

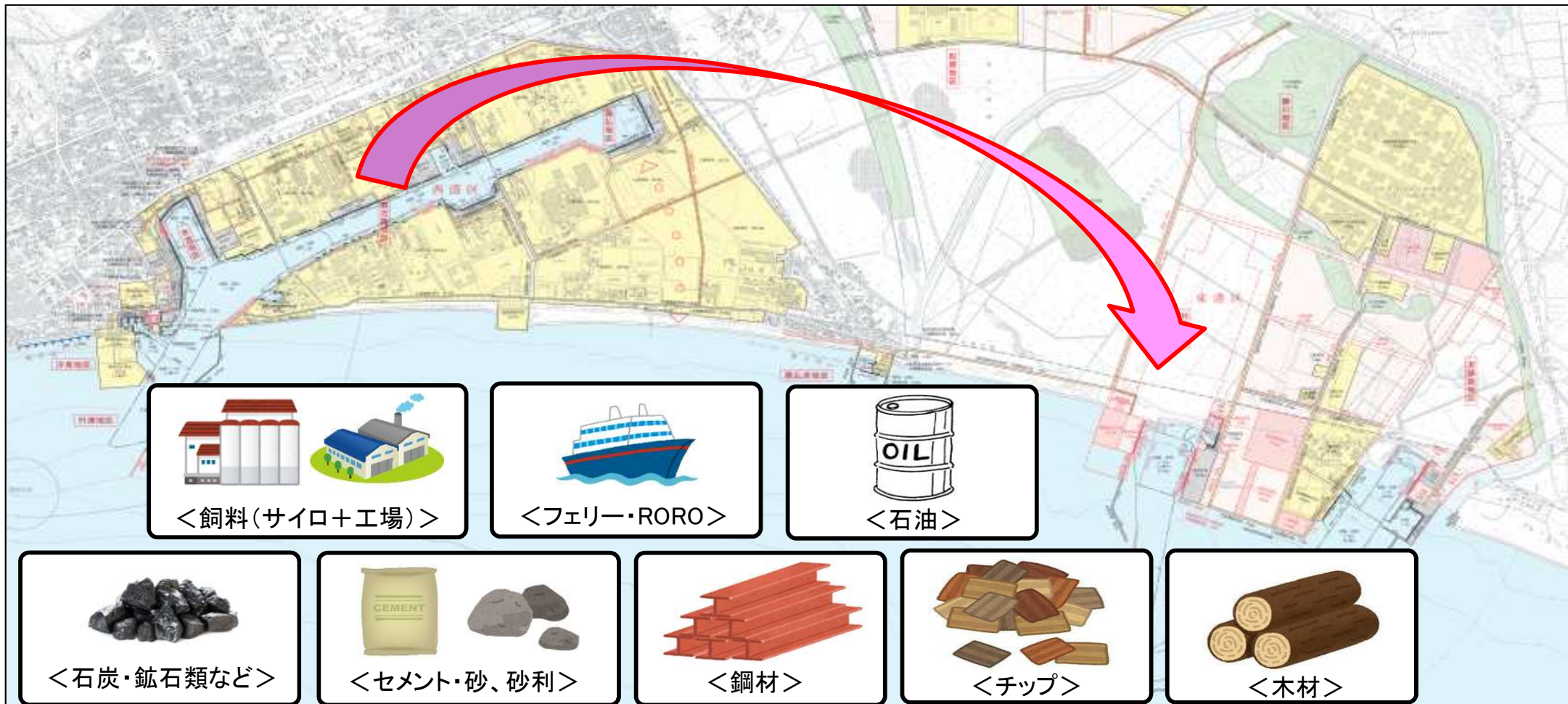
5.これまでの検討委員会で出された 意見に対する検討

5.これまでの委員会で出された意見に対する検討

1-1) 西港区から東港区への機能移転についての検討

<機能移転を検討する背景>

- ◆バルク船の大型化への対応やフェリー・RORO船の機能強化を目指し、西港区の一部の機能を東港区に移転させる可能性について検討
(バルク) 日本、世界を航行するバルク船は今後、ますます大型化。一方、掘り込み式港湾である西港区は船型からの利用制限もあり、現状のままでは船舶の大型化に対応できず、ひいては貨物の流出、産業の衰退が懸念
(フェリー、RORO) 週100便を超える全国一の内貿ユニット貨物の拠点となった一方、航路幅が狭いことによる信号管制やバース数等の制約により、入出港時間の変更や増便、新規航路参入などの要請への対応は困難



