

苫小牧港長期構想検討委員会 第2回委員会 発言骨子

平成 29 年 3 月 23 日（月） 15：00～17：00

グランドホテルニュー王子 3 階 グランドホール南

分類	主要意見
1. 食関連産業の展開	
水産関連	<ul style="list-style-type: none"> ●水産物は衛生管理が絶対条件になっているので、漁港区で工事に入り、非常にありがたいと思う。岸壁を3年で、当面の対策をしていただくが、秋サケの操業の網入れのスペースがなくなってしまうという問題もある。この3年間のうち、別議論の中でなんとか対応いただきたい。 ●苫小牧港周辺には水産加工業者が少ない。中国に魚を輸出する場合、水産加工業者は冷蔵庫を厚生労働省に登録しなければいけないが、苫小牧は登録している冷蔵庫は漁協しかない。漁港区の整備の時には、加工業者を誘致できるように施設整備が必要である。
食の付加価値	<ul style="list-style-type: none"> ●本道の農産品にはでき秋の集中ということがあり、物流量の季節的な偏りや、出荷量の集中に伴う東京、大阪での買ったたきの課題がある。出荷時期の調整による出荷の平準化が大変大きな課題である。
冷凍冷蔵庫	<ul style="list-style-type: none"> ●当地区では石狩湾新港と比較すると、冷蔵倉庫は1%位しかない。そこを整備していくとか、あるいは北海道の素材、原材料、この付加価値を高めた加工品化を期待したい。苫小牧東部地域にある、植物工場を増加させて、通年の出荷を行う。こういったことが有効ではないかと思う。
食品輸出の優位性	<ul style="list-style-type: none"> ●北海道は将来的にも「食」の安定供給基地として、存立していくのかと思う。今後とも農水産品・食料品の道外、国外の輸移転が重要ではないかと考える。また、人口減少を考えると需要が旺盛な ASEAN 等の輸出増加も期待できる。 ●フード特区機構でも、道産食品の海外への販路拡大とか、道内企業の輸出の支援に向けた取り組みを従来から展開している。平成 24 年度の実績は、1 次産品の北海道全体と道外間の機関別輸送量をみると、穀物は 100%、野菜・果物、畜産物、畜産品等も 50%以上が海運。水産品は逆に 10%と少しさみしいが、逆に伸びしろがある。 ●食産業の集積を図るために 2 年前から調査している。北海道の農業・食品産業は国内向けに出荷する体制なので、食品加工場も十勝等の生産地、札幌等の消費地に近いところにある。苫小牧港から輸出ということになると、食のサプライチェーン全体を作り替えていくことになる。そこで苫東地域でどういう施設を作っていけばいいかということをお願いしてお役にたてるような事があれば申し上げたいと思う。 ●海外のポートセールスをする際は、JETRO を活用してはいいか？
2. 物流	
国内物流のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ●RORO 船とフェリーが大型化しているが、荷物はあまり増加していない。夏場はキャンセル待ちをしていたものも、段々、はけるのが早くなっている。 ●まず、施設整備の面でどうするか？ということもあるが、オペレーションの改善という視点が必要ではないか？具体例でいうと、台湾のある輸入業者に聞いたところ、東京港から出すのに比べて苫小牧港にお願いした時に荷積み等で不都合があった。そういうことの改善が必要ではないかと思う。 ●物流チェーンというのは、サプライチェーンとしての性格を持つ一方、バリューチェーンとした場合の性格もある。バリューチェーンとして見た時にどうするのかということ考えた方がよい。

