

北海道日本海側の物流拠点「石狩湾新港」

石狩湾新港管理組合

2016.3.4

1.石狩湾新港の現況

2.石狩湾新港地域の現況

3.石狩湾新港の内貿ユニットロードの位置づけ (長期構想・港湾計画)

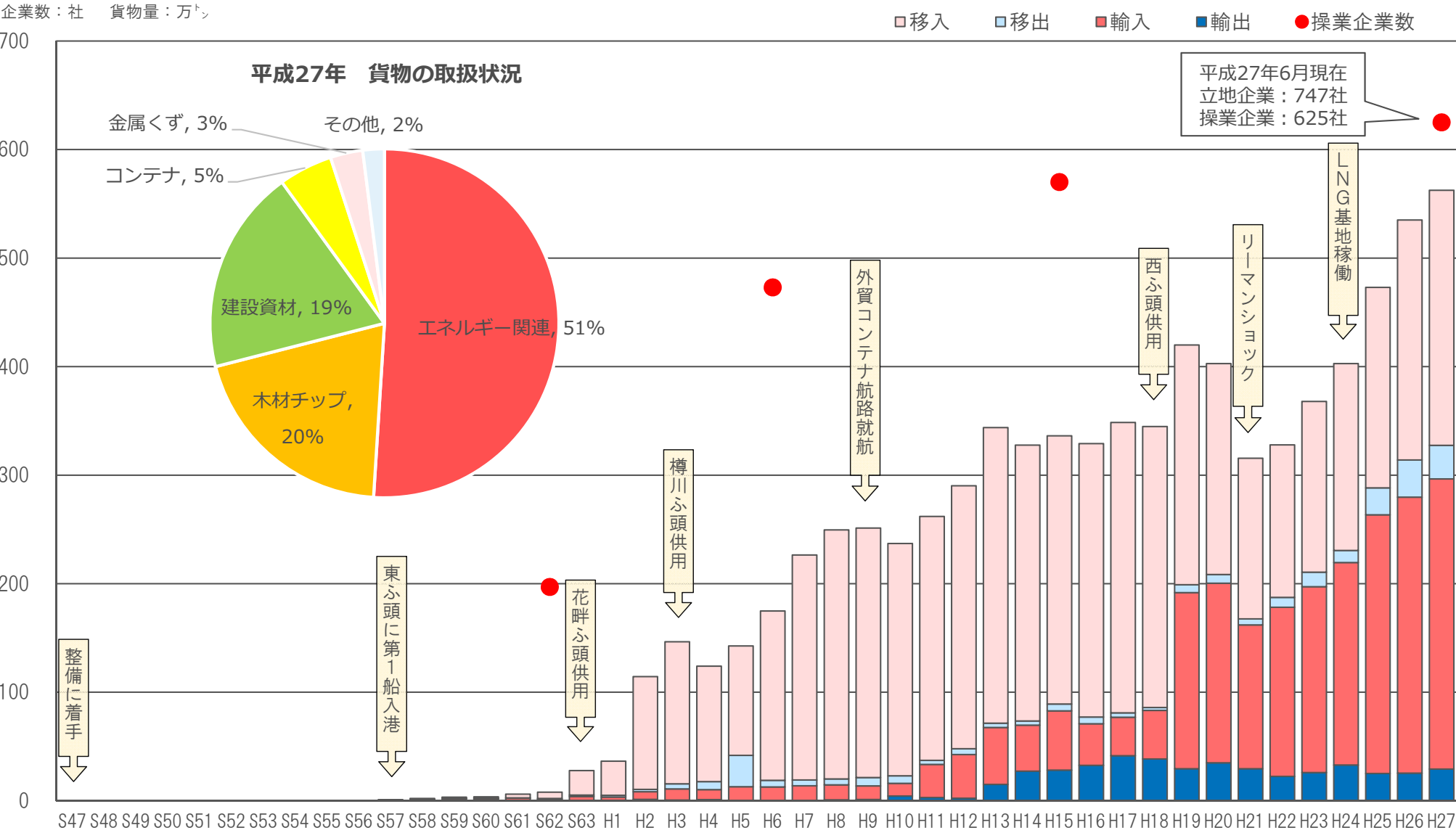
4.道内における物流面の現状・課題

5.石狩湾新港の強み

6.内航定期航路就航に向けて

1-2.石狩湾新港の現況

石狩湾新港 取扱貨物量及び立地企業数の推移



1-1.石狩湾新港の現況



2.石狩湾新港地域の現況 背後の工業・流通団地

石狩湾新港地域 立地企業750社 操業企業627社

開発規模約3,000ヘクタールを有する石狩湾新港地域では、分譲中の約1,300ヘクタールに750社(うち操業企業等627社)が集積し、道央圏の生産・流通拠点となっています。

就業者数：約14,000人



※平成27年12月末現在（石狩湾新港管理組合資料より）

3.石狩湾新港の内貿ユニットロードの位置づけ(長期構想・港湾計画)

