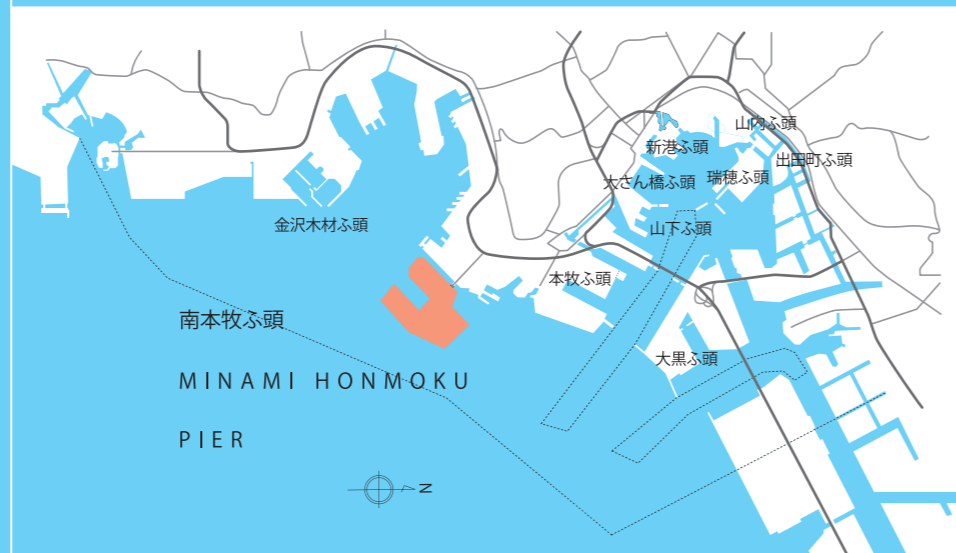


南本牧ふ頭 航空写真 平成29年1月6日撮影



発行：横浜市港湾局港湾物流部物流企画課
〒231-0023 横浜市中区山下町2番地 産業貿易センタービル5階
Eメール kw-butsuryukikaku@city.yokohama.jp
TEL045-671-7305 FAX045-671-0141
平成21年6月発行(増刷 平成29年6月)
時点修正をしています。
港湾局ホームページ <http://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/>
南本牧ふ頭ホームページ <http://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/basicinfo/torikumi/mhonmoku-index.html>



総合物流拠点の形成

新しい物流形態にも対応可能な各種機能を有する最新鋭の流通ターミナルなどの誘致を進めることによって、港湾物流の多様化に対応した総合物流拠点の形成を目指しています。

平成15年度から埋立地の一部分譲を行っており、平成28年現在で5社に売却し、稼働しています。



南本牧大橋

南本牧ふ頭にアクセスする橋梁で、南本牧ふ頭のシンボルゲートになります。

構造形式：3径間連続鋼斜張橋
橋長：300m
幅員：26.3m～28.3m
幅員構成：車道4車線、両側歩道



Port of YOKOHAMA 南本牧ふ頭

アジア諸国の目覚ましい経済発展に伴って、アジア域内では国際海上コンテナによる貨物輸送量が増大しています。また、北米や欧州を結ぶ基幹航路等においては、輸送能力や輸送効率を向上させるため、更なるコンテナ船の大型化や寄港地の集約化が進んでいます。

横浜港では、我が国の経済を物流面から支えてきた役割を今後も担っていくために、国際コンテナ戦略港湾として、国際競争力の強化を図っています。そうした中、先進的な港湾施設の整備として、南本牧ふ頭において大水深・高規格コンテナターミナルの整備を進めており、平成13年度にはMC-1・2コンテナターミナルの供用を開始しました。

また、世界最大級の水深18m*岸壁を誇るMC-3については、平成19年度から整備に着手し平成27年度に供用を開始しました。同じく水深18m*岸壁のMC-4コンテナターミナルは平成25年度から整備に着手しています。

さらに、大水深・高規格コンテナターミナルの機能を十分に発揮させるため、平成21年度から首都高速湾岸線と南本牧ふ頭を高架道路で接続する「南本牧ふ頭連絡臨港道路整備事業」を進め、平成29年3月に「南本牧はま道路」として開通しました。

一方で南本牧ふ頭は、快適な市民生活を支える役割を担っており、第2ブロックに引き続き、第5ブロックにて環境に配慮した廃棄物最終処分場の整備を進めており、平成29年10月に開設を予定しています。

