



別紙 2

釧路港
国際バルク戦略港湾の
選定に向けた計画書（目論見）
（概要版）

平成22年8月

釧路港港湾管理者
北海道釧路市



1. 釧路港の概要	1
2. 目的	2
3. 目標	4
4. 輸入の効率化のための企業連携の促進	5
5. 大型船舶に対応した港湾機能の拠点的确保	7
6. 「民」の視点での効率的な運営体制の確立	8
7. 船舶の運行効率改善のための制限の緩和等	9
8. 物流コスト削減効果	10
9. 地理的優位性	12

Kushiro

釧路港の概要

- 釧路港は、我が国の食料供給基地である東北海道一円を背後圏とする東北海道の物流拠点港。
- 東港区は、日本有数の漁業基地が形成されるとともに、様々な地域のイベント等が開催される賑わいの拠点。
- 西港区は、基幹産業に関連するバルクやユニットロード貨物が取扱われる港湾物流の拠点。
トウモロコシ等の飼料原料を取扱う第2埠頭において、「国際バルク戦略港湾」としての新たな施設を展開。



2 目的

Kushiro

釧路港の目指すべき姿

- 北米至近の地理的特性を活用した、他港湾よりも効果的な物流コストの削減。
- ガルフ地域やパナマ運河の施設規模に対応した大型船によるトウモロコシの輸入。
- トウモロコシの安価かつ安定的な輸送体制の構築。
- 我が国の酪農業・畜産業のコスト削減と経営基盤の強化に寄与。
- 国民に対する安全・安心な食料の供給に寄与。

Kushiro

1 食糧(食料)や産業を取り巻く状況

- 新興国の経済発展等により、穀物を中心とした食糧の獲得競争がグローバルに展開。
- 国民の食に対する安全・安心への関心の高まり。
- 飼料原料となる穀物の国際価格の高騰及び乳製品等の需要減退と価格低迷。

