

# 令和2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>清水港 新興津地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・清水港背後には、自動二輪車、楽器、一般機械、製紙業等ものづくり産業が集積しており、清水港は原料・部品や製品の輸出入拠点としての役割を担っている。</p> <p>・清水港では、新興津地区(-15m)と袖師地区(-12m)でコンテナを取扱っているが、必要水深12mを超える大型コンテナ船の増加に伴い、新興津地区に船舶が集中し滞船が発生している。今後、東南アジアのさらなる経済成長に伴いコンテナ貨物需要が増大し、大型コンテナ船舶の寄港頻度が高まると見込んでおり、滞船解消が不可欠である。また、増加するコンテナ貨物に対応するためには、コンテナ取扱いの分散に起因する効率低下の解消が必要である。</p> <p>・今後、家庭紙(衛生用紙)等へのパルプ需要増大に伴い、必要水深16mを要する大型パルプ輸入船の寄港頻度が高まると見込まれ、受入可能な岸壁の確保が求められている。</p>	<p>①新興津地区における滞船の解消</p> <p>②コンテナ貨物取扱の集約による効率化</p> <p>③大型パルプ輸入船(必要水深16m)への対応</p> <p>④新規貨物や大型船舶へ対応した埠頭用地の確保</p>	<p>【案①】新興津埠頭と興津埠頭の埠頭間を埋立て、新たに公共埠頭を整備(新設:岸壁(水深16m、延長 280m[耐震])、岸壁(水深16m、延長 280m[耐震])、土地造成(18.4ha)) (事業実施による効果) ・新規貨物や大型船舶へ対応した岸壁及び埠頭用地の確保。</p> <p>【案②】新興津埠頭の北東方向の海面を埋立て、新たに公共埠頭を整備(新設:岸壁(水深16m、延長 280m[耐震])、岸壁(水深16m、延長 280m[耐震])、土地造成(19.8ha)) (事業実施による効果) ・新規貨物や大型船舶へ対応した岸壁及び埠頭用地の確保。 (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。 ・既設小型船だまりに出入りする船舶の安全性・利便性を著しく低下させる。</p> <p>※-15m以上の水深を有する岸壁は新興津地区の2岸壁のみであり、当該岸壁はコンテナ取扱の主要な岸壁として利用されており新たな貨物需要に対応できないため、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、滞船の解消や船舶大型化への対応等の政策目的が達成されないことから、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】 事業実施による効果や利便性に差は無いが、概算コスト、既存施設との共存において、案①が優位であると考えられるため。</p>
<p>清水港 袖師地区 袖師第一埠頭岸壁耐震強化事業(仮称)</p>	<p>・清水港袖師第一埠頭では、2018年3月に清水-大分間のRORO船航路がデイリー運航化し、2018年7月には新たに清水-苫小牧間にRORO航路が就航している。今後、トラックドライバー不足等を背景として、モーダルシフトの進展が想定され、背後に充実した陸上輸送網を有する清水港における複合一貫輸送は、その重要性が高まると見込まれる。</p> <p>・重要性が高まる複合一貫輸送について、大規模地震が発生した際であっても、短期間のうちに幹線貨物輸送を行える施設であることが求められる。</p>	<p>①大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持</p>	<p>【案①】既設岸壁(袖師7号、8号)の耐震化(改良:袖師7号及び8号岸壁の耐震化(480m)) (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機能の確保が可能。</p> <p>【案②】既設岸壁(袖師6号、7号)の耐震化(改良:袖師6号及び7号岸壁の耐震化(480m)) (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機能の確保が可能。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・埠頭入り口側の袖師8号岸壁が倒壊し土砂流入する等、埠頭奥側の袖師6号、7号岸壁への入港を妨げる可能性がある。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 災害発生時の機能確保の確実性において、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>清水港 袖師地区袖師第二埠頭国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・袖師第二埠頭は、石油コンビナート等特別防災区域に指定され、メタノールやエタノール等の化学薬品、及び石油類等の危険物を取扱っている。このうち、メタノールはさまざまな化学反応の溶媒として、多様な産業で用いられており「ものづくり県」である静岡県を支えている。</p> <p>・現在、清水港には大型(3万DWT級、必要岸壁水深12m)のメタノール運搬船が入港できず、仕出し国である中東から、韓国を経由し1万DWT級船舶に積み替えられトランシップ輸送されている。</p> <p>・今後、中東方面から安価かつ安定的にメタノールを輸入調達するためには、3万DWT級の大型船舶によるダイレクト寄港に対応したターミナルへの機能強化が必要である。</p> <p>・現状、袖師第二埠頭に加えて、江尻地区においても危険物を取り扱われている。江尻地区は、交流拠点としての役割を担っており、危険物の取扱機能は袖師第二埠頭へと集約する必要がある。