

平成 29 年度第 2 回  
横浜市公共事業評価委員会  
平成 29 年 12 月 26 日(火)  
横 浜 市

【港湾－1】事前評価

本牧ふ頭 A 突堤道路整備事業

(港湾局)



(様式2)

公共事業事前評価調書 (案)

事業概要	事業名	【港湾-1】本牧ふ頭A突堤道路整備事業
	場所 (所在地)	中区本牧ふ頭A突堤内
	事業目的	国際コンテナ戦略港湾である横浜港において、コンテナ貨物の受け皿となる物流施設の集積地を構築するため、本牧ふ頭A突堤内の一部に基盤となる道路整備を行います。
事業内容	<p>位置図・案内図</p>  <p>①道路新設(延長:約1.7km 幅員:19m) ②既存道路改修(延長:約1.1km 幅員:35~50m)</p> <p>平面図</p>  <p>※今後の精査により変更になる可能性があります。</p>	

	<p>事業 スケジュール</p>	<p>平成 30 年度から平成 35 年度までを予定 年度ごとに工区を分け、上半期に設計、下半期に施工する予定です。</p>
	<p>総事業費</p>	<p>約 30 億円 計画地は埋め立て地盤であるため、地質条件のばらつきが予測されます。そのため、事業費には、地盤改良等の実施に要する費用を最大限見込んでいます。</p>
	<p>事業の 必要性</p>	<p>物流施設 1 件当たりの床面積は、2010 年から 2016 年にかけて約 60% 増加しており、大型施設への需要が高まっています。また、首都圏の大型施設の空室率は、2009 年から 2017 年にかけて約 15% 減少しています。</p> <p>一方、平成 31 年度には、南本牧ふ頭に MC-4 の供用が予定されており、今後横浜港全体のコンテナ貨物取扱量は増加する傾向にあり、新たな物流施設の整備が求められています。</p> <p>そこで、横浜港では物流機能強化に向けて、コンテナターミナルに近接した本牧ふ頭 A 突堤を物流施設の集積地として、港湾計画に位置づけています。物流施設をコンテナターミナルの近接地に集積させることで、効率的な物流が可能となります。このことから、本牧ふ頭 A 突堤で、物流施設の集積地を形成し、コンテナ取扱量の拡大を図るため、基盤となる道路整備が必要になります。</p>
	<p>事業の効果 (費用便益分析等)</p>	<p>①定性的事項について 本事業により物流施設の集積が可能となり、大型物流施設の需要に応えることで、横浜港における貨物の拡大・定着を図り、国際コンテナ戦略港湾としての機能強化に結び付けます。</p> <p>②定量的事項について 道路整備後は、本牧ふ頭 A 突堤での物流施設の立地により、A 突堤全体で 1 日あたり約 7,400 台の発生集中交通量が見込まれています。地区の区画街路を形成することで、既存道路の交通を分散し、交通の円滑化を図ります。</p> <p>③コスト縮減について 造成等は必要最低限にとどめ、既存の地形を活かしながら道路整備を行います。</p>

環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・極力再生材を利用して、道路整備を行います。</li> <li>・物流施設が主要コンテナターミナルと近接して整備されることで輸送の効率化が図られ、環境負荷低減に寄与すると考えています。</li> </ul>
地域の状況等	<p>周辺の物流事業者から、物流施設用地の確保が求められています。</p>
事業手法	<p>公共発注方式によります。(民間事業者による整備の効果が低いと判断したため。)</p>
その他	<p>特になし</p>
添付資料	<p><input checked="" type="radio"/> 有 ・ <input type="radio"/> 無</p>
担当部署	<p>港湾局港湾物流部物流企画課 (TEL 045-671-7305 )</p>

## II 港湾の能力

目標年次（平成30年代後半）における取扱貨物量、船舶乗降旅客数を次のように定める。

取 扱 貨 物 量	外 貿 (うち外貿コンテナ)	11,970万トン (7,250万トン(470万TEU))
	内 貿 (うち内貿コンテナ)	4,760万トン (530万トン(50万TEU))
	合 計 (うちコンテナ)	16,730万トン (7,780万トン(520万TEU))
船舶乗降旅客数		120万人

