

鹿島港 港湾計画 一部変更

平成24年7月5日
交通政策審議会
第49回港湾分科会
資料 4 - 1



今回計画変更箇所

南海浜沖地区

北海浜地区

南海浜地区

高松地区

神之池東部地区

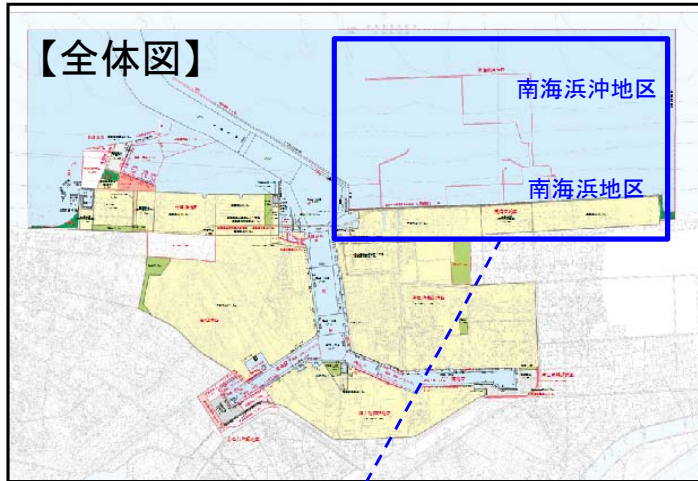
神之池西部地区

北公共埠頭地区

2012.3撮影

鹿島港港湾計画の一部変更

- ・南海浜沖地区及び南海浜地区において、港湾空間の適正かつ効率的な利用に努めつつ、多様化する環境問題、地球温暖化の進行に対応し、港湾における風力発電施設の導入を図るため、「再生可能エネルギー源を利活用する区域」を設定する。

