

発展するアジア経済圏に
北海道を組み込む海図として

苫小牧港長期構想



平成 19 年 3 月

苫小牧港管理組合

は じ め に

私は苫小牧で生まれ、人生のほとんどをここ苫小牧で過ごしてまいりました。少年時代を振り返ってみると、マチにはわが国最大規模の製紙工場があり、世界初の掘り込み港湾の建設に沸いていた時代でした。

昨年7月に苫小牧市長として苫小牧港の管理者に就任し、改めて先人たちの多くの汗とご苦労の上に、今日のこの苫小牧港が存在していますことを実感し、感謝をする日々が続いています。

現在苫小牧港の取扱貨物量は順調に推移しており、我が国を代表する港湾へと成長してきたと自負しているところですが、さらに視野を広げてみますと、苫小牧港は我が国だけではなくアジア諸国も含め、アメリカ西海岸に一番近い航路上に位置していることが分かります。苫小牧港はこの地の利を活かし、現在の中国、韓国、東南アジアに加え、ロシア極東へとの海上ネットワークを拡大することで、北東アジアの拠点港としての役割を担っていく、国際的な責任を持つ港であると認識しています。

さらに苫小牧港の活性化は、北海道の経済構造基盤の改革に直結した課題と考えており、北米、アジア諸国等とのより太い海上ネットワークを築くことで、低迷する北海道経済の現状を打破し、市民・道民や地元企業が先行きの不透明感を払拭して、近未来に明るい光を感じられるようにすることこそ、苫小牧港の極めて重要な使命であると考えています。

この苫小牧港を、本長期構想で示された将来の姿に成長させること、さらにはその実現に向けた取り組みを通して、日本にとどまらず国際交流の輪を大きく広げて行くことが、苫小牧港の管理者としての私の進むべき針路であると信じています。

最後に、栢原委員長をはじめとする苫小牧港港湾整備構想検討委員会の委員の方々や市民の皆様が、2年半の歳月をかけ、苫小牧港に対する熱い思いの結晶であるこの「苫小牧港長期構想」をつくり上げていただきましたことに、この場をお借りして改めまして心より感謝の意を表します。

平成 19 年 3 月



苫小牧港管理組合 管理者

苫小牧市長 岩倉博文

苫小牧港長期構想の策定にあたって

苫小牧港は、1924 年（大正 13 年）に林千秋翁により発表された「勇払築港論」に産声をあげました。その後、多くの先人の努力により数々の困難を乗り越えた結果、地方港湾の指定以来 56 年という短い歴史の中で北海道の港湾貨物量の約半分に相当する 1 億トンを超える貨物を 1 年間に扱う港となり、総取扱貨物量で全国 4 位、内貿取扱貨物量では全国 1 位の我が国を代表する港湾へと成長してきました。

今後、苫小牧港の北海道における重要性、さらには我が国における重要性は益々高まるものと思われます。

一方、本格的な少子高齢化社会の到来に伴う我が国の人口減少、ボーダレスな情報化の進展と国際化社会の到来、頻繁に発生する大規模災害、さらには地球レベルの自然環境問題など我々を取り巻く社会環境は大きく変化しています。

苫小牧港についても、このような社会環境の変化に対応し、あるいはそれに伴う課題を解決するための一助となり、次世代が安心して生きがいを持って暮らすことのできる、地域から世界までを視野にいたした社会づくりに貢献する役割を果たしていくことが重要です。

このような背景から、苫小牧港長期構想は、概ね 30 年～40 年後の苫小牧港の役割や具備すべき機能を取りまとめ、その役割等を果たしていく苫小牧港の姿をご提示するものです。

本長期構想は、言わば苫小牧港の針路を示す海図であり、関係される皆様が、その海図に示された目的地に向かって実際に舵取りすることにより実現され得るものです。本構想の実現を目指して、今後、関係各位が粘り強く取り組まれることを期待いたします。

最後に、苫小牧港長期構想をとりまとめるにあたりましては、検討委員会各委員や各方面の関係者、市民の方々から多くの貴重なご意見やご協力、また熱心な議論を賜りました。ここに心より厚く御礼を申し上げます。

平成 19 年 3 月



苫小牧港港湾整備構想検討委員会

委員長 栢原 英郎
(社団法人日本港湾協会 会長)

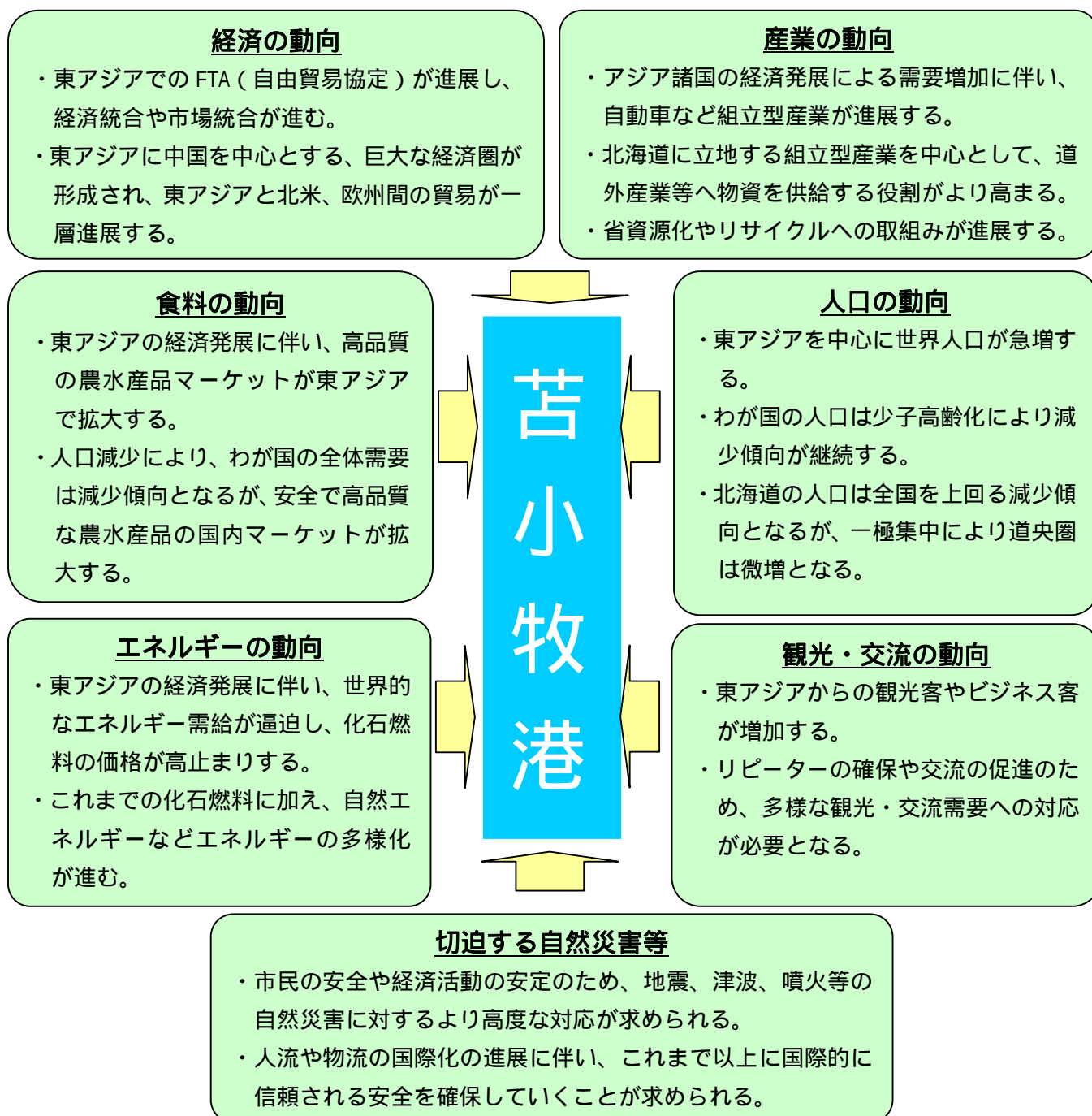
目 次

1 苫小牧港を取り巻く社会経済情勢の予測と背景	
1-1 社会経済情勢の予測 -----	1
1-2 予測の背景 -----	2
2 苫小牧港の将来の役割と姿	
2-1 国際物流機能 -----	9
2-2 内貿ユニットロード輸送機能 -----	12
2-3 バルク輸送機能 -----	15
2-4 観光拠点の形成とみなとまちづくり -----	17
2-5 自然災害対策等 -----	20
2-6 港湾機能の高度化に向けた取組み -----	21
2-7 実現へのタイムテーブル -----	22
2-8 港湾空間利用ゾーニング図 -----	25
3 長期構想の実現に向けて -----	26
4 機能のさらなる向上に向けて、引き続き検討する事項 -----	27

1 苫小牧港を取り巻く社会経済情勢の予測と背景

1-1 社会経済情勢の予測

苫小牧港を取り巻く長期的な社会経済情勢として東アジアを中心とした人口増加や経済発展に伴い、東アジア域内における経済や人の交流がますます活発化することが予測される。一方で地球環境の保全や市民生活の安心・安全の確保に関する要請がこれまで以上に高まると考えられる。



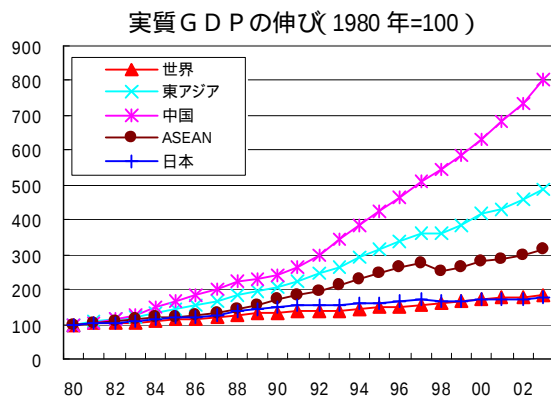
海外の国・地域の表記： 本構想では“東アジア”は、ASEAN10カ国、韓国、中国、台湾及び香港の国及び地域を指す（地域的には北朝鮮、日本も含む）。また、中国東北3省、極東ロシア、モンゴルを“北東アジア”、ASEAN10カ国を“東南アジア”と呼ぶ。

1-2 予測の背景

1-2-1 経済の動向

東アジアの経済成長

中国をはじめ、東アジアでの経済成長が90年代から顕著となっている。この背景には、中国の開放政策や安い労働力を背景とした「世界の工場」化、東アジア域内の分業体制の深化による相互発展等があげられる。

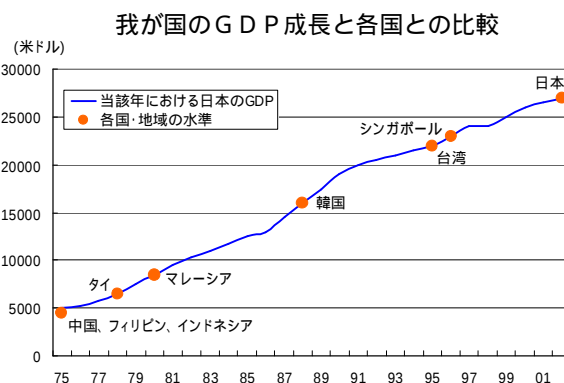


〔平成16年度版国土交通白書より作成〕

東アジアの経済発展に伴う購買力向上

韓国・台湾の所得水準は日本の80年代後半～90年代前半の水準に、中国、タイ等は日本の70年代後半に相当する水準に達している。

また、中国については、現在全国で100万ドル超の資産家が24万人存在し、上海では月収1.5万ドル以上の富裕層は100万人以上いるとされており、消費マーケットとして注目されている。

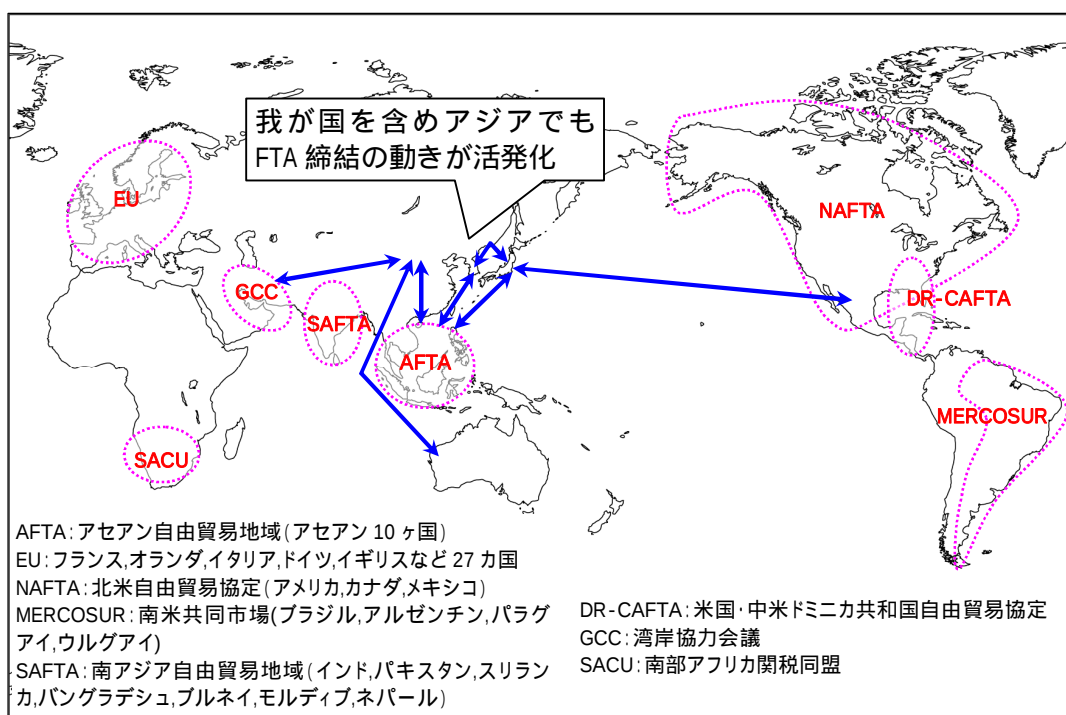


〔国土交通省『新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系』より作成〕
〔メリル・リンチ投資銀行「2004年ワールド・ウェルス・レポート」・ジェトロ「平成15年度農林水産物貿易円滑化推進事業」資料より作成〕

