

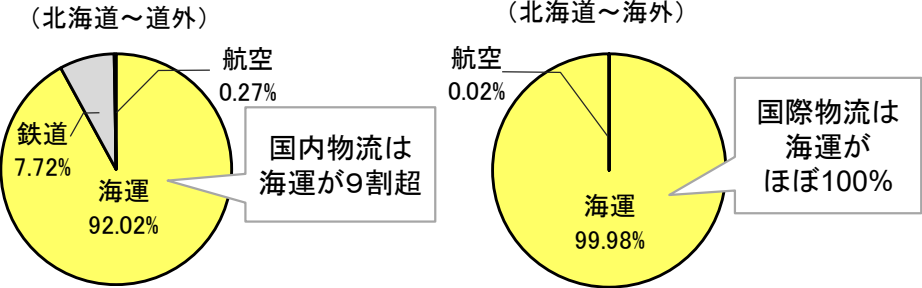
社会経済を支える海上輸送ネットワークの強靱化

- 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・増強等を推進する。
- 地震発生時においても港湾機能を維持し、国民生活・経済を支えるため、耐震強化岸壁を整備する。

■北海道の物流状況

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。

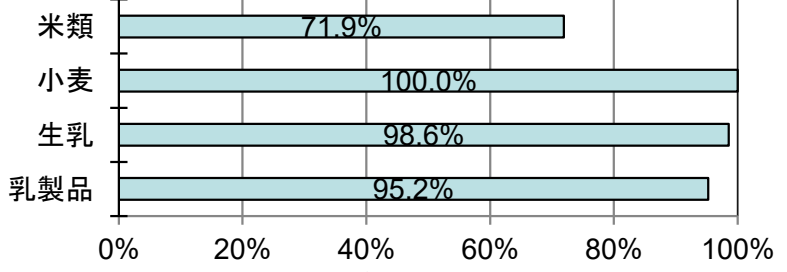
【輸送機関別分担率(トンベース)】



出典: 令和4年度貨物地域流動調査(国土交通省)

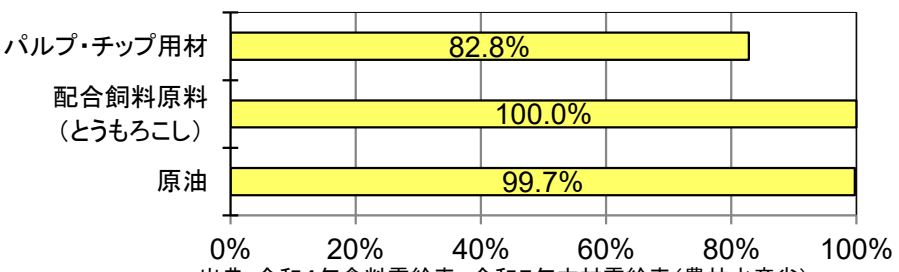
出典: 令和4年港湾統計(年報)、令和4年空港管理状況調査

【農産物の移出(道内→道外)のうち海運による割合】



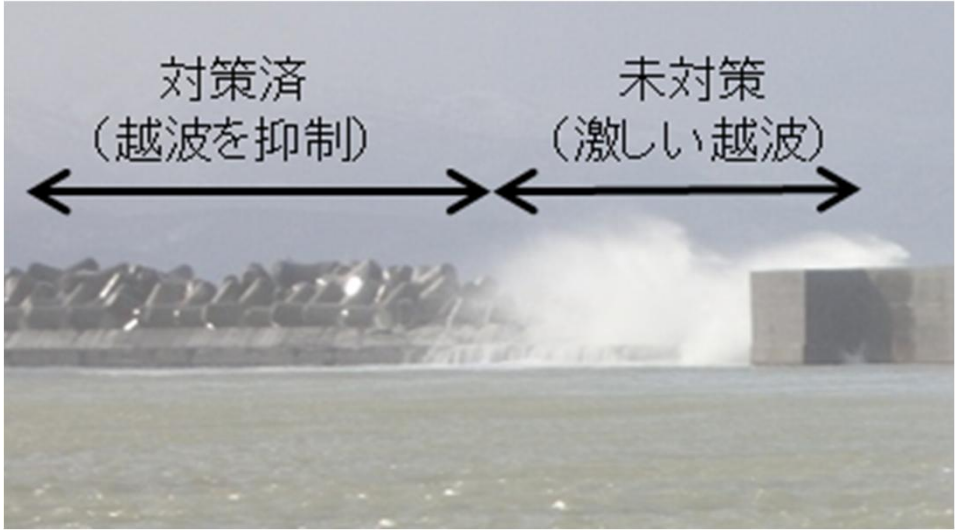
出典: 令和5年度農畜産物及び加工食品の移出実態調査結果報告書(北海道開発局)

