

釧路港 港湾計画 改訂

平成23年11月24日
交通政策審議会
第46回港湾分科会
資料 1-1



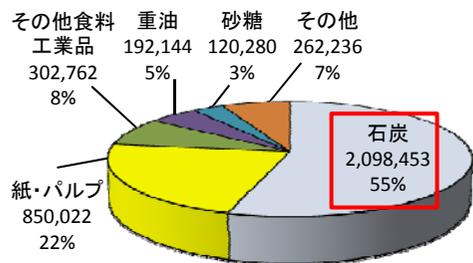
釧路港の概要

- 昭和40年頃は石炭、紙・パルプの移出や石油製品、水産品の移出が釧路港の主な取扱貨物であった。
- 現在では釧路港背後には**飼料工場や製紙工場等**、地域の基幹産業やその関連企業が数多く立地している。
- 平成21年の**取扱貨物量は約1,500万トン**、主な取扱貨物は、**とうもろこし、その他畜産品(生乳)**、紙・パルプ、石油製品である。
- 平成23年5月、国際バルク戦略港湾(穀物)に選定され、**我が国の穀物輸送を支える拠点港**として期待されている。

釧路港の取扱品目の内訳 (昭和45年)

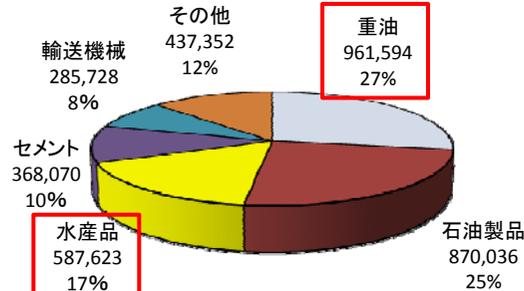
出典: 港湾統計

【移出】 3,825,897 t



石炭移出量全国4位
(シェア: 約1割)

【移入】 3,510,403 t



水揚量全国1位
(昭和44年~昭和52年、
昭和54年~平成3年)

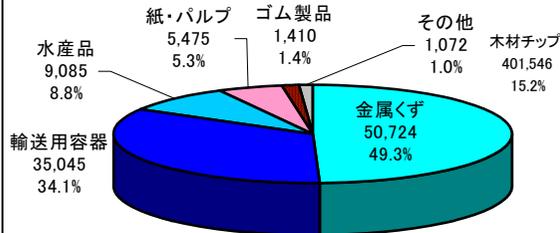
釧路港背後の飼料産業基地



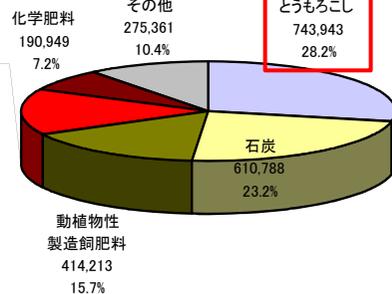
釧路港の取扱品目の内訳 (平成21年)

出典: 釧路港統計年報

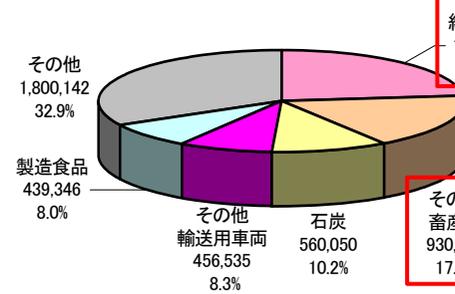
【輸出】 102,811 t



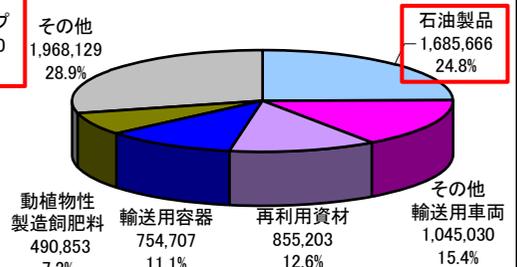
【輸入】 2,636,800 t



【移出】 5,469,573 t



【移入】 6,799,588 t

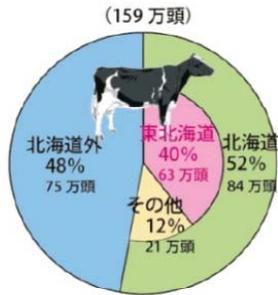


釧路港背後の産業

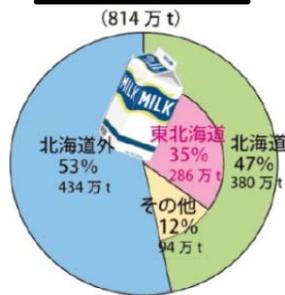
酪農

乳用牛飼養頭数と生乳生産量

乳用牛飼育頭数



生乳生産量



出典:「国際バルク戦略港湾の選定に向けた計画書」(釧路市)

釧路港の背後圏である東北海道は5,720戸の酪農家が生計を営んでいる。

- ・乳用牛頭数は全国の40%(63万頭)
- ・生乳生産量は全国の35%(286万トン)

RORO船(ほくれん丸)

- ・釧路港、茨城港(日立港区)間で毎日運航
- ・関東の生乳処理量の1割を輸送(企業ヒアリングによる)

紙・パルプ産業

紙・板紙・パルプの生産量(H17) 単位:千トン

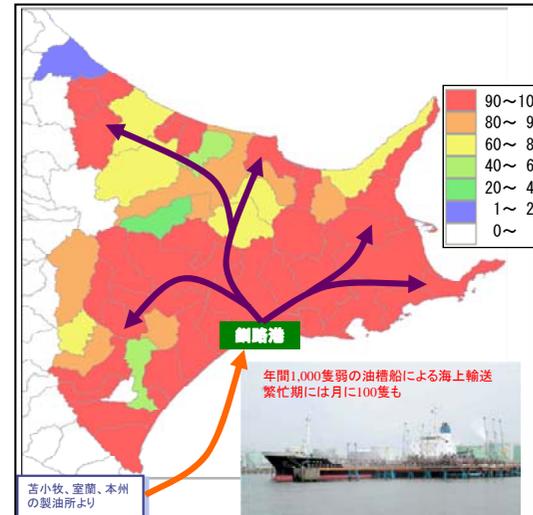
品目		全国	北海道	北海道のシェア[%]
紙	新聞	3,720	1,596	42.9
	印刷・情報用紙	11,499	1,295	11.3
	その他	3,682	182	4.9
パルプ		10,762	1,691	15.7

出典:「北海道における製紙関連貨物の物流動向について」(北海道開発局)

