

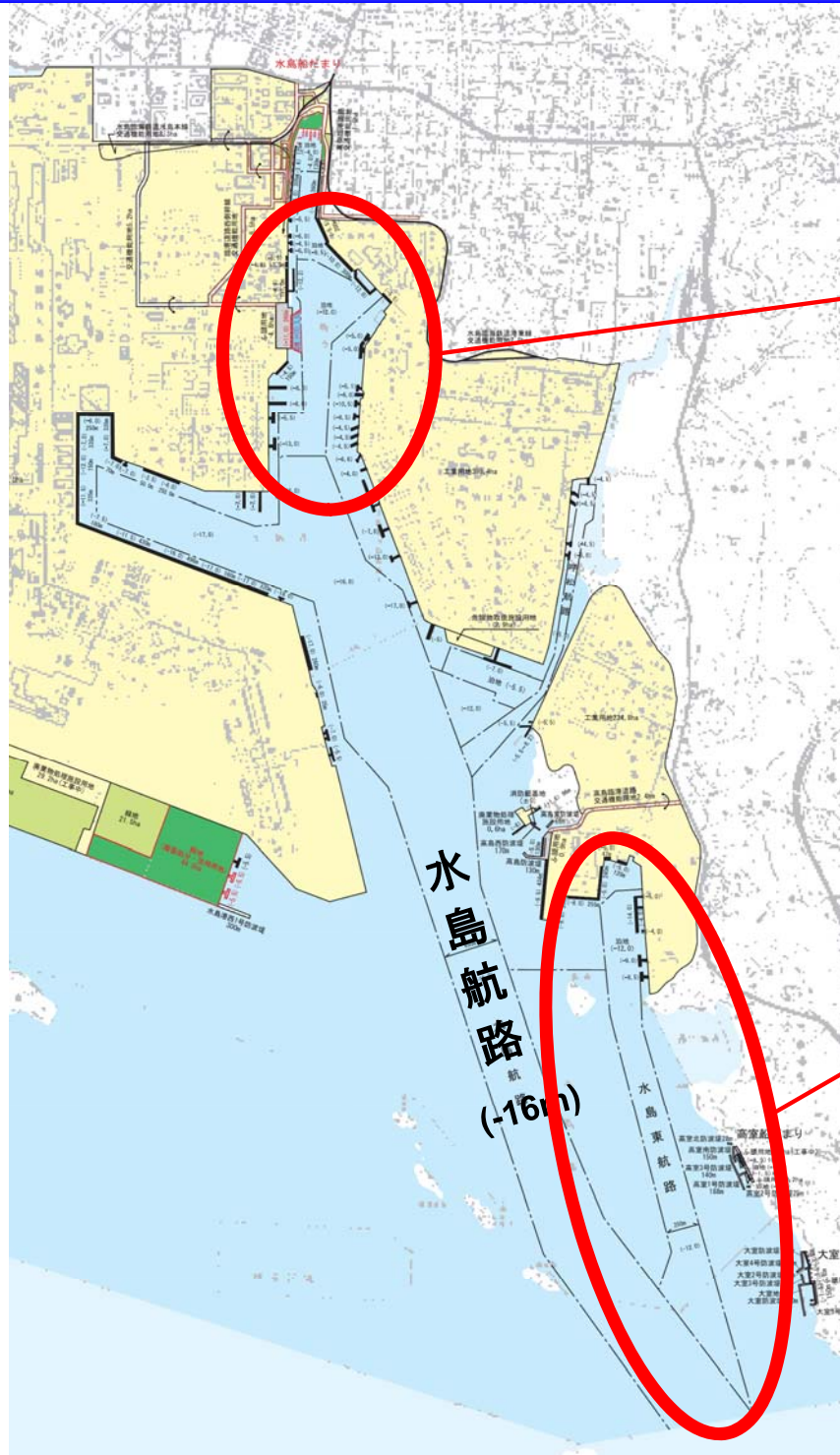
# 水島港 港湾計画 一部変更（水島地区）

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 4-5





# 水島港（水島地区）の利用状況



## 【パシフィックグレンセンター(株)側】

パシフィックグレンセンター専用ドルフィン（水深-12.3m×1バース）

- 平成22年には、主にとうもろこし、豆類等194万tを取扱。
- 現在、専用埠頭前面の泊地が水深12mのため、パナマックス船は満載で入港することができず、減載による喫水調整を余儀なくされている。

