

平成22年3月9日  
交通政策審議会  
第37回港湾分科会  
資料1-2

# 国際バルク戦略港湾の検討状況

国土交通省港湾局

# 国土交通省成長戦略会議

## 国土交通省成長戦略会議

### 海洋立国

(担当委員:坂村委員、中条委員、御立委員、柳川委員、(大上委員))

観光

航空

国際

住宅  
都市

### 港湾の国際競争力強化

長安政務官の下、実務家を中心とした以下の委員会で、具体的な検討を進める。

- ①国際コンテナ戦略港湾検討委員会
- ②国際バルク戦略港湾検討委員会

### 外航海運の国際競争力強化

三日月政務官の下、実務家を含む有識者を中心とした「外航海運検討会」を立ち上げ、具体的な検討を進める。

# 国際バルク戦略港湾検討委員会(概要)

## 目的

我が国の産業及び国民生活に欠かせない物資である資源・エネルギー・食糧等の国際バルク貨物の世界的な獲得競争が進展しているなか、大型船による一括大量輸送の拠点となる港湾の「選択」と「集中」によりこれら物資の安価かつ安定的な輸送を実現するため、対象とする品目を選定した上で、選択する港湾についての、評価項目、選定案の作成等の検討を行う委員会を設置する。

## 委員

### <政府側>

長安 豊

国土交通大臣政務官

### <委員>

赤木 聰之

(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長

神田 正美

(株)三井物産戦略研究所地域活性化支援センター長

久保 昌三

(社)日本港運協会会長

黒田 勝彦

神戸大学名誉教授・神戸市立工業高等専門学校長

柴田 明夫

丸紅(株)丸紅経済研究所長

根本 勝則

(社)日本経済団体連合会産業政策本部長

長谷川 雅行

(株)日通総合研究所顧問

松島 格也

京都大学准教授

# 国際バルク戦略港湾検討委員会(検討経緯とスケジュール)

## スケジュール

- ・平成21年12月15日 第1回国際バルク戦略港湾検討委員会  
穀物(とうもろこし、大豆)、鉄鉱石、石炭を検討対象とした
- ・平成22年 2月 1日 第2回国際バルク戦略港湾検討委員会  
「飼料輸出入協議会」(とうもろこし)、「油糧輸出入協議会」及び「(社)日本植物油協会」(大豆)から意見聴取
- ・平成22年 2月18日 第3回国際バルク戦略港湾検討委員会  
「(社)日本鉄鋼連盟」(鉄鉱石)、「電気事業連合会」及び「日本コールセンター技術交流会」(石炭)から意見聴取
- ・平成22年 3月25日 第4回国際バルク戦略港湾検討委員会 <予定>  
基本方針や選定基準等の議論を予定
- ・
- ・
- ・平成22年 4月頃 国際バルク戦略港湾 公募
- ・国土交通省成長戦略会議に報告
- ・平成22年末頃 国際バルク戦略港湾 選定

