

船舶による資機材輸送 の方法・課題等の調査

資料編 (要約版)

平成 27 年度災害対策技術等調査研究事業

平成 28 年 3 月

石油連盟

本文第5章の「基地別概況」の全文と第6章第2節の「離島及び島嶼別概況」については、資料編としてここに掲載する。

なお、章、節、項番号は報告書本文通りとする。

5 基地別概況

各基地別の状況を整理したが次の点に留意して頂きたい。

- ・各基地近郊港からの「定期船の就航状況」をそれぞれ別表にて整理したが、所要時間については運航会社のHP等で埋めることを試みたものの最終的に幾つか空欄が残った。空欄部分については、寄港地や他船舶との比較等にて推測のこと。
- ・チャーター船の所要時間及び算出の前提条件については、本文4-4-2に整理したのでこちらを参照のこと。
- ・（1）基地概要表中の所要時間は、分かり易さを考慮して日数表示にした。
- ・海上輸送中の所要日数には、陸上輸送分の時間（基地→発港、着港→目的地）及び手配等に要する時間は含まない。

5-1 1号東京湾基地（千葉）

（1）基地概要

所在地	千葉県市原市千種海岸1 東燃ゼネラル石油(株) 千葉工場内
資機材 コンテナ数	79個（他、使用済み資機材及び小物類保管用コンテナあり） うち大型資機材コンテナは2個（Uni Boom X1800, Transrec125 Crane）
搬出搬入用 重機	（車両への荷揚げ/荷降ろし） ・資機材コンテナの重量により、フォーク（6t、10t、24t）及びクレーン（25t、60t）を適宜使用 ・大型資機材の輸送用車両については低床の重量物運搬用セミトレーラーが必要 （チャーター船舶への荷揚げ/荷降ろし） ・通常使用する埠頭にクレーンが常設されていないため、120t又は160t以上のクレーンを持ち込む（岸壁から船舶に降ろす位置によってクレーンのサイズが決まる）
出荷要請から搬出までの時間	・要請→手配→出荷 大凡2日以内 低床重トレ、船舶積込用クレーン手配含む、チャーター船舶自体の手配は除く
搬出搬入時 時間・人員	・大型資機材を含むコンテナ5~6個程度なら2時間以内 ・作業従事者 7~8人（ドライバー含む、他、資機材管理者2~3人）

<p>定期船発着港までのルート 距離・時間</p>	<p>基地から定期船発着港（または埠頭）までのルート・距離・時間 ルートは一般道利用ケース（なお、首都高湾岸線及びアクアラインも利用可）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・千葉新港 1号基地→国16号→国357号→千葉新港（16km, 0.5h） ・東京港 1号基地→国16号→国357号→東京有明埠頭（53km, 1.8h） ・川崎港 1号基地→国16号→国357号→新木場→東京港臨海道路→東扇島川崎港（70km, 2.3h） ・横浜港 1号基地→国16号→国357号→新木場→東京港臨海道路→国357号→横浜港本牧埠頭（80km, 2.6h） ・横須賀港 1号基地→国16号→国357号→新木場→東京港臨海道路→国357号→国16号→横須賀港（80km, 2.6h） <p>なお、高速道路を利用の場合は半分～1/3程度に時間短縮。首都高湾岸線は低床重トレの走行可、アクアラインは要確認のこと。</p>
<p>チャーター船舶の利用埠頭と距離・時間</p>	<p>各埠頭までのルート図は後掲参照</p> <ul style="list-style-type: none"> ・袖ヶ浦公共埠頭（10.5km, 20分）または市原公共埠頭（8.0km, 14分）を利用する。 ・両埠頭ともクレーンは常設されていないため持込む必要がある。
<p>通常貨物 定期船の就航状況 & 所要日数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・北は北海道から南は沖縄まで、太平洋岸についてはほぼ網羅しており船種は多彩で便数も豊富。 ・基地最寄りの千葉港を始め、東京港、川崎港、横浜港（一部横須賀港）の東京湾内に位置する大規模港湾から間断なく出入りしている。 ・したがって、目的地が太平洋岸の主要港であれば、即日出荷が可能で1～3日以内の到着が見込める。 ・瀬戸内への直行便が少ないのが難点だが、大阪、神戸港からは瀬戸内経由の北九州方面便が頻繁に出ているので乗継でも、直行便に比べて大きく遅れることはない。（0.5～1.5日遅れ程度） ・日本海側へは、一度苫小牧港に荷揚げして、そこからフェリーまたはRoRO船に積換えて秋田、新潟、敦賀に送るか、小樽まで陸送後フェリーにて舞鶴の2系統に限られる。但し、冬季の日本海側フェリーについては便数が極端に少なくなり、運航停止もかなりの頻度で発生することに注意。 ・主要港までの所要日数の目安（出航時に合わせた最短ケース） <ul style="list-style-type: none"> 敦賀 苫小牧積替え 直行便4日（秋田・新潟寄港便 5日） 新潟 苫小牧積替え 4日 那覇 3日 苫小牧、博多、大阪、神戸、鹿児島 2日 仙台、名古屋 1日、 瀬戸内各港 大阪または神戸積替え 4日 徳山下松 直行便2日 奄美大島 那覇積替え 5日（博多&鹿児島 二度積替え 5～6日） 宮古島、石垣島 直行便4日（那覇積替え 5日） 小笠原父島 1.5日 伊豆八丈島 1日

<p>チャーター</p> <p>空船状況 & 所要日数</p>	<p>(台船・オーシヤンタグ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年末現在、東京湾内に「近海」資格のオーシヤンタグは 3 隻あったが、1 隻は年明け早々大阪に帰港。残る 2 隻のうち 1 隻は起重機船専用で即応は難しい。残る 1 隻は内航資格を持たない。 一方、「沿海」資格だが、無線装備を交換するのみで対応可能なタグは 2 隻あり。但し、資格変更に要する時間は未確認。 台船については、現在、5000 t クラスの「近海」対応台船は東京湾内にはいない。湾内では、大型海洋土木工事が多いため 2000~3000 t クラスの台船は多いが、何れも工事用に使用されているためこれも即応は難しい。 「近海」エリアには行けないが、台船及びコースティングタグなら数自体は多いので「沿海」エリア内であれば、他地域よりは確保し易いと思われる。 小笠原諸島へは「近海」資格が絶対条件。 <p>(一般貨物船)</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京湾内各港の場合、入荷量は際立って大きいが出荷量も同様なので空船を見つけるのは難しい。但し、入出港する船舶の絶対数が圧倒的なため、その分チャンスもあると思われる。 主要港までの所要日数の目安（一般貨物船ケース、曳航だとほぼ倍の日数） <ul style="list-style-type: none"> 稚内 3日 室蘭、水島、徳山下松、博多 2日 沖縄、秋田、新潟、伏木富山、鹿児島 3日 金沢、敦賀、舞鶴、鹿児島 3.5日 仙台、大船渡、大阪、神戸 1.5日 名古屋、小名浜 1日 小笠原父島 2日 八丈島 1日 南大東島、宮古島、石垣島、五島福江島、奄美大島、隠岐、佐渡島 3日
---	---

(2) 定期船発着港湾



● 1号東京湾基地

- 左回りに 千葉港
- 東京港
- 川崎港
- 横浜港
- 横須賀港

(3) チャーター一船利用埠頭

①袖ヶ浦公共埠頭(袖ヶ浦地区2) 基地からの距離時間(10.5km、20分)



②市原公共埠頭(八幡・五井地区) 基地からの距離(8.0km、14分)



