

水島港 港湾計画 一部変更

前回改訂：平成18年7月(目標年次：平成20年代後半)

港湾管理者：岡山県

平成28年11月18日
交通政策審議会
第65回港湾分科会
資料2



計画変更箇所と変更のポイント



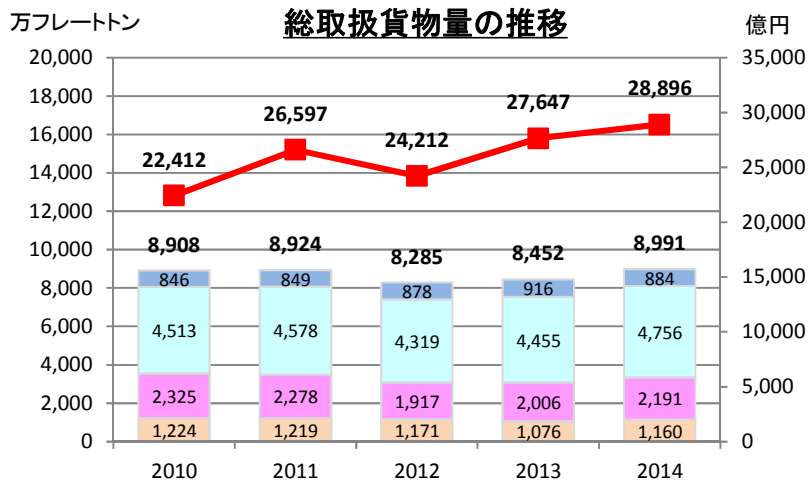
計画変更箇所

- 【ポイント】**
- ①大型船舶を活用した効率的なバルク貨物輸送の実現を図るため、必要となる係留施設、水域施設等の計画を変更する。
 - ②将来の維持管理・更新等に係るコストの縮減等を図るため、ふ頭再編を行う。

平成21年3月撮影

水島港の概要

- 水島港の取扱貨物量は、中国・四国地方の港湾では最大の約8,991万トンである。
- 水島工業地帯には245の事業所が立地し、約2.3万人の雇用があり、製造品出荷額等は約4.4兆円(岡山県全体の53%)である。〈平成26年岡山県工業統計調査〉
- 鉄鉱石の輸入量は全国の港湾で2位(1,586万トン)である。
- とうもろこしの輸入量は全国の港湾で4位(合計133万トン)である。〈貨物量はいずれも港湾統計2014年〉



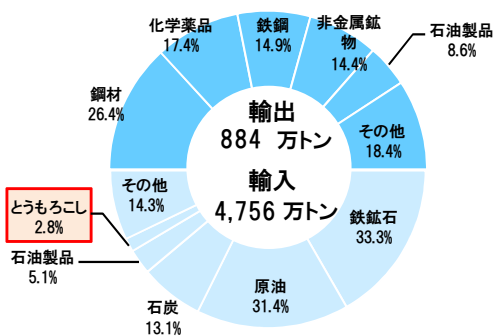
主な定期航路(2016年8月現在)

外貨コンテナ定期航路

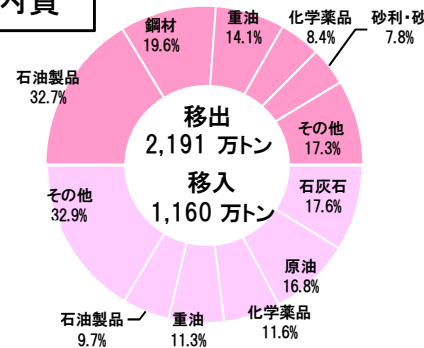
外貨コンテナ航路	船社名	便数
韓国航路	天敬海運(株)、興亜海運(株)、高麗海運(株)、汎洲海運(株)、長錦商船(株)、南星海運(株)、カメラライン(株)	9便/週
中国航路	神原汽船(株)、民生輪船有限公司、吉舟船務有限公司	7便/週
台湾・ベトナム航路	ワンハイラインズ(株)	1便/週

取扱貨物の品目内訳(2014年)

