

苫小牧港 西港区真古舞地区 国際物流ターミナル整備事業

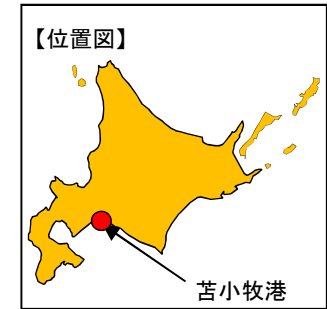
国土交通省 港湾局

【事業の目的】

バス不足による滞船等を解消し、国際競争力の維持・強化を図るため、苫小牧港西港区真古舞地区において、港湾施設の改良を行う。

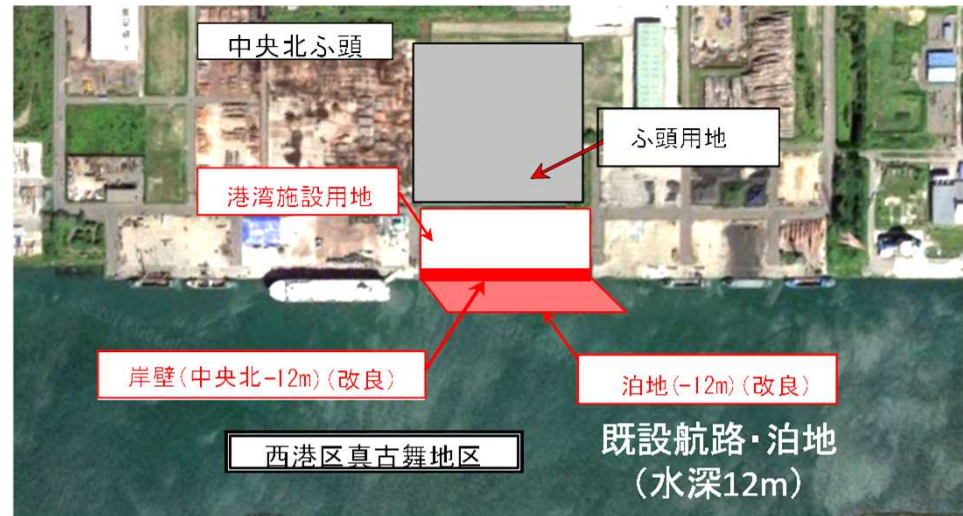
【事業の概要】

事業内容 : 岸壁(中央北-12m)(改良)、泊地(-12m)(改良)、港湾施設用地、ふ頭用地
 事業期間 : 平成31年度～平成34年度
 総事業費 : 70億円(うち港湾整備事業65億円)



《整備スケジュール》

施設名	全体事業数量	H31d	H32d	H33d	H34d
【直轄】					
岸壁(中央北-12m)(改良)	230m			暫定供用(H33.6)	
				供用延長: 70m	
泊地(水深12m)(改良)	1.3万㎡			暫定供用(H33.6)	
港湾施設用地	1.9万㎡			暫定供用(H33.6)	
【起債】					
ふ頭用地	6.2万㎡				



苫小牧港の概要①

- 苫小牧港においては、昭和26年から本格的な港湾建設が着手され、その開発は西港区、東港区を併せて港湾区域約14,000ha、海岸線約24kmに及び、背後には西部工業基地・東部地域という北海道随一の大規模工業地帯が形成されている。
- 多くの内貿定期航路が開設され道内の流通拠点ともなっており、北海道経済はもとより日本経済の安定的発展にも大きな役割を果たしている。