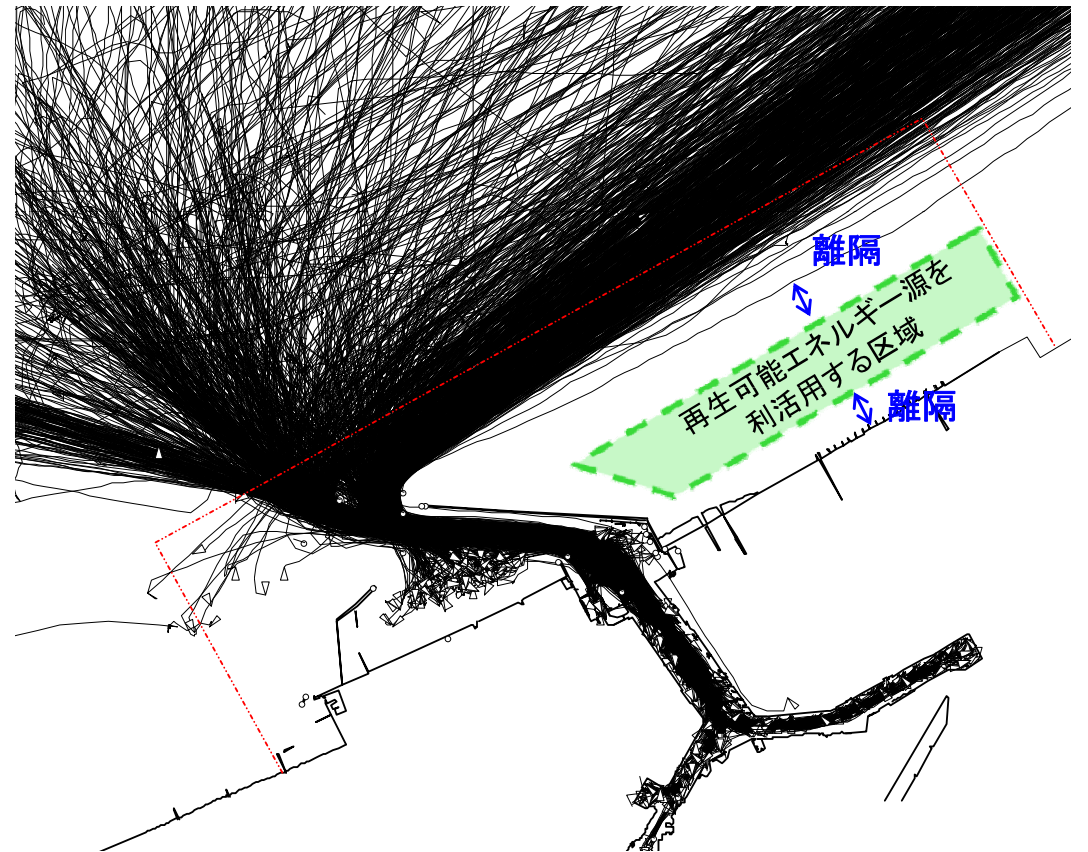


【今回計画】



区域設定の考え方

- : 航跡
- - - : 港湾区域外縁



