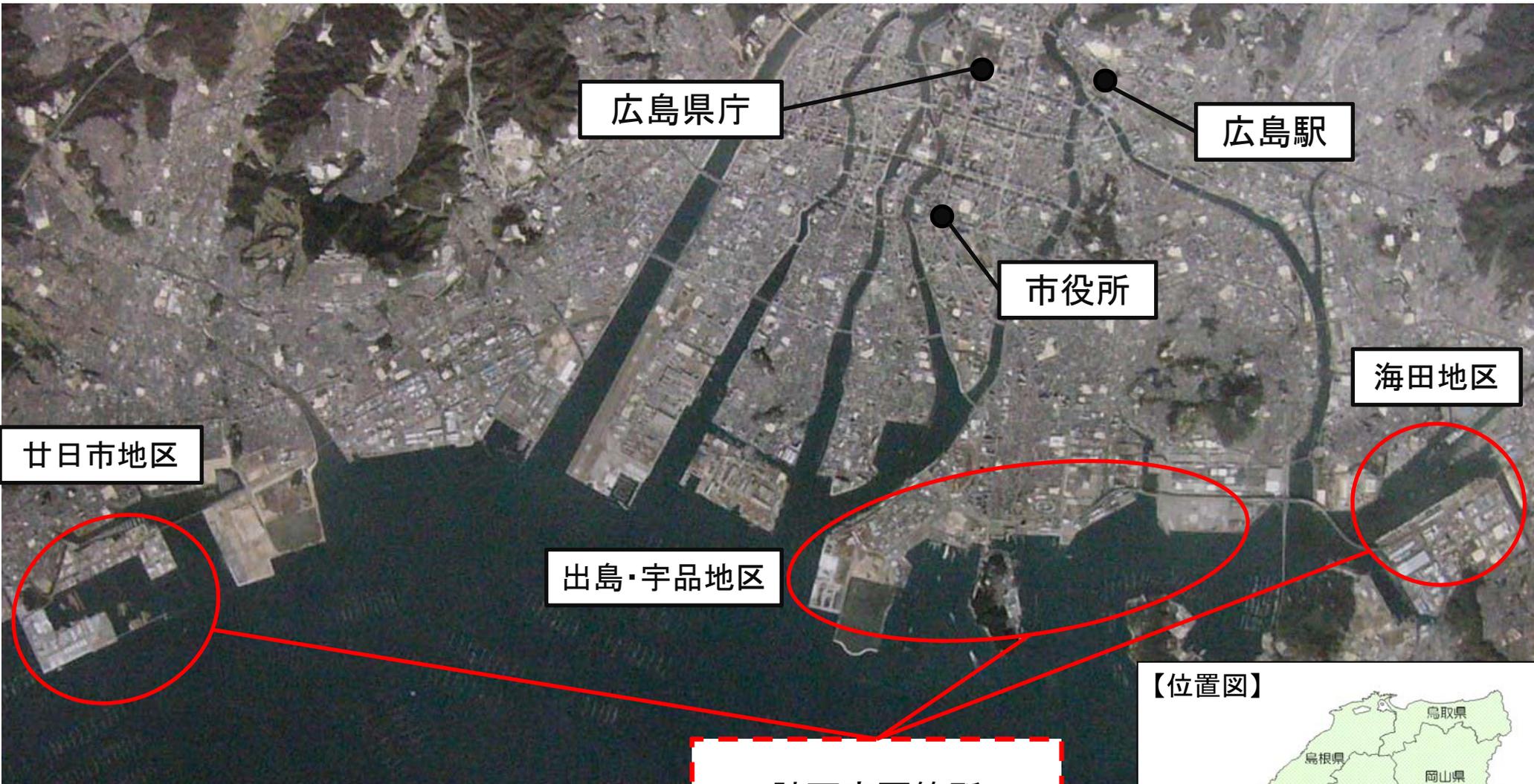


広島港 港湾計画 一部変更

平成23年12月8日
交通政策審議会
第47回港湾分科会
資料 1-3



広島県庁

広島駅

市役所

海田地区