石狩湾新港長期構想

平成26年12月に策定した「石狩湾新港長期構想」の検討過程において、石狩湾新港地域内の約100社に行ったヒアリングの結果、新港に内航航路の就航を望む声が多く聞かれ、施策の一つとして長期構想に盛り込みました。

石狩湾新港 港湾計画

これを踏まえ、平成27年7月に改訂した港湾計画においても、「背後地域や企業の要請に対応し、内貿ユニットロード機能を強化し、北海道日本海側における国内物流の活性化に寄与する。」ものとして、本港の機能強化の方針の一つとして掲げました。

石狩湾新港長期構想より抜粋

国内物流ネットワークの拠点

国内物流ネットワーク機能強化プロジェクト(案)



～“目指すべき姿”への展開イメージ(案)～

● 短中期の施策イメージ

内貿ユニットロードターミナルの整備



● 長期の施策イメージ

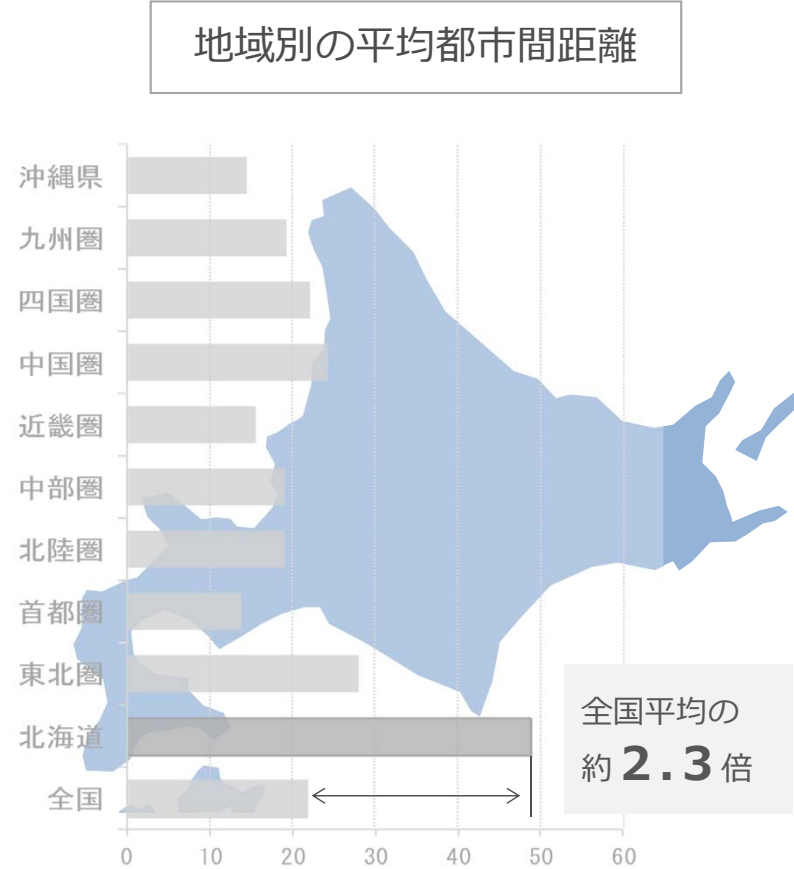
内貿ユニットロードターミナルの拡充



4-1.道内における物流面の現状・課題

北海道特有の地理・気候の特性によるハンディキャップ

北海道は、都市間距離が長いうえ、冬期間は積雪による交通障害も発生することから、本州と比較し、陸上輸送の効率化が一層重要です。



※平均都市間距離=√（圏域面積÷都市（市）数）

石狩湾新港背後圏主要都市との距離

	● 石狩湾新港発	● 苫小牧港発
旭川	127km 2時間40分	170km 3時間40分
紋別	268km 5時間00分	310km 6時間00分
網走	327km 5時間40分	371km 6時間20分
稚内	296km 5時間10分	359km 6時間30分

