

4. 港湾計画

港湾計画

国土交通省 港湾局 計画課
令和2年11月4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

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。**

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。**

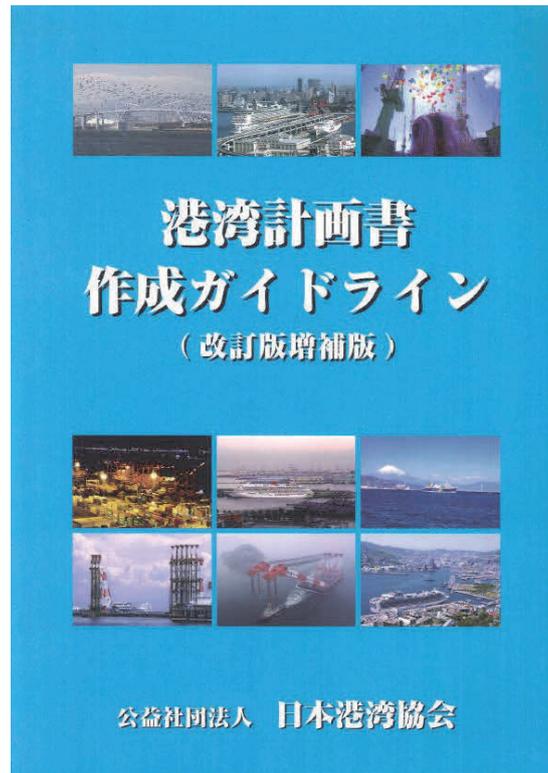
(港湾相互間の連携の確保)

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

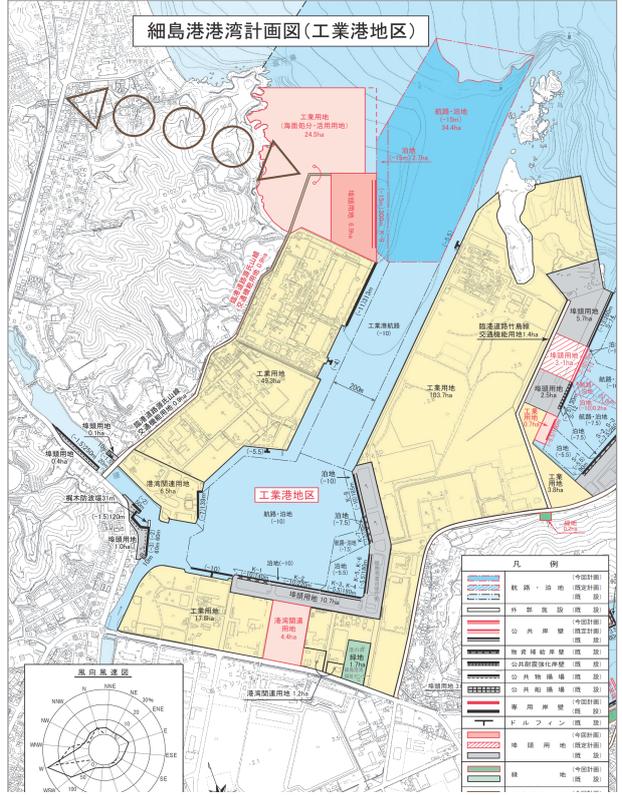
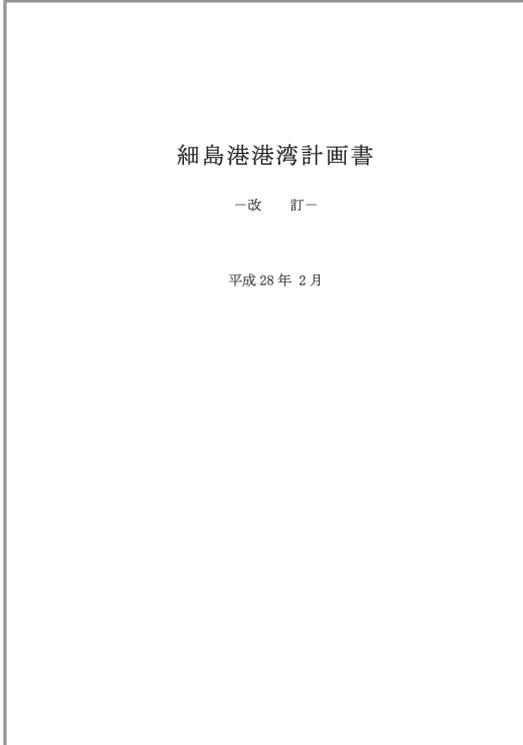


H29.12.1発行

6

- I 港湾計画の方針
- II 港湾の能力
- III 港湾施設の規模及び配置
 - 公共埠頭計画
 - フェリー埠頭計画
 - 旅客船埠頭計画
 - 木材取扱施設計画
 - 危険物取扱施設計画
 - 専用ふ頭計画
 - 水域施設計画
 - 外郭施設計画
 - 小型船だまり計画
 - マリーナ計画
 - 臨港交通施設計画
- IV 港湾の環境の整備及び保全
 - 自然的環境を整備又は保全する区域
 - 廃棄物処理計画
 - 排出ガス処理計画
 - 港湾公害防止施設計画
 - 港湾環境整備施設計画
- V 土地造成及び土地利用計画
 - 土地造成計画
 - 土地利用計画
 - 海浜計画
- VI 港湾の効率的な運営に関する事項
 - 効率的な運営を特に促進する区域
 - 効率的な運営を特に促進する区域(特定埠頭)
 - 効率的な運営を特に促進する区域(PFI事業)
 - 効率的な運営を特に促進する区域(臨海部産業エリア)
 - 臨海部物流拠点の形成を図る区域
 - 効率的な流通業務を特に促進する区域
- VII その他重要事項
 - 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
 - 港湾及び港湾に隣接する地域の保全
 - 大規模地震対策施設計画
 - 港湾区域の利用
 - 利用形態の見直しの必要な区域
 - 物資補給等のための施設
 - 港湾の開発の効率化
 - その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項
 - ・橋梁の桁下空間の確保
 - ・放置等禁止区域
 - ・開発空間の留保
 - ・将来構想
 - ・災害時における港湾の事業継続計画

7



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 水域施設計画..... 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

10

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。

貨物量推計等が地に足のついたものになっており、その上で各施設の必要ストーリーが明確であること。

施設が、予算制約や工事实施上の制約条件も踏まえて、計画期間内に整備可能であること。

11

2. 「港湾の基本方針」

「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

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			

○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り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りに行き会いつ航路が比較的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。

○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。

○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) パースの長さ、水深及び配置

① パ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、パースに対して一般に30~45°の方向に張ることが多い。

➡ 必要パース延長
= 対象船舶の全長+係留索設置に必要な幅

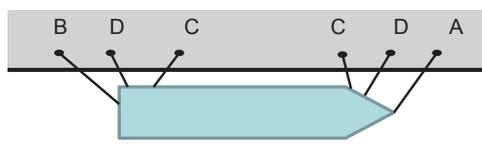


図-2.1.1 係留索配置図

- 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

○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) バースの長さ、水深及び配置

③ バースの水深は、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。

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

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バ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)	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			

4. 土地利用計画と臨港地区制度

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

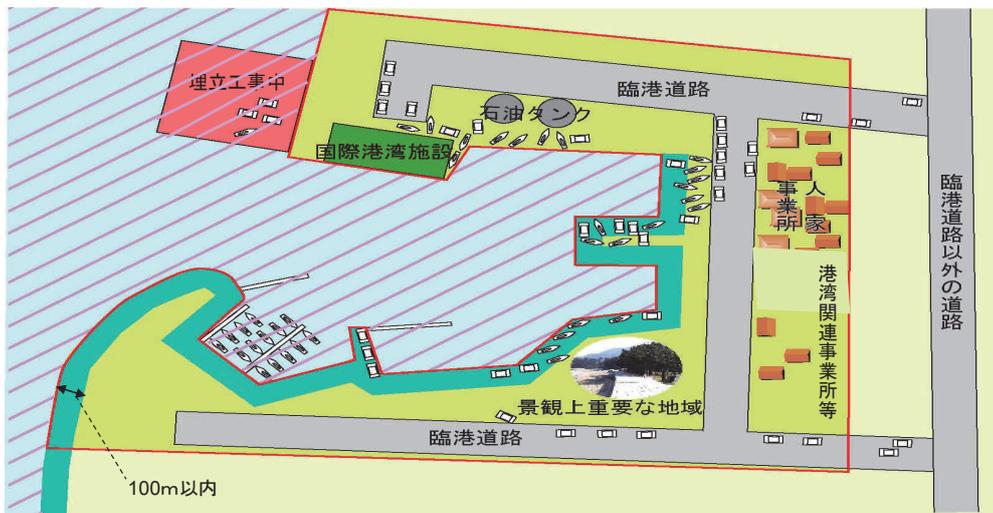
港湾計画における土地利用区分

- 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、**臨港地区分区条例の制度**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、臨港地区分区条例の制度を十分に考慮して行う必要がある。

- 【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



港湾区域
 港湾隣接地域
 臨港地区(分区)

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

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。

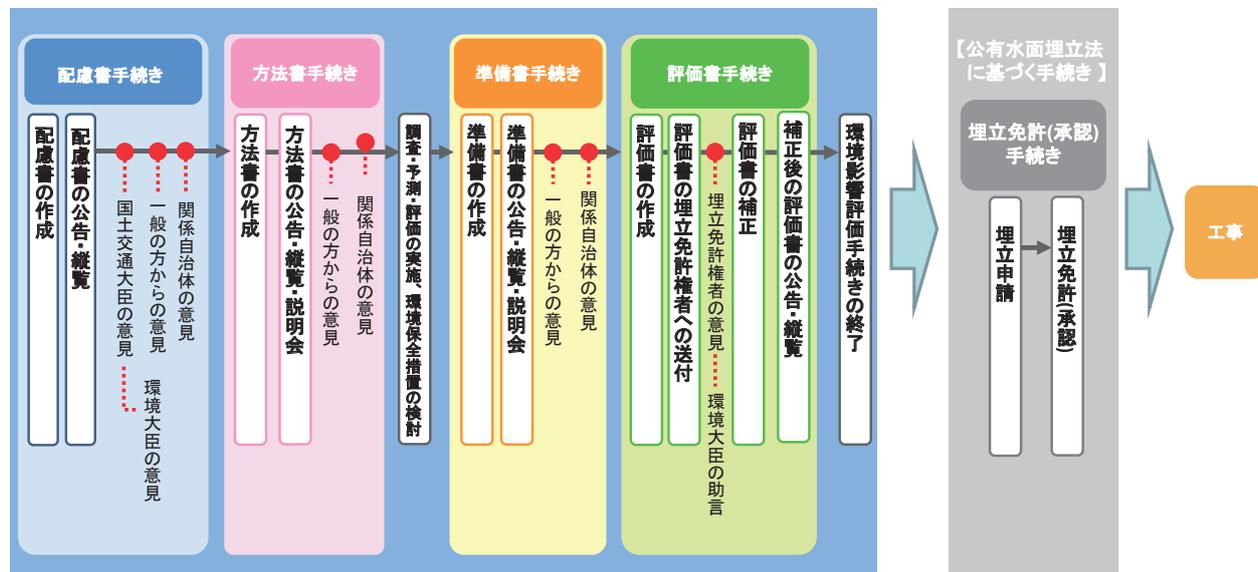
更に、**300ha以上**の埋立を港湾計画に位置づける場合は、環境影響評価法に基づく評価が必要。
 (※但し、同法施行後この要件を満たして実施した例は無い)

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**

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。



6. 港湾計画の変更手続き

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。

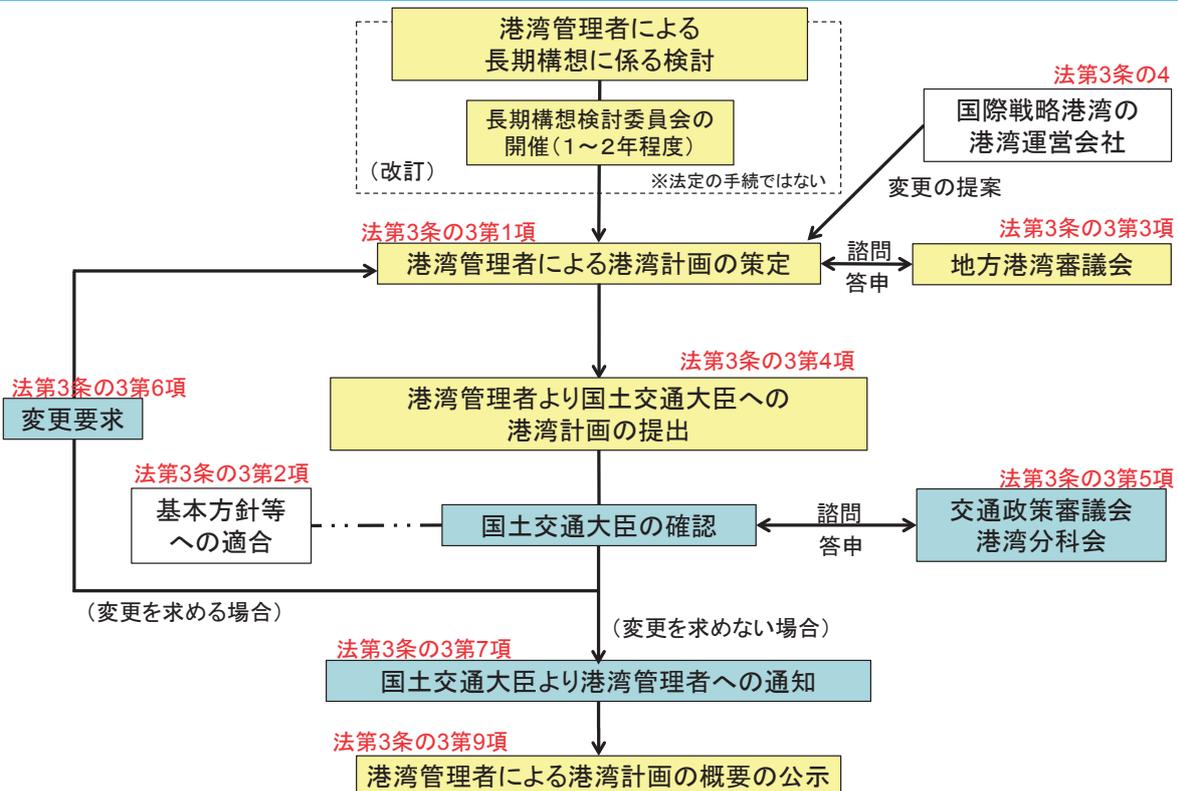
6 国土交通大臣は、第四項の規定により提出された港湾計画が、基本方針又は第二項の国土交通省令で定める基準に適合していないと認めるとき、その他当該港湾の開発、利用又は保全上著しく不相当であると認めるときは、当該港湾管理者に対し、これを変更すべきことを求めることができる。

