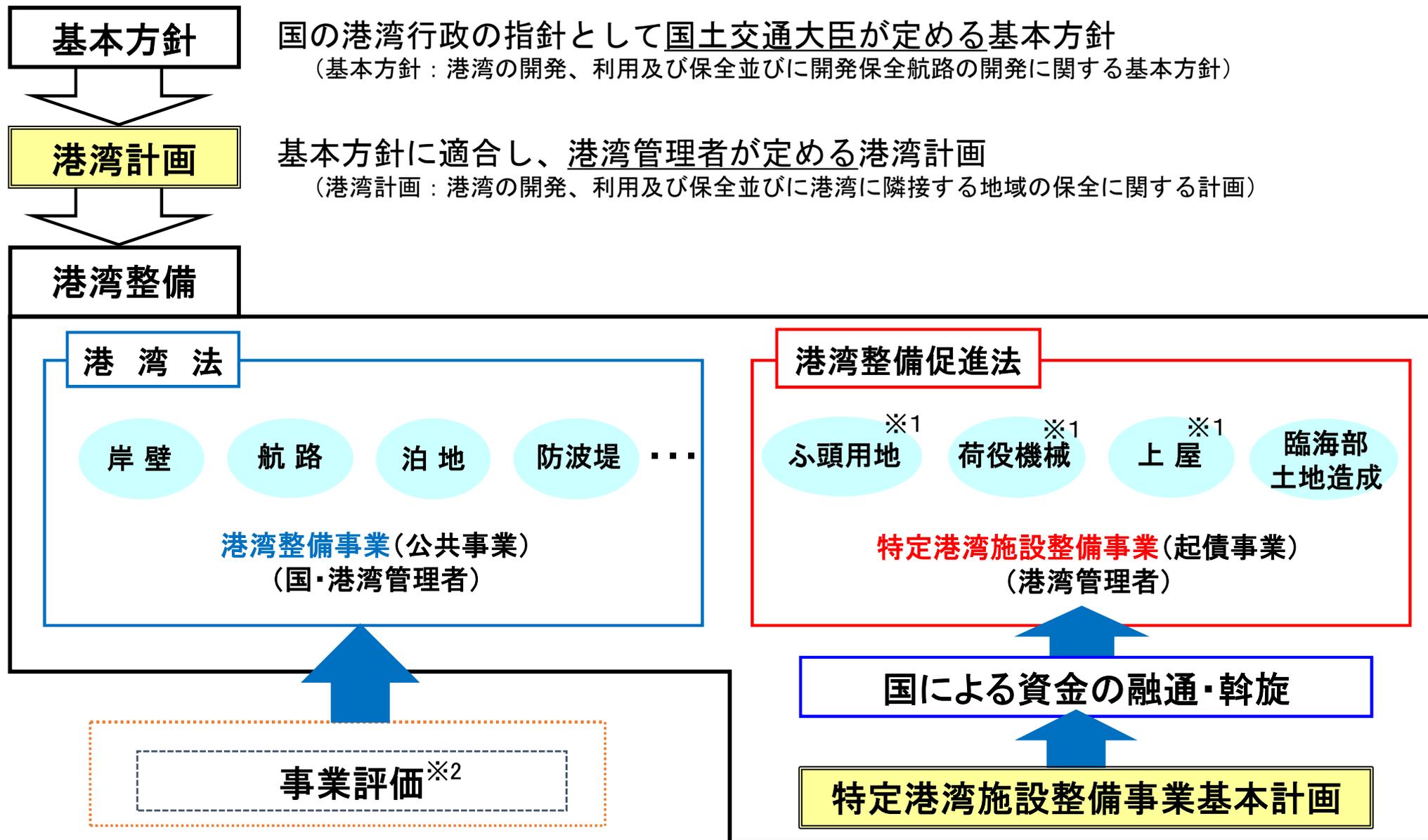


# 令和元年度 特定港湾施設整備事業 基本計画(案)の概要について

令和元年7月2日  
国土交通省港湾局

# 港湾整備の枠組と概要



注) 公共施設の整備を中心に記述。また、二重線内は交通政策審議会港湾分科会での審議事項

※1：港湾整備事業と一体として実施する場合は事業評価を実施

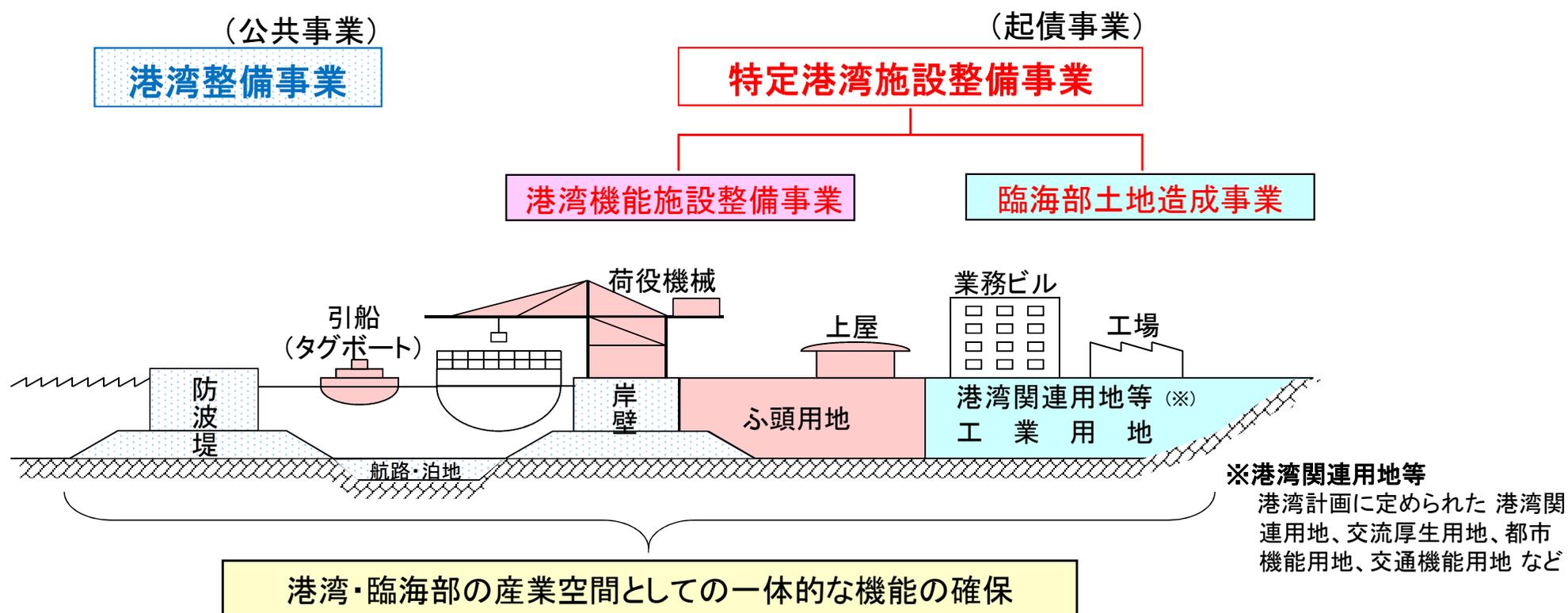
※2：交通政策審議会港湾分科会事業評価部会で審議

# 特定港湾施設整備事業について

## 【特定港湾施設整備事業とは】

- ・ 港湾管理者が、地方債（公営企業債）により資金を調達し、実施する事業。
- ・ 港湾管理者は、施設の使用料収入や土地の売却益等により、償還を行う。

## 【各事業対象箇所（イメージ）】



# 特定港湾施設整備事業の対象港湾と対象工事

## 【対象となる港湾】

・国際戦略港湾	5港	} → 計 206港	(港湾整備促進法 第2条第1項)
・国際拠点港湾	18港		
・重要港湾	102港		
