

国際バルク戦略港湾選定に向けた計画書(概要)



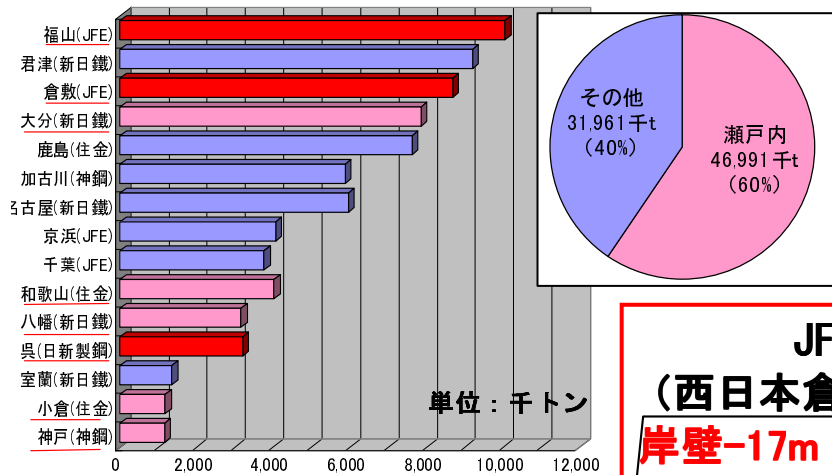
水島港・福山港を拠点とする
瀬戸内海のハブ・スポーク輸送体制の確立と
アジア戦略の展開に向けて

応募港湾名：水島港・福山港
応募品目：鉄鉱石・石炭

岡山県・広島県
平成22年11月

1. 応募港湾の概要

粗鋼生産量日本一のJFEスチール西日本製鉄所



- 粗鋼生産量は日本一
- 世界最大の一貫製鉄所
- 鉄鉱石輸入量も毎年全国1～3位を推移

鉄鉱石輸入量 上位13港

単位：万トン

順位	港湾名	貨物量
1	水島	1,618
2	福山	1,563
3	木更津	1,537
4	大分	1,356
5	東播磨	1,335
6	鹿島	1,334
7	名古屋	1,196
8	北九州	750
9	川崎	696
10	千葉	674
11	和歌山下津	622
12	呉	456
13	室蘭	376

JFEスチール (西日本福山地区)
岸壁-17m 航路-16m

JFEスチール (西日本倉敷地区)
岸壁-17m 航路-16m

JFEスチール (東日本京浜地区)
岸壁-23m 航路-23m

※出典：2008年港湾統計(年報)

