



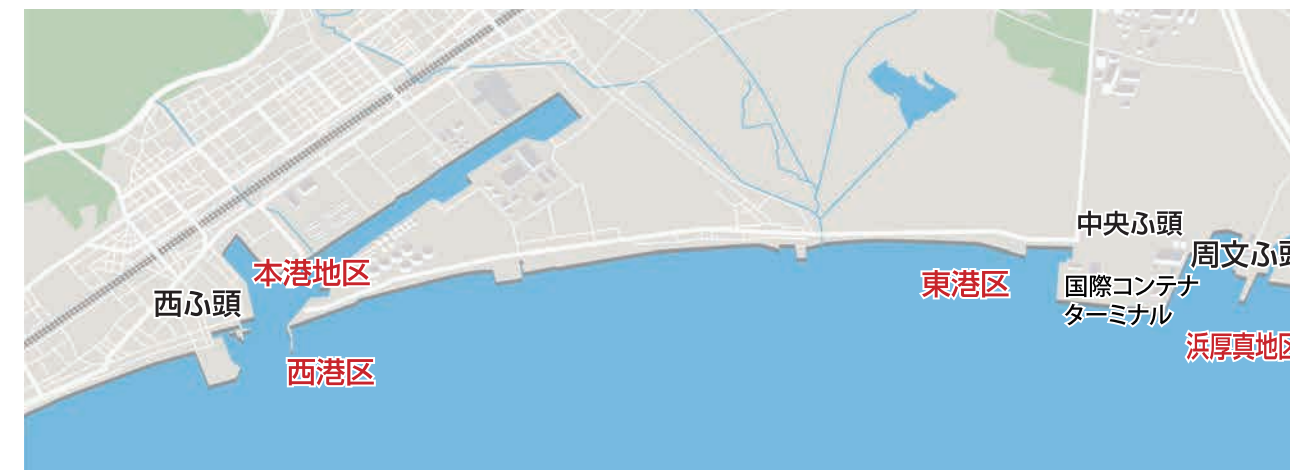
北海道最大の国際拠点港

苦小牧港

苦小牧港は、北海道内最大の貿易額を誇る。港湾取扱貨物量は道内の半数以上を占めるとともに、全国でも3位(2023年)に位置する北日本最大の国際貿易港。北海道の政治・経済の中心である札幌圏に太平洋岸で最も近い港湾で、本州からの貨客が行き来する海の玄関口となっている。わが国初の大規模掘込港湾として歴史が始まり、土木学会の「選奨土木遺産」に選定されるなど、わが国の土木史に名を刻む港湾でもある。



■ 苦小牧港の位置図と概要



港湾概要

【港湾区域面積】 約14,300ha	【コンテナ取扱貨物量】 外貿178,677TEU 内貿110,558TEU	【港湾管理者】 苦小牧港管理組合
【臨港地区面積】 約1,965ha	【入港船舶隻数】 14,385隻	
【総取扱貨物量】 10128.0 万 t (外貿1,632.2万t) (内貿8,495.8万t)		

(2023 年国土交通省港湾統計)

■ 苦小牧港のあゆみ

1951 年	西港区の建設工事開始
1960 年	西港区で内陸掘り込み開始
1963 年	重要港湾に指定 西港区の供用開始
1976 年	東港区の建設工事開始
1980 年	東港区の供用開始
1981 年	特定重要港湾に指定
1997 年	西港区入船国際コンテナターミナル供用開始
2008 年	国際コンテナターミナルを東港区中央ふ頭へ移転
2011 年	国際拠点港湾に指定
2012 年	東港区の中央ふ頭耐震強化岸壁供用開始
2013 年	西港区の西ふ頭耐震強化岸壁供用開始

