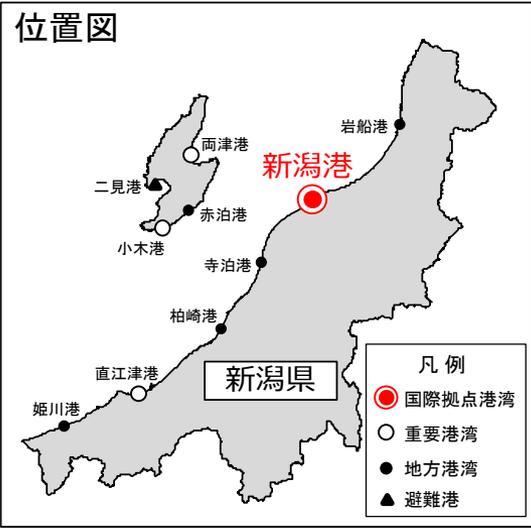


新潟港 港湾計画改訂

前回改訂：平成12年7月（目標年次：平成20年代前半）
 今回改訂目標年次：平成40年代前半

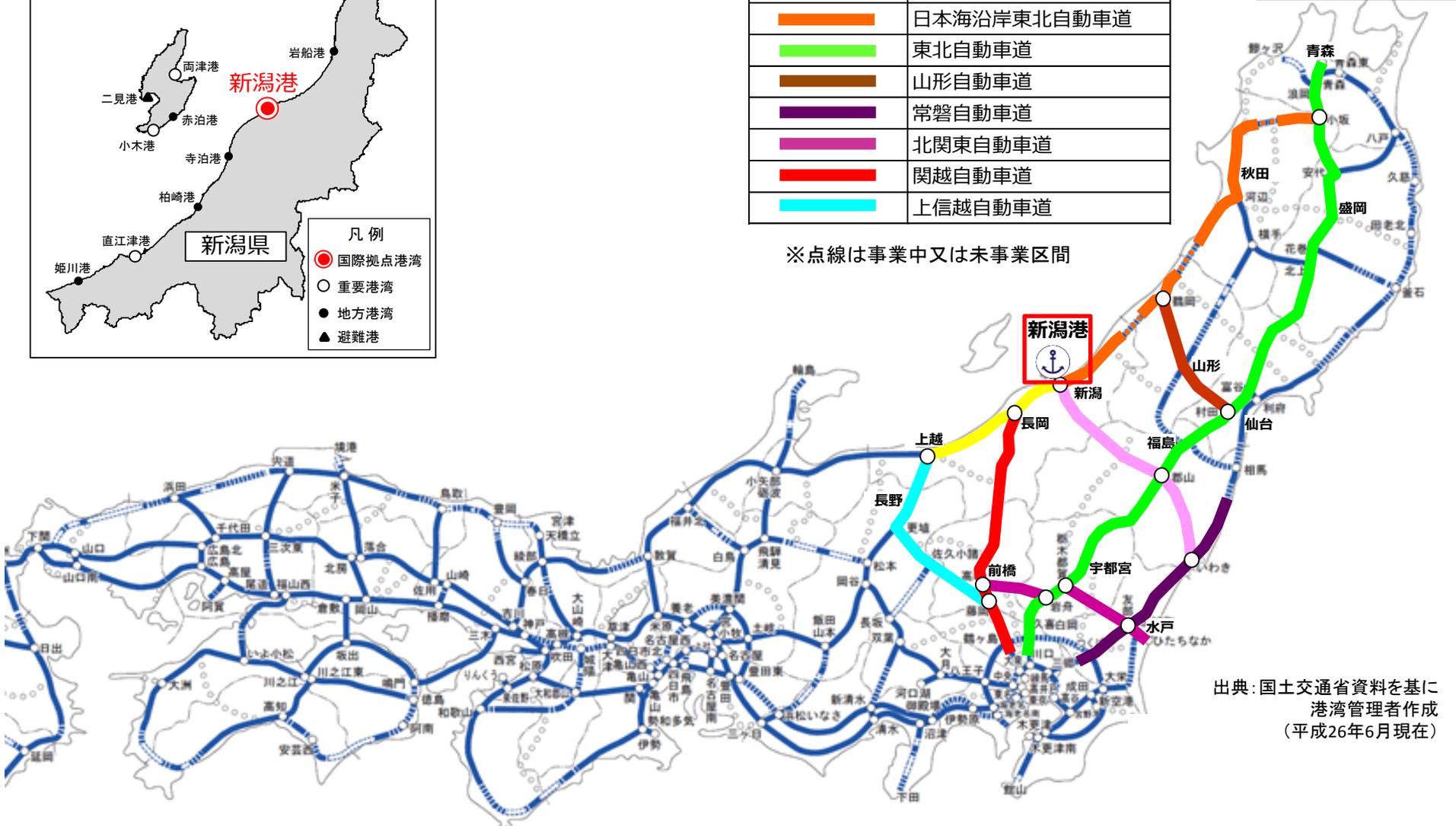
港湾管理者：新潟県



凡 例	
	北陸自動車道
	磐越自動車道
	日本海沿岸東北自動車道
	東北自動車道
	山形自動車道
	常磐自動車道
	北関東自動車道
	関越自動車道
	上信越自動車道

平成27年3月10日
 交通政策審議会
 第59回港湾分科会
 資料1

※点線は事業中又は未事業区間



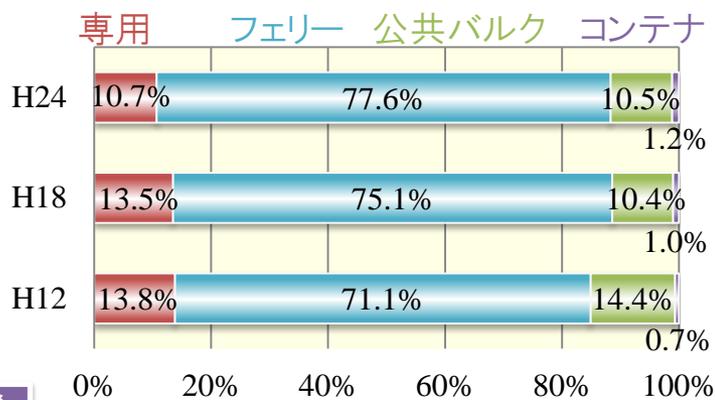
出典：国土交通省資料を基に
 港湾管理者作成
 （平成26年6月現在）



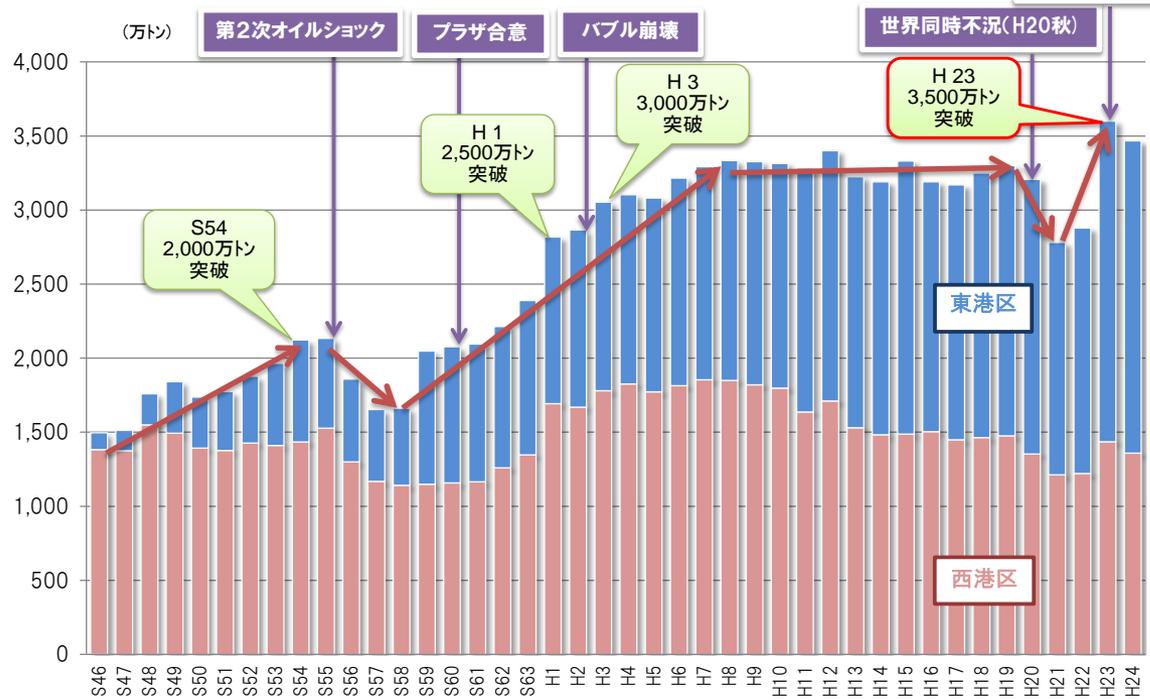
新潟港の概要

- 平成24年の新潟港全体の取扱貨物量は3,467万トン。西港区の取扱貨物量の約8割がフェリー貨物であり、東港区での主な取扱貨物はLNG、外資コンテナ貨物等。
- 平成23年11月に日本海側拠点港を選定し、新潟港は国際海上コンテナ、LNG(直江津港と連名応募)として、また、その他の機能の強化も図ることが望まれる「総合的拠点港」として選定された。

