

令和3年度 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
<p>小樽港 中央地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・小樽港では、小樽運河など観光地と至近距離にある第3号ふ頭のクルーズ拠点化に伴い、現在第3号ふ頭にある指定保税地域の移転先を確保するとともに、分散するロシア貨物を集約化し、横持ち輸送距離の低減による荷役作業の効率化を図る必要がある。</p> <p>・建設後70年以上が経過した老朽化の著しい岸壁への対策が必要である。</p>	<p>①物資輸送の効率化(貨物の集約化、荷役作業の効率化)</p> <p>②施設の老朽化への対応</p>	<p>【案①】第2号ふ頭、港町ふ頭間の水域を埋立、岸壁(-9m)の整備(新設:岸壁(水深9m)、護岸、港湾関連用地等) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規岸壁及び既設第2号ふ頭岸壁の背後に埠頭用地が確保され、一体的な利用が可能 ・ロシア貨物や指定保税施設の移転・集約により、輸送時間の短縮が可能 ・建設後70年以上が経過した老朽化の著しい岸壁を埋め立てることにより、他案より経済的かつ効率的な老朽化対策が可能 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。 <p>【案②】第2号ふ頭、港町ふ頭間の水域を埋立、既存施設(護岸)の改良(改良:岸壁(水深9m)、護岸、港湾関連用地等) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ロシア貨物や指定保税施設の移転・集約により、輸送時間の短縮が可能 ・建設後70年以上が経過した老朽化の著しい岸壁を埋め立てることにより、他案より経済的かつ効率的な老朽化対策が可能 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・案①に比べ護岸の整備延長増加に伴う事業費が増加 ・案①に比べ背後の既設ふ頭用地との共用を強いられ、利用性がやや劣る <p>【案③】既設岸壁の改良(改良:岸壁(水深9m)、護岸) ※既存施設を継続的に利用する案 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設後70年以上が経過した老朽化の著しい岸壁を必要な延長のみ改良し、それ以外の老朽化岸壁を護岸化改良 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・案①に比べ荷役需要の無い岸壁の改良に伴う事業費が増加 ・案①に比べふ頭用地や港湾関連用地は拡張されず、利用性が劣る 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コスト・利用性・操船性・用地買収・施工性について、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>敦賀港 鞠山南地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・敦賀港は中京・京阪神の二大経済圏を背後に有し、地理的な優位性から、苫小牧港との間をフェリー、RORO船が、博多港との間をRORO船の定期航路が就航しているなど、日本の南北を結ぶ国内物流の拠点としての役割を担っている。</p> <p>・現在、RORO船博多航路が金ヶ崎岸壁に就航し、内貨貨物が年々増加しており、今後もモーダルシフトの進展において、北海道と九州との間に高い物流需要が見込まれる。</p> <p>・船舶の大型化への対応や、背後用地不足、点在するヤード間の非効率な横持ち輸送の解消が求められている。</p>	<p>①物資輸送の効率化(船舶大型化、貨物増加への対応)</p> <p>②非効率な荷役の改善(ふ頭再編)</p> <p>③大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持および緊急物資輸送ルートの確保</p>	<p>【案①】鞠山南地区岸壁(水深9m)の整備(新設:岸壁(水深9m)、護岸、ふ頭用地(4.8ha)) (事業実施による効果) ・物資輸送の効率化(船舶大型化、貨物増加への対応)。 ・非効率な荷役の改善(ふ頭再編)。 ・大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持および緊急物資輸送ルートの確保。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。</p> <p>【案②】金ヶ崎地区岸壁の利用(改良:岸壁(水深10m)の耐震化、岸壁(水深7.5m)の増深(水深9m)、泊地の浚渫(水深9m)、新設:護岸、ふ頭用地(4.8ha)) ※既存施設を継続的に利用する案 (事業実施による効果) ・大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持および緊急物資輸送ルートの確保。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・供用中の岸壁を改良するため、工事中の荷役形態について、港湾利用者等との十分な調整が必要となる。 ・浚渫に伴い、土砂処分場の整備が必要になり漁業者等との調整が必要となる。 ・コスト面、運用面で案①に劣る。</p> <p>【案③】鞠山北地区岸壁の利用(改良:岸壁(水深12m)の耐震化、新設:護岸、ふ頭用地(4.8ha)) ※既存施設を継続的に利用する案 (事業実施による効果) ・大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持および緊急物資輸送ルートの確保。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・供用中の岸壁を改良するため、工事中の荷役形態について、港湾利用者等との十分な調整が必要となる。 ・当該岸壁で予定していた新たなバルク貨物の取り扱いができなくなる。 ・コスト面、運用面で案①に劣る。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コスト、運用面等について、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>敦賀港 鞠山南地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・敦賀港は地域の主力産業の燃・原料調達(石炭、石灰石:バルク船、化学薬品:コンテナ船)、製品出荷(化学工業品:コンテナ船、セメント:バルク船)の拠点として、また、エネルギー関連の火力発電所の燃料調達(石炭、木材チップ:バルク船)の拠点として機能している。