*構造上は20mまで対応可

事業概要

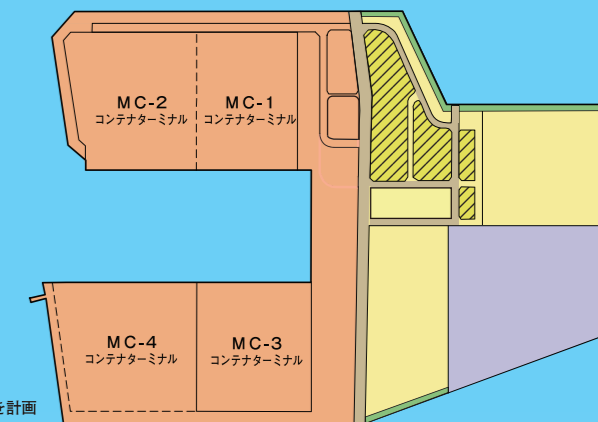
●事業目的

- (1) コンテナ貨物取扱量の増加、コンテナ船の大型化に対応する大水深・高規格コンテナターミナルの整備
- (2) 港湾物流の多様化に対応した総合物流拠点の形成
- (3) 市内から発生する公共建設発生土、廃棄物等の長期的・安定的受入れ

●ふ頭の土地利用（横浜港港湾計画）

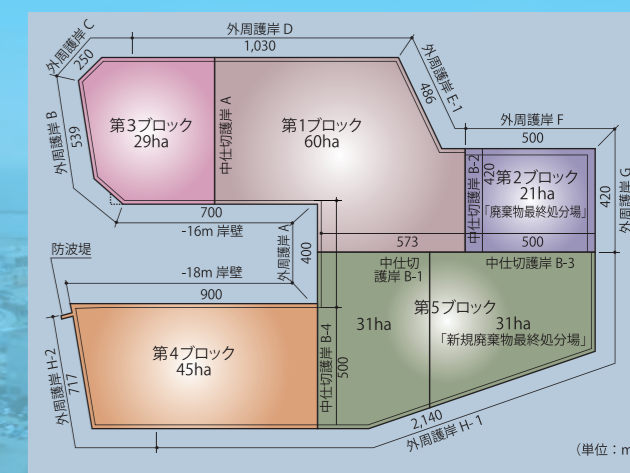
ふ頭用地	120.8ha
港湾関連用地	51.7ha
売却済み用地	11.4ha
緑地	4.2ha
交通機能用地	9.4ha
海面処分用地(※)	31.1ha
合計	217.2ha

※将来構想：海面処分用地の跡地は、港湾関連用地(7.7ha)と緑地(23.4ha)を計画



●埋立計画

- (1) 埋立面積 約217ha
- (2) 埋立量 約6,900万m³ (廃棄物を含む)
- (3) 埋立方法 全体を5ブロックに分割した埋立



南本牧ふ頭高規格コンテナターミナル整備事業

1 南本牧ふ頭の特長

① 北米航路のファースト・ラストポート（北米発東アジア向けの最初港、東アジア発北米向けの最終港）になります。



② 東京湾口に最も近い位置にあるコンテナターミナルで、船の運航時間の短縮が図られます。



③ 水深の深い海域に位置しており、コンテナ船の大型化に対応した大水深岸壁の整備が可能です。



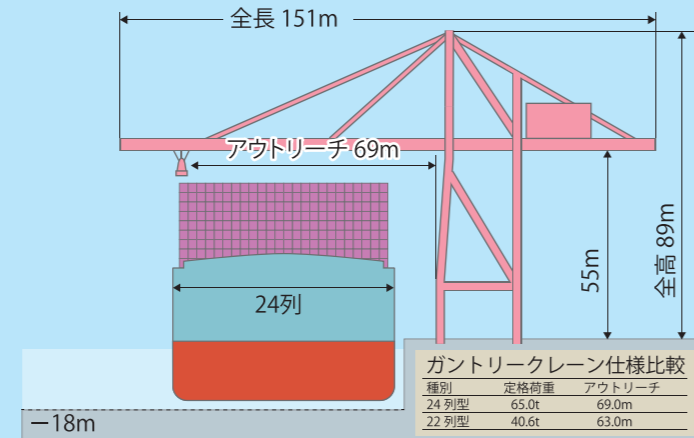
④ 横浜港の背後圏は首都圏から広く東日本に及ぶ自動車専用道路等の道路ネットワークで結ばれています。平成29年3月には南本牧ふ頭連絡臨港道路（南本牧はま道路）が開通し、今後、首都圏中央連絡自動車道等の環状道路整備が進めば、さらにアクセスが向上します。

