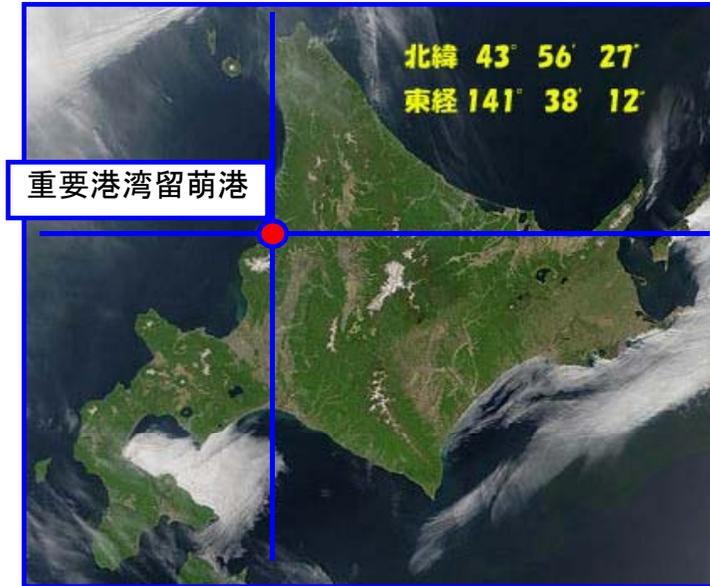


留 萌 港

日本海側拠点港の 選定に向けた計画書



平成23年7月
港湾管理者
北海道留萌市

留萌港の概要

- 留萌港は北海道西北部の日本海に面しており、道央都市の札幌市からは北方約130km、旭川市の西方約80kmの距離に位置。
- 明治43年3月の第26回帝国議会において留萌港築港が決定され、平成22年には築港100年を迎えた。
- 港湾区域の面積は882ha、8つの地区に分けられ、年間貨物取扱量は約113万トン
- 主要品目は、石油製品・セメント・輸入石炭（ロシア等）・木材で旭川市を含む上川地域などを消費地としている。
- 道北の産業・経済を支えるエネルギー供給拠点として、生活関連の物流拠点港として重要な役割を果たし21世紀を迎えている。

計画の目的と目標

□留萌港の果たす役割を

- ・道北日本海側で唯一の木材取扱港と災害時の物資供給やデポジット機能の役割を持つ拠点港づくりを目的とする。

□国内の木材需要に対応・・・2015年目標

- ・留萌港は北海道日本海側の港湾で、唯一、輸入木材の取扱港であるほか、道産材積み出し港としての機能も有している。
- ・国内の木材需要の期待に合わせ、道産材の更なる移出増加を図り、これまで取扱実績のない北米材を加える。

□背後圏に安定的な供給・・・2025年目標

- ・耐震性能を持つ三泊地区－12m岸壁を3万DWT級木材貨物船の係留可能に整備。（北洋材の輸出減少を北米材でシフトする）



留萌港の背後圏域は、建築資材などの生産と原木の供給地となっており、この生産の継続と木材の需要に応える。

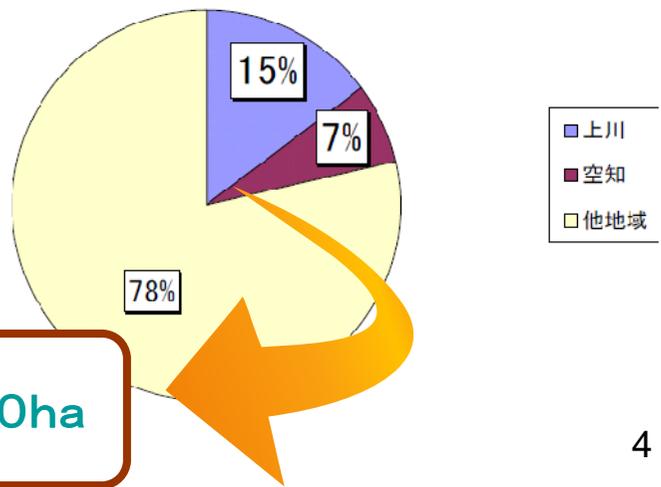
計画の背景(留萌港背後の森林面積)



木材需要量(供給量と同じ)単位:千m ³	
全国	63,210
北海道	6,344
北海道の供給量 6,344千m ³ のうち	
道産材の比率	57%
輸入材の比率	43%