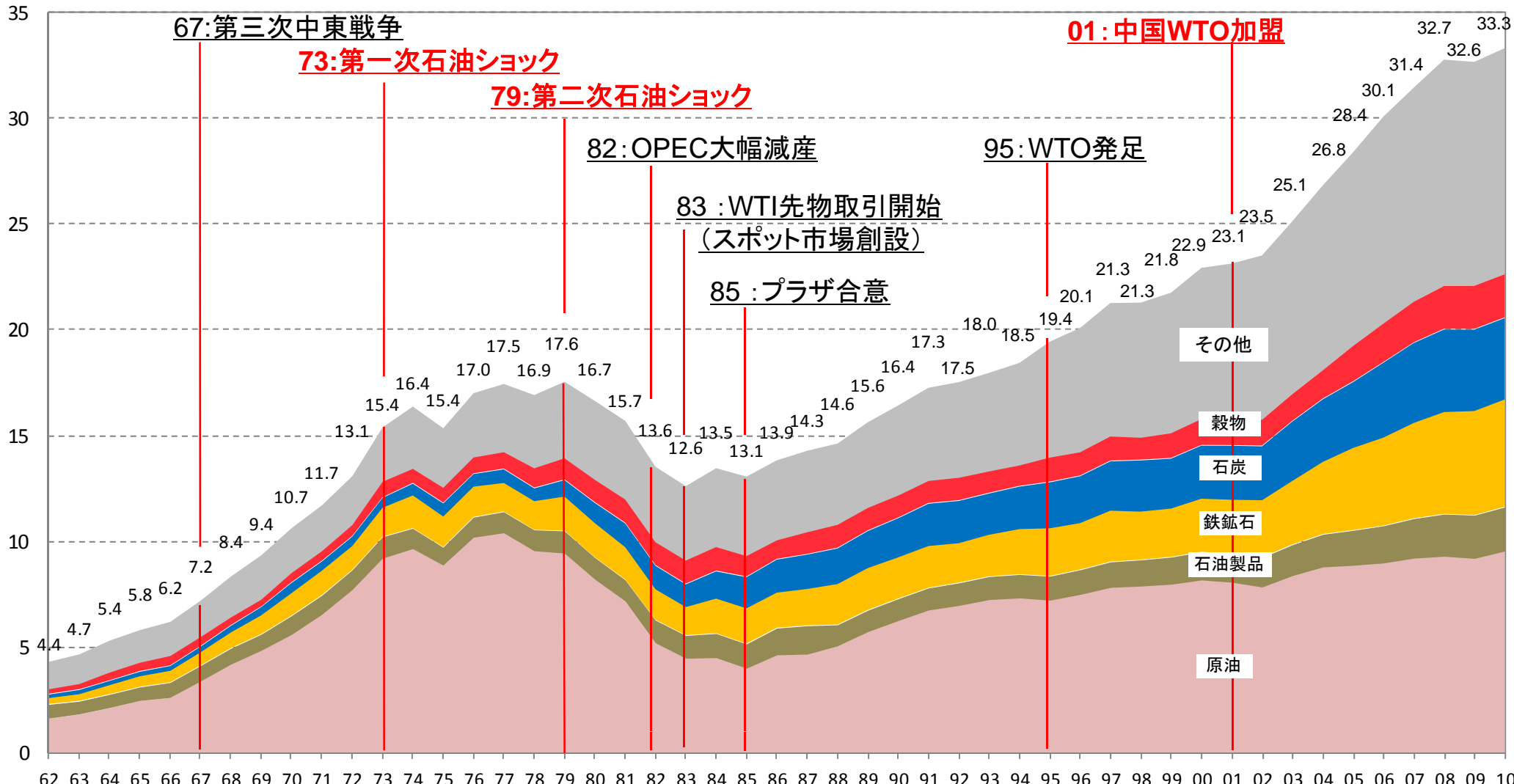
# 參考資料

# 急増する海上荷動量

- ・ オイルショック後を除き、基本は拡大基調
- ・ 中国のWTO加盟後は急拡大

2009年2月時点の予測

兆トンマイル

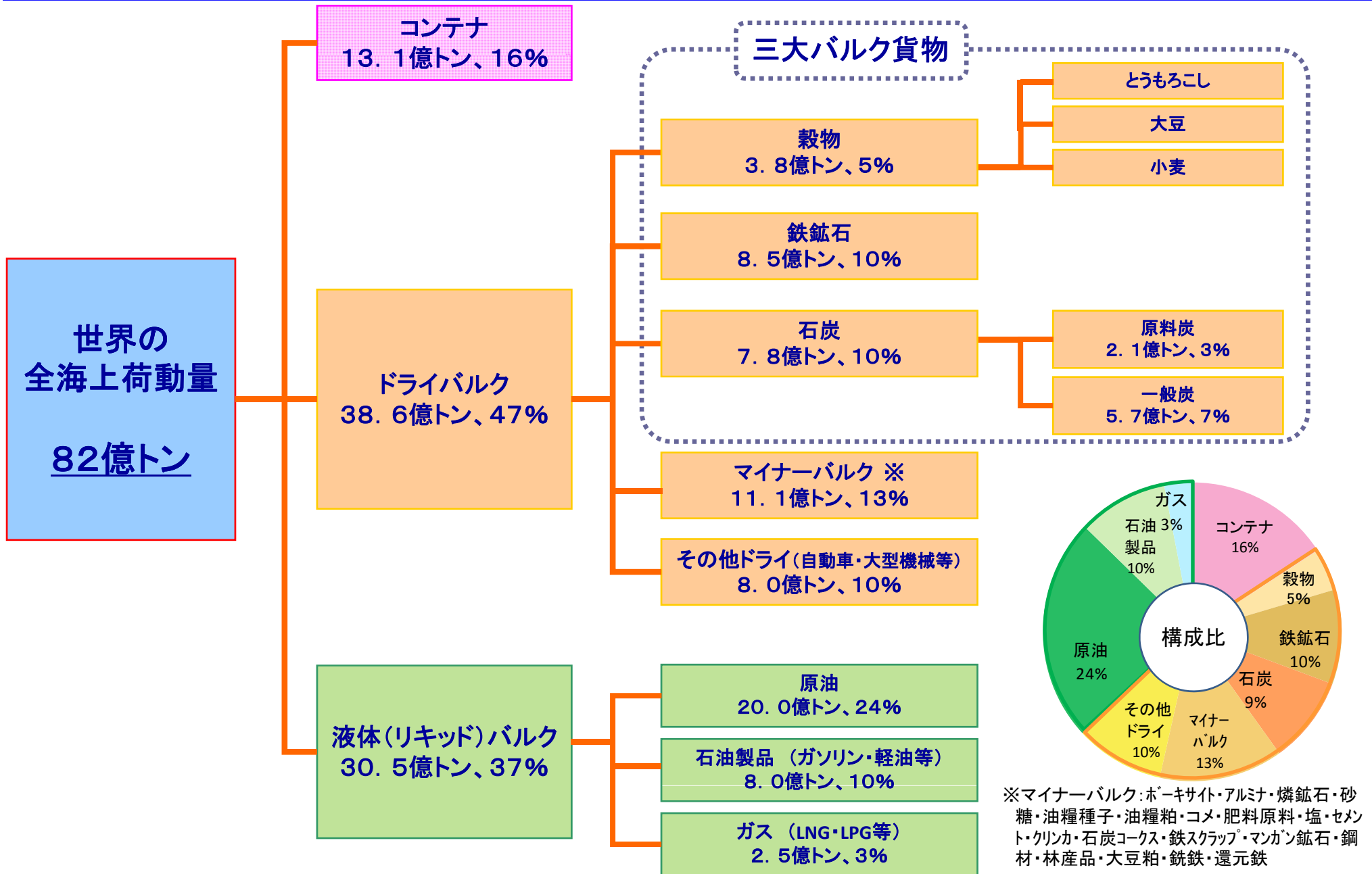


出典: Fearnleys「Review」より国土交通省港湾局作成

