



国際バルク戦略港湾の選定に向けた計画書の概要

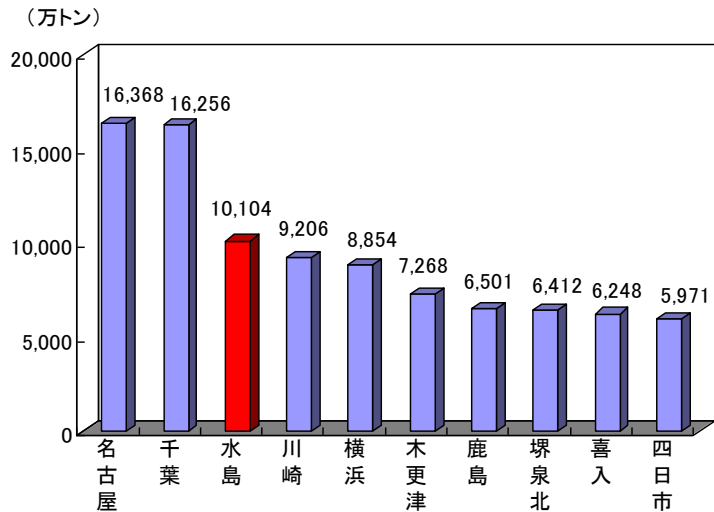
水島港港湾管理者 岡山県
代表者 岡山県 石井正弘



1. バルク貨物の現状

- バルク貨物の取扱量は**全国第3位**(2008年)
- 臨海工業地帯には我が国を代表する様々な企業が立地しており、**原油、鉄鉱石等**に次ぎ、**穀物(とうもろこし、大豆)**の輸入量が多い

◆全国の港湾におけるバルク貨物取扱量 (トン数ベース)



資料:国土交通省「港湾統計(年報)」2008年

◆水島臨海工業地帯に立地する企業



1. バルク貨物の現状

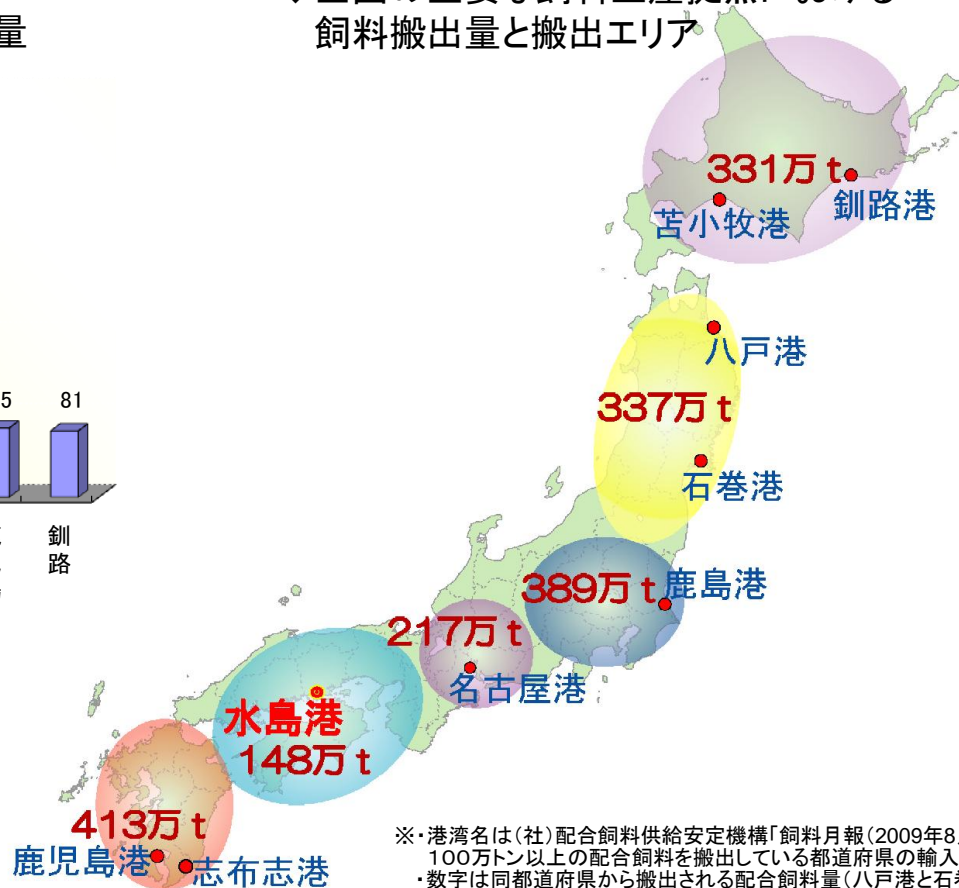
- 穀物(とうもろこし、大豆)の輸入量は全国第2位(2008年)
- これらを原材料に飼料や食用油を生産、中国・四国地方では最大の飼料生産拠点として機能
- 生産される飼料は東西南北に延びる高速道路ネットワークを利用し、中国・四国・近畿西部へ供給

◆全国の港湾における穀物(とうもろこし、大豆)輸入量



資料:国土交通省「港湾統計(年報)」2008年

◆全国の主要な飼料生産拠点における飼料搬出量と搬出エリア



※・港湾名は(社)配合飼料供給安定機構「飼料月報(2009年8月)」より、100万トン以上の配合飼料を搬出している都道府県の輸入港湾
 ・数字は同都道府県から搬出される配合飼料量(八戸港と石巻港に係る337万tは青森県と宮城県の合計)

