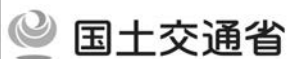


4. 港湾計画

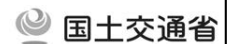
港湾計画

国土交通省 港湾局 計画課
令和3年6月29日



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次



1. 港湾計画基礎知識
2. 「港湾の基本方針」
3. 港湾施設の計画に関する技術基準
4. 土地利用計画と臨港地区制度
5. 環境影響評価
6. 港湾計画の変更手続き
7. 港湾計画の変更事例
 - ①港湾計画の改訂 事例
 - ②港湾計画の一部変更 事例
 - ③港湾分科会における議論の例
 - ④港湾計画の軽易な変更 事例
8. 港湾の中長期政策『PORT2030』

1. 港湾計画基礎知識

2

基本方針と港湾計画

基本方針の策定 (国土交通大臣)

(港湾法第三条の二)

国土交通大臣は、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(以下「基本方針」という。)を定めなければならない。

港湾計画の策定 (港湾管理者)

(港湾法第三条の三)

国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画(以下「港湾計画」という。)を定めなければならない。

2 港湾計画は、基本方針に適合し、かつ、港湾の取扱可能貨物量その他の能力に関する事項、港湾の能力に応ずる港湾施設の規模及び配置に関する事項、港湾の環境の整備及び保全に関する事項、港湾の効率的な運営に関する事項その他の基本的な事項に関する国土交通省令で定める基準に適合したものでなければならない。

※政令：港湾法施行令第1条の4

※国土交通省令：港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令

港湾計画の 国土交通大臣への提出

(港湾法第三条の三)

4 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾計画を定め、又は変更したとき(国土交通省令で定める軽易な変更をしたときを除く。)は、遅滞なく、当該港湾計画を国土交通大臣に提出しなければならない。

6 国土交通大臣は、第四項の規定により提出された港湾計画が、基本方針又は第二項の国土交通省令で定める基準に適合していないと認めるとき、その他当該港湾の開発、利用又は保全上著しく不相当であると認めるときは、当該港湾管理者に対し、これを変更すべきことを求めることができる。

3

港湾法

(港湾計画)

第三条の三 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画(以下「港湾計画」という。)を定めなければならない。

港湾法施行令

(港湾計画)

第一条の四

法第三条の三第一項の政令で定める事項は、次のとおりとする。

- 一 港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針
- 二 港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力に関する事項
- 三 港湾の能力に応ずる水域施設、係留施設その他の港湾施設の規模及び配置に関する事項
- 四 港湾の環境の整備及び保全に関する事項
- 五 港湾の効率的な運営に関する事項
- 六 その他港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する重要事項

4

港湾法

(港湾計画)

第三条の三

2 港湾計画は、基本方針に適合し、且つ、港湾の取扱可能貨物量その他の能力に関する事項、港湾の能力に応ずる港湾施設の規模及び配置に関する事項、港湾の環境の整備及び保全に関する事項その他の基本的な事項に関する国土交通省令で定める基準に適合したものでなければならない。

港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令

(港湾計画の方針)

第三条

2 港湾計画の目標年次は、通常十年から十五年程度将来の年次とし、港湾の利用状況の変化の見込み、関連する他の計画の計画期間等を考慮して定めるものとする。

(港湾相互間の連携の確保)

第四条の二 前二条の港湾計画の方針及び港湾の能力を定めるにあたっては、当該港湾及びその周辺の港湾との機能分担等を考慮して適切なものとなるように配慮するものとする。

(港湾施設の規模及び配置)

第五条 港湾の能力に応ずる港湾施設の規模及び配置に関する事項は、自然条件、港湾及びその周辺地域の経済的及び社会的条件、既存の港湾施設の利用状況、港湾及び港湾に隣接する地域の保全等を考慮して、港湾の能力に応じて適切なものとなるように、港湾施設の規模及び配置を一体的かつ総合的に定めるものとする。

5



港湾計画書 作成ガイドライン (改訂版第3版)



公益社団法人 日本港湾協会

令和2年11月発行

6

港湾計画書の構成例

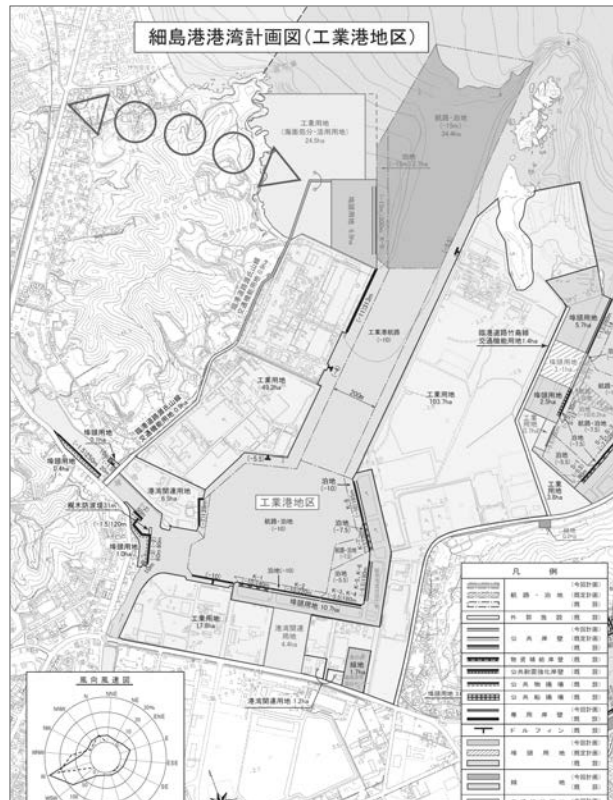
- | | |
|---|--|
| <p>I 港湾計画の方針</p> <p>II 港湾の能力</p> <p>III 港湾施設の規模及び配置</p> <p> 公共埠頭計画</p> <p> フェリー埠頭計画</p> <p> 旅客船埠頭計画</p> <p> 木材取扱施設計画</p> <p> 危険物取扱施設計画</p> <p> 専用ふ頭計画</p> <p> 水域施設計画</p> <p> 外郭施設計画</p> <p> 小型船だまり計画</p> <p> マリーナ計画</p> <p> 臨港交通施設計画</p> <p>IV 港湾の環境の整備及び保全</p> <p> 自然的環境を整備又は保全する区域</p> <p> ・自然的環境を整備又は保全する区域</p> <p> ・良好な景観を形成する区域</p> <p> 廃棄物処理計画</p> <p> 排出ガス処理計画</p> <p> 港湾公害防止施設計画</p> <p> 港湾環境整備施設計画</p> <p>V 土地造成及び土地利用計画</p> <p> 土地造成計画</p> <p> 土地利用計画</p> <p> 海浜計画</p> | <p>VI 港湾の効率的な運営に関する事項</p> <p> 効率的な運営を特に促進する区域</p> <p> 効率的な運営を特に促進する区域(特定埠頭)</p> <p> 効率的な運営を特に促進する区域(PFI事業)</p> <p> 効率的な運営を特に促進する区域(臨海部産業エリア)</p> <p> 臨海部物流拠点の形成を図る区域</p> <p> 効率的な流通業務を特に促進する区域</p> <p> 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区域</p> <p>VII その他重要事項</p> <p> 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設</p> <p> 港湾及び港湾に隣接する地域の保全</p> <p> 大規模地震対策施設計画</p> <p> 港湾の再開発</p> <p> ・利用形態の見直しの検討が必要な区域</p> <p> 港湾施設の利用</p> <p> ・物資補給等のための施設</p> <p> 港湾の開発の効率化</p> <p> その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項</p> <p> ・橋梁の桁下空間の確保</p> <p> ・放置等禁止区域</p> <p> ・再生可能エネルギー源を活用する区域</p> <p> ・開発空間の留保</p> <p> ・将来構想</p> <p> ・非常災害が発生した場合の船舶の交通の確保</p> <p> ・災害時における港湾の事業継続計画</p> |
|---|--|

7

細島港湾計画書

一 改 訂 一

平成 28 年 2 月



8

目 次

| | |
|--------------------|----|
| I 港湾計画の方針 | 1 |
| 1 細島港への要請 | 1 |
| 2 計画の基本方針 | 3 |
| II 港湾の能力 | 5 |
| III 港湾施設の規模及び配置 | 6 |
| 1 公共埠頭計画 | 6 |
| 2 専用埠頭計画 | 7 |
| 3 水城施設計画 | 8 |
| 4 外郭施設計画 | 9 |
| 5 小型船だまり計画 | 9 |
| 6 臨港交通施設計画 | 10 |
| IV 港湾の環境の整備及び保全 | 11 |
| 1 廃棄物処理計画 | 11 |
| 2 港湾環境整備施設計画 | 11 |
| V 土地造成及び土地利用計画 | 12 |
| 1 土地造成計画 | 12 |
| 2 土地利用計画 | 12 |
| VI 港湾の効率的な運営に関する事項 | 13 |

II 港湾の能力

目標年次(平成40年代前半)における取扱貨物量を次のように定める。

| | | |
|-------|-----|--|
| 取扱貨物量 | 外 貨 | 260万トン (うち外貨コンテナ) (30万トン[4万TEU]) |
| | 内 貨 | 220万トン |
| | 合 計 | 480万トン |

III 港湾施設の規模及び配置

1 公共埠頭計画

1-1 工業港地区

(1) 外貨公共埠頭
鉱産品等の外貨貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深15m 岸壁1バース 延長300m
[新規計画] K-9
埠頭用地 7ha (荷捌施設用地及び保管施設用地) [新規計画]

(2) 内貨ユニットロード埠頭

モーダルシフトの促進に対応するため、内貨ユニットロードとしての公共埠頭に次の既存施設を位置付ける。

水深10m 岸壁1バース 延長220m
[既設の変更計画] K-2
水深10m 岸壁1バース 延長185m
[既設の変更計画] K-8

(既設)
水深10m 岸壁1バース 延長185m
水深10m 岸壁1バース 延長185m

9

- 港湾整備事業(公共事業)実施の前提 ※参考：ガイドラインP1～2
- 専用施設に係る工事許認可等の前提
- 港湾内における埋立実施の前提
 - 公有水面埋立法第四条** 都道府県知事ハ埋立ノ免許ノ出願左ノ各号ニ適合スト認ムル場合ヲ除クノ外埋立ノ免許ヲ為スコトヲ得ズ
 - 一・二 (略)
 - 三 埋立地ノ用途ガ土地利用又ハ環境保全ニ関スル国又ハ地方公共団体(港務局ヲ含ム)ノ法律ニ基ク計画ニ違背セザルコト
- 無利子貸付の実施の前提
 - 港湾法第五十五条の七** 国は、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者が港湾管理者以外の者(国を除く。)で国土交通大臣が政令で定める基準に適合すると認める者に対し、特定用途港湾施設の建設又は改良に要する費用に充てる資金を無利子で貸し付ける場合において、その貸付けの条件が第三項の規定によるほか第五項の政令で定める基準に適合しているときは、その貸付金に充てるため、その貸付金額の範囲内で政令で定める金額を無利子で当該港湾管理者に貸し付けることができる。
 - 2 前項の特定用途港湾施設は、次に掲げる港湾施設で、第三条の三第九項の規定により公示された港湾計画においてその建設又は改良に関する計画が定められたものをいう。
 - 一 政令で定める用途に供する岸壁又は棧橋及びこれに附帯する政令で定める荷さばき施設その他の港湾施設
 - 二 政令で定める用途に供する荷さばき施設又は保管施設(保管施設にあつては、国際戦略港湾におけるものに限る。)であつて埠頭の近傍に立地するもの及びこれらに附帯する政令で定める道路その他の港湾

港湾計画のあり方

※時代に合わせた柔軟な対応も必要

①地域の長期的な発展に対応・貢献する計画

地域の個性を活かし、将来このような地域にすべきだ、なるように努力する、そのために港湾の果たす役割はこうだ、が明確であること。

②現在の課題の解決や利用者のニーズに合致する計画

課題を明らかにするとともに、長期的視点で利用者ニーズを網羅的に吸い上げ、その対応策を提案するもの。

③合理的かつ実現可能な計画

港湾の全エリアについて、物流・防災・賑わい等の全ての観点から、現状の機能配置を前提とせず、機能配置・利用方法の再検証を行うもの。

利用者等の声や貨物量推計等を踏まえた各施設の必要性が明確であること。

工事実施上の制約条件も踏まえて、整備可能であること。

④広域的視点からの当該港湾の役割を考慮した計画

港湾の種類(港格)や周辺の港湾との役割分担、国際的・全国的ネットワーク上の位置づけ等を考慮したものであること。

2. 「港湾の基本方針」

12

「港湾の基本方針」

※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

1) 基本方針とは

港湾法第3条の2第1項の規定により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方針

2) 基本方針の役割

- ①国の港湾行政の指針（港湾法第3条の2第1項）
- ②個別の港湾計画を定める際の指針（港湾法第3条の3第2項）
- ③特定貨物輸入拠点港湾における特定利用推進計画の指針（港湾法第50条の6第4項）
- ④国際旅客船拠点形成港湾における国際旅客船拠点形成計画の指針（港湾法第50条の16第4項）

3) 基本方針に定める事項（港湾法第3条の2第2項）

- I. 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項
- II. 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項
- 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
- 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
- V. 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
- VI. 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項
- VII. 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

13

基本的な考え方

世界経済の拡大・多極化により貿易構造等が急激な勢いで変化し、将来の見通しが立ちづらい状況の中、我が国の産業は激しい競争にさらされている。また、本格的な少子高齢化、人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少という社会問題に突入した我が国においては、あらゆる面での生産性向上が不可欠である。更に、近年、頻発化・激甚化する自然災害は、産業の国際競争力にも影響し、また、人口減少等の社会問題に対応するための生産性向上等の取組を一層困難にするばかりでなく、LCC（Low Cost Carrier: 低コスト航空会社）の就航や、クルーズ船の寄港増加等を契機に観光立国として新たな歩みを始めた我が国の将来に不確定な要素を与えている。

我が国の経済・国民生活を支えてきた港湾においては、直面する個別の課題の解決に注力する従来の考え方から脱却し、こうした新たな状況認識の下に、その先の中長期的な発展や変化を見据えるとともに、世界的な空間スケールの視点に立った対応をする必要がある。

（中略）

我が国の財政が一段と厳しくなり、かつ、将来的に社会インフラの老朽化に伴う更新需要が増加することが確実視される中で、港湾間の連携や、既存ストックの有効活用、機能の集約化・複合化等による港湾空間の再編により、港湾の生産性向上に積極的に取り組む港湾への投資の重点化を図っていく。

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

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

我が国の財政が一段と厳しくなる中、将来的な社会インフラの老朽化に伴う更新需要の増加が確実視される。一方、産業・貿易構造や荷役形態等の変化に伴い、港湾に求められる機能は常に変化していくことから、港湾の開発等に際しては、経済・社会情勢の変化等を踏まえて臨機応変に対応できる柔軟性を持たせるとともに、既存ストックの有効活用、スクラップアンドビルド等により港湾全体の生産性を向上させることが必要である。

その際、幹線道路網の整備等とも相まって港湾の背後圏が広域化していることから、港湾間の機能分担を踏まえた連携を十分に考慮する必要がある。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 国・港湾管理者・民間企業が適切に連携し、港湾間の機能分担を踏まえた連携を図った上で、既存施設や用地等の効率的・弾力的な利用、機能の集約化・複合化等による港湾空間の再編の促進
- 将来の経済・社会情勢の変化に柔軟に対応できるよう、港湾機能上必要な用地の計画的な確保と機能配置

14

3. 港湾施設の計画に関する技術基準

15

航路の水深・幅員・岸壁の水深・延長等について、対象船舶に対する基準を規定。



表-2.1.1 対象船舶を特定できない場合のバースの主要諸元の標準値
(平成30年4月1日から適用)

| 1.貨物船 | | | 2.コンテナ船 | | |
|---------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|
| 載荷重量トン数↓ DWT(トン) | バース の長さ (m) | バース の深さ (m) | 載荷重量トン数↓ DWT(トン) | バース の長さ (m) | バース の深さ (m) |
| 1,000 | 80 | 4.5 | 10,000 | 170 | 9.0 |
| 2,000 | 100 | 5.5 | 20,000 | 220 | 11.0 |
| 3,000 | 110 | 6.0 | 23,000 | 230 | 12.0 |
| 5,000 | 130 | 7.0 | 27,000 | 240 | 13.0 |
| 6,000 | 140 | 7.5 | 30,000 | 250 | 13.0 |
| 10,000 | 160 | 9.0 | 40,000 | 290 | 13.0 |
| 12,000 | 170 | 9.0 | 50,000 | 330 | 14.0 |
| 15,000 | 180 | 10.0 | 60,000 | 350 | 15.0 |
| 18,000 | 190 | 11.0 | 100,000 | 410 | 16.0 |
| 30,000 | 230 | 12.0 | 140,000 | 440 | 17.0 |
| 40,000 | 250 | 13.0 | 165,000 | 470 | 18.0 |
| 50,000 | 260 | 14.0 | 185,000 | 500 | 18.0 |
| 55,000 | 270 | 15.0 | 200,000 | 500 | 18.0 |
| 70,000 | 280 | 16.0 | | | |
| 90,000 | 310 | 17.0 | | | |
| 120,000 | 340 | 19.0 | | | |
| 150,000 | 360 | 20.0 | | | |
| 200,000 | 390 | 22.0 | | | |
| 250,000 | 420 | 23.0 | | | |
| 300,000 | 430 | 25.0 | | | |
| 400,000 | 470 | 26.0 | | | |

16

○港湾の施設の技術上の基準・同解説(日本港湾協会、平成30年5月) 施設編p857,858から抜粋

第3章 水域施設

2 航路

2.1 一般

(3)照査方法の区分

航路の性能照査に際しては、対象船舶及び航行環境の特定の有無により、その照査方法を次の通り区分することができる。

- (a) 第1区分：対象船舶及び航行環境を特定できない場合
(b) 第2区分：対象船舶及び航行環境を特定できる場合

➡ 計画では標準船型あるいは具体的な船舶を設定

(5)航路の性能規定

①航路の水深(供用性)

- (a) 対象船舶及び航行環境を特定できない場合

対象船舶及び航行環境を特定できない場合の航路の性能照査に当たっては、対象船舶の最大喫水以上の適切な深さとして、以下の値を用いることができる。

- ・うねり等の波浪の影響が想定されない港内の航路では、最大喫水の1.10倍
- ・うねり等の波浪の影響が想定される港外等の航路では、最大喫水の1.15倍
- ・強いうねり等の波浪が想定される外洋等の航路では、最大喫水の1.20倍

- (b) 対象船舶及び航行環境を特定できる場合

対象船舶及び航行環境を特定できる場合の航路の性能照査における航路の水深の設定に当たっては、対象船舶の最大喫水、航走及びうねり等の波浪による船体沈下量並びに余裕水深を適切に考慮する。

②航路の幅員(供用性)

- (a) 対象船舶及び航行環境を特定できない場合

1) 船舶が行き会う可能性のある航路の適切な幅

対象船舶及び航行環境を特定できない場合の船舶が行き会う可能性のある航路幅の性能照査に当たっては、対象船舶の全長以上の適切な幅として、以下の値を用いることができる。

- ・航路の距離が比較的に長い場合には対象船舶の全長の1.5倍
- ・対象船舶同士が航路航行中に頻繁に行き会う場合には対象船舶の全長の1.5倍
- ・対象船舶同士が航路航行中に頻繁に行き会いつつ航路が比較的に長い場合には対象船舶の全長の2.0倍

2) 船舶が行き会う可能性のない航路の適切な幅

対象船舶及び航行環境を特定できない場合の船舶が行き会う可能性のない航路の性能照査に当たっては、対象船舶の全長の0.5倍以上の適切な幅とする。ただし、航路の幅員が対象船舶の全長を下回る場合には、船舶の航行を支援する施設の整備等の船舶の安全な航行を図るための十分な対策を検討する。

17

○港湾の施設の技術上の基準・同解説（日本港湾協会、平成30年5月） 施設編p903,904から抜粋

第3章 水域施設

3 泊地

3.2 性能規定

(1) 泊地の広さ(供用性)

② 船首の回転の用に供される泊地

(a) 船首の回転（以下、「回頭」という。）の用に供される泊地とは、船まわし場のことであり、当該泊地の性能照査における泊地（船まわし場）の規模の設定に当たっては、対象船舶の回頭の形態や位置、対象船舶の回頭性能、係留施設及び航路の配置、操船の容易性等を適切に考慮する。また、回頭の形態によりその広さを必要としない場合の回頭の形態とは、曳船を利用した回頭、十分な推力を有するスラスターを利用した回頭、いかりを利用した回頭等のことである。

(b) 安全な回頭に支障を及ぼさない広さ

1) 泊地の性能照査における泊地の広さの設定に当たっては、安全な回頭に支障を及ぼさない広さとして、以下の値を用いることができる。なおこれらの値は広さの算定において船種や回頭性能、風速、地形等の条件を考慮しない安全側の数値である。

なお、十分な推力を有するスラスターを利用した回頭の場合については、曳船を利用した回頭の場合に準じる。

・自力による回頭の場合には、対象船舶の全長の3倍を直径とする円

・曳船を利用した回頭の場合には、対象船舶の全長の2倍を直径とする円

2) 小型船舶等に関する特殊な場合

小型船舶等の回頭の用に供する泊地であって、地形等によりやむを得ず泊地の広さを縮小せざるを得ない場合には、安全な回頭に支障を及ぼさない広さとして、係留アンカー、風、または潮流を利用することにより、以下の値を用いることができる。

なお、十分な推力を有するスラスターを利用した回頭の場合については、曳船を利用した回頭の場合に準じる。

・自力による回頭の場合には、対象船舶の全長の2倍を直径とする円

・曳船による回頭の場合には、対象船舶の全長の1.5倍を直径とする円

(2) 泊地の水深(供用性)

① 対象船舶の喫水以上の適切な深さは、対象船舶の満載喫水等の想定される最大喫水にその最大喫水に応じて設定する余裕水深を加えた値のことであり、泊地の性能照査における泊地の水深の設定に当たっては、港湾管理用基準面下に対象船舶の喫水以上の適切な深さを確保する。ただし、船舶の艀装用の泊地、その他の船舶の特殊な停泊または係留の用に供される泊地については、この限りでない。

➡ 減載や潮汐利用を前提とした水域施設計画は原則行わない。

18

○港湾の施設の技術上の基準・同解説（日本港湾協会、平成30年5月） 施設編p1055～1058から抜粋

第5章 係留施設

2.1.1 岸壁の諸元

(1) 岸壁の諸元

① 長さ

岸壁の長さは、対象船舶が当該岸壁を単独で利用することを前提として、対象船舶の全長に船首索及び船尾索に必要な長さを加えた値として設定する。

② 水深

岸壁の水深は、対象船舶の利用に支障を及ぼさない適切な値とするために、対象船舶の満載喫水等の最大喫水に対象船舶に応じた余裕水深を加えた値として設定する。

➡ 当該岸壁に通じる水域施設の水深と整合

③ 天端高

岸壁の天端高の設定に当たっては、岸壁の安全かつ円滑な利用が可能となるように、想定される当該施設の利用状況を、適切に考慮する。

④ 附帯設備

岸壁の性能照査に当たっては、岸壁の安全かつ円滑な利用が可能となるように、附帯設備に関して適切に検討する。係留施設の附帯設備の要求性能は、基準省令第三十三条（係留施設の附帯設備の要求性能）に、性能規定は、附帯設備の種類に応じて、基準告示第六十条から第七十四条に定める。

⑤ 壁面及び前趾の形状

ここで定めているもののほか、岸壁の性能照査に当たっては、船舶が着岸時に岸壁と接触しないように、岸壁の壁面及び前趾の形状（築造限界）を適切に設定する。

(2) バースの長さ、水深及び配置

① バースの長さ及び水深は、船舶の主要諸元等を検討し、適切に設定することが望ましい。

② 船舶を横着け係留するときは、図-2.1.1のような係留索配置とすることが望ましい。このうち、船首索及び船尾索は、船舶の前後への移動の防止及び船舶を真横方向に支持するという両方の目的を兼用しているため、バースに対して一般に30～45°の方向に張ることが多い。

