

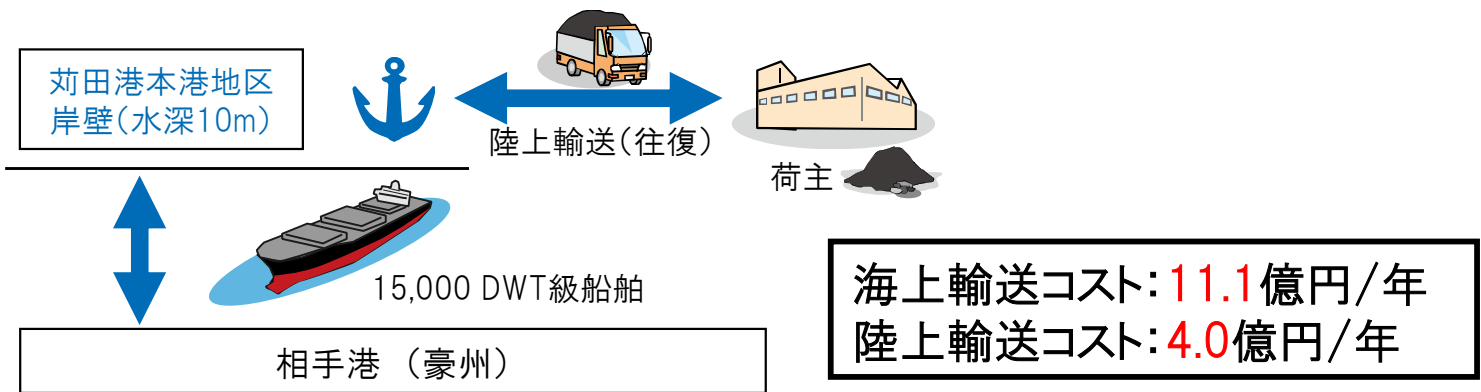
苅田港国際物流ターミナルの整備

【①船舶大型化・輸送効率化】

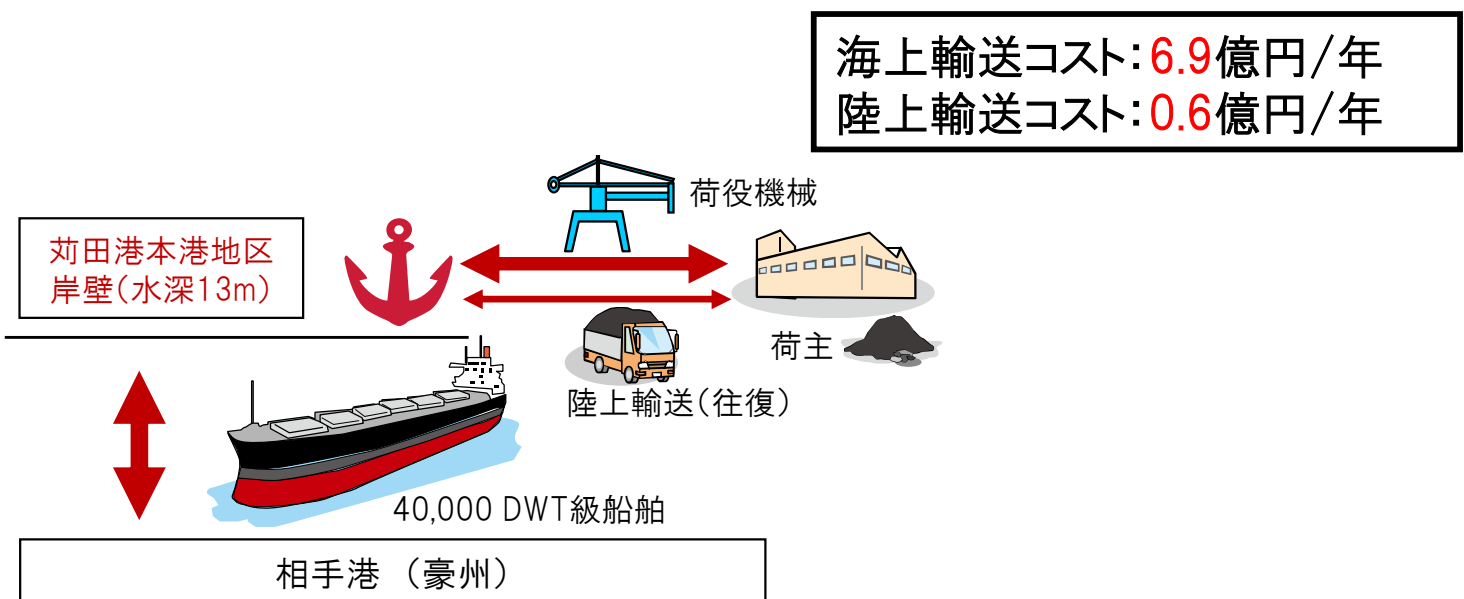
- 本ターミナルの整備により、大型船での大量輸送が可能となることで、海上輸送コストが削減される。
- アンローダー及びベルトコンベアの荷役併用により、陸上輸送の効率化が可能となることで、陸上輸送コストが削減される。

