

小名浜港 港湾計画 一部変更

平成24年7月5日
交通政策審議会
第49回港湾分科会
資料 4-4

小名浜港位置図



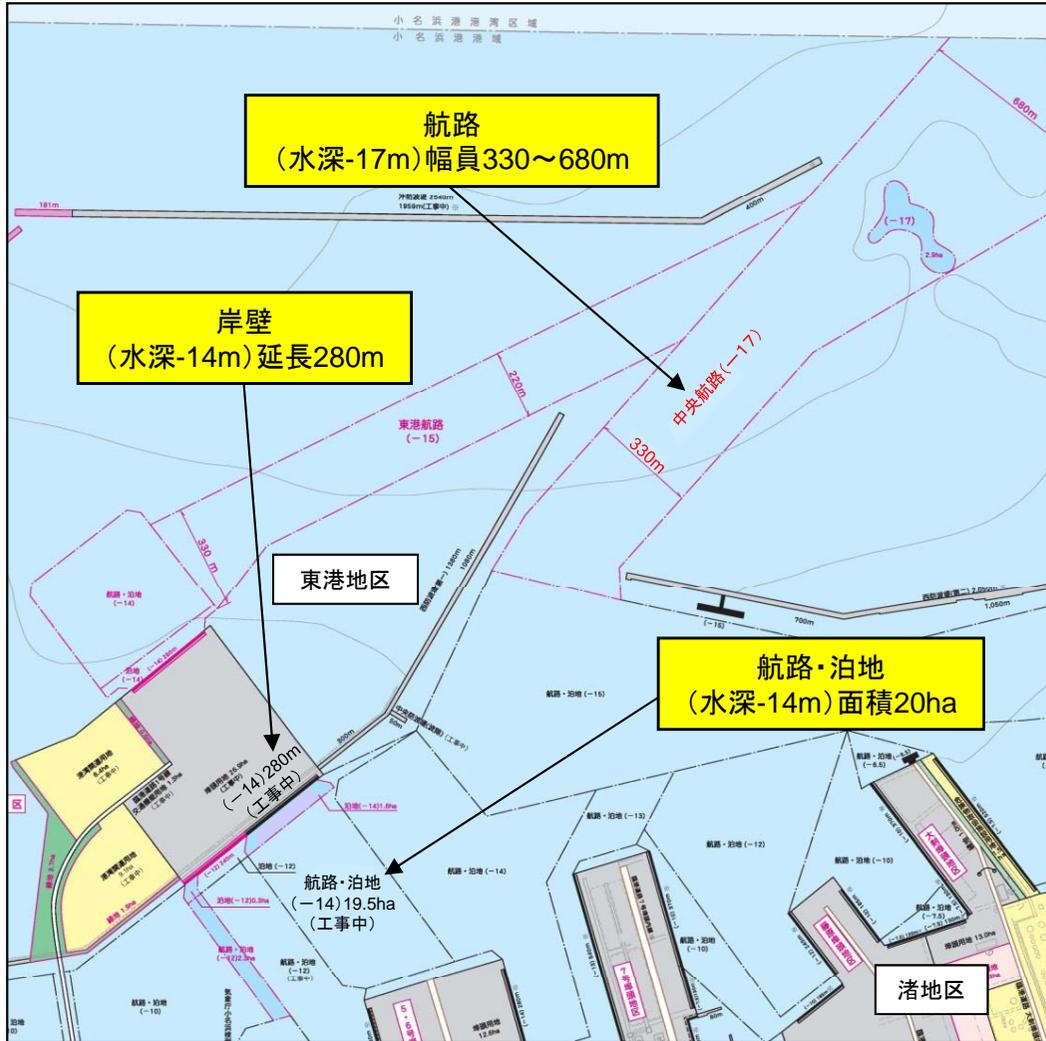
本港地区

東港地区

計画変更箇所

計画変更内容

(既定計画)