・政令で定める地方港湾※	81港		

※整備を促進することが著しく国民経済の発展もしくは国土の開発に寄与すると認められる港湾として、港湾整備促進法施行令にて規定

## 【対象となる工事】

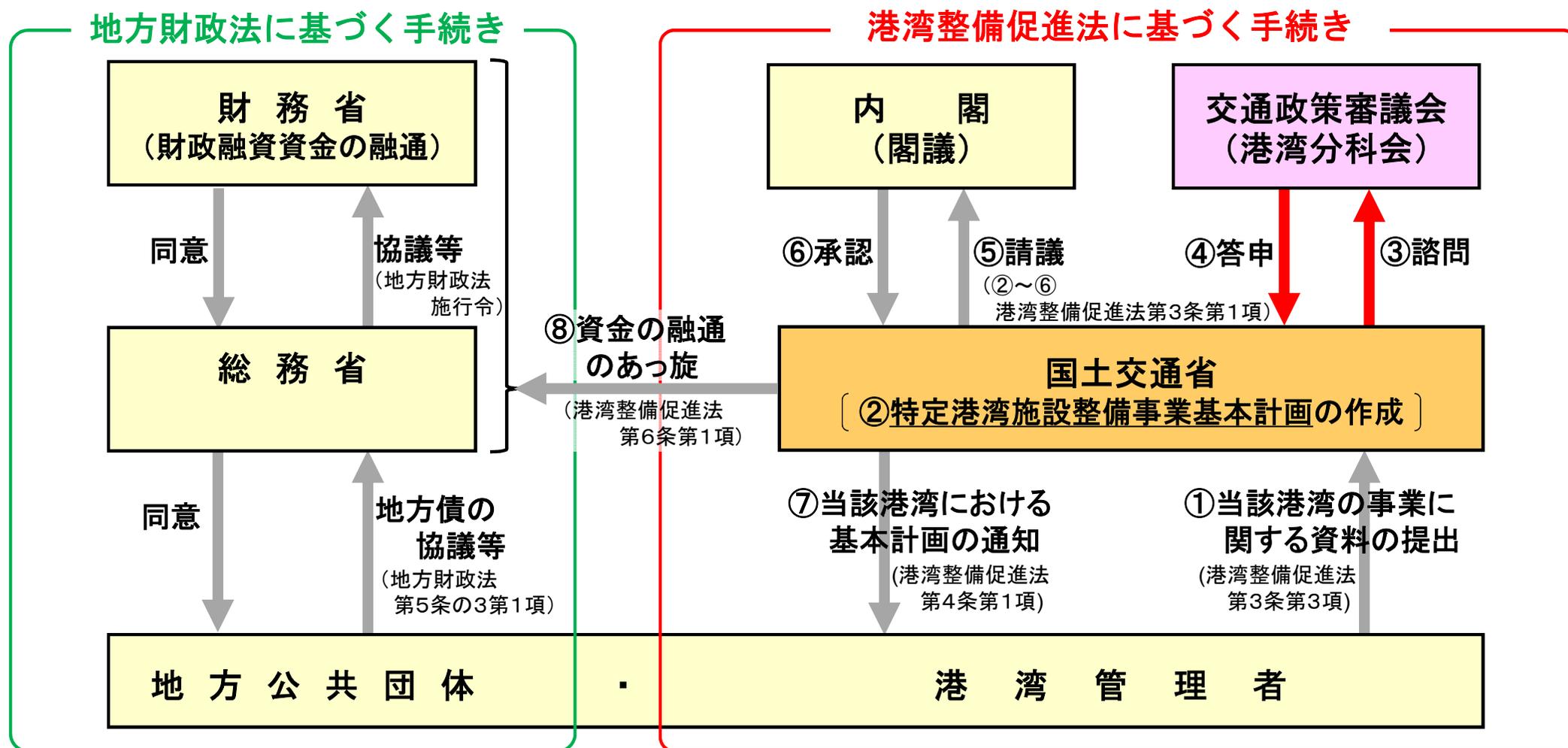
事業区分	施設区分	主な施設と事業内容	港湾整備促進法 第2条第1項
港湾機能施設 整備事業	上屋	上屋の新設、改良、延命化等	荷さばき施設(固定式荷役機械、軌道 走行式荷役機械、荷さばき地及び上 屋)の建設、改良又は復旧(第1号)
	荷役機械	ガントリークレーン、アンローダー等 の荷役機械の新設、改良、延命化等	
	ふ頭用地	ふ頭用地の造成、改良等	
	貯木場	貯木場の造成、改良等	貯木場の建設、改良又は復旧(第3号)
	引船	引船(タグボート)の建造等	船舶の離着岸を補助するために使用 する船舶の建造(第4号)
臨海部 土地造成事業	港湾関連 用地等	港湾関連用地等の造成等	港湾区域内又は臨港地区内において 行う水面の埋立て、盛土、整地等によ る土地の造成又は整備(第2号)
	工業用地	工業用地の造成等	

