

# 石狩湾新港長期構想

～ 食とエネルギーで世界と結ぶ石狩湾新港 ～

平成26年12月  
石狩湾新港管理組合



# 目次

1.石狩湾新港長期構想の策定について	
1-1 石狩湾新港長期構想検討委員会の設立趣旨	1
1-2 石狩湾新港長期構想検討委員会の検討フロー	2
2.港湾利用の課題・要請	
2-1 背後企業の声	3
3.石狩湾新港の方向性(案)	
3-1 課題・意見・優位性の整理	6
3-2 基本目標・方向性からのプロジェクトの整理	7
3-3 石狩湾新港が目指す将来プロジェクト(案)	8
4.空間利用計画(案)	36
5.参考資料	39



# 1. 石狩湾新港長期構想 の策定について

## 背景

- ◆本港は、港湾の施設整備とともに、その利用が進展し、石狩湾新港地域や札幌圏、さらには北海道全域の産業や生活を支える役割を着実に果たしてきている。
- ◆本港の港湾計画は、平成9年に改訂されてから約15年経過しており、その計画と現状の港湾利用に乖離が生じてきている。
- ◆また、平成23年3月に発生した東日本大震災を契機とし、港湾における地震・津波対策のあり方など、港湾の担う役割も変化してきている状況にある。

## 趣旨

- ◆本港の取り巻く状況が変化していることから、本港の開発、利用及び保全を行うにあたっての指針となる港湾計画を改訂することとした。
- ◆本港の基本理念や基本目標を掲げた「石狩湾新港将来ビジョン」をもとに、20～30年後の長期的な社会、経済情勢の見通しや地域の将来動向を分析し、港湾の長期を見通した発展方向となる「長期構想」を策定するものである。
- ◆「長期構想」を策定するにあたり、発展方向の影響が経済面、社会面等の多岐にわたるとともに広範囲に及ぶこと、社会情勢や経済情勢の変化に敏感に影響されることなどから、学識経験者、港湾利用者などから幅広い意見を聴取し、将来の港湾の目指すべき姿について合意形成を図るため、「石狩湾新港長期構想検討委員会」を設立するものである。
- ◆長期構想を踏まえ、地域の発展方向に寄与する“みなとづくり”を進めるため、10～15年程度将来を目標年次とする「港湾計画」を策定する。

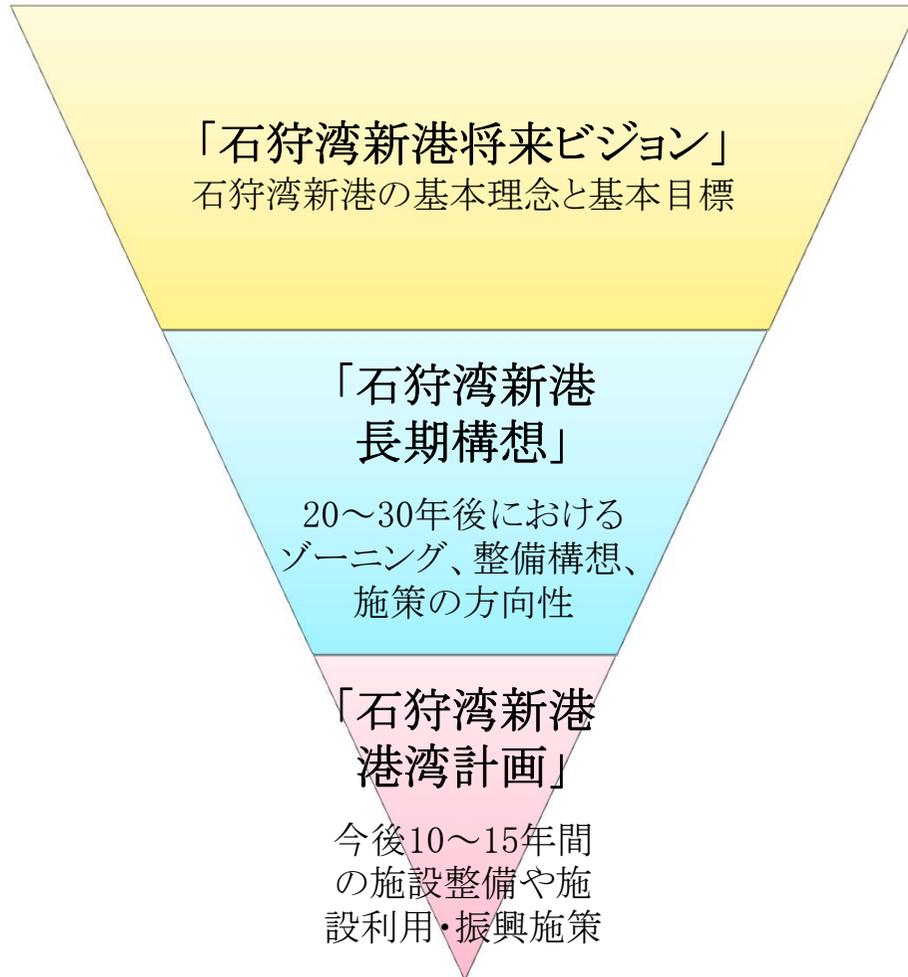
## 目標年次

- ◆長期構想の目標年次は、概ね20～30年程度の将来となる平成40～50年代

## 検討体制



将来ビジョン・「長期構想」・港湾計画の関係



検討スケジュール

「石狩湾新港将来ビジョン」

- ◆ 第1回 平成24年 8月
- ◆ 第2回 平成24年12月

「石狩湾新港長期構想」

- ◆ 第1回 平成25年3月
  - ・石狩湾新港の現状と課題
  - ・石狩湾新港の方向性
- ◆ 第2回 平成25年12月
  - ・現地視察
  - ・将来プロジェクトの展開イメージ
  - ・石狩湾新港の将来の空間利用
- ◆ 第3回 平成26年11月
  - ・長期構想の最終案
  - ・将来プロジェクトの展開(短中期・長期)
  - ・空間利用計画(案)

「石狩湾新港港湾計画」

- ◆ 平成26年度内に改訂予定



## 2. 港湾利用の課題・要請

◎石狩湾新港地域は、札幌圏における新たな流通及び生産機能を分担し、これを計画的かつ大規模に展開することとして開発(石狩湾新港地域開発基本計画:昭和47年策定)が行われており、その中央に石狩湾新港が位置する。新港地域立地企業を中心としたヒアリングやアンケートにより「石狩湾新港との結びつき」や「石狩湾新港へ求めること」などの意見を聞き取ることとした。

### 【ヒアリング調査】

新港地域立地企業を中心に約100社(製造業・物流関連企業)へのヒアリングを行った。

#### ○ヒアリングによる石狩湾新港への意見・要望

##### 【物流】

- ・現在、外貿定期コンテナ航路は、韓国釜山港へ週2便体制で就航している。利便性向上のため、便数の増加を望んでいる。
- ・外貿定期コンテナ航路は、韓国釜山港のみならず、新たな航路が開設されることを望んでいる。
- ・石狩湾新港は、内貿定期航路がないため、本州からの貨物の大半は他港を経由し、石狩湾新港地域に搬入されており、陸上輸送コストの観点から、石狩湾新港に内貿定期航路が開設されることを望んでいる。

##### 【港湾施設に関する事項】

###### 〈コンテナ関係〉

- ・外貿コンテナは、花畔1号岸壁で取り扱われているが、コンテナヤードが花畔3、4、5号荷捌地であるため、コンテナの横持ちが発生し、非効率な荷役形態である。また、近年、コンテナ取扱いの増加により、リーファーコンテナ用コンセントの不足やヤードの狭隘化という状況が発生しており、解消されることを望んでいる。

###### 〈リサイクル関係〉

- ・中国経済が成熟した後は、東南アジアやインドへの輸出をしていきたい。
- ・金属くずを輸出する船舶の大型化に対応し、リサイクルポートとしての機能を拡張するため、新たな岸壁の整備を望んでいる。

##### 【その他】

- ・日本は南北に長く、北と南では大きく気象条件が異なっており、北の拠点石狩と言ったように、洋上風車メンテナンスの訓練サイトを設置することが出来れば、産業集積の芽も出てくると思う。
- ・港内利用の安全確保のため、物流機能とレジャー利用の棲み分けをお願いしたい。
- ・船員や荷役労働者等が、食事や休憩をするための福利厚生施設が欲しい。

など

【アンケート調査】

新港地域立地企業 533社へのアンケート調査を行った。

【調査期間】 約1ヵ月(平成25年7月～8月)

【回収】 回答企業数 220社(回収率41%)

【調査方法】 企業宛配付、返送による回収。設問は選択式による。

設問～・業種・海上輸送利用の有無・新港の利用状況・通勤手段・その他意見など

○アンケートの結果(概要)

[立地企業について]

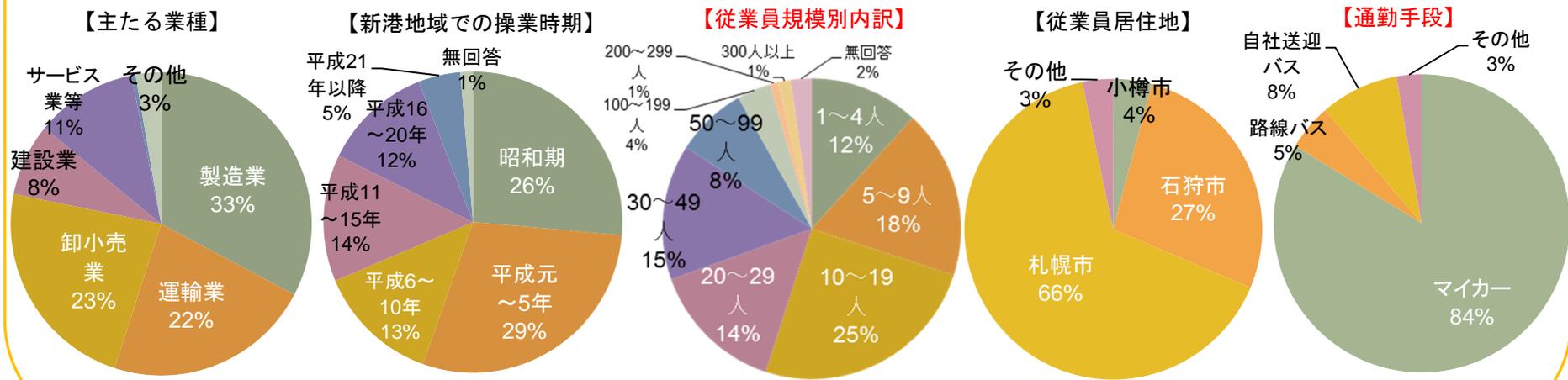
主たる業種 ～ 製造業(約3割)、運輸業(倉庫業含む:約2割)、卸小売業(約2割) など

操業時期 ～ 平成元年以降の操業が、7割以上を占める。

従業員 ～ 従業員規模が、20人未満の企業が、5割以上を占める。

従業員の約7割が札幌市に在住している。

マイカー通勤が8割以上を占める。



※従業員規模別内訳及び通勤手段は第2回長期構想検討委員会後に追加

## [石狩湾新港とのつながりについて]

- ・新港地域立地企業のうち、石狩湾新港からの海上輸送を利用している割合は、約1割。
- ・新港地域立地企業が本港を利用していない理由の一つとして、約5割の企業が、道外への荷物の輸送はなく、道内の(陸上)輸送のみである。
- ・石狩湾新港を利用している企業との取引や海上輸送を行っている企業のうち、約3割が石狩湾新港を利用。
- ・上記企業のうち、今後、石狩湾新港の利用の可能性があると回答は、約3割。

石狩湾新港を利用している企業との取引や海上輸送を行っている企業は、  
現在の利用 **約3割 → 今後、約6割** の可能性有り。

新港の利用の可能性としては、内貿定期航路や外貿コンテナ航路の開設や増便が上げられている。  
また、必要と考える外貿定期航路は、東アジア、東南アジア、極東ロシアとなっている。

## ○アンケートによる石狩湾新港への意見

- ・外貿コンテナヤードの拡張を望む。
- ・外貿コンテナ航路の充実、定期航路の誘致を望む
- ・石狩湾新港を利用する方法がよくわからないので、PRの充実が必要。  
など

## ○アンケートによる石狩湾新港地域への意見

- ・公共交通機関(バス、JR、地下鉄)の充実を望む。
- ・商業施設(コンビニ、食堂、郵便局等)の充実を望む。
- ・貨物を輸送するための道路の整備を望む。

など



### 3. 石狩湾新港の方向性(案)

現状の課題

◆石狩湾新港(地域)

【課題】

- 輸出货量と輸入量に大きな差が生じている
- 日本海側港湾と太平洋側港湾の取扱貨物の均衡が必要
- 災害時の緊急輸送や、本港と背後地域の発展を勘案した道路網の充実が望まれる
- 同一貨物が港内に点在
- コンテナの荷役が可能な岸壁とコンテナヤードが離れていることから横持ちが発生し、非効率な荷役形態となっている
- コンテナヤードが狭隘化

物流 物流 物流 防災 物流 物流 物流

背後企業の声

○石狩湾新港への主たる意見

- 外貿コンテナ航路の利便性向上のため、便数の増加を望んでいる
- 外貿定期コンテナ航路は、韓国釜山港のみならず、新たな航路が開設されることを望んでいる
- 石狩湾新港は、内貿定期航路がないため、本州からの貨物の大半は他港を経由し、石狩湾新港地域に搬入されており、陸上輸送コストの観点から、石狩湾新港に内貿定期航路が開設されることを望んでいる
- コンテナ取扱いの増加により、リーファーコンテナと接続するコンセントが不足しており、解消されることを望んでいる
- 金属くずを輸出する船舶の大型化に対応し、リサイクルポートとしての機能を拡張するため、新たな岸壁の整備を望んでいる。

物流 物流 物流 物流 物流

- 港内利用の安全確保のため、物流機能とレジャー利用の棲み分けをお願いしたい

物流 観光・交流

- 船員や荷役労働者等が、食事や休憩をするための福利厚生施設がない

物流 産業

○石狩湾新港地域への主たる意見

- 東日本大震災を踏まえた、港や地域の防災体制の強化が必要と考えている
- 地域発展のための大型の製造業を誘致して欲しい
- 陸上交通を多様化するための軌道系交通機関を誘致して欲しい

物流 防災 産業 物流 産業

優位性

◆石狩湾新港(地域)

- 対岸諸国(東アジア・ロシア等)との取引に有利な位置
- 対岸諸国は経済成長が著しい
- 北海道とSLBをつなぐ地理的優位性が高い
- 札幌に最も近い重要港湾
- 本港背後にはGRPの増加が見込まれている地域が多い。
- 北海道は日本の食料生産基地
- 北日本最大級の工業流通団地(企業誘致が可能)
- 道内最大規模の冷凍冷蔵倉庫群
- 食品加工業が集積
- 札幌圏を支えるエネルギー供給拠点
- 多種多様なエネルギーの利活用(LNG冷熱、風力、雪氷冷熱等)
- 地域全体が緑に囲まれた安らぎの空間
- 札幌圏の防災拠点
- 太平洋側港湾の代替機能
- 一般レジャー需要が高い

物流 産業 物流 産業 物流 物流 産業 環境 観光・交流 産業 産業 産業 産業 環境 産業 環境 物流 防災 物流 防災 観光・交流

国の施策

- LNGの効率的な輸入・移出(日本海側拠点港)
- 「選択と集中」の結果、国による新規投資が可能(重点港湾)
- リサイクルポートに指定
- 運輸インフラや食品産業等について、日露パートナーシップの発展に関する共同声明を発表

物流 産業 物流 環境 物流 物流 産業

方向性

【石狩湾新港 将来ビジョン】  
(平成24年12月策定)

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

【石狩湾新港 長期構想検討委員会】

## 方向性

- 国際海上輸送機能の強化
  - ・日本海側対岸諸国等の著しい経済発展を取り込み国際競争力を強化
  - ・ロシア内陸部やヨーロッパなどの物流拡大に向けたルートの構築
- 国内海上輸送機能の強化
  - ・大消費地札幌から近距離にある地理的優位性を活かした効率的な国内輸送の構築

- 地域的特性を活かした産業の活性化
  - ・札幌圏をはじめ、道内全域を支えるエネルギー拠点の機能強化
  - ・国内外の食料基地としての物流機能の高度化

- 防災機能の強化と復旧・復興体制の構築
  - ・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
- 背後圏との交通網の充実
  - ・東日本大震災を踏まえた災害に強いネットワークの構築
  - ・日本全体の復旧・復興拠点としての機能強化

- 環境との共生・循環型社会の形成
  - ・札幌圏を中心としたリサイクルネットワーク拠点としての役割を果たし、グローバルなネットワークの拡充を図る
  - ・港湾機能と環境を切り離さず、環境への配慮に取り組む

- 一般レジャー需要への対応
  - ・海洋性レクリエーション需要等に対応するため、物流機能と調和した安全安心な空間の形成

### ○小樽港との連携

- ・小樽港と共に道央圏の物流拠点として、日本海側の物流の多様化、利便性の向上による太平洋側港湾との競争力の強化
- ・小樽市、石狩市域に跨がる石狩湾新港地域の活性化、企業誘致の促進及び企業の競争力の強化

## プロジェクト

I 世界との交易・物流の拠点  
国際ユニットロードターミナル  
機能強化プロジェクト(案)

II 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)

III 産業の拠点  
III-①流通型食料備蓄拠点形成  
プロジェクト(案)  
III-②エネルギー総合拠点形成  
プロジェクト(案)

IV 防災の拠点  
札幌圏防災拠点形成  
プロジェクト(案)