主な貨物：石炭

Without時：苅田港本港地区 岸壁（水深10m）を利用



With時：苅田港本港地区 岸壁（水深13m）を利用



輸送コスト削減額 **7.6億円/年**

※端数処理のため、必ずしも合計は一致しない。

苅田港国際物流ターミナルの整備

【②船舶大型化】

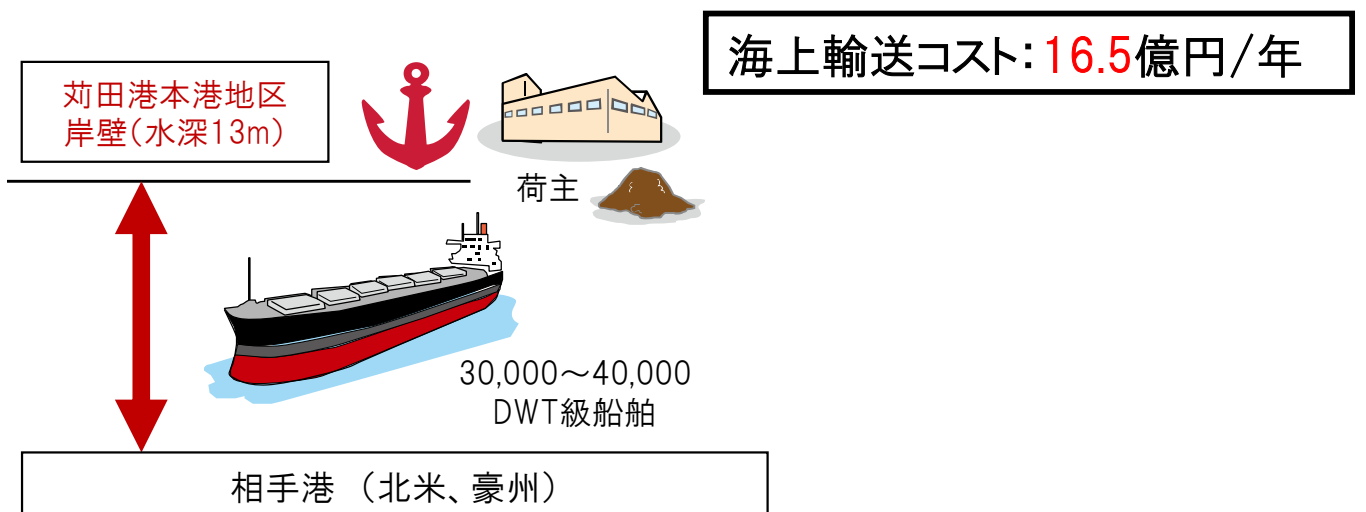
- 本ターミナルの整備により、大型船での大量輸送が可能となることで、海上輸送コストが削減される。

