

## 第3節 港湾事業

### 1 港湾整備の沿革

#### (1) 北海道開発局設置まで

##### ア 拓殖計画時代以前

北海道の海岸沿いには、漁業及び連絡基地としての港が明治以前から開け、特に函館港は、安政6年（1859年）、横浜、長崎と共に我が国最初の貿易港として開港した。明治初期の港湾整備は、一般に企業的観点から私人又は地方自治体の自主的運営に任せられていた。しかし、政府は、北海道の開拓のための物資輸送等の必要性から、港湾整備を主要な課題として取り上げ、明治中期に入ってから港湾の調査計画を外国人技師に委嘱するなど、港湾整備の準備に努めた。明治29年には、本州の代表港である横浜港（22年）、名古屋港（29年）等と並んで北海道では初めて函館港の区営工事に国費が投入され、その後、小樽港、室蘭港においても同様に港湾工事が実施された。

##### イ 第1期拓殖計画時代

第1期拓殖計画時代（明治43～昭和元年度）では、港湾整備が重点的に取り上げられ、拓殖費中22%を占めるに至った。この計画では、商港として函館、小樽、室蘭、釧路、留萌、網走、稚内、根室の8港を、漁港として岩内、江差、浦河、杓形、紋別の5港を整備するもので、特に、前者は北海道の海上輸送の基地として、安全な泊地を確保するための防波堤を主体に整備が進められた。

##### ウ 第2期拓殖計画時代

第2期拓殖計画時代（昭和2～21年度）における港湾整備は、前述の8商港の泊地の確保、ふ頭等の海陸連絡設備の充実を目標とし、また、漁港としては前述の5港に加えて天売、余市、広尾の計8港に重点を置くものであった。しかし、不況による財政緊縮、戦争等の影響でこの計画期間中に商港の拡充工事については終了せず、前計画からの継続工事と8漁港については概成した。また、7～9年には政府の時局<sup>ききう</sup>匡救事業として、全額国費で27の小漁港の補修が実施された。

##### エ 戦後緊急開拓時代と港湾法の制定

第2期拓殖計画時代終了後は、終戦のため国家財政が窮迫したこともあり、港湾整備は低迷状態を続けた。昭和22年度からは、内務省所管であった拓殖行政が各省に移管され、運輸交通上の港湾は運輸省に、漁業生産上の港湾は農林省に移管され、事業は北海道知事に執行を委任する形で施行された。

これまでの港湾整備は、予算措置、訓令等によって実施されてきたが、行政の合理的運営を図り、また、戦後連合軍に接收されていた主要港湾の返還を受けるための体制づくりが要請されたこと等から、昭和25年に「港湾法」が公布、施行された。これにより、地方公共団体の自由な意志による港湾管理者の設立と港湾の開発、利用、管理等の方式を確立し、もって、港湾の開発発展と利用の促進が図られることになった。

昭和25年の北海道開発法の制定により、北海道の港湾事業費は、26年度から北海道開発庁に計

上され、36 港湾（重要港湾 5 港、地方港湾 24 港、避難港 7 港）の直轄工事を北海道開発局が実施することになった。一方、北海道の港湾整備は、拓殖事業以来国の高率な費用負担により実施されてきたが、港湾法の制定によって全国一律の負担となることは、事業の推進上大きな障害となることが予想された。そこで、北海道の総合開発の重要性に鑑み、翌 26 年、「北海道開発のためにする港湾工事に係る法律」（以下「特例法」という。）が制定され、国は水域、外かく施設の整備に係る費用については全額を、また、係留、臨港交通施設の整備には 10 分の 7.5 を負担することになった。

## (2) 北海道総合開発計画

### ア 第 1 期北海道総合開発計画

#### (ア) 第 1 次 5 か年計画

第 1 期北海道総合開発計画第 1 次 5 か年計画（昭和 27～31 年度）では、産業基盤となる基礎施設の整備を重点に港湾、道路等の整備拡充を行うこととした。

港湾については、小樽、室蘭、函館、釧路、留萌の重要港湾 5 港を内外貿易港、稚内、根室、網走、岩内、紋別の 5 港を重要内国貿易港、その他 26 港については避難港、連絡港等とし、目標年次の港湾取扱貨物量を約 1,800 万 t（鉄道連絡船貨物を除く。）とし、立ち遅れている港湾の整備を積極的に推進することとした。

この計画期間において、36 港のうち地方港湾の根室、石狩及び避難港の宗谷を除く 33 港について整備を図ったが、財政引締めなどの影響もあって、計画どおりには進まず、事業費で約 32 億円が投入されたにすぎなかった。一方、北海道の港湾取扱貨物量は、昭和 26 年の約 1,300 万 t に対し、31 年には約 1,800 万 t に達し、著しい伸びを示した。

なお、苫小牧港については、昭和 26 年度から地方港湾として外港区の整備に着手し、29 年度には工業港としての計画調査を開始した。

#### (イ) 第 2 次 5 か年計画

第 1 期北海道総合開発計画第 2 次 5 か年計画（昭和 33～37 年度）では、前計画と同様に産業基盤強化を主眼に、その根幹となる港湾、道路等輸送施設の飛躍的な増強を図ることとした。

港湾については、整備の立ち遅れと港湾取扱貨物の増大により、滞貨、滞船が増え、港湾施設の増強が強く要請された。そのため、目標年次の港湾取扱貨物量を約 2,900 万 t と推定し、重要港湾及び利用度の高い地方港湾の整備に重点を置き、特に道外への石炭輸送と工業用原材料確保のための港湾施設の増強を図るとともに、離島連絡港の整備を推進し、さらに、工業発展の基盤として、苫小牧港の積極的な整備を図ることに目標が置かれた。

この計画期間においては、昭和 32 年度に根室港、33 年度に宗谷港、34 年度に石狩港の整備に着手し、北海道の全港湾 36 港について整備が進められた。また、北海道の港湾取扱貨物量については、37 年が約 3,300 万 t で 31 年の 1.8 倍に達した。

なお、昭和 36 年には港湾整備を緊急かつ計画的に遂行するため、「港湾整備緊急措置法」、「港湾整備特別会計法」が制定され、北海道総合開発計画においても、前者に基づく港湾整備計

画と調整を行うこととなった。

#### イ 第2期北海道総合開発計画

第2期北海道総合開発計画（昭和38～45年度）では、港湾等の輸送通信施設等の産業基盤施設や社会生活基盤を整備、強化して、社会資本の積極的充実を図ることを施策の基本方針とした。

北海道の港湾取扱貨物量は、産業活動の活発化に伴い、これまでの増加傾向が更に強まり、目標年次には6,000万tを上回るものと推定された。一方、これに対応すべき港湾施設の整備はかなり立ち遅れを見せており、この計画においては、道外輸送の拠点である重要港湾、工業開発の拠点としての港湾（苫小牧港等）、地域開発上重要な地方港湾（離島連絡港等）の整備を重点的に推進することとした。

この計画期間においては、各港とも、港湾取扱貨物量の増大及び船舶の大型化や専用船化などの輸送革新に対応した係留、水域等の施設整備を進めた。このうち、重点的に整備を進めてきた苫小牧港は、昭和38年に第1船が入港し、40年度からは工業港区の掘り込みに着手した。また、34年度から継続していた石炭岸壁及び関連工事が41年度に完成したほか、44～47年度にかけて、内港及び外港の整備を実施した。苫小牧港は商港区の整備の進展により、道央の流通拠点港としての役割を果たすようになった。

一方、増大する貨物量に対処するため拡張計画がとられた室蘭港では、昭和39年度に外防波堤に着手し、45年度には崎守地区の一部を供用開始した。同様に釧路港では44年度に西港区の東防波堤に着手した。なお、40年に室蘭港が道内初の特定重要港湾（現在の国際拠点港湾）に昇格し、45年には十勝港が道内8番目の重要港湾に昇格した。この計画期間の北海道の港湾取扱貨物量は昭和45年に約7,100万tに達し、37年の2倍強に増加した。

#### ウ 第3期北海道総合開発計画

第3期北海道総合開発計画（昭和46～52年度）は、北海道の広大な開発適地を積極的に活用して、革新的な大規模工業基地等の建設をすること、また、北海道の地理的条件を生かして、北方圏諸国との交流拠点となること等によって、北海道経済の飛躍的な発展を企図したものである。

北海道の港湾取扱貨物量は、日本経済の高度成長と道内産業の高度化等により、一般流通物資の著しい増加が予測され、第3期北海道総合開発計画の当初目標年次である昭和55年には2億2,000万tに達するものと推定された。

港湾整備については、これらの急増する輸送に加えて、工業立地の大規模化、船舶の大型化、専用船化及びコンテナ輸送、長距離フェリー輸送等による輸送システムの合理化が更に進むことを想定し、主要港湾の整備拡充を積極的に推進するとともに、新たに大規模開発港湾の建設を図ることとした。

フェリーについては、北海道初の海峡フェリーが昭和39年に函館～大間間に、また、離島フェリーが42年に江差～奥尻間に就航した。さらに、45年には長距離フェリーが小樽～舞鶴、敦賀間に、47年には苫小牧～東京間及び釧路～東京間に就航した。

コンテナについては、外貿は49年にナホトカ航路が苫小牧港経由になり、また、内貿は46年に

苫小牧～東京間及び 49 年に釧路～（苫小牧）～東京間が開設された。

船舶の大型化については、輸入穀物、チップ等を対象とした12m 規模の岸壁を室蘭、苫小牧、釧路の各港で整備した。また、鉱石、原油の輸入に対応した大規模な専用バースが室蘭港や苫小牧港において整備され、特に苫小牧港では、我が国で最初の 25 万 t 級タンカーのための外洋シーバースが完成した。

このほか、輸入原木の急増に対処するため、特別整備事業によって、室蘭、小樽、留萌、稚内、網走の各港の公共木材整理水面を整備した。

このような中で、石狩湾新港は昭和 48 年に重要港湾に昇格し、釧路港西港区では 50 年度には第 1 ふ頭が完成した。さらに、苫小牧港東港区は、49 年に港湾計画が決定され、51 年 8 月、現地船だまり防波堤の建設に着手した。この計画期間の北海道の港湾取扱貨物量は 52 年に約 1 億 3,000 万 t に達し、45 年の 2 倍近くに増加した。

なお、昭和 47 年に「特例法」の一部が改正され、港湾管理者が、外かく及び水域施設の建設等に対し 5%を負担することとなった。また、48 年に港湾法が抜本的に改正され、港湾環境整備施設、廃棄物処理施設等を港湾施設に加え、その費用の一部を補助する等の改正が行われた。

#### エ 第 4 期北海道総合開発計画

第 4 期北海道総合開発計画（昭和 53～62 年度）は、我が国の人口、産業を適正に配置するために、北海道の国土条件を改善し、人間活動のための安定性のある総合環境を計画的に整備することを企図したものであり、その主要施策の一つとして、港湾等の基幹的交通体系の整備を取り上げている。

港湾については、計画目標年次における港湾取扱貨物量を 3 億 t 程度と見込み、港湾整備の方針として、石狩湾新港を始めとする流通港湾の整備、開発港湾である苫小牧港東港区の整備、また、地域の産業振興、離島交通の確保を図るための地域の拠点となる港湾の整備を推進することとした。

この計画が始動してすぐの昭和 53 年末から第 2 次石油危機に見舞われ、我が国の社会経済は大きな打撃を受けた。国の財政については、50 年代後半から歳出が厳しく抑制され、一方、民間の資金と経営能力を活用するいわゆる民活による内需拡大策がとられた。

このような情勢の中で、輸送革新の進展によりコンテナ及びフェリー航路の開設は活発化し、昭和 54 年以降多くの航路が開設された。

この計画期間においては、外貿コンテナ等を取り扱う苫小牧港勇払岸壁を、また、ふ頭整備資金貸付事業として、室蘭港入江地区のフェリー岸壁を整備した。一方、石油危機以来、エネルギーの転換が進み、苫小牧港及び室蘭港に海外炭の輸入基地としてのコールセンターが立地するとともに、大型岸壁が整備された。さらに、輸送の合理化の観点から、小樽港、釧路港等に輸入飼肥料等を取り扱う船舶の大型化に対応した岸壁が整備された。

木材関連施設として北洋材を取り扱う大型岸壁は小樽港等で、また、南洋材を取り扱う施設は函館港等で整備が図られた。なお、南洋材については、資源保護等の観点から原木の輸出を禁止又は抑制する国が増加し、昭和 50 年代頃から減少の一途をたどっている。

特定港湾施設工事としては、苫小牧港東港区において石油備蓄や電力関係者を受益者とする防波堤、航路等の整備を進め、昭和 61 年度に完成した。

このほか、幹線臨港道路の整備が、釧路港、函館港で進められたのを始め、各港での緑地の整備や江差港における北海道初の本格的公共マリーナの整備など、新しい要請に基づく港湾整備が進められた。