5.これまでの委員会で出された意見に対する検討

1-2) 西港区から東港区への機能移転についての検討

※数字はH28実績

機能(対象隻数)	飼料(471隻)	木材チップ(16隻)	石炭(142隻)	フェリー(2,340隻)	RORO(2,156隻)
東港区への移転の前提条件	西港区を利用している飼料船すべてを移転	勇払ふ頭1号岸壁を利用しているチップ船を移転	西港区を利用している石炭船すべてを移転	西港区を利用しているフェリーをすべてを移転	西港区を利用しているRORO船をすべてを移転
想定する岸壁規模、バース数	水深17m(90,000DWT対応)とし、3バース(外航2、内航1)を想定	水深14m(55,000DWT対応)とし、1バースを想定	水深18m(120,000DWT対応)とし、1バースを想定(苫東2号を増深)	水深9m～10mとし、4バース(＝現状3＋1)を想定	水深9m～10mとし、9バースを想定。
情勢	- 中央南地区の工場は老朽化(30年以上) 14m岸壁ができる釧路港との競争	紙消費の低迷により取扱量激減	- 製紙工場のほか内陸発電所などが使用 - CO2排出規制などにより将来性不透明	トラックドライバーの労務管理の厳格化により、長距離フェリー航路の利用が増大 傾向	繁忙期の積み残し解消などを図るため、船舶大型化が進められている
現状・問題点	- 航路幅が狭いことに伴う管制信号による滞船 - 水深不足による減載により輸送コスト増 - サイロ、平倉庫、工場間の横持ちによる輸送コスト増	- 航路幅が狭いことに伴う管制信号による滞船 - 水深不足による減載により輸送コスト増	巨大船(200m以上)に満たない船長の利用が多くなっている。	繁忙期の積み残しに対応するための船舶大型化や、貨物の集荷等に適した発着時間への変更ができない。	- 貨物量増、積載台数増により、以前に比べ荷役時間がタイト - 柔軟な運航時間への変更が困難
西港にとって移転後の改善点	- 航路幅が狭いことに伴うX信号の回数が減るため、より自由な入出港が可能 - 中央南ふ頭が解放され、中央北ふ頭の混雑緩和、横持距離短縮が期待	- 航路幅が狭いことに伴うX信号の回数が減り、より自由な入出港が可能 - 勇払1号が解放され、中央北ふ頭の混雑緩和、横持距離短縮が期待	晴海ふ頭が解放され、中央北ふ頭の混雑が緩和	航路幅が狭いことに伴う管制信号に余裕が生まれ、大型船の利用制限が緩和	航路幅が狭いことに伴う管制信号に余裕が生まれ、大型船の利用制限が緩和
関係企業にとっての移転のメリット	90,000DWT船のファースト満載入港が可能となり、運航コスト／原料仕入れコストが削減	55,000DWT船のファースト満載入港が可能となり、運航コスト／原料仕入れコストが削減	120,000DWT船のファースト満載入港が可能となり、運航コスト／原料仕入れコストが削減	- 船舶大型化 - 入出港時間の変更 - フェリーが東港区に一本化	入出港時間の変更が可能
移転の課題	- 工場・サイロの移転費用 - 異なる企業であるサイロ・飼料工場の足並みがそろわない	- 製紙工場までの陸送距離が延びる - 荷役機械、チップヤードの移転・新設費用	- 貯炭場・ベルコン・リクレーマ等の新設費用 - 一部の企業は陸上輸送距離が長くなる	- 旅客ターミナルの整備費用 - 観光・交流面で苫小牧市に与える影響	- RORO利用者からの陸送距離が延びる - 西ふ頭がRORO船用に岸壁改良の最中
総合評価	△ 機能集約できれば荷主にとってもメリットは多いが、実現は相当困難	△ 取扱量が減少してきている中、荷主にとってメリットが少ない	△ 大型船での輸送が可能となる一方で、陸送距離が長くなることから、荷主のメリットが少ない	△ 観光・人流の面から東港への移転は困難	△ 陸送距離が長くなることから、船社・荷主のメリットが少ない

