

新規事業採択時評価に係る 港湾管理者及び海岸管理者の意見

港漁第 140 号
令和 4 年 2 月 28 日

国土交通省港湾局長 浅輪宇充 様

広島港港湾管理者 広島県
代表者 広島県知事 湯崎英彦



港湾整備事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

当県の港湾行政につきまして、平素から御理解と御協力を賜り厚く感謝申し上げます。

さて、令和 4 年 2 月 25 日付け国港計第 54 号で照会のありました「広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業」につきましては、次の点から必要不可欠であり、確実に令和 4 年度の新規事業化を図っていただきますようお願いいたします。

広島港は、中四国最大の人口を擁する広島都市圏を背後圏とする国際拠点港湾であり、背後に立地する自動車関連産業、食品産業、金属機械産業等の地域基幹産業においては、国際競争の激化に対応して、国内外の生産拠点整備や、生産性向上に資する設備投資を実施するなど、ものづくり産業の維持・拡充を図っています。

このグローバルな生産供給体制の構築により、広島港でのコンテナ取扱量は令和元年に過去最高を記録するなど、増加傾向にあります。

一方で、自動車関連産業をはじめ地域基幹産業の設備投資により取扱貨物が増加していく中、広島港の出島地区においては、中国・韓国航路や東南アジア航路のコンテナ船の大型化に対応した岸壁延長が不足しており、増加する貨物への対応、航路サービスの拡充が図れない状況となっております。

こうした課題を解決し、地域基幹産業の国際競争力強化、国内生産拠点の維持、ひいては地域における経済の成長及び雇用の確保を実現するため、出島地区で大型コンテナ船に対応した岸壁延長を確保し、コンテナ機能の充実・強化をすることが必要不可欠となっております。

本県といたしましても、国による岸壁整備に必要となる地元調整等を行い、円滑な推進に取り組むのみならず、出島地区コンテナターミナル背後の埋立地の一部において、令和 5 年度の方譲を目指して造成工事を鋭意進め、物流関連用地を確保することで、自動車関連産業等の輸出入拠点の形成を後押しするなど、事業推進に向けて協力してまいります。

苫管計第8号

令和4年2月28日

国土交通省港湾局長 浅輪 宇充 殿

苫小牧港港湾管理者 苫小牧港管理組合
管理者 苫小牧市長 岩倉 博文



港湾整備事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

平素より苫小牧港の発展につきまして、格別の御理解と御協力を賜り厚く御礼申し上げます。

令和4年2月25日付国港計第54号で照会のありました「苫小牧港浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業」について、下記のとおり回答いたします。

記

苫小牧港は、北海道の港湾貨物の5割以上を取扱うなど北海道最大の海上物流の拠点として、また、北海道と本州を結ぶ海上輸送拠点として重要な役割を担っています。なかでも「食」の一大供給基地でもある北海道の農水産品については、フェリー航路が生産地から消費地まで一貫したトラック輸送に必要不可欠な輸送手段として機能しており、安定的な国内供給を支えています。

一方、苫小牧港東港区浜厚真地区周文ふ頭においては、2つのフェリー定期航路と砂利・砂等のバルク貨物が1つの岸壁で利用しており、公共岸壁の不足が生じています。そのため、本州へのフェリー貨物需要に対応したダイヤ編成ができず、一部のトラックドライバーは長距離のトラック輸送を余儀なくされているほか、滞船による遅延が発生するなど定時性の確保にも支障をきたしています。また、東港区近傍で生産されるバルク貨物も西港区まで余分な陸上輸送が発生するなど非効率な輸送を余儀なくされています。

昨今の深刻なトラックドライバー不足や労務管理の厳格化による長距離トラック輸送のコスト増を鑑みると、苫小牧港におけるフェリーの定時運航を確保するための体制を整えるとともに、トラックドライバーの労働環境を早期に改善することが不可欠となっています。

加えて、平成30年北海道胆振東部地震では、災害支援船の受け入れに際し、岸壁の利用が輻輳し沖合に一時退避せざるを得なかったことから、耐震強化岸壁を確保し、胆振東部地域への緊急物資輸送と災害支援船の受け入れ態勢の強化を図る必要があります。

つきましては、これらの喫緊の課題を解消するため、港湾利用者や経済界、関係業界団体から強く要望されている当該事業について、確実に令和4年度の新規事業化を図っていただきますよう、是非とも格別な御配慮を賜りたく、強くお願い申し上げます。

港湾管理者としても、平成31年3月に東港区浜厚真地区周文ふ頭にかかる所要の港湾計画変更を行っております。また、令和4年度から周文ふ頭の整備に着手するための予算が管理組合議会で承認されており、本事業と連携を図りながら岸壁背後の埠頭用地整備に全力で取り組むとともに、引き続き、地元調整を行うほか、官民一体となって地域産業の振興を図るなど、円滑な事業推進に協力して参りたいと考えております。

