令和８年１１月５日
交通政策審議会
第１０１回港湾分科会
資料３

# 青森港（改訂）

国土交通省

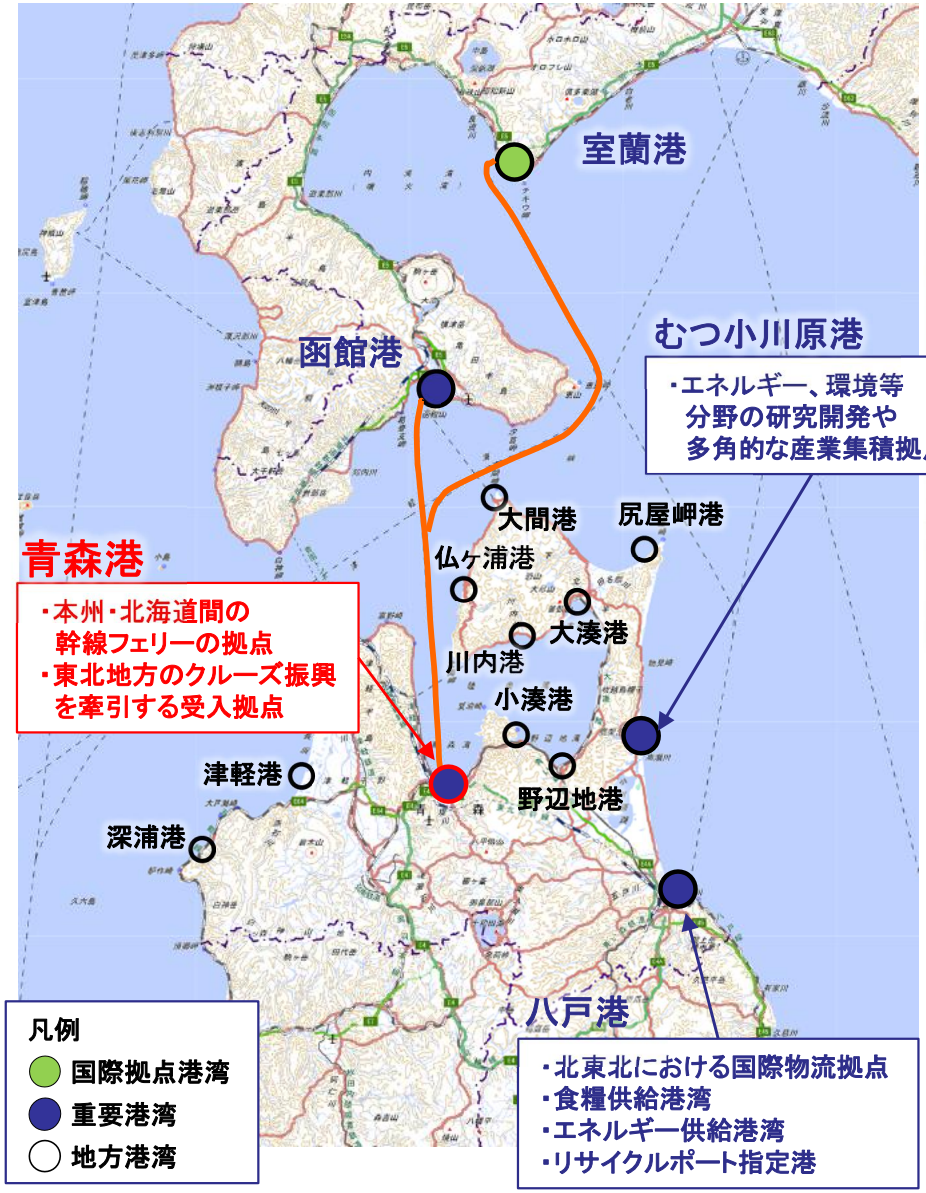
*Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism*

# 青森港 港湾計画　改訂

前回改訂：平成13年11月（目標年次：平成20年代前半）
今回改訂：令和8年10月（目標年次：令和20年代前半）

青森県 県土整備部
Land and Infrastructure Dept. Aomori Prefectural Government

○ 青森港は、本州最北端の陸奥湾湾奥部に位置する重要港湾であり、本州と北海道を結ぶ物流・人流の大動脈である幹線フェリーや在来貨物の輸送拠点として、背後圏産業と住民生活を支える役割を担っている。
○ クルーズ船寄港回数が東北地方で最多であり、東北地方のクルーズ振興を牽引する受入拠点としての役割も担っている。



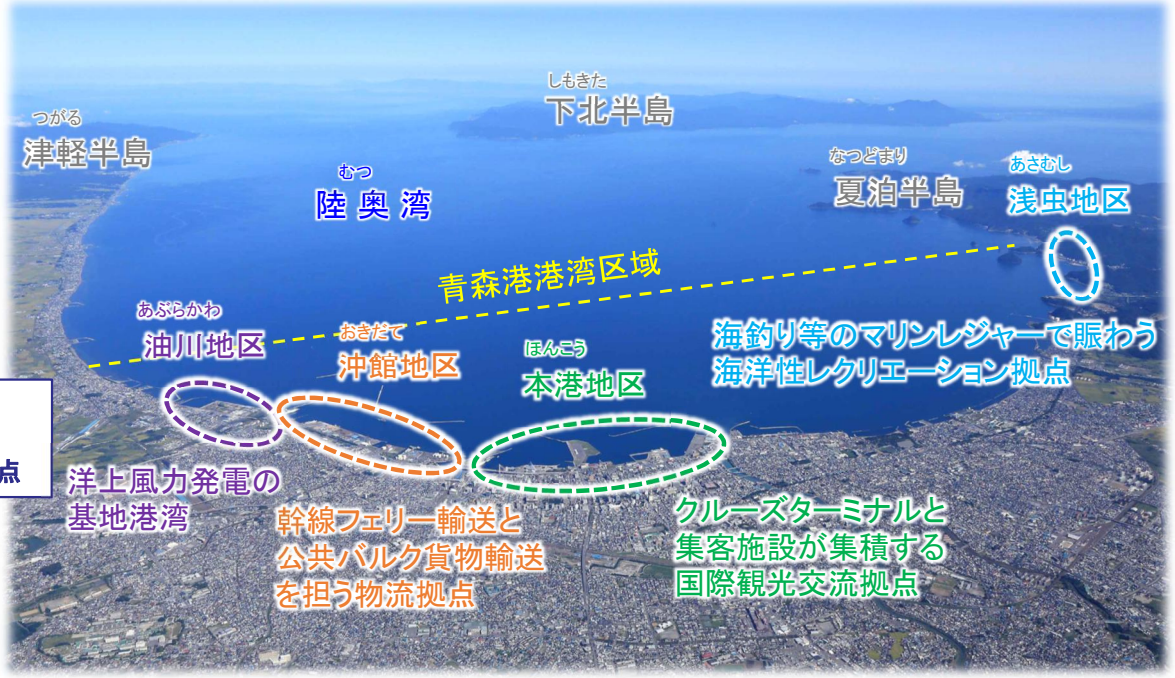
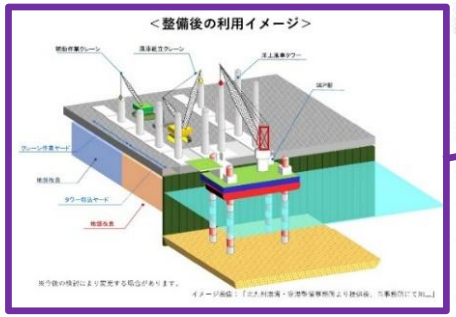
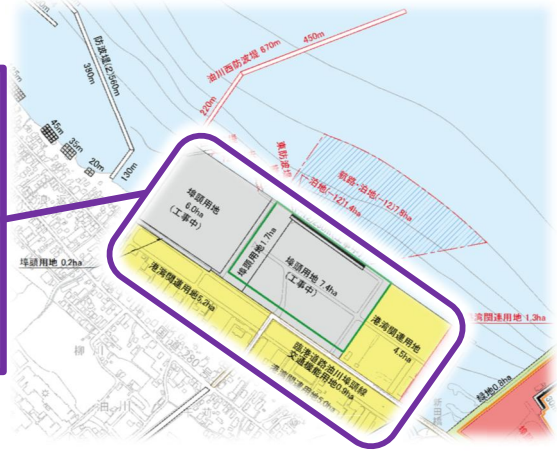




図　青森港における主な地区別の特徴

【油川地区における基地港湾のイメージ】



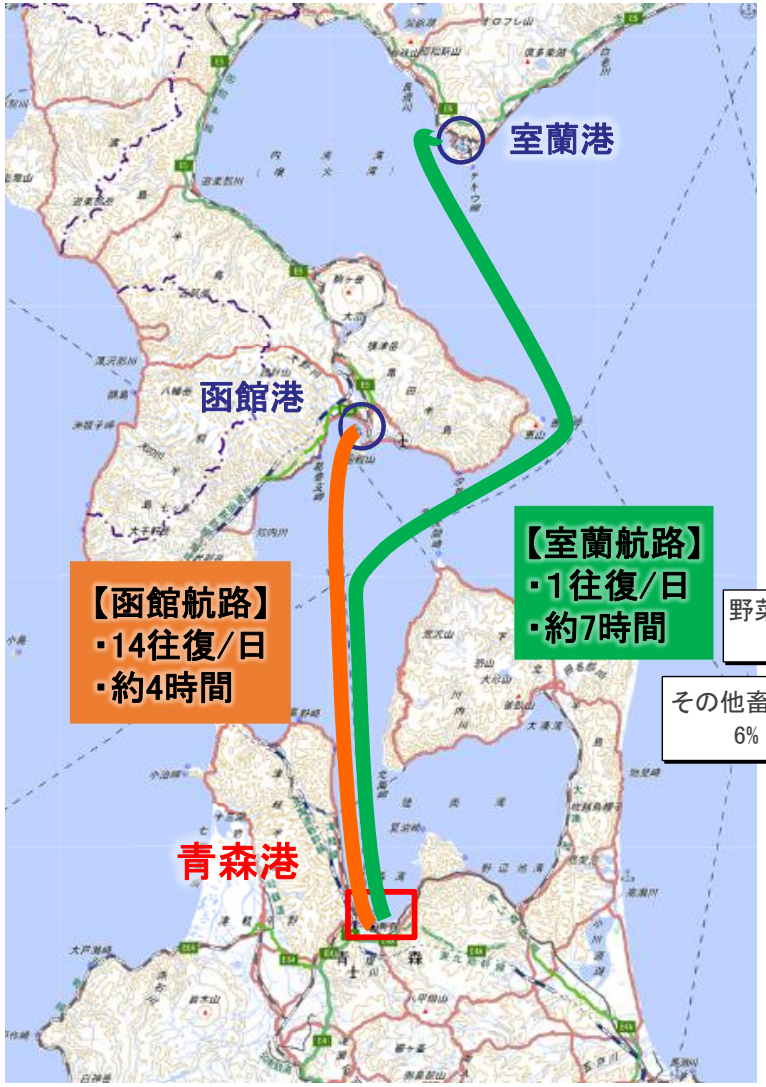
出典：国土交通省
東北地方整備局HP

# 青森港が担う役割　①背後圏産業と住民生活を支える海上輸送拠点

青森県 県土整備部
Land and Infrastructure Dept. Aomori Prefectural Government

○ 青森港の取扱貨物量の約9割はフェリー貨物であり、本州と北海道間のフェリー輸送の約3割を担う幹線フェリーの拠点としての役割を担う。（函館航路14往復/日、室蘭航路1往復/日）

