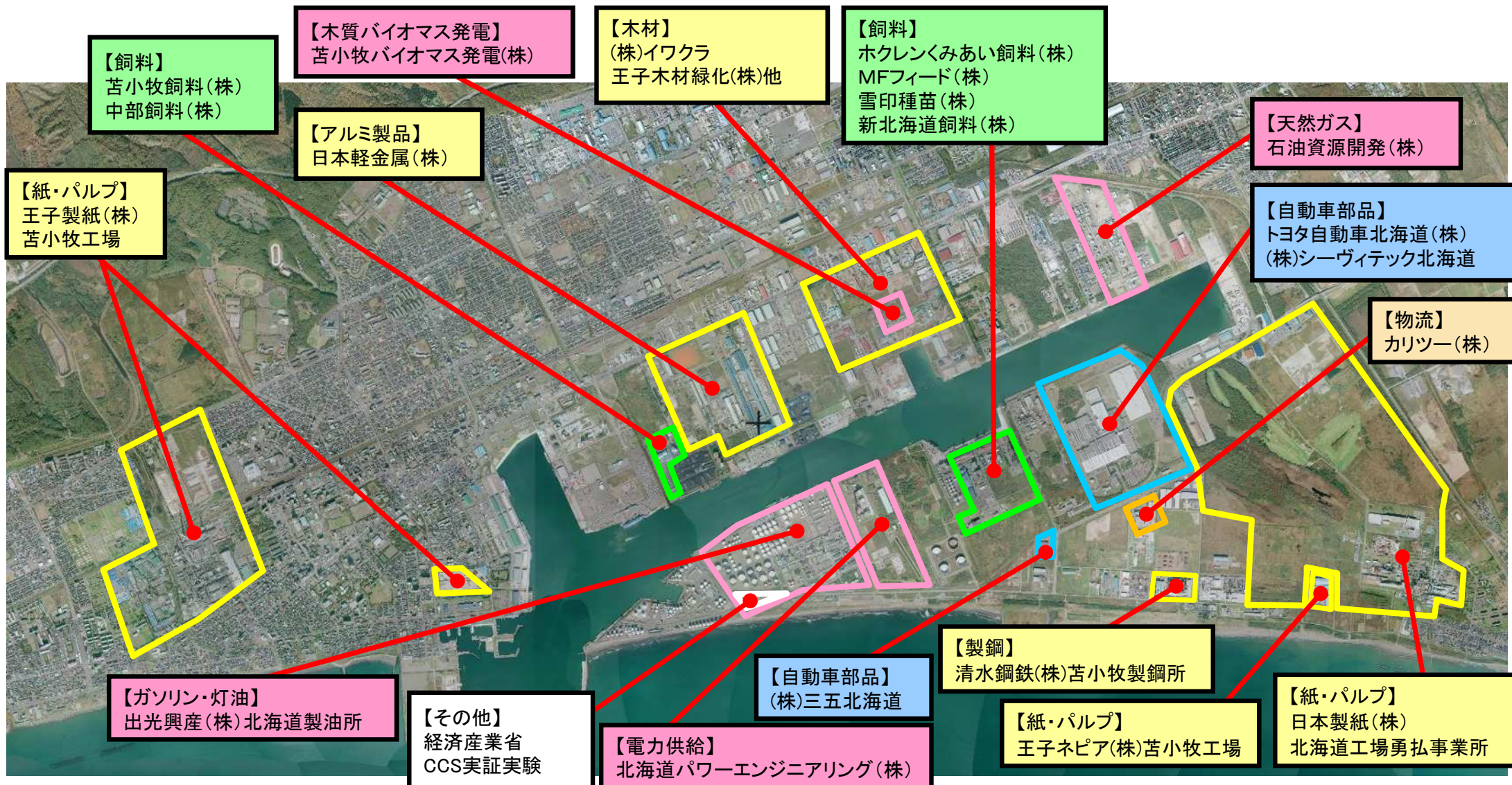


3. 苫小牧港の現状

3. 苫小牧港の現状

1-1) 背後圏における主な立地企業(西港区)

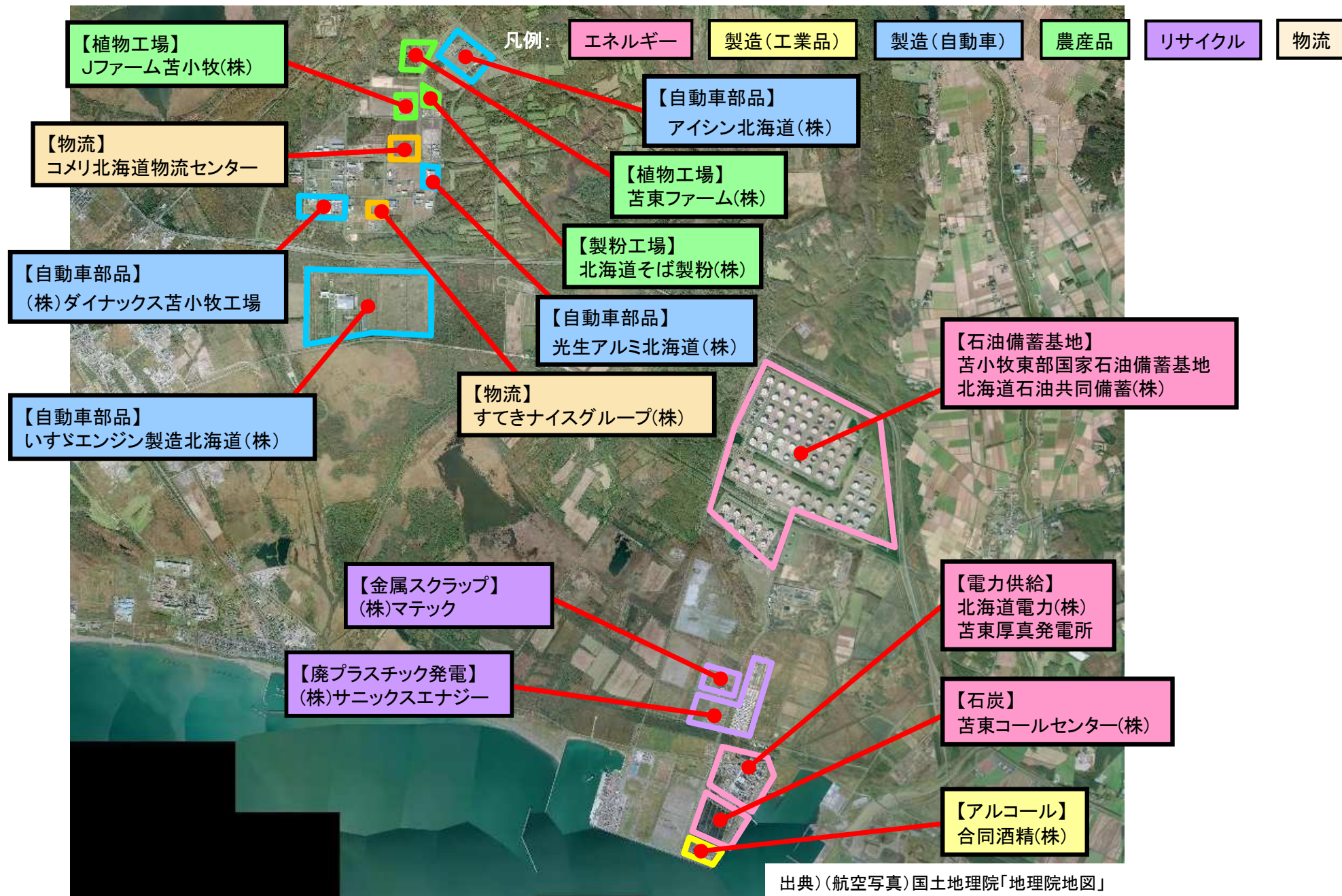
凡例: エネルギー 製造(工業品) 製造(自動車) 農産品 その他 物流



出典) (航空写真) 国土地理院「地理院地図」

3. 苫小牧港の現状

1-2) 背後圏における主な立地企業(東港区)



3. 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
稼働	平成26年3月
生產品目	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
稼働	平成25年11月
生產品目	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
稼働	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	コメリ北海道流通センター
稼働	平成30年3月
業種	総合物流
特徴等	道内での店舗展開を見据えた物流供給基地

