

# 計画段階評価対応方針

## 【港湾整備事業】

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
志布志港 新若浜地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (仮称)	<p>・志布志港は、九州南東部の太平洋に面した地理的優位性から、国内主要港とを結ぶ長距離内貿航路が就航している。</p> <p>・RORO貨物の増大への対応やシャーシヤードの不足のため横持ちによる非効率な荷役作業を余儀なくされている。</p> <p>・陸上輸送からのモーダルシフトの進展によるRORO貨物の高い需要が見込まれており、船舶の大型化にも対応するため、新たなRORO岸壁を整備する必要がある。</p> <p>・災害時の幹線貨物輸送機能を維持するため、耐震強化岸壁を整備する必要がある。</p>	<p>①物資輸送の効率化(船舶大型化、貨物増加への対応)</p> <p>②非効率な荷役の改善</p> <p>③大規模災害時における幹線貨物輸送の維持</p>	<p>【案①】外港地区の既設岸壁(水深5.5m)及び既設岸壁(水深10m)を岸壁(水深9m)[耐震]に改良 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後用地の拡張により貨物需要の増加に対応できる。</li> <li>・用地不足によるシャーシの横持が解消される。</li> <li>・大規模災害時における幹線貨物輸送の維持。 (事業実施、施設運用に伴う課題)</li> <li>・回頭円確保のため既設防波堤の撤去・新設が必要。</li> <li>・案②と比較して防波堤撤去等により、概算費用が大きい。</li> <li>・背後施設の移転が必要。</li> </ul> <p>【案②】新若浜地区に岸壁(水深9m)[耐震]を新設、埠頭用地(10.9ha)を新設 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後用地の拡張により貨物需要の増加に対応できる。</li> <li>・用地不足によるシャーシの横持が解消される。</li> <li>・大規模災害時における幹線貨物輸送の維持。 (事業実施、施設運用に伴う課題)</li> <li>・特になし。</li> </ul> <p>【案③】外港地区の既設岸壁(水深8.5m)の沖側に岸壁(水深9m)[耐震]を新設 (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後用地の拡張により貨物需要の増加に対応できる。</li> <li>・用地不足によるシャーシの横持が解消される。</li> <li>・大規模災害時における幹線貨物輸送の維持。 (事業実施、施設運用に伴う課題)</li> <li>・回頭円確保のため既設防波堤の撤去・新設が必要。</li> <li>・案②と比較して防波堤撤去等により、概算費用が大きい。</li> </ul>	<p>【案②】による対策が妥当</p> <p>【理由】 経済性、施工性、運用面の視点から案②が総合的に優位であると考えられるため。</p>

実施箇所	解決すべき課題等	達成すべき政策目標等	複数案との比較	対応方針
志布志港 外港地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (仮称)	<p>・志布志港は、九州南東部の太平洋に面した地理的優位性から、国内主要港とを結ぶ長距離内貿航路が就航している。</p> <p>・現状のフェリーターミナルは、工場が多く立地する物流ゾーンに位置しており、人流と物流機能が混在している状況となっているため、混在の解消を図る必要がある。</p> <p>・フェリーを利用するシャーシ台数と乗船待機中のトラック台数が多いことから、シャーシ置場と乗船レーンが混在している状況であり、背後用地を確保する必要がある。</p> <p>・陸上輸送からのモーダルシフトの進展によるフェリー貨物需要の増加が見込まれており、船舶の大型化にも対応するため、新たなフェリー岸壁を整備する必要がある。</p> <p>・災害時の幹線貨物輸送機能を維持するため、耐震強化岸壁を整備する必要がある。</p>	<p>①物資輸送の効率化(船舶大型化、貨物増加への対応)</p> <p>②大規模災害時における幹線貨物輸送の維持</p>	<p>【案①】外港地区の既設岸壁(水深7.5m)を岸壁(水深8m)[耐震]に改良(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後用地の拡張により貨物需要の増加に対応できる。</li> <li>・人流と物流機能の混在等の課題が解消できる。</li> <li>・大規模災害時における幹線貨物輸送の維持。(事業実施、施設運用に伴う課題)</li> <li>・回頭円確保のため既設防波堤の撤去・新設が必要。</li> <li>・案②と比較して防波堤撤去等により、概算費用が大きい。</li> <li>・既存の利用船舶の移転計画が必要。</li> </ul> <p>【案②】外港地区の既設岸壁(水深8.5m)を廃止し、岸壁(水深8m)[耐震]を新設、埠頭用地(2.2ha)を新設(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後用地の拡張により貨物需要の増加に対応できる。</li> <li>・人流と物流機能の混在等の課題が解消できる。</li> <li>・大規模災害時における幹線貨物輸送の維持。(事業実施、施設運用に伴う課題)</li> <li>・特になし。</li> </ul> <p>【案③】外港地区の既設岸壁(水深8.5m)を廃止し、岸壁(水深8m)[耐震]を新設、埠頭用地(1.5ha)を新設(事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後用地の拡張により貨物需要の増加に対応できる。</li> <li>・人流と物流機能の混在等の課題が解消できる。</li> <li>・大規模災害時における幹線貨物輸送の維持。(事業実施、施設運用に伴う課題)</li> <li>・回頭円確保のため既設防波堤の撤去・新設が必要。</li> <li>・案②と比較して防波堤撤去等により、概算費用が大きい。</li> <li>・既存航路に干渉するため、工事期間中、航行船舶との調整が必要となる。</li> </ul>	<p>【案②】による対策が妥当</p> <p>【理由】 経済性、施工性、運用面の視点から案②が総合的に優位であると考えられるため。</p>