なお、昭和 53 年には地方港湾根室港及び花咲港が重要港湾根室港に、また、地方港湾網走港が重要港湾に、さらに、56 年には重要港湾苫小牧港が特定重要港湾（現在の国際拠点港湾）に昇格した。57 年には地方港湾白老港が新規に誕生した。

このような中で、昭和 55 年 10 月には苫小牧港東港区に、また、57 年 8 月には石狩湾新港に第 1 船が入港し、供用が開始された。

この計画期間においては、石油危機などの影響もあって北海道の港湾取扱貨物量の伸びは当初計画を下回り、昭和 62 年で 1 億 4,300 万 t にとどまった。

#### オ 第 5 期北海道総合開発計画

第 5 期北海道総合開発計画（昭和 63～平成 9 年度）は、道内相互及び道の内外を交通、情報、文化等各方面にわたる様々なレベルのネットワークで結びつける「重層ネットワーク構造」を形成し、生活圏、経済圏の広域化と重層化を推進するとともに、北海道の豊富な国土資源を生かして、生産、生活に関わる諸活動の活性化を図ることを企図したものであり、その主要施策として、国際化の進展、物流構造の変化、要請の多様化に対応した港湾機能の強化がうたわれている。

この計画期間においては、まず、国際化の進展、物流構造の変化に対応した港湾整備として、穀物、チップ、石炭、コンテナなどの運搬を行う外貨貨物船の大型化に伴い、大水深の公共岸壁が各港で整備された。平成 3 年度から 5 年度の間、苫小牧港、釧路港、網走港、稚内港で-12m 岸壁が完成したほか、小樽港では改良により北海道の公共岸壁では最深の-13m 岸壁が完成している。この 3 年間には、更に大型化する貨物船に対応し、室蘭港、小樽港、函館港で-14m 岸壁の整備に着手している。また、苫小牧港においても、5 年度に西港区の国際コンテナターミナル整備として-14m 岸壁の建設に着手し、9 年に-12m 暫定により供用開始した。

一方、昭和 60 年に発表された運輸省の長期港湾政策である「21 世紀の港湾」を受け、この計画期間における港湾整備では生活空間の充実が図られ、親水施設の整備などウォーターフロント開発が進められた。平成 7 年度に紋別港において氷海展望塔と併せて完成した親水防波堤を始めとして、網走港や白老港などで親水施設の整備が行われた。また、釧路港においては、港湾の民活事業では最初となる釧路フィッシャーマンズ・ワーフが元年度に完成し、ウォーターフロント開発が進められた。

このほか、地方の港湾においては港を中心とした個性的なまちづくりを行うマリン・タウン・プロジェクト（以下「MTP」という。）が展開された。全国第 1 号の MTP である瀬棚港が、昭和 60 年度に計画を策定したほか、63 年度から平成 5 年度にかけ、岩内港、増毛港、稚内港、余市港、網走港、奥尻港、宗谷港で MTP 計画が策定され、事業が進められた。

なお、この計画期間においては、苫小牧港東港区で、昭和 62 年度に中央ふ頭-10m 岸壁が、また、平成 3 年度には東ふ頭-12m 岸壁が完成したほか、石狩湾新港においても、62 年度に中央水路地区の供用を開始するなど、開発港湾の整備・利用も進められた。

#### カ 第 6 期北海道総合開発計画

第 6 期北海道総合開発計画（平成 10～19 年度）は、北海道の高コスト構造を是正し、国際的にも魅力ある事業環境を整備するためには、人流・物流・情報流の円滑化・効率化が必要であることから、特に、物流については、我が国の目標としてアジア・太平洋地域で最も利便性の高い魅力的な物流サービスを提供できるようにするとともに、このような物流サービスが産業立地競争力の阻害要因とならない水準のコストで提供できるようにすることとされており、北海道においても食料基地の実現と成長期待産業の育成等を支えるハード・ソフト施策両面からの高度な物流ネットワークの整備が重要であることを示している。

港湾においては、コンテナの貨物量の増大と船舶の大型化に対応するための国際コンテナターミナルとして苫小牧港西港区において-12m 暫定供用していた岸壁が平成 14 年に-14m 岸壁として供用され、室蘭港、函館港、小樽港（-13m 暫定）、釧路港に-14m 岸壁が、石狩湾新港に-10m 岸壁が供用された。コンテナなどのユニット貨物やチップ、石炭、木材などのバルク貨物の両方を扱う多目的国際ターミナルが留萌港（-12m 暫定）、十勝港（-13m 暫定）、石狩湾新港に-14m 岸壁が供用された。

これら整備により、外貿コンテナの定期航路が新たに室蘭港、函館港、小樽港、釧路港、石狩湾新港において開設され、北海道とは東南アジア、中国、韓国、台湾との間で海上輸送が行われている。

フェリー航路においては、釧路港、十勝港で休止、岩内港で廃止となり、室蘭港及び小樽港においては便数が減少している。平成 19 年には、函館、青森間に高速船が就航し、これまでの約半分程度の時間で移動が可能となり、利用率の向上が期待された。

クルーズ船の寄港が増加傾向になっており、平成 18 年からは、小樽港から利尻・礼文島を經由して網走港を往復する航空機とセットになった定点クルーズが開始された。これに対応するため、室蘭港、紋別港、釧路港で新たにクルーズ船対応の岸壁整備が行われ、前 2 港については供用が開始された。

循環型社会の実現のため、室蘭港、苫小牧港、石狩湾新港がリサイクルポートに指定され、広大な臨海空間を活用したリサイクル産業などの立地を展開している。

震災時の緊急対策として耐震強化岸壁の整備が進められ、室蘭港、稚内港、根室港、留萌港、奥尻港、焼尻港、天売港で供用開始され、苫小牧港、釧路港、石狩湾新港、羽幌港、杓形港、香深港で整備が進められた。また、有珠山等の火山噴火時の対応として、室蘭港に防災フロートが整備された。

平成 14 年には苫小牧港、15 年には釧路港西港区において、船舶の入出港及びそれに付随する業務並びに本船荷役の 24 時間フルオープン化が開始され、港湾の利便性が向上した。

港に人々の賑わいを取り戻すため、「みなとまちづくり」をテーマに港湾空間を賑わいの場として利活用する取組が進められた。

#### キ 第7期北海道総合開発計画

第7期北海道総合開発計画（平成20～29年度）は、東アジア地域の急速な経済成長、地球環境問題の深刻化とエネルギー資源の逼迫に対して、北海道の資源・特性を活かして我が国が直面する課題の解決に貢献していくとともに、地域の活力ある発展を図るための三つの戦略的目標を掲げ、それらの戦略的目標を達成するための五つの計画の主要施策に取り組むことを示している。

港湾においては、東アジア経済の発展とともに北海道から東アジアへの輸出急増に対する海上物流ネットワークの強化、また、農業・水産業を始めとする北海道産業の競争力強化を図り、地域経済の活性化に向けた低廉かつ安定的な輸送網を確保するための整備が必要である。

北海道の国際競争力を強化するため、苫小牧港では平成20年8月に西港区から東港区弁天地区に国際コンテナ機能を移転し、さらに、機能強化を図るため、耐震強化岸壁として整備した。また、バルク船により輸入される飼料原料、木材チップ等の物流効率化による産業競争力の強化を図るため、釧路港、十勝港、石狩湾新港等で国際物流ターミナルの整備に着手した。

フェリー航路においては、景気悪化や燃料高騰、高速道路料金値下げ等の影響により、船社、フェリー事業者等の経営が悪化し、室蘭・青森航路の全面撤退、函館・青森航路の高速船撤退等、既存フェリー航路が減便・廃止となる事例が発生した。

一方、観光が北海道の基幹産業と位置付けられる中、道内各港湾への大型クルーズ船の寄港が60隻を超えるなど、北海道の港湾を発着地とした観光が好調である。このため、大型旅客船に対応したターミナルとして、釧路港で9m岸壁に着手した。また、平成20年度に稚内港でサハリン州コルサコフと結ぶ定期フェリーの拠点としての国際旅客ターミナルを、平成21年度に網走港で流水観光砕氷船の発着ターミナルを供用開始した。

北海道は国内の他の地域と比較しても地震の発生件数が多いことから、大規模災害時における緊急物資等の輸送を確保するため、苫小牧港、釧路港、石狩湾新港において、また、離島における住民生活の安定・安全を確保するため、羽幌港、杓形港、香深港において耐震強化岸壁を整備した。

地域の特色を活かしたにぎわいの創出や観光の拠点づくりなど、地域の魅力づくりに貢献できるみなとづくりが求められている中、北海道みなとオアシスとして稚内港、網走港、江差港、苫小牧港、香深港、室蘭港、函館港、紋別港、鴛泊港、杓形港、釧路港、留萌港の12か所が登録された。

#### ク 第8期北海道総合開発計画

第8期北海道総合開発計画（平成28～令和7年度）は、人口減少・高齢化の急速な進展等の中、北海道の資源・特性を活かし、「世界の北海道」をキャッチフレーズに、地域の発展と我が国の課題解決に貢献するため、2050年を見据えた「世界水準の価値創造空間」の形成に向けて、①人が輝く地域社会、②世界に目を向けた産業、③強靱で持続可能な国土の三つの目標を掲げて取り組むことを設定している。

港湾においては、地域の基幹産業の競争力強化、海上輸送網の拠点となる港湾の機能強化、防災

・減災、国土強靱化、北海道の「食」の海外展開支援、世界水準の観光地の形成といった目標を達成するための港湾整備が必要となる。

この計画期間においては、北海道産の農水産物の移出等が行われている苫小牧港において複合一貫輸送ターミナルの改良を行ったほか、函館港では耐震強化岸壁（フェリー岸壁）の供用開始（平成 28 年度）及び幹線臨港道路の全線開通（平成 28 年度）、釧路港においては穀物の安定的かつ安価な輸入を実現するための国際物流ターミナルを供用開始（平成 30 年度）したほか、令和元年度から苫小牧港、令和 3 年度から石狩湾新港において国際物流ターミナルの整備に着手している。

また、平成 29 年 5 月に道内の 6 港湾管理者が策定し国土交通省港湾局長に認定された農水産物輸出促進計画に基づき、農水産物の商品価値向上や輸出環境改善に資する港湾等の整備を苫小牧港、石狩湾新港、紋別港、根室港、枝幸港、増毛港にて実施している。

加えて、北海道産品の小口貨物輸出に関わる生産者、物流事業者、商社等が情報を共有するプラットフォームを構築・強化している。

函館港、小樽港、稚内港などでは、更なる増加を続けるクルーズ需要への対応として、既存ストックを活用した大型クルーズ船の受入環境の整備を進めている。

港湾は北海道内外の災害時に輸送拠点として重要な役割を担うことから、防災・減災、国土強靱化のための整備（3 か年緊急対策、5 か年加速化対策）としての高潮・高波・暴風への対策、港湾 BCP の策定なども推進している。

このほか、物流の結節点・産業拠点となる港湾においては、水素、アンモニア等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を図る取組を進める中、石狩湾新港港湾区域内や一般海域（港湾区域外）で進行中の再生可能エネルギーとなる洋上風力の導入促進に向けた支援を行っていく。

### (3) 港湾整備に関する計画

#### ア 第 1 次～3 次港湾整備五箇年計画

この計画期間（第 1 次：昭和 36～40 年度、第 2 次：40～44 年度、第 3 次：43～47 年度）においては、我が国の経済が著しく成長したことに伴い北海道の港湾取扱貨物量も急増し、横浜港及び神戸港などの主要港湾では慢性的滞船現象が生じるなど、港湾施設の整備が追いつかない状態であった。したがって、第 1 次、第 2 次及び第 3 次港湾整備 5 か年計画では、経済計画に歩調を合わせて計画期間途上に新たな計画を策定しなければならない状態であった。

一方、流通の合理化を目指して、昭和 42 年に北米船が苫小牧港に初めて入港するなど、主要港湾との定期貨物輸送が開始され、また、国内輸送の分野では、フェリー航路の開設が進み、海陸一貫輸送が本格化してきた。さらに、輸送コストの節減を図るため、船舶の大型化、専用船化が著しい進展を示した。整備目標としては、①外国貿易港湾の整備、②内国貿易港湾の整備、③産業港湾の整備等がある。

#### イ 第 4 次港湾整備五箇年計画

この計画期間（第 4 次：昭和 46～50 年度、第 5 次：51～55 年度）においては、第 1 次及び第 2



次石油危機に見舞われ、これまで著しく伸びてきた北海道の港湾取扱貨物量も伸び悩み、50年には戦後初めて対前年取扱貨物量を下回ったものの、52年の取扱貨物量は45年の2倍弱に増加するなど着実な前進が見られた。

一方、輸送革新が一層進展し、フェリー等の航路の開設が本格化した。また、公害、環境保全及び資源の有限性に対する国民意識が高まる中で、国民生活の向上等により海洋レクリエーションの需要も増加した。整備目標としては、①外国貿易港湾の整備、②国内流通港湾の整備、③地域開発基盤港湾の整備、④産業関連港湾の整備、⑤航路等の整備、⑥公害防止事業の推進等がある。

