

苫小牧港

苫小牧港管理組合

〒053-0003 北海道苫小牧市入船町3-4-21

☎0144-34-5551

URL : <http://www.jptmk.com/>



(西港区)



(東港区)

1. 概況

〈自然状況〉

苫小牧は北海道の南西部、石狩-苫小牧低地帯の南に位置し、北は千歳市、西は白老町、東は安平、厚真町に接しています。この地域の地質は、背後にそびえる樽前山、恵庭岳の度重なる噴火による火山灰、軽石などの噴出物と泥炭とが積み重なり形成されています。

積雪寒冷の北海道にあって冬季には積雪が少なく、夏季は親潮寒流の影響を受けて、6月～8月に霧のかかる日を除けば、比較的晴れの日が多い太平洋型の気候です。

気温は、真夏でも30度を超すのは珍しく、真冬の最低気温もマイナス15度以下になることは少なく全般的に温暖な地域です。

〈沿革〉

苫小牧(勇払^{ゆうふつ})地方は古く蝦夷地の時代から、オホーツク海側と日本海側の東西蝦夷地を結ぶ幹線の分岐点として国防上の観点から重要視されてきた地域でした。

寛政12年(1800年)幕府は南下政策を採るロシアに対し北辺の警備を津軽、南部両藩に命じました。このような中、蝦夷地出兵に応じたのが、幕府の直轄領武州多摩八王子の八王子千人同心とその弟子100人でした。勇払の地に移住し、蝦夷地の警備と開墾に従事したことが、苫小牧開拓の礎となりました。

明治6年、札幌・室蘭間に国道が開通したことに伴い、当地方の中心は勇払村から苫小牧村に移り、その後、苫小牧として発展していくことになりました。

大正になり、道庁の技師林千秋が苫小牧から道内の石炭を積み出すべしとして、勇払築港論を提唱しましたが、当時としては計画が膨大過ぎ、港の建設は夢と終わりました。

幾多の変遷を経て、昭和26年港湾建設に着手しましたが、平坦な砂浜に港を建設するため、漂砂からいかに航路を守るかという難問がありました。昭和29年アイソトープによる漂砂追跡調査、50分の1の模型による水理実験などにより問題を克服し、35年に内陸の掘り込みが開始され、38年に第1船を迎え開港しました。45年北海道における工業生産の拡大と産業構造の高度化を推進するため、「第3期北海道総合開発計画」が閣議決定されました。46年「苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画」が策定され、これに基づき、51年東港区の港湾建設に着手し、55年に第1船を迎え、供用が開始されま

した。

苫小牧港の外貿コンテナ貨物の取り扱い、昭和49年に最初の航路が開設されたのを皮切りに輸送量が年々増加し、当初は西港区勇払ふ頭で取り扱われていましたが、その後もアジア圏を中心に相次いで航路が開設されたことから、平成9年に西港区入船ふ頭に国際コンテナターミナルが整備されました。しかしながら、わずか2年後には入船ふ頭での計画取扱量を超えたため、新たなコンテナターミナルについては東港区中央ふ頭への展開を図ることとし、平成20年にすべての国際コンテナ機能を東港区に移転しました。

〈現況〉

苫小牧港は苫小牧市内の西港区と、隣町の厚真町にまたがる東港区から成り、公共岸壁は43バース、延長約7,347m、専用岸壁・棧橋は39バース延長約6,631m、海岸線は約24km、港湾区域は約14,300haを有し、臨海部には、石油精製、重油及び石炭専燃の火力発電、自動車、化学、木材、木材加工、製紙、コールセンター、配合飼料製造業など多種多様な企業が活動しています。

地理的に北海道の中心都市札幌市に隣接していることや、道北及び道東への陸路の分岐点に位置する交通の要衝にあることから、開港以来流通拠点として発展し、現在、定期航路は、フェリー7航路、内航14航路、外航9航路が就航し、全道の港湾貨物の約2分の1を取り扱う海の玄関口として、北海道経済に重要な役割を果たしています。

令和元年の港湾取扱貨物量は外貿1,748万トン(輸出118万トン、輸入1,630万トン)、内貿8,981万トン(移出4,447万トン、移入4,534万トン)の合計10,729万トンです。

入港商船の隻数及びトン数は、外航商船1,014隻、1,778万ト

ン、内航商船9,944隻、7,009万トンの合計10,958隻、8,787万トンです。

〈将来計画〉

苦小牧港港湾計画は、増大する外貿コンテナ貨物への対応やフェリーやRORO船による内貿ユニットロード貨物の取扱機能の強化など本港を取り巻く社会環境が大きく変化してきたことから、平成19年12月に「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”」を目指し、目標年次（平成30年代前半）における取扱貨物量を11,180万トンとした改訂を行いました。

その後、計画の前提となった社会経済情勢、物流動向が大きく変化してきたことから、現状の課題の解決を図り、今後とも苦小牧港が時代の変化に対応した役割を果たしていけるようさらなる港湾機能の強化が求められており、概ね20年～30年後における苦小牧港が目指すべき姿を展望し、港湾の開発、利用及び保全の基本的な方向を検討した「苦小牧港長期構想」を、平成31年3月に策定したところです。

本構想では、苦小牧港の将来像を「産業と暮らしを支える北の物流拠点 未来へとつなぐ 苦小牧港」とし、「北海道スマートポート」、「北海道フードポート」、「北海道レジリエンスポート」の3つの目指すビジョンを掲げており、我が国・北海道の発展に寄与する“みなとづくり”を進めるため、概ね15年後を目標年次とする新たな港湾計画を策定する予定です。