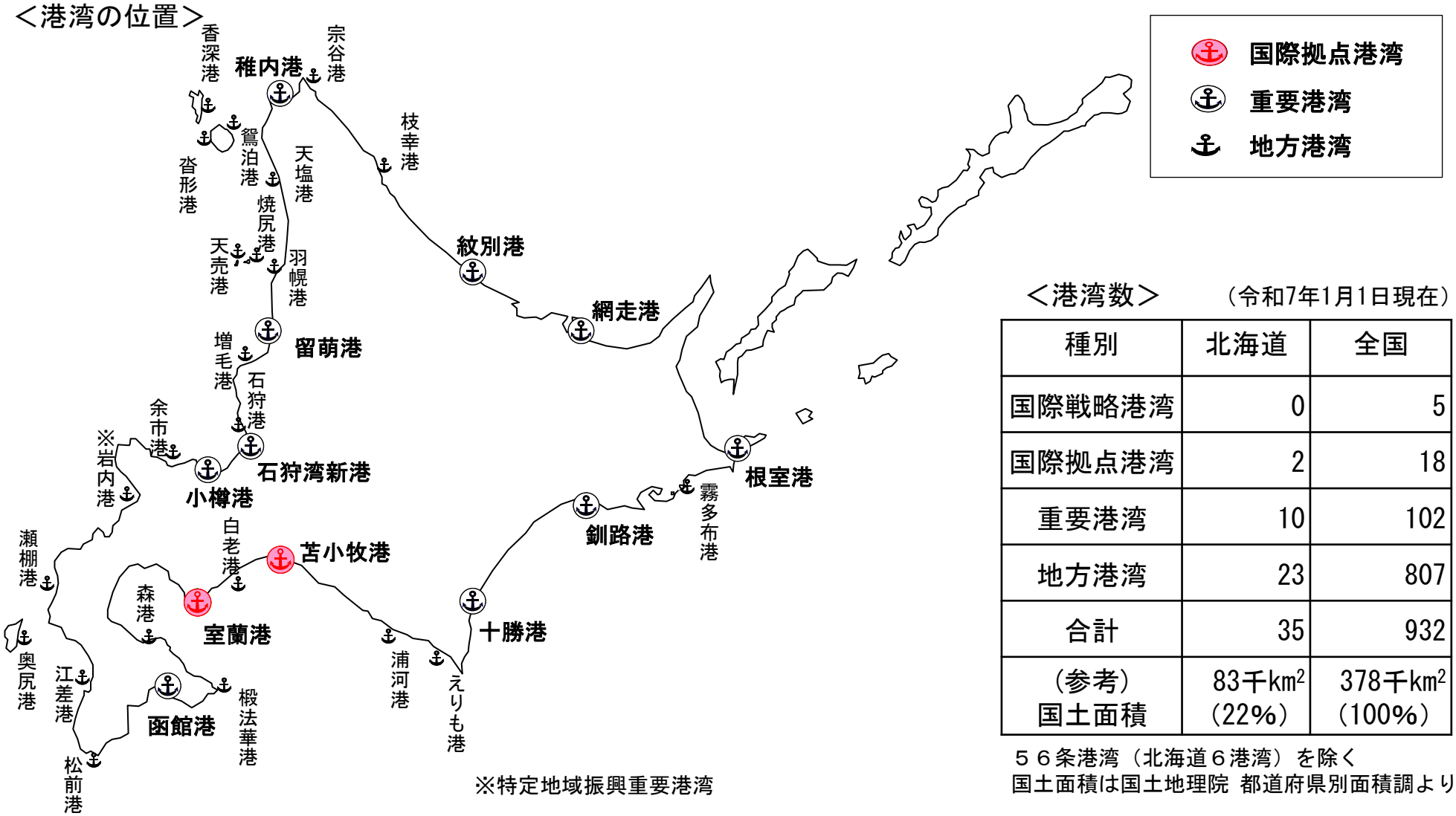
北海道の港湾の位置・種類

○国土の22%を占める広大な面積を有し、四面を海に囲まれている北海道には35の港湾が所在。
（国際拠点港湾：2港、重要港湾：10港、地方港湾：23港（ただし56条港湾を除く））

＜港湾の位置＞



※特定地域振興重要港湾

＜港湾数＞　（令和7年1月1日現在）

種別	北海道	全国
国際戦略港湾	0	5
国際拠点港湾	2	18
重要港湾	10	102
地方港湾	23	807
合計	35	932
（参考）国土面積	83千km^2（22%）	378千km^2（100%）