◀▶ わが国初の掘込港湾 ▶▶

交通の要衝に立地

苦小牧港は、西港区と東港区からなり、海岸線は苦小牧市から厚真町までの約24km。港湾区

域は約1万4300ha。札幌圏、新千歳空港に近接するなど、地理的な利便性が高い交通の要衝に立地している。北海道の海の玄関口として、カーフェリーやRORO

船、内外航定期コンテナ船など、多数の船が行き交う。臨海工業地帯の中核を成す港湾でもあるが、砂浜と原野を切り開いて構築したという建設の歴史がある。

道民の生活を支える

苫小牧港・西港区は苫小牧市にあり、わが国で初めて内陸部を切り開いて港湾を建設した。江戸時代末から明治期にかけて「樽前浜」と呼ばれていた、イワシ地引き網漁でにぎわう砂浜と原野を切り開いた。そのきっかけとなったのが、地引き網漁から沖合漁への転換を望む声の高まりで、勇払川河口を利用した漁港づくりが始まった。1924（大正13）年、北海道庁技師の林千秋による「勇払築港論」を機に、勇払原野・苫小牧の豊かな将来性が認識され、1951年に本格的な苫小牧港建設がスタート。1952年に策定された苫小牧工業港修築計画概要に基づき、漂砂対策用の防波堤（東防波堤、西防波堤）と長大な水路で構成する掘込港湾が建設されることになった。

土木史に名を刻む

1960年から、内陸への掘り込みが開始され、掘り込み面積は約400万㎡に及び、掘削・浚渫

した土砂量は約7500万 m^3 に達した。完成後、臨海工業地帯の開発拠点となった。

2018年、土木学会は苫小牧港大規模掘込港湾施設を「選奨土木遺産」に認定した。

一方の苫小牧港・東港区は苫小牧東部地域にあり、1万0700haもの広大な開発用地を背後に持つ。1969年策定の新全国総合開発計画（新全総）に盛り込まれた大規模開発プロジェクト構想のうち、大規模工業開発地域の候補地の一つの「苫東」として進む「苫小牧東部工業基地開発基本計画」に沿って東港区は整備された。1976年に着工し、1年間に1.6km延伸された東防波堤のように、驚異的なスピードで各施設の工事が進む。着工から4年後の1980年に供用を開始する。ただ、苫東計画策定直後のオイルショックなどにより、重厚長大型企業の専用港的な位置づけから西港区と一体となった流通港湾へと、目指す姿が変化している。西港

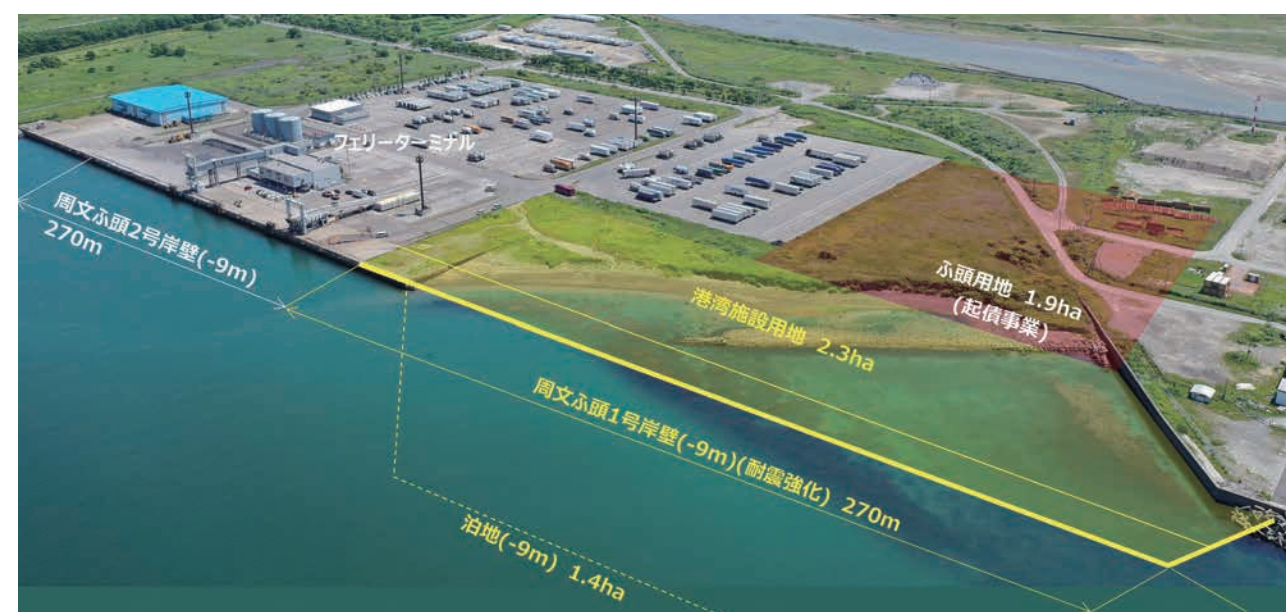
区にあった国際コンテナターミナルが移転してきたほか、バルク貨物船やフェリーが利用する耐震性能を有した岸壁整備事業が進められている。

