

ロータリーを
実践し



みんなに
豊かな人生を

2013~2014年度 国際ロータリーのテーマ
ロン D.バートン

RI第2510地区 **留萌ロータリークラブ**

会報

2013 ▶ 2014
WEEKLY REPORT

留萌ロータリークラブ 会長目標 **集中と調和**

会長／中出敏彦 幹事／大嶋孝広

プログラム

- 本日
移動例会「お花見例会」
会員誕生日
5月11日 中川 勝美
- 次週予定
「我が生い立ち Part 2」
高田 潔 会員
配偶者誕生日
5月10日 行徳智歌子

No. 2604
第41回 5月7日

出席報告

前例会

会員総数……………41名
出免会員……………8名
出免出席……………5名
基準会員出席……………21名
出席率……………72.22%

前々会

第38回 4月9日
欠席会員……………9名
内メイクアップ……………3名
修正出席率……………94.28%

例会／毎週水曜 12:15~13:15 留萌産業会館2F



会長報告……………

1. 先週もお話いたしました、対馬会員が留萌市立病院から先週金曜日に無事退院しました。本日の例会に出席しています。おめでとうございます。
2. 4月26日(土)に羽幌町にて、第1グループ会長幹事会が開催されます。大嶋幹事と出席してきます。
3. 5月25日(日)に羽幌町にて開催される、第1グループIMの詳細が届きました。場所は羽幌温泉サンセットプラザで、13時30分登録開始。14時点鐘。16時15分より懇親会となっております。



幹事報告……………

- 4月22日に行なわれた奉仕プロジェクトの流れと題するウェビナーに登録を致しました。ウェビナーとは、国際ロータリーがオンラインで行なう研修です。関心のある方は幹事までお申し出下さい。録画した動画を見ることができます。

ゲスト

北海道開発局留萌開発建設部
留萌港湾事務所長 小路 邦夫様



委員会報告……………

例会運営委員会 二ノ宮委員長
次週例会は休会となっておりますが、5月7

日の5月第1例会は神居岩総合公園にて、お花見例会となっております。スキー場の黄色いロッジの中で例会を行います。お間違えのないように出席願います。

ニコニコBOX

- 無事めでたく39回目の結婚記念日を迎えることが出来ます。 中出会長

前 回	697,600円
今 回	2,000円
累 計	699,600円

プログラム

「留萌港と地域産業の関わり」

北海道開発局 留萌開発建設部

留萌港湾事務所長 小路 邦夫様

本日はお招きいただきありがとうございます。

本日お話をさせていただく内容は、留萌港湾事務所が行なっている港湾漁港について基本的な仕事と、留萌港の概要についてお話をさせていただきます。その後、15分位のDVDを皆様に見ていただきます。

留萌港湾事務所は港湾6港、漁港3港を管轄しており、留萌港、増毛港、羽幌港、天売港、焼尻港、天塩港の港湾6港と苫前漁港、遠別漁港、雄冬漁港の3漁港を担当しております。港湾は国土交通省が所管し、漁港は農林水産省が所管しております。国土交通省所管の港湾の種類ですが3つあります。国際拠点港、これは前は特定重要港湾と呼ばれておりました、重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要として定められた港湾を指し、北海道では苫小牧港と室蘭港の2港が該当します。それから重要港湾で、これは国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾で、北海道には10港が指定されており、稚内港、石狩湾新港、小樽港、函館港、十勝港、釧路港、根室港、網走港、紋別港、そして留萌港でございます。3番目が地方港湾で、重要港湾以外の港湾で、前には地方

の経済に貢献する港湾などと色々書かれておりましたが、最近では簡単に重要港湾以外の港湾という事になっております。留萌管内では増毛港、羽幌港、天売港、焼尻港、天塩港で、北海道には18港あります。

