

尾道糸崎港港湾計画資料

－ 軽易な変更 －

平成 25 年 8 月

尾道糸崎港港湾管理者
広島県

目 次

1. 変更理由	1
2. 港湾施設の規模及び配置に関する資料	2
2－1. 小型船だまり計画	2
2－2. 臨港交通施設計画	5
2－3. 港湾環境整備施設計画	7
3. 土地造成及び土地利用計画に関する資料	8
3－1. 土地造成及び土地造成に係る土地利用計画	8
3－2. 土地造成に係らない土地利用計画	9
3－3. 土地利用計画	11
4. 港湾の効率的な運営に関する事項	12
5. その他重要事項に関する資料	13
5－1. 大規模地震対策施設計画について	13
6. その他の資料	16
6－1. 環境の保全に関する資料	16
6－2. 新旧法線対照図	18
6－3. 地方港湾審議会名簿	19

1. 変更理由

- (1) 小型船を効果的かつ効率的に係留するため、松浜地区及び山波地区において小型船だまり計画を変更する。
- (2) 港湾及びその周辺における交通の状況変化から、松浜地区の臨港交通施設計画を変更する。
- (3) 良好な港湾の環境の形成を図るため、松浜地区において港湾環境整備施設計画を変更する。
- (4) 水際の親水空間を活かし、多くの人々が訪れる賑わいある交流空間を創出するため、山波地区、松浜地区及び久保地区において土地造成及び土地利用計画を変更する。
- (5) 大規模地震災害時における緊急避難及び緊急物資輸送等の対策を進めるため、糸崎地区及び松浜地区に大規模地震対策施設を計画する。

2. 港湾施設の規模及び配置に関する資料

2-1. 小型船だまり計画

(1) 小型船だまり計画の変更の必要性

尾道糸崎港及びその周辺地域における小型船等の係留保管の問題に対応するため、不足する係留保管施設計画を変更し、放置艇の解消を図る。

(2) 収容隻数

既定計画、既設計画の変更計画及び新規計画で対応する松浜地区、山波地区の小型船だまりの収容隻数は、次のとおりである。

表 2-1-1 松浜地区、山波地区におけるプレジャーボート収容隻数

地区名	船舶種類	収容隻数	備 考
松浜地区	プレジャーボート	218 隻	「尾道糸崎港地域プレジャーボート係留保管計画（平成 24 年 3 月）（広島県）」（目標年次 H33）に基づき設定。
山波地区	プレジャーボート	81 隻	「尾道糸崎港地域プレジャーボート係留保管計画（平成 24 年 3 月）（広島県）」（目標年次 H33）に基づき設定。
	漁 船	29 隻	尾道東部漁協山波支所所属の登録漁船 31 隻を基に過去 5 年間の年平均伸び率により推計（目標年次 H33）。

(3) 小型船だまり計画の規模及び配置とその設定根拠

今回計画する小型船だまりの施設の規模及び配置の考え方は、表 2-1-2 及び図 2-1-1、図 2-1-2 のとおりである。

表 2-1-2 今回計画する小型船だまりの規模

地区名	船舶種類	施設の規模	施設の規模の考え方
松浜地区	プレジャーボート	・防波堤:延長 460m【既定計画】 ・小型栈橋:6 基【既定計画の変更計画】 ・埠頭用地:0.3ha【既定計画の変更計画】	・船舶の収容に必要な所要延長により設定。 ・利用者のための駐車場・トイレ等を設置する埠頭用地を配置。
	漁船	・小型栈橋:2 基【既定計画】 ・埠頭用地:0.1ha【既設】	・変更なし
山波地区	プレジャーボート	・航路[-2m]:20m【新規】 ・泊地[-2m]:0.9ha【既設の変更計画】 ・防波堤:180m【既設の変更計画】 ・小型栈橋:4 基【新規】	・船舶の操船・係留時の安全を確保するため、航路・泊地を配置。 ・船だまり内の静穏を確保するため、港口部に防波堤を配置。 ・船舶の収容に必要な所要延長により設定。
	漁船	・泊地[-2m]:0.6ha【既設の変更計画】 ・小型栈橋:3 基【新規】 ・船揚場:10m【新規】 ・埠頭用地:0.2ha【新規】	・船舶の操船・係留時の安全を確保するため、泊地を配置。 ・船舶の収容に必要な所要延長により設定。 ・船舶のメンテナンス等に資するため、船揚場を配置。 ・利用者のための駐車場・トイレ等を配置。