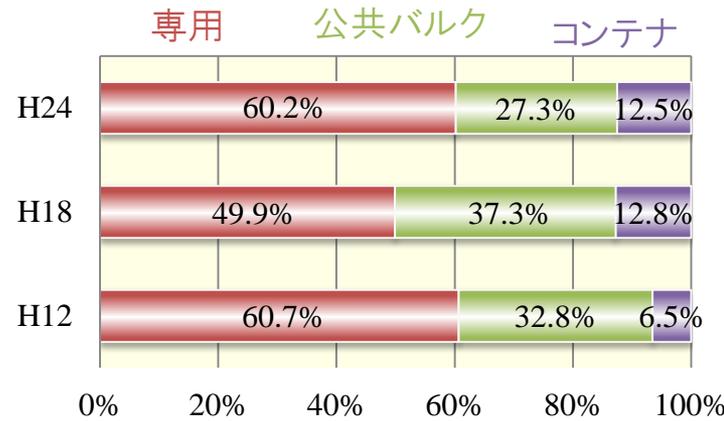
【西港区】取扱貨物量シェアの推移



新潟港【全体】取扱貨物量の推移



【東港区】取扱貨物量シェアの推移



出典：港湾管理者統計

- 専用(民間整備)岸壁で取り扱われた貨物
- フェリーで輸送された貨物
- 公共埠頭岸壁で取り扱われた貨物 (フェリー・コンテナ除く)
- コンテナで輸送された貨物

出典：港湾管理者統計

新潟港の目指す姿

◆新潟港の現状・優位性

- 新潟港は、新潟県の県庁所在地、本州日本海側唯一の政令都市である新潟市を背後地とする港湾
- 明治元年に開港五港の一つとされた歴史ある貿易港であり、現在の新潟港は、西港区と東港区の2つに分かれ、「西港区」は主に人流を扱う港、「東港区」は主とし物流を扱う港として、県民の生活及び背後企業の生産活動を支えている
- 経済発展著しい中国、韓国、ロシア等の対岸諸国との海上輸送網を有し、また、大消費首都圏との陸上輸送網やガスパイプラインなどを有する

◆新潟港を取り巻く動向

- 対岸諸国の著しい経済発展により、家具装備品等の輸送需要が増加
- LNG火力発電所稼働やガスパイプライン活用に伴い、LNG取扱量が増加
- クルーズ船の寄港増加や大型化に対応した環境整備に向けた取組

◆新潟港の課題

- コンテナヤードの狭隘化による非効率な荷役
- 港湾機能を維持するための土砂浚渫
- 船舶の大型化に対応した岸壁機能の不足
- 国内海上輸送網の充実への取組
- 万代島地区を中心とした賑わい拠点の需要が増加
- 市民が利用する海水浴場等の水際線維持への対応
- 日本海側の防災拠点及び太平洋側港湾のバックアップ機能
- 施設の老朽化及び機能陳腐化への対応

◆新潟港の目指す姿

◆今回計画（目標年次：平成40年代前半）

【物流】

- 対北東アジア、東アジア、東南アジアの玄関口にふさわしい日本海側拠点港の形成
 - ・日本海側における総合的拠点港として新潟港の港湾機能や国際競争力の強化を図り対岸諸国(中国、韓国、ロシアなど)や、今後世界経済の牽引役として東南アジアの経済発展を我が国の成長に取り込むための中心的役割を担う。

【産業・交流】

- 地域経済の活力を増進する港づくり
 - ・地域経済を支える拠点港湾として物流・交流機能の強化を図り、新潟における地域経済の一層の発展に貢献する。
- 交流拠点機能のさらなる強化
 - ・ウォーターフロントの特性を活かして、地域の人々の賑わい・憩いの空間を提供するとともに、2019年に開港150周年を迎える歴史ある湊町の風情を活かしつつ国際的な文化・交流拠点としての機能向上を図る。

【防災】

- 防災拠点機能の強化
 - ・東日本大震災の教訓を踏まえ、首都直下地震等の太平洋側での大規模災害が発生した際のリダンダンシー確保のため、新潟港自体の耐震性等を確保することで太平洋側港湾のバックアップ機能の強化を図る。
- エネルギー供給基地としてのさらなる拠点化
 - ・LNG基地、ガスパイプラインなどのインフラを活かし、ロシア等諸外国からのエネルギーを受け入れるなど、我が国のエネルギー供給拠点としての役割を担う。

○ バルク貨物船の大型化と浚渫土砂量の縮減への対応

- 西港区 東海岸地区 : バルク貨物船の大型化に対応する公共埠頭を位置付け。
(水深10m、11m 岸壁2バース 延長360m)
- 西港区 中央地区、山の下地区 : 浚渫土砂量縮減を図るため水域施設計画を変更。
(港湾機能の移転により泊地、航路・泊地の水深を10mから7.5mに変更)
- 西港区 東海岸地区 : 浚渫土砂を処分するため海面処分用地を位置付け。
(海面処分用地 145ha)

○ 内貿RORO船及び旅客船の需要への対応、防波堤計画の見直し並びに交流拠点機能強化

- 西港区 入舟地区 : 内貿RORO船及び旅客船に対応した公共埠頭を位置付け。
(水深9m 岸壁1バース 延長350m、防波堤計画の一部削除及び法線変更)
- 西港区 万代島地区 : 土地利用計画を変更。(埠頭用地、緑地→交流厚生用地)

○ コンテナ取扱機能の強化及び外貿RORO船への対応

- 東港区 西ふ頭地区、南ふ頭地区 : 泊地埋立によるコンテナターミナル位置付け。
(水深12m 岸壁2バース 延長500m 埠頭用地16ha)
- 東港区 西ふ頭地区 : 外貿RORO埠頭を位置付け。
(水深10m 岸壁1バース 延長240m)

新潟港 計画変更の考え方（西港区）

【西港区】

要請

○大型船による大量一括輸送への対応

○港湾機能維持のための信濃川流下土砂の浚渫
○浚渫土砂処分に伴う環境負荷低減及び浚渫費用の削減

○効率的な国内海上輸送ネットワークの構築

○クルーズ振興を通じた地域活性化への取組

対応方針

○在来貨物船の大型化に対応したターミナル整備
○将来的な浚渫土砂の縮減に向けた航路水深の見直し及び港口部への機能展開

○クルーズ船の大型化に対応したターミナル整備
○内貿RORO船に対応したターミナル整備
○投資額抑制のため防波堤法線及びターミナル配置の見直し

計画変更内容

○航路水深の見直しとあわせた港口部への展開及び既設岸壁の水深変更（西港区全体）

公共埠頭計画

- ・水深11m(1B)延長190m
- ・水深10m(1B)延長170m
- ・水深7.5m(3B)延長624m

（水深9.5m→7.5m）

水域施設計画

- ・泊地、航路・泊地（水深10m→7.5m）

○内貿RORO船及び旅客船に対応した新規計画（入舟地区）

公共埠頭計画

- ・水深9m(1B)延長350m

（内貿RORO船・旅客船対応）

外郭施設計画

- ・入舟防波堤（法線変更）延長620m

新潟港 計画変更の考え方（東港区）

【東港区】

要請

- コンテナヤード不足による効率低下の解消
- コンテナ貨物需要に対応するコンテナターミナル機能強化

対応方針

- 泊地埋立によるヤードの拡張及び岸壁の再配置

計画変更内容

- コンテナ貨物需要に対応した外貿コンテナ埠頭の計画変更
(西ふ頭地区、南ふ頭地区)
- 公共埠頭計画
 - ・既定計画(水深12m)→新規計画(水深12m)
水深12m(1B)延長250m
- 外貿コンテナ埠頭
 - ・既設(水深10m)→新規計画(水深12m)
水深12m(1B)延長250m(コンテナ船用)
 - ・埠頭用地(荷捌き施設用地及び保管施設用地)

