

## 《 目 次 》

1. 小名浜港及び周辺地域の現況特性	・・・	1
(1) 小名浜港の現況	・・・	1
(2) 取扱貨物	・・・	6
(3) 入港船舶の状況	・・・	9
(4) 賑わい交流の状況	・・・	10
2. 小名浜港の現状に対する要請と課題	・・・	12
(1) 関連計画等	・・・	12
(2) 既存ふ頭について	・・・	13
(3) マリーナについて	・・・	18
(4) クルーズ客船の誘致について	・・・	19
(5) 船舶の航行について	・・・	20
(6) 既存施設について	・・・	22

# 1. 小名浜港及び周辺地域の現況特性

## (1) 小名浜港の現況

### ◆各ふ頭の利用状況





# 1. 小名浜港及び周辺地域の現況特性

## (1) 小名浜港の現況

### ◆ 企業立地状況

凡例	電力関連企業
	原材料製造企業
	その他主要企業





## 1. 小名浜港及び周辺地域の現況特性

## (1) 小名浜港の現況

## ◆コンテナ定期航路

航路	船社	寄港地	便数
国際コンテナ定期航路	南星海運	釜山港～釜山新港～清水港～茨城港（常陸那珂港区）～仙台塩釜港～ <b>小名浜港</b> ～細島港～釜山港～蔚山港～光陽港～寧波港～上海港～釜山港	週1回、月曜日寄港
	興亜海運 高麗海運	釜山港～釜山新港～清水港～仙台塩釜港～ <b>小名浜港</b> ～釜山港～蔚山港～寧波港～上海	週1回、水曜日寄港
国際フィーダー航路	井本商運	<b>小名浜港</b> ～京浜港（東京港・横浜港）～ <b>小名浜港</b>	週1回、火曜日寄港



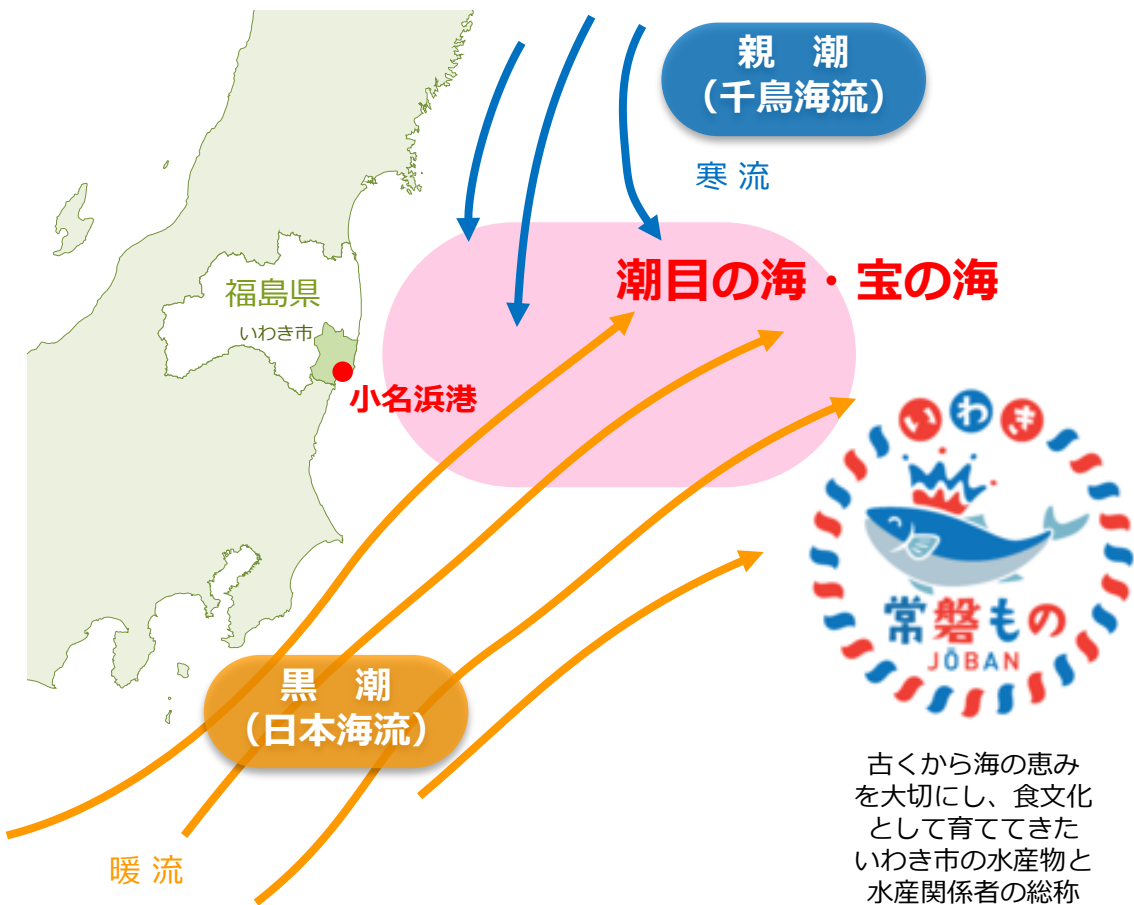
福島県小名浜港利用促進協議会では、小名浜港のコンテナ定期航路を利用して貨物の輸出入を行った荷主に対してコンテナ輸送に係る経費の一部を補助する助成制度を創設しており、小名浜港の更なる利用拡大へ向けた取組みに努めている。

# 1. 小名浜港及び周辺地域の現況特性

## (1) 小名浜港の現況

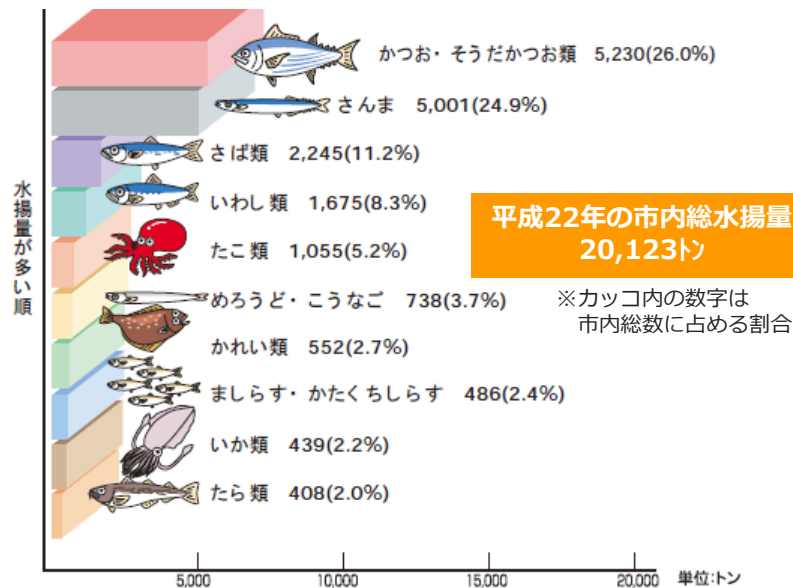
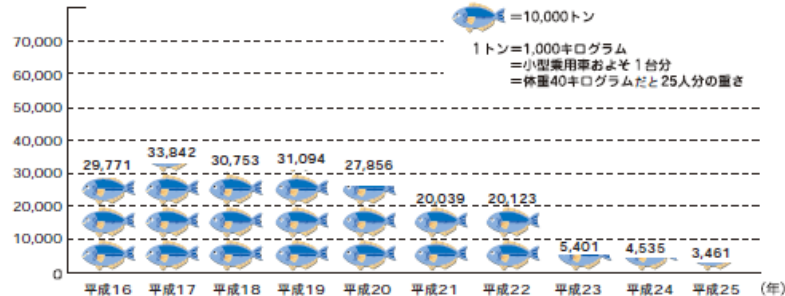
### ◆水産業

- 小名浜港は、親潮と黒潮がぶつかる豊かな漁場に面し、四季を通して多くの水産物が水揚げされている。また、大型の漁船にも対応可能な岸壁（-9m）が整備されているなど、水産業の拠点としても大きな役割を果たしている。
- 東日本大震災からの復興に向けて、基盤整備・生産体制・原子力災害対策を進め、平成25年10月に試験操業が開始されている。また、いわき市水産物の地域ブランド化「常磐もの」による消費者等の認知度向上、消費・販売拡大に向けた取り組みが実施されている。



