

大船渡港の活用等プラン

大船渡市

目 次

1	はじめに	1
	(1) 本プラン策定の背景	
	(2) 本プラン策定の目的	
	(3) 本プランの位置づけ	
	(4) 本プランの取組期間	
	(5) 本プランの推進体制	
2	検討概要	3
	(1) 検討の目的	
	(2) 検討の方針	
	(3) 輸送製品リスト	
	(4) 現状	
3	調査	11
	(1) 調査内容・調査方法	
	(2) 調査結果	
	(3) ケーススタディ	
	(4) 検討結果	
4	I L Cに係る大船渡市への波及効果（物流関連）	28
	(1) ケースⅠ	
	(2) ケースⅡ	
5	実施計画（アクションプラン）	30
6	結びに	31

1 はじめに

(1) 本プラン策定の背景

大船渡港は、海上輸送において県内最大級の物流拠点として当市はもとより、県勢の発展に大きく寄与してきたところです。

東日本大震災津波により、港湾施設や道路等は、甚大な被害を受けたところですが、国や県等の支援を受け、その復旧や復興に一定の目処が立つところまでできたことから、今後は、これらの社会資本を活かした港湾の利活用が望まれます。

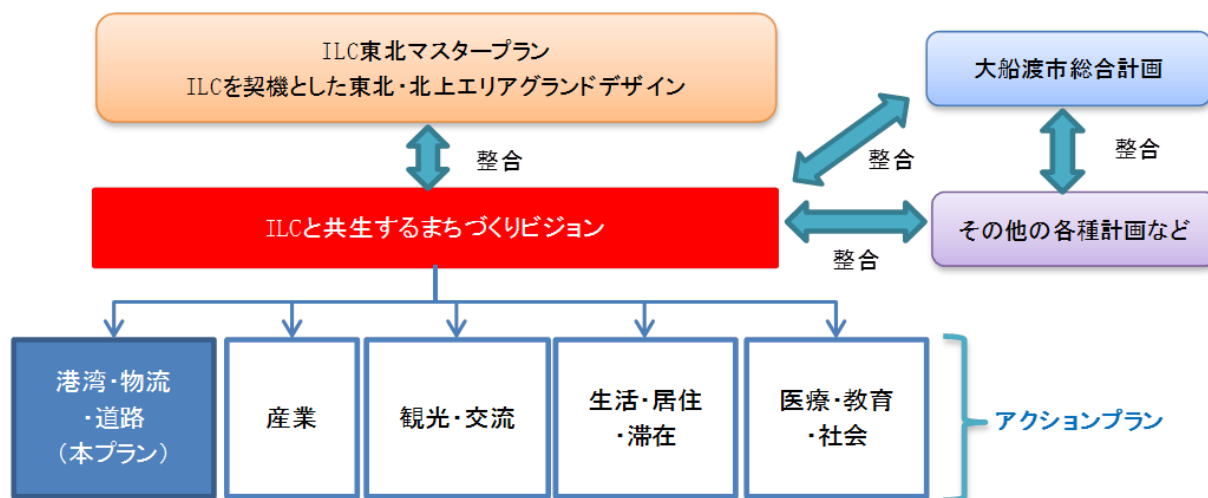
また、東北 I L C 推進協議会が公表した「I L C（国際リニアコライダー）東北マスタープラン」においては、大船渡港が I L C 建設における物流拠点の一つとして位置づけられ、I L C 実現に向けて、大きな役割を担うことが期待されています。

(2) 本プラン策定の目的

上記を踏まえ、当市では、「I L C 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。

(3) 本プランの位置づけ

本プランは、「I L C 東北マスタープラン」及び「I L C 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「I L C 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。



(4) 本プランの取組期間

取組期間を 3 つに区分します。

- ① 準備期・・・・・・・・・・2019～2022 年（4 年）
- ② 建設期・・・・・・・・・・2023～2031 年（9 年）
- ③ 運用期・成熟期・・・・2032～2051 年（20 年）

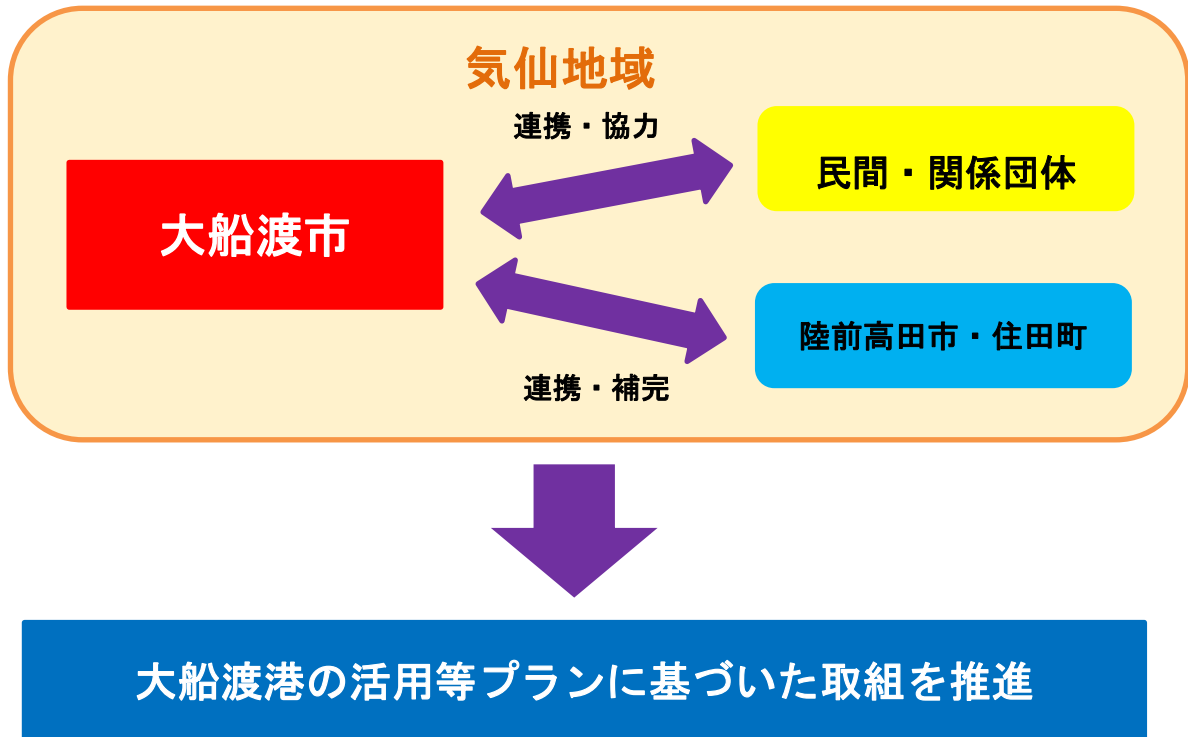
※今後の I L C 誘致・実現の動向によって期間が前後する場合があります。

期別	準備期	建設期	運用期・成熟期
取組期間	4 年間	9 年間	20 年間
取組年	2019～2022 年	2023～2031 年	2032～2051 年

(5) 本プランの推進体制

本プランの取組については、当市を中心に、港湾関連企業を含む民間企業や商工会議所など関係団体と連携・協力しながら、それぞれの役割の下、推進します。

また、広域の観点を検討しつつ、取組に応じて、気仙地域 2 市 1 町で連携・補完しながら推進します。



2 検討概要

(1) 検討の目的

I L C 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 I L C 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

- ① 現在想定されている I L C 輸送製品を検討対象とし、各製品の仕様（寸法・重量）は、後述する輸送製品リストに基づくものとします。

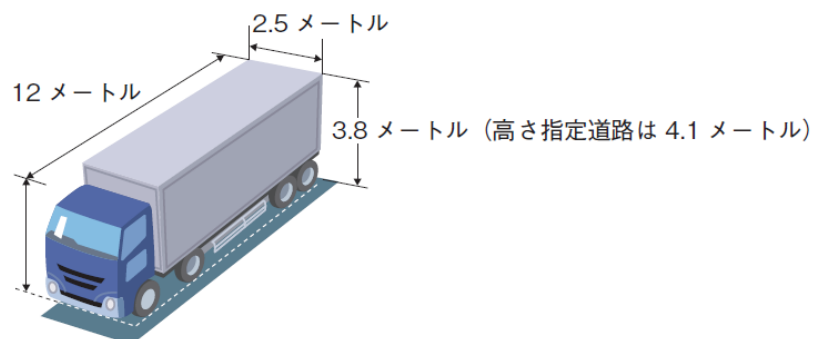
また、輸送製品は、仕様により 5 つに分類して検討します。車両積載時の寸法が道路法による一般的制限値（幅 2.5m、長さ 12.0m、高さ 4.1m、総重量 25.0t）以内の製品を一般貨物とします。それらの値を超え、運行に特殊車両通行許可が必要な製品をそれぞれ、幅広品、長尺品、背高品、重量品とします。