# 基本計画の作成と資金融通等の手続き

国土交通大臣は、港湾整備促進法に基づき、特定港湾施設整備事業に要する費用に充てるための資金の融通のあっ旋をする。このため、国土交通大臣は、特定港湾施設整備事業基本計画を作成する。

政府は、特定港湾施設整備事業基本計画に基づき、財政融資資金を融通するように努めなければならない。

## 【資金融通等の手続き】



## 【特定港湾施設整備事業基本計画】

特定港湾施設整備事業基本計画は、施設毎の各年度の数量および事業費、実施対象港を定めたもの。

## 【対象事業の要件】

- ①港湾整備促進法第2条第1項第1号から第4号に定められた対象工事であること
  - ・上屋 ・荷役機械(固定式及び軌道走行式) ・ふ頭用地 ・貯木場 ・引船
  - ・港湾区域又は臨港地区内において行う土地の造成又は整備
- ②各港の港湾計画と整合した事業であること
  - ・土地利用計画等との整合
- ③港湾整備事業の実施状況と整合が図られている事業であること
  - ・岸壁、防波堤、航路・泊地等の整備状況との整合
- ④地元関係者との調整等、事業実施に向けた調整が調っている事業であること
  - ・漁業補償、埋立免許等の調整

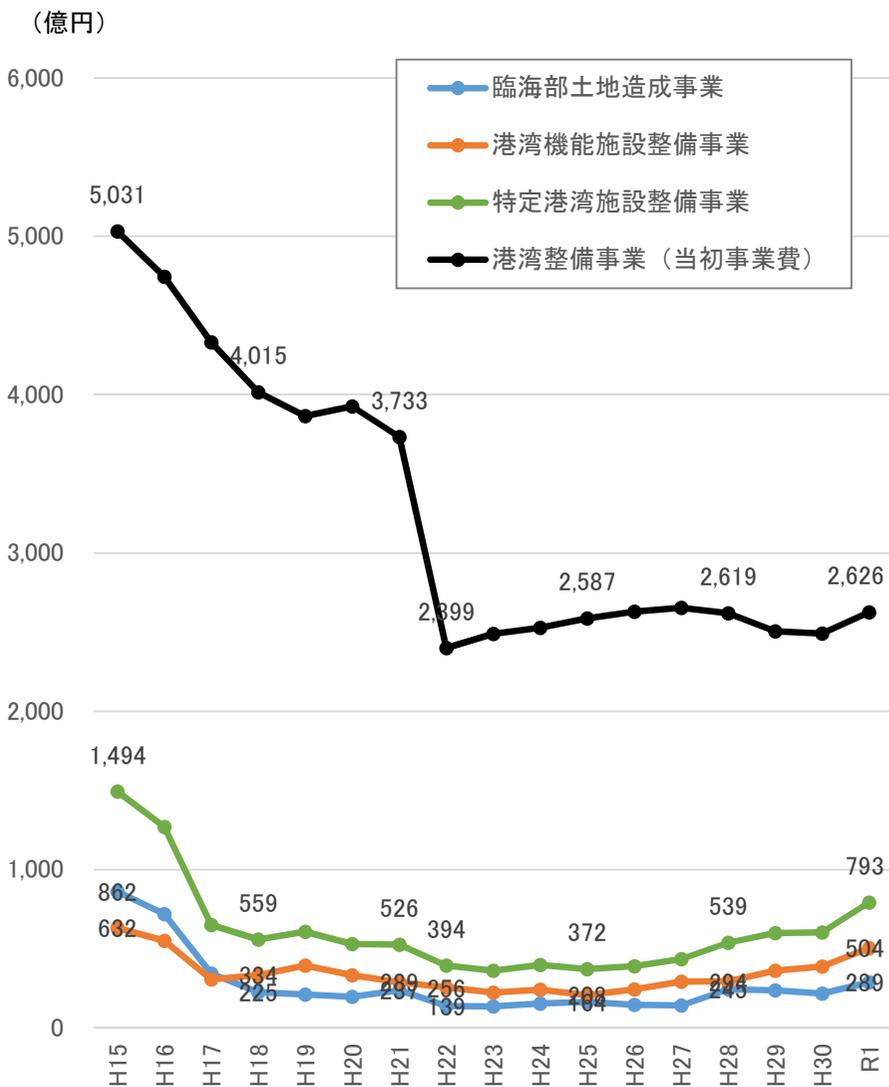
## 令和元年度 特定港湾施設整備事業基本計画(案) 概要

区分		数量	事業費	港数
	上屋	52棟	66億円	23港
	荷役機械	41基	122億円	22港
	ふ頭用地	1,680千m <sup>2</sup>	312億円	61港