苫小牧港の概要②

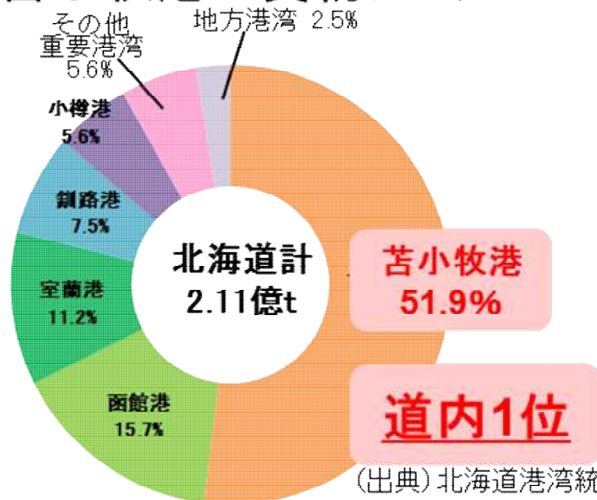
苫小牧港における取扱貨物量

○ 苫小牧港は、RORO船、長距離フェリー、内貿コンテナのネットワーク網により、内貿取扱貨物量が平成13年から17年連続で全国一位となっており、北海道全体の5割以上が苫小牧港を利用して海上輸送されている。

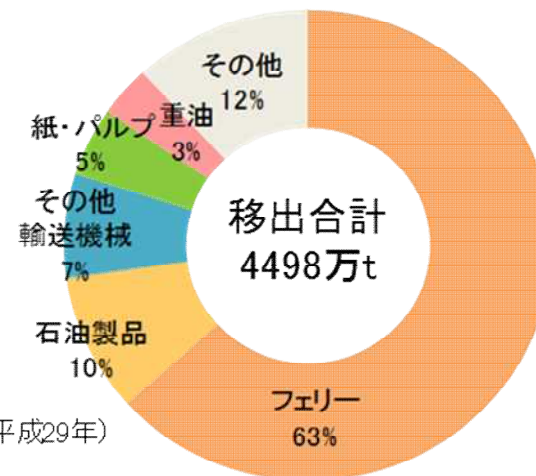
■取扱貨物量 10,937万トン(内貿:9,043万トン、外貿:1,893万トン)(全道の約5割、全国4位) ■貿易額:8,744億円

(出典) 函館税関調査部調査統計課

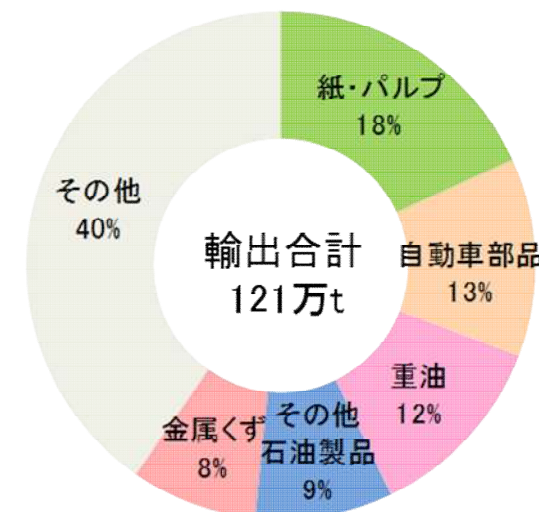
● 苫小牧港の貨物シェア



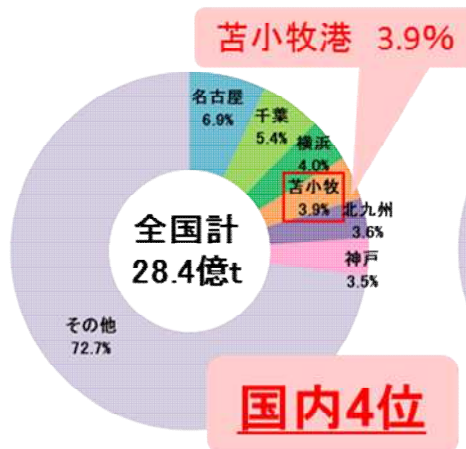
● 内貿(全国1位)



