

北陸地域国際物流戦略チーム幹事会 北陸港湾ビジョン策定に向けたアンケート結果まとめ

業界	現状・課題	ビジョンに対する意見
経済団体		<ul style="list-style-type: none"> 「シベリア・ランド・ブリッジ」は、北陸港湾の優位性を発揮できる分野であると考えます。 「ダイレクト航路の形成」については、当会会員企業からも要望があります。 「太平洋側港湾の広域バックアップ体制の構築」は、当会からの政府要望においても前面に出しているキーワードであります。 老朽化対策等「港湾施設の整備促進」は、当会から政府に対して、毎年要望を出しております。
	<p>伏木富山港は、伏木港、富山新港、富山港の3港（3地区）により形成され、国際拠点港湾に指定された国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾であるが、道路法に基づく「重要物流道路」の第1次指定においては、上記3項を結ぶ連絡道路的存在の一般国道415号が部分的な指定となっている。</p> <p>「重要物流道路」に指定されれば、国際海上コンテナ車特殊車両許可不要区間となることから、上記3項のネットワーク化等の観点から、「重要物流道路」の第2次指定において、伏木港から富山港に至る一般国道415号の全線区間等の指定を要望している。</p>	北陸港湾ビジョンとして、物流の効率化等を考えると、北陸4県の港湾のネットワーク化、特殊車両許可不要区間の連結等が重要と考えられるので、北陸4県の重要物流道路網の総合的な指定についても検討すべきものと考えられる。
	<p>トラック運送業界では、地域経済の活性化や社会生活の安定のため、ライフラインとして物資の安定的な供給に取組んできたが、少子高齢化に伴い輸送を担うドライバーの不足が顕著であり、人材の確保が喫緊の課題である。</p> <p>また、運送事業者の経営の健全化等を図るために、行政機関や荷主等関係団体の協力を得て適正運賃の収受や労働環境の改善のための協議を行い、その一環として、令和2年4月末には、「標準的な運賃」が告示されたことから、今後の運賃交渉に際して期待しているところである。</p>	新型コロナウィルスが終息した後に、JR西・東日本とタイアップして首都圏からの誘客に取り組み、金沢港発着のショートクルーズとともに金沢を中心とした周辺観光をPRし、賑わいの創出を通じて、地域経済の活性化に努めて行くことが望まれる。
	鉄道コンテナ輸送においても労働力不足問題は喫緊の課題であり、モーダルシフト需要の増加や鉄道輸送障害時の代替輸送手段として、内航フェリー・RORO船の役割は重要と考えます。	
物流関連団体・会社	<p>新潟管内（新潟県・山形県・酒田地区）の鉄道貨物の需要は、（発）貨物の需要が強く、（着）貨物の需要が弱い為に外部から（空）コンテナの回送をしている状況である。（発）貨物を安定的に利用いただくには、安定したコンテナの供給が必須である為、（着）貨物が不足している分を（空）コンテナを回送し、安定した（発）貨物の利用出来る体制を整えている。勿論、（空）コンテナ回送をするためには、回送費用が掛かり（空）コンテナ回送費用を抑える事がJR貨物の経営課題となっている。（空）コンテナ回送から（積）コンテナ化へ営業展開しているもののコスト面、リードタイム等の面から中々進んでいないのが現状である。</p>	
	<p>短期的には、新型コロナウィルスによる景気悪化と荷量減少による経営悪化が大きな課題となっています。</p> <p>中長期的には、新型コロナウィルスが収束した暁には、やはりトラックドライバー不足が大きな課題となります。</p>	
	倉庫の作業者及びドライバーの高齢化、人手不足は深刻な問題となっています。今後少子高齢化、人口減少、労働力不足対策として、協同調達・協同輸送、船舶・鉄道輸送へのモーダルシフトを推進していきたい。	<p>太平洋側港湾のバックアップ体制の構築について、北信越の港湾は、関東圏に自動車及び鉄道輸送網が確立しているので、太平洋側で大規模災害（南海トラフ地震）が発生した際には、代替輸送の重要なルートになります。</p> <p>北陸信越と関東の港との理解を深め、物流関係者による代替輸送の更なる構築が必要です。</p> <p>観光、クルーズ船の寄港に関する状況では、毎年増加傾向があり、金沢港ではクルーズ船ターミナルの新設、改築整備をしており、今後の増加に対応しています。</p>
