

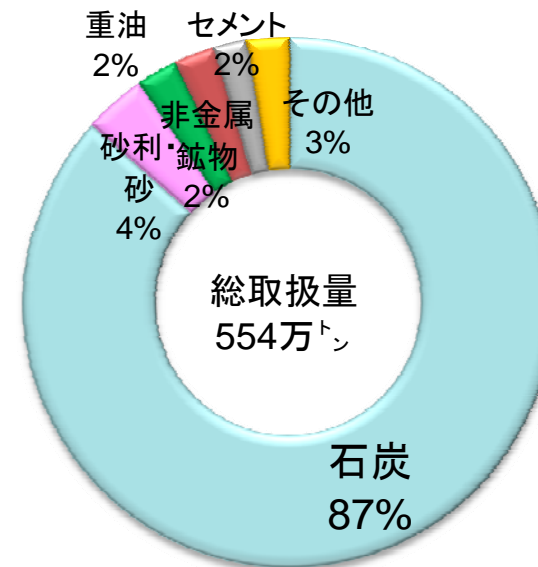
相馬港 航路・泊地整備事業 ＜計画概要＞

国土交通省 港湾局

- 相馬港は、福島県北部から山形・宮城県南部を背後圏とする広域物流港湾としての役割の他、背後に立地する火力発電所向けの石炭の輸入拠点として重要な役割を果たしている。
- 東京電力福島第一原子力発電所事故を契機としたエネルギー情勢の変化やシェール革命による北米の天然ガス生産能力の拡大を受け、我が国でもLNG輸入を積極的に検討する動きが見られる。その一つとして、福島県や宮城県を中心とした東日本地域におけるLNGの需要増に対応するとともに、災害時におけるエネルギー供給の多重性を確保するため、石油資源開発(株)が相馬港にLNG受入基地の建設を計画している。



相馬港周辺の企業立地状況



相馬港の取扱貨物量の内訳

(出典：港湾統計(2012年))

一般炭輸入量
上位10港

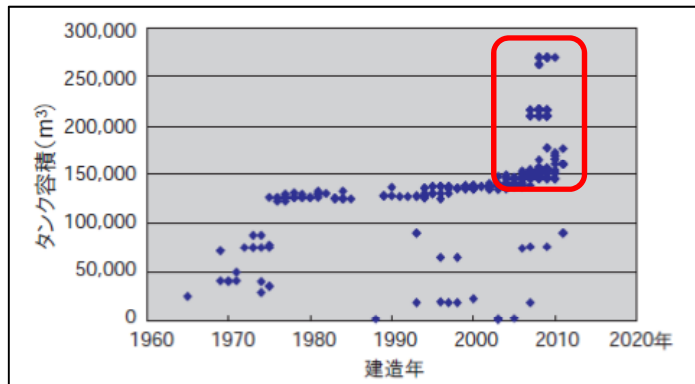
港湾名	一般炭輸入量 (万トン)
衣浦	1,004
徳山下松	729
松浦	700
橘	585
宇部	567
小名浜	484
相馬	448
苫小牧	374
舞鶴	353
四日市	310

(出典：貿易統計(2010年)、港湾統計(2010年)等により国土交通省港湾局作成)

大型輸送船への対応

1970年後半から2000年前半までの間の標準船型は12万5000m³積みから15万m³積み程度までに徐々に大型化してきていたが、近年、新規の大型基地建設と輸送距離の長距離化に対応するため、21万m³積みと26万m³積みの超大型LNG船が開発され、既に就航するなど、船舶の大型化が加速している。

一方、相馬港では、こうした船舶の喫水に対応した岸壁が5号ふ頭の石炭専用岸壁のみのため、相馬港へ入港を計画しているLNG輸送船が入港できないことから航路・泊地の整備が必要である。



LNG船大型化の推移

(出典：(独)石油天然ガス・金属鉱物資源機構 資料)