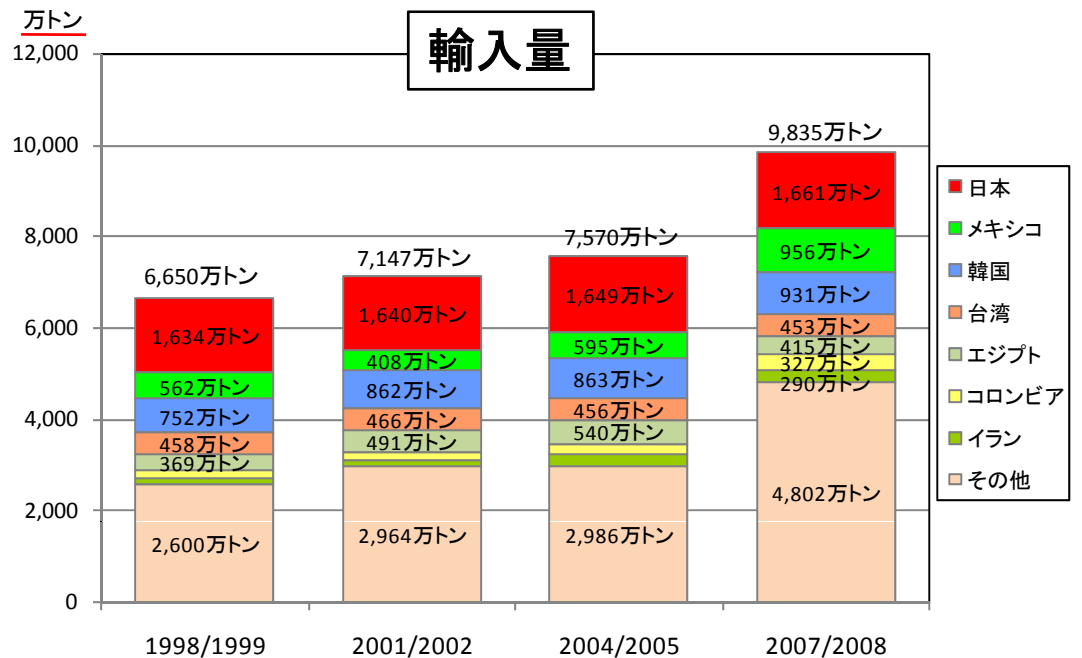
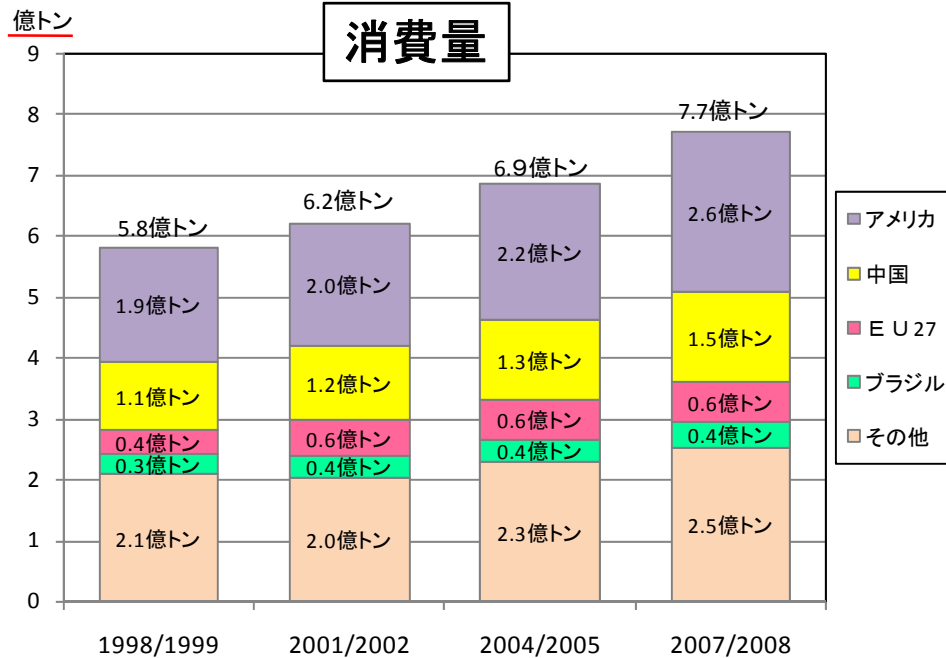
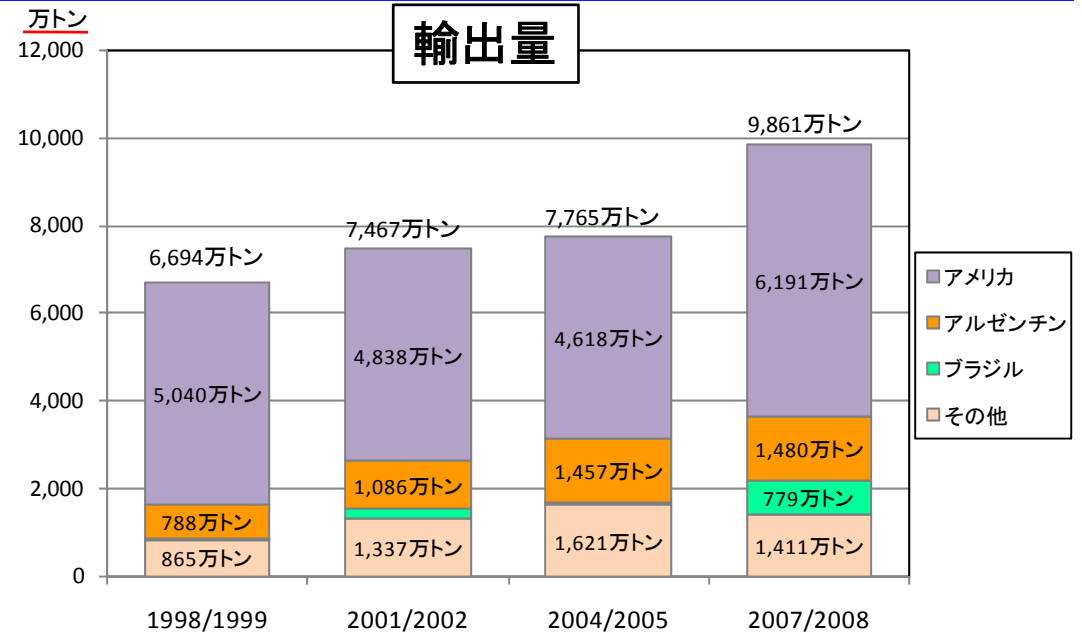
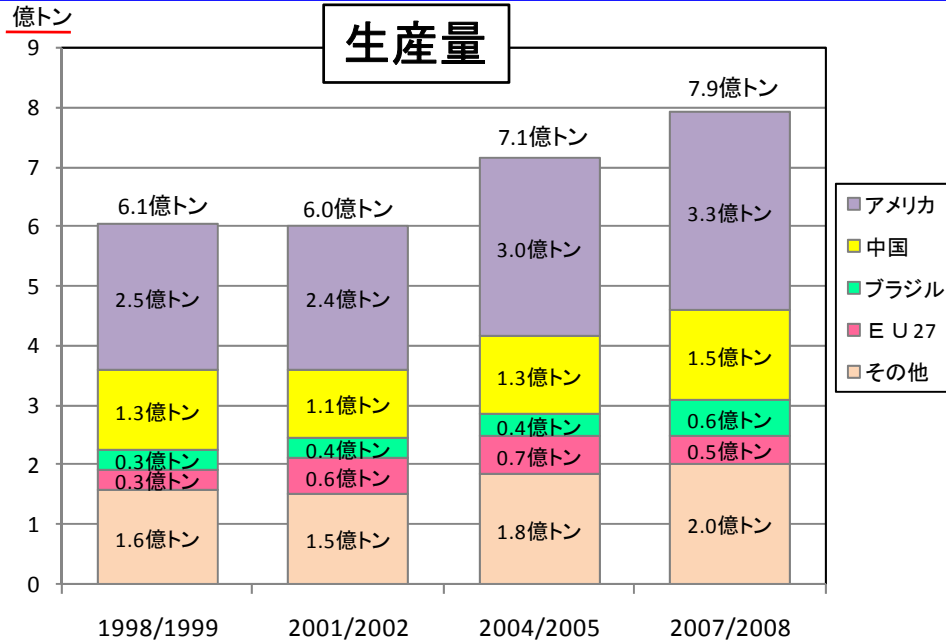
※「その他」にはコンテナが含まれる

