

令和5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>青森港 油川地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・青森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。 ・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】油川地区の既存護岸を撤去、岸壁を整備(新設:岸壁(水深12m)(延長230m)) (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】油川地区の小型船だまり前面に岸壁を整備(新設:岸壁(水深12m)(延長230m)) (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) ・泊地浚渫による小型船だまりの埋立てが完了するまで、地耐力強化(地盤改良)に着手できない</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 経済性、施工性、運用面、利便性、将来の拡張可能性を考慮すると、案①が総合的に優位であると考えられるため</p>
<p>酒田港 外港地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・酒田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。 ・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】外港地区(大浜)西側の護岸を撤去、岸壁を整備(新設:岸壁(水深12m)(延長230m)) (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) ・港内に入射する波浪を直接受ける形状であり、大規模な波除堤の整備が必要</p> <p>【案②】外港地区(大浜)北側の護岸を撤去、岸壁を整備(新設:岸壁(水深12m)(延長230m)) (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③】外港地区南側の護岸を撤去、岸壁を整備(新設:岸壁(水深12m)(延長230m)) (事業実施に伴う効果) ・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) ・港内に入射する波浪を直接受ける形状であり、大規模な波除堤の整備が必要</p>	<p>【案②】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コストや施設運用面等について、案②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>茨城港 常陸那珂港区 中央ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・常陸那珂港区は、背後に建設機械メーカー2社の工場を有し、日本の建設機械の輸出拠点としての役割を担うとともに港直結の高速道路ネットワークの充実により、北関東の玄関口としての役割を担っている。</p> <p>・外貿ROROターミナルとして、国際的に重要な幹線貨物輸送ネットワークの輸出拠点となることから、大規模な地震や津波等への対策や、被災後の速やかな復旧が求められる。</p> <p>・現在は、大型RORO船が着岸可能である専用岸壁が整備されておらず、コンテナターミナルの併用を余儀なくされ、荷役岸壁の混雑に伴う一時保留・滞船が港全体に生じている。</p>	<p>①物資輸送の効率化</p> <p>②大規模災害時における幹線貨物輸送ルートの確保</p> <p>③滞船の削減</p>	<p>【案①】中央ふ頭地区国際物流ターミナルの整備(新設:岸壁(水深14m)(延長330m)) (事業実施による効果) ・中央ふ頭にて大型RORO船が接岸可能となり貨物需要の増加に対応可能 ・滞船の削減 (事業実施、施設運用に関する課題) 特になし</p> <p>【案②】中央ふ頭地区国際海上コンテナターミナルの整備(新設:岸壁(水深14m)(延長330m)、既設岸壁(水深12m)(延長300m)の改修) (事業実施による効果) ・北ふ頭における大型RORO貨物の取り扱いと、中央ふ頭におけるコンテナ貨物の取り扱いとを分けることによる物資輸送の効率化 (事業実施、施設運用に関する課題) ・コンテナターミナルの中央ふ頭移設に伴い、埠頭用地が移設前よりも狭まるとともに、完成自動車輸出用岸壁が1バースに限定され、PCC船の入港調整に伴い完成自動車輸出货量が制限される可能性あり</p> <p>【案③】南ふ頭地区国際物流ターミナルの整備(新設:岸壁(水深14m)(延長330m)) (事業実施による効果) ・南ふ頭にて大型RORO船が接岸可能となり貨物需要の増加に対応可能 ・滞船の削減 (事業実施、施設運用に関する課題) ・既存防波堤の撤去が必要となるとともに、浚渫工事に伴い南ふ頭地区の船だまりが使用に制限がかかる ・産業機械を取り扱う埠頭が点在することにより出荷が非効率になる</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コスト、施工性、運用面等について、案①が総合的に優位であると考えられるため</p>