JFEスチール (東日本千葉地区)
岸壁-18m 航路-18m

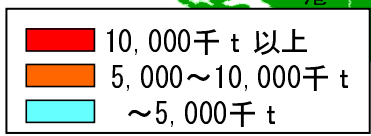
新日本製鉄(君津)
岸壁-19m 航路-19m

新日本製鉄(名古屋)
岸壁-14m 航路-14m

住金鋼鉄和歌山
岸壁-14m

神戸製鋼所(加古川)
岸壁-17m 航路-17m

新日本製鉄(大分)
岸壁-27m

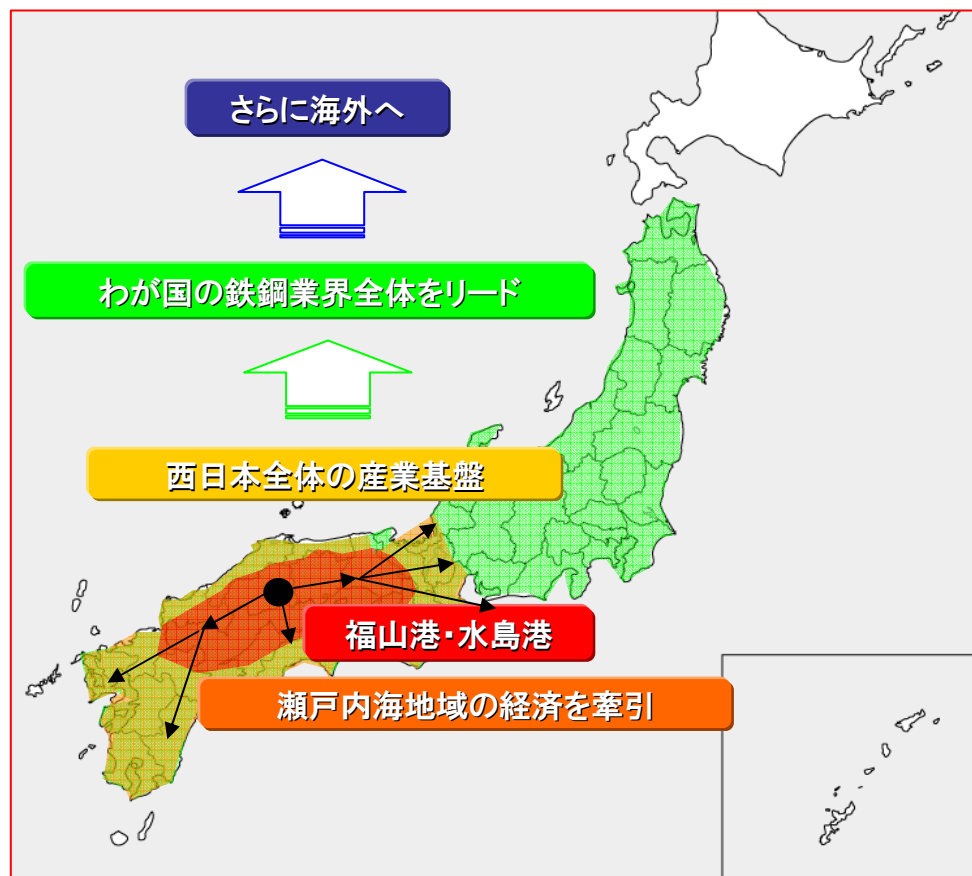


製鉄所別粗鋼生産量 (2008年度)

2. 国際バルク戦略港湾としての目的と目標

国際バルク戦略港湾としての目的

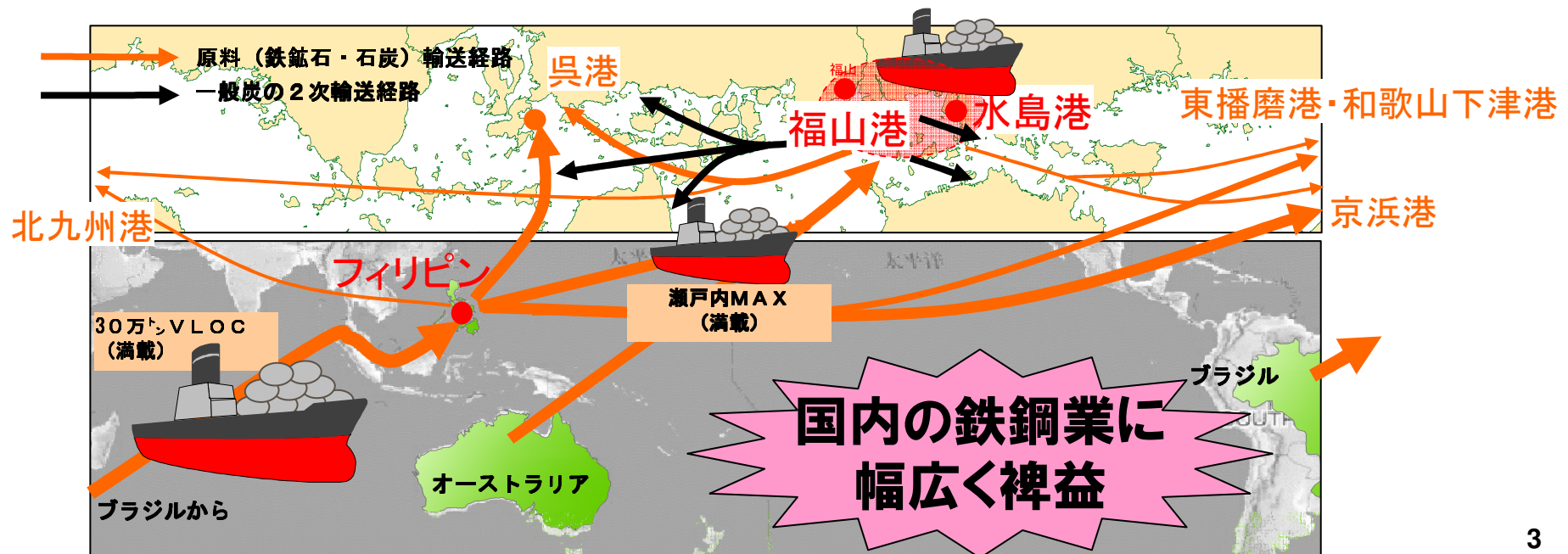
西日本随一の産業コンビナートを形成する水島港・福山港の拠点性を活かし、鉄鋼(鉄鉱石)・石炭について、低廉で安定的な物流体系を確立することにより、瀬戸内海地域の産業全体の競争力強化に資する



2. 国際バルク戦略港湾としての目的(戦略性)

国際バルク戦略港湾の戦略

- 水島港・福山港を拠点とするハブ・スポーク体制の確立
 - ・ 水島港・福山港の一港化
 - ・ 鉄鉱石・石炭の二次輸送体制の確立
- アジア戦略の展開(フィリピン港湾との連携)
 - ・ VLCCに対応したフィリピン港湾との連携による原料の安定的な供給