### 【いわき市内の水揚量の推移・魚種】

※出典：いわき市の農林水産業パンフレット（平成27年度版）

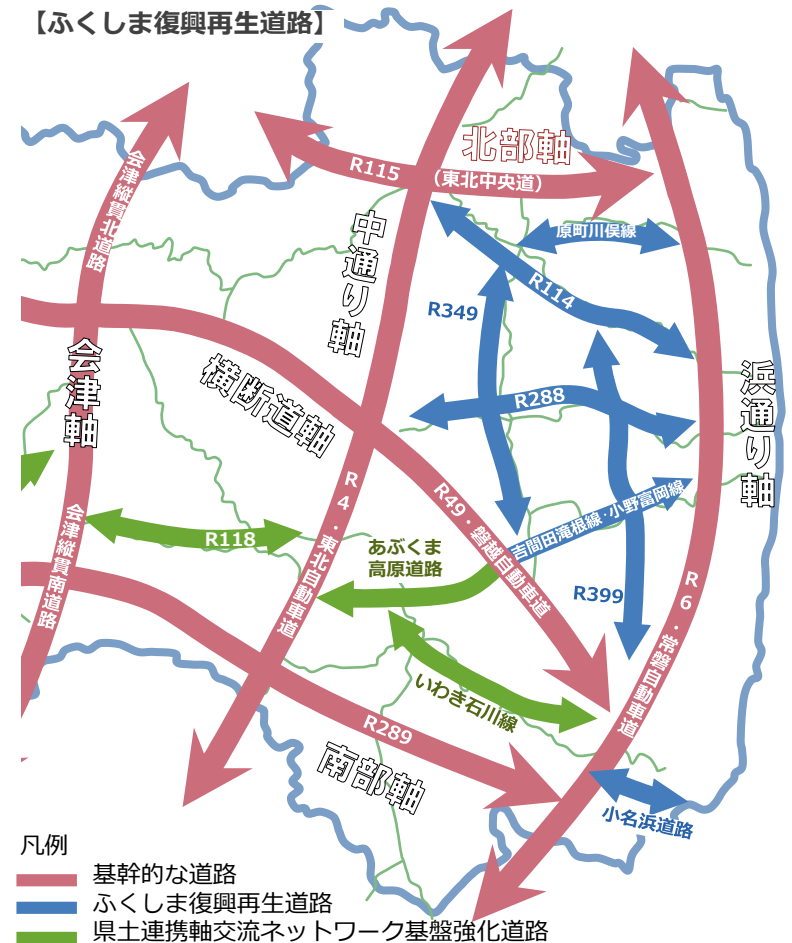
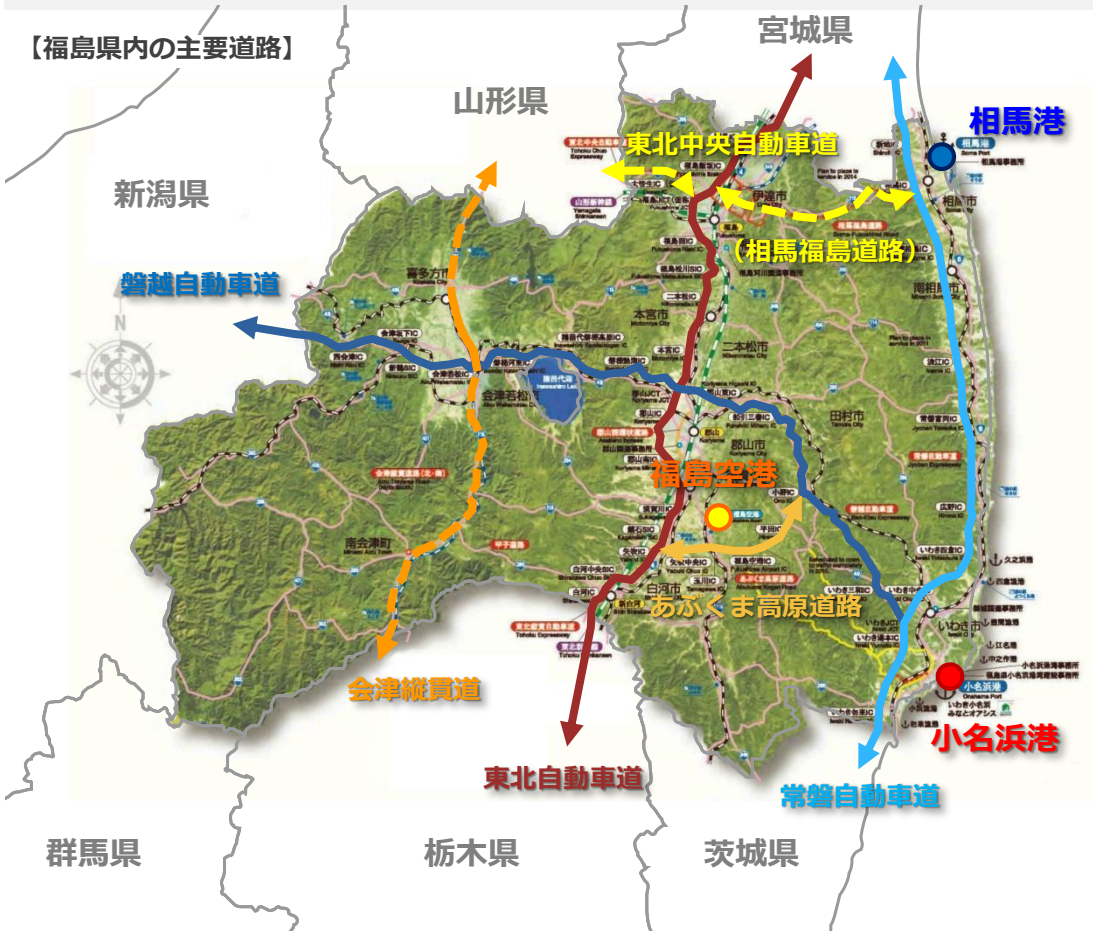


# 1. 小名浜港及び周辺地域の現況特性

## (1) 小名浜港の現況

### ◆交通網

- 福島県では、東北圏と首都圏を結ぶ東北・常磐自動車道、太平洋側と日本海側を結ぶ磐越自動車道が整備されている。
- さらに、小名浜道路などの「ふくしま復興再生道路」や東北中央自動車道（相馬福島道路）、会津縦貫道など、南北、東西それぞれに交通網の整備が進められている。また、小名浜港や相馬港、福島空港が人やモノの交流拠点として整備されており、国内はもとより、海外との交流の拡大が期待されている。



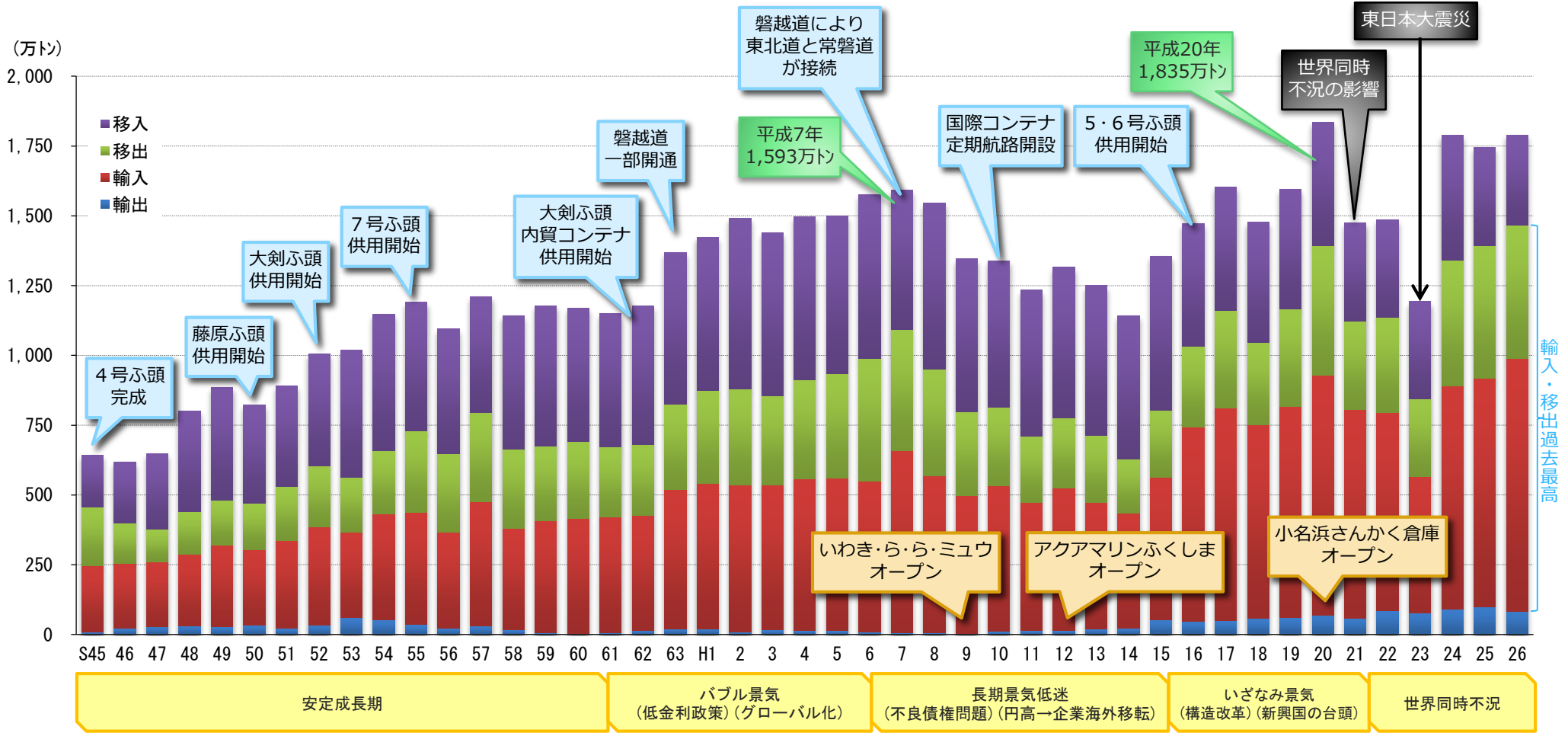
凡例  
 ■ 基幹的な道路  
 ■ ふくしま復興再生道路  
 ■ 県土連携軸交流ネットワーク基盤強化道路

