

苫小牧港長期構想検討委員会 第4回委員会 発言骨子

平成30年10月16日（火）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

カテゴリー	主要意見
【1】生産性向上に資する複合一貫輸送拠点	
＜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	<ul style="list-style-type: none"> ●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A I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。 ●いまだにパレチゼーション^{※1}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。 <p style="margin-left: 2em;">※1 パレチゼーション：パレットに貨物を積み付け、そのまま崩す事なく荷役、輸送、保管すること。</p>
＜既存ストックを活用した埠頭再編＞	
埠頭再編	<ul style="list-style-type: none"> ●港湾運送業者の立場から、西港区の整備、特にR O R O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。
＜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	<ul style="list-style-type: none"> ●J R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。
鉄道との連携	<ul style="list-style-type: none"> ●東港と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。 ●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J R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。 ●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。

【2】 北海道の「食」と「観光」のゲートウェイ	
「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"> ●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な。 ●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。 ●温度帯を持った大型の倉庫と食品加工による高付価値化で、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。 ●経済産業省では、食料品製造業に対し、ロボット化、AI化の推進をされており、固定資産税の減免で応援しているところ。
＜水産物の輸出促進のための環境整備＞	
漁港区	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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ではないよう、関係者が協議しながら対処していきたい。
【3】 安全・安心な港湾機能を確保した海上物流拠点	
＜フェリーバースの大規模地震対策＞	
災害ハード対策	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●今回の震災で、埋立地であるコンテナ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。
災害ソフト対策	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。
津波対策	<ul style="list-style-type: none"> ●道東地区での巨大地震発生の可能性が高まっていることから、苫小牧港の防災・減災の中で津波の問題を考えてほしい。 ●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。 ●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。

【3】安全・安心な港湾機能を確保した海上物流拠点（続き）	
＜被災地救援の輸送拠点としての活用＞	
災害対応全般	<ul style="list-style-type: none"> ●昨年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。費用等の問題はあるが、対応が必要ではないか。 ●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。 ●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。
今回の震災対応	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●今回の震災で朝の5時ごろから次々と船が入っていた。道路の信号も点いていないなか、入港船のコントロールを誰がどのようにやっているのか。 ●震災発災後、関係者に電話で、異常がなく岸壁は使えるという確認を行った結果、まずは物流の平常を確保することが優先と考えて、通常通り対応した（※震災発生の9月6日0307は、「出航信号の時間帯」でありその後、港内外の状況を確認したのち「入航信号」に切り替えたのは、平時に同じ頃合の同日0512である）。もし今回の対応で少し不備があるというご指摘やご意見、提案があれば、真摯に受けとめ今後に活かしていきたい。 ●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と聞いているので、その対応を着実に進めていただきたい。
【4】環境負荷軽減に資するエネルギー拠点	
＜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"> ●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。 ●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うので、関係者の勉強会を早期に設置するなどして対応が必要。
＜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"> ●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、風力についても検討が必要であり、周囲に対する影響や発電量の見込みなどの問題がある。
＜苫東への立地を促進する東港区の機能強化＞	
苫東地区の活用	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●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。

【6】 市民と観光客がふれあう賑わい拠点	
＜ふれあい観光スポットの強化＞	
観光	<ul style="list-style-type: none"> ●ホッキは全国で18年水揚げ日本一。さらに今回、オリンピックの食材になれるエコラベル認証をいただいた。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。 ●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。 ●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・整備していただければ。
交流空間	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●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。 ●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、恐らく雰囲気が出てこない。アクセスもほとんど徒歩距離で、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。
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ●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、漁港区を持つてくることは考えられないか。 ●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。 ●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。

長期構想自体へのご意見	
構想全体	<ul style="list-style-type: none"> ●ご説明いただいた六つの施策は、どれもすばらしいとの認識。 ●今回の長期構想は、苫小牧港が通過点だけではなく、物流が新しい価値を生むような付加価値の高い港湾を目指すものと認識。 ●長期構想の検討については、この資料のとおりで結構だと思う。 ●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「情報技術の進展」と「多様な主体の参加」という2つの横ぐしを入れることを検討して欲しい。 ●長期構想の内容は極めて多岐にわたり不足はない。今後はプライオリティーづけをする段階と思う。
将来像	<ul style="list-style-type: none"> ●構想のサブタイトルに「未来へとつなぐ」とありますが、それに加えて「世界へとつなぐ」も入れてはどうか。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ●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、グレーター札幌港、札幌・苫小牧港というふうに商標を変えたほうがよいのではないかと思う。