資料３－４

スライド資料

【第1号議案】

両津港 港湾計画の一部変更について

新潟県 交通政策局 港湾整備課

佐渡島4港の役割

二見港（地方港湾・避難港）

＜避難港・エネルギー＞

◇佐渡島北西部のエネルギー拠点・日本海を航行する船舶の荒天時における避難港

両津港（重要港湾）

＜佐渡のエントランス＞

◇佐渡の主要な玄関口として、島内貨物の約9割を取り扱う物流拠点、交通結節点、佐渡北東部の防災拠点

新潟港へ

小木港（重要港湾）

＜マリンレジャー・観光＞

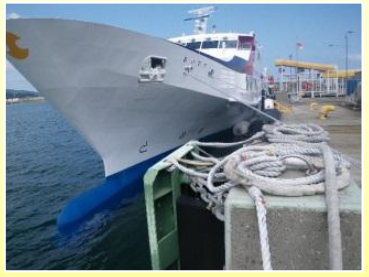
◇佐渡島南西部における観光の玄関口、マリンレジャー等の観光交流拠点、佐渡南西部の防災拠点

直江津港へ

赤泊港（地方港湾）

＜産業の石材＞

◇背後には佐渡随一の石材の産地があり地域産業と住民生活を支える港湾

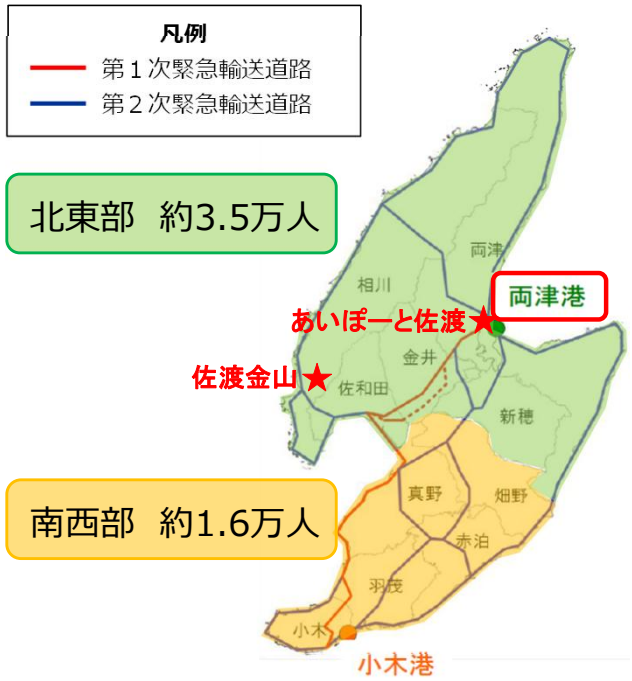


佐渡島4港の背後圏の状況

○ 佐渡島は島内への物資輸送を海上輸送に依存しており、海上交通と陸上交通との結節点である港湾は重要な役割を担っている

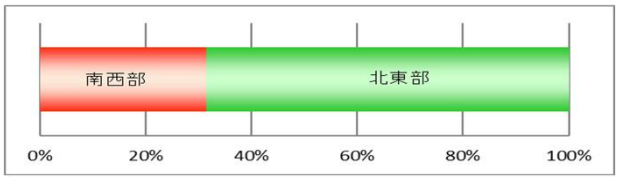
○ 特に背後圏に島内人口の約７割を抱える両津港は、島内海上輸送網の拠点として、また大規模地震時における緊急物資輸送の拠点となる港湾である

