

北海道の将来性と港湾

令和6年6月10日(月)

JFEスチール顧問

(前国土交通省港湾局長)

堀田 治

ほり た おさむ
堀 田 治

(昭和37年6月23日生 熊本県 出身)
J F E スチール顧問 (前国土交通省 港湾局長)

平成	元.	4	運輸省入省
平成	9.	1	航空局飛行場部計画課専門官
	12.	4	第四港湾建設局宮崎港湾空港工事事務所長
	14.	4	港湾局計画課長補佐
	16.	4	総合政策局国土環境・調整課交流連携事業調整官
	18.	4	中部地方整備局港湾空港部港湾空港企画官
	21.	4	京都府商工労働観光部京都舞鶴港振興監兼建設交通部理事
	25.	7	港湾局計画課事業企画官
	27.	1	港湾局計画課企画室長
	28.	6	九州地方整備局港湾空港部長
	29.	7	港湾局計画課長
令和	元.	7	大臣官房技術参事官 (港湾)
	2.	7	中部地方整備局長
	4.	6	港湾局長
	5.	7	退職
	5.	11	現職

港湾行政の使命

→「みなと」の視点から、我が国の抱える社会課題(国際、国内)に取り組むこと。決して「港湾」と言う場に縛られない。

(個人の思いとして)、インフラ行政の究極の目的は、インフラを整備することで利便性を高めたり安全にする事では終わらない。それにより、社会の付加価値を高め、人々を幸福にすることにある。

従って、「モノづくり」の視点だけでは無く、社会システムの変革など「コトづくり」の視点でも取り組むことが重要。

我が国の社会課題って何？

最近のテーマとして念頭にすぐ浮かぶもの
(思いつくまま)

- ・人口減少／少子高齢化／労働人口減
- ・生産性の低さ／デジタル化の遅れ／長時間労働
- ・気候変動／災害常襲・大震災
- ・成長しない経済／伸びない所得／国際競争力の低下
- ・東京一軸一極集中／縮小する地方
- ・経済含む総合的な安全保障／エネルギー／サプライチェーン
- ・老いて行くインフラ／老いて行く社会
- ・男女格差／LGBT 等々

.....

・でも、最大の課題は国民の幸福度が低い
ことなのでは？

これらの社会課題に対する 港湾局の向き合い方

PORT2030(2018年策定)において体系化し、港湾
の基本方針に反映



港湾政策における基本的な方針として、最新の国
際・国内の情勢を反省させながら推進中

港湾の中長期政策「PORT 2030」の構成

国内外の社会経済情勢の展望

- ✓ 新興市場の拡大と生産拠点の南下、インバウンド客の増加
- ✓ 人口減少・超成熟化社会の到来と労働力不足
- ✓ 第4次産業革命の進展
- ✓ 資源獲得競争の激化と低炭素社会への移行
- ✓ 巨大災害の切迫とインフラの老朽化

港湾政策の基本的理念

- ☆ 地政学的な変化やグローバルな視点を意識する
- ☆ 地域とともに考える
- ☆ 「施設提供型」から「ソリューション提供型」に変える
- ☆ 「賢く」使う
- ☆ 港湾を「進化」させる

I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】

- ・グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ
- ・人手不足に対応し、国内輸送を支える
- ・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み
- ・アジアのクルーズ需要の更なる取込み、寄港地の全国展開、国内市場の開拓

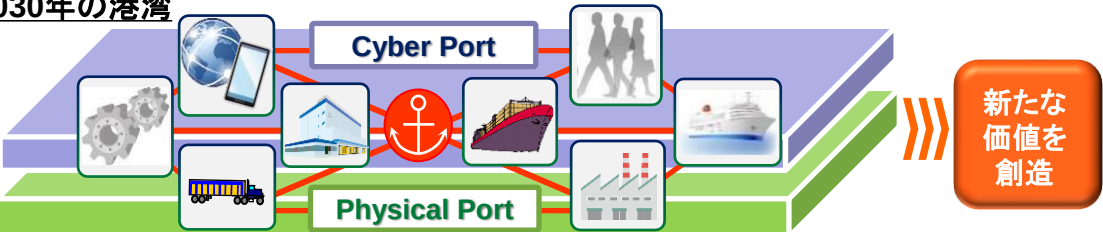
II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】

- ・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せる美しい「コトづくり」空間に
- ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開
- ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生
- ・地球環境や海洋権益の保全

中長期政策の方向性(8本柱)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

〇2030年の港湾



あらゆるモノ、ヒト、情報、主体、空間をつなぐ、「フィジカル&サイバープラットフォーム」へと進化

III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】

- ・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化
- ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

「PORT 2030」策定(2018年7月)以降の社会経済情勢の変化と施策との関係

PORT2030策定以降の社会経済情勢の変化

新型コロナウイルス感染症拡大

【物流への影響】

- ✓ 2020年夏以降、アジア発北米向けのコンテナ荷動きが急拡大したことなどに伴う北米港湾の混雑を契機としたコンテナ船の滞船やそれに伴う輸送スケジュールの大幅な遅延、抜港、運賃高騰など、**国際コンテナ物流が混乱**し、サプライチェーンに深刻な影響。
- ✓ 中国のゼロコロナ政策による**塩田港や寧波・舟山港の封鎖、上海の都市封鎖**による国際物流の混乱や中国経済活動の停滞により、日本からの輸出が減退。
- ✓ コロナ禍において、重要物資の供給途絶が国民の生命や経済活動を脅かす事例が発生するなど、脆弱性や潜在リスクが顕在化。世界各国で**経済安全保障**を強化する動きが加速。

【人流への影響】

- ✓ 2020年2月以降、新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため、国の水際対策が強化され、**訪日外国人の新規入国を制限**。
- ✓ **2020年3月以降、国際クルーズの運航休止**。

ロシアによるウクライナ侵攻

- ✓ 2022年2月、ロシアがウクライナに侵攻し、世界各国が経済制裁を強化。**エネルギー安全保障の観点から、ロシア依存の低減・調達網の多角化や脱炭素化の加速が必要**。
- ✓ コロナ禍における米国や中国の木材需要増大等による価格高騰・逼迫(ウッドショック)に加え、ロシア産木材の禁輸措置による供給減により価格高騰が加速。
- ✓ **物流混乱や輸入資源の高騰**、急激な円安などにより、貿易収支が悪化。

カーボンニュートラル社会への要請

- ✓ 世界的に脱炭素化に向けた動きが加速。
- ✓ 2020年10月、我が国は「**2050年カーボンニュートラル**」を宣言し、2021年4月には、「2030年度に、温室効果ガスを2013年度から、46パーセント削減することを目指す」ことを表明。

デジタルトランスフォーメーション(DX)の加速

- ✓ 新型コロナウイルス感染拡大により、行政サービスや民間におけるデジタル化の遅れが浮き彫りとなり、**社会におけるDXが加速**。非接触物流システムの開発・導入が進展。
- ✓ デジタル庁の設置や「デジタル社会の実現に向けた重点計画」などのデジタル化実現のための政府計画の策定。

働き方改革

- ✓ 働き方改革関連法案に基づき、2024年4月よりトラックドライバーの時間外労働に上限規制が適用されることから、労働力不足が懸念(**2024年問題**)。
- ✓ 港湾運送事業の事業所の4割で港湾運送に影響(「令和3年港湾労働者不足に関する実態調査」)
- ✓ 2019年6月、建設業においても働き手不足等に対応するため担い手三法が成立。

PORT2030施策との関係

多様な航路網の形成促進(柱1)

- サプライチェーンの分散化を支える多様な航路網の拡充の重要性が顕在化
- ⇒ 産業構造や船舶大型化等の動向等を踏まえ、東南アジア地域等とのシャトル航路の構築に向けた検討を着実に実施。

国際コンテナ戦略港湾政策(柱1)

- 国際基幹航路の安定的な寄港の維持・拡大の重要性が改めて顕在化
- ⇒ 世界に選ばれる港湾を目指し、「集貨」「創貨」「競争力強化」に加え、カーボンニュートラルポートの形成、港湾物流のDX等に取り組むことで寄港の維持・拡大の達成を着実に実施

次世代高規格ユニットロードターミナルの形成促進(柱2)

- 労働力不足に対応した生産性向上の重要性が改めて顕在化
- ⇒ 自動係留装置の実証など、次世代高規格ユニットロードターミナルの形成・全国展開を引き続き実施

安全・安心の観点を加えたクルーズ振興(柱3, 4)

- 国際クルーズの再開と安全・安心な寄港促進に向けた検討が必要。
- ⇒ 国内外の感染症状況や水際対策の動向を踏まえ、新たにクルーズを安心して楽しめる環境づくりを推進

カーボンニュートラルに向けた取組(柱5, 6)

- 港湾においてカーボンニュートラルの実現に向けた取組を着実に推進していくことが重要
- ⇒ 臨海部の利用転換による競争力強化を促進
- ⇒ カーボンニュートラルポートの形成を着実に実施
- ⇒ 洋上風力発電の導入促進を着実に実施

港湾DX(柱7, 8)

- 生産性向上のため、港湾のDXに対する重要性や必要性が加速
- ⇒ 世界最高水準の生産性を目指し、Cyber Portや「ヒトを支援するAIターミナル」の形成を着実に実施。
- ⇒ 衛星やドローン等、ICTを活用した港湾整備や維持管理、防災体制の構築を着実に実施

我が国の社会課題へのソリューションとしての港湾行政の展開例

例えば……

(1) 物流における経済安全保障

- 1) 国際コンテナ戦略港湾
- 2) 国際バルク戦略港湾

(2) 気候変動

- 1) 緩和策: 脱炭素化への取り組み(港湾におけるGX)
→CNPの形成、洋上風力発電、いのちのみなと(育む)
- 2) 適応策: 港湾防災 高潮・高波基準の見直し

(3) 生産性向上 (1)に加え、

- 1) 港湾行政と2024年問題: 内貿ユニットロードターミナルの革新
- 2) 港湾におけるDX: サイバーポートの展開(物流、管理、インフラ)

等々…

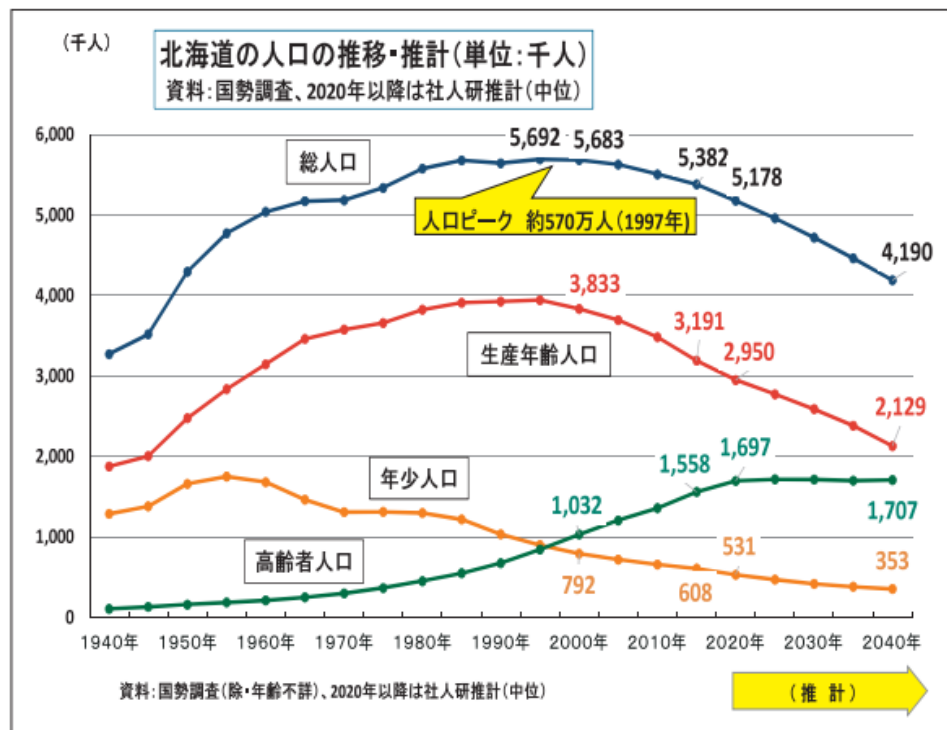
一方で、北海道のおかれている状況は更に厳しい.....

ざっくりとみた北海道の社会課題

- ・人口減少ペース／高齢化率／労働人口減少:すべて全国平均より深刻
- ・域内GDPの成長率それほど高くない
 - 製造業が弱いなど、他地域からの所得移転が弱いことも一因
- ・物流事情が厳しい:リードタイム・コストともに弱点
 - 地政学的デメリット? メリットは活かしているか?

ここ数十年間の紆余曲折あれど、トレンドが良い方向に変わるほどのインパクトは今まで無かったのでは.....

＜図表 1－1：北海道の人口の推移・推計及び人口減少関連のデータ＞



■ 人口減少関連のデータ

	少子化	高齢社会	労働力人口	総人口
	合計特殊出生率が 2.1を下回った年	高齢人口割合が 14%超となった年	生産年齢人口が ピークを迎えた年	総人口が ピークとなった年
全国	1974年/2.05	1994年	1995年	2008年
北海道	1968年/1.98	1994年	1989年	1997年

資料: ① 合計特殊出生率 国立社会保障・人口問題研究所の計算
(北海道の1951～82年は北海道保健福祉部の計算)

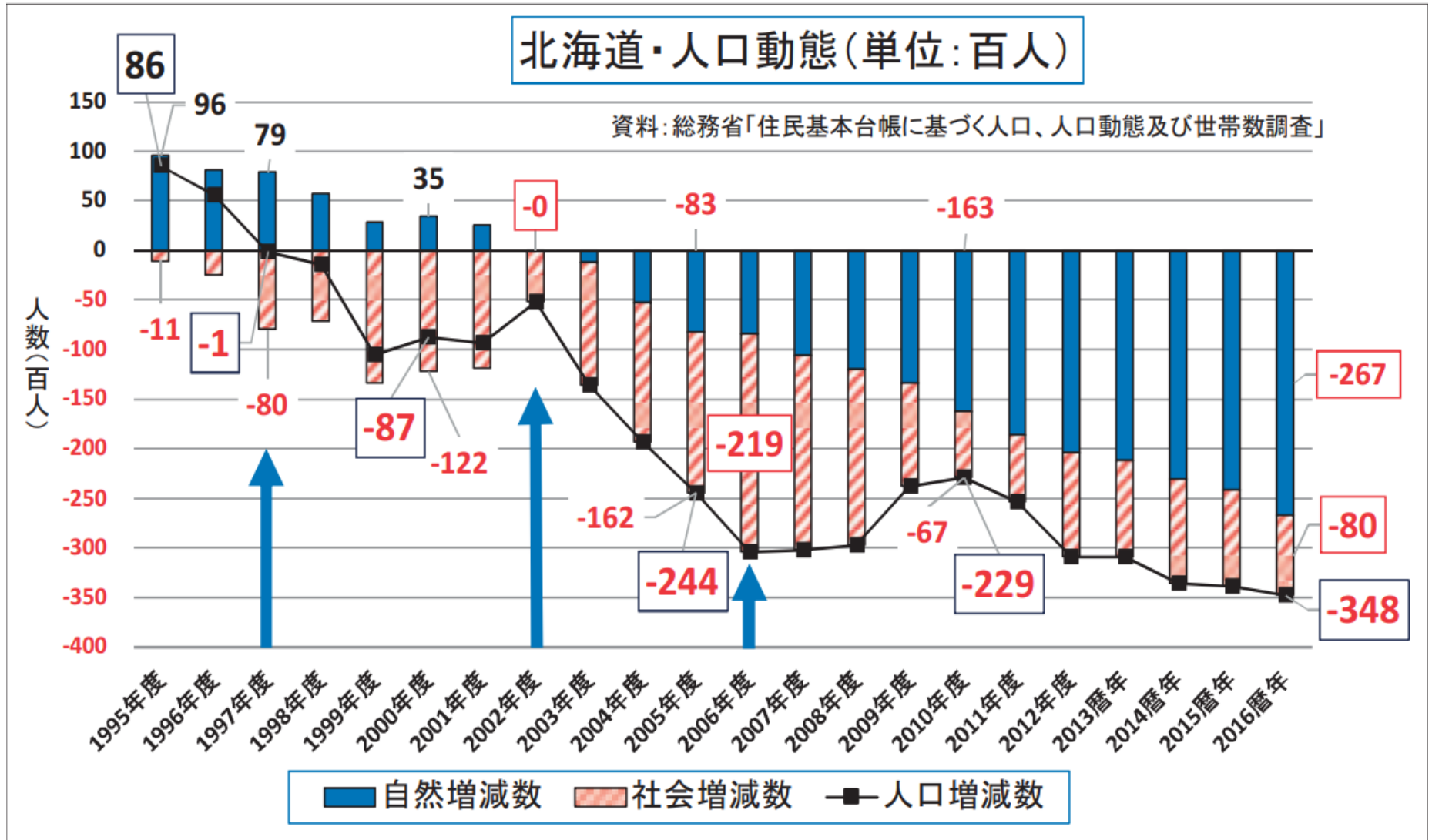
② 高齢人口割合 総務省「人口推計」

③ 生産年齢人口 総務省「人口推計」

④ 総人口 総務省「人口推計」

注: 合計特殊出生率については、2.1を下回って定着した最初の年としている

<図表1－2：北海道の人口動態>



40年時点での年齢3区分別の人口構成比（割合）について、全国と比較すると、北海道の生産年齢人口では3.1ポイント低い50.8%、年少人口では1.6ポイント低い8.4%、高齢者人口では4.6ポイント高い40.7%となり、全国に比べて働き手が少なく高齢者が多い地域となる。また、年少人口は減少するが高齢者人口の増加により、北海道の従属人口指数3は2000年の47.6から40年には96.8へと倍増し、大人103人で子どもと高齢者100人を扶養する社会になるものと見込まれる

