

# 八代港 港湾計画 一部変更

平成26年3月18日  
交通政策審議会  
第55回港湾分科会  
資料 9



平成25年7月撮影

# 八代港 計画変更内容

外港地区において、埠頭における荷役の効率化を図るとともに、港湾背後に立地している企業の安定的な操業環境の整備、及び港湾の一層の機能強化・振興を図るため、以下の通り計画を変更する。

## 【既定計画】

岸壁:水深14m 岸壁2バース 延長560m  
 水深10m 岸壁4バース 延長740m  
 泊地:水深14m 51.0ha



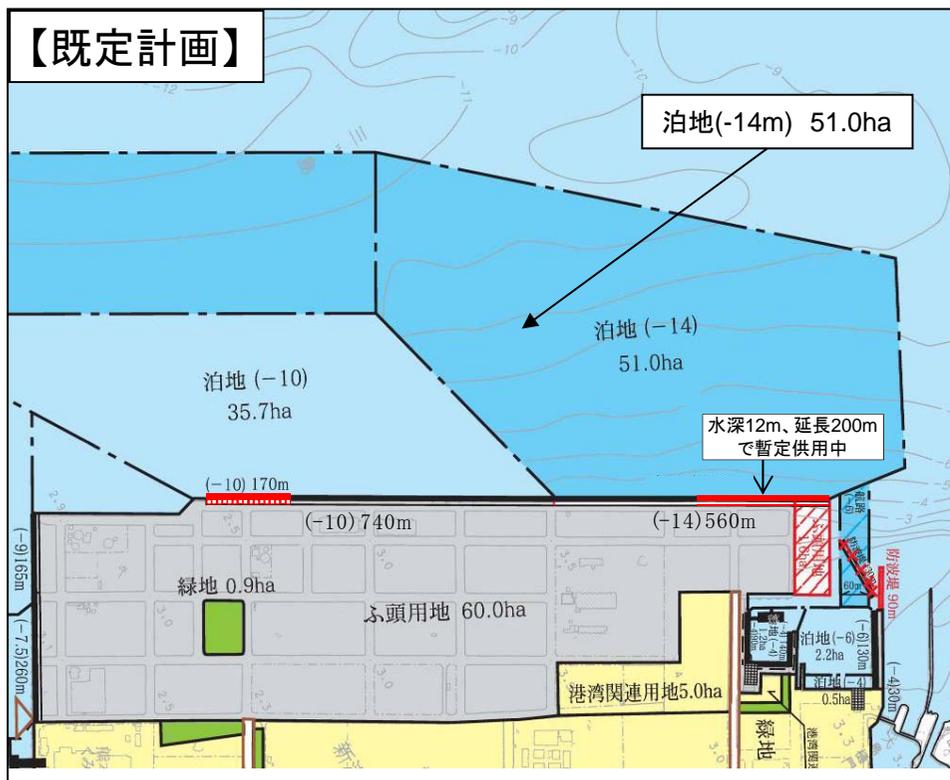
- 水深10m～14mの連続バースが供用中。
- 水深14m岸壁のうち、1バースは既設、もう1バースは水深12m、延長200mで暫定供用中。

