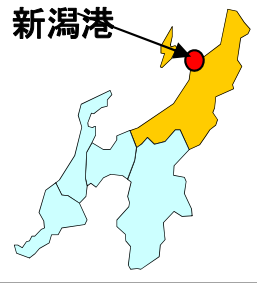


# 新潟港 港湾計画 一部変更

平成24年7月5日  
交通政策審議会  
第49回港湾分科会  
資料 4-3

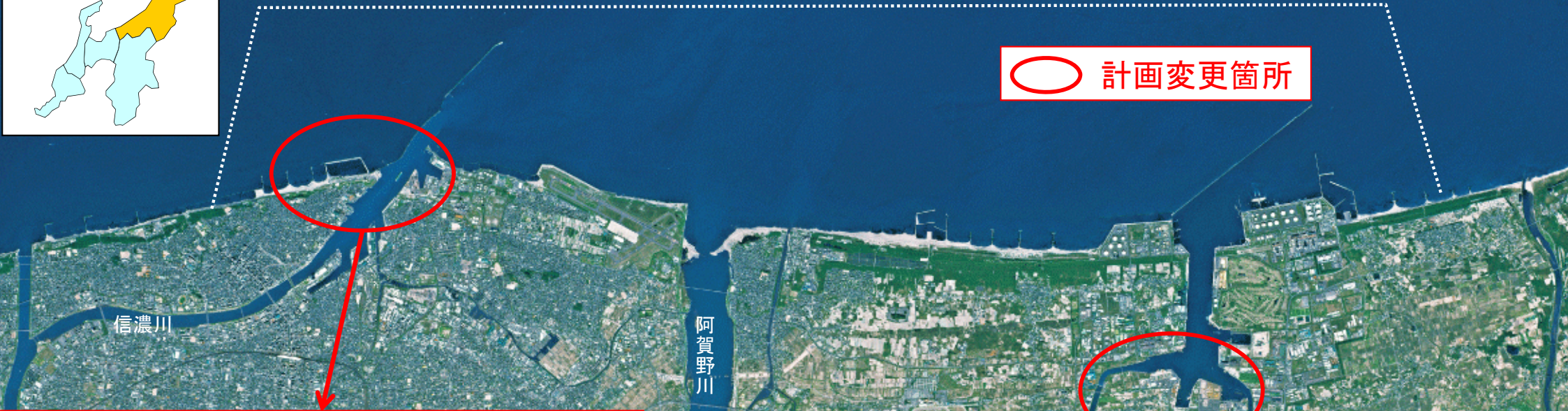


西港区

新潟港港湾区域

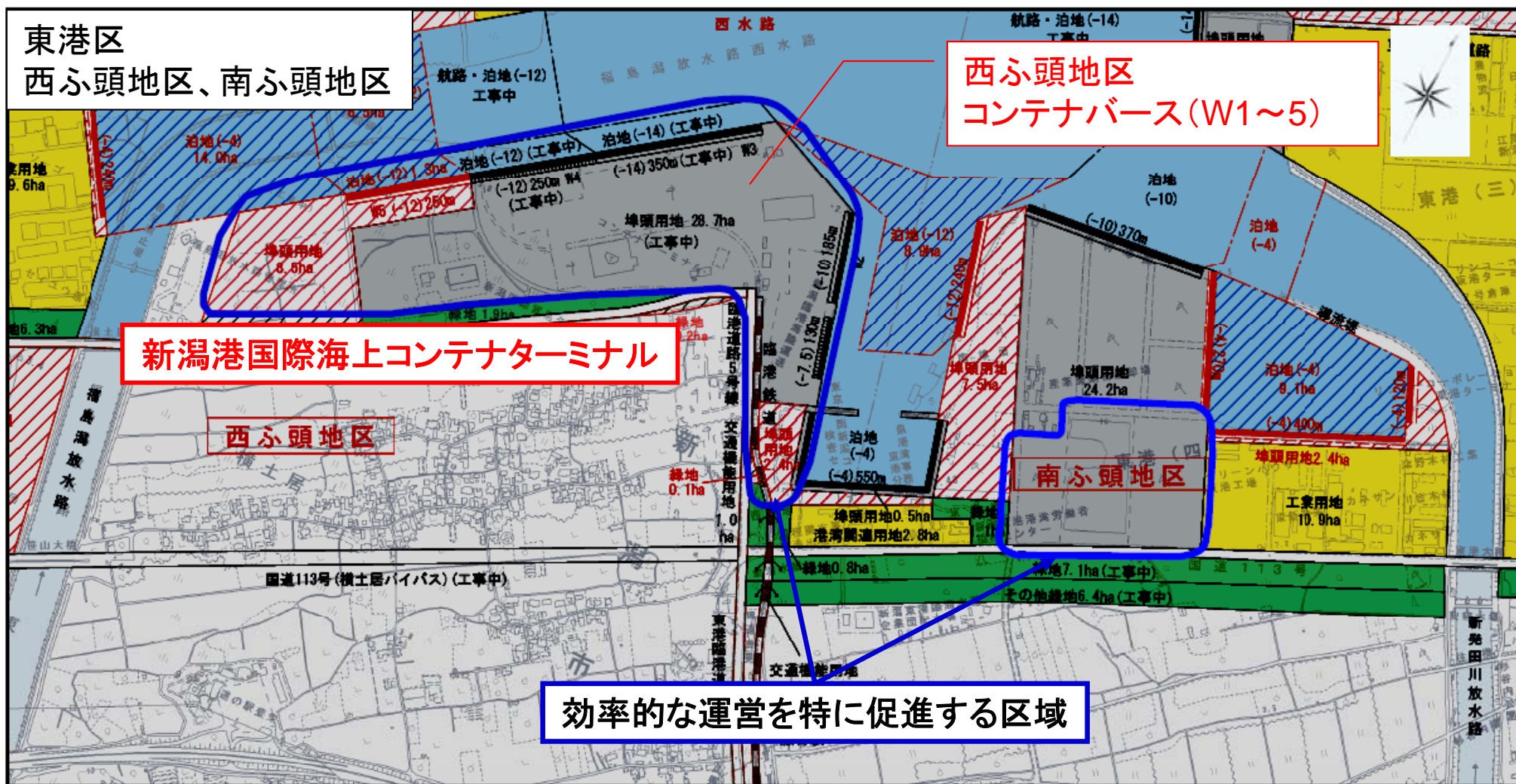
東港区

○ 計画変更箇所



# 新潟港(東港区) 今回計画

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。

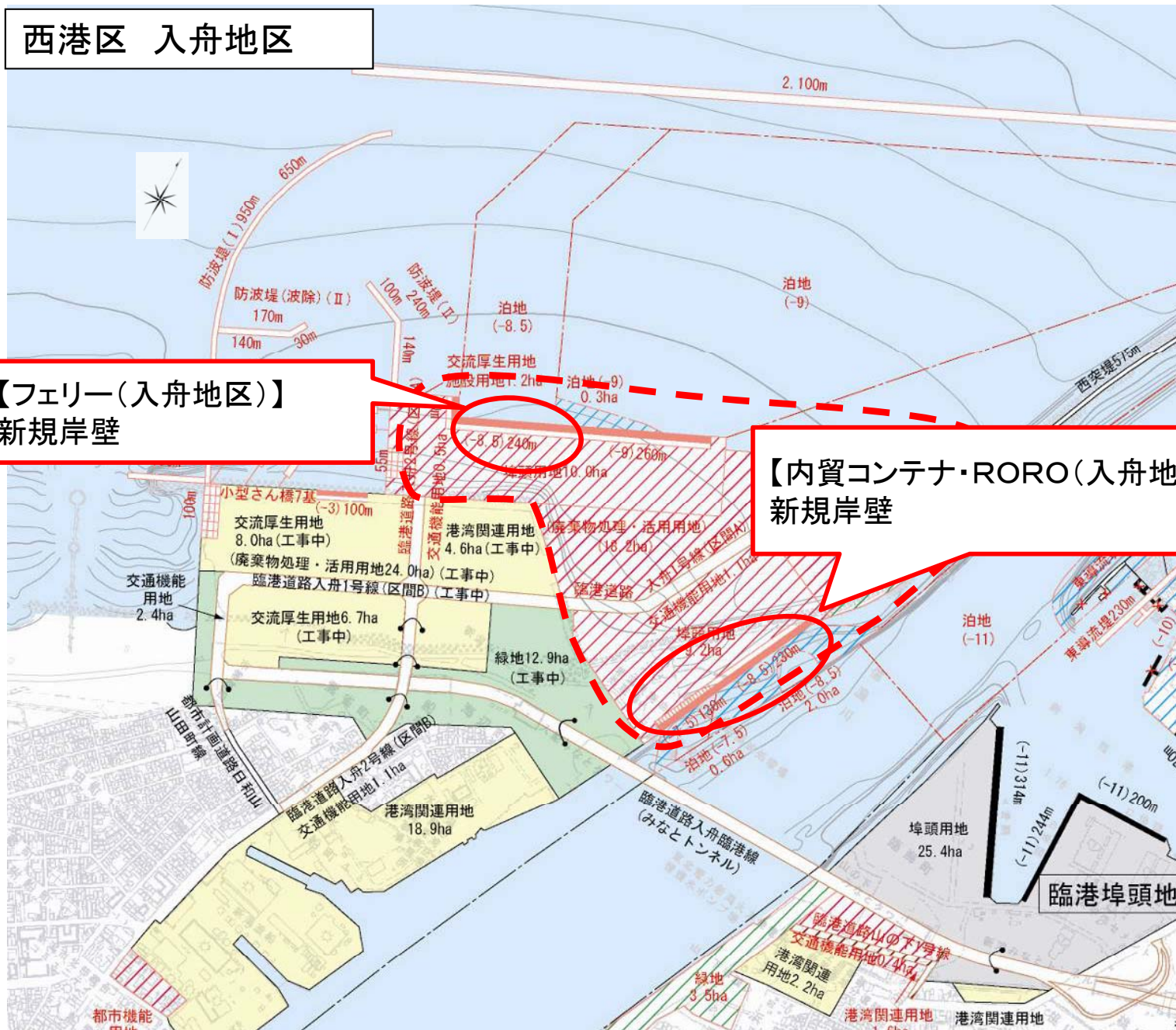


# 新潟港(西港区) 今回計画

西港区 入舟地区

【フェリー(入舟地区)】  
新規岸壁

【内貿コンテナ・RORO(入舟地区)】  
新規岸壁



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※
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 民間能力の活用による港湾運営の効率化</p> <p>特に、<u>国際海上コンテナ輸送</u>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きている。</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>

※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23年9月15日施行)

# 港湾運営会社制度について

平成24年7月5日  
国土交通省港湾局

# 港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律

【公布】平成23年3月31日

【施行】港湾の種類の見直し関係：平成23年4月1日

基本方針関係：平成23年9月15日

港湾運営会社関係：平成23年12月15日

我が国の港湾の国際競争力の強化等を図るため、港湾の種類について国際戦略港湾及び国際拠点港湾を追加する等の見直しを行い、これらの港湾において国土交通大臣が行う港湾工事の範囲及びその費用に係る国の負担割合を定めるとともに、これらの港湾におけるコンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社の指定及び当該埠頭等を構成する行政財産の貸付けに係る制度を創設する等の所要の措置を講ずる。

## 選択と集中

### ○ 港湾の種類の見直し

我が国港湾の国際競争力強化のため、国際コンテナ戦略港湾を港湾の種類として新たに「国際戦略港湾」と位置付けるとともに、特定重要港湾の名称を「国際拠点港湾」に改める。

### ○ 直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充

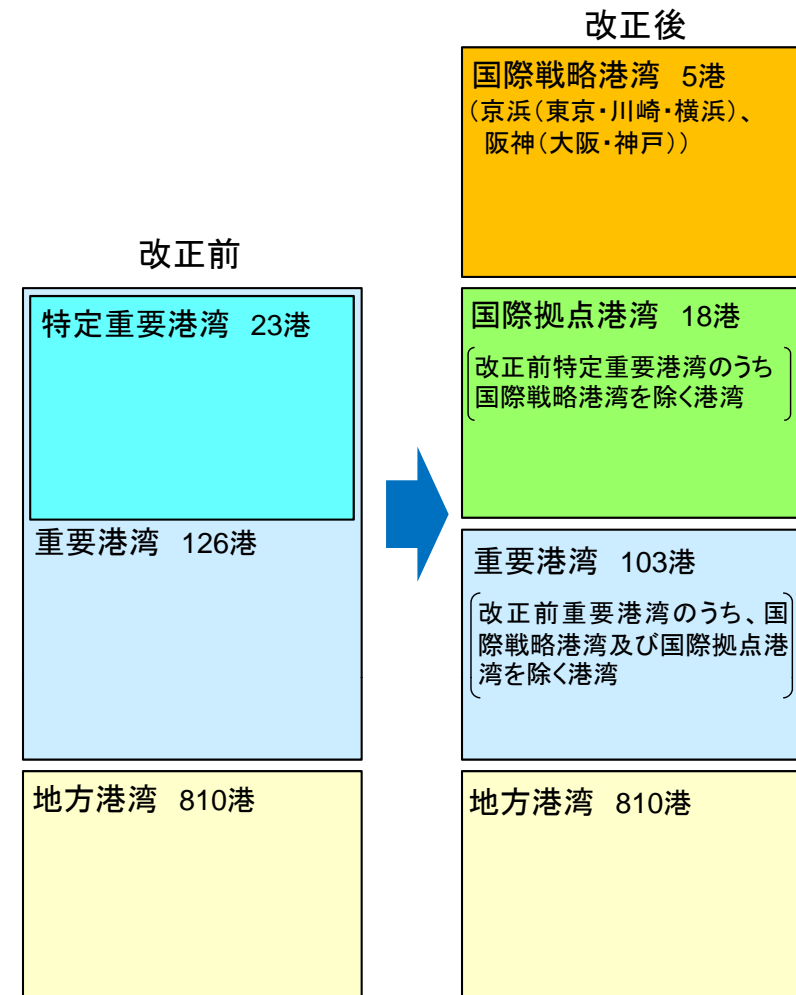
国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設（水深16m以上の耐震強化岸壁）について、直轄港湾工事の国費負担率を7/10とする。これに附帯するコンテナヤードを直轄港湾工事の対象施設に新たに追加する。（国費負担率は2/3）

