

国際バルク戦略港湾 に向けた計画書



(公表資料)



平成22年11月

1 国際バルク戦略港湾としての基本的考え方

目 的

- 清水港・田子の浦港が一体となって東海工業地域のバルク輸入拠点を構築する。
- コーンスターチ用トウモロコシでは、名古屋港とともに国内の輸入拠点を目指し、東海経済圏（中京エリアと東海エリア）全体の活性化を促す。
- 飼料用トウモロコシでは、本県、中部内陸部（長野など）及び関東西部（神奈川県、山梨など）地域の輸入拠点を目指し、鹿島港と共に関東圏の畜産業の振興を支援する。

基本的な考え方

- バルク輸送において、輸送ルート・調達のタイミング・相互取引の融通性・自由度を高めることで、穀物の調達活動を最大限支援しつつ、輸送船舶の大型化を促す。

<利用者の声>

- 「共同配船について、大型船対応が可能となれば、その可能性は高まるだろう。ただし、計画的な共同配船をせずとも、スワップ輸送を日常的に行っており、大型船の輸送（コスト）削減効果は期待できる。」
- 「入港先が限定されていたら、納入先の港湾に入れなくなるリスクがあるため、そもそも、船舶を大型化せず、入港予定全ての港に入れる船を選択する。」

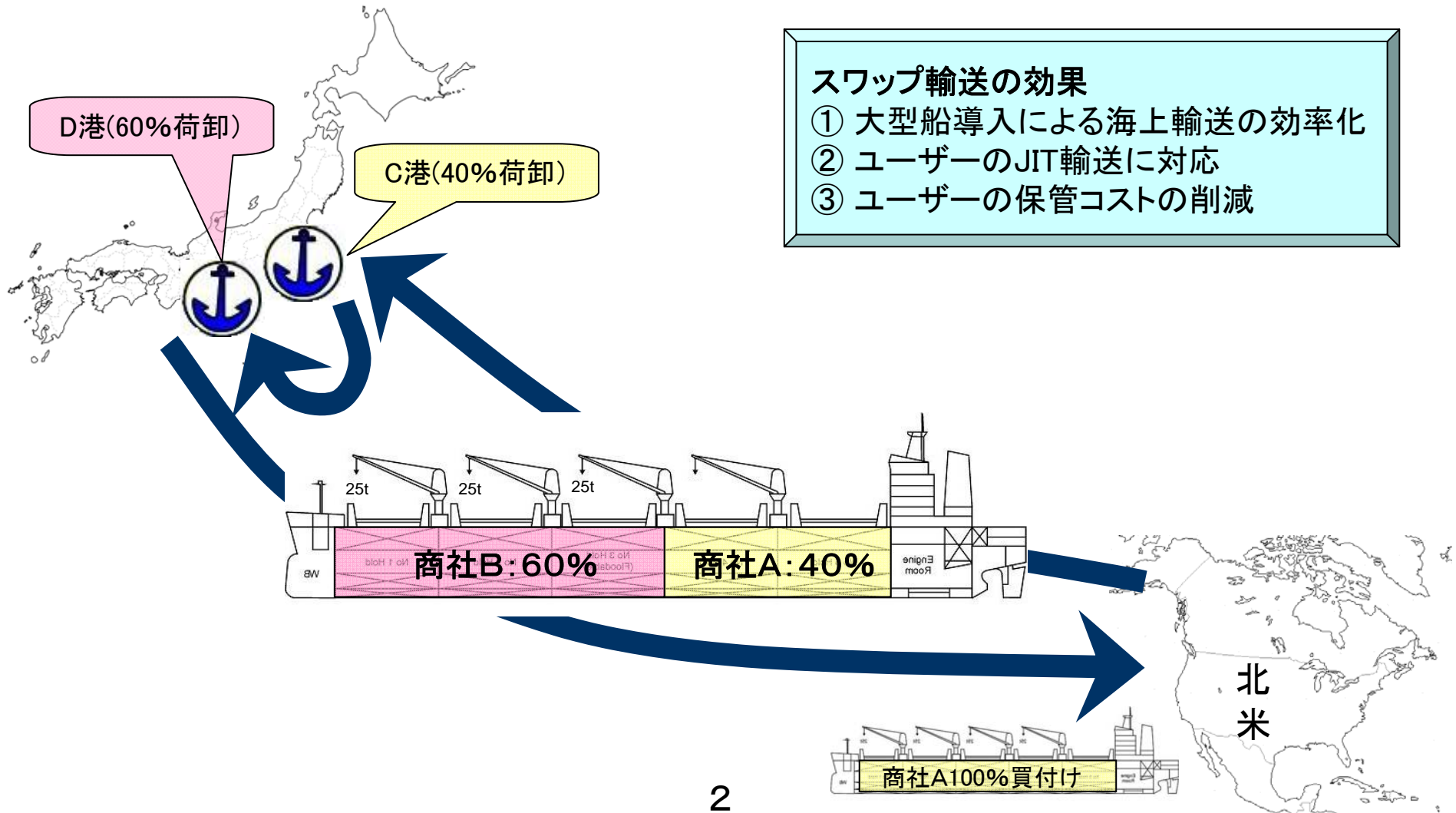
参考 スワップ輸送の効果

穀物は在庫調整が必要

- ・ 早すぎるとサイロスペース不足
- ・ 遅すぎると在庫枯渇



日本到着2週間前ごろに
商社間で洋上売買 (=スワップ)を行う
商社Bが商社Aより購入し、C港の荷卸し後にD港へ向う
⇒**融通性・自由度の確保が必要**



2 国際バルク戦略港湾の戦略

(1) バルク戦略港湾の配置構想の提案(静岡案)

