

第2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

ご意見		ご意見への対応	
全般	全国港湾で共通している部分が多いので、全国共通の課題を整理し、その後、北陸の港湾に特化して見ていく方が、資料のたてつけとしてわかりやすいのではないかと。北陸らしさを出す意味で、地域ならではの掘り下げて検討していくと分かり易い。	P2「Ⅱ. 1. 北陸港湾を取り巻く社会経済情勢の変化」において、なるべく北陸にフォーカスしつつ全国的な課題に触れ、P6「Ⅱ. 2. 北陸地域の特徴」及びP10「Ⅱ. 3. 北陸港湾の現状」において、北陸の地域や港湾について掘り下げて整理しております。	
物流	総論は、PORT2030が軸となるが、北陸の港の各論については、エンドユーザーに対し多様なサービスをが選択できる環境を作ることが必要。	P17「Ⅳ. 2. ①グローバルサプライチェーンを支える海上輸送網の構築」において、エンドユーザーが多様な海上輸送サービスを選択できる環境づくりを推進することが必要である旨言及し、対応策として「航路の多元化」を記載しております。	
	北陸ビジョンにとって、釜山トランシップを考えることは大変重要である。現状多い釜山トランシップをどう位置づけるのか、どう脱却を図っていくのかを考える必要がある一方で、一定のバランスをとる必要があり、どの程度利用するかを考えておく必要がある。	釜山トランシップについては、P13「Ⅱ. 3. ③外資コンテナの特徴」において、現状を整理しています。また、釜山トランシップからシフトする貨物を加味して、東南アジア向けダイレクト航路創設の可能性を検討したいと考えております。	
	釜山経由ルートの役割は、長期時系列の中で考える必要もある。釜山トランシップをステップとして、その後ダイレクト航路に転換していくことを目指すのが現実的。まずは香港・華南辺りから考えるべきではないか。		
	外貨バルクについての記載があまりないが、加えてはどうか。バルクが輸送に占める割合は大きい。	P17「Ⅳ. 2. ①グローバルサプライチェーンを支える海上輸送網の構築」において、バルク船舶の大型化に伴い非効率な輸送が発生しており、バルク貨物の安定的かつ安価な供給体制の構築のためにも、国際物流ターミナルの機能強化、利便性向上等を図ることが必要である旨言及しております。	
産業	リサイクル	北陸にはリサイクルをやっている企業も多く、廃棄物のリサイクル等の技術もある。リサイクル関係で貨物をつくってはいけないか。	P17「Ⅳ. 2. ①グローバルサプライチェーンを支える海上輸送網の構築」において、北陸港湾がリサイクル資材等のバルク貨物の取扱拠点となっており、バルク貨物の安定的かつ安価な供給体制の構築のためにも、国際物流ターミナルの機能強化、利便性向上等を図ることが必要である旨言及しております。
	エネルギー	数字で明示はできないかもしれないが、災害時の天然ガスの代替輸送需要の大きさと、現状の陸上輸送能力の限界について、ビジョンに記載しても良いのではないかと。	P22「Ⅳ. 2. ③日本海側の資源エネルギー受入・供給等の拠点形成・機能強化」において、災害時における天然ガスパイプラインによるバックアップ体制について言及するとともに、参考資料集において、関連企業の公表情報をもとに新潟ー東京間LNGパイプラインネットワークの導管余力を示しております。
防災	強靱化	北陸特有の風景のような地域資源を守る、という観点での施設の在り方も考えてもらいたい。	P26「Ⅳ. 2. ⑤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」において、激甚化・頻発化する自然災害や日本海側特有の冬期風浪から地域住民の生命や財産、豊かな自然・風景等の地域資源を守るために、災害に強い港湾施設の整備、災害からの迅速な復旧・復興体制の構築等、ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策の一層の強化を図る必要がある旨言及しております。
