



国際バルク戦略港湾の選定に向けた 計画書(目論見)に対する意見書への対応

平成22年11月19日

水島港港湾管理者 岡山県

代表者 岡山県 石井正弘



○対象品目を穀物のみの記述とし、以下の検討委員会からのご意見への対応を踏まえ計画書を作成

1. 目的(戦略性)について
2. 対象ユーザーの合意及び港湾間の連携について
3. 民の視点での効率的な運営について
4. 規制緩和とその効果について
5. 物流コスト削減効果について
6. 港湾管理者としての取り組み、地元・企業の負担について
(浚渫土処分計画を含む)

共通意見

- 1-① 連携港湾を含めた広い地域の産業の競争力をどのようにして強化しようとしているか、戦略港湾が果たす役割とは

水島港への意見

- 1-① 穀物での連携港湾について、現行および将来的にその考え得る対象港湾を示されたい

戦略港湾として水島港が果たす役割 【共通意見1-①、水島港意見1-①】

- 本年7月に設立した水島港国際バルク戦略港湾研究会(関係企業11社及び国の出先機関・県・地元市で構成)において関係企業から提出されたデータに基づき検討した結果、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21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。**

水島港への意見

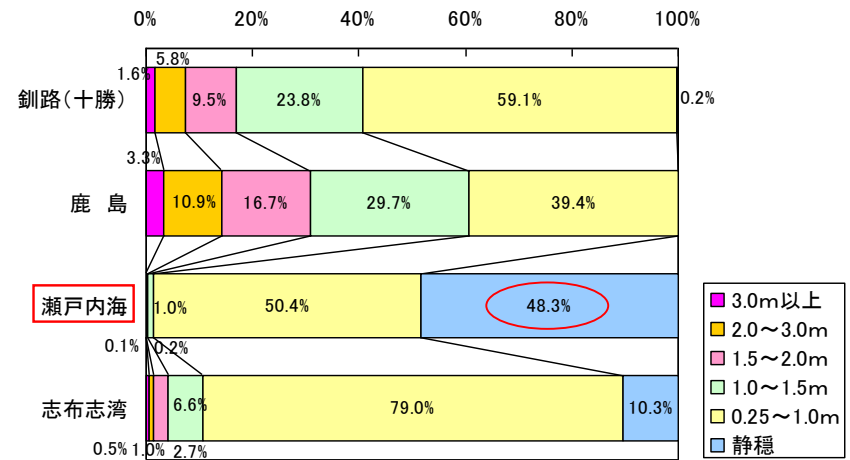
1-② 瀬戸内の中央に位置することは、全国レベルからすると地理的なハンディになるが、それを克服する新たな戦略的内航輸送網の構築について、具体的な提案は可能か

水島港が持つ地理的優位性

【水島港意見1-②】

日本で最も静穏な海域である瀬戸内海の中央に位置し、晴天日数も多いため、特に、**穀物の荷役や積み換えの際には極めて有利で、瀬戸内海に位置する港湾への2港寄り、内航フィーダーにおいても有利**

穀物主要取扱港湾の波高別出現頻度(2003~2007年)



注)1. 水島付近での観測地点はないため、瀬戸内海の観測結果は神戸の値を採用
2. 2003・2004年は十勝のデータ、2005年以降は釧路のデータ

輸送の効率化のための規制緩和

【水島港意見1-②】

利用する船舶が多く、こませ網漁のシーズン(2月~8月)には入港スケジュールの調整が必要であるが、これらについては、**ポストパナマックス船用の錨泊地の確保、ポストパナマックス船の備讃瀬戸航路の規制緩和(夜間航行に関する規制緩和、航路外航行の特例措置等)により十分に対応可能**

2. 対象ユーザーの合意及び港湾間の連携について

共通意見

- 2-① 対象ユーザーが、どのような方法により輸入コストを削減するのか。
- 2-② 対象ユーザーの生産計画等の変更や、設備投資計画(荷役・保管設備等)等
- 2-③ 当該港湾と連携港湾の対象ユーザーが如何に物流の効率化を実現しようとしているのか。
- 2-④ 連携港湾との連携について、その内容を明記するとともに、当該連携港湾の港湾管理者との協議・合意の状況は。
- 2-⑤ 2港寄りや内航フィーダー輸送を行う場合について、連携に向けた港湾管理者の取り組みや、連携港湾における設備投資計画等について示されたい。

