

水島港長期構想検討委員会 (第1回委員・幹事合同委員会)

令和8年2月20日

岡山県

目次

1. 水島港長期構想の策定について
2. 水島港の特性及びあゆみ
3. 水島港の港湾整備による効果
4. 水島港及び背後地域の現況
5. 水島港に係る計画
6. 水島港を取り巻く社会経済情勢の変化
7. 港湾脱炭素化(CNP)に関する取組
8. 水島臨海工業地帯に立地する企業の近年のトピック
9. 水島港の強みと弱み
10. アンケート調査の実施について

細目次

1. 水島港長期構想の策定について	1	5. 水島港に係る計画	43
1-1. 長期構想の策定に向けて	2	5-1. 国の計画	44
1-2. 長期構想検討委員会のスケジュール(案)	3	5-1-1. 港湾法第三条の二(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)	44
2. 水島港の特性及びあゆみ	4	5-1-2. 港湾の中長期政策『PORT2030』	45
2-1. 水島港の特性	5	5-1-3. 国土強靱化基本計画	46
2-2. 水島港のあゆみ	6	5-2. 岡山県・倉敷市の計画	47
2-3. 水島港の利用に係る航路及び航行規制等	8	5-2-1. 「第4次晴れの国おかやま生き活きプラン」	47
3. 水島港の港湾整備による効果	9	5-2-2. 「倉敷市第七次総合計画」	48
4. 水島港及び背後地域の現況	11	5-3. 既定の水島港長期構想(平成16年策定)	49
4-1. 水島港の現況	12	6. 水島港を取り巻く社会経済情勢の変化	51
4-1-1. 地区別の概況	12	6-1. 人口減少・高齢化の進行と労働者不足	52
4-1-2. 近隣港(県内)との比較	14	6-2. 貿易額の推移	53
4-1-3. 取扱貨物の現況	15	6-3. 主要産業の現状及び動向	54
4-1-4. 定期航路の就航状況	18	6-3-1. 完成自動車の現状及び動向	54
4-1-5. コンテナ貨物の現況	19	6-3-2. 穀物の現状及び動向	55
4-1-6. 外貿コンテナ貨物の流動状況	20	6-3-3. 鉄鋼・鋼材の現状及び動向	56
4-1-7. 入港船舶の現況	24	7. 港湾脱炭素化(CNP)に関する取組	57
4-1-8. 主な船種の船型動向	25	7-1. 港湾脱炭素化推進計画	58
4-1-9. 耐震強化岸壁の整備状況	27	7-2. 水島港の取組体制及び取組状況	59
4-1-10. 係留施設の老朽化	28	8. 水島臨海工業地帯に立地する企業の近年のトピック	60
4-1-11. 水島港内の土地利用	29	9. 水島港の強みと弱み	62
4-1-12. 浚渫土砂処分場の現況	30	10. アンケート調査の実施について	65
4-1-13. 港湾緑地の現況	31		
4-1-14. 干潟の現況	32		
4-1-15. プレジャーボートの現況	33		
4-2. 背後地域の現況	34		
4-2-1. 背後地域の概況	34		
4-2-2. 企業立地状況	35		
4-2-3. 製造品出荷額等(水島臨海工業地帯)	36		
4-2-4. 製造品出荷額等、事業所数、従業者数	37		
4-2-5. 交通ネットワークの状況	38		
4-2-6. 自然条件	39		
4-2-7. 観光レクリエーション	40		
4-2-8. 自然災害	41		
4-2-9. 地震想定被害	42		

1. 水島港長期構想の策定について

1. 水島港長期構想の策定について

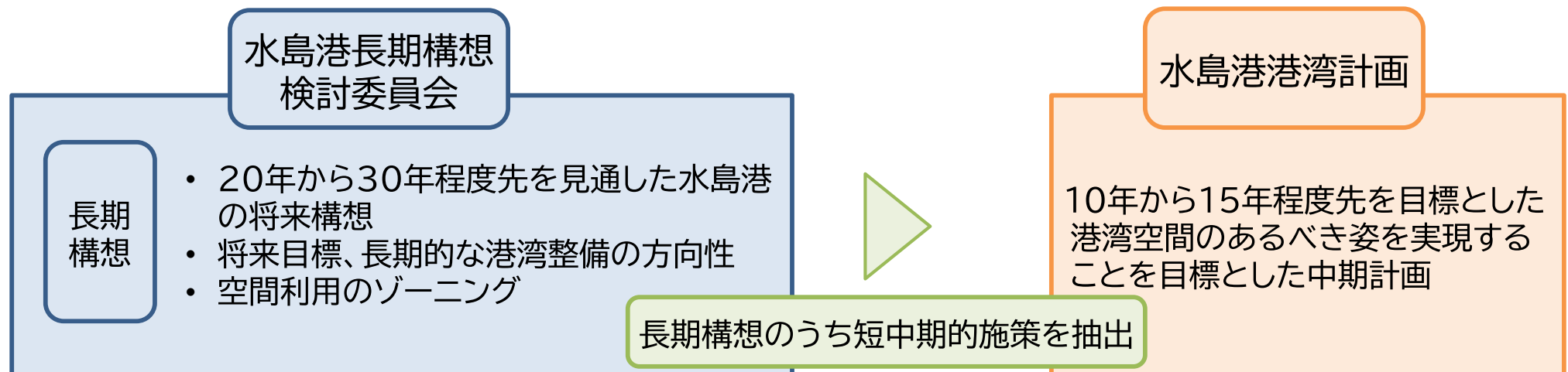
1-1. 長期構想の策定に向けて

◆背景

- 水島港は、前回の港湾計画改訂(H18)から約20年が経過している。
- その間、取扱貨物等の変化、国内外の社会経済情勢等の変化(少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少、コロナ禍による景気後退、激甚化する自然災害への対応、脱炭素化社会の形成等)の中で、港湾への新たな要請や役割(水島工業地帯の脱炭素化に向けた港湾エリアの整備等)が求められている。

◆目的

- 港湾利用者、行政機関、学識者など、様々な港湾関係者や住民の意見・要請をもとに、概ね20～30年先を見通した水島港の姿を想定し、物流、経済、防災などの総合的な方針について、長期的な構想を策定することを目的として、「水島港長期構想検討委員会」を設置する。



1. 水島港長期構想の策定について

1-2. 長期構想検討委員会のスケジュール(案)

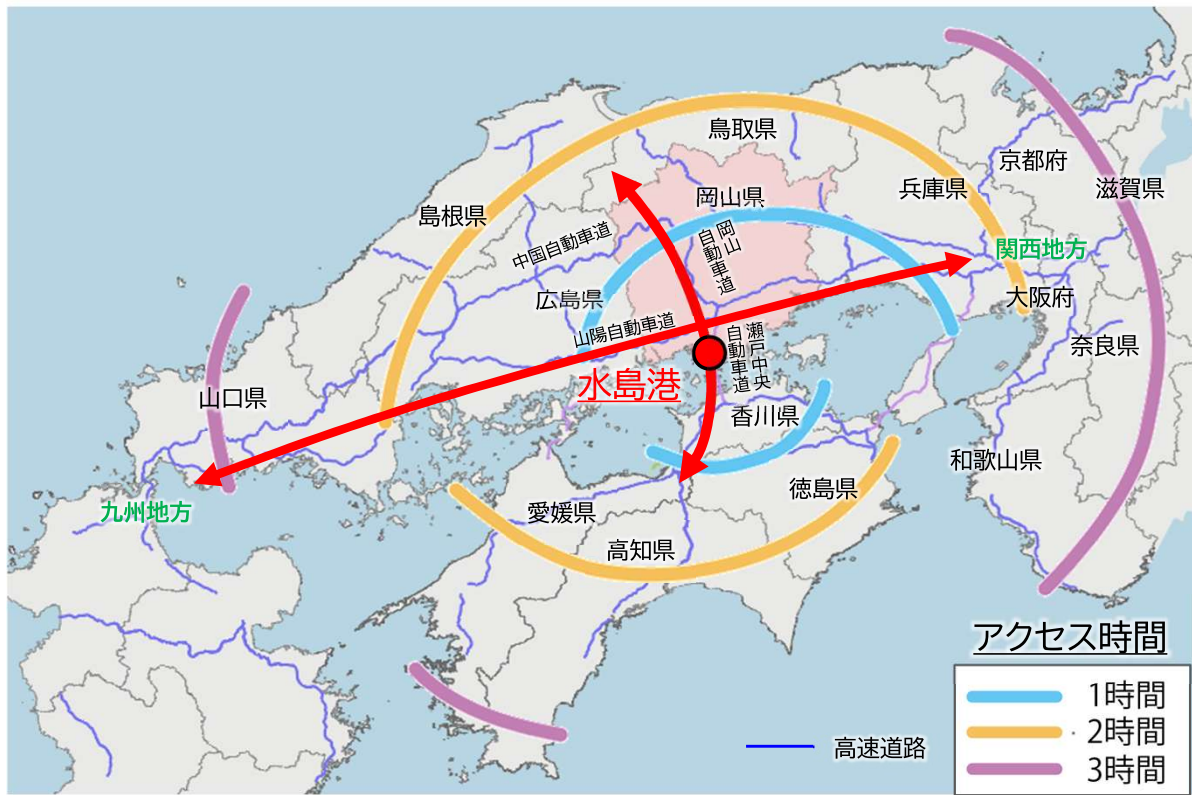
年度	委員会等	主な検討内容	その他
令和7年度	第1回委員・幹事合同委員会	・水島港を取り巻く社会経済情勢の変化 ・水島港及び背後地域の現況 ・水島港に係る計画・関連計画	第1回委員・幹事合同委員会後、企業ヒアリング・アンケートの実施
令和8年度	第2回幹事会（予定） 第2回委員会（予定）	・第1回の検討内容及び企業ヒアリング・アンケート調査結果を踏まえた水島港の課題の抽出 ・水島港の将来像	
令和8年度	第3回幹事会（予定） 第3回委員会（予定）	・水島港の将来像の実現に向けた基本戦略 ・空間利用ゾーニング ・長期構想におけるロードマップ ・長期構想(案)の策定 →第1～3回委員会のとりまとめ(案)	パブリックコメントの実施
令和8年度	第4回委員・幹事合同委員会(予定)	・第3回までの意見及びパブリックコメントを反映した、長期構想の策定	

2. 水島港の特性及びあゆみ

2. 水島港の特性及びあゆみ

2-1. 水島港の特性

- 水島港は中国地方に位置する岡山県の南西部、瀬戸内海に面し、山陽自動車道、岡山自動車道、瀬戸中央自動車道などにも近く、中四国の交通のクロスポイントに位置するとともに、関西まで3時間圏域であり、利便性が高い。
- 水島港は国際拠点港湾※に位置付けられており、全国有数の臨海工業地帯を有する生産拠点である水島地区 とコンテナターミナル等が立地する物流拠点である玉島地区 の2地区により形成され、令和5年の港湾取扱貨物量は全国第9位、中四国地域では第1位を誇る。
- 平成23年には「国際バルク戦略港湾」に【穀物】と【鉄鉱石】において選定されており、西日本における穀物の輸入拠点及び鉄鋼の製造拠点として重要な役割を果たしている。



※国際拠点港湾:重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要として政令により定められた港湾(港湾法2条2号)であり、全国で18港が指定されている。

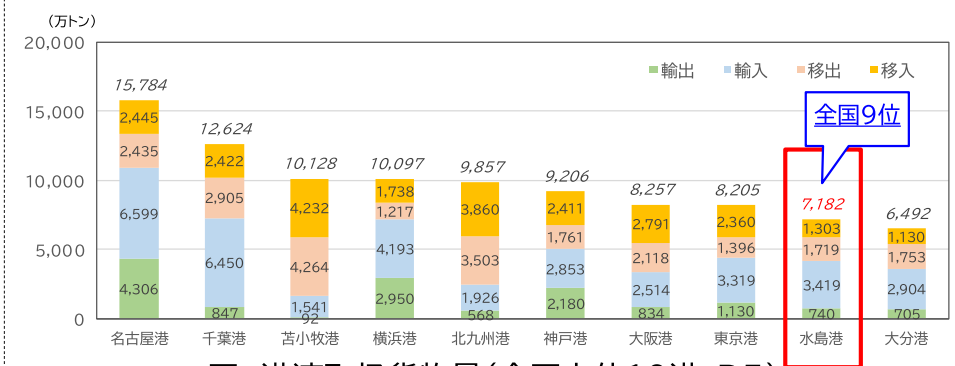
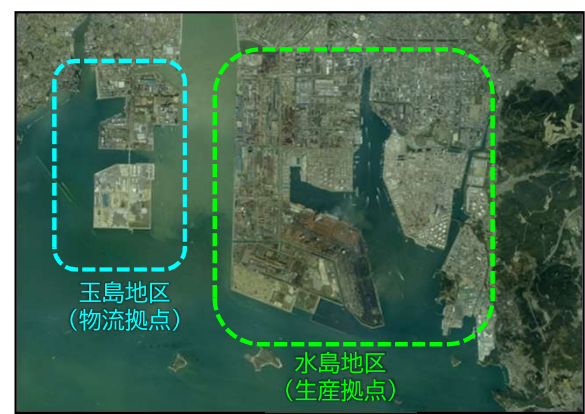
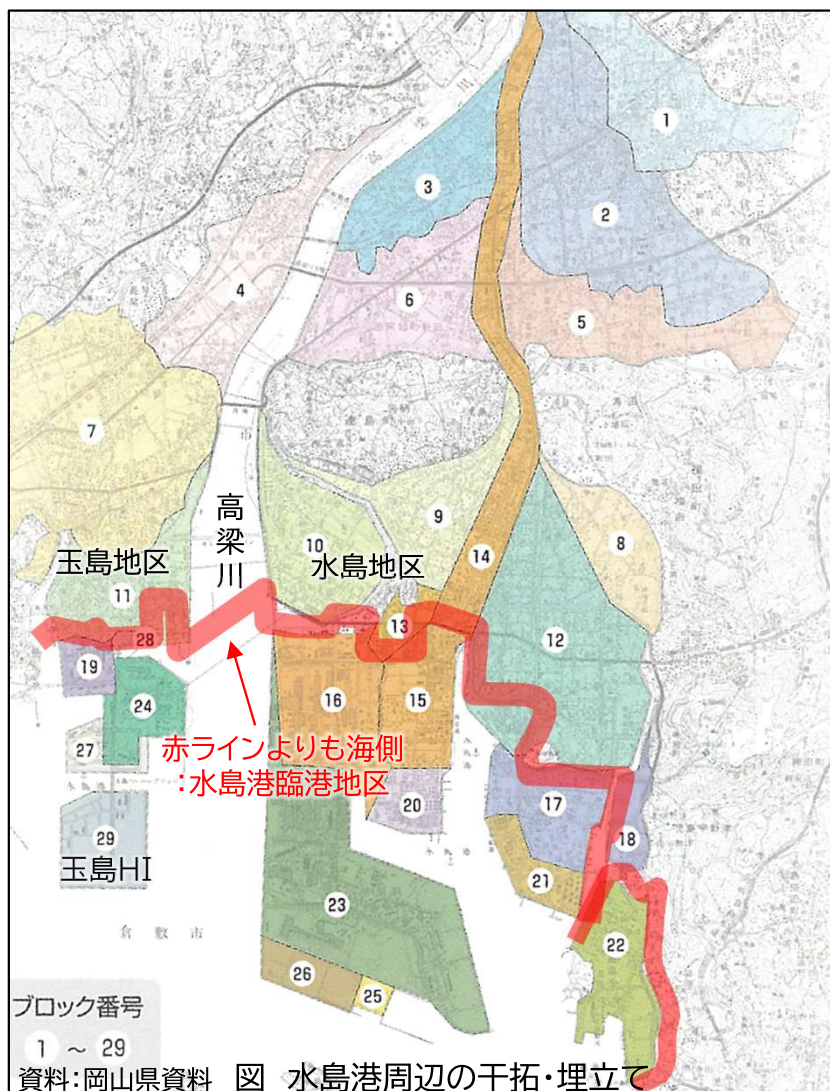


図 港湾取扱貨物量(全国上位10港:R5)

2. 水島港の特性及びあゆみ

2-2. 水島港のあゆみ

- 水島港は、約400年前の干拓の開始から始まっている。高梁川河口部一帯は遠浅の海域のため、河川堤防の延長と農地の造成が続けられ、さらにその地先の海面を埋立て、大規模な工業用地を造成する工事と並行して瀬戸内海に位置する航路へ通ずる新しい港として建設され、発展した。



- ①～⑫ 戦国時代～江戸時代
- ⑬ 明治
- ⑭ 大正～昭和 高梁川の付替え(廃川箇所)
- ⑮～⑳ 昭和～ 水島地区コンビナート企業用地等の埋立て
- ㉑～㉓ 昭和50年代～ 玉島地区の人工島を含めた埋立て

●水島港のあゆみ *公共岸壁などの整備の経緯は次頁に記載

昭和18(1943)年:三菱重工業(株)水島航空機製作所

(現三菱自動車工業(株)水島製作所)を県が誘致

昭和23(1948)年:水島港及び玉島港が港則法の「港域※1」に指定される

昭和26(1951)年:港湾法に基づき、岡山県が港湾管理者となる

昭和35(1943)年:水島港の港湾区域を拡張し、玉島港を水島港に併合
水島港が港湾法の「重要港湾」に指定される

昭和37(1962)年:関税法の「開港※2」に指定
「水島港港湾計画」を運輸大臣に提出(翌年承認)

平成 7(1995)年:玉島地区外貿埠頭～釜山港間に定期コンテナ航路開設

平成15(2003)年:港湾法の「特定重要港湾」に指定される

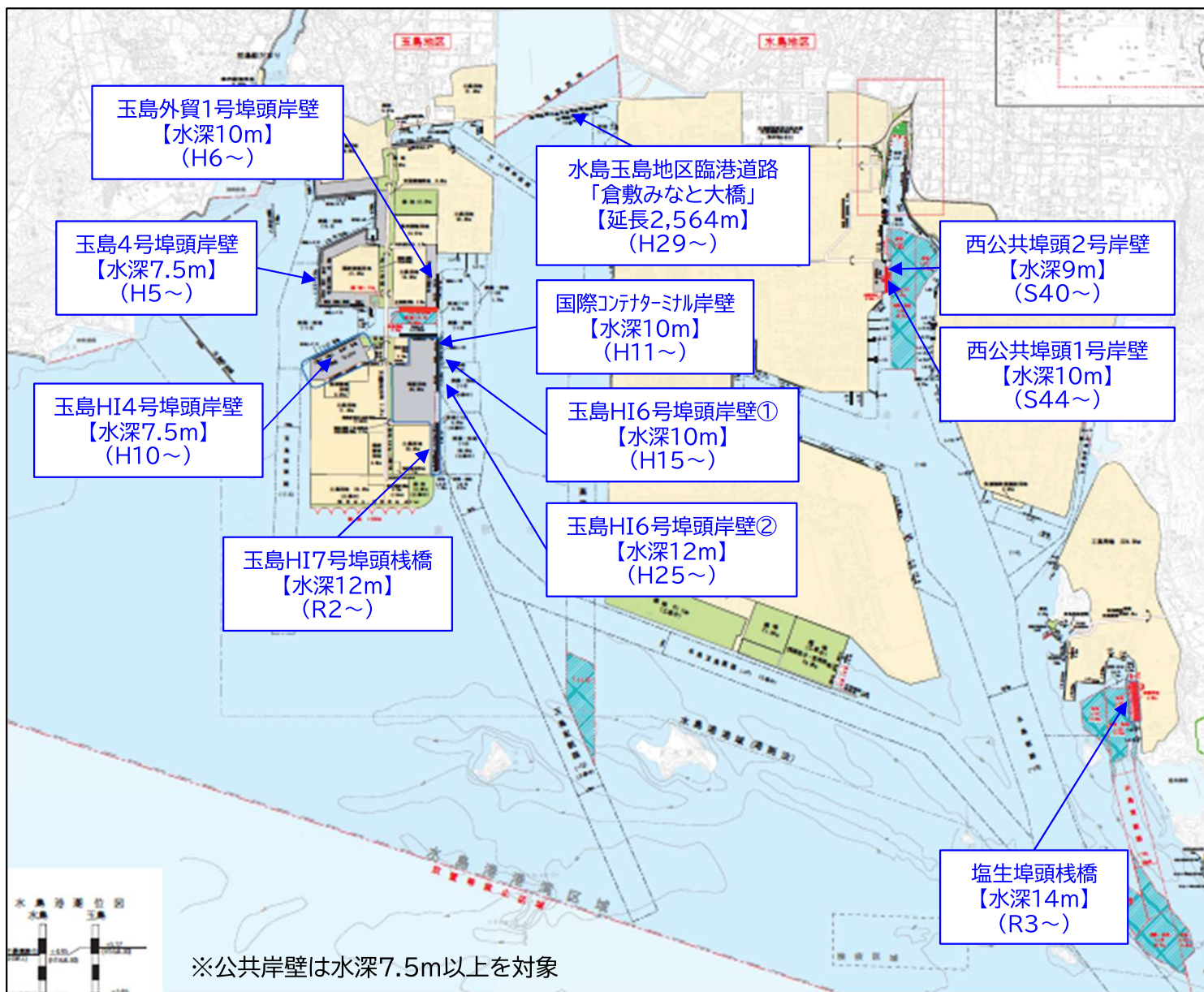
平成23(2011)年:港湾法の「国際拠点港湾」に変更される
「国際バルク戦略港湾(穀物・鉄鉱石)」に選定される

※1港域:船舶の港内の交通安全と整頓を確保するために制定された法律である港則法を適用することが必要であると判断される範囲のこと(港則法第二条)

※2開港:貨物の輸出入並びに外国の貿易船の入港または出港等が政令により定められている港のこと(関税法第2条)

2. 水島港の特性及びあゆみ

2-2. 水島港のあゆみ



●公共岸壁などの整備の経緯

※公共岸壁は水深7.5m以上を対象

昭和40(1965)年:西公共埠頭2号岸壁

昭和44(1969)年:西公共埠頭1号岸壁

平成 5(1993)年:玉島4号埠頭岸壁

平成 6(1994)年:玉島外貿1号埠頭岸壁

平成10(1998)年:玉島HI4号埠頭岸壁

(4バースの内、2バース)

平成11(1999)年:国際コンテナ・ミル岸壁

平成13(2001)年:玉島HI4号埠頭岸壁

(4バースの内、2バース)

平成15(2003)年:玉島HI6号埠頭 (-10m)岸壁

平成25(2013)年:玉島HI6号埠頭 (-12.0m)岸壁

平成29(2017)年:水島玉島地区臨港道路

「倉敷みなと大橋」

令和 2(2020)年:玉島HI7号埠頭棧橋

令和 3(2021)年:塩生埠頭棧橋

※HI:ハーバー・アイランドの略

図 水島港の主な施設位置、整備年など

2. 水島港の特性及びあゆみ

2-3. 水島港の利用に係る航路及び航行規制等

- 水島航路及び水島港沖に位置する備讃瀬戸東航路、備讃瀬戸北航路、備讃瀬戸南航路等は、海上交通安全法第23条に基づき、「巨大船」(長さ200m以上の船舶)の夜間航行が禁止されている。
- 水島港内においても、水島玉島航路では、航路幅員が十分確保されておらず、船舶に対し、運航調整のためのルールを定めている。

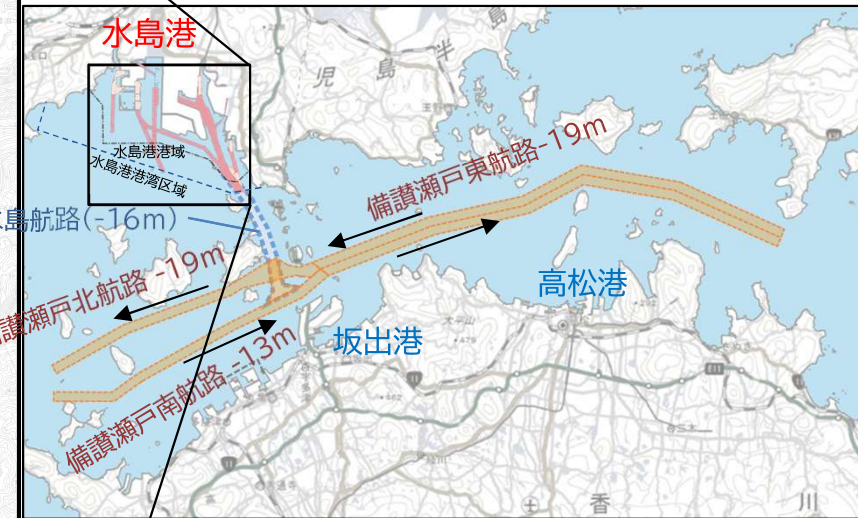
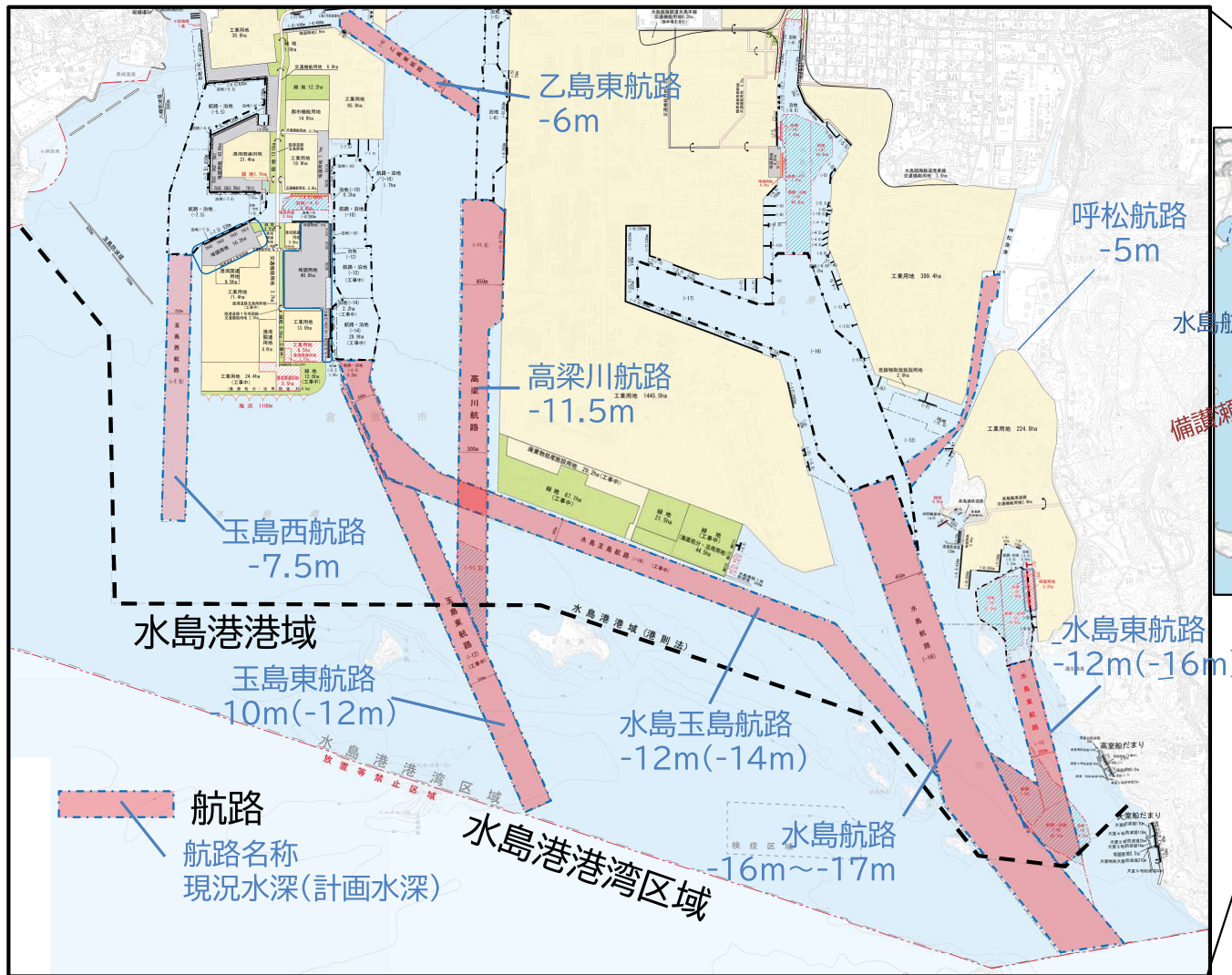


