

福山港 港湾計画一部変更

前回改訂:平成 10年 3月(目標年次:平成20年代前半)

港湾管理者:広島県

平成30年3月13日
交通政策審議会
第70回港湾分科会
資料1-2



計画変更箇所と変更のポイント

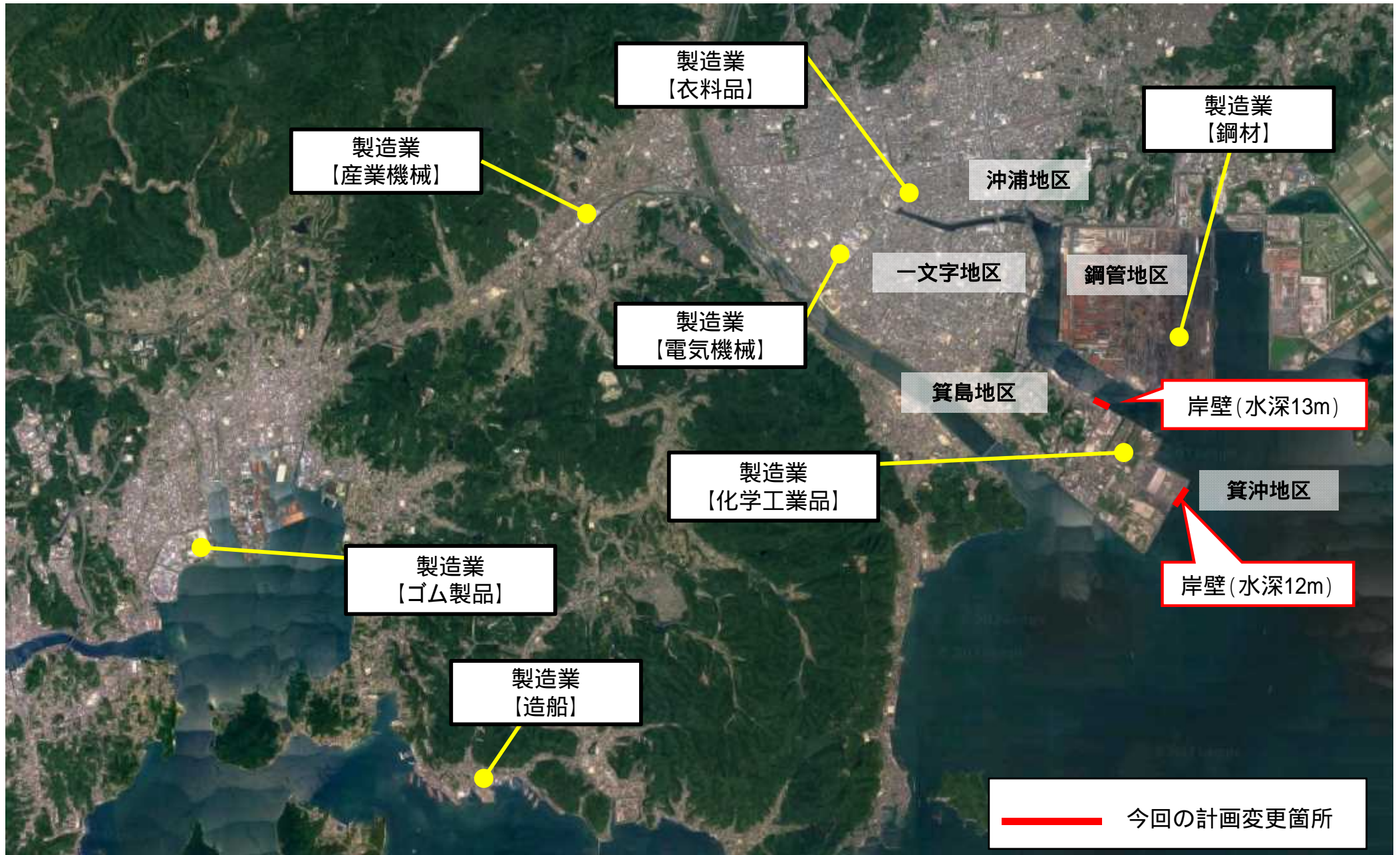
【ポイント】

箕島地区において、バルク船の大型化に対応するため、公共埠頭計画を新規に計画する。また、緊急物資輸送機能を確保するため、大規模地震対策施設計画を新規に計画する。

箕沖地区において、コンテナ船の大型化に対応するため、公共埠頭計画を変更し、岸壁を延伸する。



福山港は、背後圏に鉄鋼業や造船業等、企業の事業所が多数立地しており、我が国の基幹産業である製造業及び地域の経済・雇用の成長を支えるため、重要な役割を果たしている。

