

志布志港 港湾計画一部変更

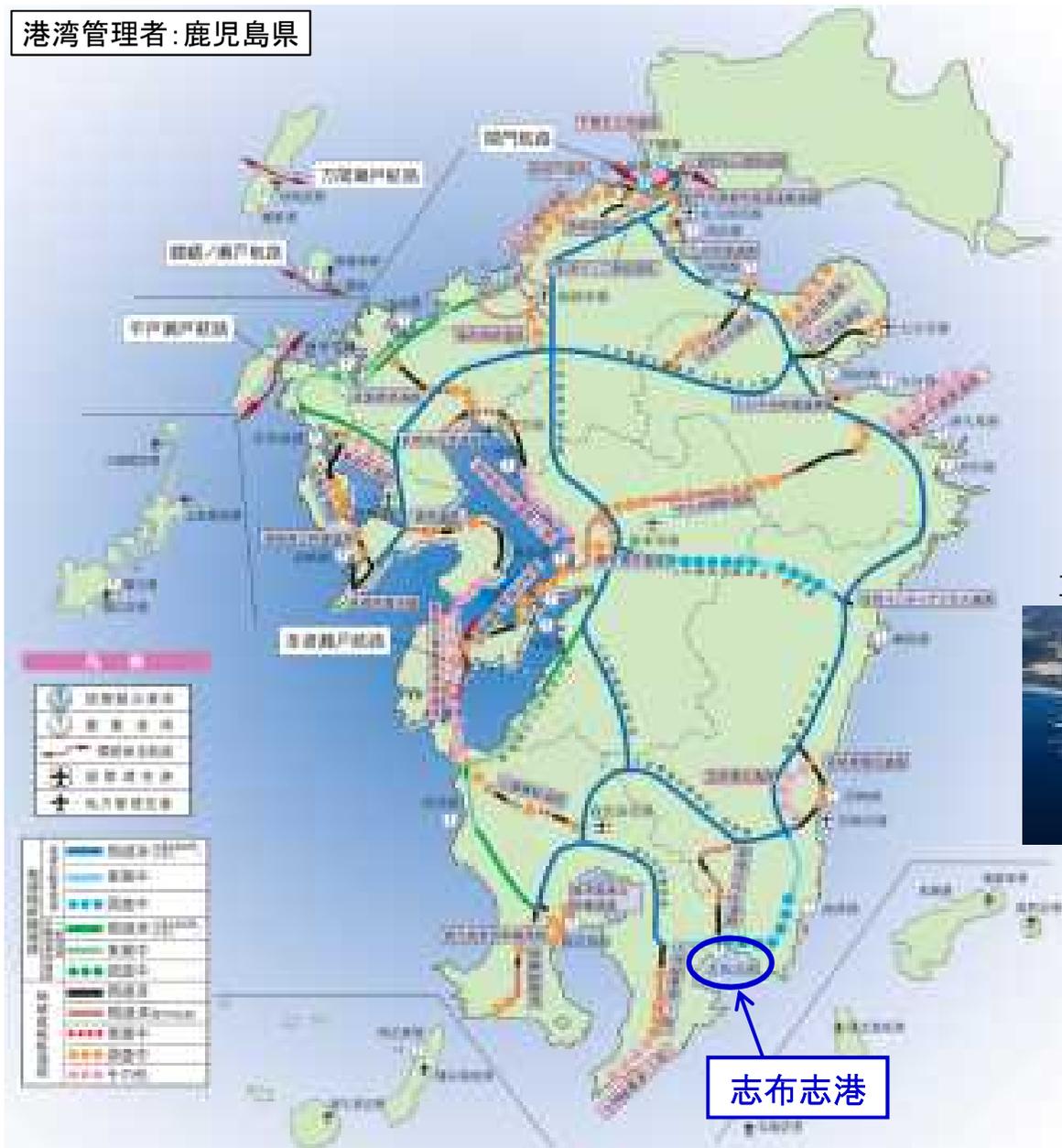
前回改訂:平成 5年 8月(目標年次:概ね平成17年)



