

V. 北海道港湾の目指す方向

1. ネットワーク機能の強化

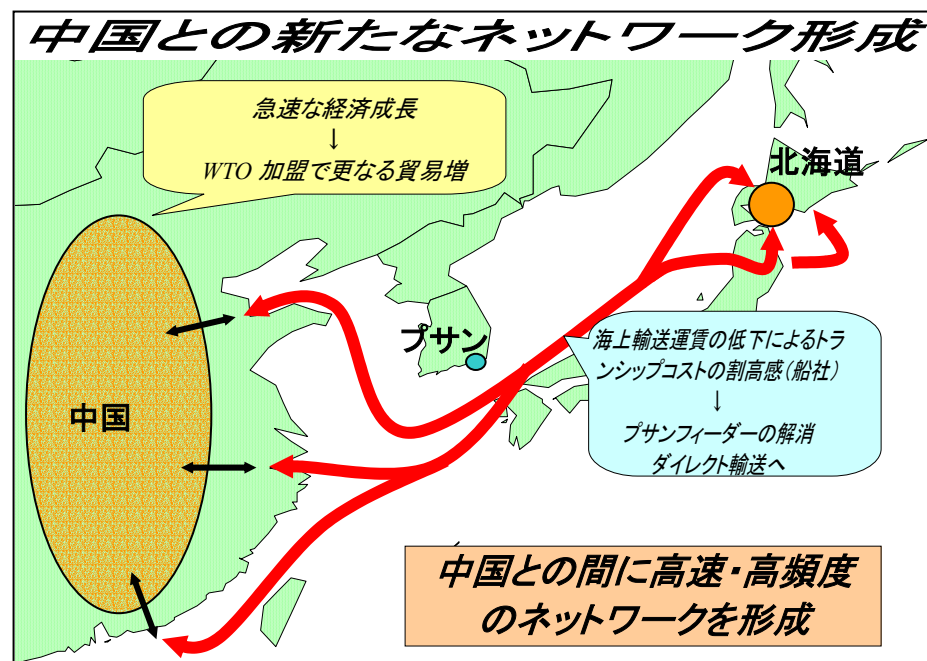
(1) アジアや北米と結ぶ国際コンテナ輸送

① 対アジアとのコンテナ輸送ネットワークの強化

対アジアとのコンテナ輸送については、荷主の意向、集荷量、輸出入バランス、対岸諸国の動向等に留意しつつ中国とのダイレクト便就航など、より効率的な航路形成を目指します。

(課題・要請)

- ・ 対アジアコンテナ貨物のほとんどは、現在苫小牧港を北海道の玄関口していることから、多頻度運航によるサービスが提供されている反面、背後圏の面積が広大であることから、大きな陸上輸送コスト負担を強いられています。
- ・ アジアの中でも特に中国との間のコンテナ輸送が急増していますが、その多くを韓国や国内他港で積み替えをしているため、非効率な輸送体系になっています。



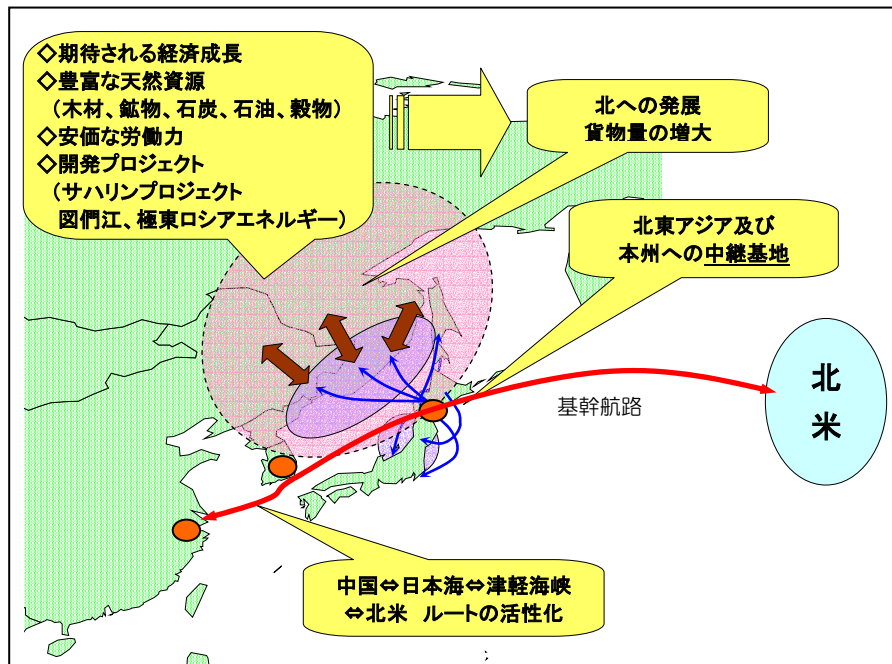
対中国貨物のダイレクト化と国際コンテナ航路形成のイメージ

② 国際コンテナ中継基地構想

北海道の北米とアジアとを結ぶ基幹航路上に位置し、日本で最も北米に近いという地理的優位性を活かし、北東アジア地域などと北米とを結ぶ国際海上コンテナ輸送の中継拠点を目指します。