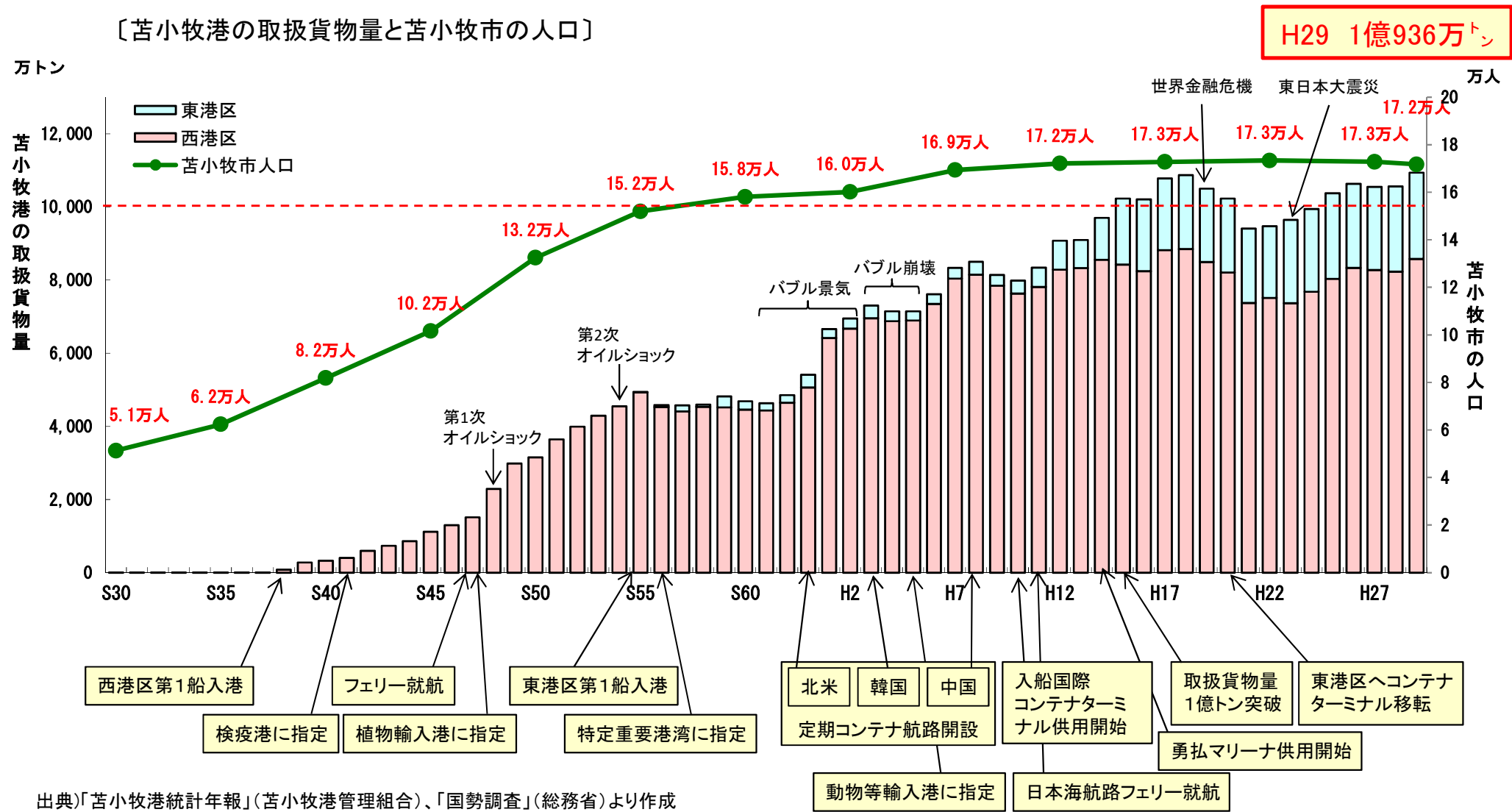


3. 苫小牧港の現状

2-1) 取扱貨物量(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〕

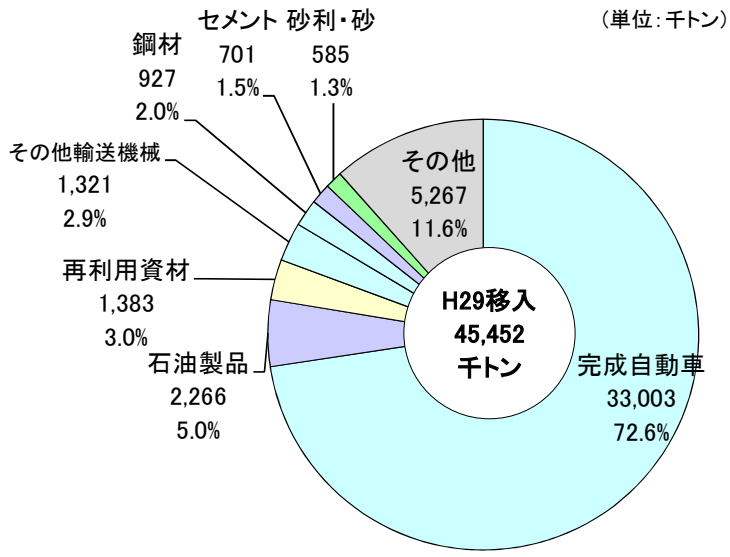
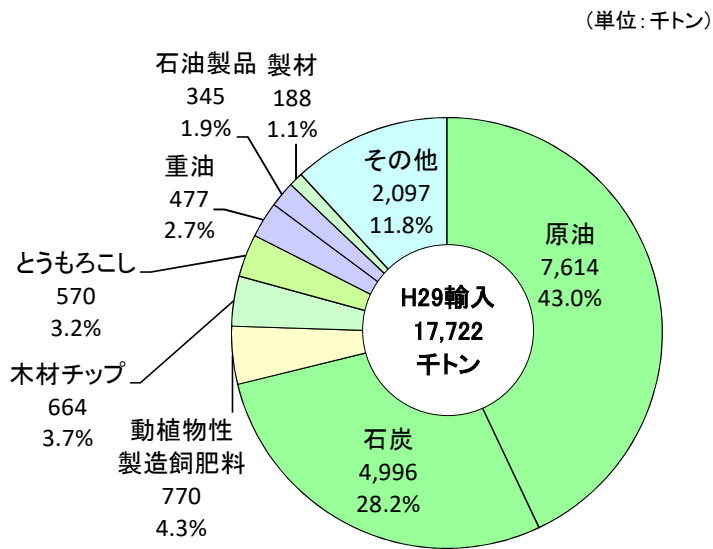
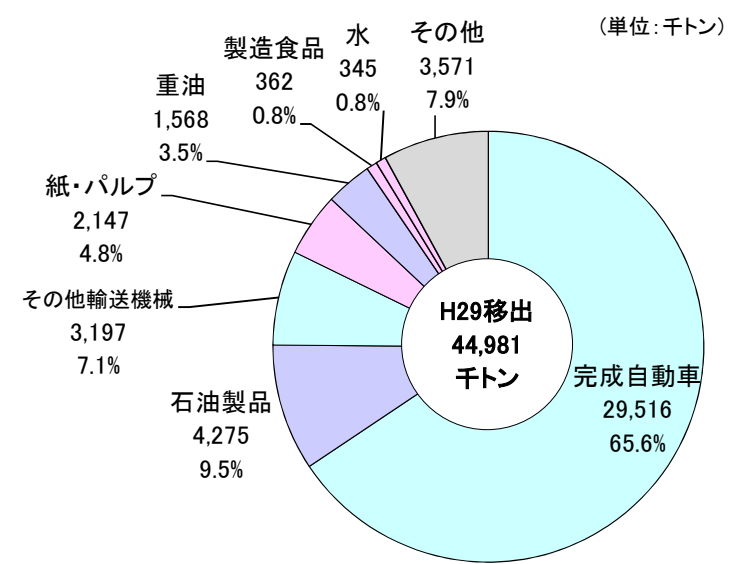
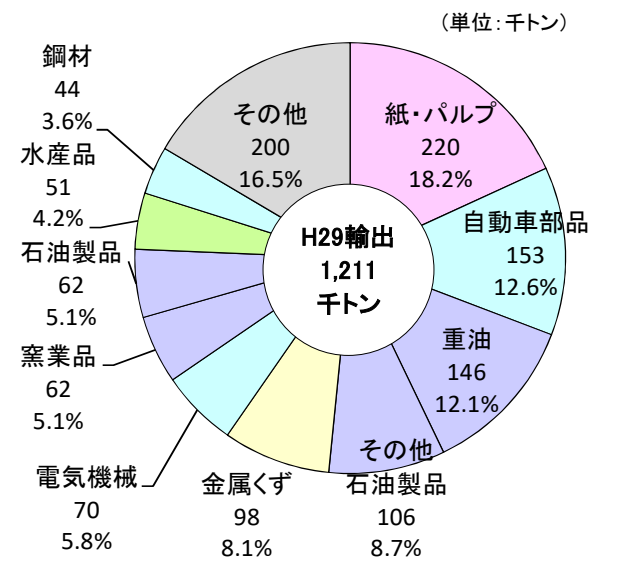


3. 苫小牧港の現状

2-2) 取扱貨物量(品目構成:H29統計値)

- ◆ 輸出の大宗品目は紙・パルプ、自動車部品、重油などであり、輸入の大宗品目は原油、石炭などとなっている。
- ◆ 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〕



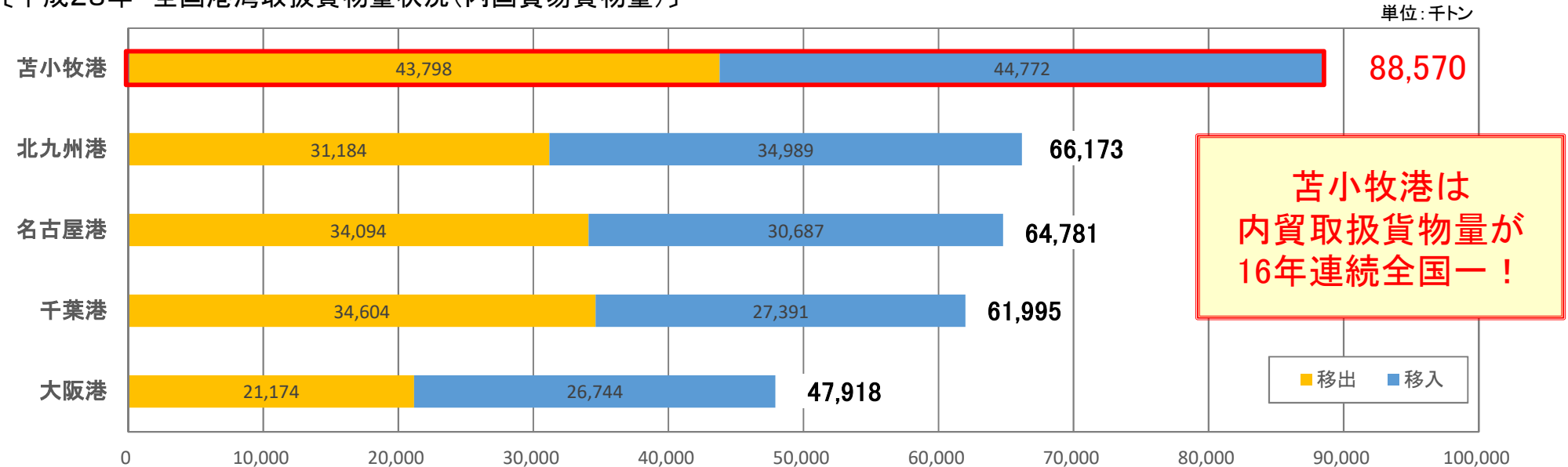
色凡例: 農水産品 林産品 鉱産品 金属機械 化学工業品 軽工業品 雑工業品 特殊品 その他

3. 苫小牧港の現状

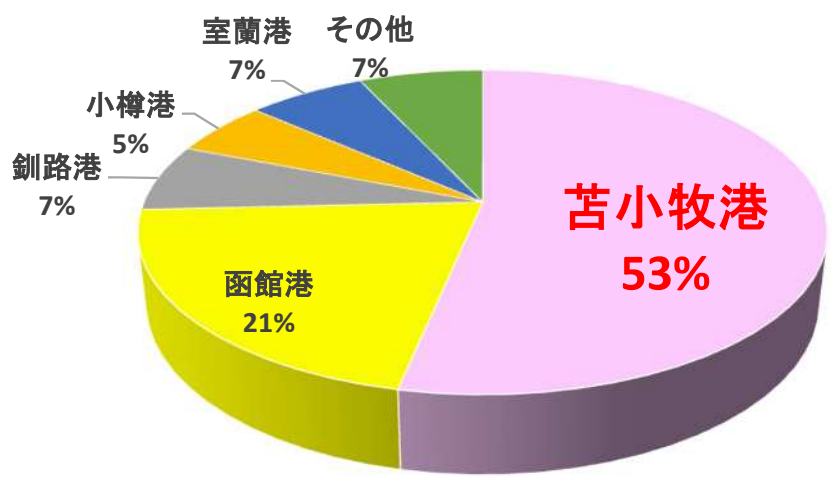
2-3) 内貿取扱貨物量と全道シェア

◆ 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16年連続で全国一位となっており、北海道全体の5割以上が苫小牧港を利用して海上輸送されている。

