

# 苫小牧港港湾計画（改訂）

## 1. 要 請

### 【現 況】

苫小牧港は、北海道南西部太平洋岸に位置し、西港区と東港区からなる海岸線延長約24km、港湾区域約14,300haの広大な水域を有する港湾である。西港区は昭和38年4月、東港区は昭和55年10月にそれぞれ供用を開始し、以来、北海道の流通拠点として重要な役割を果たし、昭和56年5月に特定重要港湾に指定された。

今日の苫小牧港は、北海道全体の港湾取扱貨物量の約半分を取扱っており、北米や東アジア、東南アジア等を結ぶ外貿定期コンテナ船や外国貨物船が寄港する国際貿易港であるとともに、他の国内主要港とを結ぶ、国内最多の内航定期航路を有する拠点港として、北海道はもとより我が国の経済及び国民の生活に大きく寄与している。

### 【港湾計画改訂の背景】

苫小牧港を取り巻く状況は近年大きく変化しており、中国をはじめとする東アジア地域の急速な発展により、今後、これら地域とのさらなる交易の活発化が期待されており、増大する外貿コンテナ貨物に対応するため、外貿コンテナ貨物の取扱機能の強化を図る必要がある。

また、内貿貨物においては、フェリーやRORO船により輸送される内貿ユニット貨物の増大と船舶の大型化の進展により、背後用地の狭隘化、係留施設延長の不足等の問題が生じており、内貿ユニット貨物の取扱機能の強化が求められている。

近年、臨海部にリサイクル企業が進出してきており、循環型社会の実現に向けたリサイクルポートとしての機能強化や北海道の産業競争力を支えるため、輸送コスト低減に向けたバルク船の大型化に対応する機能強化が求められている。

さらに、本港は我が国の国際海上コンテナ輸送を担う中核国際港湾と位置付けられ、北海道経済と北海道民の生活を支える港湾として大きな役割を担っていることから、大規模地震発生時における緊急物資輸送及び物流機能の維持に対応する必要がある。

