

【議題1】

横浜港港湾計画の軽易な変更

1

港湾計画の諮問書(写)

港湾政第350号

令和7年12月23日

横浜市港湾審議会

委員長 大脇 崇 様

横浜市長 山中 竹春

横浜港港湾計画の軽易な変更について（諮問）

横浜市港湾審議会条例第2条の規定に基づき、横浜港港湾計画の軽易な変更について、貴審議会の意見を求めます。

2

港湾計画の変更(軽易な変更)案件

- 鶴見地区
 - ・専用ふ頭計画の変更
- 本牧ふ頭地区
 - ・土地利用計画の変更
 - ・効率的な運営を特に促進する区域の変更

3

港湾計画の変更位置図



4

港湾計画の変更位置図



5

【専用ふ頭計画】 関東事業所の概要（三菱ケミカル株式会社）

- 1937（昭和12）年 大日本特許肥料（株）横浜工場として開設、1939（昭和14）年アンモニア、硫酸、硫酸の生産を開始。
- 1943（昭和18）年 日東化学（株）と合併、肥料事業から総合化学工場への多角化路線へ転換。
- 1950（昭和25）年アンモニア合成プロセス排ガス中のCO₂を活用した液炭・ドライアイス製造、及び1957（昭和32年）合成繊維、合成樹脂事業へのアプローチを開始。
- 1968（昭和43）年高压ガス（液炭・アンモニア）の荷揚げ用途で4号栈橋を建設し運用を開始。
- 2008（平成20）年炭酸事業の撤退と共に使用用途が無くなり、以降将来利用の可能性を残し設備の維持管理を継続。

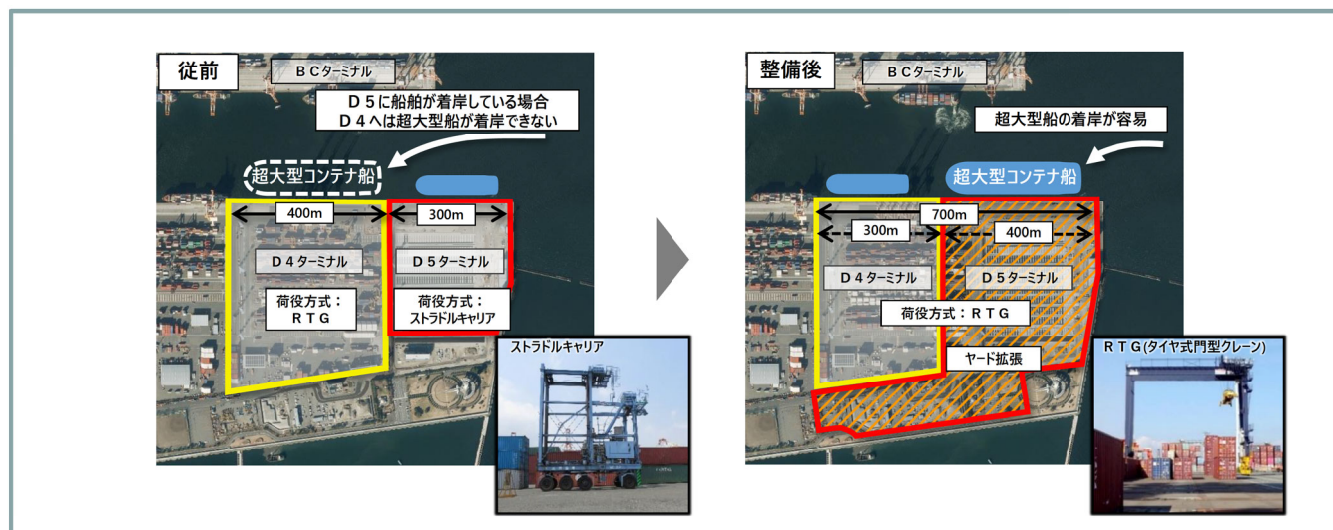


6

本牧ふ頭 D4・5コンテナターミナルの現状

- 令和6年2月、「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」において、「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き強力に推進することとされた。
- このうち、集荷については、東南アジア等からの広域集荷、円滑な積替機能の確保による効率的な集荷等が言及された。
- 現在、横浜港では競争力強化の一環として、本牧ふ頭においてコンテナ船の大型化や貨物量の増大に対応するため、D5コンテナターミナルの再整備を進めており、本年9月より一部供用を開始した。

