

苫小牧港長期構想（案）に寄せられた意見と管理組合の考え方について（パブリックコメントの結果）

意見提出期間 平成 30 年 11 月 12 日 ～ 平成 30 年 12 月 11 日 （30 日間）

意見提出人数 4 人

提出意見件数（項目） 4 件 （14 項目）

提出意見と管理組合の考え方・提出意見を考慮した結果とその理由 次のとおり

項目 No	提出 人数	提出された意見 (意見提出区分 第三者利益による削除等の有無)	提出された意見に対する管理組合の考え方 提出された意見を考慮した結果とその理由	反映区分
1	1	(<u>原文</u> ・整理要約 有・ <u>無</u>) P38～40 西港区から東港区への機能移転についての検討 ・第 4 回委員会資料の中で苫小牧の現状報告でもある通り、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。また、西港区は港内の幅や水深に課題はありますが、波や海流の影響で荷役作業に影響を受けることが少ないため、船舶の航海スケジュールが安定しています。	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。(長期構想 p. 100)	B
2	1	(<u>原文</u> ・整理要約 有・ <u>無</u>) P40 西港区から東港区への機能移転についての検討 ・＜東港区について＞第 4 回委員会資料の中では、新たな工場などの立地に対応できるよう今後整備を進めると考え方が出されています。しかし、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。	B

3	1	(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>) P56～65 生産性向上に資する複合一貫輸送拠点 ・物流体系の構築は費用も時間もかかるため、早急に取り掛かってください。船舶も急速に変化し、これにハードとしての港湾も追随することは必要である。北海道随一の苫小牧が遅れを取るのは非常に良くない。北海道の基幹港湾として必須である。	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。	B
4	1	(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>) 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、現在利用している引き込みトレーラーの陸上動静の邪魔にならないようにしてほしい。 ・西港の整備も併行して行ってほしい。 ・シャーシヤードの整備をなるべく早くして欲しい。	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。	B
		・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。	C

5	1	(原文・整理要約 有・無) 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、既存の鉄路とは対向 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。	D
---	---	--	--	----------

6	1	(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>) 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】 ・資料でも触れられているとおり現在の苫小牧港では、寄港する船舶も増えたうえに、船舶も年々大型化しており、コンテナ取扱量もそれに伴って増加傾向となっています。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為、コンテナ一隻に対しガントリークレーン 1 基での荷役作業となっており、コンテナの揚げ積みが多い場合は荷役時間が 20 時間を超える状況となっています。昨年の苫小牧港コンテナ取扱量（外貿・内貿・フィーダー含む）は約 21 万 TEU となっていますが、それを下回る 19 万 TEU の三重県四日市港ではコンテナ船一隻に対するガントリークレーンを 2 基使用して荷役をおこなっており荷役時間の短縮を図ると共に、ヤード内の荷役機器の台数やターミナルゲート数も大幅に苫小牧港より多くなっています。このような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状況と判断しています。	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。 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。 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。 （長期構想 p.39）	A
---	---	--	---	---

7	2	(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>) P55 苫小牧港における課題【埠頭再編】 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) - 近年鋼材貨物の取扱いが各鉄鋼メーカーとも非常に厳しくなっている上、特に錆・濡れに対する対応に苦慮しております。又、雨・雪・暴風により待機・待船が各荷役会社にとって非常に大きなコストになり、遅延により後船も待船、沖待ちという状況が多くなっております。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により円滑な入港及び岸壁使用を望む事ができ、苫小牧港の大きなセールスポイントにもなると考えます。 - 中央北埠頭の報告の中でも鋼材貨物について触れられていますが、多くの鋼材は水濡れ厳禁の品物が多く、雨天時の荷役作業が行えない事によって、船舶が苫小牧港沖に滞留し船混みを招く要因の一つになっています。今後の苫小牧港の作業効率を考えた場合、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と意見いたします。	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。 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。 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。 ※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。	C
8	1	(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>) p63 施策④：既存ストックを活用した埠頭再編 中央北埠頭や晴海埠頭は鋼材以外の貨物も多く荷揚げされ、バルク貨物（飼料・石炭・カオリンなど）やミニマムアクセス米（以降：MA米）・木材などの貨物が混在し、バルク貨物荷揚げ後の岸壁で鋼材やMA米が荷揚げされていることから、使用されていない貯木場を整備し岸壁の使用方法などを整理していく必要があります。	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。	B

9	1	(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>) 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 ・東港区のアクセス面については、近隣住民を考慮したアクセスの良いルートを整備することが求められています。	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。	B
10	1	(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>) P73～79 北海道の「食」と「観光」のゲートウェイ ・食と観光についても、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。国内アクセスの向上もお願いしたい。	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。	B
11	1	(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>) P99 北極海航路の地域的ハブ港 ・今後経済活用が見込まれる北極海航路についても、地理的優位がある北海道として、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。	B
12	1	(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>) その他 ・整備するうえで西港区の現状の港湾設備の問題点をあげると、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強風により飛散し、苦情がくることもあるため、飛散防止の対策が必要とされています。また、揚げられたバルク貨物は野積みされることも多く、一定の対策等は行われていますが、バルク貨物を保管するために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、バルク貨物に対しての保管場所の整備が急務であると考えます。	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。	B

13	1	(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>) その他 ・東港区の状況を見ると、船舶が接岸する岸壁は外海に面しているため、西港区に比べて海流のうねりによる本船荷役への影響が受けやすくなっています。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、防波堤増設などの海流への対策が必要であると考えます。	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。	B
14	1	(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>) その他 ・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ってこそ魅力ある苫小牧港になると意見いたします。	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。	B

※「提出された意見」の欄は、第4回委員会資料のページ番号を示す。

反映区分	提出された意見の反映状況
A	意見を受けて案を修正したもの
B	案と意見の趣旨が同様と考えられるもの
C	案を修正していないが、今後の政策の進め方等の参考とするもの
D	案に取り入れなかったもの
E	案の内容についての質問等

「原文」とは、提出者の氏名、連絡先等を除いた提出された意見そのものであり、整理、要約、削除等をしていないものをいいます。担当課において、原文の備付けや閲覧による対応が必要となります。

「整理要約」とは、提出者の氏名、連絡先等を除いた提出された意見を整理、要約、削除したものをいいます。

なお、「原文」・「整理要約」のいずれの場合であっても、第三者の利益を害するおそれがあるとき（個人のプライバシーに係る事項、企業秘密等）や、その他正当な理由があるとき（提出意見を公にすることにより公益上の支障があるとき等）は、その部分について除くことができます。