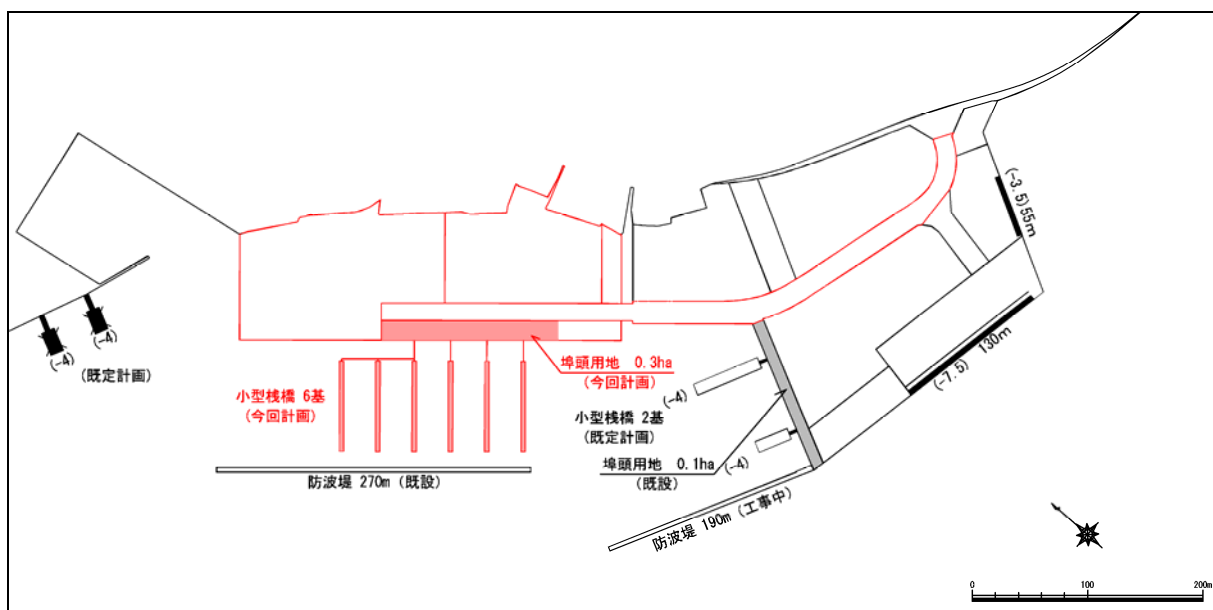


図 2-1-1 松浜地区 小型船だまり計画図

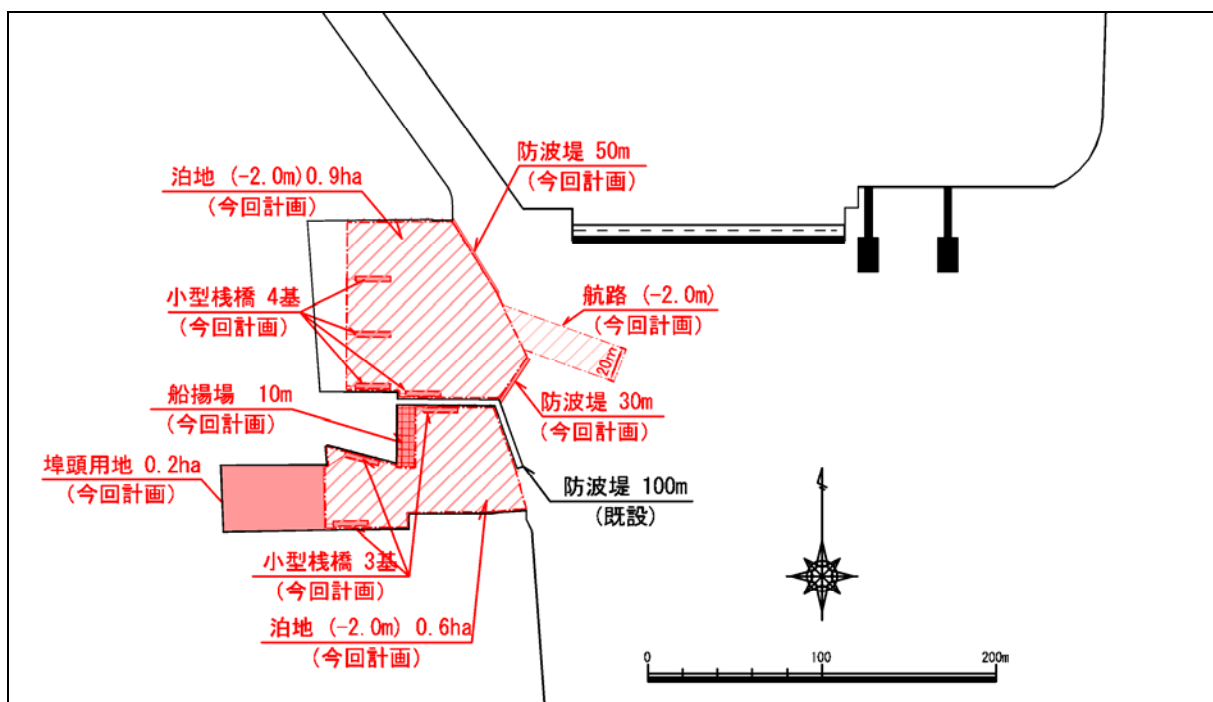


図 2-1-2 山波地区 小型船だまり計画図

2-2 臨港交通施設計画

(1) 臨港交通施設計画の変更の必要性

港湾及びその周辺における交通の状況変化、道路整備状況を踏まえ、かつ、港湾関連交通の利用形態の見直しから、臨港道路松浜糸崎線の計画を変更する。

(2) 発生集中交通量

松浜地区における発生集中交通量は土地利用計画に基づき、次の区分により推計。

- ・埠頭用地からの発生集中交通量
- ・港湾関連用地からの発生集中交通量
- ・都市機能用地、交流厚生用地からの発生集中交通量
- ・緑地からの発生集中交通量

松浜地区の発生交通量の推計結果を、表 2-2-1 に示す。

表 2-2-1 発生集中交通量推計結果（今回計画）

（単位：台/時）

種別 地区名	埠頭用地	港湾関連 用地	都市機能 用地	交流厚生 用地	緑地	合計
松浜地区	45	47	4	46	55	197

(3) 臨港道路の規模及び配置とその設定根拠

臨港道路地区松浜線の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表 2-2-2 松浜地区臨港交通施設計画

地区名	道路名	起点	終点	車線数	規模の考え方	配置の考え方
松浜地区	臨港道路 松浜線	松浜地区 公共埠頭	国道 2 号	2	交通量、利用形態等を考慮し設定。	港湾及びその周辺の交通状況の変化から、起終点位置を変更。