</p> <p>・現在、木材チップ、その他林産品(PKS)の新規取り扱いに伴いふ頭用地が不足している。また、大型船が着岸可能な岸壁が不足している。</p> <p>・今後、さらに取扱貨物の増加が見込まれることから、滞船および喫水調整の解消が求められる。</p>	<p>①物資輸送の効率化(船舶大型化、貨物増加への対応)</p> <p>②非効率な荷役の改善(ふ頭再編)</p> <p>③大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持および緊急物資輸送ルートの確保</p>	<p>【案①】鞠山南地区岸壁(水深14m)の整備(新設:岸壁(水深14m)、護岸、ふ頭用地(14.1ha)、防波堤(延伸)) (事業実施による効果) ・物資輸送の効率化(船舶大型化、貨物増加への対応)。 ・非効率な荷役の改善(ふ頭再編)。 ・大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持および緊急物資輸送ルートの確保。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。</p> <p>【案②】鞠山北地区岸壁の利用(改良:岸壁(水深12m)の増深・耐震化、泊地の浚渫(水深14m)、新設:護岸、ふ頭用地(14.1ha)) ※既存施設を継続的に利用する案 (事業実施による効果) ・物資輸送の効率化(船舶大型化、貨物増加への対応)。 ・大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持および緊急物資輸送ルートの確保。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・既存のバルク貨物との混在。 ・コスト面、運用面で案①に劣る。</p> <p>【案③】鞠山北地区岸壁(水深14m)の整備(新設:岸壁(水深14m)、護岸、ふ頭用地(14.1ha)) (事業実施による効果) ・物資輸送の効率化(船舶大型化、貨物増加への対応)。 ・大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持および緊急物資輸送ルートの確保。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・コスト面、運用面で案①に劣る。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コスト、運用面等について、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>境港 昭和南地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・境港は、山陰地域の海上物流拠点・国際交流拠点として、コンテナ貨物の取扱、原木や木材チップの輸入、紙・パルプや木製品の輸出、クルーズ船の受入等を担っており、地域の産業や賑わいづくりを支えている。</p> <p>・今後、再生可能エネルギー関連貨物の新規取扱や金属くずの取扱量増加等が見込まれ、既存の岸壁(水深12m以深の岸壁3バース)や埠頭用地(既設25.9ha+既定計画4.8ha)では滞船の発生や用地不足が懸念されることから、貨物量増加に対応した岸壁・埠頭用地の確保が求められる。</p>	<p>①貨物量増加に対応した岸壁・埠頭用地の確保</p>	<p>【案①】昭和南地区に新たに岸壁を整備（新設：岸壁(水深12m、延長230m)、埠頭用地造成(9.7ha)） (事業実施による効果) ・貨物量増加に対応した岸壁・埠頭用地の確保 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。</p> <p>【案②】中野地区に新たに岸壁を整備（新設：岸壁(水深12m、延長280m)、埠頭用地造成(9.7ha)） (事業実施による効果) ・貨物量増加に対応した岸壁・埠頭用地の確保 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・案①と比べ、概算コスト、事業期間で劣る。</p> <p>【案③】昭和南地区の既設岸壁を改良（改良：岸壁(水深10m、延長185m→水深12m、延長280m)、埠頭用地造成(9.7ha)） ※既存施設を継続的に利用する案 (事業実施による効果) ・貨物量増加に対応した岸壁・埠頭用地の確保 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・案①と比べ、概算コスト、事業期間で劣る。 ・既設岸壁の改良のため、施工期間中の利用調整が必須であり、滞船も懸念される。 ・既設岸壁の改良は安価な前出し工法を想定しているが、岸壁法線がずれることになるため、隣接岸壁との一体的な利用ができなくなる。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コスト、事業期間、運用面で、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>八代港 加賀島地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・近年、中国向けの原木の輸出量が増加しており、今後も増加することが見込まれるため、海上輸送の効率化に向け、大型船舶の利用が望まれているが、原木を取り扱う外港地区では、既に岸壁の利用状況が逼迫しており、一回の荷役で長期間岸壁を使用する大型船は利用調整が困難である。</p> <p>・また、原木輸出量の増加に対し、港内の原木ヤードが不足しており、ヤードの点在化による非効率な取扱いとなっている。</p>	<p>①大型原木船に対応した岸壁の確保</p> <p>②大型原木船に対応した埠頭用地の確保</p>	<p>【案①】加賀島地区前面(西側)に新たな岸壁を整備(新設:岸壁(水深12m、延長230m)、埠頭用地の整備(13.2ha)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型原木船に対応した岸壁の確保が可能。 ・大型原木船に対応した埠頭用地の確保が可能。 <p>(事業実施、施設運用に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>【案②】加賀島地区側面(北側)に新たな岸壁を整備(新設:岸壁(水深12m、延長230m)、埠頭用地の整備(13.2ha)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型原木船に対応した岸壁の確保が可能。 ・大型原木船に対応した埠頭用地の確保が可能。 <p>(事業実施、施設運用に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コスト面で案①に劣る。 <p>【案③】外港地区既設岸壁(水深10m)の増深改良(改良:岸壁(水深12m、延長230m)、新設(既設岸壁の代替バース):岸壁(水深10m、延長180m)、埠頭用地の整備(6.1ha)) ※既存施設を継続的に利用する案 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型原木船に対応した岸壁の確保が可能。 <p>(事業実施、施設運用に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁利用状況が逼迫しているため、加賀島地区に代替バース整備が必要。 ・既設岸壁直背後に十分な原木ヤードが確保できないため非効率な運用が継続。 ・コスト面、運用面で案①に劣る。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コスト、運用面等について、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>油津港 東地区ターミナル 整備事業(仮称)</p>	<p>・油津港東地区では、国内向けRORO船と輸入用木材チップを取り扱う貨物船が就航しているが、それぞれの岸壁延長不足が課題となっている。</p> <p>・さらに今後RORO船の増便や大型化が予定されており、既設の岸壁延長では、対応困難であるため、港湾利用者からは、岸壁延長不足の課題解決を求められている。</p>	<p>①木材チップを取り扱う大型貨物船に対応した岸壁の確保</p> <p>②大型RORO船に対応した岸壁の確保</p>	<p>【案①】東地区南側に岸壁を延伸(改良:岸壁(水深12m、延長75m)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型RORO船に対応した岸壁の確保が可能。 ・木材チップを取り扱う大型貨物船に対応した岸壁の確保が可能。 ・他案と比較すると手戻りなく既存施設を最大限有効活用できる。 ・他案と比較すると港湾利用者の要請に早期に対応が可能。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。 <p>【案②】東地区北側に岸壁を延伸(改良:岸壁(水深10m、延長75m)、改良:岸壁(水深12m、延長20m)、防波堤撤去(延長334m)、防波堤新設(延長270m)) ※既存施設を継続的に利用する案 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型RORO船に対応した岸壁の確保が可能。 ・木材チップを取り扱う大型貨物船に対応した岸壁の確保が可能。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・既存施設の改良が必要。 ・防波堤撤去、新設に期間を要する。 ・コスト面で案①に劣る。 <p>【案③】東地区南側に新規岸壁を整備(新設:岸壁(水深10m、延長240m)改良:岸壁(水深12m、延長20m)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型RORO船に対応した岸壁の確保が可能。 ・木材チップを取り扱う大型貨物船に対応した岸壁の確保が可能。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・既存施設の改良が必要。 ・岸壁及び埠頭用地の整備に期間を要する。 ・コスト面で案①に劣る。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コスト、運用面等について、案①が優位であると考えられるため。</p>

【海岸事業】

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
<p>千葉港海岸直轄海岸保全施設整備事業(仮称)</p>	<p>・千葉港海岸船橋地区の背後には、中核市として日本最大の人口(64.5万人)を有する船橋市の中心部を控え、ゼロメートル地帯に船橋市役所や消防署等の地域中枢機能が集積。また、JR線、国道等、千葉や成田空港と都心を結節する重要交通網が存在するとともに、住宅地が密集し、産業・商業施設も多数立地。</p> <p>・高潮・波浪や発生頻度の高い津波等が発生した場合、現状においては、天端高の不足や耐震性の不足、既設堤防の老朽化により大規模な浸水が発生する可能性。</p>	<p>【達成すべき政策目標】 ゼロメートル地帯を有し、住宅地や産業・商業施設が多数立地する船橋市臨海部の大規模災害発生時における「地域住民の生命・財産の防護」及び「企業活動の維持」。</p> <p>【具体的な達成目標】 高潮・波浪や発生頻度の高い津波による浸水域をゼロとする。また、最大クラスの地震に対する減災機能を発揮する。</p>	<p>【案①】現行防護ライン改良案(現行防護ラインの海岸保全施設を嵩上げ・耐震改良) (事業実施による効果) ・高潮・波浪や発生頻度の高い津波による浸水域をゼロとする。 ・最大クラスの地震に対する減災機能を発揮する。 ・企業活動などの背後地の利用や港湾利用、漁業利用に伴う水域利用は従来通り。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。</p> <p>【案②】水門沖側移設案(水門・排水機場を現位置より沖側に移設することにより防護ラインを一部変更。その他は案①と同様) (事業実施による効果) ・高潮・波浪や発生頻度の高い津波による浸水域をゼロとする。 ・最大クラスの地震に対する減災機能を発揮する。 ・旧防護ライン(胸壁等)の撤去が可能となる。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・案①と比較して施工期間が長く、コストが大きい。 ・水門を利用する船舶が増え、水門の開閉や運用管理が煩雑化する。 ・防護ライン設置箇所の岸壁が利用不可能となり、港湾利用上の新たな制約が発生する。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 背後地・水域利用への影響、コストなどから、案①が総合的に優位であると考えられるため。</p>