

神戸港 [PI (第2期)地区] 国際海上コンテナターミナル(-16m)(耐震)

1. 事業の概要

神戸港 ^{ポートアイランド}PI (第2期)地区において、積載能力8,000TEUを超えるコンテナ船の入港が可能となるなど物流コストを削減するため、水深16mを有する国際海上コンテナターミナル(-16m)を新たに整備する。

2. 事業の必要性

本港は、大阪港とともに阪神港として、平成16年7月23日にスーパー中樞港湾として指定された。PI (第2期)地区において、ソフト支援施策の推進とともに、欧州航路等のコンテナ貨物量の増大や、積載能力8,000TEUを超えるコンテナ船の大型化に対応するため、水深16mを有する国際海上コンテナターミナルを新たに整備する。

既に供用中のコンテナターミナル(PC-15～17)に、新規着手する新しいターミナルを加えた次世代高規格コンテナターミナルを港運5社が出資する神戸メガ・コンテナターミナル(KMCT)が一元的に運営し、スーパー中樞港湾の目標であるアジアの主要港を凌ぐコスト・サービスレベルの実現を目指す。

3. 計画内容

- 整備内容 : 岸壁(-16m)400m、泊地(-16m)、航路(-16m)
- 予定整備期間 : 平成18年度 ~ 平成23年度
- 全体事業費 : 306億円 港湾整備事業費 306億円(うち国費 192億円)
- B / C : 3.8



博多港 [IC地区] 国際海上コンテナターミナル(-15m)(耐震)

1. 事業の概要

本港では、現コンテナターミナル(香椎PP地区及びIC地区)が、貨物の急増と輸送船の大型化が進むなかで利用限界に達しているため、IC地区に国際海上コンテナターミナル(-15m)を新たに整備する。

2. 事業の必要性

現コンテナターミナルは、船舶の大型化や貨物の増加による利用限界に達しているため、海外トランシップ貨物の増加や荷役効率の低下等により、多大な損失が発生している状況にある。

今後も地域産業の発展に伴う貨物の増加が見込まれ、ターミナルの負荷は一層高まっているため、IC地区に国際海上コンテナターミナル(-15m)を整備するものである。

本ターミナルが整備されることにより、港湾貨物流動の円滑化を通じ、物流コストの削減に資するとともに、九州地域の経済を支える中枢国際港湾として、我が国産業の国際競争力の確保に寄与する。