国土交通省

平成29年3月10日
交通政策審議会
第66回港湾分科会
資料1-9

港湾管理者:鹿児島県



重要港湾 志布志港



重要港湾 川内港



鹿児島県

重要港湾 鹿児島港



計画変更箇所と変更のポイント

【変更のポイント】

- ①大型船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、埠頭再編を行う。

計画変更箇所

本港地区 外港地区

若浜地区

新若浜地区

サイロ会社
飼料工場

JR日南線
志布志駅

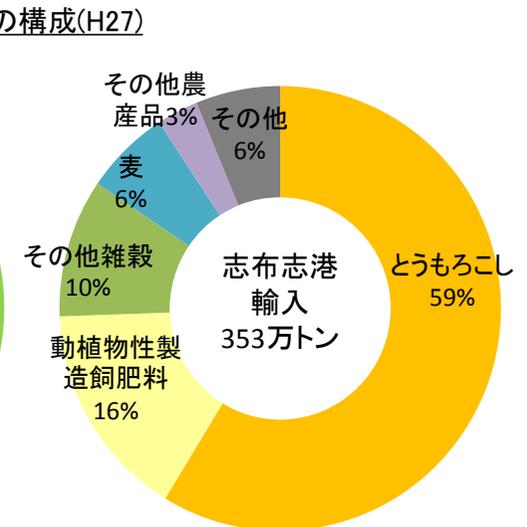
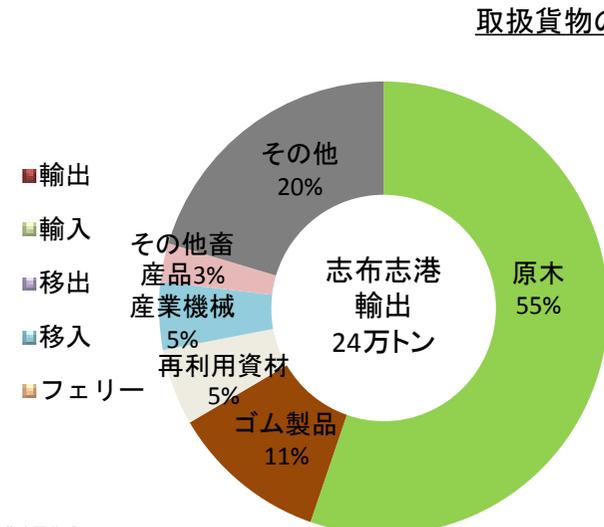
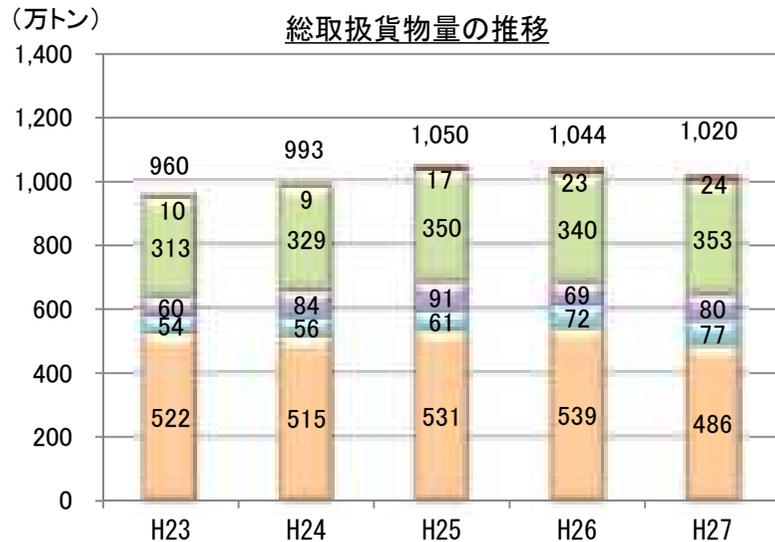
国道220号

都城志布志道路(整備中)

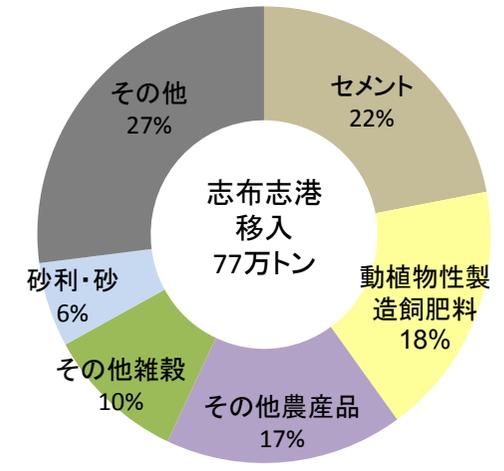
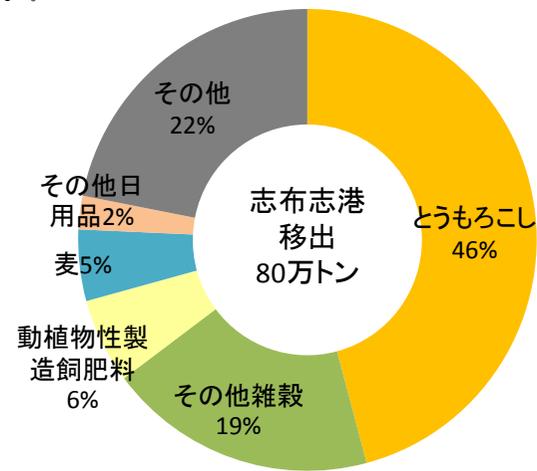
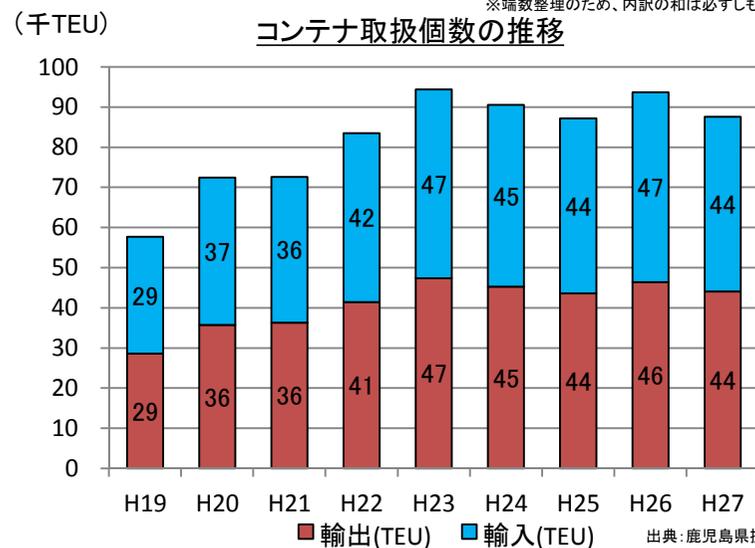
0 250 500m
平成28年3月撮影