### ○ 港湾運営会社制度の創設

港湾運営会社制度を創設し、国際戦略港湾及び国際拠点港湾に導入する。

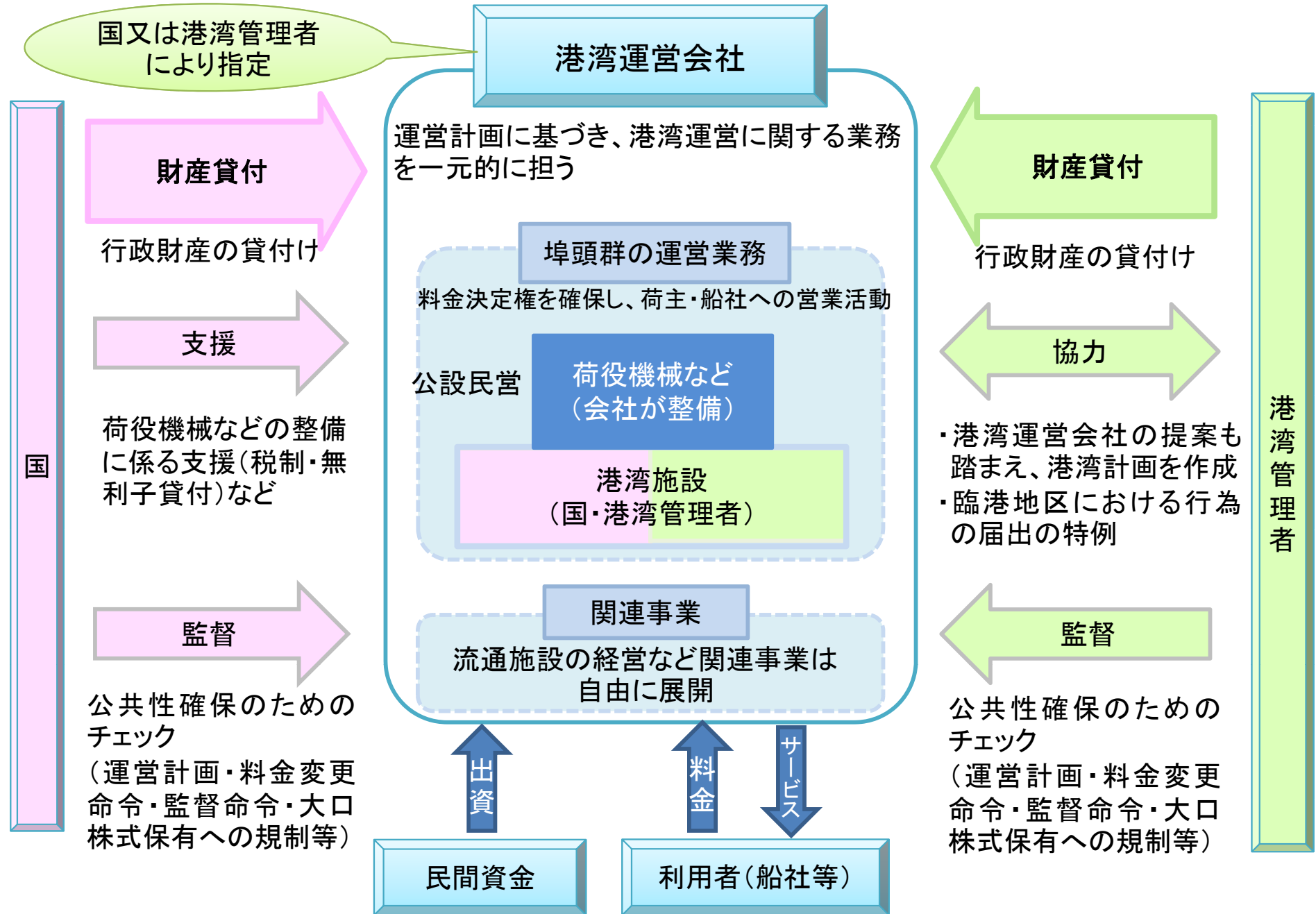
### ○ 港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設

現在、公社等に限定されている無利子貸付金の貸付対象を国際戦略港湾及び国際拠点港湾における港湾運営会社に拡大する。

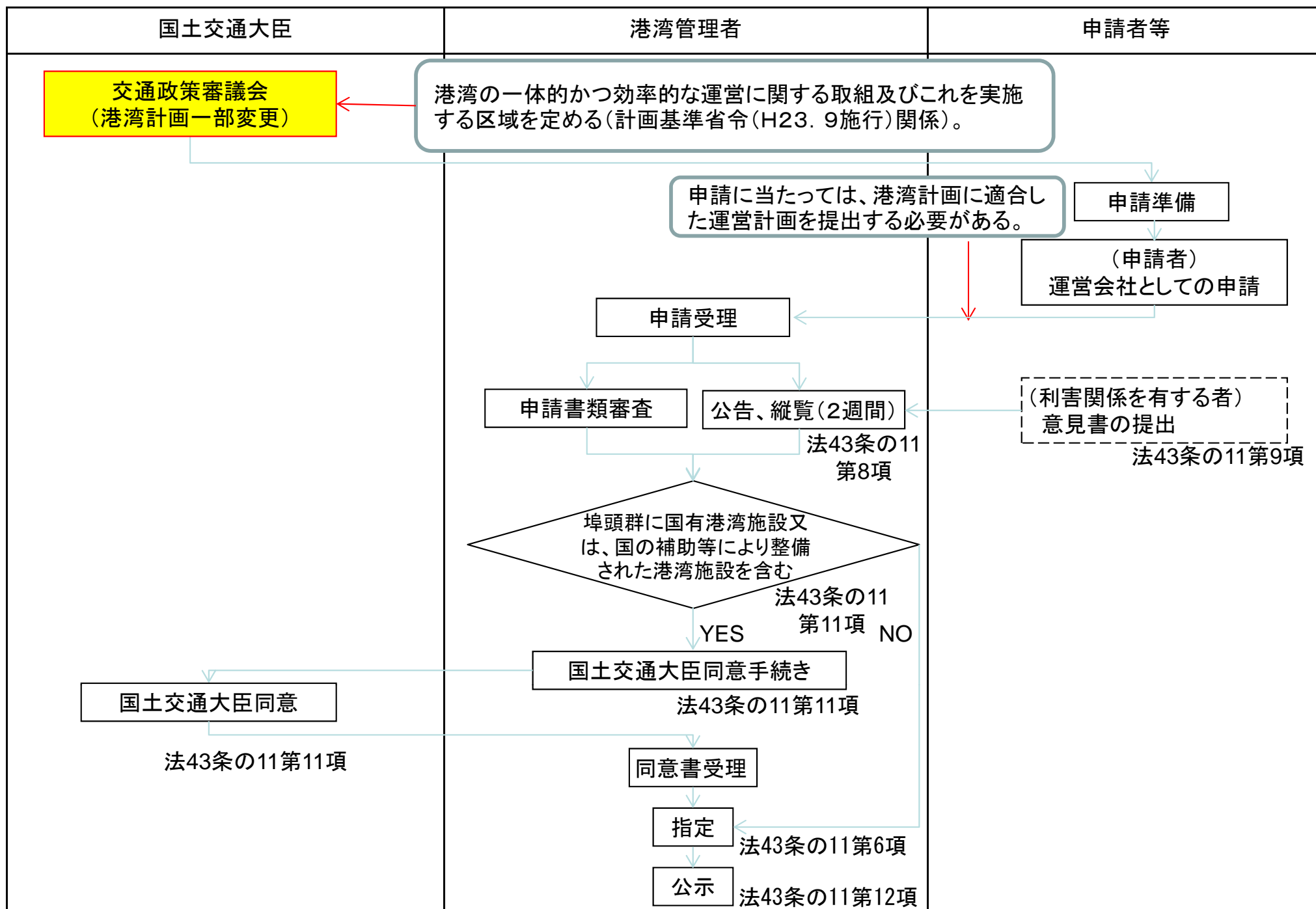


# 港湾運営の民営化

## 港湾運営の民営化



# 国際拠点港湾における港湾運営会社指定までの流れ





## 港湾運営会社が運営をする区域の考え方

港湾運営会社として指定を申請する際に、港湾の一体的かつ効率的な運営に関する取組を実施する区域として、以下の範囲を運営計画に記載する必要がある。

- ① コンテナ、RO-RO、フェリー(離島航路を除く。)用の全ての埠頭
- ② 水深10メートル以上のバルク貨物用の全ての埠頭
- ③ ①・②と一体的に運営することが効率的である埠頭  
(※ ①、②は片方でも申請可能)

港湾計画に適合することが求められる

民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する取組及びこれを実施する区域を定めるため、港湾計画の一部変更を行う。

# 石炭輸入を取り巻く環境について

平成24年7月5日  
国土交通省 港湾局

# 国際バルク戦略港湾の概要

## (1) 国際バルク戦略港湾政策の目的

- 我が国の産業や国民生活に必要な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に輸入できるようにするため、大型船舶による輸送への対応等、ハード・ソフト一体となった施策を集中的に実施することにより、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現。

※バルク貨物とは…穀物、鉱石、油類、木材のように、包装されずにそのまま船積みされる貨物。主に、資源、食糧などが該当。

## (2) 国際バルク戦略港湾政策の目標

- 2015年までに、国際バルク戦略港湾において、現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応する。
- 2020年までに、国際バルク戦略港湾において、パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応する。

			穀物	鉄鉱石	石炭
2015年までに 対応	現在の 主力輸送 船舶	船型	パナマックス	ケープサイズ	パナマックス
		岸壁水深 (満載時)	14m程度	19m程度	14m程度
2020年 までに 対応	今後登場 する最大 級の輸送 船舶	船型	ポスト パナマックス	VLOC	ケープサイズ
		岸壁水深 (満載時)	17m程度	23m程度	19m程度

### 【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」  
※「清水港・田子の浦港」に関しては、次世代大型船舶について、名古屋港をファーストポートとし、これと連携しつつ対応を図る。
- 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」

## (3) 実現の方策

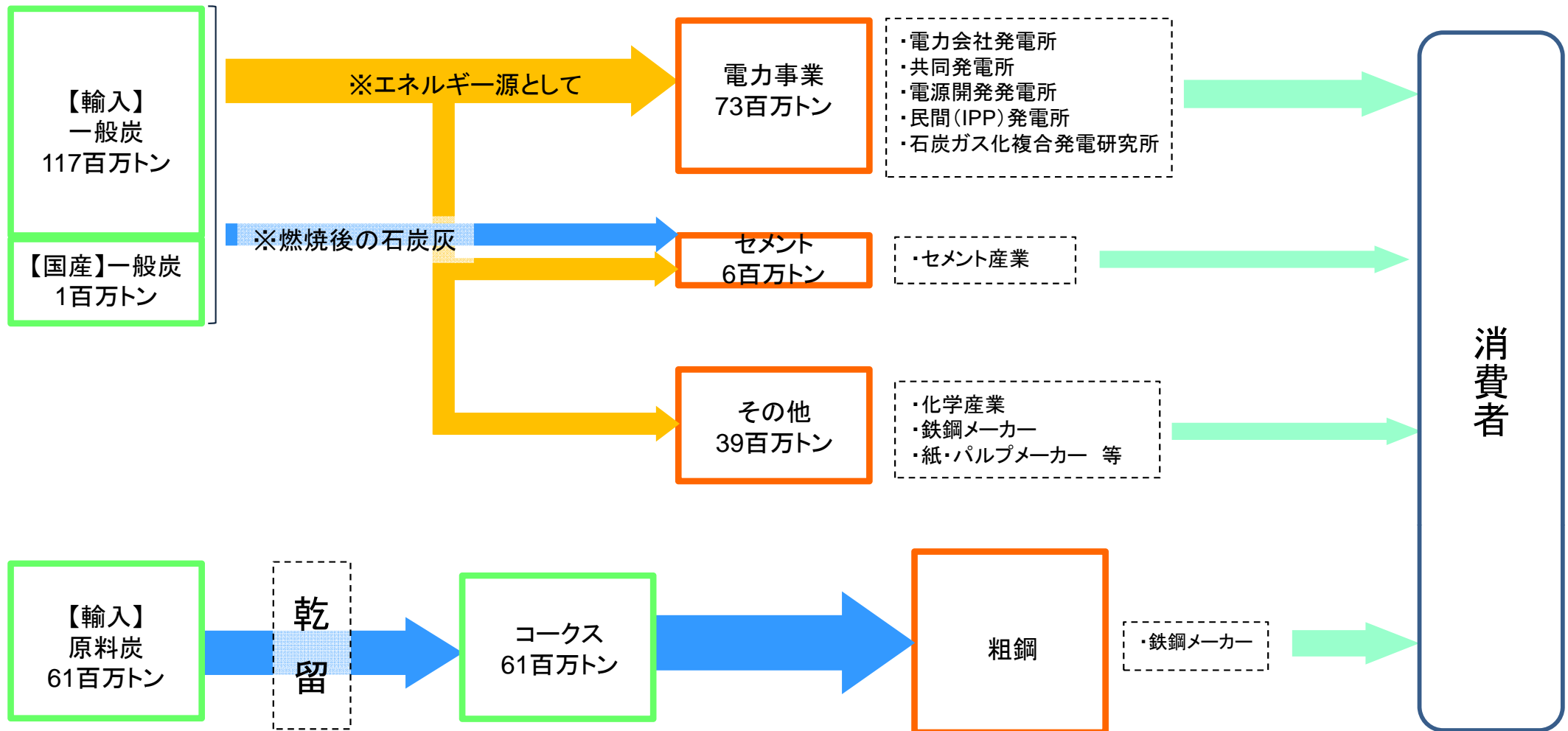
- ①輸入の効率化のための企業連携の促進
- ②大型船舶に対応した港湾機能の拠点的确保
- ③「民」の視点での効率的な運営体制の確立
- ④船舶の運航効率改善のための制限の緩和等

### 【選定経緯】

- 平成22年6月 国際バルク戦略港湾 公募
- 平成22年8,12月 応募者からの計画書プレゼンテーション
- 平成23年5月 国際バルク戦略港湾 選定

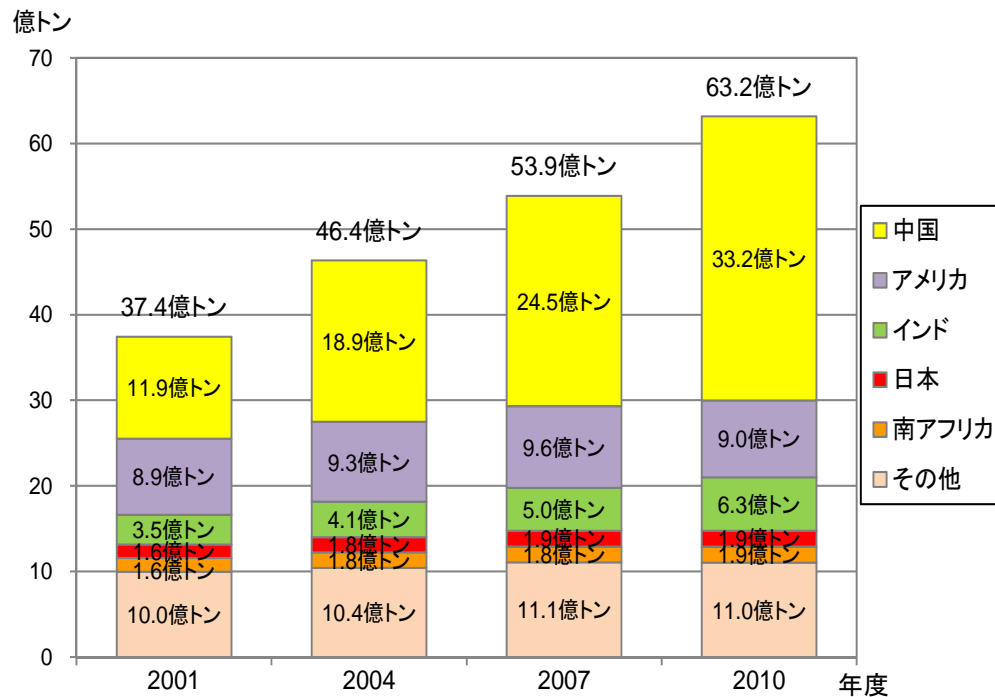
# 石炭の輸入から消費までの流れ

- 石炭は、一般炭と原料炭に大別され、一般炭は電力事業や、セメント、製紙・パルプ等の製造業におけるエネルギー源として使用されている一方、原料炭は主に製鉄工程において必要となるコークスの原料として使用されている。
- 一般炭は、原料炭に比べ、消費者が多種・多数存在している。

