

福山港 港湾計画 一部変更

平成25年6月27日
交通政策審議会
第52回港湾分科会
資料 4



計画変更箇所

鋼管地区

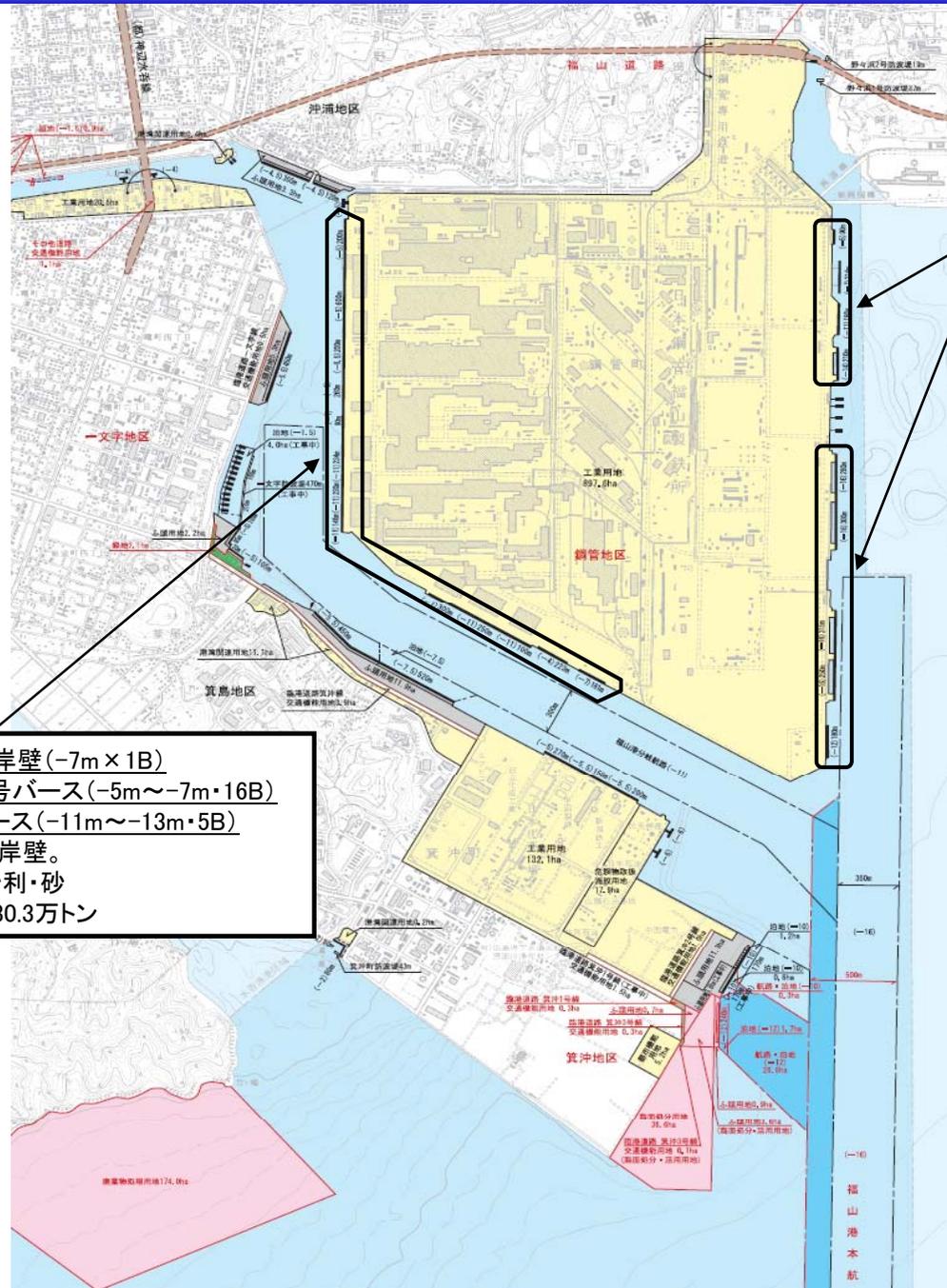
平成24年2月撮影



【位置図】

山口県
広島県
岡山県
福山港

福山港の利用状況



