

釧路港

～その仕事と役割～



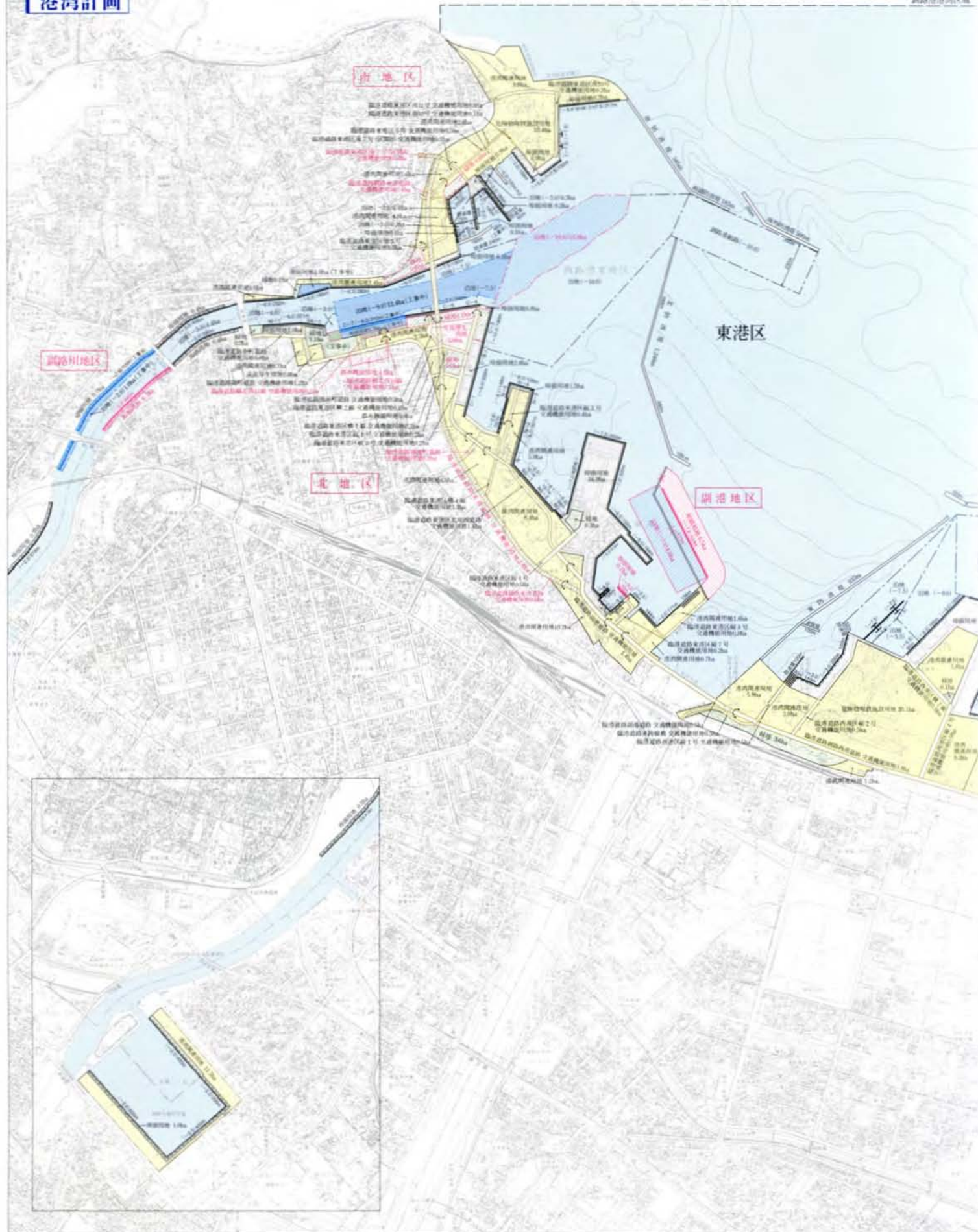
Port・of・Kushiro

描く

港から地域の今と未来を描く。

港湾計画

調布港地区区域



釧路港は、特色ある産業が立地した背後圏を抱え、また背後圏との陸上交通ネットワークでは要所に位置し、さらには海上交通ネットワークでは北米至近に位置するなど思われた交通ネットワーク上に位置する、世界にひらかれた海のゲートウェイです。



