

# 苫小牧港長期構想検討委員会 第5回委員会資料【別冊】

- 第4回委員会での主要意見と対応
- パブリックコメント実施結果と意見への対応
- 港湾計画の一部変更・軽易な変更について

- 1. 第4回検討委員会での主な意見と対応 . . . . . 2
- 2. パブリックコメント実施結果と意見への対応 . . . . . 10
- 3. 港湾計画の一部変更・軽易な変更について . . . . . 15

# 1.第4回検討委員会での主な意見と対応

# 1.第4回検討委員会での主な意見と対応

## 【1】生産性の高い複合一貫輸送拠点

項目	主な意見	港湾管理者の考え方
＜次世代型ユニットロードターミナルの形成＞		
物流の生産性	●港湾の人材確保が重要課題。横浜港、博多港では人材不足による影響が出てきていると聞いている。対応としてAIターミナル、自動化が必要となると思うが、近い将来に迫っていると実感している。	●人材不足に対応するため、「生産性向上に向けた輸送効率化」、「自動化」、「AIの活用」等に取り組んでいくこととしています。
	●いまだにパレチゼーションがほとんど進んでいないことがトラックドライバーにとっての大きな負担になっており、物流システムとして極めて脆弱な点である。	●「施策④:ドライバー不足に対応する陸上輸送網の構築」に「これらの取組に併せてパレチゼーション導入が図られることが望ましい」を追記しました。(本資料p.50)
＜既存ストックを活用した埠頭再編＞		
埠頭再編	●港湾運送業者の立場から、西港区の整備、特にRORO船のバース造成、旧水面貯木場の埋め立て・バース化を行い、バースの総延長を増やしていただきたい。	●「西港区における埠頭再編(水面貯木場跡地の岸壁への再生等)」は、港湾計画の一部変更を行い、早期の事業化を目指してまいります。
＜ドライバー不足に対応する陸上輸送網の構築＞		
アクセス強化	●JR貨物との連結やトラックの空荷対策、コールドチェーン形成も絡ませながら、札幌周辺のデポと西港及び東港を結びつける三角形の物流動線の拡充がこれから課題になってくるのではないかと。	●東西港区における各ターミナルや臨港道路と、札幌周辺とを結ぶ高速道路、国道、道道等の強化に向けて、物流関係者や関係機関との連携を図り、物流動線の拡充を図っていきたくと考えております。
鉄道との連携	●東港への横持ち費用が問題となっているため、鉄道引込線といった新しい発想での港湾運送の取組を一緒に考えていきたい。	●鉄道引込線の導入にあたっては、関係機関への働きかけと併せて、業界関係者ととも検討を進めてまいりたいと考えております。
	●新幹線の共用走行問題解決のためには、高速化と貨物の便数が両立できないため、貨物のほかの手段へのシフトが必要。また、新幹線の札幌延伸に伴って、並行在来線とJR貨物の問題も解決しなくてはならないため、弁天地区への引込線の構想は非常に有効と思う。	●鉄道引込線の導入については、鉄道貨物等の動向に注視しながら、遅滞なく対応できるよう取組を進めてまいりたいと考えております。
	●北海道新幹線の札幌延伸も12年後であるので、鉄道貨物との連携は、より早いタームで取り組むことが必要である。	●鉄道引込線の導入については、鉄道貨物等の動向に注視しながら、遅滞なく対応できるよう取組を進めてまいりたいと考えております。

# 1.第4回検討委員会での主な意見と対応

## 【2】北海道の「食」と「観光」のゲートウェイ

項目	主な意見	港湾管理者の考え方
<p>&lt;「フードコンプレックス」の形成&gt;</p>		
<p>フードコンプレックス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●フードコンプレックスに大いなる期待をしている。食料の製造基地の誘致に取り組んでいただきたい。その際、北海道での原料に拘らず、とにかくメイド・イン・北海道でブランド化する。そうすれば、食品原料の輸入・移入という物流も生まれるのではないか。</li> <li>●東港の大型冷凍冷蔵倉庫の整備をフードコンプレックスにつなげるためには、食の加工産業あるいは輸出の新しい事業を生み出す仕組みが重要で、物流だけでなく、食産業自体のビジネスモデルが置きかわるべき。</li> <li>●温度帯を持った大型の倉庫と食品加工による高付加価値化で、北海道の食関連産業の物流を効率化させようという取組を非常に楽しみにしている。</li> <li>●苫小牧の製造業の生産性は、全国より若干低い値である。経済産業省では、生産性向上のため、ロボット化、AI化の推進を、固定資産税の減免で応援しているところ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●フードコンプレックスの形成にむけては、「食品加工工場、植物工場など食関連産業の立地促進」を倉庫の事業主体、関係機関とともに取り組んでまいります。フードコンプレックスは、道内食品物流の構造的な問題である季節変動、片荷の是正や、輸出の促進を構想の一つとしておりますが、食関連産業の集積が進み新たな需要が派生した場合にはその対応についても検討してまいりたいと考えます。</li> <li>●フードコンプレックスの形成にむけ、ビジネスモデルの変化に対応し物流拠点としての苫小牧港の役割を果たせるよう、需要に応じた施設の整備とともに、輸出入手続き機能の充実が図られるよう関係機関に働きかけてまいります。</li> <li>●「大型冷凍冷蔵倉庫を核とする「食」の物流機能の強化のイメージ」の実現に向けて、倉庫の事業主体のほか、関係機関とともに取り組んでまいります。</li> <li>●製造業の生産性向上に資する施策として「食」の物流機能の強化を位置付けているほか、「食品加工工場、植物工場の立地促進」に当たっては、関係機関（経済産業省、北海道、苫小牧市等）の支援施策の活用につながるよう、連携しながらPRに努めてまいります。</li> </ul>
<p>&lt;水産物の輸出促進のための環境整備&gt;</p>		
<p>漁港区の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●水産業を成長産業にするという流れのなかで、生産をしっかりと上げることが求められている。屋根が完成すれば、輸出、衛生管理、就労対策と効果は非常に出ると思う。</li> <li>●第4船だまりの整備にあたっては、船の出入りの事故だけはないよう、関係者が協議しながら対処していきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●現在整備中の屋根付き岸壁の完成、供用にむけて引き続き整備を進めてまいります。</li> <li>●第4船だまりについては、関係者と協議しながら取組を進めてまいりたいと考えております。</li> </ul>