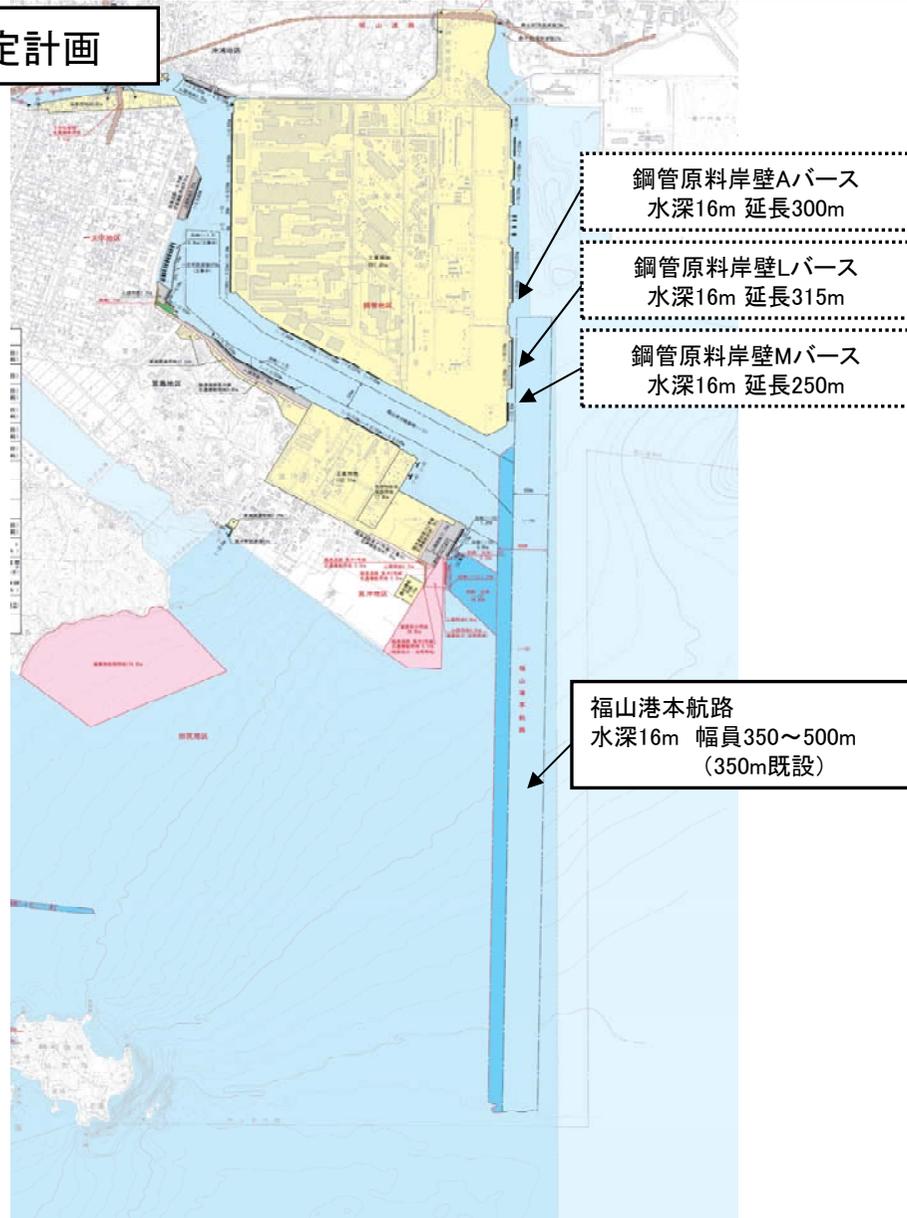
鋼管原料岸壁(-5m~-16m・10B)
 JFEスチール(株)の専用岸壁。原料となる鉄
 鉱石、石炭、石灰石を取扱う。
 <H23実績>鉄鉱石、石炭、石灰石他
 輸出:211.1万トン、輸入:2,582.2万トン、
 移出:107.7万トン、移入: 209.8万トン