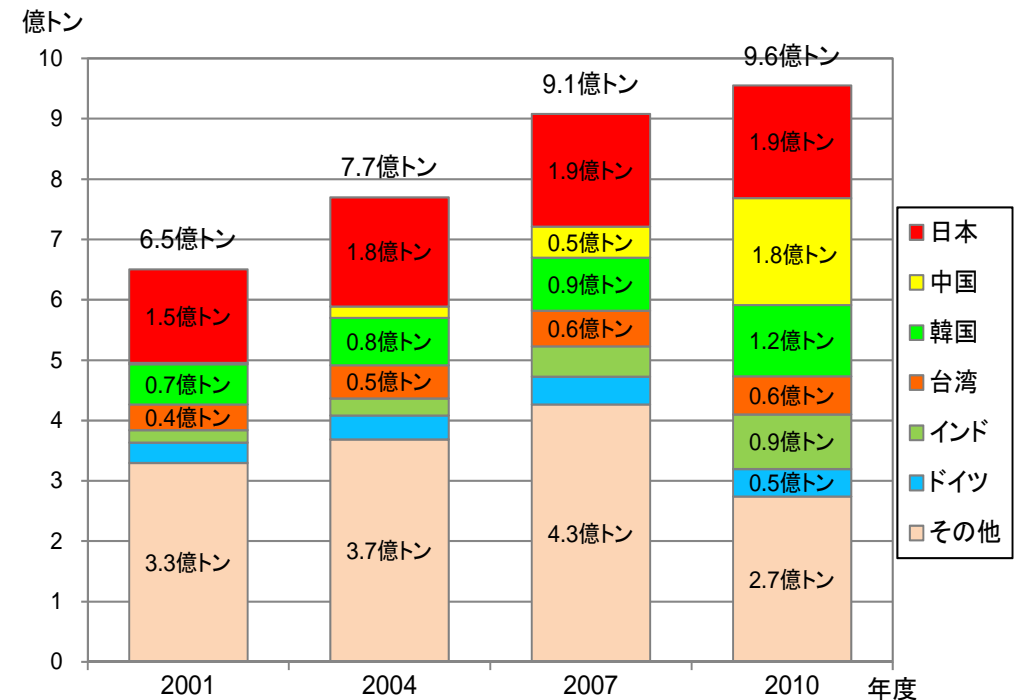


# 石炭を巡る状況について

- 近年、経済成長に伴い、アジアの石炭消費量が増加傾向にある。
- 経済成長著しい中国、韓国といった国において、石炭の輸入が急激に増えつつある状況。



図：世界の石炭消費量の推移



図：世界の石炭輸入量の推移

出典：2001以降のデータについては資源エネルギー庁「エネルギー白書」、  
2010年のデータについてはIEA「Coal Information」より国土交通省港湾局作成

# 我が国の電源構成の推移

- 我が国の電源開発は、1970年代のオイルショックによる石油火力依存の見直しを経て、1980年代からは原子力・LNG火力・石炭火力による電源構成へと変遷してきたところ。
- 現在、石炭は電源構成の約4分の1を占め、発電のための主要なエネルギー源となっている。

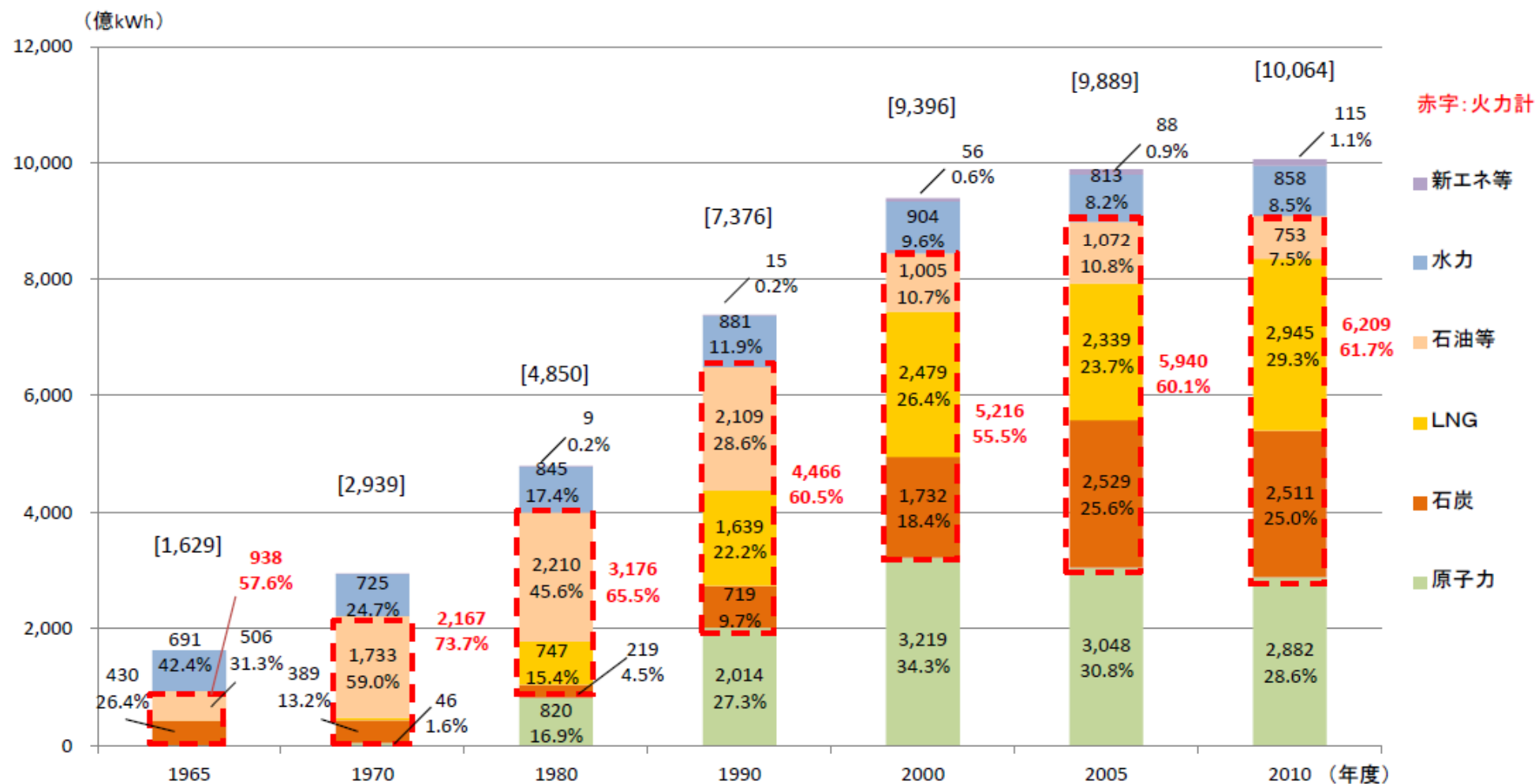


図: 電源構成の推移

出典: 第13回 総合資源エネルギー調査会基本問題委員会会議 (平成24年2月22日)資料

# 石炭燃料の優位性

- 石炭は他の化石燃料に比べ、価格は低位で安定している。リーマンショック後においても価格変動は少なかった。
- 石炭火力の燃料コストは、LNG火力や石油火力に比べて約1/2以下であり、2030年においては発電効率向上などにより、更にコストが抑制される見通し。

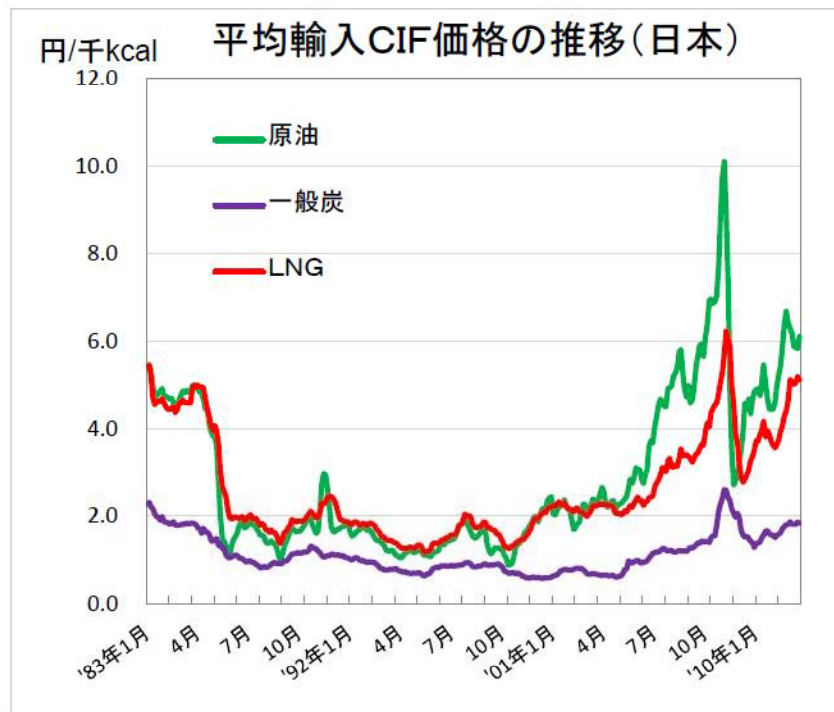


図:化石燃料の価格推移

出典:第24回総合資源エネルギー調査会基本問題委員会  
(平成24年5月24日)資料「これまでの議論を受けて」

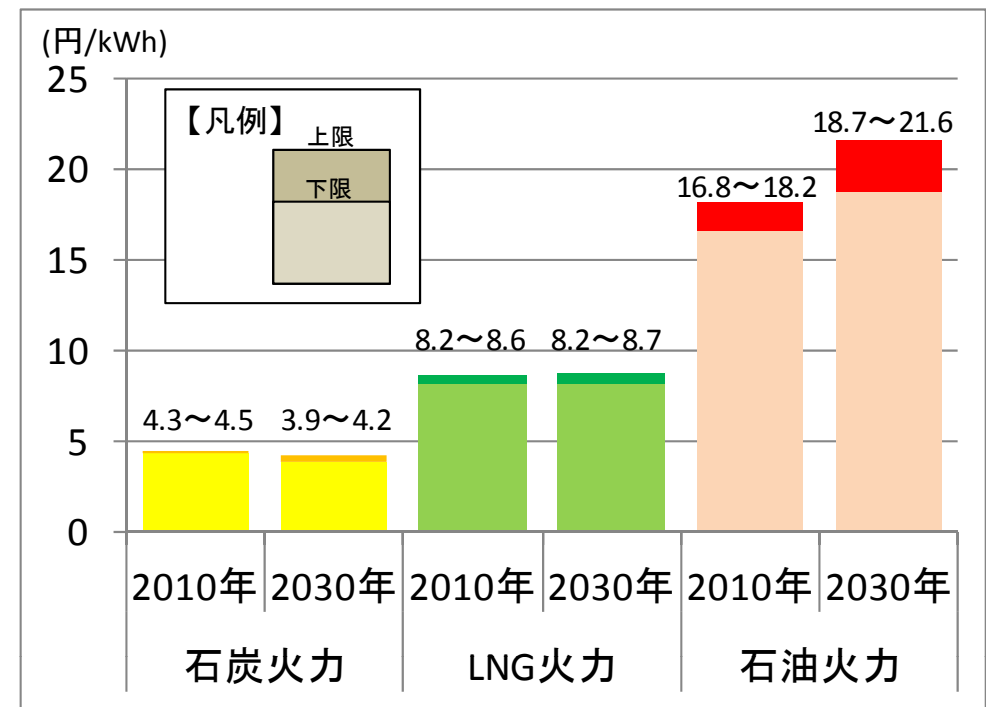


図:電源別の燃料コスト

出典:第5回エネルギー・環境会議(平成23年12月21日)  
「コスト等検証委員会報告書」

# 石炭の位置づけについて

- 現在、エネルギー・環境会議において、今後のエネルギーのあり方(エネルギーミックスの姿)について議論がなされており、今夏を目途として新しいエネルギー基本計画が策定される予定。
- 原子力発電等の今後のシェアについて複数案での検討がなされており、石炭火力発電のシェアに関して、現行計画において、2030年で11%としていたものを、18~21%へ見直すことが検討されている。

表:火力発電の燃料構成  
(総発電電力量に占める割合)の推計

	原子力	再生可能 エネルギー	火力	石炭	LNG	石油
選択肢(1)	0%	35%	65%	21%	38%	6%
選択肢(2)	15%	30%	55%	20%	29%	5%
選択肢(3)	20% ~ 25%	25% ~ 30%	50%	18%	27%	5%
現行計画	45%	20%	35%	11%	20%	4%
2010年度 (実績)	約26%	約10%	約63%	約24%	約29%	約10%

(※)上記の値については、今後の議論により変更される可能性がある。

出典:第11回エネルギー・環境会議(平成24年6月29日)  
資料「エネルギー・環境に関する選択肢(案)」を基に  
港湾局作成



# 石炭(一般炭)輸入の拠点性について

○徳山下松港・宇部港、小名浜港においては、相当量の移出を行っている実績があり、また、連携港が多数存在し、2次輸送又は複数港寄りにより、広範囲への裨益が期待されることから、石炭貨物輸送の国際バルク戦略港湾として選定している。

表：徳山下松港・宇部港及び小名浜港の拠点性

(単位：万トン)

港湾名	輸入量 (一般炭)	2次輸送(移出量)		複数港寄り		実績 (2次輸送(A)+ 複数港寄り(C))	将来見込み (2次輸送(B)+ 複数港寄り(D))	当該港湾を經由して 輸送される港湾
	H22実績	H22実績(A)	将来見込み(B)	H22実績(C)	将来見込み(D)			
徳山下松・宇部	1,296	587	750	69	69	656	819	小野田、東播磨、東予、竹原、下関、 他34港
衣浦	1,004	1	1	0	0	1	1	青森、三池
松浦	700	0	0	264	264	264	264	橋、他
橋	585	0	0	16	16	16	16	-
小名浜	484	118	280	11	560	129	840	広野(専用港湾)、相馬港、茨城港、 酒田港、能代港、他5港

※赤字は将来見込まれる貨物量。国際バルク戦略港湾の2次輸送及び複数港寄りに係る貨物量については、各港から提出されたバルク計画書の値を基に記載。国際バルク戦略港湾以外の港湾の貨物量についてはヒアリングによる。