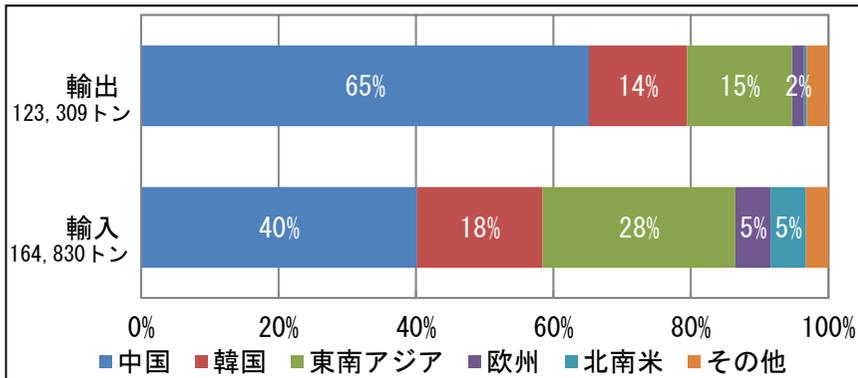
V リサイクルネットワークの拠点  
リサイクルネットワーク拠点  
形成プロジェクト(案)

VI 賑わいのある空間の拠点  
海洋性レクリエーション空間  
形成プロジェクト(案)

I 世界との交易・物流の拠点 国際ユニットロードターミナル機能強化プロジェクト(案)

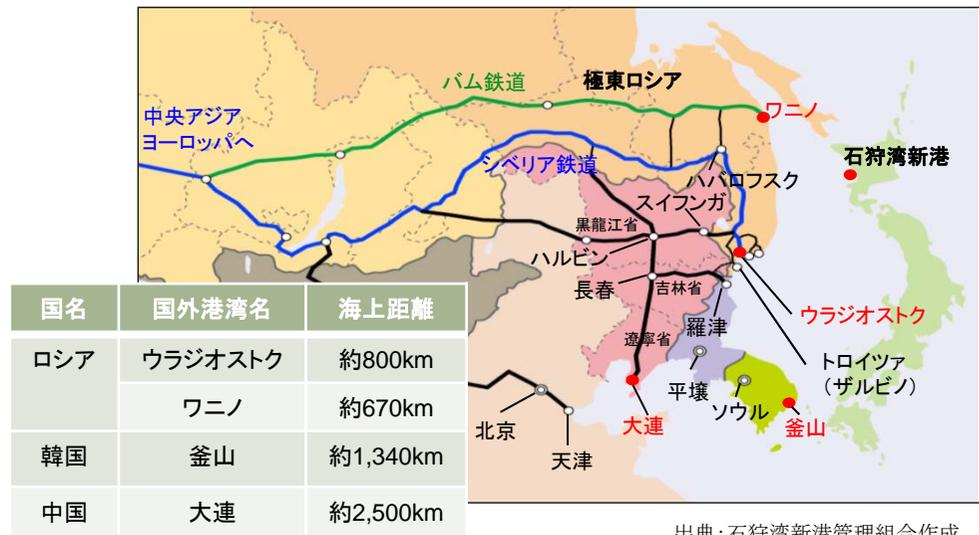
【周辺諸国の情勢(短中期)】

- ・本港から中国、韓国のほか、東南アジア等へコンテナが輸送されている。
- ・本港は、日本海をはさんで対岸諸国を臨む位置関係にあり、本港から韓国釜山港に外貿定期航路が就航している。
- ・東アジア(中国・韓国)、東南アジア、ロシアの名目GDPが増加しており、コンテナ取扱量が増加することが予測される。



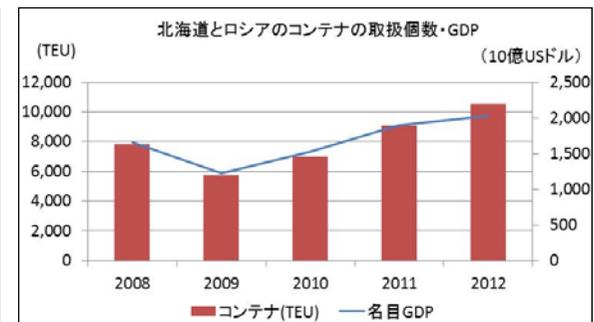
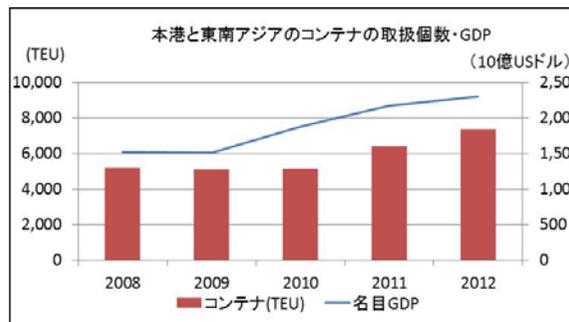
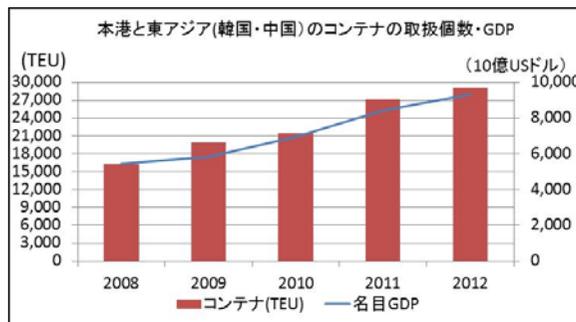
出典：平成25年石狩湾新港統計年報

【図 本港におけるコンテナ貨物輸出入国の割合】



出典：石狩湾新港管理組合作成

【図 本港と対岸諸国・主要港湾の位置関係、交通網】



出典：石狩湾新港管理組合作成

【図 本港と東アジア(韓国・中国)、東南アジア、北海道とロシアのコンテナ取扱個数・名目GDPの実績値】

I 世界との交易・物流の拠点 国際ユニットロードターミナル機能強化プロジェクト(案)

【周辺諸国の情勢(長期)】

- 中国東北三省は、**著しい経済成長**が見込まれている。
- 中国東北三省、ロシア等において、行政・民間が一体となり、寒冷地技術、食材品の**セミナーや商談会が開催**されており、非常に関心が高い。
- 中国東北三省の外貿貨物は、**大連港が利用**されている。
- 中国東北三省から大連までの輸送形態は**トラック輸送が大部分**で、鉄道輸送は5%に満たない程度である。
- シベリア・ランド・ブリッジは、ロシア極東港湾で船舶とシベリア鉄道を結節させた、東アジアとヨーロッパ・中央アジア間の国際複合一貫輸送システムであり、シベリア鉄道は**2002年に全線電化**、**2009年に全線複線化**が達成されている。

中国東北三省の地域内総生産(名目)の推移



【図 中国東北三省の経済成長】



出典:「寒冷地技術・製品海外展開促進事業 報告書」北海道

【図 ロシアのセミナーの開催状況】



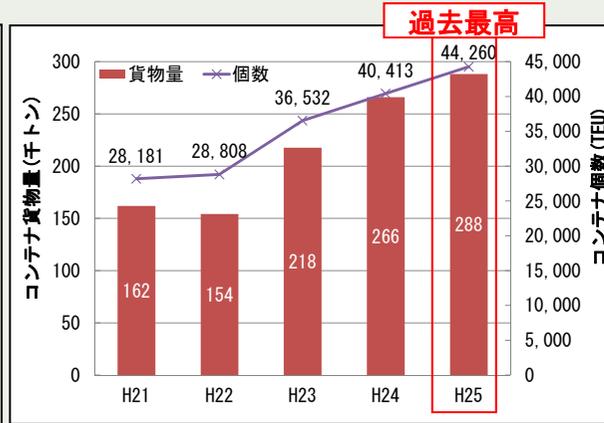
出典:国土交通省港湾局資料

【図 シベリア・ランド・ブリッジの概要】

## I 世界との交易・物流の拠点 国際ユニットロードターミナル機能強化プロジェクト(案)

### 【現状】

- 外貿コンテナ航路は、H22年4月から週2便体制(韓国釜山港)となり利便性が向上。
- 対岸諸国等の経済成長や札幌への陸送コスト縮減が企業に浸透してきていることから、外貿コンテナの取扱が急激に増加している。  
(H21年:2万8千TEU、H25年:4万4千TEU 6割増加)
- 本港背後圏の潜在貨物はコンテナで約15万TEUとなっている。  
(現状の外貿コンテナ貨物量は約4万4千TEU)

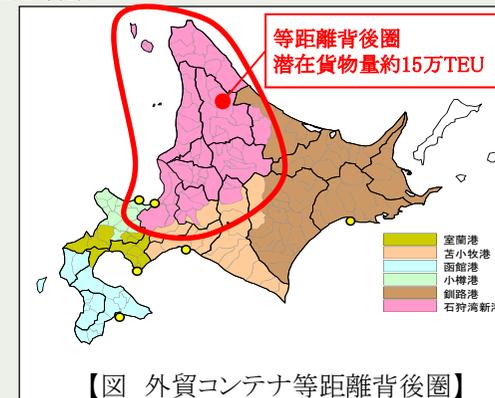


【表 コンテナ貨物の国別取扱品目上位3位】

	中国	韓国	東南アジア
輸出	① 再利用資材	電気機械	自動車部品
	② 水産品	水産品	水産品
	③ 金属くず	再利用資材	再利用資材
輸入	① 他輸送機械	水産品	砂糖
	② 紙・パルプ	飲料	家具装備品
	③ 家具装備品	他化学工業品	他化学工業品

出典:平成25年石狩湾新港統計年報

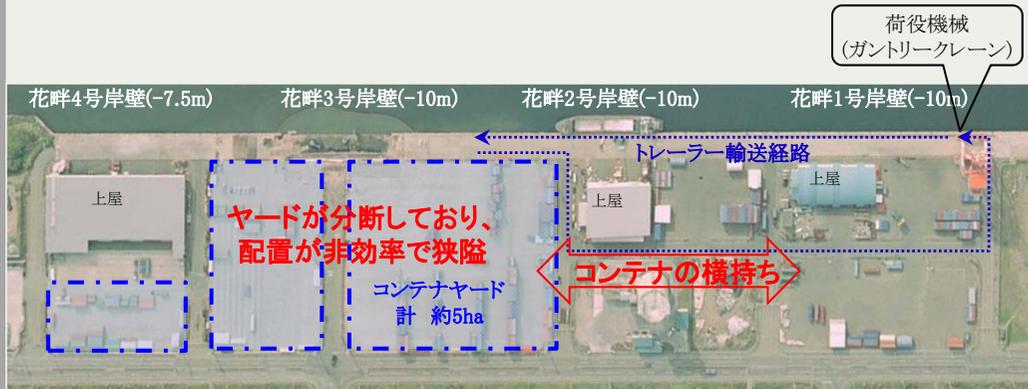
【図 外貿コンテナ取扱の推移】



【図 外貿コンテナ等距離背後圏】

### 【課題】

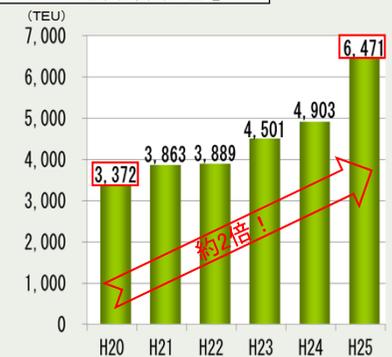
- 現状の非効率なコンテナ利用形態(狭隘、横持ち、リーファー用電源の不足等)の解消とともに、急増しているコンテナへの対応が必要。
- 効率的な港湾利用・効果的な設備投資を行うため、民間の視点を取り入れた港湾運営を図ることによる国際競争力の強化への取り組みが必要。



【図 本港のコンテナヤード利用状況】



【図 自家発電による電源確保状況】



出典:石狩湾新港管理組合作成  
【図 リーファーコンテナ取扱の推移】

I 世界との交易・物流の拠点 国際ユニットロードターミナル機能強化プロジェクト(案)

【強み(ポテンシャル)】

- ・北海道と経済成長が著しい東アジア・極東ロシアの中継点に位置している。
- ・極東ロシア(ウラジオストク)へのダイレクト航路が実現すると、**輸送コスト、輸送時間が約6割低減**される。
- ・トロイツァ(ザルビノ)港を利用し、中国東北三省へ輸送した場合、大連港を利用する場合よりも**輸送コストで約4割、輸送時間で約6割低減**される。
- ・シベリア・ランド・ブリッジを利用すると、スエズ運河ルートより、**輸送コスト、時間が約2割低減**される。
- ・食産業や道内最大規模の**冷凍冷蔵倉庫(北海道内の1/3)**が集積しており、**食品(水産品)関連の貨物がすでに集積**している。

【表 ウラジオストクへの輸送コスト・時間の比較】

※石狩湾新港からウラジオストクに航路があると仮定した試算

	輸送コスト(円/40FT)	輸送時間(h)
【現状】 石狩湾新港～釜山～ウラジオストク	約46万円	117
【将来】 石狩湾新港～ウラジオストク	約19万円	49

※輸送コストは「港湾投資の評価に関する解説書2011」を用いて算出  
 輸送時間は海上輸送時間+貨物載せ替え時間  
 実際の運航日数 石狩～釜山～ウラジオストク:8日 石狩～ウラジオストク:2日

【表 中国東北三省への輸送コスト・時間の比較】

※石狩湾新港からトロイツァ(ザルビノ)に航路があると仮定した試算

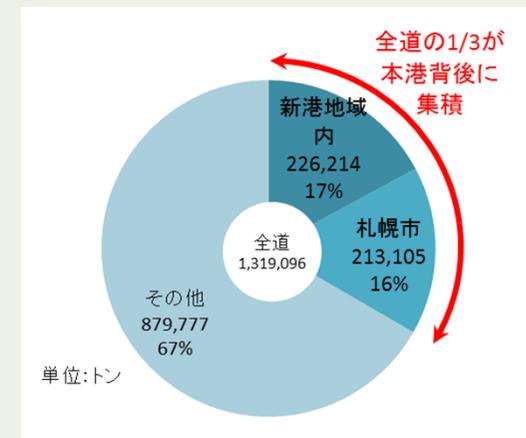
	輸送コスト(円/40FT)	輸送時間(h)
石狩湾新港～釜山～大連 ～中国東北三省(長春)	約79万円	128
石狩湾新港～トロイツァ(ザルビノ) ～中国東北三省(長春)	約49万円	57

※輸送コストは「港湾投資の評価に関する解説書2011」を用いて算出  
 ※中国東北三省は長春市内から積算、陸上距離の計測はGOOGLE MAPを用いて算出、海上距離はWORLD SHIPPING ENCYCLOPAEDIA V12.02を用いて算出



出典:石狩湾新港管理組合作成

【図 シベリア・ランド・ブリッジとスエズ運河ルートのコスト・時間の比較】



出典:全国冷蔵倉庫一覧より作成

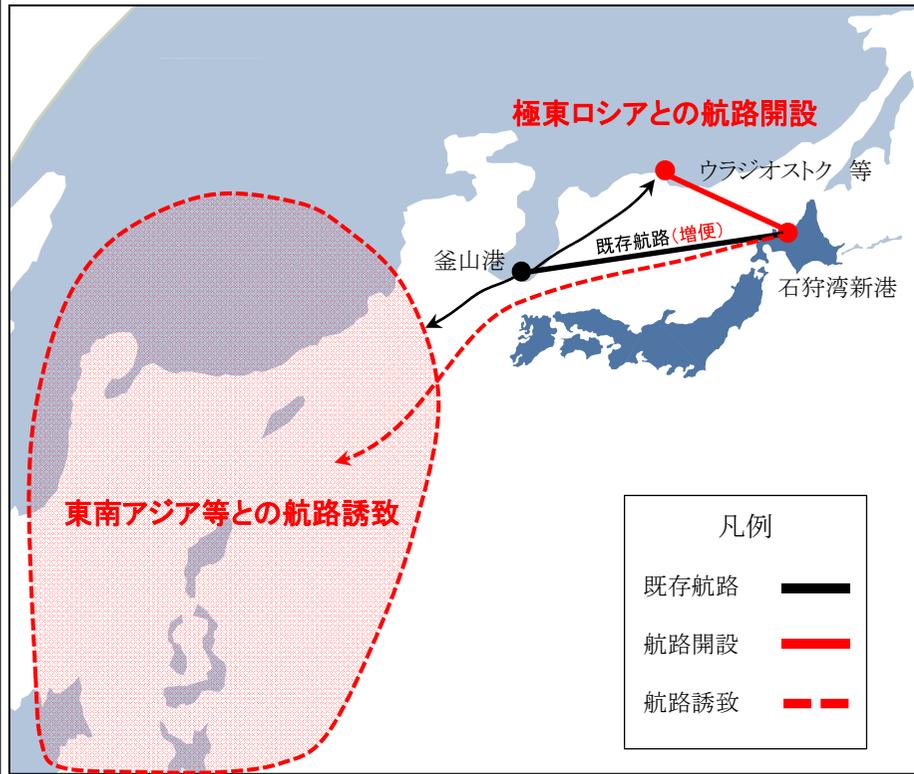
【図 本港背後における冷凍冷蔵倉庫の集積状況】

I 世界との交易・物流の拠点 国際ユニットロードターミナル機能強化プロジェクト(案)