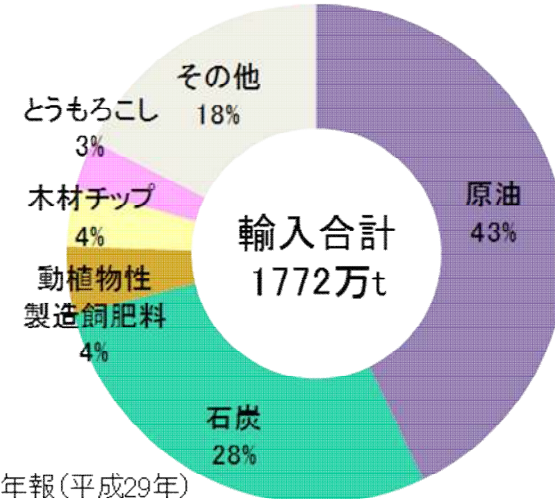
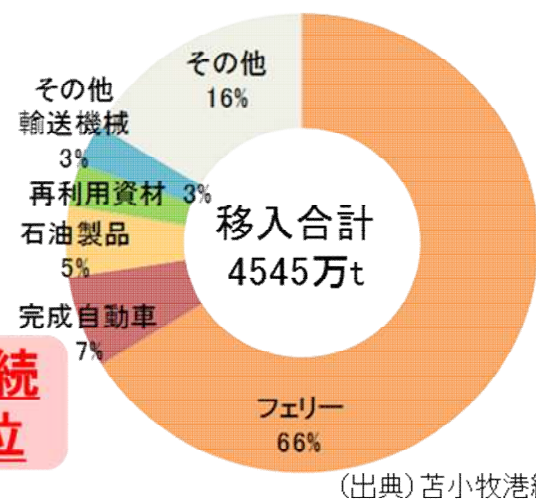
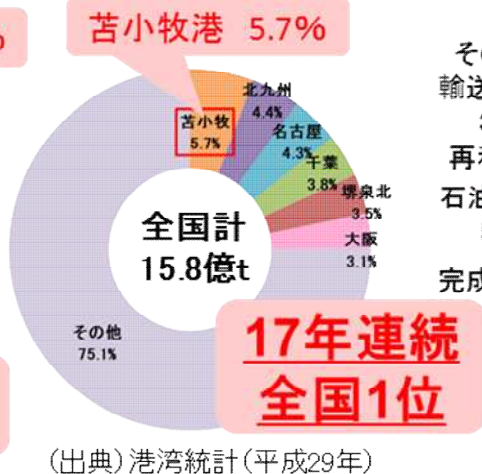
● 外貿