全国トップの定期航路数

苫小牧港には、国内外の定期航路が2024年5月現在、週115便近く就航している。中長距離国内定期航路数は全国1位で、総取扱貨物量は1億tを超え、全国3位（2023年）。国内貨物に限定すると、全国1位となる。取扱貨物の約3割をフェリー移出貨物が占め、その半分は野菜や畜産品などの一次産業製品となっている。コンテナ輸出貨物は、自動車部品、水産品、紙・パルプの順に多い（2023年）。

フェリーによる移入貨物は日用品や加工食品、宅配便など道民生活に直結する貨物が4割以上と、道民生活を支える港湾に位置づけられている。RORO船は11の定期航路があり、週44便が就航。道内を走る乗用車、

社会情勢に応じた整備が進む



東港区浜厚真地区（周文ふ頭）の連続バース化

- 連続バースを確保し、東港区の混雑緩和・利便性向上に貢献
- 苫東地域の産業立地に向けた新たな貨物需要にも柔軟に対応
- 耐震強化岸壁を整備し、災害時の緊急物資等の受入拠点を確保

トラックの多くが苫小牧港で陸揚げされている。

荷役作業の効率化へ

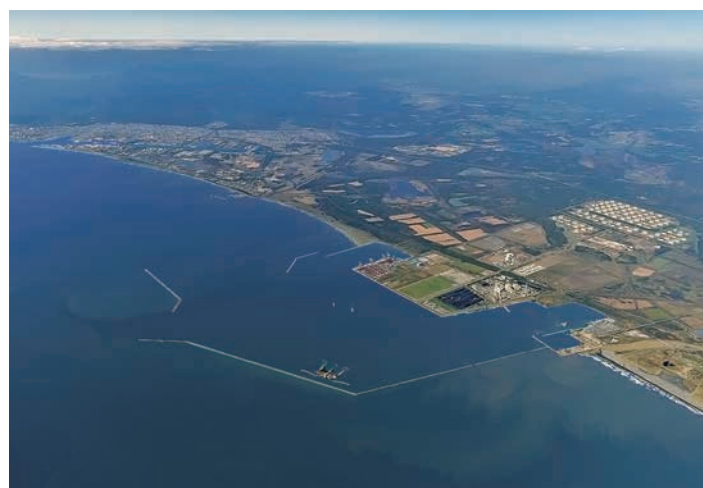
そのRORO船の多くは現在、西港区本港地区にある西ふ頭を利用する。苫小牧港建設初期から利用されてきた岸壁のため、西ふ頭は背後地が狭く、RORO船貨物のシャシーヤードが分散し、一般車両と交雑しやすいという課題を抱えていた。そこで、老朽化した公共上屋を解体して

背後地を拡幅する事業が行われた。今後は、点在しているシャシーヤードを統合して荷役作業の効率化を図るほか、RORO船などの入出港をサポートするタグボートの大型化に対応する船だまりを汐見地区へ整備を進める。2017年5月、苫小牧港を含む道内の6港湾管理者らが策定した農水産物輸出促進計画が全国で初めて国土交通省から認定され、汐見地区では屋根付き岸壁が整備された。スケトウ

ダラなど水産物の輸出促進が狙いで、鳥害や日射を防ぐことによる水産品の品質確保や防風雪での漁業者の就労環境改善などの効果がある。

東港区には道内のコンテナ貨物の7割以上を取り扱っている国際コンテナターミナルがある。また、国家石油備蓄基地、オイルバース、貯炭場など、エネルギー関連施設・企業が集まっているほか、自動車関連やリサイクル関連なども立地している。

