

苫小牧港長期構想検討委員会 第1回 委員・幹事合同委員会



平成28年9月21日(水) 13:30~
於 グランドホテルニュー王子
公益社団法人 日本港湾協会

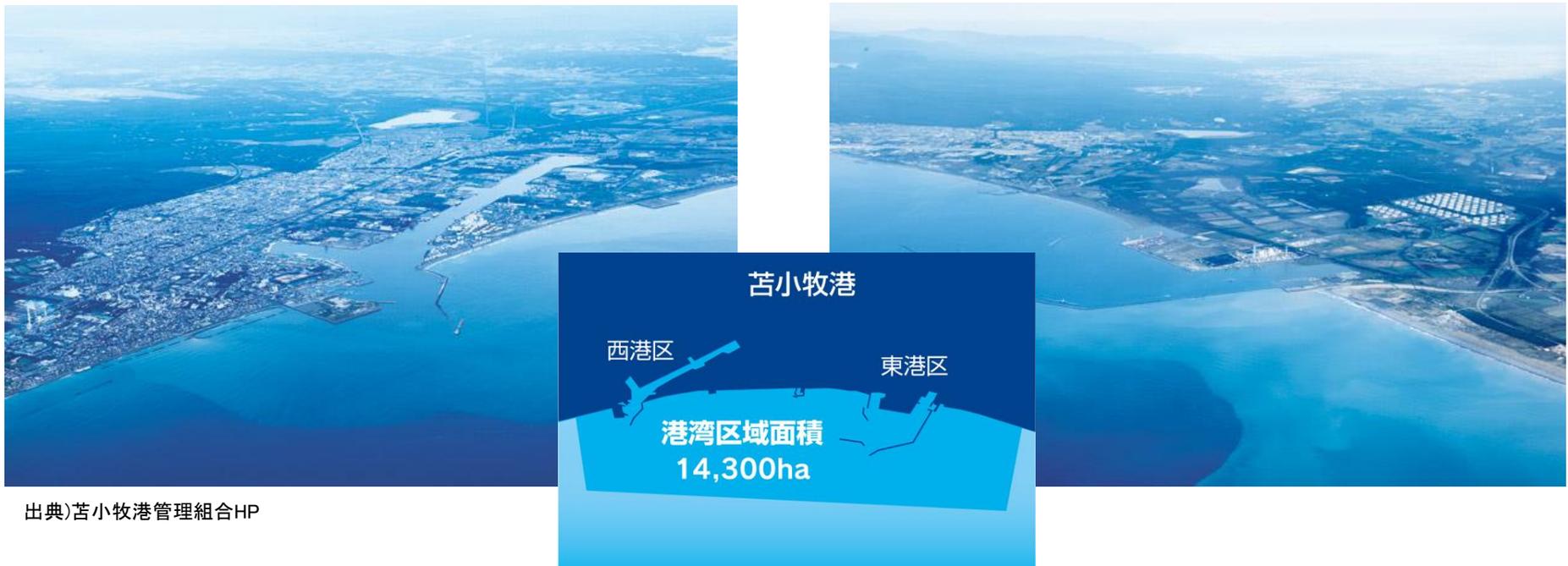
1. 苫小牧港の概要	2
2. 苫小牧港長期構想の策定に向けて	7
3. 長期構想（前回）の進捗状況	10
4. 苫小牧港を取り巻く情勢の変化	16
5. 苫小牧港の現状	21
6. 苫小牧港の問題点	39
7. 苫小牧港を取り巻く情勢の変化、現状、問題点のまとめ	54

1. 苫小牧港の概要

1. 苫小牧港の概要

1) 港の概要

- ◆ 苫小牧港は、世界初の本格的な掘込み式の港湾として着手され、以降、港湾整備の進捗とともに貨物量も増大し、現在では全道港湾貨物量の約半数を取扱う「国際拠点港湾」である。
- ◆ フェリー、RORO船、内外航コンテナ船など多数の定期航路を有する、内貿貨物量全国1位の流通拠点港湾として、また、北日本唯一の製油所を要するなど工業港、エネルギー港湾として、全国的にも大きな役割を果たしている。さらに、多くの人々に潤いと憩いの場を提供する親水空間も形成されつつあり、平成23年3月には「みなとオアシス」に登録されている。
- ◆ 港湾区域は、西港区、東港区を併せ約14,300ha、海岸線約24kmに及び、背後には西部工業団地・東部地域という本道随一の大規模工業地帯が形成されている。



1. 苫小牧港の概要

2) 主な施設の利用状況 (1)～西港区(本港地区、汐見地区)

◆西ふ頭(RORO船)



◆北ふ頭(開港50周年等イベント)



◆南ふ頭(木材チップ)



◆入船ふ頭(RORO船)



◆水産物の陸揚げ



◆開発フェリー埠頭(フェリーターミナル)



本港地区
RORO
木材チップ
[フェリー]
親水緑地
(耐震岸壁)

汐見地区
小型船だまり
漁港区
(土砂処分場)

[]は民間バースでの取扱

1. 苫小牧港の概要

2) 主な施設の利用状況 (2)～西港区(真古舞地区、勇払地区)

◆晴海ふ頭(石炭)



◆中央北ふ頭(原木、鋼材等)



◆勇払ふ頭(RORO)



◆勇払ふ頭(木材チップ)



真古舞地区

飼料穀物
石炭、鋼材
原木
[RORO]
[石油精製]
[石油貯蔵]

勇払地区

RORO
木材チップ
[天然ガス]

◆石油精製・石油ターミナル



◆中央南ふ頭(飼料穀物)



[]は民間バースでの取扱

1. 苫小牧港の概要

2) 主な施設の利用状況 (3)～東港区(弁天地区、浜厚真地区)

◆中央ふ頭(国際コンテナ)



浜厚真地区
フェリー
砂利・砂
〔石炭〕
〔化学薬品〕

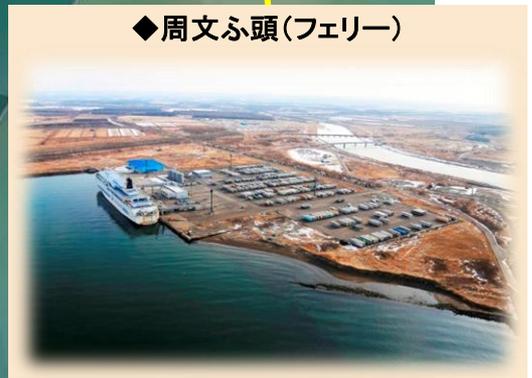
弁天地区

国際コンテナ
国際フィーダ

◆苫東厚真発電所・苫東コールセンター



◆周文ふ頭(フェリー)



[]は民間バースでの取扱

2. 苫小牧港長期構想の 策定に向けて

2. 苫小牧港長期構想の策定に向けて

1) 背景

- ◆ 苫小牧港では、昭和39年の新規計画以来、これまで5回の改訂を経て、現在は平成19年に改訂された、平成30年代前半を目標年次とする港湾計画に基づき港湾整備が進められている。
- ◆ しかし、計画改訂から9年あまりが経過し、計画の前提となった社会経済情勢、物流動向が大きく変化していることから、現状の課題の解決を図り、今後とも苫小牧港が時代の変化に対応した役割を果たしていけるよう港湾機能の維持・強化が求められている。

2) 目的

- ◆ 長期構想の検討・策定を通じて、概ね30年～40年後における苫小牧港が目指すべき姿を展望し、港湾の開発、利用及び保全の基本的な方向を検討する。
- ◆ また、我が国・北海道の発展に寄与する“みなとづくり”を進めるため、概ね15年後を目標年次とする新たな港湾計画の素案を策定する。

3) 目標年次

- ◆ 長期構想の目標年次は、概ね30年～40年後（平成60～70年頃）とする。
- ◆ 港湾計画（短中期）の目標年次は概ね15年後の平成40年代前半に設定。

4) 検討体制

苫小牧港長期構想検討委員会

幹事会

事務局

2. 苫小牧港長期構想の策定に向けて

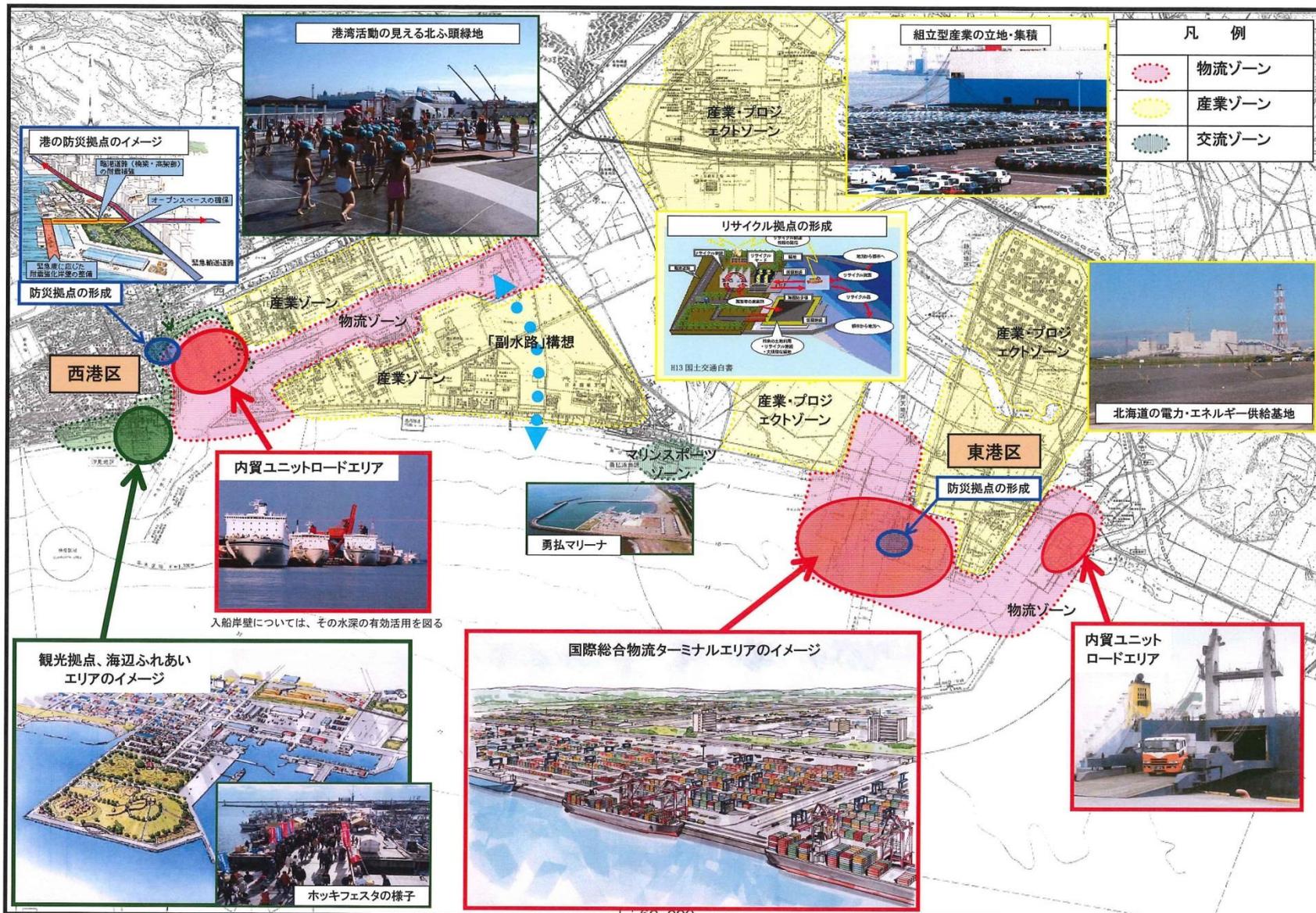
5) 検討フロー(予定)

年度	策定	スケジュール
H28	長期構想	H28.9.21 第1回 苫小牧港長期構想検討委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・長期構想(前回)の進捗状況 ・苫小牧港を取り巻く情勢の変化 ・苫小牧港の現状 ・苫小牧港の問題点
		H29.1 予定 第2回 苫小牧港長期構想検討委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・苫小牧港が抱える課題と問題点及び要請(継続整理) ・苫小牧港の目指す姿(案)
H29	長期構想	H29.6 予定 第3回 苫小牧港長期構想検討委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・苫小牧港が抱える課題と問題点及び要請 ・苫小牧港の目指す姿 ・苫小牧港の目指す姿への展開施策(案)
		H29.11 予定 第4回 苫小牧港長期構想検討委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・「苫小牧港長期構想」(案) ・苫小牧港の目指す姿への展開施策 ・空間利用計画(ゾーニング図) ・港湾計画改訂に向けて(案)
		H30.3 予定 第5回 苫小牧港長期構想検討委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・「苫小牧港長期構想」(決定) ・苫小牧港の目指す姿への展開施策 ・空間利用計画(ゾーニング図) ・港湾計画改訂に向けて(決定)
		パブリックコメント
H30年代前半	港湾計画改訂	苫小牧港港湾計画(案) → 苫小牧港地方港湾審議会 → 交通政策審議会港湾分科会

3.長期構想(前回)の進捗状況

3.長期構想(前回)の進捗状況

1) 長期構想(前回)のゾーニング図



3.長期構想(前回)の進捗状況

2) 施設整備の状況(1)～西港区

- ◆西ふ頭(改良)においてはRORO船対応の施設として平成23年度より整備が進められ、改良工事が完了したバースは効率的な荷役が可能となった。

【西ふ頭】

○(-9)220m RORO船対応。3バースのうち2バースは耐震強化岸壁を含めて供用済みで、1バースが工事中。改良工事に合わせて背後の上屋を撤去し、シャワーシャードを確保



3.長期構想(前回)の進捗状況

2) 施設整備の状況(2)～東港区

◆中央ふ頭においては外貿コンテナを取扱う施設として平成19年度より整備・改良が進み供用されているが、周文ふ頭及び弁天ふ頭は未着手の状態となっている。

【中央ふ頭】

- (-14)330m 1バースは、既設の(-14)280mを改良し供用済み
- (-12)240m 1バース(耐震)は、背後のコンテナヤードも含めて 整備・供用済み
- コンテナヤードのひっ迫に対応するため、H24.1一部変更により用地を拡張(13.3ha)



【周文ふ頭】

- (-9)270m 1バースは、既設の(-12)240mのまま供用。泊地の拡張等の整備は未着手
- (-9)220m 1バースは未着手だが、背後用地の一部はシャースヤード整備済み(既存フェリーの大型化等に対応)



【弁天ふ頭】

- (-10)170m 1バース、(-14)280m 1バース、海面処分用地すべて未着手



3.長期構想(前回)の進捗状況

3) 副水路構想

- ◆副水路構想は、平成15年に立ち上げた苦小牧港長期ビジョン懇談会で意見として出され、物流空間及び安全安心において提言された西港区の港形改変(西港港奥部の水路開削検討)が構想のスタートとなっている。
- ◆平成15年の十勝沖地震による出光タンク火災を経験したこともあり、平成16年からの「苦小牧港港湾整備構想検討委員会」においても、偶発的な臨海部事故への安全面や、港口の機能限界論、西港区の更なる利用向上を目的とした意見として副水路構想が提案されている。

