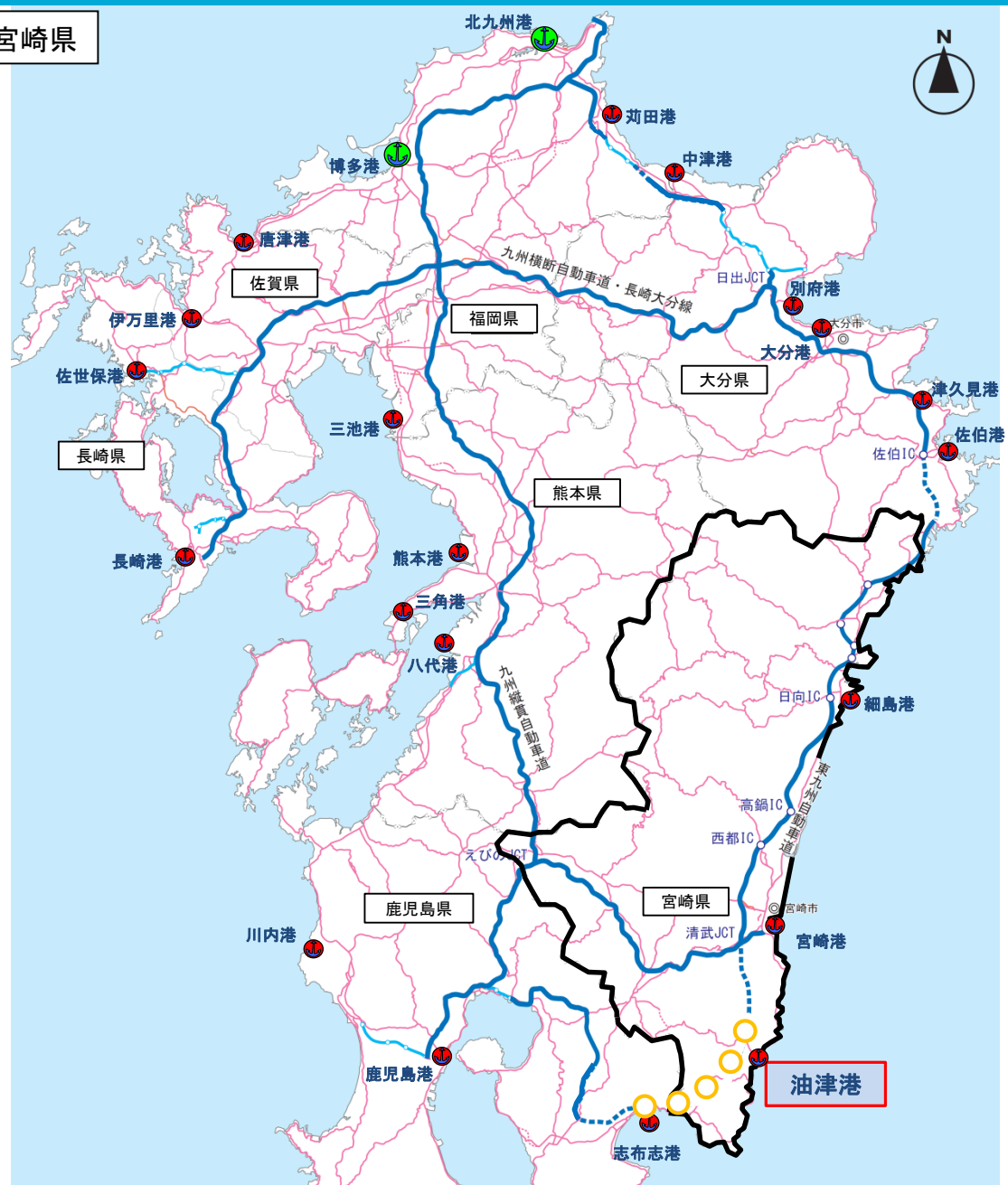







油津港港湾計画 一部変更

前回改訂：平成19年11月（目標年次：平成30年代半ば）

港湾管理者：宮崎県

平成27年3月10日
交通政策審議会
第59回港湾分科会
資料7



- ### 凡例
-  国際拠点港湾
 -  重要港湾
 -  高速道路
 -  高速道路(事業中)
 -  高速道路(調査中)

油津港(一部変更)全景



- 大規模地震災害発生時における緊急物資輸送機能を早期に確保するため、大規模地震対策施設計画を変更する。

東地区：大規模地震対策施設

【変更前】水深 9m 岸壁1バース 延長220m H-6 [既定計画]