５６条港湾（北海道６港湾）を除く
国土面積は国土地理院 都道府県別面積調より

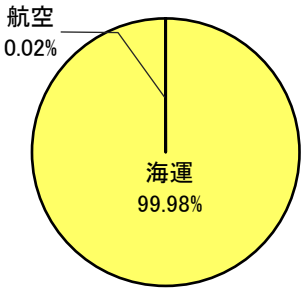
海運への依存が高い北海道の物流

○北海道の物流は海運へ依存。国内物流では、海運の約7割が、港湾での積替を必要としないフェリー・RORO船によるもの。
・全国へ供給されている北海道産の農産物の多くは、海運で各地へ移出。
・道内の農水産業等の基幹産業に必要となる大量の原材料（飼料原料、チップ等）の多くは、海運で輸入。

海運への依存が高い北海道の物流

北海道の物流における輸送機関別分担率（トンベース）

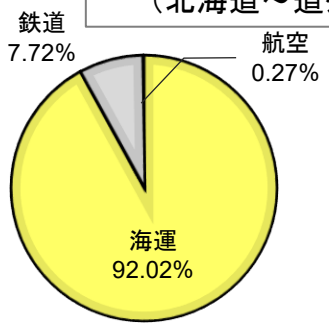
国際物流
（北海道～海外）



ほぼ100%を海運が担う

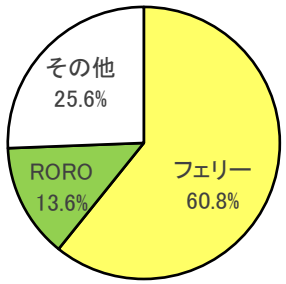
出典：令和4年港湾統計（年報）
令和4年空港管理状況調書

国内物流
（北海道～道外）



9割超を海運が担う

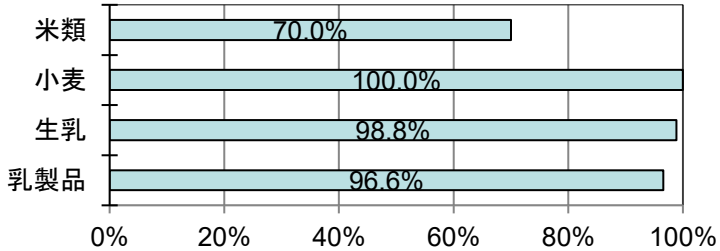
出典：令和4年度貨物地域
流動調査（国土交通省）



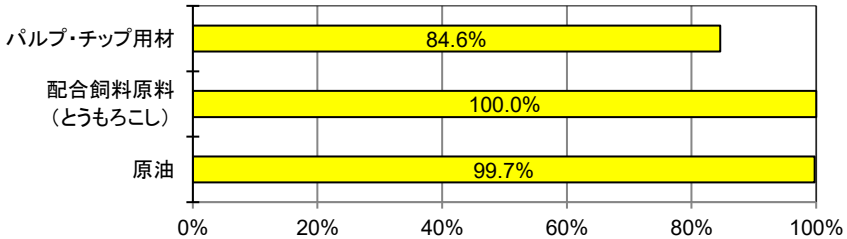
海運の約7割は
フェリー・RORO船

出典：令和4年港湾統計（年報）
を基に作成

農産物の移出（道内→道外）のうち海運による割合



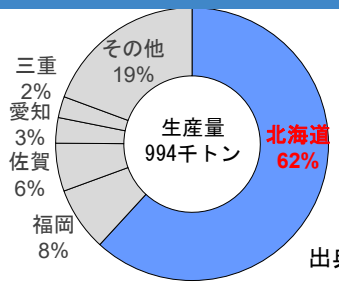
原材料の輸入（海外→国内）に依存する割合



出典：令和4年度農畜産物及び加工食品の移出実態調査結果報告書（北海道開発局）
令和4年木材需給表・食料需給表（農林水産省）、令和5年原油バランス（石油連盟）

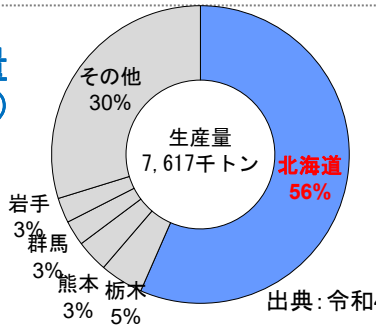
全国シェアの多くを占める北海道産農産物

小麦生産量
（都道府県別）



出典：令和4年作物統計

生乳生産量
（都道府県別）



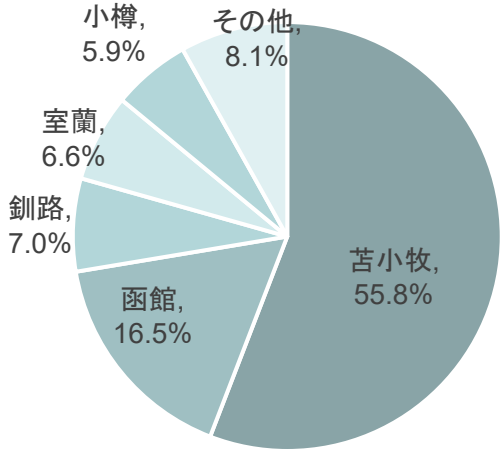
出典：令和4年牛乳乳製品統計

北海道の港湾の取扱貨物量

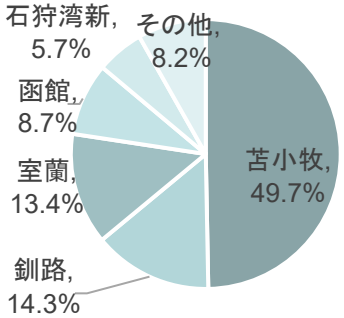
〇道内港湾の取扱貨物量の約半分は苫小牧港での取扱い。また9割超は上位5港での取扱いとなっている。
〇苫小牧港の取扱貨物量は全国3位、内貿取扱貨物量は全国最多となっている。

