

# 計画段階評価対応方針

## 【港湾整備事業】

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
秋田港 本港地区	<p>・フェリー航路については、本港地区中島ふ頭へ平成11年（1999年）7月に苦小牧港・新潟港・敦賀港を結ぶ定期航路が就航し、現在は週6日12便が運行され、国内物流、観光の面で活発な利用がなされており、東北日本海側の広域的流通拠点の役割を担っている。</p> <p>・フェリー岸壁は、大規模災害発生時には、被災直後の緊急物資や部隊・人員等の輸送を行うための緊急物資輸送用施設として重要な役割を期待されているが、現在のフェリー岸壁である中島2号岸壁は、必要な耐震性能を有した構造として整備されておらず、災害発生時に緊急物資輸送用施設として役割を果たすことができない。</p> <p>・また、現在寄港している船舶の老朽化に伴うリプレイスにより大型なフェリーが新造される計画であり、現在の施設では、フェリーの大型化に対応することができない。</p>	<p>①大規模災害時における物資輸送の確保</p> <p>②将来的な船舶大型化への対応</p>	<p>【案①】本港地区フェリーターミナルの整備〔中島2号岸壁〕（既存施設の改良／耐震強化、水深9mに増深） （事業実施による効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震発生時における緊急物資輸送機能の確保</li> <li>・大型船舶の受入機能確保</li> </ul> <p>【案②】本港地区フェリーターミナルの整備〔中島1号岸壁〕（新設／水深11m、岸壁270m〔耐震〕） （事業実施による効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震発生時における緊急物資輸送機能の確保</li> <li>・大型船舶の受入機能確保</li> <li>（事業実施に伴う課題）</li> <li>・クルーズ船兼用による入港調整、クルーズ着岸時駐車スペース等の土地利用調整が困難</li> <li>・フェリーターミナル施設の利便性低下（既設利用時）、クルーズ併用（新設時）</li> </ul> <p>【案③】向浜地区フェリーターミナルの整備〔向浜1号岸壁〕（既存施設の改良／耐震強化） （事業実施による効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震発生時における緊急物資輸送機能の確保</li> <li>・大型船舶の受入機能確保</li> <li>（事業実施に伴う課題）</li> <li>・貨物船兼用による入港調整、土地利用調整が困難（貨物船荷役支障）</li> <li>・既存フェリーターミナル施設の継続利用不可、背後条件より新たな整備不可</li> </ul>	<p>【案①】による対策が妥当。 【理由】 事業期間、技術的課題に差はなく、概算コスト、既存のフェリーターミナルの継続利用や既存貨物の荷役効率性等の運用上の課題について案①が優位であると考えられるため。</p>

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
秋田港 外港地区	<p>・秋田港におけるコンテナ貨物量は平成28年に過去最高を記録するなど堅調に推移しており、背後圏において生産・消費される貨物が取り扱われているほか、将来のコンテナ取扱量は、東南アジア(ベトナム、マレーシア等)への段ボール原紙等の輸出増加等により、増加する見込みとなっている。</p> <p>現在のコンテナターミナルの取扱能力では、将来来見込まれているコンテナ取扱量の増加に対応することができない。</p> <p>・韓国航路の増便と東南アジア航路開設により、コンテナ航路は6便/週になると想定されている。しかし、日本海の冬季風浪の影響等による運航の遅れにより、寄港の遅延、入港順の逆転が生じているため、6便/週になった際に現状の1バースの状態では、岸壁の混雑に伴う滞船が生じることが見込まれている。</p> <p>・大規模災害発生時に経済活動への影響を最小限に抑え、産業の自然災害リスク低減を担う防災拠点の確保が求められていることから、既存岸壁同様に耐震性能を有した構造として整備し、幹線貨物輸送用施設としての役割を果たす必要がある。</p>	<p>①コンテナ貨物需要への対応</p> <p>②滞船の削減</p> <p>③大規模災害時における幹線貨物輸送の確保</p>	<p>【案①】外港地区コンテナターミナルの整備(新設(水深12m、岸壁190m[耐震]、護岸610m、埠頭用地) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ貨物取扱機能の強化</li> <li>・滞船削減</li> <li>・大規模地震発生時における幹線貨物輸送機能の確保</li> </ul> <p>【案②】大浜地区コンテナターミナルの整備(既存施設の改良(耐震強化、水深12mに増深、岸壁45m延伸)、埠頭用地、臨港道路移設、用地取得、既設物件補償、荷役機械の整備) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ貨物取扱機能の強化</li> <li>・滞船削減</li> <li>・大規模地震発生時における幹線貨物輸送機能の確保(事業実施に伴う課題)</li> <li>・埠頭用地拡大による背後臨港道路への影響、関係者調整が困難</li> <li>・荷役機械の継続使用不可による新たな整備が必要</li> <li>・コンテナ貨物取扱機能の分散により荷役困難</li> </ul>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 事業期間、技術的課題に差は無いが、概算コスト、用地確保にかかる関係者調整や荷役効率性等の運用上の課題から案①が優位であると考えられるため</p>