	倉庫現場の作業者やドライバーの高齢化、人手不足は深刻な問題となっています。今後の少子高齢化、人口減少、労働力不足対策として、協同調達・行動輸送、船舶・鉄道輸送へのモーダルシフトの効果に期待しています。	<p>当地の敦賀港は他の北陸地域港湾の中でも、中京圏、関西圏に近く位置しているので、太平洋側で大規模災害（南海トラフ地震）が発生した際には、代替輸送の重要なルートとなります。</p> <p>福井県と各地の理解を深め、物流関係者による代替輸送訓練のさらなる充実が必要です。</p>
		<p>北陸管内の主要な港湾・空港の位置図（4P及び6P）に富山空港を記載して欲しい</p> <p>（富山空港には、貨物専用便は就航していないが、旅客便を利用した青果物等の輸出入促進のため、令和元年6月、国際貨物検査施設を開設した）</p>
港湾関連団体・会社	<p>近年、トラックのモーダルシフトの受け皿として、また、トラック運転手の労働条件の改善に向けた取り組みが強化される等フェリー利用が増えており、駐車場不足が顕在化している。このため、当支店においても、新潟県に要望して、港湾施設用地内に新たに駐車場等の確保を進めている。</p>	
	・港湾作業員、トラック乗務員等の人材不足による影響が危惧されており、港湾地区の作業体制においては港湾業者間での連携等、検討していく必要性が出ている。	・物流面で、日本海側に面した北陸港湾のメリットを生かした各港との連携、可能性について検討いただきたいと思います。昨今のドライバー不足等から需要が見込まれるフェリー、RORO船、内航船によるモーダルシフトへの取組に関して意見交換させて頂きたい。
	港湾に関して、岸壁などの老朽化対策が必要と考える。	敦賀港では、次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に向けて、今後協力していく。
		産業面で、LNG、風力発電、木質バイオマス発電とエネルギー面での現状を期しているが、これが将来の企業活動や地域の発展にどのように役立っていくのが見えない。企業がこの北陸地区で投資をしたくなるような施策に取り組むことが必要ではないか。

北陸地域国際物流戦略チーム幹事会 北陸港湾ビジョン策定に向けたアンケート結果まとめ

業界	現状・課題	ビジョンに対する意見
大学・研究機関等		<p>国際的に広く共有される「日本海物流ビジョン」の策定を目指すべきではないか。</p> <p>趣旨・補足等：北陸地域の各港湾は、国際シームレス物流の中の構成要素にすぎず、北陸単独での取り組みの成果には、一定の限界があると考えられるため。ただし、計画論的にはいわば「上位計画」の策定を目指すような内容を、北陸港湾ビジョンの中に直接的に書き込むことは適切ではないかもしれない。問題提起を兼ねた具体的な施策として、例えば「日本海物流フォーラム（仮称：日韓の港湾管理者、日本海で定期航路を運航する船会社、フォワーダー、主要荷主等で構成）」を（他の地方整備局と共同で）設置することとし、その中で議論していくことも一案と考える。</p>
	<p>北陸港湾を利用したSLB経由欧州ルートについて、ビジネスベースに乗るサービスの実現が引き続き課題。</p> <p>物量が少ないが、代替輸送ルートへの関心は高まっている。まずは代替輸送でも利用を増やすことが重要。パイロット事業による種が根付くよう、パイロット事業の成果のPRや課題解決の支援など、引き続き、ご支援をお願いしたい。</p>	<p>ポストコロナの経済・社会は大きく変わると想定されています。ポストコロナの視点からの物流や観光面での自動化・省人化、緊急時対応なども、今後、検討すべき課題・論点になろうかと考えます。</p>
地方自治体	<p>(1) 外貿コンテナ輸送（新潟港、直江港） ①県内港の利便性向上と利用促進 • 荷主ニーズの高い中国華南地域への航路誘致 • 地理的優位性を有する中国東北部・ロシア極東地域への航路誘致 ② コンテナターミナルの機能強化 • ヤード拡張、効率的な荷役方式など (2) 内航フェリー・ROROの機能強化（新潟港） • トラックドライバー不足への対応 (3) バルク貨物輸送の機能強化（新潟港、姫川港） (4) 再エネ海域利用法における洋上風力発電促進の取組（新潟港ほか） (5) 多重防護による津波対策（新潟港） • 港湾事業（防波堤改良など）と海岸事業（護岸かさ上げなど）を組み合わせた効率的な防災事業 (6) 太平洋側港湾のバックアップ体制の構築（新潟港、直江港） [コンテナ] 首都直下型地震等の大規模災害時における県内港の代替輸送機能の強化 [LNG] 災害時の太平洋側エネルギー施設の代替基地としての役割 (7) 老朽化した港湾施設の更新・再編（新潟港ほか） (8) 航路・泊地の持続的な機能確保に向けた土砂処分場の確保（新潟港）</p> <p>伏木富山港では、ロシア、韓国、中国への定期航路を有している。