	引船	1隻	3億円	1港
	港湾機能施設整備事業	——	504億円	70港
	港湾関連用地等	586千m <sup>2</sup>	227億円	14港
	工業用地	262千m <sup>2</sup>	62億円	9港
臨海部土地造成事業	——	289億円	18港	
特定港湾施設整備事業		——	793億円	78港

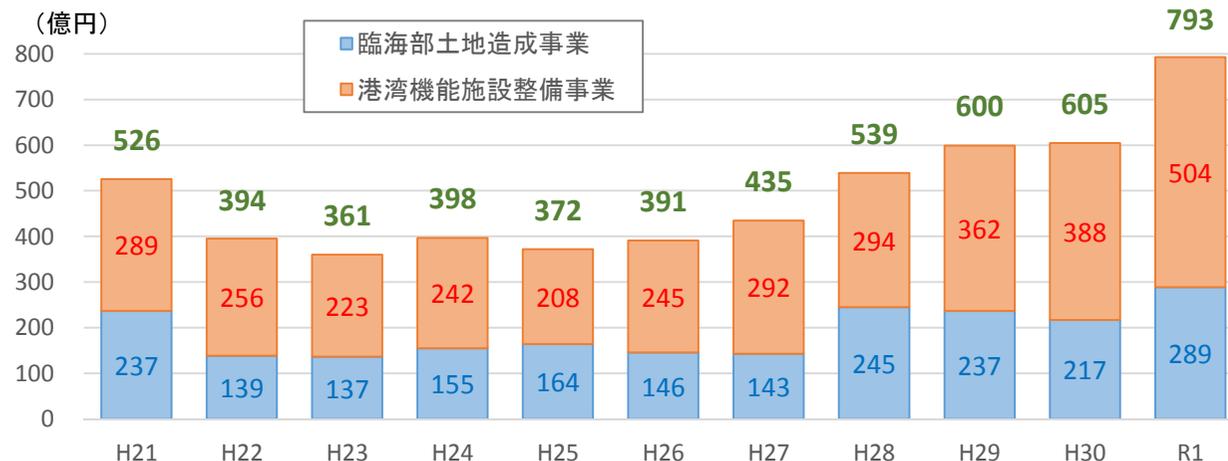
注) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

# 特定港湾施設整備事業費の推移

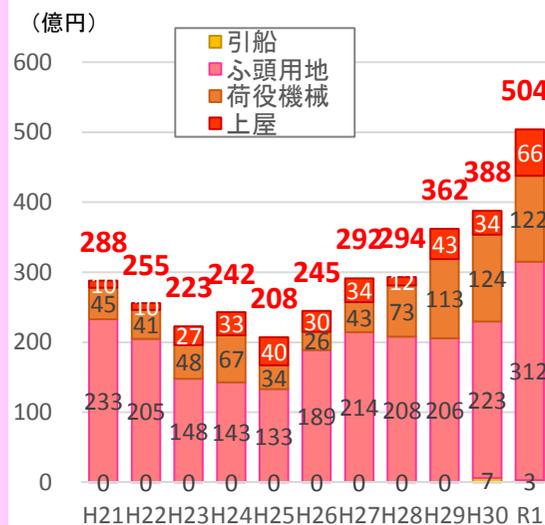
## 特定港湾整備事業費の推移①



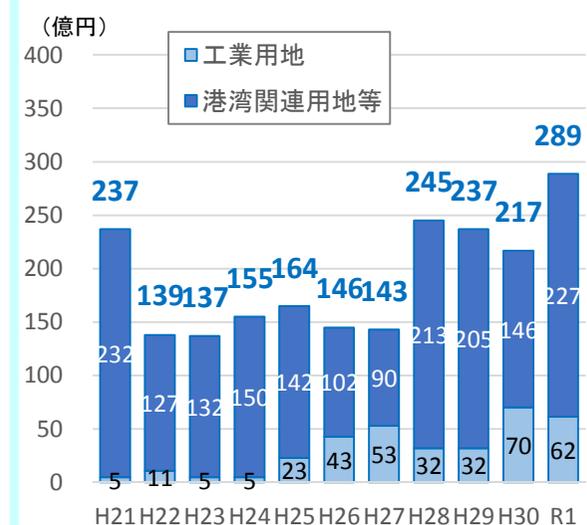
## 特定港湾施設整備事業費の推移②



## 港湾機能施設整備事業費の推移



## 臨海部土地造成事業費の推移



注) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

# 主な案件の予定箇所 (増大する貨物の流通効率化によるサービス向上)

## 仙台塩釜港(仙台港区向洋地区) [港湾管理者:宮城県]

### ○港湾概要

仙台塩釜港は、平成24年に仙台港、塩釜港、石巻港の3港が統合してできた国際拠点港湾であり、東北の国際コンテナ物流の約6割を扱うなど、東北地域の経済・産業を支える重要な港湾である。

