

第1回 北陸港湾ビジョン検討委員会での各委員のご意見と対応

参考資料1

ご意見		ご意見への対応		
全般	他地域と差別化するのではなく連携し、結果的に北陸地域の経済的な地位を高めていくという新たなステージに入ってきている。 敦賀から伏木富山あたりまではシステムで動いている一方、新潟は北陸というよりも関東との結びつきが強い。ビジョンを考えるにあたり、北陸での新潟の立ち位置をどうするのかは大きな問題。	物流、産業、防災、観光の柱において、他地域との連携策について言及するとともに、ビジョンの締めくくり、ビジョン実現のためには、多様な主体との連携・協力による取組の推進が重要と記載することといたします。 北陸地域の各県における都市が何処の地域とつながりが強いのか、物流網の構築等の検討の際に参考となるよう、北陸の特徴として図表等を整理いたしました。		
物流	北前船構想は大切なコンセプト。東南アジア航路や北東アジア航路を考えていく上では、東北・山陰・北部九州の港湾との連携も重要。 北陸各港湾を繋ぐのには、内航航路だけでなく、鉄道や道路など陸上輸送も考えられる。既存の外航コンテナ航路を活用することも考えられないか。 日本海全体の海上輸送を議論する場を北陸から発信したい。関係国の官民が日本海を利用した海上輸送の将来像を議論する場が必要。 日本海側での航路活用のためには、日本の港湾関係者だけではなく、企業又は中国やロシア、東南アジアなどの関係者を含めた国際的なプラットフォームを作って、Win-Winな関係を築くことが重要。 ビジネス関係者がタイやインドネシア、ベトナムから新潟へ貨物を運ぼうとしても、結局横浜経由で運ぶしかないという切実な声がある。東南アジアから日本海側への航路を考えることは必要。 北陸地域の港湾それぞれが強みを持って連携していければよい。また、群馬、福島、長野などの隣接県からのニーズも踏まえた振興策を検討すべき。 北陸の港湾へ寄って北米へ向かう航路があればよいと感じている。	国際物流のコンセプトに「現代版北前船構想」のキーワードを入れるとともに、航路多様化の検討において、日本海側港湾との連携による集貨の検討(集貨航路の構築、鉄道・道路との連携、東北・山陰・北部九州の港湾との連携等)について言及することといたします。 ビジョンの締めくくり、ビジョン実現のためには、官民が連携した日本海側の国際・国内海上輸送に関する議論の場・プラットフォームの構築等、多様な主体との連携・協力による取組の推進が重要と記載することといたします。 航路多様化に向けた取組として、東南アジアへのダイレクト航路の可能性について検討することといたします。 航路多様化の検討において、より広範囲な背後圏からの集貨の検討について言及することといたします。 金沢港には、定期ではありませんが北米行き的大型のRORO船が寄港しており、北米向け国際RORO船の定期化の可能性について言及することといたします。		
	SLB	シベリア・ランド・ブリッジの活用は北陸の港湾優位性を十分活かしている取組である。	航路の多様化に資する取組として、シベリア・ランド・ブリッジの活用について言及することといたします。	
	ICT	世界の港湾ではブロックチェーンを用いた情報交換サービスなどICTの活用が見られる。既存システム(コリンズ等)をグローバルに進んでいる動きにどうつなげていくか。 コロナ禍において、ICTを活用し、リモートや自動運転を活用した港湾運営・スマート港湾の構築をスピーディにやっていくのは一つの考え。	第4次産業革命やSociety5.0等を踏まえ、より効率的な国際港湾物流の実現を目指すため、Colinsの活用推進・港湾関連データ連携基盤の構築について言及することといたします。 また、国内物流では最新物流施設への転換による「次世代高規格ユニットロードターミナル」の具体化について言及することといたします。	
	産業	エネルギー	ロシアや中国に過度な期待をしすぎると反動が大きくなってしまふ。1本足になるのではなく、東南アジアやカナダなどの木材や天然資源も重要視することも重要。 LNGが当面は大きな役割を果たすと思われるが、首都圏のLNG基地のバックアップ体制を考える中で、天然ガスの枯渇ガス田での地下貯蔵などを合わせて考えることもあり得る。 北陸には石油の製油所が一つもないため、いざというときに受入基地となるためにどういう環境を作っておけばいいのかということも視点に入れられる。 将来的に水素社会が来るという話がある中で、そういったものが到来するときに港はどのような役割を果たすのかという議論があってもいいのではないか。 水素社会もそうだが、石炭など従来型のエネルギーが少しずつ失われていく可能性がある。新しいエネルギーの情勢を見据えて先行投資が必要。	地政学的・災害リスクに備えた資源エネルギーの調達先・輸送ネットワーク多様化の検討について言及することといたします。 「LNG市場戦略」(平成28年5月経済産業省策定)では、天然ガスの地下貯蔵設備等の容量拡大について言及されており、そういった取組状況を踏まえつつ、北陸におけるエネルギー受入環境の整備について言及することといたします。 災害時(地震時・豪雪時等)および太平洋側のバックアップの観点から、コンビナート間の広域連携のための港湾周辺の油槽所の必要性等について言及することといたします。 「水素・燃料電池戦略ロードマップ」(平成31年3月経済産業省策定)や川崎港及び神戸港の先進事例等を踏まえ、北陸の港湾における水素エネルギーの活用検討について言及することといたします。 「第5次エネルギー基本計画」(平成30年7月閣議決定)に非効率石炭のフェードアウトについて記載があることも踏まえ、今後のエネルギー需要動向を注視しつつ、LNGやバイオマス等多様なエネルギー受入環境の整備について言及することといたします。