※抜粋

平成26年11月改定 横浜港港湾計画資料（その1） 26頁

2) 外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量の推移

外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量の推移および目標年次における航路別方面別取扱量の推計結果は、次のとおりである。

目標年次における推計

表 II-1-4 外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量の推移および推計結果

		出入	実績値										設定値
			H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	目標年次	
外貿	主要な長距離航路計	輸出	498	507	563	611	669	662	680	509	627	1,123	
		輸入	565	564	605	662	755	839	807	573	673	974	
		計	1,064	1,071	1,168	1,273	1,425	1,502	1,486	1,082	1,300	2,097	
		北米西岸	輸出	202	211	269	311	339	368	389	255	323	611
			輸入	281	276	283	344	403	503	568	373	376	533
			計	483	488	552	655	742	870	956	628	699	1,144
		北米東岸	輸出	89	89	76	93	131	104	59	73	91	164
			輸入	129	127	129	134	175	172	81	76	116	143
			計	218	217	205	227	306	275	140	149	208	308
		欧州・地中海	輸出	158	154	144	146	147	146	165	128	159	241
			輸入	91	95	110	119	111	95	80	71	128	208
			計	249	250	254	265	258	241	245	199	287	449
	その他	輸出	49	53	74	60	53	45	67	53	54	107	
		輸入	65	64	83	65	66	70	78	53	53	89	
		計	114	117	157	126	118	115	146	106	107	196	
	中・短距離その他の航路計	輸出	655	729	793	808	881	991	1,010	870	976	1,332	
		輸入	582	614	646	645	675	690	708	603	713	1,216	
		計	1,237	1,343	1,439	1,454	1,555	1,680	1,717	1,474	1,689	2,549	
		豪州・NZ	輸出	54	50	54	60	53	53	61	50	34	65
			輸入	72	74	87	79	78	79	88	87	85	70
計			126	124	141	139	131	132	149	138	120	134	
東南アジア		輸出	255	269	284	277	327	484	519	453	499	757	
		輸入	167	158	153	146	170	215	253	217	270	643	
		計	422	427	437	423	497	700	771	670	770	1,400	
近海		輸出	343	407	452	472	500	453	430	367	438	506	
		輸入	342	380	405	418	426	394	367	299	358	500	
		計	685	787	857	889	926	848	797	666	795	1,007	
その他航路	輸出	3	4	2	0	0	0	0	0	4	4		
	輸入	0	2	2	2	1	0	0	0	1	3		
	計	4	6	4	3	1	1	0	0	5	8		
小計	輸出	1,153	1,236	1,356	1,419	1,550	1,653	1,689	1,379	1,603	2,456		
	輸入	1,147	1,178	1,251	1,308	1,430	1,529	1,514	1,176	1,387	2,190		
	計	2,300	2,415	2,607	2,727	2,980	3,182	3,204	2,555	2,990	4,646		
内貿			73	90	111	147	220	246	278	243	292	534	
合計			2,373	2,505	2,718	2,873	3,200	3,428	3,481	2,798	3,282	5,180	

