

両津港、三島川之江港、博多港 (一部変更)

(1) 両津港

両津港の概要

- 両津港は、佐渡島東側に位置する重要港湾であり、港湾管理者は新潟県。
- 古くから佐渡島の玄関口として栄え、島民の生活及び経済活動を支える役割を担っている。令和6年7月に「佐渡島の金山」が世界文化遺産に登録され、今後の観光客数の増加を踏まえた更なる賑わい創出が求められている。

■ 両津港の定期旅客航路

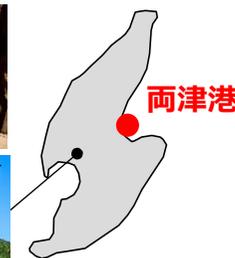
種別	航路	便数	所要時間
カーフェリー	両津～新潟	3～6便/日	150分
ジェットfoil	両津～新潟	5～7便/日	67分

令和3年11月撮影



■ 佐渡島の金山（佐渡金山）

- ・ 令和6年7月に「佐渡島の金山」が世界文化遺産に登録。佐渡金山への観光入込客数は令和6年：約17万人（前年比約20%増）
- ・ 「宗太夫坑」等の主要な坑道を巡るツアーや、金箔張り体験ができるワークショップなど、佐渡島の主要な観光施設となっている。



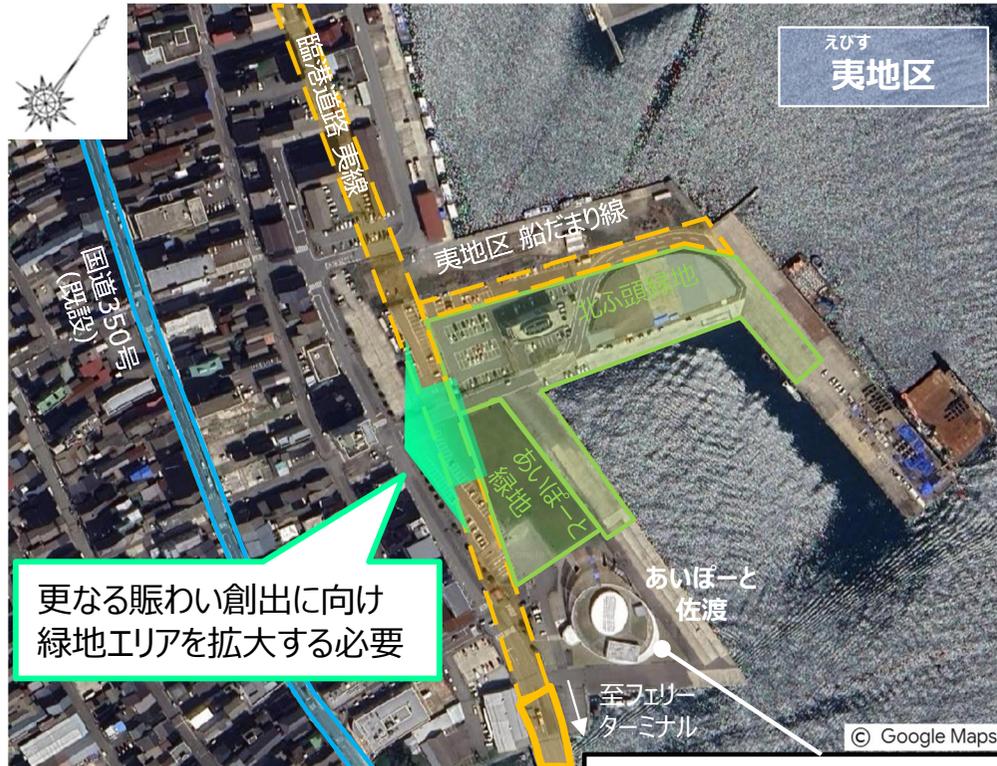
「佐渡島の金山」に関する主要な観光スポット

【位置図】



- 佐渡島の玄関口である両津港の夷地区においては、みなとオアシス佐渡両津の代表施設である「あいぽーと佐渡」やその周辺に緑地が整備されている。更なる賑わい創出を図るため、これらの施設と一体的に活用できる緑地エリアを確保するニーズが生じている。
- このため、既定計画における臨港道路の配置を見直すとともに、当該臨港道路の整備をする場合に必要とされていた民家の移転用地（都市機能用地）を活用した、新たな緑地の確保を図る。

