

第 2 2 回 下 関 港 地 方 港 湾 審 議 会	
日 時	平成 3 1 年 2 月 8 日（金） 1 0 時 3 0 分～1 2 時 0 0 分
場 所	下関商工会館 3 階 研修室
議 題	議題 1 下関港港湾計画の改訂 議題 2 下関都市計画臨港地区の分区の変更
出席者（委員）	
○委員 2 4 名中出席 2 1 名	

1. 開会

2. 前田市長挨拶

3. 委員紹介

4. 会長選出

会長に羽田野袈裟義委員を選出

5. 審議事項

議題 1 「下関港港湾計画の改訂」

※質問・意見等はなし

議題 2 「下関都市計画臨港地区の分区の変更」

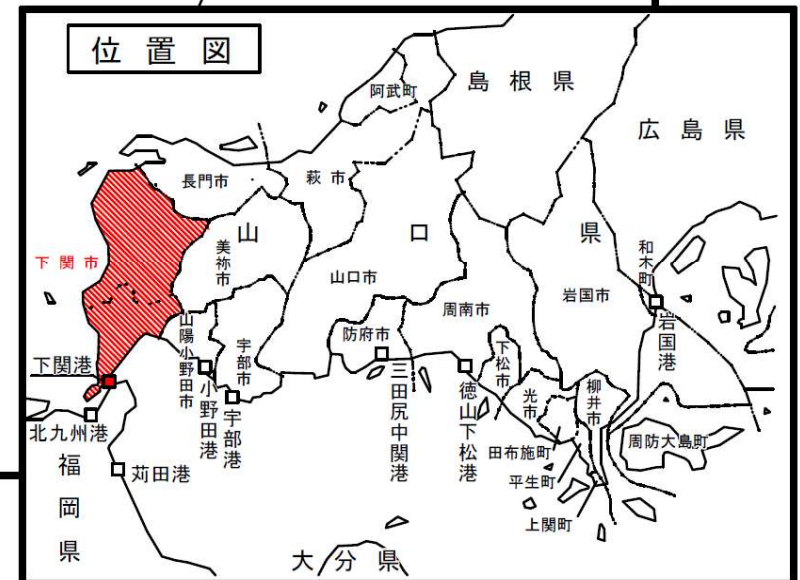
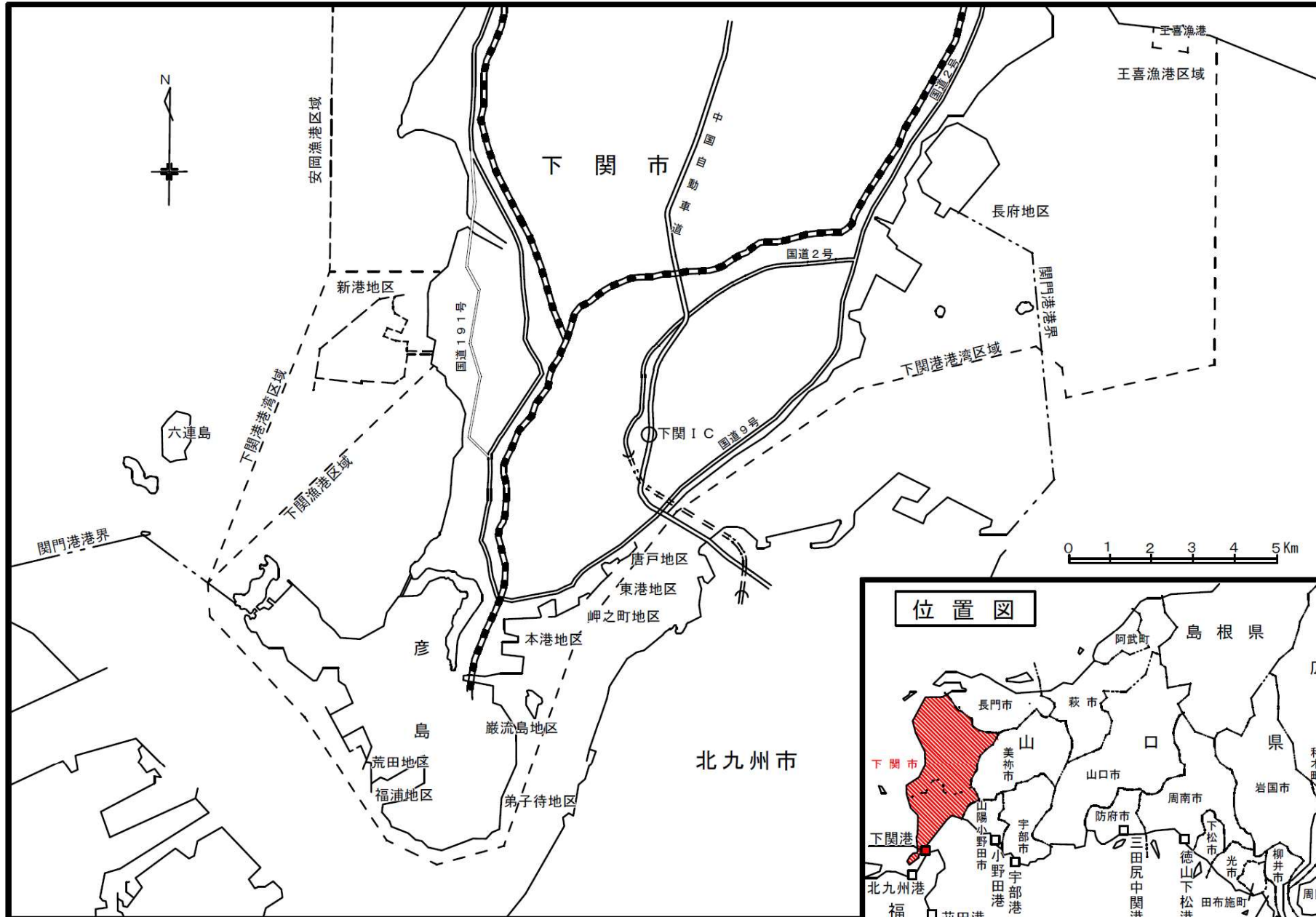
※質問・意見等はなし

6. 閉会

議題1

下関港港湾計画の改訂(案)

位置図



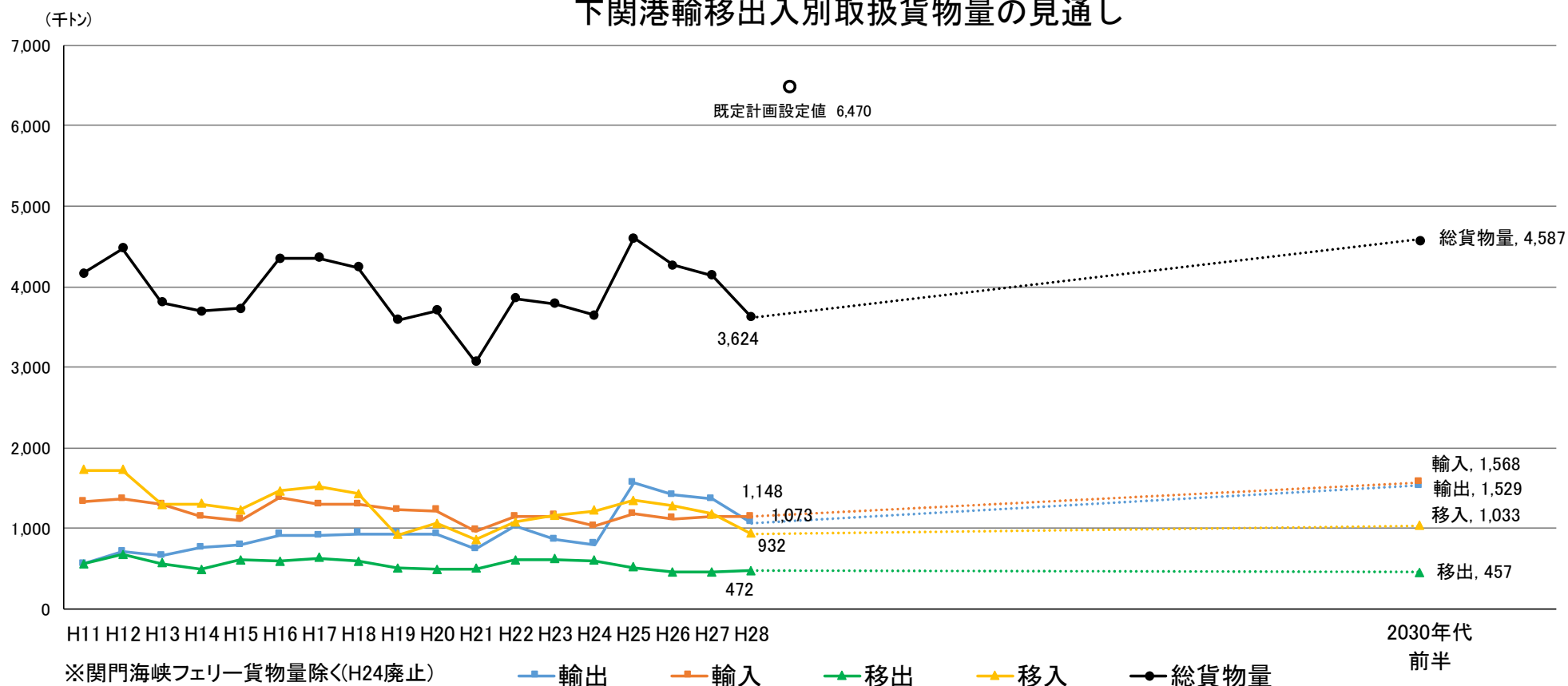
港湾取扱貨物量の見通し

輸移出入別取扱貨物量の見通し

○下関港の取扱貨物量は、平成21年にはリーマンショックにより300万トンまで減少したが、その後回復し、近年は400万トン前後で推移している。

○今後の見通しとしては、完成自動車について、アフリカ・北米における中古車需要増加に伴い、輸出増加、ゴム製品について、ロシアにおいて建設鉱山車両用タイヤ(ばら積み輸送)の新規需要、他港からの中国・韓国向けの中・小型タイヤ(コンテナ輸送)の転換により輸出増加、バイオマス発電所の新規立地により、バイオマス発電燃料貨物(木材チップ)の輸入増加を見込む。

