

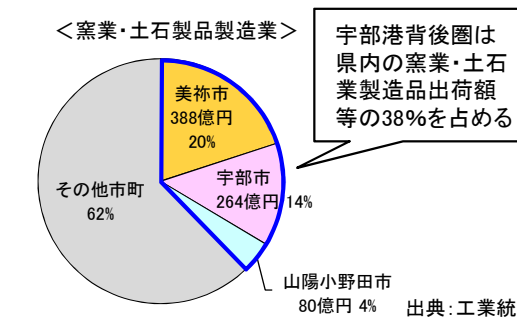
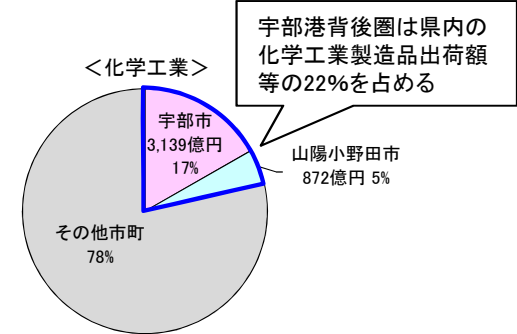


# 宇部港の概要

- 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。



【山口県内の製造品出荷額等(平成29年)】



出典: 工業統計

**下関港**  
 定期航路: 韓国コンテナ航路 1便/週  
 : 韓国フェリー航路 1便/日  
 : 中国フェリー航路 2便/週  
 : 韓国・中国RORO航路 3便/週  
 取扱貨物量: 549万トン  
**国際貨物の物流拠点**

**宇部港** 【国際バルク戦略港湾(石炭)】  
 定期航路: 韓国コンテナ航路 1便/週  
 : 神戸コンテナ航路 2便/週  
 : 大分コンテナ航路 2便/週  
 : 四日市コンテナ航路 1便/月  
 取扱貨物量: 3,128万トン  
**地域産業の物流拠点**  
**静脈物流拠点(リサイクルポート)**  
**バルク貨物の供給拠点**

**徳山下松港** 【国際バルク戦略港湾(石炭)】  
 定期航路: 韓国コンテナ航路 8便/週、中国コンテナ航路 3便/週  
 : 東南アジアコンテナ航路 1便/週  
 : 国内コンテナ航路 9.75便/週  
 : 国内フェリー航路 5便/日  
 取扱貨物量: 5,133万トン  
**県内産業の物流拠点**  
**静脈物流拠点(リサイクルポート)**  
**バルク貨物の供給拠点**

※取扱貨物量は平成30年  
 出典: 港湾統計  
 ※定期航路は令和2年2月末時点

出典: 国土地理院電子地形図を加工して作成

# 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)

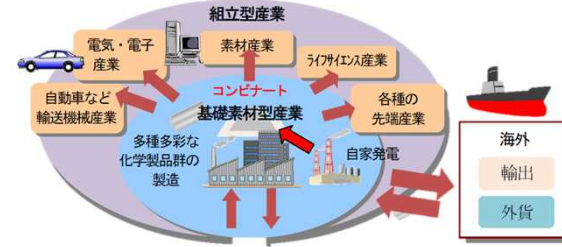
### コールセンター



**徳山下松港 下松地区 (輸入量:330万トン)**

大口ユーザーの石炭中継基地としてコールセンター機能を担う  
**石炭調達に係る取組** ▶ 石炭の共同配船 (ケープ1stポート)

### 基礎素材型産業



**徳山下松港 徳山地区 (輸入量:400万トン)**

大口ユーザーの操業拠点としての機能を担う  
**石炭調達に係る取組** ▶ 石炭の共同配船 (ケープ2ndポート (パナマックス1stポート))  
**石炭供給に係る取組** ▶ 周南バルクターミナルを通じた幅広いユーザーへの供給

**徳山下松港 新南陽地区 (輸入量:340万トン)**

大口ユーザーの操業拠点としての機能を担う (国内最大の単一事業所発電能力を有するユーザーが立地)  
**石炭調達に係る取組** ▶ 石炭の共同配船 (ケープ2ndポート、パナマックス1stポート)

**宇部港 新沖の山地区 (輸入量:852万トン)**

大口ユーザーの操業拠点としての機能を担う  
**石炭調達に係る取組** ▶ 石炭の共同配船 (ケープ2ndポート (パナマックス1stポート))  
**石炭供給に係る取組** ▶ 国内最大のコールセンターである沖の山コールセンターを通じた国内各地への供給