外貿+内貿



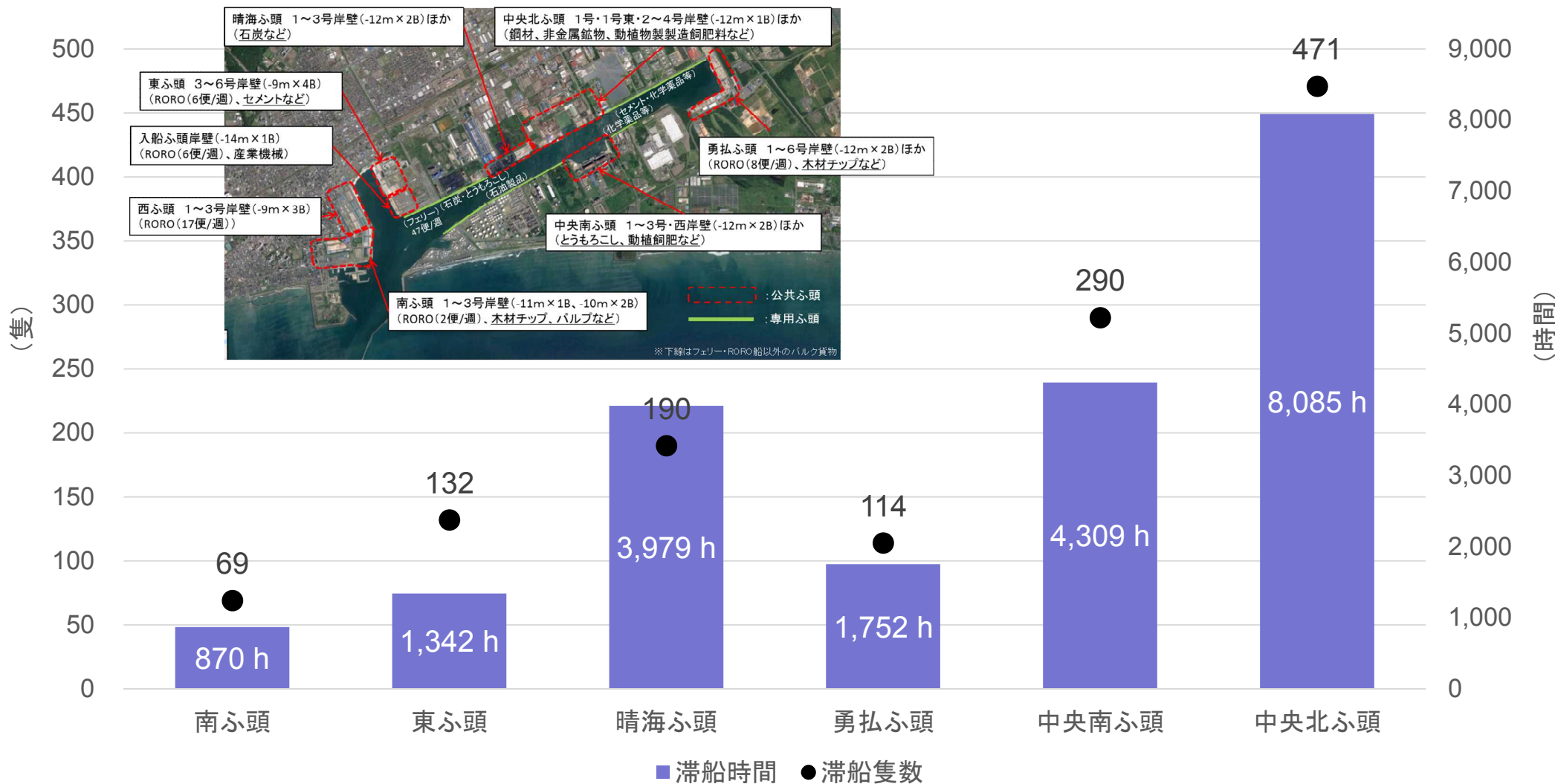
内貿のみ



苫小牧港の課題と事業の必要性・緊急性①

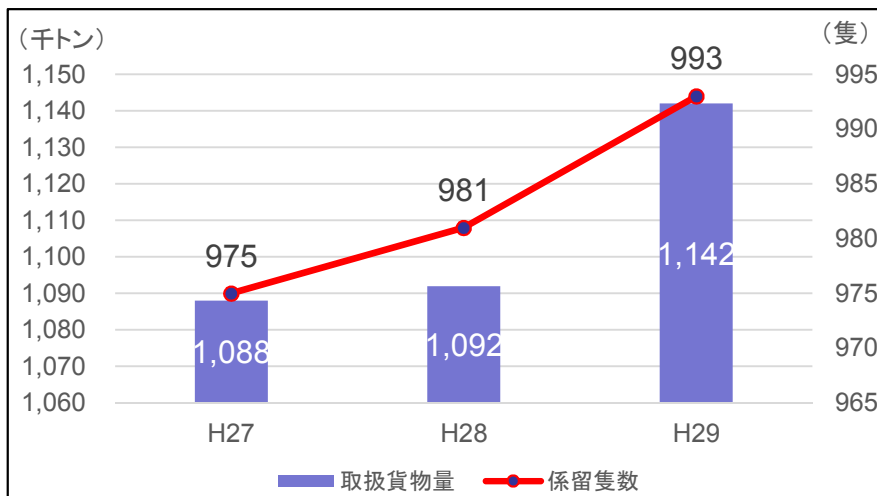
- 苫小牧港西港区では、年間20,337時間(1,266隻)の滞船が発生している(平成29年)。
- 特に中央北ふ頭では、年間8,085時間(471隻)となっており、西港区全体の約4割の滞船が集中している。
- 中央北ふ頭は、バルク貨物を自由に扱え、背後に倉庫群があり利便性が高いことから、貨物が集中する状況にある。そのため、中央北ふ頭の混雑解消は特に重要な課題となっている。

苫小牧港西港区における各ふ頭での滞船時間・隻数(平成29年)