5.これまでの委員会で出された意見に対する検討

1-3) 西港区から東港区への機能移転についての検討

〔飼料〕



岸壁背後の飼料サイロや複数社立地する飼料工場がセットで機能移転しなければならない

〔石炭〕



石炭の機能を東港区へ移転してしまうと、石炭を利用している企業への陸送距離が延びてしまい、輸送コストが増加してしまう

〔フェリー〕



フェリーターミナルが東港区へ移転してしまうと、JR苦小牧駅や市中心部から離れてしまい、観光・交流面で苦小牧市に与える影響が大きい

西港区で移転の対象としたいずれの機能も、単に貨物を移すことに留まらず、背後企業の事業活動や既存の都市機能と密接に関連しており、東港区で新たな展開を図るとする構想は、関係者との合意形成が極めて困難と判断

■西港区 → **機能改善**
現状の利用形態を維持することを前提に、課題の解消を図り使い勝手の向上を目指す方向性

■東港区 → **新たな機能に対応**
工場や産業の立地などによる新たな需要や西港区では対応できない機能に対応する方向性

将来的に西港区から東港区への機能移転の可能性については、引き続き取組を進めていく

5.これまでの委員会で出された意見に対する検討

2) 副水路構想について

- ◆平成15年の十勝沖地震による石油タンク火災の経験から、平成15年度に開催された「苫小牧港長期ビジョン懇談会」で安全性や利便性を向上させる目的で提言され、平成19年に改訂した現在の港湾計画には「将来構想」として位置づけられている。

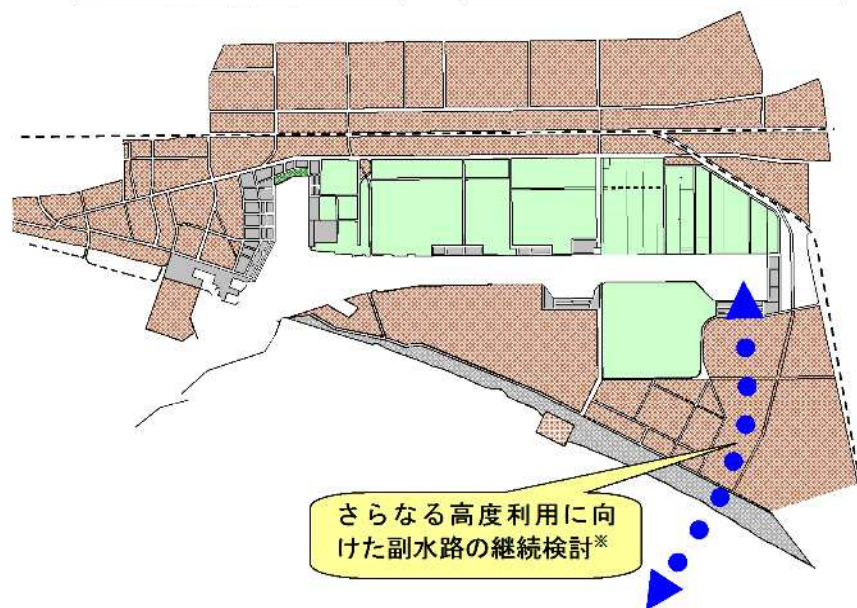
〔平成19年3月 苫小牧港長期構想より〕

機能のさらなる向上に向けて、引き続き検討する事項

西港区については、過去50年間の投資の効用をより高め、さらなる高度利用・物流サービスの向上と安定性の確保を図るという観点を持つ必要がある。その一案として“副水路構想”が考えられ、今後ともその効果と実現可能性について検討を深めていくことが重要である。