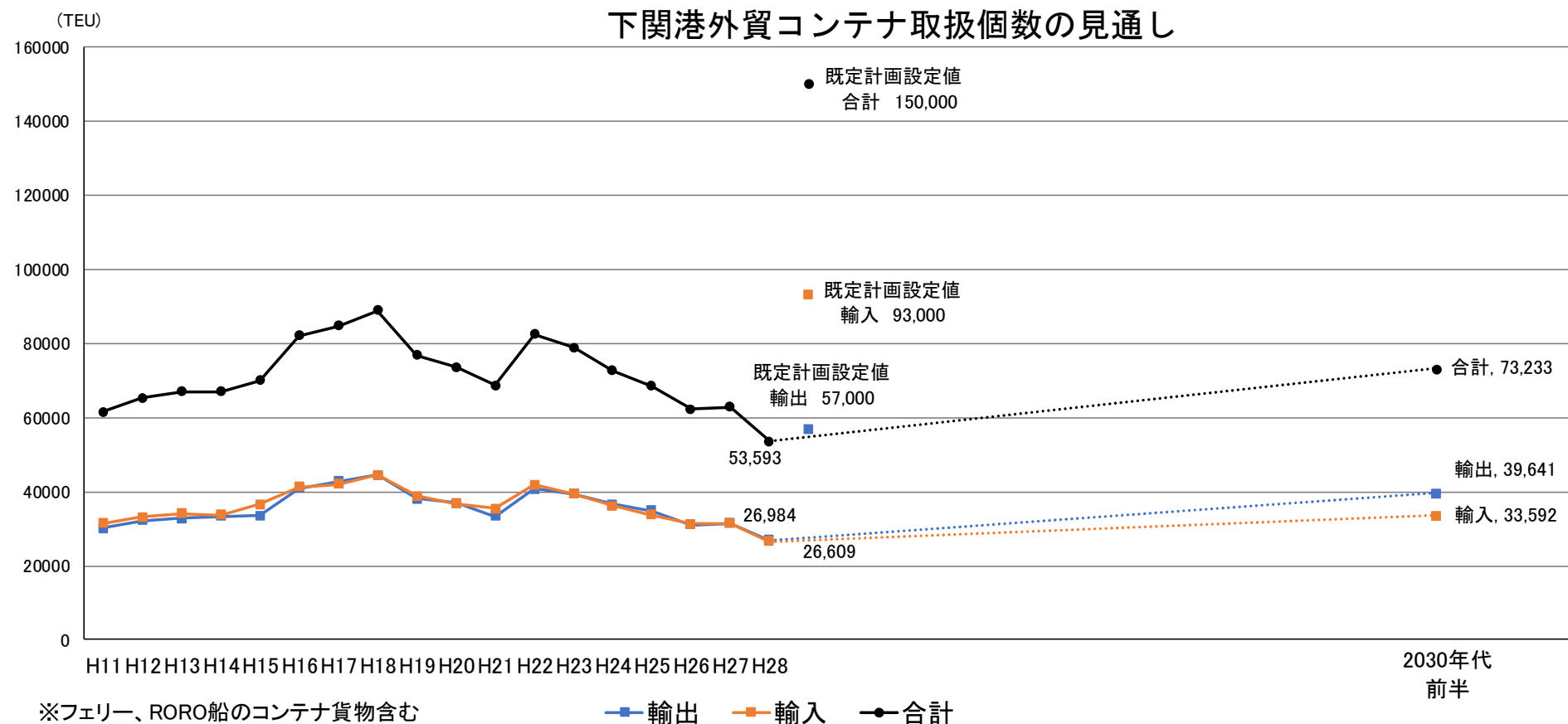
下関港輸移出入別取扱貨物量の見通し



港湾取扱貨物量の見通し

コンテナ貨物量の見通し

○現在、他港（北九州港・博多港）で取り扱われている貨物のうち、山口県内で生産・消費され、かつ生産消費地でバンデバンを行うゴム製品（タイヤ）や家具装備品を下関港での転換貨物として見込む。

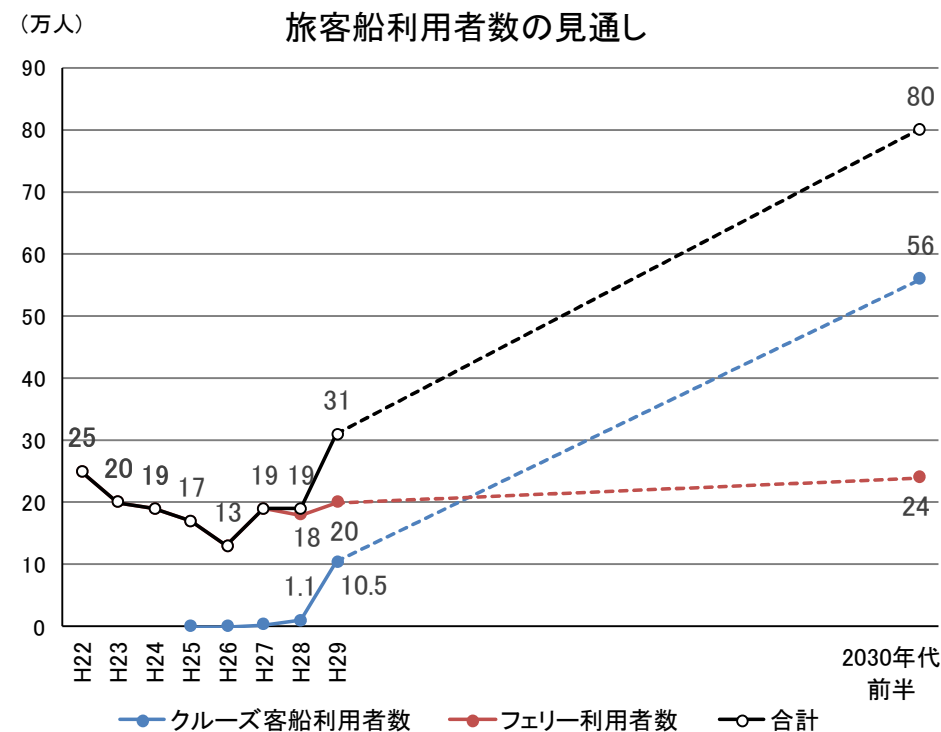
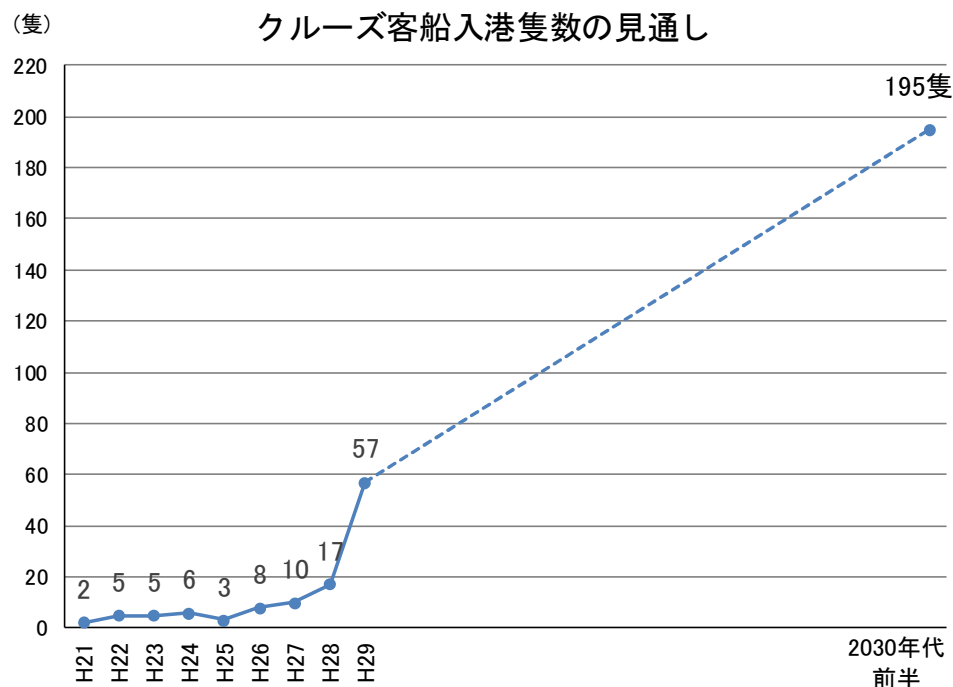


旅客船数・旅客船利用者数の見通し

- 近年のクルーズ客船寄港隻数は増加傾向にあり、特に平成29年は57隻/年と、前年の3倍以上に増加している。今後もクルーズ客船受入環境の整備に伴い、更なる寄港数増加を見込む。
- また、クルーズ客船寄港隻数の増加に伴い、旅客船利用者数も増加を見込む。
- フェリー利用者数については、平成26年以降増加傾向にあり、今後の見通しとしては、過去最高(H22)の25万人程度を見込む。

◆クルーズ客船：195隻(平成29年:57隻)

◆旅客船等利用者数：138万人
・クルーズ客船利用者数：56万人
・フェリー利用者数：24万人
・定期旅客船：58万人



港湾の能力

目標年次（2030年代前半）における取扱貨物量、船舶乗降客数等を次のように定める

		既定計画 (H20代後半)	現在 (H28)	今回計画 (2030年代前半)
取扱貨物量	外貿	350万トン	222万トン	310万トン
	(うちコンテナ)	(190万トン)	(102万トン)	(100万トン)
	内貿	710万トン	140万トン	150万トン
	合計	1,060万トン	362万トン	460万トン
港湾利用者数	旅客施設利用者	80万人	76万人	140万人