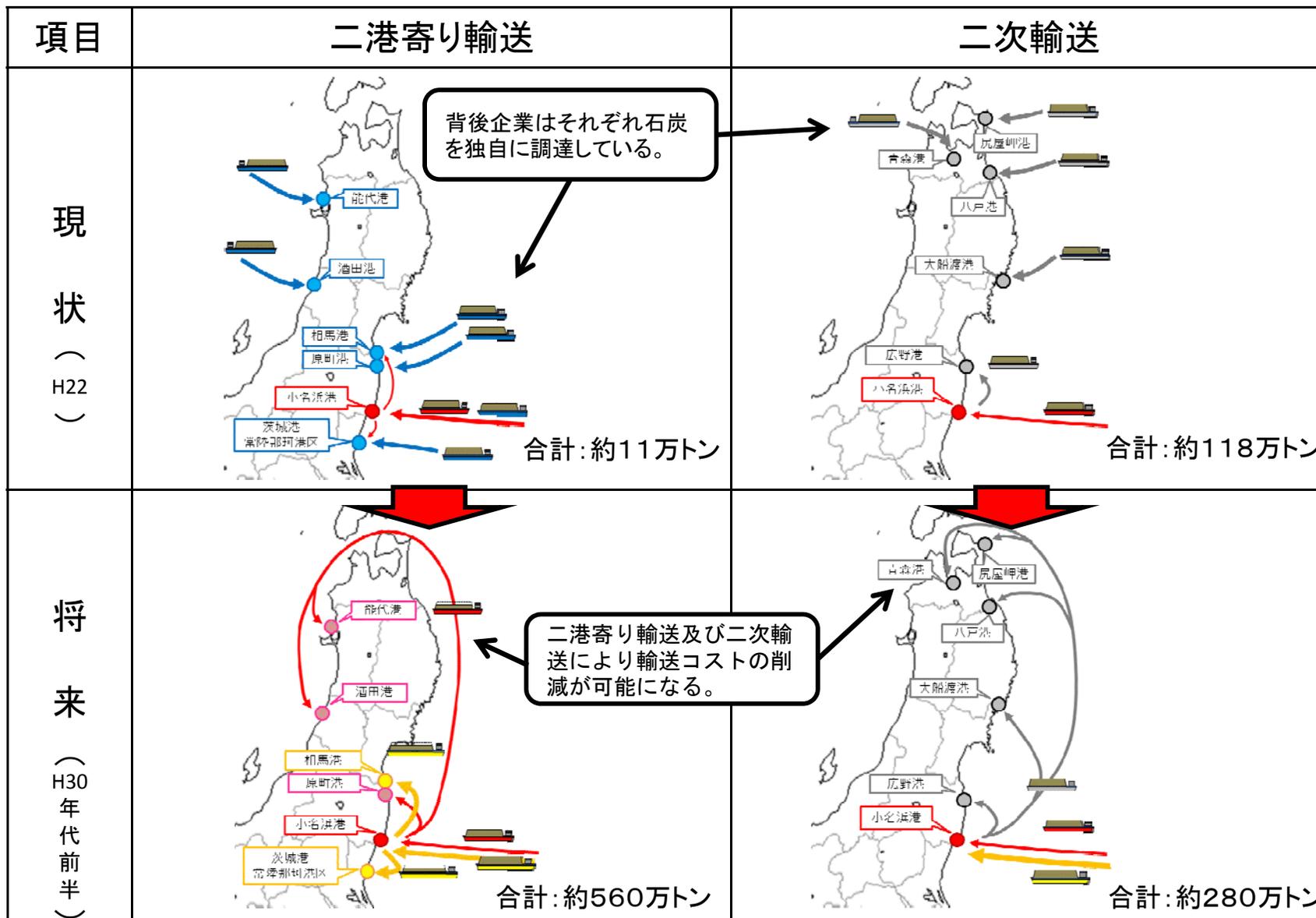
(今回計画)