全国の北海道、東北・関東、関東・中部、中部・関西、関西・中国・四国、九州の6ブロック程度の供給圏域において、各圏域をカバーする代表港が需要を担う。また、隣接する圏域を2~3港寄りすることで、より大型船の利用が促進され、地域全体でコスト削減のメリットを享受する体制を整える。

(2) コーンスターチ用トウモロコシの輸入拠点化の提案

調達範囲の広いコーンスターチ用トウモロコシは、日本の輸入の約7割近くが、清水港、田子の浦港、名古屋港などを含めた中部ブロック圏内で取り扱われ、加工された後、糖化製品・ビール・製紙などの原材料として全国に配送されていることから、さらなる拠点化を進め、東海経済圏全体の活性化を促していく。

(3) 飼料用トウモロコシ輸入拠点配置の提案

調達範囲の短い飼料用に供されるトウモロコシの輸送形態については、関東・中部ブロックを鹿島港と清水港がカバーし圏域の需要を担うとともに、大型船での輸送コストの削減や、鹿島港との連携により、関東圏の畜産業の振興を後押しする。

(4) 公共岸壁の大水深化による他のバルク貨物の輸送コスト削減

公共岸壁の施設整備を計画の中心におくことでトウモロコシのみならず、他の貨物（麦類・豆类・木材チップ・石炭・紙パルプ）を含めた広範囲の輸送コストの削減に大きく寄与することとなる。

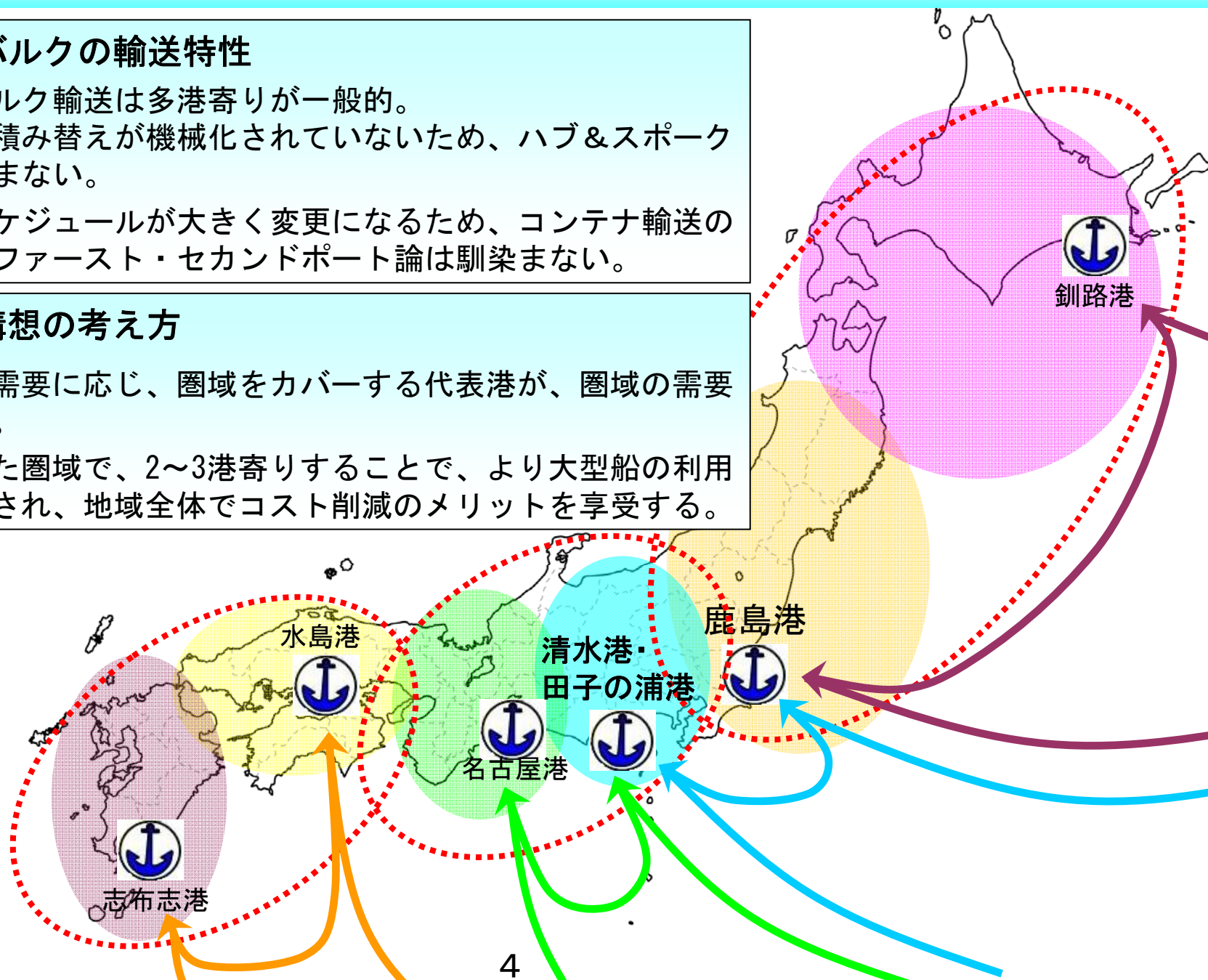
3-1 バルク戦略港湾の配置構想の提案(静岡案)(静岡県の戦略1)