廿日市地区

出島・宇品地区

計画変更箇所

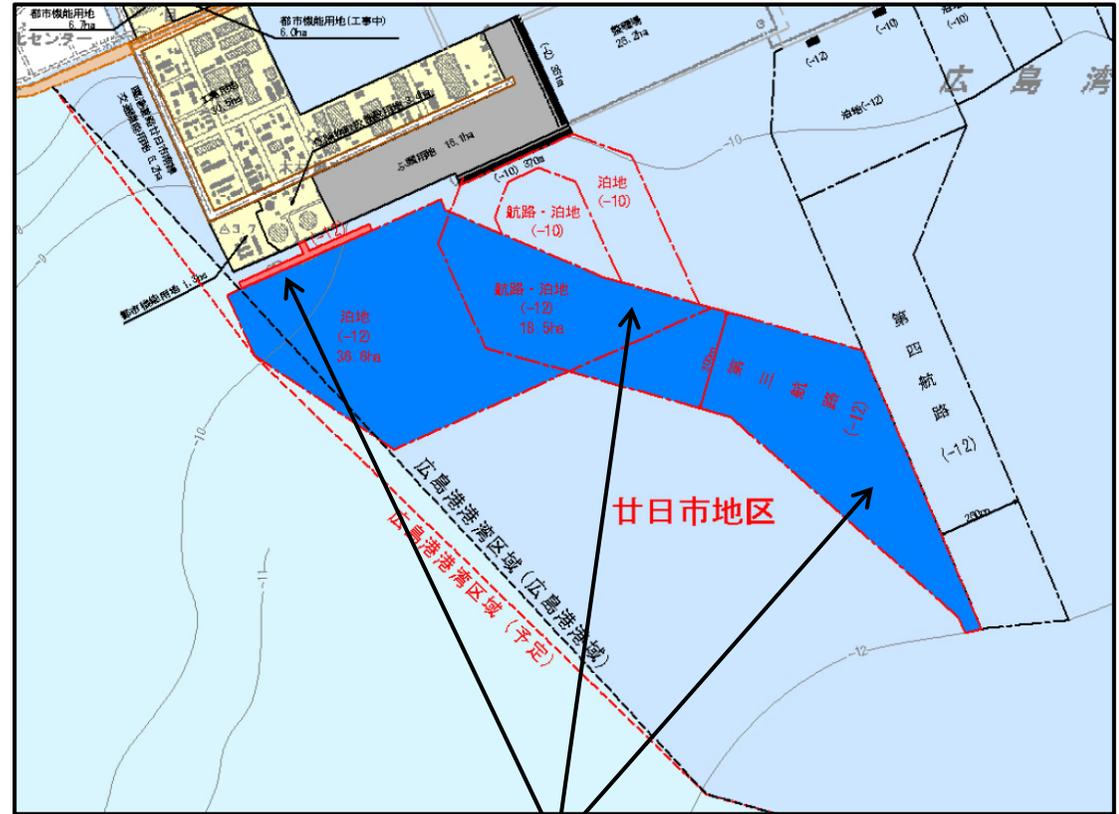
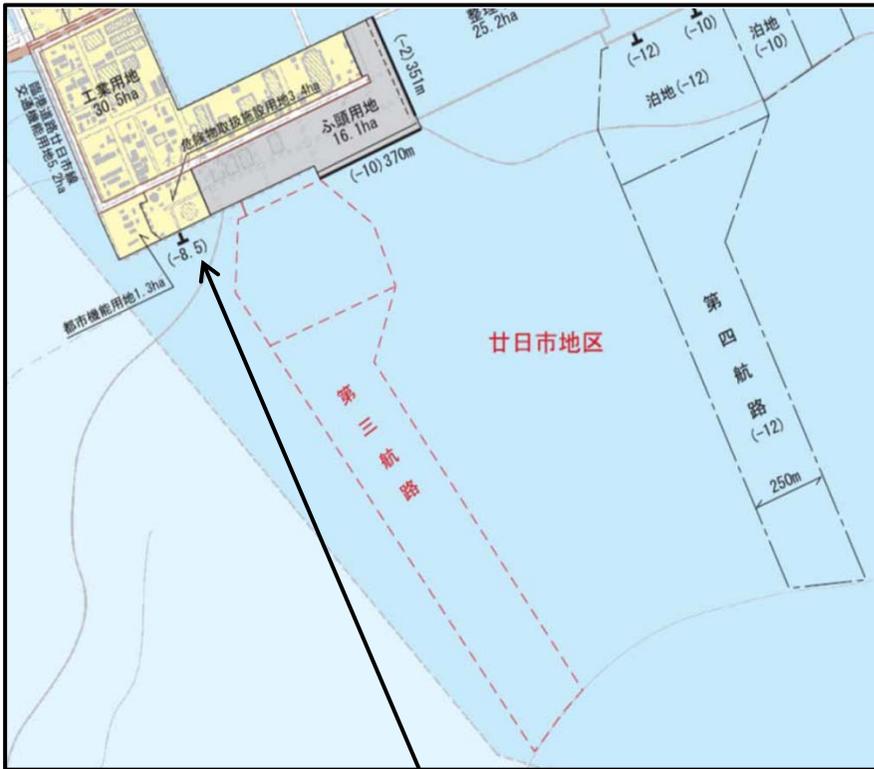
【位置図】