北海道の産業 － 経済

北海道の経済の現況

北海道の生産活動により生み出された付加価値の規模を示す道内総生産（名目）は19兆7,256億円（2020年度）で、経済成長率（実質）は、2020年度はマイナス5.2%となっています。

参照：グラフ「北海道と全国の経済成長率（実質）の推移」

出典：北海道経済部「令和2年度（2020年度）道民経済計算」

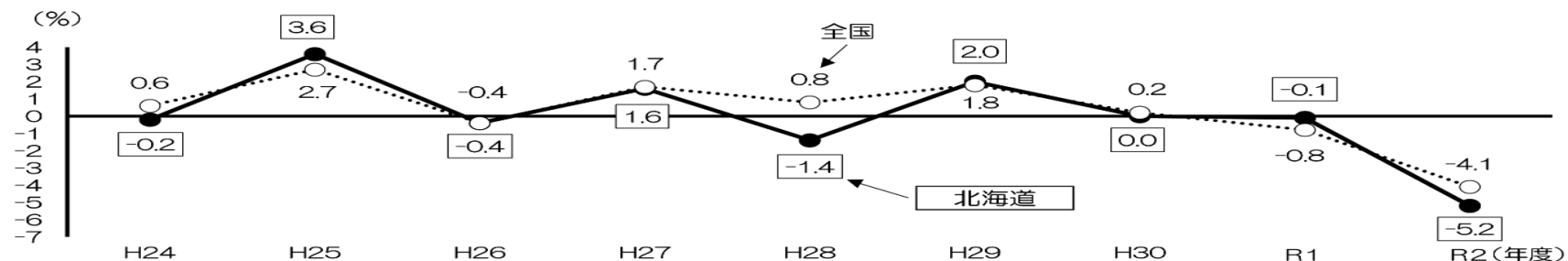
第2次産業のウエイトが低い産業構造

道内総生産の産業別構成比は、第1次産業が4.0%（全国1.0%）、第2次産業が18.0%（全国25.8%）、第3次産業が77.2%（全国72.7%）となっており、全国に比べ第1次産業と第3次産業の割合が高く、第2次産業の割合は低いものとなっています。

第2次産業のうち製造業についてみると、9.9%（全国20.0%）で、全国の2分の1以下となっています。さらに、製造業を業種別に全国と比べると、食料品のウエイトが高く、電気機械やはん用・生産用・業務用機械、化学などのウエイトが低くなっています。

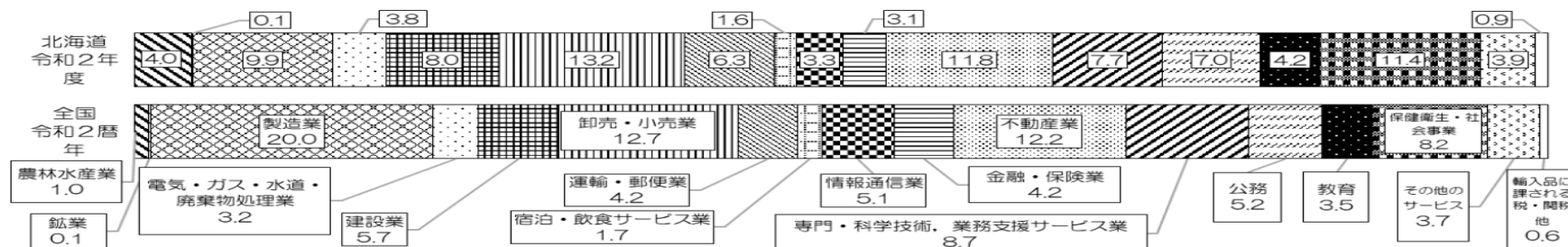
参照：グラフ「産業別総生産の構成＜2020年度（令和2年度）＞」

北海道と全国の経済成長率（実質）の推移



出典：北海道経済部「令和2年度（2020年度）道民経済計算」、内閣府「2021年度（令和3年度）国民経済計算年次推計」

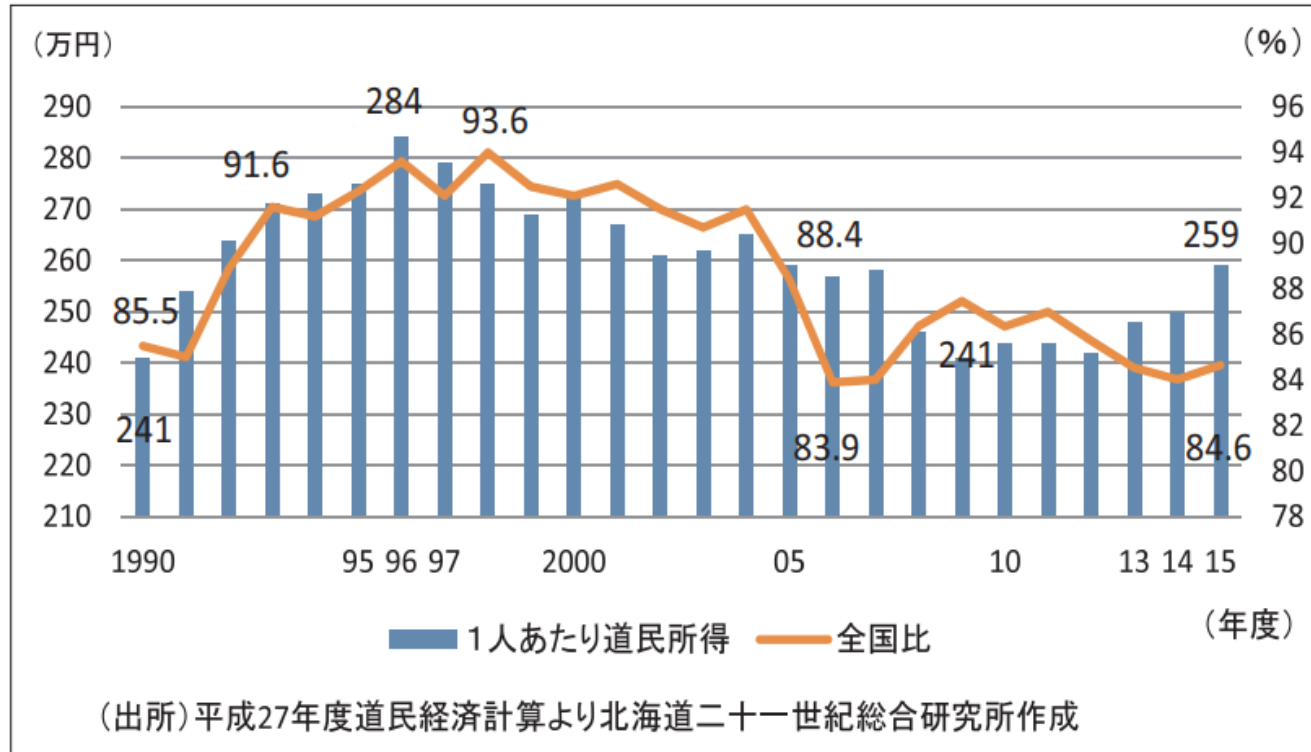
産業別総生産の構成＜2020年度（令和2年度）＞



※輸入品に課される、税・関税他は、「輸入品に課される税・関税、（控除）総資本形成に係る消費税」。全国にあっては、統計上の不突合を含む。

出典：北海道経済部「令和2年度（2020年度）道民経済計算」、内閣府「2021年度（令和3年度）国民経済計算年次推計」

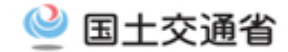
<図表２－９：１人当たりの道民所得の推移>



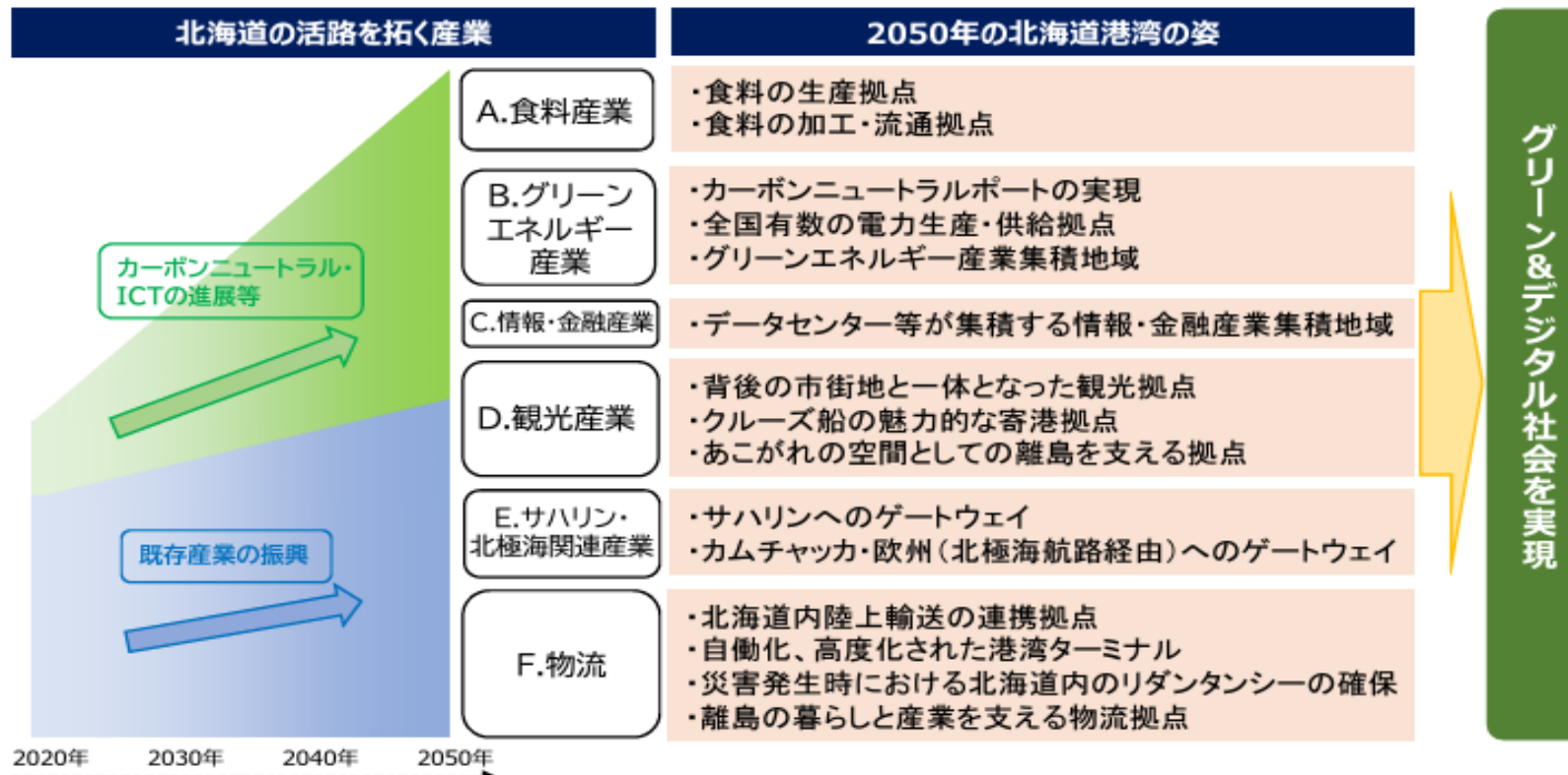
北海道の社会課題に対する港湾からのアプローチ

北海道港湾2050～グリーン&デジタル社会を創る北海道港湾(2021年)

北海道港湾2050 ～グリーン&デジタル社会を創る北海道港湾～



北海道の港湾は、物流・人流・産業の拠点として、北海道の社会経済や道民の暮らしを支えるとともに、賑わい・交流や防災の観点からも重要な役割を担っています。その役割は時代とともに拡大・変遷してきており、今後もカーボンニュートラルやICTの進展など様々な社会情勢の変化に対応していく必要があります。そこで、2050年の北海道における**グリーン&デジタル社会を実現**するための北海道港湾のあるべき姿を描き、具体的施策として展開してまいります。



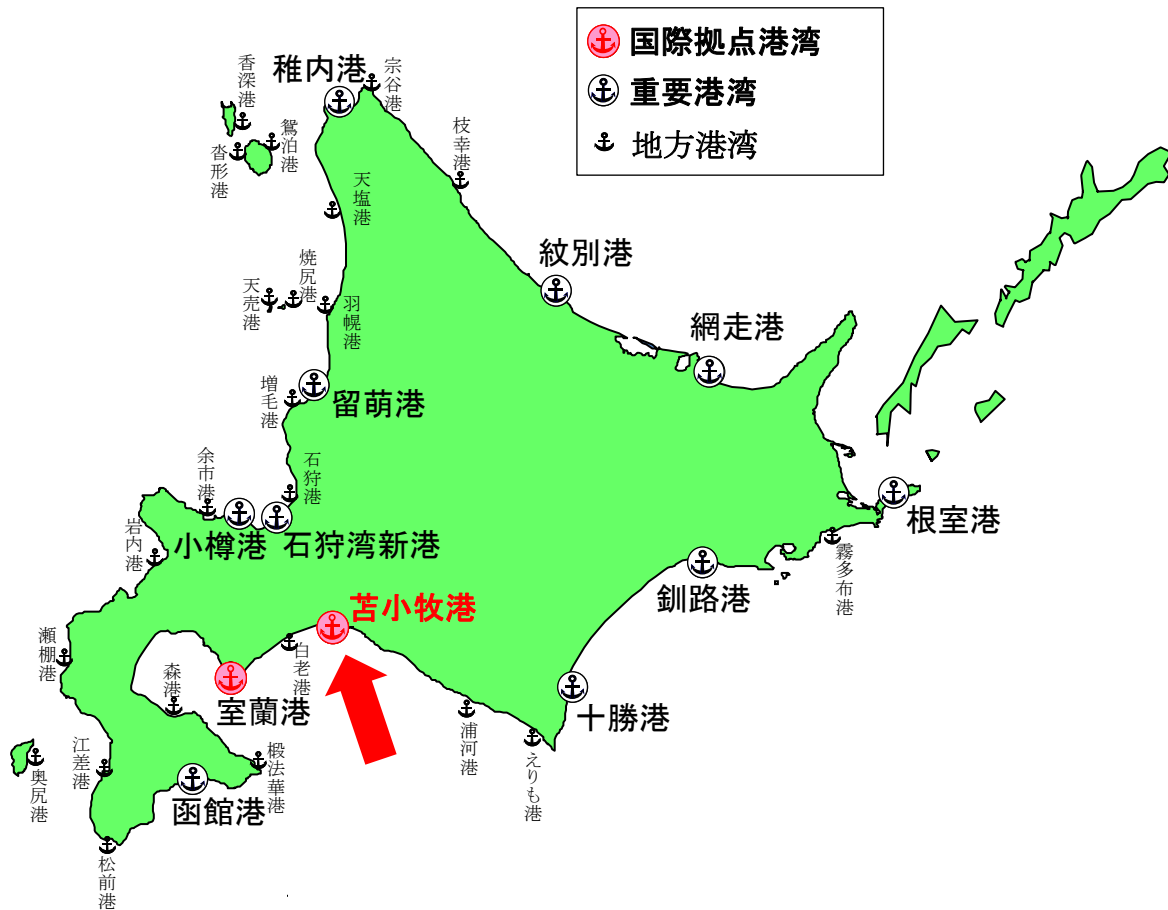


苫小牧港及び周辺地域のレビュー

1. 北海道の港湾位置図

国土の22%を占める広大な面積を有し、四面を海に囲まれている北海道には大小35の港湾が所在(国際拠点港湾:2港、重要港湾:10港、地方港湾:23港)。

＜北海道の港湾位置図＞



種別	北海道	全国	備 考
国際戦略港湾	0	5	長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾
国際拠点港湾	2	18	国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾
重要港湾	10	102	国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾
地方港湾	23	807	国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾以外の港湾
合計	35	932	
(参考) 国土面積	83千km ² (22%)	378千km ² (100%)	