主な貨物：銅スラグ、石膏

Without時：苅田港本港地区 岸壁（水深10m）を利用



With時：苅田港本港地区 岸壁（水深13m）を利用



輸送コスト削減額 14.4億円/年

※端数処理のため、必ずしも合計は一致しない。

苅田港国際物流ターミナルの整備

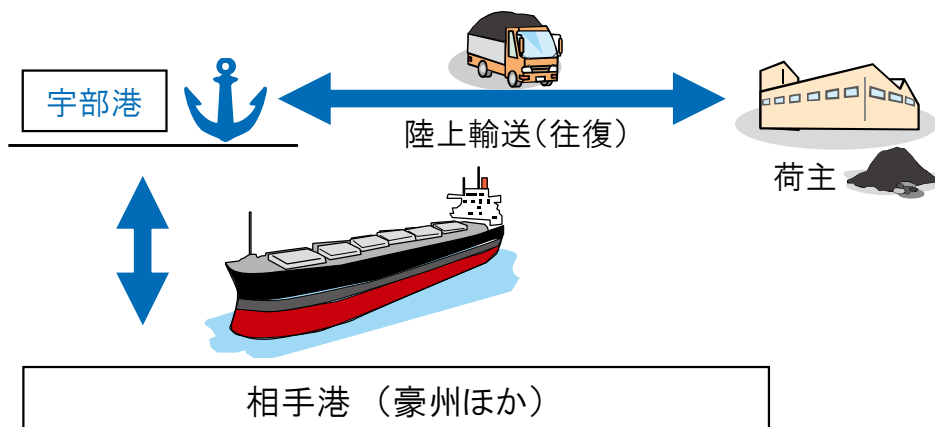
【③輸送距離短縮】

- 本ターミナルの整備により、既存岸壁の取扱能力を超える貨物を苅田港で直接取扱うことが可能となることで、陸上輸送コストが削減される。

主な貨物：石炭

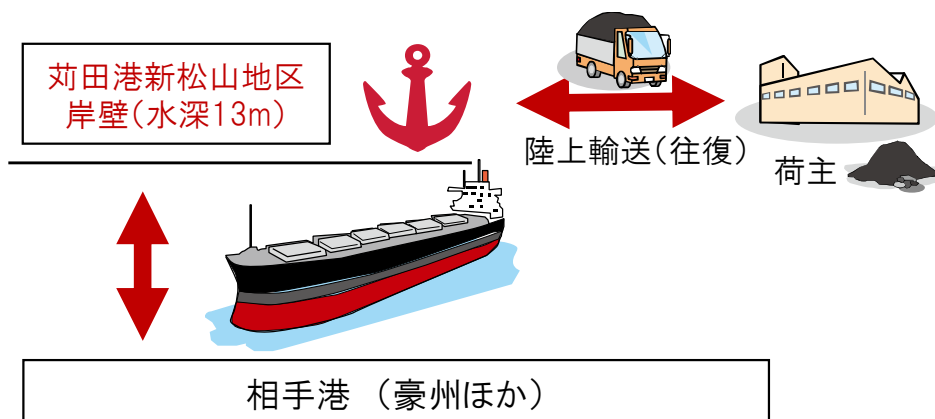
Without時：宇部港を利用