#### ウ 第6～7次港湾整備五箇年計画

この計画期間（第6次：昭和56～60年度、第7次：61～平成2年度）においては、高度成長期に多かった原油、鉱石等の工業用原材料の輸入が停滞し、代わって製品の輸出入が増大した。また、国際及び国内を問わず、小ロット化、多頻度化する物流に対して、低廉かつ安定した輸送サービスを提供するための複合一貫輸送の進展と、物流を支える情報ネットワークを構築する動きが活発化した。また、木材、穀物、海外炭の運搬船については大型化の傾向にあった。

一方、都市や地域空間の一部を構成する港湾においても、働きがい、生きがいのある場として活性化が求められるようになり、また、農水産業等の地域産業おこしが活発化し、これに対応する港湾整備の要請も高まった。整備目標としては、①国際及び国内の物流の合理化をめざした港湾の整備、②定住構想の推進及び臨海部の再編をめざした港湾の整備、③経済の安定的な発展のための基盤形成をめざした港湾の整備、④船舶航行等の安全確保及び地域防災の推進をめざした港湾及び航路の整備、⑤港湾及び海洋の快適な環境の実現をめざした事業の推進等である。

#### エ 第8次港湾整備五箇年計画

この計画期間（第8次：平成3～7年度）においては、国民の所得水準の向上、余暇時間の拡大等に伴って、そのニーズは量から質へと移り、快適で潤いのある環境形成が求められてきた。この計画は、総合的な港湾空間の創造と質の向上、国土の均衡ある発展への貢献を基本方針として、長期的視点に立って計画的に港湾整備を進めるために策定された。整備目標としては、①効率的な物流体系の形成をめざした港湾の整備、②快適な旅客交通体系の形成をめざした港湾の整備、③豊かで潤いに満ちた生活のための港湾の整備、④資源の安定供給、地域の産業振興のための港湾の整備、⑤海上交通の安定性の向上をめざした港湾、航路の整備、⑥新たな利用可能空間を創出するための港湾の整備等である。

#### オ 第9次港湾整備七箇年計画

この計画期間（第9次：平成8～14年度）においては、当初、8年を初年度とする5か年計画としてスタートしたが、財政構造改革の推進に関する特別措置法に基づき9年12月に港湾整備緊急措置法が改正され、港湾整備五箇年計画から七箇年計画となった。この計画は、国際競争力を有する物流ネットワークの形成、信頼性の高い空間の創造、活力に満ちた地域づくりの推進を基本方針として策定された。我が国の経済構造改革を進めるとともに、事業の効率性を高める観点から、特に物流関連については重点化を図ることとされた。整備目標としては、①国際競争力を有する物流

ネットワークの形成、②信頼性の高い空間の創造、③活力に満ちた地域づくりの推進である。

#### カ 第1次社会資本整備重点計画

この計画期間（平成15～19年度）においては、国際競争力の強化、少子・高齢化社会への対応、環境問題への対応、安心して暮らしやすい社会の実現、美しい国づくり等の観点から残された政策課題への重点的な取組が求められてきた。この計画は、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、社会資本整備重点計画法に基づき、これまでの9本の事業分野別計画を一本化したものである。計画内容をこれまでの作る側の「事業費」から国民から見た「達成される成果」に転換した。この「達成される成果」の実現に向け、港湾整備事業としては、「活力」、「環境」、「安全」、「暮らし」をキーワードとして、①国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上輸送サービスの確保や産業空間の形成、②循環型社会の構築などの環境問題への対応、③安全で安心な地域づくり、④みなとまちづくりの推進に取り組むこととしている。

#### キ 第2次社会資本整備重点計画

この計画期間（平成20～24年度）においては、国際競争力の強化及び地域の活力の向上が喫緊の課題であることから、前計画からの改善ポイントとして、「活力」を冒頭に位置付けるとともに、維持管理や更新の推進、ソフト対策の推進といった、社会資本整備の各分野にわたって横断的に取り組むべき課題に重点的に対応するため、「ストック型社会への対応」観点を新たに設けている。港湾整備事業としても、「活力」、「安全」、「暮らし・環境」、「ストック型社会への対応」の四つの観点から、①我が国産業の国際競争力の強化、②地域の活性化、③大規模災害への対応力強化、④地球環境問題と少子高齢化への対応、⑤戦略的な維持管理の推進に取り組むこととしている。

#### ク 第3次社会資本整備重点計画

この計画期間（平成24～28年度）においては、厳しい財政状況等、様々な課題に対応するため、中長期的な社会資本整備のあるべき姿を提示した上で、「選択と集中」の基準を踏まえた四つの重点目標（「大規模又は広域的な災害リスクの低減」、「我が国産業・経済の国際競争力の強化」、「持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現」、「社会資本の適確な維持管理・更新」）を設定し、真に必要な社会資本整備を着実に進めることとしている。

#### ケ 第4次社会資本整備重点計画

この計画期間（平成27～令和2年度）においては、「加速するインフラ老朽化」、「切迫する巨大地震や激甚化する気象災害」、「人口減少に伴う地方の疲弊」、「激化する国際競争」という四つの構造的課題に対応するため、社会資本のストック効果の最大化を図ることを基本理念とし、「既存施設の有効活用（賢く使う）」や「集約・再編」を進めながら、ストック効果の高い事業に「選択と集中」を徹底することとしている。また、社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成を位置付け、計画的な社会資本整備の実施及び担い手の確保育成の観点から、安定的・持続的な公共投資の見通しの確保が重要であるとしている。さらに、中長期的な見通しを持った社会資本整備を進めていくため、四つの重点目標（「社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う」、「災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する」、「人口減少・高齢化等に

対応した持続可能な地域社会を形成する」、「民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する」と13の政策パッケージを設定するとともに、代表的な指標についてはKPI（Key Performance Indicator）として位置付けている。

表 2-3-1 第1次～9次港湾整備五（七）箇年計画・社会資本整備重点計画

（港湾整備事業費の上段は全国、下段は北海道） 単位：百万円

北海道総合開発計画			港湾整備五（七）箇年計画・社会資本整備重点計画				
第1期	区分	期間 (年度)	区分	港湾整備事業費			達成率 (%)
				上段：計画期間 下段：実施期間 (年度)	(当初) 計画額	実績額	
第1期	第1次5か年計画	S27～31	第1次	S36～40	208,000	177,795	85.5%
	第2次5か年計画	S33～37		S36～39	22,527	17,932	79.6%
第2期		S38～45	第2次	S40～44	430,000	227,853	53.0%
				S40～42	38,000	21,609	56.9%
第3期		S46～52	第3次	S43～47	685,000	343,258	50.1%
				S43～45	62,300	33,295	53.4%
第4期		S53～62	第4次	S46～50	1,385,000	1,179,101	85.1%
				S46～50	124,000	114,730	92.5%
第5期		S63～H9	第5次	S51～55	2,050,000	1,851,299	90.3%
				S51～55	197,700	236,582	119.7%
第6期		H10～19	第6次	S56～60	2,790,000	2,253,459	80.8%
				S56～60	334,800	301,258	90.0%
第7期		H20～29	第7次	S61～H2	2,550,000	2,768,631	108.6%
				S61～H2	388,800	358,188	92.1%
第8期		H28～R7	第8次	H3～7	3,590,000	3,868,086	107.7%
				H3～7	425,900	417,512	98.0%
第9次			第9次	H8～14	4,310,000	5,190,861	120.4%
				H8～14	443,100	562,590	127.0%
第1次社会資本整備重点計画			第1次社会資本整備重点計画	H15～19	—	—	—
				H15～19	—	—	—
第2次社会資本整備重点計画			第2次社会資本整備重点計画	H20～24	—	—	—
				H20～24	—	—	—
第3次社会資本整備重点計画			第3次社会資本整備重点計画	H24～28	—	—	—
				H24～27	—	—	—
第4次社会資本整備重点計画			第4次社会資本整備重点計画	H27～R2	—	—	—
				H27～R2	—	—	—

注1 (当初)計画額には調整項目を含まず。

注2 港湾整備事業費における実績額の中には事業調整費、調査調整費、特別失業対策事業費及び予備費を含まず。

注3 第9次港湾整備計画の計画期間は7か年。

注4 平成15年度から、港湾整備五（七）箇年計画から社会資本整備重点計画に変更。

注5 社会資本整備重点計画では、整備目標を「事業費」から「達成される成果」に転換しているため「—」で整理した。

## 2 港湾事業の概要

### (1) 概要

#### ア 北海道の港湾と整備の特徴

北海道には、港湾法に基づく港湾（56 条港湾を除く。）として、外国貿易の増進上特に重要で国の利害に重大な関係を有する「国際拠点港湾」が 2 港、国の利害に重大な関係を有する「重要港湾」が 10 港、その他の「地方港湾」が 23 港、合計 35 港（全国 932 港）が配置されている。なお、利尻島に位置する鬼脇港は平成 19 年 10 月に鴛泊港と合併し、鴛泊港鬼脇港区となった。

これらの港湾は、物流の基地としてはもちろん、工業等の生産基地、漁業等の水産基地、離島との連絡港などとして、地域振興及び地域住民の生活向上に大きく貢献してきた。

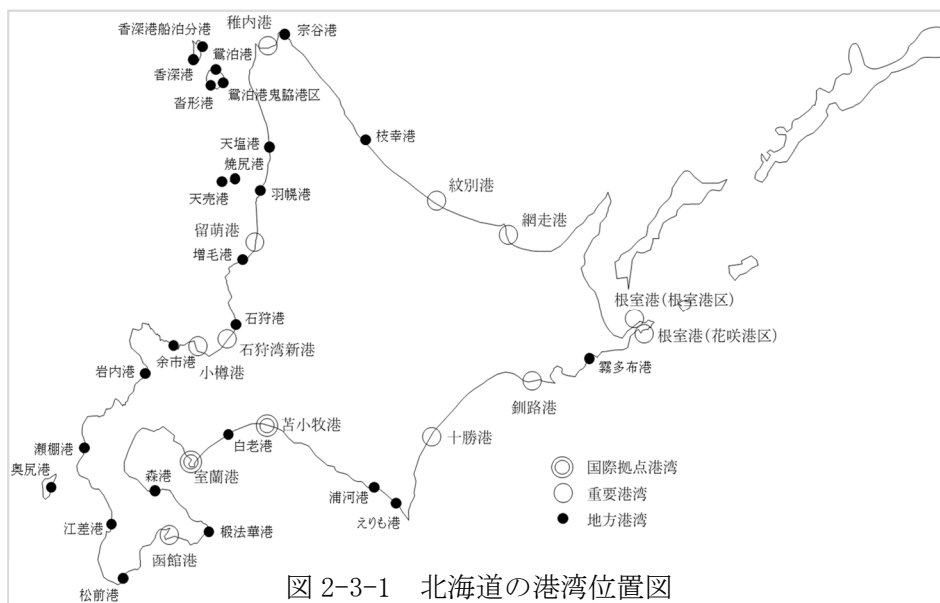
また、頻発する大規模地震に対応するため、15 港湾で耐震強化岸壁の整備を完了している。

北海道における港湾整備の特徴は、海岸線が単調で長く、外海に面している港湾が多いことから、係留施設整備のためには外かく施設をかなり先行整備する必要があることである。また、国の負担率等に特例が認められており、国の負担あるいは補助率が通常よりも高率であることや、地方港湾においても国直轄事業を可能としていること等が挙げられる。

さらに、これらの港湾管理者は本州等の多くの港湾が都府県管理であるのに対し、北海道においては地元市町の管理となっている。なお、苫小牧港と石狩湾新港については地元市と北海道の一部事務組合により管理がなされている。

なお、補助金交付事務については、昭和 35 年に北海道知事が運輸省港湾局より委任を受けていたところであるが、平成 13 年 1 月の省庁再編に伴い、港湾空港部に新設された港湾行政課が、同年 4 月から所掌している。

また、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部改正により、一定規模以上の保管施設の設置者・係留施設の管理者に対し、基準に沿った有害液体汚染防止緊急措置手引書の作成と備置きを指導することが、平成 19 年 4 月から港湾空港部の所掌事務に新たに加わることとなった。



## イ 港湾取扱貨物量の現況

北海道の港湾取扱貨物量は、令和元年で2億184万t、うち、外貿貨物は3,696万t（全体量の18%）、内貿貨物は1億6,488万t（同82%）となっている。また、主要品目別取扱量は、フェリー9,734万t、石油類2,134万t、その他金属機械工業品1,177万t、石炭872万t、その他鉱産品797万t、軽工業品751万tである。

特にフェリーは、昭和39年に大間（青森県）～函館に海峡フェリー航路が開設され、45年には小樽～舞鶴間に長距離フェリーが就航し、以後急激な進展を示し、現在、北海道～本州各地及び北海道～離島間の海上輸送の大動脈となり、取扱貨物量は全体の48%を占めている。

