

大船渡港の活用等プラン【概要版】

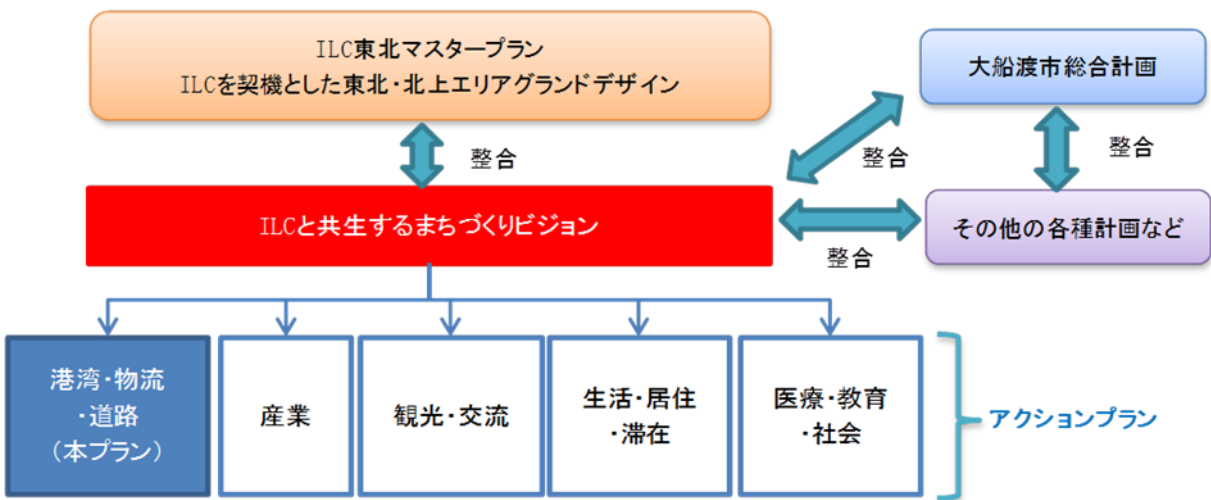
1. プラン策定の目的と位置づけ

(1) 目的

「ILCと共生するまちづくりビジョン」のアクションプランの第1弾として、大船渡港からの荷揚げ、その背後地における検査・組立・保管など物流ハブ建設地としての利活用、建設候補地までの物流ネットワークの構築・強化を図るため、その可能性をあらゆる角度から検討することにより、港の利活用を通じて地域経済の発展に資する実践的な計画を策定するものです。

(2) 位置づけ

本プランは、「ILC東北マスタープラン」及び「ILCを契機とした東北・北上エリアグランドデザイン」との整合を図りながら策定する「ILCと共生するまちづくりビジョン」に示す将来像における5つの分野のうちの1つである「港湾・物流・道路」分野について、具体的な取組（アクションプラン）を定めるものです。



2. 検討概要

(1) 検討の目的

ILC建設工事において、大船渡港の利活用を促すため、大船渡港からILC建設候補地までの建設資材の輸送について検討を行うことを目的とします。

(2) 検討の方針

現在想定されているILC輸送製品を検討対象とし、各製品の仕様（寸法・重量）は、輸送製品リストに基づくものとします。

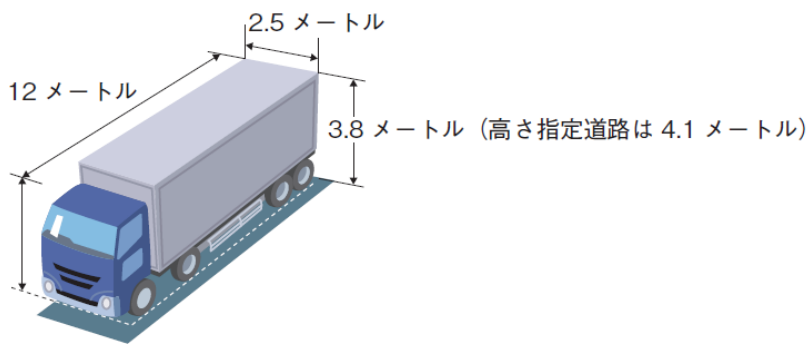
また、当該製品は、一般的制限値以内の製品を一般貨物とし、それ以外の製品は、特徴に応じて幅広品、長尺品、背高品、重量品の5つに分類して検討します。