(4) 定期船の就航状況

発港	着港	寄港地	運航会社	船名	船種	総トン数	航海時間	便数	備考
東京	苫小牧	-	栗林商船(株)	神王丸	RoRo船	11,790	30h	週2便	
横浜	苫小牧	-	ナラサキスタックス(株)	さがみ	コンテナ船	2,440	40h	週1便	
東京	苫小牧	釧路	栗林商船(株)	新加丸	RoRo船	16,700	-	2週3便	
千葉	釧路	-	栗林商船(株)	新釧路丸	RoRo船	5,310	40h	週1便	
川崎/横須賀	苫小牧	仙台/八戸	プリンス海運(株)	プリンスはやて	RoRo船	5,930	-	週1.5便	
川崎/横須賀	苫小牧	仙台/八戸	プリンス海運(株)	ちとせ	混載自動車専用船	5,599	-	週1.5便	
東京/横浜	苫小牧	仙台/八戸	井本商運(株)	さがみ	コンテナ船	2,440	40h	週1便	*1
横浜	苫小牧	仙台/宮古 八戸/室蘭	三栄港運(株)	オリオン	コンテナ船	2,000	43h	週1便	
東京/横浜	仙台	-	近海郵船(株)	はるかぜ	コンテナ船	749	26h	週2便	
東京/横浜	八戸	小名浜/仙台/釜石	井本商運(株)	公龍丸	貨物コンテナ船	749	34h	週1~3便	*1
東京/横浜	八戸	小名浜/仙台/釜石	井本商運(株)	ひょうご	貨物コンテナ船	749	34h	週1~3便	*1
東京/横浜	八戸	小名浜/仙台/釜石	井本商運(株)	いくた	貨物コンテナ船	749	34h	週1~3便	*1
東京/横浜	常陸那珂	鹿島	鈴与海運(株)	清島丸	一般貨物船	499	-	週1便	東京を起点に常陸那珂、清水間のビストン輸送を行っている
東京/横浜	清水	御前崎							
東京/横浜	大船渡	仙台	鈴与海運(株)	清岳丸 駿河丸 太田川	一般貨物船	499	-	週1~2便	3隻で東京、横浜、川崎、清水、御前崎、名古屋、仙台、大船渡間を回している
東京/横浜	清水	御前崎							
川崎	名古屋	-							
千葉	徳山下松	-	東ソー物流(株)	東成	貨物コンテナ船	699	36h	月6~7便	
千葉	広島	-	マツダロジステックス(株)	東洋丸	RoRo船	4,898	27h	月12便	
千葉	広島	-	マツダロジステックス(株)	第二東洋丸	RoRo船	4,200	27h	月12便	
千葉/川崎	徳山下松	岩国	山九(株)	第十一栄丸	貨物コンテナ船	499	-	月6便	
千葉	三島	大阪/宇野	大王海運(株)	第1はる丸	RoRo船	7,756	-	週2便	
千葉	三島	大阪/宇野	大王海運(株)	第2はる丸	RoRo船	7,751	-	週2便	
千葉	三島	大阪/宇野	大王海運(株)	第3はる丸	RoRo船	3,692	-	週2便	
東京	細島/油津	-	川崎近海汽船(株)	南王丸	RoRo船	9,869	-	週2便	
東京	苅田	-	北星海運(株)	日王丸	一般貨物船 (RoRo型)	11,514	-	不定期	

発港	着港	寄港地	運航会社	船名	船種	総トン数	航海時間	便数	備考
東京	苅田	-	北星海運(株)	日翔丸	混載自動車専用船	7,073	-	不定期	
横浜	苅田	-	北星海運(株)	日清丸	一般貨物船 (RoRo型)	11,483	-	不定期	
東京	苅田/大分	御前崎	商船三井フェリー(株)	むさし丸	RoRo船	13,927	32h	週2便	
東京	苅田/大分	御前崎	商船三井フェリー(株)	みやこ丸	RoRo船	8,015	32h	週2便	
横須賀	苅田	神戸	プリンス海運(株)	フェニックス	RoRo船	10,050	-	週2便	
横須賀	苅田	神戸	北星海運(株)	日龍丸	RoRo船	10,329	-	不定期	
東京	北九州	徳島	オーシャントランス(株)	おーしゃんいーすと	フェリー	11,523	34h	毎日	
				おーしゃんうえすと		11,522			
				おーしゃさうす		11,114			
				おーしゃんのーす		11,114			
東京	博多	-	商船三井フェリー(株)	さんふらわあはかた	RoRo船	10,507	33h	週3便	*2宇野
東京	博多	-	日本通運(株)	ひまわり6	RoRo船	10,471	33h	週3便	*2宇野
東京	博多	-	商船三井フェリー(株)	さんふらわとうきょう	RoRo船	10,507	33h	週3便	*3岩国、松山
東京	博多	-	日本通運(株)	ひまわり5	RoRo船	10,471	33h	週3便	*2.3岩国、松山
東京	那覇	大阪	近海郵船(株)	しゅり	RoRo船	9,813	-	週3便	
東京	那覇	大阪	琉球海運(株)	わかなつ	RoRo船	10,185	-	週3便	
東京	那覇	大阪	琉球海運(株)	かりゆし	RoRo船	9,943	-	週3便	
東京	那覇	志布志	マルエーフェリー(株)	琉球エクスプレス2	一般貨物船 (RoRo型)	10,758	43h	各2週3往復	
				琉球エクスプレス3	一般貨物船 (RoRo型)	10,034			
東京/横浜/川崎	名古屋/豊橋/四日市	清水/御前崎/大阪/神戸	井本商運(株)	だいこく	コンテナ船	749	17~27h	週1~3便	*1 便により寄港地、目的地が異なる
東京	名古屋/豊橋	清水/御前崎	井本商運(株)	神若	コンテナ船	749	17h	週1~3便	*1
東京/横浜	神戸	名古屋/四日市/大阪	井本商運(株)	ふたば	コンテナ船	749	27h	週1~2便	*1
東京/横浜	苫小牧	清水/八戸	鈴与海運(株)	しんせと	貨物コンテナ船	749	-	週1便	
東京	苫小牧	釧路	日本通運(株)	ひまわり7	RoRo船	10,497	-	毎日	*3 釧路寄港は曜日による
				ひまわり1	コンテナ船 (RoRo型)	7,323			
東京	大阪	苫小牧/釧路	日本マリン(株)	ひまわり2	コンテナ船 (RoRo型)	7,323	-	週1便	東京→北海道→東京→大阪→東京

発港	着港	寄港地	運航会社	船名	船種	総トン数	航海時間	便数	備考
東京	苫小牧 大阪	仙台 釧路 名古屋	(共同運航) 栗林商船(株) 川崎近海汽船(株)	神明丸	RoRo船	13,091	-	週1便	4隻で各船週1で回している
				神瑞丸	RoRo船	13,097			
				神泉丸	RoRo船	13,089			
				神川丸	RoRo船	13,018			
東京	小笠原父島	-	小笠原海運(株)	おがささわら丸	貨客船	6,700	26h	月5便	
東京	小笠原母島	父島	株共勝丸	第二十八共勝丸	一般貨物船	317	51h	不定期	概ね月3~4便
小笠原父島	小笠原母島	-	伊豆諸島開発(株)	ははじま丸	貨客船	490	2.2h	月20~21便	
東京	八丈島	三宅島/御蔵島	東海汽船(株)	橘丸	貨客船	5,700	10.5h	毎日	
東京・横浜	神津島	大島/利島/ 新島/式根島	東海汽船(株)	さるびあ丸	貨客船	4,973	12h	毎日	
*1 井本商運(株)の船舶は、外貨コンテナのフィーダ(橋渡し)船のため内航貨物は取扱っていない可能性がある									
*2 復路のみ寄港									
*3 日本通運(株)の船舶は、JR貨物のみ取扱っている場合がある									