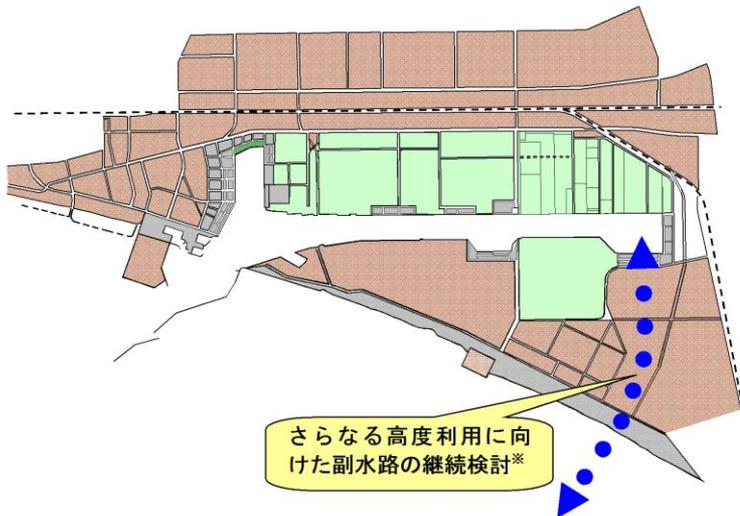
[平成19年3月 苦小牧港長期構想より]

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



◆副水路の整備効果

- ・輸送コストの削減
勇払地区のバースを利用する船舶が、出港時に要する時間を短縮することができ、輸送コストの削減に期待できる。
- ・港内航行上の安全性の向上
船舶の行合現象が減少することによる港内航行上の安全性が向上する。
- ・災害発生時の効果
港口付近での事故や災害発生時に副水路を活用することにより、必要最小限の港湾活動の維持を確保することが可能となる。
- ◆主要な整備施設
防波堤、波浪対策、航路泊地、護岸、岸壁、埠頭用地、土砂処分場、海底トンネル、用地買収、移転補償費など

3.長期構想(前回)の進捗状況

4) 前回以降の動向変化

- 輸出拡大の取組の加速
- 北極海航路の可能性

- 道産農水産品のブランド浸透
- 自動車関連産業の道内集積

- 新パナマ運河開通に伴う船舶大型化



- 自動車関連産業の道内集積・東北の生産拠点化
- 内貿ユニットロード貨物の輸送需要増加
- トラックドライバー不足

前回長期構想以降の動向変化

安全安心

観光交流

バルク貨物

- 新パナマ運河開通に伴う船舶大型化
- 道産乳製品の国内外でのニーズ拡大

- エネルギー関連
 - ・製油所の再編
 - ・石炭火力発電のフル稼働
 - ・木質バイオマス発電の立地

- 東日本大震災を契機とした国土強靱化
- 南海トラフ巨大地震の支援・バックアップ機能の注目

- クルーズ船の寄港回数の飛躍的な増大
- 外国人観光客の急増

- 北海道新幹線の開業

4. 苫小牧港を取り巻く情勢の変化

4. 苫小牧港を取り巻く情勢の変化

1) 国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾

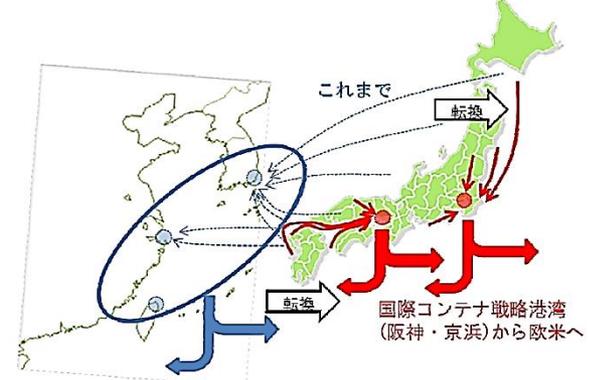
◆釜山など東アジア主要港でトランシップされている貨物を、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー輸送へと転換するモデル事業“国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業”の負担軽減措置により建造された大型内航コンテナ船「さがみ」が平成25年12月から苫小牧～八戸～京浜航路に就航

「さがみ」(井本商運・ナラサキスタックス運航)
コンテナ251個→404個積みへ大型化



出典) 井本商運 HP

〔国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業〕

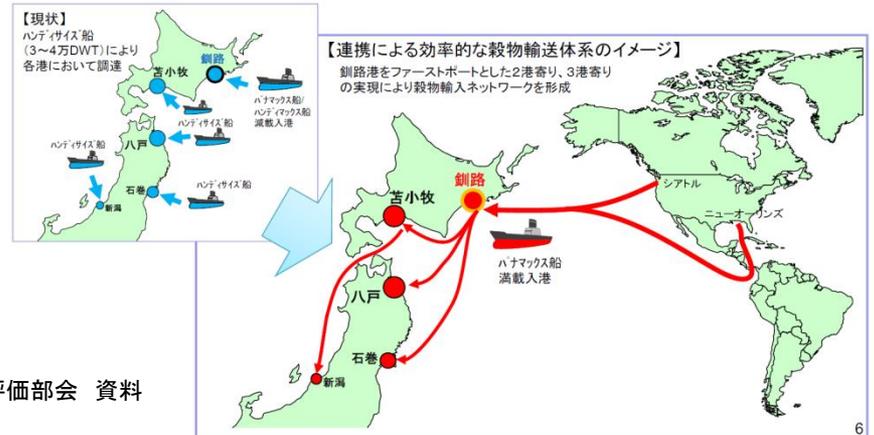


東アジア主要港から欧米へ

出典) 国土交通省港湾局資料

◆「国際バルク戦略港湾」に北海道では釧路港が穀物分野で選定され、現在水深14mの整備が進められている。
苫小牧港では、連携港湾としてより大型の穀物輸送船の入港が予想される。

〔国際バルク戦略港湾 連携による輸送効率化〕



出典) 交通政策審議会港湾分科会 第7回事業評価部会 資料 (平成26年3月12日)

4. 苫小牧港を取り巻く情勢の変化

2) トラック運転手の不足

- ◆北海道ではおよそ3,500人のトラック運転手が不足とされる。(H27.3北海道トラック協会調査による)
- ◆ドライバー不足やドライバーの労務管理の厳格化により、苫小牧港から遠隔地(道東や道北)の貨物が他港などに流れているほか、高速道路利用や中継輸送による陸送コスト、リードタイムの増加といった問題が発生。海上輸送では、有人トラックの長距離航路へのシフトなどが起きている。

■荷主ヒアリングより

- ドライバーの労務管理の厳格化により、道東の貨物は釧路港から出すようになっている。
- ドライバー不足や物流コスト縮減の点から、道内の遠隔地へはストックポイントへ輸送している。
- トラック輸送の減少(ドライバー不足、コスト高)もあり、以前に比べJRの便が確保しにくくなっている。
- 札幌～函館の間の産地からの出荷では、青函フェリーが多く利用され、青森や岩手で降ろしながら関東などへ輸送していたが、ドライバー労務管理の厳格化により崩れつつあり、無人航送のフェリー・ROROが多くなっている。
- 運転手の拘束時間の関係もあって、運送会社に無理がきかないためどこかに貯蔵しておくことが必要になってくる。

■定期航路の運航船社ヒアリングより

- 苫小牧からの日帰り往復圏は旭川～帯広で、それ以遠は一人のドライバーでは運行できなくなっているため、急ぎの貨物は釧路に流れ、そうでないものは時間をかけて苫小牧に陸送するという形になる。
- ドライバー不足やドライバーの労務管理の厳格化により、長距離航路を選ぶ運送事業者は増加傾向にある。
- 有人トラックの長距離航路へのシフトがみられる。
- ドライバー不足を背景に、シャーシ化への流れが加速している。
- ドライバーを募集しても集まらないという運送会社ばかりであり、トラックの台数を減らす対応に出ているところもある。
- 労務管理の厳格化によって集荷範囲は変わっていないが、高速の利用などコストが上がっている。
- 募集してもドライバーが集まらない。高年齢化も進行している。
- 苫小牧に貨物を集めるために、旭川、帯広の支店で中継輸送を行い、苫小牧から釧路等に貨物が流れないようにしている。
- ドライバー不足は輸送業界にとって大きな懸念材料。陸送してくれる側がいないと、船でいくら運べても意味がない。

4. 苫小牧港を取り巻く情勢の変化

3) 苫小牧中央インターチェンジ(IC)の建設

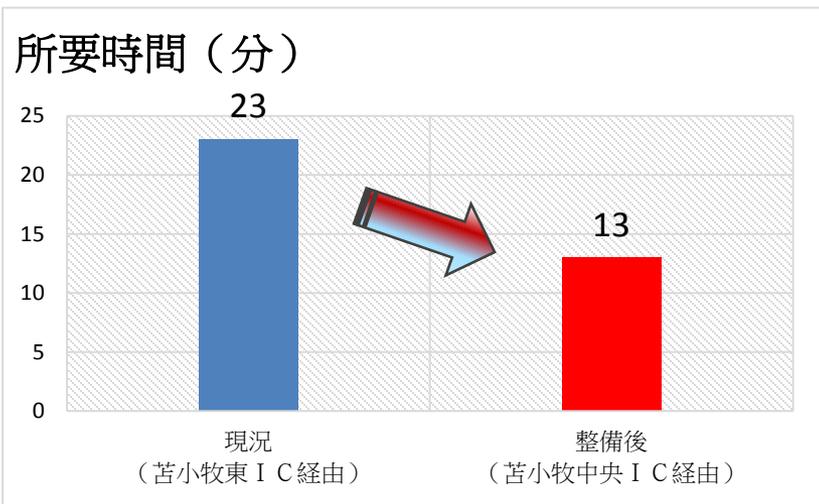
- ◆平成32年度には、本港地区から約5kmと近い“苫小牧中央IC”の完成が予定されている。
- ◆“苫小牧中央IC”の完成により札幌方面まで、約10分の時間短縮になると想定しており、本港地区を主とした物流の効率化、利便性が高まることが期待される。

〔苫小牧中央ICの整備計画〕



〔苫小牧中央ICの時間短縮効果(推定)〕

札幌方面までの
短縮時間 約10分



注意) 所要時間算出における起・終点
 起点: 一般国道36号×一般国道276号との交点
 終点: 苫小牧東インター

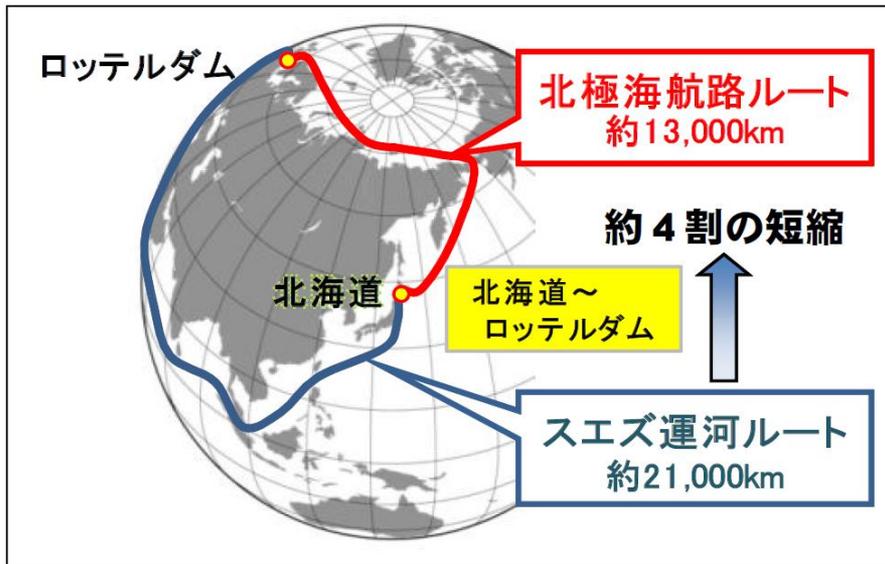
出典) (旅行速度)H22道路交通センサス 上下線日中12時間平均
 (距離) H22道路交通センサスおよび地理院地図より計測
 を用いて独自推定

4. 苫小牧港を取り巻く情勢の変化

4) 北極海航路の利活用に向けた対応

- ◆近年、夏期における北極海の海水減少とともに、新たな海上輸送ルートとして国際的に注目を浴びている「北極海航路」は、既存のスエズ運河ルートと比較して北海道と欧州の距離が概ね4割短縮され、輸送日数だけでなく、燃料消費量の削減や温室効果ガス排出量の削減の効果が期待されている。また、スエズ運河ルートでの海賊問題などの回避・代替輸送ルートとしても注目されている。
- ◆北海道(物流港湾室)では、平成28年2月に「北極海航路の利活用に向けた方針」を策定。また、平成28年7月27日、北海道経済同友会北極海航路研究WGでは、北極海航路の利活用が北海道の「新たな成長戦略になる」とし、「北極海航路を通じた発展戦略への提言」を発表し苫小牧港を調査船の拠点港として提案されている。

〔北極海航路とスエズ運河ルート〕



出典)「北極海航路の利活用に向けた方針」北海道、平成28年2月
出所:JAXA、国総研、北開局、青森県「北極海航路に係る衛星AISデータを活用した共同研究成果」に物流港湾室加筆作成

〔北極海航路の利活用における北海道の可能性〕

- ・原材料やエネルギー資源の安定的な調達(鉄鉱石やLNG)
- ・コンテナ航路の中継拠点
(アジアのなかで北に位置する北海道の港湾(苫小牧港)が、耐氷船と通常の貨物船の接続ポイント、北極海航路と北米航路などとの中継ポイントとしての機能する可能性)
- ・北極海観光クルーズのアプローチ拠点
- ・航行船舶の支援拠点(船舶の修繕、部品の調達)
- ・北極圏観測船の拠点
- ・船員訓練、養成の拠点

