

## 苫小牧港長期構想検討委員会 第5回委員会 発言骨子

平成31年3月11日（月）13:30～15:30

グラントホールニュー王子 グラントホール北

カテゴリー	主要意見
<b>【1】生産性の高い複合一貫輸送拠点</b>	
＜次世代型ユニットロードターミナルの形成＞	
西港区のRORO	●西港区のRORO 船の荷役効率のための施策は大歓迎で、早い完成を祈念するところ。
労働力不足への対応	●名古屋港での視察や、実証実験の結果から、RTGの遠隔操作ができるようになると、労働力不足の中で女性の労働力の活用も期待できるのではないかと感じている。 ●物流業界、建設業界だけではなく、全業種にわたって人手不足が大変な状況になっている。港湾に従事する若い成り手を自ら「育てる」ため、人材育成にかかわる教育機関、港湾に関する教育機関の設置が必要だと思う。 ●労働力不足、人口減少が港湾にどう影響を与えるのかが一番問題になるのではないかと。女性の雇用や人材育成という新しい観点に加え、情報技術の活用、自動運転、ロボット化といった技術との連携も必要である。
物流効率化	●船が大型化して物量、貨物の増加に対応できると考えているが、長距離トラックやJR貨物含め、物量全体ではあまり増えておらず、輸送モードの変更で対応している現状である。我々が物流をしっかりつくり上げて、北海道経済発展の一助になっていければ。
周文ふ頭の整備	●東港で荷役する際バースは周文ふ頭しかなく、フェリーがついていない時間にしか荷役ができないという状況の中で、短期の整備で考えていただけるとするのは非常にありがたい。 ●今回周文ふ頭の延長がかなり優先順位高く記載されており、大変心強い。フードコンプレックスとお互いに機能強化が図られることが期待される。また厚真インターまで非常に近接した立地のため、道内全般への物流機能の強化にもつながる。さらにBCPの観点で非常に有益である。
＜既存ストックを活用した埠頭再編＞	
西港区全体の効率化	●東港への一部貨物の移転、例えば石炭の集約など、西港の利用をもう少し使い勝手のよいものにしていただきたい。
中央北ふ頭の整備	●長期的には、中央北ふ頭に2隻同時にパナマックスを着けられる岸壁延長を検討してはどうか。
船だまりの整備	●直近の問題である船だまりの建設を早くお願いしたい。
船の大型化対応	●港としての安全性を担保する上で不可欠であるため、原則である港湾施設の技術上の基準に基づき、船の大型化に対しオーバースペックとならないよう港湾施設の改善を図るようお願いしたい。

カテゴリー	主要意見
<b>【1】生産性の高い複合一貫輸送拠点（続き）</b>	
<ドライバー不足に対応する陸上輸送網の構築>	
鉄道貨物との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>●フードロジスティクスという新しい物流体系のイメージを明確にしていけることが今後必要。港の整備、船の建造や運用のあり方、あるいは、公民の役割分担ということに踏み込んでいかないと、J Rと港の連携が絵に描いた餅になる、あるいは、利用者・北海道生産者等の大きな負担になるという懸念もあると感じる。</li> <li>●新幹線の札幌延伸に伴う共用走行問題の解決に向けての鉄道貨物との連携についても期待している。</li> <li>●鉄道に関しては、これまでモーダルシフトがあまり進んではなかったのではないか。鉄道引込線を具体化する際には、モーダルシフトが実現できるような施策も今後必要になるのではないか。</li> <li>●これから人口減少地域が広範囲に分散していくと、今までのようなトラックを中心とした輸送体系で広範囲に運ぶだけの運転手を集めることができるかといった問題がある。そこで、長距離の貨物は鉄道の活用を考えないと、全道くまなく苫小牧で引き受けた荷物が行き渡ることが難しいという気がする。このため、幹線となる長距離輸送体系に基づいた鉄道を残すことが大事ではないか。</li> </ul>
<b>【2】北海道の「食」と「観光」のゲートウェイ</b>	
「フードコンプレックス」の形成	
フードコンプレックス	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大型の冷凍・冷蔵倉庫の建設による物流機能の強化が図られることを非常に楽しみにしている。</li> </ul>
<水産物の輸出促進のための環境整備>	
漁港区の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●屋根つき岸壁の1基目を供用させてもらっており大変効果が出ている。今後の整備継続に加え、長期的には HACCP 対応もお願いしたい。</li> </ul>
<国際クルーズ拠点の形成>	
クルーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●近年クルーズが全国的に頑張っている。苫小牧も頑張っているが、クルーズ客はスルー(通過)して市街地に来ないと感じている。</li> </ul>

カテゴリー	主要意見
<b>【3】安全・安心な港湾機能を確保した海上物流拠点</b>	
<フェリーバースの大規模地震対策>	
震災・防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>●東日本大震災を見ると、ハード面がしっかりしていても、港湾自体が全く機能しなくなるのが災害である。このため、耐震化の議論も重要だが、ソフト面も含めて、防災に対する研究を関係機関で進めていく流れになればいいと思う。</li> </ul>
港湾BCP	<ul style="list-style-type: none"> <li>●津波への対策や、ハードとソフトが一体となった港湾BCPのさらなる改善も今後は行っていただきたい。</li> <li>●最近、コンビナート機能の確保が重要という議論がされている。苫小牧港や苫小牧港に立地される企業の果たす役割を踏まえて、港湾BCP等で港・立地企業の機能を確保について議論いただきたい。</li> </ul>
<被災地救援の輸送拠点としての活用>	
周文ふ頭の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●今回の震災時に南ふ頭3号に着いた砕氷船「しらせ」(喫水8.8m)が着けられるよう、周文ふ頭2号は水深9m以上を維持する努力は必要ではないか。</li> </ul>
漁港区の災害対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>●災害に備えて、漁港区の近くに避難塔を含めた建物ができれば。観光にもつながると思う。</li> </ul>
<b>【5】北極海航路の地域的ハブ港</b>	
<北極海航路のアジア側におけるゲート機能の形成>	
北極海航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>●EUの政治的・経済的なスタンス、ロシアの戦略を踏まえ、中継基地の意味を考えると、北海道の港湾事業の中で北極海航路を重要視するのはちょっと無理があるのかなという気がしている。</li> </ul>