➡ 必要バース延長
＝ 対象船舶の全長＋係留索設置に必要な幅

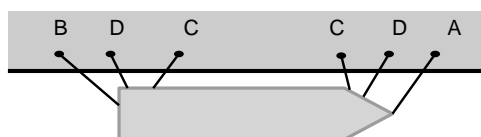


図-2.1.1 係留索配置図

A 船首索
B 船尾索
C スプリングライン
D プレストライン

19

○港湾の施設の技術上の基準・同解説（日本港湾協会、平成30年5月） 施設編p1055～1058から抜粋

第5章 係留施設

2.1.1 岸壁の諸元

(2) パースの長さ、水深及び配置

- ③ パースの水深は、式(2.1.1)により算定することができる。ここで、最大喫水とは、対象船舶の満載喫水等、運用対象条件における係船状態等の静水状態の最大の喫水を表す。また、余裕水深は、一般的に最大喫水のおおむね10%以上とすることが望ましい。ただし、異常気象時において、係留した状態で避泊することが考えられる係留施設においては、風及び波浪等の影響による余裕水深を追加することが必要である。

$$\text{パース水深} = \text{最大喫水} + \text{余裕水深} \quad (2.1.1)$$

④⑤ 略

⑥ 岸壁の諸元の標準値

対象船舶を特定できない場合の岸壁の長さ及び水深の設定に当たっては、表-2.1.1に示す船種別の岸壁の主要な諸元の標準値によることができる。ここで、表-2.1.1の標準値は、[作]第8章船舶の表-1.1.1に示している対象船舶の主要諸元の標準値に基づいて設定している。

表-2.1.1 対象船舶を特定できない場合のパースの主要諸元の標準値

| 1. 貨物船 | | | 2. コンテナ船 | | |
|---------------------|---------------|---------------|---------------------|---------------|---------------|
| 載荷重量トン数 DWT (トン) | パースの長さ (m) | パースの深さ (m) | 載荷重量トン数 DWT (トン) | パースの長さ (m) | パースの深さ (m) |
| 1,000 | 80 | 4.5 | 10,000 | 170 | 9.0 |
| 2,000 | 100 | 5.5 | 20,000 | 220 | 11.0 |
| 3,000 | 110 | 6.0 | 23,000 | 230 | 12.0 |
| 5,000 | 130 | 7.0 | 27,000 | 240 | 13.0 |
| 6,000 | 140 | 7.5 | 30,000 | 250 | 13.0 |
| 10,000 | 160 | 9.0 | 40,000 | 290 | 13.0 |
| 12,000 | 170 | 9.0 | 50,000 | 330 | 14.0 |
| 15,000 | 180 | 10.0 | 60,000 | 350 | 15.0 |
| 18,000 | 190 | 11.0 | 100,000 | 410 | 16.0 |
| 30,000 | 230 | 12.0 | 140,000 | 440 | 17.0 |
| 40,000 | 250 | 13.0 | 165,000 | 470 | 18.0 |
| 50,000 | 260 | 14.0 | 185,000 | 500 | 18.0 |
| 55,000 | 270 | 15.0 | 200,000 | 500 | 18.0 |
| 70,000 | 280 | 16.0 | | | |
| 90,000 | 310 | 17.0 | | | |
| 120,000 | 340 | 19.0 | | | |
| 150,000 | 360 | 20.0 | | | |
| 200,000 | 390 | 22.0 | | | |
| 250,000 | 420 | 23.0 | | | |
| 300,000 | 430 | 25.0 | | | |
| 400,000 | 470 | 26.0 | | | |

20

4. 土地利用計画と臨港地区制度

21

港湾の範囲

- 港湾区域及び予定港湾区域内の埋立地
- 臨港地区(予定臨港地区を含む)
- 港湾施設に隣接する土地、その他の地域などで港湾の開発利用及び保全に密接に関連し、土地利用計画を一体的に計画する必要があると判断される区域

港湾計画における土地利用区分

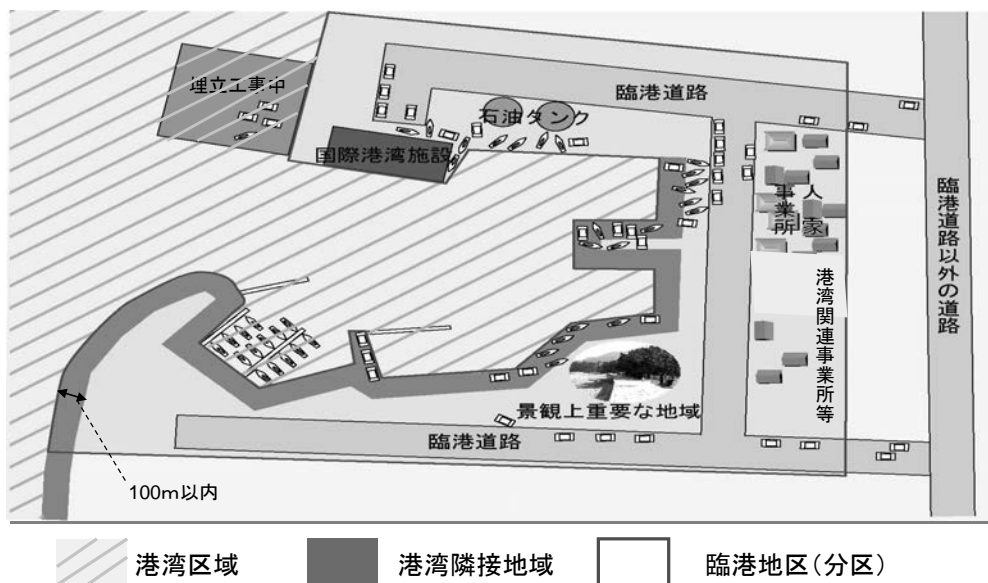
- | | |
|---------------|------------------------------|
| • ふ頭用地 | 公共ふ頭と一体となって荷さばき、旅客乗降を行うための用地 |
| • 港湾関連用地 | 港湾における輸送活動の増進・支援のための民間事業者用地 |
| • 交流厚生用地 | 港湾を通じた交流活動、レクリエーション活動のための用地 |
| • 工業用地 | 工業の用に供する用地 |
| • 都市機能用地 | 住宅用地、商業施設用地等 |
| • 交通機能用地 | 道路用地、鉄道用地、飛行場用地 |
| • 危険物取扱施設用地 | 石油・ガス等を扱う用地(工業の用に供するものを除く) |
| • 緑地 | 緑地 |
| • 廃棄物処理施設用地 | 廃油処理施設、廃棄物焼却施設、廃棄物破碎施設 |
| • 海面処分(・活用)用地 | 一般廃棄物・産業廃棄物、浚渫土砂の処分のための用地 |
| • 公共用地 | 将来の港湾整備のための留保用地 |

留意事項

- 港湾計画に定めることによって、港湾管理者自らが所有する土地は港湾計画どおりの利用が事実上担保されるが、港湾管理者以外の者が所有する土地が港湾計画どおりの利用となる担保はない。
- 港湾管理者以外の者が所有する土地については、臨港地区区分条例の制度を活用することにより、港湾計画どおりの利用を一定程度担保させることができる。
- このため、港湾計画の議論を行う際にも、臨港地区区分条例の制度を十分に考慮して行う必要がある。

22

- | | | | |
|------|--------|-----------------------------|-------------------------------------|
| 【水域】 | 港湾区域 | : 港湾法第2条 | ※「漁港区域」は水域と陸域の両方を指すこととなっているため、混同に注意 |
| 【陸域】 | 港湾隣接地域 | : 港湾法第37条 | |
| | 臨港地区 | : 都市計画区域内は都市計画法、都市計画区域外は港湾法 | |



23

都市計画法

第八条 都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる地域、地区又は街区を定めることができる。

- 用途地域（第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域、工業専用地域）
- 特別用途地区、特定用途制限地域、特例容積率適用地区、高層住居誘導地区
- 高度地区、高度利用地区、特定街区、都市再生特別地区、居住調整地域、特定用途誘導地区
- 防火地域、準防火地域、特定防災街区整備地区、景観地区、風致地区、駐車場整備地区、
- 臨港地区
- 歴史的風土特別保存地区、第一種歴史的風土保存地区、第二種歴史的風土保存地区
- 緑地保全地域、特別緑地保全地区、緑化地域
- 流通業務地区、生産緑地地区、伝統的建造物群保存地区、航空機騒音障害防止地区、航空機騒音障害防止特別地区

第九条23 臨港地区は、港湾を管理運営するため定める地区とする。

第二十三条4 臨港地区に関する都市計画は、港湾管理者が申し出た案に基づいて定めるものとする。

港湾法

第二条4 この法律で「臨港地区」とは、都市計画法の規定により臨港地区として定められた地区又は第三十八条の規定により港湾管理者が定めた地区をいう。

第三十八条 港湾管理者は、都市計画法第五条の規定により指定された都市計画区域以外の地域について臨港地区を定めることができる。

2 前項の臨港地区は、当該港湾区域を地先水面とする地域において、当該港湾の管理運営に必要な最小限度のものでなければならない。

第三十九条 港湾管理者は、臨港地区内において左の各号に掲げる分区を指定することができる。

- 一 商港区 旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域
- 二 特殊物資港区 石炭、鉱石その他大量ばら積を通例とする物資を取り扱わせることを目的とする区域
- 三 工業港区 工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域
- 四 鉄道連絡港区 鉄道と鉄道連絡船との連絡を行わせることを目的とする区域
- 五 漁港区 水産物を取り扱わせ、又は漁船の出漁の準備を行わせることを目的とする区域
- 六 バンカー港区 船舶用燃料の貯蔵及び補給を行わせることを目的とする区域
- 七 保安港区 爆発物その他の危険物を取り扱わせることを目的とする区域
- 八 マリーナ港区 スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボートその他の船舶の利便に供することを目的とする区域
- 九 クルーズ港区 専ら観光旅客の利便に供することを目的とする区域
- 十 修景厚生港区 その景観を整備するとともに、港湾関係者の厚生を増進を図ることを目的とする区域

第四十条 前条に掲げる分区の区域内においては、各分区の目的を著しく阻害する建築物その他の構築物であつて、港湾管理者としての地方公共団体の条例で定めるものを建設してはならず、また、建築物その他の構築物を改築し、又はその用途を変更して当該条例で定める構築物としてはならない

24

港湾行政及び都市行政上の規制の重層的な適用

○平成12年12月28日付け、港湾局長、都市局長、住宅局長発

「都市計画区域内における臨港地区に関する運用指針について(通知)」 通称:レベル通達
(最終改正:平成29年7月12日)

- ・「臨港地区内において、近年、ニーズの変化に伴い、港湾機能と一般的都市機能とが複合する施設の立地が求められる例が見られる」
- ・「個別の事情を勘案しながら、港湾行政及び都市行政上の規制を、適宜、重層的に適用する」

| 区分 | 港湾行政上の規制 | 都市行政上の規制 |
|---|----------------------------------|----------------------------|
| ＜都市的＞ 0レベル | なし | ・用途地域及び特別用途地区による建築規制 |
| Iレベル 港湾を一体的に管理運営する必要性から臨港地区に含める必要があるが、相当程度の一般的都市機能を有する区域 | ・臨港地区による届出・勧告等 ・(分区を定めない) | ・必要に応じ地区計画又は再開発地区計画による建築規制 |
| IIレベル | ・臨港地区による届出・勧告等 | ・必要に応じ地区計画又は再開発地区計画による建築規制 |
| IIIレベル ＜港湾的＞ | ・分区条例による用途規制 | なし |

25

○都市行政上の規制 → 都市計画法及び建築基準法に基づく、用途、建ぺい率、容積率、高さ制限等の規制

5. 環境影響評価

26

港湾計画の策定に当たっては、「港湾の基本方針」に基づき、環境影響を評価する。

○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2年3月）

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

3 環境の保全の効果的かつ着実な推進

② 環境への影響の評価と対応

港湾の開発等に当たっては、生物多様性及び人が豊かな自然と触れ合う場の確保を考慮し、港湾及びその周辺の大気環境や水環境等に与える影響を、計画の策定に際して評価するとともに、関係機関と必要な調整を行い、その実施に当たっても広域的かつ長期的な観点に立って、これらの環境への影響の回避、低減に努める。また、必要に応じて、代償を含めて適切に環境の保全のための措置を講ずるとともに、環境モニタリングの実施に努める。

更に、300ha以上の埋立を港湾計画に位置づける場合は、環境影響評価法に基づく評価が必要。
（※但し、同法施行後この要件を満たして実施した例は無い）

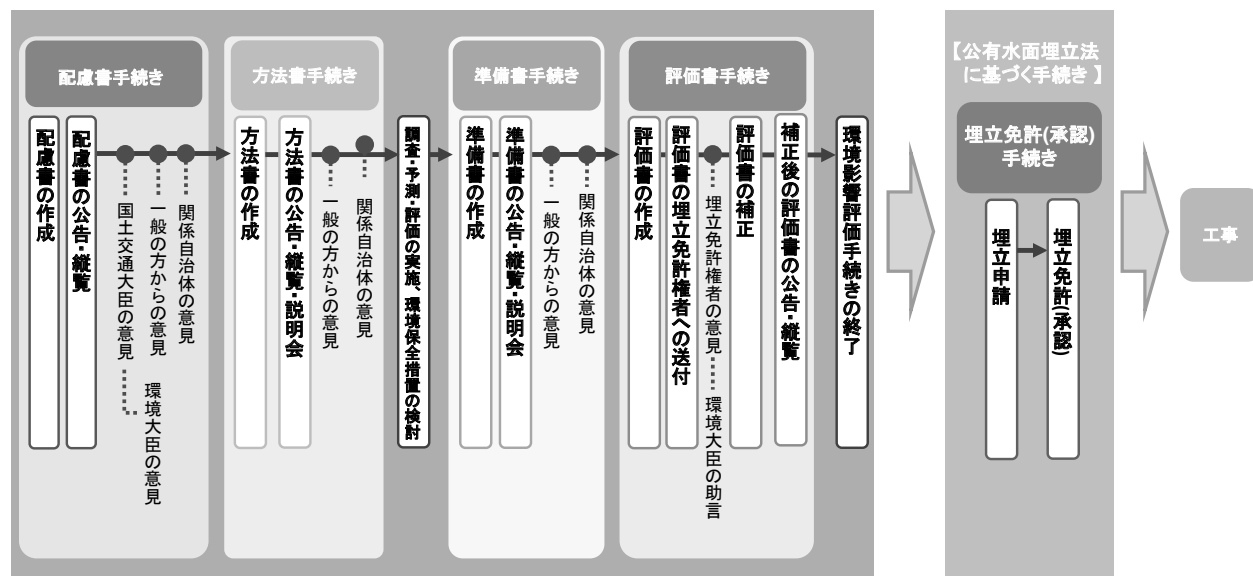
環境影響評価法第四十八条 港湾法第二条第一項の港湾管理者は、港湾計画の決定又は決定後の港湾計画の変更のうち、規模の大きい埋立てに係るものであることその他の政令で定める要件に該当する内容のものを行おうとするときは、当該決定又は変更に係る港湾計画について、次項及び第三項に定めるところにより港湾環境影響評価その他の手続を行わなければならない。

環境影響評価法施行令第二十五条 法第四十八条第一項の規定により港湾環境影響評価その他の手続を行わなければならない港湾計画の決定又は決定後の港湾計画の変更は、次の各号のいずれかに該当するものとする。

- 一 港湾計画の決定であって、当該港湾計画に定められる港湾開発等の対象となる区域のうち、埋立てに係る区域及び土地を掘り込んで水面とする区域（次号において「埋立て等区域」という。）の面積の合計が三百ヘクタール以上であるもの
- 二 決定後の港湾計画の変更であって、当該変更後の港湾計画に定められる港湾開発等の対象となる区域のうち、埋立て等区域（当該変更前の港湾計画に定められていたものを除く。）の面積の合計が三百ヘクタール以上であるもの

27

港湾計画に関わらず、50ha以上の埋立実施の場合は、環境影響評価法に基づく第一種事業として、配慮書、方法書、準備書、評価書の作成手続きが必要。



28

6. 港湾計画の変更手続き

29

港湾法(港湾計画)

第三条の三 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画(以下「港湾計画」という。)を定めなければならない。

2 港湾計画は、基本方針に適合し、かつ、港湾の取扱可能貨物量その他の能力に関する事項、港湾の能力に応ずる港湾施設の規模及び配置に関する事項、港湾の環境の整備及び保全に関する事項、港湾の効率的な運営に関する事項その他の基本的な事項に関する国土交通省令で定める基準に適合したものでなければならない。

3 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾計画を定め、又は変更しようとするときは、地方港湾審議会の意見を聴かなければならない。

4 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾計画を定め、又は変更したとき(国土交通省令で定める軽易な変更をしたときを除く。)は、遅滞なく、当該港湾計画を国土交通大臣に提出しなければならない。

5 国土交通大臣は、前項の規定により提出された港湾計画について、交通政策審議会の意見を聴かなければならない。

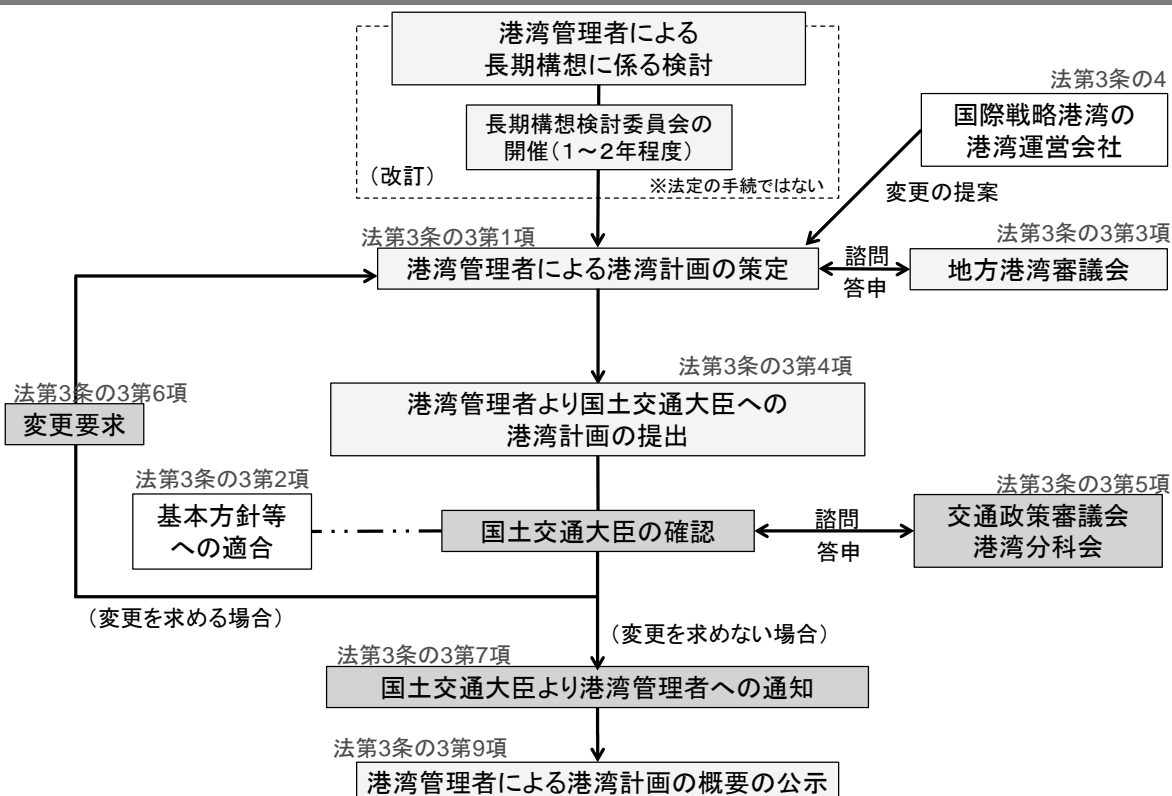
6 国土交通大臣は、第四項の規定により提出された港湾計画が、基本方針又は第二項の国土交通省令で定める基準に適合していないと認めるとき、その他当該港湾の開発、利用又は保全上著しく不適當であると認めるときは、当該港湾管理者に対し、これを変更すべきことを求めることができる。

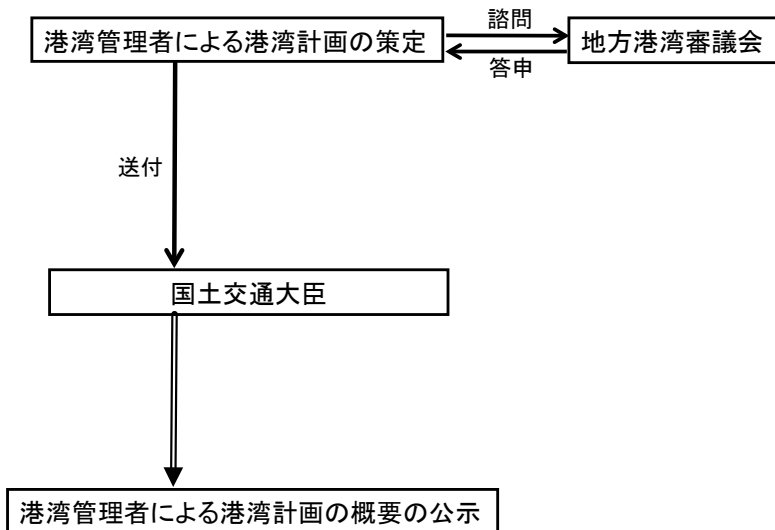
7 国土交通大臣は、第四項の規定により提出された港湾計画について前項の規定による措置を執る必要がないと認めるときは、その旨を当該港湾管理者に通知しなければならない。

8 (略)

9 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、第七項の規定による通知を受けたとき又は港湾計画について第四項の国土交通省令で定める軽易な変更をしたときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、当該港湾計画の30概要を公示しなければならない。

港湾計画の改訂・一部変更フロー





32

港湾法

(地方港湾審議会)

第三十五条の二 港湾管理者としての地方公共団体の長(当該地方公共団体に前条第一項の委員会が設置されているときは、その委員会)の諮問に応じ、当該港湾に関する重要事項を調査審議させるため、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者としての地方公共団体に、地方港湾審議会を置くものとし、地方港湾の港湾管理者としての地方公共団体に、必要に応じ、条例で定めるところにより、地方港湾審議会を置くものとする。

2 地方港湾審議会の名称、組織及び運営に関し必要な事項は、条例で定める。

法律上地方港湾審議会の意見が必要な事項

(港湾計画)

第三条の三

3 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾計画を定め、又は変更しようとするときは、地方港湾審議会の意見を聴かなければならない。

(港湾環境整備負担金)

第四十三条の五 国土交通大臣又は港湾管理者は、その実施する港湾工事(国土交通大臣の実施する港湾工事にあつては、港湾施設を建設し、又は改良するものに限る。)で、港湾の環境を整備し、又は保全することを目的とするもの(公害防止事業費事業者負担法(昭和四十五年法律第百三十三号)第二条第二項に規定する公害防止事業であるものを除く。)が、港湾区域又は臨港地区内にある工場又は事業場についてその環境を保全し、又はその立地若しくはその事業活動に伴う当該工場若しくは事業場の周辺地域の生活環境の悪化を防止し、若しくは軽減することに資するときは、政令で定める基準に従い、国土交通大臣にあつては国土交通省令で、港湾管理者にあつては条例で、当該工場又は事業場に係る事業者は、当該港湾工事に要する費用の一部を負担させることができる。

2 国土交通大臣又は港湾管理者は、前項の規定により負担させようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣にあつては交通政策審議会、港湾管理者にあつては地方港湾審議会の意見を聴かなければならない。