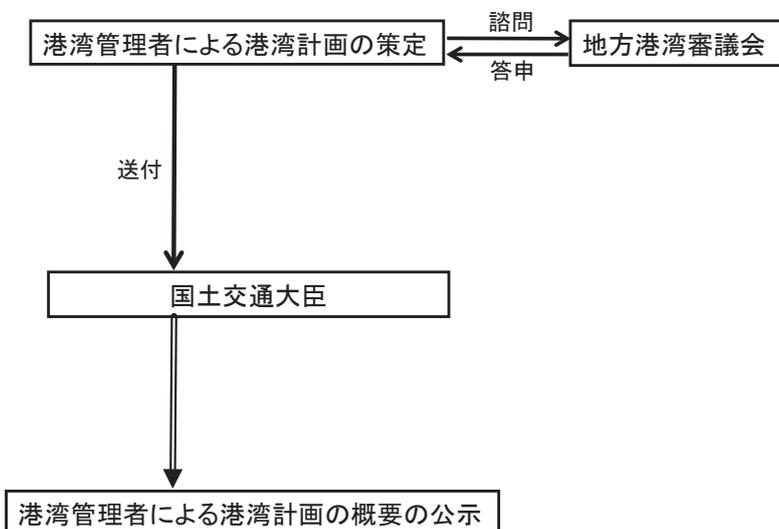
7 国土交通大臣は、第四項の規定により提出された港湾計画について前項の規定による措置を執る必要がないと認めるときは、その旨を当該港湾管理者に通知しなければならない。

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





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。

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させられた事項を処理すること。**
- 2 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2年7月1日現在

交通政策審議会港湾分科会委員

敬称略、五十音順

- 赤井 伸郎 大阪大学大学院国際公共政策研究科 教授
 - 一柳 尚成 トヨタ自動車(株) 物流管理部長
 - 井出 多加子 成蹊大学経済学部 教授
 - 上村 多恵子 (一社)京都経済同友会 常任幹事
 - 大串 葉子 福山女学園大学現代マネジメント学部 教授
 - 加藤 浩徳 東京大学工学系研究科 教授
 - 河野 真理子 早稲田大学法学学術院 教授
 - 木場 弘子 フリーキャスター・千葉大学 客員教授
 - 久保 昌三 (一社)日本港運協会 会長
 - ◎ 小林 潔司 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 運輸委員会物流部会委員
 - 中島 孝 (一社)日本船主協会 常勤副会長
 - 野原 佐和子 (株)イブシ・マーケティング研究所 代表取締役社長
- ◎ 分科会長
○ 分科会長代理

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、保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
改訂又は一部変更

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保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保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保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

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							

36

	港名	地方整備局	地港審 開催日
1	東京港	関東	2019年5月28日
2	神戸港	近畿	2019年6月6日
3	舞鶴港	近畿	2019年8月8日
4	小木港	北陸	2019年8月19日
5	津久見港	九州	2019年10月8日
6	福山港	中国	2019年10月17日
7	水島港	中国	2019年10月31日
8	川崎港	関東	2019年11月6日
9	北九州港	九州	2019年11月14日
10	釧路港	北海道	2019年11月26日
11	横浜港	関東	2019年12月9日
12	八戸港	東北	2019年12月17日
13	平良港	沖縄	2019年12月20日
14	名古屋港	中部	2020年1月20日
15	東京港	関東	2020年1月31日

	港名	地方整備局	地港審 開催日
16	岡山港	中国	2020年2月3日
17	両津港	北陸	2020年2月6日
18	釧路港	北海道	2020年2月6日
19	大船渡港	東北	2020年2月7日
20	三島川之江港	四国	2020年3月13日
21	千葉港	関東	2020年3月18日
22	伏木富山港	北陸	2020年3月26日
23	大阪港	近畿	2020年3月30日
24	博多港	九州	持ち回り開催

地整等	件数
北海道	2
東北	2
関東	5
北陸	3
中部	1
近畿	3
中国	3
四国	1
九州	3
沖縄	1
計	24

37

7. 港湾計画の変更事例

① 港湾計画の改訂 事例

宇部港 港湾計画改訂

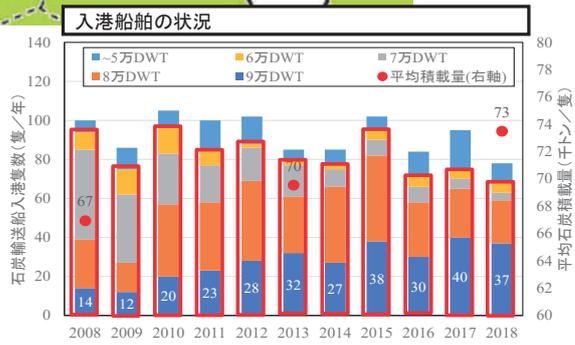
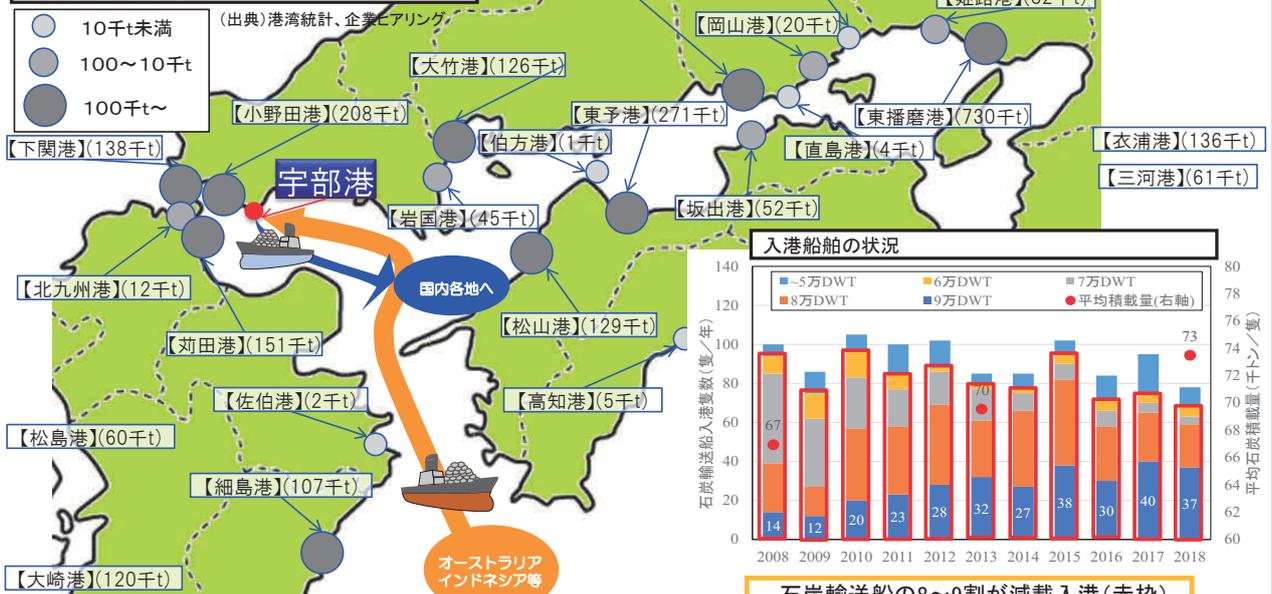
前回改訂: 2002年 3月 (目標年次: 平成20年代後半)
 今回改訂: 2020年 7月 (目標年次: 2030年代前半)

令和2年6月29日
 交通政策審議会
 第79回港湾分科会
 資料

エネルギー受入拠点としての宇部港の役割

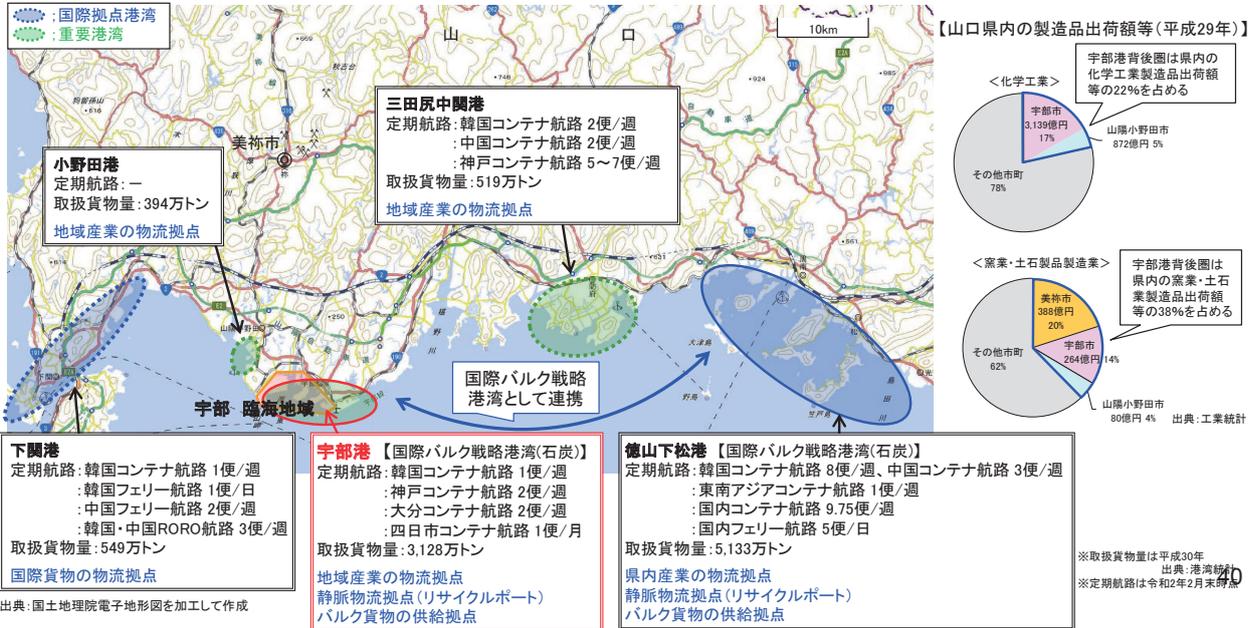
- 宇部港は、国際バルク戦略港湾として、石炭輸送の効率化の観点から、パナマックス船の満載入港、ケーブサイズ船の徳山下松港との二港揚げ入港を目標としている。
- 宇部港は日本最大のコールセンターを有し、石炭の移出先港全国1位(23港)、移出量全国3位と西日本を中心とした石炭供給拠点の地位を確固たるものとしている。
- 一方で、入港船舶の9割が減載入港を強いられるなど、不足する港湾施設が輸送効率化にあたってのボトルネックになっている。

宇部港からの移出先(2017年)



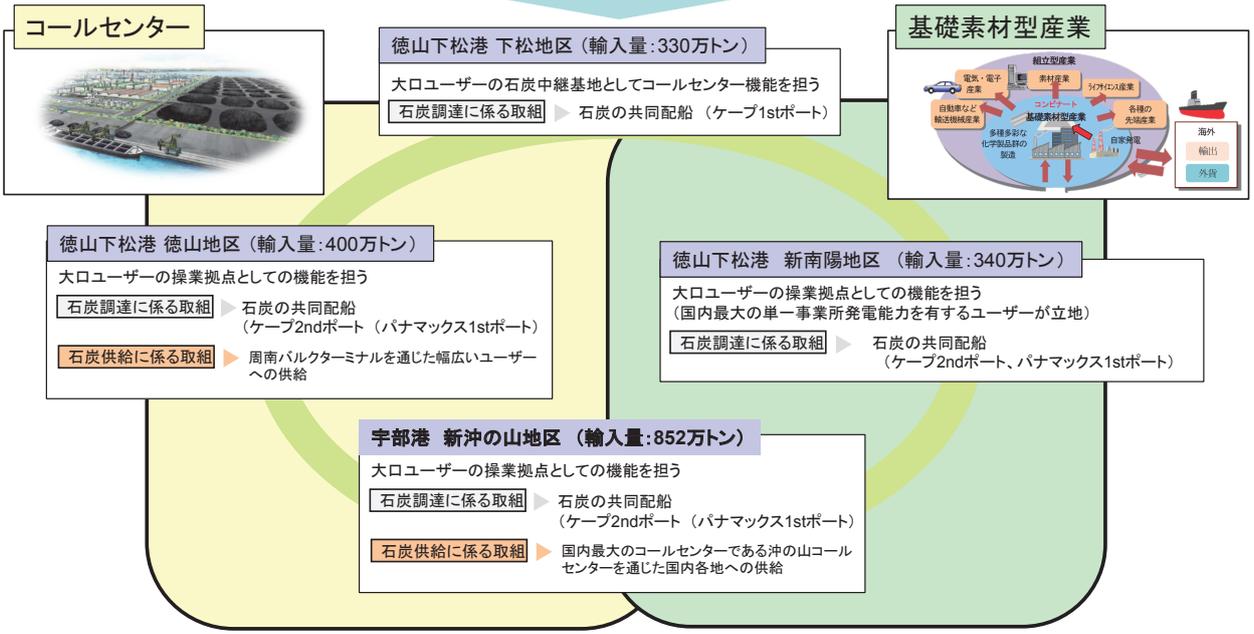
宇部港の概要

- 山口県南西部に位置する宇部港は、古くから石炭・石灰石等の積出港として、また、セメント産業を中心とする工業港として、地域経済の発展に重要な役割を果たしてきており、同港の背後圏には地場産業であるセメント産業のほか、臨海部に化学工業や石油製品製造業などの基礎素材型産業が集積している。
- 平成23年(2011年)5月、徳山下松港と共に国際バルク戦略港湾(石炭)に選定された宇部港は、国内最大の貯炭容量を誇るコールセンターを有し、同港周辺の火力発電所等への石炭供給、及び西日本一帯への石炭供給拠点としての重要な役割を担っている。
- また、山口県美祢市で産出される石灰石は、宇部港から関東や瀬戸内・九州等各地へ供給している。



徳山下松港・宇部港が果たす役割(イメージ)

石炭の大量一括輸送(輸送コスト削減)



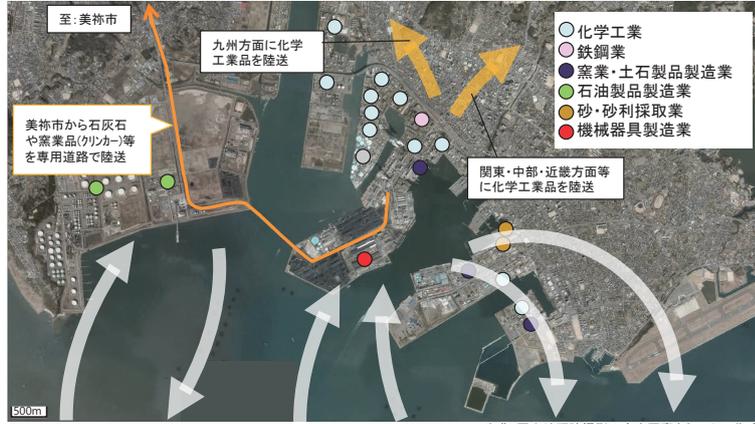
我が国の産業活動に必要な不可欠な石炭を国内に安定的かつ安価に供給

モノづくり産業の活性化による日本の国際競争力強化

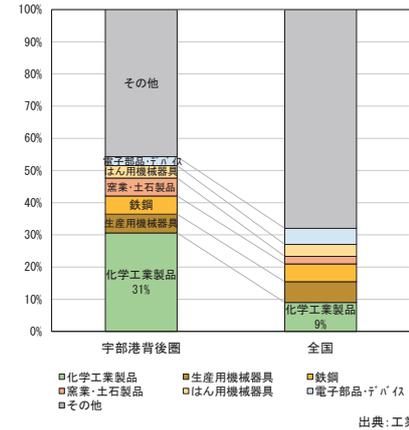
※徳山下松港の輸入量はH26改訂時推計(目標年次 H40年代前半)