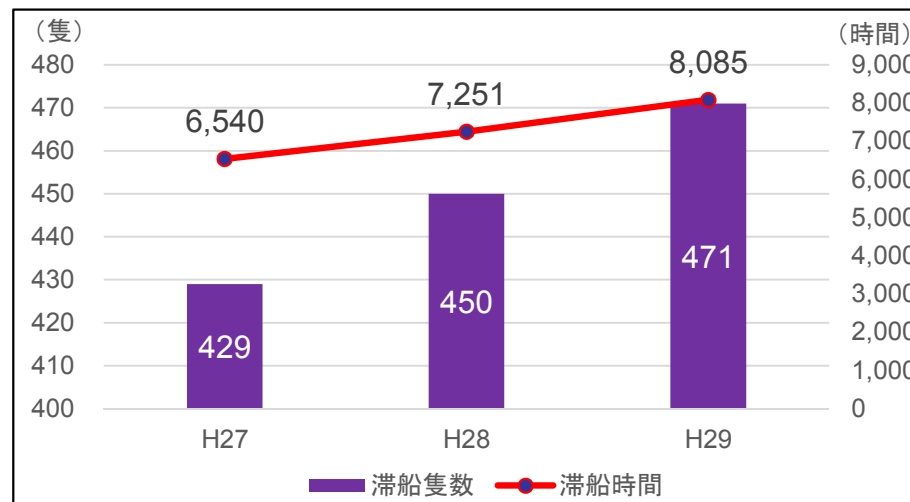


- 中央北ふ頭では利便性の高さから、取扱貨物量の増加に伴い、滞船時間・隻数も増加傾向となっており、平成29年の滞船時間は8,085時間に及び、471隻もの滞船が発生している。
- 中央北ふ頭は恒常的な混雑により、滞船コストや横持ちコスト等が発生し、地域経済への損失が生じている。

中央北ふ頭における取扱貨物量の推移 (H27～H29)



中央北ふ頭における滞船時間・隻数の推移 (H27～H29)



滞船により引き起こされる課題と現状 (苫小牧港エージェント会ヒアリング)



- 恒常的なバース不足により、荷主間で滞船料(約100万円/日)を支払うことで、バース調整を行うケースが発生している。
- 中央北ふ頭にバースが確保できないと、5～10km離れたふ頭を利用せざるを得ず、横持ちでトラック3台～4台によるピストン輸送が必要となるが、トラックドライバー不足により人員が確保できず、荷役時間の延長による在庫切れ、滞船料の発生などの問題が生じている。



- サイロに近く飼料原料の取扱が可能である中央北ふ頭(-12m)の公共岸壁は、鋼材や非金属鉱物等の貨物船で常に混雑しており、希望通りに中央北ふ頭を利用できないケースが多発している。
- そのため、飼料原料の荷役に際し、飼料サイロまでの横持ち距離が長い勇払ふ頭(-12m)の岸壁を利用せざるを得ないなど非効率な輸送形態を強いられている状況にある。
- このような他ふ頭から中央北ふ頭に横持ちされている貨物は245千トンに上る。