33

交通政策審議会 港湾分科会

国土交通省設置法

第六条 本省に、次の審議会等を置く。

国土審議会
社会資本整備審議会
交通政策審議会
運輸審議会

第十四条 交通政策審議会は、次に掲げる事務をつかさどる。

- 一 国土交通大臣の諮問に応じて交通政策に関する重要事項を調査審議すること。
- 二 前号に規定する重要事項に関し、関係各大臣に意見を述べること。
- 三 交通政策基本法、観光立国推進基本法、全国新幹線鉄道整備法、海上運送法、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法、造船法、臨時船舶建造調整法、船員法、最低賃金法、障害者の雇用の促進等に関する法律、船員災害防止活動の促進に関する法律、青少年の雇用の促進等に関する法律、勤労者財産形成促進法、雇用の分野における男女の均等な機会及び待遇の確保等に関する法律、育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律、船員職業安定法、船舶職員及び小型船舶操縦者法、水先法、港湾法、港湾整備促進法、広域臨海環境整備センター法、空港法、気象業務法及び海上交通安全法の規定によりその権限に属せられた事項を処理すること。
- 二 前項に定めるもののほか、交通政策審議会の組織、所掌事務及び委員その他の職員その他交通政策審議会に関し必要な事項は、政令で定める。

令和3年3月12日現在

交通政策審議会港湾分科会委員

敬称略、五十音順

- 船野 仁子 関西大学商学部 教授
井出 多加子 成蹊大学経済学部 教授
今西 珠美 流通科学大学商学部 教授
大串 葉子 福山大学現代マネジメント学部 教授
加藤 浩徳 東京大学大学院工学系研究科 教授
○ 河野 真理子 早稲田大学法学部 教授
久保 昌三 (一社)日本港運協会 会長
◎ 小林 深司 京都大学経営管理大学院 特任教授
篠原 文也 政治解説者・ジャーナリスト
竹林 幹雄 神戸大学大学院海事科学研究科 教授
竹谷 隆 (一社)日本経済団体連合会 ロジスティクス委員会物流部会 委員
多々納 裕一 京都大学防災研究所 教授
中島 孝 (一社)日本船主協会 常勤副会長
増田 賢宏 トヨタ自動車(株) 物流管理部長
松本 真由美 東京大学教養学部 客員准教授
◎ 分科会長
○ 分科会長代理

34

改訂・一部変更・軽易な変更

港湾法施行令 (港湾計画)

第一条の四 法第三条の三第一項の政令で定める事項は、次のとおりとする。

- 一 港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針
- 二 港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力に関する事項

これを変更する場合は
改訂又は一部変更

- 三 港湾の能力に応ずる水域施設、係留施設その他の港湾施設の規模及び配置に関する事項
- 四 港湾の環境の整備及び保全に関する事項
- 五 港湾の効率的な運営に関する事項
- 六 その他港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する重要事項

これを変更する場合は
一部変更又は軽易な変更

一部変更の基準

- ・ 直轄工事対象施設(規模又は配置の変更により当該施設となるものを含む。)に関する事項の追加、削除又は当該施設の規模若しくは配置に関する事項の変更
- ・ 直轄工事対象施設である係留施設の用に供する荷さばき施設及び保管施設の敷地の面積が三ヘクタール以上増減することとなる規模に関する事項の変更及び当該係留施設の用に供する主要な荷役機械に関する事項の追加、削除又は主要な荷役機械の種類若しくは配置に関する事項の変更
- ・ 面積二十ヘクタール以上の一団の土地の造成に関する事項の追加若しくは削除又は造成する土地の規模若しくは配置に関する事項の変更
- ・ 面積二十ヘクタール以上の一団の土地に係る土地利用に関する事項の追加若しくは削除又は土地利用の区分に関する事項の変更
- ・ 直轄工事対象施設(利用形態の変更により直轄工事対象となる係留施設となるものを含む。)の利用形態に関する事項の変更(当該施設に係る港湾の効率的な運営に関する事項の変更を含む)
- ・ 大規模地震対策施設のうち、直轄工事対象施設に係るものの追加、削除又は変更
- ・ 船舶航行のための橋梁の桁下空間の確保に関する事項のうち、直轄工事対象施設に係るものの追加、削除又は変更

※直轄工事対象施設が否かは主に施設の規模で決まるものであり、実際の工事を誰が行うかは問われない

35

最近の港湾計画改訂・一部変更案件

| 年月 | 分科会 | 改訂 | | 一部変更 | | | | | |
|--------|------|----|-----|------|-----|-----|-------|----|----|
| H30.3 | 第70回 | 須崎 | | 福山 | 松山 | 鹿児島 | | | |
| H30.6 | 第71回 | 秋田 | | 伏木富山 | | | | | |
| H30.11 | 第72回 | 千葉 | | 茨城 | 平良 | | | | |
| H31.3 | 第74回 | 大阪 | 堺泉北 | 苫小牧 | 秋田 | 横浜 | 神戸 | 別府 | |
| | | 広島 | 下関 | | | | | | |
| R1.7 | 第76回 | 姫路 | | 神戸 | | | | | |
| R1.11 | 第77回 | 川内 | | 大分 | 宮崎 | | | | |
| R2.2 | 第78回 | 能代 | 酒田 | 秋田 | 鹿島 | 北九州 | 和歌山下津 | 大阪 | 長崎 |
| R2.6 | 第79回 | 宇部 | | | | | | | |
| R2.11 | 第80回 | 鳥取 | | 佐伯 | | | | | |
| R3.3 | 第81回 | 清水 | | 横浜 | 西之表 | 志布志 | 細島 | 神戸 | |

36

令和2年度の軽易な変更案件

| ブロック | 港湾名 | 地港審開催日 |
|------|------|----------|
| 関東 | 川崎港 | R2.10.26 |
| | 東京港 | R2.11.19 |
| | 千葉港 | R2.11.10 |
| | 横浜港 | R2.12.16 |
| | 横須賀港 | R3.2.12 |
| 北陸 | 新潟港 | R2.6.25 |
| | 新潟港 | R3.2.1 |
| | 両津港 | R3.2.1 |
| 中部 | 名古屋港 | R3.1 |
| | 名古屋港 | R3.3 |
| | 御前崎港 | R3.2.3 |
| | 四日市港 | R3.3.1 |
| 近畿 | 堺泉北港 | R2.7.8 |
| | 舞鶴港 | R2.11.10 |
| | 神戸港 | R3.1.28 |

| ブロック | 港湾名 | 地港審開催日 |
|------|-------|----------|
| 中国 | 呉港 | R2.7.27 |
| | 徳山下松港 | R3.1.20 |
| | 福山港 | R2.12.3 |
| | 岩国港 | R3.1.20 |
| | 岡山港 | R3.3 中旬 |
| 四国 | 高松港 | R2.10.27 |
| | 坂出港 | R2.9.2 |
| 九州 | 佐世保港 | R2.7.13 |
| | 北九州港 | R2.11.18 |
| | 川内港 | R3.2.5 |
| | 郷ノ浦港 | R2.11.19 |
| | 唐津港 | R2.12.25 |
| | 苅田港 | R2.11.20 |
| 沖縄 | 八代港 | R3.2.18 |
| | 石垣港 | R2.11.27 |

37

7. 港湾計画の変更事例

① 港湾計画の改訂 事例

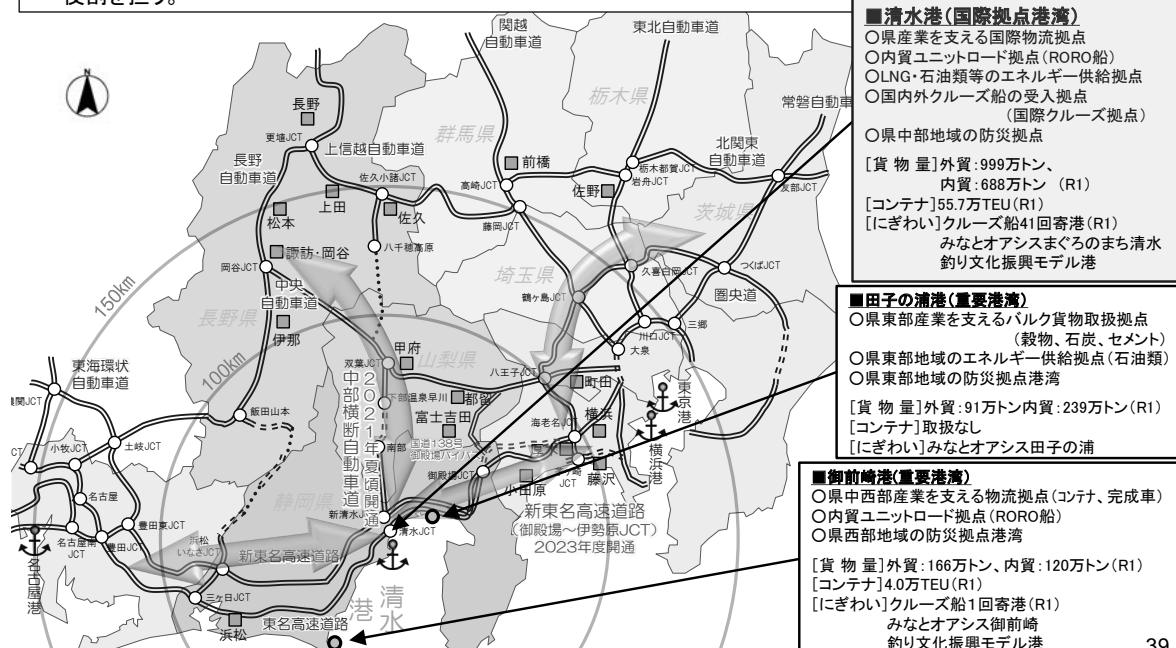
38

清水港 港湾計画改訂

前回改訂：平成16年(2004年)7月(目標年次：平成20年代後半)
今回改訂：令和3年(2021年)3月(目標年次：2030年代前半)

- 「ものづくり県」静岡を支える清水港。背後地域には、自動車、自動二輪車、楽器、一般機械などの輸出関連企業のほか、日本の製紙産業を担う製紙工場が集積し、これら全国的にも影響力のある企業の原材料や製品の輸出入を支える物流拠点としての役割を担う。
- 高規格幹線道路ネットワークの拡大により、山梨県や長野県といった内陸県の物流を支える役割を担う。

令和3年3月8日
交通政策審議会
第81回港湾分科会
資料1



39

清水港が担う役割(静岡県の製紙産業を支えるパルプ材の輸入拠点)

- 静岡県には大手製紙会社が集積し、パルプ・紙・紙加工品製造業の製造品出荷額等は全国第1位の8,523億円。パルプ・紙・紙加工製造業の従業者数は18,588人(H30)であり、地域の雇用を支える基幹産業となっている。
- 生産量では国内3位であるが出荷額等では全国1位と生産と加工の付加価値額が高いことが特徴。
- 清水港は静岡県の製紙産業を支えるパルプ材の輸入拠点として重要な役割を担う。

○静岡県のパルプ・紙・紙加工品製造業の全国シェア

| | 1位 | 製造品出荷額等 | 2位 | 製造品出荷額等 | 3位 | 製造品出荷額等 |
|-------|-----|---------|-----|---------|-----|---------|
| 平成23年 | 静岡県 | 8,230 | 愛媛県 | 5,207 | 埼玉県 | 4,170 |
| 平成24年 | 静岡県 | 7,689 | 愛媛県 | 5,274 | 埼玉県 | 4,544 |
| 平成25年 | 静岡県 | 7,323 | 愛媛県 | 5,305 | 埼玉県 | 4,115 |
| 平成26年 | 静岡県 | 7,642 | 愛媛県 | 5,669 | 埼玉県 | 4,247 |
| 平成27年 | 静岡県 | 8,177 | 愛媛県 | 5,202 | 埼玉県 | 4,545 |
| 平成28年 | 静岡県 | 8,172 | 愛媛県 | 5,746 | 埼玉県 | 4,464 |
| 平成29年 | 静岡県 | 8,333 | 愛媛県 | 5,741 | 埼玉県 | 4,737 |
| 平成30年 | 静岡県 | 8,523 | 愛媛県 | 5,421 | 埼玉県 | 5,002 |

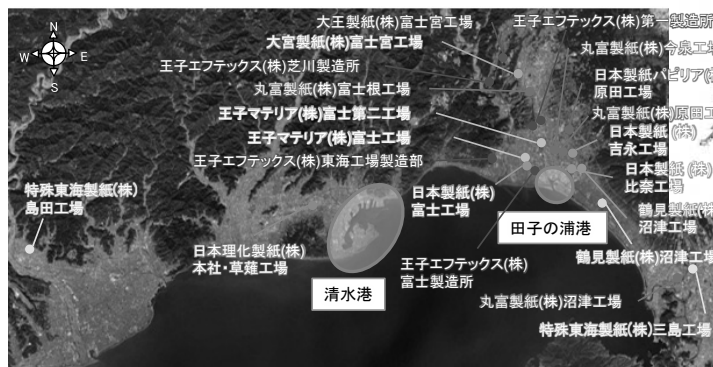
注:従業員4人以上の事業所

静岡県製造品出荷額等
日本第1位

○県別の紙の製造品出荷額等と生産量 (2018年、万トン)



○清水港周辺の主要な製紙工場



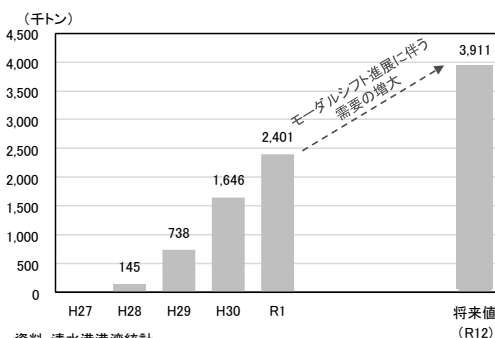
出典:製造品出荷額等は経済産業省「工業統計」より
従業員4人以上の事業所の製造品出荷額等より作成
生産量は紙・板紙統計年報(2018年、日本製紙連合会)より、
連合会の会員及び協力会社を対象に
紙については計28社の工場別の生産量(全国シェア90.4%)、
板紙については計42社の工場別の生産量(全国シェア99.3%)
を都道府県別に集計して作成

40

清水港が担う役割(国内輸送を支えるRORO船等の複合一貫輸送の拠点)

- 2018年3月から清水港と九州・大分港間のRORO船定期航路がデイリー化。同年5月には苫小牧への航路も就航。RORO船航路が充実し清水港と全国各地が定期航路で結ばれている。
- 二酸化炭素の排出削減、トラックドライバー不足への対応等、様々な社会問題を解決する手段としてモーダルシフトの進展が大いに期待されている。今後、清水港の複合一貫輸送にはさらなる需要増大が見込まれている。

○清水港におけるRORO貨物の将来予測



資料:清水港湾統計
年報

○トラックドライバー需給の将来予測

| | 2017年度 | 2020年度 | 2025年度 | 2028年度 |
|-----|------------|------------|------------|------------|
| 需要量 | 1,090,701人 | 1,127,246人 | 1,154,004人 | 1,174,508人 |
| 供給量 | 987,458人 | 983,188人 | 945,568人 | 896,436人 |
| 不足 | ▲103,243人 | ▲144,058人 | ▲208,436人 | ▲278,072人 |

出典:公益社団法人鉄道貨物協会「平成30年度本部委員会報告書」(令和元年5月)



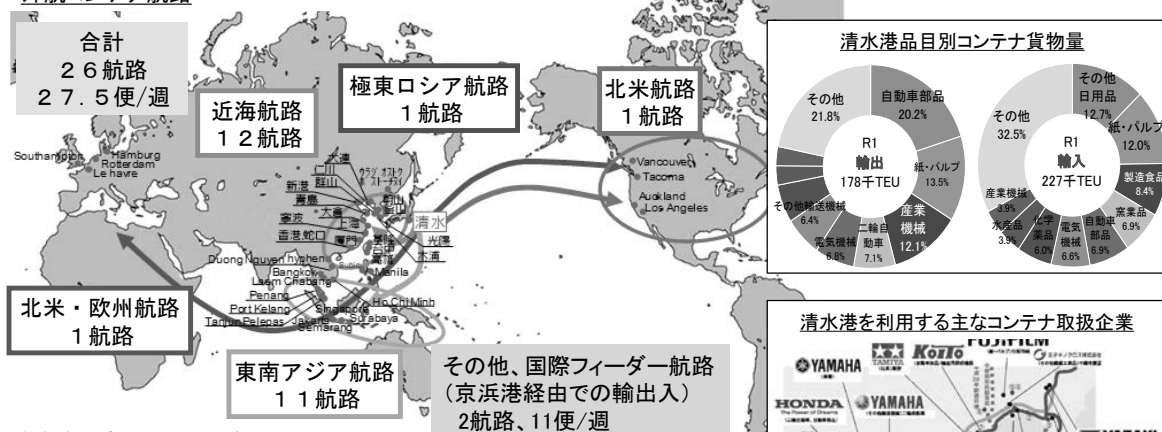
■RORO航路ネットワーク

- 平成30年5月開設 ←→ 九州→清水:畜産品、野菜・果物
- 平成30年3月増便 ←→ 清水→九州:飲料、産業機械、食料工業品
- 平成30年3月開設 ←→

41

- 東アジア、東南アジア方面に合計23航路を有し、また、北米、欧州、極東ロシア方面にも航路を有する。
- 2021年には、中部横断自動車道の完成が予定されており、山梨県や長野県等の内陸県から清水港へのアクセス性も向上する。

外航コンテナ航路



主な貿易相手国(2019年)

| 輸出 | | | 1兆8,236億円 | | | 輸入 | | | 1兆221億円 | | |
|----|------|-------|-----------|------|-------|----|--|--|---------|--|--|
| 1位 | アメリカ | 28.2% | 1位 | 中国 | 15.3% | | | | | | |
| 2位 | 中国 | 15.5% | 2位 | タイ | 5.0% | | | | | | |
| 3位 | タイ | 5.3% | 3位 | アメリカ | 4.0% | | | | | | |
| 4位 | 韓国 | 5.1% | 4位 | 台湾 | 3.8% | | | | | | |
| 5位 | ベトナム | 4.3% | 5位 | ベトナム | 3.3% | | | | | | |

清水港を利用する主なコンテナ取扱企業



- 地域防災計画における緊急輸送路に接続するため、臨港道路を緊急輸送路に指定し、耐震化に取り組んでいる。
- 「清水港みなと機能継続計画」を平成27年2月に策定し、清水港の危機対応力の強化に取り組んでいる。また、「清水港防災・減災に関する地域検討会(令和元年12月～)」などを通して、港湾関係者間の情報共有・意見交換を行い、防災対応力の強化を図っている。
- 清水港と土肥港を結ぶ駿河湾フェリーは、災害時における伊豆半島の孤立集落住民の輸送手段として期待される。

「耐震強化岸壁」「緊急輸送路」の整備状況



- 富士山や三保松原など風光明媚な景観と、陸・海・空の交通拠点を有する恵まれた立地条件から、物流のみならず人流の交流拠点としての役割を担う。平成29年には国際旅客船拠点形成港湾に指定されている。
- 折戸湾は、かつての水面貯木場としての役割を終え、静穏な水面や良好な眺望を生かし交流機能への転換が検討されている。令和元年には、静岡経済同友会と地権者により、「折戸湾活性化事業基本計画」が策定された。
- クルーズが寄港する日の出地区とJR清水駅周辺の江尻地区、及び両地区を結ぶ軸の一端では、「清水都心ウォーターフロント地区」と位置付け、「みなとまち」の形成と地域振興拠点の役割を担っている。

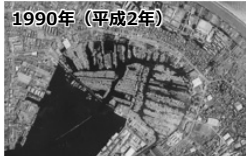
【折戸地区】水面を活用したリゾートの拠点

折戸湾活性化事業基本計画より

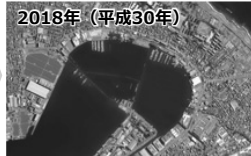


折戸湾活性化事業基本計画：「折戸湾再開発に関する提言書」（令和元年8月、静岡経済同友会静岡協議会・折戸湾沿岸地権者有志）による

1990年（平成2年）



2018年（平成30年）



水面貯木場としての役割を終えた折戸湾。水面の活用に向けた検討・取組が進む。

【日の出地区・江尻地区】“みなとまち”の形成、地域振興拠点

清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針より



【三保地区】海洋レクリエーションの拠点



【新興津地区】整備中 海洋レクリエーションの拠点



44

役割

| | |
|----------|---|
| 物流・産業 | <ul style="list-style-type: none"> ● 県内産業を支えるコンテナ輸送網の拠点 ● 国内輸送を支えるRORO船等の複合一貫輸送の拠点 ● 製紙産業を支えるパルプ材の輸入拠点 ● 農水産物輸出の拠点 ● 化学産業を支える化学薬品や石油類の輸入拠点 ● 鉄スクラップ等循環型資源の輸出拠点 ● 都市ガス供給源となるLNGの輸入拠点 ● 海洋研究・開発の拠点 |
| 交流・生活・環境 | <ul style="list-style-type: none"> ● 富士山と調和した美しい港湾景観の形成 ● クルーズ船の受け入れ拠点 ● “みなとまち”の形成、交流・賑わい拠点による地域振興 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 国際旅客ターミナルを活用した交流・賑わいの拠点 ⇒ 「みなとオアシスまぐろのまち清水」を活用した交流・賑わいの拠点 ⇒ 海洋レクリエーションの拠点 ⇒ 水面を活用したリゾートの拠点 |
| 防災・危機管理等 | <ul style="list-style-type: none"> ● 大規模災害時における幹線貨物輸送機能と緊急物資輸送機能 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 県内6港ある防災拠点港湾の1つとして、静岡県の緊急物資需要の受け入れを担う。 ⇒ 震災後、速やかに港湾物流の機能を回復 ⇒ 伊豆半島の被災者の受け入れ拠点としての機能を担う。 |

課題及び要請

| | |
|----------------|---|
| 有識者（委員会等） | 革新技術を導入した効率的な物流、RORO貨物への対応、人流動線の確保、防災対策、港湾景観の形成、老朽化対策、海洋研究の誘致 |
| 清水港の課題 | 荷役待ちの船舶解消、船舶大型化と新たな貨物への対応、バルク貨物の取扱機能向上、用地確保、研究船と貨物船の混在利用の解消 |
| 県民（パブコメ等） | 防災対策の強化、水際線に憩い空間の創出、美しい景観の創造、緑の創生、“みなとまち”づくりの推進 |
| 企業（ヒアリング） | 船舶大型化、新規取扱貨物、用地・荷捌きスペース確保、高潮対策、シャーシ・空コンテナ置場確保 |
| 漁船・小型船舶（ヒアリング） | 高潮対策、航路泊地の埋没対策 |
| 関連計画 | 北東アジアクルーズの東日本における拠点化、国際海洋文化都市・清水の推進、次世代型エネルギーの推進と地域づくり |