5-2 2号瀬戸内基地（水島）

（1）基地概要

所在地	岡山県倉敷市児島宇野津長島新田2301-2 JXエネルギー(株) 水島製油所B工場（第2原油基地）内
資機材 コンテナ数	62個（他、使用済み資機材及び小物類保管用コンテナあり） うち大型資機材コンテナは1個（Lamor LFF350/140 Body）
搬出搬入用 重機	（車両への荷揚げ/荷降ろし） ・フォーク（11tまたは25t）、クレーン（通常45t） ・大型資機材の輸送用車両については低床の重量物運搬用セミトレーラーが必要。 ・中小資機材輸送用の低床平板タイプのトラックは調達し易い。 （チャーター船舶への荷揚げ/荷降ろし） ・埠頭にクレーンが常設されていないため、訓練時には45t又は70tクレーンを持込む（70tクレーンを使用する際も船舶の極力手前に積むことにしている）が、一般貨物船や大型台船に大型資機材を積込むには、120～160tクラスのクレーンが必要になる。
出荷要請から搬出までの時間	・要請→手配→出荷 大型資機材を含まない場合は大凡半日～1.5日、含む場合は2日以内。 （低床重トレ、船舶積込用クレーン手配含む。チャーター船舶自体の手配は除く）
搬出搬入時間・人員	・大型資機材を含まない場合、コンテナ5～6個程度なら作業員4～5人で1～2時間 ・大型資機材を含む場合、作業員7～8人（ドライバー含む）で2時間程度
定期船発着港までのルート 距離・時間	基地から定期船発着港（または埠頭）までのルート・距離・時間 ・玉島港 2号基地→国430号→県398号→玉島港（16km, 30分） ・水島港 2号基地→国430号→水島港（7km, 13分） ・宇野港 2号基地→国430号→県276号→県268号→国427号→国30号→県22号→宇野港（23km, 45分）
チャーター船舶の利用埠頭と距離・時間	各埠頭までのルート図は後掲参照 ・水島港高島公共岸壁（3.5km, 7分）または水島港東公共岸壁（6.6km, 13分）を利用する。 ・両埠頭ともクレーンは常設されていないため持込む必要がある。

<p>通常貨物</p> <p>定期船の 就航状況 & 所要日数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 直行便は、東京への「サンフラワーはかた」と「ひまわり6」のみ（帰りは博多経由）のため、大阪又は神戸にての乗継を考慮する必要がある。 ・ 2号基地は、中核港である大阪と博多のほぼ中間にあり直行便は少ない。したがって、中核港エリア内に位置する1号、3号、5号、6号基地を補完する位置付けになると思われる。 ・ 日本海側への出荷は、大阪又は東京と苫小牧の2地点での積替えが必要となるため出荷対象から除外してよい。 ・ 宇野から高松と小豆島に何れも中小型のフェリーが就航している。通常的大型トラックであれば問題ないが、低床重トレの場合、満潮時まで待機させられることがある。また地上から積載物までの高さ制限もあるので注意すること。 ・ 主要港までの所要日数の目安（出航時に合わせた最短ケース） <ul style="list-style-type: none"> 東京、名古屋 直行1～2日、大阪積替え3日 苫小牧 大阪または東京積替え 4～5日 大阪・神戸、博多1日 新潟 苫小牧積替え 4日 那覇 4日（寄港地が多い） 瀬戸内各港 1日
<p>チャーター</p> <p>空船状況 & 所要日数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海洋土木、サルベージ、海難救助、海運、造船、等に関連する企業が、大阪・神戸・呉・広島、北九州・博多地域に集中していることからオーシャンタグや台船を所有するあるいは必要とする企業も多く集まっている。 ・ したがって、特定の港湾に留まることの少ないオーシャンタグや台船も、他地域に比べればこのエリアに集まっている傾向がある。 ・ こうした理由から、エリアのほぼ真ん中近くにある2号基地は、他の基地よりオーシャンタグや台船を確保し易い場所に立地しているといえる。 ・ 一般貨物船についても、中小船舶のオーナーが集まっていることから、船籍港をこのエリアにおいている船舶は多く、次の用船契約まで待機中、ドック入り前後等は母港に寄港することが多いことから、空船を確保するチャンスは他基地に比べると多いと思われる。 ・ 水島、玉島港内で外洋でも曳航業務に実績のある会社もあったが（但し、限定近海まで）、台船は依頼主の方で手配・積込を行い、タグの方は曳航作業のみ責任を持つとのことであった。輸送中の荷崩れ等の責任も負わないとのことであった。 ・ 台船は港内では殆ど見掛けない。基地関係者に聞くと500t程度の小型のものが多く、大型になると他地域から持ってくるとのこと。 ・ 主要港までの所要日数の目安（一般貨物船ケース、曳航だとほぼ倍の日数） ・ 日本海側への定期航路は、苫小牧、小樽から秋田、新潟、敦賀、舞鶴の4港しか開設されていないため、2号基地で空船の確保が容易なら、能登半島から山陰、西九州にかけての防除対応が手薄なエリアへの支援体制が大いに改善されると考える。 ・ 主要港までの所要日数の目安（一般貨物船ケース、曳航だとほぼ倍の日数） <ul style="list-style-type: none"> 稚内、室蘭 4日 仙台、大船渡、小名浜、秋田、酒田、新潟、伏木富山、沖縄 3日 東京、清水、金沢、敦賀、舞鶴、境、鹿児島 2日 浜田、北九州、唐津、宮崎、瀬戸内各港 1日 <ul style="list-style-type: none"> 利尻、奥尻 4日 小笠原父島、佐渡島 3日 南大東島、宮古島、屋久島、五島福江島、奄美大島、隠岐 2日 対馬、見島、瀬戸内各島 1日

(2) 定期船発着港湾

● 2号瀬戸内基地

左から玉島港、水島港、宇野港の順



(3) チャーター一船利用埠頭

①水島港 高島公共岸壁(3.5km、7分)

②水島港 東公共岸壁(6.6km、13分)



(4) 定期船の就航状況

発港	着港	寄港地	運航会社	船名	船種	総トン数	航海時間	便数	備考
宇野	伊予三島	大阪/千葉	大王海運(株)	第1はる丸	RoRo船	7,756	三島→大阪 7.5h、大阪 →千葉2.1h →大阪20.5h →宇野4h→ 三島3h	週6便	三島→大阪 →千葉→大 阪→宇野→ 三島の順に ローテーション
				第2はる丸		7,751			
				第3はる丸		3,692			
宇野	東京	博多	商船三井フェリー(株)	さんふらわあ はかた	RoRo船	10,507	宇野→東京 2.1h→ 博多3.3h →宇野 12.5h	週3便	宇野→東京 →博多 をローテーシ ョン
			日本通運(株)	ひまわり6 *		10,471			
玉島	名古屋	玉島→新門司→ 中津→名古屋→ 豊橋→坂出→玉 島	(株)フジトランスコー ポレーション	いずみ丸	自動車専用船	4,439	1クルー ズ34h	月7.5 便	いずみ丸 はコンテナ不 可の可能性あり
				きぬうら丸	一般貨物船 (RoRo型)	12,691			
玉島	神戸	伊予三島	(株)ユニエックス	甲子丸	コンテナ船	750	1クルー ズ12h	週3便	玉島→三島→ 神戸→玉島
水島	神戸	伊予三島	大王海運(株)	第8同栄丸	貨物コンテナ船	498	-	週3便	水島→神戸/ 大阪→三島→ 水島
水島	那覇	大阪	大阪旭海運(株)	第十五旭丸	一般貨物船	499	53h	不定期	*水島寄港未 確認 水島→ 大阪→那覇
水島	神戸/大阪	福山/広島/岩国/ 大竹/徳山/三田 尻/宇部/高松/徳 島/今治/松山/門 司	西日本内航フィーダ	エネラルド	コンテナ船	3,261	-	週2便 ローテー ション	神戸/大阪 と瀬戸内各 港を結ぶ
玉島	那覇	呉/伊予三島/高 松/新居浜	南日本汽船(株)	りゅうなんⅢ	コンテナ船	640	53h	週1便	呉→伊予三島 →玉島→高松 →新居浜→那 覇→呉
宇野	高松	-	四国フェリー(株)	第八おりいぶ丸	フェリー	998	-	1日 14便	低床重トレ 可(潮待ち あり)、高さ 4.2m不可
				第八十五玉高丸		852			
				第八十七玉高丸		853			
宇野	高松	直島	四国汽船(株)	なおしまⅡ	フェリー	999	80分	毎日10 便以上	低床重トレ 可(潮待ち あり)、高さ 4.2m不可
				あさひ		993			
宇野	小豆島	寄港2島	小豆島豊島フェリー(株)	フェリーてしま	フェリー	365	90分	日9便	大型トラック 可、重トレ未確 認