外貨



内貨



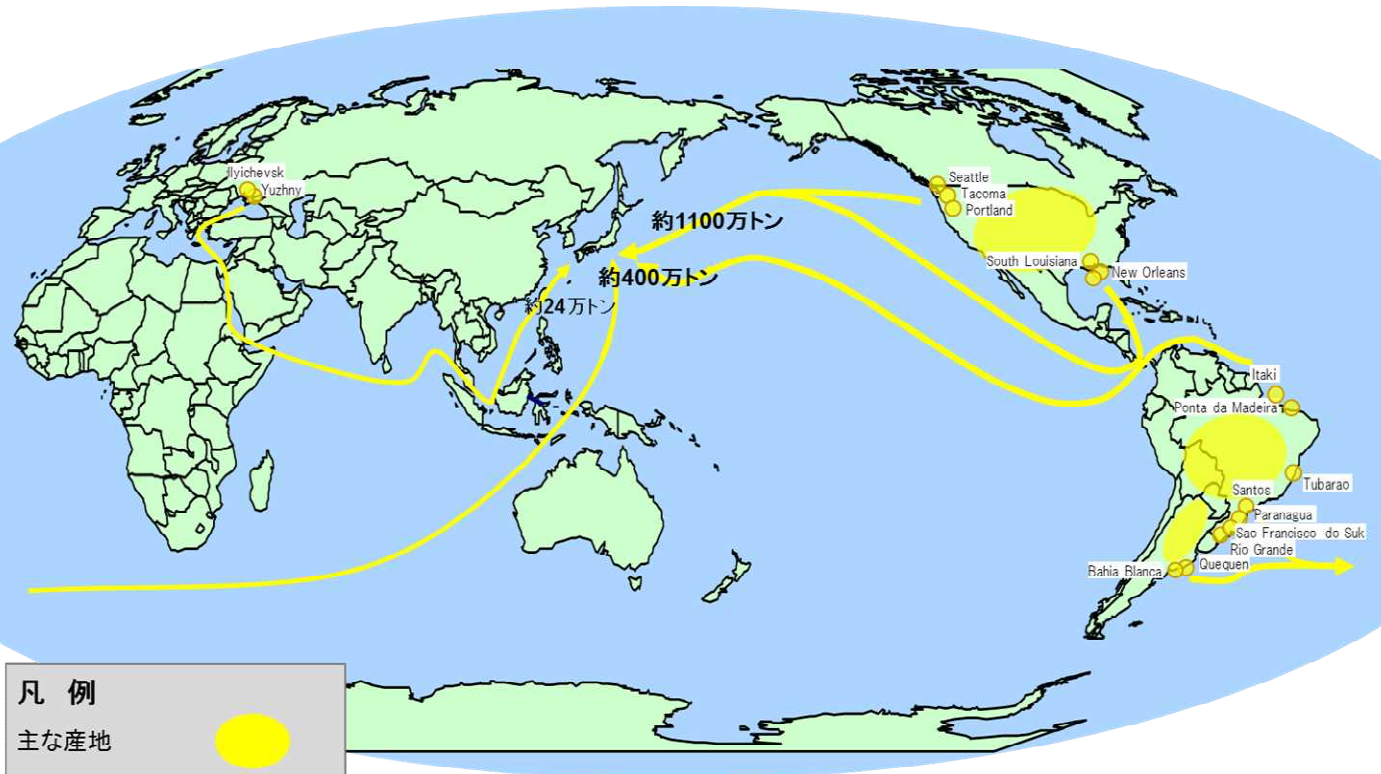
内貨コンテナ定期航路

国際フィーダー航路	船社名	便数
阪神航路	(株)ユニエックス、井本商運(株)、OOCL JAPAN.LTD、西日本内航フィーダー合同会社	9便/週
内航コンテナ航路	船社名	便数
沖縄航路	南日本汽船(株)	1便/週

輸入とうもろこしの荷動きと用途等

- 日本のとうもろこしの主な輸入先はアメリカ、ブラジル、ウクライナ、アルゼンチンである。
- 輸入とうもろこしの約7割が飼料用である。また、畜産業の基礎となる配合飼料原料の約5割がとうもろこしである。

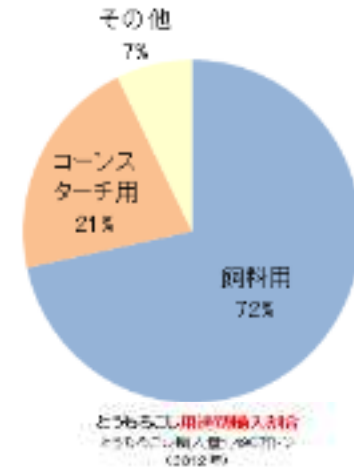
日本へのとうもろこしの主な荷動きルート(2015年)



- 凡例**
- 主な産地
 - 主な輸出港
 - 主な輸送ルート

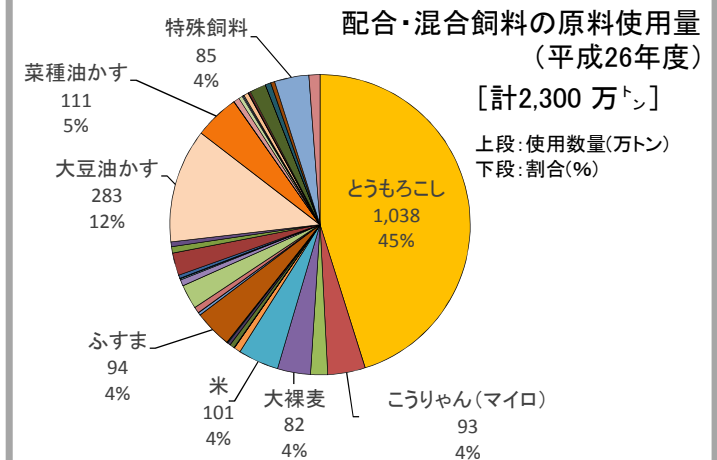
出典:財務省貿易統計より 国土交通省港湾局作成

日本における輸入とうもろこしの用途



出典:日本スターチ糖化工業会ホームページより

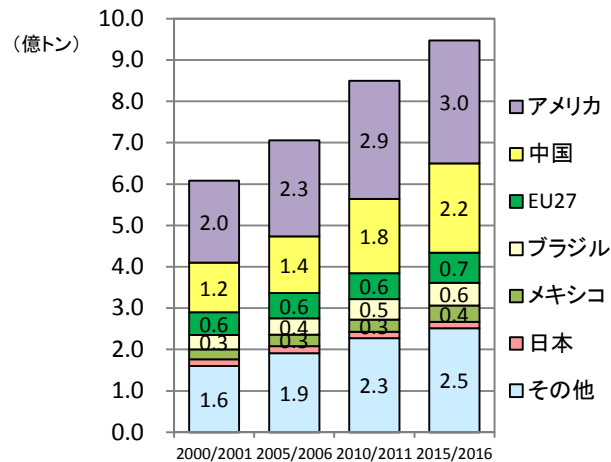
配合飼料に占めるとうもろこしの割合(重量ベース)



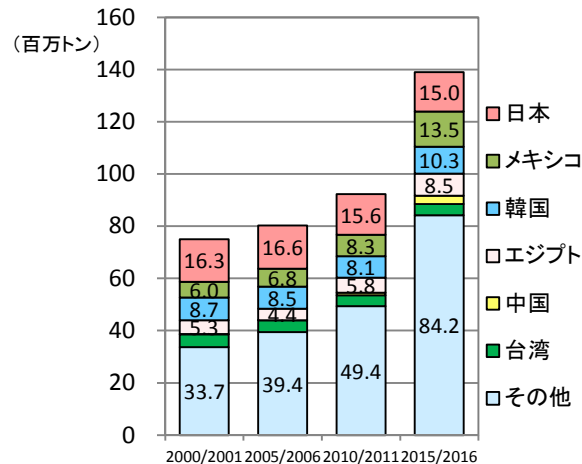
出典:農林水産省資料 飼料月報(速報)平成26年度4月~3月 3

世界のとうもろこしの消費量及び輸入量・輸出量の推移

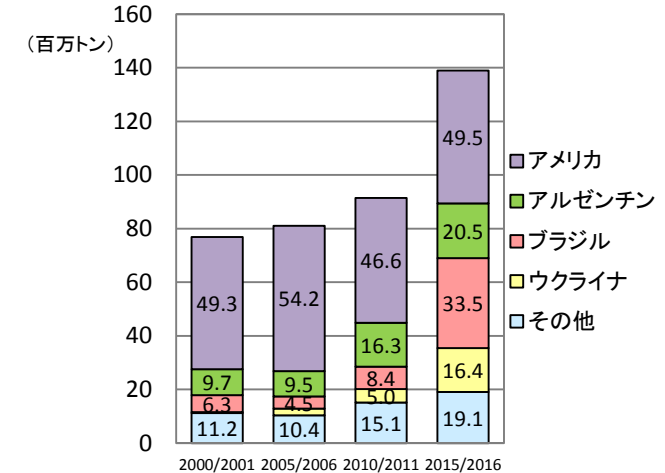
(消費量)



