

# 鹿児島港 新港区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 説明資料

---

国土交通省 港湾局  
平成22年8月



# 事業の概要

## 【事業の目的】

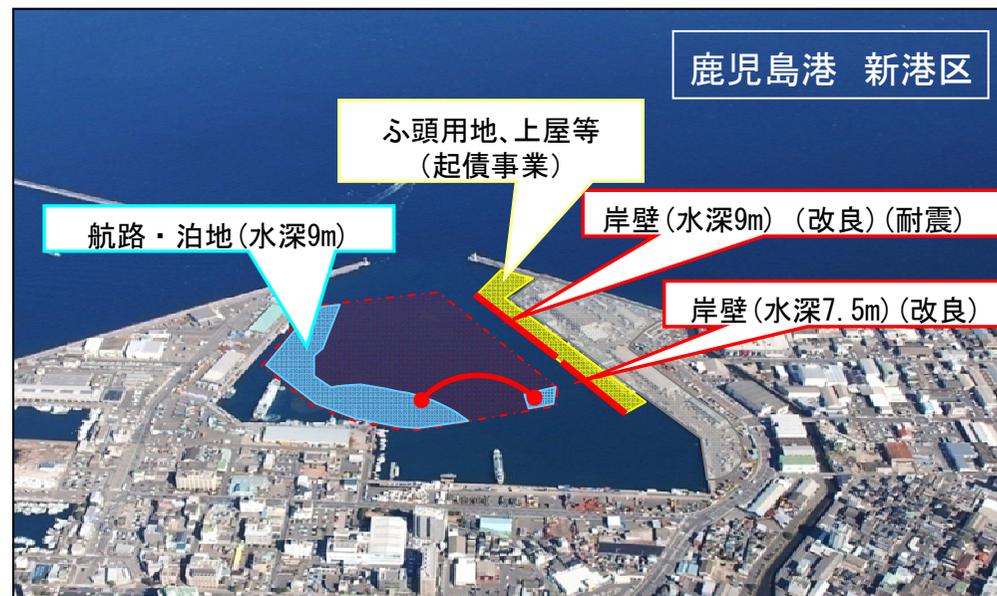
鹿児島港新港区の複合一貫輸送ターミナルは、大小様々に分布する南西諸島と沖縄を結ぶ拠点である。一方で、老朽化が著しく、また、狭隘化している。このため、同ターミナルの改良により港湾利用者の安全を確保し、合わせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送機能を確保する。

## 【対象事業】

整備施設：岸壁(水深9m)(改良)(耐震) 220m×1バース、岸壁(水深7.5m) 190m×1バース 等

事業費：約108億円

事業区分	地区名	施設名	H23	H24	H25	H26	H27
直轄事業	新港区	岸壁(水深9m)(改良)(耐震)					
		岸壁(水深7.5m)(改良)					
		航路・泊地(水深9m)					
起債事業	新港区	旅客ターミナル					
		ボーディングブリッジ					
		ふ頭用地					
		上屋撤去・新設					



# 事業の必要性

## 【①施設倒壊の危険性の解消】

- ・ 供用開始後40年以上経過し、施設の損傷が顕在化。
- ・ 岸壁で最も重要な鋼矢板に腐食による貫通孔を確認。
- ・ 放置すると吸い出し等の進行によって岸壁本体が倒壊する可能性が非常に高い。
- ・ 岸壁上部も損傷が著しく、欠落等の発生が懸念。
- ・ 乗降客の利用や荷役作業中に甚大な事故が発生する危険が予測されるため、早急に対策を講じる必要がある。



岸壁老朽化状況



岸壁矢板貫通孔状況



岸壁上部の損傷状況

## 【②フェリー乗降客の安全性確保と荷役作業の効率化】

- ・ ふ頭用地等の不足により、フェリー利用者が荷役作業の合間を縫って乗下船する危険な乗降がなされている。
- ・ 荷役作業の非効率、不安全な状況になっており、過去、人身事故が発生。
- ・ 劣悪なふ頭の状態を早急に解消する必要がある。