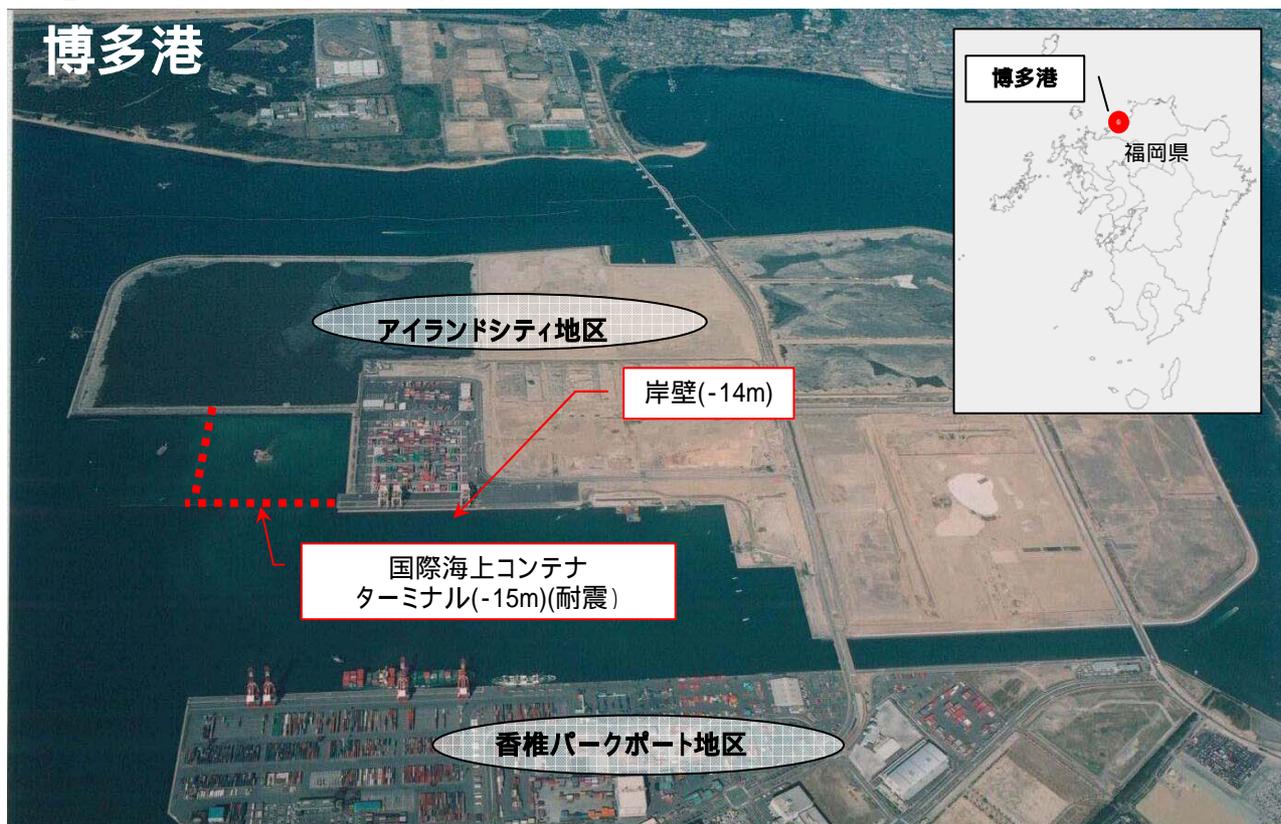
3. 計画内容

整備内容： 岸壁(-15m)350m、泊地(-15m)、航路(-15m)、
用地造成一式、荷役機械一式

予定整備期間： 平成18年度 ～ 平成22年度

全体事業費： 339億円 うち港湾整備事業費 220億円(うち国費 141億円)

B / C : 3.3



かなざわこう おおのちく
金沢港 [大野地区] 多目的国際ターミナル整備事業

1. 事業の概要

金沢港大野地区において、建設機械や穀物等を取り扱う岸壁(-13m)の多目的国際ターミナルの整備を行う。

2. 事業の必要性

金沢港の背後圏には、建設機械、大型プレス機械等の産業機械メーカーが多数立地し、海外向けの機械等の生産を行っている。

現在の金沢港は、最大水深10mの岸壁しか無く大型船舶が入港できないため、大半を他港まで陸上輸送して輸出を行っており、地元企業は多大な陸上輸送コストを負担している。

このため、大型船舶の接岸に対応した多目的国際ターミナルの整備を行い、物流コストの削減を図ることにより、地域産業の国際競争力強化を支援するものである。

3. 計画内容

整備内容：岸壁(-13m)、航路(-13m)、泊地(-13m) 等

整備期間：平成18年度～平成27年度

総事業費：約167億円 うち港湾整備事業費 約161億円(うち国費 約94億円)

B/C : 3.8



かしまこう がいこうちく

鹿島港 [外港地区] 航路整備事業

1. 事業の概要

鹿島港外港地区において、航路の埋没が進行して大型船舶の航行に支障をきたしているため、エネルギー港湾制度により航路の浚渫を行う。

2. 事業の必要性

本航路は、エネルギー港湾制度により昭和44～53年度にかけて浚渫が行われ、水深22m及び24mの航路として整備された。

供用開始から26年が経過し、埋没が進行しているため、大型船舶が積載貨物量を減らして航行する喫水調整を余儀なくされており、非効率な輸送を強いられている。

このため、早期に航路の埋没を解消し、大型船舶の輸送効率を高め、物流コストの削減を図ることにより、背後圏の石油化学コンビナート等の産業競争力強化に資するものである。

3. 計画内容

整備内容：航路(-22m)

整備期間：平成18年度～平成20年度

総事業費：約34億円（受益者負担：約25億円）

港湾整備事業費 約34億円(うち国費 約5億円)

B/C : 4.5



かんもんこうろ きたきゅうしゅうこう とばたちく
 関門航路/北九州港 [戸畑地区] 航路整備事業

1. 事業の概要

関門航路及び戸畑航路において埋没が進行し、大型船舶の航行に支障をきたしているため、鉄鋼港湾制度により航路の浚渫を行う。

2. 事業の必要性

本航路は、鉄鋼港湾制度により昭和44～46年度にかけて浚渫が行われ、水深17mの航路として整備された。

供用開始から34年が経過し埋没が進展しているため、大型船舶が積載貨物量を減らして航行する喫水調整や潮待ちによる滞船を余儀なくされており、非効率な輸送を強いられている。

このため、早期に航路の埋没を解消し、所定の航路機能を回復することにより、大型船舶の輸送効率を高め、輸送コストの削減を図ることにより、背後圏の鉄鋼関連企業等の産業競争力強化に資するものである。

3. 計画内容

整備内容：航路(-17m)

整備期間：平成18年度

総事業費：約7.6億円（受益者負担：約5.1億円）

港湾整備事業費 約7.6億円(うち国費 約2.2億円)

B/C : 4.9