2. 国際バルク戦略港湾としての目的と目標

国際バルク戦略港湾としての目標

2015年：ケーブサイズの満載入港に対応

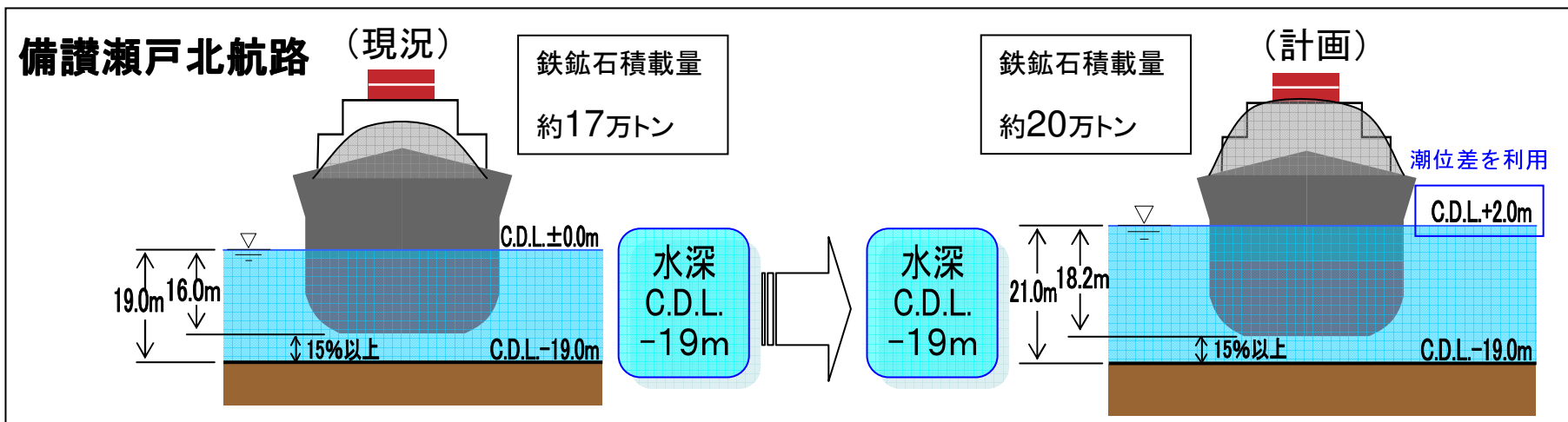
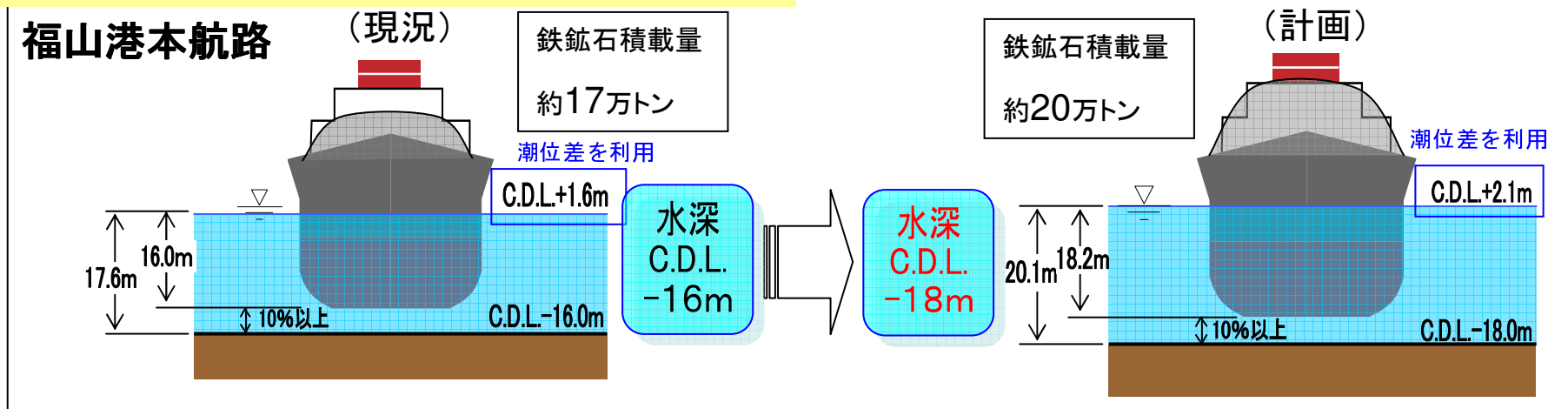
2020年：瀬戸内マックスの満載入港に対応