計画改訂の内容

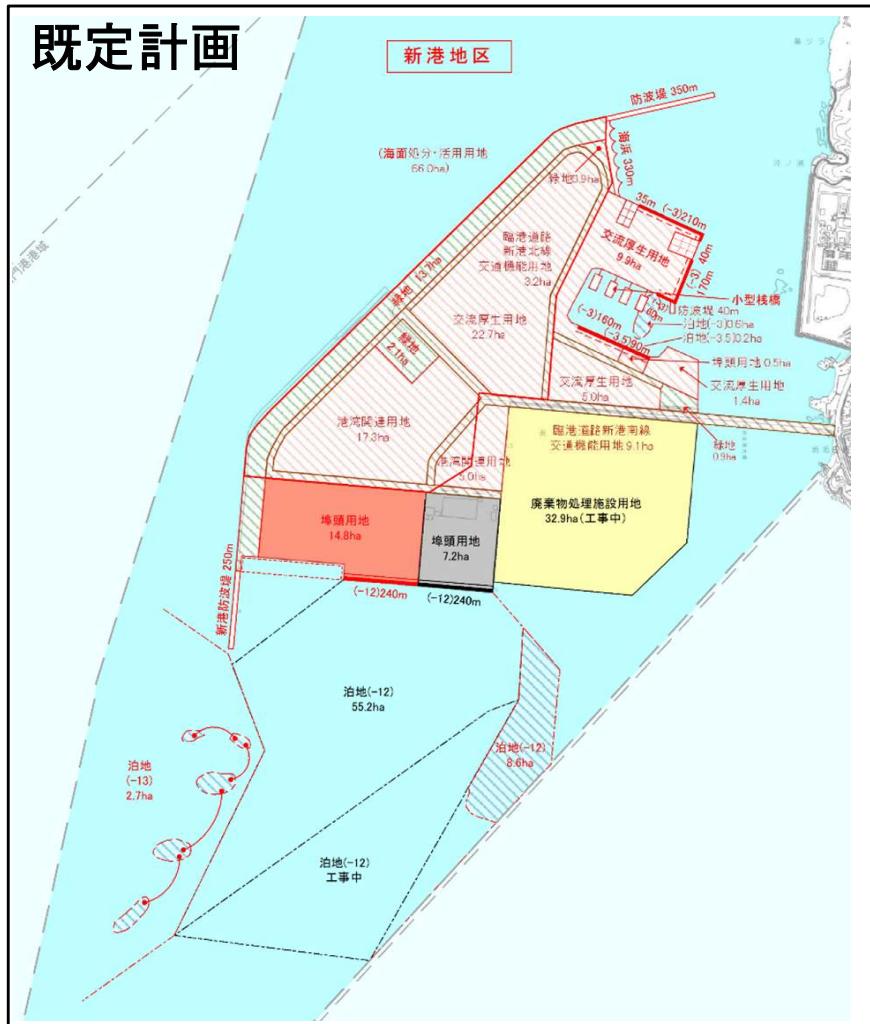
地区別変更内容

【新港地区】

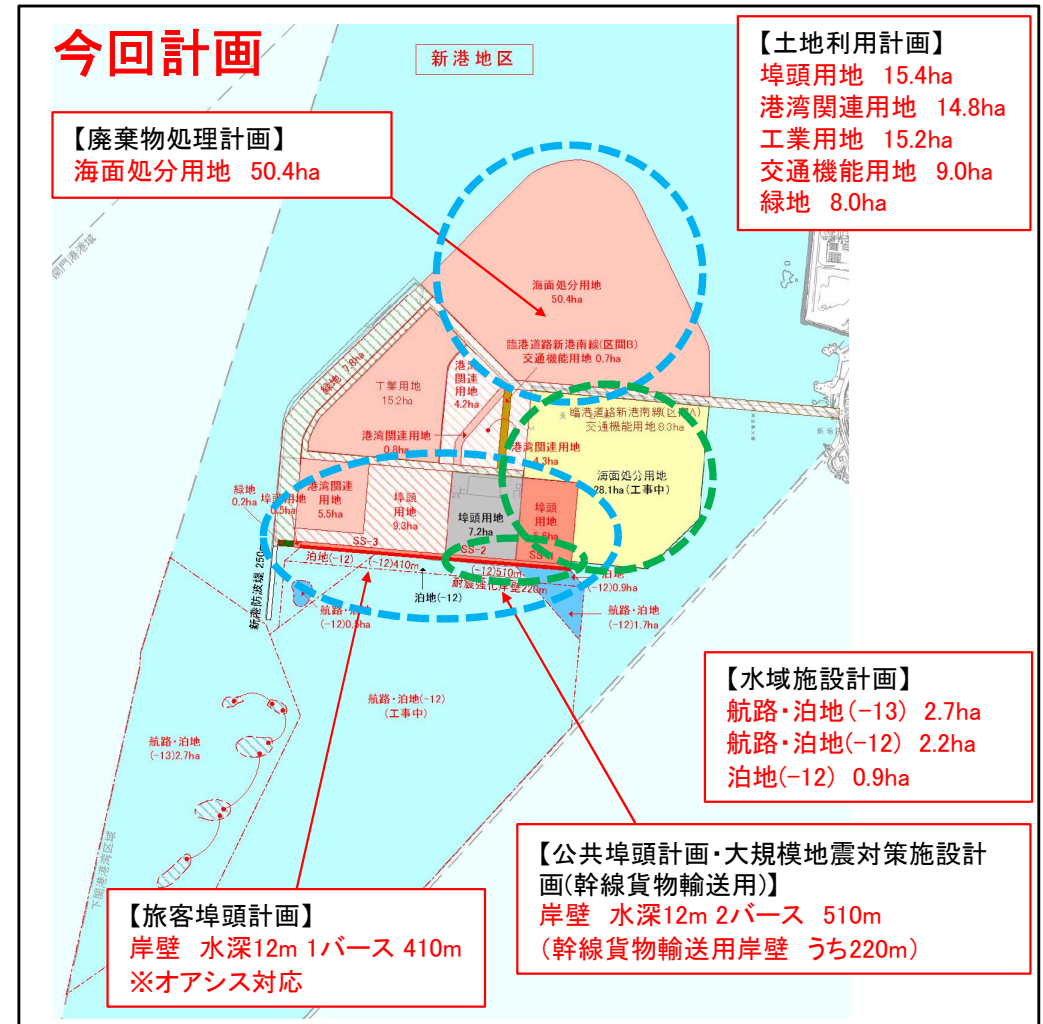
- 大型クルーズ船受入体制強化 ⇒ 大型クルーズ新規バースとして岸壁(-12)410mを新規計画
- 未着手用地の見直し ⇒ 海面処分用地として土砂受入先の確保
- 国際物流拠点の活性化 ⇒ 岸壁(-12)510m及び埠頭用地5.6haを新規計画
- 大規模地震時における対応 ⇒ 大規模地震対策として、岸壁(-12)510mのうち220mを幹線貨物輸送対応

