

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
石垣港 新港地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (仮称)	<p>・石垣港は、八重山諸島を背後圏としており、沖縄本島との定期RORO・一般貨物船航路や周辺離島とのフェリー航路を結ぶネットワーク拠点として、八重山圏域の社会経済活動を支えている。</p> <p>・定期RORO船等を取り扱う浜崎町地区は、近年のRORO船の大型化や取扱貨物量の増加に対応できず、荷捌施設や保管施設等の不足・狭隘化のため、非効率な荷役が行われている。これらの課題に対応するため、新たな岸壁を整備し、一部のRORO船を移転することで岸壁及びふ頭用地の拡充・再編を図り、浜崎町地区の狭隘化及び非効率な荷役を解消する必要がある。</p> <p>・また、石垣港は八重山圏域の拠点港であり住民の生活に必要な物資輸送等を担っていることから、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、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</p>	<p>【案①】新港地区の既存岸壁を改良整備(既存施設の改良(水深7.5m→9mに増深):岸壁(水深9m[耐震])、埠頭用地(2.6ha(うち舗装済み1.3ha))) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物資輸送の効率化(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>【案②】浜崎町地区海面処分地に新たに岸壁を整備(新設:岸壁(水深9m[耐震])、埠頭用地(2.6ha)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) ・アクセス道路の整備完了後に利用可能となるため供用まで時間を要する。 ・案①と比較して概算費用が大きい。 <p>【案③】新港地区の既存岸壁を改良整備(既存施設の改良(水深5m、4m→9mに増深):岸壁(水深9m[耐震])、埠頭用地(2.9ha)) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) ・既設上屋までの距離が長くなるなど、荷役に支障が生じる。 ・案①と比較して概算費用が大きい。 	<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>
横須賀港 ふ頭再編整備事業 (仮称)	<p>・関東エリアにおいて、横須賀港は自動車産業の生産・輸出拠点という役割を担っている。</p> <p>・現在、PCC船やフェリーが利用する新港地区では、7万GT級PCC船が満載で入港するには係留施設の水深が不足しており、減載入港など非効率な運用が生じている。</p> <p>・また、モーダルシフトが進展することによりフェリー貨物の取り扱いが増大することが見込まれるが、荷捌地や岸壁が不足している。</p> <p>・岸壁利用の逼迫化やヤード不足に対応するため、既存の港湾利用とフェリー航路の利用を分離し、それぞれ効率的な荷役を可能とする新規岸壁及び用地造成を計画する必要がある。</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>【案①】新港地区に岸壁(-12m、-9m)を整備 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存フェリーとPCC船・冷凍貨物船を分離でき、岸壁の逼迫及び用地不足が解消される。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。 <p>【案②】追浜地区に岸壁(-12m、-9m)を整備 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存フェリーとPCC船・冷凍貨物船を分離でき、岸壁の逼迫及び用地不足が解消される。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・航路・泊地の浚渫範囲が広く、概算費用が大きい。 ・調整先が多岐にわたり複雑である。 ・接続予定の道路の完成時期は未定であり、供用開始時期について調整する必要がある。 ・当該岸壁の整備は立地企業の敷地内を使用するため、調整する必要がある。 <p>【案③】新港地区に岸壁(-12m)を整備 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存フェリーとPCC船・冷凍貨物船を分離でき、岸壁の逼迫及び用地不足が解消される。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・泊地の拡張が困難であり、対象船舶を大型化できず、新規フェリーで見込んでいた計画貨物量(需要)に対応できない。 ・多くの船舶が水域を航行しており、出入港に際して利用調整が必要となる。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 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>船川港 平沢地区 国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・船川港の背後地域では、原木を取扱う企業が立地しており、船川港は木材加工品の物流拠点という役割を担っている。</p> <p>・既存岸壁の背後の埠頭用地が逼迫し、港湾荷役作業やクルーズ船受入に支障が発生している。今後、既存貨物に加えて風力発電貨物の取扱が予測されており、十分な埠頭用地や背後の用地の確保が必要である。</p> <p>・原木の輸出入の需要増加や風力発電事業における資機材等の取扱いに対応する港湾機能の確保が求められており、多目的に対応可能な国際物流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</p>	<p>【案①】平沢地区の既存ドルフィンを撤去、岸壁を整備(新設:岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)及び航路・泊地(水深12m)) (事業実施による効果) ・新規貨物取扱需要への対応が可能となる。