○港湾施設の整備

- ・福山港本航路水深18m +
- ・専用岸壁水深20m

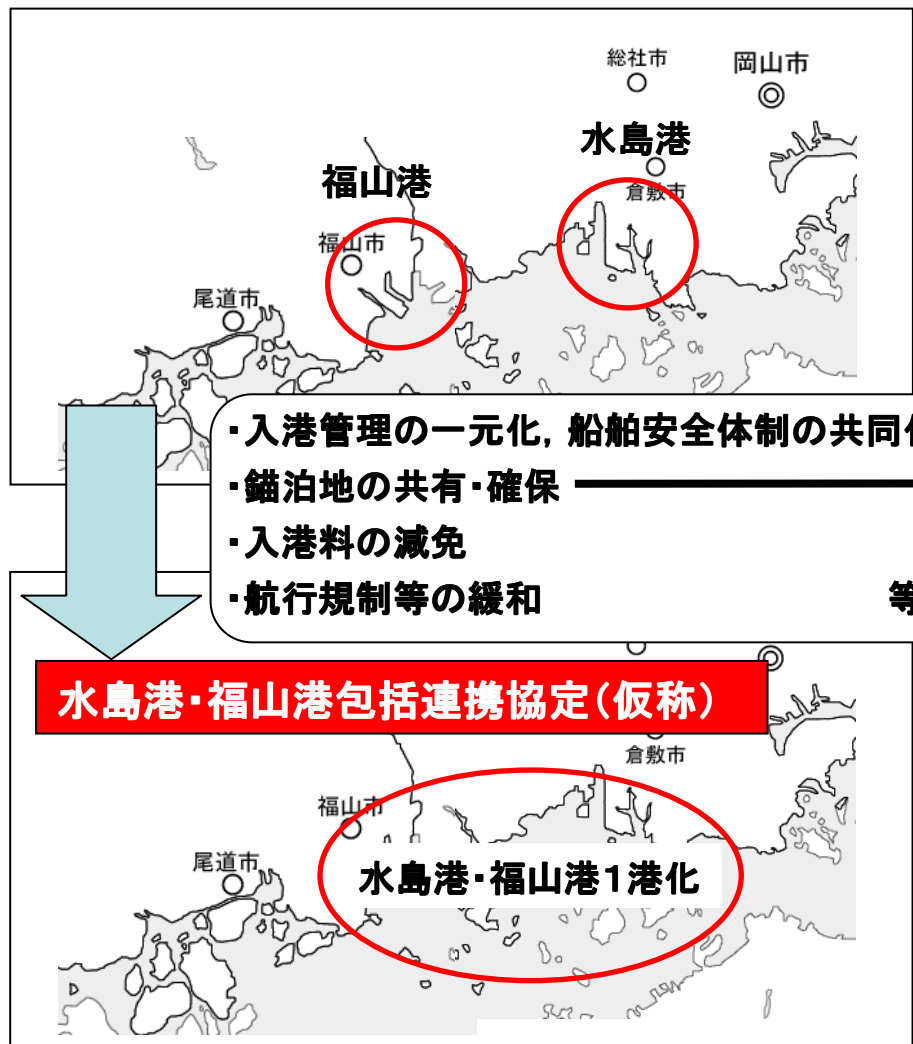
○規制緩和

- ・潮位利用
(備讃瀬戸, 港内)



3. 国際バルク戦略港湾政策の実現のための方策

福山港・水島港の鉄鉱石船の二港寄りなど共同調達・共同輸送をスムーズかつスピーディに行うためのシステムを構築するため、水島港・福山港の一港化を図る。



- ・入港管理の一元化, 船舶安全体制の共同化
 - ・錨泊地の共有・確保
 - ・入港料の減免
 - ・航行規制等の緩和
- 等

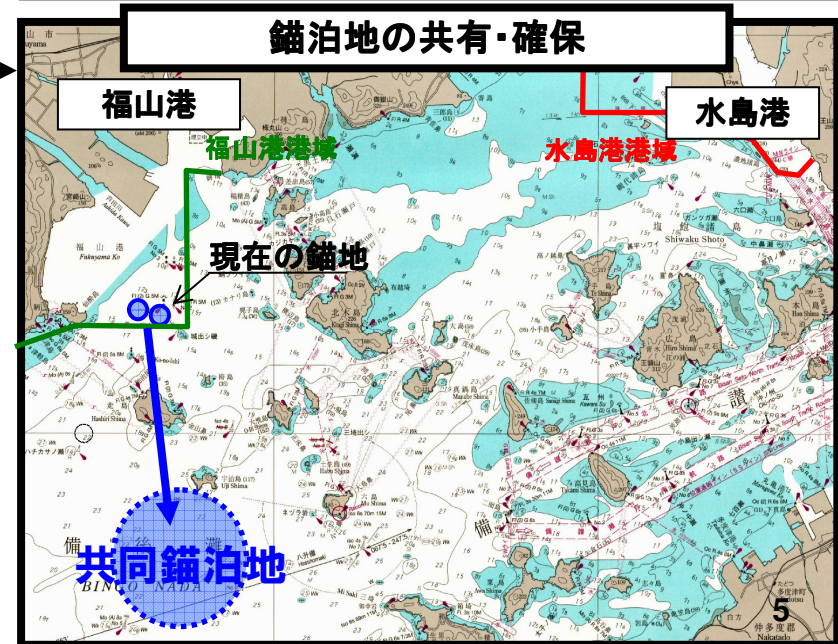
備讃瀬戸航行安全協議会(仮称)