特にロシア航路を持つ点は本港の特色であり、ロシア物流拠点化の取組みを進めている。</p> <p>現状の課題としては、 • 既存航路（中国、韓国、ロシア）の便数が少ない • 東南アジアや欧米への直航便がなくリードタイムが長い • 釜山トランシップへの懸念（定時性の問題、積替え時の貨物へのダメージ）を有する荷主が多い 等の理由から、県内企業の貨物の約半数が他港（主に太平洋側）に流れしており、集荷促進には、地元港利用率を高めていく必要がある。</p> <p>（貨物について） • 近年、東南アジア地域へ県内製造業が生産拠点を移す事例が相次ぎ、日本との間で製品及び部品や原材料などの輸送ニーズが高まっている • 近年のドライバー不足や陸上輸送コストの高騰から荷主が近隣港の利用へシフトする動きがみられる • 一方、EU圏など環境対策重視の国々との取引には、製造業では環境マネジメント（EMS重視）が求められ、長距離トラック輸送が避けられる傾向 • これらの動きから、今後益々地元港の活用が求められると考えられる • 一方、各港はハード面が脆弱であるため、太平洋側港湾の広域バックアップ体制としては、圧倒的に不利 （クルーズについて） • 船社からは大型化する新造のクルーズ船に対応し、一層の受入環境の充実が求められている • 新型コロナウイルス感染症との共存も見据えたクルーズ船受け入れのあり方の検討が求められている → 乗客・乗組員の健康・安全を守るための衛生管理の強化ほか</p> <p>• 外貿コンテナ貨物増加に向け、敦賀港のトライアル利用について新たな助成制度を設け、大規模港からの転換を荷主に促している。 • 貨物量増加によるふ頭用地の不足やRORO貨物、バルク貨物の分散による荷役の非効率を解消するため、鞠山南地区国際物流ターミナルの拡張事業を進めている。 • RORO船の博多航路が新たに開設され、九州↔本州↔北海道を結ぶ物流拠点として機能することが期待されることから、高効率な港の実現に向け次世代高規格ユニットロードターミナルの具体化に向けて検討を進めている。 • 令和4年度末の北陸新幹線敦賀開業を踏まえ、クルーズ船の誘致やみなとオアシスにもなっている金ヶ崎地区の整備を進め、港を中心とした観光誘客を目指している。</p>	<p>■取り上げるべき論点等 (1) 外貿コンテナ輸送の強化（海上・陸上輸送） • 地理的特性、対岸諸国等の経済発展を踏まえた海上輸送網の構築 • 北陸港湾の連携 • 内陸部とのアクセス強化（トラックドライバー不足への対応等） • コンテナターミナルの機能の強化 (2) 太平洋側港湾のバックアップ体制の構築（新潟港、直江港） • 首都直下地震等の大規模災害時における代替輸送機能の強化 • 北陸港湾の連携 (3) 離島交通の安定的確保 • 離島における人流・物流の安定確保のための防波堤及び岸壁等の整備 (4) クルーズ振興 • クルーズ需要の取込、受入環境の整備、水際対策の強化など</p> <p>・便数の少なさ、リードタイムの長さ、トランシップへの懸念（上記の課題）は北陸の港湾に共通の課題と考える。ニーズの高い国・地域への直航便開設にむけ、北陸の各港湾でどのような取組み・連携が可能か。（資料P.12に「現代版北前船構想」とあるが、具体的には） • 荷主企業の地元港利用割合を高めるために有効な取組みは何か。 • 伏木富山港で進めている、SLB利用促進によるロシア・欧州向け物流活性化の取組みは、北陸の港湾にとっても特徴ある取組みと考える。国の取組みに加え、県の取組みについても情報提供は可能です。</p> <p>（貨物について） • 企業ニーズの高い東南アジア直航航路を各港が連携して支援するスキームが必要 • トランクなどの陸上輸送からのモーダルシフトを促進するため、金沢港における小口混載輸送の強化や、内航フェリー・RORO船の定期便就航など利便性向上に取り組むことが重要 • 幅広い荷主に対する小口混載ニーズの把握が必要 • 太平洋側港湾の広域バックアップ体制の構築のため、北陸の港湾の機能強化に取り組むことが重要 （クルーズについて） • クルーズの発着地としての日本海側港湾の位置付け → （カボタージュ規制がある中、）対岸諸国と近接する地理的な優位性を有する日本海を、新たなクルーズデスティネーションと位置付け、船社のコース作りを支援する取り組みが必要 （港湾について）港湾課作成 • 「現代版北前船構想（コンテナ航路）」の議論にあたっては、現状日本海側港湾の貨物を扱っている釜山港との関係性の整理も必要ではないか。</p> <p>・「観光」においてフェリーによる旅客輸送、交流人口の増加の視点を取り上げたらどうか。 • BCPの観点からの、北陸の港の活用事例を、もっと取り上げたらどうか。</p>