【現況・既定計画】



【今回計画】

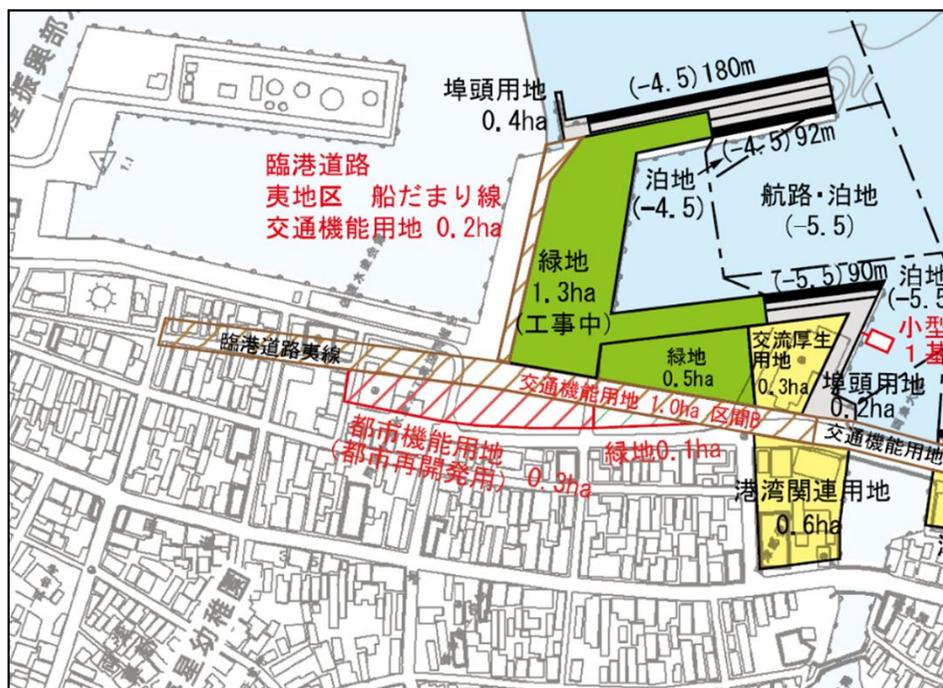


凡例

— (yellow dashed line): 臨港道路 (既設)	— (blue solid line): その他道路 (既設)
- - - (yellow dashed line): 臨港道路 (計画)	- - - (blue dashed line): その他道路 (計画)
■ (green outline): 緑地 (計画)	

○賑わい空間の創出に向け、港湾環境整備施設計画(緑地)、臨港交通施設計画及び土地利用計画を変更する。

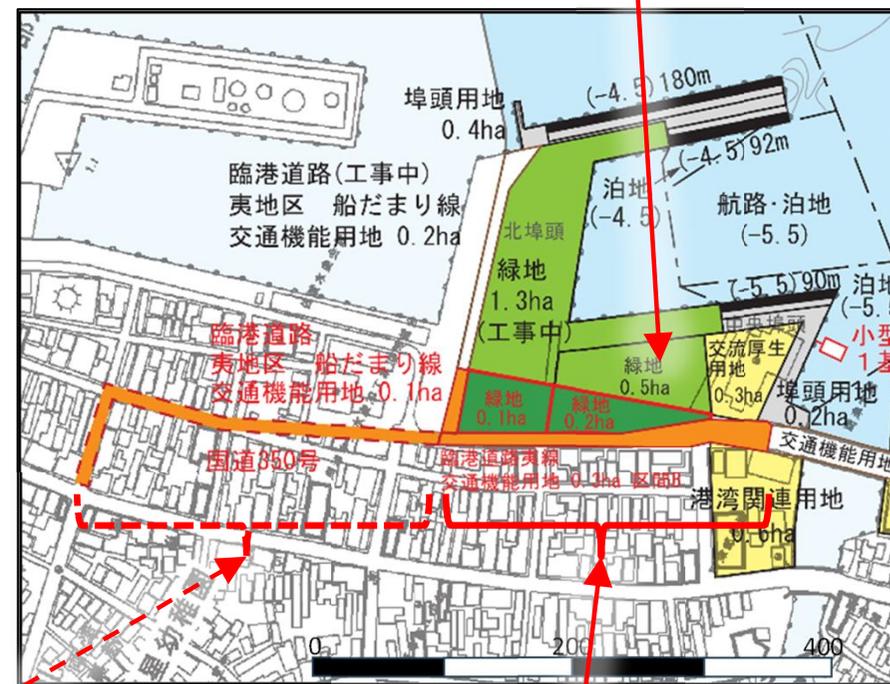
【既定計画】



【今回計画】

【港湾環境整備施設計画】

・緑地 1.9ha⇒2.2ha [既設の変更計画]



【その他】(港湾計画上は参考表示)

・その他道路(国道350号線)

【臨港交通施設計画】

・臨港道路夷線(区間B) [既定計画の変更計画]