【変更後】水深12m 岸壁1バース 延長240m H-5 [既設]

埠頭用地 2.2ha [既設]

道路

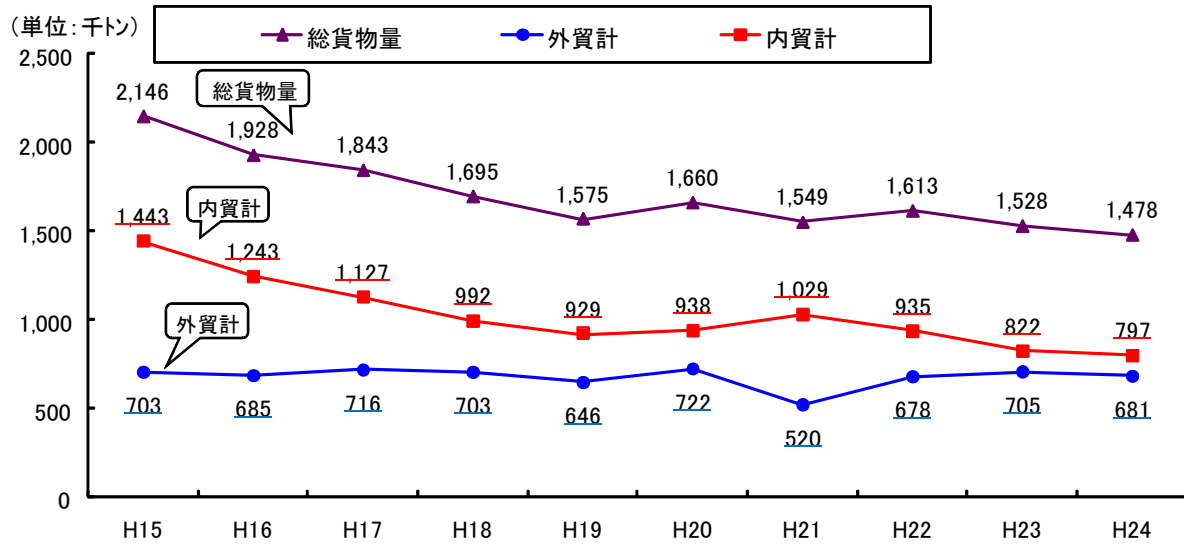
臨港道路 大節・梅ヶ浜線 2車線 [既設]

臨港道路 中央線 4車線(うち2車線既設)[既定計画]

油津港の概要

- 重要港湾油津港は宮崎県南部の産業を支える「県南地域の産業振興の拠点」であり、製紙を中心とする製造業の原材料や製品の輸送に重要な役割を果たしている。
- 東京港とを結ぶ内航定期RORO航路、釜山港とを結ぶ国際定期コンテナ航路のほか、神戸港とを結ぶ国際フィーダーコンテナ定期航路があり、製紙の原材料である木材チップ（輸入）及び製品の紙・パルプ（輸移出）の輸送、地域の産業経済活動とともに消費生活を支える役割を担っている。

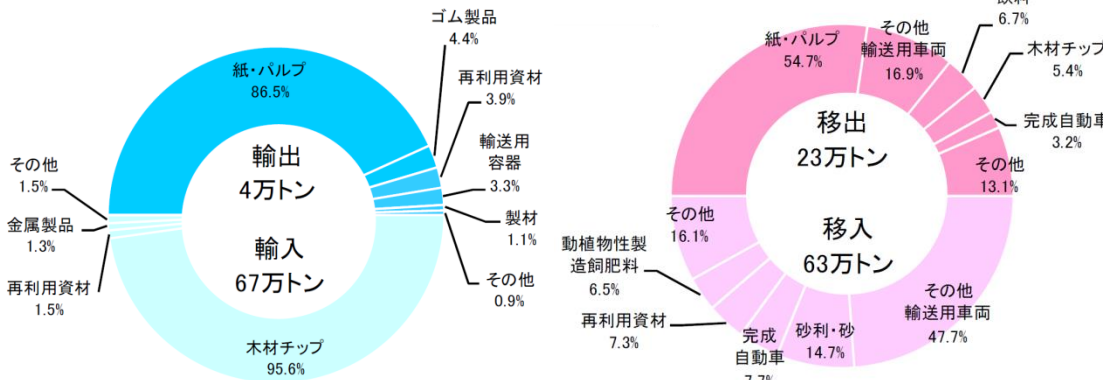
取扱貨物量の推移



油津港の主な定期航路(2014年4月1日現在)