〔平成28年 全国港湾取扱貨物量状況(内国貿易貨物量)〕



〔平成28年 北海道全体の内貿貨物量シェア〕



	内貿取扱貨物量 (千トン)
苫小牧港	88,570
函館港	31,504
釧路港	12,924
小樽港	10,496
室蘭港	9,587
その他	12,535
合計	165,615

3. 苫小牧港の現状

3-1) 内貿ユニットロード(航路)

- ◆ 苫小牧港はRORO船が12航路・週44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。
- ◆ 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。

内貿RORO船



航路数 12

仕向港	便数
茨城(常陸那珂)	11.0便/週
茨城(常陸那珂～清水～大分)	1.0便/週
東京	11.0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	44.0便/週

フェリー



航路数 7

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

〔全国市町村のトレーラーシャーシ登録台数(平成29年3月現在)〕

順位	都道府県名	市区町村名	登録台数	全国シェア
1	北海道	苫小牧市	11,952	7.2%
2	神奈川県	横浜市	8,196	4.9%
3	東京都	東京都23区	7,871	4.7%
4	兵庫県	神戸市	6,496	3.9%
5	大阪府	大阪市	5,912	3.5%
上位5市区町村 計			40,427	24.3%
全国計			166,554	

出典:市区町村別 自動車保有車両数(国土交通省自動車局 監修)



※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

3. 苫小牧港の現状

3-2) 内貿ユニットロード(RORO船)

◆ RORO船リニューアル時の船舶大型化に伴い、RORO船取扱貨物量は年々増加している。

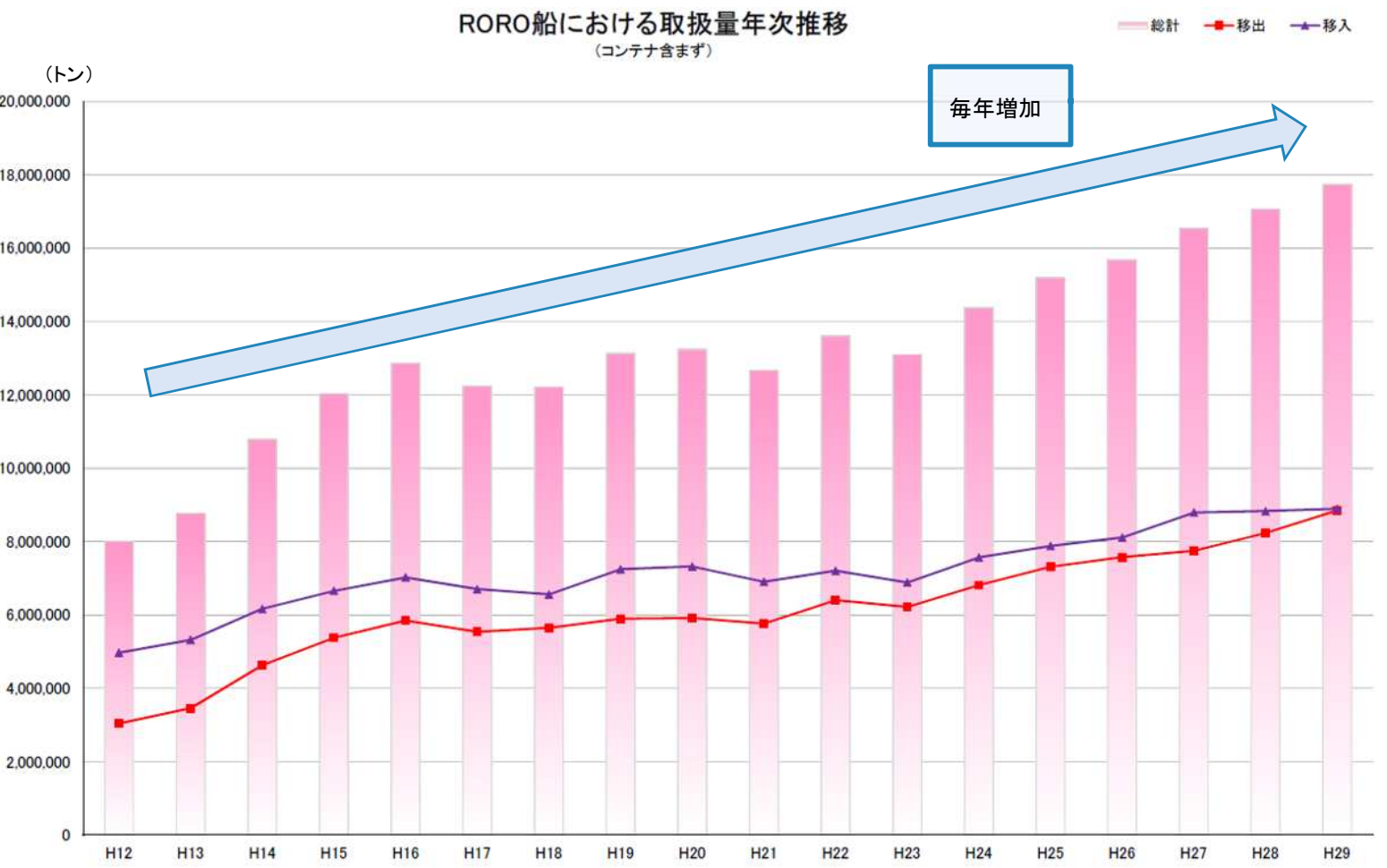
〔苫小牧港に就航するRORO航路〕



仕向港	便数
茨城(常陸那珂)	11.0便/週
茨城(常陸那珂～清水～大分)	1.0便/週
東京	11.0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	44.0便/週

〔苫小牧港のRORO船貨物量の推移〕

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
移出	3,043,393	3,456,389	4,630,155	5,380,729	5,844,971	5,538,315	5,647,571	5,892,322	5,913,055	5,762,813	6,401,746	6,217,245	6,811,436	7,313,177	7,573,282	7,747,602	8,235,169	8,848,013
移入	4,971,016	5,320,205	6,165,352	6,655,085	7,018,619	6,702,148	6,558,450	7,242,808	7,319,777	6,902,109	7,203,257	6,882,760	7,566,990	7,879,528	8,107,674	8,789,358	8,829,378	8,893,626
総計	8,014,409	8,776,594	10,795,507	12,035,814	12,863,590	12,240,463	12,206,021	13,135,130	13,232,832	12,664,922	13,605,003	13,100,005	14,378,426	15,192,705	15,680,956	16,536,960	17,064,547	17,741,639



3. 苫小牧港の現状

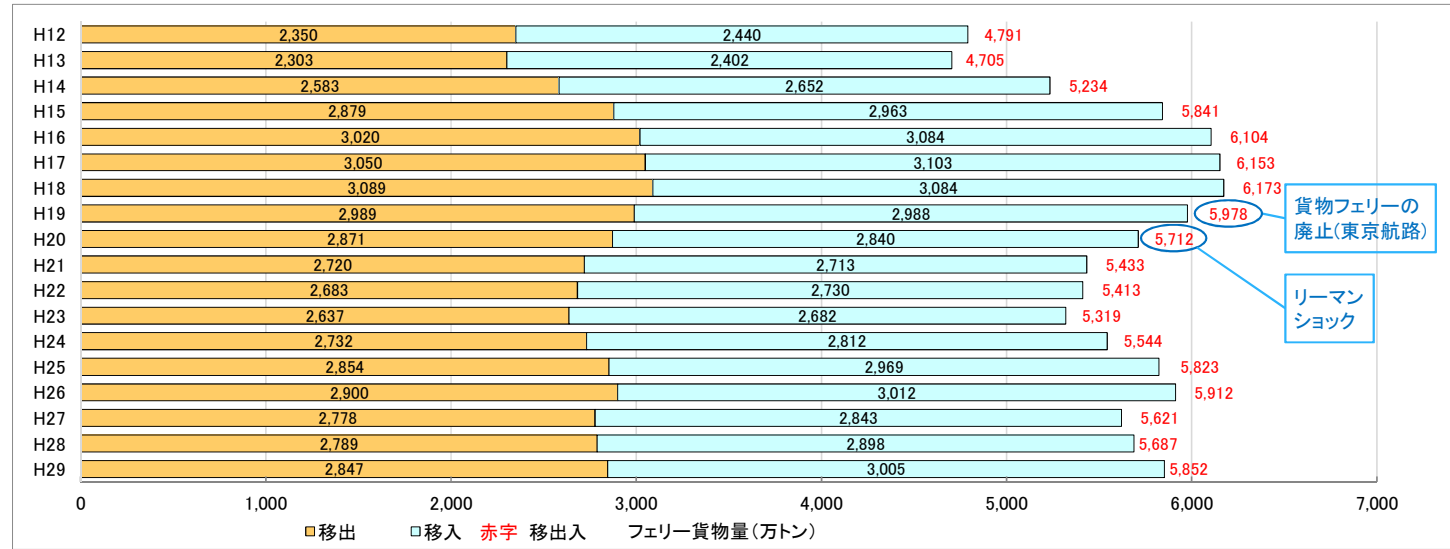
3-3) 内貿ユニットロード(フェリー貨物量の推移)

◆本港のフェリー貨物量は、平成18年をピークに減少傾向にあったが平成24年以降は再び増加傾向に転じた。平成27年はフェリー火災事故の影響で減となったが、直近の平成29年は事故前の水準に戻っている。航路別では、八戸航路、茨城航路、敦賀航路の取扱が多い。