志布志港の概要

○志布志港の取扱貨物量は、総取扱貨物量1,020万トン、コンテナ貨物量は約9万TEUである。(平成27年)
 ○大宗貨物は、とうもろこし、動植物性製造飼肥料の輸入、及びとうもろこしの移出である。
 ○とうもろこしはアメリカ等、動植物性製造飼肥料は中国等から輸入され、配合飼料の原料として利用されている。
 また、とうもろこしは、細島港、北九州港、奥港等、九州・沖縄の各地へ移出されている。



出典：港湾統計・鹿児島県提供資料をもとに港湾局作成
 ※端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

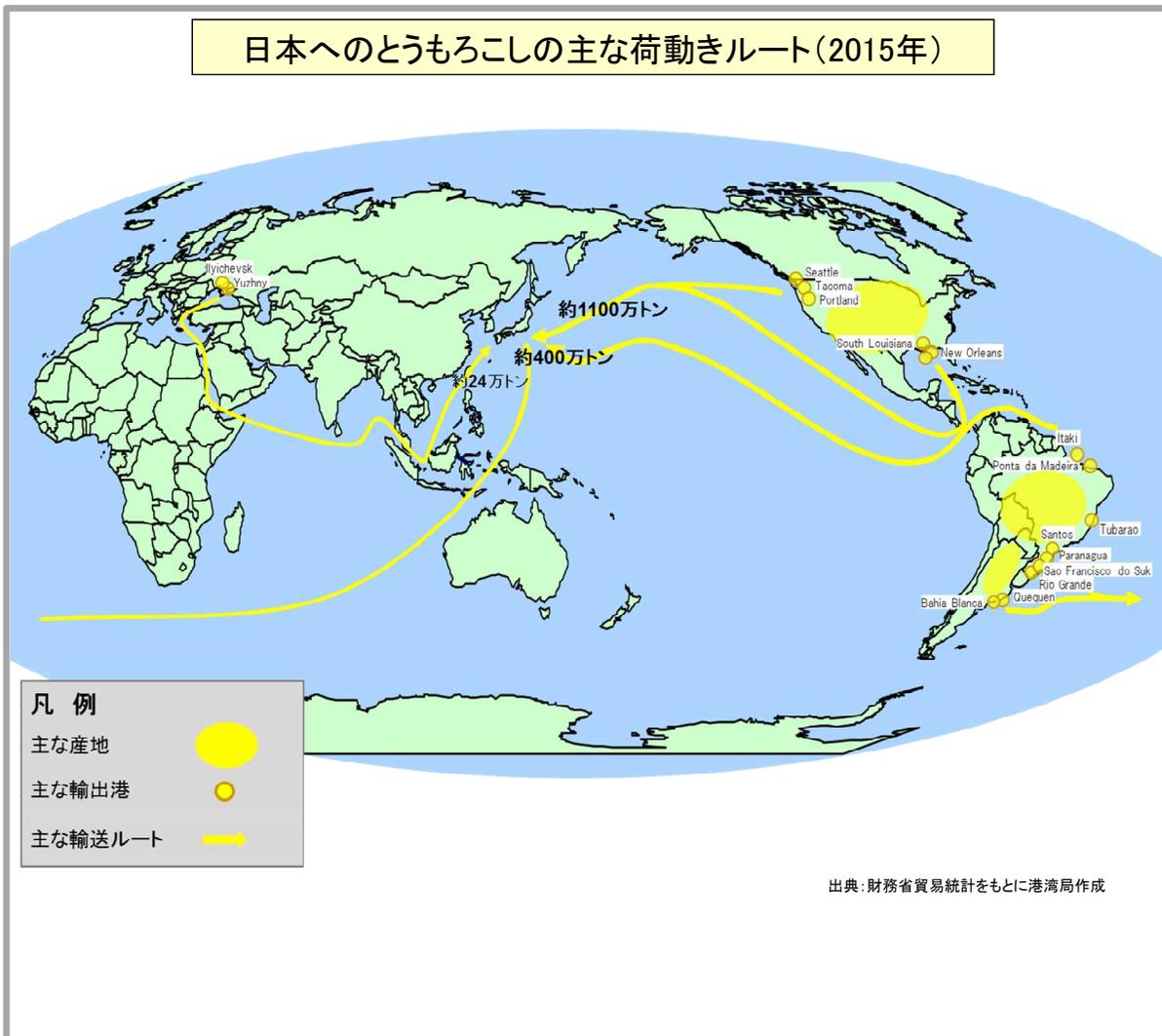


出典：港湾統計・鹿児島県提供資料をもとに港湾局作成
 ※端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない

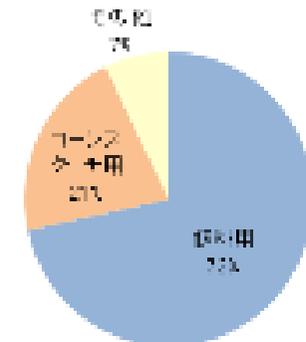
輸入とうもろこしの荷動きと用途等

- 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)

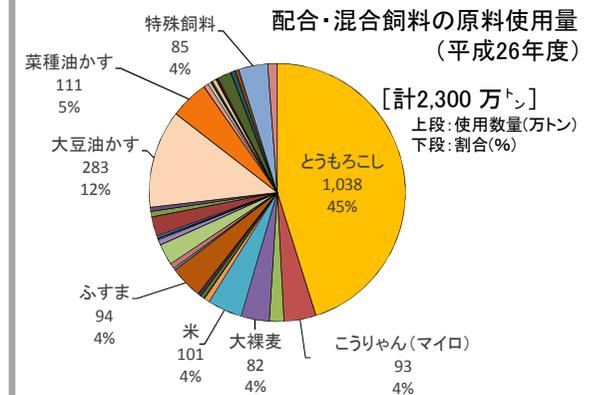


日本における輸入とうもろこしの用途



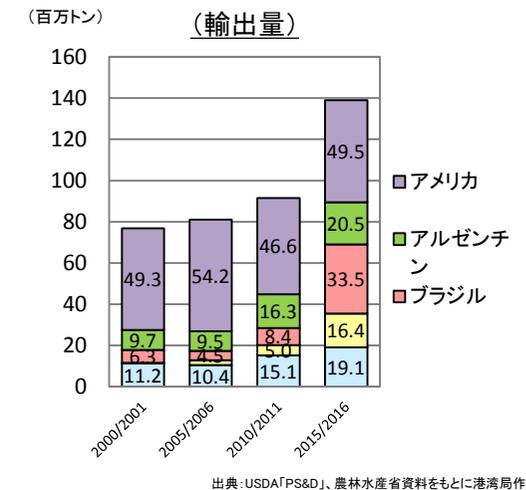
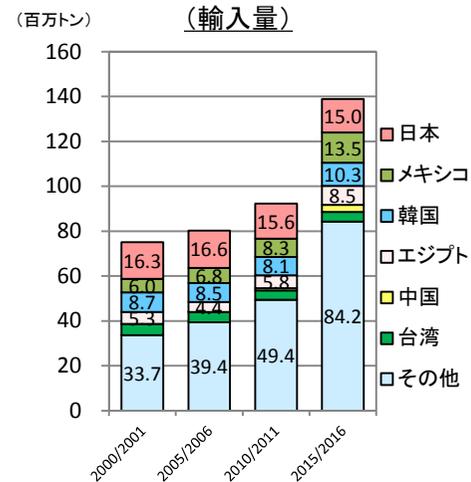
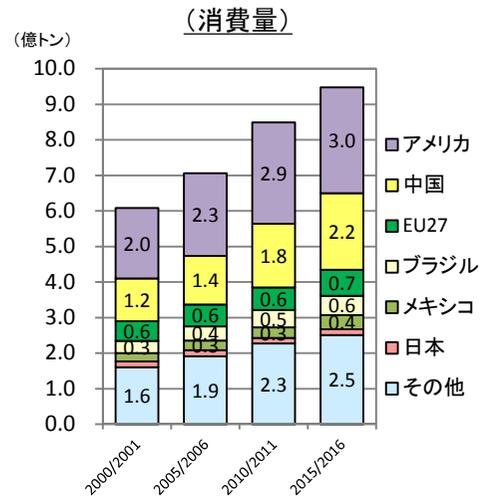
出典: 日本スターチ糖化工業会ホームページをもとに港湾局作成

配合飼料に占めるとうもろこしの割合(重量ベース)