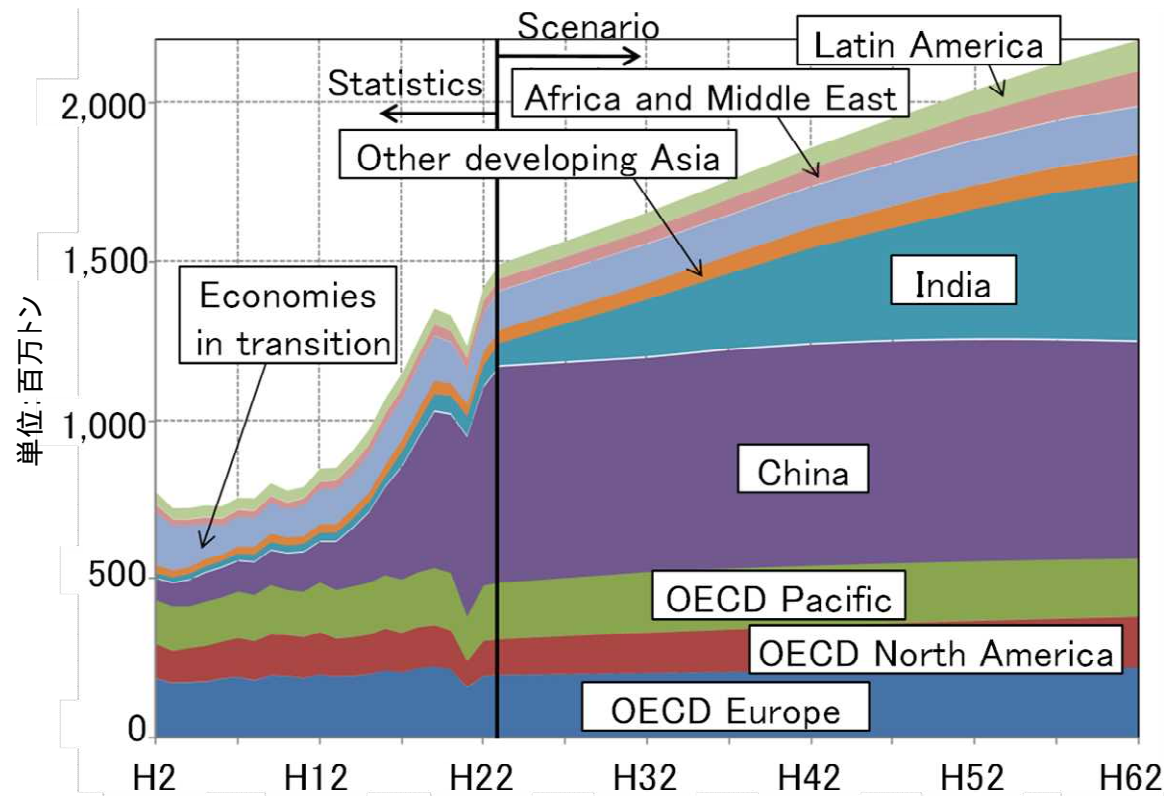


【参考】鉄鋼業を巡る動向

新興国の経済発展に伴い、特に南アジアや中東、アフリカ等、遠方諸国における鉄鋼需要が大きく増加することが見込まれている。

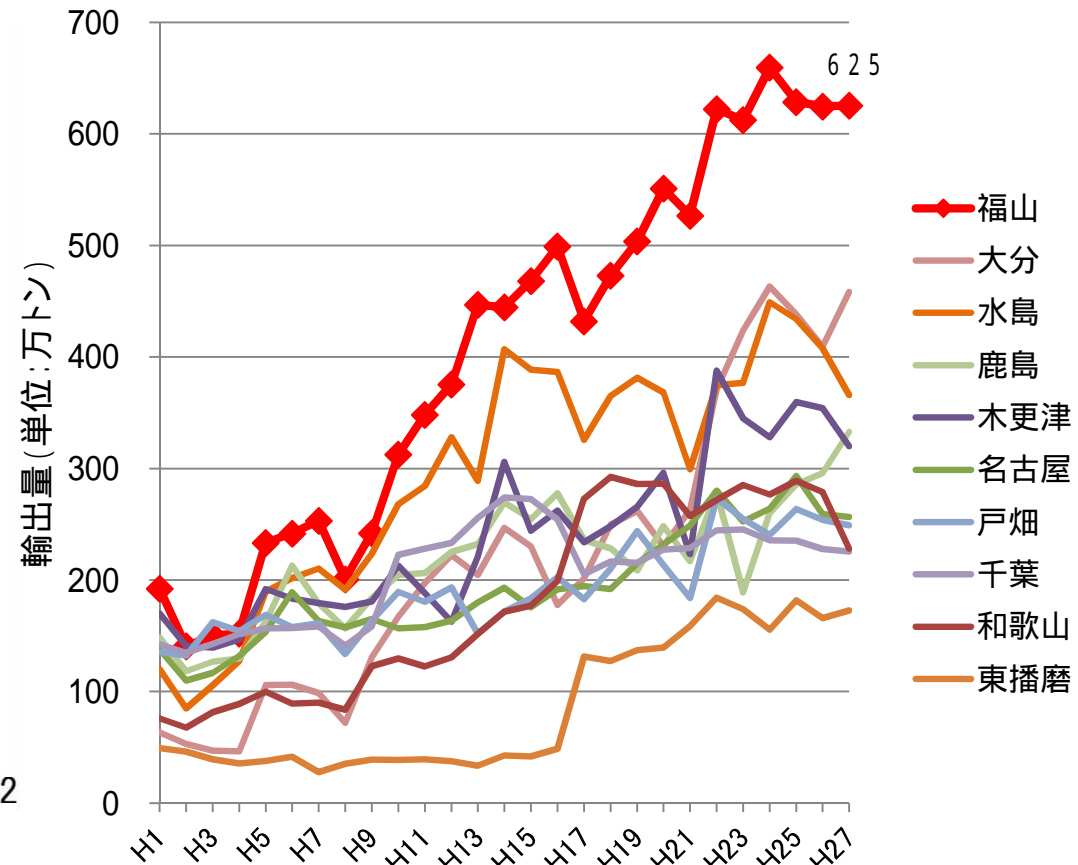
福山港における鋼材輸出量は全国1位で推移しており、日本における代表的な鋼材輸出港である。

世界の鉄鋼需要の見通し



出典：RITE『脱地球温暖化と持続的発展可能な経済社会
実現のための対応戦略の研究』（H24.3）より抜粋

各港の鋼材輸出の推移



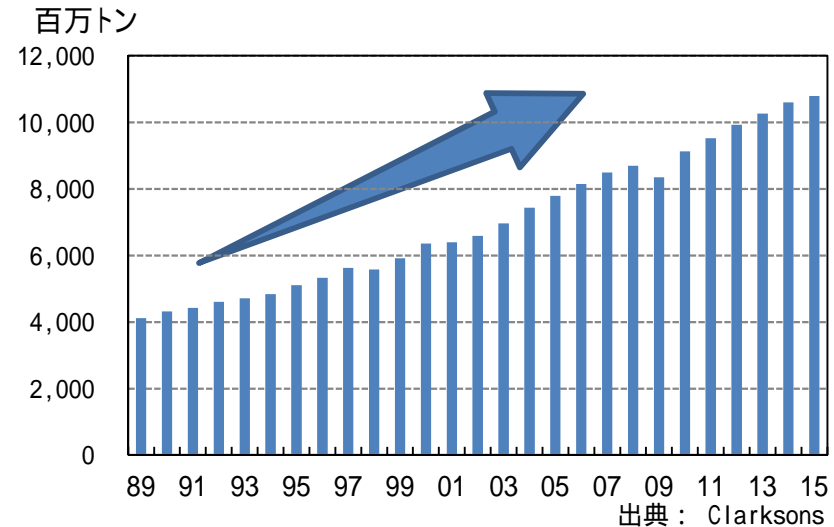
出典：貿易統計より

【参考】造船業を巡る動向

世界の海上荷動き量は増加を続けており、造船市場の長期的拡大が見込まれている。
 また、平成29年からのバラスト水規制、平成32年からの船舶燃料油の硫黄分濃度規制の開始により、代替船の建造需要の増加が見込まれている。

世界の海上荷動き量

- 世界の海上荷動き量は継続的に増加しており、新造船需要は長期的な増加が見込まれる。



船舶を巡る環境規制の動向

バラスト水規制の開始

- 平成29年9月、バラスト水規制管理条約が発効。
- 生物数・細菌数が基準値を超えるバラスト水の船舶からの排出が禁止されると共に、船舶へのバラスト水処理施設設置が義務付けられる。