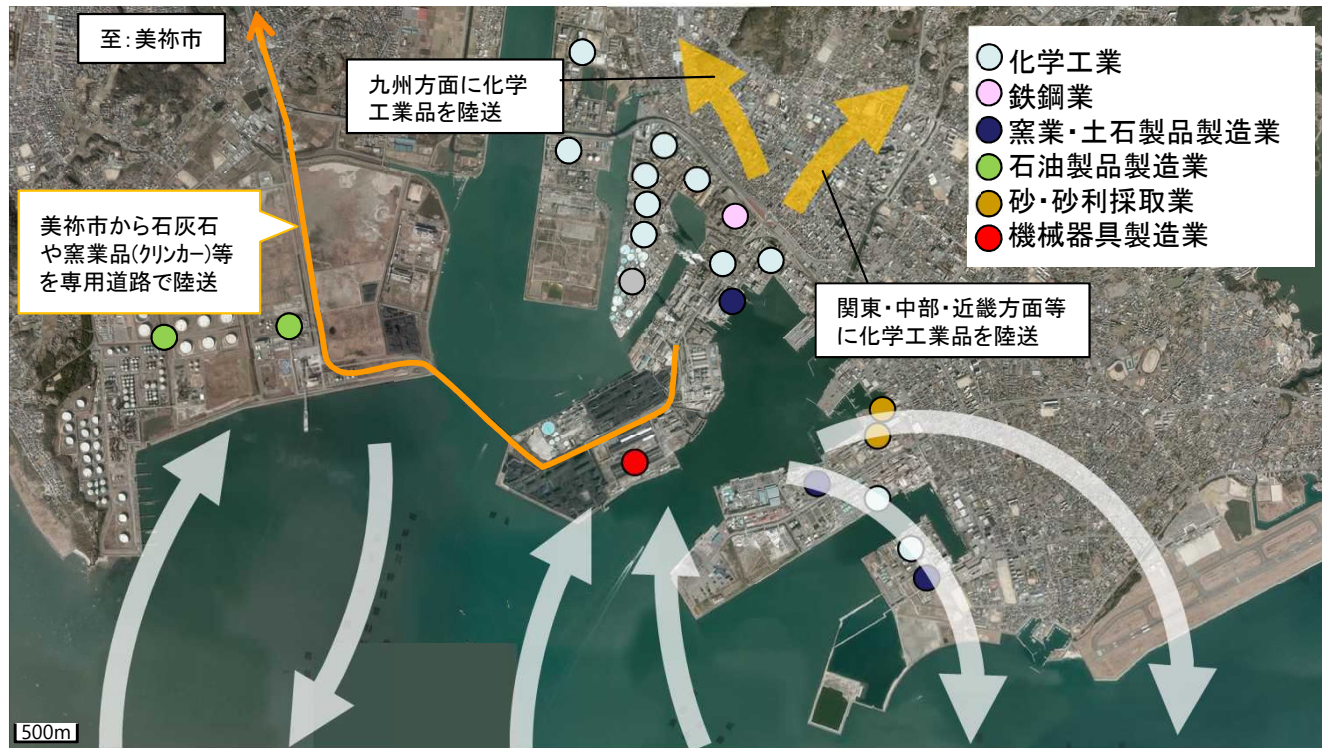
我が国の産業活動に必要不可欠な石炭を国内に安定的かつ安価に供給

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) 3

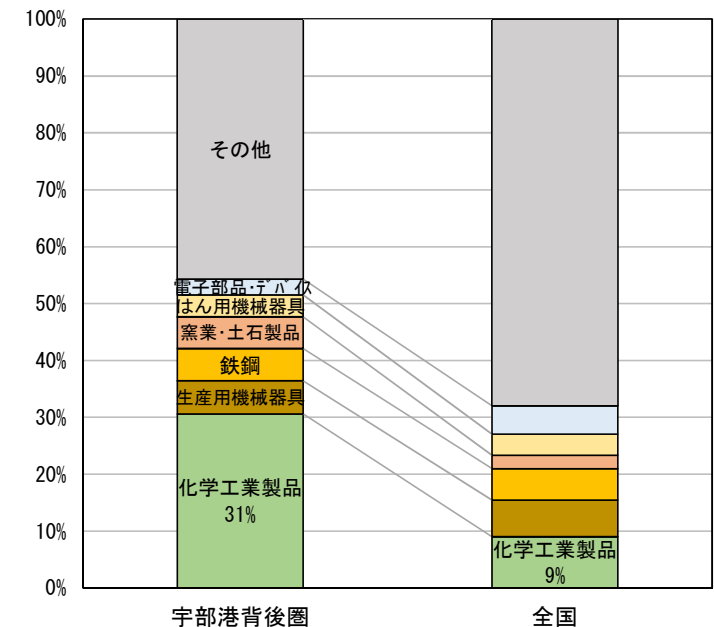
# 宇部港が担う役割(地域産業を支える物流拠点)

- 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(石炭、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。



出典: 国土地理院撮影の空中写真を加工して作成

【 製造品出荷額等(平成29年) 】



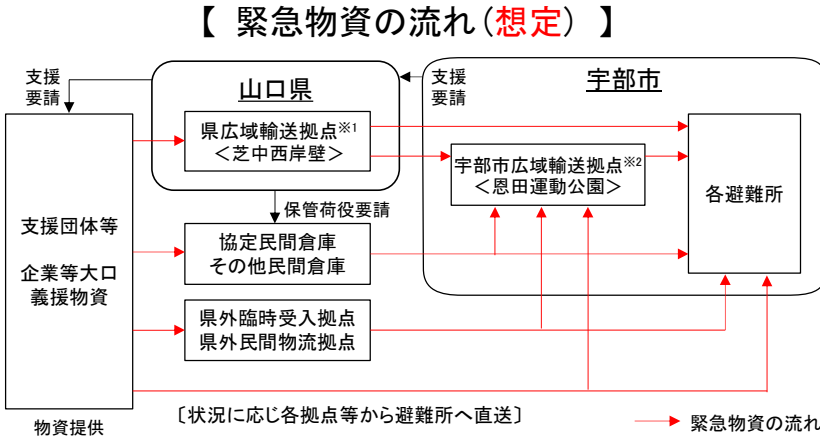
出典: 工業統計

【輸入】	【移出】	【輸入】	【移入】	【輸出】	【移出】
<b>原油</b> ・サウジアラビア他 ・630万トン	<b>石油製品</b> ・九州,中国,北陸他 ・376万トン <b>化学薬品</b> ・愛媛,岡山他 ・48万トン	<b>石炭</b> ・オーストラリア他 ・469万トン	<b>再利用資材</b> ・神奈川,愛媛他 ・78万トン <b>化学薬品</b> ・大分,愛媛他 ・68万トン <b>非金属鉱物</b> ・広島,大分他 ・52万トン	<b>セメント</b> ・シンガポール他 ・95万トン <b>窯業品</b> ・オーストラリア他 ・123万トン <b>化学薬品</b> ・韓国,中国他 ・42万トン	<b>セメント</b> ・大阪,千葉他 ・292万トン <b>石炭</b> ・兵庫,小野田他 ・252万トン <b>石灰石</b> ・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)を担うことになっているが、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】



※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:「山口県災害時受援計画(H29年3月)」より作成

※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)

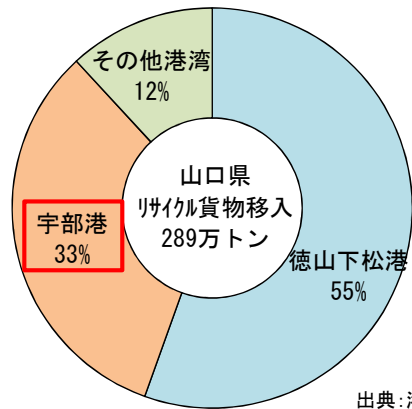
- 宇部港では、総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)としてリサイクル貨物等の環境負荷低減に資する貨物を取扱う。
- モーダルシフト促進のため、新たにRORO船定期航路の誘致を図る計画であり、より環境負荷の少ない物流拠点を目指している。
- 臨海部に立地する企業においても、事業所内での温室効果ガス(GHG)排出量削減に取り組むとともに、環境負荷低減に貢献する製品開発を行うなど、宇部港全体で環境負荷低減に取り組んでいる。

## リサイクルポート

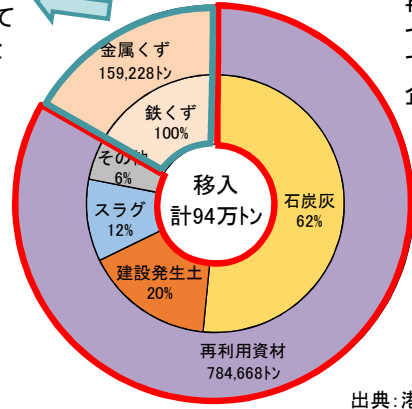
山口県は循環資源の移入量が全国1位であり、宇部港は県内移入量の約3割を占める

【山口県のリサイクル貨物移入量】  
(平成30年)

【宇部港におけるリサイクル貨物移入量の内訳】  
(平成30年)