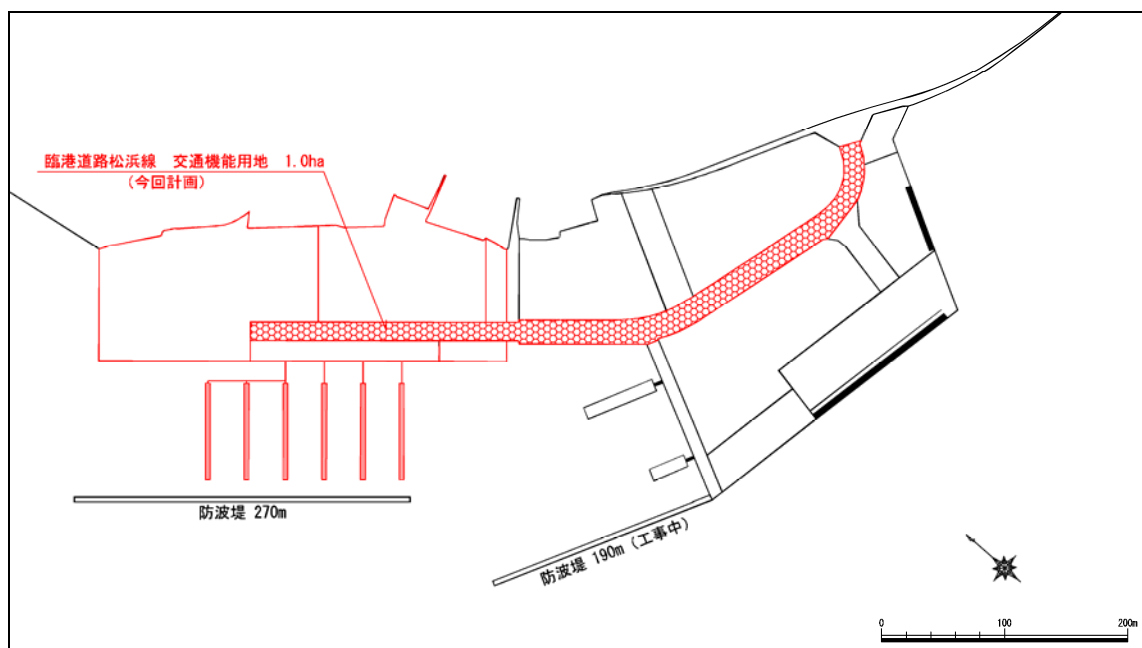


図 2-2-1 松浜地区 臨港交通施設計画図

2-3 港湾環境整備施設計画

(1) 緑地計画の変更の必要性

魅力ある親水空間を創出し、港湾来訪者の休息やレクリエーションのための空間を形成するとともに、背後地域の防災拠点の形成を図る。

(2) 緑地の規模及び配置とその設定根拠

今回、松浜地区に計画する緑地の規模は、表 2-3-1 のとおりである。

表 2-3-1 緑地計画

地区名	名称	緑地面積 (ha)	主な用途	規模の考え方
松浜地区	松浜緑地①	0.5	休息緑地、緩衝緑地	既設
	松浜緑地②-(1)	1.7	レクリエーション緑地	背後圏人口を基に、レクリエーション緑地として必要となる1人当たりの緑地面積より設定。
	松浜緑地②-(2)	0.1		
	松浜緑地③	0.1	緩衝緑地	物流ゾーンと交流ゾーンとの緩衝帯として必要となる緑地幅を設定。

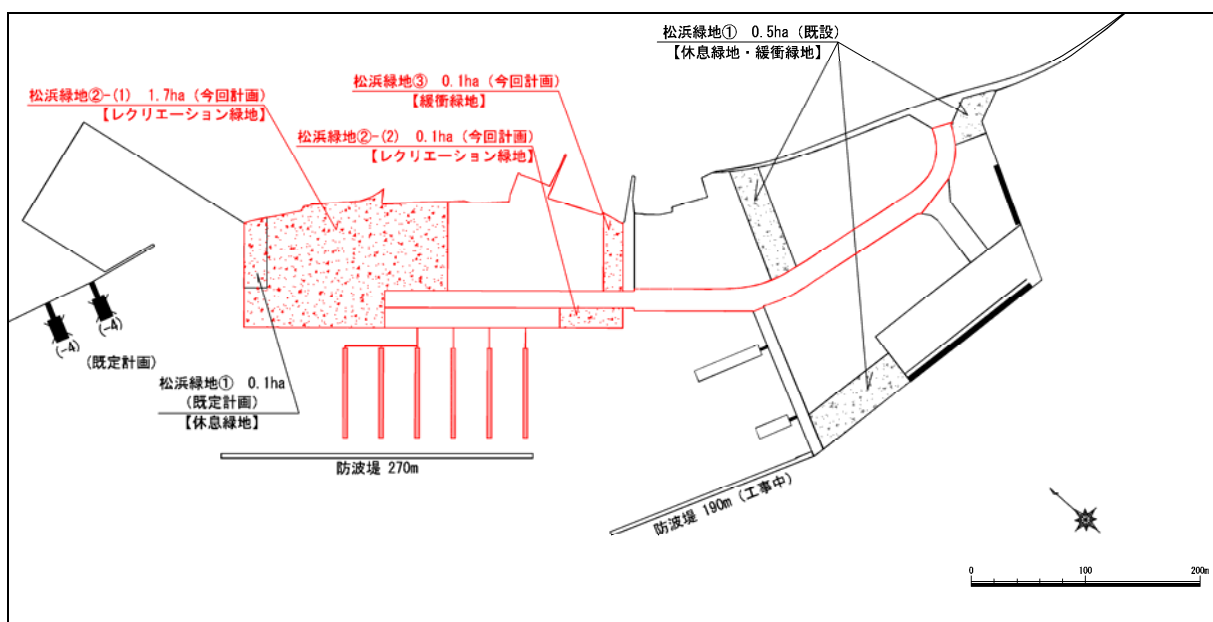


図 2-3-1 松浜地区 緑地計画図

3. 土地造成及び土地利用計画に関する資料

3-1. 土地造成及び土地造成に係る土地利用計画

山波地区において、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、土地造成及び土地利用計画を次のとおり計画する。

