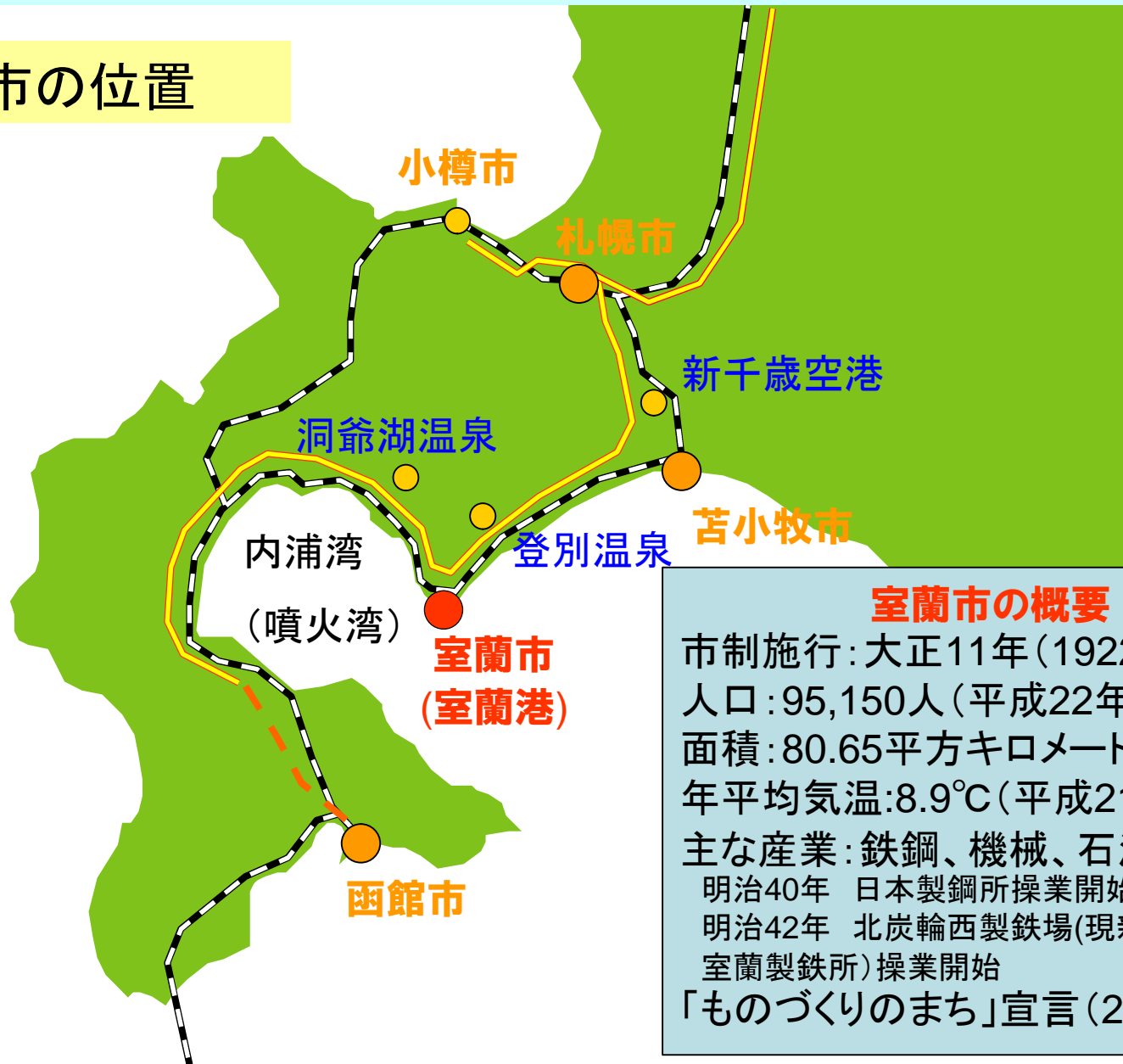


国際バルク戦略港湾の選定に向けた計画書(公表資料)