		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

※高さ指定道路：道路管理者が道路構造の保全及び交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路であり、高さの一般的制限値を 4.1m とする道路のことです。（市道田茂山佐野線、国道 45 号（大船渡）、三陸沿岸道路、国道 107 号）

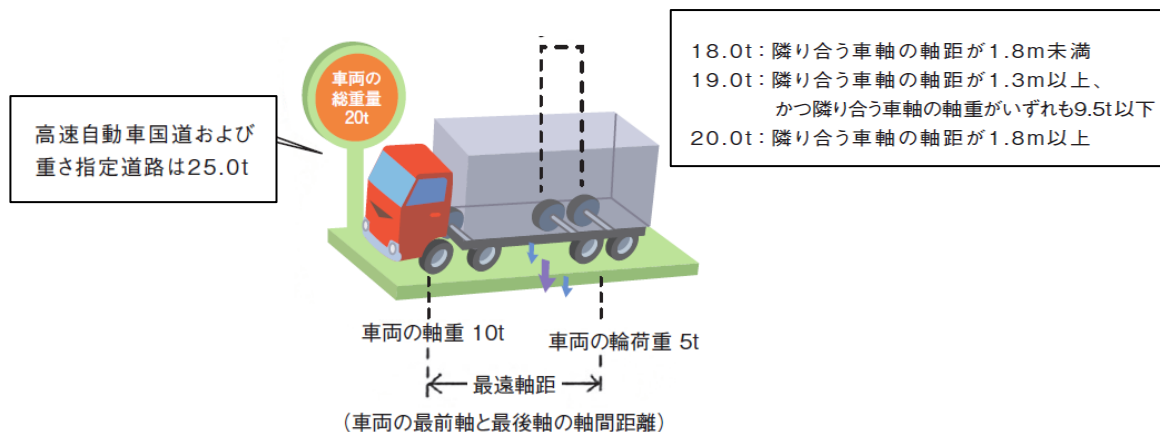
※重さ指定道路：道路管理者が道路構造の保全及び交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路であり、総重量の一般的制限値を車両の長さ及び軸距（車両の前車軸と後車軸の間の距離）に応じて最大 25.0t とする道路のことです。（市道盛川右岸線、市道田茂山佐野線、国道 45 号、三陸沿岸道路、国道 107 号、国道 340 号、国道 343 号、国道 284 号）

※国土交通省 特殊車両通行ハンドブック 2018 より抜粋、指定道路は道路情報便覧より



※国土交通省 特殊車両通行ハンドブック 2018 より抜粋

一般的制限値(寸法)のイメージ図



※国土交通省 特殊車両通行ハンドブック 2018 より抜粋

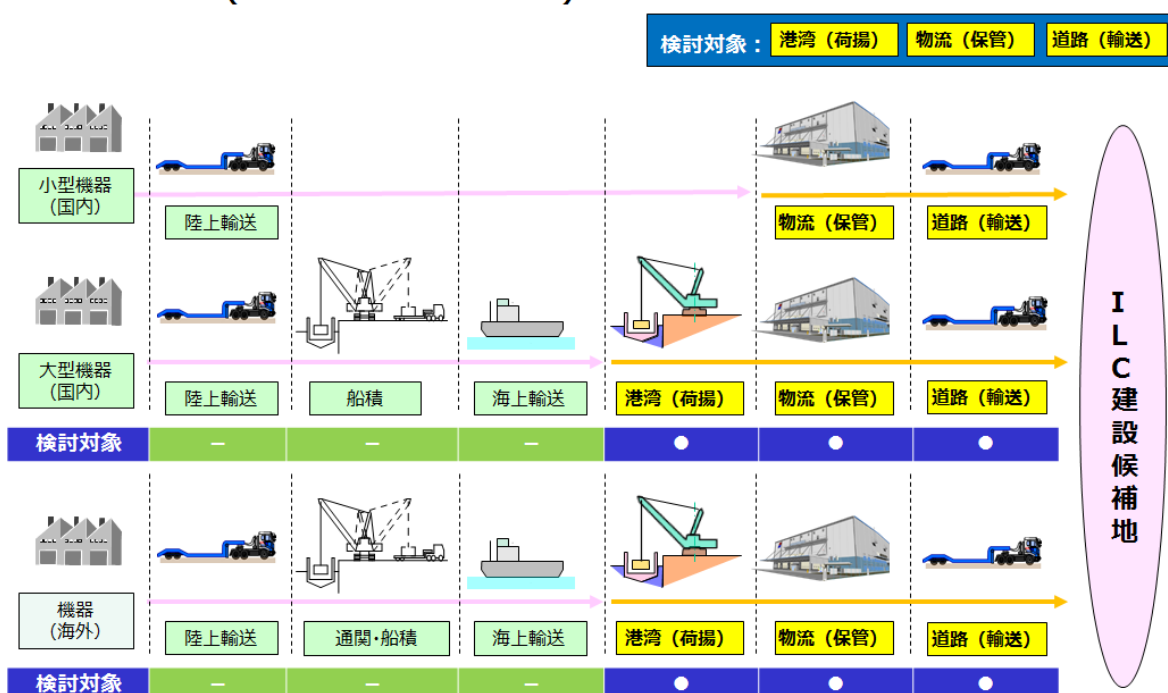
一般的制限値(重量)のイメージ図

特殊車両通行許可が必要な寸法値(車両積載時で一般的制限値を超過する寸法)

幅広品	幅 2.5m 超過
長尺品	長さ 12.0m 超過
背高品	高さ 4.1m 超過
重量品	総重量 25.0t 超過

- ② 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）、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。

< 製品輸送の流れ(機器製作～建設候補地納入) >



(3) 輸送製品リスト

想定されている輸送対象製品個数は、約 27 万個であり、うち各仕様の最大値は、幅広品では幅 7.6m のソレノイド、長尺品では長さ 23.0m の中圧タンク、背高品では高さ 4.7m のコールドボックス、重量品では重さ 80.0t のコールドボックスです。

① 前提条件

- ア 現在、把握している I L C 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。
- イ I L C 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。
- ウ 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。

製品名		分類	寸法(m)			重量(t) 〔単体〕	個数	ケース スタディ
			幅	長さ	高さ			
加速器	クライオモジュール	長尺品	1.0	12.7	1.0	10.0	906	Ⅱ
	エクステンション クアッド (マグネット)	重量品	1.0	2.0	1.0	15.0	8	Ⅵ
	上記ほか加速器関連機器	一般貨物	-	-	-	-	81,889	Ⅰ
測定器	鉄ヨーク(バレル)	重量品	-	-	-	50.0	288	Ⅵ
	鉄ヨーク(エンドキャップ)	重量品	-	-	-	30.0	336	Ⅵ
	アナログ ハドロン カロリー メーター	重量品	-	-	-	20.0	-	Ⅵ
	ディテイルド ハドロン カロリー メーター (エンドキャップ モジュール)	重量品	-	-	-	50.0	16	Ⅵ
	ディテイルド ハドロン カロリー メーター (エンドキャップ ディテクター)	重量品	-	-	-	22.5	16	Ⅵ
	VTX/FTD (測定器用)	重量品	-	-	-	30.0	-	Ⅵ
	ソレノイド	幅広・ 重量品	7.6	7.6	2.5	57.0	6	Ⅲ・Ⅵ
	Anti-DiD (測定器用)	幅広・ 重量品	3.4	6.6	2.1	65.0	8	Ⅲ・Ⅵ
	上記ほか測定器関連機器	一般貨物	-	-	-	-	4,860	Ⅰ
電気	110MVA 変圧器 (中央変電所用)	幅広・背高 ・重量品	4.0	4.4	3.6	34.0	3	Ⅲ・Ⅴ ・Ⅵ
	35MVA 変圧器 (サブ特高変電所用)	幅広・背高 ・重量品	4.0	6.5	4.4	45.0	5	Ⅲ・Ⅴ ・Ⅵ
	上記ほか電気関連機器	一般貨物	-	-	-	-	66	Ⅰ

(次項に続く)