陸上輸送コスト：43.8億円/年



With時：苅田港新松山地区 岸壁 (水深13m) を利用

陸上輸送コスト：8.9億円/年



輸送コスト削減 **35.0**億円/年

※端数処理のため、必ずしも合計は一致しない。

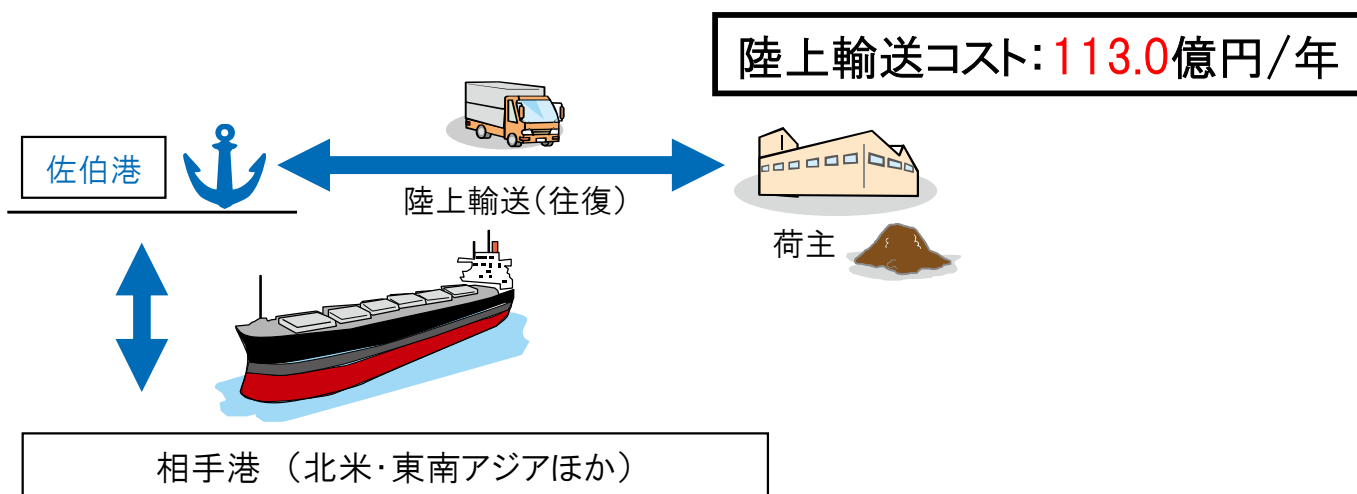
苅田港国際物流ターミナルの整備

【④ 輸送距離短縮】

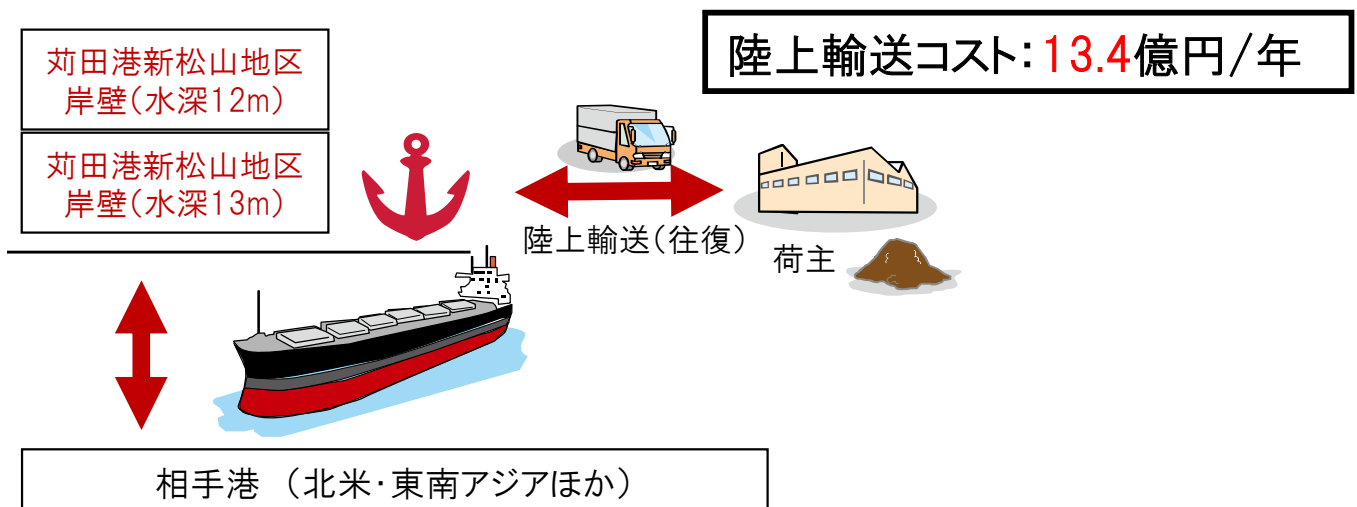
- 本ターミナルの整備により、バイオマス関連の新規貨物を苅田港で直接取扱うことが可能となることで、陸上輸送コストが削減される。

主な貨物： バイオマス燃料
(木質ペレット・PKS)