出典)「北極海航路の利活用に向けた方針」北海道、平成28年2月

〔北極海航路を通じた発展戦略への提言〕

- ・国が進める北極科学調査船の拠点を苫小牧港に設置
- ・国内で活動する北極研究機関を北海道に誘致し、北極研究機能の集約化を推進 など

出典)「北極海航路を通じた発展戦略への提言(北海道経済同友会、平成28年7月)」に関する報道より

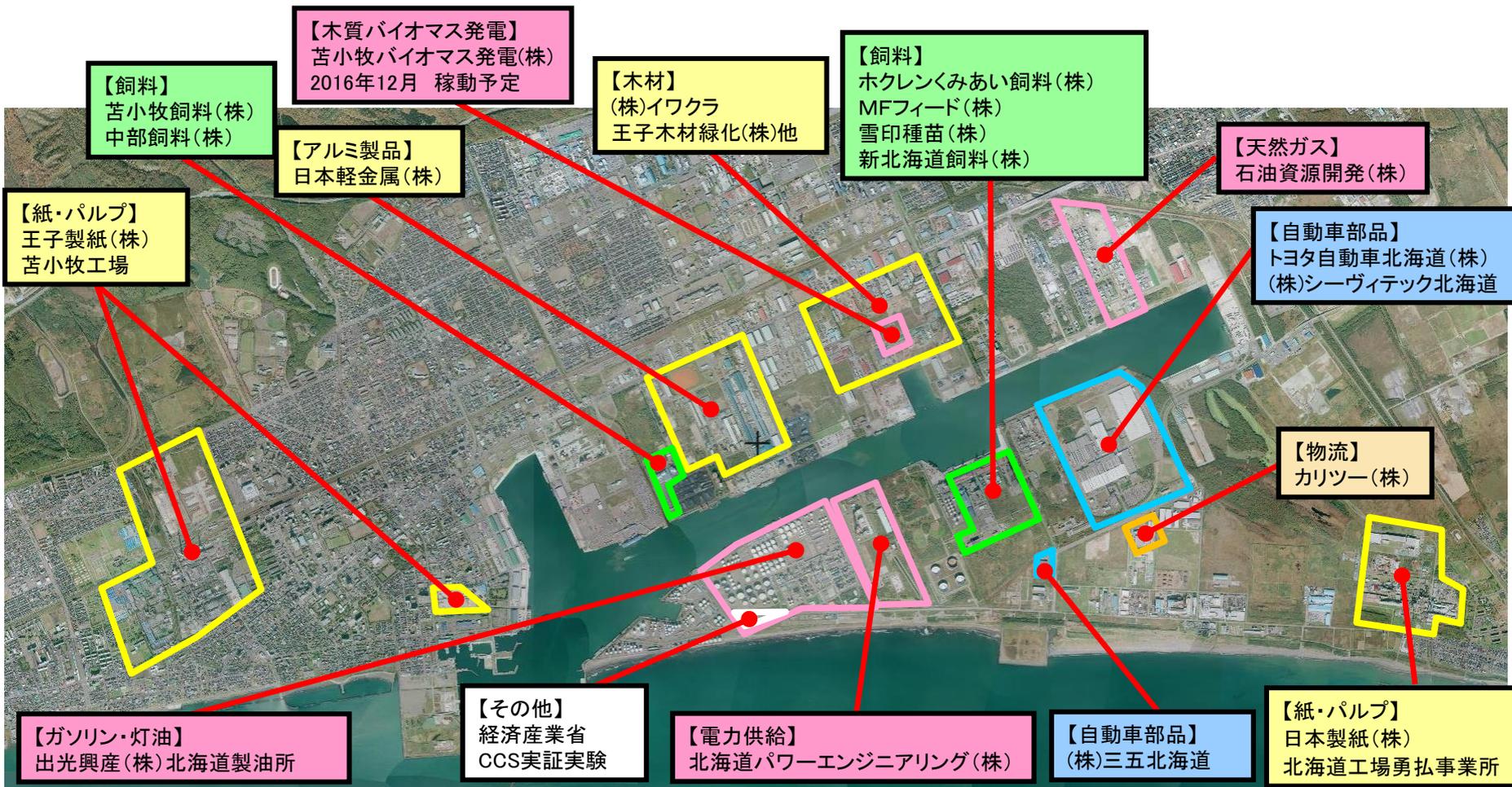
5. 苫小牧港の現状

5. 苫小牧港の現状

1-1) 背後圏における立地企業～製紙、石油・ガス、電力、自動車、飼料(西港区)

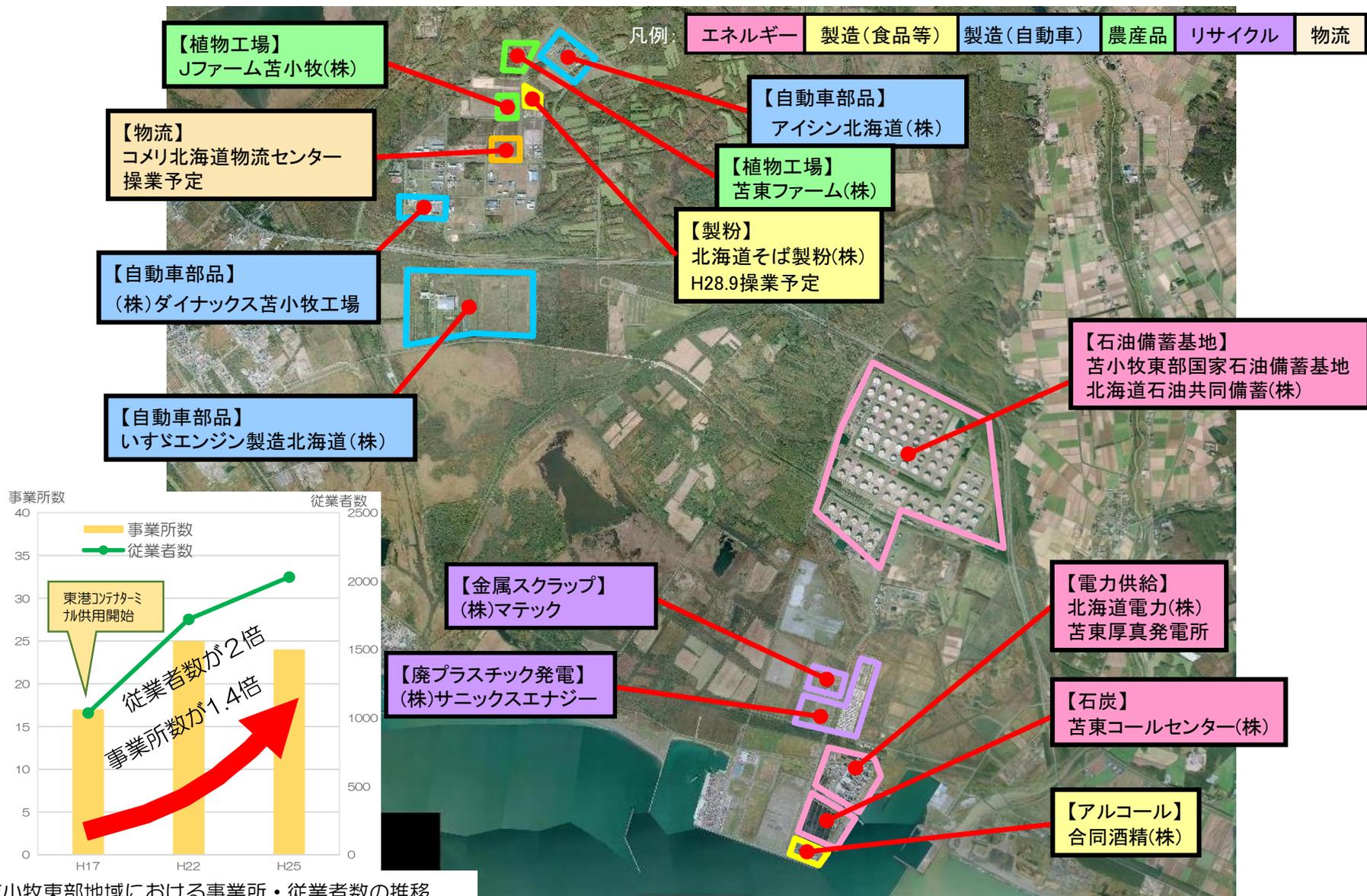
凡例:

エネルギー	製造(工業品)	製造(自動車)	農産品	その他	物流
-------	---------	---------	-----	-----	----



5. 苫小牧港の現状

1-2) 背後圏における立地企業～製紙、石油・ガス、電力、自動車、飼料(東港区)



5. 苫小牧港の現状

1-3) 近年、苫小牧市に立地した企業

◆近年、苫小牧東部地域柏原地区において、相次いで植物工場が立地、道内外向けにイチゴ、ベビーリーフ、トマトの生産が行われており、将来的には植物工場プラントで生産した農産品の輸出が目指されている。また、食品製造会社による生産から加工、販売まで展開する6次産業化を目指す動きや、物流活性化に資する物流センター建設などの動きがある。

企業名	苫東ファーム株式会社
設立	平成26年3月
生産品目	イチゴ
出資者	富士電機、清水建設、北洋銀行、苫小牧信用金庫、菱中建設など
特徴等	「次世代施設園芸導入加速化支援事業」の北海道拠点に選定



企業名	株式会社Jファーム
設立	平成25年11月
生産品目	ベビーリーフ、トマト
出資者	農業生産法人株式会社アド・ワン・ファーム、JFE エンジニアリング(株)
特徴等	オランダPriva社の行動栽培制御システム「スマートアグリシステム」と、JEFの多様なエネルギー(天然ガス、木質バイオマス、温泉熱等)利用技術を融合



企業名	北海道そば製粉株式会社
設立	平成27年1月
業種	食品
特徴等	玄そばとそば粉の製造、販売 (生産から加工、販売までを展開する6次産業化を目指す)



企業名	カリツ株式会社
設立	平成28年3月
業種	総合物流
特徴等	自動車部品輸送の拠点 (物流センターは全国12箇所目)



5. 苫小牧港の現状

2) エネルギー関連の企業の動向

- ◆ 苫小牧港の背後圏では、苫東厚真発電所(石炭)やサニックスエネルギー(廃プラスチック)、石油資源開発(天然ガス)など多様なエネルギー関連産業が立地している。
- ◆ また、新たに木質バイオマス発電所が平成28年12月に稼働予定

企業名	北海道電力株式会社(苫東厚真発電所)
発電規模	1,650,000kW
使用燃料	石炭



写真) 北海道電力(株)HP

企業名	株式会社サニックスエネルギー
発電規模	74,000kW
使用燃料	廃プラスチック



写真) (株)サニックスエネルギーHP

企業名	石油資源開発株式会社(北海道鉱業所 勇払油ガス田)
施設概要	ガス処理設備: 120万m ³ /日×2系列、原油処理設備: 2400kl/日



企業名	苫小牧バイオマス発電株式会社
使用燃料	林地の未利用木材 年間約6万トン
発電規模	発電端出力: 約5.8MW (送電端出力: 5MW)
年間発電量	約40百万kWh (一般家庭約10,000世帯分の年間使用電力量に相当)



写真) 苫小牧港管理組合撮影



敷地内にストックされた未利用木材

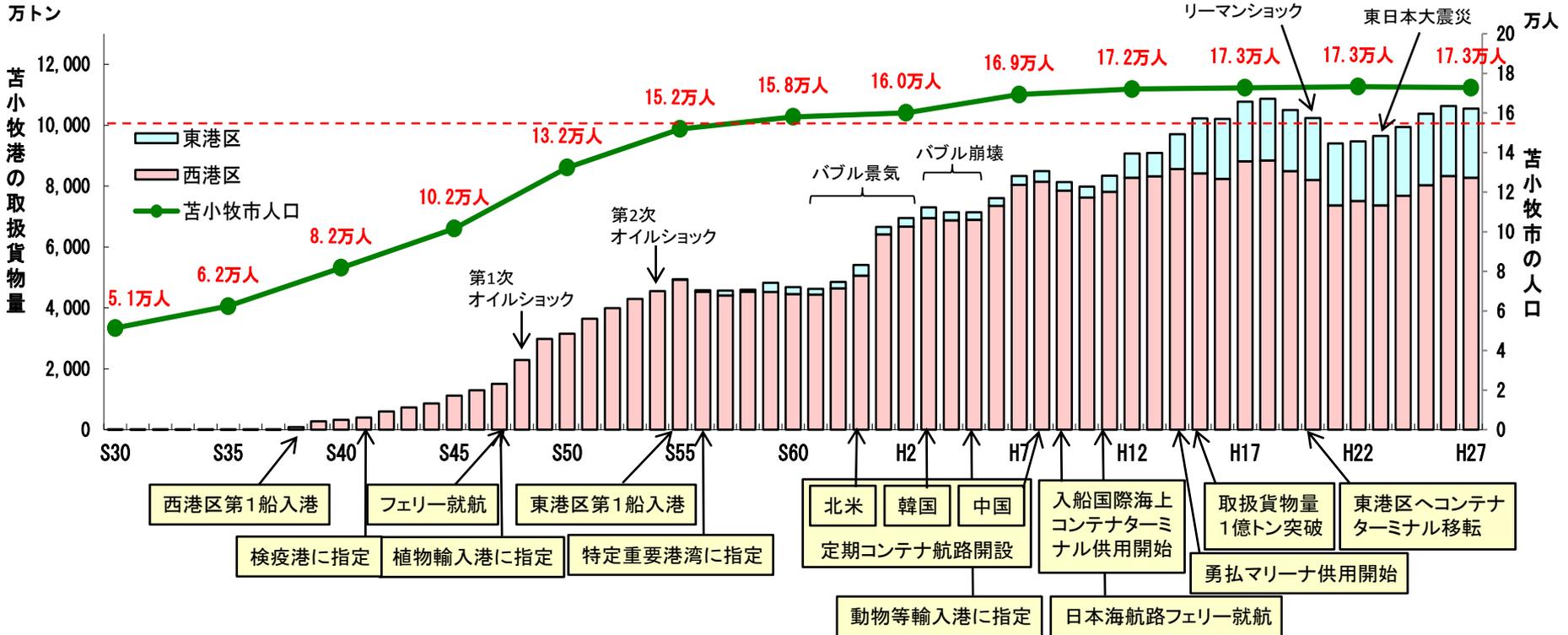
※H28.12竣工予定

5. 苫小牧港の現状

3-1) 取扱貨物量の推移

- ◆ 苫小牧港は、約50年前(昭和38年)に第1船が入港して以来、オイルショックやバブル景気・崩壊等の社会経済情勢の影響を受けつつも、取扱貨物量を概ね順調に伸ばし、平成15年には総取扱貨物量は1億トンを超えている。
- ◆ 苫小牧市の人口は取扱貨物量の増加とともに推移しており、港の発展は苫小牧市の経済発展に大きく貢献している。

