

新規事業採択時評価に係る 港湾管理者の意見

石新港第749号

令和3年3月2日

国土交通省港湾局長 高田昌行 様

石狩湾新港管理組合
管理者 鈴木直道



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、石狩湾新港の発展に格別のご理解とご尽力を賜り、心から厚く御礼申し上げます。令和3年2月26日付国港計第41号で照会のありました「石狩湾新港東地区国際物流ターミナル整備事業」につきましては、下記のとおり必要不可欠なことから、確実に令和3年度の事業化を図って頂きますようお願いいたします。

記

石狩湾新港は、北海道の政治・経済の中心である札幌圏を背後に擁し、道民経済と企業活動を支える物流拠点としての役割を担っており、取扱貨物量は7年連続過去最高を記録するなど、国際貿易港として成長を続けています。近年では関連する企業活動の活発化により、エネルギーの供給拠点やリサイクルポートとして、その果たす役割は益々大きなものとなっております。

このような中、鉄スクラップについては、札幌圏を中心に人口比で全道7割の地域から本港に搬入され、輸出量は既に全道1位となっており、今後も増加が見込まれています。また本港は、鉄スクラップの集積と品質毎の仕分けが可能な広い埠頭用地と、それを活用する高品質な鉄スクラップを生産する事業者が港湾背後に複数立地しており、輸出拠点として国内唯一と言える高いポテンシャルを有しております。

しかしながら、近年では鉄スクラップの輸出先の遠方化により船舶が大型化し、既存の岸壁では水深が不足していることから減載出港を余儀なくされ、非効率な輸送形態から経済的な損失が発生しています。このことは、安定的な輸出を困難にさせ、廃棄物処理コストの高騰などを招きかねないという情勢にあります。

さらに、概ね5年後には韓国が鉄スクラップの輸出国になることが予想されており、国際競争力の強化が急務との観点から、本港を利用する事業者は強い危機感を抱いております。

また、港湾背後では木質バイオマス発電所の建設が進んでおり、本発電所で利用する燃料は、主に東南アジアをはじめとする遠方国からの輸入が見込まれております。再生可能エネルギーの円滑な導入を促進するためには、遠方国からの大量輸送による物流コスト削減が必要となっております。

つきましては、これらの課題に対応するための大水深岸壁が必要不可欠なことから、港湾機能の充実に向け着実に整備が促進されるようお願いいたします。管理組合といたしましても、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、本事業と連携しながら管理組合事業の推進に努めてまいります。

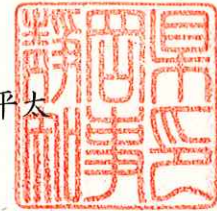
以上



港企第 157 号
令和 3 年 3 月 2 日

国土交通省港湾局長 高田 昌行 殿

清水港港湾管理者 静岡県
代表者 静岡県知事 川勝 平太



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は、平素からご理解とご協力を賜り厚く感謝申し上げます。

さて、令和 3 年 2 月 26 日付け国港計第 41 号で照会のありました「清水港新興津地区国際物流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

清水港は明治 32 年（1899 年）に開港し、昭和 27 年（1952 年）に特定重要港湾に指定され、令和元年（2019 年）8 月 4 日に開港 120 周年を迎えた歴史ある港であるとともに、背後圏には製紙や自動車をはじめとした国内主要産業の生産・物流拠点が集積しており、「ものづくり県 静岡」の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。

特に清水港新興津地区では、従来からの旺盛なコンテナ貨物の取り扱いに加え、近年は背後圏の製紙産業クラスターによる大型パルプ船の利用ニーズが高まっており、現状では新興津地区岸壁の利用が逼迫し、大型パルプ船の利用に制約があることから、非効率な輸送が生じているところです。

新興津地区におけるコンテナターミナルの岸壁延伸により大型コンテナ船と大型パルプ船の効率的な利用が可能となれば、今日、衛生用紙などの紙需要が増加する中、地域の基幹産業である製紙産業の国際競争力強化、ひいては地域経済の活性化にも大いに寄与するものと考えられます。

つきましては、当該事業の令和 3 年度の新規事業化について、是非とも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、本港が更に物流・交流の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。

建 第 255 号
令和3年3月3日

国土交通省港湾局長 高田 昌行 様

四日市港港湾管理者
四日市港管理組合管理者
三重県知事 鈴木 英敬



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）

平素より四日市港の港湾行政の推進につきまして、格別のご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

令和3年2月26日付け国港計第41号で照会のありました「四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業」につきましては、下記の点から必要不可欠であり、確実に令和3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

四日市港は、背後地域に自動車関連産業をはじめとした製造業や化学薬品等の素材加工型産業が数多く集積し、ものづくり産業を物流面から支える国際拠点港湾として重要な役割を担っています。

そのような中、近年、臨港道路「四日市・いなばポートライン」や新名神高速道路、東海環状自動車道、北勢バイパス等の道路ネットワークの整備により、四日市港への利便性が向上し、背後圏物流の拡大や企業立地が進展しています。