* 水島/玉島港には井本商運(株)のコンテナ船「たかさご」、「有馬」、「たかとり」が週2~3便寄港しているが、
何れも外貨コンテナのフィーダ(橋渡し)船のため内貨は取扱っていない。
* 日本通運(株)の船舶は、JR貨物のみ取扱っている場合がある

5-3 3号伊勢湾基地（四日市）

(1) 基地概要

所在地	三重県四日市市霞 1-2 2-1 コスモ石油(株) 四日市事業所 霞地区管理地内
資機材 コンテナ数	48個（大型資機材はなし）
搬出搬入用 重機	<p>（車両への荷揚げ/荷降ろし）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フォーク（7t～25t）、クレーン（25t） <p>（チャーター船舶への荷揚げ/荷降ろし）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埠頭にクレーンが常設されていないため、訓練時には25tクレーンを持込む（45tクレーンも調達可能）が、資機材とクレーンの船舶への降ろし位置が岸壁から遠い場合にはその上のクラス（60t以上）のクレーンが必要になる。 ・低床平ボディタイプのトラックの調達は容易。
出荷要請から搬出までの時間	<ul style="list-style-type: none"> ・要請→手配→出荷 2日以内（船舶積込用クレーン手配含む、チャーター船舶自体の手配は除く）
搬出搬入時間・人員	<ul style="list-style-type: none"> ・トラック2台分（コンテナ5～6個程度）なら2～3時間 ・作業要員6名程度（ドライバー含む） ・作業は訓練時と同じ要員で臨むため手慣れており迅速に対応出来る
定期船発着港までのルート 距離・時間	<p>基地から定期船発着港（または埠頭）までのルート・距離・時間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四日市港 3号基地が所在する四日市北港霞地区内にあるため、港内道路（私道ではない）のみの利用で移送が可能（4.5km, 15分） ・名古屋港 名古屋港は広いため、埠頭の位置によって20～40分程度は違う。 3号基地から最も遠い稲永埠頭だと（28km、約60分） 3号基地→国23号県227号→名古屋港稲永埠頭
チャーター船舶の 利用埠頭と 距離・時間	<p>各埠頭までのルート図は後掲参照</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3号基地からは至近距離の四日市港内霞地区 60番公共岸壁（2.5km, 5分）を利用する。 ・クレーンは常設されていないため持込む必要がある。岸壁からの距離によりクレーン能力は異なる。訓練時は500tクラスの台船に45tクレーンを使用。
通常貨物 定期船の 就航状況 & 所要日数	<ul style="list-style-type: none"> ・苫小牧、仙台、東京、大阪、北九州、沖縄とそれぞれ直行便が就航しているが、船腹量からみると圧倒的に苫小牧行が大きいのが特徴的である。 ・日本海側へは苫小牧にて積替えが必要となる。 ・離島・島嶼部への定期航路は無い。 ・主要港までの所要日数の目安（出航時に合わせた最短ケース） 東京、大阪、神戸 1日 仙台、鹿児島 1.5日 苫小牧、北九州、那覇 2日 瀬戸内各港 大阪積替え 2～3日 新潟、敦賀 苫小牧積替え 4日

<p>チャーター 空船状況 & 所要日数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 曳航を専門とするタグは港内には居ないため、訓練時等で必要な場合には神戸あたりから来てもらうとのこと。 ・ 北港内を見て回ったが台船自体の数は多い。構内に台船専用の係留地があり様々なタイプの台船が集まっていたが、平台船で大型のものは見掛けなかった。 ・ 小型の 500 t クラスであれば数も多く、湾内活動に限れば調達はし易いと思われる。 ・ 主要港までの所要日数の目安（一般貨物船ケース、曳航だとほぼ倍の日数） <ul style="list-style-type: none"> 稚内 4日 室蘭、秋田、酒田、金沢、新潟、伏木富山、舞鶴、境、浜田、長洲（熊本）、長崎、沖縄 3日 小名浜、大船渡、清水、金沢、敦賀、舞鶴、境、博多、唐津、長崎、宮崎、大分、鹿児島 2日 東京、大阪、神戸、徳島、瀬戸内各港 1日 <ul style="list-style-type: none"> 利尻、奥尻、佐渡島 4日 小笠原父島、南大東島、宮古島、石垣島、福江島、対馬、奄美大島、隠岐島 3日 屋久島 2日 伊豆諸島各島 1日
--	---

(2) 定期船発着港湾

● 3号伊勢湾基地

左：四日市北港、 右：名古屋港



(3) チャーター船利用埠頭

四日市北港霞地区 60 番公共岸壁(2.5km、5 分)



(4) 定期船の就航状況

発港	着港	寄港地	運航会社	船名	船種	総トン数	航海時間	便数	備考
名古屋	東京/横浜 大阪/神戸	豊橋/御前崎	井本商運(株)	だいこく	コンテナ船	749	27h	週1便	便により寄港地、目的地が異なる
名古屋	東京/横浜/ 川崎	豊橋/御前崎	井本商運(株)	神若	コンテナ船	749	17h	週1~2便	
四日市/名古屋	横浜/川崎 大阪/神戸	-	井本商運(株)	ふたば	コンテナ船	749	27h	週1~2便	
名古屋	苫小牧	仙台/八戸	(株)フジトランスコーポレーション	ふがく丸	RoRo船	11,573	-	月7.5便	名古屋→仙台→ 苫小牧→八戸→ 名古屋
名古屋	苫小牧	仙台	(株)フジトランスコーポレーション	清和丸	RoRo船	15,781	4日	3隻で 月22.5 便	名古屋→仙台→ 苫小牧→仙台→名 古屋
				蓉翔丸		14,790			
				あつた丸		16,053			
名古屋	苫小牧	仙台	太平洋フェリー	いしかり	フェリー	15,762	40h	2日置き 仙台⇄ 苫小牧 は毎日	コンテナの みの積載は 不可 規格サイズ 外コンテナ は事前届出
				きそ		15,796			
				きたかみ		13,937			
名古屋	新門司	名古屋→豊橋→ 坂出→玉島→新 門司→中津→名 古屋	(株)フジトランスコーポレーション	いずみ丸	自動車専用船	4,439	1クルーズ 34h	月7.5 便	いずみ丸 はコンテナ不 可の可能性あり
				きぬうら丸	一般貨物船 (RoRo型)	12,691			
名古屋	那覇	豊橋/鹿児島	(株)フジトランスコーポレーション	ふじき	RoRo船	11,573	37h	月7.5便	
名古屋	苫小牧 大阪	仙台 釧路 東京	(共同運航) 栗林商船(株) 川崎近海汽船(株)	神明丸	RoRo船	13,091	-	4隻で各 船週1で 回して いる	名古屋→大 阪→東京→ 仙台→釧路 →苫小牧→ 釧路→仙 台→東京→ 大阪→名 古屋
				神瑞丸	RoRo船	13,097			
				神泉丸	RoRo船	13,089			
				神川丸	RoRo船	13,018			
名古屋	川崎	-	鈴与海運(株)	清岳丸 駿河丸 太田川	一般貨物船	499	-	週1便	3隻で名古屋 ⇄川崎の他 清水、御前崎、 仙台、大船渡 間を行き来し ている

