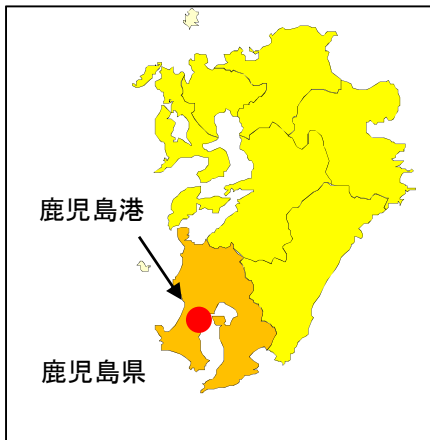


鹿児島港 港湾計画一部変更

前回改訂：平成5年6月（目標年次：おおむね平成17年）

港湾管理者 鹿児島県

平成27年6月29日
交通政策審議会
第60回港湾分科会
資料 3



— 凡 例 —

-  重要港湾
-  高速道路
-  国道
-  空港

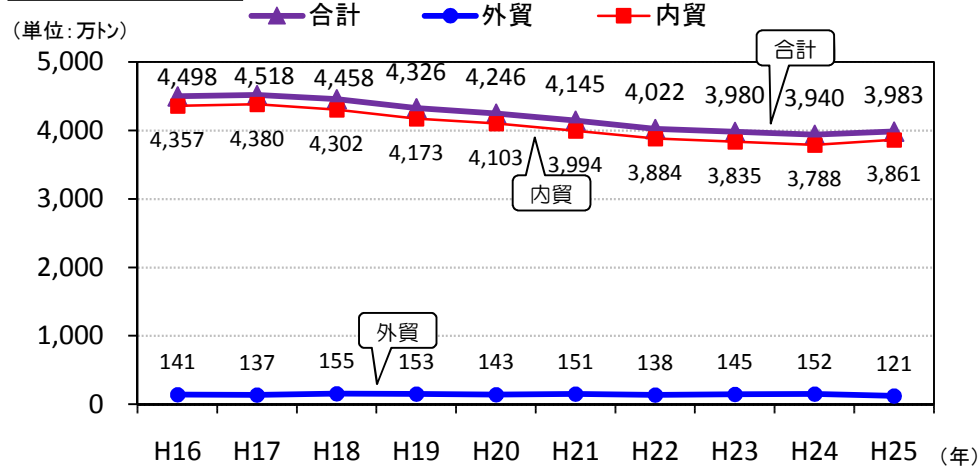
鹿児島港の全景



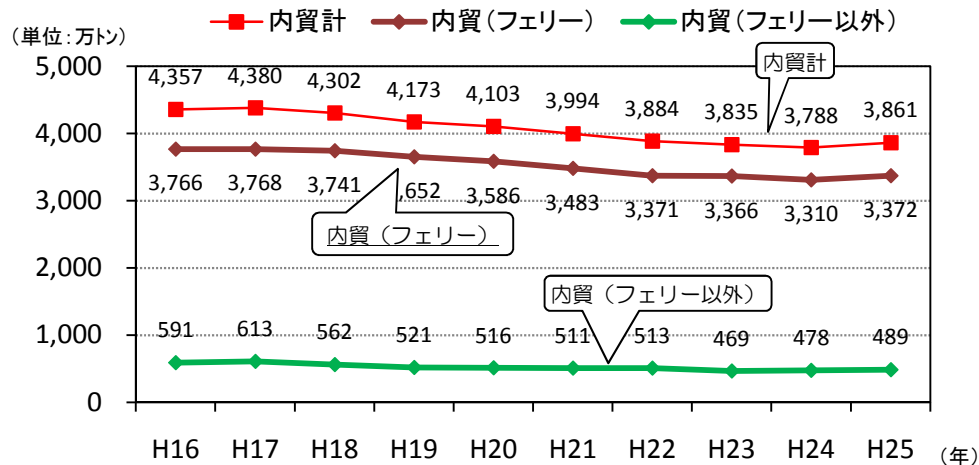
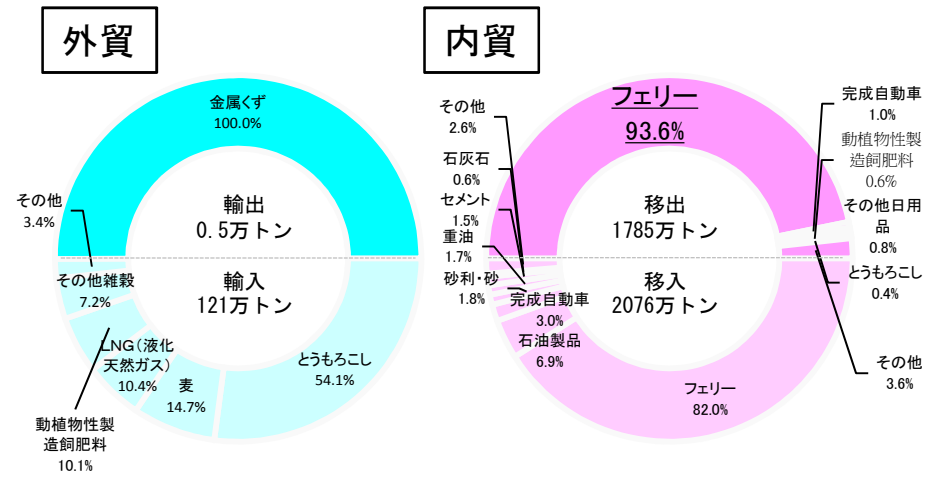
鹿児島港の概要