鋼管製品岸壁第1バラス積出岸壁(-7m×1B)
 鋼管製品岸壁1~13・22~24号バース(-5m~-7m・16B)
 鋼管製品岸壁第1~5輸出バース(-11m~-13m・5B)
 JFEスチール(株)の製品出荷岸壁。
 <H23実績>鉄鋼、鋼材、砂利・砂
 輸出:452.4万トン、移出:330.3万トン

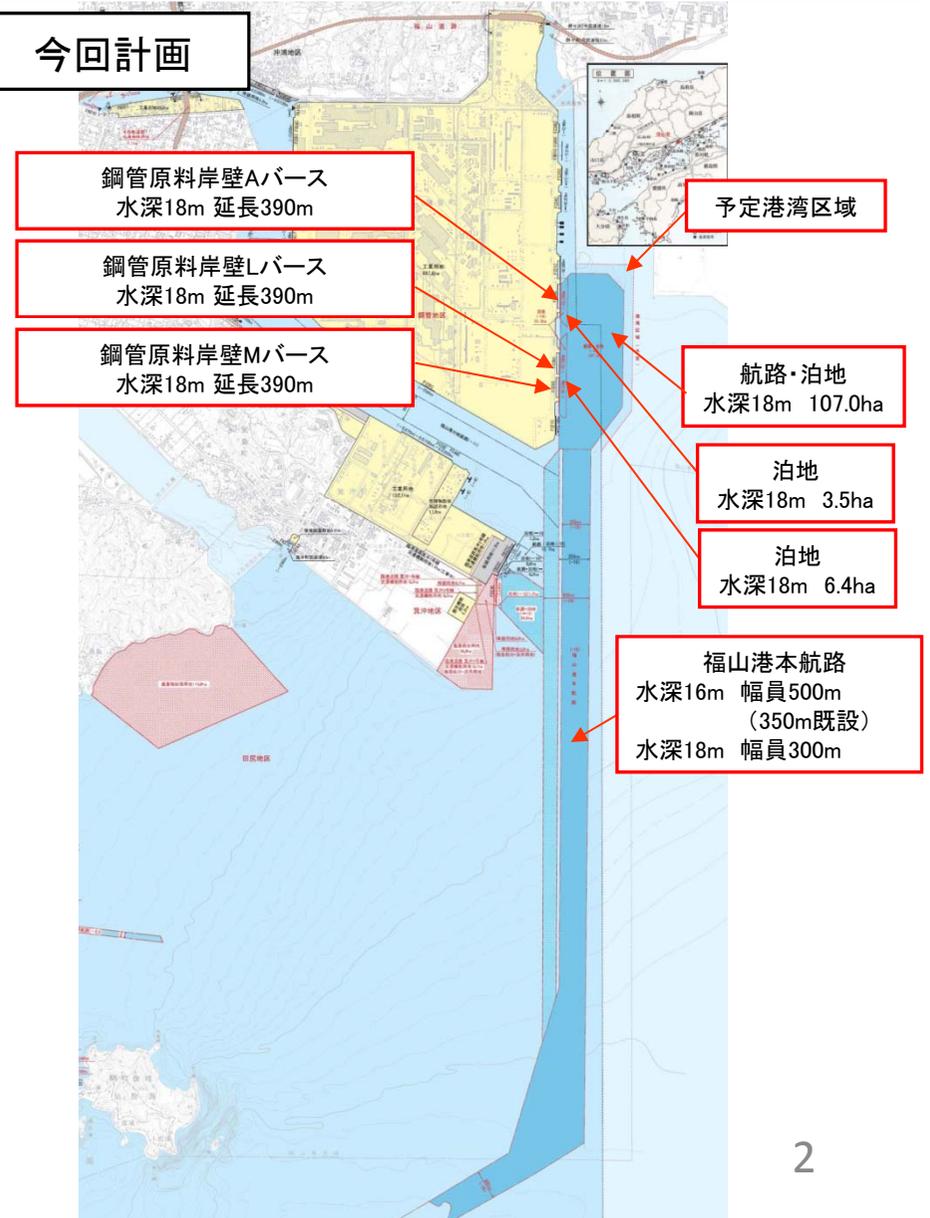
計画変更内容

国際バルク貨物である鉄鉱石を輸入している福山港鋼管地区において船舶の大型化に対応するため、専用埠頭計画、水域施設計画等の一部を変更する。

既定計画



今回計画