釧路港の背後における新聞紙の生産

- ・全国の1割(650万世帯の購読分に相当)

エネルギー



- ・東北海道で消費される灯油の9割が釧路港から供給
- ・石油製品の供給を8割以上を釧路港に依存している市町村は道東51市町村のうち40市町村(約78%)

左図: 各市町村への石油製品供給量のうち釧路港経由の製品が占める割合

出典:平成16年陸上出入貨物調査より
釧路港湾事務所作成

港湾計画の基本方針

◆既定計画の基本方針（平成8年改訂）

（目標年次：おおむね平成20年）

【物流・産業】

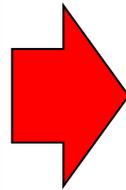
- 我が国における食糧基地として、生乳、野菜等の生産及び産業が集積する北海道東部の流通拠点として、外内貿物流機能を強化する。

【人流・交流】

- 賑わいと潤いのあるウォーターフロント空間の形成、快適な港湾環境の形成を図るため、フィッシャーマンズワーフ計画を進めるとともに、クルージング需要に対応した機能の確保等を図る。

【安全・防災】

- 大規模地震災害に対処し、国際・国内物流機能の維持、緊急避難及び緊急物資輸送を確保するため、耐震性の高い港湾施設を確保する。



◆今回計画の基本方針

（目標年次：平成30年代後半）

【物流・産業】

東北海道を代表する物流拠点港としての機能強化

- 国際バルク戦略港湾選定による穀物取扱機能の拡充・強化
- 外内貿ユニットロードターミナル機能の強化
- 多様なエネルギーの供給機能の確保・強化

【人流・交流・環境】

豊かな自然環境と調和した賑わいの国際交流拠点空間の確保

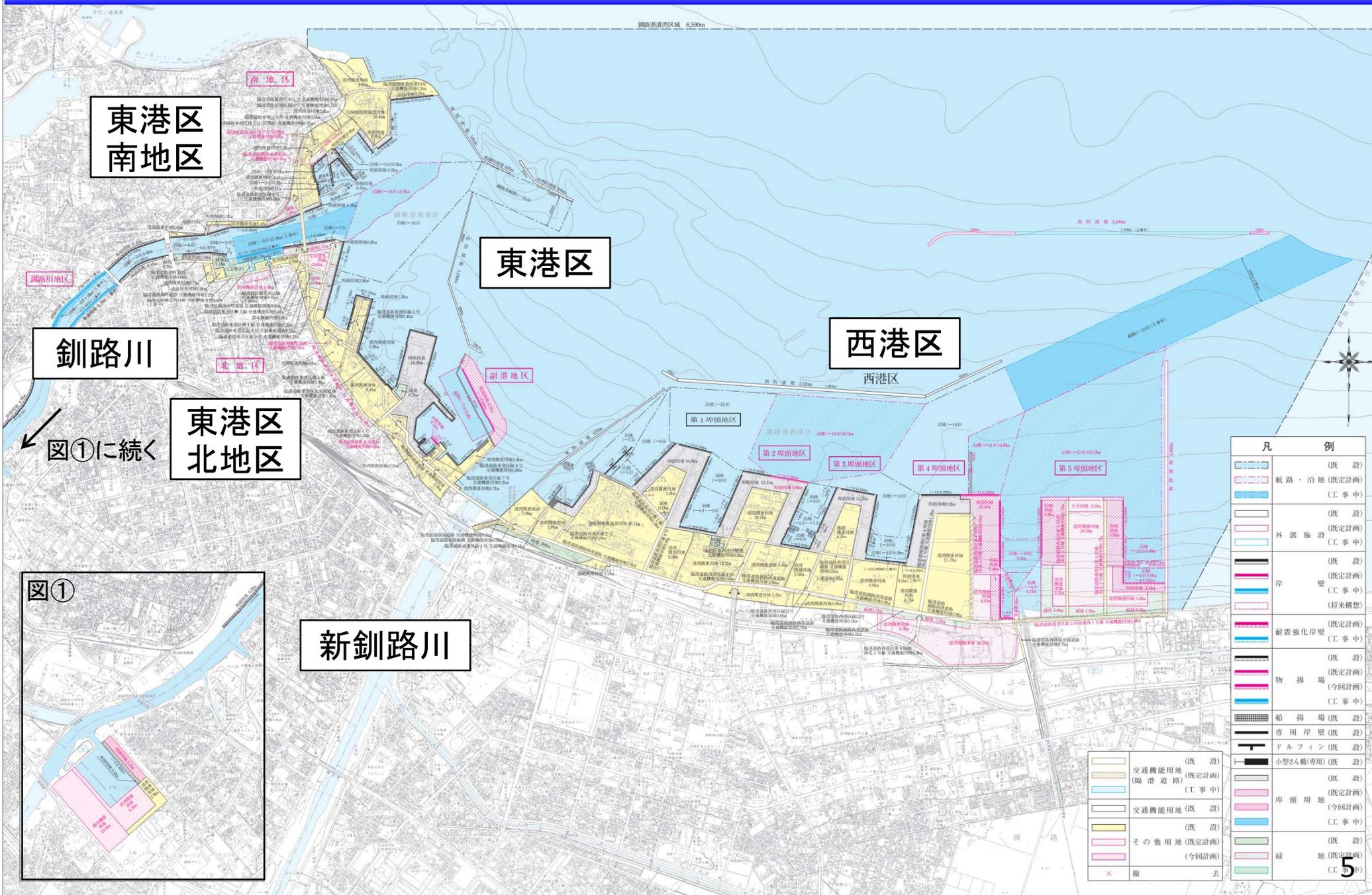
- 環境と共生するみなとづくりを図る
- クルーズ需要に対応し国際交流等の推進による地域の活性化に貢献するみなとづくり