## 【今回計画】

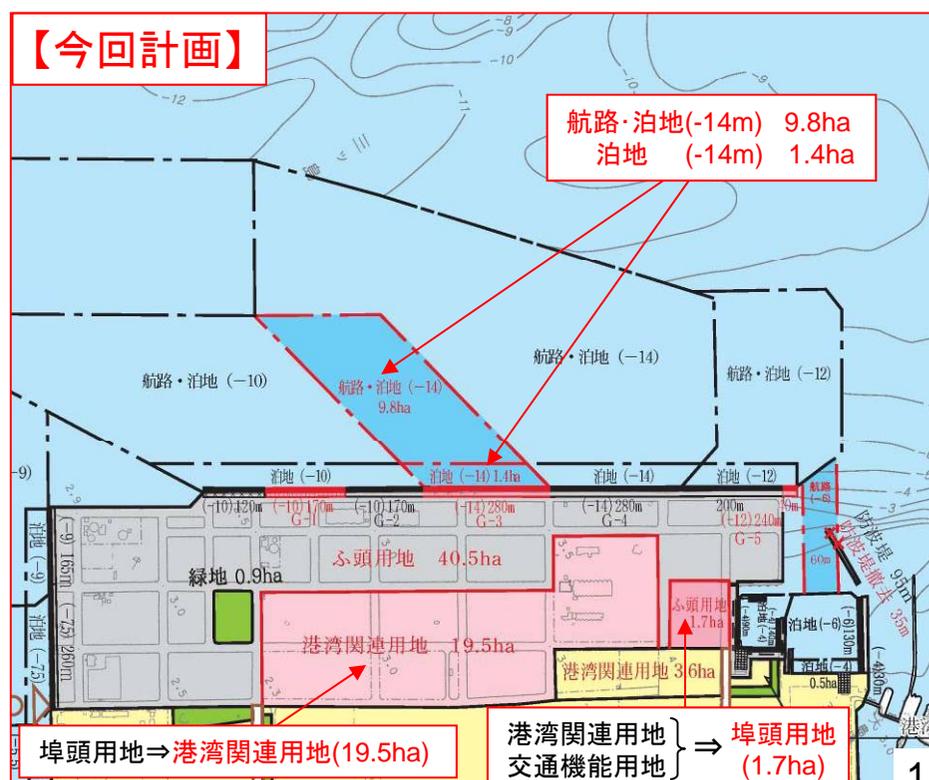
- 埠頭再編により、効率的な埠頭の利用を実現するため、公共埠頭計画、水域施設計画、土地利用計画等を変更

岸壁:水深14m 岸壁2バース 延長560m  
 水深12m 岸壁1バース 延長240m  
 水深10m 岸壁2バース 延長340m  
 水深10m 岸壁1バース 延長120m(物資補給岸壁)  
 泊地:水深14m 1.4ha、 航路・泊地:水深14m 9.8ha