# 1.第4回検討委員会での主な意見と対応

## 【3】安全・安心な港湾機能を確保した海上物流拠点

項目	主な意見	港湾管理者の考え方
＜フェリーバースの大規模地震対策＞		
災害ハード対策	●今回の地震でフェリーバースは無事だったため救援はうまくいったが、フェリーバースの耐震化はスピード感を持ってほしい。	●大規模地震災害時における海上輸送をより確実なものとするため、フェリーバースの耐震強化については、関係機関とも調整を図りながら、取組を進めてまいりたいと考えております。
	●北海道の拠点として、様々な支援船が来たときのバースをきちんと確保する必要がある。	●今般の震災時に支援船のバース確保に苦慮したことから、本構想では「西港区での埠頭再編」や、「東港区でバースの整備」などにより、支援船の受入れ能力の拡大にも繋がるものと考えております。
	●今回の震災で、埋立地であるターミナルが脆弱であったこと、通信網も脆弱であったことが残念ながら証明された形となった。また9月29日まで断水だったため、今後の対応をお願いしたい。	●関係機関の協力の下、用地や通信網、上水道など「ライフライン設備の強化」を進めてまいります。
災害ソフト対策	●災害時対応については、施設の維持だけでなく、災害支援協定など平時からの体制づくりや訓練が必要である。	●今般の震災を受け、「苫小牧港港湾BCP」の見直しを行い、その中で平時からの体制づくり、訓練を行うよう努めてまいります。
	●災害に対する港の整備強化は、岸壁の耐震化のみではなく、港全体の総合的なBCP対策を講じなくてはならない点も含めてほしい。	●今般の震災を受け、「苫小牧港港湾BCP」の見直しを行い、さらなる防災・減災の取組を進めてまいります。
津波対策	●苫小牧港の防災・減災の中で津波の問題を考えてほしい。	●「苫小牧港港湾BCP」において、大津波への対応として、港湾機能の維持及び早期復旧のための事前対策、災害発生時の行動計画等を定めています。引き続きPDCAサイクルに基づく運用を行いながら、関係者とともに平時から協働した取組を継続して行ってまいります。
	●コンテナ船あるいはコンテナの海上流出防止策を考えるべき。	●日々数多くのコンテナが荷役・搬出入されている中、コンテナ固縛や柵を設けるなどといったコンテナ海上流出対策は作業効率上、難しいものと考えますが、他港での高潮対策検討なども参考にしながら、「苫小牧港港湾BCP」の見直しの中で、引き続き必要な対策などを検討してまいりたいと考えております。
	●親水空間に人が大勢集まるとすれば、津波の避難場所の確保に十分な配慮をお願いしたい。	●平成29(2017)年3月に「苫小牧港津波避難計画」を策定しており、観光客及び公園利用者等への避難対策を苫小牧市や厚真町とともに進めてまいります。

# 1.第4回検討委員会での主な意見と対応

## 【3】安全・安心な港湾機能を確保した海上物流拠点(つづき)

項目	主な意見	港湾管理者の考え方
<p>&lt;被災地救援の輸送拠点としての活用&gt;</p>		
<p>災害対応全般</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●2017年12月、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震のリスクが非常に高いという発表があった。費用等の問題はあがるが、対応が必要ではないか。</li> <li>●震災やもっと大きな自然災害が発生し得る可能性が高いので、しっかりとした港であってほしいと強く望む。</li> <li>●人、物、船、エネルギーが集中する苫小牧港において、地震・津波の一度の災害によって、その全てを失うことがないようにしなければならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地震調査研究推進本部地震調査委員会が平成31年(2019年)2月26日に公表した長期評価による地震発生確率に更新しました。(本資料 p.66)。この巨大地震について、北海道等から詳細な被害想定や浸水域等の情報が今後発表され次第、苫小牧港としての対応の検討を進めてまいります。</li> <li>●今般の震災を受け、「苫小牧港港湾BCP」の見直しを行い、さらなる防災・減災の取組を進めてまいります。</li> <li>●ご指摘のとおり、多様かつ重要な機能が集中している本港において、災害時にも全ての機能停止が起きないように、また早期復旧が図られるよう「苫小牧港港湾BCP」に基づき、平常時からの対策を進めてまいります。</li> </ul>
<p>今回の震災対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●今回の北海道胆振東部地震への対応で、海運が随分機能したことを長期構想の中にもぜひ盛り込んでいただきたい。</li> <li>●液状化の問題がまだ尾を引いて製造の再開ができていない臨海部の企業もあるので、その対応を着実に進めていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大規模災害における支援の重要性が改めて認識されていることを踏まえ、2つの施策「フェリーバースの大規模地震対策」、「被災地救援の輸送拠点としての活用」に取り組んでまいります。</li> <li>●液状化による被害を受けたコンテナターミナルは、平成30年(2018年)9月10日までに損傷の仮復旧及び搬出入システムの復旧が終了し、運用を開始しました。完全な機能回復に向けて復旧工事を鋭意進めておりますので、ご理解とご協力のほどよろしくお願いいたします。</li> </ul>