森林面積(単位:千ha)	
北海道	5,539
うち上川・空知	1,181
全国	25,097

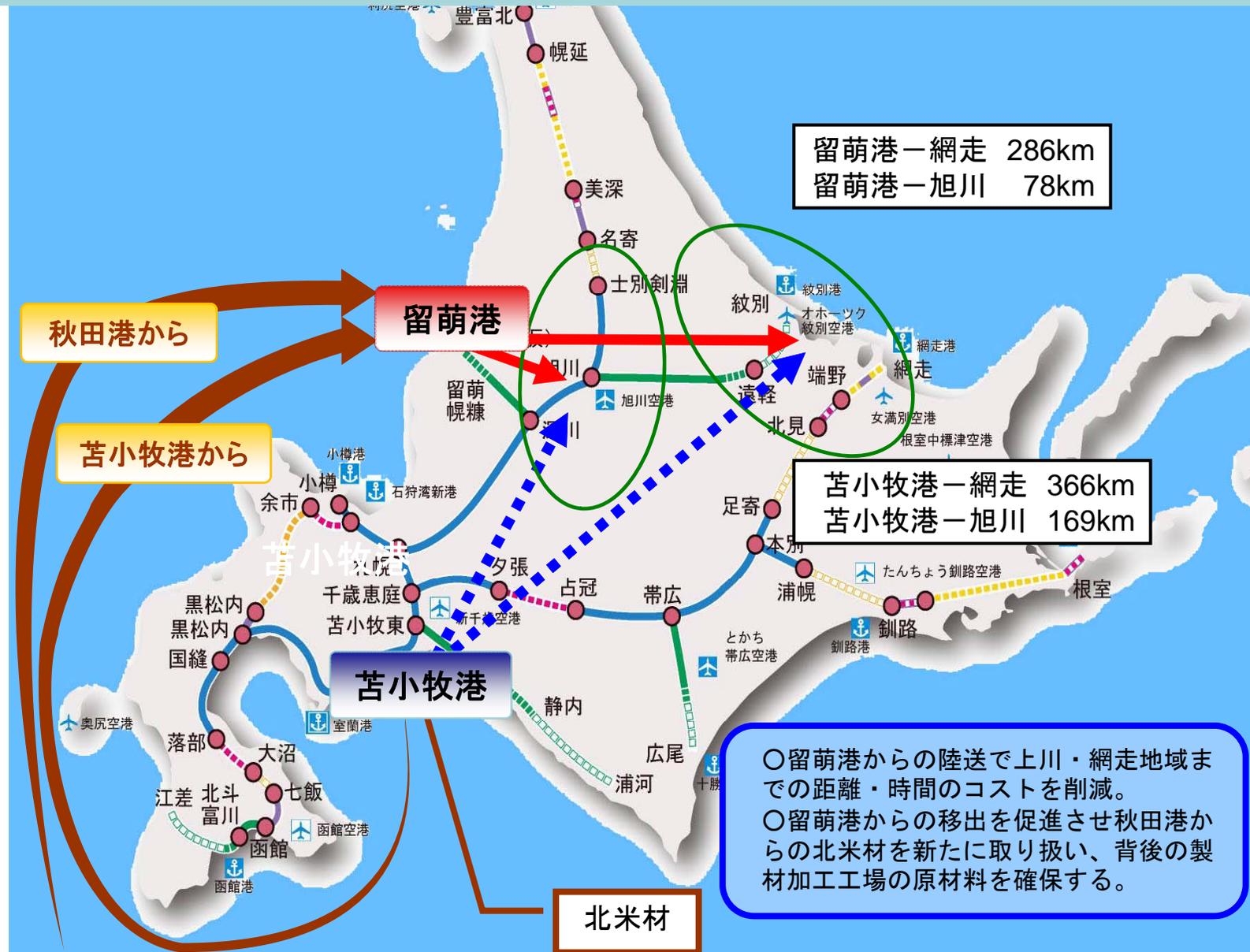
留萌港背後の森林面積割合



留萌港背後圏には大きな森林需要が控えている

全道の森林面積の22%・1,181,000ha

計画の内容



計画の内容

道産材の移出は住宅建材や震災の復興計画には10年単位の期間がかかる。まちづくりに欠かせない建築資材を道産材活用で移出促進。

道産材の移出帰り便で北米材を移入し、留萌港背後圏の製材工場で製品生産材料に供する。

輸入材のシェアは北洋材と北米材では、ほぼ同量だが、今後の関税影響を考慮し、北洋材は現状を維持し、北米材の取扱を目標。

北洋材の減少分を北米材にシフトすることで、製材工場の原材料を確保し、生産の継続性を維持

上川・網走で消費される苫小牧港の輸入米材を交通網整備効果により、留萌港から陸路移送。留萌港からの流通で距離と時間のメリットが大

北米材の確保、保管のため、3万DWT級貨物船の係留可能なバースを三泊地区耐震強化岸壁に整備。



防災拠点ネットワーク



地震等の災害時における留萌港の対応として、生活関連物資(留萌港においては、石油製品、木材、セメント)の安定的な国内輸送と北海道内での物資供給は重要な役割である。

留萌港は北海道道北日本海側に位置する物流拠点港としての機能のほか、災害時において太平洋側他港湾の機能が失した場合にも、三泊地区の耐震強化岸壁(12m)を利用することで、災害支援物資受入れと積み出しの両面機能と物流の代替機能を保持し、背後圏域における経済の持続性確保を図る。

耐震強化岸壁での国内・道内他港湾からの海上輸送受入

高速道路網による供給と物流の代替

港湾機能の低下

太平洋側での地震等発生



必要とされる整備



2025年を目標に三泊地区における3万DWT級船舶に対応した拠点確保と既存取扱品目との棲み分けを検討

実現のために

○留萌港利活用推進連絡協議会

留萌港を核として道北及び中・北空知圏域における物流改革及び産業の育成・誘致を推進するため自治体及び経済界が圏域相互の地域振興に寄与することを目的に「留萌港利活用推進連絡協議会」を組織。

⇒留萌港の利活用を背後圏域との連携により推進する。

○港湾計画の改訂

留萌港の港湾計画はH8年からH17年を計画期間として改訂。

⇒現状を踏まえた内容と将来的な留萌港物流機能を保持するため、改訂計画の検討を行う。