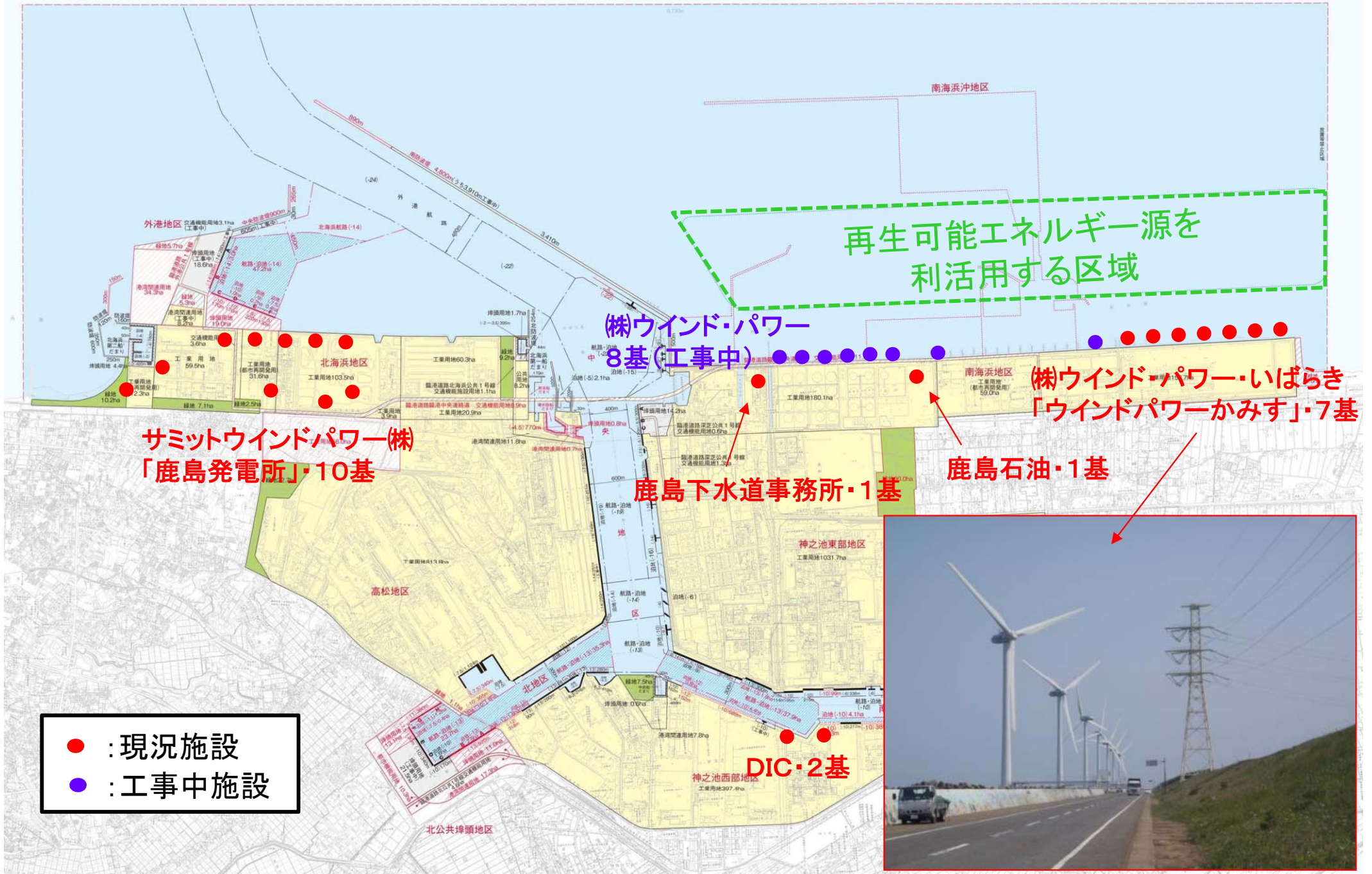
船舶の頻繁な往来がある領域や、既存風力発電施設に配慮し、離隔距離を設けた領域に区域を設定している。