狭隘なふ頭用地での荷役作業状況

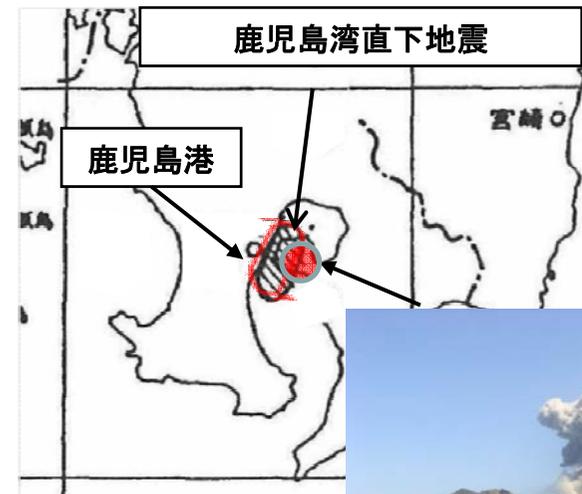


荷役作業の合間を縫っての乗下船状況

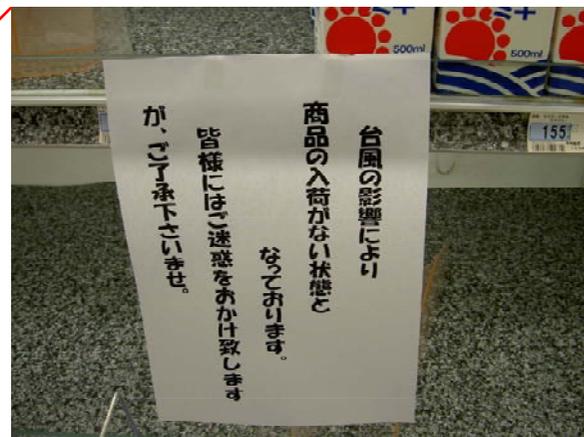
# 事業の必要性

## 【③震災時における緊急物資輸送等の確保】

- ・ 鹿児島市をはじめ背後圏人口70万人を抱えている鹿児島港は、地域防災計画にて鹿児島湾直下地震の危険性が懸念。
- ・ 鹿児島港は耐震強化岸壁が未整備であり、大規模地震が発生した場合、鹿児島港の背後圏のみならず離島、奄美、沖縄地方の生活・経済活動の維持も困難。
- ・ したがって、緊急物資輸送対応の耐震強化岸壁を早急に整備する必要がある。

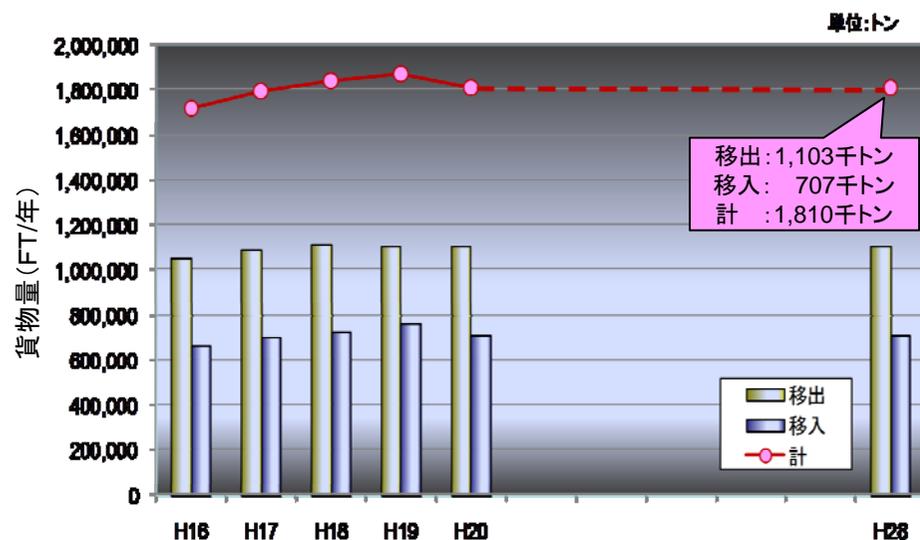


フェリー欠航時の生鮮食料品枯渇状況（奄美市内）

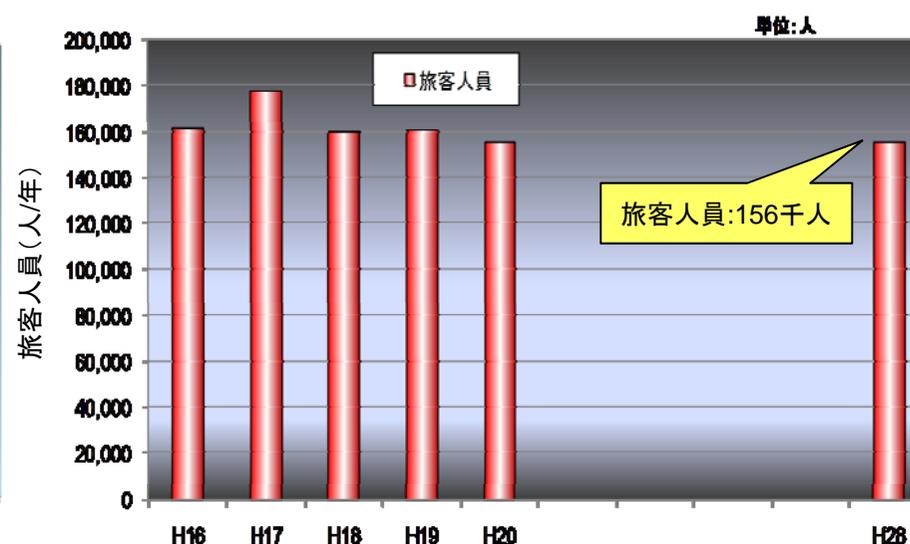


# 需要の推計

- ・ フェリー貨物量、フェリー旅客数は、概ね横ばいで推移。
- ・ 船社ヒアリングにおいて、現況推移との見通し。
- ・ そのため、H20の実績値のまま一定と将来推計値を設定。