4車線 ⇒ 2車線

終点: 佐渡市幹線2号線 ⇒ 北ふ頭北

今回計画における主な変更内容	基本方針との適合
<p>➤ 賑わい空間の創出に向けた緑地エリアの拡大</p> 	<p>II 1 (1) ④我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>背後の幹線道路網との円滑な接続等による、内陸部に立地する産業及び物流施設の輸送環境の向上</u> <p>II 1 (2) ②観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>観光客等の満足度向上・消費拡大のための地域観光資源の充実</u>• <u>港湾の近接地域及び内陸部、島々等の観光資源との連携の強化</u>• <u>民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備</u>• <u>景観等の良好な港湾環境の形成への配慮</u> <p>II 2 ①地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</p> <p><u>地域の暮らし・安心を支えるため、離島及び地方における港湾において、生活維持、産業振興、災害時対応等、港湾の役割に応じた輸送機能を確保する。</u></p>

(2) 三島川之江港

- 三島川之江港は、四国中央市に位置する重要港湾であり、港湾管理者は愛媛県。
- 四国中央市は紙製品の製造品出荷額が20年連続全国第1位で、多数の紙製品関連企業が立地している。同港においては、紙製品の輸出・移出、原材料の輸入・移入といった物流機能を支えるRORO船(大阪・千葉航路)や国際フィーダー航路等が就航しており、物流・産業の拠点として重要な役割を果たしている。

■三島川之江港の定期航路

- ・外貿コンテナ（韓国航路）：週6便
- ・外貿コンテナ（中国航路）：週1便
- ・内貿コンテナ（沖縄航路）：週2便
- ・国際フィーダー（阪神航路）：週5便
- ・内貿RORO（大阪・千葉航路）：週6便



■パルプ・紙・紙加工製造業製造品出荷額（令和5年 トップ5）

1	四国中央市	608,249百万円
2	富士市	547,845百万円
3	春日井市	149,130百万円
4	新潟市	139,824百万円
5	八潮市	109,485百万円

出典：2024年経済構造実態調査（製造業事業所調査）

【位置図】



凡例

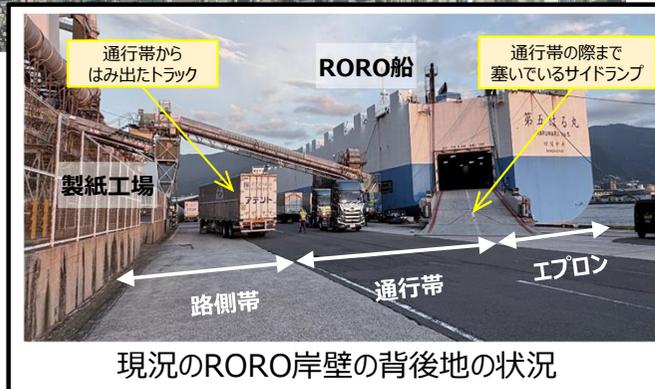
- ：紙製品関連企業

- 現在村松地区に定期RORO船が就航しているが、背後ヤードが狭隘であり、非効率な荷役を強いられている。また、既定計画(H20年一部変更)において、金子地区への就航を既に計画していたが、トラックドライバー不足を踏まえ、既定計画で想定していた船長以上の船舶の就航が予定されており、必要な岸壁延長等の確保を図る。
- また、同港の背後圏域においては、大規模地震発生時における緊急物資輸送等に対応できない状況にあることから、県地域防災計画に基づき、耐震強化岸壁等の確保を図る。

【現況・既定計画】



※図は港湾計画上の岸壁水深を表記



- 凡例
- : 今回計画
 - ※ 緑地、臨港道路は既設を大規模地震対策施設に位置づけ
 - - -: 既定計画
 - : 現況

【今回計画】



令和7年2月撮影
※当該施設において、RORO貨物の他、一部コンテナ貨物についても取扱う計画

今回計画における主な変更内容	基本方針との適合
<p>➤ RORO船の大型化に対応した港湾施設の確保</p> 	<p>II 1 (1) ③将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化に対応した岸壁及び十分な広さの荷さばき地の整備 <p>II 1 (1) ④我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化等の輸送形態や産業動向の変化、荷役に係るニーズ等への対応
<p>➤ 大規模地震に対応するための耐震強化岸壁等の確保</p> 	<p>II 1 (3) ①災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p> <p><国民の生命・財産を守るための、緊急物資、幹線貨物等の輸送ルート of 構築、航路等の啓開体制等の強化及び連携体制の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> フェリー・RORO 船等による迅速な緊急物資等の輸送に資する既存岸壁の耐震機能の確保や、幹線貨物輸送の拠点となる耐震強化岸壁とそれに付随する荷役機械、道路の整備等、地域防災計画等を踏まえた港湾関連施設の防災機能の向上