広島港廿日市地区の計画変更内容

(既定計画)

(今回計画)



廿日市地区: 広島ガス専用ドルフィン(水深-8.5m×1バース)

- 廿日市地区は広島都市圏におけるLNG供給基地であり、平成21年の輸入量は83万プレートン。
- 現在、小型LNG船(2万 m^3 級)でインドネシア、マレーシア、サハリンから少量多頻度の輸送を行っているが、高い海上輸送費用の削減が課題となっている。

廿日市地区: 広島ガス専用ドルフィン(水深-12m×1バース)

- 輸送費用削減のため、積載容量が15万 m^3 級の船舶を導入する。
- 船舶大型化に対応するため、危険物取扱施設計画を変更するとともに、新規の水域施設を計画する。

【今回計画】

- 専用ドルフィン 水深-8.5m → -12m
- 第三航路 水深-12m、幅員300m
- 航路・泊地 水深-12m、面積18.5ha 等

広島港 LNG 供給基地の概要

- 広島港で荷揚げされたLNGを扱っている広島ガスの都市ガス販売量は約463百万m³であり**全国8位の販売量である**※。
- 広島都市圏の5市4町村**(広島市、呉市、尾道市、三原市、廿日市市、安芸郡海田町、坂町、府中町、熊野町)が供給エリアとなっている※。
- 都市ガス供給量の約7割が産業向けであり**※、地域の産業を支えている。

都市ガス販売量(広島ガス)※

	家庭用	産業用	その他	総販売量
2008	104,038 (24%)	293,352 (68%)	34,537 (8%)	431,928
2009	104,014 (23%)	313,089 (69%)	34,094 (8%)	451,199
2010	105,732 (23%)	319,694 (69%)	38,433 (8%)	463,860

単位 千m³

広島ガスの供給エリア

供給エリア(広島県内5市4町)
広島市、呉市、尾道市、三原市、廿日市市、安芸郡海田町・坂町・府中町・熊野町
お客さま件数 41万8千件

広島地区
お客さま件数 34万9千件



呉地区
お客さま件数 5万1千件



尾道・三原地区
お客さま件数 1万8千件



凡例	
供給エリア(広島地区)	ガスホルダー
供給エリア(呉地区)	ガス製造所
供給エリア(尾道・三原地区)	本社・支店
幹線(自社)	検討中幹線
幹線(他社)	