## 【既定計画】



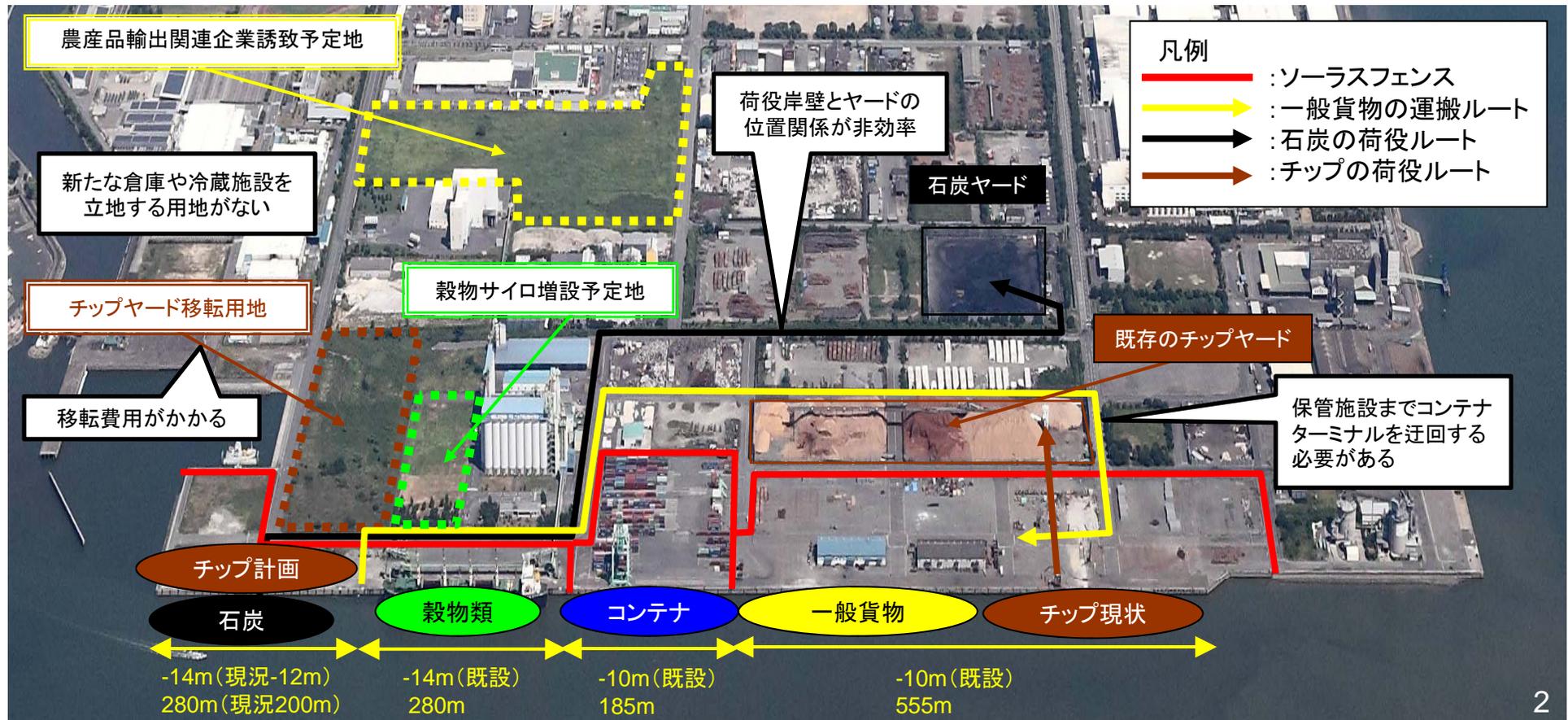
## 【今回計画】



# 八代港が抱える現状の課題

## ◆貨物の埠頭内運搬の課題

- 現状で石炭荷役を行う岸壁（現況水深12m、下図左端）は、**石炭ヤードまでの運搬距離が長く、非効率。**
- チップは現状で水深10mの岸壁（下図右端）で取り扱っているが、既定計画では水深14mの岸壁（下図左端）にシフトする計画。**チップヤードの移転が必要となり、利用企業負担による移転費用が必要。**
- 連続バースの中央部にコンテナバースが位置しており、**背後ターミナル内を横断移動することができず、コンテナターミナルの迂回が必要となるため非効率。**