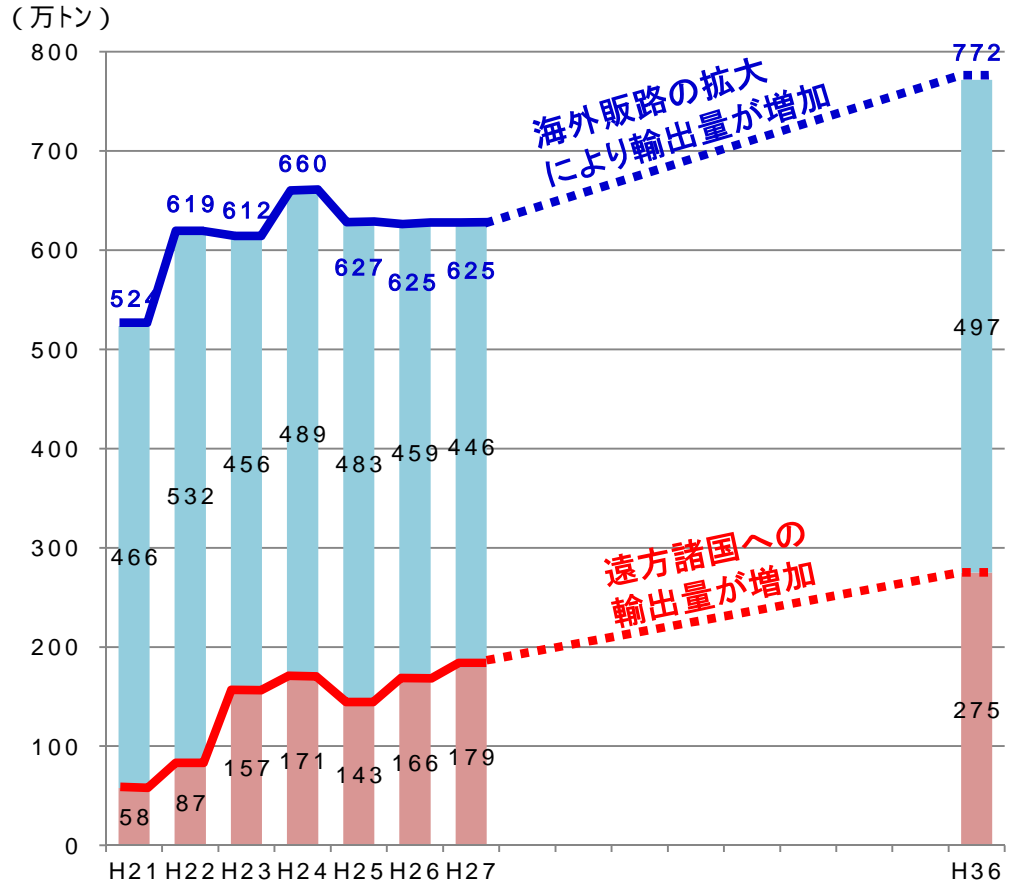
船舶からの排出ガスの規制の強化

- 平成32年より、船舶燃料油の硫黄分規制が強化される。
- 全ての船舶はこの規制に適合する燃料油の使用、同等の効果のあるLNG等の代替燃料油の使用等の対応を求められる。



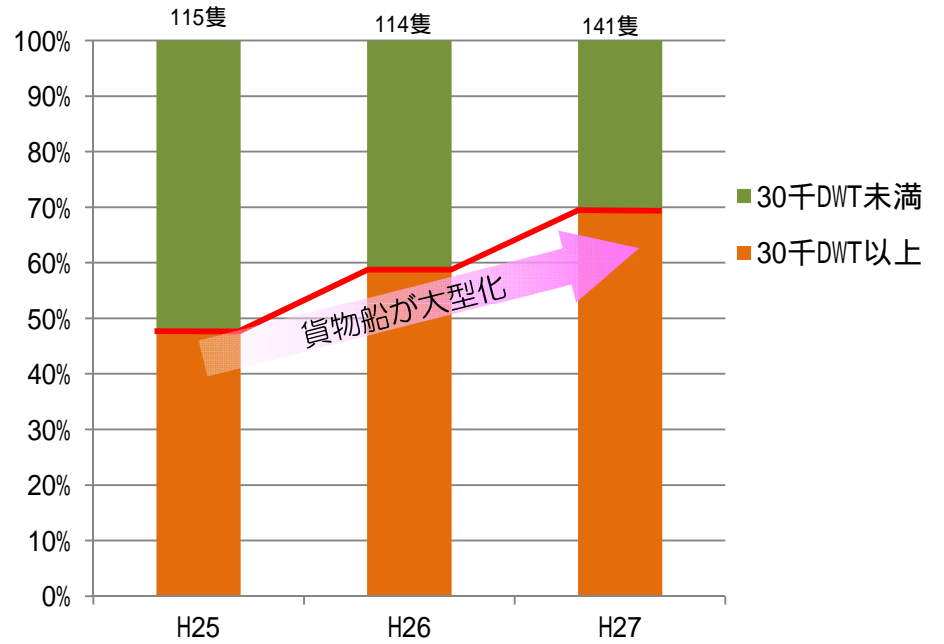
福山港からの鋼材輸出量は海外販路拡大により着実な増加が見込まれ、遠方諸国への輸出についても増加する見込み。遠方諸国向けの鋼材輸出については、大型船による輸送が増加している。
 福山港背後の造船業は設備投資により海外における造船所の建造隻数を増加させる見込みであり、福山港からの造船関連資材の輸出も増加する予定。