水島港への意見

- 2-① パナマックスで10万トン級の大型船が入港＝トウモロコシの一括大量荷揚げが行われた場合、サイロの回転数が落ち、採算は悪化するのではないか。
- 2-② 対象となる穀物はトウモロコシだけか、大豆を含むのか、いろいろなものの相積みとするのか。
- 2-③ 1港2(社)バース揚げを促進することだが、具体的な配船計画や、サイロ容量の拡大計画を示されたい。
- 2-④ 西日本穀物取扱拠点を目指すことだが、純輸入量を示す必要がある。
- 2-⑤ パシフィックグレンセンターと瀬戸埠頭の2埠頭だけの連携なのか。瀬戸内には中小のユーザー・企業もあるし、広域的な連携で拠点化を図れないのか。
- 2-⑥ 「穀物」については、他港との連携が「2港揚げ」か「内航フィーダー」か「陸上輸送」か、詳細が不明である。諸港との連携体制の詳細を知りたい。

2. 対象ユーザーの合意及び港湾間の連携について

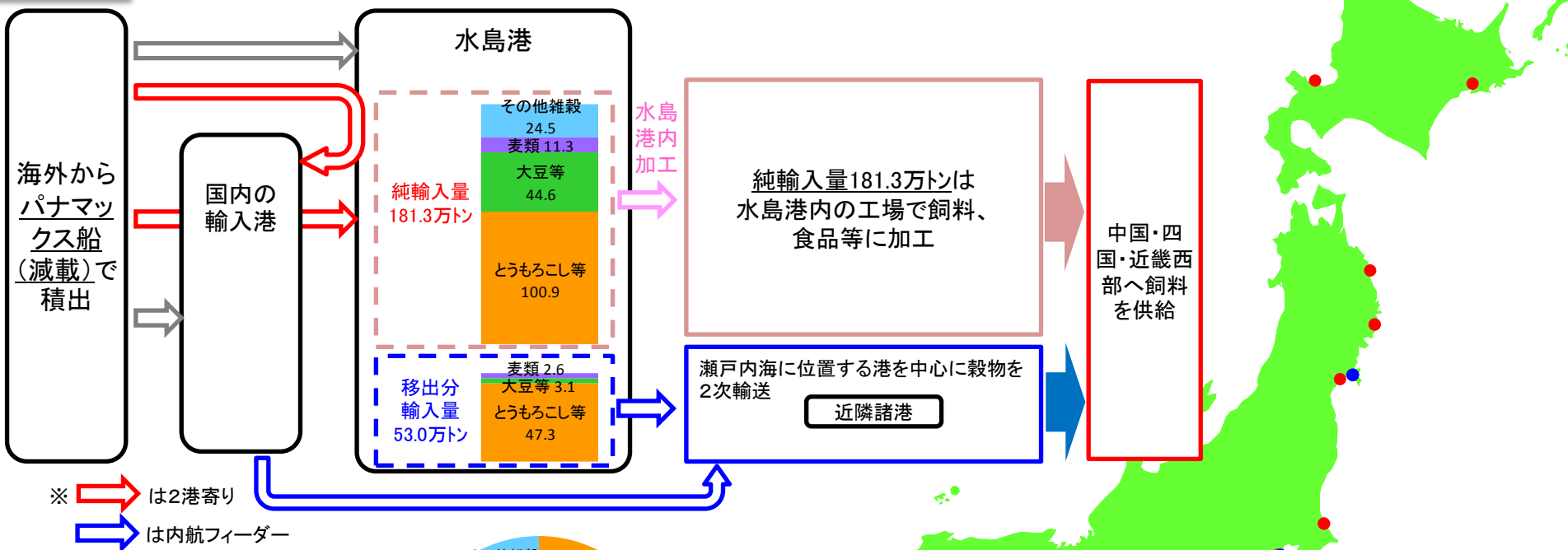
対象ユーザーの穀物輸入の見通し、広域的な港湾連携

【共通意見2-②、2-④(一部)、
水島港意見2-②、2-④、2-⑤】

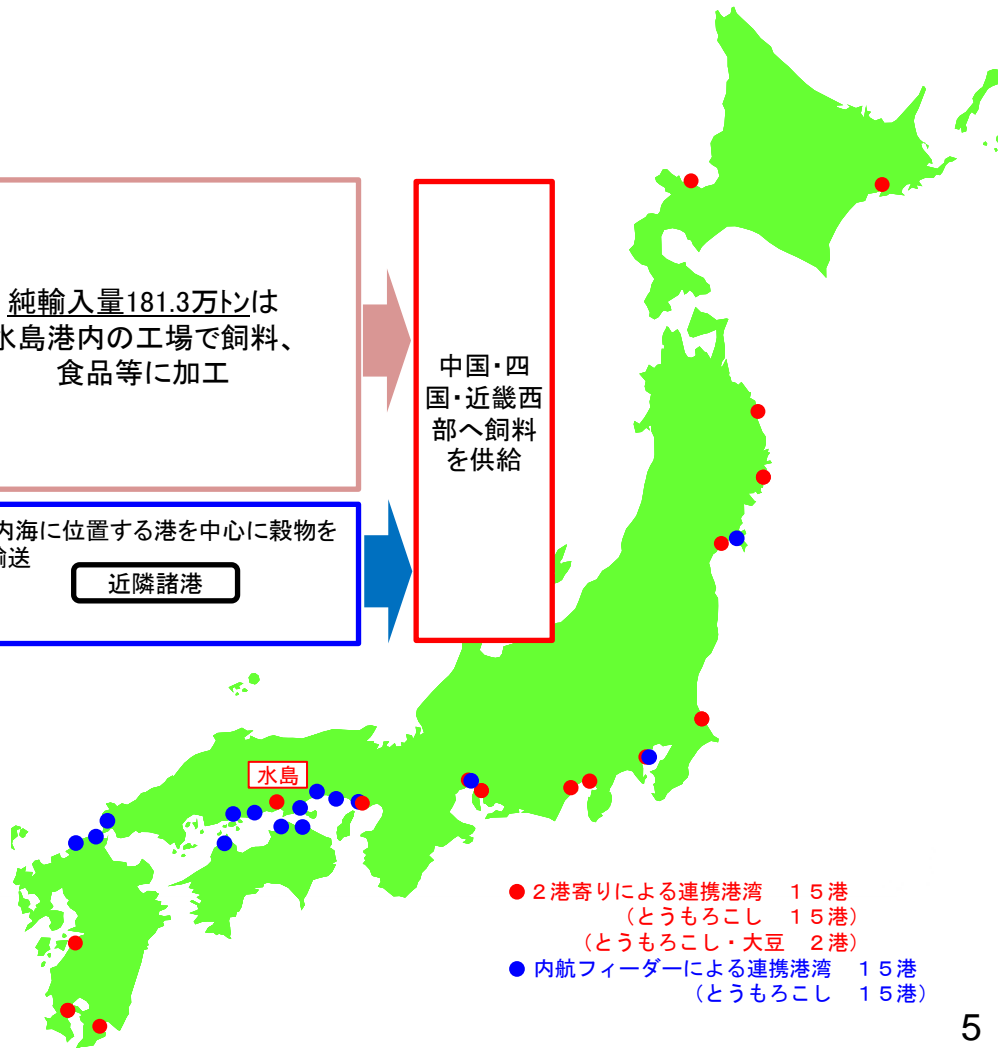
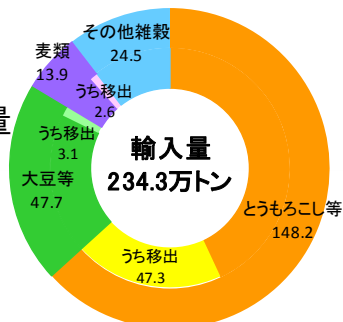
○「水島港国際バルク戦略港湾研究会」において、現状及び2015年・2020年に想定されるとよろこし及び大豆等の具体的な輸入方法及び取扱い量を決定。