室蘭市の概要①

室蘭市の位置



室蘭市の概要

市制施行: 大正11年(1922年)
人口: 95,150人(平成22年3月末現在)
面積: 80.65平方キロメートル
年平均気温: 8.9°C(平成21年度)
主な産業: 鉄鋼、機械、石油製品
明治40年 日本製鋼所操業開始
明治42年 北炭輪西製鉄場(現新日本製鐵
室蘭製鉄所)操業開始
「ものづくりのまち」宣言(2002年)

室蘭市の概要②



明治25年 北炭
(北海道炭礦鉄
道)が最初に石炭
の積出しを行った
エツケレツ[°](現御
崎町)の棧橋



明治44年 茶津岬の石炭高架棧橋



昭和38年 西1号埠頭の石炭積出しヤード



明治5(1872)年 開港(室蘭～森間に定期
航路開設)

明治25(1892)年 輪西～岩見沢間鉄道開通
(石炭の積出し開始)

明治27(1894)年 特別輸出港に指定(石炭
を海外に輸出できるよう
なる。)

昭和38(1963)年 石炭移出量が620万トン/年
となる。

北海道の石炭積出し港として飛躍的に発展

室蘭港の概要①



広域防災フロート



祝津コールセンター



崎守国際コンテナターミナル

港格: 特定重要港湾(全国23港)
港湾管理者: 室蘭市
港湾区域: 1,610ha(市行政区域: 8,065ha)
臨港地区: 1,006ha
本航路水深: 16.5m
岸壁数: 104バース(公共42、専用62)
H20港湾取扱貨物量: 約3,258万トン
主な貨物: 原油、石油製品、鉄鉱石、石炭
リサイクルポート指定(全国21港)