</p>	<p>①大型船舶への対応</p> <p>②危険物取扱の集約</p>	<p>【案①】既設埠頭を埋立てにより延伸し、新たに岸壁を整備(新設:岸壁(水深12m、延長230m)、土地造成(2.3ha)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船舶の受入機能の確保。</li> <li>・交流機能と危険物取扱機能の混在が解消される。</li> </ul> <p>【案②】既設埠頭を埋立により延伸し、新たにドルフィンを整備(新設:ドルフィン(水深12m、延長230m)、土地造成(2.3ha)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船舶の受入機能の確保。</li> <li>・交流機能と危険物取扱機能の混在が解消される。(事業実施、施設運用に伴う課題)</li> <li>・案①と比較して概算コストが大きい。</li> <li>・既存岸壁と独立したドルフィン整備となり、連続バースとしての運用ができない。</li> </ul> <p>※港内に水深12mの岸壁はあるものの、コンテナ貨物やRORO貨物等を扱っており、新たな貨物需要に対応できない。また、危険物を専用で取り扱う埠頭は他に無い。このため、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、貨物需要に対応するための岸壁や危険物の集約に伴い必要となる用地を確保できず、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】コスト面と、既存岸壁との共存の点で優れている案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
鳥取港 千代地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)	<p>・鳥取港は、鳥取県東部の海上物流拠点として、建設資材の砂利・砂の移入、地元製紙会社向けのバイオマス発電燃料の輸入等を担っており、地域産業を支えている。</p> <p>・今後、鳥取港においては原木や再生可能エネルギー関連貨物の新規取扱、船舶大型化(必要岸壁水深12m)が見込まれている。既存の岸壁(最大水深10m)では水深が不足するとともに、既存の埠頭用地(13.1ha)では新規貨物の取扱に対応できないため、新規貨物や船舶大型化へ対応した岸壁及び埠頭用地の確保が求められる。</p>	<p>①新規貨物や船舶大型化へ対応した岸壁の確保</p> <p>②新規貨物や船舶大型化へ対応した埠頭用地の確保</p>	<p>【案①】千代地区に新たに公共埠頭を整備(新設:岸壁(水深12m、延長 230m(南北方向))、土地造成(3.2ha)) (事業実施による効果) ・新規貨物や船舶大型化へ対応した岸壁を確保。 ・新規貨物や船舶大型化へ対応した埠頭用地を確保。</p> <p>【案②】千代地区に新たに公共埠頭を整備(新設:岸壁(水深12m、延長 230m(東西方向))、土地造成(6.8ha)) (事業実施による効果) ・新規貨物や船舶大型化へ対応した岸壁を確保。 ・新規貨物や船舶大型化へ対応した埠頭用地を確保。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・供用中の岸壁前面を埋め立てるため、工事期間中の滞船が懸念される。 ・事業期間が長く、企業への影響が大きい。 ・概算コストが大きい。</p> <p>【案③】千代地区に新たに公共埠頭を整備(新設:岸壁(水深12m、延長 230m(南西・北東方向))、土地造成(12.5ha)) (事業実施による効果) ・新規貨物や船舶大型化へ対応した岸壁を確保。 ・新規貨物や船舶大型化へ対応した埠頭用地を確保。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・供用中の岸壁前面を埋め立てるため、工事期間中の滞船が懸念される。 ・事業期間が長く、企業への影響が大きい。 ・概算コストが大きい。</p> <p>※既存の岸壁(最大水深10m)では水深が不足するとともに、既存の埠頭用地(13.1ha)では新規貨物の取扱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、新規貨物や船舶大型化へ対応した岸壁・埠頭用地の確保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、事業期間及び運用面について、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>宇部港 新沖の山地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・宇部港は、古くから石炭・石灰石等の積出港として、また、化学・セメント産業を中心とする工業港として、地域産業を支えている。</p> <p>・国際バルク戦略港湾として、徳山下松港と連携した石炭の共同輸送を実現するため、ケーブサイズ級及びパナマックス級の大型石炭船に対応する大水深岸壁等の確保が求められているが、現況施設(水深13m)では更なる船型大型化(必要岸壁水深16m)に対応できない。</p> <p>・また、宇部港は西日本を中心に石炭を供給する供給拠点としての役割を担っているため、大規模地震発生時に石炭供給機能を確保する必要があることから、幹線貨物輸送用施設として整備することが求められている。</p> <p>・さらに、現況の貯炭場(52ha)では将来の石炭の貨物量増加に対応するスペースを確保できない。</p>	<p>①船舶の大型化への対応</p> <p>②大規模災害時における幹線貨物輸送の確保</p> <p>③貨物量増加への対応</p>	<p>【案①】新沖の山地区に新たに大水深岸壁を整備【新沖の山岸壁】(新設:岸壁(水深16m、延長390m、耐震)、土地造成(52ha))      &lt;事業実施による効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船舶の受入機能確保。