2. 国際バルク戦略港湾としての整備目標と目的

水島港の優位性

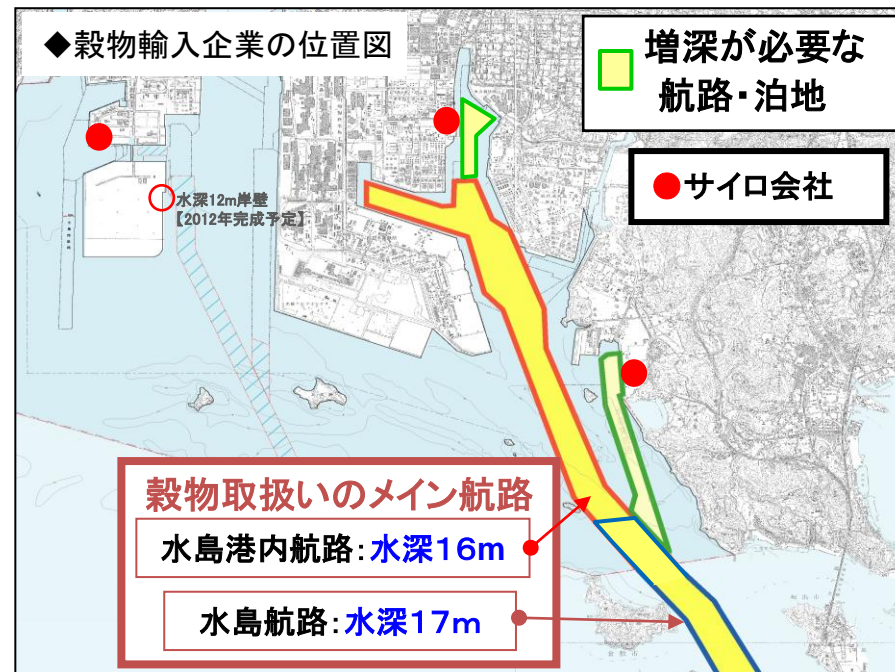
- メイン航路は水深16m以上を有し、潮汐を利用すれば、その他の航路・泊地を増深するだけでポストパナマックス船に対応可能
- パナマックス船の入港に対応した専用施設(岸壁・荷役機械等)はほぼ整備済み
- 全国でも特に静穏な海域で晴天日数が多く、計画的な輸送や穀物荷役に最適
- 瀬戸内海を中心に位置し、近隣港湾への内航輸送の拠点

整備目標

2015年までにパナマックス船、
2020年までにポストパナマックス船に対応した
航路・泊地と専用施設を整備

戦略港湾としての目的

- ポストパナマックス船の満載での入港が可能となる2020年に、ファーストポートとしての役割を担うとともに、全国15の港湾がセカンドポートとして、全国22の港湾が内航フィーダー輸送の港湾として機能するものと想定。
- セカンドポート及び内航フィーダー輸送港湾との連携により、主に中四国・近畿地方全域に穀物を安価かつ安定的に供給。
- ファーストポートとして、取り扱う品目の類似している鹿島港と相互補完することにより、本州・四国地方全域の穀物の安価かつ安定的な供給に寄与。



