

苫小牧港長期構想検討委員会(第1回委員・幹事合同委員会) 発言骨子

平成28年9月21日(水) 13:30~16:00

グランドホテルニュー王子3階 グランドホール南

【港の役割】

- 港を中心とした観光、地域の発展を考えた上で、北海道、日本、世界での苫小牧港の立ち位置をはっきりさせ、産業との長期的な関わりを整理すべき。
- エンドユーザーのニーズが重要。北海道では札幌が大きな位置を占めている。30年先の産業の姿を考えておかないと、現状の問題点だけを修正することになってしまう。
- 北海道は食、観光、ものづくりの各分野に力を入れており、物流の拠点である苫小牧港の重要性は理解しているが、ドライバー不足の問題や、高規格道路の進展を背景に、道内他港との役割分担、あるいは連携の中で苫小牧港としてどのような役割を果たしていけるのかという観点が必要。
- 立地企業のアンケート調査で「バックアップのため」という理由で道内に立地した企業がある。北海道の安心感を強固にするためにも、災害に強い物流機能が必要。
- 他港との機能分担を意識するべき。大型クルーズ対応は、大型化であり国際化でありレクリエーション対応である。苫小牧港の中で全てを満たすような対応は可能かどうか、冷静に考えなくてはならないのでは。他港湾と連携しながら、圏域構成を大胆に広げて議論すべき。
- 世界市場戦略を苫小牧港が持つべき。オランダの食料輸出は世界第2位。オランダのように第一次産業を核とした新しい市場戦略を苫小牧港でも持てるはず。
- 港は産業と直接的に関係するが、世界の交通に関わる議論は産業だけでなく、地球環境やエネルギー問題にも及んでいる。福島原発事故以後、世界中からのわが国の交通政策への注目点は、エネルギーに関わる交通運輸政策である。
- この長期構想は何のために立案するのか？わが国や北海道の産業や雇用に繋がるのが重要で、その具体的な効果を数字で示す必要がある。このことは、海外や民間の投資を呼び込むことにも繋がり、それを誘導する「特区」施策も打ち出すべきだろう。長期計画には、このような産官民金の役割を明確に書いておくことが大事。
- 「稼ぐ港」を考えるべき。世界中の荷主たちが寄ってみようと思う港をつくる。サプライチェーンの最適化やICTの港への導入など、知恵比べが始まっている。北海道の官依存体質を変えるのは、民間や地域住民が主体となる苫小牧港の長期計画立案とその実践からという気がする。
- 北海道は1000億円、我が国では1兆円の農林水産物輸出を目指している中で、農水産物と言えば北海道。北海道の中で流通を仕切っているのは苫小牧港。となれば、苫小牧港が何をすべきかを分析すべき。
- 苫小牧港はグローバルな環境の真ただ中に置かれている。世界のコンテナ情勢、世界の農水産物加工の状況など、苫小牧港の将来に関係するようなことをもっと分析すべき。
- フェリー貨物の分析を実施すべき。港の役割や機能を発展させていくのかを議論する上でも重要ではないか。
- 台風被害で道東との物流がどうなったのか、苫小牧港としてどんな位置づけだったのかを調べてはどうか。その中に防災に関わる苫小牧港のヒントがありそう。

【東西の機能分担】

- 西港区の開港から 53 年が経過。船が大型化してきた一方、隻数は伸びていない。しかし、船が多様になってきて混雑している。東港区の整備も進めて、東と西の棲み分けを行っていくべき。
- 東と西の棲み分けした上で動線・物流を考える必要がある。苫小牧中央 IC、臨港道路、横断道路など。
- 西港区はこれ以上船を増やしようがない。副水路構想も言われたが費用がかかりすぎる。東港区の有効利用しかない。
- 問題点の解決には、短中期と長期の優先順位をしっかりとつけることが重要。西港の機能を一度東港に移すなど、両方を連動させながら整備を進めると効果的なのでは。
- 人口減の下、各船社が今後も船舶の大型化が進めていくのか注視が必要。
- 西港は、市民のためのレクリエーション機能をあわせ持つ空間整備を考え、東港は物流機能に特化しては。
- 東港の整備が不可欠。通関施設がコンテナターミナルから一直線上にある中国の港のような大胆な施設配置を見習うべき。
- 北海道総合開発計画でも謳っている、今後の食品輸出に合わせた港湾整備を。
- 食品に付加価値を付ける冷蔵倉庫や、産業誘致、苫東開発などソフト面に取り組み、利用しやすい選ばれる港としていくことが重要。
- 自動車産業や電機産業での国内回帰が言われている。
- 苫小牧港は、北極海航路など北側はいいが、反面、世界の中で人口が伸び経済が成長していく東南アジアやアフリカなど南方面に対しては不利。苫小牧港がこれから勝ち抜いていくためにはコスト競争力が重要。ソフト面で、荷役の自動化、IT 化、完全 24 時間化などを進めてほしい。

