

北陸地域国際物流戦略チーム幹事会

平成26年3月12日

【事務局（白熊）】 それでは、定刻になりましたので平成25年北陸地域国際物流戦略チーム幹事会を開催させていただきます。

議事が始まるまでの間、進行を務めさせていただきます北陸地方整備局港湾物流企画室の白熊と申します。昨年10月よりこの新潟に参っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず初めに、お手元の資料をご確認させてください。上から順番に議事次第、出席者名簿、それから配席図、それから資料1として縦長の資料、それから資料2から9まで、これ全て横長のパワーポイントの資料がお手元にあるかと思えます。不足がある場合は事務局にお申しつけください。

それでは初めに、主催者を代表いたしまして北陸地方整備局次長、松原よりご挨拶申し上げます。

【事務局（松原）】 皆様、1年ぶりのこの幹事会になりますが、年度末のご多用の中を新潟にお集まりいただきまして、本当にありがとうございます。日々の実務を通じまして、皆様方には国際経済、国際環境の変化というものをひしひしと感じながら仕事をされているんだと思っております。

私からはこの1年間、国の政策面でどんなことがあったか、2点ご紹介、ご報告させていただきます。1つは、総合物流施策大綱ということで昨年の6月ですが、2013年から5年間、2017年までの間の5年間に国としてどのように物流施策を総合的に進めるかという大綱をまとめさせていただいて、これに基づいて国と関係機関の皆様方とご協力しながら実務を、政策を進めていこうということでございます。

それから2つ目に法律でございますけれども、交通政策基本法ということで、これは物流だけでなく人の、乗客も含めてですが、国の政策の、交通政策の基本を定めようということで基本法をつくりました。現在、これに基づきまして基本計画というものをまとめていくという作業を進めているところでございます。以上が大きなこの1年間の政策面のお話でございました。

この北陸地域の物流戦略チームといたしましては、3年前になります東日本大震災を受

けまして広域的に日本海側から太平洋側をバックアップしていく物流の仕組みはどうあるべきかというようなテーマを掲げまして、専門のチームをつくって検討してきたわけでございます。今日はそのご報告を中心に、そして皆様方の今、行われている近況のご報告も含めまして、今日は2時間でございますが、実りある会議になればと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局（白熊）】 ありがとうございます。

続きまして本日の出席者でございますが、時間の関係上、お手元の名簿、それから机上札でご確認いただければ幸いです。さて、報道関係者の皆様をお願いを申し上げます。事前にご案内のとおりカメラ撮り、ここまでとなっております。ご退席いただきますようお願いいたします。

なお、本日の議事につきましてはこの会議終了後、16時40分ごろから、この隣の小会議室306におきまして私よりご説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

（報道関係者退室）

【事務局（白熊）】 それでは、これから議事に入らせていただきます。なお、ご発言の際は皆様のお手元にマイクがございますので、こちらをご利用いただきますようお願いいたします。

これ以降は座長であります北陸地方整備局港湾空港部長の浅輪が進行させていただきます。よろしくお願いいたします。

【浅輪座長】 国土交通省北陸地方整備局港湾空港部におります浅輪でございます。本日は、繰り返しになりますが年度末、ご多用のところご参集いただきまして、まことにありがとうございます。本日、座長を仰せつかってございますので、これより司会進行をさせていただきますと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、まず最初に事務局から資料1に基づきまして、北陸地域国際物流戦略チームの活動についての報告をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局（白熊）】 再び、私よりご説明申し上げます。

資料1について、この戦略チーム自体について簡単におさらいをさせていただければと思っております。この戦略チームは平成18年8月から私ども北陸地方整備局、それから北信越運輸局合同で事務局をさせていただきまして立ち上げさせていただきました。平成19年に1度提言書を取りまとめて休止していたところでございますが、その後、東日本

大震災、それからそのときに果たしたバックアップ、そういった体制を改めて検討するというので平成24年3月からまた再びこの会議を立ち上げ再開させていただいております。

具体的なバックアップの取り組みについては、この幹事会とは別途、広域バックアップ専門部会というのを設けさせていただきまして、ここにおられます何名かの方がそのまま委員にもなっているかと思えますけれども、そちらで議論をしてみました。その議論については、紙の下半分、平成24年度に2回、それから平成25年度に2回会議を開催いたしまして、現在に至るわけでございます。この会議の内容については、後ほど資料の2で別途ご説明させていただきます。

本日はそういった会議で広域バックアップ専門部会の報告、それからその方向性の確認と改めて国際物流について北陸地域の関係者が集い、語り合う場と考えておりますので、闊達な議論をよろしくお願い申し上げます。

以上、簡単ですがご説明終わらせていただきます。

【浅輪座長】 ありがとうございます。ご質疑につきましては途中で1回区切らせていただいて、資料2、3、4ぐらいまで、ご説明をさせていただいた後に質疑・意見交換の場を、時間を設けたいと思いますのでご協力をよろしくお願いいたします。

次に平成24年12月に設置をいたしました、今ご説明ございましたが、広域バックアップ専門部会、ここで座長をしていただいております京都大学防災研究所の小野教授より25年度の部会での取り組み状況につきましてご報告いただきたく存じます。小野先生、よろしくお願いいたします。

【小野委員】 今、ご紹介いただきました京都大学防災研の小野と申します。よろしくお願いいたします。実は広域バックアップ専門部会の座長は柳井先生でございますけれども、柳井先生が今、サバティカル・リーブという一時休暇がとれる制度が大学にございましてドイツに留学されておまして、柳井座長をバックアップする小野ということで今日はよろしくお願いしたいと思います。それでは恐縮ですが、座って説明させていただきたいと思います。

まず、今、前のスライドをごらんいただきたいんですが、どういう問題意識で活動しているのかということをお最初に、おさらいも兼ねてお話し申し上げます。それでそもそも大きなポイントは東京湾の首都圏直下型地震か、もしくはこのような南海トラフの広域にわたる地震が発生した場合に太平洋側の港の機能が麻痺するというので、そ

れについて北陸側の港で、日本海側の港でどのくらいバックアップできるかと、このような検討を詰めるというのが使命でございます。ここに書いてございますように東京湾が首都圏直下型地震で機能が麻痺すると月間で20万TEU、月ですのでかなりの数でございます。ちなみに南海トラフの巨大地震が起こって西日本の港が機能を停止すると11万TEUということで、例えば月間20万TEUということは年間240万でありますので、これは現在新潟、富山、福井、石川の各港湾取扱量、年間合わせて40万になりません。とてつもない大きな量だということで、これに対してどうなることかというのが1つの大きなテーマでございます。

それでこの部会の問題意識は、もう一つ、次のページにございますけれども、ではどうするのかということでもありますけれども、代替ルートを事前に検討しておかなければいけないだろうということで、これはその場になってからなかなかどこかの港で取り扱いいただきたいと言われてもなかなか難しいものでありますので、事前の検討が要ると。そのような戦略的な行動を荷主も起こすんじゃないかと。また物流業者さんもそういったことをある程度、荷主に対して進めていただくと。このようなことが必要で、それぞれの企業が持っている事業継続計画単独ではもう対応できないわけありますので、そういう連携が必要かというのが検討のポイントでございます。

ここにございますように、そうはいいながら、実際の港で取り扱うときにはごちゃごちゃ書いていますけれども、いろいろとたくさん手続がございます。この手続関係も事前に整理しておくというのは大変重要なことということでございまして、そういったことをどこまで整理できるのかというのが私どもの部会で検討している内容でございます。

今、事務局から冒頭ご説明がありましたように、このような検討部会を24年、それから25年にかけて4回、それからここで新たにありましたワークショップと図上訓練を実施しております。実際にその机上の検討に加えて、そういう幾つか訓練を実施したというのが大きな特徴でございます。

こういった流れについて、松原次長から新たな法律の整備でありますとか、物流施策大綱を改定したとか、こういういろいろな動きの中でバックアップという言葉が出てきておりますし、政府に対して国会の場でもいろいろな意見が出ております。ここにございますようにやっぱりそのバックアップという言葉がいろいろ国政の場でも議論されるようになってきたということ、それから首都圏直下型地震の脅威というのが具体化しておりますので、それに対する日本全体のリスク管理が重要だという問題意識。それからそういう国の

リスク分散、国家レベルでのリスク分散の手として太平洋側とそれから日本海側の連携強化というのが言われ出しているということでございます。

そういう意味では社会的な背景といたしまして、当部会の活動がいろいろなところで裏打ちされていると理解しているわけでございます。あと各自治体レベルでも例えばこの新潟県におかれましては、首都圏でそういう危機管理セミナーをされまして首都圏をバックアップする新潟と、そういう試みをされておりますし、もしもに加え、備え、群馬を選ぶと、関東の中でもお互いに脆弱な地域に対して自分のところがバックアップしてあげると、しようというそういう名乗りを上げるところがどんどん出てきております。ただ個々の自治体がそういうことをするのではなく、やっぱり広域的な広がりが必要かなというのが私どもの問題意識でございます。

実際の取り組み、特に25年度の取り組みについて少しご説明を申し上げます。先ほど冒頭申しました首都圏で仮に首都直下型地震が起こった場合に、必要となる多量の貨物を扱うとするとどういうことになるのかというのをシミュレーションしたものがこれでございます。この絵にございますように、この大体東京湾で扱われる貨物のうちの8割ぐらいがこの区域でございます。東北、南東北から北関東、関東一円ということでありまして、地理的に特にこの新潟それから北陸の各港、非常に地理的に近い位置にあるわけでございます。なかなかどういうふうにバックアップの港を荷主が選んでくれるか。物流業者さんが選んでくれるかって難しい問題ですので、ここは単純に比較的近いところからその港の余裕度を見てこうバックアップされていった場合に、どのようになるかというのをシミュレーションしたものがこれでございます。

結論的に申しますと、なかなか新潟、それから北関東、東北、それから東海の各港で扱い切れなくて、やはり首都圏は大変貨物が多いございますので、阪神港まで巻き込んだ大きなバックアップ体制が必要ということがわかったわけでございます。

こちらのほうは南海トラフの巨大地震のケースでございます。南海トラフの巨大地震の場合、東日本に比べまして西日本の場合はコンテナ、貨物量が比較的少ないわけでありましてけれども、非常に広域にわたるということがございます。それから九州から東海にわたっているいろいろな被害が及びますので、特に日本、太平洋側の港が広域にわたって非常に長い間影響を受けそうだということで、このようにこれは玉突きで九州で扱えないものを中国で扱う、中国で扱えないものを近畿というふうに玉突きでどんどん動かしていきますと、最後は東京湾で扱わざるを得ないということになるんですけれども、実際の船の運航を見