		強靱化	日本海側が安全という考えから脱却が必要。地震や津波はどこで起こるか分からない。 海面上昇など、港湾計画を立てる人たちが50年後100年後を見据え、徐々にリスクを減らすようなビジョンが必要。防波堤の設計波は50年に1度の波を考えているが、海外では100年でやっている。	近年の自然災害の激甚化・頻発化を踏まえ、ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策の確立として、港湾の強靱化や港湾BCPの実効性確保等に言及することといたします。 気候変動による海面水位の上昇等を踏まえた港湾計画等の見直しについて言及することといたします。
		バックアップ	災害時の代替港という考え方も大事だが、容量が大きく不足している。また、道路容量も不足しており、新潟は道路の問題が重要。関越自動車道で足りるものではないと感じている。	太平洋側大規模災害時における代替輸送需要を北陸地域港湾のみで取り扱うことは困難であることを踏まえ、より多くの代替輸送需要に対応できるよう、代替輸送ルートの検討(各港の役割分担等含む)や代替輸送訓練の実施・拡大について言及することといたします。
施設再編・コスト削減		省インフラ・スマートインフラという考え方にフォーカスしていかなければいけない。人口減少、災害激甚化の中で、老朽化施設を統廃合・機能強化しつつ、施設数を減らしていくような考え方が必要。 維持費が不要となるような港への変革など、20~30年かけて維持管理コストをスリム化していくという観点が必要。	施設の統廃合・機能強化や、先進技術による維持管理の高度化等により、持続可能な維持管理・更新の実現を図る「スマートインフラによる持続可能な維持管理の実現」をコンセプトとすることといたします。 長期的な維持管理コストの削減(浚渫土砂の抜本的解決等)について言及することといたします。	
観光	クルーズ	AIやICTを活かし、財源不足・人材不足・技術力不足へ対応する方法を考えてもよいのではないか。 既存施設を利用しつつも、ICT活用や静穏度(荷役稼働率向上)での新技術活用など、新技術を活用して生産性を上げていくといった方向性が重要。	港湾分野のi-Constructionの推進、新技術の開発・活用による港湾建設・維持管理等の効率化・生産性向上(港湾建設におけるCIM等の先進技術の利用推進、IoT・ロボット等を活用した点検業務の効率化・迅速化等)について言及することといたします。	
	クルーズ	新型コロナの影響でクルーズ船はすぐに回復できないと思うが、観光は近場から回復すると考えられる。これからの賑わいづくりに関して、新しい生活様式を踏まえて見直していく必要がある。 コロナ禍で大型クルーズ船の位置づけが大きく変わってきており、考慮が必要。 フライ&クルーズ、レール&クルーズ、ドライブ&クルーズなど、多様な交通手段と港湾との連携を考えられればよい。	安全・安心を確保した上でのクルーズ誘致・賑わいづくりが必要であり、関係ガイドラインに則った新型コロナウイルス感染症への対応について言及することといたします。 多様な交通モードと連携したクルーズ航路の形成について言及することといたします。	
	オアシス等	港はさみしいイメージがあるため、港を楽しい場所にするという視点もビジョンに入っていれば面白いのではないか。夜間に集まって楽しいと思えるような空間づくりも必要。 北陸は魅力的な企業が多いため、産業観光といった形で港湾振興ができるのではないか。 北陸新幹線が約3年後に敦賀まで繋がるため、港との関係で協力ができないかと考えている。	「地域と連携した交流拠点の形成による“楽しいみなと”づくり」をコンセプトとすることといたします。 立地企業と連携した港の活性化を図るため、工場見学等の産業観光促進について言及することといたします。 北陸新幹線の開通を見据え、多様な交通モードと連携したクルーズ航路の形成について言及することといたします。	
その他	人材育成・労働力不足	地元で国際物流の専門家を養成するような仕組みづくりについて、ビジョンの中で考えてもいいのではないか。 物流業界は人手不足が進んでおり、また、北陸地域の若者が流出する中で、港の業務を担う人材をどのように確保していくのが重要な課題。	現在、北陸地域の大学等で港湾の役割や港湾物流に関する臨時講義を直轄事務所長が行っているところであり、国際物流の柱において、高度物流人材育成の必要性に言及するとともに、取組の一例として紹介することといたします。 維持管理の柱の中で、港湾建設における働き方改革や若年技術者への技術伝承について言及することといたします。	
	コロナ	サプライチェーンの寸断により、国外から国内への生産拠点の移転について、政府が補助金により支援を実施。北陸の港湾区域に誘致するという方向性もあるかもしれない。 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急アンケートでは、コロナ終息後にはデジタル化の推進に次いで、東京一極集中の解消が求められている。グローバルサプライチェーンの見直しについては、海外生産拠点や輸入先を維持していくとともに、国内比率を高めていくという声が一番多く、海外販売先を多様化したいといった声も聞かせる。	新型コロナウイルス感染症拡大による企業動向等を注視しつつ、北陸港湾ビジョンにおいてどのように言及できるか検討することといたします。	