## 【瀬戸埠頭(株)側】

瀬戸埠頭専用ドルフィン（水深-14m×1バース）

- 平成22年には、主に原塩、とうもろこし等186万tを取扱。
- 現在、水島東航路及び泊地が水深12mのため、パナマックス船は満載で入港することができず、減載による喫水調整を余儀なくされている。

# 水島港 計画変更内容 (パシフィックグレンセンター(株)側)

パシフィックグレンセンター(株)側

パシフィックグレンセンター専用ドルフィン(水深-14m×1バース)  
 ○パナマックス船の満載入港に対応するため、専用埠頭計画及び水域施設計画を変更する。

(今回計画)

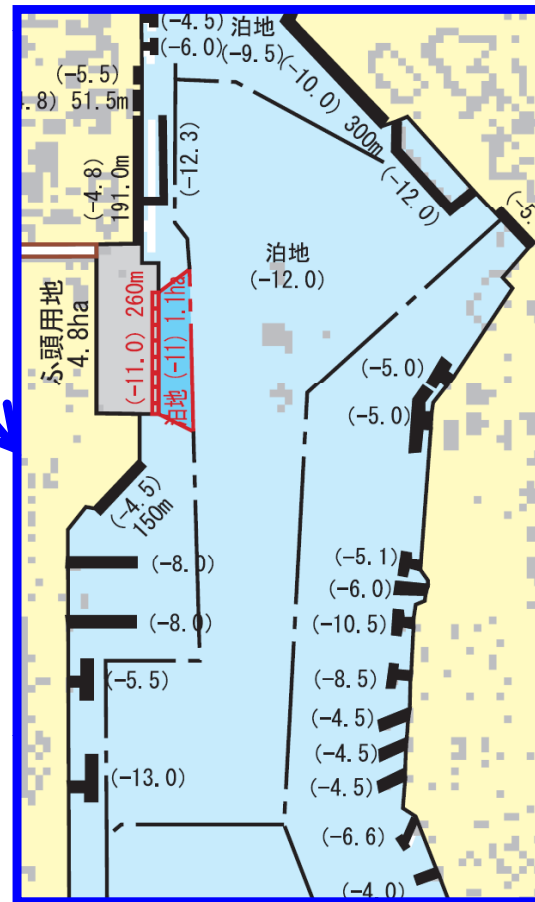
専用埠頭 : 水深 -14m ドルフィン 1バース (新規)

航路・泊地 : 水深 -14m 33.8ha (新規)

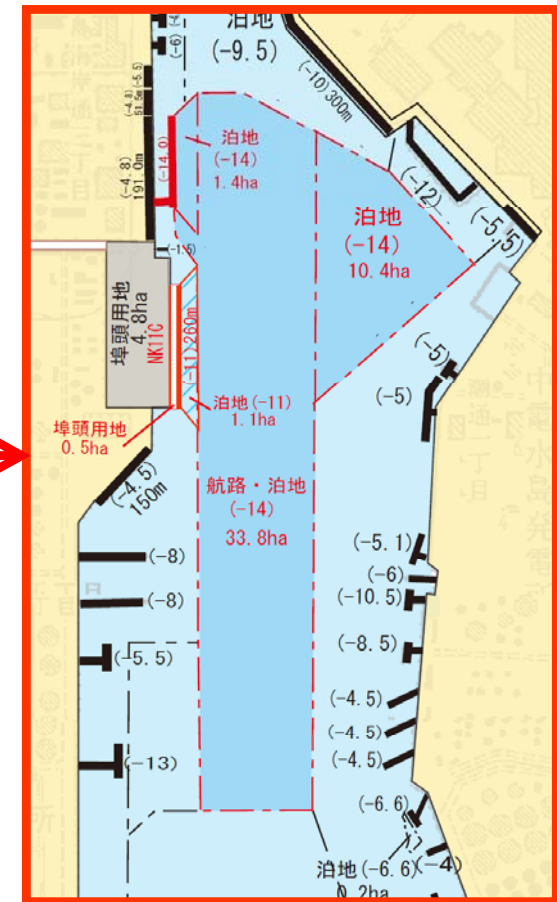
泊地 : 水深 -14m 11.8ha (新規)



