

【参考資料】
第1回委員会での意見要旨

2.第1回委員会での意見要旨

| 分類 | 主要意見 | 対応 |
|------|---|--|
| 港の役割 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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、世界での苦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、現状の問題点を修正することだけになってしまう。 ● 福島原発事故があり、エネルギー、地球環境問題に世界が注目している。 ● 自動車産業や電機産業での国内回帰が言われている。 | <ul style="list-style-type: none"> ・産業構造の動向(P49～57) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ● 世界市場戦略を苦小牧港が持つべき。世界第2位の食料輸出国である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。 ● 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苦小牧港。となれば、苦小牧港が何をすべきか分析すべき。 ● 苦小牧港はグローバルな環境の真っただ中に置かれている。世界コンテナ情勢、農水産物加工の状況など、苦小牧港の将来に関係することを分析すべき。 ● 北海道総合開発計画でも謳っている食品輸出に合わせた港湾整備を。 ● 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・農水産品等の輸出拡大(P58～60) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・フェリー貨物の分析(P20～22) ・フェリーバースの防災機能の不足(P90～92) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ● 台風被害で道東との物流がどうなったのか、苦小牧港としてどんな位置づけだったのかを調べては。 | <ul style="list-style-type: none"> ・台風被害での道東方面物流の影響分析(P38) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ● 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苦小牧港がどのような役割を果たしていけるかという観点が必要。 ● 他港との機能分担を意識すべき。大型クルーズ対応は、大型化であり国際化であるレクリエーション対応である。苦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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・他の港湾との連携強化(P44) |

2.第1回委員会での意見要旨

| 分類 | 主要意見 | 対応 |
|---------|---|---|
| 東西の機能分担 | <ul style="list-style-type: none"> ●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、西との棲み分けを行っていくべき。 ●人口減の下、各船社が今後も船舶の大型化を進めていくか注視が必要。 ●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。 ●短中期と長期の優先順位をしっかりとつけて、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。 ●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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・西港区の混雑状況(P78～81) ・船舶の大型化の動向分析(P30～36) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・東港区、西港区の物流動線の強化(P88) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●苦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。 ●食品に付加価値をつける冷蔵倉庫や、産業誘致、苦東開発など、ソフト面に取組み、利用しやすい選ばれる港としていくことが重要。 ●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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナターミナルの利便性向上に資するサービス改善(P85) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●海外や民間の投資を呼び込むような「特区」をやるべき。 ●「稼ぐ港」を考えては。世界的な荷主たちが寄ってみようかと思う港を作れば。 | <ul style="list-style-type: none"> (具体的な目指すべき方向性が決定した段階で検討していく) |

2.第1回委員会での意見要旨

| 分類 | 主要意見 | 対応 |
|-------|--|---|
| 観光・交流 | <ul style="list-style-type: none"> ●平成32年には苦小牧中央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)。 ●苦小牧に来る観光客、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。ぶらっとみなと市場への交通の便が悪い。 ●フェリー旅客から駅の窓口で出港時間まで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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・みなとオアシス関連施設の連携不足 (P95) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●物流基地だけではなく、市民が港に関心をもって人が集まる港へとなってほしい。 ●苦小牧港が50年経って、これまでと違った使われ方の動きが出てきている。キラ公園、漁港区など。今後の40年先の話をする際、市民との関わりの面で大きく変わっていくのでは。他の港の事例を参考に、苦小牧港の個性を活かした検討を。 | <ul style="list-style-type: none"> ・産業観光としての工場夜景の活用 (P42) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●客船の受入。IR構想もあり、滞在型観光に期待。 ●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、他の港に受け持ってもらい、苦小牧港は産業・物流を重視するのも1つでは。 | <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船の入港状況と充実するフェリー(P40) |

2.第1回委員会での意見要旨

| 分類 | 主要意見 | 対応 |
|------|--|-----------------------------|
| 港湾施設 | ●港だけではなく、それらに接続する道路状況について、大消費地である札幌と接続する道路というものもあわせた検討が望ましい。 | ・消費地と苫小牧港を繋ぐ道路のあり方 (P63～64) |
| | ●コンテナターミルは東港区に離れ小島の状態。税関X線検査場の移転、タグ回送(常駐)、公共シャーシ置き場、道路整備が必要。また通信網も脆弱。 | ・コンテナターミナルの背後地の利活用 (P86) |
| | ●漁港区も老朽化している。エプロン沈下で水たまりがき、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。 | ・西港区の静穏度(P93) |

| 分類 | 主要意見 | 対応 |
|--|--|----------------------|
| 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、確保は、今後、港湾を整備していくためにも重要な問題。 | ・人口減少と労働力不足の状況 (P46) |
| | ●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けるべき。 | |
| | ●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む姿勢が、いずれ若い人への魅力に繋がるのでは。 | |
| ●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。 | (長期構想のまとめ方についての貴重なご意見として、取りまとめるにあたっての参考にさせていただきます) | |
| ●冗長性のある長期構想にしてもらいたい。 | | |
| ●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、できない課題もあると思うので、いずれか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。「安全確保経営」であり、港内安全は確保されている状態でなければならない。 | ・フェリーバースの防災機能の不足 (P90～92) | |
| ●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。 | ・大規模災害の高まり(P65) | |