

# 水島港 国際物流ターミナル整備事業

---

国土交通省 港湾局

## 【事業の目的】

中国、四国地方等の畜産業に必要不可欠な配合飼料の原料等として用いられる穀物の企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応するため、水島港水島地区及び玉島地区において、港湾施設の整備を行う。

## 【事業の概要】

整備内容 : 水島地区: 岸壁(水深14m)(改良)、航路及び泊地(水深14m)

玉島地区: 岸壁(水深12m)、航路及び泊地(水深12m)、ふ頭用地、荷役機械

事業期間 : 平成29年度～平成33年度

総事業費 : 259億円(うち、港湾整備事業費 : 224億円)



《位置図》

## 《整備スケジュール》

港名	地区名	区分	施設名	H29	H30	H31	H32	H33
水島港	水島	直轄	岸壁(水深14m)(改良)	■	■	■	■	■
			航路及び泊地(水深14m)	■	■	■	■	■
	玉島		岸壁(水深12m)	■	■	■	■	■
			航路及び泊地(水深12m)	■	■	■	■	■
	玉島	起債	ふ頭用地	■	■	■	■	■
			荷役機械	■	■	■	■	■

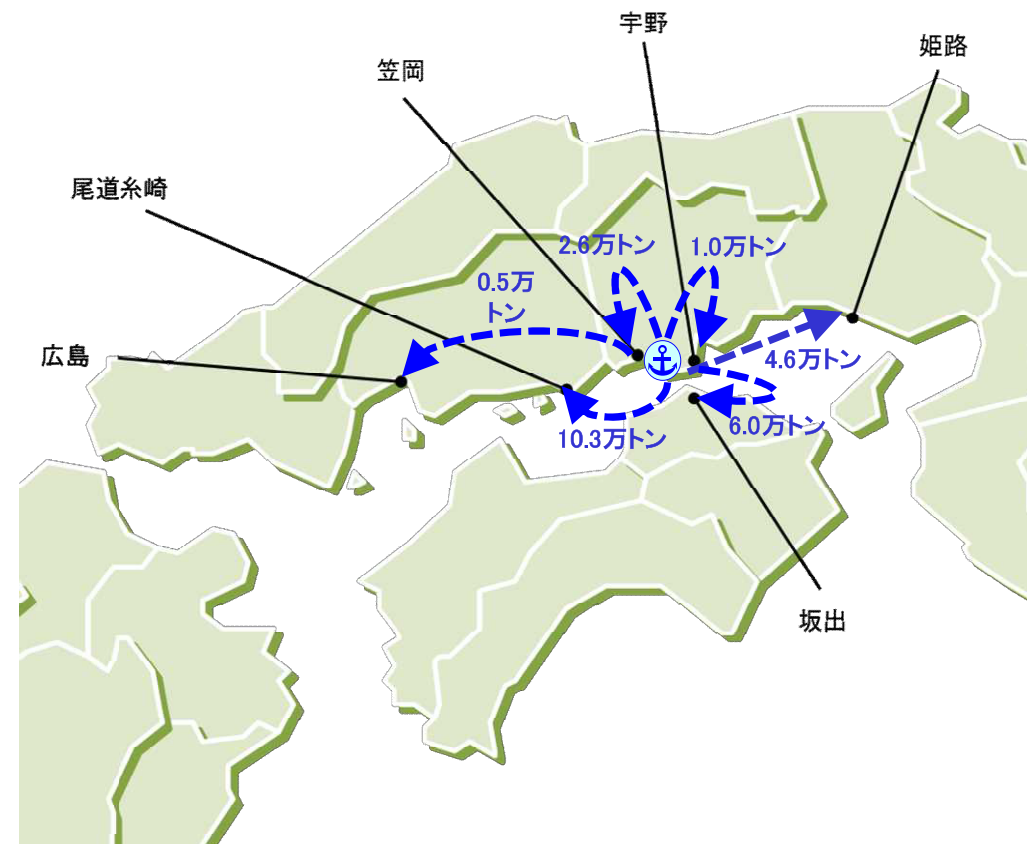


- 水島港は、背後の企業により、食料コンビナートが形成され、近畿・中国・四国地方一円の穀物の輸入拠点として重要な役割を果たしている。

水島港の背後企業の立地状況



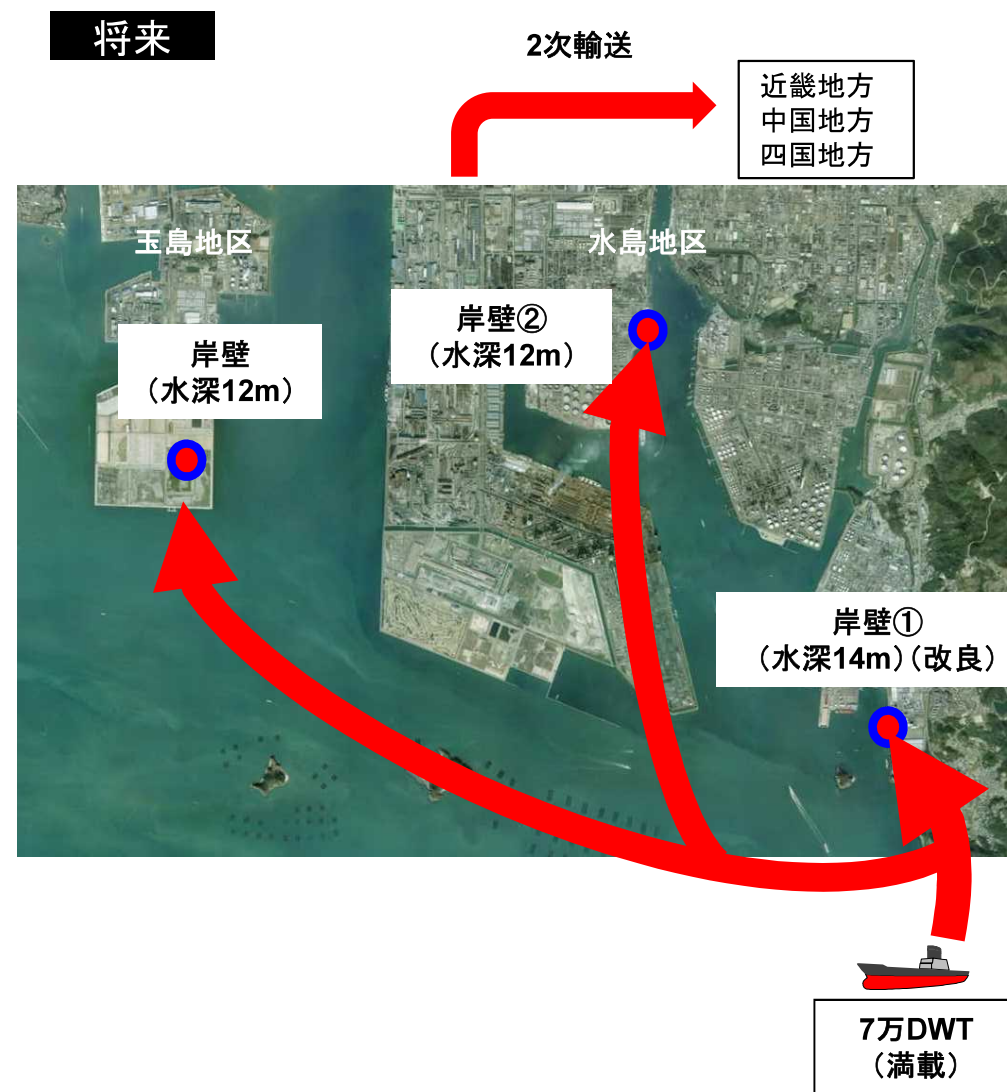
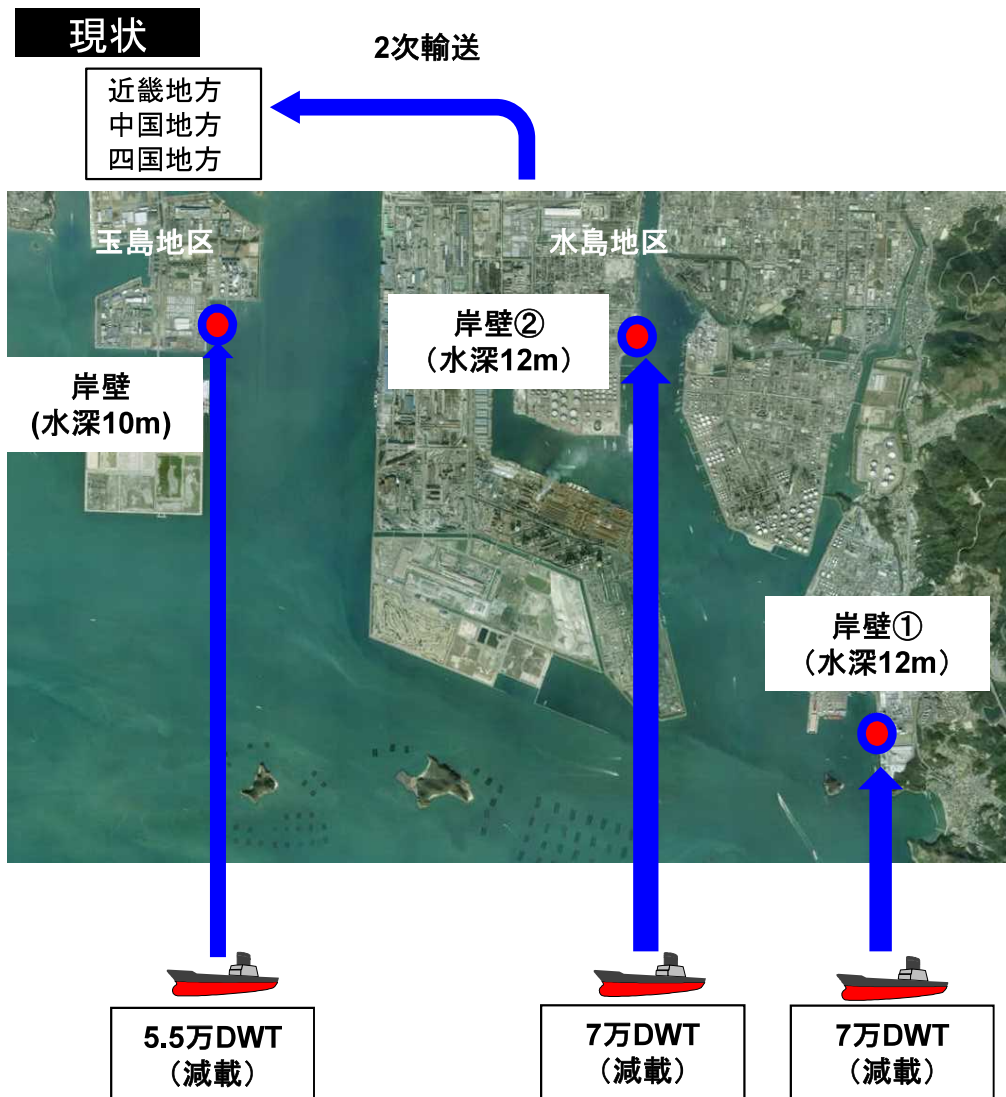
水島港に輸入される穀物の主な移出先 (平成27年)