また、外貿コンテナ貨物量の取扱いが顕著になっており、2,542千t（平成21年）から3,437千t（令和元年）と1.35倍に増大している。

港湾別取扱量は、令和元年で見ると、苫小牧港が1億729万tで全道の第1位を占め、次いで、函館港3,242万t、室蘭港1,626万t、釧路港1,507万t、小樽港1,295万tとなっており、この5港で全道の約91%を占めている。

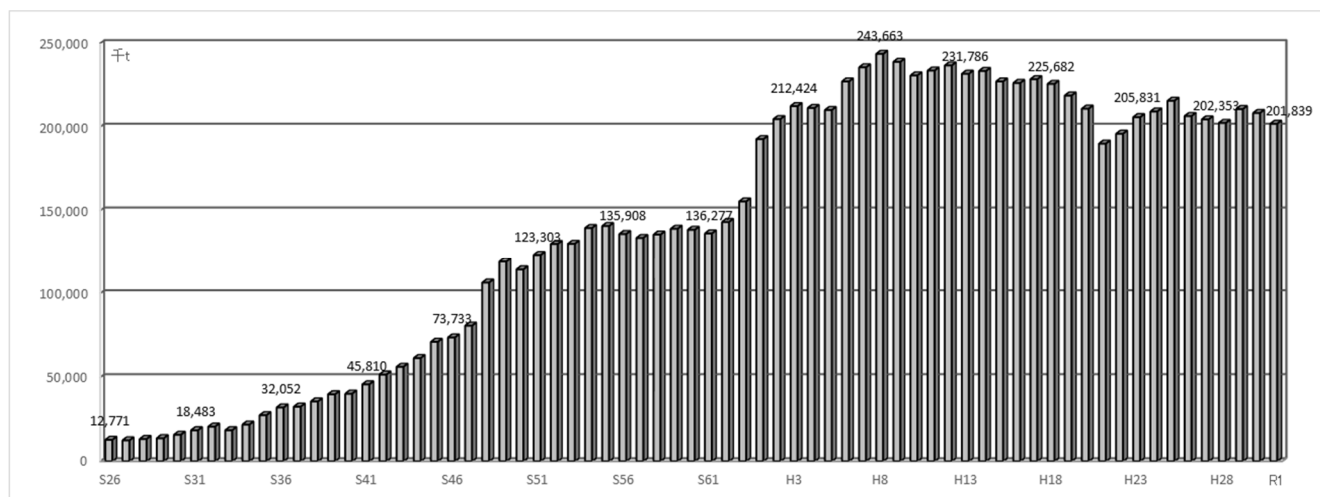


図 2-3-2 北海道の港湾取扱貨物量の推移図

## ウ 北海道港湾における中長期施策

北海道においては、全国水準よりも早い人口減少や、気候変動等に対し、生産性が高く強靱な港湾整備が求められている。一方で、年々増加する観光需要や、IoTやAIといった情報通信技術の港湾への活用にも期待が高まっている。また、第8期北海道総合開発計画では、北海道の強みである「食」と「観光」を戦略的産業として「世界の北海道」を目指しているほか、北極海航路の中継地や豊富な再生可能エネルギーの拠点としての役割など、新しい可能性も広がりつつある。

国土交通省港湾局では、大きく変化する我が国の港湾を取り巻く情勢を踏まえ、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を取りまとめた「PORT2030」を平成30年7月に策定している。北海道港湾においても、将来の北海道港湾に対する要請を踏まえた中長期施策を策定するため、2030年に向けて北海道港湾が果たすべき役割を「PORT2030」で示された八つの柱と関連づけて令和3年3月に整理した。

表 2-3-2 「PORT2030」と 2030 年に向けて北海道港湾が果たすべき役割

8つの柱	主な内容
グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東南アジア等へシャトル航路を戦略的重要航路とし、主要港から直航サービスを強化する。</li> <li>・国際コンテナ戦略港湾の更なる機能強化、国内外からの集貨を促進する。</li> <li>・国際フェリー・RORO航路など多様な速度帯での重層的サービスを提供する。</li> </ul>
持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動離着岸、自動決済、GPSによるシャーシ管理システムを実装した「次世代高規格ユニットロードターミナル」を形成する。</li> <li>・内航海運の生産性向上を進めるため、国・地域・運航事業者による連携体制の構築を図る。</li> <li>・産地と連携した農林水産品の輸出・移出促進のための港湾強化を図る。</li> </ul>
列島のクルーズアイランド化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フライ&amp;クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行客の満足度向上のための施策を展開する。</li> </ul>
ブランド価値を生む空間形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マリーナ開発や臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化を図る。</li> <li>・観光資源の発掘・磨き上げ、訪日外国人旅行客の満足度向上、地域への経済効果の最大化を図る。</li> </ul>
新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラの改良・強靱化、共同輸送の促進、大型船受入拠点の最適配置を行う。</li> <li>・新エネルギーの供給、海洋資源の開発・利用のための活動・支援拠点を形成する。</li> </ul>
港湾・物流活動のグリーン化～CO <sub>2</sub> 排出源・吸収源対策～	<ul style="list-style-type: none"> <li>・洋上風力発電、輸送機械の低炭素化やブルーカーボン活用等による「カーボンフリーポート」の実現を目指す。</li> <li>・シンガポールとの連携によるLNG供給の国際ネットワークの構築、その推進のためのLNGバンカリング拠点を形成する。</li> </ul>
情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」を形成、ICTの革新に合わせ進化させる。</li> <li>・港湾の手續、物流情報を完全電子化、手續の省力化、データの利活用を通じた効率化。</li> <li>・センシング技術やドローン等のIoTを活用した迅速な被災状況の把握、早期復旧を目指す。</li> <li>・被害を解析・予測により緊急物資・救援部隊の輸送円滑化や物流機能の維持に寄与する。</li> </ul>
港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CIMやAR（拡張現実）の導入等による港湾分野のi-Constructionの推進、点検業務の効率化・迅速化、港湾建設における安全性向上を推進する。</li> </ul>

## エ 港湾の保安対策

平成 13 年 9 月に発生した米国同時多発テロを契機として、国際海事機関（IMO）において海事分野のテロ対策の強化について検討が重ねられ、平成 14 年 12 月、「海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS 条約）」の改正が採択されて、国際海上輸送システムの信頼性と安全性向上のため、条約加盟国が協調して、港湾施設における保安対策を講じることとなった。

この改正を受けて我が国では、平成 16 年 4 月に「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（通称：国際船舶・港湾保安法）」が制定された。

この法律の制定に伴い国際港湾施設の管理者（民間を含む。）は、対象施設ごとの埠頭における保安計画を定めた埠頭保安規程及び停泊地等における保安計画を定めた水域保安規程の作成、保安管理者の選任、フェンス・照明等の保安設備の設置を実施して国の承認を得るとともに、国際港湾施設への出入管理及び監視等、国際港湾施設の保安を確保するために必要な自己警備の措置を講じており、北海道においては重要港湾以上の全 12 港において、79 の埠頭保安規程と、12 の水域保安規程が承認されている。

北海道開発局は国土交通大臣から権限の委任を受け、対象施設の評価を実施し、その評価を基に策定された保安規程の審査及び承認を行うほか、必要に応じ、保安規程の承認を得た管理者に対し立入検査を実施している。

## (2) 国際拠点港湾の整備

### ア 室蘭港

室蘭港は、三方が丘陵に囲まれた天然の良港であり、明治 5 年、北海道開拓使により海関所が設けられ、森港との定期航路を開始し、港の第 1 歩を踏み出した。明治 25 年、室蘭～岩見沢間に鉄道が敷設されると、石炭積出港として発展するとともに、明治 40 年代初期に輸西製鉄所（現日本製鐵北日本製鉄所）及び日本製鋼所が立地し、工業港として発展してきた。

室蘭港は工業港のほか流通港湾としても機能しており、平成 8 年の港湾取扱貨物量は 5,385 万 t と過去最高となっているが、フェリー航路の撤退や製油所の廃止が大きく影響し、令和元年は 1,626 万 t に減少した。主に鉄鉱石、石炭、石灰石、鋼材等を取り扱っている。

室蘭港の本格的な港湾建設は大正 7 年に始まり、昭和 2 年に南、北防波堤を概成して港の形が整ったが、内港施設の整備は民間企業により実施された。戦後も、北海道総合開発の拠点港として発展し、26 年度、初の公共ふ頭である中央ふ頭が完成した。第 1 期北海道総合開発計画（27～37 年度）の期間においては、33 年度に内貿バラ荷ふ頭の西 1 号ふ頭が完成した。第 2 期北海道総合開発計画（38～45 年度）の期間においては、38 年度に西 2 号ふ頭が完成し、増大する貨物量に対処するため外港区の整備が計画され、39 年度には北外防波堤に着手した。

昭和 40 年 4 月には、道内初の特定重要港湾（現在の国際拠点港湾）に昇格し、41 年度、西 3 号ふ頭が完成して内港区の整備をほぼ終了し、44 年度には外貿貨物を対象とした崎守ふ頭に着手した。また、鉄鉱石運搬船等の超大型船に対処するため、特定港湾施設工事として 45～46 年度に本航路及び陣屋航路（-16.5m）の浚渫を実施した。

第3期北海道総合開発計画（昭和46～52年度）の期間においては、47年度に北外防波堤及び日本石油の-16.5mシーバースが完成した。第4期北海道総合開発計画（昭和53～62年度）の期間においては、崎守、祝津地区に時代の要請に対応した流通拠点港湾を目指したふ頭が整備された。崎守ふ頭は46年度に供用開始されて以来、59年度までに-10.0m岸壁3バース、-12.0m岸壁2バース等の計7バースが完成し、背後の崎守臨海工業用地には木材及び鉄鋼関連企業が操業している。61年には東南アジア諸港を結ぶコンテナ定期航路が開設された。祝津、<sup>えとも</sup>絵鞆地区工業用地では、56年度に-10.0m岸壁2バースが完成し、海外炭輸入中継基地として使用されている。

第5期北海道総合開発計画（昭和63～平成9年度）の期間においては、国際競争力を有する物流ネットワークを形成するため、平成3年度に崎守地区において-14.0m岸壁に着手し、8年度に完成した。また、4年度には祝津地区で公共マリーナが開設され、海洋性レクリエーションの基地として大いに利用されている。また、平成10年度には、室蘭の湾口に「白鳥大橋」のI期工事が完成し、物流港湾としての機能を発揮しているところである。

第6期北海道総合開発計画（平成10～19年度）の期間においては、災害に強い地域社会を形成し、大規模災害時の緊急物資輸送等に対応するため、15年に入江地区において耐震強化岸壁の改良に着手し、平成19年度に完成した。また、築地地区2号ふ頭の既存施設の延命化を図る改良及び、効率的で安全な物流ネットワーク形成するため崎守地区の臨港道路改良を進めた。

第7期北海道総合開発計画（平成20～29年度）及び第8期北海道総合開発計画（平成28～令和7年度）の期間においては、安全で継続的な港湾利用のため、引き続き既存施設の老朽化対策を進めているところである。

また、平成30年に宮古－室蘭航路のフェリーが就航しており、令和2年からは航路を八戸－室蘭に変更しての運航となっている。

## イ 苫小牧港

苫小牧港は、北海道の太平洋南西岸に位置し、港湾区域約1万4,300ha、海岸線約24kmの広大な水面を有し、西には本道の物流拠点港として重要な役割を担う西港区、東には苫小牧東部開発新計画に対応して大規模工業港から流通港湾への転換を進めている東港区があり、いずれも内陸掘込式人造港である。

令和元年の港勢は、港湾取扱貨物量1億729万tで、内貿全国1位（フェリーを含む。）の取扱いとなっている。主に内貿はフェリー、RORO船による定期航路、外貿は原油、石炭、チップ等の原材料のほか、北海道内の外貿コンテナの約7割を取り扱っている。

### (ア) 西港区

本港建設の口火は、大正13年のいわゆる“勇払築港論”に始まるが、太平洋戦争の激化により工業港建設構想は中断し、戦後の混乱期を脱した昭和26年、第1期北海道総合開発計画第1次5か年計画（昭和27～31年度）の重要施策の一つとして、本港の建設が採択された。翌27年、我が国初の掘込式工業港計画が立案され、以後この計画を基本に、重点的、継続的に工事が進められ、38年4月、重要港湾の指定を受けるとともに、商港区東ふ頭石炭岸壁の完成を待つて第1船



が入港し、供用開始された。

引き続き、商港区における公共ふ頭の整備が推進され、逐次、取扱貨物量が増大し、道央における流通拠点港としての位置を不動とするとともに、工業港区の航路掘込、工業用地の造成等により、アルミニウム、石油精製、電力を主軸としたコンビナートの形成が図られた。