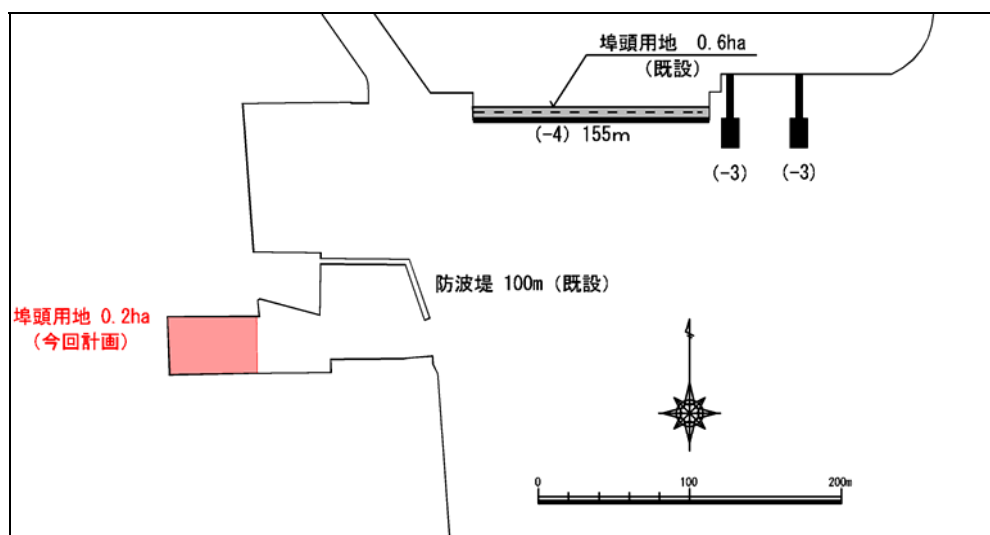


図 3-1-1 山波地区 土地造成及び土地利用計画図

表 3-1-1 土地造成計画の土地利用の区分別面積及び計画理由

地区名	変更前		変更後		計画理由
	土地利用	面積	土地利用	面積	
山波地区	埠頭用地	12.1ha	埠頭用地	12.3ha	小型船だまり計画に対応するため。

表 3-1-2 土地造成計画

(単位：ha)

用途 地区名	埠頭用地	港湾関連用地	工業用地	都市機能用地	交流厚生用地	交通機能用地	緑地	合計
山波地区	(12.3)	(24.5)				(2.2)	(2.0)	(41.0)
	12.3	24.5				2.2	2.0	41.0

注 1 ()は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区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。

注 3 今回の変更に係る地区及び用途についてのみ記述した。

3-2. 土地造成に係わない土地利用計画

(1) 松浜地区

松浜地区において、水際の親水空間を活かし、多くの人々が訪れる賑わいある交流空間を創出するため、土地利用計画を変更する。

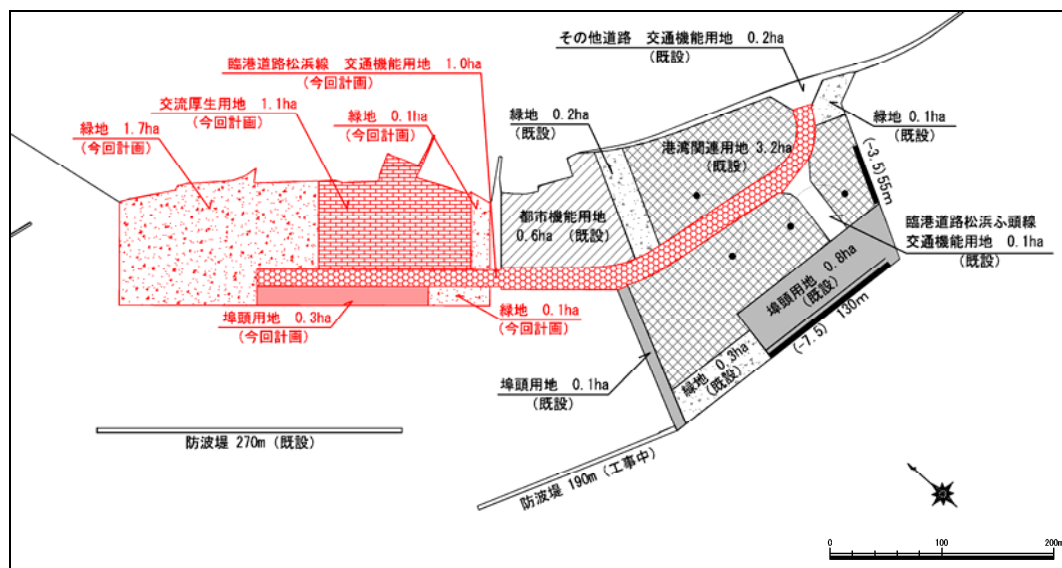


図 3-2-1 松浜地区 土地利用計画図

土地の造成に係わない土地利用の区分別面積と変更の理由は、表 3-1-1 に示すとおりである。

表 3-2-1 土地造成に係わない土地利用の区分別面積及び変更理由（松浜地区）

地区名	変更前		変更後		変更理由
	土地利用	面積	土地利用	面積	
松浜地区	埠頭用地	1.4ha	埠頭用地	1.2ha	2-1 小型船だまり計画を参照。 臨海部における憩いと賑わい空間の形成を図るために、土地利用計画を変更し、一部用地の配置を変更する。
			緑地	0.2ha	
	都市再開発用地	2.9ha	都市機能用地	0.6ha	
			交流厚生用地	1.1ha	
	交通機能用地	2.1ha	緑地	1.2ha	変更なし
			交通機能用地	1.3ha	
	港湾関連用地	3.2ha	港湾関連用地	3.2ha	変更なし
	緑地	0.6ha	緑地	0.6ha	