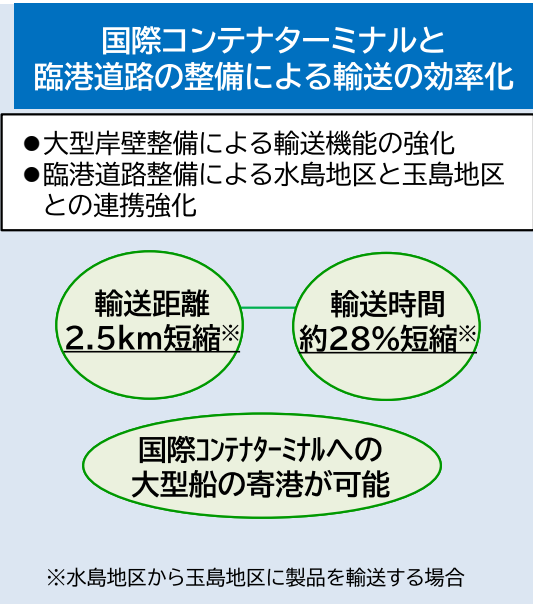
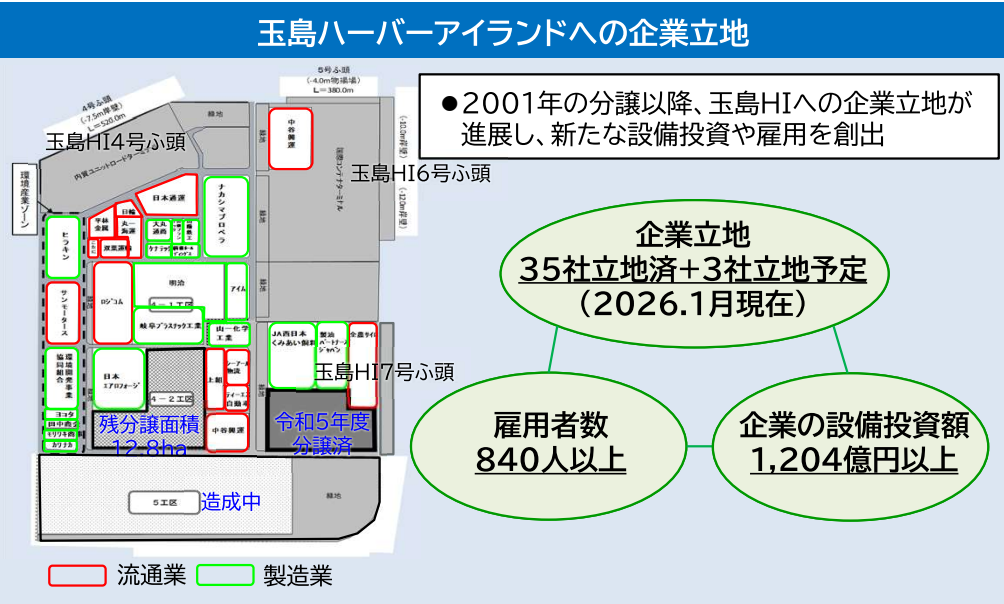
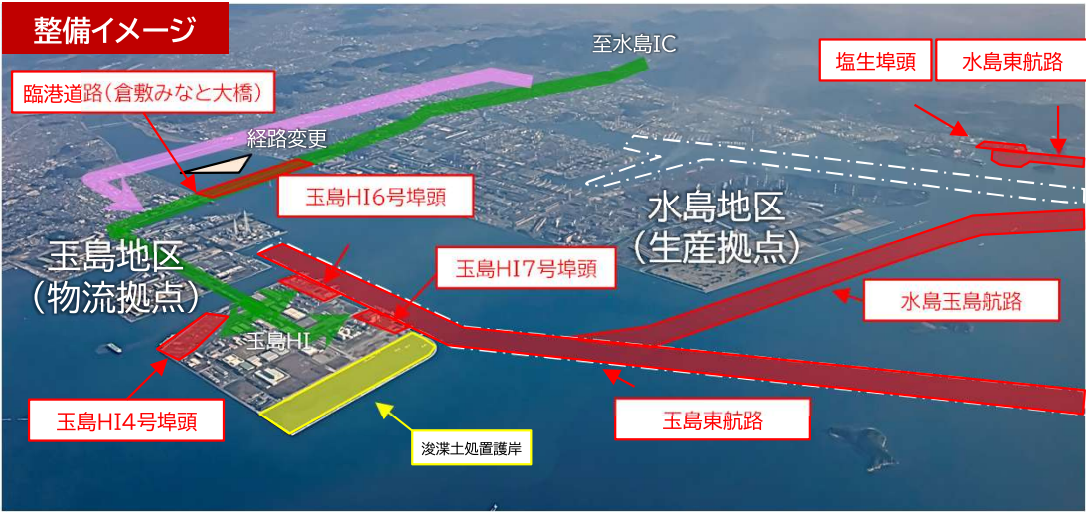
図 備讃瀬戸航路

図 水島港内の航路

3. 水島港の港湾整備による効果

3. 水島港の港湾整備による効果

- 国際コンテナターミナルや臨港道路の整備により、生産拠点である「水島地区」と、物流拠点である「玉島地区」の連携が強化され、水島港全体の物流機能が向上。また、穀物輸入拠点の整備により、安定的かつ安価なバルク輸送を実現。
- 玉島ハーバーアイランドにおいては、2001年の分譲以降、新規企業立地は35社、投資額は1,204億円以上。
- 水島港のコンテナ貨物取扱量は、約20年間で2倍に増加(1998年9.3万TEU⇒2019年18.6万TEU)。



4. 水島港及び背後地域の現況

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-1. 地区別の概況(水島地区 公共埠頭)

- 西公共埠頭は水深10mと9mの岸壁を有し、完成自動車の輸出拠点となっている。
- 南部に位置する塩生埠頭^{しおなす}棧橋は国際バルクターミナルとして、穀物輸入の拠点となっている。

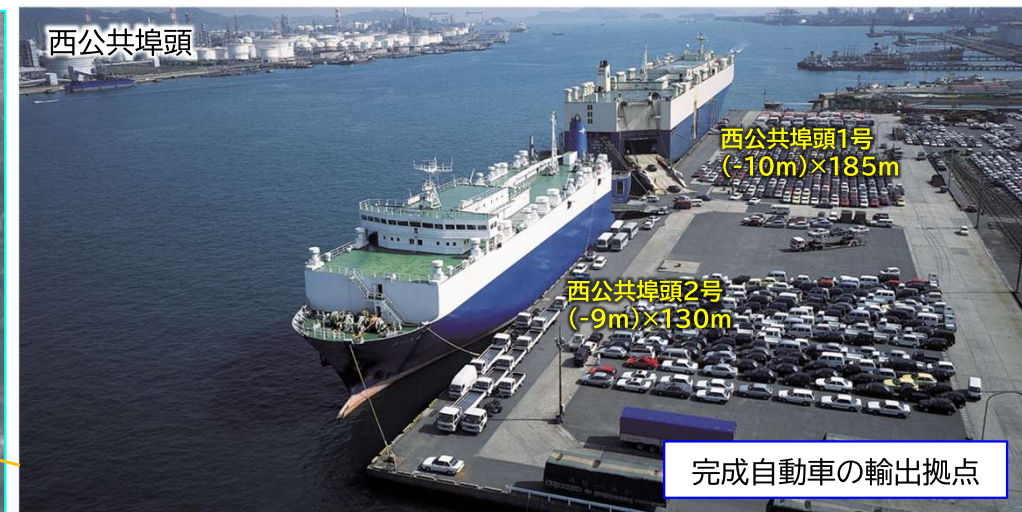


図 水島地区の利用状況

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-1. 地区別の概況(玉島地区 公共埠頭)

- 玉島地区北側(写真左)の公共埠頭は岸壁が多く、様々な貨物が取り扱われている。
- 玉島地区南側(写真右)に位置する玉島ハーバーアイランド(以下、「玉島HI」)は、国際コンテナターミナルや内貿ユニットロードターミナル、国際バルクターミナルが整備され、水島港の物流拠点となっている。
- 国際コンテナターミナルでは、今後の労働者不足等に対応するため、作業効率の向上等を目的に新たな荷役方式を検討しているところである。

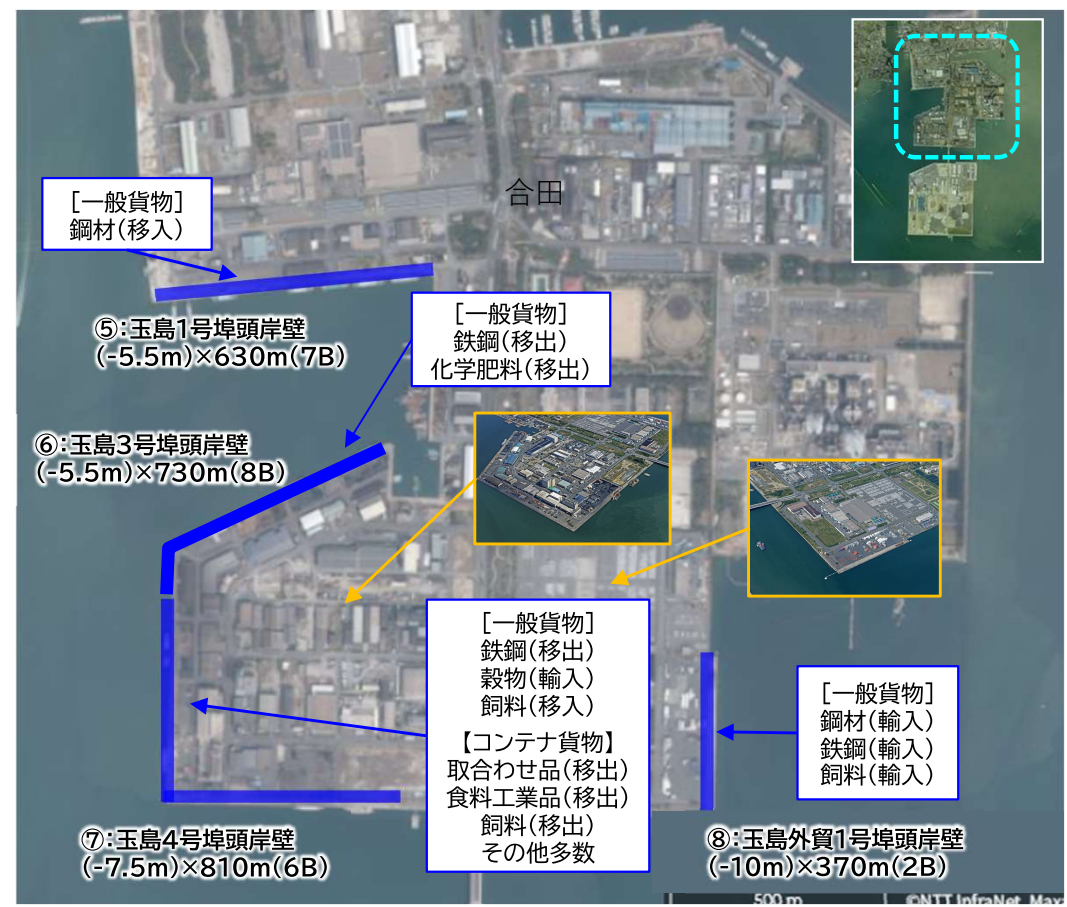


図 玉島地区の利用状況



図 玉島地区(玉島HI)の利用状況

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-2. 近隣港(県内)との比較

- 岡山県内には重要港湾以上の港湾として、水島港、宇野港、岡山港があり、それぞれ特性を有した港湾としての役割を果たしている。
- 水島港は日本を代表する国際拠点港湾に位置付けられており、岡山県内の港湾の中でも物流・産業に特化している。港湾取扱貨物量は岡山県全体の8割を超えており、物流・産業拠点として、背後地域の経済活動に大きく寄与している。

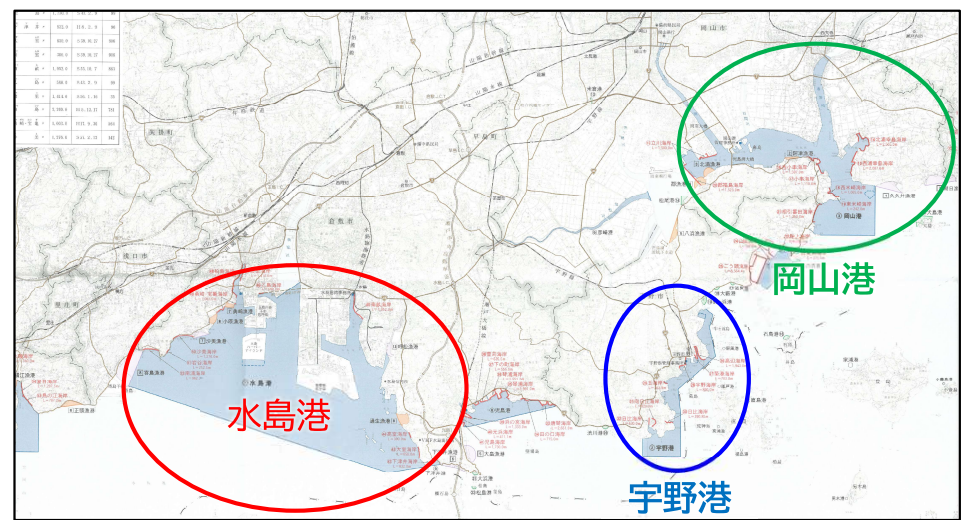


図 近隣港(県内)の位置

表 近隣港(県内)との比較

	水島港	宇野港	岡山港
港湾取扱貨物量※R5 (県内シェア)	71,816千トン (82.8%)	9,586千トン (11.1%)	2,506千トン (2.9%)
外貿コンテナ貨物※R5 (県内シェア)	116千TEU※ (100%)	—	—
フェリー貨物量※R5 (県内シェア)	—	5,455千トン (76.4%)	1,185千トン (16.6%)
船舶乗降人員※R5 (県内シェア)	—	1,059千人 (72.9%)	149千人 (10.3%)
クルーズ船寄港回数 ※R6	—	13回	—
定期航路 ※R7	コンテナ航路等 22便/週	フェリー航路等 36便/日	フェリー航路等 8便/日

表 近隣港(県内)の港湾特性

注)上表は3港以外の値もあるため、県内シェアの合計は100%にはならない。
※Twenty-foot Equivalent Unitの略で、20フィートで換算したコンテナ個数を表す単位

港名	特 性
水島港	- 岡山県沿岸中西部の高梁川河口に位置する国際拠点港湾 - 背後には全国有数の水島臨海工業地帯を擁し、工業港としての役割を担う - 生産拠点の水島地区では、鉄鋼、石油化学、自動車などの重工業が集積し、物流拠点の玉島地区では、国際コンテナ・ミルやバルク・ミルが整備されている。
宇野港	- 岡山県沿岸中央部に位置する重要港湾 - フェリー・ミルや大型客船・ミルが整備されており、旅客港・観光港としての役割を担うほか、物流港としてRORO船の定期航路が就航している。 - 銅の精錬会社などが立地しているほか、造船業も盛んである。
岡山港	- 岡山市中心部を背後に有する重要港湾 - 国内に搬出入される貨物の流通拠点のほか、小豆島向け定期フェリー航路等の交通・観光拠点としての役割を担う

国内外的物流港・工業港

人流港、国内の物流港

国内の物流港

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-3. 取扱貨物の現況(全体貨物量)

- 水島港の取扱貨物量は令和2年以降減少し、以降、約7千万トン強の横ばい傾向で推移しており、令和5年の取扱貨物量は、7,182万トンである。(図 水島港の取扱貨物量の推移)
- 令和5年の輸移出入別割合をみると、外貿(輸出入)が約6割を占め、海外との貿易が活発な港である。(図 水島港の取扱貨物量の推移)
- 貨物を品目別にみると、輸出は鋼材や化学薬品など、輸入は、鉄鉱石やエネルギー関連(原油・石炭)の割合が高い。また、移出は鋼材やエネルギー関連(石油製品・重油・揮発油)、移入はエネルギー関連(原油・重油)、石灰石、完成自動車の割合が高い。(図 水島港の品目別貨物内訳)
- これらの多くは水島コンビナート内に立地する主要な企業が取扱う原材料・燃料や製品となっている。

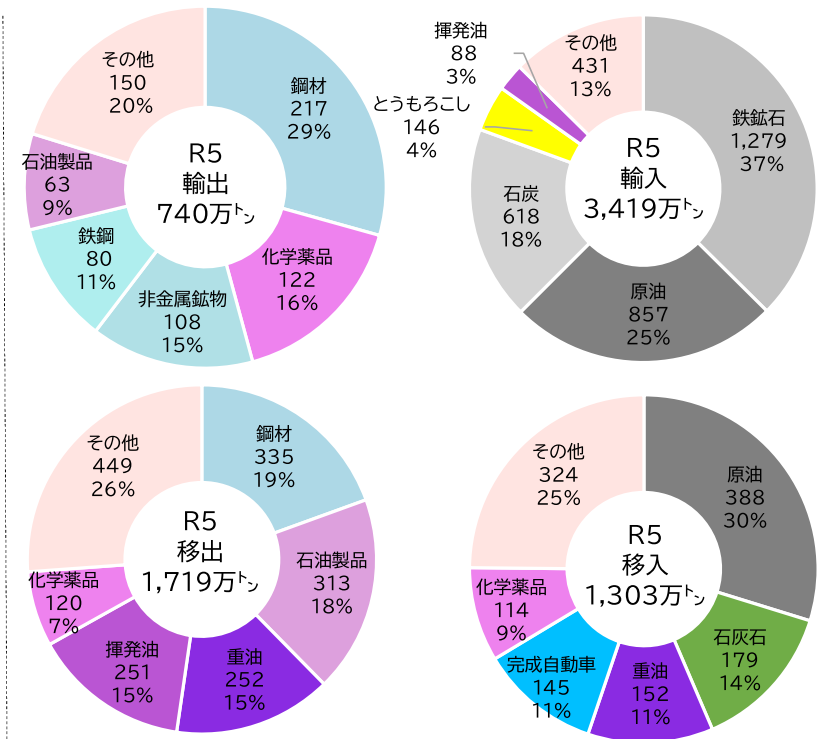
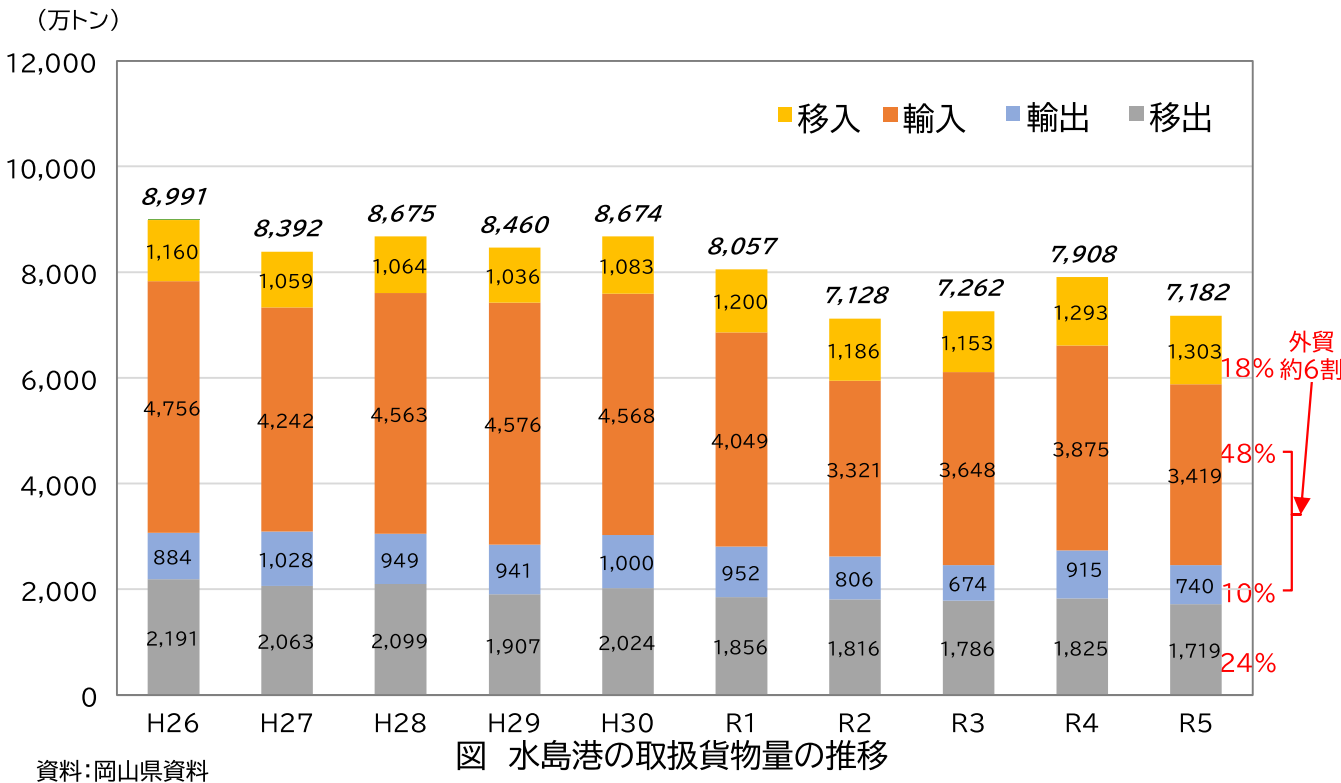


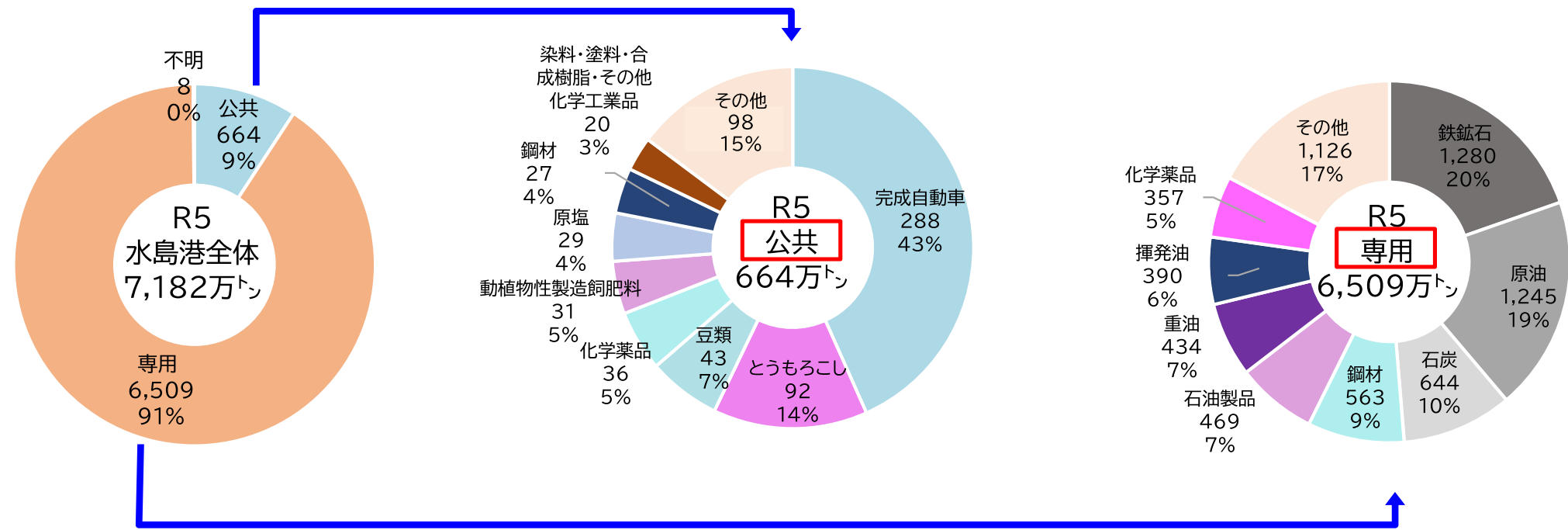
図 水島港の品目別貨物内訳(令和5年) 15

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-3. 取扱貨物の現況(公共・専用施設別貨物量)

- 水島港の取扱貨物を公共・専用施設別にみると、企業が所有する専用岸壁が多いことから、専用貨物※が全体の約9割を占め、公共貨物※は1割弱と僅かである。(※専用貨物は企業が所有する岸壁等で取扱われる貨物、公共貨物は公共岸壁で取扱われる貨物のこと。)
- 公共貨物の品目内訳は、専用岸壁を有していない自動車メーカーが取扱う完成自動車が4割強を占めており、その他の品目としては、近年玉島HIに穀物関連企業が立地したことにより、とうもろこし、豆類、動植物性製造飼肥料等の穀物類が約3割と多く、その他、化学薬品、原塩など多岐にわたっている。
- 専用貨物の品目内訳は、鉄鉱石(20%)、原油(19%)、石炭(10%)で約5割を占め、その他、石油製品、重油、揮発油などのエネルギー関連品目や鋼材などの取扱いが多く、これら貨物は背後に立地する企業との関わりが非常に高い。



注) 不明: 公共施設・専用施設以外の「その他の水域」で取扱われている貨物で、沖合いで荷役を行う(はしけ等の船間荷役)貨物を示す。そのため、「その他の水域」で取扱われている貨物は公共にも専用にも計上されないことから、公共と専用の貨物量の合計は全体の貨物量と合致しない。

