

石狩湾新港

石狩湾新港管理組合

〒061-3244 北海道石狩市新港南2丁目725番地1

☎0133-64-6661

URL : <http://www.ishikari-bay-newport.jp>



1. 概況

石狩湾新港は、北海道の日本海に臨む石狩湾沿岸のほぼ中央部に位置し、道内の政治、経済、文化の中核都市である札幌市の中心部から約15キロメートルの至近距離にある。

この地域は、石狩川によって形成された砂質土の平坦な地形が続き、地耐力に富む広大な用地に恵まれ、陸上交通については、札幌市内にアクセスする国道231号や道道が整備され、現在、本港背後の石狩湾新港地域を縦貫し小樽市銭函地区と新千歳空港を結ぶ地域高規格道路(国道337号)などの整備が進められている。

石狩湾に新たな港湾を建設しようとする計画は、明治の初期から多数の先駆者によって様々な構想が立てられた。しかし、これらはいずれも実現に至らず、以来幾多の曲折を経ながら検討を重ね、昭和45年7月に閣議決定された「第3期北海道総合開発計画」において、道央圏における流通と生産機能の拠点として流通港湾の建設と背後地域の開発が計画され、昭和47年8月に北海道開発庁(現国土交通省北海道局)が策定した「石狩湾新港地域開発基本計画」において、物資需要の増大に対処し、日本海沿岸地域及び北方圏諸国等との経済交流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づけられた。

この開発計画を受けて、昭和47年11月に「石狩湾新港港湾計画」が策定され、埠頭と背後地との有機的連携などを図るため、港湾の形式を埋立と掘込みとの併用方式とし、花畔・樽川・西・東地区の4公共埠頭と危険物取扱施設として中央地区の整備を図ることとした。

その後、道央圏の経済社会情勢の実情と将来展開に適切に対応するために、昭和63年8月、平成9年12月に港湾計画改訂を行い、更に、船舶の大型化や取扱貨物の集約化による埠頭機能の再編などに対応できるよう平成40年代前半を目標年次とした港湾計画改訂を平成27年7月に行った。

本港は、当初、北海道が単独で港湾管理者となり、昭和48年4月、重要港湾に指定され、同年8月から国直轄事業により本格的に港湾工事に着手した。その後、昭和53年4月、新たな港湾管理者として、北海道、小樽市、石狩町(現石狩市)の3者が石狩湾新港管理組合を設立し、以降、新管理体制のもとで、東埠頭から順次港湾施設の整備を進め、昭和57年には、東埠頭(木材)岸壁の一部を、昭和63年には、中央水路地区花畔埠頭岸壁の一部を、平成18年には、国際物流ター

ミナルの核となる西地区-14m岸壁を、平成25年には、花畔埠頭岸壁の一部で耐震強化岸壁を供用開始するなど、各埠頭の供用を順次開始している。

令和2年3月現在、全体計画岸壁27バースのうち、20バースが完成し、公共岸壁13バース(-14m、-10m、-7.5m)、専用岸壁7バース(-13m、-7.5m)の計20バースを供用している状況である。

外郭施設では、4,500mから4,900mに延伸中の北防波堤など複数の防波堤がある。

本港は、平成6年4月に出入国港の指定、同年6月に関税法による港指定を受け開港、同年7月には無線検疫港の指定を受け、実質的なC.I.Q.が整備された。その後、平成11年4月には植物防疫港、平成12年4月には動物検疫港の指定をそれぞれ受け、青果品や畜産品を直接輸出入できるようになった。また、平成14年12月には外国米の輸入予定港の指定を受け、ミニマム・アクセス米の取扱いが開始され、さらに平成17年5月には検疫法に基づく検疫港に指定されるなど、国際貿易港として着実に発展を続けている。

外貿定期航路については、平成9年7月に、韓国釜山港との間にコンテナ航路が開設され、現在は韓国航路及び中国・韓国航路が運航されている。コンテナ荷役作業の効率化を図るため、平成13年12月には花畔埠頭にガントリークレーンを配備、また令和2年9月にガントリークレーン2号機が供用を開始するなど、北海道の日本海側の国際物流拠点として成長している。

外航船の入港も、平成10年8月には500隻、平成12年6月には1,000隻をいずれも道内最短記録で達成し、その後も順調に増加しており、平成30年11月には7,000隻を達成している。

このように港湾施設整備とともに港湾利用も進み、令和元年(2019年)には1,578隻の船舶が入港し、取扱貨物も約680万トンとなった。

このことは、本港が大消費地である札幌市を含めた道央圏から最も近いというメリットが、利用者や港湾関係者に浸透してきたものと考えられる。

また、平成24年には北海道で唯一の大型外航船に対応したLNG基地の運転が開始されたほか、平成31年にはLNG火力発電所の運転開始、港湾区域内では大規模洋上風力発電施設の建設が進められるなど、北海道全域のエネルギー供給拠点としての機能も高まってきている。

その他、平成15年4月には石狩湾新港地域において重量物輸送が可能となる「港湾物流特区」を政府から全国第一号として認定され、同月、国土交通省からは静脈物流ネットワークの拠点となる「リサイクルポート」の指定、また平成22年8月には同省から「重点港湾」に、平成23年11月にはLNG機能に係る「日本海側拠点港」に選定されている。さらには、平成29年5月に同省から「農水産物輸出促進計画」の第一号に道内他港5港とともに認定され、北海道産農水産品の輸出拠点としてその役割を期待されている。

背後地の開発は、「石狩湾新港地域開発基本計画」に基づき、現存する海浜植物、海岸防風林等の自然環境の保全に留意した緑豊かなインダストリアルパークを目指し、3,000haに及ぶ流通、工業用地の基盤整備が進められ、

令和元年(2019年)12月末現在、立地企業は740社、操業企業は668社、約2万人が就業する地域となっており、特に冷凍冷蔵庫は、営業用、自家用を合わせて24社、合計約27万5千トンの庫腹量であり、全道最大級の集積規模となっている。

このように、本港とその背後地の開発は、着実な歩みの中で、札幌市を中心とした道央圏における物流・エネルギー供給の拠点としての機能をますます高めており、国際貿易拠点港を目指し、積極的な港づくりに取り組んでいる。