分類	主要意見
東西の 機能分担	<ul style="list-style-type: none"> ●西港区は港湾の特性から入出港規制がある。狭隘化も激しくなっており、大型船の対応が困難となっている状況である。長期的には東港での開発・整備を行っていただいて、西港区との業態の棲み分けが必要である。 ●西港区はもう限界であることは皆さん知っていると思う。これからは、東港しかないと思うが、制約は色々あるため、ネガティブなことは色々ある。コンテナヤードの東港区への移転についても、同じ議論があった。西港の方が便利だということであったが、長期的に見たときには東港区に行かなければならないという事で、当時の関係者が大英断をして、内航・外航のコンテナを東港区に集約した。 ●苫小牧港の西港区はカーフェリー、RORO 船、危険物船、穀物船も入港しており、このような港は全国でも少ない。西港区はこれ以上、発展の余地がないので、東港区をいかに活用するかだと思う。 ●西港区は掘込港の宿命なのか、今以上の大型船の入港は難しい。また、これ以上の隻数を入れるのも難しいと思う。今以上の発展を考えるならば、東港区の整備に活路を求められないのではないかと思う。誰が東港区に行くのかという問題があると思う。 ●物流関係の方の意見とは反対で 103 頁にあるとおり、苫小牧も人口減少が始まっている。日本全体の人口も 5000 万人～6000 万人になるといわれている。駅前の中心街の方から、人を呼び込むため、ケーソンヤードの方に岸壁等を整備して、東港のフェリーに 10 年先に来てもらって西港を人流港としてはどうか？ ●港湾が生まれて 100 年くらいの単位で都市空間と港湾空間の関係が変わってくると考えている。例えば、大連港では都市と近接したところに物流機能があったが、今は都市と数 10 キロ離れたところに物流機能を大規模整備している。旧大連港は徹底した親水機能の整備をしており、残っているのは客船とフェリーのみである。歴史を見ればバンクーバー港も同じとなっている。苫小牧港を立ち上げて、今度の長期構想の目標年次を踏まえると 100 年に近い期間になってくるのでその辺りの視点も必要ではないか？ ●30 年先の計画を見るのであれば、西港区と東港区が今までのとおりこんなに離れていいのかという問題がある。西港区と東港区が一つになるような長期計画をもってもいいのではないかと思う。

分類	主要意見
3. 安全・安心	
防災	<ul style="list-style-type: none"> ●フェリーターミナルが耐震化になっていないこと、混雑していることから、新しい場所に移転し、また、クルーズ船も一緒に係留できるようなターミナルができればいいと思う。 ●フェリーターミナルの耐震化についても調査したいと考えている。
船舶航行の安全	<ul style="list-style-type: none"> ●船型が大型化してくるようになると思うが、苫小牧港は水深が浅いので、釧路港で足切りして苫小牧に入港してくることになる。 ●当社も専用のバースを持っており、毎週の様子に大型船が着岸している。うねりの問題等、様々な問題もあるが、今回の資料を社内で共有して、必要に応じて意見を申し上げたいと思う。
港湾施設	<ul style="list-style-type: none"> ●長期的な構想ではないが、中央北1号東の隣の岸壁を大型船がつけられるように整備してほしい。 ●西港区を利用しているフェリー3社については、アクセスが良い、街から近い、駅からも近い。また、RORO船ヤードと近く、陸送会社も利便性が高い。一方で、制限もあり、航路が狭いので、船舶の大型化もできなく200m以内ということになっている。 ●国土交通省関係のシンクタンクの報告によると、後10年（基準の年によってことなるが）くらいすると、インフラ整備の新規事業はほとんどなくなり、更新か維持管理に終わってしまうとされている。このように、予算の制約があるので今あるものをよりブラッシュアップして次世代に使えるものにしていくということを考えることが必要である。 ●西港区のバースが頼りない。岸壁背後の利用状況により貨物が限定されるが、西港区で自由に使えるバースが少なく、中央北埠頭1号、中央北埠頭1号東しか自由に使えない。将来に向けて水面貯木場の跡地を岸壁にするとすれば使い勝手が良くなると思う。 ●飼料の船舶のみでなく、肥料の船舶についても大型化しており、公共の岸壁において利用できる岸壁が限定される。西港区の方で大型船が利用できる岸壁を整備してはいかがかと思う。 ●西港区は入出港が制限されている。欧米のロッテルダムは、幅は300～350mくらいだが、管制が船の動きを全部管理している。このように、新しいところに港を作る予算が無ければ、今ある施設を最大限に使えるような方向を考えてはどうか？ ●今度、中央インターチェンジが整備されると漁港に直接入ってこれるので、ランドマーク的なものがないのかと思う。資料の中の文言を見ると具体的なものが何も見えてこない。

