

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
<p>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>	<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"> ・背後用地の拡張により貨物需要の増加に対応できる。 ・用地不足によるシャーシの横持ちが解消される。 ・大規模災害時における幹線貨物輸送の維持。 <p>(事業実施、施設運用に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回頭円確保のため既設防波堤の撤去・新設が必要。 ・案②と比較して防波堤撤去等により、概算費用が大きい。 ・背後施設の移転が必要。 <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"> ・背後用地の拡張により貨物需要の増加に対応できる。 ・用地不足によるシャーシの横持ちが解消される。 ・大規模災害時における幹線貨物輸送の維持。 <p>(事業実施、施設運用に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <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"> ・背後用地の拡張により貨物需要の増加に対応できる。 ・用地不足によるシャーシの横持ちが解消される。 ・大規模災害時における幹線貨物輸送の維持。 <p>(事業実施、施設運用に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回頭円確保のため既設防波堤の撤去・新設が必要。 ・案②と比較して防波堤撤去等により、概算費用が大きい。 	<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
<p>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>	<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"> ・背後用地の拡張により貨物需要の増加に対応できる。 ・人流と物流機能の混在等の課題が解消できる。 ・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) ・回頭円確保のため既設防波堤の撤去・新設が必要。 ・案②と比較して防波堤撤去等により、概算費用が大きい。 ・既存の利用船舶の移転計画が必要。 <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"> ・背後用地の拡張により貨物需要の増加に対応できる。 ・人流と物流機能の混在等の課題が解消できる。 ・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) ・特になし。 <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"> ・背後用地の拡張により貨物需要の増加に対応できる。 ・人流と物流機能の混在等の課題が解消できる。 ・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) ・回頭円確保のため既設防波堤の撤去・新設が必要。 ・案②と比較して防波堤撤去等により、概算費用が大きい。 ・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。 	<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
<p>四日市港 臨港道路霞・四日市線整備事業(仮称)</p>	<p>・四日市港の背後圏には、電子・半導体関連の部材・部品産業、自動車や産業機械等の加工組立産業等が集積しており、コンテナ・バルクターミナル機能を有する四日市港は、原料入荷・製品出荷における海上輸送拠点として重要な役割を担っており、背後圏産業の発展に大きく貢献している。</p> <p>・四日市港では、海上輸送の拠点である霞ヶ浦地区や四日市地区と石油化学コンビナートなどの産業集積地区が分断し、国道23号の利用以外に選択肢がなく、通過交通及び臨海部への産業交通が集中により慢性的な渋滞が発生している。このため、港内の埠頭間移動が容易ではなく、港湾物流の効率化を阻害する要因となっている。</p> <p>また、災害時において、四日市地区の耐震強化岸壁で受け入れた緊急物資の陸上輸送には国道23号の利用以外に選択肢がない。</p> <p>・周辺道路の渋滞に左右されない貨物輸送の定時性・即時性を確保するとともに、災害時における国道23号に代わる緊急物資輸送ルートの確保するため、臨港交通体系の拡充が不可欠である。</p>	<p>①港湾物流の定時性の確保</p> <p>②災害時の国道寸断に備えた港内物流、緊急物資輸送ルートの確保</p> <p>③物流効率化による貨物量の増加</p> <p>④国道23号を中心とした周辺道路の慢性的な渋滞の緩和</p> <p>⑤交通渋滞緩和による地域の環境負荷の低減</p>	<p>【案①】霞4号幹線を起点に、霞大橋を架橋により通過、内陸寄りでは四日市地区までの各地区を結ぶ臨港道路を整備(新設:臨港道路霞・四日市線(起点:霞4号幹線、終点:石原地区、4車線)) (事業実施による効果) ・港内埠頭間移動が円滑化され、港湾物流の定時性確保、災害時のリダンダンシー確保、周辺道路の渋滞解消が見込まれる。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・住宅地が多数存在するため、環境対策や用地取得の調整が必要。 ・夜景眺望等の景観に影響する可能性がある。(桁下高さの調整等で対応可能)</p> <p>【案②】霞4号幹線を起点に、霞大橋を架橋により通過、水際線に沿って四日市地区までの各地区を結ぶ臨港道路を整備(新設:臨港道路霞・四日市線(起点:霞4号幹線、終点:石原地区、4車線)) (事業実施による効果) ・港内埠頭間移動が円滑化され、港湾物流の定時性確保、災害時のリダンダンシー確保、周辺道路の渋滞解消が見込まれる。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・案①と比較して臨港道路の設置による周辺道路の渋滞緩和の効果が低い。 ・案①・案③と比較して概算コストが大きい。 ・住宅地を通らないものの、コンビナートの企業棧橋等の大規模占有物が多く、企業活動への影響が懸念される。 ・夜景眺望等の景観に影響する可能性がある。(桁下高さの調整等で対応困難)</p> <p>【案③】海上を横断し、霞ヶ浦地区と石原・塩浜地区を最短で結ぶ臨港道路を整備(新設:臨港道路霞・四日市線(起点:霞1号幹線、終点:石原地区、4車線)) (事業実施による効果) ・港内埠頭間移動が円滑化され、港湾物流の定時性確保、災害時のリダンダンシー確保、周辺道路の渋滞解消が見込まれる。 (事業実施、施設運用に伴う課題) ・案①・案②と比較して臨港道路の設置による周辺道路の渋滞緩和の効果が低い。 ・案①と比較して概算コストが大きい。 ・住宅地を通らないものの、コンビナートの企業棧橋等の大規模占有物が多く、企業活動への影響が懸念される。また、入港船舶の制限や漁業権への影響の可能性も懸念される。</p>	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>経済性、事業効果、企業活動への影響の観点から案①が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