本港区における公共岸壁は、昭和 48 年度までに、東、西、南、北の各ふ頭の 17 バースがほぼ完成したほか、工業港区では中央南ふ頭 3 バース、中央北ふ頭 4 バース、勇払ふ頭 3 バースが、それぞれ 51 年度までに概成した。このほか、民間工事として 44 年に日本軽金属がボーキサイトの荷役施設として-14m の専用岸壁を建設し、44~48 年には出光興産が苫小牧東方沖合 3 km、水深 -25m の位置に 25 万 t 級タンカーを対象とした外洋シーバースを建設している。

苫小牧港は、昭和 56 年 5 月に特定重要港湾（現在の国際拠点港湾）に昇格し、57 年には掘込水路延長約 10km の掘削により港形をほぼ概成することになった。平成 4 年からは、本港地区の旧石炭岸壁の 2 バースを改良して-14m 岸壁 1 バースを整備し、国際コンテナターミナルとして平成 9 年度に供用を開始した（H20. 8 東港区に移転）。また、市民からは親しみやすく利用しやすい港湾空間の創出が求められるなど、西港区には更に多様な機能が期待されている。今後、苫小牧港は北海道の物流拠点として更に重要な位置を占めるだけでなく、市民に親しまれ潤いのある港湾としての新たな発展が期待されている。

平成 23 年度からは、老朽化した西ふ頭・南ふ頭を一部耐震化した内貿複合一貫ターミナルとするための再整備を進め、令和 2 年度に完成した。

平成 29 年には農水産物輸出促進計画の認定に伴い、汐見地区の屋根付き岸壁の整備、令和元年度には、真古舞地区において国際物流ターミナルの整備に着手した。

また、昭和 18 年から操業を続けてきた日本製紙(株)勇払事業所が令和 2 年 1 月をもって洋紙生産を停止し、バイオマス専焼事業への転換を進めている。

#### (イ) 東港区

苫小牧東部大規模工業基地開発計画は、第 3 期北海道総合開発計画（昭和 46~52 年度）における、北海道の総合開発を先導する最重点のプロジェクトとして、46 年 8 月、北海道開発庁によって策定された。

これによると、総面積 1 万 2,650ha に、鉄鋼、石油精製、石油化学、自動車等基幹工業及び関連工業の導入を図り、本道の長期的かつ飛躍的発展の起動力となすものであった。なお、計画の導入に当たっては、環境保全を勘案しながら、経済動向に即応して段階的に開発を進めることとしており、これまで、第 1 段階計画（53 年目途）、第 2 段階計画（58 年目途）、第 3 段階計画（平成 10 年前後目途）に基づき関連基盤の整備が進められ、平成 7 年には苫小牧東部開発新計画（平成 30 年代目途）を策定し、北海道の長期的、飛躍的発展の原動力とするための開発に係る各般の施策を総合的、計画的に展開しているところである。

苫東基地の主な企業立地状況は、北電苫東厚真発電所 1 号機（出力 35 万 kW）が昭和 55 年に、同 2 号機（出力 60 万 kW）が 60 年に、同 3 号機（出力 8.5 万 kW）が平成 10 年（その後、平成 17

年に停機)に、同4号機(出力70万kW)が14年にそれぞれ運転を開始した。また、民間石油備蓄については、貯油能力350万kL(原油タンク31基)を58年に完成、国家備蓄については、貯油能力640万kL(同57基)を平成2年に完成している。また、いすゞ自動車㈱(現いすゞエンジン製造北海道㈱)は、59年から本格的操業を開始した。さらに、海外炭を取り扱う苫東コールセンターは、60年に操業を開始した。平成に入ってから、15年に廃プラスチックを燃料に発電するサニックスエナジー、19年には車両部品となるアルミの鋳造・加工を行うアイシン精機(トヨタ関連)が操業を開始している。平成30年には道内に16店舗を展開するコメリ北海道流通センター、令和2年には道内最大級の温度管理型冷凍冷蔵庫である北海道クールロジスティクスプレイスが完成した。

本工業基地の中心的役割を担う東港区整備については、昭和46年度に実施設計調査、47年度以降はケーソンヤードの建設を進め、51年8月、作業船の船だまり工事及び東防波堤の建設に着手した。船だまりは53年度に完成し、東防波堤についても、4,750mが61年度をもって完成した。なお、最盛期には全国でも例のない年間1.6kmのスピードで防波堤が建設された。また、係留施設については、中央水路公共岸壁2バース(水深-10m)が62年度に、東水路公共岸壁1バース(水深-12m)が平成3年度に完成している。13年には、中央水路地区多目的国際ターミナルとして-14m岸壁に着手を行い、19年に一部供用を開始した。現在は、平成20年8月に西港区入船ふ頭国際コンテナの東港への全面移転を受け、-12m岸壁と合わせ、国際コンテナターミナルとして機能強化を進め、平成24年9月には2連続バース、ガントリークレーン3基体制による利用が開始されている。

東港区は昭和55年10月の火力発電所向けの石炭運搬船の初入港により供用が開始され、引き続き57年には原油タンカー用ドルフィンが完成し、民間石油備蓄への原油タンカー第1船(9万t)が入港、続いて60年にはバラ荷ふ頭が完成し石炭専用船(8万t)が入港するなど、利用が定着し、平成8年の港勢は、入港船舶数199隻、港湾取扱貨物量350万tであったが、令和元年の港勢では、周文ふ頭のフェリー就航、国際コンテナの移転により、港湾取扱貨物量2,296万tと大幅に増加している。

苫小牧東部地域の開発計画は、その後の社会情勢の変化を踏まえて新たな苫小牧東部開発の在り方が検討され、平成7年8月に北海道開発審議会において「苫小牧東部開発新計画」が策定され、重厚長大型産業を中心とした工業開発から「産・学・住・遊」機能を備えたいわゆる「複合開発」へと基本目標が変更されることになった。これに伴い、東港区は工業開発に対応した大規模工業港から西港区と一体となった流通港湾、としての機能の拡充・強化を図り、多様な機能が集積する質の高い港湾を目指すこととなった。

### (3) 重要港湾の整備

#### ア 函館港

函館港は、北海道の南西部に位置する天然の良港である。寛政11年(1799年)に、江戸幕府が蝦夷地警備のために整備を進め、安政元年(1854年)には、神奈川条約により下田とともに薪水食

料の補給港として開港となり、さらに安政6年（1859年）には我が国最初の貿易港に指定された。

その後、昭和26年には重要港湾に指定され、戦後衰退した港勢は、27年、北洋漁業の再開から隆盛に向かい、臨海部では函館ドック、日本セメント、アジア石油等の基幹産業の立地や設備増強が行われ、木材関連、製粉、化学肥料、水産加工業等の進出と函館～青森間のフェリー就航等により、港湾取扱貨物量は、40年の300万tから、50年には2,600万tと急増し、平成元年には3,000万tを超え、令和元年では3,242万tとほぼ横這いの取扱いとなっている。主にセメントの輸移出、石油製品、砂・砂利、フェリー貨物を取り扱っている。

本港は、蘭人モルトル、英人メーク、広井勇等の調査を経て、明治29年から本格的修築工事が始まった。第1期拓殖計画（明治43～昭和元年度）では、大正7年までに西防波堤、第2、第3の防砂堤が建設された。大正14年には、若松町青函連絡ふ頭が完成し、鉄道輸送が本格化した。第2期拓殖計画（昭和2～21年度）では、西防波堤の増設並びに北防波堤及び中央ふ頭基部の建設を開始した。また、函館市は、西浜、海岸両町地先に船入澗と係船岸を建設し、鉄道省は有川ふ頭を建設した。

第1期北海道総合開発計画（昭和27～37年度）の期間においては、中央ふ頭-8.0m及び-9.0m岸壁各2バースを完成し、さらに北ふ頭の建設に着手した。第2期北海道総合開発計画（昭和38～45年度）の期間においては、44年度に北ふ頭-7.5m岸壁1バース、-5.5m岸壁4バースが完成した。また、北、西防波堤の建設と両防波堤の改良を実施し、さらに、45年度には中央ふ頭-9.0m及び-5.5m岸壁各1バースの建設に着手し、翌年完成した。

第3期北海道総合開発計画（昭和46～52年度）の期間においては、万代ふ頭-10.0m岸壁1バース、-7.5m及び-5.5m岸壁各2バースを建設し、49年度に供用を開始した。また、48年度から漁業ふ頭豊川-5.0m岸壁の建設に着手し、50年度に供用を開始した。第4期北海道総合開発計画（昭和53～62年度）の期間においては、豊川ふ頭の整備を促進し、56年度に-5.0m岸壁を完成した。また54年度から海岸町に漁船、作業船だまりの建設に着手し、55年度に完成した。さらに、静穏度の改善のため、北防波堤の改良を継続するとともに、西ふ頭では、漁業施設の充実を図るため、既存岸壁を59年度から改良し、61年度に完成した。一方、泊地整備を推進するため、55年度には浚渫土砂の処分場が大町地区に整備された。平成元年度に完成したその土地は緑の島と名付けられ、臨海緑地として整備が進められ、現在、一部が休息の場として活用されている。今後の整備に向け、周辺の景観と調和の取れた市民や観光客に親しまれる緑地の検討を進めているところである。

第5期北海道総合開発計画（昭和63～平成9年度）の期間においては、港湾貨物流動の円滑化のため58年度に着手された幹線臨港道路のともえ大橋が平成8年度に完成したほか、港町地区では、5万t級貨物対応の-14.0m岸壁の建設が5年度に着手され、13年に完成、隣接する-12.0m岸壁が10年度に着手され14年度に完成し、それぞれ供用が図られており、道南地域における流通拠点としての施設整備が進められた。

第6期北海道総合開発計画（平成10～19年度）の期間においては、中央ふ頭万代地区の既存施設の延命化を図る改良、各ふ頭間の効率的な物流ネットワーク形成する臨港道路（Ⅱ期工区）、弁天

地区では函館市国際水産・海洋都市構想に合わせた調査船等の再編を行う係留施設整備を 18 年から進めている。

第 7 期北海道総合開発計画（平成 20～29 年度）の期間においては、フェリーの安全な係留と船舶の大型化に対応し、北海道の農産物の効率・安定的な輸送等及び災害時の緊急物資輸送を確保するため、北ふ頭において、平成 23 年度より耐震強化された複合一貫輸送ターミナルの整備に着手し、平成 28 年度に供用開始された。

第 8 期北海道総合開発計画（平成 28～令和 7 年度）の期間においては、平成 28 年度に幹線臨港道路の全線開通を迎えたほか、平成 29 年度には、若松地区において大型クルーズ船に対応するための岸壁整備に着手した。

## イ 小樽港

小樽港は、北海道の日本海側中央部に位置し、石狩湾に面した天然の良港である。明治 2 年開拓使設置時から海陸連絡の基地として重要視され、13 年の手宮～札幌間の鉄道敷設に伴う港勢の伸びは目覚ましく、22 年には特別輸出港、32 年には外国貿易（開港）の指定を受け、昭和 14 年には港湾取扱貨物量は戦前最大の 412 万 t に達した。

戦後、港勢は減退していたが、昭和 23 年に貿易が再開され、26 年には重要港湾の指定を受け、36 年には取扱貨物量は 500 万 t を超えた。その後、エネルギーの転換に伴い、最盛時は 300 万 t にも及んだ石炭移出も減少を続け、取扱貨物量は停滞することとなったが、45 年の小樽～舞鶴、敦賀間・49 年の小樽～新潟間の大型フェリーの就航により、取扱貨物量は順調に増大し、平成 8 年には 2,500 万 t を超えるに至っているが、令和元年には 1,295 万 t と減少傾向となっており、要因は 8 年には週 25 便あったフェリー航路が週 13 便に減少したことが影響している。主にフェリー貨物・重油・穀物類を取り扱っている。

本港の本格的な建設は、明治 22 年の英人メーク及び 27 年の広井勇の調査に始まり、30～41 年の第 1 期修築工事及び大正 10 年までの第 2 期工事において、約 4 km に及ぶ北、島、南防波堤が施工され、外かく施設はほぼ現在の姿を示した。第 2 期拓殖計画（昭和 2～21 年度）では、港内静穏度向上のため、北副防波堤の建設が行われ、また、増大する貨物に対処するため、-10.0m 岸壁を含む 1～3 号ふ頭の建設が行われた。

第 1 期北海道総合開発計画第 1 次 5 か年計画（昭和 27～31 年度）の期間においては、中断していた 2、3 号ふ頭の建設、高島漁港区の整備、同第 2 次 5 か年計画（昭和 33～37 年度）の期間においては、若竹地区の木材取扱施設の整備が進められた。

第 2 期北海道総合開発計画（昭和 38～45 年度）の期間においては、3 号ふ頭の整備、北、南、島、北副防波堤の改良、4 号ふ頭（後の中央ふ頭）の建設等が実施された。第 3 期北海道総合開発計画（昭和 46～52 年度）の期間においては、4 号ふ頭の完成、高島地区の整備を進め、48 年度には石炭移出の激減により遊休化した若竹地区の水際線の再開発を図るため、46ha の面積を有する勝納ふ頭の建設に着手し、また、50 年度には都市再開発事業用地造成を主目的とする色内ふ頭の建設に着手した。

