



石狩湾新港将来ビジョン

平成24年12月
石狩湾新港管理組合

目 次

はじめに	1
石狩湾新港の概要	2
『強み』－活かすべき特性－と『弱み』－克服すべき課題－	4
将来の方向性	6
基本理念と基本目標	9
将来プロジェクト【参考】	10

はじめに

石狩湾新港地域の開発は、「第3期北海道総合開発計画」（昭和45年7月閣議決定）において、この地域が札幌市を中心とした道央圏に位置しており、札幌圏の物資流通機能を最大限に活用することができる極めて有利な地理的環境にあることから、北海道開発の一大プロジェクトとして、同圏における新たな流通と生産機能を分担する拠点港を目指し、石狩湾新港の建設と背後地域の開発が決定された。

石狩湾新港の建設は、「石狩湾新港地域開発基本計画」（昭和47年8月策定）において、道央圏における物資需要の増大に対処するとともに、日本海側沿岸地域及び北方圏諸国等との経済交流の拠点としての役割を担い、北海道の長期的かつ飛躍的發展を先導する開発事業として位置付けられ、この基本計画を受け、昭和47年11月に石狩湾新港港湾計画を決定した。

石狩湾新港の港湾計画の改訂は、昭和47年に新規計画を策定した後、昭和63年、平成9年に行っている。その後、2回の一部変更と3回の軽易な変更を経て、現在の既定港湾計画に至っている。

石狩湾新港は、昭和57年に第1船が入港してから本年度で30年を迎えた新しい港であり、国内経済の停滞が続く現在にあっても、取扱貨物量や貿易額は堅調に推移しており、北海道経済を牽引する港湾として、大きく期待されている。

新たな港湾計画の改訂に先立ち、石狩湾新港を取り巻く情勢の変化を長期的に勘案し、石狩湾新港将来ビジョン懇談会の議論を踏まえ、ここに将来ビジョンを策定する。

石狩湾新港の概要

石狩湾新港は、北海道の政治・経済の中心である札幌圏に位置し、対岸には経済成長著しい東アジア、極東ロシアを臨む日本海に面した重要港湾である。

石狩湾新港の背後には、約 3,000ha におよぶ産業物流拠点である石狩湾新港地域が広がっており、北日本最大の経済圏である札幌に近接する良好な立地条件や、面積の約 1/3 が緑地・公園という緑豊かな産業空間が形成され、現在、企業の立地数は約 740 社、約 13,000 人が就労している。この地域には、多くの物流関連企業やリサイクル関連企業等が集積している他に、大規模なデータセンターの操業が始まるなど、この地域において新産業の芽も生まれてきている。

石狩湾新港は、昭和 48 年に工事を開始し、昭和 57 年に東ふ頭、昭和 63 年に中央ふ頭、花畔ふ頭、平成 3 年に樽川ふ頭、平成 18 年に西ふ頭がそれぞれ供用開始され、現在 20 バースが供用されている。この間、平成 6 年に国際貿易港として開港し、平成 9 年に外貿定期コンテナ航路が開設、平成 15 年にはリサイクルポートに指定され、さらに平成 22 年には重点港湾に、平成 23 年には日本海側拠点港に選定されている。



石狩湾新港には、5つのふ頭が存在し、各ふ頭はそれぞれの機能を有している。

東ふ頭は、主に金属スクラップを海外に輸出するリサイクル基地としての機能を有しており、リサイクルポートとして指定を受けている石狩湾新港の静脈物流の中核機能を担っている。

中央ふ頭は、LPGや灯油、軽油、ガソリン等のエネルギー関連貨物の2次輸送拠点が形成されており、エネルギーの供給拠点として重要な役割を担っている。

また、本年、外航LNG船が石狩湾新港に入港し、その役割が今後益々大きくなることが期待される。

花畔ふ頭は、外貿定期コンテナの拠点として、背後圏の経済活動の国際化や市民の生活を支えている。

樽川ふ頭は、在来貨物の拠点として、政府指定の輸入米、札幌圏企業が製造した鋼材、建設資材として利用される砂利・砂等を取り扱っている。

西ふ頭は、日本海側における東北以北の港湾の中で最大水深となる14m岸壁を有しており、紙の原料となる木材チップや、その他の大型船による貨物の輸出入拠点である。

石狩湾新港は、札幌圏の経済を支える都市型の港湾として、これまで堅調に歩んできたところであり、北海道の経済基盤として、また、市民生活の安全・安心を支える交通基盤として、今や欠かす事の出来ない重要な社会資本である。