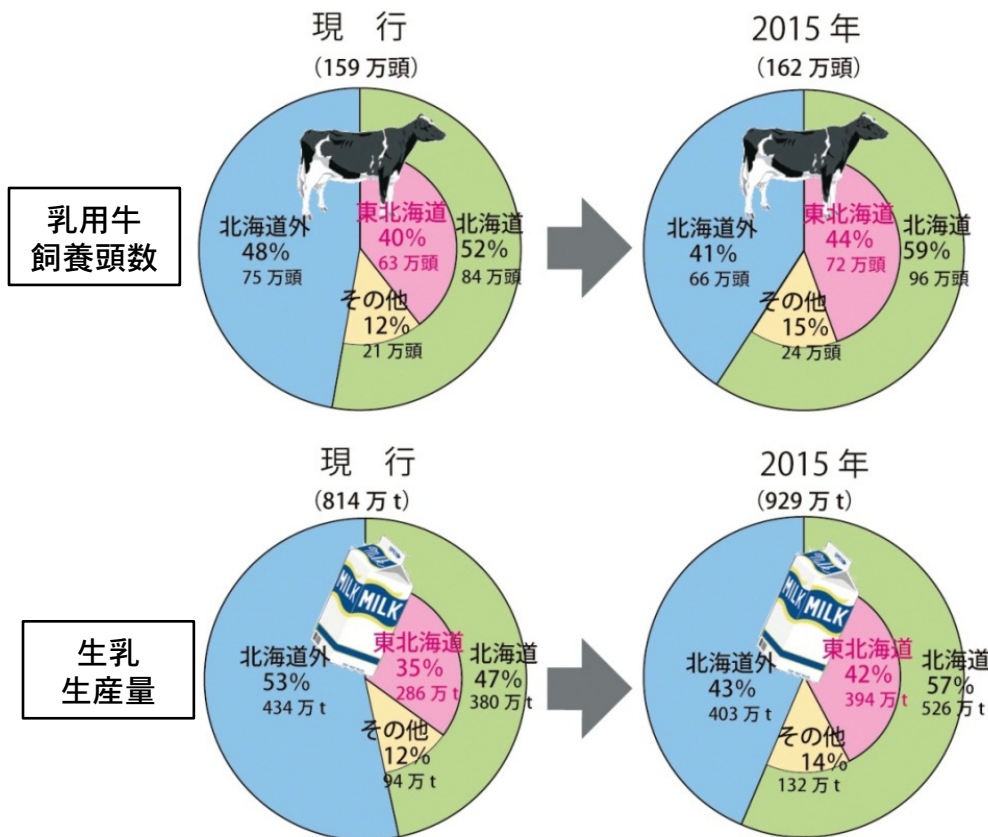
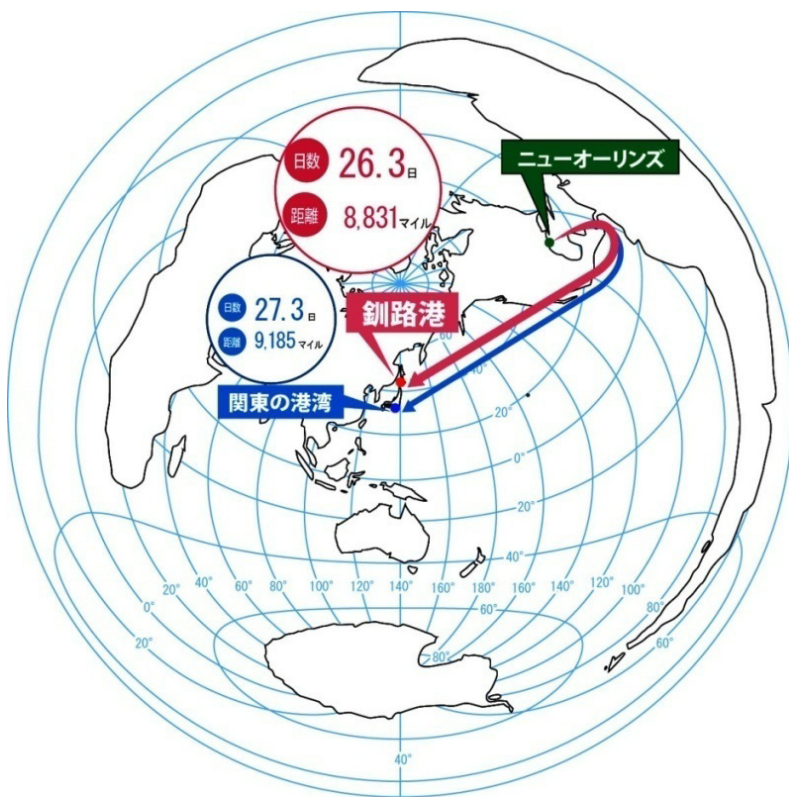
Kushiro

2 世界最大の穀物輸出国である米国の状況

- 米国における最大のトウモロコシ産出地域であるガルフ地域では、航路の-16.8 mへの増深計画が連邦政府より承認済み。
- パナマ運河では、2015年の完成を目指し、-15.2 mの第三閘門が建設中。

3 我が国の酪農業における釧路港の重要性

- 我が国の港湾において、北米至近の不凍港であり、関東の港湾と比べ、ガルフ地域からの海上航路が354マイル短く、1日程度の輸送期間の短縮が可能。
- 2015年における東北北海道の乳用牛飼養頭数及び生乳生産量は、それぞれ72万頭（全国の44%）、394万トン（全国の42%）と推計。