分類	主要意見
4. 交流・観光	
フェリー	<ul style="list-style-type: none"> ●フェリーの東港区の移転を視野に入れていかないといけない。今は東港区には1社しかないが、いずれは全て東港区にあつめることにして、当面は、東港区、西港区で棲み分けるということにしなければ道が開けないのではないかと考える。 ●観光案内所に来る観光客のほとんどが、ほっき貝を食べたいと言うので、ぷらっとみなと市場を中心に案内している。しかし、苫小牧駅からのアクセスが悪い。西港フェリーターミナルはアクセスも良く利用客は多いが、東港のフェリーはバスが無くアクセスが悪いため、問い合わせが多い。このため、フェリーターミナルの一本化ができないのかと思う。 ●フェリーも観光客に貢献している。この3月に、フェリー4社、観光協会、運輸局のバックアップで札幌の地下通路でフェリーに乗ろうキャンペーンを実施した。2日間で約2500人のアンケート調査をいただき、フェリーに対する関心の高さを感じた。 ●西港に新しく投入予定のフェリーは個室を充実させた、クルーズ船のようなフェリーにするというところを強化している。 ●今年、新千歳空港が大雪で欠航が多くあった。苫小牧は雪が少ないので代替手段でフェリーを利用する案が出た。飛行機が欠航した場合の対策としてパンフレットを空港においている。 ●新千歳空港も全国でも有数の空港になり、乗客数も非常に多いが、残念ながら冬期が非常に不安定である。そういう意味ではフェリーを有効に活用するということが必要である。急でもフェリーを利用して、例えば八戸に行くとか、新幹線にするとか、いろいろな方法がある。 ●新幹線もいずれは札幌に延伸する。新幹線はほとんどがトンネルで、雪の影響を受けにくい。苫小牧港はぜひ早めに、利用客を取り込むような取組みをしていただければと思う。 ●費用的に無限にあるわけではないので、夢物語を見ても意味がない。例えば、フェリーターミナルは東港区にもあるので、西港区のフェリーを東港に集約してはどうかと思う。その為には、フェリーの岸壁、ターミナル、アクセスを整備しなければならないと思う。このようにある程度ポイントを絞った方がいいかと思う。

分類	主要意見
みなとまち づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 苫小牧においては、観光の目玉のホッキの管理をしており、16年連続日本一の水揚げをしている。カレイ等もNHKのテレビで全国発信した。水産資源は相当良い物があるので、ぜひこれらも含めて、観光に集中した議論が必要。 ● 昨年のホッキ祭りでは3万6千人も来て、大きな規模になってきており、場所がない。観光も含めて場所の議論をしてもらえたら、苫小牧の観光の目玉、地域振興に結び付くと思う。 ● 周辺の施設、ぷらっとみなと市場、漁港区、マルトマ食堂、キラキラ公園等は観光面で有効であるが、フェリーターミナルも含め施設が点在しているため導線が良くないことから、案内しづらい。 ● 観光について、苫小牧港はこれほどすごい港だということを知らなかった。多くの市民の方も知らないと思う。市民の方々にも親しみを深めてもらうため、観光による交流というのも重要だと思うので、具体的な方策を実施していただければと思う。 ● 苫小牧港の目指す姿の観光・交流については、もう少し迫力のある絵姿が必要だと思う。 ● 東港区を利用しているのは1社だが、観光的にみるとアクセスが悪い、駅からも遠くタクシーだとかなりの金額になる。 ● 観光の意見としては、約30年前に北海道の港湾を利用している船長にアンケートを行ったことがあり、その時の結論では、苫小牧港と釧路港は最低の人気だった。一般の港湾のイメージは天然の良港というイメージがあり、背後が平地の苫小牧港と釧路港は魅力を感じないのではないかと。そうであれば、港の魅力で勝負するのではなく、街の中を含めて観光客を誘致するように勝負すべきと思う。 ● 全国の港である意味ブームになっているが、産業観光という話があって、工場夜景を中心に盛り上がってきている。フェリーターミナル、ぷらっと市場、キラキラ公園というようなどころに人を集めるという観光もあるが、飼料工場等の見学ツアーがあっても良いのではないかと。産業港、工業港として発展した苫小牧港の歴史をみせるような観光があっても良い。苫小牧の特徴を出していく方向もあるのではないかなと思う。 ● 昨年、津波防災ビルを作った。かなり視察の方が多く、ビルの屋上に上がって見ていただくと、西港が全部見え、背後の市街も良く見える。 ● 王子サーモンの工場、ホッキ貝を蓄養している工場、うどん・そばを作っている工場等、観光産業をしている企業は苫小牧にはある。これらについて書かれたものは、苫小牧市がパンフレットを作成していて、どこにアクセスをすればよいか分かる。 ● 新千歳空港と苫小牧の間に、庭園・自然がたくさんあるにもかかわらず、まちの物、自然のものをつなぎ合わせて活用するという視点が薄い。お金をかけなくてもできること、自分の目と、自分の足でやる必要がある。