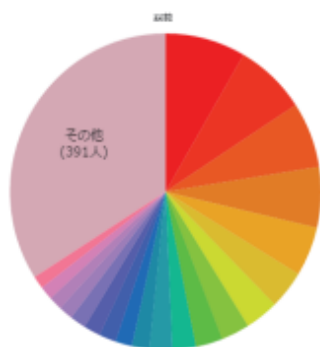
※2021年4月1日現在、56条港湾を除く

地域経済分析システム(RESAS)利活用事例集2017 苫小牧市から抜粋

(図6) 人口マップ 人口の社会増減 (From-to (定住人口)) (転入超過数内訳) [2015年]

北海道苫小牧市 From-to分析 (定住人口) 2015年

転入超過数内訳



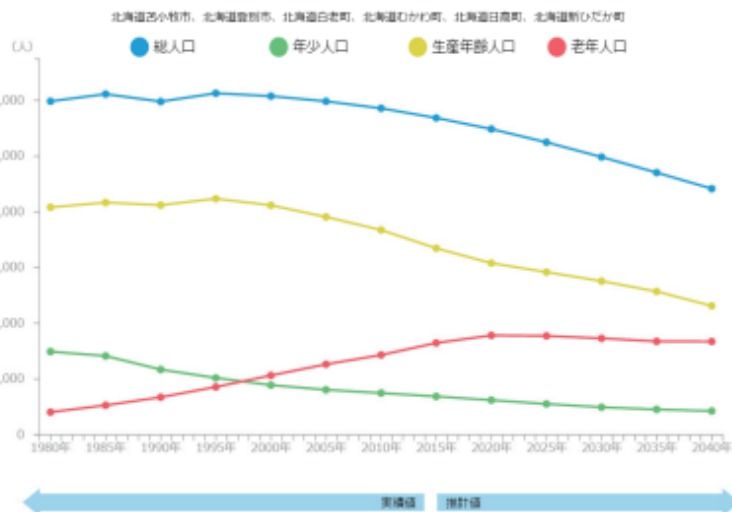
- 1位 北海道白老町 96人 (8.4%)
- 2位 北海道むかわ町 85人 (7.4%)
- 3位 北海道日高町 77人 (6.7%)
- 4位 北海道登別市 71人 (6.2%)
- 5位 北海道新ひだか町 58人 (5.1%)
- 6位 北海道室蘭市 45人 (3.9%)
- 7位 北海道安平町 40人 (3.5%)
- 8位 北海道釧路市 34人 (3%)
- 9位 北海道岩見沢市 32人 (2.8%)
- 10位 北海道江別市 28人 (2.4%)

- 人口マップ>人口の社会増減>「表示レベルを指定する」で「市区町村単位で表示する」を選択>From-to (定住人口)

(図7) 人口マップ 人口構成 (2015年の転入超過上位5自治体を合算) [1980年~2040年]

合算自治体：北海道苫小牧市、北海道登別市、北海道白老町、北海道むかわ町、北海道日高町、北海道新ひだか町

人口推移



- 人口マップ>人口構成>「表示レベルを指定する」で「市区町村単位で表示する」を選択>人口推移>「合算地域を追加する」で合算対象自治体を追加

	2010年(人)	2040年(人)	増減率
総人口	293,002	220,873	- 24.6%
年少人口	37,483	21,380	- 43.0%
生産年齢人口	183,786	115,749	- 37.0%
老年人口	71,653	83,744	16.9%

- 人口構成 (RESAS) を基に苫小牧市作成

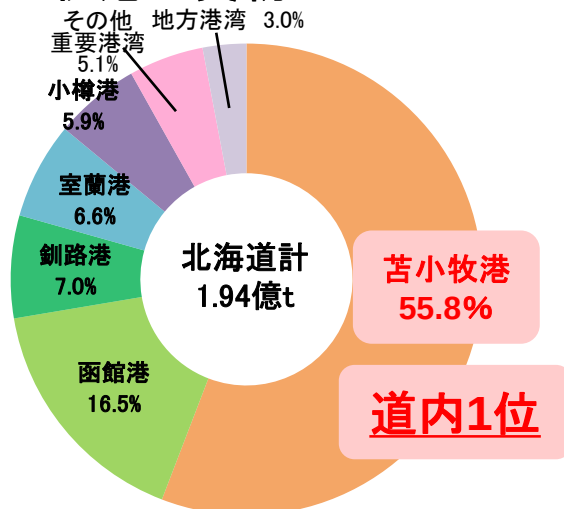
2. 苫小牧港の全景



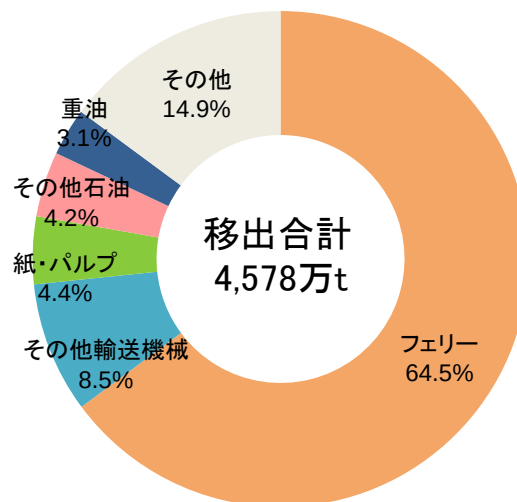
■取扱貨物量 10,805万トン(内貿:9,226万トン、外貿:1,579万トン)(全道の約5割、全国3位)

■貿易額:14,321億円 (出典)函館税関調査部調査統計課

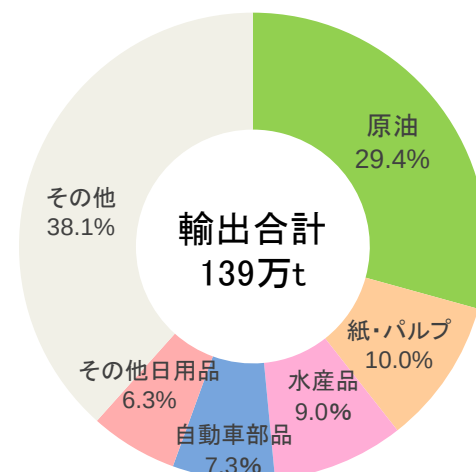
●苫小牧港の貨物シェア



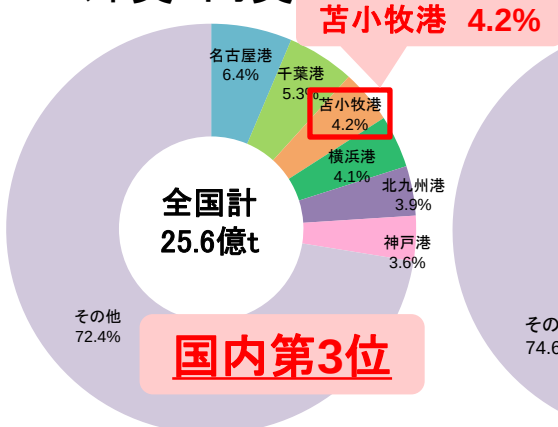
●内貿(全国1位)



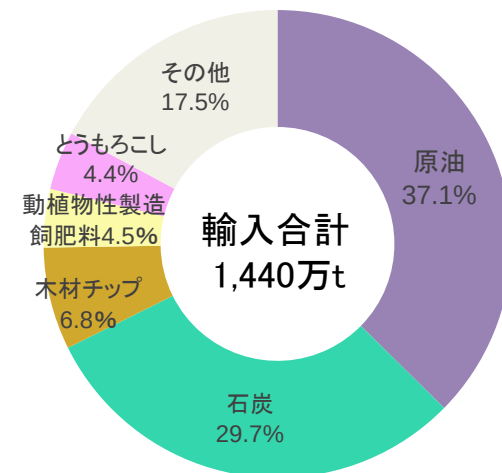
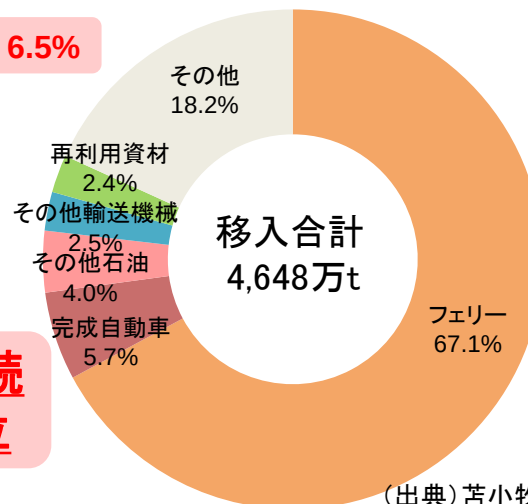
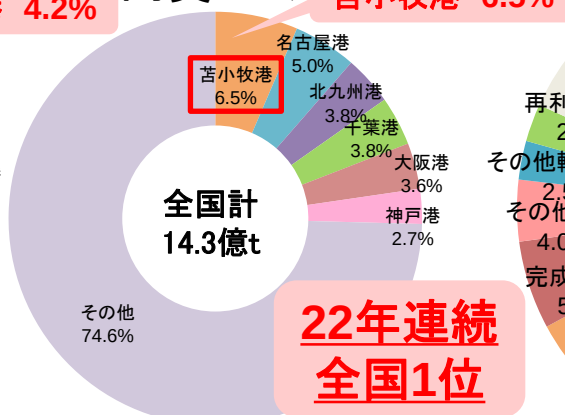
●外貿



外貿+内貿

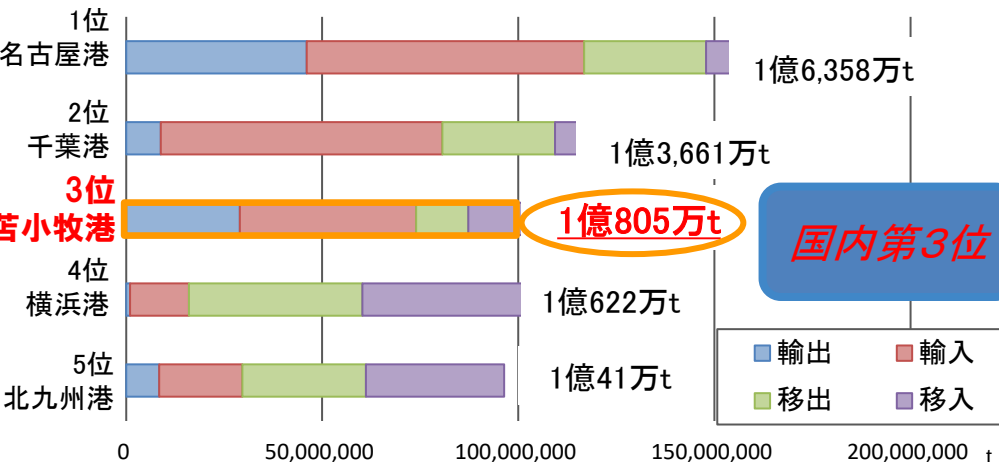


内貿のみ



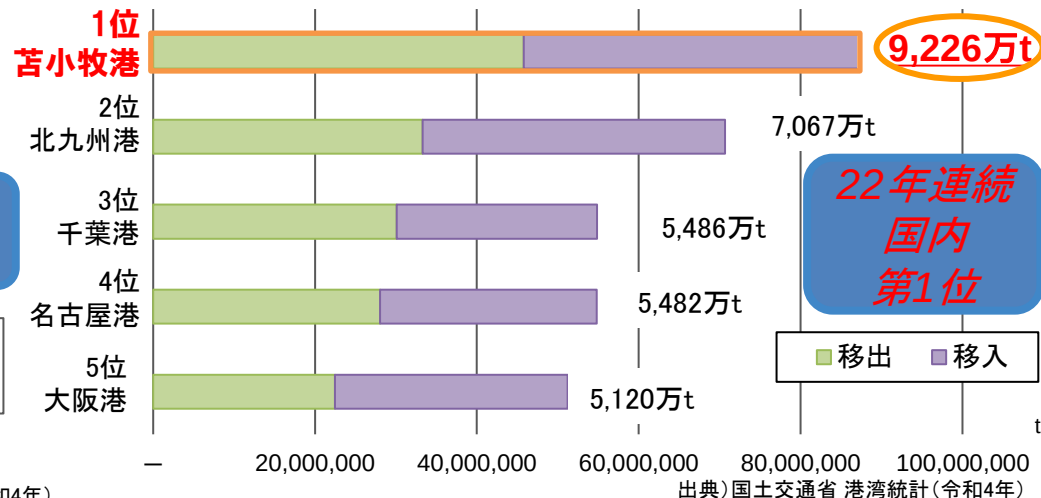
苫小牧港の取扱貨物量

R4年(2022年) 港湾取扱貨物量(外貿+内貿)



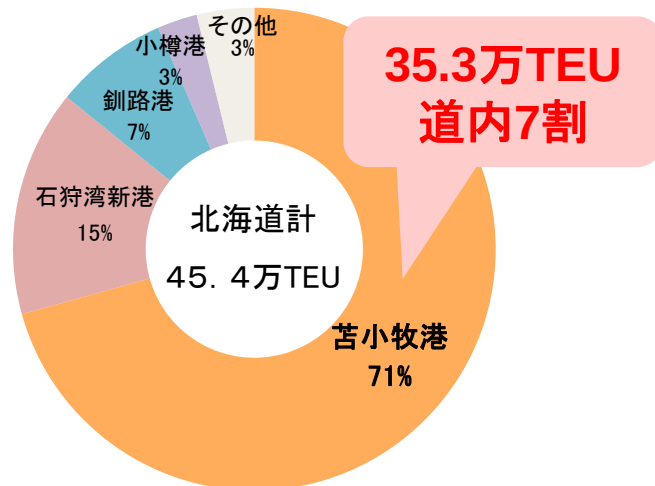
出典) 国土交通省 港湾統計(令和4年)

R4年(2022年) 港湾取扱貨物量(内貿)



出典) 国土交通省 港湾統計(令和4年)

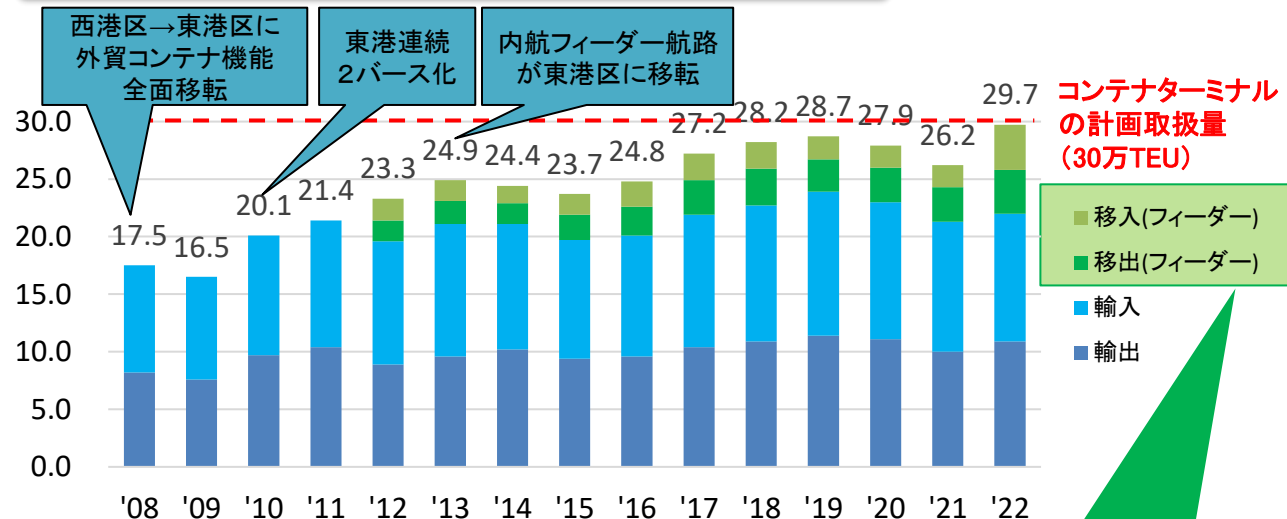
コンテナ貨物取扱量の道内シェア



注) 外貿コンテナ+内貿コンテナ

出典) 国土交通省 港湾統計(令和4年)

苫小牧港におけるコンテナ貨物取扱量推移



注) 国際フィーダーコンテナ取扱個数は2012年より集計

出典) 港湾統計、苫小牧港管理組合資料

国際フィーダーコンテナ航路
週4便 76,878TEUを輸送
(2022年)