民間メンバー

- ・福山ポートサービス, 水島ポートラジオ
- ・港運事業者, 船舶代理店業者, 曳船業者 等

公的機関

- ・地方整備局, 海上保安部
- ・岡山県, 広島県



3. 国際バルク戦略港湾政策の実現のための方策

○ブラジル産の鉄鉱石について、フィリピン港湾を活用することにより、VLOC船舶を投入した輸送体制を広く各港へと波及させる。

○フィリピン港湾からの鉄鉱石の安定供給体制の確立や輸送機能の拡充を図るため、フィリピン港湾のPPA(フィリピン港湾庁)をはじめとした関係各機関との連携を進める。



PPAとの協議状況



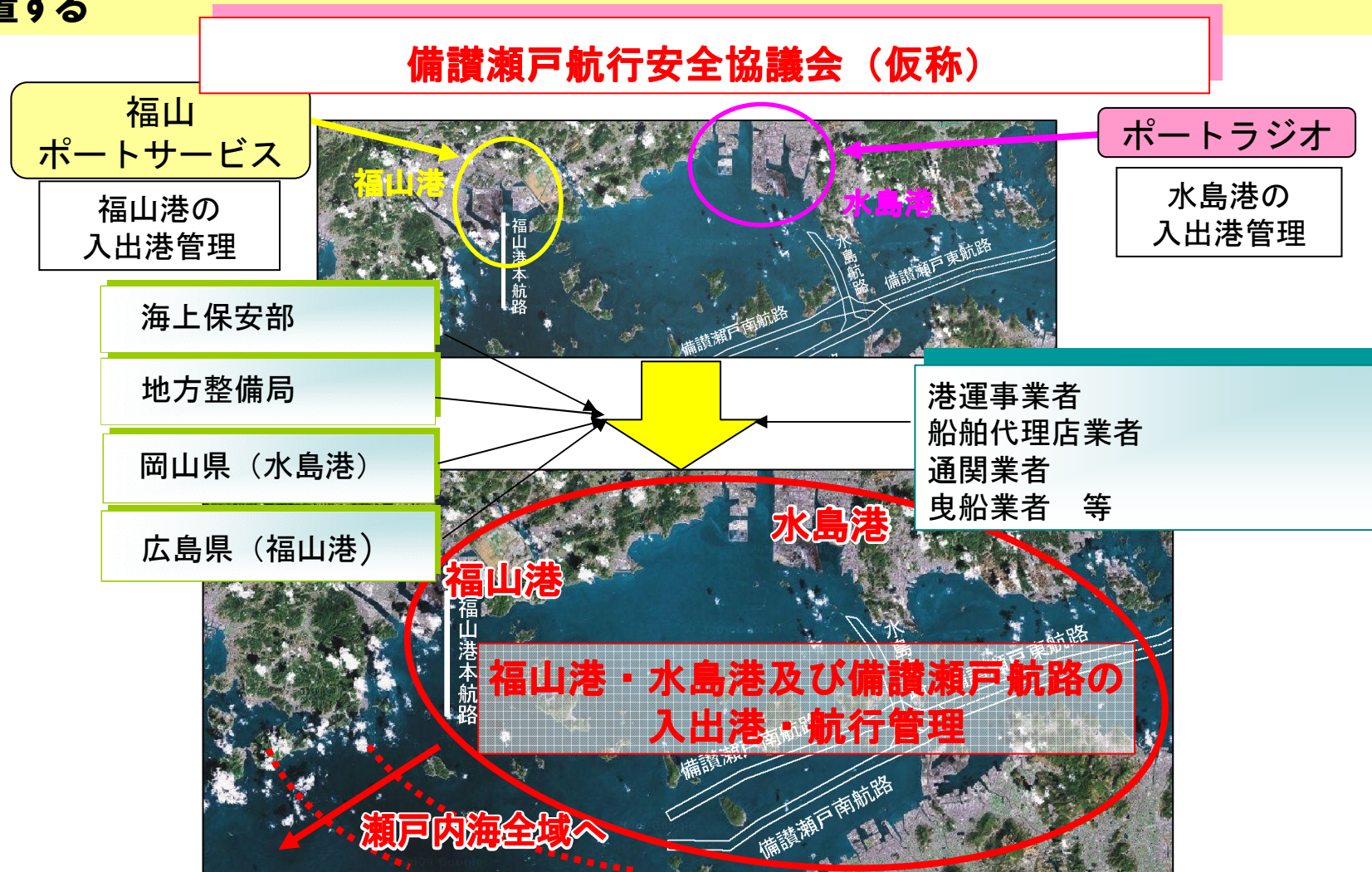
今後の展開

日本政府からのODAを活用し、40万トン級VLOCに対応できる港湾建設計画が進められていることに併せ、PPA、Phividec (フィリピン退役軍人投資開発会社)、フィリピン運輸通信省などを含めた包括的な関係に発展