平成23年の東日本大震災において甚大な被害を被ったものの、多くの主要貨物は回復しており、仙台港区周辺には、復興需要を契機に大型物流施設の立地が相次ぎ、物流拠点化が進んでいる。

### ○事業概要

仙台港区向洋地区は高砂コンテナターミナルを擁し、背後の自動車関連産業、製紙業、住宅産業など主要産業の活動を物流面で支えている。

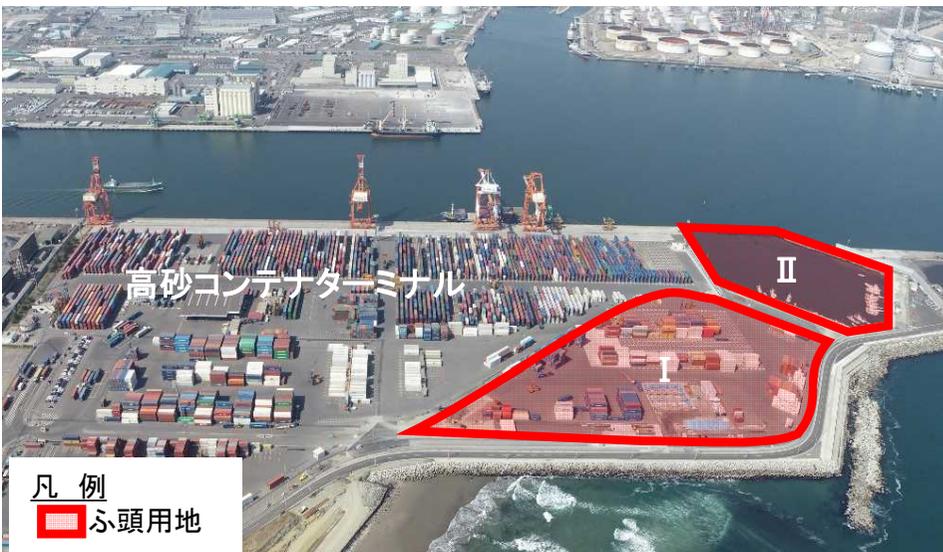
近年のコンテナ取扱量及び航路便数の増加により、岸壁延長の不足やコンテナヤードの不足等の課題が顕著となったことから、直轄岸壁整備に合わせてふ頭用地を整備し、物流の効率化を図る。



仙台塩釜港(仙台港区)



Web「地理院地図」より国土交通省作成



施設名	全体事業費	事業期間 (年度)	過年度 実績額	令和元年度 事業費
ふ頭用地 I	62.8億円	H19-R3	45.7億円 (造成)	5.4億円 (造成)
ふ頭用地 II	10.0億円	H30-R4	0.3億円 (調査・設計)	-



# 主な案件の予定箇所 (国際バルク戦略港湾[石炭]の推進)

## 小名浜港(東港地区) [港湾管理者:福島県]

### ○港湾概要

小名浜港は、東京と仙台のほぼ中間、福島県沿岸南東部のいわき市に位置する重要港湾であり、国際貿易港として経済活動を支えている。また、東日本有数の石炭取扱港湾であり、東日本地域のエネルギー供給を支える産業・物流拠点として今後の更なる発展が見込まれている。

東港地区の岸壁背後には鉱産品や化学工業品を取り扱う工場が立地するなど、物流に重要な役割を果たしている。



Web「地理院地図」より国土交通省作成

### ○事業概要

国際バルク戦略港湾である小名浜港のバルク貨物取扱機能の強化と埠頭運営のさらなる効率化を図り、小名浜背後企業の産業競争力を強化することを目的とする。

本アンローダを設置する水深18m岸壁は、平成30年度に直轄整備により完成しており、引き続き、東港地区の全面供用に向け整備を進めている。



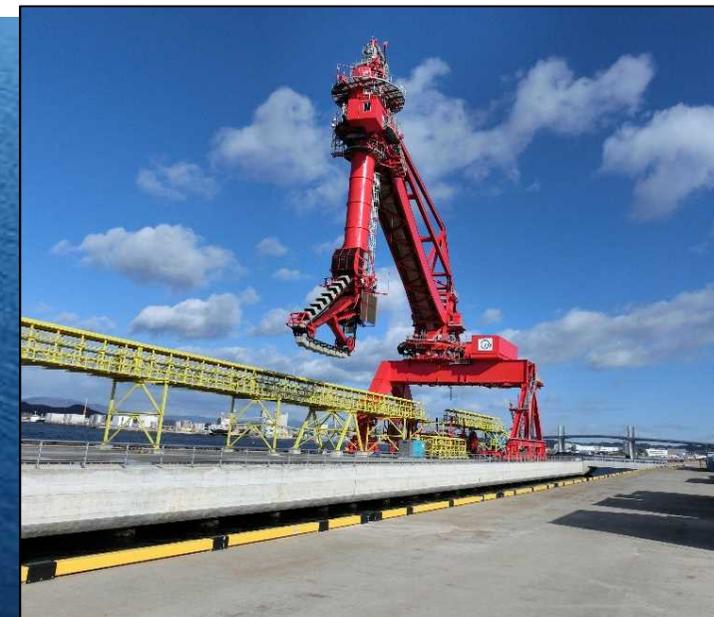
施設名	全体事業費	事業期間 (年度)	過年度 実績額	令和元年度 事業費
荷役機械	95.7億円	H28-R1	66.2億円 (製作)	29.5億円 (製作・据付)
ふ頭用地(造成)	177.4億円	H7-R2	152.9億円 (護岸、埋立他)	19.3億円 (埋立・盛土他)
ふ頭用地(改良)	156.0億円	H30-R2	10.0億円 (地盤改良、舗装)	76.7億円 (地盤改良、舗装)