地域活力UP！
賑わい創出！
安全な暮らし！
元気な港！

既定計画



今回計画



計画改訂の内容

【西山地区、荒田地区、福浦地区】

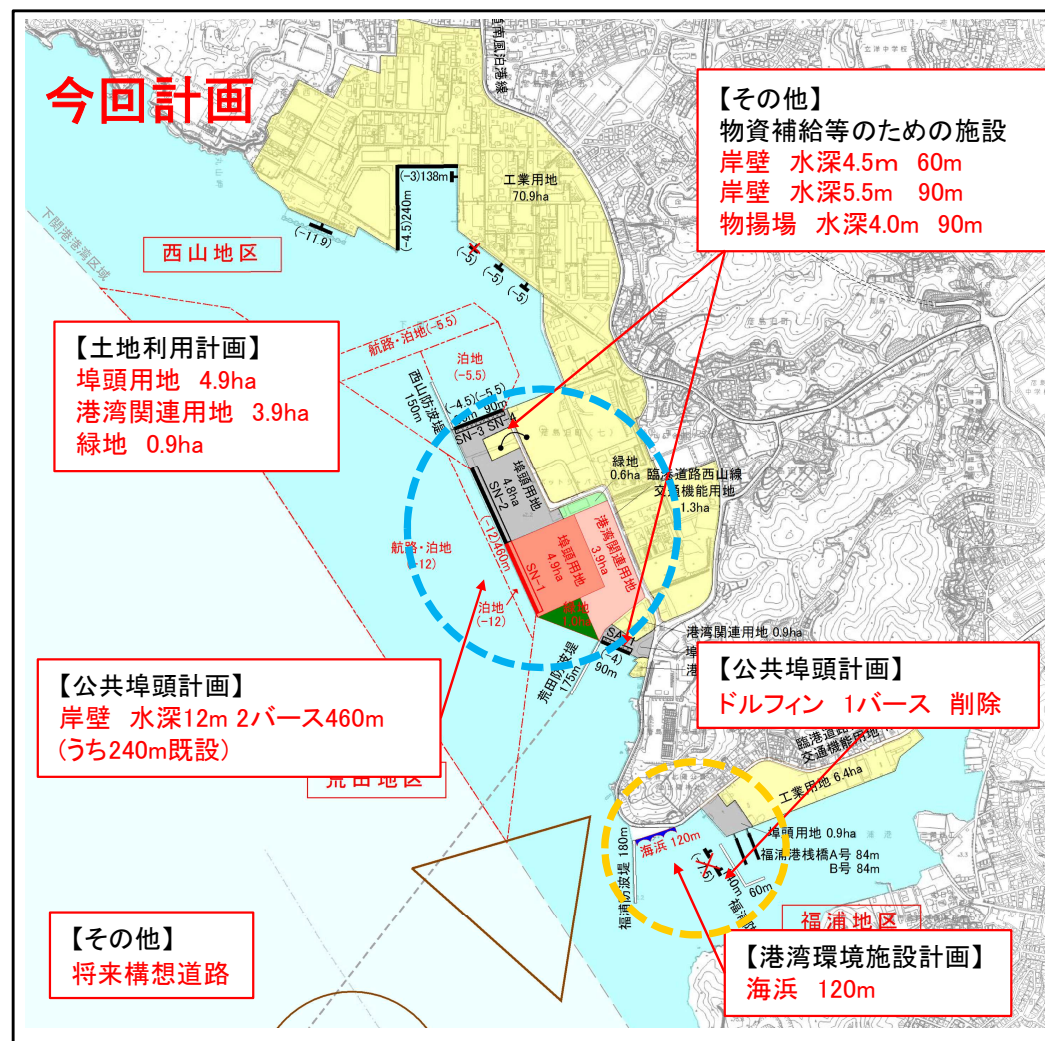
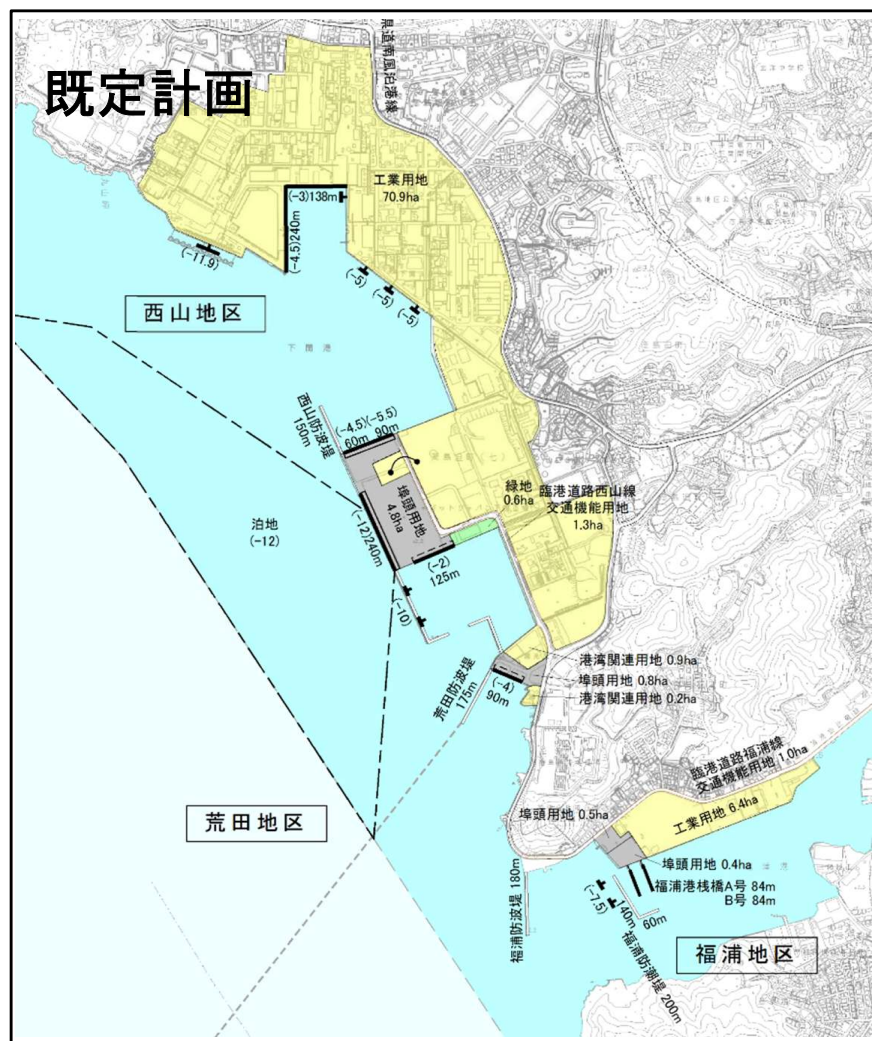
地域活力UP！

安全な暮らし！

賑わい創出！

元気な港！

- 未利用施設の有効活用(水面貯木場) ⇒ 岸壁(-12)460m、埠頭用地、港湾関連用地、緑地を新規計画
- 未利用施設の廃止 ⇒ ドルフィン1バースを削除
- CO2削減に向けた取り組み ⇒ 海浜120mを新規計画
- 近隣港湾との連携強化 ⇒ 将来構想として道路の構想計画



計画改訂の内容

【本港地区、岬之町地区】

地域活力UP！

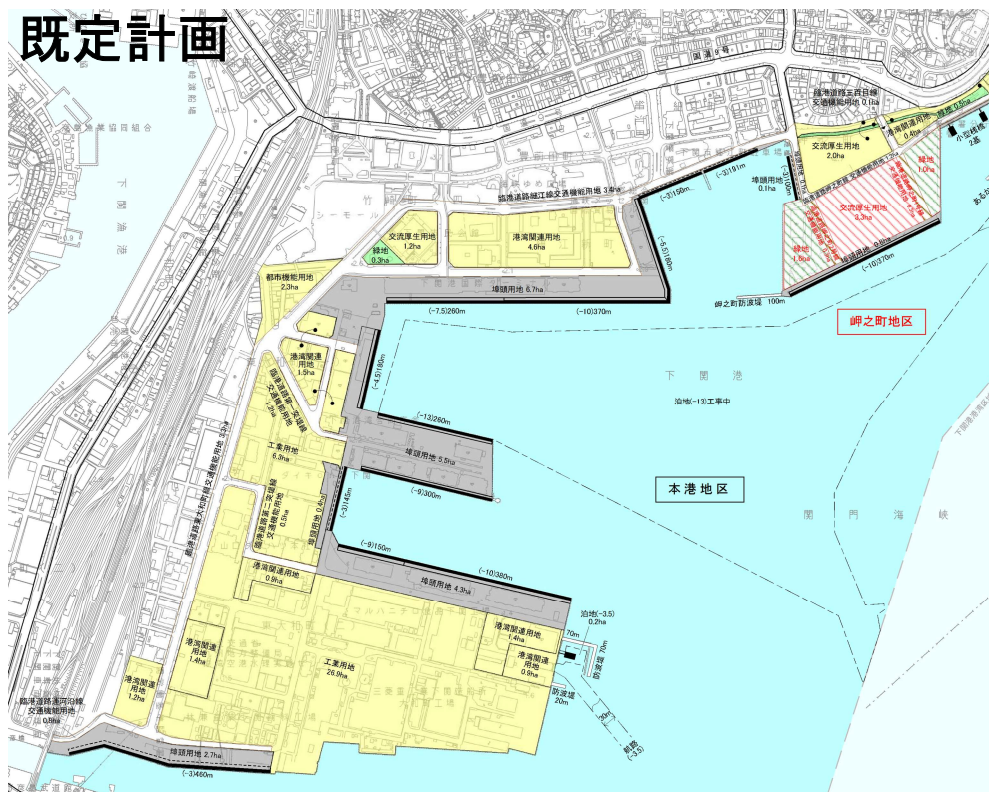
安全な暮らし！

賑わい創出！

元気な港！

- 埠頭内の非効率な荷役・輸送 ⇒ 新規岸壁(-7.5)230m、新規岸壁(-4.5)160m及び埠頭用地・港湾関連用地前出しによる物流機能の集約
- 背後の狭隘なふ頭用地 ⇒ 埋立てによる埠頭用地の確保
- 大規模地震時における対応 ⇒ 大規模地震対策として、岸壁(7.5~-10)500mのうち240mを緊急物資輸送、岸壁(-7.5)230mを幹線貨物輸送対応
- 交流拠点間における市民・観光客の回遊性向上 ⇒ 緑地0.4haによる遊歩道の確保

既定計画



今回計画

【公共埠頭計画・大規模地震対策施設計画(緊急物資輸送用)】

岸壁 水深7.5m~10m 2バース 500m
(緊急物資輸送用岸壁 うち240m)