凡 例			
	航路・泊地 (今回計画)		公共物揚場 (既 設)
	航路・泊地 (既定計画)		ドルフィン (既定計画)
	防波堤・波除堤 (既定計画)		小型栈橋 (既定計画)
	公共岸壁 (今回計画)		埠頭用地 (今回計画)
	公共岸壁 (既定計画)		埠頭用地 (既定計画)
	公共耐震強化岸壁 (今回計画)		緑地 (既定計画)
	公共耐震強化岸壁 (既定計画)		緑地 (既定計画)
	交通機能用地 (既定計画)		交通機能用地 (既定計画)
	交通機能用地 (臨港道路) (既定計画)		その他道路 (既定計画)
	その他用地 (既定計画)		その他用地 (既定計画)
	利用形態の見直しの検討が必要な区域		利用形態の見直しの検討が必要な区域
	施設撤去 (既定計画)		施設撤去 (既定計画)

二港寄り輸送及び二次輸送を利用した輸送の効率化

- 現在、東北及び北関東に立地する多くの電力会社や製造業は、火力発電及び自家発電用の燃料となる石炭を70,000DWT級程度の船舶を利用し、独自輸送により調達している。
- 小名浜港の国際バルク戦略港湾の計画において、将来、175,000DWT級等の大型船舶を活用した二港寄り輸送及び二次輸送を行い、輸送コストの削減を図ることとしている。