# 主な案件の予定箇所 (国際バルク戦略港湾[石炭]の推進)

## 東港地区



- 凡例
- 荷役機械
  - ふ頭用地(造成)
  - ふ頭用地(改良)
  - 他事業



アンローダー(イメージ)

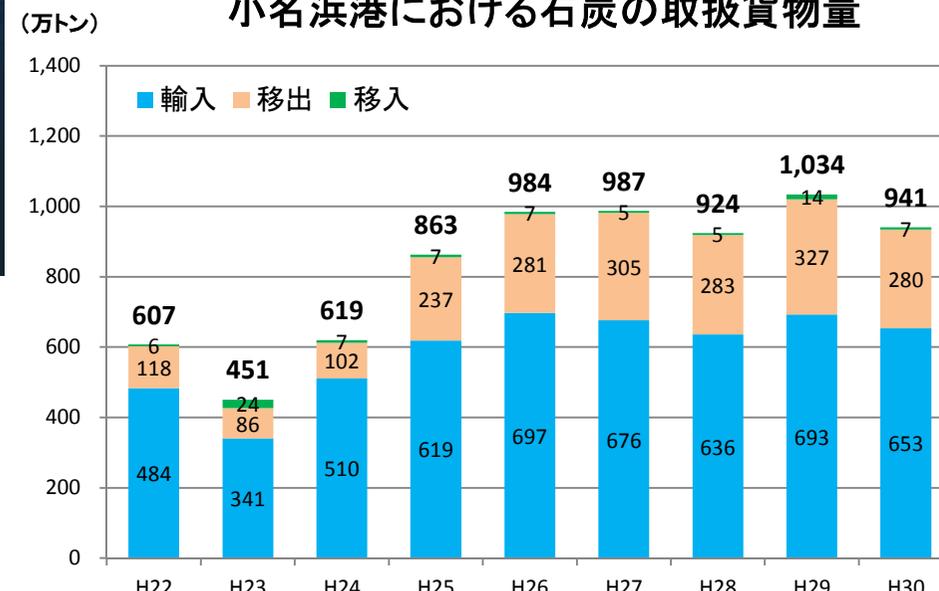
## 【石炭貨物需要の見込み】

令和3年までに勿来IGCCパワー合同会社及び広野IGCCパワー合同会社が、新たな発電設備(石炭ガス化複合発電(IGCC))の運転開始を目指し、現在整備中であることから、今後も石炭の取扱量の増加が見込まれる。



※IGCC: 従来の石炭火力より高効率でCO2排出量も少ない

## 小名浜港における石炭の取扱貨物量



出典: 港湾統計

# 主な案件の予定箇所 (新規航路の就航に合わせた利便性の向上)

## 敦賀港(金ヶ崎地区) [港湾管理者: 福井県]

### ○港湾概要

敦賀港は、背後に関西圏・中京圏を擁する重要港湾であり、韓国・中国との国際定期航路及び北海道などとの国内定期航路が就航している。また、鞠山北地区の背後には石炭火力発電所やセメント工場が立地するなど、物流・人流ともに重要な役割を果たしている。

### ○事業概要

金ヶ崎地区においては、平成31年4月より敦賀-博多航路の新規RORO船が就航しているが、当港への着岸・荷役が夜間となる。そのため、照明設備等を整備することで、荷役の安全性、効率性を図る。