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。</p> <p>【案②】本港地区の既存施設の埋立、埠頭を延伸し岸壁を整備(新設:岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)及び航路・泊地(水深12m)) (事業実施による効果) ・新規貨物取扱需要への対応が可能となる。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・航路幅と回頭円が十分に確保できないため、操船の難易度が高く、航行安全上配慮が必要となる。 ・新規埠頭を施工する場合には、既存岸壁の利用を制限する必要がある。 ・工業用地の造成のため既存岸壁前面を埋め立てる必要があるため、現利用者のための代替施設の建設が必要となる。 ・施工手順として、代替施設の建設及び新規埠頭の整備後に工業用地を整備することになるため、施工期間が長くなる。 ・航路・泊地の施工箇所は岩盤であり、また自然水深も浅いため、概算費用が大きい。</p> <p>【案③】本港地区の小型船だまりを廃止し、岸壁を整備(新設:岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)及び航路・泊地(水深12m)) (事業実施による効果) ・新規貨物取扱需要への対応が可能となる。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・東防波堤の撤去が必要となる。 ・既存の小型船だまりを埋め立てにより、現利用者のための代替施設の建設が必要となる。 ・施工手順として、代替施設の建設の後に、岸壁や埠頭用地、工業用地を整備すること、また浚渫範囲が広いことから、施工期間が長くなる。 ・航路・泊地の浚渫範囲が広く、施工箇所は岩盤であり、自然水深も浅いため、概算費用が最も大きい。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 経済性、施工性、運用面の観点から、案①が総合的に優位であると考えられるため</p>
<p>尼崎西宮芦屋港 ふ頭再編整備事業(仮称)</p>	<p>・尼崎西宮芦屋港は、阪神工業地帯の中心部に位置し、背後圏に立地する産業(鉄鋼業、基礎資材産業等)の材料調達及び生産拠点という、工業港としての役割に加え、近年では、近畿圏における完成自動車の移出入拠点という重要な役割も担っている。</p> <p>・現在、完成自動車を取り扱う2つの岸壁が一体的に利用できておらず、また、背後用地も狭隘なため、尼崎西宮芦屋港に集約することができず、阪神地区で販売される多くの完成自動車は陸上輸送されている。必要となる背後用地を確保し、海上輸送へ転換するなど環境への負荷が少なく効率的な完成自動車の輸送が課題となっている。</p> <p>・背後に立地する鉄鋼関連企業や素材産業関連企業は、小規模な専用岸壁で原材料や製品の荷役を行っており、船舶大型化や物流効率化の実現が課題となっている。</p>	<p>①物資輸送の効率化(船舶大型化、貨物増加への対応) ②非効率な荷役の改善 ③港内物流の効率化</p>	<p>【案①】丸島地区内側沖に岸壁(-9m)、併せて臨港道路を整備 (事業実施による効果) ・RORO・完成自動車の取扱拠点とバルク貨物取扱拠点の分離・拠点化。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・港湾利用が期待される土地需要の増大に対し、十分に対応できない。 ・新たに整備する岸壁から背後地域までの距離が長い。 ・案③と比較し、概算費用が大きい。</p> <p>【案②】丸島地区沖西側に岸壁(-9m)、併せて臨港道路を整備 (事業実施による効果) ・RORO・完成自動車の取扱拠点とバルク貨物取扱拠点の分離・拠点化。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・周辺航路に対し航行安全の面で懸念を有する。 ・新たに整備する岸壁から背後地域までの距離が長い。 ・港湾利用が期待される土地需要の増大に対し、十分に対応できない。 ・案①、③と比較し、概算費用が大きい。</p> <p>【案③】末広地区沖に岸壁(-9m)、併せて臨港道路を整備 (事業実施による効果) ・RORO・完成自動車の取扱拠点とバルク貨物取扱拠点の分離・拠点化。 ・ふ頭用地の必要面積は確保した上で、港湾関連用地を確保可能。 ・既計画の臨港道路と接続し、港湾の道路体系の骨格を形成する道路として機能。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。</p>	<p>【案③】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③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>金沢港大浜地区国際海上コンテナターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・金沢港は、中国や韓国を結ぶ外貨定期コンテナ航路が就航するなど、背後地域の基幹産業の経済活動を支える物流拠点として重要な役割を担っている。</p> <p>・外貨定期コンテナ船を扱う御供田地区では、近年のコンテナ船の大型化や取扱貨物量の増加に対応できない状況であるため、新たな岸壁を整備し、コンテナターミナル機能を移転することで岸壁及びふ頭用地の拡充・再編を図る必要がある。</p> <p>・また、令和6年能登半島地震を踏まえて、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(貨物増加、船舶大型化への対応)</p> <p>②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】大浜地区に新たな岸壁を整備(新設:岸壁(水深12~14m[耐震])、岸壁(水深12m[耐震])、ふ頭用地(18.3ha))(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物資輸送の効率化(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(事業実施に伴う課題) ・特になし <p>【案②】御供田地区の既存岸壁を改良整備(水深10m→12~14m、12mに増深)岸壁(水深12~14m[耐震])、岸壁(水深12m[耐震])(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(事業実施に伴う課題) ・岸壁が港奥部に位置しているため、案①と比べ、浚渫土砂が多くなり、港外等の他地域への運搬処分が必要となる。 ・案①と比べ、港奥部に至るまでの航路が狭いため、船舶航行上の利用性が劣る。 ・案①と比べ、概算費用が大きい。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 経済性、運用面等の観点から、案①が優位であると考えられるため</p>