※距離・時間はGoogleMapによる

4-2.道内における物流面の現状・課題

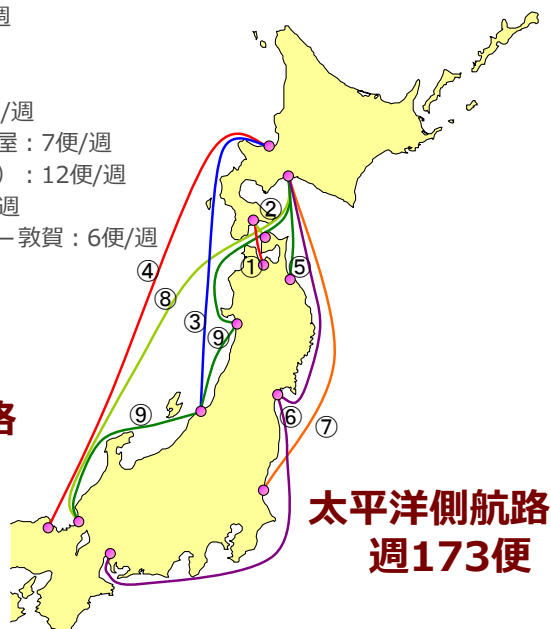
北海道における国内海上輸送網は太平洋側に偏重

大規模地震災害や火山噴火、船舶の事故等により、太平洋側の海上輸送網が寸断された場合、北海道経済に甚大な影響を及ぼす可能性があります。

● 北海道～本州間のフェリー航路

- ① 函館－青森：112便/週
- ② 函館－大間：14便/週
- ③ 小樽－新潟：6便/週
- ④ 小樽－舞鶴：7便/週
- ⑤ 苫小牧－八戸：28便/週
- ⑥ 苫小牧－仙台－名古屋：7便/週
- ⑦ 苫小牧－茨城（大洗）：12便/週
- ⑧ 苫小牧－敦賀：7便/週
- ⑨ 苫小牧－秋田－新潟－敦賀：6便/週

日本海側航路
週26便



● 北海道～本州間のRORO船航路

- ⑩ 苫小牧－茨城（常陸那珂）：12便/週
- ⑪ 苫小牧－東京：7.5便/週
- ⑫ 苫小牧－釧路－東京－大阪－高松－東京：5便/週
- ⑬ 苫小牧－八戸－川崎：2便/週
- ⑭ 苫小牧－（八戸）－（名古屋）－仙台塩釜－名古屋：7.5便/週
- ⑮ 苫小牧－敦賀：6便/週
- ⑯ 苫小牧－釧路－仙台塩釜－東京－大阪－名古屋：4便/週
- ⑰ 釧路－茨城（日立）：7便/週
- ⑱ 釧路－東京－千葉（船橋）：1便/週

日本海側航路
週6便



※出展：各社ホームページより（平成26年12月現在）

4-3.道内における物流面の現状・課題

日本海側航路強化の必要性

- 国土強靱化基本計画(H26.6－抜粋－)

- 我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から代替輸送ルートを早期に確保する。

- 太平洋航路のリスク

- 太平洋側には、地震・津波のほか、火山噴火というリスクも存在します。
- 災害発生時には、苫小牧港を始め道央と道南を結ぶJR、国道、高速道路が不通になり、本州との物流に多大な影響を及ぼします。

