



ザ・シンポジウムみなとin室蘭

世界と日本の産業を支える

室蘭港の未来をみつめて

（世界に貢献する室蘭港の港湾戦略を考える）

国土交通省北海道開発局
港湾空港部港湾計画課

ザ・シンポジウムみなと実行委員会の主催する「ザ・シンポジウムみなとin室蘭」が2012年11月21日、室蘭市で開催されました。同シンポジウムは、地域の発展の核となる港湾の重要性や必要性について広くPRすることを目的に毎年開催しています。

室蘭市は優れた技術・技能・人材が集まる「ものづくりの町」であり、今年は室蘭港開港140周年という節目を迎え、先人たちが築き上げた歴史を再認識するとともに、これからの室蘭港の展望や戦略について市民の皆様とともに考えていく契機となることを祈念して開催しました。会場となった室蘭市市民会館には、市民や関係企業など約260人も参加があり、室蘭港に対する関心の高さがうかがえました。

基調講演

明日の室蘭への一つの振興策
ヨーロッパの都市での振興方策



中村 英夫 氏
東京都市大学学長

室蘭市は最盛期と比較すると人口は大きく減少し、また港湾の取扱貨物量も大幅に減少、それに伴って商業販売額も激減し、事業所の数も減るなど、大変に苦しい状況にあります。

今後の室蘭の振興策について、参考となるような産業構造が室蘭と似通ったヨーロッパの都市での振興方策について、視察時の経験も踏まえてお話しさせていただきます。

一つ目は、イギリス・スコットランドのグラスゴーという造船業の町です。かつては世界中の大きな船を造ってきた都市の例です。しかし、造船不況によりすっかり寂れてしまいました。現在は、積極的な企業誘致で先端産業を中心とした新しい都市をつくっていかうと努力しています。スコットランドは世界の科学技術をリードしてきた歴史があるため、グラスゴーにも科学技術への信仰や先端技術に関する長い伝統があるわけです。

二つ目は、スペイン・バスク地方のビルバオです。ビルバオは、鉄鋼業や造船業などを持つヨーロッパの

代表的な重工業都市でしたが、鉄鋼業や造船業の競争力低下により衰退してしまいました。その後、いろいろな文化を集積させ、著名な美術館の誘致や観光振興により、まちの立て直しを試みています。

三つ目は、スウェーデンのイエーテボリです。元々は造船所や自動車工場などがある工業都市でしたがここもそれらが駄目になってしまい、現在は物流の港で、観光で生きる道を模索しています。

地域振興を成功させる三つの要素

このような事例を見ても、室蘭にとって部分的には参考となるかもしれませんが、良い事例であるとはとても思えません。それでは一体どのようなことが地域振興を成功させるために必要かと言えば、その要素は大きく分けて三つあると思っています。

一つ目は、地勢、人口、経済規模、歴史文化、観光・天然資源、インフラ等など地域が有する“資質（シーズ）”です。

二つ目は、雇用の確保、生活の向上、地域の市場の大きさなど“社会の需要（ニーズ）”です。

三つ目は、地域の政治や行政が政策を立案し、実行する“実行力”です。中央政府の支援は非常に大きな要素ですが、何より大きいのは地元産業界の熱意とやる気です。最後に、住民全体がそれをどのくらい支持するのかということです。

では、室蘭にはどのような対策があるかと考えてみると、日本の周りの国々が今後とも産業立地の受け皿として魅力的になっていきます。重工業や加工型の工業を日本に新規立地して大きな雇用を確保し、生活の向上を図ることは、北海道の土地をもってしても至難の業です。ただ、労働集約型で労働環境も必ずしも良くないかもしれませんが、極めて先進的で高度な技術を要するリサイクル産業は、今後とも立地の余地があり、社会全体のニーズも大きいと思います。

もう一つは、商業・サービス業です。今の日本は、一次産業・二次産業よりはるかに商業・サービス業が大きな比重を占めています。ただ、室蘭地域だけの人口規模・経済規模であれば、そんなに大きなものは望

めません。しかし、サービス業の市場をもっと広い地域で考えた場合、アジア地域は世界最大の需要を持っている地域ですので、将来的には大いに可能性があると思います。

クルーズ船による観光振興

そこで、私のお勧めは「クルーズ船による観光振興」です。今、ヨーロッパではクルーズ船による観光が大変な勢いで伸びています。室蘭には立派な港湾施設があり、周辺に素晴らしい観光資源があります。