ますと、日本海側と太平洋側が動いている船がありますので、そういう意味では日本海側の港についてもこういうバックアップ機能を求められそうだと、このような結論を得ているわけでございます。

そういったことがございますので、事業継続のための支援制度を充実していくと、必要があるということで、ここにございます、代替輸送訓練を実施したわけでございます。この訓練は2つのパートに分かれておりまして、この絵の下にございますように、ワークショップ、それから図上訓練、この2つを開いてございます。その場所は首都圏とそれから中京圏で開催しておると、このようなことでございます。大体120名、百数十名、中京圏の場合に実際の図上訓練の場合、90名になっておりますけれども、大体全体で二百四、五十名の方がご参加になったということ、四百四、五十名の方がご参加になったというような、そういう規模でございますけれども、最初にワークショップで実際の手続をみんなで議論してみて何が欠けているか、どのような判断をしなければいけないかという手順の確認と気づきを交換すると、このようなことをしてございます。その後、実際の図上訓練でありますけれども、手続をなぞってみて、それでうまく動くかどうかということを確認したと。このような二段構えになってございまして、それぞれの首都圏と中京圏でシリーズを、1シリーズやったということでございます。

これが図上訓練、ワークショップの絵でございます。このようにどちらも港湾運送事業者さんでありますとか、それから陸上輸送でありますとか、そういったそれぞれのパート、パートで1つのテーブルをつくりまして、実際のバックアップということをする場合にどのような作業になるのかという手順、中身を議論すると、こういったことがワークショップでございまして、また同じような構成で今度は図上で実際に手順の流れを追ってみたいと、このようなことをしているわけでございます。

いろいろと気づきがあったということはここにも書いてございます。例えば荷主からすればやっぱりコストだねということもございまして、陸運業者さんからするとほんとうに車両だとかドライバーは足りるんだろうかと。そういったご心配でございますとか、それから海貨業者さんでございまして施設がほんとうに足りるんだろうか。実際この東北大震災のときも、この新潟でありますとか、それから東北の日本海側港湾が使われたんですが、やっぱりキャパシティで上限が頭を打ったということがあります。そういったことが実際に疑問として出ているということでございます。こういったことをここで確認をすることが大変重要なプロセスだったわけでございます。

それで、それに加えて、金沢港におけるバルク輸送の実動訓練をさせていただきます。今までの話はコンテナを中心にやっておったんですが、実は港湾貨物の8割はバルクでございます。というか非コンテナでございますので、そういった非コンテナについて実際に運んでみるという、そういった訓練をやってみたのがこの金沢港におけるバルク輸送訓練でございます。これにつきましては実際のタイのレムチャバン港に向けて大型の建設機械とかそれからボトリング機械等を出す。実際のその動きに合わせて金沢港から出してみたと、このような手順をやった、行ったわけでございますが、なかなか初めてということになりますといろいろなところでこれも気づきがあったということでございます。

これも実動訓練の絵でございます。このようにいろいろな機械類を積み込む。訓練といえますか、そういったこと、トライアルをやってみたということでございます。この中でいろいろな情報が、収穫がございました。それからこれに合わせて、実際にそういう非コンテナについて、どういうふうな要請があるのかということも国土交通省の港湾局とそれからこちらの地方整備局と一緒にヒアリングした内容がここに書いているわけでございますが、実際に東日本大震災のときもいろいろな打診があり、個々に対応したという実績が既にあるということと、それからこういう非コンテナでございますと比較的消費地に近い位置から大体選ばれるんじゃないかということが実際でございますが、荷役に必要な用地だとかそれから倉庫だとか荷役機械とか、こういったものが実はネックになり得るということで、実際それで断った例もあるということが情報として得られたわけでございます。

これはその続きでございますけれども、ではどういった課題になるかと。やはりこれも実際にその例えば倉庫が必要だとか、それぞれの荷姿によって必要なものは変わってくるわけでありましてコンテナ貨物のような野積みができない貨物が多いということで、事前に関係者間の調整といえますか、そういった事前の準備をして、コンテナよりさらに重要であるということがわかったわけでございます。あと、特殊な荷役機械が必要な場合があるとか、陸送が困難な場合等といろいろございますので、そういう意味で事前準備がコンテナよりもさらに重要であると、このようなことが判明してございます。

こういったことを今までの実績として行いましたので、今後につきまして幾つか前回のバックアップ部会において意見がございました。特に代替輸送訓練について、実際にやってみてわかることが随分あるので、こういった訓練が非常に重要であると。引き続きこういったことをやるべきだと、そのようなことでございます。

それから実際に災害時にどのような貨物をバックアップするのかということにつきましても、特にコンテナについてはシミュレーションを示しましたが、そのようなものにつきまして、実際の経済下でそういった貨物が出てくるのかということも含めまして、北陸側の戦略的な対応というのがこれからますます重要になるんじゃないかと。重要視されるんじゃないかということでこれも進めていくべきだということでございます。

それから実際にその受け入れ能力そのものについて限界がありますので、その辺について例えばハードの整備を含めていろいろと北陸として進めていくべきだと、このようなことでございます。

それからバックアップの考え方についてちょっと書いておりますけれども、やはり重要なのは中小の企業さんの荷ということで、こういったものについてしっかりと荷を運んでいくということは重要であるということでございます。

したがいまして今後のバックアップ専門部会におきましても、1つは社会インフラの確保ということで、いろいろなハードが必要な場合がありますのでそういったことについて改めてレビューをした上で、いろいろな施設の整備についても引き続き推進していくということと、それから事業継続の支援制度といたしまして、今後も引き続き訓練は重要であるということで、これもさらにいろいろな気づきと、それから内容の充実に向かって専門部会として活動させていただければなということでございます。そのバックアップ専門部会といたしましてポータルサイトを設けていろいろなところに情報発信をするというような案を持ってございましたけれども、ポータルサイトそのものにつきましてはいろいろなところで災害関連のポータルサイト、情報システムはありますので、そういったものとの取り合わせを考えながら進めていきたいとこのようなことを考えておるわけでございます。そんなようなことも含めまして、広域バックアップ専門部会について来年度も引き続き活動させていただきたいと、このようなことでございます。

以上でございます。

【浅輪座長】 小野先生、ありがとうございました。

それでは続きまして、資料3でございますが、北陸管内の港湾の動向について、北陸地方整備局港湾空港物流室長の白熊より説明をさせていただきます。

【事務局（白熊）】 再び私より資料3に基づいて北陸地方整備局管内港湾の動向などについてご説明をさせていただきます。後ほど各港湾管理者の皆様方には別途ご報告をいただくような場を設けさせていただいていることと、それから防災関係については別途、

この資料4等々でご説明させていただくものですから、それ以外の部分について簡単にご説明をさせていただければと思っております。

まずめくっていただきまして3ページ、これが北陸地方整備局管内、4県の港湾の取り扱い貨物量の推移をあらわしたグラフでございます。リーマンショック以前は年間8,000万トン程度で推移しておりましたが、リーマンショック後6,000万トン、それが今は7,100万トン前後というような状況が大きな流れであります。

4ページにつきましてはそれを輸出、輸入であらわしたものです。これはグラフ並んでおりますけれども、縦軸が全然桁が違っておまして、輸出については500万トン、輸入については一番上のこまが3,500万トンということで輸入のほうが圧倒的に大きい、これは当然、例えばエネルギー関係のバルクなんかも換算されるものでそのような傾向になってくるかと思うんですが、ということにご留意いただければと思っております。

それから5ページ、これはそのうちのさらにコンテナ貨物に限ったものでございます。こちらについてもリーマンショックより前は順調に伸びているというような傾向でございましたが、リーマンショックで一旦沈み、また近年は伸びていると、そういう大きな傾向でございます。特に2011年は東日本大震災のバックアップ機能を新潟港を中心に果たしたということで過去最高の取扱量を記録しておりますし、昨年度2013年はそのときと同程度の取扱量をキープしているというような状況でございます。

それから6ページが当管内における定期航路、フェリー、それからRORO船の就航状況でございます。長距離フェリーといたしましては北海道向け、それからRORO船、こちらについてもございます。それから国際については、左側の図が外貿定期コンテナでございます。それから図示しておりませんが、それから右側がフェリーとROROでございます。長距離フェリー、RORO、これいずれも国内のものというのは北海道向けにございます。それとは別途、少し小さい黄色い図でございますが、これが国際、これは北陸管内に限らず日本海側全て書いておりますけれども、フェリーとRORO船の状況です。

それから7ページ、それを今までは重量ベース、あるいはコンテナの本数ベースであらわしておりましたが、これを貿易額であらわしたものがこちらの図でございます。この折れ線になっているもの、これは全国値でございまして右側の軸をごらんください。それから棒グラフというのは北陸管内のものでございまして、左側の軸をごらんいただければと思います。桁は当然全国と北陸で違うんですけれども、大体同じような傾向をあらわしております。昨年度については2013年1.8兆円の貿易額、これは当然円安の影響な

んかも当然入ってきているわけですが、過去最大を記録しているところでございます。

それから当方、日本海側から見るとやはり中国・韓国・ロシア、こういったあたりが非常に重要な貿易相手ということになってきております。これを日本全体で見たときにも、下の円グラフございますけれども2002年にはシェアが中国・韓国・ロシアで28.8%だったものが、現在、34.6%ということで額、それからシェアともに増加してきているということで、こういったところとの貿易の可能性というのはさらに広がってきているのではないかということが言えるかと思えます。

それから9ページ以降、ちょっと若干毛色が変わりまして、私どもが実施させていただいております管内の港湾空港整備の関係をご紹介させていただきます。まず新潟県内におきましては、新潟空港の滑走路の関係ですとか、新潟港東港の防波堤、それから西港の埋没浚渫、新潟港海岸の事業、こういったものを実施させていただいております。これはご紹介でございます。

それから富山県内におきましては、伏木富山港になりますけれども、伏木地区、それから富山地区の岸壁、新湊地区の新湊大橋、臨港道路、こういったものの事業をさせていただいております。

それから石川県内におきましては金沢港、輪島港、七尾港、小松空港でこれらのような事業をさせていただいております。

それから福井県内になりますけれども、福井県は敦賀港で防波堤の港湾事業、それから福井港の海岸事業をさせていただいております。それについては日ごろからご理解、ご協力、まことにありがとうございます。引き続き世の中の役に立つ港湾整備等々を行っていきたくて思っておりますのでご支援いただければと思っております。

それからまた近年、当然つくるだけではなくてそういったものを適正に維持管理していくことということの重要性が言われ始めております。私どもにおいても国有港湾施設を適正に維持管理していくこと。その手段として予防保全計画をつくるですとか、そういったことをやらせていただいております。こちらについてもいろいろご協力をいただいているところかと思えますので、引き続きよろしく願いいたします。