2 南本牧ふ頭コンテナターミナルの施設概要

- 世界最大級のメガガントリークレーンを装備（MC-1・2…22列対応、MC-3…24列対応）
- MC-1・2は水深16m岸壁として平成13年度供用開始
- MC-3は国内初の水深18m[※]岸壁として平成27年度供用開始

バス名	延長 (m)	水深 (m)	ガントリークレーン 基数	ターミナル面積 (m ²)	リーファー プラック数	蔵置可能コンテナ個数 (TEU)	荷役方式
MC-1	350	16	3	175,000	420	9,100	トランスファークレーン
MC-2	350 ^{※1}	16	3	229,000	852	12,200	トランスファークレーン
MC-3	400	18 ^{※2}	4	225,000	666	13,300	トランスファークレーン
MC-4 (建設中)	500	18 ^{※2}	—	—	—	—	—

※1 計画延長400mのうち350mを供用
※2 構造上は20mまで対応可



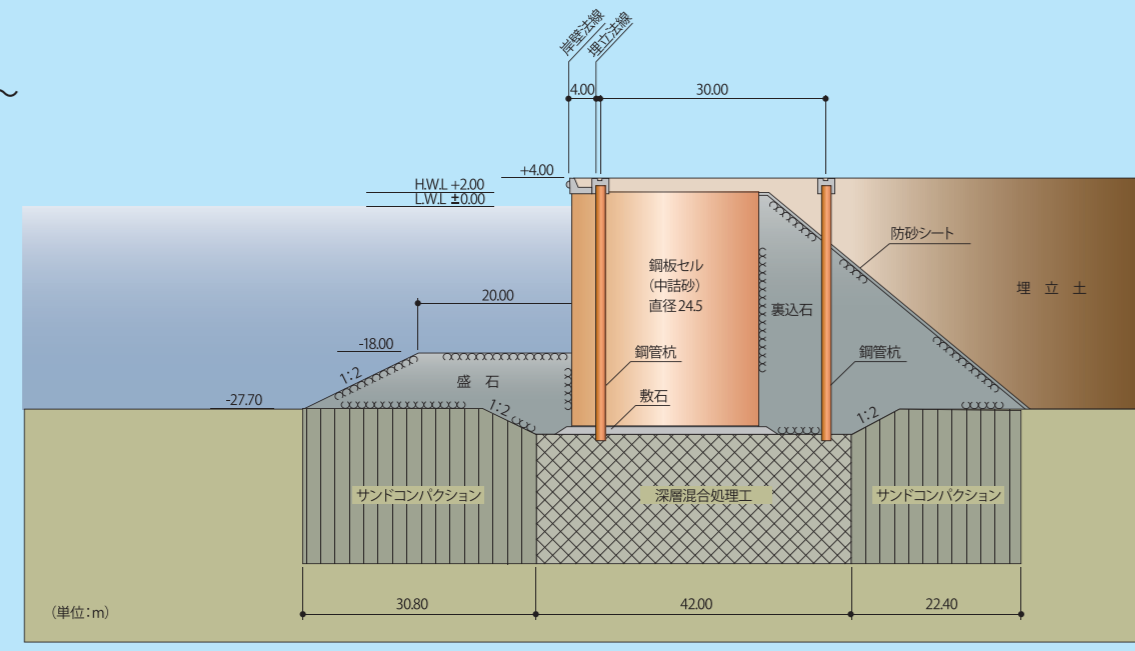
3 最新鋭のMC-3・4コンテナターミナル

～世界最大級、我が国初となる水深18m^{*}を有する岸壁の整備～

基幹航路などにおいて急速に進む船舶の大型化へ対応し、国際競争力強化を図るため、MC-3・4コンテナターミナルについて大水深耐震強化岸壁の整備を進めています。そのうち、MC-3コンテナターミナルについては、平成19年度から整備に着手し、27年度に供用開始しました。また、MC-4コンテナターミナルについては、平成25年度から整備に着手しています。

〈岸壁の概要〉

- 整備方式：国直轄事業として岸壁を整備
- 構造形式：鋼板セル方式（耐震強化岸壁）
- 岸壁水深：18m[※]（超大型コンテナ船に対応可能）
- 岸壁延長：（MC-3）400m、（MC-4）500m
- ※ 構造上は20mまで対応可



（公有水面埋立承認願書：国土交通省 関東地方整備局による）

南本牧ふ頭



大水深・高規格コンテナターミナル整備事業 (MC-1・2・3・4)