東アジア経済の地域ブロック化の進展

EU、NAFTAをはじめ、世界では経済の地域ブロック化が進んでいる。東アジアにおいても2005年4月より日本とASEAN10ヶ国との交渉が始まるなど、我が国を含めたFTA(自由貿易協定)締結の動きが活発化している。

進む経済の地域ブロック化

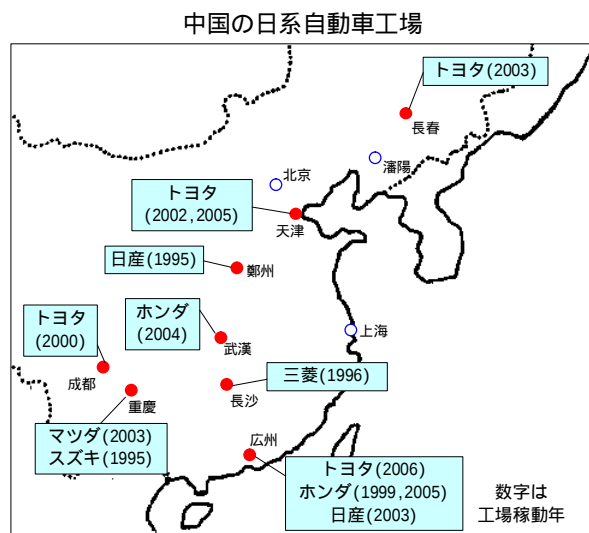


〔経済産業省「経済連携の取組(EPA)について(H18.3)」を参考に作成〕

1-2-2 産業の動向

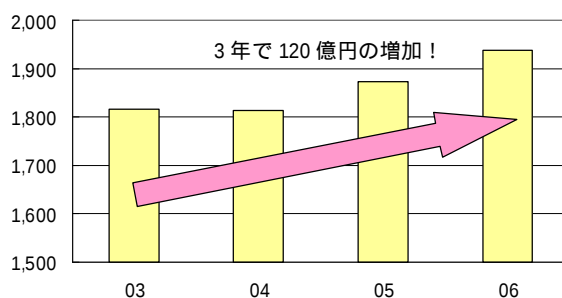
自動車産業の進展

東アジアや北米に向けて、近年集積が進む北海道の自動車部品工場からの輸出が行われている。特に、経済発展が進む中国では、自動車組立工場が各地に相次いで立地しており、今後とも道内の自動車部品工場の生産拡大が見込まれる。



〔自動車メーカー各社 HP より作成〕

自動車部品産業の製造品出荷額等（北海道）



〔工業統計より作成〕

- ・北米向けに月間約200TEU の自動車部品を輸出（ただし釜山港あるいは京浜港経由）
- ・東アジア向けも月間100TEU超の自動車部品を輸出

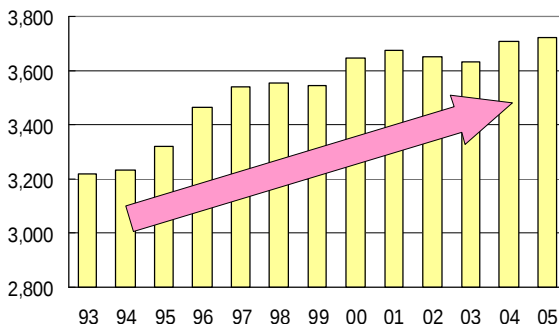
新規工場の立地や既存工場の増強により、今後ともさらに生産拡大が見込まれる。

〔企業ヒアリングより〕

必需物資・製品の需要が増加傾向

新聞の増ページ化等により北海道の代表的な工業製品である新聞用紙の出荷量が増加している。

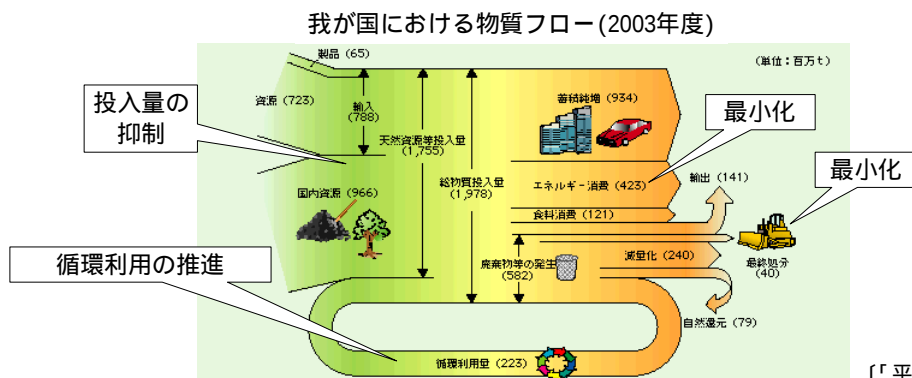
国内新聞社向け出荷量の推移



〔日本新聞協会資料より作成〕

省資源化やリサイクルへの取り組みの進展

地球環境への負荷低減のため、天然資源の投入量を抑え、循環利用量を増やし、最終処分・エネルギー消費を最小化することが求められている。



〔「平成18年度循環型社会白書」より〕

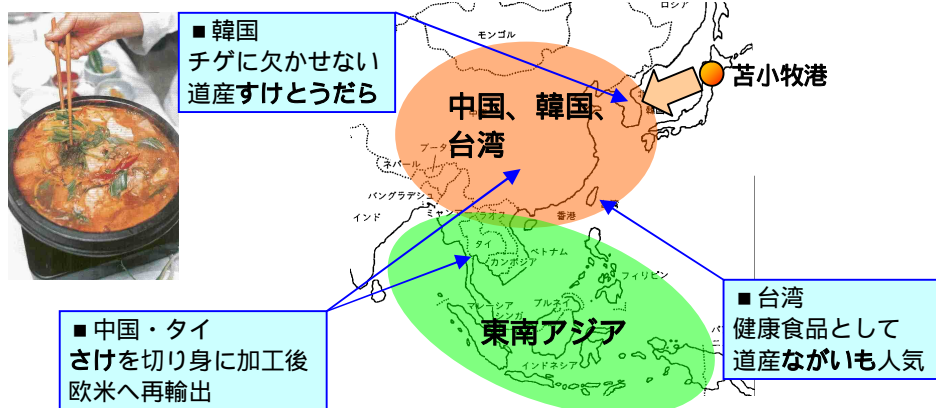
TEU： Twenty-foot Equivalent Unit。コンテナの本数を20フィートコンテナに換算した場合の単位。

1-2-3 食料の動向

道産農水産品の国際的なブランド化の進展

近年、東アジアでの所得水準の向上や交流人口の増加を背景に、北海道産の野菜や水産物を好んで買う市民層が増えるなど、道産農水産品(一次産品及び加工品)の国際的なブランド化が進展し、販路も拡大しつつある。

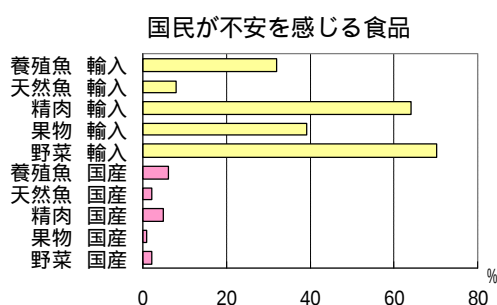
東アジアで進む北海道産品のブランド化



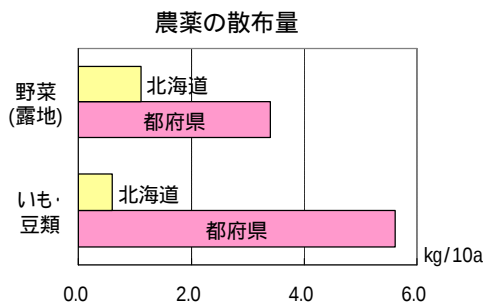
〔北海道新聞社「北の食材」、生産者団体ヒアリングを参考に作成〕

食料に対する国民の安全志向

「輸入食品への不安から国産食品を志向」というのが国民の食に対する傾向である。このような中、北海道では冷涼な気候により可能となる減農薬農業や、水産業のHACCP 取得の動き等、道産農水産物の安全に対する取組みが進展している。



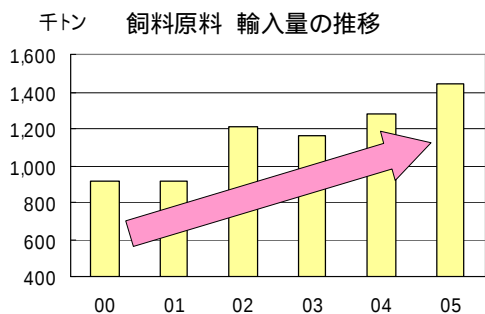
〔農林水産省「食料品消費モニター第4回定期調査(2004)」より作成〕



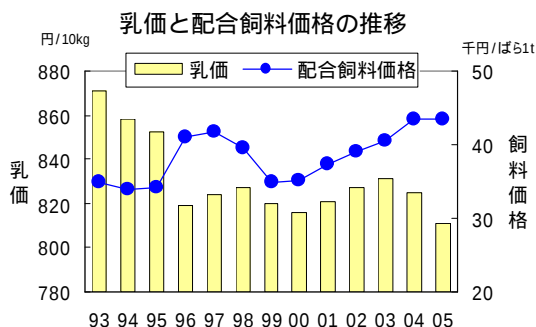
〔農林水産省「農業生産環境調査(1998)」より作成〕

厳しい経営状況にある北海道の酪農

酪農品の生産量の伸びを反映し、飼料の輸入量は増加傾向にある。しかしながら、乳価は下落、飼料価格は上昇の一途にあり、北海道の酪農業は厳しい経営を強いられており、生産コストの一層の削減が求められている。



〔苫小牧港統計年報より作成〕



農林水産省「最近の牛乳乳製品をめぐる情勢(H18.10)」より作成〕

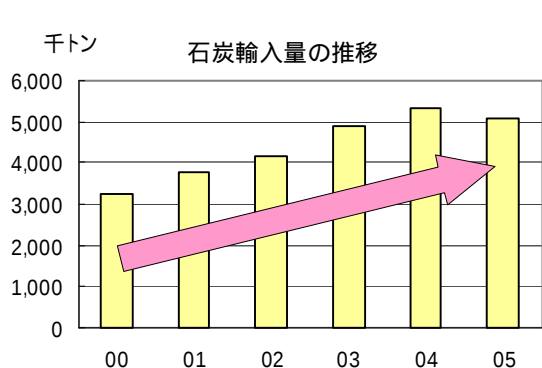
HACCP： 1960年代に米国で宇宙食の安全性を確保するために開発された食品品質管理手法。食品の衛生管理手法として、国連の食品規格委員会から推奨されている。

飼料原料： ここでは、とうもろこし + 動植物性製造飼肥料を合計。

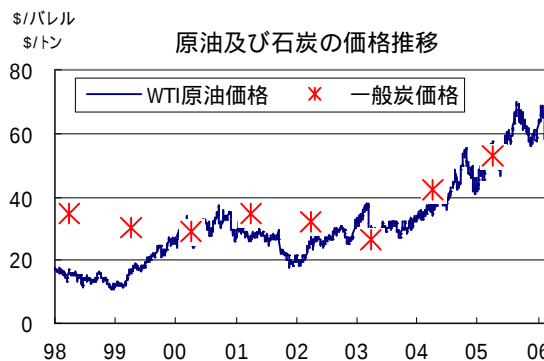
1-2-4 エネルギーの動向

世界的なエネルギー価格の高騰

苫小牧港における石炭の輸入量は増加傾向にあるものの、石炭や石油のエネルギー価格の高騰や環境保全の観点から今後エネルギーの多様化が進むことが予想され、エネルギー調達コストの高騰が道内産業等に与える影響が懸念されるところとなっている。



〔苫小牧港統計年報より作成〕



〔資源エネルギー庁「エネルギー白書 2006」より作成〕

長期エネルギー需給見通し

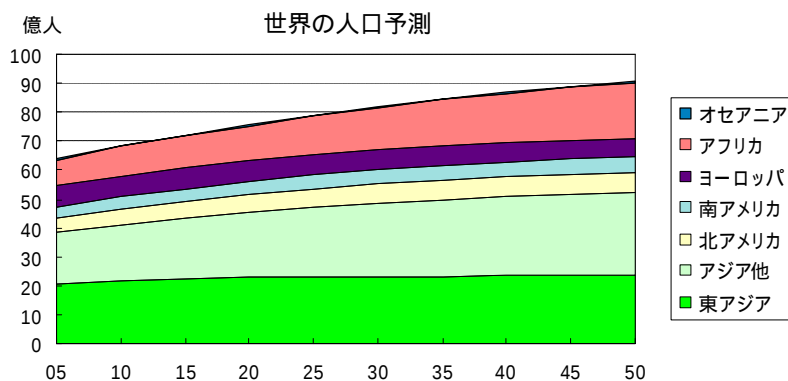
全体需要	構造的に伸びは鈍化、自然体で 2021 年度に減少に転じ、高成長でも 2030 年までには頭打ち
分散型電源	総発電電力量の約 2 割程度まで拡大する可能性
天然ガス	分散型電源の普及により、一次エネルギー供給ベースでのシェアが現在より拡大
原子力	ベースロード電源 として引き続き安定的なシェアが確保
石油	シェアは減少だが、依然として約 4 割程度を占める重要なエネルギー源
石炭	横ばいで推移
新エネルギー等	導入が進展すれば、一次エネルギー供給ベースで約 10%を達成の可能性 (風力、太陽等のほか、エタノール等のバイオマスエネルギー が世界的に注目されている)

〔総合資源エネルギー調査会「長期エネルギー需給見通し(H17.3)」より〕

1-2-5 人口の動向

東アジアでの人口増加

世界の人口は2005年の63.9億人から2050年には90.8億人にまで、アジアの人口は2005年の38.6億人から2050年には52.2億人へ増加すると予測されている。そのうち東アジアでは、2005年の20.8億人から2050年には23.3億人へと人口増加が予測されている。



〔United Nations "World Population Prospects, The 2004 Revision, Highlights" より作成〕