<p>三島川之江港金子地区複合一貫輸送ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・三島川之江港は、国内航路として関東方面のRORO船が就航するほか、神戸港への国際フィーダー航路が就航しており、国際戦略港湾を通じた海外輸出が可能であるなど、製造業や物流の拠点として重要な役割を果たしている。</p> <p>・RORO定期航路が就航する既存岸壁は、背後ヤードが極めて狭隘なため、シャーシ置場が不足しているほか、水深が不足しており船舶の大型化に対応できない。</p> <p>・三島川之江港は、県地域防災計画で「拠点となる港湾」に位置づけられているが、耐震強化岸壁が未整備の状況であり、大規模地震発生時における緊急物資及び幹線貨物の輸送拠点を確保するため、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(船舶大型化への対応)</p> <p>②大規模災害時における緊急物資及び幹線貨物輸送の維持</p>	<p>【案①】金子地区-9m岸壁を整備(金子地区新設) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物資輸送の効率化(RORO船大型化への対応) ・大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持及び緊急物資輸送ルートの確保。 <p>(事業実施、施設運用に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>【案②】村松地区-5.5m岸壁増深改良(既設岸壁増深改良) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物資輸送の効率化(RORO船大型化への対応) ・大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持及び緊急物資輸送ルートの確保。 <p>(事業実施、施設運用に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備中に村松地区-5.5m岸壁で荷役している貨物を取り扱う代替施設がない。 ・必要なシャーシ置場が岸壁背後では確保できないため、貨物増加への対応ができない。 <p>【案③】村松地区-12m岸壁改良(既設岸壁改良) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物資輸送の効率化(RORO船大型化への対応) ・大規模地震発生時における幹線貨物輸送の維持及び緊急物資輸送ルートの確保。 <p>(事業実施、施設運用に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備中に村松地区-12m岸壁で荷役している貨物を取り扱う代替施設がない。 ・必要なシャーシ置場が岸壁背後では確保できないため、貨物増加への対応ができない。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 施工性、運用面等の観点から、案①が総合的に優位であると考えられるため</p>
<p>博多港箱崎ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業(仮称)</p>	<p>・箱崎ふ頭地区においては、博多港・東京港間及び博多港・敦賀港間の定期RORO船が就航しており、九州と首都圏や北陸地方をはじめ、中部・近畿・北海道を結ぶ物流網が形成されている。また、博多港は、高速道路による九州各県との広域交通網の形成等により、福岡市のみならず九州の市民生活や経済活動を支える役割を果たしている。</p> <p>・昨今の物流2024年問題への対応やカーボンニュートラルの実現という社会的課題を背景に、博多港の定期RORO船においてモーダルシフト需要が高まっており、船会社においては、更新期を捉えた大型新造船等の投入を順次予定しているものの、既存岸壁(-7.5m)の水深不足により、大型船の就航が困難な状況にある。</p> <p>・また、大規模災害時においても物流機能を維持するため、博多港の災害対応力の強化が喫緊の課題となっている。</p>	<p>①物資輸送の効率化(船舶大型化への対応)</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】箱崎ふ頭地区 大型RORO船対応岸壁(-9m)の整備(既存施設の前面に岸壁新設) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・背後圏の安定的な社会・経済成長への貢献。 ・海上輸送へのモーダルシフトの促進(トラックドライバー不足に対応)。 ・被災時における社会・経済活動の維持。 <p>(事業実施、施設運用に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>【案②】箱崎ふ頭地区 大型RORO船対応岸壁(-9m)の整備(岸壁、野積場(埋立)の新設) (事業実施による効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・背後圏の安定的な社会・経済成長への貢献。 ・海上輸送へのモーダルシフトの促進(トラックドライバー不足に対応)。 ・被災時における社会・経済活動の維持。 <p>(事業実施、施設運用に伴う課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広大な埋立を伴うため、整備に10年以上を要し、大型RORO船の早期受け入れができない。 ・案①と比較し、概算費用が大きい。 	<p>【案①】による対策が妥当</p> <p>【理由】 事業期間、運用面、経済性の観点から、案①が総合的に優位であると考えられるため。</p>