○ 穀物バルクの輸送特性

- ・ 穀物バルク輸送は多港寄りが一般的。貨物の積み替えが機械化されていないため、ハブ&スポークが馴染まない。
- ・ 航行スケジュールが大きく変更になるため、コンテナ輸送のようなファースト・セカンドポート論は馴染まない。

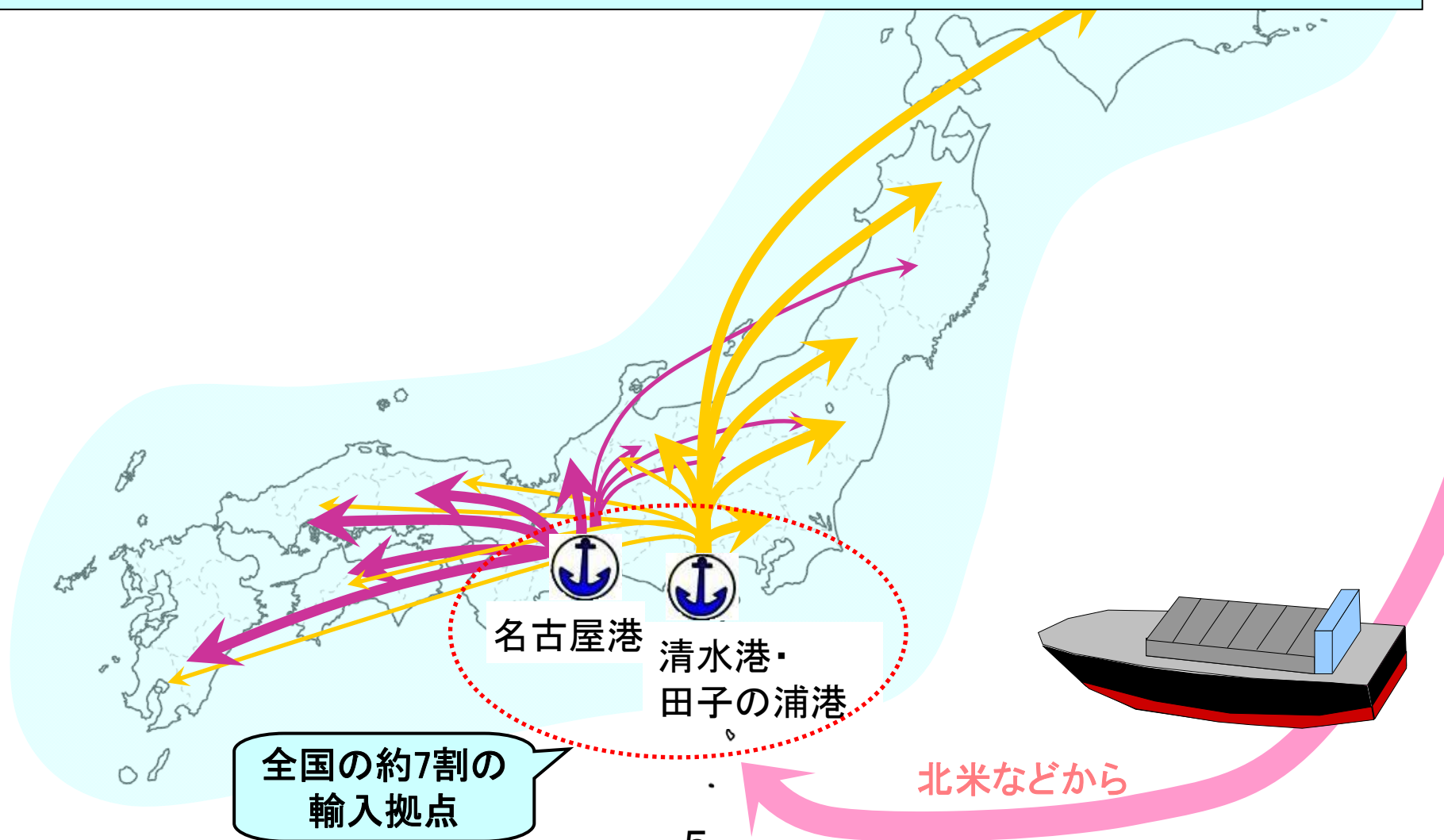
○ 配置構想の考え方

- ・ 全国の需要に応じ、圏域をカバーする代表港が、圏域の需要を担う。
- ・ 隣接した圏域で、2~3港寄りすることで、より大型船の利用が促進され、地域全体でコスト削減のメリットを享受する。



3-2 コーンスターチ用トウモロコシの輸入拠点化の提案(静岡県の戦略2)

日本の輸入の約7割近くが、清水港、田子の浦港、名古屋港などの中部圏を輸入拠点として取り扱われている特性を活かし、相互の連携による利用船舶の大型化を促すことで、物流コストを削減し、食料品製造業等を中心に、東海経済圏の活性化を図る。



3-3 飼料用トウモロコシの輸入拠点配置の提案（静岡県戦略3）

- 飼料用穀物の平均輸送時間が3時間であることを踏まえ、一大畜産圏である関東エリアの供給拠点を、鹿島港と共に清水港・田子の浦港が担い、畜産業の振興を後押しする。
- 中部横断自動車道路の開通により、地の利を活かした輸送圏域の拡大が実現される。