(輸入量)

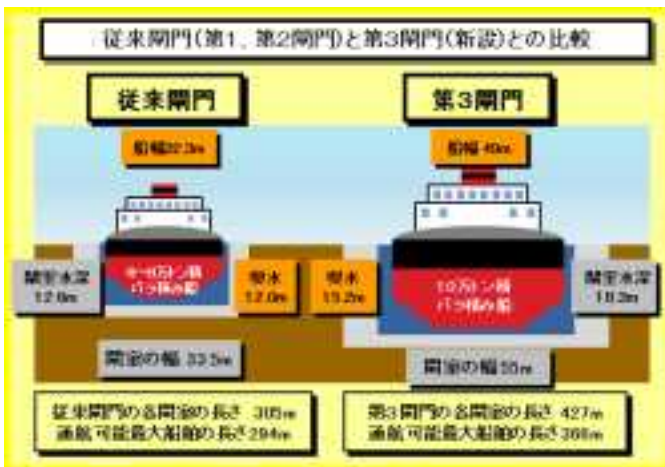


(輸出量)

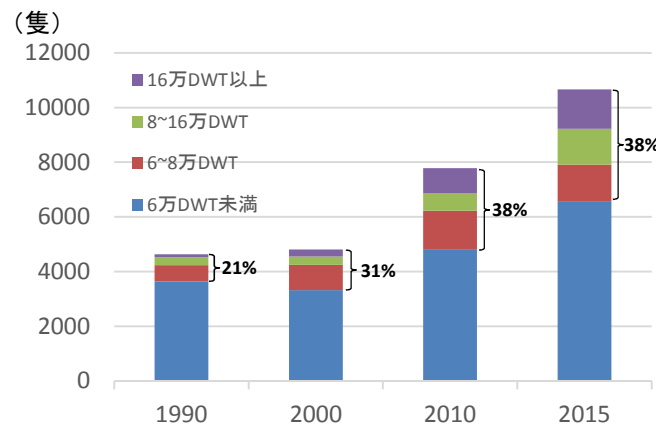


出典: USDA「PS&D」、農林水産省資料より国土交通省港湾局作成

パナマ運河の拡張 (2016.6.26共用)

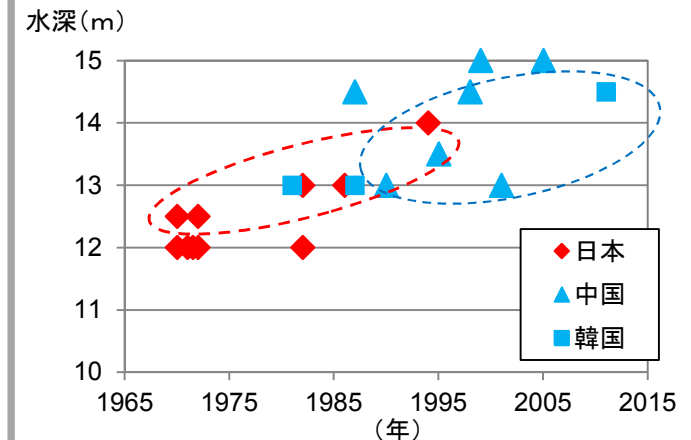


ばら積み貨物船の大型化



出典: CLARKSON 「The Bulk Carrier Register 2014」等より国土交通省港湾局作成

穀物を取り扱う岸壁の水深と整備時期 (近隣諸国との比較)

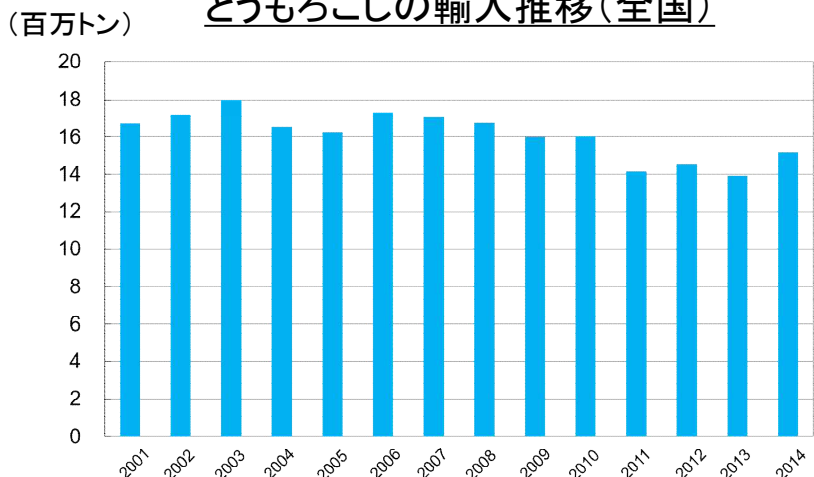


出典: Lloyd's Register「Ports&Terminals Guide」等より国土交通省港湾局作成

港湾別のとうもろこし輸入量と岡山県産飼料の供給状況

○とうもろこしの輸入量は全国の港湾で4位(合計133万トン)であり、水島港に立地する飼料工場で配合飼料に加工され、中国・四国・近畿地方の畜産業に供給されている。〈港湾統計2014年〉〈飼料月報2015年〉

とうもろこしの輸入推移(全国)



出典: 港湾統計より作成

港湾別のとうもろこし輸入量(2014年実績)