推 測  
計 測  
5

# 世界の海上荷動き量の貨物構成



# 世界のとうもろこしの生産消費・輸出入量の推移

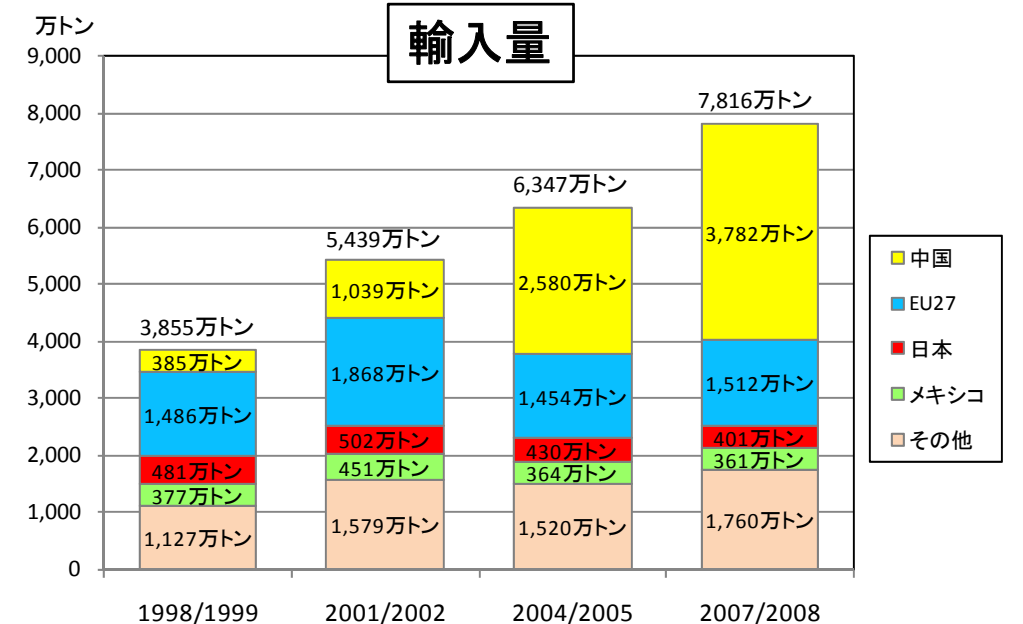
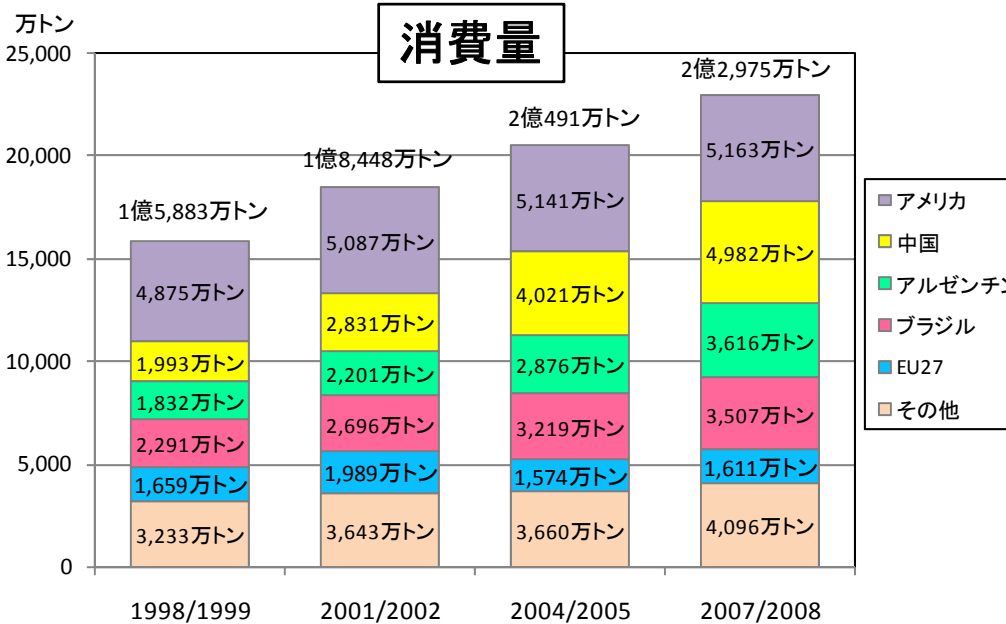
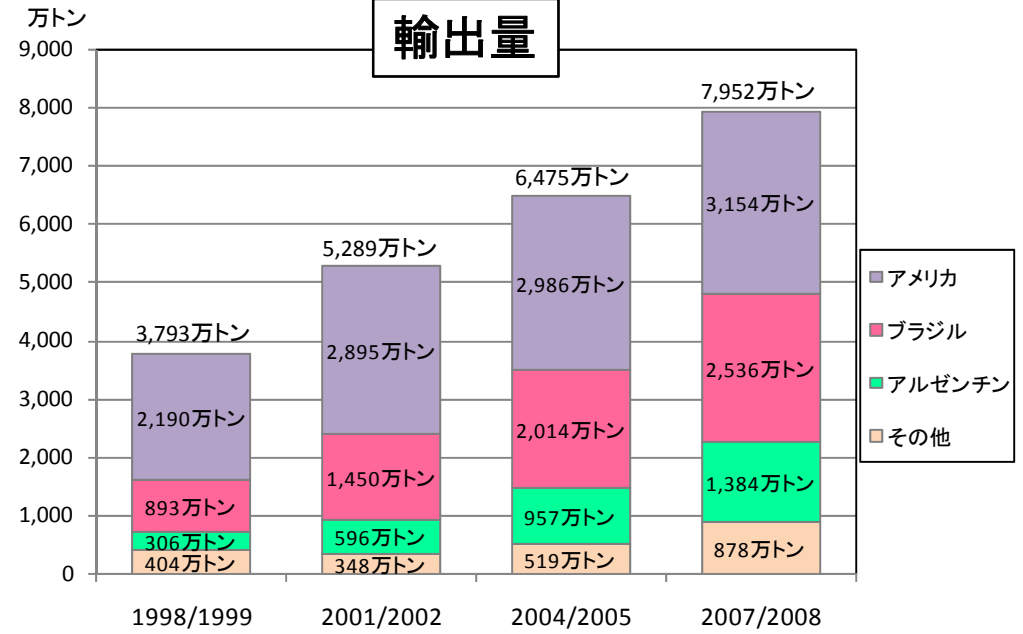
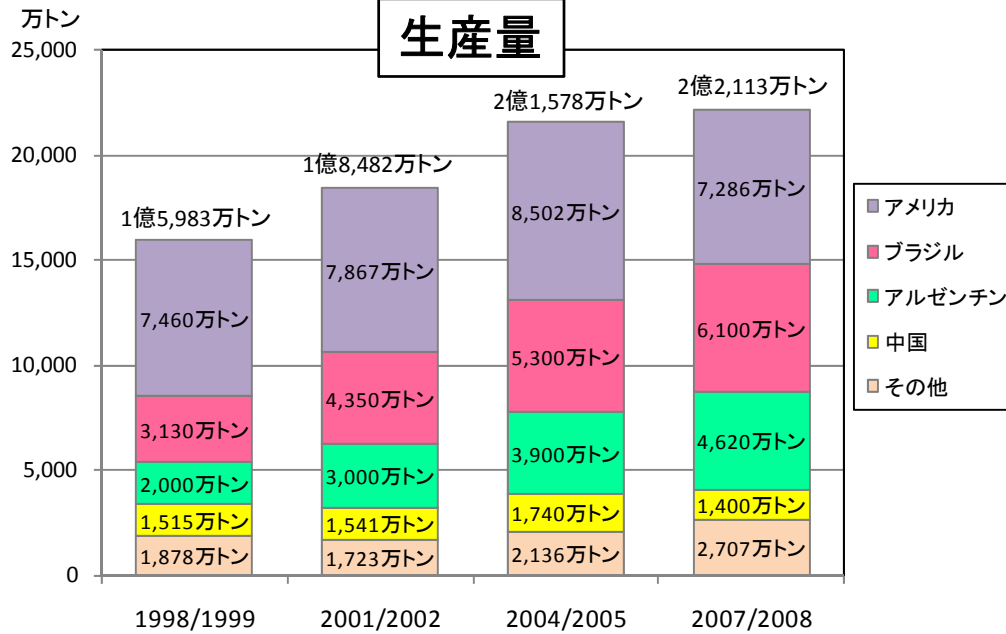