出典: 飼料月報(H26)をもとに港湾局作成

世界のとうもろこしの消費量及び輸入量・輸出量の推移

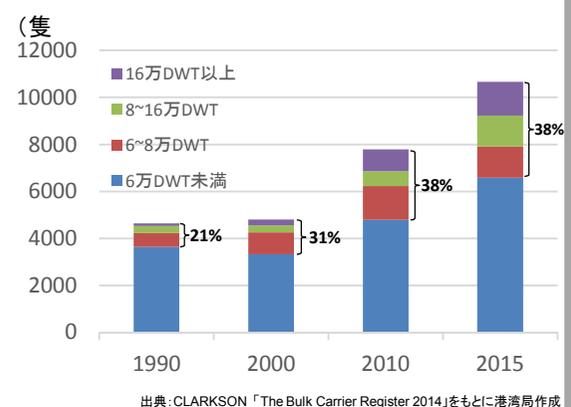


出典: USDA/FPS&D、農林水産省資料をもとに港湾局作成

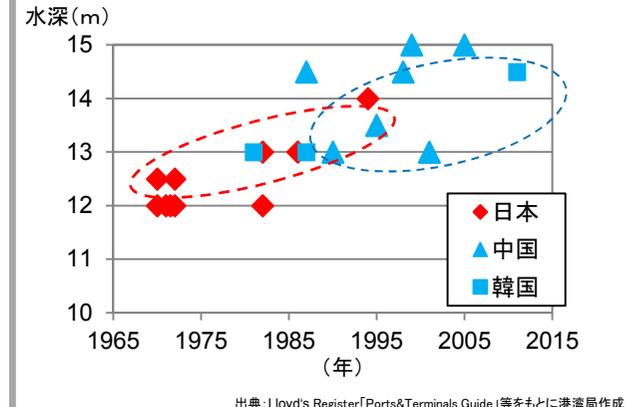
パナマ運河の拡張 (2016.6.26供用)



ばら積み貨物船の大型化

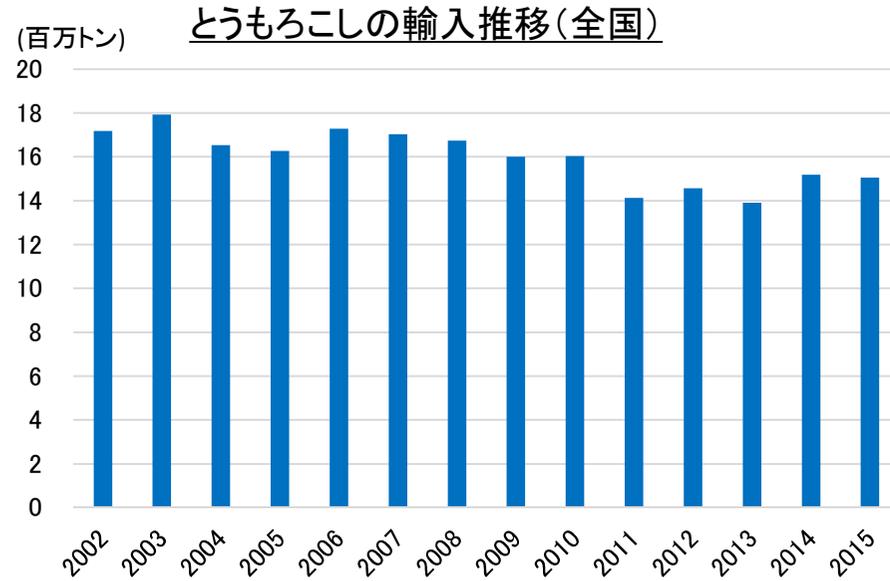


穀物を取り扱う岸壁の水深と整備時期 (近隣諸国との比較)