※緑字は、今後新たに2次輸送及び複数港寄りを行うことが計画されている港。

# 小名浜港 港湾計画 一部変更

平成24年7月5日  
交通政策審議会  
第49回港湾分科会  
資料 4-4

小名浜港位置図



本港地区

東港地区

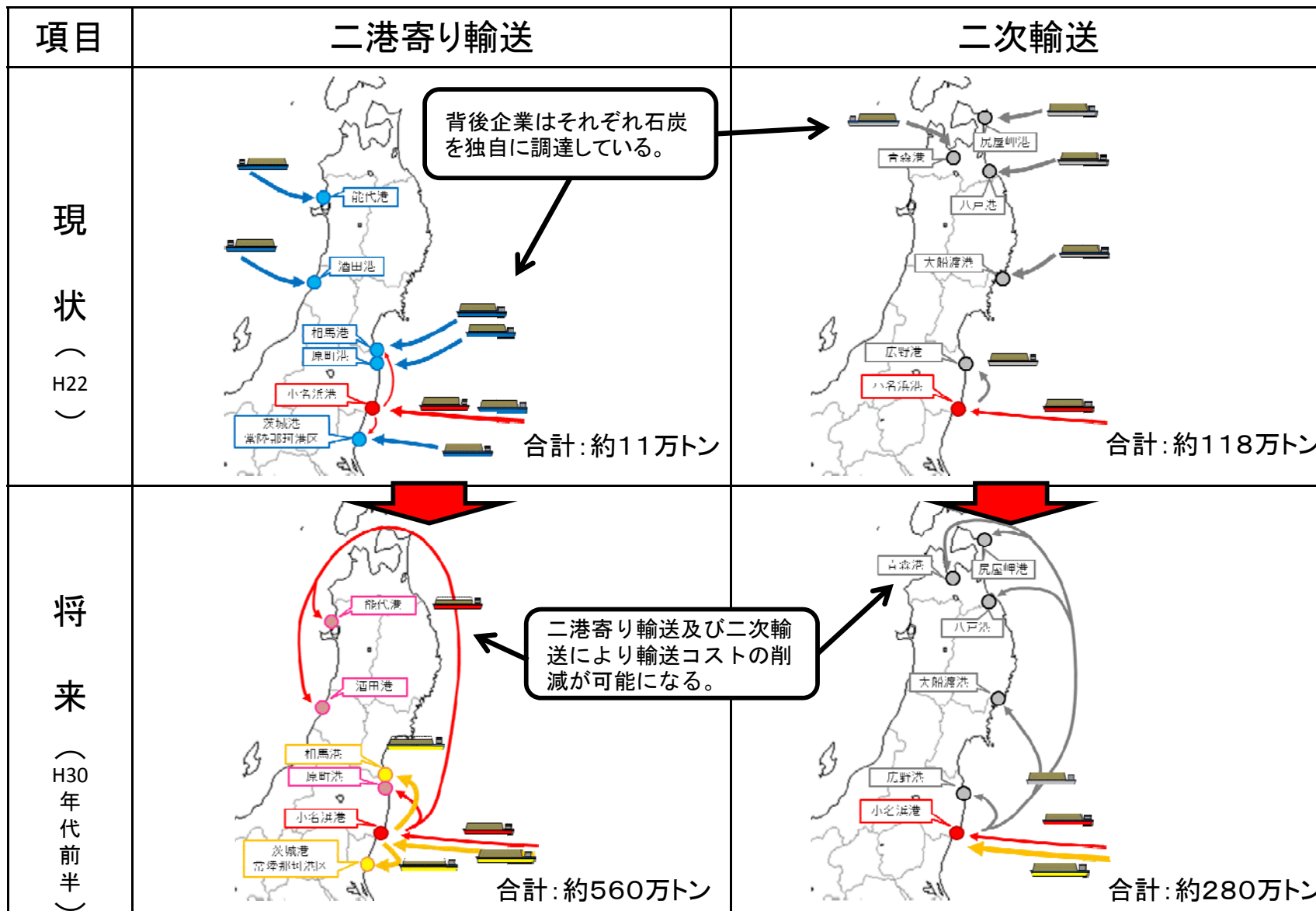
計画変更箇所





# 二港寄り輸送及び二次輸送を利用した輸送の効率化

- 現在、東北及び北関東に立地する多くの電力会社や製造業は、火力発電及び自家発電用の燃料となる石炭を70,000DWT級程度の船舶を利用し、独自輸送により調達している。
- 小名浜港の国際バルク戦略港湾の計画において、将来、175,000DWT級等の大型船舶を活用した二港寄り輸送及び二次輸送を行い、輸送コストの削減を図ることとしている。

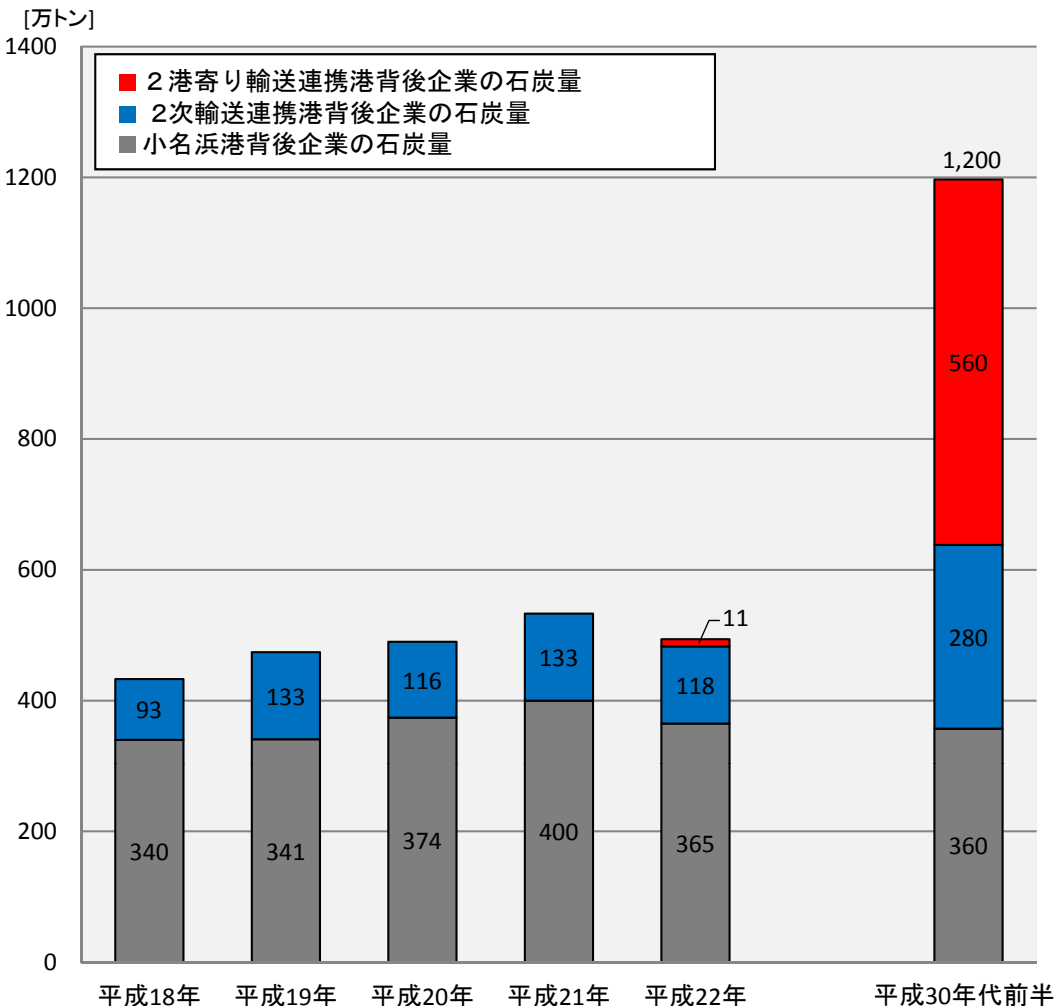


- [凡例]
- : 7,000~8,000DWT級
  - : 70,000DWT級
  - : 90,000DWT級
  - : 175,000DWT級

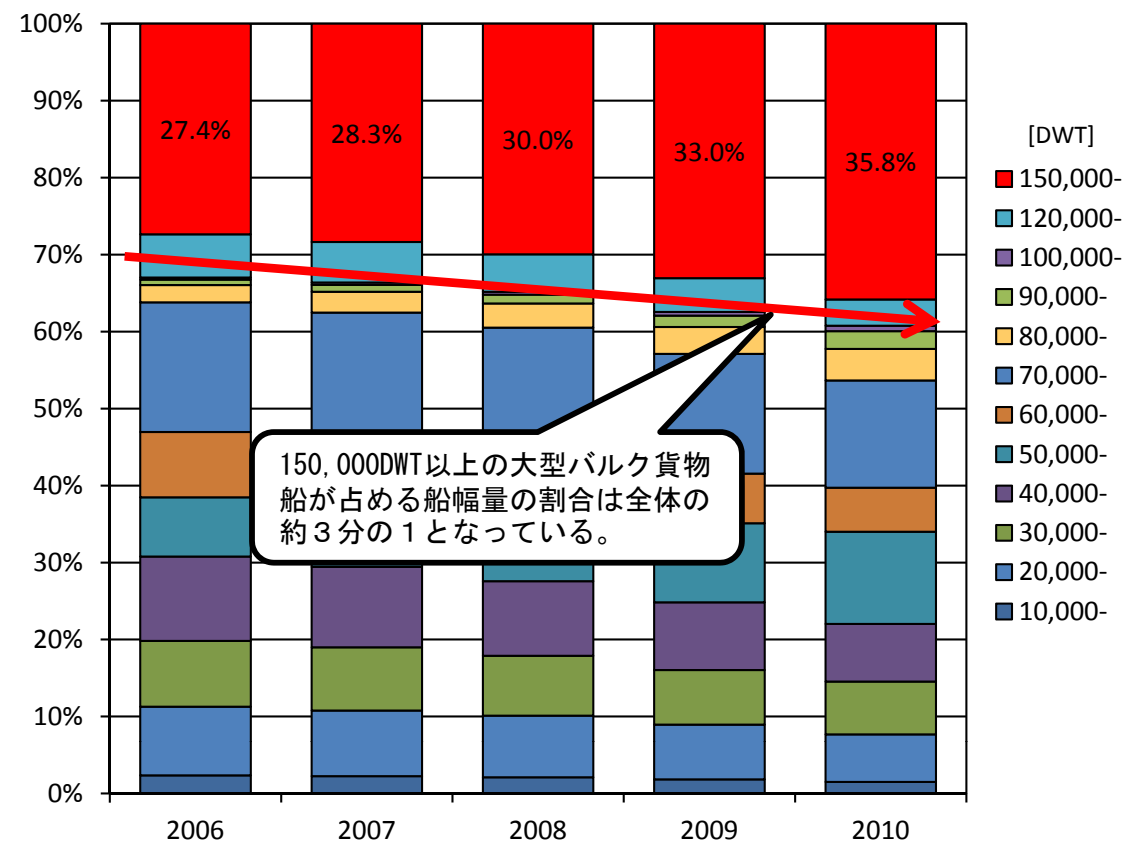
※表中の数値は、大型船舶を活用した二港寄り輸送及び二次輸送により連携港で取り扱われる石炭量

# 大水深岸壁が必要な理由

- 石炭等を輸送するバルク貨物船は、近年大型化が進み、150,000DWT以上の船舶は船腹量で約36%まで増加している。また、150,000DWT以上の船舶については、概ね水深20m以上の岸壁を要する場合がある。
- 東北及び北関東地方における石炭取扱拠点港である小名浜港に大水深岸壁を整備することにより、現在水深不足を理由に減載入港している船舶の満載入港が可能となり、また、東北・北関東地方に立地する企業は、大型船舶によるスケールメリットを活かした輸送を行い、石炭を安価に調達することが可能となる。



図：小名浜港を利用して調達される石炭量の推移



船腹区分(DWT)	1~2万	2~3万	3~4万	4~5万	5~6万	6~8万	8~10万	10~12万	12~15万	15万以上
平均喫水(m)	8.6	9.8	10.4	11.4	12.3	13.6	14.1	14.4	16.9	18.2

※岸壁水深は、対象船舶の喫水に喫水の10%を加えた値を設定することを標準としている。

図：バルク貨物船の推移(DWT総計構成比)

# 石炭輸送船を取り巻く環境

- 韓国、台湾をはじめとする近隣国には、大水深岸壁を有する港が多数ある。
- 一方、日本では一般炭の輸入に関して、大水深岸壁を有する港が少ないのが現状。
- 近隣国と同等以上の受け入れ体制が確保できない場合、我が国の石炭輸送にあてる船が制限されることとなり、その結果、非効率な輸送となる恐れがある。

## <一般炭輸入港(日本)>

(国内の一般炭輸入量の上位10港)

国名	港名	最大岸壁水深 (m)	
日本	苫小牧	14.0	
	相馬	14.0	
	小名浜	14.0	
	衣浦	12.0	
	四日市	14.0	
	舞鶴	15.0	
	徳山下松	新南陽	10.0 (12.0)※
		徳山	12.8 (14.0)※
		下松	19.0
	宇部	11.0 (13.0)※	
	橘	14.0	
松浦	18.0		

## <一般炭輸入港(隣国)>

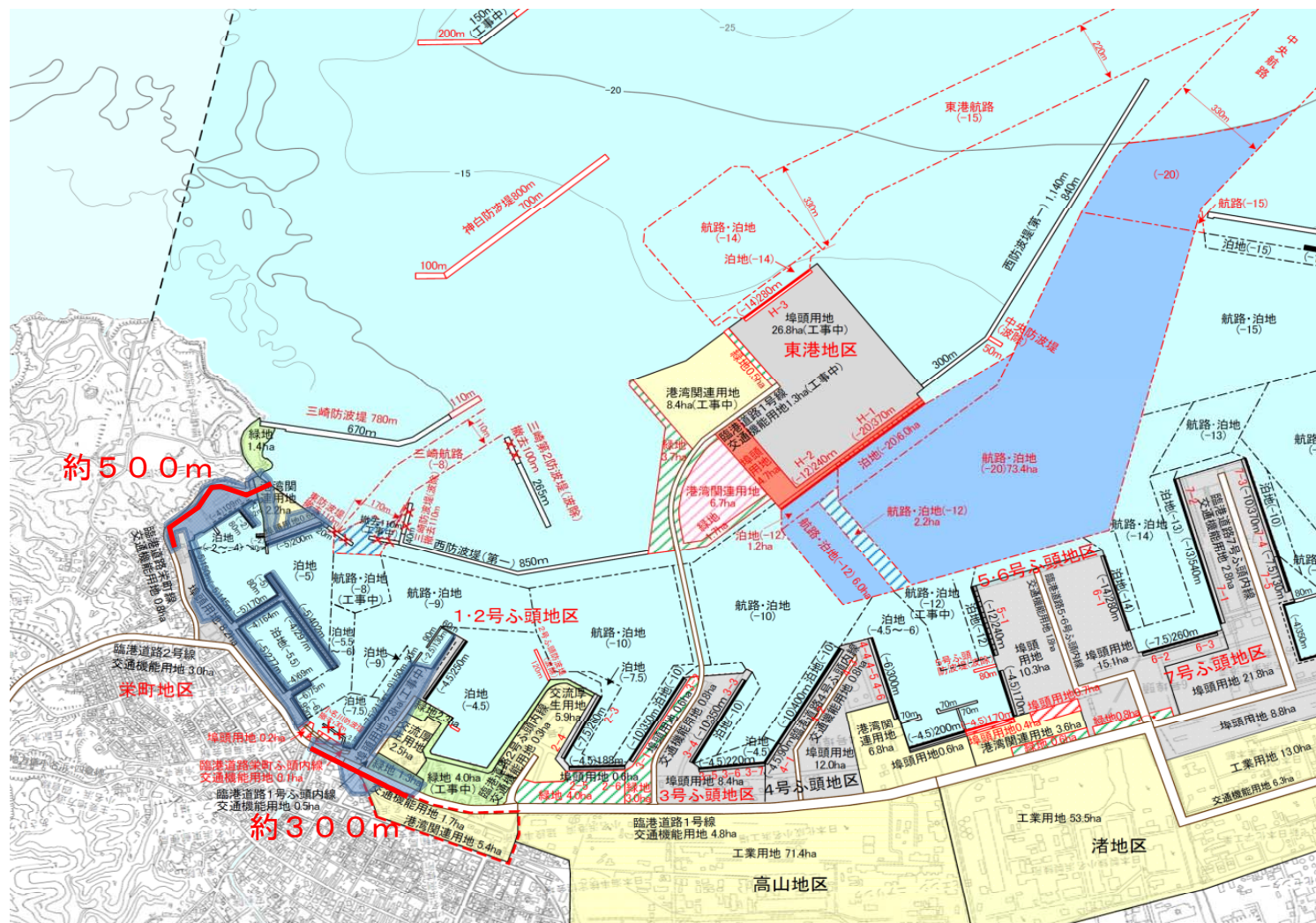
国名	港名	最大岸壁水深 (m)
韓国	光陽(カンヤン)	22.5
	浦項(ポハン)	19.0
	三千浦(サンチョンポ)	16.0
	保寧(ボリョン)	28.0
	泰安(タイアン)	19.0
	唐津(タンジン)	22.5
台湾	高雄(カオ)	16.5
	台中(タイチュウ)	17.0
	麦寮(バクリュウ)	17.5

