

鹿児島港（一部変更）

既定計画：平成5年改訂（1993年）、目標年次 概ね平成17年

1. 鹿児島港の位置付けと現況

- ・ 重要港湾指定：1951年
- ・ 港湾管理者：鹿児島県（所在地：鹿児島市）
- ・ 桜島港・垂水港との湾内フェリーや、種子島・屋久島、奄美・沖縄などの離島航路が就航する人流・物流の拠点港。
- ・ 船舶乗降人員数では全国一位の港湾（681万人：2007年）

2. 一部変更の背景

鹿児島港新港地区には、奄美・沖縄航路のフェリー、種子島航路のRORO船、奄美航路の貨物船などが就航し、本港地区に次ぐ、離島航路の拠点。

奄美・沖縄航路の就航する施設は、以下のような課題を抱える状況。

- ・ 貨物量の増加と輸送形態の変化（シャーシやトラック等の比率増）で、荷捌き地や駐車スペースが不足。
- ・ 狭い埠頭用地の中での荷役動線等と乗降客動線の輻輳。
- ・ 乗降客の送迎車やタクシーの臨港道路への滞留。
- ・ 老朽化し、現在の物流ニーズにそぐわない貨物上屋（1967年建設）等。

3. 一部変更による主な対応

- （1）新港区の再編計画を見直し、奄美・沖縄航路のフェリーが就航する岸壁として、水深9m岸壁220m、水深7.5m岸壁を190mを計画。
併せて、埠頭用地等の形状等を見直し。
- （2）新港区の埠頭用地形状等の見直しに併せ、臨港道路の法線を見直し。
- （3）水深9m岸壁については、大規模地震発生時の緊急物資や住民避難、離島航路への物流機能維持のための耐震強化岸壁として位置付け。

<参考> 新港地区南側埠頭（5,6号埠頭）の計画と現状の対比

現 状	9m岸壁×165m＋7.5m岸壁×260m	奄美・沖縄航路のフェリー利用
既定計画	〃 ×165m（7.5m岸壁前面は埋立）	奄美航路の貨物船、官公庁利用
今回計画	〃 ×220m＋7.5m岸壁×190m	奄美・沖縄航路のフェリー利用

鹿児島港 港湾計画 一部変更

平成22年3月9日
交通政策審議会
第37回港湾分科会
資料2-5



鹿児島港(既定計画)

鹿児島港港湾計画図



鹿児島港港湾計画図



風配図



凡例

	航路・泊地	(既定計画)
	防波堤	(既定計画)
	公共岸壁	(今回計画)
	公共物指橋	(既定計画)
	公共船渠	(既定計画)
	専用岸壁	(既定計画)
	小型扶橋	(既定計画)
	埠頭用地	(既定計画)
	緑地	(既定計画)
	交通機能用地	(今回計画)
	(臨港道路)	(既定計画)
	交通機能用地	(既定計画)
	(その他の道路)	(既定計画)
	その他の用地	(既定計画)