釧路港

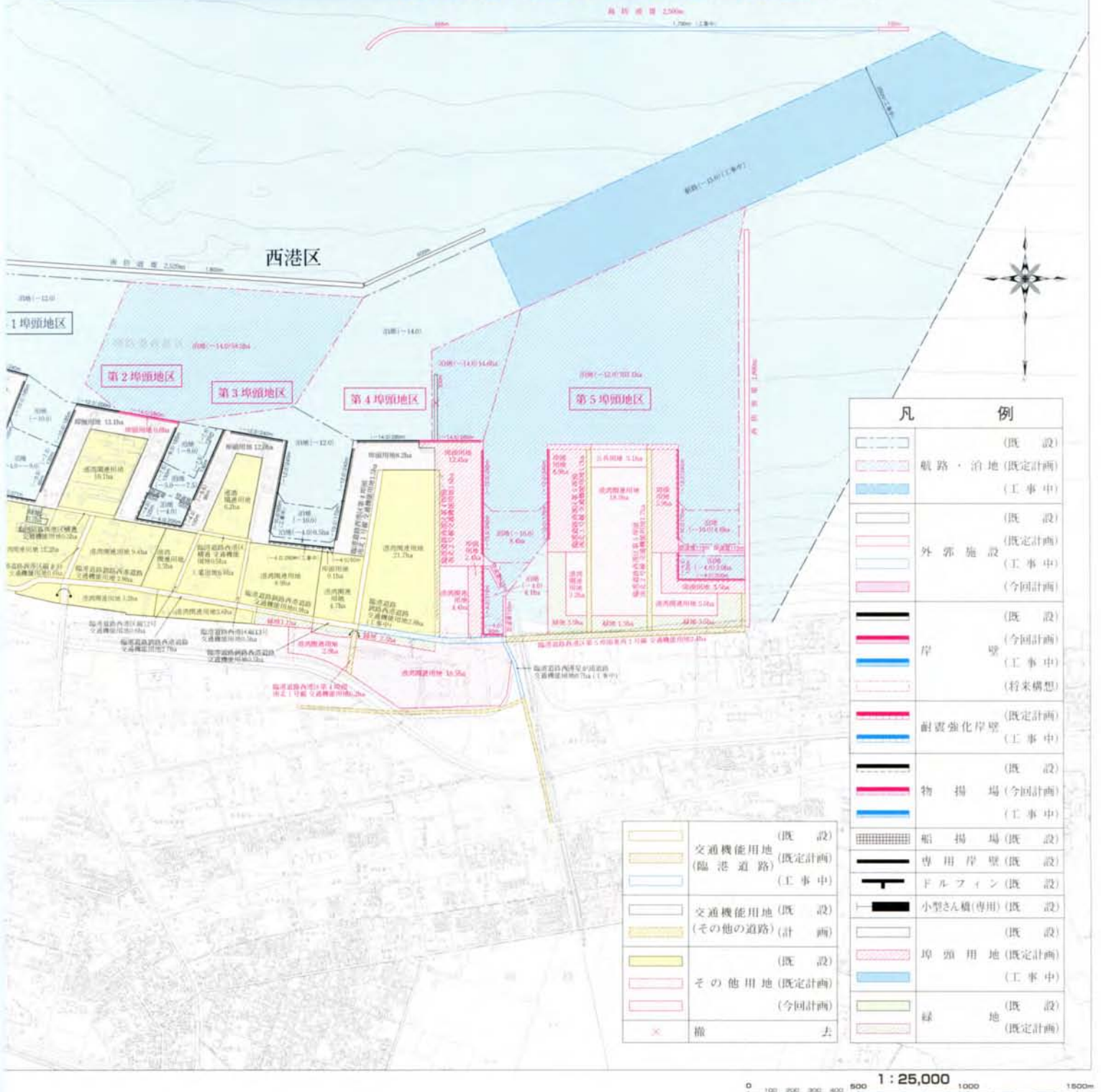


西港区

外内貨物流機能の強化・充実、大規模地震に対応し、国際・国内物流機能を確認しています。

東港区

日本有数の水産基地機能の充実、賑わいと潤いのあるウォーターフロントの形成、クルージング需要に対応した機能と大規模地震に対応した緊急避難物資輸送施設を確認しています。



地域を日本を結び、世界へ。

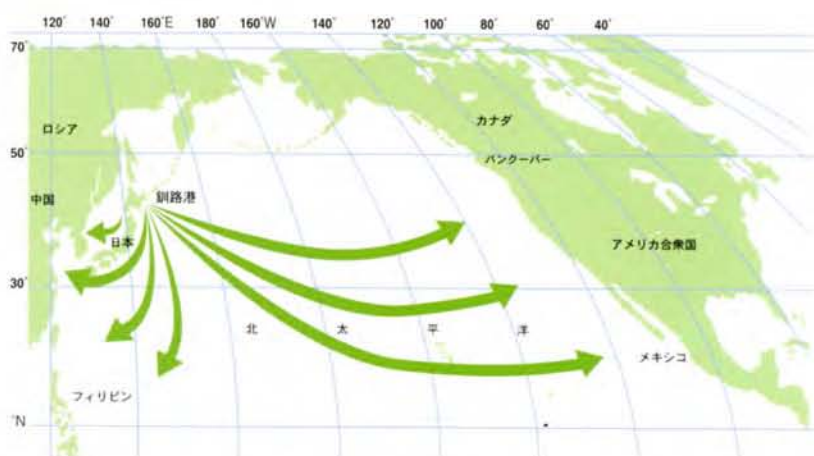
概要



釧路港の背後圏・東北海道(釧路、根室、十勝及び網走の4支庁)は、冷涼な気象条件と火山灰を母材とする土壌等の特性を活かした**酪農を主体とする農業**と、**北洋漁業の基地**としての立地条件と恵まれた浅海資源を活かした水産業などを基幹産業としています。さらに、これら水産物、農産物及び林産物資源を原材料とした水産加工品、酪農製品等の食料品製造業や、**紙パルプ、木材、木製品工業**等の資源活用型の工業が発達しています。

世界にひらかれた海のゲートウェイ

釧路港は、北海道東部太平洋に面した重要港湾で、東北海道の**海陸交通ネットワーク**の要衝に位置しています。特に、バンクーバーまでの海上距離は3,287カイリと**北米至近の地の利**を得、外国貿易上極めて重要な位置を占めています。



釧路港は、地理的に東北海道の扇の要部に位置し、国道、道道等の幹線道路が釧路港より放射状に全道に広がっています。

また、北海道横断道路自動車道の池田～釧路間は平成5年に施行命令が出されました。現在本別まで供用しており釧路～本別間は新直轄方式で整備が進められています。このほか、地域高規格道路である、釧路・中標津道路についても平成9年11月に着工されるなど、**釧路港と背後圏を結ぶ交通アクセスの充実**が進んでいます。

釧路港と各港との距離

(単位:カイリ)

国名	港名	海上距離	主要な貨物
アメリカ	New Orleans	13,728	小麦、大豆、穀物、石油製品
	Portland	3,324	木材、紙パルプ、農産物
カナダ	Vancouver	3,287	木材、紙パルプ、農産物
ロシア	Korsakov	288	水産物、化学製品
中国	大連	1,437	穀物、石油製品、鉄鋼
韓国	釜山	876	石炭、穀物、石油製品
ブラジル	Macapa	9,746	木材、紙パルプ
タイ	Bangkok	3,459	農産物、水産物
オーストラリア	Blaisdeli	3,438	石炭
インドネシア	Jakarta	3,696	穀物、石油製品

産業と観光

国内有数の食糧供給基地

釧路港の背後圏である東北海道は、酪農、畑作、水産の一次産品を生産する、**我が国有数の食糧供給基地**となっています。

酪農においては、全国乳用牛頭数の約4割、肉用牛頭数の1割を占めています。

水産は、13年間水揚げ日本一を記録した釧路港をはじめ、沿岸、沖合海域とも好漁場を有する漁港が点在しています。その一方で、ロシア・北米等からの輸入も行われ、**釧路港を拠点に多くの漁船、貨物船が出入りし**、高い技術を誇る水産加工業が集積するなど、全国及び海外に生鮮品や加工品が出荷されています。

さらに石炭鉱業は、国内唯一の坑内掘炭鉱として全国生産量の約52% (平成16年度現在) を占める石炭を産出しているほか、**製紙業においては全国生産量の1割強**を占める新聞紙をはじめダンボール用紙等を生産しています。



MOO

地域の特徴

豊かな自然に抱かれたまち

釧路港の背後圏である東北海道は、太平洋岸で親潮が南下し、季節によっては黒潮と合流することなどから、冷涼な気候性を有しています。また、我が国で最大規模の釧路湿原を有することや、千島火山帯に位置することなどから、豊かな自然環境に恵まれた地域となっています。

気候

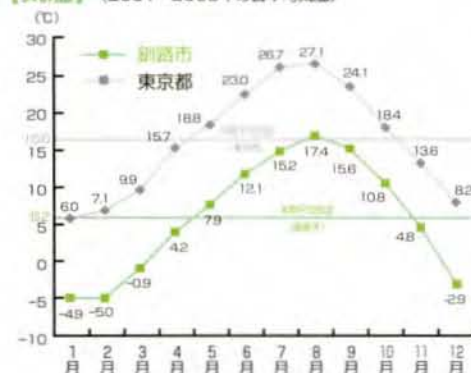
天然の避暑地。釧路

「夏期湿潤冷涼、冬期乾燥寒冷」で、釧路市の年間の平均気温は6.2℃と東京と比べて10℃以上低くなっています。

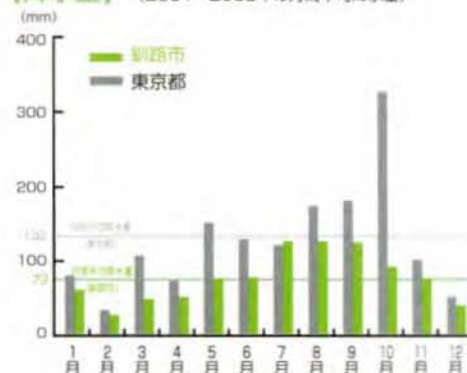
春から夏にかけて沿岸部では「海霧」のため日差しのさえずられる日が多く、平均年間霧日数は100日前後に達しています。また、月平均降水量は東京と比べて50mm程度少なく、特に秋は降水量が少ないうえ、日照時間も多く、過ごしやすい季節となります。一方、冬は晴天が続きますが、気温が低く、厳しい季節となります。