宇部港が担う役割(地域産業を支える物流拠点)

- 宇部港は臨海部に集中して立地する基礎素材型産業の物流拠点となっている。
- 特に、地場産業であるセメント関連(石灰石、石灰石、窯業品、再利用資材等)や、化学工業(化学肥料、化学工業品等)及び石油化学工業(原油、石油製品、化学薬品等)関連の貨物を多く取扱い、背後地域の産業を支えるとともに、関東・中部・近畿・九州等の各方面に化学工業品が陸送され、我が国の製造業を支える重要な役割を果たしている。



【製造品出荷額等(平成29年)】



【輸入】 原油 ・サウジアラビア他 ・630万トン	【移入】 石油製品 ・九州、中国、北 陸他 ・376万トン 化学薬品 ・愛媛、岡山他 ・48万トン	【輸入】 石灰石 ・オーストラリア他 ・469万トン	【移入】 再利用資材 ・神奈川、愛媛他 ・78万トン 化学薬品 ・大分、愛媛他 ・68万トン 非金屬鉱物 ・広島、大分他 ・52万トン	【輸出】 セメント ・シンカホール他 ・95万トン 窯業品 ・オーストラリア他 ・123万トン 化学薬品 ・韓国、中国他 ・42万トン	【移出】 セメント ・大阪、千葉他 ・292万トン 石灰石 ・兵庫、小野田他 ・252万トン 石灰石 ・千葉、兵庫他 ・190万トン
---	---	--	---	---	--

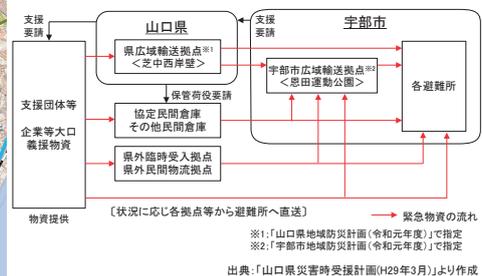
宇部港が担う役割(緊急物資・幹線貨物輸送の拠点)

- 宇部港は山口県地域防災計画において、広域輸送拠点(海上輸送基地)を担うとされているが、耐震強化岸壁は未整備。
- 今後、耐震強化岸壁を整備し、災害時における緊急物資の海上輸送拠点としての役割及び、幹線貨物輸送拠点としての機能を担うことが必要。

【宇部港周辺の緊急物資輸送網】



【緊急物資の流れ(想定)】



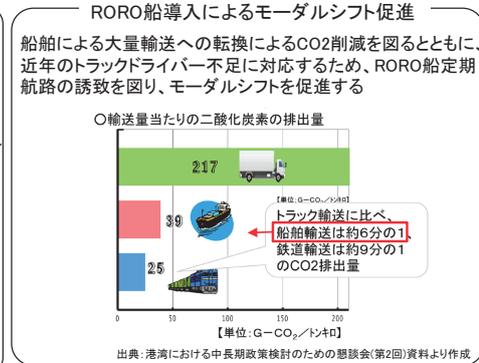
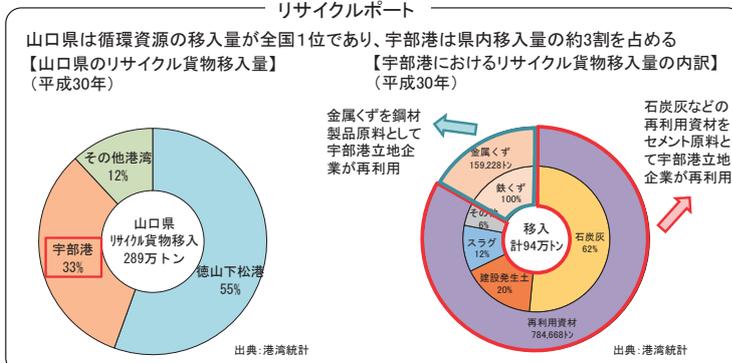
※1:「山口県地域防災計画(令和元年度)」で指定
 ※2:「宇部市地域防災計画(令和元年度)」で指定

出典:国土地理院電子地形図を加工して作成

- 宇部港背後圏: 宇部市
 ※ 宇部市人口=17万(H27国勢調査)
- 発災後3日後を目途に緊急支援物資輸送を開始させるため、被災状況の確認及び緊急物資輸送確保のための応急復旧を実施(宇部港・小野田港BCP)

宇部港が担う役割(環境負荷の少ない物流拠点)

- 宇部港では、総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)としてリサイクル貨物等の環境負荷低減に資する貨物を取扱う。
- モーダルシフト促進のため、新たにRORO船定期航路の誘致を図る計画であり、より環境負荷の少ない物流拠点を目指している。
- 臨海部に立地する企業においても、事業所内での温室効果ガス(GHG)排出量削減に取り組むとともに、環境負荷低減に貢献する製品開発を行うなど、宇部港全体で環境負荷低減に取り組んでいる。



宇部港立地企業の取組み

- 2021年度までにGHG排出量を2005年比15%削減することを目標に設定し、これまでGHG排出量は確実に減少
- 2021年度までに環境貢献型事業の売上高比30%以上を目標として設定し、環境負荷低減に貢献する製品・技術の創出と拡大を図っている
 - 例えば、リチウムイオン電池用電解液やセパレータは、近年のEV(電気自動車)化などに大きく貢献している。
 - 加えて、低炭素社会に向けた技術や研究開発の推進として、NEDOが実施している「非可食性植物由来化学製品製造プロセス技術開発」や内閣府が創設した国家プロジェクト戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)による課題「エネルギーキャリア」への参画、木質バイオマスを用いた化学製品の開発等の取組を進めている。
- 2030年度までに2013年度比温室効果ガス排出量17%削減する計画
- 2030年度までに環境貢献型製品・技術の売上高比50%以上を目指す

出典: 「2019年度統合報告書(宇部興産(株))」より
 出典: 「2020年度 経営概況説明会 説明資料(宇部興産(株))」より
 出典: 「2019年度統合報告書(宇部興産(株))」より

2021年度までに環境貢献型事業の売上高 30%以上

宇部港が担う役割(にぎわい空間)

- 宇部港では中心市街地に近い本港地区を中心に花火大会などの市民イベントに利用されている他、工業港としての特徴を生かした産業観光バスツアーが開催されるなど、今後も引き続き、にぎわいの港としての役割を担うことが求められている。
- 令和元年5月、宇部港初の外国クルーズ船が本港地区に寄港した。同船の寄港に合わせ、宇部港では、クルーズ船振興を目的とする「宇部クルーズ振興協議会(事務局:宇部市)」が設立されており、今後も引き続き、クルーズ船受入体制の強化が図られていく予定。

宇部港でのイベント

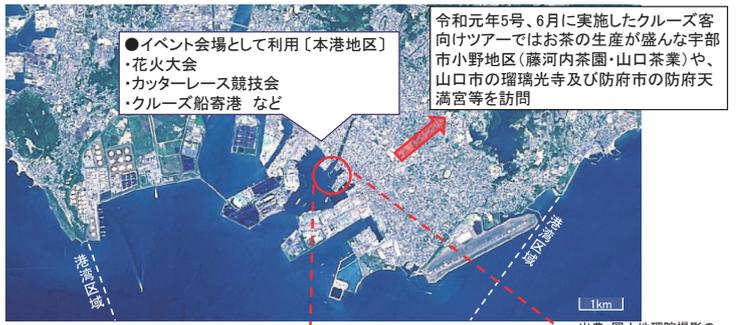
- 毎年、宇部市では「海の日」記念行事の一環として、本港地区でカッターレース大会と花火大会を開催
- 特に花火大会では市内外から毎年約14万人が来場するなど、宇部市における夏の一大イベントとなっている

<カッターレース競技会>

出典: 宇部興産HP

<宇部市花火大会>

出典: 山口県HP



産業観光バスツアー

ツアーでは一部、船舶からの見学を取り入れるなど、臨海部工場群が観光資源として注目されている

出典: 宇部・美祿・山陽小野田産業観光推進協議会HP

クルーズ船寄港

- ・カレドニアン・スカイ(ラグジュアリー)が令和元年5月及び6月に宇部港初の外国クルーズ船として初寄港
- ・クルーズ観光振興を図るため、令和元年に「宇部クルーズ振興協議会」を設立
- ・令和2年にも、カレドニアン・スカイが寄港(3回)を予定

新町埠頭(本港地区) カレドニアン・スカイ(令和元年5月)



【将来像】

- <物流> 輸送の効率化と多様なニーズに対応する宇部港
- <防災> 安心な暮らしや企業活動を維持し、災害時においても機能を維持する宇部港
- <交流> 交流の場を創出し、人々が集いにぎわう場となる宇部港

基本方針1 <物流・産業> パルク貨物の広域供給拠点の形成

石炭の輸入について、大型船による効率的な輸送に対応する大水深岸壁等を整備し、パルク貨物の広域供給拠点の形成を図る。

基本方針2 <物流・産業> 地域産業振興に資する物流機能の強化

港の物流機能を強化するとともに、既存施設を物資補給岸壁へ転換して荷役効率を向上させ、地域産業の振興を図る。

基本方針3 <環境・物流> 環境分野への取組みの促進

モーダルシフトを促進するため、新たなRORO船定期航路の誘致を図るとともに、循環資源等の環境負荷軽減に資する貨物を効率良く取扱う。

基本方針4 <防災・産業> 暮らしや産業を守る機能と空間の確保

背後地域が被災した際の防災拠点としての機能強化を図るとともに、物流機能強化に伴って発生する浚渫土砂等の処理空間を確保し、また災害廃棄物も含めた廃棄物の処理空間確保の要請にも対応できるようにする。

基本方針5 <防災・物流> 災害時のエネルギー供給機能の確保

今後、想定される大規模災害等に対し、国際パルク戦略港湾として徳山下松港と連携して、石炭のサプライチェーンを維持するため、新沖の山地区で幹線貨物輸送ターミナルを確保する。

基本方針6 <交流> にぎわい空間の形成と親水性の向上

市民や訪問客に親まれる水辺空間として親水性の向上を図るとともに、急増しているクルーズ需要を取込んでいけるよう、にぎわい空間の形成を図る。

46

宇部港港湾計画改訂(案)の概要



47

○港湾整備について

(意見)現状でも、飽和状態に近い貨物量を取り扱っている状況。港が効率よく回転すると安全にもつながるため、少しでも早く整備を進めていただきたい。港湾計画改訂後、どのくらいで港湾計画に示された施設の整備が完了するのか。

(回答)15年を一つの目標としているが、社会情勢の変化も考えられ、今時点で確実な整備を確約できるものではない。

○将来構想について

(意見)将来構想に示されている新沖の山地区2バースの場合、今の案よりも航路が伸びるのか。

(回答)今示している案も将来構想も航路水深は-16mであり、新沖の山地区の岸壁が2バースになったとしても、航路が伸びることにはならない。

○大規模地震時の対応について

(意見)大規模地震発生時に耐震強化岸壁までのアクセスをどう考えているか。

(回答)岸壁に通じる全ての道路に対して液状化対策することは困難だが、発災時は、緊急工事で液状化に伴う噴砂等を除去するなどの啓開作業を行うことで対応可能と考えている。

○緑地整備について

(意見)東見初地区の緑地は、交流スペースとして整備するものであり、クルーズ船誘致を主目的として整備するものではないという理解でよろしいか。

(回答)東見初地区の緑地の整備はクルーズ船受入れの為の環境整備につながるものであるが、交流の場の確保を主な目的として整備するものである。

宇部港の目指す姿と基本方針との適合

【目指す姿(前回改訂時)】

背後立地産業を支える海上輸送拠点としての宇部港

- ①船舶の大型化や荷役形態の変化に対応した物流機能の拡充
- ②港湾における廃棄物の受入空間の確保
- ③住民や港湾で働く人々が海やみなとに親しめる緑地等の確保
- ④安全で安心なみなとづくり
- ⑤港湾空間の適正な利用と船舶航行の安全性の向上

【目指す姿(今回計画)】

西日本産業の国際競争力や、地域の防災機能の強化に資する宇部港

- ①バルク貨物の広域供給拠点の形成
- ②地域産業振興に資する物流機能の強化
- ③環境分野への取組みの促進
- ④暮らしや産業を守る機能と空間の確保
- ⑤災害時のエネルギー供給機能の確保
- ⑥にぎわい空間の形成と親水性の向上

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

- 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
- 大型船を活用した安定的かつ効率的な海上輸送網を形成するための国際バルク戦略港湾政策の推進

- 国内複合一貫輸送網の機能強化

- 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

- 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

今回計画での主な対応

<物流>

- ・石炭の輸入・供給拠点としての機能強化(新規岸壁(幹線貨物輸送用耐震強化岸壁)、用地造成、航路増深等)

- ・既設岸壁でのRORO貨物の新規取扱

<みなとまちづくり>

- ・にぎわい空間の形成と親水性の向上

<安心・安全>

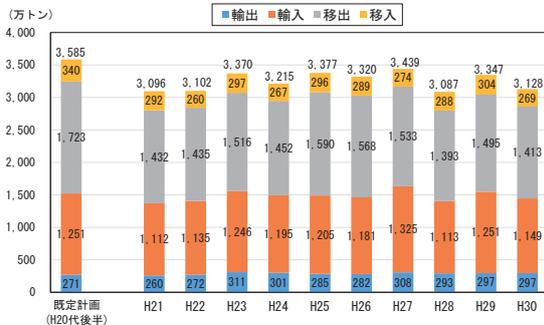
- ・緊急物資輸送用耐震強化岸壁の早期実現のための位置づけの変更

※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)