※航跡図の対象期間：平成23年2月1日～28日

対象船舶

：内航船⇒500GT、外航船⇒300GT

鹿島港 既存風力発電施設の設置状況

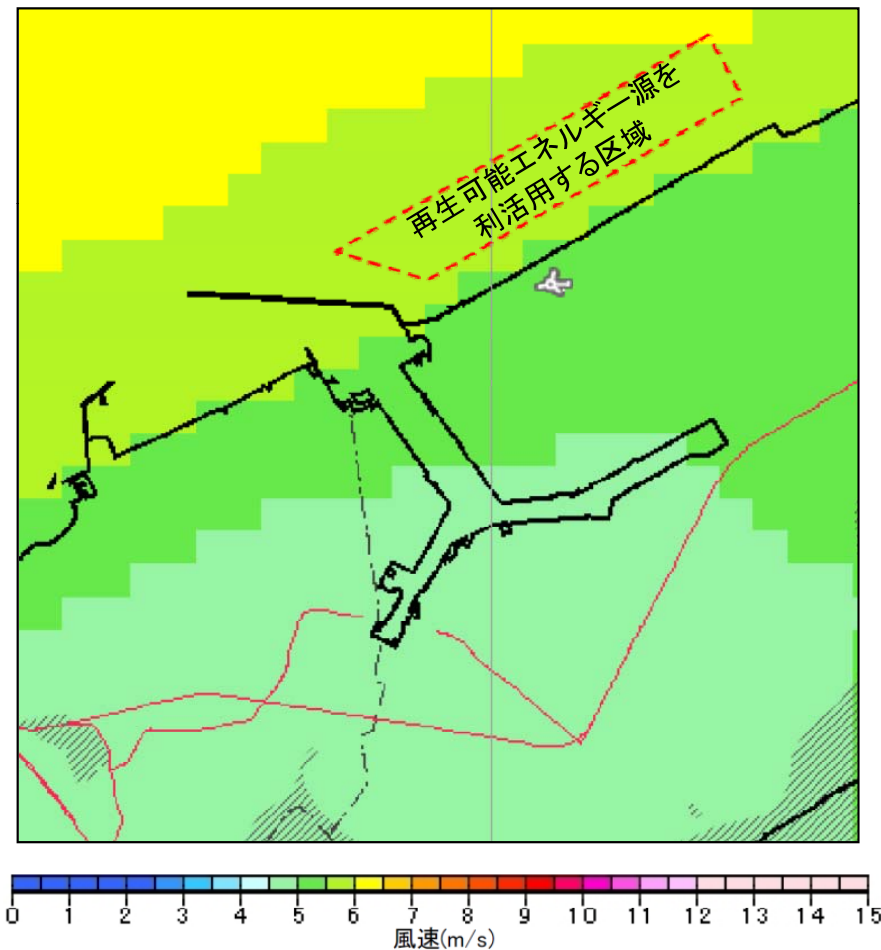


風力発電における鹿島港の優位性

- ・鹿島港港湾区域は、年平均風速が概ね5.5～6.0mあり、風力発電導入の有望地域※1に該当する。
- ・既設の風力発電施設だけでも約8,200戸の年間消費電力を賄う事が可能であり、これは鹿島港背後の神栖市及び鹿嶋市の世帯(61,100戸※2)のうち約13%を賄うことが可能な計算となる。

※1 風力発電導入ガイドブック(2008年2月改訂第9版、(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構)より ※2 平成22年度国勢調査より

【鹿島港付近における年平均風速の状況(地上30m)】



出典:「局所風力マップ」
(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構

【鹿島港の既設風力発電施設が賄う電力】



確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
再生可能エネルギー源を 利活用する区域	<p>IV 良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応</p> <p>2 多様化する環境問題への対応</p> <p>① 地球温暖化防止対策 港湾における地球温暖化防止対策を進めるためには、港湾を核とした効率的な物流体系の構築及び港湾活動や臨海部における企業活動の低炭素化の促進が重要である。 このため、港湾機能の適切な配置や、貨物自動車よりもCO₂の排出原単位が小さい海上輸送・鉄道輸送への利用転換、コンテナターミナルゲート前等での渋滞の緩和、空荷輸送の削減等の環境負荷が小さい効率的な物流体系を構築する。また、港湾の活動に必要な設備等において、CO₂の排出原単位の低減に資する先進的な技術を導入するとともに、<u>再生可能エネルギーの利活用を促進する</u>。さらに、CO₂の吸収源対策として、緑地の整備を進める。また、適切な管理等によりCO₂の吸収効果が期待される藻場の保全・造成を進める。</p>
	<p>3 環境の保全の効果的かつ着実な推進</p> <p>③ 先導的な環境保全技術の開発 環境をより効果的かつ着実に保全するため、特に生態系の評価や回復、生物を利用した栄養塩類の回収等に関する先導的な技術開発を進める。また、港湾に於けるCO₂排出量を削減するため、荷役機械等の省エネルギー化や<u>再生可能エネルギー等を活用するための技術開発を進める</u>。その際、関係機関と連携して必要な技術開発を進める。</p>