〔苫小牧港の取扱貨物量と苫小牧市の人口〕



H27 1億556万トン

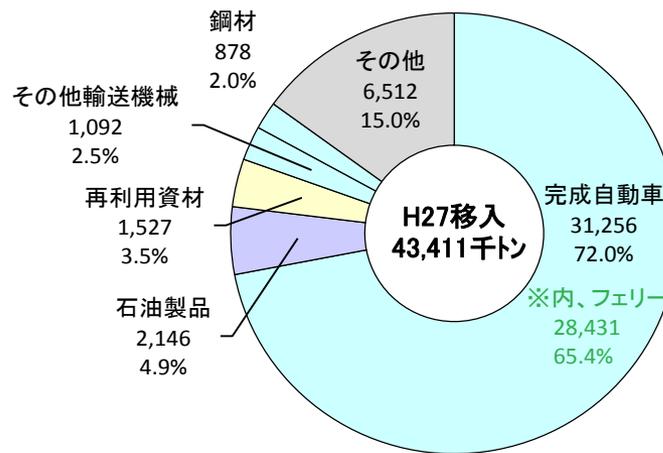
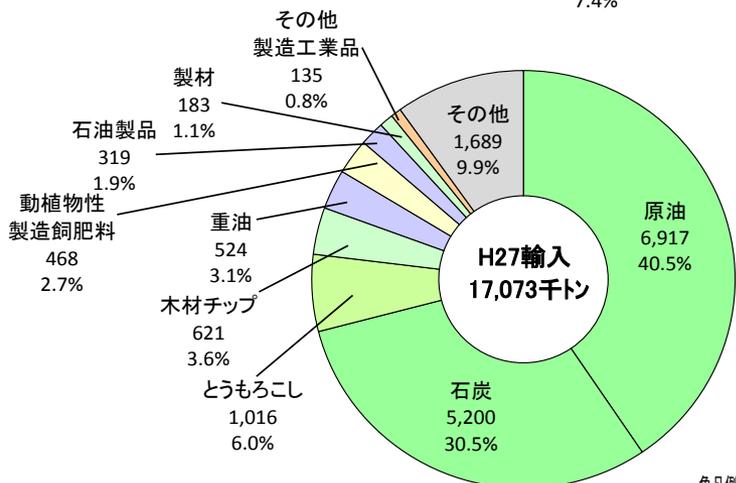
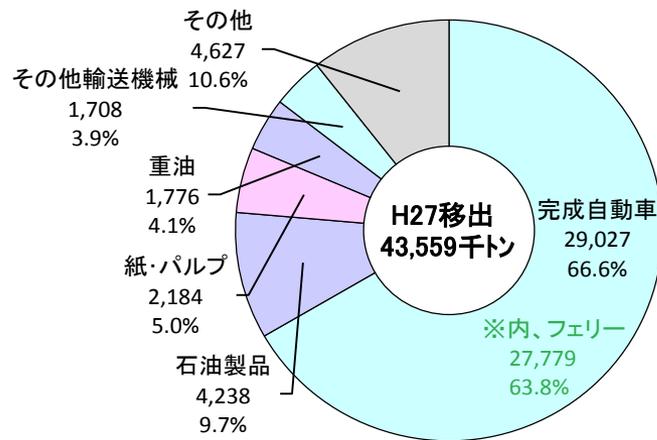
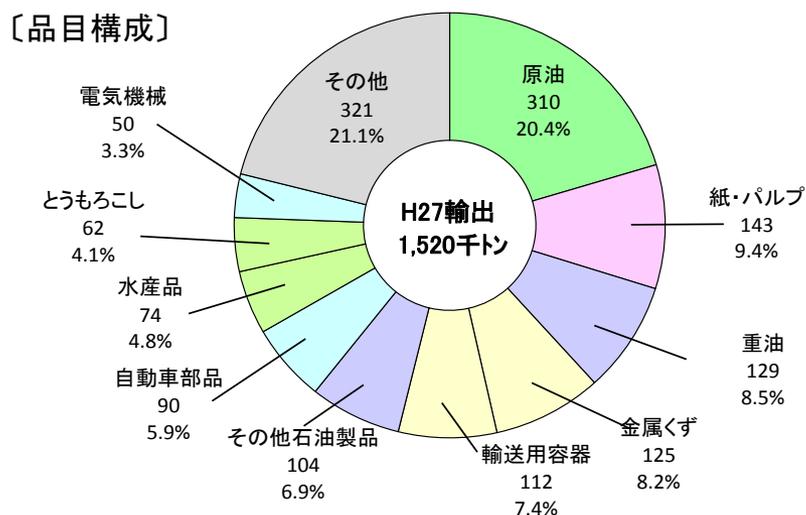
出典)「苫小牧港統計年報」(苫小牧港管理組合)、「国勢調査」(総務省)より作成
 ※H27人口は速報値

5. 苫小牧港の現状

3-2) 取扱貨物量～品目構成(H27統計値)

- ◆輸出は原油、紙・パルプ、重油、輸入は原油、石炭、とうもろこしが大宗品目となっている。
- ◆移出、移入ともフェリーが2/3を占め、一般貨物では、移出は石油製品、紙・パルプ、重油、移入は石油製品、再利用資材、その他輸送機械(空シャーシ)が大宗品目となっている。

〔品目構成〕



色凡例: 農水産品 林産品 鉱産品 金属機械
 化学工業品 軽工業品 雑工業品 特殊品 その他

資料: 苫小牧港港湾統計データより作成

5. 苫小牧港の現状

4-1) 充実した内貿ユニットロード※網

◆ 苫小牧港はRORO船が12航路・週45便、フェリーが7航路・週60便で定期船の利用が週100便を超え、充実した内貿ユニットロード拠点港として利用されている。

内貿RORO船



仕向港	便数
茨城(常陸那珂)	12.0便/週
東京	12.0便/週
川崎	3.0便/週
名古屋	8.0便/週
敦賀	6.0便/週
大阪	4.0便/週
合計	45.0便/週



フェリー



相手港	便数
八戸	28.0便/週
仙台塩釜(仙台)	3.5便/週
茨城(大洗)	12.0便/週
仙台～名古屋	3.5便/週
秋田～新潟	5.0便/週
秋田～新潟～敦賀	1.0便/週
敦賀	7.0便/週
合計	60.0便/週



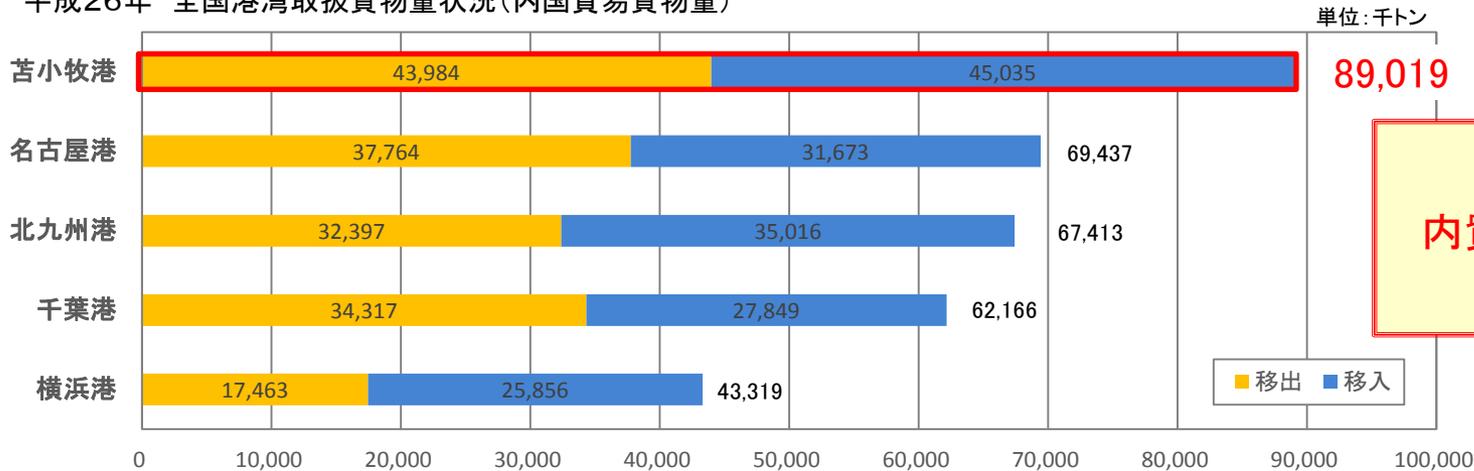
※内貿ユニットロード
内貿における雑貨輸送を担うRORO船、フェリー、コンテナ船などによるユニット・ロード輸送

5. 苫小牧港の現状

4-2) 充実した内貿ユニットロード網

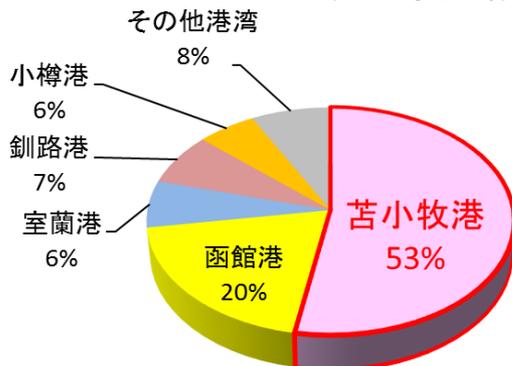
- ◆ 苫小牧港は、RORO船、長距離フェリー、内貿コンテナのネットワーク網により、内貿取扱貨物量が、平成13年から全国一位となっており、北海道全体の内貿貨物の5割以上が苫小牧港を利用している。
- ◆ 苫小牧市で登録されているトレーラーシャーシの台数は、1万1千台を超え、全国市町村の中で一番多い登録台数となっている。このことにより、RORO船やフェリーにより、多種多様で大量の貨物を輸送することが可能となっている。

平成26年 全国港湾取扱貨物量状況(内国貿易貨物量)



苫小牧港は
内貿取扱貨物量が
全国一！

平成26年 北海道全体の内貿貨物量シェア



(単位:千トン)

港名	貨物量
苫小牧港	89,019
函館港	33,238
室蘭港	11,228
釧路港	12,443
小樽港	9,597
その他港湾	12,975
合計	168,501

全国市町村のトレーラーシャーシ登録台数

順位	都道府県名	市町村名	シャーシ登録台数	全国シェア (%)
1	北海道	苫小牧市	11,249	7.10%
2	神奈川県	横浜市	8,337	5.30%
3	東京都	東京都23区	7,586	4.80%
4	兵庫県	神戸市	6,413	4.10%
5	大阪府	大阪市	5,648	3.60%
上位5都市計			39,233	24.90%
全国計			157,771	

資料:市町村別自動車保有車両数(自動車検査登録情報協会)より作成(平成26年3月)

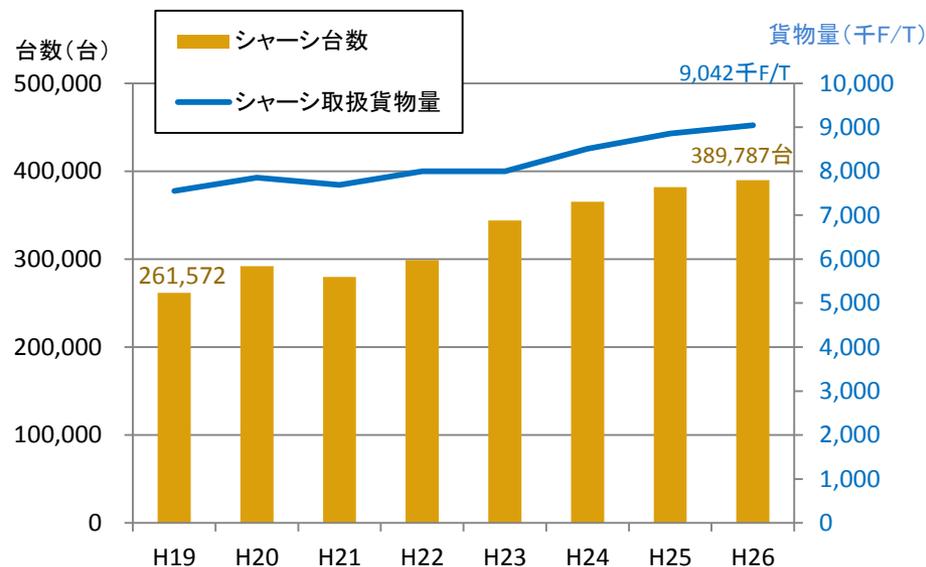
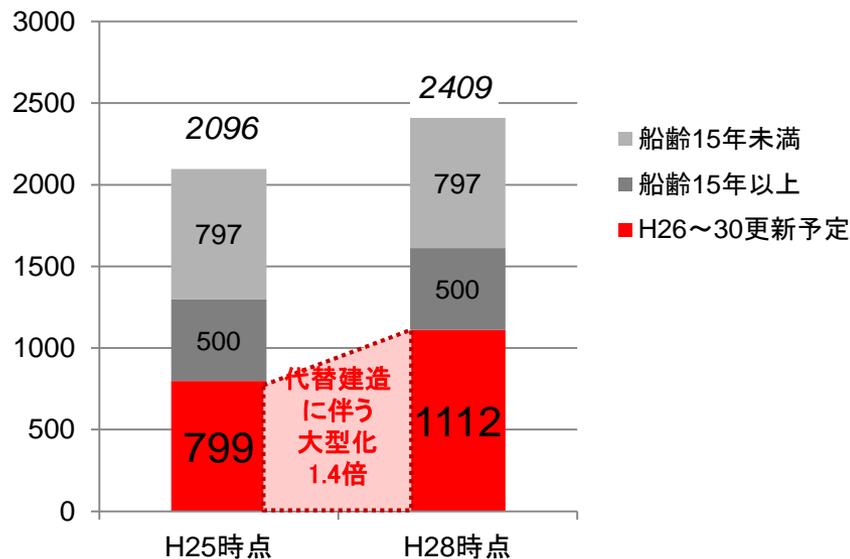
5. 苫小牧港の現状

4-3) 充実した内貿ユニットロード網

◆ RORO船リニューアル時の船舶大型化に伴い、シャーシの積載可能台数(輸送能力)が増加しており、シャーシ台数及びシャーシ取扱貨物量は、年々増加している。

苫小牧港のRORO船(フェリー含まず)の輸送能力及び シャーシ台数、シャーシ取扱貨物量の推移

積載可能台数(台)



〔近年のRORO船リニューアル状況〕

リニューアル前			リニューアル後			更新年月日
船名	総トン数	全長 (m)	船名	総トン数	全長 (m)	
勇王丸	9,348	149.4	北王丸	11,500	173.1	H26. 8. 19
第一有明丸	3,692	114.5	神加丸	16,709	174.25	H26. 5. 30
とかち	9,858	167.72	ひだか	11,185	179.9	H27. 1. 30
つるが	8,608	167.72	つるが	11,193	179.9	H27. 6. 1
ほくと	8,608	167.72	ほくと	11,193	179.9	H27. 10. 2
ちとせ	5,599	128.71	デイブレイクス ベル	7,971	143.48	H28. 9. 12
ひまわり1	7,323	161.15	ひまわり8			H29. 9 予定
ひまわり2	7,323	161.15	ひまわり9			H29. 12 予定
まりも	8,348	167.72	新造船	≒11,500	≒180	H30. 1 予定
ましう	8,349	167.72	新造船	≒11,500	≒180	H30. 3 予定

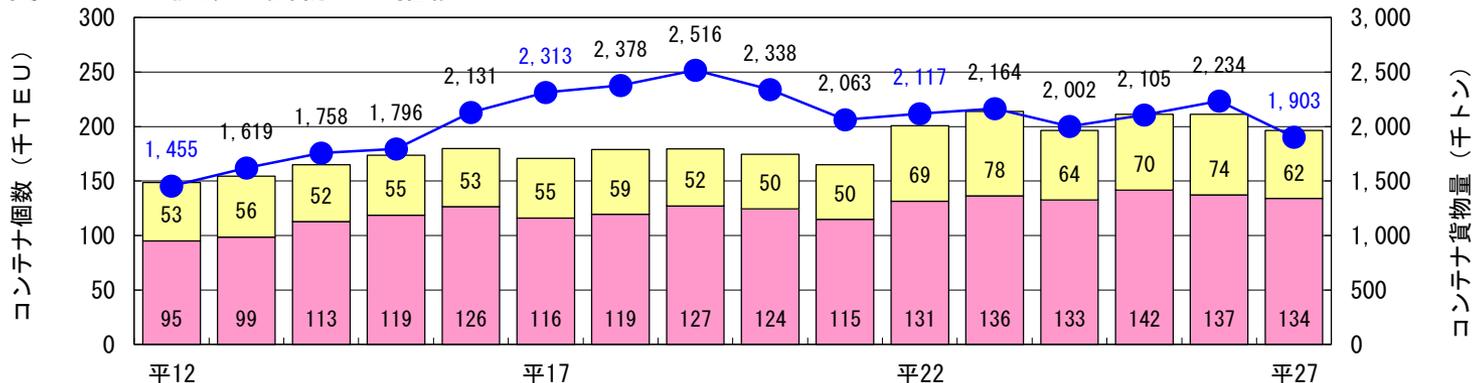
5. 苫小牧港の現状

5-1) 国際コンテナ

- ◆ 苫小牧港では北米、中国・韓国、韓国との間に国際コンテナ航路が就航している。
- ◆ 国際コンテナ航路の殆どが釜山港に寄港しており、釜山港でトランシップ※して、さらに遠方との輸送が行われている。