それから私ども国だけではなくて各港湾管理者さんが持っておられる施設についても予防保全計画などをつくっていただくよう、これはお願いをしておるところでございます。引き続きこういったものについてはご対応をよろしく願いいたします。

それから16ページ以降、こちらについてはまた港湾関係に關しまして最近の話題の提供でございます。17ページがこれは国土交通省全体の補正予算の關係の資料でございます。

18ページが26年度、これは港湾局關係の当初予算案、これはまだ国会を最終的には通っておりませんが、というような状況です。その中では東日本大震災からの復興、國民の安全・安心、經濟の地域活性化、この3本の柱で引き続き必要な港湾整備、管理等を行っていきたくと考えております。

その中で19ページにありますような税制についても、いろいろ拡充ですとか、制度の創設がなされております。

それから20ページになりますけれども、港湾法の一部改正ということでこれも国土交通省から国会のほうに案を提出させていただいており、まだ国会の審議は通っていないところでございますが、国際コンテナ戦略港湾への国費出資等々を内容といたします港湾法の改正をお願いしていると。国会に対してお願いしているというのが現在の国土交通省の姿でございます。

その中で21ページになりますけれども、こちらもいろいろとこれまでもご協力をいただいているところですが、国際コンテナ戦略港湾政策、こういったものを進めておるところでございます。こういった観点、当然国策として非常に重要なものであるということで、引き続きご協力をいただければと思っております。

ただ一方で、当然地域の管内の各港湾、これがともに発展しないと全く意味がありませんので、例えば22ページにありますような日本海側における内航船ですとか、そういったことも含めましてコンテナ物流のあり方というのを検討してまいりたいと考えております。これについてはいろいろとご意見、ご知見等をいただければありがたいと考えております。来年度以降ということになりますけれども、よろしく願いいたします。

最後に港のにぎわいについて話題提供させていただいて、私のご説明を終わらせていただきたいと思います。「みなとオアシス」制度というのがございます。こちらについても従前からある制度でございまして、いろいろとご協力いただいているところには感謝申し上げます。これは港の施設を活用した地域振興に係る取り組みというのを地域からの申請に基づいて地方整備局長が登録するという制度でございまして、登録されると国土交通省、私ども、あるいは本省のホームページ、その他、関連団体のホームページ等々から全国的に発信するということができるようになったり、また横のつながりができるというもので

ございます。最近、今年度、25年度は新たに3港登録させていただきました。そのご紹介でございます。

それから日本海側にぎわい・交流海道ネットワークという組織のご紹介を25ページでさせていただいております。これは私ども北陸地方整備局管内に限らず日本海側、北海道から九州まで48の市町村等々で構成されておりまして、毎年定期的なイベントですとか港のにぎわいに関するイベントへの支援というのをやっている任意団体でございます。そういうものにも引き続きご協力をいただければ幸いです。

最後にクルーズ、いろいろと国土交通省、本省あるいは港湾局ですとか、あるいは観光庁ですとか、そういったところからも関心が非常に高くなってきているところかと思っております。まず26ページが現在の現状でございます。我が国管内の港湾では非常に伸び率という面ではいい伸びを示しているのかなというところでございます。金沢港では前年度3倍となる18隻が昨年は着船しております。来年度以降も各港いろいろ訪れるところがあるかと思しますので、それぞれの取り組みを進めていただければありがたいと考えております。

それから最後にこういったイベントをやらせていただきましたというご紹介なんですけれども、実は昨年度、年末に佐渡島におきまして3回、クルーズ船の誘致のためのイベント、こちらは北陸地方整備局が佐渡市さんですとか、新潟県さんといろいろ協力させていただいた中でやらせていただいたものでございます。こういった取り組みを今回佐渡でやらせていただきましたけれども、いろいろなどところでお手伝いをさせていただければなど思っておりますし、その先にちゃんと港にクルーズ船が来ないと意味がないのでそういったところ、実現に至るまでいろいろ努力を共にさせていただければと考えているところです。

以上でございます。

【浅輪座長】 ありがとうございました。

それではもう一つ、ご説明をさせていただいてから質疑に移りたいと思います。続きまして、港湾の事業継続計画、いわゆる港湾BCPの策定状況につきまして、北陸地方整備局、広域港湾管理官の岩崎より説明をさせていただきます。

よろしく申し上げます。

【事務局（岩崎）】 ただいま紹介いただきました北陸地方整備局港湾空港部、広域港湾管理官をしております岩崎です。よろしく申し上げます。それでは座って説明させてい

たきます。

私がこれから説明する資料なんですが、資料4ということで北陸地域における港湾の事業継続計画（港湾BCP）の策定状況ということで説明させていただきます。まず2ページ目を見ていただきたいんですが、「事業継続計画とは」ということで、ここに大きく書かれておりますが、災害が発生したときに優先業務を継続しまして早期に復旧させるために事前にすべき行動計画、これが事業継続計画ということになっております。

3ページ目をお願いします。3ページ目はBCPの概念ということで、このBCPの概念のこの図なんですが、BCPを説明するときによく使われる図で今回も使わせていただいておりますが、図を見ていただきまして横軸に時間、それから縦軸に業務レベルということで、赤線を見ていただきたいんですが、BCPを策定していない場合ということになります。地震が発生しますと、業務レベルがゼロに落ちると。そして機能の復旧までにかかりの時間がかかってしまう。これが赤線になります。そして事前にBCPを策定します。そして実践することによりまして、青の点線のようになりまして優先業務が継続できて早期復旧につながる。これがBCPの概念ということになります。4ページ目をお願いします。

4ページ目は港湾BCPの必要性ということで、このパワーポイントに書いてあるとおりなんですが、物流機能、物流が機能するために港湾関係者のネットワークが必要になると。甚大な被害が起きてネットワークが寸断されると経済が麻痺してしまう。そこでその機能を維持するために港湾関係者のおおののBCPと連携した港湾BCPを策定する必要があるということになっております。

次、5ページ目ですが、5ページ目はそれと港湾BCP協議会の設立状況ということで、北陸管内の港湾BCPの協議会の設立を示しております。平成24年から25年にかけて管内の重要港湾以上の港についてBCPの協議会を設立しております。

次に6ページ目ですが、これは北陸管内における港湾BCPの策定期間ということで、赤く囲ってある部分があります。新潟港と両津・小木、そして金沢港、この港については25年度中にBCPを策定するということが今動いております。それから黒く囲った部分ですが、直江津港、伏木富山港、七尾港、敦賀港におきましては、次年度というか26年度中の策定を考えているところであります。

7ページ目をお願いします。7ページ目は港湾BCPの策定状況ということで、これは全国の個別港湾のBCPの策定一覧ということになっています。そのうち、青く囲ってあ

る部分が北陸管内の港の状況を示しております。

続きまして8ページ目ですが、8ページ目は港湾BCPの主な構成ということで、被害想定から⑨の協議会の情報連絡体系ということで港湾BCPは構成されます。それから右側にハード面に関する検討ということで脆弱性の評価、これは今年度主要施設の脆弱性の評価を実際に行っております。この結果を踏まえて構成の中にありますが、②、③の復旧優先順位、それから目標復旧期間、こういったものを決めていただきます。そして順次④から⑨を行うということになっております。

それから矢印で流れが2つほどありますが、右側の流れとしまして脆弱性の評価をしまして、そうした結果、その課題が抽出された。そうしますとそれに対して改善方針を検討して、またBCPを見直していくという1つの流れがあります。それからもう一つ、BCPを策定しますと、実際に訓練を実施すると。訓練を実施したときにまた課題が出てくると。課題が出てきたらまた改善して見直していくというこのPDCAサイクルを回すというのが港湾BCPということになっております。

それから9ページ目をお願いします。9ページ目は港湾BCPのイメージということで、先ほど構成の中で①から⑨とご説明しましたが、そのイメージをちょっと説明したいと思います。まず①の被害想定ですが、この被害想定には標準シナリオと最悪シナリオということで、2つを想定しております。標準シナリオというのは地域防災計画で想定しているような地震、津波を標準としております。それから最悪シナリオとしましては、東日本大震災のような大きなもの、こういったものを最悪シナリオとして想定しております。

それから2番目の10ページ目ですが、復旧の優先順位ということで、ここでは緊急物資輸送と一般貨物と分かれておりますが、災害が起きたときにまず復旧の優先順位としまして、緊急物資輸送を最初に優先させます。そして引き続いて一般貨物の応急復旧に移るとなっております。緊急物資の中でも航路啓開とか臨港道路の啓開、航路の啓開、岸壁の復旧、こういったものを順次にやっていくという形になっております。続いて一般貨物ですが、石油、コンテナ、バルク、こういったものを復旧していくというイメージになります。

次が11ページ目です。11ページ目は目標復旧期間ということになっておりまして、これは地域の影響を踏まえまして輸送機能ごとに対応する港湾の施設の復旧目標期間を設定すると。復旧に対してはその緊急物資、それから燃料、そういったものを最優先させます。その次に一般貨物の輸送を復旧させるという優先順位としております。そういった形

でこの表を整理しております。

それから次、12ページ目です。災害時連携に係る行動計画ということで初動から応急復旧方針、決定後の行動ということでこういった形で行動計画を整理しております。

続いて13ページ目です。13ページ目は被害時連携における全体像ということで、これは防災計画それからBCP、そういったものに本計画の内容を反映するというので、それを整理したものがこの表になっております。

それから14ページ目、緊急物資輸送活動における行動計画の実施方針ということでフェーズ1からフェーズ4を整理しております。この整理については先ほどの実施方針、この実施方針はページ11でちょっと説明したんですが、機能別に作成するというので、この表は今は緊急物資になっておりますが、緊急物資それからエネルギー、コンテナ、バルク、そういったおのおののところについて実施方針をつくります。

それから次、15ページ目です。これは緊急物資輸送の確保に向けた重要項目の実施手順ということで整理してみました。これについても機能別にこういった実施手順をつくることにしております。

続きまして16ページ目です。16ページ目は災害時の協働体制のイメージということで、真ん中にBCPの協議会を書いております。まず協議会は災害が起きますと、各関係者の災害状況に応じた参集可能な時点でまず参集します。そして協議会の開催をするわけですが、参集が不可能であれば最小限の関係者でまず協議して、その協議した結果を関係者に情報提供するという形になっております。そして次に被災状況の確認ということで、関係者が持ち寄った被災状況、そういったものを取りまとめまして情報を共有することになります。それから次に復旧方針の決定ですが、施設の被災状況、それから緊急輸送のニーズとか復旧見通し、こういったものを踏まえまして復旧方針の決定をします。そして最後に外部への情報発信になりますが、被災状況とか応急復旧方針、こういったものを一覧表またはその図等で、ホームページ、メール、そういったもので関係者、それから一般へ公開するという協働体制のイメージになります。