Without時：佐伯港を利用



With時：苅田港新松山地区岸壁 (水深13m、水深12m) を利用



輸送コスト削減額 **99.6億円/年**

※端数処理のため、必ずしも合計は一致しない。

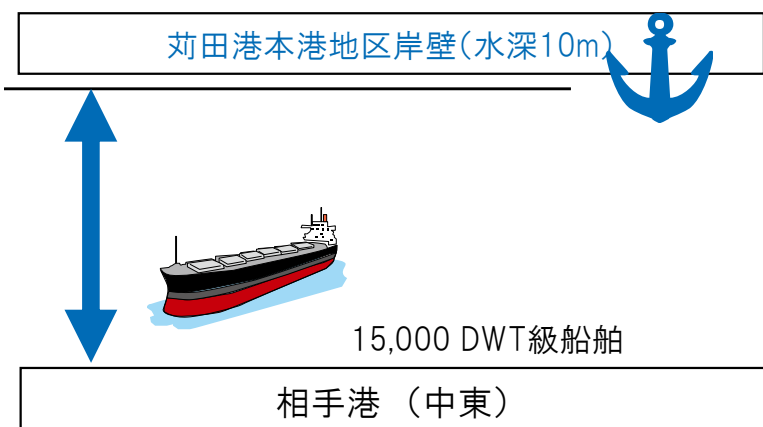
苅田港国際物流ターミナルの整備

【⑤船舶大型化】

- 本ターミナルの整備により、大型船での大量輸送が可能となることで、海上輸送コストが削減される。

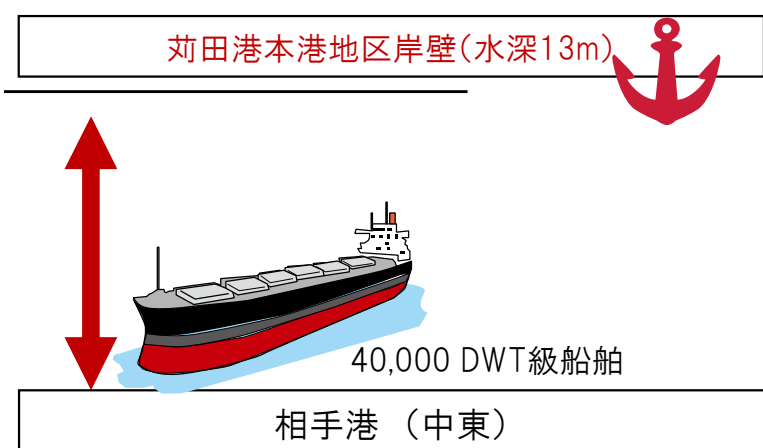
主な貨物：金属くず等(還元鉄)

