

⑤⑤徳島小松島港 沖洲（外）地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

国土交通省 四国地方整備局
 受賞機関 小松島港湾・空港整備事務所
 徳島県

<評価>

貨物の積み残しが頻繁に発生するなど輸送能力が限界に達していた港で、新たなターミナルを整備した事業。近接で整備される高速道路インターチェンジを介して複合一貫輸送ターミナルとなり、四国初の大型フェリー用の耐震岸壁として常時、異常時の切れ目なく地域を支える施設であることが評価された。



沖洲ターミナル

はじめに

徳島小松島港は、四国東部の紀伊水道沿岸ほぼ中央に位置する重要港湾であり、臨海部に立地する木材関連産業、製紙産業、化学薬品工業等の原材料、製品の物流拠点として、また、四国と東京・北九州を結ぶ唯一の長距離フェリーターミナル港として重要な役割を担っている。このようななか、近年の長距離トラックの運転手不足の問題等から、フェリーの利用台数が大幅に増え、車両の積み残しが発生するなど、輸送能力が限界に達していた。

事業の概要・成果

本事業は、こうした背景のもと、フェリー運行会社による、約1.7倍の収容能力を持つ新造船の投入計画をふまえ、モーダルシフトを活用した物流の効率化に対応するため、平成21年度から着手し、四国地方整備局と徳島県が、それぞれ岸壁（水深8.5m、延長270m）及び航路・泊地（水深8.5m、面積24.8ha）と埠頭用地の整備を行い、平成27年3月に完成した。

本ターミナルの中心施設である岸壁は、南海トラフ地震

などの大規模災害時に、被災者及び緊急物資等の輸送拠点となるよう、耐震強化岸壁として整備している。

事業実施に際しては、整備効果の早期発現の観点から、岸壁ケーソン基礎地盤の地盤改良は深層混合処理工法を採用している。背後の埋立てにはコスト縮減も鑑み、工事内で発生した浚渫土を有効利用したプレミックス船工法を採用し、圧密放置期間を極力少なくし、早期に供用できるように努めた。

おわりに

このたび整備した施設の背後では、平成31年度の供用開始を目指して、四国横断自動車道の延伸事業（徳島JCT-徳島東IC）が進められており、ターミナル直背後には徳島東IC（仮称）が設置される予定となっている。そのため、今後さらなる陸海の結節機能強化により、経済・産業活動の活性化に期待が寄せられているところである。

賛助会員 ㈱エイト日本技術開発、五洋建設㈱、東洋建設㈱

⑤⑥災害への備え 鹿児島港初の耐震岸壁を備えた

～鹿児島港 新港区 複合一貫輸送ターミナル改良事業～

国土交通省 九州地方整備局 鹿児島港湾・空港整備事務所
 受賞機関 鹿児島県 鹿児島地域振興局 建設部
 鹿児島県 土木部 建築課 営繕室

<評価>

整備後40年以上が経過して老朽化が進み、また旅客動線と荷役作業の交錯により安全性にも問題のあった建物や岸壁などの改築事業。大規模地震時でも安定的な離島航路が確保できる点、ボーディングブリッジ整備により荷役作業と交錯しない人の動線を確保した点、スパッド付深層混合処理工法の使用により作業時間の制約などの課題を克服した点が評価された。



新港区 複合一貫輸送ターミナル

はじめに

鹿児島港の港湾区域は南北約20kmにおよび、本港区、新港区など7つの港区に分かれ、新港区は、奄美・沖縄航路のフェリー発着所となっており、奄美など離島に住む人々の生活を支える鹿児島の玄関口としての役割を担っている。

事業の概要・成果

本事業は、老朽化した岸壁の沖出し（前面に新たな岸壁を整備）を行うだけでなく、大規模地震が発生した場合であっても、緊急物資輸送が可能となる耐震強化岸壁として整備し、併せてターミナルビルの建替、ボーディングブリッジ設置など一体的な整備を行った事業である。

本工事は、既存施設を使用し、定期航路を確保しながらの工事であるため、フェリーを運航する船社や荷役作業を行う港運事業者との調整はもちろんのこと、作業時間の制約や厚いシラス地盤の改良等の課題を克服するため、耐震

強化岸壁の整備では、全国で初めてとなるスパッド付深層混合処理工法の施工を行った。

また、歩道橋やボーディングブリッジの設置により、荷役作業と交錯しない人の動線が確保され、旅客の安全性が確保されるとともに、荷役作業の効率化も図られた。

おわりに

本事業の完成により、旅客の安全確保や荷役作業の効率化が図られ、さらには大規模地震発生時でも安定的な海上輸送が確保されるなど、奄美・沖縄地方の生活・経済活動を維持する重要なインフラとして期待されている。

賛助会員 オリエンタル白石㈱、五洋建設㈱、東洋建設㈱