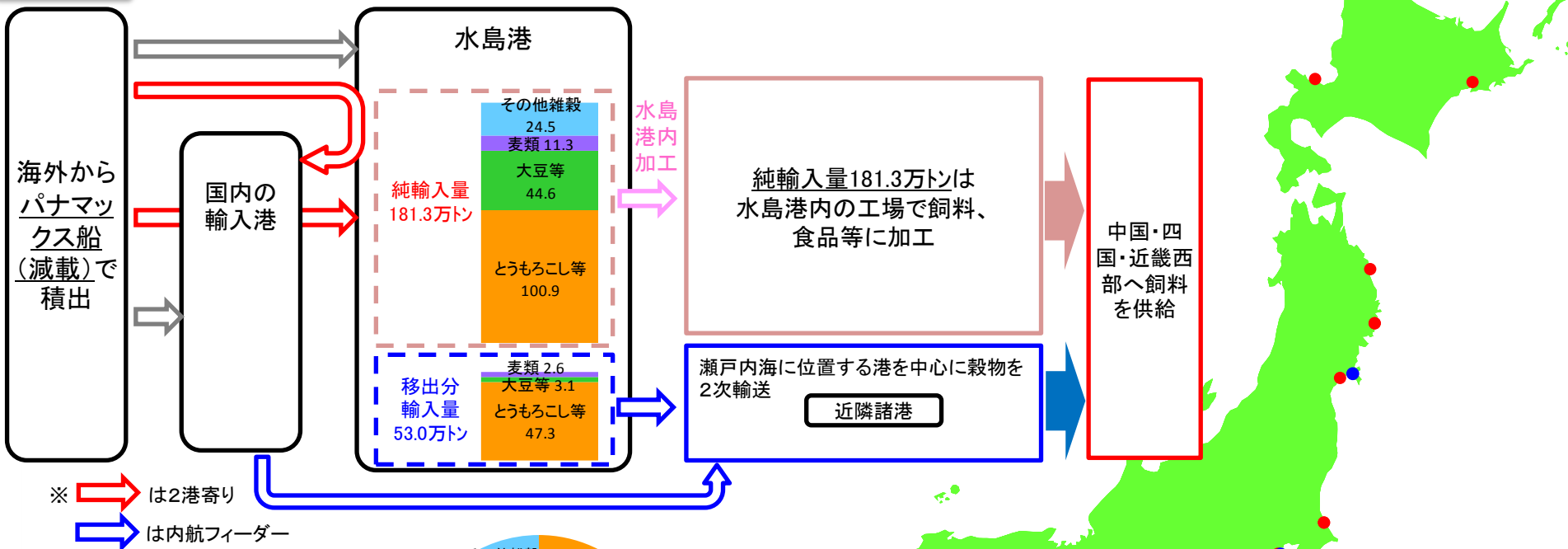
3. 対象ユーザーの合意及び港湾間の連携について

対象ユーザーの穀物輸入の見通し、広域的な港湾連携

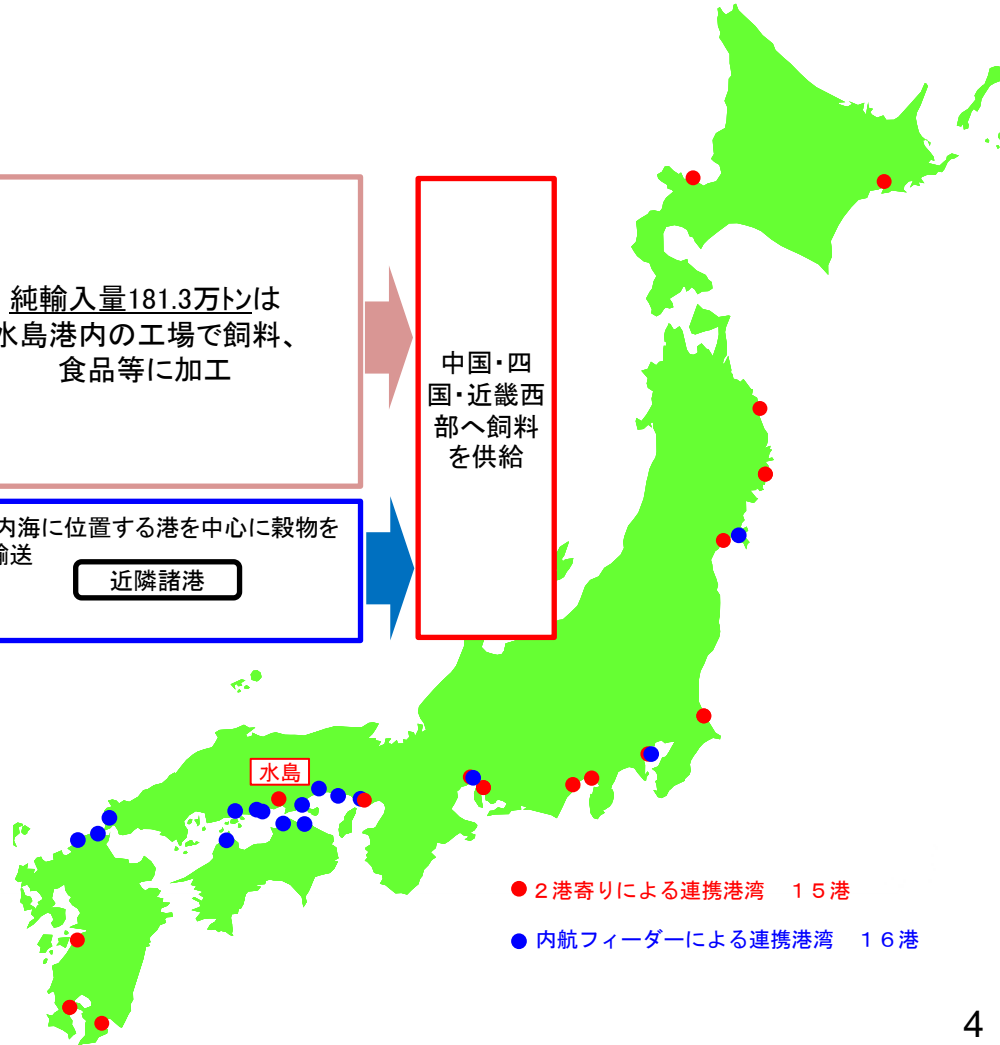
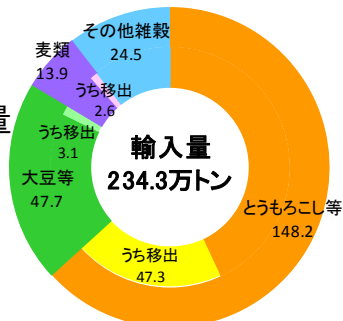
○「水島港国際バルク戦略港湾研究会」において、現状及び2015年・2020年に想定されるといふもろこし及び大豆等の具体的な輸入方法及び取扱い量を決定。

