



北海道港湾機能強化検討会 北海道の新たな港湾振興に向けて

北海道総合政策部交通政策局物流港湾室

四方を海に囲まれた北海道において港湾は、道内の経済、産業や道民の生活を支える基盤として、また、緊急時の防災拠点として、また、離島住民の生活を支えるとともに、クルーズ船の寄港による道内観光の活性化にも寄与するなど、重要な役割を担っています。

こうした北海道の港湾の役割やこれからの港湾振興の方向性などをテーマに、2月7日、札幌市で北海道港湾機能強化検討会特別鼎談「北海道の新たな港湾振興に向けて」を開催しました。

特別鼎談

北海道の新たな港湾振興に向けて

港湾振興に向けた課題とは



野宮 範子 氏
フリーアナウンサー

野宮 四方を海に囲まれた北海道におきまして、港湾は道内の経済、産業や道民の生活を支える基盤として、また緊急時の防災拠点として、重要な役割を担っています。そういった港湾が、北海道には35あります。今後、それぞれの港湾が、その役割や地域の特性などを活かしながら、

北海道の経済の活性化や道民生活の安定に貢献していくために必要なこと、また、こういったことが課題となっているのかといったことが、今回の鼎談のテーマとなっています。

また、来場者の方から事前にいただいた質問の中でも、「民間と連携した港湾振興」あるいは「北海道の港湾の将来展望」などに関するものもありました。まずは、そういった点について、お聞かせ願いたいと思います。

田村 私は道路や空港も調査していますが、港湾でとても大事なことは、地元にある産業と結びつくことです。私は21年間、室蘭に住んでいましたが、室蘭は製鉄産業に付随し、民間により港が整備され、併せて官



田村 亨 氏
北海道大学大学院工学
研究院教授

の側の港も整備されてきたという経緯があります。ですから、港の中には官の港もあれば民の港もあり、それらが一つになって港湾を形成しています。北海道の中で、大きな港湾は、そういった経緯で形成されてきましたが、比較的小さな港湾に関しては、民間連携をもう少し活発化できないか、ということはいくつも言われています。

また、北海道は酪農関係の飼料を海外から運んでくることもあって、船で入ってくる量がすごく多いのですが、たくさんの荷物を載せて入ってきた船が、出すものがない。片荷と言いますが、コストも高くなってしまいます。今後、北海道から出すモノの動きをいかに活発化させるかが、大きな課題だと思います。

野宮 木場さんは交通政策審議会港湾部会の委員などをされていますが、国の港湾政策の観点から、北海道の港の展望をどのように、ご覧になりますか。

木場 私は国の審議会では、専門家の立場というよりも生活者目線で、分かりにくいことを分かりやすく伝えてほしいといった視点で出席しています。そのうえで、港湾について一番思うことは、港が正常に機能して物流が確保されない限り、私たちの生活は成り立たないということです。これが大前提なのですが、このことを知っている人が本当に少ないと感じます。



木場 弘子 氏
キャスター・千葉大学客員教授

3年前の東日本大震災の際は、私どもが住んでいる千葉県浦安市でも1週間ぐらいいは食べ物不足、コンビニエンスストアでも入荷した商品がすぐになくなってしまいました。そのため、カップスープなどを買い、ご飯を炊いて、一緒に食べるという生活が続き、初めてモノが滞ることの怖さを体験しました。やはり、港湾で働いている皆さんがきちっとお仕事されて、船が時間どおり到着して、モノが私ども生活者に届くという、当たり前前かが当たり前に行われることの重要性を、3年前に初めて認識いたしました。

北海道の地理的優位性

野宮 さて、北海道はロシア極東地方に近い位置にあり、稚内港からは国際定期フェリーがサハリンと北海道を結んでいます。昨年は旭川市などが主催した道北物産展が大変好評でしたし、また、サハリンで産出された液化天然ガス（LNG）が、石狩湾新港へと運ばれています。そういったサハリンと北海道の関係を、どのようにご覧になりますか。

田村 稚内港の将来ビジョンをつくっていますが、宗谷海峡における海難事故や北極海航路^{*1}のスクリューが傷んだ際にそれをどこで補修するのか、そんな話が出てくるぐらいに宗谷岬の位置はとても重要です。津軽海峡は北米航路のルートとして有名ですが、サハリンと稚内の関係は、エネルギー・物流のつながりだけではなく、もう一つ、国際航路の安全確保という軸もあると思います。