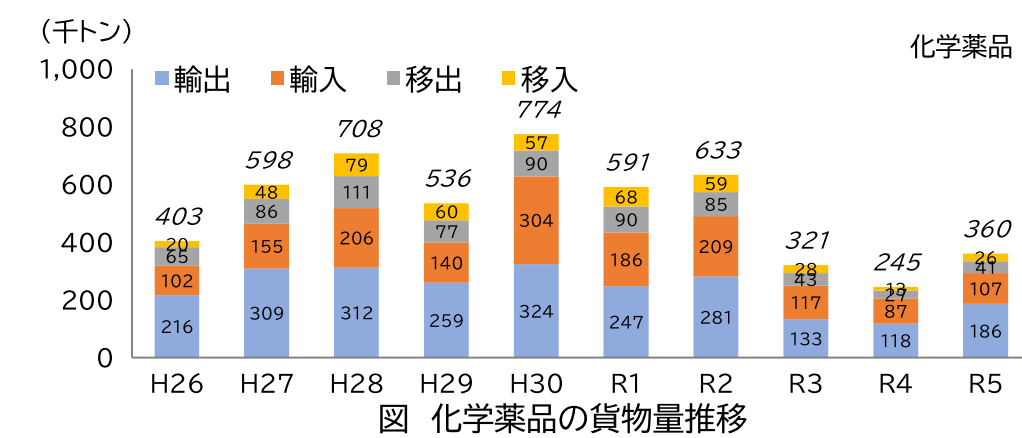
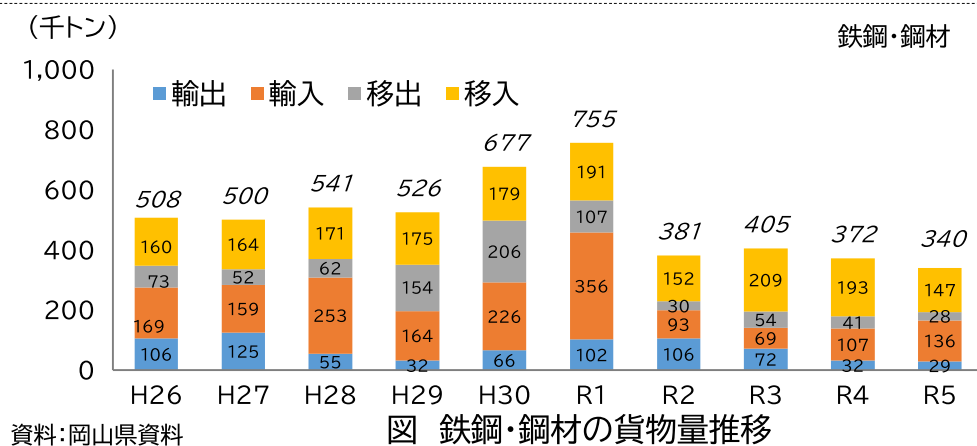
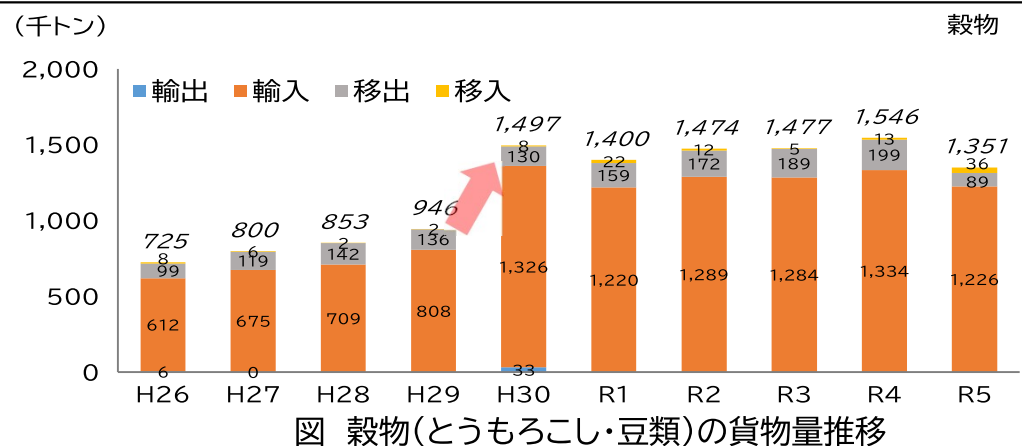
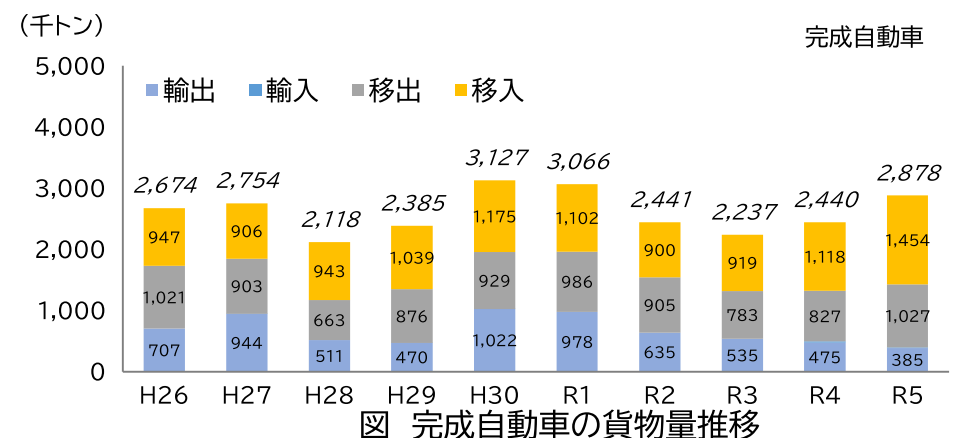
図 水島港の公共・専用施設別貨物量(令和5年)

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-3. 取扱貨物の現況(公共貨物の主要品目)

- 完成自動車は、平成30年をピークに、その後はコロナ禍による部品供給の混乱や市場の低迷による影響のため減少傾向で推移していたが、令和4年以降は経済活動の再開による需要が一気に回復したことにより、回復傾向にある。
- 鉄鋼・鋼材は、令和2年から急減しており、令和5年は340千トンまで落ち込んでいる。
- 穀物(とうもろこし・豆類)は、平成29年に玉島HIへ飼料関係の企業が進出し、以降の貨物量は大幅に増加、令和5年の取扱量は、平成29年に比較して1.4倍の1,351千トンの取扱量となっている。
- 化学薬品は、平成30年の774千トンの取扱い以降、減少傾向にあり、近年は輸出入量の減少が顕著である。



資料:岡山県資料

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-4. 定期航路の就航状況

- 水島港の外貿定期コンテナ航路は、韓国航路が週7便、中国航路が週6便、台湾・香港航路が隔週で1便就航している。
- また、内貿定期航路は、阪神港への国際フィーダーが週7便、沖縄航路が週1便就航している。

表 外貿定期コンテナ航路

利用岸壁	航路名	運航会社	便数
玉島HI6号岸壁	韓国航路	高麗海運(株)、天敬海運(株) 汎洲海運(株)、南星海運(株) 興亜LINE(株)、長錦商船(株)	7便/週
	中国航路	神原汽船(株)、 上海民生輪船有限公司	6便/週
	台湾・香港航路	ワハラインス(株)	1便/隔週

表 内貿定期コンテナ航路

利用岸壁	航路名	運航会社	便数
玉島HI6号岸壁	阪神航路 (国際フィーダー)	(株)ユニエックスNCT、 井本商運(株)、 OOCLジャパン(株)	7便/週
玉島4号岸壁	沖縄航路	南日本汽船(株)	1便/週

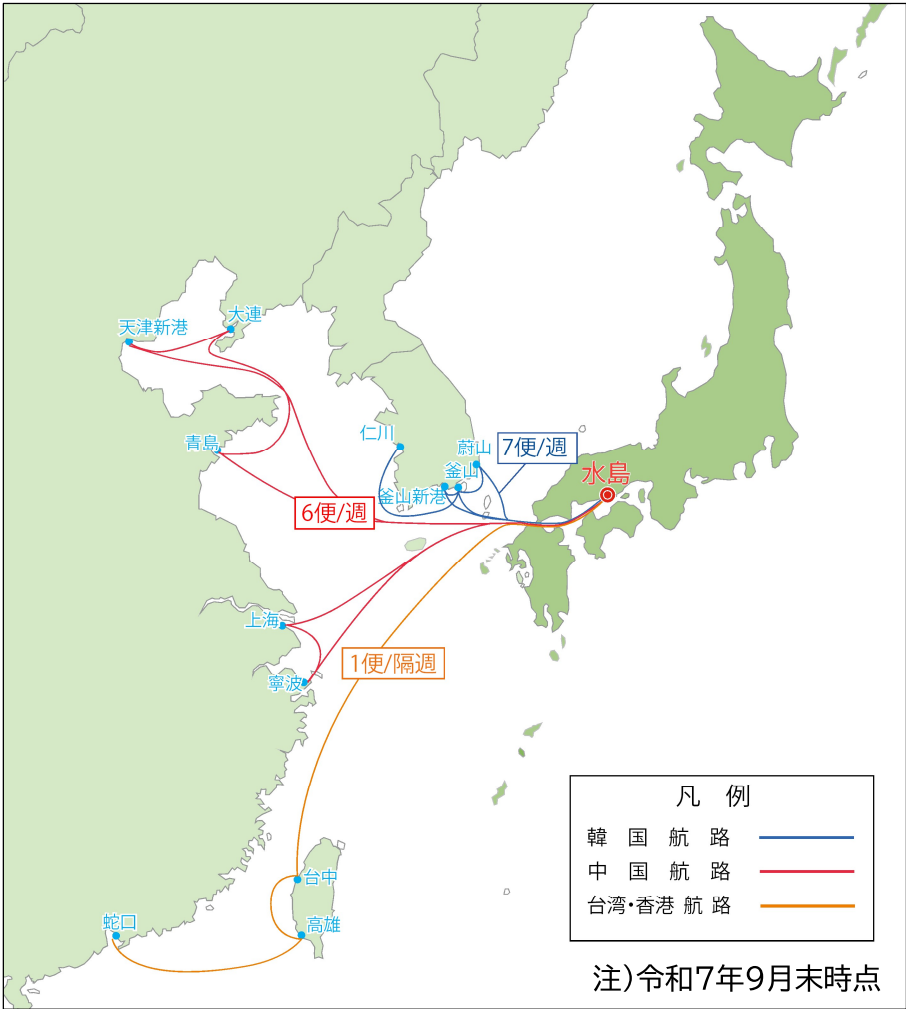


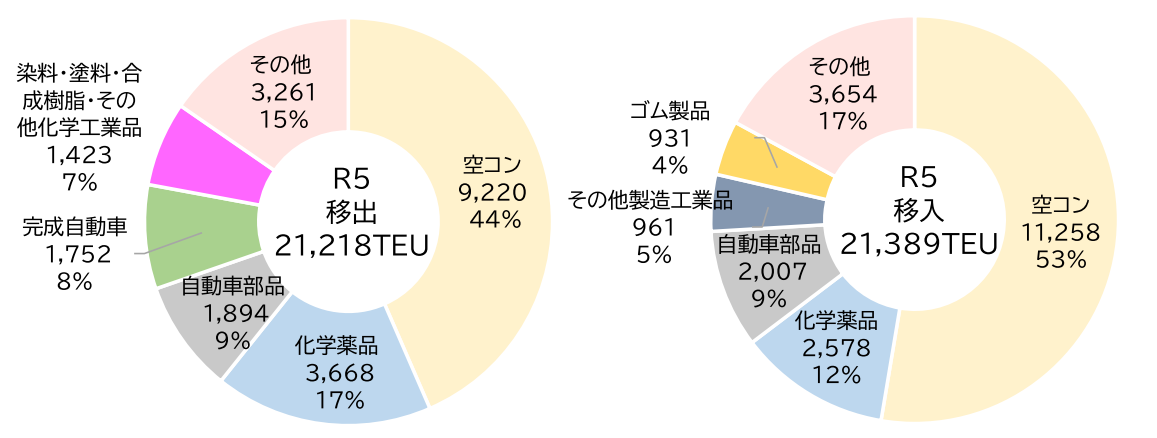
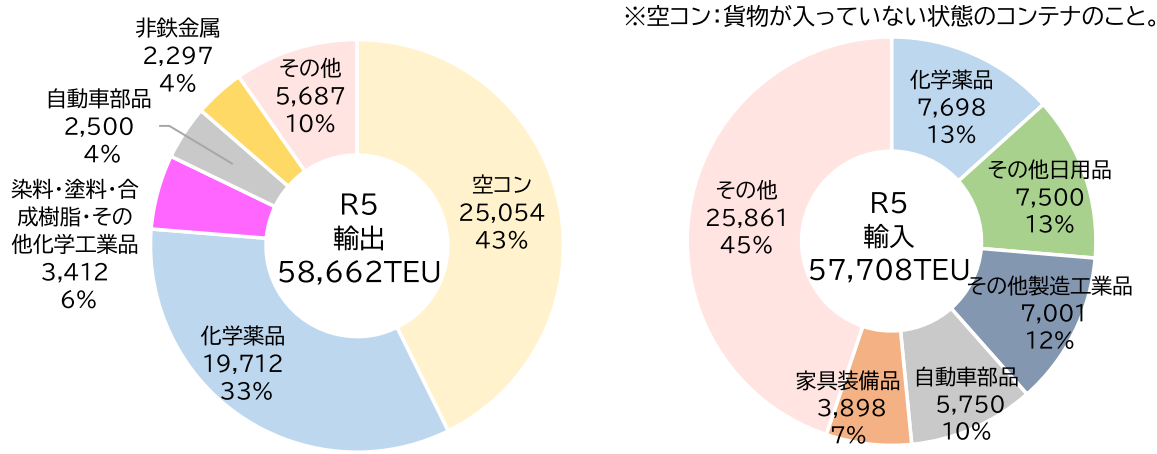
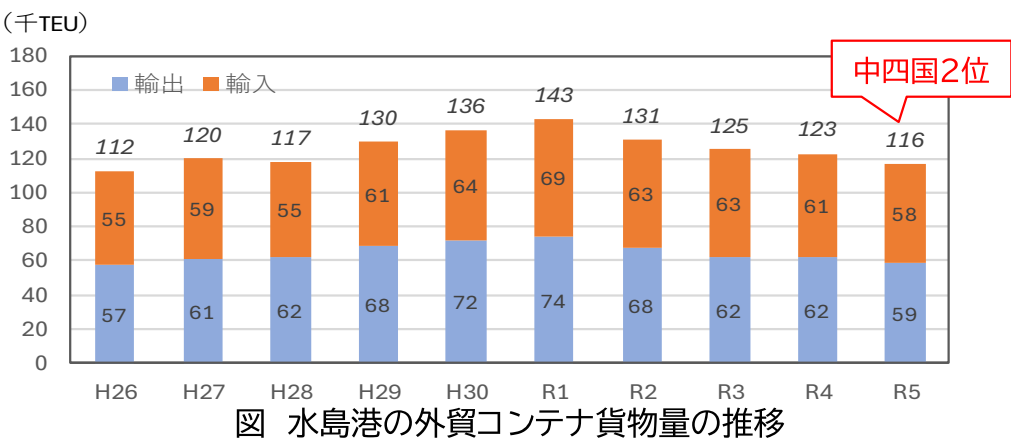
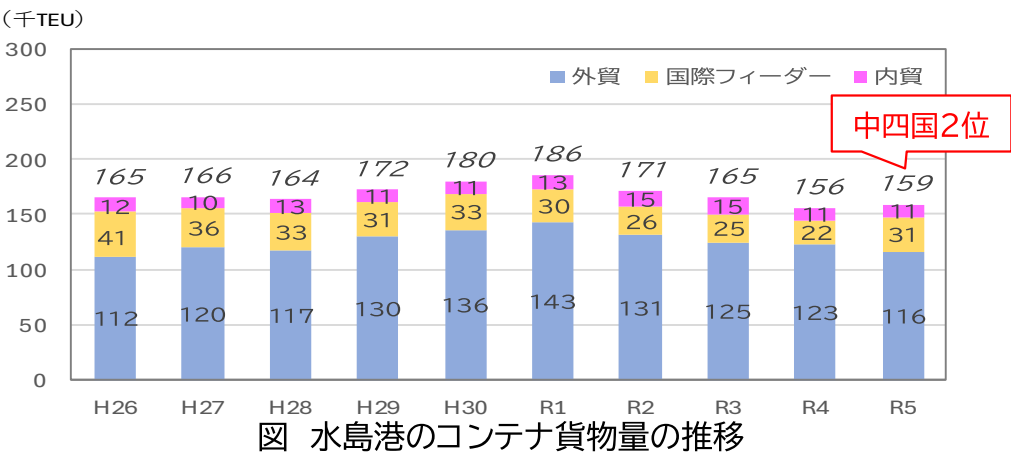
図 水島港の外貿定期コンテナ航路

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-5. コンテナ貨物の現況

- 水島港のコンテナ貨物量は、新型コロナの影響を受け、令和元年の186千TEUをピークに、外貿コンテナ貨物量の減少に伴い、減少傾向で推移しており、令和5年は令和元年に比較して14%減の159千TEUとなっている。
- 品目別にみると、輸出は空コン※が約4割を占め、次いで化学薬品が約3割を占めている。また、輸入は主要品目はなく、化学薬品、その他日用品、その他製造工業品など、多岐にわたる貨物が取り扱われている。
- 移出入(国際フィーダー貨物)は、空コンや化学薬品、自動車部品が主に取り扱われている。



4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-6. 外貿コンテナ貨物の流動状況

● 水島港を利用するコンテナ貨物の生産・消費地

- 水島港を利用するコンテナ貨物の生産・消費地は、いずれも岡山県の割合が約9割と圧倒的に高く、その他では割合は低いものの、水島港に近い中国・四国エリアが生産・消費地となっている。
- 生産・消費地のエリアの変化については、輸出、輸入とも大きな変化はない。

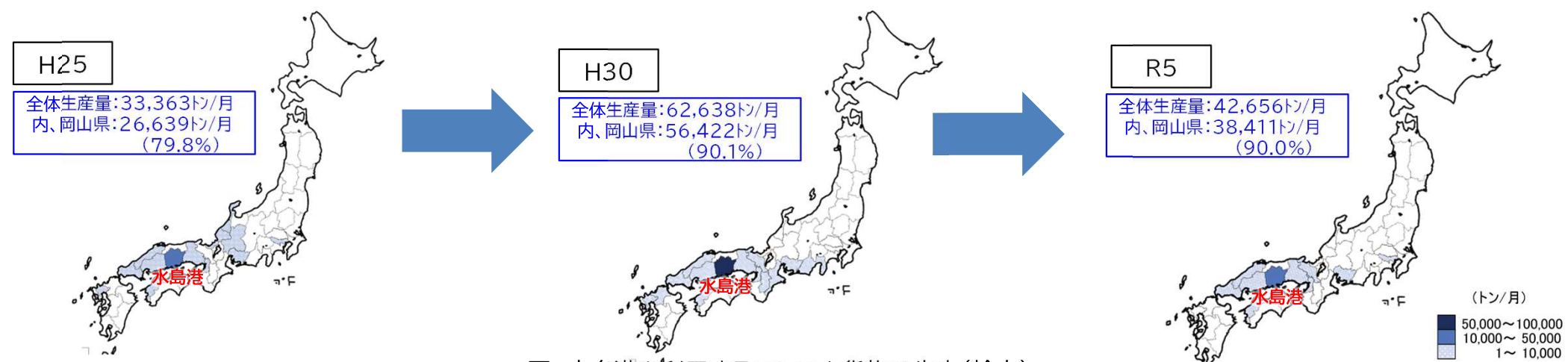


図 水島港を利用するコンテナ貨物の生産(輸出)

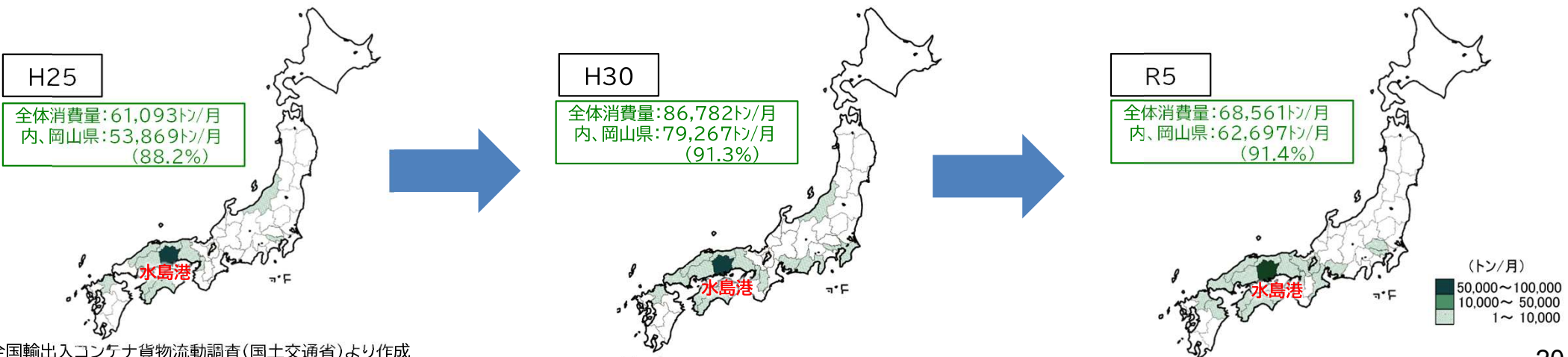


図 水島港を利用するコンテナ貨物の消費地(輸入)

資料: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査(国土交通省)より作成
※各年とも11月の1ヶ月調査

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-6. 外貿コンテナ貨物の流動状況

● 岡山県内の生活圏区分別のコンテナ貨物量

- 岡山県内で生産(輸出)・消費(輸入)されるコンテナ貨物のうち、輸出の9割以上は県南エリア、輸入の7割強が県南エリアで生産・消費されている。
- 県南と津山エリアの割合は、大きくは変化しておらず、人口に応じた割合となっている



図 岡山県の生活圏区分

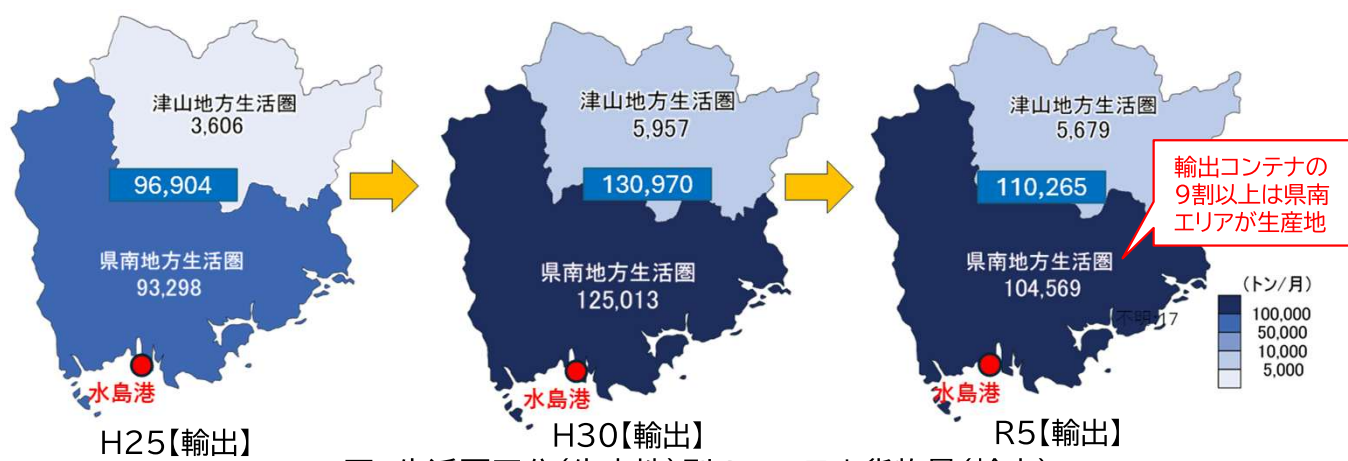


図 生活圏区分(生産地)別のコンテナ貨物量(輸出)

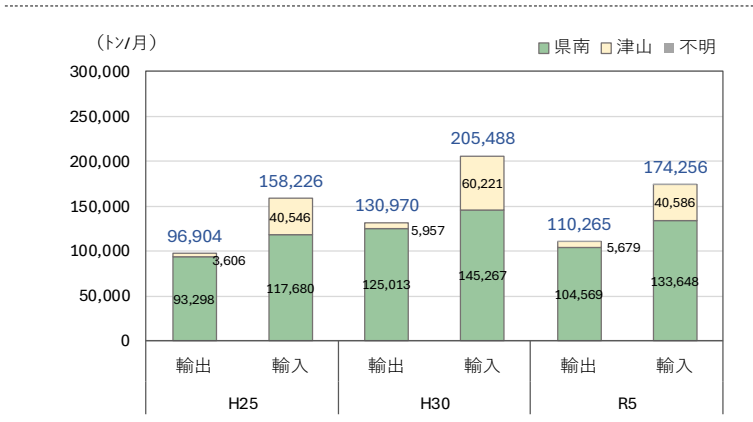


図 生活圏区分別のコンテナ貨物量

資料: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査(国土交通省)より作成

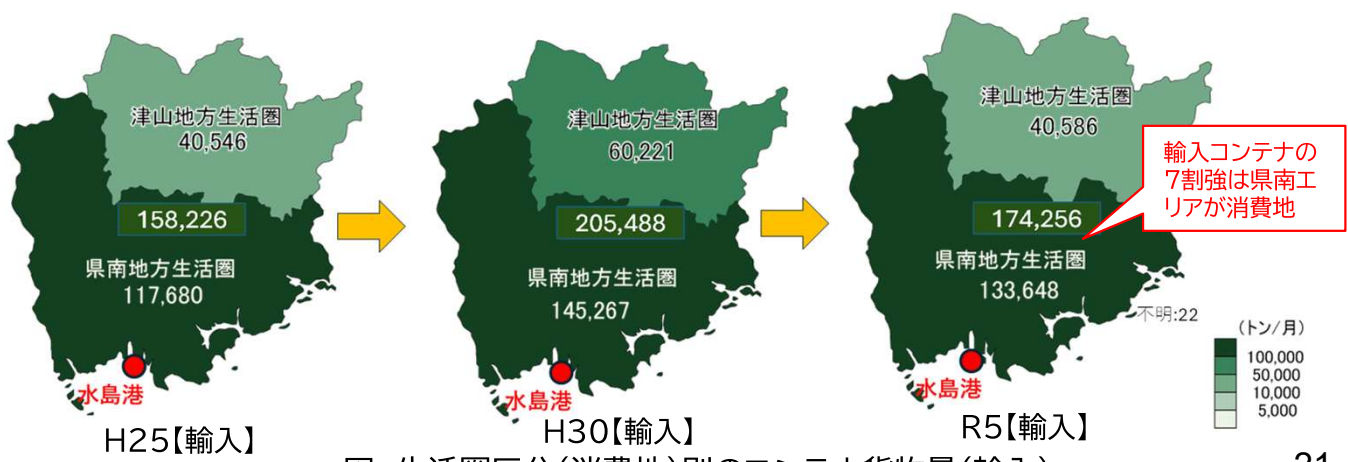


図 生活圏区分(消費地)別のコンテナ貨物量(輸入)

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-6. 外貿コンテナ貨物の流動状況

● 岡山県内で生産・消費されるコンテナ貨物の利用港湾

- 岡山県内で生産(輸出)・消費(輸入)されるコンテナ貨物の利用港湾は、図の3つの期間を通して神戸港の割合が高く、その割合は5割～6割、水島港の割合は3～4割の利用となっている。
- 平成25年から平成30年にかけては、集荷の取組み等により、水島港の利用割合が増加している。また、令和5年においては、平成30年に比較して、輸出、輸入ともに神戸港の利用割合が増加する一方で、水島港の利用割合は減少している。要因として、新型コロナによる物流の停滞を避けるため、相対的に多くの航路を有し、各方面への輸送が可能だった港湾を選択したことが要因と考えられる。