金属くずを鋼材  
製品原料として  
宇部港立地企  
業が再利用

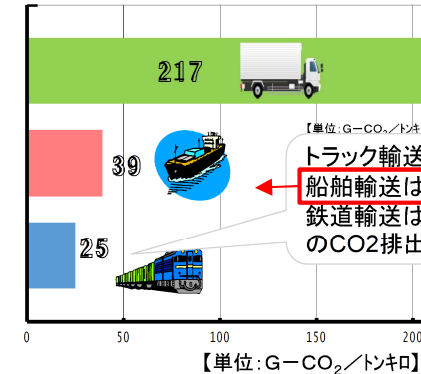


石炭灰などの  
再利用資材を  
セメント原料と  
して宇部港立地  
企業が再利用

## RORO船導入によるモーダルシフト促進

船舶による大量輸送への転換によるCO2削減を図るとともに、近年のトラックドライバー不足に対応するため、RORO船定期航路の誘致を図り、モーダルシフトを促進する

○輸送量当たりの二酸化炭素の排出量



## 宇部港立地企業の取組み

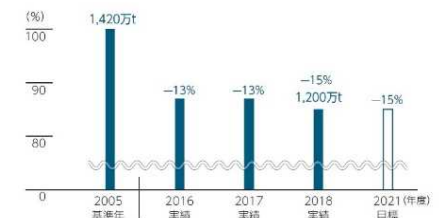
- 2021年度までにGHG排出量を2005年比15%削減することを目標に設定し、これまでGHG排出量は確実に減少
- 2021年度までに環境貢献型事業の売上高比30%以上を目標として設定し、環境負荷低減に貢献する製品・技術の創出と拡大を図っている
  - 例えば、リチウムイオン電池用電解液やセパレータは、近年のEV(電気自動車)化などに大きく貢献している。
  - 加えて、低炭素社会に向けた技術や研究開発の推進として、NEDOが実施している「非可食性植物由来化学品製造プロセス技術開発」や内閣府が創設した国家プロジェクト戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)による課題「エネルギーキャリア」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

出典:「2019年度統合報告書(宇部興産(株))」より

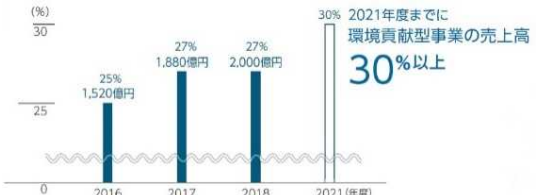
- 2030年度までに2013年度比温室効果ガス排出量17%削減する計画
- 2030年度までに環境貢献型製品・技術の売上高比50%以上を目指す

出典:「2020年度 経営概況説明会 説明資料(宇部興産(株))」より

温室効果ガス(GHG)排出量



環境負荷低減に貢献する製品・技術の創出と拡大



出典:「2019年度統合報告書(宇部興産(株))」より

# 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



出典:国土地理院撮影の空中写真を加工して作成

## 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・美祢・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



新町埠頭(本港地区)  
カレドニアン・スカイ(令和元年5月)



出典:国土地理院の電子地形図を加工して作成

# 宇部港の目指す姿について

## 【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> バ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、バ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、国際バ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。



# 宇部港港湾計画改訂(案)の概要



- 今回計画
- 既定計画
- 公共岸壁(既設)
- 専用岸壁(既設)
- 臨港道路(既設)
- 専用道路(既設)



○緑地整備  
○小型船だまり(漁船・プレジャーボート)集約

○臨港道路(2車線)整備

○(-16m)岸壁(耐震[幹線貨物])整備  
○用地造成(埠頭用地)・貯炭場

○海面処分用地  
・一般、産業、災害廃棄物受入れ  
・浚渫土砂受入れ

○岸壁の将来構想

○耐震強化岸壁に位置付け(緊急物資)  
○ORORO貨物の新規取扱

○航路(-16m)整備  
○泊地(-16m)、航路・泊地(-16m)整備

○緑地整備  
・賑わい空間創出  
・中小型クルーズ船受入れ



出典: 国土地理院撮影の空中写真を加工して作成

# 地方港湾審議会(令和2年3月)における主な議論内容

## ○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>

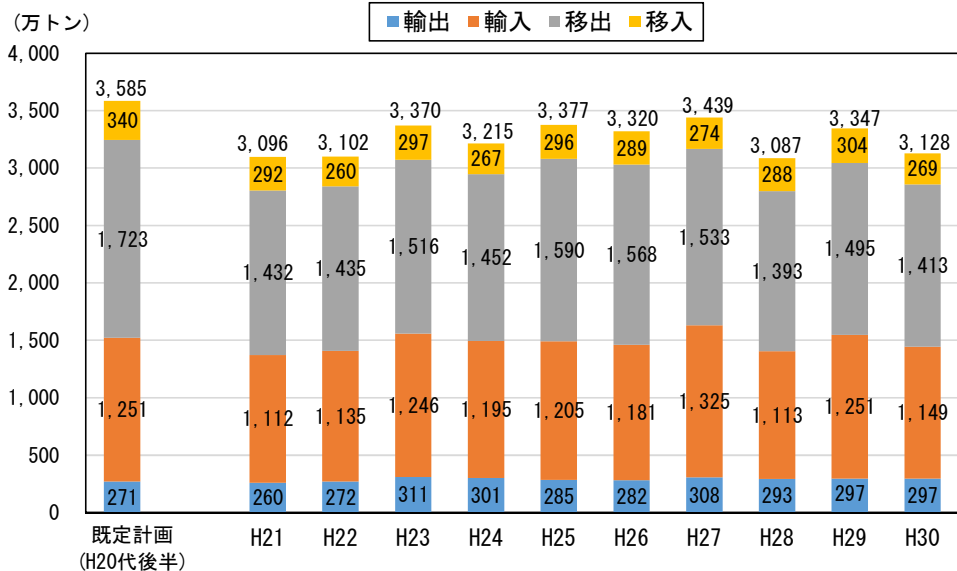
- ・緊急物資輸送用耐震強化岸壁の早期実現のための位置づけの変更

※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)

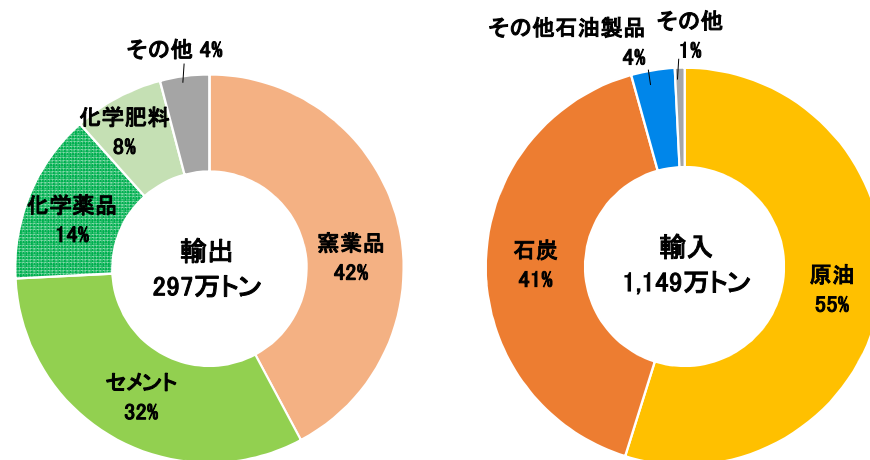
# 貨物取扱状況

- 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(クリンカー等)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)