# 1.第4回検討委員会での主な意見と対応

## 【4】環境負荷軽減に資するエネルギー拠点

項目	主な意見	港湾管理者の考え方
＜SOx規制に対応する船舶への燃料補給機能の導入＞		
LNGバンカリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>●船会社立場から、喫緊の課題は2020年からのSOx規制問題。LNGバンカリングの体制を整える必要がある。</li> <li>●LNGのバンカリングは、近い将来に実現されるのではないかと思いますので、関係者の勉強会を早期に設置するなどして対応が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●今後LNG燃料船の利用拡大が想定されることから、本構想では「LNG燃料船へのバンカリング体制の構築」を位置づけているところです。</li> <li>●本構想の検討過程においても関係機関から情報提供をいただいております。今後はLNG燃料を利用する船社、関係行政機関等のご協力をいただきながら、苫小牧港におけるLNGバンカリングの実現に向けた取組を進めてまいります。</li> </ul>
＜水素エネルギーの供給・受入施設の配備＞		
再生可能エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> <li>●再生可能エネルギーは、その場所に合ったものがあるので、太陽光とバイオマスは苫小牧で既に行われているが、風力については周囲に対する影響や発電量の見込みなどの検討が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●風力発電を本港に導入する場合は、ご指摘のような周囲への影響や発電量の見込み等に留意してまいります。</li> </ul>
＜苫東への立地を促進する東港区の機能強化＞		
苫東	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国家として港と苫東をどう利用していくのか。以前我々が検討した「もしもの街」構想のような視点も組み込んでいかなければならないと思う。</li> <li>●東港区の機能を強化する方向をはっきり打ち出したことはありがたい。</li> <li>●10年先、20年先を考えると環境にやさしいエネルギーとしてのLNGの導入は不可欠であり、例えばLNG基地の誘致、とりわけ苫小牧東港への誘致は現実的でないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国土交通省の苫小牧東部地域開発検討会において今後の苫東開発の展開方向が示され、その中で「強靱な国土づくりに貢献する拠点の形成」が記載されています。港湾管理者としても、関係機関と連携を図りながら、道内外の災害時における迅速かつ円滑な対応とともに、国土強靱化に資する拠点の形成に努めてまいります。</li> <li>●新たな需要や西港区では対応できない機能に対し、東港区での機能強化を進める方針としております。また、東港区において西港区からの機能移転の受け皿となる場所(留保空間)を確保するとともに、機能移転の可能性について引き続き取組を進めてまいります。</li> <li>●西港区に既存立地企業のLNG基地があり内航LNG船による輸送が行われております。本構想では、将来的に西港区では対応できないような大型のLNG船による輸送を想定し、東港区弁天地区などの港頭地区での対応を位置づけています。</li> </ul>



# 1.第4回検討委員会での主な意見と対応

## 【6】市民と観光客がふれあう賑わい拠点

項目	主な意見	港湾管理者の考え方
＜ふれあい観光スポットの強化＞		
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>●18年水揚げ日本一で、エコラベル認証を取得した苫小牧のホッキは観光の目玉にもなると考えている。何らかの委員会などで観光に特化した議論も必要。</li> <li>●とまこまい港まつりを港近くで開催したいという声もある。苫小牧漁港のホッキ祭りも狭くなっているため、キラキラ公園、土砂埋立場の活用・整備をしていただければ。</li> <li>●浜厚真地区のウインドサーフィン、弁天沼の野鳥観察といった資源を活用した、勇払マリーナなど港との結びつきを考えてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●本構想で掲げた「漁港区周辺の機能拡充、観光拠点化」の取組を具体化するため、関係機関とも連携してまいります。</li> <li>●ご指摘のような声も踏まえて、「本港地区賑わい空間の機能充実」、「漁港区周辺の機能拡充、観光拠点化」を位置づけており、実現に向けて取組を進めてまいります。</li> <li>●本構想で掲げた「勇払マリーナの賑わいづくり」の取組を進めるにあたり、東港区周辺の観光資源の活用を検討してまいります。</li> </ul>
交流空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>●苫小牧商工会議所としてIRの誘致活動に取り組んでいる。苫小牧でIRが実現すれば、港の活用も少し変わってくると考える。</li> <li>●新千歳空港の民営化が進み、IRなどの国際リゾート構想が視野に入ってくると、例えば「港の国際交流会館」のような施設も可能になっていくと思う。</li> <li>●動線が書かれているなどハード面ではよいが、このたび土木学会で苫小牧港が土木遺産に認定されたことや歴史的な背景などについて、市民や地域の方、海外の方に周知していくことを希望する。</li> <li>●港湾都市におけるにぎわい・交流空間の成功事例をみると、物流空間とにぎわい空間を分離しないと雰囲気が出てこない。徒歩距離で、動線上にも楽しみなフットパスをうまく整備するというような全体的なプロデュースを練り込んでいく必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●IRについては今後の動向を注視しながら、港湾が活用される場合の必要な対応について検討してまいりたいと考えております。</li> <li>●苫小牧市のまちづくりや公共施設整備のなかで、臨港地区内での施設整備が求められる場合、実現の可能性も含めて対応を検討してまいります。</li> <li>●ご指摘のあった土木遺産の認定や歴史的背景などについて、北海道開発局やフェリーターミナル内のポートミュージアムなど関係機関とも連携し、あらゆる機会をとらえて周知に努めてまいります。</li> <li>●本構想で掲げた「漁港区周辺の機能拡充、観光拠点化」の取組を具体化するための検討体制・組織づくりを進め、その中でご指摘の点に留意した具体案を検討してまいります。</li> </ul>

