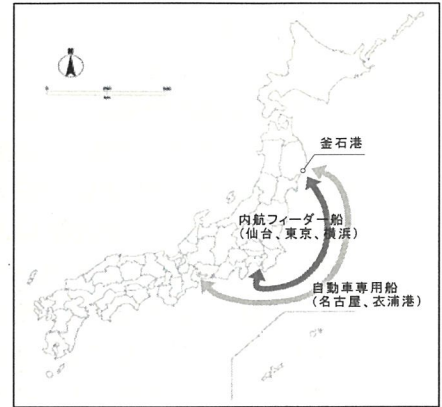


釜石港港湾計画(一部変更)の承認

平成 17 年 11 月 18 日に開催されました交通政策審議会港湾分科会において釜石港港湾計画(一部変更)が承認されました。概要については以下のとおりです。



1. 釜石港の課題と対応

(1) 港の概要および沿革

1) 特徴と位置

- ・本港は、岩手県の南東部にあり、宮古港と大船渡港のほぼ中央に位置している。
- ・明治 7 年に国営製鐵所が建設されたことにより発展した。
- ・釜石港の貨物量は製鐵所の拡大とともに増加し、昭和 26 年に重要港湾に指定された。

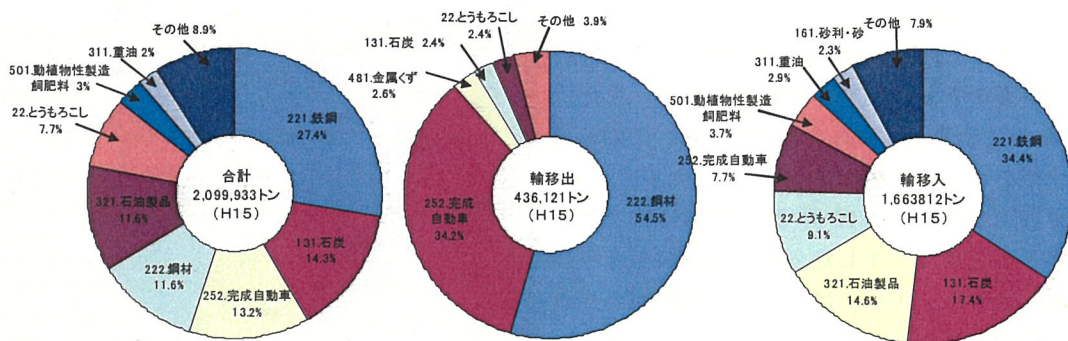
2) 背後圏の概要

- ・岩手県の釜石市を中心とする南東部及びこれに続く内陸部地域を主な背後圏とし、釜石港は物流拠点として重要な役割を果たしている。
- ・国道 45 号線が沿岸部を南北に通り宮古、大船渡方面へ、国道 283 号が県内陸部方面へ連絡している。
- ・また、東北横断自動車道釜石・秋田線と三陸縦貫自動車道、仙人峠道路(国道 283 号)が整備中であり、H18 年度に開通予定である。



3) 釜石港の現況

- ・金ヶ崎町に立地している関東自動車工業(株)岩手工場からの完成自動車を運搬するため、名古屋・衣浦とを結ぶ自動車専用船の航路が開設している。
- ・16年10月より、東京、横浜、仙台の各港とを結ぶ内航フィーダーコンテナ航路が開設している。
- ・現在、平成 18 年の概成をめざし、湾口防波堤の整備や須賀地区の-11m岸壁(1バース)、-7.5m耐震強化岸壁(1バース)及びふ頭用地の整備を進めている。
- ・平成 15 年の貨物量は約 210 万トンであり、輸移入約 44 万トン、輸移出約 166 万トンとなっている。



(2) 港の抱える課題と今回計画での対応

現在、釜石港における公共貨物の一定割合を占める完成自動車については、背後圏の生産企業が増産計画を発表していることや、新たに鋼材等の取扱いが見込まれるため、将来的な取扱貨物量の増加に対応する必要があります。

また、近年、完成自動車やトラックのキャリアである RORO 船※1 の船型は、輸送の効率化・コスト削減の観点から、近年大型化傾向にあり、釜石港においてもこれに対応し、十分なふ頭用地を備えた岸壁の計画が必要であります。

これらの課題に対応するため、今回、釜石港須賀地区において、完成自動車の積み出し増加に対応可能な水深 10m 岸壁（延長 240m）及び泊地（水深 10m）を計画するとともに、公共ふ頭用地の拡大を図ることを目的としております。

※1： Roll On Roll Off Ship（ロールオンロールオフ船）の略で、「乗り込んで、降りる」という意味を持ち、船の中にトレーラーが自走して乗り込むことが可能な構造となっており、クレーンを使わずに直接貨物の積み降ろしができる船のことです。このため、貨物の大量輸送と荷役作業の効率化が図られ、物流コストを軽減することができます。

課題：

企業の増産計画に伴い、既定計画で想定していた以上の完成自動車の取り扱い及び新たに薄板鋼板等の取り扱いが見込まれる。

- 関東自動車(株)岩手工場が現在の15万(台/年)生産体制から25万(台/年)体制に。増産される10万台のうち、一定割合を釜石港で取り扱う。
- 薄板鋼板(自動車ボディ使用)及び鋳物銑の新規取扱



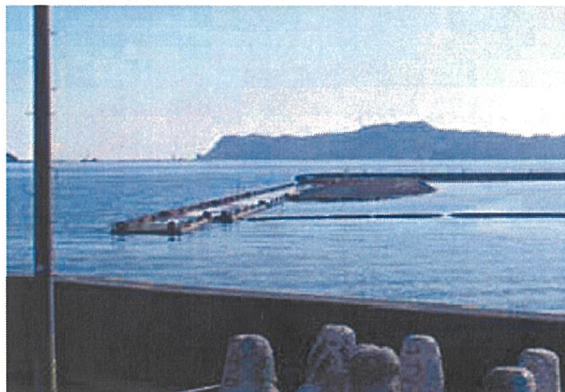
須賀（-7.5m）岸壁



平成 17 年 2 月撮影

対応：

完成自動車の積み出し増加に対応可能な-10.0m岸壁(240m)及び泊地(-10m)を計画するとともに、公共ふ頭用地の拡大を図る。



現在の施工状況(平成 17 年 11 月)

2. 港湾計画の主な内容

＜公共ふ頭計画（追加、削除）＞

須賀地区 水深 10m 岸壁 1 バース 延長 240m （追加）

ふ頭用地 11ha

既定計画 (H10.11 改訂時)	水深 7.5m	岸壁 1 バース	延長 130m	（削除）
	水深 4m	物揚場	延長 192m	（削除）
		ふ頭用地	9ha	

既定計画 (H10.11 改訂時)

今回計画