室蘭港の概要②



国際バルク戦略港湾 応募内容の概要

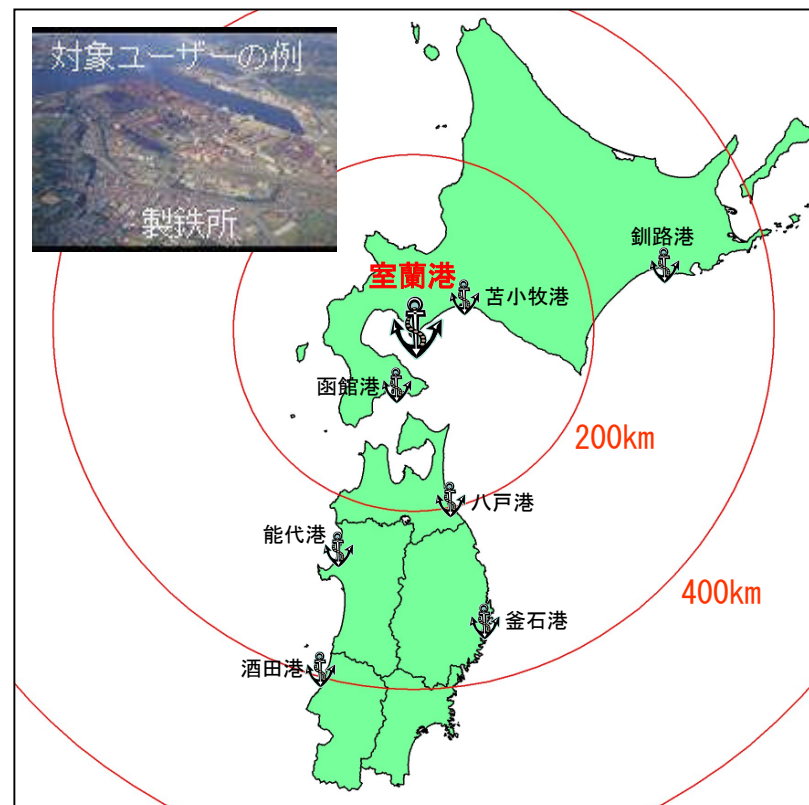
～対象ユーザーと連携港湾～

応募対象品目：石炭 連携可能量：約200万トン

対象ユーザーと連携港湾

対象ユーザー	北海道、東北地域の石炭利用ユーザー
連携候補対象ユーザー	北海道、東北地域の電力会社、製鉄会社、製紙会社、セメント会社等
連携を想定している港湾と港湾管理者	苫小牧港：苫小牧港管理組合 釧路港：釧路市 函館港：函館市 能代港：秋田県 八戸港：青森県 釜石港：岩手県 酒田港：山形県

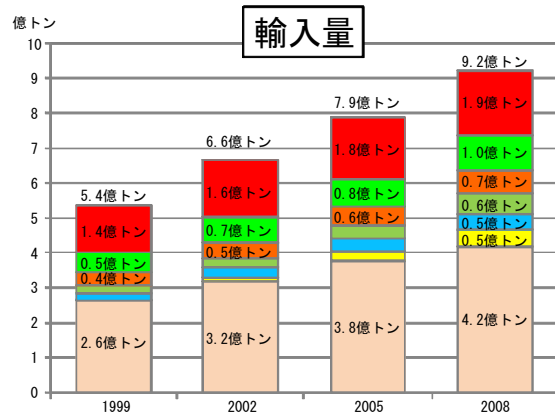
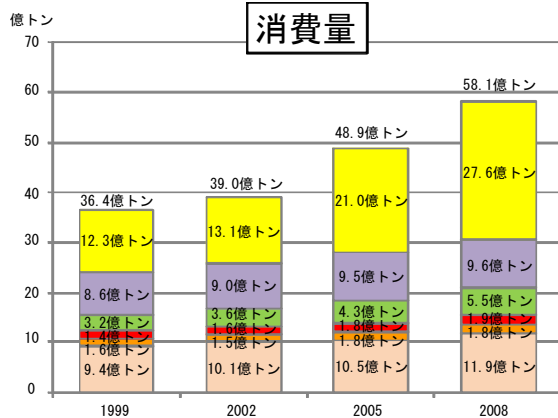
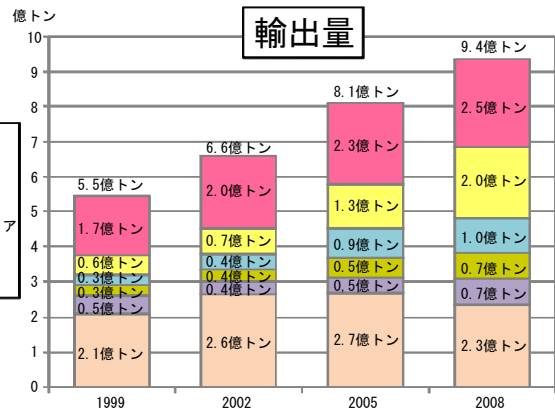
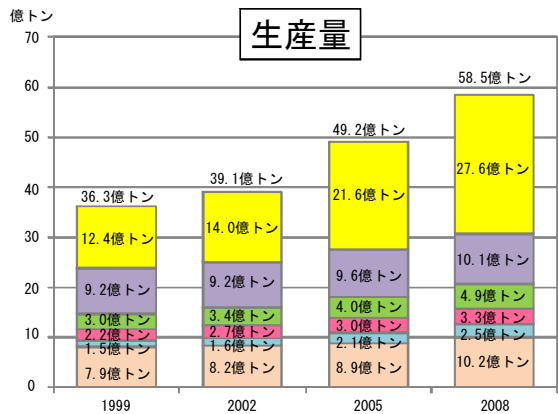
室蘭港を中心とする連携想定港湾