それから17ページですが、本協議会の情報連絡体系ということで、協議会の関係者の連絡体系を整理しております。

続きまして18ページ目です。ここからは今年度実際に実施した主要施設の脆弱性の評価について、新潟港とそれから伏木富山港について絞って報告させていただきたいと思っております。まず18ページには新潟港の脆弱性評価になりますが、主要施設としまして東港の

耐震岸壁を選定しております。脆弱性の評価を見ますと想定地震で評価しまして、被害程度は小さいという評価になっております。

それから下のほうの②に課題の抽出そして③、改善方針ということで、課題としては復旧に向けた要因とか、資機材の確保が問題であると。それから関係者間の役割分担の明確化が必要であると。そういった課題が挙げられております。それから改善方針としまして、復旧プロセスの円滑化、それから回復段階に沿った手順とかそういった役割分担は明確に必要なというような改善方針を挙げております。

続きまして19ページ目です。これは伏木富山港の脆弱性の評価になりますが、主要施設としまして耐震強化岸壁、新湊の岸壁を挙げております。脆弱性の評価としては被害程度が小さいという評価になっております。課題の抽出としてはガントリークレーンが免震化されてないとか、それから背後ヤード、臨港道路、これが液状化対策がされてない。こういった課題が挙げられております。それから改善方針としまして関係者ごとのBCPの策定の推奨、それから具体的な連絡網をしっかりとつくる必要があると。そういったところの改善方針が挙げられております。

次、20ページ目になりますが、港湾BCPの継続的な見直しということで、イメージ図を載せております。まず港湾BCPというのは、その最新の情報による更新、そして新しい知見を反映してどんどん見直ししていくものとなっております。例えば物流でいいますと、物流の形態とか経路は常に変化していると。それから災害予測とか、対策も進歩しているということで、最新の情報を積極的に反映していく。これが非常に大事になっております。ということで、その港湾BCPというのは策定後もいろいろな状況の変化を踏まえて、PDCAサイクルを回して継続的な見直しをしていくということになっております。

それから21ページ目です。これも港湾BCPの継続的な見直しということで、港湾BCPを策定しますと、その後はその訓練等を実施しまして、港湾BCPの実効性を確認して行って港湾BCPのスパイラルアップを図るということになっております。実効性の確認としまして、来年度2つの訓練を今予定しております。1つは新潟港で港湾BCPの訓練を7月に予定していると。それから2つ目の訓練ですが、防災訓練としまして大型しゅんせつ兼油回収船「白山」、これを佐渡へ派遣すると、そういった訓練もしたいなということになっております。

それから続きまして22ページ目です。22ページ目は広域的な港湾BCPの策定状況

ということで、先ほどまでは個別港湾でしたが、これは広域のBCPの全国の策定状況になっております。青い部分が北陸に関係するところになっております。

それから23ページ目、最後になります。北陸地域における港湾BCPの検討体制の拡充ということで、港湾BCPの事業継続計画の策定を進めるに当たりまして、来年度からその検討体制を拡充していこうということで考えております。現在、北陸地域国際物流戦略チームの幹事会を充てています、北陸地域の港湾における地震・津波対策協議会、これの下部組織という形で北陸地域の港湾における災害時広域連携検討会、これを設置していきたいなと思っています。この検討会の中ででは何をやろうかということになりますが、まずは個別港湾で出てきた広域的な課題について、この広域検討会の中で検討していくと。それからこのパワーポイントの右上のほうに海域を示しておりますが、東海域、西海域、おのおの広域BCPを策定していきたいと思っています。それから3つ目になりますが、大型しゅんせつ兼油回収船、それから港湾業務艇、こういったものによる離島、半島などの被災地支援の検討、こういったものをやっていきたいなと思っています。来年度こういった検討会をつくりまして、第一弾としましてまず東海域のほうからの広域のBCPの検討に入っていければいいのかなと思っています。

私からの報告は以上になります。

【浅輪座長】 ありがとうございます。

以上で資料をご説明いただきました。この北陸地域国際物流戦略チームの位置づけについて、それからちょっと順番が逆になりますが、北陸管内の港湾の動向あるいは最近の港湾行政の動向について。それから小野先生からは広域バックアップ専門部会の取り組みについてご報告いただくとともに来年度以降も継続してこれの取り組みを進めていきたいというお話。それからただいま事務局から港湾BCPの策定状況。今年度中に3カ所で策定予定と、これについて訓練を行ったりしながらPDCAサイクルを回してやっていくこと。あるいは、広域的なBCPの策定に向けて検討会を設置していくこと等の提案がなされてございます。以上の中身につきまして、どなたからでも結構ですのでコメント、ご意見、あるいはご質問頂戴できればと思います。よろしく願いいたします。

いかがでしょうか。すみません、小野先生、BCPのプロなものですから、ちょっと小野先生からコメントをまずいただければという。

【小野委員】 いえ、すみません、プロじゃないんですけれども。私のところで物流のBCPの研究をしておりまして、その関係で最後にご説明のございました北陸地域におけ

る港湾の事業継続計画策定状況というところについて少しコメントをさせていただきたい
と思います。全体的にはこんな感じなんですけれども、これに加えて今後BCPを少し発
展させていくとしますと、計画は計画なものですから今、世間で言われておりますのは、
やっぱりBCPを含むBCM、マネジメントをどうするかだと。これはもう企業さんはど
ちらかというマネジメントをどうするかという世界に入っておられまして、その手段と
して計画づくりがあるということでもあります。それ以外のいろいろな手段も講じて、BC
Mシステム、事業継続マネジメントシステムをどう構築するかとか、こういうご検討をさ
れていますので物流に関して言いましても、とりあえずBCPなるものをつくってみて、
それでそれを中心にいろいろと議論しようじゃないかと。こういうステージではございま
すけれども、今後その中身を詰めていくときに、計画をつくるプロセスも大事にしたいと。
と申しますのはやっぱり今とりあえずつくっていますけれども、いろいろな検討をしなき
ゃいけないことがたくさんありまして、先ほどもちょっと課題の話で出ましたけれども、
随分課題が出るわけでございます。やはり実際に航路啓開ができるかとか、そんなように
早くいろいろな港湾の運営資源といいますか、岸壁だとか荷役機械とかいろいろなものが
ほんとうに早期に復旧できるのかと。こういったこともございますし、何分災害が相手で
ありますので、何が起こるかわからないというのがございます。そういったところでそう
いうところを1個1個詰める作業をそれぞれのところでやることによって、計画にそれを
書き込むことが最終目的ではなくて、詰めるプロセスが多分最終、大きな成果を生むんじ
ゃないかとこのように考えておりまして、そういうような観点からも頑張っていたきた
いなと思うわけでございます。

それからもう1点つけ加えますと、どうも我々といいますか、港湾物流をやっている人
間からすると、特に港湾物流というのは非常に公的な機能が強うございますので、どちら
かというサプライサイド、いつ、早くとにかく機能を復旧すればもちろん皆さんはハッ
ッピーなわけですから、どうしてもそこにいっちゃいまして、早くとにかく機能を復旧し
ようというようなそういう検討中心になるんですけれども、今後はそうはいいながらやっぱ
り災害の現場で資源は限られておりますので、限られた資源をどのように振り向けるか
ということを考えますと、実際のその荷主さん、それから港湾でいろいろお仕事をされてい
る港湾関係の各業者さん、そういった方たちの意見を反映しながら、やはりどの辺に濃淡
を置いていくのかといったことが必要でございます。そういったこともBCPに組み込ん
でいく。そういう意味ではサプライサイドでなくいろいろな資源、港湾運営のための機材

だとか人だとか、そういう資源のサプライサイドに加えてデマンドサイド、需要サイド、必要としているサイドのいろいろな目線をなるべくBCPの中に書き込んでいってつくり上げると、そんなようなことを考えたらどうかなと思ってございまして。そういった観点から東北、北陸の皆様方とも少し議論させていただきたいと思っている次第でございますので。ここでむしろそういう観点からもご意見をいただければと思うわけでございます。

以上です。

【浅輪座長】 ありがとうございました。

いかがでしょうか。ほかにコメントをいただけるようなところ、ございませんでしょうか。BCP以外でもバックアップの今後の方向性みたいなものでも何かいただければと思うんですけども。すみません、進行役の権限でちょっとコメントをお願いできればと思うんですが。北経連さん、もし何かコメントあれば頂戴できればと思いますが、いかがでしょうか。

【寺尾委員】 ご指名ですので。今の先ほどから整備局さんのお話ありました日本海側の各港はこういうバックアップ機能もそうですけれども、いろいろな面で重要になってくるんじゃないかと思っています。

その中で資料にありましたように内航船の検討というのもありましたけれども、感じますのはいわゆる今度日本海側の港も重要になってくるにもかかわらず、日本海側の港が全くネットワークもとられてないと。いわゆる連携、ネットワーク、要するに港が多過ぎたんじゃないか。どこかの港を潰すわけにもいきませんので今後はそれを活用すれば。連携、そしてネットワークがますます重要になってくるんじゃないかと思っていますので、それを進めていただければなという感じがします。

その中でちょっとひっかかったのが、経済性とかいろいろな観点から見たら、国際コンテナ戦略港湾、阪神、京浜から欧米ということが書いてありましたけれども、果たして経済性から見たらどうなのかという1つ疑問があること。それと私、国際物流戦略チームには発足当時から参加しておりますけれども、当初はいわゆる対岸、日本海ショックということで中国・ロシア・韓国ということの物流ということを考えてんだと思いますが、北陸地方においても非常にASEANとかあちらのほうも非常に関心を持った地域になりますので、そこら辺の物流の機能強化もまた考えていただければありがたいなというような感じで思っています。

以上でございます。

【浅輪座長】 すみません、ありがとうございました。突然のご指名でありがとうございました。

もう一方いただいてからちょっと事務局からのコメントを求めたいと思いますが、すみません、お隣、新潟県の商工会議所さんからコメントをいただければと思います。お願いいたします。

【遠藤委員】 すみません、私、実は今回初めて出席しまして、今、こんなことを一生懸命やっているんだと非常に感心をして説明をお聞きしたんですけれども。私どものつき合いの中では実はやはり日本海側の港の連携という意味では東北の、例えば秋田港とか酒田港などからもアプローチがある部分もあるんですけれども、その辺というか、今度その北陸と、東北との連携とかそういったことまで含めてこういった検討というものはなされているのかどうか。その辺をちょっとお聞かせいただければと思います。