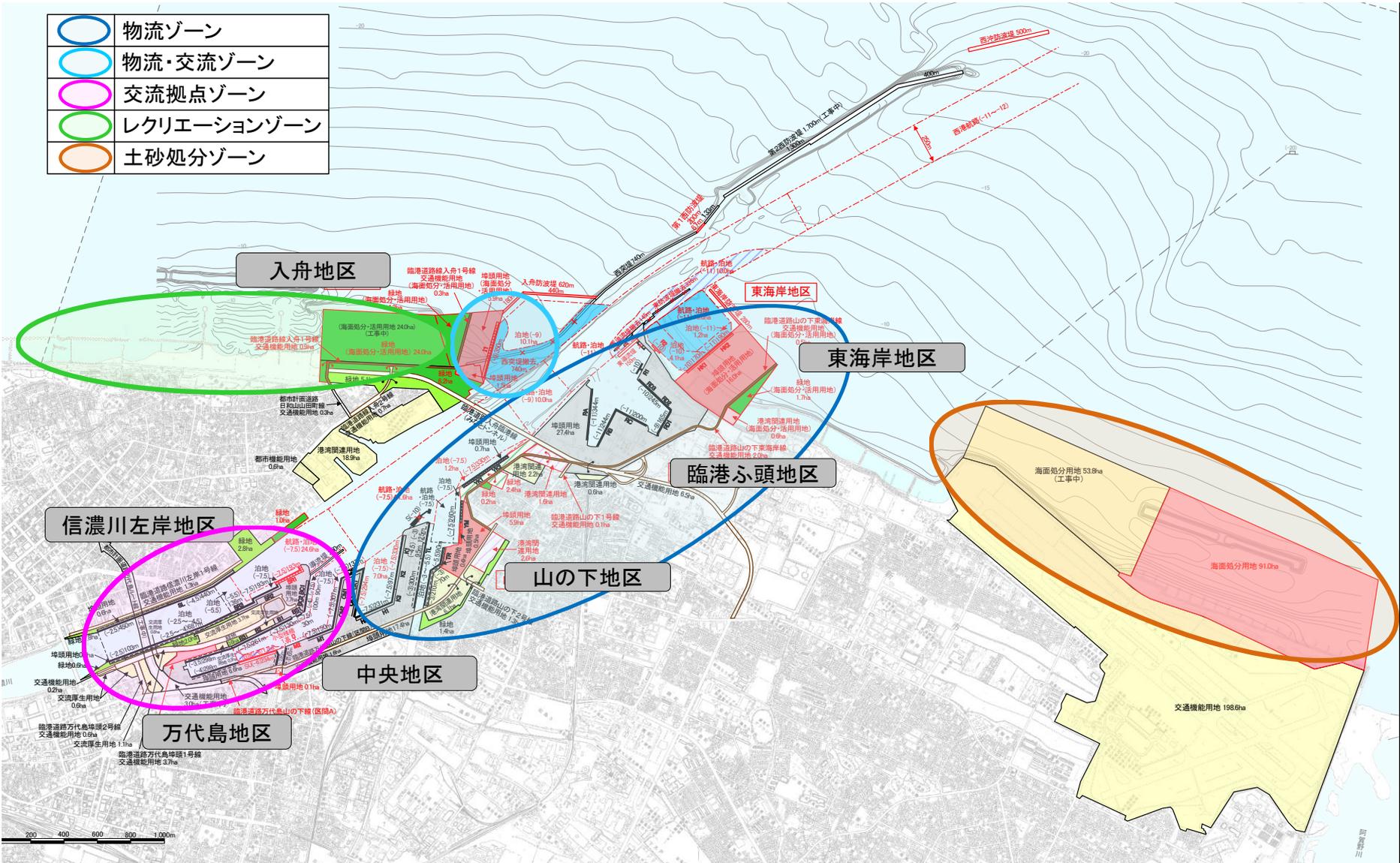
- 中国東北部や極東ロシアとを結ぶ複合一貫輸送の就航への対応

- 外貿RORO航路に対応したターミナルの確保

- 外貿RORO貨物を取り扱う公共埠頭の新規計画
(西ふ頭地区)
- 公共埠頭計画
 - 外貿ユニットロード埠頭
 - ・水深10m(1B)延長240m(外貿RORO船用)
 - ・岸壁に対応した泊地、航路・泊地の確保
 - ・埠頭用地(荷捌き施設用地及び保管施設用地)

新潟港西港区 将来の空間利用 (ゾーニング)

- 物流ゾーン
- 物流・交流ゾーン
- 交流拠点ゾーン
- レクリエーションゾーン
- 土砂処分ゾーン



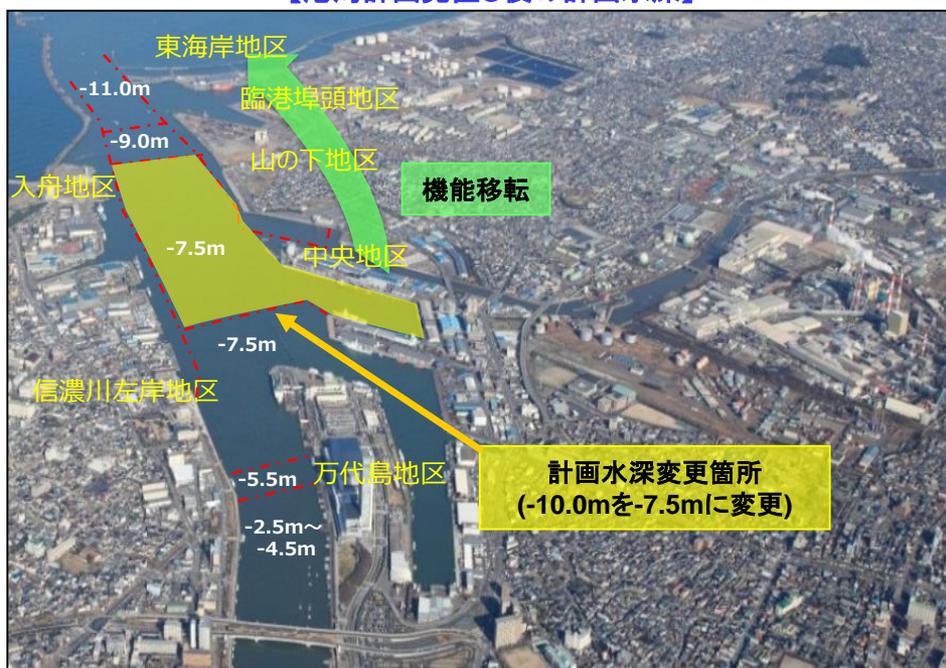
浚渫土砂量及び維持管理コストの削減

- 港湾の機能維持のため信濃川河口に埋没する土砂を毎年約80万m³浚渫しており、浚渫コスト及び環境負荷の観点から浚渫土砂量の削減が課題。
- 一方、複数の企業が原材料や製品輸送に係る物流コスト低減のため、大量一括輸送のための船舶大型化への対応(岸壁、泊地の増深)を要請。
- 中央地区など現行岸壁位置は埋没の影響が大きいことから、影響の少ない海域に機能移転が必要。