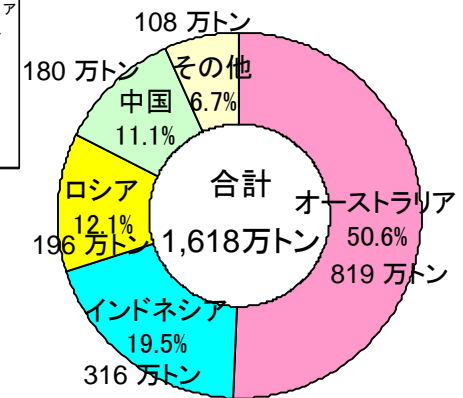
我が国の石炭輸入の現状と課題

- ・世界の石炭消費量は1999年から2008年で**1.6倍に増加**。特に、**中国の増加が著しい**。
- ・これまで自国内の増産で賄ってきた中国の石炭需要が更に増加し、仮にその1割が輸入に切り替われば、我が国を抜いて、中国が世界一の石炭輸入国となる可能性がある。
- ・今後激化が予想される**世界的な資源争奪戦**において、資源価格の安定化・引き下げ・**輸送コスト削減**が最大の課題。

世界の石炭生産消費・輸出入量の推移



北海道・東北地域の
国別石炭輸入量



H2O 港湾統計年報

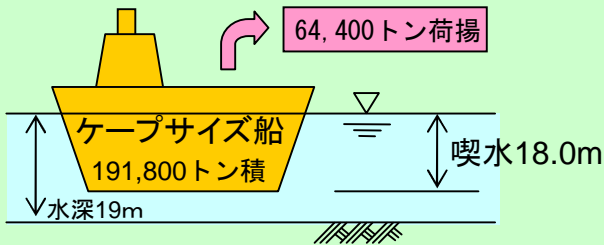
※東北は(青森、岩手、秋田、山形県)

国際バルク戦略港湾の目的

室蘭港の果たす役割

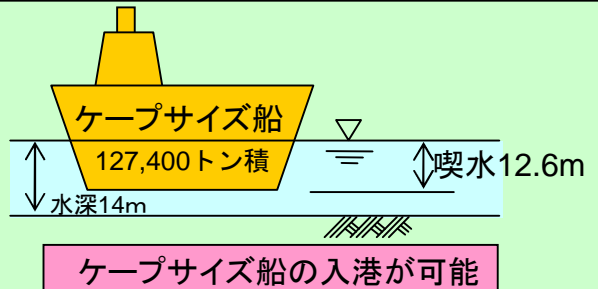
・北海道、東北の中心に位置し、北日本最大の水深を誇る本港を活用し、北日本の石炭輸入における喫水調整機能を担う。

ファーストポート室蘭港（水深19m）



喫水調整

北海道・東北の港（水深14m）



コスト削減効果

港湾能力向上による大型船舶導入と輸送コストの削減モデル

入港最大喫水 16m
(現室蘭港)

20万トンの級ケープ
(16m足切り)

豪州ニューキャッスル/室蘭

入港最大喫水 12.6m
(現苫小牧港)

9万トンの級パナマックス

豪州ニューキャッスル/苫小牧

入港最大喫水 18m
(今回室蘭港計画)

20万トンの級ケープ
(満載)