南本牧ふ頭連絡臨港道路整備事業

第5ブロック処分場整備事業

完成イメージパース（実際とは異なる場合があります）

建設発生土受入事業

建設発生土受入事業の概要

横浜市内の公共事業から発生する建設発生土等の受入れを行っています。これらの建設発生土等を安定的かつ継続的に受け入れ、高規格コンテナターミナルMC-4等の埋立に活用しています。



▲埋立状況

土砂発生場所から各中継所及び南本牧ふ頭への基本的な搬入ルートは次のとおりです。

市内で発生した建設発生土は、環境に配慮して港内の南北2つの中継所に搬入されます。中継所からは船にて南本牧ふ頭に海上運搬します。



南本牧ふ頭連絡臨港道路整備事業

1 事業目的

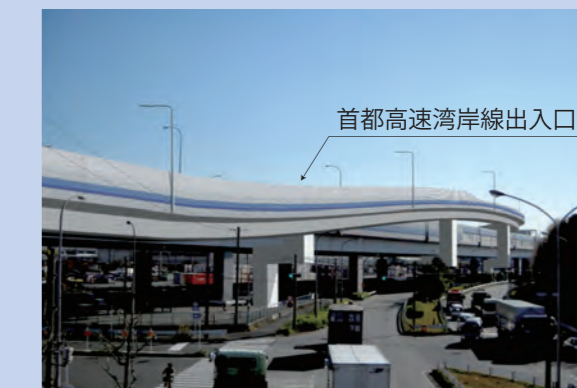
- MC-3・4コンテナターミナルの供用や物流関連施設の集積に伴い増加する交通量に対応するため、既存の南本牧大橋に加えて本道路を整備し、交通量の増大を図ります。
- 南本牧ふ頭を広域幹線道路ネットワークを形成する首都高速湾岸線と連絡することで、MC-3をはじめとする南本牧ふ頭の大水深・高規格コンテナターミナルとしての機能を十分に発揮させることにより、国際コンテナ戦略港湾として国際競争力の強化を図ります。
- 南本牧ふ頭は島式であるため、既設の南本牧大橋に加えて、もう一つのルートを整備することで、アクセス機能の向上と交通の安定性確保を図ります。
- 本道路の整備は、至近にある既存の産業道路におけるコンテナ車両による環境負荷の軽減にも寄与します。

2 事業概要

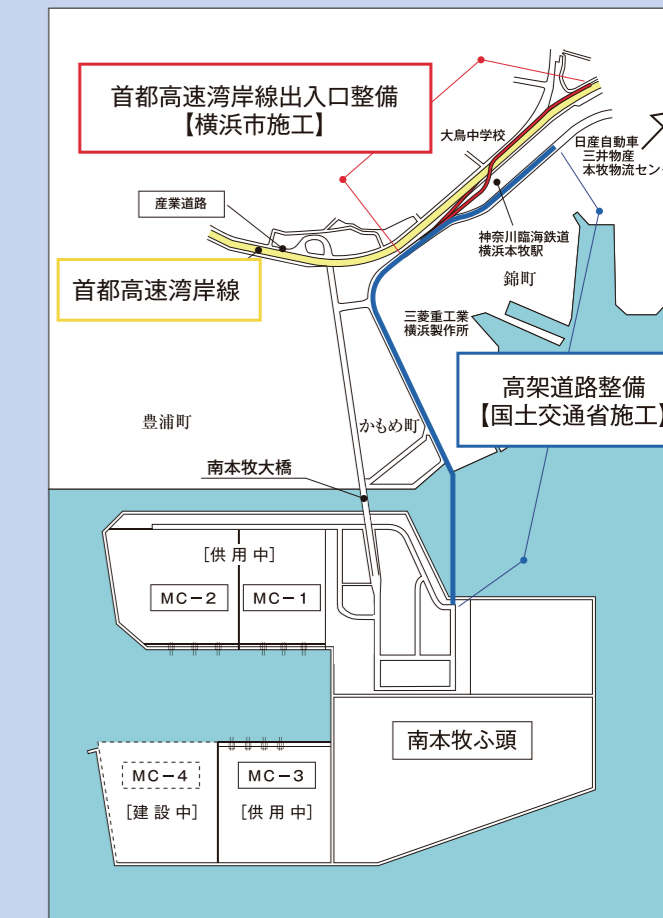
- 事業主体
 - ア 横浜市（国庫補助事業）：首都高速湾岸線出入口整備
 - イ 国土交通省（直轄事業）：高架道路整備
- 事業期間 平成21年度～28年度
- 事業規模
 - ア 横浜市（国庫補助事業）：延長 約1.2km、往復2車線
 - イ 国土交通省（直轄事業）：延長 約2.5km、往復2車線