## 2. 計画の基本方針

「発展するアジア経済圏に北海道を組み込む“要となるみなと”」を目指すため、平成30年代前半を目標年次として、以下の方針の下、港湾計画を改訂する。

【物流】国際・国内輸送ネットワーク拠点としての機能強化

【交流・環境】交流、観光の拠点づくりと住民参加による快適な「みなとまちづくり」・良好な港湾環境づくり

【安全】安全・安心で信頼性の高い港湾空間の形成

港湾管理者連絡先

苫小牧港管理組合施設部計画課 ひらた まつい 平田、松井

TEL:0144-34-5551,FAX:0144-34-5554

### 3. 苫小牧港の位置

【苫小牧港位置図】



【苫小牧港現況写真】

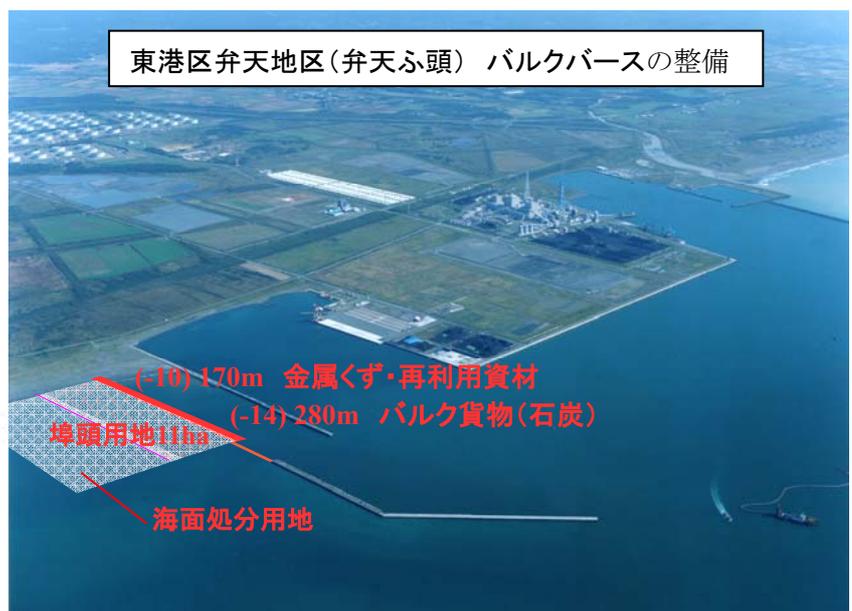


### 4. 計画の概要

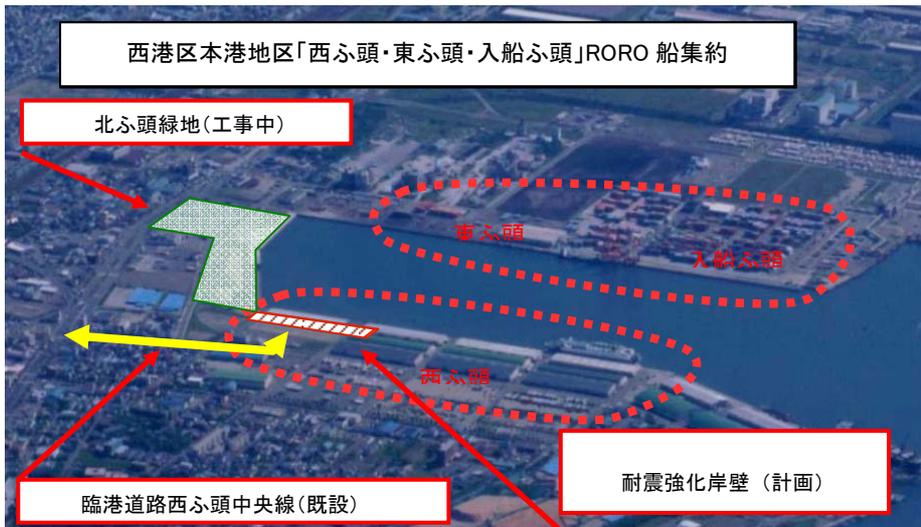
○循環型社会の実現及び産業競争力強化に対応するため、東港区弁天ふ頭に大水深の公共バルクバースの配置とリサイクルポート機能の強化を図る。

- ・十分な背後ヤード、大水深を備えたバースの整備
- ・リサイクル産業関連貨物の増大に対応したバースの整備

水深 14m 延長 280m  
水深 10m 延長 170m  
埠頭用地 11ha



○内貿ユニット貨物の物流サービス水準の向上のため、西港区の内貿ユニットロード機能を再編し本港地区に集約するとともに、住民の避難や緊急物資輸送のための大規模地震対策を図る。また、東港区浜厚真地区において内貿ユニットロード機能展開による強化を図る。

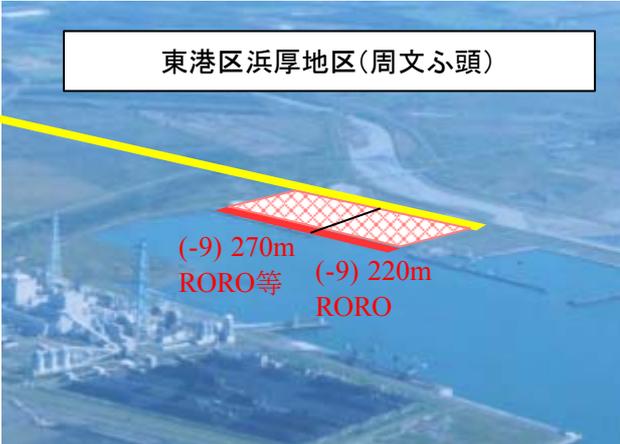


・内貿ユニットロードの集約  
(西港区)

入船ふ頭(RORO、貨物船)  
水深 14m 延長 280m  
東ふ頭1~2号(RORO)  
水深 9m 延長 440m  
西ふ頭(RORO)  
水深 9m 延長 660m

・内貿ユニットロードの展開(東港区)  
(RORO 等)

水深 9m 延長 220m  
水深 9m 延長 270m  
埠頭用地 15ha(うち 7ha 既設)



○外貿コンテナ貨物の増大への対応と効率的な荷役のため国際コンテナターミナル機能の東港区への集約・強化を図るとともに、大規模地震発生時の物流機能の維持と住民の避難や緊急物資輸送等に対応し、復旧活動の支援機能を確保する。



・外貿コンテナ機能の西港区から東港区への移転  
(H19.3 一部変更対応済)

水深 14m 延長 330m  
水深 12m 延長 240m  
(大規模地震対策)  
埠頭用地 30ha  
(うち 20ha 既設)  
緑地 4ha  
臨港道路(中央ふ頭幹線)

