

苫小牧港長期構想検討委員会 第3回委員会 発言骨子

平成30年3月7日（水）13:30～15:30

グランドホテルニュー王子3階 グランドホール南

| 分類 | 主要意見 |
|---------------------|--|
| 1. 生産性向上のための物流体系の構築 | |
| 生産性向上 | <ul style="list-style-type: none"> ●輸出の世界的な価格競争力の観点ではハードの面だけでなく、ソフトの面も重要になってくると思うので、ICT、自動車の自動運転等、世界の港で進んでいる実態を把握して取り組んで頂きたい。 ●コンテナターミナルのICT化、省力化も重要な視点であるが、このような、システムの整備に加えて、コンテナターミナルの組織、運営体制も今後どうあるべきか幅広くみていく必要がある。 ●ドライバー不足が深刻になっている中で、今回の計画で生産性向上に対する取り組みを打ち出せたことは重要だと思う。 ●国際物流の流れが変われば、税関の手続きも簡素化するなど、物流を阻害することがないように変わっていくものと考えている。 |
| フェリー、ROROの機能強化 | <ul style="list-style-type: none"> ●西港区のRORO船の複合一貫輸送機能をいかに高めていくかということが、一番重要だと思う。今回の資料においても西港区のROROターミナルの再編、次世代型のユニットロードターミナルを目指すと考えられており、生産性向上・技術革新を活用した取組みが重要な観点だと思う。 ●トラックドライバー不足の中で、広い北海道ではインランドポートのようなものを活用して荷物を出していくという観点も必要である。内陸輸送との連携も念頭におきながら計画を立てていく必要がある。 ●資料22頁で、苫小牧港の目指す姿を生産性の高い複合一貫輸送拠点として、全道から苫小牧港に貨物を集約している。生産性向上の物流体系を目指す検討に当たっては他の港もある中で、貨物の需要予測をする際にはどの港をどれだけ利用するかということを考えていかなければいけないと思う。 ●国土交通省港湾局では港湾の中長期政策の策定を進めているところで、その中でもフェリー・RORO船の機能強化は重要な柱になっている。苫小牧港のフェリー・RORO船の機能、西港区の混雑の課題は国土交通省としても注視している。短期的な対策だけでなく長期的な対策もあり得ると思うので、是非、長期構想、港湾計画で改善に向けた対策を盛り込んでいただければと思う。 |

| 分類 | 主要意見 |
|-----------------------------|---|
| コンテナの機能強化 | <ul style="list-style-type: none"> ●コンテナターミナルについては、岸壁を大きくすれば大きな船が来るとい う単純な構図ではないと思う。東港区のコンテナターミナルの取扱量は 20 万 TEU 程度であり、東京港といった 400 万 TEU 以上扱っている港湾とでは 自ずから戦略が違ってくる。どういった貨物をどの航路でどこに運ぶかと いう、グローバルな視点で考えていかないと、インフラの整備をただけ で貨物・航路が集まるということはない。 ●苫小牧港では水深 14m が一番深い岸壁で、3000 本程度のコンテナを積載で きる船舶が利用している。しかし、今の主流では 1 万本程度のコンテナを 積載できる船舶となっており、16m 程度の水深が必要となることから、岸 壁・荷役機械の整備が必要になる。 ●大型化の議論については、国際的にみれば避けて通れない部分もあるかと 思う。だからといって、すぐに対応すべきということではなく、需要にあ わせて展開するものではないか。 |
| 2. 北海道の戦略的産業である「食」と「観光」への貢献 | |
| ソフト面の取組の重要性 | <ul style="list-style-type: none"> ●ハード面だけではなく、ソフト面の取り組みも必要と考える。例えば、フ ードコンプレックスに関しても、大型の冷凍冷蔵倉庫といった整備に加え て、輸出向けの食加工商品の開発、物流の混載共同化、人材確保といった ような点で産業や物流をサポートしていくようなことが必要である。 ●食の輸出の観点についても充実しており、東港区の臨港地区に冷凍冷蔵庫 ができるので、これをきっかけに、農業の関連資材から食品加工、輸出に 繋がる企業の誘致に力を入れていきたいと考えている。扱う品物によっ て、西港を使う方もいると思うので、東港区と西港区のアクセスの強化が 重要な課題になってくると思う。 ●食の輸出の拡大が一つのポイントであり、苫小牧東部地域においても食関 連産業を集積し、港湾の発展も図っていくような相乗効果が得られる計画 を検討していきたい。 ●構想内容に対する意見は特にはないが、関連しそうな経済産業省の政策につ いて紹介すると、経済産業省では昨年 7 月に地域未来投資促進法を施行し た。これは、地域をけん引する企業や事業活動を重点的に支援して経済の 活性化を図ろうとするもの。昨年の 12 月には苫小牧市の基本計画が国の 同意を受け、その重点分野の一つが、「苫小牧港の交通インフラを活用し た物流関連分野」。長期構想に基づき事業展開を行う際には地域未来投資 促進法の各種支援制度を活用いただければと思う。 |
| 漁港区の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ●西港区の漁港区では屋根付き岸壁の工事が実施されており、漁業に対する 理解に感謝している。 |

