

鹿島港 国際バルク戦略港湾

東日本の国際バルク拠点港としての新たな飛翔

平成22年11月19日

鹿島港港湾管理者 茨城県

応募者の概要

港湾名	鹿島港	
港湾管理者	茨城県	
応募品目	穀物	鉄鉱石
対象ユーザー	昭和産業(株)鹿島工場 全農サイロ(株)鹿島支店 関東グリーンターミナル(株) 鹿島サイロ(株)	住友金属工業(株)鹿島製鉄所
連携港湾	八戸港(青森県) 釜石港(岩手県) 石巻港(宮城県) 神戸港(神戸市)	室蘭港(室蘭市) 和歌山下津港(和歌山県) 東播磨港(兵庫県)(検討中)
戦略港湾相互 の連携港湾	釧路港(釧路市) 清水港, 田子の浦港(静岡県) 水島港(岡山県)	木更津港(千葉県)

国際バルク戦略港湾（穀物）としての目標

目標 ①（2015年）

パナマックス船の満載での入港に対応

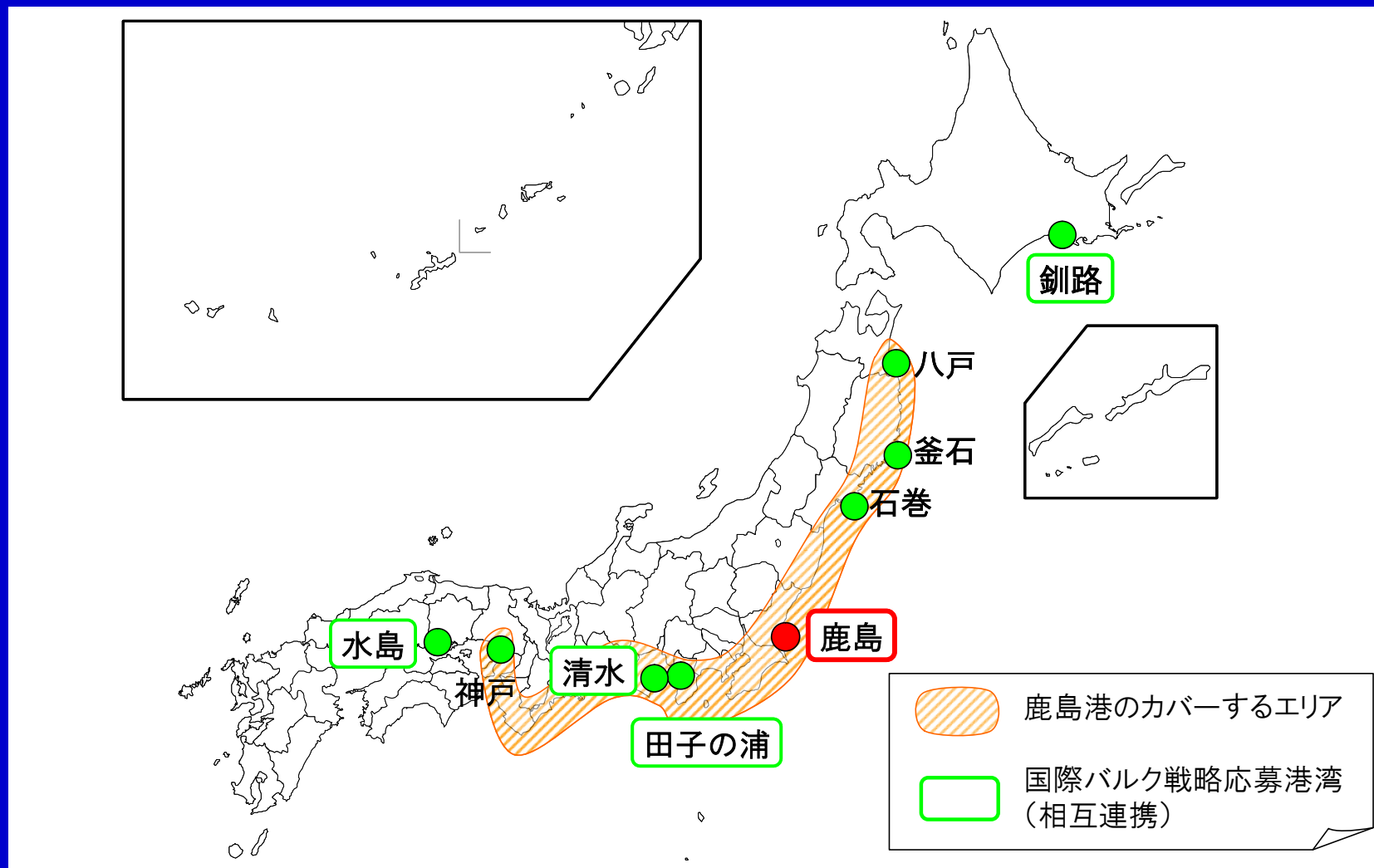
目標 ②（2020年）

想定されるポストパナマックス船の満載での入港に対応

① 穀物輸入船の配船と戦略港湾の配置(1)