再整備概要



9

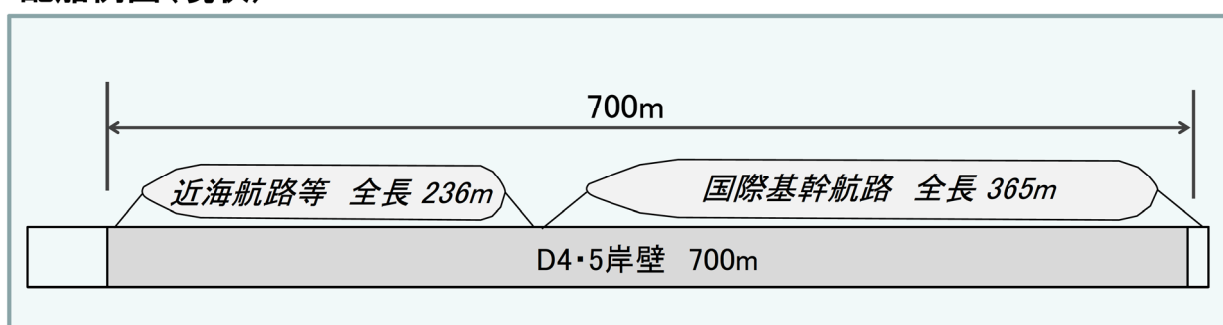
本牧ふ頭 D4・5コンテナターミナルの課題

- 国際基幹航路に就航する全長365m以上のコンテナ船の着岸が増加している。
 - 近海航路等に就航する全長236m以上のコンテナ船の着岸が増加している。
 - 現状では、全長365m※のコンテナ船が着岸した場合、同時着岸が可能な船舶は全長236m以下のコンテナ船に限定される。
- ※現時点で本牧ふ頭に受け入れ可能な最大船型(15,000TEU級)を想定

本牧ふ頭のコンテナ船の着岸実績(回)

船舶規模	令和3年 (現行計画策定)	令和6年
全長365m以上のコンテナ船(国際基幹航路)	2	36
全長236m以上のコンテナ船(近海航路等)	283	296

配船例図(現状)

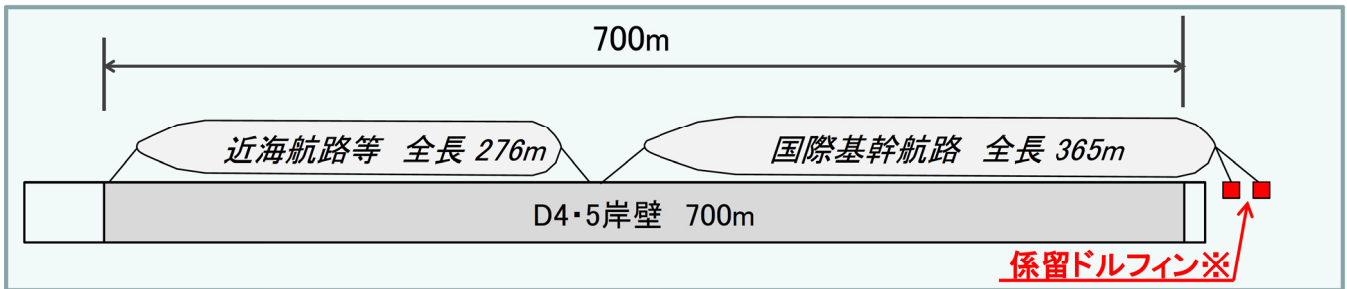


10

本牧ふ頭 D4・5コンテナターミナルの課題への対応

○船舶の全長が限定された受入条件に対して、工事に際し暫定的に設置した係留ドルフィン进行全面供用後も活用することで、実質的に船舶が着岸できる範囲が広がり、柔軟な受入れが可能となる。そのため、今回、港湾計画の変更を行うもの。

配船例図(変更)