鉄鉱石の安定的かつ安価な海上輸送網の形成

【福山港の概要】

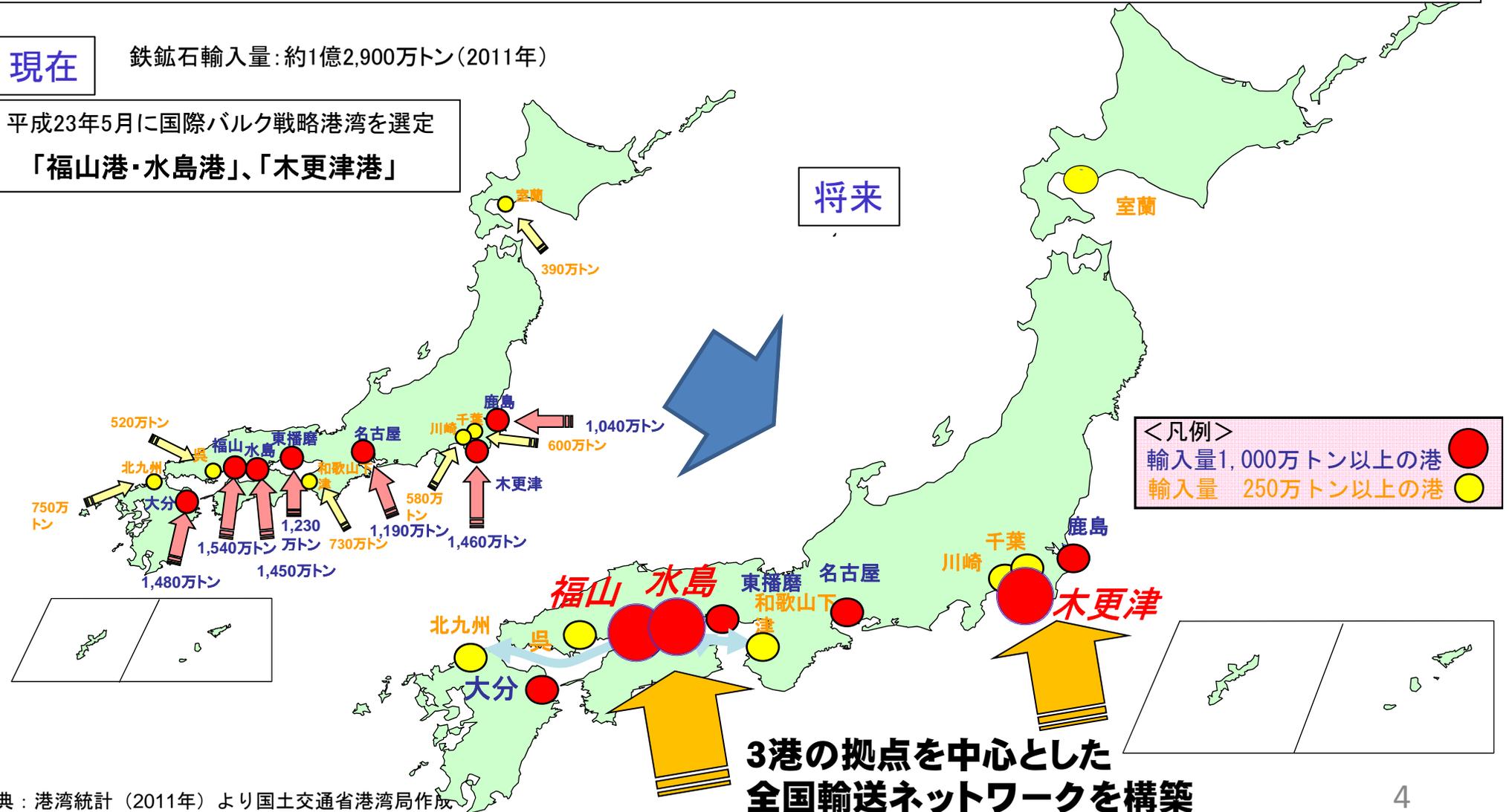
- 背後に日本有数の製鉄所を有しており、鉄鉱石の取扱量は年間約1,540万トン(全国1位:2011年)。
- 鉄鉱石はオーストラリア等から輸入しており、現在、水島港、川崎港、千葉港と2港寄り連携を実施している。
- 将来は、福山港は呉港と連携することとなっており、連携方法、連携貨物量等の調整が今後の課題である。
- 背後の製鉄所は、2011年には高炉改修を行い粗鋼生産能力を強化しており、今後とも安定的な粗鋼生産が見込まれる。