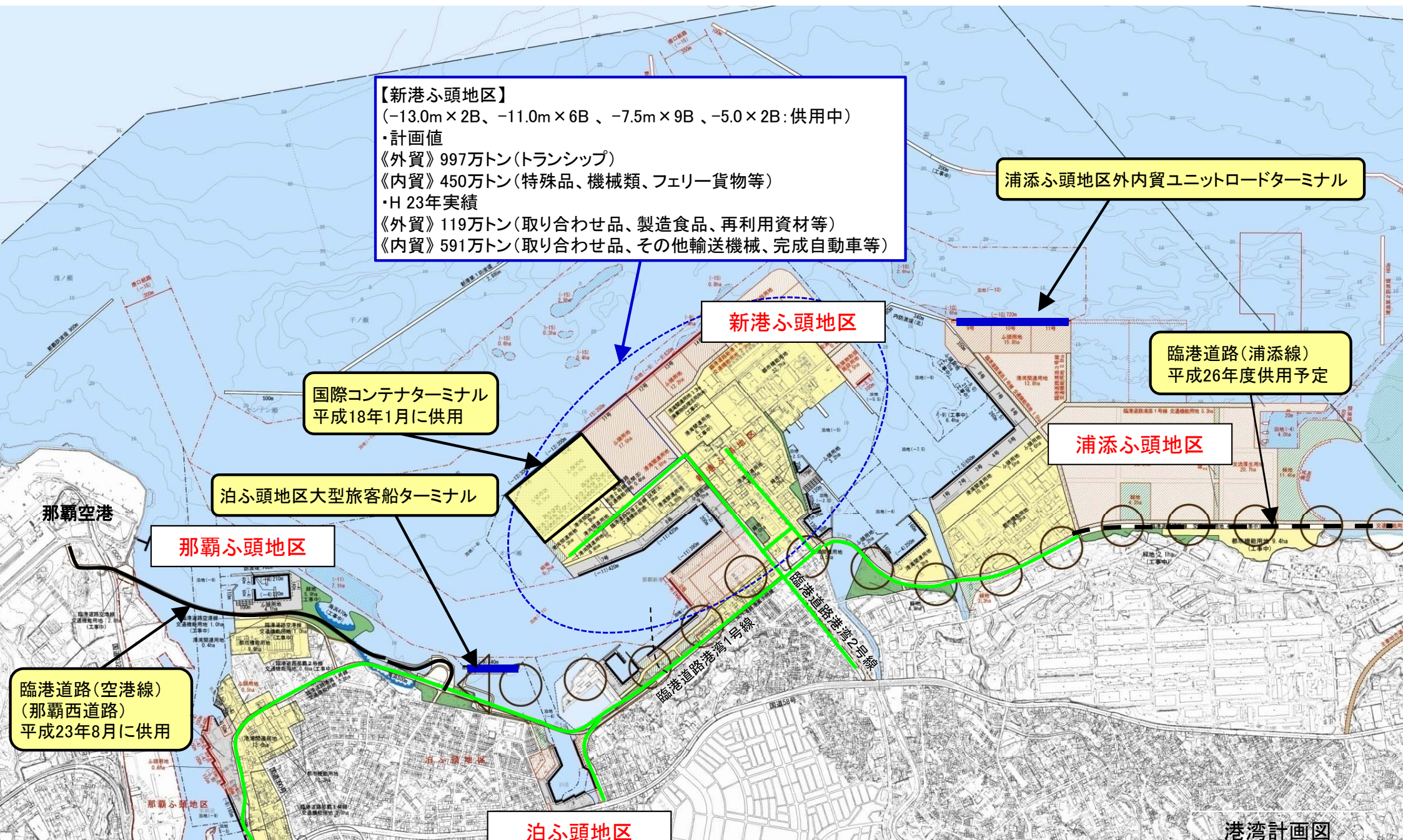
※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(平成23年9月15日施行)

那覇港港湾計画 一部変更

平成24年7月5日
交通政策審議会
第49回港湾分科会
資料 4-2



那覇港の現況



【新港ふ頭地区】
(-13.0m×2B、-11.0m×6B、-7.5m×9B、-5.0×2B:供用中)
・計画値
《外貿》997万トン(トランシップ)
《内貿》450万トン(特殊品、機械類、フェリー貨物等)
・H 23年実績
《外貿》119万トン(取り合わせ品、製造食品、再利用資材等)
《内貿》591万トン(取り合わせ品、その他輸送機械、完成自動車等)