北海道の港湾の取扱貨物量（港別割合）（R4）

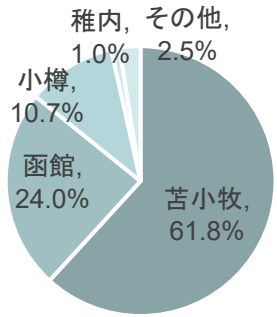
総計（約1.9億トン）



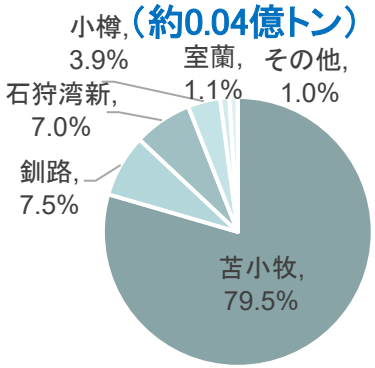
一般貨物（約0.9億トン）



フェリー（約1.0億トン）



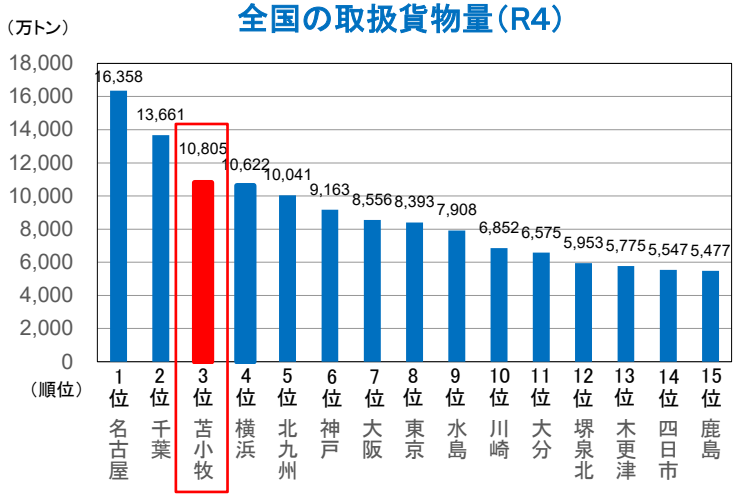
コンテナ（約0.04億トン）



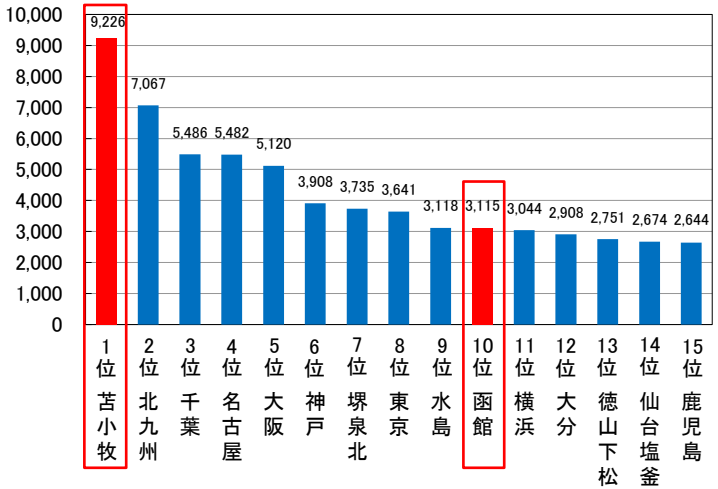
出典：令和4年　港湾統計（年報）

全国の港湾との比較

全国の取扱貨物量（R4）



全国の内貿取扱貨物量（R4）



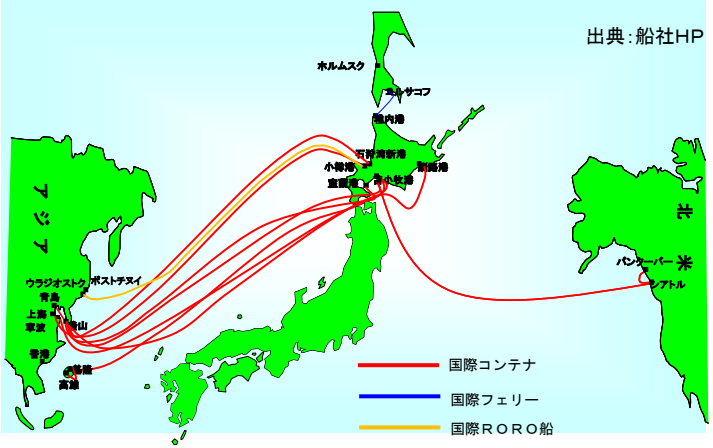
出典：令和4年　港湾統計（年報）

北海道の定期航路

〇国際物流　：　道内6港に外貿定期コンテナ航路が就航し、北海道の経済活動を支えている。
〇国内物流　：　豊富な複合一貫輸送（RORO船、フェリー、コンテナ）航路により、全国へ食料供給を行っている。

※複合一貫輸送：ある貨物が船舶・トラック・鉄道・航空機といった複数の輸送手段により中継して運ばれる場合に、詰められた貨物が中継地で開封されることなく、荷受人に届けられる輸送。

＜北海道の外貿コンテナ、外航フェリー・RORO船航路＞



北海道の外貿定期コンテナ航路就航便数

港湾＼航路	韓国	中国韓国	中国	台湾	北米	ナホトカ	合計