3 目標

Kushiro

現行

- 穀物荷役バース。 (-12m)
- 鹿島港からの2港寄り輸送。

Kushiro

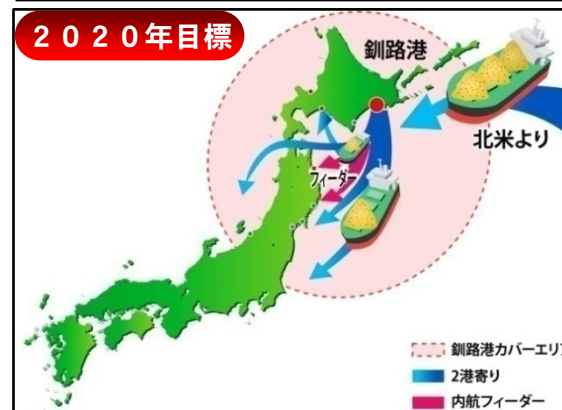
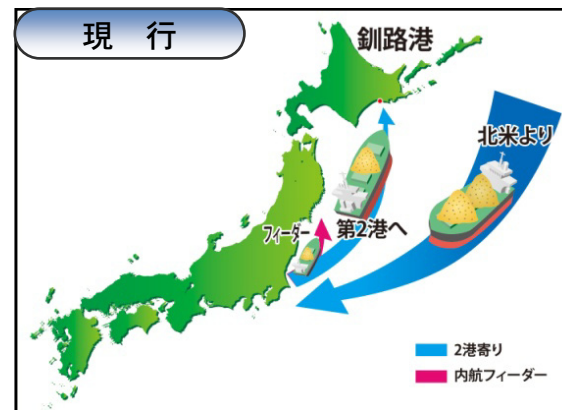
2015年目標

- パナマックス船対応の施設整備。 (-14m施設整備)
- パナマックス船の共同配船。
- 系統企業の連携が図られている港湾を仕向港として、2港寄り及び内航フィーダー輸送網の構築。

Kushiro

2020年目標

- ポストパナマックス船対応の施設整備。 (-17m施設整備)
- ポストパナマックス船の共同配船。
- 概ね東日本をカバーする2港寄り及びフィーダー輸送網の構築。



Kushiro

1 ターミナルの一体化・共同利用

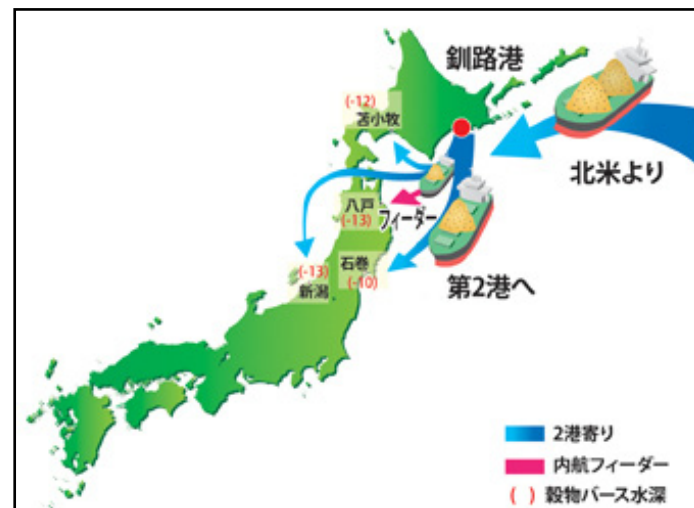
- 西港区第2埠頭では、系統企業及び商系企業が公共岸壁及び荷役機械等を共同利用しており、既にターミナルの一体的な利用が実現。
- 「釧路西港開発埠頭(株)」が荷役機械及びベルトコンベア等の一元管理を受託。