<p>和歌山下津港北港沖地区国際物流ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・和歌山北港区は、背後に立地する製鉄企業を含め、鉄鋼業の物流拠点としての役割を担っている。</p> <p>・現在、スラグ製品を取り扱う船舶の大型化により、喫水調整を要するなど、非効率な荷役を行っていることから、30,000DWT以上の船舶が満載入港できる水深の岸壁整備が必要となっている。</p> <p>・また、激甚化する災害に対応した港湾の強靱化を図り、災害時に和歌山市内の緊急物資輸送に対応するため、耐震強化岸壁を整備する必要があるほか、災害時の緊急物資輸送等に必要となる用地の確保が必要である。</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緊急物資輸送への対応</p>	<p>【案①】北港沖地区に耐震強化岸壁(-12m)230mを整備(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・喫水調整が不要になるなど、非効率な荷役の解消 ・大規模災害発生時の物流機能の確保(事業実施、施設運用に伴う課題) ・工事中は、既存岸壁(-10m)170mの利用に制限がかかる可能性がある。 <p>【案②】北港沖地区に岸壁(-12m)230mを整備、併せて既存岸壁(-10m)170mを改良し、耐震強化岸壁として整備(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・喫水調整が不要になるなど、非効率な荷役の解消 ・大規模災害発生時の物流機能の確保(事業実施、施設運用に伴う課題) ・耐震強化岸壁(-10m)と緊急物資輸送等のための用地が隣接しない。 ・案①と比較し、概算費用が大きい。 <p>【案③】北港地区に耐震強化岸壁(-12m)を整備(既定計画の岸壁(-7.5m)の変更計画)(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・喫水調整が不要になるなど、非効率な荷役の解消 ・大規模災害発生時の物流機能の確保(事業実施、施設運用に伴う課題) ・工事中は、対岸の企業専用岸壁の利用に制限がかかる可能性がある。 ・耐震強化岸壁(-12m)と緊急物資輸送等のための用地が隣接しない。 ・土地造成の必要があり、案①、②と比較し、概算費用が大きい。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 経済性、運用面等の観点から、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
和歌山下津港西浜地区他国際物流ターミナル整備事業(仮称)	<ul style="list-style-type: none"> 和歌山港区は、原塩やコンテナ等、和歌山下津港の主要貨物を扱っているが、埠頭背後の用地が狭隘であり、用地の確保が求められている。 西浜地区では、令和4年からRORO航路が就航し、コンテナと共用で岸壁を利用しており、パースウィンドウがひっ迫している。 原塩輸送船は、船舶の大型化に伴い、喫水調整を強いられ、非効率な荷役となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ①物資輸送の効率化(船舶大型化、貨物増加への対応) ②非効率な荷役の改善 ③大規模災害時における幹線貨物輸送の維持 	<p>【案①】西浜地区に耐震強化岸壁(-10m)220mを整備、併せて和歌山港沖地区に岸壁(-14m)260mを整備(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> RORO貨物取扱拠点とバルク貨物取扱拠点の分離・拠点化。 用地確保により旺盛な企業用地需要に対応が可能。(事業実施、施設運用に伴う課題) 工事中は埋め立てる埠頭内の既存岸壁の代替パースが必要。 <p>【案②】西浜地区に岸壁(-14m)260mを整備、併せて和歌山港沖地区に耐震強化岸壁(-10m)220mを整備(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> RORO貨物取扱拠点とバルク貨物取扱拠点の分離・拠点化。 用地確保により旺盛な企業用地需要に対応が可能。(事業実施、施設運用に伴う課題) 工事中は埋め立てる埠頭内の既存岸壁の代替パースが必要。 案①と比較し、概算費用が大きい。 <p>【案③】西浜地区に耐震強化岸壁(-10m)220mを整備し、既存岸壁(-13m)を改良し、(-14m)岸壁として整備。併せて和歌山港沖地区に岸壁(-12m)230mを整備(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> RORO貨物取扱拠点とバルク貨物取扱拠点の分離・拠点化。 用地確保により旺盛な企業用地需要に対応が可能。(事業実施、施設運用に伴う課題) 工事中は埋め立てる埠頭内の既存岸壁の代替パースが必要。 岸壁(-14m)260mの背後に十分な埠頭用地の確保が困難。 整備する施設が増えるため、案①、②と比較し、概算費用が大きい。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 経済性、運用面等の観点から、案①が優位であると考えられるため。</p>