Web「地理院地図」より国土交通省作成



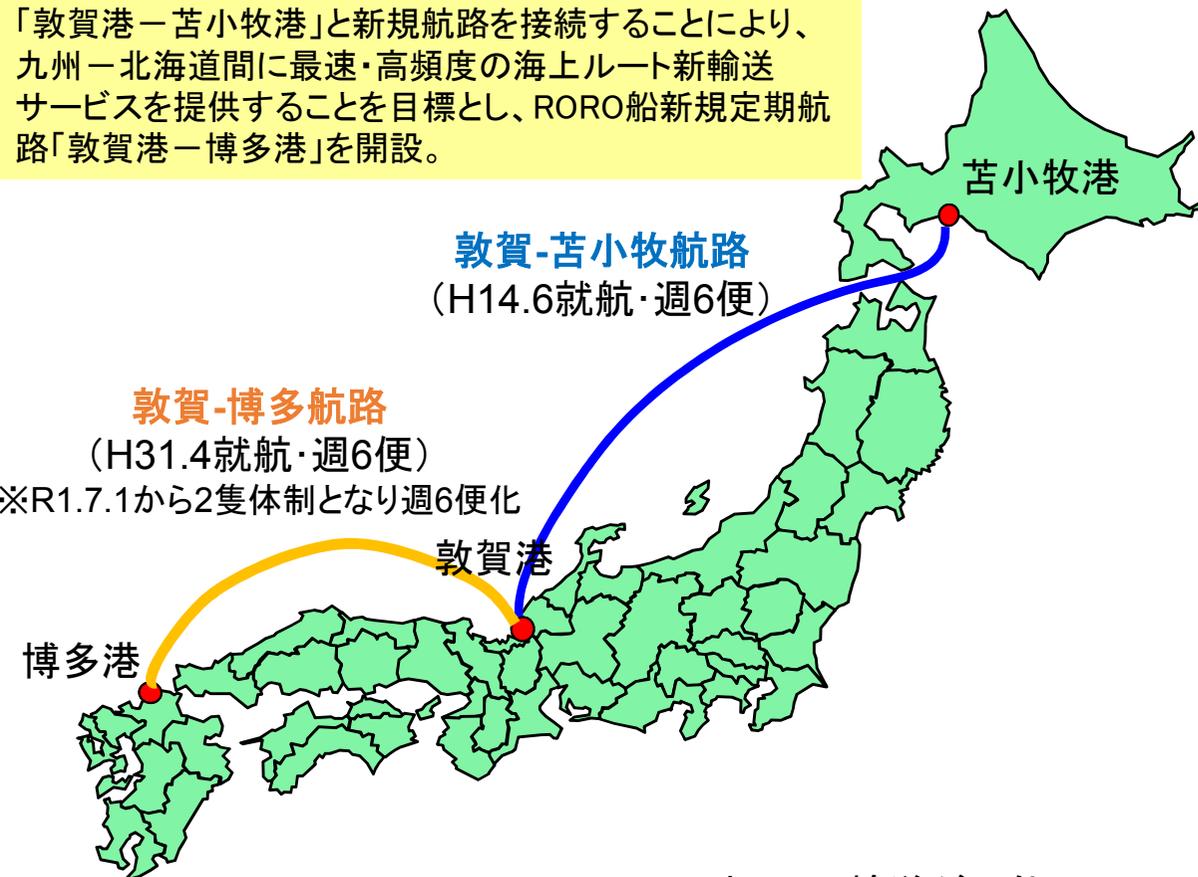
新規就航RORO船(近海郵船なのつ)

施設名	全体事業費	事業期間(年度)	過年度実績額	令和元年度事業費
ふ頭用地	1.3億円	H30-R1	0.8億円 (照明施設・フェンス設置)	0.5億円 (照明施設・フェンス設置) <sub>12</sub>

# 主な案件の予定箇所 (新規航路の就航に合わせた利便性の向上)

## 敦賀港を中心としたRORO船ネットワークの形成

近海郵船は、モーダルシフトの促進及び既設航路である「敦賀港-苫小牧港」と新規航路を接続することにより、九州-北海道間に最速・高頻度の海上ルート新輸送サービスを提供することを目標とし、RORO船新規定期航路「敦賀港-博多港」を開設。



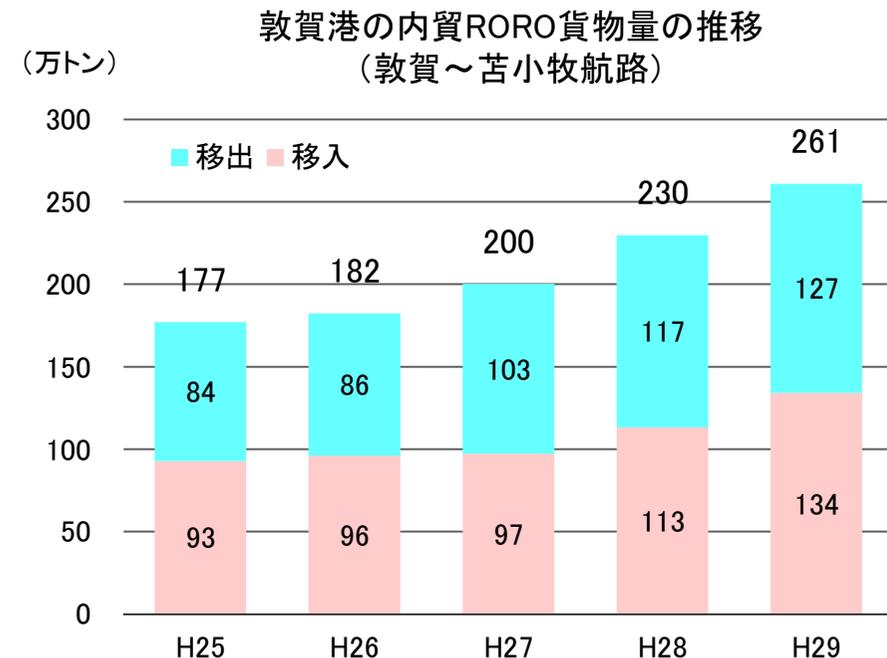
### ○苫小牧発 最速パターン



### ○博多発 最速パターン



《中2日で輸送が可能》



# 主な案件の予定箇所 (貨客の動線分離等による安全性・効率性の向上)

## 鹿児島港(新港区) [港湾管理者:鹿児島県]

### ○港湾概要

鹿児島港は、錦江湾のほぼ中央に位置する重要港湾であり、背後に鹿児島市を抱え南九州における経済活動を支えている。新港区は、奄美・沖縄航路のフェリーが4隻体制にて1便/日就航(毎日発着)し、ライフラインの確保や離島地域の広域的な経済活動の維持のために重要な海上輸送拠点であるとともに地域の生活航路として重要な役割を果たしている。

