

港と物流

留萌港は明治20年にイギリス人C・S・メーク氏による港湾調査が行われ、明治40年には第26帝国議会で留萌港修築の請願が採択されました。その後、港湾整備が着々とすすめられ、留萌港は道北の玄関口として物流の役割を果たしてきました。

昭和11年には国際貿易港の指定を受け、昭和23年からは国内の主要都市を結ぶ航路が次々と開発され、昭和27年には重要港湾として指定を受けました。

昭和58年からは古丹浜ふ頭にマイナス7.5mとマイナス10m岸壁が完成し、大型船舶の物流が可能になり、平成4年には、外国貿易船入港2,000隻を達成しています。

船による輸送は大量低コストで、環境にやさしい輸送手段として、世界的に注目を浴びています。留萌港においても、大型船の入港が増加しており、また用地の確保も必要となるため、三泊地区にマイナス12m岸壁を整備し、21世紀へ向けた道央・道北地域の物流拠点港としての役割を果たします。

ひと・まち・ゆめ・みなど
はばた
翔く留萌21

みんなで創る
新しいマチ

2

物流都市を
つくるために

交通アクセス

広域交通の高速化を図るとともに、地域の振興に大きな期待を寄せられている高規格幹線道路深川・留萌自動車道は、4月11日に深川ジャンクションから深川西インターチェンジの4.4kmが開通し、本格的な高速時代の第一歩を踏み出しました。

高規格幹線道路は流通拠点港湾「留萌港」と密接な関連を持つため、道路の一刻も早い全線開通に向け努力しています。

高規格道路を使って快適な旅・ドライブを
深川留萌自動車道 深川JCT⇄深川IC・4.4km開通
深川～留萌間が開通すると

旭川まで約1時間(40分短縮)
深川まで約30分(30分短縮)
留萌から

留萌港から想定される航路例

NO	航路	距離(km)
1	留萌～舞鶴	1,109
2	留萌～敦賀	1,072
3	留萌～新潟	746
4	留萌～直江津	848



道内中・長距離フェリー航路

1. 小樽～舞鶴 1,061km
2. 小樽～敦賀 1,024km
3. 小樽～新潟 704km
4. 苫小牧～仙台 565km
5. 苫小牧～仙台～名古屋 1,330km
6. 苫小牧～東京 1,045km
7. 釧路～十勝～東京 1,114km
8. 苫小牧～八戸 242km
9. 室蘭～八戸 226km
10. 室蘭～大洗 728km
11. 苫小牧～大洗 758km
12. 岩内～直江津～室蘭 1,399km



■-12m岸壁とは

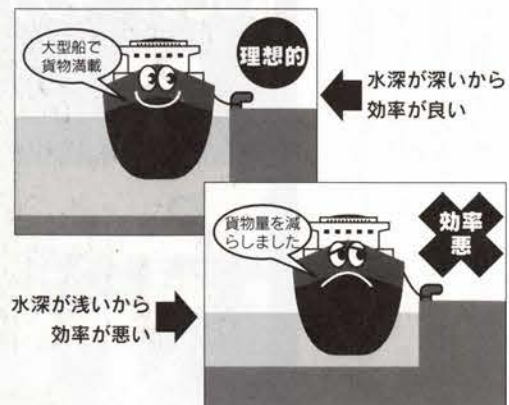
水深を表し、深ければ深いほど大型の船が港に接岸することができます。
現在留萌港は、-10mの岸壁がありますが、接岸できる船の大きさは約1万トンクラスに限られてしまい喫水調整をしなければ接岸できません。-12mになりますと3万トンクラスの船が接岸可能となります。

●30,000トン級の貨物船が満載で接岸可能

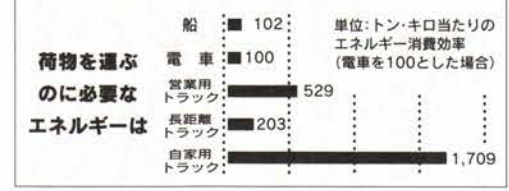
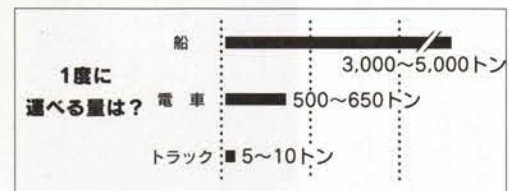


■喫水調整とは

船舶における水面との境界より、水中に沈む船体の深さのことを言います。岸壁の水深が浅い場合には、積み込む貨物量を減らすことによって、船舶の喫水線をあげないと接岸することができません。この場合、船舶の積み込む能力を十分に使用していないので、効率的な輸送とは言えません。



■船はやさしくて力持ち



■長距離フェリーは小樽より北の日本海側地域及びオホーツク海側には就航していません。

留萌の港にフェリーが就航すると、旭川周辺の貨物の多くは留萌港を利用することになるでしょう。旭川は海に面していないため、いろいろな交通手段を経由して荷物が運ばれたり、運んでいます。

●旭川市と北海道の港の距離



■現在、旭川の荷物が一番多く取り扱いをしている港は苫小牧港で、年間2,790千トン。

次に小樽港、函館港、室蘭港、そして留萌港となっています。苫小牧港に比べて留萌港の取り扱い量は1/4にしか過ぎません。

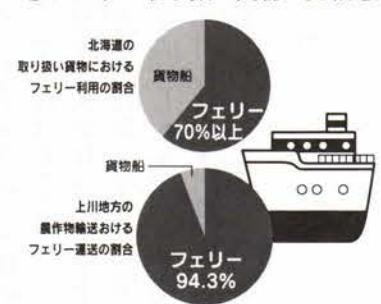
●港別荷物の取り扱い量



■北海道で取り扱いをしている貨物の内、フェリーによるものは70%以上と高い割合を占めています。

また、上川地方から運びだされる農産物は、フェリーによる輸送が94%と非常に高い割合となっています。

●フェリー取り扱い貨物の比較



生まれ変わる留萌港、道央・道北地域の物流拠点を目指す。