【公共埠頭計画・大規模地震対策施設計画(幹線貨物輸送用)】

岸壁 水深7.5m 1バース 230m

【公共埠頭計画】

岸壁 水深4.5m
4バース 320m

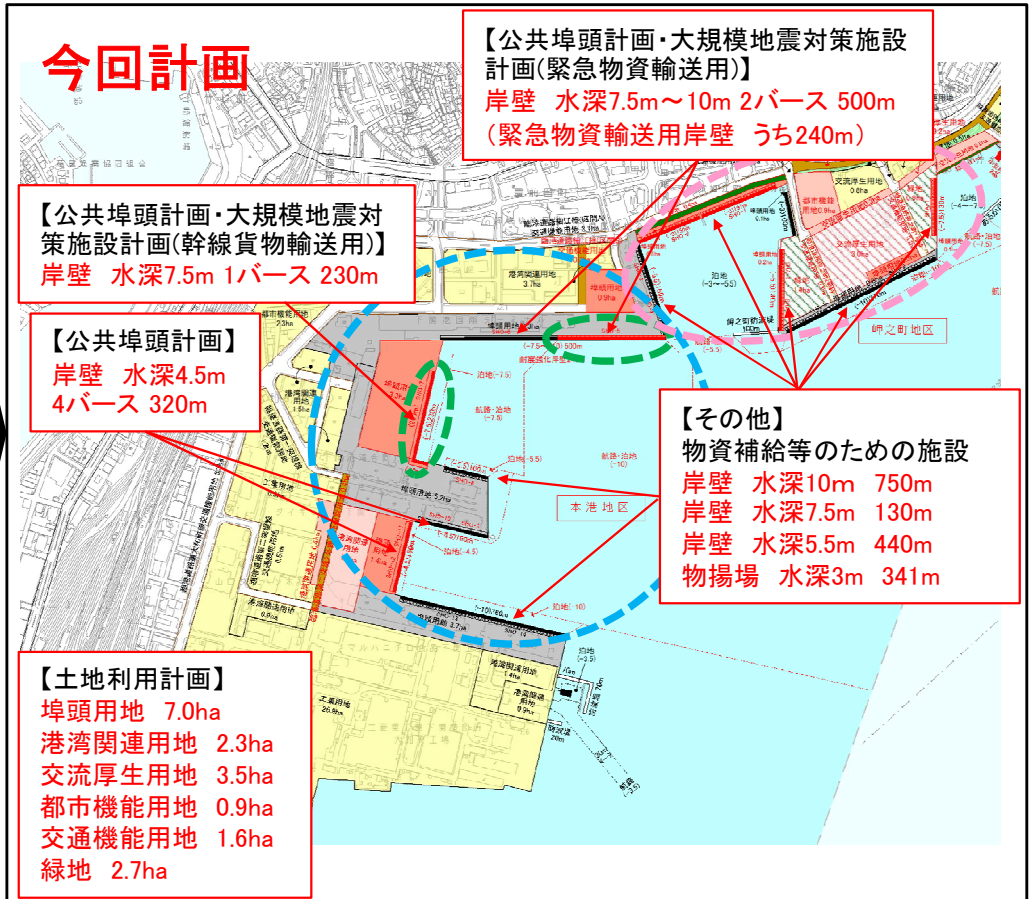
【その他】

物資補給等のための施設

岸壁 水深10m 750m
岸壁 水深7.5m 130m
岸壁 水深5.5m 440m
物揚場 水深3m 341m

【土地利用計画】

埠頭用地 7.0ha
港湾関連用地 2.3ha
交流厚生用地 3.5ha
都市機能用地 0.9ha
交通機能用地 1.6ha
緑地 2.7ha



計画改訂の内容

【長府地区】

地域活力UP！

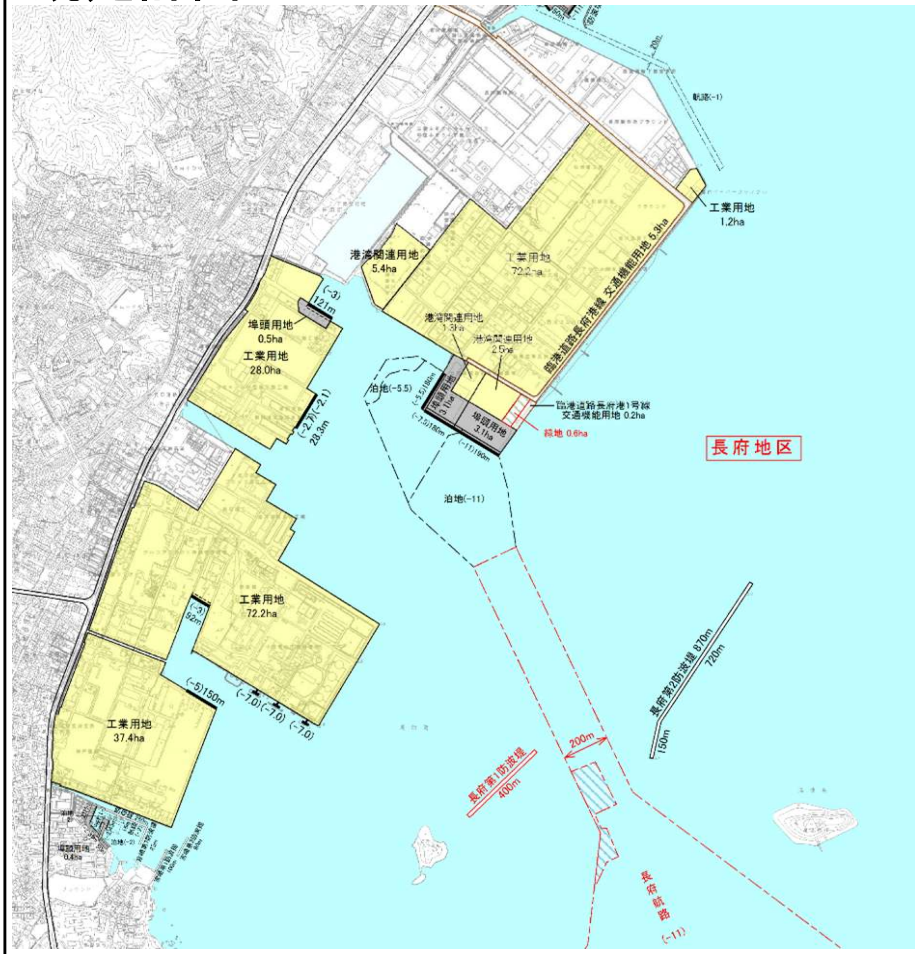
安全な暮らし！

賑わい創出！

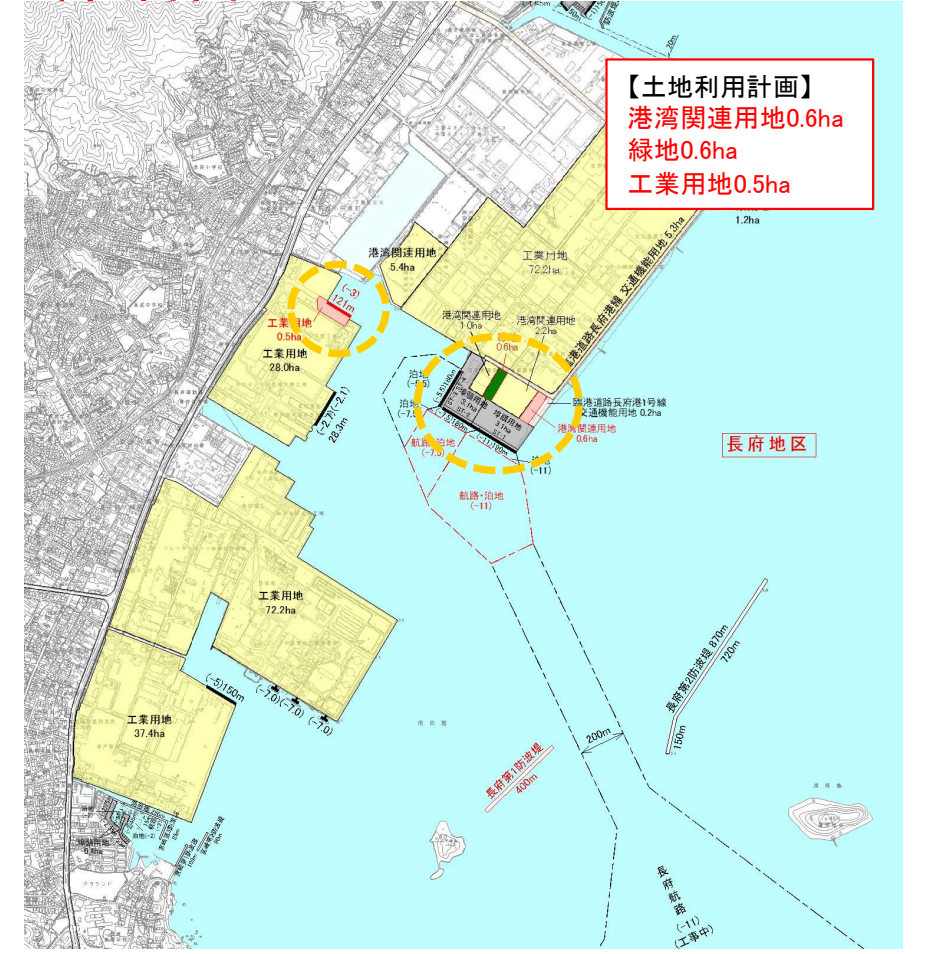
元気な港！

- 未利用地の有効活用 ⇒ 港湾関連用地0.6haと緑地0.6haの計画位置の変更
- 土地利用の転換 ⇒ 公共埠頭の利用状況をふまえ、専用埠頭に変更

既定計画



今回計画



【土地利用計画】
港湾関連用地0.6ha
緑地0.6ha
工業用地0.5ha

計画改訂の内容

土地利用計画

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、下関港内の土地利用を次のとおり計画する。

【既定計画】

単位: ha											
地区名	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	危険物取扱施設用地	緑地	レクリエーション施設用地	廃棄物処理用地	合計
新港	(22.5)	(22.3)				(12.3)		(17.6)	(39.0)	(32.9)	(146.6)
	22.5	22.3				12.3		17.6	39.0	32.9	146.6
西山	(4.8)			(70.9)		(1.3)		(0.6)			(77.6)
	4.8			70.9		1.3		0.6			77.6
荒田	(0.8)	(1.1)									(1.9)
	0.8	1.1									1.9
福浦	(0.9)			(6.4)		(1.0)					(8.3)
	0.9			6.4		1.0					8.3
弟子待							(5.8)				(5.8)
							5.8				5.8
江の浦		(1.7)		(14.5)							(16.2)
		1.7		14.5							16.2
巖流島			(2.8)					(7.6)			(10.4)
			2.8					7.6			10.4
本港	(19.6)	(11.9)	(1.2)	(33.2)		(9.2)		(0.3)			(75.4)
	19.6	11.9	1.2	33.2	2.3	9.2		0.3			77.7
岬之町	(0.9)	(0.4)	(5.3)			(1.6)		(2.9)			(11.1)
	0.9	0.4	5.3			1.6		2.9			11.1
東港	(1.2)	(0.3)	(5.6)			(0.8)		(2.2)			(10.1)
	1.2	0.3	5.6			0.8		2.2			10.1
唐戸	(0.2)	(2.9)				(0.2)		(0.9)			(4.2)
	0.2	2.9				0.2		0.9			4.2
長府	(10.5)	(9.2)		(211.0)		(5.5)		(0.6)			(236.8)
	10.5	9.2		211.0		5.5		0.6			236.8
計	(61.4)	(49.8)	(14.9)	(336.0)		(31.9)	(5.8)	(32.7)	(39.0)	(32.9)	(604.4)
	61.4	49.8	14.9	336.0	2.3	31.9	5.8	32.7	39.0	32.9	606.7