○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

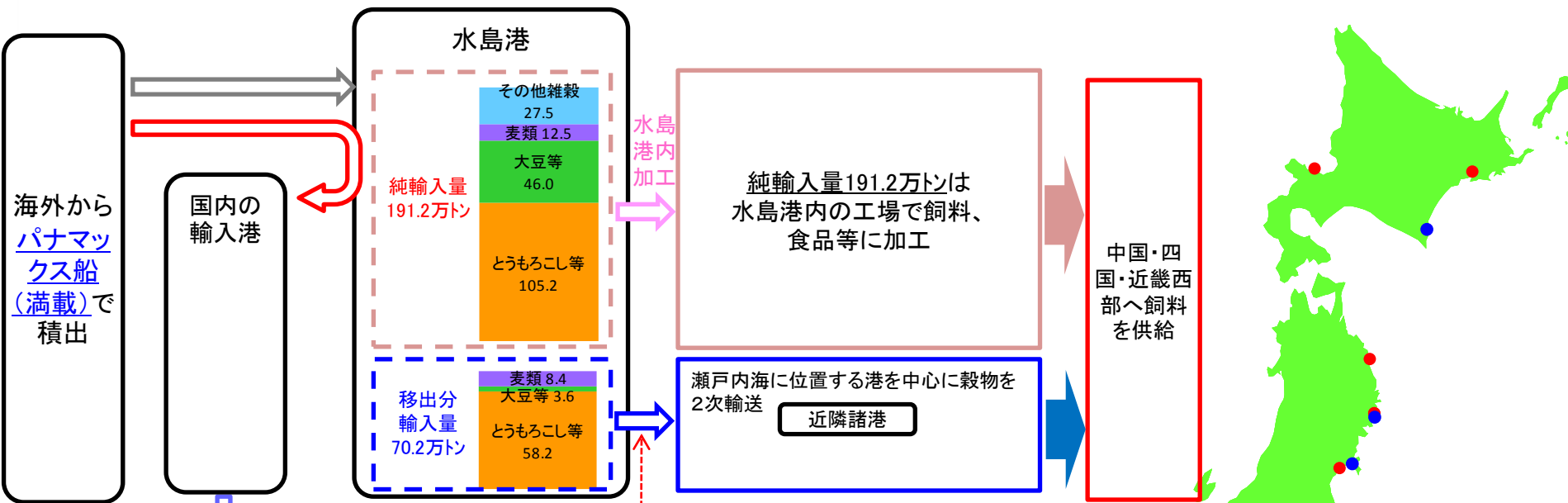


2009年の穀物輸入量
(単位:万トン)

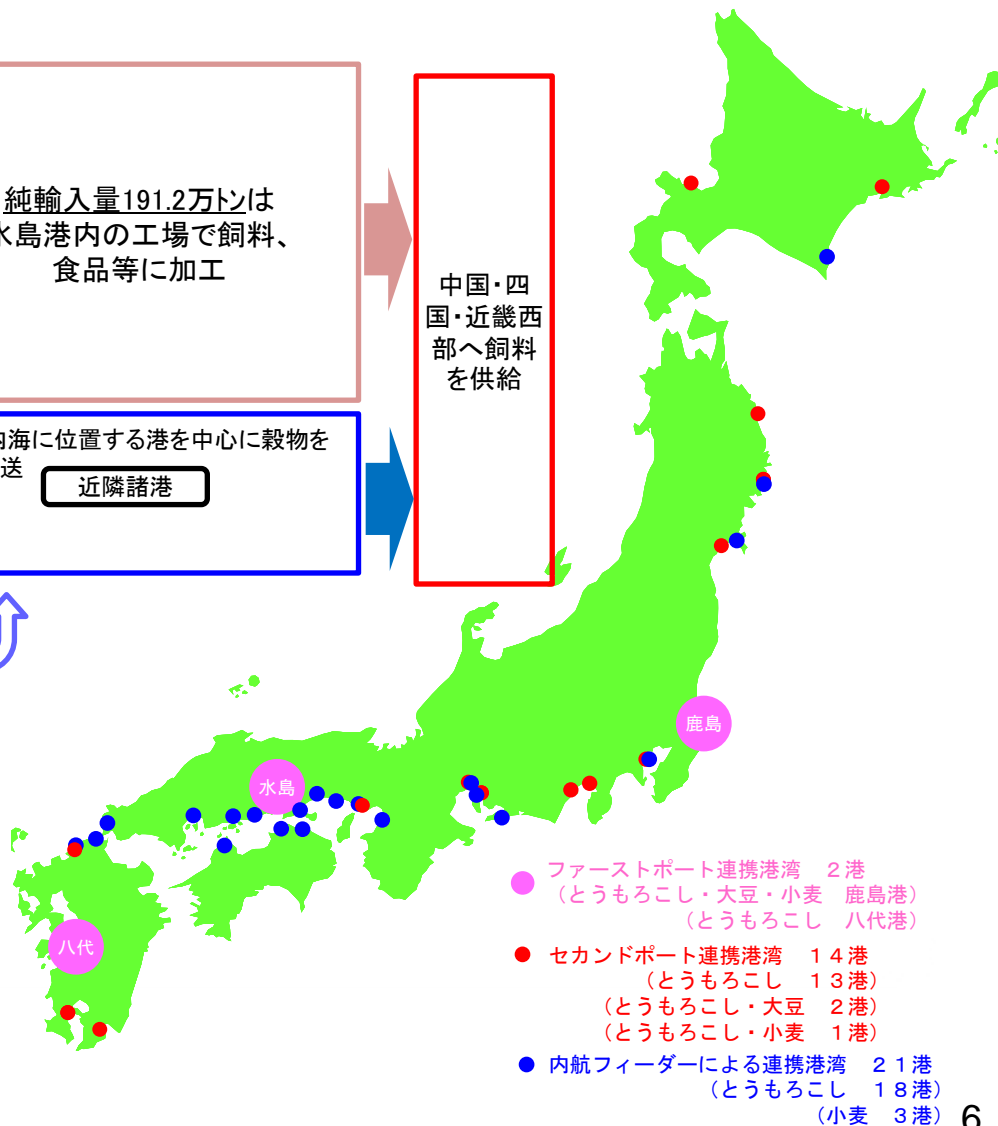
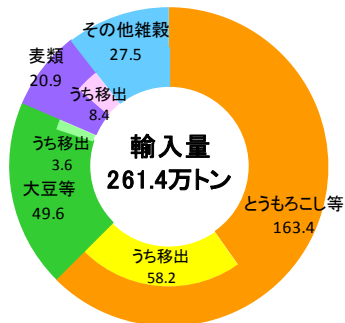


