苫小牧港港湾計画の変更について（一部変更・軽易な変更）

苫小牧港管理組合　施設部　計画課

はじめに

苫小牧港は昭和 38 年 4 月に「石炭の積出港」として開港して以来、苫小牧市の発展に大きく貢献してきました。現在では、内貿取扱貨物量が、北海道内の約半分に相当する 1 億トンを超え、平成 13 年から全国 1 位となっており、立地企業の原材料の搬入や製品の出荷、道民の暮らしに欠かせない物資の輸送を支える北海道の海の玄関口として大きな役割を担っています。

特に当港でのフェリー・RORO 船は週 100 便を超える充実した航路を有し、北海道と本州を結ぶ物流の大動脈を形成しており、内貿ユニットロード輸送における国内有数の物流拠点となっています。

昨今、我が国では少子高齢化社会を迎え、労働力不足が深刻化しています。物流においては、トラックドライバー不足は大きな問題となっており、トラック輸送から鉄道や船舶への輸送転換など、効率化の取組が行われています。当港においても、就航するフェリーや RORO 船のリプレイスに合わせた大型化が図られており、輸送の効率化が進められています。

バース混雑への対応と公共埠頭・防災機能の強化

西港区中央北ふ頭では、バルク船の利用急増により、年間約 470 隻の滞船や、保管倉庫等から遠い岸壁の利用による横持ち輸送等の非効率な荷役を強いられております。

また、東港区においては、国際コンテナターミナルの水深 12m 岸壁が緊急物資輸送用及び幹線貨物輸送用の耐震強化岸壁に位置付けられていますが、「平成 30 年北海道胆振東部地震」の際、当該岸壁では緊急物資輸送船や被災者支援船と、コンテナ定期航路との併用が困難な状況にありました。

西港区中央北ふ頭を利用するバルク船

東港区周文ふ頭を利用するフェリー

荷役効率化の対応とポートサービス船及び漁船等の安全かつ効率的な利用

西港区南ふ頭は、製紙工場の原材料となるパルプや古紙の輸入等で岸壁背後の上屋が使用され、また、近年ではバルク貨物のほか、RORO 船の利用も増加しており、多目的な岸壁として多種多様な品目を取扱っております。

現在、南ふ頭では RORO 船の利用を対象とした岸壁改良が行われており、老朽化が著しい上屋の撤去及びエプロンの拡幅が進められております。今後も南ふ頭において貨物の一時保管場所としての上屋の需要があることから、代替上屋の建設が可能な用地の確保が求められております。

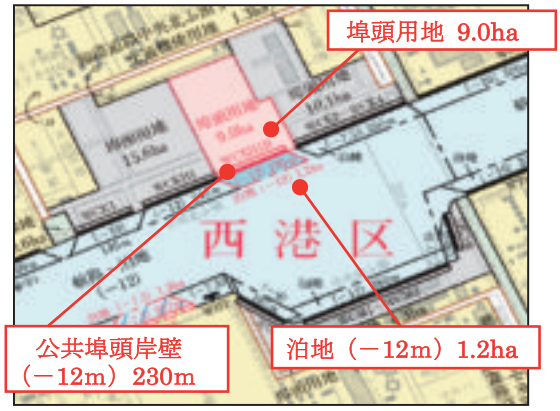
さらに、苫小牧港を利用するフェリー、RORO 船のリプレイスによる大型化に伴って、ポートサービス船の大型化も進んでおり、小型船だまりの狭隘化に対応した係留施設および泊地範囲の拡大とともに、漁港区の利用再編による係留施設の拡大が必要となっています。