室蘭	－	1便／週	－	－	－	－	1便／週
苫小牧	4便／週	4便／週	－	－	2便／月	－	8便／週 2便／月
小樽	－	－	1便／週	－	－	－	1便／週
釧路	－	1便／週	－	－	－	－	1便／週
石狩湾新港	1便／週	2便／週	－	－	－	－	3便／週
計※	4便／週	4便／週	1便／週	－	2便／月	－	9便／週 2便／月

※同一航路が道内に複数寄港の場合は1便として計上

北海道の国際フェリー航路就航便数

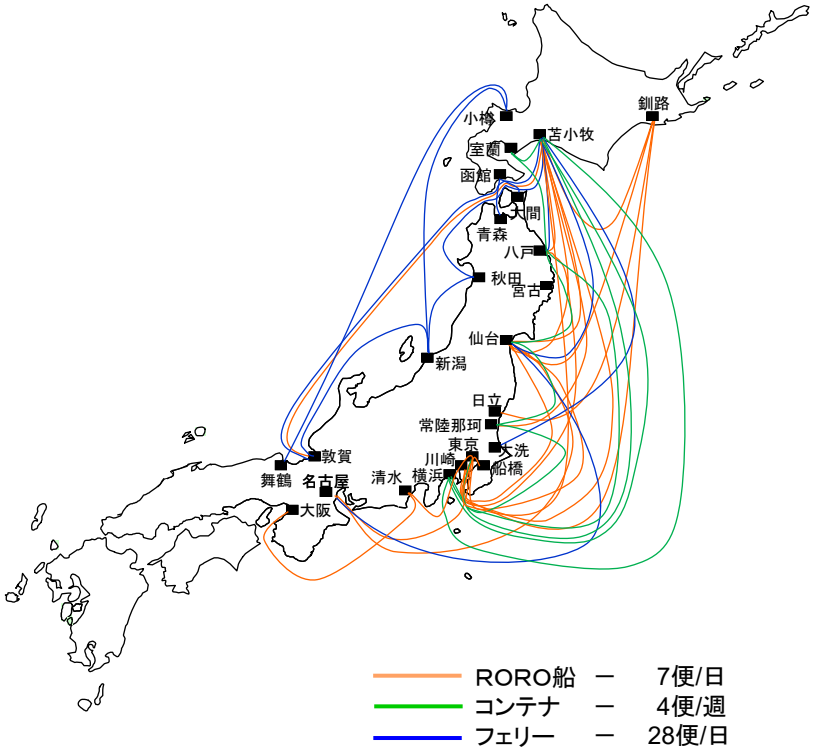
港湾＼航路	極東ロシア（コルサコフ）	合計
稚内	休止中	

北海道の国際RORO船航路就航便数

港湾＼航路	極東ロシア（ウラジオストク）
小樽	2便／月

※北海道局調べ（令和６年５月時点）
（各港湾管理者・船社ＨＰより）

＜北海道の国内RORO船・フェリー・コンテナ航路＞



※北海道開発局調べ（令和5年5月時点）
※端数は四捨五入

苫小牧港は内貿取扱貨物量が全国１位　令和３年　8,874万トン

北海道の港湾の特徴

（1）広大な背後圏

・北海道は国土の22%を占める広大な面積を有し、都市間距離の長い広域分散型の構造となっている。
・このため、一つ一つの港湾の背後圏が広大であり、地方港湾が重要港湾を補完する役割を担っている。
（※重要港湾以上の1港湾当たりの国土面積
：北海道を除く全国 2,607km^2、北海道 6,952km^2（北海道を除く全国の約2.7倍）