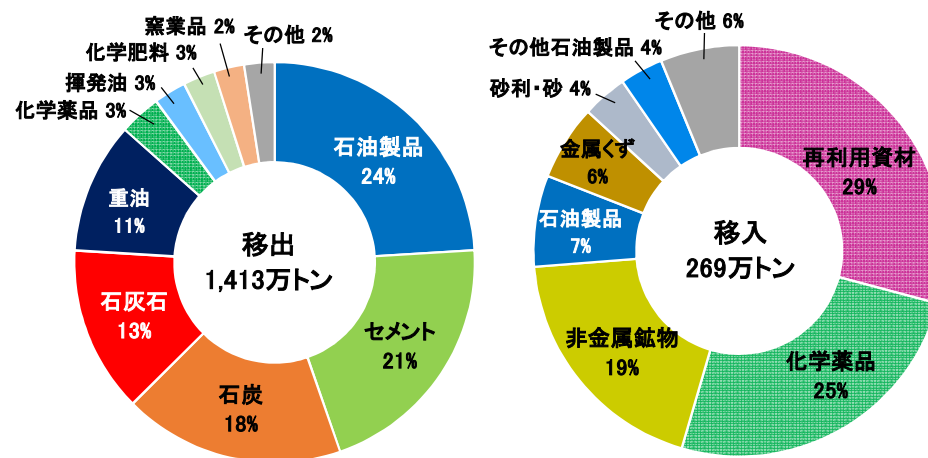


【既定計画との相違(対平成30年)の主な要因】

- セメント製造用窯業品の海外需要増加により、窯業品(クリンカー等)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(クリンカー等)	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

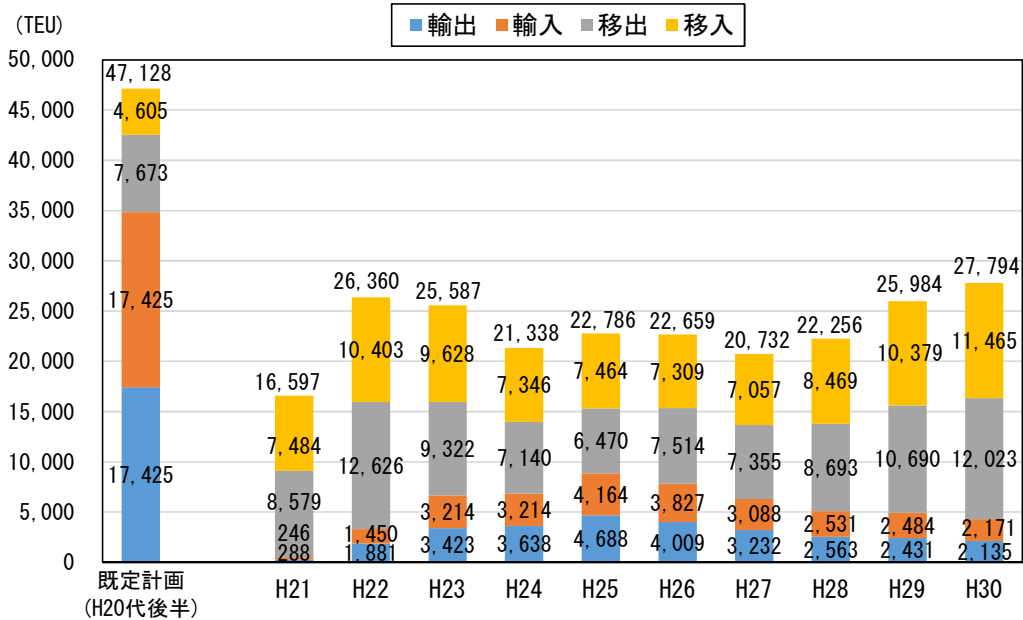


※石炭の輸入については既定計画 452万トン→H30では469万トン(+17万トン)…概ね推計どおりに推移

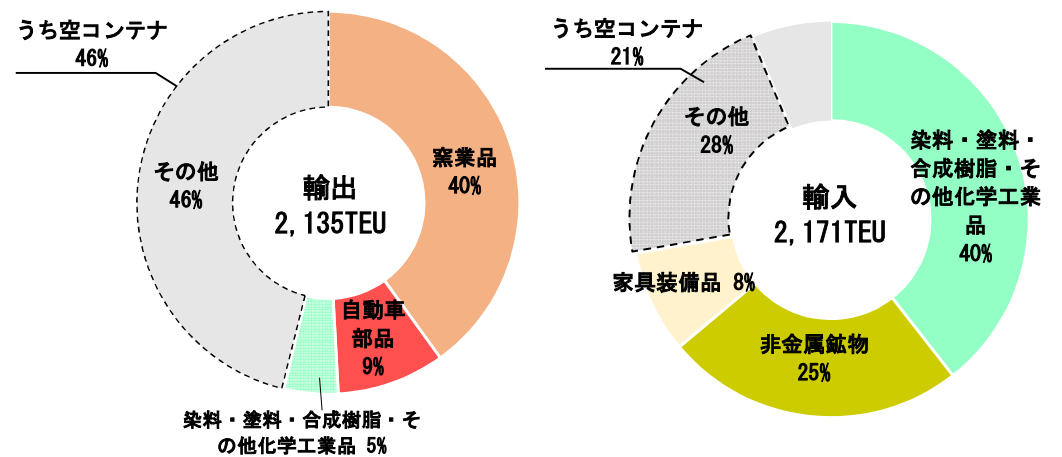
# 貨物取扱状況(コンテナ)