さらに、大船渡港からの建設候補地までの製品輸送の流れのうち、港湾（荷揚げ）、物流（保管）、道路（輸送）の3つのステージを検討対象とします。

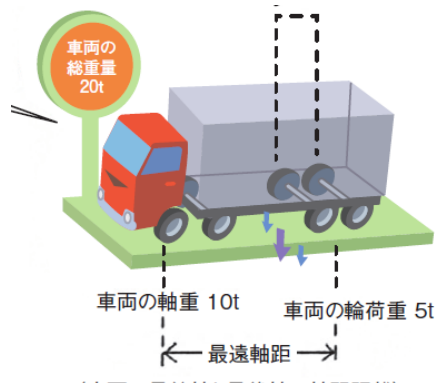
(3) 輸送製品の前提条件

- ① 現在、把握しているILC実験設備の全品を大船渡港での荷揚げ対象としています。
- ② ILC研究所等の土木・建築工事に伴う建設資機材は含まれていません。
- ③ 機器製作メーカーが未定のため、寸法、重量及び個数は、計画の進捗に合わせ変更となる可能性があります。

		一般的制限値（最高限度）
寸法	幅	2.5 m
	長さ	12.0 m
	高さ	3.8 m（高さ指定道路は 4.1 m）
	最小回転半径	12.0 m
重量	総重量	20.0t（高速自動車国道および重さ指定道路は 25.0 t）
	軸重	10.0 t
	隣接軸重	18.0t：隣り合う車軸の軸距が 1.8 m未満 19.0t：隣り合う車軸の軸距が 1.3 m以上かつ隣り合う車軸の軸重がいずれも 9.5t 以下 20.0t：隣り合う車軸の軸距が 1.8 m以上
	輪荷重	5.0 t



一般的制限値(寸法)のイメージ図



一般的制限値(重量)のイメージ図

3. 調査結果と検討結果

(1) 港湾

① 調査結果（各地区の施設概要）

地区名	施設名	施設概要				備考
		水深	バース数	延長	対象船舶	
永浜・山口	岸壁	-13.0m	1	290m	載貨重量 40,000トン	・荷役設備なし ・ふ頭用地整備中
		-7.5m	1	130m	載貨重量 5,000トン	
野々田	岸壁	施設概要				備考
		水深	バース数	延長	対象船舶	
		-13.0m	1	270m	載貨重量 40,000トン	
		-7.5m	2	260m	載貨重量 5,000トン	
		-4.5m	2	120m	載貨重量 1,000トン	・国際フィーダーコンテナ定期航路あり ・民間の自走式ハーバークレーンあり(-13m岸壁に配備)
茶屋前	岸壁	施設概要				備考
		水深	バース数	延長	対象船舶	
		-9.0m	2	330m	載貨重量 10,000トン	・主にバルク貨物の取扱い ・民間のクローラークレーン、トラッククレーンあり
		-6.0m	2	210m	載貨重量 2,000トン	

② 検討結果（各地区の荷揚げ環境）

- ア 永浜・山口地区
コンテナ・バルク貨物ともに水深が十分に確保できることから、荷揚げ可能です。
- イ 野々田地区
コンテナ・バルク貨物ともに水深が十分に確保できることから、荷揚げ可能ですが、既に利用中であるため、利用する際には、その企業との調整が必要です。
コンテナについては、自走式ハーバークレーンが配備済みであることから、他地区よりも本地区での荷揚げがより適しています。
- ウ 茶屋前地区
コンテナ・バルク貨物ともに水深が十分に確保できることから、荷揚げ可能ですが、バルク貨物（石炭等）の荷揚げ場となっているため、利用する際には、その企業との調整が必要です。
他地区と比較した場合、空きスペース不足から、利用に向けての優先度は低い状況です。