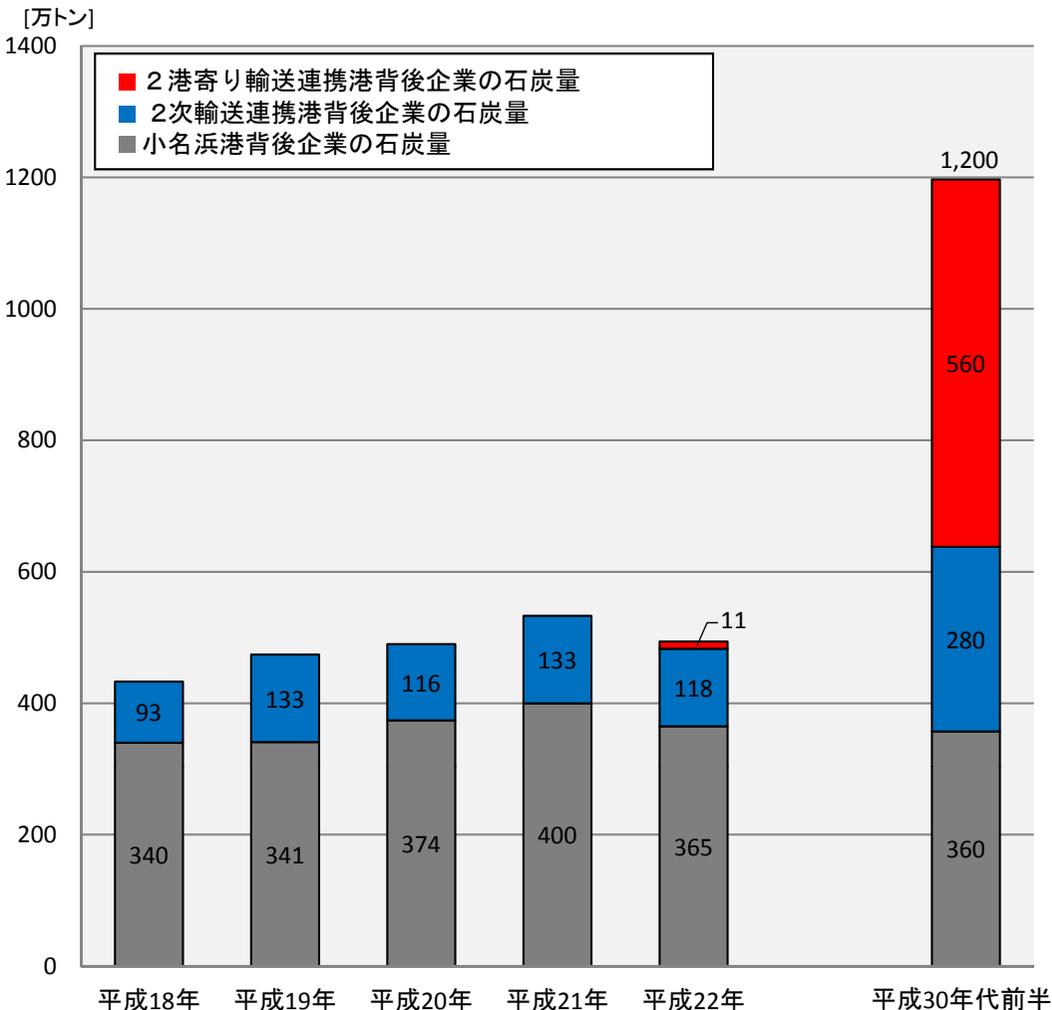


- [凡例]
- : 7,000~8,000DWT級
 - : 70,000DWT級
 - : 90,000DWT級
 - : 175,000DWT級

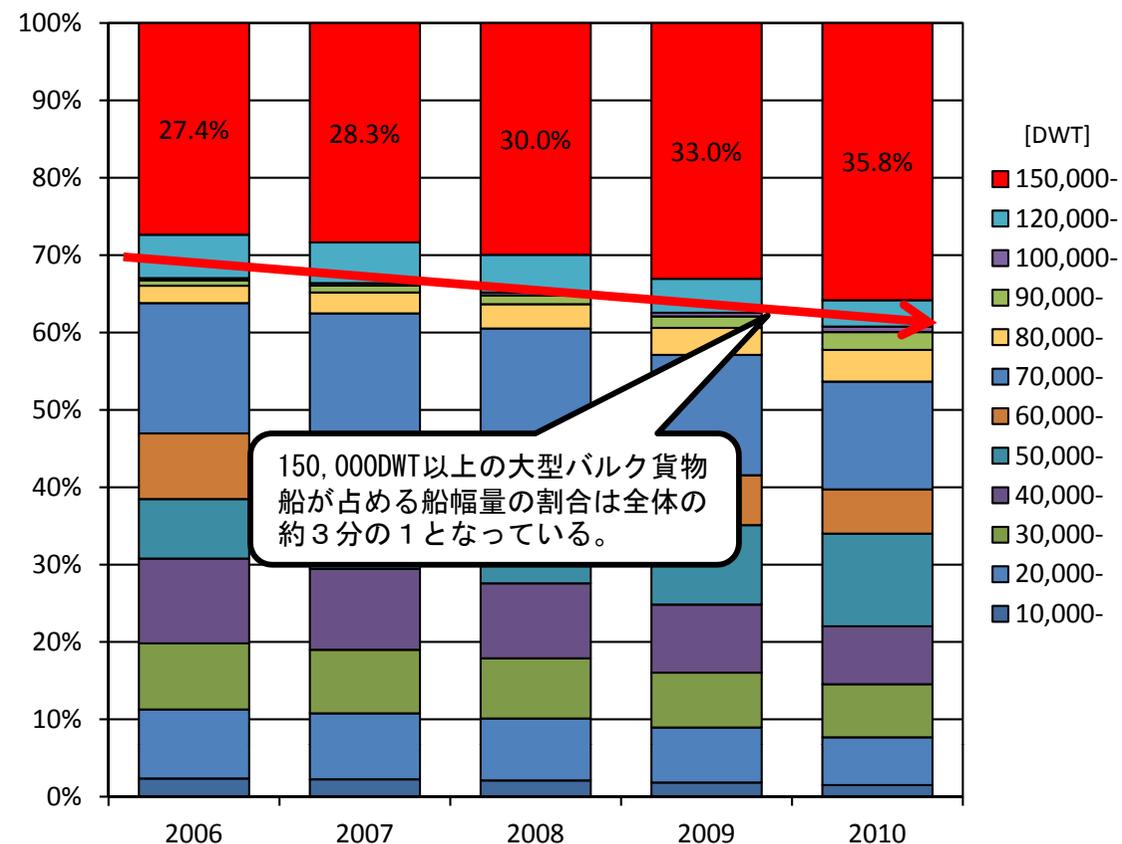
※表中の数値は、大型船舶を活用した二港寄り輸送及び二次輸送により連携港で取り扱われる石炭量

