

4. 主な港湾計画の内容

港湾計画では、目標年次における港湾の能力(取扱貨物量、船舶乗降旅客数等)、港湾施設の規模及び配置、港湾の環境の整備及び保全、土地造成及び土地利用計画等を定めておりますが、施設計画の概要及び位置図は下図のとおりとなっております。

なお、改訂内容の詳細は、小樽市のホームページで閲覧できます。

5. おわりに

今後の港湾行政を進めていく際には、港湾計画に基づいた施設整備などを行いながら、小樽港の活性化はもとより、地域経済全体の活性化に結び付けていきたいと考えております。

最後になりますが、港湾計画の改訂にあたり、ご指導、ご協力を賜りました、北海道開発局をはじめとする関係機関の皆様に、この場を借りて感謝申し上げます。

苫小牧港ガントリークレーン 4 号機供用開始

苫小牧港管理組合

苫小牧港では、令和2年に製作に着手したガントリークレーン4号機が、令和3年12月に完成し、同月17日から供用を開始しました。平成24年以来9年ぶりの増設であり、既設の3基と併せて4基体制となりました。

今回供用を開始したガントリークレーン4号機は、既設の1、2号機同様オンデッキ5段積み13列のコンテナ船に対応することができます。

最大3船同時着岸ができる中央ふ頭は、ガントリークレーンの増設により、計画的な定期点検の実施や故障発生リスクの低減、3船同時荷役の向上などに寄与し、更なる安定的、継続的なサービスの提供が可能となりました。

ガントリークレーンは、三重県の工場で作成・組立及び試運転、各種試験を行った後、苫小牧港東港区中央ふ頭へ輸送を行っています。

船舶の往来に支障を与えず、コンテナターミナルの機能を維持させながら据付することとしたため、水域の占用範囲を小さくできる「ロールオン、ロールオフ工法」(自走による台船上へ積載、陸揚げ)を採用し、

台船を用いた海上輸送を行っています。

海上輸送にあたっては、太平洋側の航行経路である伊良湖水道や犬吠埼などでの海象条件の悪化を受け、出港予定日を繰り下げましたが、三重県の製作工場でロールオンしてから、約5日間の航行を経て苫小牧港に到着しました。

到着後、ガントリークレーンは台船から仮設のレールを介して岸壁上へロールオフしました。次にクレーン全体をジャッキアップし、ロールオン時に90度回転させてあった車輪などの走行装置を既設レールと同じ方向に合わせ、スロープダウン後に、所定の駐機位置まで自走により移動しました。

駐機位置では、輸送用の補強材の取り外しや各種部材の取り付け、給電ケーブルの接続、試験調整を行い操作性や安全性を確認し、無事に供用を開始させることができました。

苫小牧港は、今後も北海道の物流を支える重要な役割を担うコンテナターミナルとして、より一層の円滑で安全なサービスを提供できるよう、関係機関と連携を図りながら取り組んでまいります。



苫小牧港でのロールオフ



初荷役の状況