(課題・要請)

- ・北海道で生産・消費される対北米外貿コンテナ貨物については、ダイレクト便の運航頻度が少ないため、その多くが京浜港や韓国の釜山港などの他港経由に依存しています。
- ・中国コンテナ貨物の増大に伴い、アジア～北米の基幹航路として、津軽海峡ルートがさらに重要になってくることが予想されます。
- ・北東アジア地域（ロシア極東、中国東北部）は、戦略プロジェクトの進展に伴い、将来的に大きな経済発展が見込まれます。



中継基地構想のイメージ

(2) 本州と結ぶ内貿ユニットロード輸送

① ユニット貨物輸送ネットワークの強化

内貿ユニット貨物輸送については、物流コストの縮減に向け、需要動向などに留意しつつより効率的な航路形成を目指します。

(課題・要請)

- ・北海道は、札幌・旭川といった大規模な都市が日本海側に位置する一方、太平洋側と比較して日本海側のユニットロード船の就航が少ない状況にあります。

② 拠点ユニットターミナルの機能強化

内航コンテナ船やフェリー、RORO 船を主役とする内貿ユニットロードターミナルの拠点性を高めるため、ターミナルの高度化や、防犯対策及び耐震性の強化を進めるとともに、ターミナル整備や管理のあり方について検討を進めます。

(課題・要請)

- ・RORO 船のヤードについては、従来、バルク貨物用のバースを転用しているところが多く、荷役スペースが狭隘化しています。
- ・ターミナル背後のヤードにおいてトレーラーなどの盗難問題が発生しています。