(3) 博多港

博多港の概要

- 博多港は、九州の市民生活や経済活動を支える役割を果たす国際拠点港湾であり、港湾管理者は福岡市。
- 箱崎ふ頭地区は、博多港最大のふ頭として、RORO貨物(東京航路:週6便、敦賀航路:週3便が就航)をはじめとする多様な在来貨物を取り扱う総合物流拠点である。



■ 箱崎ふ頭地区における定期RORO船の就航状況

① 東京航路

週 6 便
(33 時間)

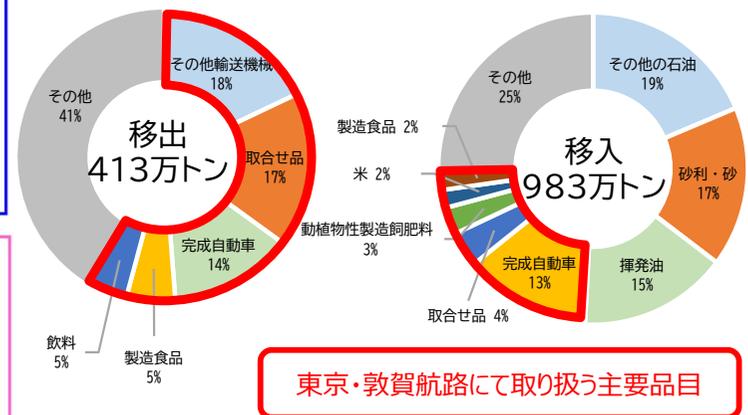
九州 - 関東間の大動脈物流

② 敦賀航路

週 3 便
(20 時間)

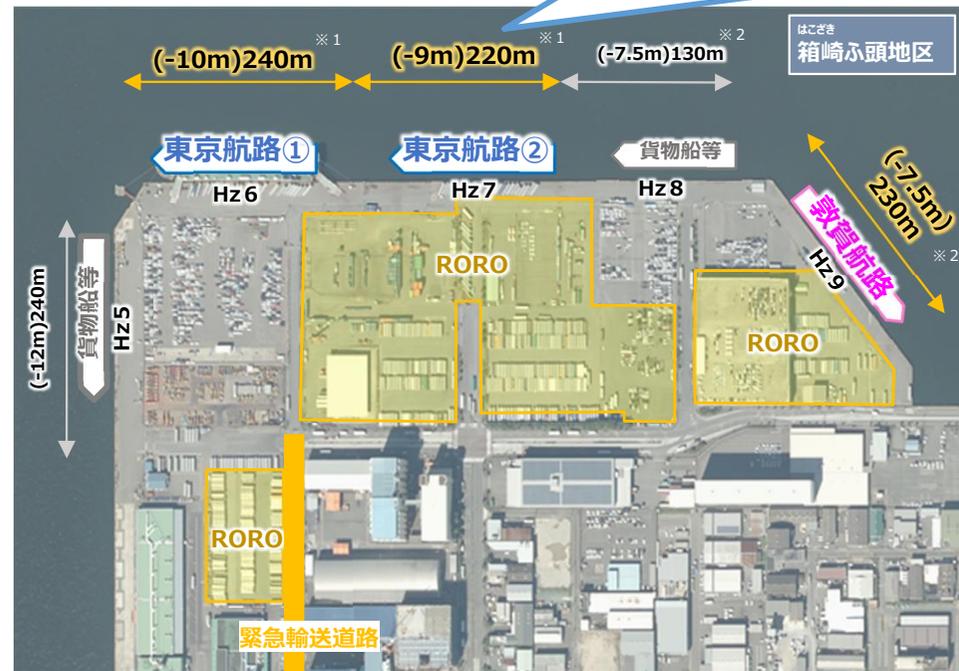
九州唯一の日本海側物流

◆ 博多港 内貿取扱貨物量内訳 (令和6年)



○箱崎ふ頭に就航している定期RORO船（東京航路・敦賀航路）は竣工から20年以上経過しており、リプレイスが計画されている。両航路とも、今後のトラックドライバー不足等を踏まえ、船舶の大型化が予定されているが、既定計画では対応できないことから、必要な岸壁延長等の確保を図る。