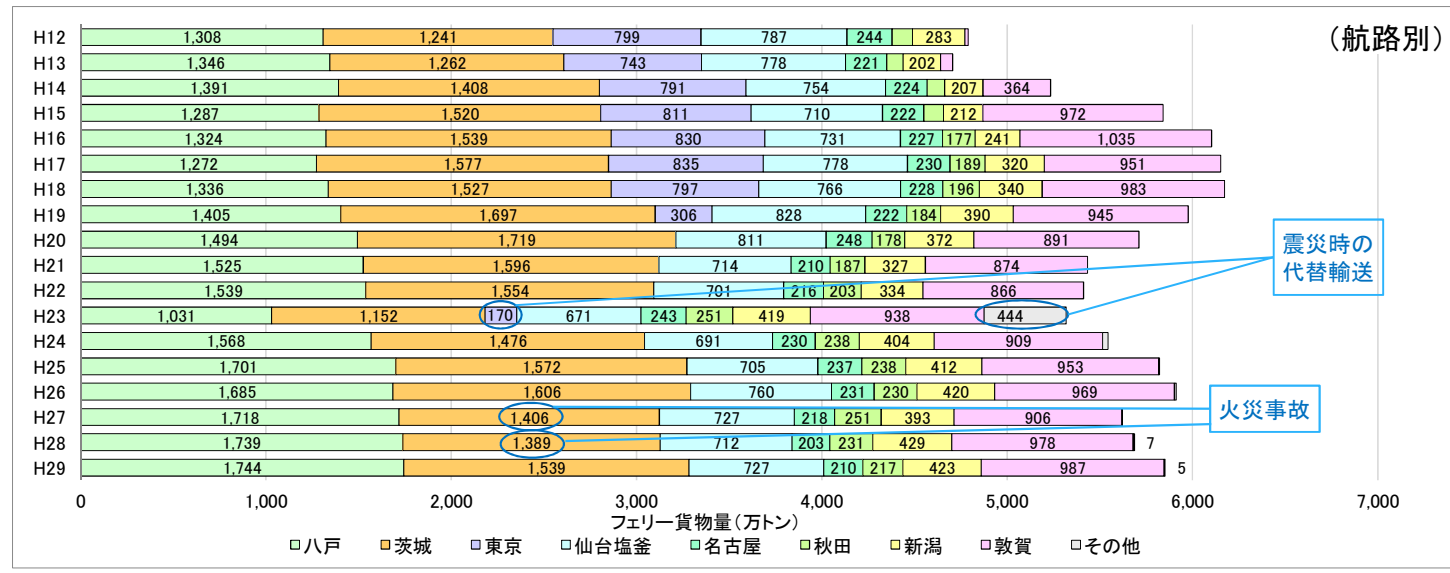
〔苫小牧港に就航するフェリー航路〕



〔苫小牧港のフェリー貨物量の推移〕



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

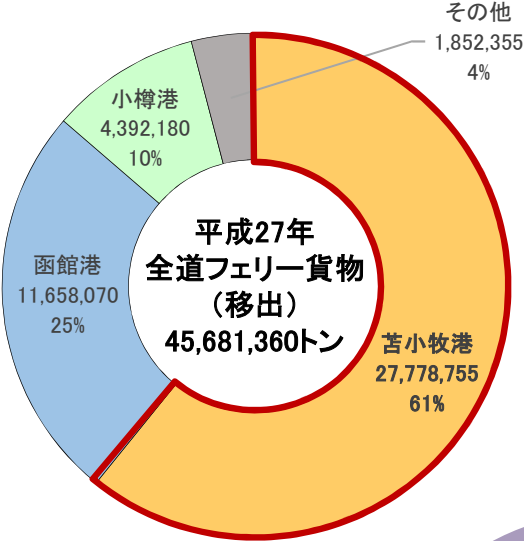


3. 苫小牧港の現状

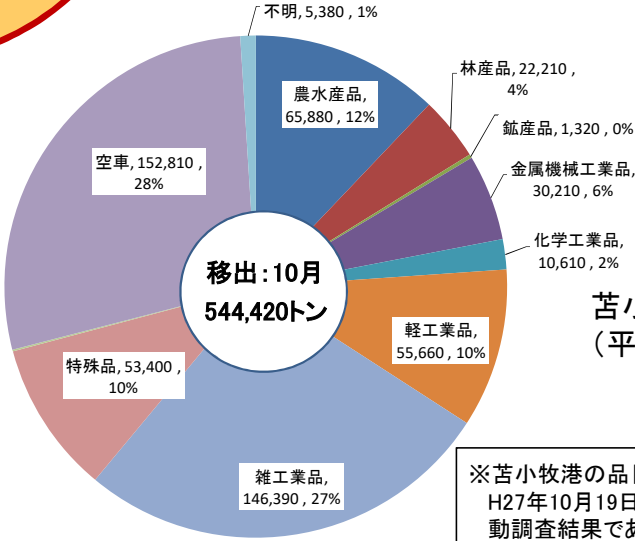
3-4) 内貿ユニットロード(フェリー貨物の品目)

- ◆ 苫小牧港のフェリー貨物は、移出・移入共に北海道全体の約6割のシェアとなっている。
- ◆ H27年10月19日～25日の7日間において品目別流動調査を実施。苫小牧港におけるフェリー貨物の主な品目は移出・移入ともに農水産品、軽工業品、雑工業品となっており、生活に密着した貨物が運搬されている。

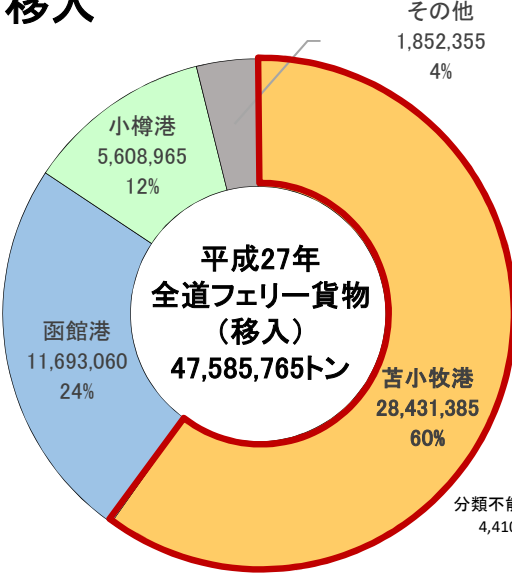
移出



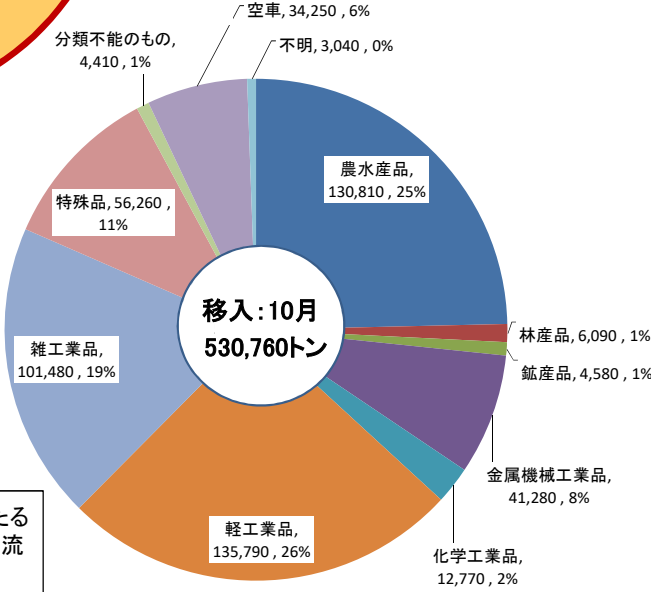
苫小牧港
(平成27年10月19日～25日)



移入



苫小牧港
(平成27年10月19日～25日)



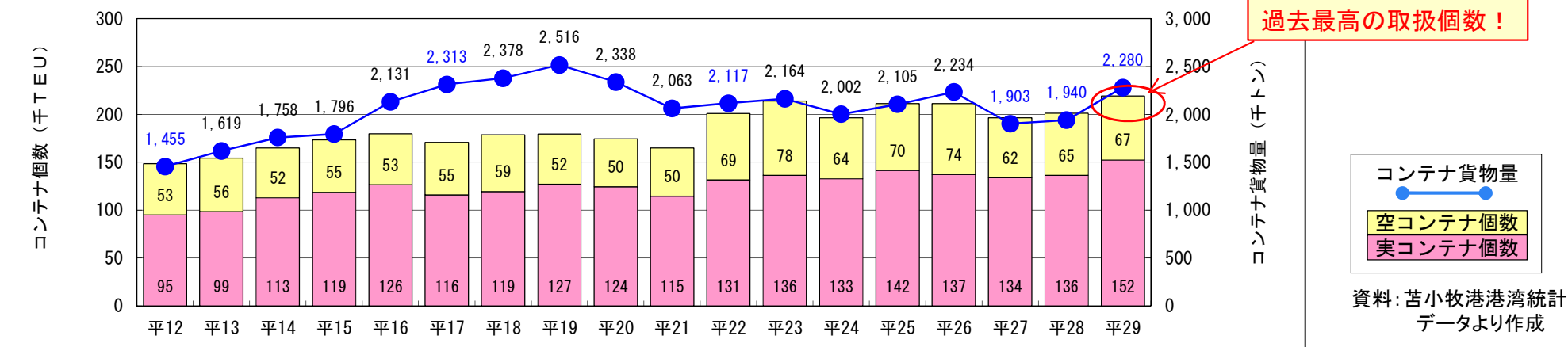
※ 苫小牧港の品目別貨物については、繁忙期にあたるH27年10月19日～25日の7日間(一週間)における流動調査結果であり、年間を通じたものではない

3. 苫小牧港の現状

4-1) コンテナ(外貿コンテナ貨物量の推移)

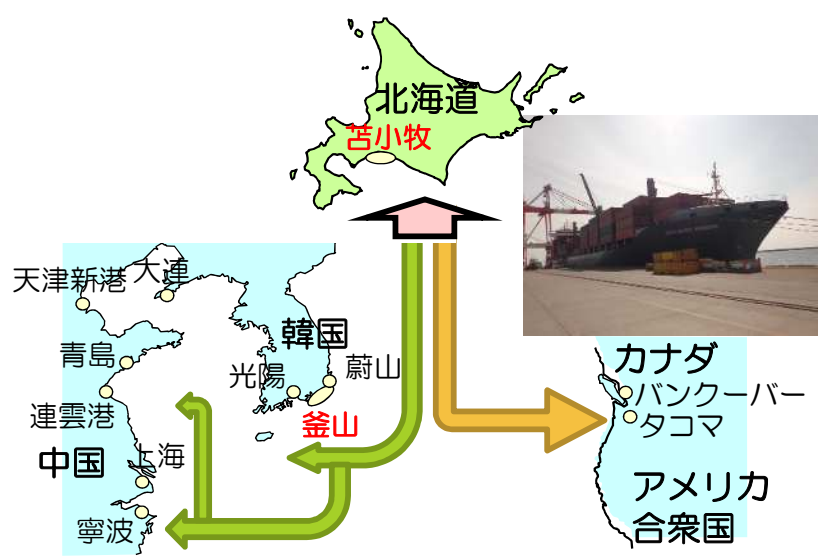
- ◆ 苫小牧港では北米、中国・韓国、韓国との間に国際コンテナ航路が就航しており、平成29年の取扱個数は過去最高の21.9万TEUとなった。
- ◆ 国際コンテナ航路の殆どが釜山港に寄港しており、釜山港でトランシップして、さらに遠方との輸送が行われている。

外貿コンテナ個数・貨物量の推移



航路	運 航 経 路	運航便数	運 航 者
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 SHIPPING LINES (WSL)
韓 国	苫小牧 －釜山	週1便 (土)	Ocean Network Express (ONE)
	釜山－仙台－八戸－ 苫小牧 －釜山－釜山新港	週1便 (水)	長錦商船 (SINOKOR)
	釜山－釜山新港－石狩湾新港－ 苫小牧	週1便 (水・木)	高麗海運 (KMTC)
中 国・ 韓 国	釜山－秋田－ 苫小牧 －釜山－釜山新港－蔚山－上海	週1便 (木)	長錦商船 (SINOKOR) 天敬海運 (C.K)
	大連－青島－釜山－金沢－新潟－ 苫小牧 －釧路－仙台－小名浜－清水－釜山－蔚山－光陽	週1便 (土・日)	高麗海運 (KMTC) 南星海運 (Nam-Sung)
	上海－寧波－釜山－清水－常陸那珂－小名浜－仙台－八戸－ 苫小牧 －室蘭－酒田－釜山－蔚山－光陽	週1便 (火・水)	高麗海運 (KMTC) 南星海運 (Nam-Sung)
	寧波－上海－釜山－清水－仙台－八戸－釧路－ 苫小牧 －函館－釜石－常陸那珂－釜山－蔚山－光陽	週1便 (日)	南星海運 (Nam-Sung)
東南 アジア	釜山－ 苫小牧 －石狩湾新港－釜山新港－釜山－マニラサウスポート	週1便 (木)	長錦商船 (SINOKOR) 興亜海運 (HEUNG-A)