(ケーブサイズ級船舶対応可能)</li> <li>・大規模地震発生時における幹線貨物輸送機能の確保。</li> <li>・増加する貨物の取扱機能確保。</li> </ul> <p>【案②】沖の山地区岸壁の改良【宇部興産6号岸壁】(改良:岸壁(水深13m、岸壁325m→水深16m、岸壁390m、耐震)、土地造成(52ha))      &lt;事業実施による効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船舶の受入機能確保。(ケーブサイズ級船舶対応可能)</li> <li>・大規模地震発生時における幹線貨物輸送機能の確保。</li> <li>・増加する貨物の取扱機能確保。(貯炭場は新沖の山地区海面処分用地を利用)</li> </ul> <p>&lt;事業実施に伴う課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路幅員確保のため、工業用地の一部を取壊す必要がある。</li> <li>・岸壁改良工事中は操業を停止せざるを得ず、石炭供給に著しい影響を与えることが懸念される。</li> <li>・浅瀬範囲が港の内奥部の広範囲に亘るため、当該箇所を通航する他船舶へ及ぼす影響が大きい。</li> </ul> <p>※現況施設(水深13m)では更なる船型大型化(必要岸壁水深16m)に対応できず、また現況の貯炭場(52ha)では将来の石炭の貨物量増加に対応するスペースを確保できないことから、既存施設を継続的に利用し、新規の施設の整備をしない場合、船舶の大型化や大規模災害時における幹線貨物輸送の確保、貨物量増加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】 事業期間の点で差はないが、概算コスト、運用面、企業活動等への影響について案①が優位であると考えられるため</p>
<p>宇部港 芝中地区 耐震強化施設整備事業(仮称)</p>	<p>・宇部港は、古くから石炭・石灰石等の積出港として、また、化学・セメント産業を中心とする工業港として、地域産業を支えている。</p> <p>・既定計画で東見初地区に耐震強化岸壁を整備する計画としていたが、未着手となっており、大規模地震対策施設の早期整備が求められている。</p> <p>・「臨海部防災拠点マニュアル(平成28年3月)」では耐震強化岸壁の岸壁規模として、近年の船舶の大型化の進展や大規模災害時のフェリー及びRORO船当の活用等の状況を踏まえ、「これらの船舶の大部分が着岸できるよう、水深10m、延長240mを確保することが望ましい」とされているが、既定計画の東見初地区では水深7.5m、延長130mであり、十分な規模を確保することができない。</p>	<p>①大規模災害時における物資輸送の確保</p>	<p>【案①】芝中地区緊急物資輸送ターミナルの整備【芝中西(-12m)岸壁】(既設岸壁の改良:岸壁(水深12m、延長240m→耐震))      &lt;事業実施による効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模災害時における物資輸送の確保。</li> </ul> <p>【案②】芝中地区緊急物資輸送ターミナルの整備【芝中西(-13m)岸壁】(既設岸壁の改良:岸壁(水深13m、延長270m→耐震))      &lt;事業実施による効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模災害時における物資輸送の確保。</li> </ul> <p>&lt;事業実施に伴う課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・概算コストが大きい。</li> </ul> <p>【案③】沖の山地区緊急物資輸送ターミナルの整備【沖の山1号岸壁・沖の山2号岸壁】(既設岸壁の改良:岸壁(水深10m、延長370m→耐震))      &lt;事業実施による効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模災害時における物資輸送の確保</li> </ul> <p>&lt;事業実施に伴う課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・直背後及び近隣にオープンスペースを確保することが難しい。</li> <li>・セメント搬出用の埋設圧送管の付け替えが必要となる。</li> <li>・概算コストが大きい。</li> </ul>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 防災拠点へのアクセスの点で差は無いが、概算コスト、事業期間、運用面について案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>細島港 工業港地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (仮称)</p>	<p>・細島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、多くのコンテナ船、RORO船が就航している。</p> <p>・東九州自動車道の全線開通や九州中央自動車道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貨物の取扱が増加している。</p> <p>・モーダルシフトの進展により、今後、RORO船の増便や大型化が予定されているが、岸壁及びシャワーシヤードの不足により現利用バース(水深10m,0.5ha)のみでの対応は困難である。