【現在の計画水深と浚渫処分状況】



【港湾計画見直し後の計画水深】

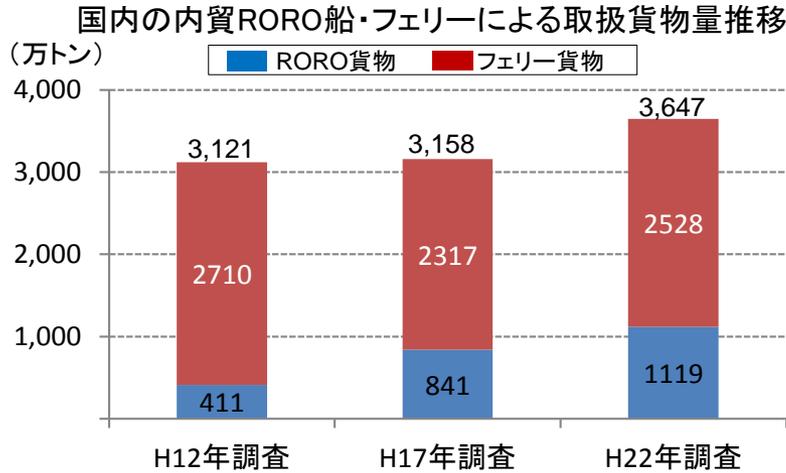


- 環境大臣の許可を得て浚渫土砂を海洋投入処分
 - ・航路泊地浚渫工事に係る環境大臣の助言「浚渫土砂の縮減の(中略)検討を進め、できる限り早期に具体的措置を講じること」

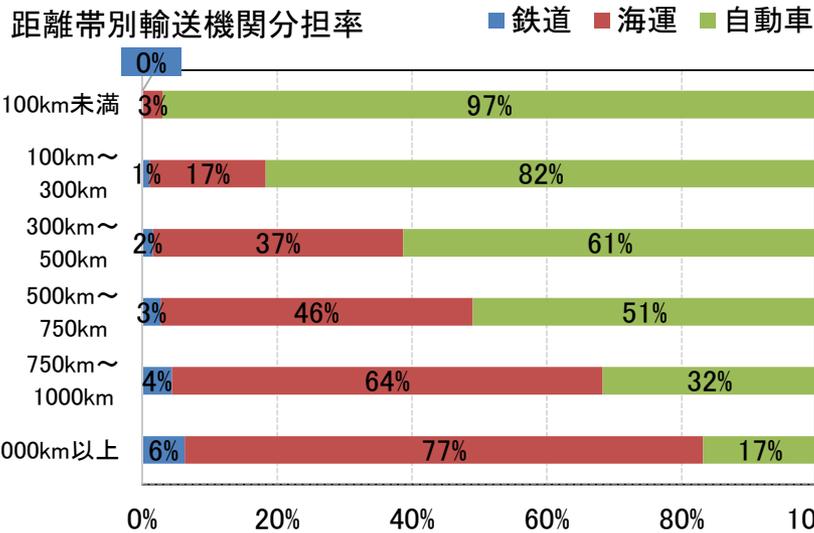
- バルク貨物船の大型化への要請
 - ・製紙工場 : 石灰石(輸入) 10,000DWT級→18,000DWT程度
 - ・鉄鋼メーカー: 鉄鋼・鋼材(輸出) 7,000DWT級→12,000DWT程度
 - * 船舶の大型化に伴い東海岸地区へ機能を移転

我が国における内貿RORO船・フェリーによる海上輸送網の現状

- 国内貨物輸送において、コンテナ・バン等トレーラーやトラックによる複合一貫輸送となる内貿RORO船・フェリーの貨物量は、輸送の利便性、輸送コスト削減、CO₂負荷の軽減、トラックドライバー逼迫等の観点から、増加している。
- 日本海側地域のうち、舞鶴港以西の山陰地域は内貿RORO船・フェリーの未就航エリアとなっている。
- 新潟～山陰中央部間(約700km)に相当する距離帯では、海上輸送のシェアが高い。

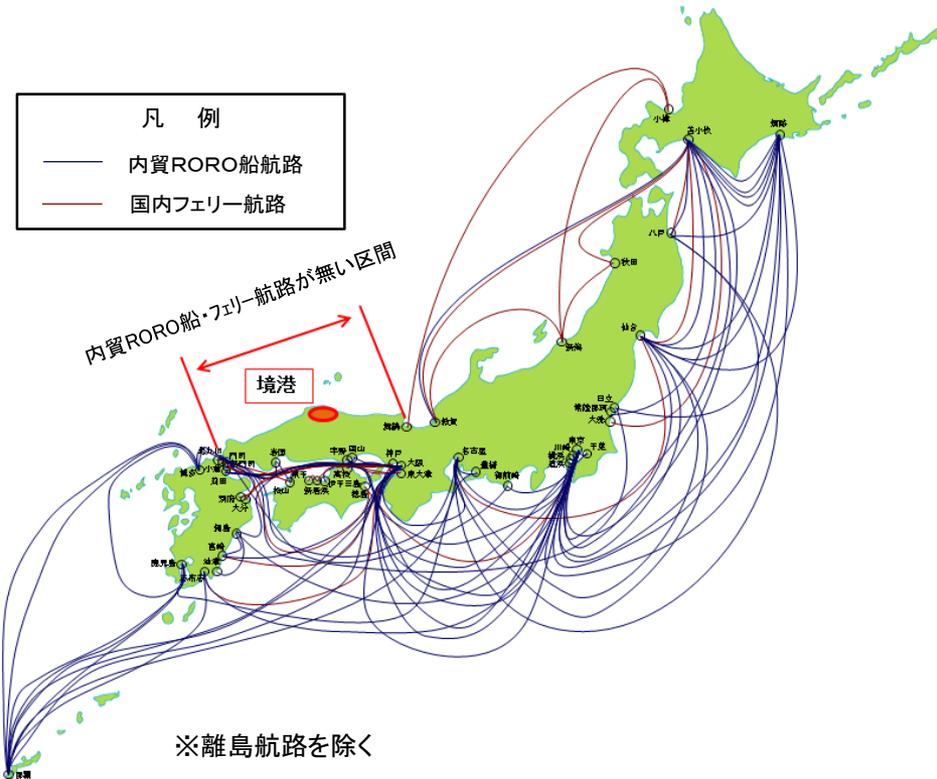


出典：全国貨物純流動調査を基に港湾局作成



出典：全国貨物純流動調査(平成20年)を基に港湾局作成

国内の内貿RORO船・フェリー航路



出典：海上定期便ガイド2014年版を基に港湾管理者作成

○西港区では、回頭水域の制約があり、近年大型化が進むクルーズ船に対応できていない。

課題	西港区では回頭水域の不足により5万トン級クルーズ船の受入が限界
対応方針	9万トン級の大型クルーズ船にも対応出来る岸壁を整備
効果	旅客の消費活動等による地域経済の活性化

西港区の主なランドマーク

【信濃川左岸緑地】



【みなとタワー】



【山の下埠頭】
(現在のクルーズ船受入箇所)
(水深9m、延長330m)



(飛鳥Ⅱクラスまで対応可能)



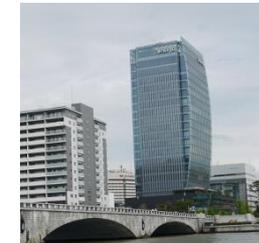
【新潟歴史博物館】



【朱鷺メッセ】



【万代橋とメディアシップ】



<p>飛鳥Ⅱ 初就航：1990年 乗客定員：872人</p>	<p>岸壁水深 9m程度</p>	<p><50,142トン></p>	<p>全長241m</p>
<p>Sun Princess 初就航：1995年 乗客定員：1,990人</p>	<p>岸壁水深 9m程度</p>	<p><77,441トン></p>	<p>全長261m</p>
<p>Queen Elizabeth 初就航：2010年 乗客定員：2,090人</p>	<p>岸壁水深 9m程度</p>	<p><90,900トン></p>	<p>全長294m</p>