内航

フェリー	
仕向地域	便数
八戸	28便/週
仙台	3.5便/週
大洗	12便/週
仙台～名古屋	3.5便/週
秋田～新潟	5便/週
秋田～新潟～敦賀	1便/週
敦賀	7便/週
合 計	60便/週

航路数 7 ※2023年4月現在

RORO船		
仕向地域	航路	便数
常陸那珂	1	12便/週
東京	3	11便/週
川崎	1	3便/週
名古屋	4	9便/週
敦賀	1	6便/週
大阪	2	3便/週
合 計	12	44便/週

航路数 12 ※2024年4月現在

国際フィーダーコンテナ		
仕向地域	航路	便数
横浜	3	3便/週
合 計	3	3便/週

航路数 3 ※2024年4月現在

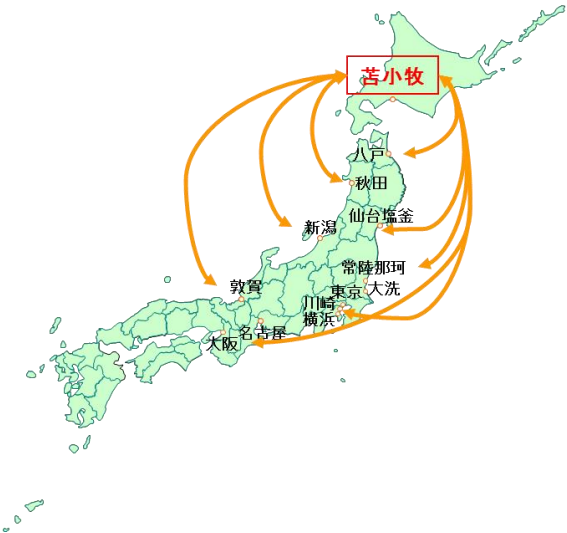
□ : 長距離定期便

外航

外貿コンテナ航路		
仕向地域	航路	便数
北米	1	0.5便/週
韓国	4	5便/週
中国・韓国	2	2便/週
合 計	7	7.5便/週

航路数 7 ※2023年10月現在

航路数合計 29航路
約114.5便／週



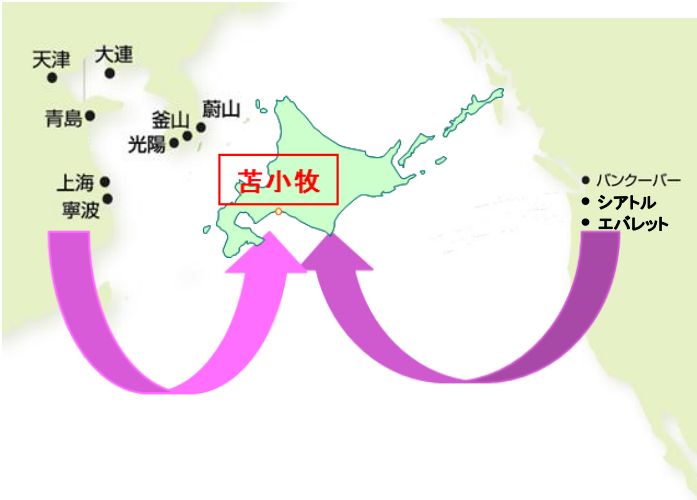
国内長距離定期船便数は **日本一** !

※内航長距離フェリー及び内航定期RORO船の
就航便数合計は、76便／週
(苫小牧港管理組合調べ(参考値))

	港 名	便 数
1	苫小牧	76便/週
2	東京	50便/週
3	大阪	40便/週

※2022年4月現在

※長距離フェリー: 旅客フェリーのうち、片道の航路距離が300km以上で、
陸上輸送のバイパス的な役割を果たす 船舶(国土交通省海事局HP)



主な立地企業(西港区)



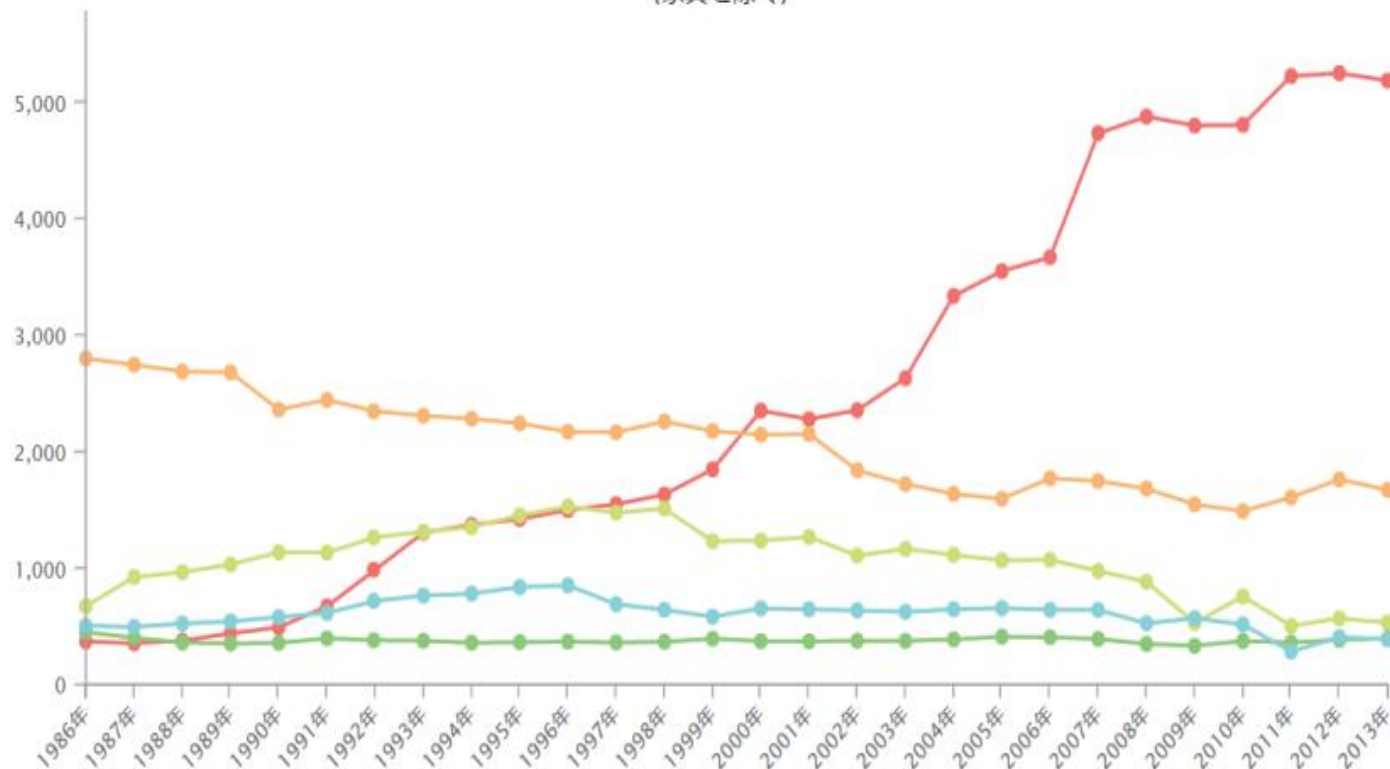
主な立地企業(東港区)



常用従業者数(実数)の推移

北海道苫小牧市
製造業>すべての中分類

(人) ● 輸送用機械器具製造業 ● パルプ・紙・紙加工品製造業 ● 食料品製造業 ● 化学工業 ● 木材・木製品製造業
(家具を除く)

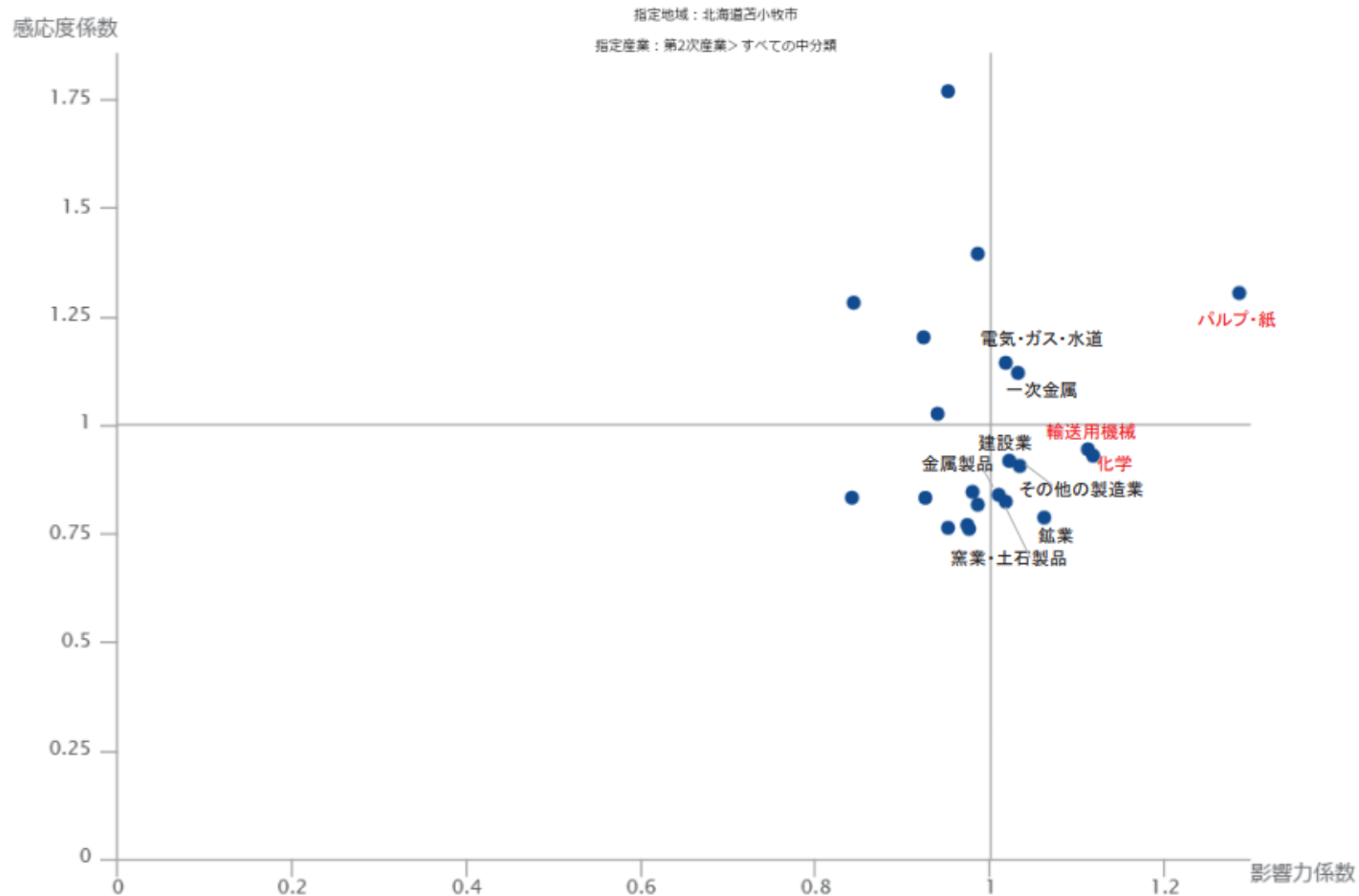


●産業構造マップ>製造業の構造>「表示レベルを指定する」で「市区町村単位で表示する」を選択>「表示内容を指定する」で「常用従業者数で表示する」を選択>推移を見る

(図16) 地域経済循環マップ 生産分析 [2010年]

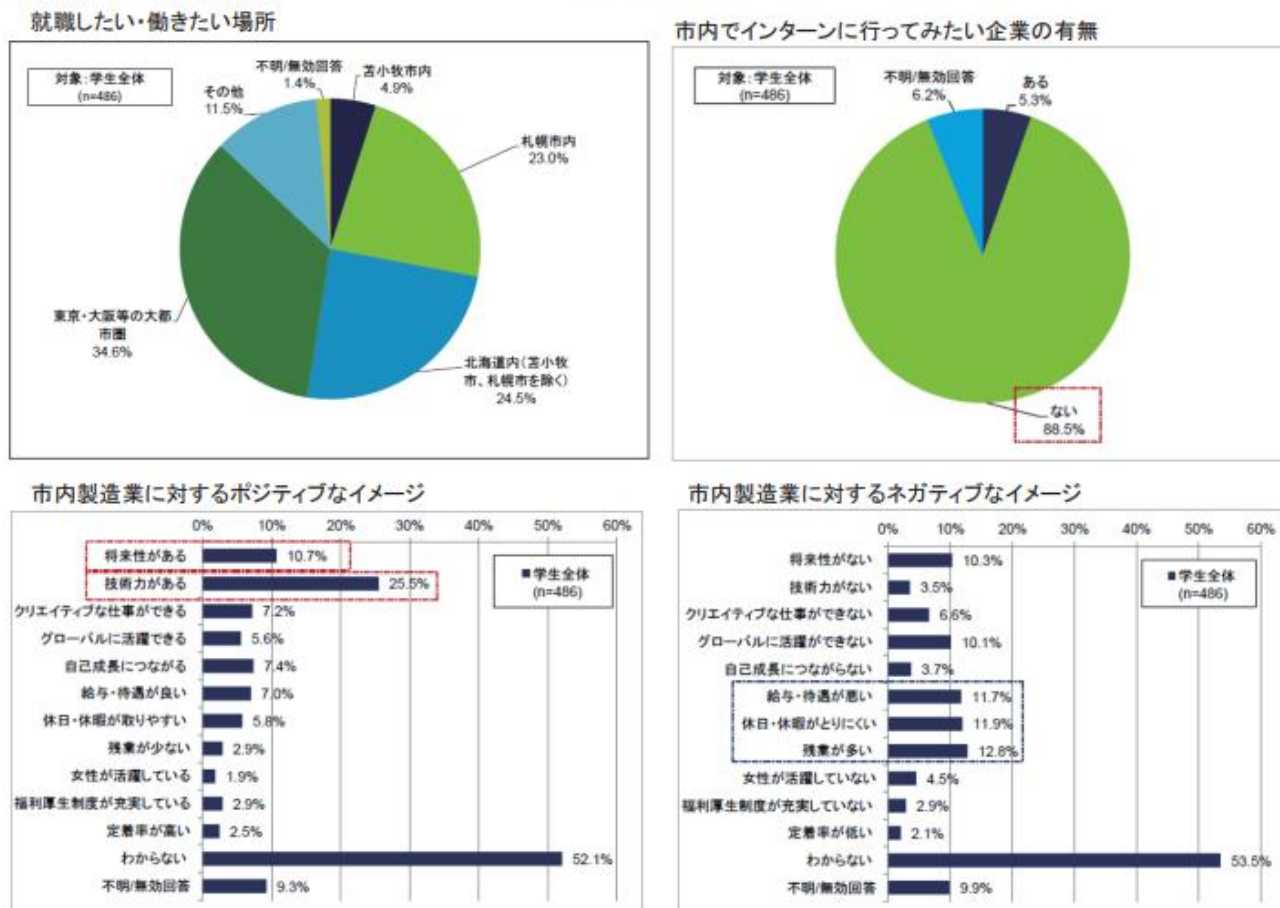
影響力・感応度分析 (産業別)

2010年



●地域経済循環マップ＞生産分析＞「表示レベルを指定する」で「市区町村単位で表示する」を選択＞影響力・感応度分析

(図13) 市内学生へのアンケート結果（抜粋）[2016年]



●苫小牧市「移住・定住、就業に関する意識調査（学生アンケート）」

Point!