2 輸送船舶の共同配船の実施と他港湾への輸送網の構築

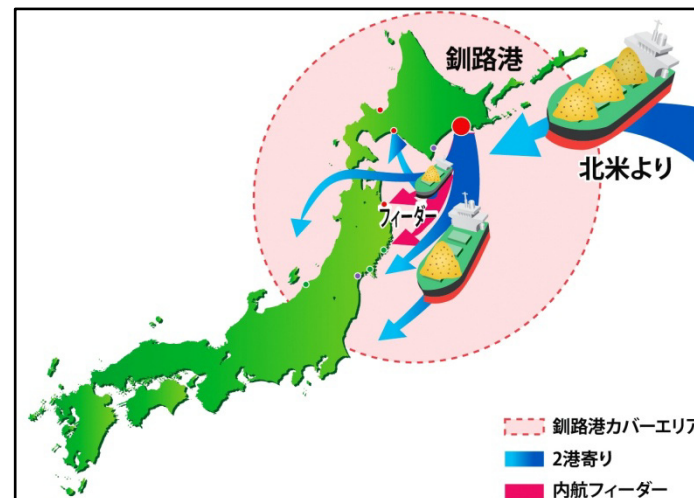
2015年目標

- 釧路港に立地する系統及び商系が連携したパナマックス船の共同配船を実施するとともに、苫小牧港の系統との連携による共同配船の体制拡大。
- 系統企業の連携が図られている苫小牧港、石巻港、新潟港を仕向港としたパナマックス船の2港寄り輸送及び八戸港を仕向港とした内航フィーダー輸送体制の構築を積極的に行い、2020年の概ね東日本をカバーする釧路港を核とした輸送網の基礎を構築。



2020年目標

- 概ね東日本の港湾との連携を図り、ポストパナマックス船の共同配船の実施。
- 2港寄り輸送の仕向港は、バース水深13m以深である港湾を、また、内航フィーダー輸送の仕向港は、バース水深12m以浅である港湾を基本として、国内における効率的な輸送網の確立。



Kushiro

1 新たな施設整備と荷役機械の能力向上

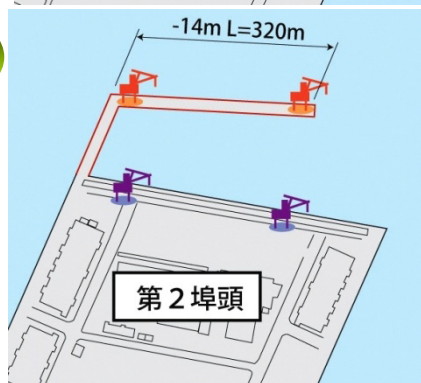
現 行



○荷役バース：-12m 480m

○荷役機械：400t/h×3基
(総荷役能力：1,200t/h)

2015年目標



○荷役バース：-14m 320m (新設)
-12m 480m (既設)

○荷役機械：800t/h×2基 (新設)
400t/h×2基 (既設)
(総荷役能力：2,400t/h)

2020年目標



○荷役バース：-17m 320m (増深)
-12m 480m (既設)

○荷役機械：800t/h×2基
400t/h×2基 (更新)
(総荷役能力：2,400t/h)