野宮 石狩湾新港に入ってくるLNGの約8割がサハリン、約2割がオーストラリアからですが、サハリンからだとい日で着いてしまう。この距離と時間の短さというのは、かなり優位ですね。

木場 私も一昨年サハリン2^{*2}を視察する機会がありましたが、サハリンから東京までは4～5日かかりますし、東京湾は大変混んでおり、入港に調整も必要になるため、1日で到着するのはとても素晴らしいです。

また、石狩湾新港には、風力発電やLNG火力発電所の計画など、港で発電まで完結させるという壮大なプロジェクトもあり、これからのエネルギー供給の港湾利活用のモデルになるのではないかと考えています。

田村 石狩湾新港も将来ビジョンを策定中ですが、札幌に近いという地理的な特徴も生かして、エネルギーの拠点にしようという動きが描かれています。私は、北海道のみならず、本州へのエネルギー供給という、わが国のエネルギー拠点の可能性が、石狩にあると考えています。

野宮 また、北海道はサハリンに近いだけではなく、北東アジアと北米やヨーロッパを結ぶ最短距離に位置

※1 北極海航路

北極海を航行してアジアとヨーロッパを結ぶ最短航路のこと。欧州と東アジアを結ぶ主要航路である「南回り航路」（マラッカ海峡、スエズ運河経由）に比べ航行距離は約6割程度となる。北極海の海水面積減少により、北極海の航行可能日数が増えれば、将来的な活用の可能性があるといわれ、各国の注目を浴びている。

※2 サハリン2

ロシア・サハリン州北東部沿岸に存在する石油、天然ガス鉱区と関連する陸上施設の開発プロジェクトの名称。

しており、こちらも地理的な優位性を持っています。このような状況を活かして、北海道の港が、近年注目されている北極海航路における拠点港となるということも、これからの港湾振興に向けては大変重要ではないでしょうか。

田村 今、国は、国土強靱化基本法や交通政策基本法などに基づく、長期の将来ビジョンをつくっています。そういう時代の変わり目のときに、北極海航路のようなスケールの大きな話が大切です。今までなら10年くらい先を対象にしていたのですが、100年先を予測したうえで、50年後、100年後のために今、何をすべきか、という議論を国を挙げて検討しています。北海道に優位性がある北極海航路や、道が進めている北東アジア・ターミナル構想^{※3}を、わが国の将来ビジョンにどのように位置づけるかが重要です。

北極海航路は、時間短縮だけでも地球温暖化防止に寄与します。一方、北海道には環境の先進事例もたくさんあります。地球環境問題やエネルギー問題という視点から、世界やわが国に、北海道が貢献できることを描き出す。そして、50年先のビジョンとしてしっかり位置づけて、「明日は何をすべきか」という話をぜひ皆さんにさせていただきたいと思います。

野宮 北海道の港が北極海航路のゲートウェイとなるためには、まず何から始めればよいのでしょうか。

田村 多くの方は港整備の話とか、船のスクリューを修理するドックの話を考えるかも知れませんが、私はモノをつくる話ではないと思うのです。木場さんの話の中で印象的だったのは、「生活者目線」という言葉です。運ぶモノの多くは中国へ向かうエネルギー資源や鉱物資源なのですが、それを北海道から生活者目線でどう結ぶか。輸出先である相手国への生活者目線がすごく大事です。ここにおられる皆さまは供給者側、モノをつくる側に近いかもしれませんが、貨物船の乗組員や北極海クルーズの観光客のみならず、ロシアやフィンランドで生活している人々に目を向ける。相手国では、どのような人々がどのような生活をしながら、

わが国や中国・韓国へ貨物を輸送してくるのか。北極海航路を利用する相手国とは、地球環境問題やエネルギー問題に関して共通認識を持ち、生活者目線で相思相愛の関係になるべきです。

木場 地球温暖化は良い点が少ないですが、北極海の氷が溶け、航路ができ30%ぐらい時間短縮になるということは、見方によっては良いことかもしれません。貨物運搬中もCO₂があまり出ず、環境にも優しいという点でアピールできます。