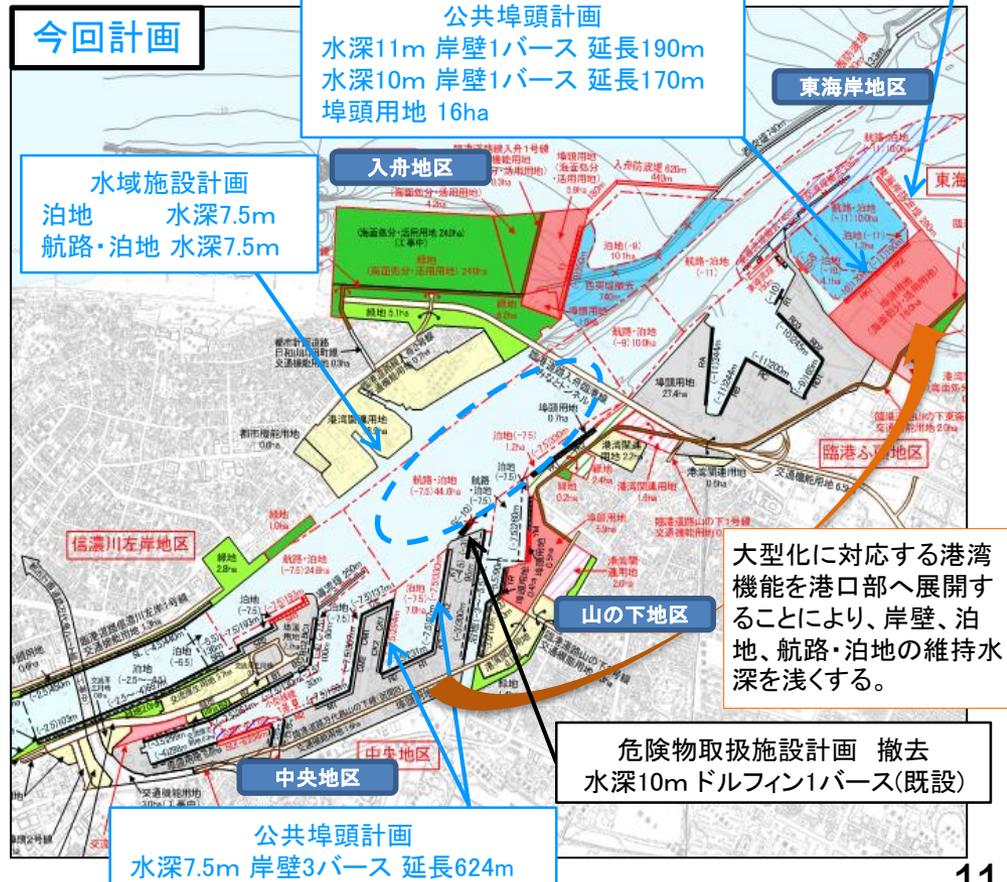
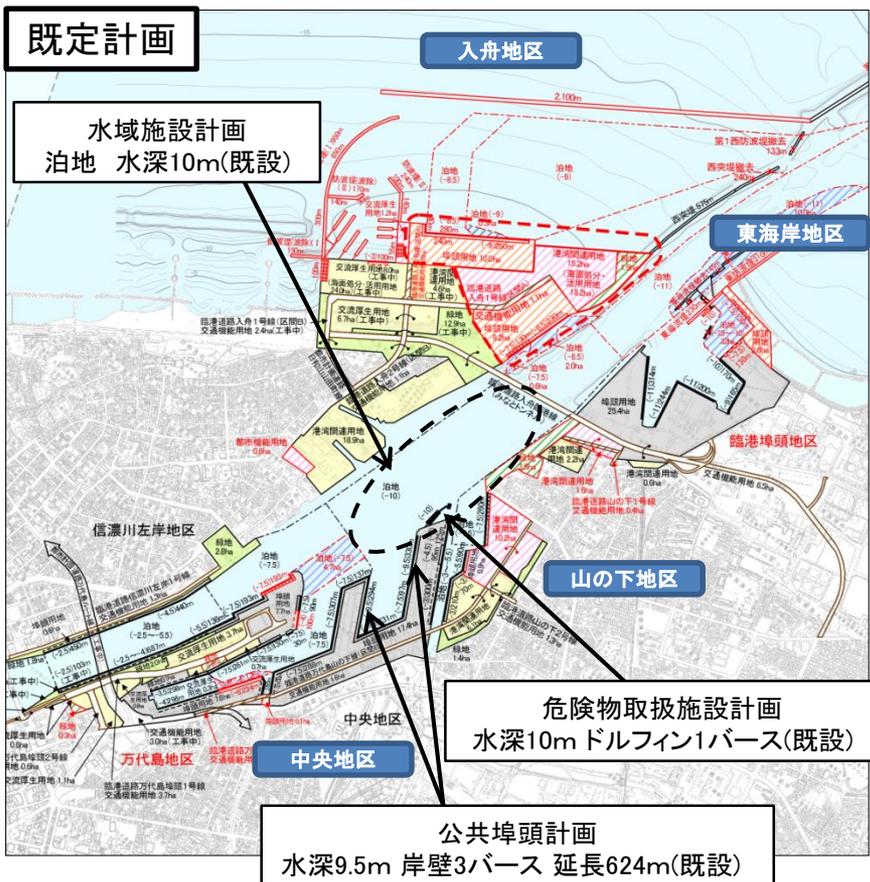
現在受入可能

今回計画により受入可能に

出典：「クルーズシップコレクション2010・2011（海事プレス社）」、船社代理店への聞き取り調査を基に国土交通省港湾局作成。

計画変更内容（西港区その1）

- 西港区利用企業の在来貨物船（石灰石、鉄鋼・鋼材）の大型化に対応するため、東海岸地区に公共岸壁（-11m、-10m）を計画するとともに、水域施設及び土地利用計画を変更する。
- 併せて、浚渫土砂処分量及びそれに要する維持管理コスト削減のため、中央地区及び山の下地区の岸壁、泊地及び航路・泊地の水深を10mから7.5mに変更する。



計画変更内容（西港区その2）

- 入舟地区において内貿RORO船の就航及び9万トン級クルーズ船に対応するため、公共埠頭計画を変更する。
- コスト削減のため、外郭施設計画（防波堤計画）の見直しを行う。併せて水域施設計画及び土地利用計画を変更する。
- 万代島地区において、交流機能の強化を図るため土地利用計画を変更する。
- 中央地区の既存岸壁を、プレジャーボートを集約する小型棧橋に利用転換する計画変更を行う。

既定計画

外郭施設計画
第2西防波堤 延長2,100m

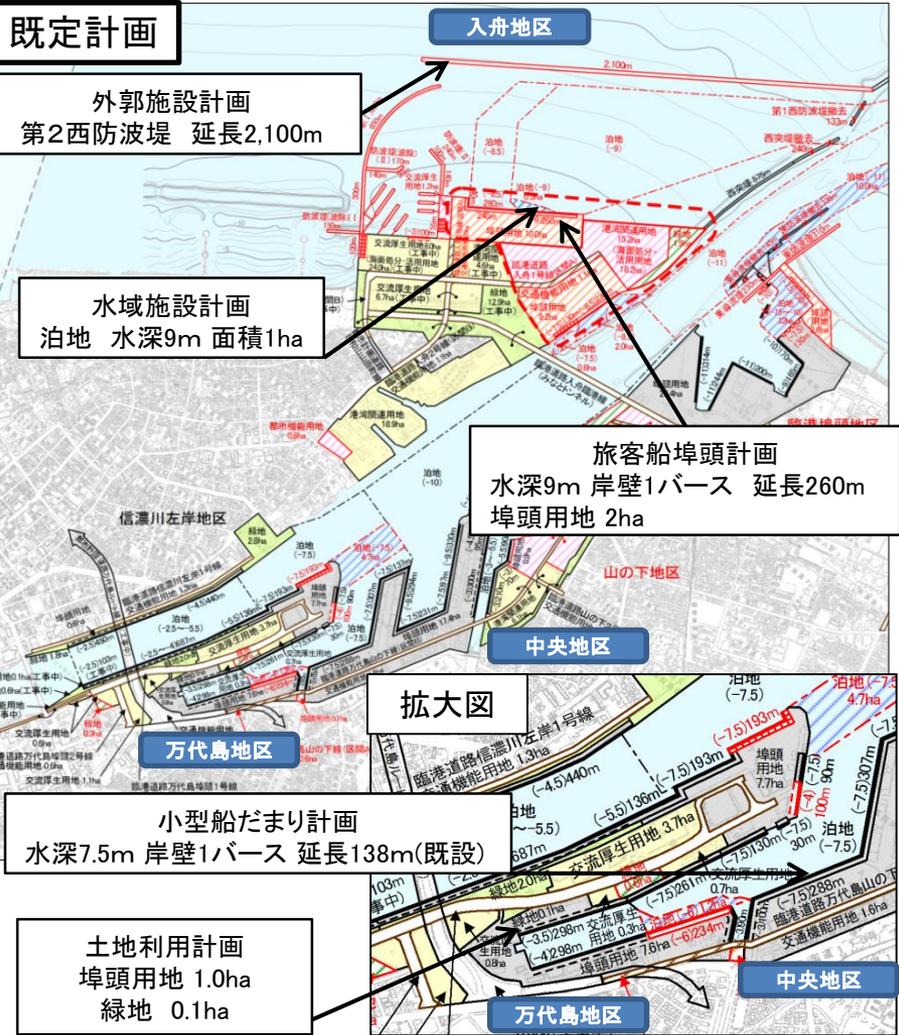
水域施設計画
泊地 水深9m 面積1ha

旅客船埠頭計画
水深9m 岸壁1バース 延長260m
埠頭用地 2ha

拡大図

小型船だまり計画
水深7.5m 岸壁1バース 延長138m(既設)