○ 住民生活や経済活動に欠かせない石油製品やLPGを受入れ、青森県内や北海道に供給するエネルギー資源の海上輸送拠点を担う。また、背後圏に立地する企業で扱う金属くずや非金属鉱物（珪石）等の在来貨物の輸送拠点も担う。



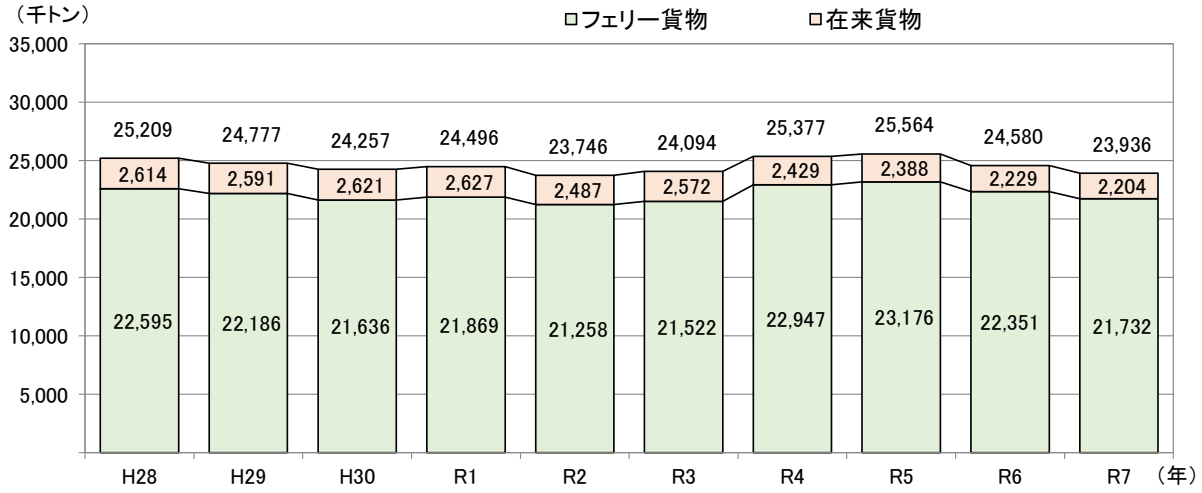




図　荷姿別貨物量の推移（H28～R7）

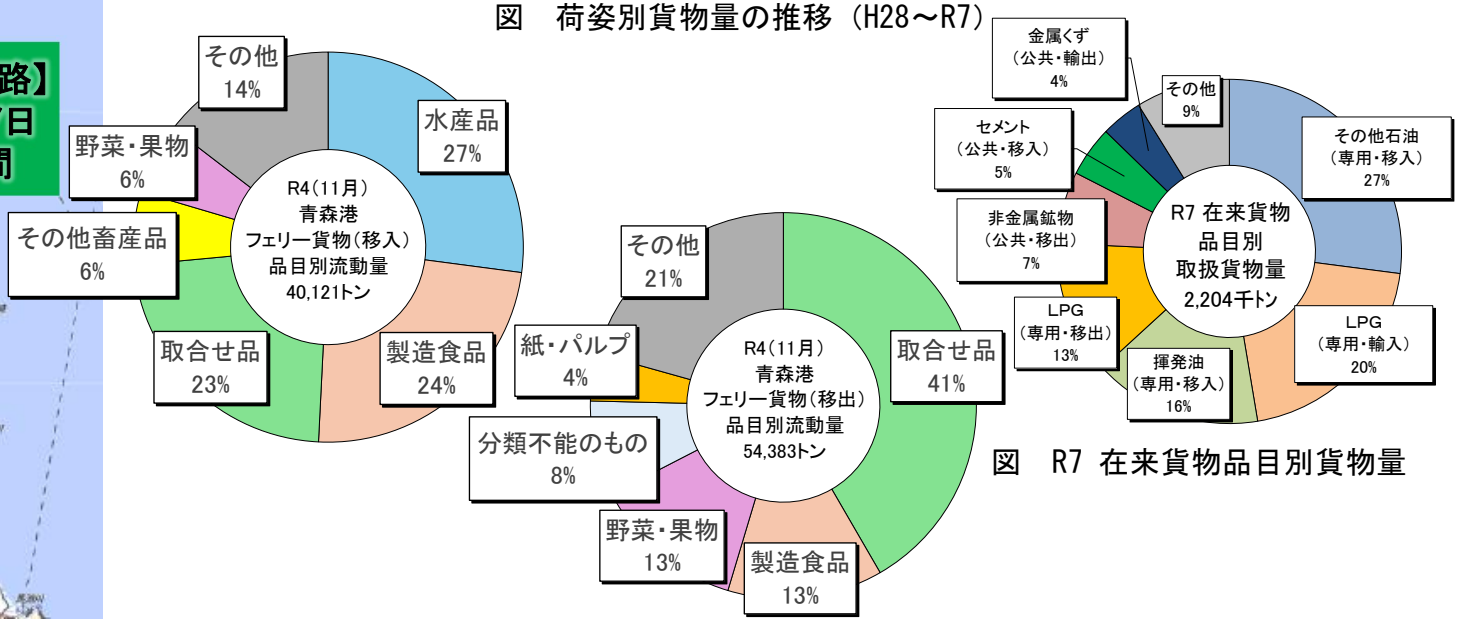



図　青森港発着フェリー貨物出入別品目別流動量
資料：令和4年度内貿ユニットロード貨物流動調査

図　R7 在来貨物品目別貨物量

# 青森港が担う役割　②東北地方のクルーズ振興を牽引する受入拠点

青　森　県
県土整備部
Land and Infrastructure Dept.
Aomori Prefectural Government

- ○ 青森港では、ポートセールス等の取組により、大型外国船を含むクルーズ船の寄港が年々増加している。（令和5年には新型コロナウイルスの感染拡大前の水準まで回復）
- ○ 東北6県で最も多くクルーズ船が寄港する青森港は、東北地方におけるクルーズ船寄港回数の約4割を占め、東北地方のクルーズ振興を牽引する受入拠点としての役割を担う。

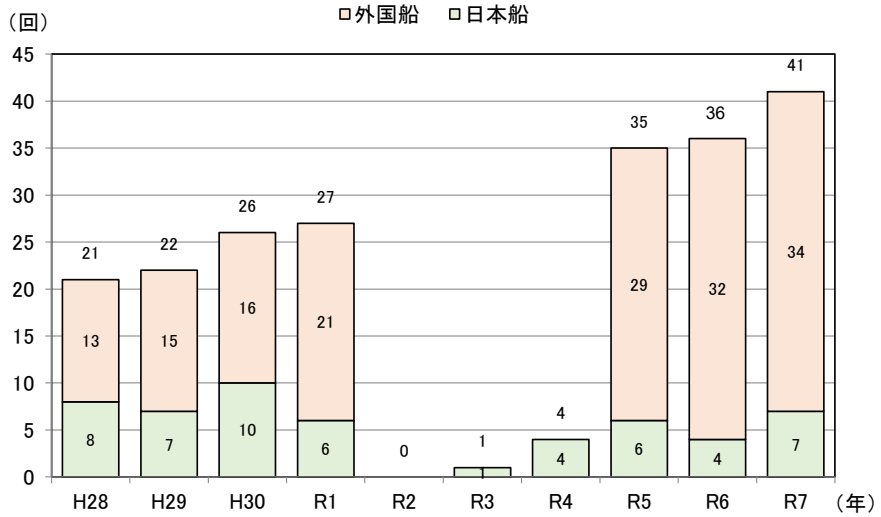



図　青森港のクルーズ船寄港回数の推移

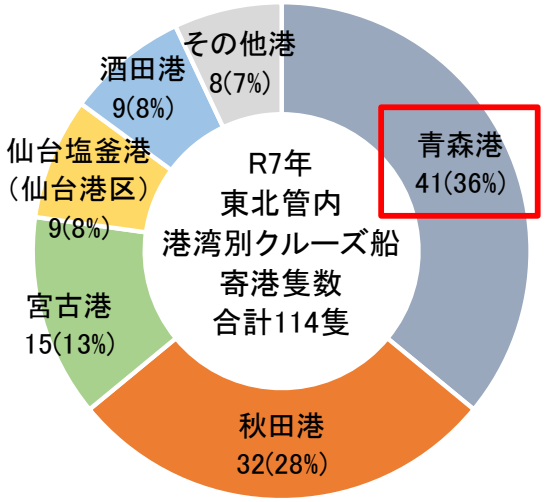



図　東北地方の港湾別クルーズ船寄港回数（令和7年）

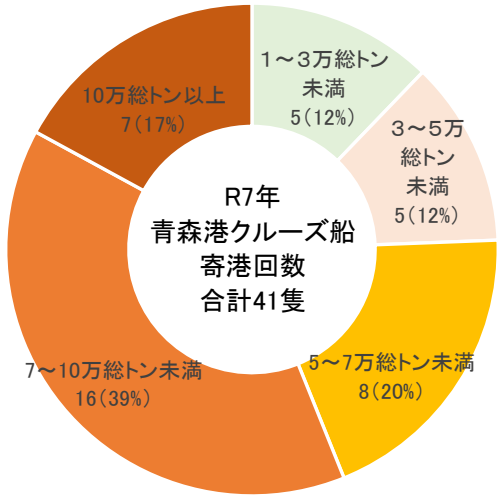



図　青森港の船型別クルーズ船寄港回数（令和7年）




図：クルーズ背後圏の観光地

ロイヤル・プリンセス
総トン数：142,229GT
全長：330m
乗客定員：3,560人

出典：国土交通省HP






# 青森港の目指す姿（港湾計画の方針）



## 【青森港の役割】

**【交流・人流】**
- ●東北地方のクルーズ振興を牽引する受入拠点

**【物流・産業】**
- ●本州・北海道間の物流・人流の大動脈である幹線フェリーの拠点
- ●青森県周辺地域における洋上風力発電設備の効率的な設置・メンテナンスに資する基地港湾

**【防災・危機管理】**
- ●大規模災害時に東北地方の早期復旧に貢献する緊急物資等の輸送拠点

**【環境】**
- ●藻場・干潟を活用した環境保全活動の拠点

## 【青森港の課題と要請】

| | |
|---|---|
| 交流・人流 | ●クルーズ船の受入機能強化<br>●ウォーターフロントの面的な賑わい空間の創出 |
| 物流・産業 | ●フェリーターミナルの機能高度化<br>●バルク貨物取り扱いの最適化 |
| 防災・危機管理 | ●逼迫する大規模地震への対応<br>●港内の安全な利活用の促進 |
| 環境 | ●海洋生物多様性の推進<br>●次世代エネルギーの受入可能性の検討 |