学生は市内就職をあまり希望しておらず、市内製造業の認知度も低い

苫小牧港における、地域社会課題への対応例

- 2024年問題:

西港、東港における内貿ユニットロードターミナルの再編整備

- 経済安全保障:

コンテナターミナル、バルクターミナル、北極海航路をも視野に入れた国際物流ネットワークの構築

- 気候変動:

カーボンニュートラルポート(CNP)の実現等

- 30

- モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した港湾整備や、情報通信技術により荷役効率化等を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進する。

■取組概要

- シャーシ・コンテナ位置管理等のシステムに関する技術検証
- 新規・令和5年度補正
非公共
- ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置管理が十分なされておらず、ドライバーが引き取りにきた牽引用シャーシ・コンテナの探索に時間を要している(※)。
 - また、ターミナルの入退場管理をターミナル作業員が目視で行っており、一定の時間を要している状況。
 - 荷役効率化等に向けたシャーシ・コンテナの位置管理等のシステムに関する実地での技術検証を実施する。

(※)探索時間は、ターミナルによって違いはあるが、最大60分程度を要している
(「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」構成員へのヒアリング結果)



シャーシを探索するヘッドの様子



ターミナルの入退場の様子

➤ モーダルシフト促進等に向けた機能強化

新規(拡充)
公共

- 「物流2024年問題」やトラックドライバー不足等の課題解消に向けて、モーダルシフトを促進し、増大する海上物流のニーズに対応するため、長距離輸送等を担う内航フェリー・RORO船ターミナルにおけるシャーシ・コンテナ置場等の整備に対する支援制度を創設する。(補助率 1/3以内)



シャーシ・コンテナ置場



小口貨物積替施設



リーファープラグ



次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた取組イメージ
出典:「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」中間とりまとめ(令和5年6月)

北海道内の物流2024年問題への取組



苫小牧港東港区ターミナル整備事業
苫小牧ー日本海航路の貨物輸送量増加
による道内トラック輸送距離の削減



令和5年10月
室蘭～青森フェリー航路
(津軽海峡フェリー)

荷主からの要請により、トラック輸送
距離の削減のため函館ー青森航路
をシフト

令和6年5月
苫小牧～釧路RORO航路
(栗林商船)

イオン(株)が物流センターから釧路
までのトラック輸送の代替として既
存航路活用の実証実験を実施

令和6年5月
京浜～十勝～釧路～京浜
国際フィーダー航路
(OOCL・井本商運)

道東の農水産品等の輸出等のための新規航
路を就航

- 老朽化した岸壁の改良により、RORO船の荷役の安全性及び効率性の向上
- 岸壁の耐震化により、震災発生時の物流機能の確保
- 新たな船だまりの整備により、小型船の係留場所の確保と作業効率の向上、安全性の確保
- 岸壁と荷捌き地を一体的に整備し、RORO船の荷役の効率化を図るとともに、新たな船だまりを整備することで、RORO船の運航に欠かせない小型船の適正な利用形態の確保や作業の効率化を図る

【整備前】

苫小牧港西港区の商港地区は、建設後45年以上が経過しているほか、岸壁背後に上屋が存在し、エプロン幅が狭いためシャーシ等の利用に支障をきたしている。また、耐震強化岸壁が存在しないため、大規模地震発生時の物流機能の確保が課題となっている。

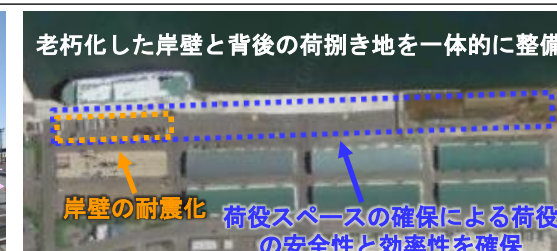
さらに、汐見地区船だまりは、小型船の係留施設の延長が不足し、不適切で危険な利用方法となっており、作業効率も低下している。



【整備後】

商港地区の岸壁と荷捌き地をRORO船に対応した岸壁へ改良することで、荷役の安全性と効率化を確保するとともに、岸壁の耐震強化により、震災後の物流機能を確保する。

また、汐見地区に船だまりを整備することで、小型船の係留施設を確保し、RORO船の運航に不可欠な小型船の作業効率を向上させる。

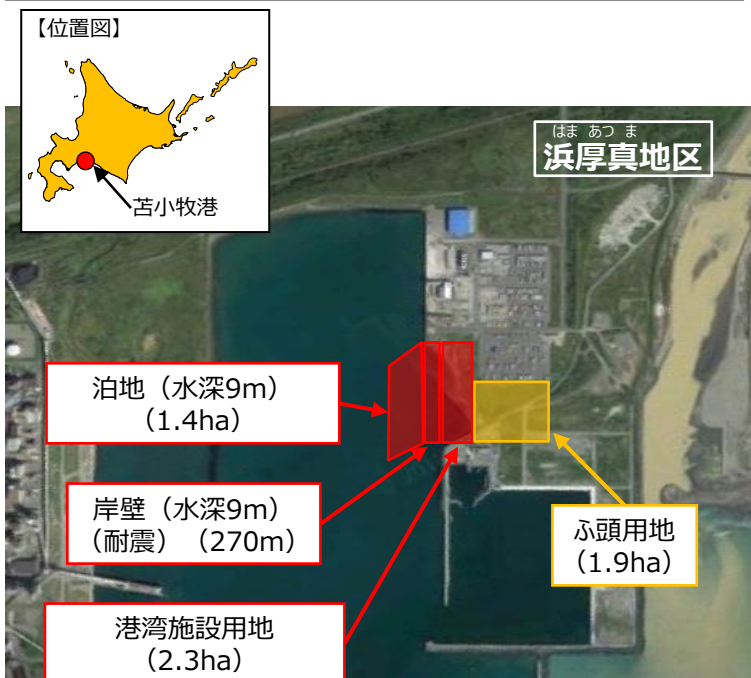


- トラックドライバーの労働時間短縮や災害時に物資や避難者を運ぶ船舶が接岸できる耐震強化岸壁を整備している（令和4年度事業化）。
- 新たな岸壁の整備により、より柔軟なフェリーダイヤの設定等が可能となるとともに、バルク貨物の荷役による制約がなくなり、道内物流の効率化や労働環境の改善が期待される。

【事業の概要】

- ・整備施設：岸壁（水深9m）（耐震）、泊地（水深9m）、港湾施設用地、ふ頭用地
- ・事業期間：令和4年度～令和9年度
- ・総事業費：145億円（うち港湾整備事業費130億円）

【位置図】



＜関東向けの農水産物のフェリー輸送の流れ（イメージ）＞

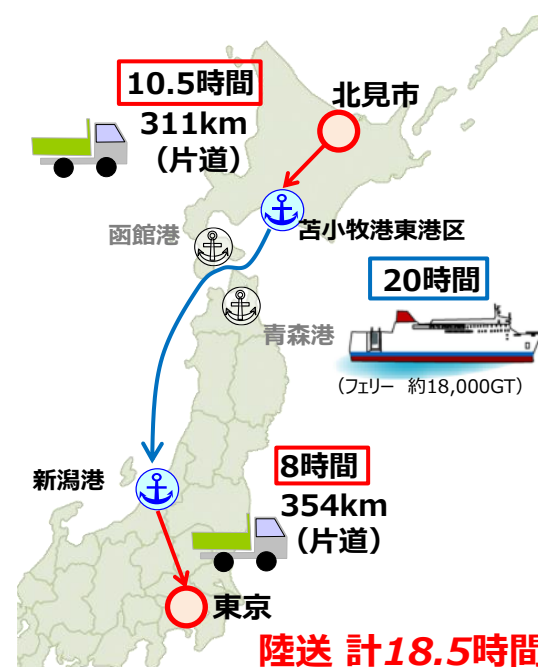
長距離での陸上輸送の場合

- 苫小牧港の出港時刻に間に合わない農水産物は函館港を利用。
- 今後はトラックドライバーの時間外労働の上限規制により、今後は長距離の陸上輸送が困難になる見込み。



苫小牧港からの海上輸送の場合

- 労働規制に応じた柔軟なフェリーのダイヤ設定が可能。
- トラックの陸上輸送距離の短縮により輸送コストが削減。



※想定される時間には運転時間のほか、複数個所での荷役作業に係る時間等も見込んで設定。

- 切迫する日本海溝沿いの大規模地震はもちろんのこと、マグニチュード8.2（阪神淡路大震災：7.3）の直下型地震に対しても機能を確保できる耐震強化岸壁を整備する。また、係留ロープのクイックリリースの整備により、大規模津波来襲時のフェリーの緊急離岸時間を3～4分短縮する。
- カメラ等によるシャーシ管理システムの導入、クイックリリースによる綱取り作業の軽減、凍結抑制コンクリート舗装による除雪の効率化等、ターミナルの生産性向上を図る。



【クイックリリースによる緊急離岸時間の短縮】



- 令和3年4月から指定管理者制度を導入し、指定管理者に苫小牧国際コンテナターミナル(株)を指定。
- 施設概要
 - 〔公共〕岸壁(中央水深14m)L=330m、岸壁(中央水深12m)(耐震)L=240m、コンテナヤード約25ha(整備中)、ガントリークレーン4基、REFコンセント458口 等
 - 〔民間〕トランスファークレーン6基、トップリフター5基、CFS、管理棟
 - 〔周辺施設〕温度管理型冷凍冷蔵倉庫(R2.5.29営業開始、収容能力20,200t、CA冷蔵機能あり)



温度管理型冷凍冷蔵庫
「北海道クールロジスティクスプレイス」

○外貿コンテナ船及び国際フィーダー船定期航路

【北米航路】	1航路 0.5便/週	バンクーバー、シアトル 等
【韓国航路】	4航路 5.0便/週	釜山、釜山新港
【中韓航路】	2航路 2.0便/週	上海、青島、大連 等
【国際フィーダー】	3航路 3.0便/週	横浜



港湾計画における
コンテナターミナル面積 42.8ha

港湾計画上の取扱個数 300,500TEU/年

北極海航路の利活用



苫小牧港管理組合

北極海航路

- ・ヨーロッパとアジアを繋ぐ新しい海上輸送ルート
- ・北極海の海氷減少により注目
- ・従来のスエズ運河ルートと比較して距離が約4割削減

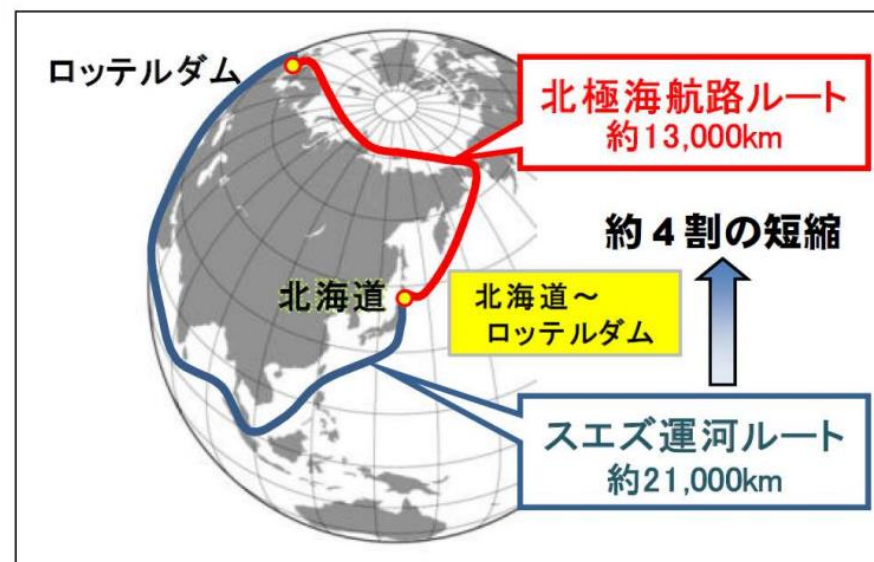


メリット

- ★輸送時間の短縮
- ★燃料費などのコスト削減
- ★ルートの多様化によるリスク回避
- ★海賊などからの回避

課題・留意点

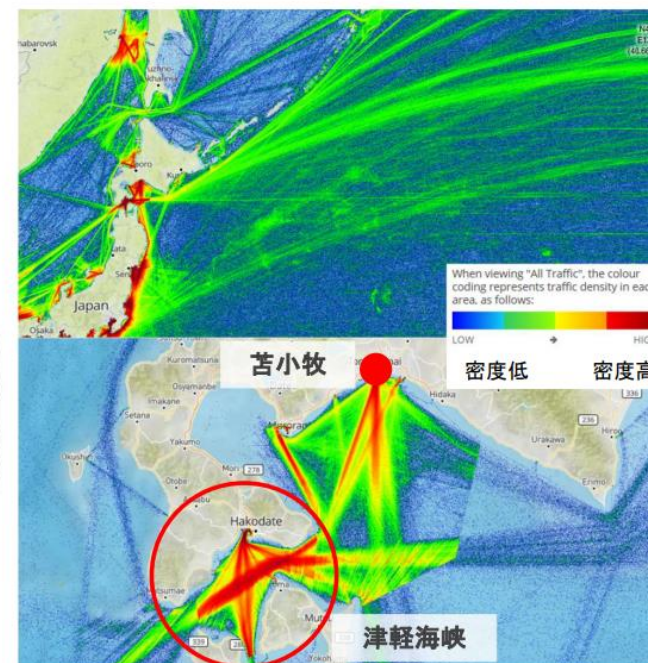
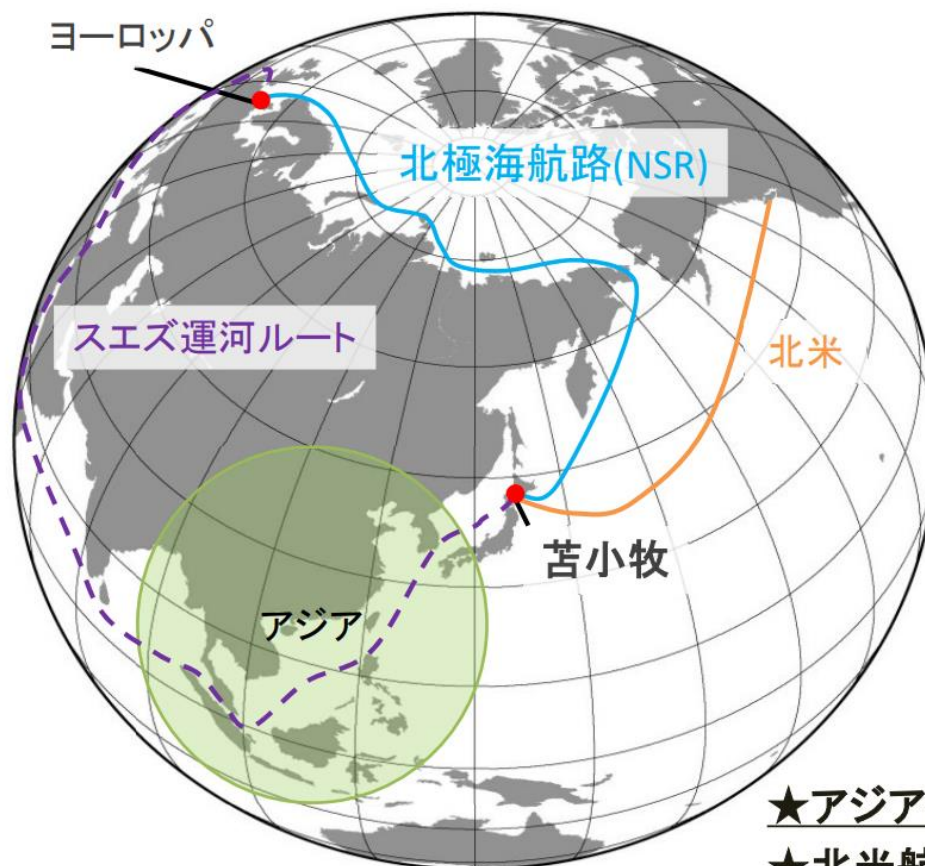
- ★経費の不透明さ
- ★北極海沿岸のインフラ整備
- ★ロシア・ウクライナ情勢
- ★通年運航が不可能



北極海航路における苫小牧港の地理的優位性



苫小牧港管理組合



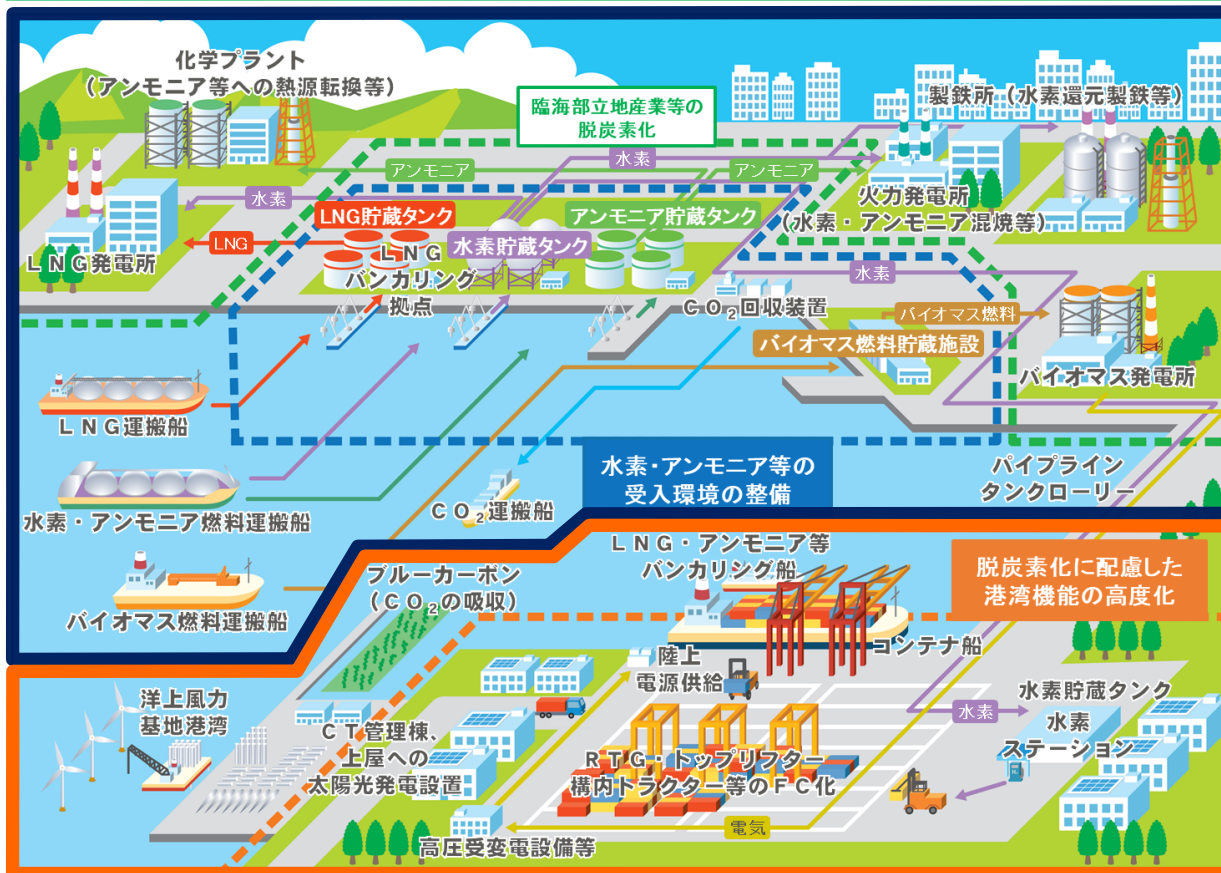
出典: Maritime Traffic

- ★アジア側のゲートウェイとなるポテンシャル
- ★北米航路など多くの船舶が津軽海峡を通過

カーボンニュートラルポート(CNP)の形成

- サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応し、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図ることにより、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成する。
- また、温室効果ガスの排出量が多い産業等が多く集積する港湾・臨海部において、水素・アンモニア等の受入環境の整備を図ることにより、産業の構造転換及び競争力の強化に貢献する。
- これらにより、我が国が目標とする2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する。