※トランシップ: 本船が貨物の目的地に寄港しないため、途中の港でその目的地に寄港する船船に積み替えること。

外貿コンテナ個数・貨物量の推移

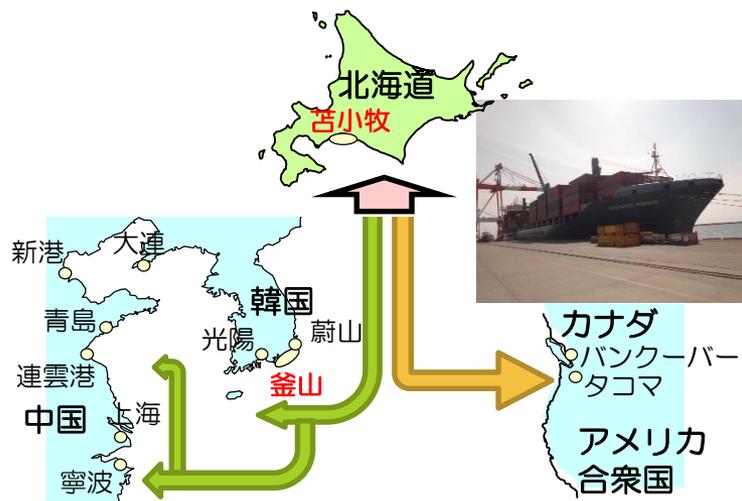


コンテナ貨物量
 空コンテナ個数
 実コンテナ個数

資料: 苫小牧港湾統計データより作成

航路	運航経路	運航便数	運航船社
北米西岸	バンクーバー～タコマ～ 苫小牧 ～釜山～博多～大阪～名古屋～清水～東京～タコマ～バンクーバー	隔週1便 (月)	Westwood
中国韓国	釜山～釜山新港～石狩湾新～ 苫小牧 ～釜山～釜山新港～光陽～連雲港～青島～釜山	週1便 (土)	高麗海運 興亜海運
	釜山～釜山新港～石狩湾新～ 苫小牧 ～室蘭※～釜山～釜山新港～光陽～天津新港～釜山 (※隔週寄港)	週1便 (水・木)	高麗海運 興亜海運
	釜山～釜山新港～新潟～函館～ 苫小牧 ～釧路～八戸～酒田～釜山～蔚山～光陽～上海～寧波～釜山	週1便 (水)	南星海運
	釜山～釜山新港～新潟～ 苫小牧 ～釧路～八戸～仙台～釜山～蔚山～光陽～天津新港～大連～青島～釜山	週1便 (日)	南星海運
	釜山～新潟～秋田～ 苫小牧 ～釜山～釜山新港～蔚山～上海～釜山	週1便 (木)	長錦商船 天敬海運
韓国	釜山～ 苫小牧 ～新潟～釜山	週1便 (土)	NYKコンテナライン
	釜山～仙台～八戸～ 苫小牧 ～石狩湾新～釜山～釜山新港～釜山	週1便 (水)	長錦商船

〔苫小牧港のコンテナ航路の寄港地〕



資料: 平成28年7月1日現在 苫小牧港管理組合HPより

5. 苫小牧港の現状

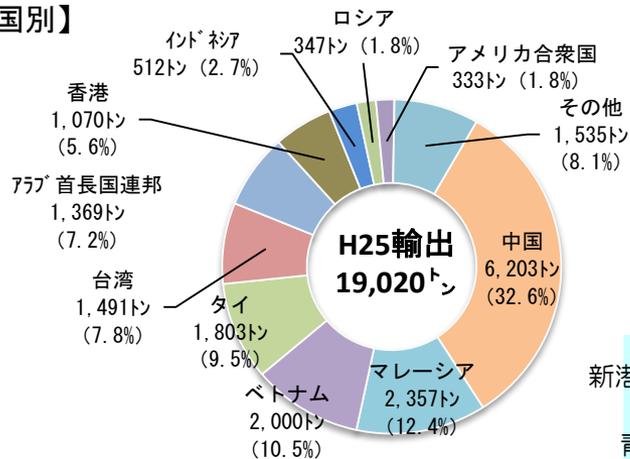
5-2) 国際コンテナ(釜山トランシップによる貨物の流動状況)

- ◆ 釜山港を経由している国際コンテナ貨物の相手国別では、輸出は中国、マレーシア、ベトナムなどアジア圏が主となり、輸入では中国、アメリカ、タイが上位を占めている。
- ◆ 品目別では、輸出は水産品、紙パルプ、自動車部品、輸入では、動植物性製造飼肥料、木製品、製材の占める割合が大きい。

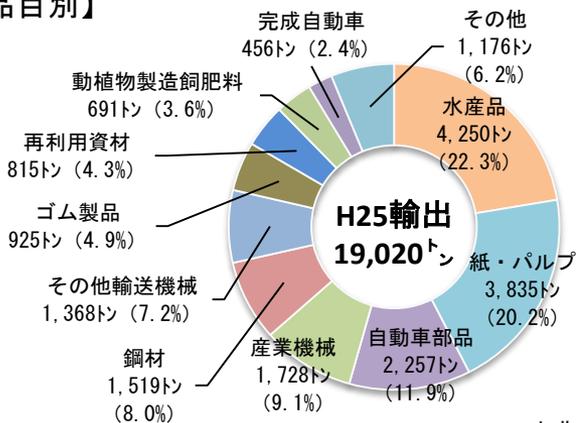
輸出 釜山港積替

(北海道内生産⇒苫小牧港⇒釜山港⇒仕向地域・国)

【国別】



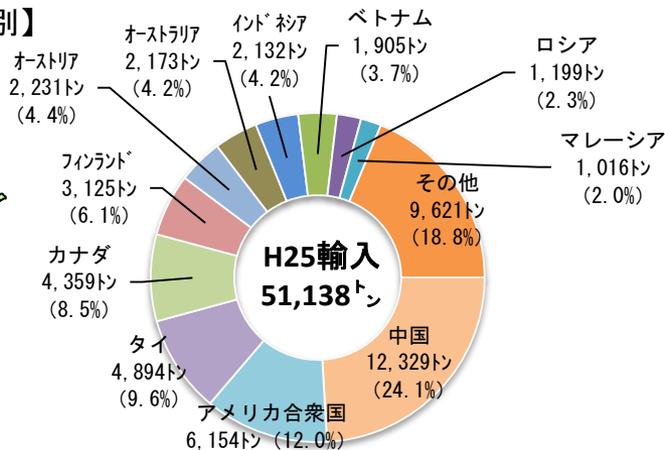
【品目別】



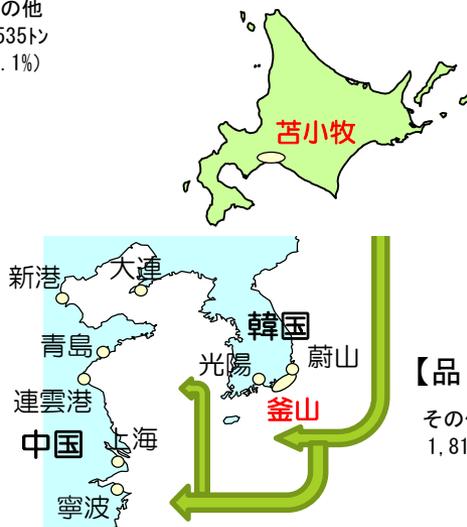
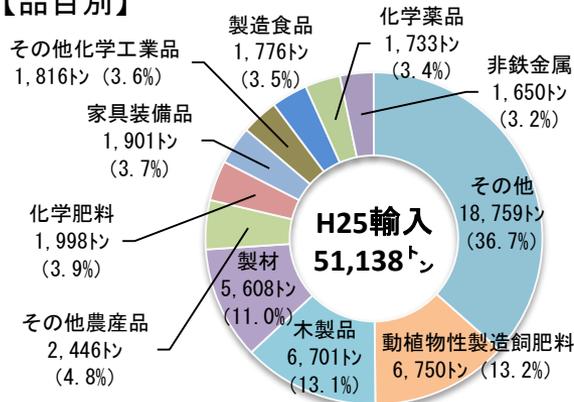
輸入 釜山港積替

(原産地域・国⇒釜山港⇒苫小牧港⇒北海道内消費)

【国別】



【品目別】



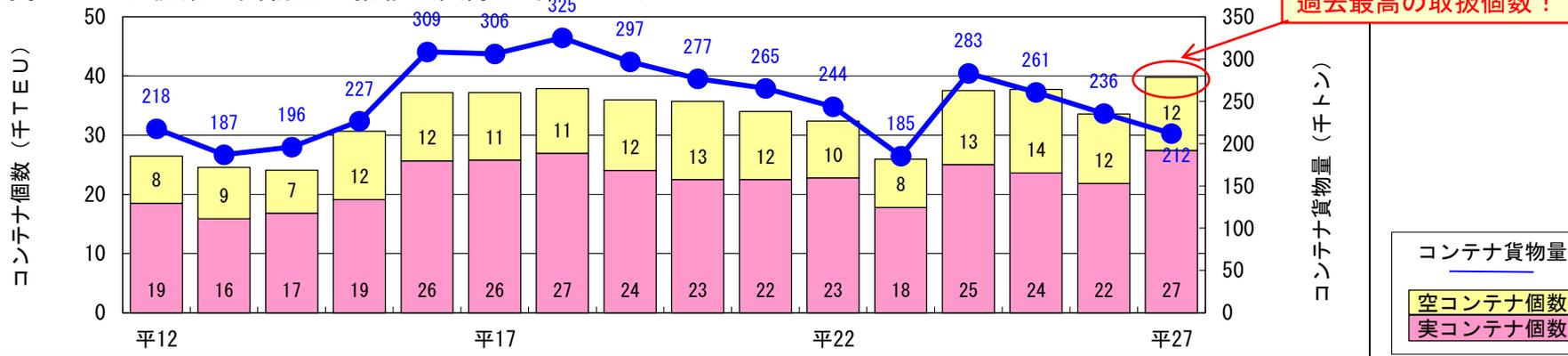
出典) 苫小牧港外貿コンテナ流動分析(調査期間: H25. 11. 1~11. 30)

5. 苫小牧港の現状

6-1) 国際フィーダーコンテナ

- ◆ 苫小牧港からは京浜港への国際フィーダー航路が就航している。(週3.5便)
- ◆ 国際フィーダーコンテナは、平成27年に過去最高の取扱個数となった。

内貿コンテナ個数・貨物量の推移 (国際フィーダー)



資料: 苫小牧港港湾統計データより作成

航路	運航経路	運航便数	運航船社
国際フィーダー航路	苫小牧～京浜	週1便	鈴与海運
	苫小牧～横浜	週1便	井本商運
	苫小牧～室蘭～八戸～宮古～仙台～常陸那珂～横浜	週0.5便	ナラサキスタックス
	苫小牧～室蘭～八戸～宮古～仙台～常陸那珂～横浜	週1便	横浜コンテナライン

[苫小牧港のコンテナ航路の寄港地]



資料) 平成28年7月1日現在 苫小牧港管理組合HPより

「さがみ」(井本商運・ナラサキスタックス運航)
(コンテナ251個→404個積みへ大型化)

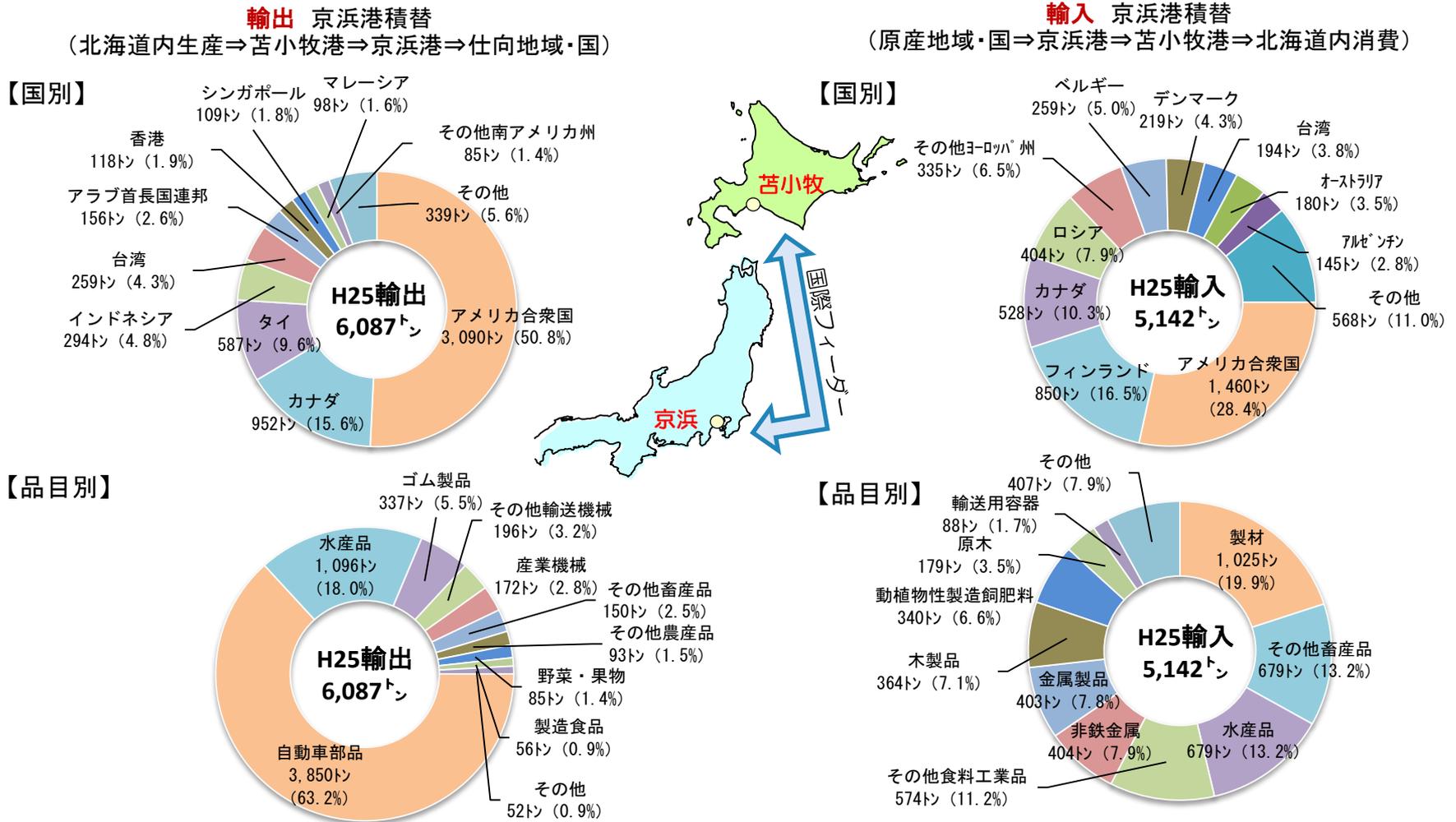


出典) 井本商運 HP

5. 苫小牧港の現状

6-2) 国際フィーダーコンテナ(京浜フィーダーによる貨物の流動状況)