豪州ニューキャッスル
/室蘭~苫小牧

運賃差 \$1.45/t

運賃差 \$7.77/t

政策の目的

北日本における石炭輸入の喫水調整機能を果たし、物流コストを削減！

国際バルク戦略港湾の目標

2015年
目標

施設整備：水深19m岸壁の先行整備（水深16.5mでの暫定供用）
活用施策：滞船解消、ケープサイズ船の共同配船を試行実施

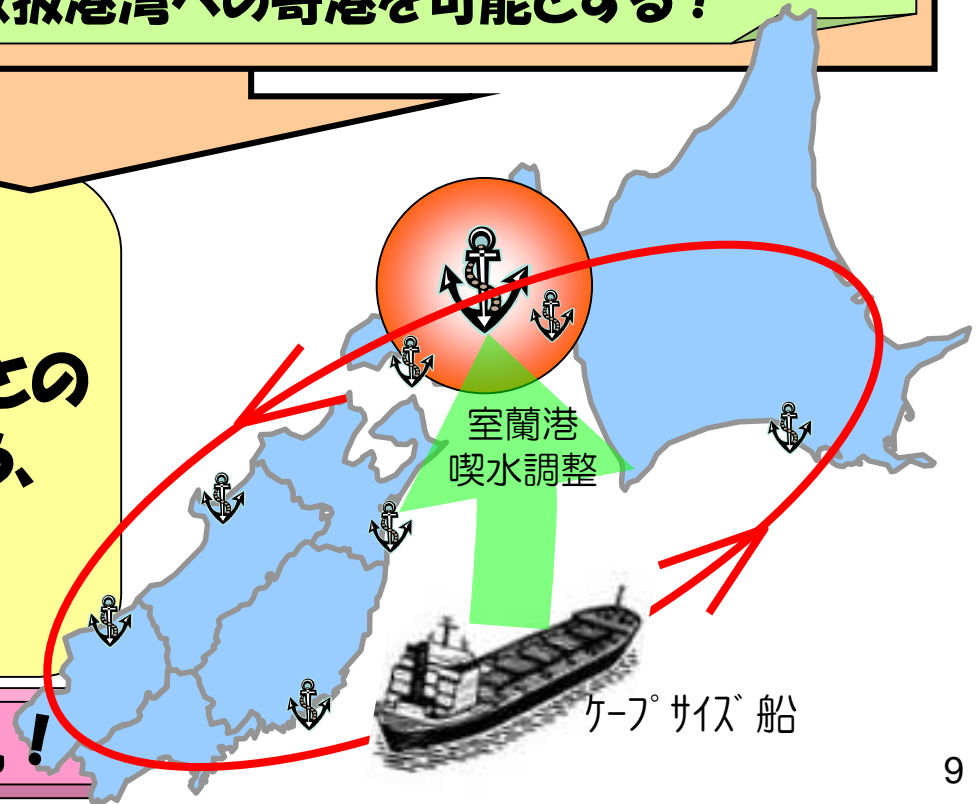
2017年
目標

施設整備：水深19m航路、泊地、岸壁、バルクターミナルの整備
活用施策：ケープサイズ船の喫水調整機能を担い、北海道・東北地域の石炭取扱港湾への寄港を可能とする！

目標年次の前倒し！