# 1.第4回検討委員会での主な意見と対応

## 【6】市民と観光客がふれあう賑わい拠点(つづき)

項目	主な意見	港湾管理者の考え方
＜ふれあい観光スポットの強化＞(つづき)		
まちづくり	●日本製紙が紙の生産を止めることに伴い、勇払地区を守っていく施策として、あくまでも空想の話だが、漁港区を持つことは考えられないか。	●勇払地区に隣接した勇払マリーナを活用したふれあい観光スポットの強化を目指してまいります。交流人口増加による苫小牧における観光の活性化につながることを期待されます。
	●苫小牧の中心街が沈没気味であればあるほど、交流人口を増やしていくために、港はとても重要な基地だと思う。	●本構想で示した苫小牧港の観光資源を活用し、できることから一つひとつ取組を進め、交流人口の増加につなげていきたいと考えております。
	●工業・エネルギーと環境のバランスを取っていくこと、歴史や文化、教育を大事にしていく、特に高等教育機関をつくることにより、まちとして魅力のある苫小牧を目指していただきたい。	●港湾管理者としては、「環境負荷軽減に資するエネルギー拠点」の取組を進めることで、低炭素社会の形成に貢献できるものと考えております。まちづくりや教育については、苫小牧市との連携を十分に図ってまいります。

## 長期構想全体

項目	主な意見	港湾管理者の考え方
長期構想全体	●今回、構想計画で示された六つの施策に、施策の手段として「多様な主体の参加」と「情報技術の進展」という2つの横ぐしを入れることを検討して欲しい。	●「2-6 長期構想の実現に向けて」を追加し(本資料p.95)、「施策の実現手段」として「多様な主体との連携」及び「情報技術の活用」についての記載を設けました。
その他	●海外において苫小牧港と言っても誰も知らないため、15年後か20年後の見直しの際に、苫小牧・札幌港、札幌・苫小牧港に商標を変えたほうがよいのではないか。	●ご提案の港名の変更については、50年の歴史があり、市民や関係者の方々に定着していること等を踏まえると現時点では難しいと考えますが、将来の情勢変化に注視しつつ、改称の必要性について研究してまいります。

## 2.パブリックコメント実施結果と 意見への対応

## 2.パブリックコメント実施結果と意見への対応

### パブリックコメントの概要

実施方法	(1) インターネット(苫小牧港管理組合ホームページ) (2) 閲覧、配布 ・苫小牧港管理組合 施設部 計画課
公表資料	(1) 苫小牧港長期構想(案)パンフレット (2) 苫小牧港長期構想検討委員会 第4回委員会資料 (3) 第4回委員会発言骨子
意見の募集期間	平成30年11月12日(月)～12月11日(火) (郵送の場合は当日消印有効)
提出方法	電子メール、ファックス、書面の持参又は郵送
意見の提出先	苫小牧港管理組合 施設部 計画課
意見の件数	4件(14項目)