## 【青森港が果たす役割と目指すべき方向性】

**【交流・人流】世界に開かれた広域交流拠点**

**○世界中の旅行客に青森県の魅力ある歴史・文化・食・自然を発信する国際観光拠点**
- ・東北地方のインバウンドを牽引する国際クルーズ拠点の形成

**○多彩な観光資源を求めて世界中の観光客から選ばれる国際交流拠点**
- ・青森港の特性を生かした広域な賑わい空間の形成

**【物流・産業】ユニットロードとクリーンエネルギーの物流拠点**

**○本州・北海道の大動脈を軸に青森県と全国・世界をつなげるユニットロードの物流拠点**
- ・物流効率化に向けたバルクターミナルの最適化
- ・フェリーターミナルの受入機能強化

**【防災・危機管理】東北の広域防災拠点**

**○大規模地震に対応した広域防災拠点**
- ・ユニットロードターミナル等の強靭化

**○多種多様な港湾利用者の安全性を考慮した港湾**
- ・小型船収容施設の適正配置
- ・老朽化した港湾施設の計画的な維持管理

**【環境】海洋環境保全と脱炭素社会に貢献するエコロジー拠点**

**○背後地域の脱炭素化に貢献するカーボンニュートラルポート**
- ・化石燃料に代替する次世代エネルギーの拠点化の検討

**○海洋環境保全・再生に貢献する港湾**
- ・ 多様な生物が生息する藻場・干潟の再生・多目的利用

# 青森港の港湾計画改訂に向けた考え方（まとめ）

青森県
県土整備部
Land and Infrastructure Dept.
Aomori Prefectural Government

## 1. 青森港が担う役割

- 青森港は、本州最北端の陸奥湾湾奥部に位置する重要港湾であり、**本州と北海道を結ぶ物流・人流の大動脈である幹線フェリーや在来貨物の輸送の拠点**として、背後圏産業と住民生活を支える役割を担っている。
- クルーズ船寄港回数が東北地方で最多であり、**東北地方のクルーズ振興を牽引する受入拠点**としての役割も担っている。
- また、洋上風力発電の基地港湾や海洋性レクリエーション拠点、大規模災害時における緊急物資等の輸送拠点としての役割も有している。

## 2. 青森港の目指すべき方向性と主な対応方策

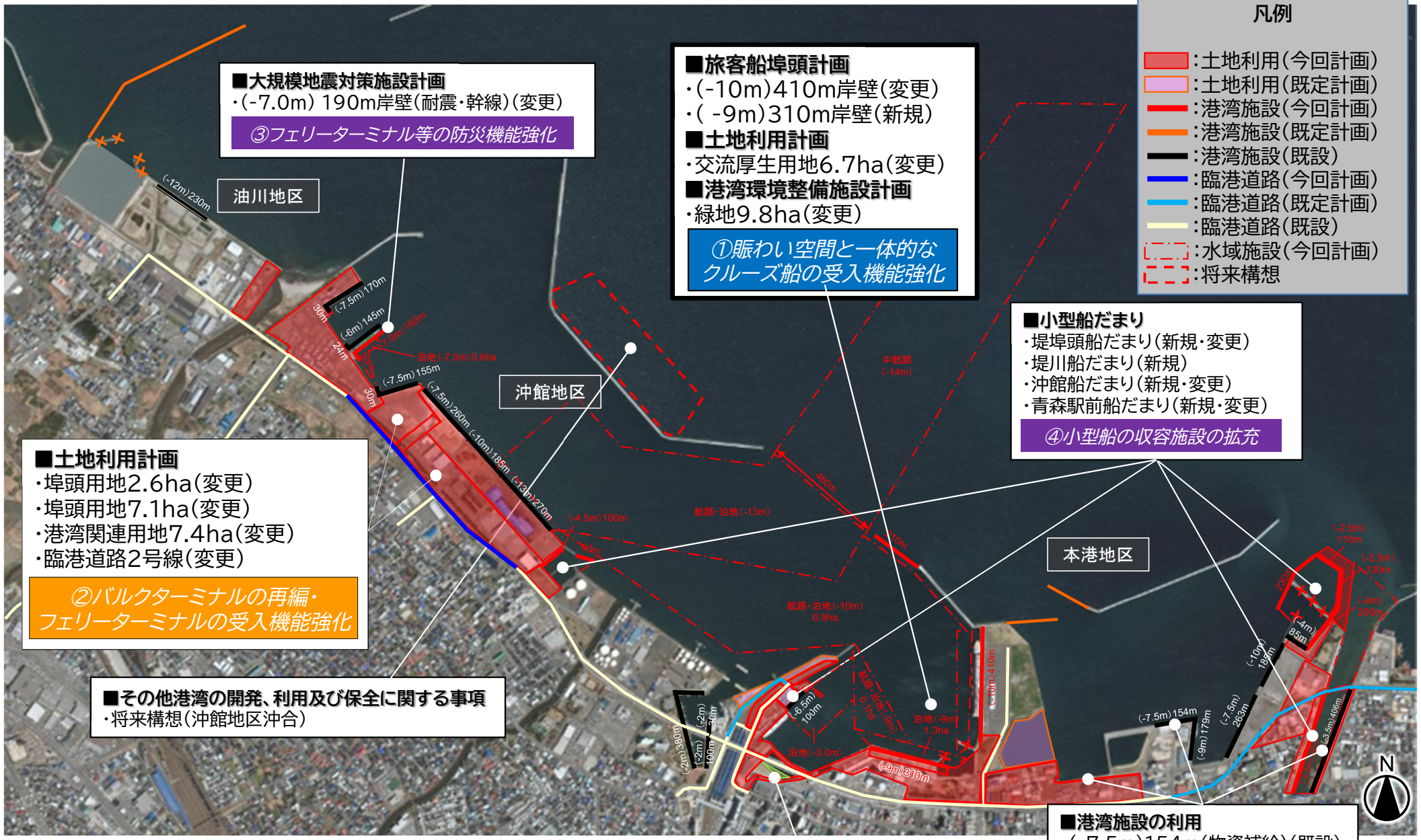
- 世界に開かれた広域交流拠点を目指し、本港地区において、**賑わい空間と一体的なクルーズ船の受入機能強化**を図る。
- 本州・北海道の大動脈を軸に青森県と全国・世界をつなげるユニットロードの物流拠点を目指し、沖館地区において、**バルクターミナルの再編・フェリーターミナルの受入機能強化**を進める。

## 3. その他の青森港で実施すべき方策

- 大規模地震に対応した広域防災拠点の形成を目指し、**フェリーターミナル等の防災機能強化**を図る。また、タグボートや官公庁船、作業船等の適正収容に資する**小型船の収容施設の拡充**や**ストックマネジメントの推進**を図る。
- 海洋環境保全と脱炭素社会に貢献するエコロジー拠点の形成を目指し、**藻場・干潟の再生・多目的利用**を推進するとともに、次世代エネルギー拠点のための開発空間を確保する。その他、気候変動による影響を考慮した港湾の実現に向け、必要な取組を進める。

# 青森港港湾計画改訂（案）の概要

青森県
県土整備部
Land and Infrastructure Dept.
Aomori Prefectural Government



# 主な計画内容【交流・人流】（①賑わい空間と一体的なクルーズ船の受入機能強化）

青森県 県土整備部
Land and Infrastructure Dept. Aomori Prefectural Government

○ クルーズ船の2隻同時着岸時や、13万トンを超える大型クルーズ船の寄港時は沖館埠頭（バルクターミナル）で受入を行っているが、物流と人流の分離や、景観および二次交通の視点から受入環境としての課題があり、旅客の満足度の低下に繋がる懸念がある。こうした中、今後クルーズ船の増加が見込まれており、2隻同時接岸や大型クルーズ船の寄港に十分に対応できない恐れがある。

○ こうした課題に対応するため、新中央埠頭-10m岸壁の延伸と中央埠頭-9m岸壁の新設を計画する。

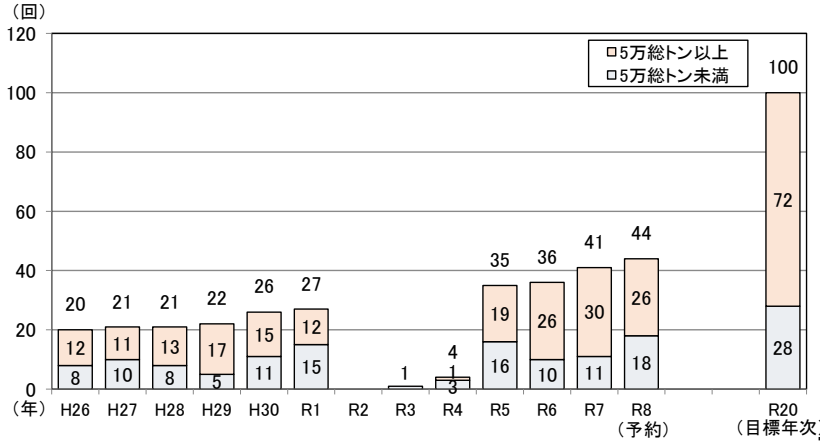
○ また、クルーズバース間に緑地を計画することで、クルーズターミナルとの連続性を確保するとともに、みなと緑地PPP制度等の民間活力を生かした広域的なにぎわい拠点の形成を目指す。