| 分類 | 主要意見 |
|---------------------|---|
| ポートセールス戦略 | <ul style="list-style-type: none"> ●港湾の大型化というのは貨物の奪い合いという側面があり、シンガポール、マレーシアでは壮絶な奪い合いをしている。壮絶なポートセールスはどこが担っているかという、ほとんどがターミナルオペレーター。ハード面での港湾整備にあわせて、ターミナルオペレーターとして、ポートセールス機能の強化に力を入れる必要がある。 ●経済学的に言えば物流は派生需要だと言われている。本来需要(商流・取引)を実現するために展開するのが派生需要(物流)である。シンガポールへの食の輸出は伸びているが、商流を担っているのはどこか？小さなもの束ねて出荷することも大切だが、大量の商流を担っているところを調べて、セールスをかけないと効果は薄い。 ●港湾との連携の中で創貨の取り組みを実現していきたい。 |
| 3. 北海道における物流の強靱化の推進 | |
| 静穏度・うねり対策 | <ul style="list-style-type: none"> ●東港コンテナターミナルでは荷役がストップして、船が長い間、停泊している状況がある。大きな港ではウエストウッドサイズの船は通常12時間出航する。気象状況であればしかたないが、うねりの影響で荷役が2日、3日停泊した場合に船社はどのようなことを考えるのか？今の状況では船社が逃げていくので、きちんと考えていく必要がある。 ●将来的に今以上の安全な港を目指すということで、静穏度の確保をどこかにいれることはできないのかなと思う。 ●苫小牧港の副振動（長周期波と解釈）が荷役に影響をしているという話があった。これを抑えるのは難しいが一つの可能性として、副水路をうまく活用すれば抑えられるかもしれない。 ●また、航路幅を全て一様の幅にするのではなく、凹凸をつけることにより長周期の波を抑えることができる可能性がある |
| 大規模地震対策 | <ul style="list-style-type: none"> ●フェリー岸壁の耐震化について、現在の基準の中では最大限のメンテナンスを実施している。3.11のような大災害を意識して、仙台塩釜港の事例を中心にBCPや機能維持について社内で研究していきたいと思っている。3.11の例では、掘込み港だとなおさら岸壁の被害よりもいろいろな災害が重なり合って、港自体の機能が使えなくなることがある。 |
| 港内航行の安全対策 | <ul style="list-style-type: none"> ●副水路の構想については、莫大な費用がかかるのは理解しているが、もし何かあって機能が低下した場合には、大変なことになるのも事実。そのために、重要なものは東港区にシフトするということもあるかもわからない。副水路構想の優先順位は低いかもしれないが、安全安心を確保するという観点からいくと、優先順位を少しでも上げたほうがいいのではないかと思う。 |