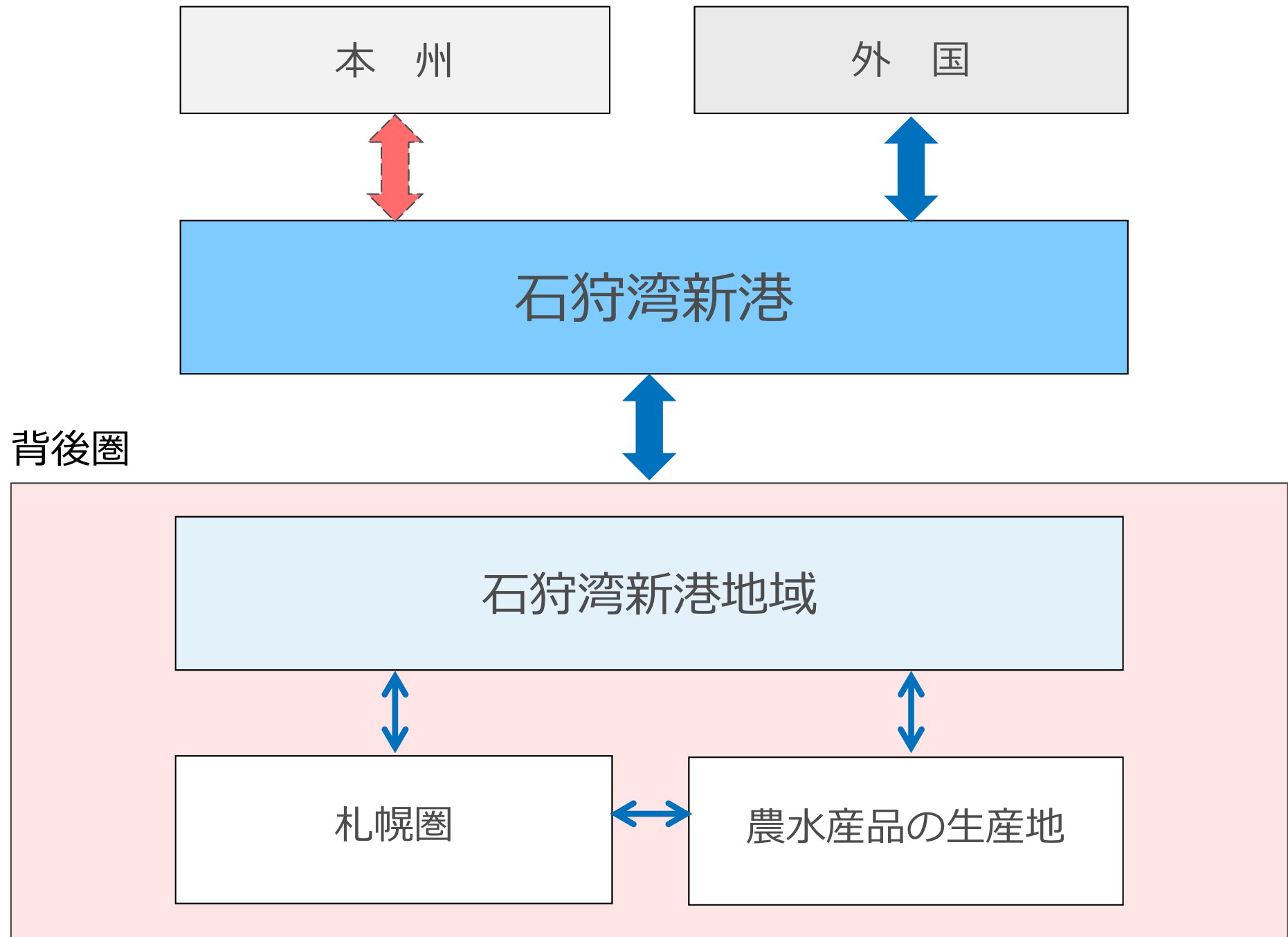
- 太平洋側の災害リスク

○ 地震

● 活火山



5.石狩湾新港の強み



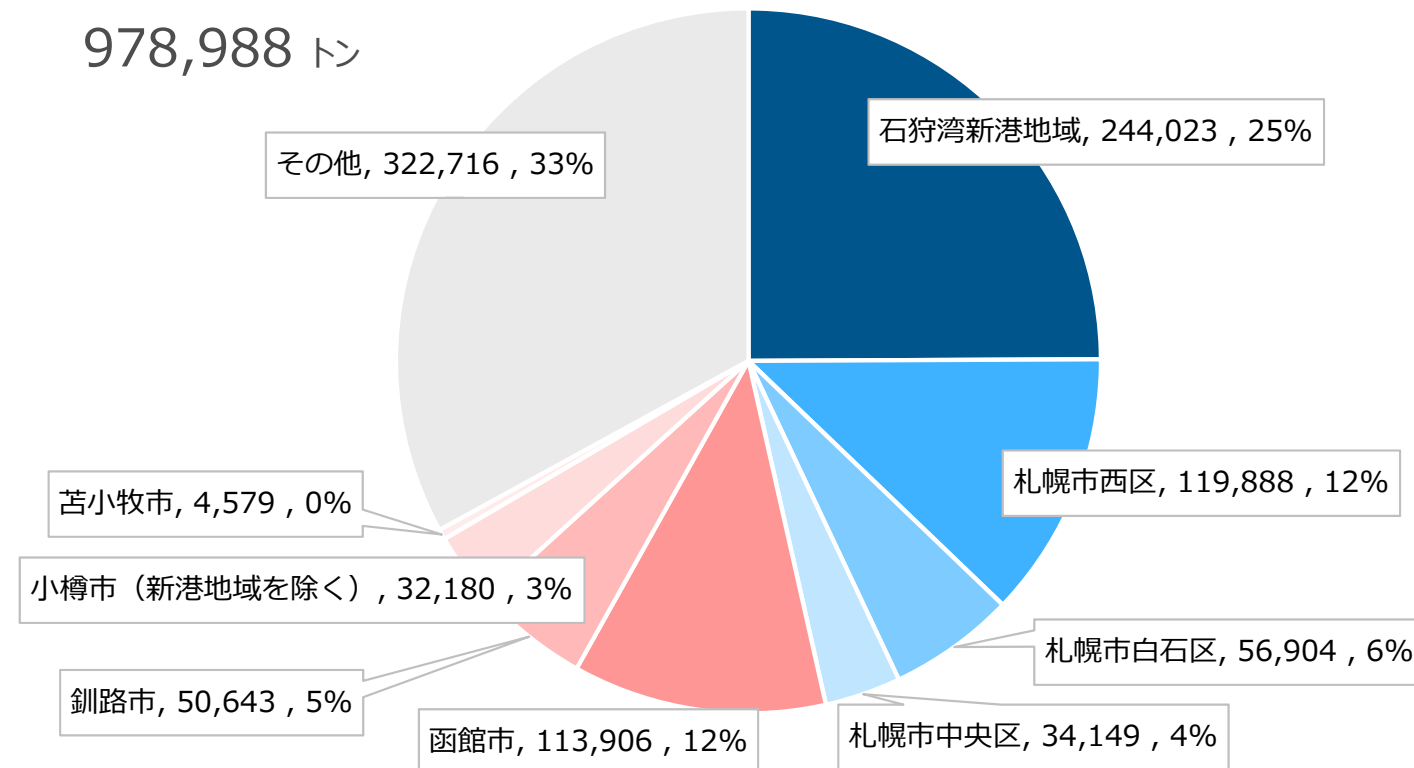
港の背後に北海道最大級の冷凍冷蔵倉庫群

