



巨大バルク輸送船へ対応する木更津港

資源、エネルギー、食糧などの世界的な獲得競争が進む中、海上輸送の世界でもバルク輸送船の大型化が進んでいる。大型船の入港を可能にすべく、国際バルク戦略港湾として国内10港を選定。そのひとつ、木更津港では、国・県・企業協働で港湾機能強化に取り組んでいる。

航路・岸壁の整備と

共同配船がカギに

穀物・鉄鉱石・石炭の三大バルク（ばら積み）貨物を対象とした国際バルク戦略港湾。水島港・福山港と共に鉄鉱石を取り扱う拠点として選定したのが千葉県の木更津港。

取り扱うバルク貨物は鉄鉱石、天然ガス、石炭などで、輸入貨物は年間約4500万t。そのうち約1600万tが新日本製鐵君津製鉄所の鉄鉱石だ。千葉県土整備部港湾課の井口雄一課長は「国際バルク戦略港湾の2015年までの目標である10、20万t船への対応はすでにできていました。さらに、ここを拠点に全国の連携港湾へ共同配船するという本県の提案も選定の理由だと思っています」と話す。

「共同配船」とは、海外から来る超大型で満載時に23mの水深が必要となる貨物船の積み荷の一部を木更津港で荷下ろしし、喫水[※]を上昇させることで、水深23m未満の全国各地の連携港湾に航行させるというもの。木更津港を中心



木更津港に寄港したバルク輸送船から、原料荷揚げ作業中。



千葉県土整備部
港湾課 課長
井口雄一さん



新日本製鐵君津製鉄所のある木更津港の全景。



関東地方整備局
千葉港湾事務所 所長
藤元一男

国際バルク戦略港湾に 選定された10港

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
「小名浜港」 「徳山下松港・宇部港」

にした輸送ネットワークを作り、二隻で大量の鉄鉱石を輸入することで、輸送コストを大幅に削減する構想だ。「今後は、航路を水深23mに浚渫し、併せて岸壁も整備。また荷役機械も強化する計画です。」

さらに、連携する港湾管理者相互の意見交換の場として『国際バルク戦略港湾推進会議』も昨年10月から実施。新たな制度作り、規制緩和など、事業化に向けて国への要望活動も行っています。計画どおり大型輸送船に対応した港湾施設が整備されることで、企業活動の発展・拡大、雇用の安定など経済効果は大きいと思います」と井口課長。

関東地方整備局千葉港湾事務所の藤元一男所長は「鉄鋼業は産業の基幹。我々も国策として県や企業と一体になって取り組みます。現在は事業化に向け、湾内航行の安全確保や浚渫土の処分方法など、新日本製鐵及び県はもちろん、今後は漁業者や木更津市、君津市、富津市、海上保安部などの関係者と一歩ずつ検討を進め、2020年までに最大級の輸送船が入港できる港の実現を目指しています」と言う。

全国の国際バルク戦略港湾でも、私たちの生活に必要な食料・資源などをより安く、安定して供給されるための港湾の機能強化が始まっている。

※喫水：船が浮かんだとき、船の底から水面までの深さ