西港区の既存投資の効用を高め、高度利用・物流サービスの向上と安定性を追及する観点が必要

その一案としての“副水路構想”について、その効果と実現可能性を継続的に検討していくことが重要



◆副水路の整備効果

①災害発生時のリダンダンシー

港口付近での事故や災害の発生により港口が閉鎖しても、西港区全体の機能停止までには至らない。

②港内航行の安全性向上

勇払・真古舞地区のバースを利用する船舶(西港区入港隻数の約1/3)が、出港時に副水路を利用することで、行き合いが減少し港内航行の安全性が向上する可能性がある。

③利用船舶の利便性向上

勇払・真古舞地区のバースを利用する船舶(西港区入港隻数の約1/3)が、出港時に副水路を利用することで、信号管制の緩和により利便性が向上する可能性がある。

④水際線や背後用地の新たな活用

副水路両岸の水際線を活用した新たな岸壁整備が可能となる。

(②、③の利用条件として、本港地区を利用する船舶は現港口からの入出港、真古舞地区及び勇払地区を利用する船舶は現港口から入港し、副水路から出港する一方通行の利用を仮定)

◆主要な整備施設

防波堤、波浪対策、航路泊地、護岸、岸壁、埠頭用地、土砂処分場、橋梁、用地買収、移転補償費など
建設費用(概算) 1,500億円

- ◆ 港口が一つしかない西港区において、副水路構想は西港区の機能を大きく向上させる方策ではあるものの、実現に向けては建設用地の確保、掘削土砂の処分などの検討以前に、1,500億円と試算される莫大な建設費が最大の課題。
- ◆ しかしながら、過去に偶発的な事故による港口閉鎖、西港区の機能停止を経験していること、今回の長期構想では西港区は現状の利用形態の維持を前提とした機能改善の方針であることから、安全安心の確保、機能改善の方策として長期構想への位置付けを継続したい。

5.これまでの委員会で出された意見に対する検討

3-1) 苫小牧東部開発計画について

- ◆ 苫小牧東部地域の開発は、北海道総合開発計画において重要な施策として位置付けられており、平成7年8月に苫小牧東部開発新計画が策定され、2020年代における苫東開発の全体構想を明らかにした。
- ◆ 苫東開発を効率的に推進するため、段階計画である「苫小牧東部開発新計画の進め方について【第2期】」(平成20年12月国土交通省北海道局)に基づき、地理的優位性や広大かつ自然環境に恵まれた空間を活かして、東アジア地域の成長と活力を取り込んでいく産業群の形成等を目指し、開発が進められている。
- ◆ 苫小牧東部地域開発検討会において、「苫小牧東部開発新計画の進め方について【第2期】」策定後における苫小牧東部地域の開発の進捗状況を踏まえ、平成31年以降の段階的な開発の方向性について検討が進められている。(第1回検討会 平成30年8月21日開催)

〈苫小牧東部開発新計画の進め方について【第2期】 平成20年12月17日 国土交通省北海道局〉

開発可能規模

《参考資料1》

産業・分野	用地面積 (ha)	新規の産業・プロジェクト	
		先導的な導入を図るもの	諸課題はあるものの実現に向け積極的に取り組むもの
【産業関連】	1,900		
・自動車関連分野		自動車部品工場	自動車一貫生産工場
・リサイクル分野		リサイクル関連産業 (使用済自動車、プラスチック等)	
・資源・エネルギー分野		雪氷輸送物流システム バイオエタノール関連産業	自然冷熱を活用した農産物貯蔵・備蓄施設 燃料電池関連産業 液化天然ガス関連施設
・航空機関連分野			航空機関連産業
・その他の諸産業		その他の諸工業 輸送・貨物関連	総合物流関連
【研究開発関連】	150	その他の諸工業関連 研究施設	自動車関連研究施設 航空機関連研究施設 バイオエタノール関連研究施設
【都市開発(居住・生活)関連】	200		大規模災害の避難者の受け皿にもなり得る街づくり
小 計	2,250	(300)	(950)
【その他の土地利用】	3,700	道路、河川、港湾、公園、緑地等	
合 計	5,950		