北海道開発局が港湾整備をする根拠として、北海道開発のためにする港湾工事に関する法律というのがあります。これは北海道開発のため必要がある場合において、国と港湾管理者の協議が調った時は、国土交通大臣は予算の範囲内で港湾工事を自らすることが出来るということです。つまり国土交通省、北海道開発局がするということです。港湾の管理者とは、北海道は市町村になります。ではなぜ、北海道のためにする港湾工事に関する法律があるかと申しますと、北海道は国土交通省の出先機関である北海道開発局が担当し、北海道以外は同じ国土交通省の出先機関ではありますが、東北整備局だとか関東整備局が担当します。それではどこが違うかと言うと、港湾を整備する時には港湾の指定管理者に、一部を負担してもらう事になっております。例えば留萌港の防波堤を建設する場合には、港湾管理者が15%、国が85%の負担となっております。しかし北海道以外は港湾管理者が45%、国が55%の負担をすることになっております。これは港湾法で定められており、例えば、1億円の防波堤の建設をする場合には北海道では指定管理者が1500万円、国が8500万円の負担ですが、北海道以外の所では指定管理者が4500万円、国が5500万円の負担となり指定管理者の負担が3倍になっております。ではこれは何故かと申しますと、北海道の港湾の管理者は市町村で、北海道以外では都府県が管理者となっておりますので、財政能力が厳しいことから法律で優遇されております。それともう一つの違いが地方港湾で、先ほどから申し上げた通り重要港湾以外の港湾で、増毛港、羽幌港、天売港、焼尻港、天塩港などで、これらは国が整備し、北海道以外の地方港湾は港湾管理者が補助事業で整備をいたします。この補助事業の場合も法律で決められており、国の補助率が40%となっております。この場合港湾管理者の

負担がさらに大きくなっております。港湾を整備するにはお金もかかりますが、入ってくるお金もあります。直接的には、船が港に入ってくる入港料だとか、港の岸壁などを利用する港湾施設使用料が入ってきますし、間接的には、防波堤や岸壁1m当りいくらくらと地方交付税も入ってくる事になっております。

参考に漁港の方も説明させていただきます。漁港は農林水産省の所管となっておりますが、漁港も4つの種類があります。第1種漁港、その利用範囲が地元の漁業者を主にするもので、留萌市では礼受漁港、三泊漁港で、北海道には214港あります。第2種漁港、その利用範囲が第1種漁港より広く、第3種漁港に属さないもの。留萌管内では鬼鹿漁港で、北海道には20港あります。第3種漁港、その利用範囲が全国的なもの。留萌管内では苫前漁港で、北海道には18港あります。これは例えばイカ釣り漁船などは地元の漁船だけではなく地方、全国の漁船が入ってきており、私たちは外来船と呼んでおりますが、全国の漁船が利用できるように整備している漁港です。そして第4種漁港、離島その他周辺地にあって漁場の開発又は漁船の避難上特に必要なもの。これは突然海が時化てきて自分の港に戻れない時利用できる港で、留萌管内では遠別漁港、雄冬漁港などで北海道には20港あります。漁港の場合は、漁港漁場整備法というものがあって、北海道の場合は、第1種及び第2種漁港は北海道庁が整備し、第3種及び第4種漁港は国(北海道開発局)が整備を担当します。漁港におきましても、国が整備しているのは北海道だけでございまして、北海道以外の第3種第4種漁港は補助事業の方で整備しております。ちなみに漁港の管理者は北海道庁になります。

次に、留萌港の概要についてお話をさせていただきます。留萌港は昭和初期から空知などの内陸炭の積出港として栄え、その後の石油エネルギーへの転換以降は旭川市等を背後圏とした、道北の物流拠点港としての役割を担う重要港湾でございまして。主な取り扱い貨物は、石炭、セメント、原木、石油製品の他、米穀類や水産品



です。三泊地区にて内陸部にある火力発電所や製紙工場等用の輸入炭を取り扱い、北岸地区や古丹浜地区では主に原木の輸入やセメントの移入が行なわれております。また、南岸地区ではセメントの移入の他、米穀類や水産品を主に取り扱っており、石油製品は塩見地区に移入しています。主な利用企業と致しましては、石炭が北海道電力さん、日本製紙さん。石油がJX日鉱日石エネルギーさん。セメントが太平洋セメントさん、日鐵セメントさん、宇部三菱セメントさん。そして物流として日本通運さんと留萌キゲタ港運さんなどが利用されております。