浦添ふ頭地区外内貿ユニットロードターミナル

新港ふ頭地区

臨港道路(浦添線)
平成26年度供用予定

国際コンテナターミナル
平成18年1月に供用

泊ふ頭地区大型旅客船ターミナル

浦添ふ頭地区

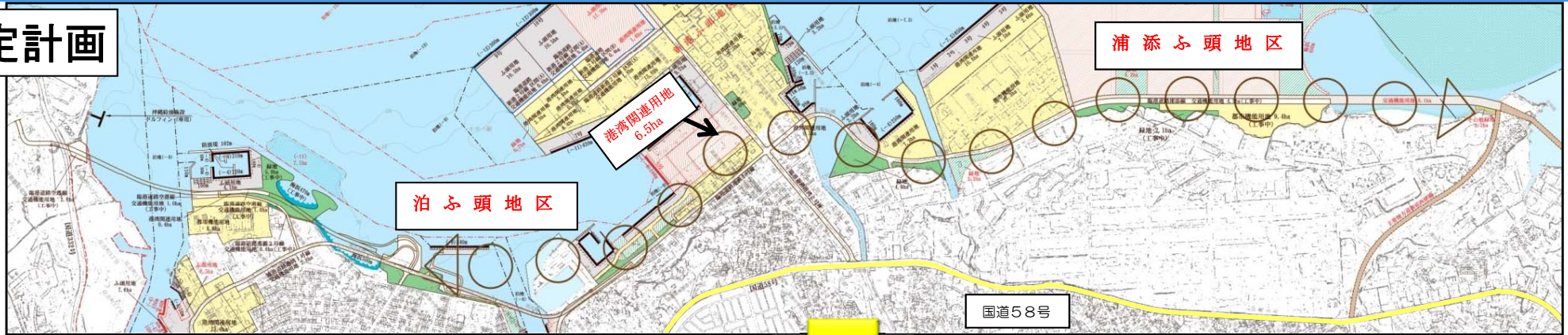
那覇ふ頭地区

臨港道路(空港線)
(那覇西道路)
平成23年8月に供用

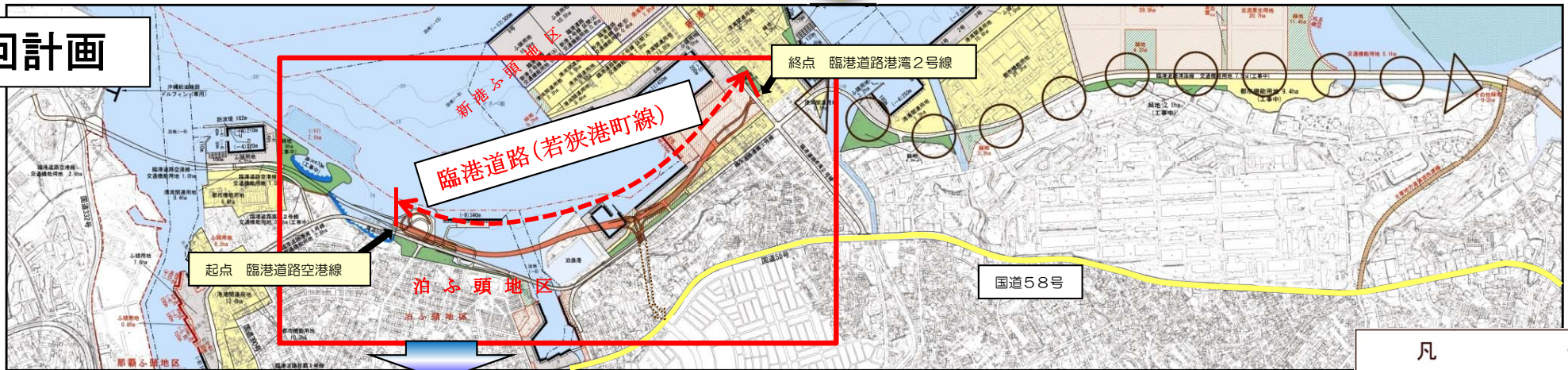
泊ふ頭地区

計画変更内容

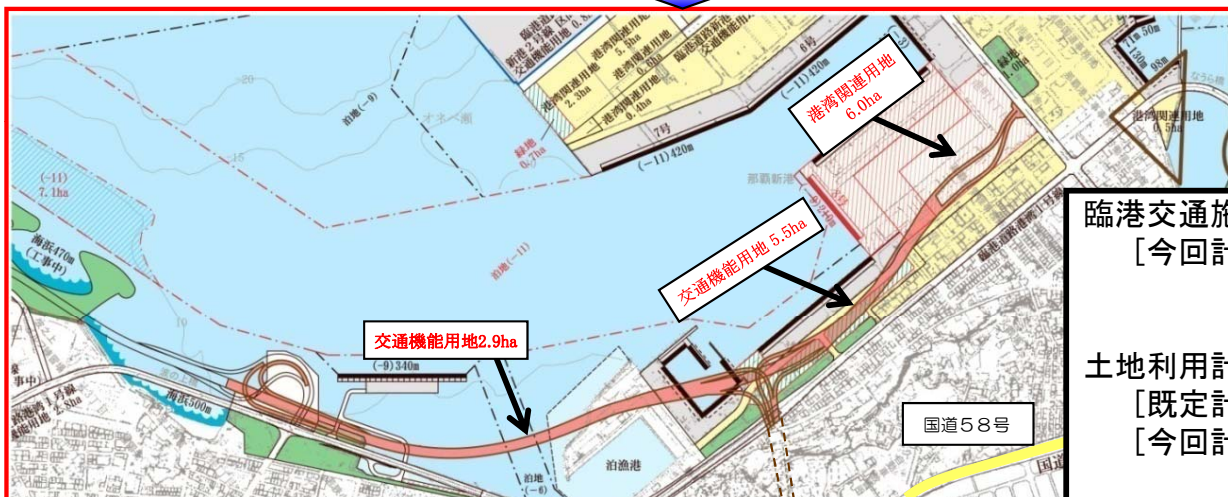
既定計画



今回計画



凡 例	
	交通機能用地 (既定計画)
	臨港道路 (今回計画)
	その他道路 (計画)
	道路 (将来構想)