注: 1998/1999のEU27カ国のデータはEU15カ国のデータである

出典: USDA「PS&D」より国土交通省港湾局作成

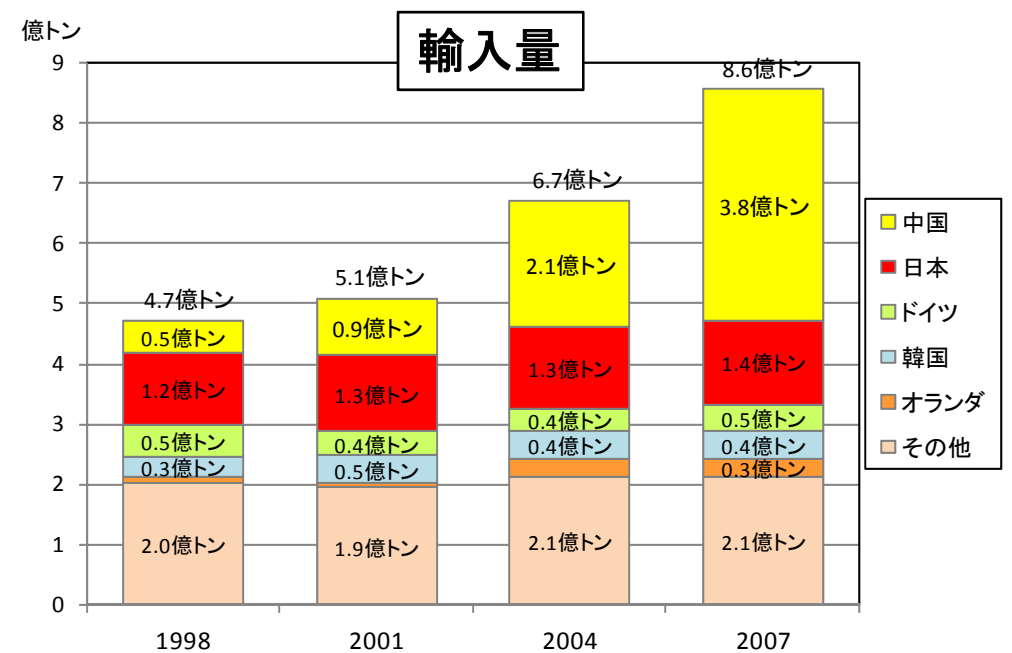
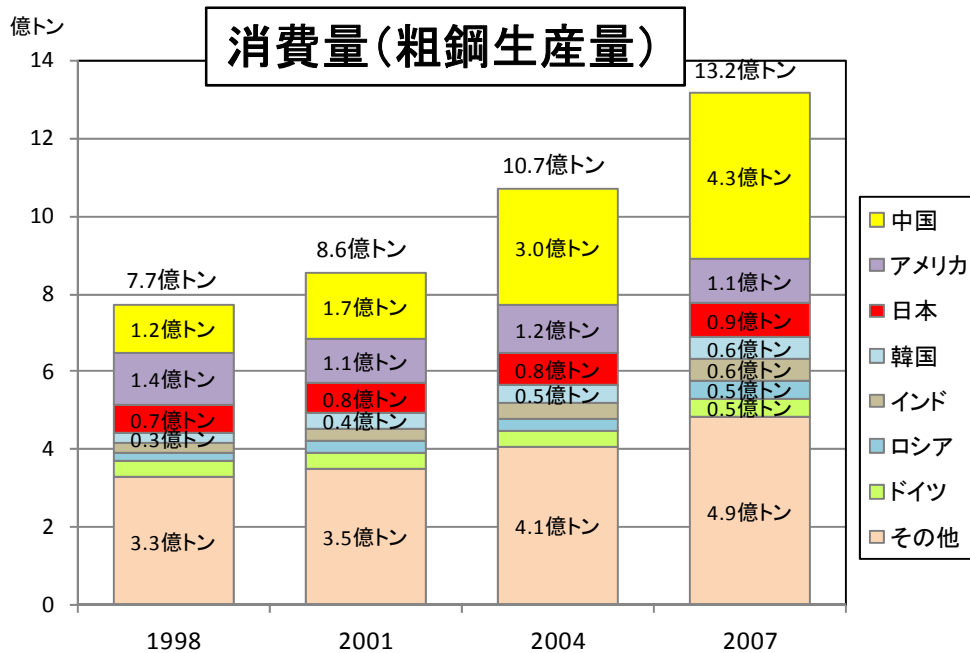
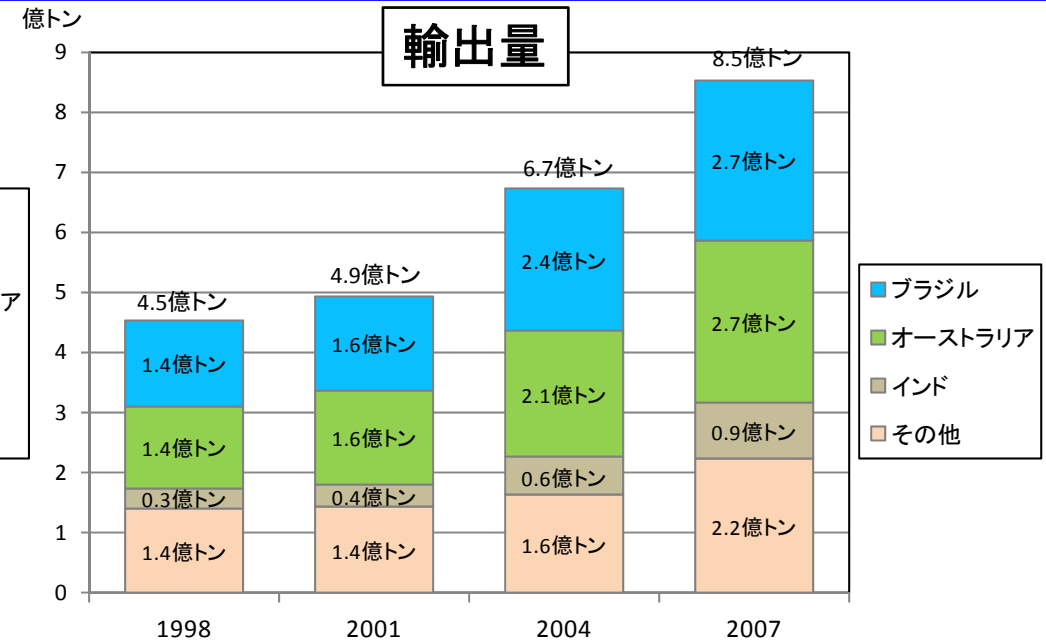
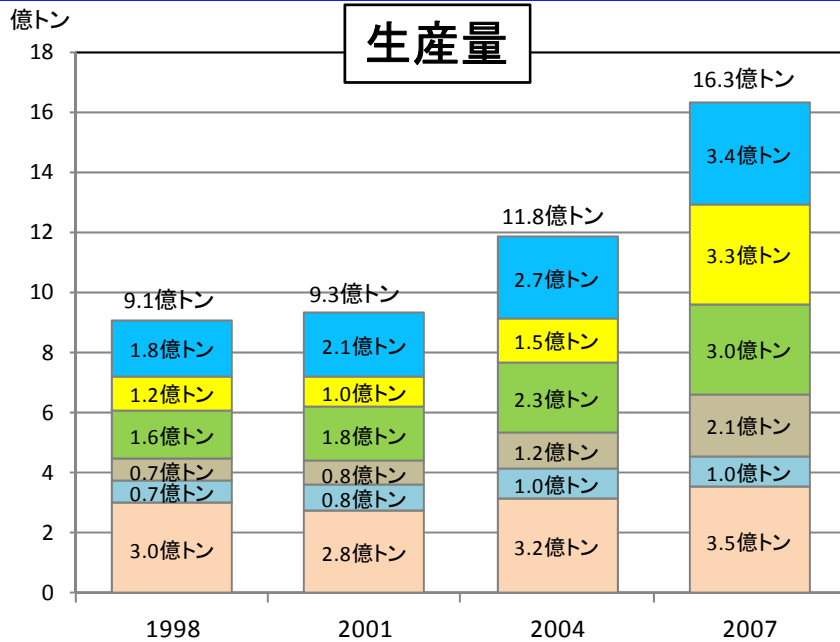