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
伏木富山港 新湊地区	<p>・伏木富山港新湊地区中央ふ頭は、背後に多くの工場等が立地しており、石油コークス、木材チップ、非鉄金属、セメント、金属鉱(亜鉛鉱)等のバルク貨物の取扱拠点となっている。</p> <p>・中央2号岸壁を利用する船舶が大型化する中で、2号岸壁の水深が不足しているため、大型船が1号岸壁で一部荷揚げし、喫水調整を行っている非効率な輸送形態が常態化している。</p> <p>・大型船が中央1号岸壁で喫水調整を行っているため、1号岸壁が混雑し、滞船が発生している。</p> <p>・今後、中央1号岸壁を利用している石油コークスの取増加が見込まれている。</p>	<p>①中央ふ頭における、喫水調整等の非効率な輸送形態の解消</p> <p>②中央1号岸壁の混雑による滞船の削減</p>	<p>【案①】中央2号岸壁の増深(既存施設の改良、泊地水深の増深(水深14m)、岸壁40m延長) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中央ふ頭における喫水調整等の非効率な輸送形態の解消</li> <li>・中央1号岸壁の混雑による滞船の削減</li> </ul> <p>(事業実施に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁工事中の荷役形態について調整が必要</li> </ul> <p>【案②】北1号岸壁の利用(泊地水深の増深(水深14m)、荷役機械の整備) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中央ふ頭における喫水調整等の非効率な輸送形態の解消</li> <li>・中央1号岸壁の混雑による滞船の削減</li> </ul> <p>(事業実施に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ貨物との共存</li> <li>・新たな荷役機械の整備が必要</li> </ul> <p>【案③】万葉3号岸壁利用(泊地水深の増深(水深14m)、荷役機械及び土砂処分場の整備) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中央ふ頭における喫水調整等の非効率な輸送形態の解消</li> <li>・中央1号岸壁の混雑による滞船の削減</li> </ul> <p>(事業実施に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土砂処分場の整備が必要になるとともに、漁業者等との調整に相当の時間が必要</li> <li>・新たな荷役機械の整備が必要</li> </ul>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 技術的課題に差は無いが、概算コストコストや既存の取扱貨物との共存等の運用上の課題について案①が優位であると考えられるため</p>

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
千葉港中央地区	<p>・千葉中央地区はコンテナ貨物、完成自動車、RORO貨物の輸送拠点となっている。</p> <p>・コンテナ船・自動車専用船・RORO船が大型化しており、大型船舶に対応した岸壁が必要となっている。</p> <p>・また、コンテナ貨物及び完成自動車の取扱貨物量が増加しておりヤードが不足しているが、背後用地が不足しているため、土地造成およびヤードの整備が必要となっている。</p> <p>・コンテナ、完成自動車、RORO貨物、一般貨物の岸壁やヤードが混在して配置されており、非効率な荷役が行われているため、埠頭再編が必要となっている。</p>	<p>①船舶大型化への対応</p> <p>②コンテナ貨物等の取扱貨物量の増加への対応</p> <p>③効率的な荷役のための埠頭再編</p>	<p>【案①】 千葉中央地区の埠頭整備(既設岸壁の改良(水深14mに増深、岸壁330m・300m・250m・220mに延伸)、土地造成、埠頭用地・港湾関連用地の拡張、岸壁、土地利用計画の配置変更) (事業実施による効果) ・大型船舶の受入機能の確保 ・コンテナ貨物、完成自動車の取扱機能の強化 ・非効率な荷役の解消 ・老朽化施設の廃止による維持管理コストの削減</p> <p>【案②】 千葉中央地区の埠頭整備(既設岸壁の改良(水深14mに増深、岸壁330m・300m・250m・220mに延伸)、土地造成、港湾関連用地の拡張、岸壁・土地利用計画の配置変更) 葛南中央地区の埠頭整備(既設岸壁の改良(岸壁200mに延伸)、埠頭用地の拡張) (事業実施による効果) ・大型船舶の受入機能の確保 ・コンテナ貨物、完成自動車の取扱機能の強化 ・非効率な荷役の削減 (事業実施に伴う課題) ・千葉中央地区に一般貨物の荷主が集中しているため、一般貨物の葛南中央地区への輸送コスト(陸送)が増加。 ・葛南中央地区の埋立時に、廃止される既設岸壁の取扱貨物の荷役調整が困難。 ・一部の老朽化した護岸が残るため、最低限の維持管理費が必要。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 事業期間、技術的課題に差はないが、概算コスト、一般貨物の輸送利便性や埋立時の荷役調整等の運用上の課題及び老朽化対策の課題について案①が優位であると考えられるため</p>