【安全・防災】

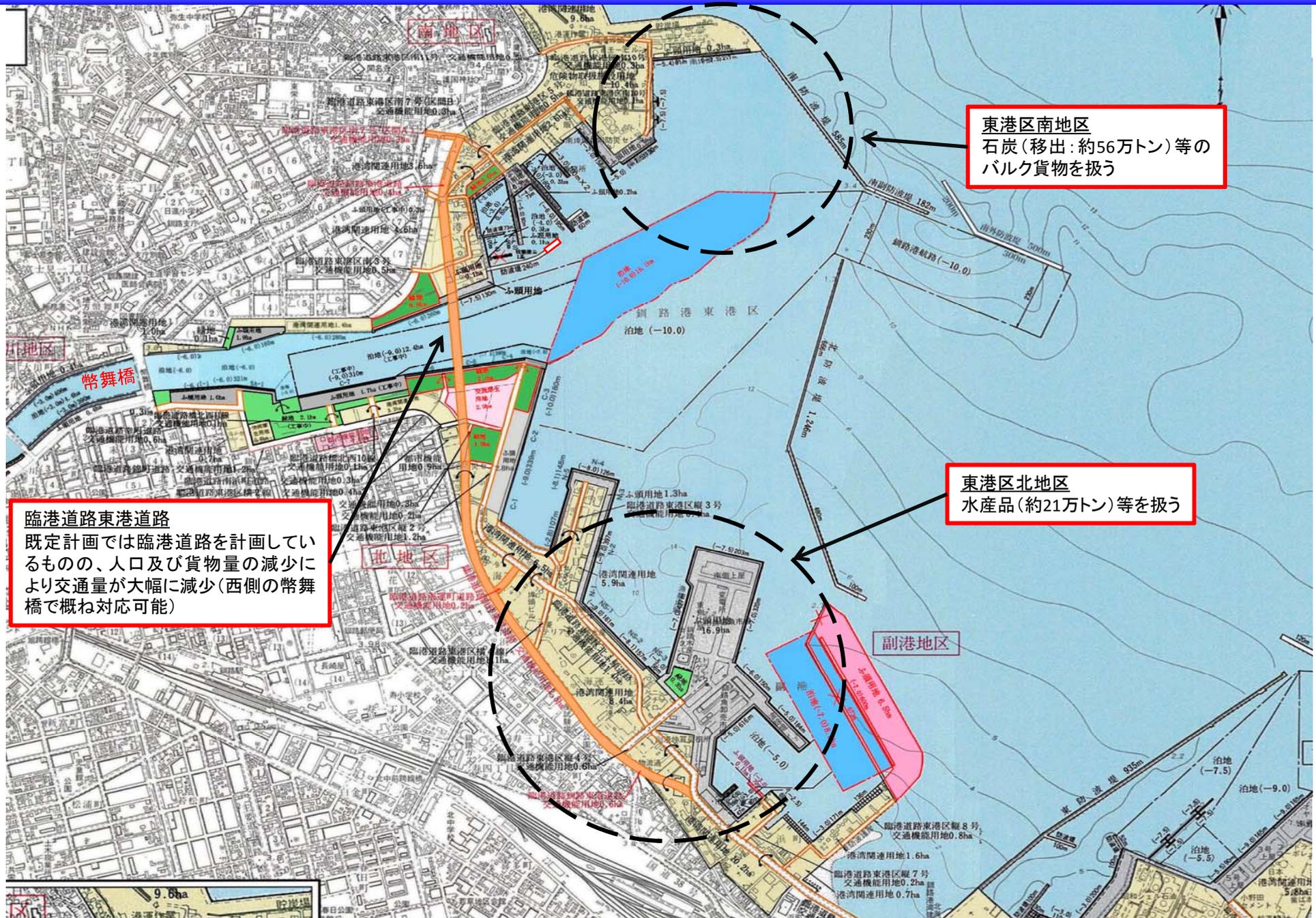
自然災害等に対応する安全・安心の確保

- 大規模地震災害等の発生時に、物流機能の維持及び緊急物資の輸送機能を確保する。
- 港湾BCPの策定に取り組みとともに、特に大規模津波に対しては津波の発生頻度に応じた防災対策、減災対策の検討を進める。

釧路港の全体計画図



釧路港（東港区）の利用状況



東港区南地区
石炭(移出:約56万トン)等の
バルク貨物を扱う

東港区北地区
水産品(約21万トン)等を扱う

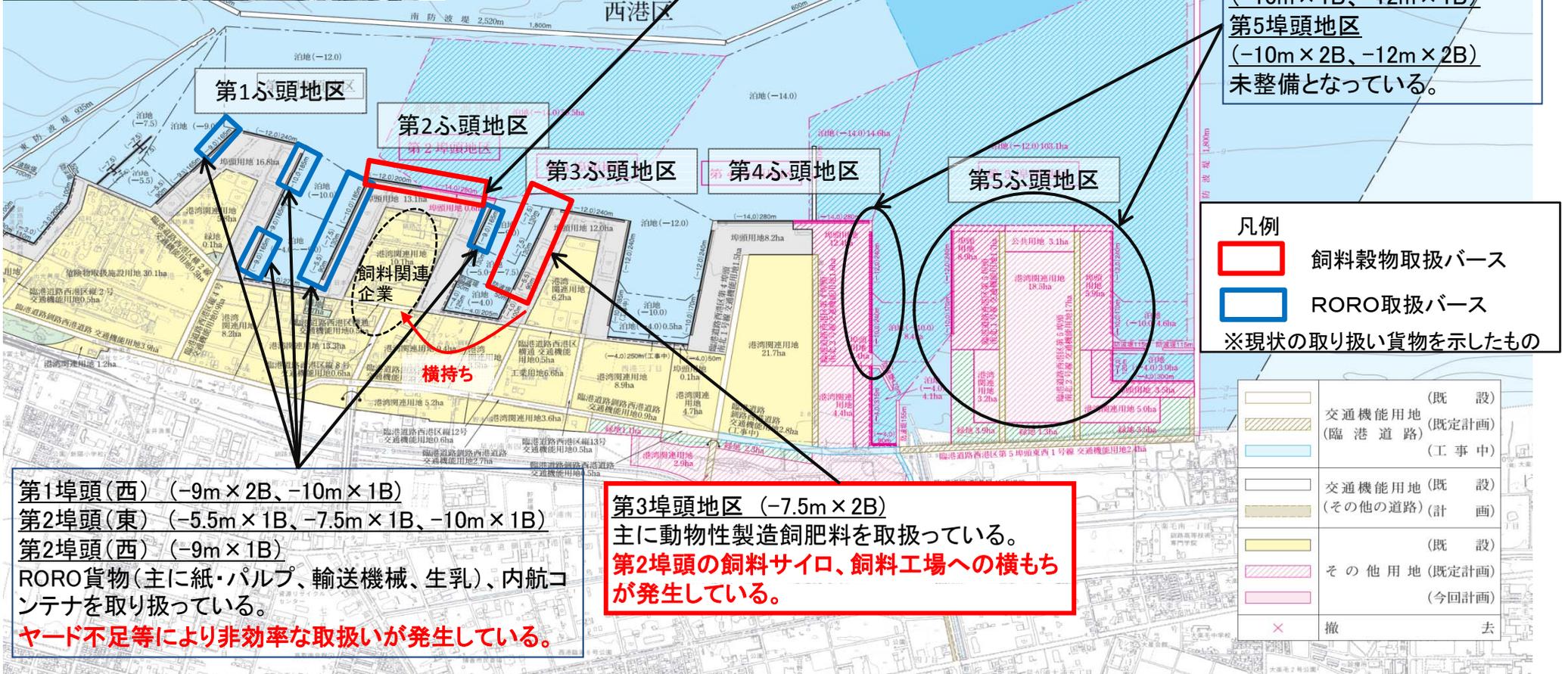
臨港道路東港道路
既定計画では臨港道路を計画しているものの、人口及び貨物量の減少により交通量が大幅に減少(西側の幣舞橋で概ね対応可能)

