

港湾の耐災害性強化対策(地震対策、高潮・高波対策、走錨対策、埋塞対策)【国土交通省】

施策概要

港湾施設の地震対策、高潮・高波対策、走錨対策、埋塞対策高潮・高波対策を推進し、耐災害性を強化

効果

地震、津波及び豪雨等の大規模災害の発生時においても、港湾施設の被害の軽減を図り、海上交通ネットワークを維持

全国的な対策と効果

地震対策(耐震化等)



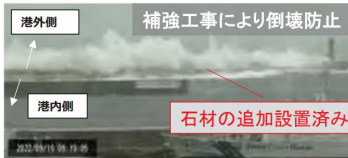
埋塞対策(海洋環境整備)



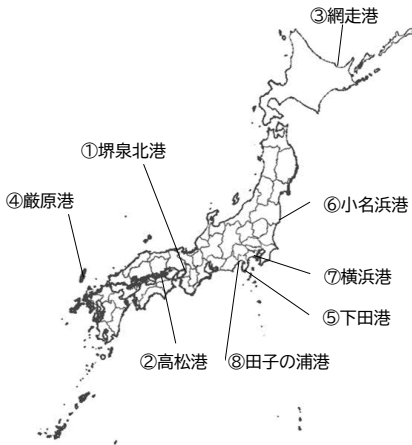
走錨対策(防波堤の設置等)



高潮・高波対策(防波堤の倒壊対策等)



上図番号	港湾	対策区分	整備内容	整備効果(想定含む)
①	堺泉北港	地震対策	橋梁の耐震化	地震後も耐震強化岸壁までの輸送ルートを確認
②	高松港	地震対策	耐震強化岸壁の延伸	南海トラフ地震時においても、緊急物資を輸送
③	網走港	高潮・高波対策	防波堤の延伸	沖波波高6mでも港湾施設の損害を防止
④	厳原港	高潮・高波対策	防波堤の倒壊対策のため石材を追加	防波堤の補強により施設被害防止
⑤	下田港	走錨対策	避泊水域確保のための防波堤等の整備	荒天時の避泊水域を確保し、走錨事故の発生を防止
⑥	小名浜港	走錨対策	避泊水域確保のための防波堤等の整備	荒天時の避泊水域を確保し、走錨事故の発生を防止
⑦	横浜港	埋塞対策	清掃船による流木や漂流ごみの回収	漂流物による航路閉塞を防止
⑧	田子の浦港	埋塞対策	港内浚渫の実施	豪雨時の流出土砂による航路埋没等を防止



※地図上の8港は対策の例であり、他の港湾施設においても対策を実施

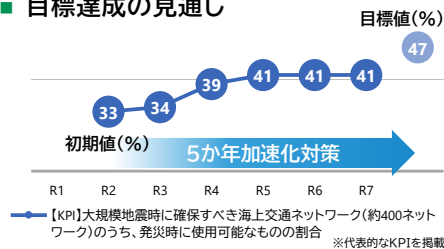
予算額(国費)(加速化・深化分)

R3	R4	R5
618億円	438億円	528億円
R6	R7	累計
491億円	391億円	2,466億円

※ 予算額(国費)(加速化・深化分)は、対策番号61-(1)、61-(2)、61-(3)、61-(4)の合計額を記載

※ このほか、加速化・深化分以外の予算も措置されている

目標達成の見通し



【KPI】大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワーク(約4000ネットワーク)のうち、発災時に使用可能なものの割合 ※代表的なKPIを掲載

効果発揮事例

防波堤の整備により、離島航路等の安全を確保する



国土交通省 北陸地方整備局

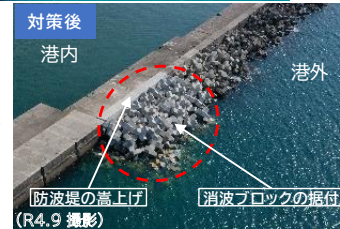


新潟県新潟市



新潟港西港地区防波堤整備事業

橋脚の補強工事



整備前の越波状況



事業費

410億円(うち5か年加速化対策(加速化・深化分)5.2億円)

事業の背景(地域の課題)

新潟港西港地区は、定期フェリー航路を中心とした交流拠点として地域経済を支えている。防波堤の未整備区間において、防波堤を越えて波が港内に入ることにより、港内の静穏度が低下し、航路の安全性が確保できないことが課題であった。また、我が国最大の離島である佐渡島との離島航路をはじめ、人流・物流を通じて人々の生活を支える重要な航路であるため、定時性の向上が必要であった。

【新潟港に就航するフェリー航路】

フェリー航路	便数
新潟～両津	5便/日
新潟～(秋田)～吉小牧	6便/週
新潟～敦賀	1便/週
新潟～小樽	6便/週

※令和7年12月現在



事業の内容

新潟港西港地区の港口部は狭隘となっており、出入港する船舶の安全確保に必要な防波堤の延長(1,700m)を確保し、防波堤に対する港外側からの波高を低減させる必要がある。5か年加速化対策により、港内側へ入り込む波を抑制し、港内の静穏度を向上させるため、未整備区間の防波堤の高上げや消波ブロック据付による整備を実施した。

効果

防波堤の安定性が向上し、港内を航行する船舶の安全を確保した。また、港内の静穏度が向上し、船舶の揺動が抑制されることで着岸が容易となり、定時運航を行っている離島航路等の定時性が向上した。



