

徳島小松島港港湾計画 一部変更

沖洲地区

沖州(外)地区

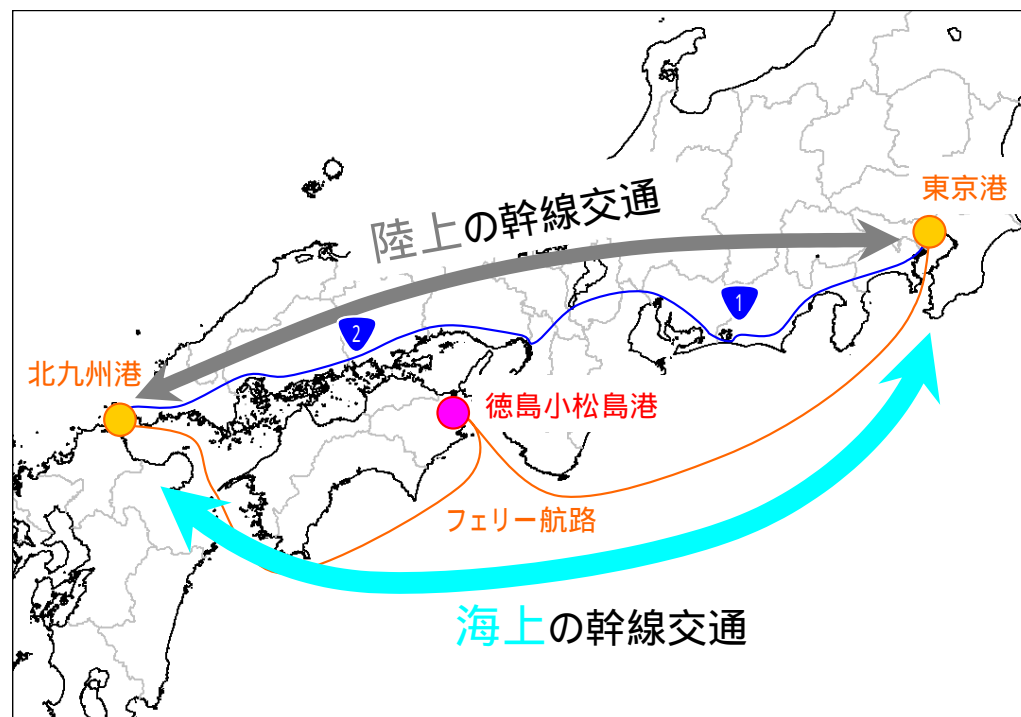
計画変更箇所

津田地区

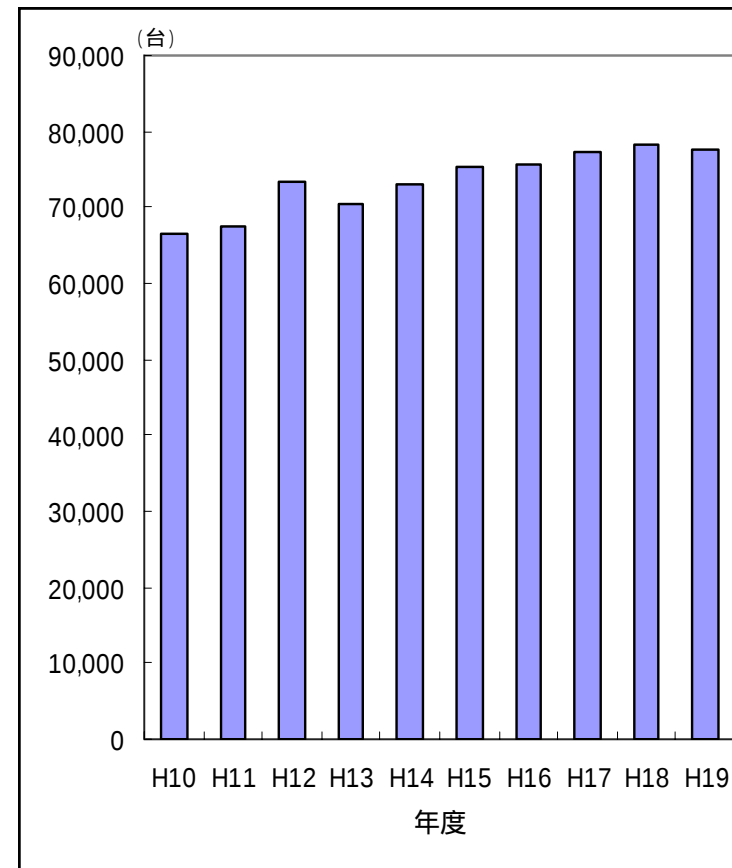


取扱貨物量の増加に対応したフェリーの大型化

- 東京港～徳島小松島港～北九州港を結ぶフェリーは、4隻体制で毎日上下各1便運行しており、そのうち2隻(平成3年竣工)については、老朽化が進んでおり(耐用年数 約20年)、**船舶のリプレイスが必要**となっている。
- 当該フェリーの消席率はすでに 90%を越えており、貨物量の更なる増加に対応するため、フェリー事業者は、リプレイス(平成25年頃)に併せて**船舶の大型化**を計画している。