航路	船社名	便数
国際定期コンテナ航路		
韓国航路	南星海運	1便/週
国際フィーダーコンテナ定期航路		
阪神航路	OOCL	1便/週
内航定期RORO航路		
油津～東京	川崎近海汽船	2便/週

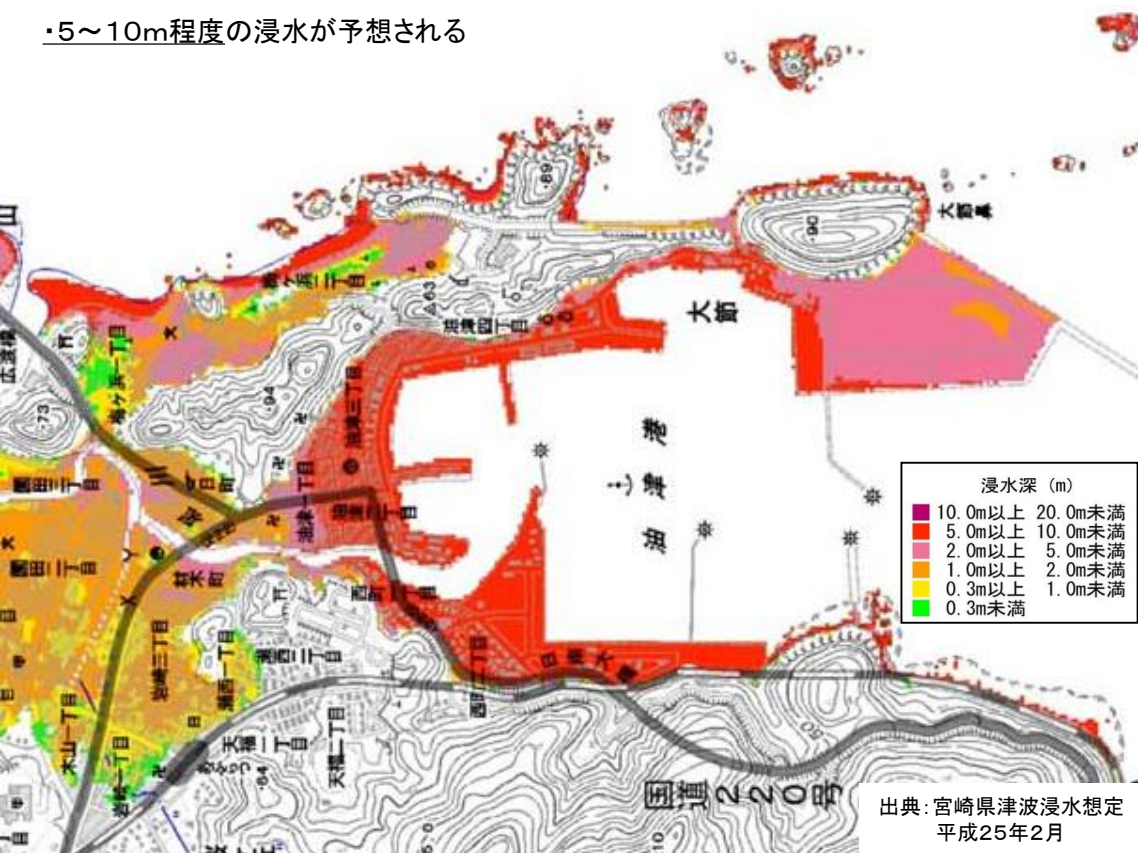
取扱貨物の品目内訳(2013)



- 東日本大震災での津波被害を受けて内閣府が平成24年8月に示した南海トラフ巨大地震に関する検討結果を踏まえ、宮崎県は県防災会議・地震専門部会での検討を経て、新たな「津波浸水想定」を設定した。
- 宮崎県全域が「南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」(平成25年12月施行)に基づく「南海トラフ地震防災対策推進地域」に、県沿岸市町が「南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域」に指定され、地震・津波対策に取り組んでいる。