また、釧路港の沖合には寒流系の親潮が南下して流れ、釧路―三陸沖合において北上する暖流系の黒潮と合流するため、我が国屈指の好漁場が形成されている他、冷涼な気候特性の要因の1つともなっています。

【気温】 (2001～2005年の日平均気温)



【降水量】 (2001～2005年の月間平均降水量)



自然環境

森林・湖沼・海洋に恵まれた場所

釧路港がある釧路支庁は、釧路湿原国立公園と阿寒国立公園の2つの国立公園を有し、厚岸道立自然公園を中心に、森林、湖沼、海岸と、美しい豊かな自然に恵まれた地域となっています。その他にも、世界自然遺産の知床国立公園、大雪山国立公園があり、豊かな大地と美しい風景を有する我が国有数の景勝地を数多く抱えています。また、釧路支庁は釧路川をはじめ、阿寒川、庶路川など多くの河川によって細分化され、その土地の大部分は、摩周系火山灰と泥炭などの特殊土壌で構成されています。



自然とともに育まれる産業

農業

全道トップクラスの出荷乳量

釧路支庁の農業は、恵まれた草地基盤を活かした酪農が主体で、釧路農業全体の農業産出額のうち畜産部門が9割以上を占めています。

管内では、約12万4,000頭の乳用牛が飼育され、年間約53万tの生乳が生産されています。近年では、全道でもトップクラスの乳質を活かし、高速貨物船「ほくれん丸」により毎日関東方面へ移出しています。また、地元向けの牛乳の生産や、アイスクリーム・チーズなどの乳製品加工・販売も盛んに行われています。

観光

国立公園に抱かれたまち

東北海道は自然環境に恵まれ、釧路湿原、阿寒、知床、大雪の4国立公園と厚岸、野付・風連の2道立公園を有しています。すぐれた自然に関するワイズユース（賢明な利用）という考えのもと、自然と共生する地域づくりを進めています。



水産業

新鮮・安全でおいしい釧路の魚

サンマ、スケトウダラ、ケガニ、シシャモなどの資源管理の取り組みを進めるとともに、コンブ、アサリ、ミズダコの漁場造成、ウニ、ハタハタ、カキの人工種苗生産など、特産的資源を中心に海域特性に応じた栽培漁業を積極的に展開しています。



自然の恵み、くらしに身近な貨物

港勢

釧路港は、東北海道の物流拠点港として発展してきました。北米、極東ロシア、東・東南アジア、豪州などからは、背後圏の主要産業である製紙、農業などに要する原材料等を大量に輸入し、これら産業の生産品を広く全国や海外に輸移出しているためコンテナ船やRORO船など、月約90便以上の定期船が就航しています。このため、釧路港は地域国際流通港湾として、投資効果の高い港湾設備を促進する「高度利用促進港湾」に位置づけられています。

さらに、北米航路の最短ルートにあり太平洋に面する不凍港釧路港は、世界にひらかれた海のゲートウェイとして、我が国の発展に一層寄与して行くものと考えています。こうした中、平成14年、国際ハブ港湾・釜山港へ直結する外貿コンテナ定期船が就航し、国際物流ネットワークも益々拡大しています。

品目別 港湾取扱貨物量ランキング

乳製品を全国に



背後圏の酪農地帯で生産される生乳やその他の畜産品は国内各地に移出されています。

農水産品Best5

	港名	港格	貨物量(千トン)
1	釧路港	重要	2,156
2	苫小牧港	特重	1,851
3	小樽港	重要	410
4	十勝港	重要	379
5	網走港	重要	137

紙のまちとして



外国貿易の主な貨物は、2大製紙工場(日本製紙、王子製紙)の製紙原料であるチップや石炭となっています。

林産品Best5

	港名	港格	貨物量(千トン)
1	苫小牧港	特重	4,425
2	釧路港	重要	1,724
3	室蘭港	特重	872
4	留萌港	重要	110
5	小樽港	重要	63



「水産王国」釧路



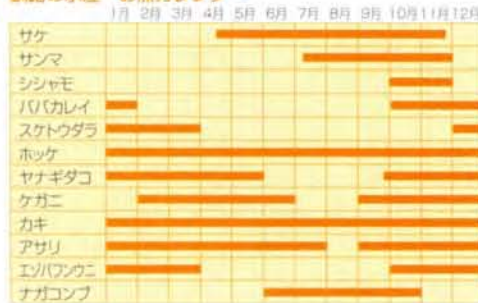
水揚げ日本一を記録していた釧路港には、多くの漁船が出入りしており、高い技術を誇る水産加工業が集積していることもあり、全国に生鮮品や加工品が出荷されています。

水産品Best5

	港名	港格	貨物量(千トン)
1	釧路港	重要	264
2	苫小牧港	特重	174
3	根室港	重要	131
4	小樽港	重要	114
5	稚内港	重要	110

※数値は輸移出輸移入の合計

釧路の水産 お魚カレンダー



※魚獲の期間を表しています

平成17年全国主要水揚げ港比較

順位	港名	貨物量(千トン)
第1位	銚子(千葉県)	261
第2位	焼津(静岡県)	187
第3位	石巻(宮城県)	178
第4位	八戸(青森県)	168
第5位	釧路(北海道)	138
第6位	松浦(長崎県)	130
第7位	福岡(福岡県)	128
第8位	枕崎(鹿児島県)	124
第9位	根室(北海道)	120
第10位	長崎(長崎県)	120

単位: 千トン

国外貨物 輸出入貨物 国別比較図 (平成17年)

東北海道の物流拠点として発展し、北米、極東ロシア、東・東南アジア、豪州などから、当地域の主要産業である製紙、農業などに要する原材料等を大量に輸入しています。

(単位: 千トン)



44 ドイツ

3 イスラエル

3 ヨルダン

タイ

ベトナム

マレーシア

スリランカ

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

ニュージーランド

南アフリカ

ロシア

中国

韓国

台湾

フィリピン

バブアニューギニア

シンガポール

インドネシア

オーストラリア

を運ぶ。



港湾取扱貨物 (平成17年)

釧路港の取扱貨物量は、平成2年に2,000万トンの大台を超え、平成17年では約2,100万トンとなっています。

東北海道という広大な背後圏を擁する釧路港は、全道の港湾の中で総取扱貨物量では第4位、フェリーを除く一般港湾貨物の取扱量では第3位となっています。

フェリーを除く

港名	港格	貨物量(千トン)
1 苫小牧港	特重	46,222
2 室蘭港	特重	28,441
3 釧路港	重要	20,996
4 函館港	重要	10,392
5 石狩港	重要	3,486
6 小樽港	重要	1,505
7 留萌港	重要	1,431
8 十勝港	重要	1,136
9 稚内港	重要	819
10 根室港	重要	795

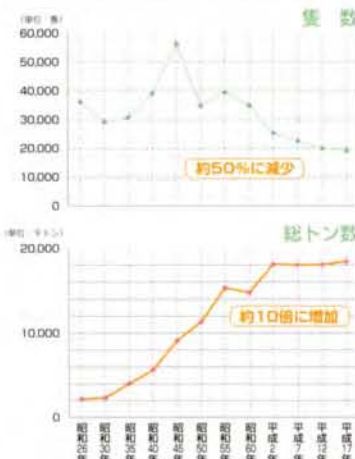
北海道
第3位!!