【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)

■海上輸送ネットワークの強靱化



越波を抑えて港内の静穏度を確保



※サンドコンパクションパイル工法: 軟弱地盤を改良する地盤改良工法

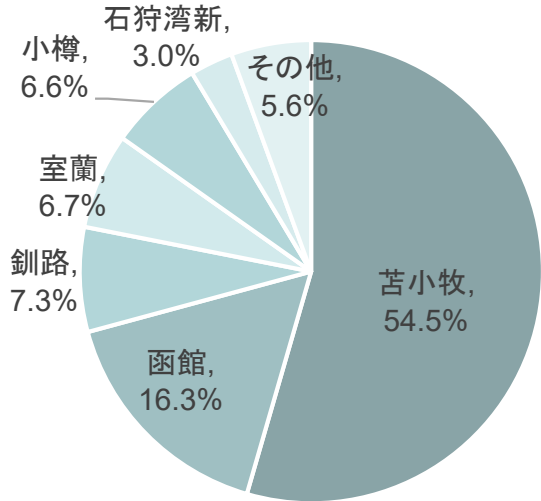
耐震強化岸壁の整備により地震発生時の港湾機能を維持

北海道の港湾の取扱貨物量

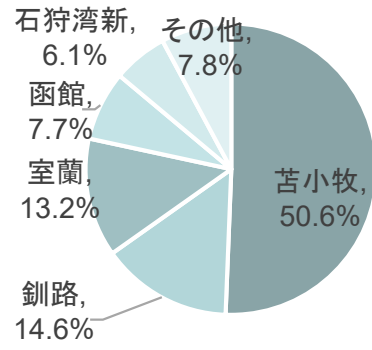
○道内港湾の取扱貨物量の約半分は苫小牧港での取扱い。また9割超は上位5港での取扱いとなっている。
 ○苫小牧港の取扱貨物量は全国3位、内買取扱貨物量は全国最多となっている。

北海道の港湾の取扱貨物量(港別割合)(R5)

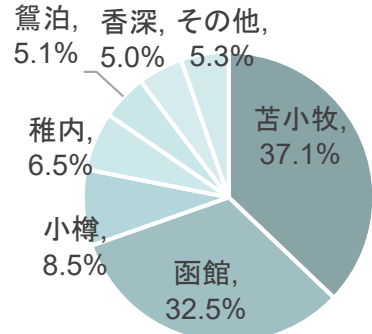
総計
(約1.9億トン)



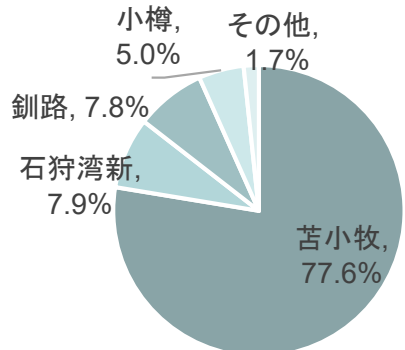
一般貨物
(約0.9億トン)



フェリー
(約1.0億トン)



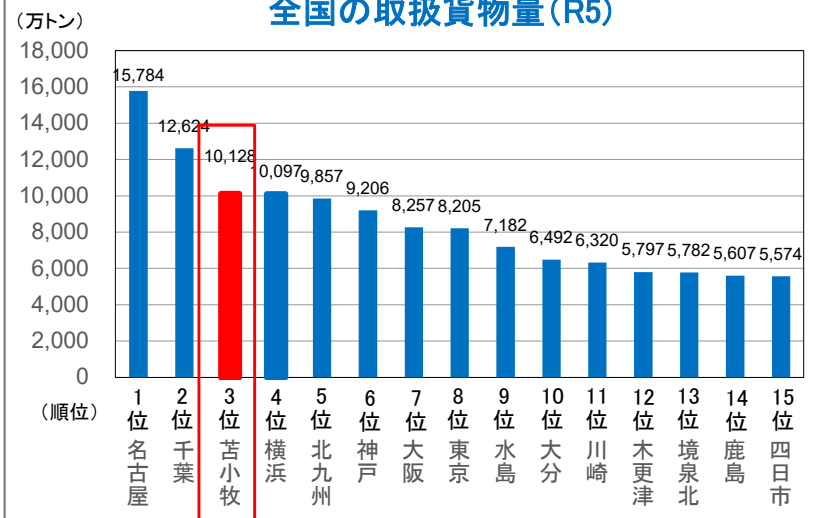
コンテナ
(約0.04億トン)