○鹿児島港全体の取扱貨物量は3,983万トンで、うち約85%がフェリー貨物(平成25年統計)である。
 ○鹿児島港は、鹿児島市の南北約20kmの範囲に及ぶ7つの港区から成り立っており、種子島、屋久島及び奄美大島などの離島を結ぶ定期船の基地港として住民の生活を支えているとともに、地域の主要産業である畜産業・漁業・観光などを支える拠点として、地域経済の発展に大きな役割を果たしている。

取扱貨物量の推移



取扱貨物の品目内訳(平成25年)



鹿児島港の主な定期内航RORO航路(平成27年年4月1日現在)

内航RORO船航路	船社名	便数
大阪(博多)～鹿児島～那覇	鹿児島荷役海陸運輸	1便/週
博多～那覇～鹿児島	琉球海運	3便/週
鹿児島～名瀬(奄美大島)	共同組海運	6便/週
鹿児島～宮之浦(屋久島)	共同組海運	1便/日
鹿児島～西之表(種子島)	共同フェリー運輸	2便/日

出典: 港湾管理者統計に基づき港湾局作成

○港内南北方向の交通網を充実し、港湾における物流の円滑化を早急に図るため、中央港区において臨港交通施設計画を変更する。

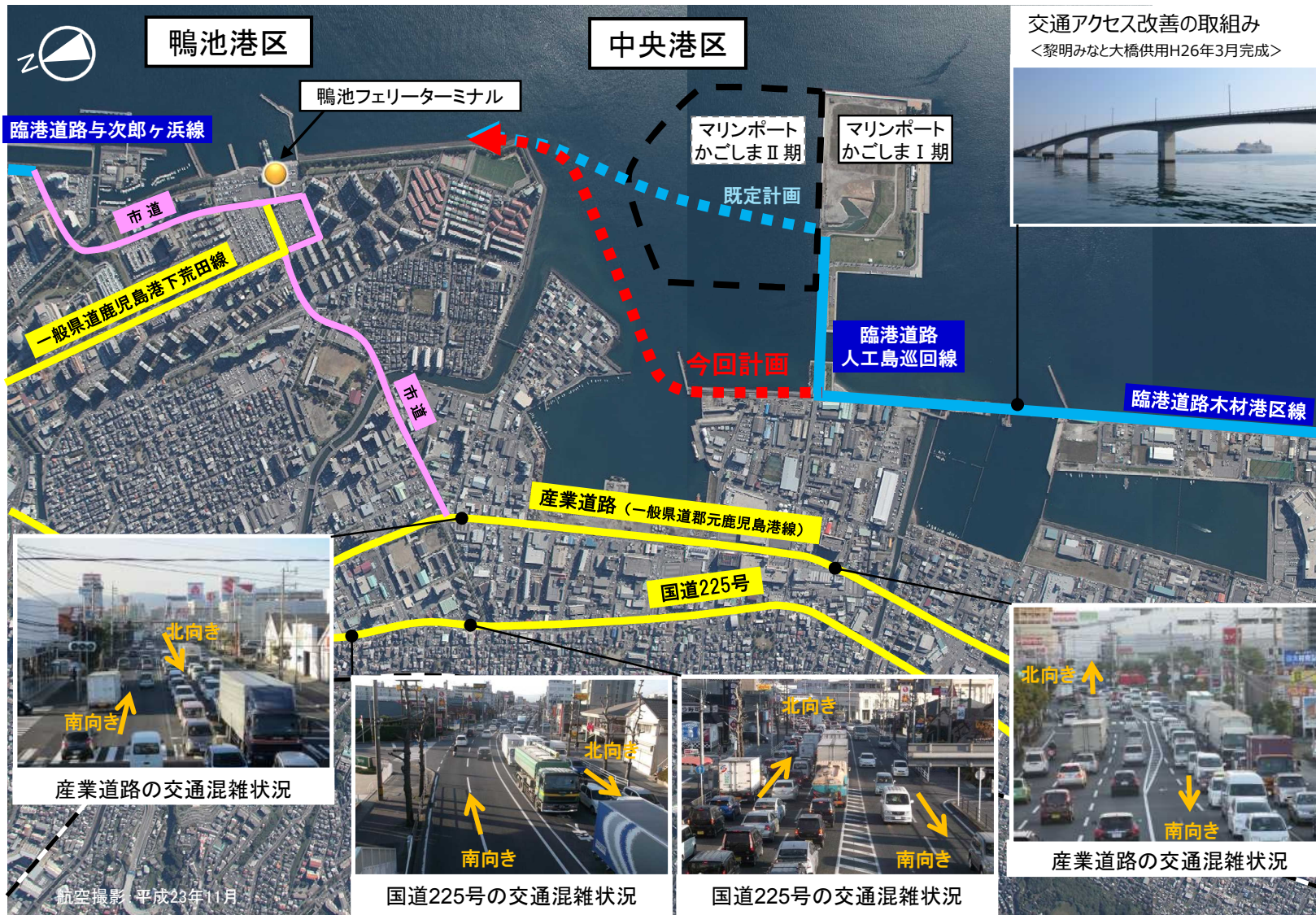
中央港区：臨港交通施設計画
臨港道路鴨池中央港区線

【変更前】 起点：臨港道路鴨池港線
終点：中央港区埠頭
延長：約2.5 km
車線：2～4車線

【変更後】 起点：臨港道路鴨池港線
終点：臨港道路人工島巡回線
延長：約2.2 km
車線：4車線

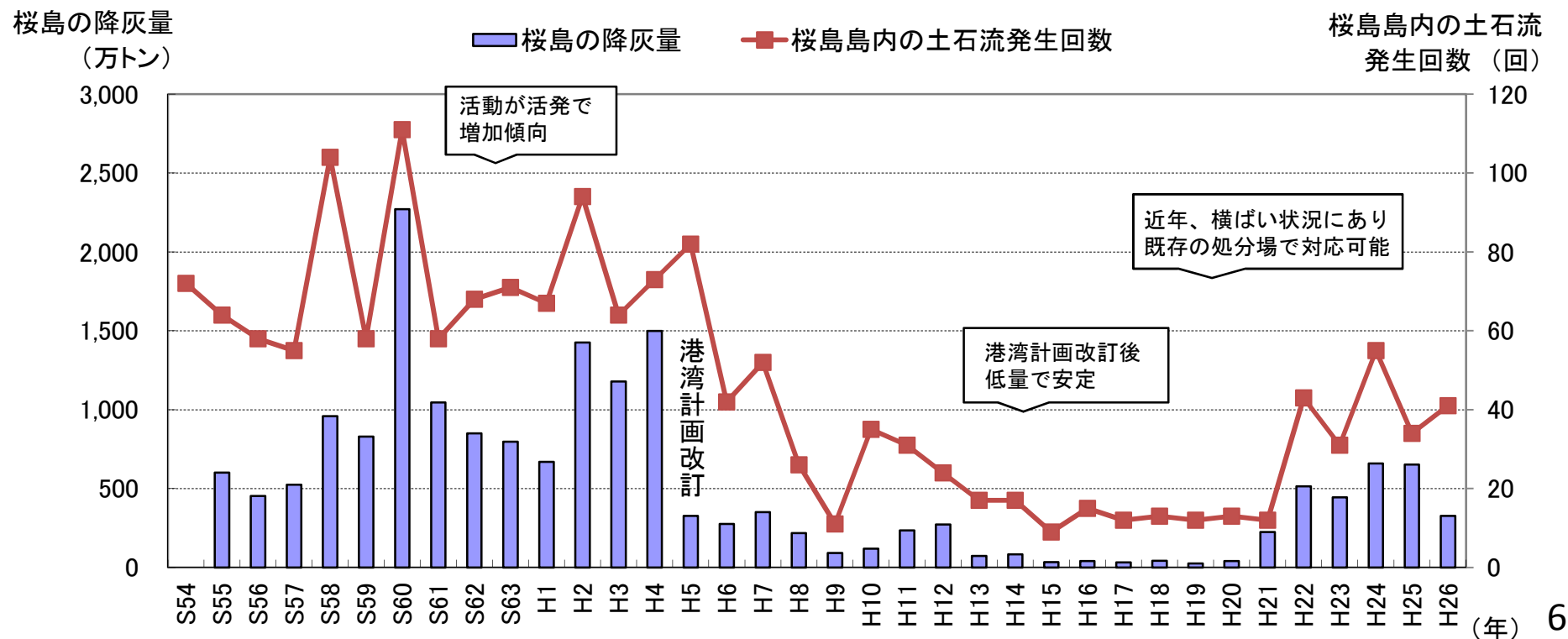
周辺道路の混雑状況と臨港道路鴨池中央港区線の整備効果

- 鴨池港区及び中央港区周辺道路においては、臨港道路の未整備による港湾関連車両の流入も一つの要因となり、混雑が発生している。
- 臨港道路の全線整備により沿岸部ルートの特続性を確保することにより、道路混雑緩和と時間短縮が図られる。

