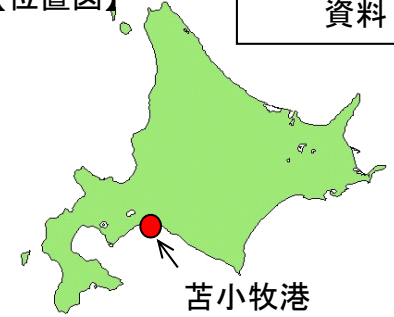


苦小牧港 港湾計画 一部変更

平成24年3月12日
交通政策審議会
第48回港湾分科会
資料 1-1

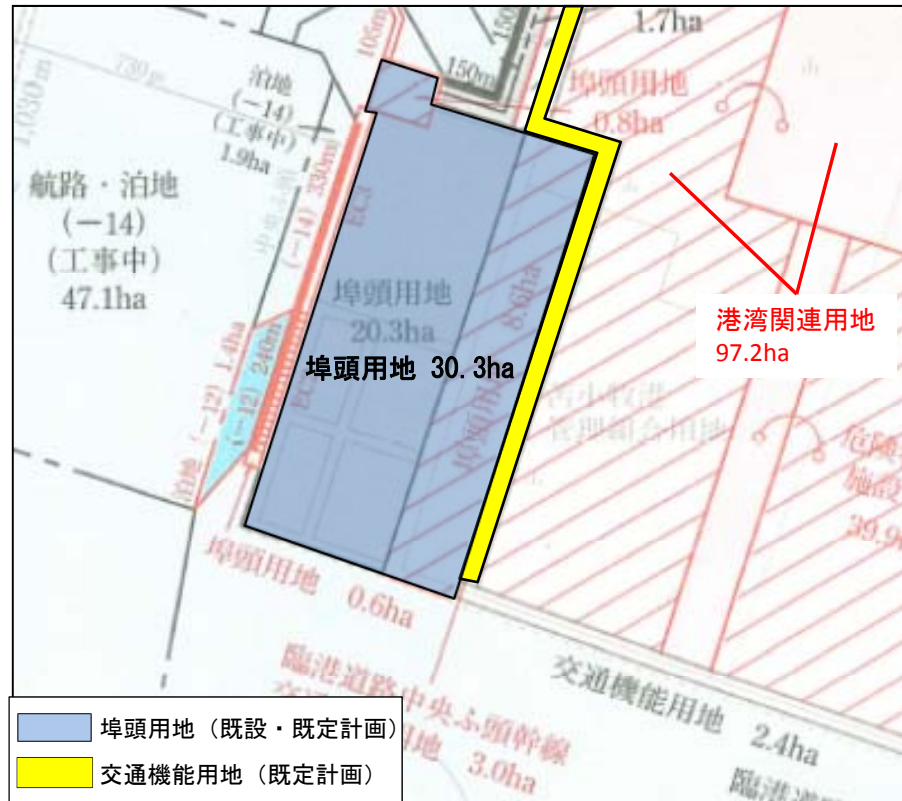
【位置図】



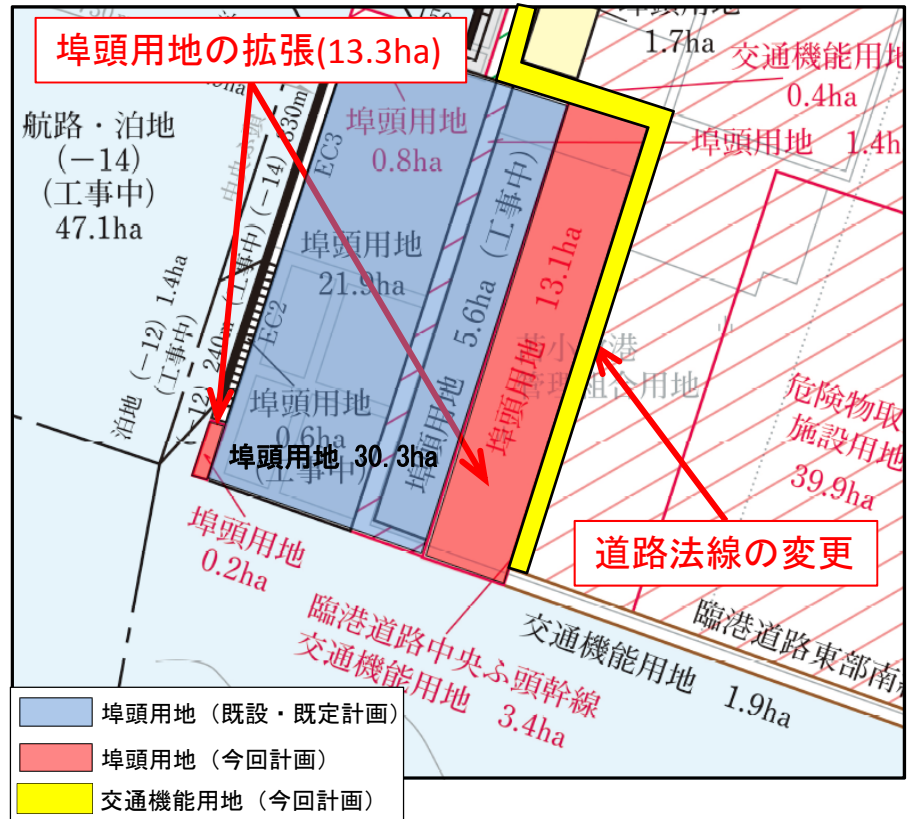
撮影：平成16年、平成17年、平成21年10月

苫小牧港（東港区弁天地区）の計画変更の概要

【既定計画】



【今回計画】



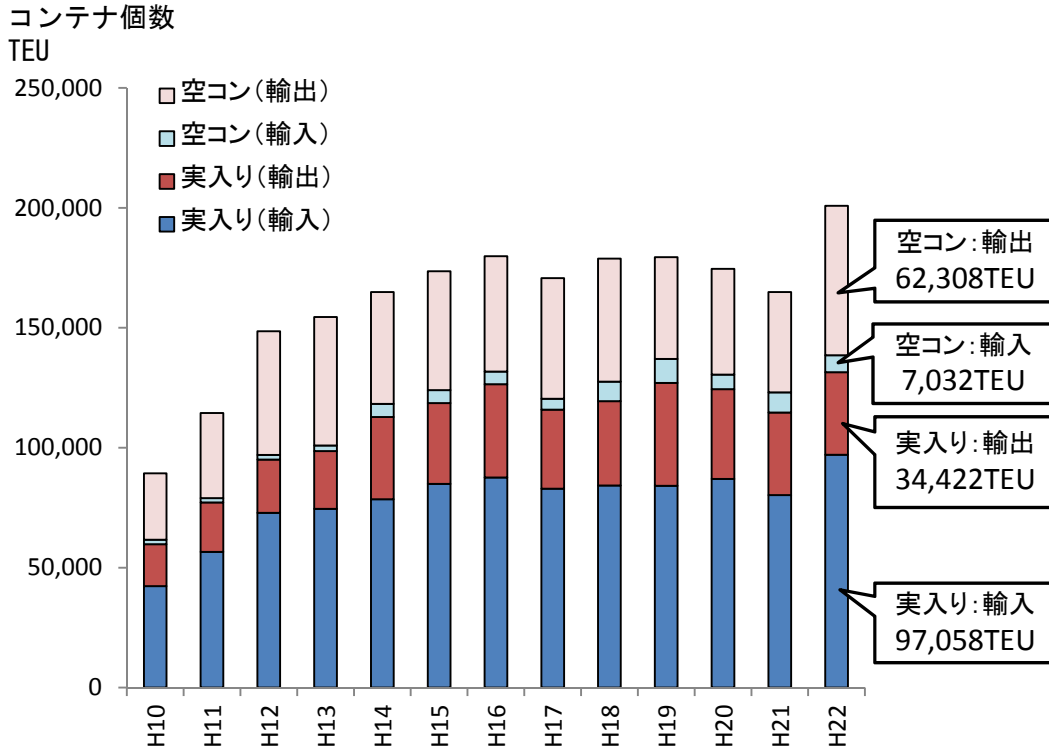
- 東港区弁天地区中央埠頭では外貨コンテナを取り扱っており、H22年度の取扱実績は約20万TEU。
- 実入りコンテナの取扱が輸入超過（輸出3.4万TEU、輸入9.7万TEU：H22）であるため、貨物の積載されていない空コンテナ（空コン）が輸出コンテナに占める割合が高くなっている。
- 空コンはヤードに滞留しやすいため、効率的な荷役・保管に必要なヤードが不足している。

- 必要なコンテナヤードを確保するため、埠頭用地を拡張する。
- 【計画変更内容】
- 港湾関連用地 → 埠頭用地 13.1ha
 - 埠頭用地(新規) 0.2ha
 - 臨港道路中央ふ頭幹線の法線変更