石狩湾新港の背後地域には、多くの冷凍冷蔵倉庫や食品関連企業が立地し、食料基地「北海道」の食品のストックエリア、加工、流通の拠点となっています。

営業冷蔵倉庫 庫腹量456,220トン（石狩湾新港地域+札幌市）

● 北海道の営業冷蔵倉庫 庫腹トン数

978,988 トン



北海道最大級の冷凍冷蔵倉庫群

5-1.石狩湾新港の強み ～「食」の流通拠点～

石狩湾新港地域に食品関連企業が集積



5-2.石狩湾新港の強み ～大消費圏を支える流通拠点～

石狩湾新港地域に営業倉庫が集積

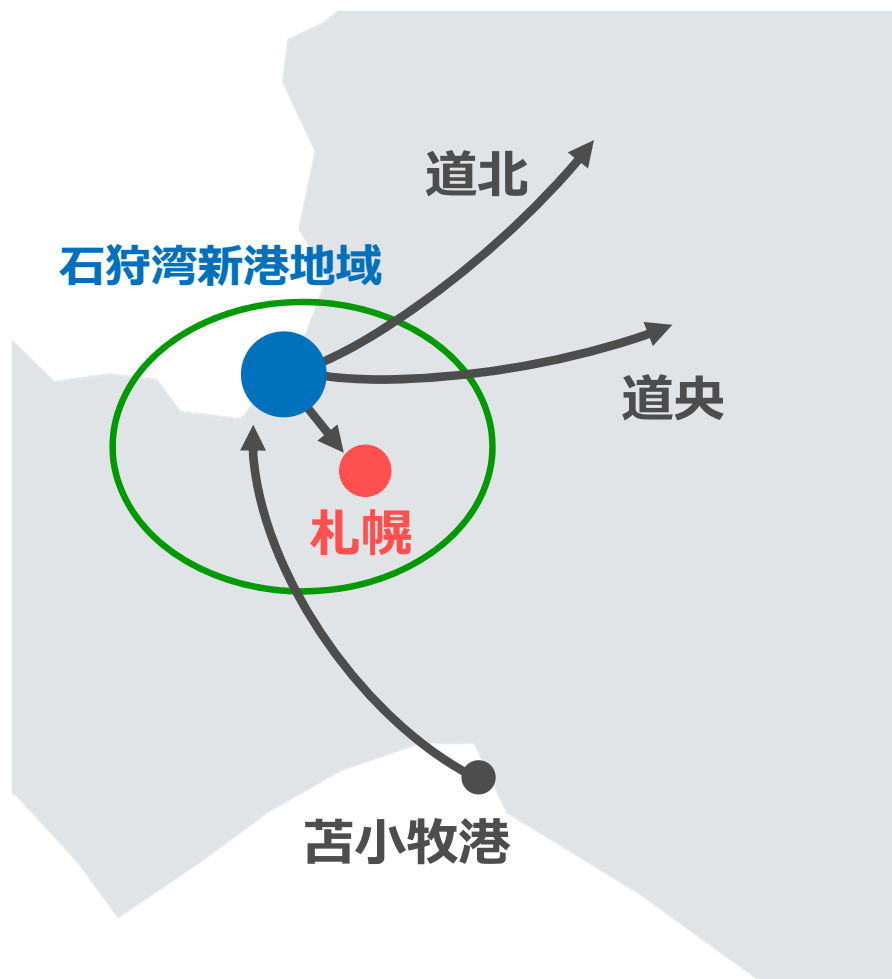
44社 約207,982m²



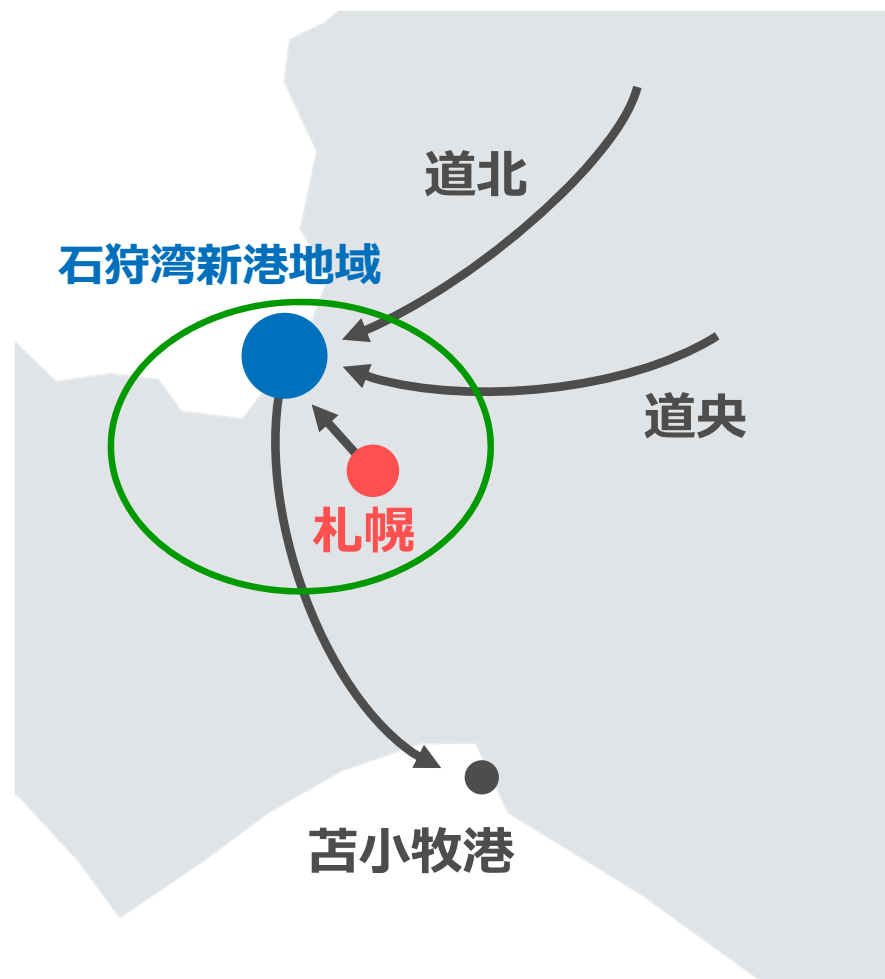