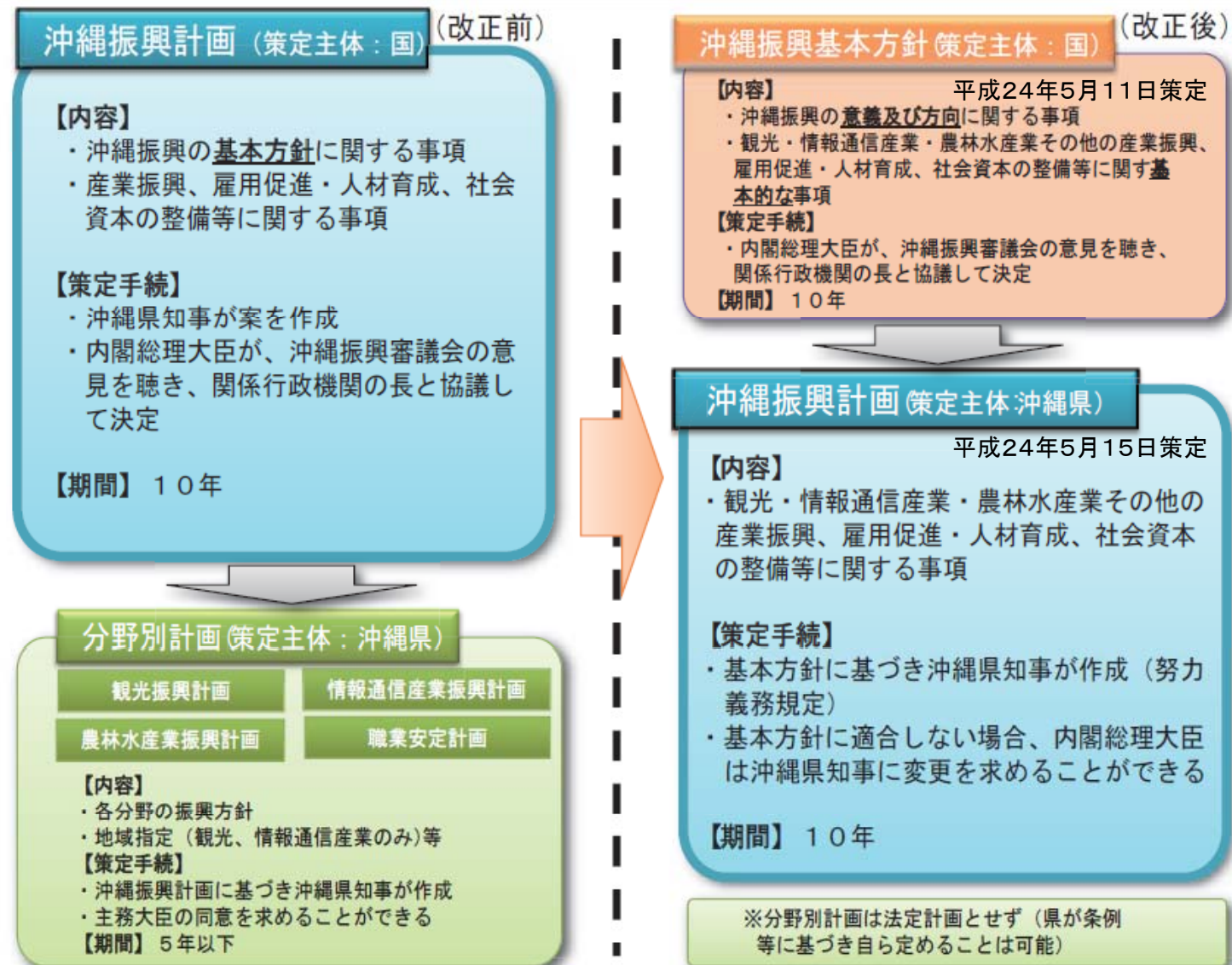


臨港交通施設計画			
[今回計画] 臨港道路 (若狭港町線)			
起点	泊ふ頭地区	臨港道路空港線	
終点	新港ふ頭地区	臨港道路港湾2号線	6車線
土地利用計画			
[既定計画]	新港ふ頭地区	港湾関連用地	6.5ha
[今回計画]	新港ふ頭地区	港湾関連用地	6.0ha
	泊ふ頭地区	交通機能用地	2.9ha
		交通機能用地	5.5ha

沖縄振興基本方針及び沖縄21世紀ビジョン基本計画について

- 「民間主導の自立型経済の発展」という沖縄振興の基本方向を大きく前に進めるため、沖縄振興特別措置法の一部を改正(平成24年4月1日施行)することにより、沖縄振興計画の策定主体を国から県へ変更。
- 今後、県は沖縄振興基本方針に基づき、主体的に沖縄の振興に取り組むこととなる。

沖縄振興法制における計画体系の変更



今後の那覇港が目指す姿

<沖縄振興基本方針における那覇港の位置づけ>

- ・国際物流拠点の形成を図るため、関連するインフラの整備等を目指す。

<沖縄21世紀ビジョン基本計画(沖縄振興計画)における那覇港の位置づけ>

- ・那覇港においては、臨空・臨港型産業の集積による国際物流拠点の形成及び国際流通港湾としての機能充実を図る。

【人流を支える港湾の整備】

<国際旅客ターミナル>

- ・海洋レクリエーション活動に対応したコースタルリゾート及びウォーターフロントの整備。



【人流・物流を支える港湾の整備】

<臨港道路>

- ・**那覇空港やふ頭間等とを結ぶ臨港道路の整備。**

【物流を支える港湾の整備】

<国際コンテナターミナル>

- ・ガントリークレーン増設を含む国際コンテナターミナルの整備。



【臨空・臨港型産業の集積による国際物流拠点の形成促進】

- ・ロジスティクスセンター建設及び背後地の整備。
- ・各種規制緩和措置。
- ・航空物流ネットワークの拡充。



【観光リゾート関連産業の振興】

- ・糸満市から浦添市に至る西海岸地域において、リゾート、ショッピング、マリーナ・人工ビーチ等施設を集積し、諸外国や県内外との交流拠点を形成。



臨港道路(空港線)(沖縄西海岸道路)
平成23年8月に供用

臨港道路(浦添線)
平成26年度供用予定

臨港道路若狭港町線(沖縄西海岸道路)

臨港道路港湾1号線の混雑状況

- ・那覇港の貨物の約70%を占める主要動線である臨港道路「港湾1号線」は朝夕を中心に日中も渋滞が発生。
- ・新港ふ頭地区において、ロジスティクスセンターの開業等により、今後、ますます交通量の増加が見込まれる。

①港湾1号線 泊大橋



【臨空・臨港型産業の集積による国際物流拠点の形成促進】イメージ(H27開業予定)

- ・ロジスティクスセンター建設及び背後地の整備を推進する。
- ・各種規制緩和措置
- ・航空物流ネットワークの拡充



③曙交差点 港湾1号線方面



臨港道路(浦添線)