釧路港（西港区）の利用状況



第2埠頭(南) (-12m × 1B、-14m × 1B)
 飼料原料を取り扱っている。現在、第2埠頭に飼料関連企業が立地しており、飼料産業基地となっている。
 岸壁水深が不足していることから、鹿島港等で喫水調整を行い入港しており、この解消が課題。

第4埠頭地区(西) (-10m × 1B、-12m × 1B)
第5埠頭地区 (-10m × 2B、-12m × 2B)
 未整備となっている。



凡例

- 飼料穀物取扱バース
- RORO取扱バース

※現状の取り扱い貨物を示したもの

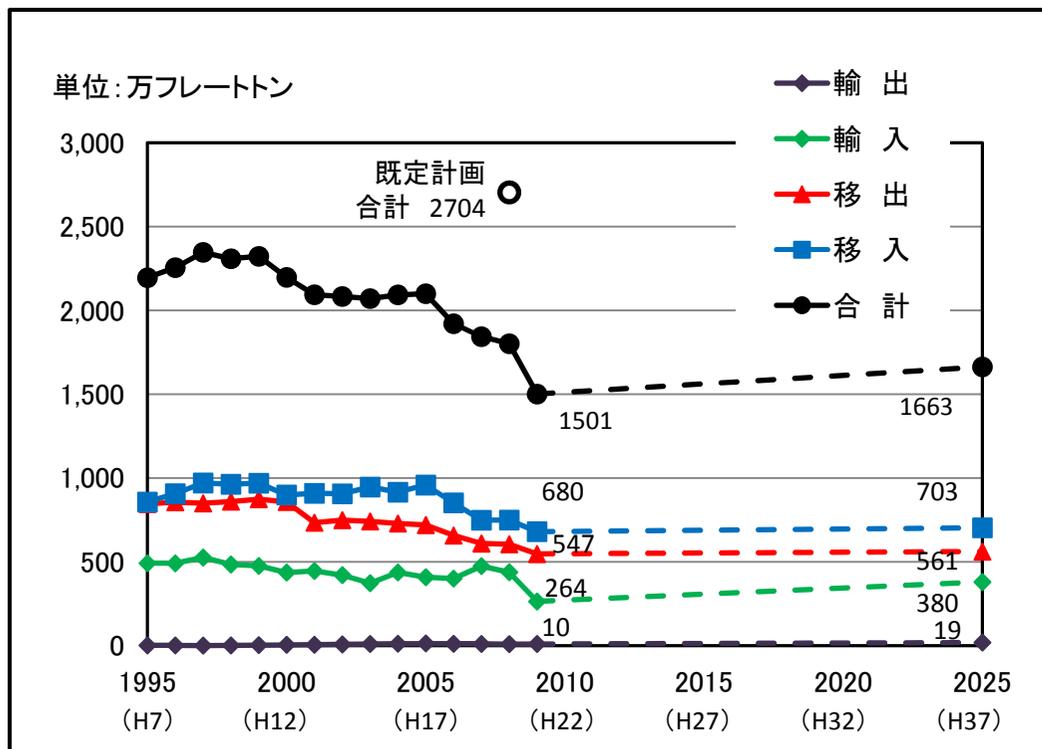
	交通機能用地 (既設)
	交通機能用地 (臨港道路) (既定計画)
	(工事中)
	交通機能用地 (その他の道路) (計画)
	(既設)
	その他用地 (既定計画)
	(今回計画)
×	撤去

第1埠頭(西) (-9m × 2B、-10m × 1B)
第2埠頭(東) (-5.5m × 1B、-7.5m × 1B、-10m × 1B)
第2埠頭(西) (-9m × 1B)
 RORO貨物(主に紙・パルプ、輸送機械、生乳)、内航コンテナを取り扱っている。
 ヤード不足等により非効率な取扱いが発生している。

第3埠頭地区 (-7.5m × 2B)
 主に動物性製造飼肥料を取扱っている。
 第2埠頭の飼料サイロ、飼料工場への横もちが発生している。

取扱貨物量の見込み

- 平成21年の釧路港全体での取扱貨物量は1,501万トン。
- フェリーの撤退、釧路港背後の王子製紙の減産、釧路港背後の炭鉱の生産量の減少により、既定計画に比べて取扱貨物量が減少。
- 今回の改訂計画では、背後企業のヒアリング等を踏まえ、現状程度の貨物量(1,663万トン)を見込む。
- 穀物飼料の取扱貨物量(輸入)は111万トンを見込む(内航フィーダー35万トン)(平成21年実績83万トン)