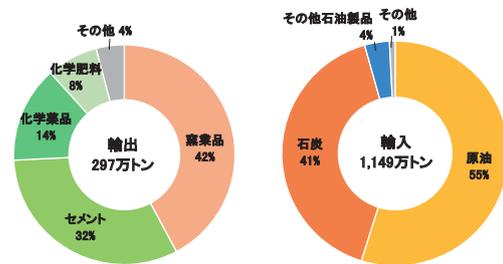
貨物取扱状況

- 大宗貨物は石炭(輸入、移出)、原油(輸入)、石油製品(移出)、セメント(輸出、移出)、窯業品(輸出)。
- 石炭は主にオーストラリアやインドネシアから輸入し、主に瀬戸内海沿岸を中心とする西日本一帯へ移出。
- 原油はサウジアラビア等中東諸国より輸入し、精製後、石油関連製品や化学薬品として主に西日本各地へ移出。
- セメントは宇部港臨海部で生産され、シンガポールや香港へ輸出、大阪や名古屋、東京等全国各地へ移出。
- 窯業品(ク linker等)は宇部港臨海部で生産され、セメント製造用等としてオーストラリアや東南アジア等へ輸出、福岡や兵庫等西日本各地へ移出。

取扱貨物量の推移



取扱貨物量の内訳(平成30年)



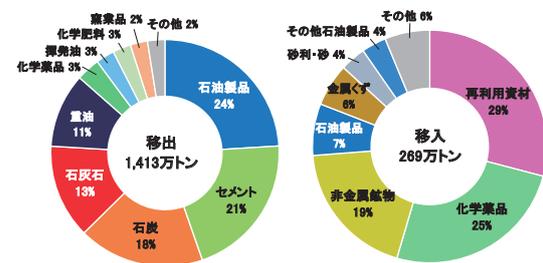
【既定計画との相違(対平成30年)の主な要因】

- セメント製造用窯業品の海外需要増加により、窯業品(ク linker等)の輸出が増加。
- 国内の石油製品需要の減少により、原油の輸入が減少。
- 公共事業の縮小等により、セメントや石灰石の移出、砂利・砂の移入が減少。

<内訳>

品目	区分	既定計画	H30	増減
窯業品(ク linker等)	輸出	78万トン	125万トン	+47万トン
原油	輸入	690万トン	630万トン	-60万トン
セメント	移出	452万トン	292万トン	-160万トン
石灰石	移出	330万トン	190万トン	-140万トン
砂利・砂	移入	64万トン	10万トン	-54万トン

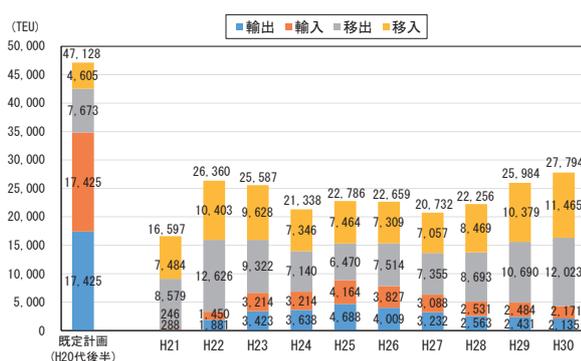
※石炭の輸入については既定計画 452万トン→H30では469万トン(+17万トン)…概ね推計どおりに推移



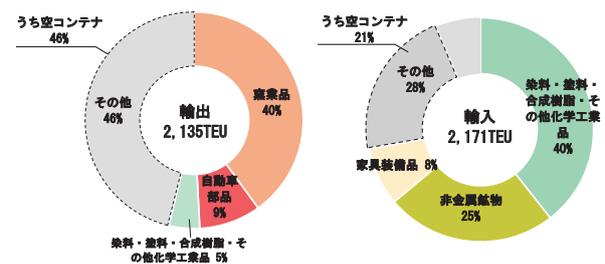
貨物取扱状況(コンテナ)

- コンテナ貨物の大宗貨物は、窯業品(輸出、移出)、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品(輸入、移出)。
- 窯業品は主に韓国へ輸出、大分へ移出。
- 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品は主に韓国から輸入、神戸港へ移出(国際フィーダーで香港へ)。

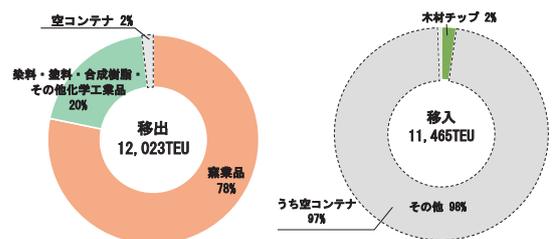
コンテナ取扱個数の推移



外貨コンテナ取扱個数の内訳(平成30年)



内貨コンテナ取扱個数の内訳(平成30年) (国際フィーダー含む)



【既定計画との相違(対平成30年)の主な要因】

- コンテナ貨物は他港(門司港等)利用から宇部港利用へ転換する計画としていたが、航路減少(H18~東南アジア航路中止)等もあり転換が進捗しなかったため、宇部港利用が伸びなかった。

<内訳>

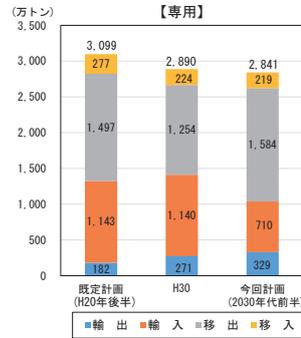
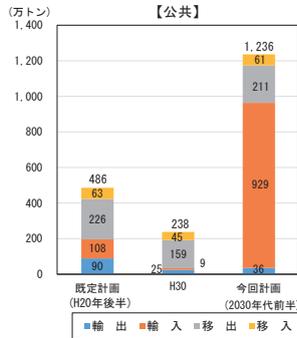
品目	区分	既定計画	H30	増減
化学工業品	輸出	3,648TEU	97TEU	-3,551TEU
飼料(牧草)	輸入	4,637TEU	0TEU	-4,637TEU
雑工業品	輸入	1,197TEU	0TEU	-1,197TEU

<現行航路>

コンテナ航路	便数
韓国(釜山)	1便/週
国際フィーダー航路(神戸)	2便/週
大分	2便/週
四日市	1便/月

計画貨物量の設定

- 石炭は、新規石炭火力発電所の建設や既存発電所のリプレースによる需要増加等により国内需要の増加が見込まれるため、輸入量が増加するとともに、輸入の取扱いを専用埠頭から公共埠頭へ転換する。
- CO2削減のためバイオマス燃料と石炭を混焼する発電事業者が増加していることを踏まえ、バイオマス燃料の輸入量増加を見込む。
- 石灰石は、国内外の需要に対応するため、新しく鉱山を開発しており、移出・輸出量増加を見込む。



<公共> 【増減の主な要因】

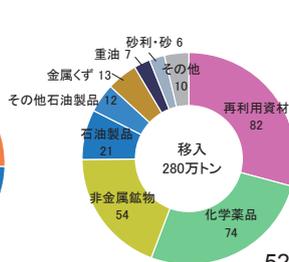
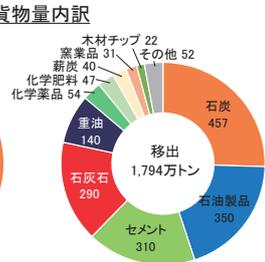
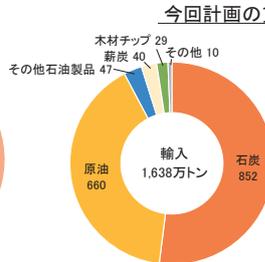
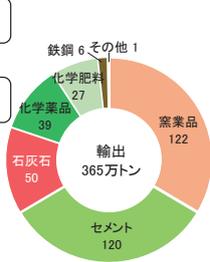
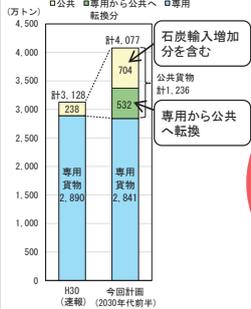
- 【輸入】石炭 (H30実績) 3万トン→(今回推計) 852万トン 【+849万トン】
 - ・ 新規石炭火力発電所の建設等国内需要増加を見込むため増加。石炭の安定的な供給を図るため、受け入れを専用埠頭から公共埠頭へ転換。
- 【輸入】薪炭 (H30実績) 3千トン→(今回推計) 40万トン 【+40万トン】
 - ・ 木材チップ (H30実績) 0トン→(今回推計) 29万トン 【+29万トン】
 - ・ CO2削減のためバイオマス燃料と石炭の混焼利用増加を踏まえ増加見込み。

<専用>

- 【輸入】石炭 (H30実績) 466万トン→(今回推計) 0トン (公共貨物へ転換)
- 【移出】石炭 (H30実績) 252万トン→(今回推計) 457万トン 【+205万トン】
 - ・ 既存発電所のリプレース等国内の需要増加に対応するため増加見込み。

- 【輸出】石灰石 (H30実績) 1万トン→(今回推計) 50万トン 【+49万トン】
- 【移出】石灰石 (H30実績) 190万トン→(今回推計) 290万トン 【+100万トン】
 - ・ 海外需要や国内需要に対応するため増加見込み。
- 【輸出】セメント (H30実績) 95万トン→(今回推計) 120万トン 【+25万トン】
 - ・ 海外需要に対応するため増加見込み。

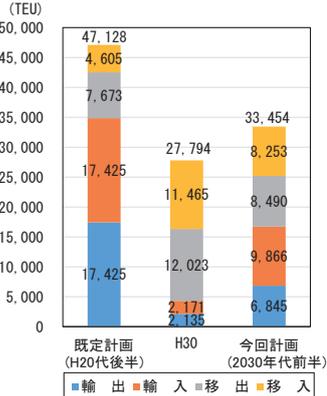
公共・専用の構成割合



計画貨物量の設定 (コンテナ貨物)

- CO2削減のためバイオマス燃料と石炭を混焼する発電事業者が増加していることを踏まえ、バイオマス燃料(木材チップ)の輸入量増加を見込む。
- バイオマス燃料以外の貨物については現状と同程度を見込む。

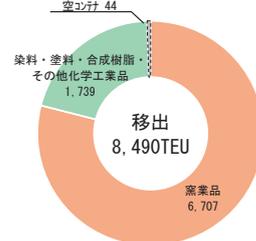
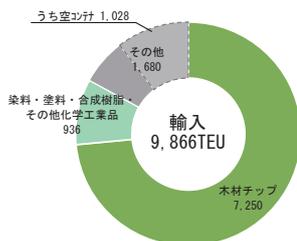
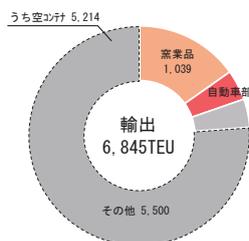
コンテナ取扱量推計



【増減等の主な要因】

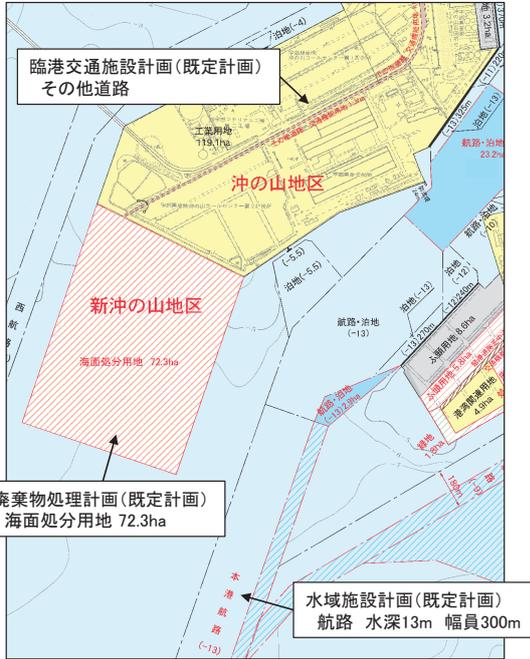
- 【輸入】木材チップ(H30実績) 0トン →(今回推計) 15万トン (7,250TEU) 【+7,250TEU】
 - ・ CO2削減のためバイオマス燃料と石炭を混焼する発電事業者が増加していることを踏まえ、バイオマス燃料の輸入量増加を見込む。

今回計画の貨物量内訳



港湾計画の変更内容[沖の山地区・新沖の山地区]

既定計画

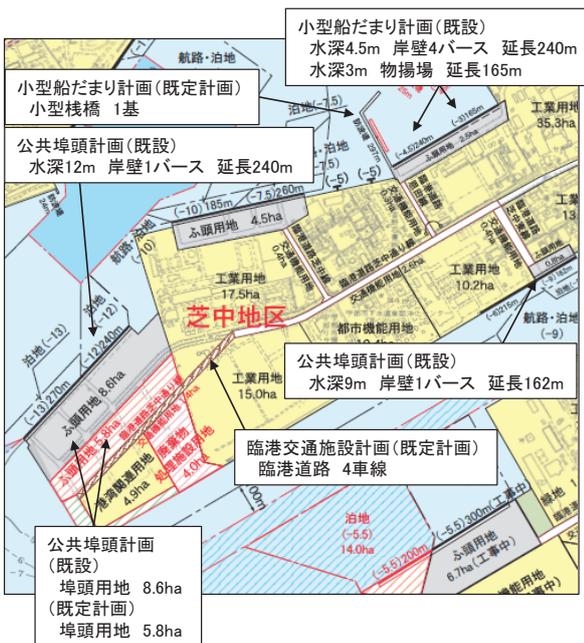


今回計画



港湾計画の変更内容[芝中地区]

既定計画

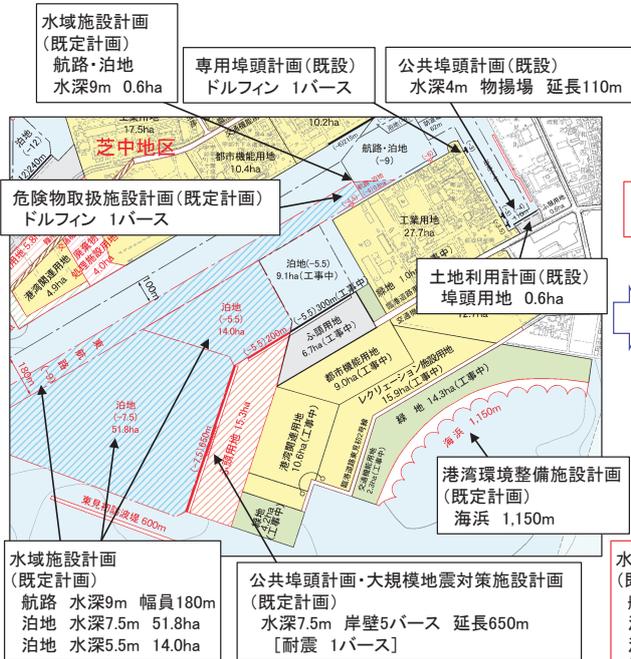


今回計画

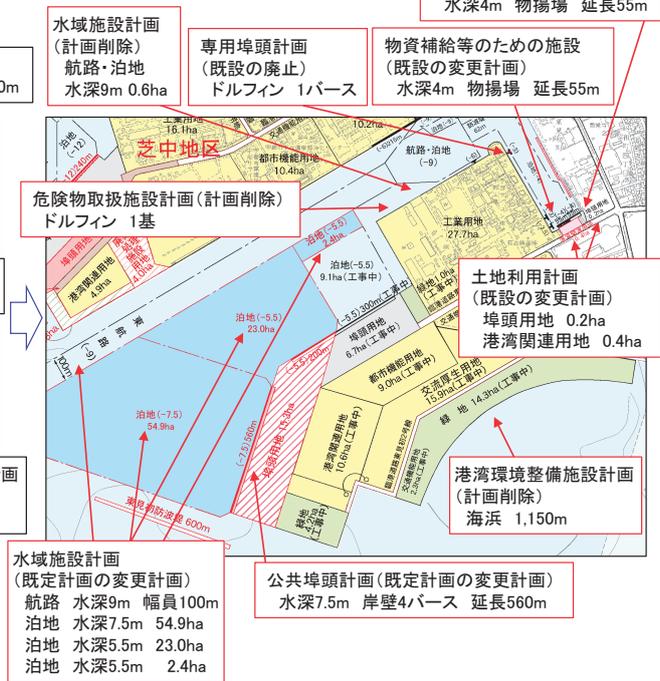


港湾計画の変更内容[東見初地区]