大水深岸壁が必要な理由

- 石炭等を輸送するバルク貨物船は、近年大型化が進み、150,000DWT以上の船舶は船腹量で約36%まで増加している。また、150,000DWT以上の船舶については、概ね水深20m以上の岸壁を要する場合がある。
- 東北及び北関東地方における石炭取扱拠点港である小名浜港に大水深岸壁を整備することにより、現在水深不足を理由に減載入港している船舶の満載入港が可能となり、また、東北・北関東地方に立地する企業は、大型船舶によるスケールメリットを活かした輸送を行い、石炭を安価に調達することが可能となる。



図：小名浜港を利用して調達される石炭量の推移



船腹区分(DWT)	1~2万	2~3万	3~4万	4~5万	5~6万	6~8万	8~10万	10~12万	12~15万	15万以上
平均喫水(m)	8.6	9.8	10.4	11.4	12.3	13.6	14.1	14.4	16.9	18.2

※岸壁水深は、対象船舶の喫水に喫水の10%を加えた値を設定することを標準としている。

図：バルク貨物船の推移(DWT総計構成比)

石炭輸送船を取り巻く環境

- 韓国、台湾をはじめとする近隣国には、大水深岸壁を有する港が多数ある。
- 一方、日本では一般炭の輸入に関して、大水深岸壁を有する港が少ないのが現状。
- 近隣国と同等以上の受け入れ体制が確保できない場合、我が国の石炭輸送にあてる船が制限されることとなり、その結果、非効率な輸送となる恐れがある。

＜一般炭輸入港(日本)＞

(国内の一般炭輸入量の上位10港)

国名	港名	最大岸壁水深 (m)	
日本	苫小牧	14.0	
	相馬	14.0	
	小名浜	14.0	
	衣浦	12.0	
	四日市	14.0	
	舞鶴	15.0	
	徳山下松	新南陽	10.0 (12.0)※
		徳山	12.8 (14.0)※
		下松	19.0
	宇部	11.0 (13.0)※	
	橘	14.0	
	松浦	18.0	