（2）市町が中心の港湾管理

・内地港湾の多くは都府県、政令指定都市による管理であるのに対し、道内では市町による管理が中心。
（苫小牧港及び石狩湾新港のみ、道と地元市により構成される「一部事務組合」による管理。）
・市町が港湾管理を行うことは、地域振興の観点等の利点もある一方で、脆弱な財政基盤等の課題もある。

港湾における物流機能の強化

【現状・背景】

○苫小牧港は北海道と本州を結ぶＲＯＲＯ船※及びフェリー定期航路が週104便就航（令和６年１０月現在）しており、北海道産農水産物の移出等の重要な物流拠点となっている。

○北海道では、基幹産業に必要な原材料（配合飼料原料（とうもろこし）、原油、パルプ・チップ用材等）を輸入に依存しており、国際物流のほぼ100%を海運が担っている。

※ＲＯＲＯ船：貨物を積んだトラックやトレーラーが自走して乗り降りすることができる船舶。

【取組】

○北海道産農水産物の移出等を支える国内物流の機能強化及び安定性確保を図るため、複合一貫輸送※ターミナル等の整備を推進（苫小牧港等）。

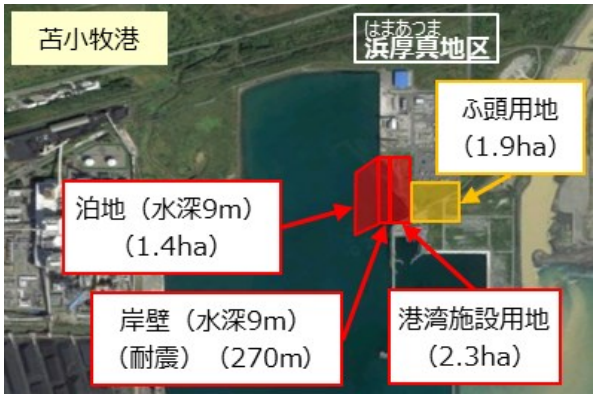
○道内産業に必要な物資の輸入などを支える国際物流の機能強化・安定性確保を図るため、国際物流ターミナルの整備を推進（釧路港、石狩湾新港等）。

※複合一貫輸送：ある貨物が船舶・トラック・鉄道・航空機といった複数の輸送手段により中継して運ばれる場合に、詰められた貨物が中継地で開封されることなく、荷受人に届けられる輸送。

苫小牧港東港区浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業

・苫小牧港東港区浜厚真地区では、１つの岸壁で２つのフェリー航路（秋田・新潟航路、敦賀航路）が共用しており、また貨物船も利用している。このため、フェリーの柔軟なダイヤ設定が困難であるとともに、先発便で遅延が発生した場合、後発便の運航にも影響。

・このため、新たに水深９ｍの耐震強化岸壁を整備し、より柔軟なフェリーダイヤの設定を可能とすることで、農水産品などの背後圏の貨物需要に対応。



■苫小牧港東港区からの北海道産の農水産品の流通イメージ

より柔軟なフェリーダイヤの設定を可能とすることで、北海道産の農水産品の安定的な国内供給に寄与

港湾事業及び道路事業の連携による農林水産物・食品の輸出促進

〇新たな輸出成長分野として見込まれる農水産物の輸出増加に対応するため、農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾において、輸出促進に資する港湾施設の整備を推進するとともに、高規格幹線道路等のネットワークの構築を推進する。

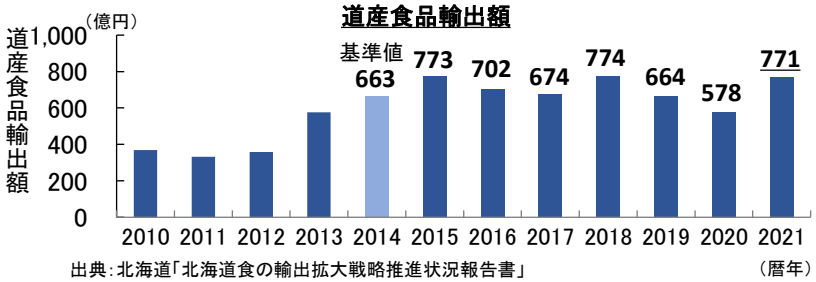
【現状・背景】

〇道産食品輸出額の2025年目標1,500億円の達成に向けて、北海道の「食」の高付加価値化・競争力向上と効率的な輸送体制の構築が必要。
〇水産物を取り扱う港湾において、鳥害、日射等による水産物の品質低下が課題。
〇高規格幹線道路等が繋がっておらず、水産物の輸出拠点港湾までの輸送ルートはアクセス性が課題。