既定計画

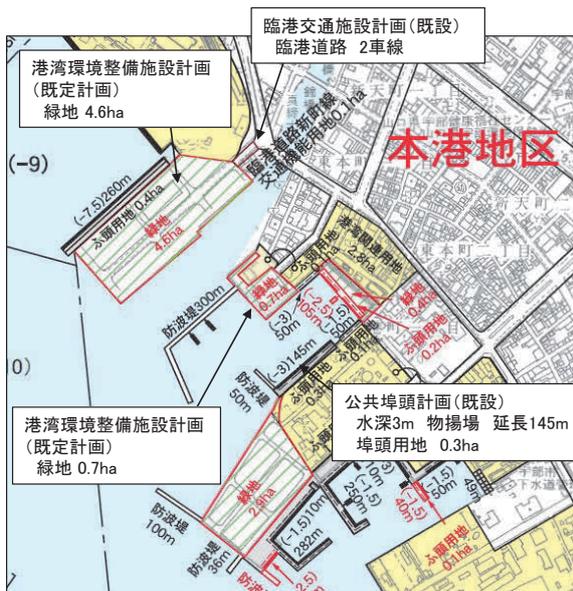


今回計画

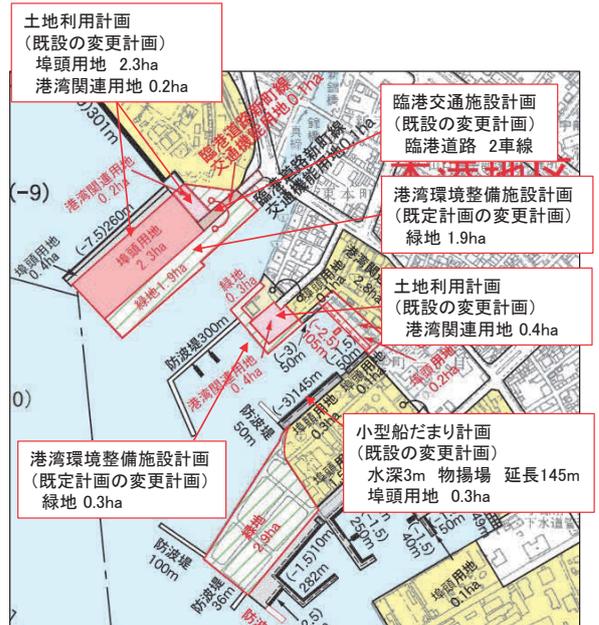


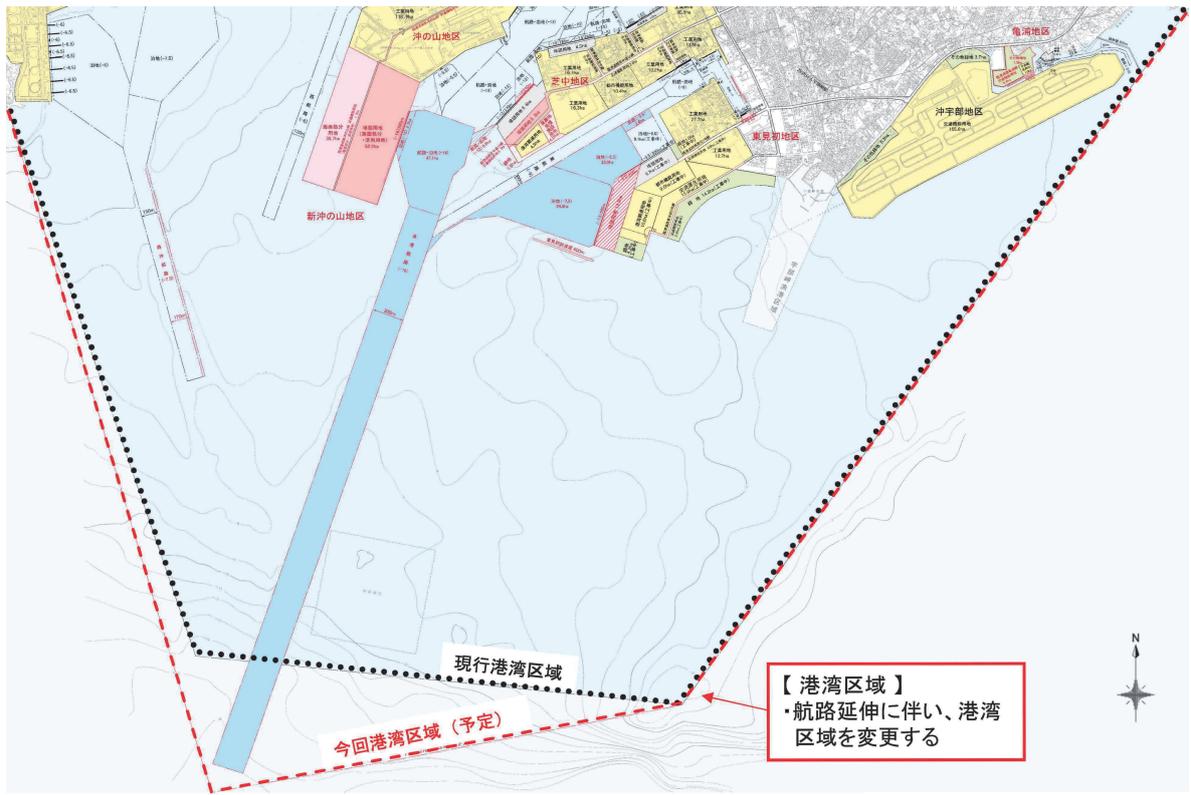
港湾計画の変更内容[本港地区]

既定計画



今回計画





能代港 港湾計画 改訂

前回改訂:1992年8月(目標年次:概ね平成17年)
今回改訂:2020年2月(目標年次:2030年代半ば)

令和2年2月19日
交通政策審議会
第78回港湾分科会
資料

- 能代港は、能代火力発電所が立地し、県のエネルギー拠点としての役割を担うほか、リサイクルポートとして静脈物流拠点(主に石炭灰移出)としての役割を担う。
- 能代港周辺では、港湾区域内を含め複数の洋上風力発電事業の計画があり、洋上風力発電事業の適地として期待されている。「海洋再生エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律(再エネ海域利用法)」における今後の促進区域の指定を目指し、協議会が組織され、国による風況・地質調査が行われている。



※取扱貨物量はH30速報値(秋田県調べ)

秋田県の年間電力消費量は、70~75億kWhで推移しており、能代火力発電所で発電される電力(約90億kWh)で秋田県内の全電力を賄うことができる。



能代港が担う役割(県のエネルギー拠点)

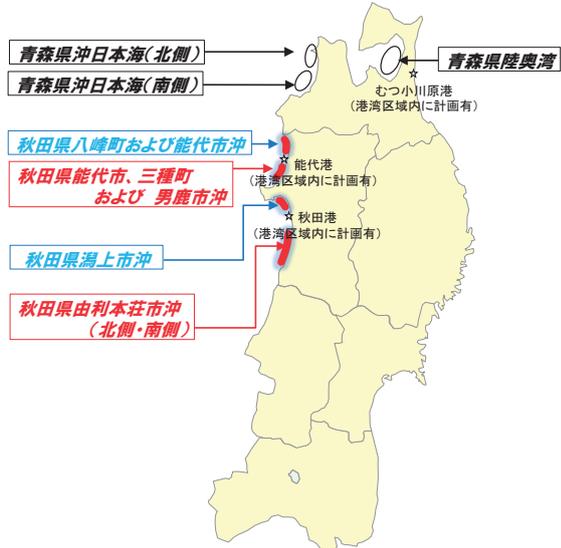
- 能代火力発電所が立地しており、3号機を2020年3月の運転開始を目指し建設中。
- また、港湾区域における洋上風力発電の導入に向けた取組のほか、一般海域においても複数の計画の調査が進められており、洋上風力発電の建設拠点としての役割も期待されている。



	1号機	2号機	3号機(計画)
発電機出力	60万kW	60万kW	60万kW
主燃料	石炭	石炭	石炭
主蒸気温度(°C)	538	566	600
再熱蒸気温度(°C)	566	593	600
主蒸気圧力(MPa)	24.5	24.1	24.5
熱効率(LHV:%)	約43.5	約44.0	約44.8

東北管内

赤字:有望な区域(協議会組織等の準備を直ちに開始)
 青字:有望な区域(今後の地元合意等の状況を踏まえて準備を開始)
 黒字:利害関係者の特定・調整が必要な区域



出典:新聞報道等より港湾空港部が作成

能代港が担う役割(産業立地空間、地場産業の物流拠点)

- 原塩が輸入され、製造された融雪剤が高速道路、一般道路の凍結防止剤として使用され、冬期間における安定した陸上輸送に貢献。
- 能代火力発電所の石炭燃焼排ガスの脱硫材の原料となる石灰石が移入されているほか、発電所から発生する石炭灰は、セメント材料として輸移入されている。
- また、背後の道路網により秋田県北部で消費される建設資材等の移入の拠点となっている。
- さらに今後、自治体、商工団体、発電事業者等で構成される「能代港洋上風力発電拠点化期成同盟会」により、洋上風力関連産業の誘致活動を行い、洋上風力発電事業の進展による部材工場の進出を見込んでいる。



【将来像】
**県北部地域の産業の持続的発展を支え、
 再生可能エネルギー拠点として成長する能代港**

基本方針1 <環境> 洋上風力発電の設置及び維持管理拠点の形成

○洋上風力発電の設置・維持管理に対応した環境の提供と港湾空間の有効活用を行うことにより、洋上風力発電の拠点を形成する。

基本方針2 <産業・物流> 地域産業を支える物流・生産拠点の形成

○物流基盤及び生産基盤の強化を図り、地域産業の持続的発展や競争力強化に貢献する。

基本方針3 <防災> 住民・産業を守る防災機能の充実

○大規模災害時において、県民の暮らしや来訪者の安全・安心を守るとともに、産業の自然災害リスク低減に貢献する。

基本方針4 <環境> 住民が親しめる親水空間の確保

○海洋性レクリエーションを安全に楽しめる親水空間を確保し、地域住民の暮らしに憩いと癒やしを提供する。

能代港港湾計画(改訂案)の概要



○洋上風力発電の拠点形成について

(意見)

- ・洋上風力発電の拠点を形成することによる効果は。

(回答)

- ・能代港周辺は、風況や海底の地盤状況等から洋上風力発電事業の有望地域として期待され、複数の洋上風力発電事業計画が進められていることから洋上風力発電の導入を促進するための拠点としての役割が求められている。
- ・洋上風力発電導入促進により、風車関連産業の立地、風車関連部品の県内企業からの調達、メンテナンス産業の育成創出により、秋田県全体の発展に大きく寄与するものと期待している。

○船舶係留の考え方について

(意見)

- ・今後、洋上風力事業に伴い、作業船などの能代港を利用する船舶の増加が想定されるが、現在能代港を利用している作業船は引き続き係留できるのか。また、将来的なタグボートや作業船等の配置・係留の見込みについて、ご教示いただきたい。

(回答)

- ・現在能代港に係留されている作業船については、引き続き利用できるよう小型船だまり計画でその規模や配置を考えている。
- ・洋上風車建設が本格化すると、多数の船舶の利用が想定されるため、各港湾単独ではなく、秋田県が管理している能代港、秋田港、船川港の3つの港を連携し活用するなど、適切な配置を決定していきたいと考えている。

○ 地元 能代市の能代港への期待について

- ・平成30年3月に、国、県、秋田県の県北地域が一体となつてとりまとめた「能代港ビジョン」において、風力発電の拠点形成等を掲げ、地域の活性化を図るとしており、そのためには能代港の整備は欠かせないという強い思い。
- ・能代港における洋上風力の拠点形成については、関係する自治体、議会、商工団体、発電事業者等からなる能代港洋上風力発電拠点化期成同盟会を立ち上げ、活動を展開しており、今後も、地域が一丸となって取り組んでいく。

関連産業の育成や波及効果について

- エスビアウ港は、1868年より整備を開始。2000年前後から洋上風力発電産業の拠点化が進められ、現在では欧州最大の洋上風力発電設備のプレアセムル及び積出基地となっている。
- 現在、世界シェア第1位と第2位の洋上風車メーカー、シーメンス社のナセル工場やMHIヴェスタスのPCM工場等が港湾背後に立地しており、エスビアウにおける洋上風力発電産業の雇用は、4,000人程度に上っている。



※PORT OF ESBJERG 2017を基に港湾局作成。

エスビアウ港の利用状況



エスビアウ港平面図

※エスビアウ港HP資料等より港湾局作成

- 洋上風力発電については、年1回の定期点検、数年周期での部品交換が必要であり、能代港においては、本年1月に、風力発電会社と地元の建設会社により、両社が有する設備やノウハウを活かして洋上風力発電所の運営・保守を専門に行う会社が設立された。

主な内容	頻度
大規模補修	約5～9年周期
中規模の修理・部品交換	約3年周期
小規模の修理・部品交換	3回/年
定期点検	1回/年

※IEA Wind Task 26 Offshore Wind Farm Baseline Documentation、着床式洋上風力発電ガイドブック(2018年3月、NEDO)を基に作成。

貨物取扱状況

○大宗貨物は、石炭（輸入）、再利用資材（輸出、移出）、砂利・砂（移入）、石灰石（移入）、金属くず（輸出）。
 ○石炭は能代火力発電所で利用される燃料をオーストラリア等から輸入、再利用資材は能代火力発電所から発生しセメント材料として利用される石炭灰の輸移出。