- コンテナ貨物の太宗貨物は、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)。

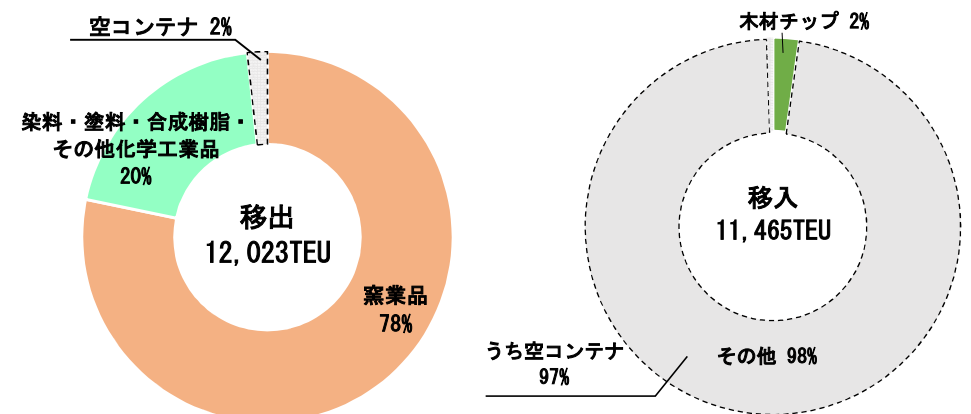
### コンテナ取扱個数の推移



### 外貿コンテナ取扱個数の内訳(平成30年)



### 内貿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)等もあり転換が進展しなかったため、宇部港利用が伸びなかった。

#### <内訳>

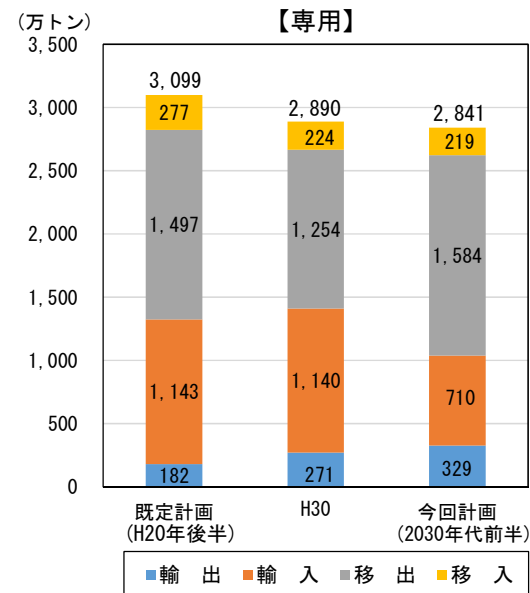
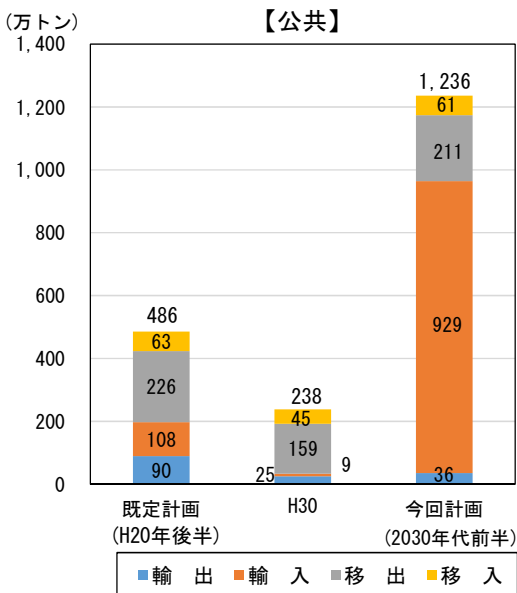
品目	区分	既定計画	H30	増減
化学工業品	輸出	3,648TEU	97TEU	- 3,551TEU
飼料(牧草)	輸入	4,637TEU	0TEU	- 4,637TEU
雑工業品	輸入	1,197TEU	0TEU	- 1,197TEU

#### <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イ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・輸出品増加を見込む。



### 【増減の主な要因】

**<公共>**

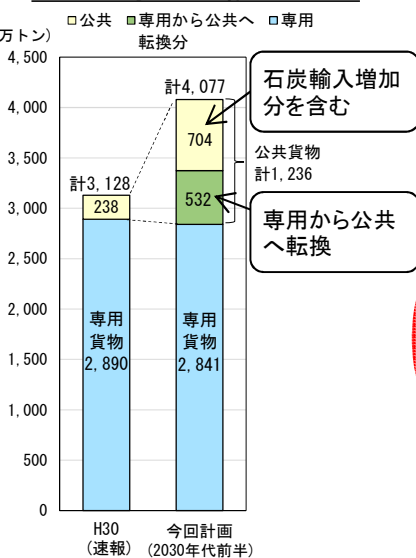
- 【輸入】石炭 (H30実績)3万トン→(今回推計)852万トン【+849万トン】
  - ・ 新規石炭火力発電所の建設等国内需要増加を見込むため増加。石炭の安定的な供給を図るため、受け入れを専用埠頭から公共埠頭へ転換。
- 【輸入】薪炭 (H30実績)3千トン→(今回推計)40万トン【+40万トン】
- 木材チップ (H30実績)0トン→(今回推計)29万トン【+29万トン】
- ・ CO2削減のためバイオマス燃料と石炭の混焼利用増加を踏まえ増加見込み。

**<専用>**

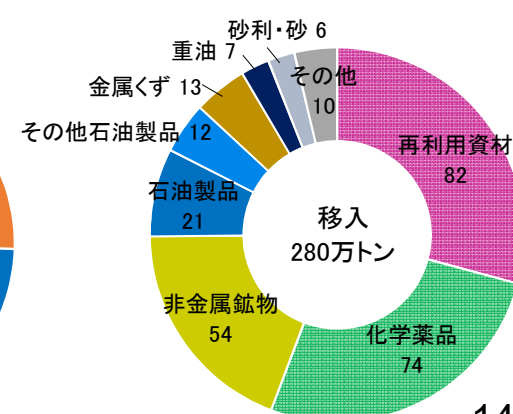
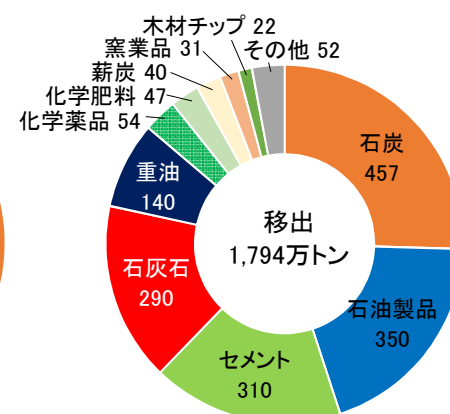
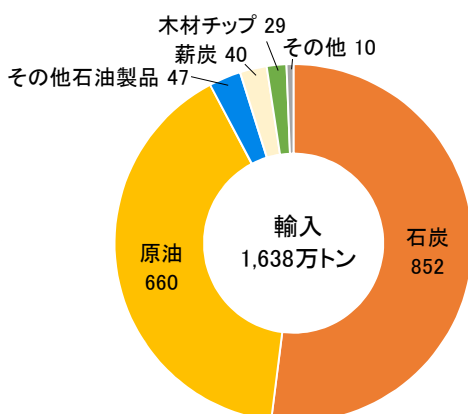
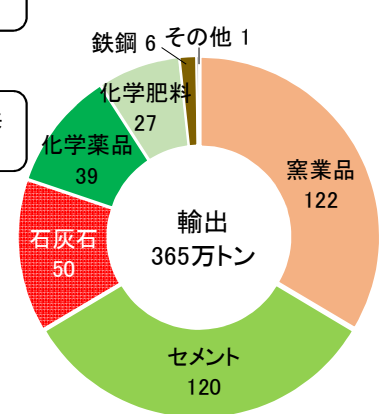
- 【輸入】石炭 (H30実績)466万トン→(今回推計)0トン(公共貨物へ転換)
- 【移出】石炭 (H30実績)252万トン→(今回推計)457万トン【+205万トン】
  - ・ 既存発電所のリプレイス等国内の需要増加に対応するため増加見込み。