283-1550
令和4年2月28日

国土交通省港湾局長 浅輪 宇充 殿

細島港港湾管理者 宮崎県
代表者 宮崎県知事 河野 俊嗣



港湾整備事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

平素より本県の港湾行政の推進にご理解とご協力を賜り厚く感謝申し上げます。
さて、令和4年2月25日付け国港計第54号で照会のありました「細島港工業港地区複合一貫輸送ターミナル整備事業」について、下記のとおり回答致します。

記

細島港は、環境対策として注目される次世代自動車の部品・素材等の生産拠点や本県の豊富な森林資源を活かした木材の製材拠点等が集積している日向・延岡地区を背後に擁し、地域経済を支える社会基盤として重要な役割を果たしております。

細島港工業港地区では、大阪・東京両 RORO 航路が就航しており、自動車関連の部品・素材や製材等は、RORO 船を利用して本州各地へ供給されていますが、貨物は近年増加傾向であり、さらに生産企業は設備増強等を進めているため、今後さらなる増加が見込まれます。

しかし、大阪航路は、既に利用岸壁の水深不足による非効率な利用を余儀なくされており、東京航路は、今後予定される船舶大型化により、利用岸壁の延長が不足し細島港に寄港できなくなる恐れがある等、今後の貨物量の増加および船舶大型化に対応できないという課題が顕在化しております。

加えて、本県の運送業界の人手不足や働き方改革に伴う時間外労働時間に関する規制強化、排ガス抑制への対応等から、細島港の海上輸送拠点としての機能強化によるモーダルシフトの推進が重要となっています。

さらに、南海トラフ等を震源とする大規模地震の発生が切迫する中、発災直後において背後企業が事業を継続し、背後地域の経済活動を維持するため、細島港の海上輸送拠点としての防災機能強化もあわせて重要となっています。

これらの細島港の喫緊の課題を解決するためには、需要に対応した複合一貫輸送ターミナルの早期整備が不可欠です。また、これにより、地域産業の競争力強化はもとより、国内における自動車関連部品等の安定的供給、トラックドライバー不足等への対応及び被災時の社会・経済活動の維持が図られます。

つきましては、当該事業の令和4年度の確実な新規事業化について、格別なご配慮を賜りたく、強くお願い申し上げます。

港湾管理者としても、当該事業の円滑な進捗に加え、本港が東九州の海上輸送拠点として利活用されるよう尽力して参りたいと考えておりますので、ご理解、ご協力のほど何卒よろしくお願い申し上げます。

（文書取扱 港湾課）

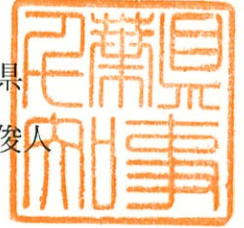


港 第 9 4 3 号

令和4年3月1日

国土交通省港湾局長 浅輪 宇充 様

千葉港海岸海岸管理者 千葉県
代表者 千葉県知事 熊谷 俊人



港湾局所管の海岸事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

令和4年2月25日付け国港海第254号で照会があったこのことについては、別紙のとおり回答します。

（担当）千葉県 県土整備部 港湾課 港湾整備室 野村、多田

電 話：043-223-3849

メール：kouwansei4@mz.pref.chiba.lg.jp

本県の海岸行政の推進につきまして、平素より格別のご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

意見照会のありました、「千葉港海岸直轄海岸保全施設整備事業」の予算化について、格別なご配慮を賜りますよう、よろしく願いいたします。

なお、本事業は下記の点から必要不可欠であり、船橋市をはじめ地元からも強い要望があることから、確実に令和4年度の新規事業化を図っていただきますよう、お願いいたします。

記

千葉港海岸船橋地区は、ゼロメートル地帯を抱える背後地に、住宅地や企業が集積しているほか、市役所や消防署など重要な公的施設、千葉や成田空港と都心を接続する重要交通網が存在しており、一度浸水すると広域かつ甚大な被害が発生するとともに、復旧までに相当な時間を要することとなります。

当該地区の海岸保全施設の多くは、昭和40年代に築造されたため施設の老朽化が進むほか、耐震性の不足や施設の天端高さも確保されておらず、頻発化・激甚化する風水害や、国土強靱化基本計画において切迫性が指摘されている首都直下地震に伴う津波に備えた防護機能の確保が喫緊の課題となっております。

このような中、地元では地域住民による「船橋地区海岸保全施設耐震化促進協議会」が設立され、防災・減災についてのシンポジウムが開催されるなど、地域の関心が非常に高まっており、早期の改修が求められております。

しかしながら、施設の改修にあたっては、直背後に住宅や企業が密集した狭隘な場所での施工となることに加え、水門については船舶等の交通量も多く、年間稼働日数が200日以上となる状況下での整備となり、規模が著しく大きく、かつ、高度な技術を要するため、直轄による事業実施が不可欠です。

本県といたしましても、本事業の推進にあたり地元調整に万全の協力をさせていただくとともに、本事業と連携した県事業の推進にも努めてまいります。