フェリーを含む

港名	港格	貨物量(千トン)
1 苫小牧港	特重	107,747
2 室蘭港	特重	36,388
3 函館港	重要	32,203
4 釧路港	重要	20,996
5 小樽港	重要	13,309
6 石狩港	重要	3,486
7 稚内港	重要	2,479
8 留萌港	重要	1,431
9 十勝港	重要	1,136
10 根室港	地方	1,122

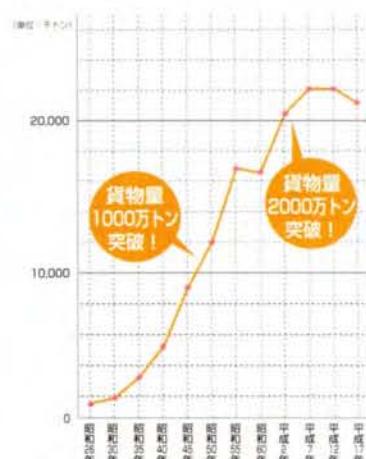
入港船舶隻数・総トン数の推移

大型岸壁の整備が進み、船1隻あたりの貨物量が増加していることから、効率の良い港へ変化していることがわかる。



取扱貨物量の推移

港での取扱貨物の量は、戦後から現在までの55年間年々増加傾向を示している。



海上出入貨物品種別年次別表 (平成17年)



国内貨物 内外貿易貨物 地域別比較図 (平成17年)

釧路港に輸入された原材料から製造された生産品を広く全国に移出し、コンテナ船やRORO船など、月約90便以上の定期船が就航しています。



日本有数の漁業基地、そして交

施設紹介 東港区

東港区

東港区は古くから天然の良港として水産、石炭、紙パルプ等の産業や地域住民の生活関連物資を取扱う東北道の物流拠点港湾として発展し、平成11年には開港100周年を迎えました。

昭和44年から平成3年までの13年間連続水揚げ量日本一となり、我が国屈指の水揚げ量を誇る漁業基地として発展し、物流面でも、石炭の積み出しや製造食品、重油等の移出、石油製品、LPGの移入、木材の輸入等市民生活への役割も担っています。

更に、地域住民のための国際・国内交流などの機能整備を進めており、フィッシャーマンズワーフ(MOO)、全天候型緑地(EGG)、観光国際交流センター(ラムサール記念センター)、芸術館など潤いのある港湾空間の形成が進められています。

南埠頭



石炭

釧路市の経済発展に大きく寄与した太平洋炭礦が、平成14年1月30日に閉山しました。採炭は新会社「釧路コールマイン」に引き継がれ、採炭量は年間約70万トンとなっています。現在、国の炭鉱技術移転5か年計画に伴い海外研修生の受入や、新産業創出などに期待が寄せられています。

イベント



釧路川とフィッシャーマンズワーフMOO・全天候型緑地EGG

MOOは、幣舞橋に隣接する5階建ての都市型観光施設です。1階は市場、レストラン、物販など、2階は情報サービス、レストラン、雑貨店、3階はビアレストランや釧路市保険福祉部など、5階は流水プール、フィットネスセンターなどがあります。

EGGでは、供用開始以来ミニコンサートを始め多彩なイベントが行われており、市民に親しまれています。

リバーサイドエリア



末広町物産場

末広町物産場、幸町緑地は幣舞橋やMOO・EGGとともに釧路市のシンボルゾーンとして、港を訪れる人の憩いの場となっています。



幸町緑地イベント広場

いかだ組み

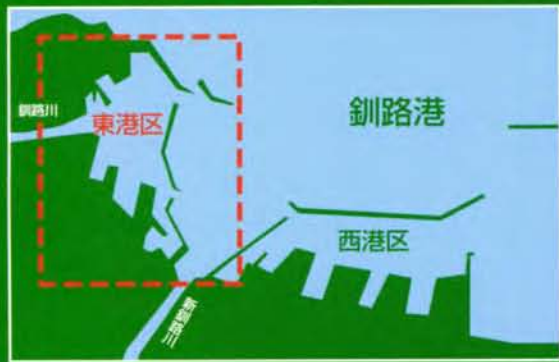
水面野木場に運搬・保管するために、貨物船から木材を水面投下し、ワイヤー等で結合し「いかだ」として組み上げます。このような伝統的な荷役方法、光景は、全国的にも釧路以外であまり目にすることはできません。



木材



流の場として。



漁業埠頭



水産物



副港船だまり(漁船)



カタクチイワシ水揚げ

スケトウダラやサンマ、イワシなどの水産品が水揚げされます。水産品の貨物量は全道の港湾トップを誇ります。

中央埠頭

原木の輸入、紙パルプの移出など、多種多様な貨物を取扱っている他、飛鳥Ⅱなどの旅客船の係留場所、入出港時の歓迎セレモニーなどの場としても利用されています。



旅客船



一般貨物船



飛鳥Ⅱ



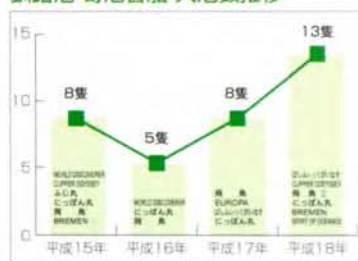
歓迎セレモニー



海王丸

日本郵船所有の「クリスタル・ハーモニー」が2006年春、「飛鳥Ⅱ」として生まれ変わりました。大きさは飛鳥の1.7倍もあります。

釧路港 寄港客船 入港数推移



東港区 港湾貨物取扱状況(平成17年実績)

番号	埠頭名	水深(m)	バース数・長さ	主要貨物
①	南埠頭石炭ローダー・雑貨岸壁	-5.4~7.5	2/バース 308m	(移出) 石炭 (移入) その他雑貨
②	南新埠頭	-5.4~7.5	2/バース 54m	(移出) L.P.G(液化石油ガス)、化学薬品、染料、塗料、合成樹脂、その他化学工業品 (移入) 石油製品、L.P.G(液化石油ガス)、重油
③	入舟岸壁	-7.5	1/バース 130m	(移出) 染料、塗料、合成樹脂、その他化学工業品 (移入) その他雑貨
東側 4~6号	中央埠頭	-7.5	3/バース 390m	(輸出) 紙、パルプ、製造食品、木製品 (輸入) 原木、木製品、化学薬品 (移出) 製造食品、動植物性製造飼料、原木 (移入) 動植物性製造飼料、砂利、砂、化学肥料
西側 1~3号	中央埠頭	-9.0~10.0	3/バース 588m	(輸入) 原木、水産品、化学薬品 (移出) 製造食品、動植物性製造飼料、化学薬品 (移入) 化学薬品、水産品、化学肥料
④~⑤	北埠頭	-8.0~9.0	6/バース 958m	(輸出) 金属クズ (移出) 農産物 (移入) セメント、石油製品、化学薬品
⑥	漁業埠頭	-7.5	200m	(輸入) 水産品 (移入) 水産品