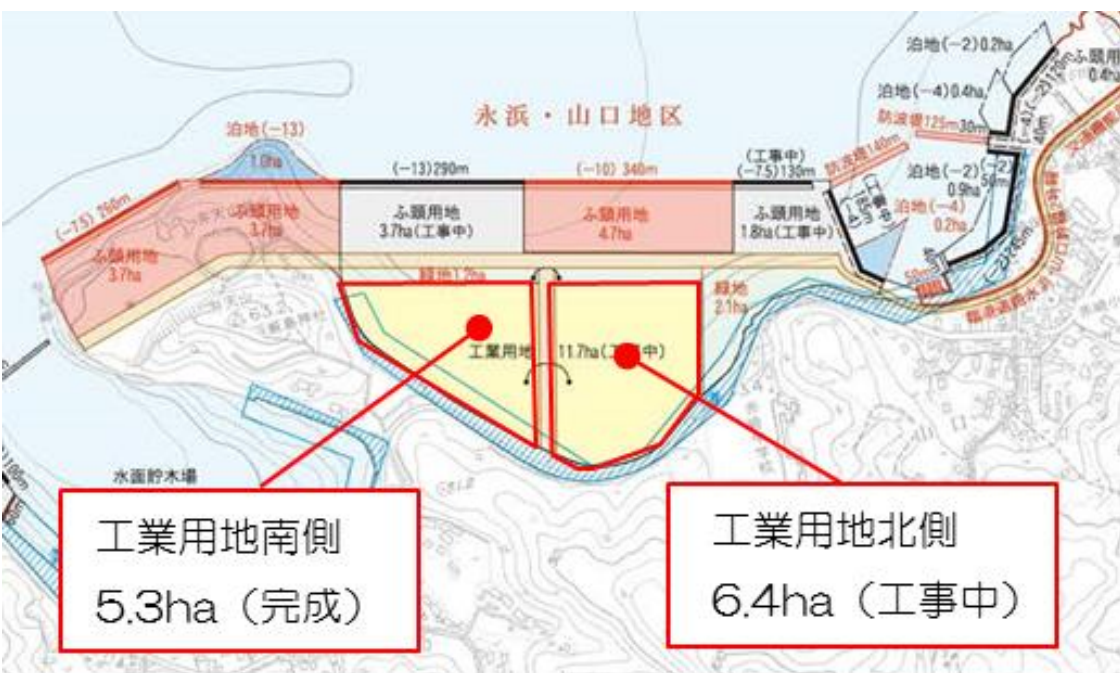
(2) 保管場所

① 調査結果

	永浜・山口地区	野々田地区	茶屋前地区
ふ頭用地	3.7ha(平成30年度一部供用開始予定) 1.8ha(平成31年度供用開始予定)	6.5ha(既設)	15.7ha(既設)
工業用地	5.3ha(造成済み),6.4ha(工事中)	-	53.0ha(既設)
緑地	3.3ha(工事中)	2.0ha(既設)	0.9ha(既設)