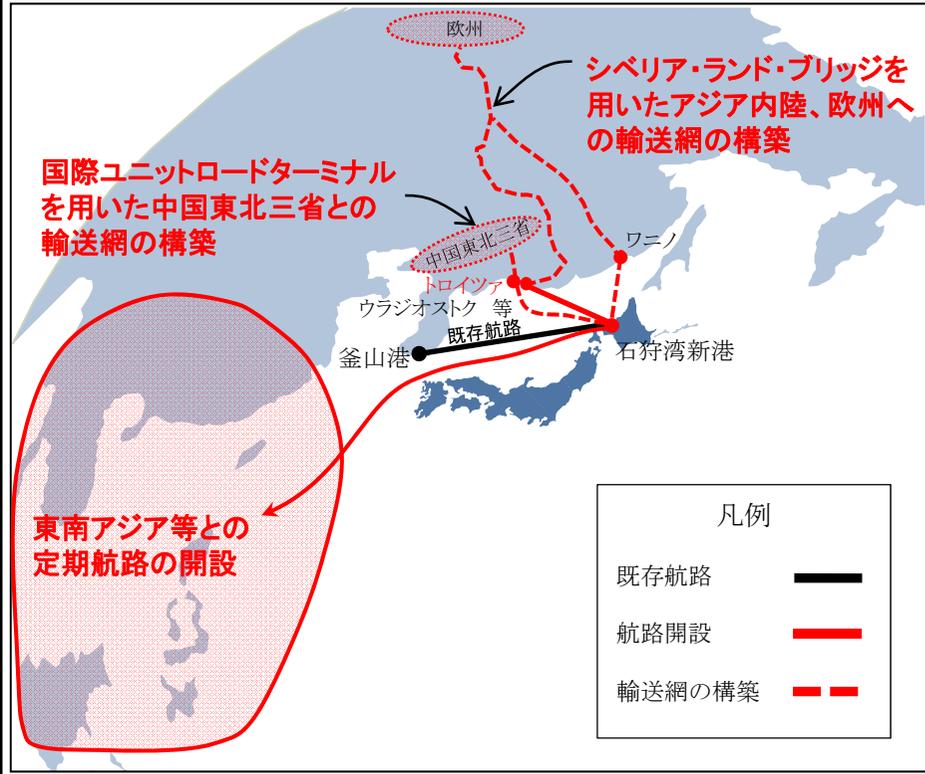
【目指すべき姿】

北海道と東アジア・極東ロシア等の中継点である地理的な優位性を活かし、既存航路の増便や新たな航路を開設することで、対岸諸国等の著しい経済発展の活力を取り込み、北海道の経済発展に貢献することを目指す。

〔短中期〕



〔長期〕



【目指すべき姿を達成すると・・・】

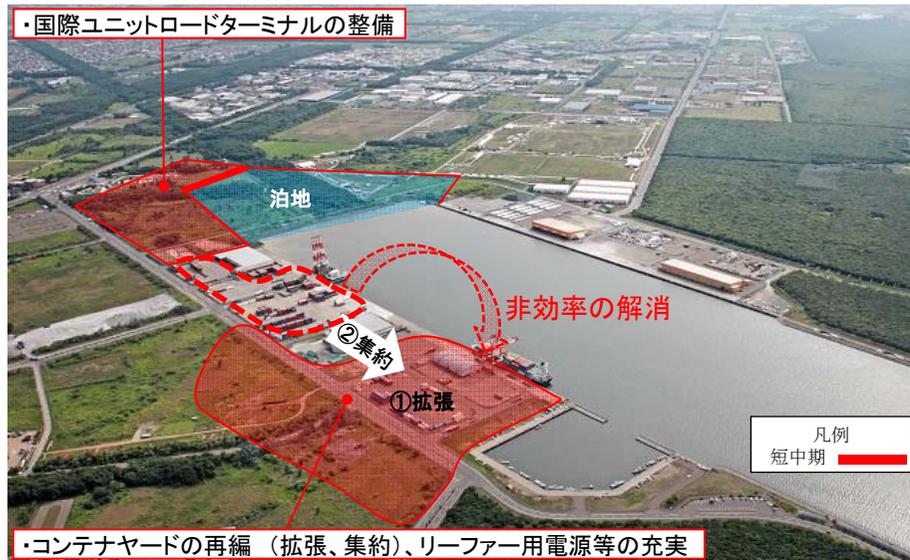
- ・物流コストの削減による道内企業の国際競争力強化、道民への低廉な消費財の提供

I 世界との交易・物流の拠点 国際ユニットロードターミナル機能強化プロジェクト(案)

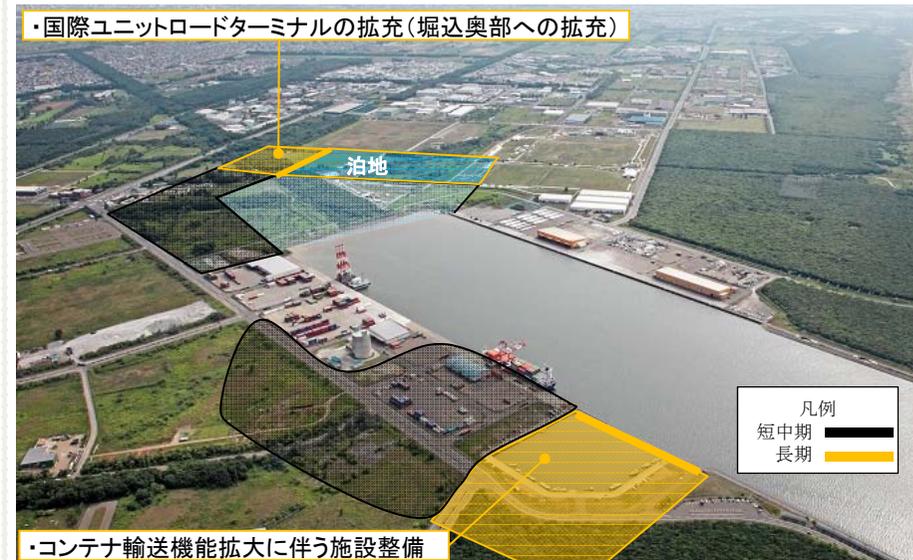
～“目指すべき姿”への展開イメージ(案)～

【施策のイメージ(案)】

〔短中期〕



〔長期〕



〈ハード施策〉

- ・コンテナの横持ちを解消するためのガントリークレーンと一体的に利用可能なコンテナヤードの整備
- ・極東ロシア等への貨物輸送を目指した国際ユニットロードターミナルの整備

〈ソフト施策〉

- ・東南アジア諸国等への貨物輸送を想定した需要調査、輸送実験
- ・民間活力を活用したコンテナターミナルの管理運営体制の構築
- ・ポートプロモーション(北海道産品のセミナー、商談会)による航路誘致
- ・北海道の強みでもある食・寒冷地技術の海外展開に向けた輸出支援

〈ハード施策〉

- ・極東ロシア等に加え、東南アジアや中国東北三省との貿易拡大に 대응するため、船舶の大型化に対応したコンテナターミナル及び国際ユニットロードターミナルの拡充

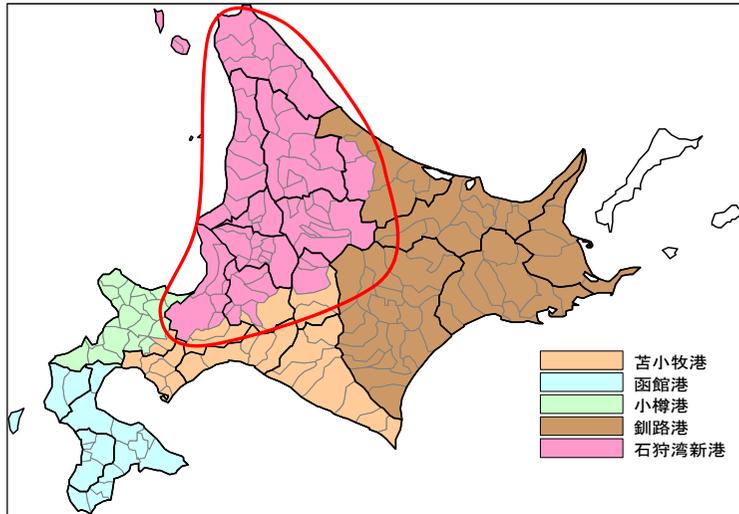
〈ソフト施策〉

- ・長期的な展開に向けた欧州・中国東北三省・アジア内陸部等への貨物輸送を想定した需要調査、輸送実験
- ・国際フィーダーを活用した貨物輸送の可能性調査
- ・コンテナ輸送機能拡大に伴う新たな流通空間の検討

II 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)

【情勢】～海上輸送～

- ・石狩湾新港の等距離背後圏※1における内貿ユニット貨物量は約740万トンとなり、このうち、本港を利用することで効率的となる貨物量は約190万トンと推計できる。
- ・石狩湾新港地域内企業から内貿定期航路の就航が望まれており、地域内のヒアリングからの試算では、潜在貨物量は約140万トンとなる。
- ・北海道～本州間のフェリー航路及びRORO船の航路は、日本海側32便/週に対し、太平洋側219便/週であり太平洋側に依存している。
- ・北海道～本州間のフェリーでの輸送量は、太平洋側のシェアが増加。



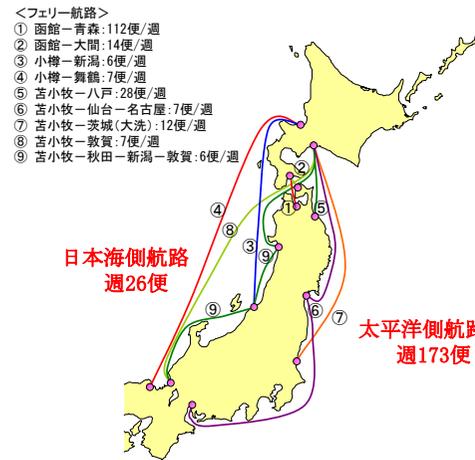
※1: 等距離背後圏とは、本港からの距離が、内貿定期航路を有する港湾より近い背後圏のこと。  
出典: 石狩湾新港管理組合作成

【図 石狩湾新港の等距離背後圏】

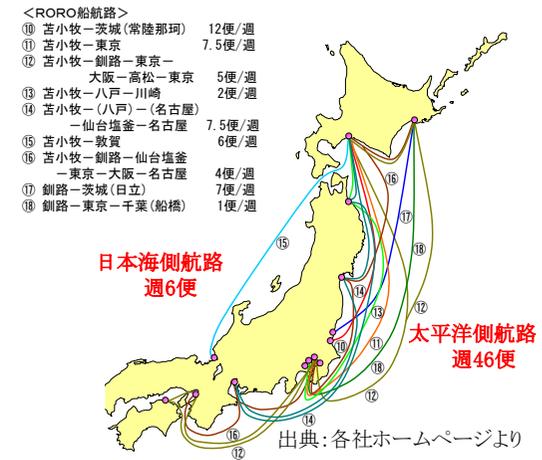
移出入の潜在貨物量(トン)	約140万トン (ヒアリングによる)
主な取扱品目	①食料品、②日用品、③建設資材

※新港地域内ヒアリングによる石狩湾新港管理組合調べ

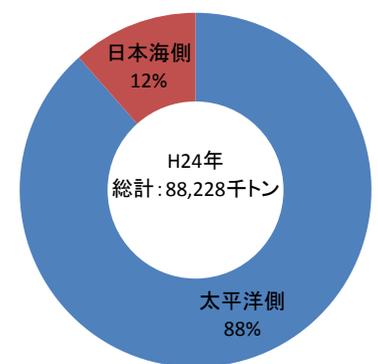
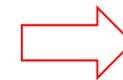
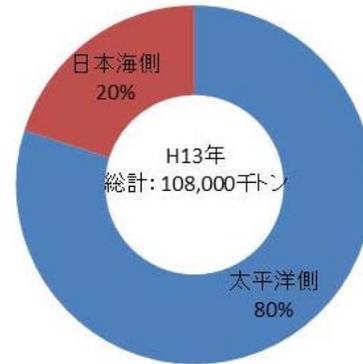
【図 ヒアリングで把握された新港地域内の潜在貨物量及び取扱品目】



【図 北海道～本州間のフェリー航路】



【図 北海道～本州間のRORO船航路】



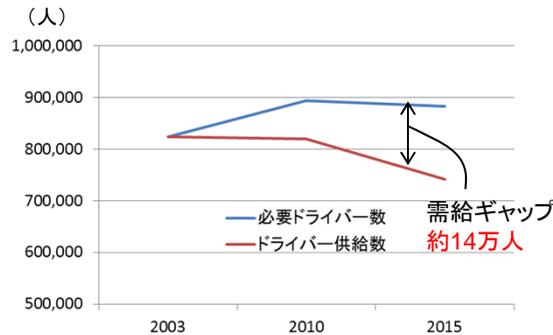
出典: 北海道港湾統計年報

【図 北海道～本州間の日本海側と太平洋側港湾のフェリー貨物量の比較 (H13年とH24年)】

II 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)

【情勢】～陸上輸送～

- ・トラックドライバーは、2015年に全国で約14万人不足すると予測されており、都市間距離の長い北海道においても深刻な問題である。
- ・関越道高速ツアーバス事故により、トラックドライバー等の労働時間に対する運送事業者への監査方針・行政処分等の基準が厳格化されており、自動車運送の輸送力不足が深刻化する恐れがある。
- ・道央圏連絡道路等の高規格道路の完成により、道内広範囲から本港及び小樽港への物流が効率化される。



出典:「輸送の安全向上のための優良な労働力(トラックドライバー)確保対策の検討報告書」(国土交通省自動車交通局貨物課)※標準ケース

【図 トラックドライバー需給の見通し】

トラック事業者の過重労働防止・安全確保

関越道高速ツアーバス事故を受け、平成25年秋より、運送事業者に対する監査方針・行政処分等の基準が厳格化。それを受け、運送事業者の間でドライバーの労働時間に対する意識が変わってきている。

自動車運送事業の監査方針の改正(抜粋) 平成25年10月1日施行

- 悪質な事業者に対する集中的な監査実施(監査主体は運輸局・運輸支局)
  - 重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施
  - 各種通報、法令違反等を基に優先的に監査を実施する事業者及び継続的に監視していく事業者のリストを準備

行政処分等の基準改正(抜粋) 平成25年11月1日施行

- 悪質・重大な法令違反の処分を厳格化 → **事業停止(30日間)**

事項	改正前	改正後 (平成26年1月1日以降)
運行管理者の未選任	40日車	30日間
整備管理者の未選任	40日車	
全運転者に対して点呼未実施	点呼未実施率50%以上、40日車	
監査拒否・虚偽の陳述	60日車	
名義貸し、事業の質渡し	60日車×違反車両数	
業務時間の基準に著しく違反	120日車	
全ての車両の定期点検整備が未実施	20日車×違反車両数	
事業停止後も引き続き法令違反の改善なし		

出典:「労働力不足問題について」(国土交通省総合政策局物流政策課)

【図 自動車運送事業者への監査方針の改正概要】



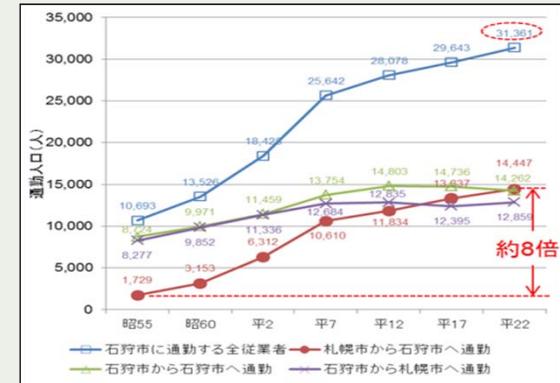
出典:北海道開発局資料

【図 北海道の道路網】

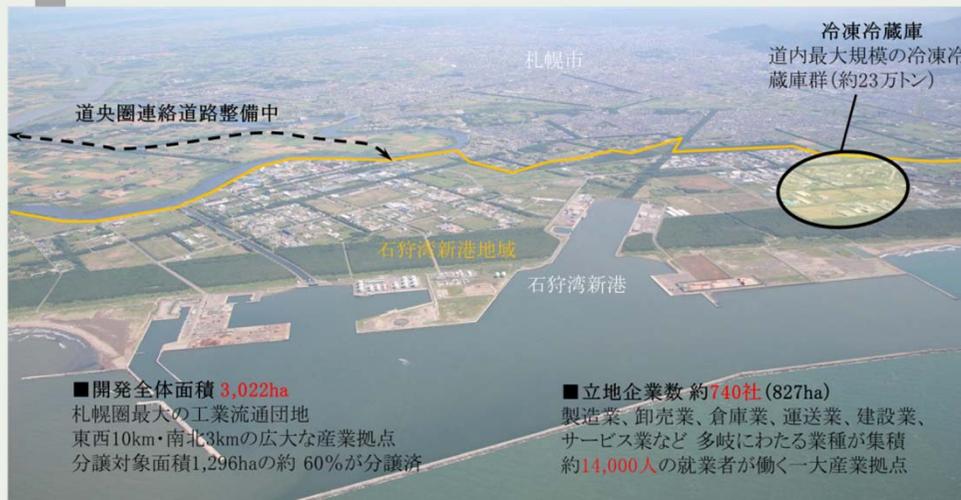
## II 国内物流ネットワークの拠点 国内物流ネットワーク機能強化プロジェクト(案)

### 【現状】

- ・新港地域には、本州と北海道を結ぶ内航定期航路が就航しておらず(主に苫小牧港を利用)、**地域内の企業から要請がある。**
- ・新港地域の就業者数は年々増加し、**札幌市からの通勤者が約7割を占める。**
- ・新港地域から札幌中心部への陸上交通は、国道231号、道道125号の交通量が多く、新港地域に繋がる1車線の市道に車両が流入するため、市道が**渋滞**しており、**石狩市では、新港地域と札幌方面の新たな接続について検討が進められている。**