また、背後圏企業の多くが海外生産拠点として、東南アジア諸国を中心に展開しており、原材料の輸入や製品の輸出に伴うコンテナ取扱貨物量の増加に加え、コンテナ船の大型化が進んでいます。

しかしながら、四日市港にはコンテナ船用の水深14m対応の岸壁は、北埠頭80号岸壁の1バースしかなく、船舶の大型化に対応した岸壁が不足しており、航路サービスの充実が図れない状態となっています。

また、コンテナターミナルの耐震強化岸壁が未整備であるため、南海トラフ地震等大規模災害が発生した際には、港湾物流機能が停止し、背後圏産業や経済活動に甚大な影響を及ぼすおそれがあります。

一方、完成自動車の輸出、エネルギー関連貨物の生産能力の増加に伴い、港湾機能の強化についても求められています。

こうした課題を解決し、物流の効率化による生産性向上や地域産業の競争力強化、サプライチェーンの強靱化を図るためには、霞ヶ浦地区北ふ頭に大型コンテナ船に対応した新たな耐震強化岸壁を整備し、コンテナ取扱機能の高度化・効率化を図るなど、港湾機能の強化が必要不可欠であることから特段のご配慮をお願いします。

管理者としても、管理組合事業である北ふ頭81号岸壁背後の埠頭用地整備に全力で取り組むとともに、引き続き官民一体となって、荷主企業の利用拡大や更なる新規貨物の獲得に努めてまいります。

3 港企第 2 4 号
令和 3 年 3 月 3 日

国土交通省港湾局長 高田昌行 様

舞鶴港港湾管理者 京都府
代表者 京都府知事 西脇隆俊



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)

平素より本府の港湾行政の推進に格別の御理解と御協力を賜り厚くお礼申し上げます。令和 3 年 2 月 2 6 日付け国港計第 4 1 号で照会のありました「舞鶴港和田地区国際物流ターミナル(-12m)整備事業」について、下記のとおり回答します。

記

京都舞鶴港は「物流」「人流」における関西圏の日本海側玄関口にあたり、コンテナ取扱量は 1 0 年で約 4 倍に増加し、近年では大型クルーズ船の寄港や国際フェリーの定期航路が開設するなど環日本海経済交流の拠点として、重要な役割を担っています。また周辺では京都縦貫自動車道や舞鶴若狭自動車道などの高速道路ネットワーク及び臨港道路上安久線や国道 2 7 号西舞鶴道路など京都舞鶴港へのアクセス道路の整備も進められているところであり、利便性の向上から港湾のさらなる利用促進が見込まれるとともに太平洋側のリダンダンシー機能を有した港として広域的な連携が期待されています。

このような中、京都舞鶴港で新たなバルク貨物の取扱いを計画している企業がある一方で、舞鶴国際ふ頭の既存岸壁延長は十分ではなく、船舶の大型化、複数船舶の同時着岸に対応した岸壁を整備し、効率的な荷役が行えるよう、地元自治体や港湾利用者から強く要望されているところです。また、取扱貨物量は舞鶴国際ふ頭の取扱能力の限界に迫る水準で推移しており、貨物量の増加に対応できるよう、ふ頭用地の拡張や倉庫等が立地するための用地造成も必要です。

これらの要請に応えるため、本府では令和 3 年度から舞鶴国際ふ頭のⅡ期整備に着手するための予算を府議会で審議しており、直轄事業により岸壁の整備

が進められることは、さらなる競争力の強化が図られ、地域経済の活性化に極めて重要な事業と考えています。

つきましては、本府といたしましても本事業と連携を図り、円滑な事業進捗に加え、地域振興に資する港湾として発展するよう、尽力してまいりますので、令和3年度の新規事業化に、特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

港第1251号
令和3年3月1日

国土交通省港湾局長 高田昌行 様

姫路港港湾管理者 兵庫県
代表者 兵庫県知事 井戸 敏三



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）

本県の港湾行政の推進につきまして、平素よりご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、令和3年2月26日付け国港計第41号で照会のありました「姫路港広畑地区国際物流ターミナル整備事業」の予算化について、下記のとおり回答いたします。

記

「姫路港広畑地区国際物流ターミナル整備事業」を令和3年度に予算化することに同意します。

姫路港は、播磨灘の中央部に位置し、古くから物流・人流の拠点として栄えてきました。背後地域は、鉄鋼や化学産業等の製造品や電気・ガス等のエネルギー産業が集積し、地域経済に重要な役割を担っており、平成23年に国際拠点港湾に指定されました。

とりわけ、広畑地区とその周辺は、わが国のものづくりを支える企業が多数進出し、活発な企業活動が行われており、隣接する網干沖地区では、近い将来に約11haの工業用地の分譲を予定するなど、更なる発展が期待されます。

平成22年に整備された岸壁(-7.5m)と、平成24年に整備された岸壁(-14m)は、国内外のバラ貨物を中心とした貨物を取り扱っています。今後、工業用地の分譲が進み、公共岸壁を使用する新たな企業の進出が見込まれるため、岸壁(-14m)の2バース目の整備と、公共岸壁を中心とする臨港道路の整備は、喫緊の課題です。