| 分類 | 主要意見 |
|-----------------------|--|
| 港内航行の 安全対策 (続き) | <ul style="list-style-type: none"> ●副水路が難しいというのであれば、50年以上経過している施設もあり老朽化している状況であることから、欧米の航路幅や丹念に管制が行われている港湾の状況を調べて、リニューアルするときに航路幅を広げるということも考えられるのではないかと思います。 ●X信号による管制が現状・問題点の中で整理されており、問題であるのかのようにかかっているが、私たちにとっては、X信号によって船舶航行の安全が確保されていると理解していた。むしろ、苫小牧港の水路幅の狭さが問題だと考えていた。その問題を信号管制による運用で改善していると理解している。 ●港内の安全の話がでていたが、ハンブルグ港、ロッテルダム港は角々にレーダーを置いている状況。飛行機と同じかそれ以上、細かく管制している。 ●昨年に貨物船が座礁した場所はほっきの漁場だったことから、一つ間違えれば甚大な影響をうけるところであった。入出港船には、事故の無いようにしていただきたい。 ●今後、第4船溜りの運用も検討していることを聞いているが、船の出入が多くなるため、現在の利用者の意見を踏まえ事故の発生しないような検討をお願いしたい。 |
| 4. 低炭素社会の構築への貢献 | |
| エネルギー | <ul style="list-style-type: none"> ●2020年にはSOxの規制が始まることから、LNGの設備の整備が重要であると考えます。 ●再生エネルギーの関連施設の動向も計画策定のポイントになるかと考える。 |
| 5. 北極海航路の地域的ハブ機能の構築 | |
| 北極海航路 | <ul style="list-style-type: none"> ●北極海航路について、コンテナのハブ化を目指すとなっているが、本当にコンテナの拠点化を担っていけるのかについては議論が必要である。コンテナ以外にもブレイクバルク(コンテナに収納できない長尺貨物、重量貨物)、エネルギーといった貨物について、北極海航路におけるアジアのゲートとして機能を果たせる部分があるのであれば、それはしっかりと計画の中に書き込んでいくことも必要である。 ●今後、人口が減少していくことから、コンテナも人口に比例して減っていくと考えられる。このため、今後のターゲットとしては、津軽海峡を航行する北米・東南アジア航路や北極海航路の寄港によるハブ港化が必要ではないか。 ●北極海航路に代表される世界的な海上交通の再編に対応した、地域ハブ化は大変重要と考えるが、従来のポートセールスの在り方なども新しい発想・観点で進めていくべきだと思ふ。 |

| 分類 | 主要意見 |
|---------------------|--|
| 6. 賑わいを提供するみなとまちづくり | |
| 賑わい・ 観光機能 | <ul style="list-style-type: none"> ●長期構想の検討期間である20年～30年先の観光を考えた時に、空港の民営化とその周辺の国際リゾートのプロジェクトが10年の間に予定されており、あわせて港の観光機能の強化をどのように描くかが大事ではないか。 ●ホッキまつりには3万数千人きており、昨年から来場者が多くてPRをやめている。食をテーマにすると人を集めることができるので、資料にもあるように観光ゾーンの整備を進めてほしい。 ●イベント広場について、ホッキまつりは混み合っている状況が続いている。宣伝もしていない状況で3万人を超える人で賑わっており、是非、早めに構想を実現できればと思う。 ●道外からの観光客で、海をみたいという方が多いのでキラキラ公園をすすめている。エグザイルのSHOKICHIは苫小牧の出身ということで、CDに写っている場所である「ふるさと海岸」を見たいという方も多い。このように、観光客の増加が見込まれるので早めに、イベント広場等が実現できればと思う。 ●産業都市・苫小牧を、もっと楽しい街にするためにも、キラキラ公園のイベント会場としての活用は素晴らしいと思う。 ●フェリーターミナルでみなとコンサートを実施しているが、キラキラ公園の中にも全日天候型の屋根を付けてほしいと、以前より希望している。 ●観光交流ゾーンは、ふるさと海岸からキラキラ公園、勇払地区となっているが、クルーズ船が大型化して東港区に入ってくると、東港区にも観光・交流ゾーンができるのではないかと考える。この3つのゾーンを市民、地域、全道、全国、海外の方にどうやって周知、知らしめていくのかを示されてはどうかと思う。 ●観光、交流、賑わいの話題も出ていたが、今後は物流が中心の苫小牧港でもそういった機能に力を入れていくべきかと思う。資料11頁のキャッチフレーズについても、物流拠点と言い切っているのが、賑わいや交流というキーワードをいれてはどうかと思う。 |
| みなとにおける 教育 | <ul style="list-style-type: none"> ●人材育成について提案したい。道内の大手観光業者がなかなか人を採用できないので、この苫小牧において観光の教育施設を整備する例もある。港湾という切り口で、船に従事する人も確保もしにくいので、港湾の教育施設のようなものを描けないかと思う。 ●港湾教育施設の誘致、設置や市民の方の港への理解の話があったが、我々も港の仕事や船の仕事をされる方を講師として招き、苫小牧市の中学校でキャリア教育を実施している。一昨年前には、大学生を苫小牧に呼び込んで、港湾物流を学習していただき、港の機能を知っていただくような取組を実施している。今後、皆様にもお手伝いをいただくことがあると思うので、よろしくお願ひしたい。 |