出典: 港湾統計より作成

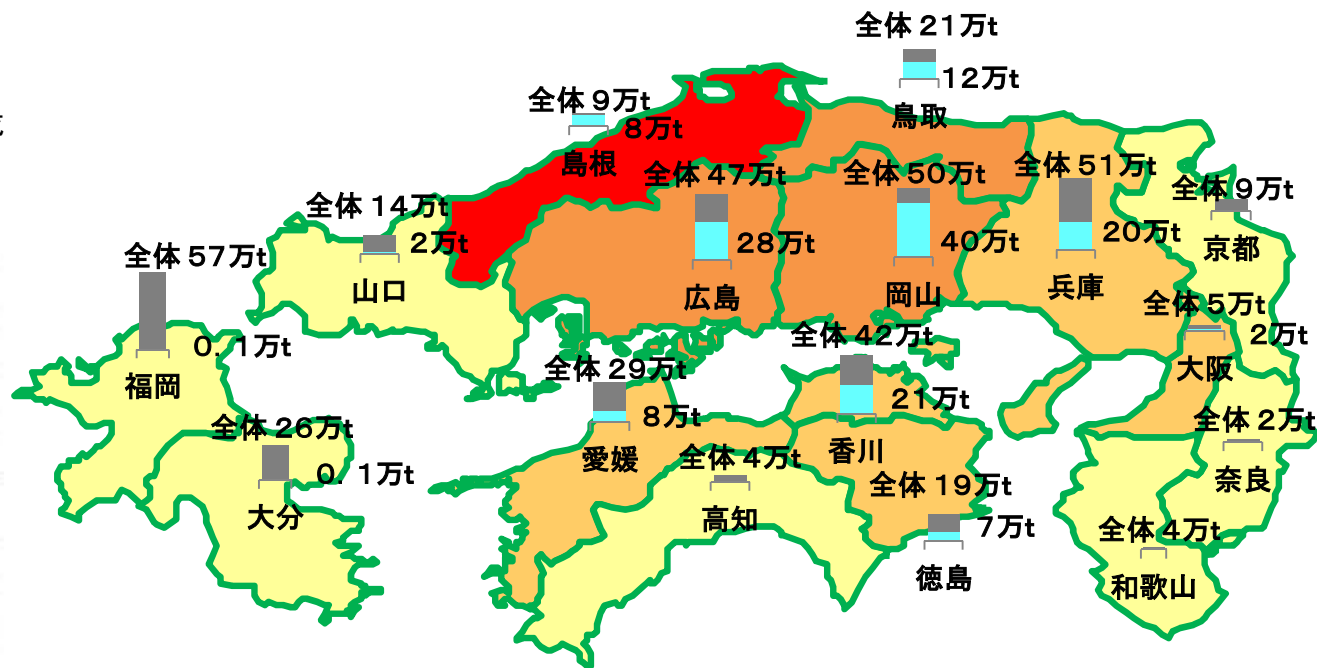
岡山県産飼料の供給状況(2013年実績)

【凡例】(グラフ単位: 万トン)

- 岡山県からの搬入量
- 岡山県以外からの搬入量

(地図: 各都道府県における岡山県産飼料の搬入割合)

- 80%以上
- 50%以上~80%未満
- 20%以上~50%未満
- 20%未満

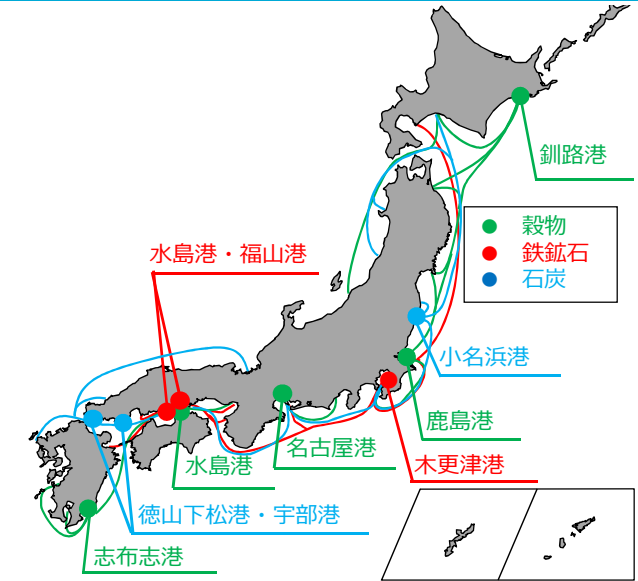


出典: 飼料月報より作成

国際バルク戦略港湾政策と水島港の取り組み

【国際バルク戦略港湾の目的】

ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図る。



【主な経緯】

- 平成22年6月 (平成23年3月11日) 国際バルク戦略港湾の公募 東日本大震災発生
- 平成23年5月 国際バルク戦略港湾を選定
- 平成25年6月5日 海上輸送の効率化に資するばら積み貨物の輸入拠点の形成に関する改正港湾法の公布
- 平成25年12月1日 改正港湾法及び関係政省令の施行