# 1. 小名浜港及び周辺地域の現況特性

## (2) 取扱貨物

### ◆取扱貨物量の推移

- 小名浜港の総取扱貨物量は、平成7年の1,593万トン进行ピークに一時減少したが、平成15年から増加に転じ、平成20年には過去最高の1,835万トンを記録した。
- 平成23年は東日本大震災により大きく減少したが、平成24年以降は震災前の水準まで回復している。（平成26年実績：1,789万トン）



# 1. 小名浜港及び周辺地域の現況特性

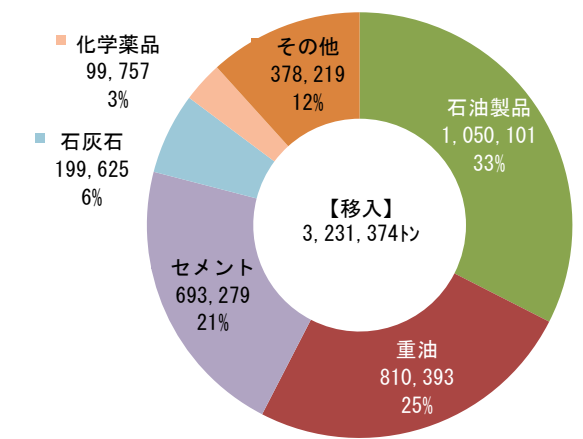
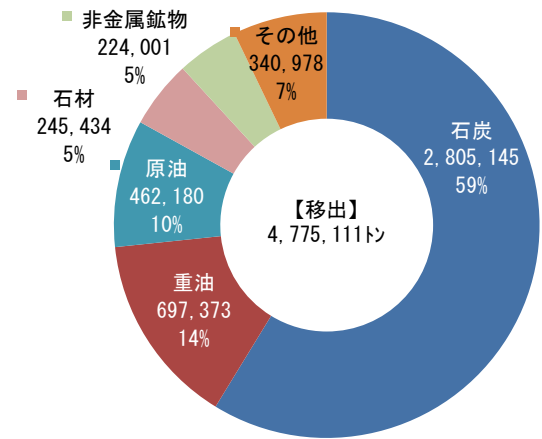
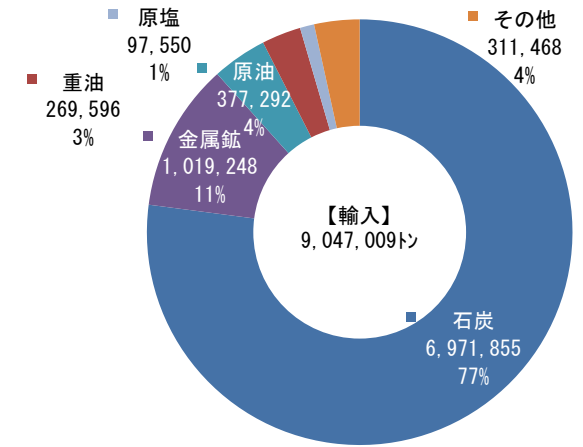
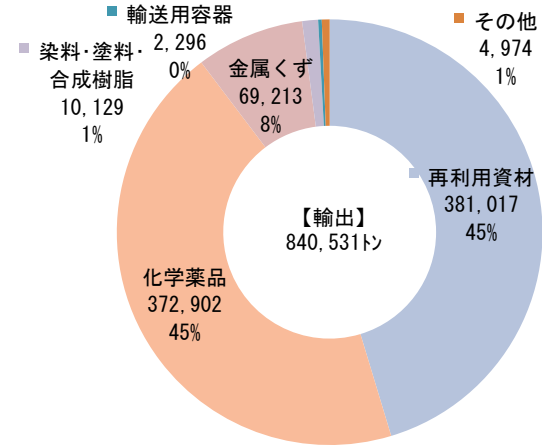
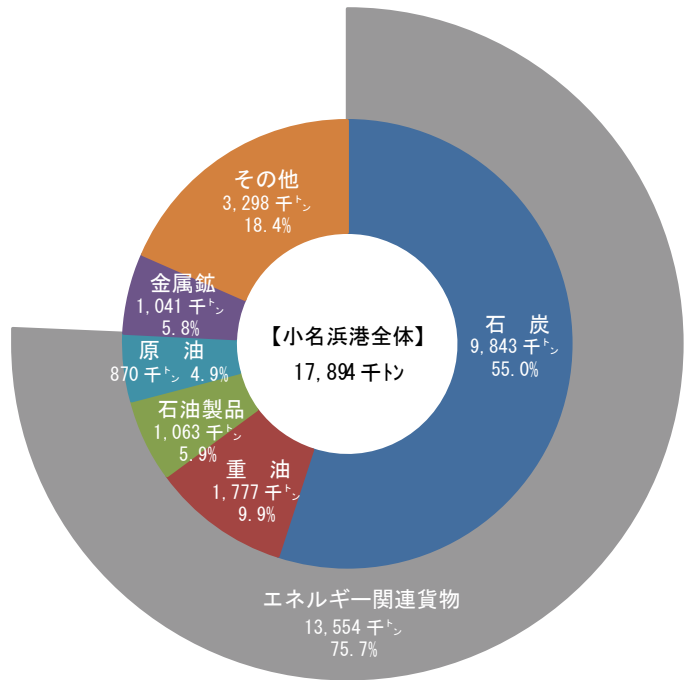
## (2) 取扱貨物

### ◆取扱品目の内訳（平成26年）

○小名浜港の主な取扱品目は、石炭や重油などのエネルギー関連貨物が約75%を占めており、特に石炭は、震災以降の火力発電所に使用する石炭需要の増加により、総貨物量のシェアの約5割を占めている。