Without時：苅田港本港地区岸壁（水深10m）を利用



海上輸送コスト：
22.5億円/年

With時：苅田港本港地区岸壁（水深13m）を利用



海上輸送コスト：
11.1億円/年

輸送コスト削減額 **11.4億円/年**

※端数処理のため、必ずしも合計は一致しない。

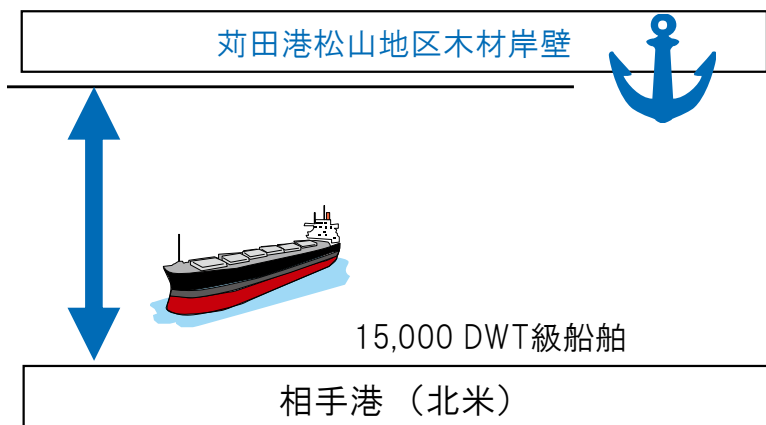
苅田港国際物流ターミナルの整備

【⑥船舶大型化】

- 本ターミナルの整備により、大型船での大量輸送が可能となることで、海上輸送コストが削減される。

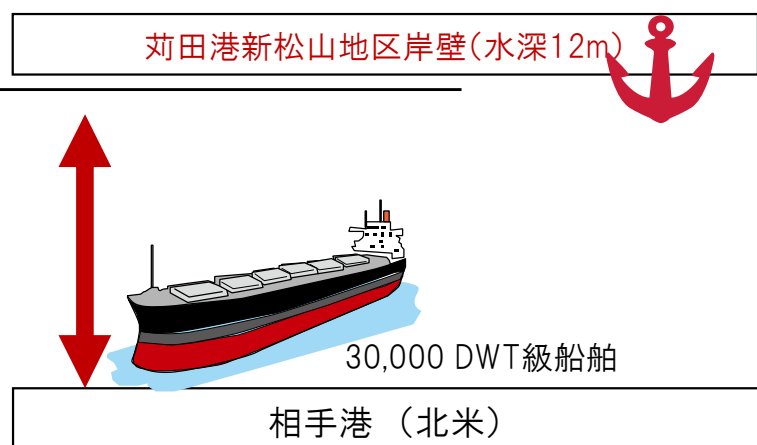
主な貨物：金属くず等(鉄スクラップ)

Without時：苅田港松山地区木材岸壁（水深10m）を利用



海上輸送コスト：
20.8億円/年

With時：苅田港新松山地区岸壁（水深12m）を利用



海上輸送コスト：
12.3億円/年

輸送コスト削減額 **8.5億円/年**

※端数処理のため、必ずしも合計は一致しない。

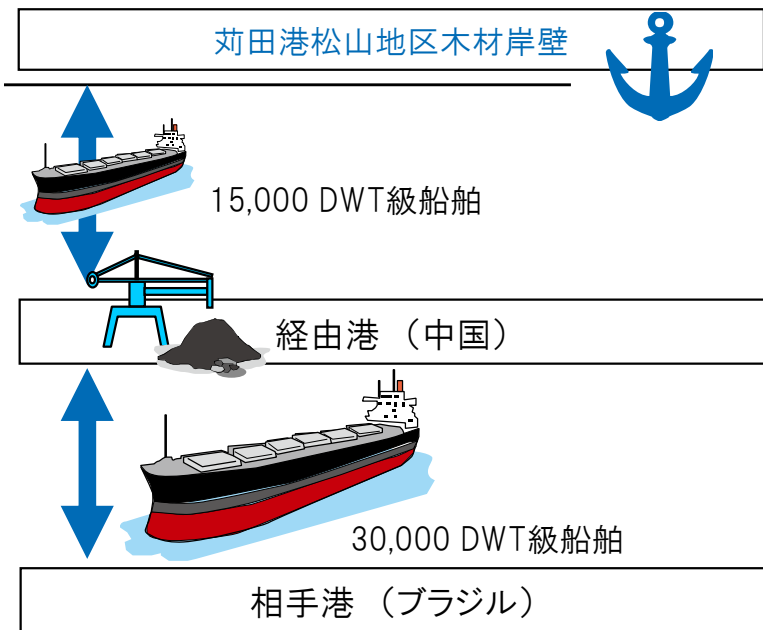
苅田港国際物流ターミナルの整備

【⑦船舶大型化】

- 本ターミナルの整備により、大型船での大量輸送が可能となることで、海上輸送コストが削減される。

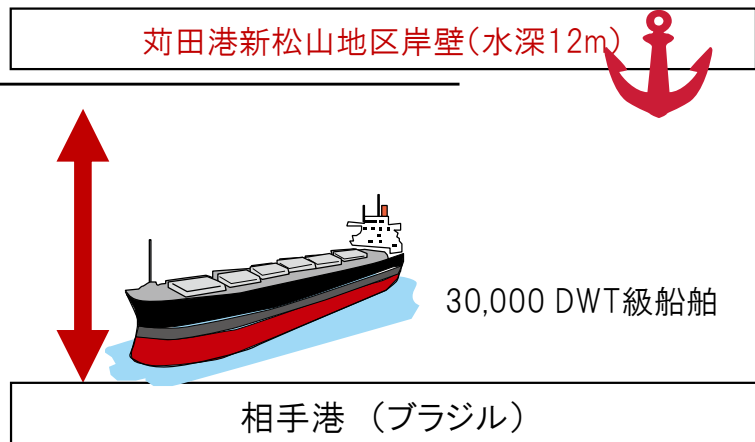
主な貨物：金属くず等(銑鉄)