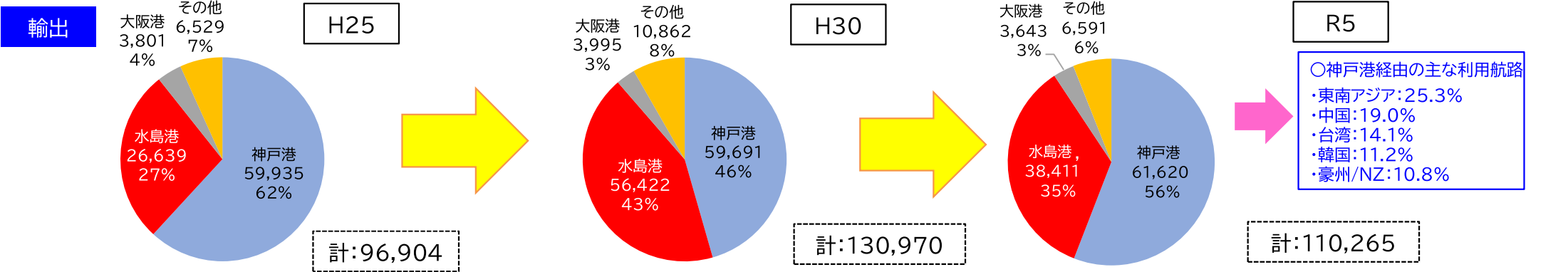


図 岡山県内で生産されるコンテナ貨物の利用港湾別取扱量及び割合

単位:トン/月

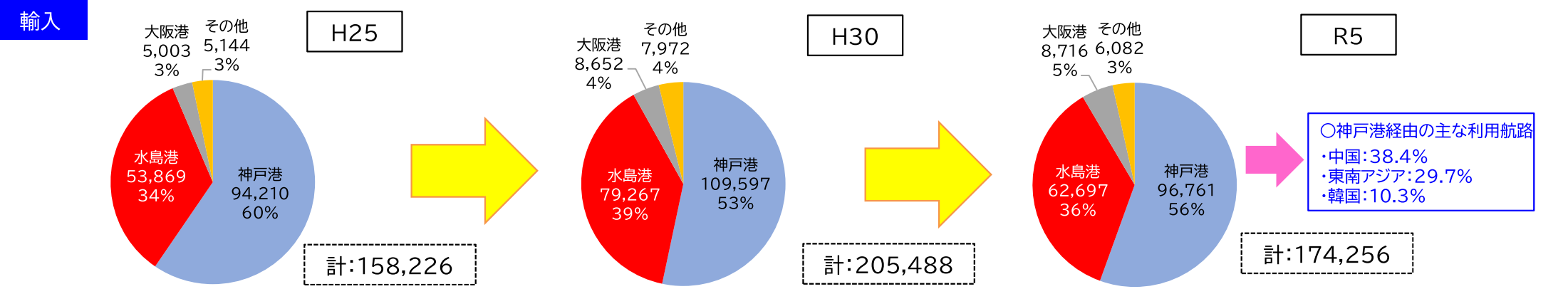


図 岡山県内で消費されるコンテナ貨物の利用港湾別取扱量及び割合

単位:トン/月 22

資料:全国輸出入コンテナ貨物流動調査(国土交通省)より作成

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-6. 外貿コンテナ貨物の流動状況 ● 岡山県内で生産・消費されるコンテナ貨物の利用港湾及び品目

- 岡山県県南エリアで生産される令和5年のコンテナ貨物のうち、神戸港を利用する貨物は完成自動車や化学工業品、産業機械等であり、水島港を利用する貨物は化学工業品や化学薬品、産業機械等である。
- 同様に、岡山県県南エリアで消費される令和5年のコンテナ貨物のうち、神戸港を利用する貨物は動植物性製造飼肥料や産業機械、化学工業品等であり、水島港を利用する貨物は金属製品や衣服・身廻品・はきもの、化学工業品等である。また、津山エリアで神戸港を利用する貨物は製材が多い。

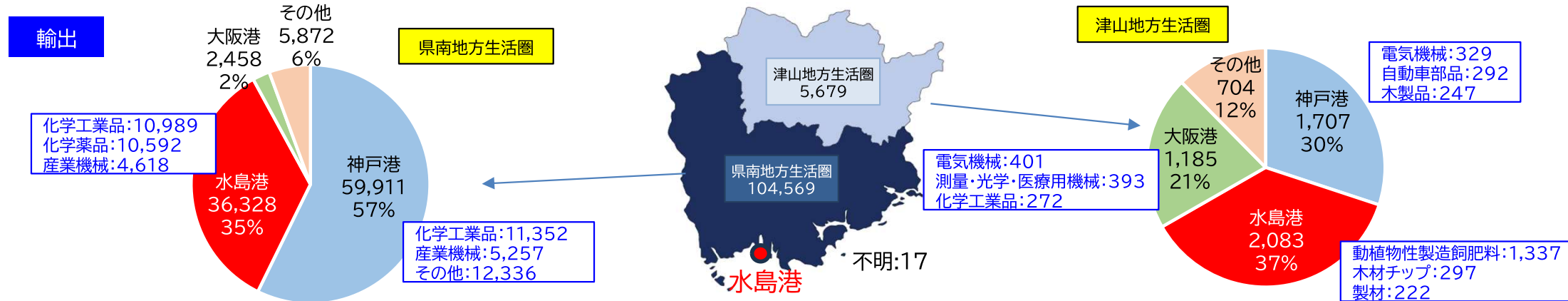
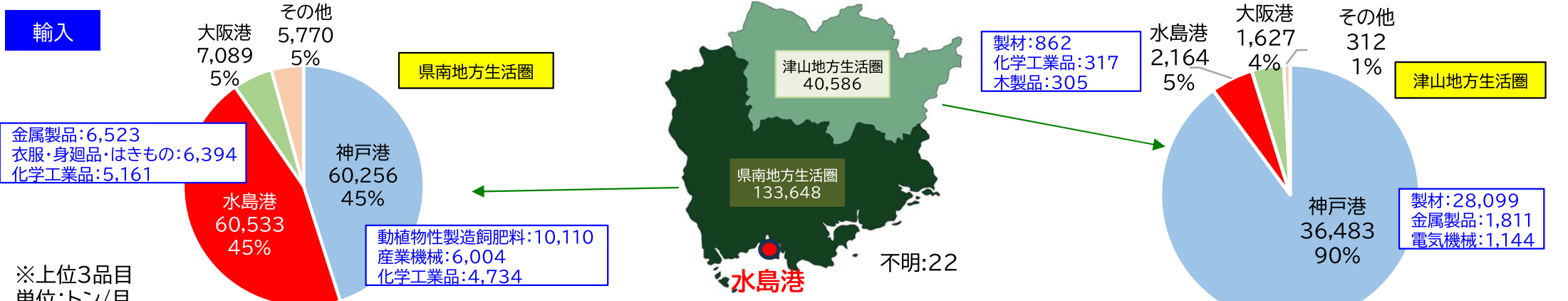


図 岡山県内で生産されるコンテナ貨物の利用港湾別・品目別取扱量



4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-7. 入港船舶の現況

- 水島港の入港船舶隻数は年々減少傾向にあり、令和5年は、平成26年に比較して約25%減の25,211隻となっている。全国も同様の傾向を示しており、令和5年は、同約18%減の約148万7千隻となっている。
- 水島港では1隻当たりの外航商船の総トン数が1.2倍(R5/H26)に増加しており、大型化の傾向が伺える。

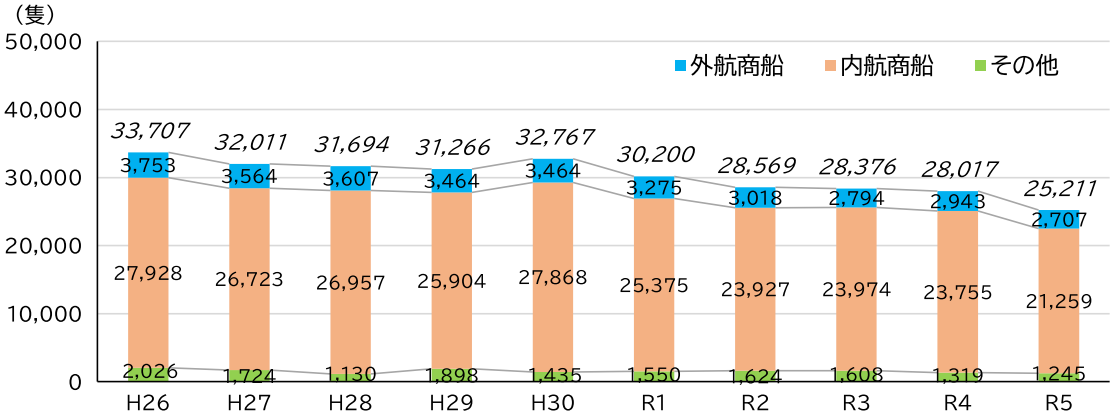


図 水島港の船種別入港船舶隻数の推移

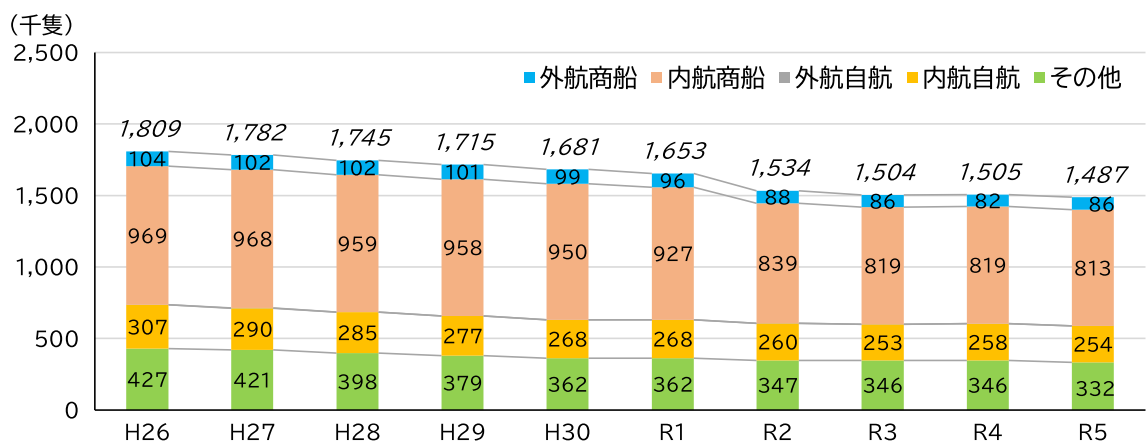


図 全国港湾の船種別入港船舶隻数の割合(令和5年)

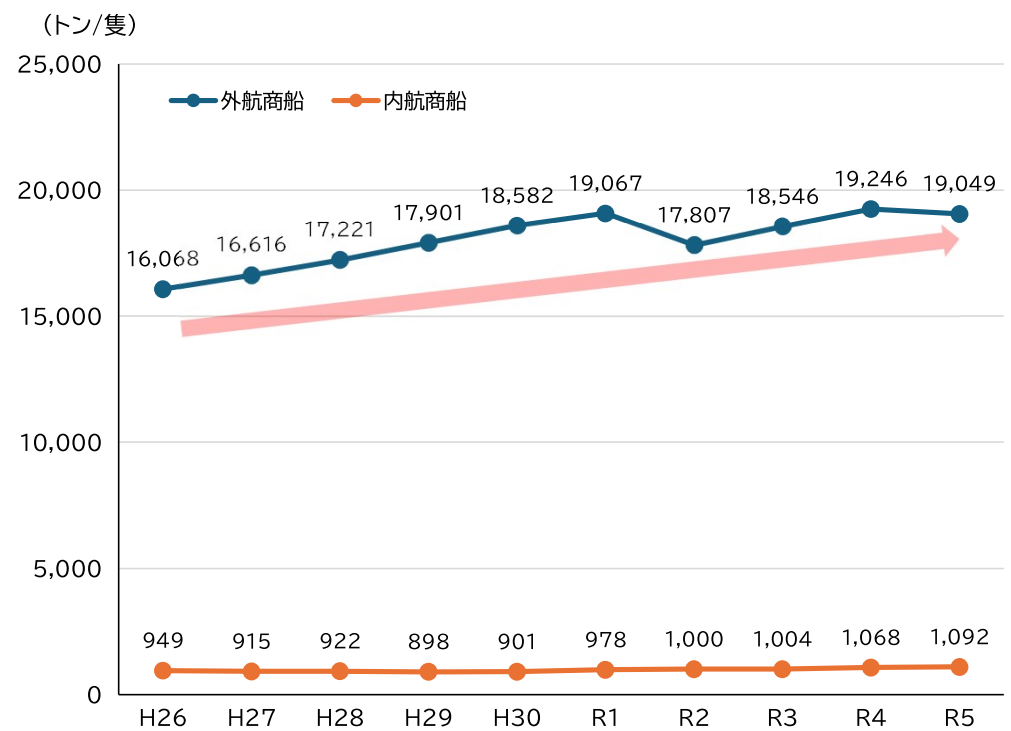


図 水島港に入港する船舶の1隻当たりの総トン数の推移

資料: 港湾統計年報(国土交通省)

注) 1. その他: 漁船、避難船、作業船、官公庁船等
2. 全国港湾は国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾を対象

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-8. 主な船種の船型動向

- 水島港と関連のある、世界で就航する主な船種の船型動向をみると、コンテナ船、PCC船(自動車専用船)、バルク船のすべてが大型化の傾向にある。

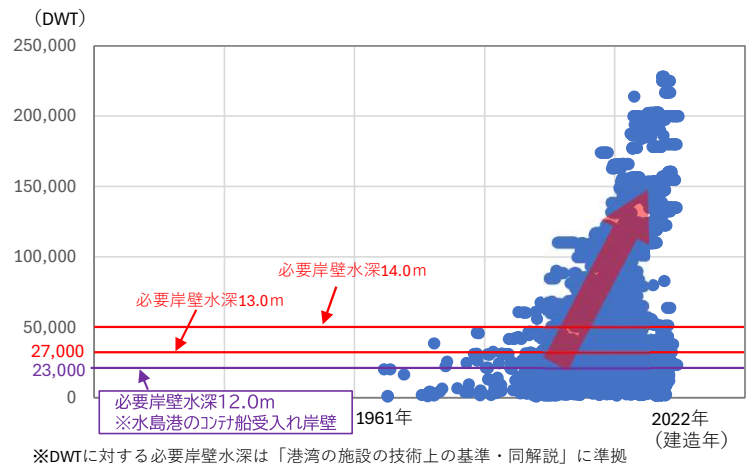


図 世界で就航するコンテナ船の船型変化(建造年とDWT)

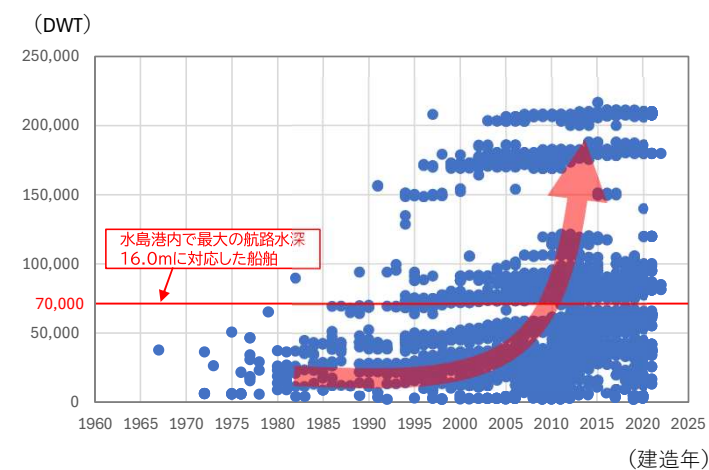


図 世界で就航するバルク船の船型変化(建造年とDWT)

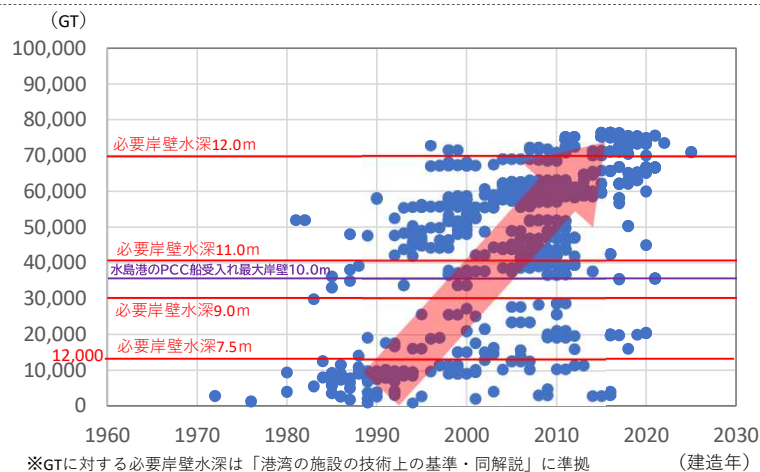


図 世界で就航するPCC船(自動車運搬船)の船型変化(建造年とGT)
資料:ロイズ統計より作成

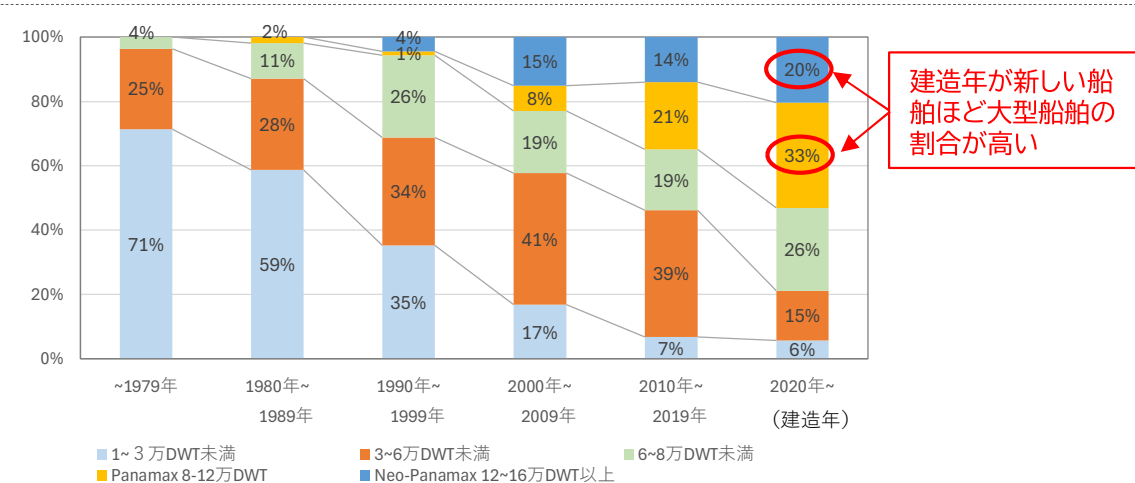


図 世界で就航するバルク船の建造年別・船型別割合

資料:ロイズ統計を基にbulk carrierを対象に整理

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-8. 主な船種の船型動向

- 水島港に入港する船舶の内、主な船種の船型動向をみると、2023年に就航したコンテナ船やPCC船(自動車専用船)、の船型は2014年と大きな変化はない。
- 一方、穀物運搬船は新造船の就航と併せ、大型化の傾向にあり、2023年は8万重量トンを超える船が入港している。

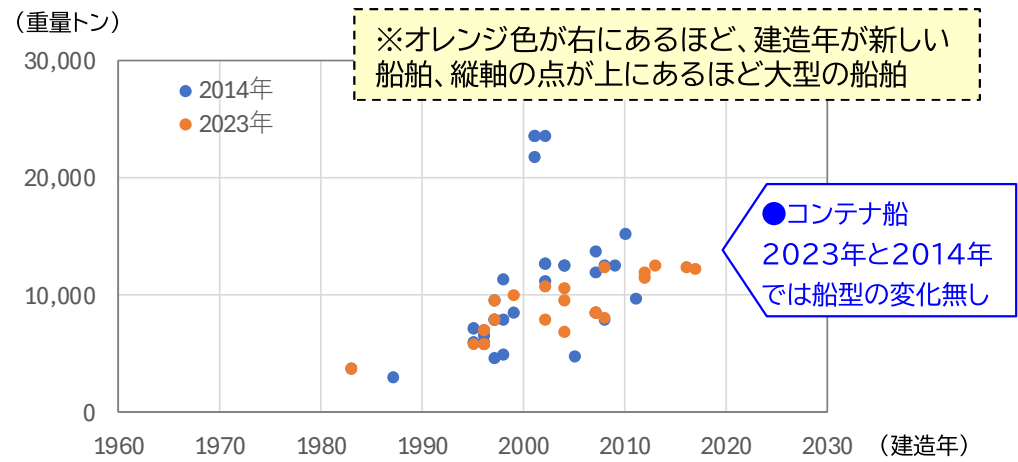


図 水島港に入港するコンテナ船の船型変化

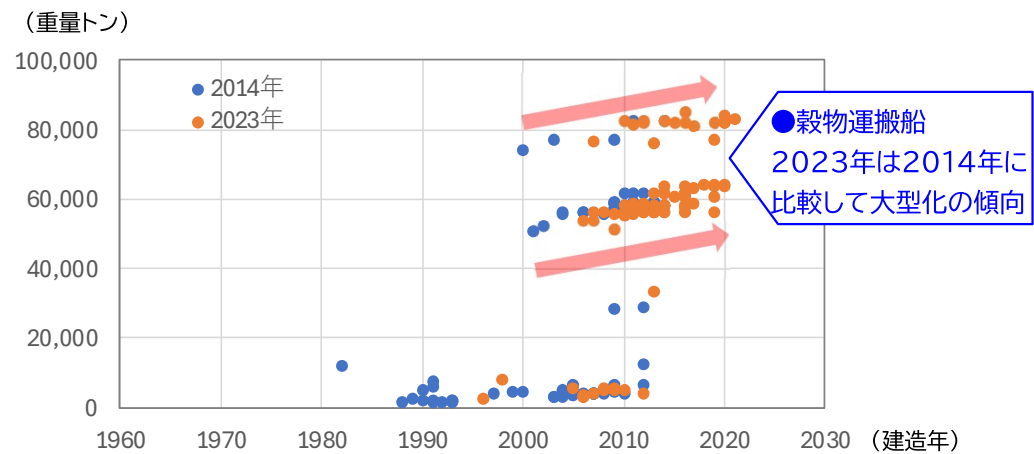


図 水島港に入港する穀物運搬船の船型変化

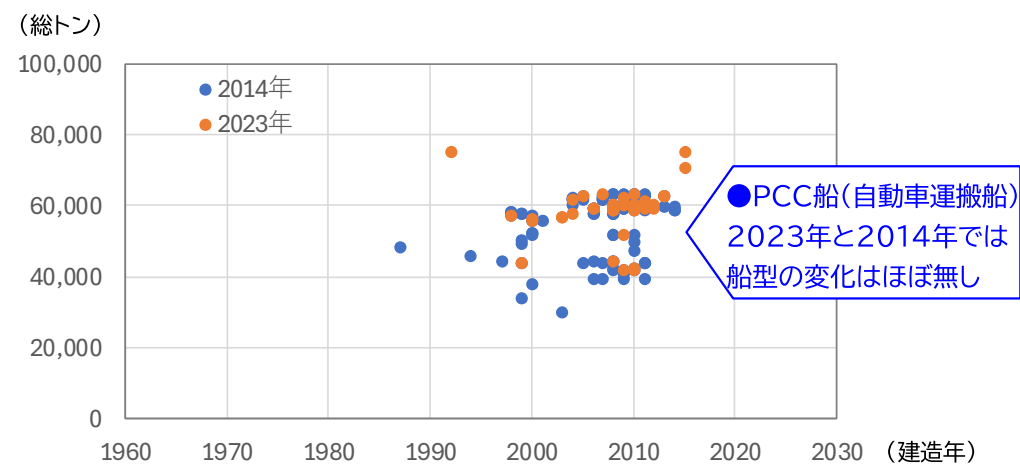


図 水島港に入港するPCC船(自動車運搬船)の船型変化

注)船種への分類は、岡山県所有のデータから該当品目を積載している船舶を基に整理
(例:とうもろこしを積載しているのであれば穀物船として整理)

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-9. 耐震強化岸壁の整備状況

- 水島港は「岡山県地域防災計画」(R7.2月)において、災害時に物資の輸送や受入れを行うための海上輸送拠点として位置づけられており、緊急輸送道路と接続している。
- 現在、水島港内には玉島地区に2箇所の耐震強化岸壁が整備されているものの、水島港全体では、緊急物資等の輸送に必要なバース数には至っておらず、港湾計画に位置づけられている水島地区の2箇所の耐震強化岸壁のうち、西公共埠頭は未整備の状況である。



図 緊急輸送道路

資料：岡山県資料より引用

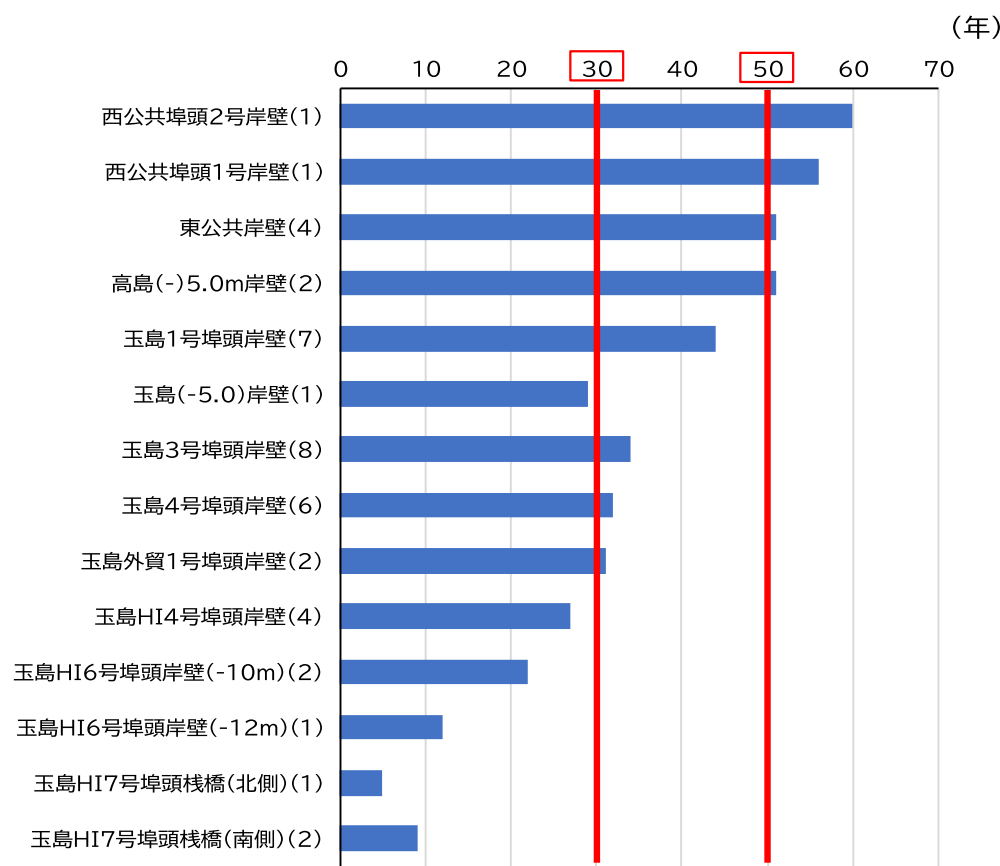
図 水島港の耐震強化岸壁の位置

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-10. 係留施設の老朽化

- 水島港の42の公共バースの内、31バースは供用開始以降30年以上が経過し、8バースは50年以上が経過している。
- また、バース延長でみると、全体延長5,212mの内、6割以上にあたる3,434mが30年以上経過、2割近くにあたる846mが50年以上経過しており、施設の老朽化が進んでいる。港湾機能の長期的な維持のためには、維持管理計画の下、補修や改良工事等による、計画的・継続的な対応が求められている。