取り扱い貨物の状況ですが、2012年度で見ますと、貨物量で131.8万トン(外貿49.7万トン、内貿87.7万トン)となっており、外貿の輸入の殆んどが石炭で、輸入が0に近い状況です。しかし現在、皆様もご存知でしょうが、5月をめどに韓国にトドマツ材の輸出を計画しておりますし、4月の20日だったか中国に同じくトドマツの原木が輸出されておりますので、留萌港の活用で輸出に利用される港づくりを計っている私たちにとってもうれしいことです。内貿については石油製品やセメントの移入が多く、移出については麦、原木が多くなっており、貿易額が約81億円となっております。留萌港の取扱い貨物量の推移としては、主な品目の動向では、セメントが公共事業の減少により減少傾向であり、原木についても南洋材の全面輸出制限やロシアの輸出関税の引き上げにより減少しています。また、石炭につきましては三泊地区多目的国際ターミナル供用後、取扱い量が倍増しております。これは泊原発の停止により火力発電の外炭利用が多くなった事も1つの要因だと思

ます。

留萌港の背後圏ですが、留萌港は留萌地方や北海道第2の都市である旭川市を中心とする上川・空知地方の産業及び、生活物資の拠点港湾として重要な役割を果たしております。留萌港の上位3品目である石炭は、旭川と名寄の製紙工場と奈井江の石炭火力発電所の燃料として使用されておりますが、そもそも留萌港は石炭積出港として発展し、時代の変遷に合わせ、現在は石炭の輸入港として背後権の電力会社や製紙会社等の企業活動に寄与しております。留萌港の三泊地区の水深12m岸壁が供用開始したのが平成16年ですが、それまでは古丹浜の水深10m岸壁でしたので、1万トン級の貨物船しか入れませんでした。現在、12m岸壁により3万トンクラスの貨物船が入港できますので、3倍の量が1回で運べるようになり、ターミナル整備前に利用していた苫小牧・釧路港から運搬していたコストが大幅に削減されました。石油製品については、車輛船舶用燃料、暖房用燃料、道路舗装材料として使用され、旭川市を含む上川・留萌管内で消費される灯油の6割以上が留萌港から供給されています。平成24年度には初めて韓国から石油製品が輸入されましたが、留萌港には年間120隻程度のタンカーが入港し、50～60万トンの石油製品が移入されております。セメントについては土木建設工事用資材、コンクリート2次製品原材料として使用されております。

留萌の波濤は有名ですが、世界の三大波濤はインドのマドラス、スコットランドのウィックと留萌の沿岸となっております。昭和59年に観測された波濤は約12mの高さで、4階建てのビルの高さに匹敵します。留萌港ではこの波濤対

策が求められ、1959年(昭和39年)北海道港湾工事に初めて防波堤の前面に消波ブロックを設置する新工法を南防波堤において採用する事になりました。現在、南防波堤では国内最大級である約80トンもの消波ブロックが採用されております。消波ブロックは普通にテトラポッドとよばれておりますが、このテトラポッドの名前は1つの会社の製品名であり、一般名称として通じるほど社会的にその名前が浸透しております。テトラ(四つの)ポッド(脚)と言う意味で、1949年にフランスにて発明され、モロッコの火力発電所の護岸で初めて採用されました。以来、その消波能力の高さが評価されて、猛スピードで世界各地に広まっていきました。80トンのテトラポッドは、高さ約5m、幅約6mと大人もそばに立つと子どものように見えます。80トンの重さは普通の大人1300人分の重さで、大型ダンプだと8台分になります。

それでは、留萌港の一番深い水深12m岸壁の工事の様子をDVDにしてありますのでご覧いただきたいと思っております。これは平成9年から16年にかけて建設されております。

3分間情報は紙面の都合上、次週の会報に掲載します。

例会プログラム【5月】

5月14日(水) 我が生い立ち Part 2 高田 潔 会員

5月21日(水) 「留萌・深川間高規格道路について」 留萌開発建設部 次長 関 新次 様

5月25日(日) 第1グループ IM(都市連合会) 於:はぼろ温泉 サンセットプラザ