<p>東京港 中央防波堤地区 新海面処分場国際海上コンテナターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・東京港のコンテナ埠頭は、施設能力を大幅に上回る貨物量を取扱っており、貨物量が一時的に増大する時期や、コンテナ車両が集中する時間帯によっては交通混雑が発生。これまでハード・ソフト一体となった対策を進めてきたが抜本的な施設能力の強化が必要となっている。</p> <p>・スケールメリットによる輸送コスト低減のため、船舶の大型化が急激に進展しており、東南アジア航路においても貨物量の増加に伴い船舶の大型化が進展している。</p> <p>・東京港では国際フィーダー航路網を活用し各地から集貨を行っているが、大型のコンテナ船の着岸が優先されるなど、フィーダー船が安定して着岸できない状況がある。また、国際基幹航路との接続において、非効率な横持輸送等が発生するケースがある。</p>	<p>① 物資輸送の効率化(交通混雑の解消、船舶大型化への対応、貨物増加への対応)</p> <p>② 荷役の効率化(国際基幹航路と国際フィーダー航路との円滑な接続)</p>	<p>【案①】新海面処分場に整備(新設:岸壁(水深15~16m)(耐震)(延長600m)) (事業実施による効果) ・第一航路を利用するため、東南アジア航路の船舶の大型化(水深16m)対応が可能 ・廃棄物処分場として埋め立てた用地(約30ha)を活用し、50万TEUの施設能力の確保が可能 ※既存ストックの有効活用 ・隣接する国際基幹航路対応のバース(中防外Y3,新海面Z1)と連携しフィーダー航路の接続強化が可能 (事業実施、施設運用に伴う課題) 特になし</p> <p>【案②】15号地前面に整備(新設:岸壁(水深12m)(耐震)(延長600m)) (事業実施による効果) ・新たなふ頭用地(約30ha)により、50万TEUの施設能力の確保が可能 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・第三航路を利用するため、岸壁水深に制約(水深12mまで)があり、東南アジア航路の船舶の大型化(水深16m)に対応できない</p> <p>【案③】大井食品埠頭前面に整備(新設:岸壁(水深15~16m)(耐震)(延長600m)) (事業実施による効果) ・第一航路を利用するため、東南アジア航路の船舶の大型化(水深16m)対応が可能 ・新たなふ頭用地と既存埠頭の用地をあわせ(約30ha)50万TEUの施設能力の確保が可能 ・隣接する国際基幹航路対応のバース(大井o8)と連携し、フィーダー航路の接続強化が可能 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・既存埠頭(大井食品埠頭)では、貨物の取扱いがあるため、代替地を確保する必要がある</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 コストや運用面において優位であることから、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
<p>東京港 中央防波堤地区 中央防波堤内側 複合一貫輸送 ターミナル整備 事業（仮称）</p>	<p>・東京港の内質ユニットロード埠頭では、貨物量の増加に対して、ヤード不足が生じており、場外ヤードへの横持ち輸送が行われている。一方、トラックドライバー不足の問題が顕在化する中、モーダルシフト等による貨物量の増加に確実に対応していく必要がある。</p> <p>・東京港に寄港するRORO船は、全ての航路（北海道・九州・沖縄）において大型化が進展しており、船長190m級に対応したバース延長の確保が必要となっている。</p> <p>・切迫性が高まっている首都直下地震等への対応として、大規模地震被災後に首都圏の経済活動が停滞しないよう、幹線貨物輸送維持のための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（船舶大型化への対応、貨物増加への対応）</p> <p>② 荷役の効率化（場外ヤードへの横持ち輸送の解消）</p> <p>③ 大規模災害時における幹線貨物輸送の維持</p>	<p>【案①】中央防波堤内側埋立地に整備（新設：岸壁（水深9m）（耐震）（延長500m）） （事業実施による効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未利用地（約6ha）の活用と新たな埠頭用地（約4ha）により、モーダルシフト等による貨物量増加への対応が可能 ※既存ストックの有効活用 ・新たな岸壁整備により船舶の大型化（全長190m級）対応が可能 ・大規模地震時における幹線貨物輸送能力の向上（耐震強化岸壁2バース拡充）（事業実施、施設運用に伴う課題） ・特になし <p>【案②】15号地前面に整備（新設：岸壁（水深9m）（耐震）（延長500m）） （事業実施による効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな埠頭用地（約10ha）により、モーダルシフト等による貨物量増加への対応が可能 ・新たな岸壁整備により船舶の大型化（全長190m級）対応が可能 ・大規模地震時における幹線貨物輸送能力の向上（耐震強化岸壁2バース拡充）（事業実施、施設運用に伴う課題） ・岸壁整備や埠頭用地の埋立に当たり利用者の一時移転が必要 <p>【案③】15号地の暫定利用の継続（既存施設の改良：既存岸壁の耐震改良） （事業実施による効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震時における幹線貨物輸送能力の向上（耐震強化岸壁1バース拡充）（事業実施、施設運用に伴う課題） ・既存埠頭は、埠頭用地が狭く（約4ha）、モーダルシフト等による貨物量の増加に対応できない ・既存埠頭は、1バースしかなく岸壁延長も短いため、船舶の大型化に対応できない ・既存岸壁の耐震改良に当たり、利用者の一時移転が必要 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 コストや運用面において優位であることから、案①が優位であると考えられるため</p>
<p>呉港 阿賀マリノポリス 地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業（仮称）</p>	<p>・呉港（広港区）は、瀬戸内海の主要航路に近接し、背後の幹線道路網にアクセスできる立地上のポテンシャルを有する地区である。また、背後隣接地区には、木材加工業者や紙・パルプ業者、物流業者等の各種事業者が立地している。</p> <p>・トラックドライバーの高齢化や労働力不足、物流の2024年問題と言われる働き方改革等、物流を取り巻く環境が大きく変化する中、物流の効率化と安定した輸送体系の確保を実現するために、関東方面への大型RORO船による複合一貫輸送の需要が増加している。</p> <p>・既設の耐震強化岸壁は、災害時に寄港が想定される船舶に対して、水深、延長が不足している。</p>	<p>①大型RORO船に対応した岸壁の確保</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】阿賀マリノポリス地区ターミナルの整備（既存施設の改良：岸壁（水深7.5→9m）（耐震）（延長130→240m）、泊地、航路） ※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 ・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、施設運用に伴う課題） ・特になし <p>【案②】広多賀谷地区ターミナルの整備（新設：岸壁（水深9m）（耐震）（延長240m）、埠頭用地造成（8.0ha）、改良：泊地、航路の浚渫） （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 ・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、施設運用に伴う課題） ・案①に比べ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。 	<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>北九州港 響灘西地区 複合一貫輸送 ターミナル整備 事業(仮称)</p>	<p>・現在、ひびきコンテナターミナルの有効活用として、コンテナターミナル内で、定期RORO航路が就航しているが、コンテナ船との利用調整が生じるため、定時性の確保に課題がある。</p> <p>・また、事業者は将来的に週3便から5便に増便する意思を示しており、便数の増加やコンテナ取扱量の増加によって、コンテナターミナル内でRORO船を運航していくことが困難になることが想定される。</p> <p>・上記の課題に対応するための新規RORO埠頭の整備が求められている。</p> <p>・RORO船等の幹線貨物輸送ターミナルについては、被災による経済活動等への影響を最小限とするため、耐震強化岸壁の整備が求められている。