土地利用計画
埠頭用地 1.0ha
緑地 0.1ha



今回計画

外郭施設計画
入舟防波堤 延長 620m

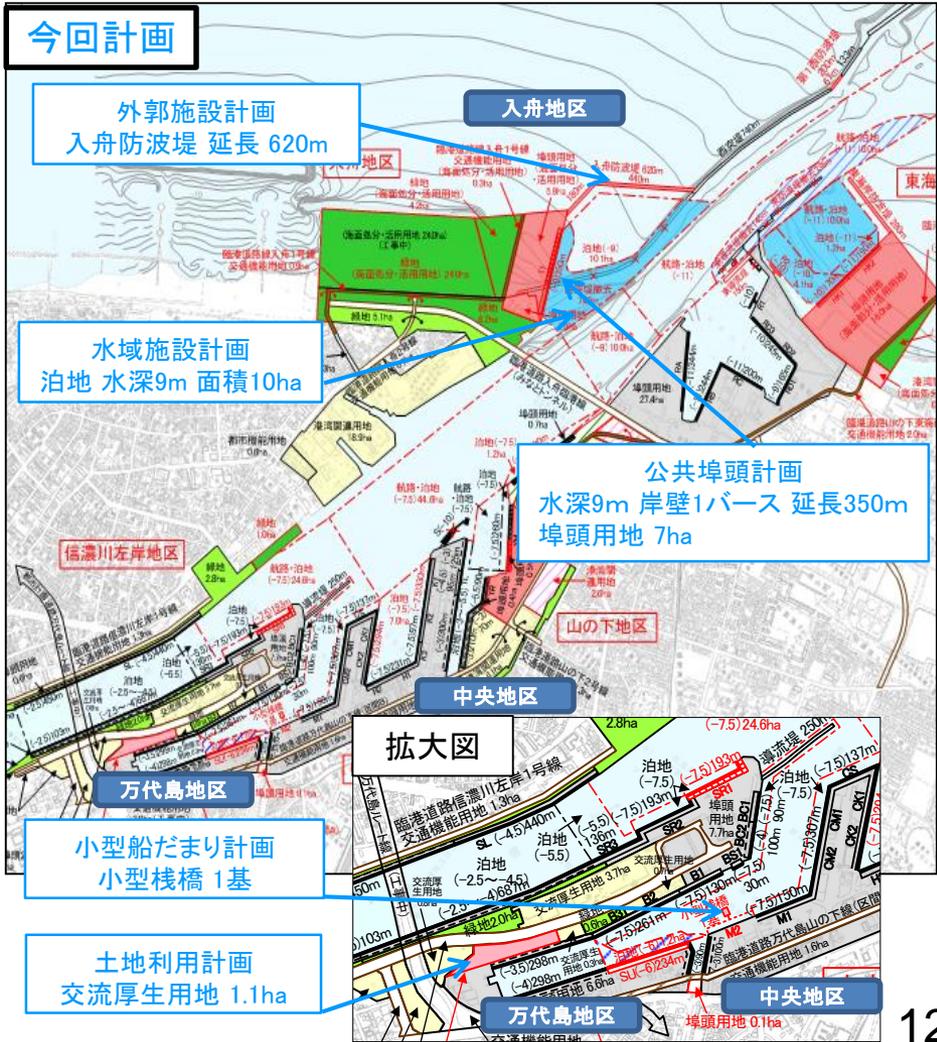
水域施設計画
泊地 水深9m 面積10ha

公共埠頭計画
水深9m 岸壁1バース 延長350m
埠頭用地 7ha

拡大図

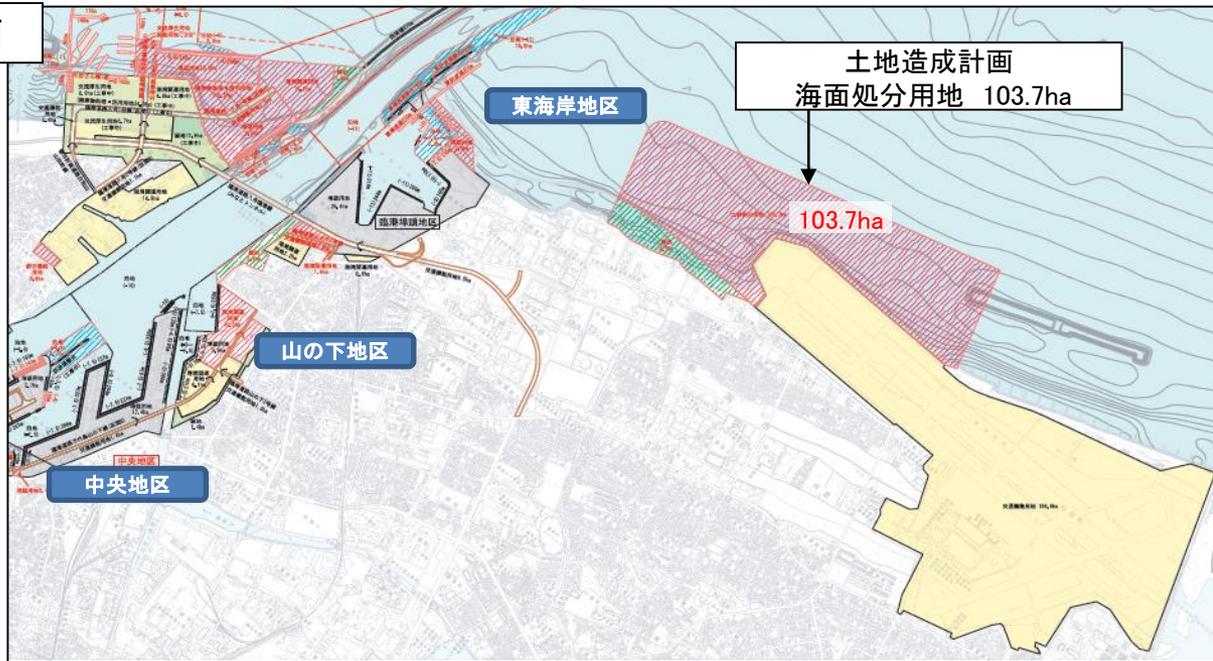
小型船だまり計画
小型棧橋 1基

土地利用計画
交流厚生用地 1.1ha



計画変更内容 (西港区その3)