【浅輪座長】 ありがとうございます。今のご質問、ネットワークの話、東北との関係、それからASEAN諸国との見方、それ、事務局から何かあればお願いいたします。

【事務局（白熊）】 ご質問ありがとうございました。まず港ごとの連携については非常に私ども大事ということを考えておりまして、こちらは本省からもそういった広域的なことを考えると、それは別に日本海側あるいは北陸地整管内に限らず言われていることでございます。今回BCPの広域的な話ですとか、あるいは日本海側と太平洋側の話ですとか、ある程度地理的広がりを持った話もいろいろ進めさせていただく中で、そういったことにもつなげられたらいいかなと思っているところは事実でございます。今後、当然いろいろな関係主体の考え方もあるかと思しますので、いろいろ情報交換をさせていただきながら進めさせていただきたいと思っております。

それから国際コンテナ戦略港湾のお話、ございましたご指摘、非常にいろいろなところで私たちもいただいている話、これは事実でございます。ただ国としては、やはり国全体の全体最適を考えている中でそうなっていると。一方で全てやめろということではもちろんなくて、あくまでも釜山でのトランシップ、あるいは釜山それから東南アジアの似たような港湾でのトランシップを奪回してくださいと。直行の貨物については何か言うものではございませんということではございますので、そういった、ただ全体は個別に切り離して議論できるものではないかもしれませんが、そういった趣旨も踏まえ、また地元の港の発展も当然重要だと考えておりますので両立できるようにいろいろ知恵を絞ってまいりたいとは考えております。いろいろお力をかしていただければ幸いです。

【浅輪座長】 補足しますと、先ほど東北地方という話がございましたが、東北地方整備局、東北運輸局でも同じようなこういう会議がございますが、私どもメンバーになってそこに一緒になって、議論をさせていただいているところでございます。

それでは、また後ほど意見交換の場を設けたいと思いますので、資料の説明を続けさせていただきたいと思います。

続きまして各港湾の取り組み状況につきまして、港湾管理者の皆様方からご報告をお願いしたいと思います。それでは新潟県から、まずご報告をお願いいたします。

【小池委員（代理）】 新潟県交通政策局の小池と申します。幹事会の幹事でありまして交通政策局長、坂井の代理で今日のご説明させていただきます。座って説明させていただきます。よろしくお願いたします。

資料、1枚めくっていただきまして1ページ目でございますが、右と左に日本全体の地図が入っている図がございます。新潟の位置と、新潟港の位置ということでございます。新潟港、新潟県内全部で10の港湾、そのうち4つが重要港湾以上ということでございますが、そのうち国際拠点港湾でございます新潟港はいわゆる開港五港の1つでございます。東京オリンピックのちょうど前の年、2019年に150年目を迎えるということでございますけれども、その開港以降、継続して中国、韓国、あるいはロシア、こういった国との窓口としての役割を果たしてきておるということでございます。ちなみに新潟市内にはこれらの国々の総領事館等が設置されてございますし、またこれらの国への航空路も持っておるということでございまして、そういった意味でも窓口の役割を果たしているかなと考えてございます。

右の絵を見ていただきますと、先ほど事務局さんからの資料にも出てございましたが、新潟港の外港コンテナ航路の絵を描いてございます。釜山航路、中国航路、中心に週11.5便の国際定期コンテナ航路、これが就航してございます。それから図はつけてございませんが、直江津港、ここも韓国・中国・ロシアに週5便、定期コンテナ航路が寄港してございます。

次のページを見ていただきますと、新潟港、直江津港の構成ということで取り扱い貨物の推移をお示ししてございます。新潟と直江津、若干取り扱いの貨物量、やはり量に差がございますので左右軸が違いますので、ちょっと注意して見ていただければと思っております。新潟港は平成24年、暦年で約3,500万トンの貨物を扱ってございますが、このうち外貿が約6割、内貿が約4割となっております。ただし内貿は佐渡への離島航路

ですとか、それから長距離フェリーによる自動車の輸送が多いということもございます、物流の多くは外貨になってございます。下のほうにその品目別の内訳を書いております。下の円グラフの上側が輸入、下側が輸出になります。輸出につきましては、紙製品、あと再利用資源等、再利用資源というのは、要は古紙でございますけれども、こういったものを中心として輸出貨物の対象になってございます。輸入につきましてはLNGが3分の2程度ということで、その他、製紙工場さん向けの木材チップなどが輸入されてございます。右側見ていただきますと直江津港でございますが、直江津港につきましては、全体貨物は24年暦年で355万トン、24年の輸入の伸びが非常に大きいことがわかるかと思えます。下から2番目の青い部分が随分伸びてございますけれども、これにつきましてはLNGの受け入れ施設等の整備が進んだことに伴うLNGの受け入れの増加によるということでございます。いずれにしましても直江津港、新潟港とも輸入が輸出を非常に大きく上回っていると。10倍以上の輸入の量があるということは、こういったLNG等の輸入が多いということでございます。

次のページを見ていただきますと、これらの貨物のうち、コンテナ貨物について少し整理をしたものがございます。昨年この会でもご紹介いたしました、本州、日本海側で引き続き最も多い量を取り扱わせていただいております。ページの右側は新潟港、直江津港のコンテナ取扱量の速報値でございます。新潟港については昨年、暦年で18万6,000TEUという数字がございますけれども、先ほど事務局さんから出された資料で18万1,000TEUとなっております。新潟の速報は内航の横持ちをするコンテナが入っておりますので、若干数字異なっておりますけれども、最終的に国でおまとめになる数字としてはおそらく18万1,000TEU程度になると思っております。また確定値を待ちたいと思っております。

いずれにしましても東日本大震災以降の代替輸送になりました23年、このときを除いて過去最も多い量になってございます。それから直江津港につきましても3万TEUを超えておりまして、これは過去最高ということでございます。ちなみに新潟港につきましてもやはり円安基調に伴いまして紙製品、あと古紙等の輸出が増加しております。輸出の実入りもちょっとグラフで見にくいんですけども、折れ線グラフで書いてございます。随分伸びておりまして、輸出の実入りは24年、25年に比べて約26%増ということで、非常に大きく伸びてございます。直江津港の増につきましても、これも同じように円高基調でございまして、ゴム製品等の輸出、あるいは建機等の産業機械の輸出、こういったも

のが非常に伸びておるといふことでございます。

次のページを見ていただきますと、その中でも特に新潟港のコンテナターミナルの機能拡充といふことで、少し資料をつけておりますけれども、主なところだけご説明させていただきますと、平成24年6月に水深暫定12メートルの4号のコンテナターミナルの岸壁を整備していただきました。耐震岸壁でございますけれども、これによりまして取り扱い能力の向上、それから資料でいいますと左の下に書いてございますけれども、沖待ちが随分減少いたしまして、従来の整備以前の3分の1程度まで減ってきているといふことで、大変新潟港は使いやすくなったと思っております。それからあと、トレーラーの渋滞対策ですとか冬季の消雪ですね。除雪と書いてありますが消雪対策ですとか、そういったことは取り組んでございますけれども、細かくなりますので、もしご関心のものがありましたら、また改めてお問い合わせいただければと存じます。

次のページを見ていただきますと、新潟港、コンテナターミナルの民営化といふことで少し記載をさせていただいております。新潟港のコンテナターミナルはこの4月から港湾法に基づく民営化に移行する予定でございます。日本海側を拠点港に選定いただいて以降、民営化に取り組んできたところでございますけれども、公募等の手続を昨年経まして、去る3月7日、先週の金曜日でございますが、現在のコンテナターミナルの指定管理者でございます新潟国際貿易ターミナルさんに港湾運営会社になっていただくといふことで指定をさせていただきました。これによって利用者の方にとって使いやすい、あるいは荷主様、船社様にとって選ばれやすい、競争力の高いコンテナターミナルを目指してまいりたいと考えております。

次のページを見ていただきまして、それ以外の新潟港の機能強化の取り組みといふことで、3点ほどご紹介させていただいております。これも前回、昨年の幹事会でお話を申し上げましたが、日本海横断航路という取り組みをやってございます。これはロシアのザルビノ、中国と北朝鮮とロシアのほぼ国境近くにある港でございますが、ここを通じて吉林省をはじめとした中国東北部、あるいはロシアとを結ぶ航路を推進しようといふことで県として一生懸命取り組んでいる施策でございます。3年ほど前から実際に船を動かすなど取り組んでございますけれども、なかなか安定的な航路運航に至っていない状況ですが、来年度の県予算におきまして船舶自体を調達してしまおうという予算を今、計上してございまして、これが議会で認めていただければそういった運航ができるよう取り組みをさらに深めていくという予定でございます。

それから資料でいうと右側になりますけれども、オン・ドック・レールの整備に向けてということで書いてございます。貨物の専用線がコンテナターミナルのすぐ近くまでもう既に来てございますので、残り800メートルほど延長させてコンテナターミナルに直接乗り入れさせたいということで考えてございます。現在、荷主様、それから運行をお願いする関係者の皆様等と協議を進めておるところでございます。こういったことによって新潟港の拠点性を高めてまいりたいと思っております。

それから港そのものとは直接関係しないんですが、左下のほうに新三国トンネル建設ということで、少し書いております。昨年9月に新潟県と群馬県を結びます国道17号線、これの三国トンネル、ここにもう1本新しいトンネルを並行して掘りましょうという起工式が行われております。現在の三国トンネルは背高の海コンを載せたトラック等になかなか対応できておらず、写真に描いてございますけれども、トンネルの駆体にぶつかって削れていたり、こういった状況があるものですから、それを新しいトンネルを掘ることによって解消して、このことによって首都圏と新潟、北陸を結ぶ物流のボトルネックの1つになっている、この区間について解消ができるかなと思っております。これによって首都直下型地震等、有事が発生した場合のリダンダンシーの確保などが一層図られるということで、港の整備ではございませんが、新潟港の拠点機能の強化にもつながるんじゃないかなと考えてございます。

次のページを見ていただきますと、一方でLNGの受け入れということで、少しご紹介させていただいております。新潟港、直江津港ともに発電所、あとLNGの受け入れ基地が非常に立地してございますので、そういったものの受け入れ基地になってございますが、特に直江津港につきましては昨年12月国際石油開発帝石さんのLNG受け入れ基地が営業開始ということもございまして、さらに今後、中部電力さん、それから東北電力さんの火力発電所の増設が予定されるなど、受け入れ基地としてますます重要な役割を担うようになると考えてございます。