より多くの貨物を、より迅速に。

施設紹介 西港区

西港区

西港区は昭和44年に着工、同49年に第1埠頭石油栈橋が供用し、石油製品の取扱が開始しました。その後木材チップ船、RORO船等が利用しています。第2埠頭は昭和52年に建設に着手し、同58年に供用開始、その後穀物サイロの完成とともに穀物専用船による飼料原料の輸入、RORO船等が利用しています。第3埠頭については、平成2年に供用を開始し、大型石炭船による海外炭、化学肥料等を輸入しています。第4埠頭は平成14年に供用開始し、韓国との外貿コンテナ定期航路が開通した他、これまで第3埠頭で取り扱われていた石炭が第4埠頭にシフトしています。

西港区臨海部は、石油配分基地及び、北海道最大の飼料基地を有し、背後に日本を代表する製紙工場、水産加工を主体とした食料品製造業、化学肥料工場など、東北道の特徴を活かした国内外の海上輸送拠点として活躍しています。また、RORO船、コンテナ船等の内航定期航路の輸送拠点としても重要な役割を果たしています。

加えて、待望の外貿コンテナ定期船が平成14年8月31日、釧路港と釜山港において運行を開始し、国際貿易港としての発展が期待されています。

外貿コンテナ輸送の拠点



外貿コンテナ貨物荷役



第4埠頭が平成14年度に完成し、一部供用に伴い、埠頭東側では新たに韓国釜山港との外貿コンテナ定期船の運行開始となりました。これにより紙・パルプ、水産品の輸出、水産品、化学肥料、木製品、牧草等の輸入拡大が着実に進み、特に外貿コンテナ輸送の拠点としての役割を果たしています。

外貿バルクカーゴ輸送の拠点

西港区の-14mの大水深岸壁は、製紙会社のボイラー用及び火力発電用の5万DWT級の大型石炭専用船などに利用されています。

船舶の大型化が可能となったことで、海上輸送コストの大幅な削減が図られています。

また、-12m岸壁は、主に道東産業の要である酪農業を支えるために、飼料、肥料の輸送に利用されています。

さらには、製紙原料である木材チップなどのバルクカーゴ輸送の拠点としての役割を果たしています。



石炭船

(主にオーストラリア、インドネシアなどから輸入)



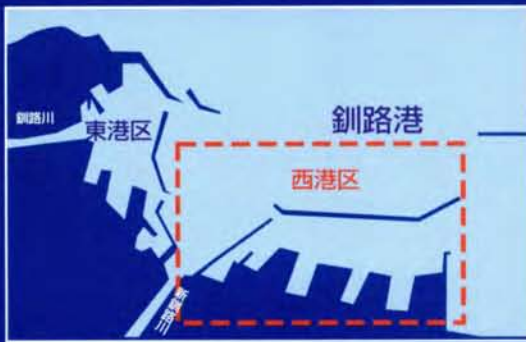
化学肥料荷役

(主にアメリカなどから輸入)

内貿ユニットロード 輸送の拠点

西港区は、内航コンテナ船、RORO船などによるユニットロード輸送の拠点としての役割を果たしています。

ユニットロード輸送は、全国を網羅する形で海上輸送ネットワークが形成され、短時間で定期的・効率的に運ばれる輸送手段であり、釧路港では、RORO船が週15便、コンテナ船（RORO船タイプ含む）週5便が運行されています。このようなRORO船やコンテナ船により、生乳、生鮮野菜、魚介類、紙パルプ、製造食品、砂糖、雑貨類等の移出、自動車、豆類、製造食品、日用品等雑貨類の移入など多種多様な貨物が輸送されています。



定期航路図



第二ほくれん丸 生乳積み出し



内航コンテナ船

外航定期航路

運行会社	船名	航路	船種	便数
南星海運	CARINA STAR	釧路→釜山→新潟→秋田	コンテナ	週1便

内航定期航路

運行会社	船名	航路	船種	便数
川崎近海汽船	ほくれん丸 第二ほくれん丸	釧路→日立	RORO	週7便
東林商船	新釧路丸	釧路→船橋	RORO	週1便
川崎近海汽船	神川丸	釧路→仙台→東京→名古屋→東京→ 仙台→苫小牧	RORO	週1便
東林商船	神明丸	釧路→仙台→東京→大阪→東京→ 仙台→苫小牧	RORO	週1便
東林商船	神皇丸	釧路→仙台→東京→大阪→名古屋→ 仙台→苫小牧	RORO	週1便
東林商船	神臨丸	釧路→仙台→東京→大阪→東京→ 仙台→苫小牧	RORO	週1便
東林商船	第一有明丸	釧路→東京	RORO	2週3便
フジトランス コーポレーション	ふがく丸	釧路→仙台→名古屋	RORO	月75便
日本通運	おやしお丸	釧路→東京→苫小牧	コンテナ	2週1便
日本通運	うら丸	釧路→大阪→水戸→高松→苫小牧	コンテナ	週1便
日本通運	ひまわり3	釧路→東京→苫小牧	RORO コンテナ	週1便
日本通運	ひまわり1 ひまわり2	釧路→東京→苫小牧	RORO コンテナ	週2便

西港区 港湾貨物取扱状況（平成17年実績）

番号	埠頭名	水深 (m)	バース数・延長	大宗貨物
① ⑦	第1埠頭	-5.5~-12	7バース 1,175m	〈輸出〉完成自動車 〈輸入〉木材チップ、化学薬品、原産 〈移出〉紙、パルプ、その他食料工業品、完成自動車 〈移入〉石油製品、再利用資材、完成自動車
⑧ ⑭	第2埠頭	-5.5~-12	7バース 1,181m	〈輸出〉動植物性製造飼料、米、麦 〈輸入〉とうもろこし、動植物性製造飼料、麦 〈移出〉その他畜産品、紙、パルプ、製造食品 〈移入〉輸送用容器、動植物性製造飼料、その他輸送用車両
⑮ ⑲	第3埠頭	-5.5~-12	7バース 1,015m	〈輸出〉動植物性製造飼料、完成自動車、麦 〈輸入〉化学薬品、化学肥料、原木 〈移出〉化学薬品、砂利・砂、化学肥料 〈移入〉動植物性製造飼料、砂利・砂、化学肥料
⑳ ㉔	第4埠頭	-10~-14	3バース 774m	〈輸出〉輸送用容器、紙、パルプ、水産品 〈輸入〉石灰、輸送用容器、動植物性製造飼料 〈移出〉鋼材、その他製造工業品、その他機械 〈移入〉鋼材、原産、麦



西港区
West Port

第2埠頭

第1埠頭



穀物船

（主にアメリカ、カナダなどから輸入）



木材チップ船

（主にブラジル、アメリカ、オーストラリアなどから輸入）

東北海道のくらしを支える 西港区の物流。

施設紹介 西港区

第1埠頭

第1埠頭では、年間約1,042万トンの貨物が取扱われており、主要な貨物は1.製品としての紙・パルプ、2.東北海道に供給される石油製品、3.紙・パルプの原材料の木材チップ、4.東北海道で販売される完成自動車、5.紙・パルプにリサイクルされる再利用資源(古紙)、などです。