## 2.パブリックコメント実施結果と意見への対応

### 【1】生産性の高い複合一貫輸送拠点

項目	主要意見	港湾管理者の考え方
機能移転	P38～40 西港区から東港区への機能移転についての検討 ・西港区の西埠頭・入船埠頭ではRORO船の荷役に重点を置いて整備をすすめており、東港区への拠点移動はするべきでは無いと判断しています。	ご指摘のように、苫小牧港長期構想検討委員会第4回委員会においても、現時点でRORO機能を東港区へ移転することは難しいと判断しております。 しかしながら、長期的な情勢変化(事業環境の激変等)を考慮し、西港区から東港区への機能移転のための留保空間を確保しておきたいと考えております。(本資料p.98)
機能移転	P40 西港区から東港区への機能移転についての検討 ・東港区では取扱貨物量が大きく伸びているコンテナ貨物に照準を絞って取り急ぎ整備を進める必要があると考えています。	東港区のコンテナターミナルの整備については、大型コンテナ船や国際フィーダーコンテナ船への対応として泊地拡張やバースの整備、AIの活用などによる物流効率化の促進に取り組んでいくこととしております。 一方、新たな機能については、将来新たな工場の立地や輸送需要等が具体化した場合に、西港区では制限を受ける大型船の受け入れが可能で、開発可能な広大なスペースを有する東港区での対応を行うものと考えております。
物流体系の構築	P56～65 生産性向上に資する複合一貫輸送拠点 ・北海道の基幹港湾として、船舶の急速な変化に追従して物流体系の構築に早急に取り掛かるべきである。後れを取ることにはあってはならない。	苫小牧港が北海道の基幹港湾であるとの自覚のもと、“生産性向上のための物流体系の構築”という役割を果たせるよう、生産性向上に資する複合一貫輸送拠点の形成を進めてまいりたいと考えております。
RORO(東港区)	P56～57 施策①:次世代型ユニットロードターミナルの形成【RORO】 ・引き込み線を新設する際、陸上動線の邪魔にならないようにしてほしい。 ・西港の整備、シャーシヤードの整備も並行して早急に行ってほしい。	東港区弁天地区における鉄道貨物にも対応する新たなROROターミナルの整備にあたっては、トレーラーなどの陸上輸送に支障がないよう検討が必要であると考えております。 西港区におけるROROターミナルについては、今回の長期構想で次世代型ユニットロードターミナルの形成として、岸壁と背後シャーシヤードの一体化や高規格化など、さらなる効率性・安全性の向上を目指すとともに、岸壁改良などの早期整備に努めてまいります。
長周期波	・長周期波の解消をして欲しい。	西港区における長周期波については、フェリーへの影響が大きいと認識しております。引き続き実態を詳細に把握し対応策の検討に努めてまいります。
RORO(西港区)	P56～57 施策①:次世代型ユニットロードターミナルの形成【RORO】 ・引き込み線を西港へ引き込む検討をしてほしい。	今回の長期構想では、「西港区は現状の利用形態を維持し、新たな機能は東港区へ」との方針を示しております。 西港区でユニットロードターミナルを展開している本港地区では、岸壁背後地が高度に利用されているほか、既存の鉄道とは対向8車線の幹線道路で隔てられている状況です。また、既存岸壁が高度に利用されていることから、新たな展開への対応は難しいと考えております。一方、東港区弁天地区では、西港区では実現が難しい広大なヤードを確保でき、また鉄道貨物の引込線の導入にあたっての支障が比較的少ないと考えられます。 このため、鉄道貨物の引込線については新たな機能として東港区への導入を考えております。



# 2.パブリックコメント実施結果と意見への対応

## 【1】生産性の高い複合一貫輸送拠点(つづき)

項目	主要意見	港湾管理者の考え方
コンテナ	<p>P61 施策③:次世代型ユニットロードターミナルの形成【コンテナ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在の苫小牧港は、寄港船舶の増加、船舶の大型化に伴いコンテナ取扱量も増加傾向である。しかし増加したコンテナ取扱量に対してコンテナターミナルの設備が十分ではない。苫小牧港よりも取扱の少ない四日市港ではガントリークレーン、ヤード内の荷役機器、ターミナルゲート数が大幅に苫小牧港よりも多い。したがって苫小牧港の荷役設備の状況が改善しなければ、AIなどによるIT化を進めても荷役効率の改善は難しいのではないかと考える。</li> </ul>	<p>ガントリークレーンの基数、ヤード内荷役機器の台数、ゲートのレーン数は、コンテナターミナルの作業効率に大きく関わります。一方で、財政的、事業的な面から、取扱・荷役などによる収入と整備、運用に係る費用とのバランスを取る必要があります。加えて、機器を増やした場合昨今の人手不足の下でオペレータの確保という問題もあります。</p> <p>このため、遠隔操作・無人化機器の導入やAIの活用による蔵置場所の最適化などを進めつつ、必要最小限の設備・機器構成で最大限のコンテナの荷役作業、搬出入作業の効率化が得られるよう、ターミナルの運用を担っている外貿コンテナ事業協同組合と緊密に連携しつつ、物流効率化の促進に取り組んでまいります。</p> <p>本意見を踏まえて、施策③:次世代型 ユニットロードターミナルの形成【コンテナ】の取組内容(短中期)に「効率化に資する荷役機械等の増設」を追記いたします。</p> <p>(※第5回資料ではP46)</p>
埠頭再編	<p>P55 苫小牧港における課題【埠頭再編】</p> <p>P63 施策④:既存ストックを活用した埠頭再編(全天候バース)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鋼材の取扱において雨・雪・暴風を避けるため待機・待船が多くなっている。そこで中央北1号、2号、又は新岸壁に全天候型バースの導入を望む。苫小牧港の大きなセールスポイントにもなると考える。</li> <li>多くの鋼材は水濡れ厳禁が多く、雨天時の荷役作業が行えないため、船混みを招く要因の一つになっています。このため、雨などの影響を受けない全天候岸壁を整備する必要がある。</li> </ul>	<p>他港においては、全天候岸壁は鉄鋼メーカーなどの民間岸壁(室蘭、釜石など)に備えられておりますが、公共岸壁においては、法令(※)に基づき公共性を担保する必要があることから、他の貨物・船舶が利用できず鋼材のみの取扱いとなる全天候岸壁の整備は難しいと考えます。</p> <p>西港区において滞船、混雑の緩和が喫緊の課題であるため、今回の長期構想において既存ストックを活用した埠頭再編により、物流機能の改善を目指すこととしております。</p> <p>ご意見については、今後の港湾行政を行う上で参考とさせていただきます。</p> <p>※港湾法第13条第2項 港務局(港湾管理者)は、何人に対しても施設の利用その他港湾の管理運営に関し、不平等な取扱をしてはならない。</p>
埠頭再編	<p>P63 施策④:既存ストックを活用した埠頭再編</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中央北ふ頭や晴海ふ頭では、鋼材、飼料、石炭、カオリン、ニマムアクセス米、木材などの貨物が混在しているため、使用されていない貯木場を整備し岸壁の使用方法を整理する必要があります。</li> </ul>	<p>中央北ふ頭の旧水面貯木場については岸壁への再生を行い、あわせて西港区全体の埠頭再編により貨物の利用適正化を図って参ります。</p>
東港区のアクセス	<p>P65 施策⑤:ドライバー不足に対応する陸上輸送網の構築 東西港区のアクセス強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東港区のアクセスは、近隣住民を考慮したアクセスの良いルートが求められている。</li> </ul>	<p>本長期構想では、東西港区を結ぶ臨港道路の強化を行っていくこととしておりますが、将来の事業化にあたっては、近隣住民をはじめ周辺環境などへの配慮に努めてまいります。</p>