WTI 原油価格：米国テキサス州で産出される高品質な原油の先物取引価格のことで、世界的な原油価格の指標となっている。

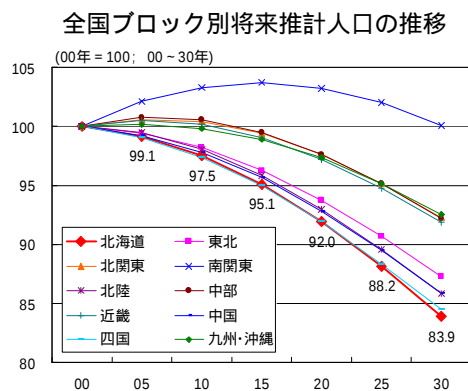
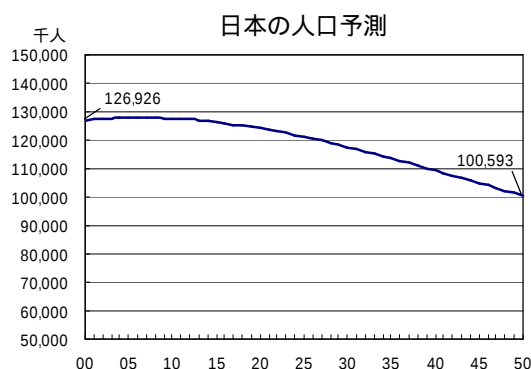
一般炭：発電等の目的で用いられる石炭のこと。鉄鋼用コークスの原料となる原料炭と区別される。

ベースロード電源：季節・昼夜の需要変動に関わらず、常時一定の電力生産を行う電源。

バイオマスエネルギー：再生可能な生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもの。食品廃棄物、家畜排泄物、木くず等がある。

2050年には1億人にまで減少が進む国内人口

国内人口は、少子高齢化により減少傾向が継続し、2050年には約1億人になると予測されている。その中で北海道は最も減少率が大い地域になると予測されている。

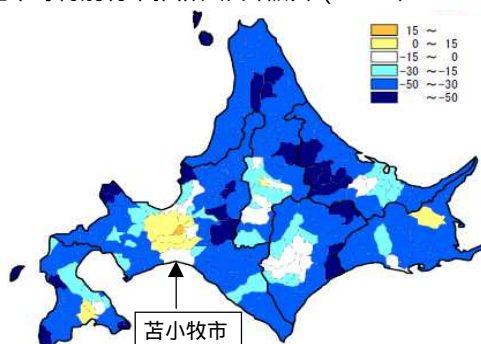


〔国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(中位推計、2002.1)」より作成〕

今後30年で約90万人減少する道内人口、道央圏は微増

道内人口は、少子高齢化により2030年には500万人を割る見込みであるが、道央圏への一極集中は進むと予測されている。

北海道市町村別将来推計人口増減率(2000年→2030年)

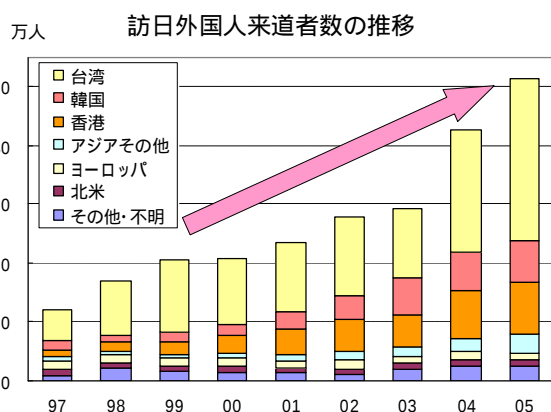


出典：国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口(2002.3)」「日本の市町村別将来推計人口(2003.12)」
〔国土審議会北海道開発分科会基本政策部会資料より〕

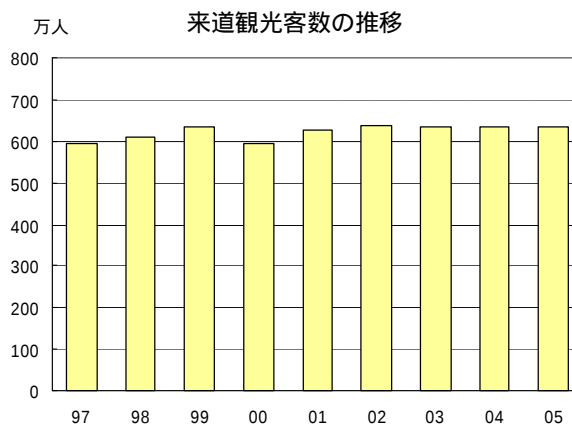
1-2-6 観光・交流の動向

東アジア等との交流人口の拡大

北海道を訪れる外国人は、観光客を中心に50万人を超えるまでに急増している。一方、本州等からの国内観光客は横ばい傾向にあり、より魅力的で多様な観光・交流需要への対応が求められている。



〔北海道観光入込客数調査より作成〕



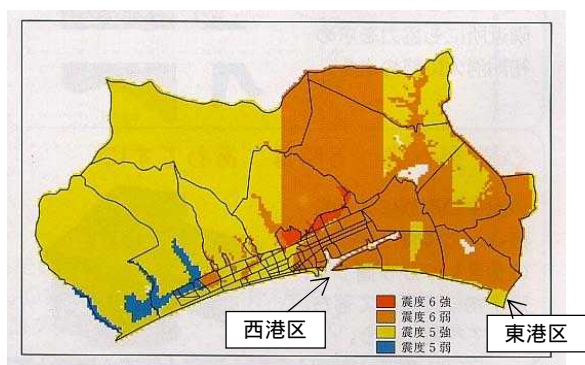
〔北海道観光入込客数調査より作成〕

1-2-7 切迫する自然災害等

自然災害（大規模地震、津波、樽前山噴火）

苫小牧市防災計画では、最大震度6強の直下型地震が発生することを想定している。また、中央防災会議における検討により、苫小牧市、厚真町、むかわ町、安平町が海溝型地震の対策推進地域に指定されている。さらに、高さ1～3mの津波が苫小牧に来襲する可能性があると予測されている。加えて、樽前山噴火に伴う降灰の影響により、陸上交通はもとより海上交通にも支障が出る可能性が指摘されている。

想定震度の分布



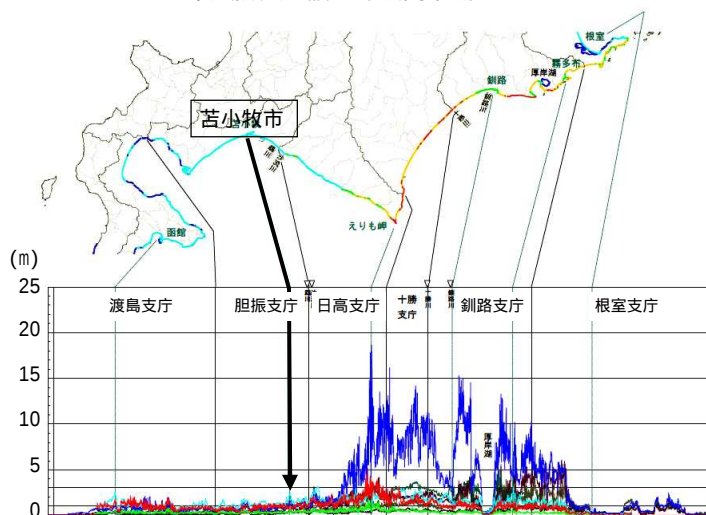
〔苫小牧市防災会議「苫小牧市防災計画」より〕

日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震
防災対策推進地域



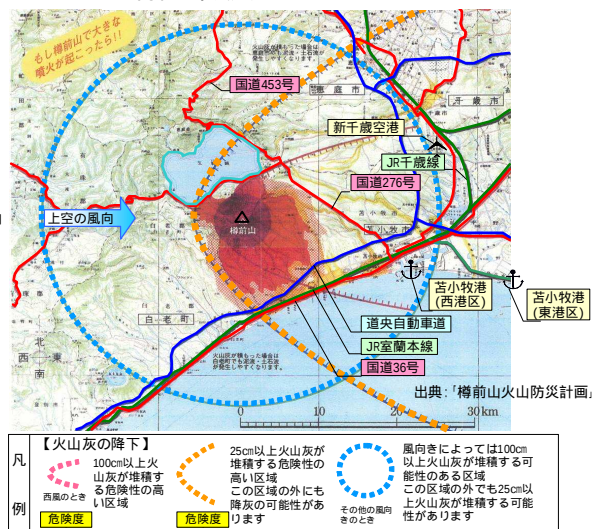
〔中央防災会議資料より〕

中央防災会議の津波高予測



〔中央防災会議資料より〕

樽前山噴火ハザードマップ



〔苫小牧市防災会議「樽前山火山防災計画」より〕

中央防災会議： 内閣総理大臣を会長とし、防災担当大臣はじめ全閣僚、指定公共機関の長、学識経験者からなる会議。防災基本計画等の作成と実施の推進、防災に関する重要事項の審議、内閣総理大臣及び防災担当大臣への意見の具申等を行う。

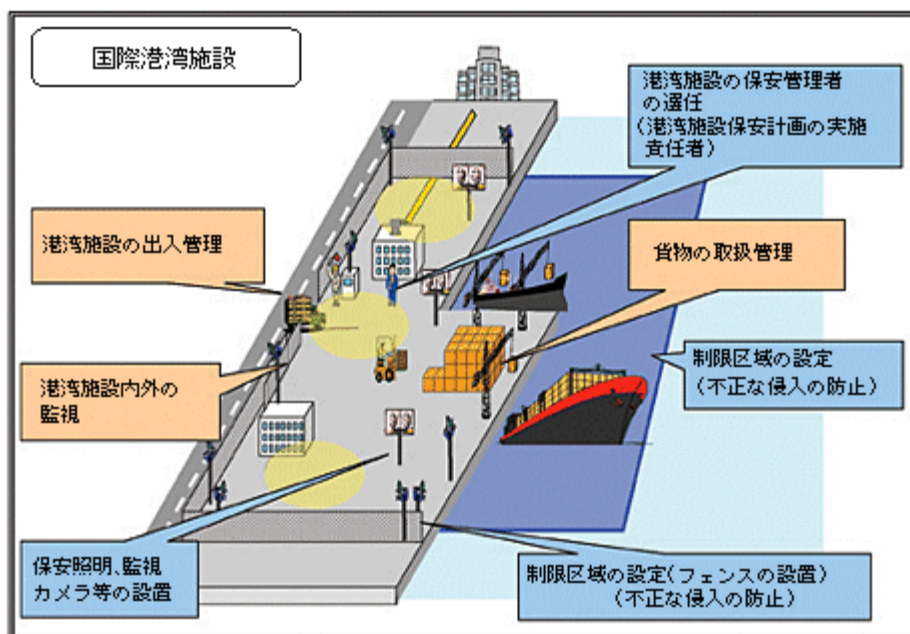
日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域： 日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震（房総半島の東方沖から三陸海岸の東方沖を経て択捉島の東方沖までの日本海溝及び千島海溝並びにその周辺の地域における地殻の境界又はその内部を震源とする大規模な地震）が発生した場合に著しい地震災害が生ずるおそれがあるため、地震防災対策を推進する必要がある地域。北海道、青森県、岩手県、宮城県、福島県にまたがり119市町村が指定地域となっている。

保安対策等

2001年9月に米国で発生した同時多発テロを契機に、我が国にも従前以上のセキュリティ対策が求められている。特に外国貿易の結節点である港湾については、SOLAS条約 及び国際船舶・港湾保安法 に基づいた国際的に信頼される保安対策が求められている。

また、船舶が安心して停泊・係留し、円滑に荷役できるよう港内静穏度 を今後とも確保していく必要がある。

国際港湾施設における保安措置の例



〔国土交通省「国土交通白書 2006」より〕

SOLAS (ソーラス) 条約： 国際海上人命安全条約。世界の海を航行する船舶の安全面を規定する国際条約の一つ。米国同時多発テロや密輸などの国際組織犯罪の多発を受け、02 年 12 月に改正。日本などの批准国に対し、大型の外航船が入港する重要港湾の保安強化を義務付けたもの。

国際船舶・港湾保安法： 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律。SOLAS 条約の発効を受け、平成 16 年 7 月 1 日施行。

港内静穏度： 泊地において船舶が比較的安全に停泊・係留できる目安(程度)。通常は波高をもって評価する。稼働率として年間 97.5%以上の停泊・係留日数が得られるようにするのが原則。

2 苫小牧港の将来の役割と姿

苫小牧港を取り巻く長期的な社会経済情勢を踏まえ、地域の目指す方向とそれを支援するための30～40年後を見据えた苫小牧港の役割と姿を示す。

2-1 国際物流機能

2-1-1 地域の目指す方向

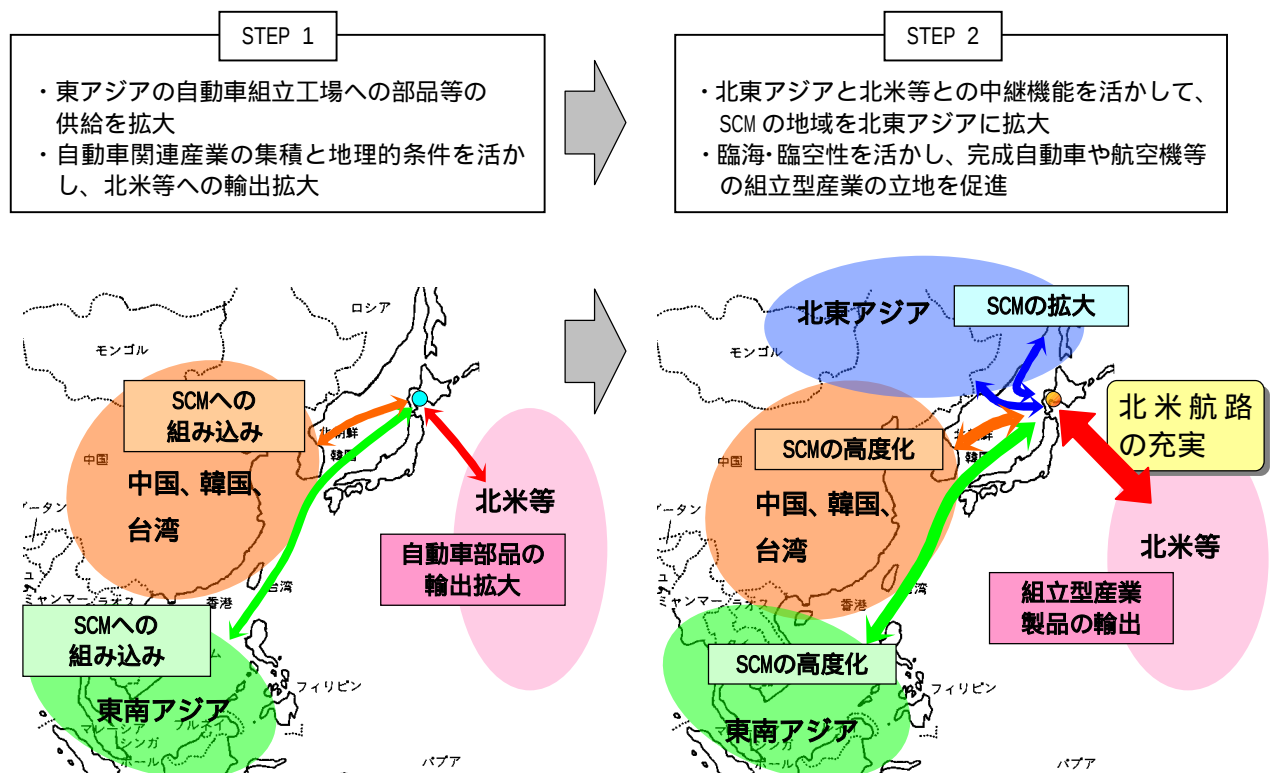
組立型産業

STEP 1

北海道への自動車関連産業の集積促進により、自動車組立工場の立地が進む東アジアへの部品や製品の供給を拡大し、東アジアとの自動車産業SCMに道内自動車関連産業を組み込んでいく。同時に、北米からみて東アジアの出入口に位置する地理的条件を活かして北米等への輸出拡大も狙う。