(2) 久保地区

久保地区において、水際の親水空間を活かし、多くの人々が訪れる賑わいある交流空間を創出するため、土地利用計画を変更する。

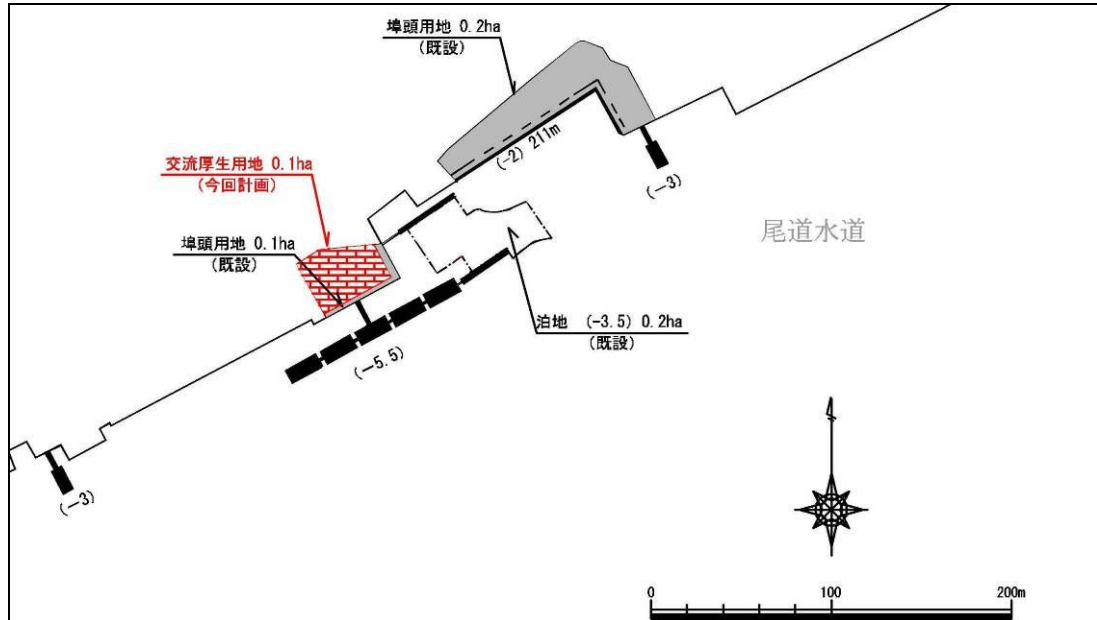


図 3-2-2 久保地区 土地利用計画図

土地の造成に係わらない土地利用の区分別面積と変更の理由は、表 3-1-2 に示すとおりである。

表 3-2-2 土地造成に係わらない土地利用の区分別面積及び変更理由（久保地区）

地区名	変更前		変更後		変更理由
	土地利用	面 積	土地利用	面 積	
久保地区	埠頭用地	0.3ha	埠頭用地	0.3ha	民間活力により、市民や多くの観光客が交流する空間とするために、土地利用計画を変更する。
			交流厚生用地	0.1ha	

3-3. 土地利用計画

土地利用の変更後と変更前は、次に示すとおりである。

表 3-3-1 変更後の土地利用計画

(単位：ha)

用途 地区名	埠頭 用地	港 湾 関 連 用 地	工 業 用 地	都 市 機 能 用 地	交 流 厚 生 用 地	交 通 機 能 用 地	緑 地	合 計
松浜地区	(1.2) 1.2	(3.2) 3.2		(0.6) 0.6	(1.1) 1.1	(1.3) 1.3	(2.5) 2.5	(9.9) 9.9
久保地区	(0.3) 0.3				(0.1) 0.1			(0.3) 0.3
山波地区	(12.9) 12.9	(24.5) 24.5	(13.7) 13.7			(2.2) 2.2	(2.0) 2.0	(55.3) 55.3

注 1 ()は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区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。

注 3 今回の変更に係る地区及び用途についてのみ記述した。

表 3-3-2 変更前の土地利用計画（既定計画）

(単位：ha)

用途 地区名	埠頭 用地	港 湾 関 連 用 地	工 業 用 地	都 市 再 開 発 用 地	交 流 厚 生 用 地	交 通 機 能 用 地	緑 地	合 計
松浜地区	(1.4) 1.4	(3.2) 3.2		(2.9) 2.9		(2.1) 2.1	(0.6) 0.6	(10.2) 10.2
久保地区	(0.3) 0.3							(0.3) 0.3
山波地区	(12.7) 12.7	(24.5) 24.5	(13.7) 13.7			(2.2) 2.2	(2.0) 2.0	(55.1) 55.1