新港区の利用状況

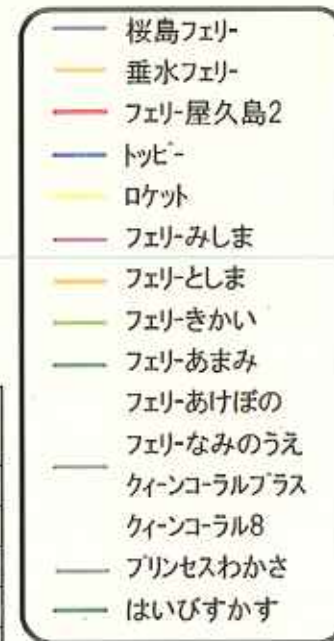
新港区 航路配置図



鹿児島港の定期便（フェリー・旅客船）

航路	船名	便数	起点	
桜島	桜島丸	1日84便	本港 桜島フェリー埠頭	
	第五桜島丸			
	第十三桜島丸			
	第十五桜島丸(フェリクイン)			
	第十六桜島丸(ドルフィンマリ)			
	第十八桜島丸(プリンセスマリ)			
垂水	フェリ第六おおすみ	1日37便	鴨池港	
	フェリ第七おおすみ			
	フェリ第八おおすみ			
	フェリ第十おおすみ			
種子 屋久	プリンセスわかさ	1日1便	本港南埠頭	
	フェリ屋久島2	1日1便		
	屋久島丸	1日1便		
	はいびすかす	1日1便		谷山港
	高速船トッピー1	種子島:1日5便 屋久島:1日5便		本港南埠頭
	高速船トッピー2			
	高速船トッピー3			
	高速船トッピー5			
	高速船トッピー7			
	三島	みしま		週3便
フェリーとしま		週2便		
フェリーあまみ		週3便		
奄美 喜界	フェリーきかい	週2便	本港北埠頭	
	フェリあけぼの	4隻運航で 1日1便		
奄美 沖縄	フェリなみのうえ クインコーラルプラス クインコーラル8	1日1便	新港	

平成22年2月現在



番号	航路名	種別	事業者名	航路 (起終点及び中間寄港地)	便数	就航船舶 (代表的船舶)	最大船型 (GT)
①		休憩船等					
②		給油船					
③	種子島航路	RORO	共同フェリー運輸(株)	鹿児島 ↔ 種子島	1便/日	新さつま	2,557
④	奄美・沖縄航路	フェリー	マリックスライン(株)	鹿児島 ↔ 奄美諸島 ↔ 沖縄	1便/2日	クインコーラルプラス	5,910
⑤	奄美・沖縄航路	フェリー	マルエーフェリー(株)	鹿児島 ↔ 奄美諸島 ↔ 沖縄	1便/2日	フェリーあけぼの	8,000
⑥	奄美航路	貨物船	(株)共進組	鹿児島 ↔ 奄美大島	1便/日	第十二共進丸	

変更計画



凡 例					
	航路・泊地	(今回計画) (既定計画) (既設)		公共物揚場	(今回計画) (既定計画) (既設)
	防波堤	(今回計画) (既定計画) (既設)		公共船揚場	(既定計画) (既設)
	公共岸壁	(今回計画) (既定計画) (既設)		専用岸壁	(既定計画) (既設)
	公共耐震強化岸壁	(今回計画)		小型棧橋	(既定計画) (既設)
	物資補給岸壁	(今回計画)		埠頭用地	(今回計画) (既定計画) (既設)
	緑地	(今回計画) (既定計画) (既設)		交通機能用地 (臨港道路)	(今回計画) (既定計画) (既設)
	交通機能用地 (臨港道路)	(今回計画) (既定計画) (既設)		交通機能用地 (その他の道路)	(今回計画) (既定計画) (既設)
	その他の用地	(今回計画) (既定計画) (既設)		その他の用地	(今回計画) (既定計画) (既設)

「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」及び
「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」との適合状況（鹿児島港）

1. 奄美・沖縄など離島航路に就航するフェリパース等の再編

鹿児島港は、対岸の桜島・垂水の外、種子島・屋久島、奄美・沖縄などの離島航路が就航。
この内、奄美・沖縄航路の就航する新港地区は、荷姿の変化に伴う用地不足や、狭い用地内
での人・車両の乗降による安全性の懸念など課題を抱えていた。

このため、十分な貨物の荷役・保管スペースや旅客の安全で快適な利用が確保できるよう、
埠頭計画を見直す。

基本方針

I 今後の港湾の進むべき方向

1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

(1) 国際及び国内海上輸送網の基盤の強化

③ 複合一貫輸送網の強化 (p 4)

国内の海上輸送については、輸送費用の低減等のため、船舶の大型化が進んでいる。また、物流の
効率化やCO2排出量削減の観点から、複合一貫輸送（フェリー、RO-RO船、貨物自動車、鉄道等
複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。
以下同じ。）の一層の利用促進が期待されている。

さらに、企業のアジア地域との国際分業の進展を受けて、アジア地域内との国際輸送の準国内化（我
が国の国内輸送と同様、円滑に提供されること。以下同じ。）を求める荷主ニーズに対応した国際R
ORO船や国際フェリーの航路拡充が期待されている。このため、国内の長距離輸送において、環境
への負荷が少なく、エネルギー効率の高い海上輸送の利用を促進するとともに、アジア地域との海上
輸送の準国内化、高速化に対応するため、貨物自動車や鉄道と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな
複合一貫輸送網を強化する。

