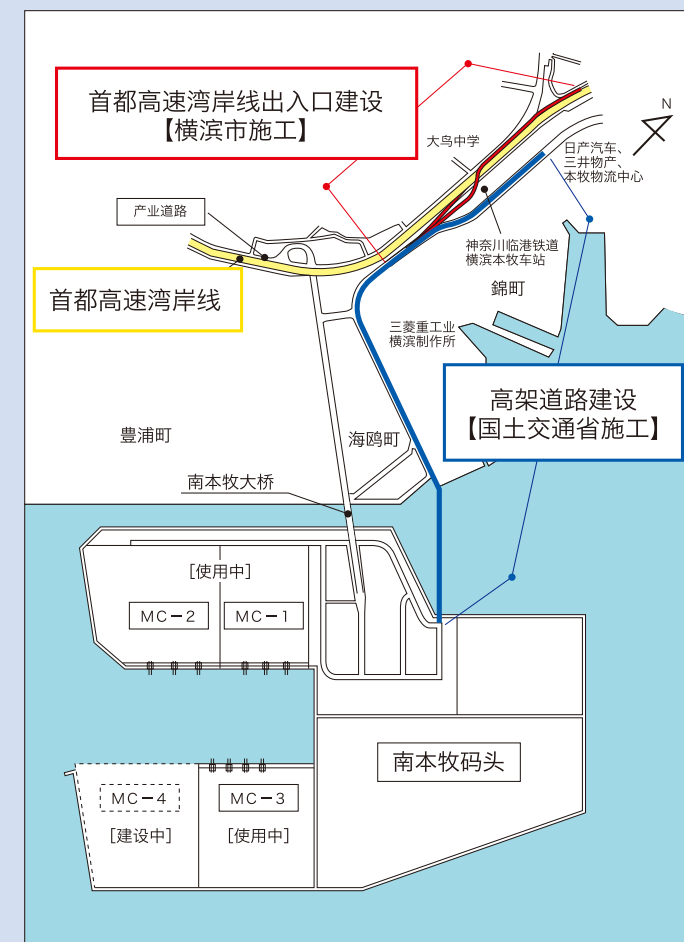
- (1) 随着MC-3·4集装箱码头的使用开始及物流关联设施的集中建设，交通量将大幅度增加。为了对付日益增加的交通量，除了现有的南本牧大桥外，还将建设道路主线。
- (2) 把南本牧码头与通往外地的干线公路—首都高速湾岸线连接后，可以使MC-3为主的南本牧码头充分发挥大水深·高标准的功能和增强国际集装箱战略港湾的作用以及提高国际竞争力。
- (3) 南本牧码头是岛式码头，因此除了现有的南本牧大桥外，再建设一条公路的话，交通将会更加便利并能确保交通的稳定性。
- (4) 道路主线的建设能够减轻现有的产业道路因集装箱货车通行而给环境带来的负面影响。

2 项目概要

- (1) 事业单位
 - a 横滨市（国庫援助项目）：首都高速湾岸线出入口建设
 - b 国土交通省（直辖项目）：高架道路建设
- (2) 施工期间 2009年至2016年
- (3) 项目规模
 - a 横滨市（国庫援助项目）：总长 约1.2km、往返2个车道
 - b 国土交通省（直辖项目）：总长 约2.5km、往返2个车道



▲首都高速湾岸线出入口 完成后的形象（横滨市）



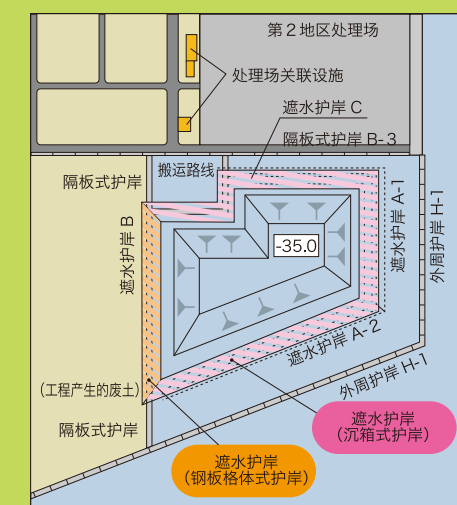
第5地区废弃物处理场的建设项目

项目目的

为了长期稳定接收市民生活中产生的废弃物，将建设新的垃圾处理场。

处理场概要

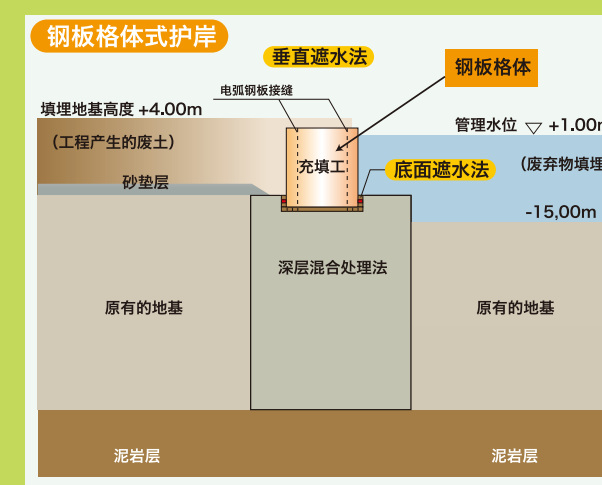
- 处理场的种类：管理型处理场
- 处理场面积：约16.4ha（内侧是遮水护岸）
- 接收的废弃物：一般废弃物、产业废弃物
- 接收容量：400万m³
- 遮水护岸总长：约1700m
- 预定使用时期：2017年



建设计划概要

- 为了防止污水从投放地区外漏，将在第5地区内建设有遮水功能的护岸（遮水护岸）。
- 开始接收废弃物之前，将建设经营管理处理场所必要的设施（如车辆通行道·管理大楼·废水处理场等）。

遮水护岸断面图



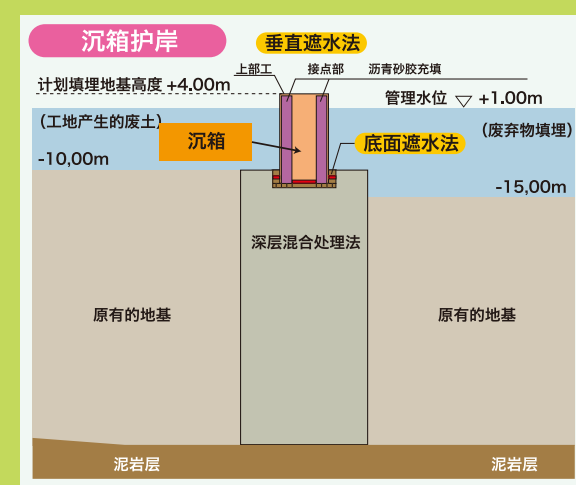
* 基础部分

用深层混合处理（CDM法）进行地基改良工程。（※Cement Deep Mixing的简称）
 把水下面堆积的松软泥沙（粘性土层、填埋土层）与水泥掺和在一起，使护岸本身更加坚固以支撑主体部分，同时可以防止土中的水浸出来，即确保遮水性。

遮水护岸

从结构上遮水护岸由两个部分组成，一个是将投放废弃物的水域与周围隔开的“主体部分”，另一个是支撑主体部分的“基础部分”。

在设计方面，我们经过反复钻研废弃物的填埋方法（均等填埋），努力缩减建设费。



* 主体部分

用“钢板格体式”和“沉箱型”的工法来进行建设。