製品名		分類	寸法(m)			重量(t) [単体]	個数	ケース スタディ
			幅	長さ	高さ			
機械	外気調和機 (空調・換気設備用)	幅広品	2.5	3.8	2.3	2.3	6	Ⅲ
	トンネル用空調機 (空調・換気設備用)	幅広品	3.5	4.7	2.3	3.8	6	Ⅲ
	受水槽 (給水設備用)	幅広・背高品	3.4	4.0	3.4	5.6	36	Ⅲ・Ⅴ
	冷却塔 (装置冷却水設備用)	幅広・背高品	3.7	9.0	4.0	8.9	36	Ⅲ・Ⅴ
	熱交換器 (装置冷却水設備用)	幅広品	2.7	2.5	0.6	3.0	12	Ⅲ
	冷却塔 (ヘリウム冷却水設備用)	幅広・背高品	3.5	6.2	4.5	6.4	36	Ⅲ・Ⅴ
	上記ほか機械関連機器	一般貨物	－	－	－	－	168,252	Ⅰ
ヘリウム 冷凍機	コールドボックス	幅広・長尺・ 背高・重量品	4.4	17.0	4.7	80.0	10	Ⅲ・Ⅳ・ Ⅴ・Ⅵ
	圧縮機ユニット	幅広・背高・ 重量品	3.0	6.0	4.0	15.0	56	Ⅲ・Ⅴ ・Ⅵ
	冷凍機上側ユニット	幅広・背高・ 重量品	3.7	9.1	4.4	34.0	7	Ⅲ・Ⅴ ・Ⅵ
	冷凍機下側ユニット	幅広・長尺・ 背高・重量品	3.5	14.0	4.0	50.0	7	Ⅲ・Ⅳ・ Ⅴ・Ⅵ
	中圧タンク	幅広・長尺・ 背高・重量品	4.0	23.0	4.3	70.0	42	Ⅲ・Ⅳ・ Ⅴ・Ⅵ
	液体ヘリウム貯蔵断熱容器	幅広・長尺・ 背高・重量品	2.5	12.0	2.5	50.0	7	Ⅲ・Ⅳ・ Ⅴ・Ⅵ
	定置式超低温貯槽	幅広・背高・ 重量品	3.0	10.0	3.0	30.0	7	Ⅲ・Ⅴ ・Ⅵ
	上記ほかヘリウム冷凍機関連機器	一般貨物	－	－	－	－	11,627	Ⅰ
合計(最大値)			最大値 (7.6)	最大値 (23.0)	最大値 (4.7)	最大値 (80.0)	268,554	

※ I L C 関係者等からのヒアリングに基づき作成



クライオモジュール



ILD&SiD 測定器

(4) 現状

① 港湾の現状

大船渡港は、岩手県沿岸の南部に位置し、昭和 34 年に重要港湾に指定され、当市を中心とする地域物流の拠点のほか、地域振興の中核として重要な役割を果たしています。

また、野々田地区、茶屋前地区、永浜・山口地区の 3 地区に岸壁を有し、現在は、将来の取扱貨物量の増加等に対応するため、永浜・山口地区の公共ふ頭を整備中であり、平成 20 年度に完成した岸壁（-13m）に接するふ頭用地も完成間近となっています。



※大船渡港航空写真（H30. 10）より抜粋

大船渡港全景



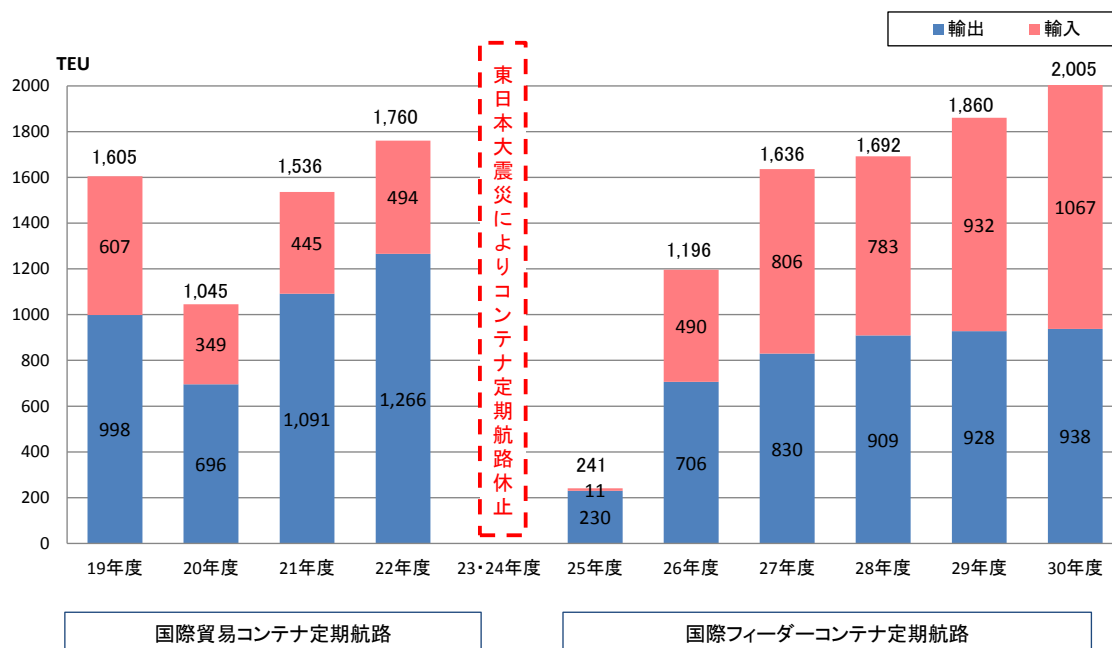
※大船渡港計画平面図（H29. 2）より作成

港湾地区配置

さらに、大船渡港と京浜港を結ぶ国際フィーダーコンテナ定期航路が開設されており、輸出入のバランスが良く物流の効率化が図られていることなどから、コンテナ貨物取扱量は着実に増加傾向にあります。

なお、コンテナ貨物の内訳は、輸出の約 64%がアメリカ、オランダ向け、輸入の約 70%が東南アジアからの貨物となっています。

【大船渡港コンテナ貨物取扱量推移（実入り※）】



※実入りとは、荷物が積み込みされたもの

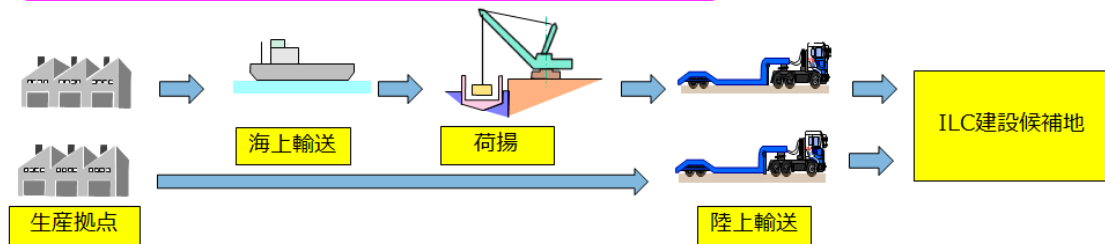
② 保管場所の現状

大船渡港は、永浜・山口地区をはじめとしてバックヤードの面積が大きいほか、港湾地区に比較的まとまった平地（工業用地）があります。

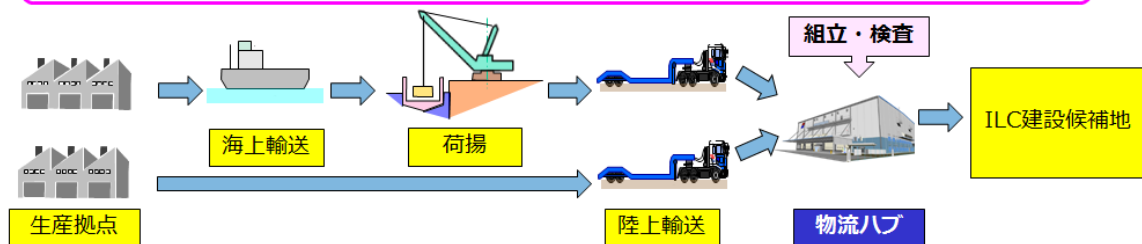
また、ILC建設工事においては、工事工程の最適化のためにILCに関連する製品の検査・組立・保管を実施できる拠点（物流ハブ）として、大規模な港湾改修を行わずに荷揚可能な既存港があるエリアが想定されており、ILC建設候補地から輸送距離約45～55kmの位置にある大船渡港は、用地及び立地面で物流ハブの適地となります。