それから次のページを見ていただきますと、クルーズの話がございましてけれども、新潟港はこれまで長時間のクルーズについてはあまり対応してございませんけれども、ちょっと一生懸命頑張りたいなということで、一番下に書いてございますが、これまではその場その場で対応しておったんですが、予算措置をしまして、クルーズ振興に向けても取り組んでまいりたいということで、物流とは直接関係ありませんが紹介をさせていただきました。

次のページでございますが、そういったもろもろの取り組みを方向づけるのが港湾計画ということになるわけでございますけれども、現在の港湾計画は平成12年にできたものでございまして、目標年次が平成20年代前半ということで、もう既にある意味、賞味期限が切れてございますので、これについて最新の経済社会状況、これを踏まえた計画に変更していきたいということで、現在将来構想を、県で検討しているところでございます。大きく目指すべき方向は3つほど整理しておりますけれども、細かくはご説明しませんが、北東アジアゲートウエー機能の強化を図っていくということ。地域経済の発展の貢献をしていくということ。それから先ほどからいろいろお話が出てございますけれども、太平洋側港湾のバックアップ機能を強化していこうという方向性でもって、いろいろな施設の展開を続けてまいりたいと考えてございます。

以上、新潟港を中心としてお話をさせていただきましたが、新潟県内の港湾の機能拡充について、地道に取り組を進めておるところでございますので、関係者の皆様のますますのご支援をお願いして、よりよい港を目指してまいりたいと思っておりますので、今後ともどうぞよろしくお願いたします。ありがとうございました。

【浅輪座長】 どうもありがとうございました。

それでは続きまして富山県からよろしくお願いたします。

【小城委員（代理）】 富山県商工労働部の次長、小城でございます。よろしくお願いたします。

レジュメに書いてあります表紙にありますように、伏木富山港は新潟港と並びまして日本海側における総合的拠点港として指定をいただいております。その中では特に、海上コンテナ、フェリー、RORO、外港クルーズということでの強化をしておるところでございます。

まず伏木富山港の紹介でございます。コンテナ個数につきましてはリーマンショックを受けまして平成24年は若干の落ち込みがありましたけれども、平成25年には回復いたしまして7万6,000TEUということで、過去最高を記録させていただいております。特徴といたしまして、この棒グラフを見てわかりますように、輸入と輸出のこのコンテナの比率が比較的いいと。空コンテナの発生があまりないということでもバランスがいいということで評価を得ています。

それから伏木富山港、ちょうど能登半島に守られているというおかげで、日本海側では北原白秋じゃありませんけれども、荒波というイメージがあるんですが、湾の中に入って

しまうとともに静かということと、地震、津波、台風というのはほぼ来ないということで安心して使っていただける港だと思っております。航路につきましては、対岸諸国に延びております。リーマンショック前は定期航路として台湾、香港、タイのレムチャバンまでの航路があったんですが、現在リーマンショックを受けて休止しているところでございます。

特に今、新幹線の工事が進められておりまして、ちょうど1年後に北陸新幹線で東京と富山が直結することになります。富山の飛行場がございまして、富山空港から台湾、これは4月からデリー化します。台湾、上海、北京、大連、ソウルと飛行機が飛んでおります。そうしますと、北関東、長野にとって、最寄りの飛行場が富山空港となるわけなので、新幹線で高崎から1時間で着いてしまいます。そうなりますと、物流ということを考えたときに、やはり物の取引、工場の取引というものがやはり物流ということになってきますと、飛行機、それから鉄道、それから海路、海、この3つのトータル物流ということの可能性が出てくるんじゃないかと我々は期待しております。

おかげさまで航路は充実してまいりました。特にロシア便につきましては、コンテナが月2便で、定期RORO船が月5便出ておりますので、合わせて月7便ということで日本海側では、日本で一番ロシアとのパイプの太い港となっております。そのロシアについて、特にまとめた資料をつくりました。シベリア・ランド・ブリッジ構想というものを、この数年間追いかけております。日本からスエズ運河経由で地中海を抜けてヨーロッパ、例えばロッテルダムとかに持っていくときに大体45日間かかるわけです。これはシベリア鉄道を使って持っていきますと、日本から大体25日で行けるだろうと思っております。これを日本海側の玄関口としてロシア経由でしかも中央アジア、カザフスタンとかあの辺の経済が非常に伸びてきております。そういったようなところも取り込みながら、シベリア・ランド・ブリッジというものを日本経済の核にしていきたいということで、国土交通省さんのご協力もいただきながら過去ずっとやってきた実験結果が資料の7ページ以降の毎年の実験結果でございます。やってきた内容としては当時ロシアからは原木をはじめ輸出する貨物が多いということで伏木富山港が日本のファーストポートという形で輸入に便利だったんですが、ロシアからの日本への輸出が減ってきて、逆に日本からロシアを経由してヨーロッパのほうへの輸出が出てきたということで、首都圏と中京圏、関西圏のちょうど中間の位置に伏木富山港はあって、富山県自身が工業製品出荷額が4兆円ということで、日本海側の最大の工業県であるということも生かしまして、富山伏木港を臨時的に口

シア極東航路のラストポートということで実験させていただきました。これを数年間、手をかえ品をかえ輸送実験してやってきたおかげで、現在伏木富山港はロシアに向けて日本におけるラストポートとなっているところでございます。今後これをさらに発展することで日本経済に貢献していきたいと考えております。

ちょっとシベリアのほうばかり書いてあります。最後のシーアンドレールということで、今日、実は先ほど意見言えなかったのが、ちょっとこの際言わせていただきますと、災害など緊急時のことを考えたときに、もちろん港というのはとても大切だと思いますけれども、太平洋と日本海をつなぐ陸上交通がボトルネックになってもこれはよくないと。特に高速道路につきましては現在首都圏と新潟県の直江津を結ぶ、長野を經由して直江津を結ぶ上信越道、それから名古屋と富山を結ぶ、岐阜県を結んで富山部を結ぶ東海北陸自動車がよく、今、4車線工事が進められておまして、やっぱりそこでのボトルネックは今、とても渋滞していると。その4車線化の早期拡充をやっていただきたいということと、もう一つは鉄道コンテナであります。海上コンテナを日本のJR貨物に積もうとすると、やはり新潟県と群馬県を結ぶ三国峠のループのトンネル、それから福井県と滋賀県を結ぶトンネルでやはり貨物列車に海上コンテナのハイキューブが載せられないということも聞いております。やはり災害復旧時に、特に鉄道コンテナをしっかり復旧させていただけことが総合物流、陸海空の総合物流がやはり非常に大切になってくるんじゃないかなということ意見を意図として持っております。

それから新しい話題といたしましては、12月に初めてでございます。富山県内に大きなバスの工場、三菱ふそうバスの工場がありまして、初めてこれは6,500台を載せる、6万トンの大型の自動車専用船を日本海側で初めて伏木富山港につけました。今後、関東内陸、北陸各県の皆様のご協力を得ながら、合い積みということでこれを年数回程度の定期船化までもっていきたいと思っております。各県の皆様、ぜひ荷物のご協力をよろしくお願ひしたいと思ひます。

最後に、物流を考えた場合、やはり倉庫とか必要でございます。こういった物流施設に対する助成制度も準備してありますということで、ご紹介いたします。またクルーズも今、職員をマイアミへ派遣してクルーズの今後の誘致も頑張っておりますので。今ちょうど行っている最中でございます。よろしくお願ひいたします。

【浅輪座長】 どうもありがとうございました。

それでは引き続きまして、石川県、よろしくお願ひいたします。

【山本委員（代理）】 石川県商工労働部港湾活用推進室長の山本でございます。今日はどうぞよろしくお願いいたします。

私からは一応、石川県、重要港湾は金沢港と七尾港がございますけれども、今回は金沢港について簡単にご紹介をさせていただきたいと思います。1ページ目は説明を省かせていただきます。位置図でございます。

2ページ目なんですけれども、アクセスに恵まれた金沢港ということで、石川県には空港が小松空港と能登空港、2つございます。小松空港にはルクセンブルクの、カーゴルクス社による欧州便が就航いたしております、日本でも屈指の空輸の拠点となっていると私どもは考えております。

それから金沢港から富山県、福井県も一緒なんでしょうけれども、東海北陸、そういった道路に近いということで金沢港周辺、そういった充実した交通インフラが整っていると。先ほども話ございましたけれども、北陸新幹線も来年の春には来るということで、そういったことになればいろいろな人的な交流ができるということで、クルーズに関してもレール・アンド・クルーズ、またはフライ・アンド・クルーズといった商品も提案はできるのではないかなと考えております。

次の3ページ目なんですけれども、金沢港、昭和45年に開港して40数年と若い港なんですけれども、コマツ、建設機械のメーカーでありますコマツが平成19年に金沢港のすぐ近くで創業し、平成20年に大きい船が入る大浜岸壁が完成したということで、コマツが金沢港を使うようになったということで、いろいろな県内の機械関係の企業さんから注目をされるようになりまして、だんだんと金沢港の県内の企業の利用率が上がってまいりました。

以前は輸出で25%程度だったのが、平成23年の我々の調査でございますけれども、42%に伸びていると。輸入に関しては5割を超えたと。ただまだまだ半分以上が太平洋側の港を使っているということで、我々は一生懸命、今、転換していただくように頑張っているところでございます。

これはコマツのほかにもともと石川県は繊維産業が盛んなところでございまして、東レとか帝人、そういった関係の繊維関係のクラスターが形成されていると。それから最近では特に金沢港、いろいろと便数も増えまして、使い勝手がよくなったということで、NTN、ベアリングの世界的なメーカーですけれども能登のほうに毎年のように拠点をつくっていただくという感じになっております。それからモンベルさんが物流の拠点をつくって

いただくというふうに企業の進出も進んできているということでございます。

次の4ページをお開き願いたいと思います。コンテナ、RORO、重量貨物、それからクルーズ船など、船の種類によって埠頭の機能が分担されたコンパクトな港ということになっております。主な埠頭を紹介いたしますと、先ほどもちょっと言いましたけれども、①の大浜埠頭、背後にコマツの金沢工場が立地をいたしておりまして、金沢港最新の埠頭でございます。現在水深12メートルで供用いたしておりまして、3万トン級の船舶が入港可能となっております、金沢工場の産業機械、超大型の建設機械等の、重量貨物の荷役を行っているところでございます。