注)15歳以上の就業者が対象 出典:総務省「国勢調査」  
【図 石狩市～札幌市間の就業者通勤人口】



■開発全体面積 **3,022ha**  
札幌圏最大の工業流通団地  
東西10km・南北3kmの広大な産業拠点  
分譲対象面積1,296haの約60%が分譲済

■立地企業数 **約740社** (827ha)  
製造業、卸売業、倉庫業、運送業、建設業、  
サービス業など 多岐にわたる業種が集積  
約**14,000人**の就業者が働く一大産業拠点

【図 新港地域の概要】

### 【課題】

- ・本港にアクセスする既設道路の渋滞が発生しており、利便性向上を図るための**陸上交通ネットワークの強化**が必要。
- ・貨物輸送の効率化や太平洋側港湾の代替機能確保による、**海上交通ネットワークの強化**が必要。

### 【強み(ポテンシャル)】

- ・北海道の経済の中心で大消費地の札幌に最も近接した港湾
- ・道内最大規模の冷凍冷蔵倉庫(北海道の1/3)が集積しており、食品(水産品)関連の貨物がすでに集積している。



【図 本港地域周辺道路網】

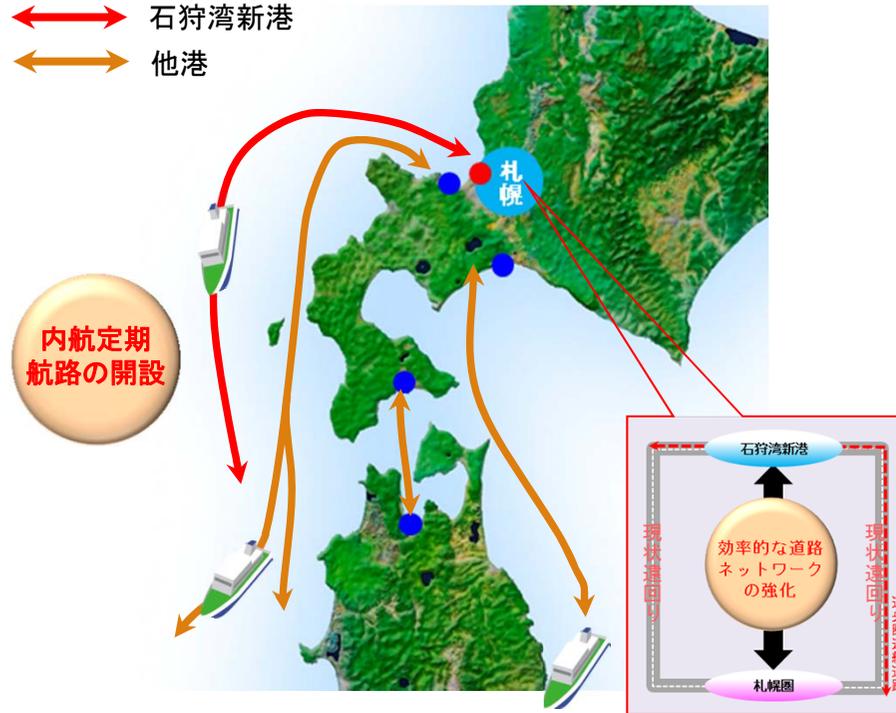
II 国内物流ネットワークの拠点 国内物流ネットワーク機能強化プロジェクト(案)

【目指すべき姿】

潜在能力を活かし、新港地域のみならず道内全体の物流コスト削減のため、海上、陸上輸送機能の効率化を図り、地域経済の活性化を目指す。

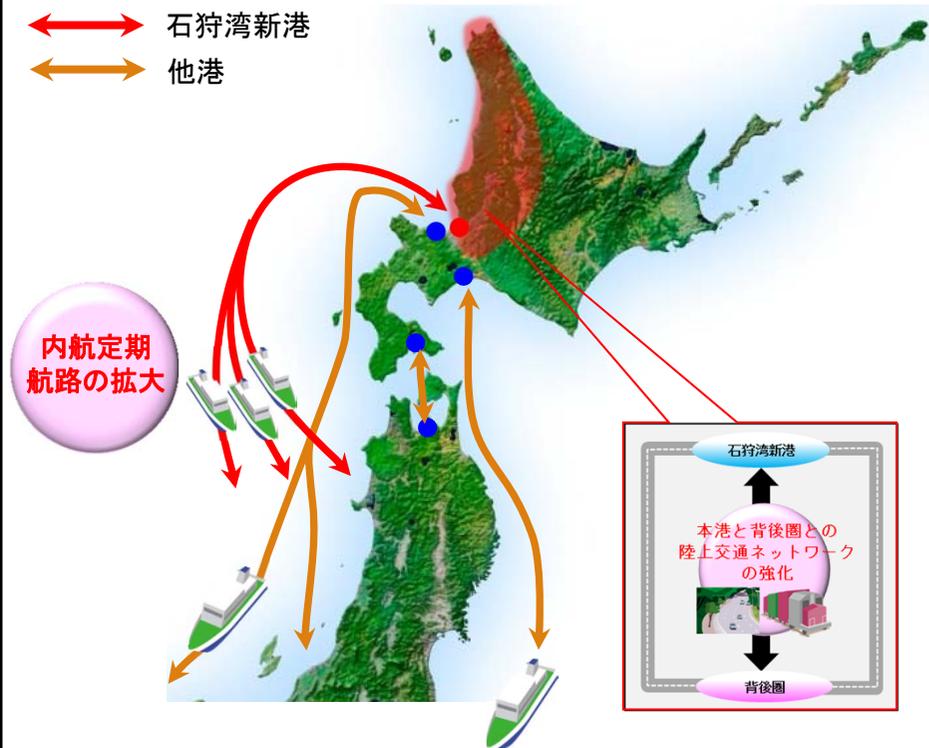
短中期

↔ 石狩湾新港  
↔ 他港



長期

↔ 石狩湾新港  
↔ 他港



【目指すべき姿を達成すると・・・】

- ・物流コストが削減され、道内産業の競争力が強化
- ・小樽港との連携により日本海側ルートの特長性が向上し、貨物輸送量の増大
- ・太平洋側港湾とのリダンダンシー機能の充実

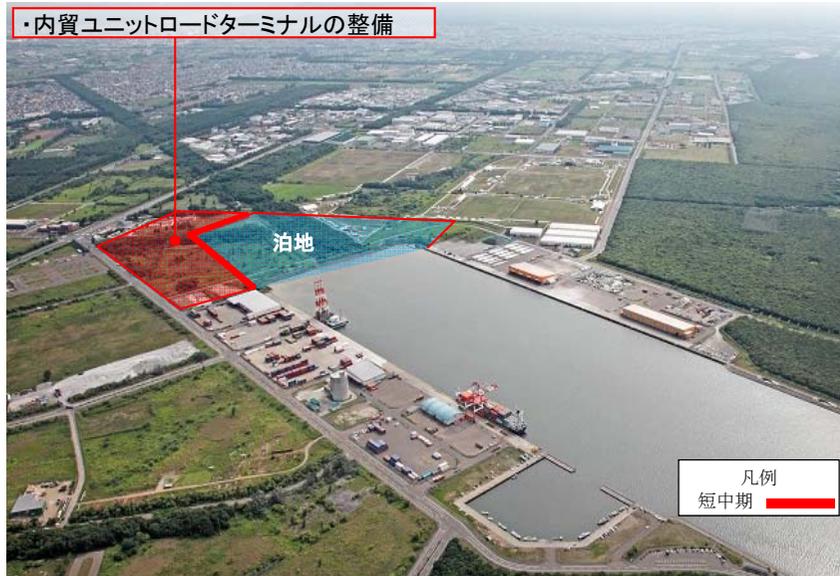
II 国内物流ネットワークの拠点 国内物流ネットワーク機能強化プロジェクト(案)

～“目指すべき姿”への展開イメージ(案)～

[短中期]

【施策のイメージ(案)】

[長期]



【海上輸送機能】

〈ハード施策〉

- ・内貿ユニットロードターミナルの整備

〈ソフト施策〉

- ・企業ニーズを捉えたポートプロモーションによる航路誘致
- ・新港地域への食品加工業、大規模物流施設の立地の促進
- ・小樽港と連携した効率的な海上輸送方法の検討

〈ハード施策〉

- ・内貿ユニットロードターミナルの拡充(堀込奥部への拡充)

〈ソフト施策〉

- ・ポートプロモーションの強化等による航路拡大

【陸上輸送機能】

〈ソフト施策〉

- ・石狩湾新港と札幌圏を結ぶ道路整備の促進
- ・道央圏連絡道路等の整備の促進

〈ソフト施策〉

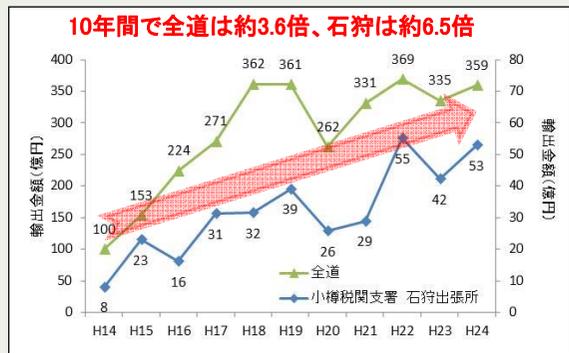
- ・関係機関と連携した陸上交通ネットワークの強化
- ・関係機関と連携した軌道系交通機関(軌道系貨物ターミナルを含む)の誘致のための可能性調査

## Ⅲ-① 産業の拠点 流通型食料備蓄拠点形成プロジェクト(案)

**【情勢】**日本の食料基地である北海道は**食料自給率約200%**であり、**食品輸出額は10年間で約3.6倍(石狩は約6.5倍)**に増加

### 【現状】

- ・新港地域は**道内最大規模の冷凍冷蔵庫群**が集積し、**食品加工・卸企業57社**が立地
- ・北海道の「バックアップ拠点構想」において、**石狩湾新港が日本海側の拠点地域に位置付け(H24.3)**
- ・新港地域において、**冷熱利用等に関する検討調査(雪冷房システム、食料保管等)**が実施されている。

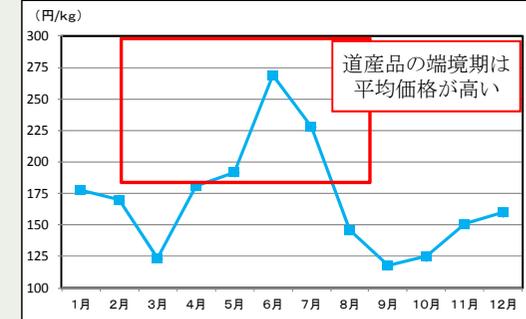
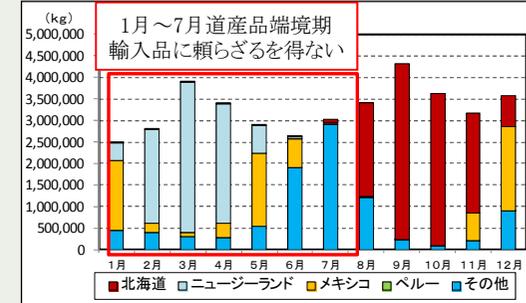


出典:財務省「貿易統計」より作成

【図 北海道から海外への食品輸出額】



【図 新港地域における冷凍冷蔵倉庫の庫腹量】



出典:「流通型の食料備蓄について」(国土交通省北海道局資料)

【図 かぼちゃの東京市場における月別産地別入荷状況と平均価格の変動(H22)】



出典:「流通型の食料備蓄について」(国土交通省北海道局資料)

【図 出荷時期を調整した農産物の活用】

### 【課題】

- ・食料輸送に不可欠な**リーファー用電源**が不足しており、増設が必要。
- ・収穫時の集中的な輸送による**価格低下**や、**取引量・取引価格の季節変動を防ぐため、農作物等を保管する施設**が必要。
- ・**冷熱エネルギーの未活用**。
- ・**食料を輸送する船舶に対応した施設整備**が必要。

### 【強み(ポテンシャル)】

- ・近年、海外において**北海道ブランドの知名度が向上**、北海道産米は品質が向上し、収穫量も増加
- ・岸壁、冷凍冷蔵庫群が一体となった配置が可能な**用地が確保済み**
- ・新港地域内の**冷凍冷蔵倉庫、多種多様なエネルギーの活用**による品質の維持(向上)

Ⅲ-① 産業の拠点 流通型食料備蓄拠点形成プロジェクト(案)

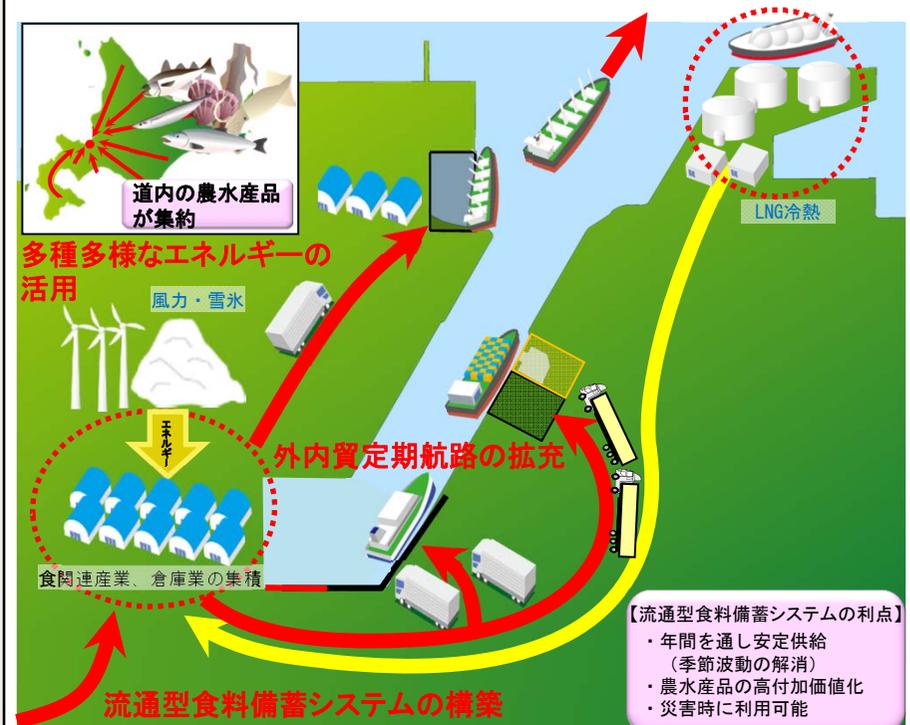
【目指すべき姿】

多種多様なエネルギーを効率的に活用し、農水産品の高付加価値化を促進する食料輸送拠点の形成を図り、さらに新たな国内外航路の開設により、道産食品の輸移出を拡大し、北海道の農水産品の総合的な競争力の強化を目指す。

短中期



長期



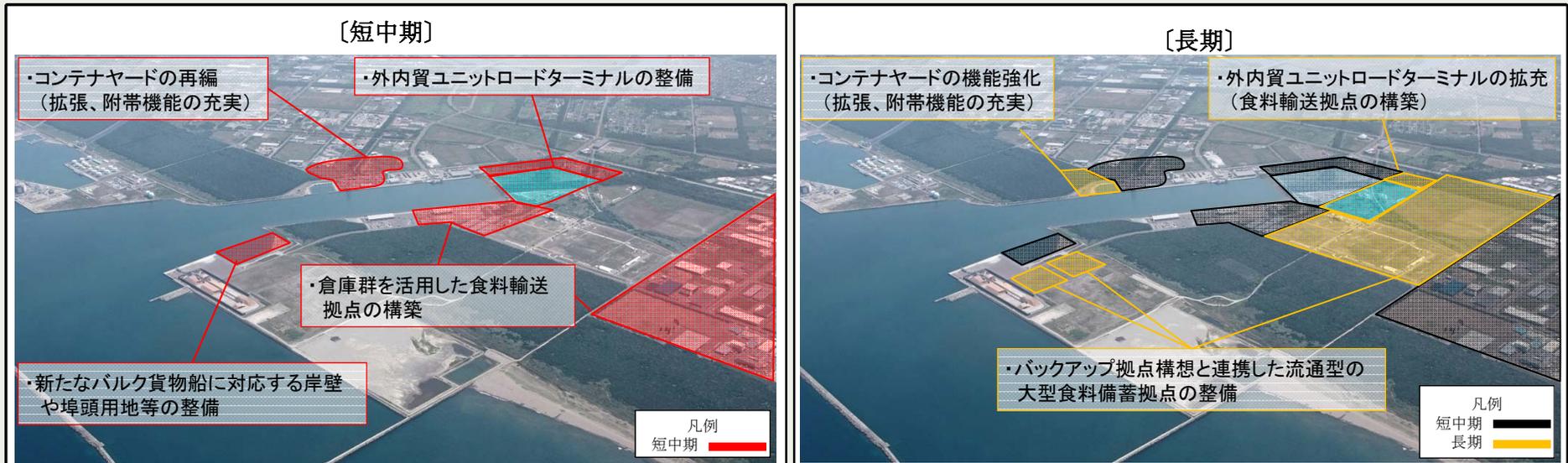
【目指すべき姿を達成すると・・・】

- ・農水産品の輸移出が拡大し、道産食品の競争力が強化
- ・道産食品の安定供給の実現と高付加価値化
- ・災害時にも安定的な食料供給が可能

Ⅲ-① 産業の拠点 流通型食料備蓄拠点形成プロジェクト(案)