# 今回計画における課題への対応

## ◆貨物の埠頭内運搬への対応

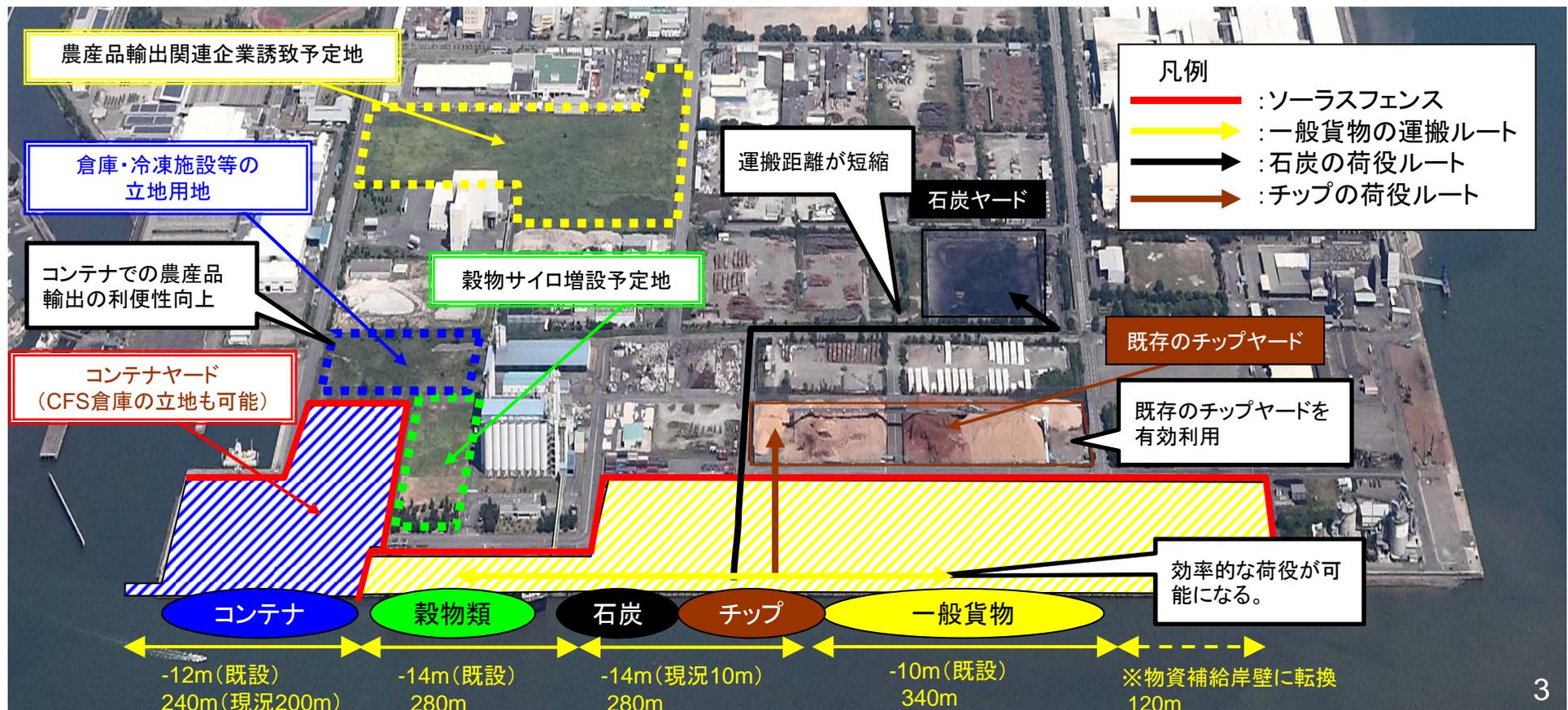
○コンテナバースを連続バースの左端に配置変更し、そこに位置していた水深14mの岸壁を連続バース中央部に配置変更することで、**石炭ヤード、既存のチップヤードまでの運搬距離が短縮され荷役費用の縮減が可能。**

また、**既存のチップヤードの移転が必要なくなるため、利用企業負担による移転費用も不要。**

○コンテナバース以外の延長900m分の岸壁を**一般・バルク貨物連続バース**とすることで、埠頭の**一体的な利用が可能になり、効率的な荷役が可能。**

## ◆整備コストの縮減

○今回計画は、既存ストックを活用したターミナルの再編により、**埠頭整備に係る費用を縮減可能。**



# 確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
公共ふ頭の再編	<p><b>I 今後の港湾の進むべき方向</b></p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築 (2)臨海部の産業立地・活動環境の向上</p> <p>経済のグローバル化の進展、東アジア地域の急成長、企業の国際分業の進展等の中で、製造業を中心とする企業は最適生産地を求めて、国や地域を選択する時代となっており、東日本大震災を受けてその傾向はますます強くなると考えられる。</p> <p>また、<u>臨海部における国内外からの産業立地や設備投資を促進することにより、我が国における産業の国際競争力を向上させるとともに、雇用や所得の創出等により地域を活性化させることが必要である。</u></p> <p>このため、原材料等のバルク貨物等を輸送する船舶の大型化や企業立地等に対応した港湾施設の整備、<u>臨海部の有効活用・再編による用地の提供を行うとともに、ターミナル隣接地における大型特殊貨物を円滑に輸送するための措置や幹線道路網とのアクセスの確保について関係機関と連携して取り組む。</u></p> <p>また、産業活動を支える高度なサプライチェーンを構築するため、荷さばき、流通加工、在庫管理等ロジスティクス機能を備えた物流産業の誘致・育成を進める。</p>

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(平成26年1月6日施行)