○輸移出入別の主な取扱品目は以下のとおり。

輸出:再利用率材、化学薬品      輸入:石炭、金属鋳      移出:石炭、重油、原油      移入:石油製品、重油、セメント





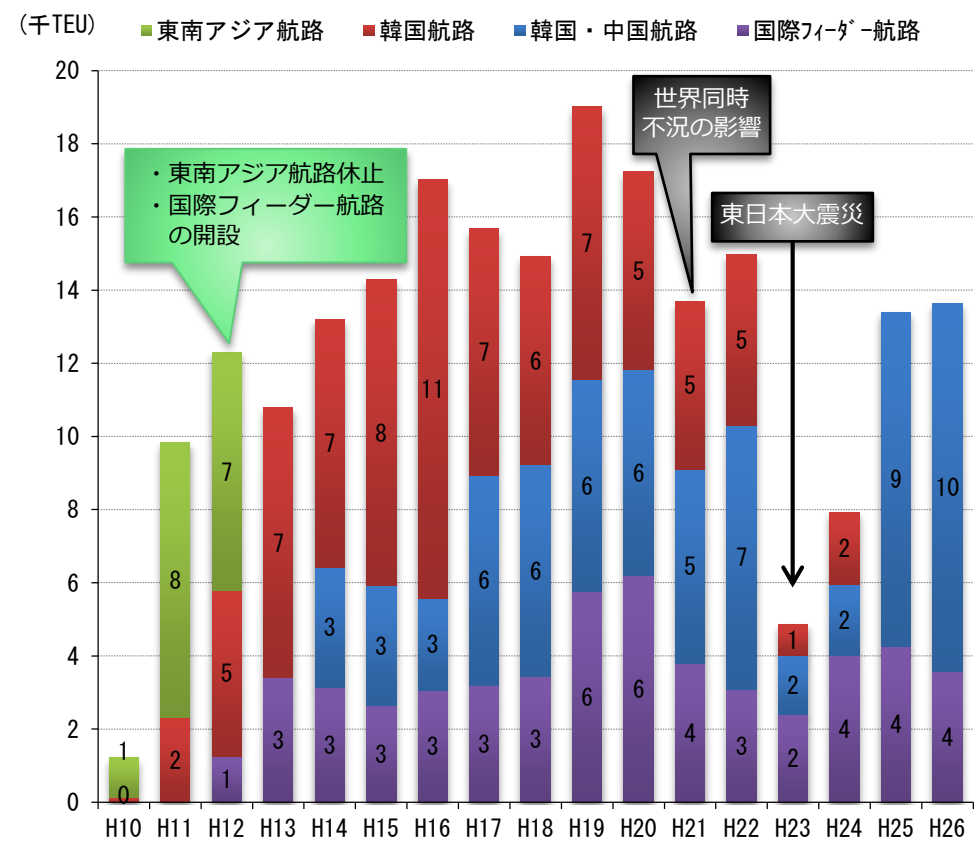
# 1. 小名浜港及び周辺地域の現況特性

## (2) 取扱貨物

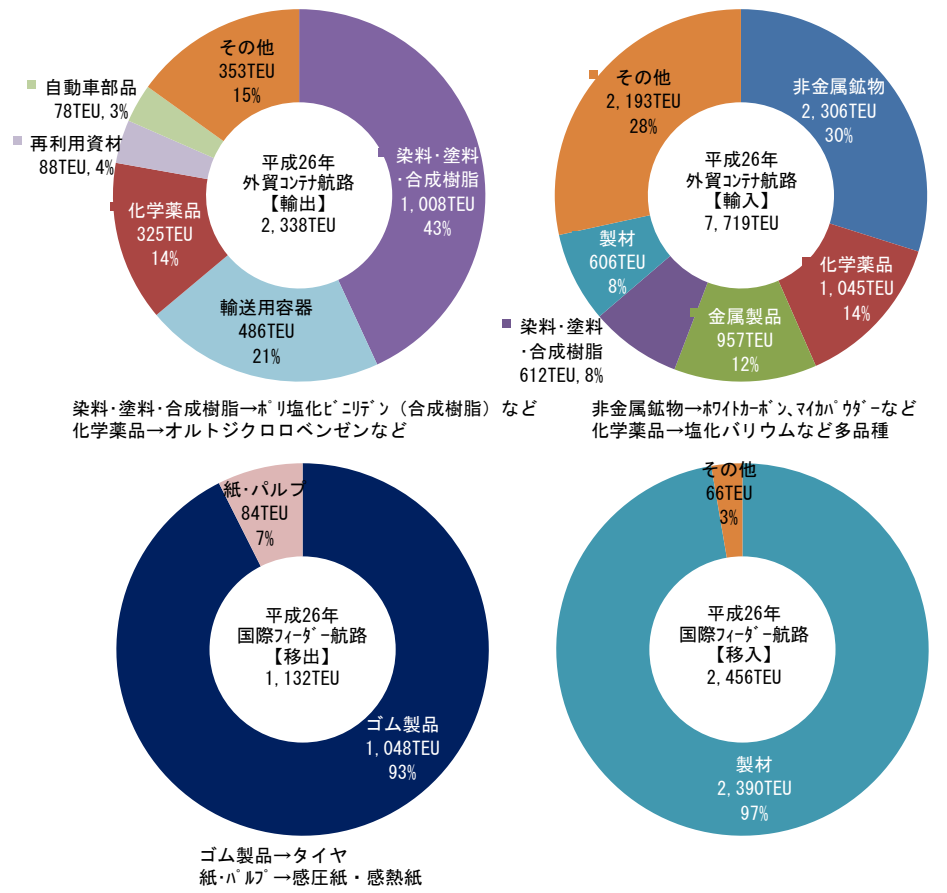
### ◆コンテナ取扱量の推移と主要品目

- 小名浜港におけるコンテナの取扱いは、平成23年の東日本大震災により大きく減少したが、震災後は震災前の約9割まで回復している。
- 国際コンテナ定期航路の輸出は、染料・塗料・合成樹脂が約4割、化学薬品が約2割、輸入は、非金属鉱物が約3割、化学薬品及び金属製品がそれぞれ約2割を占めている。
- 国際フィーダー航路の移出はゴム製品が約9割、移入はほぼ製材が占めている。

【航路別のコンテナ取扱量の推移】



【コンテナ貨物の構成 (平成26年)】



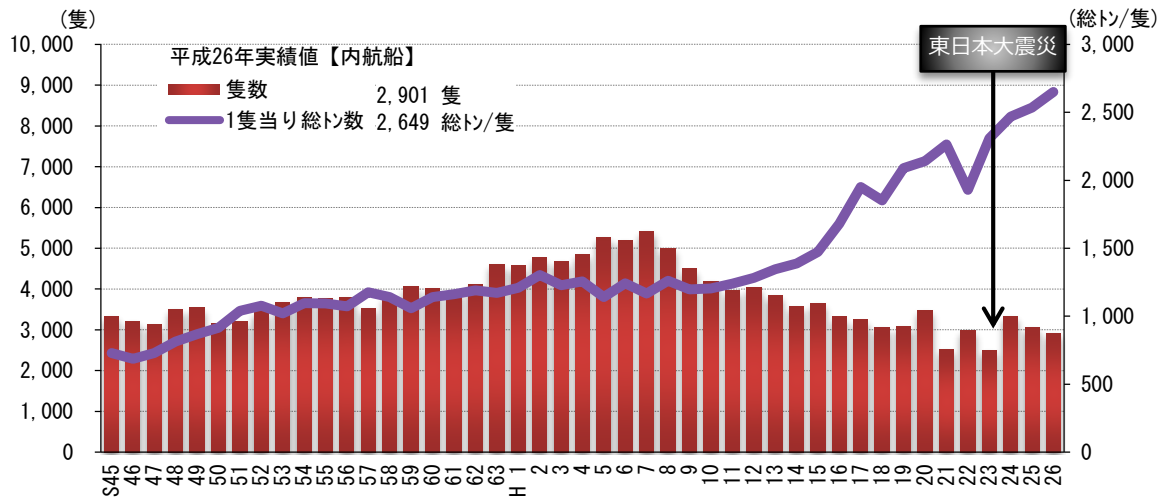
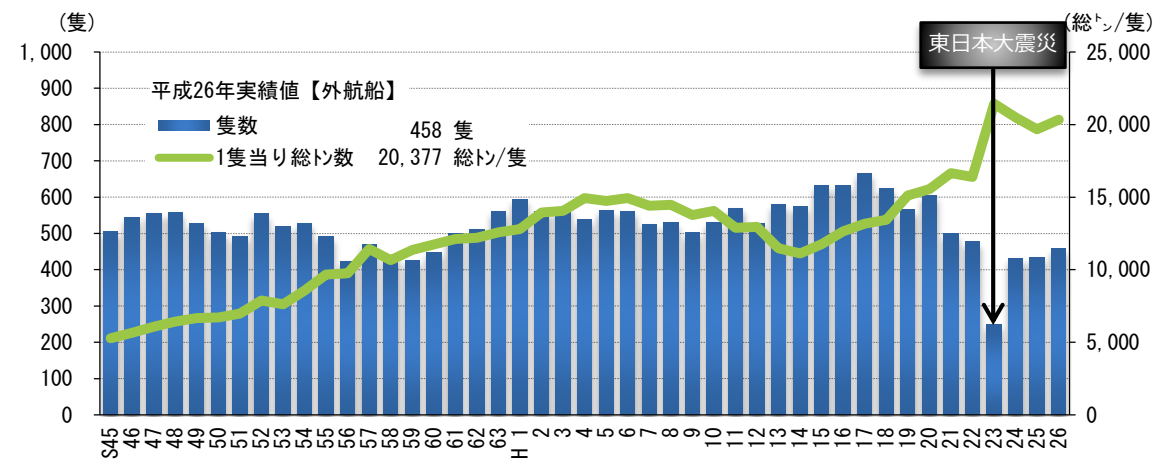
# 1. 小名浜港及び周辺地域の現況特性

## (3) 入港船舶の状況

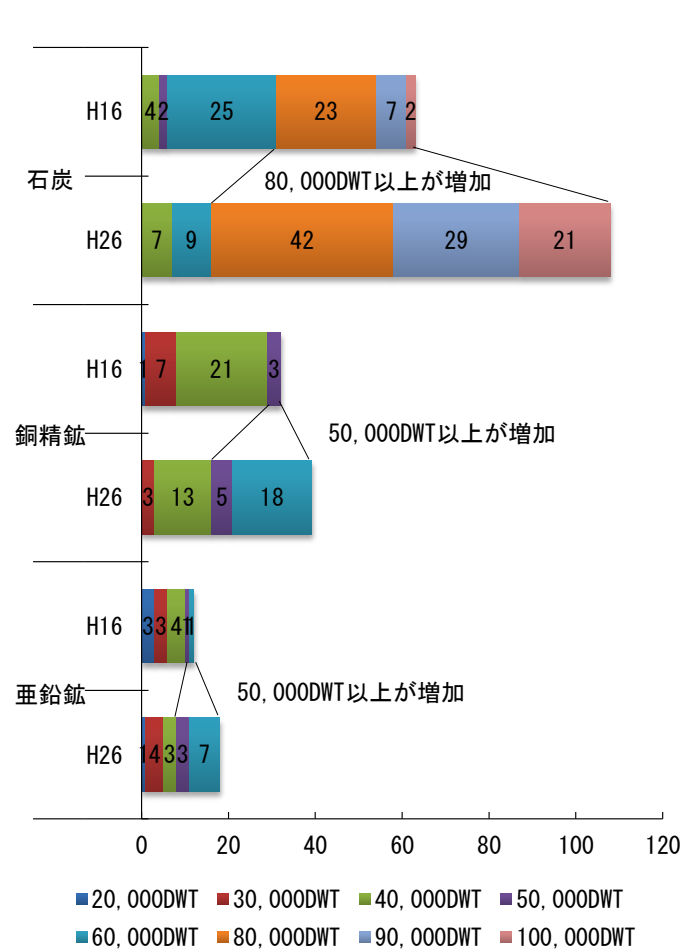
### ◆入港船舶隻数及び総トン数の推移

- 入港船舶の隻数は減少傾向にある。(平成26年実績：3,359隻(商船のみ))
- 一方、1隻当りの総トン数は、外航船・内航船共に現在も増加傾向であることから、小名浜港においても船舶の大型化が進んでいる。

