

第3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
副題「新・日本海北前船構想～広域交流拠点の形成と2面活用型国土の実現～」について	「新・日本海北前船構想」の北前船は歴史的な北前船とは何が違うのか。5本の柱との関係性をそれぞれ整理して、P16の後に記載すると良いのではないかと。	P16において、本構想における北前船の考え方を整理しております。
	「北前船」を出すのは良いと思うが、「北前船」と5つの柱がどのように関わっているかが分かりにくい。「北前船」の構想が唐突な感じに受け取れないような記載が欲しい。	
	「新・日本海北前船構想」は、人や物だけでなく文化的な交流を目指すと言うことだが、文化的な交流の位置付けが、連携するための文化的な交流なのか、文化的な交流そのものが目的なのか分からない。航路を創設するときに、背景に文化的な結びつきがあると誘致しやすいという話なら、分かりやすい気がする。	P15「1. 北前船から学ぶ持続可能な社会づくり」において、各地域を社会・経済的に繋ぐことにより新たな文化が醸成され、持続可能な社会の形成が図られるものと考えられ、この考え方が、北陸港湾の目指すべき姿を実現する上で重要な指針となる旨記載しております。
	ビジョンの中で、例えば地域間の親睦を深める場の提供など、文化的な交流をどのように進めていくのか記載があると具体的になるのではないかと。	
	文化というのは構えて作る物ではない。持続可能性を前提として、他の地域と社会・経済的に繋がっていくことで、文化が醸成され、後世に残っていく。SDGsのような持続可能性の考え方が根底にあって、結果的にできたのが北前船(に象徴される文化)であり、そういったロジックで説明すると別の物が見えてくる。今のビジョンは良い意味でも悪い意味でも固いため、北陸の特徴として、市民や市場が持続可能な形で繋がっていくような制度設計ができれば良いのではないかと。	
	「新・日本海北前船構想」のネーミングについて、「新」はいつの時代も使われておりインパクトとして少し弱い気がする。2030年に向けての構想ということで「2030」という言葉を入れるとか、「スマート北前船構想」にするとか、もう少しインパクトのある言葉が良いのではないかと。	ご指摘を踏まえ、タイトルを「日本海北前船構想2030」としております。
港湾関係の専門家であれば「2面活用」は意味がわかるかもしれないが副題の2面活用型は、一般の方が見やすく日本海と太平洋のことだと分かるようにした方がよいのではないかと。	ご指摘を踏まえ、「日本海・太平洋」を追記し、「～広域交流拠点の形成と日本海・太平洋2面活用型国土の実現～」としております。	
物流	航路多元化の検討について、一丁目一番地の施策という割には少し腰が引けているように見える。「あらゆる方策の可能性について検討を実施する」ではなく、もう少し踏み込みないか。例えば、クルーズの項にある「関係者と連携してポートセールスを実施する」と同じ記載を追加できないか。	P20<推進策>「〇航路の多元化」において、関係者と連携して荷主や船社に対するポートセールスを実施する旨記載しております。
	東南アジア航路創設の検討について、明治～昭和戦前期にかけて、ウラジオストクや羅津(らじん)との間に航路が作られたときも、単独ではペイしなかったためいくつかの港が連携して三角航路を創設した前例がある。複数の港湾間の連携による航路の創設は重要な考え方。	P20<推進策>「〇航路の多元化」に記載のとおり、複数港湾間の連携による航路創設を検討して参ります。また、ご指摘を踏まえ、P8「②「北前船」寄港地として繁栄した北陸地域の歴史」において、明治～戦前期にかけては、北陸地域と朝鮮半島やロシア間に多くの航路が開設され、国内外を繋ぐ広域交通ネットワークが発展した旨記載しております。
	東南アジア航路の図は、フルコンテナ船を前提にしているようにしか見えないが、ダイレクト航路なのだからフェリーかRORO船しかないのではないかと。マルチポートで繋いだのでは、韓国の航路と変わらない。	(参考4)3「(3)航路パターンと貨物量」において、本項で例示する航路はフルコンテナ船を想定しているが、多様な速度帯からなる重層的な航路網の形成も重要であり、国際フェリー・RORO船によるシャトル航路の可能性も考えられる旨記載しております。
	今後10年のことを考えると、東アジアに「加えて」東南アジアが重要になってくると理解している。	P19「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、今後は、東アジアに加えて東南アジア諸国の成長力を我が国に取り込むための効率的な物流体系を構築し、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記載しております。
産業	エネルギー	P26「④港湾・物流活動のグリーン化による地球環境への負荷の軽減と環境の改善」の<現状と課題>において、我が国は、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「2050年カーボンニュートラル」の実現に向けて取組を進めることとしており、温室効果ガスの8割以上を占めるエネルギー分野の取組として、再生エネルギーや水素等の活用による脱炭素化が重要となっている旨記載しております。
	環境	P26「④港湾・物流活動のグリーン化による地球環境への負荷の軽減と環境の改善」の<現状と課題>において、モーダルシフトの推進について触れるとともに、<推進策>において、「〇内買ユニットロード輸送航路の充実とモーダルシフトの推進(再掲)」を記載しております。
防災	強靱化・バックアップ	P28「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」の<現状と課題>において、気候変動による台風の大規模化や高潮浸水リスクの増大等が懸念されている中、災害に強い港湾施設の整備等が緊要となっており、災害発生時の復旧・復興拠点としての機能強化や、複合災害等が発生した場合の海上交通ネットワークの維持やサプライチェーンへの影響を最低限に抑制するため、港湾全体を面として捉え、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記載しております。