～“目指すべき姿”への展開イメージ(案)～

【施策のイメージ(案)】



〈ハード施策〉

- ・外内貿ユニットロードターミナルの整備
- ・コンテナヤードの再編(拡張、附帯機能の充実)
- ・新たな貨物船に対応する岸壁や埠頭用地等の整備
- ・倉庫群を活用した食料輸送拠点の構築

〈ソフト施策〉

- ・企業ニーズを捉えたポートプロモーションによる航路誘致
- ・多種多様な(風力、雪氷、太陽光、LNG冷熱等)エネルギーを活用した保管施設の高度衛生管理、温度管理の研究の推進
- ・新港地域に集積する食品加工企業等が利用可能な冷熱エネルギーの活用方法の検討
- ・北海道、小樽市、石狩市等と連携した食関連産業等の誘致

〈ハード施策〉

- ・外内貿ユニットロードターミナルの拡充
- ・バックアップ拠点構想と連携した流通型の大型食料備蓄拠点の整備
- ・コンテナヤードの機能強化(拡張、附帯機能の充実)

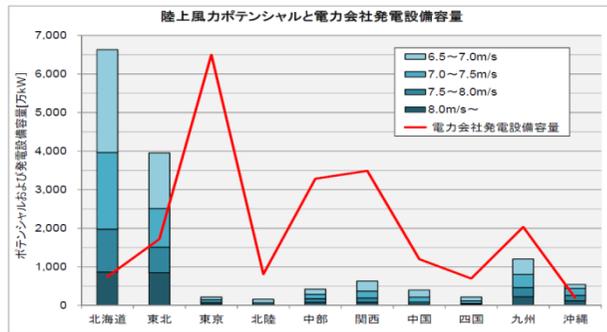
〈ソフト施策〉

- ・多種多様なエネルギーを活用した高度衛生管理(EUHACCP等)対応システムの構築
- ・農産品の価格と供給の安定化を図る食料備蓄基地の構築

## Ⅲ-② 産業の拠点 エネルギー総合拠点形成プロジェクト(案)

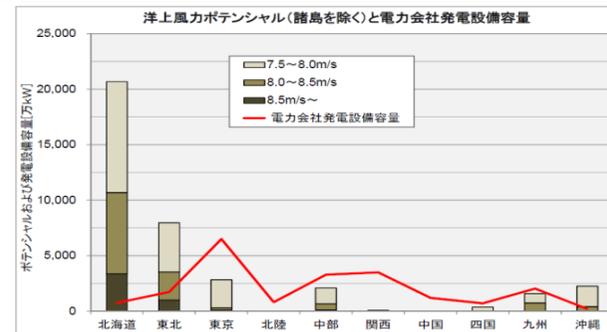
### 【情勢】

- 政府が**再生可能エネルギーの導入を推進**(エネルギー基本計画 平成26年4月閣議決定)。
- 日本の中で**北海道と東北は、風力のポテンシャルが高く、風力発電の立地の可能性が高い**。
- 風力発電は、1~2万点の部品による組立産業であり、風車部品産業や定期点検に加え、土木工事等を含めると**産業と雇用面の効果が大きい**。
- 米国ではシェールガスの開発による天然ガスの大幅な生産増が見込まれており、日本のガス企業、商社が**北米からのLNG輸出プロジェクト**に参画し、2017~18年頃の輸出を予定している。
- 北極海航路の**将来貨物量は4,000万トン**となる可能性がある。そのうち、**1,500万トンがヤマルLNG**と予測されている。
- 船舶用燃料としての**LNG需要が増加**しており、今後も拡大する可能性がある。ヨーロッパでは**LNGバンカリング**のためのインフラ整備が進んでいる。
- 環境省は、風力などの**再生可能エネルギーで生まれた電力の余剰分で水素を作り、燃料電池車に利用するモデル事業を進めている**。



出典:一般社団法人日本風力発電協会 自然エネルギー白書(風力編)2013

【図 各電力会社管内別の陸上風力ポテンシャル】



出典:一般社団法人日本風力発電協会 自然エネルギー白書(風力編)2013

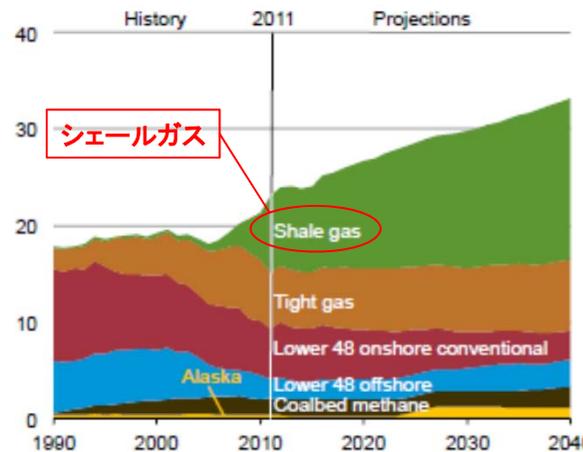
【図 各電力会社管内別の洋上風力ポテンシャル(諸島を除く場合)】

	年間生産風車 (万kW/年)	風車産業雇用 (人/年)
2011年実績	4,059	646,751
2020年推定	7,406	1,213,359
2030年推定	9,574	1,682,633

約1.8倍!    約1.9倍!  
約2.4倍!    約2.6倍!

出典:一般社団法人日本風力発電協会 自然エネルギー白書(風力編)2013

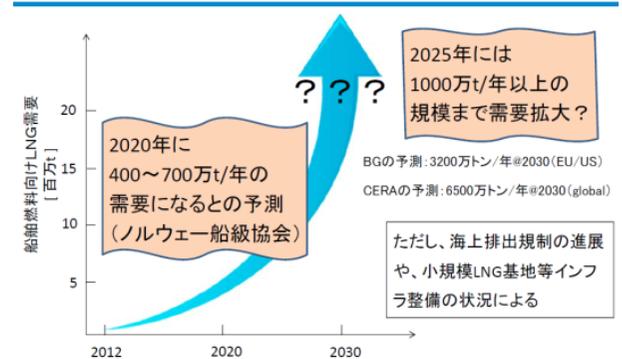
【図 世界の風車産業の実績と推定値】



出典:「Annual Energy Outlook 2013」EIA(米国エネルギー情報局)

【図 米国の天然ガス生産見通し】

### 船舶用燃料としてのLNG需要は増加へ



出典:欧州におけるLNGバンカリングの現状 独立行政法人 石油天然ガス・金属鉱物資源機構

【図 船舶用燃料としてのLNG需要の動向】



## Ⅲ-② 産業の拠点 エネルギー総合拠点形成プロジェクト(案)

### 【現状】

- ・北海道内唯一の外航大型LNG船の受入基地が稼働。
- ・苫小牧勇払の天然ガス産出減に伴う代替ガスの確保のため、LNG受入れ体制の強化。
- ・札幌圏へのエネルギー供給体制を強化するため、石油製品、LNGのタンクの増設。
- ・東日本大震災以降、原子力発電所の停止に伴い、電力供給が逼迫。
- ・新港地域内には、風力発電施設(4,800kW、風車3基)、太陽光発電(1,200kW、2.9ha)が稼働中。
- ・風車の部品の輸入は、岸壁と広いヤードが必要なることから、本港が利用されている。
- ・本港で石炭の荷揚げを検討している企業がある。
- ・北極海航路の2013年の輸送量は135.6万であり、4年間で12倍に増加している。

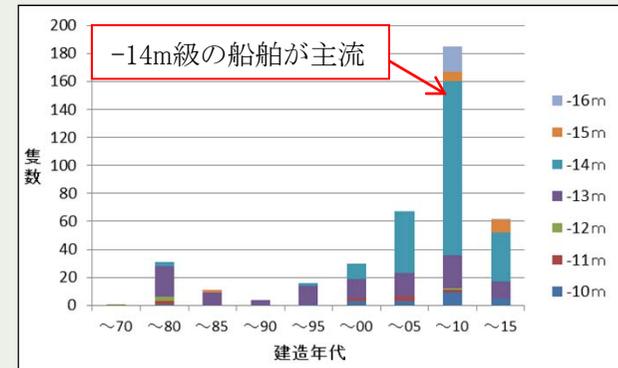


【図 樽川埠頭 風車ブレード荷積み状況】



【船名】ENERGY ADVANCE 【総トン数】119,233トン 【全長】289.50m

【図 LNG船の第1船の荷役状況】



出典: World Shipping Encyclopedia (IHS Fairplay, 2011年10月現在)より作成

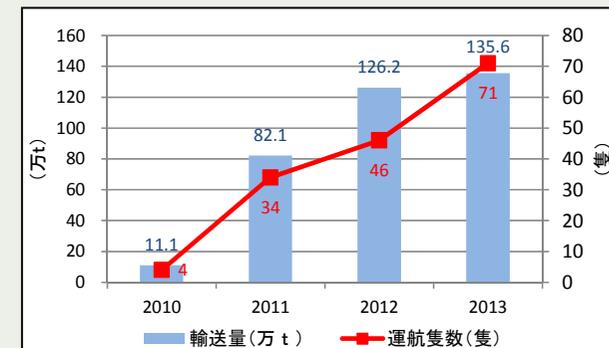
【図 LNGタンカーの船型(必要水深)別の隻数】

### 【課題】

- ・世界的にLNG船が大型化しており、増深が必要。
- ・ポテンシャルのある風力、雪氷、太陽光、LNG冷熱の利活用の検討が必要。
- ・再生可能エネルギーを活用した、災害時の安定的な電力の確保が必要。
- ・石炭の輸入について、トータル時間・コストで競争力ある効率的な輸送形態の構築が必要。

### 【強み(ポテンシャル)】

- ・北海道の経済の中心で大消費地の札幌に最も近接した港湾。
- ・札幌圏へのエネルギー供給拠点として、新港地域内に風力発電、太陽光発電、雪氷冷熱・LNG冷熱などのエネルギー関連企業が進出(計画)
- ・LNG火力発電所の建設に着手(H31年1号機運転開始)



出典: 「北極海航路と資源開発」

(ロシアNIS調査月報2014年2月号)より作成

【図 北極海航路の運航実績】



Ⅲ-② 産業の拠点 エネルギー総合拠点形成プロジェクト(案)

～“目指すべき姿”への展開イメージ(案)～

【施策のイメージ(案)】

〔短中期〕	〔長期〕
<p>再生可能エネルギー源を 利活用する区域(風力)</p> <p>・多種多様なエネルギー 源の利活用を支援</p> <p>・風力発電関連産業等の誘致</p> <p>・タンク増設等の機能拡張</p> <p>・風力発電用資材など新たなバルク貨物船に 対応する岸壁や埠頭用地の整備</p> <p>・石狩湾新港発電所 (LNG発電所の建設)</p> <p>凡例 短中期 <span style="color:red">■</span></p>	<p>・新たなエネルギー活用に向けた施設整備 (シェールガス、メタンハイドレード、石炭ガス化 等)</p> <p>・北極海航路、北米航路などを 活用したLNG輸入のための 施設整備</p> <p>・天然ガス燃料船における燃料 供給体制の構築</p> <p>・備蓄機能強化のための用地の 拡張</p> <p>岸壁整備</p> <p>用地拡張</p> <p>マザーポート (風力発電支援基地)</p> <p>凡例 長期 <span style="color:yellow">■</span></p>
<p>〈ハード施策〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・風力発電用資材など新たなバルク貨物船に対応する岸壁や用地の整備</li> <li>・タンク増設等の機能拡張</li> </ul>	<p>〈ハード施策〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなエネルギー活用に向けた施設整備(シェールガス、メタンハイドレード、石炭ガス化 等)</li> <li>・北極海航路・北米航路などを活用したLNG輸入のための施設整備</li> <li>・天然ガス燃料船における燃料供給体制の構築</li> <li>・備蓄機能強化のための用地の拡張</li> <li>・風力発電施設の部品物流拠点に対応する用地の整備</li> </ul>
<p>〈ソフト施策〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・風力発電関連産業の誘致</li> <li>・北極海航路を活用した貨物輸送の可能性調査</li> <li>・天然ガス燃料船の導入状況の調査及び施設の検討</li> <li>・多種多様なエネルギーの利活用による食関連産業、倉庫業、IT産業等の企業立地支援</li> </ul>	<p>〈ソフト施策〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内エネルギーを利活用したエネルギー高度利用港湾に向けた管理運営体制(スマートグリッド・スマートコミュニティ)の構築</li> <li>・風車メンテナンス人材育成に必要な研修センター機能などの整備(風車の増加に伴う、メンテナンスに関わる人材の確保)</li> </ul>

IV 防災の拠点 札幌圏防災拠点形成プロジェクト(案)

【情勢】

- ・道央圏港湾連携における**災害時のBCP協定を締結**。
- ・平成26年7月に**石狩湾新港災害備蓄拠点協議会**(事務局:石狩開発(株))が発足し、**災害時の緊急物資備蓄拠点やその備蓄体制の在り方**について検討している。
- ・政府調査検討会は、平成26年8月に**日本海側沿岸の津波推計調査結果を発表**。
- ・北海道において、津波対策の指標となる**津波浸水予測の検討**が行われている(日本海側)。
- ・北海道では、今後の大規模災害等におけるリスク低減に向け、**バックアップ拠点構想を策定**し、取り組みを進めている。
- ・平成25年12月に**国土強靱化基本法**が成立され、北海道においても**国土強靱化地域計画**を策定中。
- ・東日本大震災を教訓とし、**港湾相互の広域的なバックアップ体制の構築**などが求められている。



1 北海道北西沖地震  
2 北海道西方沖地震  
3 北海道南西沖地震  
出典:地震調査研究推進本部HP

3 富良野断層  
4 増毛山地東縁断層帯  
5 当別断層  
6 石狩低地東縁断層帯

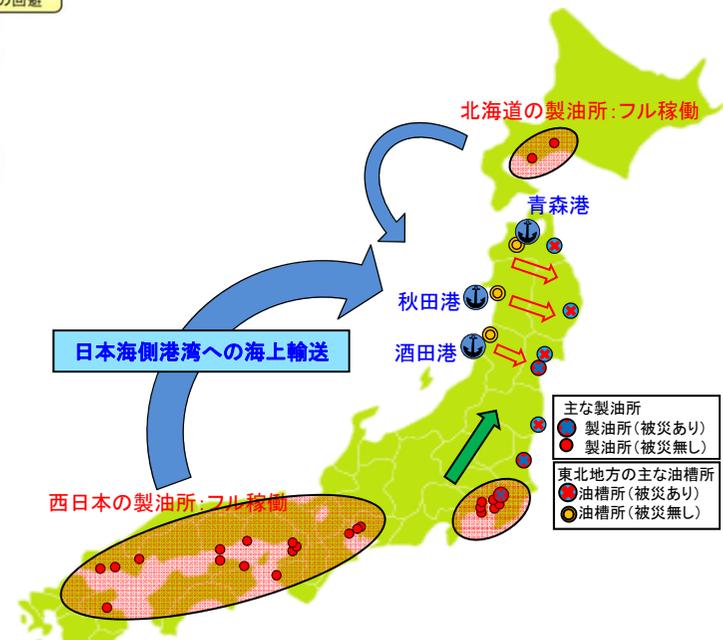
【図 石狩湾新港周辺における想定地震】



出典:「道央圏港湾BCP」  
(道央圏港湾の広域連携のための協議会)

【図 道央圏港湾BCPにおける災害時の港湾機能確保のイメージ】

関東地方の製油所も被災により生産能力が低下したことで東日本の供給能力が激減し、日本海側港湾が活用された。



出典:国土交通省港湾局作成資料を石狩湾新港管理組合一部加工

【図 東日本大震災時の日本海側港湾を利用した石油等の代替輸送】



【図 北海道バックアップ拠点構想における本港地域の方向性】

《石狩湾新港地域における検討の方向性》

石狩湾新港を核とし、札幌から近距離にあるという地理的メリットを活かすとともに、データセンターの立地やLNG関連施設の建設などの進展を踏まえ、多重・分散型の国土形成を進める中での日本海国土軸の要衝として、複合的な機能を備えたバックアップ拠点の形成に向けた検討を進める。

出典:北海道バックアップ拠点構想

## IV 防災の拠点 札幌圏防災拠点形成プロジェクト(案)

### 【現状】

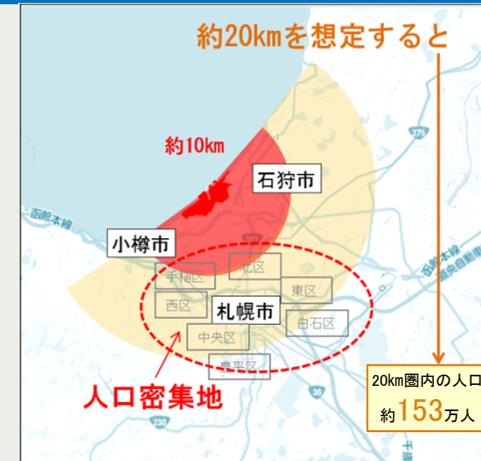
- ・道央圏の日本海側で初となる耐震強化岸壁が平成25年5月に完成。
- ・国道337号、道道225号は、海岸線に対して平行に通っている。
- ・札幌市、小樽市、石狩市をあわせて、北海道の約4割の人口が集中。
- ・平成15年、苫小牧港のタンク火災時に、本港が代替機能を果たし、札幌圏への灯油を安定供給
- ・北海道バックアップ拠点構想において、本港が日本海側の拠点地域に位置付け(H24.3)。



【図 本港耐震強化岸壁】



【図 本港周辺交通網】



道内人口:約544万人  
 札幌市・小樽市・石狩市の総人口:約212万人  
 (全道の約4割)  
 約10kmでカバーされる人口:約43万人  
 ※人口:各市の住民基本台帳(H26年1月)