5-3.石狩湾新港の強み ～物流の効率化に貢献～

貨物の現状の流れ（一例）

- 輸入・移入



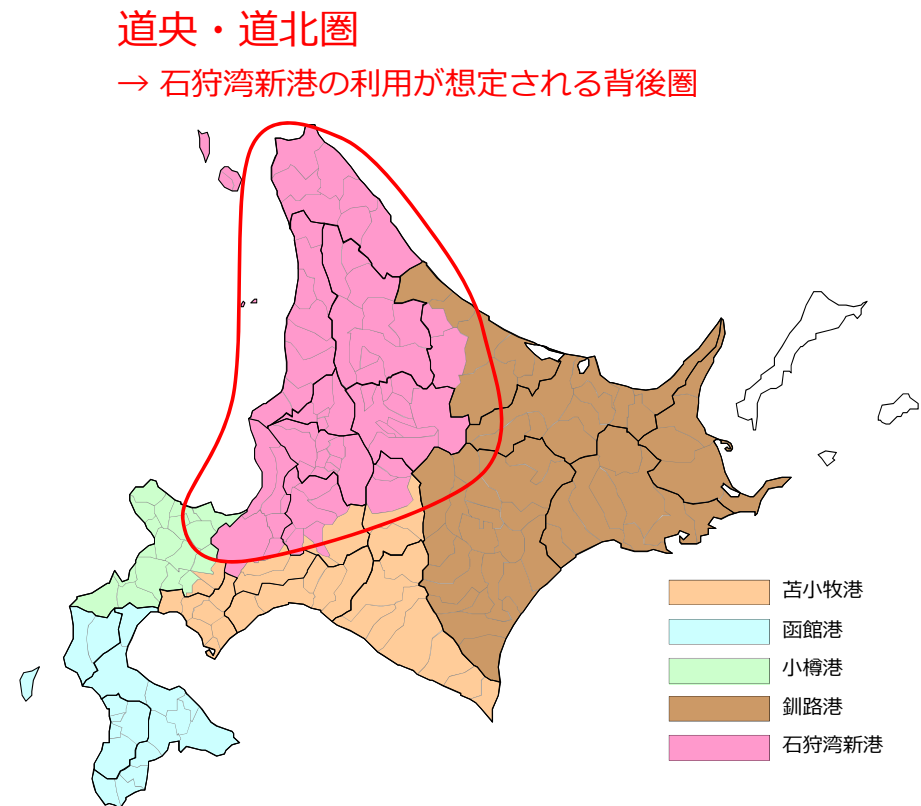
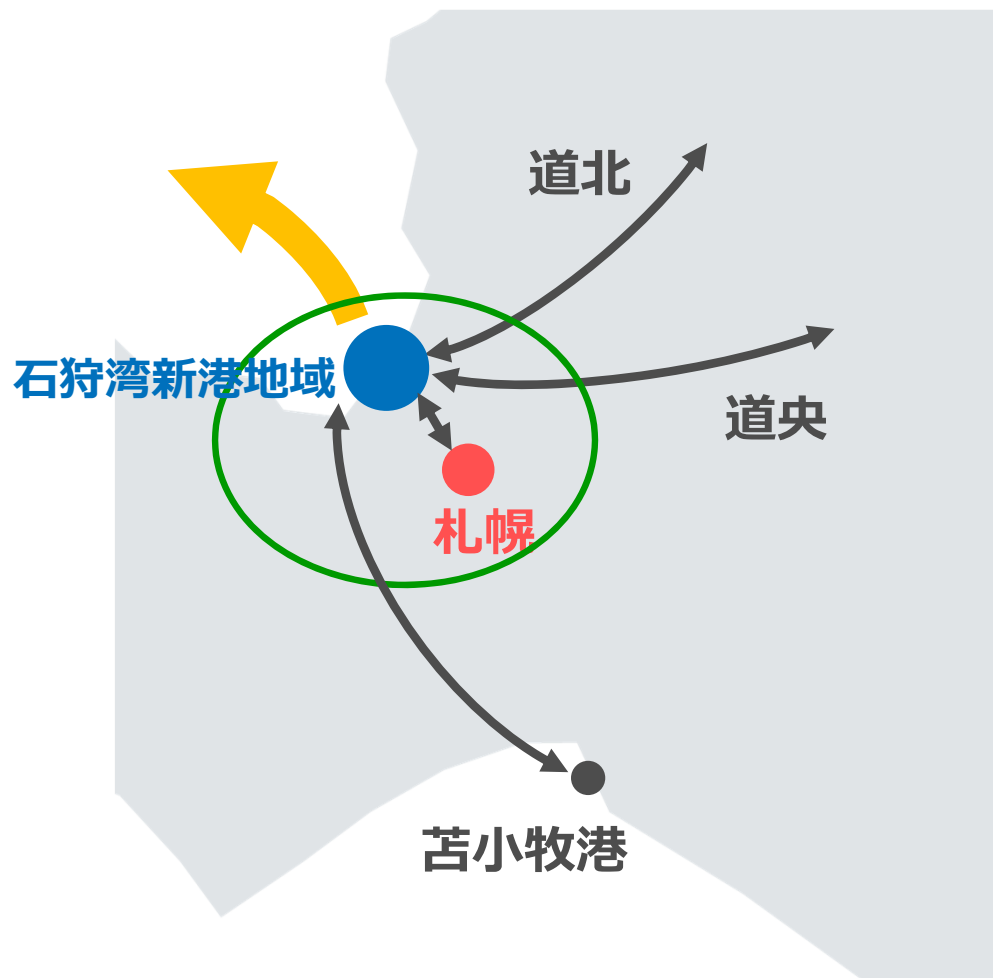
- 輸出・移出