クルーズ船による観光振興の例として、日本とヨーロッパの例を示します。

福岡県の博多港には2千数百人が乗船した中国からの大型クルーズ船が入港してきます。この船には1泊1万円程度で主に中間層が乗船しており、大型商業施設などでの買い物を旅の一つの目的としています。クルーズ船の旅行は、飛行機と違って荷物を多く持ち込むことができるため、平均すると30万円ほどの買い物・支出をしているとのこと。

例えば、1隻で3,000人が乗船するクルーズ船が3日に1回入港すると、年間100隻で旅客は30万人になります。この数字は、極端に言えば1万5,000人から2万人分の雇用に相当し、地元経済に大きな効果があります。しかも、クルーズ船の場合、飛行機と違い入国手続きは船上で行うため、港に着けばすぐに上陸できるメリットもあります。

北海道は、美しい緑、湖、火山、海、おいしい食べ物、温泉など他のアジア地域にないけた違いの魅力的な観光資源を有しています。この資源を活用することで、中国はもとより、世界中から観光客を呼ぶことが可能であり、クルーズ船による観光は大いに期待できると思います。

クルーズ船を誘致するためには、ターミナルや都市景観の整備、観光プログラムの充実など、官民が連携してやらなければいけないことが山ほどありますが、成功したときに得られるものは大変大きいと思います。ものづくりは室蘭にとって大変重要なことですが、日本が置かれている立場を考えた時、伝統的なものに

捉われ過ぎずに思い切って抜け出す努力が必要ではないかと思えます。

もう一つの事例として、イタリア有数の港湾都市であるジェノバを紹介します。ジェノバは、室蘭と同じように背後に山が迫っている港町で、欧州におけるクルーズ船の一大基地になっています。ジェノバの港湾局では、港を紹介する動画を作成し、クルーズ船誘致に向けたターミナルの環境整備等の取り組みを行っています。国内でも九州ではさまざまな取り組みがあるようですが、北海道は真剣に取り組んでいるようには思えません。ぜひ室蘭でクルーズ船誘致に向けた取り組みを真剣に考えていただければと思っています。

北海道に足りなかった三つのこと

「ヨーロッパから見た北海道の開発」という題目で1985年に北見市で講演を行いました。その際、北海道と同規模の国としてオーストリア、アイルランド、フィンランド等のヨーロッパの国々の取り組みについて紹介しました。オーストリアは観光開発、アイルランドは外国企業の直接投資の呼び込み、フィンランドは英語教育と先端技術開発に力を入れて開発を進めていました。それから25年経過した現在では、オーストリアではウィーンやザルツブルクを中心とした観光産業が大発展し、アイルランドはヨーロッパで一番の経済成長を遂げ、フィンランドでは携帯電話のノキア等のハイテク産業を基幹とする工業先進国へと著しい変貌を遂げました。

一方、その後の北海道には何も起こりませんでした。その結果、韓国にも置いていかれるようになりました。その理由を考えた時に、北海道にはいくつか足りないものがあつたと率直に言わざるを得ません。それは、政治や行政のリーダーシップが非常に欠如しており、経済界のバックアップが非常に弱く、また、それを推す住民の力も弱いなどと思えます。

私は先ほど、三つの条件として、シーズ、ニーズ、実行力を挙げましたが、室蘭には青山市長という若々しく実行力のあるリーダーがおられます。ぜひとも地元の経済界も本気になって取り組んでいただき、地元

の方々も協力することで、室蘭を再び活気ある非常にレベルの高い地域にさせていただきたいと願っています。

パネルディスカッション

室蘭港の新たな飛躍に向けて

地域の現状と課題



コーディネーター
加賀屋誠一 氏
室蘭工業大学理事

加賀屋 まずはじめに、室蘭港、室蘭市、さらには胆振地域も含めた地域の現状と課題等について、何を考えていかなければならないかということを中心にお話いただければと思います。