- ◆京浜港を経由している国際コンテナ貨物の相手国別では、輸出・輸入ともアメリカ、カナダが上位を占めている。
- ◆品目別の輸出では、自動車部品、水産品、輸入では、製材、畜産品、水産品の占める割合が大きい結果となっている。



出典) 苫小牧港外貿コンテナ流動分析(調査期間: H25. 11. 1~11. 30)

5. 苫小牧港の現状

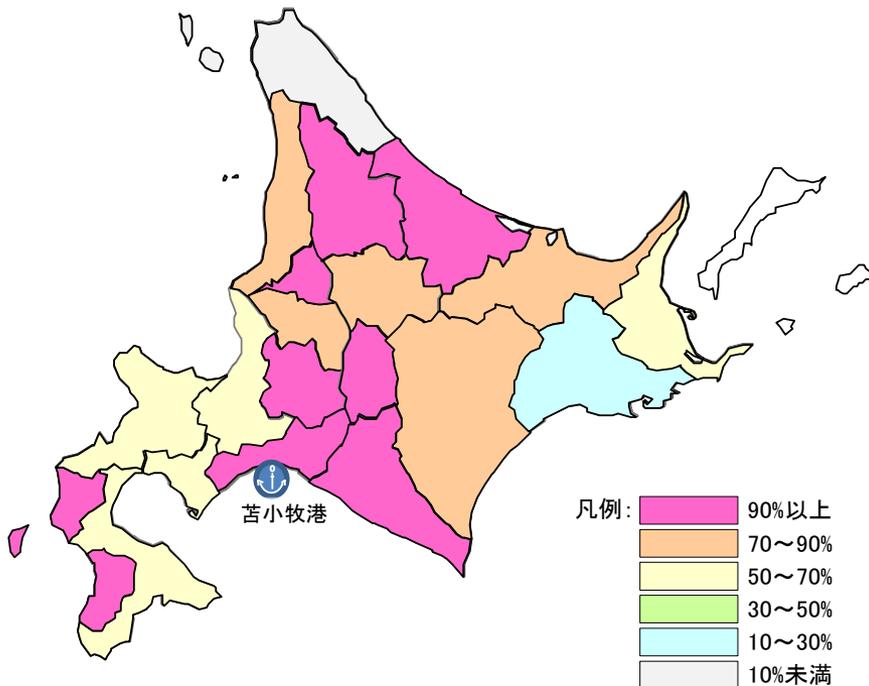
7) 背後圏の変化

◆ 苫小牧港で扱う国際コンテナについて、道内各地域による苫小牧港の利用状況（各地域からの貨物の流動状況）をみると、苫小牧港利用の圏域が5年間で増加しており、全道域にわたり広範囲で利用されている。

苫小牧港の国際コンテナ（外貿コンテナ）流動 背後圏分布のH20とH25の比較

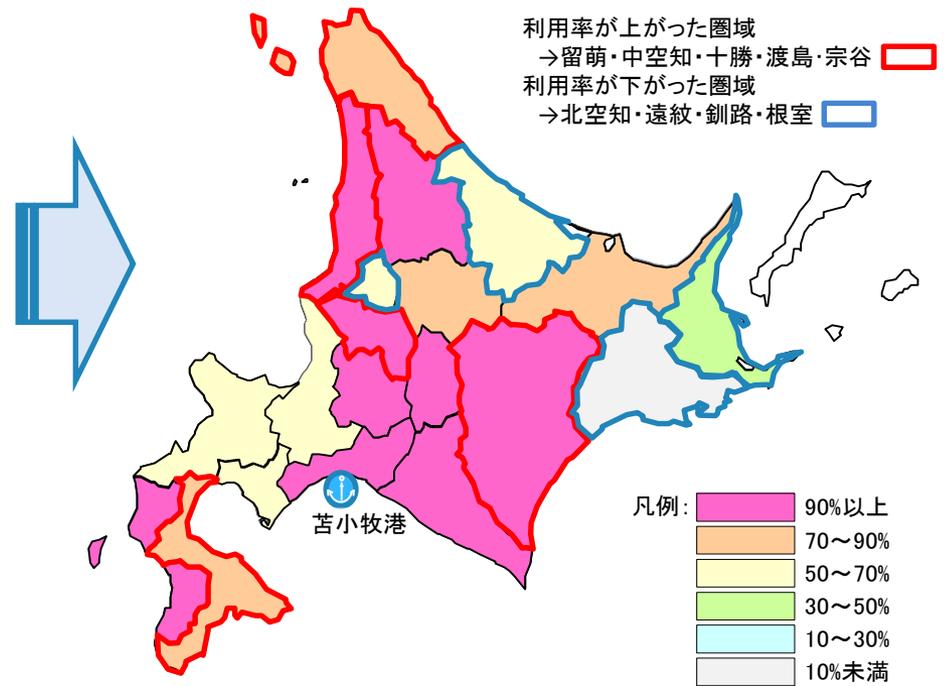
〔平成20年11月時点〕

（※各圏域の発生・集中貨物における苫小牧港／全道コンテナ港湾の割合）
（※輸出と輸入の総貨物量を対象）



〔平成25年11月時点〕

（※各圏域の発生・集中貨物における苫小牧港／全道コンテナ港湾の割合）
（※輸出と輸入の総貨物量を対象）



5. 苫小牧港の現状

8) 災害対策

- ◆ 苫小牧港では、大規模な災害が発生した場合の緊急物資の輸送等を確保するため、西港区、東港区1バースずつ耐震強化岸壁を整備している。
- ◆ 西港区は、緊急物資輸送に対応する施設として、中心市街地に近い本港地区西ふ頭に、東港区は、緊急物資輸送及び幹線貨物物流に対応する施設として、外貿コンテナを中心に取扱う弁天地区中央ふ頭に整備している。

【西ふ頭】

- 事業概要: 老朽化した岸壁をRORO船対応の岸壁へ改良することで、荷役の効率性、安全性が大幅に向上させ、併せて、岸壁の耐震強化を図ることで、大規模地震時における緊急物資等の輸送機能を確保
- 事業内容: 岸壁(水深9m)(改良)(耐震) 220m
- 事業期間: 平成23~25年度
- 供用: 平成25年9月



【中央ふ頭】

- 事業概要: 増大する外貿コンテナ貨物と大規模地震発生時における緊急物資及び一般貨物の輸送機能を確保
- 事業内容: 岸壁(中央-12.0m)(改良)(耐震) 240m
- 事業期間: 平成19~23年度
- 供用: 平成24年1月



5. 苫小牧港の現状

9) 市民団体との連携

- ◆北ふ頭、入船ふ頭において、クルーズ船、練習船の寄港に利用されている。
- ◆北ふ頭緑地(愛称:キラキラ公園)は、各種イベント時のほか、家族連れ、幼稚園・保育園の水遊びなどに広く利用されている。
- ◆H23.3.16登録の「みなとオアシス苫小牧」では、みなとまちづくり活動(みなとウォーク等)が行われているほか、新鮮な水産品等を求める市民や観光客で賑わいをみせている。



“飛鳥Ⅱ”寄港時の見送り



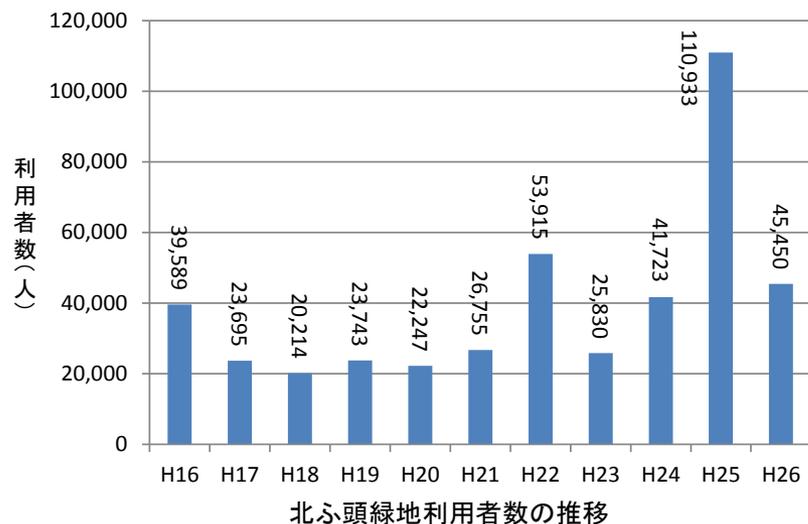
開港50周年 海王丸寄港 (H25.7.16)



新・ご当地グルメグランプリ(H27.7.4~5)



水遊びで賑わうキラキラ公園



みなとウォーク(H27.9.27)

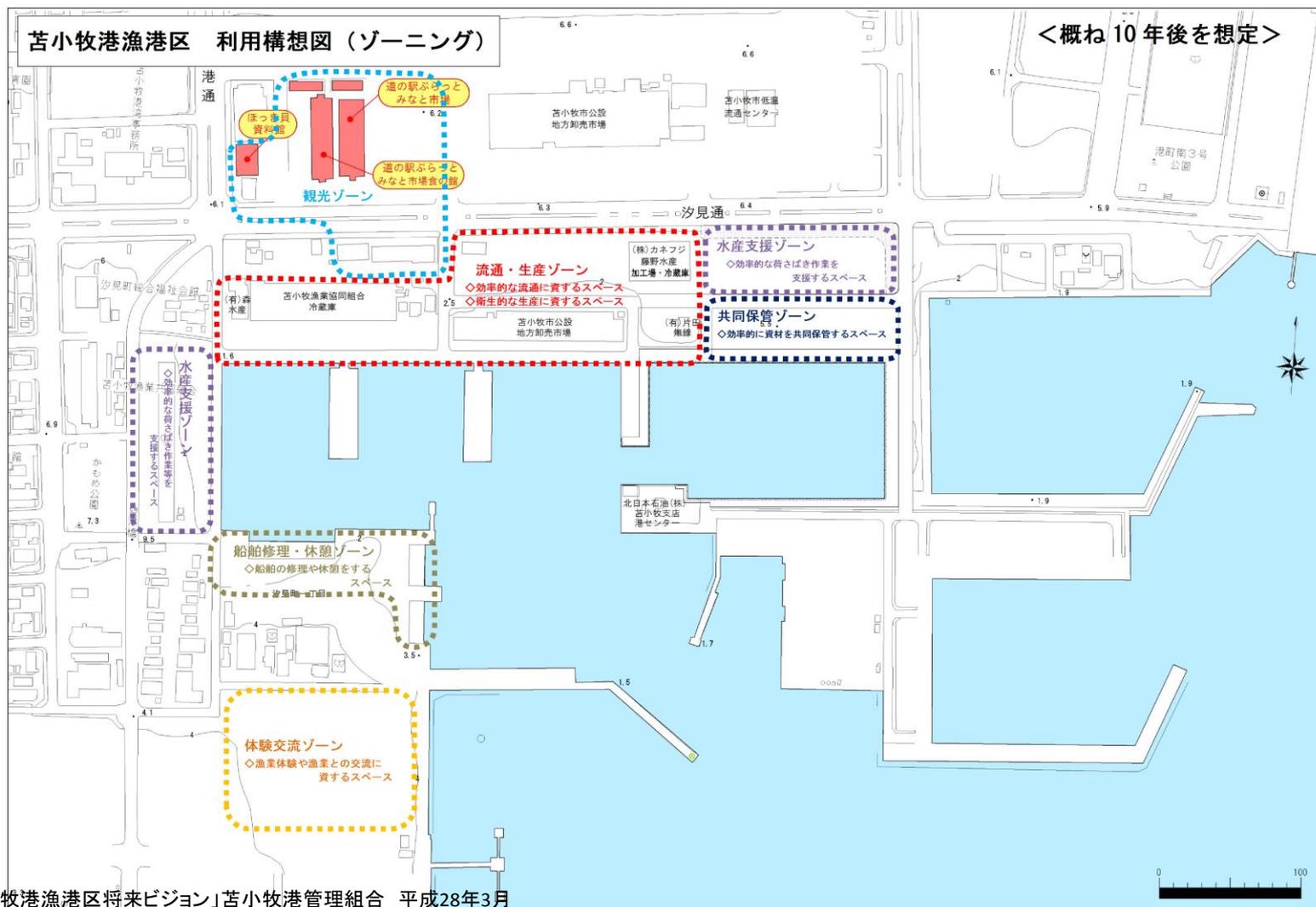


苫小牧漁港ホッキまつり(毎年10月)

5. 苫小牧港の現状

10) 苫小牧港漁港区将来ビジョン

◆「苫小牧港の特性を活かし水産を核とした魅力ある漁港区づくり」を目指し、苫小牧港漁港区将来ビジョンを平成28年3月に策定した。



6. 苫小牧港の問題点

6. 苫小牧港の問題点【物流・産業】

1) 西港区の混雑(岸壁・ヤード等の施設が不足)

◆定期船による区分船利用(バースウインドウ※確保のため、岸壁と背後荷捌き地を占有的に利用)や、セメント、穀物、石炭、木材チップなど専門埠頭化している岸壁が多くを占めているため、西港区では、鋼材などの多様な貨物を取り扱う岸壁が中央北ふ頭しかないことから、船舶の利用が中央北ふ頭に集中し、その利用率が非常に高くなっている。

[中央北ふ頭3バース4隻係留状況]



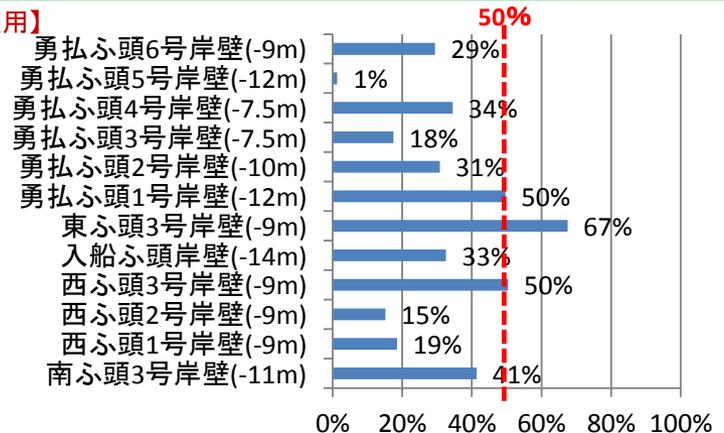
※利用率

年間総時間(24時間×365日)に対する岸壁占有時間の割合。一般のバルク船の場合、**50%前後がバース待ちが発生しない適正な利用水準**と言われている。(ただし、定時に出入港する必要がある定期船は、バースを占有借り(区分船使用)するため利用率が低くなる場合がある)