STEP 2

輸出拡大により拡充された北米等との海上輸送経路を活かし、苫小牧港が北東アジアと北米等との中継機能を発揮することで自動車関連産業のSCMを北東アジアへと拡大する。さらには、臨海性ととも新千歳空港との臨空性を活かして、完成自動車や航空機など組立型産業の立地を促進していく。



SCM： サプライ・チェーン・マネジメント。製造業などにおいて、製品・部品の在庫削減、リードタイムの短縮などのため、調達(川上)から流通(川下)までのネットワークの全体最適な管理を追求すること。

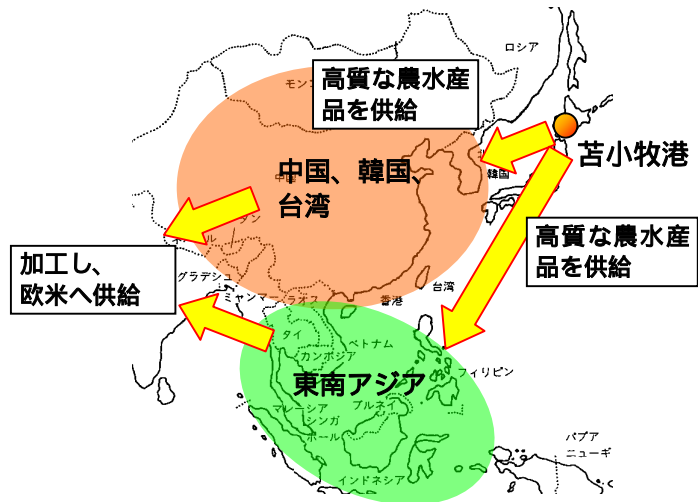
地理的条件： (次ページ参照)

中継機能： ある航路の船舶から別の航路の船舶にコンテナ貨物等を載せかえること。

農水産品

人口増加と所得水準の向上が予想される東アジア等へ向けて、ブランド化しつつある道内産の高質な農水産品(一次産品及び加工品)を供給し、販路を拡大していく。

また、東アジアで加工される製品の欧米への供給拡大も狙う。



2-1-2 苦小牧港の役割と機能

役割

発展する東アジア経済圏に北海道を組み込む苦小牧港

北海道が自立した地域へと成長していくためには、企業立地の進む自動車関連産業等と高品質な農水産品(一次産品及び加工品)を軸に、今後、大きな経済発展が見込まれる東アジア経済圏等に北海道を組み込んでいくことが重要である。苦小牧港は国際物流面からそれを支援する役割を果たしていく。

機能

道内組立型産業と東アジア・北米とのSCMの拠点

- ・ 東アジアとのSCM構築の支援
- ・ 北米との地理的条件を活かした輸送手段の確保

北東アジアと北米との中継を担う拠点

- ・ 北東アジアにおけるグローバルな物流体系構築の支援

東アジアへの農水産品の円滑な供給を支える拠点

- ・ 東アジアとの国際コンテナ 航路ネットワークの充実
- ・ 多様な物流需要に対応した輸送手段の確保

地理的条件： 苦小牧港は北米からみて東アジアの出入口に位置する。北米と東アジア主要港との中間地点にあり、北米との距離は、シンガポールとほぼ同等で、香港との往復距離とほぼ同等。北米と東アジアが苦小牧港・津軽海峡を経由して、一直線上(最短距離)にある。

コンテナ： 貨物輸送の合理化のために用いられる容器(箱)。海上輸送では20フィート及び40フィートのサイズが一般的。サイズはISO及びJISによって規格化されている。

海里： 1海里 = 1.852km



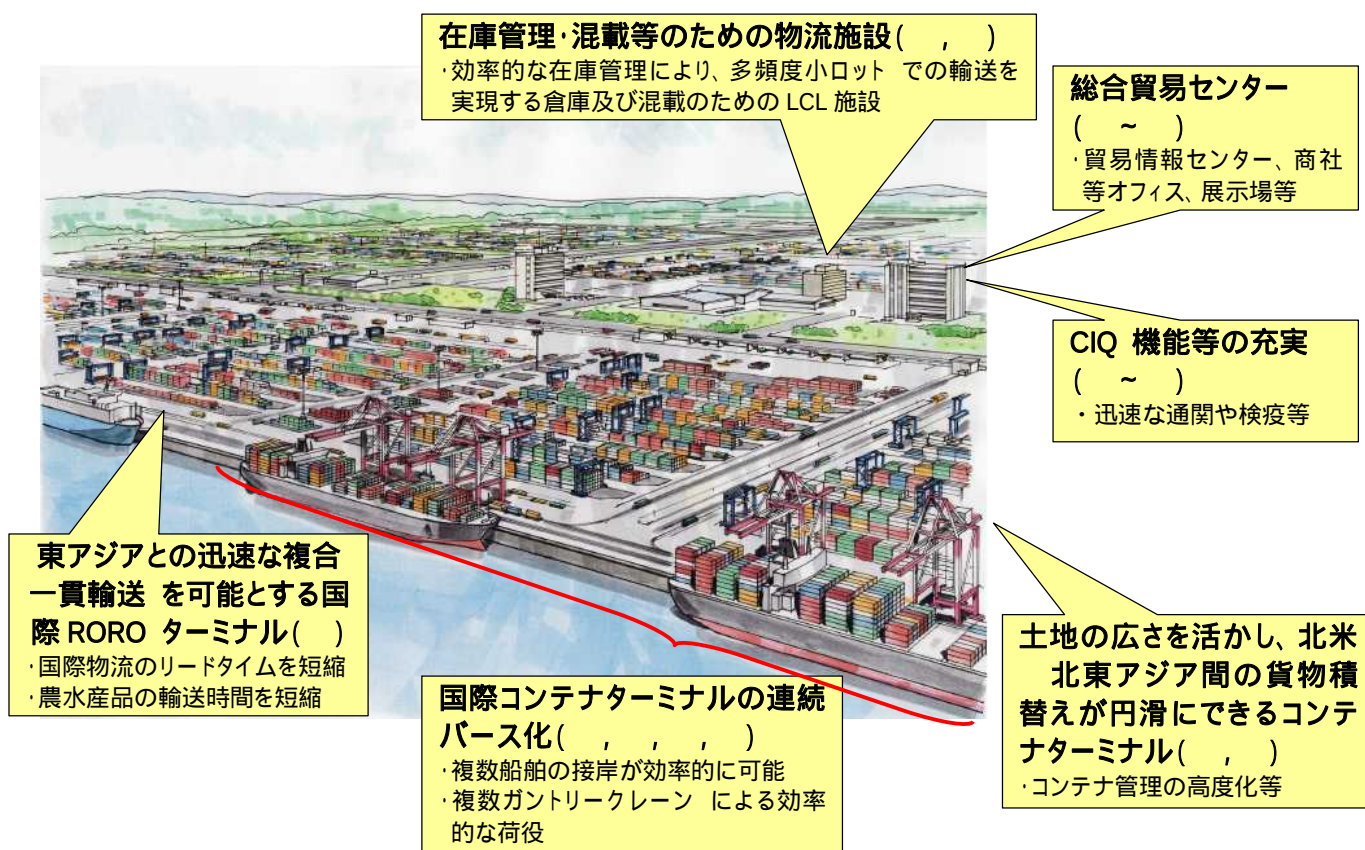
2-1-3 役割を果たすための将来の姿

● ロジスティクス・ハブ機能を有する 国際総合物流ターミナルを東港区に展開

物流機能と物流情報の管理機能等が一体となって機能する施設群を備えた、ロジスティクス・ハブ機能を有する国際総合物流ターミナルを形成していく。

苫小牧港が東アジアや北米、さらには北東アジアと北海道との高度な産業連携機能を発揮していくために、組立型産業等のSCM拠点としての機能強化を推進する。

国際総合物流ターミナルのイメージ



* 番号は、下表に対応

東アジアとのSCM構築の支援
北米との地理的条件を活かした輸送手段の確保
北東アジアにおけるグローバルな物流体系構築の支援
東アジアとの国際コンテナ航路ネットワークの充実
多様な物流需要に対応した輸送手段の確保

ロジスティクス・ハブ： 空港周辺や港湾地区において国際物流の効率化や製造業・流通業の多様で複雑な物流ニーズに対応し、物流効率化機能、及び価値付加機能（流通加工や製造の高度化・効率化を促進）を持った国際物流拠点。

CIQ： 税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)の略称。

多頻度小ロット： 一日に何度も(他頻度)、販売需要に応じた量(小ロット)を納入するといった在庫の削減を目的した輸送形態。

LCL施設： コンテナ1個分を満たすには足りない小口貨物のことをLCLと呼び、こうした小口貨物を集荷しコンテナに混載する施設のこと。なお、コンテナ1個を満たす貨物をFCLと呼ぶ。

複合一貫輸送： ある貨物が船舶、鉄道、自動車、航空機など2つ以上の種類の異なる輸送手段により戸口～戸口に運送されること。

RORO船： 貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す（水平荷役方式）ために、船尾や船側にゲートを有する船舶。

ガントリークレーン： コンテナの揚げ積みを行う橋形クレーン。

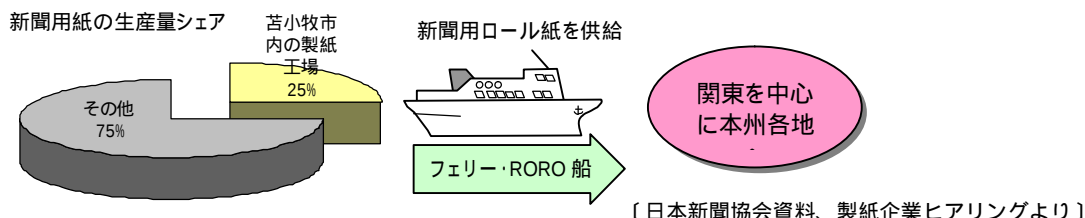
2-2 内貿ユニットロード 輸送機能

2-2-1 地域の目指す方向

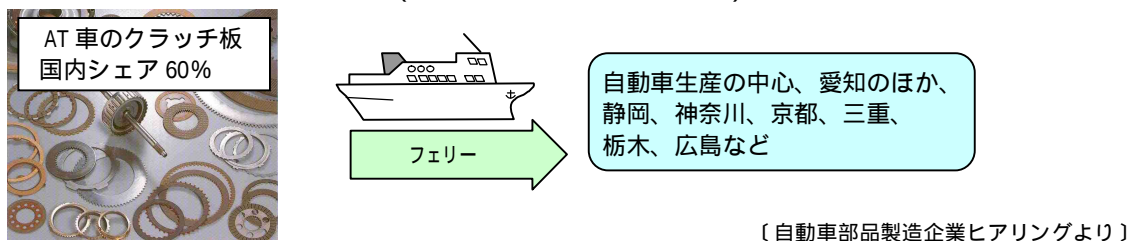
必需物資・製品の供給

道内製造業が生産する製品には、新聞用紙や自動車部品など国内で高いシェアを誇っている製品があり、我が国の社会経済活動に必須な物資・製品を今後とも確実に道外へ供給していく。

道内製紙工場から、全国に新聞用紙を供給



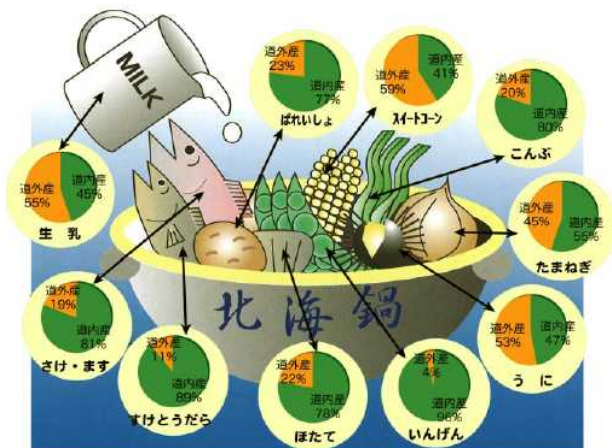
自動車部品を全国各地の組立工場へ供給(国内自動車産業SCMの一翼)



食料基地

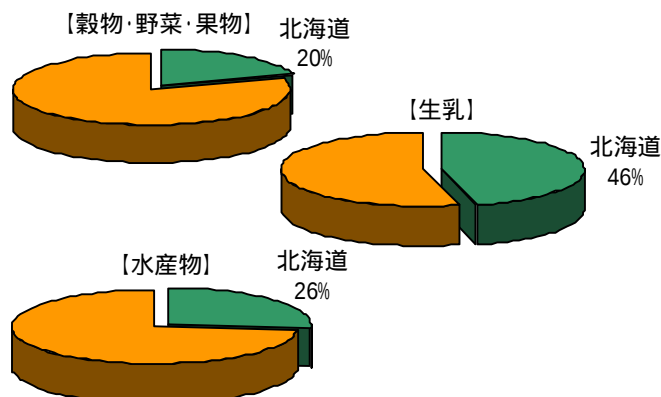
北海道は国内シェア第1位の農水産品を数多く生産供給する我が国の食料基地であり、高まる食への安全安心の志向から、安全で新鮮な食料(一次産品及び加工品)を国民に提供していく。