# 世界の大豆の生産消費・輸出入量の推移

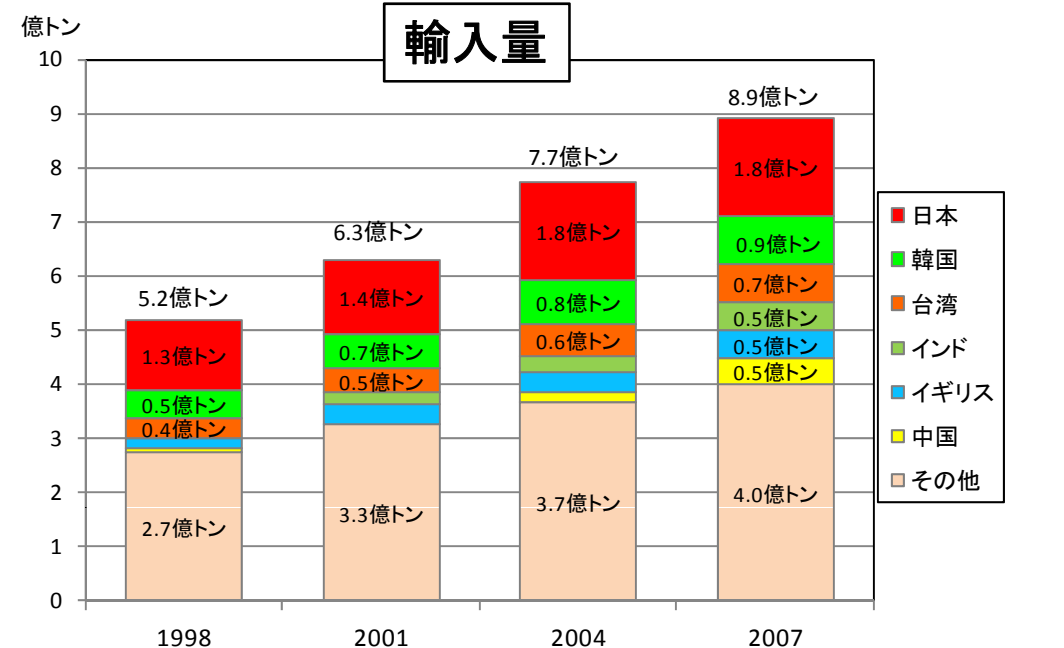
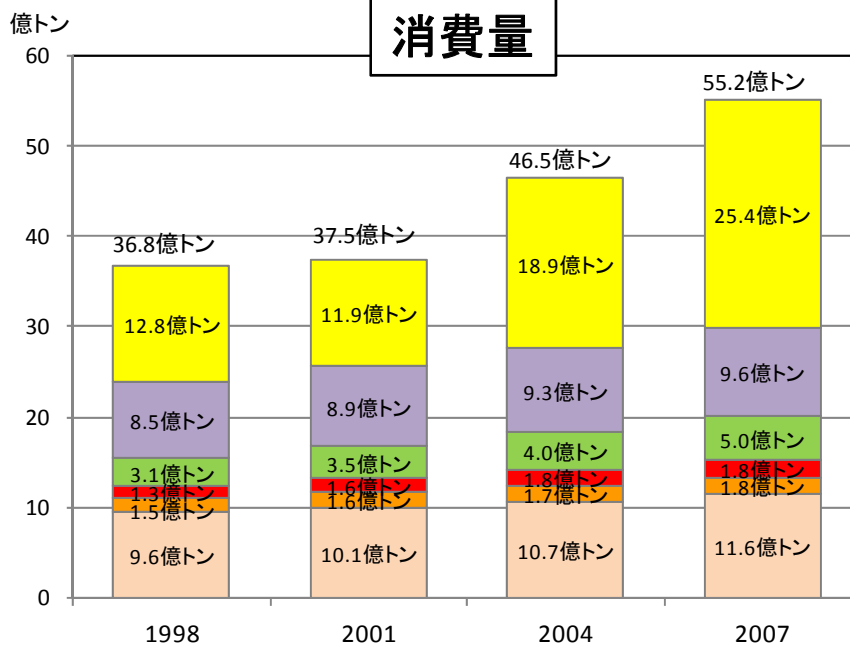
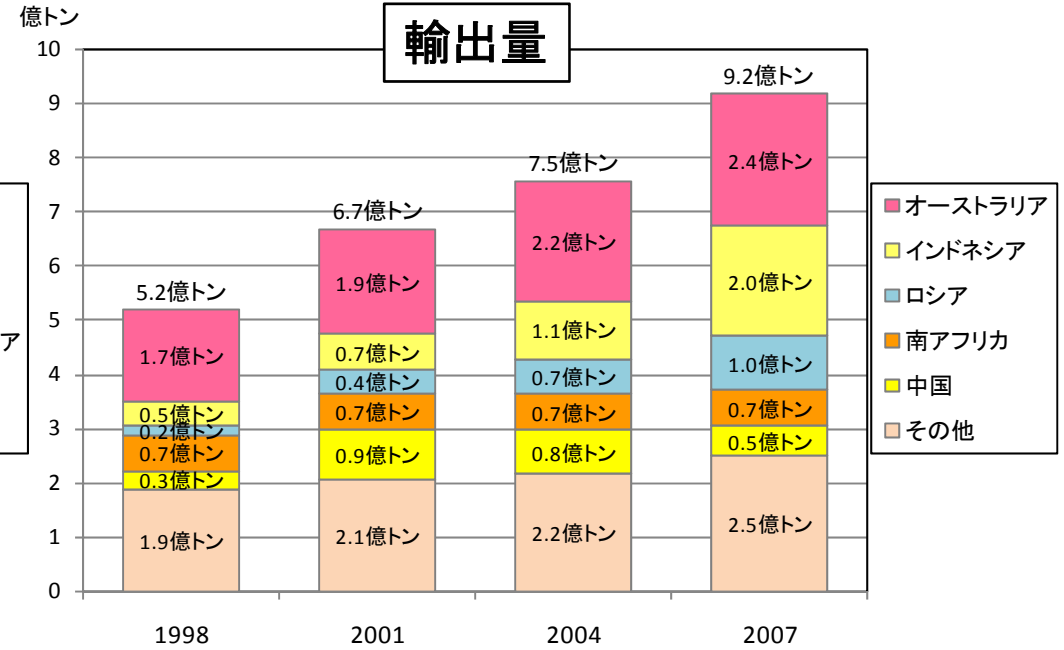
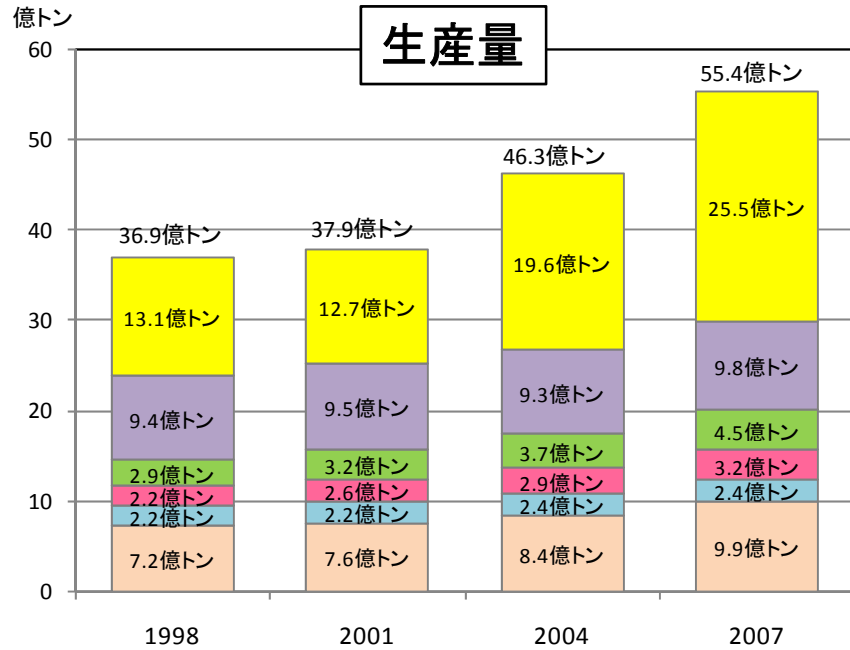