さらに石狩湾新港が成長し、北海道特有のポテンシャルを活かした新たな取り組みを支えていくことが、大いに期待されている。

『強み』－活かすべき特性－と『弱み』－克服すべき課題－

石狩湾新港を取り巻く情勢や、石狩湾新港将来ビジョン懇談会の議論、さらには、石狩湾新港地域企業のヒアリングを踏まえ、『強み』－活かすべき特性－と『弱み』－克服すべき課題－の整理を行う。



また、それぞれの強み、弱みについて**物流、産業、防災、環境、観光・交流**の5分野においての関わりを示す。

『強み』－活かすべき特性－

- ・北海道経済の中心である札幌に一番近い重要港湾である。(札幌市中心部から約 15km) →
- ・対岸は、経済活動が活発化している東アジア・極東ロシアであり、交易に有利な位置である。 →
- ・北海道の人口は減少している事に対し、石狩湾新港の背後圏人口は増加している。 →
- ・新規の直轄港湾整備事業の着手対象とする港湾(重点港湾)に選定されている。 →
- ・日本海側拠点港に選定されている。(機能:LNG) →
- ・国内の経済が低迷している現在にあっても、貨物量と貿易額は堅調に推移している。 →
- ・外貿コンテナ航路が就航しており、コンテナ取扱個数は全道 2 位である。(平成 23 年外貿コンテナ取扱個数速報値) →
- ・札幌圏のエネルギー供給拠点となっている。 →
- ・北海道内唯一となる外航大型 LNG 船の受入基地の運転が、開始し、LNG の供給が開始されている。 →
- ・LNG 火力発電所の建設計画が発表されている。 →
- ・風力発電の適地として注目されている。 →
- ・エネルギーソース(雪氷冷熱・LNG冷熱等)が多様化している。 →
- ・港の背後には札幌圏最大の産業空間(石狩湾新港地域)を有する。 →
- ・石狩湾新港地域には食料品製造業が集積し、石狩管内の食料品出荷額は工業統計で全道 1 位である。(平成 22 年工業統計) →
- ・北海道は国内における農水産品の食料基地である。 →

- ・背後地域には、庫腹量約 23 万トンとなる道内最大規模の冷凍冷蔵庫群が立地している。 →
- ・背後地域は平坦で広大な土地を有し、更なる企業の誘致が可能である。 →
- ・背後地域にはリサイクル関連企業が集積している。 →
- ・リサイクルポートに指定され、金属スクラップの輸出量は全道 1 位である。(平成 23 年港湾統計) →
- ・日本海側に位置し、太平洋側の代替機能となるポテンシャルを有する。 →
- ・耐震強化岸壁整備中であり、防災・減災機能と復旧・復興の拠点機能となるポテンシャルを有する。 →
- ・強風、津波等に対し、一定の減災効果がある防風保安林を有する。 →
- ・札幌圏に位置しており海洋性レクリエーション空間としてのポテンシャルが高い。 →

『弱み』－克服すべき課題－

- ・海運を積極的に活用できる製造業者等に優位な立地条件であるが製造業の進出が思うように果たせていない。 →
- ・取扱貨物は輸移入より輸移出が少ない状態であり、物流量の均衡が図られていない。 →
- ・外貿定期コンテナ航路については、背後圏企業の国際ビジネスの推進に対応するための便数も少なく、サービス水準が満足しているとは言えない。 →
- ・本州との海上輸送ルートがない。 →
- ・コンテナヤード等の港湾の蔵置規模が、港の発展についていけず、狭隘化しており、その結果、非効率な荷役形態となっている。 →
- ・岸壁やふ頭用地の利用に関しては、同一貨物の集約化が必要である。 →
- ・背後地域は分譲対象用地の約 40%が未利用地となっている。 →
- ・背後地域の企業は、石狩湾新港を利用していないことが多い。 →
- ・船員や港湾荷役労働者等の福利厚生施設がない。 →
- ・背後地域と市街地を繋ぐ交通網が脆弱である。 →
- ・北海道の物流は太平洋側に偏っており、地震等の災害時において、大きな不安となっている。 →
- ・札幌圏の海洋性レクリエーション需要に対応する施設がない。 →
- ・都市開発の可能性を大きく向上させるはずの港湾機能が、十分に融合されておらず、札幌圏のウォーターフロントとしての役割を果たせていない。 →