○以下、国際バルク戦略港湾に選定されることを前提に、現状、2015年、2020年における港湾間の連携及び穀物輸入量の見通しを示す。

現状

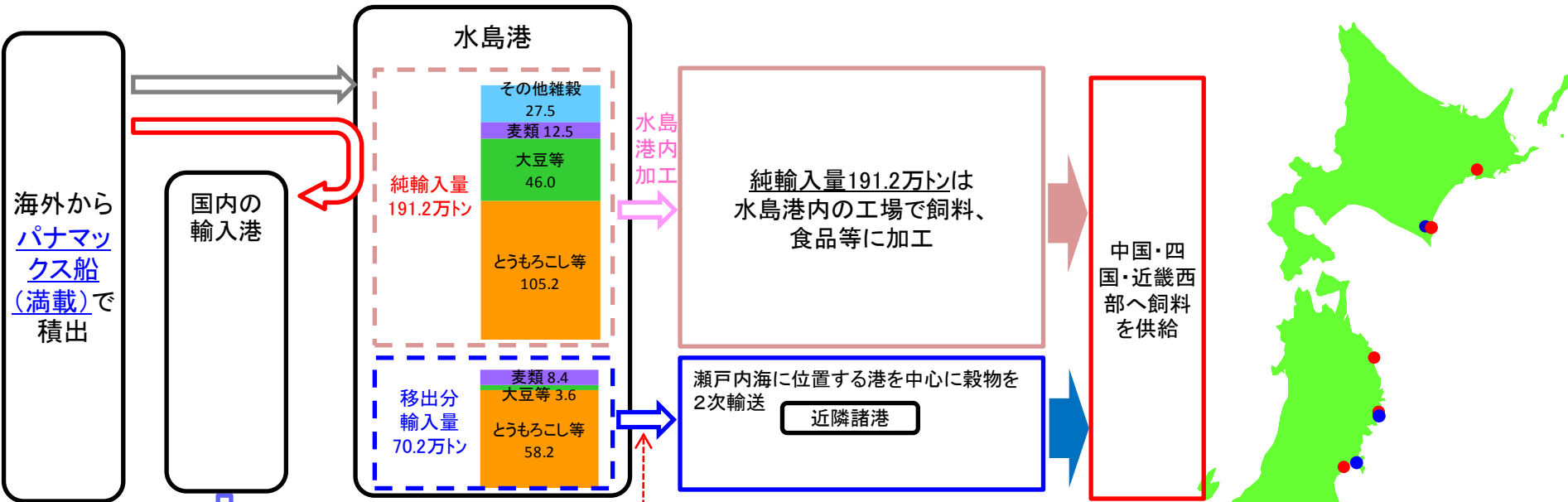


2009年の穀物輸入量 (単位: 万トン)



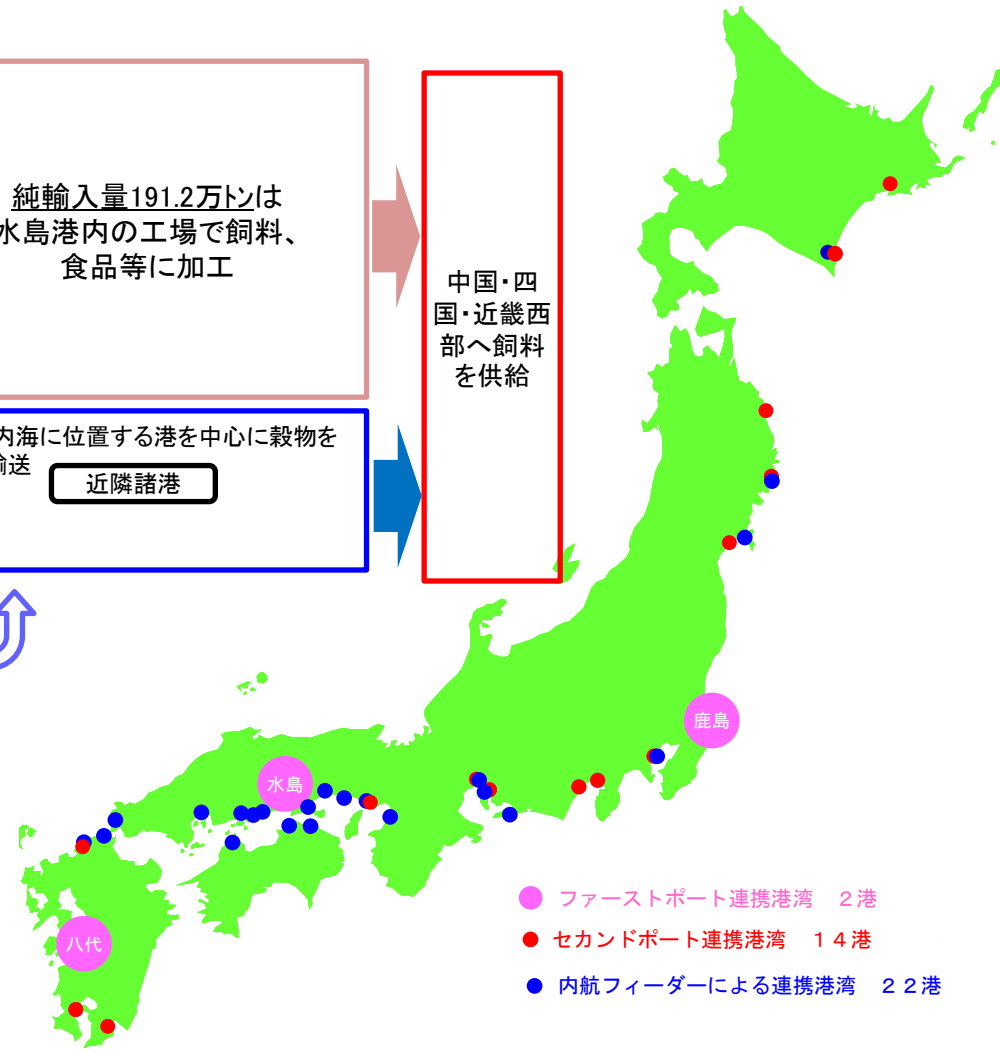
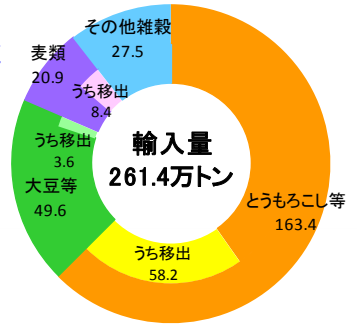
3. 対象ユーザーの合意及び港湾間の連携について