【水島港における国際バルク戦略港湾政策の概要】

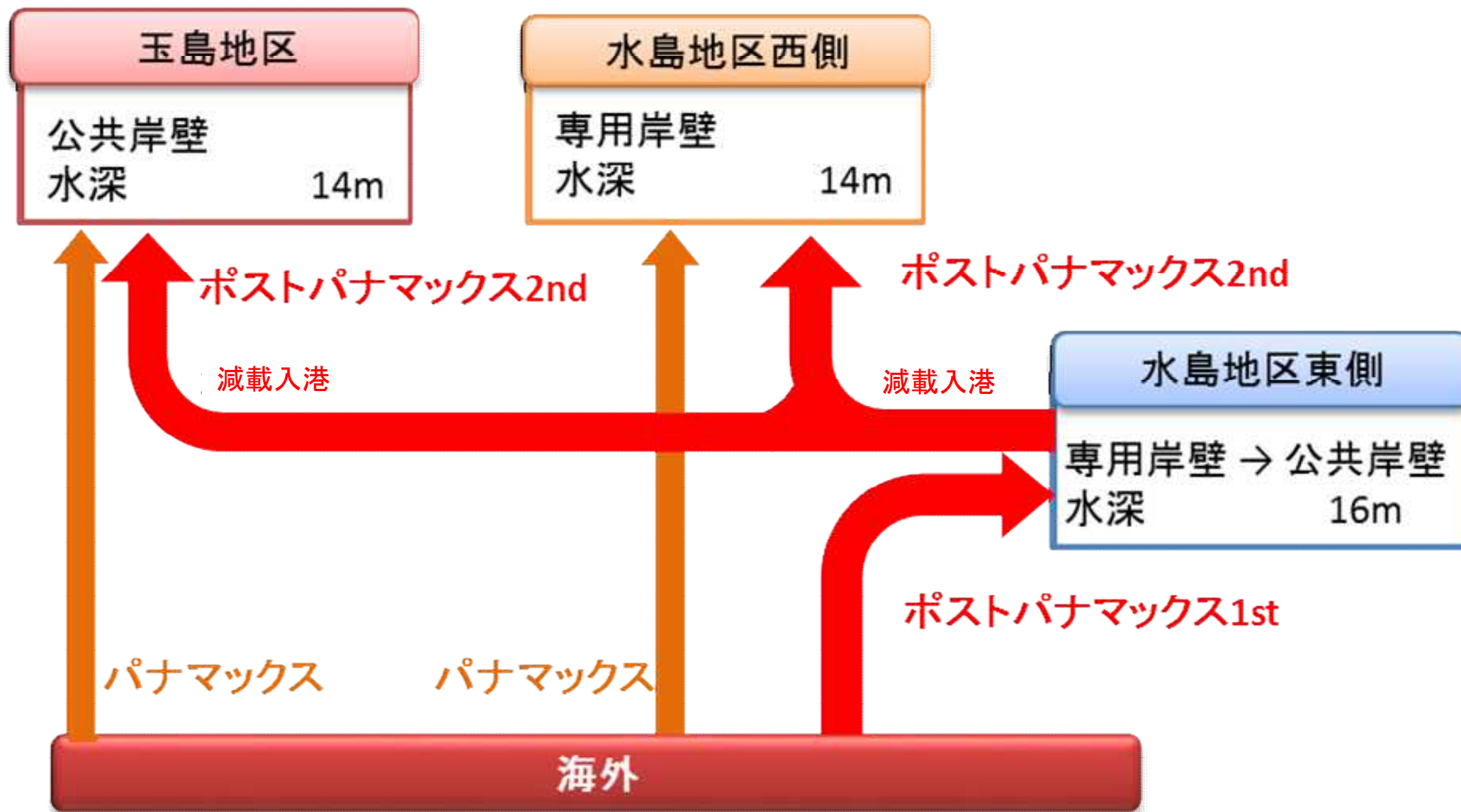
【国際バルク戦略港湾選定時(平成23年6月)】



【今回計画の前提】



【凡例】 ポストパナマックス船の動き
 → :1st (満載)
 → :2nd (減載)



主な施設計画

○大型船舶を活用した効率的なバルク貨物輸送の実現を図るため、水島地区東側を基点とした穀物輸送体系を実現し、水島港の穀物取扱に関する拠点性の向上を図る。

＜内容＞
 公共埠頭の新規計画
 (岸壁 水深14m 延長320m)
 (岸壁 水深5.5m 延長207m)
 航路・泊地の増深・拡大(水深14m)

＜内容＞航路・泊地の拡大(形状見直し)
 (泊地 水深14m、12ha)
 (航路・泊地 水深14m、40ha)

＜内容＞
 公共埠頭の計画(係留施設の増深等)
 (ドルフィン 水深14m(専用))
 (ドルフィン 水深 5m(専用))
 →岸壁 水深16m 延長320(公共)
 →岸壁 水深 5m 延長75m(公共)
 水域施設の増深・拡大
 (航路、泊地、航路・泊地) } 最大水深14m→16m

＜内容＞航路の新規計画(水深14m)

— 新規計画
— 既設
— 想定計画
● 穀物関連企業の立地場所

水島港港湾区域

港湾の能力の変更（取扱貨物量の見通しの変更）

- 複数の穀物関連企業が、水島港で新工場の建設を進めており、飼料原料となる穀物等の取扱いの増加が見込まれる。
- 取扱貨物量を、既定計画の10,280万トンから、10,484万トンに変更する。（204万トン増加）

【穀物関連企業の機能集約の計画】

【今回計画における貨物量の増加】



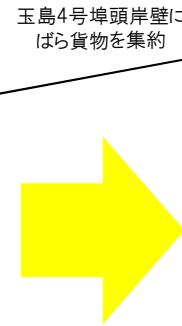
	今回計画における貨物量の増加 ^(注)			
		神戸港からのシフト分	坂出港からのシフト分	その他
輸入量	151万トン	84万トン	24万トン	43万トン
移出量	53万トン	44万トン	—	9万トン
合計	204万トン	128万トン	24万トン	52万トン

(注) 飼料原料以外の品目も含む

港湾施設の維持管理(玉島地区の埠頭再編)

○将来的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減に向けて、埠頭再編を行い、機能集約や他の用途への機能転換を図る。