注: 1998/1999のEU27カ国のデータはEU15カ国のデータである 出典: USDA「PS&D」より国土交通省港湾局作成

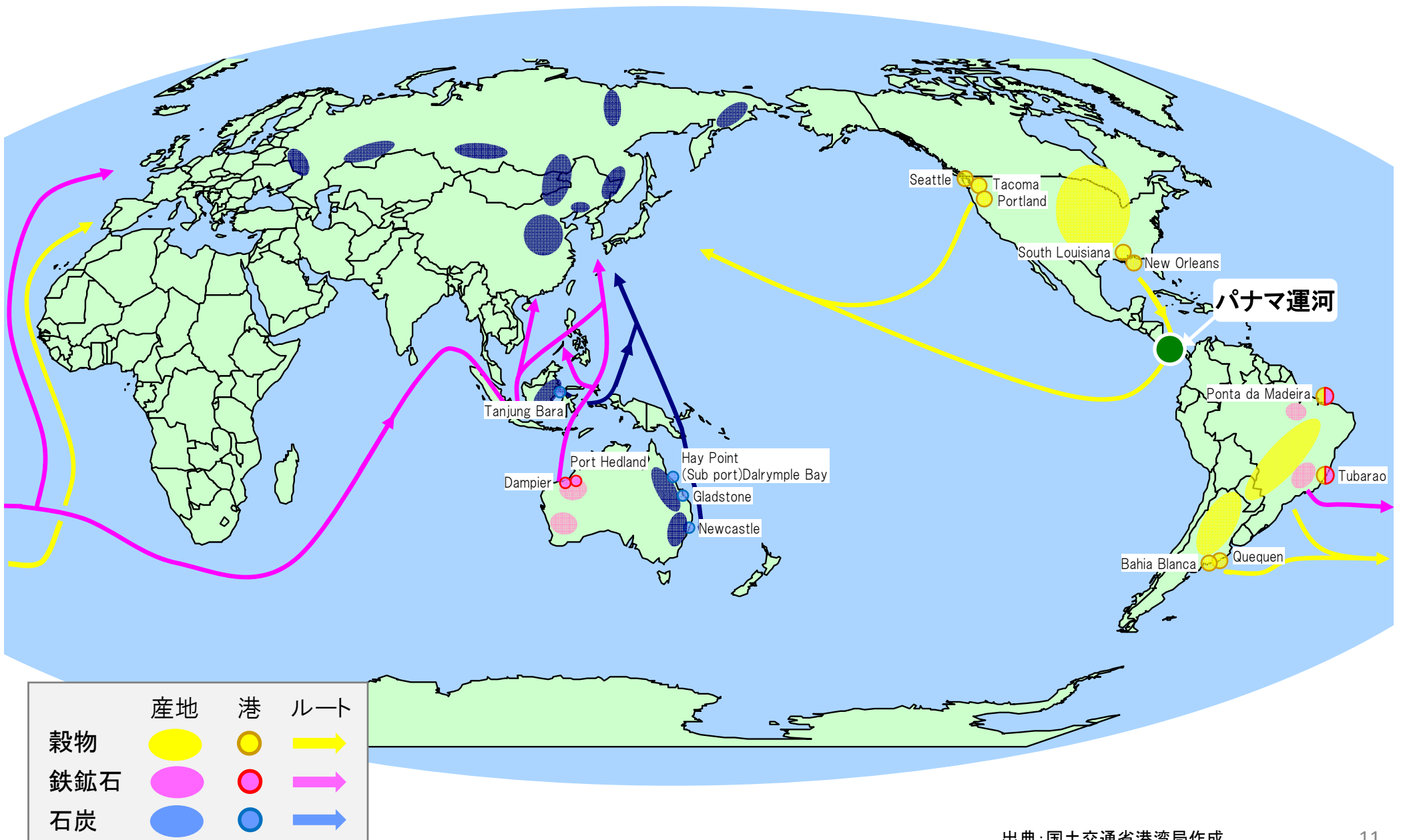
# 世界の鉄鉱石の生産消費・輸出入量の推移



# 世界の石炭の生産消費・輸出入量の推移

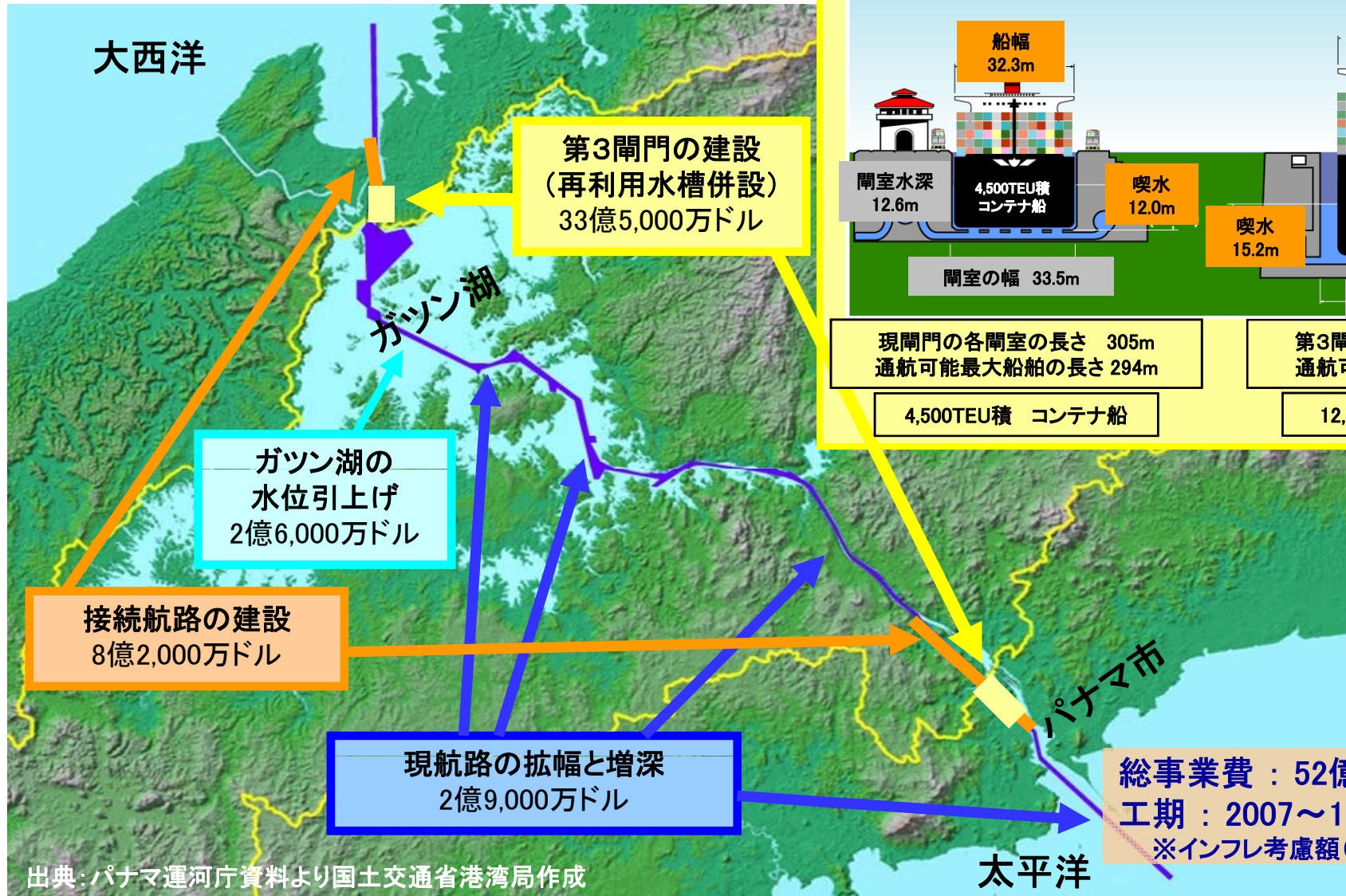


# 穀物・資源・エネルギーの主な輸出港及び海上荷動ルート



# パナマ運河拡張計画

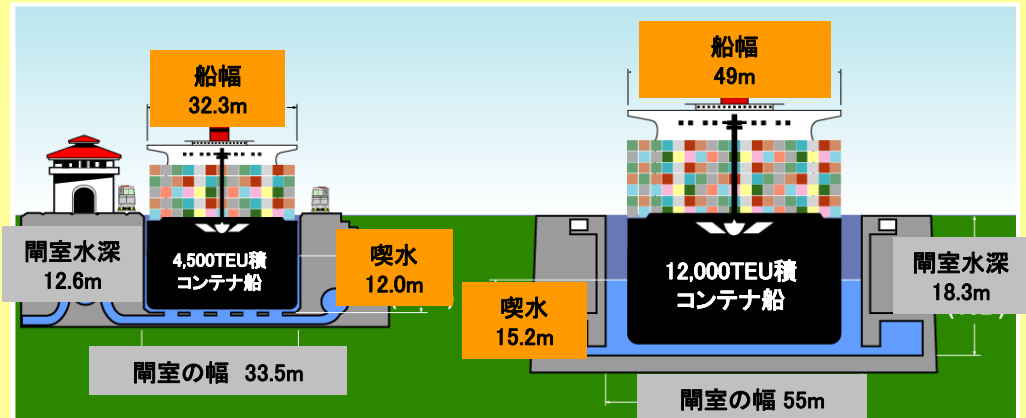
第3閘門の新設を中心とするパナマ運河拡張工事により、喫水15.2mの船舶が通行可能に。



## 現閘門(第1、第2閘門)と第3閘門(新設)との比較

現閘門

第3閘門



現閘門の各閘室の長さ 305m  
通航可能最大船舶の長さ 294m

第3閘門の各閘室の長さ 427m  
通航可能最大船舶の長さ 366m

4,500TEU積 コンテナ船

12,000TEU積 コンテナ船

総事業費：52億5,000万ドル  
工期：2007～14年 (平成19～26年)  
※インフレ考慮額(5億3,000万ドル含む)