東港区浜厚真地区で現在進んでいるのが、バルク貨物やフェリーが利用する周文ふ頭岸壁の増強事業だ。耐震強化岸壁として整備するとともに、連続バース化を計画している。既存の周文ふ頭2号岸壁（水深9m、延長270m）の沖側に「1号岸壁」として水深9m、延長270mの新バースを建設中。港湾施設用地として約2.3haの造成も行う。



東港区全景



選奨土木遺産に認定された



西港区本港地区



周文ふ頭工事(R6サンドコンパクション船)

ドライバー不足に対応

現状は、バルク貨物船と併用

している岸壁のため、フェリー入出港時には時間調整が発生することもある。利用船舶の混雑

解消を図り、フェリー利用者の利便性を高める狙いだ。トラックドライバーの労働時間規制に応じたフェリーダイヤの設定にも役立つそうだ。

2018年9月に発生した北海道胆振東部地震の際には、災害支援船を受け入れるにあたって岸壁不足が露呈した。緊急物資輸送用の耐震岸壁が不足しており、復旧に支障を来したとの指摘もある。災害対応強化の面から、2バース目の建設に合わせて耐震強化プロジェクトが具体化した。

Tomakomai port

PICK UP

次世代エネルギープロジェクトが集中

苫小牧港はエネルギー関連産業が集積するとともに、発電所や製紙工場が立地しているという特長を生かして、複数の次世代エネルギーの供給拠点づくりが進む。その一つが水素エネルギーの製造・供給施設の配備計画である。発電時に二酸化炭素(CO₂)を排出しない水素は天候に左右されることのないエネルギーで、資源の調達先も多様というメリットを持つ。

その水素との親和性の高いアンモニアの「ハブ港」としての構想もある。水素を運搬する媒体としての利用や、石炭に混ぜて燃やすことで発電効率を高める効能があり、海外からの輸入および国内各地への移出拠点としての中継港の役割を目指す。