</p>	<p>①物資輸送の効率化 (RORO貨物増加への対応)</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】響灘西地区(ひびきCT西側)に新たに岸壁を整備(既定計画の変更(規模の変更))(新設:岸壁(水深9m)(延長220m)、埠頭用地(4.3ha)) (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貨物増加への対応) ・大規模災害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) <p>特になし</p> <p>【案②】響灘西地区(ひびきCT北西側)に新たに岸壁を整備(既定計画の変更(位置・規模の変更))(新設:岸壁(水深9m)(延長220m)、埠頭用地(4.3ha)) (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貨物増加への対応) ・大規模災害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と比べ、臨港道路の延長が長くなる。 ・案①と比べ、港湾施設の連続性が劣る。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 運用面で、案①が優位であると考えるため</p>
<p>北九州港 新門司南地区 複合一貫輸送 ターミナル整備 事業(仮称)</p>	<p>・トラック運転手の不足や労働時間規制等により、フェリー・RORO船等の輸送量は、全国的に増加傾向であり、北九州港においても、これら貨物量の増加が見込まれている。特に新門司地区においては、背後の交通網が充実していることや、北九州港の東部に位置しており、本州方面と距離的に近い地理的優位性から、そのポテンシャルは高い状況。</p> <p>・一方で、新門司地区においては、既存の施設は全て利用されており、これらの需要に対応できないため、新規RORO埠頭の整備が求められている。</p> <p>・RORO船等の幹線貨物輸送ターミナルについては、被災による経済活動等への影響を最小限とするため、耐震強化岸壁の整備が求められている。</p>	<p>①物資輸送の効率化 (RORO貨物増加への対応)</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】新門司南地区に新たに岸壁を整備(新設:岸壁(水深9m)(耐震)(延長220m)、埠頭用地(4.7ha)) (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貨物増加への対応) ・大規模災害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) <p>特になし</p> <p>【案②】新門司北地区に新たに岸壁を整備(新設:岸壁(水深9m)(耐震)(延長220m)、埠頭用地造成(4.7ha)) (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貨物増加への対応) ・大規模災害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) ・岸壁に対して波の影響が懸念され、静穏度を確保する防波堤が必要 ・埠頭を拡張する場合は、さらに土地造成が必要 ・案①と比べ、概算コスト、事業期間で劣る 	<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>北九州港 響灘東地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・響灘東地区の響灘南埠頭では、コークスや非金属鉱物（石膏）等のバルク貨物の取扱量が増加している。このため、岸壁混雑が激しく、一部の船舶では沖待ちが発生している状況である。さらに、世界的な荷動き量の増大や遠隔地からの輸入の増加に伴い、外航バルク貨物船が大型化しており、企業からは、更なる大型船を配船して効率を上げたいとの要請がある。</p> <p>・また、貨物の品質の確保の観点から、粉もの貨物と鋼材等の貨物を分離集約する必要性が生じている。</p> <p>・さらに、同地区内で、洋上風力関連産業等の企業の立地に伴う鋼材系の貨物の取扱の増加が見込まれており、これらに対応した鋼材系のバルク貨物の取扱いを行う埠頭の整備が求められている。</p> <p>・このため、船舶の大型化や新規貨物需要等に対応できる国際バルクターミナルの整備が必要である。</p>	<p>①物資輸送の効率化（船舶の大型化への対応）</p> <p>②物資輸送の効率化（貨物の集約化、新規貨物需要への対応）</p>	<p>【案①】響灘東地区の安定型廃棄物処分場跡地に新たに岸壁を整備（新設：岸壁（水深13m）（延長250m）、埠頭用地（4.4ha）） 響灘東地区の基地港湾の北東に新たに岸壁を整備（新設：岸壁（水深12m）（延長230m）、埠頭（2.4ha）） （事業実施による効果） ・物資輸送の効率化（大型バルク貨物船への対応） ・物資輸送の効率化（貨物の集約化、新規貨物需要への対応） （事業実施、施設運用に伴う課題） 特になし</p> <p>【案②】響灘東地区の基地港湾の北西に新たに岸壁を整備（新設：岸壁（水深13m）（延長250m）、埠頭用地（4.4ha）） 響灘東地区基地港湾の隣に新たに岸壁を整備（新設：岸壁（水深12m）（延長230m）、埠頭（2.4ha）） （事業実施による効果） ・物資輸送の効率化（大型バルク貨物船への対応） ・物資輸送の効率化（貨物の集約化、新規貨物需要への対応） （事業実施、施設運用に伴う課題） ・案①と比べ、概算コストで劣る。 ・岸壁前面の航路・泊地を浚渫する必要があるため、既設岸壁の利用調整が必要となる。 ・岸壁（水深12m）背後埠頭用地の形状が隣接する基地港湾との取り合いで矩形となり、保管等の効率の低下が懸念され埠頭用地の確保に課題が生じる。</p> <p>【案③】響灘東地区の管理型廃棄物処分場跡地に新たに岸壁を整備（新設：岸壁（水深13m）（延長250m）、埠頭用地（4.4ha）） 響灘東地区の基地港湾の北東に新たに岸壁を整備（新設：岸壁（水深12m）（延長230m）、埠頭（2.4ha）） （事業実施による効果） ・物資輸送の効率化（大型バルク貨物船への対応） ・物資輸送の効率化（貨物の集約化、新規貨物需要への対応） （事業実施、施設運用に伴う課題） ・案①と比べ、事業期間、運用面で劣る。 ・管理型廃棄物護岸を岸壁（水深13m）に改良するため、供用開始時期の調整が必須である。管理型廃棄物処分場の廃止時期により整備の送れが懸念される。 ・管理型廃棄物処分場の跡地の活用となるため、埠頭整備の際には、廃棄物の飛散等に留意する必要がある。</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>

【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>四日市港海岸直轄海岸保全施設整備事業(仮称)</p>	<p>・四日市港海岸石原地区・塩浜地区の背後には、中核市に相当する人口約30万人超の四日市市を有し、かつ日本を代表する石油化学コンビナート企業が多数立地している他、住宅地が密集するとともにゼロメートル地帯も存在している。また、行政施設や消防署等の地域中枢機能が存在するとともに、JR線や近鉄線、国道等主要地域を結節する重要な交通網が存在</p> <p>・大規模地震に伴う液状化等により海岸保全施設に変位が生じ、その後発生する津波により背後地で浸水被害が発生する可能性</p> <p>・限られた施工空間、近接する構造物に対する振動・変位の抑制といった施工制約や、玉石を含む土質条件への対応が必要</p>	<p>【達成すべき政策目標】 住宅地ならびに中部圏のエネルギー生産・供給拠点や地域の最先端産業を支える事業所等が多数立地する四日市臨海部の、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】 伊勢湾台風クラスの高潮及び波浪(50年確率波)や発生頻度の高い津波による浸水域をゼロとする。また、最大クラスの津波に対する減災機能を発揮する</p>	<p>【案①】既存施設改良案(既設防潮堤の直背後又は直前面に新設の防潮堤を設置し、既設と一体化) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊勢湾台風クラスの高潮及び波浪(50年確率波)や発生頻度の高い津波等による浸水域ゼロ ・海上工事を伴わないため、環境への影響なし ・背後地の利用調整は必要だが、特別配慮すべき利用阻害なし(事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし <p>【案②】既存施設撤去・新設案(既設の防潮堤を撤去して、同位置に新設) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊勢湾台風クラスの高潮及び波浪(50年確率波)や発生頻度の高い津波による浸水域ゼロ ・海上工事を伴わないため、環境への影響なし(事業実施、施設運用に伴う課題) ・既設防潮堤の撤去に伴い開削が生じることから、背後地利用を阻害する可能性 ・施工期間が案①に比べ長期間必要かつ費用は2割程度増 <p>【案③】前出し新設案(既設の護岸前面に防潮堤を新設) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊勢湾台風クラスの高潮及び波浪(50年確率波)や発生頻度の高い津波による浸水域ゼロ ・海上工事のため、背後地の利用阻害は生じない(事業実施、施設運用に伴う課題) ・海上工事かつ埋立を伴うため、工事中の航行・係留船舶との事業調整の必要性、ならびに濁り等環境面の対策が必要 ・前面水域に企業棧橋等があり港湾の利用を阻害する可能性 ・施工期間が案①に比べ長期間必要かつ費用は3倍程度必要 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 環境影響、企業活動への影響、施工期間、コストなど総合的に優位である【案①】による整備が妥当であると考えため</p>