全国シェア第1位の主な農水産品



資料：農林水産省統計情報部（農産品：H14データ、水産品：H13データ）

国内生産で、農産物の2割、生乳の約半分、水産物の1/4を北海道が占める



〔北海道開発局他「社会資本整備に係る北海道の将来の姿について」、「北海道農林水産統計年報(H16)」より〕

ユニットロード：船舶や自動車、鉄道などの貨物積載方法および積載状態（積載量）による経済性・効率性を高め、このことが貨物輸送全体の効率化を図ることとなるよう、雑貨などの物品を1つにまとめた貨物。代表例として、コンテナやパレットおよびシャーシを用いた貨物輸送がある。ユニットロードに対応する船舶輸送は、フェリーボート、コンテナ船およびRORO船によるものが代表的。

生乳：牛等から搾ったままの乳で加工を行っていないもの。牛乳や乳製品の原料となる。

2-2-2 苫小牧港の役割と機能

役割

国内産業・国民生活を支える苫小牧港

北海道が「必需物資・製品の供給」「食料基地」という役割を担っていくためには、本州等との間において、安定、迅速、確実な貨物輸送を確保する必要がある。苫小牧港は内貿ユニットロードの海上輸送面から、それを支援する役割を果たしていく。

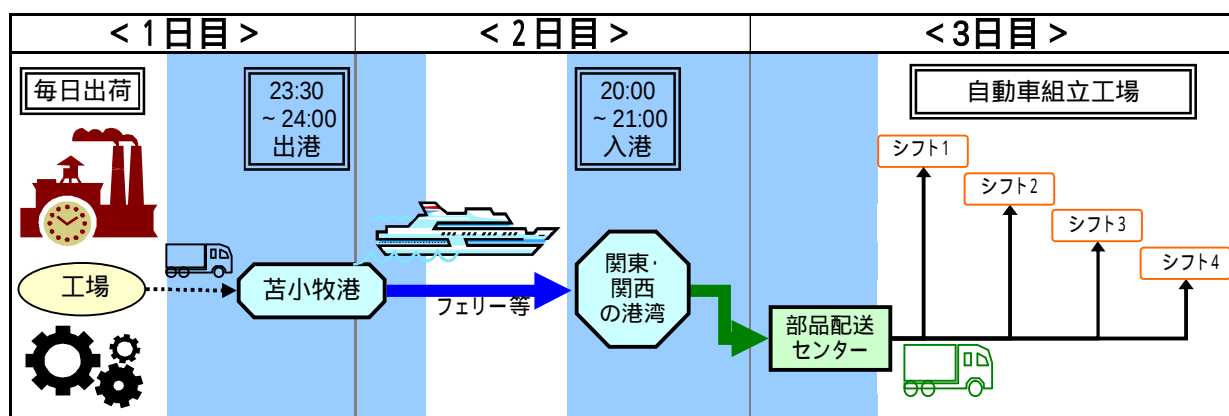
機能

多種多様な物資・製品を安定・確実に届ける

・ 定時性 の確保やリードタイム 短縮等、物流サービス水準の確保・向上

自動車産業の例：要求される期日までに、工場に部品を供給

- 部品配送センター 自動車組立工場
 - ・ 1日4回の納入が要求される
 - ・ 注文～納入までのリードタイムは、半日～1日
- 道内工場 部品配送センター
 - ・ 上記の配送を実現するため、全国各地に配送センターを配置
 - ・ 道内工場から配送センターに定時性を確保し確実に部品を供給

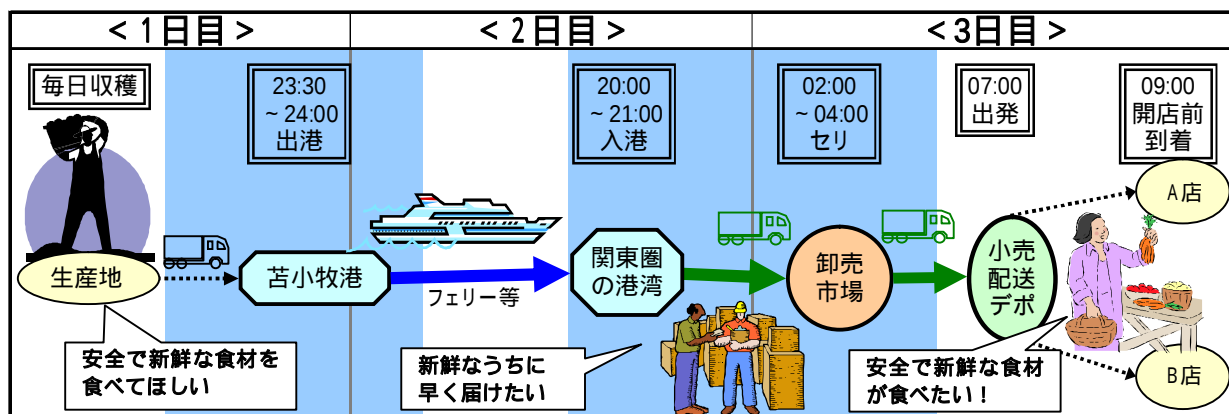


〔自動車部品製造業ヒアリングより〕

北海道の安全で新鮮な食料を早く・確実に消費者へ届ける

・ 生産者～流通業～消費者が求める物流サービス水準の確保・向上

生鮮食料品の例：収穫/漁獲から新鮮なうちに(3日目に)消費者に届ける



〔物流業者ヒアリングより〕

定時性： 貨物が決まった時刻に輸送・配送されること、または船舶や鉄道が定刻に到着・出発すること。

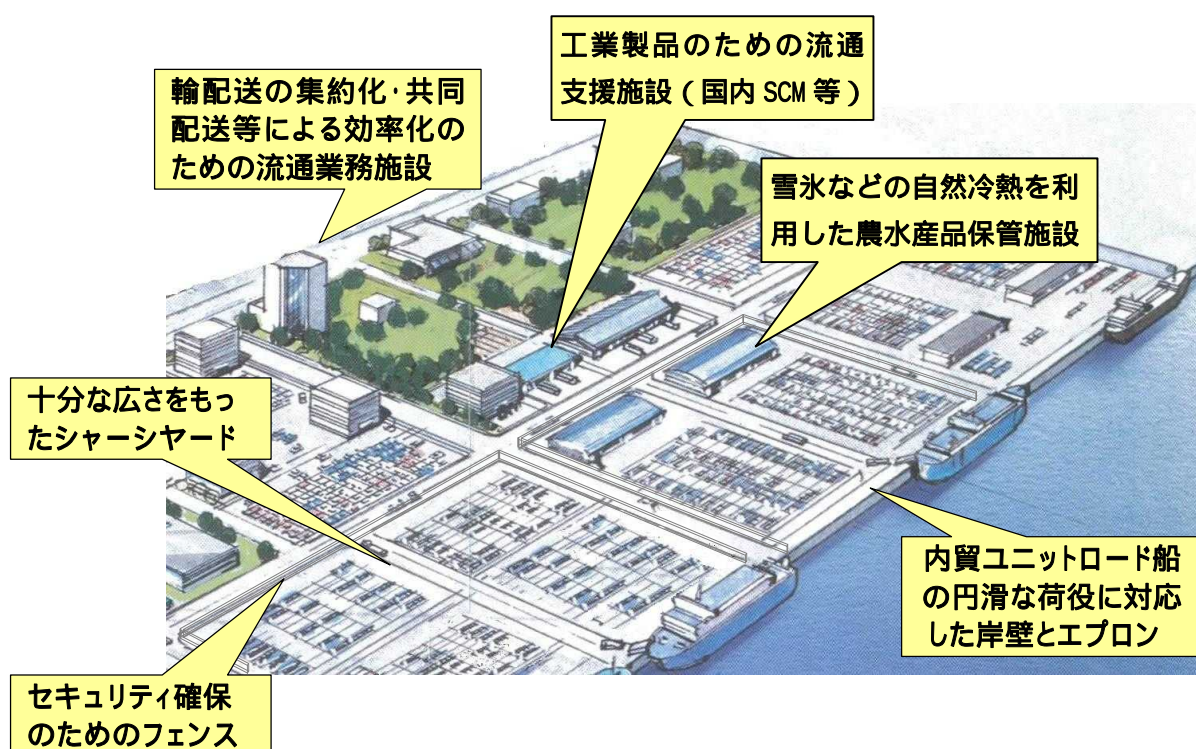
リードタイム： 原材料あるいは製品の発注から仕入れまでの期間、または出荷から引渡しまでの期間(調達期間)のこと。

2-2-3 役割を果たすための将来の姿

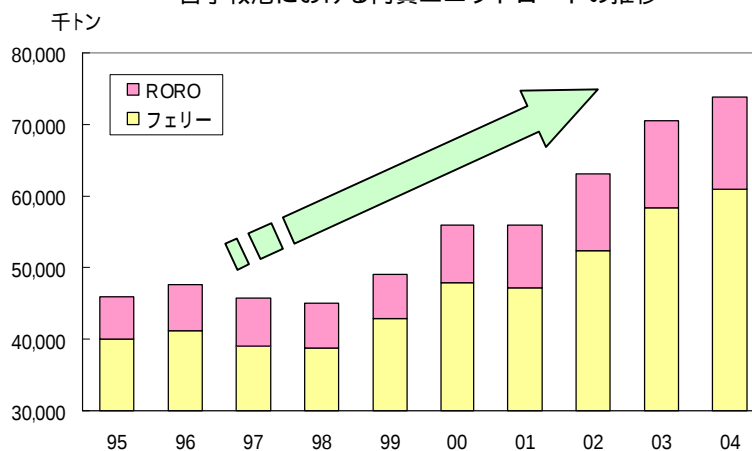
- 西港区の内貿ユニットロードターミナル機能の再編と
東港区への機能展開
- 高機能な内貿ユニットロードターミナルの形成

内貿ユニットロードの輸送に対応した物流サービス水準の確保と向上を図るため、西港区 の内貿ユニットロードターミナル機能の再編を行い、不足する機能については東港区 で展開するとともに、機能の高度化を図る。

高機能内貿ユニットロードターミナルイメージ図



苫小牧港における内貿ユニットロードの推移



〔苫小牧港統計年報より作成〕

西港区、東港区： 苫小牧港は大きく西港区と東港区に分けられる。配置については、p22を参照。
 シャーシヤード： 船降ろし、または船積みされる貨物を運ぶためのけん引される車両(シャーシ)の置き場
 エプロン： 接岸施設の陸側にあって、背後の上屋、野積場等までのスペース

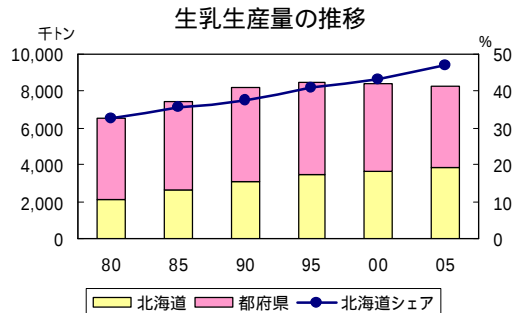
2-3 バルク 輸送機能

2-3-1 地域の目指す方向

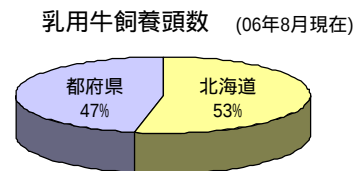
酪農

北海道の酪農業は、飼料の大部分を輸入により確保して全国の約半分の生乳を生産しており、今後も全国の牛乳工場へ安定的に生乳を供給する重要な役割を果たしていく。

高まる北海道酪農のシェア



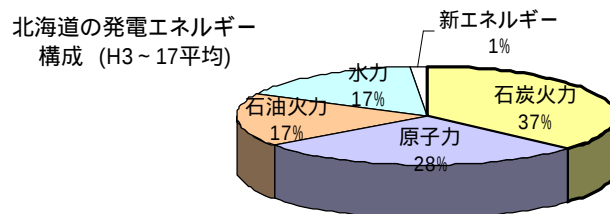
全国乳用牛の半数以上を飼育



〔農林水産省「畜産統計調査」、「牛乳乳製品統計調査」より作成〕

エネルギー

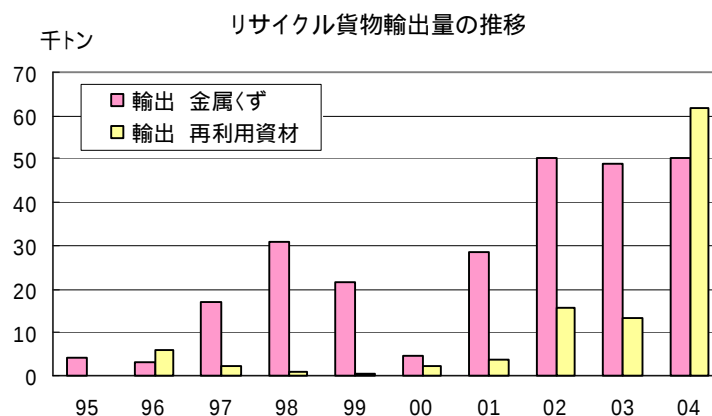
北海道の主要産業である製紙工場や火力発電所では、石炭が燃料として多く利用されている。北海道はこれらの燃料の輸入により、エネルギーの安定供給を確保することで、必需物資・製品を全国各地に供給する重要な役割を今後とも果たしていく。



〔北海道電力(株)公表資料より作成〕

リサイクル

地球環境への負荷低減に向けた循環型社会の形成に貢献するため、資源のリサイクルを推進していく。この実現のためには、国際的な連携が必要であり、東アジアで利用が増加している金属くずや再利用資材としての古紙や廃プラスチックの円滑な供給を行っていく。



〔苫小牧港統計年報より作成〕

バルク： 穀物、石炭、鉱石などのように、粉粒体のまま包装せずに積み込まれる貨物。ばら積み貨物ともいう。石油類などの液体や、単体で積み込まれる原木・製材なども含まれる。

循環型社会： [1]廃棄物等の発生抑制、[2]循環資源の循環的な利用及び[3]適正な処分が確保されることによって、天然資源の消費を抑制し、環境への負荷ができる限り低減される社会

2-3-2 苫小牧港の役割と機能

役割

北海道の基幹産業を支える苫小牧港

北海道の基幹産業が今後ともその役割を果たすとともに、道民の安定した生活を守るため、必要な飼料・原燃料等を、安く安定的に輸入できるよう支援していく。また、国際的な循環型社会の実現に向けた役割を果たしていく。