		防災面の北陸の特徴は、防波堤・堤防ではないか。関東で被害があったのでクローズアップされたが、波浪は北陸の方が影響が大きい。防波堤・堤防の維持・改良は必然的にやらないといけない。	P26「Ⅳ. 2. ⑤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」における対応策として、冬期風浪等による港湾海岸の侵食・越波・浸水被害を軽減するため、海岸保全施設の整備を推進することとしております。
		太平洋側で巨大地震が発生した場合には、北陸の港湾を使わなければならない。港だけではなく、道路含め接続性を考えていく必要がある。	P28「Ⅳ. 2. ⑥太平洋側での災害発生時の広域的なバックアップ体制の確保」における対応策として代替輸送ルートの確保にあたっては、ミッシングリンクの解消や暫定2車線の4車線化等による幹線道路ネットワークの整備・強化等、選択肢となり得る輸送ルート上のインフラ整備の促進が重要であり、関係者との連携による整備促進や継続的な情報収集を実施することとしております。また、最新の統計による代替貨物需要の見直しや各港湾における取扱可能量の精査、モデルルートの更新等、継続的に代替輸送ルート確保に係る検討を行うこととしております。
	バックアップ	広域的な地域のバックアップが北陸の大きな特徴。何かあったときのために、日頃の利用に関わりがないようなところも整備していく必要があるのでは。各地のビジョンでも北陸の役割が位置付けられると良いと思う。	P29「Ⅳ. 2. ⑥太平洋側での災害発生時の広域的なバックアップ体制の確保」における対応策として、海上からの円滑な支援受入や幹線貨物輸送等のリダンダンシーの観点から、代替輸送も見据えてフェリー・RORO船の就航環境を整備し、平常時からの利用の維持・拡充、関係者との協力関係の強化を図ることとしております。
	バックアップの前提として、新潟と関東の関係、敦賀や伏木富山と近畿の関係のように、社会経済的な繋がりを整理して国内での役割分担の議論があつて然るべき。これを色々な形で明示した方がよいのではないかと。	P10「Ⅱ. 2. ⑤北陸各県の貨物流動から見る経済圏の繋がり」において、貨物流動のデータや海上コンテナ車の走行ルートを図示し、各北陸港湾と大都市圏との繋がりを整理した上で、貨物の集貨や広域バックアップ体制構築等の検討にあたっては、これらの経済圏の繋がりの違いを理解した上で、各港湾の役割分担等を検討する必要がある旨言及しております。	
維持管理	施設再編	埠頭再編・集約にこだわってほしい。災害リスクを見据え、コンテナでもROROでも対応できるようにリニューアルすることも意識してほしい。	P30「Ⅳ. 2. ⑦港湾建設・維持管理技術の変革等によるスマートな維持管理の実現」において、老朽化施設の集約・再編等による維持管理業務の省力化、維持管理コストの縮減を図ることが必要である旨言及しております。また、P29「Ⅳ. 2. ⑥太平洋側での災害発生時の広域的なバックアップ体制の確保」における対応策として、海上からの円滑な支援受入や幹線貨物輸送等のリダンダンシーの観点から、代替輸送も見据えてフェリー・RORO船の就航環境を整備し、平常時からの利用の維持・拡充、関係者との協力関係の強化を図ることとしております。
	ICT	スマートインフラで地域性を出すことは難しいかもしれないが、北陸は潮位差が少なく他の地域よりも点検がしにくいという特殊環境であるので、点検にはロボットの活用が期待される。	P30「Ⅳ. 2. ⑦港湾建設・維持管理技術の変革等によるスマートな維持管理の実現」において、ロボット技術や情報通信技術を積極的に活用し、港湾施設の建設・維持管理業務を抜本的に効率化していくことが必要である旨言及しております。
観光	クルーズ・スーパーヨット	クルーズはラグジュアリーだけではなく、カジュアルやプレミアムなど、幅広い客層を呼び込む必要がある。経済効果はカジュアルでも大きい。	P33「Ⅳ. 2. ⑧地域資源を活かし多様なニーズに対応したクルーズ振興の促進」における対応策として、カジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズ商品の形成を促進することとしております。