注: ()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、特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

【今回計画】

単位: ha

地 区 名	埠 頭 地	港湾関連用地	交流厚生用地	工 業 用地	都市機能用地	交通機能用地	危険物取扱施設用地	緑 地	海面処分用地	合 計
新 港	(22.6)	(14.8)		(15.2)		(9.0)		(8.0)	(78.5)	(148.1)
	22.6	14.8		15.2		9.0		8.0	78.5	148.1
西 山	(9.7)	(3.9)		(70.9)		(1.3)		(1.6)		(87.4)
	9.7	3.9		70.9		1.3		1.6		87.4
荒 田	(0.8)	(1.1)								(1.9)
	0.8	1.1								1.9
福 浦	(0.9)			(6.4)		(1.0)				(8.3)
	0.9			6.4		1.0				8.3
弟子待							(5.8)			(5.8)
							5.8			5.8
江の浦		(1.7)		(14.6)						(16.3)
		1.7		14.6						16.3
巖流島			(2.8)					(7.6)		(10.4)
			2.8					7.6		10.4
本 港	(24.3)	(13.3)	(1.2)	(33.2)		(9.6)		(0.7)		(82.3)
	24.3	13.3	1.2	33.2	2.3	9.6		0.7		84.6
岬之町	(1.5)	(0.4)	(4.3)			(1.4)		(2.6)		(10.2)
	1.5	0.4	4.3		0.9	1.4		2.6		11.1
東 港	(0.7)	(0.3)	(6.0)			(1.2)		(2.3)		(10.5)
	0.7	0.3	6.0			1.2		2.3		10.5
唐 戸	(0.2)	(2.9)				(0.2)		(0.9)		(4.2)
	0.2	2.9				0.2		0.9		4.2
長 府	(10.0)	(9.2)		(211.5)		(5.5)		(0.6)		(236.8)
	10.0	9.2		211.5		5.5		0.6		236.8
計	(70.7)	(47.6)	(14.3)	(351.8)		(29.2)	(5.8)	(24.3)	(78.5)	(622.2)
	70.7	47.6	14.3	351.8	3.2	29.2	5.8	24.3	78.5	625.4

注: ()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、特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

議題2

下関都市計画臨港地区の 分区の変更(案)

変更理由

- 新港臨港地区において、次期港湾計画の土地利用計画の変更に合わせて、臨港地区の分区の指定案を変更するもの。

分区指定案の変更について(新港臨港地区)

変更前



変更後



商港区: 旅客又は一般の貨物を取り扱うことを目的とする区域。
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

下 関 港 港 湾 計 画 書 (案)

－ 改 訂 －

平 成 3 1 年 2 月

下関港港湾管理者

下 関 市

本計画書は、港湾法第三条の三の規定に基づき、

- ・平成11年2月 第13回下関港地方港湾審議会
- ・平成11年3月 港湾審議会第168回計画部会

の議を経、その後の変更については

- ・平成12年3月 第14回下関港地方港湾審議会
- ・平成16年3月 第16回下関港地方港湾審議会
- ・平成18年7月 第17回下関港地方港湾審議会
- ・平成26年3月 第19回下関港地方港湾審議会
- ・平成27年2月 第20回下関港地方港湾審議会
- ・平成29年1月 第21回下関港地方港湾審議会

の議を経た下関港の港湾計画を改訂するものである。

目 次

I	港湾計画の方針	1
II	港湾の能力	6
III	港湾施設の規模及び配置	7
1	公共埠頭計画	7
2	フェリー埠頭計画	11
3	旅客船埠頭計画	11
4	専用埠頭計画	12
5	水域施設計画	13
6	外郭施設計画	16
7	小型船だまり計画	17
8	マリーナ計画	18
9	臨港交通施設計画	19
IV	港湾の環境の整備及び保全	22
1	廃棄物処理計画	22
2	港湾環境整備施設計画	22
V	土地造成及び土地利用計画	24
1	土地造成計画	24
2	土地利用計画	25
3	海浜計画	26
VI	港湾の効率的な運営に関する事項	26

VII	その他重要事項	27
1	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	27
2	大規模地震対策施設計画	28
	(1) 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設	28
	(2) 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設	28
3	港湾施設の利用	29
	(1) 物資補給等のための施設	29
4	その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項	30
	(1) 道路の将来構想	30

I 港湾計画の方針

1 沿革及び役割

下関港は、本州の最西端に位置するという地理的特性から、古来より、日本列島内はもちろんのこと、日本と東アジアを結ぶ海上交通の要衝として発展してきた。そのため、開港も元治元年（1864年）と古く、昭和15年（1940年）には下関港、門司港、小倉港を統合し関門港となり、昭和26年（1951年）には、関門港が特定重要港湾に指定された。また、平成23年（2011年）には国際拠点港湾として指定されている。

下関港の特長は、東アジアとの近接性を活かした国際フェリー、RORO船による多頻度の輸送であり、また、高規格幹線道路や主要国道、鉄道との接続性が高いことから、輸出入で下関港を利用する荷主の背後圏は、ほぼ日本全国に広がっている。その結果、近隣他港に比べ、貨物量あたりの付加価値が高い貨物の取扱が多い傾向にある。

国内物流について、かつては北九州港とを結ぶフェリー航路が就航していたが、高速道路のサービス向上等により、平成23年（2011年）に廃止された。

賑わい施設については、新港地区の物流施設としての整備が進んできたことに伴い、かつての物流拠点であった関門海峡沿いの岬之町地区では機能転換を図り、東港地区や唐戸地区では一体となったウォーターフロント開発が進められている。岬之町地区～唐戸地区間は、下関市の賑わい拠点の中核を担う地区として、期待されているところである。

また、我が国では観光立国の実現に向け、経済発展が著しい東アジア地域等のクルーズ需要の受入体制の構築に取り組んでおり、下関港

においても交流人口拡大による地域経済の活性化や、地域の賑わい創出のため、クルーズ振興への期待が高まっている。

2 課 題

近年、アジア地域の急激な経済成長をひとつの要因として、より一層、経済のグローバル化が進展しているとともに、その変化の度合いが激しくなっている。そのため、各種の製造業は、様々な変化に柔軟に対応するため、水平分業体制の構築を指向するようになっている。その結果として、国際物流を担う港湾でも、多様な貨物の取り扱いに対応可能な埠頭計画が求められている。

しかしながら下関港は、本港地区をはじめ、埠頭用地が狭隘かつ分散している地区が多く、港湾利用者への利用制限が生じている状況である。港湾管理上も非効率であることから、抜本的な対策が求められている。

一方、港湾施設の老朽化や低利用化が生じており、課題となっているため、港湾施設の集約・利用転換による、戦略的な維持管理・更新の取り組みや既存ストックの有効活用が求められている。

また、日本の各地で大規模な災害が頻発するようになっていることから、発災後の地域経済の早期回復に資するため、大規模地震発生時等の緊急物資輸送や幹線物資輸送のために必要となる機能の確保が求められている。

更に、下関港は、国内外の観光客や市民が集うことを通じて市経済を活性化するためのウォータフロント開発や、緑地や海岸整備など自然環境の保全も兼ねた賑わい空間の創出等、様々な観点から効率的な港湾空間の活用促進が求められている。

3 計画の方針

下関港のこれまでの歴史的経緯や現在、直面している様々な課題を踏まえ、東アジアと日本を結ぶ物流と人流の双方の拠点として、また、地域の雇用を支える産業基盤として、下関港が地域の経済社会の安定した発展に貢献することができるよう、2030年代前半を目標年次として、

“歴史を歩み 時代を切り拓く

モノとヒトをつなぎ 世界に開かれたオンリーワンのみなと下関“を将来像に掲げ、以下のように港湾計画改訂の方針を定める。

【物流・産業】

広域な背後圏をかかえ地域産業を支える下関港は、地域経済活力の向上に貢献する国際物流拠点として、高速物流を担う国際フェリー・RORO船及び外貿コンテナの機能拡大・強化を図ることで国際競争力を強化する。今後も経済成長が期待される東アジアに近い地理的優位性、さらには良好な国内アクセス網を活かし、産業のグローバル化を支える東アジアのゲートウェイとして、高速物流を活かした使いやすいみなとづくりを目指す。

【交流・レクリエーション】

関門海峡をはじめ人々が海を身近に感じることでできる水際線を活用し、周囲の歴史・文化・観光資源と一体となって更なる賑わい空間を創出することで地域のブランド価値を高める。さらに、増加する訪日外国人やクルーズ船にも優しい快適で利便性の高いみなととして、毎日が市民と来訪者であふれる、人々が憩うみなとづくりを目指す。

【防災・危機管理】

三方を海に開き、長い海岸線に囲まれた市街地が広がる本市において、切迫する大規模災害に備え、物流機能の継続性と市民の

安心な暮らしを守るため、ハード・ソフト面より大規模災害時における国内経済活動及び市民生活の機能維持を図る災害に強いみなとづくりを目指す。

【管理・運営】

港湾施設の効率的かつ経済的な管理運営を行い、スピーディかつ定時制の高い下関港の特長をさらに高める元気なみなとを目指す。情勢の変化や利用者のニーズを適切にとらえ、民間事業者とも協働しながら地球温暖化や情報化、新技術の導入などをはじめとした時代の変化に柔軟に対応するスマート運営のみなとづくりを目指す。