【現況・既定計画】

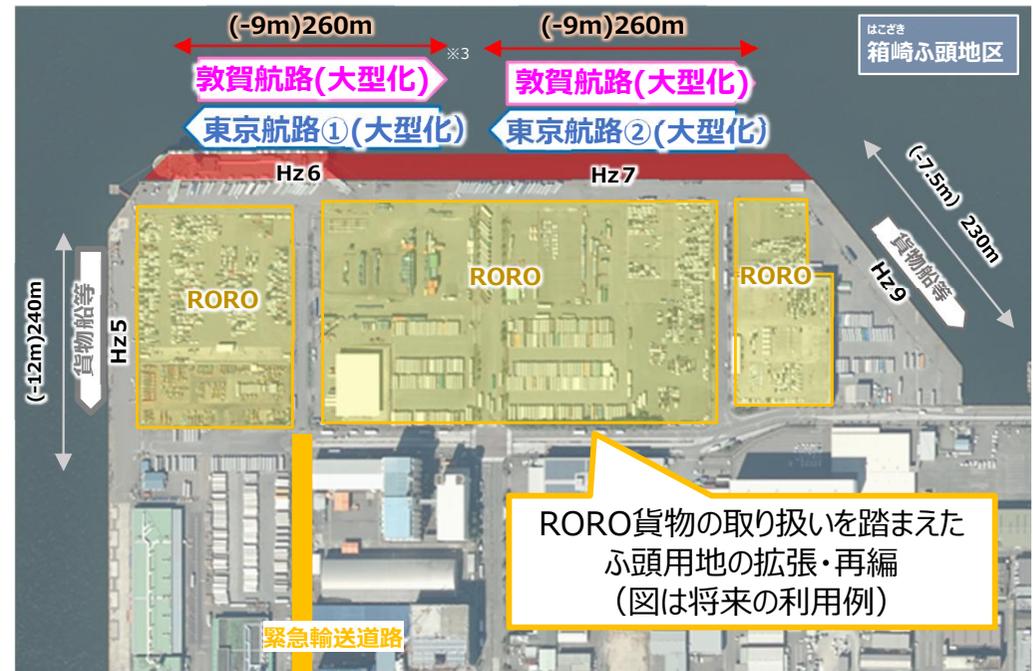


【今回計画】

災害時においても物流機能を維持するため、大規模地震対策施設(耐震強化岸壁)を位置づけ

就航を予定している大型船の船型を踏まえ、必要な岸壁延長や水深を確保する

- ・既定計画：Hz6 240m、Hz7 220m
- ・今回計画：Hz6 260m、Hz7 260m



※1 Hz6・Hz7の現況の水深は、-7.5m
 ※2 港湾計画図上、Hz8・Hz9はあわせて360m (=130m+230m) との位置づけ

※3 敦賀航路については、Hz6またはHz7のどちらかを利用予定。

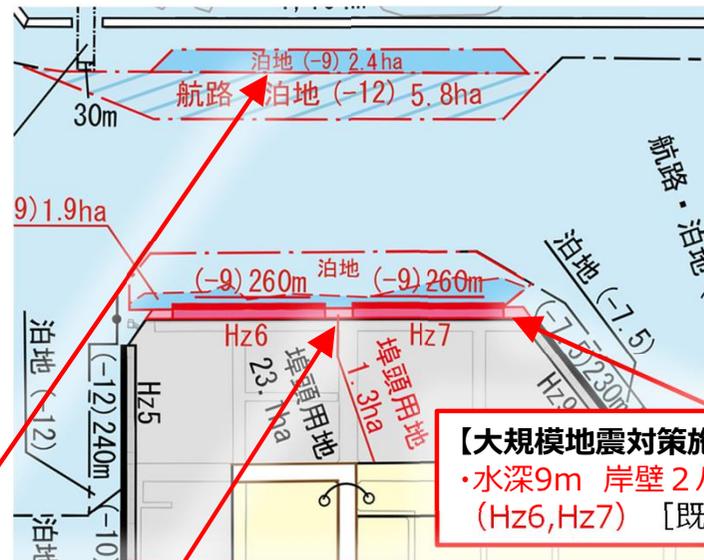
主な計画変更内容(博多港)

- ① RORO船の大型化に対応するため、公共埠頭計画、水域施設計画、土地造成計画及び土地利用計画を変更する。
- ② 大規模地震発生時においても物流機能を維持するため、大規模地震対策施設計画を位置付ける。

【既定計画】



【今回計画】



【大規模地震対策施設計画】（②関係）
・水深9m 岸壁2バース 延長520m（幹線）（Hz6,Hz7） [既定計画の変更計画]