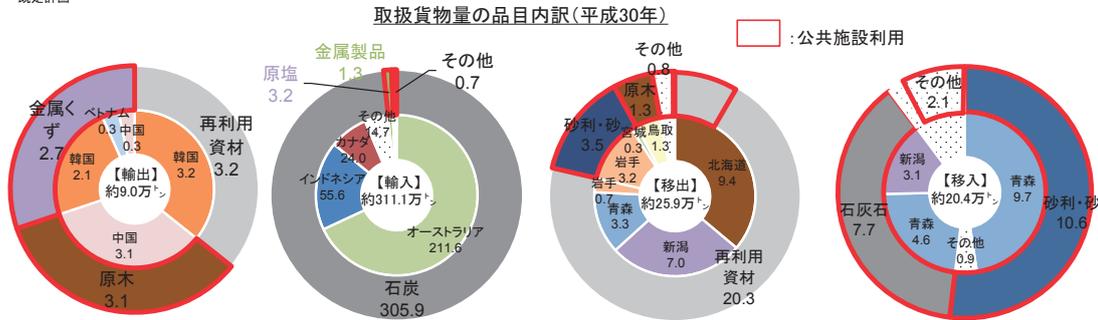


【既定計画との相違(対2018年)の要因】

- 能代火力発電所の3号機稼働を見込んでいたことから2018年時点では稼働していないため石炭 輸入は減
- 1992年当時見込んでいたセメントの県内消費量が建設業の減少により見込めなくなったためセメント 移入は減
- 木材加工業のため、海外から原木輸入の増加を見込んでいたが、県産材へのシフトにより原木 輸入は減

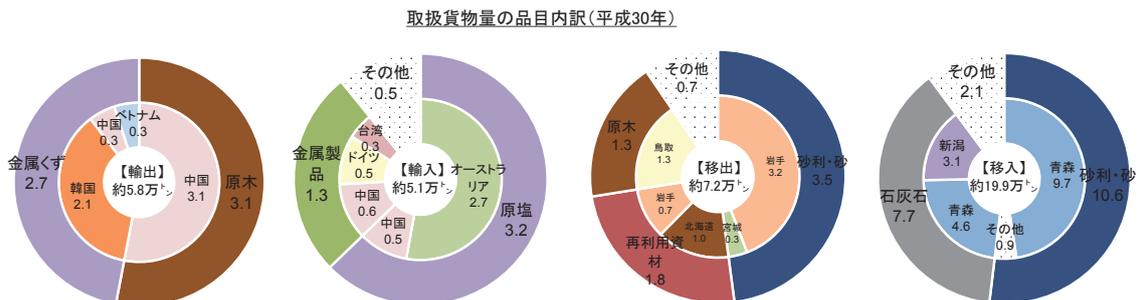
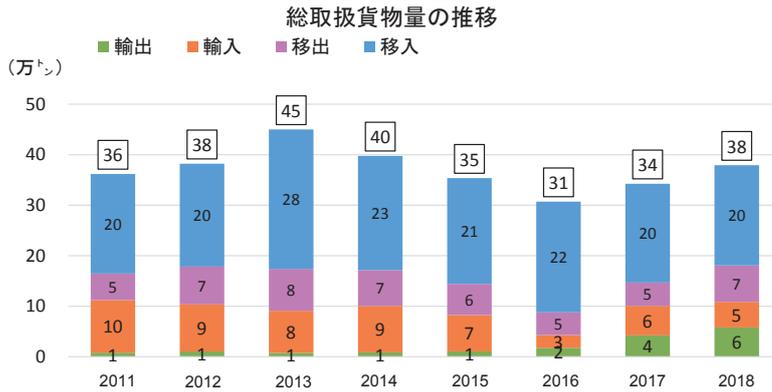
〈内訳〉

石炭 : 輸入-805千トン
 セメント : 移入-350千トン
 原木 : 輸入-270千トン 等



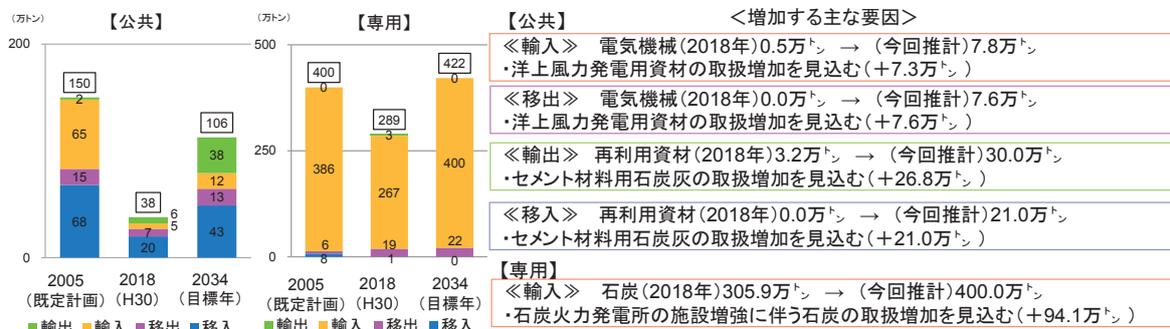
貨物取扱状況(公共)

○大宗貨物は、砂利・砂(移入)、石灰石(移入)、原塩(輸入)である。
 ○砂利・砂は背後圏の土木建築資材の移入、石灰石は土木用(アスファルト骨材)及び工業用(排煙脱硫)の炭酸カルシウムの原料の移入、原塩は道路の凍結防止剤の原料として輸入。

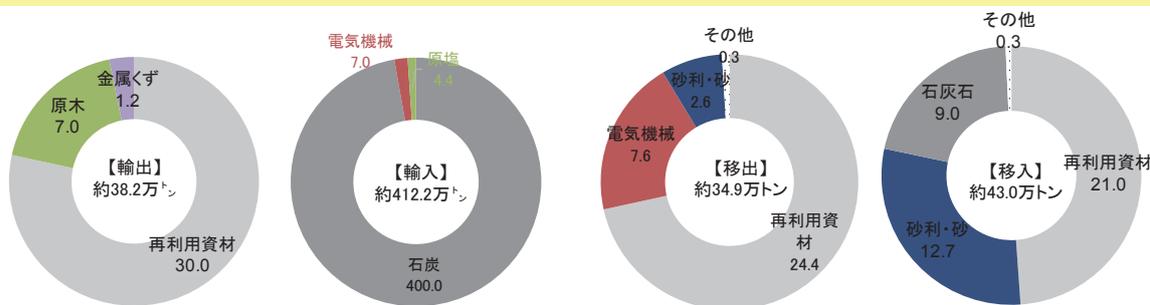


計画貨物量の設定

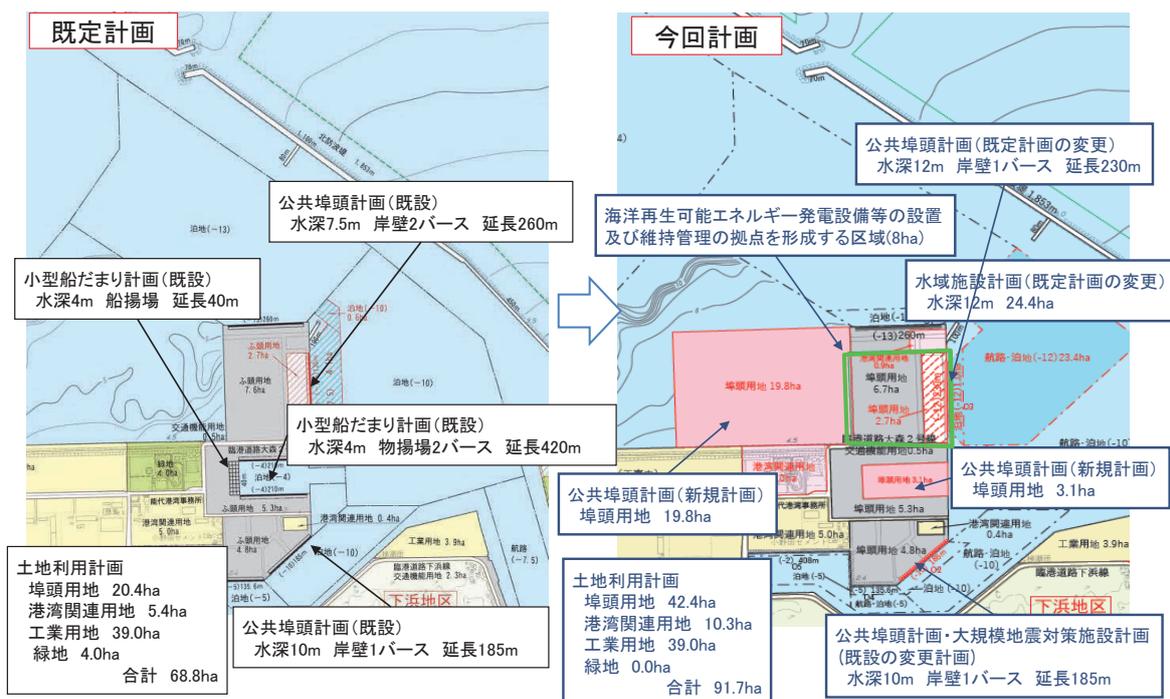
- 能代火力発電所3号機の運転開始に伴い、燃料用石炭の輸入の取扱増加が見込まれる。
- 東北電力における、セメント材料用石炭灰の取扱増加が見込まれる。
- 能代港周辺の洋上風力発電所の建設が本格化することに伴い、洋上風力関連設備等の取扱い増加が見込まれる。



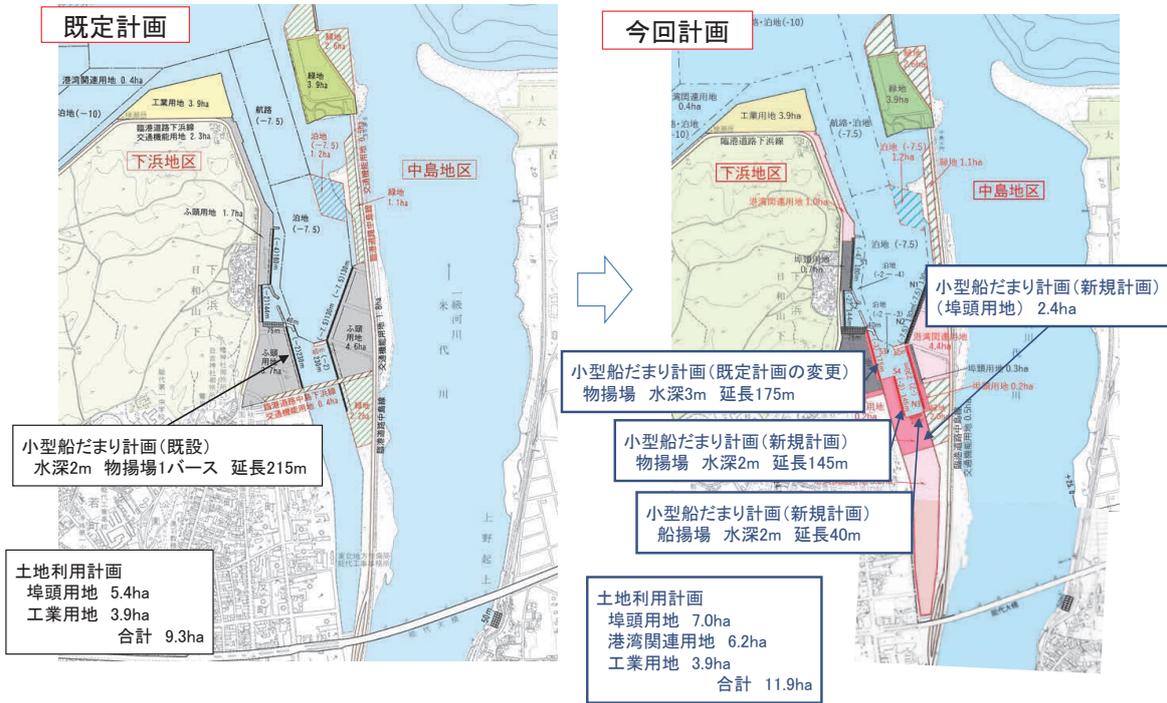
今回計画の貨物内訳



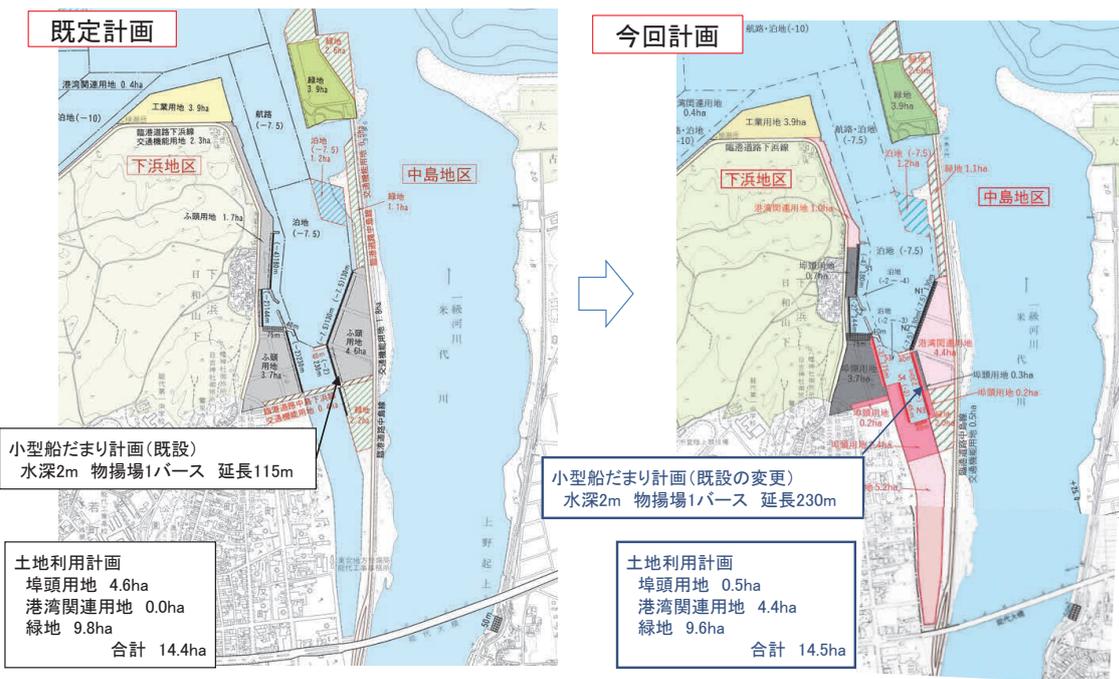
計画変更内容(大森地区)



計画変更内容(下浜地区)



計画変更内容(中島地区)



7. 港湾計画の変更事例

② 港湾計画の一部変更 事例

北九州港港湾計画 一部変更 前回改訂:2012年1月(目標年次:平成30年代前半)

令和2年2月19日
交通政策審議会
第78回港湾分科会
資料



【計画変更のポイント】

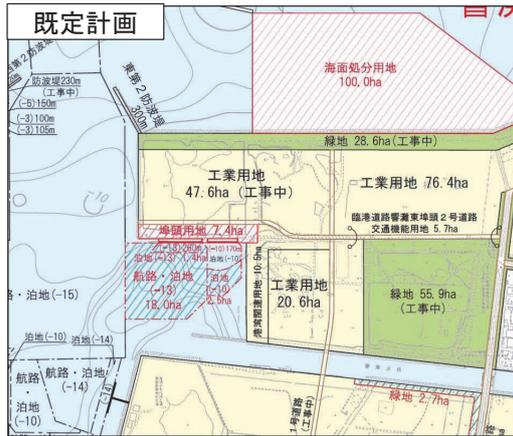
海洋再生可能エネルギー発電設備等の導入促進に資するため、「海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成する区域」を位置づける。