※( )内の数字は、航路、泊地が整備された後に確保される水深

出典:Lloyd's Register「Ports&Terminals Guide」、Lloyd's「PORTS OF THE WORLD」、Shipping Guides「GUIDE TO PORT ENTRY」、国総研資料第525号(平成21年3月)「北東アジアにおける三大バルク貨物の輸送動向の分析」、企業・船会社等よりヒアリング、各港湾HPに基づき国土交通省港湾局作成

# 東日本大震災をふまえた小名浜港の防災計画

東日本大震災をふまえ、港湾管理者である福島県は防災施設(構造検討中)の建設計画検討及び平成24年度を目途とした官民連携による港湾BCPの策定作業を進め、小名浜港防災計画の充実を図ることとしている。



(凡例) 赤:防災施設整備イメージ  
青:L1地震による津波浸水域



# 確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
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の拠点</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 特に、世界的な需要が増加し、かつ輸送船舶の大型化が進展している、穀物（とうもろこし、大豆）、鉄鉱石、石炭の3品目について、「選択と集中」の考え方に基づき選定した「<u>国際バルク戦略港湾</u>」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になることに鑑み、「選択と集中」の合理性・実現可能性を十分精査した上で、<u>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。</u></li></ul>

※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23年9月15日施行）

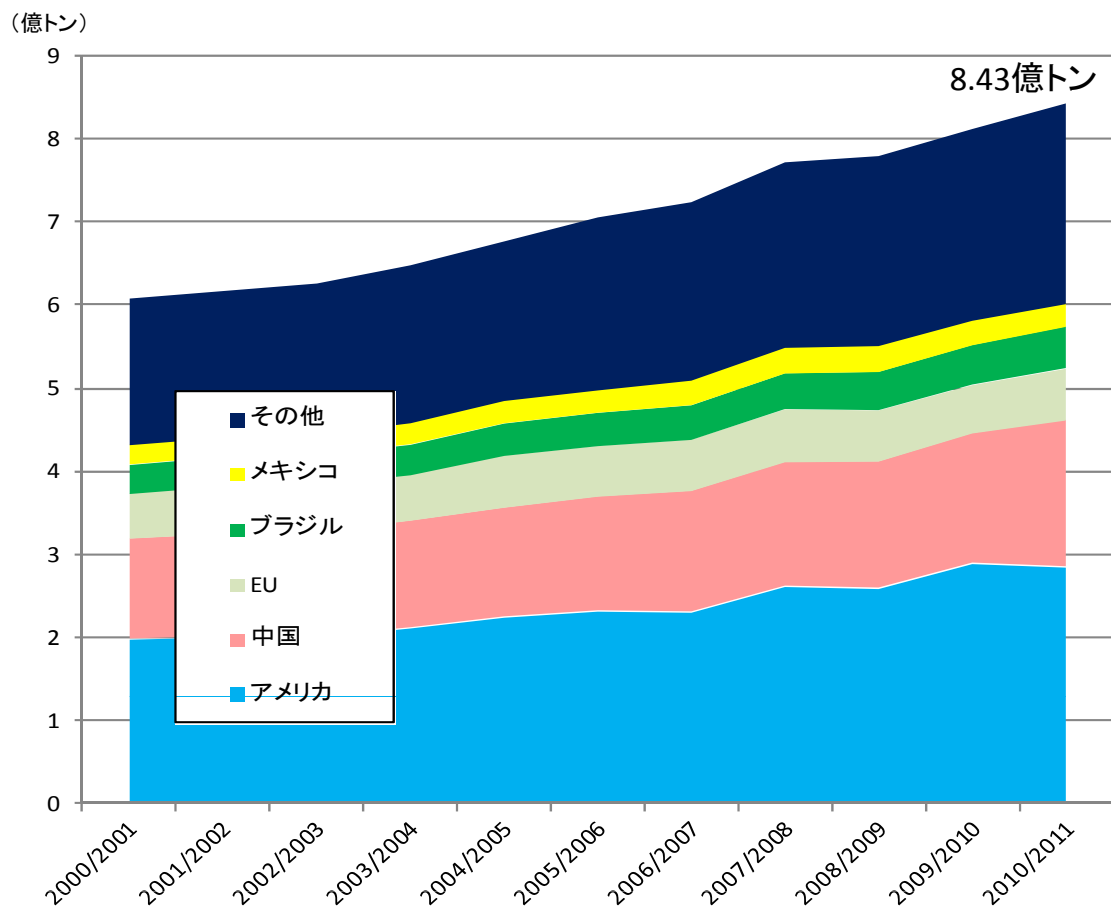
# 穀物(とうもろこし)輸入を 取り巻く環境について

平成24年7月5日  
国土交通省 港湾局

# 世界における穀物（とうもろこし）の消費量と輸入量の状況

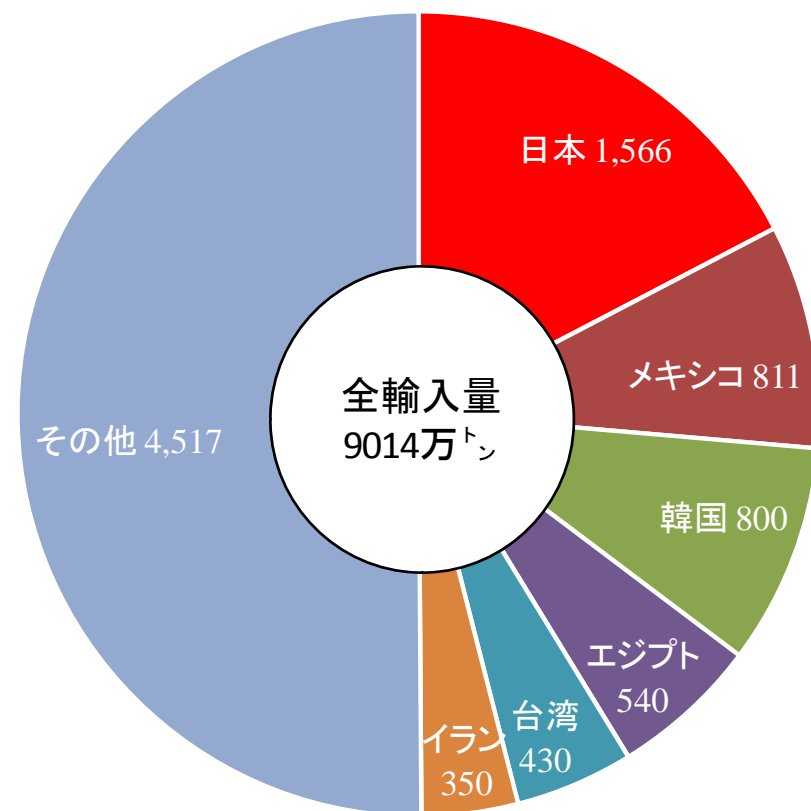
- アメリカと中国をはじめとして、世界のとうもろこし消費量は年々増加している。
- 日本は世界最大のとうもろこし輸入国である。

【世界のとうもろこしの消費量の推移】



出典：USDA「PS&D」より国土交通省港湾局作成  
（一部欠損データについては、港湾局推計により補間）

【世界のとうもろこしの輸入量(2010/2011)】



出典：USDA「PS&D」より国土交通省港湾局作成

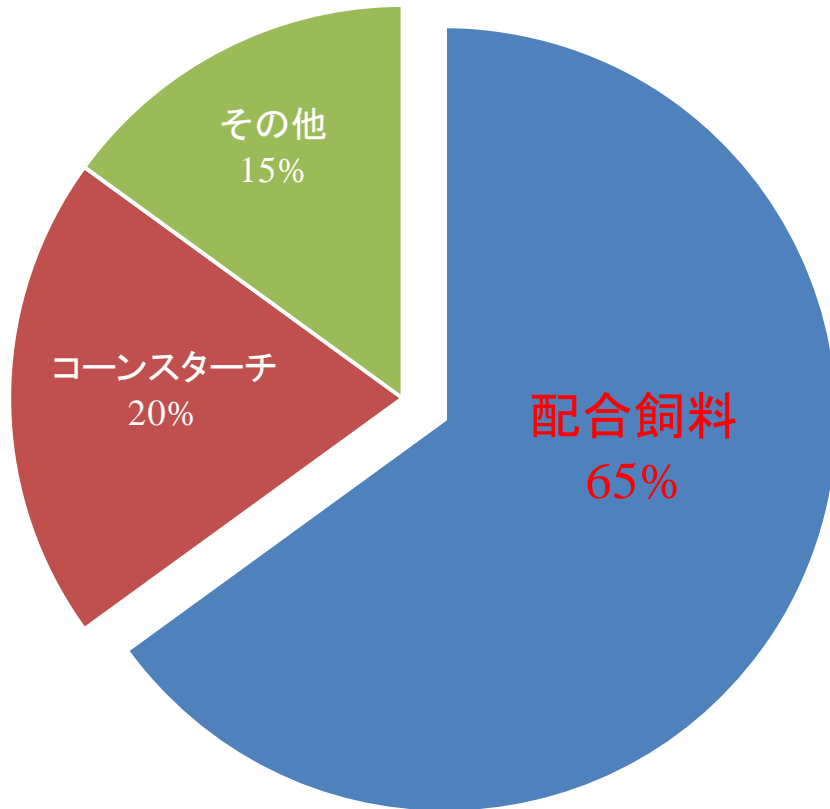
# 日本においてとうもろこしが必要不可欠な理由

- 日本で消費されるとうもろこしの65%は配合飼料に用いられている※<sup>1</sup>。
- 配合飼料の約半分にはとうもろこしが配合されており※<sup>2</sup>、日本の畜産業を支える配合飼料の生産にはとうもろこしが必要不可欠である。

※<sup>1</sup>日本スターチ糖化工業会HPより

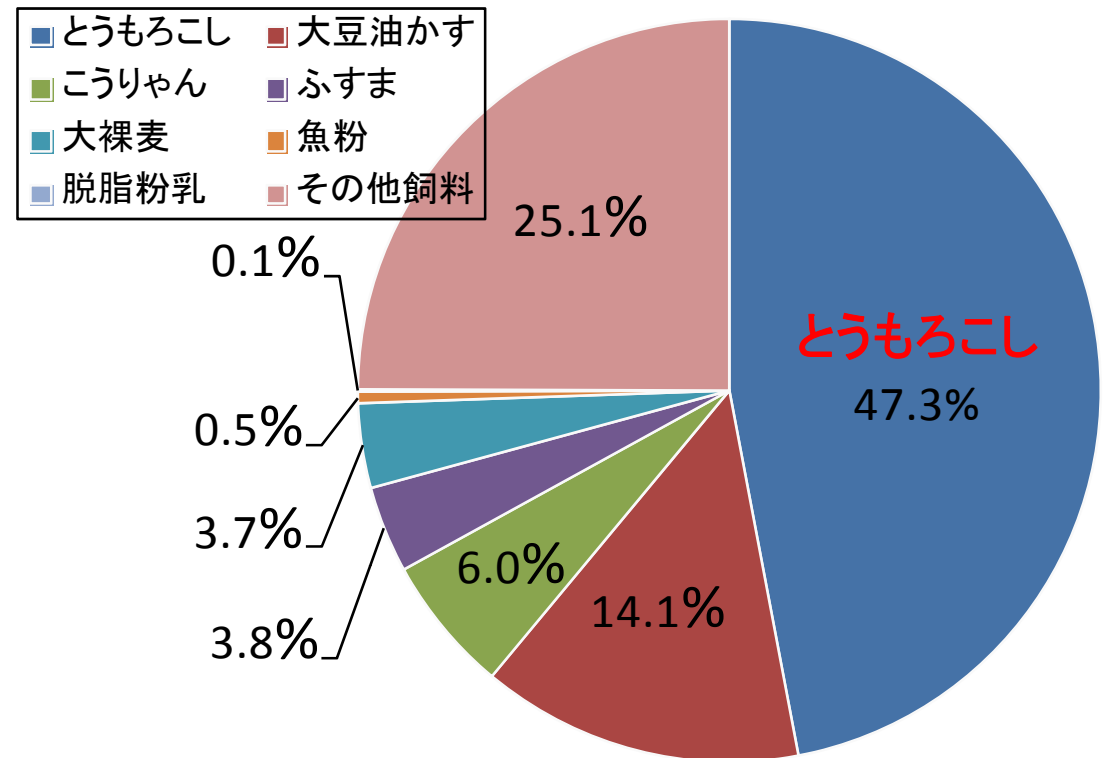
※<sup>2</sup>飼料栄養学に基づく配合割合

【日本におけるとうもろこしの用途別割合】



出典：日本スターチ糖化工業会HPより

【配合飼料に占めるとうもろこしの割合(重量ベース)】

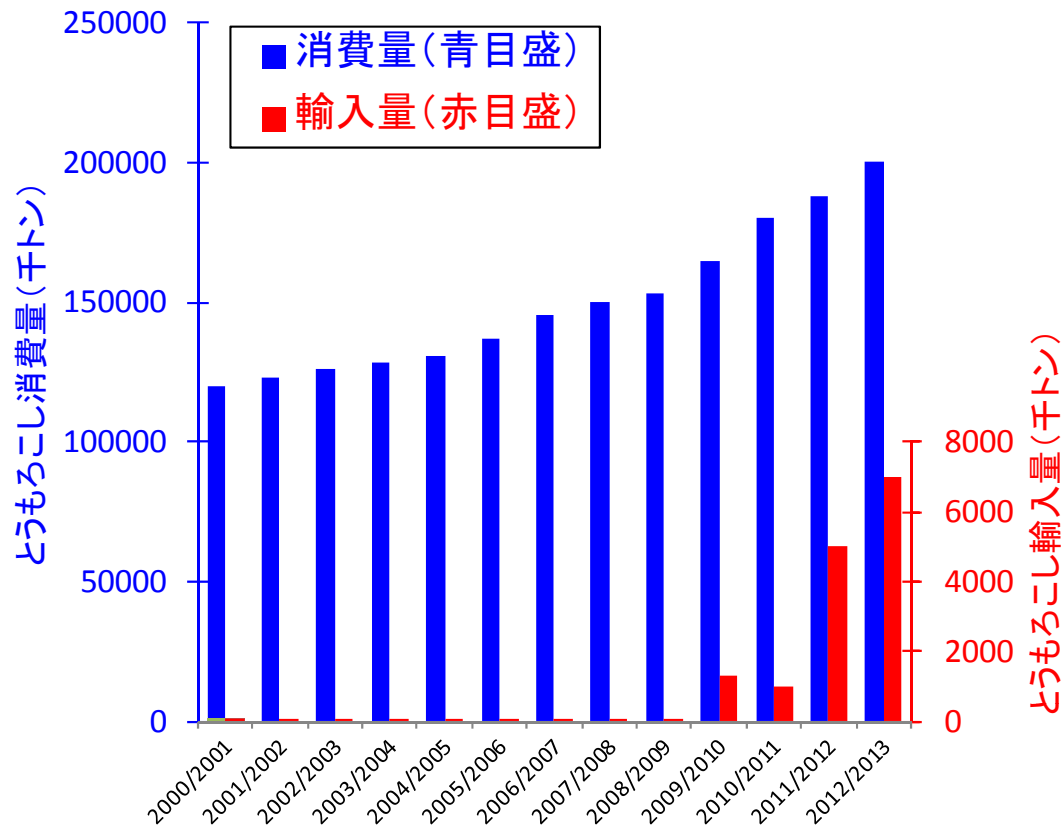


出典：(社)配合飼料供給安定機構HPより国土交通省港湾局作成

# とうもろこし輸入国としての中国の台頭

- 中国のとうもろこし消費量は年々増加しており、近年は輸入量が増加している。
- 船舶の大型化への対応において、日本は中国に遅れている。
- とうもろこしを巡る競争の激化の中で、日本は調達コストにおいて不利となる恐れがある。