注) 玉島HI4号埠頭岸壁は、4バースの内、最も供用開始が早かった岸壁を対象としている。
各施設の()はバース数を示す。※バース数の合計は42

資料:岡山県資料

図 水島港の公共岸壁の供用年数

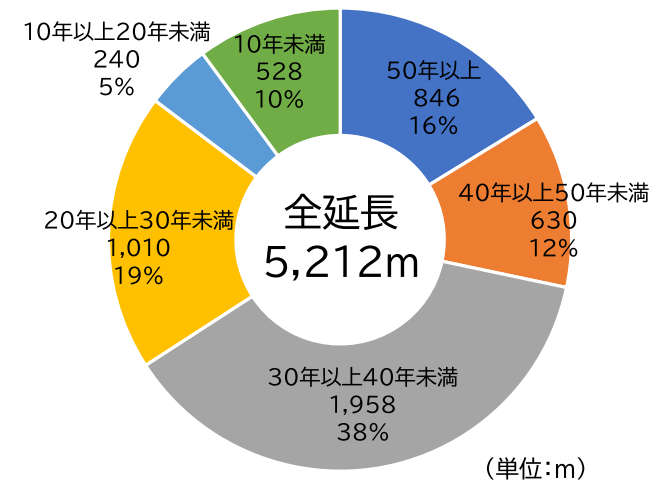


図 水島港の公共岸壁の供用年数別岸壁延長

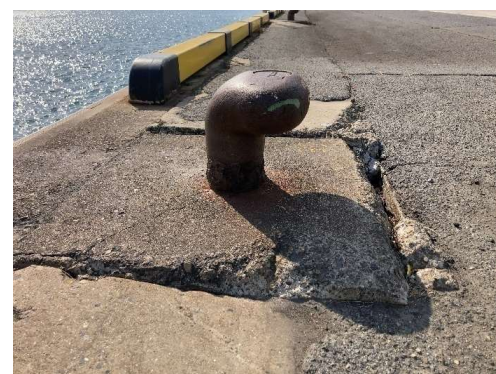


図 玉島1号埠頭岸壁

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-11. 水島港内の土地利用

- 水島港内は約2,654haの臨港地区面積を有している。分区で見ると工業港区が全体の約9割を占めている。

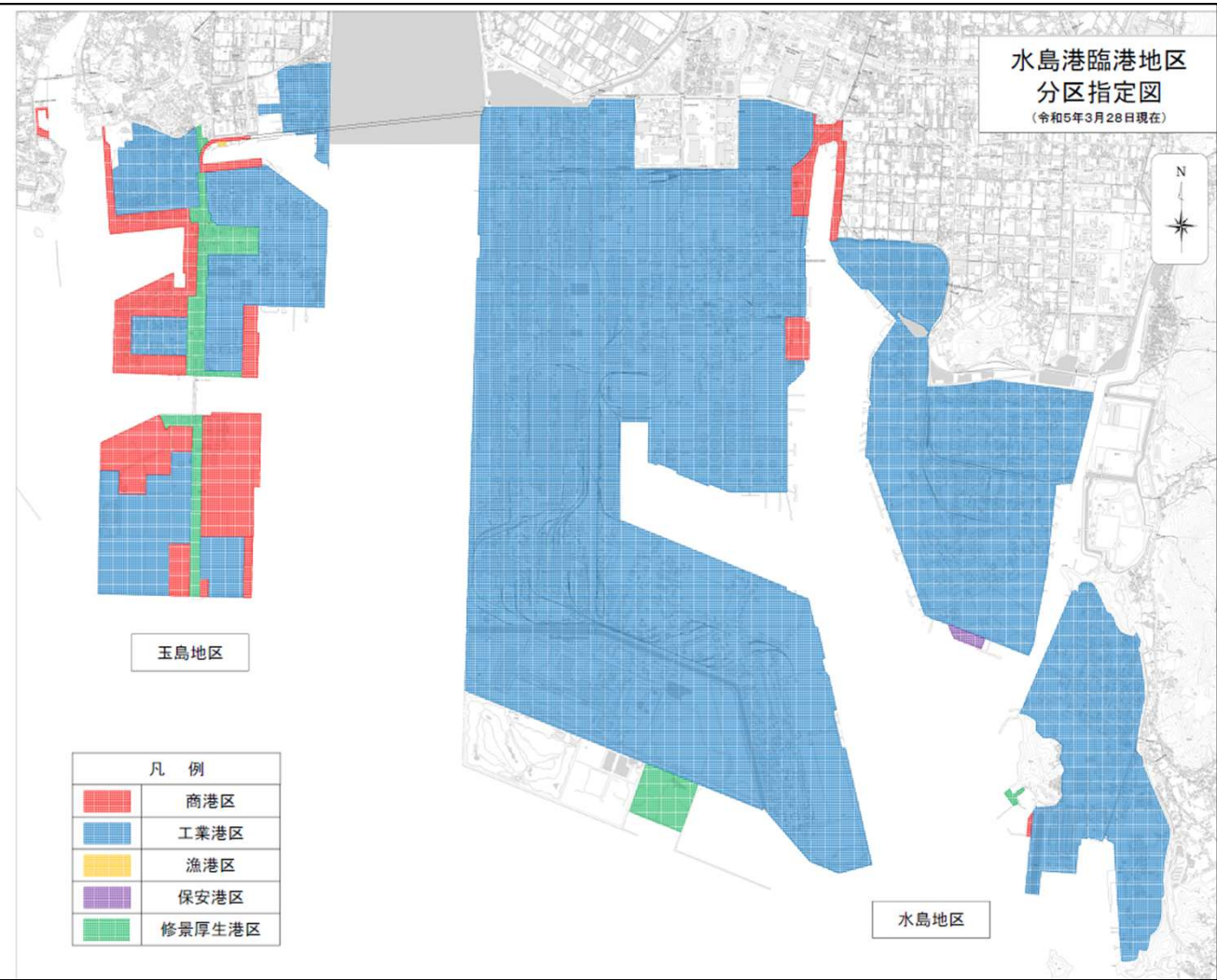


表 水島港内の分區別面積

分区名	面積(ha)
商港区	174.9 (6.6%)
工業港区	2,404.4 (90.0%)
漁港区	0.2 (0.01%)
保安港区	2.9 (0.1%)
修景厚生港区	71.4 (2.7%)
合計(臨港地区)	2,654. 6 (100%)

臨港地区：港湾区域を地先水面とする地域において、港湾の機能を十分発揮できるよう港湾の管理運営をするために指定された地区（都市計画法で定められている）。

分 区：臨港地区内で機能や目的別に区分して定めた区域。港湾は利用方法により機能が異なるため、臨港地区を機能別に分けることで、目的の異なる建物の混在を防止することが可能。（港湾法に基づき県の条例で定められている）

図 水島港内の臨港地区及び分区指定図

資料：岡山県資料

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-12. 浚渫土砂処分場の現況

- 水島港玉島地区の浚渫土砂処分場は、平成22年より土砂投入を開始し、現在約8割が埋まっている。
- 浚渫土砂の有効活用方法として、直轄事業において、味野湾環境修復事業を進めることとしている。
- 現計画では発生と受入れの土量バランスはとれているが、船舶の大型化に対応した航路増深や将来の岡山県内の港湾における維持浚渫等の発生土砂を考慮すると、岡山県内ではこれら土砂を受入れるための処分場が不足することになる。

浚渫土砂の発生場所

・維持浚渫

・塩生埠頭等
(航路・泊地)

・水島玉島航路

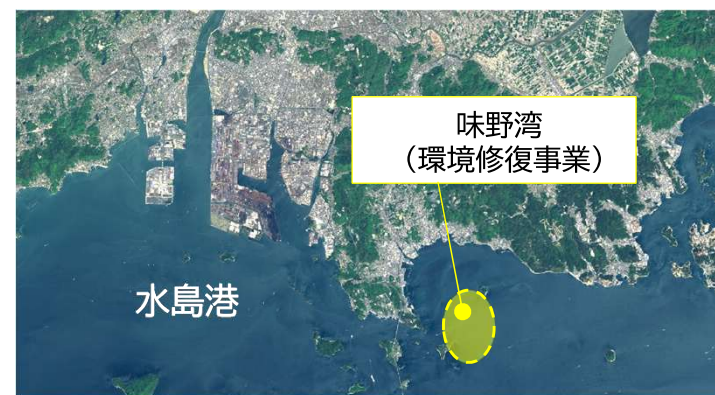
浚渫土砂の投入場所

玉島HI

味野湾
環境修復



水島港玉島地区
(玉島ハーバーアイランド)
浚渫土砂処分場(沖出し部)



資料:岡山県資料

図 環境修復事業の対象範囲

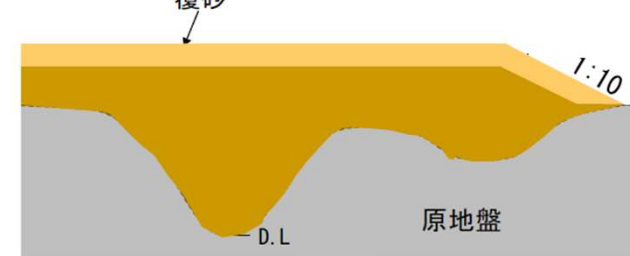


図 環境修復事業イメージ(海底の断面)

図 水島港の浚渫土砂の発生・投入場所(現計画)

3. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-13. 港湾緑地の現況

- 現在、水島港内では様々なタイプの緑地が整備されているが、一部未整備の緑地(下図の赤字)も残っている。
- 玉島地区では、南北に緑のネットワークが形成されている
- 玉島HI先端では、地域住民等が憩うことができ、うるおいのある環境形成を図るための親水等の機能を有する緑地の整備を進めている。



図 水島港の緑地の整備状況・整備計画(玉島地区)

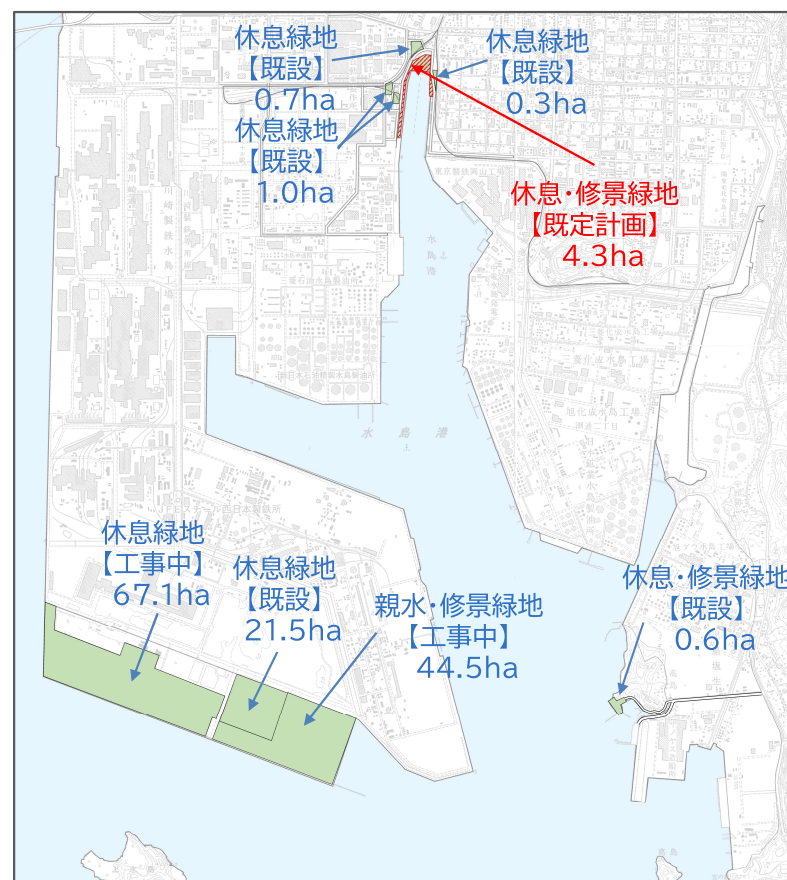


図 水島港の緑地の整備状況・整備計画(水島地区)

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-14. 干潟の現況

- 生態系の維持、あるいは水質浄化に重要な役割を担う瀬戸内海沿岸域の干潟面積は減少しつつあり、1898年度(明治31年度)から2015～2017年度(平成27～29年度)までに約5割が消失している。
- 水島港内や周辺でも干潟が確認されている場所はわずかであり、干潟を通じて地域住民が海に気軽に触れ合う機会も少なくなっている。
- そのため、玉島HI南岸に人工干潟を計画しており、環境との調和を図ることとしている。

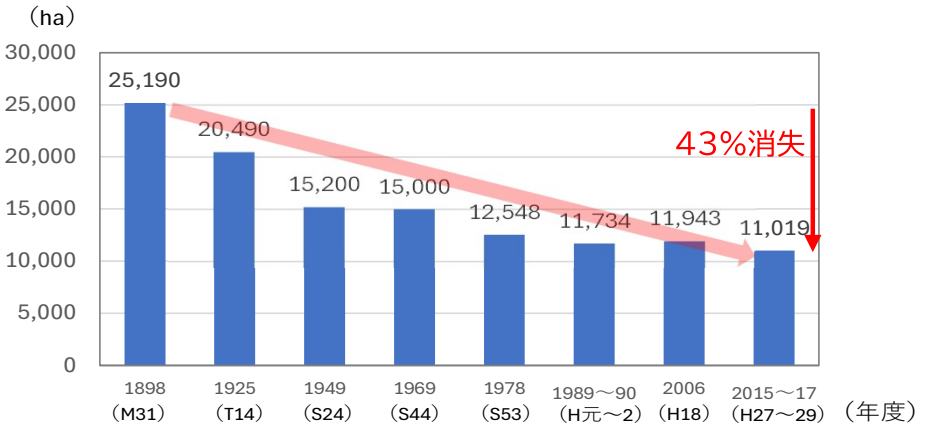
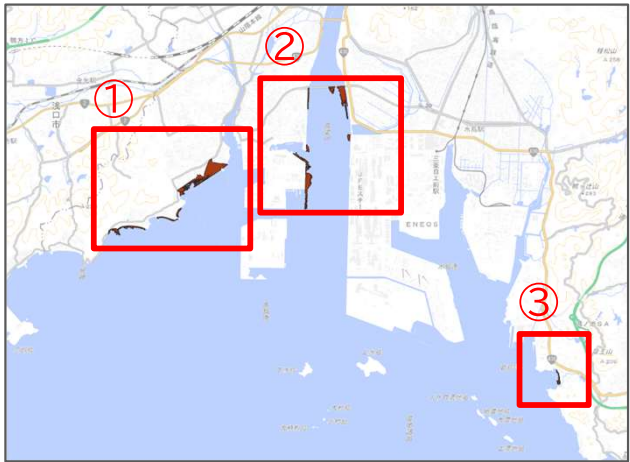


図 瀬戸内海沿岸域の干潟面積の推移 資料: 令和5年度 瀬戸内海の環境保全資料集 ((公社)瀬戸内海環境保全協会)



資料: 令和4～5年度 瀬戸内海における藻場・干潟の分布状況調査結果(環境省)を基に作成

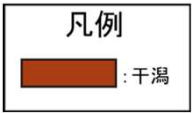
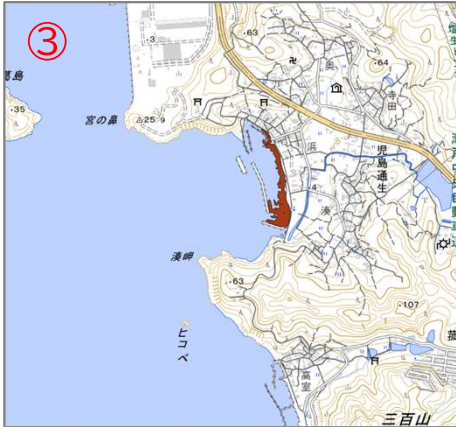
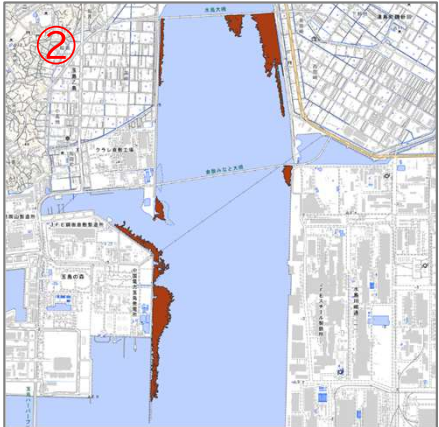
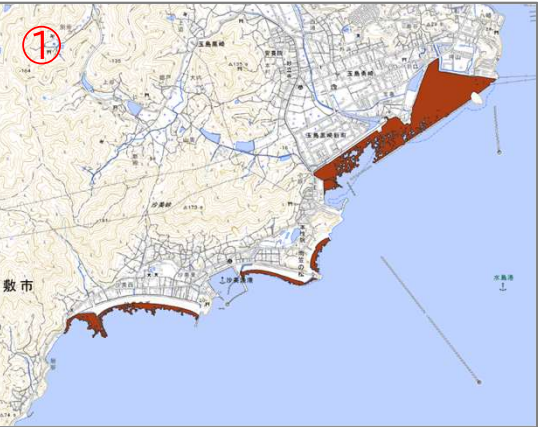


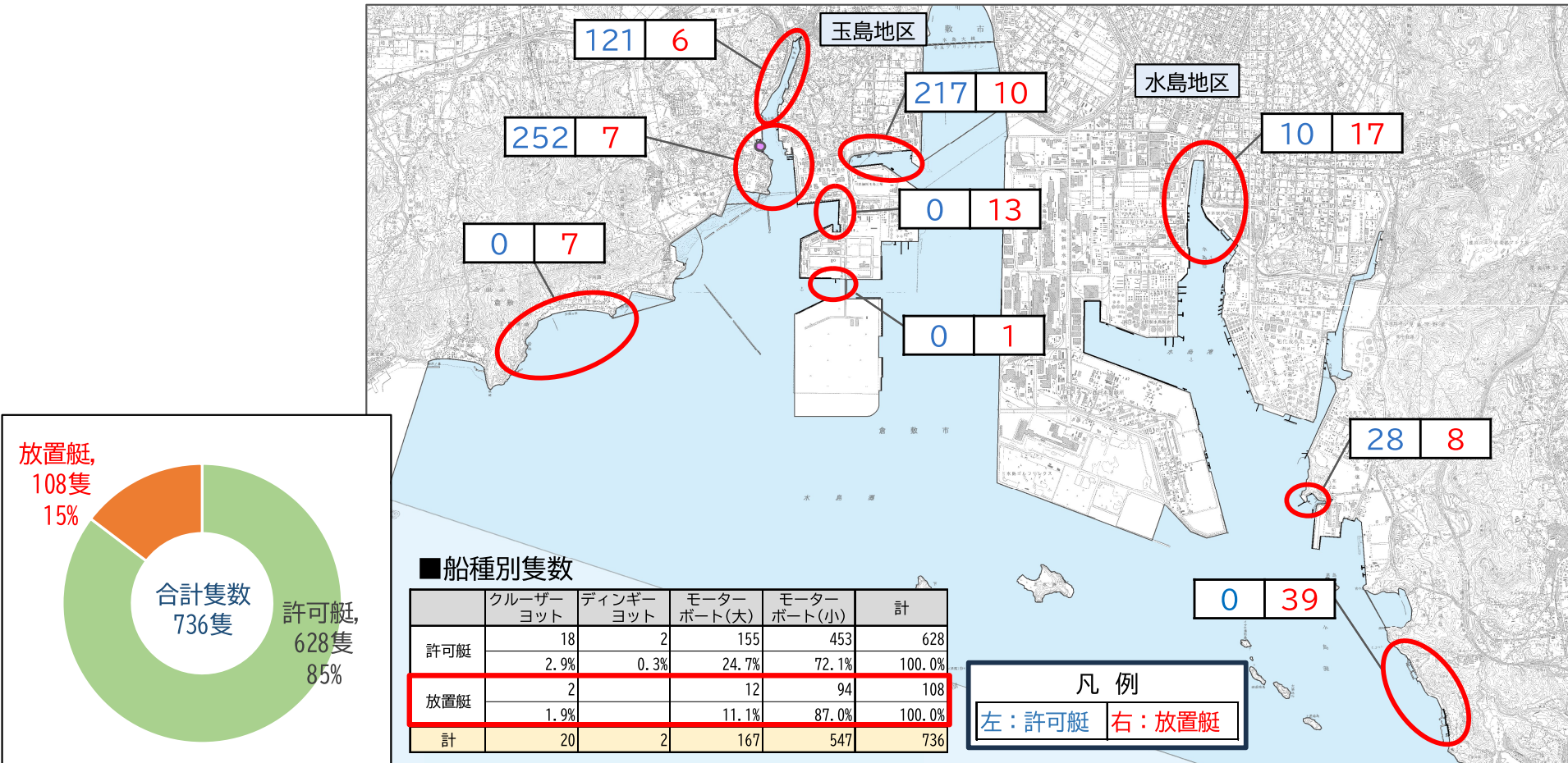
図 水島港内や周辺の干潟の分布状況 32

4. 水島港及び背後地域の現況

4-1. 水島港の現況

4-1-15. プレジャーボートの現況

- 令和4年度時点では、水島港内には736隻のプレジャーボートが確認されているが、その内、約15%にあたる108隻は放置艇である。
- そのため、現在は秩序ある水域利用の実現に向け、放置等禁止区域の指定(令和7年7月1日指定)を行うとともに、既存の小型船舶係留施設への誘導や水域の有効活用など放置艇対策を行っている。



※港湾・河川重複区域を含む。

図 水島港のプレジャーボートの係留状況(令和4年)

出典: R4d プレジャーボート全国実態調査

4. 水島港及び背後地域の現況

4-2. 背後地域の現況

4-2-1. 背後地域の概況

- 水島港の背後地域である倉敷市は、岡山県の南西部に位置し、南側に平野が広がり、北から南に高梁川が流れ、道路・鉄道等の広域交通網の結節点であるとともに、倉敷美観地区をはじめとした歴史的な町並みが保全されている。
- その倉敷市は県内2位の人口(約47万人)、県内1位の製造品出荷額等(約3.5兆円※R2)を誇り、岡山県の産業や経済を支える都市として重要な役割を果たしている。

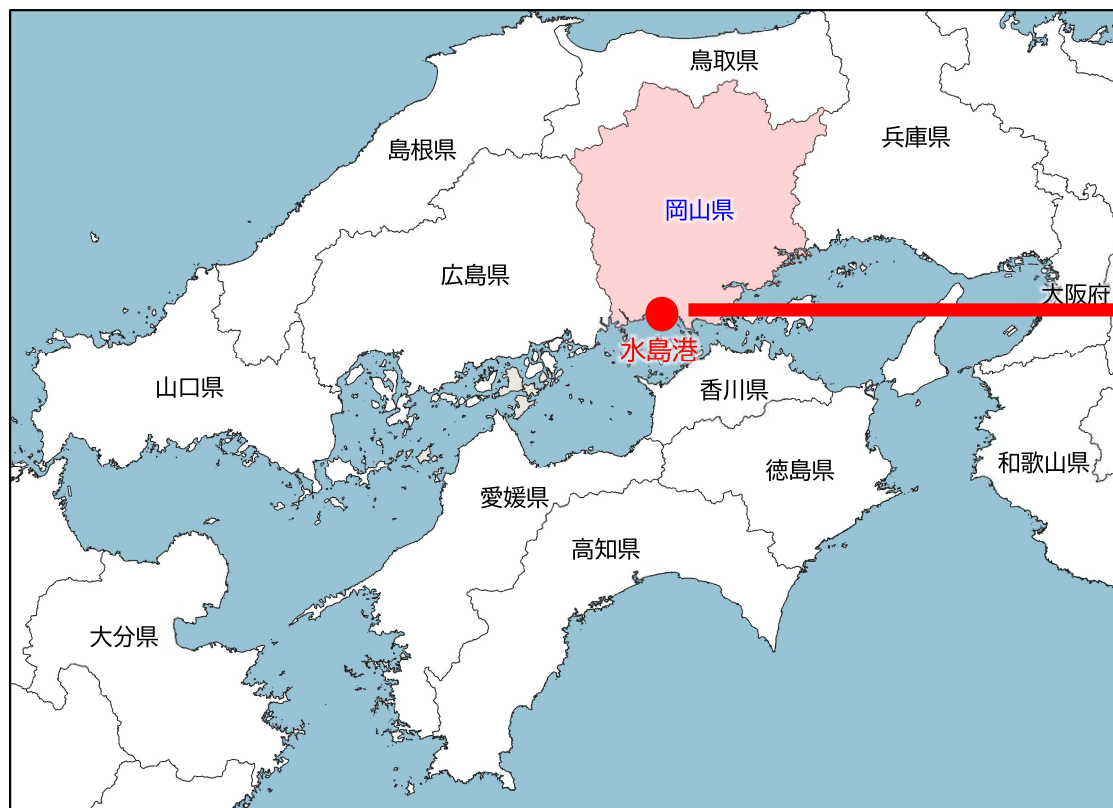


図 岡山県及び水島港の位置図



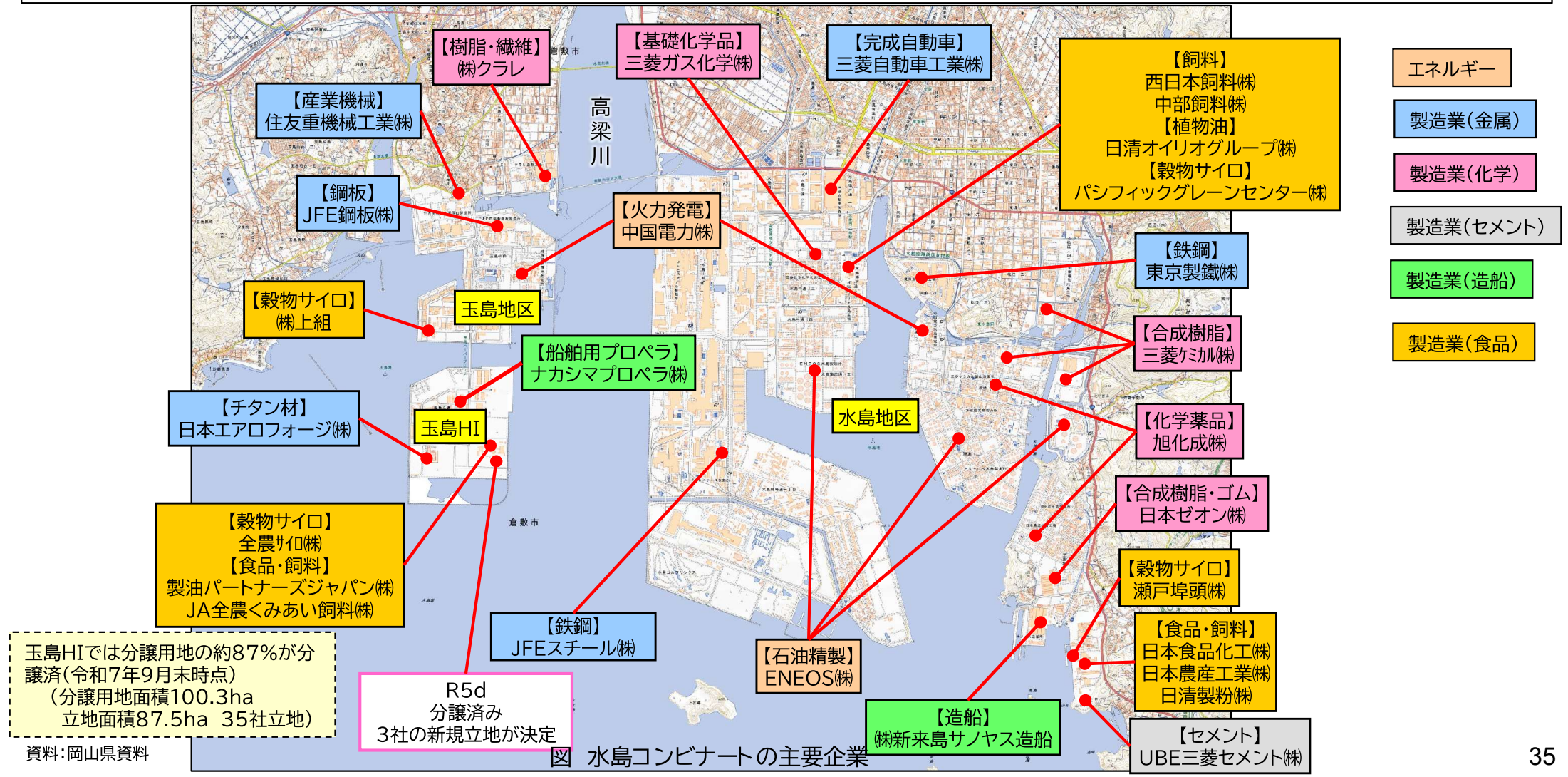
図 倉敷市の位置図

4. 水島港及び背後地域の現況

4-2. 背後地域の現況

4-2-2. 企業立地状況

- 水島港背後には水島コンビナートが広がり、石油、鉄鋼、化学、自動車、穀物等の企業約250社が立地・操業している。
- 立地企業は他業種に渡り、企業間の連携により、エネルギー等の融通を実施している。
- 玉島ハーバーアイランドを含め、新たに企業を受け入れるための用地が不足している。



