

室蘭港港湾計画書(案)

—— 改 訂 ——

令和3年6月

室蘭港港湾管理者
室 蘭 市

本計画書は、港湾法第三条の三の規定に基づき

- ・平成 6年10月室蘭市地方港湾審議会
- ・平成 6年11月港湾審議会第151回計画部会

の議を経、その後の変更については

- ・平成 9年 7月室蘭市地方港湾審議会
- ・平成12年 9月室蘭市地方港湾審議会
- ・平成12年11月港湾審議会第174回計画部会
- ・平成14年12月室蘭市地方港湾審議会
- ・平成15年 2月室蘭市地方港湾審議会
- ・平成15年 3月交通政策審議会第6回港湾分科会
- ・平成16年 2月室蘭市地方港湾審議会
- ・平成17年10月室蘭市地方港湾審議会
- ・平成19年 3月室蘭市地方港湾審議会
- ・平成20年10月室蘭市地方港湾審議会
- ・平成27年 3月室蘭市地方港湾審議会
- ・平成30年12月室蘭市地方港湾審議会
- ・令和 3年 5月室蘭市地方港湾審議会

の議を経た室蘭港の港湾計画を改訂するものである。

目 次

I	港湾計画の方針	1
1	室蘭港への要請	1
2	港湾計画の方針	4
II	港湾の能力	6
III	港湾施設の規模及び配置	7
1	公共埠頭計画	7
2	フェリー埠頭計画	12
3	水域施設計画	13
4	小型船だまり計画	14
5	臨港交通施設計画	16
IV	港湾の環境の整備及び保全	19
1	港湾環境整備施設計画	19
2	自然的環境を整備又は保全する区域	20
V	土地造成及び土地利用計画	21
1	土地造成計画	21
2	土地利用計画	22
VI	その他重要事項	23
1	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能する ために必要な施設	23
2	大規模地震対策施設計画	25
3	港湾の再開発	26
4	港湾施設の利用	27

I 港湾計画の方針

1 室蘭港への要請

室蘭港は、北海道南西部の内浦湾の東端に位置し、絵鞆半島により天然の入り江を形成していることから古くより天然の良港として知られ、明治5（1872）年の開港以来、海陸交通の要衝として、また道央地域を支える産業基盤として北海道総合開発に重要な役割を果たしてきた。その後、我が国経済の発展にともなう相次ぐ臨海型産業の立地や規模の拡大、港湾取扱貨物量の増大に対応して港湾整備が着実に進められ、昭和40（1965）年には特定重要港湾の指定、昭和42年にはフェリー航路の開設し、過去には最大5航路を誇っていた。昭和47年には道内最大水深の-16.5m航路の完成や、平成14（2002）年5月には、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の指定、平成15（2003）年11月には、浮体式防災施設（広域防災フロート）の完成、平成23（2011）年4月の法令改正により国際拠点港湾となっている。

なお、フェリー航路は平成20年11月末で全航路が廃止となっていたが、平成30年にフェリー航路が復活している。

室蘭港は市民生活や基幹産業、防災、観光等様々な活動に寄与しており、令和4（2022）年には開港150周年を迎える。

令和元（2019）年における室蘭港の港勢は、入港隻数が4,270隻、港湾取扱貨物量が外貿881万トン、内貿746万トン（うちフェリー86万トン）、合計1,626万トンとなっている。

室蘭港臨海部には製鉄・製鋼業等など国の産業を支える企業が集積する鉄鋼コンビナートが形成されており、北海道・東北では唯一となる高炉を有するなど臨海部立地企業の役割は非常に大きい。

一方で、室蘭港を取り巻く状況は、近年大きく変化しつつある。

国内の鉄鋼需要は、人口減少や海外生産拡大等に伴い引き続き減少していく中で、世界の鉄鋼需要はアジア地域を中心に今後とも確実な成長が見込まれ、こうした状況の中で我が国の鉄鋼産業は、需要を確実に捕捉していく体制を構築して行こうとしている。また、エネルギー関連においては、自動車の燃費向上等による石油需要の低下、設備の老朽化等により、製油所等の統廃合が進んでいる中で、脱炭素社会実現に向けた取り組みとしてバイオマスなど再生可能エネルギーなどの新たな分野に挑戦している。さらに、紙需要の減少から製紙原料ヤードの統合により、臨海部土地利用が変化する兆しが見られる。