## 【中国のとうもろこしの消費量と輸入量の推移】



出典：USDA「PS&D」より国土交通省港湾局作成

## 【穀物輸入港における岸壁水深の比較】

### <穀物輸入港(隣国)>

国名	港名	最大岸壁水深 (m)
中国	ターリエン 大連	15.0
	チンファンダ 秦皇島	13.0
	チンタオ 青島	13.5
	リーチャオ 日照	15.0
	ニンボウ 寧波	14.5
	フクシュウ 福州	12.0
	ホッカイ 北海	14.5
	コウホク 黃埔	13.0

### <穀物輸入港(日本)>

国名	港名	最大岸壁水深 (m)
日本	釧路	12.0 [16.0]
	苫小牧	14.0
	八戸	13.0
	鹿島	12.0
	名古屋	12.0 [14.0]
	清水	12.0 [14.0]
	衣浦	12.0
	神戸	12.5
	水島	12.0 [14.0]
	志布志	13.0
	鹿児島	12.5

■ : 最大岸壁水深14mを超える港

「最大岸壁水深」欄の[]は、港湾計画上の最大水深を表す

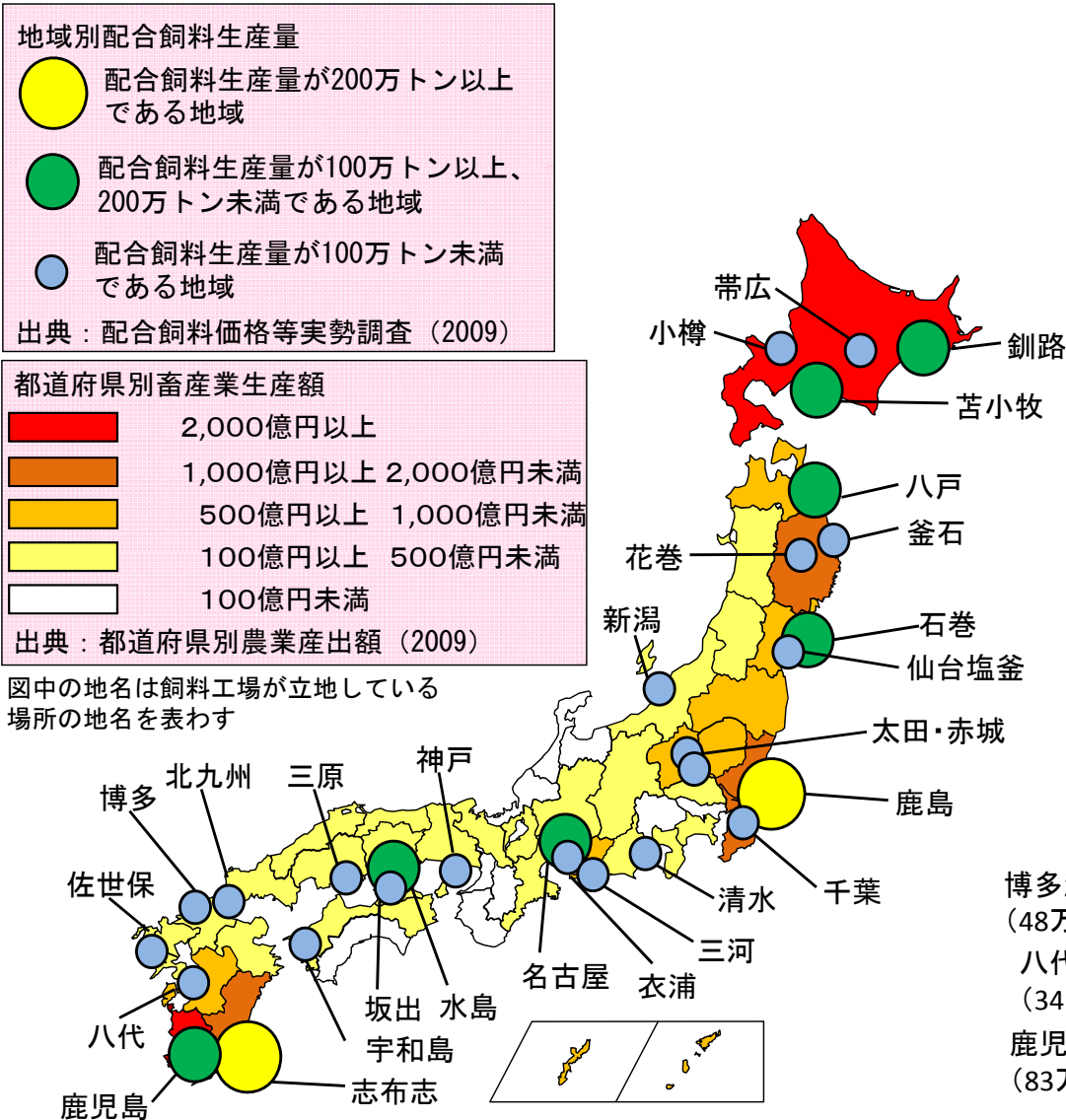
出典：企業ヒアリング、各港湾HP

Lloyd's Register「Ports&Terminals Guide」、Lloyd's「PORTS OF THE WORLD」、Shipping Guides「GUIDE TO PORT ENTRY」等より国土交通省港湾局作成(2010. 4)

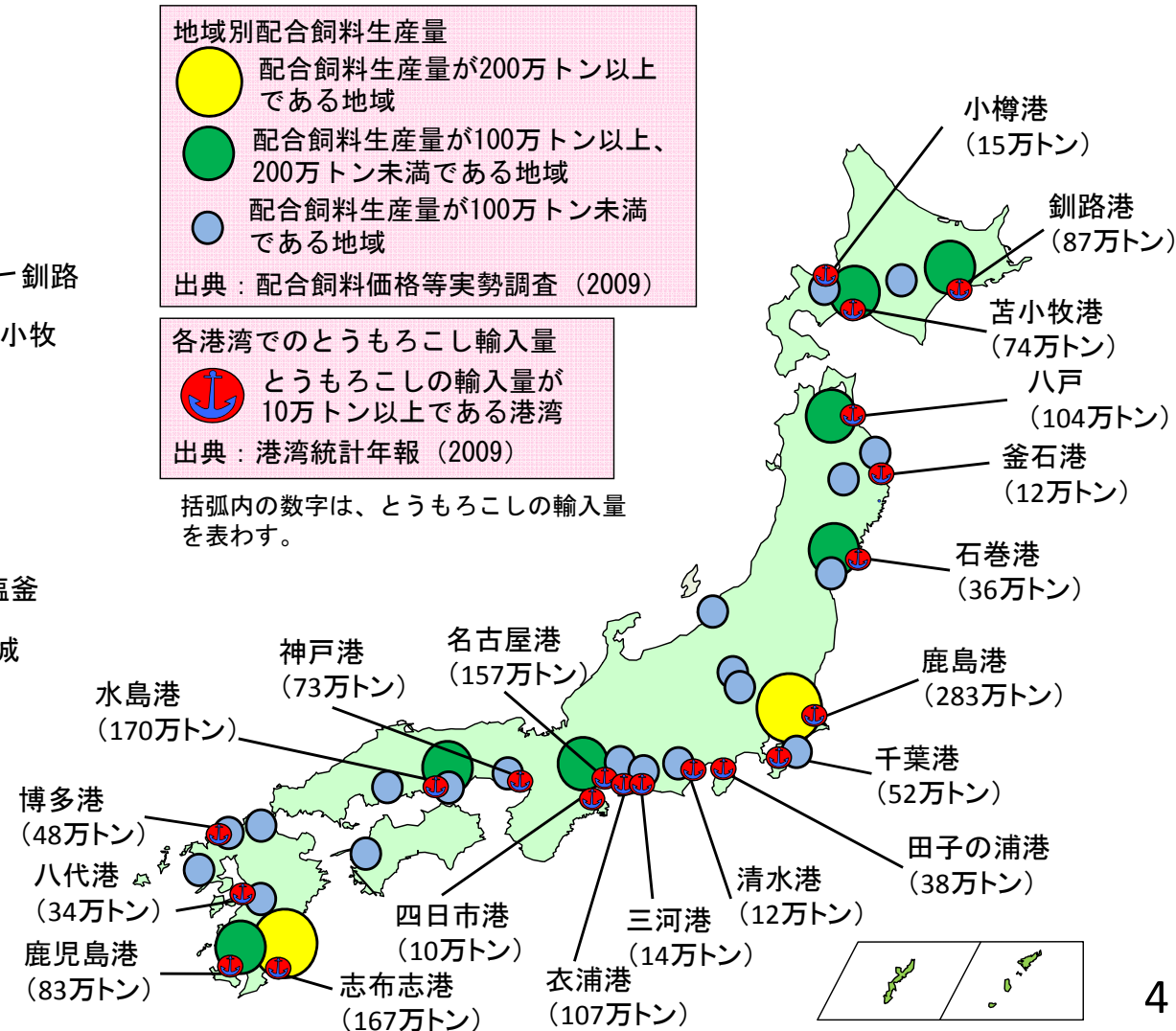
# とうもろこし輸入港湾の周辺における飼料工場の立地状況

- 畜産業が盛んな地域の近傍に多くの飼料工場が立地している。
- 飼料用とうもろこしは北米等からの輸入に依存しており、港湾の周辺に飼料工場が集積している。

## 都道府県別の畜産業規模と地域別の配合飼料生産量



## 港湾におけるとうもろこし輸入量と地域別の配合飼料生産量



# 国際バルク戦略港湾（穀物）の概要

## 目標



- 2015年まで 現在主力となっている輸送船舶（パナマックス船（岸壁水深：14m程度））の満載での入港に対応。
- 2020年まで パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶（ポストパナマックス船（岸壁水深：17m程度））の満載での入港に対応。

平成23年5月に国際バルク戦略港湾を選定

## 釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港




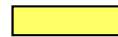
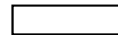
なお、「清水港・田子の浦港」に関しては、次世代大型船舶について、名古屋港をファーストポートとし、これと連携しつつ対応を図ることとする。

### <凡例>

-  国際バルク戦略港湾 ※1
-  とうもろこし輸入量が10万トン以上の港湾

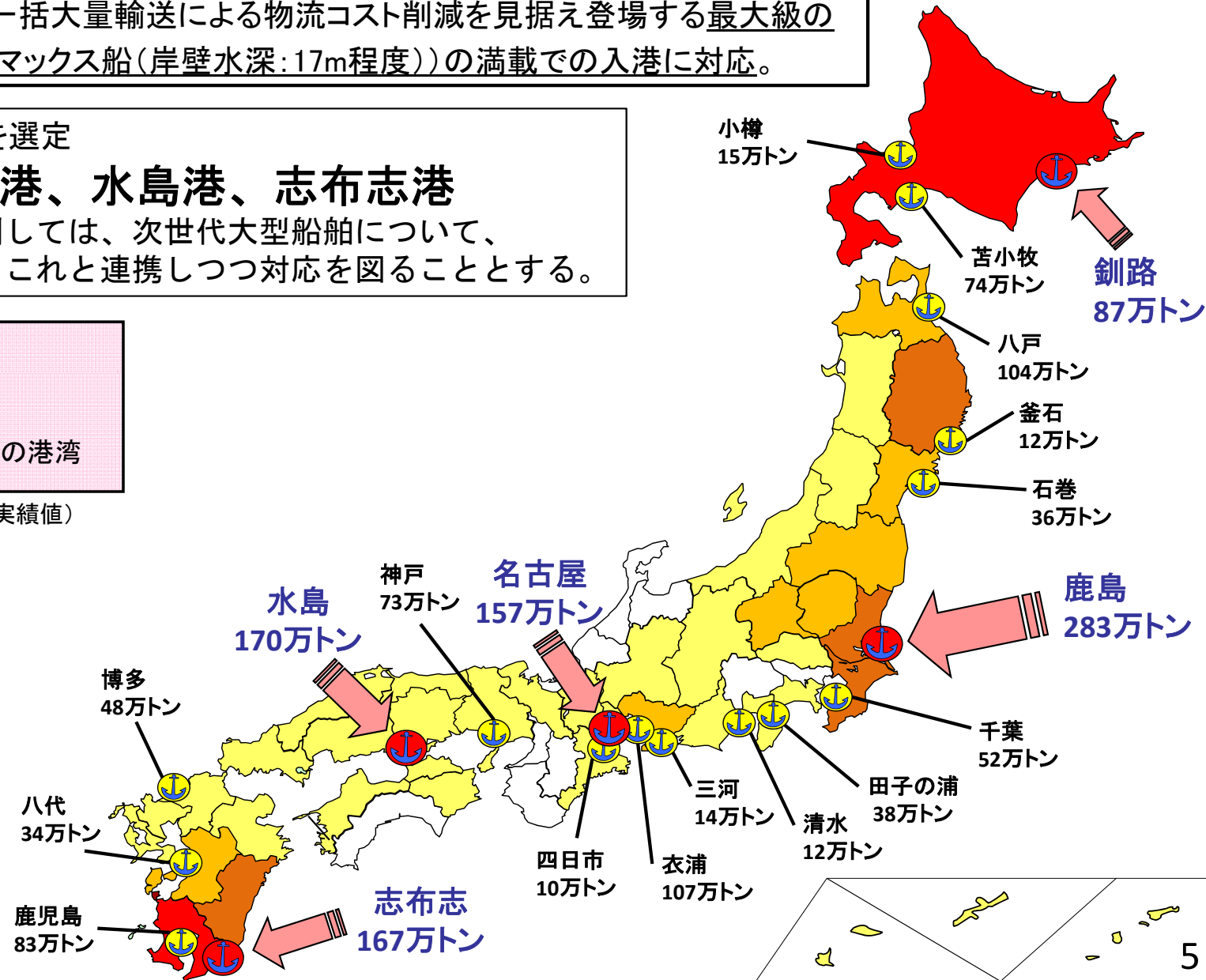
※1 右図の貨物量はとうもろこしの輸入量（2009年実績値）  
（コンテナ貨物は除く）  
出典：「港湾統計（年報）2009」