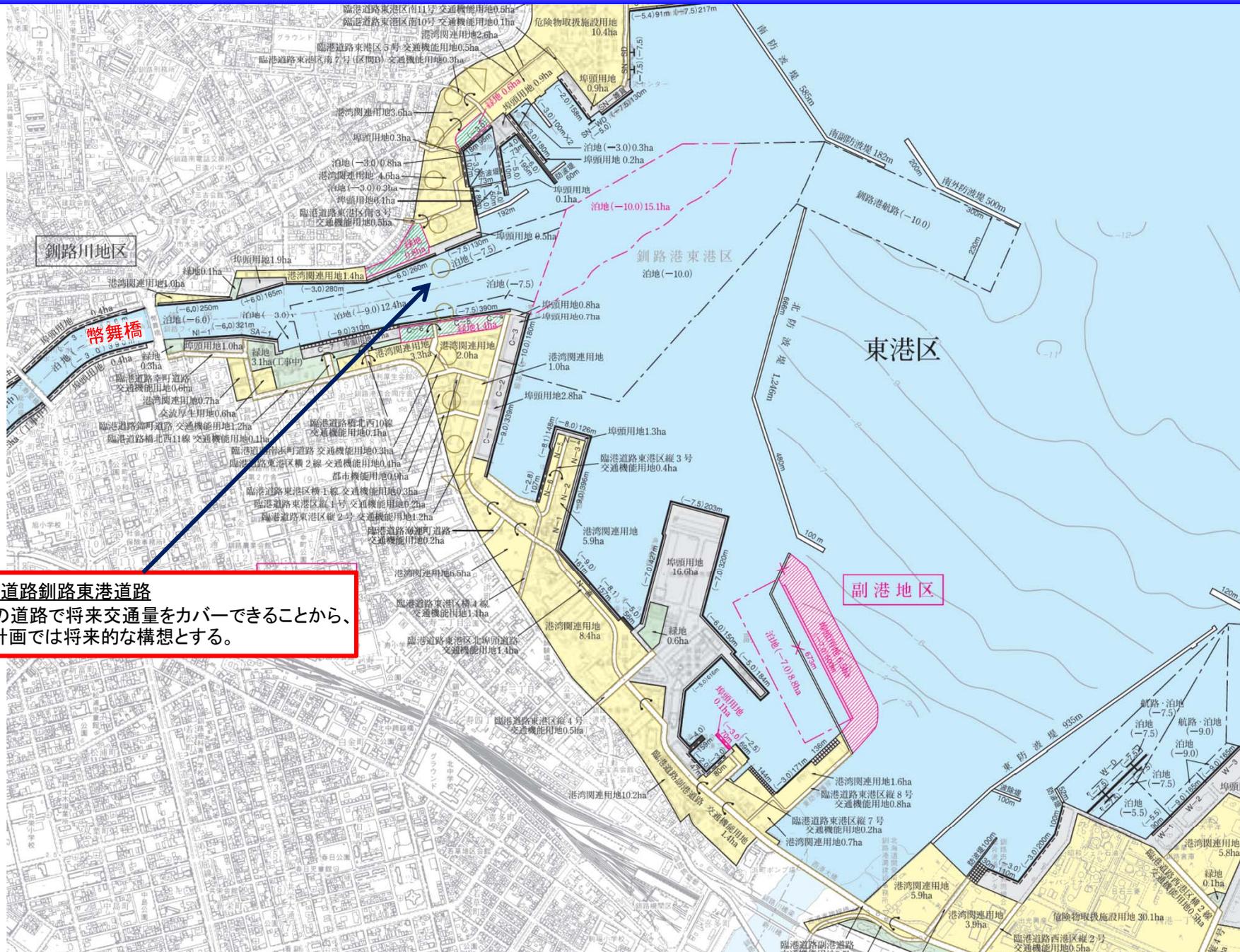


釧路港の取扱貨物量の推移

【釧路港取扱貨物量の動向】

- 平成9年(1997年)
 - ・RORO船「ほくれん丸」これまでの1隻体制から2隻体制に増便し、毎日運行を開始
 - ・総取扱貨物量は2,346万トンと過去最高を記録
- 平成11年(1999年)
 - ・フェリー航路(釧路-東京)廃止
- 平成13年(2001年)
 - ・太平洋炭鉱閉山、釧路コールマインへの事業継承に伴い石炭生産量減少
- 平成19年(2007年)
 - ・RORO航路(釧路-東京)廃止
- 平成21年(2009年)
 - ・王子製紙釧路工場の減産

釧路港（東港区）の今回計画



■臨港道路釧路東港道路
 ・既設の道路で将来交通量をカバーできることから、
 今回計画では将来的な構想とする。

釧路港（西港区）の今回計画

第2埠頭(南)

国際バルク戦略港湾の選定を踏まえ、12万DWT級の大型貨物船の入港等に対応するため、大水深岸壁の新設等を計画。

【既定計画】

-14m岸壁(280m) × 1B、-12m岸壁(200m) × 1B、航路・泊地-14m、航路-15m

【今回計画】

-16m岸壁(320m) × 1B(WB-2)、-12m(230m) × 2B(W-11、W-12)、
-10m(170m) × 1B(WB-2) 航路・泊地-16m、航路-16m、-17m

海面土砂処分用地(48ha)
浚渫土砂の受け入れに対応

凡例

- 飼料穀物取扱バース
- RORO取扱バース

※今回計画の取り扱い貨物を示したもの

第1埠頭(西)

・第1埠頭、第2埠頭の定期ROROを集約。

【既定計画】

-10m岸壁(185m) × 1B、-9m岸壁(165m) × 2B

【今回計画】

-9m岸壁(220m) × 2B(W-5、W-6)

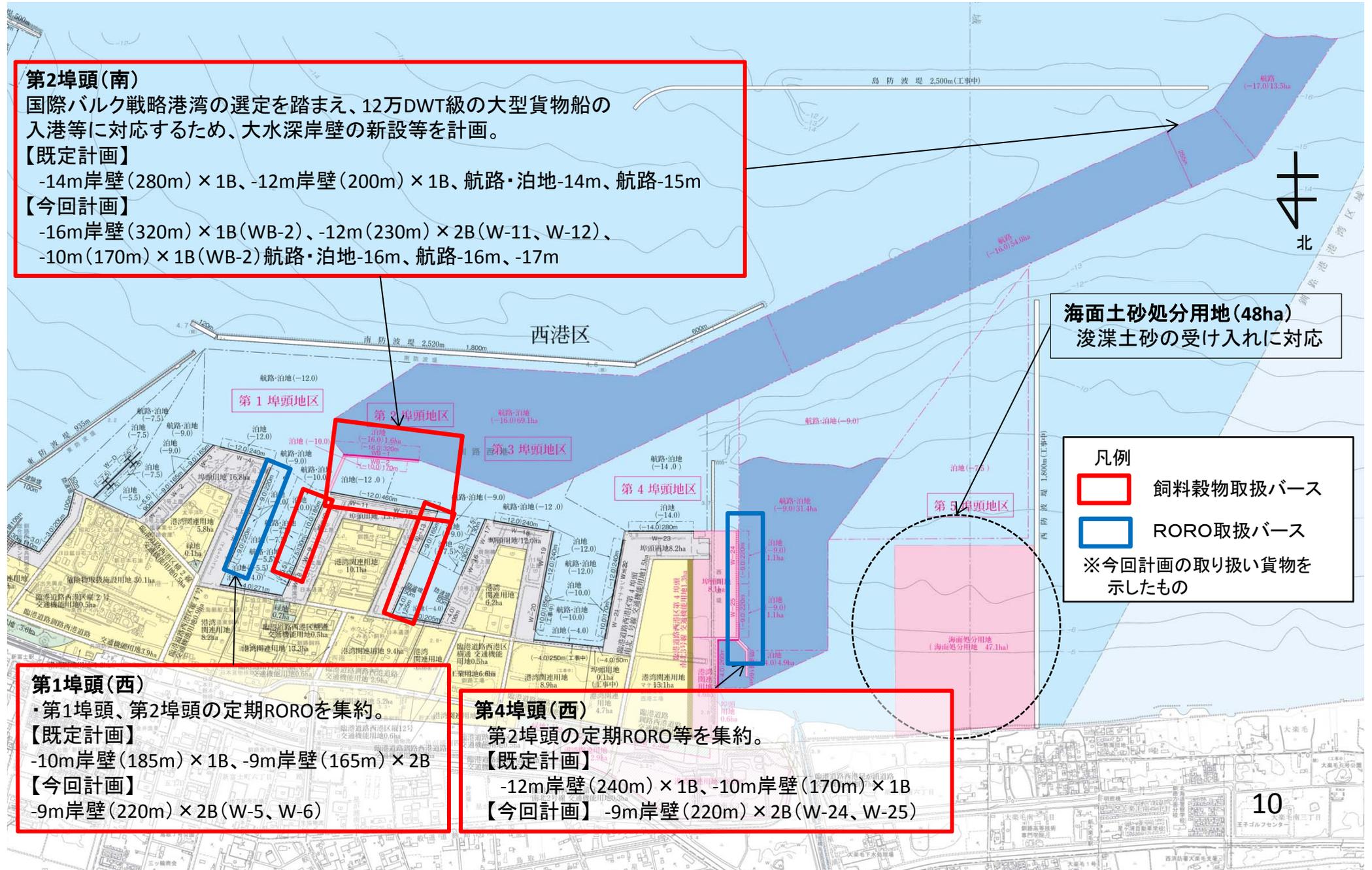
第4埠頭(西)