また、船舶の大型化等に対応するとともに、幹線道路網と円滑に接続される等複合一貫輸送に対応
したターミナルを整備する。加えて、島嶼部や海峡部等海上輸送以外の代替輸送が困難である地域に
おいても、輸送の利便性を向上させるため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。

⑤ 地域の暮らしを支える機能の確保 (p 5)

離島及び地方における日常生活や地場産業を支える港湾は、周辺の港湾と相互に連携しつつ効率的
かつ安定的な海上輸送ネットワークを形成して、地域の暮らしを支えられるように、地域の特性に配
慮した機能を確保する。特に、離島においては港湾が地域の生活に不可欠な交通基盤であることから、
就航率の向上等、輸送の安定性の確保に努める。

省令

(係留施設)

第八条 係留施設の規模及び配置は、係留施設を利用する船舶の種類、船型及び隻数、取扱貨物の種類
及び量、荷役方式、水域施設の利用状況、埠頭保安設備（国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保
等に関する法律（平成十六年法律第三十一号）第二十九条第二項に規定する埠頭保安設備をいう。第
十条において同じ。）の配置等を考慮して、港湾の機能及び係留施設の安全かつ効率的な運用その他の
適正な運営が十分に確保されるように定めるものとする。

(旅客施設、荷さばき施設、保管施設等)

第十条 旅客施設及びその敷地の規模及び配置は、船舶乗降旅客数、埠頭保安設備の配置等を考慮して、
旅客が安全かつ円滑に利用することができるように定めるものとする。

2 荷さばき施設及び保管施設の敷地の規模及び配置並びに主要な荷役機械の種類及び配置は、取扱貨
物の種類及び量、係留施設及び臨港交通施設の利用状況、埠頭保安設備の配置等を考慮して、十分に機
能を発揮することができるように定めるものとする。

2. 大規模地震に備えた耐震強化岸壁の配置の見直し

大規模地震時の緊急物資等輸送のための岸壁として、南北に長い鹿児島港の北部の防災機能を
担う岸壁として、耐震強化岸壁に位置付ける。

基本方針

I 今後の港湾の進むべき方向

2 国民の安全・安心の確保への貢献

① 災害に強い港湾の構築 (p 7)

地震対策については、防災拠点として災害時に緊急物資輸送を担う耐震強化岸壁や避難地として機
能する港湾緑地を一体的に整備する。その際、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセ
スの状況、地域防災計画との整合性に配慮する。さらに、臨港道路の橋梁、高架部等既存施設の耐震強
化を進める。(以下略)

II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化

7 大規模地震対策施設 (p 18)

大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資、避難者等を輸送するための機能を確保する
べく、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震災害の切迫性、地理的条件、港湾の利用状況、緊
急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況等を考慮して、大規模地震対策施設を適切に配置する。ま
た、大規模地震対策施設は、耐震強化岸壁と、緊急物資の保管や被災者の避難等に資する広場、市街
地と港湾を連絡する道路等を一体的に備える。

(以下略)

省令

(大規模地震対策施設)

第十六条 大規模な地震による災害が発生した際に、港湾及びその周辺地域の復旧及び復興に資する港
湾施設（以下「大規模地震対策施設」という。）に関する事項は、自然条件、港湾及びその周辺地域の
経済的及び社会的条件並びに土地利用の状況等を考慮して、円滑な物資輸送及び避難地が確保できるよ
うに、大規模地震対策施設の種類、規模及び配置を定めるものとする。この場合において、当該港湾に
関し、災害対策基本法（昭和三十六年法律第二百二十三号）第四十条又は第四十二条の計画が定め
られているときは、これらの計画との整合性について配慮するものとする。

※ 基本方針の該当文章は、関連記載の章節等の内、当該計画の変更事項に関係の深い部分のみ抜粋している。
省令は、当該計画の変更事項に、特に関係の深い条文のみを抜粋している。