〔中央北ふ頭背後の飼料サイロへ陸送〕

飼料サイロ容量 53,000m³

飼料サイロまでの陸上運搬状況

本船からサイロまで 約5kmの陸送距離

飼料サイロまでの陸運搬状況

本船からサイロまで 約2kmの陸送距離

勇払ふ頭(-12m)での飼料原料の荷役

中央北ふ頭(-12m)での飼料原料の荷役

飼料原料の取扱が可能で至近の公共岸壁(水深2m)はあるが、いつも混雑している状況

位置図
中央北ふ頭
勇払ふ頭

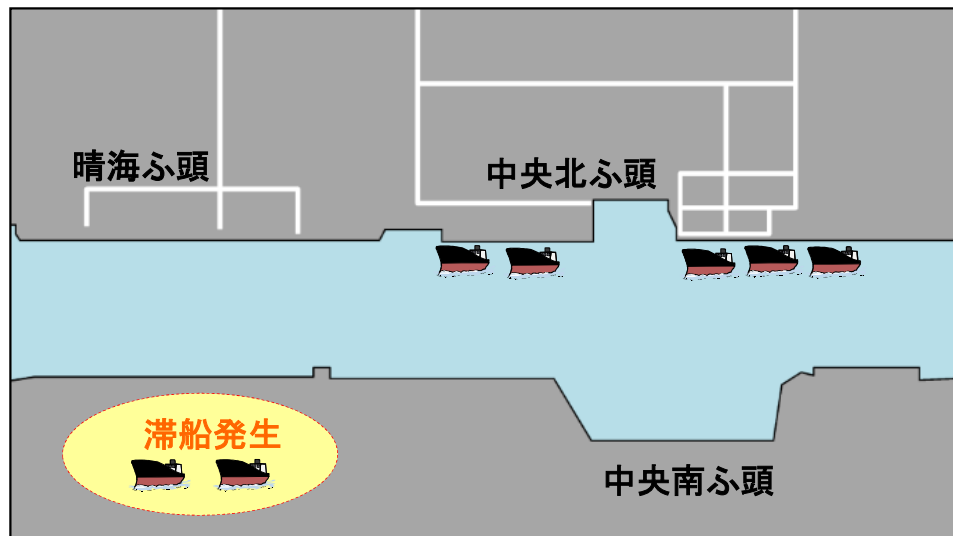
<荷役企業からのヒアリング>

- 中央北ふ頭に船を着けられないため、勇払ふ頭から横持ちをかけ、多くの追加コストが発生している。
- 1,500トンを3日間で横持ちするのに、中央北ふ頭ならば車数台で済むところを、勇払ふ頭からでは多くの車を用意しなければならない。