5-3.石狩湾新港の強み ～物流の効率化に貢献～

石狩湾新港を活用した物流の効率化

札幌市をはじめ、道央・道北圏の物流は、石狩湾新港を利用することにより、効率化が図られます。



等距離背後圏…本港からの距離が内貿定期航路を有する港湾より近い背後圏のこと。
出典 石狩湾新港管理組作成

5-4.石狩湾新港の強み ～「食」の拠点化～

冷凍冷蔵倉庫等を活用した食の拠点化

北海道と本州間で輸送される食品は、新港地域内の冷凍冷蔵庫等に多数搬出入されますが、海上輸送においては他港を利用せざるを得ない状況です。石狩湾新港に内貿航路があれば、新港地域からわずかな陸送で海上輸送することができ、食の拠点化が促進されます。



● 新港地域内の冷凍冷蔵庫等の活用事例

【北海道→本州】

- 北海道のサケ・スケトウダラ・ホッケ等を工場加工→加工食品を保管し本州へ出荷
- 北海道の豚肉等を工場加工→加工食品を保管し本州へ出荷
- 北海道のコメを工場精米し本州へ出荷

【本州→北海道】

- 本州で輸入・製造された外食企業の商材や、アイスクリーム、チーズなどが搬入され、道内へ出荷

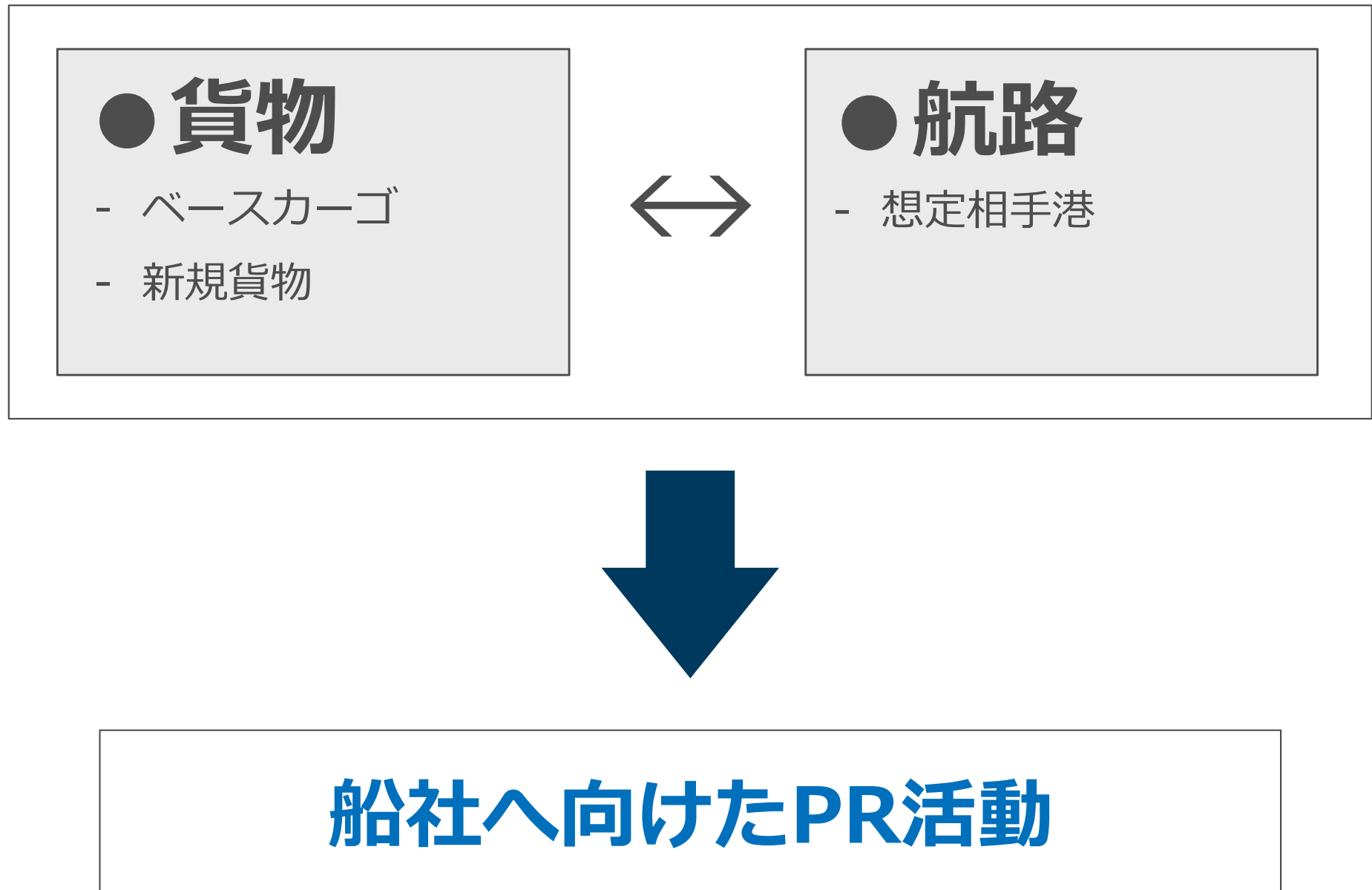
6-1.内航定期航路就航に向けて

新港地域立地企業へのヒアリング結果

● 立地企業のニーズ

- 弊社は、平成5年に新港地域へ会社を移転した。当時、一番期待していたのはフェリー航路（内貿）の就航であり、その思いは今も変わらない。（運送業）
- 「こんなに近くに港があるのにもったいない。使えば他港からの陸送コスト削減になる」という話が多々ある。（運送兼倉庫業）
- 石狩湾新港に内貿定期航路があれば、新港地域の物流業者は食いつく。正直、石狩湾新港への内貿定期航路は弊社の悲願。（運送業）
- 石狩湾新港に内貿定期航路があれば、新港地域の物流企業は喜ぶと思うが、弊社が利用するか否かはリードタイムによるところである。（運送業）
- 週一便でも良いから、内貿の定期航路があればありがたい。日本海側に製造拠点があり他港からの陸上輸送にコストがかかっていることから、内貿定期航路が就航すれば、利用することになるだろう。（製造業）
- 冷蔵倉庫は、30年後までの地域を見据えて建設されるため、当社では、内貿定期航路の開設を含めた石狩湾新港の将来性を鑑み、立地を決定した。（倉庫業）
- 石狩湾新港地域に立地した理由の一つは、本社・工場の所在地と同じ日本海側であり、港があった事が大きい。日本海側を結ぶ内貿定期航路があれば、使うことになるだろう。（製造業）

6-2.内航定期航路就航に向けて ～実現に向けた取り組み～



6-3.内航定期航路就航に向けて

内貿定期航路の開設により、北海道が抱える物流課題の解決に貢献します

北海道が抱える物流課題として、道内各都市間距離の長さによる陸上輸送コストの負担に加え、トラックドライバーの担い手不足や就労規則の厳格化などが挙げられます。

道北圏や札幌市内の物流倉庫集積地からのアクセスの良さを生かし、石狩湾新港と本州を結ぶ新たな内貿航路を開設することで、物流課題解決に資することができます

● 期待される効果

- 物流の効率化と輸送コストの削減
- 日本海側の物流網の利便性向上
- 太平洋側物流の代替機能
- 道内産業の競争力強化
- 新港地域の活性化