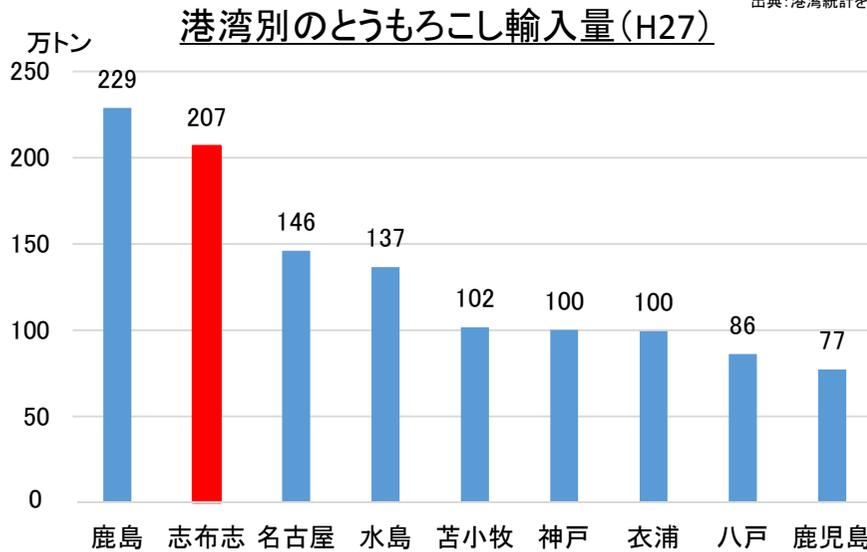
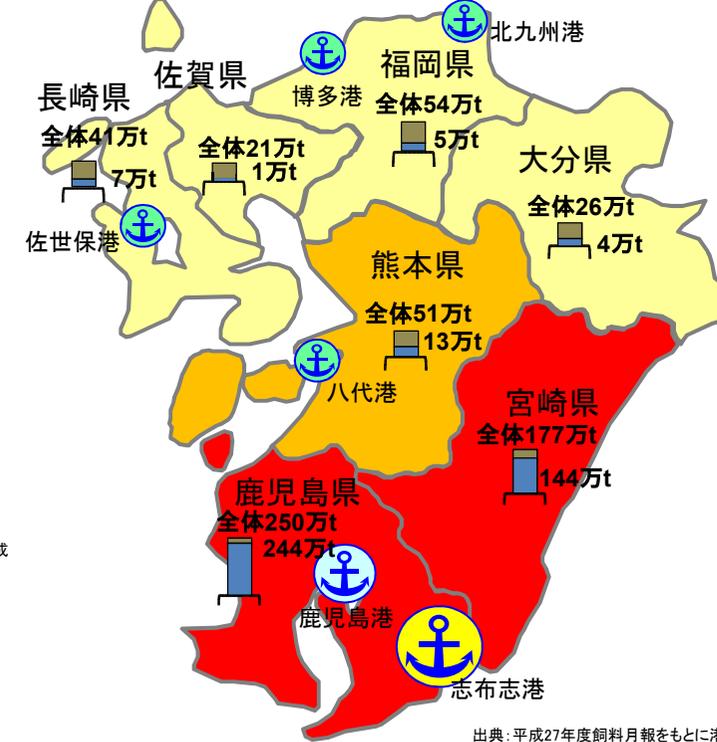


港湾別のとうもろこし輸入量と鹿児島県産飼料の供給状況

○志布志港におけるとうもろこしの輸入量は全国の港湾で2位(合計207万トン)(平成27年)であり、志布志港に立地する飼料工場で配合飼料に加工され、主に九州地方の畜産業に供給されている。



鹿児島県産の配合・混合飼料の供給状況(H27)



【凡例】

- : 鹿児島県からの搬入量
- : 鹿児島県外からの搬入量
- : 鹿児島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
- : とうもろこし輸入量 100万トン以上の港
- : とうもろこし輸入量 50万トン以上100万トン未満の港
- : とうもろこし輸入量 50万トン未満の港