- 【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



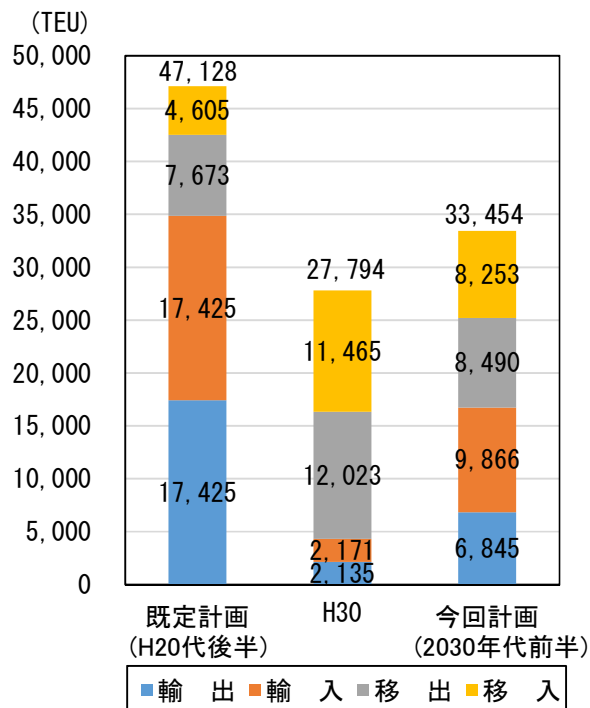
## 今回計画の貨物量内訳



# 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

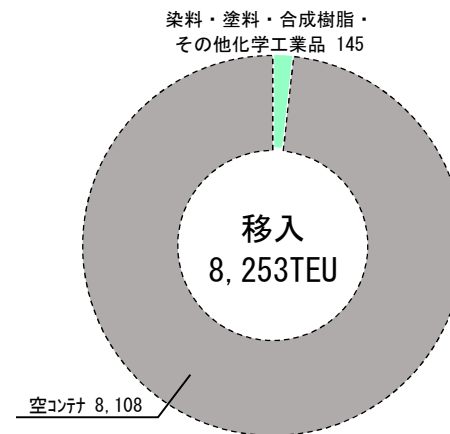
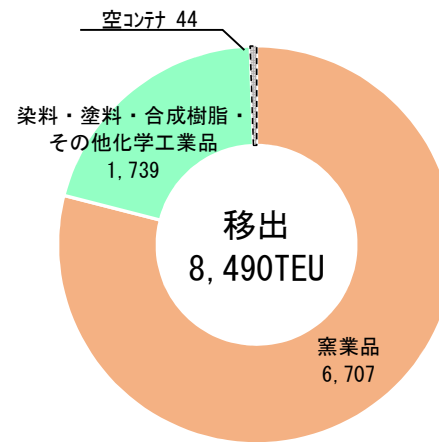
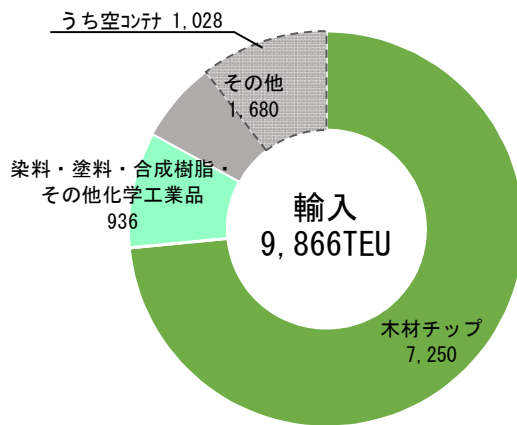
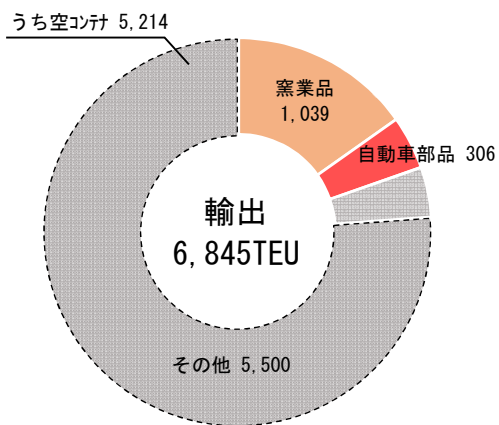


### 【増減等の主な要因】

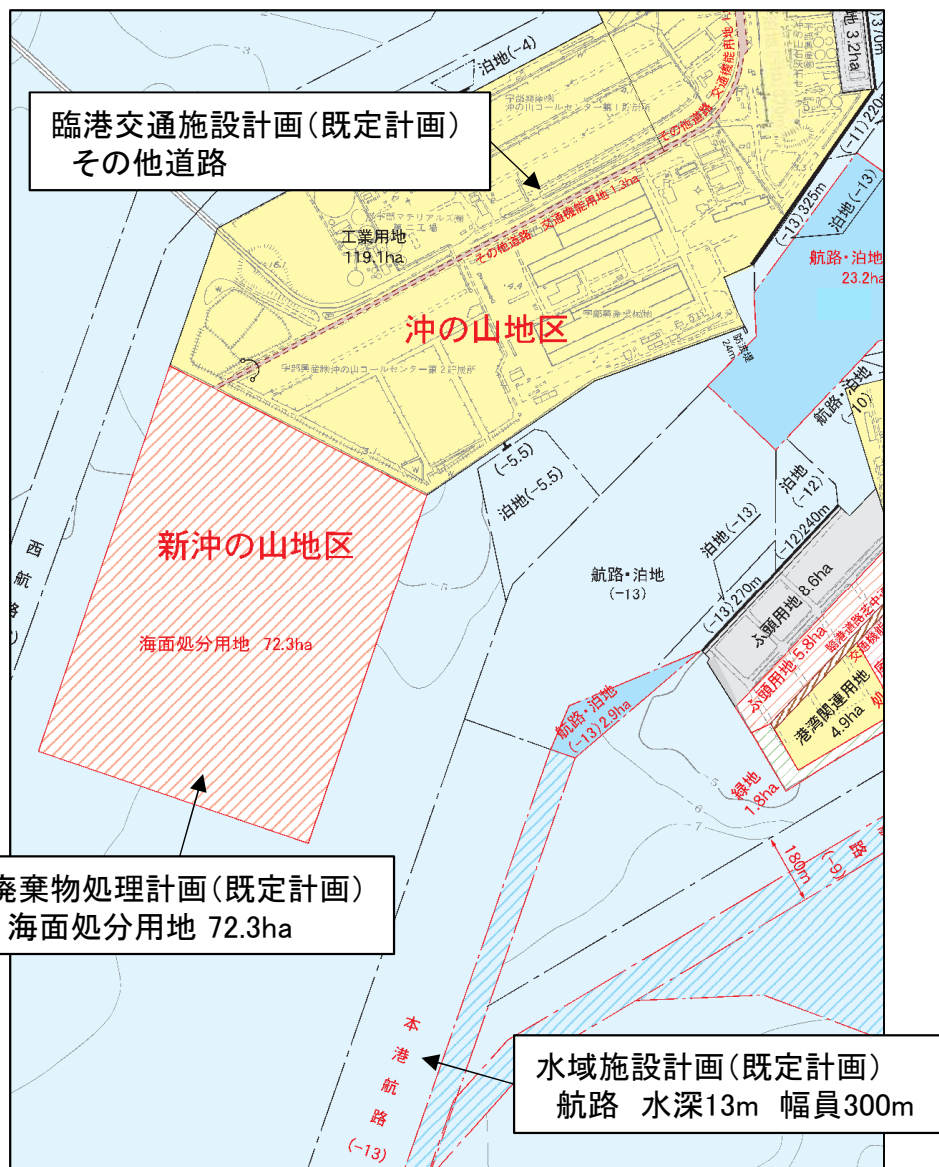
【輸入】木材チップ(H30実績) 0トン  
 →(今回推計)15万トン(7,250TEU) 【+7,250TEU】