【入港船舶の隻数及び総トン数の推移】



【5-1、6-1、7-1・2岸壁における船型別隻数】





# 1. 小名浜港及び周辺地域の現況特性

## (4) 賑わい交流の状況

### ◆ 1・2号ふ頭（アクアマリンパーク）の利用状況

- アクアマリンパークは「アクアマリンふくしま」「いわき・ら・ら・ミュウ」「小名浜さんかく倉庫」などの施設が建ち並び、県内有数の観光拠点地区となっている。
- 現在、関係者のご支援、ご協力により、アクアマリンパークの再開発が進められている。また、大型商業施設の出店（予定）により、これまで分断されていた市街地とアクアマリンパークの連続性が確保され、みなとまちとしての魅力の向上が期待される。



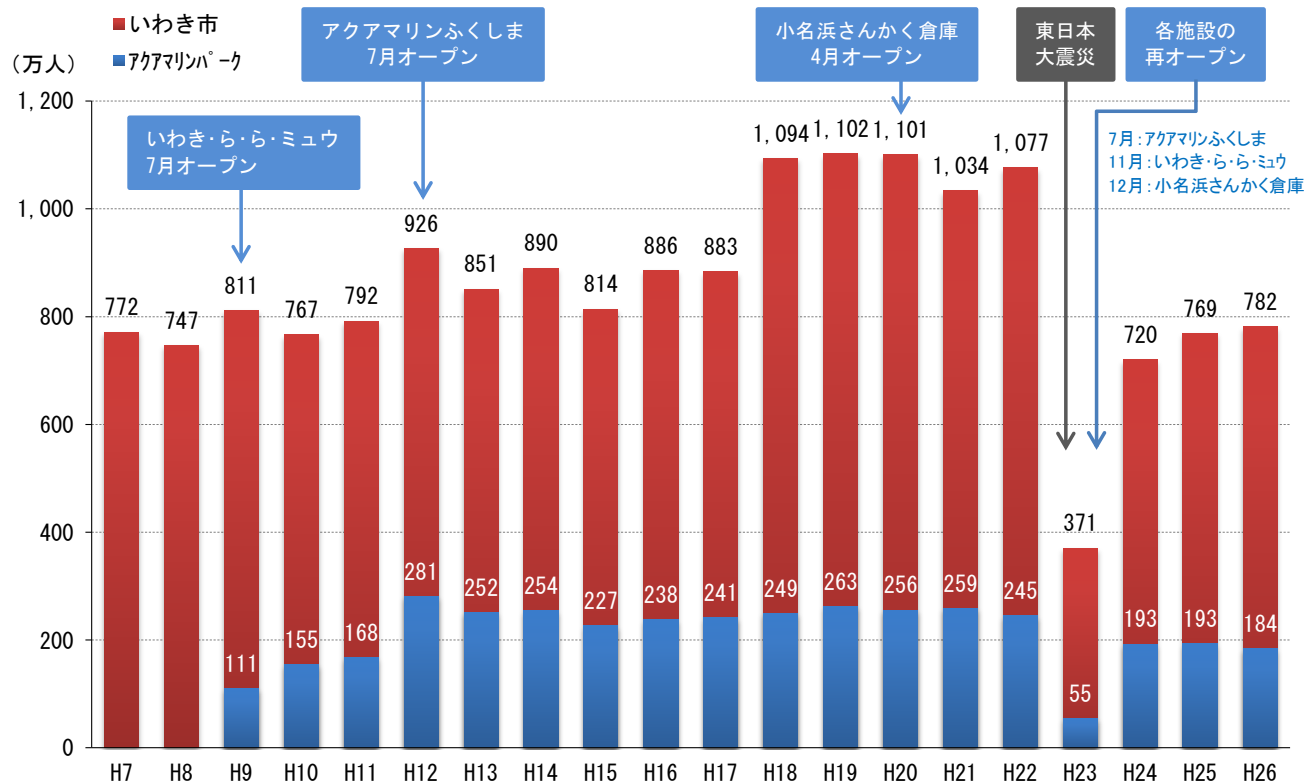
## 1. 小名浜港及び周辺地域の現況特性

## (4) 賑わい交流の状況

## ◆アクアマリンパーク来訪者、観光客数の動向

- いわき市の観光客数は、震災等の影響から徐々に回復してきてはいるが、震災前の水準には達していない。
- アクアマリンパークでは、小名浜まちづくり市民会議を中心とした市民との協働で「おなはま海遊祭」や「いわき花火大会」「ツール・ド・いわき」「いわきサンシャインマラソン」など、様々なイベントが開催されている。
- アクアマリンパークの観光客数は、いわき市の観光客数の約25%を占めており、いわき市内の一大観光拠点となっている。

【いわき市及びアクアマリンパーク観光客数の推移】



※出典：市内観光交流人口（いわき市）より作成

【ツール・ド・いわき】





## 2. 小名浜港の現状に対する要請と課題

### (1) 関連計画等

#### ◆小名浜港の位置付け・小名浜港に対する要請

社会資本整備重点計画  
(全国版は平成27年9月決定、東北版は平成28年3月決定)

東北圏広域地方計画  
(東北圏広域地方計画協議会、平成28年3月決定)

東北港湾ビジョン  
(東北港湾ビジョン検討委員会、平成27年3月策定)

ふくしま新生プラン  
(福島県、平成24年12月策定)

福島県復興計画(第3次)  
(福島県、平成27年12月策定)

イノベーション・コースト構想  
(福島・国際研究産業都市構想研究会、平成26年6月報告)

ふるさと・いわき21プラン  
(いわき市、平成28年2月策定)

いわき市復興事業計画(第四次)  
(いわき市、平成26年11月策定)

小名浜港復旧・復興方針  
(小名浜港復興会議、平成23年8月策定)

#### 【港湾機能の強化・高度化】

- ・国際バルク戦略港湾(石炭)としての施設整備・機能高度化・物流ネットワークの構築
- ・取扱貨物量の増大への対応
- ・国際コンテナ定期航路の拡大
- ・避泊船舶の受入れ
- ・災害時物流の確保(耐震強化岸壁の活用)
- ・津波・地震への対応(ソフト・ハード)

#### 【産業の強化・誘致・創出】

- ・既存の地域産業への対応
- ・災害対応ロボット産業などの新たな産業の集積

#### 【みなとの賑わい創出】

- ・産業・観光交流の拠点として小名浜港及び背後地の一体的な整備促進
- ・親水空間としてのアクアマリンパークの賑わい創出
- ・観光拠点施設について広く情報発信、着地型観光の促進

#### 【水産業の振興】

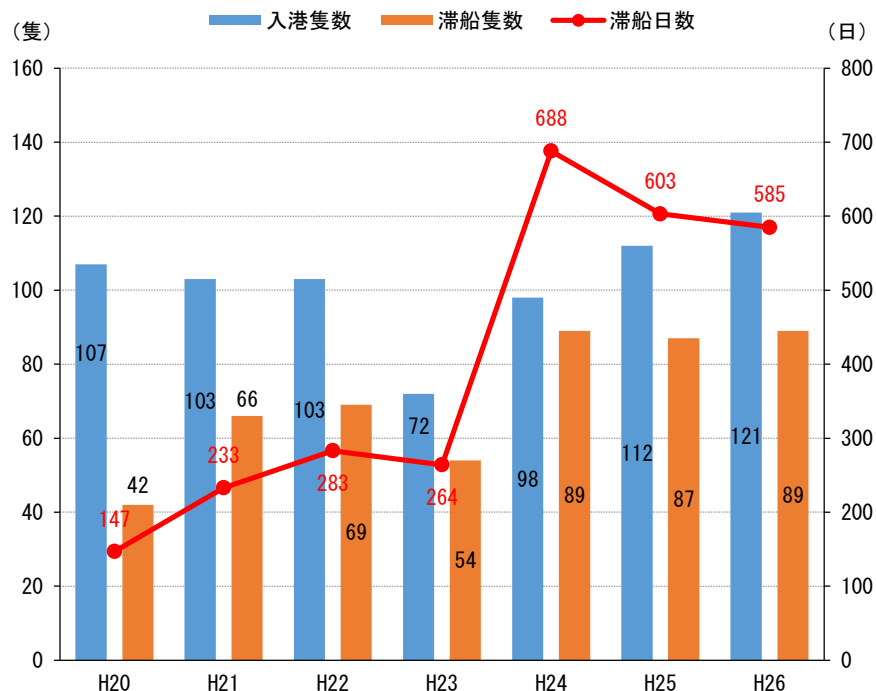
- ・水産施設の近代化、港湾における水産業関連施設の機能強化

## (2) 既存ふ頭について

## ◆滞船等の解消

- 小名浜港では、大型船対応の岸壁が少なく、喫水調整のための減載を余儀なくされていることや、取扱貨物量の増加に伴い、滞船（沖待ち）が常態化している。
- 複数の港に金属鉱（銅精鉱・亜鉛鉱）を輸送する船舶は、最初に小名浜港で滞船してしまうと、それ以降の港への輸送が遅れてしまうため、工場における生産計画等に影響する。
- 滞船隻数・日数の増加や喫水調整に伴い、荷主が負担する輸送費（用船料）も大幅に増加している。
- 今後の石炭取扱量の増加に伴い、更なる滞船の悪化が危惧される。