3. 国際バルク戦略港湾政策の実現のための方策

「民」の視点での効率的な運営体制の確立

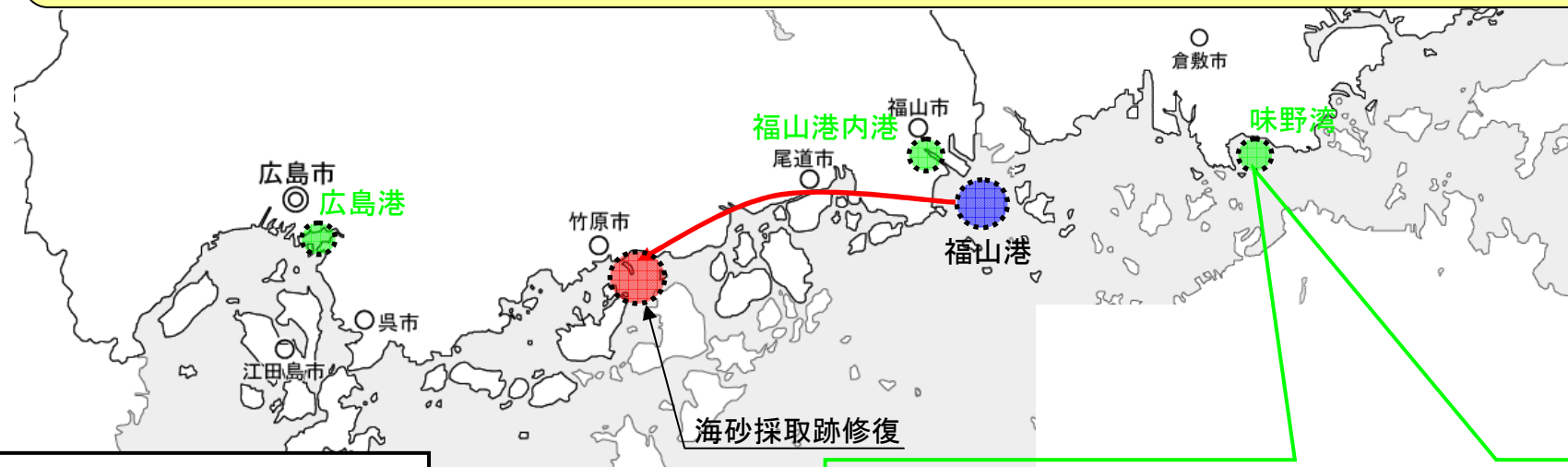
入出港管理の一元化に伴う航行安全を図るため、備讃瀬戸航路安全協議会(仮称)を設置する



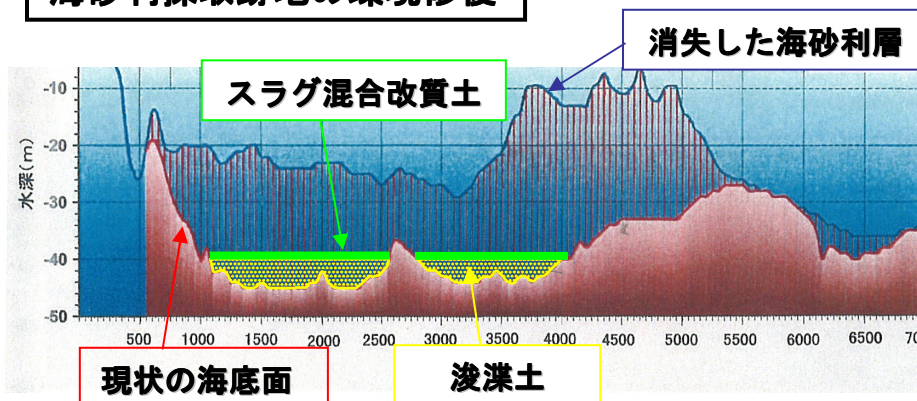
3. 国際バルク戦略港湾政策の実現のための方策

瀬戸内海の海域環境修復への製鋼スラグの活用

製鋼副産物であるスラグを過去の海砂利採取跡地の海域環境の改善に活用し、「綺麗で美しい瀬戸内海の復元」に貢献する。

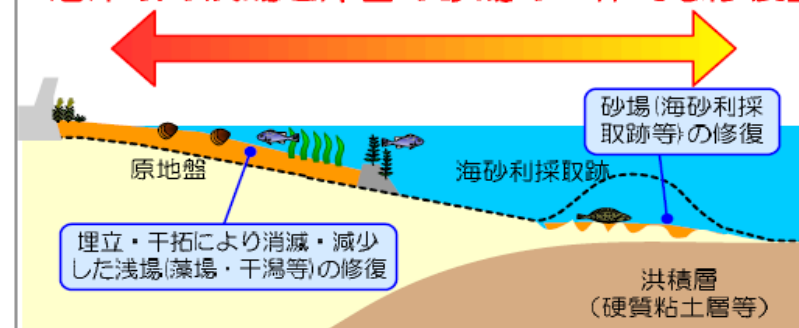


海砂利採取跡地の環境修復



味野湾環境改善試験工事 (国土交通省中国地方整備局)