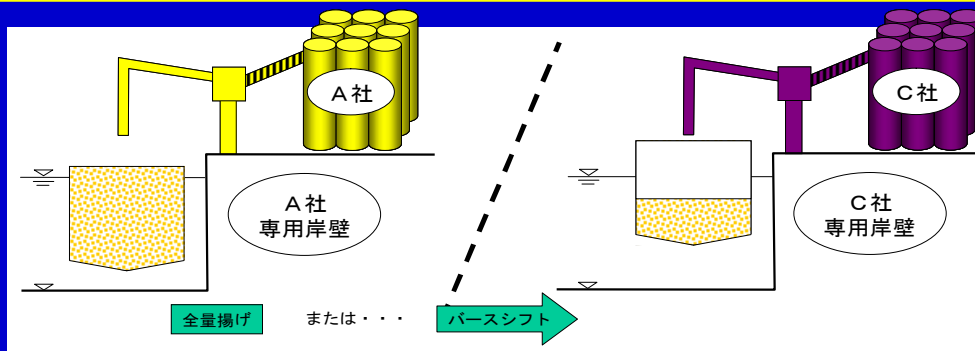
- a. 国際バルク戦略港湾は複数港必要であり、地理的バランスが必要。
- b. ポストパナマックス船の喫水調整機能には、背後圏の需要に応じた一定の上限がある。
- c. 投資効果の観点からは、背後圏の需要の大きい港湾を中心に選定すべき。

② 連携港湾の選定の考え方

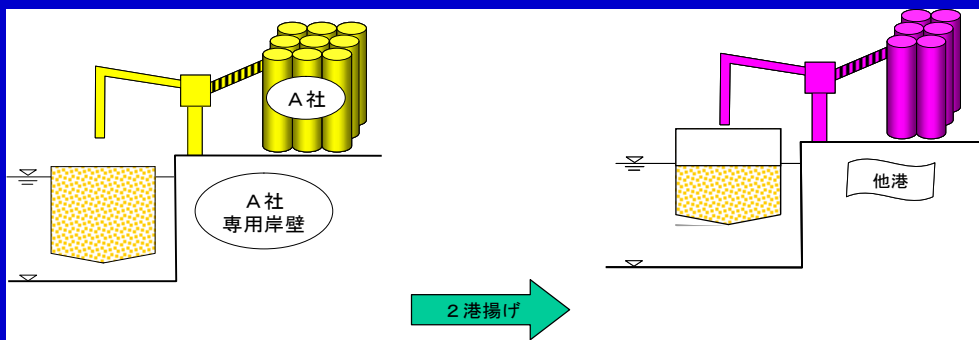


企業連携のパターン

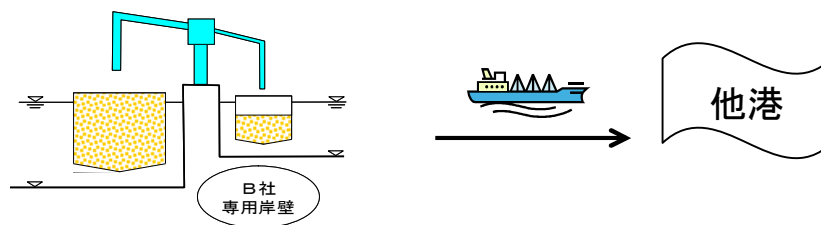
鹿島港一港揚げ



鹿島港・連携港湾 二港揚げ



国内二次輸送



「民」の視点での効率的な運営体制の確立

①「鹿島港水際線サイロ協議会」による既存
専用バース利用の連携
→純粋民間による効率的かつ柔軟な運営

②第3セクターによる新設公共岸壁の管理・運営
→港湾サービス業務を併せた弾力的運営

③ベルトコンベアの「共同利用・管理組合」による
管理・運営



効率的な運営体制の確立

① 船舶の入出港時間帯の拡充

夜間出港、冬季の入港時間帯の拡大

② 船舶入港における潮位調整の活用

潮位調整を活用した大型船舶の入港

③ 船舶の最大積載量のルールの見直し

73,000DWT超の船舶の入港規制の緩和

④ 余裕水深の考え方の緩和

航路・泊地水深確認の精度向上

⑤ 大型内航船建造のための建造納付金の軽減

内航フィーダーによる二次輸送の効率改善

国際バルク戦略港湾（鉄鉱石）としての目標

目標①(2015年)

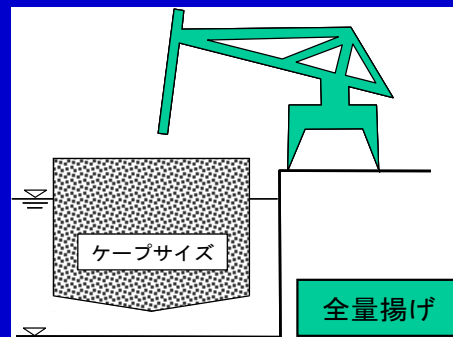
大型ケーブサイズ船の満載での入港に対応
(航路水深:防波堤内19m,防波堤外21.5m,航路幅:300m)

目標②(2020年)