パネリスト
青山 剛 氏
室蘭市長

青山 室蘭港の明るい話題では、今年、来年に自動車部品の工場が立地し、再生可能エネルギーとして注目される風力発電機器の一貫生産が展開するなど、ものづくり100年の歴史から培われた製鉄の裾野が少しずつ広がっている実感があります。一方で、室蘭市の人口はピーク時の18万人から半減し、高齢化率は31%となっています。港の最近の動きとして

は、崎守ふ頭にある鉄道の引き込み線を活用したミャンマー向け中古貨車の輸出が予定されています。また、地域では、白老を含む3市4町の七つの自治体で観光圏を結び、室蘭では地球岬や港の景観、白鳥大橋はもとより、クルーズ船の寄港誘致にも力を入れています。

浜田 道内総生産は、実質ベースで2001年の20.5兆円をピークに09年には19.2兆円と1.3兆円減少しました。この間、全国の総生産額は18.6兆円ほど増加しており、北海道は全国最悪の減少幅です。北海道からの移輸出はほぼ横ばいで推移、移輸入は7.6兆円から5.3兆円に減少。これは北海道全体の経済規模が縮小していることを示しています。移輸出、移輸入の維持拡大を図



パネリスト
浜田 剛一 氏
北海道経済連合会
常務理事

りながら収支の改善を行うことが室蘭市の課題であり、北海道の課題ともなっています。

室蘭市の人口は9.3万人で、北海道の人口の1.7%です。室蘭市の製品出荷額は1.1兆円で、北海道の製品出荷額の2割を占め、産業港湾というインフラを背景に北海道のものづくり産業の発展を支えてきました。

海運は運賃が安く大量に輸送できるというメリットがありますが、移動や積み卸しに時間がかかるなどのデメリットもあります。在庫の最小化とスピードを求められる経済活動が主流となっている現在では、海運のデメリットが顕在化するため、新たな魅力づくりが必要となっています。新たなビジネスモデルを再構築する際には、近隣市町村との連携、ものづくり産業の拠点としての再生、物流拠点としての魅力向上、観光を含めた新たな港湾ニーズの取り込みをセットで取り組むことが重要です。



パネリスト
白川 皓一 氏
NPO法人羅針盤理事長

白川 天然の良港といわれる室蘭港ですが、苫小牧港ができてから、ずいぶん静かな港になったとの印象があります。港には活用されていない倉庫や立派な岸壁があっても、船があまり接岸していない状況にあります。こうした港を何とか活用する方策がないかという思いを抱えたメンバーが集まり、NPO法人羅針盤を設立しました。重工業の恩恵に感謝する一方で、重工業だけに頼ってはいけな、港から文化を発信できるような何かがないか、そんな思いでまちづくりを進めています。

野宮 室蘭の港は、見たことのない遠い国々とつながっている、広い世界に開かれているというのが子供の頃の思い出です。実際の室蘭港は大きな工場のための港であるという歴史がありましたから、みなと祭りなどのイベント以外で市民が日常的に触れ合うところではありませんでした。現在でも市民が日常的に港に行くかという、そ



パネリスト
野宮 範子 氏
フリーアナウンサー

うではない。「立派な港があるのにもったいない」この思いを室蘭港の活用方策の原点にしてはいかがかと思っています。人が行き来する港の拠点としてのクルーズ振興に大きく注目しています。

これからどういう方向に進むべきか

加賀屋 室蘭港や室蘭市がこれからどういう方向に進むべきか、今後の元気が出る対応策について、アイデア等をうかがいたいと思います。

青山 室蘭市では、官民挙げてポートセールスを実施しています。今年も7隻の大型クルーズが寄港し、周辺の登別温泉や洞爺湖温泉、ニセコ方面、札幌などにも近いという地理的優位性を活かし、クルーズ旅客の皆様には大変好評を得ています。一方で船会社の方々からうかがうと、クルーズ船の乗客はリピーターが多く、観光ツアーは若干マンネリ気味だと聞いています。周辺の市町村と力を合わせて新しい観光メニューを展開していくことが大切です。

今年11月10日に室蘭市で全国工場夜景サミットが開催されました。100年の営みが灯りになっているといったところも、室蘭観光の新しい切り口として伝えていきたいと思っています。

食文化に関しては、やきとり、カレーラーメン、クロソイのほか、今年の冬から室蘭のホタテを「蘭扇」というブランド名で築地市場へ出荷しており、室蘭港には水産もあるとアピールしたいと思っています。