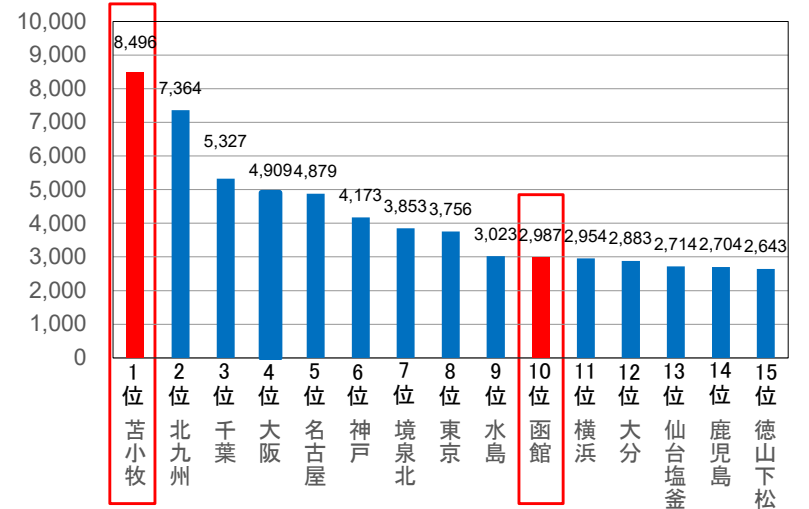
出典：令和5年 港湾統計(年報)

全国の港湾との比較

全国の取扱貨物量(R5)



全国の内買取扱貨物量(R5)

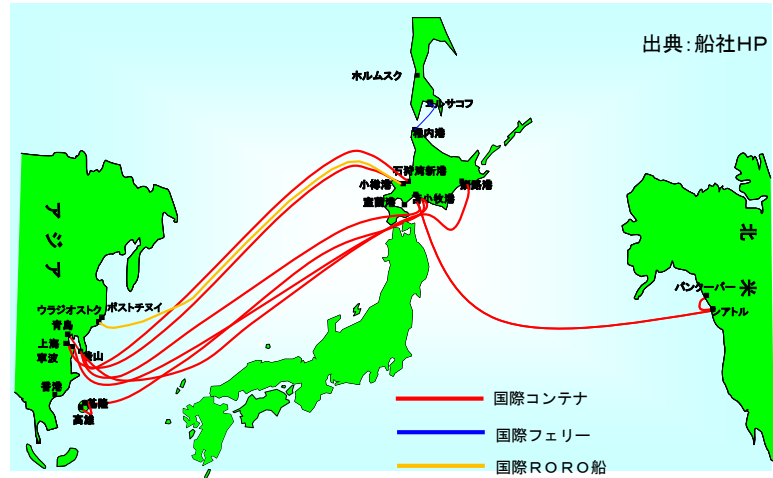


出典：令和5年 港湾統計(年報)

北海道の定期航路

- 国際物流：道内6港に外貨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。
 - 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。

<北海道の外貨コンテナ、外航フェリー・RORO船航路>



北海道の外貨定期コンテナ航路就航便数

航路	韓国	中国	中国台湾	北米	カナ	合計
室蘭	-	-	-	-	-	-
苫小牧	4便/週	4便/週	-	-	休止中	8便/週
小樽	-	-	1便/週	-	-	1便/週
釧路	1便/週	-	-	-	-	1便/週
石狩湾新港	2便/週	1便/週	-	-	-	3便/週
計※	4便/週	4便/週	1便/週	-	-	9便/週