2015年



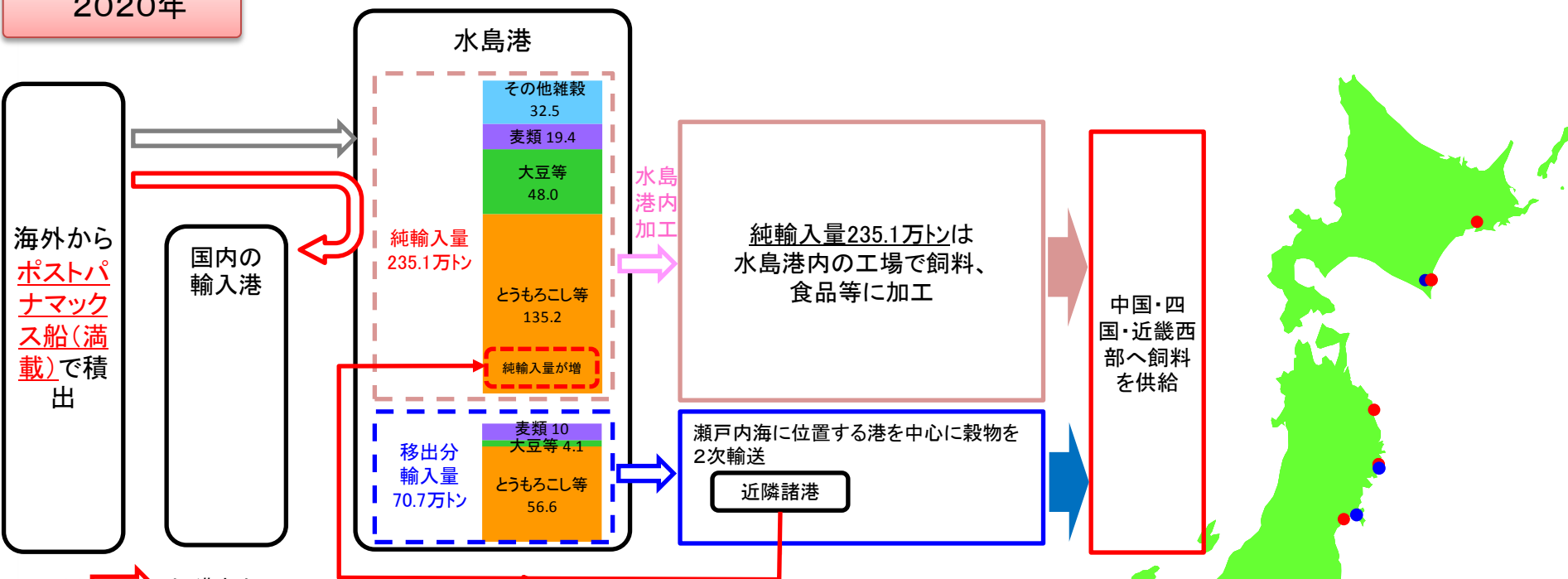
※ 赤い矢印は2港寄り
 青い矢印は内航フィーダー

2015年の穀物輸入量 (単位: 万トン)



3. 対象ユーザーの合意及び港湾間の連携について

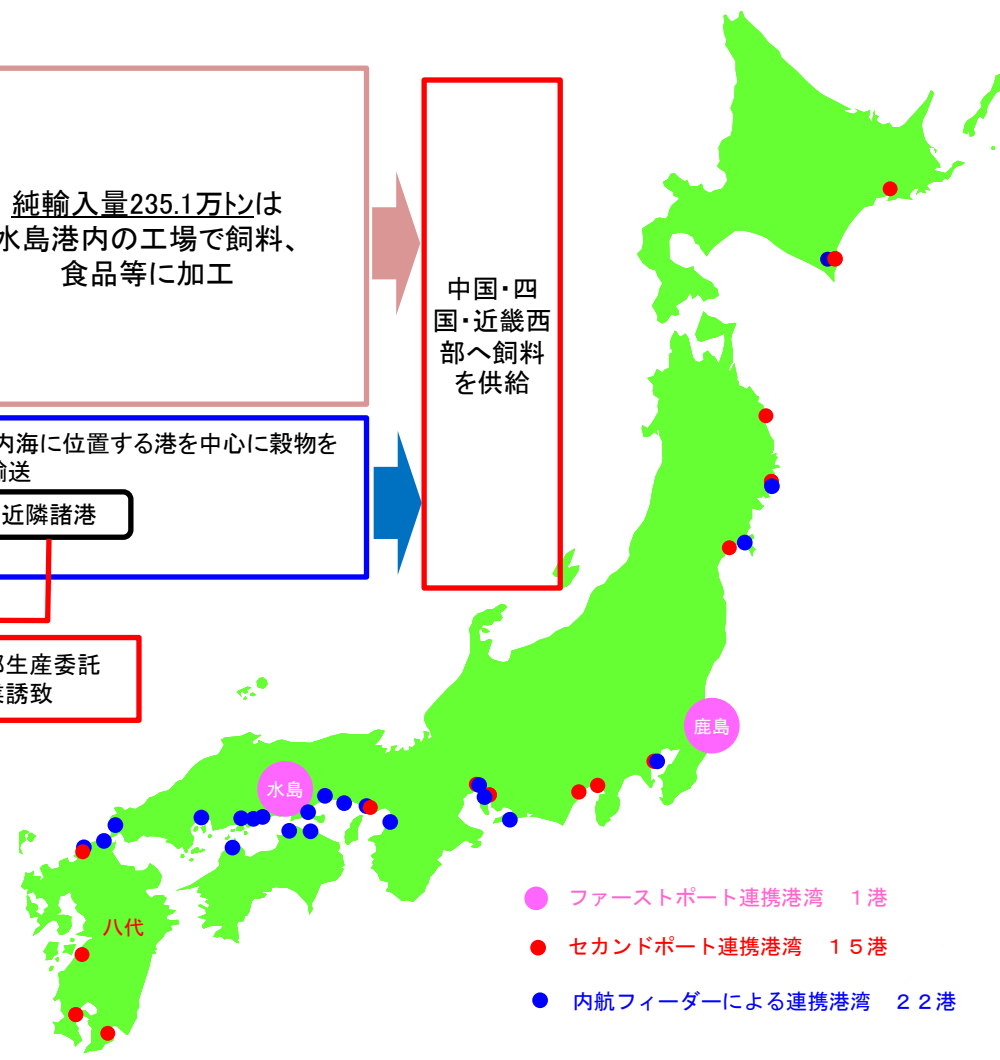
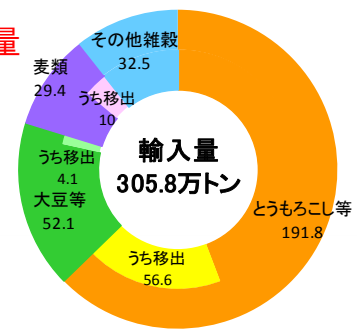
2020年