室蘭からは芥川賞作家が3名出ています。港を題材とした作品もあり、スペインのビルバオのように文化を中心として町が発展した事例もあることから、今後、生産活動と併せてソフトの部分で市民がしっかりと室蘭を愛する文化を育むことで、港の発展と観光を併せていけるのではないかと考えています。

浜田 室蘭市の地域資源を考えた場合、ペリーが日本に来た時に室蘭の測量をすぐに行ったように、誰が見ても自然の良港である室蘭港が挙げられます。

もう一つの地域資源は、室蘭工業大学です。産学連携や企業との共同研究、受託研究などで大変大きな実績を有し頑張っています。大学を中核として企業の課

題解決を図っていくような研究サポート機能をさらに向上させるPRを行うことが、室蘭市・室蘭港の魅力向上に結び付いていくと思います。

富山県立大学では、学生の卒業論文の研究テーマを企業から公募しています。企業の新たな技術ニーズを取り組むチャンネルを増やす工夫も行われており、素晴らしい取り組みです。今後、製造業は人材不足により技術の伝承が困難になるのではないかと考えています。技術の集積と工業系人材を有する室蘭市の優位性を広く企業に訴求していくことがとても重要です。

一方、インフラとして他地域との競争を考える際には、港湾の24時間運用など使いやすさを売りにする、あるいはフリーポート、フリーゾーンの実現に向けて、地域の努力を開始することも一つの方法です。

また、企業誘致を考える場合、幹線道路へのアクセスの利便性や、新規に進出した企業と既存の企業との連携、北日本で最深の16.5mの岸壁を有する室蘭港の活用など、産業面における優位性の密接な連携を模索していくことが必要であると感じています。

白川 まちの文化の原点になるのは、私たちの育ってきた歴史、たたくまいをしっかりと肌で感じて大切にすることです。先人が室蘭をつくった時の原点を知ること、伝統は忘れることなく継承されると思います。

上杉鷹山の名言「為せば成る為さねば成らぬ何事も成らぬは人の為さぬなりけり」にかけて、「なせば鳴る鳴る蘭の鐘」。世界で一番大きい鐘を造ろうと意気込みましたが、お金がないので結局風鈴の大きさになりました。でも、音色は優しく、室蘭市民はもとより世界の人たちを癒せる音色、そして世界で一番長い振動時間を目指しています。やれることは小さいですが、思いはどんどん膨らみます。羅針盤は挫折はしますが、止まることはありません。市民一人ずつの価値観をすり合わせていく、そんな市民づくり、まちづくりがしたいのです。

私たちは、室蘭の市民を「港民」と呼びたいと思います。本田新さんも明治政府に陳情に行く際に「室蘭

の港民は」と言っているのです。室蘭市民自身が「港民」であるという意識を持ち、積極的に港に関わっていくエネルギーが必要だと思います。

野宮 新しい港まち室蘭には、世界や日本からいろいろな人が行き来する旅の拠点となってほしいというのが期待の一つとしてあります。

船に乗って旅をする時、港はどのように見えるのが気になっていました。私が出演する朝のラジオ番組で、今年の夏、20代の女性レポーターが飛鳥IIの日本一周クルーズに乗船し、毎日生中継で体験レポートを入れてくれました。船の旅は船の中で知り合いがたくさんできるため、意外とお一人様の乗客が多く、今後お一人様人口が増えることにより、クルーズの裾が広がっていくのではないかと考えています。また、人間は本来陸に住んでいる動物ですので港に近づくと本能的にテンションが上がり、わくわくして陸に降り立つとのことでした。国内クルーズの場合、朝入港し、夜に次の寄港地に向け出港するという行程になっています。たった1日の上陸ですが、その港にもものすごく強い愛着を感じたというのです。ですから1度室蘭港に来て良い印象を持ってくれればまた来てくれるはず。船の旅では乗り換えや次の目的地に向けた荷物の出し入れなどのストレスがなく、船のアクティビティを楽しみ、夜はゆっくり休養することができます。そのため、上陸した時のモチベーションは非常に高く、1日の上陸であっても驚くほど遠くまで足を延ばします。例えば、博多港に寄港した場合、長崎、別府、湯布院、さらには九州新幹線で鹿児島を往復するオプションツアーもあるとのこと。北海道新幹線を視野に入れた場合、室蘭を拠点に相当多岐にわたったオプションツアーが可能になると思います。