そのようなことから、海上輸送を支援する港湾に求められる役割についても変化が必要となっている。

長く鉄鋼業を支えてきた室蘭港は、引き続きその原燃料や製品の物流拠点としての役割を果たすと共に、高品質な特殊鋼などの安定供給、自動車産業、航空・宇宙産業、エネルギー産業等、時代の先端を行く新たなニーズに対応する物流拠点としての役割を期待されている。

国内物流では、運送業におけるトラックドライバー不足等による長距離ドライバーの過重労働が社会問題化する中で、労務規制の厳格化により、ユニットロード輸送の重要性は増している中で、室蘭港のフェリー航路は、本州と北海道を結ぶ流通経路の一翼を担うことが求められている。

そのほか、我が国では観光立国の実現に向け、クルーズ需要の受入体制の構築に取り組んでおり、室蘭港においても交流人口拡大による地域経済の活性化や、地域の賑わい創出のため、クルーズ振興

への期待が高まっている。

入り江地形により港内は静穏・広大で、かつ大水深が確保されている室蘭港は、北海道において唯一、22万トン級クルーズ船の着岸が可能となるという利点を活かし、北海道の道南・道央地区の観光の玄関口としての役割が期待されている。

室蘭港は、今後とも北海道産業を支えるべく経済活性化や臨海部における賑わい機能の向上への取り組みが求められている。

近年では、平成30(2018)年の北海道胆振東部地震が発生し、北海道の産業、経済や市民生活に大きな被害をもたらしており、近い将来に発生すると予想されている千島海溝・日本海溝をはじめとする大規模地震や異常気象等に伴うさまざまな災害から、経済活動や市民生活への影響を最小限に抑えることができるよう、防災・減災のための取り組みとしてストック機能を活かした港湾インフラの活用が求められている。

直近では、室蘭港を洋上風力発電施設の建設資材の保管や組立を目的とした拠点を目指し、関連産業を誘致しようとする民間企業の動きや、脱炭素社会の実現に向けた将来像を描き、新たなビジネスを創出しようとする官民連携の動きもある。

以上を踏まえ、今後とも鉄鋼関連産業を支える物流拠点として、エネルギー関連産業の集積を活かし、脱炭素社会への貢献のため、将来の洋上風力発電、水素関連産業も見据え、北海道のエネルギー拠点としての機能を強化・拡大し、北海道の大型クルーズ客船寄港可能な港湾として室蘭港長期構想において掲げる将来像「新たなものづくり・にぎわい・エネルギーを創り出す室蘭港」に向けて、産業・物流、人流・港湾空間の利用の2つの機能が調和した魅力あるみなとづくりを目指していく。

2 港湾計画の方針

室蘭港への要請を踏まえ、以下に示す「産業・物流」、「人流・港湾空間の利用」の2つの視点から、鉄鋼業を中心としながらも新エネルギーへ取組への支援も考慮した先駆的な港を実現するため、令和10年代後半（2030年代後半）を目標年次として、以下のよう
に港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂するものである。

1) 【産業・物流】鉄・エネルギーの生産を支える産業港湾

- ① 鉄鋼関連企業等の産業活動維持に必要な原材料の輸入や製品の輸出・移出の輸送拠点として機能する。
- ② 鉄鋼・エネルギー関連産業の集積を活かし、洋上風力発電、水素関連産業など、北海道のエネルギー拠点としての機能を強化・拡充し、脱炭素化社会へ貢献する。
- ③ 産業活動を支えるため、災害発生時の緊急物資輸送や、休憩船、作業船の受け入れにかかる機能を強化する。