既定計画



今回計画





# 水島港 計画変更内容 (瀬戸埠頭(株)側)

瀬戸埠頭(株)側

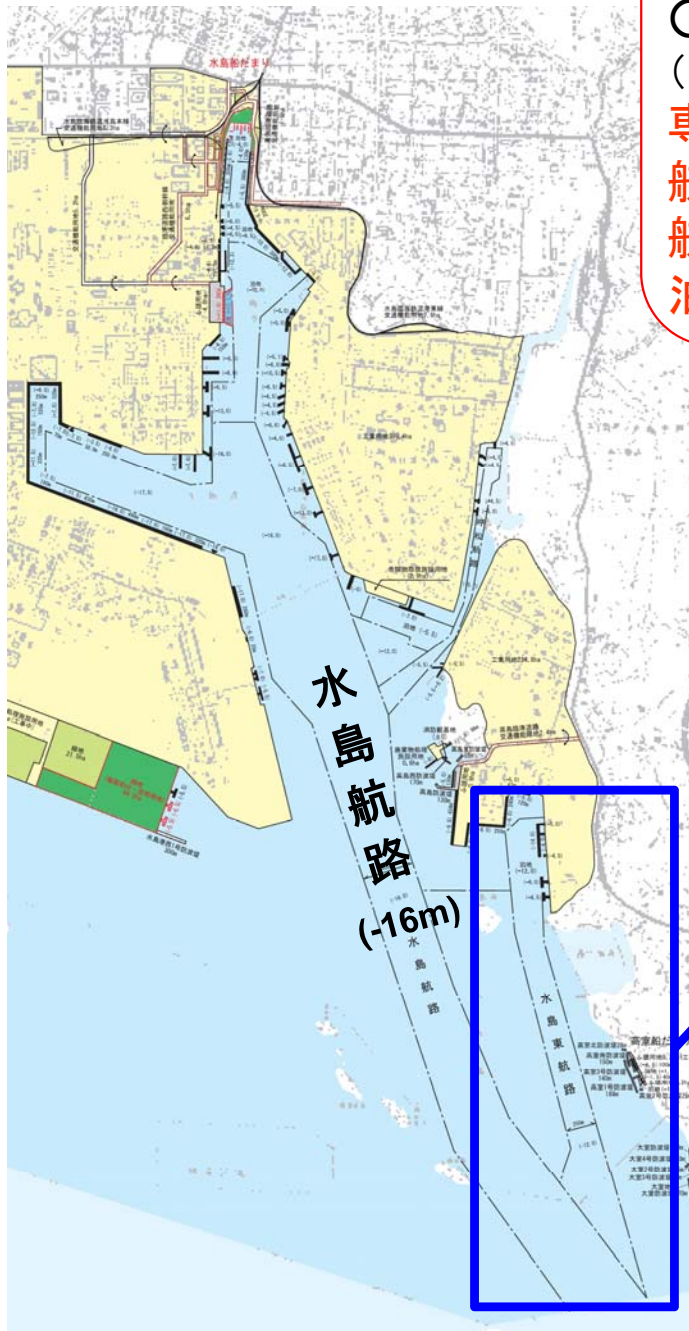
瀬戸埠頭専用ドルフィン(水深 -14m×1バース)  
○パナマックス船の満載入港に対応するため、水域施設計画を変更する。  
(今回計画)

専用埠頭 : 水深 -14m ドルフィン 1バース (新規)

航路 : 水深 -12m → -14m (変更)

航路・泊地 : 水深 -14m 18.1ha (新規)

泊地 : 水深 -14m 12.3ha (新規)



既定計画



今回計画



# 国際バルク戦略港湾（穀物）の概要

## 目標


- 2015年まで 現在主力となっている輸送船舶（パナマックス船（岸壁水深：14m程度））の満載での入港に対応。
- 2020年まで パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶（ポストパナマックス船（岸壁水深：17m程度））の満載での入港に対応。


平成23年5月に国際バルク戦略港湾を選定

## 釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港

なお、「清水港・田子の浦港」に関しては、次世代大型船舶について、名古屋港をファーストポートとし、これと連携しつつ対応を図ることとする。




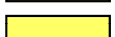
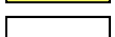
### <凡例>