3 開通

平成29年3月4日開通。
道路名称を一般公募し、「南本牧はま道路」に決定しました。



▲首都高速湾岸線出入口 完成イメージ（横浜市）



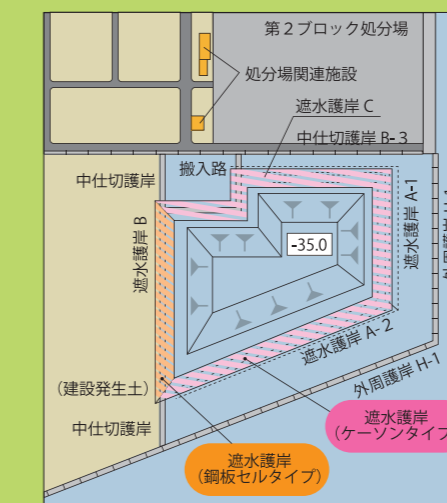
第5ブロック処分場整備事業

事業目的

市民の生活から生じる廃棄物を長期にわたり、安定して受入れるため、新しい処分場を整備していきます。

処分場の概要

- 処分場の種類：管理型処分場
- 処分場面積：約16.4ha（遮水護岸内側）
- 受入廃棄物：一般廃棄物、産業廃棄物
- 受入容量：400万m³
- 遮水護岸延長：約1,700m
- 開設予定時期：平成29年10月



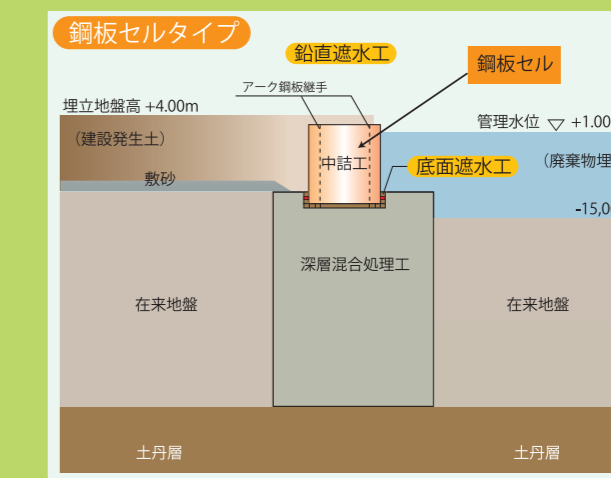
整備計画概要

- 廃棄物を投入する区画から外部に水が漏れないよう、第5ブロック内に遮水性を有する護岸（遮水護岸）を建設します。
- 処分場の管理・運営に必要な施設（車両通路・管理棟・排水処理施設等）の整備を行い、廃棄物の受入れを開始します。

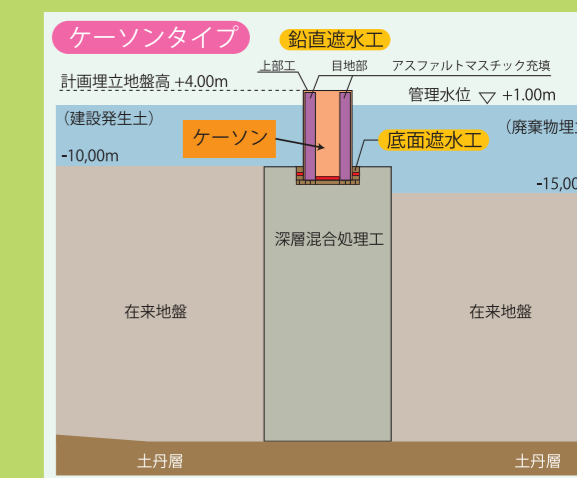
遮水護岸

遮水護岸の構造については、廃棄物を投入する水域と周囲を仕切る「本体部分」と、本体部分を支えるための「基礎部分」に分けられます。設計にあたっては、廃棄物の埋立方法を工夫（均等埋立）することなどにより、できる限り建設費の削減を図っています。

遮水護岸断面図



*基礎部分
深層混合処理（CDM※）工法による地盤改良を行います。（※Cement Deep Mixingの略）
水面下に堆積している軟弱土砂（粘性土層、埋立土層）をセメントと攪拌することで、本体部分を支えられるよう強化するとともに、地中から水が染み出さないよう遮水性を確保します。



*本体部分
「鋼板セルタイプ」と「ケーソンタイプ」の2種類の構造形式で整備します。