佐渡市緊急輸送道路

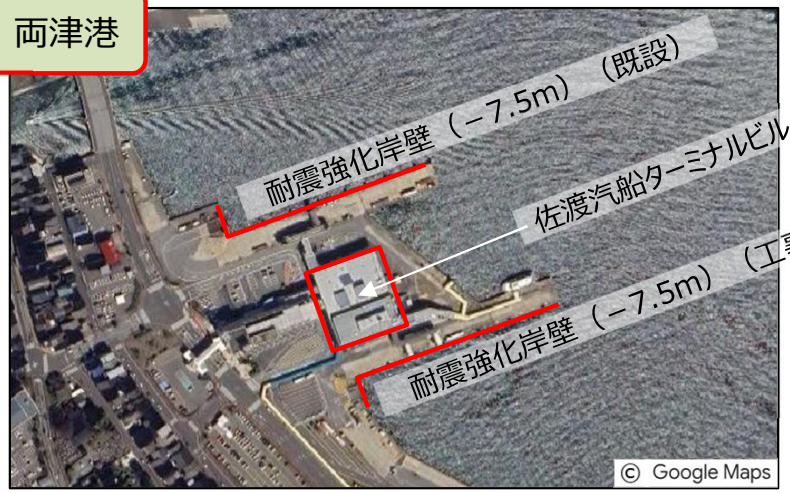


佐渡市総人口：約5.1万人（令和２年）

地域別人口比率



両津港



小木港

あいぽーと佐渡

陸上交通状況

佐渡島の金山

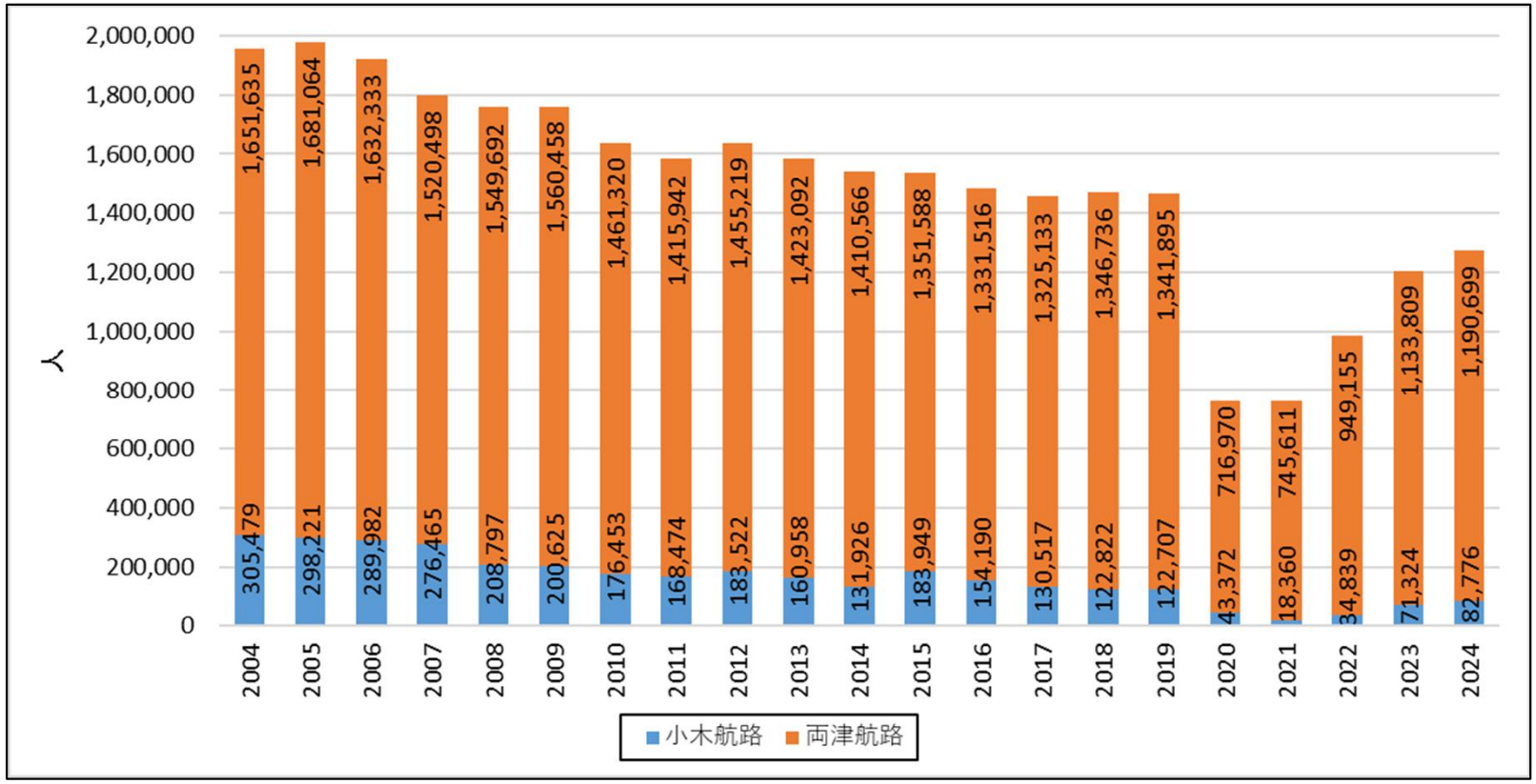
○「佐渡島の金山」が2024年7月に世界文化遺産に登録された
○ 佐渡島への移動手段は、現在は海上交通しかなく、両津航路は佐渡の主要な玄関口となっている
○ 今後も観光者数の増加により、両津港のさらなる賑わいが求められている

