

令和4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
新潟港 東港区南ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)	<p>・新潟港周辺の一般海域において、洋上風力発電の実施計画が進行している。</p> <p>・海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成する必要がある。</p>	<p>①海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点の形成</p>	<p>【案①】東港区南ふ頭地区岸壁の利用(改良:岸壁の地盤改良、泊地の浚渫(水深12m)) ※既存施設を継続的に利用する案 (事業実施による効果) ・海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。</p> <p>【案②】東港区東ふ頭地区岸壁の整備(新設:岸壁(水深12m)、改良:泊地の浚渫(水深12m)) (事業実施による効果) ・海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・案①に比べドライドック撤去等により整備コストがかかる。 ・案①に比べ岸壁背後の土地造成に期間を要するため供用までの期間が長い。 ・案①に比べ岸壁直背後における広大なふ頭用地面積の確保が難しい。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>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>那覇港 新港ふ頭地区 ふ頭再編整備事業(仮称)</p>	<p>・那覇港は、本土や先島・周辺離島を結ぶネットワーク拠点として、沖縄県の社会経済活動を支えている。県内人口及び観光客数等の増加に伴い、那覇港の取扱貨物量が増加しており、特に新港ふ頭地区は、那覇港全体の約74%(2020年)の貨物を取り扱う一大物流拠点である。</p> <p>・新港ふ頭地区の施設は供用から30～50年程度経過しており、老朽化が進むとともに、近年のRORO船の大型化や取扱貨物量の増加に対応できず、「岸壁延長の不足」及び「ふ頭の狭隘化」が課題となっている。これらの課題により、現状、危険・非効率な荷役が行われており、また今後も更なる船舶大型化や貨物量増加が見込まれることから、岸壁及びふ頭用地の延長・拡張が必要である。</p> <p>・また、沖縄県は島しょ県であることから住民の生活に必要な物資輸送等は海上輸送に大きく依存しており、災害時の緊急物資輸送機能を確保及び幹線貨物輸送機能を維持するため、耐震強化岸壁を整備する必要がある。</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</p> <p>③大規模災害時における幹線貨物輸送の維持及び緊急物資輸送ルートの確保</p>	<p>【案①】新港ふ頭地区7号岸壁の南側延長上に新たに岸壁を整備(新設:岸壁(水深10m[耐震])、埠頭用地(6.7ha)) (事業実施による効果) ・物資輸送の効率化(国内RORO船大型化への対応、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及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】新港ふ頭地区7号と9号岸壁の間に南側に新たに岸壁を整備(新設:岸壁(水深10m[耐震])、埠頭用地(6.7ha)) (事業実施による効果) ・物資輸送の効率化(国内RORO船大型化への対応、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及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) ・更なるふ頭の拡張の際、岸壁移設が必要となり、拡張性が低い。 ・案①と比較して概算コストが大きい。</p> <p>【案③】新港ふ頭地区既存1号岸壁を改良(前だし増深改良)し、不足するふ頭用地を整備(新設:岸壁(水深10m[耐震])、埠頭用地(6.7ha)) (事業実施による効果) ・物資輸送の効率化(国内RORO船大型化への対応、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及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) ・既設岸壁を前出しすることから、整備期間中は別岸壁等での対応が必要となり、利用上の制限が生じる。 ・岸壁背後のふ頭用地の面積が不足することから貨物の横持ちが生じるなど運用面で非効率である。 ・案①と比較して概算コストが大きい。</p> <p>※港内に既存の岸壁及びビヤードはあるものの、既に他貨物等を取り扱っており新たな貨物需要に対応できないことから、既存施設を継続的に利用し新規の施設を整備しない場合、岸壁及び埠頭用地が不足するためRORO船の大型化に対応できず政策目的が達成されないため、上記案には含めていない。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コストや運用面等について、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>中城湾港 新港地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・近年、中城湾港新港地区とその背後に製造事業者や物流事業者の立地が進展している他、観光振興に伴うレンタカー等による自動車貨物の需要が増加してきている。</p> <p>・中城湾港は那覇港とともに沖縄県の国内定期航路の物流拠点として、大型化するRORO船やPCC、貨物量の増大が見込まれるばら貨物に対応するための物流ターミナルを整備する必要がある。