相馬港LNG受入基地イメージパース

(出典：石油資源開発(株) 企業パンフレットより)

相馬港LNG受入基地プロジェクト

<相馬LNG受入基地>

- ・建設地点：福島県新地町(相馬港内)
- ・設備概要：大型貯槽タンク1基、
出荷設備(タンクローリー、内航船)、
外航船受入バース、LNG気化器ほか
- ・供用開始：平成30年運転開始目標

<接続パイプライン>

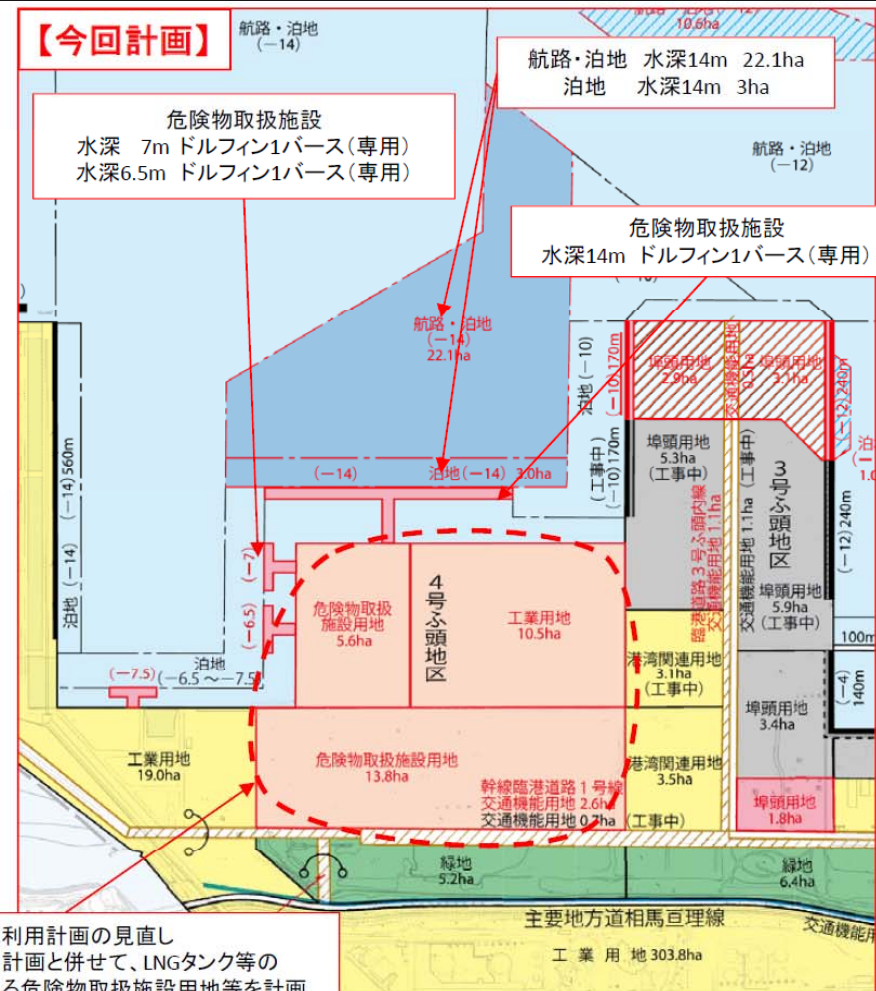
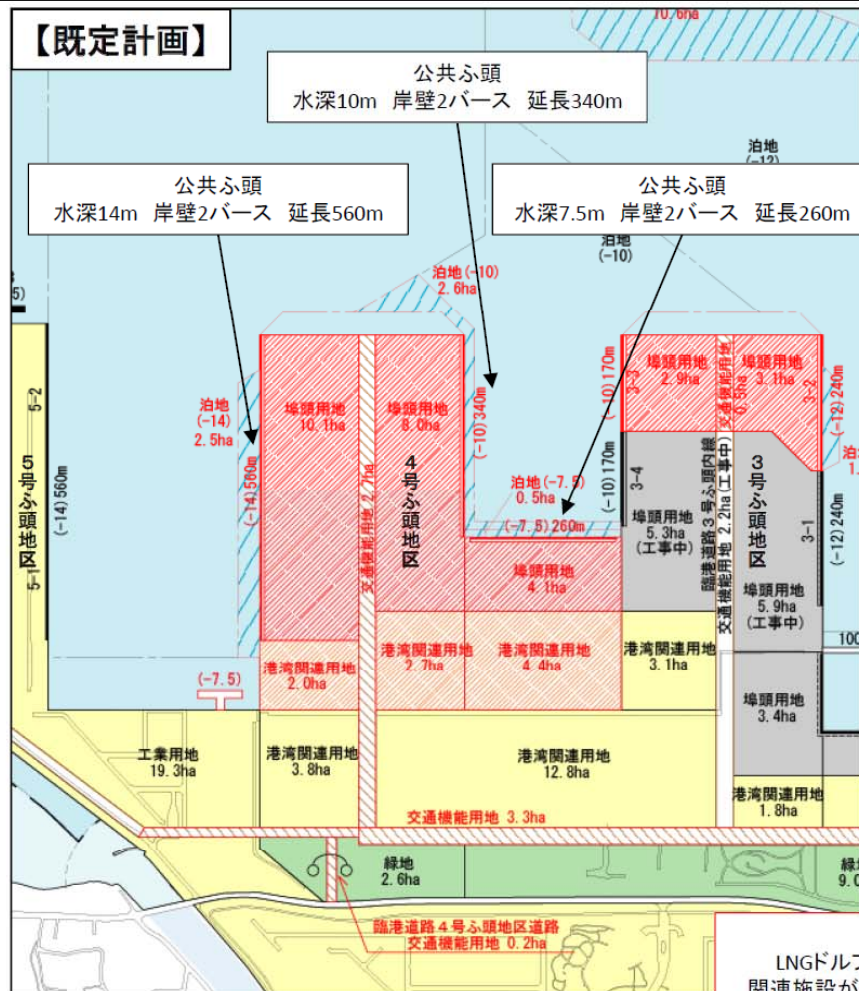
- ・ルート：相馬港～宮城県名取市
(新潟・仙台間のパイプラインに接続)
距離：約40km 平成26年度中完成予定
- ・ルート：福島市本宮市～福島県郡山市
(白石・郡山間ガスパイプラインから分岐)
距離：約12km 平成27年2月供用開始予定