木材チップ荷役の様子

紙・パルプの原料となる木材チップは、ブラジル、アメリカ、オーストラリアなどから輸入されています。



石油

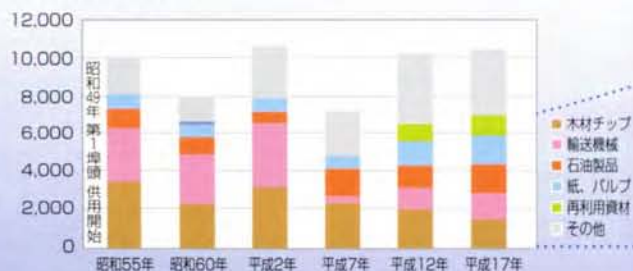
第1石油栈橋は、背後に石油配分基地を有し、釧路港で取扱う重油、石油製品などの約75%を占める223万トンを取扱っています。



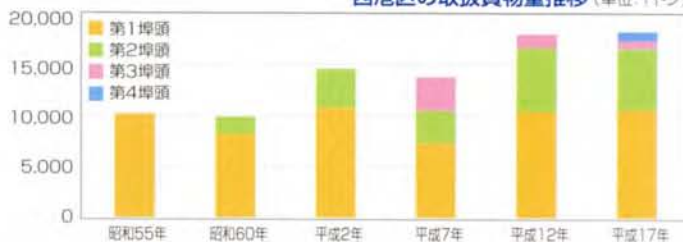
RORO船

釧路の三大基幹産業の一つである製紙業・製紙工場の生産規模は、年間約125万トンで、ロール状の紙がパルプとなってRORO船で東京や宮城など日本各地に運ばれています。内訳は、日本製紙が年間約42万トン(うち新聞用紙が37万トン)、王子製紙では、年間約83万トン(うちダンボール原紙50万トン、印刷用紙22万トン、新聞用紙11万トン)となっています。

取扱貨物量推移
(単位:千トン)



西港区の取扱貨物量推移 (単位:千トン)



第2埠頭

第2埠頭では、年間約594万トンの貨物が取扱われており、主要な貨物は1.その他畜産品(生乳)、2.飼料の原材料の動物性製造飼料、3.その他輸送用車両、4.輸送用容器、5.紙・パルプなどです。



RORO船

RORO船により、生乳を関東方面へ毎日運び、牛乳・アイスクリーム・チーズなど乳製品として加工されます。



穀物

飼料基地として北海道最大の取扱規模を有し、臨海部に立地している穀物サイロ、飼料工場並びに背後圏の飼料工場に対する穀物などの輸入を行っています。

取扱貨物量推移
(単位:千トン)





第3埠頭

第3埠頭では、年間約72万トンの貨物が取扱われており、主要な貨物は1.畑作や酪農で使用される化学肥料、2.飼料の副原料の動植物性製造飼肥料、3.建設資材となる砂利・砂、4.原木、5.化学薬品などです。



化学肥料



原木



化学肥料荷役

アメリカなどから輸入される化学肥料は、釧路港から臨海部や背後圏に立地している肥料工場に運ばれ、東北道の畑作や酪農に使われます。



貯木場の様子

西港区に陸揚げされる原木は、第3埠頭背後の貯木場に集められ、東北道の合板工場や木工場に供給されます。

第4埠頭

第4埠頭では、年間約93万トンの貨物が取扱われており、主な貨物は1.石炭、2.輸送用容器、3.動植物性製造飼肥料、4.紙・パルプなどです。



石炭



外貨コンテナ



石炭荷役

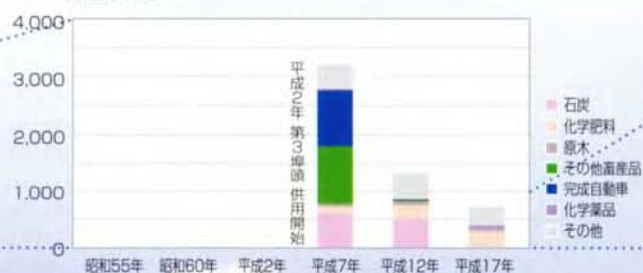


外貨コンテナ船

平成14年に第4埠頭の供用開始と時期を同じくして、東北道で唯一の外貨コンテナ定期航路が釧路と釜山との間に開設されています。

また、オーストラリア、インドネシアなどから輸入される石炭は製紙工場の動力用に使用される他、平成16年から電力卸供給事業（IPP事業）の火力発電用にも使用されています。

取扱貨物量推移
(単位:千トン)



取扱貨物量推移
(単位:千トン)



効率的な物流で、 くらしを地域を変える。

整備効果

釧路港の整備により、海外・国内と背後圏との貨物の輸送が効率的となり、貨物の輸送に要するさまざまな費用のコストダウンが実現します。



生乳の貨物サイクル

東北北海道は、冷涼な気候特性などを活かした我が国屈指の酪農地帯です。乳牛のエサとなる飼料や牧草などの育成のために欠かせない肥料は、釧路港で陸揚げされ、東北北海道一円の酪農家へ届けられます。また、生乳はローリーで釧路港に集荷され、高速貨物船（RORO船）「ほくれん丸」により、毎日関東方面に運ばれています。

みなと(釧路港)



輸入された飼料が陸揚げされている様子

穀物
化学肥料

みなと(釧路港)



輸入された木材チップが陸揚げされている様子



港から運ばれてきた飼料や牧草を牛が食べている様子



工場で乳製品となり食卓へ

みなと(釧路港)



RORO船に生乳が積み込まれている様子

木材チップ
石炭



工場でさまざまな紙となり
みんなの元へ



製紙工場では木材チップや古紙から、紙・パルプができる



みなと(釧路港)



新聞紙に使われるロール状の紙をRORO船で運ぶ

紙の貨物サイクル

釧路の三大基幹産業のひとつであるパルプ・紙加工業。原料となる木材チップや古紙、また製紙工場のボイラーの燃料となる石炭は、釧路港で陸揚げされ市内の製紙工場に運ばれます。また、新聞用紙やダンボール原紙は釧路港に集荷され、神川丸などのRORO船で関東方面に毎日運ばれています。

釧路港西港区 多目的国際ターミナル整備事業プロジェクト

-14m岸壁をはじめとする多目的国際ターミナルである第4埠頭を整備することで、より大型の船舶で貨物を輸送することが可能になります。また、整備前には陸上輸送や他の航路の海上輸送をせざるを得ない貨物が、整備後にはより輸送コストの小さい輸送ルートを利用できるようになります。さらに施設不足の解消により、滞船の減少が期待されており、滞船コストが削減されるとともに、輸送時間が減少します。

整備イメージ

釧路港西港区全景図



釧路港の背後圏への外貨コンテナ貨物は、これまで主として苫小牧港が利用されてきました。-14m岸壁を有する多目的国際ターミナルを整備することで、釧路港で直接外貨コンテナ貨物などを取扱うことが可能となり、あわせて陸上輸送距離の短縮を図ることができます。

また、港湾施設の不足による滞船時間も大幅に減少し、コストや輸送時間が改善されます。

整備前

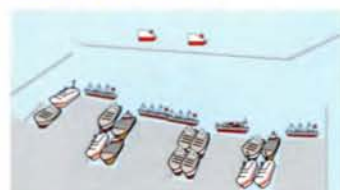
大型船舶の対応により、年間1億3千万円の海上輸送コストダウン！



釧路港の利用により、年間41億9千万円の陸上輸送コストダウン！



年間2億6千万円の滞船コストダウン！



釧路港東港区 小型船だまり整備事業プロジェクト

釧路沖合は、我が国屈指の好漁場であるため、イカ漁業やサンマ漁業など年間500隻以上の漁船に利用されています。しかし、係留施設延長の不足から休憩時には過度の多そう係留が発生し、また準備時には慢性的な混雑が発生しています。これらの問題に対応するため、平成9年度から東港区南地区小型船だまり整備事業に着手し、その効果が発揮されています。