	強靱化・バックアップ	P26「④港湾・物流活動のグリーン化による地球環境への負荷の軽減と環境の改善」の<現状と課題>において自然環境が有する多様な機能(生物の生育・生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等)を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める「グリーンインフラ」に関する取組として、沿岸域の藻場等に生息する海洋植物等が炭素を取り込み、いわゆるブルーカーボン生態系の活用等によるCO2吸収源対策を図ることが、気候変動への対応策として重要となっている旨記載しております。
	強靱化・バックアップ	P30「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」の<現状と課題>において、バックアップ体制の構築に当たっては、日本海側及び太平洋側の複数地域において包括的に災害が起きるなどの緊急時想定して、日本海側地域の防護水準を高めていく必要がある旨記載しております。
	強靱化・バックアップ	P31<推進策>「〇フェリー・RORO船の就航環境整備による物流網のリダンダンシー確保(再掲)」において、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・拡充を図る旨記載しております。
維持管理	評価指標	P38「V. おわりに」において、各推進策の評価に関しては、今後、技術革新やカーボンニュートラル等の新たな考え方の進展、新型コロナウイルス感染症拡大等の大きな情勢変化により、既存の指標とは異なる観点から評価が可能となることも考えられ、それぞれの推進策がもたらす成果を多角的に評価するため、どのような評価が可能であるか継続的に検討するとともに、時流に合わせた新たな施策を推進する必要がある旨記載しております。
	技術伝承	P33<推進策>「〇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」において、デジタルデータやロボットを活用した熟練技能労働者の技術の伝承等、最新技術も活用しつつ担い手の確保・育成に取り組む旨記載しております。
観光	クルーズ・スーパーヨット	P35<推進策>「〇関係者と連携したポートセールスの実施、多様なクルーズ商品の形成促進」において、スーパーヨットの寄港促進、受入施設の確保等の誘致施策を検討する旨記載しております。
	クルーズ・スーパーヨット	P34「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」の<現状と課題>において、国際観光の回復に時間を要することが予想される中、ウィズ・コロナ社会においては、若者を含む広い世代をターゲットとした国内観光向けのクルーズ商品の形成が重要と考えられる旨記載するとともに、<推進策>において、ワンナイトクルーズ等、国内の若者を含む広い世代をターゲットとしたクルーズ商品の形成を促進する旨記載しております。
	観光全般・オアシス等	P37<推進策>「〇みなとオアシスを核とした地場産品振興やイベントの開催、オアシス間の連携強化」において、みなとオアシスを活用し、自治体や地元関係者と連携した賑わいイベントの積極的な開催や地場産品購入促進を通して、住民参加型の継続的な地域振興を図る旨記載しております。
表現等	表現等	P36「⑨地域と連携した交流拠点の形成による“楽しいみなど”づくり」の<現状と課題>において、取組推進に当たっては、行政を中心としたハード面の取組とともに、国・県・市や関係事業者・団体等の連携により、民間経営の視点を活かしたソフト面の取組も行っていくことが重要である旨記載しております。「参考1. 北陸港湾ビジョン実現に向けたロードマップ」も踏まえつつ、関係者間において適切な役割分担のもと、各施策を推進して参ります。
	表現等	ご指摘を踏まえ、P36<推進策>「〇背後市街地と連携した魅力的なウォーターフロントの形成」に記載していた「観光地」を「交流拠点」に修正しております。
	表現等	ご指摘の通り修正しております。
	表現等	ご指摘の通り修正しております。
その他	SDGs	用語解説がなくても良いのではないかと。
	SDGs	国を挙げてSDGsが謳われている状況でもあるので、ビジョン本編の項目がSDGsのどの項目に関わっているのか(番号・マークだけでも)記載した方が良い。
	SDGs	用語解説を作成し、参考として掲載しております。
	SDGs	「参考1. 北陸港湾ビジョン実現に向けたロードマップ」において、各柱ごとに該当するSDGsのアイコンを掲載しております。
北陸地域の特徴	北陸地域の特徴	P9に北陸新幹線の記載があるが、現状認識として乏しいのではないかと。大阪まで延伸する計画があるのは事実であり、「計画されている」などの記載が欲しい。
	北陸地域の特徴	P9に、北陸新幹線は、現在建設中の金沢駅～敦賀駅間を含め、将来的に大阪までの整備が計画されており、関西圏とのさらなるアクセス性強化が期待される旨記載しております。
周知・活用	周知・活用	P11「⑦厳しい(気象条件)という表現が暗い印象。人や企業が、北陸に来たいと思わなくなる。北陸地域は地震などの自然災害が他の地域よりも比較的少ない点に触れつつ、激甚化・頻発化を踏まえて今後の対応が必要であるといった記載ができないか。
	周知・活用	P11「⑦厳しい気象条件による自然災害」において、太平洋側地域と比較すると地震や津波等の自然災害が少ない地域である旨記載しております。
周知・活用	周知・活用	ビジョンをどのように有効活用していくか記載があると良い。
	周知・活用	P38「V. おわりに」において、本ビジョンに期待する役割を記載しております。
周知・活用	周知・活用	本ビジョン策定後、どのように周知をしていくのか。また、本ビジョンの評価はどのようにしていくのか。定期的に進捗を確認する場面があれば、ビジョンが形骸化することもないのではないかと。
	周知・活用	P39「V. おわりに」において、本ビジョンのフォローアップについて記載しております。