〔苫小牧港のコンテナ航路の寄港地〕

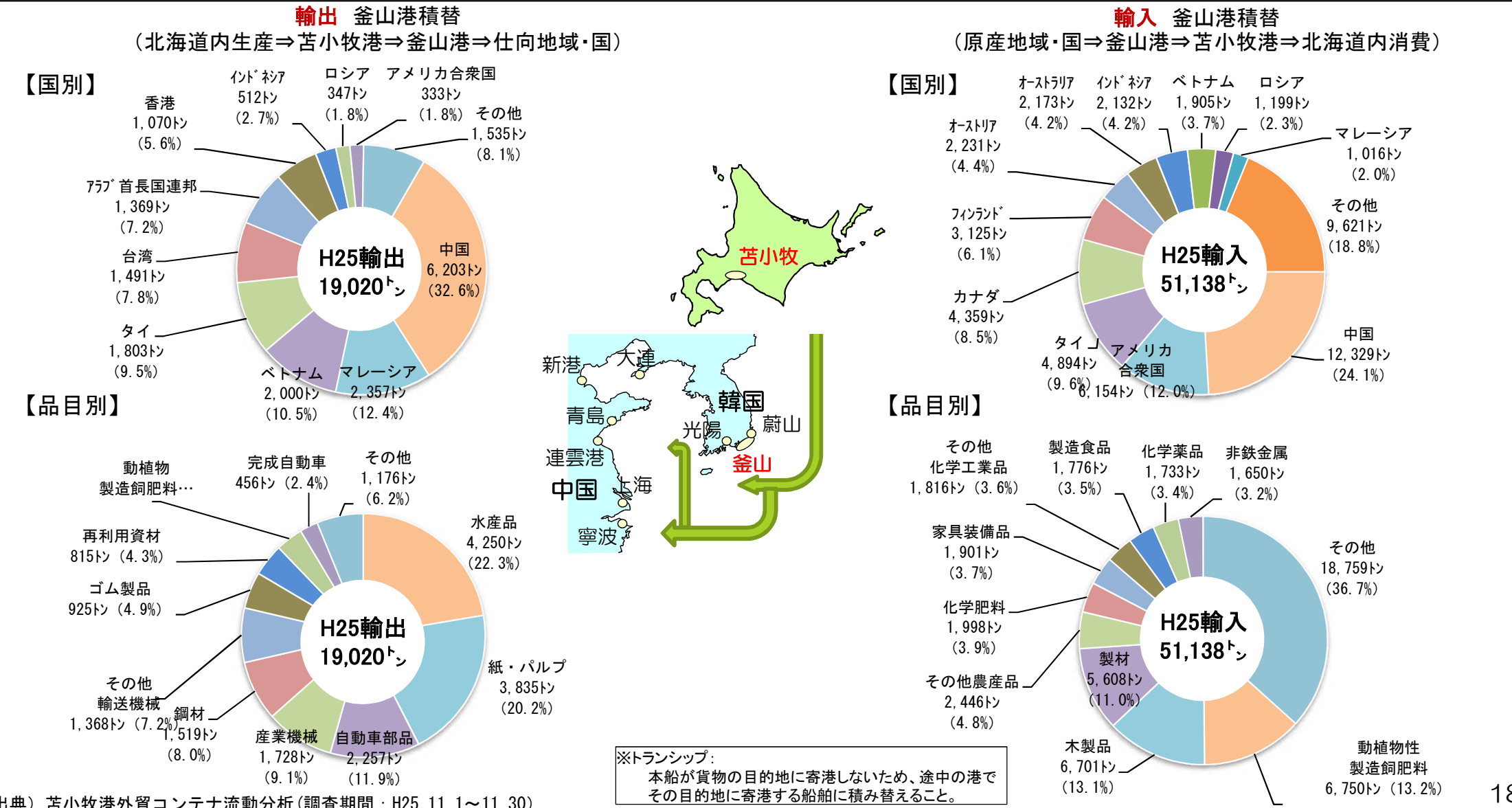


※トランシップ：本船が貨物の目的地に寄港しないため、途中の港でその目的地に寄港する船舶に積み替えること。

3. 苫小牧港の現状

4-2) 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っており、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。

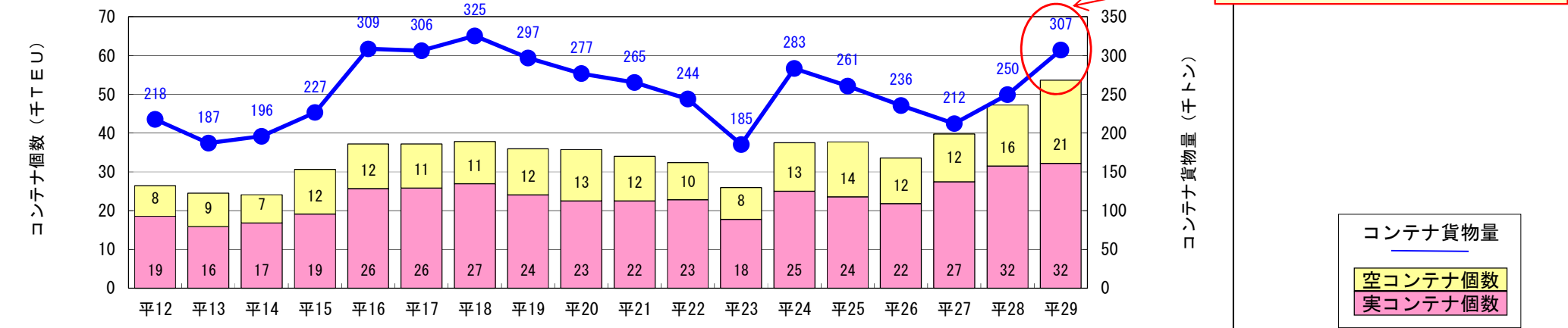


3. 苫小牧港の現状

4-3) コンテナ(国際フィーダー貨物量の推移)

- ◆ 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。(平成30年3月現在 週4便)
- ◆ 国際フィーダーコンテナは、平成29年に過去最高の取扱個数となった。

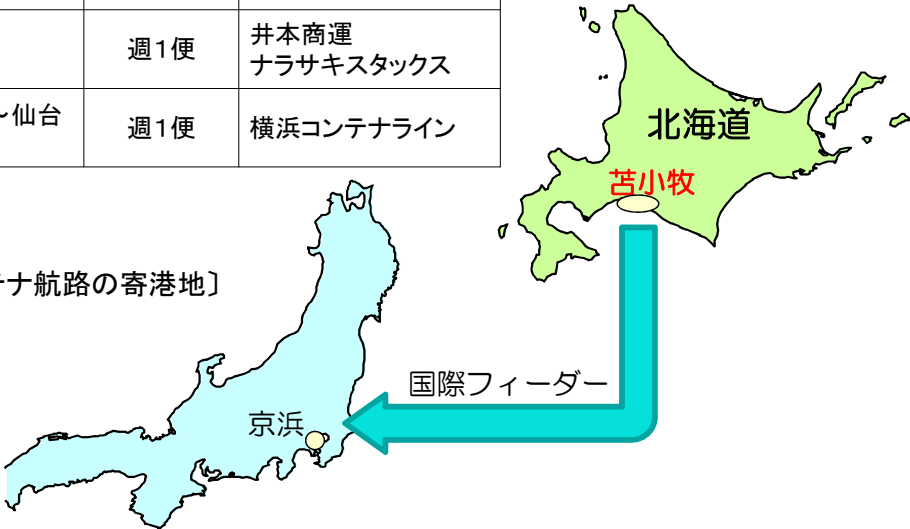
国際フィーダー個数・貨物量の推移



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2便	鈴与海運
	苫小牧～横浜	週1便	井本商運 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