現在

鉄鉱石輸入量: 約1億2,900万トン(2011年)

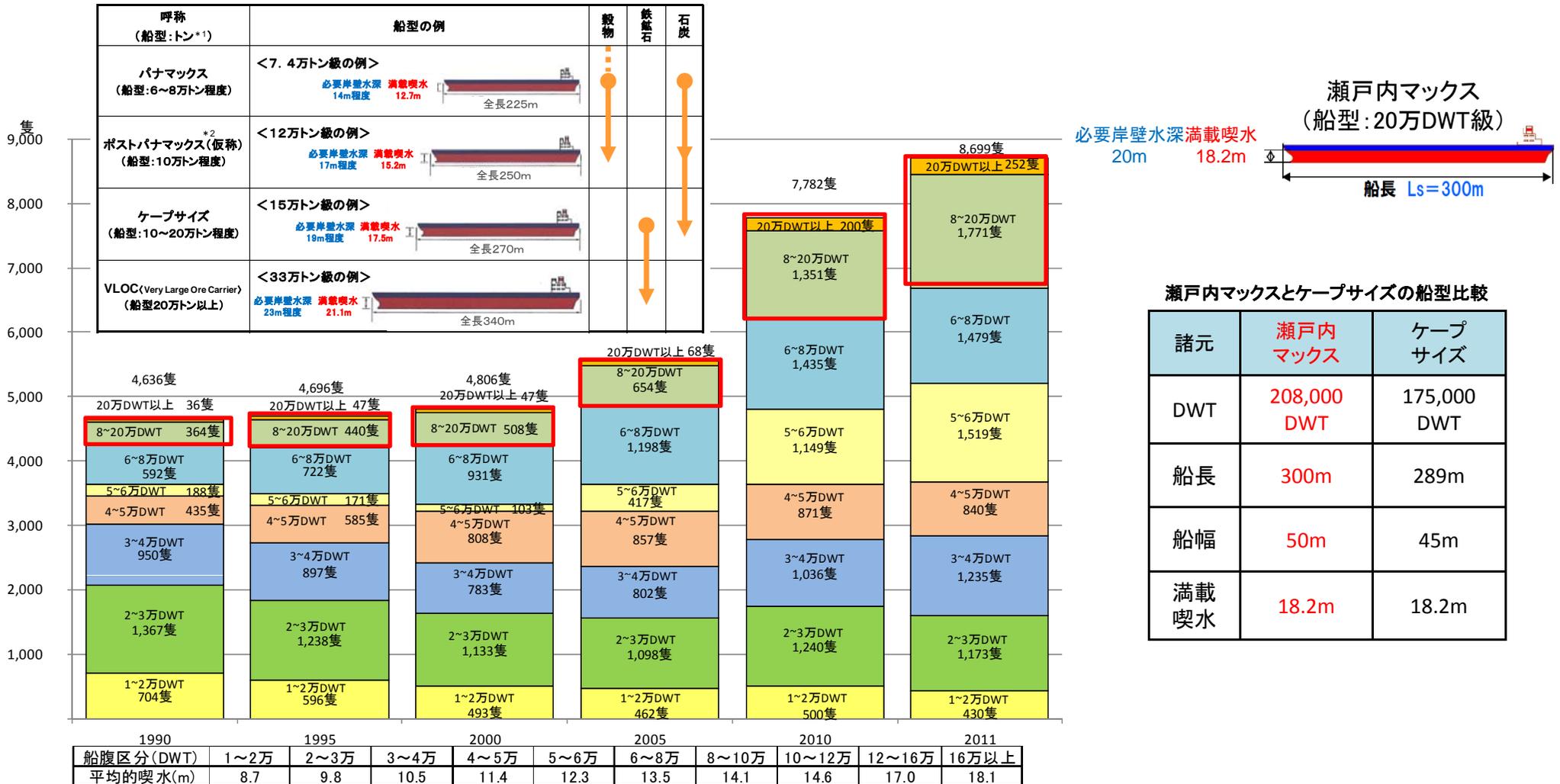
平成23年5月に国際バルク戦略港湾を選定
「福山港・水島港」、「木更津港」

将来



バルク貨物船の大型化

- 近年、バルク貨物船は大型化。鉄鋼石の輸送船舶は、ケープサイズ(10~20万トン程度)からVLOC(20万トン級以上)に大型化が進んでいる。
- 福山港には、現在、ケープサイズよりも船幅が広く、浅い喫水でも大量の鉄鉱石の輸送が可能な瀬戸内マックスが投入されているが、航路水深等の不足により減載での入港を行っており、満載での入港に対応した施設整備が求められている。



*1 単位は載貨重量トン(DWT)。

DWT(Dead Weight Tonnage) : 貨物船に積載可能な貨物等の最大重量トン。主に貨物船の大きさを表す。

*2 2014年完成予定の新パナマ運河に対応した船舶。

水域施設等を水深18mの計画とする理由

○福山港に通じる備讃瀬戸北航路(計画水深19m)を航行できる船舶の最大喫水は16.4m。
 喫水16.4mで入港するには、福山港本航路の水深は18m必要であるため、今回、水域施設等を水深18mとして計画した。



来島海峡は、計画水深14mであり、水深が不足しているため、西側(大分側)からの対象船舶の入港は不可能