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
茨城港 常陸那珂港区	<p>・常陸那珂港区はコンテナ貨物及びRORO貨物(産業機械、完成自動車)の輸送拠点となっている。</p> <p>・現在、北ふ頭におけるコンテナ船及びRORO船の滞船・混雑を解消するため、中央埠頭にRORO船(産業機械)に対応した岸壁(水深12m、延長270m)を整備中。</p> <p>・近年RORO船が大型化しており、大型RORO船に対応した岸壁(延長300m)が2バース(産業機械、完成自動車)必要となっている。</p>	①船舶の大型化への対応	<p>【案①】中央ふ頭地区RORO船用岸壁の整備[C-C岸壁、C-D岸壁](岸壁300mに延伸) (事業実施による効果) ・大型船舶の受入機能の確保</p> <p>【案②】北ふ頭地区コンテナ船用岸壁の整備[K-A岸壁、K-C岸壁](既存施設の改良/K-A岸壁370mに延伸、K-C岸壁ガントリークレーン設置) (事業実施による効果) ・大型船舶の受入機能の確保 (事業実施に伴う課題) ・概算コストが大きく、事業期間も比較的長い ・供用中の岸壁を工事するため、港湾利用者との利用調整が必要</p> <p>【案③】北ふ頭地区岸壁の整備[K-C岸壁](既存施設の改良/水深12mに増深、岸壁300mに延伸) (事業実施による効果) ・大型船舶の受入機能の確保 (事業実施に伴う課題) ・概算コストが大きく、事業期間も比較的長い ・供用中の岸壁を工事するため、港湾利用者との利用調整が必要</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 ・技術的課題に差は無いが、概算コストや事業期間、工事中の既存施設の利用調整等の運用上の課題について案①が優位であると考えられるため</p>
平良港 漲水地区	<p>・平良港のクルーズ船寄港数は、平成28年は86回、平成29年は130回と大きく増加している状況である。</p> <p>・平成30年4月より、14万トン級以上のクルーズ船の着岸に対応できるよう、国際クルーズ拠点整備事業に着手している。</p> <p>・今後、船社から20万トン級の新造船入港要望等がある等、クルーズ船の更なる大型化への対応が必要。</p> <p>・現状、岸壁に着岸できない大型のクルーズ船は沖泊をしており、旅客に不便を強いており、旅客にとって快適な受入環境の整備が必要。</p>	<p>①クルーズ船の大型化への対応</p> <p>②旅客の受入環境の向上</p>	<p>【案①】漲水地区沖岸壁の整備(工事中の施設の改良/水深12mに増深、岸壁450mに延伸) (事業実施による効果) ・大型船舶の受入機能の確保 ・旅客の受入環境の向上</p> <p>【案②】漲水地区貨客併用岸壁の整備(既存施設の改良/水深12mに増深、岸壁450mに延伸) (事業実施による効果) ・大型船舶の受入機能の確保 (事業実施に伴う課題) ・概算コストが大きく、事業期間も比較的長い ・貨客併用岸壁のため、貨物船との利用調整が必要</p> <p>【案③】下崎地区貨物岸壁の整備(既存施設の改良/水深12mに増深、岸壁450mに延伸、貨客併用岸壁に変更) (事業実施による効果) ・大型船舶の受入機能の確保 (事業実施に伴う課題) ・概算コストが大きく、事業期間も比較的長い ・貨客併用岸壁のため、貨物船との利用調整が必要。 ・砂・砂利を取扱う岸壁のため、旅客の受入環境として不適。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 ・技術的課題に差は無いが、概算コストや事業期間、貨物船との利用調整や旅客の受入環境等の運用上の課題について案①が優位であると考えられるため</p>