 国際バルク戦略港湾 ※

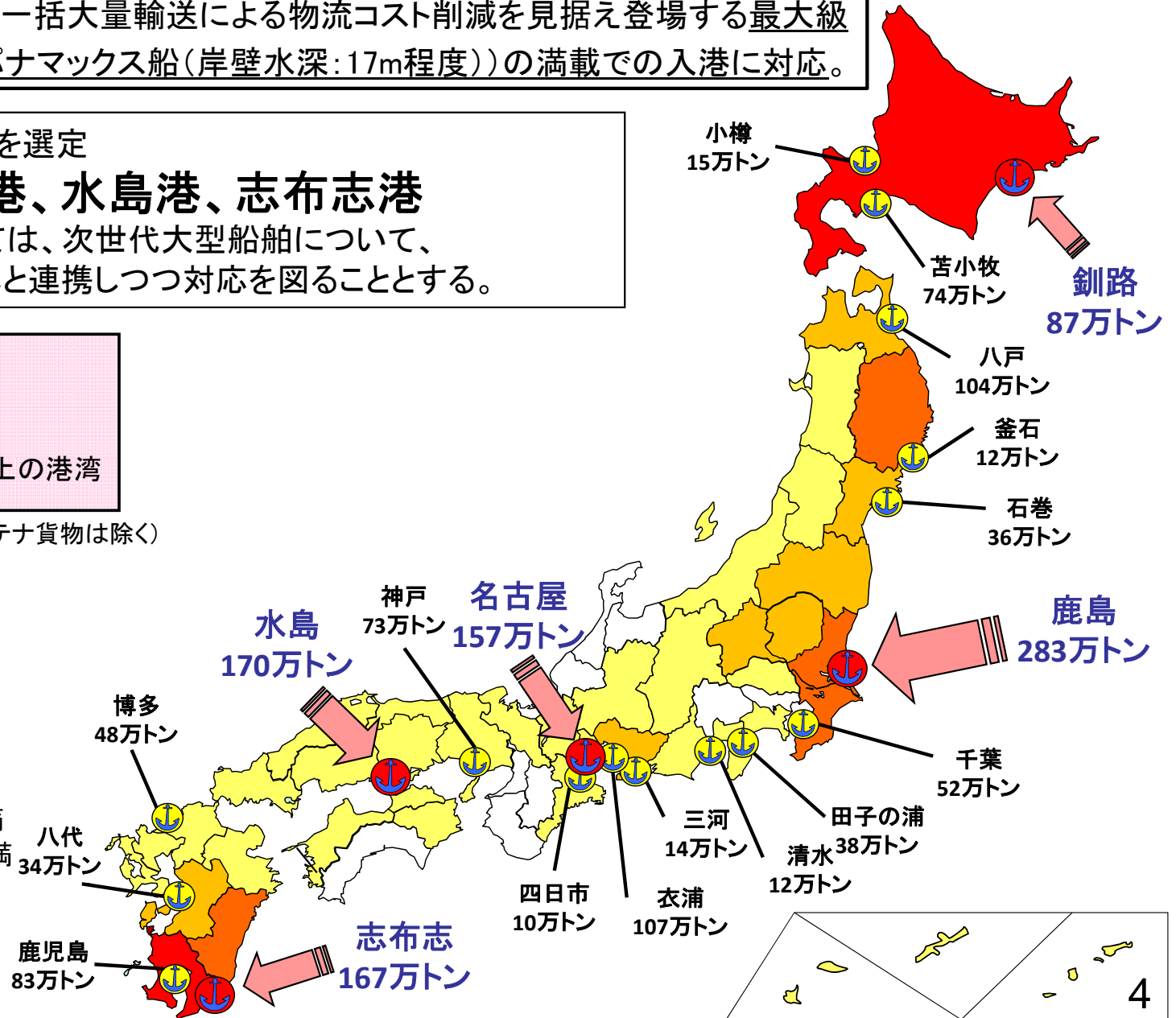
 とうもろこし輸入量が10万トン以上の港湾

※ 右図の貨物量はとうもろこしの輸入量（コンテナ貨物は除く）  
出典：「港湾統計（年報）2009」

### 都道府県別畜産業生産額

	2,000億円以上
	1,000億円以上 2,000億円未満
	500億円以上 1,000億円未満
	100億円以上 500億円未満
	100億円未満