※ → は2港寄り
→ は内航フィーダー

・水島港へ一部生産委託
 ・水島港へ企業誘致

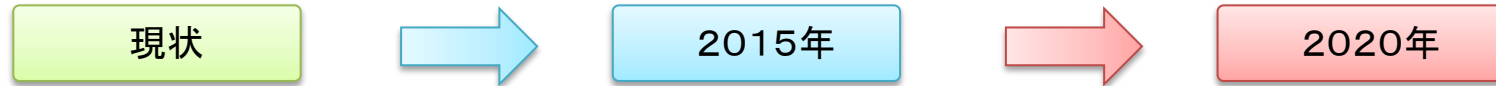
2020年の穀物輸入量 (単位: 万トン)



3. 対象ユーザーの合意及び港湾間の連携について

輸入コスト削減に向けた荷揚げパターンの改善

- 輸入コスト削減に向けた水島港の荷揚げパターンは、以下のとおり。
- 2港揚げはセカンドポートの施設規模に応じた船型で配船



入港船舶：パナマックス船(1万吨減載)
穀物輸入量：約240万トン

入港最大船舶：パナマックス船(満載)
穀物輸入量：約260万トン

入港最大船舶：ポストパナマックス船(満載)
穀物輸入量：約310万トン

荷揚げパターン	割合
1港1バース揚げ	20%
1港2バース揚げ	17%
2港揚げ	63%

荷揚げパターン	割合
1港1バース揚げ	20%
1港2バース揚げ	40%
2港揚げ	40%

荷揚げパターン	割合
1港1バース揚げ	0%
1港2バース揚げ	60%
2港揚げ	40%

輸送の効率化に向けた、配船計画、サイロ等の専用施設整備計画 等

- 関係企業においては、パナマックス船満載及びポストパナマックス船満載での輸入のメリットを最大限活かすため、水島港内及び港湾間の連携を進めるとともに、専用栈橋の改良、サイロの増設、荷役機械の更新を合意している。

連携に向けた港湾管理者の取り組み

- 国際バルク戦略港湾に選定された場合、内航フィーダーを支援するため、水島港に入港する内航フィーダー船の入港料を免除
- なお、内航フィーダー用棧橋を所有する関係企業は国際バルク戦略港湾の責務として内航フィーダー船に係る専用棧橋使用料を公共埠頭の使用料以下に低減（内航フィーダー用棧橋の整備は必要ない）

対象ユーザーの穀物輸入コスト削減に向けた取り組み

- ① 輸入の集約化の促進
近隣諸港の穀物輸入を水島港に可能な限り集約、そのため、生産拠点についても順次水島港へ可能な限り集約
- ② 水島港の荷揚げパターンの改善
大型船による輸入のメリットを最大限活かすための民間による効率的な設備投資とそれに伴う荷揚げパターンの改善
- ③ 港湾間の連携
2港寄りや内航フィーダーを積極的に活用することにより、輸入コスト削減効果を広域に波及、また、内航フィーダー船用棧橋については、その利用を原則として制限せず、棧橋使用料金を公共埠頭の使用料金以下に低減、なお、気象条件等により水島港への入港が困難で鹿島港が活用できる場合は鹿島港への入港も検討
- ④ 港湾管理者としての支援
内航フィーダーを支援するため、水島港において内航フィーダー船の入港料を免除