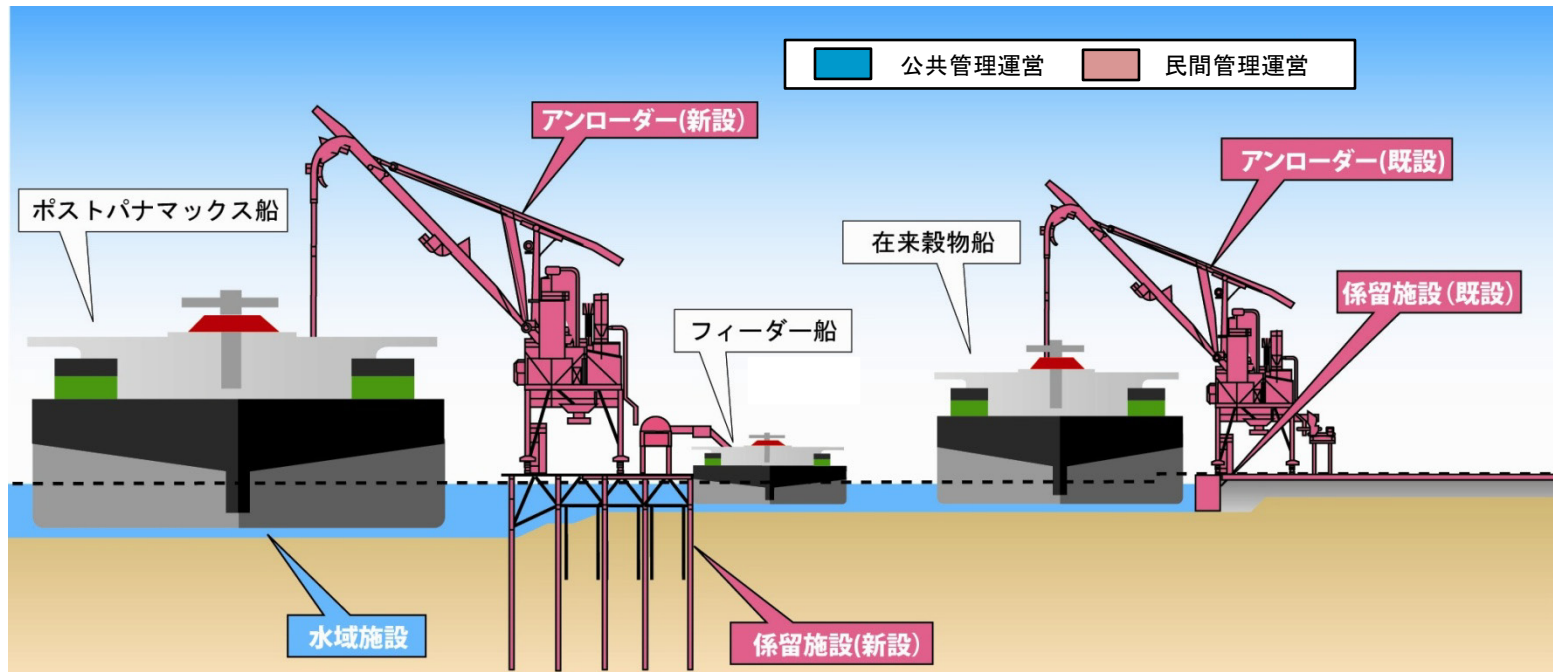
6 「民」の視点での効率的な運営体制の確立



Kushiro

1 ターミナル運営への「民」の手法導入

- 2020年を目標に、「鉦路西港開発埠頭株」によるターミナルの一体的な管理運営体制の構築。
- 荷役機械等の上物施設は、港湾管理者が「鉦路西港開発埠頭株」へ貸付け。
- 下物施設のうち岸壁は、国が「鉦路西港開発埠頭株」に貸付け。



Kushiro

1 内航フィーダー船に対する入港料及び岸壁使用料の全額減免

- 内航フィーダー船に対して、入港料及び岸壁使用料の全額の減免措置を行い、トウモロコシ輸送の拠点港湾としての効果を全国に裨益させ、国内飼料価格の低減に寄与。

Kushiro

2 新たな荷役機械の設置及び24時間体制による荷役時間の短縮

- 釧路港揚げのトウモロコシの荷役時間の短縮を図るため、荷役能力を向上させた新たな荷役機械の設置と24時間体制の荷役作業を行い、国内飼料価格の低減に寄与。

物流コスト削減効果

Kushiro

物流コストの削減効果（トウモロコシ1トン当たり）

- 釧路港において、現行の物流コストに対して、概ね15%～25%の削減効果。
- 2港寄り及び内航フィーダー輸送の仕向港である、概ね東日本に位置する港湾において、現行の物流コストに対して、概ね13%～28%の削減効果。

Kushiro

1 北米至近の地の利を活かした外航輸送コストの削減

○ 我が国の港湾において北米至近である地理的特性を活用することで、外航輸送コストの削減。

	距離 (マイル)	運航日数 (日)	輸送コスト (ドル/トン)
釧路港	8,831	26.3	30.2
関東	9,185	27.3	31.4
九州	9,742	29.0	33.3