将来の方向性

石狩湾新港の『強み』－活かすべき特性－と『弱み』－克服すべき課題－を踏まえ、5分野の機能ごとに将来の方向性を明らかにする。

物流

近年、海上輸送を取り巻く情勢は、情報技術の発達への対応や、CO₂削減等の環境に対する配慮等、更なる戦略的な物流体系の構築が求められている。

国際海上輸送は、対岸の東アジア圏の経済成長を背景に、同圏のサプライチェーンが拡大・進化しており、更に極東ロシアでは、WTO加盟により、国際経済の中での存在感がより高まることも注目されており、多様なネットワークの形成に向けた取り組みが必要である。

国内海上輸送は、四方を海に囲まれた北海道において、重要な交通インフラであり、今後も安定的に機能する輸送ネットワークの構築が求められている。

国内定期航路が太平洋側に偏重している現下の状況は、自然災害等に対する備えが十分とは言えず、持続的な物流網の構築には、太平洋・日本海側の輸送量の適正な分担が必要である。

また、石狩湾新港地域を含んだ札幌圏北部には、物流倉庫等の企業が集積しているが、積雪等による道路機能の停滞というリスクを抱えつつ、太平洋側まで陸上輸送を行っている現状を抜本的に改善していく必要がある。

このため、北海道の強い経済基盤の構築には、対岸の活力を北海道の成長に取り込み、また、安定的な国内輸送を長期的に実現することが、本道の強い経済基盤の構築に繋がる。

石狩湾新港は、石狩湾新港地域はもとより北海道の経済活動を牽引していくために、国際、国内海上輸送機能の強化を図っていく。

産業

札幌圏最大の産業空間である石狩湾新港地域は、臨海部に広大な用地を有しており、札幌圏の産業の発展において、高いポテンシャルを有している。

石狩湾新港地域には、食料品製造業や物流関連企業等の集積が多く、特に北海道内最大規模となる冷凍冷蔵庫群を有している。

このため、石狩湾新港は、国内外の食料基地として物流機能の高度化、さらに食関連企業の競争力向上を図り、産業の活性化を促進する。

また、石狩湾新港地域は、LNGを核としたエネルギー供給基地として確実な進展を見せており、LNG火力発電所建設計画や風力発電導入の動き等があることから、今後、多様なエネルギーソースが集積するエリアとして発展が見込まれる。

石狩湾新港は、札幌圏を支えるエネルギー供給拠点としての役割を果たすとともに、これらを活用した新たな産業の育成を図る。

石狩湾新港は、地理的優位性を活かして、石狩湾新港地域を始めとした札幌圏の産業空間と物流網を形成し、札幌圏全体の産業振興を図っていく。

防災

東日本大震災は、我が国の観測史上最大の巨大な地震と津波等により、広域にわたって大規模な被害が発生するという、未曾有の災害をもたらした。

北海道は、我が国の大災害等におけるリスクを可能な限り低減し、持続可能な社会を構築していくために、北海道バックアップ拠点構想を策定し、食料・水やエネルギーの安定供給等について、北海道の役割と可能性を明記している。

港湾においては、施設の耐震化、災害時における臨海部の土地利用、他港と連携した事業継続計画（港湾BCP）の策定等について検討し、ハード・ソフトの施策を総合的に勘案した防災体制を構築する必要がある。

石狩湾新港は、道央圏港湾や背後地域と連携しながら、防災、減災の対策を進め、北海道全体としての物流を確保するとともに、日本全体の復旧・復興拠点としての機能の強化を図っていく。

環境

港湾が将来にわたって社会の多様な要請に応え、その役割を果たしていくためには、環境との共生を実現し、豊かな自然環境を健全な状態で将来世代に継承する必要があり、物流機能や産業機能と環境保全を切り離して捉えるのではなく、港湾のあらゆる機能に環境への配慮を取り込んでいくことが重要である。

石狩湾新港地域は、防風保安林等の、自然環境の保全・共生に努めることを基本として開発されてきており、また、石狩湾新港は、リサイクルポートとして、再利用資材等を取り扱う札幌圏の静脈物流拠点となっており、さらに循環型社会の形成に寄与していく必要がある。

