

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
能代港大森地区 国際物流ターミナル 整備事業	<ul style="list-style-type: none"> 能代港沿岸域において、大型洋上風車の建設計画が進められている。 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。 	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>【案①】大森地区－12m岸壁 新設 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>(事業実施に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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②】大森地区 護岸改良 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>【案③】大森地区 －10m岸壁 改良 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>(事業実施に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> 既設貨物を取り扱う代替岸壁の整備が必要であるため、供用までの期間が長い 既設岸壁の整備を伴うため、現在の岸壁利用者との調整が必要である。 	<p>【案②】による対策が妥当</p> <p>概算コスト、暫定供用を含めた運用面から、案②が優位であると考えられるため。</p>
酒田港北港地区 国際物流ターミナル 整備事業(仮称)	<ul style="list-style-type: none"> 今後、クルーズ船の寄港回数の増加が見込まれる。 バルク貨物を取り扱う船舶の大型化及び寄港回数の増加が見込まれる。 	①クルーズ船の寄港回数の増加への対応 ②バルク貨物船の大型化・寄港回数増加への対応	<p>【案①】古湊1号岸壁(水深13m、延長270m)、古湊2号岸壁改良(水深12m、延長230m)、古湊3号岸壁改良(水深10m、延長180m) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> クルーズ船の寄港回数増加への対応 バルク貨物船の大型化・寄港回数増加への対応 <p>(事業実施に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> 金属くず等を輸出する大型バルク船(岸壁必要水深12m)とクルーズ船が同時入港する場合、クルーズ船が金属くずヤードと近接して着岸することとなり、クルーズ客から見た景観面で好ましくない。 <p>【案②】古湊1号岸壁(水深13m、延長270m)、古湊2号岸壁(水深10m、延長185m)、古湊3号岸壁改良(水深12m、延長230m) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 金属くず等を輸出する大型バルク船(岸壁必要水深12m)とクルーズ船が同時入港する場合も、クルーズ船が金属くずヤードからの離隔を確保でき、クルーズ客から見た景観面で好ましい。 	<p>【案②】による対策が妥当</p> <p>【理由】 概算コスト・事業期間に差はないが、官民連携により金属くず輸出の効率化に取組みつつ、積極的な船社招請を行いクルーズ振興に取組んでいく戦略に鑑み、景観面の運用上の観点から、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>大分港大在西部地区複合一貫輸送ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・大分港は九州の東に位置しており関東、関西方面に地理的に近く、多くのフェリー、RORO船が就航している。</p> <p>・東九州自動車道的全線開通や中九州横断道路の整備による広域交通ネットワークの拡充等により近年RORO貨物の取扱が急増している。</p> <p>・モーダルシフトの進展により、今後もRORO船の増便や大型化が予定されているが、岸壁の水深及びバース数の不足により現利用バースでの対応は困難である。</p> <p>・シャーシ置場は岸壁から離れた場所に点在しており、利用者は非効率な荷役作業を強いられているほか、バラ貨物置場との混在により、荷役環境面でも問題が生じている。</p>	<p>①RORO船増便・大型化に対応した岸壁の確保</p> <p>②RORO船増便・大型化に対応した埠頭用地の確保</p>	<p>【案①】大在西部地区にターミナル整備(6号地C-2地区にROROターミナルを整備する案)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規岸壁(水深9m,延長460m) ・遊休地の活用(工業用地→埠頭用地) ・防波堤の延伸(100m) (事業実施による効果) ・RORO船増便・大型化に対応した岸壁の確保 ・RORO船増便・大型化に対応した埠頭用地の確保 <p>【案②】大在地区にターミナル整備(既定計画での不足面積分を埋立てし、ROROターミナルを整備する案)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規岸壁(水深9m、岸壁460m) ・防波堤の延伸(100m) ・ふ頭用地の埋立(21ha) (事業実施による効果) ・RORO船増便・大型化に対応した岸壁の確保 ・RORO船増便・大型化に対応した埠頭用地の確保 (事業実施に伴う課題) ・バース調整が必要 ・貨物の積み分けが不可能 ・土地の新規利用が不可能 ・貨物への粉塵の影響が有る <p>【案③】大在西部地区、大在地区にターミナル整備(6号地C-2地区にバルクターミナルを整備する案)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規岸壁水深(12m、岸壁240m)、(水深10m、岸壁185m)、(水深9m、岸壁460m) ・遊休地の活用(工業用地→埠頭用地) ・防波堤の延伸(100m) ・ふ頭用地の埋立(5.5ha) (事業実施による効果) ・RORO船増便・大型化に対応した岸壁の確保 ・RORO船増便・大型化に対応した埠頭用地の確保 (事業実施に伴う課題) ・バース調整必要 ・貨物の積み分け可能 ・土地の新規利用が不可能 ・貨物への粉塵の影響が有る 	<p>【案①】を選定</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