【再編前(現状)】



【再編後】

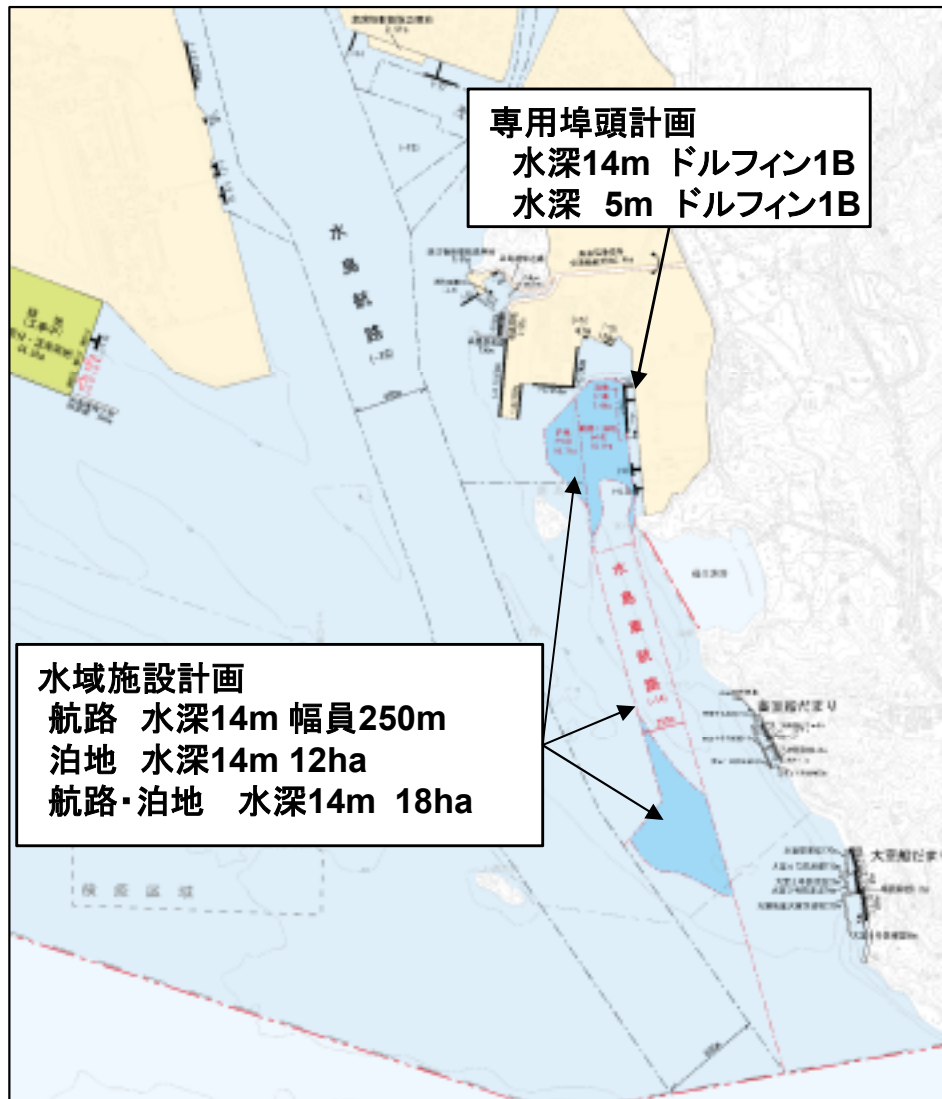


確認事項	「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」との適合
<p>効率的な穀物 輸送体系の構築</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1) 海上輸送網の基盤の強化</p> <p>② バルク貨物等の輸送網の強化</p> <p>石油、天然ガス、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物(以下「バルク貨物」という。)は、我が国の産業や国民の生活を支えるために必要な物資である。また、自動車、建設機械等の主としてROR O船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。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>
<p>港湾機能の再編</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>6 スtock型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施</p> <p>⑦ 港湾施設の有効活用</p> <p>船舶の大型化や貨物・保管形態の変化、背後地の都市化等を背景として、機能的に利用者に合わなくなった施設については、既存ストックの有効活用の観点から利用者や市民、NPO等からの要請も踏まえつつ、機能の増強や他の用途への転換等を行う。</p>

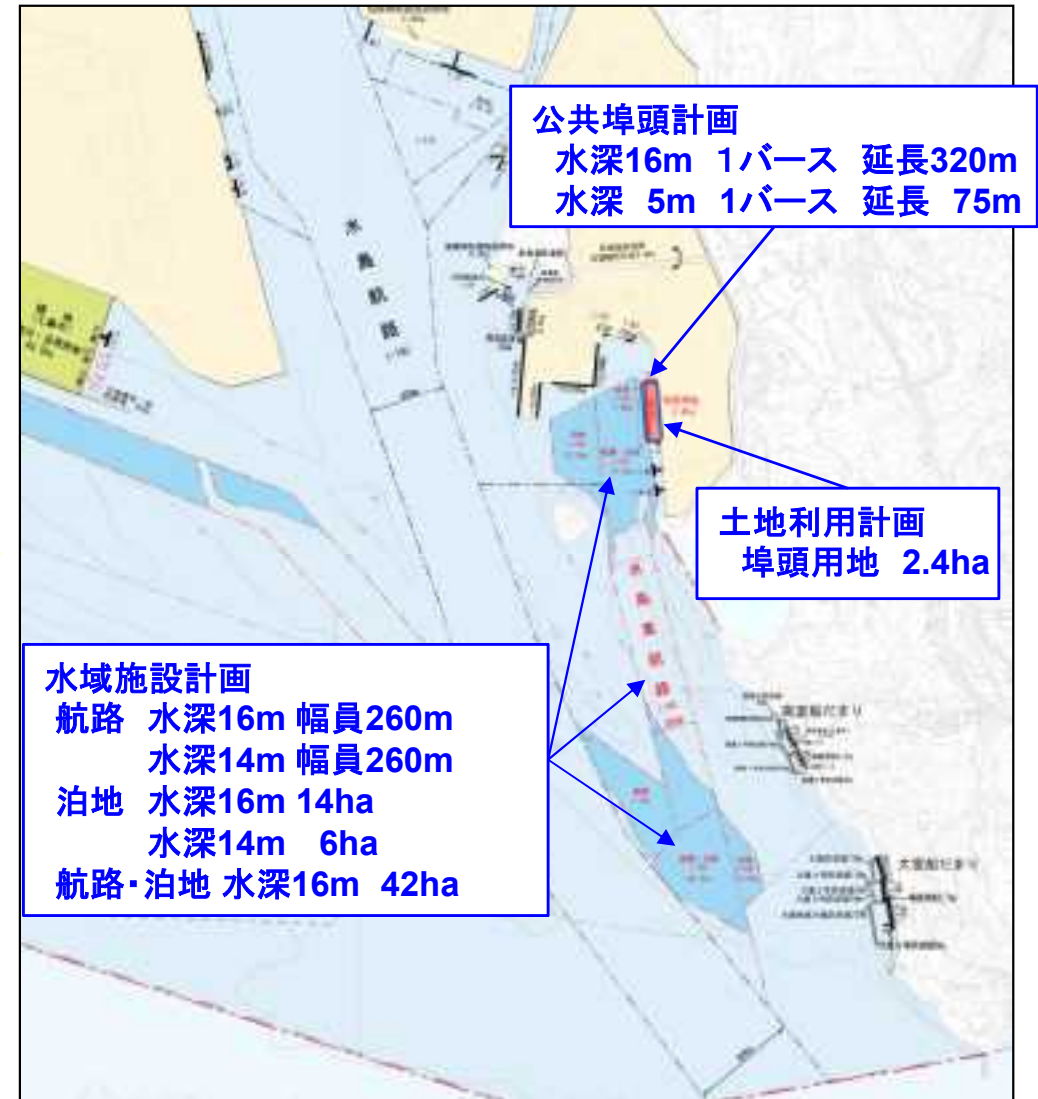
計画変更内容(水島地区)

○穀物輸入の大型船舶に対応するため、既設のドルフィンを増深し、水深16mの岸壁に変更するとともに、係留・回頭水域を確保するため、航路、泊地、航路・泊地を増深・拡大する。