# 大型化が進むバルカー(バラ積み船)

## ■穀物・石炭等を輸送する船舶

パナマックス (船型6~7万DWT程度)	<7万DWT級の例> 満載喫水 12.0m 全長225m 
ポストパナマックス(仮称) (船型10万DWT程度)	<12万DWT級の例> 満載喫水 15.2m 全長250m 

大型化

## ■鉄鉱石等を輸送する船舶(パナマ運河を經由しない)

ケープサイズ (船型10~20万DWT程度)	<15万DWT級の例> 満載喫水 17.7m 全長292m 
最大級の鉄鉱石輸送船舶 (船型30万DWT程度)	<33万DWT級の例> 満載喫水 21.1m 全長340m 

大型化

## 我が国のバルク貨物取扱港湾の課題

### ○大型化が進展するバルカーに対応する港湾施設の能力不足

- ・現在主流となっている船舶が、満載で入港できない  
(鉄鉱石: ケープサイズ船、石炭・穀物: パナマックス船 等)
- ・船舶の大型化に伴い、我が国港湾の水深不足がさらに顕在化  
(鉄鉱石: 30万トン超級の超大型輸送船、石炭: ケープサイズ船、穀物: ポストパナマックス船)

### ○入港時における規制等

- ・夜間の時間帯における入港規制
- ・潮位を活用した入港ができない

### ○高規格の荷役機械や十分な能力を有する保管施設の不足