③ T S L 就航への対応

北海道～本州を結ぶT S L（テクノスーパーライナー）について航路検討の動向を勘案し、就航に向けた対応を進めます。



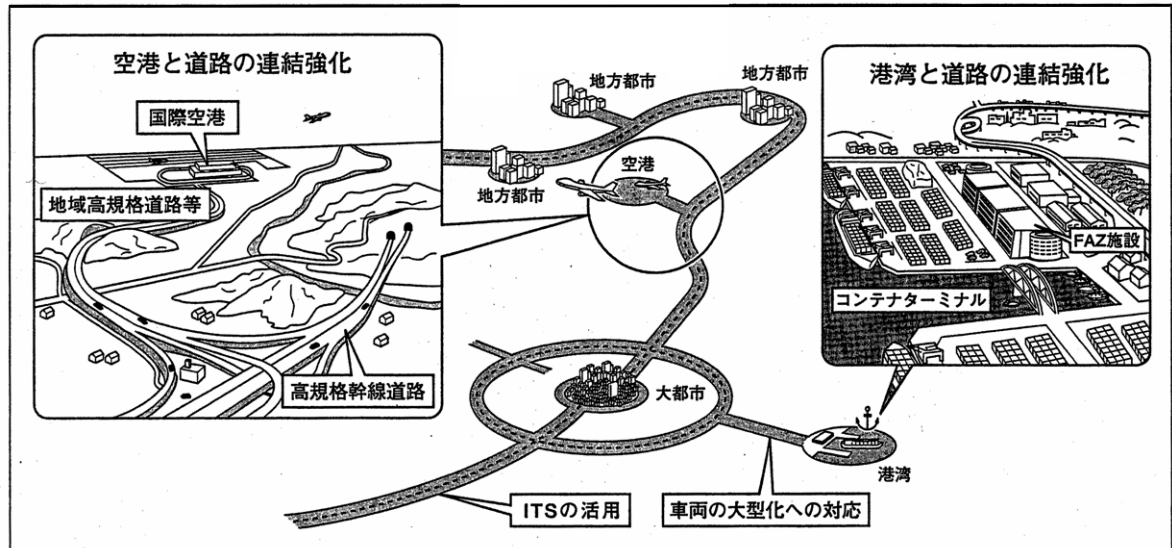
海上輸送の高速化・効率化が期待されるT S L

【用語メモ】

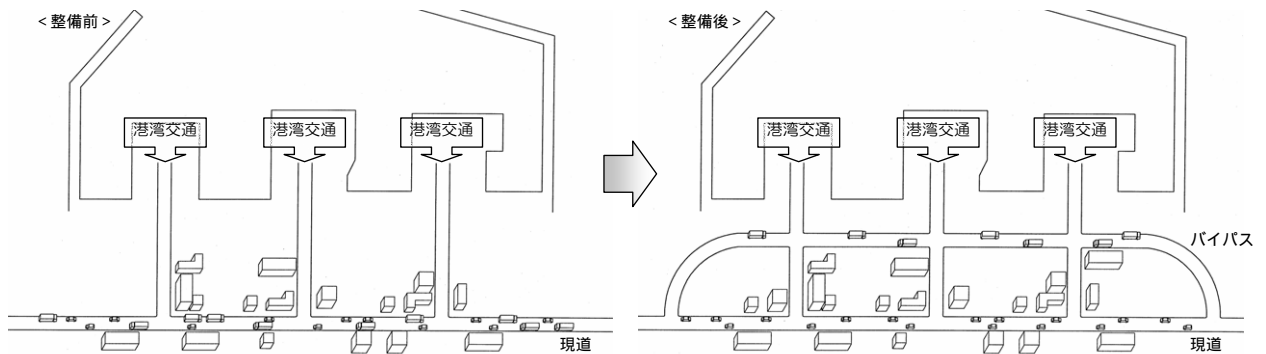
バルク貨物：穀物、塩、石炭、鉱石などのように、粉粒体のまま包装せずに積み込まれる貨物。ばら積み貨物ともいう
TSL：テクノスーパーライナーの略称。次世代の超高速貨物船(時速約90km程度)

(3) 道内各地と結び

輸送の高速化や効率化を図るため、他部門の事業とも連携させながら、港湾の海の玄関口となる主要ターミナルと目的地へと結び高規格道路や幹線道路・鉄道とのアクセスの改善や連携整備を進め、複合一貫輸送を支える交通体系の構築を図ります。また、市街地を回避する臨港道路を整備するなど渋滞の緩和を進めます。



マルチモーダル交通体系イメージ



都市交通渋滞回避イメージ

【用語メモ】

複合一貫輸送：特定の貨物が船舶、鉄道、自動車、航空機など種類の異なる2つ以上の輸送手段により相次いで運送される場合を複合輸送あるいは複合運送というが、この場合、荷送人の戸口で貨物が詰められ、かつ封印された貨物を輸送の中継地で一度も開封することなく荷受人の戸口まで単一の運送人の一元的な責任管理のもとに届けることをいい、コンテナの普及により普遍化した

(4) 使いやすい港湾

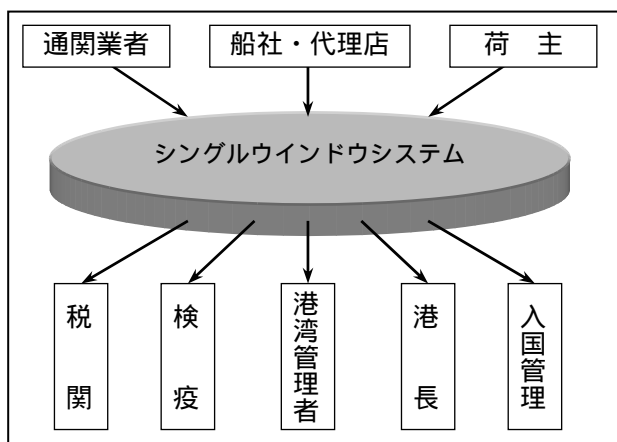
① 港湾の情報化、24 時間フルオープン化の推進

港湾管理者や各関係機関とも連携して、シングルウィンドウシステムによる諸手続きの効率化、コンテナターミナルの情報化、貨物や施設情報、航行情報提供システムの導入、防犯対策の推進など、その需要を見極めつつ港湾管理運営の情報化を促進します。

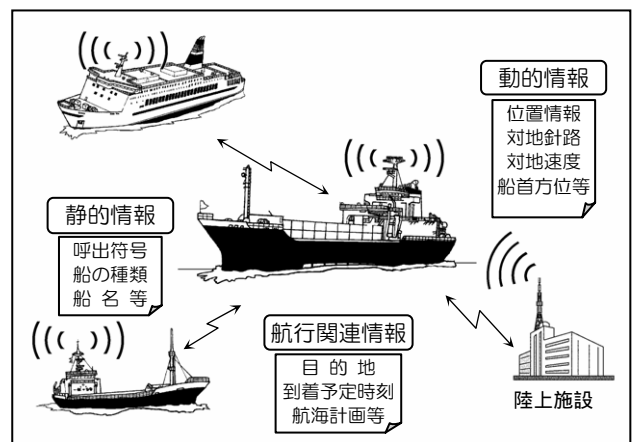
港湾荷役の更なる効率化・サービス向上を図るため、必要に応じ、24 時間フルオープン化などターミナルの利便性向上を推進します。

(課題・要請)