【今回計画】

目標年次：2030年代前半

利用者が使いやすさを実感できるみなと

- 次世代高規格コンテナターミナルを形成
- 次世代高規格ROROターミナルを形成
- バルク貨物取扱機能を強化
- 海洋研究・開発拠点形成

憧れ、何度も訪れ、滞在したくなる美しいみなとまち

- 各地区で交流・賑わい拠点を創出
- 各拠点間のアクセス向上により地域内循環を強化

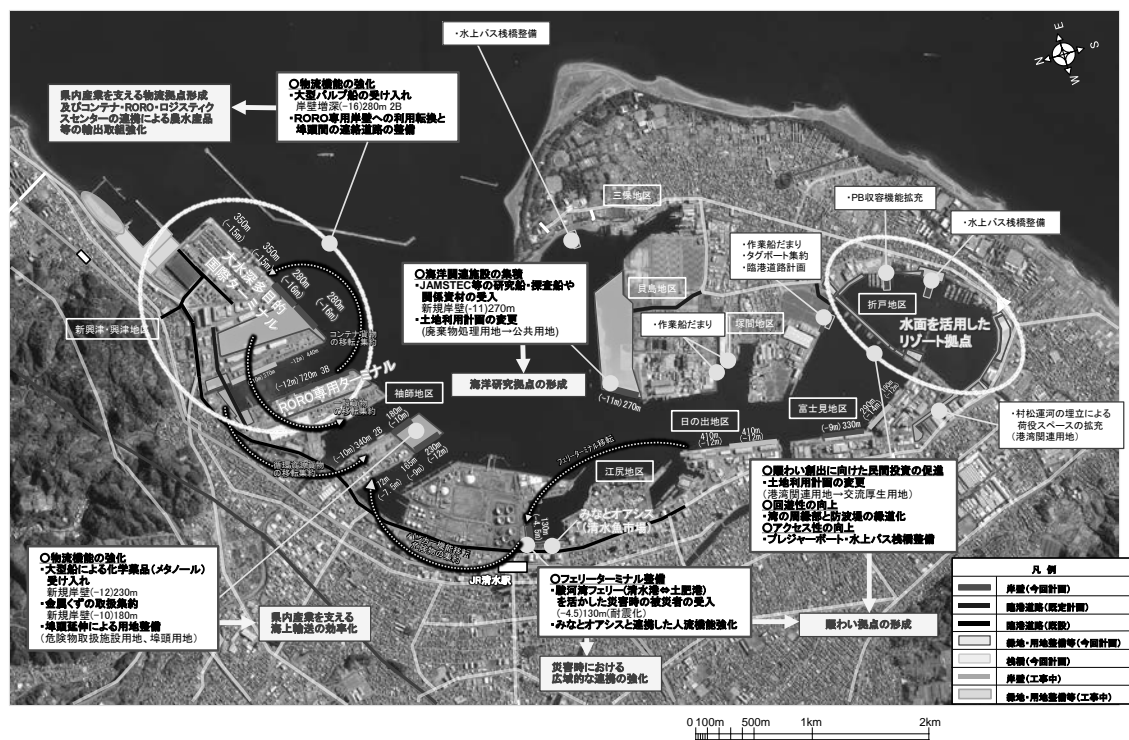
訪れ、働き、暮らす人々が安全・安心を感じられるみなとまち

- 円滑な生活物資の緊急輸送の機能を確保
- 速やかに物流を回復する機能を確保
- 災害時における広域的な連携の強化

“スマートな物流”と“美しいみなとまちづくり”の実現



45



〇コロナウイルスの影響

(意見)現状分析として、新型コロナウイルス感染症拡大の影響をどう考慮しているのか。

(回答)物流の停滞やクルーズ船の寄港中止など不安定な情勢が生じており、リモート化、省人化など感染症拡大予防につながる対応が求められていると認識している。各種事業の実施にあたっては、これらの認識を踏まえて進めて行くこととする。

〇脱炭素化への取組

(意見)脱炭素化に向けた取組の具体的な内容如何。

(回答)令和2年7月、静岡県とENEOS(株)は、清水港袖師地区での「次世代型エネルギー供給プラットフォーム」の構築と持続可能な地域づくりを目的とした協定を締結した。先ずは、協定に基づき、ENEOS(株)は太陽光発電、大型蓄電池などの最新技術や水素の活用を進めていき、ここから港全域の脱炭素化に向けて取組んでいく。

〇中長期的な検討

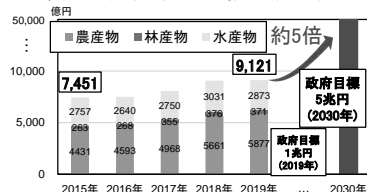
(意見)貯木場としての役割を終えた折戸湾を賑わいに活用していくことは良いことである。貯木場として利用されていた際の多数の杭について、費用もかかり今すぐというわけにはいかないかもしれないが、水面を海洋スポーツ等でも活用できるよう、中長期的には抜いていくべきである。

(回答)緑道など陸域の整備を進めるとともに、今後、関係者と調整しながら、水面のあり方を検討した上で、不要な杭を抜いていく。

農林水産物・食品の輸出促進に向けた方針

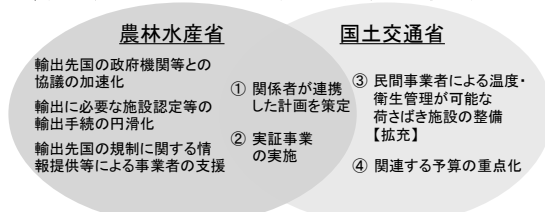
- 2030年の農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする政府目標の達成に向け、港湾を通じた農林水産物・食品の輸出を促進。
- なかでも、我が国から輸出される農林水産物・食品の8割が利用する海上コンテナを活用した農林水産物・食品の輸出を支援するため、農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾において、農水産物の輸出促進に資する港湾施設の整備支援を実施してきたところ。
- 令和3年度以降は、港湾を通じた農林水産物・食品の輸出をこれまで以上に促進するため、関連施設の整備に係る更なる支援の拡充を行っていく。

<農林水産物・食品の輸出額の推移と輸出手段別割合>



出典：農林水産省資料、貿易統計に基づき国土交通省港湾局作成

<農林水産省の取組と国土交通省が連携して推進する取組>



<具体の取組イメージ>

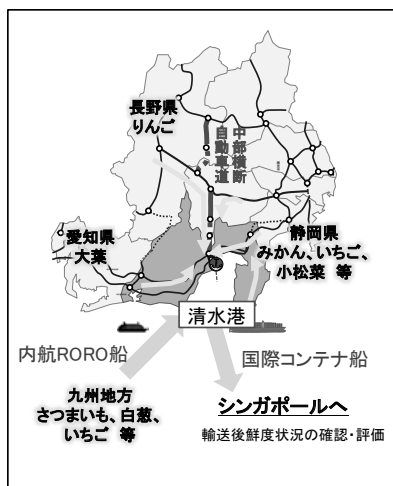


48

清水港における物流機能の強化に向けた取組

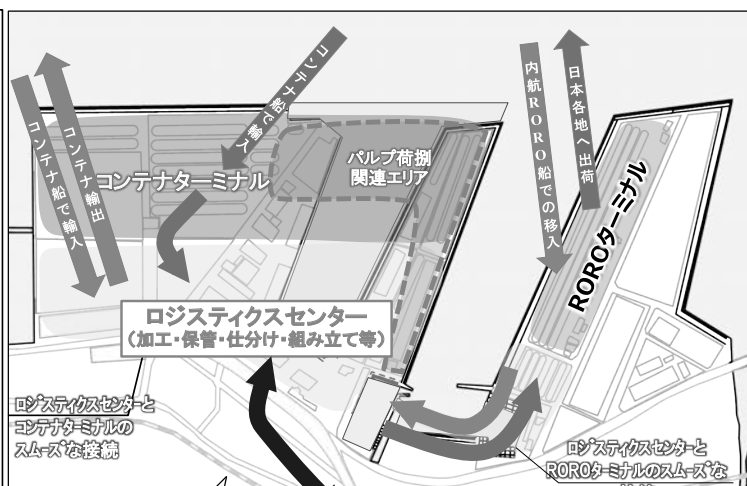
- 清水港においては、令和2年度に大分港とのRORO船航路を活用した農産物輸出の共同輸送試験を実施。中部横断自動車道の開通による背後とのアクセス向上も見込まれ、今後は、RORO船航路と内陸部とのアクセスを活かした更なる農産物輸出が期待される。
- コンテナターミナルとROROターミナルの近接性及び背後交通網との結節性の良さを活かし、ロジスティクスセンターを整備することにより、各機能が連携した物流機能の強化と利用価値の創出が期待される。

○農産物輸出の共同輸送試験(令和2年12月)



内航ROROやコンテナで移入・輸出した商品を港で組み合わせ全世界へ

コンテナで輸入された商品が港で加工され日本全国へ海上輸送



○コンテナ・RORO・ロジスティクスセンターの連携による付加価値

ワンストップサービス(止めない物流)
港(海外との結節点)の在庫拠点化による輸送効率向上
多様な輸送手段による代替輸送の確保
状況に応じた海上コンテナ輸送、RORO輸送、陸上輸送の切替

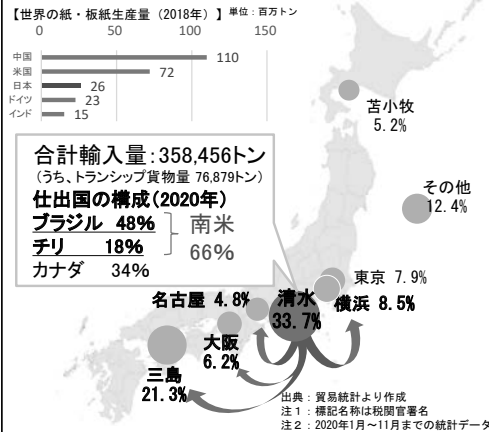
県内や内陸各県への出荷、供給等
高速道路隣接のインランドデポや物流拠点との連携

49

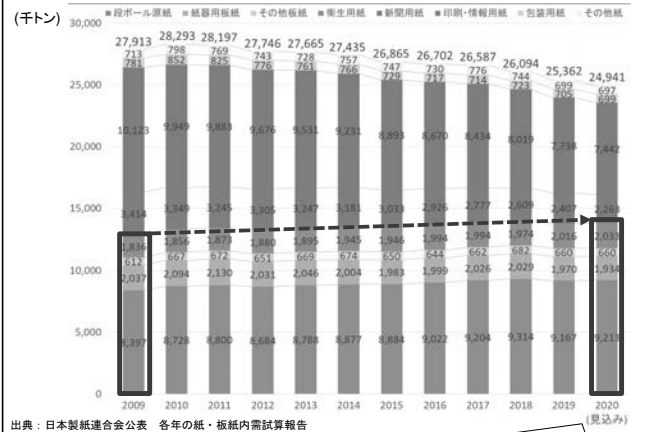
清水港におけるパルプの取り扱いについて

- 清水港は、全国のパルプ輸入の3分の1以上を扱い、その6割強は南米から大型船により輸入されている。それらの8割は背後地域に供給されるが、2割強は横浜・名古屋・大阪・三島川之江港等に移出されている。
- 全国的な紙・板紙の需要量は減少傾向にあるものの、清水港の背後地域における主な生産品である段ボール原紙や、全国的な構成比と比べ生産割合の大きい衛生用紙、脱ブラへの取り組みに向けた高機能な紙器用板紙等の安定した需要が見込まれ、高品質で安価な南米産パルプの安定的な取扱が今後も期待される。

○清水港における輸入パルプの調達量



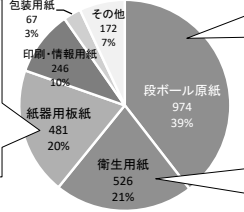
○国内の紙・板紙需要量推移



紙器用板紙

脱ブラへの取り組みに伴う紙製の包装や容器への移行等により、高機能用紙による紙需要の拡大が期待。全国的な構成比と比較し生産量が多いのが特徴。

出典：「富士市の工業（2019年）」より作成
日本製紙連合会
単位：千トン



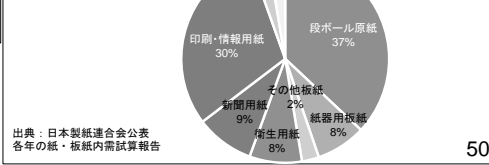
段ボール原紙

ネット通販の拡大等により安定した需要が存在

衛生用紙

ティッシュペーパー、トイレットペーパー等生産量が多いのが特徴

【品別構成比】 (2020年見込み)



50

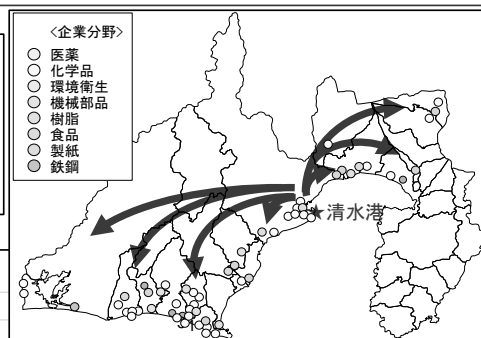
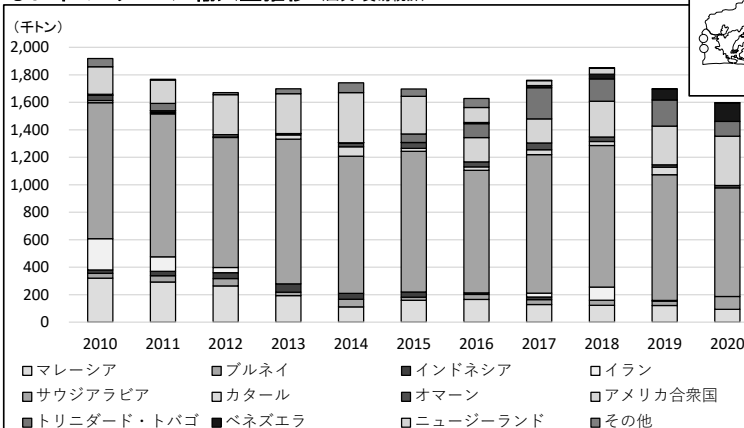
清水港におけるメタノールの取り扱いについて

- メタノールは化学反応の溶媒として、医薬品、化学品、機械部品、樹脂、食品系等、幅広い分野で利用されている。メタノールは、全国的に安定した需要が存在するが、その9割が天然ガスから作られるため、日本は全量を輸入で賄っている。
- 清水港で取り扱うメタノールは、そのほとんどが背後の産業で用いられ、県内50以上の企業で利用されている。
- 清水港で取り扱うメタノールの約70%は中東原産であり、現在の韓国経由から大型船による直送へ切り替えることができれば、輸送コスト削減や安定的な供給体制の確保が期待できる。

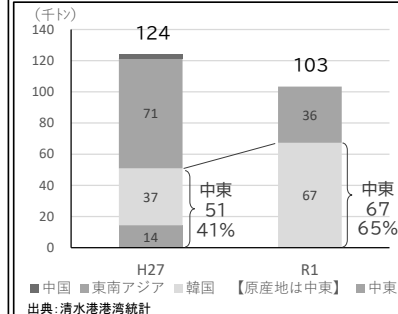
○メタノールの用途



○日本のメタノール輸入量推移



○清水港におけるメタノール仕出国



51

清水港の目指す姿と基本方針との関係

〇目指す姿(前回改訂時)

- ①清水港全体での物流機能の再編
国際海上コンテナ取扱機能の拡充・強化と
臨港交通体系の強化
- ②魅力ある港湾空間の形成
旅客船やフェリー利用へ対応した交流拠点空間の形成と
プレジャーボート収容施設の整備
- ③防災機能の強化
人々に安心・安全を提供する大規模地震対策施設の強化

〇目指す姿(今回計画)

- “スマートな物流”と“美しいみなとまちづくり”の実現
- ①利用者が使いやすさを実感できるみなと
次世代高規格コンテナ・ROROターミナルの形成と
バルク貨物取扱機能の強化・海洋研究・開発拠点形成
 - ②憧れ、何度も訪れ、滞在したくなる美しいみなとまち
交流・賑わい拠点の創出とアクセス性・回遊性の向上による
地域内循環の強化
 - ③訪れ、働き、暮らす人々が安全・安心を感じられるみなとまち
円滑な生活物資の緊急輸送機能の確保と
災害時における広域的な連携の強化

〇基本方針の関連箇所(抜粋) 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全路の開発に関する基本方針(令和2年3月国土交通省港湾局)

港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

(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
 - 国内主要港においてアジア地域との貨物輸送需要を踏まえたコンテナシャトル航路や国際フェリー・RORO航路等に対応した港湾機能の強化
- 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
 - 資源・エネルギー・食糧の受入拠点となる港湾の機能強化及び環境への負荷が少ないエネルギーの受入拠点の形成
- 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
 - 国内複合一貫輸送網の機能強化
- 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
 - 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を維持し、民間投資及び雇用を誘発するための港湾機能の強化並びに内陸部との連携強化
 - 物流機能・産業空間の新たなニーズに柔軟に対応する港湾空間の利用再編・再開発の推進

(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

- ②観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
 - みなととその周辺における散策・飲食・ショッピング等の機能の確保及び地域住民との交流・賑わいの創出等、快適で利便性の高い交流空間の形成
 - クルーズ船、スーパーヨットやその他の水上交通等の多様な船舶の回遊・寄港要請への対応

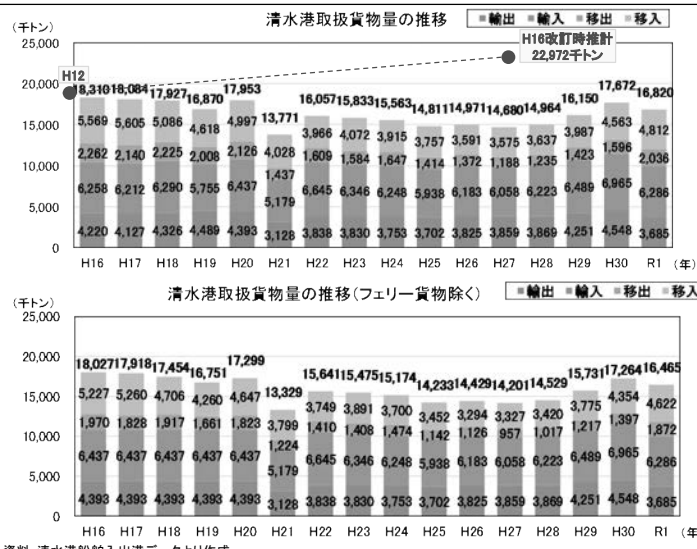
(3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

- 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
 - 災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルート・航路等の啓開体制の強化
 - 災害時における緊急物資輸送、市民の生活支援、避難誘導等に迅速に対応するため、平時時から必要な情報を共有・利活用できる体制、災害発生後に被災状況、インフラの利用可否等の情報を遅滞なく提供できる体制等の構築

52

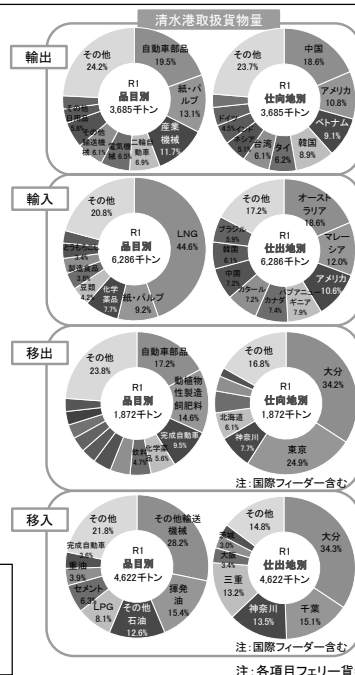
貨物の取扱状況

- 〇 清水港の大宗貨物は、LNGの輸入、自動車部品や紙・パルプの輸出、その他輸送機械や揮発油の移入。
- 〇 LNGは県内に供給している都市ガスの原料として輸入。自動車部品は海外の工場で生産している自動車の部品として輸出。
- 〇 輸出貨物の最終仕向地は、中国が18.6%と最も多く、次いでアメリカ10.8%、ベトナム9.1%。
- 〇 輸入貨物の最初仕出地は、オーストラリアが18.6%と最も多く、次いでマレーシア12%、アメリカ10.6%。



【既定計画との相違(対H27)の要因】

- 〇H16改訂時には、増加を見込んでいた重油と石油製品の移入が減少(企業見込みとの乖離)
重油: (H27見込み) 1,525千トン⇒(H27実績) 150千トン
石油製品: (H27見込み) 2,560千トン⇒(H27実績) 538千トン



注: 各項目フェリー貨物を除く

53

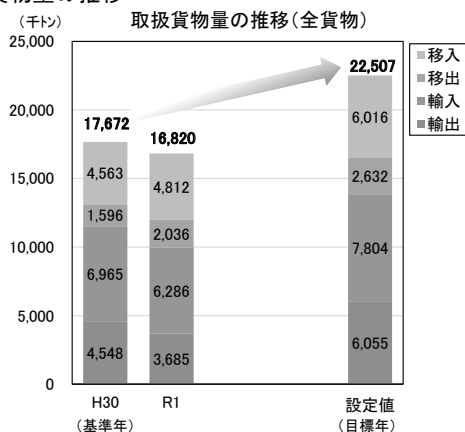
計画貨物量の設定



国土交通省

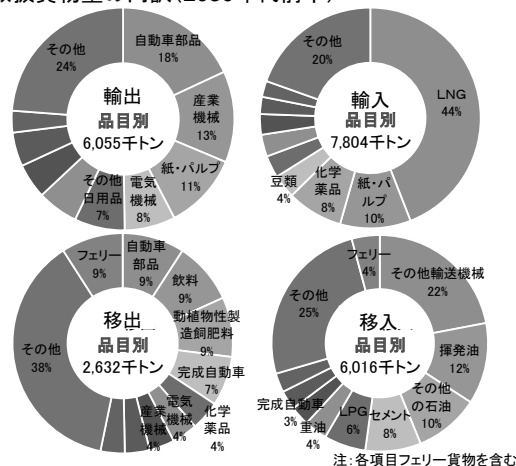
- 良質で安価な南米産輸入パルプへの需要増大に伴い紙・パルプ(輸入)で約29万トンが増加すると見込む。
- 中部横断自動車道の開通に伴い背後圏が拡大し、産業機械(輸出)で約33万トンが増加すると見込む。

●取扱貨物量の推移



資料:清水港湾統計年報

●取扱貨物量の内訳(2030年代前半)



●増加量の多い品目と主な増加要因

| | 品目 | H30 | 今回の推計 | 増加分 | 主要要因 |
|---|-----------|-------|-------|-----|------------------|
| 1 | 産業機械 輸出 | 469 | 803 | 334 | 幹線道路網充実に伴う背後圏の拡大 |
| 2 | 紙・パルプ 輸入 | 515 | 809 | 293 | 南米産輸入パルプ需要の増加 |
| 3 | LNG 輸入 | 3,184 | 3,439 | 255 | 都市ガス供給エリアの拡大 |
| 4 | その他日用品 輸出 | 257 | 443 | 186 | コンテナ貨物需要の増加 |
| 5 | 電気機械 輸出 | 270 | 447 | 177 | コンテナ貨物需要の増加 |

空調機器、油圧ショベル 等

エアコン、洗濯機 等

54

港湾計画の内容[新興津地区・興津地区]



国土交通省

- パルプ船の大型化に対応した岸壁の整備

【既定計画】



【今回計画】



55

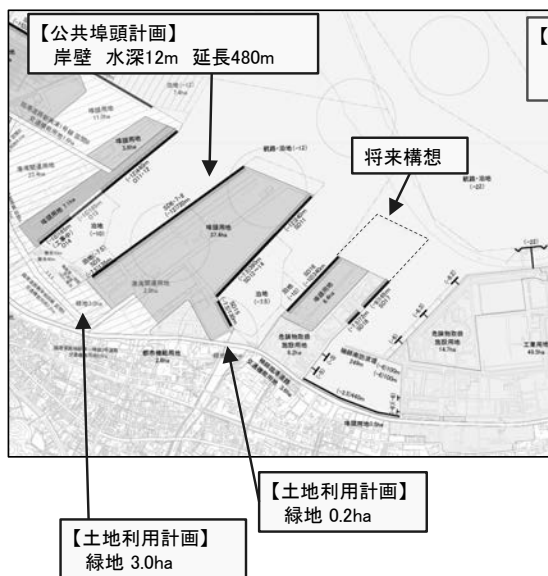
港湾計画の内容[袖師地区]



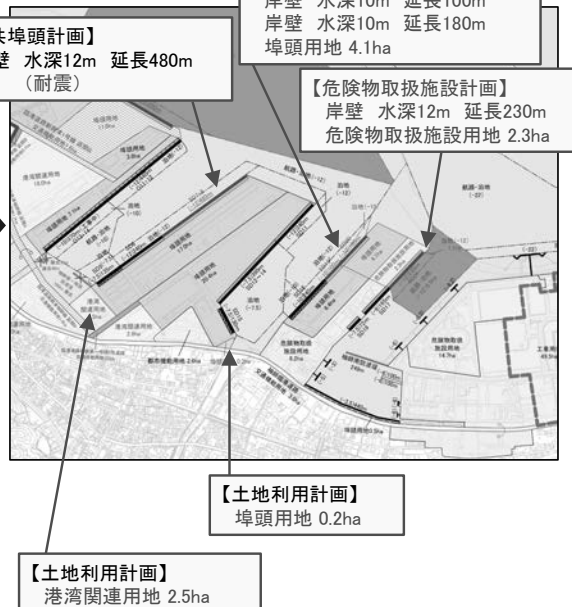
国土交通省

- 内貿ユニットロード貨物需要の増大に対応するための、RORO専用ターミナルへの転換
- 大規模災害時の物流機能の継続的な利用を目的とした耐震岸壁の整備
- 新興津地区の再編で移転が必要な循環型資源取扱機能を集約
- 江尻地区の再編で移転が必要な石油類を集約