・ 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



## 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

水域施設計画  
(既定計画)  
航路・泊地  
水深9m 0.6ha

専用埠頭計画(既設)  
ドルフィン 1バース

公共埠頭計画(既設)  
水深4m 物揚場 延長110m

危険物取扱施設計画(既定計画)  
ドルフィン 1バース

土地利用計画(既設)  
埠頭用地 0.6ha

港湾環境整備施設計画  
(既定計画)  
海浜 1,150m

水域施設計画  
(既定計画)  
航路 水深9m 幅員180m  
泊地 水深7.5m 51.8ha  
泊地 水深5.5m 14.0ha

公共埠頭計画・大規模地震対策施設計画  
(既定計画)  
水深7.5m 岸壁5バース 延長650m  
[耐震 1バース]

## 今回計画

水域施設計画  
(計画削除)  
航路・泊地  
水深9m 0.6ha

専用埠頭計画  
(既設の廃止)  
ドルフィン 1バース

物資補給等のための施設  
(既設の変更計画)  
水深4m 物揚場 延長55m

小型船だまり計画  
(既設の変更計画)  
水深4m 物揚場 延長55m

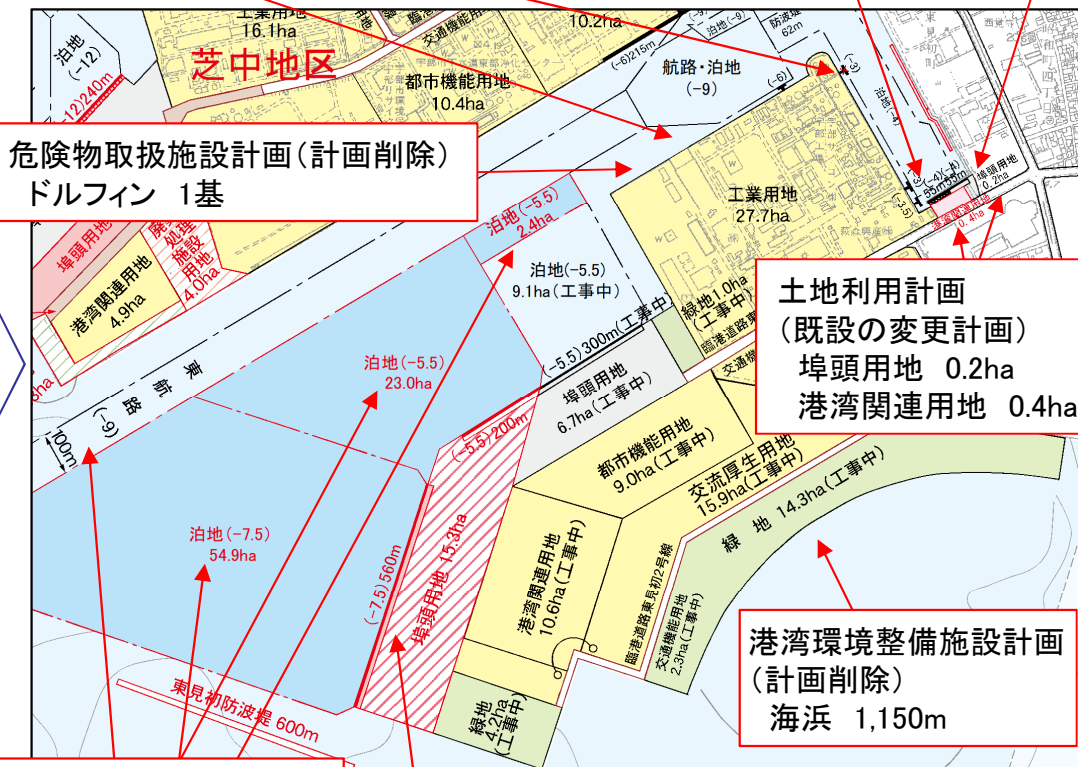
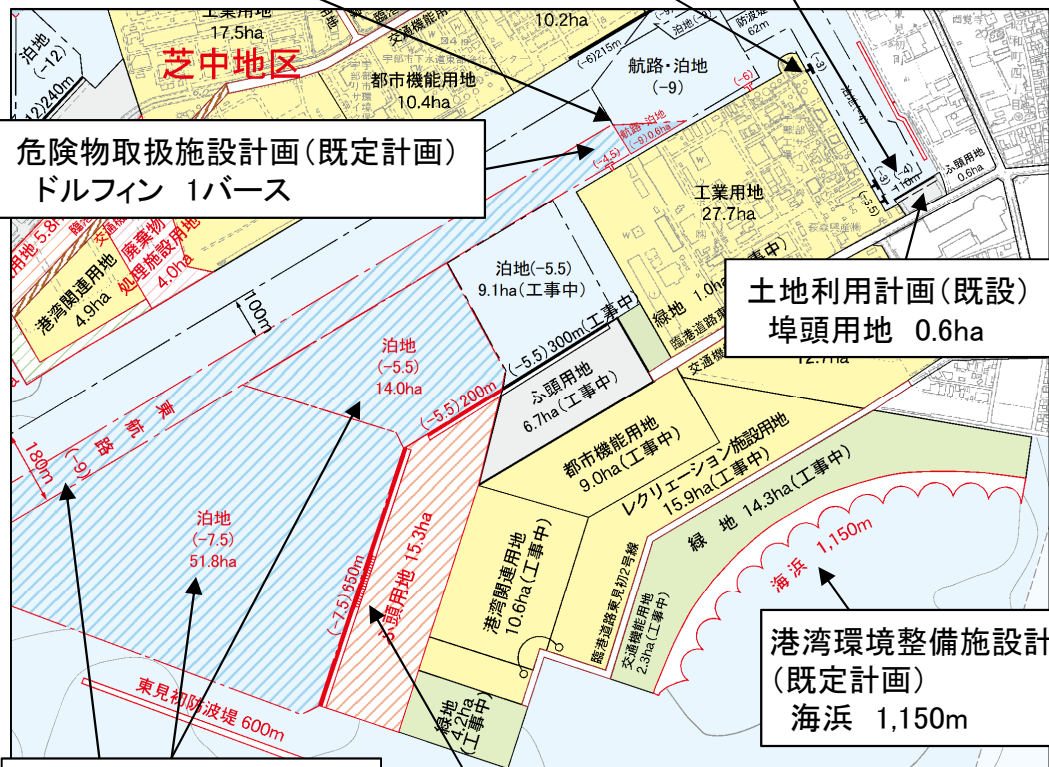
危険物取扱施設計画(計画削除)  
ドルフィン 1基