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
堺泉北港 汐見沖地区	<p>・堺泉北港は、オークション会場や輸出検査場等の充実により、中古車輸出の拠点となっている(取扱量全国3位(西日本1位))。</p> <p>・堺泉北港に寄港する中古車輸出のための船舶が大型化してきており、今後大型船の寄港回数の増加が見込まれる。</p>	<p>①大型船の寄港回数増加への対応</p>	<p>【案①】汐見沖地区沖岸壁の整備(既定計画の水深11m・延長260mの岸壁の改良/水深12mに増深、岸壁300mに延伸、既定計画の水深13m・延長290mの岸壁の改良/延長300mに延伸)            (事業実施による効果)            ・大型船の寄港回数増加への対応が可能</p> <p>【案②】汐見沖地区岸壁の改良(既設の水深11m・延長260mの岸壁の改良/水深12mに増深、岸壁300mに延伸、既定計画の水深11m・延長260mの岸壁の新設、既定計画の水深13m・延長290mの岸壁の改良/延長300mに延伸)            (事業実施による効果)            ・大型船の寄港回数増加への対応が可能            (事業実施に伴う課題)            ・既存岸壁の改良となるため、工事中は代替施設の確保や利用者調整が必要となる。</p> <p>【案③】汐見沖地区沖岸壁の整備(汐見沖地区北側に水深12m・延長300m、水深13m・延長300mの岸壁の新設)            (事業実施による効果)            ・大型船の寄港回数増加への対応が可能            (事業実施に伴う課題)            ・概算コストが大きく、事業期間も長い            ・中古車を取り扱う岸壁とモーターブール等が離れており、非効率な運用となる。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】            ・技術邸課題については差は無いが、概算コストや事業期間、代替施設の必要性等の運用上の課題について案①が優位であると考えられるため</p>

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
<p>広島港 廿日市地区</p>	<p>・廿日市地区においては、背後圏に木材関連企業が多数立地しており、原木、製材等の取扱拠点となっている。</p> <p>・また、港内で建設中の発電所で使用するバイオマス燃料の輸入や背後圏で取引される中古自動車の輸出拠点としての機能が求められている。</p> <p>・原木、製材については、木材運搬船の大型化に伴い、減載を行うなど非効率な輸送が常態化している。</p>	<p>①新規貨物の取扱機能確保</p> <p>②木材運搬船の大型化への対応</p>	<p>【案①】廿日市地区物流ターミナルの整備（新設（水深12m、岸壁260m）、水面貯木場の一部埋立） （事業実施による効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規貨物の取扱機能確保</li> <li>・木材運搬船の大型化への対応</li> </ul> <p>【案②】廿日市地区物流ターミナルの整備（既存施設の改良（水深12m、岸壁260m）、新設（水深10m、岸壁170m）、水面貯木場の一部埋立） （事業実施による効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規貨物の取扱機能確保</li> <li>・木材運搬船の大型化への対応（事業実施に伴う課題）</li> <li>・既存施設の改良中に利用制限が必要であり、運用上の支障が生じる。</li> </ul> <p>【案③】五日市地区（新設（水深12m、岸壁260m）） （事業実施による効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規貨物の取扱機能確保</li> <li>・木材運搬船の大型化への対応（事業実施に伴う課題）</li> <li>・原木、製材は廿日市地区に立地する木材関連企業が取り扱っており、五日市地区から廿日市地区までの貨物の横持ちが生じる。</li> <li>・新規貨物であるバイオマス貨物や完成自動車の一時保管に利用する港湾関連用地を確保するため、大規模な埋立が必要であり、河川の流下を妨げる。</li> </ul>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>概算コスト、工事中の既存岸壁の制限等の運用上の課題について案①が優位であると考えられるため</p>
<p>広島港 五日市地区</p>	<p>・五日市地区は、背後に立地する産業機械メーカーの輸出拠点となっている。</p> <p>・産業機械の輸出に使用するPCC船が大型化しており、岸壁の延長不足が生じている。</p>	<p>①PCC船大型化への対応</p>	<p>【案①】五日市地区物流ターミナルの整備（既存施設の改良（水深12m、岸壁60m延伸）） （事業実施による効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・PCC船大型化への対応</li> </ul> <p>【案②】五日市地区物流ターミナルの整備（新設（水深12m、岸壁300m）） （事業実施による効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・PCC船大型化への対応（事業実施に伴う課題）</li> <li>・案①に比べ事業期間を要するため、企業からの早期整備の要請に対応できない。</li> <li>・新規岸壁整備を伴うため、比較的成本が高い。</li> </ul>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>概算コスト、事業期間について案①が優位と考えられるため</p>