【既定計画】



【今回計画】



56

港湾計画の内容[江尻地区]



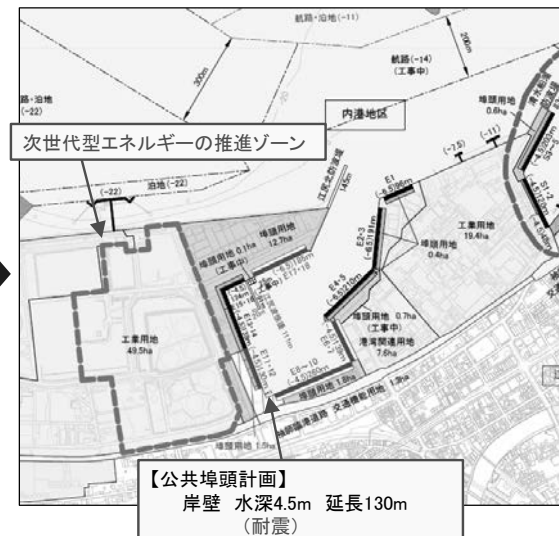
国土交通省

- 住民の緊急避難用岸壁に位置付け、耐震岸壁として整備
- 県、地域、地元企業が一体となって、次世代型エネルギー供給プラットフォームの構築と持続可能な地域づくりに取り組む

【既定計画】



【今回計画】



57

- 【既定計画】

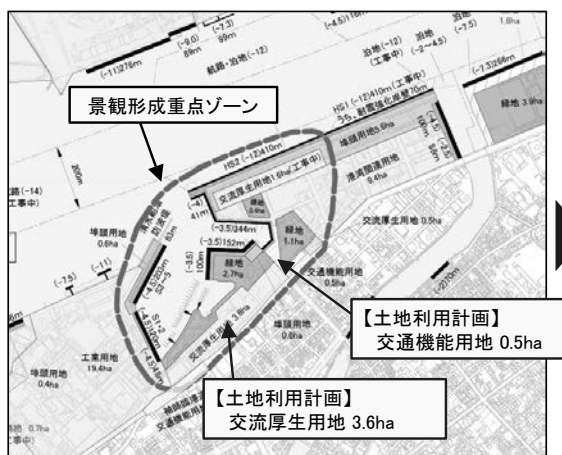
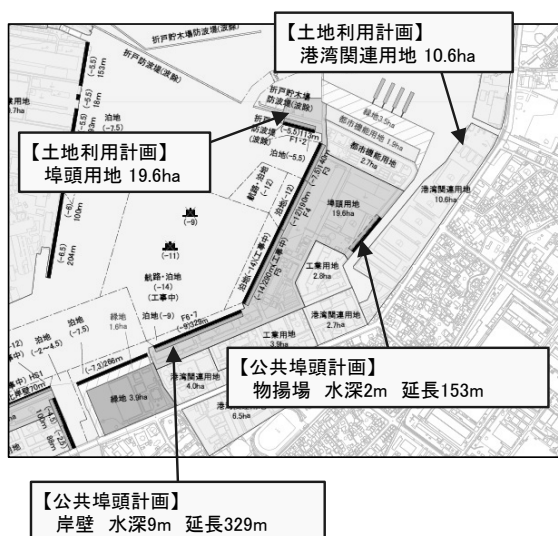


Figure 1 is a detailed land use plan and traffic function land use plan for the area around the proposed road. The map shows various land use zones, including 'Landscape Formation Focus Zone' (景観形成重点ゾーン), 'Traffic Function Land Use' (交通機能用地), and 'Green Space' (緑地). Key features include the proposed road (臨港道路), existing roads (e.g., 国道12号, 国道12号バイパス), and various land use designations with their respective areas (e.g., 交通厚生用地 0.5ha, 緑地 2.7ha).

- 【既定計画】

[illegible]

港湾計画の内容[折戸地区]



国土交通省

- 港内に点在するプレジャーボートの暫定係留を解消し、適正な水面利用と船舶の航行安全を確保するため、栈橋を再編
- 水面を活用したリゾート形成をするため、折戸湾を周遊できる「水辺のプロムナード」や、水上バスのための栈橋を整備
- 賑わい空間を創出するために土地利用計画を変更(交流厚生用地を位置付け)

【既定計画】



【今回計画】



60

港湾計画の内容[塚間地区・貝島地区・三保地区]



国土交通省

- 塚間地区では、水域の静穏性や岸壁の利用状況等を踏まえ、港内に点在するタグボートを集約
- 貝島地区では、想定される最大船舶である地球深部探査船「ちきゅう」が係留可能な岸壁を整備
- 三保地区では、マリンスポーツの拠点として、水上バス等が利用できる小型栈橋を整備

【既定計画】



【今回計画】



61

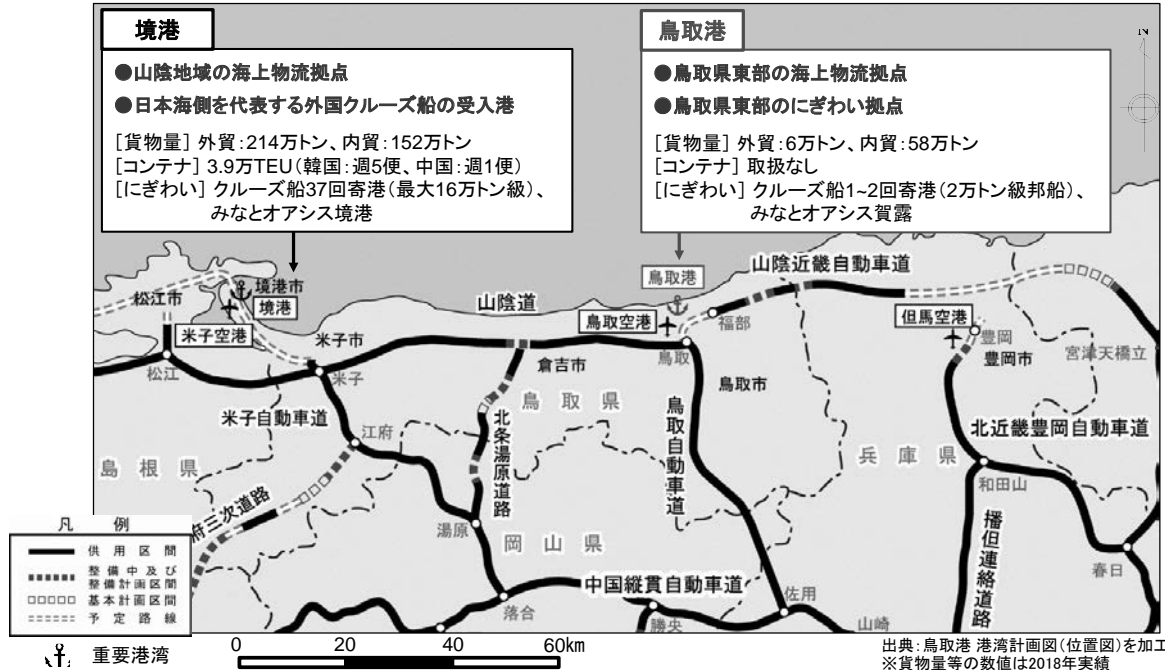
鳥取港 港湾計画 改訂

前回改訂：平成9年 7月〔目標年次：平成10年代後半(2000年代半ば)〕
 今回改訂：令和2年 11月〔目標年次：令和10年代後半(2030年代半ば)〕

令和2年11月26日
 交通政策審議会
 第80回港湾分科会

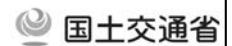
資料1

- 鳥取港は、地域のインフラ整備に必要な砂・砂利、セメント等の移入に利用されている他、近年は原木の輸出やバイオマス燃料の輸入にも利用される等、鳥取県東部の海上物流拠点としての役割を担っている。
- 鳥取港周辺には、年間70万人の来場者を誇る「かろいち」等から構成される「みなとオアシス賀露」、鳥取港とのツインポート化を進める鳥取砂丘コナン空港、鳥取砂丘等が立地している等、鳥取県東部のにぎわい拠点としての役割も担っている。



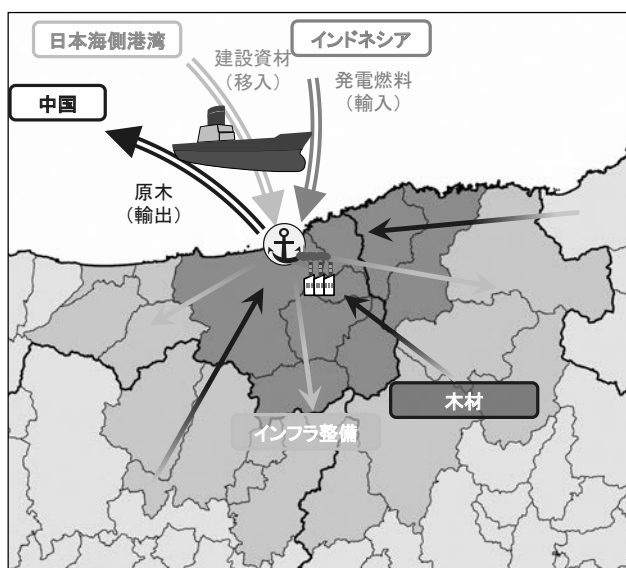
62

鳥取港が担う役割(鳥取県東部の海上物流拠点)

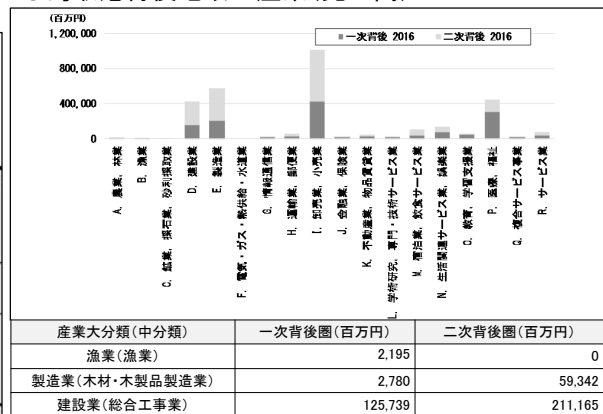


- 建設資材向けの砂利・砂の移入、地元製紙会社向けのバイオマス発電燃料の輸入、地元企業の原木輸出等が行われており、兵庫県北部地域及び鳥取県東部の地域産業を支える役割を担っている。

●港の利用イメージ



●鳥取港背後地域の産業(売上高)



●鳥取港の取扱貨物量(上記に関連する主な貨物)

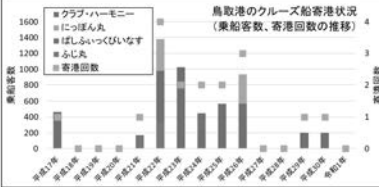
| 品目 | 区分 | 平成30年(トン) |
|---------------|----|-----------|
| 水産品 | 移入 | 1,561 |
| 原木 | 輸出 | 7,410 |
| 砂利・砂 | 移入 | 326,913 |
| 石灰石 | 移入 | 143,310 |
| セメント | 移入 | 67,537 |
| 合計 | | 546,731 |
| 鳥取港総貨物量 | | 639,781 |
| 鳥取港総貨物量に占める割合 | | 85% |

63

鳥取港が担う役割(交流・賑わいの拠点)

- 鳥取港は、背後60分圏内に、倉吉市の白壁土蔵群をはじめとする郷土・文化施設や、鳥取砂丘や浦富海岸を中心とする山陰海岸ジオパークなどの豊かな自然を有し、観光資源に恵まれているため、クルーズ寄港の際にも、独自のオプションツアーを実施するなど、鳥取港背後の賑わい創出にも寄与している。
- 鳥取港の一部は「鳥取・賀露みなとオアシス」に登録されており、海産物市場や農産物直売所を中心に多くの地元民や観光客等が訪れ、ポートパークや賀露みなと海水浴場などの交流・賑わい空間が形成されている。
- 鳥取港の西浜地区には、「賀露みなと海水浴場」が整備されており、近年では、清掃活動等に積極的な地元自治会、商店等の協力のもと、「JFA全日本ビーチサッカー大会」の誘致が成功した。また、港内水域を使用して行われる「ホーエンヤ」などの伝統行事、港湾緑地を利用した「白いか祭り」等も活発に行われている。
- 今後、地元・産・官・学が取り組む鳥取港賑わいづくり計画を活用して、一層の活性化を図る。

◎クルーズ寄港を中心とした賑わい創出



鳥取港背後観光スポット及びクルーズ用オプションツアー



◎鳥取・賀露みなとオアシスと鳥取港賑わいへの取組



地元・産・官・学が取り組む

鳥取港賑わいづくり計画

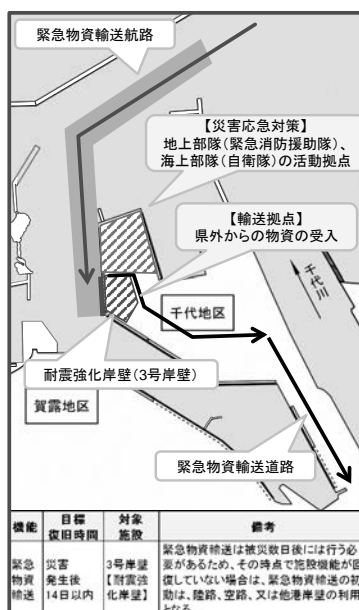
を活用

64

鳥取港が担う役割(防災・背後圏への緊急物資輸送拠点)

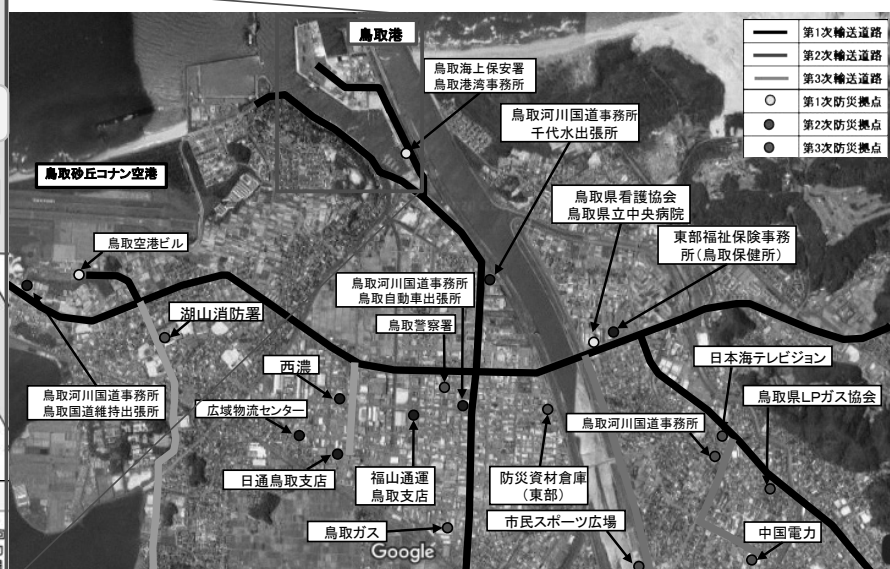
- 2007年に千代3号岸壁が耐震化されており、鳥取県地域強靱化計画や地域防災計画において、発災時に緊急物資輸送の役割を担うこととなっている。

●災害対応(鳥取港)



資料：鳥取港 港湾BCP

●緊急物資輸送経路(鳥取港背後)



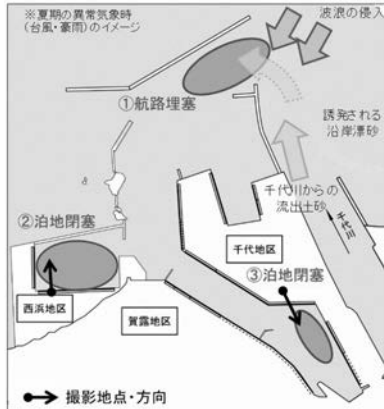
出典：鳥取県地域防災計画

65

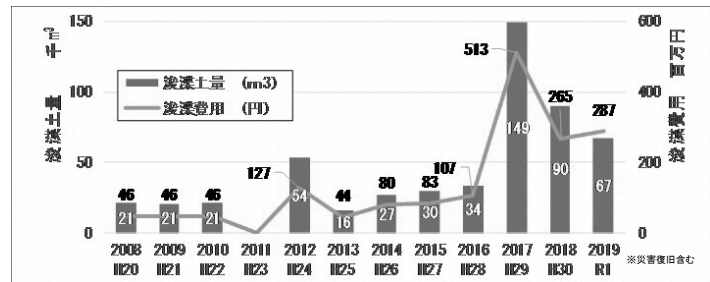
鳥取港の課題 常態化する航路・泊地の埋塞

- 冬季風浪等により主要航路である千代航路に砂が堆積し大型船の航行に支障が生じることから、毎年春先に千代航路の維持浚渫を実施し、航路水深の維持を図っている状況である。
- 近年では、台風や豪雨災害による航路埋塞、泊地埋塞が発生し、災害復旧のため緊急工事を実施している。
(2017年台風18・21号、2018年7月豪雨、2019年台風19号では、航路内への土砂流入により航路埋塞、泊地埋塞が発生)

●航路埋塞・泊地閉塞発生状況



●浚渫土量及び費用の推移



出典：鳥取県

①航路埋塞

(平成29年台風18号、21号)



②泊地閉塞

(平成30年7月豪雨)



③泊地閉塞

(平成29年台風18号)



【航路埋塞に伴う企業活動への影響】

- ①2017年台風19号：姫路港でPKSを荷揚げして陸送
2017年台風19号に伴い千代航路が埋塞(-10m⇒-5.9m)していたことから、姫路港で約5千トン荷揚げした後、2ヶ月以上かけて鳥取市内まで陸送。追加経費は1千万円以上。
- ②2018年7月豪雨：佐伯港でPKSを荷揚げして喫水調整
2018年7月豪雨に伴い千代航路が埋塞(-10m⇒-5.5m)していたことから、急速調整して佐伯港利用企業に4千トンを佐伯港で荷揚げして買い取ってもらって喫水調整した後、鳥取港で7千トン荷揚げ。

66

鳥取港の目指す姿

役割

※1 鳥取県元気づくり総合戦略2018、※2 鳥取県地域防災計画

| | |
|------|---|
| 物流 | <ul style="list-style-type: none"> ・鳥取県産業の特徴を活かした正規雇用の場の拡大※1 ⇒本社機能移転、地域の物流、人口流動等に寄与する立地等への支援の充実 ⇒利便性の高い無料高速道路網の整備など戦略的な情報発信による誘致促進 ⇒工業団地の造成、遊休施設の改修等による立地誘導策の実施。 ・国内外への商圏拡大に向けた支援※1 ⇒北東アジア地域間の物流活性化に向けた新規物流ルートの検討 <p>将来にわたって鳥取県の経済を支えるため、 輸送の効率化、多様性による地域産業の振興を担っていかなければならない。</p> |
| 人流 | <ul style="list-style-type: none"> ・外国人が憧れる鳥取※1 ⇒県内へのチャーター飛行機、クルーズ船の誘致 多様な観光資源を活かした戦略的観光立県※1 ⇒美しい海のイメージ発信や体験メニュー造成、水産資源、漁港施設の活用など海をテーマとしたブランド化 ・暮らしやすく、元気になるまちづくり※1 ⇒鳥取砂丘コナツコナツ空港と鳥取港を核にしたツインポート化 住む人、訪れる人にとって魅力ある地域を継続するため、地域資源を活用した賑わい・憩い空間の形成による交流拠点として機能していかなければならない。 |
| 安全安心 | <ul style="list-style-type: none"> ・鳥取ならではの「防災文化づくり」※1 ⇒災害時における物流体制等の整備促進 ・「災害予防(緊急輸送体制の整備)」※2 ・「災害応急対策(応急活動の調整)」※2 ・「震災対策(耐震性の推進)」※2 <p>安心な暮らしと企業活動を継続するため、 防災と安全性を備えた自然災害に強い港づくりを進めていかなければならない。</p> |

課題及び要請

| | |
|--------------------|--|
| 有識者 (委員会) | 大型貨物船の受入機能強化、長尺・重量物への対応、水産業の振興・強化、コンテナ(箱船)貨物輸送機能強化、小ロットへの対応、良好な水辺空間の確保 |
| 鳥取港の課題 | 航路埋塞・泊地閉塞、静穏度不足、船舶の大型化と新たな貨物への対応 |
| 県民 (アンケート) | 交通手段の充実、散策・憩い空間の整備、マリンスポーツの推進、リタナダンシーの確保、港湾機能強化 |
| 企業 (ヒアリング) | 船舶大型化、貨物量増大、新規取扱貨物、用地確保、内航船の寄港 |
| 漁船・小型船舶 (ヒアリング) | うねり・静穏度対策、東側への航路確保、来訪者の利用区分、航路の安全確保、大型プレジャーボート係留 |
| 上位計画 | 次世代エネルギー供給拠点化、大型クルーズ船の受入環境整備、ツインポート推進、非常時の物資受入港 |

【今回計画】

目標年次：10年代後半

〈自らの役割を果たす〉輸送の効率化、多様性による地域産業を振興する港
○鳥取港にいつでも船舶が入港し荷役活動を行え、かつ地域特性や産業構造などを踏まえた鳥取港ならではの独自性を発揮する。

〈伝統文化と周辺集客施設〉地域資源を活用した賑わい・憩い空間の形成による交流拠点
○鳥取県の伝統文化を尊重し、多様な観光資源を生かした観光立県を実現する。

〈安心な暮らしと企業活動が継続する〉防災と安全性を備えた自然災害に強い港
○鳥取港が鳥取市の地域防災拠点の一つとして、地域住民の生活・企業活動の継続に貢献する。



67



昭和51年 港灣計画策定

【背景】

- ・河口港として流下土砂・漂砂の影響が大きく、常にその機能は阻害され、発展が制約。
- ・昭和49年千代田川河口維持のための河口付け替え計画の策定により、港湾を河川と分離し、近代港湾としての港湾整備が可能となった。
- ・山陰の中核都市鳥取市を背後にひかえ、経済・社会発展による物的流通は拡大する傾向。

【改訂のコンセプト】近代港湾としての幕開け

- 鳥取県東部・中部地域を背後圏とし、都市活動の伸展に対応した消費物資を取り扱うとともに、地場産業を育成するため、流通機能の強化を図る。
- 水産業の育成のための漁港施設の整備、及びその安全利用の確保。
- 千代川改修計画に伴う河川付け替え跡地の有効活用により、干頭用地・港湾関連用地を整備。

【代表的な施設】

- ①第1防波堤:700m、第2防波堤:320m、第3防波堤:160m延伸
②水深10m岸壁×1B、水深7.5m岸壁×3B

【港灣計画図】



昭和61年 港灣計画改訂

【背景】

- 背後地域は、鳥取市を中心として20万都市構想が推進されており、自然環境と調和のとれた工業開発が計画され、鳥取県の東部・中部地域及び兵庫県但馬地域の流通拠点としての港湾機能の拡充の要請。
- 水産業の発展を図るための漁業関連施設整備や親しまれる港づくり等の要請。

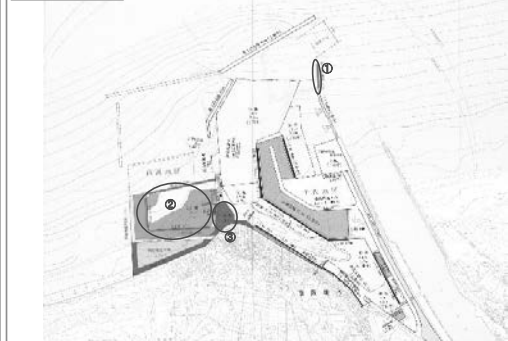
【改訂のコンセプト】地域の発展に対応した港湾機能の拡充

- 背後圏の産業経済の発展に対応するため、所要の港湾施設を整備。
- 水産業の安定的発展を図るため、漁業関連機能を拡充。
- 港湾における環境面の向上と親しまれる港づくりを目指し緑地を整備。