宮崎県津波浸水想定

・5~10m程度の浸水が予想される



南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域

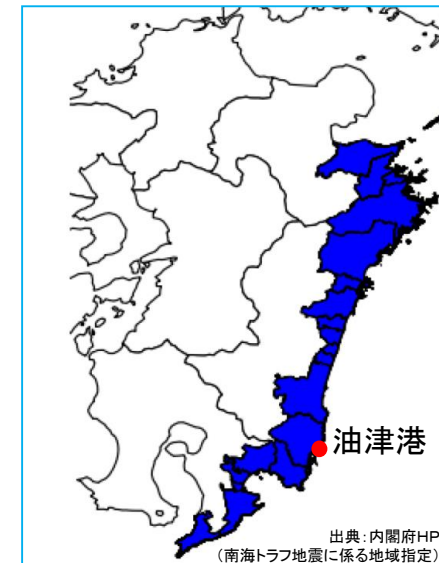
(平成26年3月31日内閣府告示第22号)

○市町村長は、都府県知事の意見を聴き、内閣総理大臣の同意を得て、以下の施設の整備(津波避難対策緊急事業)に関する計画を作成し、津波避難対策緊急事業の目標及び達成期間を定める。

津波避難対策緊急事業

- ・津波からの避難の用に供する避難施設その他の避難場所
- ・避難場所までの避難の用に供する避難路その他の避難経路 等

○津波避難対策緊急事業に要する経費に対する国の負担又は補助の割合の特例



- 県は、港湾におけるソフト対策の一つとして、平成26年2月に被災想定を踏まえて復旧の基本目標などを定めた油津港港湾事業継続計画(油津港港湾BCP)を策定している。
- 県は、港湾BCPに基づき、関係機関と連携して被災調査や耐震強化岸壁を活用した緊急物資輸送訓練等を行うこととしており、26年度には細島港で実施し、油津港においても平成27年以降に同様の関係機関と連携した訓練を実施予定。

◆油津港港湾BCP(一部抜粋) ※平成26年2月時点
被災想定(想定される巨大地震・津波の最大値)

想定地震名	南海トラフ巨大地震
マグニチュード	9.1
最大震度	7
最大津波高	14m
津波到着時間最短値	14分
浸水深(油津港湾事務所付近)	5~10m
死者数(日南市)	5,100人
うち津波による死者数	4,500人

港湾機能復旧の基本目標

復旧期間	復旧内容
発災後3日を目途	被害が軽度な岸壁を利用した緊急物資輸送基盤の確保
発災後7日を目途	バルク貨物を取り扱う大型岸壁の一部供用開始
発災後4週間を目途	バルク貨物、RORO船に対応した岸壁の一部供用開始 (平常時の5割程度の物流量への対応)
発災後3ヶ月程度を目途	ジブクレーンの復旧によるコンテナ取り扱いの再開 (平常時の8割程度の物流量への対応)