※再整備中も船舶着岸が可能となるよう暫定的に設置した係留ドルフィン

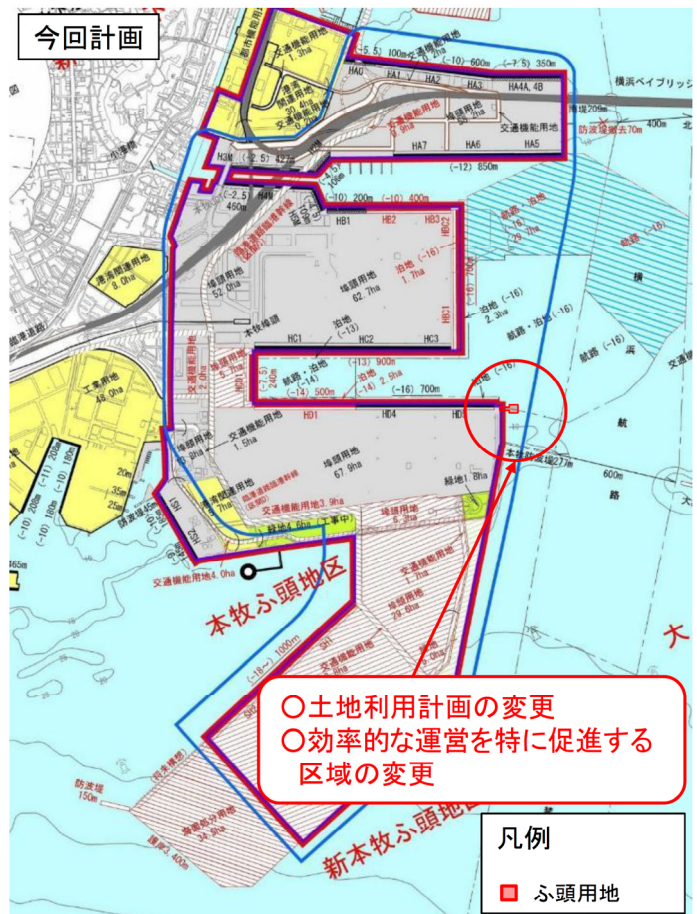
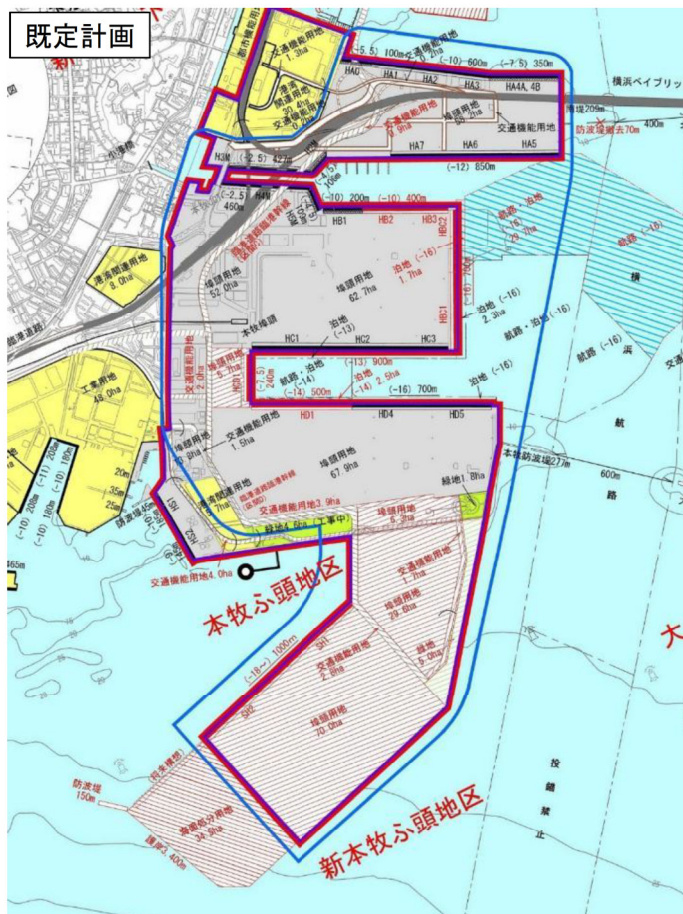
全長365mのコンテナ船と同時着岸を想定するコンテナ船

	現行計画		今回計画
全長(m)	~236m	➡	~276m
載貨重量トン数(トン)	40,000~50,000		50,000~60,000
積載可能コンテナ(TEU)	2,800~4,300		4,300~4,700

※上記のD4,5同時着岸例は想定であり、全長365m級のコンテナ船と同時着岸が可能なコンテナ船の大きさは、その時点の航行環境を踏まえ、別途関係者間で協議の上決定されるもの

11

【本牧ふ頭】港湾計画変更の内容



凡例

■ ふ頭用地