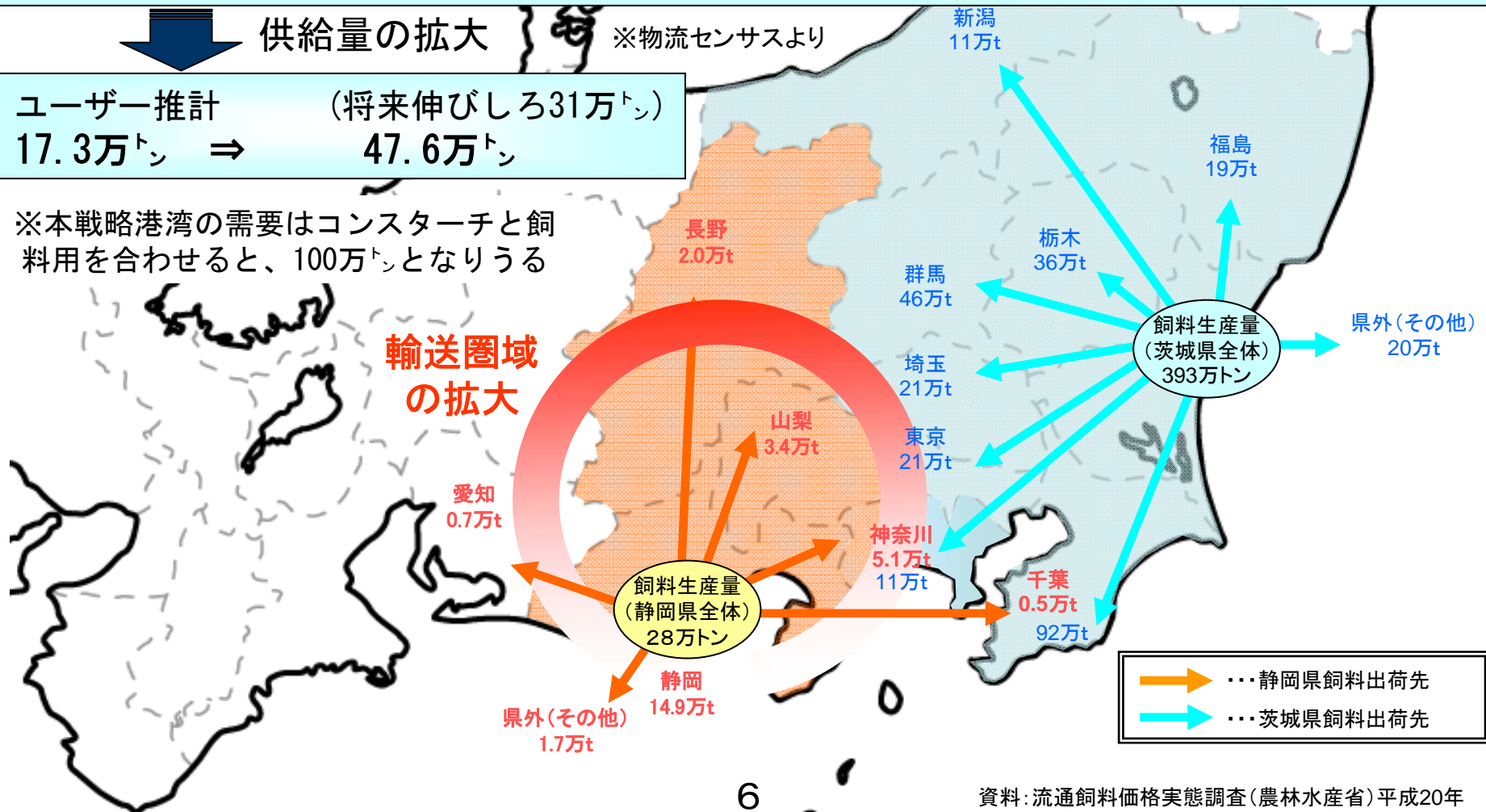


供給量の拡大

※物流センサスより

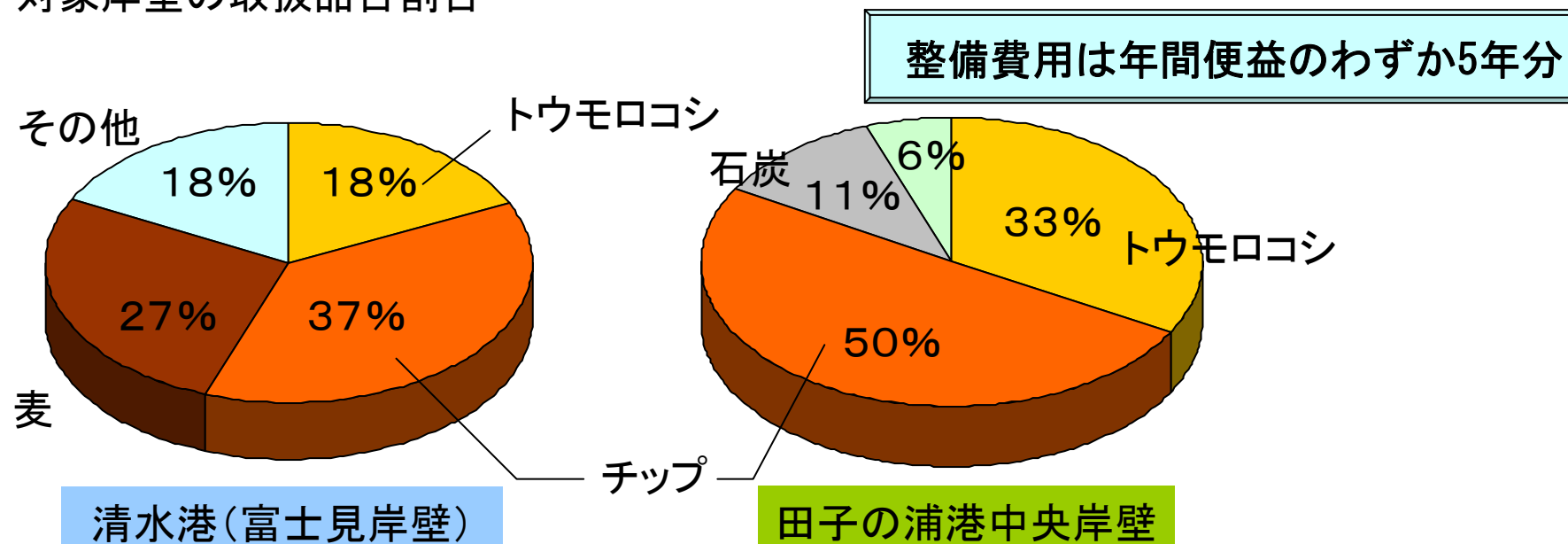
ユーザー推計 (将来伸びしろ31万t)
17.3万t ⇒ 47.6万t

※本戦略港湾の需要はコンスターチと飼料用を合わせると、100万tとなりうる