苫小牧港はわが国で初めてCCS(二酸化炭素の分離・回収・貯留する技術)の実証実験を行った。現時点において国内唯一の取り組みで、地中へ

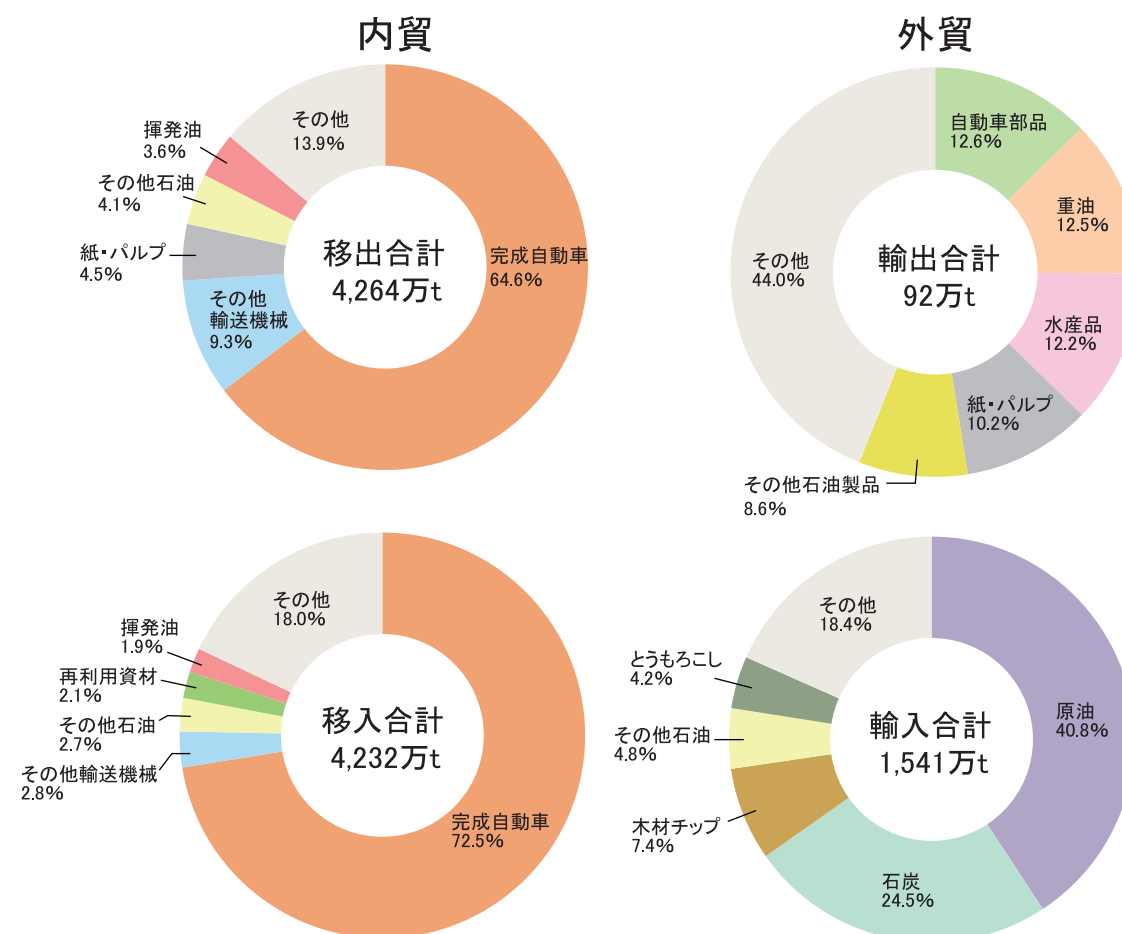
の貯留だけでなく、回収した二酸化炭素を利用するCCUSの検討も進んでいる。

国内各地では港湾活動によるCO₂排出の削減を目指すCNP(カーボンニュートラルポート)形成の動きが始まったが、苫小牧港はその一歩先を歩みつつある。



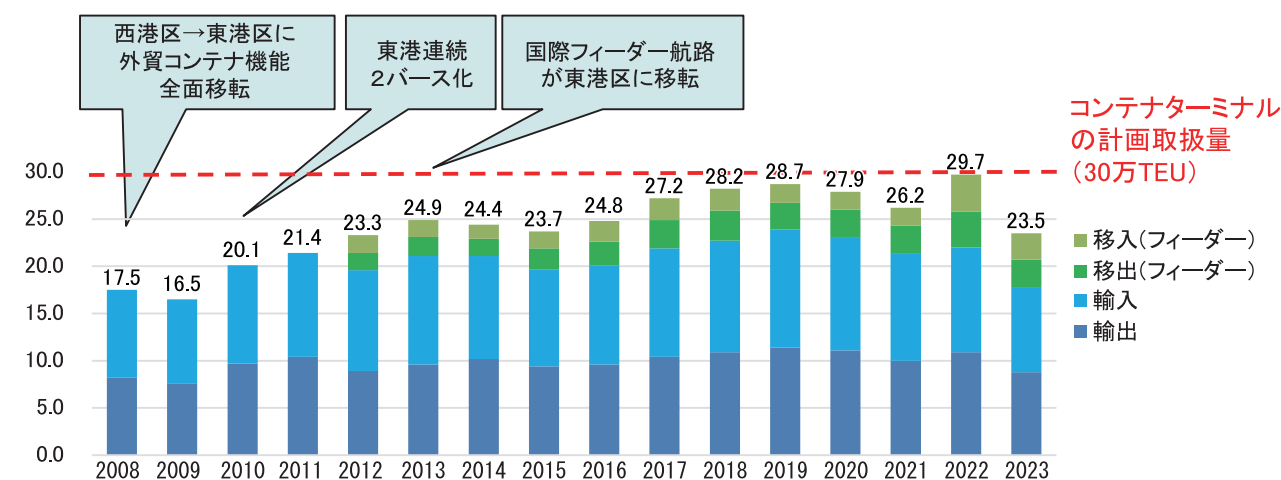
(取材協力・資料提供：苫小牧港管理組合、国土交通省北海道開発局苫小牧港湾事務所)

■ 取扱貨物量の内訳 ■



(出典) 苫小牧港統計年報(2023年)

■ コンテナ貨物取扱量推移 ■



注) 国際フィーダーコンテナ取扱個数は2012年より集計
(出典) 港湾統計、苫小牧港管理組合資料