■沖館埠頭（バルクターミナル）における物流と人流の混在



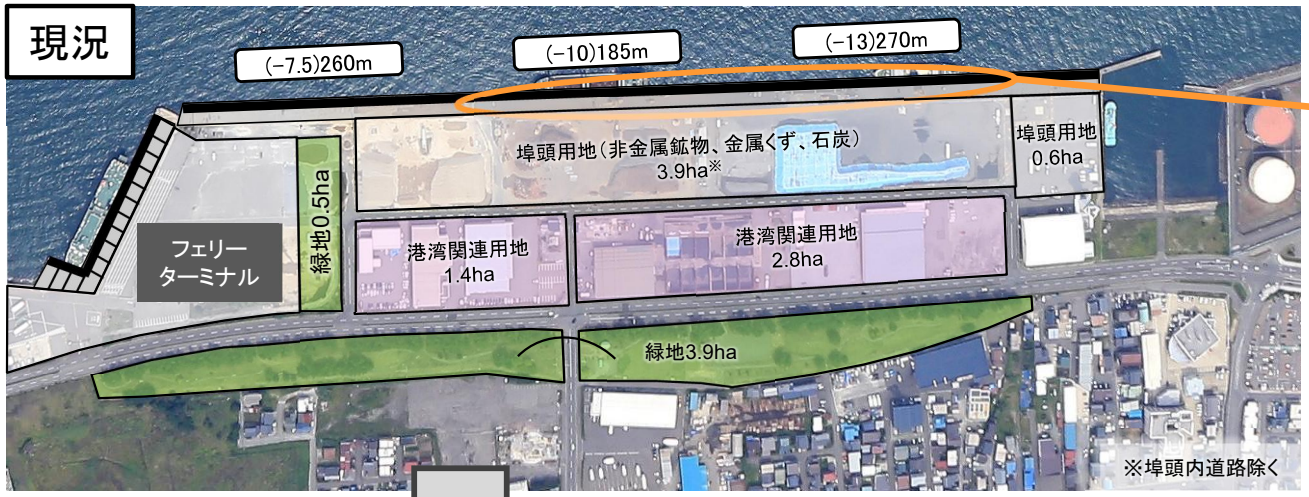

■クルーズ船寄港実績と将来隻数

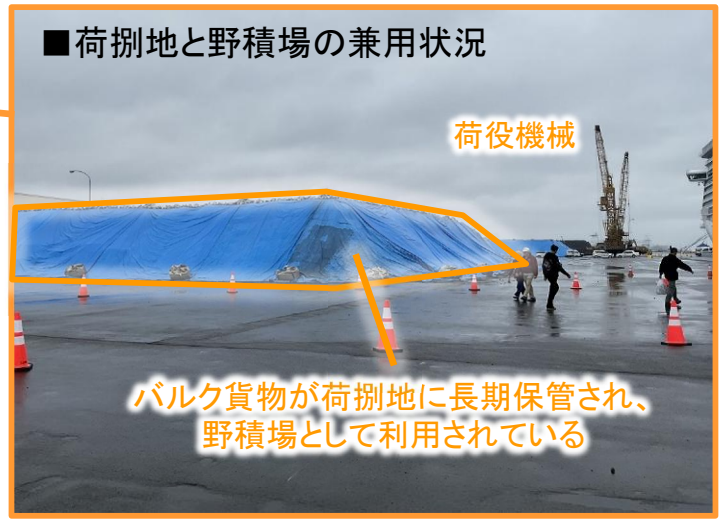


# 主な計画内容【物流・産業】（②バルクターミナルの再編）（②フェリーターミナルの受入機能強化）

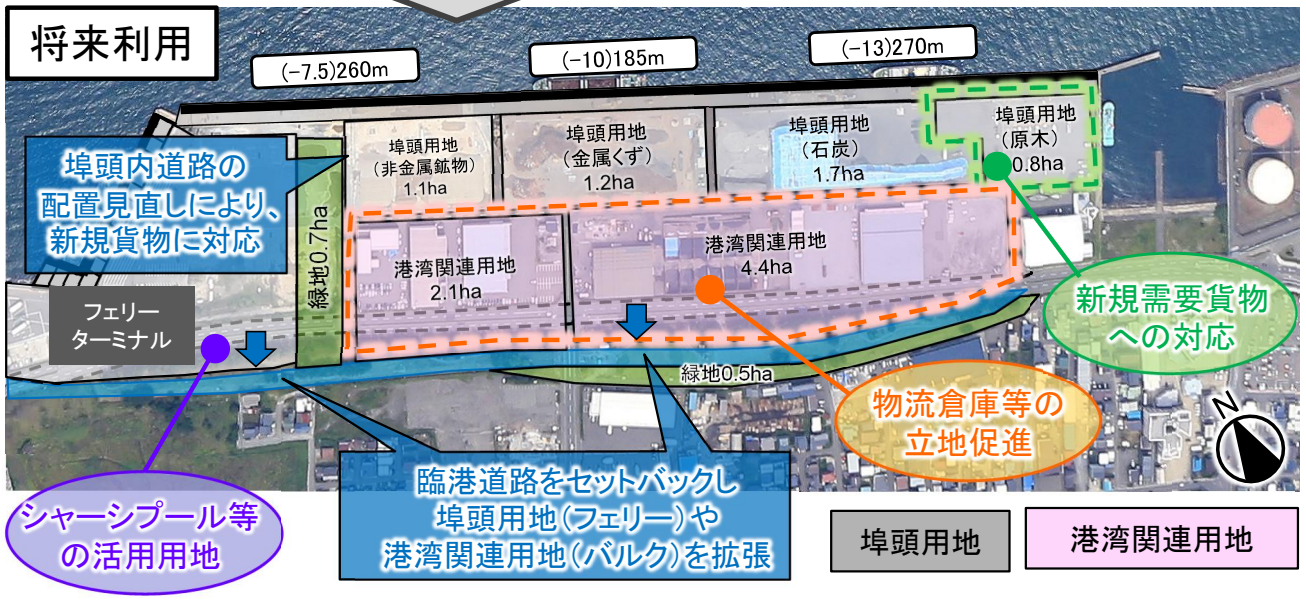
青森県 県土整備部
Land and Infrastructure Dept. Aomori Prefectural Government

- ○ 令和5年には、原木のトライアル輸送が行われるなど、原木や物流倉庫の新規貨物の取扱ニーズがあるものの、用地不足により対応できない状況である。また、埠頭用地内では荷捌地と野積場が兼用され、非効率な埠頭利用が生じている状況である。
- ○ このため、臨港道路を内陸側へセットバックすることで、用地の拡張と再編を行い、バルク貨物の新規ニーズに対応する。これに伴い、フェリーターミナルも拡張することで、トラックドライバーの休憩地やシャーシプール等に活用する。




出典：国土交通省HP



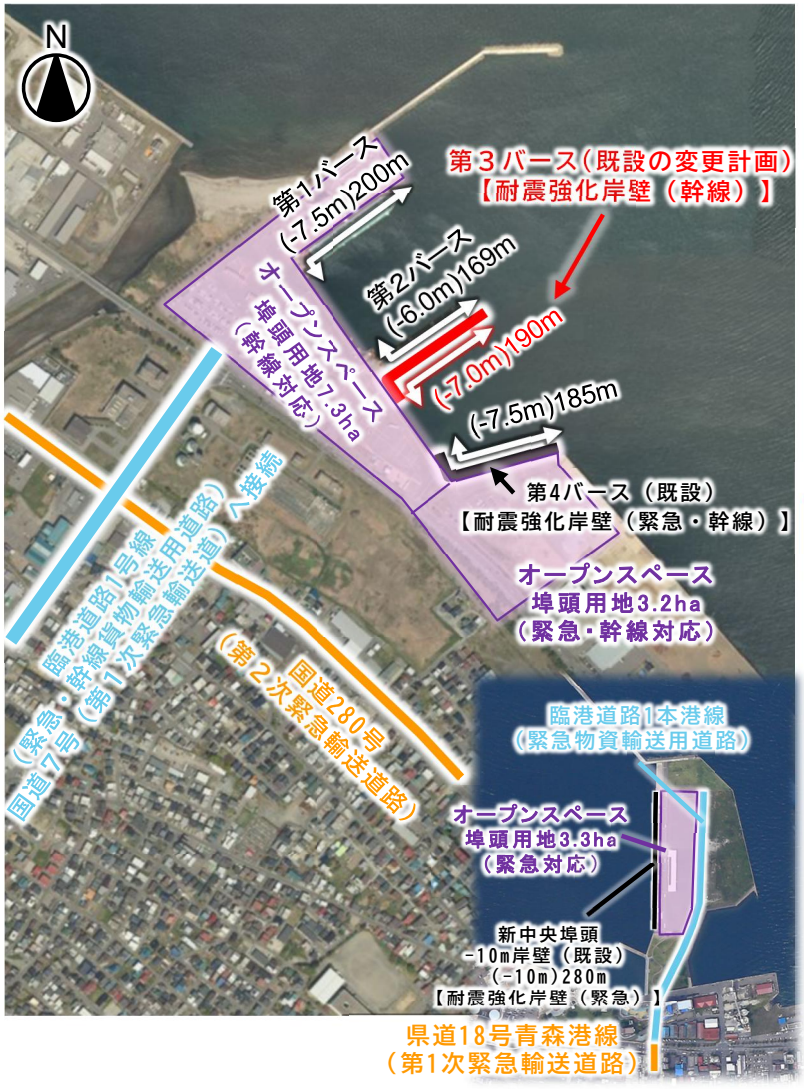

■内航船を使用した原木トライアル輸送（R5.11）
⇒将来的には中国方面への輸出を想定



# 主な計画内容【防災・危機管理】（③フェリーターミナル等の防災機能強化）

青森県 県土整備部
Land and Infrastructure Dept.
Aomori Prefectural Government

- ○ 青森港では、大規模地震発生時における緊急物資輸送で活用される耐震強化岸壁が2バース整備されている。また、そのうちフェリーターミナルの第4バースは幹線貨物輸送との兼用として位置づけられており、東北地方の被災時における物資輸送拠点となっている。
- ○ 一方、フェリーターミナルの耐震強化岸壁が1バースのみでは、大規模地震発生時に幹線物流機能の低下が懸念される。このため、被災後も幹線物流機能を維持・確保するため、フェリー埠頭第3バースを耐震化する計画を位置づける。
- ○ フェリー第3バースの耐震化に伴い、背後の埠頭用地および臨港道路1号線を大規模地震対策施設に位置付け、耐震化を図る。
  また、既設の耐震強化岸壁の背後に位置する埠頭用地および接続する臨港道路も大規模地震対策施設に位置付け、耐震化を図る。



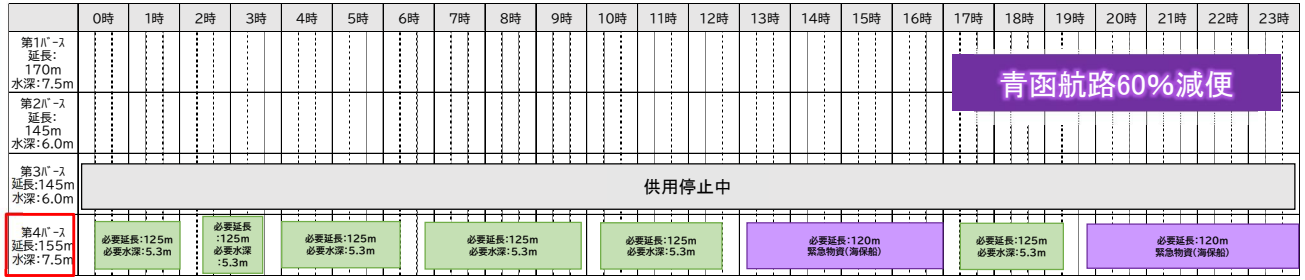

■大規模地震発生時のバースウィンドウ
（上段：現状、下段：将来）

A社（函館航路）
A社（室蘭航路）
B社（函館航路）
緊急物資輸送

●大規模地震発生時の使用例（1バース）

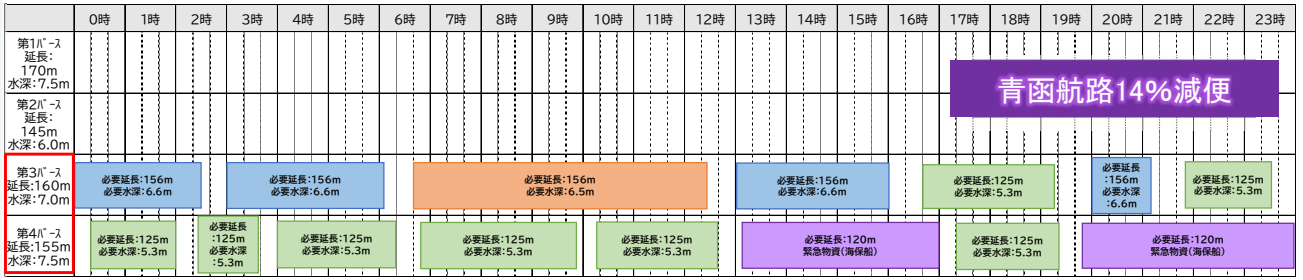
□：耐震バース

青森ー函館航路　6便/日




●大規模地震発生時の使用例（2バース）

青森ー函館航路　12便/日
青森ー室蘭航路　1便/日



# 地方港湾審議会（2026年10月5日）における主な議論内容

青森県
県土整備部
Land and Infrastructure Dept.
Aomori Prefectural Government

## ○大型クルーズ船に対応したバース計画について

（意見）
・世界ではクルーズ船の大型化が進んでおり、25万GT級を超える船舶も就航していることから、こうした大型船への対応も考えてほしい。

（回答）
・今回の計画は、既存岸壁の延伸によって、世界で就航するクルーズ船の95%を受け入れ可能とした。
より大型のクルーズ船について、確度の高い寄港ニーズが見込まれる場合は、入出港の安全性を関係者とともに検証する等、対応を検討する。