② 検討結果

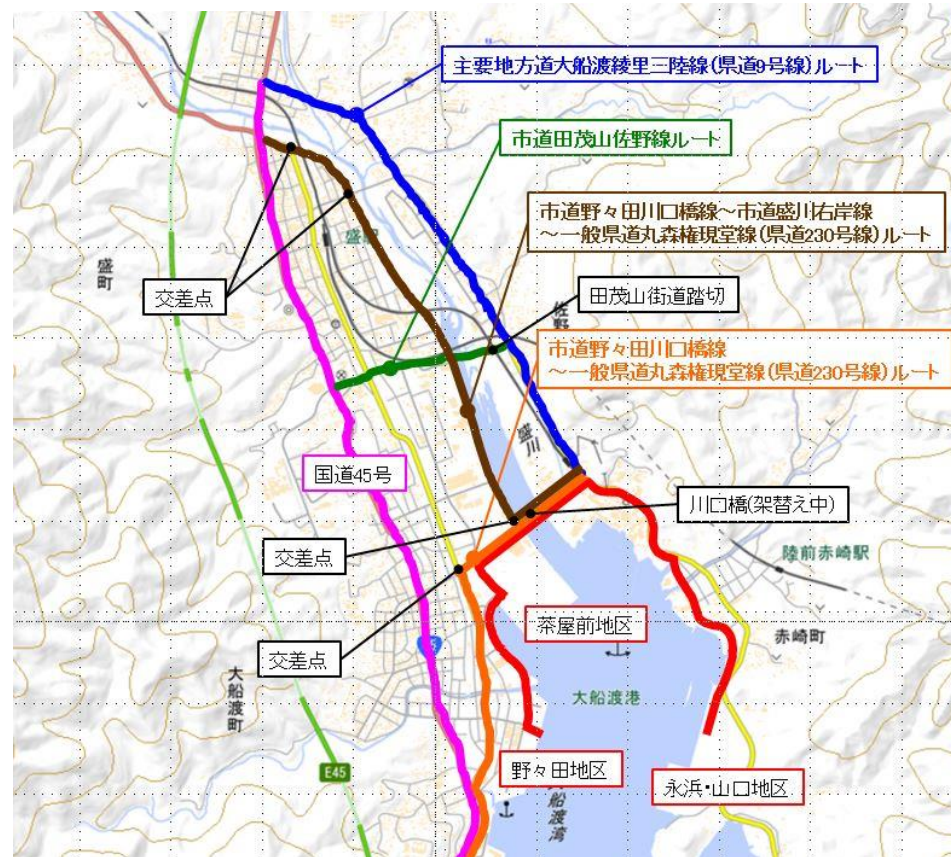
- ア 物流ハブ建設候補地
物流ハブ建設候補地には、次の理由から永浜・山口地区工業用地が最も望ましいところです。
- イ 理由
- A 永浜・山口地区岸壁には、背後地に11.7ha（南側5.3ha（完成）、北側6.4ha（工事中））の工業用地があり、物流ハブ建設に十分な敷地を有しています。
 - B 外航船が入港可能な岸壁に隣接しています。
 - C 防潮堤の背後地であり、津波防護対策がなされています。
 - D クライオモジュールについて、I L C建設候補地へ2時間以内（ルートB、C使用時）で輸送が可能です。



(3) 道路

① 調査結果

ア 大船渡市内の道路



A 大船渡港内の道路

港内の道路は、臨港道路、主要地方道大船渡綾里三陸線(県道9号線)、川口橋の架替えを含め整備中であり、当該道路を通行する車両は、野々田地区で荷揚げしたコンテナを永浜・山口地区の物流ハブへ輸送するコンテナトレーラであるため、整備後は、支障なく通行可能です。

B 大船渡港岸壁から国道45号までの道路

道路法における一般的制限値内の一般貨物及び45フィートコンテナは、いずれのルートでも支障なく通行可能である一方で、それ以外の貨物は、踏切箇所と右左折が伴う交差点箇所を回避して通行することが望まれるため、主要地方道大船渡綾里三陸線(県道9号線)を経て国道45号に合流するルートを製品輸送路として選定します。

イ 大船渡港からILC建設候補地までの道路



ルートA

- A 輸送距離は約55kmです。
- B 国道107号の交通量は13,000台/日であり、国道397号の交通量は2,200台/日で3ルートの中で最少の国道です。
- C 道路幅員は国道107号及び国道397号が6.3mから9.0mですが、県道10号においては約3kmにわたり5.5m区間があります。