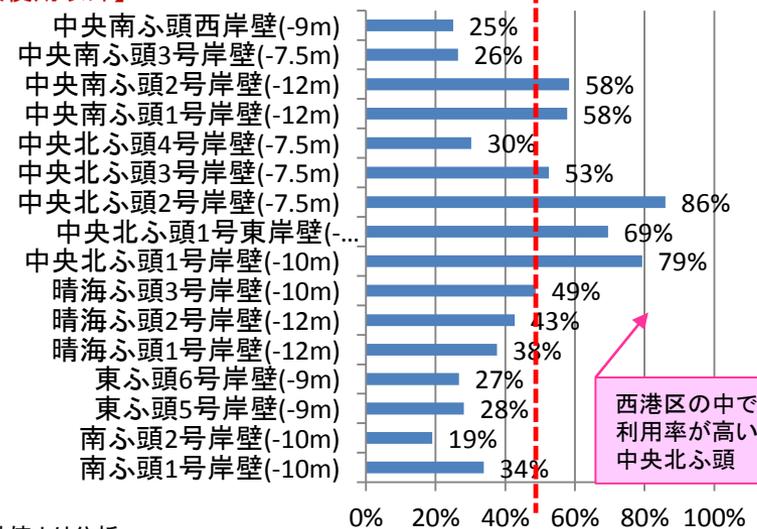
※バースウインドウ

本船がバース利用可能な曜日・時間帯

【区分船使用】



【区分船使用以外】



西港区の中でも、特に利用率が高いのは、中央北ふ頭

6. 苫小牧港の問題点【物流・産業】

2) 西港区の利用の制約

- ◆ 苫小牧港においては、港内及び境界付近における船舶交通の安全を図るため、海事関係官庁及び海事関係者の合意により、管制信号による入出港・港内航行を定めている。
- ◆ 特定の大型船舶の航行に対して、「X信号」を1回に30分～1時間程度発令し、他のすべての船舶を止める措置を取っている。
- ◆ H27データでは、57隻、108回のX信号による管制実績があり、他船舶は入出港の影響を受けることになる。

〔管制信号〕

信号の種類	信号の意味
I (点滅)	<ul style="list-style-type: none"> 入港船は入港可 500総トン以上の船は出港禁止 500総トン未満の船は出港可
O (点滅)	<ul style="list-style-type: none"> 出港船は出港可 500総トン以上の船は入港禁止 500総トン未満の船は入港可
X (点灯)	<ul style="list-style-type: none"> 港長の指示を受けた船舶以外の船舶は入出港禁止

〔西港区におけるX信号の管制対象となる船舶〕

船舶交通の制限(X信号)により入出港するもの	隻数	回数	主な船舶用途
1) 総トン数10,000トン以上の危険物を積載した船舶が入出港する際	27隻	54回	プロダクトオイルタンカー
2) 船の長さが200m以上の大型船が入出港する際	24隻	48回	チップ船、穀物船
3) ソーダグループ岸壁及び晴海埠頭の着離さんする170m以上200m未満の大型船(泊地で回頭する際)	6隻	6回	一般貨物船
	57隻	108回	

出典)平成27年港湾統計データから独自算出

※(影響頻度): $365日 \div [51日(隻) \times 2(入港・出港) + 6日(隻)] = 3.4日$

(影響時間): $108時間 \div (12時間 \times 365日) = 2.5%$

〔勇払ふ頭でチップを荷揚げした後、出港する大型船〕



6. 苫小牧港の問題点【物流・産業】

3) 東港区の公共バスの不足

- ◆東港区の岸壁が不足しているため、苫東臨海部の立地企業から西港区の積み出し岸壁まで(赤線)、また西港区の陸揚げ岸壁から苫東臨海部の立地企業(青線)の約20kmもの非効率な陸上輸送を強いられている。
- ◆東港区の公共岸壁はコンテナとフェリーのみであることから、苫東地区に立地する企業を支えるためにも、バルク貨物を扱う岸壁が必要。



西港区晴海ふ頭で船積みされる鉄スクラップ



西港区西ふ頭から横持ちされた廃プラスチック



6. 苫小牧港の問題点【物流・産業】

4-1) 西港区の静穏度

- ◆西港区開発フェリー埠頭において、台風などの異常な低気圧による「うねり」により、係留施設の損傷や係留索が切断するなど、係留に際し危険な事象の発生が多くなっている。また、フェリーをタグボートで押さえながらの荷役作業を強いられることや、タグボート利用回数の増加によって、他のタグボートを利用する船舶が入港してきた際に、タグボートが確保できない状況も発生している。
- ◆また、隣接する東ふ頭においても、防舷材や係留船舶が損傷する事案が発生している。



〔開発フェリー埠頭における施設の損傷状況〕

平成27年9月11日（金）、開発フェリー埠頭3号岸壁において、タグボート2隻で押さえながら荷役中に、防舷材のL字付け根部が断裂

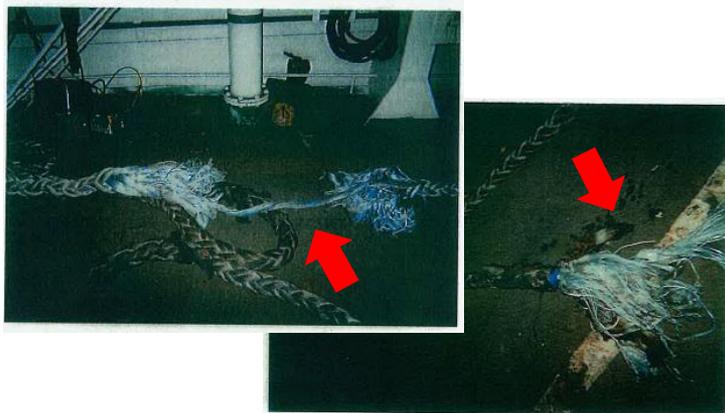


〔東ふ頭における施設の損傷状況〕

平成28年8月31日（水）、東ふ頭岸壁において、防舷材本体及び台座の損傷、係留船舶（RORO船）の船腹部が損傷



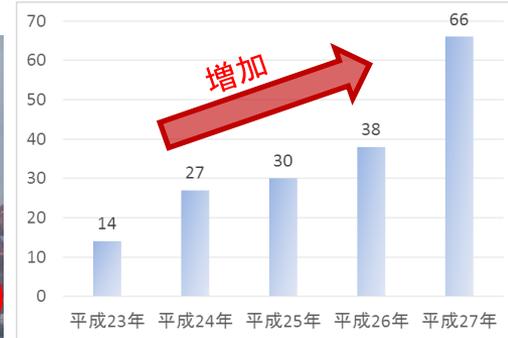
平成26年11月3日（月）、開発フェリー埠頭1号岸壁において、停泊中の船尾係留索が3本切断



〔タグボート2隻でフェリーを押さえながらの荷役作業〕



〔開発フェリー埠頭におけるタグボートの利用回数〕

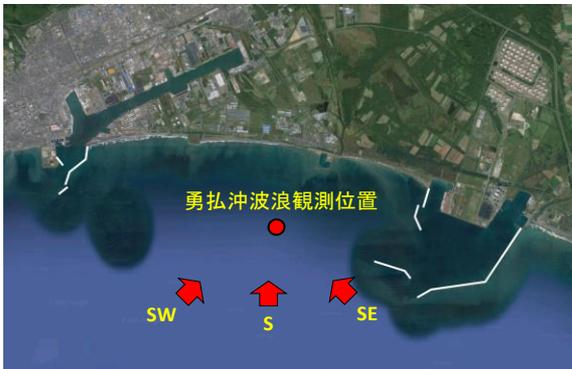


協同組合 苫小牧タグセンターからのヒアリングより

6. 苫小牧港の問題点【物流・産業】

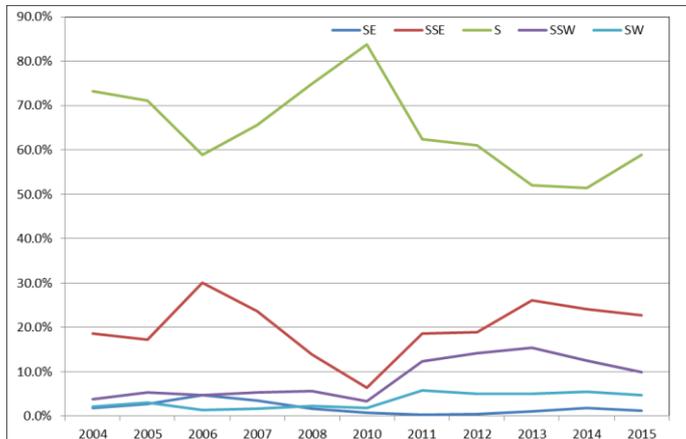
4-2) 西港区の静穏度【現状・背景】

◆ 勇払沖の波浪観測データより、これまで南に集中していた波向きだったものが、近年は、これまでほとんど見られなかった西(SSW,SW)の波向きが見られるようになっており、波向きが分散している傾向にある。

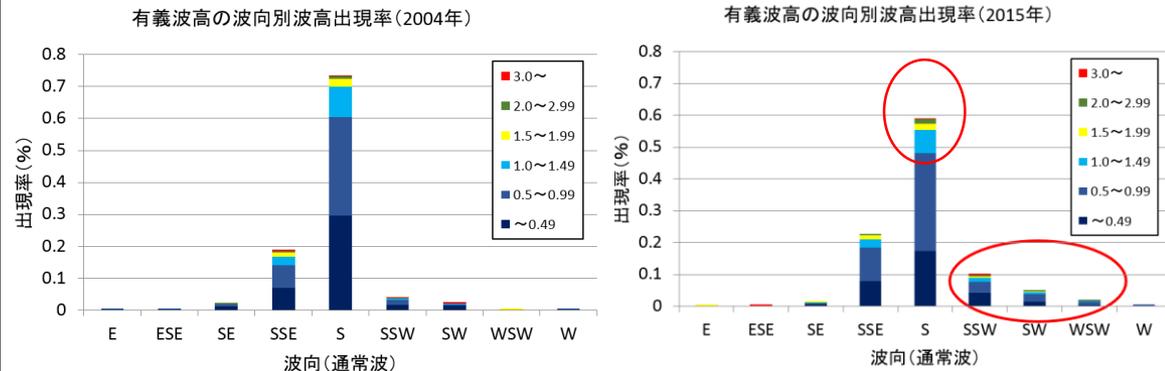


	2004	2005	2006	2007	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015
E	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.4%	0.7%	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	0.2%
ESE	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.4%	0.6%	0.0%	0.0%	0.1%	0.6%	0.2%
SE	1.9%	2.7%	4.7%	3.5%	1.7%	0.7%	0.4%	0.4%	1.1%	1.8%	1.2%
SSE	18.7%	17.2%	30.1%	23.7%	13.9%	6.3%	18.7%	18.9%	26.2%	24.0%	22.7%
S	73.3%	71.2%	58.8%	65.6%	75.0%	83.8%	62.4%	61.0%	52.0%	51.4%	58.9%
SSW	3.9%	5.4%	4.7%	5.4%	5.6%	3.3%	12.4%	14.3%	15.4%	12.6%	9.9%
SW	2.1%	3.1%	1.3%	1.6%	2.3%	1.8%	5.7%	5.0%	5.0%	5.6%	4.8%
WSW	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.4%	1.7%	0.3%	0.2%	0.2%	2.8%	1.8%
W	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	1.2%	0.1%	0.1%	0.0%	0.8%	0.2%

〔勇払沖波浪観測年次推移〕



〔有義波高の波向別波高出現率〕



2004年と2015年の波向きを比較すると、南の波向きが減少し、西の波向きが上昇している

6. 苫小牧港の問題点【物流・産業】

5) RORO船の荷役の効率化

- ◆RORO船の利用岸壁とシャーシヤードが離れているため、ヤードからの移動時間を要し定時性が確保できない懸念がある。また、一般車両と分離されていないため、事故等や急ブレーキによる荷崩れが発生。
- ◆車両盗難を防止するための警備においては、シャーシヤードが点在していることで、管理上の問題が生じている。



6. 苫小牧港の問題点【物流・産業】

6-1) 国際コンテナターミナルの利用促進

- ◆最大対象船型L=274mまで対応可能な中央ふ頭3号岸壁(-14m L=330m)を有するものの、岸壁前面の泊地幅が現状440mしかないことから、入出港船舶の船長が220mまでと制限されている。
- ◆そのため、フルコンテナ船の寄港要請等に対応できない状況となっており、早期の課題解決が求められている。
- ◆荷主からコンテナターミナルの更なるサービス向上の意見が出ている。



〔苫小牧国際コンテナターミナルの安全通航のための

申合せ事項(抜粋)〕

入出港船舶の喫水及び船型

当該岸壁の最大対象船型は、次のとおりとする。

施設名	長さ (L.O.A /m)	喫水	備考
東港区 中央ふ頭3号岸壁	220	12.6	余裕水深は海図水深の10% を確保すること

〔国際コンテナターミナル渋滞状況〕

管理棟から北方向を望む

2016/03/01 10:03:21



6. 苫小牧港の問題点【物流・産業】

6-2) 国際コンテナターミナルの利用促進

- ◆国際コンテナターミナルが東港区で供用を開始して8年が経過しているにもかかわらず、周辺には物流関連施設等の企業立地が進んでいない状況となっている。
- ◆国際コンテナターミナル背後地の利活用については、輸出促進を図るための輸出基地として冷凍冷蔵倉庫や、付加価値を高めるような冷凍冷蔵加工施設などの整備が必要ではないか。

〔国際コンテナターミナル背後の状況〕



〔コンテナターミナル背後の未利用地〕



〔コンテナによる農産品(玉ねぎ)輸出状況〕



〔コンテナターミナル背後地 利活用のイメージ案〕

国際コンテナ戦略港湾において、流通加工機能を備えた荷さばき施設(上屋)又は保管施設(倉庫)を整備する民間事業者に対する無利子貸付を行う。(特定用途港湾施設整備事業)

〔対象施設〕

国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)の埠頭の近傍に立地する物流施設(上屋、倉庫)

〔貸付比率〕

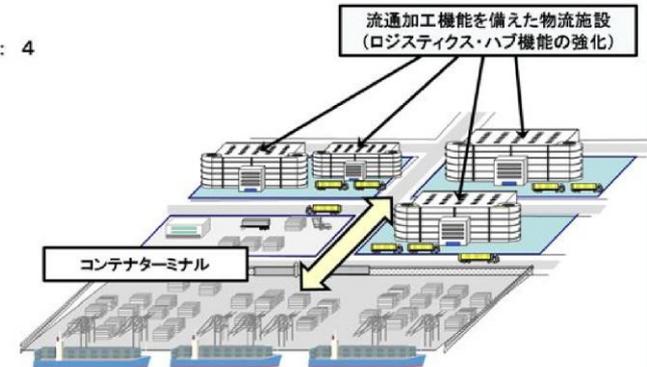
国 : 港湾管理者 : 民間事業者 = 3 : 3 : 4



流通加工機能を備えた物流施設



物流施設における流通加工(包装・梱包)状況



〔国際コンテナ戦略港湾における創貨のイメージ〕

6. 苫小牧港の問題点【物流・産業】

6-3) 国際コンテナターミナルの利用促進

- ◆国際コンテナ戦略港湾施策の更なる加速から、苫小牧港として将来的に国際フィーダーコンテナ便数の増加、更には国際フィーダー船舶大型化への対応が今後の課題となってくる。
- ◆荒天時等においては岸壁での荷役ができず、西港区への移動・待機を強いられている。