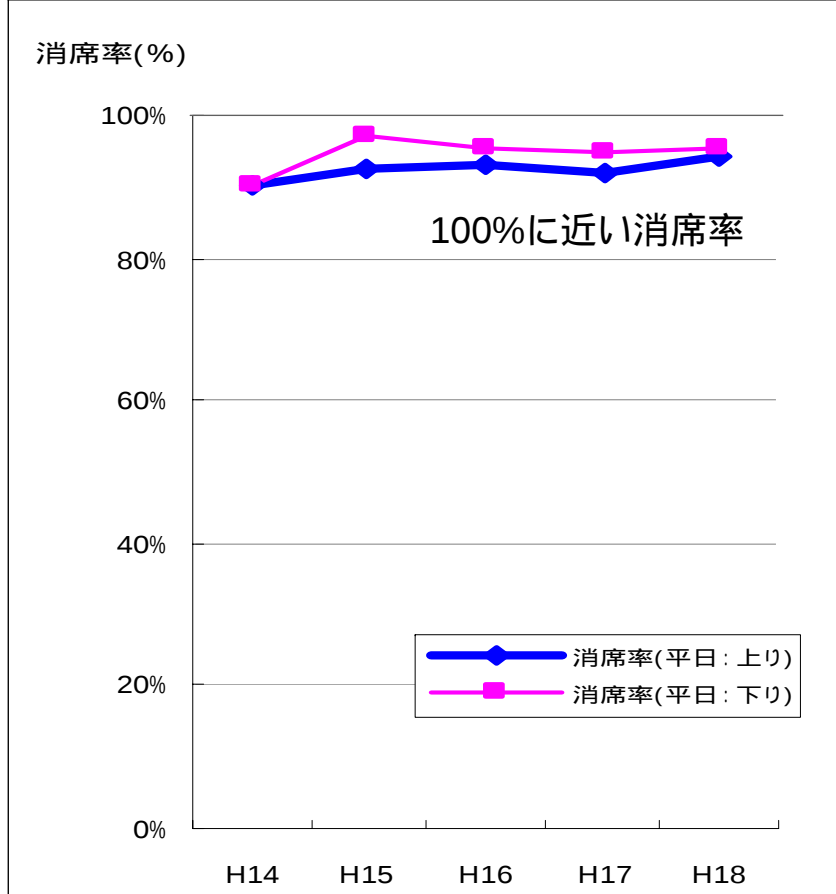


東京～徳島小松島～北九州のフェリー航路におけるトラック、トレーラー取扱台数



企業ヒアリングより作成

東京～徳島小松島間におけるフェリー貨物の消席率



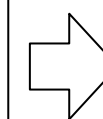
徳島県港湾空港整備局資料より作成



フェリー貨物の取扱状況

フェリーの諸元

(現在) 船長 166m
船幅 25m
喫水 6.5m



(リプレイス後) 船長 199.9m
船幅 27.5m
喫水 7m

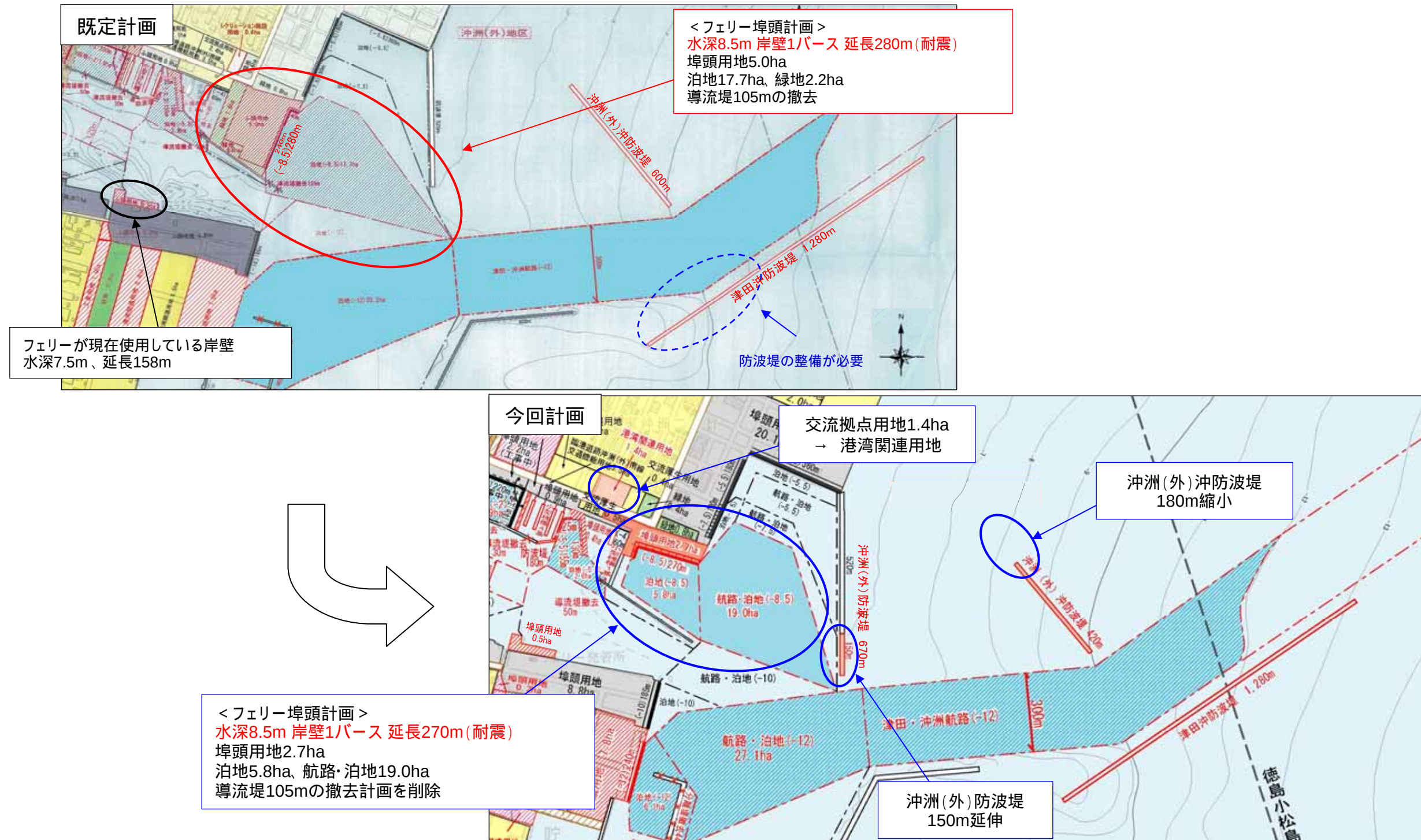
港湾計画変更の概要

背景・課題

- 平成25年頃のフェリーの大型化に対応したフェリー埠頭の整備が求められている。
- 既定計画のフェリー埠頭計画では、所要の静穏度確保のために津田沖防波堤を整備する必要があるが、時間とコストを要する。

変更内容

- フェリーの大型化に早急に対応することにより、効率的かつ安定的な海上輸送ネットワークの形成に資するため、フェリー埠頭や防波堤等の計画を変更する。
(フェリー埠頭計画の変更および沖洲(外)防波堤の延伸により静穏度99%以上を確保)



- 国内の海上輸送については、エネルギー価格の高騰やエネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)の改正(平成18年4月施行)等とも相まって、海上輸送と陸上輸送を結び、エネルギー効率が高く環境負荷が少ない**複合一貫輸送の一層の活用**が期待されている。
- 徳島小松島港に寄港するフェリー航路は、国道1号線、国道2号線といった幹線道路に並行しており、陸上交通から海上交通への**モーダルシフトによるCO₂排出量の大幅な削減**が可能である。
- また、フェリーなどの定期航路については、全国のネットワーク形成の観点から、**港湾間で整合のとれた港湾施設**を提供する必要がある。東京港～徳島小松島港～北九州港を結ぶフェリー航路については、平成25年頃に船舶の大型化が予定されているため、**ネットワーク全体として船舶の大型化に適切に対応**する必要がある。