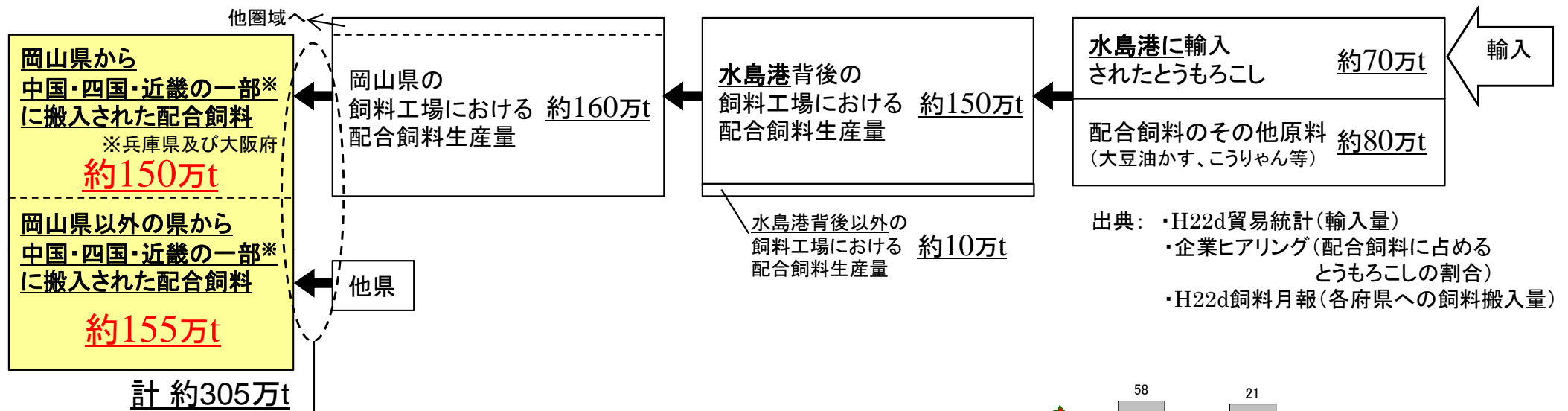
出典：都道府県別農業産出額（H21）  
国土交通省港湾局作成



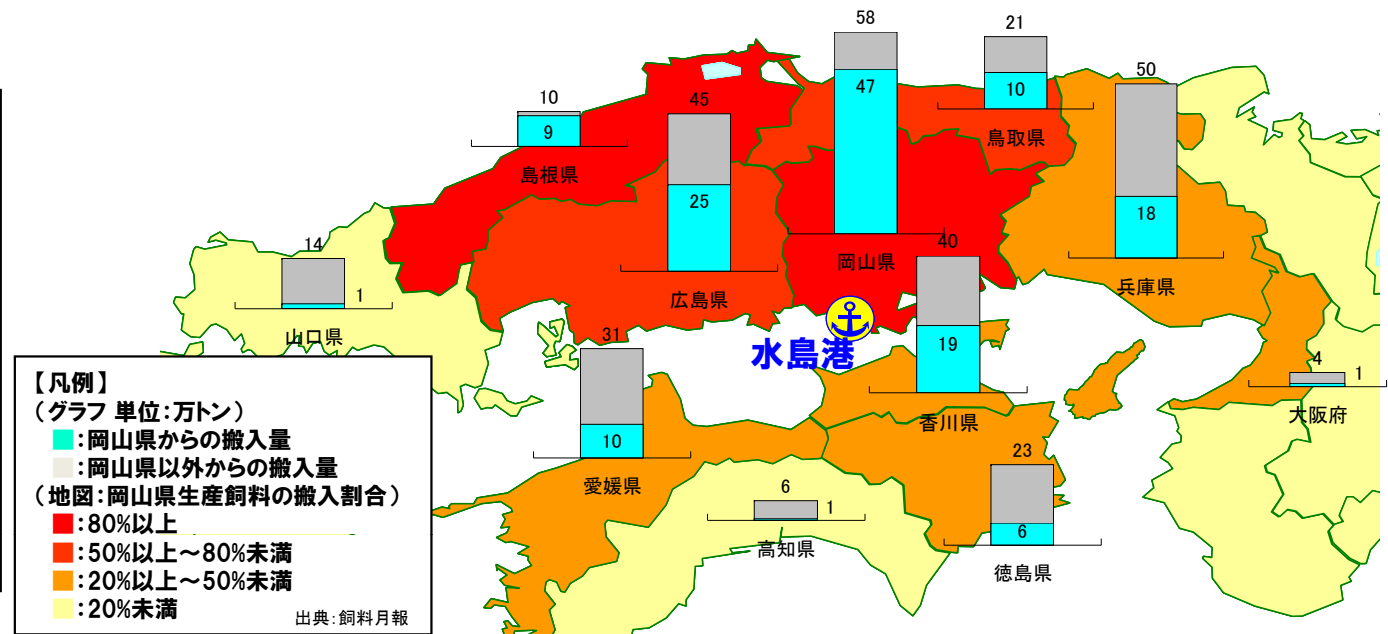
# 中国・四国・近畿の一部における水島港の重要性

- 平成22年度に中国・四国・近畿の一部に搬入された配合飼料のうち、約5割が岡山県で生産されている。
- 岡山県で生産される配合飼料のうち、約9割が水島港背後の工場で生産されている。