石狩湾新港は、環境の保全・共生に留意し、石狩湾新港地域と一体となった静脈物流拠点として、地球環境に貢献した港湾空間の形成を図っていく。

観光・交流

石狩湾新港は、人口が集積する札幌圏に位置しており、海洋性レクリエーション活動の場として期待が大きい。

人々が集まる交流機能を充実させ、賑わいのある空間を形成していくことは、港だけではなく、都市圏の魅力を大きく向上させるものである。

海洋性レクリエーションとしては、釣り、海水浴等、多種多様であり、空間の形成に向けては、市民や港湾利用者、関係する自治体等と一体となって検討を進める必要がある。

石狩湾新港は、様々な海洋性レクリエーション需要に対応するため、物流機能と調和した、安全で安心な空間の形成を図っていく。

基本理念と基本目標

物流、産業、防災、環境、観光・交流の5分野において、基本理念と基本目標を定める。
これらは、共通する機能を有し、石狩湾新港と背後地域との連携により成立する。

【基本理念】

石狩から世界に輝く北の港

【基本目標】

物流

- ・ 対岸諸国との経済交流を活発化する港湾
- ・ 安定的な物流網を構築し、北海道の経済活動を牽引する港湾

産業

- ・ 北海道の食と、環境にやさしいエネルギーを活かし、札幌圏の産業振興に貢献する港湾

防災

- ・ ハードとソフトを組み合わせた地域防災力と広域連携による災害に強い港湾
- ・ バックアップ機能を有する復旧・復興の拠点となる港湾

環境

- ・ 限りある資源を効率的に循環させ、緑溢れる港湾空間を保全し、環境との共生に貢献する港湾

観光・交流

- ・ 札幌圏の海洋性レクリエーション需要に応える港湾

将来プロジェクト【参考】

石狩湾新港将来ビジョンを踏まえ、将来に向け、想定されるプロジェクトを参考として整理する。

『外貿コンテナ輸送機能強化プロジェクト』

外貿コンテナ輸送機能の強化を図ることにより、対岸の活力を取り込み、北海道経済の活性化に寄与する取り組みを目指す。

【目指す内容】

- ・ コンテナヤードの狭隘化を解消する等、非効率な形態を解消する。
- ・ 海外との海上輸送航路の拡充を図る。
- ・ 北海道と石狩湾新港地域の特性を活かし、農水産品等の輸出量を拡大する。

『国内物流ネットワーク強化プロジェクト』

石狩湾新港の特性を活かすとともに、背後企業等のニーズを踏まえた国内物流ネットワークを形成し、背後企業の競争力を向上させるための取り組みを推進することで、北海道の物流ネットワークの強化を目指す。

【目指す内容】

- ・ 本州との安定的な海上輸送ルートを形成する等、物流の効率化を図る。
- ・ 充実した交通ネットワークの整備を促進する。

『臨海部産業創出支援プロジェクト』

地理的優位性を活かし、物流機能の高度化を図り、企業の競争力を向上させ、北海道の食と多種多様なエネルギーを活かした新たな産業空間の形成を目指す。

【目指す内容】

- ・ 石狩湾新港の物流機能の高度化により、背後地域の産業を活性化させる。
- ・ 新たな産業創出を支援する。
- ・ LNG等、環境にやさしいエネルギーを活用した港湾空間を形成する。
- ・ 食料の保管・貯蔵能力を活用した食料備蓄基地を形成する。

『安全・安心な港づくりプロジェクト』

災害時に迅速な対応を図るため、防災・減災機能を強化し、さらに復旧・復興の拠点となるような体制を目指す。

【目指す内容】

- ・ 港湾BCPを策定する。
- ・ ハード・ソフトの両面から防災・減災・復旧・復興体制の構築を図る。
- ・ 太平洋側港湾の代替機能の確保による、災害に強いネットワークを形成する。
- ・ 食料やエネルギー等の安定供給を果たすバックアップ機能を構築する。

『賑わいのある空間形成プロジェクト』

海洋性レクリエーション需要に対応するため、空間の形成、配置についての検討を進め、親水空間の形成を目指す。

【目指す内容】

- ・ 多種多様な海洋性レクリエーション需要の詳細について調査する。
- ・ 物流機能と海洋性レクリエーション機能を分離する。

『e c oハーモニックポート促進プロジェクト』

港湾の全ての機能と環境保全を切り離さず、港湾のあらゆる機能に環境への配慮を取り込んでいくことを目指す。

【目指す内容】

- ・ 地球環境に貢献した港湾空間を形成する。
- ・ 自然環境の保全に努める。
- ・ リサイクルポートとして循環型社会の形成に寄与する。

※上記将来プロジェクトは参考であり、石狩湾新港の今後の展開を拘束するものではない。