## 2.パブリックコメント実施結果と意見への対応

### 【2】北海道の「食」と「観光」のゲートウェイ

項目	主要意見	港湾管理者の考え方
食と観光の魅力発信	P73～79 北海道の「食」と「観光」のゲートウェイ ・食と観光について、国内でも人気の高い北海道の魅力を存分に発信すべきである。	本長期構想で示した「スマートフードチェーンの構築」、「苫小牧ブランド(水産物)の育成」、「クルーズ船の誘致」を通じて、北海道の食と観光の魅力を苫小牧港からも発信していくよう努めてまいります。

### 【5】北海海航路の地域的ハブ港

項目	主要意見	港湾管理者の考え方
北極海航路	P99 北極海航路の地域的ハブ港 ・北極海航路について、地理的優位がある北海道は日本のファーストポートとしてのイニシアティブを十分発揮してもらいたいと同時に、情勢の見極めが重要である。	北極海航路の商業利用についての取組は動き出したばかりであり、ご指摘のとおり、北極海航路を巡る動向・情勢を注視しながら「北極海航路のアジア側におけるゲート機能の形成」に取り組んでまいります。

### その他

項目	主要意見	港湾管理者の考え方
飛散・流出対策	・西港区では強風時のバルク貨物への対応がされておらず貨物が居住区まで飛散し、苦情がくることもあるため、飛散防止の対策が必要である。また、野積みされたバルク貨物は一定の対策はあるものの十分な設備を施していないため、雨天時や雪解けにより貨物が海に流れ出し海洋汚染に繋がる恐れがあり、保管場所の整備が急務と考える。	バルク貨物荷役時の飛散防止対策、及び海上流出による海洋汚染の恐れについては、既存ストックを活用した埠頭再編による、貨物の利用適正化を図る施策を示しております。現状の把握に努め、引き続き必要な対応について検討してまいります。
港内静穏度	・東港区は、西港区に比べうねりによる本船荷役への影響が受けやすくなっている。この結果、本船スケジュールの遅延などの要因の一つとなっており、防波堤増設など対策が必要と考える。	現在の防波堤の配置や延長は、過去の波浪観測結果(通常波、長周期波)に基づく静穏度解析によって設定され、法令で定める基準を満足しています。 近年の気象・海象条件は過去とは傾向が変化してきているとの観測結果もあり、現在、北海道開発局が西港区も含めて波の観測、静穏度の解析を継続的に実施しているところです。この結果を踏まえ、対応の必要性について検討してまいります。
港の労働環境	・港で働く労働者の長時間労働などを改善し、魅力ある労働環境があつてこそ魅力ある苫小牧港になると意見します。	港湾労働者の長時間労働などを改善し、魅力ある労働環境とするためにも、港湾施設の改善や整備、AI化や自動化によって物流の生産性向上を目指した取組を進めてまいります。

# 3. 港湾計画の 一部変更・軽易な変更について

# 苫小牧港港湾計画(一部変更)平成31年3月 (真古舞地区)

## 【計画変更のポイント】

(真古舞地区中央北ふ頭)