- 【公共埠頭計画】（①関係）
・水深10m 岸壁1バース 延長240m（Hz6）
水深9m 岸壁1バース 延長220m（Hz7）
⇒水深9m 岸壁260m 2バース 延長520m（Hz6,Hz7）
[既定計画の変更計画]
・埠頭用地 23.1ha⇒24.4ha [既設の変更計画]
- 【水域施設計画】（①関係）
・泊地 水深10m 3.7ha⇒水深9m 4.3ha [既定計画の変更計画]
水深9m 2.8ha
- 【土地造成計画】（①関係）
・埠頭用地 8ha⇒9.3ha [既定計画の変更計画]
*面積は、箱崎ふ頭地区の別エリアを合わせた数字
- 【土地利用計画】（①関係）
・埠頭用地 33.8ha⇒35.1ha [既定計画の変更計画]
*面積は、箱崎ふ頭地区の別エリアを合わせた数字

今回計画における主な変更内容	基本方針との適合
<p>➤ RORO船の大型化に対応した港湾施設の確保</p> 	<p>II 1 (1) ③将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化に対応した岸壁及び十分な広さの荷さばき地の整備 <p>II 1 (1) ④我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化等の輸送形態や産業動向の変化、荷役に係るニーズ等への対応
<p>➤ 大規模地震に対応するための耐震強化岸壁の確保</p> 	<p>II 1 (3) ①災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p> <p><国民の生命・財産を守るための、緊急物資、幹線貨物等の輸送ルート of 構築、航路等の啓開体制等の強化及び連携体制の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> フェリー・RORO 船等による迅速な緊急物資等の輸送に資する既存岸壁の耐震機能の確保や、幹線貨物輸送の拠点となる耐震強化岸壁とそれに付随する荷役機械、道路の整備等、地域防災計画等を踏まえた港湾関連施設の防災機能の向上

【参考】

- 港湾管理者の厳しい財政制約等により、港湾緑地等の思うような維持管理や更新をすることができず、老朽化・陳腐化が進展している。
- 官民連携による賑わい空間を創出するため、港湾における緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益還元として港湾緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、港湾緑地等の貸付けを可能とする港湾環境整備計画制度(みなと緑地PPP)を令和4年12月に創設した。



■制度の概要

制度概要： 港湾環境整備計画を港湾管理者が認定・公表
港湾緑地等の行政財産の貸付け
事業期間： 概ね30年以内
条件： 収益の一部を公共還元
(港湾緑地等のリニューアルや維持管理)

■制度活用のメリット

港湾管理者



- ・民間資金を活用することで、緑地等の整備・管理にかかる**財政負担が軽減**される。
- ・民間の創意工夫も取り入れた整備・管理により、**緑地等のサービスレベルが向上**する。

民間事業者



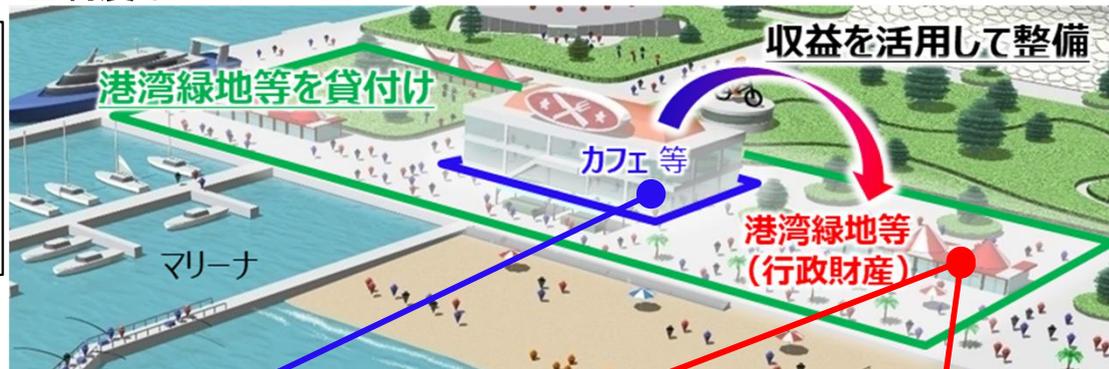
- ・緑地内に飲食店や売店等の**収益施設を長期間安定的に設置**できる。
- ・港湾空間を活用して自らが設置する収益施設と合った**緑地等を一体的に整備**することで、収益の向上にもつながる**質の高い空間を形成**できる。