Without時：苅田港松山地区木材岸壁（水深10m）を利用



海上輸送コスト：
8.6億円/年

With時：苅田港新松山地区岸壁（水深12m）を利用



海上輸送コスト：
7.1億円/年

輸送コスト削減額 **1.5億円/年**

※端数処理のため、必ずしも合計は一致しない。

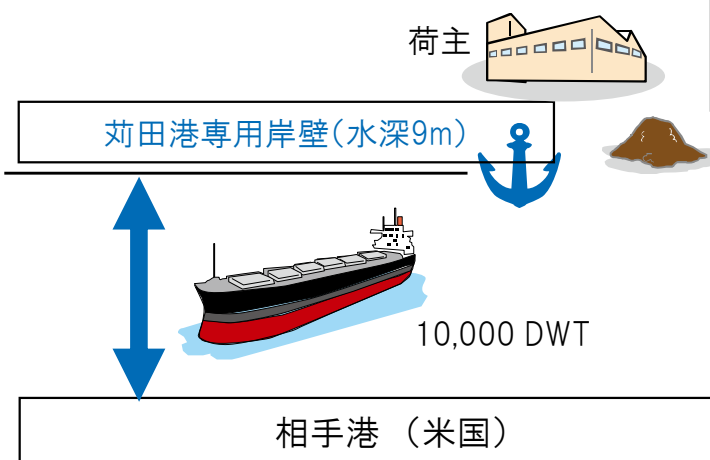
苅田港国際物流ターミナルの整備

【⑧船舶大型化】

- 本ターミナルの整備により、大型船での大量輸送が可能となることで、海上輸送コストが削減される。

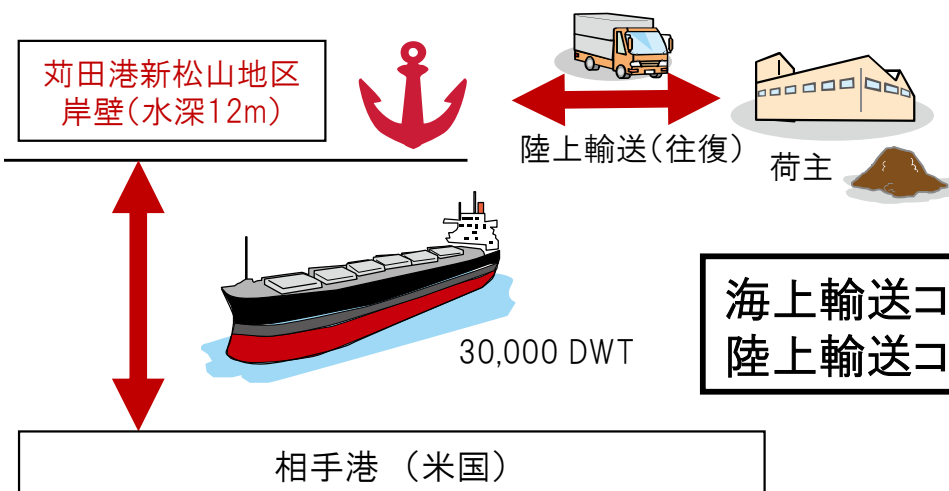
主な貨物：オイルコークス

Without時：苅田港専用施設を利用



海上輸送コスト: 23.3億円/年
陸上輸送コスト: 0億円/年