【主要鉱産品取扱い岸壁の滞船状況】



※滞船とは、天候や荷役の都合などによって、予定していた期間よりも船を長く停泊させること。

※喫水とは、船舶が水上にある際に船体が沈む深さ、すなわち船体の一番下から水面までの垂直距離のこと。

※主要鉱産品：銅精鉱、亜鉛鉱、石炭 ※滞船データは6号ふ頭及び7号ふ頭の水深13m以上の大水深岸壁への入港船



## 2. 小名浜港の現状に対する要請と課題

### (2) 既存ふ頭について

#### ◆大水深岸壁の確保

- 小名浜港では、大型船対応の岸壁が少なく、喫水調整のための減載を余儀なくされている。
- 平成26年では、石炭輸送船の約9割、銅精鉱・亜鉛鉱輸送船の約5割が喫水調整をしている。
- 荷主からは、東港地区：H-1岸壁(水深18m)の着実かつ早期整備が要請されている。  
また7号ふ頭地区では、7-1・2岸壁(水深13m→14m)の増深に関する要望が挙がっている。

#### 【石炭の輸送船舶における喫水調整の状況(平成26年)】

赤字が喫水調整している船舶隻数(64隻/70隻=約9割)

必要水深	取扱岸壁	平均船型	5-1 (12m)	6-1 (14m)	7-1 (13m)	7-2 (13m)
12.0		35,309	2			1
13.0		66,374	<b>3</b>	1		
14.0		69,221	<b>2</b>	2	<b>3</b>	<b>3</b>
15.0		78,632		<b>11</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
16.0		82,072		<b>12</b>	<b>13</b>	<b>11</b>
不明				2	2	2

※必要水深=入港船舶の喫水×1.1で算定。

#### 【銅精鉱・亜鉛鉱の輸送船舶における喫水調整の状況(平成26年)】

赤字が喫水調整している船舶隻数(24隻/45隻=約5割)

必要水深	取扱岸壁	平均船型	5-1 (12m)	6-1 (14m)	7-1 (13m)	7-2 (13m)
11.0			4			1
12.0			7			1
13.0			<b>6</b>		5	3
14.0			<b>1</b>		<b>5</b>	<b>9</b>
15.0						<b>3</b>

※必要水深=入港船舶の喫水×1.1で算定。

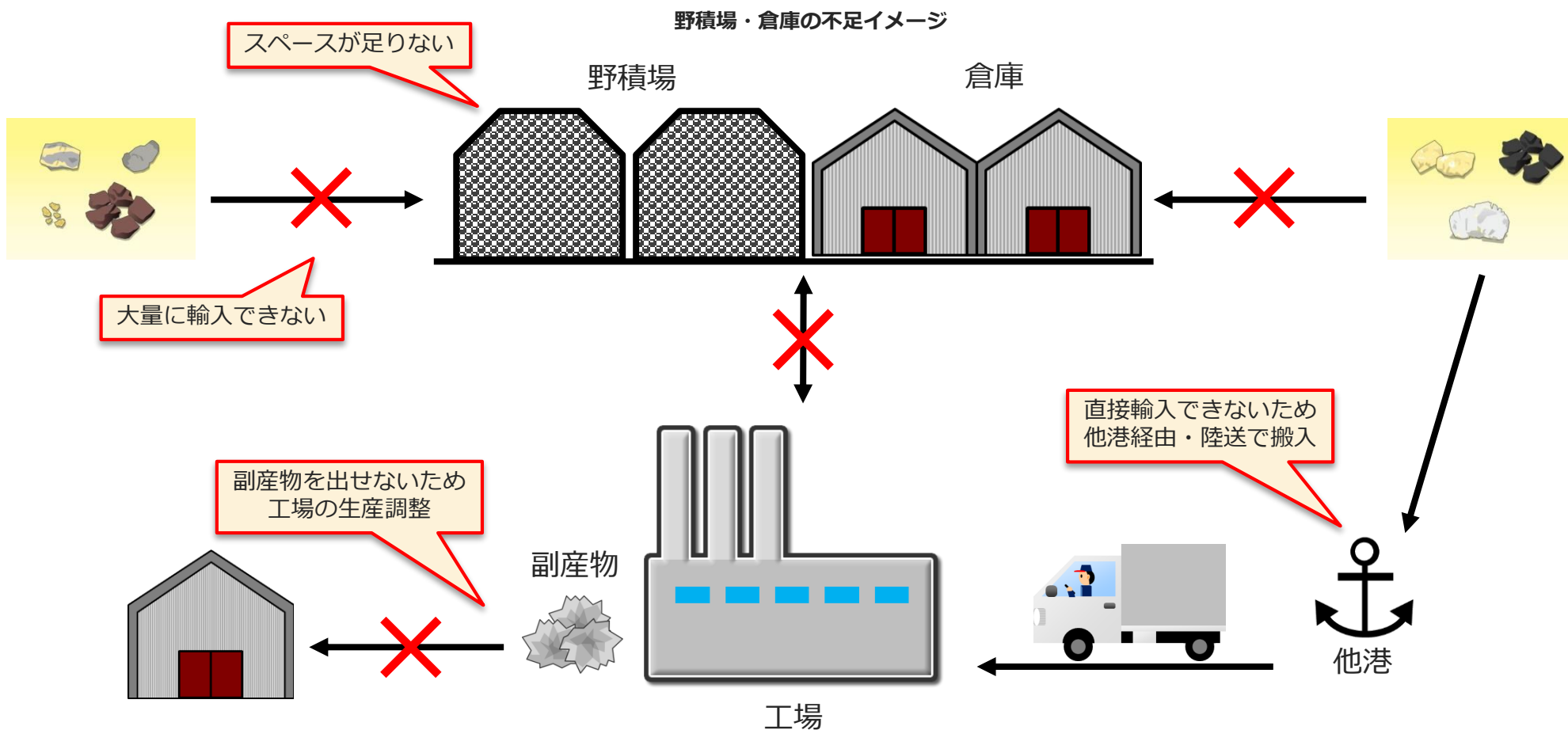
※喫水とは、船舶が水上にある際に船体が沈む深さ、すなわち船体の一番下から水面までの垂直距離のこと。



## (2) 既存ふ頭について

## ◆野積場や倉庫の増設

- 石炭の取扱量増加の影響を受け、製造に必要な原材料の野積場が不足している。
- 荷主からは、「製造に伴う副産物の置き場が自社倉庫だけでは足りず、生産調整を回避するため、港内に野積場・倉庫を増設して欲しい」「大量の原料を購入したいが港内に野積場の余地がない」等の要望が挙がっている。
- 背後企業の中には、小名浜港内に野積場が空いていないため、他港で原料を輸入し、陸上輸送で工場まで搬入している非効率な物流となっている事例がみられる。





## 2. 小名浜港の現状に対する要請と課題

### (2) 既存ふ頭について

#### ◆用地の確保

- 小名浜港周辺では、洋上風力発電の実証試験が行われている一方で、水素やバイオマスによるエネルギーの地産地消の取組み、最先端のリサイクル事業の展開が検討されており、これらのような新産業の集積が期待されている。
- 新産業を誘致するためには、それら要請に対応できる用地を確保する必要がある。
- 小名浜港は、太平洋沿岸の広域における拠点となり得るポテンシャルを有している。

【水素エネルギーの利活用】



【藤原ふ頭での洋上風力発電設備の組み立て状況】

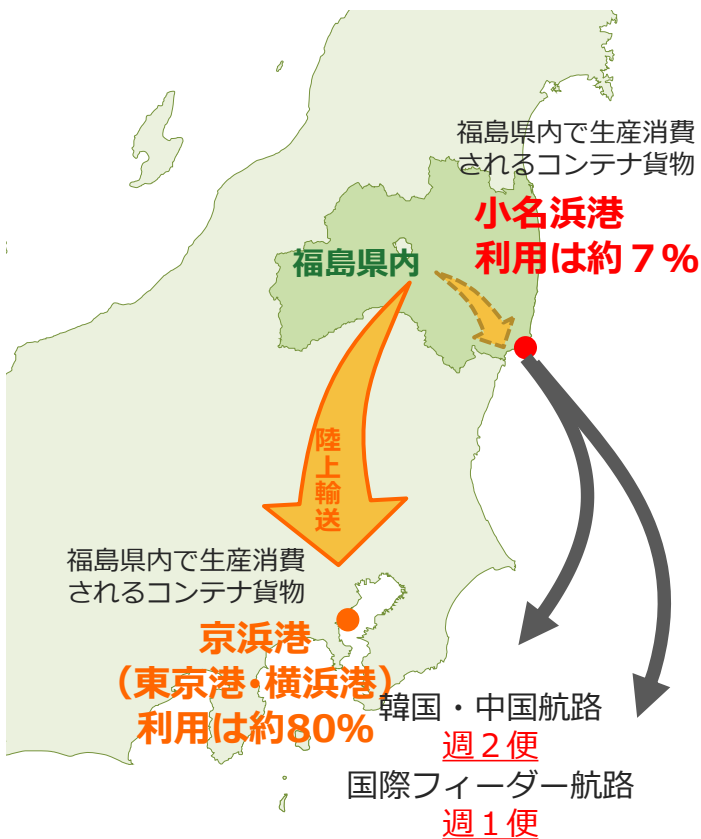


## 2. 小名浜港の現状に対する要請と課題

### (2) 既存ふ頭について

#### ◆コンテナサービスの拡充

- 荷主からは、「小名浜港を利用したいが、便数が少ないため他港を利用している」などの意見が挙がっている。
- 住宅関連資材の物流センター立地（H28.4操業開始）に伴い、コンテナ取扱量は平成28年上半期で1万TEUを超え、過去最高の取扱いが続いている。
- コンテナヤードが不足しており、ターミナル外にバンプールを確保する等、非効率な横持ちが発生していることから、ターミナル拡張の要請が挙がっている。
- 県内企業のコンテナ物流の効率化を図るため、ポートセールスの実施や需要に応じたコンテナサービスの拡充・利便性の向上に取り組んでいく必要がある。