< 物流ハブの概念 >

従来：生産された製品は、各メーカーから納入先に直接納入される。



物流ハブ概念：生産された製品は、メーカー問わず、納入先に近い拠点に集約し、必要に応じて納入。保管だけではなく、組立・検査の機能が必要になる場合もある。



③ 道路の現状

ア 大船渡港内の道路

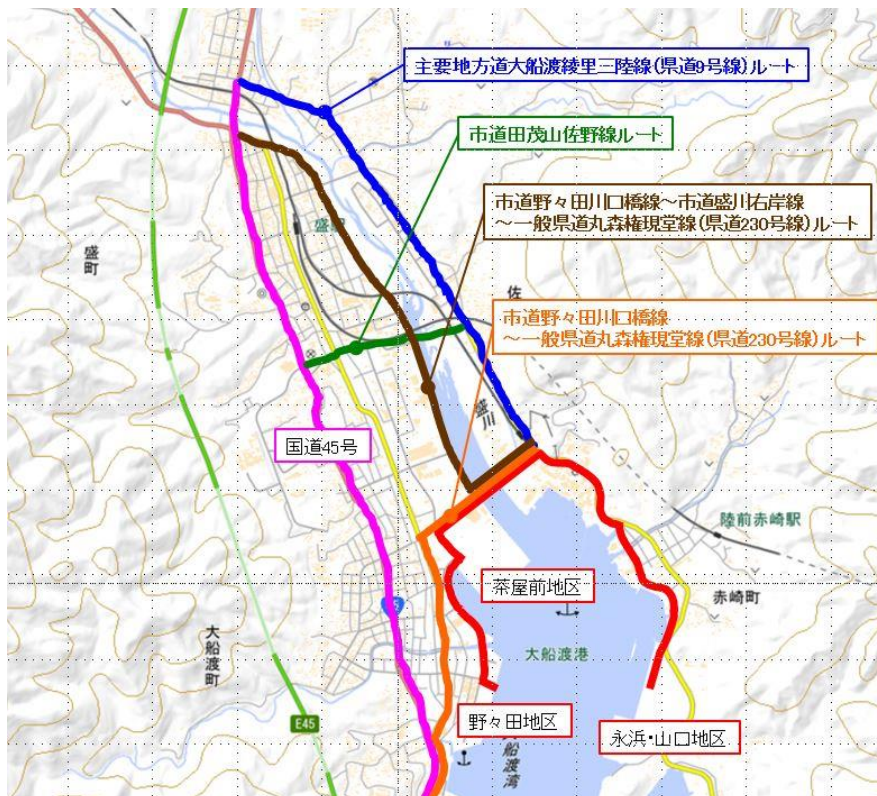
大船渡港内の3つの岸壁間の道路は、臨港道路、市道野々田川口橋線、主要地方道大船渡綾里三陸線（県道9号線）にて接続されています。



※国土地理院 地図より作成

イ 大船渡港岸壁から国道45号までの道路

大船渡港内の岸壁から国道45号までの道路は、主要地方道大船渡綾里三陸線（県道9号線）ルート、市道田茂山佐野線ルート、市道野々田川口橋線～市道盛川右岸線～一般県道丸森権現堂線（県道230号線）ルート、市道野々田川口橋線～一般県道丸森権現堂線（県道230号線）ルート等にて接続されています。



※国土地理院 地図より作成

ウ 大船渡港から I L C 建設候補地までの道路

大船渡港から I L C 建設候補地までの道路は、以下の 3 ルートを選定しました。

<ルート A> [凡例] — : ルート A

通過市町村：大船渡市～住田町～奥州市～一関市

道路：国道 45 号～国道 107 号～国道 397 号～主要地方道江刺室根線（県道 10 号線）

<ルート B> [凡例] — : ルート B

通過市町村：大船渡市～陸前高田市～一関市

道路：国道 45 号・三陸沿岸道路（大船渡基石海岸 I C～陸前高田 I C）利用
～国道 340 号～国道 343 号

<ルート C> [凡例] — : ルート C

通過市町村：大船渡市～陸前高田市～気仙沼市～一関市

道路：国道 45 号・三陸沿岸道路（大船渡基石海岸 I C～気仙沼北 I C）利用
～一般県道大島浪板線（宮城県道 218 号線）～国道 45 号～国道 284 号



※国土地理院 地図より作成

3 調査

(1) 調査内容・調査方法

港湾、保管場所及び道路の各ステージについて、以下の方法で調査を実施した上で、輸送製品リストより製品特性にてカテゴリ分類し、ケーススタディしました。

① 港湾の調査内容・方法

- ア ILC関係者等から輸送製品仕様・特性に関するヒアリング
- イ 大船渡港の港湾施設の調査
- ウ 港湾の実地調査

② 保管場所の調査内容・方法

- ア ILC関係者等から輸送製品仕様・特性に関するヒアリング
- イ 大船渡港での保管用地の調査
- ウ 保管候補地の実地調査

③ 道路の調査内容・方法

- ア ILC関係者等から輸送製品仕様・特性に関するヒアリング
- イ 道路情報便覧及び道路交通センサスによる道路情報の入手
- ウ 輸送路の実地調査
- エ 道路管理者へのヒアリング

(2) 調査結果

① 港湾の調査結果

ア 各地区の施設概要

A 永浜・山口地区

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	

B 野々田地区

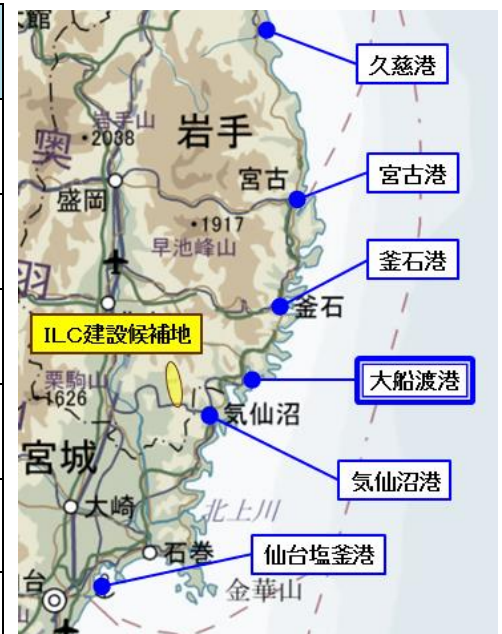
地区名	施設名	施設概要				備考
		水深	バース数	延長	対象船舶	
野々田	岸壁	-13.0m	1	270m	載貨重量 40,000トン	・国際フィーダーコンテナ定期航路あり ・民間の自走式ハーバークレーンあり(-13m 岸壁に配備)
		-7.5m	2	260m	載貨重量 5,000トン	
		-4.5m	2	120m	載貨重量 1,000トン	

C 茶屋前地区

地区名	施設名	施設概要				備考
		水深	バース数	延長	対象船舶	
茶屋前	岸壁	-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	

【参考】大船渡港と近隣港の港湾施設概要

港湾名	施設仕様 (最大)	入港船舶 (最大トン数)	輸送距離	種別
久慈港	水深:-10m 延長:185m	12,000	最短:225 km 最長:260 km	重要港湾
宮古港	水深:-12.0m 延長:240m	30,000	最短:140 km 最長:170 km	重要港湾
釜石港	水深:-11.0m 延長:190m	18,000	最短:90 km 最長:115 km	重要港湾
大船渡港	水深:-13m 延長:290m	40,000	最短:50 km 最長:80 km	重要港湾
気仙沼港 (宮城県)	水深:-7.5m 延長:130m	5,000	最短:40 km 最長:50 km	地方港湾
仙台塩釜港 (宮城県)	水深:-14.0m 延長:330m	50,000	最短:145 km 最長:170 km	国際拠点 港湾

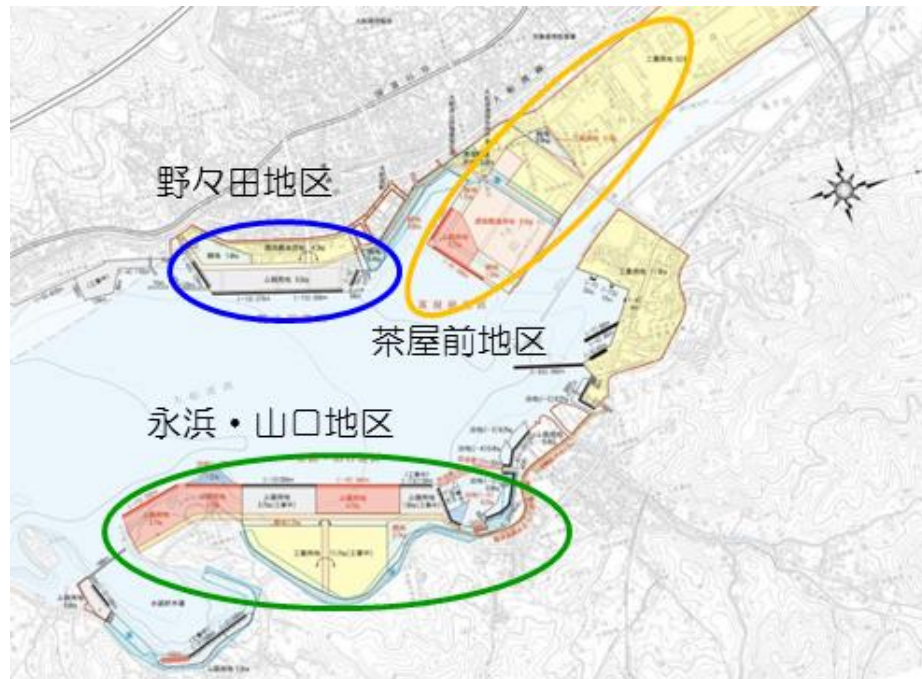


※国土地理院 地図より作成

② 保管場所の調査結果

ア 大船渡港における用地の概要

	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)