(※)出典: 広島ガスCSR 報告書2011

LNG輸入拠点別の輸入コスト

○中国・四国地方における主要なLNG輸入拠点である広島港では、**少量多頻度輸送を行っているため、LNG輸入コストが相対的に高くなっている。**

○地域経済に寄与する低廉な輸送を実現するため、輸入コストの削減が求められている。

全国のLNG輸入拠点の輸入量ランキング

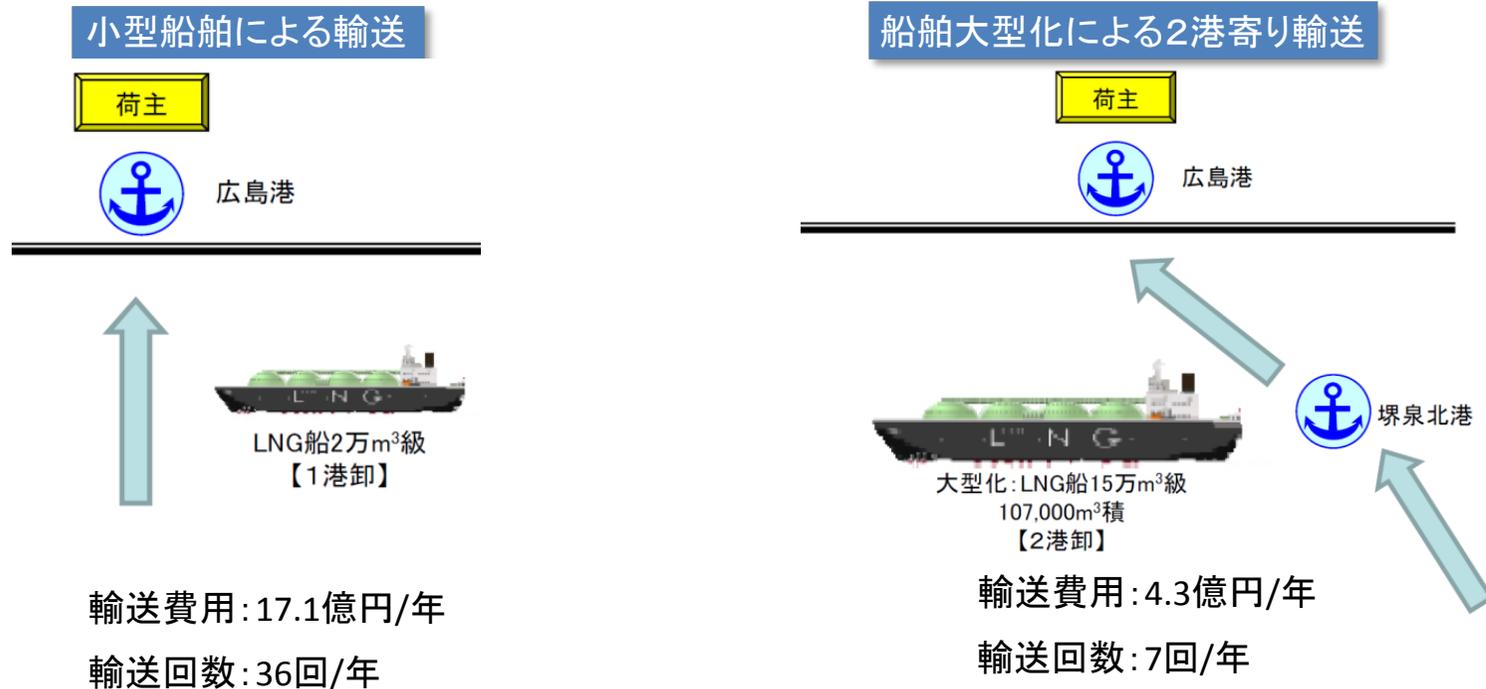
外航LNGを扱う港湾※1	輸入量 [千メトリックトン]※2	単位重量当たり輸入 コスト[円/kg]※2	主な供給先※1
千葉港	9,816	52.2	東京ガス・東京電力
川崎港	9,117	51.7	東京ガス・東京電力
堺泉北港	8,370	46.3	大阪ガス・関西電力
姫路港	4,999	49.4	大阪ガス・関西電力
四日市港	4,762	45.0	東邦ガス・中部電力
横浜港	4,240	51.6	東京ガス・東京電力
清水港	1,141	50.8	静岡ガス
広島港	354	57.2	広島ガス
博多港	295	58.9	西部ガス
仙台塩釜港	169	68.7	仙台市ガス局
鹿児島港	111	60.9	日本ガス
長崎港	73	56.7	西部ガス