福山港鋼材(バルク)仕向先別輸出量の推移



出典：貿易統計及びRITE資料、企業公表資料より

遠方諸国向け鋼材輸出船の船型の推移



遠方諸国向け：北米・中南米・南アジア・中東・アフリカの各地域の諸国

出典：広島県提供資料より

計画変更の必要性 (箕島地区: バルク貨物関係)

鋼材輸出は、鋼管地区の岸壁(水深7~11m)の能力超過分を箕島地区の岸壁(水深7.5m)で小型船により扱っている。遠方諸国向けの輸出の際には最大4万DWT級の貨物船を利用しており、今後、遠方諸国向けの輸出大型船の利用増加が見込まれる中、輸出量の増加と輸送船の大型化への対応が必要。

造船関連資材の輸出は、箕島地区において1万DWT級船舶の減載により扱われているが、今後の輸出増加に当たり、輸送船を3万DWT級に大型化する計画であり、輸送船の大型化への対応が必要。



こうかん
鋼管地区

- ・鋼管地区岸壁の取扱能力を超える分について、箕島地区の岸壁から輸出。(現状:12万トン H36:157万トン)
- ・5,000DWT級の船舶により輸出

みのしま
箕島地区

- ・10,000DWT級船舶で減載により輸出
- ・船舶の大型化を計画

計画変更の必要性(箕沖地区:コンテナ貨物関係)

台湾・東南アジア航路のコンテナ船は、平成28年1月に1万DWT級から3万DWT級に大型化されたが、コンテナ取扱岸壁1バース当たりの延長不足のため、当該船舶が接岸するためには隣接する2バース両方を利用する必要がある。
台湾・東南アジア航路と同日には他航路のコンテナ船も寄港するため、岸壁延長不足から同時接岸することができず、滞船が生じている。

寄港状況

	箕沖2号(水深10m)170m	箕沖1号(水深10m)170m
日		
月	中国航路 必要延長184.0m 国際フィーダー 必要延長184.0m	中国航路 必要延長160.6m
火	中国航路 必要延長179.6m	韓国航路 必要延長164.8m 中国航路 必要延長166.0m
水		韓国航路 必要延長136.9m
木		
金	中国航路 必要延長147.4m	韓国航路 必要延長137.3m 中国航路 必要延長163.3m
土	韓国航路 必要延長144.1m 韓国航路 必要延長139.7m	台湾・東南アジア航路 必要延長245.1m

岸壁水深が不足し
喫水調整が必要
岸壁延長が不足し
滞船が発生

(出典)広島県資料より

福山港に寄港しているコンテナ船

航路名	船長(m)	必要延長(m)	満載喫水(m)	必要水深(m)	DWT
国際フィーダー	80	102.9	3.7	4.0	~1万DWT
韓国	108.5	139.7	6.0	6.6	
韓国	107.5	137.3	6.5	7.2	
中国	121.6	155.9	6.7	7.3	
韓国	112.5	144.1	6.7	7.4	
中国	115.3	147.4	6.7	7.4	
韓国	131.5	164.8	7.0	7.7	1万DWT
中国	132.7	166	7.7	8.4	
中国	124.5	160.6	8.0	8.8	
中国	139.7	179.6	8.0	8.8	
中国	143	182.2	8.2	9.0	
中国	145.1	184	8.2	9.0	
中国	128.3	163.4	8.3	9.1	2万DWT
韓国	105.3	136.9	8.7	9.6	
台湾・東南アジア	182.8	231.3	9.8	11.0	
台湾・東南アジア	183.2	231.1	11.0	12.0	3万DWT
台湾・東南アジア	196.9	245.1	11.0	12.0	

(出典)広島県資料より

福山港コンテナ貨物について

輸出:13,616TEU(再利用資材18%、その他製造工業品12%、その他日用品12%、金属製品11%)
輸入:33,947TEU(衣服・見廻品・はきもの30%、その他日用品23%、その他工業品14%)

計画変更の必要性（耐震強化岸壁）

福山市地域防災計画が平成28年度に修正され、福山港においては緊急物資輸送用の耐震強化岸壁が2バース必要となった。緊急物資輸送用の耐震強化岸壁は、箕沖地区に1バース整備されていることから、箕島地区に新たに1バースを計画する。



施設計画の主な変更内容（箕島地区）

鋼材や造船関連資材を輸送する船舶の大型化、取扱貨物の増加に対応するため、新規岸壁(-13m)を計画する。
大規模地震発生時の緊急物資輸送に対応するため、耐震強化岸壁を計画する。