機能

効率的な輸送によって飼料や原燃料の輸送コストを低減

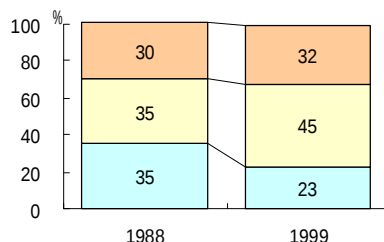
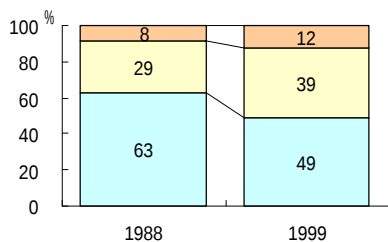
- ・輸送コスト低減に向けた船舶の大型化への対応

国際的な静脈物流システム形成の一翼を担う

- ・リサイクル貨物の円滑な輸送に対応

大型化する船舶

穀物船(左)と石炭船(右)の船型の変化 (1988年→1999年)



〔国土技術政策総合研究所データより作成〕

2-3-3 役割を果たすための将来の姿

● バルク船の大型化等に対応する岸壁等を 東西港区において適切に配置

農畜産業や製紙業など道内主要産業の競争力や安定したエネルギー供給、国際的な循環型社会の形成を支えるため、バルク船の大型化に対応した岸壁等を東西港区に適切に配置し、輸送コストの低減を目指す。



D/W: Deadweight Tonnage. 載貨重量トン数。満載喫水線の限度まで貨物を積載したときの全重量から船舶自体の重量を差し引いたトン数。運航に必要な燃料・水・食料などの重量も含まれるが、積める貨物の量を示す目安となる。

2-4 観光拠点の形成とみなとまちづくり

2-4-1 地域の目指す方向

観光・交流

北海道はその豊かな自然や食材を活かし、国内はもとより海外からの観光客に対して、ゆとりと潤い、明日への活力を提供する役割を果たすことが求められている。

一方で、近年、従来型観光への魅力低下等から国内観光客数が横ばいであることから、地域資源を活かした魅力あるプログラムを提供することにより観光や交流の振興を図っていく。



花大陸 Hokkaido



フードランド北海道



〔北海道経済部「北海道観光総合データファイル」、「北海道観光の概況」、苫小牧市ホームページより〕

2-4-2 苫小牧港の役割と機能

役割

観光・交流で人々を元気にする苫小牧港

年間90万人のフェリー旅客をはじめとする道外・海外旅客をもてなすとともに、市民に憩いの場を提供し、苫小牧港の魅力や資源を活かした観光・交流を活性化させる。

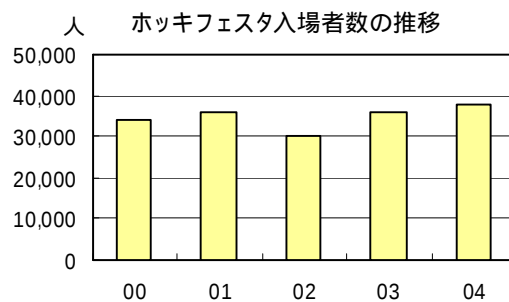
機能

みなとを舞台とした観光・交流を促進

- ・水産関連のイベントや朝市などの場の提供
- ・観光・交流拠点の連続性の確保
- ・安全、快適にみなとを楽しむことができる場の提供

拡がる観光・交流の取組み

苫小牧港でのイベント「ホッキフェスタ」は3.5万人を超える来訪者で賑わっている。



公設市場を活用した「海の駅ぷらっとみなと市場」は、年間4万人の来客があり、観光バスの周遊ルートに組み込まれている。



みなとの中を巡る「みなとふれあいウォーキング」が市民の手で実施されている。



観光・交流の場の提供

「北ふ頭緑地」、「ふるさと海岸」、「フェリーターミナル」といった拠点を活用し、市民がみなとや海に親しめる交流の場、ビューポイントが必要。

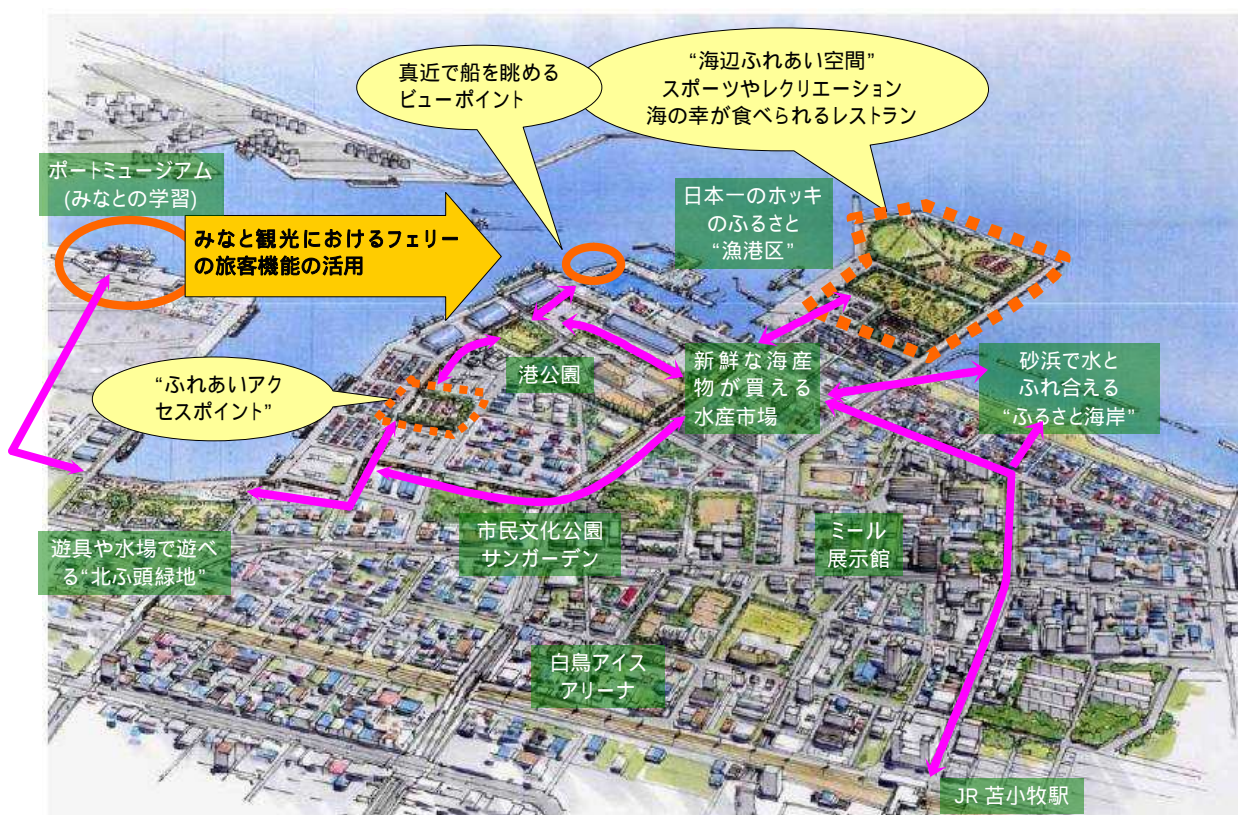


2-4-3 役割を果たすための将来の姿

- 市民やフェリー旅客等が、みなとに親しみふれ合える
“夢みなとふれあい回廊”の形成
- 豊かな海の資源を活かした観光・交流拠点の形成

みなとを舞台とした観光・交流を促進するため、豊かな海の資源を活かした既存の拠点とビューポイントなど新たな拠点の連続性を確保し、安全・快適にみなとを巡ることができる“夢みなとふれあい回廊”の形成を目指す。

“夢みなとふれあい回廊”のイメージ図



夢みなとふれあい回廊： 苫小牧港の観光・交流拠点を快適かつ安全に、みなとに親しみながら巡ることができる市民、観光客のための散策路のキャッチコピー。

2-5 自然災害対策等

2-5-1 苫小牧港の役割と機能

役割

市民生活の安全を確保し、信頼される苫小牧港

道内182市町村が多くの海上物流を苫小牧港に依存しており、万一、苫小牧港の機能が停止すると北海道の経済社会に甚大な影響が出ると考えられる。このため、苫小牧港は大規模災害や地球温暖化による異常気象においても、市民生活の安全安心が確保できる機能や体制を整えていく。また、国際的に信頼される港湾保安対策や、船舶が安心して停泊・係留できるような港内静穏度を今後とも確保し、円滑な海上輸送を実現する役割を果たしていく。

機能

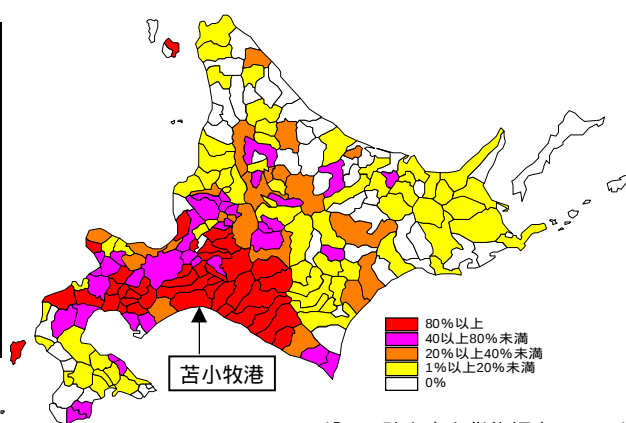
緊急物資輸送 や避難等のための港湾機能の確保

- ・緊急物資輸送や避難等のためのソフト・ハードの機能を確保

安心して停泊・係留できる環境の確保

- ・国際的に信頼される港湾保安対策の構築
- ・港内静穏度の確保

道内市町村貨物の苫小牧港への依存率

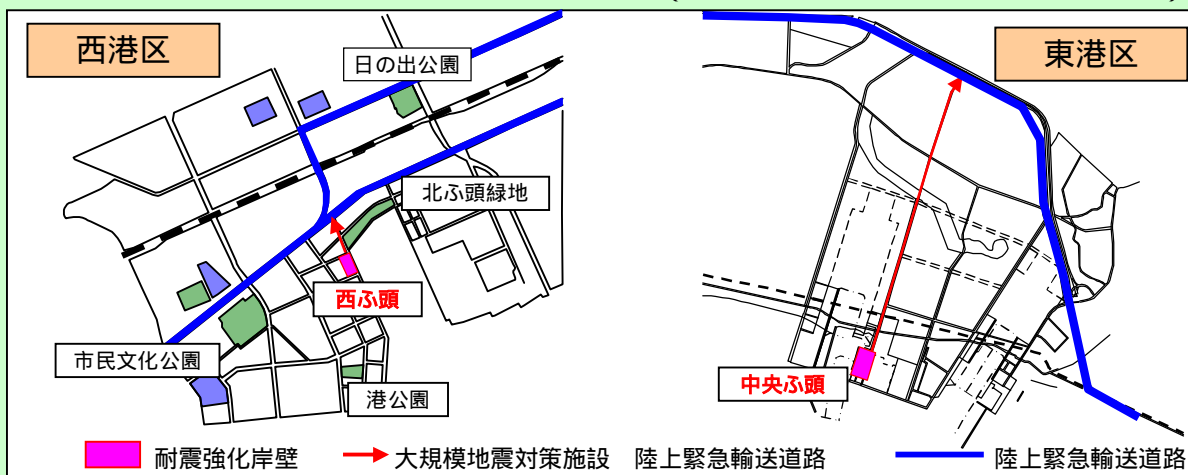


2-5-2 役割を果たすための将来の姿

〔「H16 陸上出入貨物調査」より〕

●大規模地震対策

- ・耐震強化岸壁 の配置など大規模地震対策の展開（西港区西ふ頭及び東港区中央ふ頭周辺）



●津波対策

- ・港湾事業従事者をはじめとする多くの利用者や来訪者の避難対策、漂流物対策等ソフト・ハード対策

●樽前山噴火対策

- ・市民の東港区等への避難対応、港湾活動の速やかな復旧等のための体制づくり

●港湾保安対策

- ・適切な港湾保安対策の推進

●静穏度対策

- ・適切な静穏度対策の推進

緊急物資輸送： 災害時における救援活動に必要な物資・資機材、被災者の生活物資や食糧、医薬品及び復旧物資の輸送

耐震強化岸壁： 大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するために、通常のものより耐震性を強化して建設される岸壁。

2-6 港湾機能の高度化に向けた取組み

港湾の機能を確実かつ効率的に発揮させるには、岸壁や背後用地、防波堤、荷役機械、物流施設といった港湾関連施設に加え、道路や通信ネットワークの高度化や管理運営の効率化を進めることが重要である。

2-6-1 陸上輸送、通信、物流施設等

陸上輸送ネットワーク等との連携

- ・ 高速道路網の整備に伴い、苫小牧港の集荷背後圏が拡大
- ・ 背後の高速道路網等とのアクセスを確保し、道内の陸上輸送ネットワークを形成・拡大
- ・ 鉄道輸送との連携

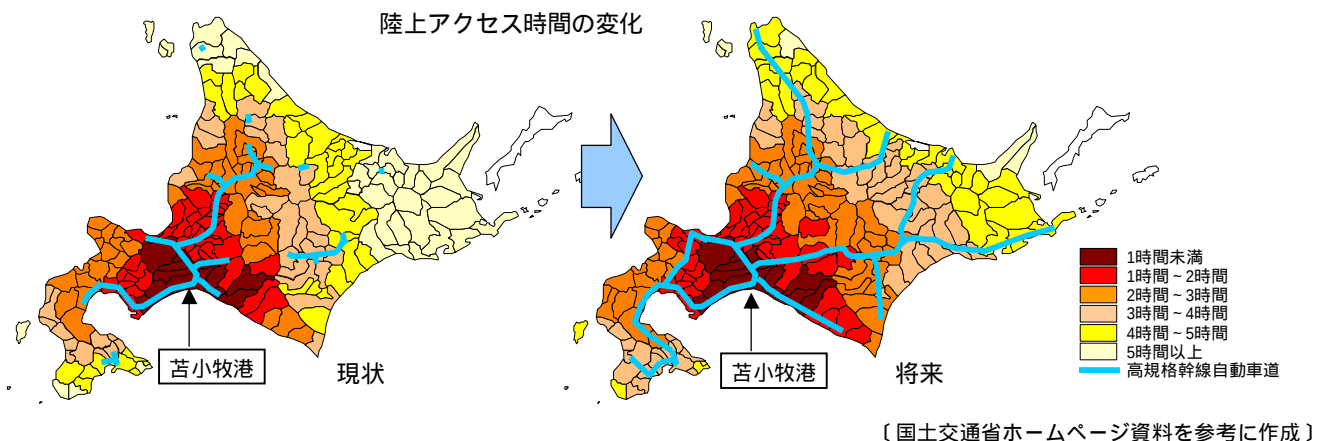
物流の効率化や防災・保安機能を支える通信情報ネットワークの高度化

- (例) ・ 港湾物流情報プラットフォームの構築など、物流関係情報の円滑な伝達
- ・ 地震や津波等の警戒・避難情報等の早期伝達

物流施設の高度化

- (例) ・ 港湾物流高度化基盤施設(高度荷捌き施設及び附帯する基盤施設)
- ・ 小口混載コンテナのための内陸部共同集荷場

高速道路網の整備により2～5時間アクセス圏が拡大



2-6-2 管理運営

管理運営の効率化・高度化に向けた取組み

- ・ 苫小牧港のさらなるサービスの向上を図るため、管理運営の効率化・高度化に向けた検討を進め、適宜導入していく
- ・ その一環として、民間のノウハウの導入方策についても検討を進める