【コンテナヤードの状況】



※CFS（コンテナフレートステーション）とは、荷さばき用の施設であり、貨物をコンテナに詰め、又はコンテナから取り出す作業を行う場所



### (3) マリーナについて

#### ◆復旧・再建方法の検討

- いわきサンマリーナは、ヨットやモーターボートの停泊所としてだけでなく、海上を渡れる遊歩道や、釣り桟橋、海水浴場などもあり、海浜公園等の施設を持つ海洋性レクリエーション基地として利用されていた。
- 利用者からは、震災前の日常的利用が可能な状態となるようマリーナの復旧・再建の要望が挙がっている。
- 小名浜港マリーナ再開検討委員会を設置し、復旧方法（災害復旧事業の範囲、時期等）や運営主体等についての検討を進めている。





## 2. 小名浜港の現状に対する要請と課題

### (4) クルーズ客船の誘致について

#### ◆クルーズ客船の入港状況

- 小名浜港では、震災前は概ね1回/年の頻度でクルーズ客船が入港していた。震災後は平成28年度に入港している。
- 震災前に接岸した岸壁は、1・2号ふ頭のほか、5・6号ふ頭（石炭取扱い）や大剣ふ頭（コンテナ取扱い）など、貨物用の岸壁に接岸している。
- クルーズ客船を誘致するためには、施設利用に加え、歓迎体制作りなどの対応が必要である。

#### 【クルーズ客船の小名浜港入港実績（平成12年以降）】

入港年月日	船名	接岸場所	総トン数	全長／喫水
H12.3.24	おりえんとびいなす	2号ふ頭 3号岸壁	21,884 GT	174.00 / 6.50
H12.4.3	おりえんとびいなす	2号ふ頭 3号岸壁	21,884 GT	174.00 / 6.50
H12.8.12	日本丸	2号ふ頭 1号岸壁	2,570 GT	110.09 / 6.57
H13.3.24	おりえんとびいなす	2号ふ頭 3号岸壁	21,884 GT	174.00 / 6.50
H13.4.3	おりえんとびいなす	2号ふ頭 3号岸壁	21,884 GT	174.00 / 6.50
H13.8.16	飛鳥	大剣ふ頭 3号岸壁	28,856 GT	192.81 / 6.14
H14.11.18	飛鳥	大剣ふ頭 3号岸壁	28,856 GT	192.81 / 6.60
H15.8.19	飛鳥	大剣ふ頭 3号岸壁	28,856 GT	192.81 / 6.60
H16.11.12	飛鳥	5号ふ頭 1号岸壁	28,856 GT	192.81 / 6.60
H19.11.15	ぱしふいっくびいなす	2号ふ頭 3~4号岸壁	26,518 GT	183.40 / 6.52
H21.7.28	飛鳥Ⅱ	2号ふ頭 1~2号岸壁	50,142 GT	240.80 / 7.50
H21.10.24	飛鳥Ⅱ	2号ふ頭 1~2号岸壁	50,142 GT	240.80 / 7.50
H22.7.21	飛鳥Ⅱ	2号ふ頭 1~2号岸壁	50,142 GT	240.80 / 7.50
H22.9.22	飛鳥Ⅱ	6号ふ頭 1号岸壁	50,142 GT	240.80 / 7.50
H23.1.16	にっぽん丸	2号ふ頭 1~2号岸壁	22,472 GT	166.40 / 6.60
H28.6.25	にっぽん丸	藤原ふ頭 2号岸壁	22,472 GT	166.40 / 6.60

※“おりえんとびいなす”は、平成17年に外国船社に売却  
 “飛鳥”は、平成18年に外国船社に売却。“飛鳥Ⅱ”はその後継船にあたる。



## (5) 船舶の航行について

## ◆ 航路・避難泊地の確保



- 水産品を取り扱っている漁港区には大型漁船が入港しているが、臨港道路（橋梁）の下は通過できないため、三崎航路の拡幅が要請されている。
- 三崎航路を拡幅するためには、既存防波堤を撤去する必要があるが、沖側の防波堤が未整備のため、波浪やうねりの影響により、漁業活動に支障を来すことから、航路拡幅ができない状況である。
- 一方、東京湾から金華山沖の間には荒天時避難に適した港湾が少ないため、小名浜港は荒天時の避難港として航行船舶に利用されている。
- 既定計画の第二沖防波堤及び神白防波堤の早期整備による静穏度の確保が必要。

※静穏度とは、港内における航路、泊地の静穏の度合いのこと。

風、潮流等様々な要因によって変化し、船舶の操船・停泊・係留の安全性を判断する指標となる。

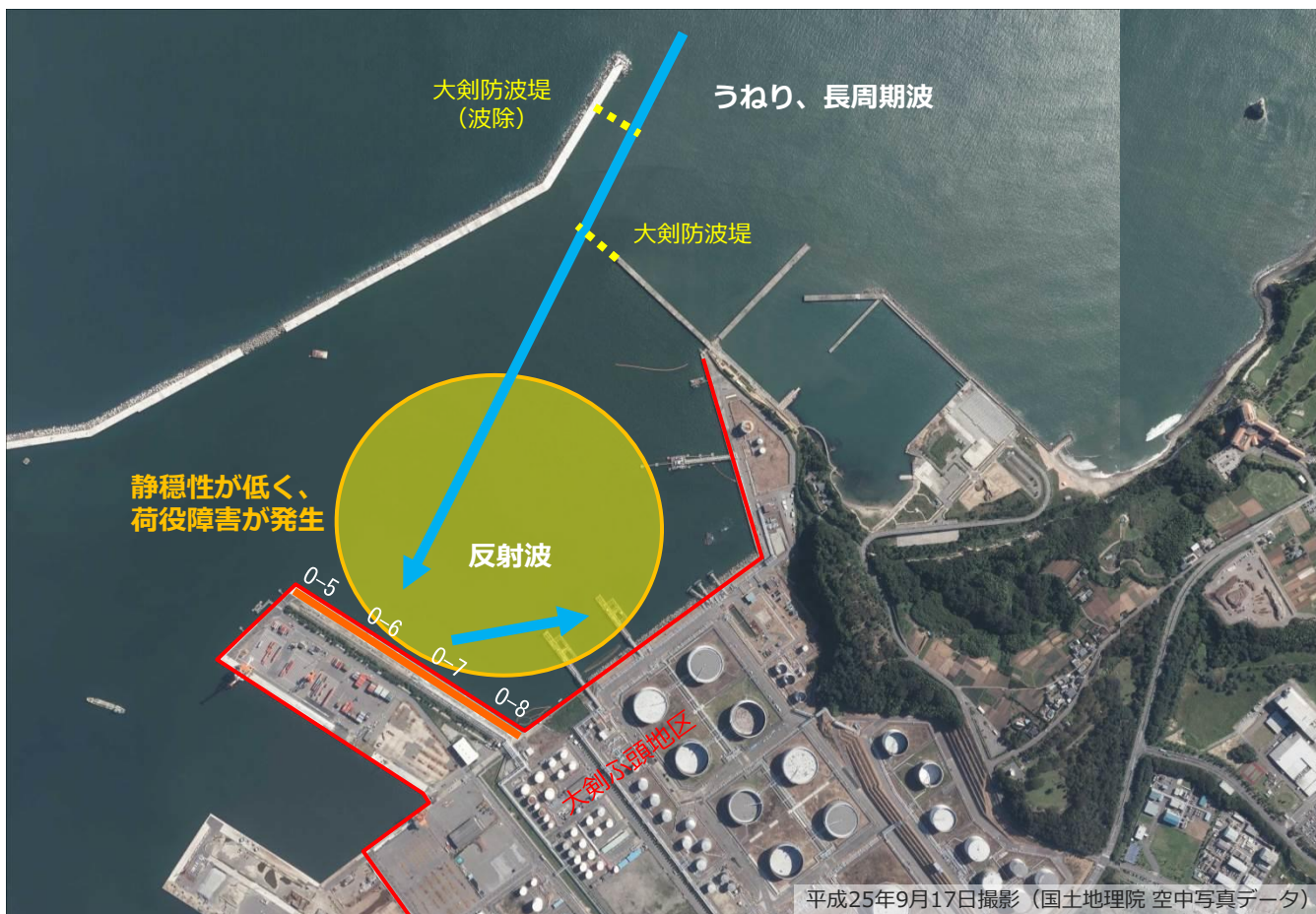


## 2. 小名浜港の現状に対する要請と課題

### (5) 船舶の航行について

#### ◆ 静穏度の確保

- 重油や石油製品などを取り扱っている大剣ふ頭（0-5～0-8岸壁）では、うねりや長周期波等の影響により、荷役障害や港外待機による滞船が発生しているため、背後圏への安定的なエネルギー供給への影響が懸念される。
- 荷主からは、既定計画の大剣防波堤及び大剣防波堤（波除）の早期整備による静穏度の確保が要請されている。