出典: 港湾統計をもとに港湾局作成

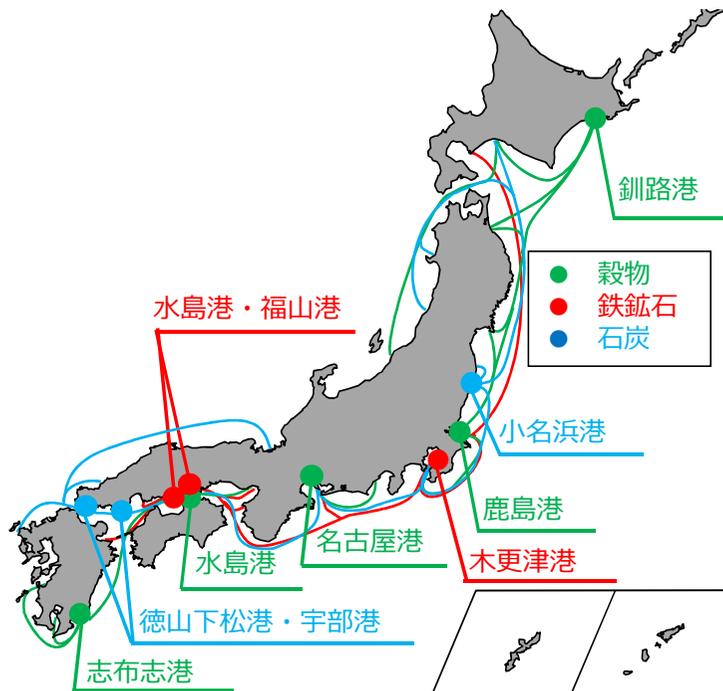
国際バルク戦略港湾の選定と志布志港の取り組み

【国際バルク戦略港湾の目的】

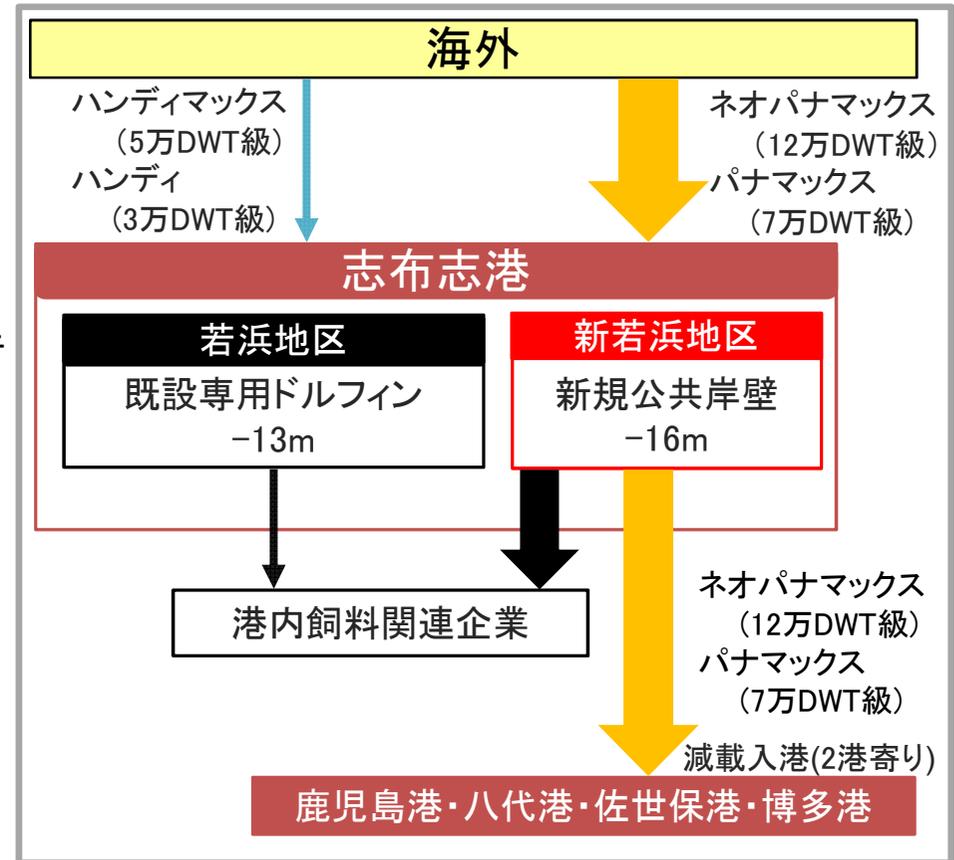
ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図る。

【これまでの経緯】

- 平成22年6月 国際バルク戦略港湾の公募
- 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



【志布志港における国際バルク戦略港湾政策の概要】



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、岸壁及び水域施設を計画する。



対象船舶

ネオパナマックス船
DWT: 120,000 D/W
満載喫水: 14.4 m
船長: 255 m
船幅: 43 m

【参考:バルク戦略港湾選定時の想定】



港湾施設の維持管理(若浜地区の埠頭再編)

○将来的な維持管理・更新等にかか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。



確認の視点

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
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網の拠点</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>特に、世界的な需要が増加し、かつ船舶の大型化が進展している貨物について、安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図るために、「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」(穀物: 釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港。鉄鉱石: 木更津港、水島港・福山港。石炭(一般炭): 小名浜港、徳山下松港・宇部港)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となることに鑑み、「選択と集中」の合理性・実現可能性を十分精査した上で、穀物にあってはパナマ運河の拡張も見据えつつパナマックス級以上の船舶が、鉄鉱石にあってはVLOC級の船舶が、石炭(一般炭)にあってはケープサイズ級の船舶が、それぞれ入港することが可能となるよう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>
港湾機能の再編	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>6 ストック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>

※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26年12月19日 国土交通省告示第1167号)