【図 本港の防災カバー人口】

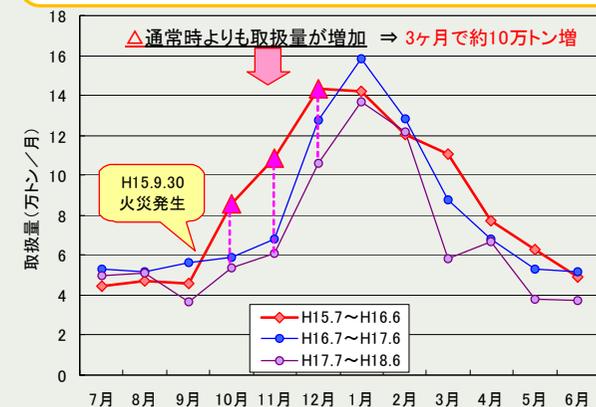
### 【課題】

- ・地元自治体などと相互連携を図った避難対策が必要。
- ・災害時(地震、津波、火山噴火等)における太平洋側の代替輸送機能、道央圏の緊急物資受入体制の強化が必要。
- ・今後は船舶の増加が見込まれており、港内混雑時等のために、避難水域の検討が必要。

### 【強み(ポテンシャル)】

- ・新港地域には、風力や太陽光などの発電施設を有しており、災害時でも活用できる電源の確保が可能。
- ・海岸線には、防風保安林が位置しており、他海岸において、津波被害低減効果が確認されている。
- ・新港地域には、LNGや灯油などの石油製品の供給基地があるとともに、背後地域には、多くの冷凍冷蔵倉庫(北海道内の1/3)が位置し、食品の保管、供給が行われている。
- ・本州が被災した際の、緊急物資輸送拠点としての活用が可能。

平成15年の十勝沖地震による苫小牧のタンク火災時には、太平洋側からの代替輸送を行い、被災後3か月間の輸送量は、例年の1.5倍程に増加

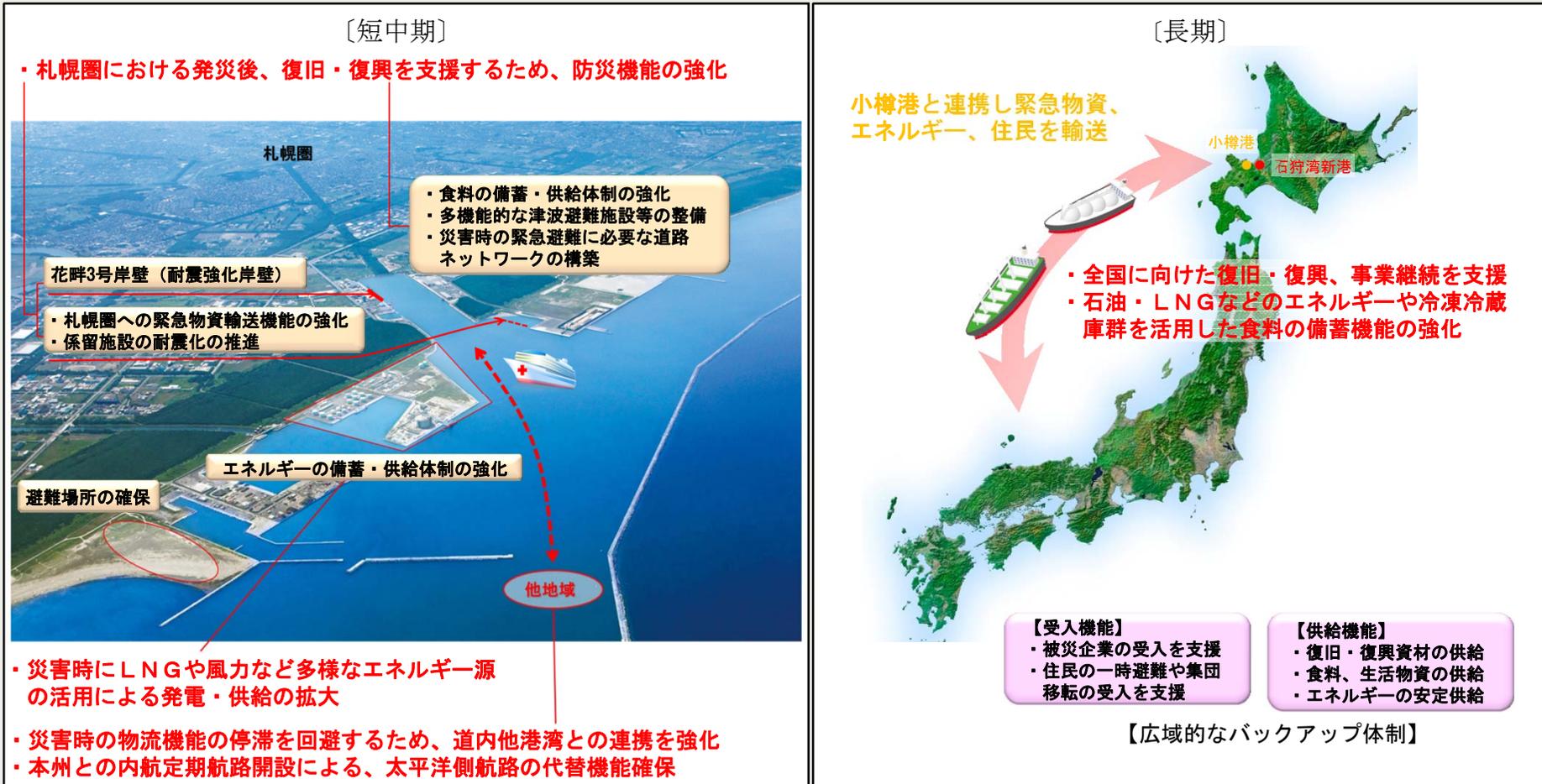


【図 代替機能を発揮した事例】

IV 防災の拠点 札幌圏防災拠点形成プロジェクト(案)

【目指すべき姿】

大規模災害発生時において、札幌圏への緊急物資輸送を迅速に行える体制に加え、復旧・復興の拠点となる広域的なバックアップ体制を構築し、安全・安心の確保に貢献する。



【目指すべき姿を達成すると・・・】

・港湾物流機能の早期復旧が可能になるとともに、経済的損失の低減

IV 防災の拠点 札幌圏防災拠点形成プロジェクト(案)

～“目指すべき姿”への展開イメージ(案)～

【施策のイメージ(案)】



<ハード施策>

- ・耐震強化岸壁等の災害に強い港湾施設、津波避難施設の整備
- ・既存施設を利活用した避難施設確保

<ソフト施策>

- ・港湾BCPの策定、関係機関との災害時における協定締結等のソフト対策の推進(既存施設を利活用した避難施設確保や避難ガイドラインの作成など)
- ・緊急物資輸送経路、避難経路の整備の促進
- ・耐震強化岸壁を核としたBCP訓練、防災訓練等の実施
- ・LNGや風力等を活用した発電・供給の拡大
- ・LNG冷熱、風力、雪氷を活用した食関連産業や、IT産業等の集積による防災拠点としての利活用の推進
- ・エネルギー、食の備蓄・供給体制の強化を推進



<ハード施策>

- ・流通型の大規模食料備蓄拠点の整備
- ・エネルギー備蓄基地の整備

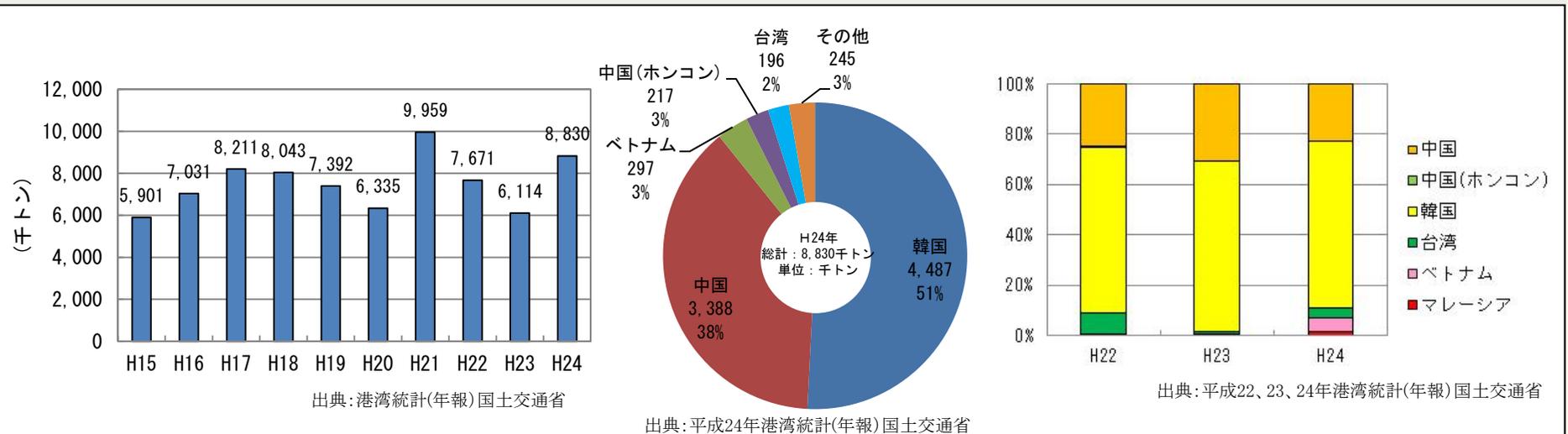
<ソフト施策>

- ・バックアップ拠点形成に向けた新港地域の有効活用(食料、エネルギー、港湾物流機能、陸上緊急物資輸送経路)
- ・エネルギー備蓄基地、流通型食料備蓄拠点の整備による、災害支援体制の構築
- ・非常時において物流機能を停滞させないためのエネルギー高度利用港湾の構築
- ・緊急物資輸送経路の交通アクセスの強化
- ・大規模災害に備えた復旧・復興資材の備蓄体制の構築
- ・避難水域の確保の検討

## V リサイクルネットワークの拠点 リサイクルネットワーク拠点形成プロジェクト(案)

### 【情勢】

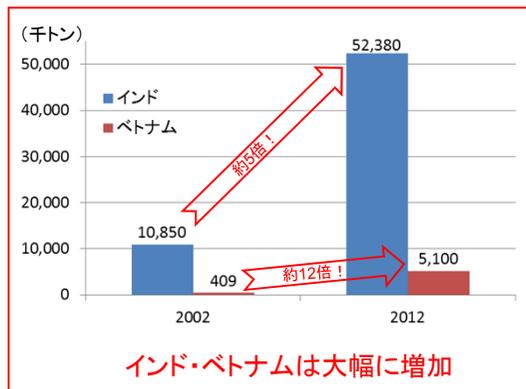
- これまでの消費型の社会から、廃棄物の発生を抑制し再使用・リサイクルを行う**循環型社会の形成**が求められている。
- 日本からの金属くず輸出量は、**国内の需要や世界の経済情勢により変動**があるものの、年間約600万トン以上の輸出がある。
- 現在、日本で発生した金属くずは、**韓国、中国などの東アジアを中心に輸出**している。
- 道内で発生した金属くずは、平成24年以降、ベトナム等**東南アジア諸国へ販路を拡大**している。
- 将来、経済成長や電炉鋼生産量拡大を背景に、**インドやベトナムなどで、金属スクラップ輸入の拡大**が見込まれる。



【図 日本からの金属くず輸出量の推移】

【図 日本からの金属くず輸出相手国(平成24年)】

【図 北海道からの金属くず輸出相手国】



【表 世界の電炉鋼生産量】

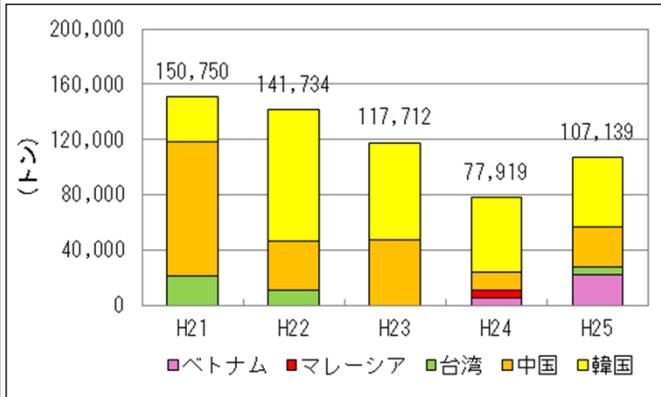
国	2002			2012			年率
	生産量	消費量	貿易差	生産量	消費量	貿易差	
中国	30,489	72,367	9.0	30,489	72,367	9.0	
韓国	20,499	25,982	2.4	20,499	25,982	2.4	
インド	10,850	52,380	17.1	10,850	52,380	17.1	
ベトナム	409	5,100	28.7	409	5,100	28.7	
トルコ	11,334	26,566	8.9	11,334	26,566	8.9	
ブラジル	5,985	8,177	3.2	5,985	8,177	3.2	
日本	29,212	24,870	-1.6	29,212	24,870	-1.6	
ロシア	8,900	19,008	7.9	8,900	19,008	7.9	
世界	305,015	451,806	4.0	305,015	451,806	4.0	

出典: WORLD STEEL ASSOCIATION

V リサイクルネットワークの拠点 リサイクルネットワーク拠点形成プロジェクト(案)

【現状】

- ・本港から輸出される金属くずは、**東南アジア**への輸出の割合が増加しており、2万GT以上の船舶の入港実績がある。
- ・利用企業から「東南アジアへ輸出するためには**船舶の大型化**が不可欠である。」との要請がある。



出典: 石狩湾新港港湾統計

【図 石狩湾新港からの金属くず輸出量の推移】



出典: 石狩湾新港管理組合資料

【図 リサイクル関連企業の立地件数推移】



【東地区木材岸壁 船舶(24千GT)着岸状況】

【課題】

- ・東南アジア、南アジアを見据え、大量輸送の観点からの**船舶大型化への対応**が必要。
- ・荷役体系の効率化や港湾利用の適正化(樽川ふ頭におけるリサイクル品と食料品の分離)から、**金属くず等堆積場の集約**が必要。

【強み(ポテンシャル)】

- ・平成15年のリサイクルポート※指定後、**リサイクル関連企業の立地が2.6倍**に増加。企業の施設整備も強化されている。
- ・金属くずの他、廃自動車からの部品なども**コンテナ**で輸出。

樽川埠頭では食料品の取扱がある。



【凡 例】  
 ■ : 金属くず堆積場  
 ■ : ガラスカレット堆積場

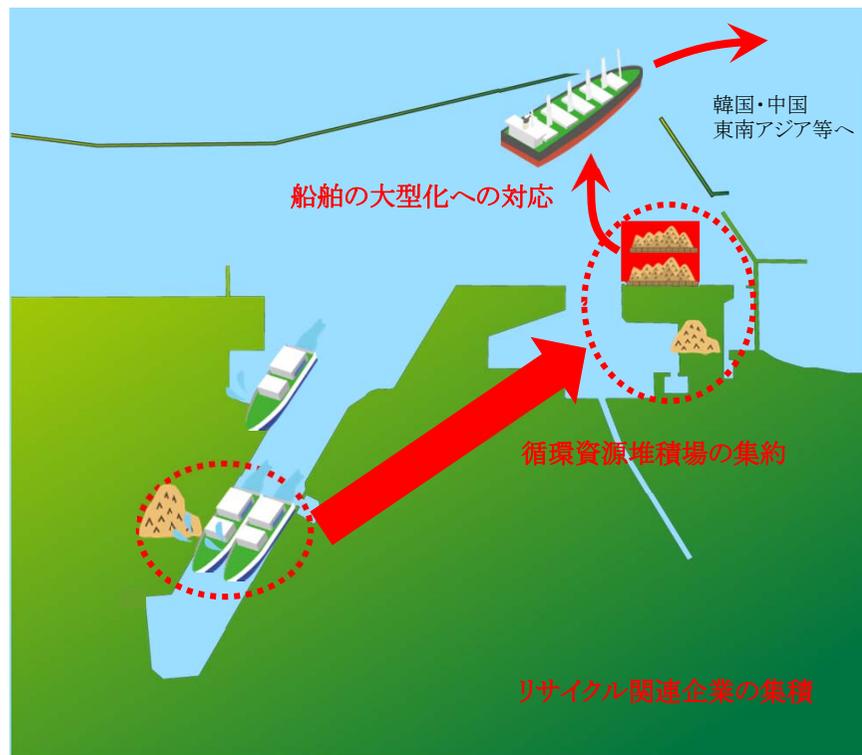
【図 金属くずなどのリサイクル資源の堆積場所】

V リサイクルネットワークの拠点 リサイクルネットワーク拠点形成プロジェクト(案)

【目指すべき姿】

持続可能な循環型社会の形成に寄与するため、港湾の特性(大量一括輸送等)である物流機能を活かし、高効率なリサイクルネットワークの確立を目指す。

短中期



【目指すべき姿を達成すると・・・】

- ・大型船による輸送体系が確立されることにより、物流コストが削減
- ・リサイクル貨物を集約することにより、港湾利用が適正化

～ “目指すべき姿” への展開イメージ(案)～  
【施策のイメージ(案)】

短中期



〈ハード施策〉

- ・船舶の大型化に対応した岸壁の整備、埠頭用地拡張等

〈ソフト施策〉

- ・関連機関と連携したリサイクル関連企業の誘致

VI 賑わいのある空間の拠点 海洋性レクリエーション空間形成プロジェクト(案)