2) 【人流・港湾空間の利用】大型クルーズ船によるにぎわい・交流拠点

- ① クルーズ船の規模に合わせて室蘭港内でクルーズ船受け入れ機能を分担し、背後の観光地とも連携のもと、みなとを核とした地域のにぎわい作りの進展を図る。

以上の方針のもと、多様な機能を適正に配置し、効率性、快適性、安全性の高い港湾空間を形成するため、港湾空間を以下のように利用する。

- ① ^{さきもり}崎守地区、^{なかまち}仲町地区、^{みさき}御崎地区、^{ちやつ}茶津地区、^{いりえ}入江地区フェリー埠頭側、^{つきじ}築地地区、^{しゆくづないこう}祝津内港地区、^{しゆくづえとも}祝津絵鞆地区西側は、ものづくりのまちを支える「物流関連・生産ゾーン」とする。
- ② ^{いりえ}入江地区中央埠頭側、^{しゆくづえとも}祝津絵鞆地区北側側は、市民が憩え、世界の観光客を迎える「人流関連・交流拠点ゾーン」とする。
- ③ ^{じんや}陣屋地区、^{もとわにし}本輪西地区は、新たなエネルギー産業の集積を図る「エネルギー関連ゾーン」とする。

II 港湾の能力

目標年次（2030年代後半）における取扱貨物量、船舶乗降旅客数を次のように定める。

取扱貨物量	外 貿 (うち外貿コンテナ)	960万トン (6万トン [1万TEU])
	内 貿 (うちフェリー)	1,100万トン (410万トン)
	合 計	2,100万トン
船舶乗降旅客数		10万人

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

1 公共埠頭計画

1-1 崎守地区

(1) 公共埠頭計画

需要の変化を踏まえ、以下の既定計画を削除する。

既定計画
水深 10 m 岸壁 1 バース 延長 170 m
埠頭用地 2 ha (荷さばき施設用地)

(2) 外内貿コンテナ埠頭計画

増大するコンテナ貨物需要に対応するため、外内貿コンテナ埠頭を次のとおり計画する。

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 280 m (既設) SA-1
埠頭用地 6 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

[既設の変更計画]

既設
埠頭用地 3 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

1-2 本輪西地区

木材チップ、薪炭等の外貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深11m 岸壁1バース 延長190m

[既定計画の変更計画] MO-1

埠頭用地 5ha (荷さばき施設用値及び保管施設用地)

[既定計画の変更計画]

既定計画

水深14m 岸壁1バース 延長280m

水深12m 岸壁1バース 延長250m

水深7.5m 岸壁2バース 延長260m

埠頭用地 19ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

なお、これに伴い、次の既設の施設を廃止する。

既設

水深8m 岸壁1バース 延長180m

水深7.5m 岸壁1バース 延長125m

1-3 御崎地区

鉱産品、鉄鋼等の外内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深12m 岸壁1バース 延長230m

[既定計画の変更計画] MI-1

埠頭用地 12ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

[既定計画の変更計画]

既定計画

水深12m 岸壁1バース 延長240m

水深10m 岸壁1バース 延長170m

埠頭用地 7ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

なお、これに、伴い、次の既設の施設を廃止する。

既設

水深9m 岸壁1バース 延長150m

水深7.5m 岸壁1バース 延長80m

水深6m 岸壁1バース 延長105m

水深5.5m 岸壁1バース 延長117m

水深4.5m 岸壁3バース 延長192m

水深3m 物揚場 延長291m

1-4 築地地区

農水産品、化学工業品、特殊品等の外内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深12m 岸壁1バース 延長230m

[既定計画の変更計画] NI-1

水深10m 岸壁1バース 延長180m

(うち150m既設)

[既定計画の変更計画] WN-1

埠頭用地 4ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

[既定計画の変更計画]

既定計画

水深12m 岸壁1バース 延長240m

埠頭用地 4ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

水深10m 岸壁1バース 延長170m

(うち150m既設)