(出典：石油資源開発(株) 企業パンフレットより)

港湾計画への位置づけ

- 港湾管理者、民間事業者、海上保安本部、水先人その他港湾関係者との調整を行い、施設配置等について検討。
- 相馬港LNG計画に係る航行安全対策調査委員会や相馬LNG基地の海上防災対策に関する調査研究専門委員会において、LNG船入出港時の操船やLNG荷役に係る安全面での検討を実施。
- 平成25年10月28日の福島県地方港湾審議会、平成25年12月2日の交通政策審議会港湾分科会における審議を経て、相馬港港湾計画を変更。



土地利用計画の見直し
LNGドルフィンの計画と併せて、LNGタンク等の
関連施設が立地する危険物取扱施設用地等を計画

代替案の検討(計画段階評価)

評価項目	案1: 横配置	案2: 縦配置	案3: 沖防波堤への配置		
概要					
課題への対応	LNG輸送コストの削減	○	○	○	○
	LNGの安定的な調達・輸送の確保	○	○	○	○
地域経済への影響	○	○	○	○	○
環境への影響	△	△	△	△	△
実現性	○	○	△	×	×
コスト	△	○	×	×	×
津波発生時の緊急離散	○	×	×	○	○
その他				△	△
総合評価	○	×	×	×	×

【対応方針(案)】 案1による対策が妥当