【既定計画】



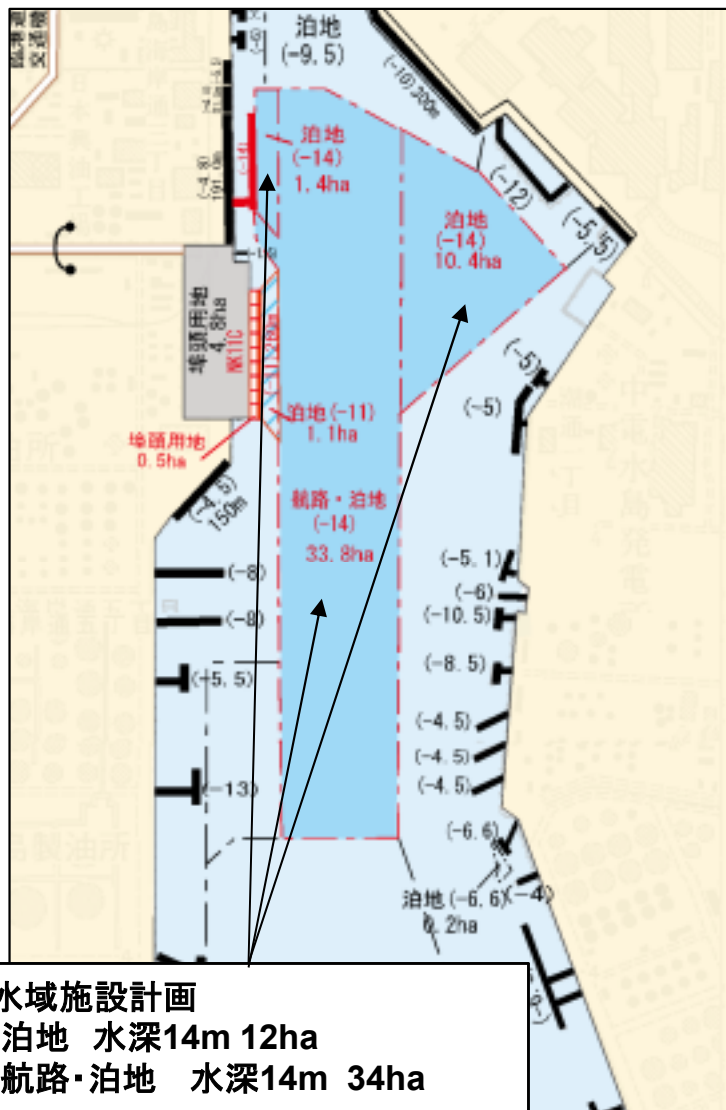
【今回計画】



計画変更内容(水島地区)

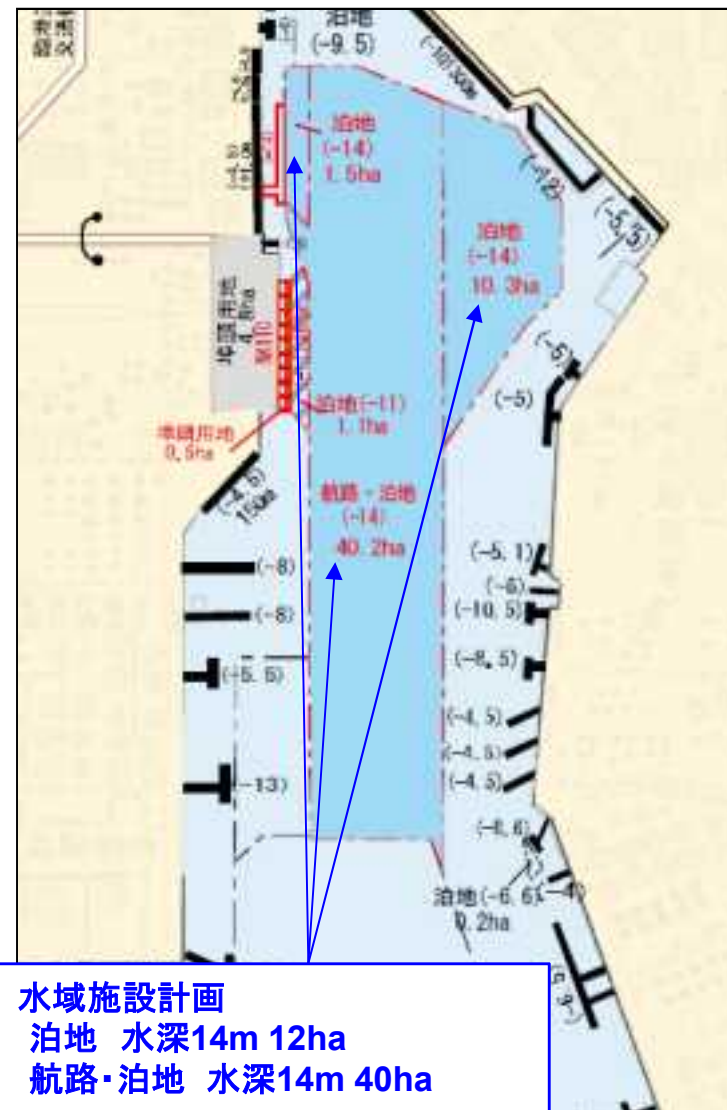
○穀物輸入の大型船舶に対応した係留・回頭水域を確保するため、泊地、航路・泊地を拡大する。

【既定計画】



水域施設計画
 泊地 水深14m 12ha
 航路・泊地 水深14m 34ha

【今回計画】

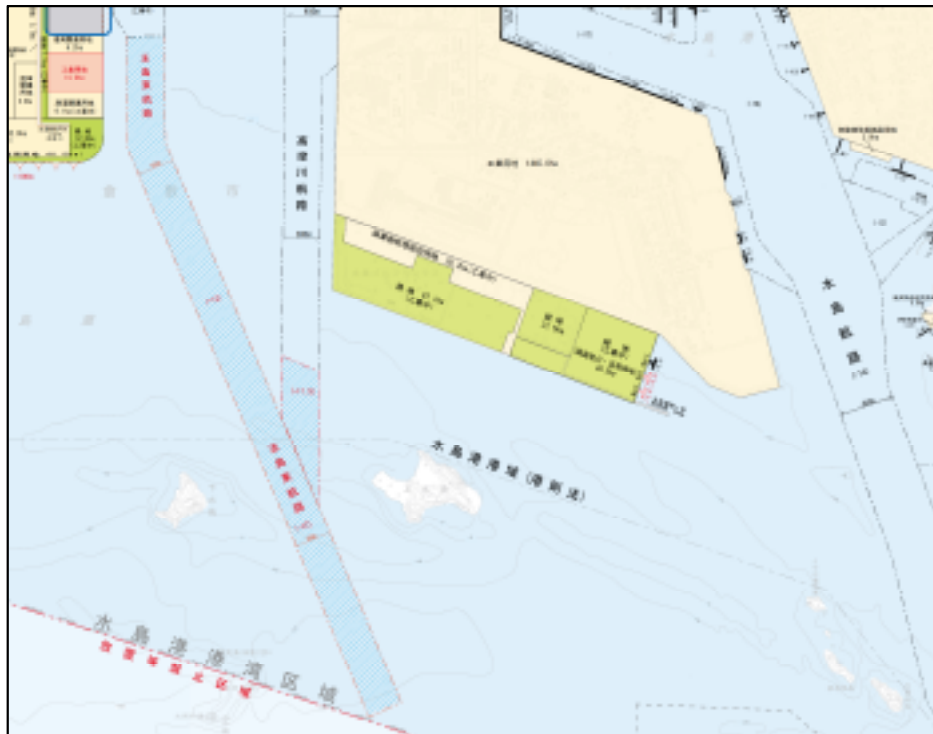


水域施設計画
 泊地 水深14m 12ha
 航路・泊地 水深14m 40ha

計画変更内容(水島玉島航路)