耐震強化岸壁の整備により、 大規模災害直後のコンテナ輸送等を支える



国土交通省 中部地方整備局



あま 愛知県海部郡飛島村



名古屋港心頭再編整備事業

耐震強化岸壁の状況



事業費

4,324億円(うち5か年加速化対策(加速化・深化分)32億円)

事業の背景(地域の課題)

名古屋港は、中部圏のものづくり産業等を支える国際拠点港湾であり、背後圏に立地する製造業等の国際物流拠点として、欧州・北米の基幹航路や中国を中心とする近海航路、東南アジア航路の多くの国際コンテナ定期航路が開港されている。また、国内完成自動車輸出台数の2割を取扱う名古屋港では、世界各方面への航路ネットワークが形成されており、新車・中古車のほか、第3国間輸送における積替え拠点としての機能を果たしている。

その一方で、名古屋港が位置する中部地方は、南海トラフ巨大地震による大規模被害が想定されており、災害後の産業活動維持のため幹線物流輸送を担う耐震強化岸壁の整備が急務となっている。名古屋港飛島心頭地区の飛島心頭東側ターミナル及び金城心頭地区には、耐震強化岸壁が整備されていないため、大規模地震が発生した場合、東南アジア向けのコンテナ貨物及び完成自動車貨物の物流機能を維持することができず、自動車関連産業など周辺の産業活動に甚大な影響を及ぼすことが想定される。

事業の内容

名古屋港飛島心頭地区において、既存施設の老朽化対策と併せて港湾施設の増深改良を行っている。令和4年10月には、新たな耐震強化岸壁(R1岸壁(水深15m))を整備し、供用を開始した。令和5年度以降、R2岸壁(水深15m)の整備を開始しており、令和11年度の事業完了を目指している。名古屋港金城心頭地区では、非効率な荷役形態の改善及び船舶の大型化への対応を図るため施設利用の再編に合わせて水深12mの国際物流ターミナルの整備を行っている。

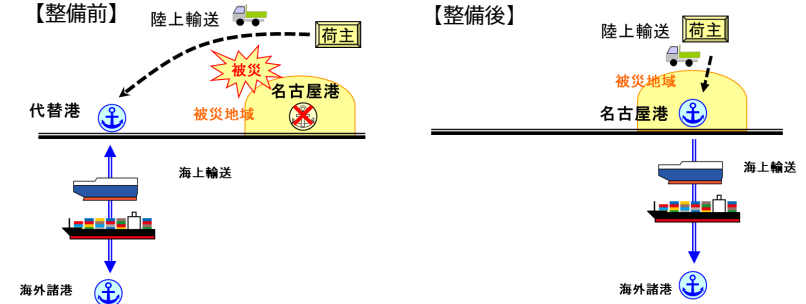


効果

■ 地域の安全・安心の確保

南海トラフ地震などの大規模地震の発生時においても、我が国の産業を牽引する自動車関連産業、工作機械産業等の裾野の広い関連産業の物流機能の確保が図られやすくなり、我が国全体の産業活動の維持に貢献できる。

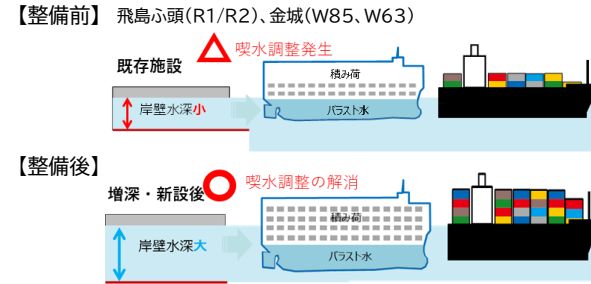
《震災時における代替港利用解消による輸送コスト削減》



■ 産業の国際競争力強化

東南アジア方面とのコンテナ貨物の増加やコンテナ船、自動車運搬船の大型化に対応した港湾整備をすることで、大型船が満載での入港が可能となり、我が国の産業を牽引する自動車関連産業の他、工作機械産業等の裾野の広い関連産業の国際競争力強化が図られる。

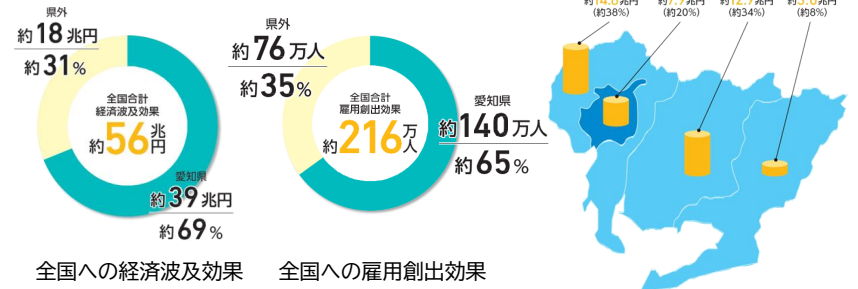
《船舶の大型化への対応による輸送コスト削減効果》



■ 中部圏における雇用の確保、地域の活力向上

名古屋港の経済活動によって日本全国にもたらす経済波及効果は約56兆円となり、雇用創出にも効果を与えている。本事業の実施により、国内における様々な産業活動の維持・強化が図られることで、雇用を含めた地域の更なる活力向上が期待される。

《名古屋港の経済活動による経済効果状況》



愛知県内4地域の経済波及効果

出典:名古屋港管理組合「名古屋港の経済効果」令和4年5月発行