第4期北海道総合開発計画（昭和53～62年度）の期間においては、55年度に色内ふ頭を、56年度に勝納ふ頭をそれぞれ完成させるとともに、輸入原木の荷役の安全性確保のため、若竹地区の係船杭、分離堤に着手し、56年度に完成させ、さらに、島副防波堤にも着手した。

第5期北海道総合開発計画（昭和63～平成9年度）の期間においては、62年度に老朽化した厩町岸壁の改良に着手し、平成2年度に完成させ、翌3年度は勝納ふ頭の大水深化に着手し、4年度に-13m岸壁1バースを完成させた。また、3年度には近代的な荷役形態への対応を目的として、老朽化した中央地区の1～3号ふ頭の再開発に着手しており、10年度には-14m岸壁等を完成させ、物流機能の充実が図られた。なお、増大する海洋性レクリエーション需要に対応するため、昭和63年度にはマリナ施設の建設に着手し、平成2年度にオープンしている。

第6期北海道総合開発計画（平成10～19年度）の期間においては、各ふ頭間の効率的な物流ネットワークの形成と国道の渋滞緩和を図る道路（縦貫線）を8年から整備を進めており、16年に片側1車線の暫定で供用を開始している。

第7期北海道総合開発計画（平成20～29年度）及び第8期北海道総合開発計画（平成28～令和7年度）の期間においては、港内静穏度向上のため、平成16年に現地着手した北防波堤の改良を進めている。なお、当施設については、13年に土木遺産に指定されており、建設当時の形状を維持しつつ改良を進めているほか、平成26年度には中央地区において大型クルーズ船に対応するための岸壁改良に着手した。

#### ウ 釧路港

釧路港は、北海道東部に位置し、太平洋に面する地理的条件にあり、明治32年の開港以来、漁港及び商業港として栄え、東北北海道地域一円をその背後圏とし、地域開発の拠点、交通の要衝として重要な役割を果たしてきた。

昭和26年に重要港湾に指定された後、石炭産業の振興など戦後経済が復興される中で、化学・製紙等の企業立地、北米航路が開設されるなど港勢が大きく発展を遂げた。その後、港湾整備も進み43年に現在の東港区が概成したが、増大する取扱貨物に対応できず、44年度から西港区の整備に着手した。平成9年に取扱貨物は2,346万tと史上最高を記録したが、令和元年は、1,507万tと減少傾向にあり、要因としては、14年の太平洋炭坑の閉山による産炭量の減少と考えられる。主に石油製品・紙、パルプ・輸送機械を取り扱っている。

港湾建設の歴史は、明治20年の英人メークの調査計画に始まり、31年の広井勇の調査を経て、43年南防波堤の本格的工事に着手した。その後、南防波堤の完成（大正11年）に引き続き北防波堤の建設に着手した。第2期拓殖計画（昭和2～21年度）では、北防波堤が完成し、また、西防波堤、東防波堤の建設、副港の整備が進められた。

第1期北海道総合開発計画（昭和27～37年度）の期間においては、道東海域等の好漁場を背景に漁業拠点の形成を図るため、副港整備を重点的に推進した。また、27年には、十勝沖地震が発生し北ふ頭が壊滅的な被害を受けたが、30年度に災害復旧工事が完成した。33年度には港湾取扱貨物の増大に対処するため、大型岸壁6バースを擁する中央ふ頭の建設に着手した。

第2期北海道総合開発計画（昭和38～45年度）の期間においては、輸入原木の増大に対処するため、旧釧路川上流の貯木水面等の整備が進められ、また、43年度には10年の歳月を要した中央ふ頭が完成した。港湾管理者（釧路市）は、36年に背後圏経済の発展動向を勘案して新港（西港区）の建設構想を発表し、44年3月、港湾審議会の議を経て港湾計画を決定し、同年12月、西港区東防波堤に着手した。

第3期北海道総合開発計画（昭和46～52年度）の期間においては、西港区の整備が本格化し、南防波堤、東防波堤、石油栈橋、第1ふ頭、第2ふ頭の建設が進められ、50年度に第1ふ頭が完成した。一方、東港区においては、新しい海洋法の施行等を勘案し、大型漁船、運搬船等の需要に対処するため、漁業ふ頭の整備に着手した。

第4期北海道総合開発計画（昭和53～62年度）の期間においては、55年度に西港区西防波堤、59年度に第3ふ頭にそれぞれ着手し、さらに、西港大橋の61年度完成等により、港湾機能の充実が図られていった。第5期北海道総合開発計画（昭和63年～平成9年度）では、平成元年度に釧路川右岸地区においてフィッシャーメンズ・ワーフ第1期工事（旅客ターミナル、緑地）が完成し、釧路港の新しい名所となった。2年度には、西港区第2ふ頭に続き、第3ふ頭が9年に供用を開始するなど、道東地域の物流・生活の拠点港として着々と整備が進められた。

なお、平成5年釧路沖地震（マグニチュード7.8）、6年北海道東方沖地震（同8.1）が続けて発生し、釧路港も大きな被害を受けたが、7年度に災害復旧工事が完成した。

第6期北海道総合開発計画（平成10年～19年度）の期間においては、8年に改訂された港湾計画に基づき、物流機能の拡充を図るため、パナマックス船に対応する西港区第4ふ頭-14m岸壁を9年に着手、13年に完成し、14年から供用を開始した。また、隣接する道東唯一の外貿コンテナ船に対応する西港区第4ふ頭-12m岸壁は10年に着手、14年に完成し供用を開始した。さらに、西港区の港内静穏度向上のため、島防波堤を9年から着手しており、当防波堤について浚渫土を利用した複合構造とすることでコスト縮減を図るとともに、副次的に「水生生物との協調型施設」となっていることから、エコポート事業として整備を進めている。

第7期北海道総合開発計画（平成20～29年度）の期間においては、増加する大型旅客船への対応及び大規模地震発生時の緊急物資輸送や国内海上物流機能の維持を図るため、平成18年度、東港区北ふ頭旅客船ターミナルに着手し、平成23年に供用を開始した。また、平成20年度には、西港区航路の埋没及び静穏度向上のため、新西防波堤の整備に着手し整備を進めている。平成23年5月には、釧路港が「国際バルク戦略港湾（穀物）」に選定され、穀物を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現するための全国的な拠点港として位置付けられたことを踏まえ、西港区第2埠頭地区における国際バルク戦略港湾としての穀物取扱機能の強化に加え、第4埠頭地区における複合一貫輸送機能の強化を目指すため、平成23年11月に港湾計画の改訂を行った。

第8期北海道総合開発計画（平成28～令和7年度）の期間においては、西港区第2埠頭国際物流ターミナルが平成30年11月に供用を迎え、大型船による穀物の大量一括輸送が可能となってい

る。

## エ 留萌港

留萌港は、北海道の西北部に位置し、背後に留萌、北空知の炭田地帯、大雪山系の山林地帯を抱えているため、古くから北海道中部以北における海陸連絡の要衝として、また、石炭、木材の積出港、漁業の中心港として発展した。

昭和 11 年には貿易港の指定を受けて開港し、27 年には重要港湾に指定された。また、29 年木材輸入港、36 年検疫港、38 年大豆輸入港に指定されるなど、道北における商港として重要な地歩を固め、港勢を進展させてきた。

港湾取扱貨物量は昭和 49 年には過去最高の約 285 万 t に達したものの、エネルギー消費構造変革の余波を受け、貨物の大宗を占めていた石炭移出が急減したが、これに代わり背後圏の産業発展による取扱貨物品目の多様化と新たな港湾需要の増大が生じ、平成 12 年には 202 万 t と回復したが、令和元年は 120 万 t と減少している。要因としては、セメント、砂・砂利の取扱量が年々減少しており、公共事業の減少が考えられる。主に石油製品・石炭・セメントを取り扱っている。

本港は、留萌川を利用した漁港施設から整備が始まったが、明治 43 年からの第 1 期（明治 43～昭和元年度）及び第 2 期拓殖計画（昭和 2～21 年度）で、南、北防波堤及び内港、副港等の整備が行われ、8 年には一応の完成を見るに至り、石炭積出港としてスタートを切った。

戦時中は施設の整備は行われなかったが、昭和 27 年からの第 1 期北海道総合開発計画（昭和 27～37 年度）以降、老朽化した諸施設の改良工事を中心に整備が進められた。また、本港においては、毎年のように防波堤の災害が発生し、復旧工事も実施されたが、特に南防波堤は繰り返し被災しており、累災を防ぐため、35 年度から大型異形ブロックによる消波付き構造として整備を進め 42 年度に完成した。さらに、港内静穏度の確保を目的として、南防波堤改良、増設（昭和 48 年度完成）及び北防波堤改良、増設（昭和 46 年度完成）を実施した。南防波堤は、44 年以来港口で連続発生した貨物船の座礁事故を考慮し、港口の安全対策の一つとしても、消波付き構造を採用している。

昭和 47 年 5 月の港湾計画の改訂において、貨物量の増大に対応すべく、三泊地区に公共ふ頭が位置付けられたことから、港内の静穏度を確保するため、48 年度に西防波堤、61 年度に北外防波堤の建設に着手した。北外防波堤については、平成 8 年度に完成した。加えて、同じ三泊地区において、62 年度に泊地浚渫土砂の処分を目的とする土砂処分場の建設に着手し、2 年度から土捨てを行い、20 年代後半を目処に土砂処分を終える予定である。また、古丹浜地区においては、53 年度にふ頭の建設に着手し、4 年度には古丹浜-10m 岸壁の供用開始に至っている。

第 6 期北海道総合開発計画（平成 10～19 年度）の期間においては、国内物流ターミナル整備として、古丹浜地区の-7.5m 岸壁を平成 5 年に着手、11 年に完了した。また、8 年に背後圏を支える流通拠点港として改訂された港湾計画に基づき、三泊地区への外貿物流機能の強化・拡充を行うため、-12m、-14m 岸壁及び古丹浜地区へのフェリーを位置付けた。三泊地区-12m 岸壁については、耐震機能を付加し防災機能を備えた物流岸壁として 8 年に着手、15 年に完成、16 年に暫定供用を開始し、19 年から本格供用を開始している。

第7期北海道総合開発計画（平成20～29年度）及び第8期北海道総合開発計画（平成28～令和7年度）の期間においては、安全な港湾利用のため、南防波堤の嵩上げ改良及び西防波堤の老朽化対策等を進めている。

#### オ 稚内港

稚内港は、宗谷海峡を隔ててロシア領サハリンに直面する日本最北端の重要港湾であり、道北地域における物資流通の拠点、北方漁業の基地、利尻・礼文両島との連絡港、そしてサハリン航路の基地として地域産業の発展に大きな役割を果たしている。

本港では、大正12年に樺太航路が開航し、また、昭和10年に利尻・礼文航路が開始された。戦後、北洋漁業の発展とともに、漁業基地として重要な位置を占め、漁獲量は、51年には我が国第2位の54万tに達したが、その後、資源の枯渇、200海里の規制強化等により激減し、平成18年には7.3万tとなっている。

港湾取扱貨物量は、輸入木材の増加、天北地域の農業開発の進展などにより、昭和44年に100万tを超え、平成13年にはフェリー貨物を中心に310万tと過去最高に達しているが、令和元年は、163万tと減少傾向にあり、要因については、取扱量の大半を占めるフェリー貨物の減少によるものと考えられる。また、離島への乗降客も、37年の10万人から50年には離島観光ブームにより40万人へと急増したものの、令和元年では33万人になっている。7年には稚内～コルサコフ間のサハリン定期航路が戦後50年ぶりに再開され、サハリンとの人流・物流両面の交流拠点港として、その重要性を増大させていたが、令和元年から運航休止を余儀なくされている。

本港の整備は、大正9年に旧樺太航路の貨客発着場築設の一環として、北防波堤ドームの工事が行われたのに始まり、昭和35年に重要港湾の指定を受けてから本格的な整備が進められることとなった。第1期北海道総合開発計画（昭和27～37年度）の期間においては、第1副港が32年度に完成し、漁港区として利用された。続いて、天北炭の積出を目的に中央ふ頭の建設が始まり、38年度に完成したが、その後石炭産業の低迷により、代わって石油、セメントの取扱いが増加した。

第2期北海道総合開発計画（昭和38～45年度）の期間に入ると、漁業は沿岸漁業から北洋漁業へと発展し、漁船の大型化等に対応して、44年度に北洋ふ頭の建設に着手し、-6.0m岸壁3バース等の完成を図っている。第3期北海道総合開発計画（昭和46～52年度）では、道北地域を背後圏とする物流の拠点として、外貿を中心とする港湾機能の拡充を図るため、天北1号ふ頭の建設に着手し、50年度までに-10.0m岸壁及び-7.5m岸壁各2バースなどを概成した。また、離島連絡基地である北ふ頭の-5.0m岸壁の新設工事を補助事業により行い、49年度に概成した。