【代表的な施設計画】

- ①第2防波堤:320m(150m延伸)
- ②小型船溜まり(漁船用)
- ③土地造成(港灣関連用地、緑地)

【港灣計画図】



鳥取港の目指す姿(平成～令和)

平成9年 港湾計画改訂

【背景】

- 鳥取県東部地域は、電気機械工業を中心とした産業集積により山陰地方第1の製造品出荷額を誇り、交通ネットワークの進展にともない、ますますの発展が期待。
- 荷主、船社への鳥取港の利用促進の働きかけと、中小船舶の安全な入出港、港内静穏度の確保を図る必要。
- 市民が海・港・船に親しみ憩える安全で快適な港湾空間の形成の要請。

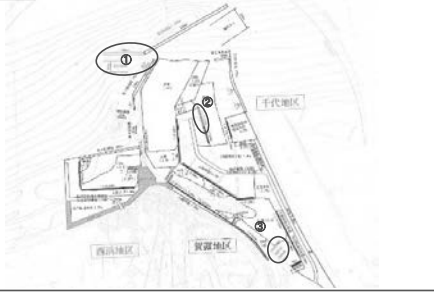
【改訂のコンセプト】港湾利用の促進に向けた利便性の向上

- 船舶の入出港時の航行の安全性向上のため港内の静穏度確保。
- 大規模地震災害時の緊急物資輸送機能の確保。
- 海洋性レクリエーション活動の場を確保するため、放置艇小型艇の適正な収容、親水空間の確保。

【代表的な施設計画】

- 第1防波堤：1,000m(300m延伸)、第3防波堤：130m撤去[中小型船舶航路の開港]
- 水深7.5m岸壁×3B(既設、うち1B耐震化)
- 小型船溜まり(棧橋4基)

【港湾計画図】



令和2年 港湾計画改訂

【背景】

- 背後圏経済は、平成12年の県内電気機械産業の大規模事業再編及び平成20年リーマンショックの影響を大きく受けたものの、近年ようやく復調の兆し。
- 平成28年以降バイオマス燃料(PKS)輸入用の1万DWT級の大型船の入港や、林業振興に資する原木輸出や再エネ関連貨物の取扱など、新たな貨物の取り扱いが期待。
- 近年、台風や豪雨災害による航路・泊地の埋塞が顕在化しており、港湾機能の低下、背後の企業活動への影響が発生するなど、抜本的な対策の要請。
- 豊富な観光資源の最大限の活用と近接する空港との連携、道路ネットワーク整備に伴い増加する観光客や地域住民との交流や賑わいづくりの拠点としての役割を期待。

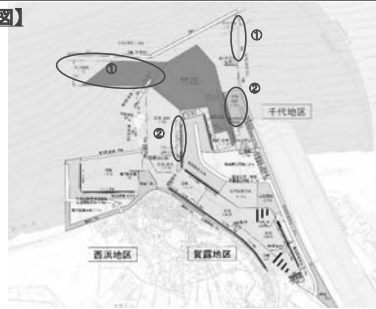
【改訂のコンセプト】更なる機能拡充と利用促進に向けた転換

- 輸送の効率化による地域産業の成長と競争力強化のための基盤整備、将来を見据えた港の再編・維持管理。
- 地域・自然と共生する交流拠点、周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成。
- 自らの防災機能と他地域が被災した場合の補完機能の確保。

【代表的な施設計画】

- 第1防波堤：1,300m(300m延伸)、第2防波堤：200m延伸、第3防波堤：110m撤去[主航路の切替]
- 水深12m岸壁×1B、水深10m岸壁×1B(耐震化)

【港湾計画図】



70

鳥取港の目指す姿と基本方針との適合

【目指す姿(前回改訂時)】

- 港湾の利用促進を図るとともに、船舶の入出港時の航行の安全性を向上させるため、静穏な水域の確保を図る。
- 安全かつ健全な海洋性レクリエーション活動の場を確保するため、港湾周辺に存在する放置小型艇の適正な収容を図る。
- 港湾における快適で潤いのある環境を創造するため、親水空間の確保を図る。
- 大規模地震対策施設の整備により、大規模地震災害時の緊急物資輸送等の確保を図る。

港湾の基本方針※

港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

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

- 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を維持し、民間投資及び雇用を誘発するための港湾機能の強化並びに内陸部との連携強化
- 資源・エネルギー・食糧の受入拠点となる港湾の機能強化及び環境への負荷が少ないエネルギーの受入拠点の形成

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

- 東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの気候需要に応じたクルーズ船受入環境の整備
- みなととその周辺における散策・飲食・ショッピング等の機能の確保及び地域住民との交流・賑わいの創出等、快適で利便性の高い交流空間の形成

国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

- 港湾及び航行経路における船舶航行及び港湾活動の安全性を確保するため、必要な施設整備や情報提供等のハード・ソフト施策の推進
- 災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルート構築及び航路等の啓発体制の強化

※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2年3月国土交通省港湾局)

【目指す姿(今回計画)】

ヒト、モノ、みんな「きなんせ鳥取港」

- 自らの役割を果たす
輸送の効率化、多様性による地域産業を振興する港
- 伝統文化と周辺集客施設
地域資源を活用した賑わい・憩い空間の形成による交流拠点
- 安心な暮らしと企業活動が継続する
防災と安全性を備えた自然災害に強い港

今回計画での主な対応

＜物流＞

- 原木の輸移出の拡大及びバイオマス燃料の輸入に向けた新規岸壁・土地造成

＜クルーズ船＞

- クルーズ船の受け入れ環境を向上させるためのふ頭再編

＜みなとまちづくり＞

- 鳥取港賑わいづくり基本計画・実施計画に基づくみなとまちづくり

＜安心・安全＞

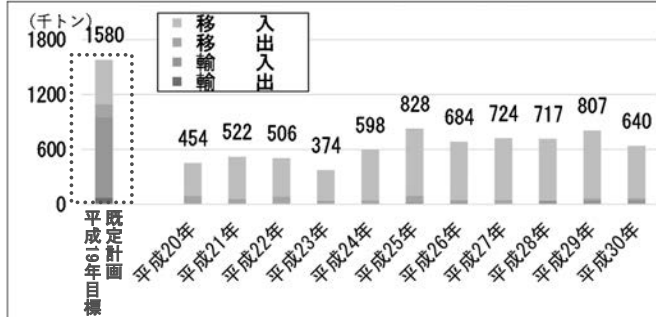
- 航路埋塞・泊地閉塞に対応するための主航路の切り替え及び防波堤の延伸
- 緊急物資輸送を担う船舶の想定を踏まえた耐震強化岸壁の位置付け

71

鳥取港の貨物取扱状況

- 大宗貨物は、砂利・砂、石灰石、セメントの移入、薪炭の輸入。
- 砂利、砂、石灰石、セメントは、背後圏の公共事業に用いられる。
- 薪炭は、東南アジアからバイオマス燃料を調達。

●取扱貨物量の推移



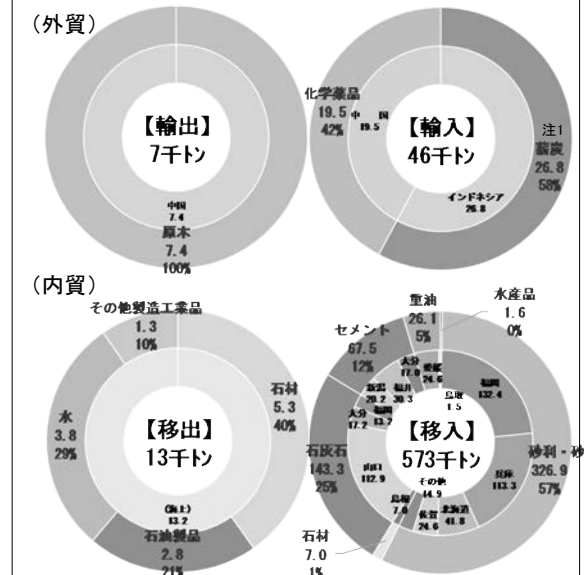
【既定計画との相違(対H30)の要因】

- 1998年迄の景気後退を受け、平成20年にかけて全国的に公共事業が縮小し、鳥取県においても、砂利・砂、セメント等の移出入が見込めなくなったことにより減。
- 輸送機械については、企業の撤退により輸出48千トンが見込めなくなった。また、紙・パルプについては、鳥取港の港湾機能の整備状況を踏まえ、現在は他港利用となっている。

＜内訳＞

| 品目 | 輸出入 | 移出 | 移入 |
|-------|------------|-----------|------------|
| 砂利・砂 | 輸入 -842千トン | 移出 -42千トン | 移入 +327千トン |
| セメント | 移入 -69千トン | | |
| 石油製品 | 移入 -180千トン | | |
| 輸送機械 | 輸出 -48千トン | | |
| 紙、パルプ | 輸出 -10千トン | 移出 -32千トン | |

●取扱貨物量の内訳(2018年)



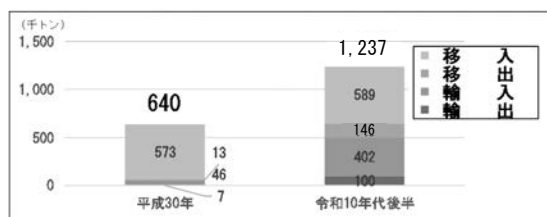
注1) 鳥取港湾統計上は、動植物性製造飼肥料(501)で計上されているが、当該品目はPKSであり、港湾調査に用いる品種コード(82品種)では、薪炭(121)に分類されるため、ここでは薪炭として整理した。

72

計画貨物量の設定

- 鳥取港を利用して原木を輸出・移出する企業の計画を踏まえ、原木の輸出・移出量の増加を見込む。
- 鳥取市内のバイオマス発電所の新設計画を踏まえ、バイオマス燃料(EFBペレット、パーム油)の新規取扱を見込む。
- 鳥取港背後立地企業の段ボール芯紙の輸出計画を踏まえ、コンテナでの紙・パルプ移出(博多港TS)を見込む。

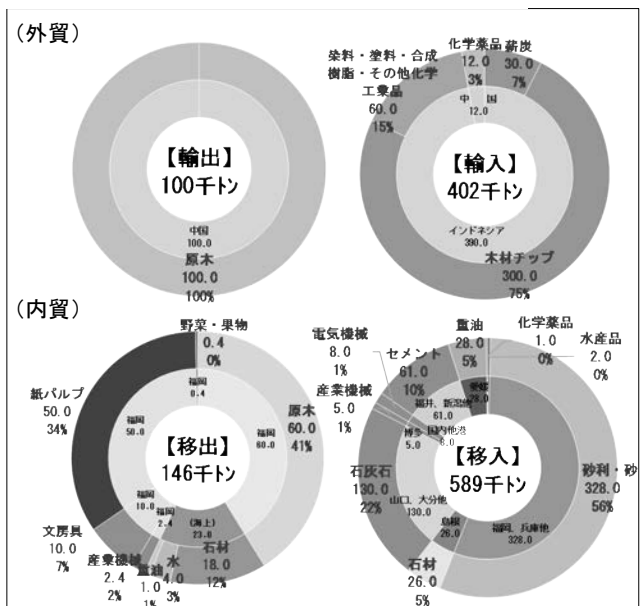
●計画貨物量



●増減の主な要因

| 形態 | 品目 | 平成30年 | 令和10年代後半 | 備考 |
|----|---------------------------|-------|----------|------------------|
| 輸出 | 原木 | 7千トン | 100千トン | 新規企業による輸出 |
| 輸入 | 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品(パーム油) | - | 60千トン | バイオマス発電所新設 |
| | 木材チップ(EFBペレット) | - | 300千トン | バイオマス発電所新設 |
| 移出 | 原木 | - | 60千トン | 陸送から海送へのシフト+取扱増 |
| | 紙・パルプ | - | 50千トン | 段ボール芯紙の輸出(博多港TS) |
| 移入 | 電気機械 | - | 8千トン | 陸上風力発電所新設 |

●計画貨物量の内訳(令和10年代後半)

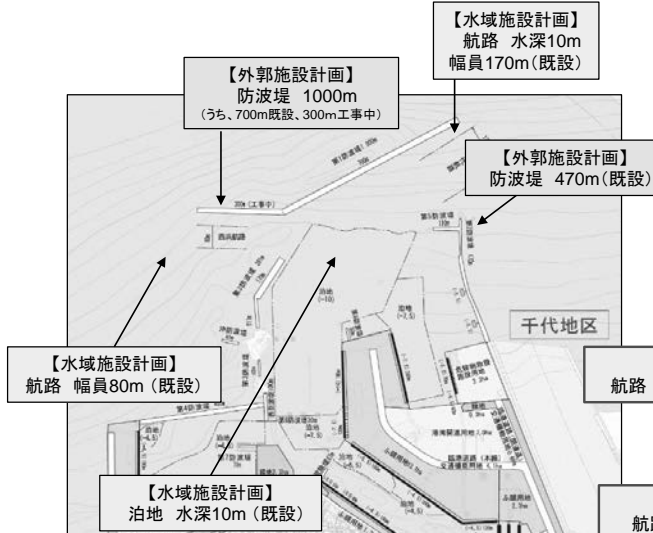


73

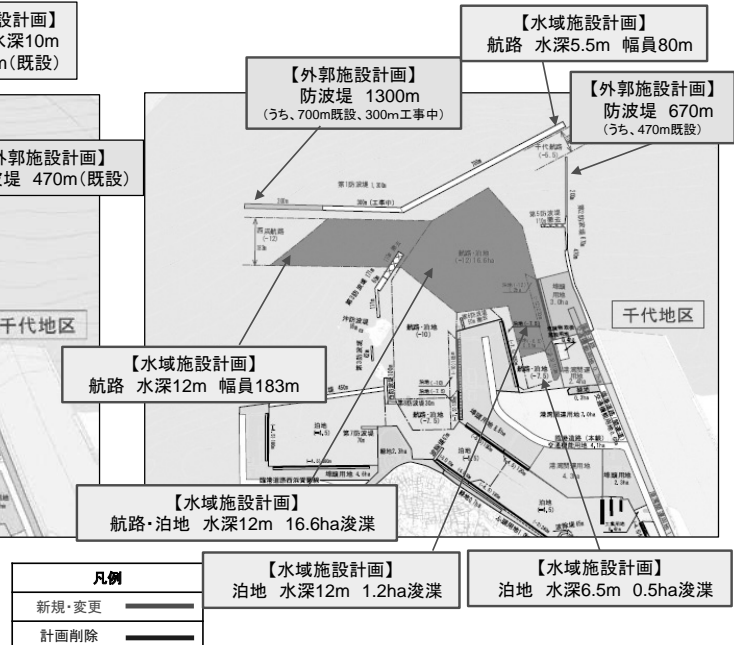
港湾計画内容[千代地区]

- 港内の静穏及び航行船舶の安全を図るとともに、航路、泊地等の埋没を防止するため、外郭施設を計画する。
- 係留施設を含む埠頭の計画に対応して、水域施設を計画する。

●既定計画



●今回計画



74

港湾計画内容[千代地区]

- EFBペレット等の外貿貨物、重油等の内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を計画する。
- 港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地とを結ぶため、臨港交通施設を計画する。
- 港湾施設の計画に対応するとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間の形成を図るため、土地造成計画、土地利用計画及び海浜計画を次のとおり計画する。

●既定計画



●今回計画



75

7. 港湾計画の変更事例

②港湾計画の一部変更 事例

76

横浜港港湾計画 一部変更

前回改訂：平成26年11月（目標年次：平成30年代後半）

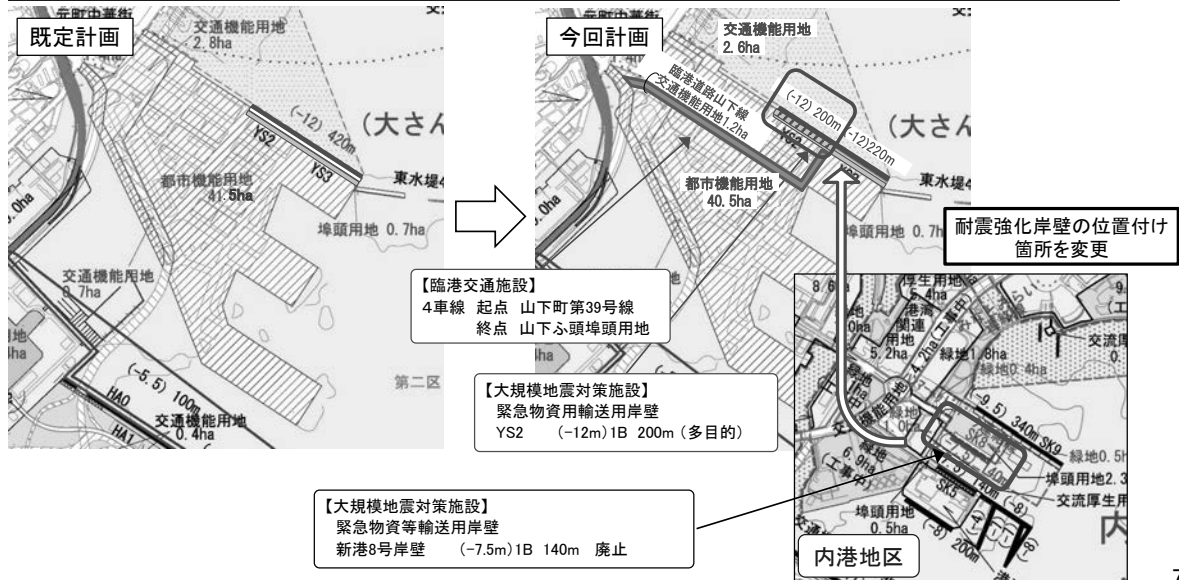
令和3年3月8日
交通政策審議会
第81回港湾分科会
資料



77

【計画変更のポイント】

- 耐震強化岸壁として位置付けられている内港地区新港8号岸壁は、岸壁延長、水深が不足するため、近年の大規模災害における派遣実績のある自衛隊の救援船の受入が困難である。また、周辺の岸壁の配置状況から当該岸壁の延伸も見込めない状況である。
- そこで、大規模地震が発生した場合に緊急物資の輸送、住民の避難等に供するため、耐震強化岸壁の位置付けを山下ふ頭地区の岸壁へ変更する。あわせて緊急車両の通行を確保するため、山下町第39号線（緊急輸送道路）に接続する臨港道路を位置付ける。



78

基本方針との適合

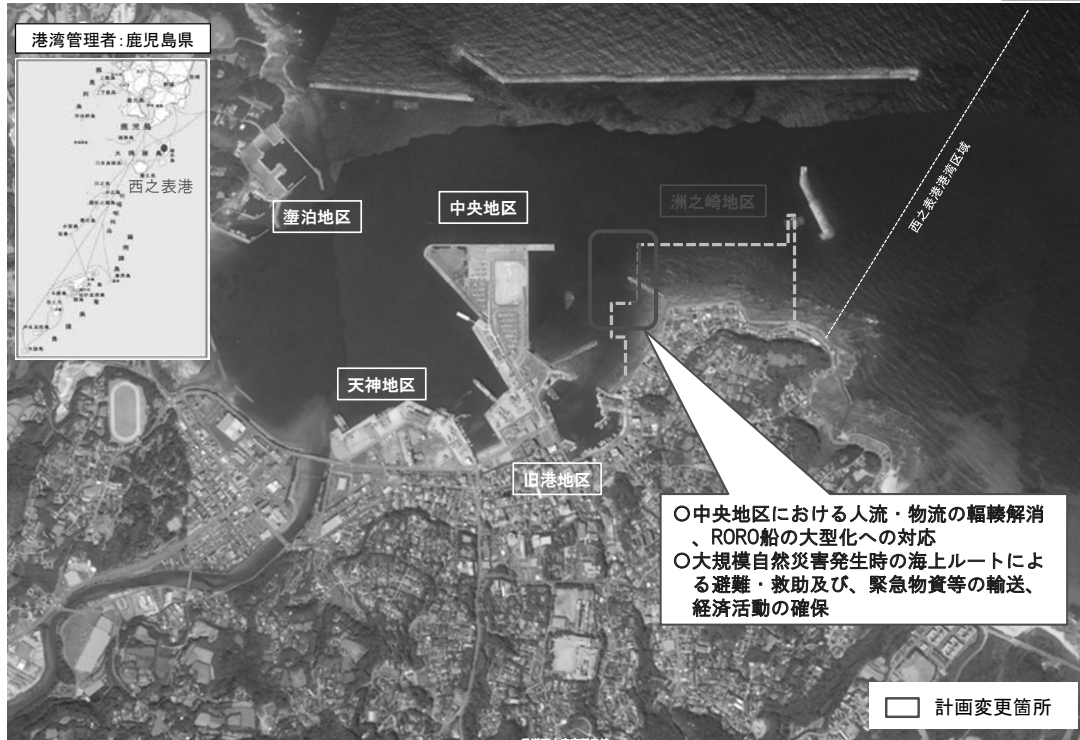
| テーマ | 変更概要 | 基本方針 | |
|-----------|--|--|---|
| | | I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項 | II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 |
| 大規模地震対策施設 | 災害時、緊急物資輸送網を確保し、被災者の生活維持に最大限寄与するため、耐震強化岸壁（緊急物資対応）を位置付ける。 | 1 特に戦略的に取り組む事項（に係る基本的な事項） (3) 国民の安心・安全を支える港湾機能・海上輸送機能の確保 ① 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築 | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> 災害時における緊急物資の輸送ルートの構築及び航路等の啓開体制の強化 港湾及び港湾背後地での社会経済活動の安全性・継続性の確保のための地震・津波・高潮・暴風等に対する防災・減災対策 | <ul style="list-style-type: none"> 地域防災計画に基づく、耐震強化岸壁、緊急物資保管場所、道路等の配置、一体的整備及び啓開体制等に関する連携体制の強化 |

79

西之表港港湾計画 一部変更

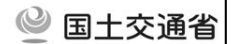
前回改訂:平成4年12月(目標年次:平成17年)

令和3年3月8日
交通政策審議会
第81回港湾分科会
資料



80

計画変更の内容

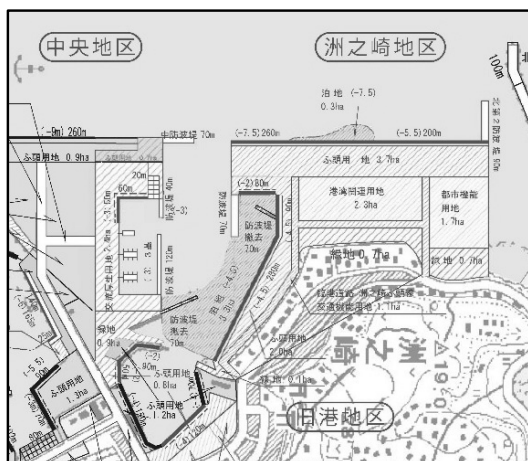


【計画変更のポイント】

- 中央地区における海上部・陸上部の人流・物流の輻輳を解消するために、物流機能の一部(RORO船)を洲之崎地区へ移転する。また、近年の貨物量増加および今後の貨物増加見込みも踏まえ、大型化したRORO船に対応する岸壁(-7.5m)を位置付ける。
- 南海トラフ巨大地震の発生確率は、30年以内に70~80%と予測されており、種子島は南海トラフ地震防災対策推進地域※に指定されている。大規模自然災害発生時の緊急物資輸送、避難・救助および経済活動を維持する幹線貨物輸送の機能を備えた耐震強化岸壁を位置付ける。

※南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に基づき中央防災会議への諮問を経て内閣総理大臣が指定(平成26年3月28日)