【情勢・現状】

- ・駐車場が少ないため、**道路脇に駐車する車両が多く**、また、利用者間の事故も発生している。
- ・小型船舶の利用者は、**小型船舶をトレーラーに乗せて本港まで牽引し、利用する人が多い。**
- ・北海道内での小型船舶の在籍率は、本港背後に位置する**札幌市が25%と一番高い。**
- ・石狩海岸は、北海道自然環境保全指針において、保全を図るべき「**すぐれた自然地域**」に選定。
- ・休日のピーク時には、石狩湾新港東地区等に**4,000人以上が訪れている。**
- ・新港地域では**工場見学等**を行っており、多くの人が訪れている。



【図 本港周辺の観光スポット】



東地区 海浜地利用状況



東地区 朝市



花畔地区 路上駐車状況



東地区 貨物船と水上バイク



東地区 海浜地利用状況

【課題】

- ・一般市民を対象とした**親水空間の確保**が必要。
- ・水上バイクやバギーを利用する利用者が多く、また小型船舶と貨物船の事故が懸念されることから、**物流機能とレジャー利用の棲み分け**が必要。

【強み(ポテンシャル)】

- ・周辺に**多様な観光資源**がある。
- ・フットパス等、市民が**自然に囲まれる空間として**利用されており、**子供の教育の場**としても利用されている。

VI 賑わいのある空間の拠点 海洋性レクリエーション空間形成プロジェクト(案)

【目指すべき姿】

札幌圏のレクリエーション需要にこたえるとともに、隣接している海水浴場、朝市、温泉等との連携を図り、交流人口の増加による、地域の活性化を目指す。

【短中長期】 周辺地域と連携

**エネルギーパーク**

幅広い年代層に、新エネルギーを中心に日本のエネルギー問題への理解を深めることを通じて、エネルギー政策が促進することを期待するもの。

**朝市**

**海水浴場**

**公園**

**【短中期】**

- ・ 緑地等の整備により安全な海浜が形成
- ・ 貨物船とプレジャーボート・遊漁船等の小型船の棲み分けにより安全な水域が形成

**【長期】**

- ・ 周辺地域と連携した相乗効果により交流人口が増加
- ・ 産業観光により交流人口が増加

【目指すべき姿を達成すると・・・】

- ・ 物流機能と調和した安全で安心な空間形成による地域の活性化
- ・ 交流人口の増加による、地域経済の活性化

VI 賑わいのある空間の拠点 海洋性レクリエーション空間形成プロジェクト(案)

～“目指すべき姿”への展開イメージ(案)～

【施策のイメージ(案)】



〔図 短中長期的な東地区、西地区の海浜地利用イメージ〕

〔短中期〕

〈ハード施策〉

- ・海浜地を安全に利用するための施設整備 (道路、駐車場の整備による海浜地への車両通行止め対策など)
- ・水域の安全を確保するためのプレジャーボート及び遊漁船等に対応した施設の整備 (貨物船・漁船との分離)

〈ソフト施策〉

- ・関係機関と連携した海浜地適正利用の検討

〔長期〕

〈ハード施策〉

- ・交流人口の増加に対応した緑地等の施設整備の推進

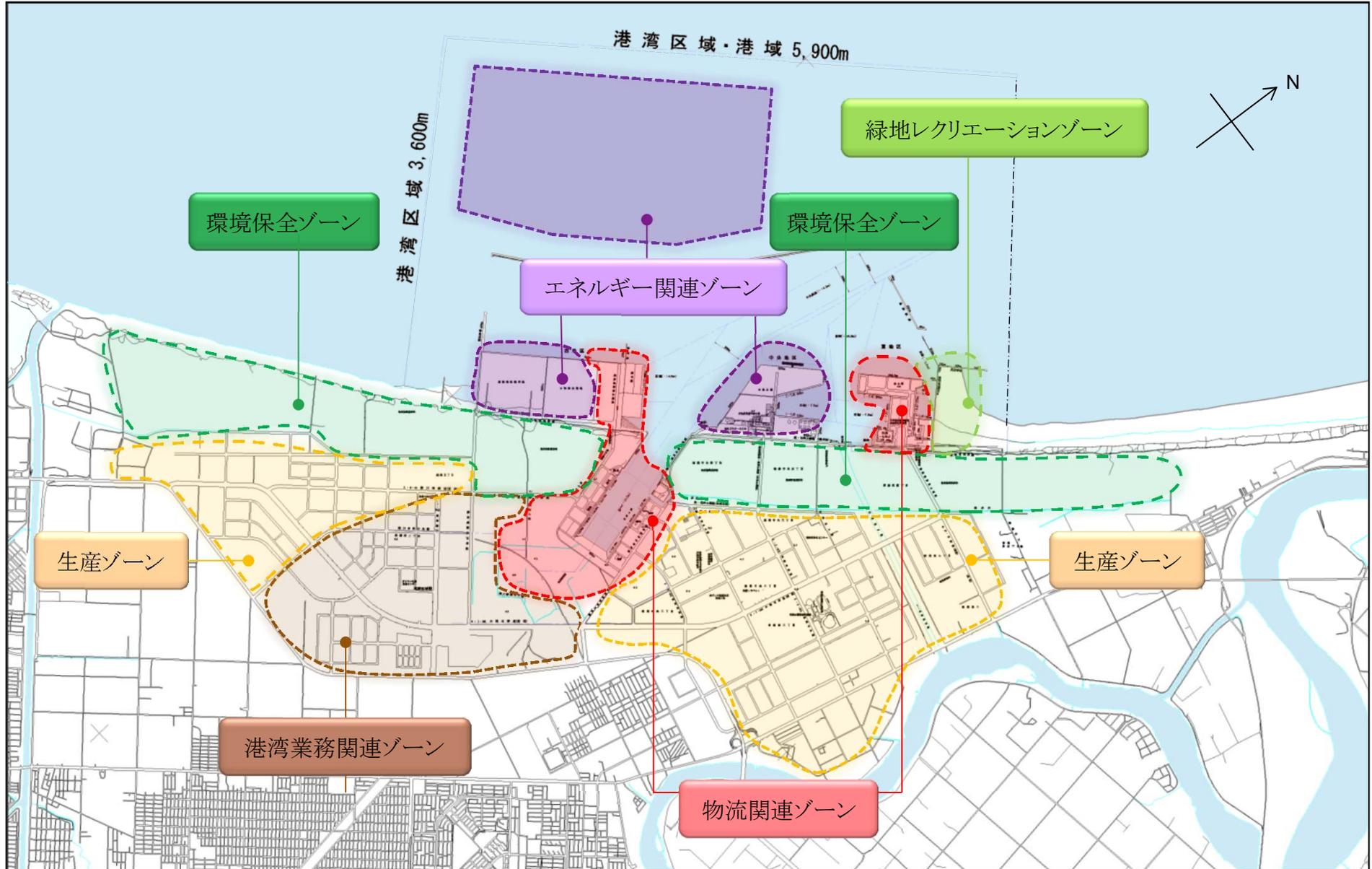
〈ソフト施策〉

- ・西埠頭における産業観光 (エネルギー関連等) の推進
- ・周辺施設と連携した観光客の誘致



# 4. 空間利用計画(案)

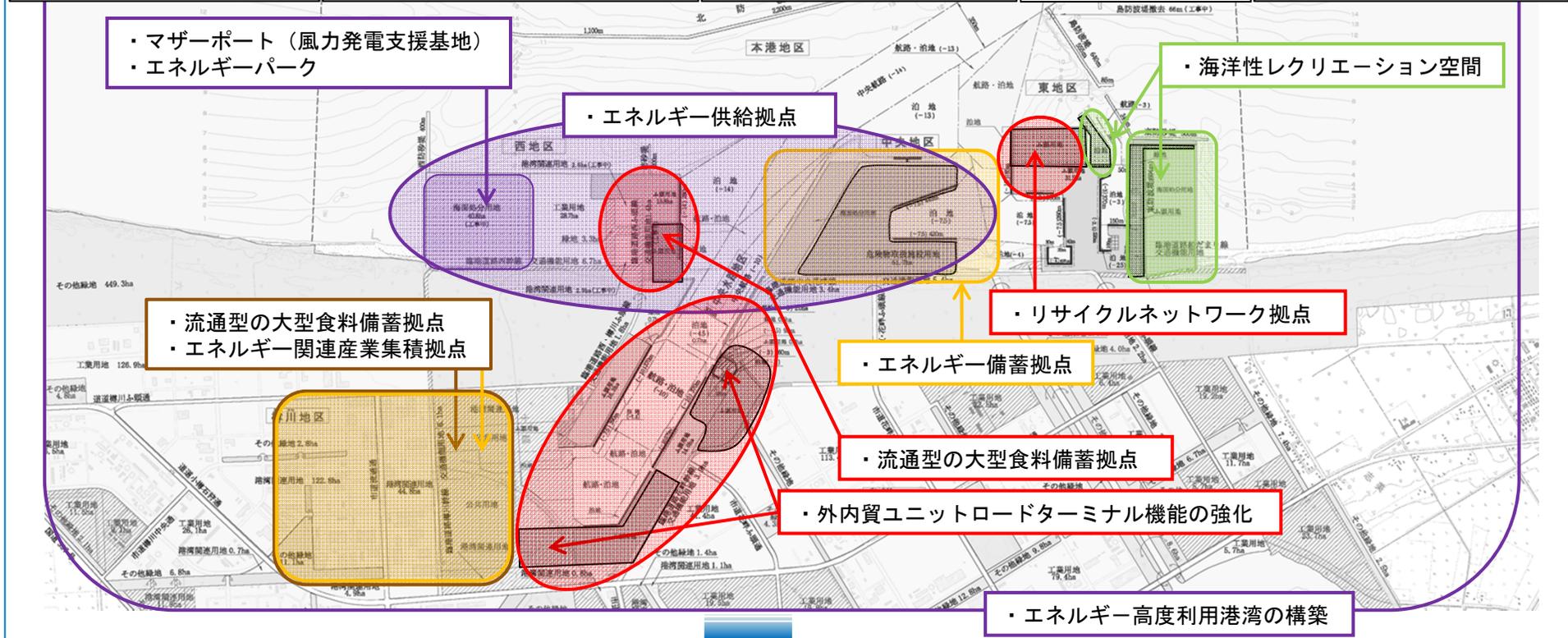
港湾利用ゾーニング案【長期】



- ・道産の食料品を日本、世界へ届けたい
- ・エネルギーを世界から道内へ届けたい



<p><b>【物流関連】</b> 花畔地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外内貿ユニットロードターミナル機能の強化</li> </ul> <p>東地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リサイクルネットワーク拠点</li> </ul> <p>西地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流通型の大型食料備蓄拠点</li> </ul>	<p><b>【エネルギー関連】</b> 中央・西地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エネルギー供給拠点</li> <li>・エネルギー高度利用港湾の構築</li> </ul> <p>西地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・マザーポート（風力発電支援基地）</li> <li>・エネルギーパーク</li> </ul>	<p><b>【港湾業務関連】</b> 花畔・樽川地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流通型の大型食料備蓄拠点</li> <li>・エネルギー関連産業集積拠点</li> </ul>	<p><b>【防災関連】</b> 中央地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エネルギー備蓄拠点</li> <li>・流通型の大型食料備蓄拠点</li> </ul>	<p><b>【緑地レクリエーション関連】</b> 東地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海洋性レクリエーション空間</li> </ul>
--	--	--	---	---



～ 食とエネルギーで世界と結ぶ石狩湾新港 ～

## 将来(長期)のゾーニングの概要

地区名	長期
花畔地区	外内貿ユニット貨物の増加、新たな産業の集積、備蓄基地の整備等による用地需要の増加を想定し、物流関連ゾーンとして位置づける。
樽川地区	内貿定期航路の増加、新たな産業の集積、備蓄基地の整備等の用地需要の増加を想定し、物流関連ゾーンとして位置づける。
中央水路地区 奥部	新たな産業の集積、備蓄基地の整備等による用地需要の増加を想定し、物流関連ゾーンとして位置づける。
西地区 東部	木材チップ、石材、産業機械(風車)等のバルク貨物の取扱を想定し、物流関連ゾーンとして位置づける
西地区 西部	エネルギー関連産業が集積し、新たな雇用等が創出される空間とともに、LNG火力発電や風力発電など多様なエネルギーをテーマとした産業観光が利用する空間の創出を想定し、エネルギー関連ゾーンとして位置づける。
東地区 西部	金属くず、石炭、砂利・砂等のバルク貨物の取扱を想定し、物流関連ゾーンとして位置づける。
東地区 東部	海洋性レジャー利用者及び朝市利用者の増加による賑わい空間の拡大を想定し、緑地レクリエーションゾーンとして位置づける。
中央地区	LNGタンク、石油タンク等のエネルギー基地の拡大を想定し、エネルギー関連ゾーンとして位置づける。
本港地区 西部	再生可能エネルギー源を利活用する区域とし、北防波堤の沖合側をエネルギー関連ゾーンとして位置づける。



# 5. 參考資料

- ◆本港は、日本海に面しており、対岸諸国(東アジア・ロシア等)との交易に有利な位置となっている。〈図①〉
- ◆また、北海道経済の中心である札幌に最も近い重要港湾である(札幌駅まで約15km)。〈図②〉

【図① 世界の中の石狩湾新港の位置】

【図② 石狩湾新港と札幌の位置】



出典: 石狩湾新港管理組合作成

【石狩湾新港の全景】



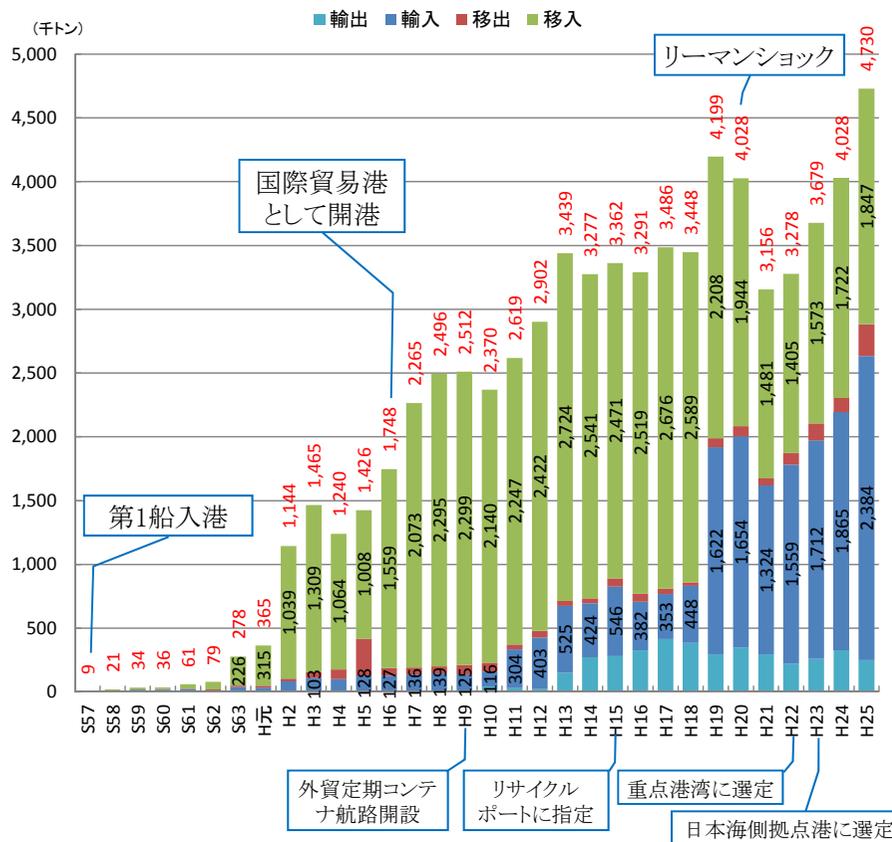
【東地区、中央地区】



【西地区、中央水路地区(花畔埠頭、樽川埠頭)】

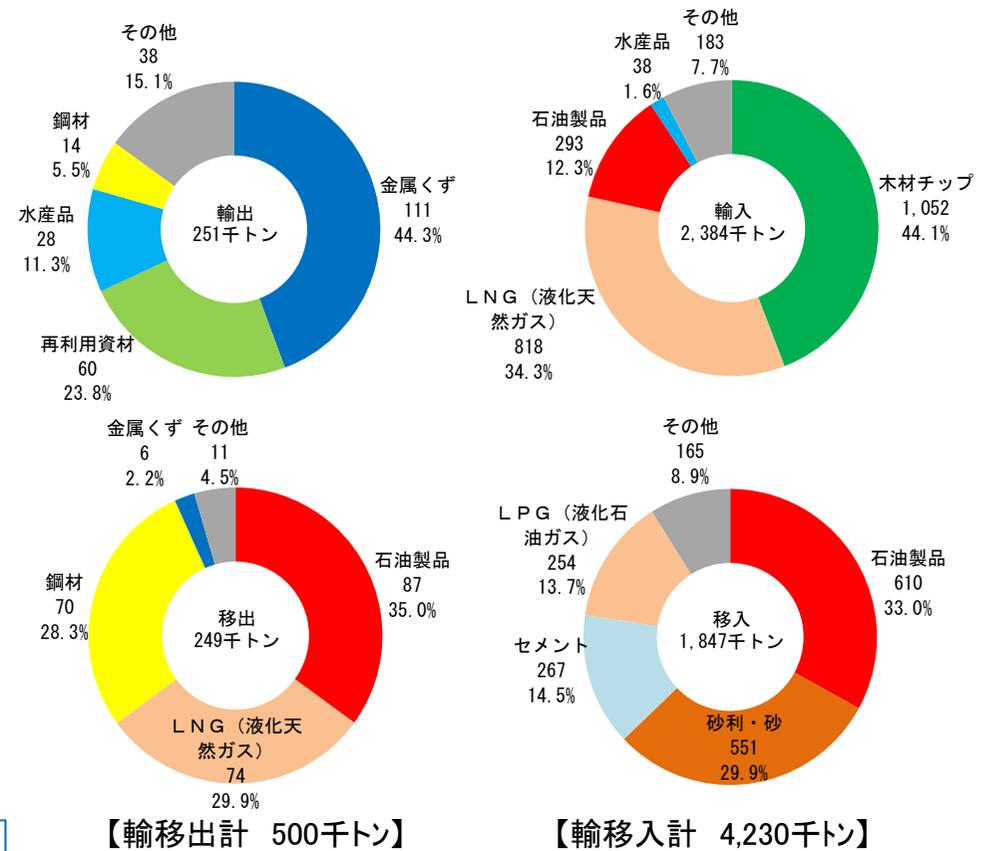


- ◆本港は、昭和57年に第1船が入港してから約30年、平成6年に国際貿易港として開港してから約20年と、石狩湾新港という名のとおり、まだ「新しい」港である。
- ◆取扱貨物量は堅調に推移してきており、近年では平成18年の西ふ頭供用後、輸入貨物(木材チップ)が大幅に伸び、全体の取扱貨物量を上上げたことが特筆され、平成24年には、外航LNG船が初入港した。〈図①〉
- ◆輸出では金属くず、輸入では木材チップ、移出、移入では石油製品が主品目となっている。〈図②〉
- ◆輸移入の貨物量は、約423万トン、輸移出の貨物量は約50万トンとなっており、港に入ってくる貨物が多い状況となっている。〈図②〉