【港湾空間のゾーニング】

多様な機能が調和し、連携する質の高い空間を形成するため、各地区の港湾空間を以下のとおり配置する。

○^{しんこう}新港地区・^{にしやま}西山地区・^{ほんこう}本港地区・^{ちょうふ}長府地区

本港地区は国際フェリーを中心とした物流機能の強化、新港地区及び西山地区は新たな国際物流拠点の形成・強化、長府地区はゴム製品の取扱等、既存機能の利用拡大を図る物流関連ゾーンとする。

○^{あらた}西山地区・^{ふくうら}荒田地区・^{えのうら}福浦地区・^{えのうら}江の浦地区・長府地区

亜鉛や化学薬品の製造業社等、地元産業の集積地として下関港の活性化を担う生産ゾーンとする。

○^{がんりゅうじま}新港地区・^{はなのちょう}巖流島地区・^{ひがしこう}岬之町地区・^{からと}東港地区・唐戸地区

相互に連携して賑わいを創出する交流・レクリエーションゾーンとする。

○福浦地区・長府地区

既存施設の利活用を図る船だまりゾーンとする。

○西山地区・弟子待^{でしまつ}地区・長府地区

火力や太陽光等、既存エネルギーに加え新たな資源エネルギーの活用を見据えたエネルギー関連ゾーンとする。

○新港地区・本港地区

大規模災害時に対応する防災ゾーンとする。

Ⅱ 港湾の能力

目標年次（２０３０年代前半）における取扱貨物量、船舶乗降旅客数等を次のように定める。

取 扱 貨 物 量	外 貿 (うちRORO) (うちフェリー) (うち外貿コンテナ)	３１０万トン (４０万トン) (７０万トン) (１００万トン (５万TEU))
	内 貿	１５０万トン
	合 計	４６０万トン
船 舶 乗 降 旅 客 数 等		１４０万人

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

1 公共埠頭計画

1-1 新港地区

コンテナ貨物、完成自動車等の外貿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 12 m 岸壁 2 バース 延長 510 m（うち 240 m 既設）
[既設・既定計画の変更計画] SS-1, 2

埠頭用地 15 ha（荷さばき施設用地及び保管施設用地）
（うち 7 ha 既設、2 ha 既定計画）
[既設・既定計画の変更計画]

既設

水深 12 m 岸壁 1 バース 延長 240 m

埠頭用地 7 ha（荷さばき施設用地及び保管施設用地）

既定計画

水深 12 m 岸壁 1 バース 延長 240 m

埠頭用地 15 ha（荷さばき施設用地及び保管施設用地）

1-2 西山地区

非鉄金属、りん鉱石等の外内貿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 12 m 岸壁 2 バース 延長 460 m（うち 240 m 既設）
[既設の変更計画] SN-1, 2

埠頭用地 10 ha（荷さばき施設用地及び保管施設用地）
（うち 5 ha 既設）[既設の変更計画]

既設

水深 12 m 岸壁 1 バース 延長 240 m

埠頭用地 5 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

なお、これに伴い以下の木材取扱施設を廃止する。

既設

水深 10 m ドルフィン 1 バース

水深 2 m 物揚場 延長 125 m

水面貯木場 水深 2 m 面積 5 ha

1-3 福浦地区

施設の老朽化に伴い、以下の施設を撤去する。

既設

水深 7.5 m ドルフィン 1 バース

1-4 本港地区

(1) 外貿ユニットロード埠頭計画

荷役の効率化を図るため、外貿ユニットロード埠頭を次のとおり計画する。

水深 7.5 m～10 m 岸壁 2 バース 延長 500 m

(うち 260 m 既設) (RORO 船用)

[既設の変更計画] SHO-5, 6

埠頭用地 3 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち 2 ha 既設) [既設の変更計画]

既設

水深 10 m 岸壁 2 バース 延長 370 m

水深 7.5 m 岸壁 2 バース 延長 260 m

埠頭用地 5 ha

(2) 外内貿埠頭計画

水産品等の外内貿貨物を取り扱うため、外内貿埠頭を次のとおり計画する。

水深 4.5 m 岸壁 2 バース 延長 160 m (既設)

[既設の変更計画] SHO-9, 10

水深 4.5 m 岸壁 2 バース 延長 160 m [新規計画]

SHO-11, 12

埠頭用地 2 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち 1 ha 既設) [既設の変更計画]

既設

水深 9 m 岸壁 2 バース 延長 300 m

埠頭用地 2 ha

なお、これに伴い、以下の施設を廃止する。

既設

水深 3 m 物揚場 延長 145 m

水深 9 m 岸壁 2 バース 延長 300 m

1-5 長府地区

施設の老朽化に伴い、以下の施設を廃止する。

既設	
水深 3 m	物揚場 延長 9 2 m

2 フェリー埠頭計画

2-1 本港地区

長距離フェリー輸送の需要に対処するため、フェリー埠頭を次のとおり計画する。

水深 7.5 m 岸壁 1 バース 延長 230 m

(うち、船首尾係船岸 30 m) [新規計画] SHO-7

埠頭用地 8 ha (旅客施設用地 2 ha、荷さばき施設用地及び
保管施設用地 6 ha) (うち 5 ha 既設)

[既設の変更計画]

(既設
埠頭用地 8 ha)

なお、これに伴い、以下の施設を廃止する。

(既設
水深 13 m 岸壁 1 バース 延長 160 m
水深 7.5 m 岸壁 1 バース 延長 130 m
水深 4.5 m 岸壁 2 バース 延長 180 m)

3 旅客船埠頭計画

3-1 新港地区

クルージング需要の増大及び船舶の大型化に対応するため、旅客船埠頭を次のとおり計画する。

水深 12 m 岸壁 1 バース 延長 410 m [新規計画] SS-3

埠頭用地 7 ha (旅客施設用地) [新規計画]

4 専用埠頭計画

4-1 西山地区

立地企業の要請に基づき、以下の施設を撤去する。

既設
水深 5 m ドルフィン 1 バース

4-2 長府地区

立地企業の要請に基づき、専用埠頭を次のとおり計画する。

水深 3 m 物揚場 延長 1 2 1 m (既設) [新規計画]

なお、これに伴い、以下の施設を廃止する。

既設
水深 3 m 物揚場 延長 1 2 1 m
埠頭用地 面積 1 h a

5 水域施設計画

係留施設を含む埠頭の計画に対応して、泊地及び航路・泊地を次のとおり計画する。

5-1 泊地

新港地区

水深 1 2 m 面積 1 h a [新規計画]

水深 1 2 m [既設の変更計画]

（既設
水深 1 2 m（工事中）

西山地区

水深 1 2 m [既設の変更計画]

水深 5. 5 m [新規計画]

（既設
水深 1 2 m

本港地区

水深 1 0 m [新規計画]

水深 7. 5 m [既設の変更計画]

水深 5. 5 m [既設の変更計画]

水深 4. 5 m [新規計画]

（既設
水深 1 3 m（工事中）

岬之町地区

水深 1 0 m [新規計画]

東港地区

水深 1 2 m [既設の変更計画]

既設
水深 1 2 m

長府地区

水深 1 1 m [既設の変更計画]

水深 7. 5 m [既設の変更計画]

既設
水深 1 1 m
水深 7. 5 m

5-2 航路・泊地

新港地区

水深 1 3 m 面積 3 h a [既定計画の変更計画]

水深 1 2 m 面積 2 h a [新規計画]

水深 1 2 m (工事中) [既設の変更計画]

既定計画
泊地 水深 1 3 m 面積 3 h a
泊地 水深 1 2 m 面積 9 h a
既設
泊地 水深 1 2 m (工事中)

西山地区

水深 1 2 m [既設の変更計画]

水深 5 . 5 m [新規計画]

（ 既設
泊地 水深 1 2 m ）

本港地区

水深 1 0 m [既設の変更計画]

水深 5 . 5 m [新規計画]

（ 既設
泊地 水深 1 3 m （工事中） ）

岬之町地区

水深 7 . 5 m [新規計画]

東港地区

水深 1 2 m [既設の変更計画]

（ 既設
泊地 水深 1 3 m （工事中）
泊地 水深 1 2 m ）

長府地区

水深 1 1 m [既設の変更計画]

水深 7 . 5 m [既設の変更計画]

既設	
泊地	水深 11 m
泊地	水深 7.5 m

6 外郭施設計画

港内の静穏及び船舶航行の安全を図るため、外郭施設を次のとおり計画する。

6-1 防波堤

既定計画どおりとする。

既定計画	
長府地区	長府第1防波堤 延長 400 m

7 小型船だまり計画

7-1 新港地区

需要の変化を踏まえ、以下の既定計画を削除する。

既定計画
新港船だまり
泊地 水深 3.5 m 面積 1 h a
物揚場 水深 3.5 m 延長 90 m
埠頭用地 1 h a

7-2 東港地区

港湾環境整備施設計画に伴い、以下の施設を移設する。

東港船だまり

小型栈橋 2 基 [既設の変更計画]

既設
小型栈橋 2 基

また、小型船だまり計画に伴い、以下の施設を廃止する。

既設
水深 4 m 物揚場 延長 120 m

8 マリーナ計画

8-1 新港地区

需要の変化を踏まえ、以下の既定計画を削除する。

既定計画

下関港マリーナ

泊地 水深 3 m 面積 1 h a

防波堤 延長 3 9 0 m

物揚場 水深 3 m 延長 6 0 0 m

小型栈橋 4 基

船揚場 延長 7 5 m

交流厚生用地 1 0 h a

9 臨港交通施設計画

港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とを結ぶため、臨港交通施設を次のとおり計画する。

9-1 道路

新港地区

臨港道路新港南線

起点 新港埠頭

終点 市道垢田線 2～4車線 [既定計画の変更計画]

既定計画

臨港道路新港南線

起点 新港埠頭

終点 市道垢田線 2～4車線

需要の変化を踏まえ、以下の既定計画を削除する。

既定計画

臨港道路新港北線

起点 新港マリーナ

終点 臨港道路新港南線 2車線

本港地区

臨港道路第二突堤2号線 [新規計画]