【観光・交流】

- 漁港区将来ビジョンの取組で、海産物輸出したが海外でも人気がある。
- 平成 32 年には苫小牧中央 IC ができる。漁港区を観光の一つの目玉にしたい。
- 人が歩く動線も検討すべきでは（キラキラ公園～漁港区）
- 物流基地だけではなく、市民の目線で市民が港に関心をもって、人が集まる港へとになってほしい。
- 苫小牧に来る観光客、外国人では台湾から来ている方が多いが、新鮮な海産物、ホッキを求めている。ぷらっとみなと市場への交通の便が悪い。
- フェリー旅客が駅の窓口で、出港時間まで 2、3 時間暇をつぶす場所を聞かれる。
- 地域の交通手段、動線の確保をどうするか、港の見えるレストランなど、できるならありがたい。
- みなと街づくりの取組を長年やってきたが、市民の港に対する理解がなかなか進まない。
- 客船の受入。IR 構想もあり、滞在型観光に期待。
- 工場夜景など、あるものを活用しながら市民に訴えたい。
- 小学生が夢と希望を持てるような港、委員会になったら良い。
- 苫小牧港が開港から 50 年経ち、更に今後の 40 年先の話をする際、キラキラ公園、漁港区など、市民との関わりの面で大きく変わり、これまでと違った使われ方や動きが出てくるのではないかと。他の港の事例を参考に、苫小牧港の個性を活かした検討を。
- クルーズ船を港口に近い場所に着けるのも一案では。全く別の考え方として、クルーズは他の港に受け持ってもらい、苫小牧港は産業・物流を重視するのも 1 つでは。

【港湾施設】

- 港だけでなく、ふ頭間を接続する道路も検討されたい。
- コンテナターミナルは東港区に離れ小島の状態。税関 X 線検査場の移転、タグの回送(常駐)、公共シャース置き場、道路整備が必要。また、通信網も脆弱。
- 漁港区も老朽化している。エプロン沈下で水たまりができ、衛生面で問題。衛生面に加え、冬季の寒風、漁業者の高齢化（作業中に倒れる）があるので、防風施設を完成してもらいたい。
- フェリー埠頭の静穏度が悪い。安全・安心の面から静穏度が港には大切。

【その他】

- 港湾運送事業における労働力不足が喫緊の課題。苫小牧市だけでは採用できない。将来を担う若年層の人材育成、人材確保は、今後、港湾を整備していくためにも重要な問題。
- 苫東の開発計画は、この長期構想とリンクしていく予定。H28：フォローアップ、H29：新たなプロジェクトの検討、H30：次期マスタープランの成案、関係機関協議の予定。
- 冗長性のある長期構想にしてもらいたい。
- 苫小牧市も2年前から人口減少の局面に入った。目指すべき産業にも影響する。
- 若い人を地方に残すための取組が必要。次の時代を担う若い人たちに応えられるような社会にしていくべき。
- 地球温暖化が進行し異常な自然災害を引き起こしている中で、地球環境の改善に北海道全体が取り組んでいるという姿勢が、いずれ若い人への魅力に繋がるのでは。
- 港湾計画に繋がる長期構想検討委員会なので、最終的にまとめる絵姿は空間利用計画。提示された課題について、この中で整理できるもの、整理できない課題もあると思うので、いずれのタイミングで整理すべき。
- 苫小牧港ではこれまで幸いにも大きな船舶事故が発生していない。「安全確保は経営」であり、港内での安全確保も大切。

【委員長まとめ】

- 1点目：苫小牧港を広域的に見たときに、世界戦略の中で、北海道の中でのどう位置付けするか。北海道における産業動向、産業振興と苫小牧港をどう結び付けるか。
- 2点目：船舶の大型化が進む中で、大型化に対して対応できない西港と、可能性を持っている東港があり、西港区と東港区との機能分担をどうしていくかという問題。
- 3点目：他の港に比べて市民とのつながりが弱い。市民との関係を機能分担も含めて、また漁港区を含めてどうするのか。
- 4点目：老朽化が進む中で計画的な整備をどうするか。
- 委員の皆さんからの色々な意見を踏まえ、次回の委員会に向けて資料の分析、補強を含めて進めていく。