5-4 4号日本海基地（新潟）

（1）基地概要

所在地	新潟県新潟市東区平和町3-5 昭和シェル石油(株) 新潟石油製品輸入基地管理地内
資機材 コンテナ数	47個 うち大型資機材コンテナ3個 (Uni Boom X1800、Transrec100 Container No.1、URO 300)
搬出搬入用 重機	<p>(車両への荷揚げ/荷降ろし)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資機材によりフォーク(2.5t、4t、5t、7t、8t、10t)、クレーン(10t、25t、35t、50t、70t)を使い分けている。 ・大型資機材の輸送用車両については低床の重量物運搬用セミトレーラーが必要 うち Uni Boom X1800 と Transrec100 については、コンテナから取出し、中身のみ輸送する。Transrec100 はコンテナカバーを外すと通常の低床トレーラーまたはトラックでの利用が可能。 <p>(チャーター船舶への荷揚げ/荷降ろし)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埠頭にクレーンは常設されていないため持込む。 ・船舶に積む場合は、安全上 130t クレーンを使用する。
出荷要請から搬出までの時間	<ul style="list-style-type: none"> ・要請→手配→出荷 半日以内 トラック手配は1時間、10t フォークまでは当日、10t 以上のフォークとクレーンは翌日、(船舶積込用クレーン手配含む、大型資機材をコンテナ付きで輸送する場合の低床重トレの調達含む。チャーター船舶自体の手配は除く)
搬出搬入時間・人員	<ul style="list-style-type: none"> ・大型資機材を含むコンテナ5~6個程度なら実作業1~2時間。 ・作業従事者 4~5人(ドライバー含む)
定期船発着港までのルート 距離・時間	<p>基地から定期船発着港(または埠頭)までのルート・距離・時間 4号基地における定期航路は下記フェリー航路のみである。</p> <p>①敦賀⇄新潟⇄苦小牧(新日本海フェリー、秋田寄港便あり) ②新潟⇄小樽(新日本海フェリー) ③新潟⇄両津(佐渡汽船)</p> <p>(4号基地から棧橋までの距離・時間)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟西港 万代橋フェリーターミナル (6.4km, 13分) ・新潟西港 山の下埠頭 新日本海フェリーターミナル (3.2km, 7分)
チャーター船舶の利用埠頭と距離・時間	<p>各埠頭までのルート図は後掲参照</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リンコーコーポレーションが管理する臨港埠頭を利用する。 4号基地から臨港埠頭までの距離はほぼ直線1.6km、3分の至近距離にある。 ・クレーンは常設されていないため130tクレーンを持込む。

<p>通常貨物 定期船の 就航状況 & 所要日数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本海側への定期航路は、秋田、新潟、敦賀、舞鶴の4港にしか開設されていない。 ・ そのうちの1つである新潟港からの定期便は、何れも新日本海フェリー(株)が運航する敦賀、秋田経由苫小牧、小樽の3航路と佐渡汽船(株)が運航する佐渡島航路のみとなっている。 ・ したがって敦賀、秋田、小樽方面以外の地域への出荷は全て苫小牧を経由することになるため、苫小牧港までの輸送時間(19h)を考慮すると、5号基地から出荷した方が室蘭→苫小牧間の陸送時間を加えても早いことから、海上輸送について4号基地が主体的に動ける範囲としては、上記3方面と離島航路の佐渡、飛島、粟島地域に限られる。 ・ 日本海側に位置する小樽周辺については、仮に5号基地が出荷不能に陥った場合に、4号基地からの出荷が有効な代替手段になり得る。 ・ なお、苫小牧から敦賀へはRoRo船3隻と新日本海フェリーの直行便が出ているため、こちらも5号基地のバックアップ的位置付けになろうかと思われる。 ・ 日本海側の各港にも設備の整ったコンテナターミナルがあり、外航コンテナ船の入出航は頻繁にある。しかしながら、荷卸した貨物は全量トラック便にて国内各地へ配送されているのが実情とのこと。内航貨物船の定期航路が殆ど無いのはこうした理由による。 ・ 主要港までの所要日数の目安(出航時に合わせた最短ケース) 敦賀、小樽、秋田、苫小牧 全て1日 他の地域へは、苫小牧から各地への所要日数(5号北海道基地の項を参照のこと)に積換え日を1日加えたものが大凡の目安である。 佐渡島等離島については、後節6-2.を参照のこと。
<p>チャーター 空船状況 & 所要日数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新潟西港、東港のどちらにおいても外洋での曳航作業を専門に行う船舶は無く、少なくとも新潟を中心とする青森から能登半島にかけての日本海側では先ず見掛けないとのこと。 ・ そうした作業を請負う会社も近くには無いので、基地側でオーシャンタグや台船を手配するのは難しいというのが基地関係者の意見であった。 ・ 特に曳航については、冬季の日本海においてはほぼ不可能だと思われる。したがって、一般貨物船かデッキタイプのオーシャンタグを利用するしか選択肢がないが、両者とも日常的に見掛けることは先ず無いとのことから、この地域での調達は非常に難しいと言わざるを得ない。 ・ 5号分所も同様な状況と思われるため両基地については、チャーター方式は馴染まないとの判断から現時点では両基地からの出荷は考えないこととする。 ・ 一方で、新潟西港に国交省所属の油回収船「白山」が常駐している。普段は浚渫船として西港の整備にあたっているが、本来の目的は油濁防除作業用の船舶として建造されており、先端付近にはTransrec250が設置されている。 ・ 5000tクラスの大型船のため防除資機材等の積載も可能と思われるが(未確認)、もし可能なら互いに有効利用を図る方法があると考えられる。また室蘭に「防災フロート」があるように各地に災害対策等を目的とした船舶があるのではなかろうか、といったことも今回調査結果として報告したい。

(2) 定期船発着港（埠頭）

● 4号日本海基地

上：新潟西港 山の下埠頭 新日本海フェリーターミナル (3.2km, 7分)

下：新潟西港 万代橋フェリーターミナル (6.4km, 13分)



(3) チャーター船利用埠頭

チャーター船の確保は難しいが、利用可能な岸壁は確保してあるため一応掲示しておく。

4号基地→臨港埠頭(1.6km、3分) 「S」の場所が4号基地



(4) 定期船の就航状況

発港	着港	寄港地	運航会社	船名	船種	総トン数	航海時間	便数	備考
新潟	苦小牧 敦賀	秋田	新日本海フェリー(株)	あざれあ	フェリー	20,554	秋田経由 苦小牧 19h 敦賀 13h	毎日 上下 1便	冬季 長期 運休期間あり
				しらかば		20,563			
新潟	小樽	-	新日本海フェリー(株)	らいらっく	フェリー	18,229	18h	火～日	運休日あり
				ゆかり		18,229			
新潟	佐渡島	-	佐渡汽船(株)	おけさ丸	フェリー	5,380	2.5h	毎日 5便	冬季 長期 運休期間あり
				ときわ丸		5,862			

(参考：新潟西港常駐 油回収船「白山」)