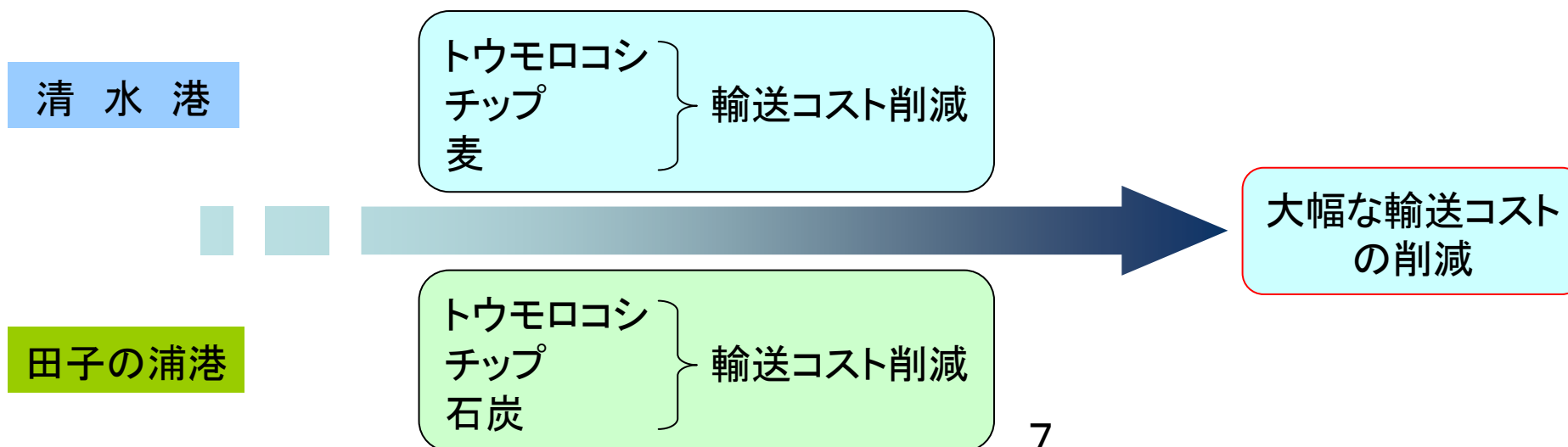


3-4 公共岸壁の大水深化による他のバルク貨物の輸送コスト削減 (静岡県戦略4)

● 対象岸壁の取扱品目割合



● 船舶大型化による輸送コストの低減 「他品目への効果の拡大」(2020年)