</p> <p>・また、沖縄県は島しょ県であることから住民の生活に必要な物資輸送等は海上輸送に大きく依存しており、災害時の幹線貨物輸送機能を維持するため、耐震強化岸壁を整備する必要がある。</p>	<p>①物資輸送の効率化(船舶大型化)</p> <p>②大規模災害時における幹線貨物輸送の維持</p>	<p>【案①】新港地区(東埠頭)に新たに岸壁を整備(新設:岸壁(水深11m[耐震]、水深12m、水深13m)、埠頭用地(8.3ha)、港湾関連用地(5.8ha))(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物資輸送の効率化(大型RORO船や外資PCC等への対応)。 ・大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持。(事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。 <p>【案②】新港地区(東埠頭)において、一部既存岸壁を改良(改良:岸壁(水深7.5m→水深11m[耐震])、新規:岸壁(水深12m、水深13m)、埠頭用地(5.6ha)、港湾関連用地(8.6ha))</p> <p>※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"> ・物資輸送の効率化(RORO船や外資PCC等への対応)。 ・大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持。(事業実施、施設運用に伴う課題) ・改良-11m岸壁と既存-11mにおいて、接岸時や回頭時の船舶間の十分な離隔が取れない場合、利用上の制限が生じる。 ・改良整備中の隣接する既存岸壁や埠頭用地への使用制限が生じる。 ・既設-7.5岸壁の埠頭用地が不足することから、別途埠頭用地を確保する必要が生じる。 <p>【案③】新港地区(東埠頭)において、水深11m、水深12m岸壁は案①のとおりとし、水深13m岸壁をバイオマス発電所の前面に整備(新設:岸壁(水深11m[耐震]、水深12m、水深13m)、埠頭用地(8.1ha)、港湾関連用地(3.9ha))</p> <p>(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物資輸送の効率化(RORO船や外資PCC等への対応)。 ・大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持。(事業実施、施設運用に伴う課題) ・案①と比較して概算コストが大きい。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】概算コストや運用面等について、案①が優位であると考えられるため。</p>
<p>中城湾港 新港地区 クルーズターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・新港地区では、クルーズ船(16万GT級)を受け入れているが、貨物岸壁を利用していることから、クルーズ船の利用制限があるほか、オープンスペースを確保するために貨物の移動や清掃作業が生じており、物流事業者への負担が大きい運用となっている。</p> <p>・物流と人流の動線を分離し、安定的なクルーズ船受入環境を確保するため、クルーズ専用岸壁(23万GT級対応)の整備、及びクルーズターミナルや、駐車場・イベントスペースを確保するための埠頭用地を整備する必要がある。</p> <p>・また、沖縄県は島しょ県であることから住民の生活に必要な物資輸送等は海上輸送に大きく依存しており、災害時の緊急物資輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁を整備する必要がある。</p>	<p>①新たなクルーズ需要への対応</p> <p>②大規模災害時における緊急物資輸送ルートの確保</p>	<p>【案①】新港地区に新たに岸壁を整備(新設:岸壁(水深10.5m[耐震])、埠頭用地(5.7ha))</p> <p>(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型クルーズ船の受入が可能。 ・クルーズ専用岸壁の整備により貨客分離を図り、旅客の安定的受入の実現。 ・大規模災害時における緊急物資輸送ルートの確保。(事業実施に伴う課題) ・特になし。 <p>【案②】新港地区の既設護岸を改良し岸壁を整備(改良:護岸→岸壁(水深10.5m[耐震])、緑地→埠頭用地(5.1ha))</p> <p>※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"> ・大型クルーズ船の受入が可能。 ・クルーズ専用岸壁の整備により貨客分離を図り、旅客の安定的受入の実現。 ・大規模災害時における緊急物資輸送ルートの確保。(事業実施に伴う課題) ・案①と比較して概算コストが大きい。 ・背後の緑地を取り込んで埠頭用地を確保するため、緑地と一体的な運用ができない。 <p>【案③】新港地区(西埠頭)の貨物岸壁(水深13m)を延伸し、岸壁を整備(新設:岸壁(水深10.5m[耐震])、埠頭用地(4.8ha))</p> <p>(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型クルーズ船の受入が可能。 ・クルーズ専用岸壁の整備により貨客分離を図り、旅客の安定的受入の実現。 ・大規模災害時における緊急物資輸送ルートの確保。(事業実施に伴う課題) ・案①と比較して概算コストが大きい。 ・パース前面での回頭が可能であるが、他船の入出港とタイミングが重なる場合、調整が必要となる。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】概算コストや運用面等について、案①が優位であると考えられるため。</p>