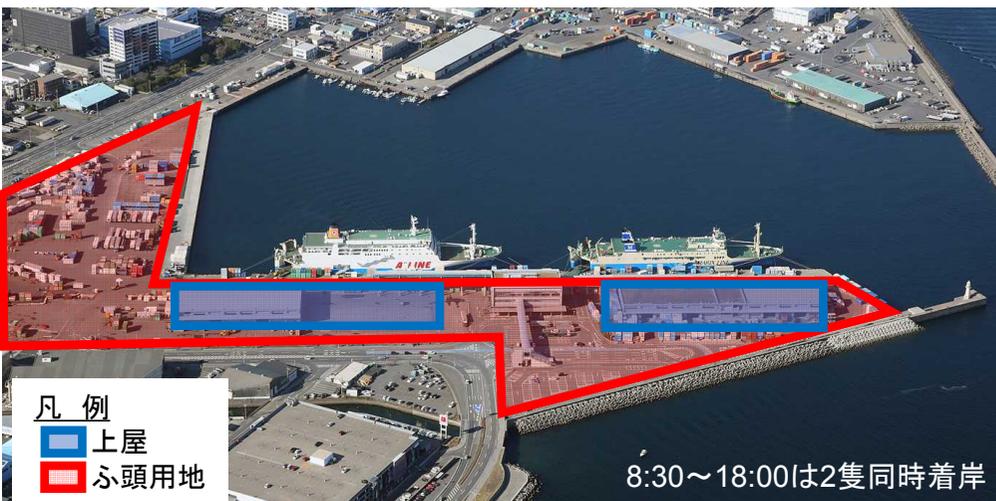
### ○事業概要

新港区では、以前はふ頭用地が狭隘であり、旅客と荷役作業が交錯し、危険な状態となっていた。また、上屋については、整備後40年以上が経過し、老朽化が著しく、施設の安全な利用に支障が生じていた。

このため、奄美・沖縄航路の拠点機能の強化に向けて、岸壁の沖出し等により、不足している荷役スペースを確保すると共に、旅客ターミナルの建替やボーディングブリッジの設置などにより、貨客の動線を分離し、利便性・安全性の向上を図る。



Web「地理院地図」より国土交通省作成



凡例  
  上屋  
  ふ頭用地

8:30~18:00は2隻同時着岸

施設名	全体事業費	事業期間 (年度)	過年度 実績額	令和元年度 事業費
上屋	38.6億円	H22-R1	33.3億円 (設計・建築)	5.3億円 (建築)
ふ頭用地	22.0億円	H22-R1	21.2億円 (造成・舗装)	0.9億円 (舗装)

# 主な案件の予定箇所 (貨客の動線分離等による安全性・効率性の向上)

## 【整備前】

- ・ふ頭用地が狭いうえに乗客と貨物が混在
- ・築造40年以上が経過し、上屋等港湾施設が老朽化



## 【整備前 (H23.1)】

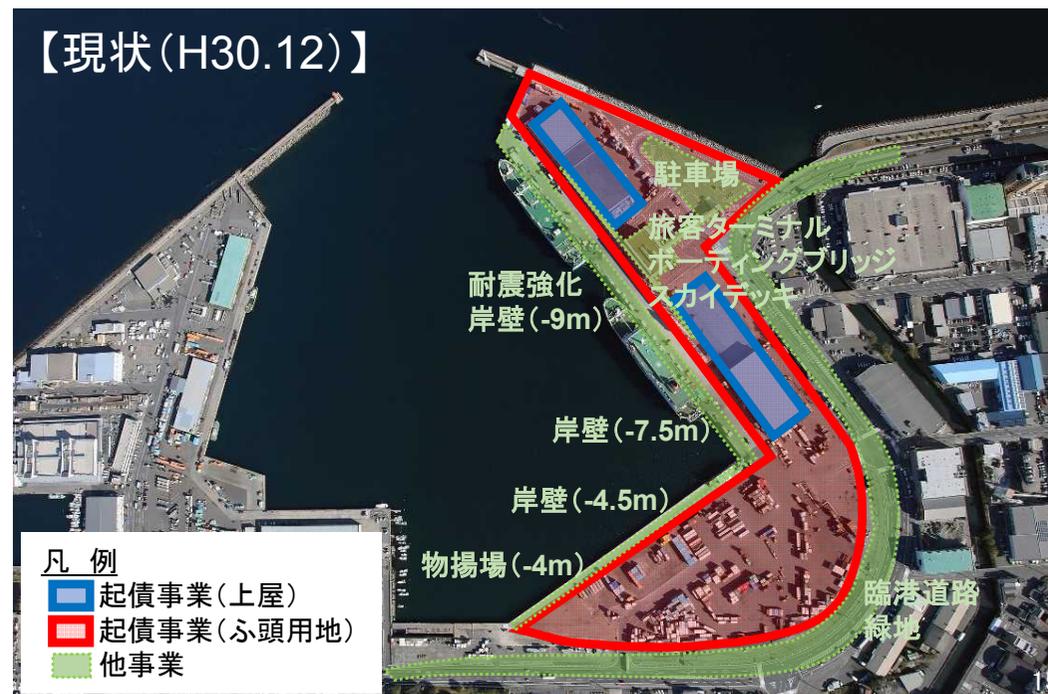


## 【整備後】

- ・乗客の乗降と荷役作業が完全に分離、安全性が向上
- ・ふ頭用地が拡大し、荷役作業が効率化



## 【現状 (H30.12)】



- 凡例
- 起債事業 (上屋)
  - 起債事業 (ふ頭用地)
  - 他事業