第4期～第5期北海道総合開発計画（昭和53～62年、63年～平成9年度）の期間においては、港内の静穏度を確保し、船舶の大型化に対応すべく、昭和56年度から北副防波堤の建設に、61年度からは南防波堤の建設にそれぞれ着手した。さらに、47年度から整備を進めている東防波堤を延伸し、61年度に全計画延長を完成させた。また、旧樺太航路の遺産である北防波堤ドームは、建設から半世紀を経て老朽化が進んだため、53年度から3か年で全面改修を行った。さらに、63年度からは末広ふ頭に着手し、-12.0mの大型岸壁を平成3年に完成し、引き続いて4年度から天北2号ふ



頭に着手し、-7.5m岸壁が9年に概成している。

第6期北海道総合開発計画（平成10～19年度）では、10年の港湾計画改訂、13、14年の変更により、中央ふ頭国際・国内フェリーターミナル整備事業を位置付け、整備に着手した。

第7期北海道総合開発計画（平成20～29年度）の期間においては、平成20年5月に中央ふ頭国際・国内フェリーターミナルの暫定供用を開始し、平成22年度に完成した。また、北地区では、中央地区と一体的に機能する交流空間として、北ふ頭緑地を整備した。また、平成26年3月には、港湾計画の改訂を行い、サハリンプロジェクト支援機能の強化、クルーズ船などの観光振興機能の強化、再生可能エネルギー利活用区域の設定といった方針を定めた。

第8期北海道総合開発計画（平成28～令和7年度）では、末広地区における大型クルーズ船の受入環境整備に加え、北防波堤ドーム（北防波護岸）の老朽化対策等を進めている。

## カ 十勝港

十勝港は、北海道東部十勝地方の南端に位置し、帯広を中心とする十勝一帯を背後圏とする重要港湾である。本港は、明治20年代の初め、英人メークと広井勇により予備調査が行われ、第2期拓殖計画（昭和2～21年度）の期間においては漁港として重点的に整備が図られ、4～19年度までに南、北防波堤、船間東堤等の第1期工事を概成した。

本港は、戦争の影響で工事が一時中止されたが、戦後、港湾機能の速やかな回復を図り、えりも魚田を抱える漁業基地として、また、木材の積出港として重要な役割を果たすため、昭和26年度に避難港として修築工事が再開され、34年には地方港湾となった。その後、十勝地方開発の拠点港としての役割を果たすようになり、40年に港名を広尾港から十勝港に改めた。そして、45年には道内8番目の重要港湾に昇格した。

本港においては、昭和20～30年代にかけて災害が多発したが、それらの原因は、冬期風浪のほか、27年の十勝沖地震、35年のチリ沖地震の津波によるものであった。これらの災害を克服しながら、第2期、第3期北海道総合開発計画（昭和38～45、46～52年度）の期間において、南ふ頭、第2ふ頭、漁業ふ頭の完成を見た。さらに、55年に改訂された港湾計画により、60～平成3年度に第3ふ頭-10m岸壁1バース、-7.5m岸壁3バース、-5.5m岸壁4バースが完成し、岸壁背後には、元年度に小麦貯蔵サイロ、5年度にはホクレン肥料基地が完成した。11年にサイロ15基を、18年には25基を増設し、計90基で9万tの貯蔵が可能となった。

このような物流機能の強化により、十勝港は十勝地域を背後圏とした流通拠点港として発展してきており、平成10年にはフェリー就航に伴い153万tまで達したが、11年のフェリー撤退に伴い12年は95万tとなった。令和元年の港湾取扱貨物量は、151万tと回復基調にあり、肥料、セメント、麦、石炭等を取り扱っている。

平成3年に港湾計画が改訂され、6年度から第4ふ頭の建設に着手し、8年9月にはフェリー岸壁が完成して東京との間にフェリーが就航していたが、11年に撤退することとなった。12年に港湾計画が改訂され、第6期北海道総合開発計画（平成10～19年度）の期間においては、16年に-13m岸壁が完成し、水深-12mでの暫定供用を開始している。また、9年から大型船と小型船の混在を解

消するため外港地区に小型船だまりの整備を開始し、17年に暫定供用を開始した。さらに、近年頻発している大規模地震災害に備え、港湾活動水域を確保する津波漂流物対策施設を整備し、防災機能の強化を図った。

第7期北海道総合開発計画（平成20～29年度）の期間においては、北海道内最大級の飼料コンビナート（飼料原料サイロ及び配合飼料工場）の建設が決定したことを受け、平成19年に水深13mでの航路・泊地整備に着手し、平成22年10月に水深13mでの本格的な供用となった。

第8期北海道総合開発計画（平成28～令和7年度）では、安全な港湾利用のため、航路の水深確保等を進めている。

#### キ 石狩湾新港

石狩湾新港は、札幌市の北西15kmの石狩湾奥部に位置し、掘り込みと埋立てにより整備を進めている重要港湾である。

港湾取扱貨物量は、昭和57年の第1船入港以来着実な伸びを示し、平成19年は420万t、令和元年には680万tと過去最高を更新し続けている。主に石油製品、木材チップ、砂・砂利、セメントを取り扱っている。

この地域に港湾を築設しようとする計画は、古く明治初期頃に始まり、明治12年の、蘭人ファンゲントの案、20年の英人メークによる案、28年の北海道庁岡崎技師の地域開発を目的とした案、31年の広井勇の案等があるが、いずれも実現には至らなかった。以来、曲折を経ながら検討が重ねられ、昭和38年、第2期北海道総合開発計画（昭和38～45年度）の作成段階で検討された、小樽港の副港として木材取扱能力を補うとともに石狩平野の土地利用の高度化を促進しようとする「銭函副港計画」が、その端緒となった。第3期北海道総合開発計画（昭和46～52年度）において、札幌圏における物資流通の増大、消費需要の増進、北方圏との経済交流の進展に対応して、石狩湾沿岸に流通港湾の整備を図ることが決定された。この計画を受けて、60年における港湾取扱貨物量を1,030万tと想定し、これらの貨物を取り扱うための港湾施設として、中央水路と5.8kmの防波堤に被覆された309haの水面を有し、最大水深-12.0m、係留施設約4kmの規模を持つ「石狩湾新港港湾計画」が、47年11月に決定された。

港湾管理については、昭和47年から52年まで北海道が行い、53年以降は北海道、小樽市及び石狩町の3者で構成する管理組合により共同管理されることとなった。

本港の建設は、昭和47年に実施設計調査費により試験突堤を施工したことに始まり、48年の重要港湾の指定と同時に本格的に東防波堤に着手し、その後東、島防波堤の整備が進められるとともに作業船だまりが築造され、52年度までに港湾建設の基礎が出来上がった。

第4期北海道総合開発計画（昭和53～62年度）の期間に入り、「石狩湾新港地域土地利用計画」に基づき、都市計画事業及び用地の分譲が進む中で、早期供用開始の要請が強まり、57年度に東ふ頭-10.0m岸壁1バースを完成し、第1船が入港し、東ふ頭の一部供用開始となった。続いて、58年度には中央地区の石油配分基地の埋立工事に着手したほか、東ふ頭の漁船だまりの整備、北防波堤の延伸を進めるとともに、中央水路掘り込みに着手した。以後、60年度には花畔側の岸壁工事、61

年度には航路の浚渫工事及び樽川側の岸壁工事に順次着手し、62年度には花畔ふ頭で-10m岸壁2バースを完成させた。

第5期北海道総合開発計画（昭和63～平成9年度）の期間においては、平成3年度に島防波堤を、4年度に北防波堤をそれぞれ完成させるとともに、静穏度確保のため引き続き改良工事に着手した。また、中央水路地区では昭和63年度に一部供用を開始してから、8年度までに花畔ふ頭、樽川ふ頭でそれぞれ-10m岸壁2バース、-7.5m岸壁2バースを完成させ供用を開始している。第6期北海道総合開発計画（平成10～19年度）の期間においては、道央圏における流通拠点港湾とするため、10年に港湾計画の改訂を行い、物流機能の高度化に対応するために西地区への多目的国際ターミナル整備を位置付けた。-14m岸壁を12年に着手、17年に完成し荷役環境を整えた後、18年12月に暫定供用を開始した。

第7期北海道総合開発計画（平成20～29年度）の期間においては、大型セメント船に対応するため中央水路地区-7.5m岸壁を-10mに増深改良するとともに、大規模地震災害に備え、緊急物資の輸送を確保する耐震機能を付加する整備を18年から着手、25年に完成した。また、中央ふ頭においては、平成20年度から大規模な輸入LNG基地の建設が進められ、平成24年11月に稼働を開始した。平成27年7月には港湾計画を改訂し、花畔地区コンテナヤードの再編・拡張計画、西地区バルク貨物岸壁計画、東地区リサイクル貨物集約埠頭計画などを位置付け、札幌圏の経済と市民生活の安全・安心を支える交通基盤としての姿を目指している。

第8期北海道総合開発計画（平成28～令和7年度）の期間においては、平成31年2月にLNG発電所の営業運転が開始され、更なる発電所の増設整備が進められており、港内静穏度の向上のため防波堤の整備を行っている。また、令和3年度から、東地区において、鉄スクラップ等を取り扱う国際物流ターミナルの整備に着手した。

## ク 紋別港

紋別港は、北海道の北東部に位置し、宗谷岬から知床岬まで弓状に連なるオホーツク海沿岸の中央部に位置する重要港湾である。

本港の港湾取扱貨物量の推移を見ると、昭和23年に7万tであったものが、第1ふ頭完成後の45年には55万tと飛躍的な伸びを示し、その後62年には75万tにまで達したが、令和元年は33万tと年々減少傾向となっている。大宗貨物は薪炭（PKS）、セメント、石炭、水産品等である。

本港の歴史は、貞享2年（1685年）、紋別漁場が松前藩の宗谷場所の一部として開設された時に始まるとされている。その後、長年にわたる紋別港の避難港築設の請願が帝国議会で採択され、大正11年、道庁港湾課長伊藤長右衛門によって整備計画が立案された。翌12年に建設に着手し、昭和5年度には北、南防波堤の概成及び第1船だまりの完成に至り、港としての機能が発揮されるようになった。

戦後は、昭和22年に港湾整備が再開され、26年度までに北防波堤の改良、南防波堤の増設等、静穏度の確保のための工事が実施された。なお、25年には地方港湾に指定されている。

北海道総合開発計画第1次5か年計画（昭和27～31年度）の期間においては、弁天地区-4.0m物

揚場、第1船だまり物揚場の改良を実施し、また、第2次5か年計画（昭和33～37年度）の期間においては、35年度に第2船だまりが完成し、さらに、第1防波堤に着手した。この第2船だまりの完成は、紋別市が名実ともに水産都市として発展する基礎となり、また、第1防波堤の着手は、その後の港湾整備計画における商港機能の整備に大きな指針を示したもので、37年度の第1ふ頭の着手へとつながるものである。

第2期北海道総合開発計画（昭和38～45年度）の期間においては、41年度にオホーツク海域で初の-7.5m大型岸壁の完成を見た。さらに43年度には第1ふ頭が完成した。第3期北海道総合開発計画（昭和46～52年度）の期間においては、商港区として、49年度に第2ふ頭に着手した。なお、50年4月には、本港は重要港湾に昇格している。

第4期北海道総合開発計画（昭和53～62年度）の期間においては、56年度に-7.5m岸壁4バースを有する第2ふ頭が8年の歳月を経て完成した。また、同年、第2防波堤に着手するとともに、第2船揚場の冬期結氷期間における大型漁船等用の軌条式上架施設に着手し、翌年完成した。また、60年には港湾計画が改訂され、第3ふ頭等の静穏度確保のため、第3防波堤に着手した。

第5期北海道総合開発計画（昭和63～平成9年度）の期間においては、高度な交通、情報・通信ネットワーク形成という施策の基本方針に基づくとともに、3年度に第四次全国総合開発計画の基本的目標である多極分散型国土の形成を促進することを目的とした多極分散型国土形成促進法に基づき承認された地域振興計画に基づき、親水防波堤整備（第3防波堤）に着手し、8年2月にオホーツクタワー（氷海展望塔）とともに完成に至った。

また、平成8年度には第3ふ頭-12m岸壁に着手し、14年に完成後供用を開始している。なお、これらと並行して港南地区の海洋性レクリエーション施設等の整備を進め、18年に概成した。

第6期北海道総合開発計画（平成10～19年度）の期間においては、第3ふ頭整備のほか、静穏度の向上を図るため、第3防波堤を昭和60年に着手、13年に完了、第4防波堤を13年に着手、18年に完了している。

第7期北海道総合開発計画（平成20～29年度）の期間においては、既存施設の延命化及び荷役環境の改善を図る改良を進めている。

第8期北海道総合開発計画（平成28～令和7年度）の期間においては、平成28年12月から木質バイオマス発電所が本格稼働を開始しているほか、平成29年には農水産物輸出促進計画の認定に伴い、港町地区の屋根付き岸壁（令和元年10月暫定供用開始）の整備を進めている。