ルートB

- A 輸送距離は約45kmであり、3ルートの中で最短です。
- B 国道343号の交通量は4,500台/日であり、交通量の少ない国道です。
- C 道路幅員は国道343号が6.0mから9.0mです。

ルートC

- A 輸送距離は約55kmであり、三陸沿岸道路を約24km使用するため、輸送時間の短縮が図れます。
- B 国道45号の交通量は14,000台/日であり、国道284号の交通量は13,000台/日で3ルートの中で最多のルートです。
- C 道路幅員は国道284号が7.0mから9.0mです。

② 検討結果

ア 一般貨物は、3ルートの輸送距離が45kmから55kmの範囲内であり、輸送時間は2時間以内が可能です。これにより、製品納入先にあわせたJIT(ジャストインタイム、必要な時間に必要なだけ)納品に対応できます。

イ 45フィート用コンテナシャーシを使用するクライオモジュールの輸送は、ルートB、Cが可能です。ルートAを使用する場合は主要地方道江刺室根線(県道10号線)の改良が必要です。なお、特殊車両通行許可の対象貨物となるため、道路管理者への申請・許可が必要です。

ウ 道路法の一般的制限値を超える貨物は道路管理者との協議が必要となり、また、交通規制が伴う場合は警察との協議が必要です。

エ 幅広品、長尺品、背高品の一部については、全てのルートにおいて、現在の交差点等の道路線形、トンネル・跨道橋等での断面形状では通行が困難な箇所があります。通行しようとする場合は改良するか、または、輸送する機器の仕様を通行可能な大きさに細分化する必要があります。

オ 重量品は、橋梁を通行する際、交通規制や橋梁の強化が必要となる場合があります。

カ 45フィート用コンテナシャーシと6軸マルチトレーラは希少なため、車両の手配や作業の綿密な工程管理が必要です。

4. 波及効果（物流関連）

(1) 輸送製品リスト全貨物を対象等としたケースⅠ

港湾関連で 72 億円、物流関連で 144 億円（建設費含む）、道路関連で 14 億円、合計 230 億円の 1 次波及効果が見込まれます。

区分	内訳	主な費目	効果額
港湾 (荷揚)	荷役関連	荷揚げ費、重機費 等	62 億円
	宿泊関連	港湾従事者宿泊費	8 億円
	飲食関連	港湾従事者飲食費	2 億円
港湾 (荷揚)		小 計	72 億円
物流 (保管)	建設関連	建設費(用地代、検査・組立設備費は除く)	70 億円
	宿泊(建設)関連	建設従事者宿泊費	3 億円
	飲食関連	建設従事者飲食費	1 億円
	保管関連	入出庫費、重機費、保管費 等	60 億円
	宿泊(保管)関連	保管従事者宿泊費	8 億円
	飲食(保管)関連	保管従事者飲食費	2 億円
	物流 (保管)	小 計	144 億円
道路 (輸送)	輸送関連	輸送車両費、誘導車両費	10 億円
	燃料関連	燃料費	1 億円
	宿泊関連	輸送従事者宿泊費	2 億円
	飲食関連	輸送従事者飲食費	1 億円
道路 (輸送)		小 計	14 億円
合 計			230 億円

【前提条件】

- ① 輸送製品リスト全貨物が、大船渡港から I L C 建設候補地へ輸送
- ② 物流ハブが、大船渡港に建設されるもの（建設期間：2 年間）
- ③ 輸送期間は、9 年間