5-5 5号北海道基地（室蘭）

（1）基地概要

所在地	北海道室蘭市陣屋町1-172 JXエネルギー(株) 室蘭製造所内
資機材 コンテナ数	47個 うち大型資機材コンテナ1個 (Transrec100 Container No.1)
搬出搬入用 重機	<p>(車両への荷揚げ/荷降ろし)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・50t クレーンのみ (フォークは使用せず) ・大型資機材の輸送用車両については低床の重量物運搬用セミトレーラーが必要だがコンテナカバーを外し、中身のみ輸送することで通常の低床トレーラーまたはトラックでの利用が可能。 <p>(チャーター船舶への荷揚げ/荷降ろし)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・5号基地隣の(株)栗林商会の専用埠頭を使用する。資機材が保管されている場所のすぐ隣に埠頭がある。したがって、一般道路を通行せずに構内に設けられたゲートを抜けるとそこが埠頭。直線距離500m。 ・埠頭にクレーンは常設されていないため持込む。 ・船舶に積む場合は、安全上100tクレーンを使用する。
出荷要請から搬出までの時間	<ul style="list-style-type: none"> ・要請→手配→出荷 半日以内 (船舶積込用クレーン手配含む、大型資機材をコンテナ付きで輸送する場合の低床重トレの調達含む。チャーター船舶自体の手配は除く)
搬出搬入時 時間・人員	<ul style="list-style-type: none"> ・大型資機材を含むコンテナ5~6個程度なら実作業1時間程度。 ・作業従事者 4~5人 (ドライバー含む)
定期船発着 港までの ルート 距離・時間	<p>基地から定期船発着港 (埠頭) までのルート・距離・時間</p> <p>ルートは一般道利用ケース</p> <ul style="list-style-type: none"> ・室蘭港崎守公共埠頭 (5号基地にほぼ隣接、4km, 6分) 5号基地→国37号→崎守公共埠頭 ・苫小牧西港、東港 5号基地→国37号→国36号→苫小牧港西港、東港 西港 (73km, 1.8時間)、東港 (92km, 2.4時間)
チャーター 船舶の 利用埠頭と 距離・時間	<ul style="list-style-type: none"> ・埠頭所有者の了解が得られればほぼ構内 (厳密には隣の敷地) からの速やかな出荷が見込める。 ・ゲートをくぐれば500m、1分。 ・私道のため道路規制は受けない。よって、高さの制約はなく、コンテナ付きであっても低床重トレは不要。(但し、安全への配慮は言うまでもない) ・港湾事務所への棧橋使用申請は不要だが、棧橋を所有する(株)栗林商会の承諾は必要。

通常貨物

定期船の
就航状況
&
所要日数

- ・ 室蘭港の唯一の定期航路は5号基地にほぼ隣接する崎守公共岸壁を使用している。室蘭港の外れで、朝夕の渋滞を心配しなくても良い位置にあり5号基地からは至近距離。
- ・ 一方、北海道の海の玄関口である苫小牧西港、東港からは東北、京浜・京葉、中京、阪神方面への定期便が毎日のように出ている。
- ・ 沖縄と九州へは東京又は大阪にて積替えが必要。
- ・ 日本海側への定期航路は、秋田、新潟、敦賀、舞鶴の僅か4港しか開設されていない。これら周辺地域は、本来4号基地の陸送範囲であるが、4号基地が出荷停止状態に陥るあるいは出荷手配に時間が掛かるような場合には、直行便のある5号基地（苫小牧港または小樽港使用）が代替機能を果たすことが可能。
- ・ 日本海側へは、新日本海フェリー(株)が2隻のフェリーを、近海郵船(株)が3隻のRoRo船を苫小牧⇄敦賀間に就航させている。
- ・ フェリーには秋田、新潟寄港便があるが、冬季は運休も多く注意が必要。
- ・ 日本海側へはもう一系統、同じく新日本海フェリー(株)が、小樽⇄舞鶴、小樽⇄新潟にフェリーを2隻ずつ就航させている。
- ・ なお、本件のお荷物はあくまで基地近郊に限るものとしており、小樽港までは距離があるため本来なら対象外とするところだが、日本海側への数少ない定期航路の開設港のため参考として掲載した。5号基地から小樽港までの距離と所要時間は、170km、約4時間15分を想定している。
- ・ また、北海道には稚内に5号分所があるが、小樽港までの距離は約330kmであることから小樽港からの出荷は主に5号基地が担い、分所はサブ的な位置付けとする。
- ・ 主要港までの所要日数の目安（出航時に合わせた最短ケース）
 - 博多、那覇 東京積替え 5日
 - 鹿児島 東京積替え 4日
 - 舞鶴（小樽までの陸送含む） 2～3日
 - 東京、名古屋、敦賀 2日
 - 八戸、仙台、常陸那珂、大洗、新潟、秋田 1日

<p>チャーター 空船状況 & 所要日数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 室蘭港内に台船は 3 隻、うち 1 隻は造船所で使用されており用船は難しい。あと 2 隻も 300~500t クラスで外洋航行は不可。また、東西苫小牧港にも台船は殆ど見掛けなかった。 ・ タグについては、室蘭港、苫小牧西港にはタグの係留地があり、中には高出力の機関を持つものもあったが曳航業務を行っているかの確認は得られなかった。 ・ 基地関係者によると外洋を曳航するようなタグは近辺には居ないため、八戸あたりから呼んで来るとのことであった。 現に下記「防災フロート」が出動した際には、他地域のタグで曳航（千倉丸、船籍港は不明、3-2-2の最後に写真掲載あり）した。 ・ 台船については、一般的な台船は見つからないものの「防災フロート」と称される災害対策用のヘリポートも備える巨大台船が室蘭港、5号基地の対岸に係留されている。詳しくは本文3-3参照のこと。 ・ 本「防災フロート」東日本大震災時に出動した経験があり、外洋航行を想定して造られたとのことと正に本件ニーズに合致している。 ・ 現在は、室蘭市から北海道開発局へ移管されているが、もしこれの使用が認められれば、オーシャンタグの確保課題は残るものの5号基地に近接した場所に常駐している点から極めて大きな一助になると言える。 ・ 主要港までの所要日数の目安（一般貨物船ケース、曳航だとほぼ倍の日数） <ul style="list-style-type: none"> 大船渡、秋田、酒田 1日 稚内、新潟、仙台、小名浜、伏木富山 1.5日 小名浜、東京、敦賀、舞鶴、清水 2日 北九州、大分、大阪、神戸、水島、境、浜田、徳山下松 3日 宮崎、鹿児島、長洲（熊持） 4日 那覇 5日 小笠原父島、南大東島、宮古島、石垣島 5日 五島福江島、奄美大島、屋久島 4日 隠岐、見島 3日 利尻、伊豆諸島各島、 2日 奥尻 1日
--	---

(2) 定期船発着港湾 (埠頭)

● 5号北海道基地

左：室蘭港崎守公共埠頭 (4km, 6分)

右：苫小牧西港 (73km, 1.8時間)

東港 (95km, 2.4時間)



(3) チャーター一船利用埠頭

5号基地隣接 (株栗林商会埠頭(500m、1分))