「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成のイメージ



産業の構造転換及び競争力強化への貢献

産業のエネルギー転換に必要な水素やアンモニア等の供給に必要な環境整備を行うことで、港湾・臨海部の産業構造の転換及び競争力の強化に貢献

荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成

世界的なサプライチェーン全体の脱炭素化の要請に対応して、港湾施設の脱炭素化等への取組を進めることで、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成

港湾のターミナル等における温室効果ガス排出量

○物流拠点である港湾においては、出入りする多くの船舶や大型車両、貨物の積み下ろしや保管等に使用する機械・施設等が燃料や電気を使用し、温室効果ガスを排出している。

○港湾のターミナル等における温室効果ガス排出量の試算結果は以下のとおり(2019年データ、国交省調べ)。

・国内の重要港湾以上の港湾(125港)の港湾のターミナル等における温室効果ガス排出量は、約900万トン。

・内訳は、背後圏輸送が約324万トン(約36%)。停泊中船舶が約273万トン(約30%)、荷役機械が151

万トン(約17%)の順に大きい。(参考:日本の温室効果ガス総排出量(2021年度)は約11.7億トン)

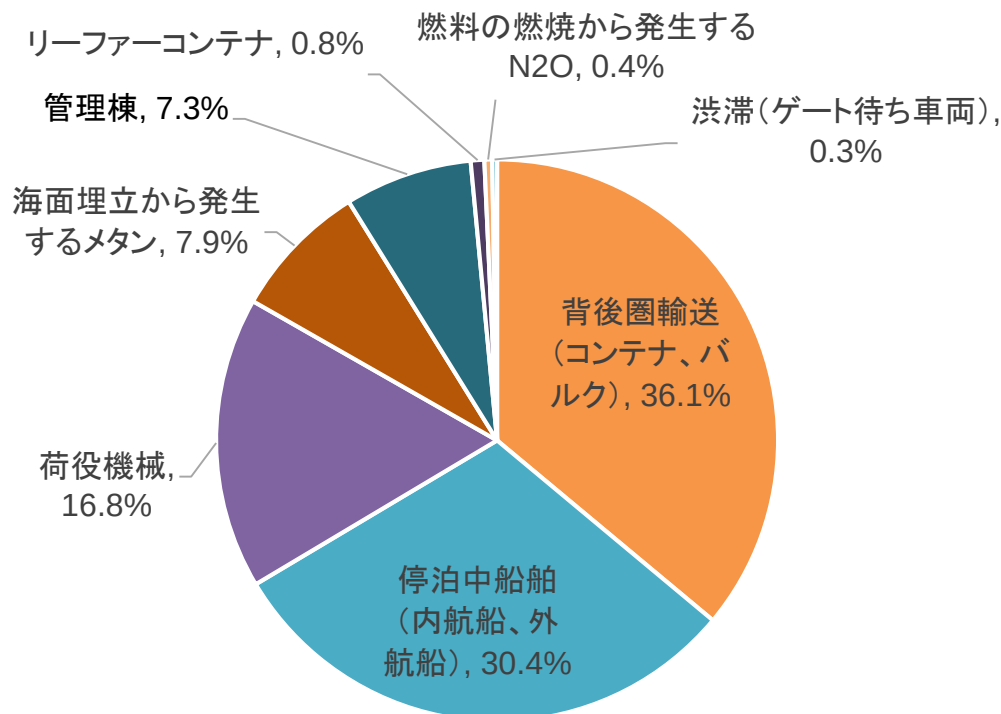
温室効果ガス排出量の試算結果(2019年データ)

排出源別排出量

(単位: 万t-CO₂/年)

排出源	排出量
背後圏輸送(コンテナ、バルク)	324
停泊中船舶(内航船、外航船)	273
荷役機械	151
海面埋立から発生するメタン	71
管理棟	66
リーファーコンテナ	7
燃料の燃焼から発生するN ₂ O	4
渋滞(ゲート待ち車両)	2.5
合計	898.5

割合



(注) 上記の他、吸収源として、ブルーカーボン生態系によるCO₂固定量を4.5万t-CO₂/年と試算。

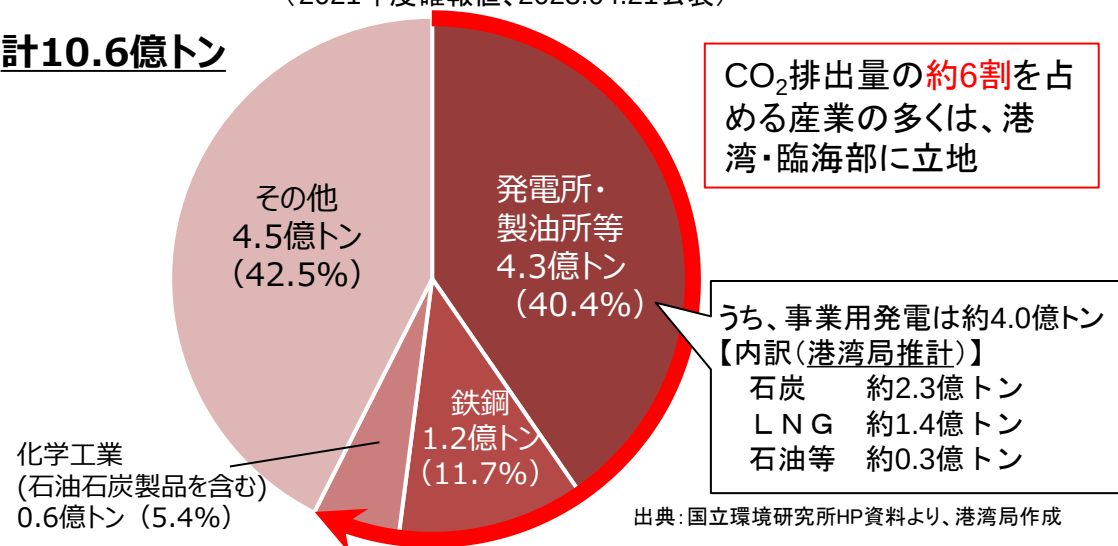
出典: 国土交通省調べ、2022年2月

発電所・製油所や産業が集積する港湾

CO₂排出量(電気・熱配分前)

(2021年度確報値、2023.04.21公表)

計10.6億トン



出典: 国立環境研究所HP資料より、港湾局作成

エネルギーの輸入割合例

原油	99.7%
石炭	99.6%
LNG	97.8%
LPG	76.3%

(出典) (公財)日本海事広報協会「日本の海運SHIPPINGNOW2023-2024」より作成

**発電所、製油所、製鉄所、化学工業の多くは港湾・臨海部に立地、
また、これらが使用する資源・エネルギーのほぼ全てが港湾を経由**

火力発電所

※総出力10万kW以上の火力発電所



製油所

※石油連盟「製油所の所在地と原油処理能力(2021年3月末現在)」より



製鉄所

※高炉を所有する製鉄所



石油化学コンビナート

※石油化学工業協会「石油化学コンビナート所在及びエチレンプラント生産能力(2020年7月現在)」より



【計画の目的】

苫小牧港のカーボンニュートラル化のみならず、北海道・わが国のカーボンニュートラルに貢献する。

1. 基本的な方針

（１）計画の対象範囲

■ 港湾活動・施設（排出源・吸収源）

- 1) 港湾管理者が管理する公共ターミナルにおける施設管理や事業活動
- 2) 公共ターミナルを経由して行われる物流活動（海上輸送、トラック輸送、倉庫等）
- 3) 港湾（専用ターミナルを含む）を利用して生産・発電等を行う臨海部に立地する事業者（火力発電所、その他製造業等）の活動

区分	活動区分	対象施設等 (排出源・吸収源)
1) ターミナル内	公共ターミナル施設の管理(照明、動力)	コンテナターミナル、バルク・ROROターミナル、小型船だまり等
	公共ターミナル内の港湾オペレーションにおける民間事業活動	荷役機械、管理棟 等
2) ターミナルを出入りする船舶・車両	海上輸送	公共ターミナル及び泊地に停泊中の船舶
	陸上輸送	公共ターミナルを出入りする車両
3) ターミナル外	—	火力発電所及び付帯する港湾施設
	—	製油所及び付帯する港湾施設
	—	その他製造業
	吸収源対策等	CO2の回収・固定・活用
		ブルーカーボン生態系(藻場)
	再生可能エネルギー等	太陽光発電、バイオマス発電、廃プラスチック発電等

■ 位置

陸域：苫小牧港港湾計画の範囲

海域：港湾区域の範囲



1. 基本的な方針

(2) 取組方針

■ 目指す将来像

わが国の2050年カーボンニュートラルに貢献する苫小牧港のポテンシャルを活かした目指す将来像

① 脱炭素化された港湾ターミナルの形成

ターミナルにおける必要電力の再生可能エネルギー化、荷役機械の電動化・FC化、低・脱炭素燃料バンカリングなどのCO₂削減の取組とともに、ブルーカーボン生態系の創出等によるCO₂吸収の取組により港湾ターミナルの脱炭素化を図り、サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主や船社等に対応できる港湾を目指す。

② 北海道・北日本への次世代エネルギー（水素・アンモニア等）の供給ハブの形成

道内各地や北日本への陸上・海上エネルギー輸送ネットワークや、北米航路等のわが国の玄関口に位置する特徴を活かし、北海道・北日本への水素・アンモニア等のサプライチェーン拠点を目指す。また、北海道唯一の石油精製、石油類の貯蔵アセットといった既存施設やノウハウを活用し、非常時等に次世代エネルギーを供給する拠点を目指す。

③ CCUSバリューチェーンの形成

CCSやCO₂船舶輸送、再エネ水素製造等のノウハウを活用し、立地する多種・多様な産業間の有機的な連携と更なる産業集積による水素の地産地消を含むCCUSバリューチェーンの形成を目指す。

■ 将来像実現のための取組方針

① 港湾オペレーションの脱炭素化

② 低・脱炭素燃料バンカリング機能

③ 港湾施設におけるブルーカーボン生態系の創出

④ 水素・燃料アンモニア等の効率的なサプライチェーンの構築

⑤ 既存の石油類の貯蔵アセットによる次世代エネルギーの貯蔵

⑥ 再エネや水素・脱炭素燃料等を活かした産業集積

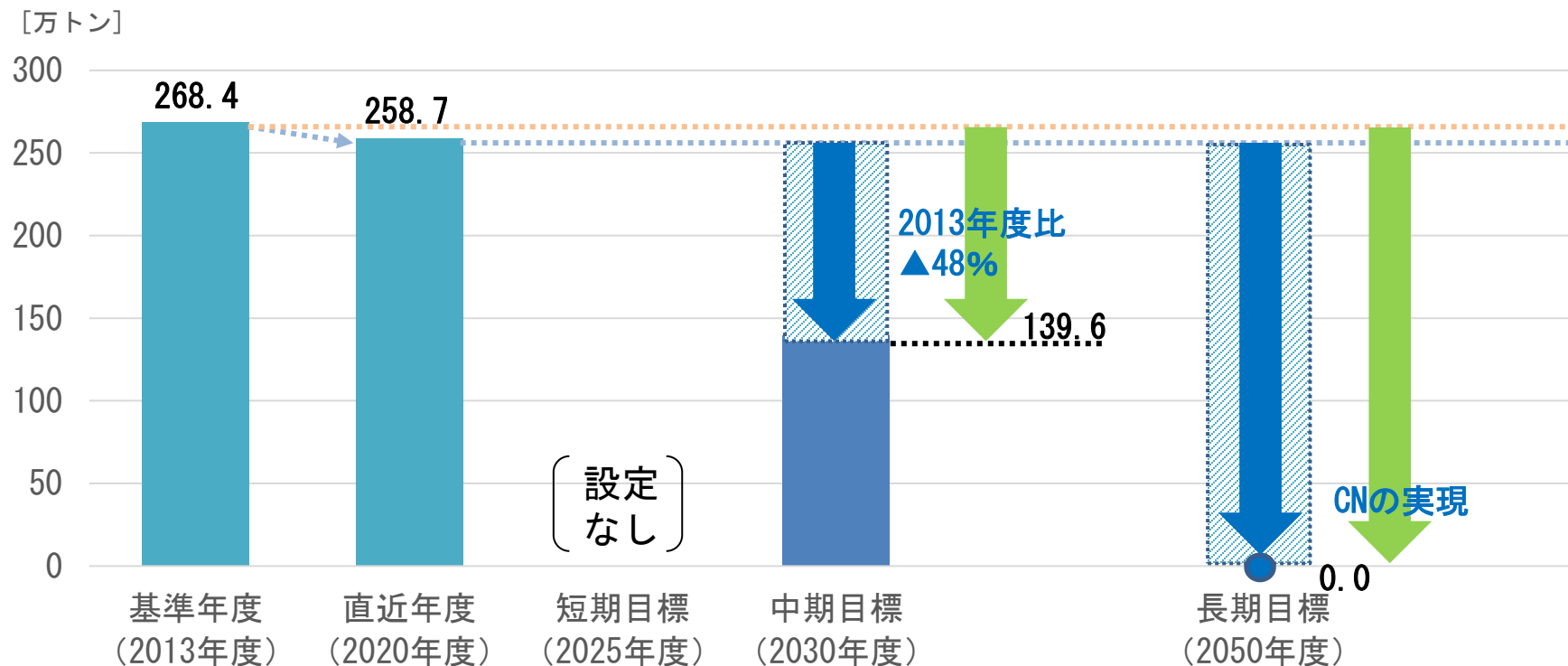
⑦ 新千歳空港向けのSAFの生産と供給

2. 港湾脱炭素化推進計画の目標

KPI (重要達成度指標)	具体的な数値目標		
	短期 2025年度	中期 2030年度	長期 2050年度
本計画の対象範囲全体のCO2排出量	—	139.6万トン (2013年度比48%減)	カーボンニュートラル (CN)