それから、実は父親の仕事の関係から、一時期ノルウェーのオスロに住んでいたことがあり、おいしいお米やのりが食べたくて船が着くのを心待ちにしていた記憶があります。だから生活者目線というのは、北極海の近郊に暮らしている方々の欲しいものは何か、家族が何を考えているかといったソフトな発想を持ちながら、モノを運ぶということや、どう運ぶのが効率的なのかを考えるということ。そんな田村先生のおっしゃった展開は面白いなと思いました。

田村 北海道は、北方圏の中では緯度の低いところにあるのですが、流水もあるし降雪量も多いという珍しい地域です。スウェーデンなど北方圏の人たちは、北海道は人口が高密度に集積している地域と見ています。北欧の多くの地域では、北海道の面積に人口が30~40万人という低密度な状態で人々が住んでおり、大自然の中で豊かな生活をしています。

私は北方圏の文化でうまく地域づくりをしている中頓別町のピンネシリの辺りが好きなのですが、東京の目線によらないで北海道らしさを発信しようとする際の一番大事なところは、生活だと思うのです。北方圏の豊かな生活の仕方を、北海道からいかに発信するかだと思います。

クルーズや離島振興に向けて

野宮 港湾には、人の流れを支えるという重要な役割があります。離島の方にとっては、生活を支える非常に大事な交通基盤です。そして、近年特に注目を集めているクルーズ客船の寄港地といった、観光拠点とし

※3 北東アジア・ターミナル構想

北海道が総力を挙げて、国内外との人や物の往来を活性化させ、北東アジアにおける物流や人流の拠点となることを目指し、2013年3月に策定した構想。

での役割があります。

田村 室蘭の経験から言うと、クルーズ客船の到着する時刻は朝早く、戻ってくるのは夕方です。しかも、着いてすぐに観光バスに乗り込み、登別温泉など観光地を見にいってしまいます。もう少し地元市民と触れ合う接点をつくれませんか。お互いにフェイス・ツー・フェイスで会話ができれば、そこに新しく業を起こすアイデアが生まれるような気がします。

木場 国土交通省の交通政策審議会港湾分科会で、舞鶴港にかかる審議がありました。この港から京都までは、新しい高速道路の開通により、わずか20分くらいで到着するとのこと。港の名前と観光地とが直結しておらず、そういったことはあまり知られていないのですが、実はこんなに近い、この港からこの観光地まですぐ行けるということをより一層アピールし売り込んでいくことなどにより、クルーズ人気も高まると思います。また、北海道の来年のクルーズ船寄港予定数を見ると、今までに比べると何倍にもなっているのですが、バスの用意など受け入れ態勢も課題ではないかと思うのですがいかがでしょうか。

田村 港湾地区には工場があり、緑地帯もありますが、あまり市民が入ってきません。そこにクルーズ船が入ってきたときには、「何だ、工場地帯に来たのか」となります（笑）。木場さんをご指摘のように、街と港をつなぐ部分だけではなく、北海道の中の高速道路、あるいは空港などを含めた総合的な交通とうまく組み合わせながら、クルーズ観光を盛り上げていく。観光拠点が分散し、その間の自然景観が美しいという点で、これは北海道しかできないと思っています。

野宮 使い易い線をいかにしなやかにしていくかといったことになりますね。人の流れということでは、離島のことにもぜひ触れておきたいのですが、北海道には利尻島、礼文島、天売島、焼尻島、奥尻島という離島があって、どの島もすべて个性的で、利尻と礼文は近いのに、人の雰囲気も気質も違ったり、花も違ったり、どちらもウニはおいしいですが食べ比べなども

できます。

北海道の子供たちが、例えば札幌に住んでいても、今私が言った離島に全て行ったことがあるかという、意外に行っていないのです。だから、修学旅行や研修旅行などの教育の機会の中に、自分たちが住んでいる土地の離島に行く。その際には港を使うわけですし、日本は海に囲まれていること、海から始まるということが、皮膚感覚で分かるのではないかと思います。

木場 大学に入るまで船に乗ったことがないと言う学生もけっこう多いのです。私の両親は香川県の小豆島の出身ですが、毎年夏休みには岡山からフェリーで1時間半かけて島に渡りました。島の生活というのは、本州の生活と全然違って、物資も滞ることがありますし、新聞の届くのが遅いと思うこともあります。でも、そういった便利ではないことを知って、初めて自分の周りの便利さを実感することもあり、そういったことを体感することも非常に大事なことだと思います。