Kushiro

2 大型船の受入れを可能とする施設整備による海上輸送コストの削減

○ 2015年迄にパナマックス船に対応した施設整備を行うとともに、2020年迄にポストパナマックス船に対応した施設整備を行うことで、海上輸送コストを削減。

船型	輸送コスト (ドル/トン)
ハンディマックス船	42.2
パナマックス船	36.4
ポストパナマックス船	31.4

Kushiro

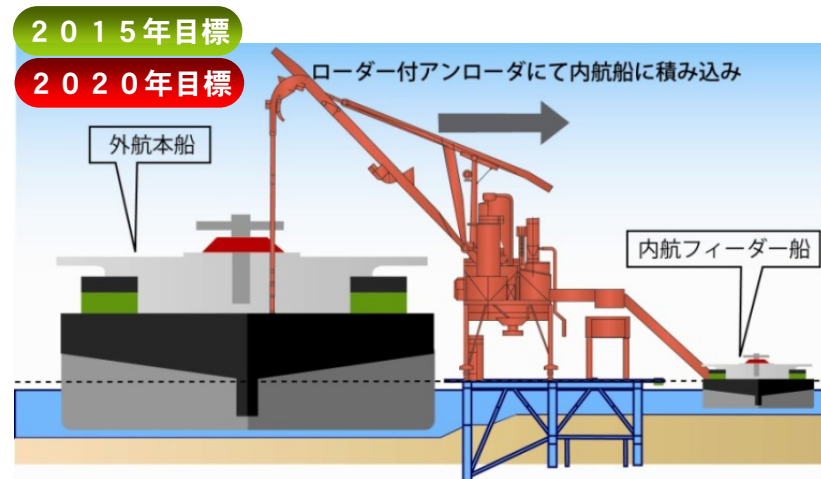
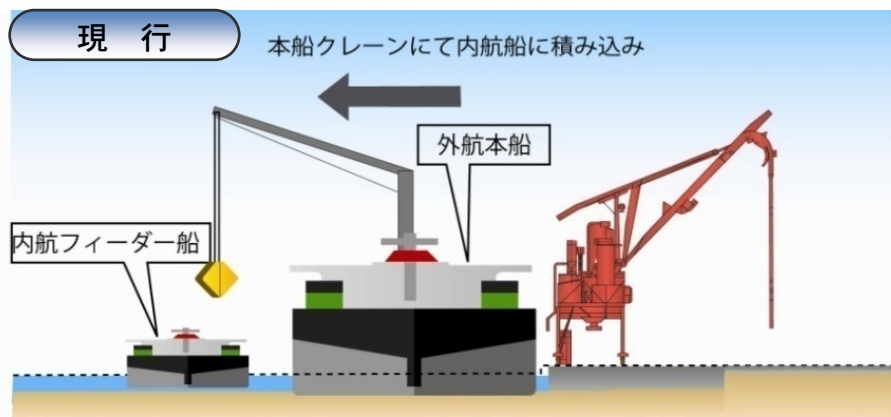
3 内航フィーダー船に対する港湾使用料の全額減免

○内航フィーダー船に対する入港料及び岸壁使用料の港湾使用料の全額減免。

Kushiro

4 新たな荷役機械の設置による内航フィーダー輸送コストの削減

○ポストパナマックス船等の本船から内航フィーダー船へ直接荷役を可能にする荷役機械の設置により、時間当たりの荷役効率の向上を図り、物流コストの削減。



Kushiro

1 北米及び国内の他港湾との位置関係

- 北米至近の地理的特性を活用することにより、他港湾よりも効果的な物流コストの削減が可能。
- 東北海道の太平洋側に位置しているため、太平洋側及び日本海側の他港湾の双方に対して、効率的な2港寄り及び内航フィーダー輸送が可能。
- 空荷となった本船のオーストラリア等の諸外国への効率的な配船も可能。



2 一次消費地までの位置関係

- 背後圏の一次消費地への陸上輸送距離は、概ね100km圏内であり、輸送時間は、概ね2～3時間以内。
- 北海道横断自動車道等の地域高規格道路の整備により、更なる効率的な陸上輸送網の構築。
- 背後圏で生産された酪農製品は、内航RORO定期船によって、毎日首都圏へ輸送。

高速自動車国道	
	供用区間
	整備計画区間
	うち新直轄方式区間
	基本計画区間
	予定路線区間
一般国道自動車専用道路	
	供用区間
	事業区間 (着工準備を含む)
	計画区間
高速自動車国道に並行する 一般国道自動車専用道路	
	供用区間
	事業区間