第2埠頭の定期RORO等を集約。

【既定計画】

-12m岸壁(240m) × 1B、-10m岸壁(170m) × 1B

【今回計画】 -9m岸壁(220m) × 2B(W-24、W-25)

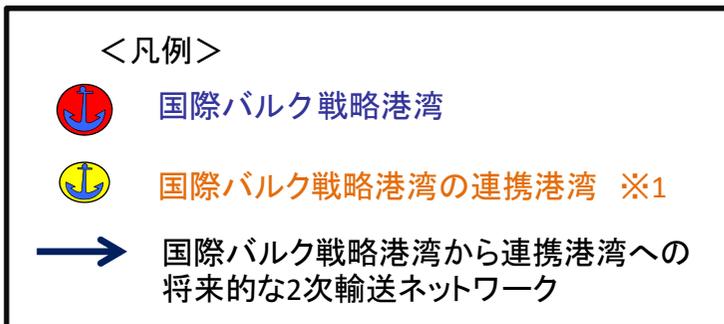


国際バルク戦略港湾の概要

国際バルク戦略港湾政策(穀物)の目標

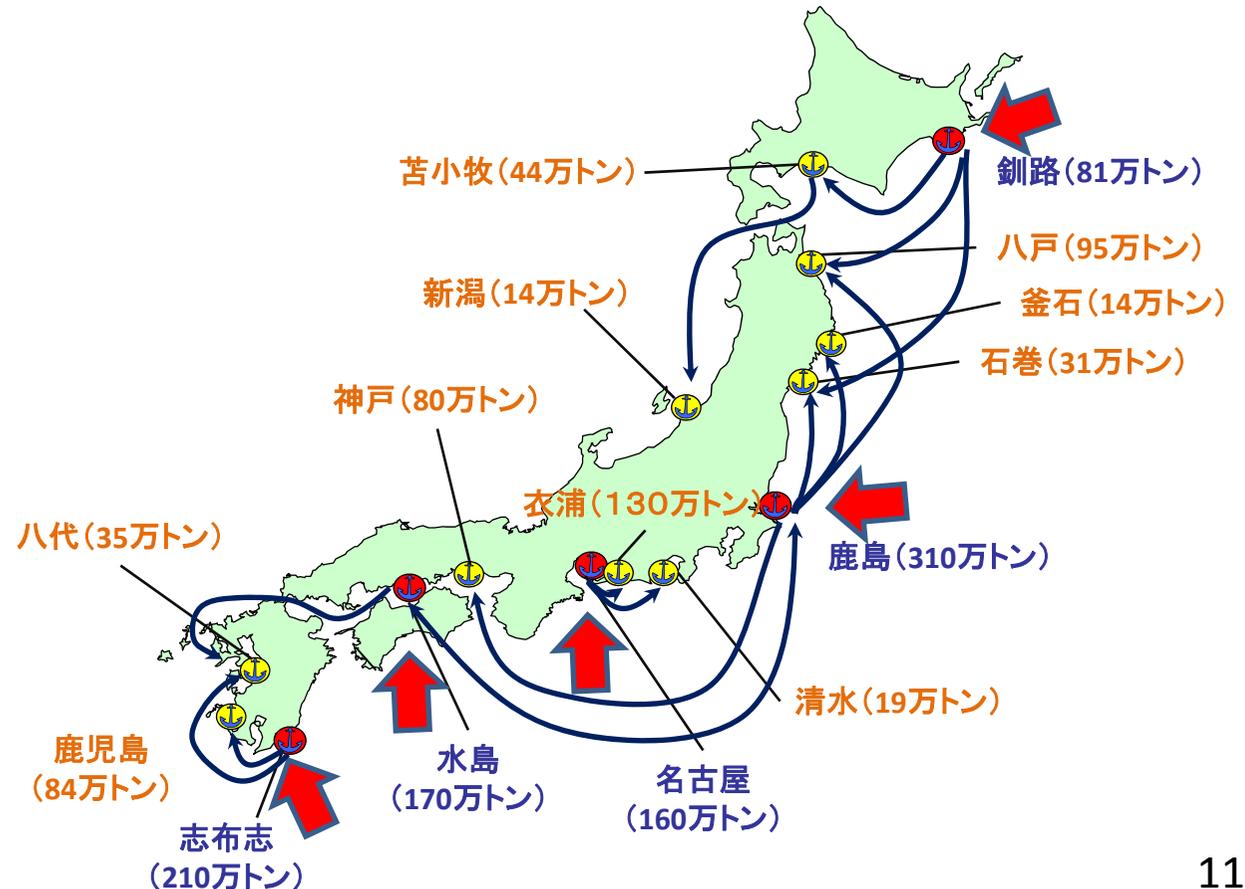
- 2015年まで 現在主力となっている輸送船舶(パナマックス船)の満載での入港に対応。
- 2020年まで パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶(ポストパナマックス船)の満載での入港に対応。