## ケ 網走港

網走港は、オホーツク海に面する北海道の東北部に位置する重要港湾である。本港は、網走市、北見市ほか11町村を包含する人口約25万人の広大な地域を背後圏としており、この地域では、畑作農業、漁業、林業を中心とする1次産業とこれらの地場資源を利用、加工する2次産業が盛んであり、さらに近年は、平成17年に世界遺産に指定された知床国立公園、国定公園を有する恵まれた自然環境や、流水等を背景にする観光を中心とする3次産業が伸びてきている。

本港は、このようなオホーツク経済圏の中で、木材、農水産物、1次製品の加工品、生活関連物

資を中心とする外貿、内貿基地及び漁業基地として発展してきた。港湾取扱貨物量は、昭和 60 年に 80 万 t を超え、平成元年には 100 万 t を達成、その後は減少し、令和元年は 40 万 t となっている。大宗貨物は、麦、石炭、石灰石である。また、3 年からは冬期間流氷観光砕氷船による観光が人気を集め、シーズン中の観光客が 10 万人を超えるまでになった。また、親水防波堤の整備は、流氷観光とその相乗効果をもたらすとともに、地域の人々に夏冬のイベント開催場所を提供している。

本港は、明治 21 年、英人メークの調査に始まり、広井勇の計画が基本となって「北見沿岸における船舶の避難港として整備する」として、第 1 期拓殖計画（明治 43～昭和元年度）に組み込まれた。大正 8 年度に西、北防波堤及び河口突堤に着手し、昭和 4 年度に一応の完成を見た。この間、2 年末には激浪による大災害に見舞われた。現在の北防波堤には、今もなおその痕跡が残っており、港湾史上まれに見る難工事であったことがしのばれる。

戦後、昭和 26 年までは老朽化した北防波堤の改良と川筋の整備が続けられたが、本格的な整備事業は、第 1 期北海道総合開発計画第 1 次 5 か年計画（昭和 27～31 年度）により始まった。まず、漁業基地としての充実を図るため、川筋物揚場の建設に重点を置いて実施した。流通の拠点港としての整備は、第 2 次 5 か年計画（昭和 33～37 年度）から進められ、外海に開放されていた南東側の東防波堤及び防波護岸の建設に着手し、38 年度に完成した。

第 2 期北海道総合開発計画（昭和 38～45 年度）の期間においては、本港地区で第 1 号ふ頭の建設に着手、41 年度に-7.5m 岸壁 1 バースが完成し、待望の大型船接岸荷役が可能となった。引き続き、第 2 号ふ頭の建設を進めるとともに、港内静穏度を確保するため北防波堤の改良、延伸を実施した。第 3 期北海道総合開発計画（46～52 年度）では、外材の輸入増大に対処するため木材取扱施設を計画し、南防波堤や貯木場の建設を進めた。51 年度に諸施設が完成し、52 年には木材輸入特定港の指定を受けた。

第 4 期北海道総合開発計画（昭和 53～62 年度）の期間においては、53 年の重要港湾指定により新たに策定された港湾計画に基づき、新港地区において大型船に対応する第 4 号ふ頭の-10m 岸壁に着手し、63 年度に完成させている。第 5 期北海道総合開発計画（昭和 63～平成 9 年度）の期間においては、オホーツク海最大の-12m 岸壁が平成 5 年度に完成し、供用開始している。また、6 年度には既設の防波堤の改良では国内初となる、親水防波堤が完成した。

現在までに第 1～第 5 号ふ頭が供用されており、引き続き内港施設を守るため、島防波堤、北防波堤、南防波堤の改良と延伸、岸壁の液状化対策を行っている。この間、昭和 42 年度に石油配分基地、46 年度にセメント基地、49 年度にアスファルト配分基地、57 年度に小麦サイロなどの施設がそれぞれ完成し、着実な成果を上げている。さらに、平成 6 年には関税法による蔵置場の指定も行われている。

第 6 期北海道総合開発計画（平成 10～19 年度）の期間においては、川筋地区にて 11 年から旅客ターミナルの整備を、19 年から遊漁船やプレジャー船に対応した係留施設の整備を進めている。また、新港地区では、流氷観光砕氷船が川筋地区にシフトすることにより発生する小型船係留施設不足を解消するため、14 年から新港地区にて小型船だまりを整備し、18 年に供用を開始している。

第7期北海道総合開発計画（平成20～29年度）の期間においては、川筋地区にみなと観光交流センター「流氷街道網走」が平成21年1月に供用開始された。また、平成20年度から南防波堤の嵩上げ改良に着手するとともに、平成21年7月には港湾計画を改訂し、防波堤（南）等を追加し、船舶の安全かつ係船岸稼働率向上の確保を図るため整備を進めている。

第8期北海道総合開発計画（平成28～令和7年度）では、安全な港湾利用のため、引き続き、外かく施設の整備等を進めている。

## コ 根室港

根室港は、我が国の最東端に位置する重要港湾で、オホーツク海側の根室港区と太平洋側の花咲港区があり、根室地域の流通拠点港として、また、北方海域を中心とした漁業基地の拠点港として重要な役割を担っている。令和元年の港湾利用状況は、入港船舶数30,915隻、取扱貨物量70万t、外国貿易船入港船舶数377隻となっており、主に重油・工業品・水産品を取り扱っている。

なお、根室港の重要港湾の指定は昭和53年に行われたが、それまでの地方港湾根室港と花咲港を併合して「根室港」としたもので、それぞれ根室港区、花咲港区と呼称されるようになった。

根室港区の歴史は、宝暦4年（1754年）、<sup>ごようまい</sup>瑚瑠瑠海峡の航路を開き、根室に運上屋を置いたことに始まるとされる。明治43年には、根室港開港の勅命が發布され、特別輸出港に指定された。第1期拓殖計画（明治43～昭和元年度）及び第2期拓殖計画（昭和2～21年度）の期間においては、弁天島の南端を基点とし南西の岩礁を利用した南防波堤、西防波堤、北防波堤等の外かく施設を整備した。

戦後の港湾整備は、昭和28年に地方港湾の指定を受け、第1期北海道総合開発計画（昭和27～37年度）に基づき琴平町船揚場の建設、同背後施設用地の造成に着手するとともに、海岸町船入潤の改良を実施した。第2期北海道総合開発計画（昭和38～45年度）の期間においては、琴平町地区に-5.5m岸壁の建設を実施し、さらに、海岸町で防波堤及び船だまりの建設に着手した。

第3期（昭和46～52年度）及び第4期（昭和53～62年度）北海道総合開発計画の期間においては、北、西防波堤などの外かく施設、水域施設整備により、港内の安全確保を図るとともに、物揚場の増設を行った。

第5期北海道総合開発計画（昭和63～平成9年度）においては、-6m岸壁改良工事などを実施している。第6期北海道総合開発計画（平成10年～19年度）では、4年に改訂した港湾計画を9年の一部変更により、耐震強化岸壁の整備水深を-10.0mから-5.5mに計画を変更し、9年に着手、14年に完成した。

一方、花咲港区は、天然の良港である上に冬期間港内が結氷しないことから、根室港地区の補完港としての性格を持ち、漁港として、また、海陸連絡港として古くから盛んに利用されてきた。明治12年には船舶改所が置かれ、16年には冬期間花咲～函館間の航路が開設されている。当時は、港湾施設が十分なものでなく、18年に突堤が築造されているにすぎなかった。第2期拓殖計画の期間においては、北洋漁場の開発等のため、船入潤国営工事による本港地区の修築事業が認められ、昭和13年度に着手し、18年度に概成した。

戦後、北方漁場の開発振興の拠点として昭和 22 年から工事を開始し、荒廃した施設の復旧に努めた。第 1 期北海道総合開発計画の期間においては、南防波堤改良及び延長工事、中浜地区-5.5m 岸壁の建設に着手した。

第 2 期北海道総合開発計画の期間においては、昭和 34 年度以来継続して整備を進めていた南防波堤を概成し、42 年度には漁業ふ頭岸壁の供用を開始した。さらに、第 3 期北海道総合開発計画の期間においては、北転船対象の岸壁の建設に着手し、50 年度に完成した。

第 4 期北海道総合開発計画の期間においては、南防波堤の改良及び延伸工事が昭和 57 年度に完成し、59 年度には東外防波堤の建設に着手した。第 5 期北海道総合開発計画の期間においては、省エネルギー船舶の増加に対処するための大型岸壁の建設が求められ、また、原漁の輸入や外来大型船舶の誘致を図るなど、経済の活性化を果たすための港湾の整備が要望されており、平成 3 年度には-10.0m 岸壁が完成した。

第 6 期北海道総合開発計画（平成 10～19 年度）の期間においては、増加するロシア船によって発生した係留施設の不足や船舶の輻輳を解消するため、平成 14 年から花咲港区南埠頭の整備を進め、21 年に供用を開始した。

また、根室港は昭和 48 年に根室半島沖地震（震度 5、マグニチュード 7.2）の発生により港湾施設に甚大な被害を受けているほか、平成 5 年 1 月 15 日には釧路沖地震（震度 6、マグニチュード 7.8）、6 年 10 月 4 日には北海道東方沖地震（震度 6、マグニチュード 8.1）と立て続けに大きな地震災害を受けてきている。このため、平成 9 年から根室港区耐震強化岸壁の整備を進め、14 年に供用を開始した。

第 7 期北海道総合開発計画（平成 20～29 年度）の期間においては、既存施設の延命化及び荷役環境の改善を図る改良を進めている。

第 8 期北海道総合開発計画（平成 28～令和 7 年度）の期間においては、度重なる高潮被害への対策として弥生町地区の防潮堤が平成 29 年に完成、同年 5 月には農水産物輸出促進計画の認定に伴い、花咲地区の屋根付き岸壁（平成 30 年 4 月暫定供用開始）の整備を進めている。

#### (4) 地方港湾の整備

北海道においては、石狩港が平成 12 年に重要港湾から地方港湾に変更指定され、22 年現在、その数は 23 港となっている。そのうち、余市港が 12 年、松前港が 14 年、焼尻港が 15 年、天売港が 22 年から休止港となり、船泊港は 18 年に香深港と、鬼脇港は 19 年に鴛泊港と港湾統合を行っており、直轄事業を行っている地方港湾は、18 港となっている。これらの地方港湾については、それぞれの地域における産業、生活を支える物資輸送の拠点として整備を進めているほか、離島及びその連絡港については、冬期間の荒天時にも安全に旅客と生活物資の輸送ができるよう外かく施設、係留施設等の整備を進めている。

地方港湾の中でも、昭和 57 年に新規地方港湾として着工された白老港においては、近年増加する貨物に対応するため、平成 17 年に第 3 商港区への着手を行い、-11m 岸壁等の整備が平成 25 年 11 月に完了し、供用を開始している。また、近年頻発している大規模地震災害に備え、緊急物資の輸送を確

保する耐震岸壁について、離島航路を優先に考え奥尻港・焼尻港・天売港・杓形港・羽幌港・香深港において完成している。

発生頻度の高い L1 津波対策として霧多布港において防潮堤の嵩上げ改良を実施したほか、平成 29 年には農水産物輸出促進計画の認定に伴い、枝幸港・増毛港にて屋根付き岸壁の整備を進めている。

#### (5) 災害復旧事業

ア 平成 30 年（2018 年）北海道胆振東部地震（平成 30 年 9 月 6 日）

##### (ア) 地震の概要

平成 30 年 9 月 6 日 3 時 7 分頃、胆振地方中東部でマグニチュード 6.7 の地震が発生した。震源位置は北緯 42 度 41 分、東経 142 度 00 分で震源の深さ 37km であった。この地震では、厚真町で震度 7、安平町、むかわ町で震度 6 強、札幌市東区、千歳市、日高町、平取町で震度 6 弱を観測したほか、道内ほぼ全域で震度 6～1 を観測した。

この地震による被害総額は約 1,621 億円に上り、人的被害は、死者 44 名、重傷 51 名、中等傷 8 名、軽傷 726 名であった。（令和 2 年 9 月 1 日時点、北海道庁）

また、苫東厚真火力発電所 3 基の停止、狩勝幹線などで発生した送電線 4 回線の事故による水力発電所の停止という複合要因によって、北海道全域で約 295 万戸が停電するというブラックアウトが発生した。

##### (イ) 港湾被災状況

港湾の被災については、苫小牧港において、東港区国際コンテナターミナルにて液状化や岸壁エプロンのひび割れ、東港区船だまり物揚場では施設が全体的に約 5 cm 迫り出し、西港区中央南ふ頭では岸壁エプロンの沈下やひび割れといった被害が生じた。

##### (ウ) 復旧状況

苫小牧港の復旧工事については、復旧費 18 億 2 千 5 百万円をもって、平成 31 年 3 月から令和 2 年 7 月の約 1 年 4 か月で全ての復旧工事が完了した。