既定計画



今回計画



81

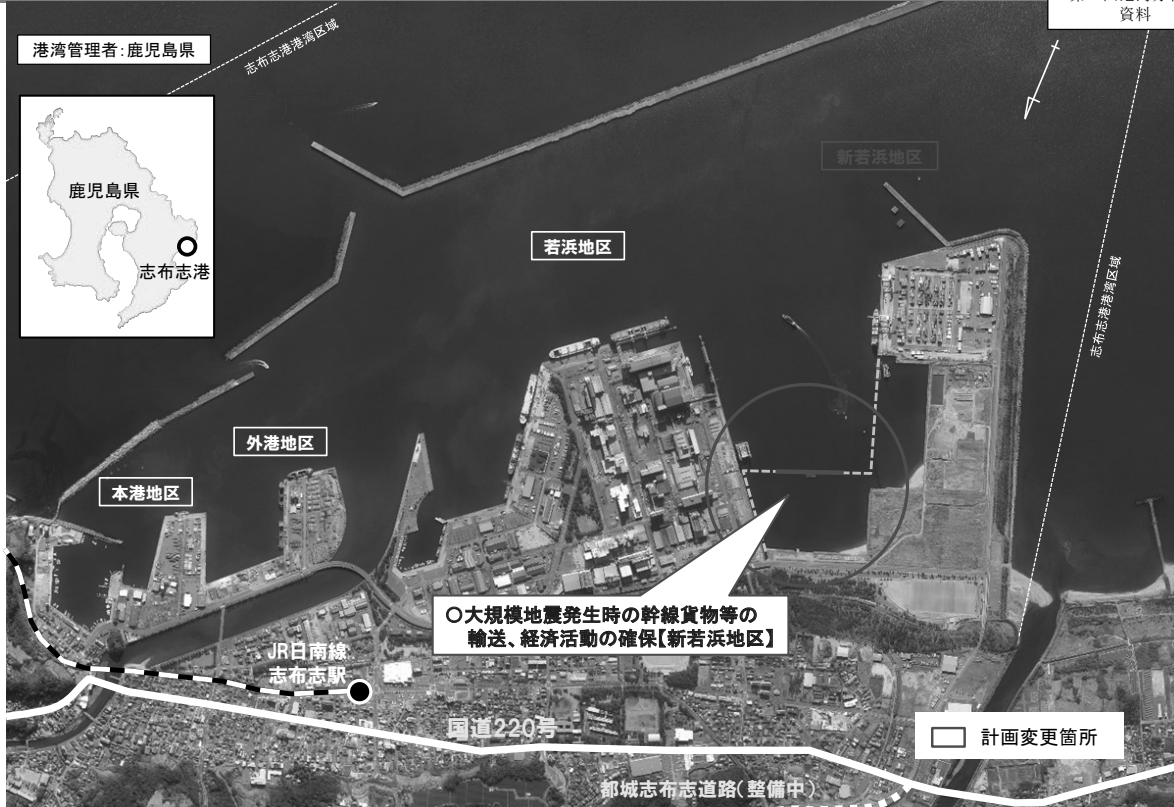
| テーマ | 変更概要 | 基本方針 | |
|-----------|--|---|---|
| | | I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項 | II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 |
| 大規模地震対策施設 | 災害時、緊急物資輸送網を確保しつつ(緊急物資輸送対応)、離島の特性を踏まえ、経済活動を支える(幹線貨物対応)ため、耐震強化岸壁を位置付ける。 | 1 特に戦略的に取り組む事項(に係る基本的な事項) (3) 国民の安心・安全を支える港湾機能・海上輸送機能の確保 ① 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築 | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> 災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルート of 構築及び航路等の啓開体制の強化 港湾及び港湾背後地での社会経済活動の安全性・継続性の確保のための地震・津波・高潮・暴風等に対する防災・減災対策 | <ul style="list-style-type: none"> 地域防災計画に基づく、耐震強化岸壁、緊急物資保管場所、道路等の配置、一体的整備及び啓開体制等に関する連携体制の強化 幹線貨物輸送の拠点となる岸壁、荷役機械、道路等の耐震強化 |
| | | 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 | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> 離島及び地方における港湾において、生活維持や産業振興、災害時対応等、港湾の役割に応じた輸送機能の確保を進める | <ul style="list-style-type: none"> 離島航路の発着港における、大規模災害時に様々な支援船舶等による利用も可能となる岸壁等の確保及び燃料等の取扱機能の確保 |

82

志布志港港湾計画 一部変更

前回改訂：平成 5年 8月(目標年次：概ね平成17年)

令和3年3月8日
交通政策審議会
第81回港湾分科会
資料



83

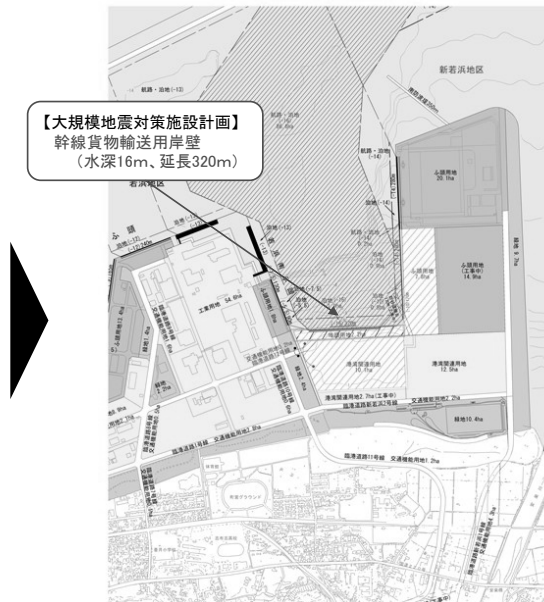
【計画変更のポイント】

○国際バルク戦略港湾としての機能の強化が進められる中、大規模地震災害時においても、全国シェア2割を超える南九州地域を中心とした畜産業に対し、配合飼料を安定的に供給する必要があり、その原料となる穀物（飼料用トウモロコシ）の輸入機能を維持するため、既定計画のバルク埠頭を大規模地震対策施設（幹線貨物輸送）として計画する。

既定計画



今回計画



84

基本方針との適合

| テーマ | 変更概要 | 基本方針 | |
|-----------|--|---|--|
| | | I 港湾の開発、利用及び保安の方向に関する事項 | II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 |
| 大規模地震対策施設 | 災害時、経済活動を支えるため、幹線貨物輸送の維持に貢献する耐震強化岸壁を位置付ける。 | 1 特に戦略的に取り組む事項（に係る基本的な事項） (3) 国民の安心・安全を支える港湾機能・海上輸送機能の確保 ① 災害から国民の生命・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 | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> 災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルート of 構築及び航路等の啓開体制の強化 港湾及び港湾背後地での社会経済活動の安全性・継続性の確保のための地震・津波・高潮・暴風等に対する防災・減災対策 | <ul style="list-style-type: none"> 幹線貨物輸送の拠点となる岸壁、荷役機械、道路等の耐震強化 |

85

細島港 港湾計画一部変更

前回改訂：平成28年 2月（目標年次：平成40年代前半）

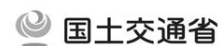
令和3年3月8日
交通政策審議会
第81回港湾分科会
資料

港湾管理者:宮崎県



86

計画変更の内容



【計画変更のポイント】

○増大するRORO貨物の需要に対応し、国内複合一貫輸送網の強化を図るため、細島港ではRORO船の大型化や航路の追加が見込まれる。一方、既存の施設はシャーン置場となる用地が不足するとともに、供用から50年が経過し、老朽化が進んでいる。そのため、新規岸壁やふ頭用地等の計画を位置付ける。

既定計画



工業港2号岸壁(水深10.0m、延長220m)
S45年供用開始 50年経過

今回計画



【公共埠頭計画】
岸壁(耐震強化岸壁)
(水深9.0m、延長240m)
(水深7.5m、延長180m)
ふ頭用地(4.3ha)
【大規模地震対策施設計画】
岸壁(幹線貨物輸送用)

【小型船だまり計画】
岸壁(水深4.5m、延長110m)

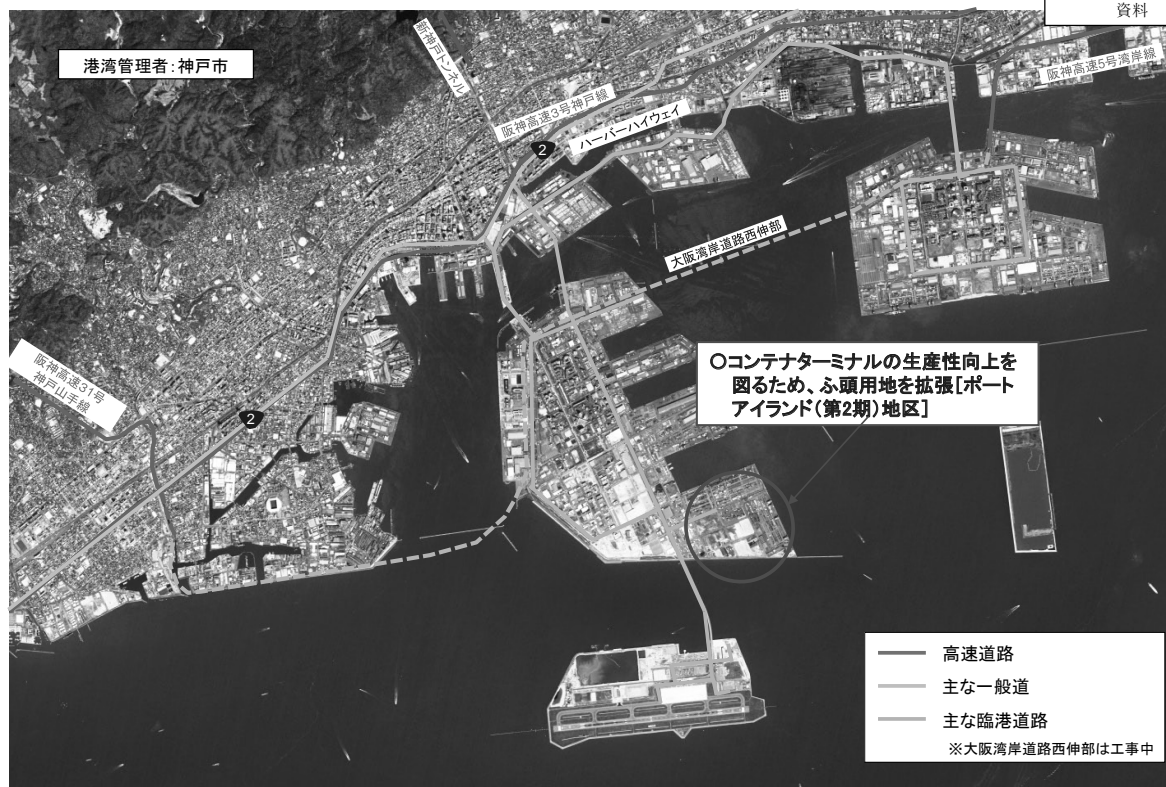
87

| テーマ | 変更概要 | 基本方針 | |
|------|---|--|---|
| | | I 港湾の開発、利用及び保安の方向に関する事項 | II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 |
| RORO | 増大するRORO貨物の需要に対応し、国内複合一貫輸送網の強化を図るとともに、災害時の幹線貨物輸送体制を強化する | 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 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 | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> 国内複合一貫輸送網の機能強化 災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための取組強化 | <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 |
| | | (3)国民の安心・安全を支える港湾機能・海上輸送機能の確保 ① 災害から国民の生命・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 | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> 災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルートの構築及び航路等の啓開体制の強化 港湾及び港湾背後地での社会経済活動の安全性・継続性の確保のための地震・津波・高潮・暴風等に対する防災・減災対策 | <ul style="list-style-type: none"> 幹線貨物輸送の拠点となる岸壁、荷役機械、道路等の耐震強化 |

88

神戸港港湾計画 一部変更

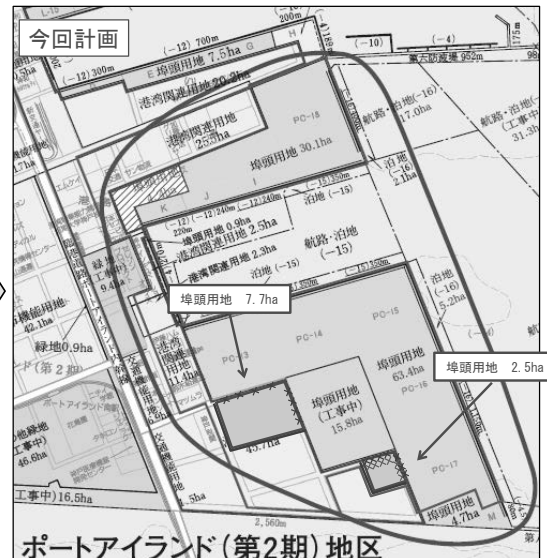
前回改訂：平成18年2月（目標年次：平成20年代後半）

 令和3年3月8日
 交通政策審議会
 第81回港湾分科会
 資料


89

【計画変更のポイント】

- 神戸港ポートアイランド(第2期)地区コンテナターミナル(PC15～PC17)では、特にフィーダー貨物の増加に伴い、コンテナヤード内に蔵置されるコンテナが多くなっており、コンテナの段積み数が多くなるなど荷役効率が低下している。
- コンテナヤードを拡幅し、荷役効率の向上を図るため、埠頭用地を拡幅する。



90

基本方針との適合

| テーマ | 変更概要 | 基本方針 | |
|------|--------------------------------------|--|---|
| | | I 港湾の開発、利用及び保安の方向に関する事項 | II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 |
| コンテナ | 国際競争力の向上を目指し、荷役効率化を図るため、埠頭用地面積を拡大する。 | 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 | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> ● 国際基幹航路の寄港の維持・拡大に資する国際戦略港湾における高規格コンテナターミナル、ターミナル背後へのロジスティクスセンターの集積等の港湾機能の強化 ● 国際基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の国内及び東南アジア等広域からの集約 | <ul style="list-style-type: none"> ● 連続直線バース、十分な広さの荷さばき地及び高能率の荷役機械を備えた外内貿コンテナを一体的に取り扱える高規格コンテナターミナルの形成 |

91

7. 港湾計画の変更事例

③港湾分科会における議論の例

92

港湾分科会での議論①

港湾分科会においては、全国の見地からの当該港湾の役割、地域の経済、社会に対して期待される貢献といった俯瞰的な視点で議論が行われる。

- どうやって国際コンテナ戦略港湾にフィードするような流れを作るかということも、重要なポイント。日本海側拠点となると、新潟港と博多港、北九州港。国際コンテナ戦略港湾の展開も視野に入れて、博多と北九州と新潟をどうやって役割分担していくか、そういう視点が必要。(第59回分科会__新潟港(改訂))
- 宇部は国際バルク戦略港湾(石炭)であり、石炭の大量受け入れに一定の理解はできる。一方で環境問題の観点から石炭利用に反対議論があることについて、どう考えているか。(第79回分科会__宇部港(改訂))
- 既定基本計画の様に目指す姿が宇部港を中心とする港湾整備事業計画よりも今回の案のように西日本全体に資する様な大きな裨益のある計画にする事によってより多くの効果を得られると考える。(第79回分科会__宇部港(改訂))
- 秋田県が能代港を秋田港と船川港と役割分担し、静脈物流と再生可能エネルギーで生きていくと設定したというのが非常に立派なこと。地方の港でこのようにビジョンを持ち、将来に向かって設計するということは、とても大事なこと。日本中を見渡しても、なかなかそれができにくい。(第78回分科会__能代港(改訂))
- 港湾をこれからどうするかというのは、日本全体の産業政策と関わるので、日本の港湾の将来像は、日本全体の産業の問題と位置づけて審議していただきたい。(第77回分科会)
- SDGsをふまえ日本でもバイオマスを活かすことに前向きであり、分科会でもよく話題に出る。一方で、全国的に原材料の取り合いになっているが不安な点はないか。(第80回分科会__鳥取港(改訂))

また、港湾分科会における審議事項のあり方についても議論が行われてきた。

- 何でも国の審議会で議論する必要は実はなく、地方港湾審議会で一番丁寧に審議し、地整の大きさで当該計画改訂がどういう意味を持つのか議論され、それも踏まえ、日本全国あるいは国際的な大きさを考えたときに、今回の改訂がどういう意味をもつのかという議論を港湾分科会を行うべき。(第77回分科会)
- 港湾計画に関する審議は、もう少し効率化と重点化をしたほうが良いのではないかと。一部変更は地方港湾審議会に任せ、地方港湾審議会に審議のあり方をリクエストするといった方法も考えてほしい。また、地方港湾審議会の議論の内容をしっかりと報告してほしい。(第77回分科会)
- PORT2030の議論でも指摘されていたが、地域レベルにおいて、港湾計画の体系に関する議論など、港湾計画よりも上位の議論があってもいいのではないかと。(第77回分科会)
- 港湾計画に定められた事業は、税の再分配の形で事業化されていくことを考えると、国の審議会で議論すべき意味があると考えており、事業費や費用対効果といった点についても考慮すべきではないかと。(第77回分科会)
- 地方港湾審議会での審議を十分に紹介していただき、港湾分科会ではそれらを踏まえた上で、PORT2030との整合性、PORT2030のさらに先に行くすばらしいものであるかどうかなどを審議すべき。(第76回分科会)
- 港湾計画を予定通りに達成した場合以外には変更しないとの考えはおかしく、何か事情に変更があれば、それに合わせて方向性や内容を変更することも必要ではないかと。ぜひ頻度高くやっていただきたい。(第76回分科会)
- PORT2030の審議の中で、港湾計画のガバナンス、フォローアップについても非常に重要との議論があらた。しかし、これはそう簡単な問題ではなく、じっくりと考えていく必要がある。(第76回分科会)

7. 港湾計画の変更事例

④港湾計画の軽易な変更 事例

【計画変更内容】（令和2年11月 地方港湾審議会）

- 近年、砂利・砂等の内貿貨物を取り扱う船舶の大型化が進展していることに伴い、岸壁と航路・泊地の水深が不足している状況。船舶の大型化に対応するため、公共埠頭計画ならびに水域施設計画を変更する。

既定計画



今回計画



96

【計画変更内容】（令和3年2月 地方港湾審議会）

- ・ 女岩地区においては、バイオマス発電所立地の要請があつて
いる。
- ・ 今回の変更箇所は、完成自動車を輸出するため、モーター
プールとして計画・利用されていたが、リーマンショックの影
響で輸出量が減少し、遊休地化している状況である。
- ・ 今後も遊休地化が解消される見込みがないことから、バイオ
マス発電所の用地へ利用転換し、土地の有効活用を図るた
め、土地利用計画を変更する。

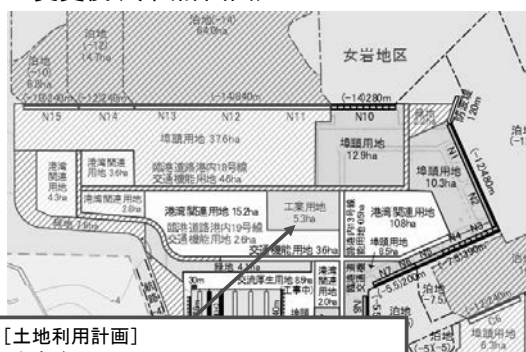
参考:建設予定バイオマス発電所(イメージ)



変更前(既定計画図)



変更後(今回計画図)



[土地利用計画]
 女岩地区
 港湾関連用地5.3ha →工業用地 5.3ha

97

【計画変更内容】（令和2年10月 地方港湾審議会）

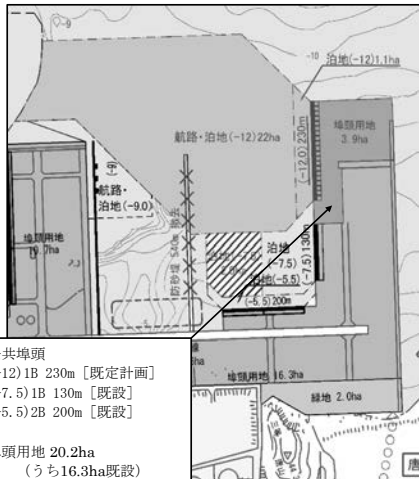
- 林産品輸出の取組の加速に対応するため、唐浜地区の公共埠頭計画を変更する。

凡例

新規・変更

計画削除・廃止

既定計画（唐浜地区）



- 公共埠頭
(-12) 1B 230m [既定計画]
(-7.5) 1B 130m [既設]
(-5.5) 2B 200m [既設]

埠頭用地 20.2ha
(うち16.3ha既設)
[既定計画]

【公共埠頭計画】

埠頭用地 20.2ha (うち16.3ha既設)
[既定計画]

今回計画（唐浜地区）



- 埠頭用地 21.3ha
(うち16.3ha既設)
[既定計画の変更計画]

【公共埠頭計画】

埠頭用地 21.3ha (うち16.3ha既設)
[既定計画の変更計画]

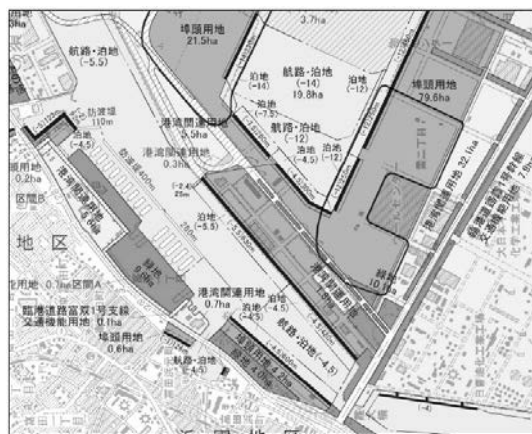
98

【計画変更内容】（令和3年3月 地方港湾審議会）

（三角地の一体利用）

- 当該三角地は、前面の公共岸壁のふ頭用地を分断する形で臨港道路が計画されたため、三角地の一部に埠頭用地が入るような計画となっていた。
- これまでは、具体的な土地利用の方針が決定していなかったが、臨港道路が完成したことをきっかけに三角地を港湾関連企業が利用する土地として一体的な利用を行う方針を決めたため、埠頭用地を港湾関連用地に変更する。

既定計画



今回計画



99

【計画変更内容】（令和2年11月 地方港湾審議会）

- 郷ノ浦地区は、吉岐対馬～博多航路のフェリーならびにジェットfoilが就航しており、人流・物流の重要拠点である。
- ジェットfoilは直立式の岸壁から直接乗下船しており、干満差(2.3m)の影響のため、タラップが急勾配になるなど、バリアフリーに対応できておらず、特に身体障害者や高齢者等にとって利便性や安全性に欠けている。今回、小型棧橋を設置し、旅客の乗降時の利便性・安全性の向上を図るため、旅客船埠頭計画及びフェリー埠頭計画を変更する。

既定計画



今回計画(案)

小型棧橋 1基
(新規計画)

イメージ写真

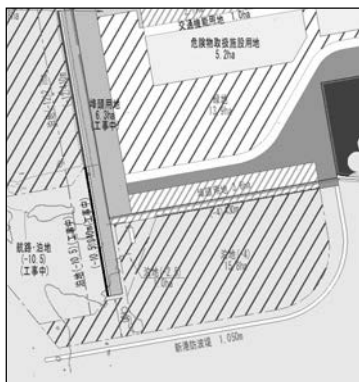


100

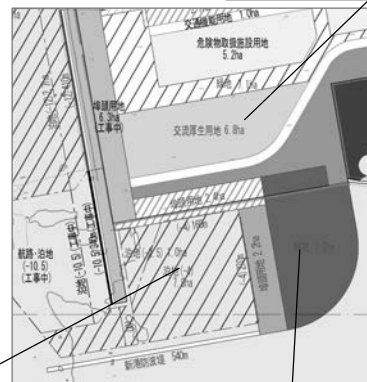
【計画変更内容】（令和2年11月 地方港湾審議会）

- 新たな賑わい創出を図るため、クルーズ旅客や人工海浜利用者のためのホテルや商業施設用の土地を確保できるよう、緑地から交流厚生用地へ土地利用計画を変更する。
- 交流厚生用地へ変更される緑地については、新港船だまりの形を変更し、新規土地造成することで補完する。
- なお、土地造成に用いる土砂は、付近で行われている浚渫に伴う土砂で埋め立てるものとする。