整備イメージ

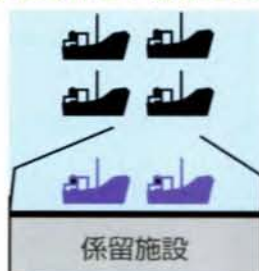
整備前

整備後

多そう係留や混雑の解消により、年間2億2千万円の作業コストダウン！



釧路港は、地元の漁船のみならず、イカやサンマ等を目標して全国から集まる漁船からの水揚げや準備・休憩できる港湾としての重要な役割を担っています。



整備前、盛漁期には過度の多そう係留が強いられてきました。東港区に休憩用係留施設を整備することで、多そう係留や混雑が緩和され、多そう係留などに要していた費用のコストダウンが可能となります。

安全・安心力の向上、そして

災害対策

近年、釧路周辺では「平成5年(1993年)釧路沖地震」、「平成6年(1994年)北海道東方沖地震」、「平成15年(2003年)十勝沖地震」などの大規模地震や津波が頻発しています。このため、大規模地震時の緊急物資輸送の確保や津波発生時の市街地での被害軽減のための対策など、いざという時の施設設備が求められています。このような背景から、現在、釧路港では、地震・津波に備えた安全・安心な港づくりが進められています。

地震に備える

地震被害事例

近年、全国各地で大規模地震が頻発する中、東北海道はマグニチュード7以上の大規模地震の全国有数の常震地帯となっています。これまで、「平成5年(1993年)釧路沖地震」、「平成6年(1994年)北海道東方沖地震」、「平成15年(2003年)十勝沖地震」など、釧路、根室、十勝沖を震源とする大規模地震発生時には、釧路を含めた東北海道に甚大な被害もたらされました。このような地震災害時に、釧路港の施設も被害を受けたため、緊急物資輸送が行えなかったり、物流機能が停止したため、苫小牧港に荷揚げしてトラックで陸上輸送といった非効率な輸送を強いられています。



平成5年 釧路沖地震
東港区中央埠頭 物揚場



平成5年 釧路沖地震
東港区副港地区 -5.0m岸壁

釧路港耐震強化岸壁の整備

東北海道は全国有数の大規模地震発生地帯ですが、釧路港では災害時に利用できる耐震性の高い施設が未整備の状況にあります。このため、大規模地震災害発生時には、限られた利用可能な道路を使った緊急物資輸送や避難活動を強いられるなど、非効率な輸送形態、避難方法に頼らざるを得ない状況に陥ります。

このようなことから、釧路港東港区に、大規模地震災害発生時の緊急物資輸送の拠点を形成するため、地震発生時にも壊されにくい耐震性の高い耐震強化岸壁(-9.0m)を中心とした大規模地震対策施設を整備します。なお、この耐震強化岸壁は、近年のクルージング需要の増加に対応した旅客船岸壁として常時に利用し、隣接しているMOOなどの観光交流施設と連携して、地域の観光・交流活動を推進する空間を同時に展開します。

災害時
(整備後)



災害時には、背後圏約20万人の暮らし・産業を守るため、貨物輸送機能を確保、緊急物資、避難民等の輸送及び臨海部防災拠点機能を確保することができます。

通常時
(整備後)



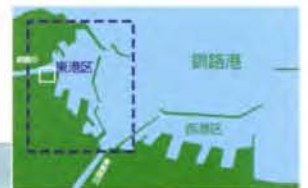
通常時は、クルージング需要の増加に対応した旅客船対応機能を合わせ持ち、地域の観光・交流活動を推進する空間を創出します。

1500年以降に発生した、マグニチュードM7以上の地震



資料:「理科年表」(2004年度、国立天文台編)などをもとに作成

もしも…
(整備前)



大規模地震災害発生時には、限られた利用可能な道路を使った緊急物資輸送や避難活動が強いられるなど、非効率な輸送形態、避難方法に頼らざるを得ない状況に陥ります。

優しい港づくりへ。

津波に備える

津波被害事例

近年、北海道周辺においては『平成5年(1993年)北海道南西沖地震』、『平成6年(1994年)北海道東方沖地震』、『平成15年(2003年)十勝沖地震』等の大規模な地震が頻発しています。

我が国において、1896年6月15日に発生した「明治三陸地震津波」をはじめ、最近では2003年9月28日の「十勝沖地震」で発生した津波による被害など、これまでに13回の津波による被害を受けています。

釧路を始め道東沿岸では、この内8回の被害が発生しており、また、今後30年以内に発生すると想定されている「根室沖・釧路沖の地震」では、釧路港沿岸において津波による浸水が最大3m程度と推定されています。

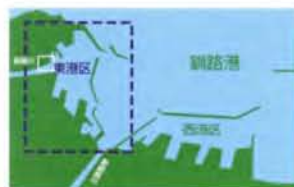


平成15年 十勝沖地震 十勝港
岸壁に打ち上げられた漁船



平成5年 北海道南西沖地震 奥尻島 青苗漁港
港内を埋め尽くした漂流物

最大浸水深分布図 (根室沖・釧路沖の地震)



もしも…
(整備前)



津波が起きると、岸壁などの構造物の破損、車両などの流出、船舶の損傷・衝突など、港湾の機能が麻痺し、漂流物が街に流れたり航路に水没するなど、さまざまな被害が発生します。

津波スクリーンの整備

2004年12月のスマトラ沖地震では津波の直撃で沿岸の建物が数多く壊され、それらの漂流物が町や村を襲い、新たな漂流物をつくるという破壊の連鎖が発生し、甚大な被害をもたらされました。

釧路港は市街地と近接しているため、津波発生時に港湾から市街地にひとたび漂流物が流れ込むと大きな被害が発生します。また、逆に市街地からの漂流物が航路に水没すると、緊急物資輸送のための貨物船の航行や災害復旧活動に支障を来します。このため、船舶などの漂流物をできるだけ水際で捉え市街地に流れ込まないように、また市街地からの自動車などの漂流物が航路に水没しないようにする施設が「津波スクリーン」です。

常時はガードレール、フェンス、シェルターなど普通の施設として機能させ、津波発生時には漂流物を捕捉するスクリーンとして機能させることが特徴です。

災害時
(整備後)



災害時は、津波スクリーンを設置することにより、船舶、木材などの漂流物をできるだけ水際で抑え、市街地に流れないようにします。釧路港が全国初の設置となり、釧路川左岸の入舟に設置します。

通常時
(整備後)



通常時は、ガードレールやフェンス、シェルターなどの施設として機能します。また、スクリーンの一部を活用することにより、市民の交流の場として活用することも可能です。

環境を考慮して



環境

釧路港はエコポート モデル港

エコポートは新しい海域自然環境の創出を目指し、その環境及び生物生息域との共存が図れる港湾海域づくりを行う事業です。

さらにはこの事業が今後の港湾事業の模範となるよう全国に先がけ、先進的な港湾環境基盤形成へ向けた整備を総合的に行うもので、釧路港はエコポートモデル港に選ばれています。