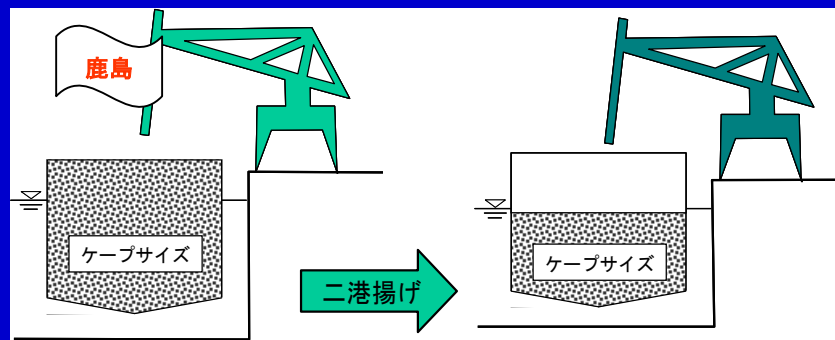
木更津港との連携によりVLOC減載(二港揚げ)
での入港に対応
(航路水深:防波堤内19m,防波堤外21.5m,航路幅:340m)

企業連携のパターン

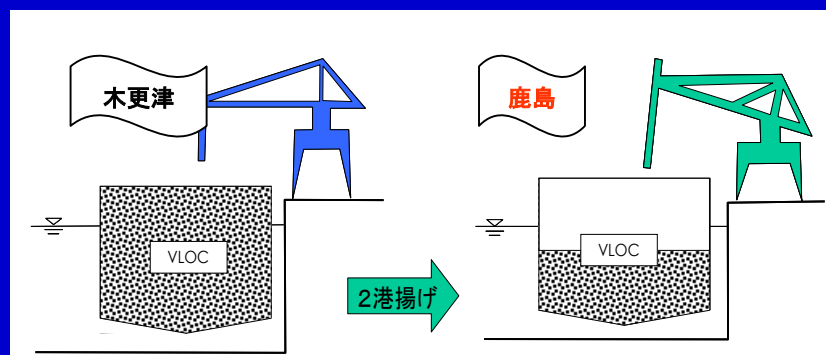
鹿島港一港揚げ



鹿島港で喫水調整を行い、
連携港湾で二港揚げ
(ケーブルサイズ船)



木更津港で喫水調整を行い、
鹿島港で二港揚げ
(VLOC船)



目標①:2015年

ケープサイズ船の満載での入港を阻害する要因の除去
(航路水深:防波堤内19m、防波堤外21.5m、航路幅300m)



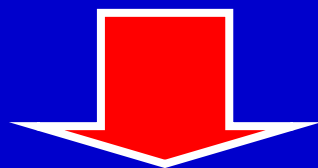
目標②:2020年

木更津港との連携によりVLOC減載(二港揚げ)での
入港に対応
(航路水深:防波堤内19m、防波堤外21.5m、航路幅340m)

住友金属の専用バスによる
効率かつ柔軟な運営

+

専用バスと公共バスの有機的連携による
効率的な運用のための方策の検討



効率的な運営体制の確立

① 船舶入港における潮位調整の活用

潮位調整を活用した大型船舶の入港

② 船舶の入出港時間帯の拡充

夜間入出港の運用の拡大

③ 避泊地の確保

未整備地区の早期整備による避泊地の確保

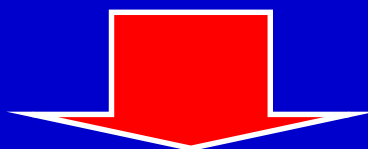
④ 陸上輸送における大型車両通行規制の緩和

特区等による大型車(20t積トラック)の通行規制の緩和

鹿島港の地理的優位性

鹿島港の優位性

- 極めて多くの飼料産業、食品産業、鉄鋼産業が集積
- 背後圏に日本有数の畜産業の集積
- 首都圏の膨大な最終消費地に近接



本港は東日本の拠点であり、我が国全体における
拠点的配置の観点から最も優位性を有する

特に飼料に関しては、我が国の畜産業は北海道、関東北東部、九州南部に集中しており、現在の主要な輸入拠点を中心に地理的バランスに配慮して国際バルク戦略港湾を配置することが必要

鹿島港の施設の物理的優位性

既存の専用バースによりパナマックス船やケーブサイズ船による輸送が可能

二次輸送のためのバースを所有（穀物）

サイロ及び保管ヤードの十分な容量が存在

関連企業と公共バースが隣接

既存ストックを最大限に活用することが可能

実現のための体制

鹿島港振興協会内に「国際バルク戦略港湾部会」を設置し、平成22年9月9日に第1回会合を開催。

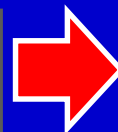
港湾管理者、関連企業、官公署、地元市間の意思疎通と調整を密接に行う。

港湾管理者



全体計画のとりまとめ、計画実現のための総合調整

関連企業



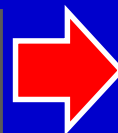
民間投資及び企業間の連携等の調整

地元市



地域における地元調整等

官公署・関連団体



港湾管理者とともに船舶の運航等に係る規制緩和等について助言、調整