(出典) 港湾統計およびヒアリングより、国土交通省港湾局作成  
(注) 穀物とは、麦、とうもろこし、豆類、その他雑穀、その他農産品

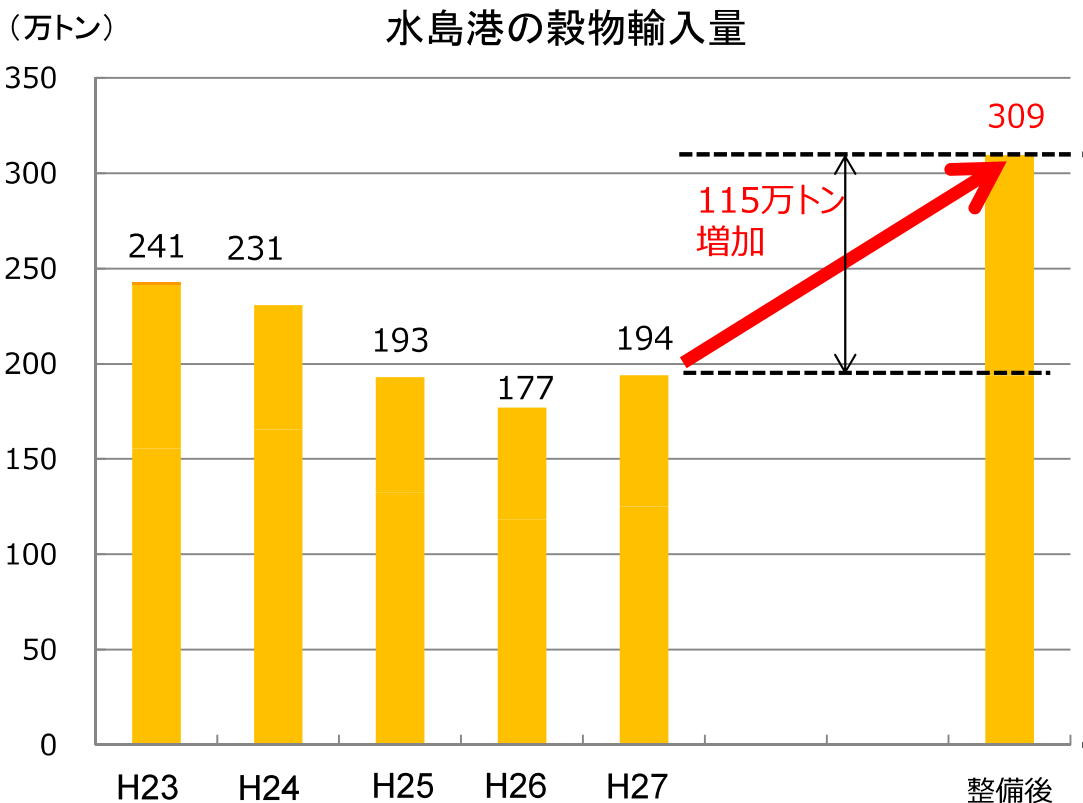
## ① 共同輸送による効率的な輸送体系の構築

- 水島港においては、国際バルク戦略港湾選定以降、港湾背後の港湾利用企業や関係自治体で構成する「水島港穀物取扱運営協議会」が設立されている。
- さらに、玉島地区に新たに進出予定の穀物関連企業が上記協議会に参画し、来年度より、水島港内での企業間連携による共同輸送を実施することを決定するなど、企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送や埠頭の効率的な運営体制の構築に向けた取組が進んでおり、穀物輸入拠点としての関係企業の協力体制が構築されつつある。



## ②増加する穀物輸入への対応

・玉島地区内に新たな食料コンビナートが形成されるなど、穀物輸入量が115万トン増加し、近畿・中国・四国地方一円の穀物輸入の拠点性が高められる。



※ 穀物は麦、とうもろこし、豆類、その他雑穀、その他農産品としている

将来の穀物輸入の増加量(企業ヒアリングによる)

企業	根拠
サイロ会社、 飼料工場、 食品工場	玉島地区内に穀物の貯蔵施設と配合飼料等の生産設備を一体的に整備。輸入量の増加が確実として設定。 【106万トン増加】
港運会社	現在移入している穀物約9万トンを輸入へ転換を図る予定、輸入量の増加が確実として設定。 【9万トン増加】