利用者



- ・飲食施設の充実など**利用者向けサービスが充実**する。
- ・老朽化し、質が低下した施設の更新が進み、**緑地等の利便性、快適性、安全性が高まる**。

■制度イメージ

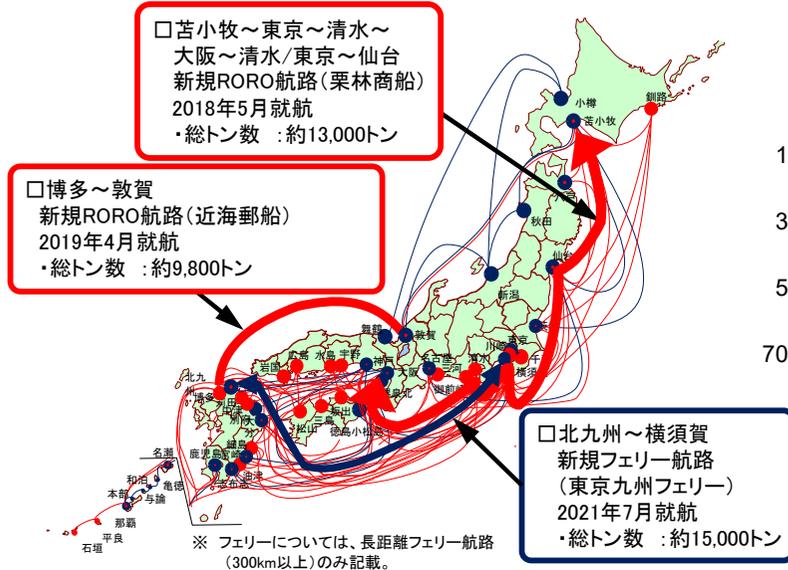


民間事業者が**収益施設と公共部分を一体的に整備・運営** 17

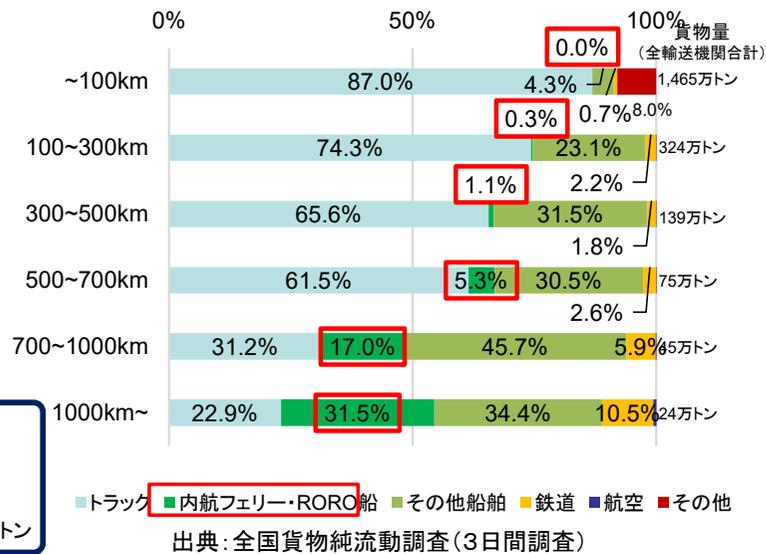
【参考】内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

- 「物流革新緊急パッケージ」(令和5年10月関係閣僚会議決定)において、鉄道(コンテナ貨物)、内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増する目標が策定された。
- モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した港湾整備や情報通信技術により荷役効率化等を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進する。

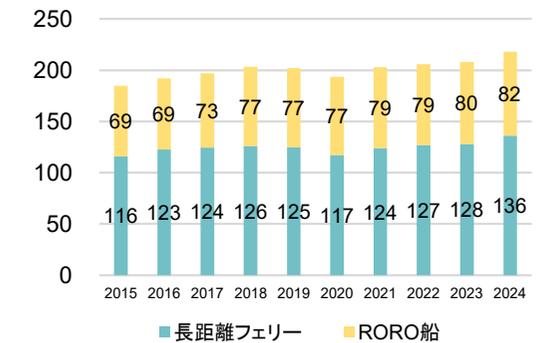
■内航フェリー・RORO船の就航状況



■距離帯別代表輸送機関分担率(2021年)