なお、これに伴い、以下の公共埠頭施設は既定計画どおり削除する。

既設

水深7.5m 岸壁5バース 延長663m

水深4.5m 岸壁2バース 延長130m

1-5 祝津内港地区

需要の変化を踏まえ、以下の施設を削除する。

〔 既設
埠頭用地 1 ha (荷さばき施設用地) 〕

1-6 祝津絵鞆地区

需要の変化を踏まえ、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深 1.1 m 岸壁 2 バース 延長 410 m (既設)
SZ-1, 2

水深 6 m 岸壁 1 バース 延長 200 m (既設)
SZ-3

埠頭用地 12 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

〔 既設
埠頭用地 11 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) 〕

2 フェリー埠頭計画

入江地区

フェリー需要の変化を踏まえ、以下のとおり変更する。

水深 8 m 岸壁 1 バース 延長 2 7 0 m

(うち船尾係船岸 4 0 m) (既設)

水深 7. 5 m 岸壁 1 バース 延長 1 9 3 m

(うち船尾係船岸 2 8 m) (既設)

埠頭用地 7 h a (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

[既定計画の変更計画]

既定計画

埠頭用地 9 h a (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

3 水域施設計画

係留施設を含む埠頭の計画に対応して、泊地を次のとおり計画する。

1) 泊地

本輪西地区 水深 1.1 m 面積 1.2 ha

[既定計画の変更計画]

御崎地区 水深 1.2 m 面積 3.5 ha

[既定計画の変更計画]

築地地区 水深 1.2 m 面積 2.2 ha

[既定計画の変更計画]

既定計画	本輪西地区	水深 1.4 m	面積 3.1 ha
	御崎地区	水深 1.2 m	面積 5.4 ha
		水深 1.0 m	面積 4 ha
	築地地区	水深 1.2 m	面積 2.9 ha

以下の既定計画を削除する。

既定計画	本輪西地区	水深 1.2 m	面積 1.4 ha
		水深 7.5 m	面積 1.6 ha

4 小型船だまり計画

4-1 崎守地区

(1) 崎守船だまり

需要の変化を踏まえ、以下の既定計画を削除する。

既定計画	
防波堤	延長 7 1 m (うち 5 m 既設)
物揚場	水深 2. 5 m 延長 1 3 4 m (うち 6 5 m 既設)

4-2 入江地区

(2) 海岸町船だまり

需要の変化を踏まえ、以下のとおり計画する。

岸壁	水深 7. 2 m	延長 1 1 2 m (既設)
	水深 5. 6 m	延長 8 6 m (既設)
物揚場	水深 3 m	延長 2 4 6 m (既設)
埠頭用地	3 h a	

[既定計画の変更計画]

既定計画	
埠頭用地	1 h a

以下の既定計画を削除する。

既定計画			
岸壁	水深 4.5 m	延長 300 m	
物揚場	水深 4 m	延長 80 m	
	水深 3.5 m	延長 20 m	

4-3 祝津内港地区

(3) 祝津内港船だまり

需要の変化を踏まえ、以下の既定計画を削除する。

既定計画			
防波堤	延長 365 m		
物揚場	水深 4 m	延長 420 m	
埠頭用地	1 ha		

4-4 大黒島地区

(4) 大黒島船だまり

需要の変化を踏まえ、以下の既定計画を削除する。

既定計画			
防波堤	延長 105 m		
栈橋	2 基		
埠頭用地	1 ha		

5 臨港交通施設計画

港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とを結ぶため、臨港交通施設を次のとおり計画する。

5-1 本輪西地区 [新規計画]

臨港道路本輪西埠頭幹線

起点 本輪西埠頭

終点 一般国道37号 2車線

臨港道路港北仲町線 [既定計画の変更計画]

起点 仲町地区

終点 一般国道37号 4車線

既定計画

臨港道路港北仲町線

起点 仲町地区

終点 臨港道路本輪西埠頭線 2車線

5-3 御崎地区

臨港道路御崎埠頭幹線 [既定計画の変更計画]