| 分類 | 主要意見 |
|----------------------|---|
| 7. その他 | |
| 東西港区の機能分担 | <ul style="list-style-type: none"> ●フェリー船社としては、西港で3社を利用しているが、旅客の交通の利便性を考えると、すぐに東港区に移転することは難しいと考える。 ●西港区から東港区への機能移転については難しいということがわかった。しかし、他の委員から指摘のあった大型船への対応、クルーズ船の受入れ等の新たな課題に対しては、東港区の活用は重要になってくるので、東港区を活用していくという視点も引き続き検討をお願いしたい。 ●RORO 船の東港区への移転が言われているが、できれば分散させるのではなく貨物、職種を一元化するのが良いかと思う。少子高齢化で港湾の作業者の確保が厳しくなってきたので、同じ仕事であれば同じ地区、同一バースで効率よく仕事をしていくのが、これからの姿かと思う。 ●特定の産業がいつまでも続くということはないので、今後の産業はどうなるか？ということの頭の片隅に置いておきながら、今後の計画や西港区、東港区の分担を考えなければならない。 ●苫小牧港の取扱貨物量は、計画の貨物量をほぼ満たす実績をあげており、極めて成績の良い港湾だと思うが、一方で西港区が抱える問題を解決しなければいけない時期に来ていると思う。今回、問題解決のために提案すべきことは全て出尽くしたと思うので、これからはメニューの絞り込みとプライオリティーを付けていくことになると思う。 ●苫小牧東部開発新計画の段階計画の見直し時期となっており、今後の方向性の検討にあたり西港区から東港区への機能分担がどのように進められるかが重要な課題で、本日の説明、意見を参考にさせていただきたいと考えている。 ●今回の資料には東港区の方向性が示されており、大変心強く感じる。 ●東港区への機能移転については、誰が行くのが一番の問題だったが、今回の提言は結構だと思う。 |
| 東西港区の機能分担 (大型化対応) | <ul style="list-style-type: none"> ●西港区では、大型船が入港する際にはX信号によって当該船舶しか入出港できない状況。このため、X信号で運航する大型船については、東港区に移転することが必要であり、東港区には受け入れできる施設の整備が必要である。 ●現在の西港区に入港する船舶は大型化が進んでおり、限界だと思っている。X信号の対象となる例が増加しており、他の船舶に大きな影響を与えている状況であることから、東港への移転を進めるべきかと思う。 |
| 長期構想を検討する上での考え方 | <ul style="list-style-type: none"> ●少子高齢化の問題については、札幌周辺には人が集まってくるので、驚くほど人口減少するということはないと考えている。 ●限られた予算・時間で整備していく場合には重点投資と時間軸をどうするのかを考えていく必要がある。 ●将来の機能展開については、ほぼ妥当ではないかと思う。 |