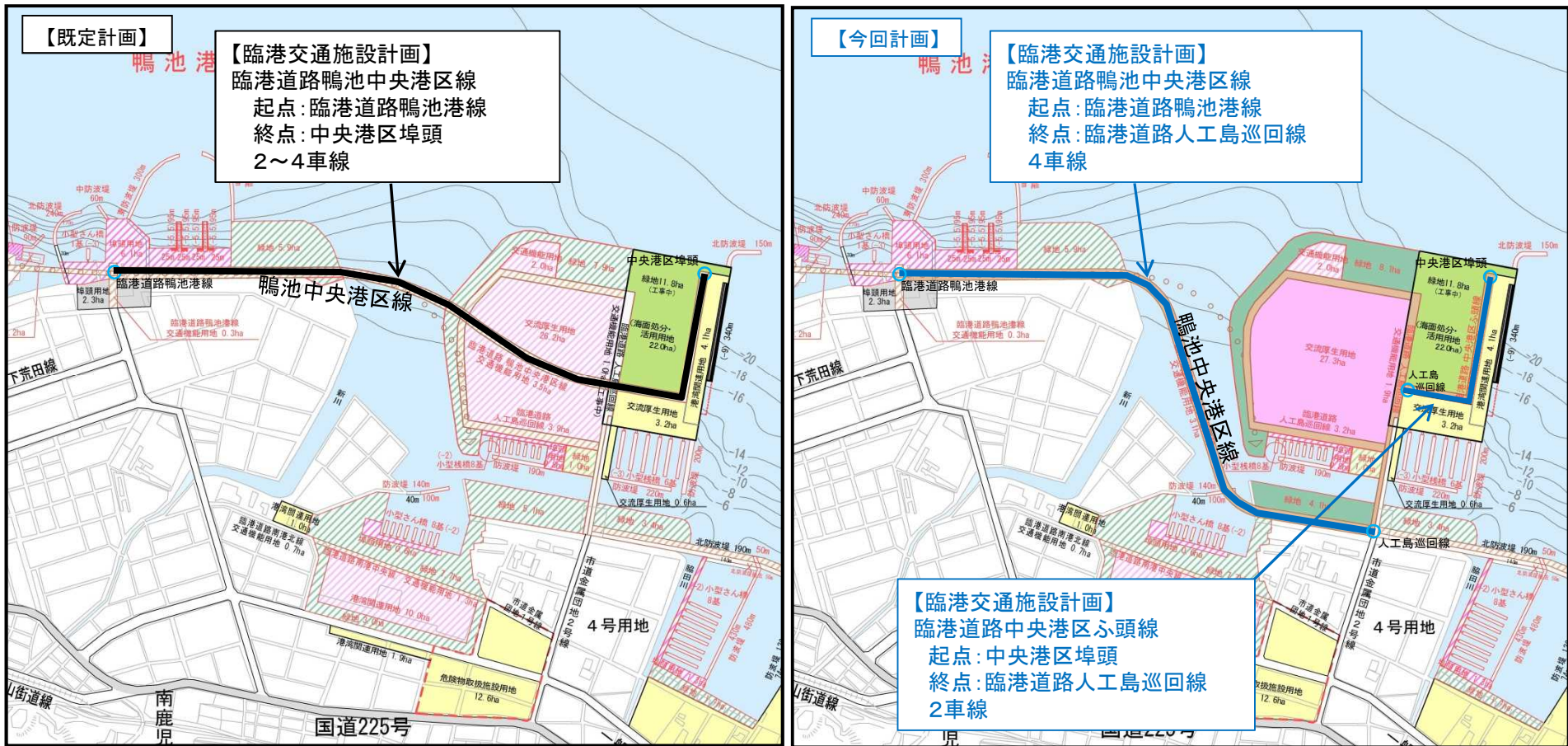


土石流土砂処分場の現状

- 現計画では、桜島の降灰に伴う土石流土砂処分場として、マリンポートかごしまを計画し、造成後の土地を有効活用することとしている。
- 近年、桜島の活動は沈静化しており、降灰量は計画で想定した発生量に比べ、少ない量で横ばいの状況である。（現在は桜島内の有村溶岩採石跡地などで処分されている。）
- 現状、土石流土砂は既存処分場で処理が可能であり、マリンポートかごしまを早急に整備する必要は無い。従って、マリンポートかごしまの整備を前提とした臨港道路の計画を見直す必要がある。
- ただし、今後発生量が増加した場合に備え、土石流土砂受入先としてマリンポートかごしまの計画は引き続き必要である。



○鹿児島港における港湾物流の円滑化を早急に図るため、臨港道路鴨池中央港区線に係る臨港交通施設計画を変更する。



確認事項	基本方針※との適合
臨港道路の 法線変更	<p>前文</p> <p>(前略)</p> <p>これらの多様な要請に対応して、我が国の港湾が社会から求められる機能を的確に発揮するため、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える、<u>効率的で安全性・信頼性が高く環境負荷の小さい輸送体系を構築していく。</u></p>
	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</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</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>⑤地域の暮らしを支える機能の確保</p> <p>離島及び地方における日常生活や地場産業を支える港湾は、周辺の港湾と相互に連携しつつ効率的かつ安定的な海上輸送ネットワークを形成して、<u>地域の暮らしを支えられるように、地域の特性に配慮した機能を確保する。</u>特に、離島においては港湾が地域の生活に不可欠な交通基盤であることから、就航率の向上等、輸送の安定性の確保に努める。</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12月19日 国土交通省告示第1167号)