※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

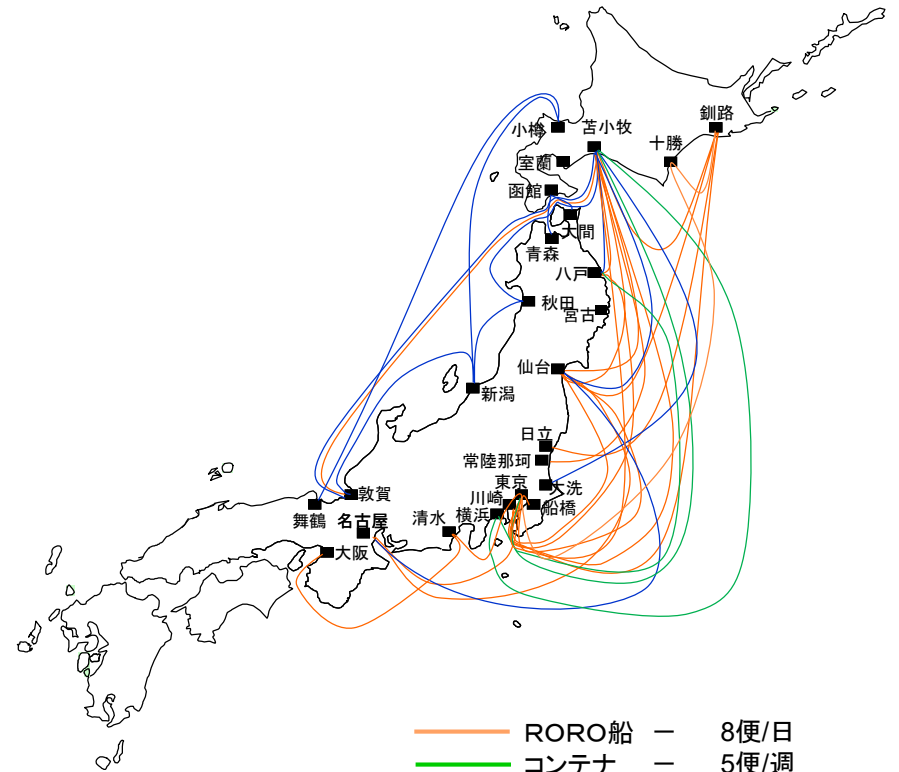
航路	極東ロシア (コルサコフ)	合計
稚内	休止中	-

北海道の国際RORO船航路就航便数

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7年9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>



- RORO船 — 8便/日
- コンテナ — 5便/週
- フェリー — 24便/日

※北海道開発局調べ(令和7年9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5年 8,496万トン

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 2,607km²、北海道 6,952km²(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

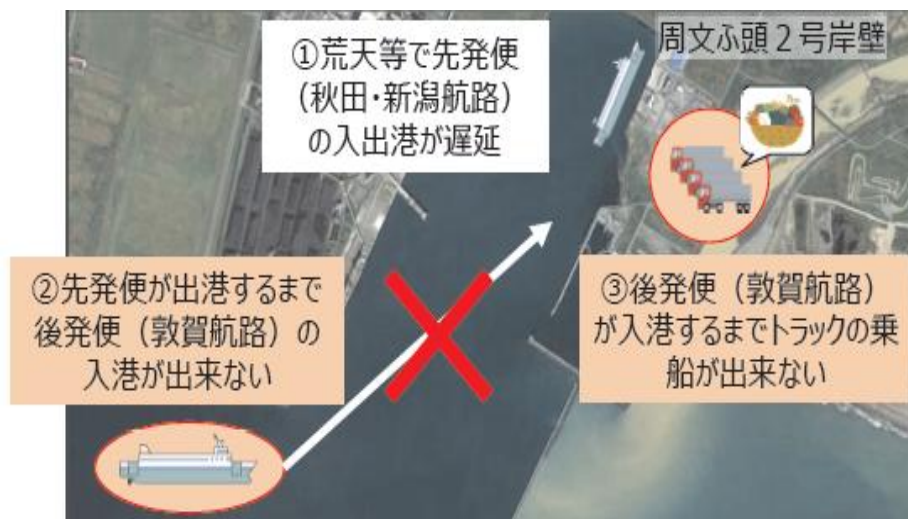
- 北海道産農水産物の移出等を支える国内物流の機能強化及び安定性確保を図るため、複合一貫輸送※ターミナル等の整備を推進するとともに、道産産業に必要な物資の輸入などを支える国際物流の機能強化・安定性確保を図るため、国際物流ターミナルの整備を推進する。

※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。

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

- ・ 苫小牧港は、本州に向けた北海道産農産物の移出等の重要な物流拠点。
- ・ 新たな水深9mの耐震強化岸壁の整備することで、先発便の遅延による後発便の遅延が解消されるなど、北海道産の農水産物の安定的な国内供給に寄与。