また、コロナ禍で明らかとなった我が国のサプライチェーン強靱化への対応や、多核連携型の国づくりにも大きく寄与するものです。

本県としても、姫路市とともに、事業推進に必要な周辺企業や船舶利用者など関係者との調整や、周辺道路における交通負荷の軽減など、事業実施環境の整備に積極的に取り組むとともに、ポートセールス等を通じ、さらなる港湾利用の促進に努めます。

つきましては、当地区の開発を加速化するため、本事業の早期完成についても、重ねてお願いいたします。

港空第451号
令和3年3月2日

国土交通省港湾局長 高田 昌行 殿

川内港港湾管理者 鹿児島県
代表者 鹿児島県知事 塩田 康一



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）

本県の港湾行政につきましては、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3年2月26日付け国港計第41号で照会のありました「川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備事業」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お願いいたします。

なお、本事業は以下の点から必要不可欠であり、薩摩川内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3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

本県の重要港湾である川内港は、県北西部に位置し、中国・韓国・東南アジアに近い優位性から、物流拠点として重要な役割を果たしており、川内港のある薩摩川内市においては、中国江蘇省常熟市と友好都市盟約を結び、平成28年には、港湾貿易促進に関する協力協定書を締結し、川内港から常熟市へ直接木材の輸出を行っているところです。

川内港の背後地域である北薩地域においては、主伐期となる木材の供給量が豊富にあることから、近年、増加している中国等の木材需要に対応できると考えており、更なる木材輸出の増加が見込まれます。

一方、効率的かつ経済的な木材輸出を行うためには、大型船での輸送が不可欠でありませんが、現在、川内港に対応可能な岸壁がないことが大きな課題となっております。

また、国土強靱化基本計画において、南海トラフをはじめとした全国規模の大規模地震の切迫性が指摘されている中、広域的なリダンダンシーの確保の観点からも、川内港が大規模自然災害時における緊急物資等の輸送拠点としての機能を確保することが求められています。

これら喫緊の課題に対応するためには、大型船での輸送に対応した施設を早期整備することが不可欠であり、これにより、効率的かつ経済的な輸出機能強化が図られ、地域産業の国際競争力強化にも大きく貢献することが期待されます。本事業の推進は、国が掲げる農林水産物・食品の輸出額を2030年までに5兆円とする目標にも貢献するものです。

また、耐震機能を強化した岸壁を併せて整備することにより、緊急物資等の輸送拠点としての機能の確保が図られ、安心・安全の確保に大きく貢献することが期待されます。

本県といたしましても地元調整に万全の協力をさせていただくとともに、本事業と連携しながら県事業の推進に努めてまいります。

国土交通省港湾局長 高田 昌行 殿

西之表港港湾管理者 鹿児島県
代表者 鹿児島県知事 塩田 康一



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）

本県の港湾行政につきましては、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3年2月26日付け国港計第41号で照会のありました「西之表港洲之崎地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業」の予算化について、格別なご配慮を賜りますよう
よろしくお願いいたします。
なお、本事業は以下の点から必要不可欠であり、西之表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3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

西之表港は、種子島の北西部に位置し、県内の離島地域の中で最大となる取扱貨物量と乗降客の利用があり、種子島・屋久島地域における重要な拠点港となっています。
西之表港には、県本土と種子島を結ぶ唯一の定期貨物航路であるRORO航路が就航しておりますが、現在就航するRORO船については、繁忙期や台風等による欠航時などに貨物の積み残しが生じていることから、大型船の就航に向けた岸壁の整備を船社等から強く要望されています。
本県としても、離島における生活物資の輸送や生産品の出荷に支障がある事態は看過できず、離島住民の暮らしや産業を支えるための船舶の大型化が必要と考えています。
また、種子島住民に欠かせない生活物資のほとんどを西之表港に依存しているにもかかわらず、全国の離島にある重要港湾の中で、唯一、耐震強化岸壁が整備されていない港湾であり、種子島や周辺離島における災害対応上の課題となっています。
国土強靱化基本計画において、南海トラフをはじめとした全国規模の大規模地震の切迫性が指摘されている中、広域的なリダンダンシーの確保の観点からも、西之表港が大規模自然災害時における海上からの物資・人員・資機材等の輸送ルートを実際に確保できる機能が求められていることから、本県としては西之表港の耐震強化岸壁を早急に整備し、災害対応力を強化することが必要と考えています。
これらの喫緊の課題に対応するためには、船舶の大型化にも対応が可能な耐震強化岸壁を整備することにより、地震などの大規模自然災害時における緊急物資等の海上からの輸送ルートの確保を図ることが必要であり、これにより種子島・屋久島地域の安心・安全の確保に大きく貢献することが期待されます。また、本事業の推進は国が定める有人国境離島法の基本的な方針「有人国境離島地域の保全」に合致するものでもあります。
本県といたしましても、地元調整に万全の協力をさせていただくとともに、本事業と連携しながら県事業の推進に努めてまいります。