2. 対象ユーザーの合意及び港湾間の連携について

2015年

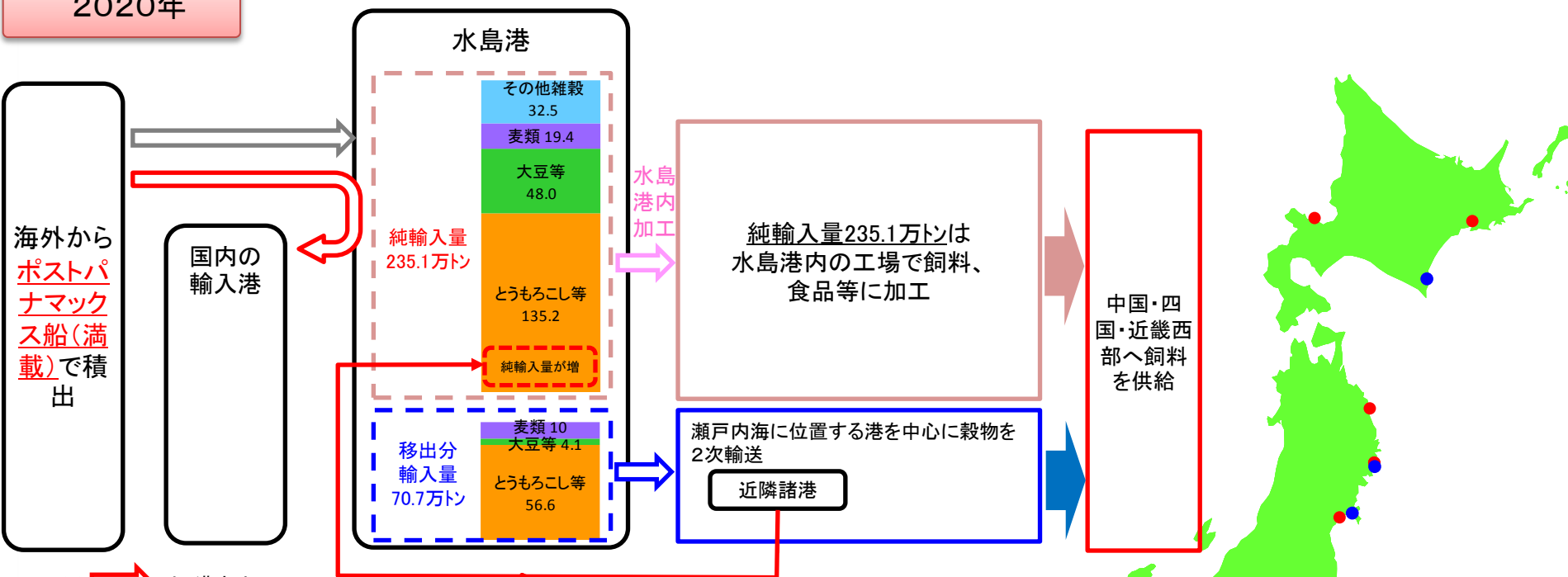


2015年の穀物輸入量
(単位: 万トン)