## ○臨港道路2号線のセットバックについて

（意見）
・バルクターミナルの再編に伴う臨港道路のセットバックについては、近隣に住宅地もあることから、地域住民に対して丁寧な事前説明を行ってほしい。

（回答）
・臨港道路の事業に着手する際は、地域住民に対して丁寧な説明を行う。

## ○フェリーバースの耐震化と維持管理について

（意見）
・青森県だけでなく、北海道や岩手県でも大きな地震が予想されるなか、今回位置づけた第3バースの耐震化は頼もしい。一方、フェリーバースではスラスター等による深掘れを懸念しているため、日頃の調査の際に考慮してほしい。

（回答）
・フェリーバースは（公財）フェリー埠頭公社が管理しているものと県が管理しているものがあるため、公社と連携しながら管理していきたい。

**【答申】 青森港港湾計画の改訂案について、原案を適当と認める。**

# 青森港の役割

国土交通省

- 青森港は、西の津軽半島と東の下北半島に囲まれ、北に津軽海峡を望む陸奥湾最奥部に位置する天然の良港である。
- 本州と北海道を結ぶ幹線フェリーの他、バルク貨物等の地域の基幹産業を支える拠点として、重要な役割を果たしている。
- また、本港地区の新中央ふ頭にはクルーズ岸壁が整備され、毎年のように過去最多回数のクルーズ船が寄港している。

## ■ 青森港と周辺の港湾




## ■ 青森港背後地域に立地する主な産業




出典：国土交通省東北地方整備局 青森港湾事務所HP、企業HP

**【現状】**

- クルーズのニーズはあるが、バルクバースで受入れを余儀なくされている。
- 新規貨物のニーズはあるが、受入れ用地が不足している。
- 地震時に、本州・北海道を結ぶ幹線フェリーの物流が停滞するおそれがある。

# 青森港の改訂に関連する主な港湾施策（クルーズの持続的な成長に向けた取組）

国土交通省

○日本におけるクルーズの持続的な成長に向け、訪日クルーズ旅客数250万人に向けた取組を引き続き進めるとともに、令和12年までに外国クルーズ船等の寄港回数3,000回、クルーズ旅客の１人・１寄港地あたりの平均消費額を令和7年の1.5倍とすることを目指して取り組む。また、経済効果を全国へ波及させるために、外国クルーズ船等が寄港する港湾数を150港とすることを目指して取り組む。以上のインバウンド受入の取組に加え、令和12年までに日本人のクルーズ人口を100万人とすることを目指す。

## ■クルーズの持続的な成長に向けた取組

### 【5つの目標】

① 外国クルーズ船等※の寄港回数：年間3,000回
② １人・１寄港地あたりの平均消費額：33,000円
③ 外国クルーズ船等※が寄港する港湾数：150港
④ 日本人のクルーズ人口：年間100万人
⑤ 訪日クルーズ旅客数：早期に年間250万人

※2025年以前は外国船社が運航するクルーズ船のみ。2026年以降は外国人が乗船している日本船社を含む。

### 【目標の達成に向け実施する主な取り組み】

- ハード・ソフト両面からの支援
  （クルーズ等訪日旅客の受入促進事業）
  - 円滑で安全に旅客を受入可能とする港湾機能強化
  - 船社に選ばれる観光コンテンツや受入体制の充実
- 世界に誇る国際クルーズ拠点の形成
- 訪日プロモーション
- カーボンフリークルーズ
- クルーズ船寄港による地域経済効果の最大化
- サイバーポート（手続）クルーズ予約機能

## ■ 東北地方におけるクルーズ船寄港回数

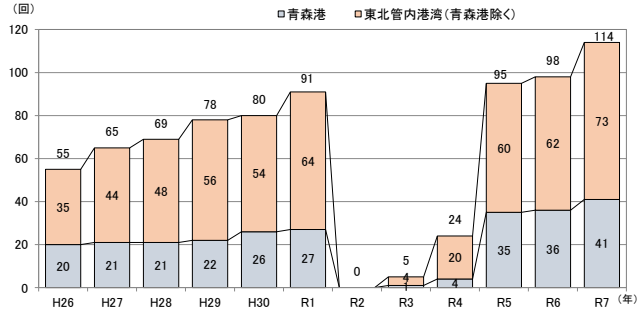



図　東北管内及び青森港におけるクルーズ船寄港回数の推移

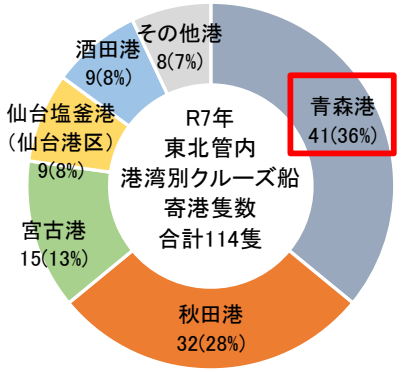



図　東北管内における港湾別クルーズ船寄港隻数

### 【今回の取り組みに対して】

- 地域の基幹産業を支える港湾としてバルク貨物取扱の需要増加を取り込み、また青森港の取扱貨物量の９割を担うフェリーに関して、フェリーターミナルを耐震強化して整備することで防災機能を高める取り組みは非常に重要である。
- また、青森港へのクルーズ船の寄港回数は東北地方で最も多く、今回計画によりさらなる寄港を受け入れる体制がととのうなど、クルーズの持続的な成長に向けた取り組みが進むものと考えられる。

# 青森港の目指す姿と基本方針との適合

国土交通省

## 【青森港 港湾計画改訂】

| 青森港の目指す姿 | 今回計画での主な対応 |
|---|---|
| **＜交流・人流＞**<br>世界に開かれた広域交流拠点 | ➢ **賑わい空間と一体的なクルーズ船の受入機能強化**【本資料P7】 |
| **＜物流・産業＞**<br>ユニットロードとクリーンエネルギーの物流拠点 | ➢ **バルクターミナルの再編**【本資料P8】<br>➢ **フェリーターミナルの受入機能強化**【本資料P9】 |
| **＜防災・危機管理＞**<br>東北の広域防災拠点 | ➢ **フェリーターミナル等の防災機能強化**【本資料P9】<br>➢ **小型船の収容施設の拡充**【本資料P6】<br>➢ **ストックマネジメントの推進**【本資料P6】 |
| **＜環境＞**<br>海洋環境保全と脱炭素社会に貢献するエコロジー拠点 | ➢ **次世代エネルギーの拠点化の検討**【本資料p6】<br>➢ **藻場・干潟の再生・多目的利用**【本資料P6】 |

## 【港湾の基本方針との適合】

※ 今回計画が、基本方針の以下の項目と適合しているものであることを確認

**Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項（抜粋）**

**Ⅱ １（２）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**
- クルーズ旅客の視点を考慮した美しい景観を有する受入環境の形成
- 寄港地を探すクルーズ船社とクルーズ船の寄港を期待する港湾管理者のマッチングによる「お断りゼロ」の実現
- クルーズ旅客の二次交通需要に対応するための交通手段の確保や小型船の利用促進及びツアーバス・シャトルバスに対応した十分な規模の駐車場の確保

**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**
- 民間資金も活用した、官民連携による地域の特色や水際線を活用したみなとまちづくりの推進

**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**
- 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
- 産業空間の再配置及び利便性向上のための臨海部用地の政策的な誘導・供給

**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**
＜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の構築、航路等の啓開体制等の強化及び連携体制の確保＞
- 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

**Ⅱ ２⑦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**
- 小型船舶の適切な収容に必要な施設の確保及び放置規制
- 作業船の安定的な係留に必要な場所の確保

**Ⅱ １②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**
- LNG、バイオマス燃料、水素・アンモニア等の受入環境の整備

**Ⅱ ２③良好な港湾環境の保全・再生・創出**
- 生態系に配慮した藻場・干潟等の造成、覆砂の実施、生物共生型港湾構造物、緑地の整備等による良好な環境の創出
- 地域と連携し、自然と触れ合いつつ、文化・歴史を踏まえた環境と共生する豊かな港湾環境の次世代への継承

# 【参考資料】

# 青森港の貨物取扱状況

青森県 県土整備部
Land and Infrastructure Dept. Aomori Prefectural Government

○ 青森港の取扱貨物量はほぼ横ばいに推移しており、令和5年時点の青森港の取扱貨物量は25,564千トンである。荷姿別では、フェリー貨物が大宗を占める傾向にある。フェリー貨物は移出では取合わせ品、移入では水産品や製造食品の占める割合が高い。
○ 在来貨物では、LPGやその他石油等の専用貨物の占める割合が高く、そのうち公共貨物では非金属鉱物（移出）、金属くず（輸出）、石炭（輸入）等の取扱いが多い状況である。