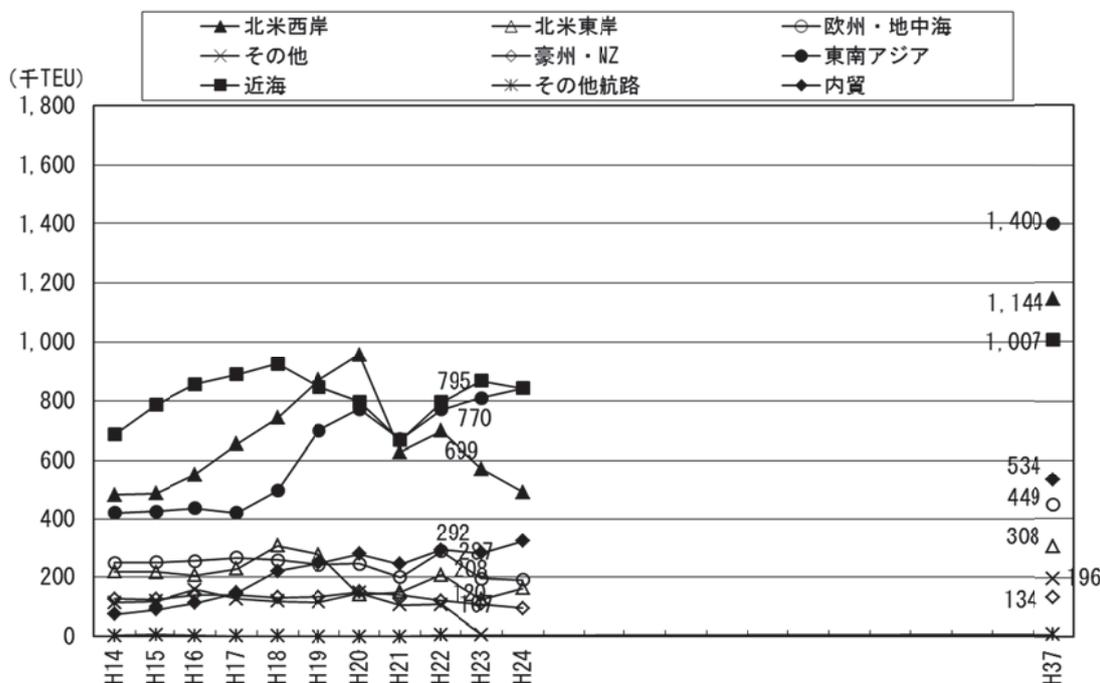


図 II-1-4 輸出入別の外貿公共コンテナ貨物の推移

## 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。

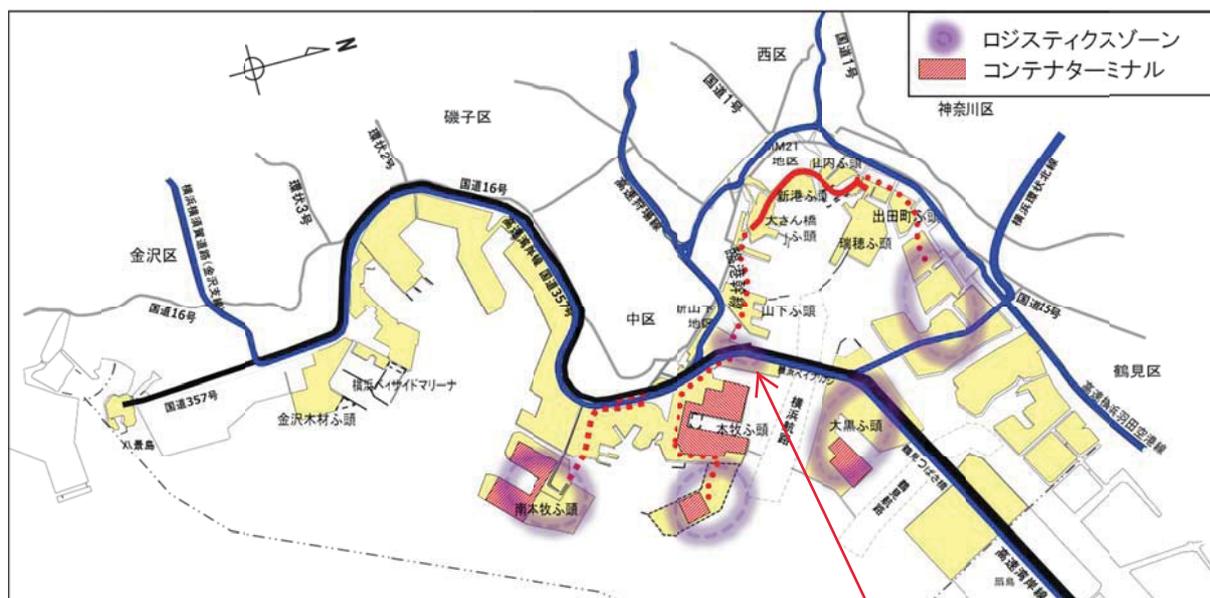
輸出入貨物の 99.7%が港湾を経由している中、港湾は単なる物流の結節点ではなく、物流の高度化・効率化に対応し、高付加価値を生み出すことが求められる。

### （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。



本牧ふ頭 A 突堤