(※1) 出典：海洋政策研究財団「天然ガスの短距離海上輸送体制の整備に関する調査研究報告書(平成22年3月)」

(※2) 出典：貿易統計(2010年)より国土交通省港湾局作成

船舶大型化によるLNG輸送コストの削減効果

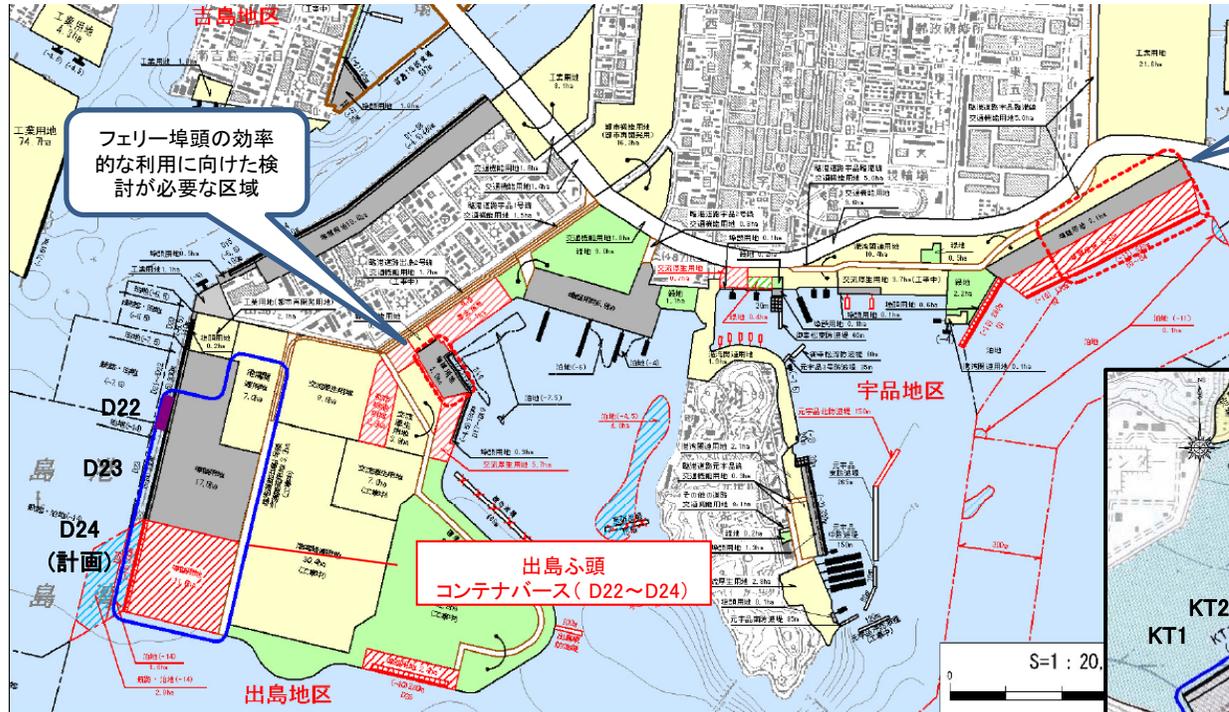
- 少量多頻度輸送では、輸送回数が多くなるため、海上輸送費用が高くなる。
- 広島ガスは平成28年1月より、積載容量が15万m³級の船舶を導入し、2港寄りのセカンドポートとしてLNGを輸送する。
- 船舶大型化により、輸送回数が減少するため、輸送コストの削減が見込まれている。