女性レポーターに女性目線で港にあったら良いものは何かと聞くと、「お土産」とのことでした。1日しか上陸しないため、お土産を買っている時間がない、オプションツアー中、大きなお土産を持って移動したくないということでした。飛鳥IIが釧路港に入港した際の乗客1人当たりの消費額は16,000円と少なめです。これはおそら



く買いたいものがないためではないかと思います。室蘭港や周辺にセンスの良いセレクトショップのようなものがあれば、消費額も増えるのではないかと思います。

白川 もてなすことは大切なことです。室蘭で客船を迎えるときには、通訳として高校生や大学生も参加しています。年配の乗船客には子供たちが片言の英語で一先懸命伝えようとする姿が可愛いわけです。旅行会社による乗客へのアンケート調査では、再訪したい港として室蘭港が選ばれていました。市民の心からのおもてなしによる心の触れ合いがあったためです。

加賀屋 最後に、室蘭のまちの今後の方向性について特にご発言がありましたらお願いします。

浜田 北海道の経済は非常に厳しい状況にあります。適切な現状認識と将来に対する課題の認識、これに裏付けられた危機感の共有、このような考え方を維持した上で対策をしっかりと打っていくことが非常に大事です。対策を取って効果が現れるのは10年、20年、30年先とすごく時間がかかるのです。人口減少で一番ダメージが大きいのは自治体ではないかと思います。厚生労働省の調べでは、室蘭の人口は2035年には6.2万人まで減少するとの見通しで、今よりも34%くらい人口が減少することになります。危機感をしっかりと持って、対策の効果が現れるように工夫していかなければなりません。

白川 今の室蘭では、何を作るかというよりも、どのような港湾都市にしたいかを先に考える必要があります。それには今に至る先人の想いを知り、お金では買えない歴史を大切に、この天然の良港を活かす自然と共生する「人間の歩くスピードで考え、暮らせるまちづくり」をしていかなければならないと思っています。これが実現するとき、多くの人のお役にたつ真の港湾モデル都市になり、世界の人々に好かれる「みなとまち室蘭」になることを確信しています。

野宮 鉄鋼不況から港町として再生した一つの例として紹介されましたビルバオは、スペインの中でも非常に食のポテンシャルが高く、“バル”が有名です。今、“バル”はとても流行りでトレンドなものと感じます

が、室蘭には昔から“バル”があったのです。高度経済成長期の輪西に「もつきり屋さん」がたくさんありました。まさにこれが“バル”です。そこで食べられていたのは昔は缶詰でしたが、今は室蘭やきとりなどメインディッシュになるものがあります。今すぐにもできるものの一つとして「室蘭バル」があるのではないかと思います。

青山 今年からクルーズ船で西胆振の食材を使っただけ取り組みを進めています。室蘭港には、国際海上コンテナ航路が釜山とつながっていますが、昨年度まで週1回だったものが2週に1回になり、非常に厳しい状況にあります。今、北海道フード特区として北海道の食をアジアに発信しようとする取り組みもあります。いろいろと課題はありますが、例えば北海道の水をアジアに輸出する際に室蘭港のコンテナ航路を利用することができないかと思っています。今ある施設を活用しながら産業とともに、港が発展していくことを基軸に地道な努力を続けたいと思っています。

加賀屋 室蘭港と室蘭市の活性化、あるいは新しい形の発展のためには、「心技体」という考え方があります。室蘭を活性化させたいという「心」、伝統的に裏付けされた「技」、非常に多様な機能を有する室蘭港という「体」。まちと港は車の両輪であることを意識しなければならぬと考えます。「心技体」がうまく歯車としてかみ合っていけば、今までの伝統にプラスアルファした新しい形のまちが展開されることができます。そのようなまちづくりを期待したいということで結びたいと思います。

ザ・シンポジウムみなとパネル展

当日、シンポジウム会場となった室蘭市市民会館1階では、NPO法人北海道みなとの文化振興機構によるパネル展も同時開催されました。