※数字は10万トン未満は省略 出典:石狩湾新港管理組合「石狩湾新港統計年報」より作成

【図① 港湾取扱貨物量の推移】



出典:石狩湾新港管理組合「石狩湾新港統計年報」より作成

【図② 港湾取扱貨物量の構成(平成25年)】

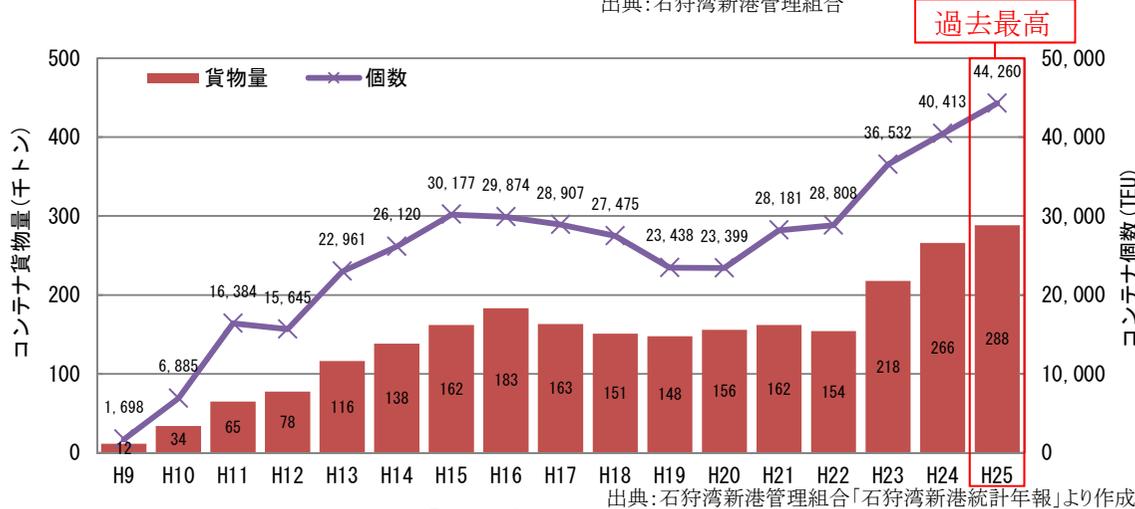
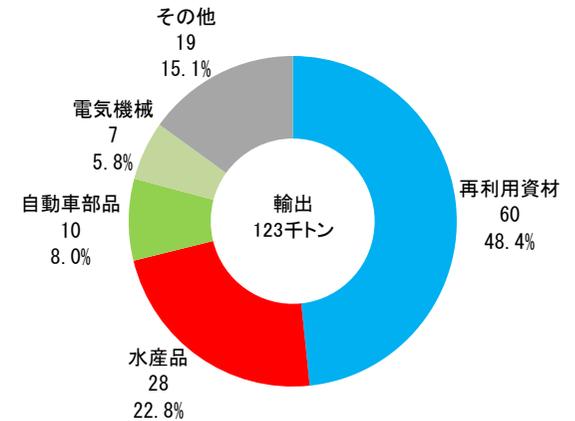
- ◆本港は、韓国釜山港との間に外貿定期コンテナ航路が週2便体制で就航しており、札幌圏の国際コンテナ輸送基地として機能している。〈表①〉
- ◆外貿コンテナの貨物量と個数は堅調に推移し、平成25年には、約28万8千トン、約4.4万TEUと過去最高の取扱となっている。〈図①〉
- ◆コンテナの輸入貨物量は、約16万5千トン、輸出貨物量は、約12万3千トンとなっており、輸出量と輸入量に大きな差が生じている。〈図②〉

【表① 外貿定期コンテナ航路(H26.11.現在)】

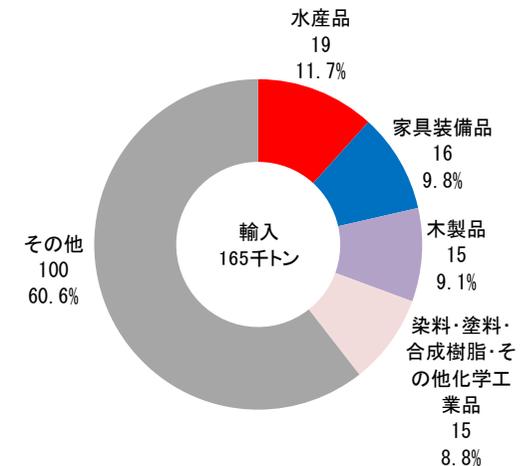
運行ルート	船名・運行船社	諸元
釜山港(水)～釜山新港(木)～苫小牧港(土)～ <b>石狩湾新港(月)～釜山港</b>	SUNNY LILY 高麗海運(株) (KMTC)	9,988総トン 1,009TEU リーファープラグ 104口
釜山港(月)～釜山新港(火)～ <b>石狩湾新港(木)～苫小牧港(金)～釜山港</b>	INTRA BHUM 興亜海運(株)	9,757総トン 958TEU リーファープラグ 160口



出典:石狩湾新港管理組合



【図① 外貿コンテナ取扱の推移】



【図② 外貿コンテナ貨物の構成(平成25年)】

出典:石狩湾新港管理組合「石狩湾新港統計年報」より作成

出典:石狩湾新港管理組合「石狩湾新港統計年報」より作成

委員		
所 属	役 職	氏 名
社団法人日本港湾協会	理事長	鬼頭 平三
北海道科大学	教授	佐藤 馨一
北海道大学	教授	田村 亨
北海道大学	准教授	岸 邦宏
北海道港湾協会	参与	上原 泰正
石狩開発株式会社	代表取締役社長	鈴木 明
北海道経済連合会	専務理事	恩村 裕之
札幌商工会議所	総合企画部長	福富 康夫
小樽商工会議所	専務理事	山崎 範夫
石狩商工会議所	会頭	三津橋 昌博
北海道倉庫業連合会	顧問	菅原 春雄
北海道港運協会小樽支部	支部長	市川 一泰
石狩湾新港振興会	会長	山田 藤夫
石狩湾新港企業団地連絡協議会	会長	阿部 仁
石狩湾新港外貿貨物利用促進協議会	会長	横山 操
道央船主協会	札幌地区副会長	山本 幹
北海道トラック協会	常務理事	北村 洋
北海道農業協同組合中央会	農業振興部長	小南 裕之
北海道漁業協同組合連合会	代表理事常務	崎出 弘和
石狩湾漁業協同組合	副組合長理事	藤井 重行
小樽水先区水先人会	会長	播磨 清次
NPO法人北海道みなとの文化振興機構	理事長	中村 信之
NPO法人マリンネットワーク	理事長	古屋 温美
株式会社えりすいしかりネットテレビ	メディア局長	能村 久美子
国土交通省北海道局	港政課長	笹島 隆彦
北海道運輸局	海事振興部長	吉川 洋史
北海道開発局港湾空港部	港湾計画課長	真田 仁
北海道開発局札幌開発建設部	次長	渡邊 政義
北海道開発局小樽開発建設部	部長	福本 淳
北海道経済産業局	資源エネルギー環境部資源エネルギー環境課長	安岡 研也
北海道経済産業局	産業部産業立地課長	渡辺 敏彦
北海道森林管理局	計画部国有林野管理課長	多田 和宏
小樽海上保安部	部長	野見山 慎吾
北海道経済部産業振興局	産業振興課 苫東・石狩担当課長	吉村 雄二
空知総合振興局	副局長	金田 幸一
札幌市市民まちづくり局	総合交通計画部 空港担当部長	富田 秀則
北海道建設部空港港湾局	物流港湾課長	大橋 恵治
小樽市総務部	部長	迫 俊哉
石狩市企画経済部	企業誘致室長	南 誠
国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官	梅野 修一 (オブザーバー)

40名

幹事		
所 属	役 職	氏 名
国土交通省北海道局港政課	開発専門官	下田 潤一
北海道開発局港湾空港部港湾計画課	港湾企画官	佐々木 純
北海道開発局港湾空港部港湾計画課	港湾物流専門官	古屋 武志
北海道開発局小樽開発建設部	次長	池田 哲郎
北海道開発局小樽開発建設部小樽港湾建設事務所	所長	神田 尚樹
小樽海上保安部	交通課長	竹内 宏之
空知総合振興局札幌建設管理部地域調整課	課長	谷山 剛
北海道経済部産業振興局産業振興課	主幹	佐々木 晃幸
札幌市市民まちづくり局総合交通計画部交通計画課	空港担当課長	松野 彰
北海道建設部空港港湾局物流港湾課	主幹	田中 利昭
小樽市総務部企画政策室	室長	中田 克浩
石狩市企画経済部	参事	富木 浩司
石狩湾新港管理組合	振興部長	上田 裕章
国土交通省港湾局計画課	課長補佐	佐々木 規雄 (オブザーバー)

14名



委員		
所 属	役 職	氏 名
社団法人日本港湾協会	理事長	鬼頭 平三
北海道科大学	教授	佐藤 馨一
北海道大学	教授	田村 亨
北海道大学	准教授	岸 邦宏
北海道港湾協会	参与	上原 泰正
石狩開発株式会社	代表取締役社長	鈴木 明
北海道経済連合会	専務理事	恩村 裕之
札幌商工会議所	総合企画部長	福富 康夫
小樽商工会議所	専務理事	山崎 範夫
石狩商工会議所	会頭	三津橋 昌博
北海道倉庫業連合会	顧問	菅原 春雄
北海道港運協会小樽支部	支部長	市川 一泰
石狩湾新港振興会	会長	山田 藤夫
石狩湾新港企業団地連絡協議会	会長	阿部 仁
石狩湾新港外貨物利用促進協議会	会長	武藤 修
道央船主協会	札幌地区副会長	山本 幹
北海道トラック協会	常務理事	北村 洋
北海道農業協同組合中央会	農業振興部長	小南 裕之
北海道漁業協同組合連合会	代表理事常務	崎出 弘和
石狩湾漁業協同組合	代表理事組合長	丹野 雅彦
小樽水先区水先人会	会長	播磨 清次
NPO法人北海道みなとの文化振興機構	理事長	中村 信之
NPO法人マリネットワーク	理事長	古屋 温美
株式会社えりすいしかりネットテレビ	メディア局長	能村 久美子
国土交通省北海道局	港政課長	深海 正彦
北海道運輸局	海事振興部長	岩瀬 恵一郎
北海道開発局港湾空港部	港湾計画課長	真田 仁
北海道開発局札幌開発建設部	次長	渡邊 政義
北海道開発局小樽開発建設部	部長	福本 淳
北海道経済産業局	資源エネルギー環境部資源エネルギー環境課長	中野 健
北海道経済産業局	産業部産業立地課長	渡辺 敏彦
北海道森林管理局	計画保全部保全課長	山崎 幸晴
小樽海上保安部	部長	八木 博志
北海道経済部産業振興局	産業振興課 苫東・石狩担当課長	香川 敏也
空知総合振興局	副局長	中村 雅彦
札幌市市民まちづくり局	総合交通計画部 空港担当部長	岡部 忍
北海道総合政策部空港政策局	物流港湾室参事	岩泉 薫
小樽市総務部	部長	迫 俊哉
石狩市企画経済部	企業誘致室長	松田 裕
国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官	梅野 修一 (オブザーバー)

40名

幹事		
所 属	役 職	氏 名
国土交通省北海道局港政課	企画専門官	下田 潤一
北海道開発局港湾空港部港湾計画課	港湾企画官	佐々木 純
北海道開発局港湾空港部港湾計画課	港湾物流専門官	古屋 武志
北海道開発局小樽開発建設部	次長	池田 哲郎
北海道開発局小樽開発建設部小樽港湾建設事務所	所長	神田 尚樹
小樽海上保安部	交通課長	坂本 勝
空知総合振興局札幌建設管理部地域調整課	課長	宮下 忠昭
北海道経済部産業振興局産業振興課	主幹	佐々木 晃幸
札幌市市民まちづくり局総合交通計画部交通計画課	空港担当課長	松野 彰
北海道総合政策部空港政策局	物流港湾室主幹	田中 利昭
小樽市総務部企画政策室	室長	中田 克浩
石狩市企画経済部企業誘致室	参事	富木 浩司
石狩湾新港管理組合	振興部長	上田 裕章
国土交通省港湾局計画課	課長補佐	池町 円 (オブザーバー)

14名



# 石狩湾新港長期構想検討委員会 委員・幹事名簿(第3回目)

委員		
所 属	役 職	氏 名
公益社団法人日本港湾協会	副会長	鬼頭 平三
北海道科大学	教授	佐藤 馨一
北海道大学	教授	田村 亨
北海道大学	准教授	岸 邦宏
北海道港湾協会	参与	上原 泰正
石狩開発株式会社	代表取締役社長	鈴木 明
北海道経済連合会	専務理事	恩村 裕之
札幌商工会議所	総合企画部長	福富 康夫
小樽商工会議所	専務理事	山崎 範夫
石狩商工会議所	会頭	三津橋 昌博
北海道倉庫業連合会	顧問	菅原 春雄
北海道港運協会小樽支部	支部長	大田 秀樹
石狩湾新港振興会	会長	山田 藤夫
石狩湾新港企業団地連絡協議会	会長	阿部 仁
石狩湾新港外貿貨物利用促進協議会	会長	武藤 修
道央船主協会	札幌地区副会長	中山 一哉
北海道トラック協会	常務理事	北村 洋
北海道農業協同組合中央会	農業振興部長	浅野 正昭
北海道漁業協同組合連合会	代表理事常務	崎出 弘和
石狩湾漁業協同組合	代表理事組合長	丹野 雅彦
小樽水先区水先人会	会長	播磨 清次
NPO法人北海道みなとの文化振興機構	理事長	中村 信之
NPO法人マリンネットワーク	理事長	古屋 温美
株式会社えりすいしかりネットテレビ	メディア局長	能村 久美子
国土交通省北海道局	港政課長	深海 正彦
北海道運輸局	海事振興部長	岩瀬 恵一郎
北海道開発局港湾空港部	港湾計画課長	中島 靖
北海道開発局札幌開発建設部	次長	渡邊 政義
北海道開発局小樽開発建設部	部長	岳本 秀人
北海道経済産業局	資源エネルギー・環境部資源エネルギー・環境課長	多田 好克
北海道経済産業局	産業部産業立地課長	藤井 正昭
北海道森林管理局	計画保全部保全課長	山崎 幸晴
小樽海上保安部	部長	小島 良二
北海道経済部産業振興局	産業振興課 苫東・石狩担当課長	香川 敏也
空知総合振興局	副局長	中村 雅彦
札幌市市民まちづくり局	総合交通計画部 空港担当部長	岡部 忍
北海道総合政策部交通政策局	物流港湾室参事	岩泉 薫
小樽市総務部	部長	迫 俊哉
石狩市企画経済部	港湾・企業支援担当部長	松田 裕
国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官	中島 洋 (オブザーバー)

40名

幹事		
所 属	役 職	氏 名
国土交通省北海道局港政課	企画専門官	廣松 智樹
北海道開発局港湾空港部港湾計画課	港湾企画官	佐々木 純
北海道開発局港湾空港部港湾計画課	港湾物流専門官	早川 篤
北海道開発局小樽開発建設部	次長	大野 元
北海道開発局小樽開発建設部小樽港湾事務所	所長	大前 豊
小樽海上保安部	交通課長	尾形 克弘
空知総合振興局札幌建設管理部事業室地域調整課	課長	鈴木 邦明
北海道経済部産業振興局産業振興課	主幹	本多 義治
札幌市市民まちづくり局総合交通計画部交通計画課	空港担当課長	松川 泰昭
北海道総合政策部交通政策局	物流港湾室主幹	金子 征史
小樽市総務部企画政策室	室長	中田 克浩
石狩市企画経済部港湾・企業支援課	課長	本間 孝之
石狩湾新港管理組合	振興部長	藤田 謙二
国土交通省港湾局計画課	課長補佐	種村 誠之 (オブザーバー)

14名