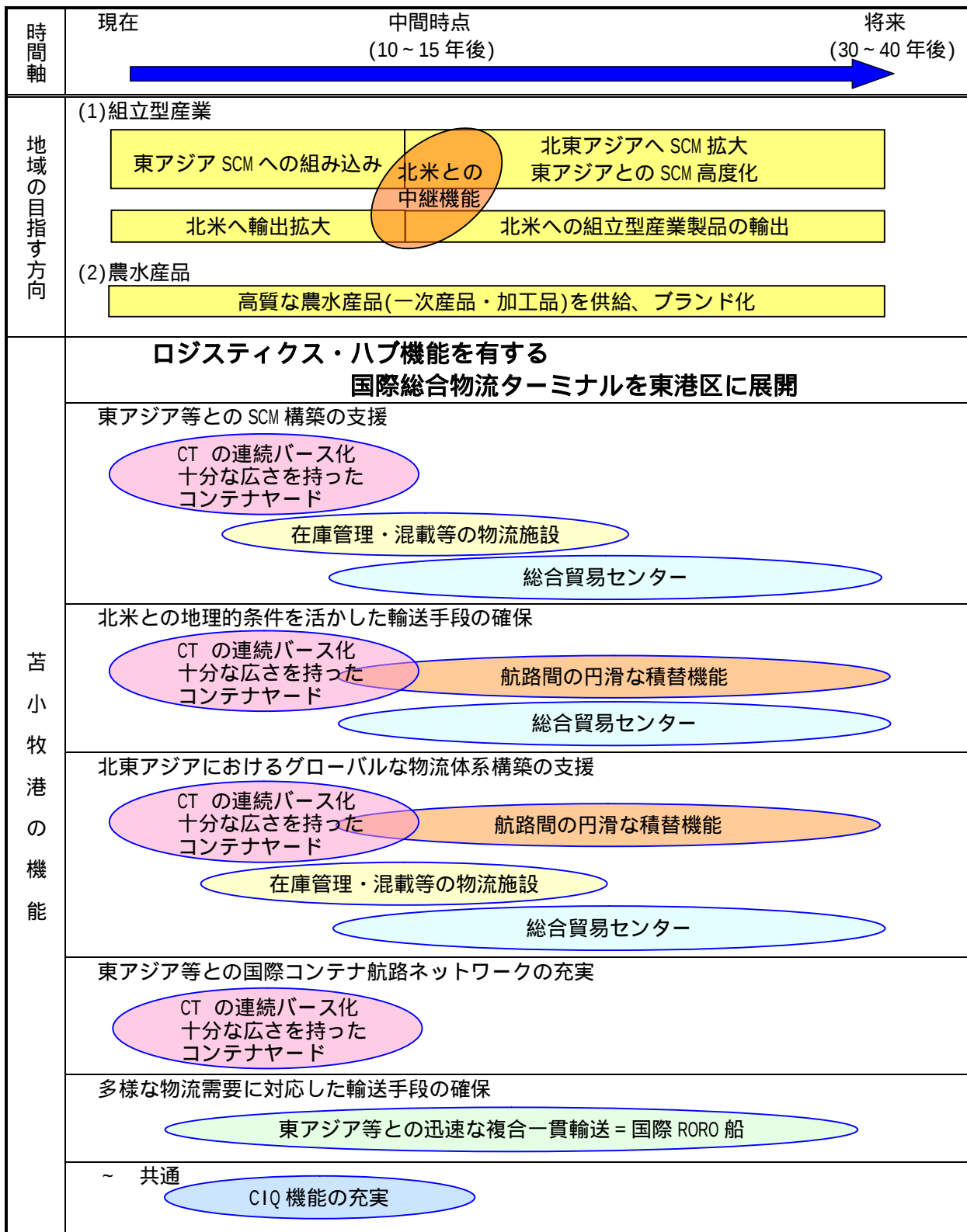
港湾情報物流プラットフォーム： 現在国内主要港で構築が進められている、官民及び民間相互の情報共有化の情報基盤。船舶動静情報やコンテナ搬出可否状況等の提供による荷役効率、配車効率の向上が狙い。

小口混載コンテナ： コンテナ1個分を満たすには足りない小口貨物のことをLCLと呼び、こうした小口貨物を集荷し同一方面別に混載したコンテナ。

2-7 実現へのタイムテーブル

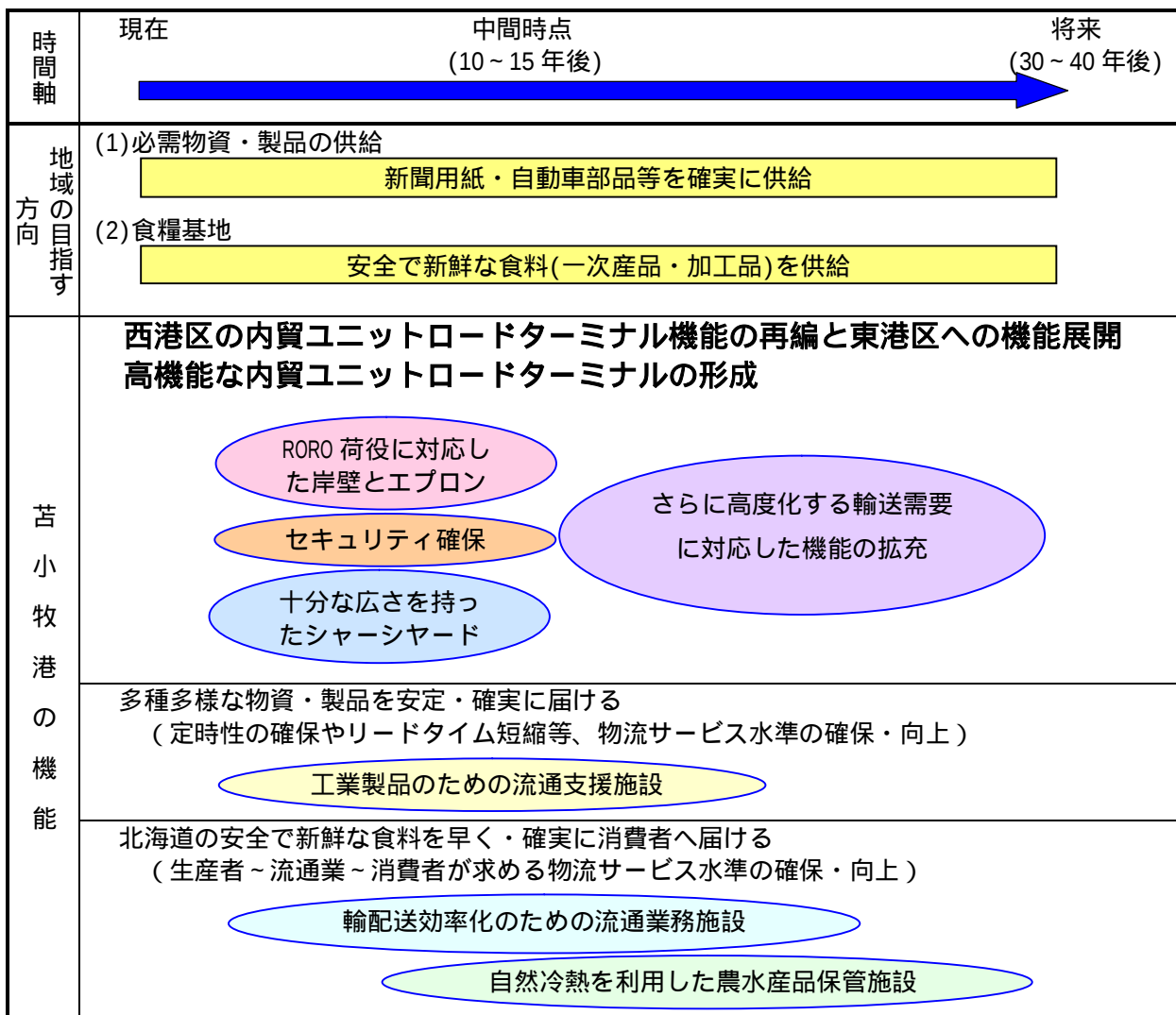
本構想の実現に向けて、以下のタイムテーブルに示すような継続的な取組みを進めていく。