4. 水島港及び背後地域の現況

4-2. 背後地域の現況

4-2-3. 製造品出荷額等(水島臨海工業地帯)

- 石油、鉄鋼、化学、自動車、穀物等の様々な産業が集積する水島臨海工業地帯の製造品出荷額等は岡山県全体の45%を占める。また、倉敷市内でみると、倉敷市全体の92%と圧倒的なシェアを占めている。
- 水島臨海工業地帯には約250社の企業が立地しており、1事業者あたりで平均した製造品出荷額等は岡山県の約6倍、従業者1人あたりで平均した製造品出荷額等は同約2.7倍と、非常に高い生産性を誇っている。
- 水島臨海工業地帯は倉敷市、ひいては岡山県、国における経済や産業を支える重要な役割を果たしている。



図 水島臨海工業地帯の範囲

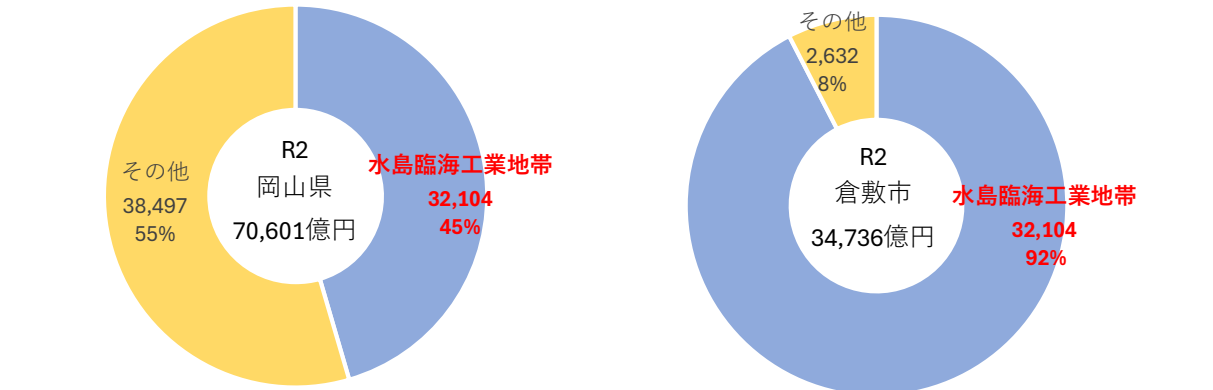


図 水島臨海工業地帯の県別・市別シェア

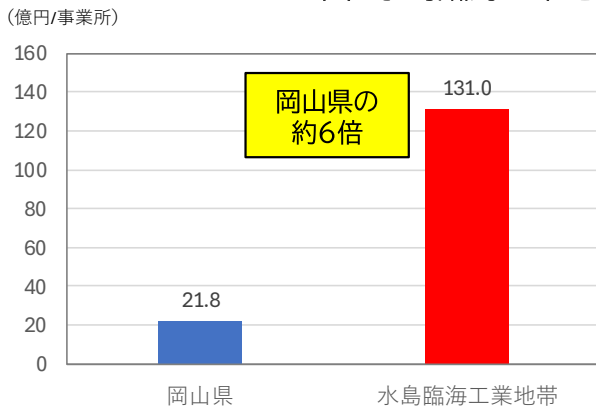


図 1事業者あたりの製造品出荷額等

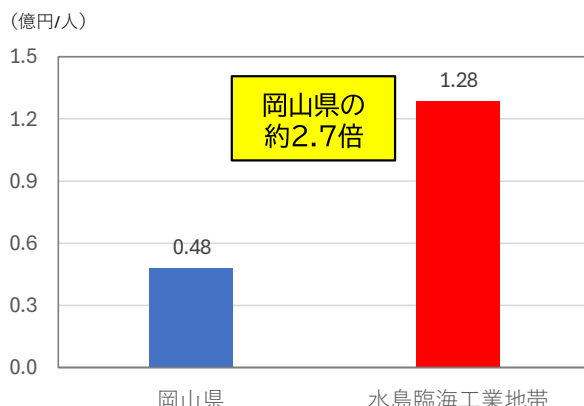


図 従業者1人あたりの製造品出荷額等

資料:工業統計調査(経済産業省)

4. 水島港及び背後地域の現況

4-2. 背後地域の現況

4-2-4. 製造品出荷額等、事業所数、従業者数

- 岡山県と倉敷市の製造品出荷額等の推移をみると、倉敷市の製造品出荷額等は岡山県のほぼ半分のシェアを占め、ほぼ横ばい傾向で推移している。
- 業種別にみると、岡山県は多業種にわたる製造業が行われている一方で、倉敷市は石油・石炭製品、鉄鋼業、化学工業、輸送用機械器具の4業種で約85%と圧倒的なシェアを占めている。
- 倉敷市は事業所数、従業者数ともに、ほぼ横ばい傾向で推移している。

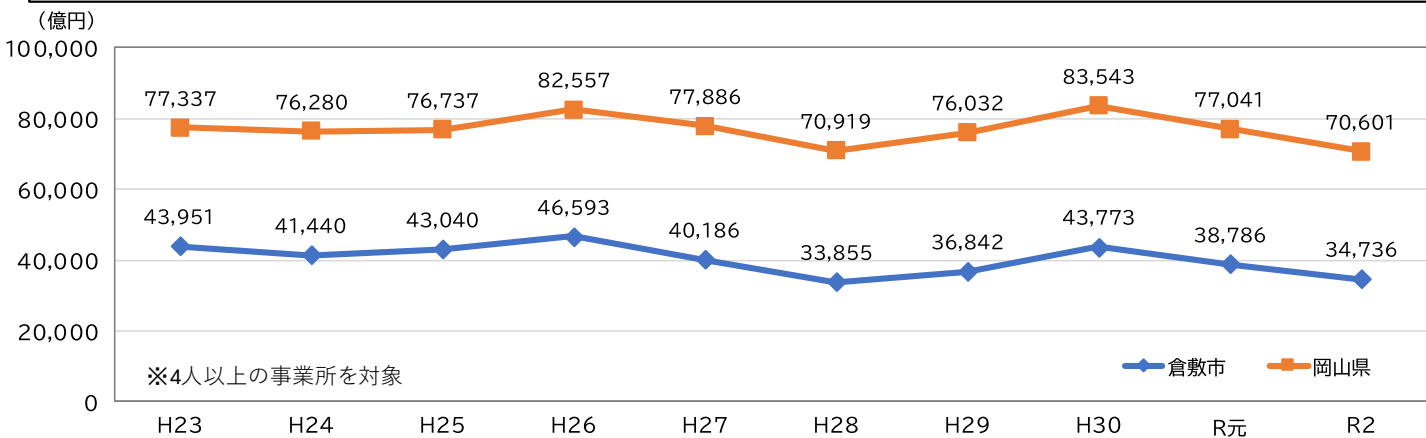


図 製造品出荷額等の推移

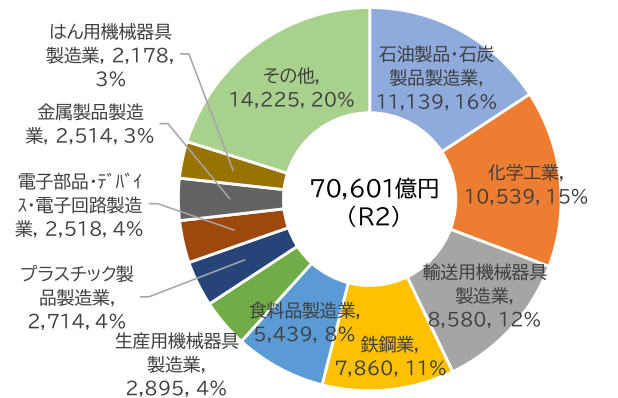


図 業種別製造品出荷額等(岡山県)

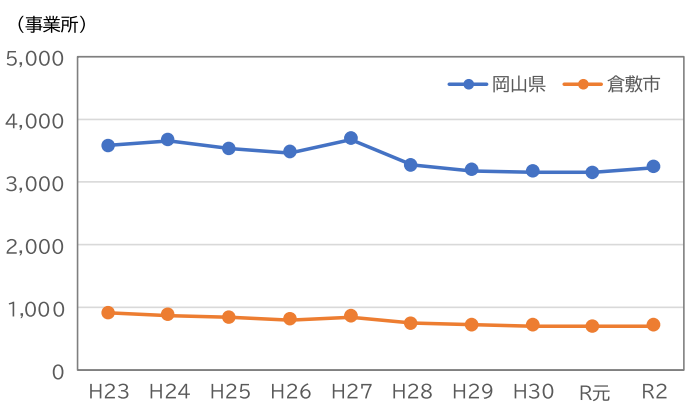
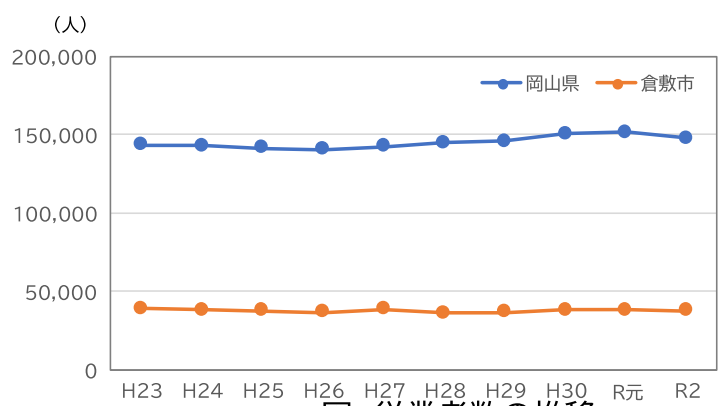


図 事業所数の推移



資料:工業統計調査(経済産業省)

図 従業者数の推移

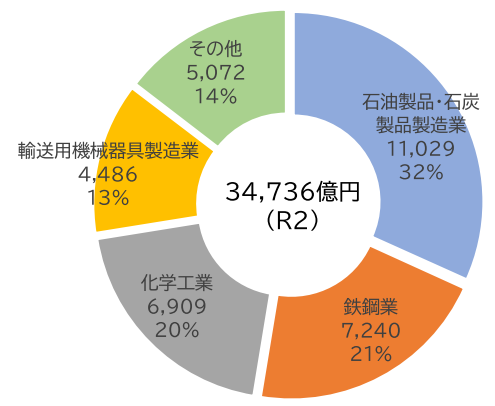


図 業種別製造品出荷額等(倉敷市) 37

4. 水島港及び背後地域の現況

4-2. 背後地域の現況

4-2-5. 交通ネットワークの状況

- 水島港の背後は国道2号が東西に走っており、水島地区と玉島地区は平成29年に供用を開始した‘倉敷みなと大橋’（臨港道路）で結ばれている。
- また、物流の拠点である玉島HIからは、山陽自動車道玉島ICまで20分、瀬戸中央自動車道水島ICまで25分でアクセス可能な位置にあり、広範囲な物流ネットワークの構築が可能である。

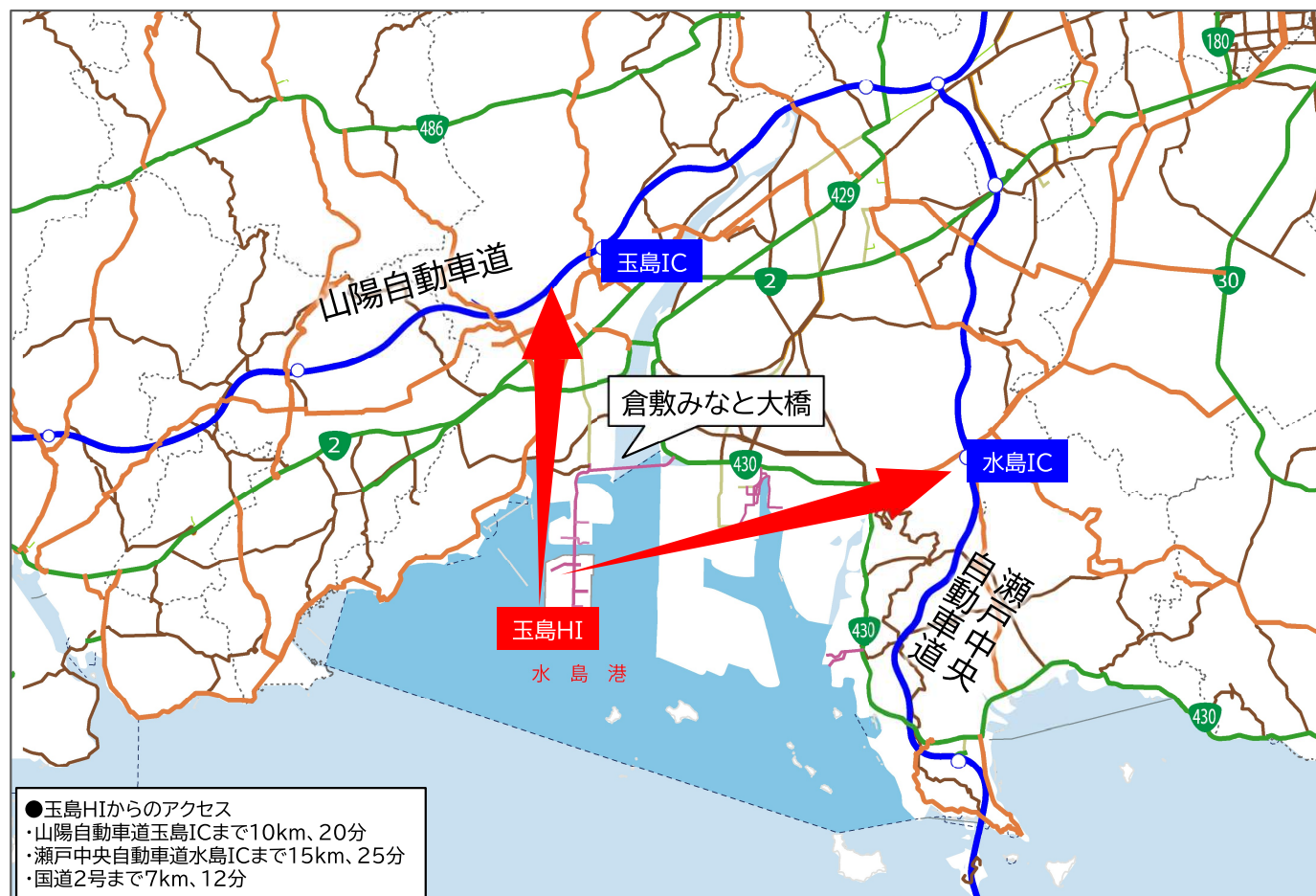


図 水島港背後の道路網①



図 水島港背後の道路網②

- 臨港道路
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 市町村道

4. 水島港及び背後地域の現況

4-2. 背後地域の現況

4-2-6. 自然条件

- 倉敷市は高梁川によって東西に分けられており、南部は児島平野の丘陵部と埋立地などからなる平地で構成されており、市中央部は岡山平野の平地となっている。
- 水島港前面は水島灘に位置している。水島灘は本州と塩飽諸島、笠岡諸島、児島半島で囲まれた東西約20km、南北約10kmの静穏な海域であるため、風浪が港湾荷役に支障を来たすようなことはない。
- 気候は温和で、岡山県における降水量1mm未満の日数は全国最多である。また、台風災害、高潮災害は比較的少ない。



図 岡山県の地勢



図 水島灘



図 倉敷市及び周辺の地勢



資料:国土数値情報より作成

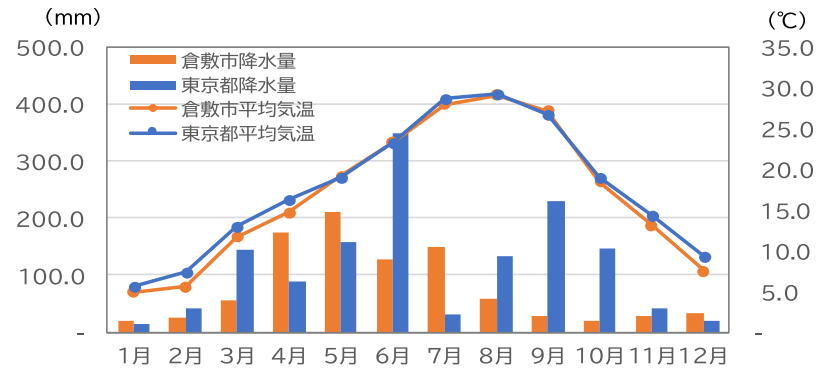


図 倉敷市及び東京の平均気温及び降水量(R5)

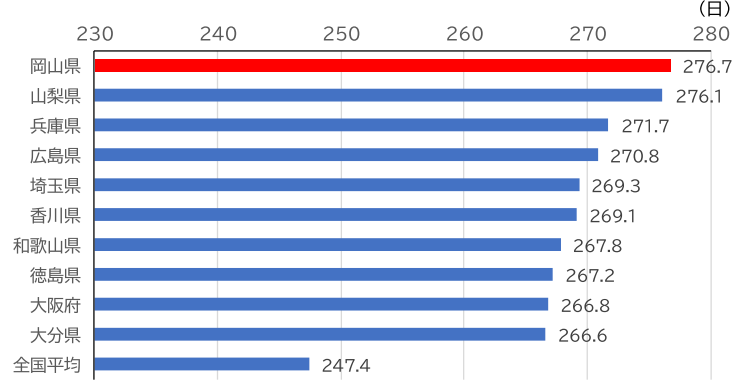
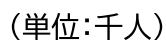


図 降水量1mm未満の日数(1991~2020年の平年値)

資料:気象庁、岡山県資料

4-2. 背後地域の現況

- 岡山県内の主な観光地域の中では、倉敷美観地区が県内で最も観光客数が多い。令和2年はコロナ禍の影響で減少したものの、以降は増加傾向にあり、令和6年の観光客数はコロナ禍前の令和元年程度まで回復している。
- 水島コンビナートは美しく光る夜景として、「日本夜景遺産」と「夜景100選」に選ばれている。



Business Unit	Number of Employees (千人)
B1	3,283
B2	1,544
B3	1,465
B4	2,319
B5	3,072
B6	3,078

図 倉敷美観地区の観光客数の推移



図 倉敷市内の主な観光地域別観光客数(令和6年)

A map of Shizuoka Prefecture is shown with several scenic spots highlighted by colored circles and text. A red triangle points to the top left. A yellow circle in the upper central part contains the text '倉敷美観地区' and '3,078'. A light blue circle in the lower left contains '水島' and '248'. A yellow circle in the lower center contains '児島・鷺羽山' and '1,308'. A yellow circle in the lower right contains '王子が岳' and '424'. An inset photograph in the top right corner shows a traditional Japanese building with a tiled roof and a stone wall, with a small boat on a river in the foreground.

景観地区 (Scenic Area)	数 (Count)
倉敷美観地区 (Kushikami Kankō District)	3,078
水島 (Mizushima)	248
児島・鷺羽山 (Kojima・Ryūryūsan)	1,308
王子が岳 (Ōji-gake)	424

4. 水島港及び背後地域の現況

4-2. 背後地域の現況

4-2-8. 自然災害

- 南海トラフを震源とする大地震が約100～150年の間隔で発生しており、直近では、1946年(昭和21年)に
- マグニチュード8.0の昭和南海地震が発生しており、岡山県でも被害が発生している。
- 現在、上記地震から70年以上が経過しているため、大地震発生リスクが高まりつつある。
- このような中、災害時において物資等を輸送するための拠点となる水島港は重要な役割が求められる。

表 岡山県における主な地震被害

発生年	震央地名 (地震名)	被害	規模
1909年11月10日	宮崎県西部	死者2人、建物全・半壊6戸、ひさし・壁破損29戸等	7.6
1927年3月7日	京都府北部 (北丹後地震)	県南部で家屋の小破損・屋根瓦の墜落 20数件 煉瓦煙突の上部破損	7.3
1943年9月10日	鳥取県東部 (鳥取地震)	北東部県境付近で小規模な山崩れ、がけ崩れ、地割れ、落石等あり	7.2
1946年12月21日	和歌山県南方沖 (南海地震)	死者52人、負傷者157人、建物全壊1,200戸、建物半壊2,346戸、その堤防・道路の損壊多し	8.0
1995年1月17日	兵庫県南部地震	負傷者1人	7.3
2000年10月6日	鳥取県西部地震	重傷5人、軽傷13人、住家全壊7棟、住家半壊31棟、住家一部破損943棟、その他水道被害、道路被害多し	7.3
2001年3月24日	安芸灘	軽傷1人、住家一部破損18棟	6.7
2013年4月13日	淡路島付近	軽傷1人	6.3
2014年3月14日	伊予灘	重傷1人、軽傷3人	6.2
2016年10月21日	鳥取県中部	重傷1人、軽傷2人、住家一部破損17棟、非住家全壊1棟、非住家一部破損20棟	6.6

出典：岡山県地域防災計画(資料編) ※震度4以上で被害があった地震を抽出



耐震強化岸壁



耐震強化岸壁

耐震強化岸壁を有し、物流拠点である玉島HI

出典：岡山県提供

4. 水島港及び背後地域の現況

4-2. 背後地域の現況

4-2-9. 地震想定被害

- 岡山県では7つの断層(左図の青枠)に対し、地震の被害想定を行っており、断層によっては倉敷市にも多大な被害を及ぼすおそれがある。
- 南海トラフを震源とする巨大地震では、倉敷市は最大震度6強、最大津波高4.2m、1m以上の浸水面積1,570ha(倉敷市の面積の4.4%)が想定※されている。
※地震後、全堤防等が破壊された場合
- 倉敷市臨海部においては一部津波による浸水の恐れがあるが、その範囲はわずかなエリアにとどまっている。

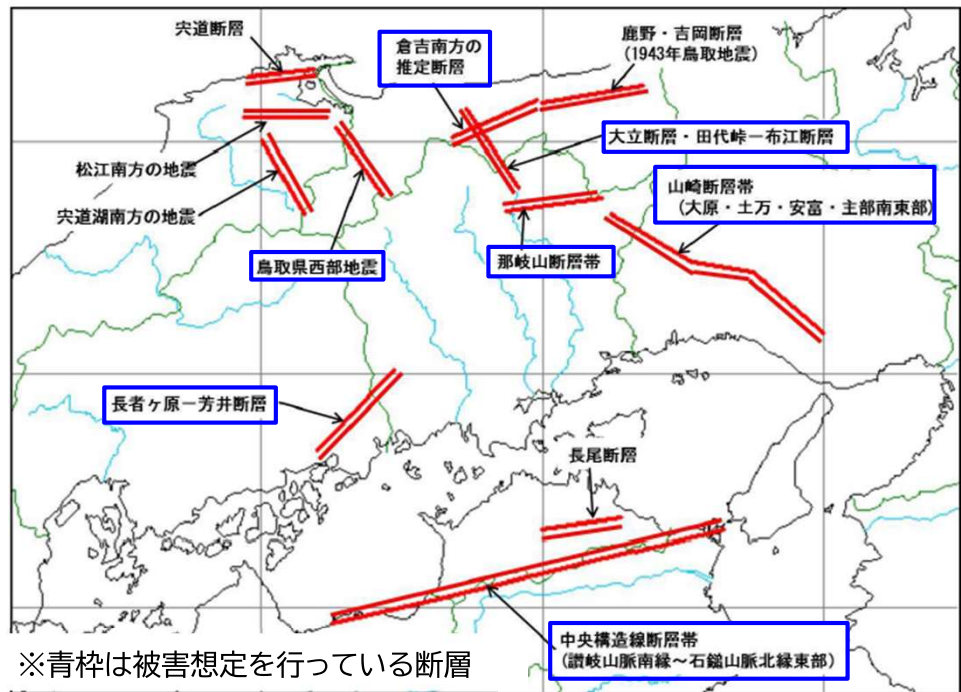


図 岡山県に被害の発生が懸念される断層

主に倉敷市に被害を与える断層及び被害想定

- 中央構造線断層帯
⇒最大震度6弱、建物全壊:218棟、死者数:4人、最大避難者数:8,730人
- 長者ヶ原-芳井断層
⇒最大震度6弱、建物全壊:634棟、死者数:29人、最大避難者数:16,892人

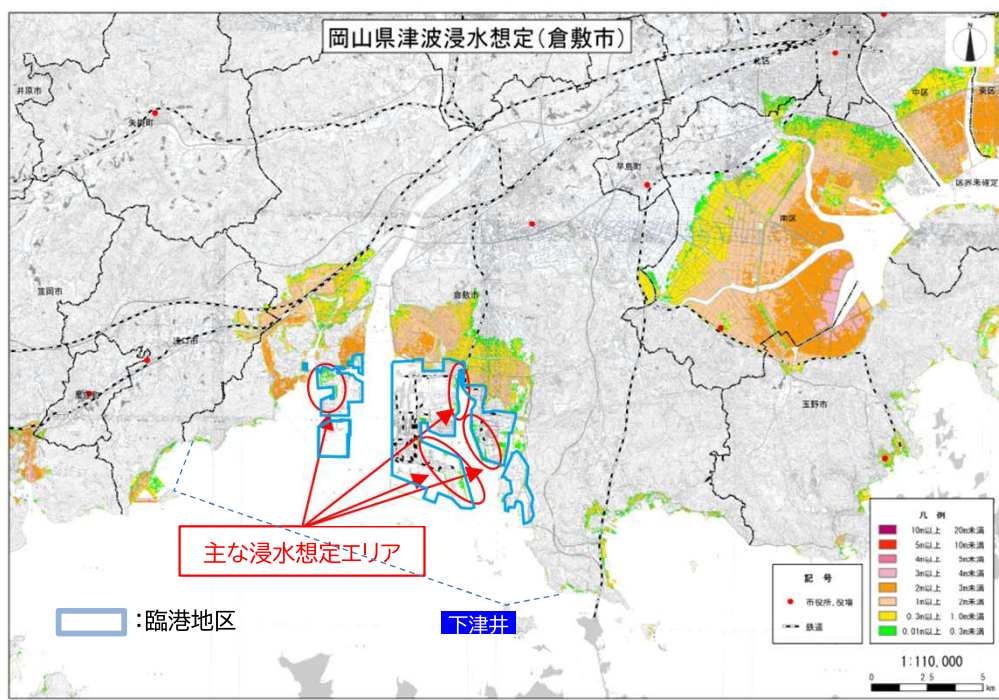


図 津波浸水想定

- 最大の建物被害(冬18時)
⇒4,806棟
- 最大の人的被害(冬深夜)
⇒死者数:1,365人、負傷者数:3,818人
いずれも県の想定

出典:倉敷市地域防災計画(R7.2月)

5. 水島港に係る計画

5. 水島港に係る計画

5-1. 国の計画

5-1-1. 港湾法第三条の二(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)