【前回改訂からの状況変化】

- 関係法令※の整備等に伴い、今後、洋上風力発電の導入加速化が見込まれる。
※「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律」
- 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ための拠点が必要。

【主な計画変更内容】

- 「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」の位置づけ
 - ・岸壁 水深13m 延長260m
 - ・埠頭用地 8ha
- 土地利用計画の変更
 - ・埠頭用地 7ha → 11ha



長崎港 港湾計画一部変更

前回改訂：平成26年 7月 (目標年次：平成30年代後半)

令和2年2月19日
交通政策審議会
第78回港湾分科会
資料



計画変更の内容

【計画変更のポイント】

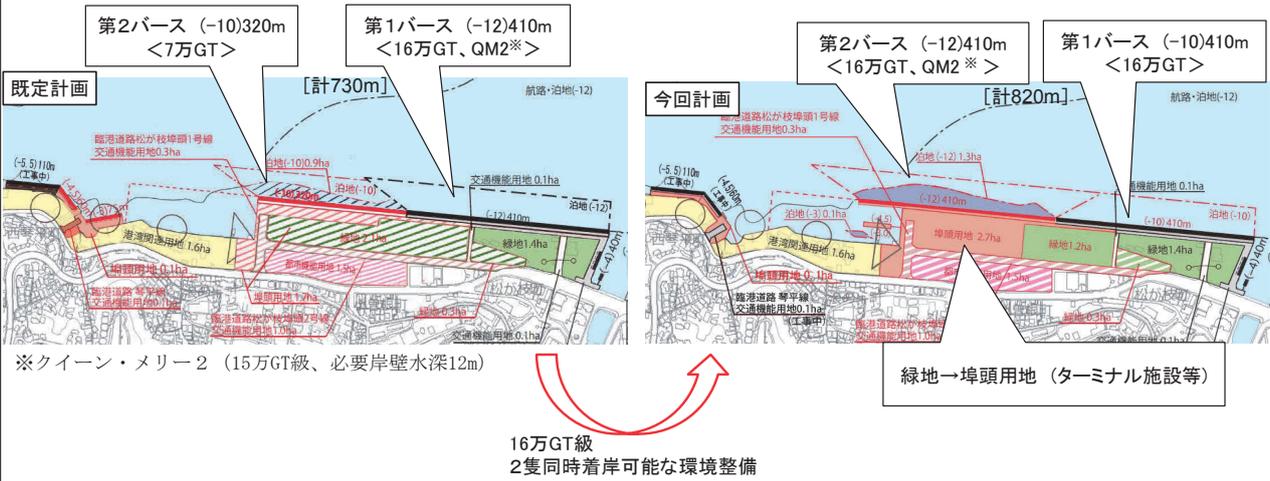
近年のクルーズ需要の急増及びクルーズ船の大型化に対応するため、クルーズ船の受入機能の強化を図る。

【前回改訂からの状況変化】

- クルーズ船寄港数の想定以上の増加、大型化の進展
 - ・寄港数：当初想定 129回→2018年 220回
 - ・16万GT級：当初想定 0回→2018年 66回

【主な計画変更内容】

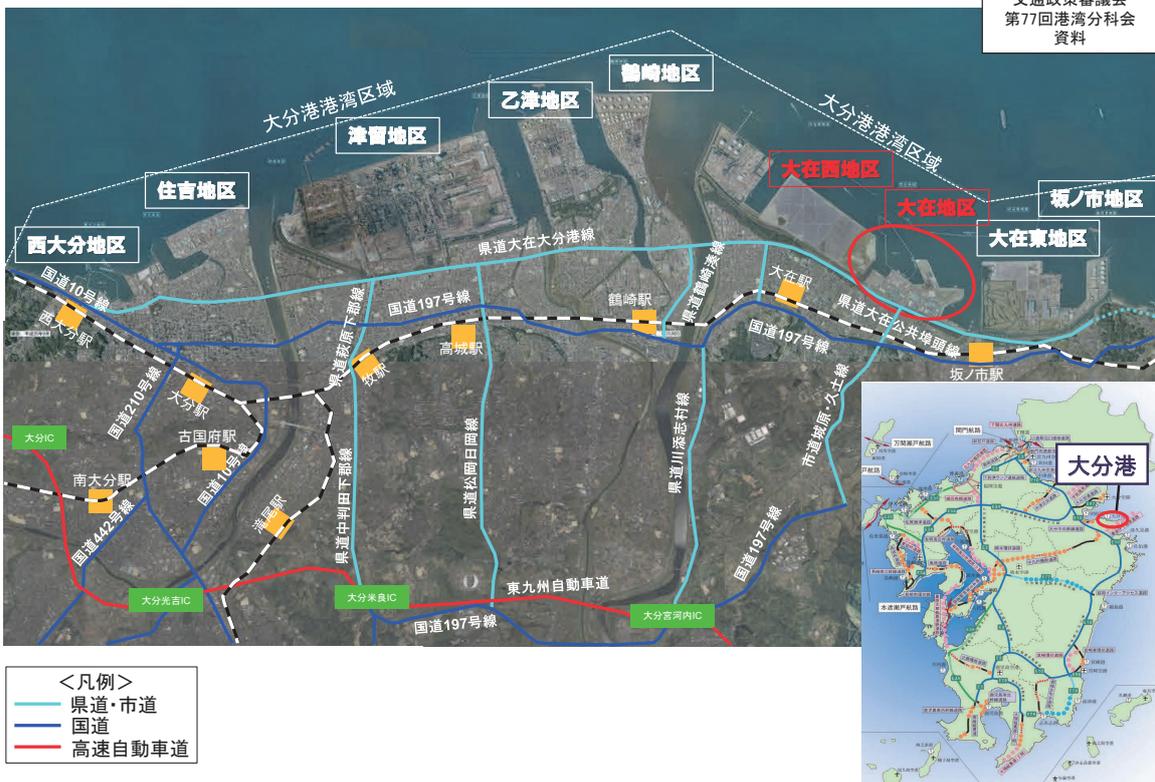
- 旅客船埠頭計画
 - 第1バース（水深12m）410m →（水深10m）410m
 - 第2バース（水深10m）320m →（水深12m）410m
- 土地利用計画
 - 緑地→埠頭用地（0.9ha）



大分港港湾計画 一部変更

前回改訂：2006年11月（目標年次：2020年代前半）

令和元年11月19日
交通政策審議会
第77回港湾分科会
資料



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、新規埠頭や臨港道路等の計画を変更する。

【前回改訂からの状況変化】

- RORO船の便数・貨物量の想定以上の増加
→シャーン置場等の用地不足

【主な計画変更内容】

- 岸壁(水深9.0m)2バース 440m [大在地区]
→岸壁(水深9.0m)2バース 220m, 240m [大在西地区]
※耐震強化岸壁
- 泊地(水深9.0m)2.4ha
- 臨港道路(新規)
- 土地利用 工業用地→埠頭用地(21ha)、港湾関連用地(6ha)



RORO 航路の状況

【RORO航路の就航状況・予定】

- ①東京航路**
航路: 大分→東京→御前崎→博多→大分
便数: 3便/週
経緯: 2017年11月就航(2便/週)
2019年4月増便(3便/週)
- ②清水航路**
航路: 大分→清水→大分(常陸那珂港にも週1便寄港)
便数: 6便/週
経緯: 2016年10月就航(3便/週)
2018年3月増便(6便/週)

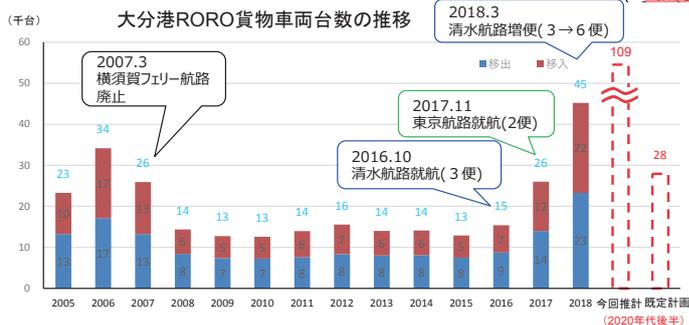
<予定>

- ③関西航路**
航路: 大分→細島→関西→大分
便数: 3便/週
経緯: 2020年以降就航予定
※就航後3~5年後にRORO船の大型化を検討

【RORO貨物の主な内容(2018年)】

東京航路
移出【73万トン】: 樹脂製品、自動車部品、農産物(肉・ジャガイモ)
→神奈川、東京、千葉へ
移入【48万トン】: プラスチック(レアメタル抽出用)
→大分へ

清水航路
移出【183万トン】: 紙製品、農水産物(魚・肉・果物)、飲料(焼酎)
→静岡、群馬、神奈川、東京、千葉へ
移入【194万トン】: 自動車部品、飲料(水)
→北部九州へ



7. 港湾計画の変更事例

③ 港湾分科会における議論の例

80

港湾分科会での議論①

港湾分科会においては、全国的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)

81

また、昨年は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で考えたときに、今回の改訂がどういう意味をもつのかという議論**を港湾分科会は行うべき。(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のさらに先を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つた。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)

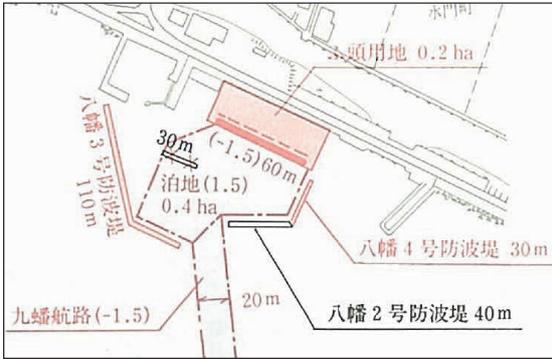
7. 港湾計画の変更事例

④ 港湾計画の軽易な変更 事例

○計画変更内容 (令和2年2月 地方港湾審議会)

利用船舶(漁船)の増加による、係留施設の不足を解決するため、小型船だまり計画を変更する。

【変更前】



【変更後】



○小型船だまり計画

泊地	水深1m 面積1ha [既定計画の変更計画]
八幡3号防波堤	延長160m (うち120m既設) [既設の変更計画]
八幡4号防波堤	延長 50m (うち 36m既設) [既設の変更計画]
物揚場	水深1.5m 延長129m [既定計画の変更計画]
小型栈橋	水深1.5m 1基 [新規計画]
埠頭用地	1ha [既定計画の変更計画]

○計画変更内容 (令和元年12月 地方港湾審議会)

横浜港内にLNGバンカリング船の夜間停泊及び待機のための定係地を確保するため、物資補給岸壁を計画する。

なお、物資補給岸壁は供給先である客船・コンテナ船の係留施設に近接した本牧ふ頭A突堤に位置付ける。



LNGバンカリング船(建造中)の諸元

全長: 約95.57m
全幅: 15.80m
喫水: 4.40m
総トン数: 約4,100GT
LNG積載容量: 約2,500m3



既定計画



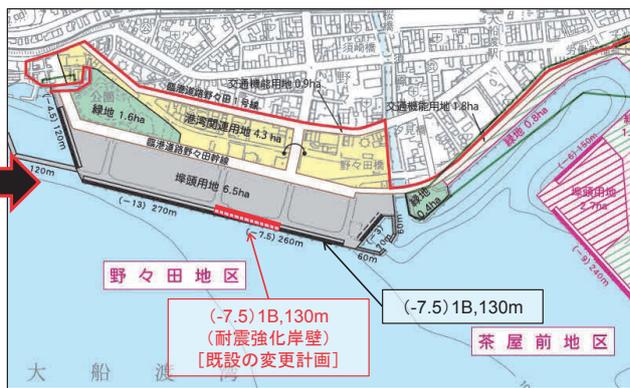
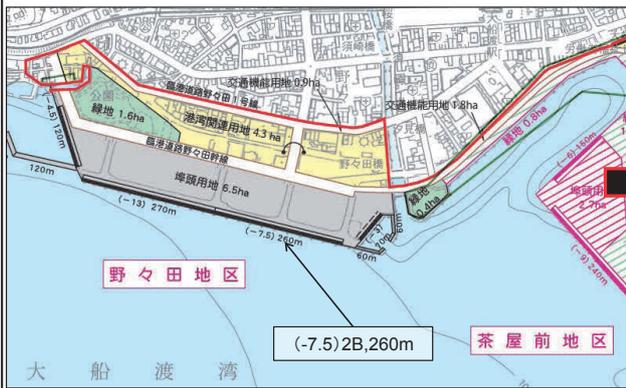
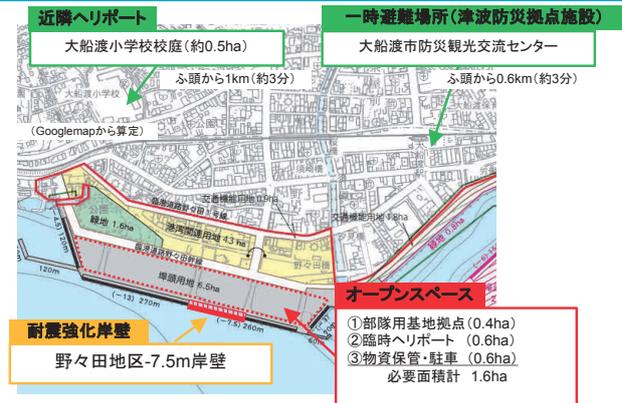
今回計画



公共埠頭計画及び物資補給等のための施設
水深10m 延長350m 2バース [新規計画]

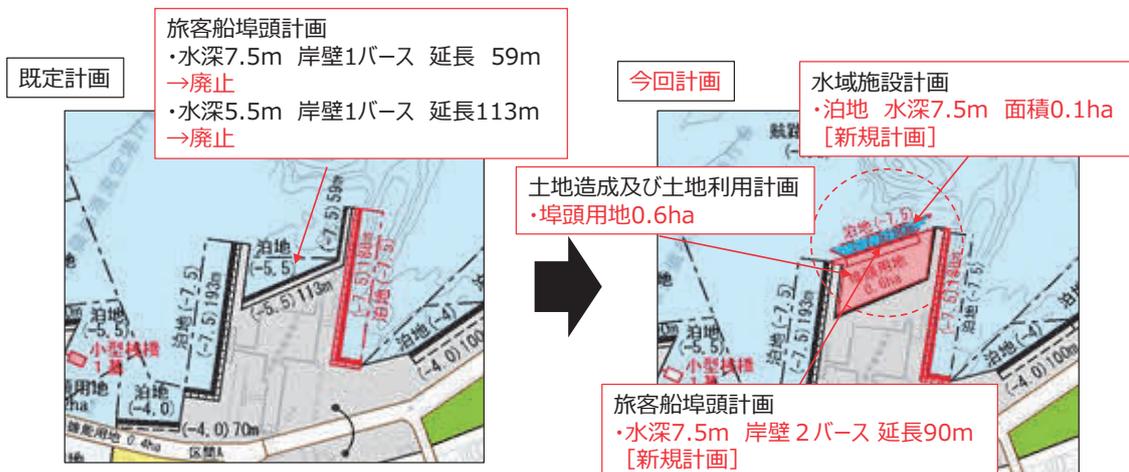
大船渡港 耐震強化岸壁の追加(大規模地震対策施設)