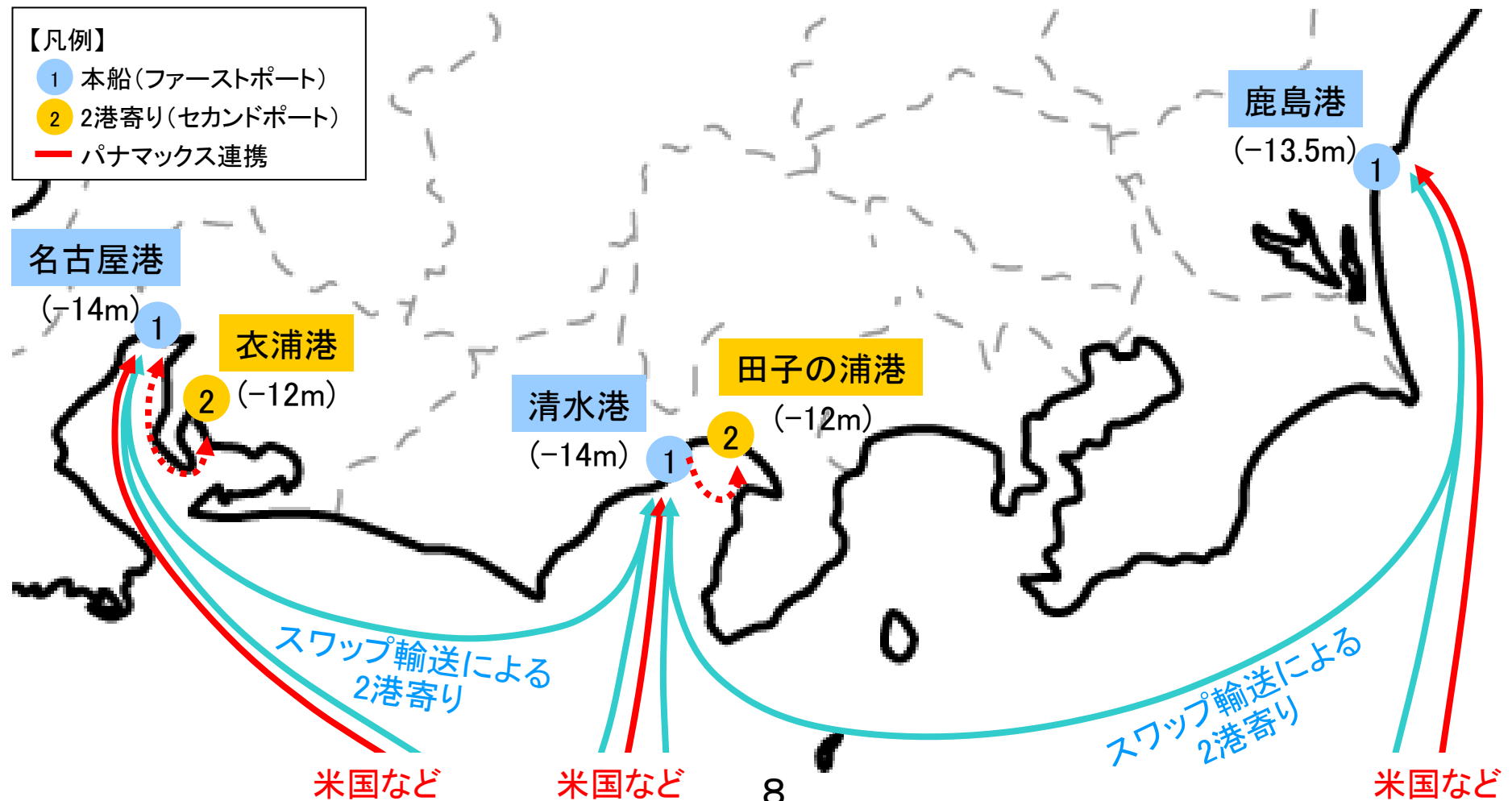
4-1 2015年の連携(清水港 -14m、田子の浦港 -12m、鹿島港-13.5m、名古屋-14m)