平成23年5月に国際バルク戦略港湾を選定し、穀物では釧路港含め5港を選定。
 国際バルク戦略港湾(穀物)及びその連携港湾で取扱っているとうもろこしの輸入量は、全国の輸入量(約1,700万トン/年)の約88%を占めており、とうもろこしを取扱う拠点的な港湾がほぼ網羅されている。



※1
 「国際バルク戦略港湾の選定に向けた計画書」において記載されている連携港湾

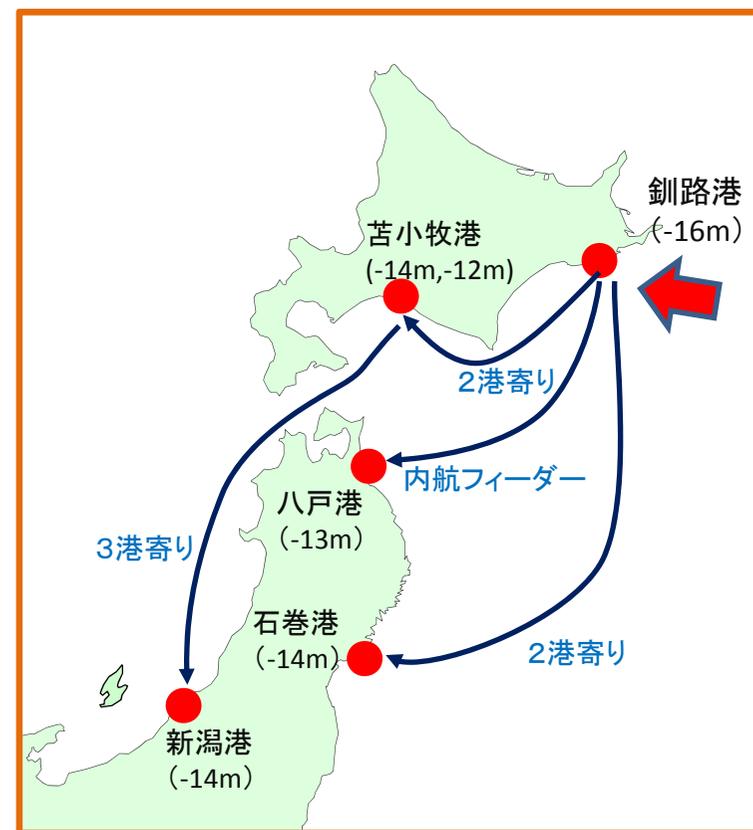
※2
 括弧内の貨物量はとうもろこしの輸入量(2008年実績値)(コンテナ貨物は除く)
 出典:「港湾統計(年報)2008」より
 国土交通省港湾局作成



釧路港における連携港湾

- 各港湾における国際バルク戦略港湾における連携企業のとうもろこし取扱い貨物量を踏まえ、釧路港からの輸送量を決定。
- 釧路港の連携港湾のうち、八戸港へは内航フィーダーにより、苫小牧港・石巻港・新潟港へは2港寄りあるいは3港寄りにより、とうもろこしを輸送する。
- 2025年には新潟港では穀物取扱貨物量の全量を釧路港経由で輸入するなど、釧路港では206万トンの穀物を取扱う。

	釧路港との連携方法	穀物輸移入量 (2025年)	釧路港経由 の輸移入量 (2025年)	釧路港 依存量
釧路港	—	111万トン	111万トン	—
苫小牧港	2港寄り	74万トン	42万トン	57%
八戸港	内航 フィーダー	112万トン	35万トン	31%
石巻港	2港寄り	66万トン	55万トン	83%
新潟港	3港寄り	13万トン	13万トン	100%
合計	—	376万トン	206万トン	55%