- 中国・四国・近畿において消費される配合飼料の水島港への依存度は高く、水島港の拠点性・重要性は大きい。

岡山県生産の配合飼料と水島港に輸入・移入されたとうもろこしの収支について



飼料工場から資料を搬出するトラック  
 (中国地方整備局撮影)



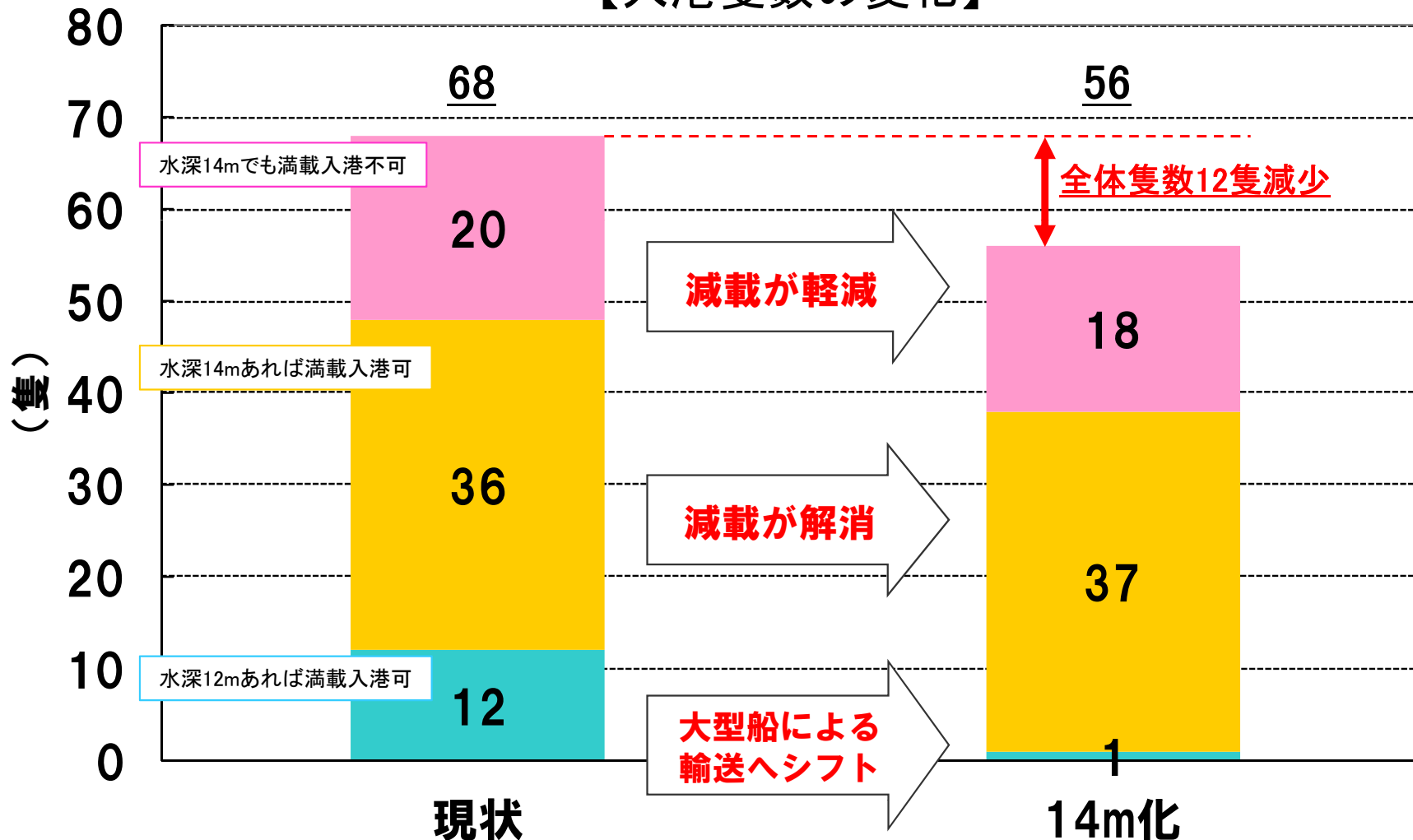
岡山県近隣の府県における飼料搬入量のうち岡山県から搬入された飼料の割合(H22d)