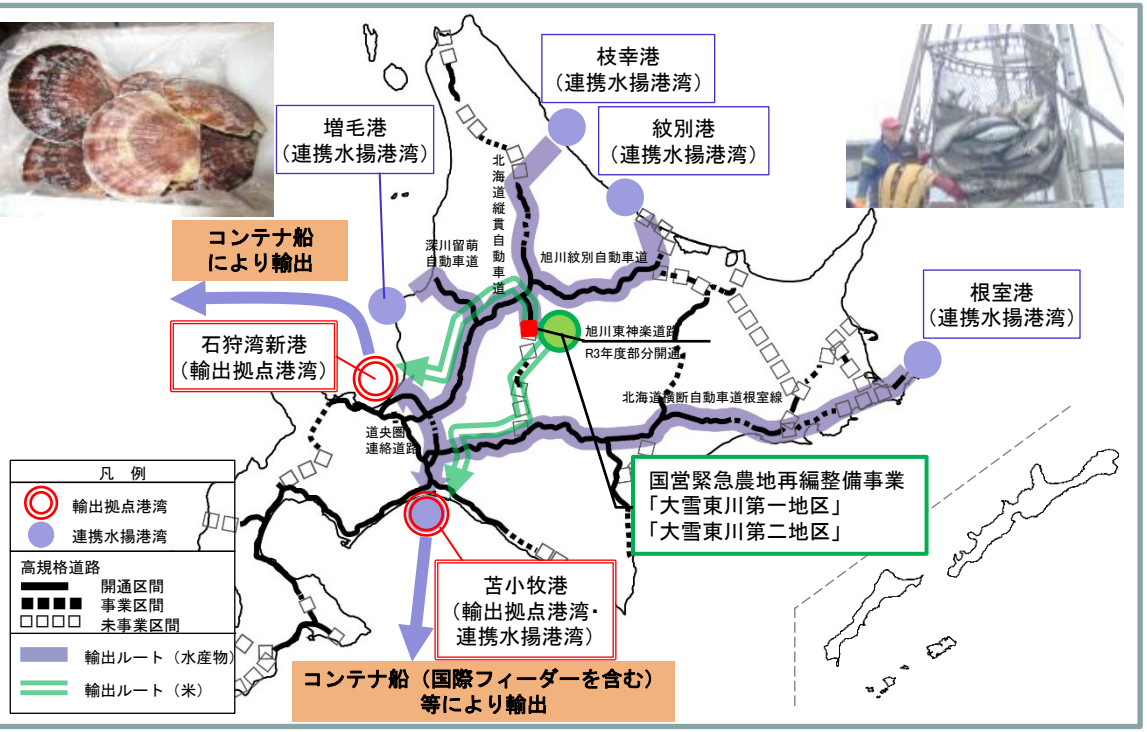
【取組】

〇屋根付き岸壁の整備により、水産物の鳥害、日射等による品質低下を防ぎ、商品価値を向上させることで、輸出競争力の強化を図る。
〇連携水揚港湾と輸出拠点港湾を結ぶ高規格幹線道路等の整備を推進する。

【2014年】663億円 ➡ 【2021年】771億円 ➡ 目標【2025年】1,500億円



出典：北海道「北海道食の輸出拡大戦略推進状況報告書」

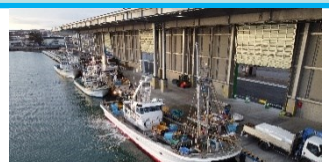


輸出拠点港湾
（苫小牧港・石狩湾新港）

小口貨物積替円滑化支援施設

小口貨物積替円滑化支援施設等の整備により、輸出環境を改善。（整備済み）

連携水揚港湾
（苫小牧港・紋別港・根室港・枝幸港・増毛港）



紋別港の屋根付き岸壁

屋根付き岸壁の整備により、商品価値を向上させ、輸出競争力を強化。

港湾におけるクルーズ船受入環境の整備

【現状・背景】

〇新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、令和２～３年の北海道内におけるクルーズ船寄港回数はゼロであったが、令和4年3月には約2年4か月ぶりに日本船社クルーズ船が、また、令和5年3月には外国船社クルーズ船が寄港を再開し、令和6年の寄港回数はコロナ禍以前の実績まで回復する見込みとなっている。