苫小牧港における外貿コンテナ取扱の特徴

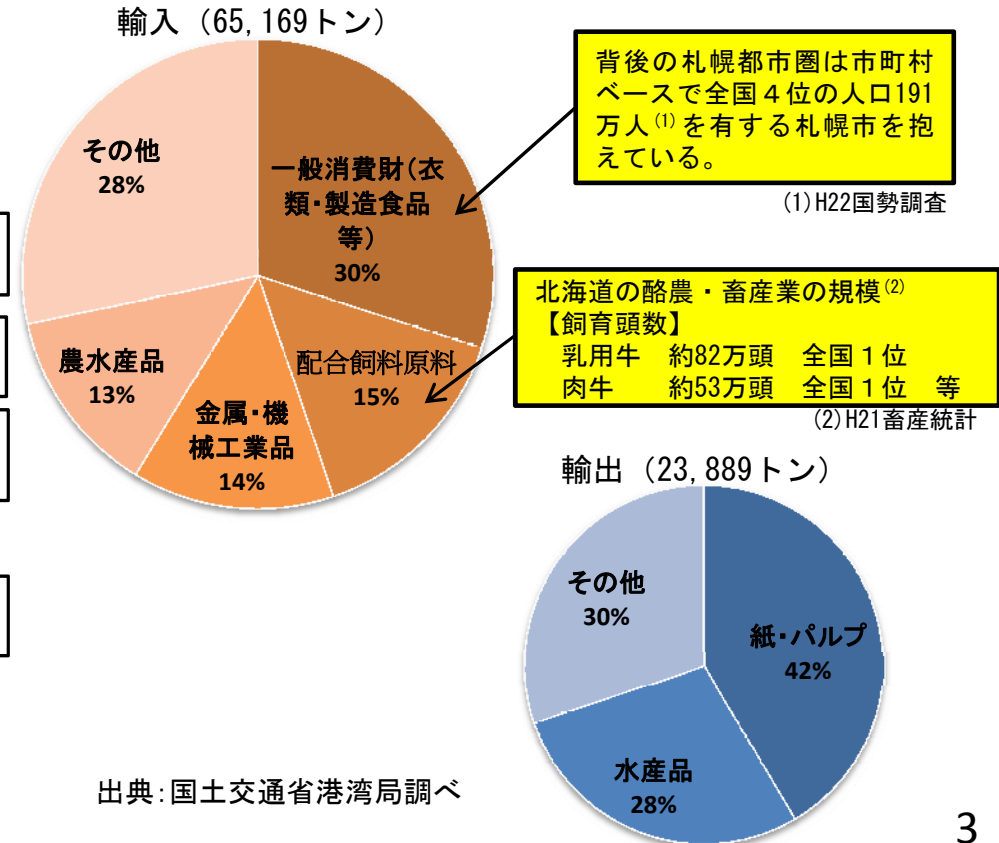
- 外貿コンテナ取扱が輸入超過になっており、輸出コンテナに占める空コンテナの割合が高い。
- 背後に札幌都市圏を抱えていること、国内最大規模を誇る北海道の酪農・畜産業への飼料供給を担う飼料工場が背後に立地していることから、一般消費財や飼料原料の輸入が多い。
- 一方、背後の主要輸出産業が製紙産業であることから、輸入に比べ輸出が少ない状況になっている。

苫小牧港における外貿コンテナ取扱量の推移



出典：港湾統計

外貿コンテナ取扱における輸出入の内訳 (H21実績)



出典：国土交通省港湾局調べ

確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
国際海上コンテナ輸送網の基盤の強化	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1) 海上輸送網の基盤の強化</p> <p>① 国際海上コンテナ輸送網の基盤の強化</p> <p>このような現状を踏まえ、今後我が国の港湾においては、物流コストの削減等により、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える国際海上コンテナ輸送網と強化する。</p> <p>(中略)</p> <p>また、それ以外の港湾においては、地理的条件等を考慮し、国際戦略港湾との連携等による国際戦略港湾への内航フィーダー輸送の強化に取り組むとともに、アジア地域の発展に伴い、ダイレクト輸送による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。</p> <p>さらに、コンテナターミナル内の混雑緩和や、コンテナターミナルと物流施設間の輸送効率化を図るべき港湾において、コンテナターミナルの能力を最大限生かすため、コンテナターミナルに隣接し、一体的に機能する臨海部物流拠点を形成する。</p>