○ 2015年：STEP1

輸送のすがた：清水港と田子の浦港の連携により、パナマックス型貨物船の2港寄りを実施

整備の内容：清水港（航路・泊地の整備、岸壁-14mの整備 L=280m）

田子の浦港（水域の拡張、既存岸壁-12mの活用）

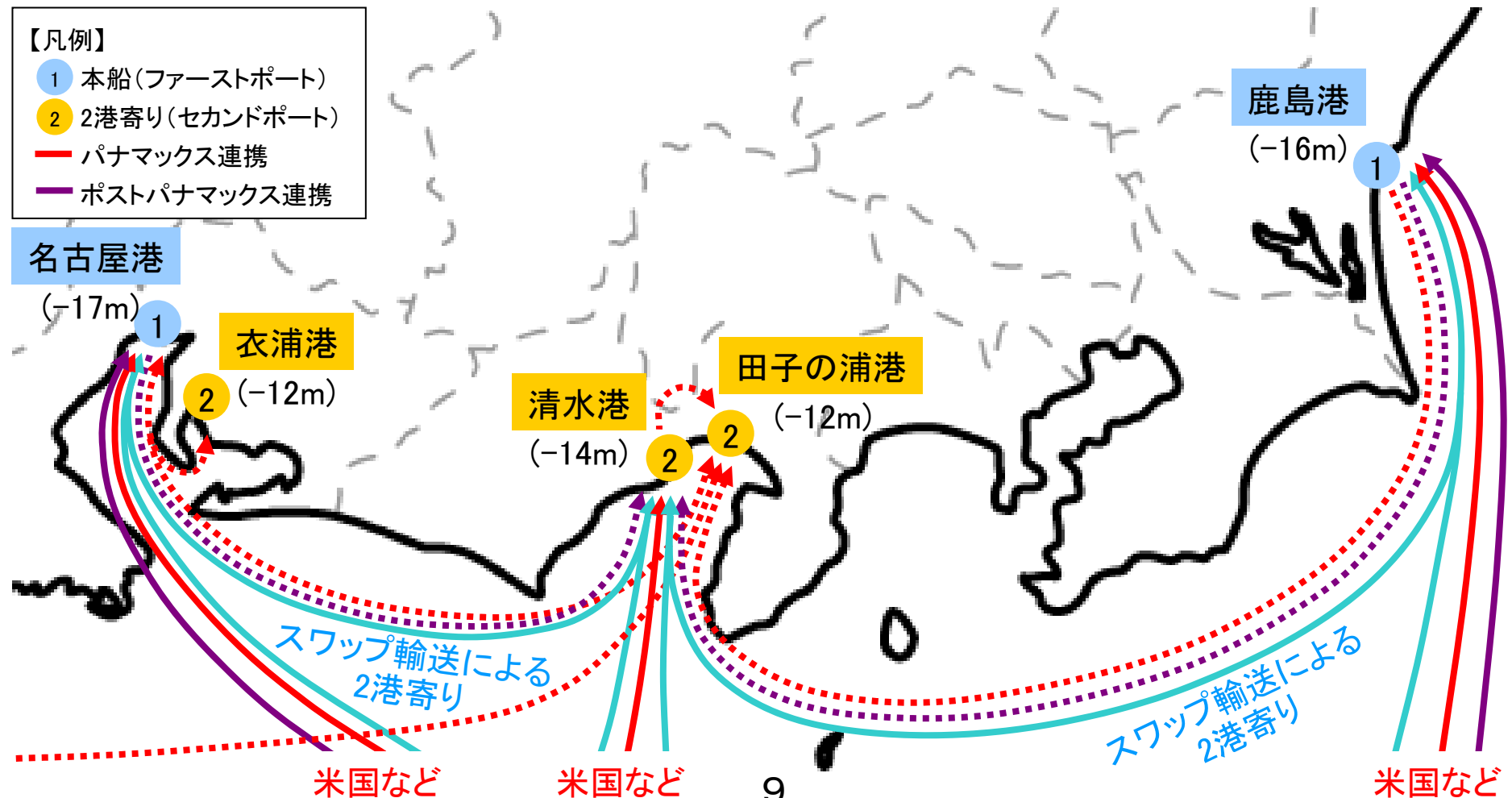


4-2 2020年の連携(清水港 -14m、田子の浦港 -12m、鹿島港-16m、名古屋-17m)

○ 2020年：STEP2

輸送のすがた：鹿島港や名古屋港と連携して減載した後、清水港のポストパナマックス型貨物船の入港を実現

整備の内容：清水港（航路・泊地の整備、岸壁-14mの延伸 L=320m）

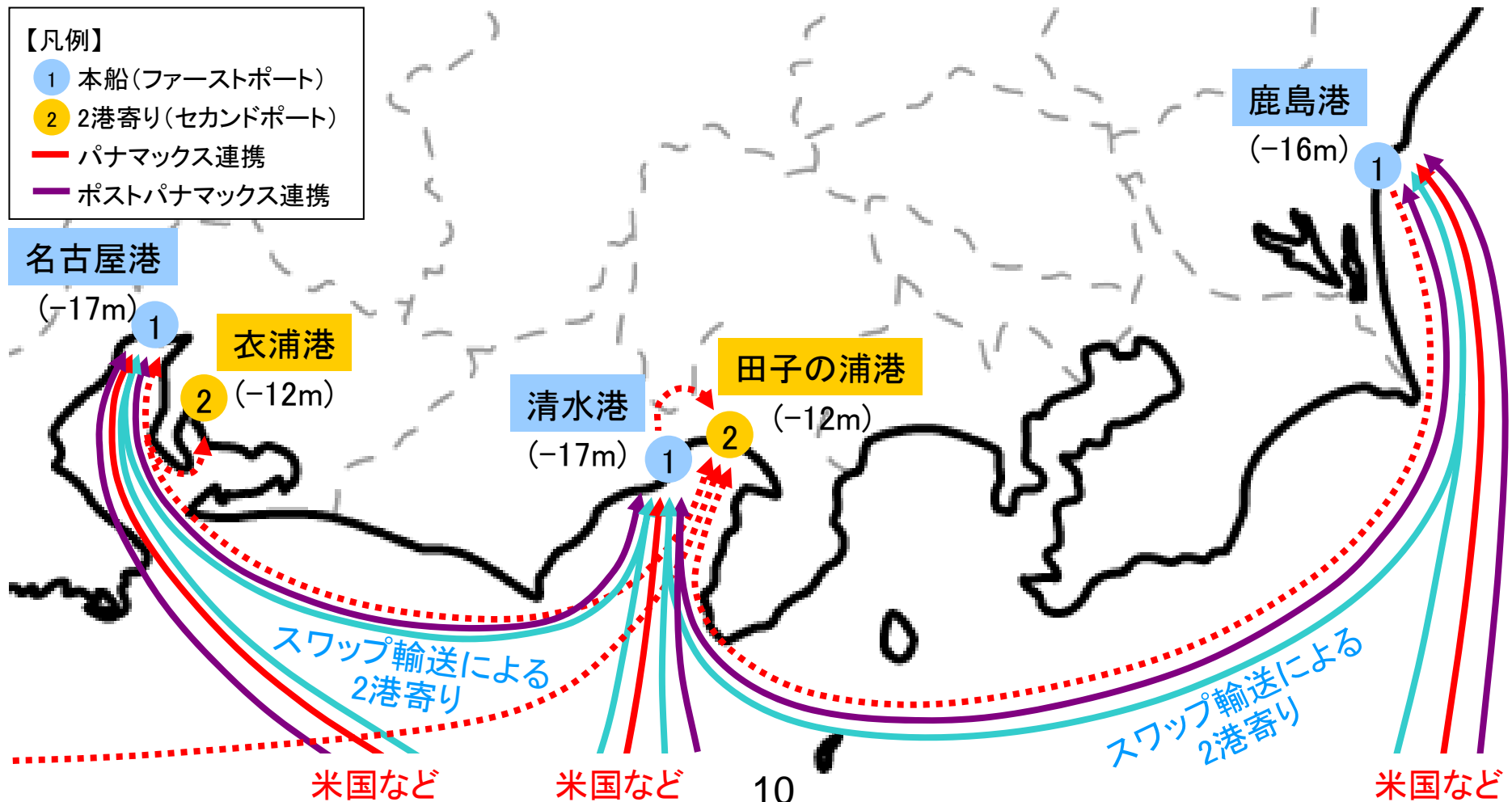


4-3 2020年以降の連携(清水港 -17m、田子の浦港 -12m、鹿島港-16m、名古屋-17m)