効果として期待されるもの

エコポートのエコ²効果

エコ効果 1 エコロジー効果（環境効果）

■コンブが育つ魚が集まる

海底まで充分な光が届くように浅いマウンドがつくられているのでコンブなどの海藻類が定着し、多様な生態系の形成を促します。

エコ効果 2 エコノミー効果（経済効果）

■コスト削減

マウンドのおかげでケーソンが小さくなるなど、防波堤全体のコストを少なくできます。

■捨てないで使う

港の底を掘った土砂を捨てずにマウンドに再利用することによって、資源をリサイクルすることができます。

エコ²の効果をさらに高めるために

海洋生物は海流の変化にも敏感です。このため防波堤の整備による海流の変化や生息環境の変化をより少なくするため、これまで整備してきた防波堤をそのまま延伸するのではなく、新たに島防波堤を配置する方法を採用しています。



船の航行にも、海の生物にもやさしい
「くしろ・海文化」の発信です。

新しい「くしろ・海文化」の創造・発信

私たちは、より一層快適でさらに安全な生活のために、さらには環境を活かし創造し資源を有効に活用することでコスト縮減も図る一石二鳥のエコポートモデル事業を、新しい海洋文化の創出の第一歩として積極的に進めています。

エコポートとは？

「自然に溶け込み、生物にやさしい港」「積極的に良好な自然環境を創造する港」「アメニティが高く、人々に潤いと安らぎを与える港」「環境に与える負担が少なく、環境管理の行き届いた港」というコンセプトに基づいて造られる港のことを言います。

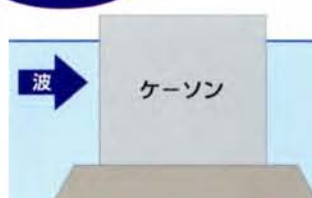
防波堤

港内に沖からの波が進入しないようにするための堤防です。防波堤のおかげで、港内は穏やかな海面を保ち、船に安全に乗船できたり、荷物の積卸しが効率よくできます。

ケーソン

防波堤や埋め立て島を造るときに、一番外側に設置するコンクリートの箱です。防波堤は、ケーソンに砂を詰めて沈め、海に並べて造っています。

従来



今までは波の力に負けないようにケーソンを大きく重くすることで対応していました。

島防波堤

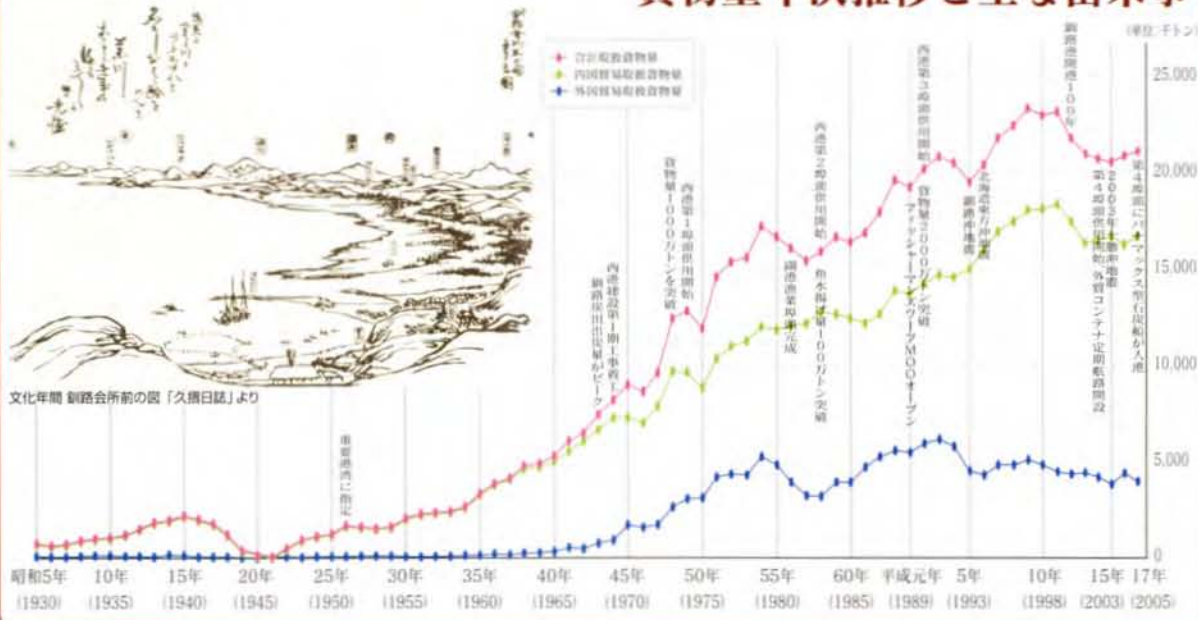


ケーソンを小型化してもその後ろにあるマウンドでしっかり支えているため、今まで以上の効果も期待されています。さらには海深のより浅いマウンドに充分な日の光が届くため、昆布の生息とそれに伴う水生生物の繁殖が期待されます。

物流を軸に、発展を支え続ける。

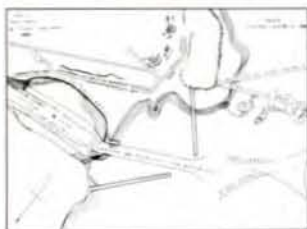
歴史

貨物量年次推移と主な出来事

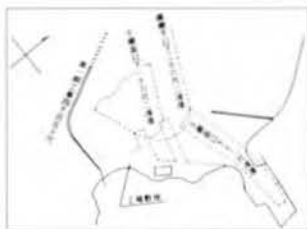


明治 ~釧路港をデザインする3人の技師~

釧路港の修築計画は、明治20年(1887)に英人技師C.S.メークが計画立案し、廣井勇博士による調査計画を経て、同41年(1908)に廣井忠正により計画案が完成しました。



C.S.メークの計画図(明治20年)



廣井勇の計画図(明治34年)



廣井忠正の計画図(明治41年)



明治38年頃の港の形



廣井勇博士

昭和30年~

~戦後の復興。発展する釧路港~

釧路港は、戦後復興の日本経済の拡大とともに取扱貨物が増大し、従来の東港区に加え西港区へと発展してきました。

戦前から予定されていた埠頭は昭和43年(1968)に完成し、昭和44年(1969)に西港建設計画が策定され、昭和49年(1974)に第1埠頭、昭和58年(1983)に第2埠頭、平成2年(1990)に第3埠頭が供用開始しています。



昭和36年頃の港の形



空から見た西港建設全貌



釧路西港供用開始(昭和49年12月14日)



第1埠頭西側フェリー岸壁(昭和60年10月13日)



第2埠頭に建つ釧路サイロ(昭和59年11月12日)

平成

~新しい機能~

近年、貨物取扱量が増加する一方、沖積港船時間は3万時間前後に上り、港湾機能の整備は喫緊の課題となっていました。

そのため、平成8年12月に概ね平成20年を目標年次とする港湾計画の改訂が承認され、平成10年度から第4埠頭や防波堤の建設が開始されました。



現在の港の形



西港区

あしたを創る 北の知恵
北海道開発局



釧路開発建設部
釧路港湾事務所

〒084-0914 釧路市西港1丁目
TEL:0154-51-4381 FAX:0154-53-2159
URL: <http://www.ks.hkd.mlit.go.jp/>