基本方針とは

- 国の港湾行政の指針として、また、港湾管理者が個別の港湾計画を定める際の指針として、港湾法に基づき国土交通大臣が定めるもの。(港湾法第三条の二)

特に戦略的に取り組む事項

1.我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

- ① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化
- ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
- ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える内航フェリー・RORO航路網(国内複合一貫輸送網)の構築
- ④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

2.観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

- ① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興
- ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
- ③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進

3.国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

- ① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
- ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

5. 水島港に係る計画

5-1. 国の計画

5-1-2. 港湾の中長期政策『PORT2030』

■策定の目的

- 2030年頃の我が国経済・産業・人々の暮らしを支えるために港湾が果たすべき役割や主要施策を「港湾の中長期政策『PORT2030』」として国が整理

■政策の構造

- ★我が国の港湾を取り巻く動向
- ★国内外の社会経済情勢の展望
- ★港湾の中長期政策の基本的理念



★2030年の港湾が果たすべき役割



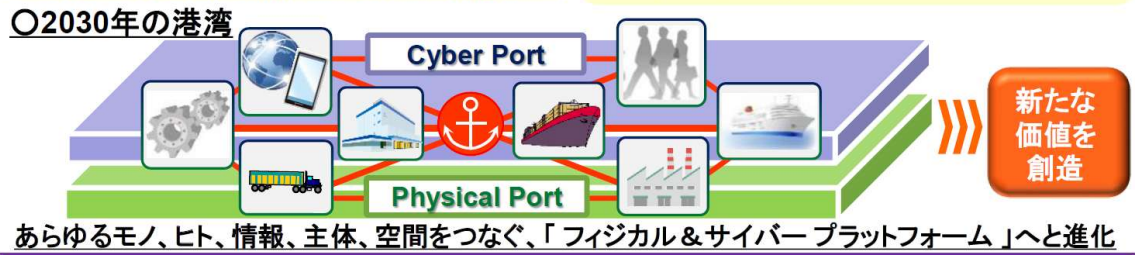
★中長期政策の方向性(8本柱)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上交通網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギー基地の受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

※青字、青枠は水島港の方向性に関係すると想定されるもの

■2030年頃港湾が果たすべき役割

I. 列島を世界に開き、つなぐ 【Connected Port】	II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】
・グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ ・人手不足に対応し、国内輸送を支える ・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み ・アジアのクルーズ需要の更なる取込み、寄港地の全国展開、国内市場の開拓	・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せる美しい「コトづくり」空間に ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開 ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生 ・地球環境や海洋権益の保全



III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】

- ・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化
- ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

5. 水島港に係る計画

5-1. 国の計画

5-1-3. 国土強靱化基本計画(平成26年6月策定)

令和5年7月28日閣議決定

●基本理念

- 「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な国土・地域・経済社会を構築するため「国土強靱化(ナショナル・レジリエンス)」を推進

●4つの基本目標

- ①人命の保護
- ②国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される
- ③国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④迅速な復旧復興

●国土強靱化を推進する上での基本的な方針

- 国民の生命と財産を守る防災インフラ(河川・ダム・砂防・治山・海岸等)の整備・管理
- 経済発展の基礎となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化
- デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化
- 災害時における事業継続性確保を始めとした官民連携強化
- 地域における防災力の一層の強化(地域力の発揮)

●12の個別施策分野

- 1)行政機能/警察・消防等/防災教育等
- 2)住宅・都市
- 3)保健医療・福祉
- 4)エネルギー
- 5)金融
- 6)情報通信
- 7)産業構造
- 8)交通・物流
- 9)農林水産
- 10)国土保全
- 11)環境
- 12)土地利用(国土利用)

●6の横断的分野

- A. リスクコミュニケーション
- B. 人材育成
- C. 官民連携
- D. 老朽化対策
- E. 研究開発
- F. デジタル活用

※青字は港湾に係る事項

5. 水島港に係る計画

5-2. 岡山県・倉敷市の計画

5-2-1. 「第4次晴れの国おかやま生き活きプラン」(令和7年3月)

県政の基本目標

すべての県民が明るい笑顔で暮らす
「生き活き岡山」の実現
【計画期間】2025年度～2028年度

重点戦略

- 重点戦略Ⅰ 結婚・子育ての希望がかなう社会の実現
- 重点戦略Ⅱ 夢を育む教育県岡山の推進
- 重点戦略Ⅲ 地域を支える産業の振興
- 重点戦略Ⅳ 安心で豊かさが実感できる地域の創造

岡山の将来像



水島港に係る生き活き指標、重点施策

生き活き指標	現況値	将来値	施策内容
水島臨海工業地帯における新規立地企業等の投資額	533億円/年	1,500億円 (4年間累計)	水島コンビナートの国際競争力強化
水島港における国際コンテナ取扱個数	147千TEU/年	184千TEU/年	水島港の機能強化

5. 水島港に係る計画

5-2. 岡山県・倉敷市の計画

5-2-2. 「倉敷市第七次総合計画」(令和3年4月)

倉敷市のめざす将来像

豊かな自然と紡がれた歴史・文化を次代へ繋ぎ
人と人との絆と慈しみの心で地域を結ぶまち倉敷
【計画期間】2021年度～2030年度



倉敷みらい創生戦略

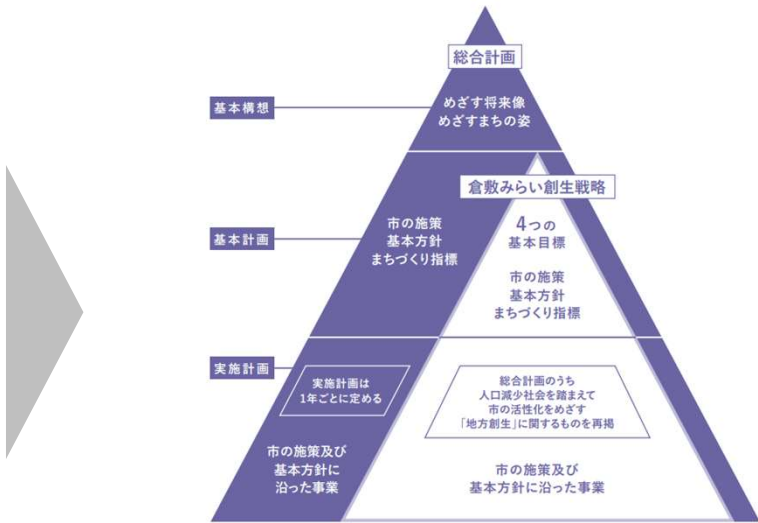
- 1 結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- 2 受け継がれた歴史・文化の魅力を発信し、ひとを惹きつける
- 3 安心して働ける場をつくり、多様な人材の活躍を推進する
- 4 地域をつなぎ、安心して暮らせる持続可能なまちづくりを進める

めざすまちの姿 ※水島港に関連するものを抜粋

産業競争力が高く、多様な人材が働く機会に恵まれ、
将来の暮らしに希望をもつことができる

基本方針

- ・国・県・民と連携して、水島コンビナートの重要な物流拠点であり、中四国を中心とした西日本の物流のハブとなる水島港の整備を促進し、競争力強化を図る
- ・水島コンビナートの高効率化、高付加価値化、脱炭素化を進めるとともに、企業の研究開発や新規事業創出に向けた取組などを支援し、アジア有数の競争力をもつコンビナートとしての持続的発展をめざす



5. 水島港に係る計画

5-3. 既定の水島港長期構想(平成16年策定)

基本機能

水島港においては、国際海上輸送上、特に重要な拠点として機能発揮できるよう、また、日本経済の活性化を牽引する基幹産業の国際競争力の強化が図れるよう、“特定重要港湾”としての港格に相応しい機能を充実し、国際水平分業時代に対応したアジアを中心とした国際物流・産業拠点港湾として飛躍することが求められることから、以下を水島港の果たすべき役割としての基本機能とする。

国際水平分業時代に対応した、国際物流・産業拠点機能の維持・強化

基本理念

①コンテナ機能の強化、②水島～玉島地区間の連携強化、③安全かつ円滑な航路体系の確保、等を主な施策の柱としてイメージし、高度成長期型の臨海工業地帯を「地域最適」という考え方とコンテナ機能を付与した新世代型の臨海産業に生まれ変わらせ、さらにそのコンテナ機能の恩恵である輸送コスト節減効果を内陸津々浦々まで至らせる、つまり、「**新しい姿の臨海産業と内陸産業の競争力強化に寄与するみなとづくり**」を基本理念とする。

将来像

水島港は、本県の経済発展に重要な役割を果たしてきたが、今後はさらに、港湾利用者への高いサービス水準を提供しながら、水島臨海工業地帯及び背後圏立地産業の国際競争力を支える **拠点的産業港湾**として、また、アジアを中心とした世界各国との製品・半製品の交易を支える **拠点的国際物流港湾**としての展開を目指す。

5. 水島港に係る計画

5-3. 既定の水島港長期構想(平成16年策定)

基本方針と整備の方向性

青字:対応済、黒字:一部対応済・継続中・未着手

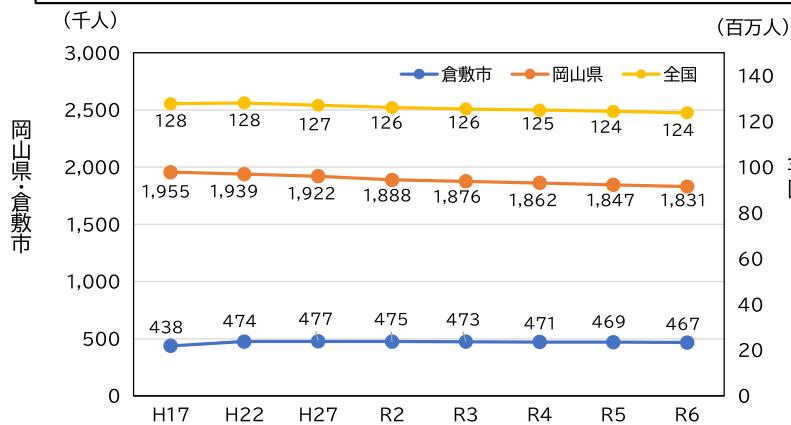
基本方針	整備の方向性	施 策
1.アジアを中心とした物流拠点としての港湾機能強化	特定重要港湾として世界(特にアジアを中心)と地域とをダイレクトに結び、中四国地域を中心とした物流拠点としての更なる機能向上を目指すため、船型の動向などにも配慮した港湾施設の拡充整備や港内再編及び港湾サービスの向上を図る。	● 外貿コンテナ機能の集約と強化 ● 既存施設の物流機能の向上と再編整備 ● 港湾サービスの向上と積極的なポートセールスの推進
2.効率的な物流を確保する陸上交通体系の強化	中四国地域の物流拠点として、円滑な陸上交通の流動を確保するため、関係機関とも協調しながら、水島港と広域的なアクセス連携を図る。さらに、港湾空間内においても物流の効率化に資するとともに、生活環境の改善を図るための臨港交通体系の充実を図る。	● 港湾と背後とを結ぶ広域交通アクセスの強化 ● 港湾内の交通ネットワークの形成
3.産業空間としての魅力の向上と土地利用の効率化	港湾空間の産業空間としての魅力と土地需要の社会的ニーズを調和させることにより、港湾空間の産業空間としての魅力を再構築し、企業誘致を促進することによって、地域経済の発展に資することを目指す。また、利用効率の低い施設や土地については、地域のニーズを踏まえた土地利用方策を構築し、空間の効率的活用を図る。	● 企業などの新規立地の促進 ● 既存施設の有効活用
4.港湾機能及び地域の安全確保の向上	大規模地震等の災害時における緊急避難、緊急物資輸送の対策を進めるとともに、震災時における経済活動を支えるため、水島港全体のバランスを考慮した機能的・効率的な耐震強化施設の配置を図る。あわせて、災害時の復旧、復興のための支援整備を図る。 また、海上ボトルネックの解消や船舶の今後の大型化や増加に対応するため、航路の拡幅・増深及び泊地の整備を図る。 さらに、近年、世界で多発するテロや今後の外国船舶の増加への対応として、保安対策の強化を図る。	◆ 防災機能の強化 ◆ 船舶の航行安全の確保 ◆ 保安対策の強化
5.県民に親しまれる憩い・うるおい空間の創造	自然との共生や自然環境の復元、パブリックアクセスの向上などにより、県民に「憩い」と「うるおい」を与え、親しみあるみなとにするため、景観や色彩などにも配慮しながら、港湾環境の改善や臨海部の特性を活かした空間の創造を促進するとともに、海の諸活動への配慮として、良好な海域環境の継承に努める。 また、港内環境の向上及び安全性、利便性の向上を図るため、既存ストックの活用も視野に入れた小型船係留エリアの確保を図る。	● 「県民に親しまれる水島港」の実現 ● 港内環境の改善と航行安全のための小型船係留エリアの確保

6. 水島港を取り巻く社会経済情勢の変化

6. 水島港を取り巻く社会経済情勢の変化

6-1. 人口減少・高齢化の進行と労働者不足

- 岡山県の人口は、平成17年の1,955千人をピークに緩やかな減少傾向にある一方で、倉敷市の人口は約47～48万人程度の横ばい傾向で推移している。
- 年齢別にみると、全国、岡山県、倉敷市とも65歳以上の人口割合が増加している一方で、生産年齢人口(15～64歳)の割合は減少傾向にある。
- 岡山県や倉敷市では、全国と同様、今後人口が減少していくと予想され、2050年の人口は2020年に比較して、約2割近く減少する予想となっている。 今後は、少子高齢化が進展すると予想される中で労働者不足が懸念される。
- 産業別人口割合をみると倉敷市は全国屈指の臨海工業地帯を有し、製造業が盛んな地域であるため、全国や岡山県と比較すると、第2次産業の割合が高くなっている。



資料:岡山県資料

図 人口の推移

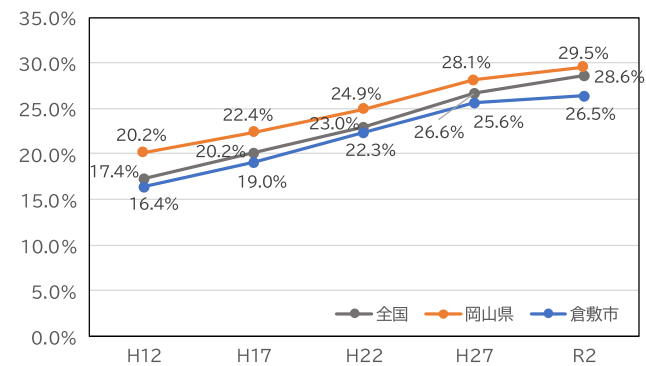


図 高齢者人口割合の推移(65歳以上)

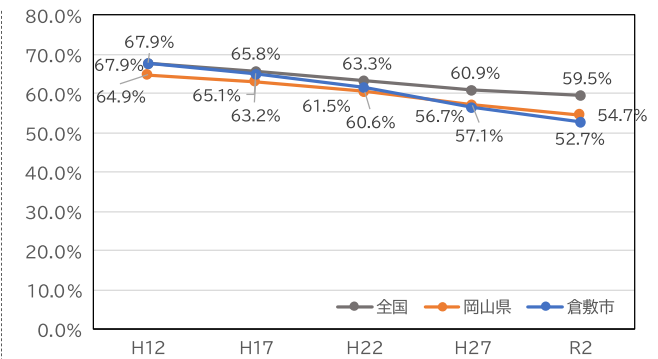


図 生産年齢人口割合の推移(15～64歳)

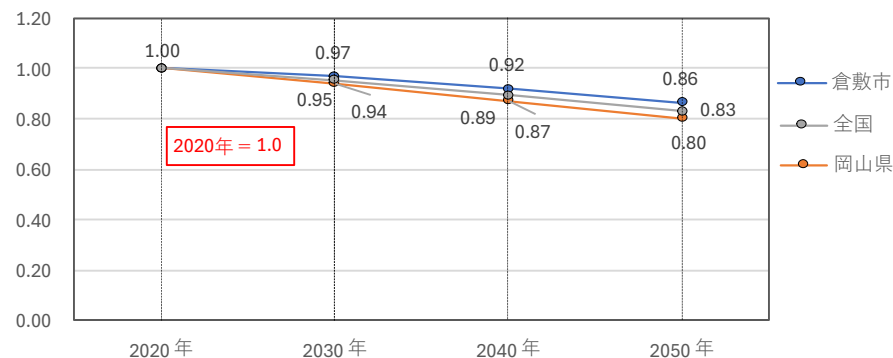


図 将来人口の伸び

資料:国立社会保障・人口問題研究所

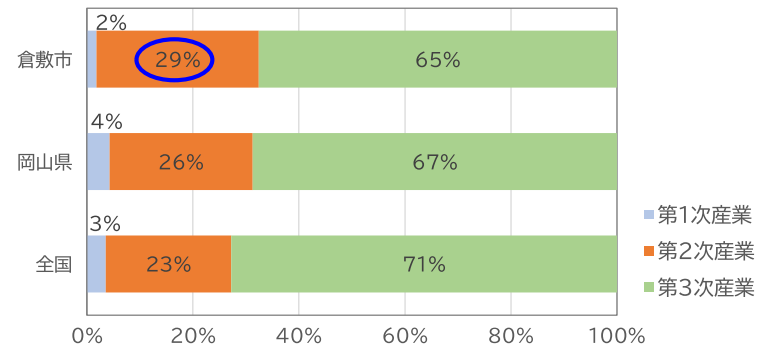


図 産業別人口割合(R2)

資料:岡山県資料

6. 水島港を取り巻く社会経済情勢の変化

6-2. 貿易額の推移

- 全国の貿易額の推移をみると、平成17年～令和2年にかけては一時期、リーマンショックやコロナの影響により、急減したものの、全体的には増加傾向にあり、令和2年以降は経済活動の再開により需要が一気に回復し急増している。
- 水島港の貿易額の推移をみると、全国と同様、リーマンショックにより、急減した時期があるものの、令和2年以降は輸出・輸入とも急増している。また、水島コンビナートを形成しているため、輸出額より原材料や燃料などの輸入額が多いのが特徴となっている。
- 水島港の貿易額を相手国別にみると、輸出は中国や韓国など、輸入は中東やオーストラリアなどの貿易額が高く、品目別にみると、輸出は鉄鋼や石油及び同製品、元素及び化合物等の割合が高く、輸入は石油及び同製品が半分以上を占める。

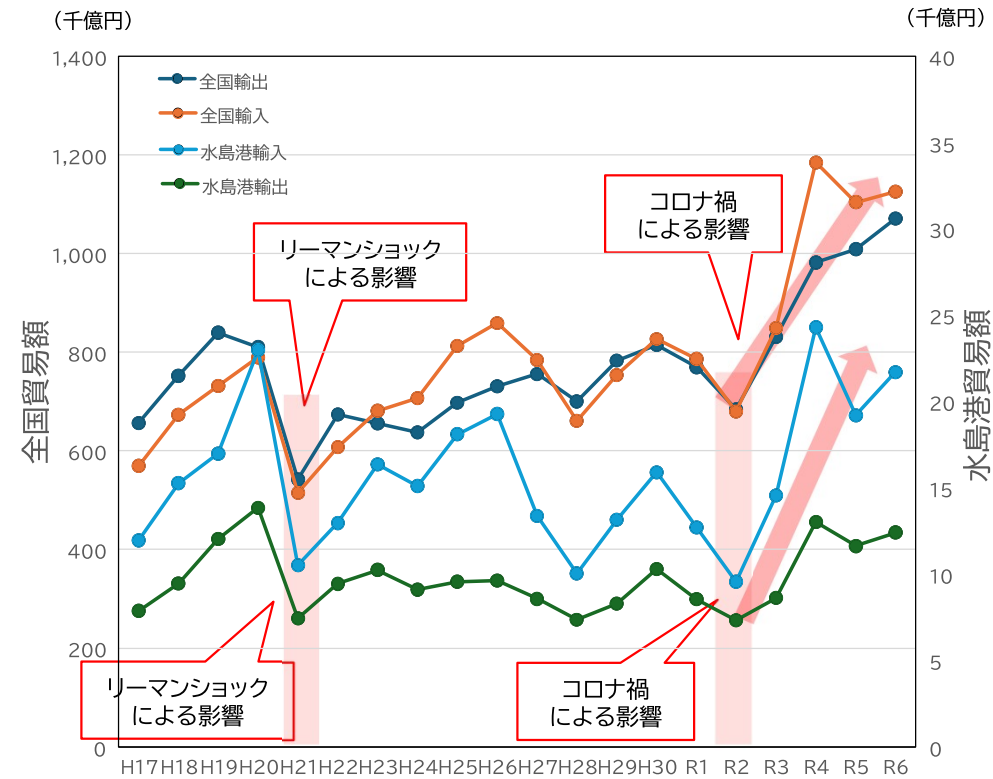


図 全国及び水島港の貿易額の推移

資料:貿易統計(財務省)

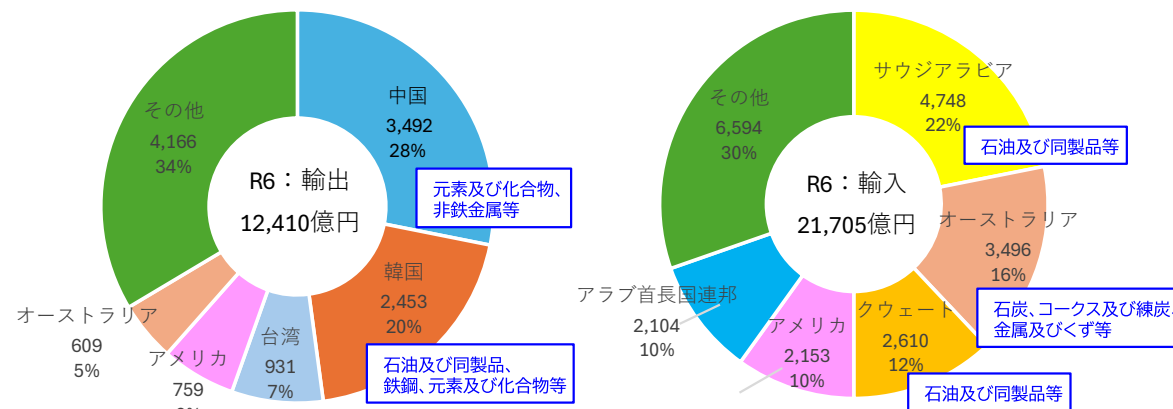
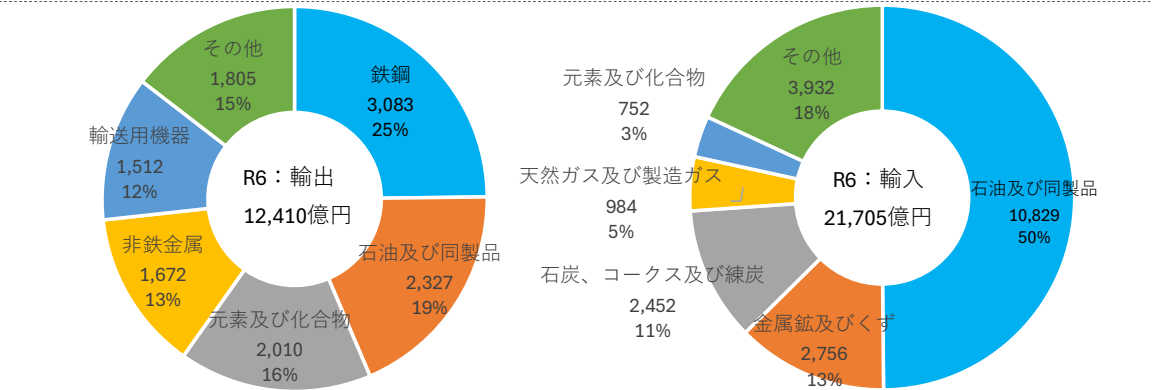


図 水島港の相手国別貿易額(R6)



※元素及び化合物:貿易統計上の分類

図 水島港の品目別の貿易額(R6)

6. 水島港を取り巻く社会経済情勢の変化

6-3. 主要産業の現状及び動向

6-3-1. 完成自動車の現状及び動向

- 自動車産業は日本の経済・雇用を支えてきた重要な主要産業であり、令和5年の日本における輸出額は22兆円である。
- 国内の自動車生産比率は海外生産比率の拡大に伴い、2024年の比率は1985年の91%から34%に低下している。また、国内販売台数は2000年代がほぼ500万台であったのに対し、2024年は約442万台まで減少している。
- 今後、世界の自動車市場は、EV車等の環境に配慮した販売台数増加が見込まれるとともに、新興国の比率が高くなると予想されている。
- 水島地区に立地する三菱自動車工業株式会社水島製作所における軽自動車や電気自動車(EV)の生産台数は、令和2年のコロナ禍により、減少したものの、令和2年以降は回復基調にある。

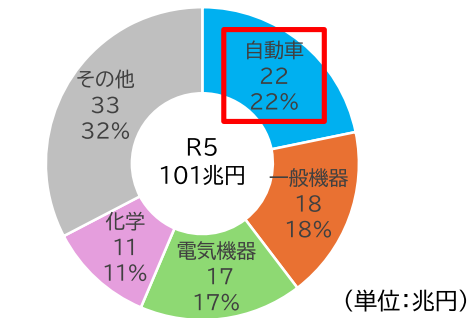


図 日本主要製品別輸出額

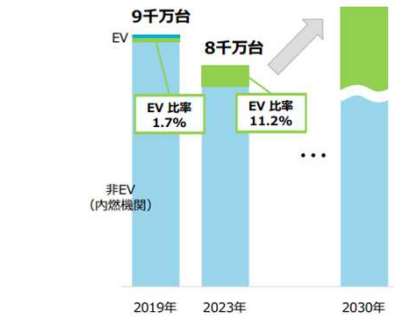


図 世界自動車販売台数とEV比率の推移

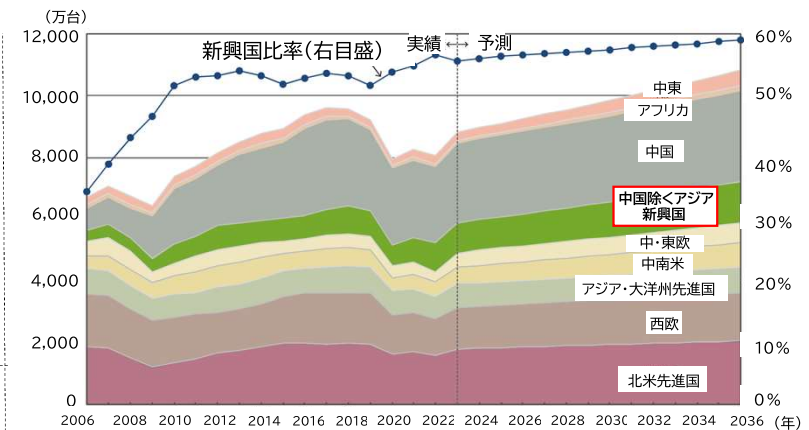


図 世界の自動車市場の予測

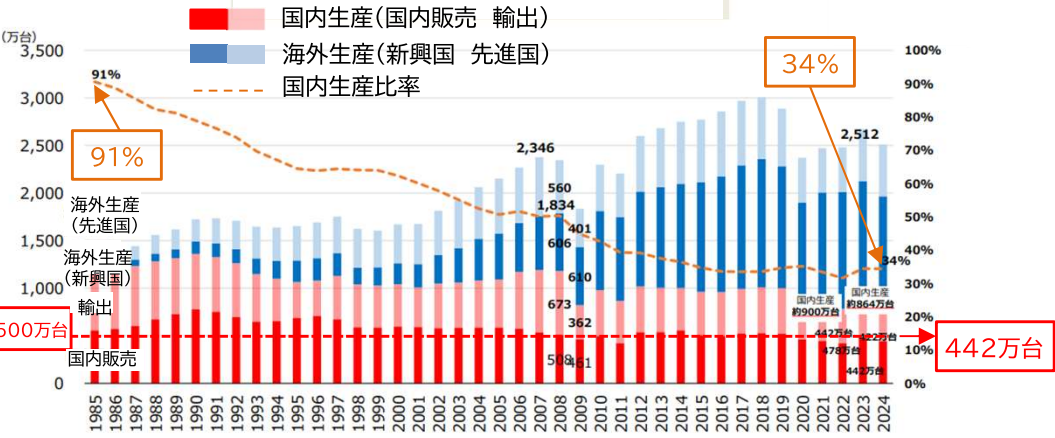


図 日系自動車メーカーの国内販売・輸出・海外生産の推移 資料:「自動車産業を取り巻く国内外の情勢と自動車政策の方向性」(総務省) :「FOURIN公表資料」より一部加工