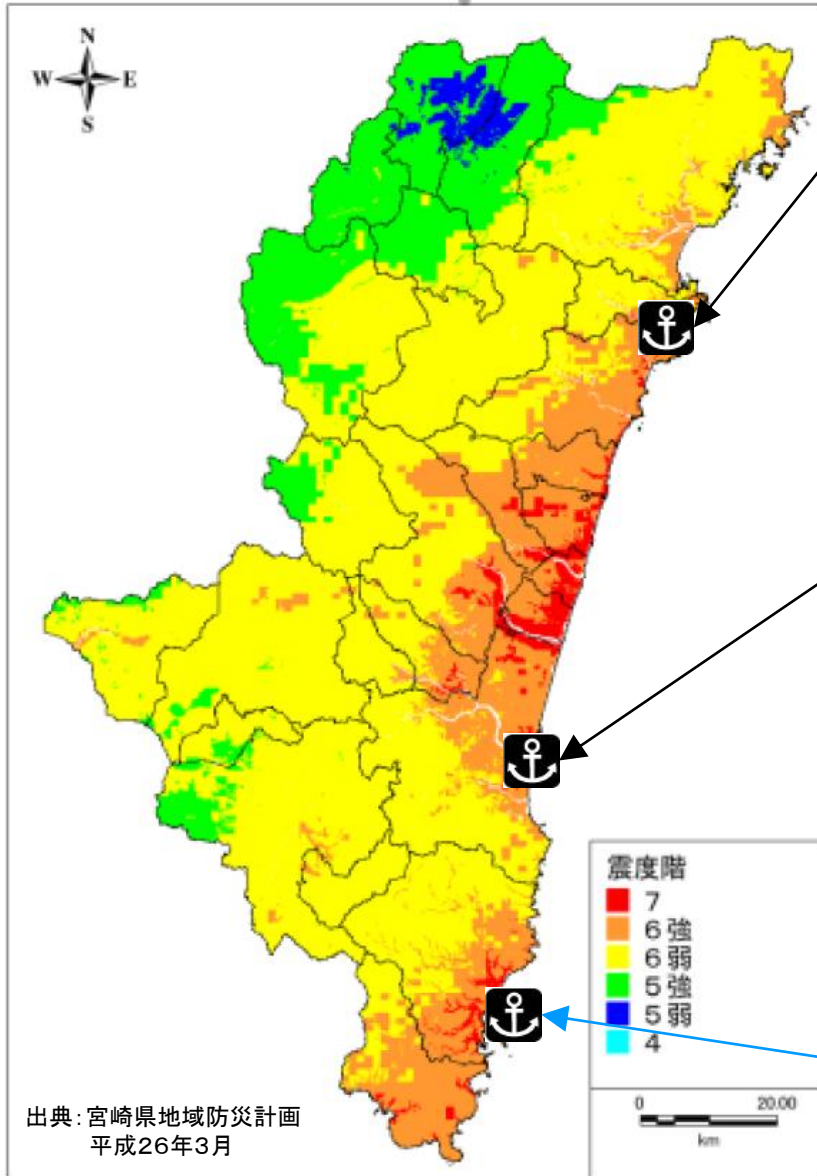
◆県総合訓練(平成26年10月19日、於:細島港)の様子



緊急物資輸送

宮崎県における大規模地震対策施設の整備状況

宮崎県における南海トラフ地震による想定震度



出典：宮崎県地域防災計画
平成26年3月

○細島港
・耐震強化岸壁
(-7.5m)1バース
整備済み

○宮崎港
・耐震強化岸壁
(-7.5m)1バース
整備済み
・耐震強化岸壁
(-9.0m)1バース
整備済み

○油津港
・耐震強化岸壁
(-9.0m)1バース
未整備
(計画のみ)

宮崎県地域防災計画
(平成26年3月)

◆港湾耐震化の推進

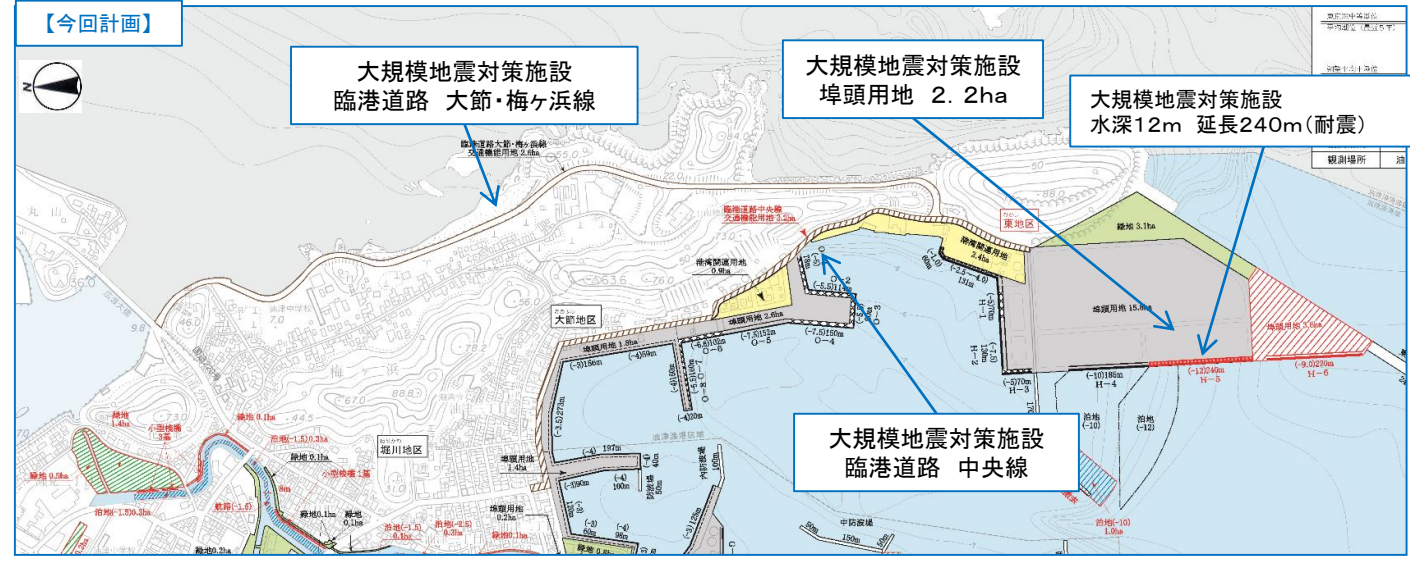
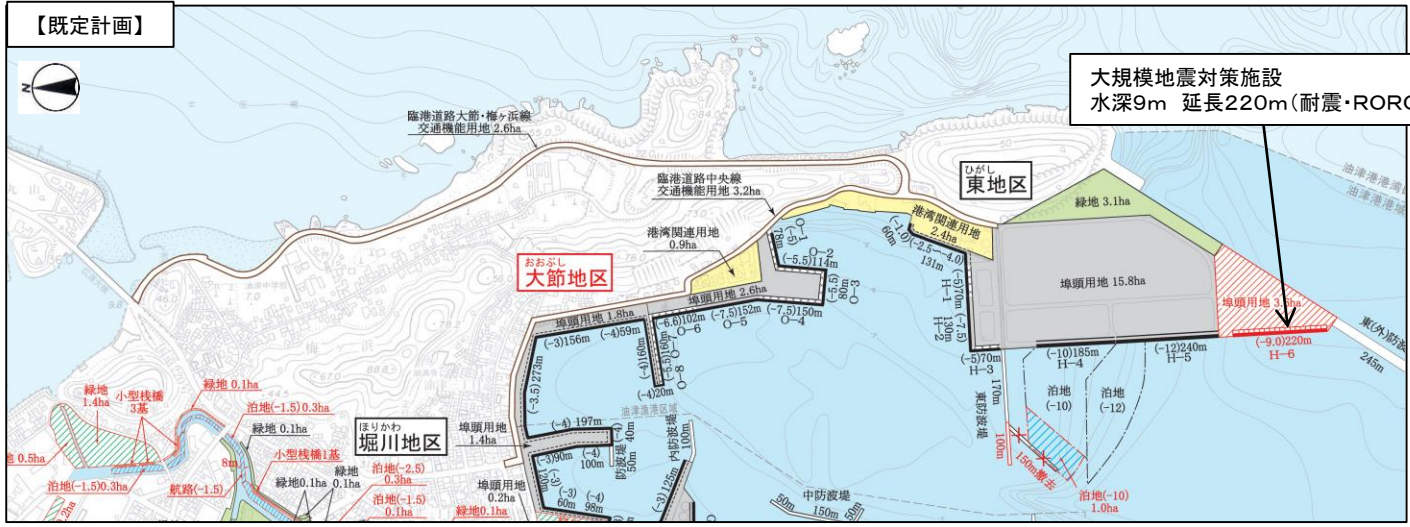
港湾の機能が麻痺することを回避し、緊急物資等の輸送基地等としての機能を果たし得るように十分な耐震性を有する岸壁を国の計画と整合を図りながら整備し、今後の保全に努める。