浚渫土の処分や漁業関係者等との調整期間短縮が可能なことから、バルクターミナルの供用開始を**2017年**とする。

物流コスト削減効果の早期発現！



輸入効率化のための企業間連携

取組①

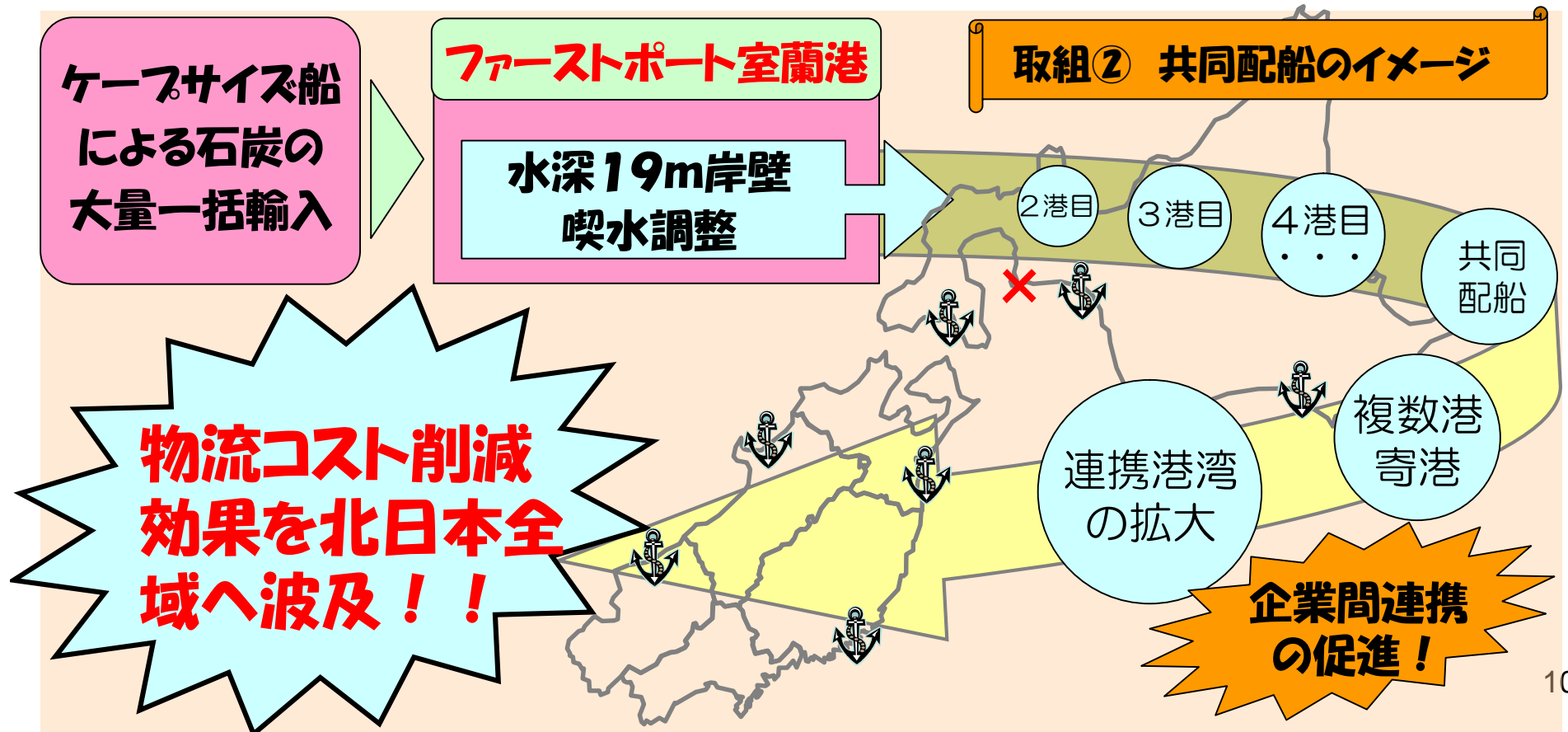
効率的なバルクターミナルの運営体制の確立

取組②

企業間連携による共同配船の実施

取組③

内航フィーダー輸送の実施と石炭備蓄機能の確保



国際バルクターミナルの整備計画図



■施設整備概要

- ①20万トン級ケーブサイズ船に対応する水深19m岸壁の整備
- ②既存航路を有効活用した航路の増深化 16.5m⇒19.0m、航路幅300～450m
- ③71.5haのバルクターミナルの整備
- ④約700万 m^3 の浚渫土砂と埋立処分