2. 対象ユーザーの合意及び港湾間の連携について

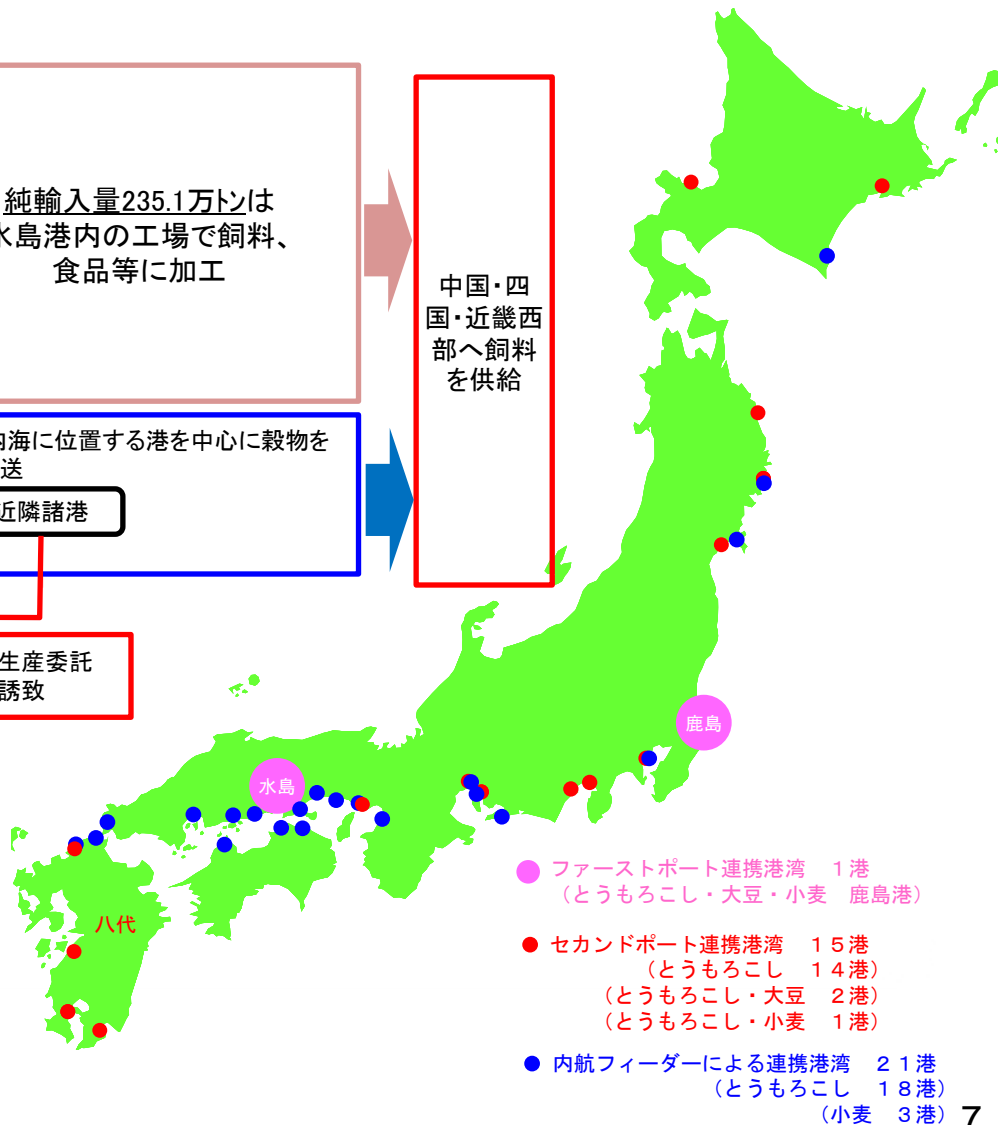
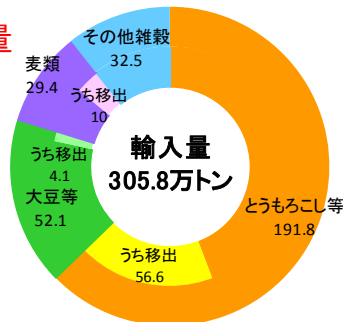
2020年



※ → は2港寄り
→ は内航フィーダー

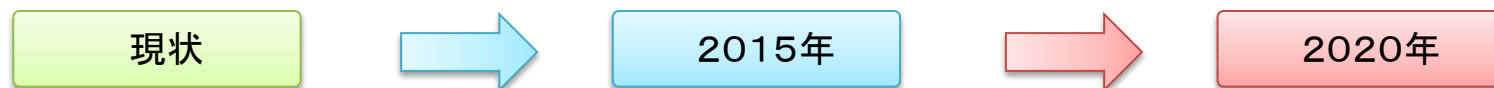
・水島港へ一部生産委託
 ・水島港へ企業誘致

2020年の穀物輸入量
 (単位: 万トン)



輸入コスト削減に向けた荷揚げパターンの改善 【共通意見2-③、水島港意見2-③】

○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。



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

入港船舶: パナマックス船(満載)
穀物輸入量: 約260万トン

入港船舶: 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 【共通意見2-②、2-③、2-④、水島港意見2-①、2-⑥】

○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、専用棧橋の改良、サイロの増設、荷役機械の更新を合意している。

関係企業及び連携港湾との協議・合意について 【共通意見2-④】

- 本年の7月に「水島港インターナショナルトレード協議会」(通称:MITA)の下部組織として「水島港国際バルク戦略港湾研究会」を設置し、関係企業との合意形成を推進。
- さらに、サイロ会社3社は本年11月に協議会(MzGIC/ミズジック)を設置し、大型船の利用促進のための相互利用等を促進するための企業連携体制を強化。
- また、国際バルク戦略港湾として取扱い品目が類似している鹿島港との連携を図ることを港湾管理者間で確認するとともに、水島港国際バルク戦略港湾研究会での検討結果に基づき、2港寄り及び内航フィーダーとなる港湾を想定。

連携港湾における設備投資計画 【共通意見2-⑤】

鹿島港

国際バルク戦略港湾としての計画

- 2015年までにパナマックス船の満載での入港に対応
- 2020年までに想定されるポストパナマックス船の満載での入港に対応

八代港

- 国直轄事業で国際物流ターミナル(水深14m)が2012年度に完成予定
- 2020年までにポストパナマックス船のセカンドポートとして必要となる航路の拡幅、岸壁の延長(国負担2/3を提案)