起点 臨港道路第二突堤線

終点 臨港道路第一突堤線 2車線

臨港道路細江線

(区間 A) 起点 細江埠頭

終点 国道 9 号 4 車線 (既設)

(区間 B) 起点 細江埠頭

終点 臨港道路細江線(区間 A) 2 車線

[既設の変更計画]

既設

臨港道路細江線

起点 細江埠頭

終点 国道 9 号 4 車線

岬之町地区

臨港道路岬之町線

(区間 A) 起点 臨港道路岬之町線 2 号線

終点 臨港道路細江線 2 車線 (既設)

(区間 B) 起点 臨港道路あるかぼ〜とふ頭線

終点 臨港道路細江線 2 車線 [既設の変更計画]

(区間 C) 起点 東港埠頭

終点 本港地区 2 車線 (既設)

臨港道路岬之町 1 号線

起点 岬之町埠頭

終点 臨港道路三百目線 2 車線 [既定計画の変更計画]

臨港道路岬之町 2 号線

起点 岬之町埠頭

終点 臨港道路岬之町線(区間 B) 2 車線

[既定計画の変更計画]

既設

臨港道路岬之町線

起点 東港埠頭

終点 臨港道路細江線 2 車線

既定計画

臨港道路岬之町 1 号線

起点 岬之町埠頭

終点 臨港道路岬之町線 2 車線

臨港道路岬之町 2 号線

起点 岬之町埠頭

終点 臨港道路岬之町線 2 車線

IV 港湾の環境の整備及び保全

1 廃棄物処理計画

下関港において処理する廃棄物の種類及び量並びにその処理施設用地について、以下のとおり計画する。

- (1) 港湾及びその周辺において発生の見込まれる一般廃棄物、浚渫土砂等合計504万m³を廃棄物埋立護岸により埋立処分するため、次のとおり海面処分用地を計画する。

新港地区 海面処分用地 50ha [新規計画]

2 港湾環境整備施設計画

下関港において良好な港湾の環境の形成を図るため、港湾環境整備施設について以下のとおり計画する。

- (1) 港湾労働者や来訪者の休息のため、緑地を次のとおり計画する。

新港地区 緑地 8ha (うち8ha 既定計画)

[既定計画の変更計画]

(既定計画
新港地区 緑地 18ha)

- (2) 水辺の特性を活かした港湾空間の環境整備を図るため、海浜を次のとおり計画する。

福浦地区 海浜 120m [新規計画]

なお、需要の変化を踏まえ、以下の既定計画を削除する。

(既定計画
新港地区 海浜 330m)

- (3) 関門海峡沿いのウォーターフロント空間として水際線の景観を楽しむことができるように連続的な空間を確保するため、緑地を次のとおり計画する。

本港地区 緑地 1 h a [新規計画]

岬之町地区 緑地 2 h a [既定計画の変更計画]

東港地区 緑地 1 h a [新規計画]

既定計画
岬之町地区 緑地 3 h a

なお、これに伴い、以下の施設を廃止する。

既設
水深 5.5 m 岸壁 1 バース 延長 20 m
水深 3 m 物揚場 延長 44.1 m

- (4) 港湾労働者の休息のため、緑地を次のとおり計画する。

西山地区 緑地 1 h a [新規計画]

長府地区 緑地 1 h a [既定計画の変更計画]

既定計画
長府地区 緑地 1 h a

V 土地造成及び土地利用計画

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。

1 土地造成計画

単位:ha

用途 地区名	埠頭 用地	港湾関 連用地	交流厚 生用地	工 業 用地	都市機 能用地	交通機 能用地	危険物 取扱施 設用地	緑 地	海面処 分用地	合 計
新 港	(2) 2							(1) 1	(50) 50	(53) 53
西 山	(5) 5	(4) 4						(1) 1		(10) 10
江の浦				(1) 1						(1) 1
本 港	(6) 6	(1) 1								(7) 7
東 港			(1) 1					(1) 1		(1) 1
計	(13) 13	(5) 5	(1) 1	(1) 1				(1) 1	(50) 50	(70) 70

注1) ()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、特に密接に関連する土地造成計画で内数である。

注2) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

2 土地利用計画

単位:ha

用途 地区名	埠頭 用地	港湾関 連用地	交流厚 生用地	工業 用地	都市機 能用地	交通機 能用地	危険物 取扱施 設用地	緑地	海面処 分用地	合計
新港	(23) 23	(15) 15		(15) 15		(9) 9		(8) 8	(79) 79	(148) 148
西山	(10) 10	(4) 4		(71) 71		(1) 1		(2) 2		(87) 87
荒田	(1) 1	(1) 1								(2) 2
福浦	(1) 1			(6) 6		(1) 1				(8) 8
弟子待							(6) 6			(6) 6
江の浦		(2) 2		(15) 15						(16) 16
巖流島			(3) 3					(8) 8		(10) 10
本港	(24) 24	(13) 13	(1) 1	(33) 33	2	(10) 10		(1) 1		(82) 85
岬之町	(2) 2	(1) 1	(4) 4		1	(1) 1		(3) 3		(10) 11
東港	(1) 1	(1) 1	(6) 6			(1) 1		(2) 2		(11) 11
唐戸	(1) 1	(3) 3				(1) 1		(1) 1		(4) 4
長府	(10) 10	(9) 9		(212) 212		(6) 6		(1) 1		(237) 237
計	(71) 71	(48) 48	(14) 14	(352) 352	3	(29) 29	(6) 6	(24) 24	(79) 79	(622) 625

注1) ()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、特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

注2) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

3 海浜計画

単位:m

用途 地区名	海 浜
福 浦	(120) 120
計	(120) 120

注 ()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、特に密接
に関連する海浜計画で内数である。

需要の変化を踏まえ、以下の既定計画を削除する。

単位:m

既定計画 用途 地区名	海 浜
新 港	330
計	330

VI 港湾の効率的な運営に関する事項

[港湾の効率的な運営に関する事項]

下関港において、港湾の利便性やサービスの向上等港湾の効率化を図るため、港湾利用者のニーズを十分把握し、効率的な運営体制の検討を進める。

VII その他重要事項

1 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

今回新規に計画する施設及び既に計画されている施設のうち、本港が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は以下のとおりである。

新港地区

泊地 水深 12 m 面積 1 ha [新規計画]

水深 12 m [既設の変更計画]

航路・泊地 水深 13 m 面積 3 ha [既定計画の変更計画]

水深 12 m 面積 2 ha [新規計画]

水深 12 m (工事中) [既設の変更計画]

岸壁 2 バース 水深 12 m 延長 510 m (うち 240 m 既設)

[既設・既定計画の変更計画] SS-1, 2

岸壁 1 バース 水深 12 m 延長 410 m [新規計画] SS-3

臨港道路新港南線

起点 新港埠頭

終点 市道垢田線 2～4 車線 [既定計画の変更計画]

西山地区

泊地 水深 12 m [既設の変更計画]

航路・泊地 水深 12 m [既設の変更計画]

岸壁 2 バース 水深 12 m 延長 460 m (うち 240 m 既設)

[既設の変更計画] SN-1, 2

東港地区

岸壁 1 バース 水深 12 m 延長 300 m (既設) SHI-1

泊地 水深 12 m [既設の変更計画]

航路・泊地 水深 12 m [既設の変更計画]

2 大規模地震対策施設計画

(1) 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、以下の施設について、大規模地震が発生した場合に物資の緊急輸送、住民の避難等に応ずるため、大規模地震対策施設として計画する。

本港地区

水深 7.5 m ～ 10 m 岸壁 2 バース 延長 500 m のうち
240 m [既設の変更計画] SHO-5, 6

(2) 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、以下の施設について、大規模地震が発生した場合に幹線貨物輸送の拠点として機能するため、大規模地震対策施設として計画する。

新港地区

水深 12 m 岸壁 2 バース 延長 510 m のうち 220 m
(コンテナ船用) [既設の変更計画] SS-1, 2

臨港道路新港南線

起点 新港埠頭

終点 市道垢田線 2 ～ 4 車線 [既定計画の変更計画]

本港地区

水深 7.5 m 岸壁 1 バース 延長 230 m

(うち、船首尾係船岸 30 m) [新規計画] SHO-7

3 港湾施設の利用

(1) 物資補給等のための施設

貨物船、作業船等の待機並びに物資補給の用に対応するため、既存施設を有効に活用し、物資補給等のための施設を次のとおり計画する。

西山地区

水深 4.5 m 岸壁 1 バース 延長 60 m (物資補給岸壁)
[既設] SN-3

水深 5.5 m 岸壁 1 バース 延長 90 m (物資補給岸壁)
[既設] SN-4

荒田地区

水深 4 m 物揚場 延長 90 m (物資補給施設) [既設] SA-1

本港地区

水深 3 m 物揚場 延長 341 m (物資補給施設)
[新規計画] SHO-1,2

水深 5.5 m 岸壁 2 バース 延長 160 m (物資補給岸壁)
[既設] SHO-3,4

水深 5.5 m 岸壁 1 バース 延長 100 m (物資補給岸壁)
[既設] SHO-8

水深 10 m 岸壁 2 バース 延長 380 m (物資補給岸壁)
[既設] SHO-13,14

岬之町地区

水深 7.5 m 岸壁 1 バース 延長 1 3 0 m (物資補給岸壁) [既設]

SHA-1

水深 1 0 m 岸壁 2 バース 延長 3 7 0 m (物資補給岸壁) [既設]

SHA-2,3

水深 5.5 m 岸壁 2 バース 延長 1 8 0 m (物資補給岸壁) [既設]

SHA-4,5

4 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項

(1) 道路の将来構想

効率的・効果的な貨物輸送等に対応するための道路を将来構想として位置付け、今後、その具体化を検討する。