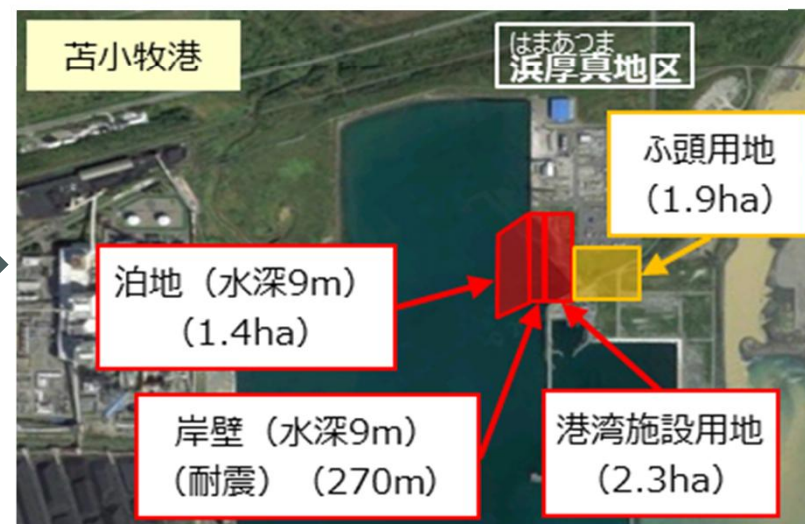
<現状> 先発便の遅延が後発便にも影響



■ 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



<整備後> 遅延解消



港湾におけるクルーズ船受入環境の整備

○ 港湾におけるクルーズ船の受入環境の整備を推進し、観光客の受入の拡充や地方部誘客を図る。

■クルーズ船の受入観光整備

- ・ 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。



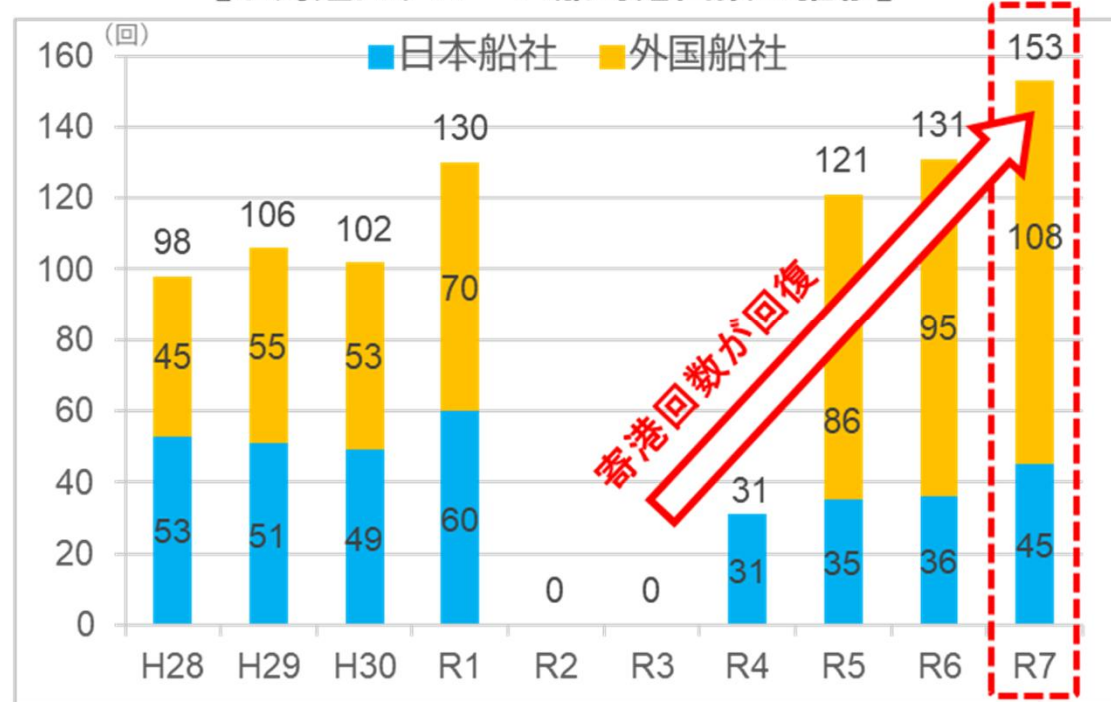
室蘭港に寄港するクルーズ(岸壁を暫定供用中)

- ・ 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。



小樽港クルーズ推進協議会によるクルーズ船見送り

【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 (R7は見込み数)



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)



釧路みなとオアシス協議会による
クルーズ船見送り

ソフト・ハード一体となった災害対応力の強化

- 日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震等の地震・津波に対し、円滑かつ確実な避難行動のための対策への支援を行う。また、津波避難等に関する住民への広報や啓発活動を充実させ、防災意識の向上を図る。
- 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、道路啓開計画の策定、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。



防災訓練等を通じ、“みなと”の機能を最大限活用した災害対応のための「命のみなとネットワーク」を形成



大規模地震・津波を想定した港湾における緊急物資輸送訓練等の総合防災訓練、港湾BCPの改善等を実施



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