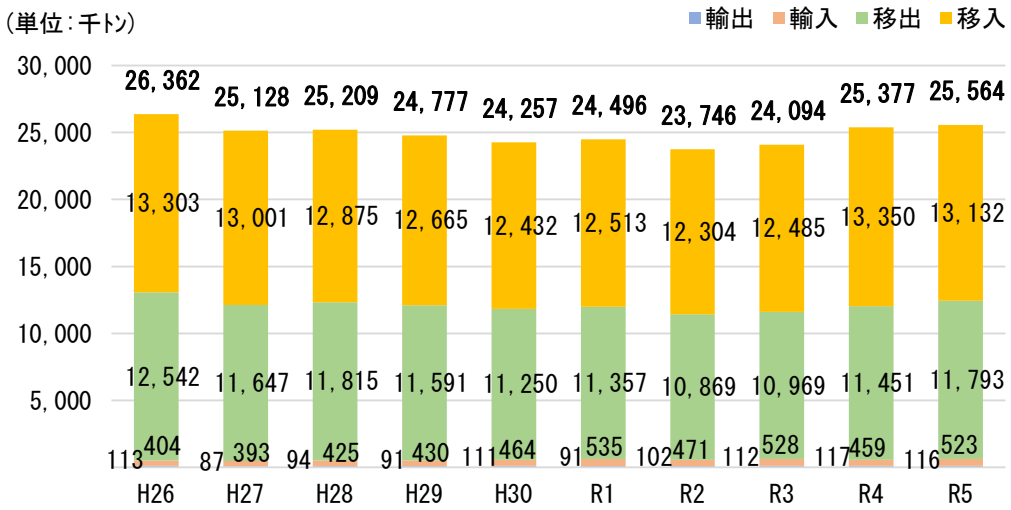



図　青森港の取扱貨物量の推移（出入別）

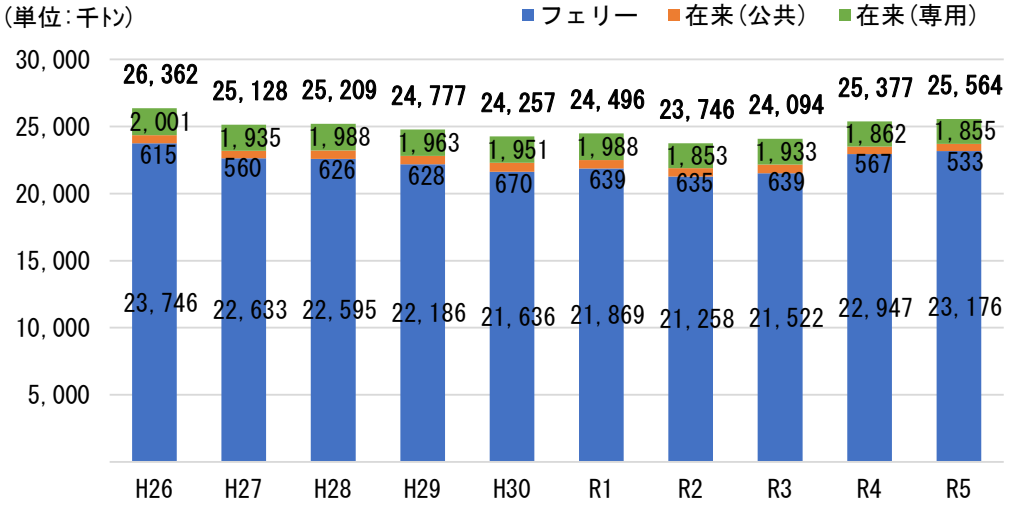



図　青森港の取扱貨物量の推移（荷姿別）

≪現況貨物量≫

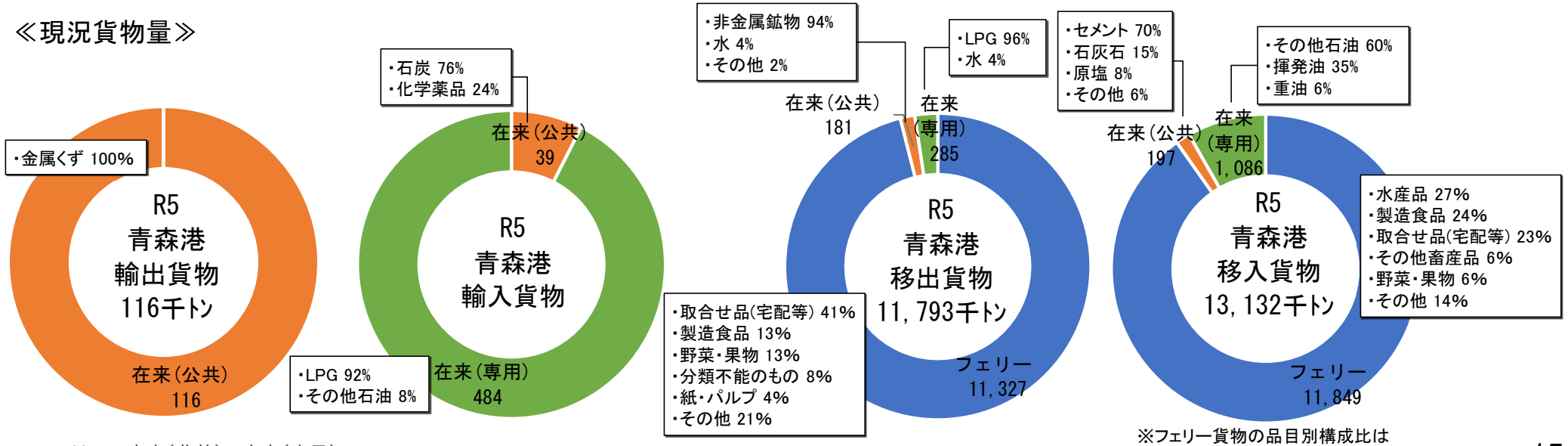



図　青森港の取扱貨物の出入別・荷姿別・品目別構成比（R5）

※フェリー貨物の品目別構成比は「令和4年度内貿ユニットロード貨物流動調査」の品目別構成比を参考までに示している

# 計画貨物量の設定



○ 青森港の目標年次における計画貨物量は合計で26,391千トンであり、原木（輸出）等の新規貨物の需要により、現状から微増することを見込んでいる。

※R5年を貨物量推計の基準年に設定している。

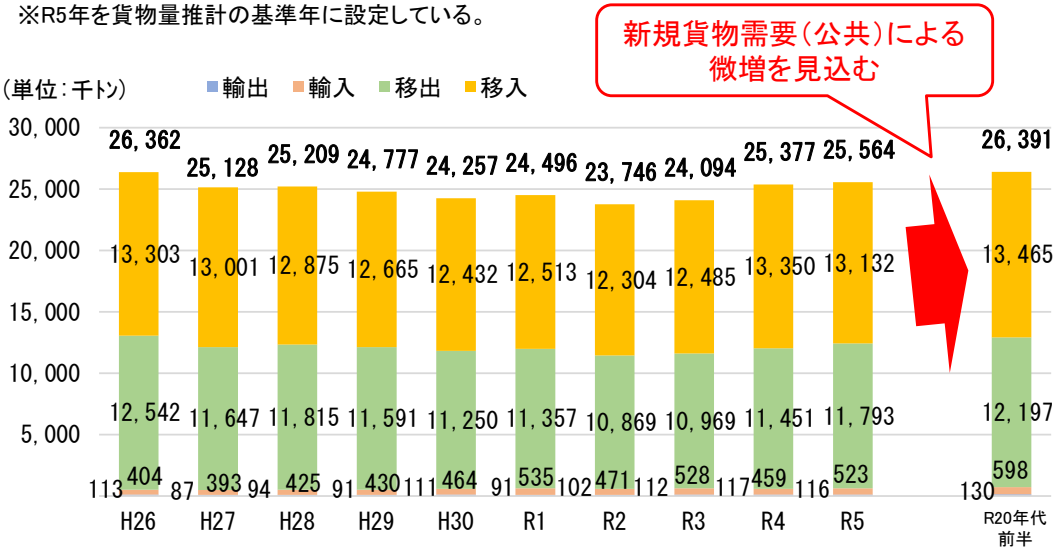



図　青森港の計画貨物量（出入別）

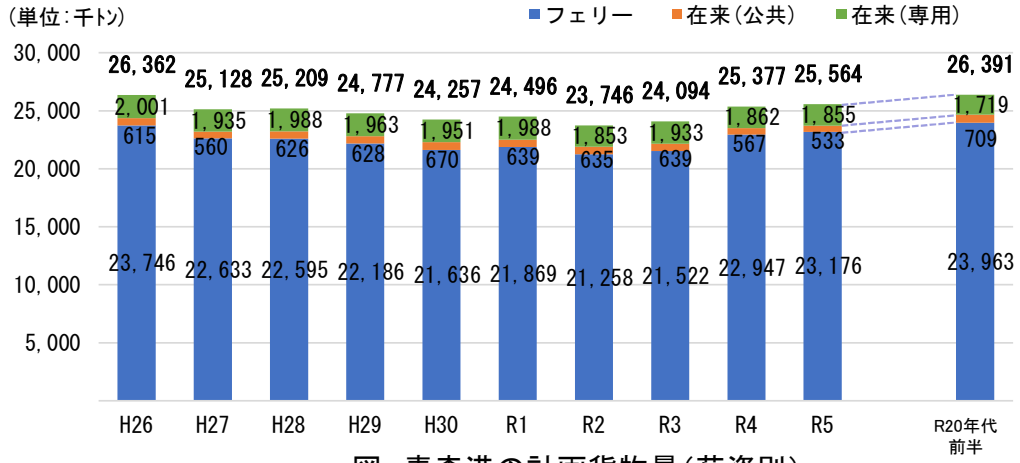



図　青森港の計画貨物量（荷姿別）

## ≪計画貨物量≫

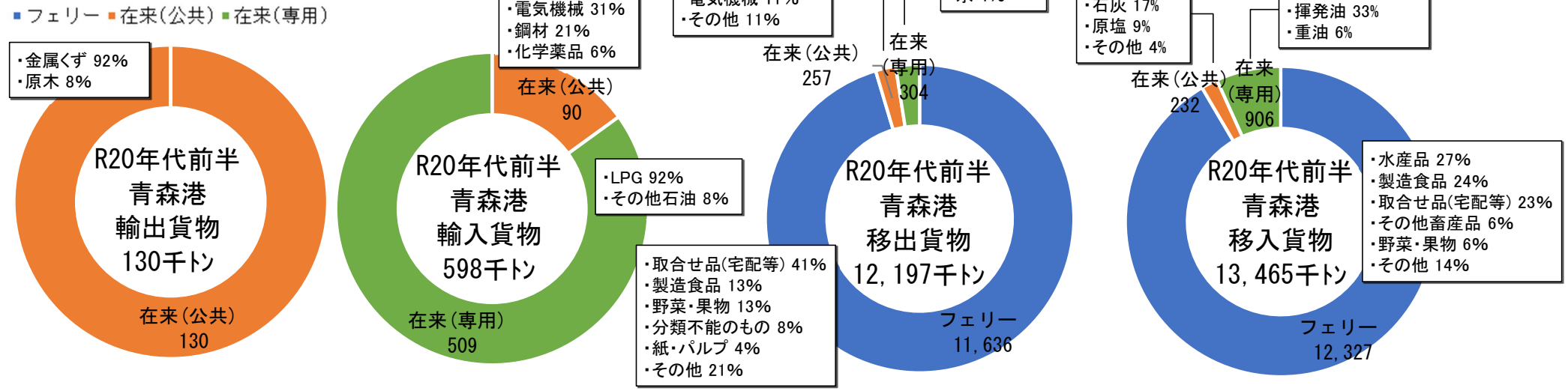



図　青森港の取扱貨物の出入別・荷姿別・品目別構成比（R20年代前半）

※フェリー貨物の品目別構成比は
「令和4年度内貿ユニットロード貨物流動調査」
の品目別構成比を参考までに示している

# 主な計画変更内容（沖館地区）

青森県 県土整備部
Land and Infrastructure Dept. Aomori Prefectural Government