- 他のセカンドポートについては、喫水調整を行った後のパナマックス船およびポストパナマックス船が入港可能となるように、船型基準を積載重量トンから排水量トンに見直す等の措置が必要

連携に向けた港湾管理者の取り組み 【共通意見2-⑤(一部)】

- 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 【共通意見2-①】

- 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

3. 民の視点について

共通意見

民の視点での経営主体について、具体的な構成員、出資構成、機能・権限を明記するとともに、連携港湾も含めた民の視点による効率的なターミナル運営や、施設の一体運営に向けた取り組み内容についても具体的に示されたい。

また、設立に向けたロードマップ等を示すとともに、関係者の協議・合意状況も明記されたい。

- 水島港の穀物取扱施設は民間の専用施設であり、また、背後には飼料生産工場が立地し、すでに穀物輸入から飼料生産まで民間による一体的かつ効率的な運営が行われている。
- 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」ですでに合意。
- さらに、サイロ会社3社は本年11月に協議会(MzGIC/ミズジック)を設置し、大型船の利用促進のための相互利用等を促進するための企業連携体制を強化。

4. 規制緩和について

共通意見

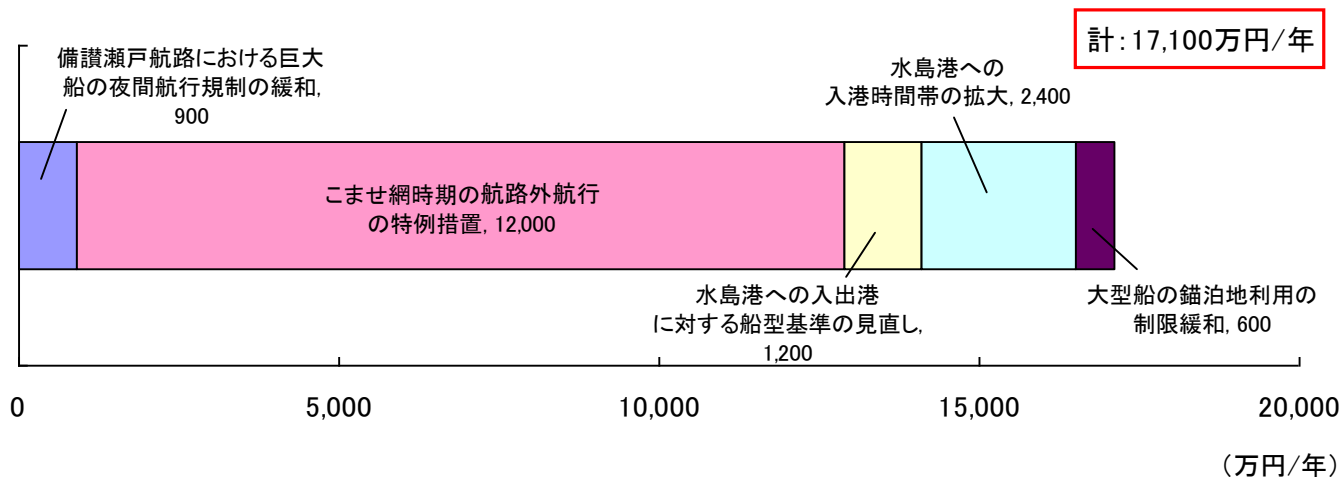
規制緩和の提案条件が満たされた場合の定量効果について示されたい。

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



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)