・ 佐渡島への入込客数は2024年(1～12月)は 47.1万人であり、対前年比 107%となった
※ 入込客数実績 出典：(一社)佐渡観光交流機構
そのうち、世界文化遺産登録後の9～12月における観光目的の入込客数は 9.1万人であり、対前年 125%であった
・ 観光目的の入込客数は、2024年(1～12月)は 28.0万人であったが、佐渡市は2027年までに 60.0万人を目指している

両津航路の輸送人数

○ 両津航路の輸送人数は、年間119万人（2024年）
○ 小木航路を合わせた全体の約9割を占め、両津港は佐渡の玄関口として役割を担っている

佐渡航路 輸送人数の推移



カーフェリー

両津港 定期航路

内航定期航路	便数	速力	最大旅客定員	車両積載能力
カーフェリー（両津～新潟）	3～6 便／日	19.1～23.4 ノット（所要 2時間 30分）	1,461～1,587 人	乗用車換算 168～290台
ジェットフォイル（両津～新潟）	5～7 便／日	46 ノット（所要 1時間 7分）	244～246 人	—

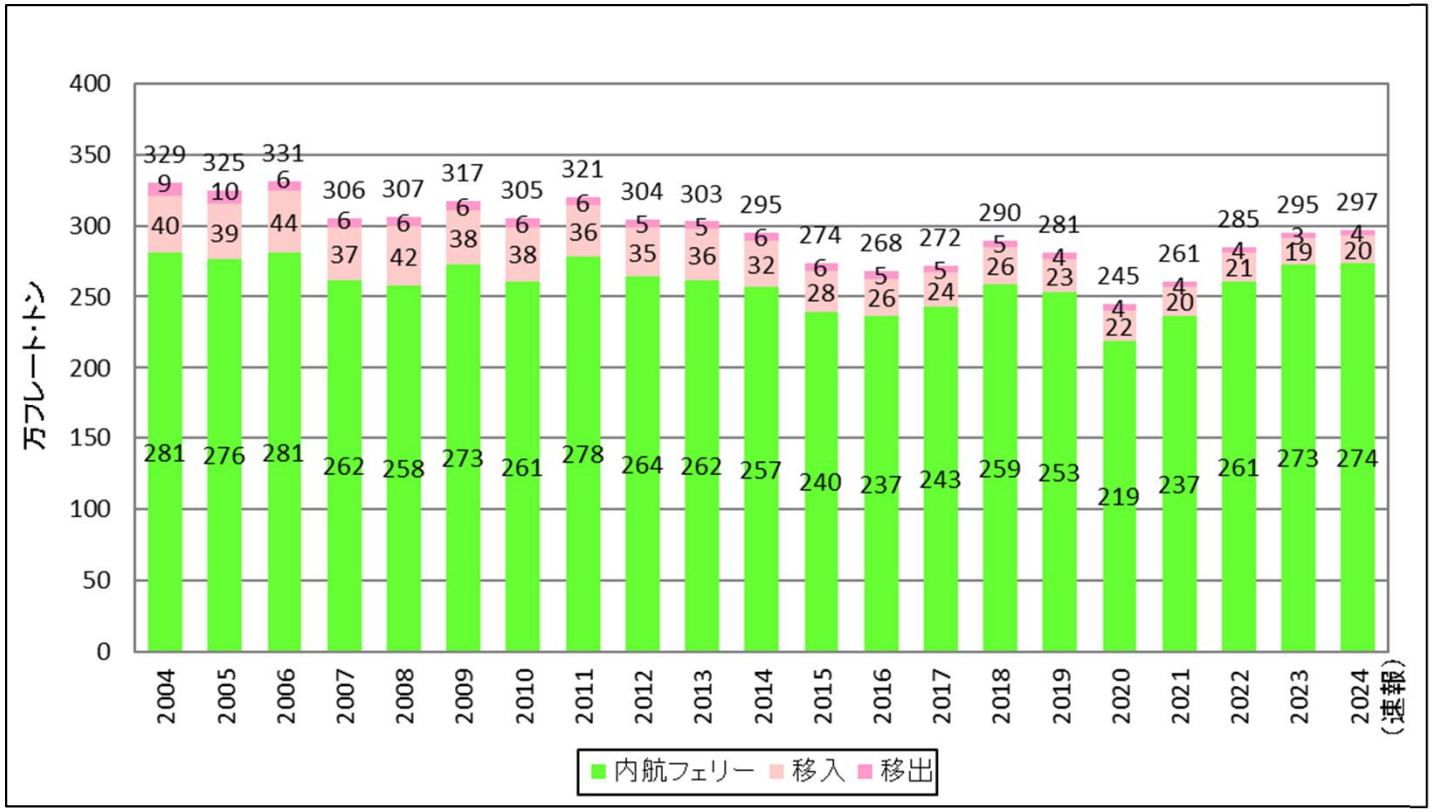
ジェットフォイル

両津港の取扱貨物量

○ 両津港は、古くから佐渡島への玄関口として栄えてきた港である
両津港と新潟港との間に就航するカーフェリー、ジェットフォイル航路は、人流輸送だけはなく
日常生活の物流輸送航路としても利用されており、佐渡島民の生活および経済活動を支えている

