

10/12(金)、花川北コミセンで行われた「石狩湾新港第1船入港30周年記念式」では、新港の開発に携わった方たちによるシンポジウムが開催され、新港の将来像や可能性についてそれぞれ提言をいただきました。ここではその一部をご紹介します。

コーディネーター

Kurita  
栗田

Satoru  
悟

北海道開発局  
港湾空港部長

港というのは、その時代の経済と一緒に変わって変化していかなければ取り残されるもの、というのが私たちの間で常識になっています。つまり、その開発と機能については、実はとても流動的なものなんです。

港湾に関して、シンガポールの首相の有名な言葉があります。それは「港の規模が国の規模を決める、港の能力が国の力を決める」というものです。シンガポールは港湾コンテナの取扱量において世界の中でも突出した存在ですが、この話はもちろん、北海道にも十分通用する話だと私は思います。

北海道は島国ですから、間違いなく貨物が出入りする手段というのは橋ではありません。青函トンネルも確かにありますが、やはり積載量を考える

と船であり、港です。

この港をもっと積極的に活用してもらおうと、石狩湾新港と小樽港の2港に連続して入港する1万トン以上の貨物船については入港料を1港分にするという取り組みを北海道開発局がお手伝いしました。幸い、両港の了解も得て、このサービスについては現在も展開しているところです。

今後は、札幌市との連携も積極的に図り、石狩湾新港をもっと活用してもらいながら、都市活動や企業活動をより一層発展させるということが必要です。

私自身、30年以上にわたって北海道の港湾の仕事をしてまいりましたが、さらなる石狩湾新港の可能性を信じて、これからもより良い枠組みづくりに貢献できればと思います。



●プロフィール  
運輸省採用、国土交通省北海道開発局港湾空港部港湾計画課長、同省北海道局港湾政課長などを経て現在は北海道開発局港湾空港部長。石狩湾新港の整備促進など、従前から石狩湾新港の発展に携わる。

パネリスト

Tomaki  
戸巻

Shouzo  
昭三

(株)クマシロシステム設計  
技術管理部 顧問

21世紀を展望して、今後どのような機能が港湾に求められるかを考えることは、とても重要なことです。

ここで想定される機能とは物流であり、レクリエーションであり、水産・エネルギーなど新しい時代に対応した、多角的に活用される姿です。だからこそ港の働きは、その時代その時代の社会経済の要請を受けて、柔軟に連動するものでなければならないと思います。

その一つの実例としては、昨年の石狩市によるデータセンターの誘致があげられますが、これについては今後、石狩市単独ではなく、やはり北海道が中心となって、石狩市・小樽市の3者がともに連携し、石狩湾新港地域を産業の拠点となるよう戦略的に、積極的に推し進めるべき

であり、将来、産業構造の変革および技術革新に対応できるように変化を先取りしてほしいと思います。

石狩湾新港実現という土木事業は、決して芸術作品のように一人の人間、一つの自治体の力でどうにかなるものではありません。

今から40年前も、石狩湾新港という大プロジェクトの実現に向けて、北海道が当時の石狩町や小樽市から最終的に合意を得て、3者が一体となって港湾空間の創造に向けて歩んできたという歴史があります。いま、あらためて土木史を眺めることは、新たに開かれた国際環境の中で、新港の未来を模索する上からも、この日本を子孫に引き継ぐ国づくりの観点からみても、大変意義のあることだと思います。



●プロフィール

北海道庁入庁。土木部港湾課、企画部石狩湾地域開発事務局、土木部石狩湾新港管理組合設立準備室などを経て現在は(株)クマシロシステム設計技術管理部顧問。北海道庁の担当者として草創期の石狩湾新港地域開発に携わる。

# 石狩湾新港のこれから—5つの提言—



●プロフィール

北海道開発局港湾部課長補佐、同局官房次長、港湾部長などを経て現在は岩倉建設㈱代表取締役副社長。石狩湾新港の枠組み作りには北海道開発局の担当者として関わる。

パネリスト Takahashi Kiichi  
高橋 喜一 岩倉建設(株) 代表取締役副社長

今後の石狩湾新港の発展を考えると、まず石狩湾新港の持つポテンシャルというものを、市民一人一人があらためて認識するべきではないかと考えます。

例えば、石狩湾新港で働く人々は現在1万3千人も1万6千人もいわれ、その内訳として「札幌から石狩湾新港に働きに来る人が7割」といわれていること。また、石狩湾新港における操業企業の売上高が7800億円にものぼるものであり、その波及効果として道内に8万4千人の雇用機会を創出していることなど、こうしたデータは全て同地域のポテンシャルの高さを示すものです。以上のようなことを市民の皆さんが再認識することこそ、次のステップへ進む第一条件ではないかと思えます。

のプロジェクトとしては、まず道民生活に直結するエネルギー供給の面でLNG火力発電に対する支援といったものを石狩市と小樽市が一体となつて、なおかつ周辺自治体の支援をいただきながら進め、エネルギー供給基地の形成を目指して地域一丸となり、取り組むべきではないでしょうか。

今後は、道央圏北部の地理的優位性や人口集積、商業集積などを活用するとともに、北海道の積極的なリーダーシップの下、石狩市と小樽市が緊密に協調しながら、産業活動と自然環境が調和する地域として発展することを期待しています。

次に、石狩湾新港の当面

石狩湾新港は、道内で日本海側唯一の重点港湾に選定され、新規の直轄港湾整備事業の着手が認められているところだ。

さらにLNGの供給基地もできて将来が高く評価されているとともに、LNG火力発電所の建設も予定されていて、背後の工業団地も含め道内で最も民間投資が集中しているエリアと感じています。

貿易額でみると、去年はコンテナ貨物の増加や、木材チップ・石油製品の安定した取り扱いにより苫小牧港、室蘭港に次いで道内第3位にまで躍進しています。しかも今後は、LNGの輸入も始まり貿易額の確実な増加が見込まれるのではないのでしょうか。

新港地域全体でみると、700社以上の企業が立地していますが、港湾を利用する企

業が少ないと感じています。今後はやはり新港を利用して、製品を輸出入、または道外に移出入する企業の立地を呼び込むと、さらに港湾の取扱量が増えると思います。それにより新港が活性化し、定期航路などのサービスが充実することで、企業の進出も一層加速するのではないのでしょうか。

今後は、小樽港との連携を強化しながら、両港の機能を生かした、日本海拠点の“石狩ベイ”としての取り組みを、行政の協力を得ながら進めていくべきではないかと思えます。たとえばポートセールスや、ポートサービスの連携ですとか、あるいは防災や災害時、荒天時の連携も含めて連携の強化を考えていくべきだと思います。

パネリスト Ota Hideki  
大田 秀樹 ノーススター  
トランスポート(株) 代表取締役社長



●プロフィール

北日本倉庫港運(株)入社。札幌支店長、営業部長、取締役、常務取締役、代表取締役社長などを経て現在はノーススタートランスポート㈱代表取締役社長。第1船入港以来、石狩湾新港で港湾運送に携わる。