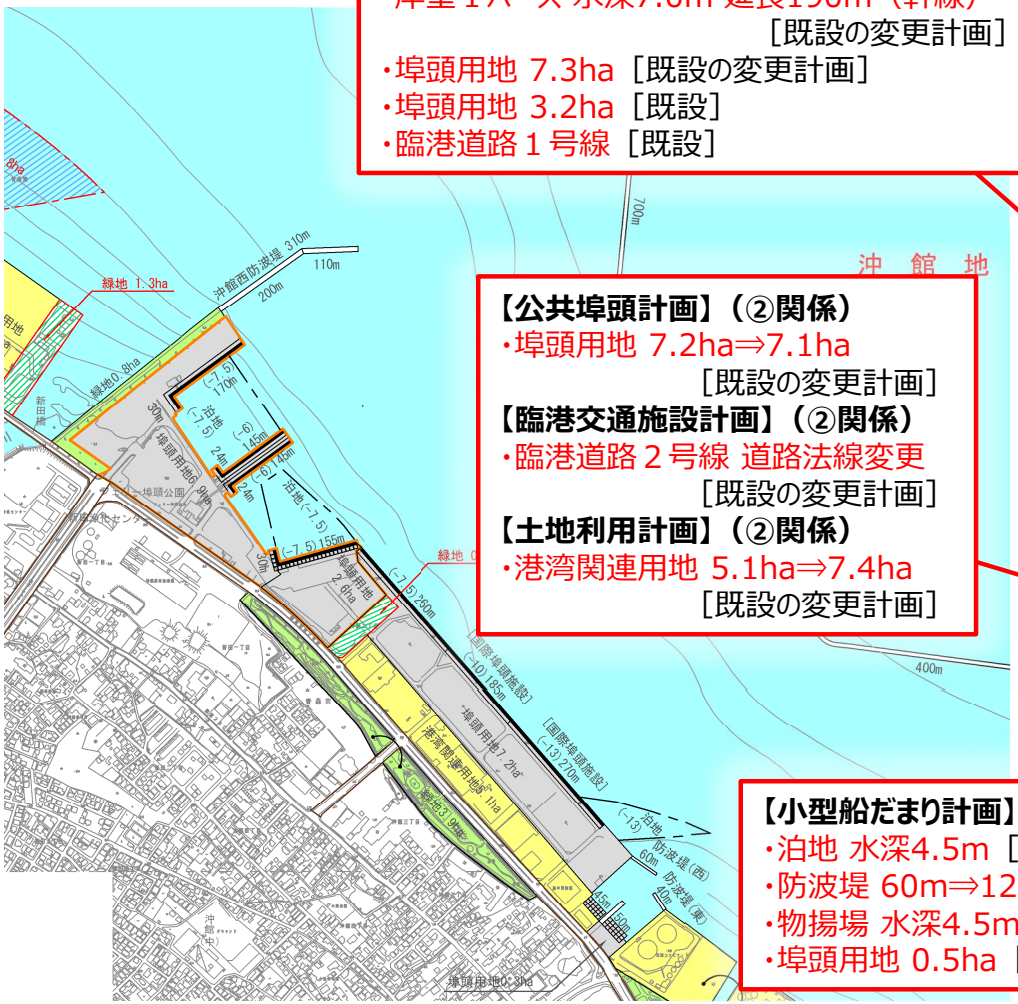
② バルクターミナルの再編・フェリーターミナルの受入機能強化に対応するため、公共埠頭計画、フェリー埠頭計画、臨港交通施設計画及び土地利用計画等を変更する。
③ フェリーターミナル等の防災機能強化を図るため、大規模地震対策施設計画を変更する。
④ 小型船の収容施設の拡充を図るため、小型船だまり計画を変更する。

※②～④はP6の項目に対応

## 【既定計画】

**【大規模地震対策施設計画】（③関係）**
・岸壁 1 バース 水深7.0m 延長190m（幹線）
［既設の変更計画］
・埠頭用地 7.3ha［既設の変更計画］
・埠頭用地 3.2ha［既設］
・臨港道路 1 号線［既設］

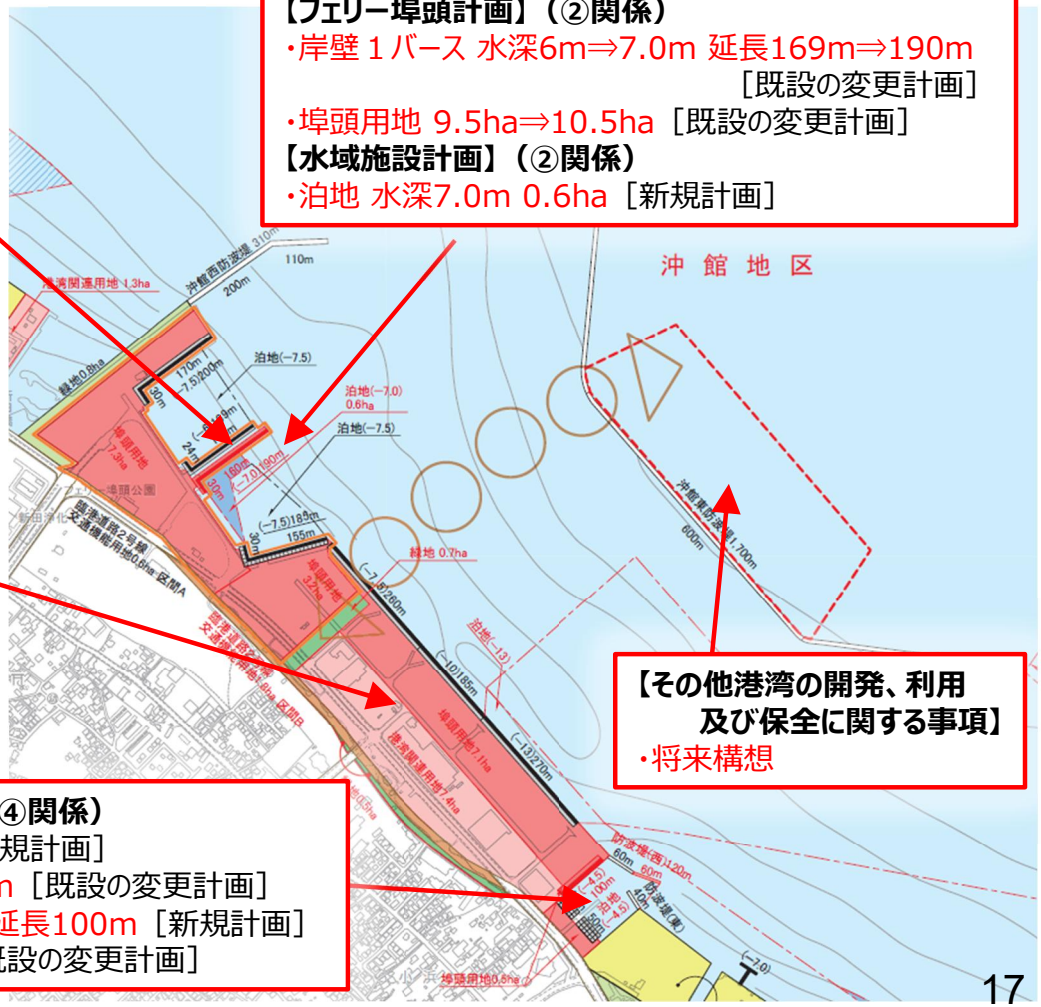
**【公共埠頭計画】（②関係）**
・埠頭用地 7.2ha⇒7.1ha
［既設の変更計画］
**【臨港交通施設計画】（②関係）**
・臨港道路 2 号線 道路法線変更
［既設の変更計画］
**【土地利用計画】（②関係）**
・港湾関連用地 5.1ha⇒7.4ha
［既設の変更計画］




**【小型船だまり計画】（④関係）**
・泊地 水深4.5m［新規計画］
・防波堤 60m⇒120m［既設の変更計画］
・物揚場 水深4.5m 延長100m［新規計画］
・埠頭用地 0.5ha［既設の変更計画］

## 【今回計画】

**【フェリー埠頭計画】（②関係）**
・岸壁 1 バース 水深6m⇒7.0m 延長169m⇒190m
［既設の変更計画］
・埠頭用地 9.5ha⇒10.5ha［既設の変更計画］
**【水域施設計画】（②関係）**
・泊地 水深7.0m 0.6ha［新規計画］