既定計画



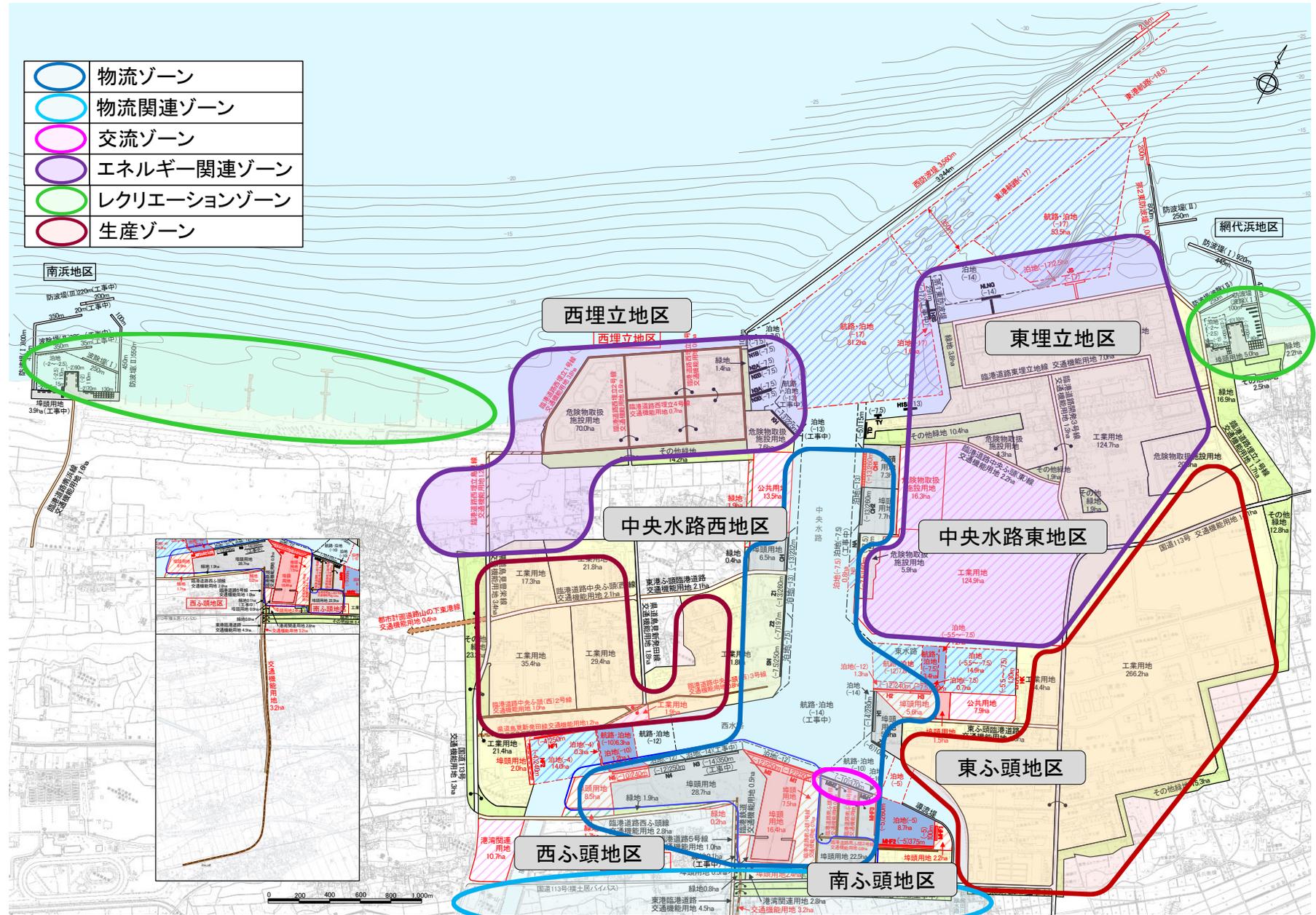
今回計画



凡 例	
	航路・泊地 (今回計画)
	(既定計画)
	(既 設)
	防 波 堤 (今回計画)
	(既定計画)
	(既 設)
	公 共 岸 壁 (今回計画)
	(既定計画)
	(既 設)
	物資補給岸壁 (既 設)
	公 共 岸 壁 (今回計画)
	(既定計画)
	(緊急物資輸送用) (既 設)
	公 共 物 揚 場 (既 設)
	専 用 岸 壁 (既 設)
	ドルフィン (今回計画)
	(既 設)
	小 型 棧 橋 (今回計画)
	埠 頭 用 地 (今回計画)
	(既 設)
	緑 地 (今回計画)
	(既定計画)
	(既 設)
	交 通 機 能 用 地 (今回計画)
	(臨港道路)
	(既 設)
	交 通 機 能 用 地 (他の道路)
	(既 設)
	其 他 の 用 地 (今回計画)
	(既定計画)
	(既 設)
	施 設 撤 去 (計 画)

新潟港東港区 将来の空間利用 (ゾーニング)

- 物流ゾーン
- 物流関連ゾーン
- 交流ゾーン
- エネルギー関連ゾーン
- レクリエーションゾーン
- 生産ゾーン



コンテナターミナル機能強化に係る課題

- 民の視点を取入れた効率的な港湾運営を推進するため、平成26年4月にターミナル運営を民営化。
- 西ふ頭地区コンテナターミナルは奥行きが狭隘で十分なコンテナヤード面積を確保できないため、南ふ頭地区の一部を空コンテナ置き場として利用するなど非効率な荷役作業が発生。
- また、冬季には積雪や風雪のため、十分なスペースを確保できず、かつ、除雪等作業に時間を要することからコンテナヤード確保が急務。
- 十分なコンテナヤード面積確保のため、埋立による用地造成を行うとともに、船舶の大型化も踏まえつつ、埋め立てる既存岸壁の代替機能の確保が必要。

現在の利用形態

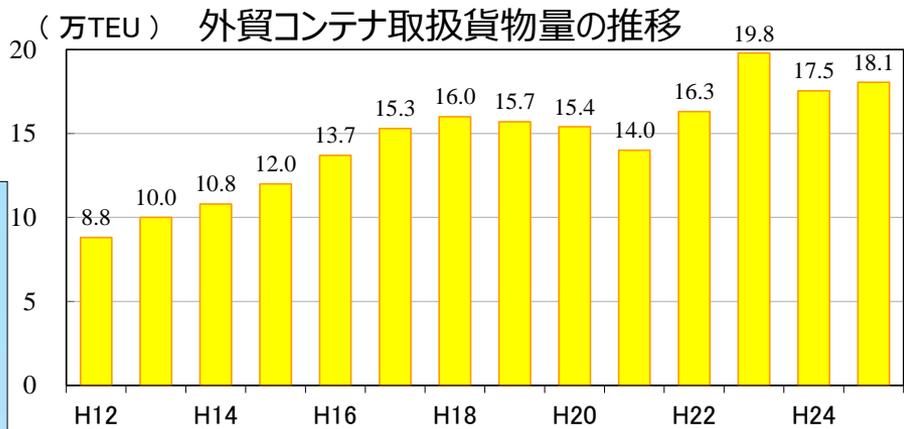
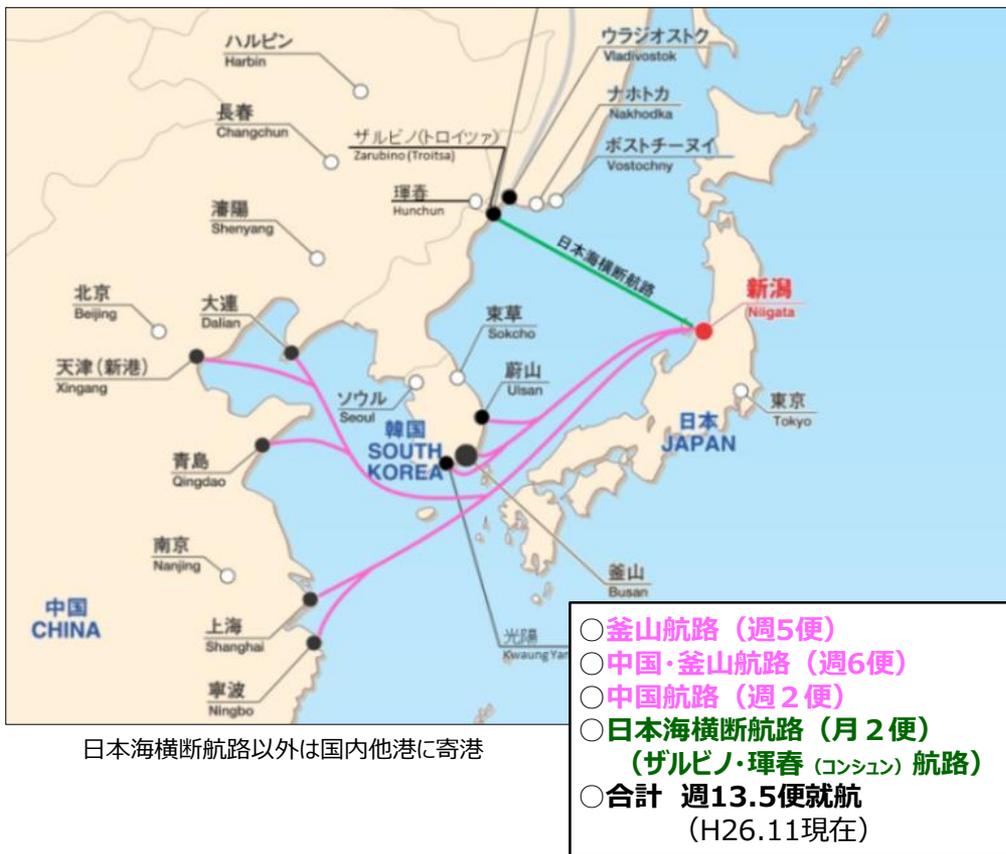