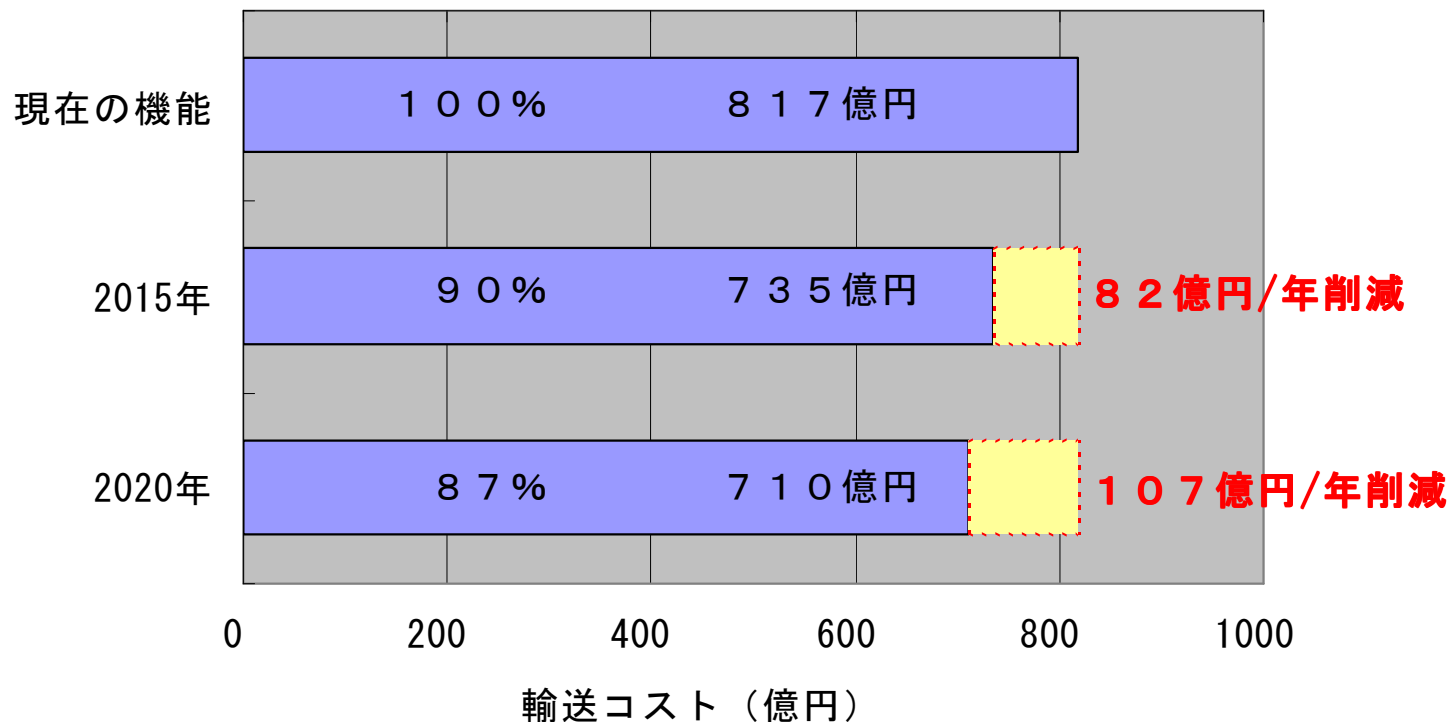
主要な魚類のライフサイクルやエコロジカルネットワークに着目した「沿岸域の浅場と沖合の砂場の一体的な修復」



4. 国際バルク戦略港湾政策の効果

物流コスト削減効果

- 港湾整備に伴う瀬戸内MAXの満載化
- 連携による効率的な2次輸送体系が確立されることにより
 - ◆ 2015年:約82億円
 - ◆ 2020年:約107億円の物流コストの削減が見込める