- バース不足による滞船等を解消し、バルク貨物等の輸送効率化を図るため、公共埠頭計画を新たに位置付ける。

## 【前回改訂からの状況変化】

- 西港区を利用するバルク船舶の急増に伴う混雑により、滞船や横持ち輸送が発生。

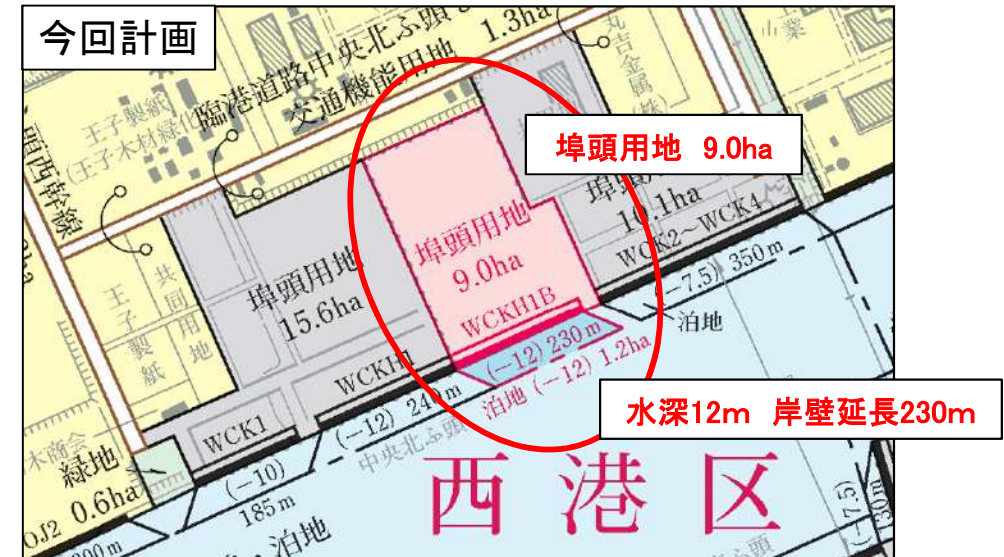
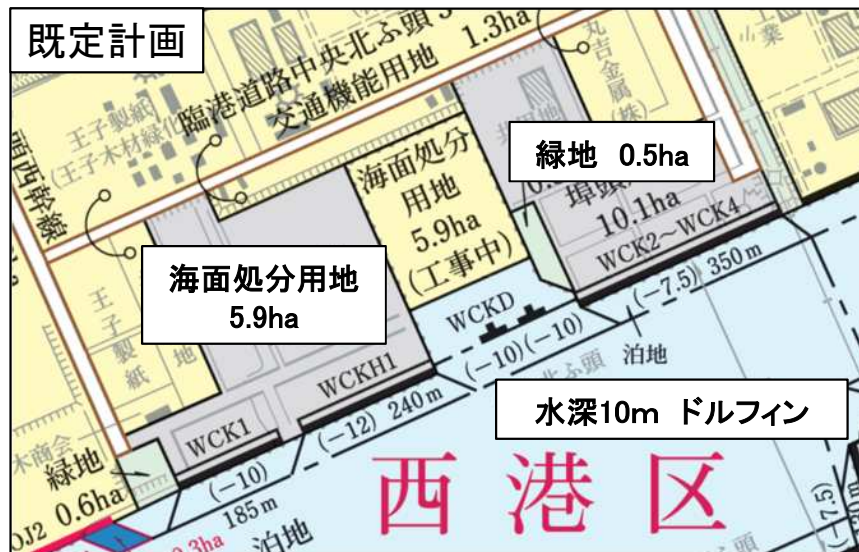


## 【主な計画変更内容】

- 公共埠頭計画  
ドルフィン(-10m) → 岸壁(-12m) 230m
- 土地造成計画・土地利用計画  
緑地 0.5ha → 埠頭用地 9.0ha  
海面処分用地 5.9ha



利用形態が変化し、水面貯木場としての利用はなく、施設の老朽化も進行している状況。





# 苫小牧港港湾計画(一部変更)平成31年3月 (浜厚真地区)

## 【計画変更のポイント】

(浜厚真地区周文ふ頭)

- バース不足による滞船等を解消し、内航定期船やバルク貨物の輸送効率化を図るため、公共埠頭計画を変更する。

## 【前回改訂からの状況変化】

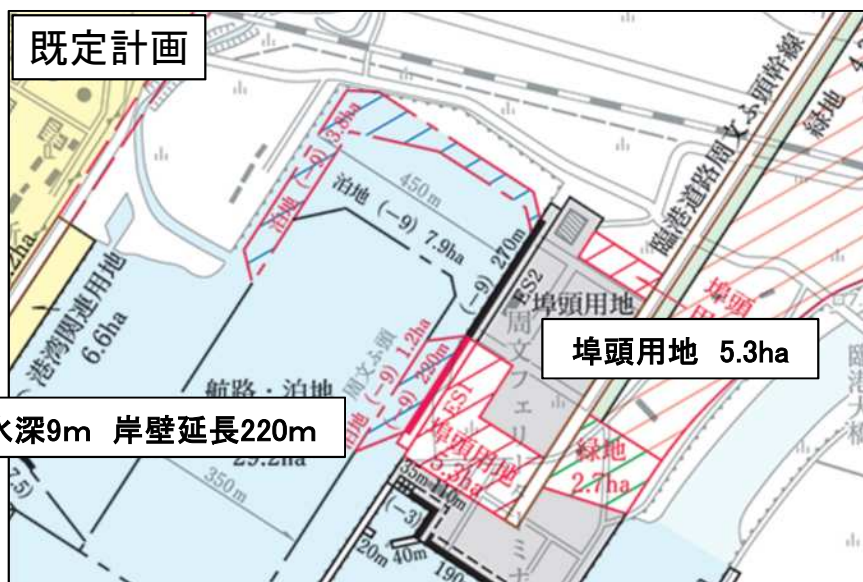
- 内航定期船2隻同時入港時の滞船の常態化。
- 週1日、内航定期船2隻が同時入港する際、港外待機が必要
- 砂・砂利等のバルク貨物は、内航定期船の利用時間(17時~19時、21時~1時)以外での利用に制限。エプロンの清掃も必要。