※大船渡港計画平面図(H29.2)より作成

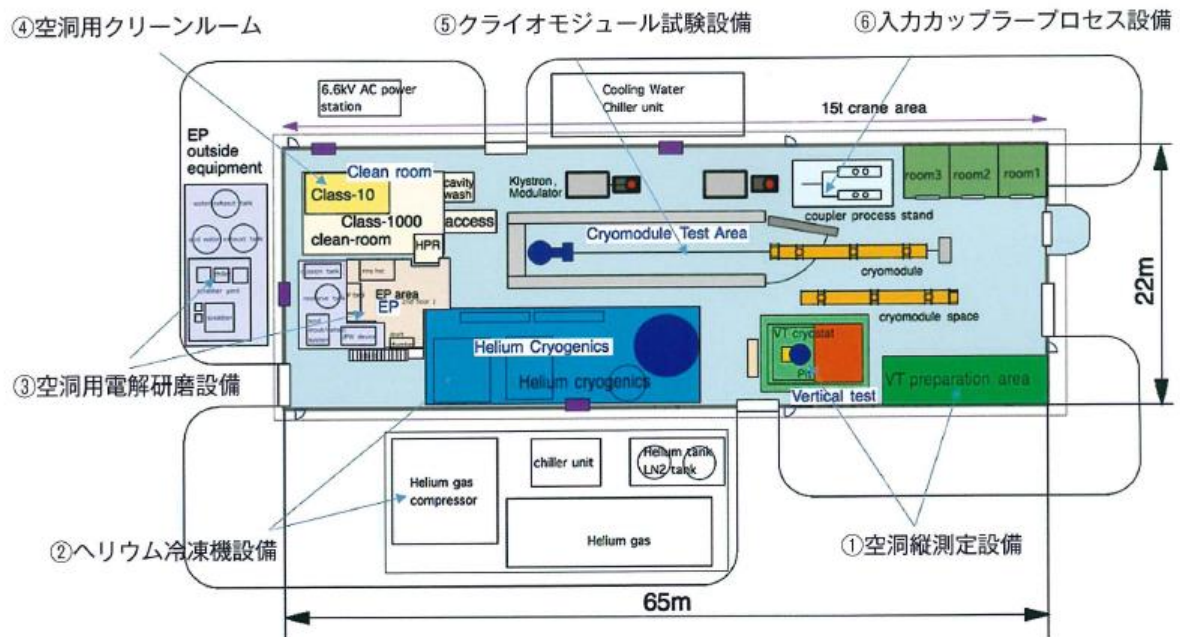
イ 物流ハブに望まれる機能・環境・設備

- A 外航船による海外から輸入される機器の保管施設
- B 重量物(大物品)の保管施設
- C 品質を保つために必要な設備を有する施設
- D クライオモジュールの検査・組立・保管が可能な施設
- E 保管施設からILC建設候補地までの輸送時間が2時間以内であること



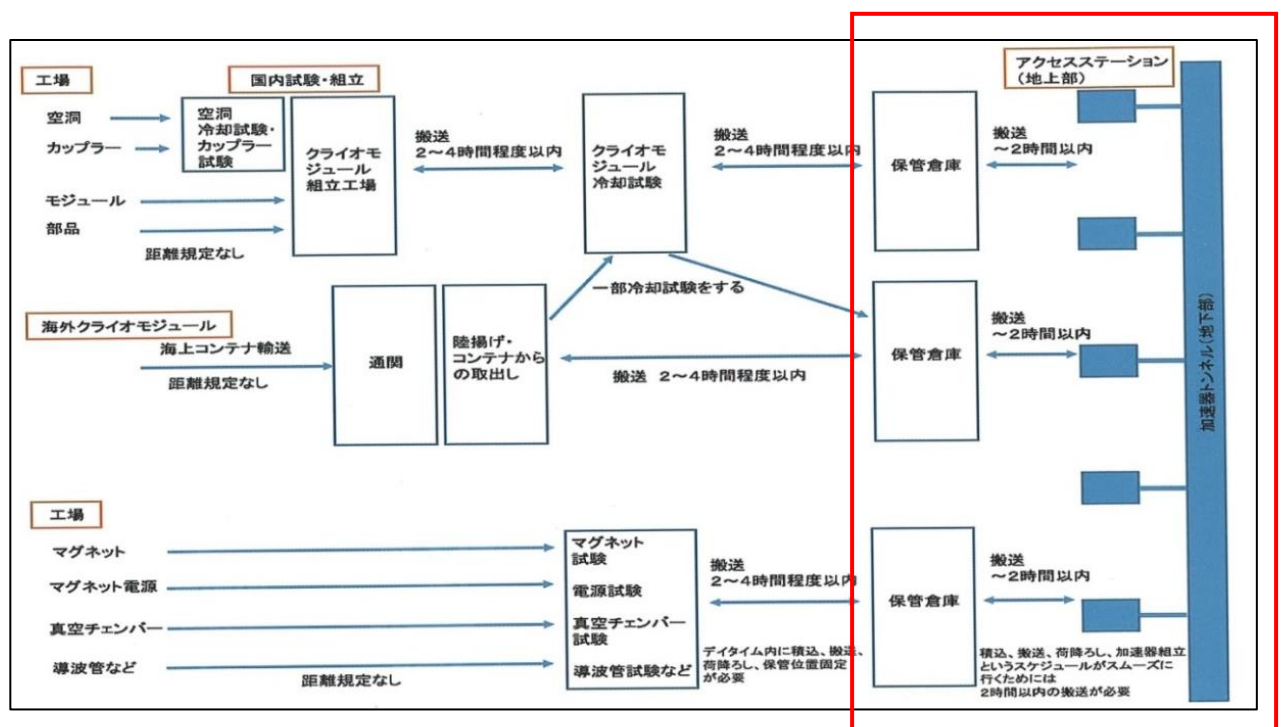
※ILCガイドラインシリーズ2「ILC加速器組立て・整備・保管の地域拠点」より

クライオモジュール保管イメージ



※ILC ガイドラインシリーズ2「ILC 加速器組立て・整備・保管の地域拠点」より抜粋

超伝導加速空洞 / クライオモジュール試験施設



※ILC ガイドラインシリーズ2「ILC 加速器組立て・整備・保管の地域拠点」より抜粋

クライオモジュールの運搬・トンネル据付までの 工程を考えた拠点設備の位置関係

③ 道路の調査結果

ア 大船渡港内の道路

永浜・山口地区、茶屋前地区、野々田地区を結ぶ道路は、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す。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。