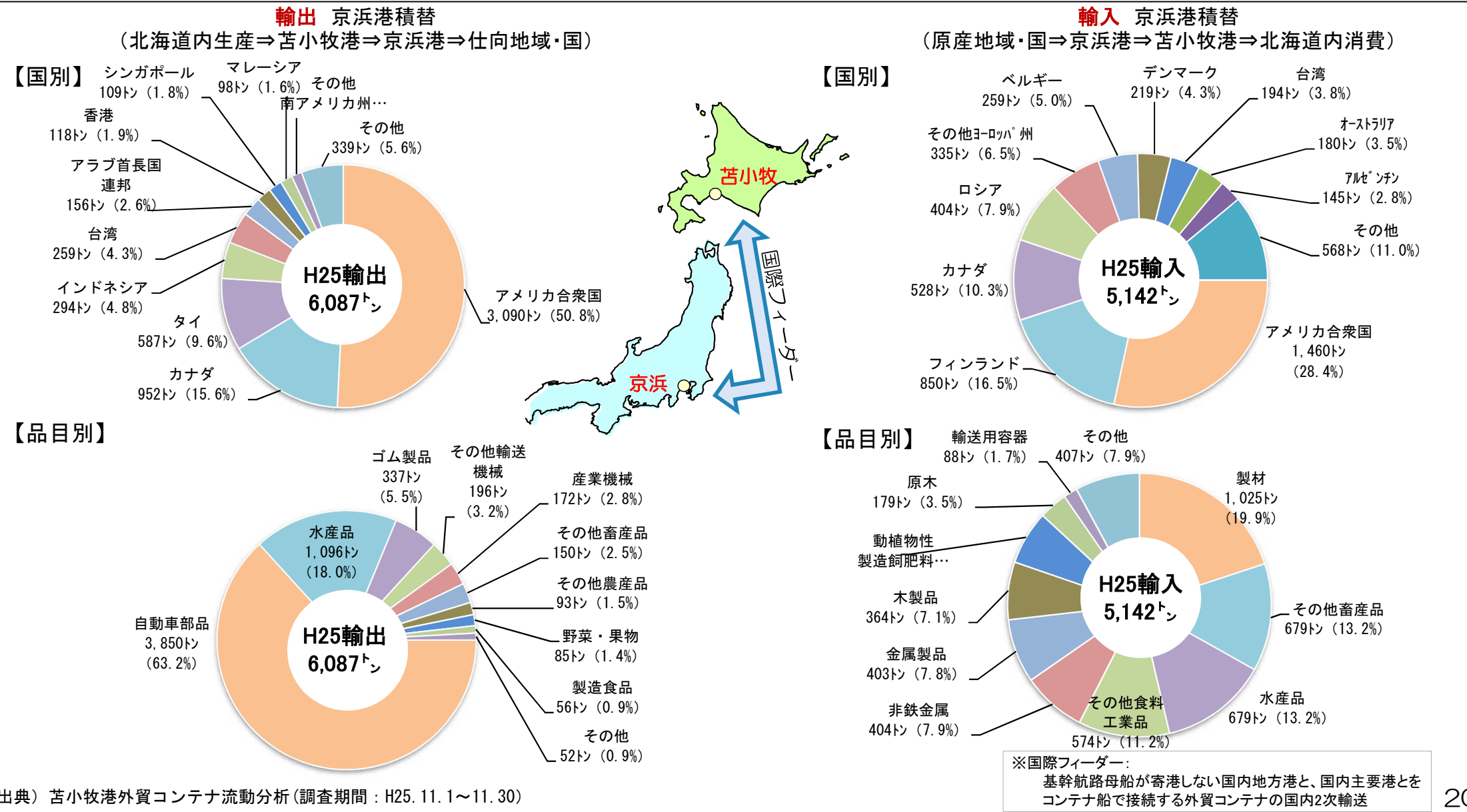
〔苫小牧港のコンテナ航路の寄港地〕



3.苫小牧港の現状

4-4) コンテナ(国際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。

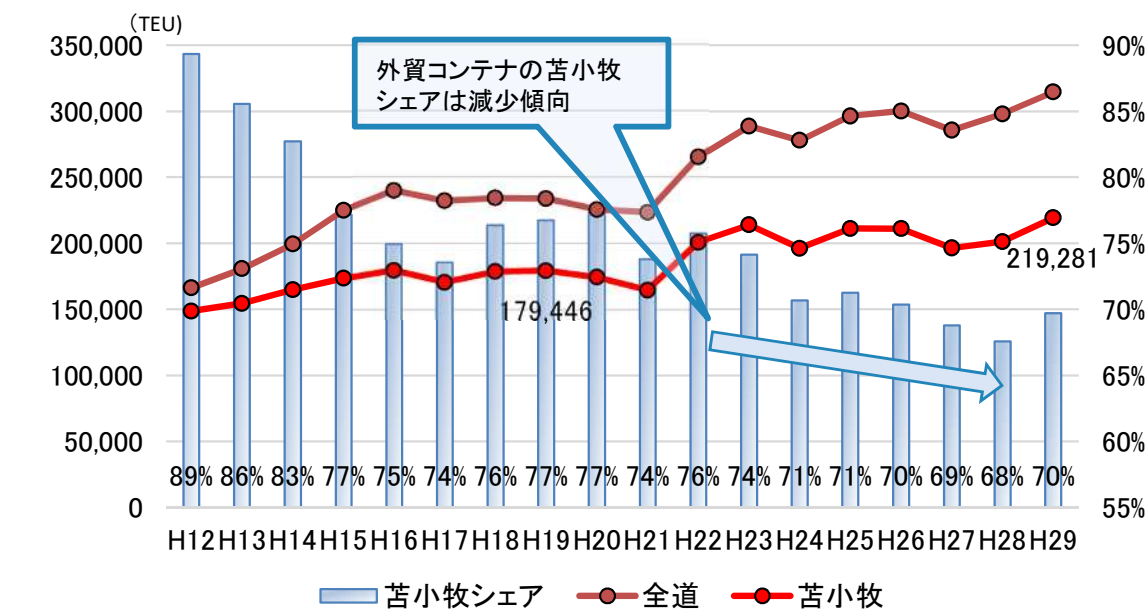


3. 苫小牧港の現状

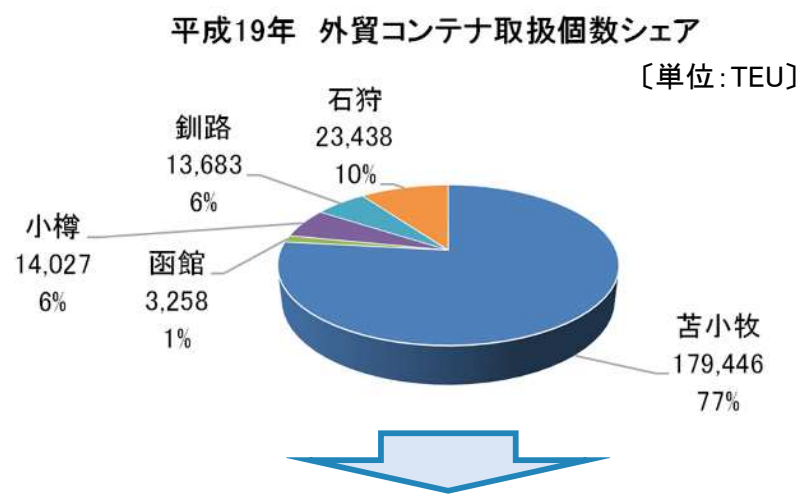
4-5) コンテナ(苫小牧港の道内シェア)

- ◆ 苫小牧における外貿コンテナ(個数、貨物量)は取扱いを伸ばすも、全道シェアは年々減少している。
(10年前の平成19年と平成29年を比較すると、77%→70%)
- ◆ 一方、国際フィーダー航路は、北海道内では苫小牧港のみ京浜港を結ばれている。(平成29年には過去最高の取扱個数となっている。)

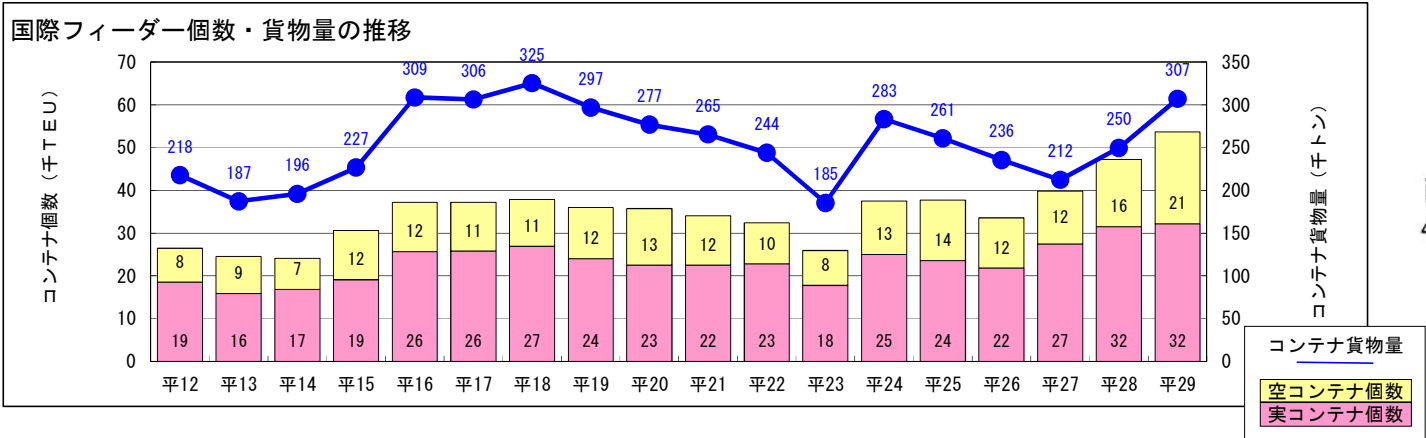
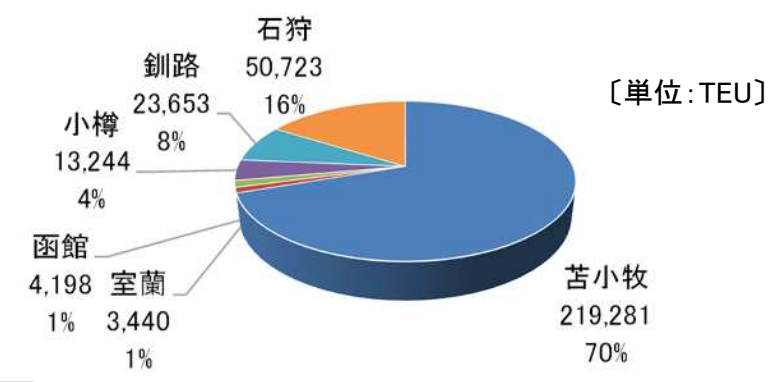
〔外貿コンテナ年次推移と近年の傾向〕



〔外貿コンテナ個数シェア〕



平成29年 外貿コンテナ取扱個数シェア

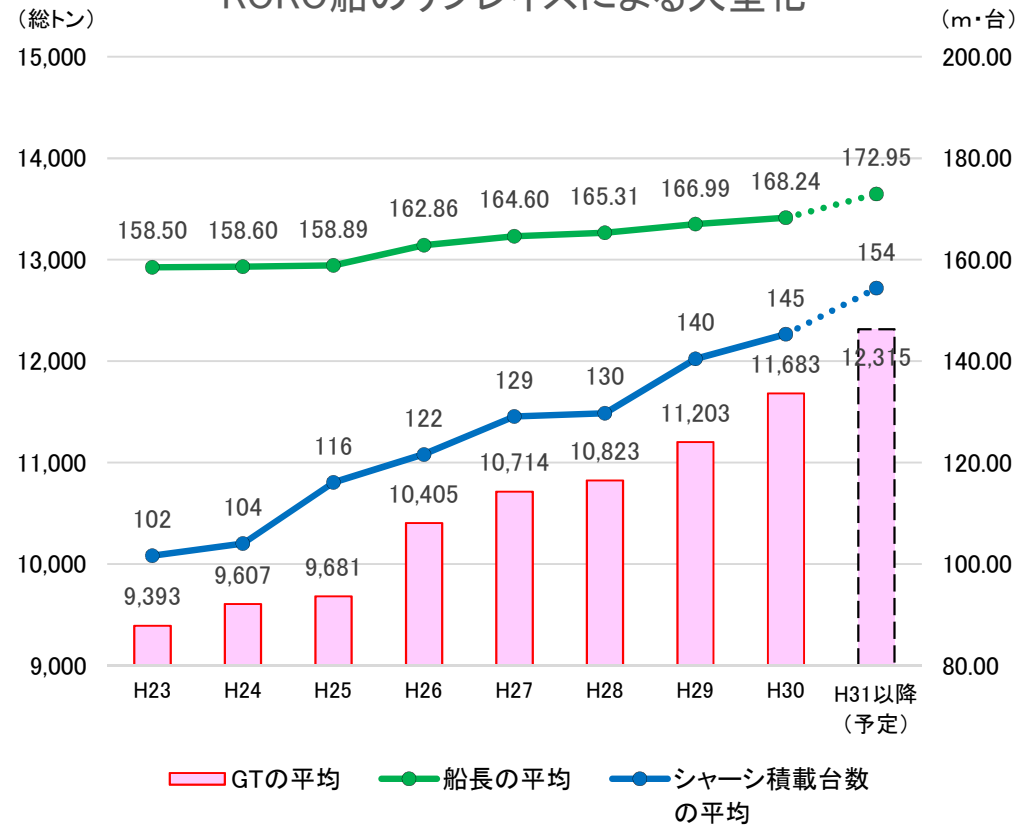


3. 苫小牧港の現状

5-1) 船舶の大型化(RORO船・フェリー)