分類	主要意見
5. その他	
議論、資料のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ● 予算の問題で我々は、あれもこれもとお願いするが、国家財政は火の車であることを、民間は意外に知らない。つまり、限られた予算の中で整備していかなければならない。民間でできることは民間で実施すべきである。このため、民間の活力の活用という事を資料に入れてほしい。 ● 10年から20年先の将来をどう考えるか、ビジョンを示していない。行き当たりばったりだと感じる。 ● 水産の安定生産には、環境問題が非常に大事で、これが漁協の負担になっている。 ● 将来的に潜在的な需要があるかどうか？その需要が、インフラの整備により顕在化するかどうか？というのがポイントではないかと思う。 ● 港湾設備のバージョンアップの必要性、アクセス道路の整備、苫小牧港への集荷の陸路の確保、トラックドライバーの不足、鉄道の維持等の課題もあるが、どのような構想であっても解決すべき共通の課題であり、克服していかななくてはならない。 ● 苫小牧港は石炭の積み出し、雑貨から始まったと記憶をしている。時代の変遷とともに、機能が強化され、今はフェリーを始め色々な貨物が扱われる港になった。北海道の経済を支える非常に大きな役割を果たしているので、経済界の立場としては、より一層の港の強化を図って、使い勝手のいい港にしてほしい。 ● 新千歳空港の運営の民間委託の話があり、コンセッションに向けて色々な作業が進みつつある。ダブルポートという意見もあったが、この長期構想の中で将来の新千歳空港のSPCに向けた、苫小牧港としてのメッセージをだしてはいかかと思う。 ● 色々な課題が浮かび上がってきた場合に次にどうするかというと、同時並行にはできないので優先順位をつける必要がある。 ● いろんな問題には外政的な要因と内政的な要因があり、外政的な要因には時間がかかるため、内政的なことから順位をつけることが必要。 ● 問題点はたくさんあげられているが、苫小牧港の目指す姿が具体的に示されていないように感じる。どの部分を東港区に移転するかということで、フェリーという話があがっていたが、フェリーだけではなく、例えば、RORO 船やバルク船なども含めて考え、東港区がこのような形になれば移転も可能であるという具体的なイメージを作ることで将来像が見えてくるのではないかと思う。 ● 感想的なことを申し上げると、個別の課題については核心に迫った資料になっているにもかかわらず、98頁からのめざす姿、取組みの方向性については、総花的な印象である。例えば、その方向性が正しいかは別としてLNG バンカリングの話があるが、苫小牧港の地理的な優位性を認識しながら、北海道の中の港だけではなくて、全国の港と比べてもこの辺はもう少し押しつけていけるのではないかという辺りを少し整理してみてもどうか。 ● 長期構想というのは、空間計画、ゾーニング計画だと思っているので、その前提となるフレームはあると思う。前提となるフレームがわかるような整理を今後していただければと考える。 ● 20年から30年先なので夢をもって西港をどうしていくのか、東港をどうしていくのかという議論をしていけないかと希望する。