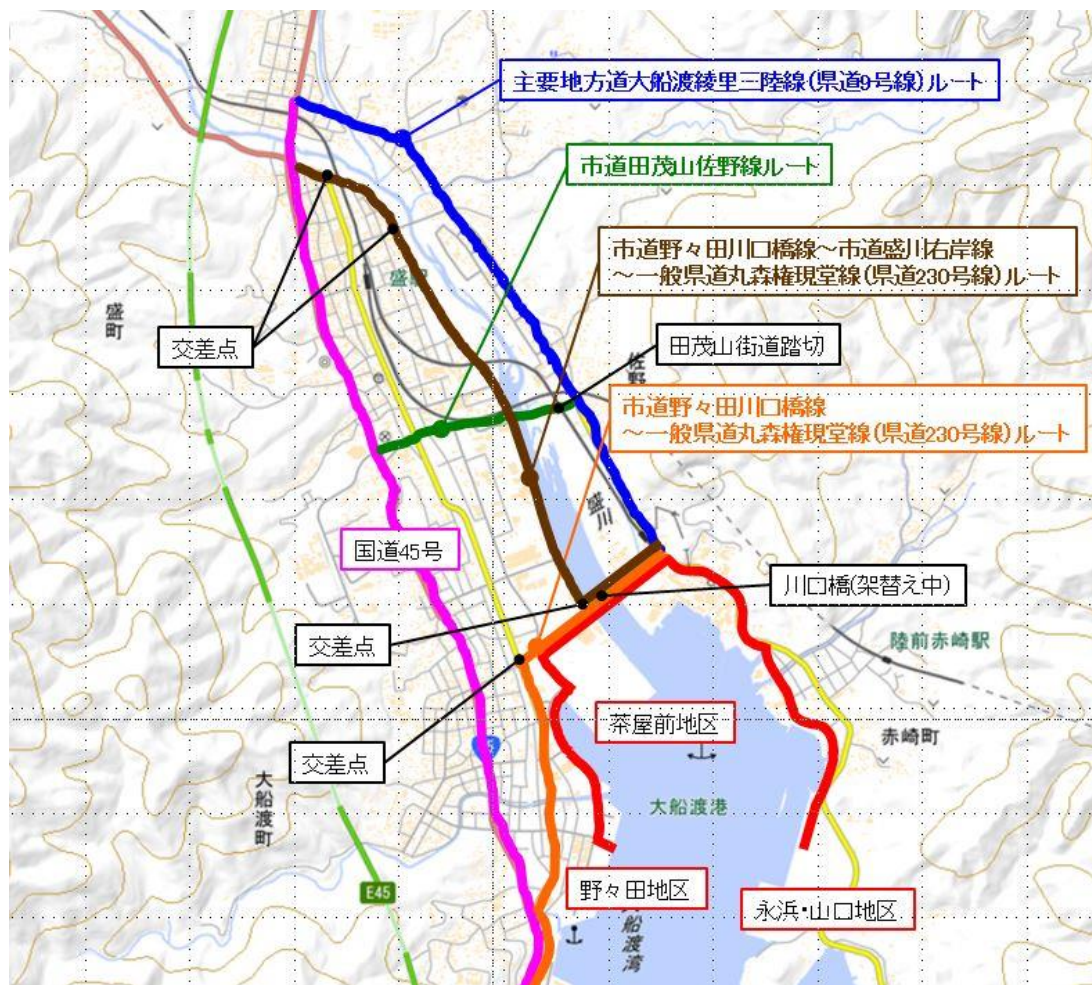
イ 大船渡港岸壁から国道45号までの道路

物流ハブ建設候補地である永浜・山口地区を出発する経路で、国道45号へ進入する主要道路は、主要地方道大船渡綾里三陸線(県道9号線)ルート、市道田茂山佐野線ルート、市道野々田川口橋線～市道盛川右岸線～一般県道丸森権現堂線(県道230号線)ルート及び市道野々田川口橋線～一般県道丸森権現堂線(県道230号線)ルートがあります。

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す。

一方、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めます。

そのため、田茂山街道踏切を通過する市道田茂山佐野線ルート、市道野々田川口橋線～市道盛川右岸線～一般県道丸森権現堂線(県道230号線)ルート及び市道野々田川口橋線～一般県道丸森権現堂線(県道230号線)ルートは、製品輸送経路から除外し、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。



※国土地理院 地図より作成

ウ 大船渡港から I L C 建設候補地までの道路

前述の結果等を踏まえ、大船渡港から I L C 建設候補地までの輸送経路として、以下の 3 ルートを選定しました。

ルート B、C は、国道 45 号へ進入後、三陸沿岸道路を輸送可能な車両は、大船渡基石海岸 I C より三陸沿岸道路を通行します。

【ルート A】 [凡例] — : ルート A

通過市町村：大船渡市～住田町～奥州市～一関市

道路：主要地方道大船渡綾里三陸線(県道 9 号線)～国道 45 号～国道 107 号～
国道 397 号～主要地方道江刺室根線(県道 10 号線)

【輸送距離約 55 km】

【ルート B】 [凡例] — : ルート B

通過市町村：大船渡市～陸前高田市～一関市

道路：主要地方道大船渡綾里三陸線(県道 9 号線)～国道 45 号・三陸沿岸道路(大船渡
基石海岸 I C から陸前高田 I C を利用)～国道 340 号～国道 343 号

【輸送距離約 45 km】

【ルート C】 [凡例] — : ルート C

通過市町村：大船渡市～陸前高田市～気仙沼市～一関市

道路：主要地方道大船渡綾里三陸線(県道 9 号線)～国道 45 号・三陸沿岸道路(大船渡
基石海岸 I C から気仙沼北 I C を利用)～一般県道大島浪板線(宮城県道 218 号
線)～国道 45 号～国道 284 号

【輸送距離約 55 km】



※国土地理院 地図より作成

<各ルートにおける主な構造物>

[ルートA]

市町村等	橋梁	跨道橋	トンネル	備考
大船渡市	14 橋	4 か所	1 か所	
住田町	28 橋	なし	9 か所	
奥州市	4 橋	なし	2 か所	
一関市	3 橋	なし	なし	

[ルートB（三陸沿岸道路使用：大船渡基石海岸IC⇒陸前高田IC）]

市町村等	橋梁	跨道橋	トンネル	備考
大船渡市	6 橋	5 か所	なし	
三陸沿岸道路	なし	なし	1 か所	通行制限あり
陸前高田市	30 橋	1 か所	6 か所	
一関市	6 橋	なし	3 か所	

[ルートC（三陸沿岸道路使用：大船渡基石海岸IC⇒気仙沼北IC）]

市町村等	橋梁	跨道橋	トンネル	備考
大船渡市	6 橋	5 か所	なし	
三陸沿岸道路	8 橋	なし	5 か所	通行制限あり
気仙沼市	11 橋	1 か所	5 か所	一般県道大島浪板線未整備
一関市	4 橋	なし	なし	

※三陸沿岸道路のうち陸前高田長部IC～気仙沼北IC間は整備中

ルート	道路環境	交通量	備考
A	・橋梁 49 か所、トンネル 12 か所、跨道橋 4 か所 ・最小道路部幅員 5.5m (主要地方道江刺室根線(県道 10 号線)) ・最低高さ 4.5m(白石トンネル) ・峠部を除く沿道に民家、商業施設あり	・大船渡市街地は多い (交通量 22,000 台/日) ・国道 397 号以降は少ない (交通量 2,200 台/日) ・夜間はピーク時の 1 割程度	・鉄道陸橋あり (三陸鉄道南リアス線、岩手開発鉄道)
B	・三陸沿岸道路区間あり (大船渡基石海岸 IC～陸前高田 IC) ・橋梁 42 か所、トンネル 10 か所、跨道橋 6 か所 ・最小道路部幅員 6.0m(笹の田トンネル) ・最低高さ 4.6m(笹の田トンネルほか) ・峠部を除く沿道に民家、商業施設あり	・大船渡市街地は多い (交通量 22,000 台/日) ・三陸沿岸道路は多い (交通量 14,000 台/日) ・陸前高田市街地は少ない、ただし 大型車が多い (交通量 2,900 台/日) ・矢作町以降は少ない (交通量 4,500 台/日) ・夜間はピーク時の 1 割程度	・鉄道陸橋あり (三陸鉄道南リアス線、岩手開発鉄道) ・国道 343 号ループ橋あり (陸前高田市・一関市) <三陸沿岸道路 通行制限> ・幅 2.5m、長さ 12.0m、 高さ 4.1m、総重量 25.0t
C	・三陸沿岸道路区間あり (大船渡基石海岸 IC～気仙沼北 IC) ・橋梁 29 か所、トンネル 6 か所、跨道橋 6 か所 ・最小道路部幅員 4.5m(国道 45 号側道) ・最低高さ 4.7m(笹崎歩道橋等) ・峠部を除く沿道に民家、商業施設あり	・大船渡市街地は多い (交通量 22,000 台/日) ・三陸沿岸道路は多い (交通量 14,000 台/日) ・気仙沼市街地は多い (交通量 17,000 台/日) ・国道 284 号以降も多い (交通量 13,000 台/日) ・夜間はピーク時の 1 割程度	・鉄道陸橋あり (三陸鉄道南リアス線、岩手開発鉄道) <三陸沿岸道路 通行制限> ・幅 2.5m、長さ 12.0m、 高さ 4.1m、総重量 25.0t

※交通量は、平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)より

＜各ルートの特徴＞

〔ルートA〕

- ア 輸送距離は約 55km です。
- イ 交通量は国道 107 号で 13,000 台/日、国道 397 号で 2,200 台/日のため、3 ルートの中で最も少ないルートです。
- ウ 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。
- エ トンネルは 12 か所、跨道橋は 4 か所あり、最小断面は車道幅員 6.3m、高さ 4.5m です。

〔ルートB〕

- ア 輸送距離は約 45km であり、3 ルートの中で最短です。
- イ 交通量は国道 45 号で 14,000 台/日、国道 343 号で 4,500 台/日のため、3 ルートの中で 2 番目に多いルートです。
- ウ 道路幅員は国道 343 号が 6.0m から 9.0m です。
- エ トンネルは 10 か所、跨道橋は 6 か所あり、最小断面は車道幅員 6.0m、高さ 4.5m です。

〔ルートC〕

- ア 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。
- イ 交通量は国道 45 号で 14,000 台/日、国道 284 号で 13,000 台/日のため、3 ルートの中で最も多いルートです。
- ウ 道路幅員は国道 284 号が 7.0m から 9.0m です。
- エ トンネルは 10 か所、跨道橋は 8 か所あり、最小断面は車道幅員 8.0m、高さ 4.7m です。

(3) ケーススタディ

調査結果を基に、輸送製品リストの製品特性から下記の6ケースを設定し、実際の作業を踏まえた対応方法を検討しました。なお、寸法（幅、長さ、高さ、総重量）は車両積載時のものです。

ケーススタディⅠ	一般貨物	幅 2.5m/長さ 12.0m/高さ 4.1m/総重量 25.0t以内の貨物
ケーススタディⅡ	45 フィートコンテナ	45 フィートコンテナ
ケーススタディⅢ	幅広品	幅 2.5mを超過する貨物
ケーススタディⅣ	長尺品	長さ 12.0mを超過する貨物
ケーススタディⅤ	背高品	高さ 4.1mを超過する貨物
ケーススタディⅥ	重量品	総重量 25.0t を超過する貨物