With時：苅田港新松山地区 岸壁 (水深12m) を利用



海上輸送コスト: 11.3億円/年
陸上輸送コスト: 2.6億円/年

輸送コスト削減額 9.4億円/年

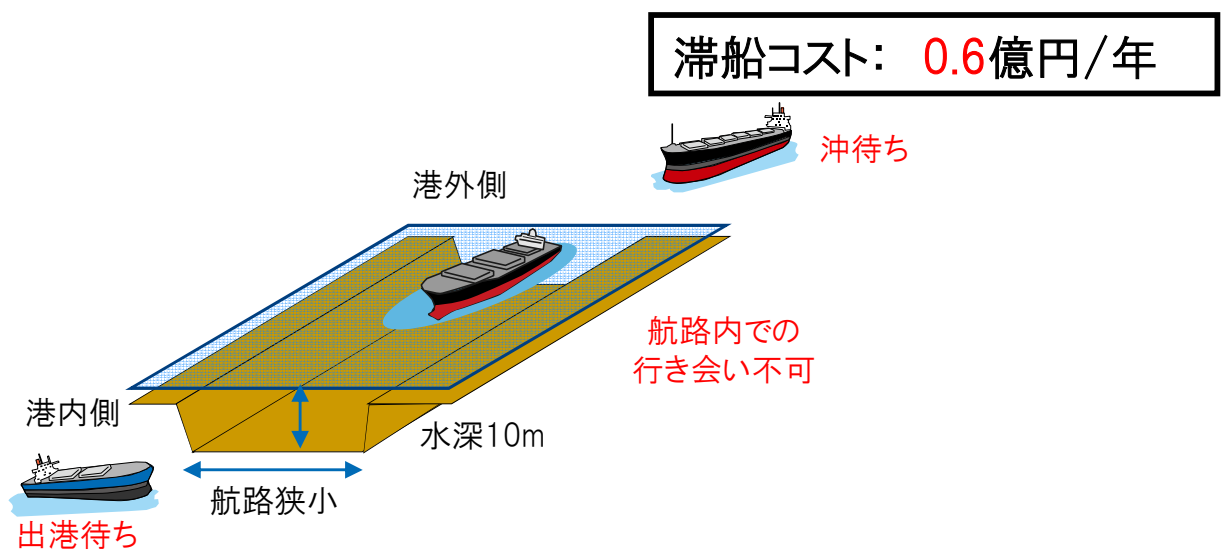
※端数処理のため、必ずしも合計は一致しない。

苅田港国際物流ターミナルの整備

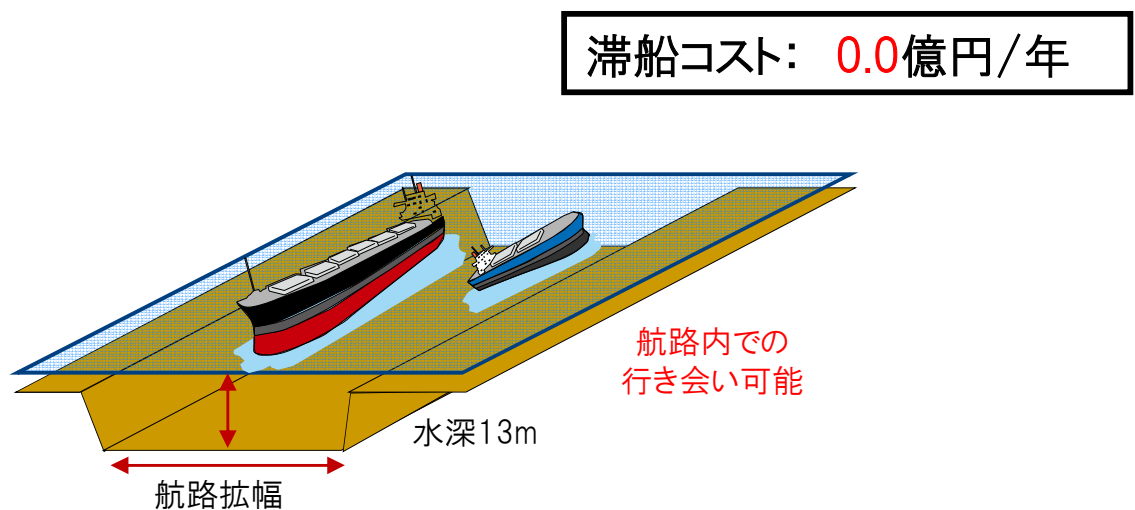
【⑨滞船の解消】

- 航路の増深・拡幅整備により、大型船の航行及び航路内での相互通行が可能となることで、船舶の沖合での待機が解消されることから、滞船にかかるコストが削減される。

Without時：航路（水深10m）、航路幅250m



With時：航路（水深13m）、航路幅350m



滞船コスト削減額 0.6億円/年