＜一般炭輸入港(隣国)＞

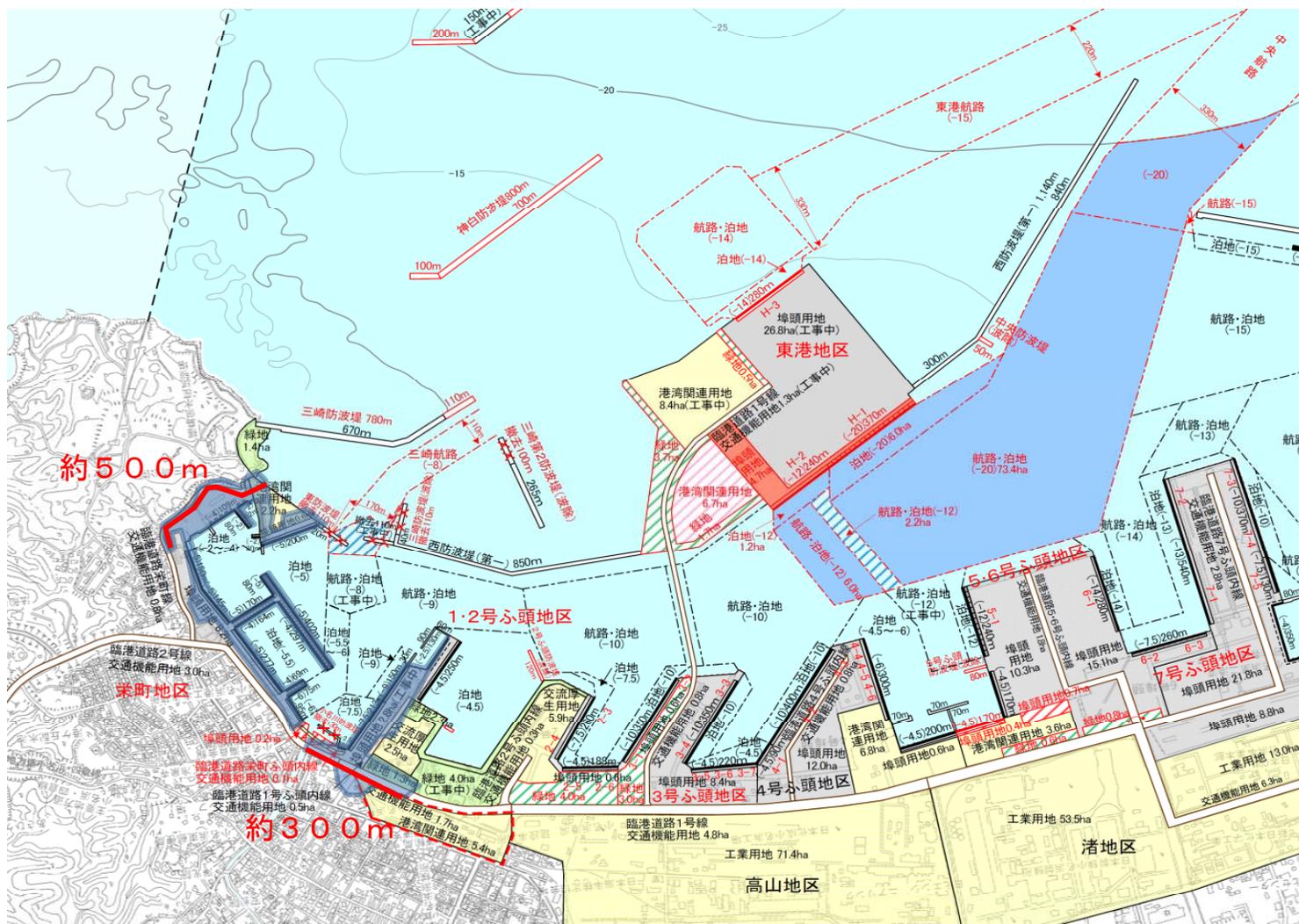
国名	港名	最大岸壁水深 (m)
韓国	光陽(カンヤン)	22.5
	浦項(ポハン)	19.0
	三千浦(サンチョンポ)	16.0
	保寧(ボリョン)	28.0
	泰安(タイアン)	19.0
	唐津(タンジン)	22.5
台湾	高雄(カオ)	16.5
	台中(タイチュウ)	17.0
	麦寮(バクリュウ)	17.5

※()内の数字は、航路、泊地が整備された後に確保される水深

出典: Lloyd's Register「Ports&Terminals Guide」、Lloyd's「PORTS OF THE WORLD」、Shipping Guides「GUIDE TO PORT ENTRY」、国総研資料第525号(平成21年3月)「北東アジアにおける三大バルク貨物の輸送動向の分析」、企業・船会社等よりヒアリング、各港湾HPに基づき国土交通省港湾局作成

東日本大震災をふまえた小名浜港の防災計画

東日本大震災をふまえ、港湾管理者である福島県は防災施設(構造検討中)の建設計画検討及び平成24年度を目途とした官民連携による港湾BCPの策定作業を進め、小名浜港防災計画の充実を図ることとしている。



(凡例) 赤:防災施設整備イメージ
青:L1地震による津波浸水域

確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
バルク貨物等の輸送の強化	<p>Ⅱ 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>3 バルク貨物等の輸送の拠点</p> <ul style="list-style-type: none">・ 特に、世界的な需要が増加し、かつ輸送船舶の大型化が進展している、穀物（とうもろこし、大豆）、鉄鉱石、石炭の3品目について、「選択と集中」の考え方に基づき選定した「<u>国際バルク戦略港湾</u>」においては、品目ごとの特性を勘案し、バルク貨物の輸入拠点が背後産業の立地と密接に結びついていることや拠点の絞り込みによる物流効率化の効果を発揮するために産業立地の再配置や企業間連携の強化等が必要になることに鑑み、「選択と集中」の合理性・実現可能性を十分精査した上で、<u>今後の船舶の大型化に対応した港湾機能の拠点的な確保に取り組むとともに、民の視点を取り込んだ効率的な運営体制の確立、船舶の運航効率改善のための制限の緩和、港湾間や企業間の連携の促進に取り組む。</u>

※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23年9月15日施行）