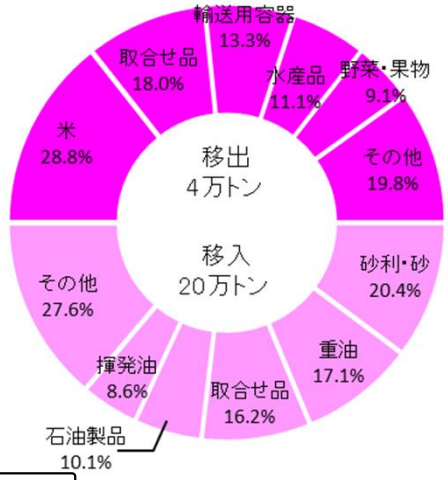
○ 取扱貨物量は約300万フレートトンで、約9割がフェリー貨物となっている。

総取扱貨物量の推移

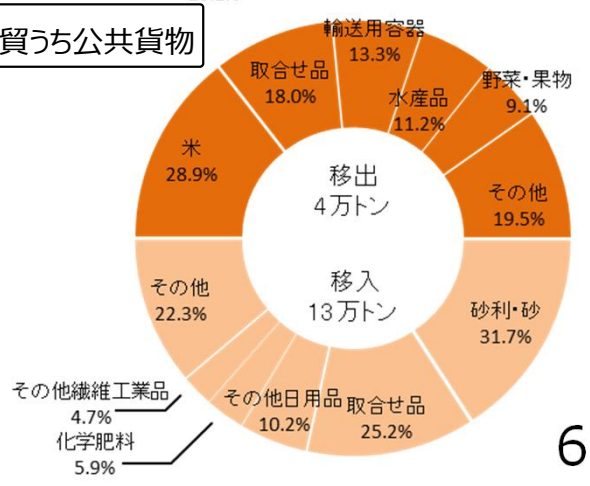


取扱貨物の品目内訳（2024年）※速報値

内貿



内貿うち公共貨物



計画変更 位置図（広域）

令和3年11月撮影

計画変更 位置図（詳細）

北
東
西
南
夷地区船だまり線
北ふ頭緑地
あいぽーと緑地
あいぽーと佐渡
フェリーターミナル
臨港道路夷線 計画
臨港道路夷線（既設）
国道350号 道路事業
国道350号（既設）
夷地区
湊地区
© Google Maps

既定計画の概要

既定計画

既定計画（夷地区）

○ 臨港交通施設計画
　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
　大規模地震対策施設
　　臨港道路夷線（区間B）
　　起点：中央ふ頭
　　終点：佐渡市幹線2号線
　　4車線

○ 港湾環境整備施設計画
　　緑地1.9ha

○ 土地利用計画
　　都市機能用地0.3ha
　　交通機能用地1.4ha
　　緑地1.9ha

1　既定計画における臨港道路夷線の問題点

○ 地元自治体から、あいぽーと緑地及び北ふ頭緑地で賑わい空間創出を図りたい旨の意見が出ているが、臨港道路夷線の計画がこのエリアを分断しており、一体利用の妨げになっている。