注：括弧内の面積は、2,250haの内数である。
数値の内訳については想定である

《参考資料2》



5.これまでの委員会で出された意見に対する検討

3-2) 苫小牧東部開発計画について

◆「苫小牧東部開発新計画の進め方について【第2期】」における各展開方向（想定した主な産業・分野）の進捗状況と課題

(1) 産業関連

○自動車関連分野を始めとする幅広い産業開発の推進
・東日本大震災を契機とした生産拠点のリスク分散の動きを視野に企業誘致活動を行い、既存事業所の増強や基盤技術企業の集積が進んでいるが、当初想定した自動車一貫生産工場は立地されなかった。
・長期の土地賃貸制度の導入や中間点検において「食」関連産業の創出を重点として取り組み、第2期策定時には想定していなかった、メガソーラー、植物工場、そば製粉工場などの立地が図られた。

○リサイクル分野

臨海部を中心に循環資源型産業の集積が進んだ。今後も海上輸送の利便性を活かしリサイクルポートとしての活用が期待できる。

○資源・エネルギー分野

・雪氷輸送物流システムについては、実証実験で使用したアイスボンドを存置していたが、利用を予定していた「NPO法人北海道雪氷利用プロジェクト」の解散により施設を撤去。現状では事業採算性からみて製氷生産は困難。
・自然冷熱を活用した農産物の貯蔵・備蓄施設については、苫東地域での雪氷の入手が不安定、備蓄の分散化や産地直送の観点から産地における貯蔵に重点が置かれていることに対して取組みの検討が必要。
・バイオエタノール製造事業の進出があったが、採算面から事業廃止となった。
・展開した実証実験の事業化はされなかったが、これらエネルギー、バイオ産業分野の知見を活かし、植物工場の誘致につなげた。

○航空関連分野

国産旅客機の製造拠点及び研究施設の誘致活動を実施したが、誘致されなかった。

(2) 研究開発関連

○研究開発基盤の形成

広大な用地や多彩な道路、自動車関連産業の集積をもとに、立地性を活かした寒冷地技術の集積を進めるべく、寒冷地型の自動走行実証実験施設の誘致に取り組み、苫東地域内では自動運転車の積雪環境下での走行実験が進められている。
実証実験を積み重ね、実験施設や研究施設、関連産業の誘致につなげる。

(3) 物流拠点の形成

内陸部においては、新潟本社のホームセンターチェーンが道内展開の拠点として大型流通センターを立地した。
臨海部においては2万トン規模の大型冷凍冷蔵庫の建設が予定されており、港湾の更なる活用による食品の輸出増、加工場など食関連産業の集積に向けての検討が行われている。

(4) 都市開発(居住・生活)関連

○大規模災害に備えた街づくり

東日本大震災時に仮設住宅用地の提供を申し出るなどの取組を行ったが、大規模災害に備えた街づくりの形成はされなかった。引き続き首都圏などの大規模災害に対する複合的なバックアップ機能について、エネルギー供給やデータセンターの設置等の側面からも、検討していく必要がある。

(5) 基盤整備

多様な機能が集積する総合的な港湾機能の形成

○港湾整備(東港区)

水深14m岸壁、水深12m耐震強化岸壁、ガントリークレーンの整備、コンテナヤードの拡張等、外資コンテナ物流の機能強化

河川環境に配慮した河川改修の推進

○安平川治水対策の河道内調整地950haの形状決定。築堤の設計中

基幹的ネットワーク、域内道路の整備

○高規格幹線道路の整備

小樽港～石狩湾新港～新千歳空港～苫小牧港を結ぶ道央圏連絡道路全線事業化

○地域内道路の整備

平成20年8月国際コンテナ機能を西港区から東港区へ移転。両港区の連携強化のため、苫東地域内を横断する「道道上厚真苫小牧線」が平成24年12月に供用開始

(6) 自然と共生するアメニティに満ちあふれた立地環境づくり

ONPO法人苫東環境コモンズが設立され、環境保全事業等を実施した。
○「苫東・和みの森」の運営協議会が設置され、H19年に苫東で開催された全国植樹祭の跡地において、自然体験学習等を実施した。