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
広島港 出島地区	<p>・広島港における外貿コンテナ貨物量は平成29年に過去最高を記録するなど堅調に推移しており、背後圏において生産・消費される貨物が取り扱われている。</p> <p>・広島港では、出島地区と海田地区の2地区でコンテナの取り扱いを行っており、非効率な輸送となっていることから、両地区の機能分担・集約により、輸送の効率化を図ることとしている。</p> <p>・一方、出島地区の東側では、賑わい空間の創出を図る計画となっており、人流と物流の分離が課題となっている。</p>	<p>①将来のコンテナ貨物量の増加への対応</p> <p>②物流と人流の分離</p>	<p>【案①】臨港道路出島1号線の整備(高架道路(2~4車線)延長1.1km) (事業実施による効果) ・将来のコンテナ貨物量の増加への対応 ・物流と人流の分離</p> <p>【案②】臨港道路出島1号線の整備(高架道路(2~4車線)延長1.5km) (事業実施による効果) ・将来のコンテナ貨物量の増加への対応 ・物流と人流の分離(事業実施に伴う課題) ・コンテナターミナルへの進入が右折となるため、滞留の発生が懸念される。 ・比較的成本が高い</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>概算コスト、トレーラー滞留等の運用上の課題について案①が優位と考えられるため</p>
苫小牧港 西港区	<p>・苫小牧港西港区の著しい混雑により、滞船や希望するバースを使用できないことによる横持ちが発生する等非効率な荷役を強いられているため、混雑を改善する必要がある。</p> <p>・また、混雑により希望岸壁で荷役を行うことが出来ないため、石炭等の貨物と、汚れを嫌う鋼材、飼料、原木等の貨物との混在が発生している。</p>	<p>①滞船及び混雑の削減</p> <p>②物流輸送の効率化</p>	<p>【案①】真古舞地区中央北埠頭整備(「新設」岸壁12m 延長230m) (事業実施による効果) ・滞船削減と混雑解消 ・非効率な運用の解消と物流効率の向上</p> <p>【案②】汐見地区埠頭整備(「新設」岸壁12m 延長230m) (事業実施による効果) ・滞船削減と混雑解消(事業実施に伴う課題) ・大規模な浚渫が必要であり、比較的成本が高い ・岸壁から倉庫が遠く横持ちが発生する等、利便性が低い ・漁船との輻輳による安全確保が困難</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コストや事業期間、貨物荷役の利便性、他利用者との調整等の運用上の課題について案①が優位であると考えられるため</p>
苫小牧港 東港区	<p>・周文2号岸壁では、週に1度フェリー2隻が同時入港する際、フェリー1隻の港外待機が必要となっている。</p> <p>・砂・砂利等のバルク貨物は、フェリーの利用時間以外での利用に制限されるとともにエプロンの清掃も必要。</p>	<p>①物資輸送の効率化(港外待機の解消)</p>	<p>【案①】浜厚真地区埠頭整備(「既定計画の見直し」岸壁9m 延長270m) (事業実施による効果) ・物資輸送における荷役効率化が図られる</p> <p>【案②】浜厚真地区埠頭整備(「未計画箇所(新設)」岸壁9m 延長270m) (事業実施による効果) ・物資輸送における荷役効率化が図られる</p> <p>(事業実施に伴う課題) ・新規岸壁の計画となるため、比較的成本が高く、事業期間が長</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コストや事業期間、他利用者との調整等の運用上の課題について案①が優位であると考えられるため</p>