災害時における港湾・北海道の果たす役割

野宮 もう一つ、実に大事な「港湾の役割」として、災害地への緊急物資の輸送拠点があります。大震災の際には、被災した東北地方の代替港として苫小牧港が機能を発揮しましたが、災害時における港の役割や北海道の役割という点ではいかがでしょうか。

田村 2011年の東日本大震災により多くの交通機関が被害を受ける中、日本海側にある港湾を活用した広域交通ネットワークは、支援物資の輸送、ガソリンなど陸上輸送を支えるエネルギー調達、被災した産業拠点のロジスティック支援など多方面で被災地域の交通ネットワークを支える重責を果たしました。港湾には通常時の物資と人の移動を支えるだけではなく、災害時には広域交通ネットワークとして地域をつなぐという、大きな役割が期待されています。

北海道では、十勝、釧路、根室沖の地震に備えるための準備をもう少し積極的にしたほうがいいと、私は思います。インフラをつくる時代は終わったと言われてますが、災害に備える点に関しては、北海道のためだ

けではなくて、オールジャパンのために、港湾の耐震化など、強靱な防災拠点をつくっておくべきではないかと思えます。

野宮 日本がいざとなったときに、北海道の港が支えるという視点ですね。

田村 そうです。本州の太平洋側が被災を受けた際は、日本海側の港と北海道の港が連携して支えました。いざというときには北海道が助けに行く。また、災害リスクを避けるための、定住地や産業の分散拠点としての役割やバックアップ機能の誘致を、北海道は全国に発信すべきです。安定性を持った強靱な経済社会の形成のための先行投資という、射程の長いビジョンを国が示すときであり、苫東というまとまった広大な空間、札幌都市圏の国際機能、安価で優秀な労働力の点で、本州における北海道の位置付け、苫小牧港の持つべき機能も大きく変わるのではないのでしょうか。

野宮 木場さんは関東圏にお住まいで、北海道に住んでいる私たちよりも大きな地震に対する意識が大きいのではないかと思います。北海道の港はどんな存在に見えますか。

木場 今、田村先生がおっしゃったことに本当に同感です。太平洋側の港の機能が失われた際に、日本海側と北海道が助けてくださったわけです。しかし、それは逆のこともあるわけで、北海道に何かあったときは他が助けるということと言うと、港に限らず一極集中の時代はどこにおいても終わって、分散させ、それぞれが機能を果たせるように力をつけてほしいというのが私の希望です。

また、国の「港湾の津波避難対策に関するガイドライン」策定の審議に関わりました。国や自治体、港湾管理者の皆さんも津波防災に関し、頑張っていますが、やはり、私たち自身も自分の身を守るには、もっと必死になって頑張らなければいけないと感じました。例えば、情報や指示を待つだけではなくて、日頃から自分の職場から避難所まで何分かかかるかを測っておくことなども必要だと思います。

また、北海道には観光客も多いですから、受け入れる港湾管理者は、全く土地勘がない方にどのように指示を出せばよいのか。もう一度、船に戻すのか、自分たちと同じ避難所に案内すべきなのかなど、皆さんの港の特性に合わせた避難対策を具体的なシミュレーションに基づき行っておくことも大切なことだと思います。

千葉県浦安市は液状化現象もひどかったのですが、被災地に認定されるのも時間がかかりました。そういう中で、今思うと、あのときは必死でしたが、人間は忘れる生き物なのですね。今3年たってみると、あのときの悲壮感を持って、どう備えようかと考えている方は減っていると感じます。忘れがちな人間にどうやって防災に備えさせるかといえば、やはり日ごろから体にしみ込ませることが大切だと感じます。

港湾のアセットマネジメント

野宮 道路や港湾など日本の社会資本も、人間と同じように中年期、老年期に差しかかり、維持管理が大切になります。当然お金もかかってきますが、どのように考えたらよろしいでしょうか。

田村 これはすごく大事な話です。港に関わっている方は、人口減による経済成長の停滞から、扱う貨物量が減ってきているという実感があると思います。そのような中、港全部にお金をかけて、機能の維持管理を充実させるのではなく、港湾施設の劣化をマネジメントしたうえで、将来的な使用頻度なども勘案し、ここは一回休みにするとか、うまく工夫しながら港の中を維持管理していく必要があると思います。