川内港唐浜地区 国際物流ターミナル 整備事業(仮称)	<ul style="list-style-type: none"> ・近年コンテナ貨物の取扱量は増加しており、既存コンテナヤードは手狭であることから、横持ちや積み替えなど非効率な取扱が生じている。 ・また、コンテナ船の大型化も予定されており、対応が求められている。 ・中国を中心にアジアの林産品需要は今後も増加する見込みであるが、現状、ヤードとして利用できるスペースは少なく、新たなヤードの確保が求められている。 ・また、既存岸壁は大型船の接岸が困難なため、非効率であることから、大型船による輸送コストの低減が求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> ①コンテナ取扱機能の強化 ②林産品取扱機能の強化 	<p>【案①】唐浜埠頭沖に新規岸壁(水深12m、延長230m)＋埠頭用地造成(3.9ha) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ取扱機能の強化 ・林産品取扱機能の強化 <p>【案②】京泊埠頭北側に新規岸壁(水深12m、延長230m)＋埠頭用地造成(3.9ha) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ取扱機能の強化 ・林産品取扱機能の強化 <p>(事業実施に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存施設の取扱等について、関係者との調整が必要であり、不確定要素が大きい。 <p>【案③】唐浜埠頭・京泊埠頭間に新規岸壁(水深12m、延長230m)＋唐浜埠頭沖に代替岸壁(水深5.5m、延長200m)＋唐浜埠頭・京泊埠頭間及び唐浜埠頭沖に埠頭用地造成(3.9ha) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ取扱機能の強化 ・林産品取扱機能の強化 <p>(事業実施に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・比較的成本が高く、事業期間が長い。 	<p>【案①】を選定</p> <p>【理由】 概算コスト、事業期間、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>
長崎港松が枝地区 クルーズ岸壁整備 (仮称)	<ul style="list-style-type: none"> ・中国クルーズ市場の成長に伴い、寄港要請が受入能力を超える状況となり、寄港機会を損失している。 ・同時に、クルーズ船の大型化進展により、現在の港湾計画に位置づけている松が枝第2バース(7万GT級)では対応できない。 ・また、既存岸壁の基礎工の洗掘や老朽化も進展し、補修の必要性が生じていることから、継続的にクルーズ船を受け入れるためには大型船の受入が可能なるバース整備が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ①長崎港松が枝地区におけるクルーズ受入機能の増強 ②既存岸壁の機能維持 	<p>【案①】第1バース(既設):水深 -12m→-12m(補修)、 第2バース(計画):水深 -10m→-10m +延長 320m→410m (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ受入機能の増強 <p>(事業実施に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内側に大水深岸壁が配置されており、運航上の配慮が必要 ・既存岸壁補修中のクルーズ船受入不可期間が長い <p>【案②】第1バース(既設):水深 -12m→-10m(補修)、 第2バース(計画):水深 -10m→-12m +延長 320m→410m (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ受入機能の増強 	<p>【案②】による計画変更が妥当</p> <p>【理由】 概算コストや事業期間、既存岸壁補修中のクルーズ船受入等の運用上の課題について、案②が優位であると考えられるため。</p>
宮崎港東地区 航路拡幅整備事業 (仮称)	<ul style="list-style-type: none"> ・宮崎港は、宮崎県唯一のカーフェリーの拠点港である。 ・利用者の増加や、モーダルシフトによりトラック業界のフェリー利用が活性化している現状を受け、船舶の大型化が予定されている。 ・船舶の大型化に対応するため、水域施設の確保(航路の拡幅、航路・泊地の拡張)が必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ①フェリー大型化への対応(航路の拡幅、航路・泊地の拡張) 	<p>【案①】航路の拡幅(東側に20m拡幅)、航路・泊地の拡張 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フェリー大型化への対応 <p>【案②】航路の拡幅(西側に20m拡幅)、航路・泊地の拡張 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フェリーの大型化への対応 <p>(事業実施に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防波堤の撤去延長が長くなることで、砂浜への影響がより懸念される ・案①に比べコストがかかる 	<p>【案①】を選定</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>