※北海道地球温暖化対策推進計画(第3次)改定版の温室効果ガス削減目標を踏まえて設定

CO2排出量



3. 港湾脱炭素化促進事業（実現・検討中の取組）

(a) ターミナル内

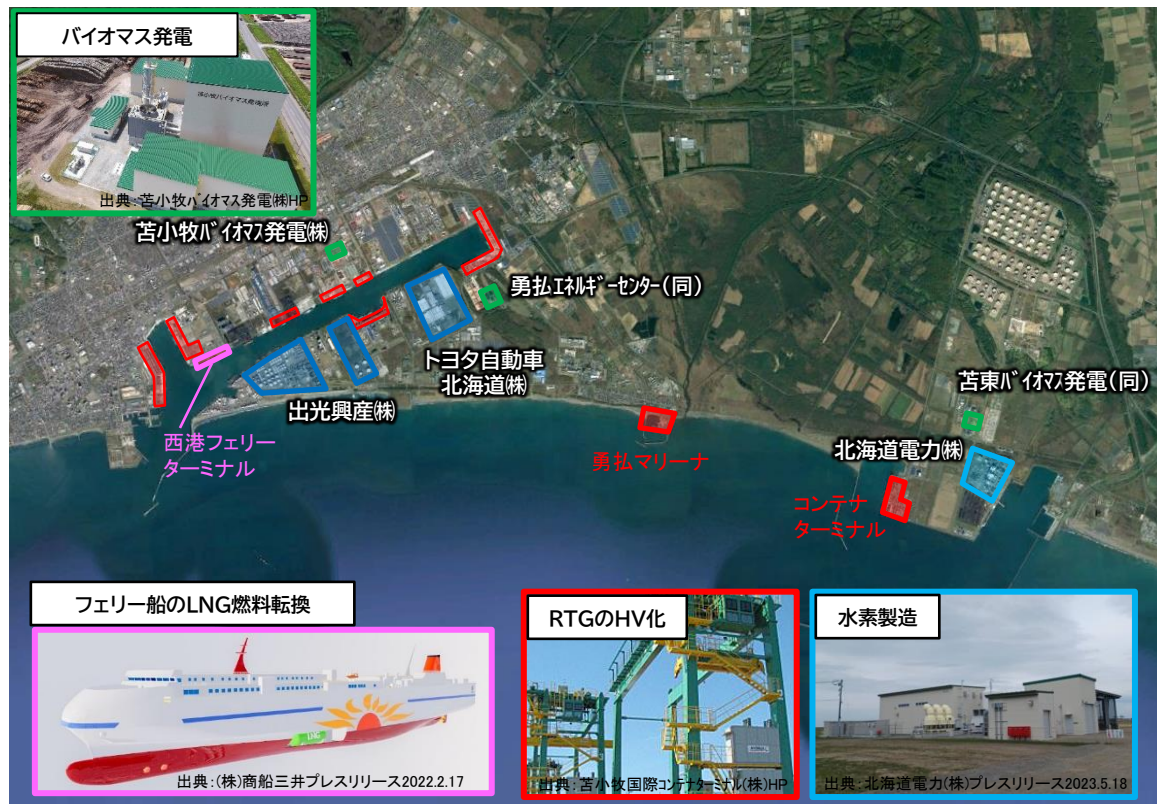
- ・ RTGのHV化
- （目標導入率：短期83％／中・長期100％）
- ・ C02フリー電力の導入

(b) 出入り船舶・車両

- ・ フェリー船のLNG燃料転換・燃料供給
- ・ 係留船舶への陸上電力供給

(c) ターミナル外

- ・ 水素製造※4
- ・ バイオマス発電※4
- ・ 太陽光発電導入モデルの構築※4



港湾脱炭素化促進事業によるCO2 排出量の削減効果（2030年度段階）

項目	(a) ターミナル内	(b) 出入り船舶・車両	(c) ターミナル外	合計
① CO2排出量（基準年：2013年度）	1.0万トン	5.1万トン	262.4万トン	268.4万トン
② CO2排出量（現状：2020年度）	0.9万トン	6.0万トン	251.8万トン	258.7万トン
③ 港湾脱炭素化促進事業によるCO2削減量	0.2万トン	0.6万トン	0.0万トン	0.8万トン
④ 基準年からのCO2排出量の削減量（※5）	0.3万トン	-0.3万トン	59.7万トン	59.6万トン
⑤ 削減率（④/①）	約27％	約-6％	約23％	約22％

○ 中期（2030年度）目標であるCO2排出量48％削減（2013年度比）に対して、現状で実現・検討中の取組だけでは22％削減にしか達しないため、次ページの将来構想を実現させることで達成率を高めていく。

※5「港湾・臨海部の脱炭素化に貢献する事業」を含む（事業の効果を検討中のものは含まず）。

4. 港湾における脱炭素化の促進に資する将来の構想（実現可能性のある取組）

ターミナル内

- ・ ホイールローダのHV化
- ・ フォークリフトのFC化



出典：日立建機(株)



出典：トヨタL&F

出入り船舶・車両

- ・ 車両のHV化、FC化
- ・ RORO船のLNG燃料転換



出典：トヨタ自動車(株)



出典：日本郵船(株)

ターミナル外

- ・ CO2フリー電力の導入
- ・ プラントの更新時における高効率機器の導入
- ・ 天然ガスへの水素混焼
- ・ 経年化した石油火力発電所の廃止



出典：JOGMEC



出典：川崎重工業(株)

港湾・臨海部

- ・ 燃料アンモニアサプライチェーンの構築、受入設備等の検討
- ・ ブルーカーボン生態系の創出
- ・ 電気運搬船による再エネの海上輸送と臨海部での利活用



出典：(株)IHI



出典：(株)パワーエックス

苫小牧港における脱炭素化に向けた取組

- 令和5年度、港湾法第50条の3に基づき、官民で構成される「苫小牧港港湾脱炭素化推進協議会」を組織し、苫小牧港港湾脱炭素化推進計画を策定。

【2050年のカーボンニュートラルポート形成イメージ】



○苦小牧港では、「CCS大規模実証」や「液化CO2船舶輸送実証」といったCCUSに関連する実証実験が実施されており、ノウハウの蓄積、また関係者による協議の体制も整備されている。

○先進的CCS事業として、3社の民間企業が共同で事業実施に向けた検討を開始している。

CCS大規模実証

- 我が国初となるCCS大規模実証であり、2012～2015年度は、CO2分離・回収設備等の設計・建設、坑井の掘削を実施。
- 2016年度より、CO2の地中への圧入を開始(10万トン／年規模)し、2019年に当初目標のCO2圧入量30万トンを達成し、CO2圧入を停止。
- 2020年度以降は、モニタリングを継続実施中。



先進的CCS

- 北海道・苦小牧エリアにおけるCCS実現可能性調査を、JOGMECの公募事業として、石油資源開発(株)、出光興産(株)、北海道電力(株)が共同受託。
- 将来的なハブ＆クラスター型のCCUS事業への拡大を視野に、まずは2030年までのCCS事業の開始に向けてCO2の分離・回収、輸送、貯留に係る部分の検討を開始。
- CO2の分離・回収については出光興産、北海道電力において、CO2の貯留、輸送については、JAPEXにおいて検討を行う。
- 2030年時点における貯留量年間約150万トンを目指し、苦小牧エリア内の貯留候補地点の選定や各種必要な施設整備、パイプライン等について詳細に検討を行う。

液化CO2船舶輸送実証

- 2030年頃のCCUSの社会実装に向け、実証試験及び関連調査を通じ、液化CO2の船舶輸送技術の確立を目指す。
- 舞鶴(京都府)ー苦小牧間で、年間1万トン規模のCO2の輸送実証を実施予定。
- NEDO公募事業として、日本CCS調査(株)、(一財)エンジニアリング協会、伊藤忠商事(株)、日本製鉄(株)が共同受託。



2021 ～ 2023	陸上設備の設計、調達、建設
2023 ～ 2026	船舶輸送実証試験



6. 地域連携の可能性

- 目指す将来像のひとつ「北海道・北日本への次世代エネルギー供給ハブ」を目指すにあたっては、地域間で連携して取り組んでいくことが重要である。
- 北海道から東北・北陸地方までの広域連携の実現により、苫小牧港を一次基地とした次世代エネルギーの供給サプライチェーンを構築できる可能性がある。

広域連携



大変厳しい北海道の現状であるが、今までとは質・規模ともに今までとは異なる新たな動きが顕在化してきた！

- ・経済安全保障上必要不可欠な次世代半導体工場の国を挙げての誘致(ラピダス)
- ・GX推進における重点地域(自然再生エネルギー拠点等)としての取り組みの拠点形成の加速化



2050年の節目に向けて、この動きをいかに具体的な成果につなげるか！→弱点克服のチャンス！

世界は歴史的転換点に来ている

- 再エネ調達は国運を握る(物流、産業、生活全てにかかる)
- 省エネ技術は進めど電力消費量は増える可能性(EV普及、AI活用社会、データセンターの増、etc.....)

→エネルギー調達に関して我が国は明治維新以降の歴史的転換点に来ている可能性

アップルが取引先に「スコープ3」までの開示を求め、2030年までにサプライチェーン全体のCO2排出量ゼロを目指す、など具体的動きが加速。

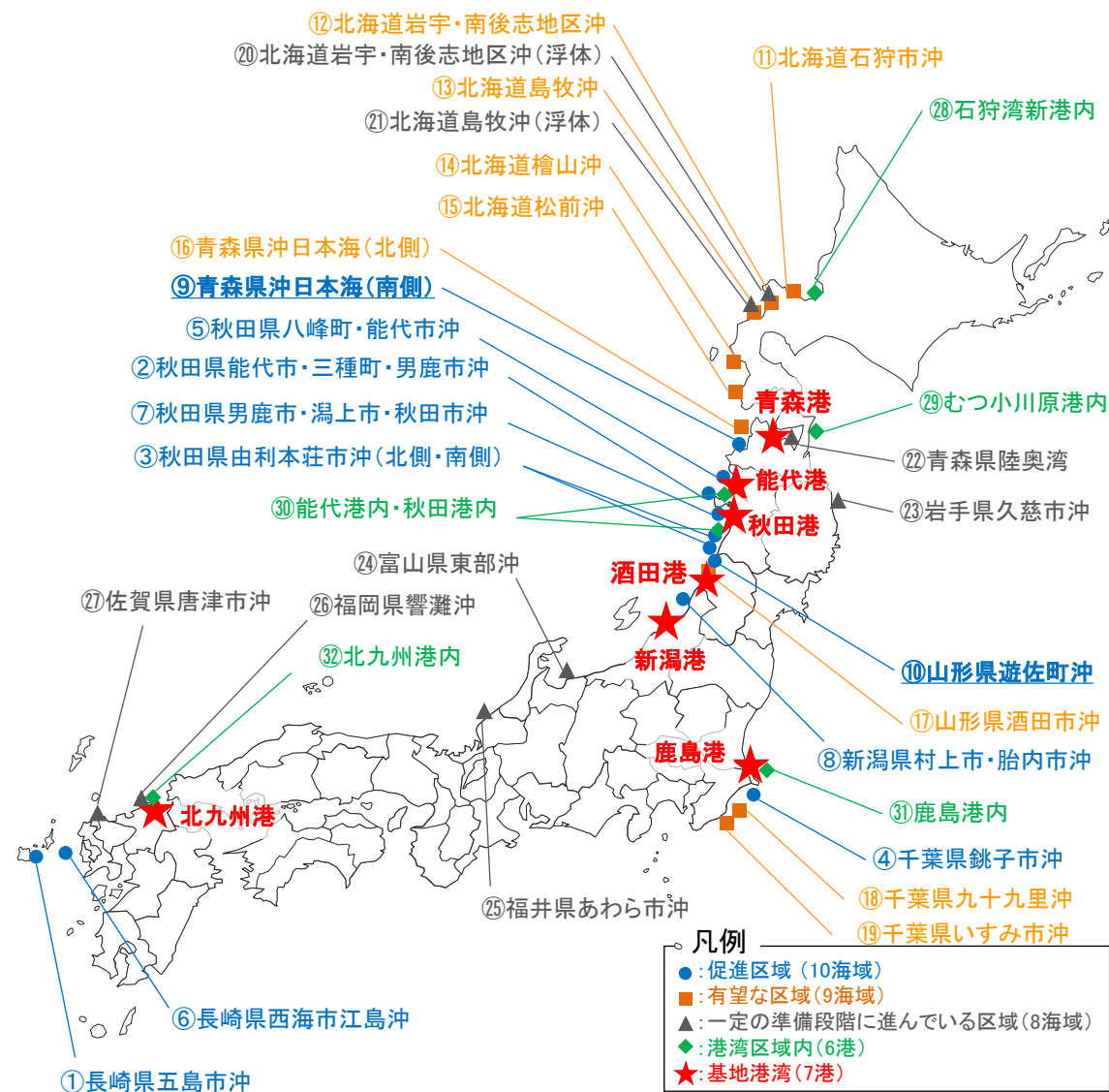
計画前発電所のいわば青田買いによるクリーンエネルギーの確保

など、ここ数年で大きな動き。

北海道が脱炭素時代のエネルギー拠点になる

- その動きは、苫小牧港周辺地域等で加速している
- CCUS、グリーン水素製造など、産業立地と港湾拠点がリードしている
- 北海道の電力需要は2023年を底に2030年にかけて増えてゆく
- 豊かな再生エネあって初めて各種脱炭素技術がつながるサプライチェーンが実現できる

○ 経済産業省及び国土交通省は、再エネ海域利用法に基づき、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域として令和5年10月3日に指定した「青森県沖日本海(南側)」及び「山形県遊佐町沖」について、令和6年1月19日に洋上風力発電事業者の公募を開始。



区域名 ※太字下線は令和6年1月に新たに事業者公募を開始した区域		
促進区域	事業者選定済	①長崎県五島市沖
		②秋田県能代市・三種町・男鹿市沖
		③秋田県由利本荘市沖（北側・南側）
		④千葉県銚子市沖
		⑤秋田県八峰町・能代市沖
		⑥長崎県西海市江島沖
		⑦秋田県男鹿市・潟上市・秋田市沖
		⑧新潟県村上市・胎内市沖
		⑨青森県沖日本海（南側） [事業者公募中]
		⑩山形県遊佐町沖 [事業者公募中]
有望区域	⑪北海道石狩市沖	⑬青森県沖日本海（北側）
	⑫北海道岩宇・南後志地区沖	⑭山形県酒田市沖
	⑬北海道島牧沖	⑮千葉県九十九里沖
	⑭北海道檜山沖	⑯千葉県いすみ市沖
	⑮北海道松前沖	
準備区域	⑰北海道岩宇・南後志地区沖（浮体）	⑲富山県東部沖
	⑱北海道島牧沖（浮体）	⑳福井県あわら市沖
	㉑青森県陸奥湾	㉒福岡県響灘沖
	㉓岩手県久慈市沖	㉔佐賀県唐津市沖
港湾区域内	㉕石狩湾新港内（R6.1運転開始）	
	㉖むつ小川原港内	
	㉗能代港内・秋田港内（R5.1全面運転開始）	
	㉘鹿島港内	
	㉙北九州港内	

北海道への期待（堀田の私論）

世界の北海道というポジション(物流、産業、GX金融、etc)