④の御供田埠頭、これがコンテナを扱っているところでございまして、韓国・中国方面を中心にコンテナ便では週9便就航いたしているところでございます。それから⑤の戸水の埠頭なんですけれども、ここには韓国からのRORO船が週2便寄港いたしておりまして、コマツの建機などそういった重量貨物も扱っておりますし、飛鳥Ⅱとか、去年はサン・プリンセスという7万トン級の大型のクルーズ船もこの埠頭で対応いたしております。⑥の無量寺埠頭、これは穀物運搬船及びクルーズ船ということになっておりますけれども、水深が7.5メートルということでありまして、クルーズに関しては3万トンクラスまでのものがこちらで対応させていただいているところでございます。

次が5ページ目なんですけれども、先ほどちょっと言っております大浜の国際物流ターミナルということで、平成20年11月に供用開始いたしまして、引き続きまして国土交通省さんの直轄事業といたしまして、水深13メートル化に向けて航路・泊地しゅんせつに取り組んでいただいております。さらに国の平成24年度の補正予算で、大水深岸壁の延伸が決定しておりまして、岸壁が現在の260メートルから1.5倍程度、400メートルということで、水深13メートルとあわせまして平成27年度中の完成見込みと聞いております。この水深13メートル化によりまして、4万トン級の大型貨物船の接岸ができますほか、岸壁の延伸によりまして2万トン級、そういった貨物船ですけれども2隻同時着岸ということで沖待ち、そういったこともなくなると。さらに大量輸送による物流コストの低減、荷主の国際競争力の強化につながるものと考えております。また、今年6月には11万トンを超えますダイヤモンドプリンセス号というクルーズ船が金沢港へ初寄港することになっておりますけれども、ここ大浜埠頭での対応ということになるということになっております。

次、6ページ目なんですけれども、御供田地区の機能強化ということなんですけれども、

平成24年4月に限られたターミナル面積の中でコンテナを効率よく、処理するためにトランスファークレーンを2機、昨年の4月に新たに導入いたしたところでございます。ようやく金沢港もコンテナターミナル、国際コンテナターミナルとしての体をなしてきたかなと考えております。これによりまして、コンテナ取り扱い能力も最大約5万7,000本まで約3割増となりますし、処理スピードも従来比で約3割アップということで、船会社それから荷主の皆様へのサービスの向上につながると考えております。

次、7ページなんですけれども、これはコンテナの貨物量を特化して書いたものなんですけれども、おかげをもちまして4年連続過去最高を記録しているということで、いよいよ金沢も5万TEUを超えて5万3,000近くになったということで、これからもしっかりと対応をしていかなくてはならないなと考えております。

次の8ページなんですけれども、これが国際定期航路ということで、韓国コンテナ航路、6便、韓国・中国コンテナ航路1便、中国コンテナ航路2便と、韓国のRORO航路週2便とあわせて週に11便の航路が来ていると。

次の9ページなんですけれども、これは具体的な定期航路の日数ということで、またこれをあわせて見ていただければありがたいと思っております。

次の10ページです。官民一体となった荷主のサポートということで、石川県では2010年10月なんですけれども、上海でポートセールス・チームというものを立ち上げました。我々県、それから石川県は上海に、事務所を持っておりますので事務所の者、それから金沢市、神原汽船、金沢港から直行便、3日間で行っておりますけれども、この神原汽船、日本通運、北國銀行、金沢港の唯一の荷役業者であります金沢港運、振興協会と連携をとって現地でサポート体制、実際に石川県から進出している企業、関連の企業のところへ、2チームほどで行っておるんですけれども、それぞれ、企業へ一緒になって回って荷物の掘り起こしを行っているということでございます。金沢港では何ととってもコンテナ取扱の、半分が中国ということなので、しっかりと中国に対応するというでチームを立ち上げたということでございます。

それから韓国なんですけれども、韓国はいろいろと人と人とのつながりを大切にするという、そういった風潮があるというか、また現地フォワーダーに物流ルート決定権があるということ。そういった特有の物流事情から現地に人脈を有しております現地在住の韓国人、それから日本人の方、各1名ずつ物流アドバイザーとしてそれぞれ韓国国内におきまして金沢港のPR、それから貨物の掘り起こし、それから韓国に物流事情、そういった

調査報告などをこのお二方に行っていただいております。

次、11ページですけれども、金沢港の特徴的な取り組みとして合い積み輸送と呼ばれますけれども、きっかけは大浜に岸壁をつくって平成20年に稼働したんですけれども、つくった港をしっかりと石川県の企業全体で使っていこうということで、鉄工機電協会というところが金沢港利用促進会議というものを立ち上げまして、地元のみんなで金沢港を利用しようということで地元企業の出荷予定の貨物情報、それを方面別、時期、種類別に集約いたしまして合い積み、一緒に載せることが可能な貨物を集めまして共同で船をチャーターするというものでございます。平成21年度から取り組みを開始いたしまして、これまで10回輸送を行いまして、現在では民間で、最初は国庫、国の補助金もいただきながらトライアル事業として取り組んでまいりましたけれども、現在は民間ベースの取り組みとして実施をいたしておるところでございます。この合い積み輸送によりまして荷主企業にとりましては、太平洋港湾までの陸上輸送が不要となります。それから物流コスト、そういったものがものすごく安くなると。CO₂の排出の削減に大きな効果があるということで引き続き検討いたしましても支援をしてまいりたいと考えております。

それから12ページ、金沢港のクルーズ船についてですけれども、去年は18隻と2桁を超えました。平成19年度に小型船がたくさん来て、26隻という時期もあったんですけれども、去年はここに出ておりますサン・プリンセスとかコスタ・ビクトリアという7万トンクラス、4,000人を超えるお客さんを乗せて寄港していただくということで、海から計1万2,000人を超える方々が金沢港へ来ていただいたと、大きな経済効果があったのではないかなと考えております。

13ページなんですけれども、県民挙げてクルーズ船を歓送迎するために、金沢クルーズ・ウェルカム・クラブというものを設立いたしまして、多くの県民の皆様方に歓送迎にご参加いただき、石川らしいおもてなしの心あふれるそういった受け入れ体制、歓送迎を行っておるところでございます。今年も先ほど申しましたけれども、過去最大となる11万トンを超える大型クルーズ船、ダイヤモンドプリンセス号をはじめとして多くの船が入港することになっておりますので、これからもしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【浅輪座長】 ありがとうございました。

引き続きまして福井県からよろしく願いいたします。

【渡辺委員（代理）】 福井県の産業労働部企業誘致課の敦賀港・福井港利活用チームというところにおります渡辺と申します。よろしくお願ひいたします。

それでは福井県から、福井県における国際物流の現状、特に港湾に関する報告を行います。

2 ページ目なんですけれども、この地図では敦賀港と福井港の位置、並びに近県主要都市との距離と時間を示しております。距離を見てもわかるとおり、敦賀、福井は名古屋、大阪からとても近い距離にありまして、このため県内搬出の外貨コンテナの9割近くはメーンポートを利用しております。

次、3 ページなんですけれども、敦賀港の貨物取扱量なんですけれども、外貨につきましては9割近くがバルク貨物となっております。

次、4 ページをお願いします。左のグラフになりますけれども、国別の仕向地・仕出地になります。ここ数年は右肩上がりに貨物量を伸ばしております。その取引国は大半が韓国貨物で占められております。トランシップ貨物のごくわずかであります。次の右のグラフになりますけれども、県内外別の発出貨物の内訳であります。主な増加の原因が県外貨物であることがわかります。これらは主に敦賀に最も近い滋賀県北部の企業の韓国向けの貨物であります。

5 ページをお願いします。これら韓国向けの貨物が主体でありますので、韓国・釜山港との航路は現在週5便まで拡充しております。またRORO船という足の速い船が輸出入とも最短1日という海上日数を実現しております。また平成24年11月には念願の中国航路も復活しまして上海まで5日という海上日数でつながっております。これらの航路が安定して就航していけるよう、またさらに拡充していけるように就航に努めてまいっております。

6 ページをお願いします。RORO船の特徴についてなんですけれども、敦賀港では中でも特に優位性のあるRORO船の利用を呼びかけています。①から⑤に掲げているような幾つものメリットを掲げ、韓国貨物の集荷に努めてまいっております。

7 ページなんですけれども、こちらは福井港になります。地図、右端の九頭竜川河口に発展した三国港を母体としております。昭和47年に造成を開始したテクノポート福井には現在65社が操業しております。

8 ページなんですけれども、福井港はバルクの貨物の港であります。輸出は金属くずが最も多くなっております。輸入は石炭やアルミが多くなっております。輸出入全体のうち

ロシアとの輸出入で2分の1、韓国との輸出入で4分の1となっております。

最後になりますけれども、敦賀・福井港とも近県の荷主に対してはBCPにおいて代替港の利用を呼びかけております。

以上の報告をまとめますと、敦賀・福井港とも最も近い韓国やロシアなど対岸諸国との貨物を中心に貿易を行っておりまして、今後ともこの貨物を堅持拡大していく取り組みを行っております。また敦賀港においては就航しているRORO船の特徴を最大限生かした集荷を、福井港においては背後のテクノポート企業の利便性向上に努めてまいります。

また余談になりますけれども、よく幸福度が高い県として福井県が取り上げられています。この1月には日本総合研究所が幸福度ランキングを発表しまして、福井県が総合1位となりました。物流においても福をもたらし港になれるよう「福井の港を使えば、福がくる」という、キャッチフレーズを目標にいたしまして今後も努力してまいります。以上で福井県における物流の現状の取り組みについての説明を終わります。ありがとうございました。

【浅輪座長】 ありがとうございました。

港湾管理者さん、4県の港湾管理者さんからご報告、近況についてご報告をいただいたところでございますが、もう一つ、資料9ということで訪日旅行者誘致拡大の取り組みと、ちょっとまた毛色の違った報告になりますが、事務局の北陸信越運輸局から報告をさせていただきます。よろしく願いいたします。

【事務局（原）】 こんにちは。北陸信越運輸局の企画観光部国際観光課の原と申します。北陸信越運輸局で国際の名がつくのは当課だけですが、物流とは離れまして、訪日外国人観光客のお話をさせていただきたいと思えます。

昨年6月11日に総理主幸で観光立国推進閣僚会議が開催されまして、観光立国実現に向けたアクションプログラムというものが決定されております。昨年、平成25年は史上初めて訪日外国人旅行者1,000万人が達成できました。26年はその先の2,000万人の高みを目指す取り組み、これがスタートする年となっております。

アクションプログラムにおきましては、4つの重点分野について取り組みます。まず1点目、日本ブランドのつくり上げと発信、2点目、ビザの緩和による訪日旅行の促進、3点目、外国人旅行者の受け入れの改善、4点目、国際会議、MICEの誘致を進めるというもので、2,000万人を目指して、仕組みをもう一度考え直そうとしています。現在、東京や大阪ではホテルの稼働率が非常に高いそうです。日本に来てホテルが予約困難とい