## 【主な計画変更内容】

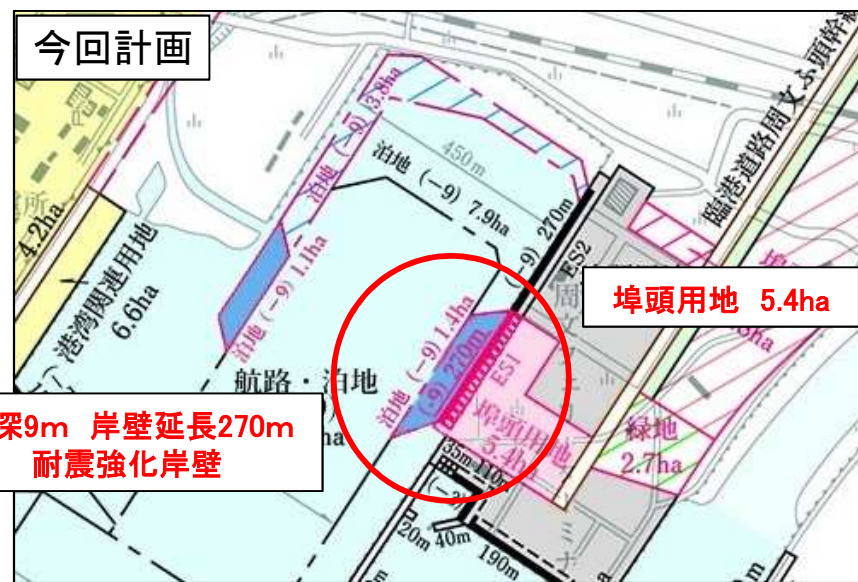
- 公共埠頭計画  
岸壁(-9m)(RORO船等) 220m→**270m**  
[既定計画の変更計画]
- ※耐震:なし→**緊急物資輸送対応**



既定計画



今回計画



# 苫小牧港港湾計画(軽易な変更)平成31年1月 (本港地区)

## 【計画変更のポイント】

(本港地区南ふ頭)

- 紙・パルプ等の荷役効率化に対応するため、公共埠頭計画(土地利用計画)を変更する。

## 【前回改訂からの状況変化】

- 南ふ頭岸壁を利用したRORO船の荷役。
- 老朽化が進んでいる公共上屋の建替えに必要な用地の確保。

## 【主な計画変更内容】

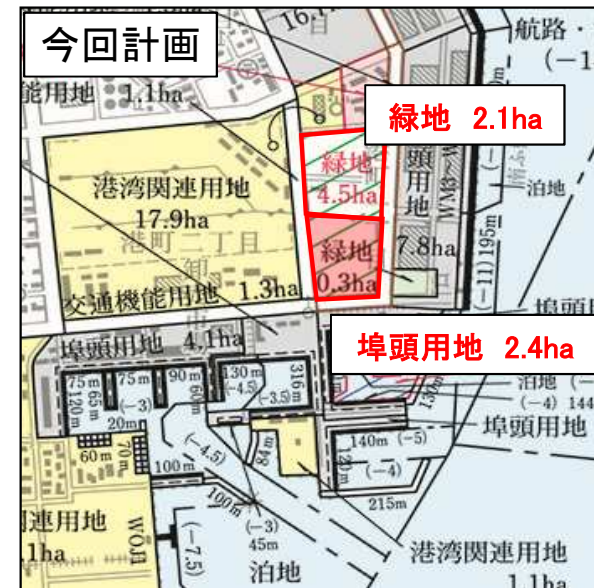
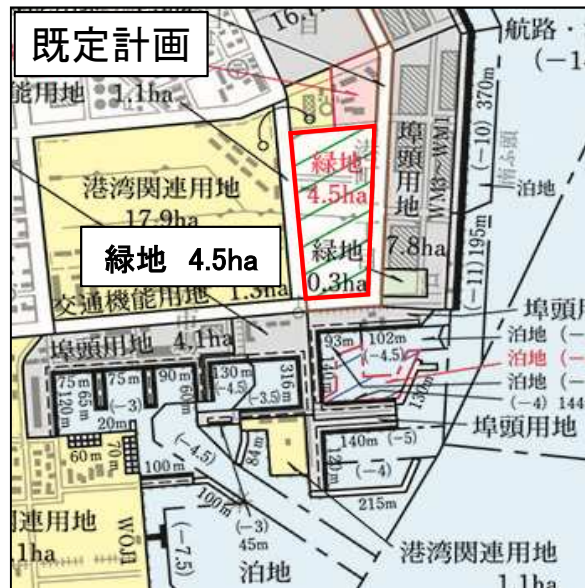
- 緑地 4.5ha → **緑地 2.1ha**  
→ **埠頭用地 2.4ha**



狭いスペースでの  
シャーシの旋回



老朽化が進む  
公共上屋





# 苫小牧港港湾計画(軽易な変更)平成31年1月 (汐見地区)

## 【計画変更のポイント】

(汐見地区)

- ポートサービス船及び漁船等の安全かつ効率的な利用に対応するため、小型船だまり計画を変更する。

## 【前回改訂からの状況変化】

- ポートサービス船の大型化による船だまりの狭隘化。
- 農水産物輸出促進計画制度を活用した屋根付き岸壁の整備による準備・休けい岸壁の確保が急務。

## 【主な計画変更内容】

- **ポートサービス船が安全に係留できる小型船だまりの整備(第1、2、4船だまり)**
- **漁船の準備・休けい岸壁の整備(第3船だまり)**

船だまりの狭隘により北ふ頭の利用を余儀なくされている曳船



新たに整備された屋根付き岸壁



外来イカ釣り漁船と地元漁船の錯綜状況