起点 御崎埠頭

終点 一般国道36号 4車線

既定計画
臨港道路御崎埠頭幹線
起点 御崎埠頭
終点 一般国道36号 4車線

以下の既定計画を削除する。

既定計画
臨港道路御崎埠頭線
起点 御崎埠頭
終点 御崎埠頭幹線 2車線

5-4 入江地区

以下の既定計画を削除する。

既定計画
臨港道路中央埠頭幹線
起点 中央埠頭
終点 臨港道路入江築地線 2車線

5－5 築地地区

臨港道路西1号埠頭幹線

[新規計画]

起点 西1号埠頭

終点 臨港道路入江築地線 2車線

なお、これに伴い、以下の既定計画を削除する。

既定計画

臨港道路築地幹線

(区間A) 起点 西1号埠頭

終点 臨港道路入江築地線 2車線

臨港道路築地幹線

(区間B) 起点 臨港道路入江築地線 2車線

終点 築地地区 4車線

5－6 祝津絵鞆地区

以下の既定計画を削除する。

既定計画

臨港道路祝津内港埠頭線

起点 祝津絵鞆地区

終点 祝津内港船だまり 2車線

IV 港湾の環境の整備及び保全

1 自然的環境を整備又は保全する区域

(1) 自然的環境を保全する区域

大黒島地区において、人と自然が共生する良好な港湾環境の形成を図るため、「自然的環境を整備または保全する区域」を次のとおり計画する。

大黒島地区において、「自然的環境を保全する区域」を定める。

[既定計画の変更計画]

2 港湾環境整備施設計画

室蘭港において良好な港湾の環境の形成を図るため、港湾環境整備施設について以下のとおり計画する。

- (1) 背後施設への回遊性向上を図る緑地規模とするとともに、既設緑地との往来を容易にし、交流空間の創出向上を図るため、次のとおり計画する。

祝津絵鞆地区 緑地 16ha (うち15ha既設)

[既定計画の変更計画]

既定計画
祝津絵鞆地区 緑地 20ha (うち15ha既設)

- (2) 土地利用の変更及び既存施設の再活用に伴い、緑地計画を見直す必要があるため、以下の既定計画を削除する。

既定計画
崎守地区 緑地 1ha
本輪西地区 緑地 1ha
御崎地区 緑地 1ha
入江地区 緑地 7ha
築地地区 緑地 1ha
大黒島地区 緑地 2ha

V 土地造成及び土地利用計画

港湾施設の計画に対応するとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間の形成を図るため、土地造成計画、土地利用計画を次のとおり計画する。

1 土地造成計画

(単位：ha)

用途 地区名	埠頭 用地	港湾 関連 用地	交流 厚生 用地	工業 用地	都市 機能 用地	交通 機能 用地	緑地	合計
崎 守								
陣 屋								
本輪西	(5) 5							(5) 5
仲 町								
御 崎	(12) 12							(12) 12
茶 津								
入 江								
築 地	(4) 4							(4) 4
祝津内港								
祝津絵鞆							(1) 1	(1) 1
大黒島								
合 計	(21) 21						(1) 1	(21) 21

注 1) () は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に、特に密接に関連する土地造成計画で内数である。

注 2) 端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

2 土地利用計画

(単位：ha)

用途 地区名	埠頭 用地	港湾 関連 用地	交流 厚生 用地	工業 用地	都市 機能 用地	交通 機能 用地	緑地	合計
崎 守	(22) 22	(7) 7		(36) 36		(8) 8	(2) 2	(74) 74
陣 屋				(103) 103		(1) 1		(104) 104
本輪西	(5) 5	(18) 18		(12) 12	(6) 6	(1) 1		(42) 42
仲 町				(456) 456	(2) 2	(3) 3	(8) 8	(469) 469
御 崎	(12) 12	(29) 29		(20) 20		(1) 1		(62) 62
茶 津				(110) 110		(1) 1		(111) 111
入 江	(15) 15	(1) 1	(4) 4		(11) 11	(6) 6	(2) 2	(38) 38
築 地	(20) 20	(4) 4		(13) 13		(7) 7		(43) 43
祝津内港		(5) 5		(31) 31		(1) 1		(37) 37
祝津絵鞆	(17) 17	(6) 6	(8) 8	(3) 3		(12) 12	(16) 16	(62) 62
大黒島								
合 計	(91) 91	(68) 68	(12) 12	(785) 785	(18) 18	(40) 40	(30) 30	(1,043) 1,043