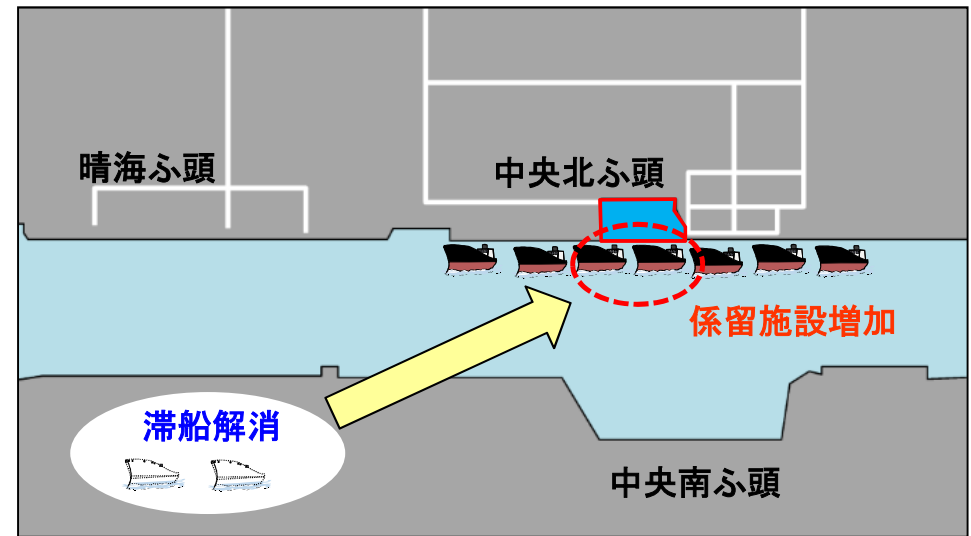
滞船コストの削減

本事業の実施により、貨物船等が係留可能な施設延長が増加するため、慢性的なバース混雑による滞船の解消が図られる。

Without時



With時



※1隻の滞船による追加費用
約27万円～81万円/隻・時

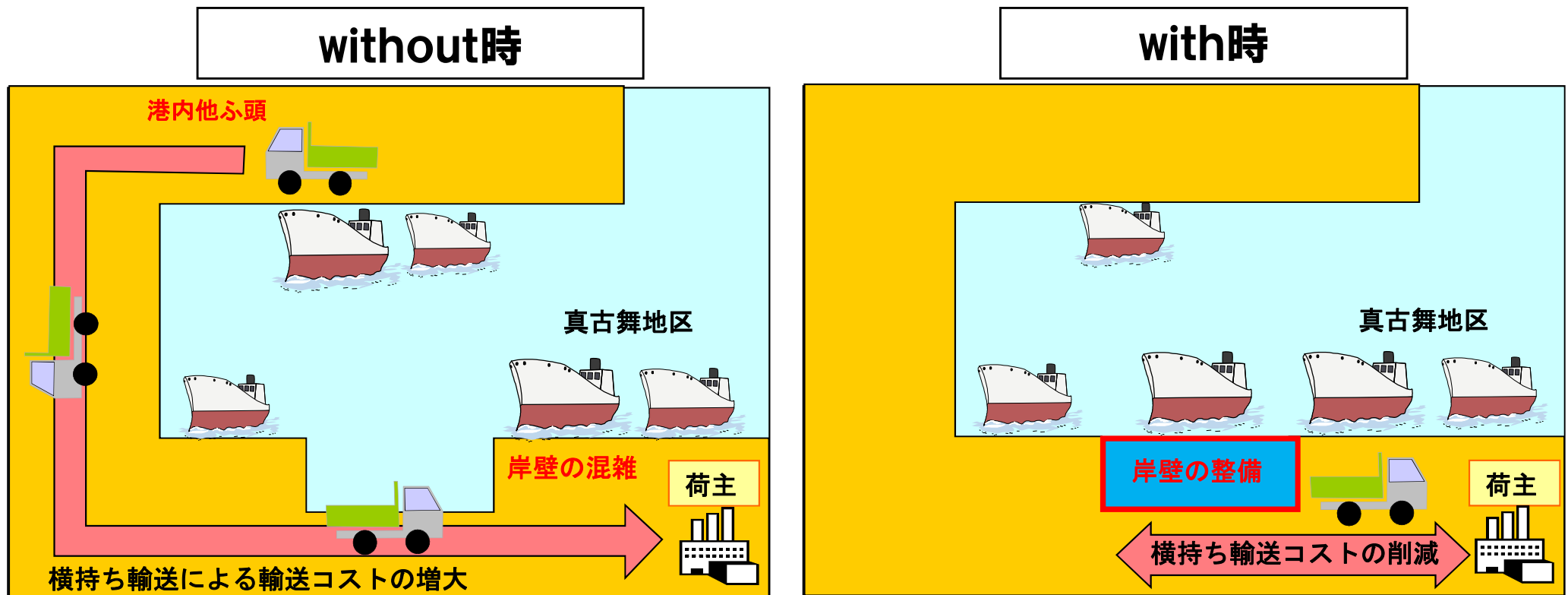
係留施設が不足しているため慢性的なバース混雑による滞船が発生している

係留施設延長の増加により中央北ふ頭を利用する船舶の滞船が解消

年間滞船コスト削減便益 63億円

横持ちコストの削減

本事業の実施により、新たな岸壁が整備されることで、港内他ふ頭からの横持ち輸送が解消され、横持ちコストが削減される。



物流岸壁の混雑からトラックによる横持ち輸送が発生

トラック1台あたりの輸送コスト:8,192円/台

新たな岸壁の整備により混雑が緩和され横持ち輸送が解消

トラック1台あたりの輸送コスト:6,725円/台

年間横持ちコスト削減便益 18億円

費用便益分析の結果（現在価値化後）

	項目(割引後)	評価期間内 便益・費用
便益	滞船コストの削減	63億円
	横持ちコストの削減	18億円
	残存価値	0.2億円
	小計	82億円
費用	事業費・再投資費	58億円
	維持管理費	0.1億円
	小計	58億円

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益比(B/C)	1.4
純現在価値(B-C)	24億円
経済的内部収益率(EIRR)	6.3%

【①地域産業競争力の強化】

本事業の実施により、物流岸壁が増加することで、港内の岸壁利用の再編が可能となり、港内での横持ちや貨物船の滞船など、非効率な岸壁利用形態の改善が図られ、鋼材・製紙・飼料関係など様々な産業が集積する苫小牧港において、産業競争力の強化が図られる。

【②他のふ頭の混雑緩和】

中央北ふ頭の混雑により、離れた他のふ頭からの横持ちを余儀なくされている貨物が、本事業の実施により、中央北ふ頭に集約されることで、他ふ頭の混雑が緩和される。

【③排出ガスの減少】

岸壁の整備により、貨物の陸上輸送距離が短縮されるなど物流の効率化が図られ、CO₂、NO_xの排出量が低減される。