- ・ 情報通信技術 (IT) の発展は、対象となる情報の収集・加工・流通やネットワークの形成を容易にしており、海上輸送についても諸手続きの簡素化やコンテナターミナルの高度化、安全な航行に資するシステム等の開発が進められています。
- ・ 北海道では、アジア地域からのコンテナ貨物船や高速フェリーの就航等、港湾を介する物流の効率化・スピード化が求められています。



シングルウィンドウシステムのイメージ



船舶情報ネットワークイメージ (AIS)

② 荷役の安全性の確保

荷役の効率性向上を目指し、係留施設のより一層の静穏度向上のほか、長周期波やうねりのメカニズム解明とともにその対策に着手していきます。

北海道経済を支える重要なターミナルにおいては、悪天候時における船舶の安全な係留や荷役の効率性向上を目指した検討を進めます。

(課題・要請)

- ・ 北海道のみなどは多くが外洋に面し、厳しい条件下にあります。また、外郭施設の整備が不十分なところもあり、一部では長周期波やうねりなどが原因で船舶の係留や荷役に支障を及ぼしています。

【用語メモ】

シングルウィンドウシステム：一回の電子情報の入力・送信で、関係府省に対する全ての必要な輸出入・港湾関連手続を行うことが可能なシステム

24 時間フルオープン化：国際的な輸送サイクルに対応するため、24 時間いつでも港湾作業が行える体制をとること

AIS (自動船舶識別システム)：船舶が自船の情報を継続的に発信し、他船から同様の情報を自動的に取得するシステム

静穏度：係留施設の前面で荷役に支障を及ぼさない波が年間を通して何%あるかを表すこと

長周期波：上がっていた海面が一旦下がり、また上がるまでの時間が、1 分程度以上の周期を持った波のこと

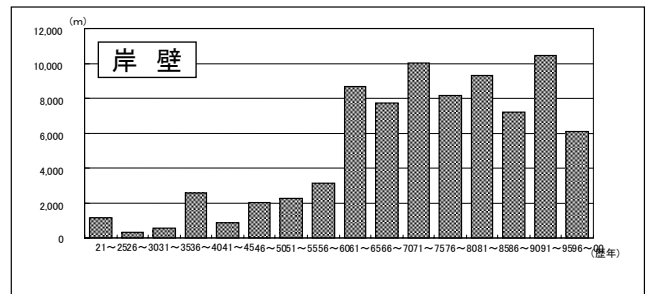
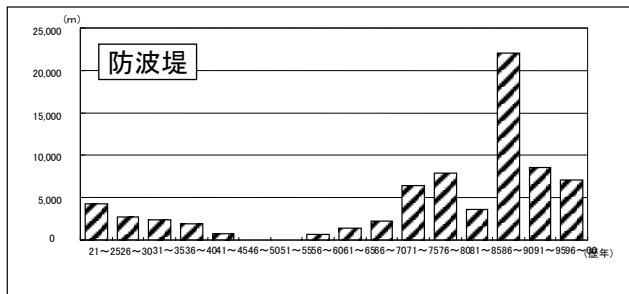
うねり：15 秒以上の長い周期の滑らかな波で、大きなエネルギーを持ち荷役作業などの支障の原因となっている

③ 港湾施設の維持・更新

老朽化が進んでいる既存ストックの機能保持に向け、計画的な点検・補修・改良を行います。また、適切な維持・管理を推進するため、施設情報の電子化・共有化を図ります。

(課題・要請)

- ・北海道の港湾施設は係留施設を中心に戦後から高度成長期にかけて整備されたものが多く、既存ストックの老朽化が進行しているとともに、北海道の港湾は主に市町村管理であることから維持補修費の増大が大きな課題となっています。



年次別整備量(係留施設と外郭施設別)

(5) 北東アジアとを結ぶ

① 北東アジア地域との交流

今後の発展が期待される北東アジア地域との交流を活発化させるとともに、交流増大に対応して船員に対する休憩の場を設けるなどのサービスを促進します。

北東アジア地域からの船舶の増加に対応して、港内の輻輳を緩和すると共に、保安対策を推進します。

(課題・要請)

- ・北東アジア地域との間で、プロジェクトに必要な物資、生活物資、道内企業の立地による輸出入物資などの物流が増加すると考えられます。



北東アジアと北海道の交流イメージ

② 北方四島とを結ぶ

今後の四島問題の解決の動向を勘案しつつ、交流のための拠点づくりについて検討を進めます。

(課題・要請)

- ・北方四島（択捉、国後、色丹、歯舞）については、平成7年度から根室市との間でビザ無し交流が開始されています。
- ・平成13年3月のイルクーツク声明により四島の帰属問題を解決することにより平和条約を締結すべきことが再確認されました。

【用語メモ】

既存ストック：過去から蓄積されたもの