施設計画の主な変更内容（箕沖地区）

コンテナ船の大型化に対応するため、岸壁の増深・延伸(水深10m 12m、延長170m 250m)を計画する。



現状

【沖浦岸壁】
水深不足で低利用
供用：昭和40年

【一文字岸壁】
水深不足で低利用
供用：昭和49年

【新涯岸壁】
取扱無し
供用：昭和53年

【箕島地区岸壁】

箕島地区

箕沖地区



はらみ出し



上部工の老朽化

ふ頭再編後

【沖浦岸壁】
利用転換

【一文字岸壁】
利用転換

【新涯岸壁】
利用転換

【箕島地区岸壁】

箕島地区

箕沖地区

貨物集約



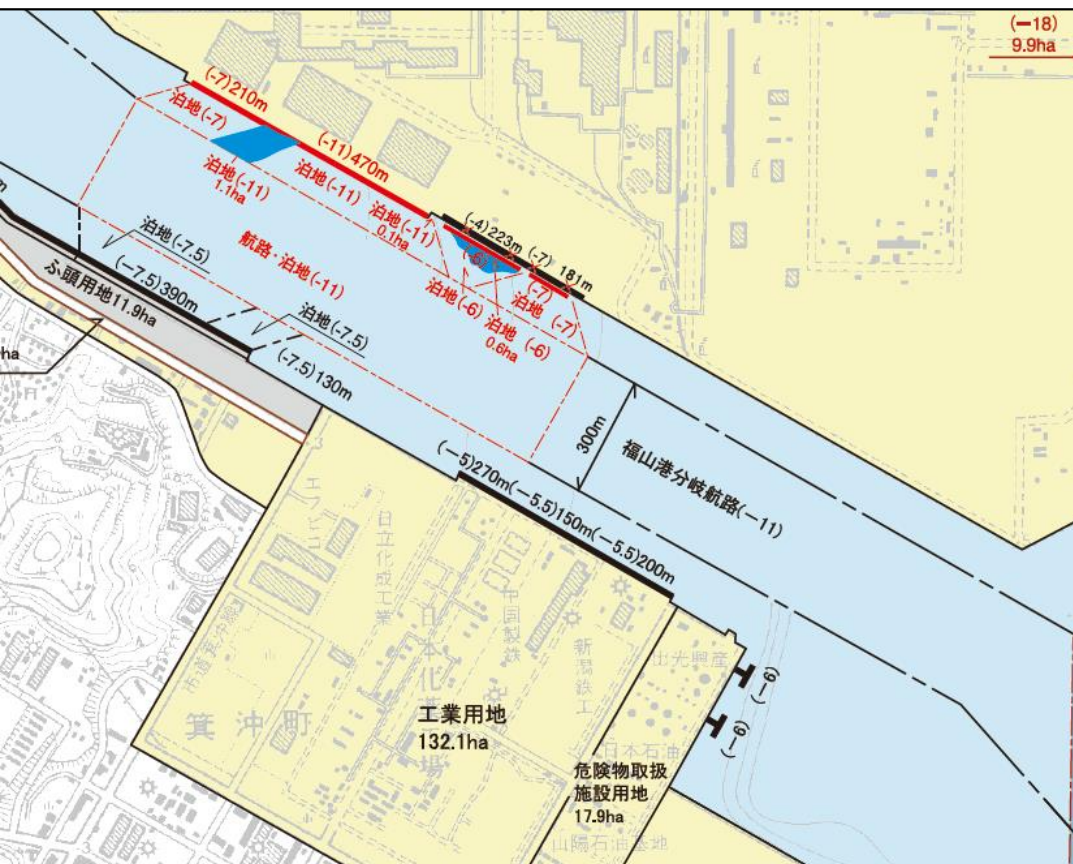
確認の視点

確認事項	「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」との適合
コンテナ船の機能強化	<p>今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活支える物流体系の構築</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>国際海上コンテナ輸送網の強化</p> <p>近年、コンテナ船の更なる大型化、船会社同士の連携の進展、アジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、我が国を代表する港湾でさえ、欧米との長距離基幹航路(以下「基幹航路」という。)のサービス頻度が減少している。また、基幹航路への新造大型船の投入により、既存船舶が他の航路に転配され、船型の大きな航路から小さな航路へ玉突き現象的に船舶の大型化が進む、いわゆるカスケード効果の影響を注視する必要がある。このような現状を踏まえ、今後我が国の港湾においては、物流コストの削減等により、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える国際海上コンテナ輸送網を強化する。このため、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、国際戦略港湾において、大規模コンテナターミナルの形成、国際フィーダー航路(国際戦略港湾と国内各港を結ぶフィーダー航路)による輸送及び鉄道フィーダー輸送をはじめとする多様な国内輸送ネットワークの充実、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営、ロジスティクス・ハブ機能の強化による新たな貨物需要の創出等の施策を全国的見地に立って戦略的かつ総合的に実施する。その際には、大規模災害時に一定の基幹的な国際海上コンテナ輸送機能が確保されるよう防災・減災上の配慮を行う。</p> <p>また、それ以外の港湾においては、地理的条件等を考慮し、国際戦略港湾との連携等により、国際フィーダー航路による輸送の強化に取り組むとともに、アジア地域の発展に伴い、ダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。</p>