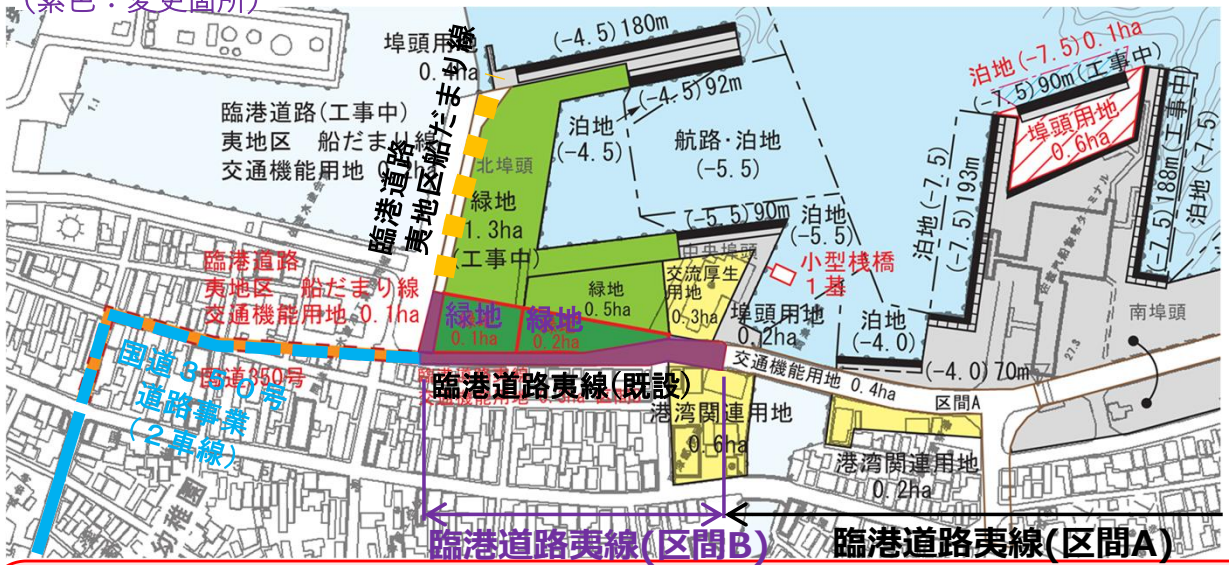
2　臨港道路夷線計画の当時の位置付け

○ 臨港道路夷線の計画は、昭和49年3月の港湾計画(新規)において、ふ頭用地における交通の円滑化および背後陸上交通の混雑緩和に資するため、背後地との有機的な結合を図るよう、位置付けられた。

○ 当時の両津港港湾審議会議事録によると、港湾課長が「港湾から発生する交通量を背後の両津市の都市計画、佐渡の現在の交通とどのように結びつけて行くか、これからの作業となっていくと思う。」と発言しており、道路計画を含む都市計画との調整は今後の課題としていたことが分かる。

変更計画の概要

変更計画(案)
(紫色：変更箇所)



変更計画（夷地区）

○ 臨港交通施設計画
　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
　大規模地震対策施設
　　臨港道路夷線（区間B）
　　起点：中央ふ頭
　　終点：北ふ頭北
　　2車線

○ 港湾環境整備施設計画
　　緑地2.2ha

○ 土地利用計画
　　都市機能用地0.0ha
　　交通機能用地0.7ha
　　緑地2.2ha

3　その後の経過

○ 臨港道路夷線計画(4車線)のうち区間Bは具体化されておらず事業化されていない。

○ 一方で、臨港道路夷線計画と同一目的である一般国道350号道路事業(2車線)(新潟県土木部所管事業)が平成11年度より事業化された。

4　変更計画（案）

○ 臨港道路夷線計画の区間Bは、既に同じ目的の道路事業が事業化されていることから、整合する内容に変更する。
(既定の臨港道路夷線計画の区間Bを削除し、既設の臨港道路(2車線)をそのまま利用する計画に変更)

○ 既定の臨港道路夷線計画の区間Bが削除されることに伴い、住宅移転用地として計画されていた都市機能用地が削除となる。また、臨港道路夷地区船だまり線について、既設の臨港道路に接続するよう延長する。

○ 以上により、緑地エリアの分断が解消され、また削除となった都市機能用地の一部を緑地に変更することで、賑わい空間としての活用が可能となる。