〇回復するクルーズ需要等に対応するため、既存岸壁を活用したクルーズ船受入環境の整備が必要。

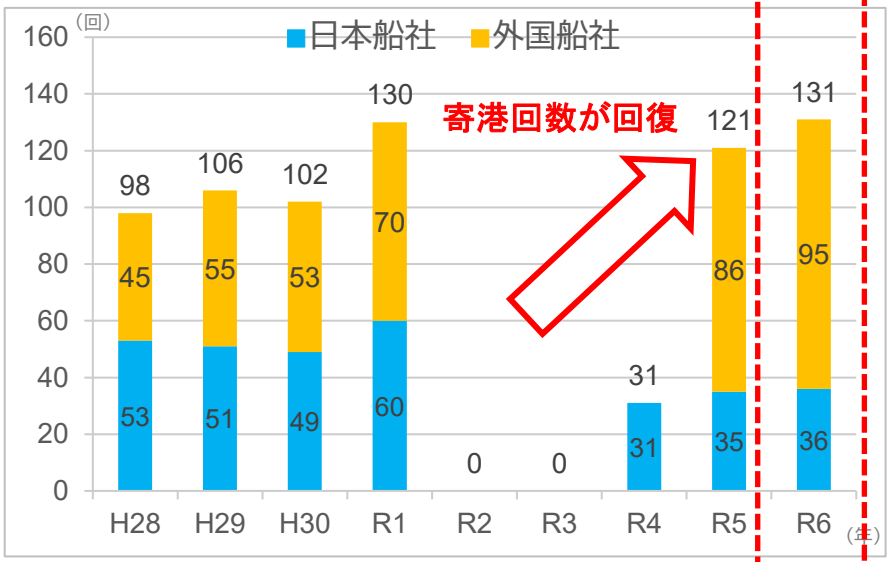
【取組】

〇室蘭港において、引き続き、既存岸壁を活用した大型クルーズ船の受入れに必要な環境整備を推進。

〇各港湾管理者等は、緑地等クルーズ旅客受入に必要な施設を整備。

〇みなとオアシスの活用も図りながら、関係者と連携してクルーズ旅客等の観光交流を促進。

【北海道内クルーズ船寄港回数の推移】



出典：北海道開発局調べ（R6は見込み数）

【クルーズ船の寄港状況】

函館港に寄港するクルーズ船
（2023年に供用開始した大型クルーズ船対応岸壁）

室蘭港に寄港するクルーズ船
（岸壁を暫定供用中）

【クルーズ旅客受入に必要な施設整備】

駐車場（小樽港の事例）

【クルーズ旅客の観光交流】

釧路みなとオアシス協議会による
クルーズ船見送り

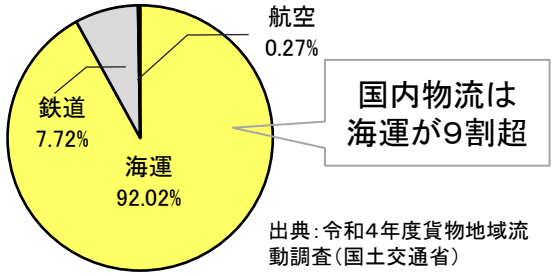
社会経済を支える海上輸送ネットワークの強靱化

○　港湾における高潮・高波・暴風対策等により海上輸送ネットワークの強靱化を推進する。

【現状・背景】

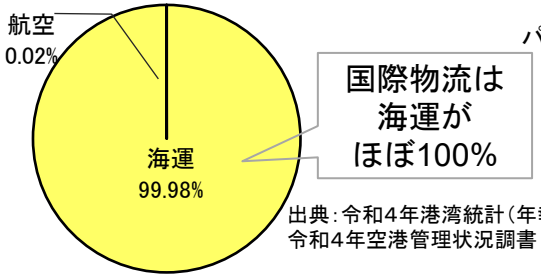
○北海道の物流は９割以上が港湾を経由する海上輸送に依存しており、港湾は食関連産業等の基幹産業を支える重要な社会基盤。