		スーパーヨットはコロナの影響を受けず、売上げも伸びている。そういった船も発着情報を整理して、マーケットとして考えてみてはどうか。	P32「Ⅳ. 2. ⑧地域資源を活かし多様なニーズに対応したクルーズ振興の促進」において、コロナ禍においてスーパーヨット需要が海外で堅調に推移していることから、スーパーヨット誘致の可能性も視野に港湾や背後地域における観光振興に取り組むことも考えられる旨言及しております。
	観光全般・オアシス等	みなとオアシスについては、若者向けにSNS、キャラクターなどを使った情報発信など、ネットワーク効果を狙ってプラットフォーム化を考えてはどうか。また、産業観光だけでなく、温泉・食といった楽しい面も入れてはどうか。	P33「Ⅳ. 2. ⑨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」における対応策として、SNSやメディア、マスコットキャラクター等の活用等により官民の関係者が連携して情報発信力の強化を図ることとしております。また、P32「Ⅳ. 2. ⑧地域資源を活かし多様なニーズに対応したクルーズ振興の促進」において、全国に知られる温泉地、美しく豊かな自然資源や食文化など、多様な魅力ある地域資源を最大限に活用するため、観光拠点を相互に連絡し、多様な魅力的な観光周遊ルートの創出や体験・参加型アクティビティの充実等を図り、積極的なクルーズ誘致の取組を推進することが必要である旨言及しております。
	観光面の地域特性としては、冬に需要が落ちるため、シーズンに依存しない港づくりをして欲しい。	P34「Ⅳ. 2. ⑨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」における対応策として、ビーチスポーツ振興や釣り防波堤の拡大等、マリレジャーへの港湾施設の活用を促進するとともに、工場夜景・水辺のライトアップ等により、季節や昼夜を問わず地元住民にも愛される親水空間を形成し、港湾空間を身近な観光地として積極的に活用することとしております。	
	コロナによる観光動向の変化もあるので、身近な観光地として地元の人々をターゲットにするという観点もビジョンに入れてはどうか。		
その他	労働力不足	ドライバー不足により内航へのモーダルシフトが謳われているが、内航船員不足も同様である。労働環境も考えなければいけない。	P3「Ⅱ. 1. ④生産年齢人口の減少と物流における労働力不足の顕在化」において、船員や港湾荷役労働者等の不足が懸念されている中、労働生産性の向上や国内物流を支えるモーダルシフトの推進が引き続き重要である旨言及しております。
		地域に根差した愛される港を目指していけば、港で働きたい人も増えてくるのではないかと。	P34「Ⅳ. 2. ⑨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」における対応策として、季節や昼夜を問わず地元住民にも愛される親水空間を形成し、港湾空間を身近な観光地として積極的に活用することとしております。
	ICT	ICTは既存のものがあると導入しにくい場合もある。官民で方向性を定めて、5年では解決できなくても20年後くらいを目指して、記載した方がいいのではないかと。	P18,19「Ⅳ. 2. ①グローバルサプライチェーンを支える海上輸送網の構築」において、海外の港湾や企業におけるブロックチェーン等を活用した情報共有の推進や、5G(第5世代移動通信システム)の商用化が始まるなど、情報通信技術のさらなる向上や環境変化が予想される旨言及し、対応策として、Colinsの枠組みや各港湾における既存の独自システム、運営のノウハウ等を活用しつつ一体化を図るなど、利用者にとって一層利便性の高い情報提供に向けて取組を推進し、デジタルトランスフォーメーションの推進による国際港湾物流の効率化を目指すこととしております。
	5G、デジタルトランスフォーメーションという観点もある。		
	ビジョンのまとめ方として、コロナの影響を踏まえ、段階を経て目指すところに到達させるプロセスをどう表現するか検討されたい。	P6, 7「Ⅱ. 1. ⑪新型コロナウイルス感染症の拡大」において、想定されるコロナ禍による社会の変容を示しております。	