西港区南ふ頭背後の用地

西港区小型船だまりを利用するポートサービス船や漁船

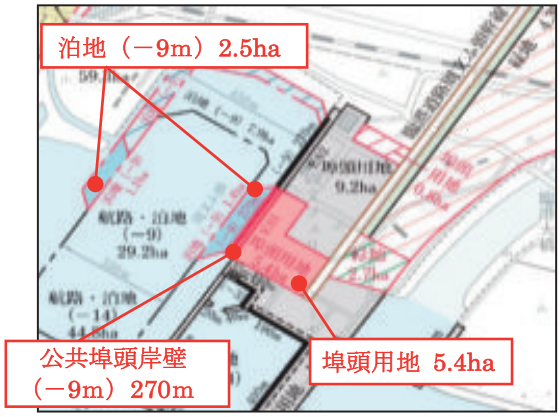
港湾計画(一部変更)の概要

西港区中央北ふ頭は、既設の木材ドルフィン(－10m)1バースを廃止し、水深12m、延長230mの公共岸壁及び埠頭用地9.0haを計画して混雑の解消を図るとともに、埠頭再編による取扱貨物の適正配置及び利用効率化を図るものであります。



中央北ふ頭　港湾計画図（平成31年3月）

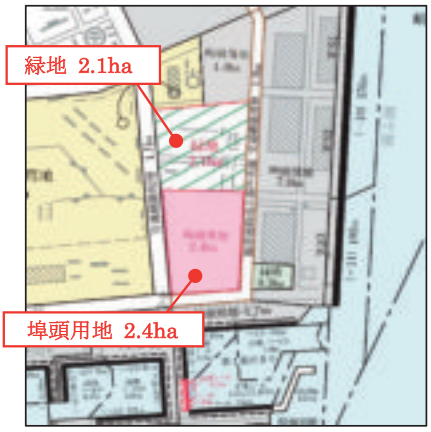
東港区周文ふ頭は、大規模地震発生時の緊急物資輸送の確実な実施のため、浜厚真地区のRORO船等の利用に対処する岸壁(既定計画)を耐震強化岸壁とし、水深9m、延長270mの公共岸壁及び埠頭用地5.4haに変更するものであります。



周文ふ頭　港湾計画図（平成31年3月）

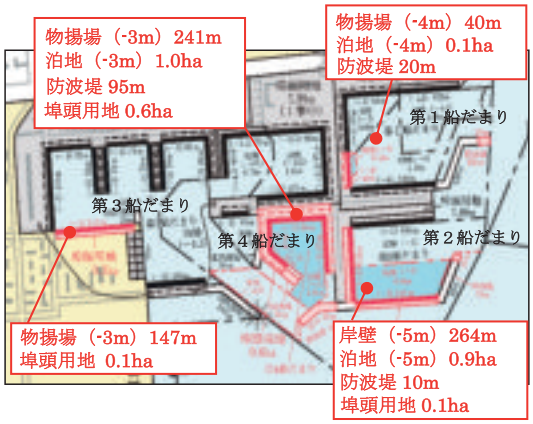
港湾計画(軽易な変更)の概要

西港区南ふ頭は、複合一貫輸送ターミナル改良事業に対応した埠頭用地の確保のため、緑地4.5haを埠頭用地2.4ha、緑地2.1haに土地利用計画を変更するものであります。



南ふ頭　港湾計画図（平成31年1月）

西港区小型船だまりは、ポートサービス船の大型化、漁港区の利用再編、狭隘化に対応した利用船舶の安全かつ効率的な利用を図るため、小型船だまり計画、土地造成計画及び土地利用計画を変更するものであります。



小型船だまり　港湾計画図（平成31年1月）

おわりに

当港では、平成31年3月に概ね20～30年後の苫小牧港の目指す姿である「苫小牧港長期構想」を策定したところです。

この中で、苫小牧港が担う役割として、北海道におけるフードポート、スマートポート、レジリエンスポートの3つのビジョンを掲げ、そのための機能強化として、14の施策を展開していくことにしています。

引き続き、苫小牧港に期待される役割を果たしていけるよう、労働力不足への対応や農水産品の輸出拡大など、新たな要請や課題についての検討を進め、港湾機能の強化の取組に繋げていきたいと考えております。