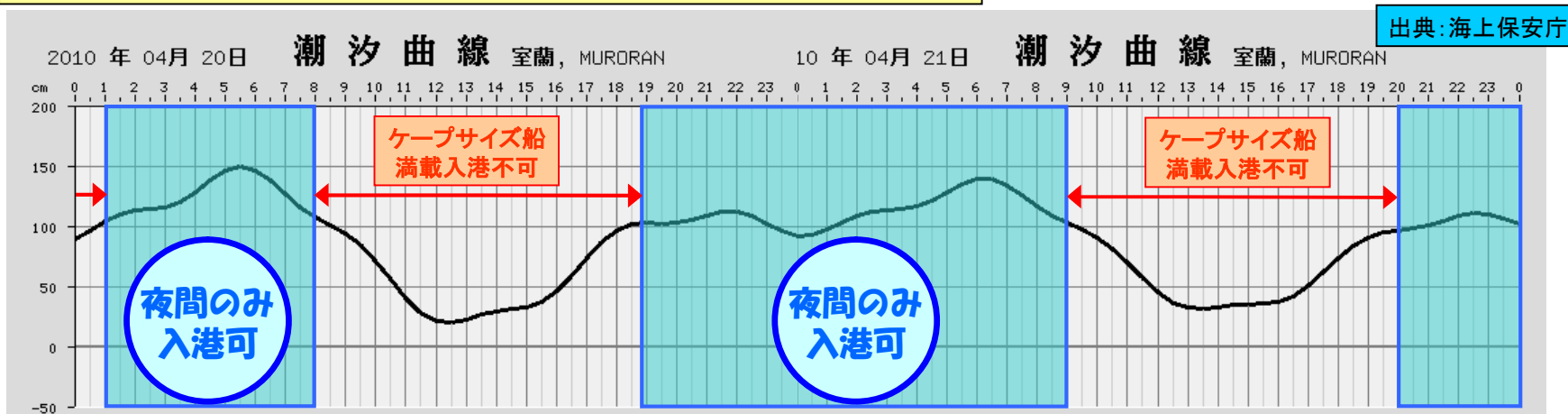
運行効率の改善

夜間入港と潮汐利用による効率改善

- ①潮汐利用によるケーブサイズ船満載入港の実現
⇒水深1m増加(19m⇒20m化)に伴う約15%の整備コストの削減が可能
- ②気象状況の変化等、突発的な夜間入港に対応する所管官庁の受付の実現
⇒安心・安全な港の実現

ケーブサイズ船の運行効率の向上!

夜間入港でなければ入港できない例(2010.4.20)



物流コストの削減効果

室蘭港がバルク戦略港湾を実現した場合の**コスト削減効果**
年間約32億円！

効果① 企業間連携

石炭利用企業が連携して行う**共同配船**による物流コストの削減

効果② 不積み解消

ケーブサイズ船の**満載入港**によるコスト削減

効果③ 30万トン級受入

鉄鉱石VLOC、原油VLCCの入港可能**積載量の増大**によるコスト削減

整備費用と事業スケジュール

①整備費

既存港湾ストック(水深16.5mの航路等)有効利用等により、**コスト縮減**を図り、

総事業費は約402億円

②スケジュール

漁業補償がなく、浚渫土の港内処理が可能となり、整備期間の短縮を図り、

目標年次を2017年に繰上げ！

項目	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
港湾計画変更等							
航路(-19m)浚渫							
岸壁(-19m)整備							
保管ヤード整備							

室蘭港の優位性

地理的
優位性

北海道、東北地域の中心に位置する地理

企業間連携、港湾間連携が広く図れる

物理的
優位性

○水深16.5mの既存港湾ストック(航路、泊地)の有効活用が可能

整備コストが安価

○広くて外海の影響が少ない港内

安全・安心な港湾

○港内で浚渫土砂の処分が可能であること
○港内は漁業権が消滅しており、事業期間の短縮が可能

目標年次を2017年に前倒し!

室蘭港の国際バルク戦略港湾指定に向けて①

○バルク戦略港湾実現に向けた動き

- ・仮称：**室蘭港国際バルクターミナル推進協議会**の設置（利用ユーザー、北海道、東北4県、室蘭市、市議会、商工会議所等）
- ・仮称：**室蘭港国際バルクターミナル共同株式会社**設立準備会の立上げ

世界に誇る室蘭の工業技術

新日本製鐵室蘭製鐵所



高炉の出銑風景

日本製鋼所



世界最大級1万4千トプレスによる鋼塊の鍛錬

室蘭港の国際バルク戦略港湾への指定

我が国、北日本全体の発展に大きく貢献！

室蘭港の国際バルク戦略港湾指定に向けて②

北海道・東北を代表する特定重要港湾 **室蘭港**