■長距離フェリー・RORO船のトラック・トレーラー輸送台数の推移



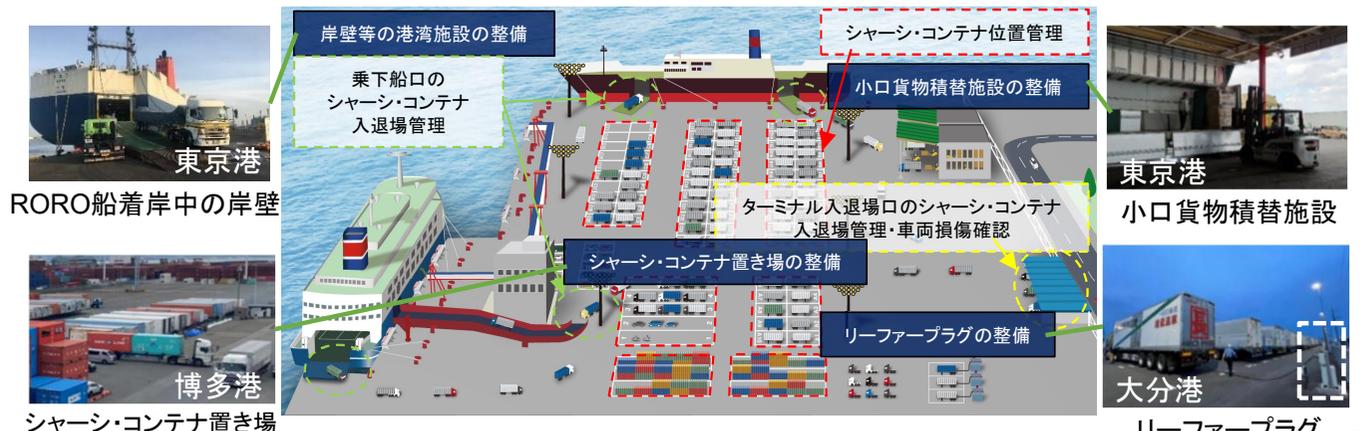
■内航フェリー・RORO船の大型化動向(全国平均)

内航フェリー	1990年	2024年	伸び率 (1990年⇒2024年)
総トン数	7,900トン	13,000トン	約1.6倍
シャーシ積載台数	95台	149台	約1.6倍

RORO船	1990年	2024年	伸び率 (1990年⇒2024年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーシ積載台数	50台	140台	約2.8倍

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の航路除く)。出典: 海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

■次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた取組イメージ



基本的な考え方

I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

1 特に戦略的に取り組む事項

(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

- ① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化
- ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
- ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
- ④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

- ① 観光を我が国の経済成長・地域活性化につなげるクルーズの再興
- ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
- ③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進

(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

- ① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
- ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

2 引き続き重点的に取り組む事項

- ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保
- ② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現
- ③ 良好な港湾環境の保全・再生・創出
- ④ 循環経済への移行に向けた港湾を核とする物流システムの構築
- ⑤ 国土の保全への配慮
- ⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進
- ⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理
- ⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進

3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項

- ① サイバーポートによる港湾の電子化
- ② コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善のためのAIターミナルの実現及び技術開発の推進
- ③ 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推進
- ④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進

II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項

(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

- ① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化
- ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
- ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
- ④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

- ① 観光を我が国の経済成長・地域活性化につなげるクルーズの再興
- ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
- ③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進

(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

- ① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
- ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項

- ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保
- ② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現
- ③ 良好な港湾環境の保全・再生・創出
- ④ 循環経済への移行に向けた港湾を核とする物流システムの構築
- ⑤ 国土の保全への配慮
- ⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進
- ⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理

【参考】基本方針の構成②

Ⅲ 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

- 1 海上交通の安全性、安定性及び効率性を支える開発保全航路等の開発、保全及び管理の方向
- 2 開発保全航路の配置

Ⅳ 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項

- 1 自然環境の積極的な保全・再生・創出
 - ① 良好な自然環境の保全
 - ② 失われた自然環境の再生と新たな環境の創出
 - ③ 沿岸域の連続性を考慮した対応
 - ④ 底質浄化等による海域環境の改善
 - ⑤ 人と自然との触れ合いの拡大
- 2 多様化する環境問題への対応
- 3 環境の保全の効果的かつ着実な推進
 - ① 環境情報の充実と共有化
 - ② 環境への影響の評価と対応
 - ③ 先導的な環境保全技術の開発
 - ④ 地域と連携した環境保全への取組

Ⅴ 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項

- 1 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項
 - (1) 港湾相互間の連携に関する観点
 - ① 経済的な観点からの連携
 - ② 自然的な観点からの連携
 - ③ 社会的な観点からの連携
 - (2) 広域的な港湾相互間の連携
 - ① 地域ブロックごと及び全国規模での港湾相互間の連携
 - ② 日本海沿岸における環日本海交流と地域振興への取組
 - ③ 瀬戸内海における地域振興と環境の保全への取組
- 2 官民の連携による港湾の効果的な利用及び保全に関する基本的な事項
 - (1) バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾
 - (2) クルーズ船の受入拠点となる港湾
 - (3) 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となる港湾
 - (4) 脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進
 - (5) 民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備
 - (6) 港湾における気候変動適応の推進
- 3 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項
 - (1) 民間能力の活用による港湾運営の効率化
 - (2) 港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築

※基本方針…港湾法第3条の2に基づき国土交通大臣が定める「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」（令和7年10月1日告示）。
港湾計画は、同法第3条の3に基づき基本方針に適合したものでなければならないとされている。