4. 大型船舶に対応した港湾機能の拠点性向上

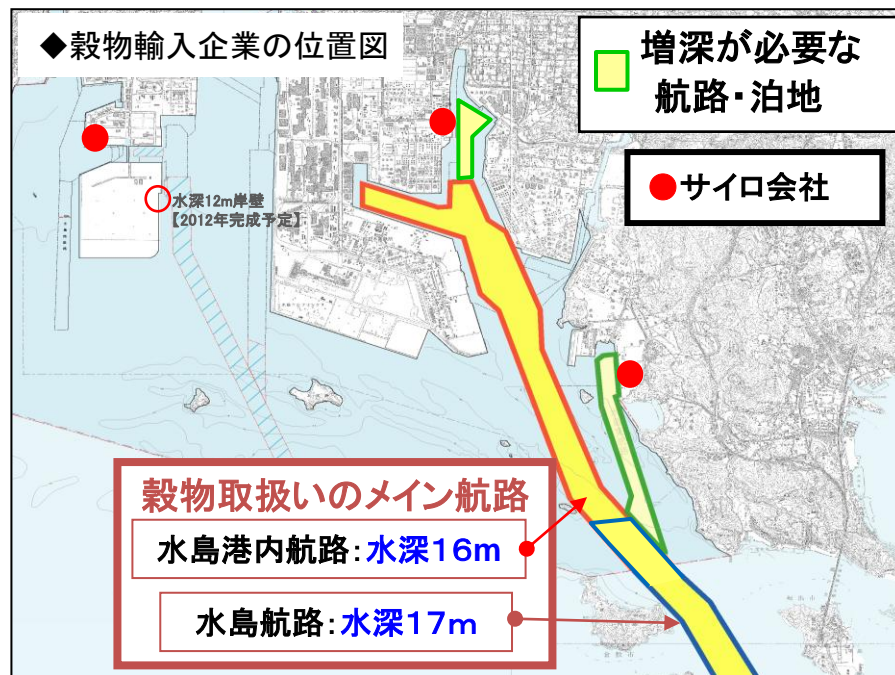
2015年までにパナマックス船の満載での入港に対応

- ・メイン航路は既存のままで対応可能
- ・穀物取扱企業の穀物取扱岸壁までの航路・泊地を水深14mに増深
- ・穀物取扱企業の専用岸壁の補強

2020年までにポストパナマックス船の満載での入港に対応

- ・メイン航路は既存のまま潮汐を利用して対応可能
- ・穀物取扱企業の泊地を水深17mに増深
- ・穀物取扱企業の専用岸壁を水深17mに増深

浚渫土の処分計画



航路・泊地の整備により発生する213万 m^3 の浚渫土砂については、備讃瀬戸環境修復計画に基づき、国土交通省の実証実験結果を踏まえて、海砂利の採取跡を修復するために活用

5. 官民が連携した協力的な推進体制の構築

- 水島港ではすでに官民一体となった「水島港国際ナショナルトレード協議会」(通称:MITA; 1997年3月設立)が結成され、水島港の利用促進や機能強化を推進。
- 新たに、下部組織として、「水島港国際バルク戦略港湾研究会」を設置し、国際バルク戦略港湾としての機能強化と利用調整のための組織体制を整備。

【組織図】



【構成】

岡山県、倉敷市、岡山県商工会議所連合会、水島港運協会、水島港関係企業など
約170の団体・企業

- パナマックス船やポストパナマックス船の満載での輸送の効率化に向けた、配船計画、企業間のサイロの効率的利用に向けた企業連携の強化を「水島港国際バルク戦略港湾研究会」ですすでに合意。
- さらに、サイロ会社3社は2010年11月に協議会(MzGIC/ミズジック)を設置し、企業連携体制を強化。

MzGICの活動概要

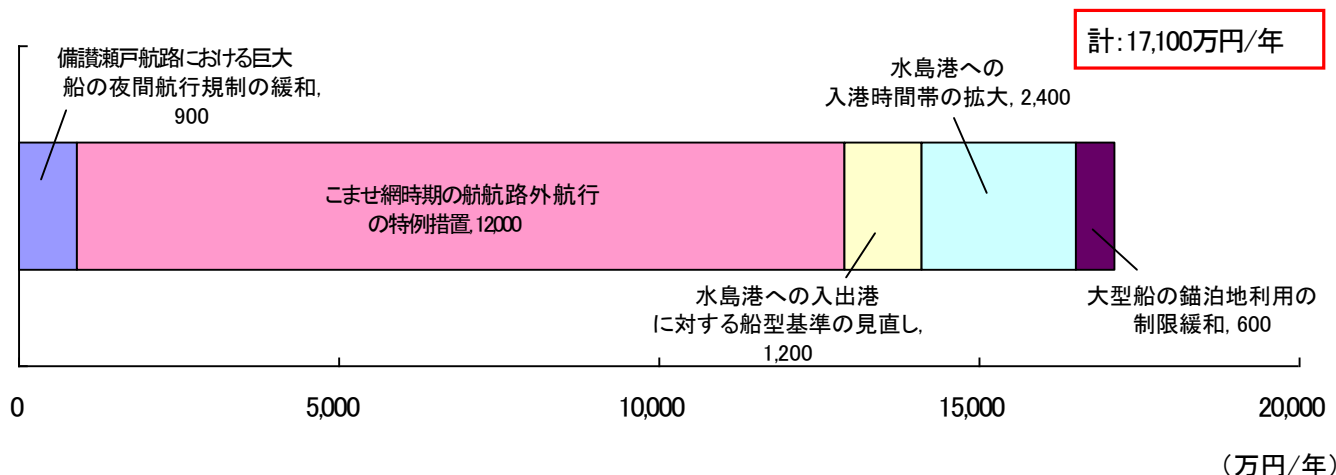
○水島港内のバース、サイロ、荷役機械の効率的な利用および新規共同投資の促進
○荷主企業やメーカー等との連携強化および新規穀物関連企業の誘致促進 等

規制緩和により期待される効果

- ①備讃瀬戸航路における巨大船の夜間航行規制の緩和による滞船時間の減少
- ②備讃瀬戸航路におけるこませ網漁時期の航路外航行の特例措置による滞船時間の減少
- ③水島港の入出港時間帯の拡大による滞船時間の減少
- ④ポストパナマックス船の錨泊地確保による滞船時間の減少 など

これら規制緩和の滞船コスト削減により、年間約1億7千万円のコストの削減を図ることが可能

船舶航行に係わる規制緩和の促進による滞船コスト削減効果



7. 期待される効果

年間総物流コスト削減効果額(連携港湾や麦類等の効果を含む)