○ 2020年以降：STEP3

輸送のすがた：鹿島港や名古屋港など他の戦略港湾と連携して**ファースト、セカンドの制約なく**、清水港の**ポストパナマックス型貨物船**の入港を実現

整備の内容：清水港（航路・泊地の整備、岸壁-17mの整備 L=320m）



5 民間連携

① 民間による施設整備

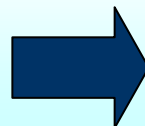
日本食品化工(株)及び清水埠頭(株)にサイロの増設計画あり。

② 民間による運営体制の確立

清水港では、**今でも**清水埠頭(株)により**陸揚げ・保管・出荷**が**一体的**に実施されている。

【現況のメリット】

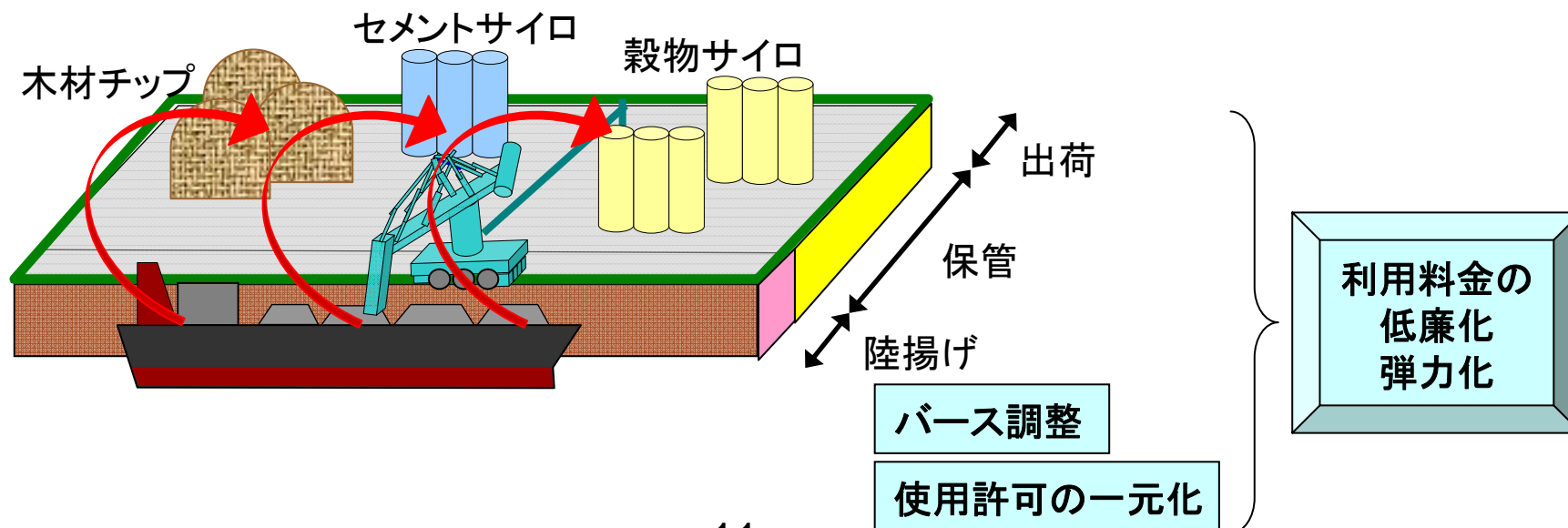
- ・限られた施設を効率的に利用
- ・ユーザーの効率的な在庫管理 等



【運営体制確立のメリット】

- ・**利用料金の低廉化・弾力化**

運営体制の確立



6 支援方策

【静岡県】

- ① 県内港湾の2港寄りをする場合、2港目の入港料を免除
- ② 新規産業立地事業費補助金として、工場等の新增設に伴う設備投資に費用の7%の補助（限度額5億円）

【国からの支援の提案】

- ① 船舶の大型化を推進するためのトン税の免除
- ② 港湾施設整備に関する国負担率・補助率のかさ上げにより、民間の施設整備に合わせた効率的な整備を進める。

負担率 5.5/10 ⇒ 8/10 補助率 5/10 ⇒ 8/10

- ③ 背後企業の設備投資への支援
関連企業の工場やサイロ等の新設や設備投資に対して、補助制度や無利子貸付制度などの融資制度の確立を提案する。

7 本計画の優位性

① 既存施設の活用で最小投資による最大効果

- ・ 既存荷役機械の活用
- ・ 最小限の改良による岸壁の増深(-14m)

② 道路交通ネットワークとの近接性と背後圏への拡大性

- ・ 新東名高速道路の開通（2012年）
- ・ 中部横断自動車道の開通

③ 陸揚げ、保管、出荷の一体化

- ・ すでに陸揚げ、保管、出荷を一体的に行い効率的な運営を進めている第3セクターが存在

④ 公共岸壁の大水深化による他のバルク貨物の輸送コストの削減

- ・ トウモロコシ以外の貨物（チップ※、麦、石炭）への効果の拡大

※ 本県は紙加工品製造出荷額が全国第1位（約9,400億円）