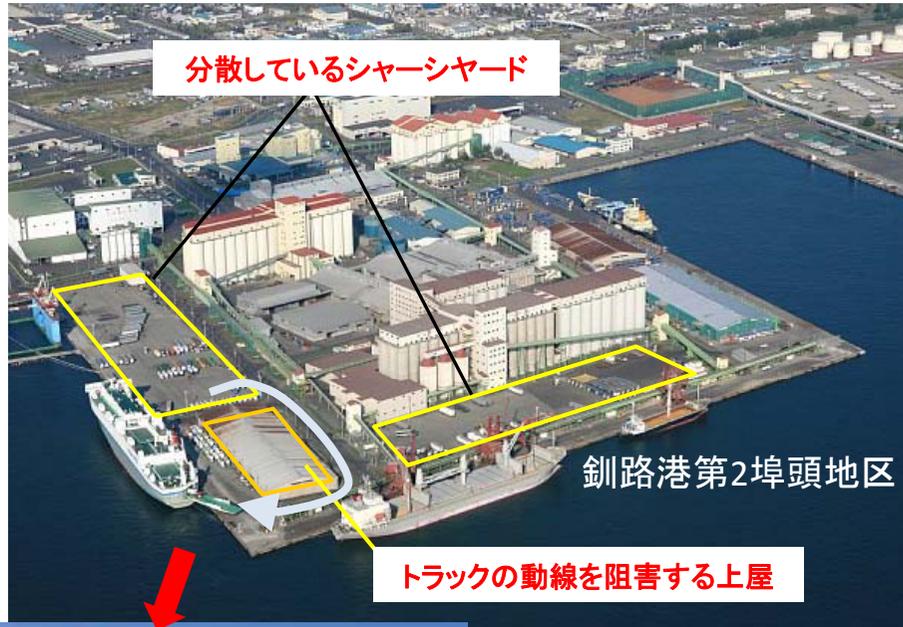


釧路港とその連携港

釧路港における複合一貫輸送の隘路

○釧路港においてはRORO船により紙・パルプや生乳などを移出しているが、上屋によるトラックの動線阻害、シャーシヤードの分散等により非効率な荷役が行われている。

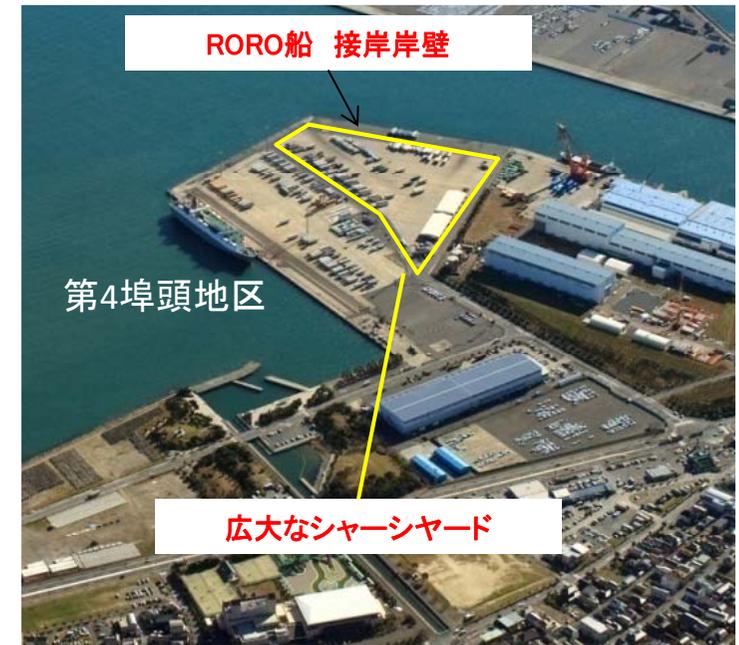
釧路港第2埠頭地区におけるRORO船の荷役状況



岸壁の天端高が不足しており、急勾配となり車両の荷役に支障をきたす



茨城港(日立港区)におけるRORO船の荷役状況



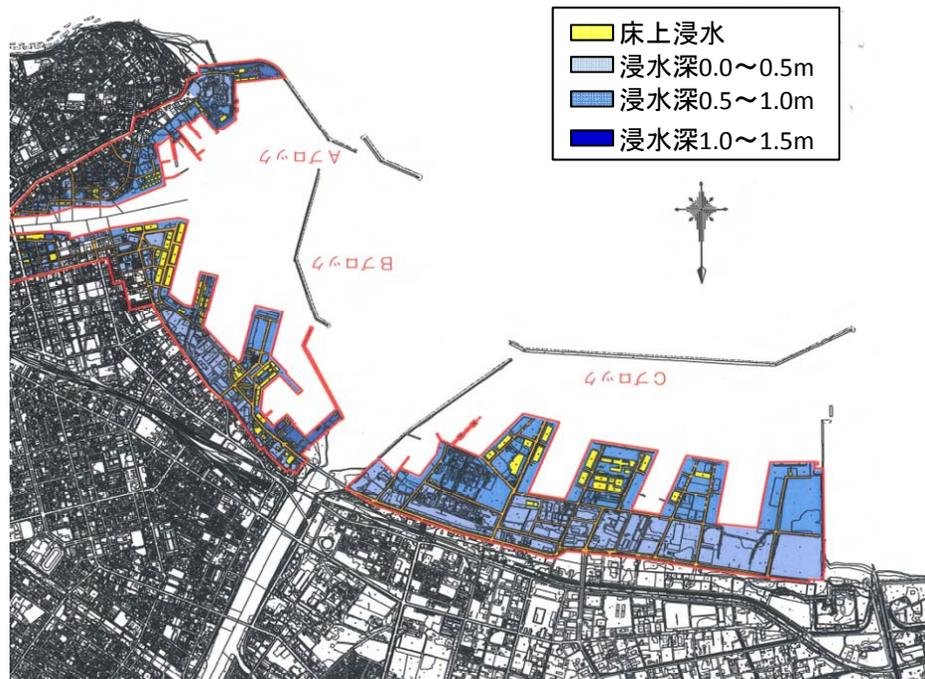
港湾及び港湾に隣接する地域の保全

- 2011年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震により、釧路市では2.1mの津波高を観測。
- 釧路港は東港区、西港区ともに浸水し、肥料原料等約3,700トンの貨物を廃棄することとなった。
- 釧路港においては、港湾計画書において津波対策の取り組みについて記載を行った。

釧路港 港湾計画書P.24 抜粋

港湾及び港湾に隣接する地域の保全

港湾及び港湾に隣接する地域を地震による津波災害から守るため、釧路港の「港湾BCP」の策定に向け、取り組むこととする。今後、地域防災計画、海岸保全基本計画等の見直しに合わせて、産業活動等と連携した防護、避難対策の強化等、津波の発生頻度に応じた防災対策、減災対策を計画する。



東北地方太平洋沖地震による
釧路港における津波の浸水深さ

出典: 釧路市水産港湾空港部調べ

釧路港における東日本大震災の津波による被害

- ・肥料原料等約3,700トンの貨物が水濡れし、廃棄となった。
- ・東港区水面貯木場において、南洋材約1,400本が流出し、航行障害が発生。等



津波により流された原木
(東港区釧路川地区)



津波により乗上げた漁船
(東港区釧路川地区)

港湾の効率的な運営

港湾法改正

H23年3月31日 「港湾法及び特定外貿ふ頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」公布

- ➡ 港湾におけるコンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社(港湾運営会社)の指定に係る制度の創設
- ➡ 「港湾法施行令 第1条の4」(H23年9月改正)
港湾計画で定める事項
 - 1 港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針
 - 2 港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力に関する事項
 - 3 港湾の能力に応ずる水域施設、係留施設その他の港湾施設の規模及び配置に関する事項
 - 4 港湾の環境の整備及び保全に関する事項
 - 5 港湾の効率的な運営に関する事項**
 - 6 その他港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する重要事項

釧路港 港湾計画書P.21 抜粋

港湾の効率的な運営

西港区第2埠頭地区におけるバルク貨物の取扱いにおいて、効率的な運営体制の確立に取り組む。

確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
バルク貨物等の輸送の強化	<p><u>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</u></p> <p>3 バルク貨物等の輸送の拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後の船舶の大型化に対応した<u>港湾機能の拠点的な確保に取り組むとともに、民の視点を取り込んだ効率的な運営体制の確立、船舶の運航効率改善のための制限の緩和、港湾間や企業間の連携の促進に取り組む。</u>
複合一貫輸送網の強化	<p><u>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</u></p> <p>4 複合一貫輸送網の拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ また、<u>複合一貫輸送網の拠点となる港湾には、船舶の大型化に対応した十分な延長の岸壁、十分な面積の荷さばき用地や駐車場等とともに、必要に応じて旅客ターミナル施設を備える。</u>
東日本大震災を踏まえた釧路港の防災の取組	<p><u>I 今後の港湾の進むべき方向</u></p> <p>2 国民の安全・安心の確保の貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>特に発生頻度の低い大規模津波に対して、浸水を前提として、臨海部の企業の立地状況を踏まえつつ、背後のまちづくりと連携した防護ラインの見直しを行った上で、防潮堤等の整備による防護を図るとともに、港湾の事業継続計画（以下、「港湾BCP」という。）の策定、臨海部の土地利用の見直し等、ハード・ソフトの施策を総合的に講ずる。</u>

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針（平成23年9月15日施行）