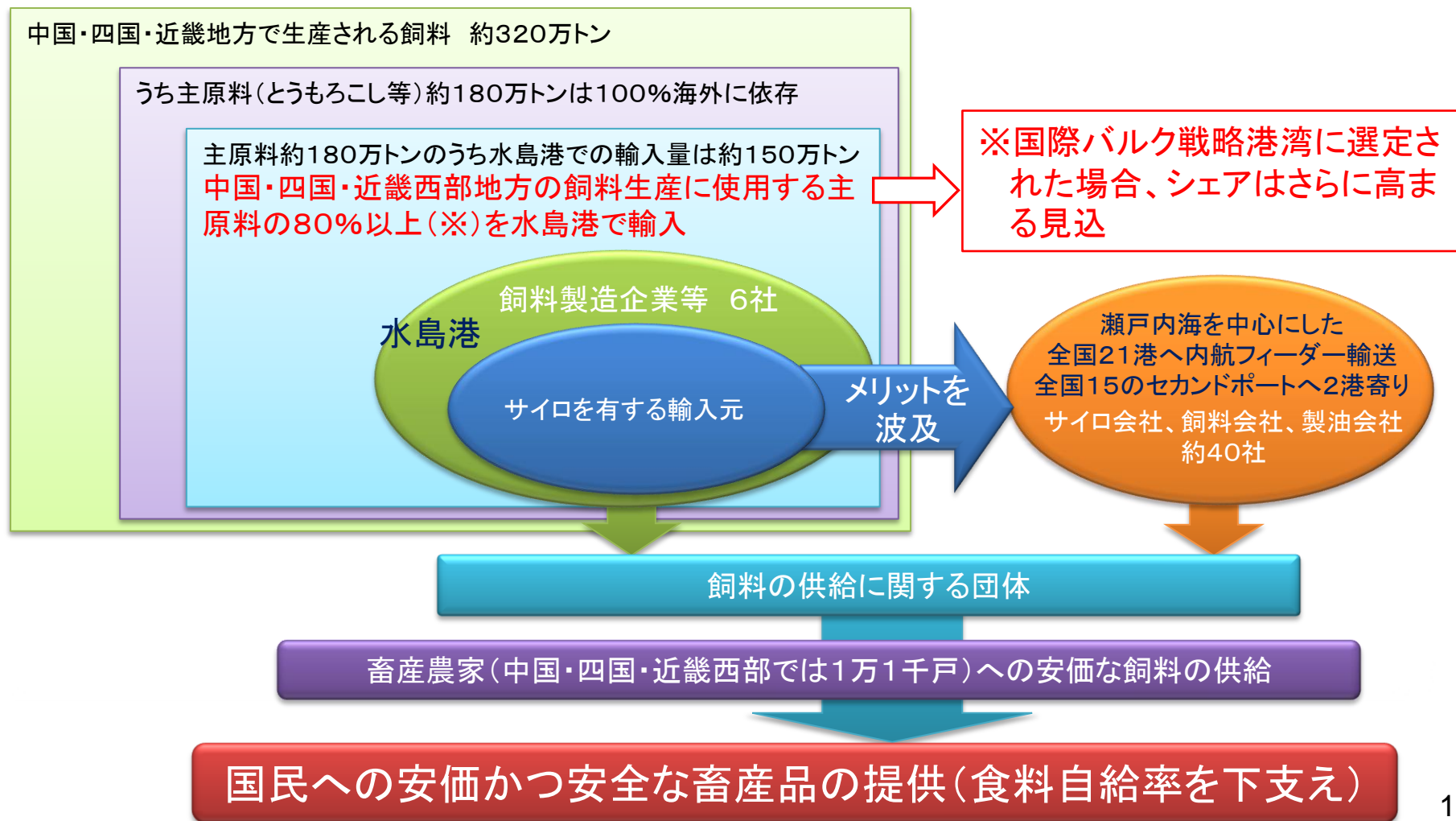
項目	年間物流コスト削減額	
	2015年	2020年
とうもろこし、大豆の年間物流コスト削減効果額	1,466百万円/年	3,154百万円/年
水島港(純輸入量)での削減額	743百万円/年	1,692百万円/年
連携港湾(内航フィーダー全体)での削減額	304百万円/年	561百万円/年
連携港湾(セカンドポート全体)での削減額	419百万円/年	901百万円/年
対象品目以外(麦類)の年間物流コスト削減効果額	96百万円/年	261百万円/年
水島港(純輸入量)での削減額	57百万円/年	175百万円/年
連携港湾(内航フィーダー全体)での削減額	39百万円/年	86百万円/年
合計	1,562百万円/年	3,415百万円/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 : 3,586百万円/年

5. 物流コスト削減効果について

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。



共通意見

応募者である港湾管理者としての負担・取り組み方策を明記した上で、国からの支援策についての提案をして頂きたい。

また、港湾管理者はもとより、地元の自治体や民間企業の負担についても明記されたい。(連携港湾における負担の有無もあわせて示されたい。)

- 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37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。
- また、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等を提案。

水島港への意見

浚渫土の処分計画を示されたい。また、漁業者との調整、合意形成の見通しを示して頂きたい。

浚渫土の処分計画

航路・泊地の整備により発生する213万m³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**

- ・2008～2009年度：砂質土で実施
- ・2010年度：シルト系で実施

※過去の实証実験の成果として、魚介類の増加が確認されている。

※備讃瀬戸では昭和40年代から、約3億2千万m³の海砂利が採取されており、浚渫土の処分先として十分な容量が確保できる。

◆浚渫土砂の処分先



漁業者との調整、合意形成の見通し

- 今後、事業実施の見通しがたった段階で個別に協議・調整を進めることを県漁連と確認済み。
- 具体的な海砂利採取跡修復計画についても実証実験の結果を踏まえ、今後、国と連携して、漁業者と調整予定。