その際には、行政や利用者、市民などが一体化した組織によるマネジメントが理想的です。国は国の予算で、民間は民間の予算で、などと言わずに、みんなが仲良く使うことにより、もっと効率的になるといった視点が重要です。この仕組みは、北海道が意外とつくりやすいと感じています。なぜなら、北海道は他県と異なり、市町村の港湾管理者が多いからです。市町村は現場に直結していて、現場感覚を持ち、スピード感

を持って対応できるのですから。

木場 私も田村先生と全く同じ意見なのですが、やはりメリハリをつけることも必要だと思います。大震災を契機に、それまでの「防災」という言葉から「減災」という言葉が使われるようになりました。つまり、「100%物事を防ぐのは無理」という認識が、国もそうですし、私たちにもかなり浸透してきました。何もかも完璧にハードをそろえる「防災」の意識から、ある程度メリハリのついた「減災」の意識へと変わっていきました。もちろん、次にどうやって防ぐのかという考えを持たなければいけませんし、ハードが減災になった部分はソフトで補うなど、柔軟に対応しなければいけないというのは、震災以降、いろいろな審議会などに出席して強く感じたことです。

北海道の港湾振興に向けて

野宮 最後になりますが、北海道の港湾を振興していくためには、どんなふうに考えたらいいのでしょうか。

木場 北海道は、私たちからするとあこがれの地です。「観光で北海道へ行くの。いいな、うらやましい！」という感じです。だから、私たちのような外部の人に対しての港のアピールも大事ですし、もう一つは、地元の人に対してもっと身近な港を造る、「わがまちの港」と思われるようにすることも大事だと思います。港は広大だし、ガントリークレーン^{*4}など市民にとっても興味深い施設もある。特にお子さんの世代に、月に1日でも2日でも開放するなどして、親しまれる港、「わがまちの港」ということを意識してやっていただきたいと思います。

田村 地域で頑張っている例が、驚くほどたくさんあります。沼田町では8年前から毎年50~60tの雪中米を横浜港から台湾へ送っています。根室市はサンマをベトナムへ輸出しています。そのほか、ビジネスチャンスの多い韓国、香港、台湾へ、北海道の農水産品を冷蔵・冷凍で運んでいます。多少高くてもよいもの、安全なものが売れるわけです。この日本食ブームにも乗ったビジネスチャンスを活かして起業しておられる

のは、地元の商店や農協など、割と小さな単位です。この地元の起業家と港湾がどのように融合・連携できるかがすごく大事で、それができる地方港湾が、これからの地域間競争で勝てると思います。35ある港の中で、大きな港はともかく、小さな港はそういうものを地元の中で探して、自分たちの目線、市民の目線で考えてみる。例えば、砂川のケーキ屋さんのお話ですが、「このケーキは日本人にはおいしい。でも台湾では、酸っぱいイチゴじゃ駄目だ」ということを物流業者が調べて、地元の起業家を育てています。このように、港湾を核として、地域が国境を意識すること。これからのお付き合いの相手は、東南アジアのみならず、北東アジアへ北極海沿岸地域へと広げなければなりません。35ある港湾の関係者が、北方圏を意識して、各地域の個性化に努力してほしいと思います。

野宮 ありがとうございます。こうして話をうかがってきくと、港は単に船が着いて出ていくところというだけではなく、私たちの生活、地域の経済、産業を支える、実に重要な役割を担っているということを改めて実感いたしました。

北海道は、本当に大きな可能性をたくさん持っています。それは食や観光や地理的な優位性であったりしますが、それらを生かして、市町村の人、地域の人、地域の農協や漁協の元気な方々が、どんな活動をして、どう港を使ってやろうかという意気込みがとても大切なのだと感じました。

そして、行政もそれに応えて、使い勝手のよい港湾を整備して、頑張る地域の方々の満足度を高めていく。そのためには、国、道、市町村といった行政と港を使う人、みんなが連携して、よりよい港づくりを進め、工夫しながら活用していく。そういう日々の積み重ねが、今後の港湾振興の方向性ではないかと、私も強く実感しました。



^{*4} ガントリークレーン (gantry crane)

橋桁の両端に一定の間隔を置いて2本の走行脚を設け、車輪により地上のレール上を走行する構造のクレーン。コンテナ埠頭に設置されるものが代表的。