都道府県別畜産業生産額（2009年）

-  2,000億円以上
-  1,000億円以上 2,000億円未満
-  500億円以上 1,000億円未満
-  100億円以上 500億円未満
-  100億円未満

出典：都道府県別農業産出額（H21）

国土交通省港湾局作成



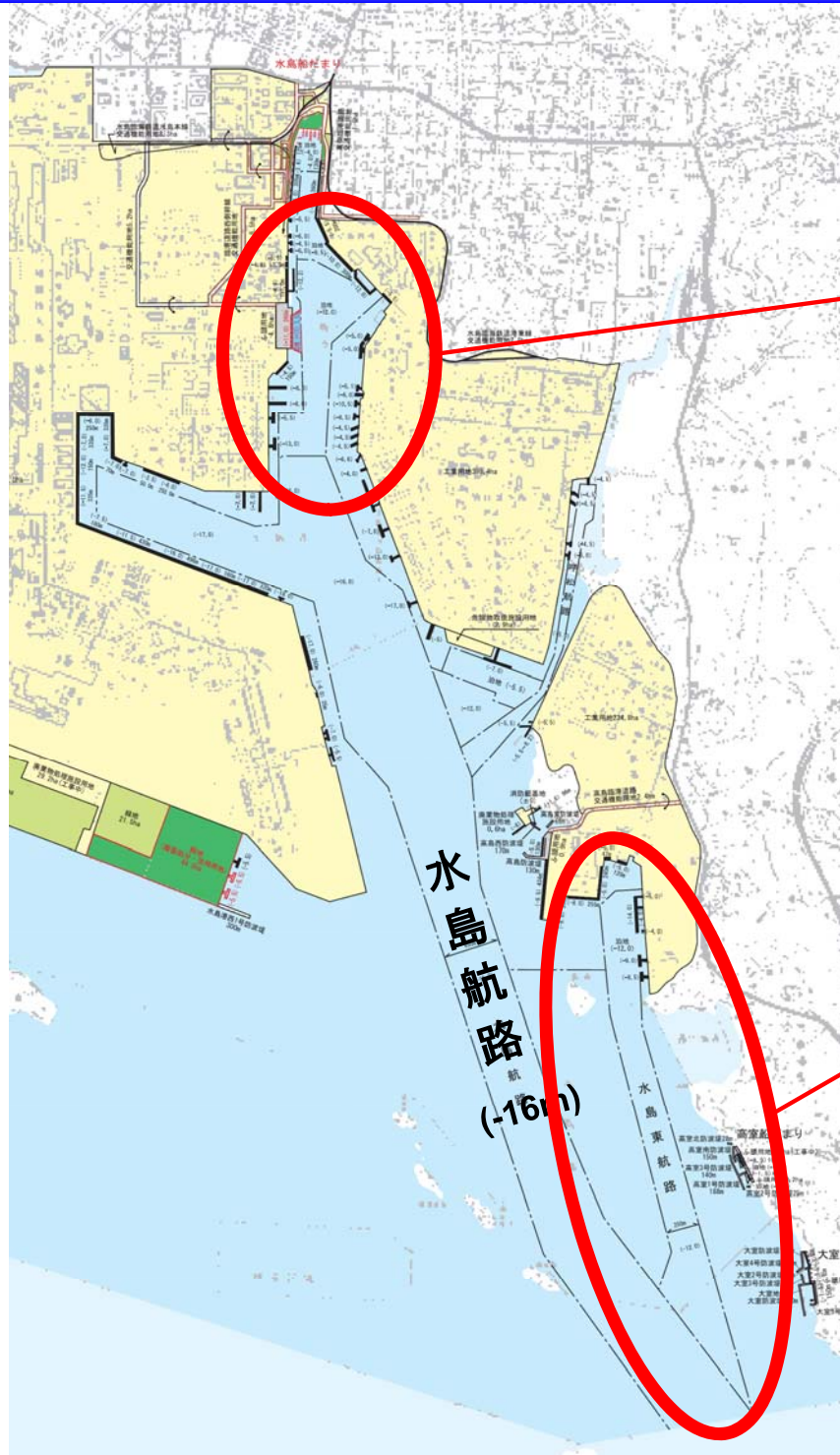
# 水島港 港湾計画 一部変更（水島地区）

平成24年7月5日  
交通政策審議会  
第49回港湾分科会  
資料 4-5





# 水島港（水島地区）の利用状況



## 【パシフィックグ레인センター(株)側】

パシフィックグ레인センター専用ドルフィン（水深-12.3m×1バース）

- 平成22年には、主にとうもろこし、豆類等194万tを取扱。
- 現在、専用埠頭前面の泊地が水深12mのため、パナマックス船は満載で入港することができず、減載による喫水調整を余儀なくされている。

## 【瀬戸埠頭(株)側】

瀬戸埠頭専用ドルフィン（水深-14m×1バース）

- 平成22年には、主に原塩、とうもろこし等186万tを取扱。
- 現在、水島東航路及び泊地が水深12mのため、パナマックス船は満載で入港することができず、減載による喫水調整を余儀なくされている。

# 水島港 計画変更内容 (パシフィックグレンセンター(株)側)

パシフィックグレンセンター(株)側

パシフィックグレンセンター専用ドルフィン(水深-14m×1バース)  
 ○パナマックス船の満載入港に対応するため、専用埠頭計画及び水域施設計画を変更する。

(今回計画)

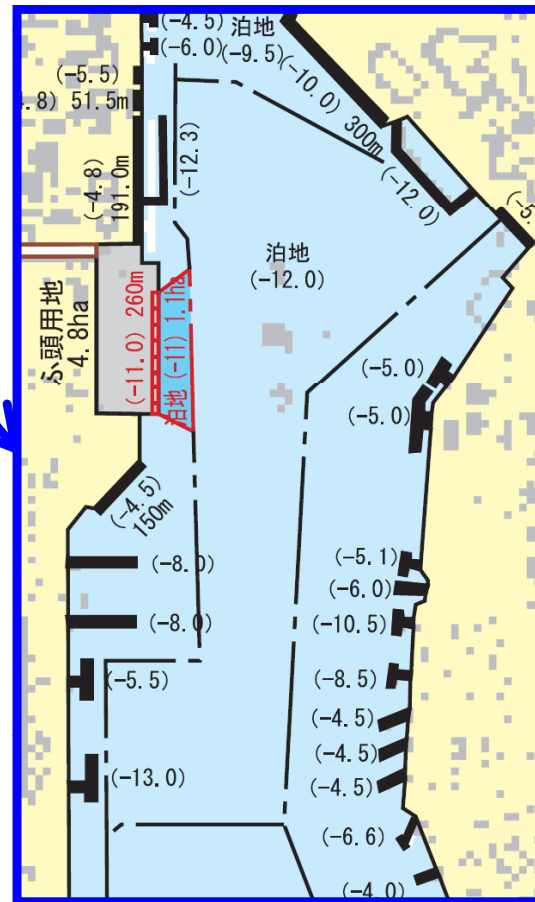
専用埠頭 : 水深 -14m ドルフィン 1バース (新規)

航路・泊地 : 水深 -14m 33.8ha (新規)

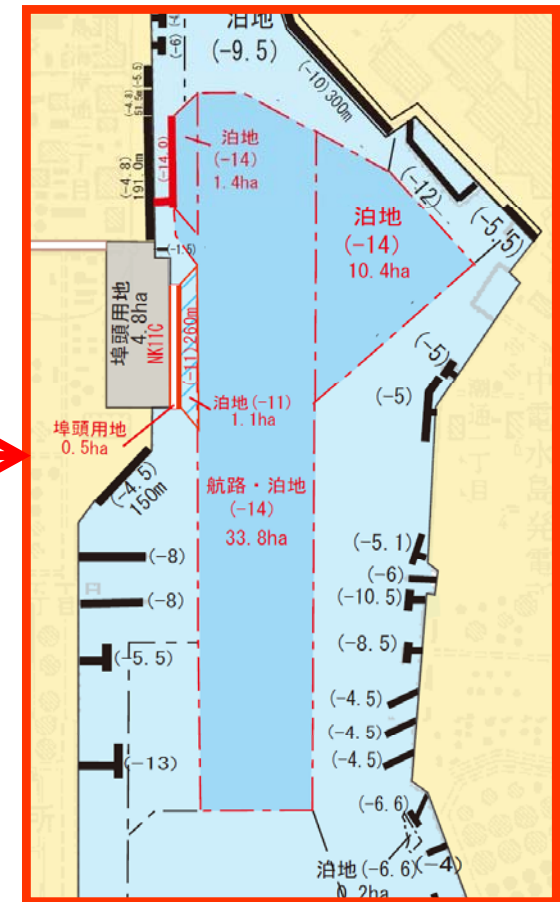
泊地 : 水深 -14m 11.8ha (新規)



既定計画



今回計画



# 水島港 計画変更内容 (瀬戸埠頭(株)側)

瀬戸埠頭(株)側

瀬戸埠頭専用ドルフィン(水深 -14m×1バース)  
○パナマックス船の満載入港に対応するため、水域施設計画を変更する。  
(今回計画)

専用埠頭 : 水深 -14m ドルフィン 1バース (新規)

航路 : 水深 -12m → -14m (変更)

航路・泊地 : 水深 -14m 18.1ha (新規)

泊地 : 水深 -14m 12.3ha (新規)



既定計画



今回計画



# 国際バルク戦略港湾（穀物）の概要

## 目標


- 2015年まで 現在主力となっている輸送船舶（パナマックス船（岸壁水深：14m程度））の満載での入港に対応。
- 2020年まで パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶（ポストパナマックス船（岸壁水深：17m程度））の満載での入港に対応。


平成23年5月に国際バルク戦略港湾を選定

## 釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港

なお、「清水港・田子の浦港」に関しては、次世代大型船舶について、名古屋港をファーストポートとし、これと連携しつつ対応を図ることとする。




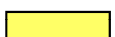
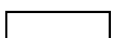
### <凡例>