#### 【荷役障害の例】

- ・係留索の破断
- ・荷役機械の損傷
- ・人身事故の危険性
- ・防舷材の破損
- ・船舶の損傷 など

※長周期波とは、「周期」が長い（30秒～300秒）海面変動のことで、波の高さは小さいものの、いわば海面全体がゆっくりと上下する波のこと。

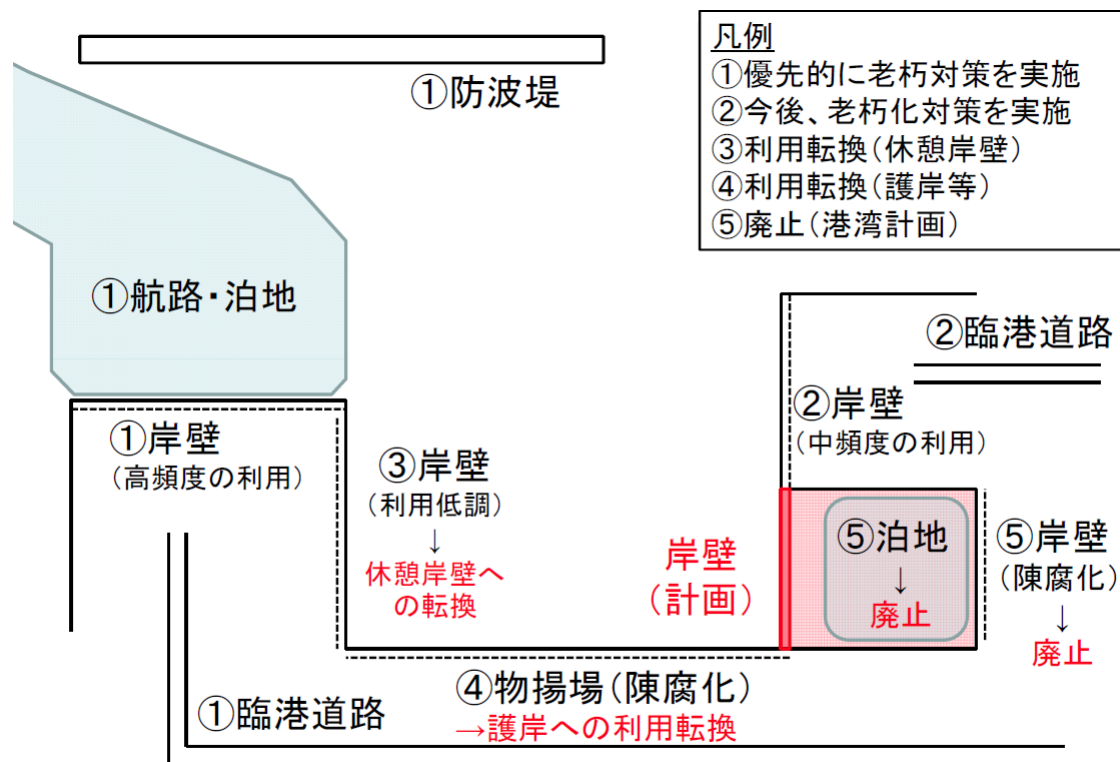


## (6) 既存施設について

### ◆老朽化対策

- 小名浜港は昭和40～50年代に整備された施設が多く、今後、更に施設の老朽化が進行することから、震災後に復旧した施設も含め、適切な港湾施設の維持管理・更新を行っていく必要がある。
- 施設の利用状況や劣化状況等を踏まえ、従来機能を更新するのか、または、1・2号ふ頭地区の再開発による賑わい空間の創出のような、既存施設の利用転換を図るかなどの検討を行う必要がある。

陳腐化した港湾施設の廃止や利用転換の推進（例）



出典：国土交通省資料



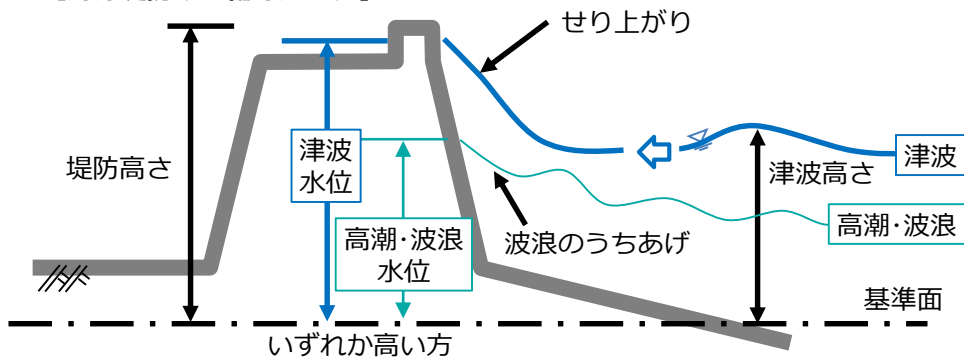
## 2. 小名浜港の現状に対する要請と課題

### (6) 既存施設について

#### ◆安全・安心な「みなとづくり」に向けて

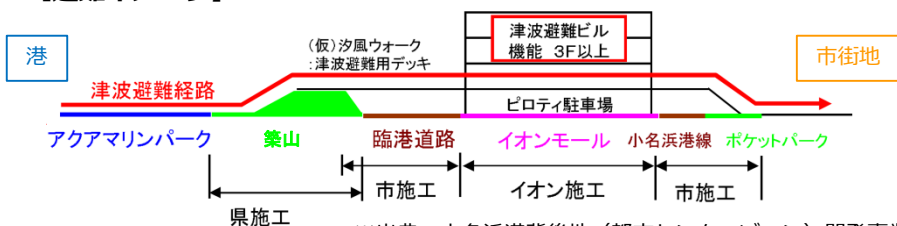
- 東日本大震災を踏まえ、海岸堤防などのハード対策に、津波ハザードマップの作成などのソフト対策も合わせた「多重防御」の考え方で減災を図ることとしている。
- 小名浜港においては、津波避難路としての役割を担うペDESTリアンデッキやそこまでのアクセスを確保するための築山を整備予定であるほか、地元からは、港湾内への津波避難施設整備に関する要望が挙がっている。
- また、東日本大震災では、港湾による物流機能の回復が、地域の企業活動の再開・継続等に大きな役割を果たしたことから、大規模災害が発生した場合においても、港湾物流機能を継続させることが重要な課題となっているため、平成28年3月に港湾BCPを策定したところであるが、PDCAの実践により実効性を高めていく必要がある。

【海岸堤防の整備イメージ】



※出典：福島県沿岸懇談会資料より作成

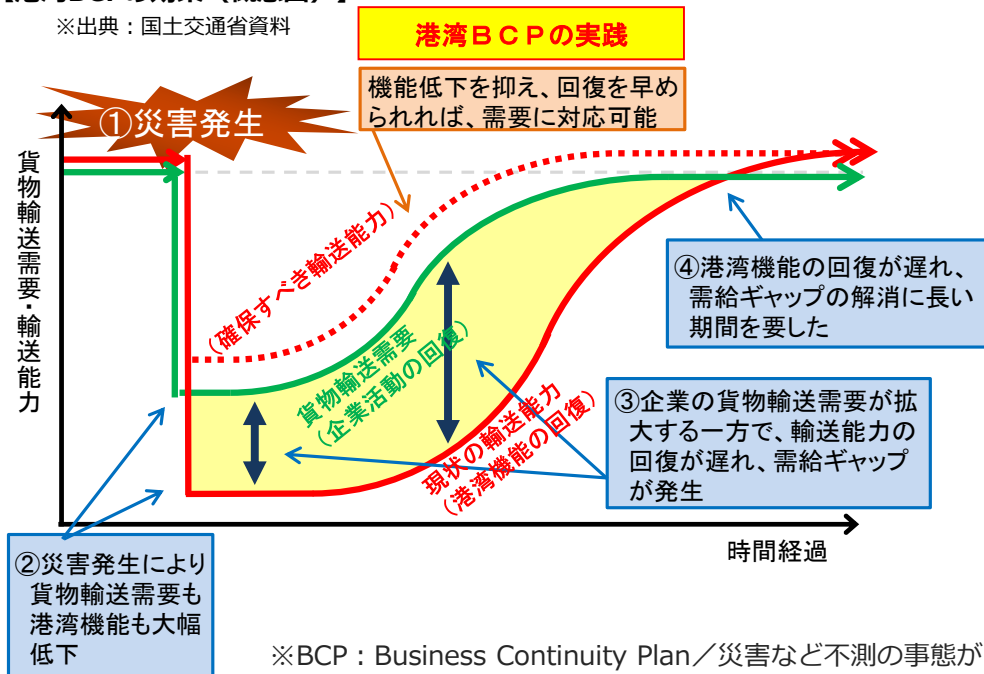
【避難イメージ】



※出典：小名浜港背後地（都市センターゾーン）開発事業計画（平成26年4月、イオンモール(株)・いわき市）より作成

【港湾BCPの効果（概念図）】

※出典：国土交通省資料



※BCP：Business Continuity Plan／災害など不測の事態が発生した場合でも、企業や組織の活動を迅速に再開させ事業を継続させるための行動計画。