既定計画



今回計画



【土地利用計画】

緑地6.8ha → 交流厚生用地6.8ha

【小型船だまり計画】

新港船だまり
 泊地(-4)15.8ha → 泊地(-4)7.8ha
 防波堤 延長1,050m → 防波堤 延長540m
 物揚場(-4)430m → 物揚場(-4)430m
 ふ頭用地3.5ha → ふ頭用地4.6ha

【港湾環境整備施設計画・土地造成及び土地利用計画】

ふ頭用地1.2ha → 緑地7.2ha(うち6.1ha埋立)
 ふ頭用地2.2ha(埋立)

101

101

8. 港湾の中長期政策『PORT2030』

102

港湾の中長期政策「PORT 2030」の構成

国内外の社会経済情勢の展望

- ✓ 新興市場の拡大と生産拠点の南下、インバウンド客の増加
- ✓ 人口減少・超成熟化社会の到来と労働力不足
- ✓ 第4次産業革命の進展
- ✓ 資源獲得競争の激化と低炭素社会への移行
- ✓ 巨大災害の切迫とインフラの老朽化

港湾政策の基本的理念

- ☆ 地政学的な変化やグローバルな視点を意識する
- ☆ 地域とともに考える
- ☆ 「施設提供型」から「ソリューション提供型」に変える
- ☆ 「賢く」使う
- ☆ 港湾を「進化」させる

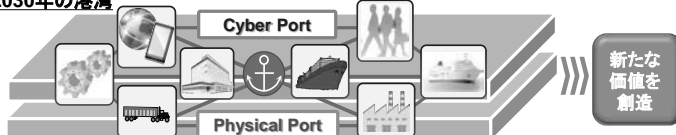
I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】

- ・グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ
- ・人手不足に対応し、国内輸送を支える
- ・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取組み
- ・アジアのクルーズ需要の更なる取込み、寄港地の全国展開、国内市場の開拓

II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】

- ・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せる美しい「コトづくり」空間に
- ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開
- ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生
- ・地球環境や海洋権益の保全

〇2030年の港湾



あらゆるモノ、ヒト、情報、主体、空間をつなぎ、「フィジカル&サイバープラットフォーム」へと進化

III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】

- ・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化
- ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

中長期政策の方向性(8本柱)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

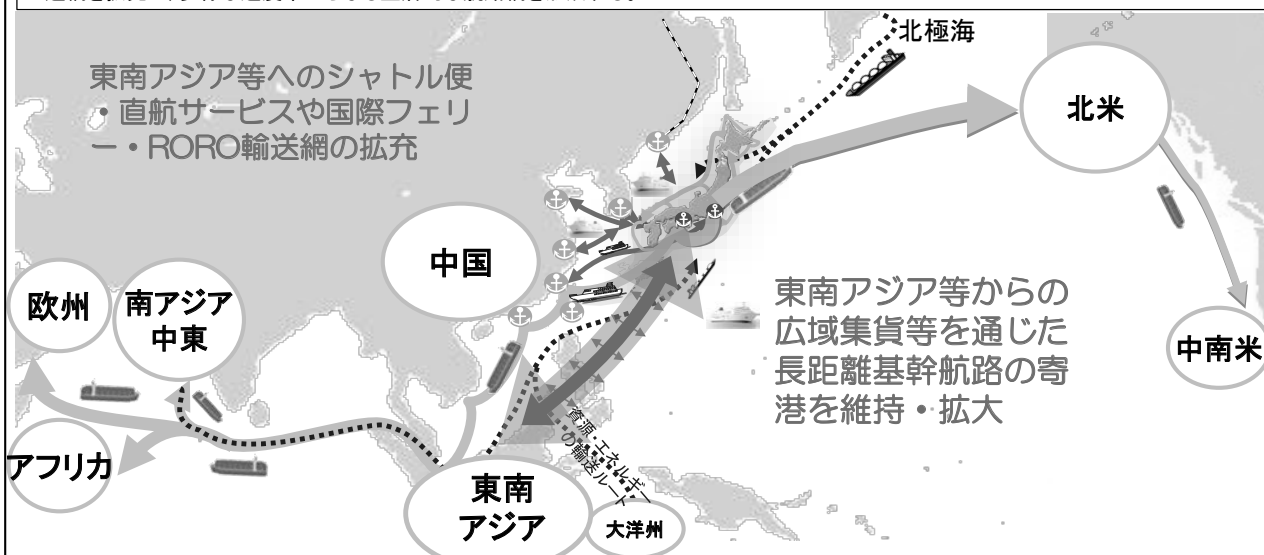
103

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築

国内主要港からの外貨直航サービスの強化と重層的な航路網の形成

○アジア各国の経済成長、一帯一路構想や北極海航路等の国際航路の変化等の中、我が国に立地する企業の国際競争力を支える効率的で安定した貿易・物流サービスを提供するため、以下の取組を推進する。

- ① 東南アジア地域等へのリードタイムを短縮するシャトル航路を戦略的な重要航路と位置付け、国内主要港との直航サービスを強化
 - ② 国内及びアジア諸国からの集貨等を通じて、我が国と欧米諸国等の世界の主要市場を結ぶ長距離基幹航路の維持・拡大
- また、越境eコマースや農林水産物の輸出等、多種多様な物流ニーズに対応するため、国際フェリー・RORO船による高速シームレス輸送網を拡充し、多様な速度帯からなる重層的な航路網を形成する。



○ 貨物の特性や企業のニーズに合った多様な輸送の選択肢を確保することにより、低コストで安定的な貨物の輸出環境を実現し、貿易振興を通じた我が国の外貨獲得に寄与

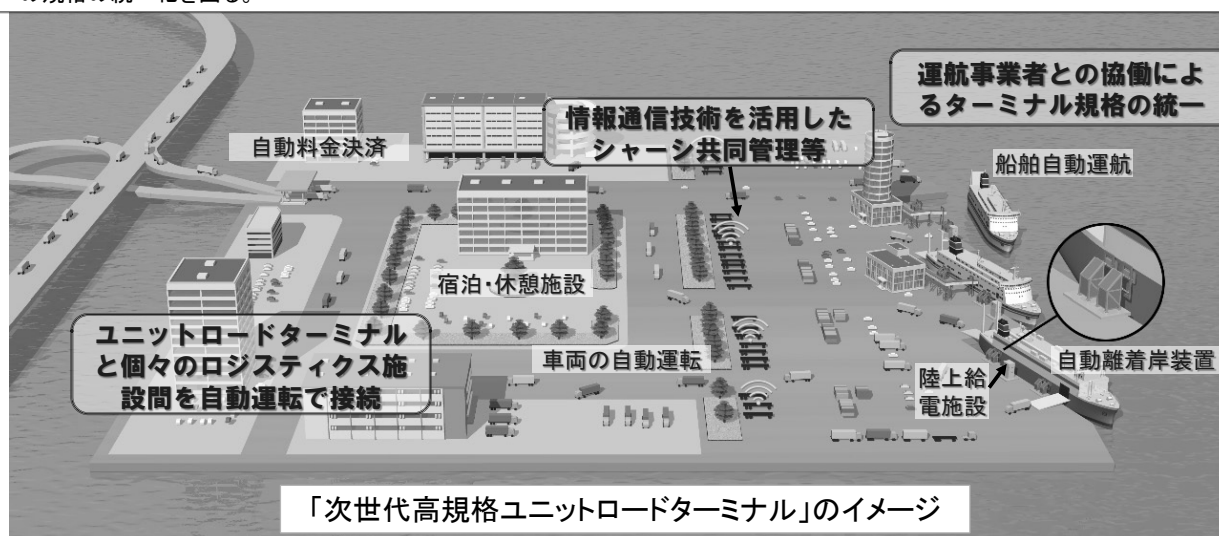
104

2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

次世代高規格ユニットロードターミナル

○ 内航フェリー／RORO船によるシームレス輸送の効率性向上のため、情報通信技術を活用して料金決済やシャーン管理等を効率化するとともに、ターミナル内において自動化技術等を実装した「次世代高規格ユニットロードターミナル」を実現する。

○ さらに、環境負荷の軽減、非常災害時の緊急物資・救援車両の輸送等に対応するため、運航事業者との協働によるターミナルの規格の統一化を図る。



「次世代高規格ユニットロードターミナル」のイメージ

○ 情報通信技術や自動化技術を効果的に活用することにより、物流コストの低減やリードタイムの短縮を図るとともに、モーダルシフトを促進することにより、ドライバー不足等の国内物流に対する陸上輸送の逼迫感を軽減

105

3. 列島のクルーズアイランド化 列島のクルーズアイランド化



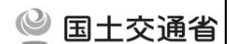
- クルーズ旅客の利便性向上のため、空港・駅・ホテルでのクルーズチェックインカウンターの設置や、観光地予約システムの充実、鉄道・航空等他モードとのシームレスな接続により多様なアクセスを確保に向け取り組む。また、我が国発着クルーズの増大を図るため、我が国でのシートレートの開催や、島嶼部等も含めた広域周遊ルート形成を促進する。
- 更に、質の高い寄港地観光ルートの設計を図るため、寄港地観光に関する訪日クルーズ旅客の満足度等に関する情報の収集・分析を進めるための仕組み作りを進める。



- カリブ海や地中海等のクルーズ需要に匹敵する「北東アジアのクルーズハブ」の形成を我が国において目指す
- 国内各地の魅力ある地域観光資源と融合したクルーズビジネスの育成により、海の国際交流拠点を形成する。

106

4. ブランド価値を生む空間形成 空間再編等による賑わい拠点の形成



- 物流機能の冲合展開に伴い、内港地区のマリーナやみなとオアシス、未利用地等を活用し、規制緩和等を進めることにより水域利用と一体となった臨海部空間の再開発を始め民間資金を活用した新たなビジネスを生む。また、訪日外国人旅行者だけでなく市民も交流を深めることのできる、賑わいや潤いのあるウォーターフロント空間を提供する。
- 文化・歴史、ビーチスポーツ体験、景観、自然環境、魚食等、それぞれの地域の様々な観光資源を発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じて、訪日外国人旅行者の満足度向上、地域への経済効果の最大化を図る。

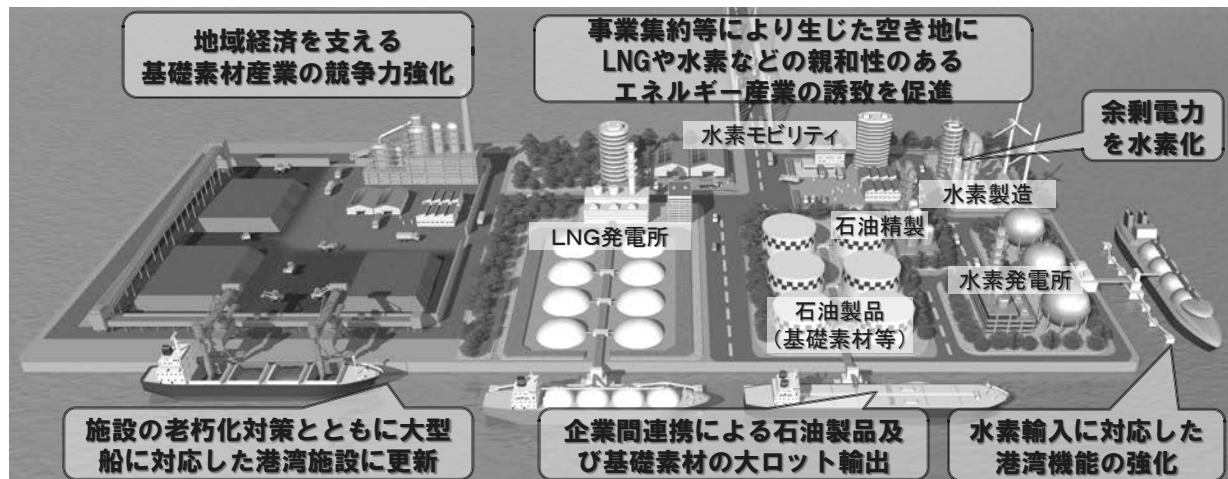


- 港湾機能の再配置により、物流や賑わいなど港湾空間の価値を総合的に高め、訪れたい「みなとまち」形成を図る
- 観光客が求める「本物」の観光資源を快適な環境とともに提供することで、訪日外国人旅行者の満足度向上、地域への経済効果の最大化を図る
- 「みなとまち」のブランド化を図り、民間資金の活用を促すことにより、臨港部への新たな投資需要を喚起する

107

企業間の共同輸送の促進を通じた基礎素材産業の競争力強化等

- 新エネルギーの受入れについて、大型船が入港できる港湾の最適配置を行うことで、資源エネルギーを安定的かつ安価に供給し、また、調達先の多様化を通じて輸送リスクの低減やサプライチェーン強靱化を図る。
- バルク貨物岸壁において、老朽化・陳腐化した生産設備の更新タイミングに合わせて、輸送インフラの更新、改良、強靱化を促進することで、生産性の飛躍的向上を図る。特に、基礎素材産業を含む石油関連産業については、国内外の競争激化に対応するため、輸出用公共棧橋を確保すること等によって臨海部コンビナートの連携を促し、輸出競争力を強化する。

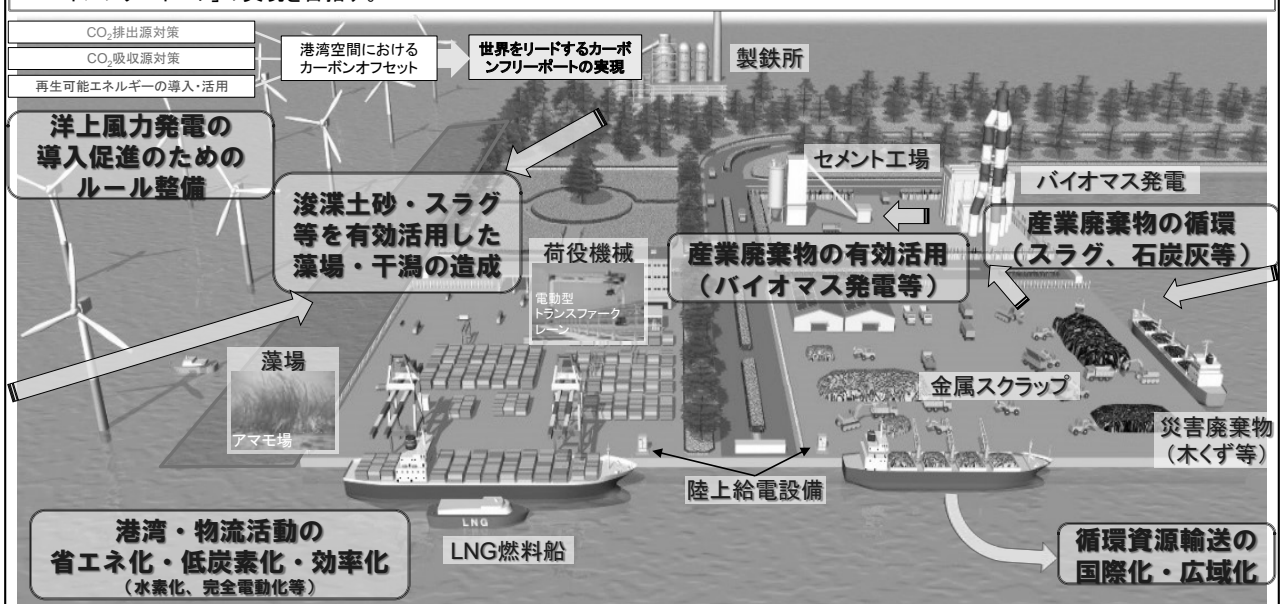


- 資源エネルギーの安定的かつ安価な供給の実現、調達先の多様化による輸送リスクの低減とサプライチェーンの強靱化
- 臨海部コンビナートにおける生産性の飛躍的向上、地域経済を支える基礎素材産業の競争力強化

108

「カーボンフリーポート」の実現

- パリ協定の締結等を踏まえ、我が国の温室効果ガスの排出削減目標である26.0%減(2013→2030年度比)の達成に向けて、LNG燃料船の導入、洋上風力発電の推進、荷役機械、輸送機械等の低炭素化や陸上給電設備の導入等のCO₂排出源対策に取り組む。
- また、鉄鋼スラグ等の産業副産物を有効利用したブルーカーボン生態系(藻場等)の活用等によるCO₂吸収源対策に取り組むことで、「カーボンフリーポート」の実現を目指す。

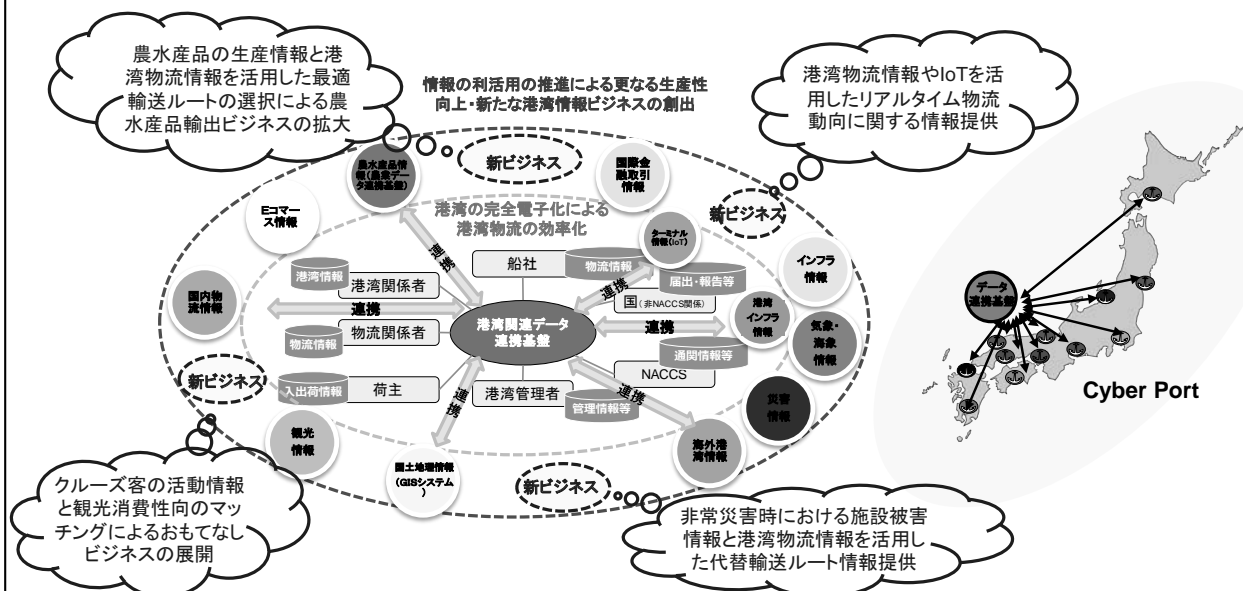


- 港湾空間を先進的な環境対策の場として活用することにより、世界をリードする環境対策を推進し温暖化防止に寄与
- 循環資源の効率輸送などにより、関連する産業の競争力向上と環境負荷の抑制を両立

109

7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
Cyber Port 社会の実現

○港湾データ連携基盤の構築により、全ての港湾情報や貿易手続を電子的に取り扱うことを標準とする環境「港湾の完全電子化」を形成した上で、さらに、今後実現を想定する海外港湾や異業種の情報プラットフォームとも接続し、連携する情報の拡大を図り、情報の利活用による利便性・生産性を最大限まで高める「Cyber Port」を実現する。



○Cyber Portにより、国際貿易、観光振興、港湾施設利活用、臨海部防災その他多様な分野で、港湾情報を核とした新たな情報10活用ビジネス・サービスを創出。

7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
「AIターミナル」の実現

○近年、目覚ましい発展を遂げているAI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル(「AIターミナル」)の形成を図るため、AIを活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化を図る。
○将来的には、革新的に進化する情報通信技術を積極的に取り入れ、コンテナの搬出入手続等やCYカットに係る所要時間がほぼゼロとなるよう、「AIターミナル」のアルティメットモデル(究極型)を目指す。

世界最高水準の生産性「AIターミナル」 = 熟練技能者の「匠の技」 × AI、IoT等



○「AIターミナル」の技術とインフラ整備をパッケージ化し、特定港湾運営会社と日本企業により海外展開
○世界の膨大なインフラ需要を取り込むことにより、我が国の民間投資を喚起し、力強い経済成長を実現

IoT等を活用した被災状況の「見える化」による港湾機能の早期復旧

- 監視カメラやドローンの活用に加え、港湾施設のIoT化を進めることで、大規模地震発生後に津波警報等発令に伴い港湾施設に近づけない間でも、港湾施設の被災状況を早期に把握し、港湾機能を早期に復旧できるように取り組む。
- 併せて、港湾施設の設計情報等のクラウド化を進め、地震計の観測データを基に施設被害を解析・予測することで、点検作業の迅速化、利用可否情報の共有化を図ることが可能となり、緊急物資・救援部隊の輸送の円滑化や物流機能の維持に寄与。



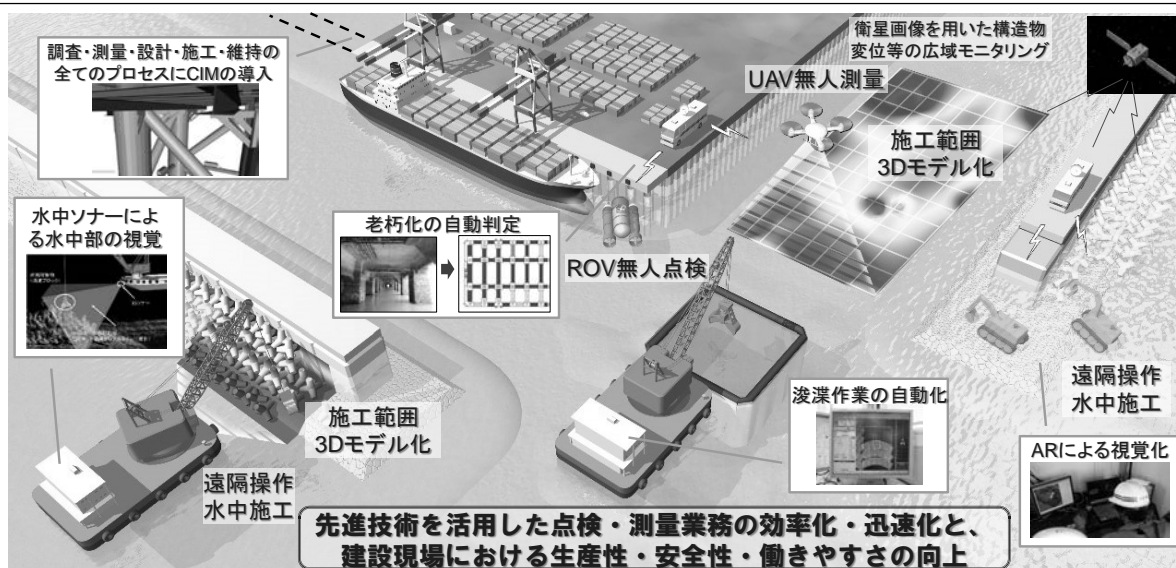
112

○緊急物資・救援部隊の輸送を円滑化するとともに、物流機能の維持に寄与

8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開
港湾におけるi-Constructionの推進

労働力不足等に対応するため、港湾建設等における生産性及び安全性の向上を目指し、「i-Construction」を推進する。

- ・調査・測量から設計、施工、維持管理に至る建設生産プロセスにおいて、3次元データを一貫して使用するため、CIM(※)の導入を推進。
※CIM: Construction Information Modeling / Managements
- ・水中ソナー、Augmented Reality (AR: 拡張現実)といった革新的なICTを測量や施工に導入。



113

- 新技術導入による港湾建設・維持管理の現場における生産性及び安全性の向上を図ることで、働きやすい環境を整えるとともに、さらなる技術開発を促す
- 技術基準の海外展開と国際標準化を進め、我が国の企業が海外で円滑に港湾事業を実施できる環境を整備する