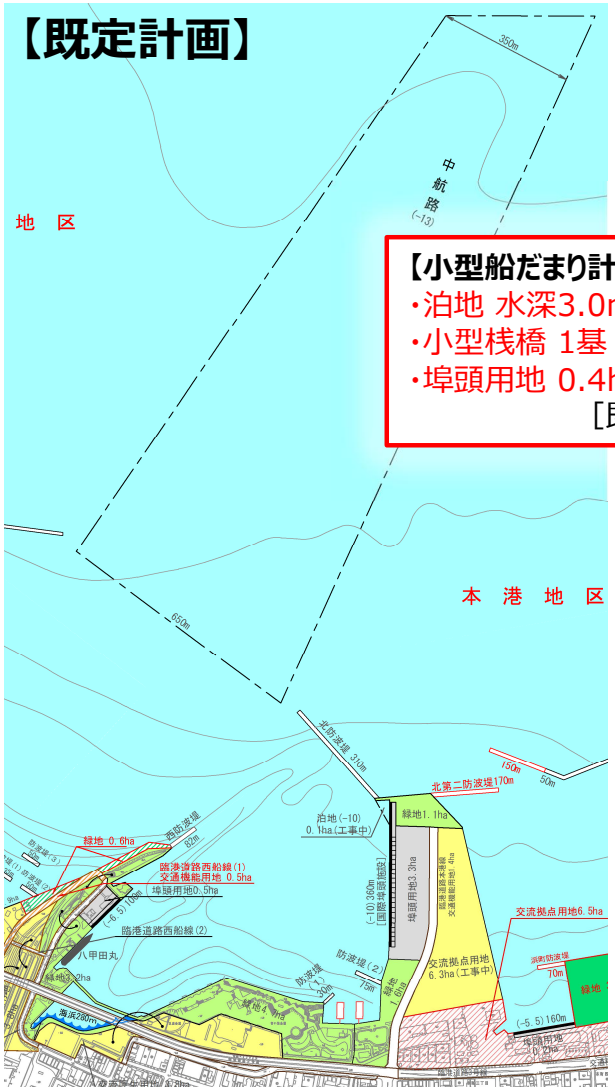

**【その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項】**
・将来構想

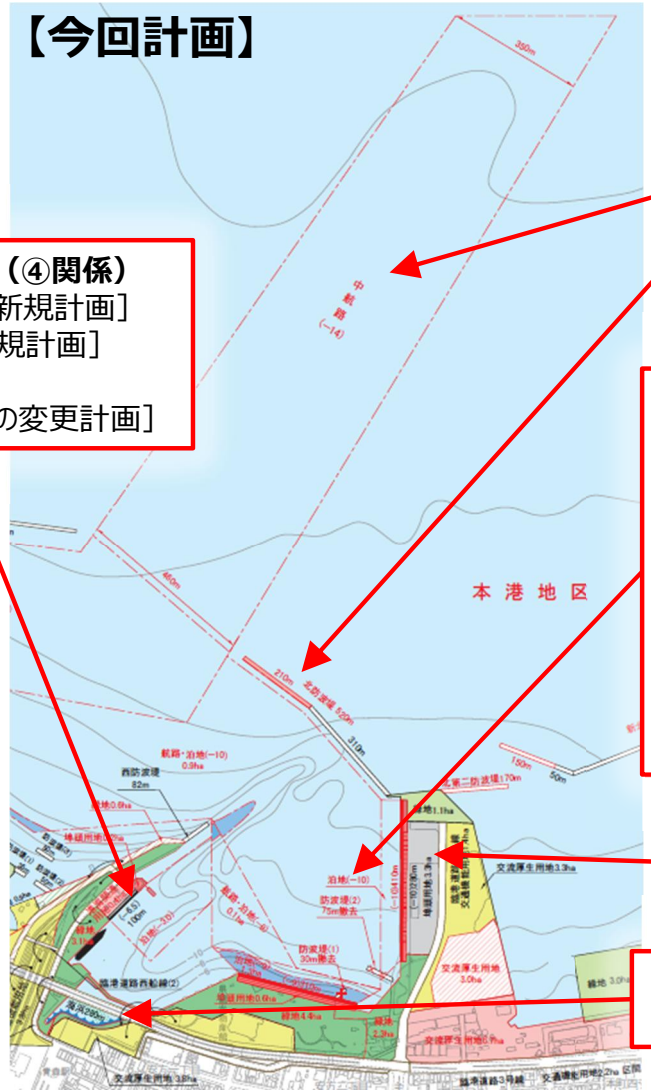
# 主な計画変更内容（本港地区①）

青森県 県土整備部
Land and Infrastructure Dept. Aomori Prefectural Government

① 賑わい空間と一体的なクルーズ船の受入機能強化を図るため、旅客船埠頭計画、土地利用計画、港湾環境整備施設計画等を変更する。
③ フェリーターミナル等の防災機能強化を図るため、大規模地震対策施設計画を変更する。
④ 小型船の収容施設の拡充を図るため、小型船だまり計画を変更する。
⑥ 藻場・干潟を活用した環境活動を促進するため、自然的環境を保全する区域を定める。

※①、③、④、⑥はP6の項目に対応




**【小型船だまり計画】（④関係）**
・泊地 水深3.0m［新規計画］
・小型桟橋 1基［新規計画］
・埠頭用地 0.4ha
［既設の変更計画］

**【水域施設計画】（①関係）**
・航路 水深14m 航路幅350m～460m
［既設の変更計画］
・泊地 水深9m 1.3ha［新規計画］
・航路・泊地 水深10m 0.9ha［新規計画］
・航路・泊地 水深9m 0.1ha［新規計画］

**【外郭施設計画】（①関係）**
・防波堤 延長310m⇒520m
［既設の変更計画］

**【旅客船埠頭計画】（①関係）**
・岸壁１バース 水深10m 延長360m⇒410m
［既設の変更計画］
・岸壁１バース 水深9m 延長310m［新規計画］
・埠頭用地 0.6ha［新規計画］

**【港湾環境整備施設計画】（①関係）**
・緑地 9.5ha⇒9.8ha［既設の変更計画］

**【土地造成および土地利用計画】（①関係）**
・交流厚生用地 6.5ha⇒6.7ha［既設の変更計画］
・交流厚生用地 3.0ha［既定計画］

**【大規模地震対策施設計画】（③関係）**
・埠頭用地 3.3ha［既設］
・臨港道路本港線［既設］

**【自然的環境を整備又は保全する区域】（⑥関係）**
・自然的環境を保全する区域

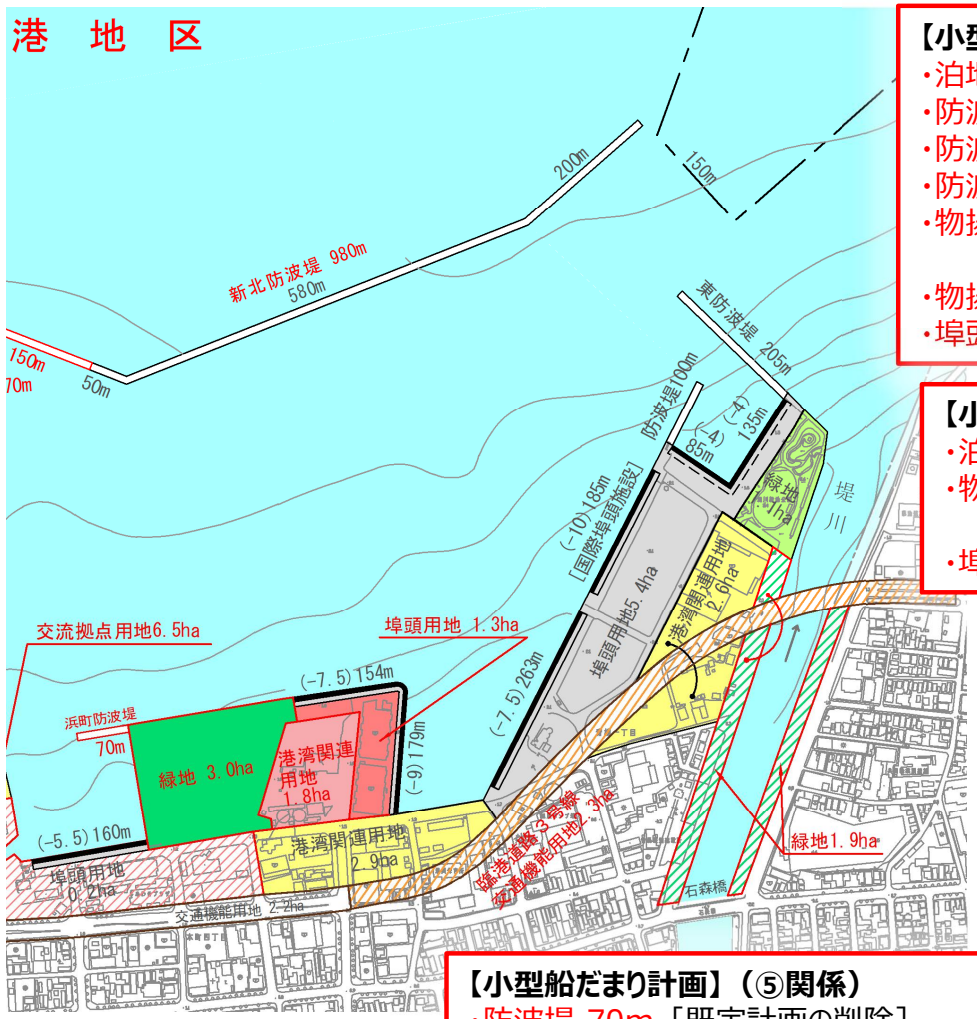
# 主な計画変更内容（本港地区②）



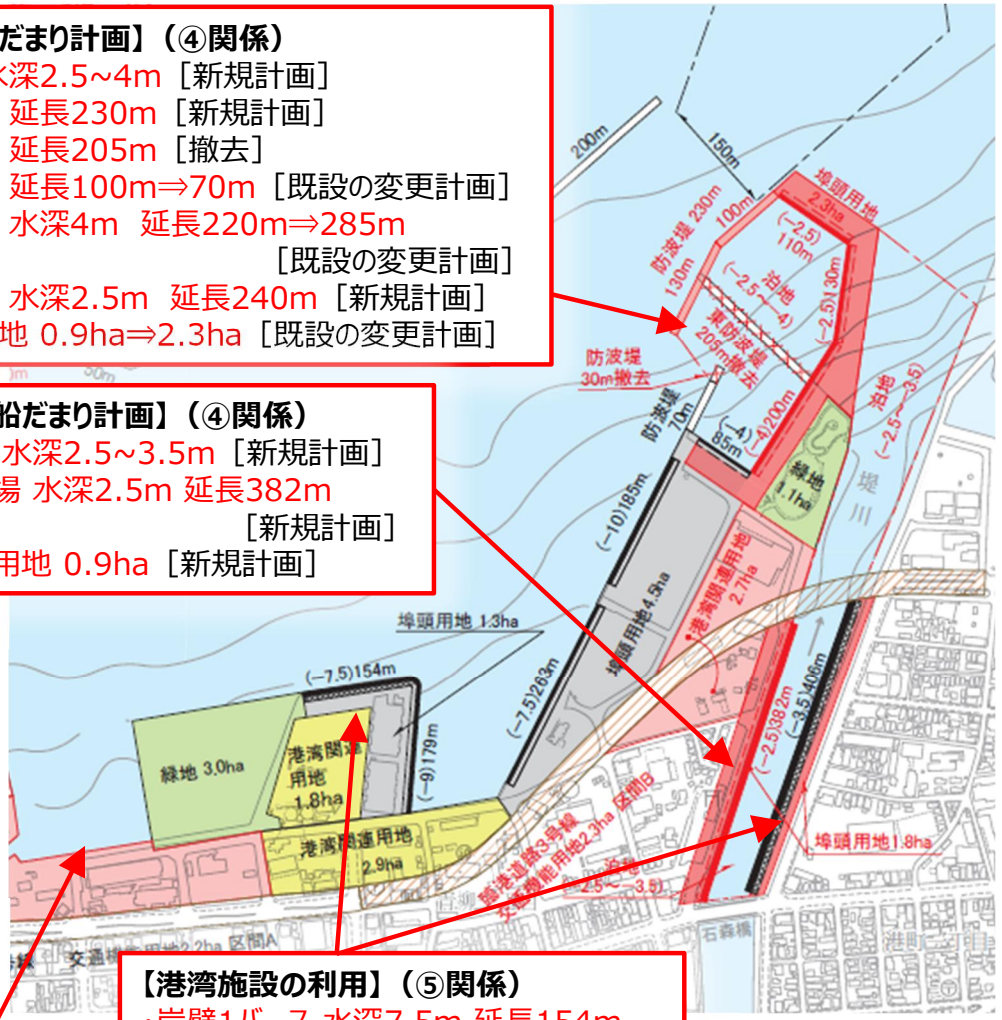
④ 小型船の収容施設の拡充を図るため、小型船だまり計画を変更する。
⑤ ストックマネジメントの推進を図るため、港湾施設の利用について位置づけるとともに、小型船だまり計画を変更する。

※④、⑤はP6の項目に対応

## 【既定計画】




## 【今回計画】




**【小型船だまり計画】（④関係）**
・泊地 水深2.5~4m［新規計画］
・防波堤 延長230m［新規計画］
・防波堤 延長205m［撤去］
・防波堤 延長100m⇒70m［既設の変更計画］
・物揚場 水深4m 延長220m⇒285m
［既設の変更計画］
・物揚場 水深2.5m 延長240m［新規計画］
・埠頭用地 0.9ha⇒2.3ha［既設の変更計画］

**【小型船だまり計画】（④関係）**
・泊地 水深2.5~3.5m［新規計画］
・物揚場 水深2.5m 延長382m
［新規計画］
・埠頭用地 0.9ha［新規計画］

**【小型船だまり計画】（⑤関係）**
・防波堤 70m［既定計画の削除］
・岸壁1バース 水深5.5m 延長160m
（物資補給）［廃止］
・埠頭用地 0.2ha［廃止］

**【港湾施設の利用】（⑤関係）**
・岸壁1バース 水深7.5m 延長154m
（物資補給）［新規計画］
・物揚場 水深3.5m 延長406m
（物資補給）［新規計画］