○穀物輸入の大型船舶に対応するため、新たな航路(水深14m、幅員260m)を計画する。

【既定計画】



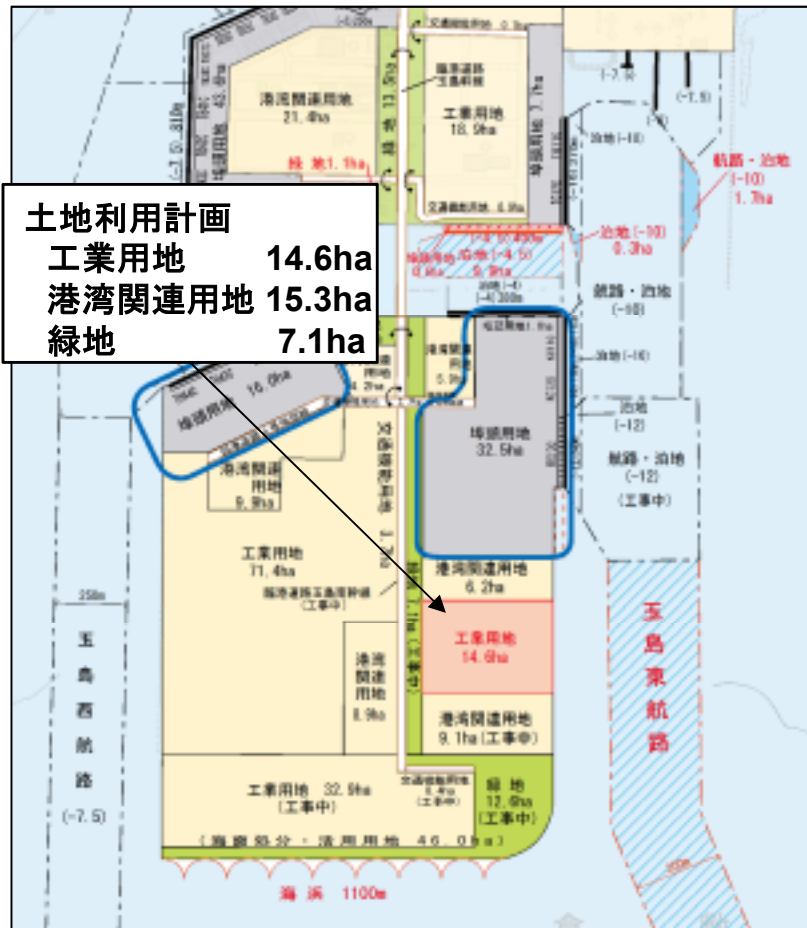
【今回計画】



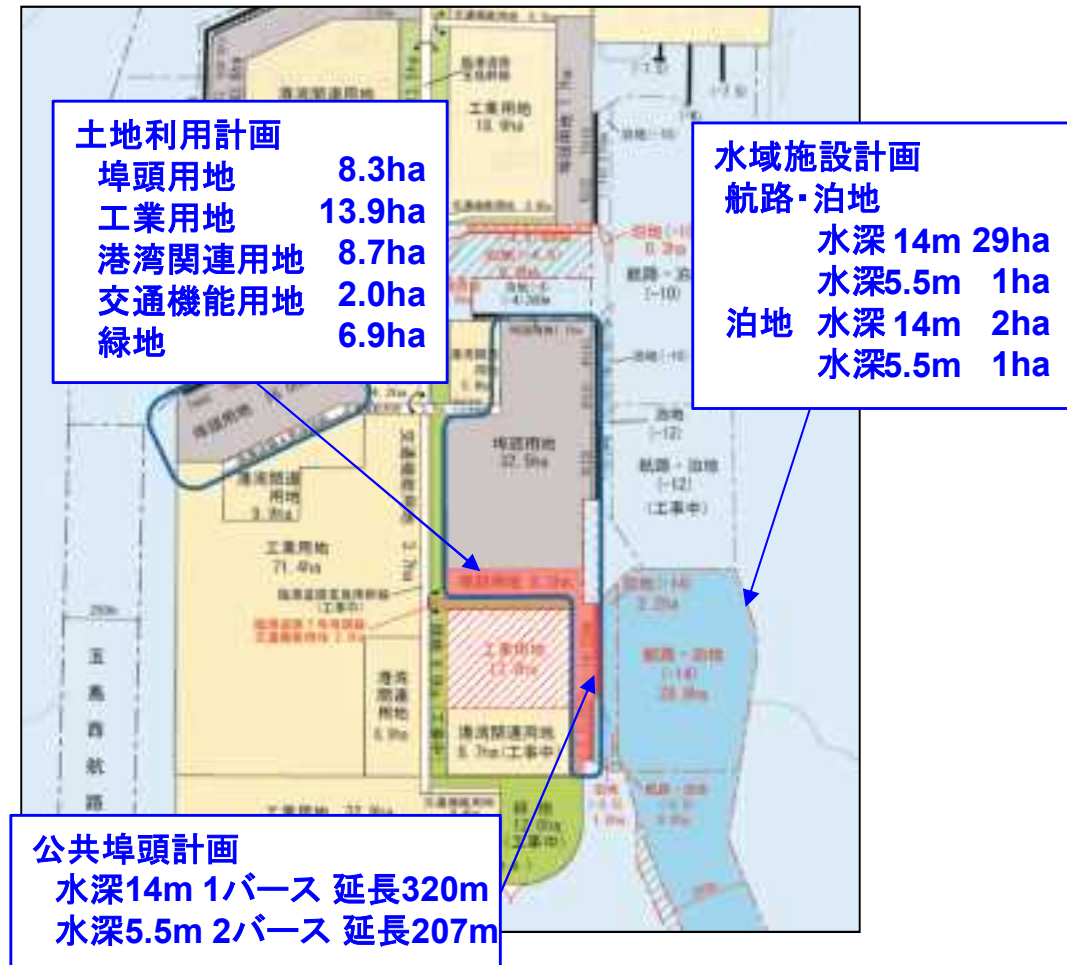
計画変更内容(玉島地区)

- 穀物輸入の大型船舶に対応するため、新たに岸壁(水深14m、延長320m)を計画する。
- 輸入穀物及び穀物製品の国内海上輸送に対応するため、新たに岸壁(水深5.5m、延長207m)を計画する。

【既定計画】



【今回計画】



計画変更内容（玉島地区）

○将来的な維持管理・更新コストの縮減に向けて、予防保全を推進するとともに、維持管理コストが嵩む施設については、機能集約などにより、物資補給岸壁に利用転換する。