北海道GXによる我が国の革新拠点

→これからは「GXなき産業なし」 国際社会の必須

アジア クロス・ポートとしての発展

そして、世界に冠たる幸福な社会の構築

これからの産業立地に必用不可欠な条件とは？

再生可能エネルギー(電力、熱)を前提として

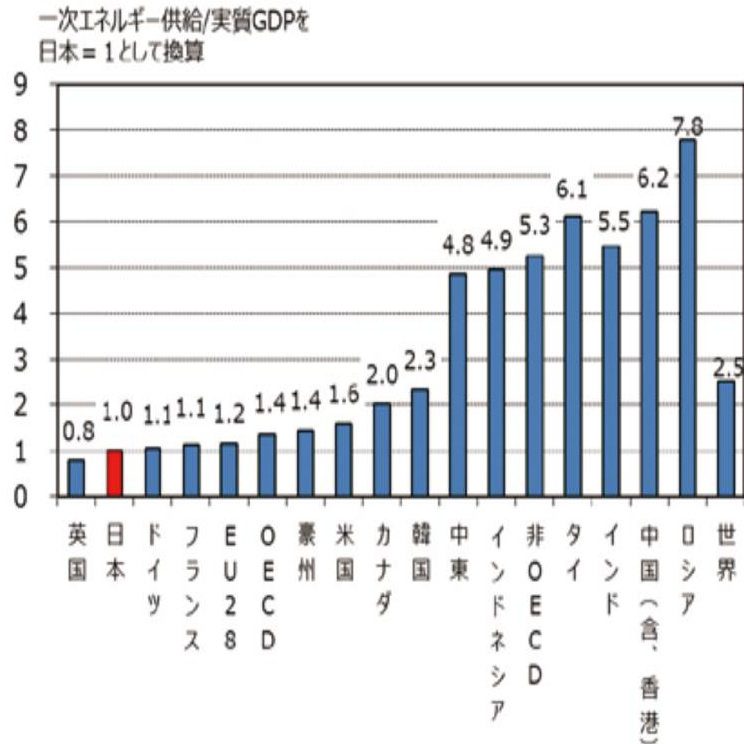
水

土地

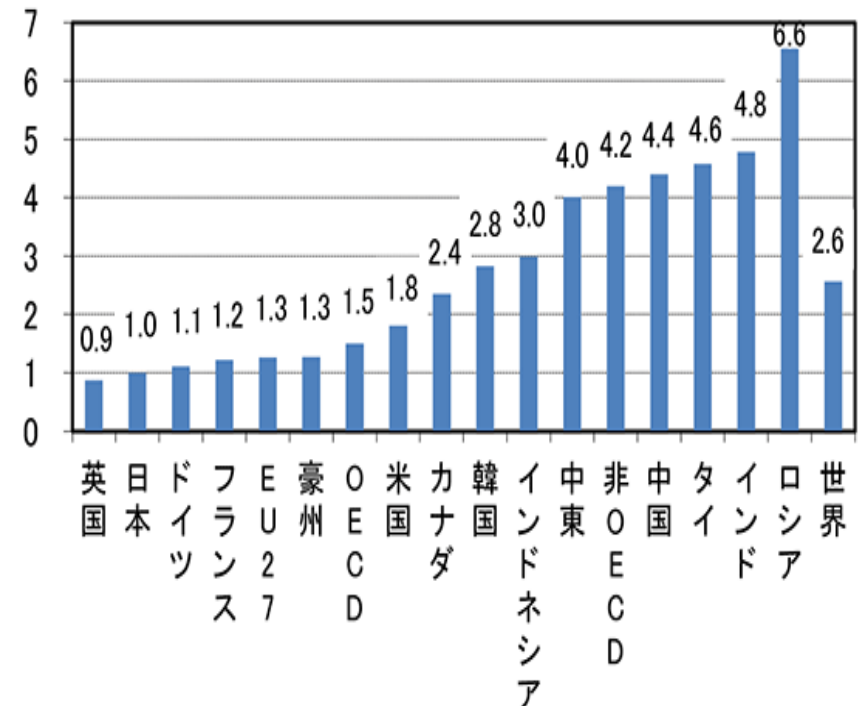
これらが容易に入手可能である事

日本のエネルギー効率是他国よりも高い
 →一次エネルギー単位が生み出すGDPが他国に比して大きい
 省エネ大国日本の真価が発揮されるのはGX社会である！

実質GDP当たりのエネルギー消費の主要国・地域比較（2015と2019年）



(注)一次エネルギー消費量(石油換算トン)÷実質GDP(米ドル、2010年基準)を日本=1として換算

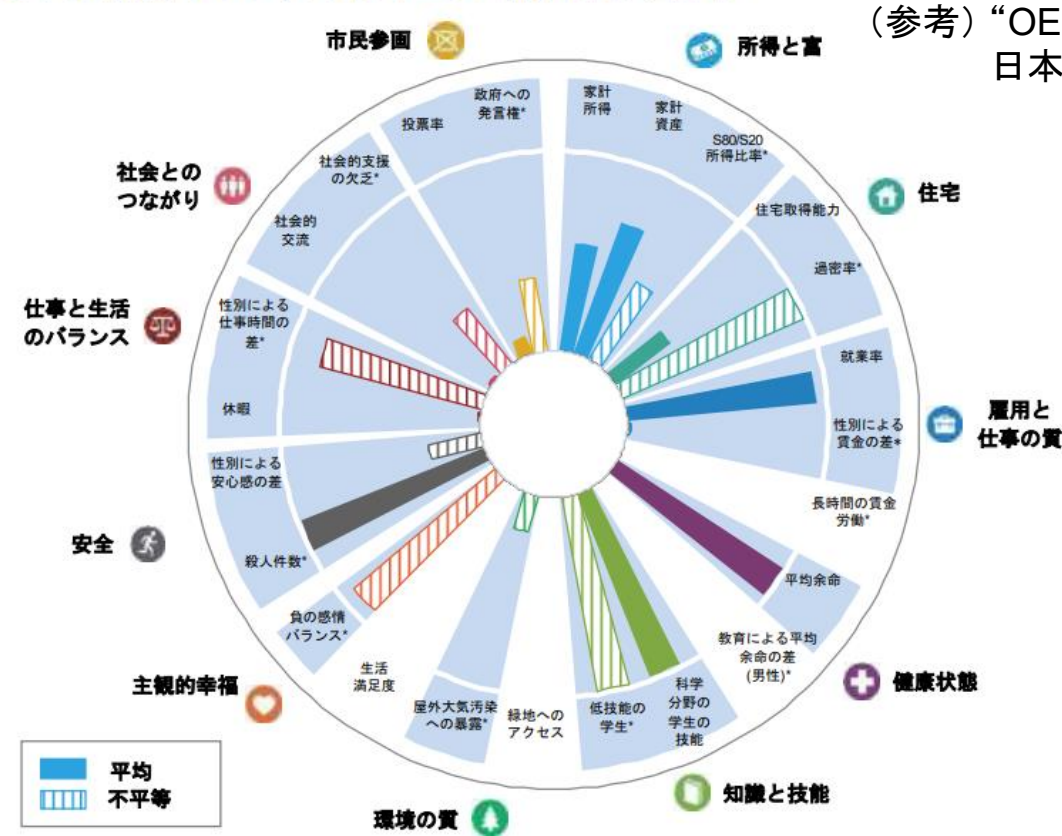


(注) 一次エネルギー消費量（石油換算トン）/実質GDP（米ドル、2010年基準）を日本=1として換算。

満足度・生活の質に関する指標①

○2000年代以降、GDP以外で経済社会の進歩を計測する取組が国際的に活発化。
○OECDは最優先の取組に「人々の幸福を政策努力の中心に据えるよう、成長の考え方を定義すること」を加えた。幸福度を測定する意義について、満足度の向上に必要な各種政策を立案することに貢献するとしている。

日本の幸福度（2018年またはデータが利用可能な直近年）



(参考) “OECD How’s Life
日本の幸福度”(2020年3月)
(参考)日本の順位

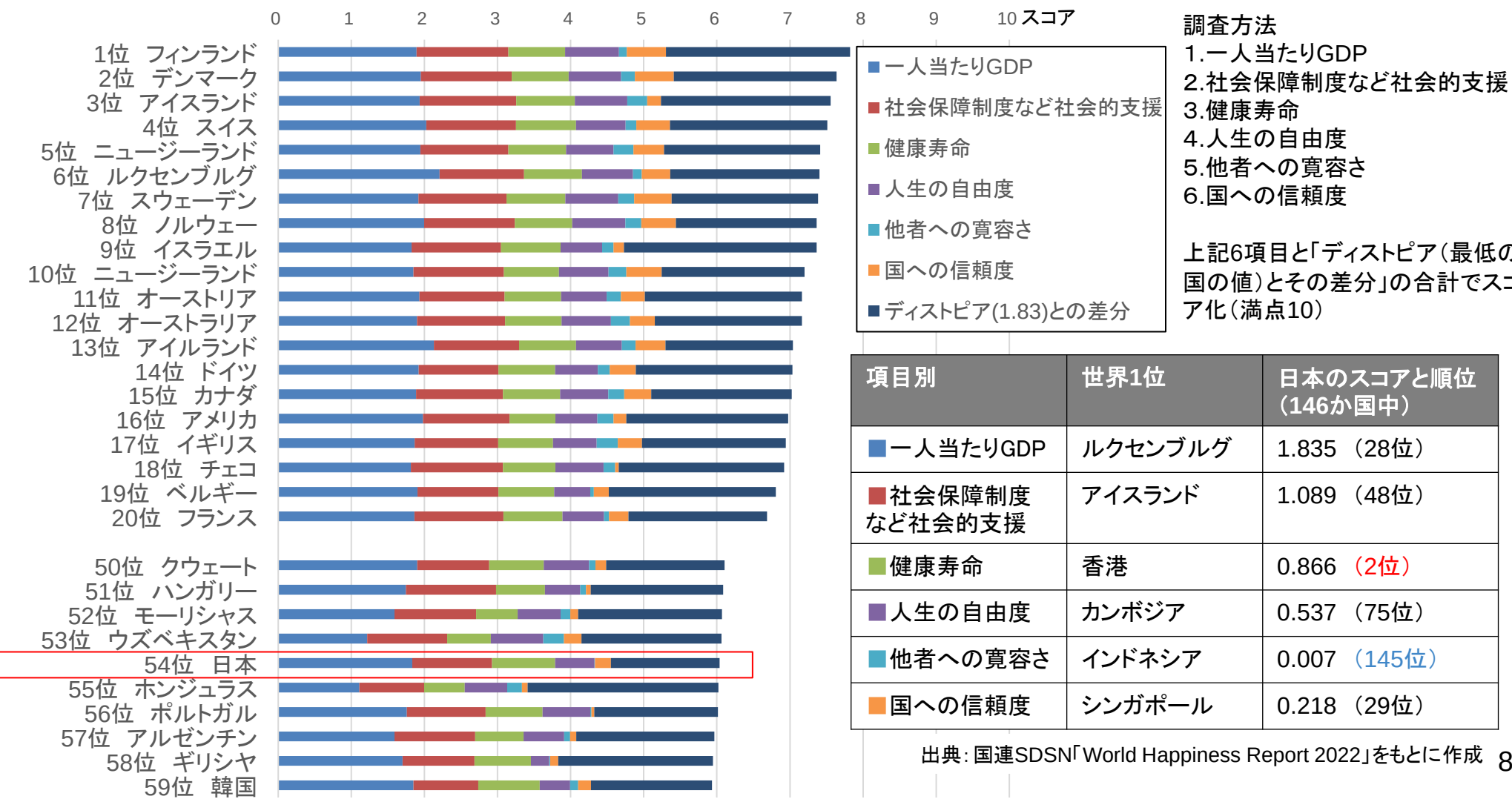
指標	順位
就業率	5/41位
平均余命	1/41位
科学分野の学生の技能	2/41位
殺人件数	1/41位
投票率	37/41位
社会的交流	24/24位
休暇	22/22位

※「社会的交流」「休暇」については、OECD37か国+パートナーシップ4か国の計41か国のうち、データが利用可能な国のみでの順位である。

注:このグラフは、各幸福度指標について他の OECD メンバー国と比べた相対的な日本の強みと弱みを示している。線が長い項目ほど他国より優れている(幸福度が高い)ことを、線が短いほど劣っている(幸福度が低い)ことを示す(アスタリスク*がつくネガティブな項目は反転スコア)。不平等(上位層と下位層のギャップや集団間の差異、「剥奪」閾値を下回る水準の人々など)はストライプで表示され、データがない場合は白く表示されている。

満足度・生活の質に関する指標②

○国連SDSN(持続可能な開発ソリューション・ネットワーク)による、2022年の世界幸福度ランキングにおいて、日本は54位(調査対象146か国中)。
○日本は健康寿命のスコアが上から2番である一方、他者への寛容さのスコアが世界で下から2番である。



Quality of life の向上を目的の一丁目1番地として明確に位置付け「人間存在を政策の中心に据える」ことに今一度戻るべき

- 行政がどんな施策を講じようが、人がより幸せに生きることができる社会になってゆかないと意味がない。皆がより良く生きることのできる社会を作ってゆきたいという願い
- インフラ所管省庁は、インフラ整備・維持管理等を通じ、社会にインフラサービスや安全・安心を提供する役目を担っている。
- 他方、SDGsへの貢献など、これからは、社会全体の付加価値を高めるために、いわば「モノづくり」を通じた「コトづくり」、「人間中心の考え方」に発想を転換していくことが、強く求められている。この点は、官僚だけで無く、学会・産業界・経済界も同様。
- 住む人、来る人、働く人、大人も子供も老いも若きも、男女すべての「人」のQOLが向上してゆくように、社会全体を良くしていくことが、この「コトづくり」の神髄であり、行政の使命。
- そのためには、インフラの「個の領域」を超えて目的達成のために連携し、シナジー効果を上げてゆく必要がある

私の暴論→人口減少なんて怖くない！ようやく訪れたチャンスととらえる前向きさが大事だ！！

人口減少社会を肯定的にとらえてみる

人口減少社会は不幸なのか？

- そもそも人口が多すぎたと考える

→子供のころの遊び場、身近な自然、防災のための遊水地などを開発によって失ったことの弊害は大きいのでは？

→より自由度の高い国土利用を再構築するチャンス

→二地域、三地域居住が当たり前の社会

- GDPが大きく成長しなくても、生産性を上げれば一人当たりの歩留まりは上がる(GX、DXによる社会革新)

→一人一人はより豊かになれる。質の高い仕事、社会、生活へ

- 適正人口がいくらかは議論があるが、過渡期を耐えて豊かな社会を再構築するチャンスととらえれば、悲観論から脱却できる。

- 世界一訪れてみたい安全で豊かな国というブランドの確立

→単なる観光以上の付加価値を与える訪日体験

- 将来に希望がもてること。自虐的に考えないこと。

「みなと」の視点から社会課題に向き合う

- 人口減少・少子高齢化
- 地球環境問題(GX)／SDGs
- デジタル化(DX)
- 労働人口減少・労働力不足／労働時間上限規制(2024問題)
- 減災・防災・国土強靱化
- 稼げる地域・国家への転換(産業、観光、農林水産業)

etc.....

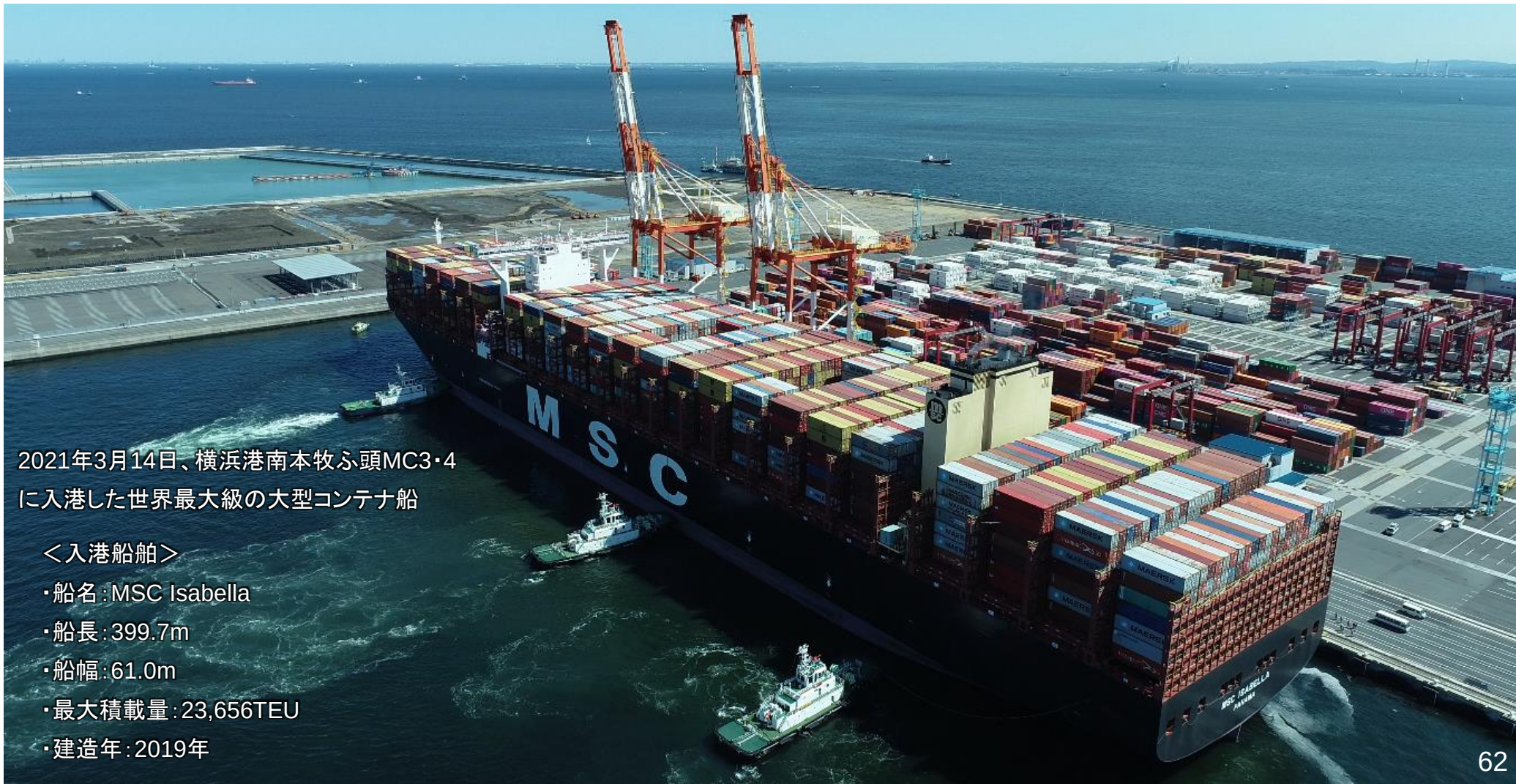
★QOLの向上→豊かで幸福な生活の実現

苫小牧港をはじめとした北海道の港湾は、このような社会課題や地域的要請にいかに貢献できるだろうか、と考えてみて下さい。

視点を変えると新たな地平が見えてくるかも。

おわりに

Now is Better.



2021年3月14日、横浜港南本牧ふ頭MC3・4
に入港した世界最大級の大型コンテナ船

<入港船舶>

- ・船名: MSC Isabella
- ・船長: 399.7m
- ・船幅: 61.0m
- ・最大積載量: 23,656TEU
- ・建造年: 2019年