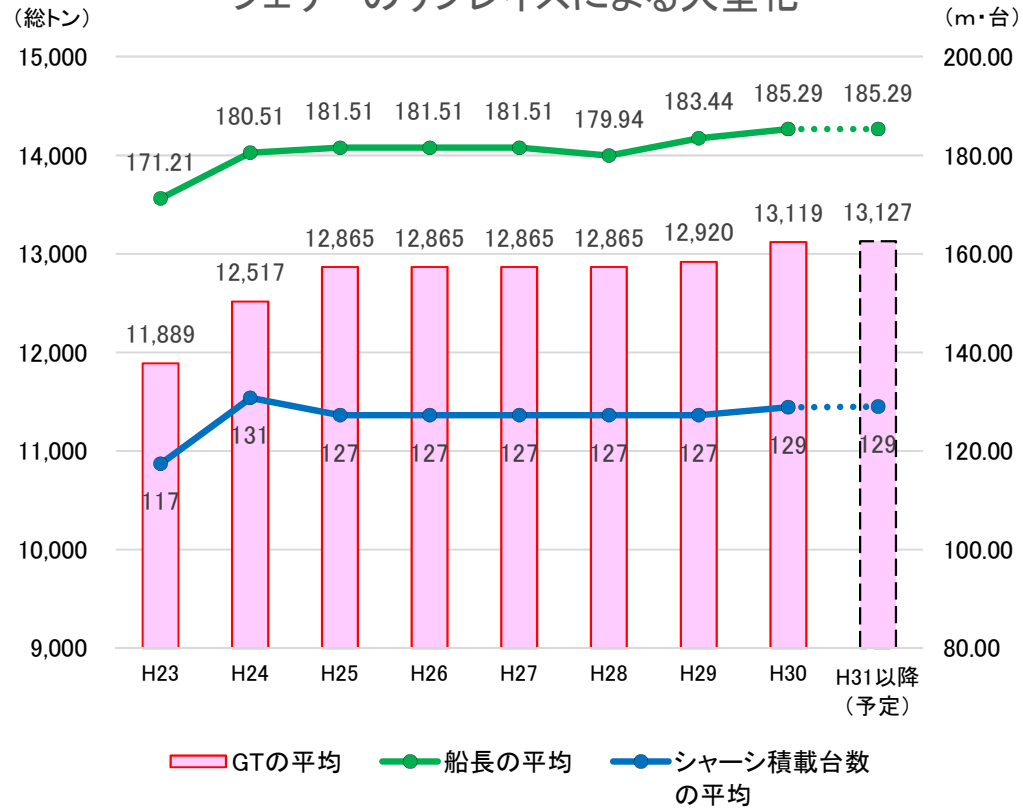
- ◆ 苫小牧港に就航しているRORO船は大型化が進んでいる。大型化の背景には、繁忙期の積み残し解消や新たな貨物の取り込みといったことに加え、耐候性の向上、燃費の向上、輸送品質の安定といった効果があることが挙げられている。
- ◆ 一方、西港区を利用するフェリーについては、岸壁サイズや入港制限等から船の長さ(全長)は最大で200m未満と変わらないものの、リプレイスの際には乗用車甲板を大きくし、旅客の多い夏場において乗用車が貨物甲板に溢れることを解消し、貨物輸送の安定化を図っている。船の長さにかかる入港制限のない東港区では、220mを超える船が就航している。

RORO船のリプレイスによる大型化



平成24年から平成30年までの間に16隻がリプレイス
平成31年以降も5隻がリプレイスを予定

フェリーのリプレイスによる大型化



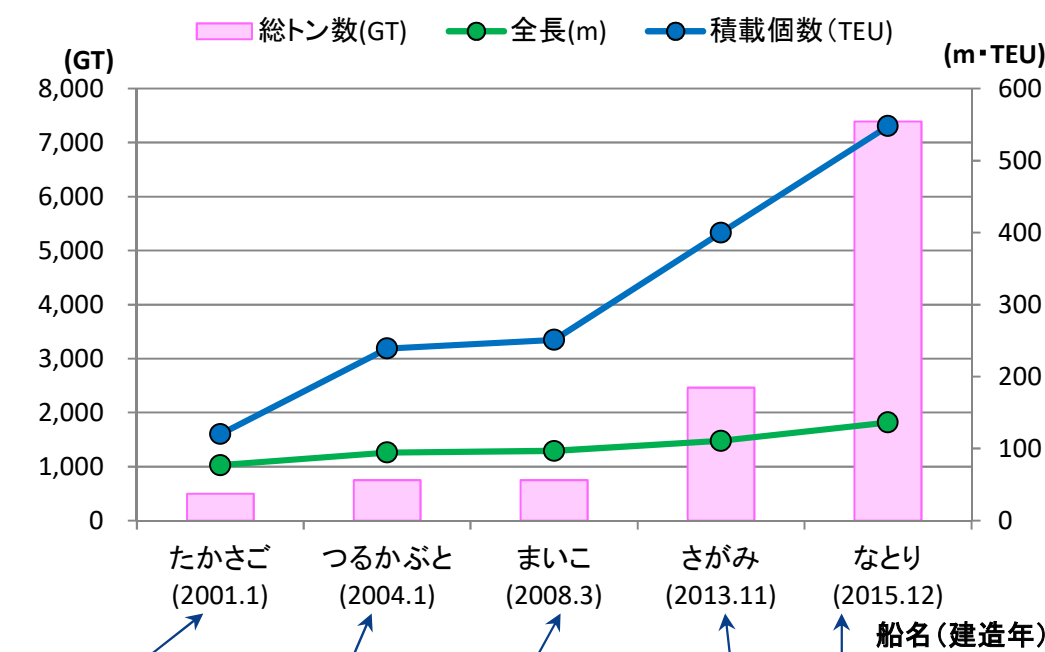
平成24年から平成30年までの間に7隻がリプレイス
平成31年以降も1隻がリプレイスを予定

3. 苫小牧港の現状

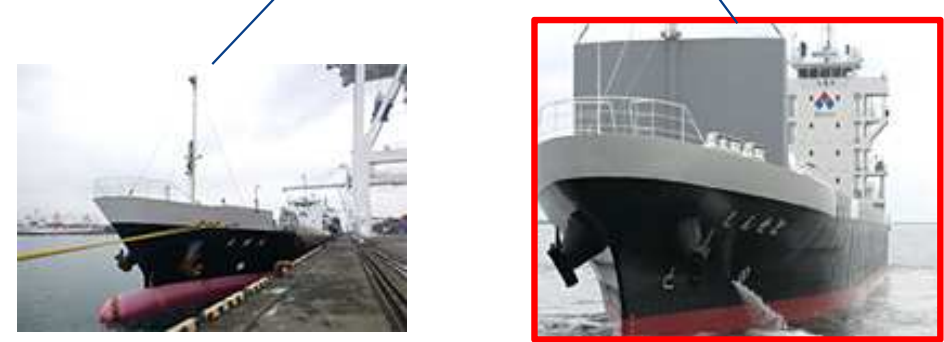
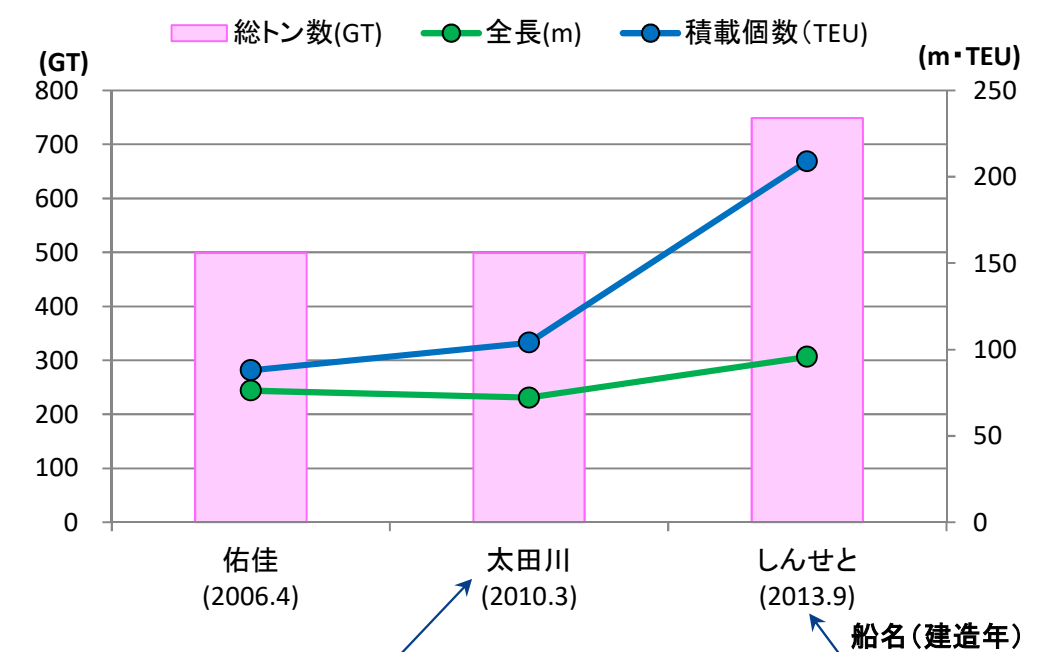
5-2) 船舶の大型化(国際フィーダー船)

◆ 苫小牧港に就航している井本商運(株)、鈴与海運(株)が運航する国際フィーダー船は大型化が進んでいる。背景としては、京浜港等の国際コンテナ戦略港湾への集荷を進めるための「フィーダー機能強化事業」により内航コンテナ船舶の新造・大型化が進められたことによる。

〔井本商運運航の国際フィーダー船〕



〔鈴与海運運航の国際フィーダー船〕



苫小牧港に現在就航している国際フィーダー船

3. 苫小牧港の現状

6-1) 安全・安心(耐震強化岸壁)

- ◆ 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



3. 苫小牧港の現状

6-2) 安全・安心(信号管制による西港区の利用)

- ◆ 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、港則法により管制信号による入出港・港内航行を定めている。
- ◆ 海事関係官庁及び海事関係者の合意に基づき、特定の大型船舶の航行に対して「X信号」により、他のすべての船舶を止め安全対策を講じている。
(1回に30分～1時間程度発令)

〔管制信号〕

信号の種類	信号の意味
I (点滅)	・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)	・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
F (点滅)	・500総トン以上の船は入出港禁止 ・500総トン未満の船は入出港可
X (点灯)	・港長の指示を受けた船舶以外の船舶は入出港禁止