【輸送機関別分担率（北海道～道外）（トンベース）】



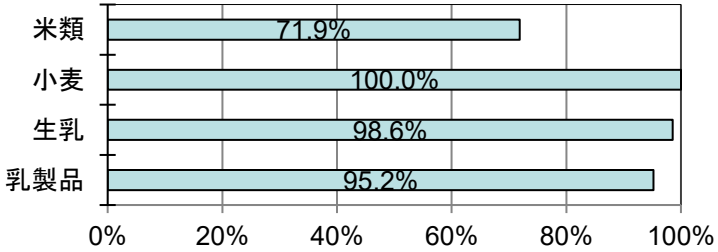
出典：令和4年度貨物地域流動調査（国土交通省）

【輸送機関別分担率（北海道～海外）（トンベース）】



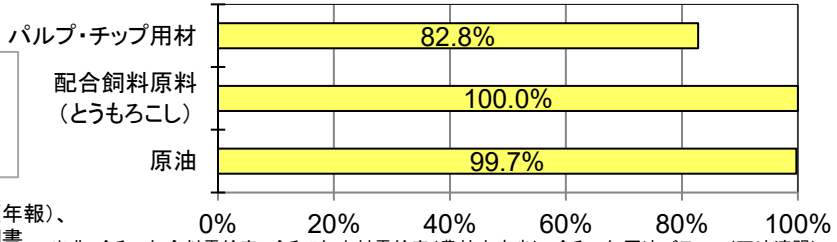
出典：令和4年港湾統計（年報）、令和4年空港管理状況調書

【農産物の移出（道内→道外）のうち海運による割合】



出典：令和5年度農畜産物及び加工食品の移出実態調査結果報告書（北海道開発局）

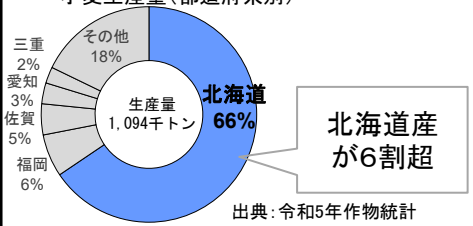
【原材料の輸入（海外→国内）に依存する割合】



出典：令和4年食料需給表、令和5年木材需給表（農林水産省）、令和5年原油バランス（石油連盟）

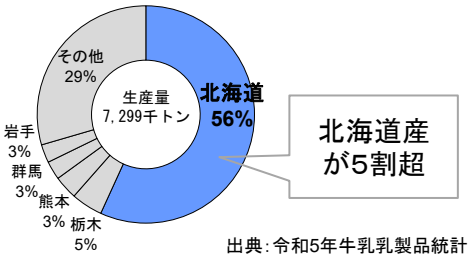
北海道は全国の食料供給基地

小麦生産量（都道府県別）



出典：令和5年作物統計

生乳生産量（都道府県別）



出典：令和5年牛乳乳製品統計

○近年、全国的に、高潮・高波・暴風により港湾及びその背後地に浸水等の被害が発生し、我が国の社会経済に甚大な影響を及ぼしている。

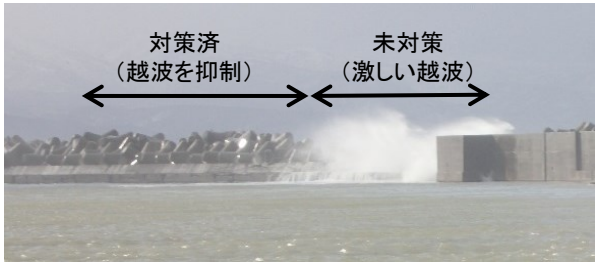
【取組】

○高潮・高波による港湾内の浸水、施設損壊等の被害軽減を図るため、港湾施設の嵩上げ・補強等を推進。

○暴風時の船舶の避難に必要な水域を確保するための防波堤の整備を推進。

■荒天時の港内の擾乱（じょうらん）状況

■高潮・高波対策による効果（例）



ソフト・ハード一体となった災害対応力の強化

○　災害が発生した場合にも被災地の支援活動や社会経済活動の継続に必要な人流・物流を支えるため、関係機関と連携し港湾における防災訓練の実施、港湾ＢＣＰ※の改善等を行い、災害対応力の向上を図る。

※港湾BCP：災害時においても、港湾の重要な機能を最低限維持できるよう、発災後の具体的な対応手順等についてあらかじめ関係者間で作成した計画のこと。

港湾における総合防災訓練
（被災状況調査訓練）（R4 室蘭港）

港湾における総合防災訓練
（緊急支援物資輸送訓練）（R1 岩内港）

港湾における総合防災訓練
（港湾巡視訓練）（R2 根室港）

北海道太平洋側港湾BCP

北海道太平洋側港湾において大規模地震・津波が発生した際に、港湾管理者や北海道開発局をはじめとする各関係機関が連携し、太平洋側港湾が総体として緊急物資輸送機能及び物流機能の早期回復を図ることを目標に、「北海道太平洋側港湾BCP（広域港湾機能継続計画）」を策定

道央圏港湾BCP

道央圏港湾BCPは、道央圏港湾（室蘭港、苫小牧港、小樽港、石狩湾新港、白老港）において大規模災害が発生した際にも、道央圏の各港湾が相互補完体制を構築して継続的な港湾物流機能を確保・発揮し、社会経済活動への影響を最小限に抑えることを目的に策定

北海道太平洋側港湾BCPに基づく図上訓練
（R1　函館港、十勝港）