②港湾1号線 泊大橋



④港湾1号線

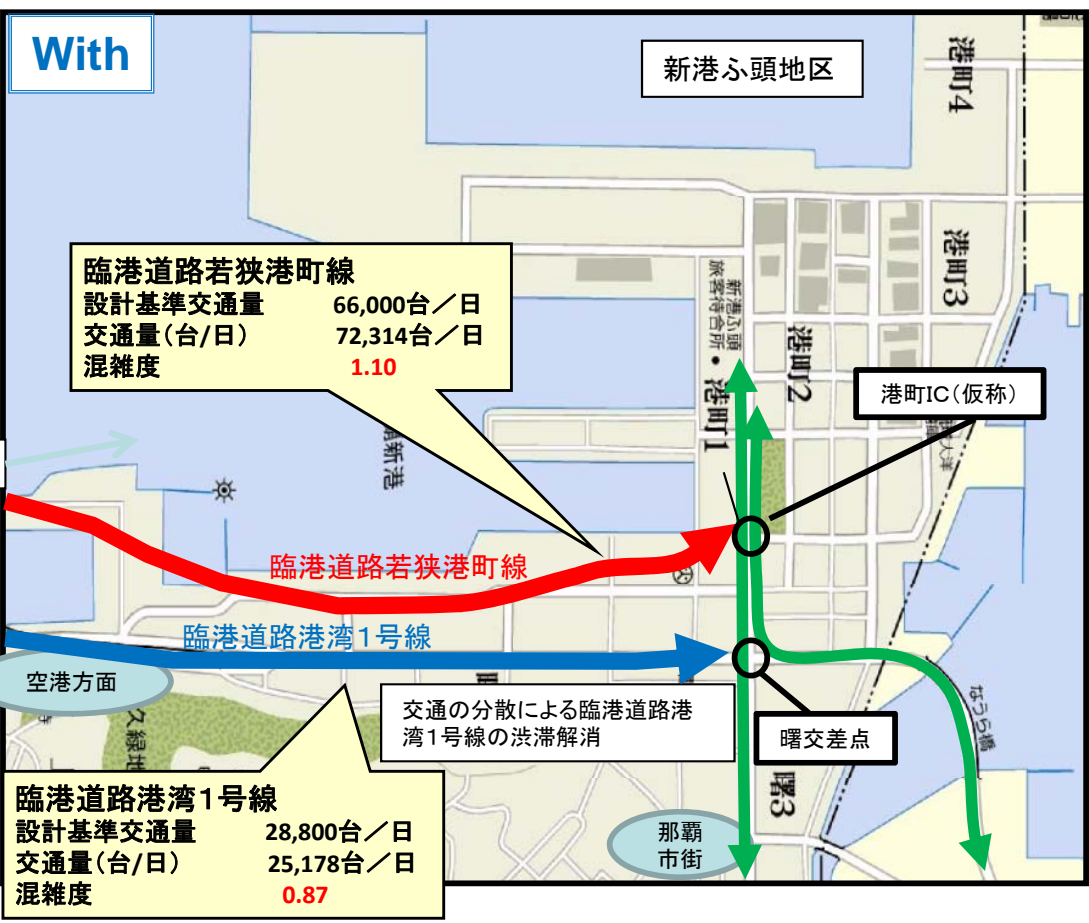


臨港道路(港湾1号線)

国道58号

臨港道路若狭港町線の整備による効果（将来試算）

- ・現状では、臨港道路「港湾1号線」は慢性的に渋滞しており、新港ふ頭地区に向かう港湾関連車両の円滑な動線確保が大きな課題である。
- ・臨港道路「若狭港町線」が整備された場合、南部方面及び空港からの車両は当該道路を通り、交通が集中する曙交差点を經由することなく新港ふ頭地区へアクセスできるようになるため、交通が分散し、円滑な交通が確保される。



※混雑度とは
 混雑度 = (交通量(台/日)) / (設計基準交通量(台/日)) で算出される。混雑状態については以下の通り。

1.0以上～1.25未満 昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。

1.25以上～1.75未満 ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。

1.75以上 慢性的混雑状態を呈する。

周辺の地域高規格道路計画

- ・沖縄県西部の読谷村から糸満市に至る延長約50kmに渡り、那覇空港自動車道、那覇空港、那覇港等の各拠点を結ぶ地域高規格道路(沖縄西海岸道路)が計画・整備されている。
- ・那覇北道路(臨港道路「若狭港町線」)は、地域高規格道路の一部を形成しており、那覇港・那覇空港へのアクセス向上に資するため、県知事をはじめとする地元関係者から早期整備が期待されている。

地域高規格道路(沖縄西海岸道路)の整備状況図



地域高規格道路(沖縄西海岸道路)(50km)

確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
効率的で安全性・信頼性が高い輸送体系の構築	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 ・これらの多様な要請に対応して、港湾が社会から求められる機能を的確に発揮するため、港湾においては、 <u>我が国における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、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>

※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23年9月15日施行)