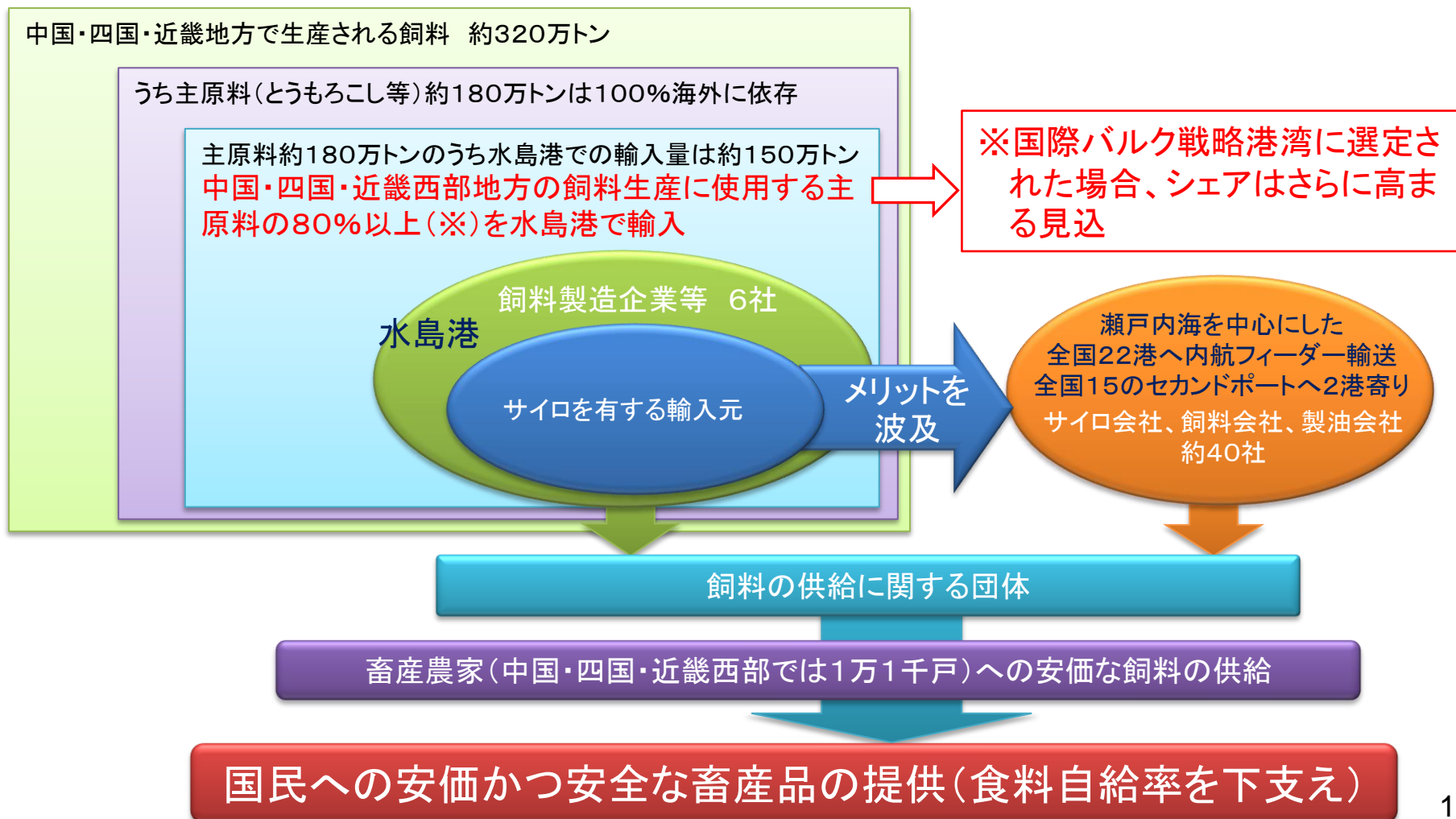
項目	年間物流コスト削減額	
	2015年	2020年
とうもろこし、大豆の年間物流コスト削減効果額	1,299百万円/年	2,577百万円/年
水島港(純輸入量)での削減額	695百万円/年	1,527百万円/年
連携港湾(内航フィーダー全体)での削減額	284百万円/年	483百万円/年
連携港湾(セカンドポート全体)での削減額	320百万円/年	567百万円/年
対象品目以外(麦類)の年間物流コスト削減効果額	99百万円/年	292百万円/年
水島港(純輸入量)での削減額	46百万円/年	157百万円/年
連携港湾(内航フィーダー全体)での削減額	31百万円/年	72百万円/年
連携港湾(セカンドポート全体)での削減額	22百万円/年	63百万円/年
合計	1,398百万円/年	2,869百万円/年

項目	年間物流コスト削減額
規制緩和による年間物流コスト削減効果額	171百万円/年

年間総物流コスト削減効果額 : 3,040百万円/年

7. 期待される効果

前述の物流コスト削減効果は、安価な飼料生産に直結し、主に中四国・近畿西部地方の畜産業の振興と、国民への安価かつ安全な畜製品の提供を通じて食料自給率を下支え。また、ファーストポートとして鹿島港と相互補完することにより、本州・四国地方全域の安価かつ安定的な飼料供給にも寄与。



港湾管理者・企業の取り組み

- 内航フィーダー輸送を促進するため、水島港に入港する内航フィーダー船の入港料を免除。
- 国際バルク戦略港湾としての整備は、単に水島港で穀物を取り扱う企業だけでなく、連携する38の港湾で穀物を取り扱う多くの企業にもメリットがあり、加えて、安価かつ安定的な畜産品の提供を通じて広く国民全体にもメリットがあることから、航路・泊地の整備費は全額公費負担とし、航路・泊地の整備に合わせて関係企業が必要な設備投資を実施することを提案。

国への提案

- 航路・泊地の整備については、国際コンテナ戦略港湾の整備と同様に国直轄事業として、国が2/3を負担することを提案。
- 国際コンテナ戦略港湾と同様に民間企業が取得した上物施設に係る固定資産税・都市計画税の課税標準1/2を提案。等