港湾の効率的な運営に関する事項

○港湾の一体的かつ効率的な運営の促進を図るため、効率的な運営を特に促進する区域を計画する。

出島地区、宇品地区

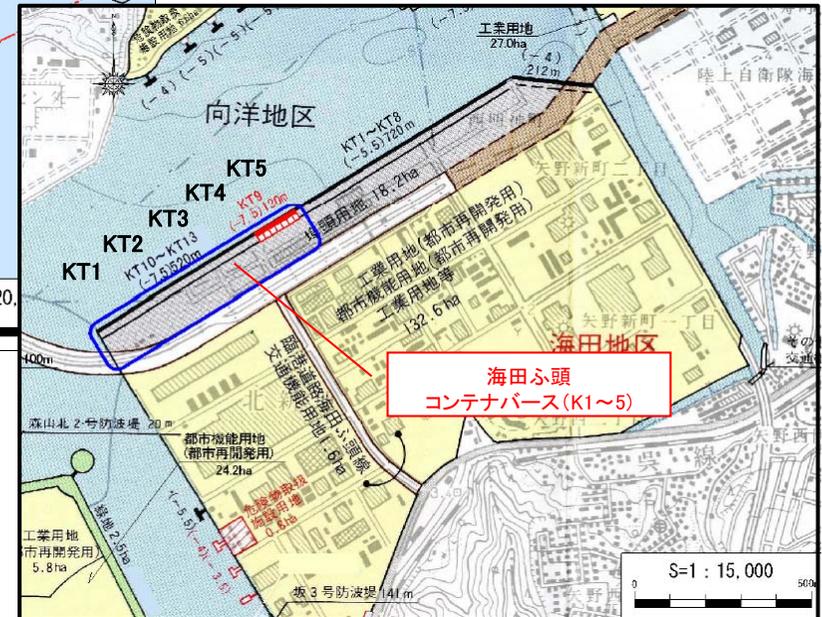


RORO船用埠頭の効率的な利用に向けた検討が必要な区域

フェリー埠頭の効率的な利用に向けた検討が必要な区域

出島ふ頭
コンテナバース (D22~D24)

海田地区



海田ふ頭
コンテナバース (K1~5)

 効率的な運営を特に促進する区域

 利用形態の見直しの検討が必要な区域

確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
エネルギー貨物の輸送の効率化	<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の強化</p> <p>特に、資源、エネルギー、食糧等の国際バルク貨物については、需要が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こりつつある中で、<u>大量一括輸送によるスケールメリット追求の観点から、輸送船舶の大型化が進展しており、我が国への低廉な供給を確保するため、今後の船舶の大型化に対応した港湾機能の拠点的な確保に取り組む。</u></p>
大型船舶の航行安全の確保	<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>(4) 船舶航行等の安全の確保と効率性の向上</p> <p><u>港湾及び関連航路における船舶の安全で円滑な航行及び港湾における諸活動の安全を確保するため、船舶の大型化や高速化を勘案しつつ、防波堤、航路、泊地の整備等を行う。</u></p>
港湾の効率的な運営に関する事項	<p>VI 港湾の効率的な運営</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><u>特に国際海上コンテナ輸送においては、船舶の大型化の進行とともに、アジア域内での貨物量の急激な増加を背景に、基幹航路の維持・拡大を巡り、東アジアにおいて港湾間の国際競争が激化しており、戦略的な港湾運営が極めて重要となっている。</u></p> <p>(略)</p> <p>地域における産業や経済の実情等の港湾を取り巻く状況を勘案しながら、これらの制度を活用し、我が国においても民間の能力を活用した港湾運営の効率化を進める。</p>