注 1 ()は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区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。

注 3 今回の変更に係る地区及び用途についてのみ記述した。

4. 港湾の効率的な運営に関する資料

尾道糸崎港において、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するとともに利用促進活動を進める。

5. その他重要事項に関する資料

5-1. 大規模地震対策施設計画について

(1) 大規模地震対策施設計画の必要性

三原市と尾道市、福山市を背後に持つ尾道糸崎港は、南海トラフ沿いの連鎖型巨大地震などの発生の危険性が高まる中、大規模地震時には緊急物資や人員の輸送等において重要な役割を担うことになる。

しかしながら、尾道糸崎港においては、地震災害発生時における大規模地震対策施設計画が山波地区に位置づけられているものの、既定計画の施設のみでは、東西に広がる背後圏への対応が困難な状況である。

このため、東西に広がる背後圏に対応した計画の見直しを行うとともに、施設の早期整備の観点から、糸崎地区に大規模地震対策施設を計画する。

(2) 大規模地震対策施設計画の規模及び配置とその根拠

①必要な耐震強化岸壁のバース数

地震災害発生時における緊急物資輸送の背後圏を港湾から概ね 10km 圏内の市として、尾道糸崎港において必要となる耐震強化岸壁のバース数を、耐震強化標準岸壁（-10m）換算で算定すると、表 5-1-1 のとおりとなる。

表 5-1-1 必要な耐震強化岸壁のバース数

	尾道港区～松永港区	糸崎港区～尾道港区
①背後圏人口（人）	149,088	118,813
②被害想定率（％）	30	
③港湾分担率（％）	10	
④1人1日当たり緊急物資量（kg/人）	40	
⑤岸壁能力（t/バース）	250	
必要バース数（①×②×③×④÷⑤／1,000）	0.7≒1 バース	0.5≒1 バース

注）背後圏人口は港湾から概ね 10km 圏内の福山市、三原市、尾道市の人口（出典：各市の住民基本台帳）

注）被害想定率、港湾分担率、緊急物資量、岸壁能力は「臨海部防災拠点マニュアル H9.3 運輸省」

注）岸壁能力（250 t/バース）は、水深-10m、延長 170m 岸壁に対する能力を示す。

②耐震強化岸壁の配置の考え方

耐震強化岸壁は尾道糸崎港の既存の公共岸壁を対象とし、以下の条件を満足する岸壁を改良するものとし、当該条件に最も該当する、糸崎地区の糸崎 2 号岸壁（-10m、185m）を耐震強化岸壁に改良することとする。

【耐震強化岸壁整備の条件】

- 糸崎港区～尾道港区を背後圏（10km 以内）に含む岸壁であること。
- 岸壁の水深は-10.0m以上を基本とし、最低-7.5m以上。
- 岸壁の近くに防災関連施設（広場）を確保できる用地を有していること。
- 港湾施設の既存ストックの有効利用の視点から、できる限り、供用開始間もない施設ではなく、既存施設の長寿命化と耐震化を合わせて実施できる施設とする。

以上より、尾道糸崎港の耐震強化岸壁を表 5-1-2 のとおり配置する。

表 5-1-2 耐震強化岸壁の計画概要

地区	岸壁名称	水深	バース数	延長	備考
糸崎	糸崎 2 号岸壁	10m	1	185m	既設の変更計画
山波	山波岸壁	7.5m	1	130m	既定計画

（３）関連施設の考え方及び規模

①臨港道路

大規模地震災害時において、緊急物資等の円滑な輸送を確保するために、臨港道路を表 5-1-3 のとおり配置する。

表 5-1-3 臨港道路の計画概要

地区名	道路名	起点	終点	車線数	備考
糸崎	臨港道路糸崎線	市道糸崎 1 6 4 号線	市道糸崎 1 2 2 号線	2	既設
松浜	臨港道路松浜線	松浜地区 公共埠頭	国道 2 号	2	既定計画の 変更計画