計画変更後の利用形態

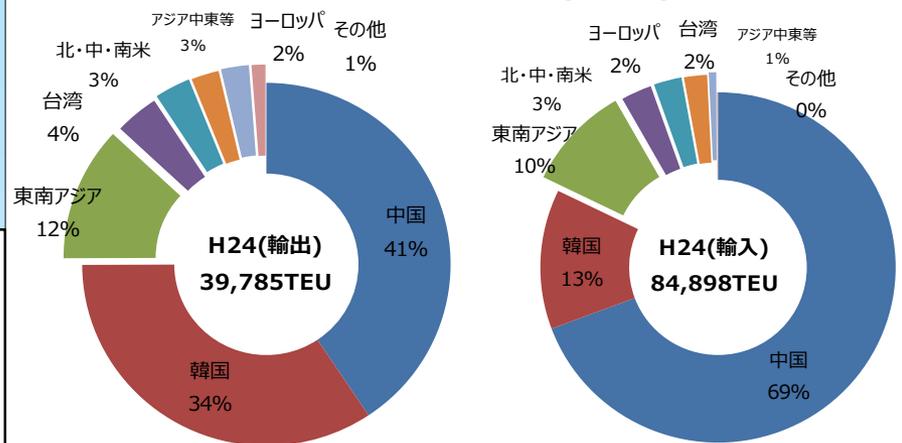


- 新潟港は、中国及び韓国航路を中心に定期航路(約13便/週)が就航し、本州日本海側港湾では、外貿コンテナ取扱貨物量が最大である。
- 経済発展が著しく地理的に近接する中国東北部や極東ロシアとを結ぶ輸送モードの拡充のため、複合一貫輸送に対応する国際RORO船の就航に向けた取組を進めている。

外貿定期コンテナ航路及び日本海横断航路図

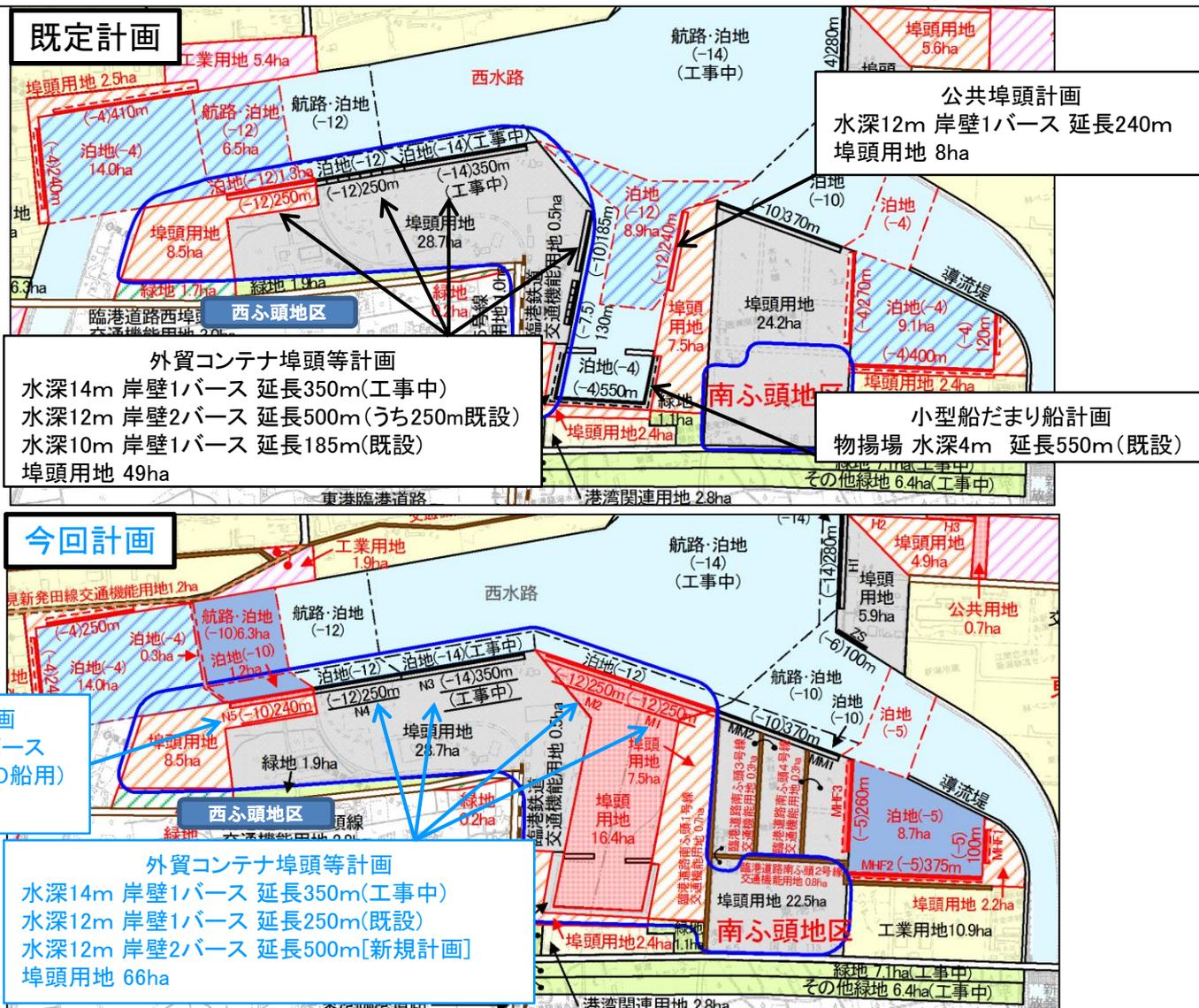


新潟港における国・地域別コンテナ取扱シェア(H24)



計画変更内容（東港区）

- 空コンテナヤードの分離を解消し、ターミナルの一体的な利用を可能にすることで、コンテナ貨物取扱いの効率化を図るため、外貿コンテナ埠頭等計画を変更する。
- 国際RORO船の就航に対応した公共埠頭を計画する。



確認の視点

確認事項	国としての確認の視点 基本方針※
浚渫土砂量縮減を図るため港湾機能の移転	<p>I 今後の港湾の進むべき方向性</p> <p>6 スtock型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施</p> <p>(1) 効率的・効果的な事業の実施</p> <p>④ 港湾の開発等におけるリサイクルの推進</p> <p>港湾の開発や開発保全航路の開発に伴い発生する浚渫土砂や各種副産物に対しては、それらの発生の抑制、減量化、減容化に努めるとともに、極力再利用、再資源化することにより、循環型社会の構築に寄与する。(後略)</p>
日本海側 海上輸送網の強化	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1) 海上輸送網の基盤の強化</p> <p>③ 複合一貫輸送網の強化</p> <p>国内の海上輸送については、輸送費用の低減等のため、船舶の大型化が進んでいる。また、物流の効率化やCO2排出量削減の観点から、複合一貫輸送(フェリー、コンテナ船、RORO船、貨物自動車、鉄道等複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。以下同じ。)の一層の利用促進が期待されている。</p> <p>また、船舶の大型化等に対応するとともに、幹線道路網と円滑に接続される等複合一貫輸送に対応したターミナルを整備する。(後略)</p>
東港区における 外貿コンテナ埠頭等 計画の見直し	<p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>2 国際海上コンテナ輸送網の拠点</p> <p>① アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送</p> <p>アジア地域の経済発展に伴い我が国とアジア諸国との間の国際海上コンテナの輸送量は増加しており、日本とアジア諸港を結ぶ定期航路においては、比較的小型のコンテナ船による多頻度の航路網が形成されている。</p> <p>アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送は、地理的条件等を考慮してダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。</p>
北東アジア地域との 外貿RORO船就航 に向けた取組	<p>V 港湾相互間の連携の確保</p> <p>2 各地域における港湾相互間の連携</p> <p>④ 北陸地域</p> <p>北陸地域は東京、大阪、名古屋の三大都市圏に等しく近い距離に位置し、対岸の東アジア地域やロシア極東地域と地理的に近接している。</p> <p>北陸地域の国際拠点港湾及び重要港湾は、その地理的特性を活かして環日本海地域の海上輸送網の拠点としての機能を担うとともに、日本海の海上輸送と内陸部の陸上輸送が円滑に接続することにより、北海道や九州と三大都市圏との間の複合一貫輸送を支える拠点としての機能を担う。</p> <p>また、海上輸送ネットワークの利便性を高めるため、複数の港湾が連携して、北陸地域と東アジア地域又はロシア極東地域を結ぶ航路誘致等の取組を行う。</p>

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(平成26年12月19日 国土交通省告示第1167号)