① ケーススタディⅠ（一般貨物）

対象貨物：幅 2.5m/長さ 12.0m/高さ 4.1m/総重量 25.0t 以内の貨物

貨物運搬量・頻度：10,382 運行

区分	項目	内容			備考
港	荷揚場所	野々田地区	永浜・山口地区		
	荷揚方法	移動式クレーン	移動式クレーン		
	港湾施設	対策不要	対策不要		
	港～保管場所	公道輸送	港内輸送		
	輸入通関	あり			外国貨物の場合
保管場所	入庫作業	車両から荷卸			
	入庫方法	移動式クレーン/天井クレーン/フォークリフト			
	保管場所	屋外/屋内			
	保管物量	188,931 基			
	出庫作業	車両へ積載			
	出庫方法	移動式クレーン/天井クレーン/フォークリフト			
道路	輸送車両	10tトラック/15tトラック			
	輸送ルート	A	B	C	
	道路幅員	対策不要	対策不要	対策不要	
	構造物	対策不要	対策不要	対策不要	
	輸送時間	1.9 時間※	1.4 時間※	1.5 時間※	
	輸送条件	24 時間	24 時間	24 時間	

※平均時速は、物流業者の実績より仮定（一般道 30km/h、三陸沿岸道路 60km/h 換算）

<最適な作業方法>

- ア 港 湾：永浜・山口地区（保管場まで港内輸送となるため）
- イ 保管場所：物流ハブ（永浜・山口地区）
- ウ 道 路：ルートA、B、C（納入先により選択可能）

<課題>

- ア 一般貨物は物量が多いため、輸送効率向上が必要です。

② ケーススタディⅡ（45 フィートコンテナ）

対象貨物：クライオモジュール（45 フィートコンテナ）

貨物運搬量・頻度：906 運行

区分	項目	内容			備考
港	荷揚場所	野々田地区	永浜・山口地区		
	荷揚方法	ハーバークレーン	移動式クレーン		
	港湾施設	対策不要	対策不要		
	港～保管場所	公道輸送	港内輸送		
	輸入通関	あり			外国貨物の場合
保管場所	入庫作業	車両から荷卸			
	入庫方法	移動式クレーン/天井クレーン			
	保管場所	屋内			
	保管物量	906 基			
	出庫作業	車両へ積載			
	出庫方法	移動式クレーン/天井クレーン			
道路	輸送車両	45 フィート用コンテナシャーシ			安全輸送装置付き専用車両
	輸送ルート	A	B	C	
	道路幅員	対策要	対策不要	対策不要	
	構造物	対策不要	対策不要	対策不要	
	輸送時間	2.2 時間※	1.7 時間※	1.8 時間※	
	輸送条件	24 時間	24 時間	24 時間	

※平均時速は、物流業者の実績より仮定（一般道 25km/h、三陸沿岸道路 50km/h 換算）

<最適ルート>

ア 港 湾：野々田地区（ハーバークレーン常設のため）

イ 保管場所：物流ハブ（永浜・山口地区）

ウ 道 路：ルート B、C（納入先により選択可能）

<課題>

ア 日本国内では 45 フィートコンテナの取扱量が少なく 45 フィートコンテナ用シャーシは希少であるため、車両の手配や作業の綿密な工程管理が必要です。

イ ルート A は、主要地方道江刺室根線（県道 10 号線）において、幅員 5.5m の区間があり、通行する場合は、道路の拡幅等改良が必要です。

③ ケーススタディⅢ（幅広品）

対象貨物：ソレノイド（L7.6 × W7.6 × H2.5(m) ， 57t）

貨物運搬量・頻度：6 運行

区分	項目	内容			備考
港	荷揚場所	野々田地区	永浜・山口地区		
	荷揚方法	移動式クレーン	移動式クレーン		
	港湾施設	仮設対策要	仮設対策要		接地圧の荷重分散
	港～保管場所	公道輸送	港内輸送		公道輸送対策要
	輸入通関	あり			外国貨物の場合
保管場所	入庫作業	車両から荷卸			
	入庫方法	移動式クレーン/天井クレーン			
	保管場所	屋外/屋内			
	保管物量	6 基			
	出庫作業	車両へ積載			
	出庫方法	移動式クレーン/天井クレーン			
道路	輸送車両	6 軸マルチトレーラ			
	輸送ルート	A	B	C	
	道路幅員	対策要	対策要	対策要	
	構造物	対策要	対策要	対策要	積付幅 7.6m 仮定
	輸送時間	-	-	-	道路環境による
	輸送条件	21-6 時	21-6 時	21-6 時	道路管理者による

<最適ルート>

ア 港 湾：永浜・山口地区（保管場まで港内輸送となるため）

イ 保管場所：物流ハブ（永浜・山口地区）

ウ 道 路：全てのルートにおいて、道路管理者との協議が必要（道路幅員、構造物の対策が必要なため）、また、通行規制を伴う場合は、警察との協議が必要

<課題>

ア 一般的なトレーラより車輪数が多く特殊な 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。

イ 幅が一般制限値を超えるため、交通規制が必要となる場合があります。

ウ 全てのルートにおいて、道路幅員及び構造物の改良、沿道工作物の除去移転等が必要となる場合があります。（国道 107 号線・白石トンネルの幅員不足など）

④ ケーススタディⅣ（長尺品）

対象貨物：中圧タンク（L23.0 × W4.0 × H4.3(m) ， 70t）

貨物運搬量・頻度：42 運行

区分	項目	内容			備考
港	荷揚場所	野々田地区	永浜・山口地区		
	荷揚方法	移動式クレーン	移動式クレーン		
	港湾施設	仮設対策要	仮設対策要		接地圧の荷重分散
	港～保管場所	公道輸送	港内輸送		公道輸送対策要
	輸入通関	あり			外国貨物の場合
保管場所	入庫作業	車両から荷卸			
	入庫方法	移動式クレーン/天井クレーン			
	保管場所	屋外/屋内			
	保管物量	42 基			
	出庫作業	車両へ積載			
	出庫方法	移動式クレーン/天井クレーン			
道路	輸送車両	6 軸マルチトレーラ			
	輸送ルート	A	B	C	
	道路幅員	対策要	対策要	対策要	
	構造物	対策要	対策要	対策要	積付高 5.3m 仮定
	輸送時間	-	-	-	道路環境による
	輸送条件	21-6 時	21-6 時	21-6 時	道路管理者による

<最適ルート>

ア 港 湾：永浜・山口地区（保管場まで港内輸送となるため）

イ 保管場所：物流ハブ（永浜・山口地区）

ウ 道 路：全てのルートにおいて、道路管理者との協議が必要（道路幅員、構造物の対策が必要なため）、また、通行規制を伴う場合は、警察との協議が必要

<課題>

ア 一般的なトレーラより車輪数が多く特殊な 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。

イ 幅が一般制限値を超えるため、交通規制が必要となる場合があります。

ウ 全てのルートにおいて、道路幅員及び構造物の改良、沿道工作物の除去移転等が必要となる場合があります。（国道 45 号・大船渡合庁前交差点での線形不良など）

⑤ ケーススタディⅤ（背高品）

対象貨物：冷却塔（ヘリウム冷却水設備）（L6.2 × W3.5 × H4.5(m) , 6.4t）

貨物運搬量・頻度：36 運行

区分	項目	内容			備考
港	荷揚場所	野々田地区	永浜・山口地区		
	荷揚方法	移動式クレーン	移動式クレーン		
	港湾施設	仮設対策要	仮設対策要		接地圧の荷重分散
	港～保管場所	公道輸送	港内輸送		
	輸入通関	あり			外国貨物の場合
保管場所	入庫作業	車両から荷卸			
	入庫方法	移動式クレーン/天井クレーン			
	保管場所	屋外/屋内			
	保管物量	36 基			
	出庫作業	車両へ積載			
	出庫方法	移動式クレーン/天井クレーン			
道路	輸送車両	低床トレーラ			
	輸送ルート	A	B	C	
	道路幅員	対策要	対策不要	対策不要	
	構造物	対策要	対策要	対策要	積付高 5.1m 仮定
	輸送時間	-	-	-	道路環境による
	輸送条件	21-6 時	21-6 時	21-6 時	道路管理者による

<最適ルート>

ア 港 湾：永浜・山口地区（保管場まで港内輸送となるため）

イ 保管場所：物流ハブ（永浜・山口地区）

ウ 道 路：全てのルートにおいて、道路管理者との協議が必要（道路幅員、構造物の対策が必要なため）、また、通行規制を伴う場合は、警察との協議が必要

<課題>

ア 幅が一般制限値を超えるため、交通規制が必要となる場合があります。

イ 全てのルートにおいて、現状のトンネル・陸橋等構造物の高さで通行できない箇所が多くあり、通行しようとする場合は対策が必要となります。（国道 45 号・岩手開発鉄道陸橋や笹崎歩道橋での最低高不足など）