土地利用計画  
(既設の変更計画)  
埠頭用地 0.2ha  
港湾関連用地 0.4ha

港湾環境整備施設計画  
(計画削除)  
海浜 1,150m

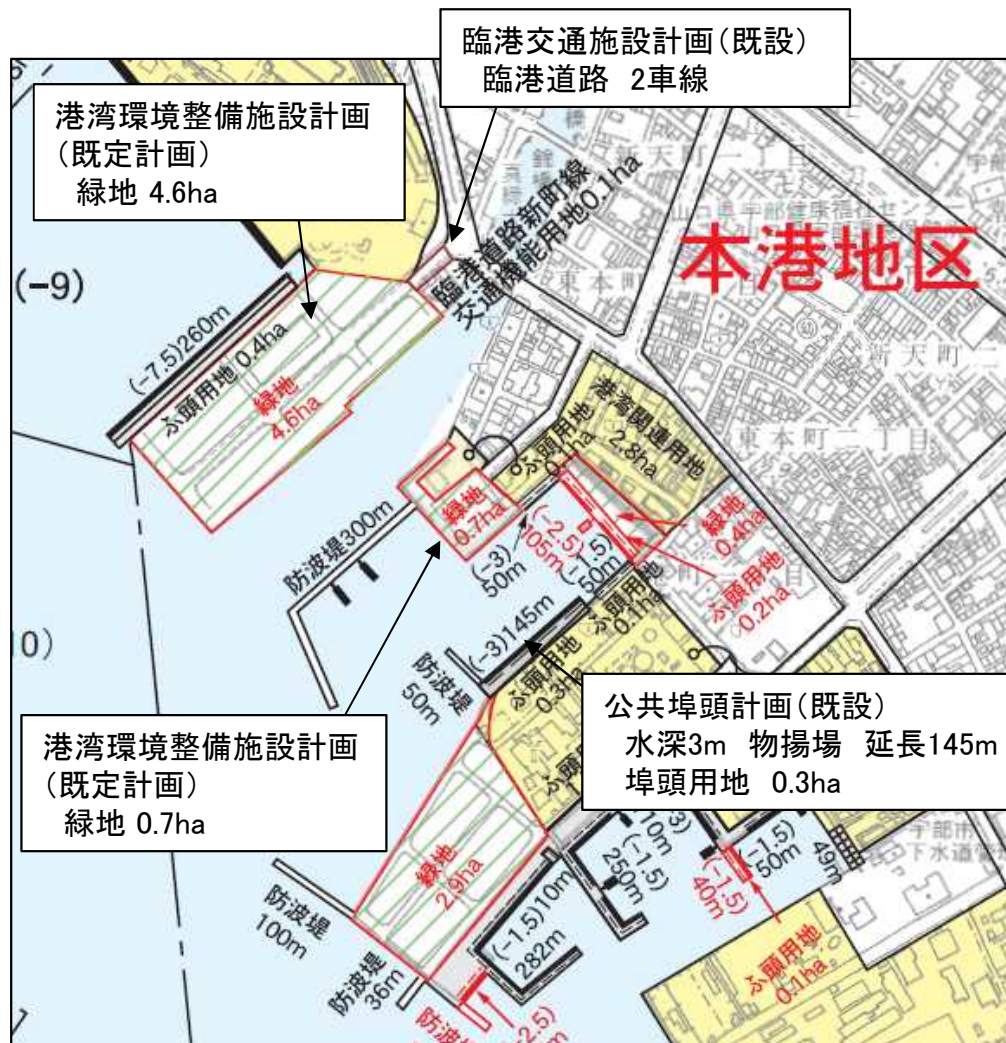
水域施設計画  
(既定計画の変更計画)  
航路 水深9m 幅員100m  
泊地 水深7.5m 54.9ha  
泊地 水深5.5m 23.0ha  
泊地 水深5.5m 2.4ha

公共埠頭計画(既定計画の変更計画)  
水深7.5m 岸壁4バース 延長560m

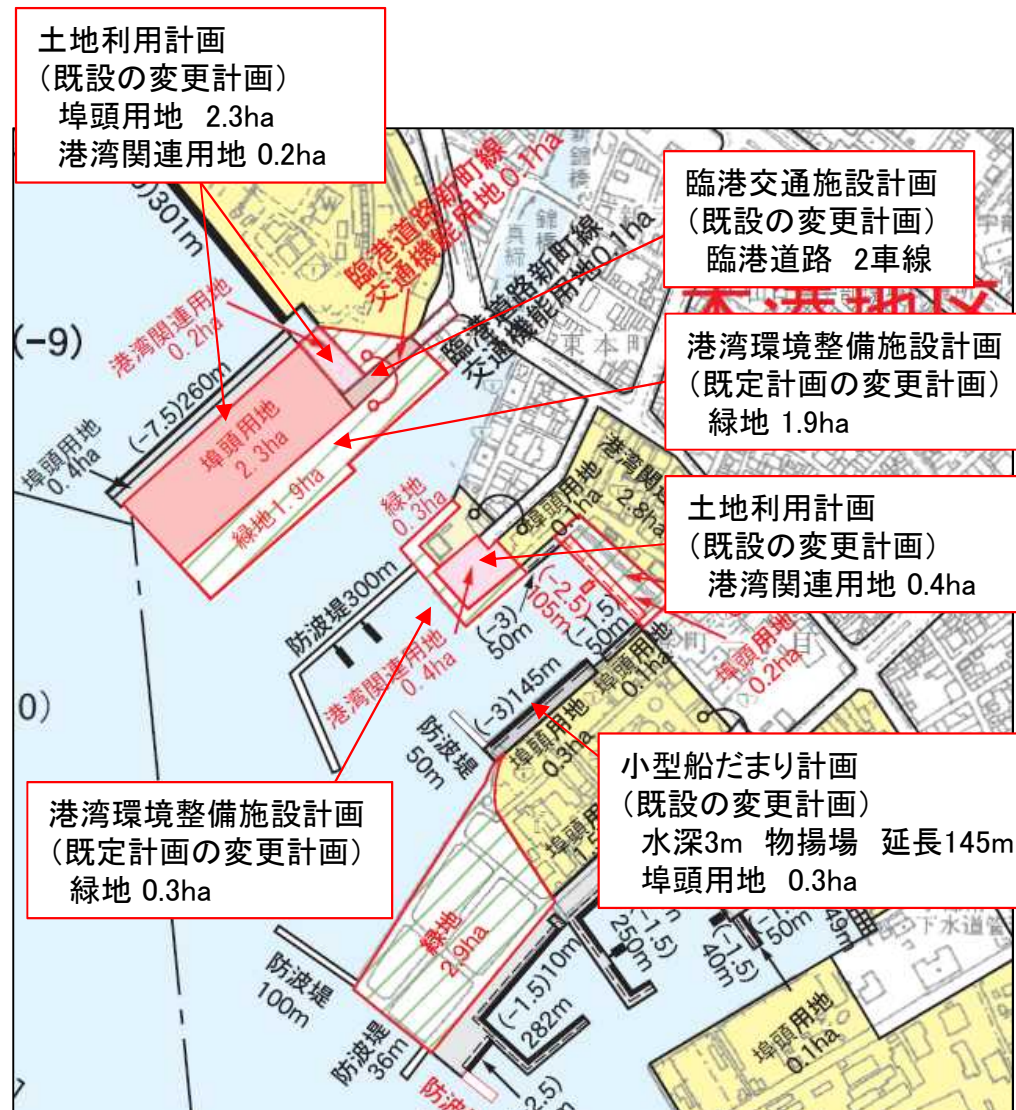


# 港湾計画の変更内容[本港地区]

## 既定計画



## 今回計画



# 港湾計画の変更内容【港湾区域の変更(予定)】