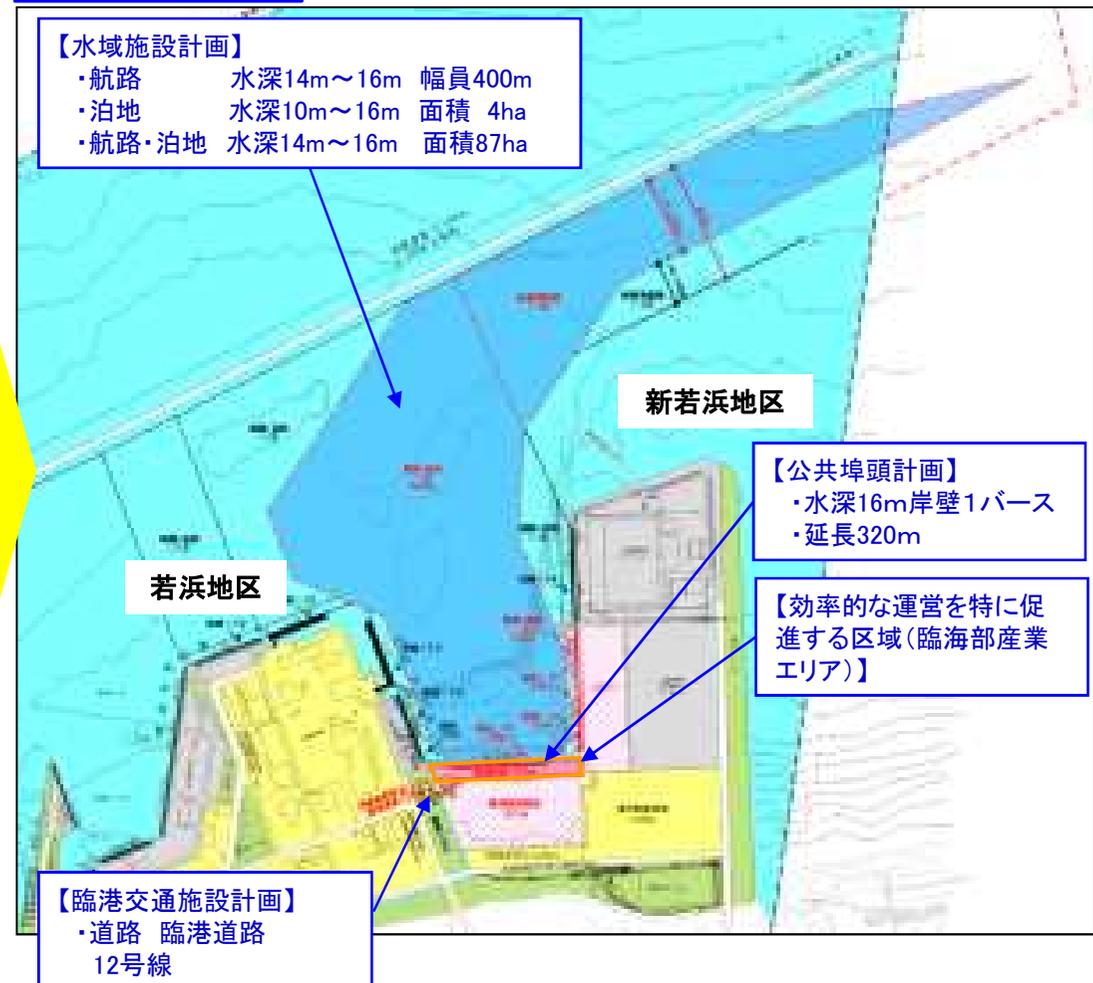
計画変更内容(新若浜地区・若浜地区)

- 穀物輸入の大型船舶に対応するため、新若浜地区に新規公共岸壁(水深16m、延長320m)を計画する。
- 船舶の航行安全性を維持するため、水域施設計画を変更する。
- 新若浜地区において、効率的な運営を特に促進する区域(臨海部産業エリア)を計画する。

既定計画



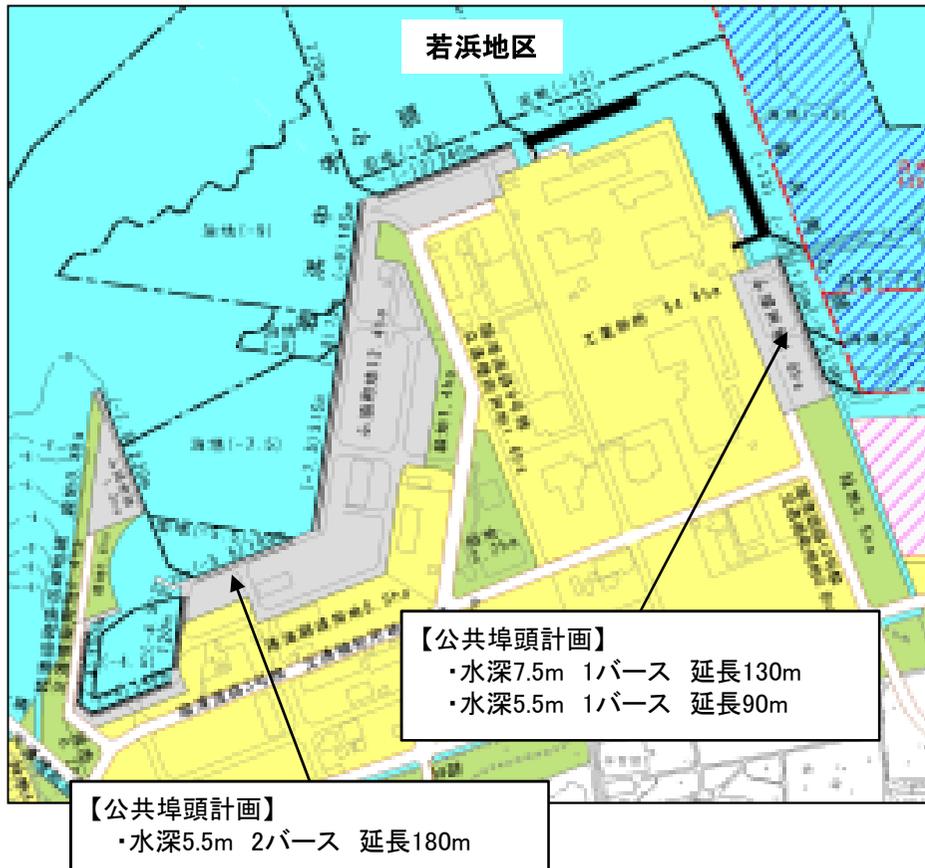
今回計画



計画変更内容(若浜地区)

○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、物資補給の需要に対応した施設への利用転換を図る。

既定計画



今回計画