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
秋田港 飯島地区	<p>・洋上風力発電設備の効率的輸送・建設を可能とし、海洋再生エネルギーの導入を促進するため、電気機械(洋上風車部材)を輸入する大型船舶に対応する必要がある。</p>	<p>①電気機械を輸送する船舶への対応</p>	<p>【案①】飯島地区埠頭整備(「既存施設の改良」岸壁水深12m 延長230m) (事業実施による効果) ・電気機械を輸送する船舶への対応が可能。</p> <p>【案②】飯島地区埠頭整備(「新設」岸壁水深12m 延長230m) (事業実施による効果) ・電気機械を輸送する船舶への対応が可能。 (事業実施に伴う課題) ・新規岸壁となるため、コストが高く、事業期間が長い。 ・プレジャーボート等との輻輳による利用者調整が必要となる。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コスト、他利用者との調整等の運用上の課題について案①が優位であると考えられるため</p>
横浜港 新本牧ふ頭地区	<p>・横浜港の将来のコンテナ貨物量の増加に対して、施設能力が不足する見込み。</p> <p>・コンテナ船の大型化が進展し、20,000TEUクラスの超大型コンテナ船が欧州航路に投入されている。</p>	<p>①施設能力の強化</p> <p>②大型コンテナ船への対応</p>	<p>【案①】新本牧ふ頭案1(新設)(既定計画から拡大(水深18m～、岸壁800m→1000m)) (事業実施による効果) ・コンテナ輸送の施設能力の強化 ・大型コンテナ船への対応</p> <p>【案②】新本牧ふ頭案2(新設)(航路側に岸壁を向けた案①と同規模の施設を整備) (事業実施による効果) ・コンテナ輸送の施設能力の強化 ・大型コンテナ船への対応 (事業実施に伴う課題) ・静穏度確保のため、防波堤整備が必要であり、比較的成本が高い ・防波堤により十分な回頭水域が確保できない</p> <p>【案③】大黒ふ頭沖合拡張案(新設)(大黒ふ頭を南東方向に沖合拡張し、案①と同規模の施設を整備) (事業実施による効果) ・コンテナ輸送の効率化 ・大型コンテナ船への対応 (事業実施に伴う課題) ・自然水深が17m程度のため浚渫が必要であり、比較的成本が高い ・回頭円が航路に干渉し、他の航行船舶へ影響</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>概算コスト、船舶の航行安全性について案①が優位と考えられるため</p>

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
<p>横浜港 本牧ふ頭地区</p>	<p>・国際フィーダー船(内航コンテナ船)用のバースウィンドウが不足しており、滞船やバースホッピングが生じている。</p>	<p>①国際フィーダー船の非効率解消</p>	<p>【案①】本牧CD案(新設 水深7.5m、延長240m) (事業実施による効果) ・国際フィーダー船のバースホッピング・滞船の軽減</p> <p>【案②】南本牧MC2延伸案(既存岸壁(水深16m)を240m延伸) (事業実施による効果) ・国際フィーダー船のバースホッピング・滞船の軽減 (事業実施に伴う課題) ・現地地盤条件から杭長60m程度の棧橋構造となるため、比較的成本が高い</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>概算コストについて案①が優位と考えられるため</p>
<p>別府港 石垣地区</p>	<p>・石垣地区では、別府ー大阪、別府ー八幡浜を結ぶ2つの定期フェリーやクルーズ船等が寄港しており、海上輸送網の拠点として重要な役割を果たしている。</p> <p>・このうち、別府ー大阪を結ぶフェリーは、現在寄港している船舶が老朽化しているため、リプレイスに伴う大型化が計画されており、現在の施設では、フェリーの大型化に対応することができない。</p> <p>・フェリー上屋の統合や交通機能の集約により、利便性の向上を図るとともに、海の玄関口にふさわしいにぎわい空間の創出を図る必要がある。</p>	<p>①将来的な船舶大型化への対応</p> <p>②にぎわい空間の創出</p>	<p>【案①】既定計画を基本に既存岸壁を改良 (岸壁の改良(-7.5→-8m)、岸壁(-5.5m)の新設、埋立) &lt;事業実施による効果&gt; ・大型船舶の受入機能確保 ・にぎわい空間の創出</p> <p>【案②】第2埠頭先端に合わせた埋立及び岸壁(-8m)新設案 (岸壁(-8m)の新設、埋立) &lt;事業実施による効果&gt; ・大型船舶の受入機能確保 ・にぎわい空間の創出 &lt;事業実施に伴う課題&gt; ・フェリーの安全操船性にやや難、貨物荷役の利便性低下、物流・人流の動線が錯綜</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 技術的課題に差はなく、事業期間、概算コスト、フェリーの操船や貨物荷役の効率性、にぎわい空間との連携等の運用上の課題について案①が優位であると考えられるため</p>