 国際バルク戦略港湾 ※

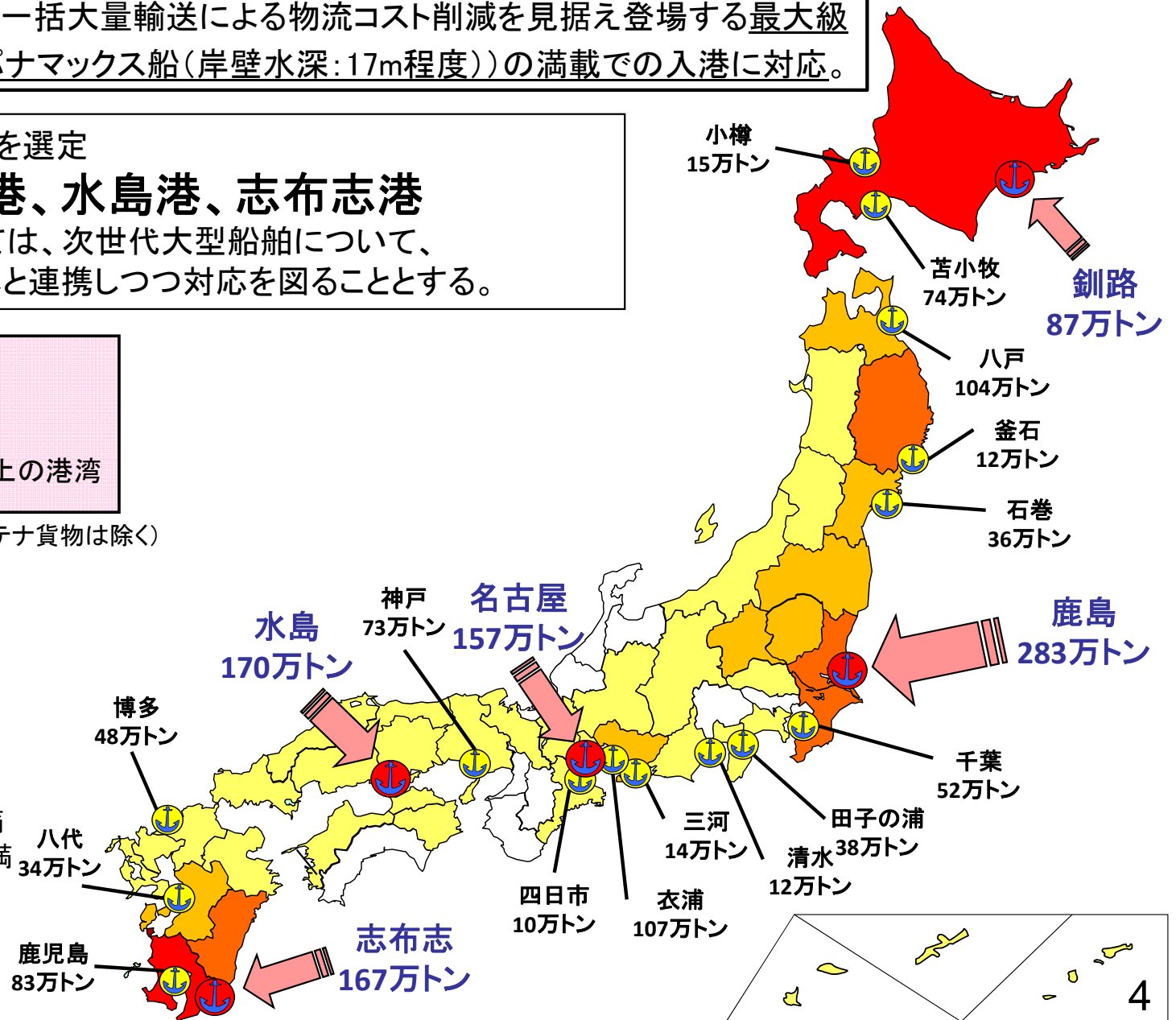
 とうもろこし輸入量が10万トン以上の港湾

※ 右図の貨物量はとうもろこしの輸入量（コンテナ貨物は除く）  
出典：「港湾統計（年報）2009」

### 都道府県別畜産業生産額

	2,000億円以上
	1,000億円以上 2,000億円未満
	500億円以上 1,000億円未満
	100億円以上 500億円未満
	100億円未満

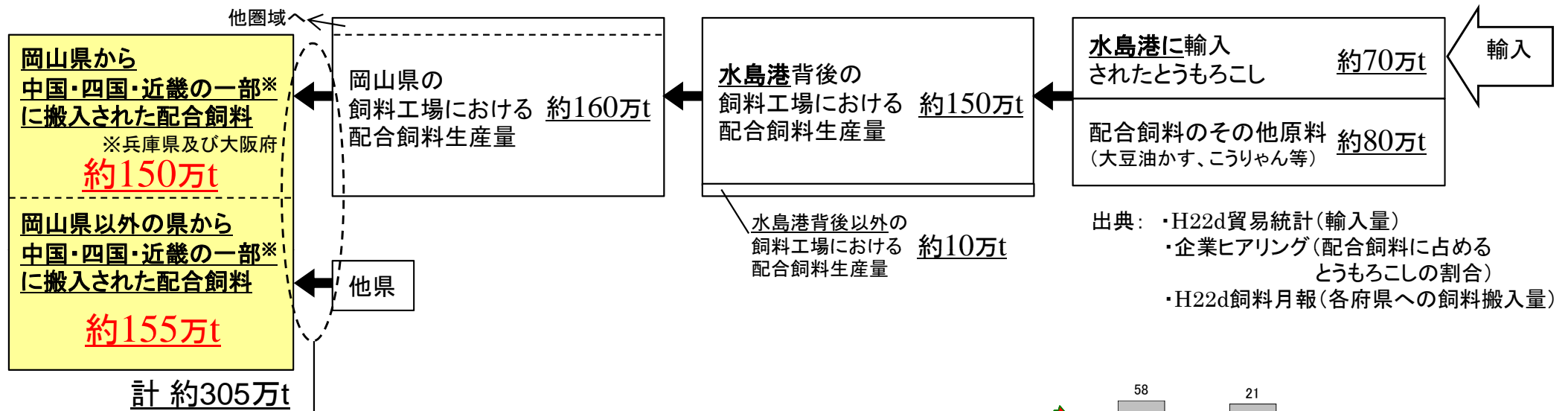
出典：都道府県別農業産出額（H21）  
国土交通省港湾局作成



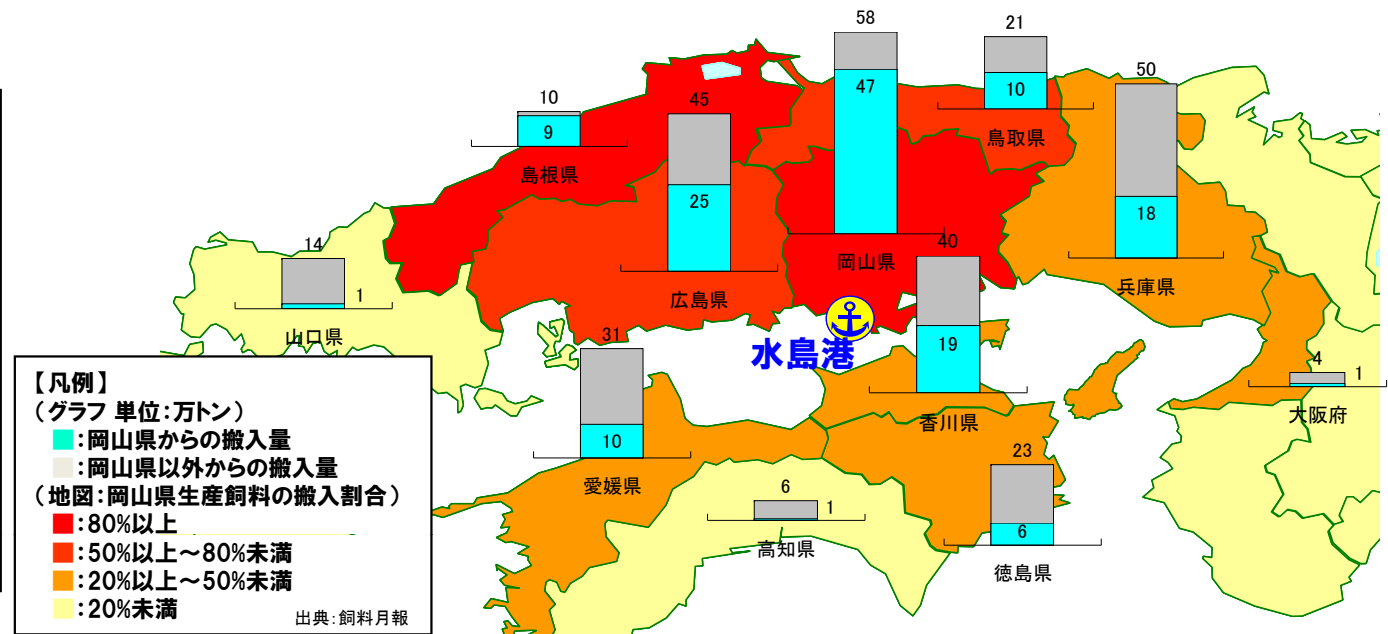
# 中国・四国・近畿の一部における水島港の重要性

- 平成22年度に中国・四国・近畿の一部に搬入された配合飼料のうち、約5割が岡山県で生産されている。
- 岡山県で生産される配合飼料のうち、約9割が水島港背後の工場で生産されている。
- 中国・四国・近畿において消費される配合飼料の水島港への依存度は高く、水島港の拠点性・重要性は大きい。

岡山県生産の配合飼料と水島港に輸入・移入されたとうもろこしの収支について



飼料工場から資料を搬出するトラック (中国地方整備局撮影)

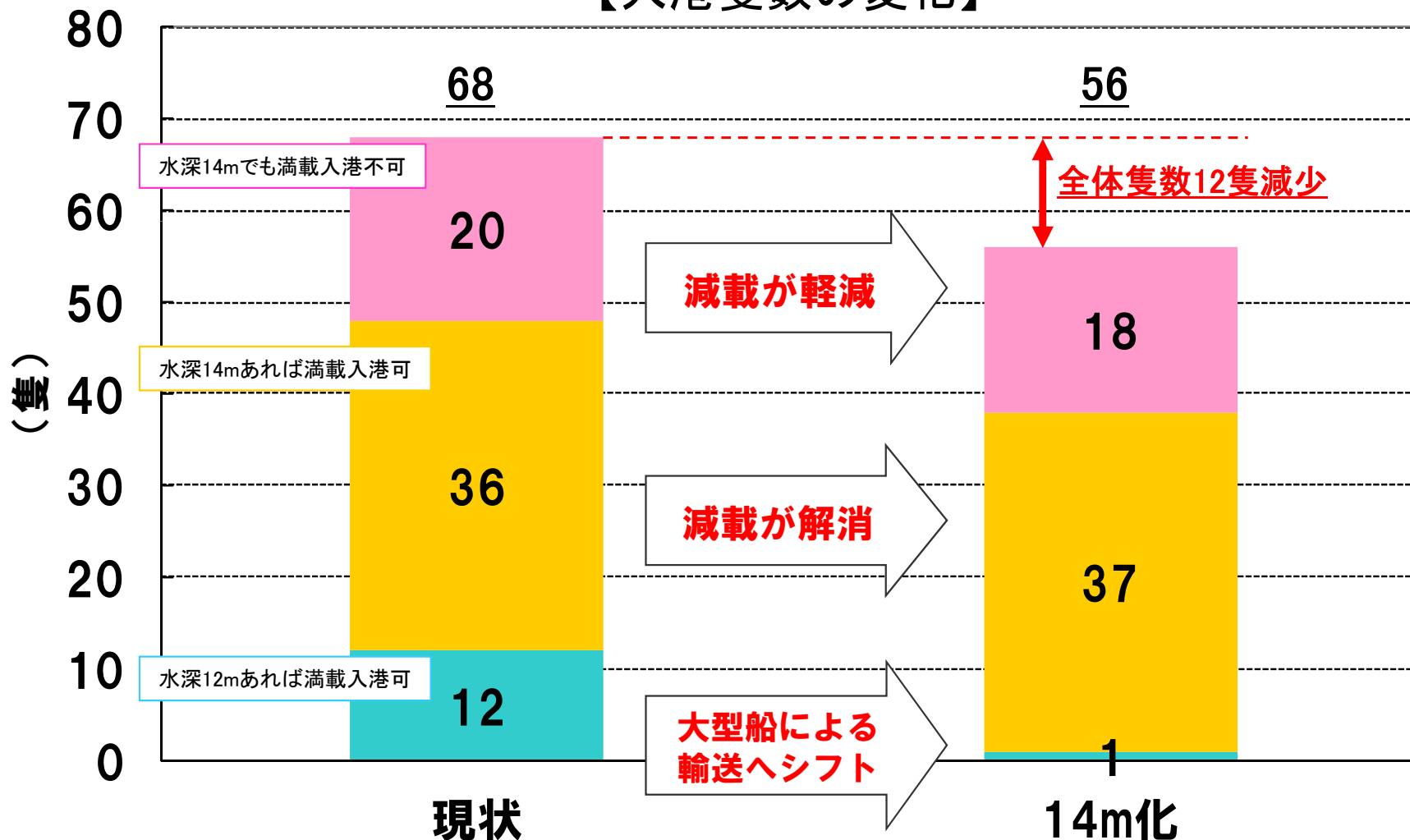


岡山県近隣の府県における飼料搬入量のうち岡山県から搬入された飼料の割合(H22d)

# 水島港における水域施設水深14m化による効果

- 水島港に入港後、パシフィックグレーンセンター専用ドルフィン及び瀬戸埠頭専用ドルフィンに係留した年間68隻の穀物輸送船のうち、56隻は満載時に必要水深12m超であり、これらは減載入港を行っている。(H23年実績)
- 水域施設及び係留施設の水深14m化により、入港船舶数が12隻減少する等の、輸送コストの縮減が図られる。

【入港隻数の変化】



※企業ヒアリングによる入港実績を基に国土交通省港湾局作成  
※14m時の隻数はH23貨物量ベースでの比較

# 水島港 港湾計画 一部変更（玉島地区）



玉島地区

計画変更箇所

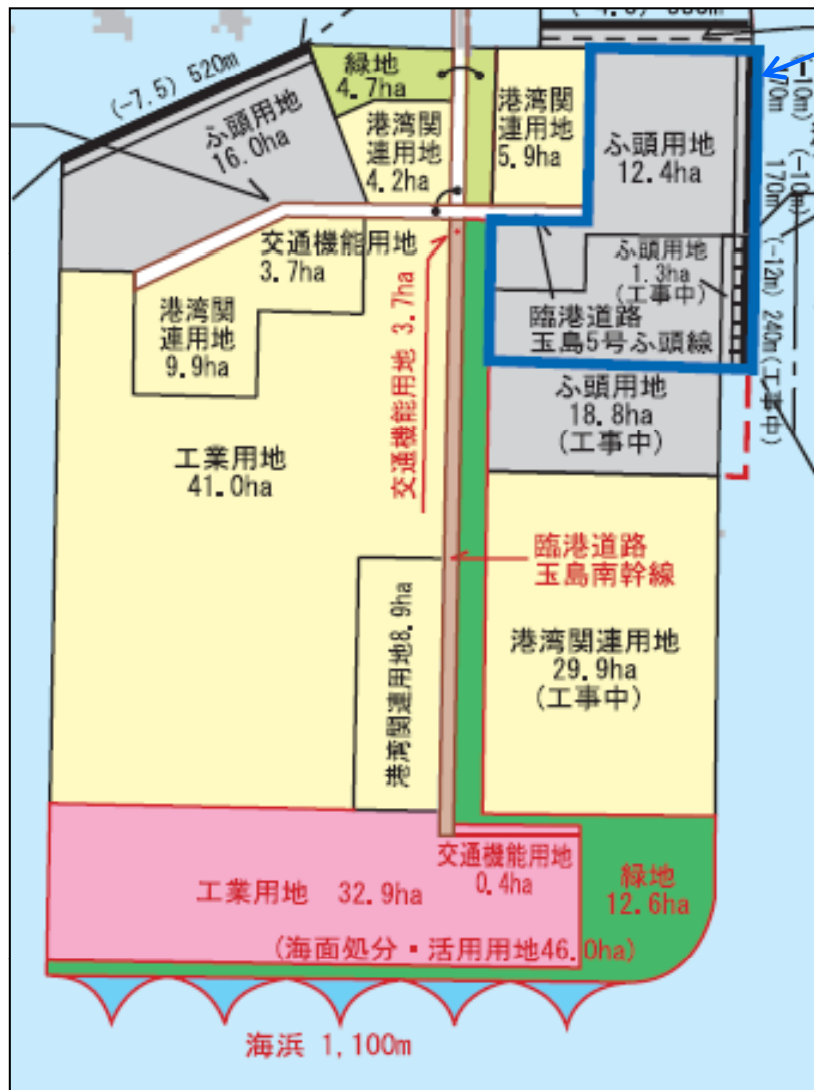
計画変更箇所

水島地区

# 港湾の効率的な運営に関する事項

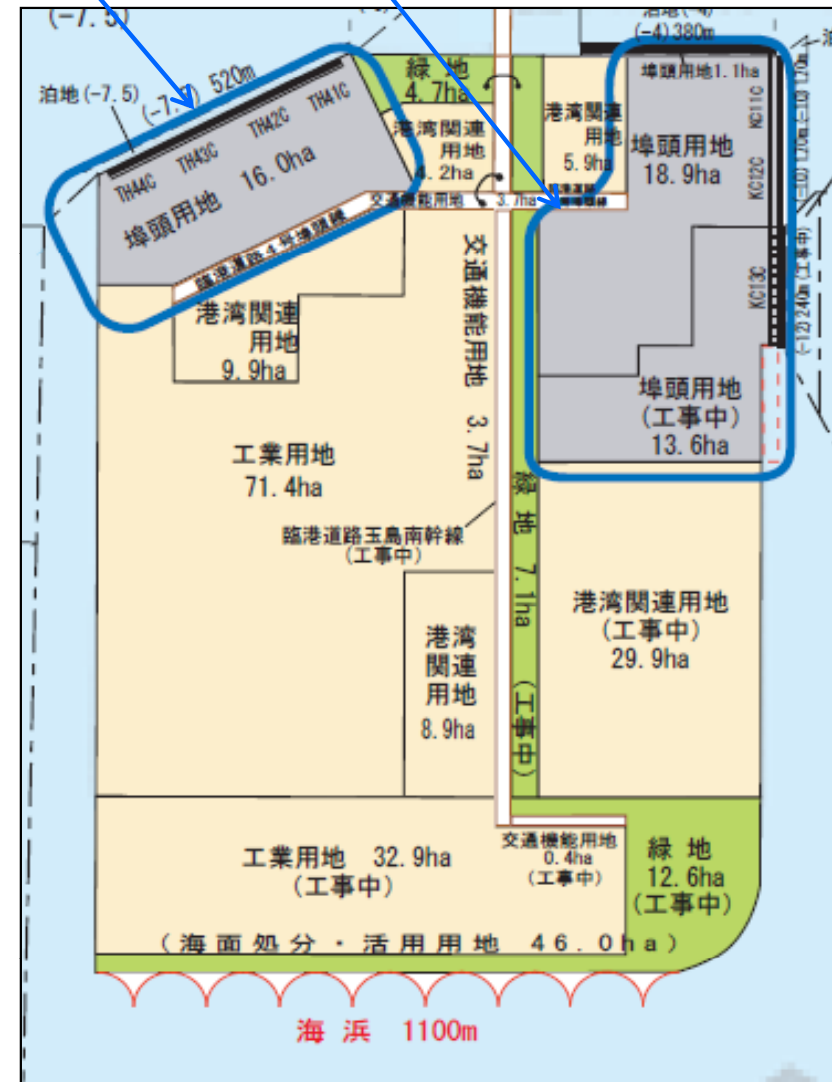
○港湾の一体的かつ効率的な運営の促進を図るため、効率的な運営を特に促進する区域を変更する。

(既定計画)



効率的な運営を  
特に促進する区域

(今回計画)





# 確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
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の拠点</p> <p>特に、世界的な需要が増加し、かつ輸送船舶の大型化が進展している、穀物(とうもろこし、大豆)、鉄鉱石、石炭の3品目について、「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」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になることに鑑み、「選択と集中」の合理性・実現可能性を十分精査した上で、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 民間能力の活用による港湾運営の効率化</p> <p>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きている。</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>

※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23年9月15日施行)