# 水島港における水域施設水深14m化による効果

- 水島港に入港後、パシフィックグレーンセンター専用ドルフィン及び瀬戸埠頭専用ドルフィンに係留した年間68隻の穀物輸送船のうち、56隻は満載時に必要水深12m超であり、これらは減載入港を行っている。(H23年実績)
- 水域施設及び係留施設の水深14m化により、入港船舶数が12隻減少する等の、輸送コストの縮減が図られる。

【入港隻数の変化】



※企業ヒアリングによる入港実績を基に国土交通省港湾局作成  
※14m時の隻数はH23貨物量ベースでの比較

# 水島港 港湾計画 一部変更（玉島地区）

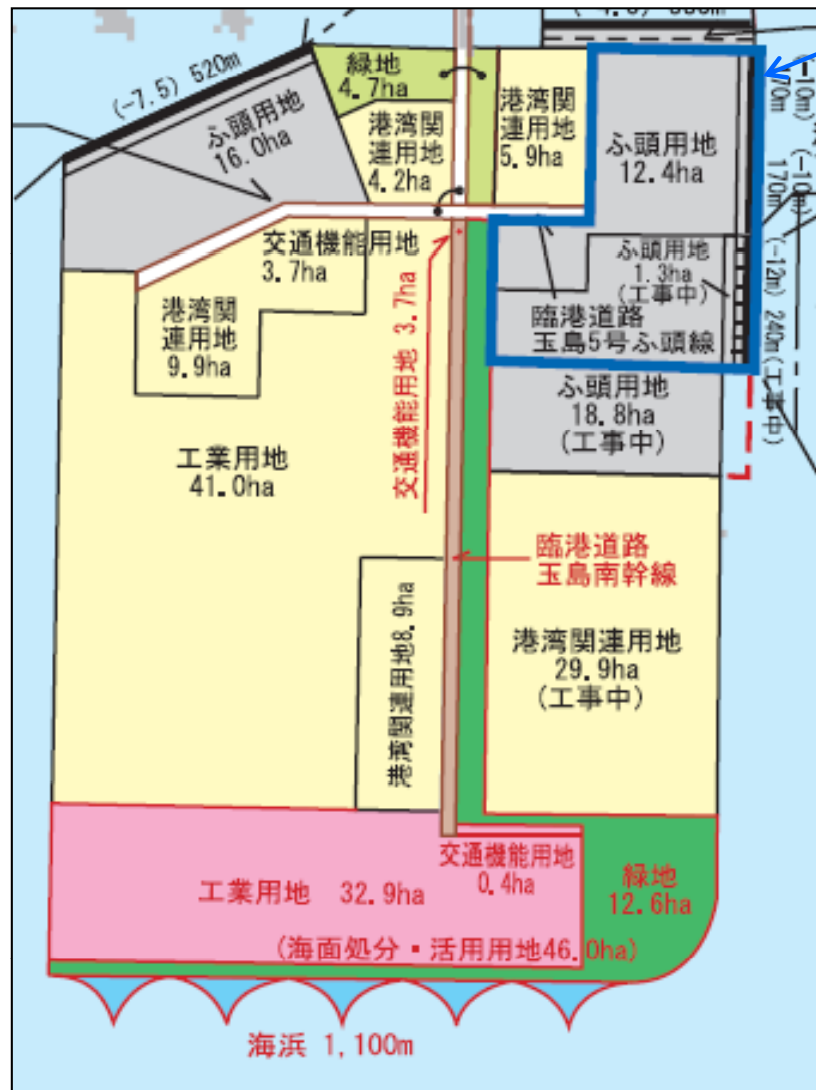




# 港湾の効率的な運営に関する事項

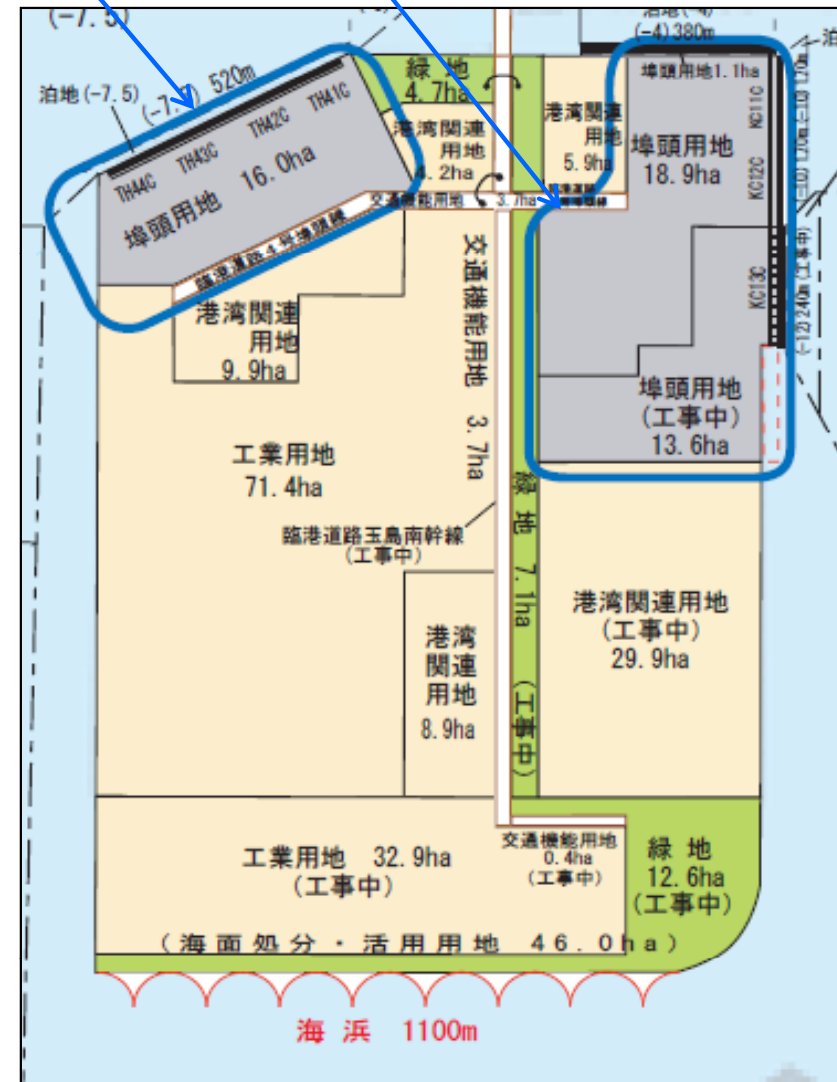
○港湾の一体的かつ効率的な運営の促進を図るため、効率的な運営を特に促進する区域を変更する。

(既定計画)



効率的な運営を  
特に促進する区域

(今回計画)



# 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> <p>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」の考え方にに基づき選定した「国際バルク戦略港湾」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、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。</p>
港湾の効率的な運営に関する事項	<p>Ⅵ 港湾の効率的な運営</p> <p>1 民間能力の活用による港湾運営の効率化</p> <p>特に、国際海上コンテナ輸送においては、船舶の大型化の進行とともに、アジア域内での貨物量の急激な増加を背景に、基幹航路の維持・拡大を巡り、東アジアにおいて港湾間の国際競争が激化しており、戦略的な港湾運営が極めて重要となってきている。</p> <p>(略)</p> <p>地域における産業や経済の実情等の港湾を取り巻く状況を勘案しながら、これらの制度を活用し、我が国においても民間の能力を活用した港湾運営の効率化を進める。</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23年9月15日施行)