企業ヒアリングにより設定

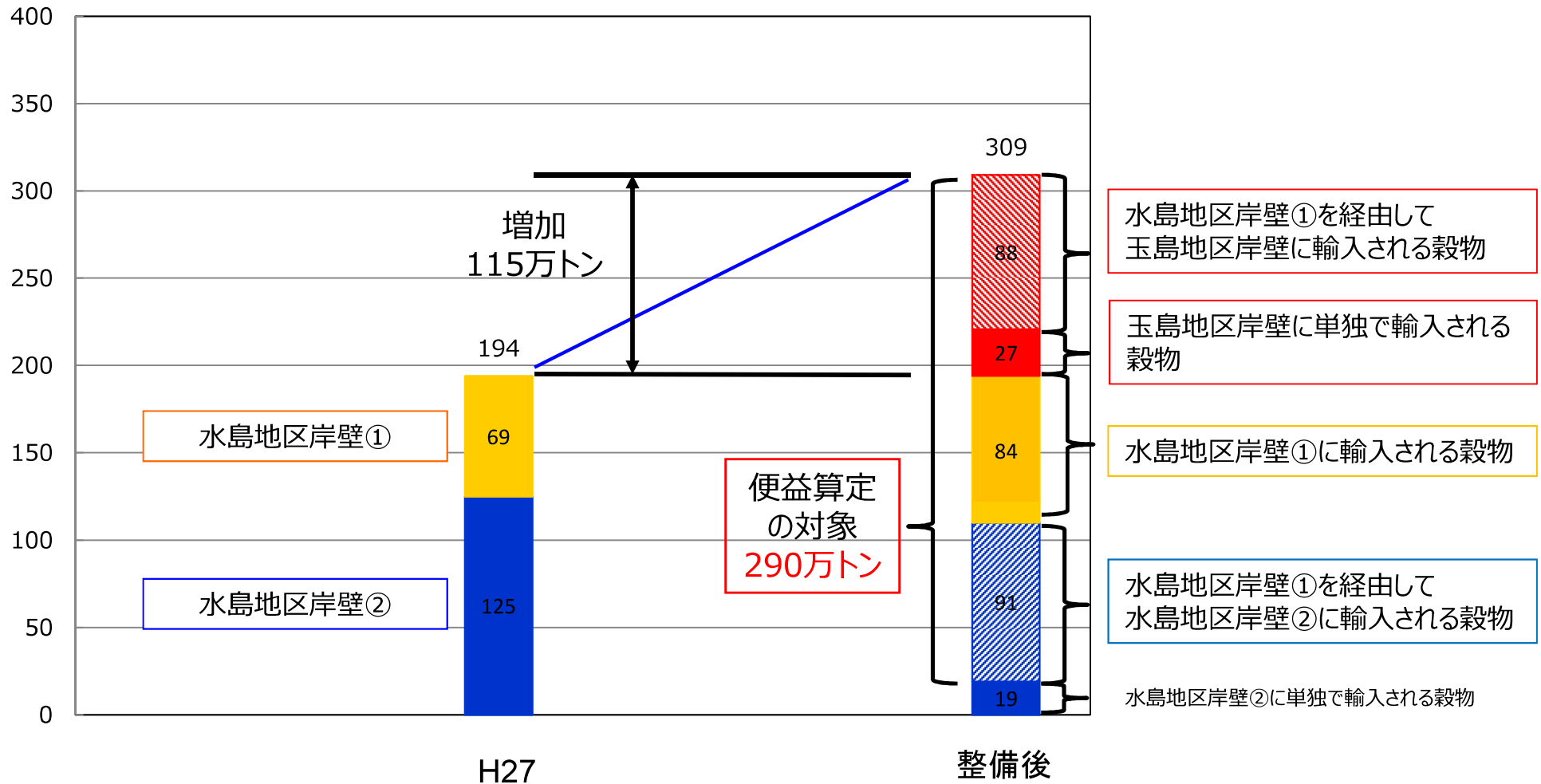
(出典) 港湾統計及びヒアリングより

# 費用便益分析における貨物量等の設定

企業ヒアリング結果をもとに、各地区の将来貨物量について、単独輸送、共同輸送の別に分けるとともに、本事業に伴い、水島地区岸壁①、玉島地区岸壁に、より大型の船舶が入港できるようになること及び水島地区岸壁①を拠点とした共同輸送が行われることを踏まえ、