2-7-1 国際物流機能

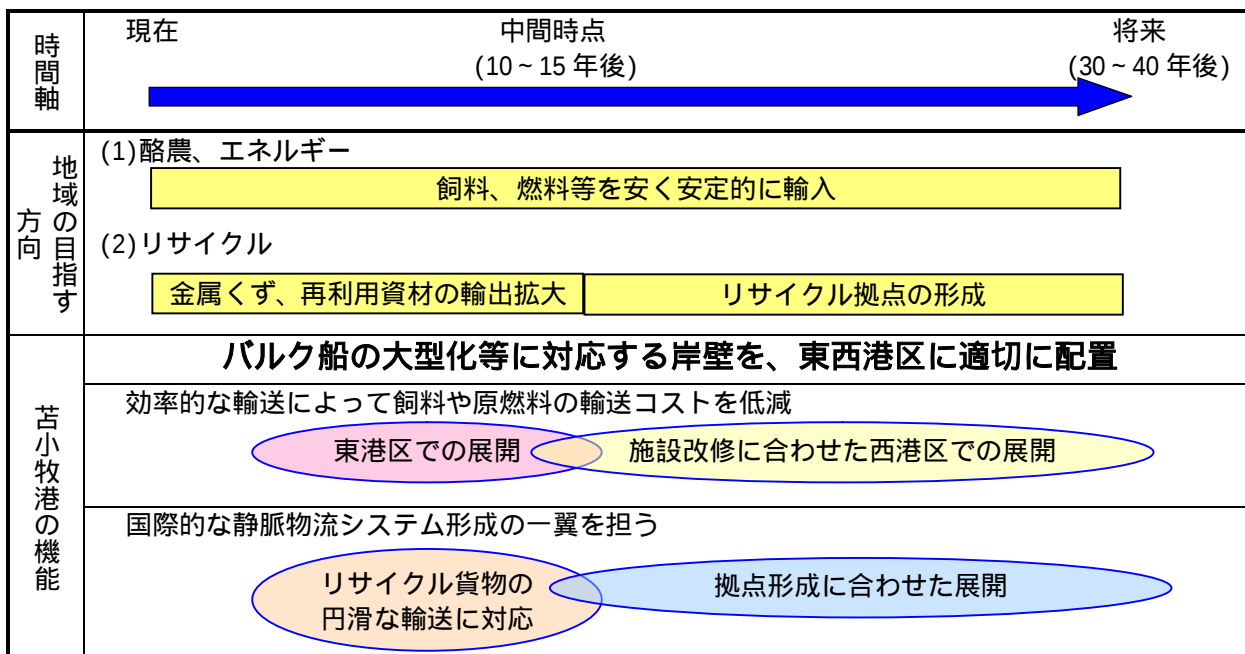


CT : コンテナターミナル

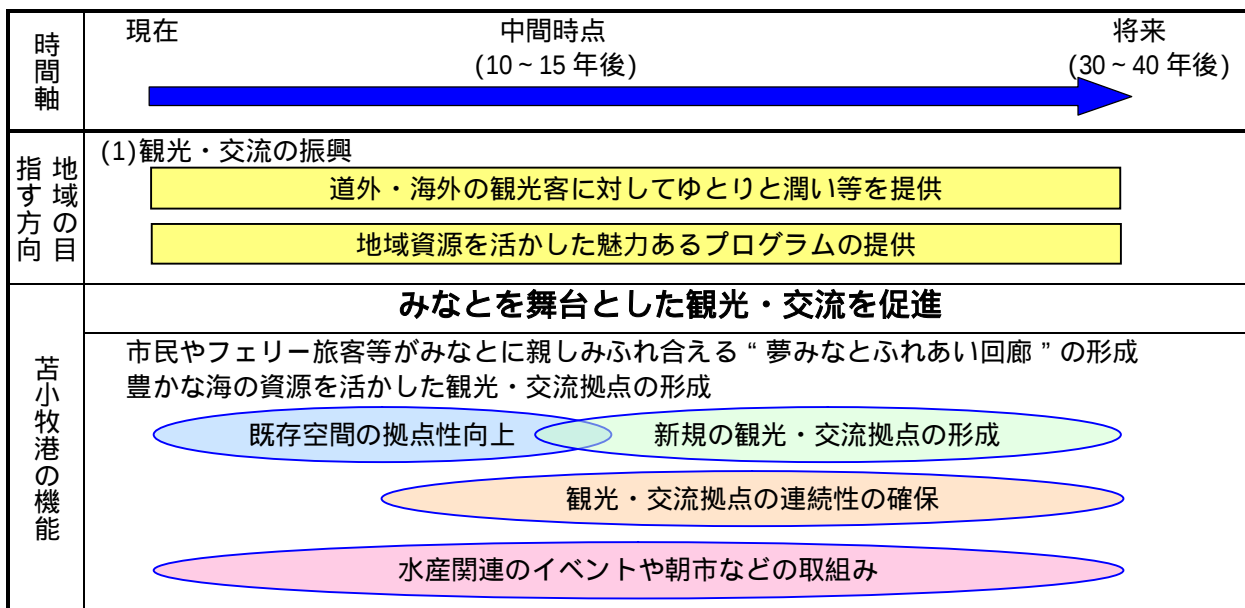
2-7-2 内貿ユニットロード輸送機能



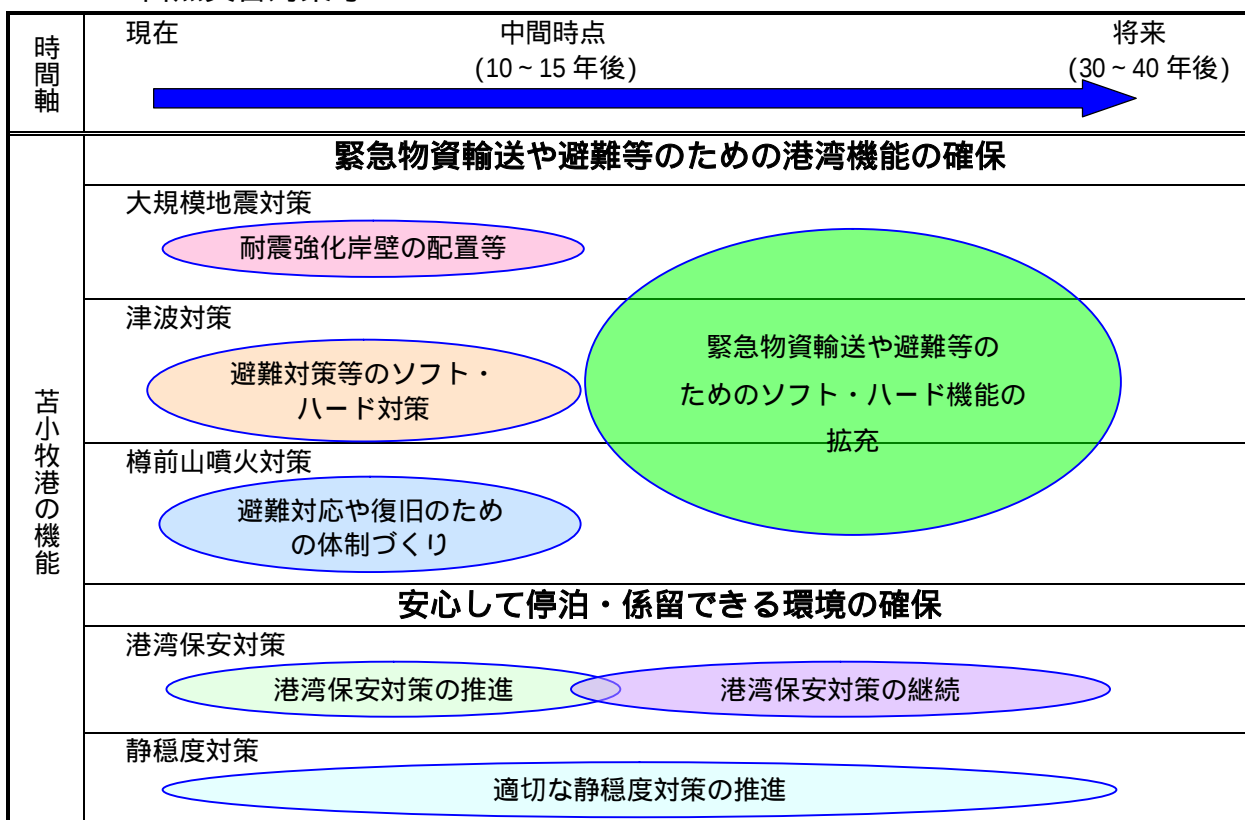
2-7-3 バルク輸送機能



2-7-4 観光拠点の形成とみなとまちづくり



2-7-5 自然災害対策等



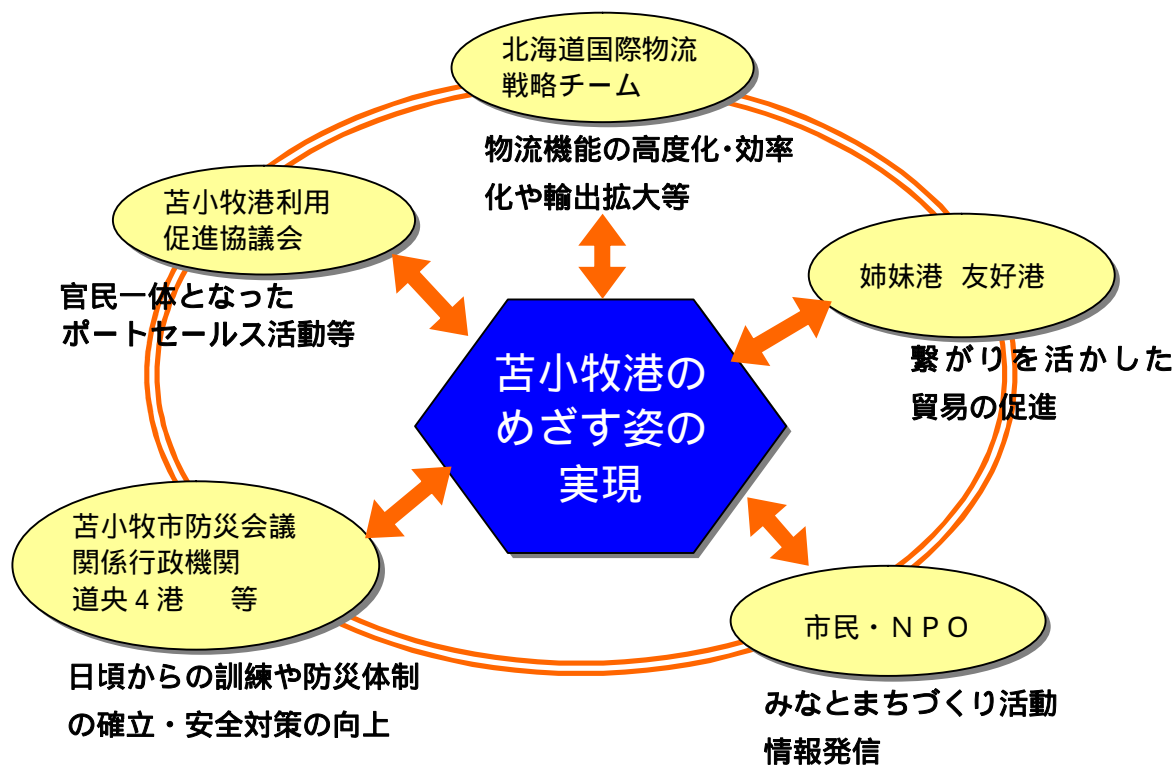
2-8 港湾空間利用ゾーニング図



3 長期構想の実現に向けて

3-1 連携と協働

本長期構想は言わば苫小牧港の針路を示す海図であり、そのめざす姿の実現に向けては、関係機関や市民等との連携と協働により、継続的に取り組んでいく必要がある。



3-2 進捗管理

本長期構想の実現に向けては、発生する個別の課題に対して利用者の立場も踏まえた“スピード感”を持って対処できるよう、関係機関が連携と協働により努力するとともに、“コスト意識”をもって計画・整備を実施していく。

また、本長期構想は30～40年を見据えたものであるため、その途上で苫小牧港を取り巻く情勢や環境が大きく変化することも考えられる。このため、港湾計画の改訂や変更時に、本長期構想の進捗状況を把握・点検するとともに、情勢変化の状況をみながら見直しを実施していく。

北海道国際物流戦略チーム：平成18年7月に北海道の産学官が結集し設立。[1]世界をめざす北海道ブランドの創出と発信、[2]輸出拡大のための北海道の航空・海上輸送の国際競争力を強化する輸送手段の確立を活動方針としている。

苫小牧港利用促進協議会：苫小牧港における内外貿易の促進を図り、港湾の振興と発展に寄与することを目的とした団体・企業から成る組織。

姉妹港：ネーピア港（ニュージーランド）

友好港：泰皇島港（中国）

苫小牧市防災会議：災害対策基本法第16条に基づき、地域防災計画の作成及びその実施の推進のため、苫小牧市に設置されている組織。

道央4港：苫小牧港、室蘭港、小樽港、石狩湾新港の道央圏に位置する特定重要港湾・重要港湾。

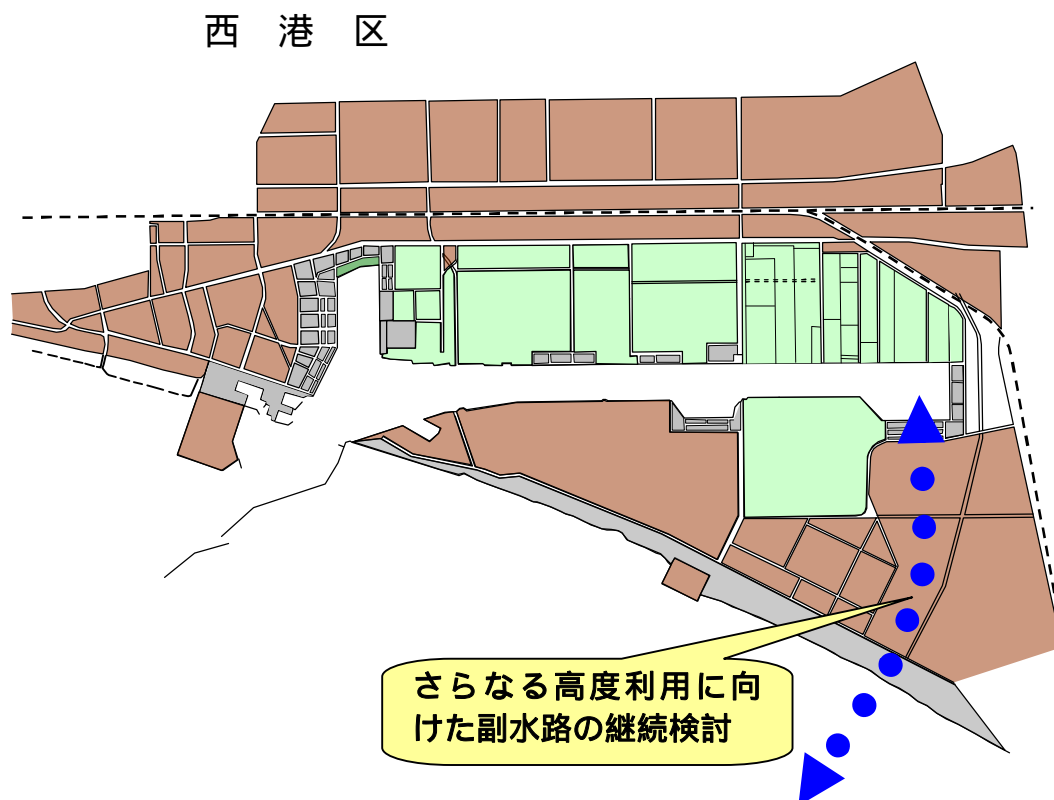
4 機能のさらなる向上に向けて、引き続き検討する事項

西港区については、過去50年間の投資の効用をより高め、さらなる高度利用・物流サービスの向上と安定性の確保を図るという観点を持つ必要がある。その一案として“副水路構想”が考えられ、今後ともその効果と実現可能性について検討を深めていくことが重要である。

西港区の既存投資の効用を高め、高度利用・物流サービスの向上と安定性を追及する観点が必要



その一案としての“副水路構想”について、その効果と実現可能性を継続的に検討していくことが重要



位置、規模等が検討途上であるため、点線表示としている。

苫小牧港港湾整備構想検討委員会

(順不同・敬称略)

	氏名	所属・役職等	備考
委員長	栢原 英郎	社団法人日本港湾協会 会長	
委員	佐藤 馨一	北海道大学大学院公共政策学連携研究部 教授	
委員	船津 秀樹	小樽商科大学商学部経済学科 教授	
委員	齋藤 和夫	室蘭工業大学建設システム工学科 教授	
委員	浦島 三朗	苫小牧工業高等専門学校環境都市工学科 教授	
委員	田中 敦幸	北海道港湾経済研究所 所長	
委員	米田 峻	北海道港運協会苫小牧支部 支部長	前任：佐々木俊英
委員	福地 秀樹	苫小牧港二水会 会長	前任：稲垣二郎 栗林秀光
委員	工藤 豊彦	苫小牧地区倉庫協会 会長	前任：木下克彦
委員	荒内 浩	苫小牧船主協会 会長	前任：安藤和夫 神田良夫
委員	和嶋 喜治雄	苫小牧漁業協同組合 組合長	
委員	高橋 了	株式会社苫東 代表取締役社長	前任：続木一良
委員	後藤 七郎	苫小牧港開発株式会社 常務取締役	
委員	川北 信也	苫小牧水先区水先人会 会長	
委員	大和田 勲	北海道経済連合会 専務理事	
委員	佐々木 俊英	苫小牧商工会議所 副会頭	前任：笠原 晃(会頭)
委員	栗林 成光	苫小牧港湾振興会 副会長	
委員	大脇 崇	国土交通省港湾局計画課 港湾計画審査官	前任：塩崎正孝 古市正彦
委員	松本 清次	国土交通省北海道局港政課 課長	前任：成瀬 進 佐藤孝夫
委員	岡部 和憲	国土交通省北海道局参事官付 企画調整官	前任：森田康志
委員	川合 紀章	北海道開発局港湾空港部港湾計画課 課長	前任：栗田 悟
委員	濱田 利之	室蘭海上保安部苫小牧海上保安署 署長	
委員	高橋 靖之	函館税関苫小牧税関支署 支署長	前任：中山三男
委員	坂口 収	北海道経済部 産業立地推進局長	前任：高橋 了 代田雅彦
委員	鈴木 純一	苫小牧港管理組合 専任副管理者	
委員	大西 育子	女性みなと街づくり苫小牧 代表	
委員	大石 和美	NPO 法人まちづくりセンターおあしす 副代表理事	
委員	橋本 全郎	光陽商事株式会社 常務取締役	

検討委員会開催経緯

- ・第1回委員会 平成16年10月20日(水)
- ・第2回委員会 平成17年3月10日(木)
- ・第3回委員会 平成18年3月22日(水)
- ・第4回委員会 平成18年11月10日(金)



苫小牧港章

The emblem of Tomakomai Port
(昭和56年5月26日制定)

北海道の「北」を波頭で表し、下に苫小牧港の位置を示すとともに、港のイメージを出し、苫小牧港のかしら文字「T」を港内に雄飛するカモメにかたどり、未来への躍進をシンプルに象徴しています。

苫小牧港長期構想

平成 19 年 3 月

苫小牧港管理組合

〒053 -0004 苫小牧市港町 1 丁目 6 番 38 号
TEL . 0144 -34 -5551 FAX . 0144 -34 -5554