⑥ ケーススタディⅥ（重量品）

対象貨物：コールドボックス（L17.0 × W4.4 × H4.7(m) , 80t）

貨物運搬量・頻度：10 運行

区分	項目	内容			備考
港	荷揚場所	野々田地区	永浜・山口地区		
	荷揚方法	移動式クレーン	移動式クレーン		
	港湾施設	仮設対策要	仮設対策要		接地圧の荷重分散
	港～保管場所	公道輸送	港内輸送		公道輸送対策要
	輸入通関	あり			外国貨物の場合
保管場所	入庫作業	車両から荷卸			
	入庫方法	移動式クレーン/天井クレーン			
	保管場所	屋外/屋内			
	保管物量	10 基			
	出庫作業	車両へ積載			
	出庫方法	移動式クレーン/天井クレーン			
道路	輸送車両	6 軸マルチトレーラ			
	輸送ルート	A	B	C	
	道路幅員	対策要	対策要	対策要	
	構造物	対策要	対策要	対策要	積付高 5.7m 仮定
	輸送時間	-	-	-	道路環境による
	輸送条件	21-6 時	21-6 時	21-6 時	道路管理者による

<最適ルート>

ア 港 湾：永浜・山口地区（保管場まで港内輸送となるため）

イ 保管場所：物流ハブ（永浜・山口地区）

ウ 道 路：全てのルートにおいて、道路管理者との協議が必要（道路幅員、構造物の対策が必要なため）、また、通行規制を伴う場合は、警察との協議が必要

<課題>

ア 一般的なトレーラより車輪数が多く特殊な 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。

イ 幅が一般制限値を超えるため、交通規制が必要となる場合があります。

ウ 重量品は、橋梁を通行するための応力計算が必要となりますが、多くの検討箇所があるため、効率的な方法が課題となります。また、検討結果により、交通規制や橋梁の強化が必要となります。

(4) 検討結果

① 港湾の検討結果

ア 各地区の荷揚げ環境

A 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。

B 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。

C 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 保管場所の検討結果

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。

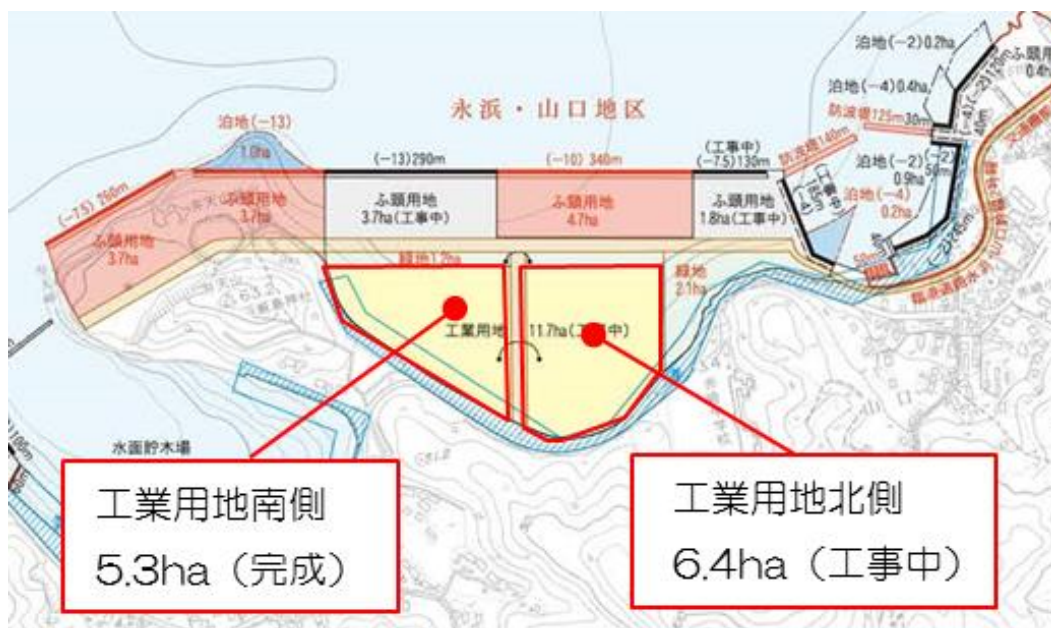
イ 理由

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。



※大船渡港計画平面図(H29.2)より作成

【参考】永浜・山口地区工業用地概要

工業用地面積		11.7ha
地域指定		臨港地区
港湾施設		－13m公共岸壁に隣接
電	力	6.6kV（赤崎線まで0.1km）
用	水	上水道整備予定
排	水	公共下水道整備予定
交通アクセス	道路	三陸沿岸道路・大船渡IC 7.4km 国道45号 4.8km
	鉄道	JR東北新幹線水沢江刺駅 68km JR大船渡線（BRT）大船渡駅 3.9km
	空港	いわて花巻空港 83km
	港湾	大船渡港に隣接

③ 道路の検討結果

ア 一般貨物は、3ルートでの輸送距離が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 I L Cに係る大船渡市への波及効果（物流関連）

I L C製品輸送に係る波及効果としては、下記に示すとおり、輸送製品リスト全貨物を対象等とした(1)のケースⅠの場合、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。

また、前述のケーススタディの検討結果より、輸送製品リストのうち、道路法の一般的制限値以内で輸送可能な一般貨物及び45フィートコンテナで輸送するクライオモジュールが、大船渡港で荷揚げ、保管、I L C建設候補地へ輸送可能と確認できたことから、その一般貨物及びクライオモジュールを対象等とした(2)のケースⅡの場合、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。

(1) ケースⅠ

- ① 輸送製品リスト全貨物が、大船渡港で荷揚げ、保管され、I L C建設候補地へ輸送されるものとします。
- ② 物流ハブが、大船渡港に建設されるものとします。（建設期間：2年間）
- ③ 輸送期間は、9年間とします。

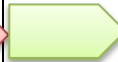
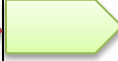
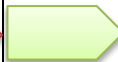
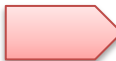
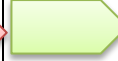
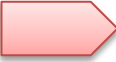
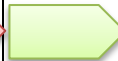
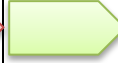
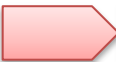
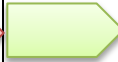
区分	内訳	主な費目	効果額
港湾 (荷揚)	荷役関連	荷揚げ費、重機費 等	62 億円
	宿泊関連	港湾従事者宿泊費	8 億円
	飲食関連	港湾従事者飲食費	2 億円
港湾（荷揚）		小 計	72 億円
物流 (保管)	建設関連	建設費(用地代、検査・組立設備費は除く)	70 億円
	宿泊(建設)関連	建設従事者宿泊費	3 億円
	飲食関連	建設従事者飲食費	1 億円
	保管関連	入出庫費、重機費、保管費 等	60 億円
	宿泊(保管)関連	保管従事者宿泊費	8 億円
	飲食(保管)関連	保管従事者飲食費	2 億円
物流（保管）		小 計	144 億円
道路 (輸送)	輸送関連	輸送車両費、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

(2) ケースⅡ

- ① 輸送製品リストのうち、道路法の一般的制限値内で輸送可能な一般貨物及び45フィートコンテナで輸送するクライオモジュールを大船渡港で荷揚げ、保管され、I L C建設候補地へ輸送されるものとします。
- ② 物流ハブが、大船渡港に建設されるものとします。(建設期間：2年間)
- ③ 輸送期間は、9年間とします。

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

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) ILC 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

6 結びに

I L Cの実現は、当市における物流機能の向上や道路等インフラ整備の促進はもとより、東日本大震災による復興需要収束後の岩手県内及び東北全体の経済の活性化に大きく貢献するものであり、さらに物流ハブにおいては、建設期後の運用期・成熟期における研究・開発拠点機能へのシフトによる持続的な有効活用により、市内経済の一層の発展に寄与することが期待されるものです。

本プランの策定を通じて、建設候補地に最も近い重要港湾である大船渡港とともに、荷揚げするふ頭の背後地や近隣地等に十分な広さの工業用地を有するほか、三陸沿岸道路をはじめ、国道 397 号、国道 343 号、国道 284 号など複数のルートによって、貨物の種類や大きさ等を考慮しながら、必要な時期に必要な数だけ輸送することが可能であることを改めて把握できました。

今後においては、I L C実現に向け、国、県、I L Cに関わる国際関係機関などに対して当市及び大船渡港の保有するポテンシャル（可能性）を積極的に情報提供するとともに、港湾施設や道路のほか、物流ハブ施設の整備等に係る対策が講じられるよう、官民一体となって取組を推進して参りますので、市民の皆様をはじめ、港湾・商工関係団体等事業者各位のご協力をお願いいたします。