<b>【6】 市民と観光客がふれあう賑わい拠点</b>	
＜ふれあい観光スポットの強化＞	
緑地の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>●街と港と花火が一体となった壮観な景色をぜひ苫小牧でも見たい。花火会場をキラキラ公園に、あるいは祭り会場を汐見地区に移すなどして、より港に近い形でとまこまい港まつりを開催していただきたい。</li> <li>●若い人たちをこの街に受け入れる事を考え、函館や石狩湾新港のような世界的な音楽のフェスタなどをいずれ呼ぶためには、汐見地区の緑地の活用が大事になると思う。にっぽん丸なり海王丸なりが永久係留されるような観光スポットをつくることができたら、わくわくする港づくりができるかと思う。</li> </ul>
賑わい空間のアクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>●キラキラ公園とフェリーターミナルを結ぶフットパスが計画されているが、加えてぷらっとみなと市場からキラキラ公園までの動線にもフットパスのようなものができればよい。</li> <li>●キラキラ公園、汐見地区、フェリーターミナルをつなぐ道路は、RORO 船の荷役地域で荷役専門の道路としてつくられているため、一般車にとっては大変危険。しかし、観光客にも注目されている地域なので、何らかの交通手段(巡回バス等)なり、きちんとした歩くルート等の整備が必要になってくるのではないか。陸地側が不便であれば、ボートなどで海側から送迎するサービスも考えていただけたら。</li> <li>●フットパスはイギリスやアイルランドで始まった、道路がないところで人が移動するためのルートである。ですから、苫小牧北部に位置する森林地帯に自由に歩ける道をつくるほうが観光にとっても役に立つのではないか。</li> <li>●賑わい機能が3カ所に分散しているが、連携することで相乗効果が発揮されることも頭に入れて検討いただければと思う。</li> <li>●汐見地区、漁港区周辺とキラキラ公園とフェリーターミナルの三つの関係については、前回の長期構想では連絡道で結ぶこと位置づけていた。今回は、やはり距離的に離れ過ぎていること、また今後、RORO の機能を高めていく中で、一般の人と港湾物流を分離できる可能性があるかもしれない。我々港湾行政だけではなく、市の観光の方、皆さん方ともご意見を交わしながら、もう少し深掘りをしていきたい。</li> </ul>

<b>長期港構想の実現に向けて、重要事項等</b>	
実現に向けて	<ul style="list-style-type: none"> <li>●長期構想を単なるプランにとどめず、具体的な事業としてどのように進めていくかがポイント。そのためにも民間投資の役割がさらに重要である。</li> <li>●港のハードだけではなくてソフトの強化を重視し、コンテナターミナルの運営や災害時の重要物資供給、他の輸送モードとの連携といった点をさらに強化していくことが重要である。</li> <li>●中央北ふ頭の連続バース化について、前倒しの取組がされていることについては高く評価させていただきたい。その他の施策についても、速やかに港湾計画の改訂をしていただきたい。弁天ふ頭は、4段積みの計画となっているが、プライオリティーや熟度を勘案した配置とすることが大事である。</li> <li>●人口減少問題は無視できないインパクトをもたらすことを踏まえ、これからは、一番生産性の高いものや、無人化できるものなど、少子高齢化に対応した設備投資の検討をお願いしたい</li> <li>●長期構想の実現に向けて、ここにお集まりの港の関係者の方々が共通認識をもって深化させていただければと思う。</li> </ul>
副水路構想	<ul style="list-style-type: none"> <li>●副水路構想に莫大なお金がかかることは重々承知しているが、実現を目指して我々も一緒になって取り組んでいきたい。</li> </ul>
東港と西港との関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>●平時の役割分担、有事のバックアップ、新しい機能の拡大など、苫小牧には二つの港があることを利点として、今後さらに鮮明に打ち出していてもいいのではないか。</li> <li>●現状作業員・トラックを西港から東港へ行かせているが、機能の移転が進むことで東港にも拠点を置けるようになると思う。</li> <li>●苫小牧港が20年、30年でどの程度の貨物量、容量の港になるのかをベースにしながら、東港と西港でどう機能分担していくかという視点が非常に大事。東港と西港の機能をうまくあわせて港を構築し、効率のいい港にしていこうという視点が必要である。</li> <li>●西と東が離れていることのデメリットを、災害時などに補完し合える間柄と捉えることができるという視点を確認できた。</li> </ul>
港湾計画の改訂	<ul style="list-style-type: none"> <li>●港湾計画の改訂に向けた検討の中では、単なる施設の計画だけではなく、具体的な施設の利用計画を地元の方々でしっかり議論をしていただきたい。</li> </ul>
長期構想のとりまとめ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●今回の委員会が最終であり、基本的に事務局案について、全体の方向性は皆さんにご了解いただいたのではないかと思います。今日いただいた意見を反映して若干の修正をし、その後の取りまとめをご一任いただけるか。（「異議なし」と発言する者あり）</li> </ul>