(2) 輸送製品リストのうち、一般貨物及びクライオモジュールを対象等としたケースⅡ

港湾関連で 31 億円、物流関連で 66 億円（建設費含む）、道路関連で 8 億円、合計 105 億円の 1 次波及効果が見込まれます。

区分	内訳	主な費目	効果額
港湾 (荷揚)	荷役関連	荷揚げ費、重機費 等	21 億円
	宿泊関連	港湾従事者宿泊費	8 億円
	飲食関連	港湾従事者飲食費	2 億円
港湾 (荷揚)		小 計	31 億円
物流 (保管)	建設関連	建設費(用地代、検査・組立設備費は除く)	33 億円
	宿泊(建設)関連	建設従事者宿泊費	3 億円
	飲食関連	建設従事者飲食費	1 億円
	保管関連	入出庫費、重機費、保管費 等	19 億円
	宿泊(保管)関連	保管従事者宿泊費	8 億円
	飲食(保管)関連	保管従事者飲食費	2 億円
	物流 (保管)	小 計	66 億円
道路 (輸送)	輸送関連	輸送車両費、誘導車両費	5 億円
	燃料関連	燃料費	0.5 億円
	宿泊関連	輸送従事者宿泊費	2 億円
	飲食関連	輸送従事者飲食費	0.5 億円
道路 (輸送)		小 計	8 億円
合 計			105 億円

【前提条件】

- ① 輸送製品リストのうち、一般貨物及びクライオモジュールを大船渡港から I L C 建設候補地へ輸送
- ② 物流ハブが、大船渡港に建設されるもの（建設期間：2 年間）
- ③ 輸送期間は、9 年間

5. 実施計画（アクションプラン）

No.	事業名	事業概要 (具体的な取組)	実施 主体	取組期間		
				準備期 2019～ 2022 年	建設期 2023～ 2031 年	運用期・成熟期 2032～2051 年
将来像 1 県内随一の港湾機能を多機能な物流ハブとして活用（港湾機能の充実・物流ハブの設置）						
(1) I L C 関連資機材の荷揚げ地の形成						
1	大船渡港港湾整備事業負担金事業（継続）	岩手県が実施する港湾整備（防波堤の整備・臨港道路の改良など）への負担金事業	市			
2	大船渡港港湾施設改良・整備要望活動事業（継続）	永浜・山口地区等大船渡港港湾施設に係る改良・整備を促進するための県に対する要望活動	市 民間			
3	ポートセールス推進事業（継続）	ILC 資機材等の荷揚げや物流ハブ建設を促進するため、東北 ILC 推進協議会等 ILC 関係者・企業等に対する訪問活動	市 民間			
(2) 物流ハブの形成						
3	ポートセールス推進事業（再掲）	ILC 資機材等の荷揚げや物流ハブ建設を促進するため、東北 ILC 推進協議会等 ILC 関係者・企業等に対する訪問活動	市 民間			
4	物流ハブ形成事業（新規）	物流ハブの形成を目指し、検査・組立・保管等施設整備や拠点化等に係る可能性の調査・研究	県 市 民間			
5	共同利用コンテナ用上屋運営管理事業（継続）	コンテナ貨物用一時保管場所として設置した上屋倉庫に係る施設の維持管理	市			
将来像 2 輸送ルートの最適化に向けた取組（道路ネットワークの最適化）						
(1) 輸送ルート全体の最適化						
6	国道等改良・整備要望活動事業（継続）	国所管の道路・橋梁・トンネル等に係る改良・整備を促進するための国に対する要望活動	2 市 1 町 民間			
7	県道等改良・整備要望活動事業（継続）	県所管の道路・橋梁・トンネル等に係る改良・整備を促進するための県に対する要望活動	2 市 1 町 民間			
8	市道等改良・整備事業（継続）	市所管の道路・橋梁・トンネル等の改良・整備	市 民間			
将来像 3 物流ハブの将来的な有効活用						
(1) ポートセールスによる多業種・多角的な物流ハブの形成						
3	ポートセールス推進事業（再掲）	ILC 資機材等の荷揚げや物流ハブ建設を促進するため、東北 ILC 推進協議会等 ILC 関係者・企業等に対する訪問活動	市 民間			
(2) 研究・開発拠点機能へのシフトによる持続的な有効活用						
9	物流ハブ利活用促進事業（新規）	物流ハブ施設における研究・開発等インキュベーション施設としての活用に係る研究・検討	県 市 民間			

: 取組期間

: 状況に応じて取組継続