出典)港則法施行規則 第二十条の二 別表第四

〔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	40隻	80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	14隻	28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)	5隻	5回	一般貨物船
	59隻	113回	

出典)平成29年港湾統計データから独自算出

〔木材チップを荷揚げした後、出港する大型船〕



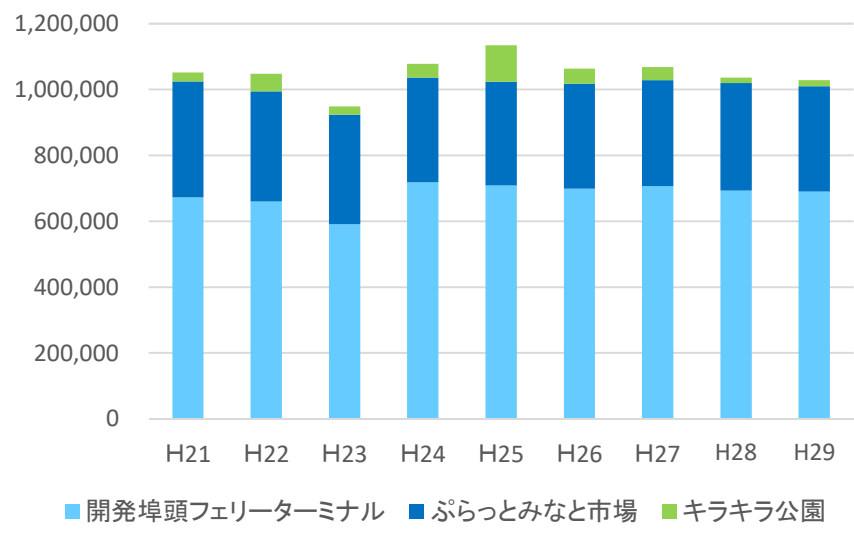
3. 苫小牧港の現状

7-1) 観光・交流(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。
- ◆平成30年3月、苫小牧港の活性化に取り組む「みなとオアシス苫小牧運営協議会」が、苫小牧港管理組合から港湾協力団体として指定されている。



〔みなとオアシス苫小牧構成施設利用者数推移(人)〕



3. 苫小牧港の現状

7-2) 観光・交流(観光資源としての工場夜景の活用)

- ◆ 苫小牧市と苫小牧観光協会は、2014年2月に発行した「とまこまい産業観光GUIDE」で北海道を代表する工業都市 苫小牧で見学できる産業・工場施設等の他、キラキラ公園や西港臨海部など計8箇所の産業夜景を紹介している。
- ◆ 工場夜景は、暗闇に浮かび上がる工場の灯りの幻想的な雰囲気が人気を呼び新たな観光資源として注目を集めており、夜景スポット等を写真により紹介する「工場夜景展」の開催や、市民グループが「facebook」で工場夜景の美しさや魅力を発信している。この他、とまこまい港まつりでは、「花火&産業夜景鑑賞バスツアー」を開催し人気となっている。

〔「とまこまい産業観光GUIDE」で紹介している産業夜景〕

★ 王子製紙苫小牧工場
作業灯に照らされて浮かび上がる「紙のまち」苫小牧を象徴する王子製紙の夜景。
マニアル (P11, 25頁) / 800-280

★ グランドホテルニュー王子
高さ約80m、市内一高いレストランでロマンチックな夜景を眺めながら食事を楽しめます。
マニアル (P10, 20頁) / 800-280

★ 増海公園
対岸に立地する工場群を最も近く広範囲で見ることが出来る眺めた夜景スポットです。
マニアル (P11, 25頁) / 800-280

★ 東港国際コンテナターミナル
24時間稼働している国際コンテナターミナル。光の中に浮かぶ巨大なコンテナ・グレンと貨物船の迫力は圧巻！
新入港券 (P11, 5頁) / 800-280

Factory Night view

工場のまち「苫小牧」に夜景が輝く

工場と港のまち「苫小牧」ならではの「産業夜景」眺望スポットを紹介！
工場と港が織りなす苫小牧らしい幻想的な夜景をお楽しみください。

美しい夜景が「ファンタジー」

※ 写真撮影は工場敷地内より観望所または周辺の公衆利用施設から行ってください。工場敷地内へ立ち入り禁止です。

産業夜景 スポットMAP

★ キラキラ公園 (北港臨海部)
公園全体がライトアップされ、稼働している貨物船やフェリーの灯りが幻想的な空間を作り出します。夜景の絶景スポット！
(P1) マニアル (P10, 18頁) / 800-280
(P2) ショッピングセンター (P10, 18頁) / 800-280

★ 緑ヶ丘公園展望台
海抜30mの山の上に立つ展望台から市内を一望出来ます。夏には花火大会が開催されます。
マニアル (P11, 25頁) / 800-480

★ フェリーターミナル入船公園
フェリーと対岸のコンテナの灯りが海面に落ち、美しい「コンテナ・グレン」を見えます。
新入港券 (P11, 5頁) / 800-280

★ 真砂町
精製所の作業灯がキラキラ輝く。
マニアル (P10, 18頁) / 800-280

〔苫小牧港の夜景〕

(西港区 開発フェリー埠頭)



(東港区 北海道電力(株)苫東厚真発電所)



3. 苫小牧港の現状

8-1) 安全・安心、観光・交流、他の港湾等との連携強化

- ◆「道央圏港湾の広域連携」
平成23年4月に、道央圏5港の港湾管理者(苫小牧港、室蘭港、小樽港、石狩湾新港、白老港)が、連携して取り組むことに基本合意し、クルーズ観光振興、防災機能強化などの分野で連携した取組が進められている。
- ◆「苫小牧港・白老港の連携活用方策検討勉強会」
隣接する地方公共団体の関連性を踏まえ、両港の特徴等を活用した「物流」、「観光・交流」、「防災」等の分野の更なる連携方策について検討し、更なる利便性の向上、利活用等を図る勉強会を平成28年10月に開催。その後、クルーズ客船の誘致を要望し平成29年5月に白老港へ寄航。苫小牧港からタグボートを白老港へ回航し港湾連携を図った。

〔道央圏港湾の広域連携〕



〔「道央圏港湾BCP」に基づく図上訓練の様子〕

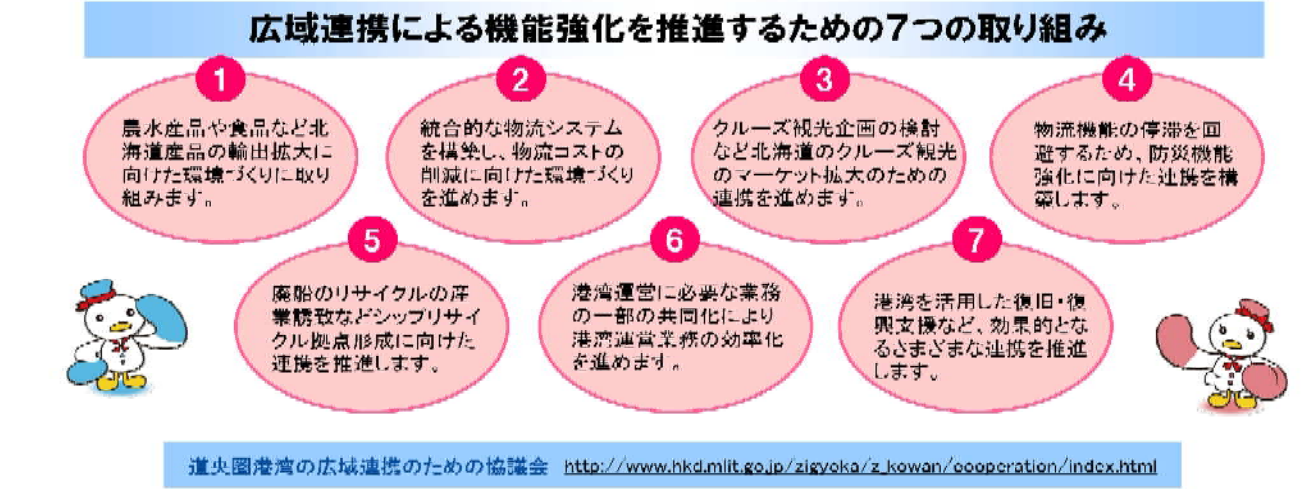


出典: 北海道開発局HP

〔苫小牧港・白老港の連携により、白老港にクルーズ船が寄航〕



H29.5.11 白老港に寄航した客船「ばしふいっく びいなす」



3. 苫小牧港の現状

8-2) 安全・安心、観光・交流、他の港湾等との連携強化

◆「苫小牧港と横浜港の協力体制構築のための連携協定」

平成30年3月、苫小牧港と横浜港において、国際フィーダー航路等を活用した海上輸送ネットワークを強化し、今後見込まれる東南アジアとの貿易の拡大など海上物流の変化に的確に対応し、荷主の利便性向上を図ることを目的として連携協定を締結。

〔連携内容〕

- (1) 苫小牧港と横浜港との連携による海上輸送ネットワークの充実強化
- (2) 荷役機械、電気設備等の管理・運営面における技術協力
- (3) LNGバンカリング拠点形成に向けた情報交換、国等への施策提言
- (4) 国際コンテナ物流に関する情報交換、国等への施策提言及び予算要望

〔協定締結の様子〕



(右から苫小牧港管理組合 佐々木専任副管理者、
横浜市 伊東港湾局長)

◆「苫小牧市と八戸市の交流連携協定」

平成30年7月、苫小牧市と八戸市において、フェリー航路を活用した交流人口の拡大や、新たな海外コンテナ航路の開設等による物流機能の強化等の面において、都市間連携による相乗効果を得ることを目的として連携協定を締結。

〔連携内容〕

・観光 ・スポーツ ・物流、貿易

〔協定締結の様子〕



(右から岩倉苫小牧市長、小林八戸市長)

「はちとまネットワーク」

「はちとま」とは八戸市・苫小牧市の略称であり、また、「ネットワーク」とは、フェリー航路やコンテナ航路での繋がりが、両地域と人と人の繋がりを意味している。



◆「苫小牧港初の港湾協力団体の指定」

平成30年3月、港湾管理者と協力して港湾の管理等を適正かつ確実に行うことができる「みなとオアシス苫小牧運営協議会」を港湾協力団体に指定。

〔活動を行う港湾の区域〕

- ・開発埠頭フェリーターミナル
- ・北ふ頭緑地(キラキラ公園)
- ・漁港区

〔活動内容〕

- ・花いっぱい活動
- ・みなと写生会及び作品展
- ・みなとウォーク
- ・苫小牧漁港ホッキまつり
- ・キラキラ公園花壇整備



〔手交式の様子〕



(右から苫小牧港管理組合 佐々木専任副管理者、岩倉管理者、
みなとオアシス苫小牧運営協議会 石森会長、
大西事業推進部会長)