また、シャワーシヤードが2カ所に分かれており、利用者は非効率な荷役作業を強いられている。そのため、RORO船の増便・大型化等に対応した岸壁及び埠頭用地の確保が求められる。</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】工業港地区の既設岸壁前面に新たな岸壁を整備(新設:岸壁(水深7.5m、延長180m)、岸壁(水深9m、延長240m)、岸壁(水深4.5m、延長110m)、埠頭用地(4.3ha)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・RORO船大型化に対応した岸壁の確保が可能。</li> <li>・RORO船大型化に対応した埠頭用地の確保が可能。</li> <li>・交通混雑が解消。</li> <li>・案②と比較するとコスト面で優れる。</li> </ul> <p>【案②】工業港地区の既設岸壁前面に新たな岸壁を整備(新設:岸壁(水深7.5m、延長180m)、岸壁(水深9m、延長240m)埠頭用地(2.5ha)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・RORO船大型化に対応した岸壁の確保が可能。</li> <li>・RORO船大型化に対応した埠頭用地の確保が可能。</li> </ul> <p>(事業実施に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が懸念される。</li> <li>・事業実施の際、バース調整ができない。</li> <li>・案①と比較するとコスト面で劣る。</li> </ul> <p>※港内に既存の岸壁およびヤードはあるものの、既に他貨物等を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、将来的な新規航路就航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】コスト面、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>西之表港 洲之崎地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (仮称)</p>	<p>・西之表港は、九州本土最南端の佐多岬から南東方向約40キロメートル・鹿児島市から約115キロメートルの海上に位置し、鹿児島港との間にフェリー、高速船およびRORO船等が就航しており、種子島島民の生活を支える人流・物流の重要な拠点としての役割を担っている。</p> <p>・現在、西之表港の中央地区は、フェリー・高速船【人流】とRORO船【物流】が混在して運航している状況であり、早期の陸上部・海上部における輻輳解消が求められている。</p> <p>・西之表港は島嶼部の重要港湾で唯一、港湾計画に耐震強化岸壁が存在しないため、発災直後からの緊急物資等の輸送や経済活動の確保を可能とする耐震強化岸壁の整備が緊急的な課題となっている。</p>	<p>①人流・物流の輻輳解消による安全性の確保</p> <p>②大規模災害時における緊急物資輸送ルート確保</p>	<p>【案①】既設岸壁法線より港内側に直角に岸壁を整備(新設:岸壁(水深7.5m、延長210m)、埠頭用地等の整備(約4.0ha)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路から離隔した港内側へ配置するため、他の航行船舶への影響が小さい。</li> <li>・人流・物流の輻輳が解消されるとともに、十分な埠頭用地の確保が可能。</li> <li>・他案と比較してコスト面で優れる。</li> </ul> <p>【案②】既設岸壁法線より航路側へ係船尾岸が張り出した形で岸壁を整備(新設:岸壁(水深7.5m、延長210m)、埠頭用地等の整備(約4.0ha)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人流・物流の輻輳が解消されるとともに、十分な埠頭用地の確保が可能。</li> <li>(事業実施、施設運用に伴う課題)</li> <li>・係船尾岸が航路側へ張り出すため、他の航行船舶への影響が大きい。</li> <li>・案①と比較して、コスト面でやや劣る。</li> </ul> <p>【案③】既設岸壁法線より航路側へ船首が張り出した形で岸壁を整備(新設:岸壁(水深7.5m、延長210m)、埠頭用地等の整備(約4.0ha)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人流・物流の輻輳が解消されるとともに、十分な埠頭用地の確保が可能。</li> <li>(事業実施、施設運用に伴う課題)</li> <li>・船首が航路側へ張り出すため、他の航行船舶への影響が大きい。</li> <li>・案①と比較して、コスト面でやや劣る。</li> </ul> <p>【案④】既設岸壁の増深・耐震改良(既設の岸壁(水深6m)の増深・耐震改良(水深7.5m、延長210m)、岸壁(水深6m)利用船舶の代替バース整備) (事業実施、施設運用に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人流・物流の輻輳が解消されない。また、埠頭用地が不足するため、別途整備が必要がある。</li> <li>・港内側に位置する既設岸壁の耐震改良であるが、輻輳海域での配置となるため、他の航行船舶への影響が大きい。</li> <li>・案①と比較して、コスト面でやや劣る。</li> </ul>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 案④以外は、人流・物流の輻輳解消という点で差は無いが、岸壁整備後における他の航行船舶への影響が他案と比較して小さく、コスト面でも優れている案①が優位であると考えられるため。</p>