5. 国際バルク戦略港湾政策の実現のための体制等

地理的優位性

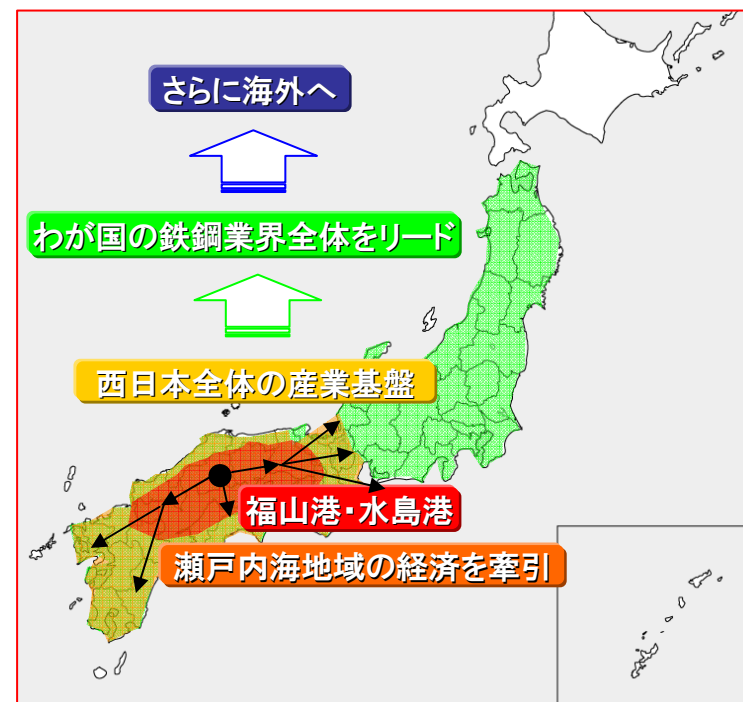
瀬戸内地域は多くの工業が集積

- 瀬戸内地域は、自動車メーカー、造船メーカー、産業機械メーカー等多くの製造業を有している。
- 瀬戸内をはじめ、全国各地の各メーカーに鉄鋼を供給

水島港・福山港の国内向けの供給量(2007年度)

(単位:千トン)

供給方面	供給量	シェア	備考
岡山県・広島県	2,078	17%	福山地区→広島県 倉敷地区→岡山県
瀬戸内海沿岸地域	1,641	13%	岡山県, 広島県, 山口県 香川県, 愛媛県
近畿地域	1,787	14%	兵庫県 大阪府
九州地域	570	5%	福岡県, 佐賀県 長崎県, 大分県
小計	6,078	49%	
その他地域	6,318	51%	
合計	12,394		



6. 整備概要

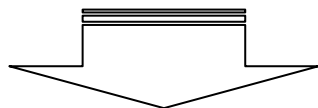
完成目標年次:2020年度

	航路	泊地	岸壁
整備水深	-18m	-18m	-20m
浚渫土量	660万m ³	25万m ³	15万m ³

規制緩和

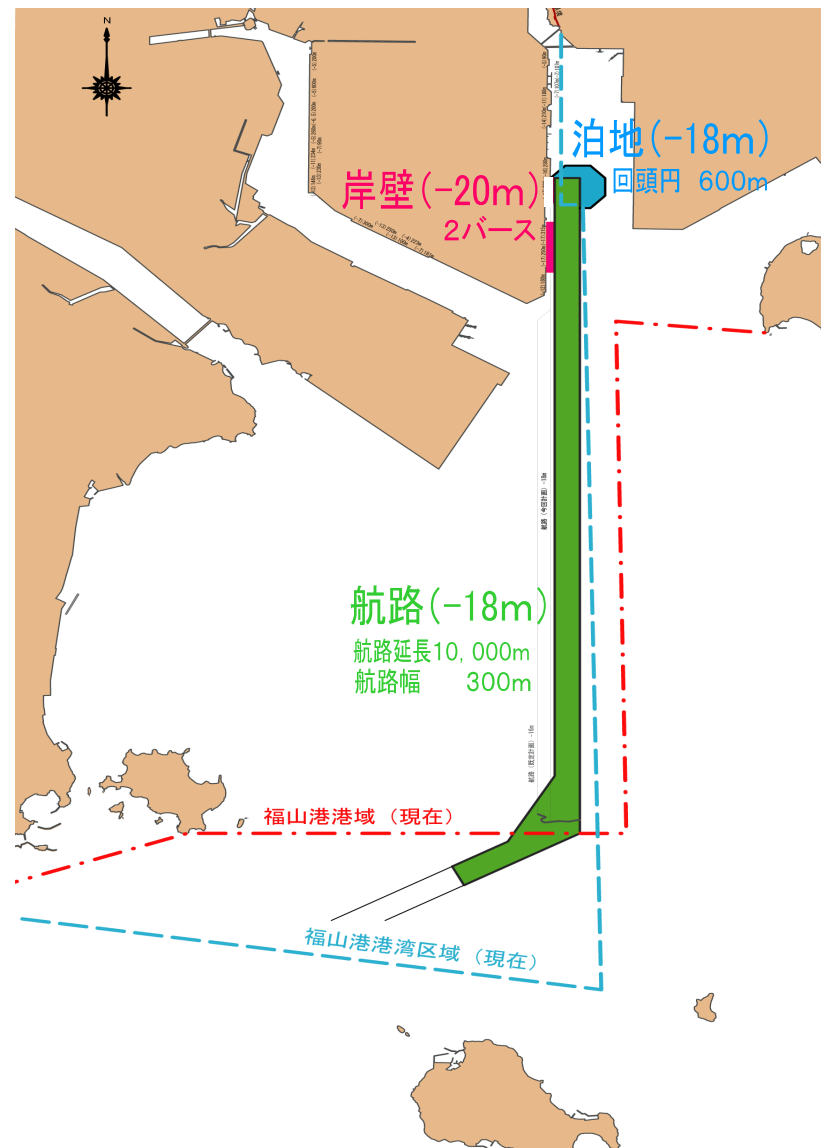
潮位利用

- ・ 福山港内(平均水面+2.1m)
- ・ 備讃瀬戸北航路(平均水面+2.0m)



既存の専用岸壁-20m 利用可能

最小の予算で最大の効果を発揮



※航路・泊地は航行安全委員会で検討していく中で、変更の可能性がある 11