貨物船の機能強化	<p>今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活支える物流体系の構築</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>バルク貨物等の輸送網の強化</p> <p>石油、天然ガス、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物(以下「バルク貨物」という。)は、我が国の産業や国民の生活を支えるために必要な物資である。また、自動車、建設機械等の主としてRORO船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。これらの物資の低廉な輸送は、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上のために重要である。</p> <p>このため、臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境負荷の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の国際物流ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷さばき等に係る機能を強化する。</p>
大規模地震対策	<p>今後の港湾の進むべき方向</p> <p>2 国民の安全・安心の確保への貢献</p> <p>災害に強い港湾の構築</p> <p>地震対策については、防災拠点として災害時に緊急物資輸送を担う耐震強化岸壁や避難地として機能する港湾緑地を一体的に整備する。その際、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況、地域防災計画との整合に配慮する。さらに、臨港道路の橋梁、高架部等既存施設の耐震強化を進める。また、首都圏等の大都市圏においては、緊急物資の中継拠点や支援部隊のベースキャンプの機能を担う基幹的広域防災拠点を整備し、適切な運用体制を確立する。</p> <p>さらに、東日本大震災において、被災地域への石油製品の供給が困難になったことを踏まえ、民間事業者や関係機関と連携し、災害時における石油製品の海上輸送機能の確保に取り組む。</p> <p>加えて、港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保して、経済活動等への影響を最小限に止められるように、国際海上コンテナ輸送や複合一貫輸送に対応したターミナルについて、岸壁や関連施設の耐震強化を進める。</p>

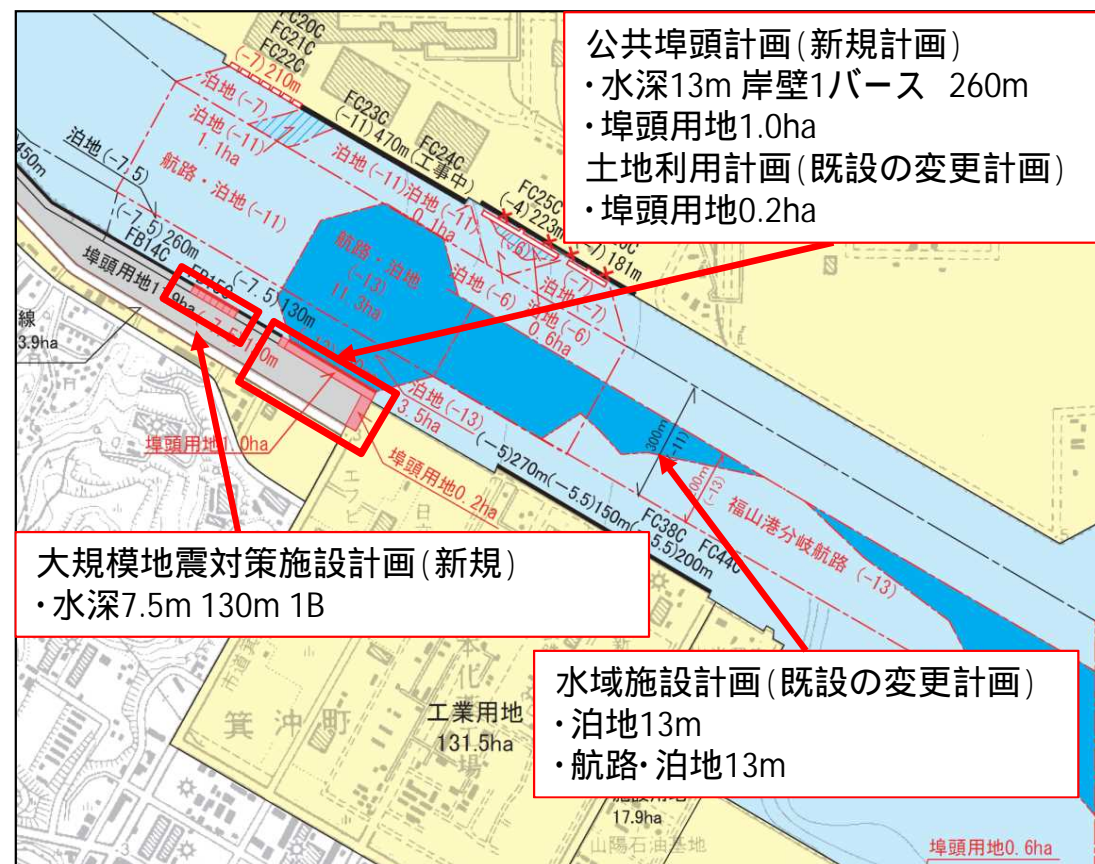
「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」(平成29年7月8日施行)