(4) 定期船の就航状況

発港	着港	寄港地	運航会社	船名	船種	総トン数	航海時間	便数	備考
苫小牧	八戸	-	川崎近海汽船(株)	シルバーQueen	フェリー	7,005	7~9h	毎日 4便	
				シルバープリンセス		10,536			
				べにりあ		6,558			
				シルバーエイト		9,483			
苫小牧	常陸那珂	-	川崎近海汽船(株)	ほっかいどう丸	RoRo船	11,386	21h	毎日 2便	3社共同 運航
			北星海運(株)	北王丸		11,492			
			近海郵船(株)	まりも		8,348			
			近海郵船(株)	ましう		8,349			
苫小牧	大洗	-	商船三井フェリー(株)	さんふらわあしれとこ	フェリー	11,410	19h	毎日 2便	
				さんふらわあだいせつ		11,401			
				さんふらわあさっぽろ		13,654			
				さんふらわあふらの		13,539			
苫小牧	東京	-	栗林商船(株)	神王丸	RoRo船	11,790	30h	週2便	
苫小牧	横浜	-	ナラサキスタックス(株)	さがみ	コンテナ船	2,440	40h	週1便	
苫小牧	川崎/横須賀	仙台/八戸	プリンス海運(株)	プリンスはやて	RoRo船	5,930	-	週1.5 便	苫小牧→八戸→ 川崎→横須賀→ 仙台→苫小牧
				ちとせ	混載自動車 専用船	5,599			
苫小牧	横浜/川崎	八戸/仙台	井本商運(株)	さがみ	コンテナ船	2,440	40h	週1便	
室蘭/苫小牧	横浜	八戸/仙台	三栄港運(株)	オリオン	コンテナ船	2,000	43h	週1便	
苫小牧	名古屋	八戸/仙台	(株)フジトランスコーポ レーション	ふがく丸	RoRo船	11,573	-	月7.5便	苫小牧→八戸→ 名古屋→仙台→ 苫小牧
苫小牧	名古屋	仙台	(株)フジトランスコーポ レーション	清和丸	RoRo船	15,781	4日	3隻で 月22.5 便	名古屋→仙 台→苫小牧 →仙台→名 古屋
				蓉翔丸		14,790			
				あつた丸		16,053			
苫小牧	名古屋	仙台	太平洋フェリー	いしかり	フェリー	15,762	40h	2日に 1便 仙台⇄ 苫小牧 は毎日	コンテナの みの積載は 不可 規格サイズ 外コンテナ は事前届出
				きそ		15,796			
				きたかみ		13,937			

発港	着港	寄港地	運航会社	船名	船種	総トン数	航海時間	便数	備考
苫小牧	東京/横浜	清水/八戸	鈴与海運(株)	しんせと	貨物コンテナ船	749	-	週1便	苫小牧→八戸→東京/横浜→清水→東京/横浜→八戸→苫小牧
苫小牧	敦賀	-	新日本海フェリー(株)	すずらん	フェリー	17,382	21h	毎日	
				すいせん		17,382			
苫小牧	敦賀	-	近海郵船(株)	ひだか	RoRo船	11,185	24h	週6便	
				ほくと		8,608			
				つるが		8,608			
苫小牧	敦賀	秋田/新潟	新日本海フェリー(株)	あざれあ	フェリー	20,554	32h	毎日	
				しらかば		20,563			
苫小牧	東京	釧路	日本通運(株)	ひまわり7	RoRo船	10,497	-	毎日	* 釧路寄港は曜日による
				ひまわり1	コンテナ船 (RoRo型)	7,323			
苫小牧	大阪	釧路/東京	日本マリン(株)	ひまわり2	コンテナ船 (RoRo型)	7,323	-	週1便	苫小牧→釧路→東京→大阪→東京
苫小牧	大阪	釧路 仙台 東京 名古屋	(共同運航) 栗林商船(株) 川崎近海汽船(株)	神明丸	RoRo船	13,091	-	各船 週1便	
				神瑞丸		13,097			
				神泉丸		13,089			
				神川丸		13,018			
(参考) 小樽	舞鶴	-	新日本海フェリー(株)	はまなす	フェリー	16,810	21h	毎日	運休日あり
				あかしや					
(参考) 小樽	新潟	-	新日本海フェリー(株)	らいらつく	フェリー	18,229	18h	火～日	運休日あり
				ゆうかり					

*日本通運(株)の船舶は、JR貨物のみしか取り扱わない場合がある

5-6 5号北海道基地稚内分所（稚内）

(1) 基地概要

所在地	北海道稚内市新末広町2末広埠頭上屋2号
資機材 コンテナ数	18個（大型資機材なし） 全7基地の中で唯一の屋内保管である
搬出搬入用 重機	<p>(車両への荷揚げ/荷降ろし)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上屋に保管されているためクレーンは使用出来ない。 ・30feet コンテナを搬出する際には少々手間取る。 ・コンテナ重量が4.5t以上のものは15tフォークを、それ以下のものは6.5tフォークで対応している。 <p>(船舶への荷揚げ/荷降ろし)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埠頭内に保管してあるため、上屋から出せば目の前は海で、積載する船舶の大きさ等にもよるが余裕をみて50~70tクラスのクレーンが必要と思われる。
出荷要請から搬出までの時間	<ul style="list-style-type: none"> ・要請→手配→出荷 1日以内（季節によっては車両の確保が難しい）
搬出搬入時間・人員	<ul style="list-style-type: none"> ・作業従事者 4~5人（ドライバー含む）で、4.5t以上のコンテナの場合は2~3時間、それ以下ならば1時間。
定期船発着港までのルート 距離・時間	<p>定期航路は離島航路のみとなる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・稚内港から出ている利尻・礼文島行きと羽幌からの焼尻・天売島行きの2航路。 ・利尻・礼文行きのフェリー乗り場は分所より3.3km、6分の距離にあり、焼尻・天売については若干距離があって130km、約3.3時間である。
チャーター船舶の使用埠頭と距離・時間	<ul style="list-style-type: none"> ・資機材を保管している上屋自体が埠頭の上にあるため、船舶への積込み作業は極めて迅速に行える。 ・しかしながら、冬季の日本海やオホーツク海は言うまでもなく、夏季においても波が高い日が多く台船に載せての曳航は極めて難しい。 ・したがって、5号分所も4号基地と同じく今回は分所からの出荷は考えないものとした。 ・なお、稚内港に常駐するタグは稚内市が保有する3000馬力、165tが1隻（他港内タグ数隻）、台船はクレーン付きの大型台船が1隻（他小型台船数隻）が常駐しているが、何れも港内作業用と思われる。
通常貨物定期船の就航状況&所要日数	利尻・礼文および焼尻・天売へのフェリーについては、第6章を参照のこと
チャーター空船状況&所要日数	4号基地と同様でチャーターが可能な台船やタグはほぼ無いと思われる。

(2) 定期船発着港 (埠頭)

● 5号北海道基地稚内分所

稚内港フェリーターミナル (3.3km, 6分)

羽幌フェリーターミナル(130km, 3.3時間)



5-7 6号沖繩基地（うるま）

（1）基地概要

所在地	沖縄県うるま市与那城平安座6559 沖縄出光(株) 沖縄油槽所内
資機材 コンテナ数	43個 （大型資機材なし）
搬出搬入用 重機	<p>（車両への荷揚げ/荷降ろし）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・30feet コンテナを除き 10t フォークのみ使用 ・30feet コンテナは 25t または 35t クレーンを使用 <p>（チャーター船舶への荷揚げ/荷降ろし）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・構内岸壁使用時 25t、50t 又は 60t クレーン ・那覇港、中城新港 常設クレーンあり
出荷要請から搬出までの時間	<ul style="list-style-type: none"> ・要請→手配→出荷 半日以内（チャーター船の手配は除く）
搬出搬入時間・人員	<ul style="list-style-type: none"> ・車両への積込み作業（コンテナ5~6個、トラック2台）：1~1.5時間 ・作業従事者 4~5人（ドライバー含む）
定期船発着港までのルート 距離・時間	<p>基地から定期船発着港（または埠頭）までのルート・距離・時間 ルートは一般道利用ケース、那覇新港への国道58号線は朝夕ラッシュ時の渋滞が凄まじいので極力避けること。（高速道路は使用しない）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇新港（安謝港） 6号基地→県10号→県37号→県85号→国329号→県81号→国58号→那覇新港（34km, 70分） ・中城新港 6号基地→国10号→県37号→県33号（15km, 30分）
チャーター船舶の使用埠頭と距離・時間	<p>各埠頭までのルート図は後掲参照</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄出光(株)沖縄油槽所6番棧橋（2km, 4分）25t、50t、60t クレーン必須 （棧橋の老朽化が進んでいるので都度施設管理者に確認のこと） 船舶使用条件：499G/T、総積載量1500T、 全長73.1m、舟巾11.5m、満載時吃水2.3m ・中城新港公共埠頭 6号基地→国10号→県37号→県33号（15km, 30分） （中城新港は常設クレーンあり）