②広場

大規模地震災害時において、防災拠点としての機能を確保するため、広場を表 5-1-4 のとおり配置する。

表 5-1-4 広場の規模

地区	必要規模	必要規模の考え方	確保する スペース	備考
松浜	1.0ha	【広場】 - 緊急物資の仕分け、一次保管場所 $\text{取扱緊急物資量} \times 1 \text{ トあたりの必要規模} \times \text{通路等勘案係数}$ $= (118,813 \text{ 人} \times 0.3 \times 0.1 \times 40 \text{ kg/ト} \div 1,000) \times 8 \text{ m}^2/\text{ト} \times 1.5$ $= 0.2 \text{ ha}$ - 臨時のヘリポート 臨時のヘリポート 0.6ha を確保する。 - 駐車場 $\text{岸壁の取扱緊急物資量} \div 1 \text{ 台あたりの積載ト数} \times \text{集中度}$ $\times 1 \text{ 台あたりの所要面積} \times \text{作業用地換算係数}$ $= (118,813 \text{ 人} \times 0.3 \times 0.1 \times 40 \text{ kg/ト} \div 1,000) \div 5 \text{ ト/台} \times 0.3 \times 100 \text{ m}^2/\text{台} \times 2.0$ $= 0.2 \text{ ha}$	松浜 緑地 ②-(1) 1.7ha	既定計画の 変更計画

6. その他の資料

6-1. 環境の保全に関する資料

(1) 大気質への影響と評価

今回計画では、新たに発生する大気汚染負荷源は特にはない。

また、土地利用計画の変更に伴う発生交通量の変化は小さいため、大気質への影響は軽微であると考えられる。

(2) 潮流への影響と評価

今回計画で新たな土地造成を行うことになるが、既存の小型船だまり内の埋立てであるため、大きな地形の変化は生じない。なお、小型船だまり計画の追加に伴い海底を浚渫することになるが、港内全域からみた浚渫範囲はごく僅かであるため、潮流への影響は軽微であると考えられる。

(3) 水質への影響と評価

今回計画では、新たに水質を悪化させるような水質汚濁負荷源は特にはないため、水質への影響は軽微であると考えられる。

(4) 底質への影響と評価

今回計画では、新たに底質を悪化させるような発生施設の計画はないため、底質への影響は軽微であると考えられる。

(5) 振動・騒音による影響と評価

既定計画の発生交通量と今回計画の発生交通量において大きな増加はないため、振動・騒音による影響は軽微であると考えられる。

(6) 悪臭による影響と評価

今回計画では、新たに発生する悪臭発生源が特にはないため、悪臭による影響は軽微であると考えられる。

(7) 生態系への影響と評価

今回計画では、地形変化は港内全域からみてごく僅かであり、大気質、潮流、水質、底質等への影響も軽微であることから、生態系への影響は軽微であると考えられる。

(8) 漁業への影響と評価

今回計画では、埋立による漁業権の消滅もなく、生態系への影響も軽微であることから、周辺漁業に与える影響は軽微であると考えられる。

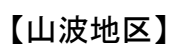
(9) その他

本計画においては、現状の臨海部の眺望を阻害しないこと、自然景観との調和につとめること、周辺に海水浴場等がないことから、自然景観やレクリエーション施設についても影響は軽微であると考えられる。

以上のことにより、今回計画による環境への影響は軽微であると考えられる。

なお、本計画の実施に当たっては、工法、工期等について十分検討し、十分な監視体制のもとに環境に与える影響を極力少なくするよう慎重に実施するものとする。

【松浜地区】



6－3. 地方港湾審議会名簿

広島県尾道糸崎港地方港湾審議会委員名簿

(平成25年8月20日現在) (敬称略順不同)

区 分	氏 名	所 属
学識経験者	菅 準 一	尾道市立大学経済情報学部教授
港湾関係者	岡 本 信 也	備後海運協同組合代表理事
	山 本 洋	広島県倉庫協会備後部会会長
	加 藤 晴 彦	中国地方港運協会尾三支部
	大 胡 隆	尾道漁業協同組合代表理事組合長
	弓 場 丞	尾道地区旅客船協会会長
	荻 山 淳	全日本海員組合尾道支部長
県議会議員	松 浦 幸 男	広島県議会議員
	平 田 修 己	〃
	吉 井 清 介	〃
	金 口 巖	〃
市議会議員	分 野 達 見	三原市議会議員(議長)
	藤 本 友 行	尾道市議会議員(議長)
	小 林 茂 裕	福山市議会議員(議長)
国の関係行政 機関の職員	坂 中 日 出 夫	神戸税関福山税関支署長
	松 岡 拓 穂	神戸植物防疫所広島支所尾道出張所長
	恵 良 幸 春	中国運輸局尾道海事事務所長
	栗 田 悟	中国地方整備局長
	中 島 利 文	尾道海上保安部長(尾道糸崎港長)
県職員	加 藤 雅 啓	広島県土木局空港港湾部長
市町職員	天 満 祥 典	三原市長
	平 谷 祐 宏	尾道市長
	羽 田 皓	福山市長