変更内容(箕島地区)

既定計画



今回計画

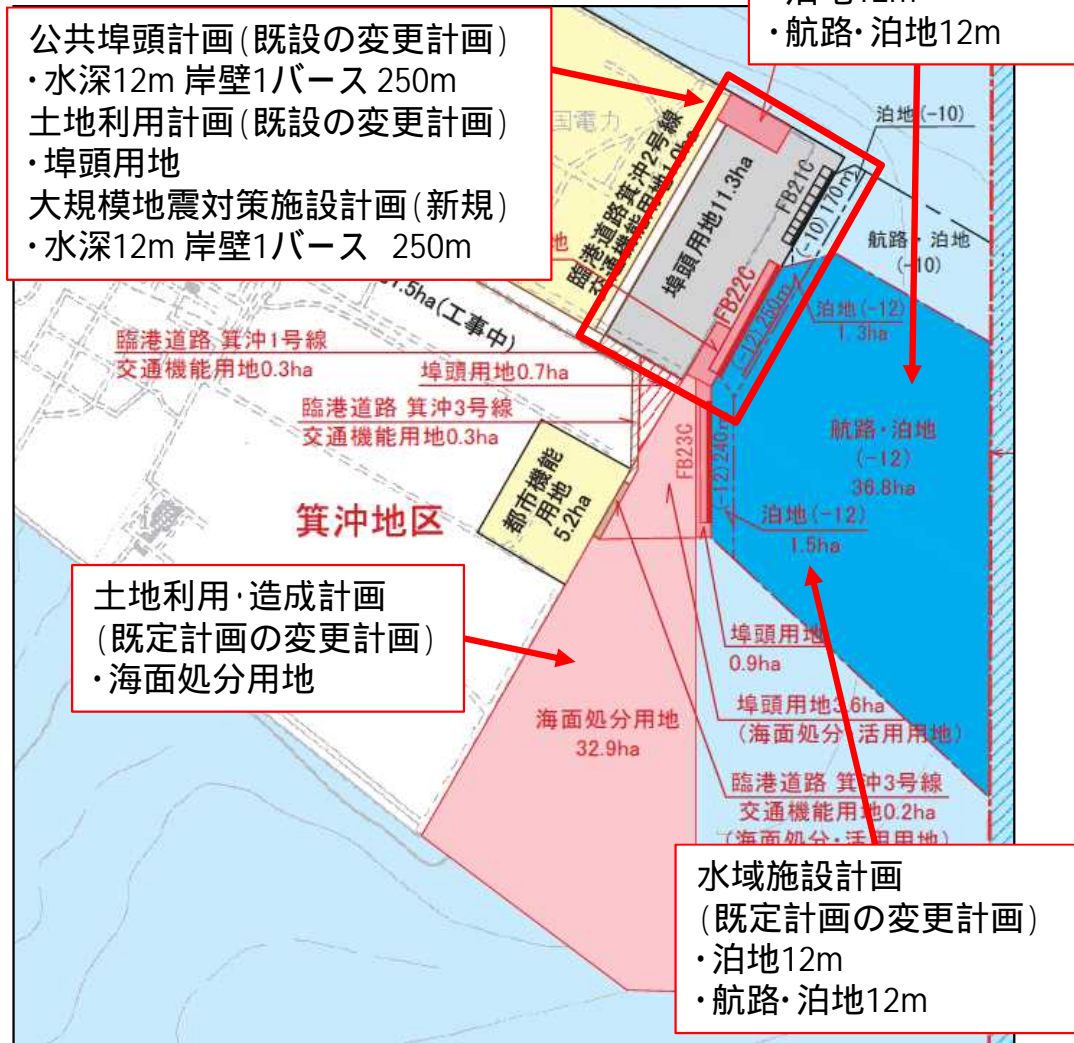


変更内容(箕沖地区)

既定計画



今回計画



水域施設計画
(既設の変更計画)
・泊地12m
・航路・泊地12m

公共埠頭計画(既設の変更計画)
・水深12m 岸壁1バース 250m
土地利用計画(既設の変更計画)
・埠頭用地
大規模地震対策施設計画(新規)
・水深12m 岸壁1バース 250m

土地利用・造成計画
(既定計画の変更計画)
・海面処分用地

水域施設計画
(既定計画の変更計画)
・泊地12m
・航路・泊地12m