注 1) () は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に、特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

注 2) 端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

VI その他重要事項

1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

本港において、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設は以下のとおりである。

本輪西地区

岸壁 1 バース 水深 1 1 m 延長 1 9 0 m (一般貨物船用)

[既定計画の変更計画] MO-1

泊地 水深 1 1 m 面積 1 2 h a

[既定計画の変更計画]

臨港道路本輪西埠頭幹線 [新規計画]

起点 本輪西埠頭

終点 一般国道 3 7 号 2 車線

御崎地区

岸壁 1 バース 水深 1 2 m 延長 2 3 0 m (一般貨物船用)

[既定計画の変更計画] MI-1

泊地 水深 1 2 m 面積 3 5 h a

[既定計画の変更計画]

臨港道路御崎埠頭幹線 [既定計画の変更計画]

起点 御崎 1 号埠頭

終点 一般国道 3 6 号 4 車線

築地地区

岸壁 1 バース 水深 1 2 m 延長 2 3 0 m (一般貨物船用)

[既定計画の変更計画] N I - 1

泊地 水深 1 2 m 面積 2 2 h a

[既定計画の変更計画]

臨港道路西 2 号埠頭幹線 (既設)

起点 西 2 号埠頭

終点 臨港道路入江築地線 2 車線

02 大規模地震対策施設計画

(1) 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設及び既設の施設のうち、以下の施設について、大規模地震が発生した場合に物資の緊急輸送、住民の避難等に供するため、大規模地震対策施設として計画する。

御崎地区

水深 1.2 m 岸壁 1 バース 延長 230 m

[既定計画の変更計画]

臨港道路御崎埠頭幹線

[既定計画の変更計画]

起点 御崎埠頭

終点 一般国道36号 4車線

(2) 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、以下の施設について、大規模地震が発生した場合に幹線貨物輸送の拠点として機能するため、大規模地震対策施設として計画する。

入江地区

水深 8 m 岸壁 1 バース 延長 233 m

[既定計画の変更計画]

臨港道路入江幹線 (既設)

起点 入江地区公共埠頭

終点 一般国道36号 2車線

3 港湾の再開発

本港の既存施設の有効な利用が図られるよう、港湾の再開発について以下のとおり計画する。

(1) 利用形態の見直しの検討が必要な区域

崎守地区では、木材チップの取り扱いが終了したこと。また、大水深バースや広大で静穏な水域を活かし、洋上風力発電施設資材の保管や組立を目的とした拠点を目指し、関連産業を誘致しようとする民間企業の動きがある。

陣屋地区は、石油基地として重要な役割を担ってきたが、企業の事業転換により従来までの生産拠点としての位置付けに変化が生じた。このため、将来的なエネルギー需要の変化や拡大に伴う情勢に対応した港湾空間としての一体的な土地利用を図るため、将来の利活用の方向性を検討していく必要がある。

祝津絵鞆地区においては、大型クルーズ船等のクルーズ需要に対応した賑わい空間の形成を求められる一方で、崎守地区と同様に、洋上風力発電資材の保管や組立としての利用も考えられる。

このような情勢に対応しながら、利用形態の見直しを検討していく必要がある。

4 港湾施設の利用

(1) 物資補給等のための施設

貨物船、作業船等の待機並びに物資補給の用に対応するため、既存施設を有効に活用し、物資補給等のための施設を次のとおり計画する。

崎守地区

水深 10 m 岸壁 2 バース 延長 370 m (物資補給岸壁)

[既設]

入江地区

水深 7.2 m 岸壁 1 バース 延長 122 m (物資補給岸壁)

[既設]

築地地区

水深 7.5 m 岸壁 2 バース 延長 260 m (物資補給岸壁)

[既設]

水深 4.5 m 岸壁 2 バース 延長 141 m (物資補給岸壁)

[既設]