和歌山下津港船尾地区複合一貫輸送ターミナル整備事業(仮称)	<ul style="list-style-type: none"> 海南市以南の企業において、RORO貨物の高い需要が見込まれており、新たなRORO岸壁を整備する必要がある。 海南市以南における災害時の緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁を整備する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ①物資輸送の効率化(貨物増加への対応) ②大規模災害時における幹線貨物輸送の維持 	<p>【案①】船尾地区南側に耐震強化岸壁(-9m)220mを整備(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 県南部の物流効率化 大規模災害発生時の物流機能の確保 (事業実施、施設運用に伴う課題) 特になし <p>【案②】海南地区に耐震強化岸壁(-9m)220mを整備(既存岸壁の改良)(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 県南部の物流効率化 大規模災害発生時の物流機能の確保 (事業実施、施設運用に伴う課題) 工事中は対岸の企業の船舶利用に制限がかかる可能性がある。 湾奥であり狭隘な水域で操船に支障が生じる可能性がある。 耐震強化岸壁(-9m)の背後に災害時必要となる面積の確保が困難。 <p>【案③】船尾地区西側に耐震強化岸壁(-9m)220mを整備(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 県南部の物流効率化 大規模災害発生時の物流機能の確保 (事業実施、施設運用に伴う課題) 工事中は琴ノ浦航路を航行する小型船舶の通行に支障が生じる可能性がある。 新規防波堤の整備が必要となり、案①、②と比較し、概算費用が大きい。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 経済性、運用面等の観点から、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
高松港朝日地区国際海上コンテナターミナル整備事業(仮称)	<p>・高松港は、背後圏に世界シェアや国内シェアの高い企業が立地しており、定期コンテナ航路や国際フィーダー航路が集積する物流拠点として、地域産業を支えている。</p> <p>・コンテナ貨物を取り扱う朝日地区では、主に東南アジア向け貨物の増加やコンテナヤードの不足・狭隘化のため非効率な荷役作業を余儀なくされている。</p> <p>・また、陸上輸送からのモーダルシフトが進展することにより、コンテナ貨物の増加が見込まれるが、ヤードが不足している。</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</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】朝日地区の既設コンテナターミナル岸壁(水深10m)の北に岸壁(水深14m)[耐震]を新設(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・増加する東南アジア貨物量需要への対応が可能。 ・コンテナターミナルのヤードが拡張され、効率的な荷役が可能。(事業実施、施設運用に伴う課題) ・既設防波堤の撤去が必要。 <p>【案②】朝日地区の既設コンテナターミナル岸壁(水深10m)を岸壁(水深14m)[耐震]に改良(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・増加する東南アジア発着貨物需要への対応が可能。 ・コンテナターミナルのヤードが拡張され、効率的な荷役が可能。(事業実施、施設運用に伴う課題) ・既設防波堤の撤去が必要。 ・工事期間中は既設コンテナターミナルの運用に支障が生じるため調整が必要。 ・既設岸壁の大幅な増深改良が必要であり、技術的課題が生じる可能性がある。 ・案①と比較し、岸壁の大幅な増深改良が必要となること等により、概算費用が大きい。 <p>【案③】朝日地区の既設耐震強化岸壁(水深12m)を岸壁(水深14m)[耐震]に改良(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・増加する東南アジア発着貨物需要への対応が可能。(事業実施、施設運用に伴う課題) ・コンテナターミナルや既存岸壁背後の周辺倉庫等の移転が必要であり、関係者の調整が必要。 ・ヤード用地として必要な面積を確保できない。 ・案①と比較し、岸壁の増深改良が必要となること等により、概算費用が大きい。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 経済性、施工性、運用面の観点から、案①が総合的に優位であると考えられるため</p>
高松港朝日地区国際物流ターミナル整備事業(仮称)	<p>・高松港では産業機械等の取扱貨物量の増加が見込まれるが、輸送するための大型PCC船の寄港に必要な岸壁が不足している。</p> <p>・増大する産業機械等に対応するため、既設岸壁を延伸する必要がある。</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>【案①】朝日地区の既設耐震強化岸壁(水深12m)を南側へ延伸(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物需要の増加に対応が可能。(事業実施、施設運用に伴う課題) ・特になし。 <p>【案②】朝日地区の既設耐震強化岸壁(水深12m)を沖側へ延伸(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物需要の増加に対応が可能。(事業実施、施設運用に伴う課題) ・ランプウェイが右舷後方にある対象船舶の特性から、既設岸壁の北側を新たに埋め立てる必要があり、関係者の調整が必要。 ・埋め立てにより消失する物資補給岸壁の機能回復を図る必要がある。 ・案①と比較し、概算費用が大きい。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 経済性、施工性、運用面の観点から、案①が総合的に優位であると考えられるため</p>