ア 細島港 県北部における輸送拠点として耐震強化岸壁を整備している。

イ 宮崎港 県中部における輸送拠点として耐震強化岸壁を整備している。

ウ 油津港 県南部における輸送拠点として耐震強化岸壁の整備を図る。

大規模地震災害時における緊急物資輸送機能を早期に確保するため、東地区において耐震強化岸壁の位置付けを変更するとともに、緊急物資輸送等に必要な埠頭用地及び臨港道路を大規模地震対策施設として港湾計画に位置付ける。



凡 例	
	航路・泊地 (既定計画)
	航路 (既設)
	防波堤 (既定計画)
	防波堤 (既設)
	公共岸壁 (既定計画)
	公共岸壁 (既設)
	物資補給岸壁 (既設)
	公共耐震強化岸壁 (今回計画)
	公共物揚場 (既設)
	公共船揚場 (既設)
	小型桟橋 (既定計画)
	埠頭用地 (既定計画)
	埠頭用地 (既設)
	緑地 (既定計画)
	緑地 (既設)
	臨港道路 (既定計画)
	臨港道路 (既設)
	その他道路 (既設)
	その他用地 (既定計画)
	その他用地 (既設)
	将来構想 (道路)
	将来構想

確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
大規模地震対策 施設計画	<p>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> <p>地震対策については、<u>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。</u>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。 (中略)</p> <p>特に発生頻度の低い大規模津波に対して、浸水を前提として、臨海部の企業の立地状況を踏まえつつ、背後のまちづくりと連携した防護ラインの見直しを行った上で、防潮堤等の整備による防護を図るとともに、港湾の事業継続計画(以下「港湾BCP」という。)の策定、臨海部の土地利用の見直し等、ハード・ソフトの施策を総合的に講ずる。</p>

※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(平成26年12月19日 国土交通省告示第1167号)