<p>通常貨物 定期船の 就航状況 & 所要日数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 30 近くの定期航路が開設されており、東京、名古屋、大阪、神戸、博多、鹿児島からは大型 RoRo 船を中心に、毎日のように直行便が入港している。また、県内は先島諸島の宮古島、石垣島を中心に一般貨物船が活発に動いている。 ・ 主要港までの所要日数の目安（出航時に合わせた最短ケース） <ul style="list-style-type: none"> 苫小牧 東京積替え 6日 仙台 東京積替え 5日 東京（横浜）、名古屋、大阪（神戸） 3日 瀬戸内（玉島、三島） 4日 博多 2日 鹿児島、奄美大島（名瀬） 1日 宮古島、石垣島 1日 ・ 沖縄周辺で油濁事故が発生した場合、先ずは6号基地が対応することになるが、6号基地の資機材が足りない場合、あるいは6号基地が保有しない資機材が必要な場合には、1号基地並びに3号基地から概ね3日以内の到着が見込める。
<p>チャーター 空船状況 & 所要日数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般貨物船については、沖縄における貨物の入出は圧倒的に「入」が「出」を凌駕している。したがって復路便はほぼ空船なため、目的地、日程等の調整がつけば確保の可能性は高い。 ・ オーシャンタグや「近海」資格を持つ台船も周辺海域で見掛けることも多いとのことで、他地域に比べればこちらも可能性はある。 ・ 沖縄の「近海」資格オーシャンタグは3隻（この3隻はほぼ沖縄に常駐している）うち1隻は基地の資機材管理を委託する会社が所有している。但し、デッキタイプではないので曳航用に限る。 その他、海洋土木関連会社のものが何隻かあるとのこと。 ・ 主要港までの所要日数の目安（一般貨物船ケース、曳航だとほぼ倍の日数） <ul style="list-style-type: none"> 稚内（日本海ルート）、室蘭（太平洋ルート） 5日 秋田、新潟、仙台、大船渡 4日 東京、名古屋、舞鶴、大阪 3日 博多、水島、徳山下松、 2日 鹿児島 1.5日 奄美大島、宮古島、石垣島 1.5日

(3) チャーター一船利用埠頭

① 沖縄出光(株)沖縄油槽所内 6 番棧橋 (構内移動 2km、4 分)



② 中城新港 15km 30 分 (定期船発着埠頭としても利用、ルート図は前掲参照)

(4) 定期船の就航状況

発港	着港	寄港地	運航会社	船名	船種	総トン数	航海時間	便数	備考
那覇	名古屋	豊橋/鹿児島	㈱フジトランスソーポレーション	ふじき	RoRo船	11,573	36h	1クルーズ4日	
那覇	大阪	-	ナラサキスタックス㈱	さがみ	コンテナ船	2,440	40h	週1便	
那覇	大阪	水島	大阪旭海運㈱	第十五旭丸	一般貨物船	499	53h	不定期	*水島寄港未確認 水島→大阪→那覇
那覇	神戸/大阪	-	マルエーフェリー㈱	琉球エクスプレス	貨客船	6,266	42h	2週3便	
那覇	大阪	-	プリンス海運㈱	プリンスはやて	RoRo船	5,930	-	週1.5便	
那覇	大阪	-	丸三海運㈱	なは2	コンテナ船	1,138	-	週4便	大阪→鹿児島→那覇→博多→鹿児島→那覇
				海邦	コンテナ船	1,450	-		
				林航丸	コンテナ船	499	-		
那覇	大阪	-	鹿児島荷役海陸運輸	うりずん21	コンテナ船	4,281	33h	週1便	大阪→鹿児島→那覇→博多→鹿児島→那覇
那覇	鹿児島	名瀬	鹿児島荷役海陸運輸	隆山丸	一般貨物船	498	28h	週1便	
那覇	大阪	博多	鹿児島荷役海陸運輸	うりずん	一般貨物船 (RoRo型)	1,561	37h	各2週3往復	大阪→那覇→博多→那覇
				りゅうせい	一般貨物船 (RoRo型)	1,134			
那覇	玉島	呉/伊予三島/高松/新居浜	南日本汽船㈱	りゅうなんⅢ	コンテナ船	640	43h	週1便	呉→伊予三島→玉島→高松→新居浜→那覇→呉
那覇	小倉	博多	南日本汽船㈱	りゅうなんⅡ	コンテナ船	499	28h	週1便	
那覇	博多	博多	南日本汽船㈱	りゅうなん	コンテナ船	749	29h	週2便	
那覇	博多	鹿児島/宮古/石垣	琉球海運㈱	ちゅらしま	RoRo船	9,483	25h	週6便	4隻でサイクル運航 *船舶により寄港順が異なる
				にらいかない		5,724	38h		
				しゅれい		6,560	25h		
				みやらびⅡ		10,184	35h		
那覇	鹿児島	本部/与論/和泊/亀徳/名瀬	マルエーフェリー㈱	あけぼの	フェリー	8,083	26h	毎日	4隻でサイクル運航
				波之上		6,586			
			マリックスライン㈱	クイーンコーラルプラス		5,910			
				クイーンコーラル8		4,945			
那覇	博多	-	丸三海運㈱	ゆいまる	一般貨物船	499	37h	週3便	
				みーかじ		748			

発港	着港	寄港地	運航会社	船名	船種	総トン数	航海時間	便数	備考
那覇	大阪または博多	-	丸三海運(株)	わかなつ	一般貨物船	498	-	不定期	
那覇	東京	大阪	近海郵船(株)	しゅり	RoRo船	9,813	85h	週1便	3隻でサイクル運航 *宮古・石垣寄港便 在り
			琉球海運(株)	わかなつ		10,185	60h	週1便	
			琉球海運(株)	かりゆし		9,943	61h	週1便	
那覇	東京	志布志	マルエーフェリー(株)	琉球エクスプレス2	一般貨物船 (RoRo型)	10,758	43h	各2週3 往復	
				琉球エクスプレス3	一般貨物船 (RoRo型)	10,034			
那覇	石垣	中城/宮古	南西海運(株)	はりみず	一般貨物船	498	18h 36h	週2便	石垣のみ寄港と 中城、宮古、石垣 寄港との交互に 運航
那覇	石垣	(与那国)	崎原海運(株)	陽光丸	一般貨物船	499	24h 38h	不定期	便により与 那国寄港
那覇	宮古	石垣	琉球海運(株)	優昭丸	一般貨物船	498	15h 25h	週2便	宮古のみ寄港と、 宮古、石垣寄港と の交互に運航
那覇	石垣	宮古/伊良部	南西海運(株)	よね丸	一般貨物船	749	19h	不定期	毎日出航 2隻で運航 調整
				なんせい丸	一般貨物船	749			
那覇	石垣	宮古	南西海運(株)	せつ丸	一般貨物船	1,488	20h	週1便	
那覇	座間味	阿嘉	座間味村	ざまみ	フェリー	446	2h	1日1便	
那覇	渡嘉敷	-	渡嘉敷村	とかしき	フェリー	499	1h	1日1便	
那覇	粟国	-	粟国村	粟国	フェリー	451	2h	1日2便	
那覇	久米島	渡名喜	久米商船(株)	琉球	フェリー	1,188	4h	1日 各1便	
				くめしま		679			
那覇	北大東島	南大東島	大東海運(株)	だいたう	貨客船	690	14h	週2便	