フェリー貨物量の推計



フェリー旅客数の推計

## 【便益対象貨物の考え方】

需要予測で算出した貨物量1,810千トン、旅客数156千人より、Without時の方が輸送、移動コストが低くなる数量を除き、1,688千トン、130千人を設定。

# 費用便益分析

【便益計算】 便益 (B) = ①+②+③+④+⑤ = 337億円 (現在価値化後)

①輸送コストの削減 205.0億円 (現在価値化後)  
 ②移動コストの削減 123.4億円 (現在価値化後)

岸壁の改良により、岸壁の効率的かつ安全な利用が確保され、代替港の利用による輸送コスト増大が回避されるため、輸送コストの削減分を便益として計上する。

【without時】

鹿児島港 (老朽化により使用不可)

志布志港

奄美・沖縄 | 鹿児島県市町村

【with時】

鹿児島港

奄美・沖縄 | 鹿児島県市町村

③震災時における輸送コストの削減 0.1億円 (現在価値化後)

岸壁の耐震化により、大規模地震発生時における物資の輸送コスト増大が回避されるため、輸送コストの削減分を便益として計上する。

【without時】

【緊急物資】 (被災から2日間)

被災地域

鹿児島港 (ヘリコプター輸送)

志布志港 (海上輸送)

被災地域

鹿児島港 (海上輸送)

【with時】

【緊急物資】 (被災から3日目～1カ月)

被災地域

鹿児島港 (海上輸送)

被災地域

鹿児島港 (海上輸送)

④施設被害の回避 4.2億円 (現在価値化後)

岸壁の耐震化により、震災時に損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避することができる。この追加的な復旧費を施設被害の回避便益として計上する。

【without時】

(耐震強化岸壁未整備)

【震災により港湾施設が損傷】

鹿児島港

復旧費用の発生

【with時】

(耐震強化岸壁整備済)

【港湾施設の損傷を回避】

鹿児島港

復旧費用の支出回避

⑤残存価値 4.1億円 (現在価値化後)

【費用計算】 費用 (C) = 事業費 + 管理運営費 + 更新費 = 99億円 (現在価値化後)

【費用便益分析結果】 費用便益比 (B/C) = 337 / 99 = 3.4

# 貨幣換算が困難な効果

## 【①荷役作業の効率化】

適切な施設配置による荷役作業の改善が図られる。

## 【②フェリー乗降客の安全性の確保】

老朽化対策の実施と、人流と物流の完全分離により安全の確保が図られる。

## 【③地域の安全・安心確保と地域生活、産業活動の維持】

岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。

## 【④安定的な海上輸送の確保】

老朽化対策の実施により、奄美、沖縄地方の生活航路の安定的な維持が図られる。

# 港湾管理者からの意見

## 【鹿児島港港湾管理者（鹿児島県）からの意見】

「鹿児島港新港区複合一貫輸送ターミナル改良事業」については、下記の点から必要不可欠であり、確実に平成23年度の新規採択事業としていただきますようお願いいたします。

鹿児島港新港区は、奄美・沖縄航路の拠点として、県本土と奄美・沖縄との人流・物流両面にわたる交流促進や、地域の経済発展に欠くことのできない重要な役割を果たしておりますが、供用開始後40年以上経過しており、岸壁や貨物上屋、旅客ターミナル等の施設の老朽化が著しく、また、旅客からは、ボーディングブリッジがなく、急なタラップを昇降しなければならない点や、物流関係の車両動線と旅客の乗下船の動線が交錯している点など安全面から強い懸念が示されているため、早急な改修が必要不可欠であります。また、貨物荷姿の変化等に伴い、ふ頭用地が不足する状況にあることから、抜本的な改修が求められております。

更に、全国の人口50万人以上の臨海部の都市においては概ね耐震強化岸壁が整備されつつある中、背後に人口約60万人を有する県都鹿児島市を抱える鹿児島港においては、耐震強化岸壁が未整備の状況であり、地域防災計画においても直下型地震の発生が懸念される中、大規模地震発生時の緊急物資の確保や奄美・沖縄航路等の離島航路の物流機能維持のため、耐震強化岸壁の早期整備が強く求められております。

このため、鹿児島港新港区の改修につきましては、港湾所在地である鹿児島市及び航路の利用者である奄美群島市町村長会から重ねて要望がなされているところです。県としても、奄美・沖縄航路の拠点機能の強化及び防災機能の強化を図るため、新港区改修は喫緊の課題と考えており、利用船社も平成28年の供用を前提として船舶の大型化を計画していることから、当事業の早急な予算化について、格別なご配慮を賜りますようお願いいたします。