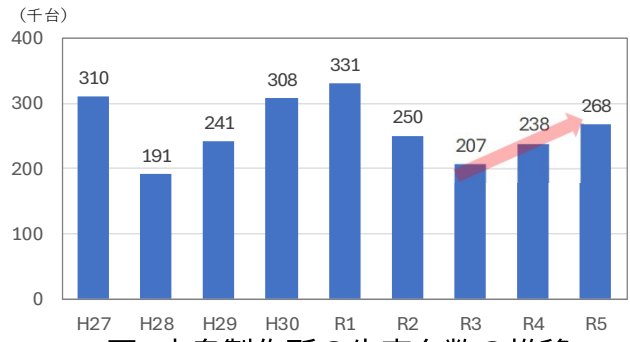


図 水島製作所の生産台数の推移

6. 水島港を取り巻く社会経済情勢の変化

6-3. 主要産業の現状及び動向

6-3-2. 穀物の現状及び動向

- 国内における飼料用を含む穀物全体の自給率は近年3割程度で推移しており、海外からの輸入に依存している。
- 国内の農産物の輸入額は、食用や飼料用穀物の単価上昇を反映し、特に令和3～5年にかけて増加傾向にある。他方、国内の生産活動は、将来的な人口減少、担い手不足が見込まれるため、穀物全体の食料自給率の増加は期待できない。
- このような中、水島港は、全国2位の穀物輸入量(とうもろこし・豆類)を誇り、平成23年には穀物の安定的かつ安価な輸入の実現を図るための「国際バルク戦略港湾」に選定されている。平成29年には、玉島HI7号埠頭棧橋の背後に大型の穀物関連企業3社(全農サイロ株等)が新規立地し、令和2年には穀物を取扱うための水深12m岸壁を整備している。
- 令和7年には日清製粉株が岡山市と坂出市にあった既存工場を集約し、塩生埠頭棧橋の背後に隣接した位置に建設された工場は既に本格稼働しており、西日本地域における穀物輸入拠点の形成が今後も期待されている。

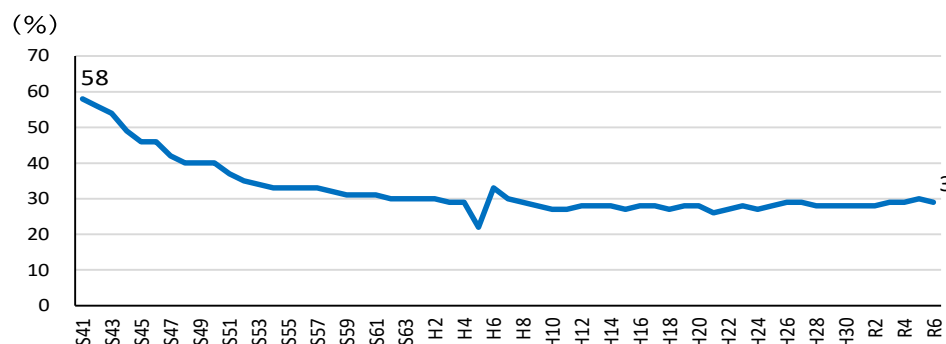


図 国内における飼料用を含む穀物全体の自給率

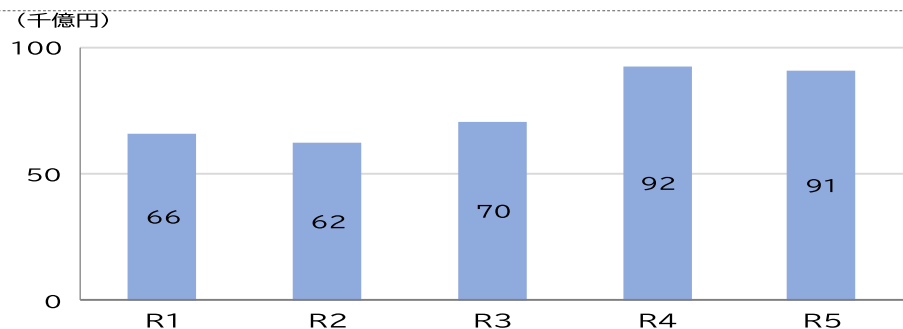


図 国内における農産物の輸入額の推移

資料: 農林水産物
輸出概況(農林水産省)

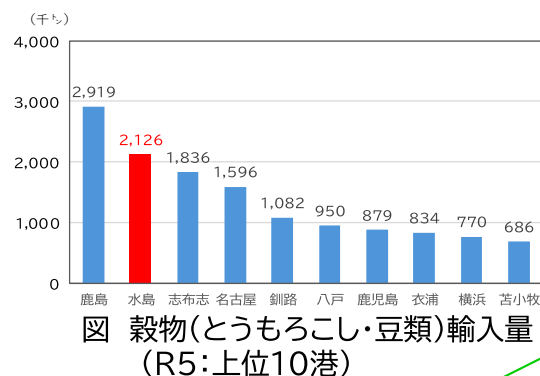


図 穀物(とうもろこし・豆類)輸入量
(R5:上位10港)

資料: 港湾統計年報(国土交通省)



6. 水島港を取り巻く社会経済情勢の変化

6-3. 主要産業の現状及び動向

6-3-3. 鉄鋼・鋼材の現状及び動向

- 国内生産の鋼材は、販売業者向け以外に、主に自動車用や建設用等に使用されている。(図 用途別内訳)
- 国内の鋼材輸出量は横ばい傾向で推移しており、近海(韓国、中国)、東南アジアへの輸出シェアが大きい。令和6年の中国のシェアは令和2年に比較して低くなっている。一方で東南アジアや中南米のシェアが高くなっている。(図 国内における鋼材の仕向地別輸出量の推移)
- 中国向けは、自動車メーカーのシェア低下や現地メーカーの過剰生産により需要が低迷している。
- 水島港からの鉄鋼等の輸出・移出量は国内の約10%を占めており、今後は、途上国の人口増加等により、粗鋼生産量や蓄積量の増加が見込まれている。

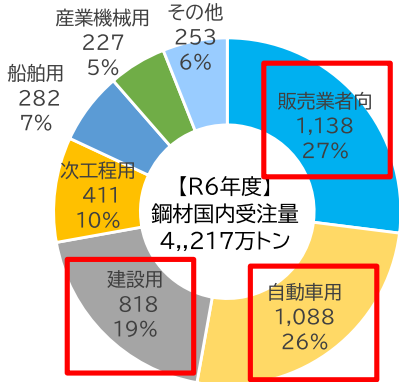


図 用途別内訳(R6d)
資料:「受注統計等」(一社)日本鉄鋼連盟

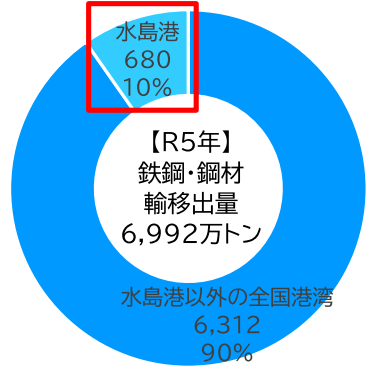


図 全国及び水島港からの鉄鋼等の輸移出货量
資料:港湾統計年報(国土交通省)

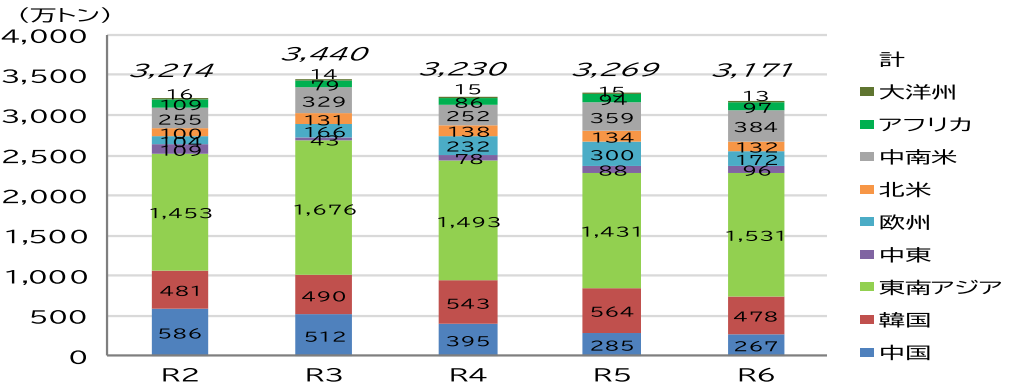
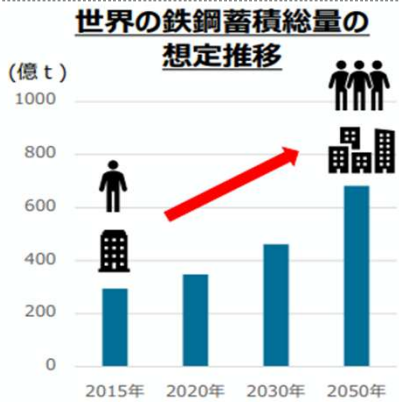


図 国内における鋼材の仕向地別輸出量の推移
資料:(社)日本鉄鋼連盟資料



資料:「鉄鋼業を取り巻く状況について」(R6.10.16 経済産業省)より引用

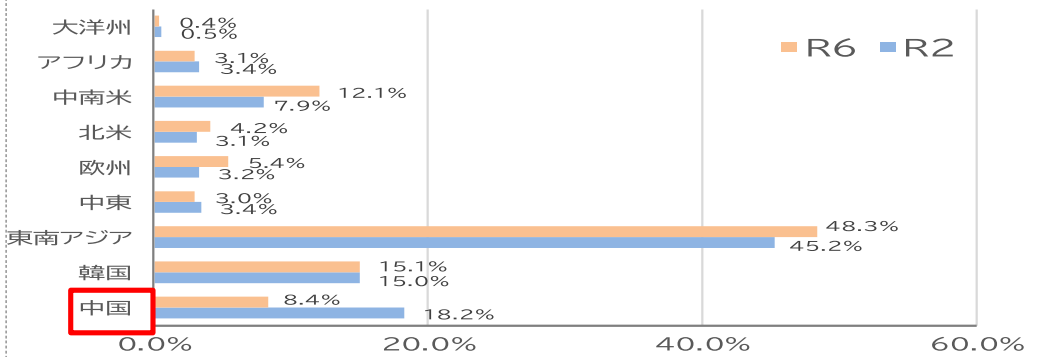


図 鉄鋼輸出相手国の地域等別シェアの比較 資料:(社)日本鉄鋼連盟資料

7. 港湾脱炭素化(CNP)に関する取組

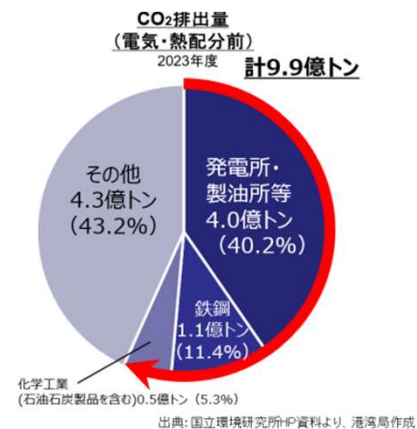
7. 港湾脱炭素化(CNP)に関する取組

7-1. 港湾脱炭素化推進計画

- 国は2050年カーボンニュートラルの政府目標の中、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進している。

- 令和4年の港湾法改正により、港湾管理者が、官民の関係者が参加する「港湾脱炭素化推進協議会」を開催し、同協議会における検討を踏まえ、「港湾脱炭素化推進計画」を作成し、各関係者が同計画に基づいてそれぞれの取組を進める体制を構築
- ※52港湾で「港湾脱炭素化推進計画」を作成(R7.3.18時点)

港湾・臨海部にはCO2排出量の約6割を占める産業が集積
↓
脱炭素化を推進していく上で港湾の果たす役割は大きい



「港湾脱炭素化推進計画」に定める事項

- ✓ **基本的な方針** (当該港湾の概要、取組方針等)
- ✓ **計画の目標**
 - ・温室効果ガス排出量の削減目標や水素等の供給目標等
- ✓ **港湾脱炭素化促進事業・実施主体**
 - ・温室効果ガス削減、吸収作用の保全等に関する事業 (低炭素型荷役機械の導入、ブルーカーボン生態系の活用等)
 - ・水素等の供給に関する事業 (水素等の供給のための港湾施設等の整備、LNGバンカリング施設の整備等)
- ✓ **計画の達成状況の評価に関する事項**
 - ・評価の実施体制、方法、公表方法等
- ✓ **その他港湾管理者が必要と認める事項**
 - ・港湾の脱炭素化に関する将来構想
 - ・脱炭素化推進地区の方向性
 - ・産業振興・地域活性化に関する取組 等



荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾の形成

7. 港湾脱炭素化(CNP)に関する取組

7-2. 水島港の取組体制及び取組状況

- 水島港の背後に立地する水島コンビナートは、岡山県内の温室効果ガス排出量の約半分を占める。
- 岡山県では水島港カーボンニュートラルポート部会を設立し「水島港港湾脱炭素化推進計画」の早期完成に向け作業中。
- 水島コンビナートに立地する企業において、既存高炉から電気炉への転換やCCS事業※など、脱炭素化に向けた様々な取組みを実施中。
- 国際コンテナターミナルでは太陽光発電やCO₂フリー電力、陸上電力供給設備の導入を検討。将来的には低炭素型荷役機械のFC化等も今後検討。

カーボンニュートラルネットワーク会議

- ・令和4年11月 設立
- ・令和5年3月 取組方針策定

カーボンニュートラルコンビナート部会

- ・令和5年6月 設立

水島港カーボンニュートラルポート部会

- ・令和5年7月 設立
- ※有識者、企業、団体、行政機関等で構成

■最近の動き

- 2023年10月 水島コンビナート立地企業が、水島コンビナートにおいてCO₂フリー水素の受入・貯蔵・供給拠点の整備及び利活用に関する検討を行うと発表
- 2024年 7月 水島コンビナート立地企業が参画する事業(2案件)が、CO₂の分離・回収から輸送・貯留までのバリューチェーンを国が一体的に支援する「先進的CCS事業に係る設計作業等」(JOGMEC)に選定
- 2024年12月 水島コンビナート立地企業が実施する「従来の高炉・転炉から大幅に排出を削減する革新的な電炉への転換」が、設備投資を国が支援する「排出削減が困難な産業におけるエネルギー・製造プロセス転換支援事業」(経済産業省)に選定

※CCS事業:「Carbon dioxide Capture and Storage(二酸化炭素の回収・貯留)」の略で、火力発電所や工場などから排出される二酸化炭素(CO₂)を分離・回収し、地下の安定した地層に貯留することで、大気中への放出を大幅に削減する事業のこと。

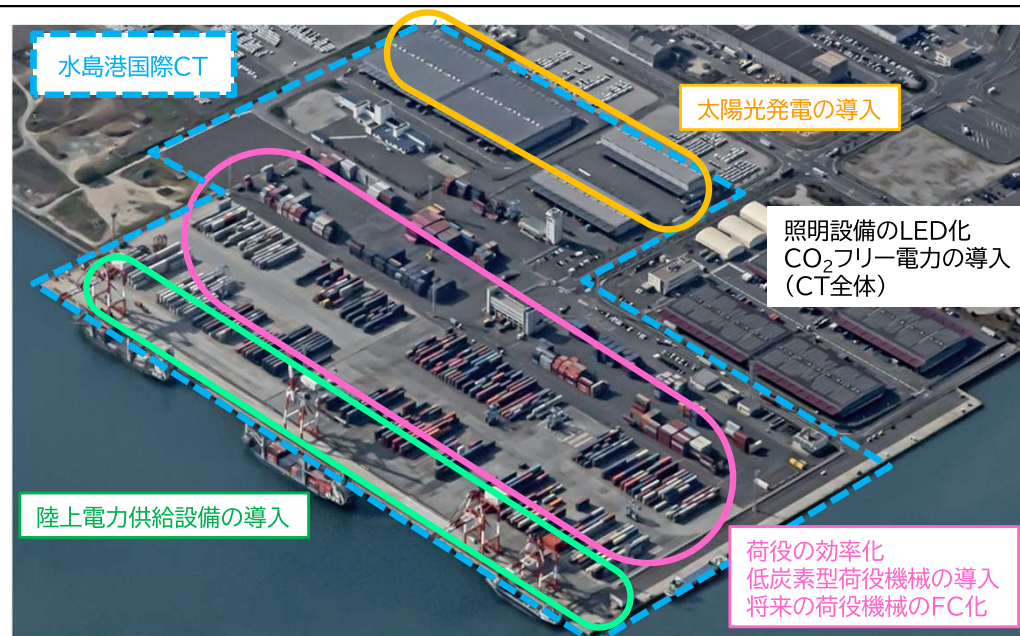


図 公共ターミナルにおける脱炭素化の検討イメージ

8. 水島臨海工業地帯に立地する企業の近年のトピック

8. 水島臨海工業地帯に立地する企業の近年のトピック

関連地区	関連企業	内容
水島地区	旭化成(株)	● 旭化成(株)の水島製造所内で建設を進めていた結晶セルロースの第2工場が竣工 (出典:設備投資ジャーナル 2023.2.17)
水島地区	ENEOS(株) JFEスチール(株)	● ENEOS(株)とJFEスチール(株)は、水島コンビナート内での水素の調達・利用の連携を発表し、2030年までに、海外から輸出した水素を製鉄所で活用する体制を整える見通し (出典:日本経済新聞 2023.10.30)
玉島地区	SINGS(株) (株)丸豊鋳材製作所 藤本化学製品(株)	● 玉島ハーバーアイランドにSINGS(株)、(株)丸豊鋳材製作所、藤本化学製品(株)の立地が決定 (出典:岡山県企業立地ガイド 2023.11.15)
水島地区	日本曹達(株)	● 市況悪化に伴い、青化ソーダ・青化カリの主要原料である青酸ガスの安定的な調達の見通しが立たないことから、2025年度に水島工場を閉鎖すると発表。 (出典:設備投資ジャーナル 2024.3.11)
水島地区	三菱自動車工業(株)	● 2027年に多目的スポーツ車(SUV)の「RVR」の新型車を水島製作所で生産すると発表 (出典:日本経済新聞 2025.2.5)
水島地区	JFEスチール(株)	● 近年の鉄鋼需要動向を踏まえて、倉敷地区第3高炉を2025年5月中旬を目途に休止すると発表 (出典:日本経済新聞 2025.4.2) ● 革新電気炉(高効率・大型電気炉)の導入を決定、現在の高炉3基のうち1基を転換し、2028年までに生産を開始する見通し (出典:日本経済新聞 2025.4.10)
玉島地区	ナカシマプロペラ(株)	● 船舶用大型プロペラの生産能力を1割増強(老朽化した加工機1機を高性能な機器に入れ替え (出典:日本経済新聞 2025.4.30)
水島地区	(株)新来島サノヤス造船	● 2028年にかけて大阪製造所と水島製造所に設備投資を行い、新燃料船用の燃料タンクと燃料供給システムの生産能力を倍増すると発表 (出典:山陽新聞 2025.5.27)
水島地区	日清製粉(株)	● IoT、AI、ロボットを活用した業務用小麦粉の新工場である「水島工場」が完成し、本格稼働を開始 (出典:設備投資ジャーナル 2025.5.29)
水島地区	三菱自動車工業(株)	● 軽自動車「デリカミニ」「eKスペース」の新型モデルを水島製作所で生産開始 (出典:山陽新聞 2025.9.18)
水島地区	(株)新来島サノヤス造船ほか	● 造船大手17社などで構成する日本造船工業会は、2035年までに建造量倍増させる目標に向け、3500億円の設備投資を実施する方針を発表 (出典:日本経済新聞 2025.10.22)
水島地区	旭化成(株)、三井化学(株)、 三菱ケミカル(株)	● 2030年度を目途に水島のエチレン製造設備を停止し、大阪の大阪石油化学(株)へ集約する方針を発表。今後、2034年度にグリーンエチレン等の商用生産開始を目指す。 (出典:旭化成プレスリリース 2026.1.27)

注)2023年1月～2026年1月までの記事を対象に整理

9. 水島港の強みと弱み

9. 水島港の強みと弱み

○ 水島港を取り巻く社会経済情勢の変化や水島港及び背後地域の現況などを踏まえ、水島港の強みと弱みを、港湾の機能に係る「物流・産業」、「脱炭素」、「環境」、「安全・防災」の4つの側面から、以下のとおりに整理。

	機能	強 み	弱 み
内的要因	物流・産業	➢ 全国で18港ある国際拠点港湾のひとつであり、全国有数の臨海工業地帯を背後に有し、港湾取扱貨物量は全国9位を誇る全国屈指の貿易港(全国の港湾数:993港)であり、臨海工業地帯に関連する貨物が多くを占めている。 ➢ 臨海工業地帯に立地する企業は多業種に渡り、エネルギーの融通等、企業間連携を実施している。 ➢ 穀物、鉄鉱石を対象とした国際バルク戦略港湾の選定を受け、とりわけ穀物に対しては新規企業の立地と併せ、大型船に対応した岸壁等の港湾施設整備が進んでいる。 ➢ 韓国に週7便、中国に週6便など、2ヶ国1地域13航路、週13.5航路が就航、地方港としては、屈指の航路数を誇っており、利便性が高い港湾である。コンテナ貨物量は中四国で第2位。	➢ 岡山県内で生産・消費されるコンテナ貨物の約半数は、陸送により神戸港を利用しており、(令和2年のコロナ禍による物流の停滞等の影響も一因の一つ)水島港の利用割合が減少している。 ➢ 玉島HIでは分譲地の約87%が分譲済であり、新たな企業受入れのための用地が不足。
外的要因	物流・産業	➢ 中四国のクロスポイントに位置し、背後は山陽自動車道、岡山自動車道、瀬戸中央自動車道などにも近く、利便性が高いため、広域な貨物輸送が可能。 ➢ 静穏で荒天が少ない瀬戸内に位置しているため、安定的な海上貨物輸送が可能。 ➢ 水島臨海工業地帯の製造品出荷額等は、岡山県内の45パーセントのシェアを誇り、原材料の輸入、製品の出荷等、物流も豊富。 ➢ 臨海工業地帯の主要産業である、自動車・穀物・鉄鋼は今後も安定した需要が期待される。 ➢ 岡山県や倉敷市の計画においても、水島港の背後に立地する水島臨海工業地帯の持続的発展や港湾の整備促進は、重要な方針・施策として位置付けられている。	➢ 倉敷市の人口は停滞しており、将来的にも少子高齢化が進むことが予想され、それに伴い、労働者不足の懸念される。 ➢ 船舶が水島港へ入出港するには、様々な制約がある。

9. 水島港の強みと弱み

	機能	強み	弱み
内的要因	脱炭素	➤ 水島臨海工業地帯に立地する各企業が排出する温室効果ガスの排出量は、県内の約半数を占め、水島港における脱炭素化の取組みは、県内の脱炭素化に貢献。 ➤ 既存高炉から電気炉への転換、CCS事業の実施等、既に脱炭素に向けた企業の取組みが進み始めている。 ➤ 脱炭素化に向け、計画の目標や促進するための事業等を示した「水島港港湾脱炭素化推進計画」の策定に向け、官民が連携して進めている。	➤ 水島臨海工業地帯に立地する各企業の脱炭素化への取組みに必要となる用地が不足している。
	環境	環境(社会環境) ➤ 水島臨海工業地帯の夜景は「日本夜景遺産」、「夜景100選」にも選定される等の観光資源。 環境(自然環境) ➤ 玉島ハーバーアイランドの南端には、環境との調和を図るため、人工干潟が港湾計画に位置付けられている。	環境(自然環境) ➤ 航路等の維持や増深及び拡幅には浚渫が必要。 ➤ 水島港内には生態系の維持や水質浄化に寄与する干潟が少なく、地域住民が海に気軽に触れ合う機会が少ない。
	安全・防災	➤ 背後は山陽自動車道、岡山自動車道、瀬戸中央自動車道など、高速道路への接続がスムーズであり、港域への緊急物資輸送が可能。 ➤ 南海トラフ地震が発生した場合、水島港臨海部は津波による浸水は一部にとどまる。	➤ 大規模震災時の際に緊急物資等の輸送に必要な耐震強化岸壁のバース数が不足。 ➤ 公共バースの老朽化が顕著(公共バースの約7割は30年以上経過)。
外的要因	脱炭素	➤ 国では2050年のカーボンニュートラルの政府目標を掲げ、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進。	➤ 国内の港湾・臨海部には、温室効果ガス排出量の約6割を占める産業が集積。
	環境	➤ コロナ禍以降、近年、観光客は回復基調。	➤ 該当する項目なし。
	安全・防災	➤ 国は地震、津波、台風などの自然災害に強い国づくり・地域づくりを目指す取組みとして「国土強靱化基本計画」を策定(R5.7.28閣議決定)。	➤ 該当する項目なし。

10. アンケート調査の実施について

10. アンケート調査の実施について

- 水島港の長期構想等に係る重要な基礎資料とするため、アンケート調査を実施
- 対象者は、水島港の背後に立地する企業、MITA(水島港インターナショナルトレード 協議会)の企業・団体、県内企業で海外に拠点を有する製造業や物流等の企業等
- 状況によっては、個別にヒアリングも実施

表 水島港の長期構想に係るアンケート調査内容

主要な項目	調 査 内 容 (案)
1.事業所の概要	➤ 所在地、業種、製品の主な用途、従業者数等
2.現在の原材料・製品 (以下、「貨物」)の輸送実態	➤ 出入荷貨物の国内・海外別割合、出荷先・入荷元、出入荷貨物の出荷先・事業所までの主な輸送手段
3.上記の中の港湾取扱貨物の実態	➤ 輸出入・移出入の品目、相手国(地域)、国内利用港湾、荷姿(コンテナorバルク)、過去3ヶ年の年間取扱量の実績
4.港湾取扱貨物の将来見通し	➤ 概ね5年後、10年後の貨物(コンテナorバルク)の将来需要 →1.現状より○割増加 2.現状程度 3.現状より●割減少 ➤ 将来需要に対する貨物量増減の要因
5.水島港の問題点 (改善点等、十数項目)	➤ (項目の一例) ・コンテナ航路について ・水島港内の用地需要について ・利便性について(物流面、立地面等) それぞれ項目において詳細な質問を設定
6.水島港のメリット	➤ 自由記入・意見(例:港から高速道路に近い、製品等の輸送に対し、利便性が高い等)
7.水島港に対する要望について	➤ 自由記入・意見 →水島港の目指すべき方向性、港湾機能(ハード面)、港湾機能(ソフト面)、防災機能面、その他等、多様な面から記入