- ・ 水島地区岸壁①に輸入される穀物
- ・ 水島地区岸壁①を経由して水島地区岸壁②、玉島地区岸壁に輸入される穀物
- ・ 玉島地区岸壁に単独で輸入される穀物

を船舶大型化による海上輸送コスト削減便益を計測する便益対象貨物とする。



# 費用便益分析の結果

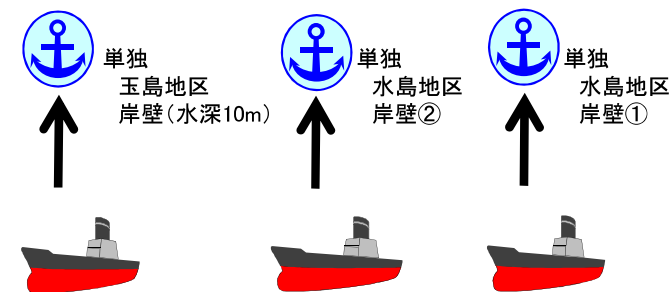
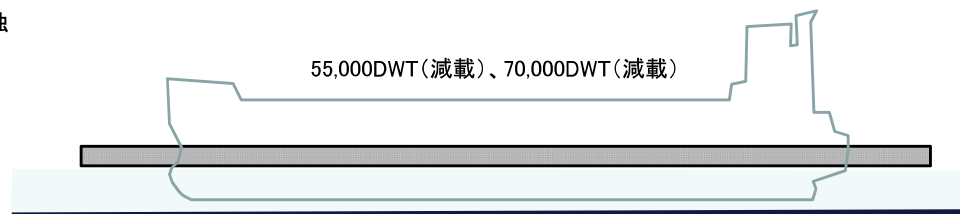
## 船舶の大型化による海上輸送コスト削減 611億円

大型船舶が入港可能となり、地区間の共同輸送を行うことにより、海上輸送コストが削減される。

### without時

- ・各岸壁に単独輸送により穀物を輸入
- ・岸壁の水深不足により、喫水調整を伴う輸送
- ・現状の輸送体系が続く

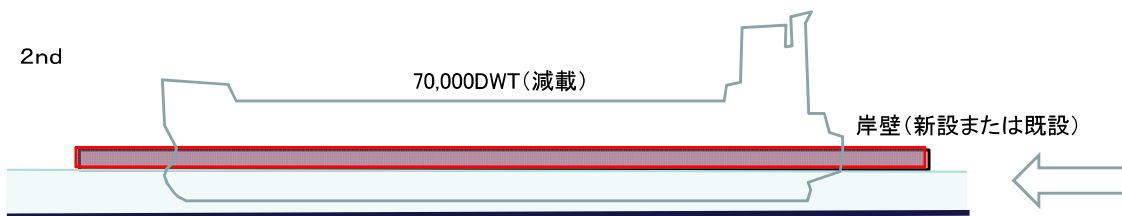
単独



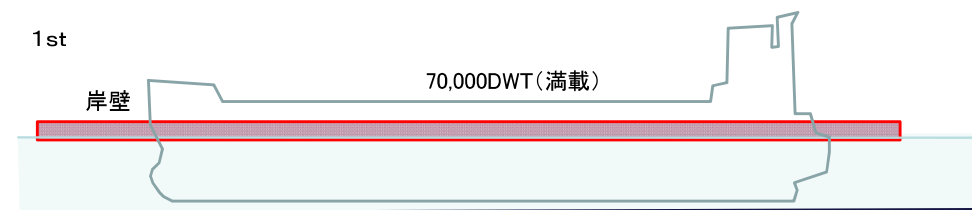
### with時

- ・水島地区に大型船が入港可能な拠点を整備し効率的な共同輸送
- ・新たな穀物企業進出に対応し、効率的な荷役を行うため新規施設の整備

2nd



1st



2nd  
玉島地区  
岸壁(水深12m)



2nd  
水島地区  
岸壁②



1st  
水島地区  
岸壁①改良



# 費用便益分析の結果（現在価値化後）

	項目	評価期間内 便益・費用(億円)
便益	船舶大型化による海上輸送コスト削減	611
	残存価値(荷役機械)	3
	小計	<u>614</u>
費用	事業費	214
	維持管理費	24
	再投資費	26
	小計	<u>264</u>

費用便益比(B/C)	2.3
純現在価値(B-C)	350億円
経済的内部収益率(EIRR)	10.9%

注:端数処理のため、合計は必ずしも一致しない。



## 【①飼料の安定的かつ安価な供給体制の構築、産業競争力の広域的な強化】

本事業により、穀物輸入の拠点性が高まることで、穀物から製造される飼料の中国・四国地方等への安定的かつ安価な供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が広域的に強化される。

なお、本事業が実施されない場合には、民間企業が既に進めている生産拠点の再編・集約化と大型船による効率的な穀物輸送との相乗効果が発揮されず、生産性向上に向けた民間企業の投資効果が大きく制約されることが懸念される。また、我が国が進めている畜産業を含む農林水産業の輸出力強化戦略にも悪影響を及ぼすことも懸念される。

## 【②環境への負荷軽減】

貨物の輸送効率化により、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が低減される。