〔国際フィーダー船を含め3隻同時荷役している状況〕

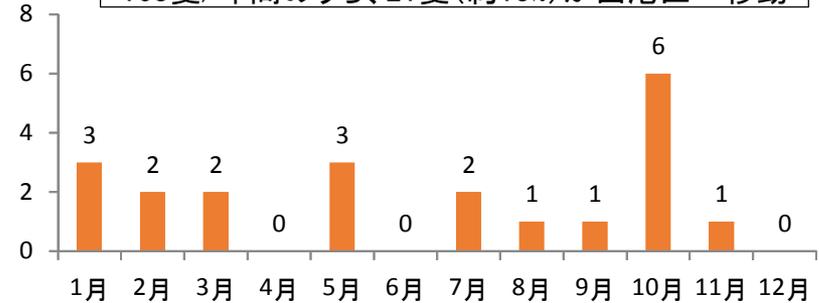


大型化した国際フィーダー船
井本商運「さがみ」

従来型の国際フィーダー船
横浜コンテナライン「オリオン」

〔国際フィーダー船の西港区への移動件数(H27年)〕

163隻/年間のうち、21隻(約13%)が西港区へ移動



〔荒天により東港区から西港区(東ふ頭)に移動した国際フィーダー船〕



〔国際フィーダー船の大型化〕

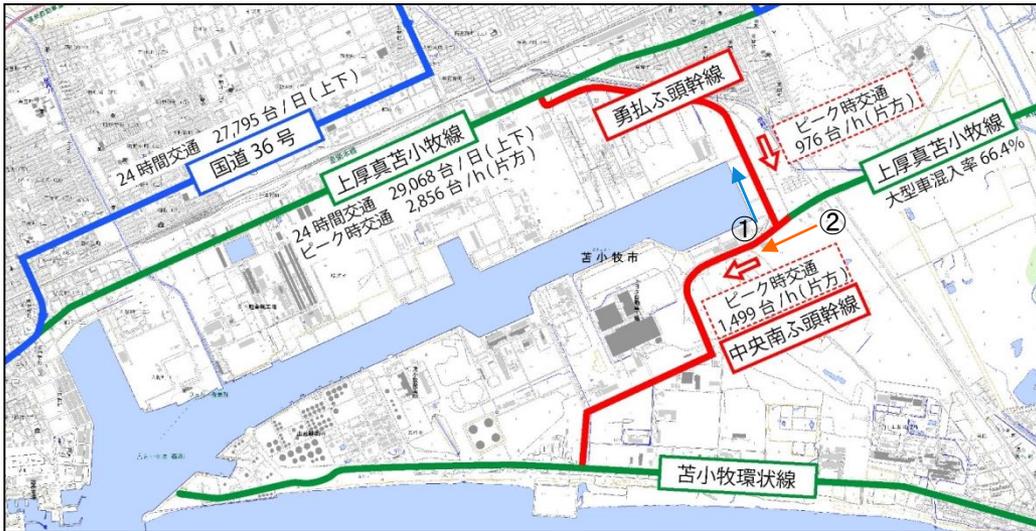
船名	重量トン数	積載コンテナ	備考
さがみ	3,850 DWT	404 TEU	H25.11竣工
オリオン	2,000 DWT	156 TEU	H12.5竣工
ひよどり	1,830 DWT	250 TEU	H19.2竣工 「さがみ」の前運航船
しんせと	1,800 DWT	209 TEU	H25.9竣工 鈴与海運

6. 苫小牧港の問題点【物流・産業】

7) 西港区南側への臨港道路の不足

◆ 港南地区を発着する車両の増加により、勇払ふ頭幹線・中央南ふ頭幹線に交通が集中して、朝・夕の通勤時間帯の慢性的な渋滞が発生し、物流効率化に阻害が生じている。

〔西港区周辺の交通量の状況〕



- 勇払ふ頭幹線道路の重方向の計画時間交通量は482台/h(片側)に対して、ピーク時交通量は976台/h(片側)。
- 中央南ふ頭幹線道路の重方向の計画時間交通量は766台/h(片側)に対して、ピーク時交通量は1,499台/h(片側)。
- 朝・夕のピーク時には、片側交通量は計画交通量の約2倍の交通量が生じている。

〔勇払ふ頭、中央南ふ頭周辺の渋滞状況〕

① ■ 勇払ふ頭幹線 沼ノ端方面(2015/9/18 07:01:04)



② ■ 中央南ふ頭幹線 下り線(2015/9/11 17:12:39)



6. 苫小牧港の問題点【物流・産業】

8) 地元水産品の流通拡大

- ◆ 苫小牧港では、「苫小牧港漁港区将来ビジョン」の策定の中で、地元水産品の将来的な流通・拡大を目指し、漁業関係者等と連携して韓国への生鮮での海上輸送実験などを行っている。
- ◆ 苫小牧港漁港区で一番漁獲量が多いスケトウダラとホッキ貝を船便により韓国へ輸出し、陸上輸送を中心とした既存ルートとの比較から、輸送における課題やコストメリットなどを調査した。
- ◆ 輸出実験では、良好な鮮度で輸送できることが確認され、韓国関係者の評価も高いものであったが、取引に結びつけていくためには、安定的な供給とコスト削減に必要な輸送ロットの確保が課題とされている。

〔水産物輸出社会実験でのコスト比較(試算)〕

	陸送ルート	船便ルート
輸送ルート	苫小牧⇒敦賀（新日本海フェリーによる海上輸送） 敦賀⇒下関（トラックによる陸送） 下関⇒韓国(釜山)（関釜フェリーによる海上輸送）	苫小牧⇒韓国(釜山)（コンテナ船による海上輸送）
輸送手段	10tトラック(最大積載量 7,500kg) サイズ 9.20m×2.28m×2.00m 容積 41.95m ³	20ftコンテナ サイズ 5.36m×2.22m×2.07m 容積 24.63m ³
最大積載量(箱)	375箱 (375箱×20kg/箱=7,500kg)	430箱
コスト比較	輸送代 10tトラック1台当たり 487,000円 魚代 100円/kg×7,500kg=750,000円 計 487,000円+750,000円=1,237,000円 1箱当たり 1,237,000円÷375箱≒3,300円	輸送代 20ftコンテナ1個当たり 334,500円 魚代 100円/kg×8,600kg=860,000円 計 334,500円+860,000円=1,194,500円 1箱当たり 1,194,500円÷430箱≒2,780円

〔社会実験で韓国へ輸出したスケトウダラ〕



〔韓国に向け苫小牧港を出港したコンテナ船〕



出典)「苫小牧港漁港区将来ビジョン」苫小牧港管理組合 平成28年3月

6. 苫小牧港の問題点【安全・安心】

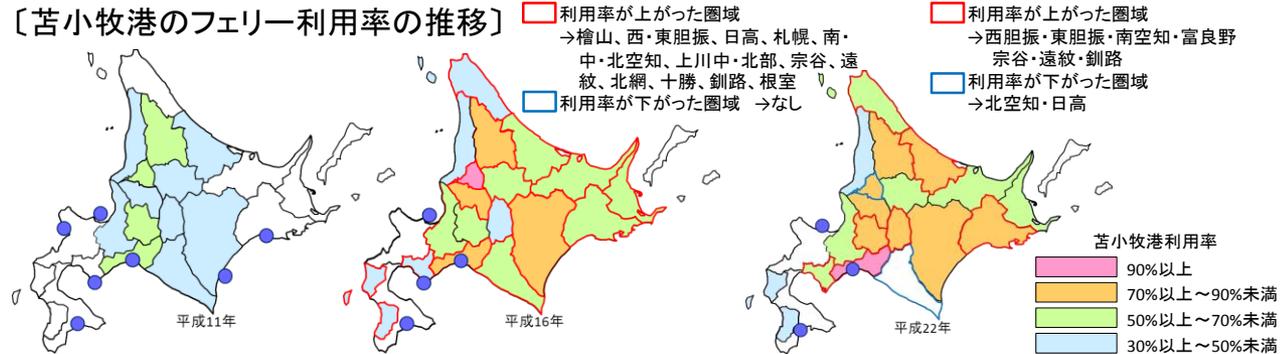
1) フェリーバースの耐震化

- ◆平成28年4月現在、7航路、60便／週が運航しており、北海道と本州を結ぶ重要な航路となっている。
- ◆苫小牧港のフェリーは全道の各地域で利用されており、利用地域も拡大している。
- ◆平成23年の東日本大震災や平成28年4月に発生した熊本地震の際には、災害派遣隊が苫小牧港からフェリーを利用して被災地救援に向け活躍した。
- ◆しかし、施設の老朽化、さらには岸壁等が耐震化されていないことから、大規模地震の発生に備えた防災力強化が重要な課題となっている。

〔苫小牧港のフェリー就航状況〕

	運航者	船舶名	運航経路	就航便数
西港区	商船三井フェリー	さんふらわあ さつぽろ	苫小牧⇨大洗	12便／週
		さんふらわあ ふらの		
	太平洋フェリー	きたかみ	苫小牧⇨仙台	3.5便／週
		きそ・いしかり	苫小牧⇨仙台⇨名古屋	3.5便／週
川崎近海汽船	シルバークイーン	苫小牧⇨八戸	28便／週	
	べりにあ			
	シルバーエイト			
	シルバープリンセス			
東港区	新日本海フェリー	フェリーあざれあ	苫小牧⇨秋田⇨新潟	5便／週
		フェリーしらかば	苫小牧⇨秋田⇨新潟⇨敦賀	1便／週
		シルバークイーン		7便／週

〔苫小牧港のフェリー利用率の推移〕



この図は、道内各圏域で取扱われた、道内～道外間のフェリー航路を利用した貨物のうち、苫小牧港を発着する航路を利用した貨物の占める割合を表したものである。

出典)「フェリー貨物流動調査」(北海道開発局)のデータを用いて作成

〔東日本大震災の際のフェリーによる災害派遣の状況〕

西港区開発フェリー埠頭

東港区周文ふ頭

〔平成28年熊本地震の際のフェリーによる災害派遣の状況〕

東港区周文ふ頭

西港フェリーターミナル



6. 苫小牧港の問題点【安全・安心】

2) 施設の老朽化対策に向けた対応

- ◆ 東ふ頭、南ふ頭、中央北ふ頭など、多くの施設で建設からの経過年数が40年超となっている。
- ◆ 30年後には、約7割の施設が建設後50年を超える状況である。

港区	岸壁名	水深(m)	延長(m)	当初建設	改良	2016年 経過年数	2046年 経過年数
西港区	東ふ頭3号岸壁	9	155	1964	1999	17	47
西港区	東ふ頭4号岸壁	9	155	1968		48	78
西港区	東ふ頭5号岸壁	9	155	1968		48	78
西港区	東ふ頭6号岸壁	9	155	1967		49	79
西港区	入船ふ頭岸壁	14	280	1964	1996	20	50
西港区	西ふ頭1～3号岸壁	9	660	1966	2011	5	35
西港区	南ふ頭1号岸壁	10	185	1969		47	77
西港区	南ふ頭2号岸壁	10	185	1970		46	76
西港区	南ふ頭3号岸壁	11	195	1973		43	73
西港区	晴海ふ頭1号岸壁	12	240	1989		27	57
西港区	晴海ふ頭2号岸壁	12	240	1990		26	56
西港区	晴海ふ頭3号岸壁	10	170	1993		23	53
西港区	中央北ふ頭1号岸壁	10	185	1971		45	75
西港区	中央北ふ頭1号東岸壁	12	240	1971		45	75
西港区	中央北ふ頭2～4号岸壁	7.5	350	1972		44	74
西港区	勇払ふ頭1号岸壁	12	280	1976	2007	9	39
西港区	勇払ふ頭2号岸壁	10	185	1976	2008	8	38
西港区	勇払ふ頭3号岸壁	7.5	130	1974	2000	16	46
西港区	勇払ふ頭4号岸壁	7.5	130	1987		29	59
西港区	勇払ふ頭5号岸壁	12	240	1983		33	63
西港区	勇払ふ頭6号岸壁	9	165	1988		28	58
西港区	中央南ふ頭1号岸壁	12	240	1970		46	76
西港区	中央南ふ頭2号岸壁	12	240	1973	1994	22	52
西港区	中央南ふ頭3号岸壁	7.5	130	1993		23	53
西港区	中央南ふ頭西岸壁	9	165	1982		34	64
東港区	中央ふ頭2号岸壁	12	240	1985	2008	8	38
東港区	中央ふ頭3号岸壁	14	330	2009		7	37
東港区	周文ふ頭2号岸壁	9	270	1991		25	55

出典)各施設の維持管理計画書より作成

〔施設の老朽化の状況〕



※民間所有の係留施設39施設のうち、建設から50年経過する施設が4割、10数年後には多くの施設で50年を超える状況。

7. 苫小牧港を取り巻く情勢の変化、 現状、問題点のまとめ

7. 苫小牧港を取り巻く情勢の変化、現状、問題点のまとめ

苫小牧港を取り巻く情勢の変化

- 国際コンテナ戦略港湾政策への取組強化
- 国際バルク戦略港湾との連携
- トラック運転手不足による集荷環境の悪化
- 西港区本港地区に隣接する苫小牧中央インターチェンジの建設と物流効率化への期待
- 北極海航路の利活用に向けた期待の大きさ

苫小牧港の現状

- 背後圏に最近進出した企業の動き
- エネルギー関連企業のこれまでの動向と新たな動き
- 苫小牧港の取扱貨物量の推移と苫小牧市の経済発展への貢献
- 充実した内貿ユニットロード網と内買取扱貨物量の状況
- 国際コンテナの背後圏の集荷範囲の増加
- 東西港区の耐震強化岸壁の整備実施
- 観光、交流における市民団体との連携

苫小牧港の問題点

【物流・産業】

- 西港区の多目的利用が可能な公共バスの混雑
- 信号管制による西港区の利用の制約
- 東港区の背後企業が利用できるバルク公共バスの不足
- タグ出動回数の増加など両港区における静穏度の不足
- 本港地区での改良後のROROバスと背後用地の一体的な利用によるRORO船の荷役効率化
- 国際コンテナターミナルの利用促進のための泊地拡幅と背後地の利活用の必要性
- 西港区南側への臨港道路の不足
- 輸出促進としての地元水産品の流通拡大

【安全・安心】

- 本道物流の大動脈であるフェリーバスの耐震化
- 施設の老朽化対策

【観光・交流】

- クルーズ船への対応