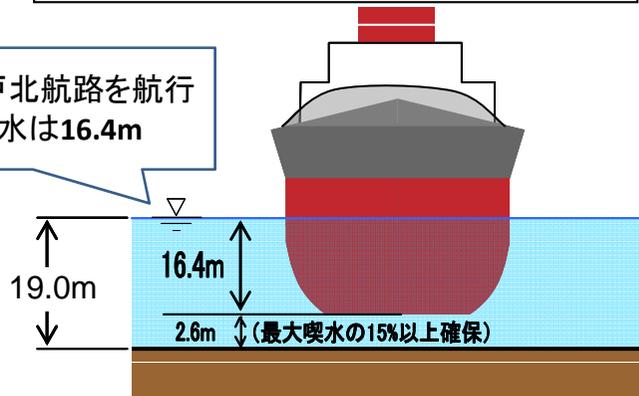
備讃瀬戸北航路～福山港



【備讃瀬戸北航路(計画水深 19m)】

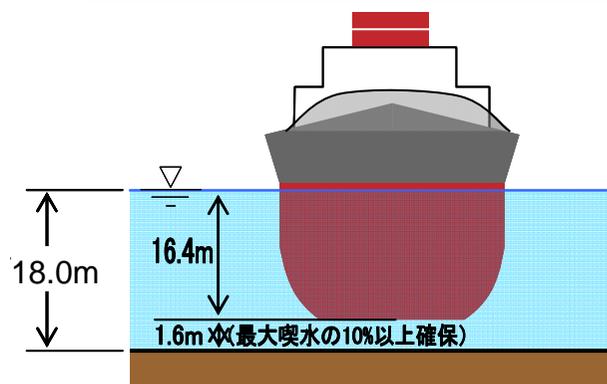
航行可能喫水: $19\text{m} \div 1.15^{\ast 1} = 16.4\text{m}$

現状の備讃瀬戸北航路を航行できる最大の喫水は16.4m



【福山港本航路】

計画航路水深: $16.4\text{m} \times 1.1^{\ast 2} = 18.0\text{m}$



必要な航路水深(第一区分:対象船舶及び航行環境を特定できない場合)
 ※1 うねり等の波浪の影響が想定される港外等の航路 最大喫水×1.15
 ※2 うねり等の波浪の影響が想定されない港内等の航路 最大喫水×1.1
 [港湾の施設の技術上の基準・同解説H19.7より]

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、<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</u>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)