う問題が発生しているということで、外国から来たお客様に地方へ行っていただけるような仕組みを、我々はつくらなければいけません。この夏にはアクションプログラムも改定の予定で、さまざまな分野の検討会が進められております。

先ほどお話しした4つの項目の1番目、日本ブランドのつくり上げと発信です。これまで、観光庁は「ビジット・ジャパン」、経済産業省は「クール・ジャパン」と別々の取り組みという面もありました。これを政府全体で共同して進めていこうと、観光庁、経済産業省、日本政府観光局（JNTO）、日本貿易振興機構（JETRO）で共同行動計画も策定され、進めておるところでございます。

2番目に申しあげましたビザの緩和でございます。昨年7月からタイ、マレーシア、ベトナム及びフィリピンのビザの要件緩和を行いました。その後も東南アジアに関しましては順次緩和が進められております。また、今年度は外国人の方が長期滞在できるような制度ができないかということで、現在検討も進められております。

続きまして3番目、外国人旅行者の受け入れの改善です。クルーズ船のお話が先ほど来出ておりますけれども、港におりるときの入国審査に大分時間がかかるところを、もう少し短時間でできないかということも検討課題として上がっております。

また多言語化の問題ですけれども、道路案内標識の英語表記の改善が実施をされております。この道路標識の見直しと連携しながら、美術館や博物館などいろいろな施設においても外国人の目線に立った共通のガイドラインを策定するということになっており、この3月5日に「観光立国実現に向けた多言語化対応の改善・強化のためのガイドライン」ということで発表させていただいております。詳しくは観光庁のホームページ、3月5日分の報道資料のところがございますのでごらんいただきたいと思います。例えば清水寺では、「Kiyomizu Temple」というような表示もあつたり、「Kiyomizu-dera」という表示もあつたり、「Kiyomizu-dera Temple」というようにいろいろな表記があります。このガイドラインにおきましては「Kiyomizu-dera Temple」に統一をしていくのが望ましいとしており、このような内容で400以上の用語を訳しております。

続きまして、免税制度のあり方の検討についてです。今年の10月から、免税対象品目の拡大と手続の簡素化が決定しております。海外に向けて、ショッピングといえば日本、我が町にも免税店をとということで、東京や大阪など大都市に集中しているという状態を、地域に免税店をもっと拡大して、地域ならではの特産品を免税でお買い物ができるようにしていこうということでやっております。また、品目の拡大と手続の簡素化ということで、

現在は家電、装飾品、衣類、靴及びかばんなどが対象で、1人1日1店舗1万円以上の購入が対象になりますが、予定では、食料品、薬品、たばこ、飲料類及び化粧品類について、1人1日1店舗当たり5千円を超えて50万円以下を対象にしていくということです。免税店のシンボルマークもつくりまして、ここが免税店とわかるような表示をしていきます。免税店の許可申請の弾力化や、免税の手続が簡素化できないかという調整を進めており、私ども運輸局におきましても相談窓口の設置をさせていただいております。

国際会議（MICE）の誘致でございます。MICEは「Meeting、Incentive、Convention、Exhibition」、この頭文字をつなげたものでございます。大勢の方たちが会議で日本にいらっしゃるといことで経済効果も高く、新たなビジネスの機会にもつながっていくということで誘致を進めております。さらに、歴史的建造物であるとか文化施設で会議を開催することにより、よりインパクトのある会議になり、日本の印象もより上がるという取り組みもさせていただいております。

訪日外国人1,000万人を超えた経過をグラフにしたものでございます。先ほど来、右肩上がりというお話が続いておりますが、こちらの数字も右肩上がりで目標を達成したということでございます。右側のグラフは伸び率になっておりますけれども、ビザ緩和をした東南アジアを中心に、軒並み高い増加率を示しております。国別の25年度の推計値、国別の内訳では、台湾、香港、東南アジア、インド、オーストラリア及びフランスが、年間での過去最高を記録しています。

私ども国際観光課では、ビジット・ジャパン地方連携事業という仕事をさせていただいております。各地域と国が連携をして訪日外国人旅行者を増やすため、補助金ということではなく、国と地方の連携事業です。25年度には、北信越地域ならではのスキー誘客であるとか、立山黒部アルペンルートの活用の事業をさせていただいております。

昇龍道プロジェクトでございます。中部北陸9県を「昇龍道」、能登半島を龍の頭に見立てて、中部運輸局と北陸信越運輸局でプロジェクトを進めさせていただいております。地域一体感を持って、外国に対してセールスをしていくということでございます。会長には中経連の三田会長様、副会長には北経連の永原会長様についていただいております。部会は中国、台湾、東南アジア、他にも分科会を開催しております。

「かがやき・はくたか観光会議」でございます。北陸信越運輸局におきましては、26年度末の北陸新幹線金沢延伸開業を見据えて、沿線地域を連携してこの新幹線効果を最大に各地域に共有できるようにということで、かがやき・はくたか観光会議というものを立

ち上げまして、自治体様をはじめJR各社様、旅行関係者、宿泊関係者の皆様と連携をして情報を共有しながら、取り組みを進めていくということが確認されております。26年度のビジット・ジャパン地方連携事業を活用しながら、海外に向けて共同での旅行博出展であるとか、旅行会社、マスコミ等の招請事業を取り組んでまいります。

【事務局（高橋）】 北陸信越運輸局の交通環境部の高橋でございます。この会議、物流の会議ということでもございますので、少し物流と観光のコラボというような観点から簡単に情報提供させていただきたいと思っております。

先ほど原課長からアクションプログラム、観光立国実現に向けたプログラムの話がございましたが、この中で、いわゆる宅配便の運送サービスを利用した手ぶら観光の促進ということが盛り込まれております。これは外国人の方が来られますと大きなスーツケースですとかリュックサックを持ちながら、国内を移動しているという現状でございまして、いわゆる手ぶらで観光できるような環境の整備をしていこうという中身になっております。欧米諸国はじめアジアの国々の中では日本の宅配便のようなきめ細やかな輸送サービスと申しますか、例えば日にちを指定したり時間を指定したりということが外国ではあり得ない話だと聞いております。いかに日本の物流の信頼性とか質の高い利便性といったものを今後、外国人の方々に訴えていくということが重要になっております。2月から3月にかけていわゆるこの手ぶら観光の促進ということで、成田あるいは羽田で外国人の方を対象にアンケート調査をしております。また手ぶら観光を体験できるモニターツアーも実施いたしまして、そういった課題、改善方策等を検討しています。最終的には皆さんご存じのように2020年の東京オリンピック、パラリンピックがございまして、そこまでの環境整備と定着を目指していくと聞いております。

以上、簡単ですがご紹介をさせていただきました。

【浅輪座長】 ありがとうございます。

以上で報告を終わりたいと思いますが、予定の時刻をちょっとオーバーしてございます。ございますが、あともうちょいおつき合いいただきまして、今の港湾管理者さん、あるいは北陸信越運輸局からの報告についてご質問とかあるいはご意見ございましたら、頂戴いたしたいと思っております。よろしく願いいたします。

よろしゅうございますか。ありがとうございます。すみません、若干、この情報交換、あるいは報告を聞いていただく性格の強い会議となってしまいまして、意見交換の時間がほとんどとれずに大変申しわけございませんでした。本日出ました報告の中で特に冒頭の

ほう、前半ですね。バックアップ専門部会、来年度も続けさせていただくということ。それからBCPについては引き続きBCPをそれぞれ設置・検討していくとともに新たに広域的なBCPをつくるための検討会をこの物流戦略チームの下に、幹事会の下につくらせていただいて、北陸地方を2つ、能登半島を境にですね。2つのエリアで広域的なBCPの検討をさせていただくということ。

それからもう1点あったんですが、日本海側の先ほど国際戦略コンテナ港湾という話があったんですが、日本海側の海上輸送のあり方について資料では現代版北前船みたいになっておりましたけれども、ああいった検討を進めさせていただきたいと思っております。

以上の点についてこの会議でご了解いただいたという整理にさせていただければと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

すみません、予定の時間を超過いたしました。先ほどの北陸信越運輸局からのプレゼンも含めてやっぱりBCPとかあるいはバックアップとかやっていると、フェース・ツー・フェースの関係というのは非常に大事なんじゃないかなと思います。今日はいろいろな各界のそれぞれ関係者の方々がお集まりいただいておりますので、ぜひこういう場を利用して、フェース・ツー・フェースの関係をつくっていただきまして、ぜひ皆様方に福が来ることをお祈りしまして、会議のほう、進行役のほうを事務局に戻したいと思います。どうもありがとうございました。

【事務局（白熊）】 ありがとうございます。

最後に北陸信越運輸局交通環境部長、高橋より閉会の挨拶を申し上げます。

【事務局（高橋）】 ちょっと予定の時間を超過しておりますので、閉会に当たりまして一言だけご挨拶をさせていただきたいと思っております。

今日は年度末の大変お忙しい中、関係各方面の皆様方、大変多数おいでをいただきました。まことにありがとうございました。冒頭、整備局の松原次長さんからもお話ございましたが、昨年の6月に物流大綱の新しいものが出ておまして、その中でもいわゆる物流分野での災害対策というようなことでいわゆる太平洋側港湾の被災のときにいかに日本海側の港湾の活用がというようなことも記述をされておりますし、また、交通政策基本法の中においても早期の代替輸送ルートの確保の重要性といったものがそれぞれ明記をされております。そしてこの北陸地域の戦略チームのいわゆる取り組みというものが、これらに書かれているものを先駆けて取り組んできていると思っておりますので、改めてそういったことが重要だということはこの機会に認識をしたと思っております。そしてまた来年の

春には北陸新幹線が金沢まで延伸をされるということになりますと、北陸地域の人あるいは物の流れといったものがまた変わってくると思いますけれども、あわせましていわゆる大きな、大規模な地震発生時の我が国における生産活動あるいは経済活動への影響といったものを考えたときに、やはり太平洋側の代替機能として北陸地域の位置づけというのが大変重要な役割を担ってくるのではないかと考えております。

これまで皆様方からいただきました大変貴重なご意見、ご要望を踏まえましてまた来年度も皆様方と引き続き連携を図りながら具体的な施策の実現に向けて取り組んでまいりたいと思いますので、今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。

甚だ簡単ではございますが、閉会に当たりましての挨拶とさせていただきます。本日はまことにありがとうございました。

【事務局（白熊）】 以上をもちまして、本チーム幹事会を閉会させていただきたいと思っております。何事もなければまた1年後にこの場は開かせていただきたいと思います。それまでにそれぞれの取り組みをいろいろ連携させていただきながら進ませていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

— 了 —