○計画変更内容 (令和2年2月 地方港湾審議会)
 岩手県内の重要港湾4港において、大船渡港のみ港湾計画上の耐震強化岸壁の位置付けがない状況である。
 大規模な地震が発生した際の円滑な物資輸送を確保するため耐震強化岸壁を位置付ける。



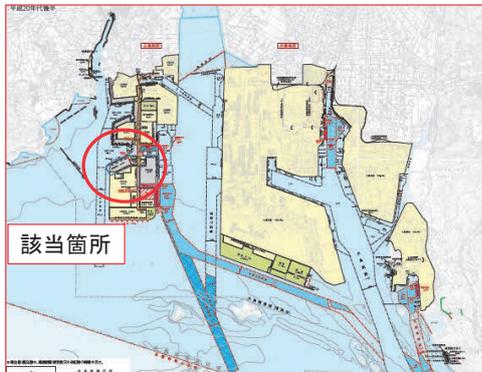
両津港 旅客ふ頭の再編(老朽化対策)

○計画変更内容 (令和2年2月 地方港湾審議会)
 湊地区南埠頭において、ジェットフォイル用の岸壁の老朽化対応とターミナル機能を有する両津南ふ頭ビルの立替用の土地の確保を図るため、既存の岸壁前面を埋立て埠頭用地を確保するとともに、ジェットフォイル用の岸壁を新規に計画する。



水島港 土地利用計画の変更【埠頭用地の追加】

○計画変更内容（令和元年10月 地方港湾審議会）
玉島HI4号埠頭において、管理棟を建設するため、隣接する港湾関連用地を埠頭用地へ土地利用計画の変更を行う。



福山港 土地利用計画の変更【民間への売却】

○計画変更内容(令和元年10月 地方港湾審議会)

民間企業へ土地を売却するため、東港地区のふ頭用地3.3haのうち、1.0haを工業用地に変更する。

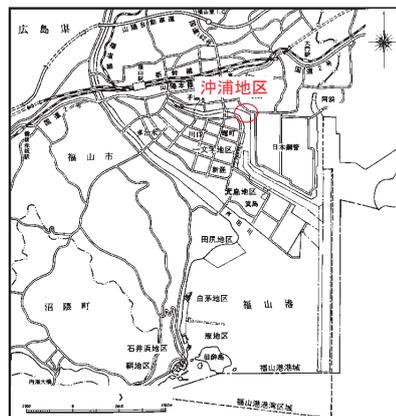
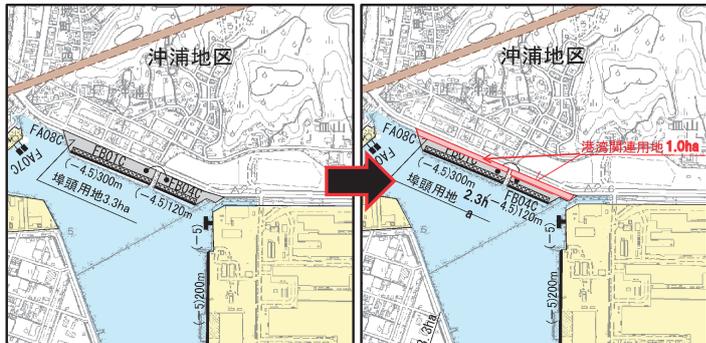
※本計画変更とともに、当該区域を長期に賃借している企業に売却を行う。

【土地利用計画】

ふ頭用地3.3ha → ふ頭用地2.3ha、港湾関連用地1.0ha

既定計画

今回計画



○計画変更内容（令和元年11月 地方港湾審議会）
 新門司北地区では、フェリーの大型化や東九州自動車道の全面開通により、更なる物流の拠点化が見込まれている。
 今後の物流拠点としての発展性を考慮し、物流関連企業の分譲地を確保するため、土地利用計画を工業用地から港湾関連用地へ変更する。

（当該地は、未竣工地であり、土地が竣工し次第分譲の手続きに入る予定。）



8. 港湾の中長期政策『PORT2030』

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込み
- ・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、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

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

Q2030年の港湾



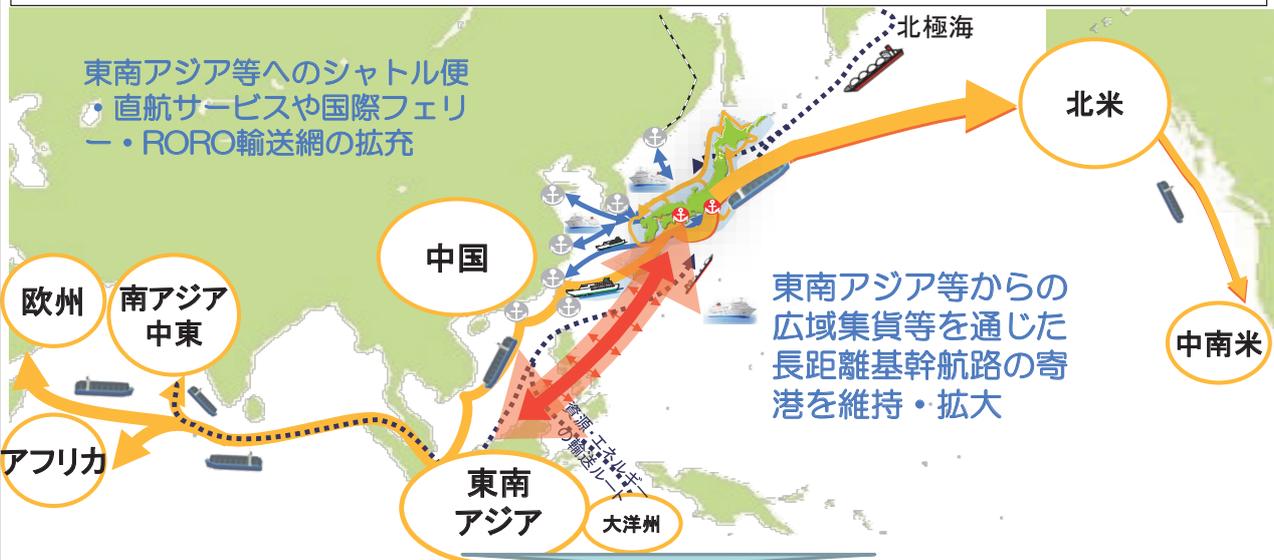
III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム
【Smart Port】

- ・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

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

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。



○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**

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・航空等其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。

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、**臨海部への新たな投資需要を喚起する**

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**

6. 港湾・物流活動のグリーン化
「カーボンフリーポート」の実現

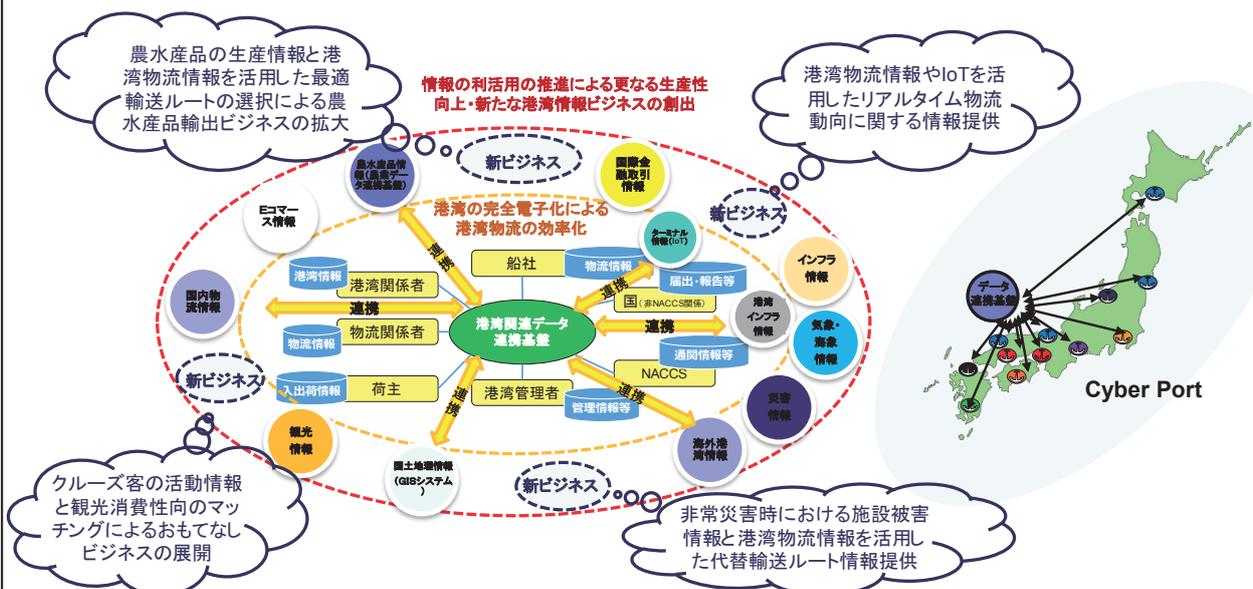
- パリ協定の締結等を踏まえ、我が国の温室効果ガスの排出削減目標である26.0%減(2013→2030年度比)の達成に向けて、LNG燃料船の導入、洋上風力発電の推進、荷役機械、輸送機械等の低炭素化や陸上給電設備の導入等のCO2排出源対策に取り組む。
- また、鉄鋼スラグ等の産業副産物を有効利用したブルーカーボン生態系(藻場等)の活用等によるCO2吸収源対策に取り組むことで、「カーボンフリーポート」の実現を目指す。



- 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

7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靭化
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。

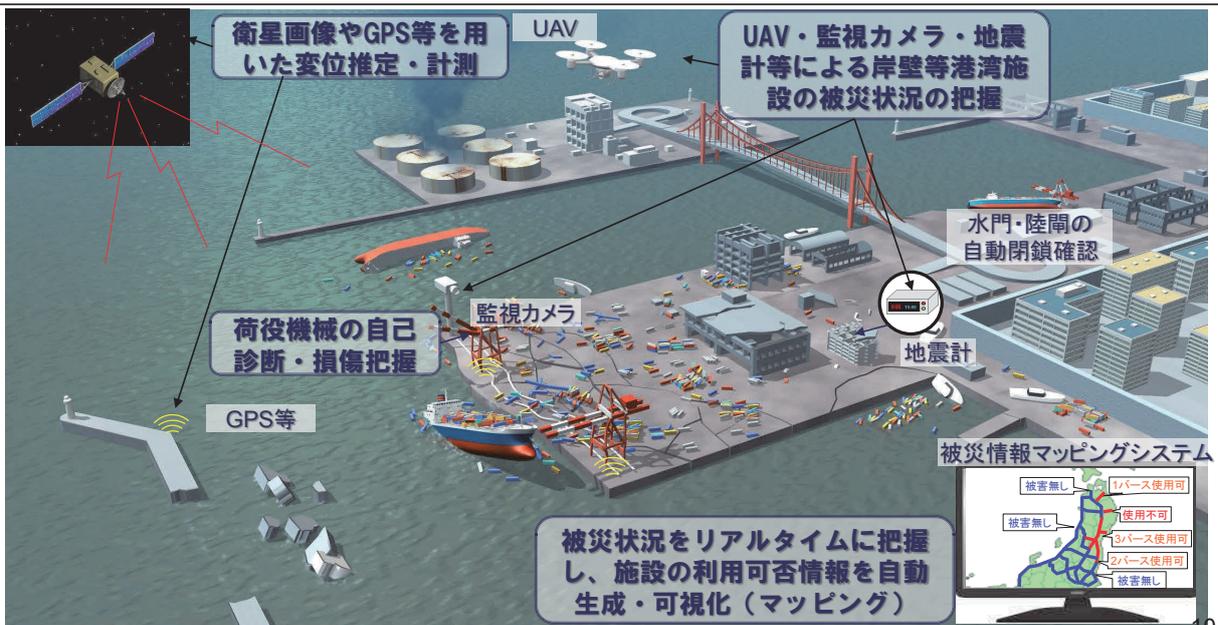
世界最高水準の生産性「AIターミナル」 = 熟練技能者の「匠の技」 × AI、IoT等



- 「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

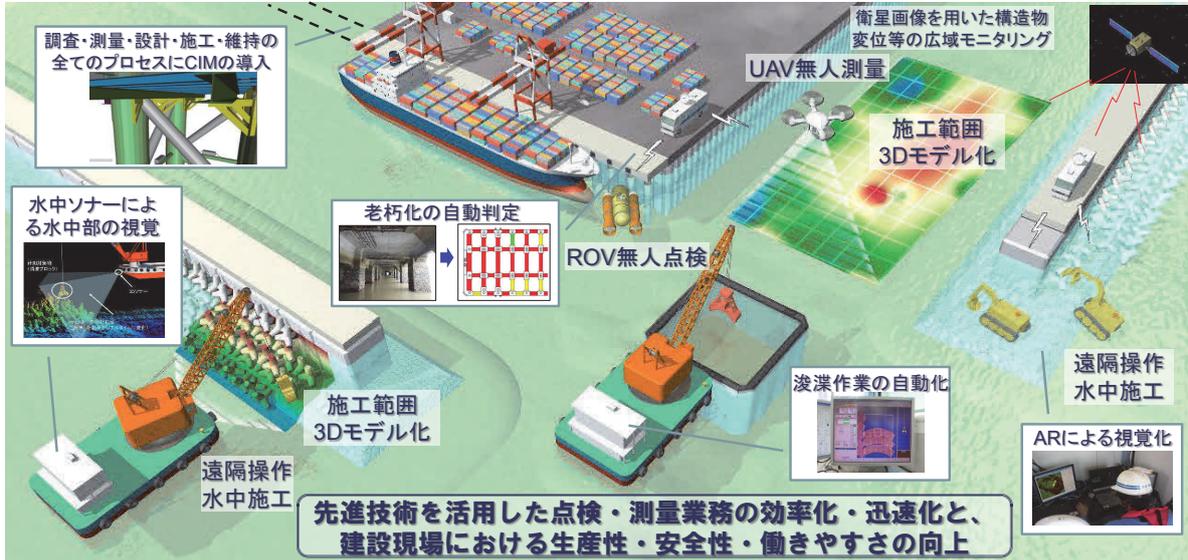
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
IoT等を活用した被災状況の「見える化」による港湾機能の早期復旧

- 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。



- 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

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。



- 新技術導入による港湾建設・維持管理の現場における**生産性と安全性の向上**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