

北陸港湾ビジョン(案)に関する意見募集結果と対応方針

		ご意見	対応方針
1		「北前船」は北陸地方だけのものではない。北海道から関門海峡へ、そして瀬戸内地方に至るまで、多くの地域が北前船の恩恵を受けてきて、「我が町こそ北前船の寄港地だ」と誇りに思い、広報に活用している。 従って、「北前船構想2030」は、日本海側全地域を対象として、全地方整備局が強い連携体制の基に推進し、それを早期に広報されることを期待。	P20<推進策>「〇航路の多元化」に記載のある「日本海側港湾との連携による集貨航路の構築」に代表されるように、各施策の推進に当たっては、かつての北前船寄港地であった北陸地域以外の港湾との連携も必要と認識しております。ご指摘を踏まえ、各地方整備局にも本構想を共有し、連携を図りながら取組を推進して参ります。
2	全般	北前船は寄港港の文化醸成や連携などにも貢献してきた。厳しい港湾情勢克服のために「連携と共生心」が求められる今日、この北前船を引用したことは非常に意義があると思う。しかも、幾つかの新たな指針も出されている。各港はこれをもとに次なる戦略を構築していけばよいのでは。 ただ、各港は競い合っているのも事実。実のある連携共生は至難。そこで、各港の利益に繋がる関心のある最大公約数的な課題を抽出し、協議の場を設置していくことが望ましいのでは。	P38「2. 取組を推進する上で重要な観点」に記載のあるとおり、それぞれの港湾の実情に応じて、国、自治体、民間事業者等が連携・協力して取組を進めることが重要であると認識しております。劇的に変化する国際・国内物流を取り巻く環境に適切に対応していくために、適切に課題を抽出し、「北陸地域国際物流戦略チーム」等、引き続き、官民が連携した日本海側の海上輸送に関する議論の場を構築して参ります。
3		対岸を含めた日本海沿岸港湾都市懇談会を設け、行政、船社、港運会社、経済界などが参加し、航路開設や港湾振興策の環境づくりを進めて行ってはどうか。	P38「2. 取組を推進する上で重要な観点」に記載のあるとおり、官民が連携した日本海側の海上輸送に関する議論の場を構築するとともに、必要に応じて、関係の深化が進む東アジア・北東アジア諸国との連携・協力を図ることが重要と認識しております。劇的に変化する国際・国内物流を取り巻く環境に適切に対応していくため、引き続き、各関係者における認識共有や連携強化を図って参ります。
4		日本海側地域の経済を太平洋側地域と比肩できるほどに振興させることが我が国にとって極めて重要。このことは太平洋側の経済集中、交通混雑・環境悪化を防止することに繋がる。特に重要なのが太平洋側首都圏の輸出入コンテナ貨物の集中を抑制し、日本海側に分散させることであり、そのためには本州を横断する輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の拡大が必要。特に外国では普通になっている40ft背高コンテナの東京から新潟、富山への輸送を可能にすること。このことの重要性の指摘がなされていないため、記載するべき。	P20<推進策>「〇航路の多元化」に記載のあるとおり、東南アジアや中国華南地域等へのダイレクト航路創設に向けて、高速道路や貨物鉄道と連携した交通ネットワークの充実、より広範囲の背後圏からの集貨等、ハード・ソフト施策を含むあらゆる方策について検討することとしており、引き続き、関係者と連携して海上輸送と鉄道輸送の連携について検討して参ります。また、ご指摘を踏まえ、参考資料集P13において海上コンテナの鉄道輸送の事例を掲載するとともに、同P54において40ft背高コンテナの取扱を含む北陸の鉄道貨物輸送の現状を記載いたしました。
5	東京と新潟を結ぶ鉄道線路における現状のコンテナの大きさ上限が貴局の資料と鉄道局資料(出典:国交省、鉄道輸送の促進に向けた提言、国交省001089686.pdf物流をめぐる状況について)では大きな違いがあるため、ご訂正願いたい。	現状、北陸・関東間では、黒井駅を除き北陸側に大型荷役機器が配備されていないため、40ftコンテナは取り扱えないものと認識しております。ご指摘を踏まえ、参考資料集P54の図は鉄道局資料と整合を図り修正しつつ、北陸・関東間で40ftコンテナを取り扱うには北陸側に大型荷役機器の配備が必要である旨記載いたしました。	
6	物流	貨物船の集荷には納期とコストが厳しく要求される。報告書が船社の新たなインセンティブに繋がることを期待したいが、所詮は貨物量の有無がすべての世界。かなりがサービスの良い太平洋側の港に流れているのが現実。加えて日本海側には港湾活用型の大手企業が少ない。金沢港にコマツが進出したような事例が増えることを期待したい。 よって、コンテナ、在来船は各港それぞれが従来に増して維持、拡充に努めること。RORO船は寄港港が敦賀、金沢故、荷主が利益を享受できるよう、県境の枠を越えた集荷の環境づくりを期待したい。さらに博多航路についてはアジアや世界へ繋がるよう、博多のハブ化を期待したい。	P20<推進策>「〇航路の多元化」に記載のあるとおり、東南アジアや中国華南地域等へのダイレクト航路創設に向けて、九州を含む日本海側港湾との連携による集貨航路の構築や、高速道路や貨物鉄道と連携した交通ネットワークの充実、より広範囲の背後圏からの集貨等、ハード・ソフト施策を含むあらゆる方策について検討し、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こととしております。また、P23<推進策>「〇内貿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」に記載のあるとおり、本州と北海道・九州を結ぶ日本海側航路を有している北陸地域の強みを活かし、より広範囲な背後圏からの集貨検討を進めて参ります。
7		日本海側の港が太平洋側に比し、地理的に唯一有利なのは、現状ではシベリアラウンドブリッジの利用しかないのでは。一日も早い本格化を期待したい。 中国東北三省との物流も大連経由に固執することなく、日本海側から最短の航路が開設されるよう期待したい。北朝鮮という複雑な問題もあるが。	国土交通省によるパイロット事業を契機として、民間の運送事業者によるシベリア鉄道を利用した欧州向け定期混載サービスが開始される等、シベリア・ランドブリッジが海上輸送、航空輸送に続く第3の輸送手段の選択肢として確立されつつあるものと認識しております。P20<推進策>「〇航路の多元化」に記載のあるとおり、引き続き、極東ロシア航路の拡充や利用促進を図って参ります。
8		日本海側の食品のかなりが太平洋側に流れている。主因はロットが小さく、中小企業が多い故。量的には多い。実現には、まとめる労力と専門的知識が必要故、食品専門のフォワーダーや商社機能の地元育成、定着が必要。	P21「〇農林水産品・食品等の輸出促進のための体制強化」に記載のあるとおり、関係者と連携し、小口貨物の集荷・混載体制の確立や、商流から物流までを総合的に勘案した輸出促進の仕組み作り等について検討して参ります。
9	報告書では今後、船型が大型化していくと予想。結果、船社は効率を求め寄港港を絞っていくことになるのでは。各港は心して対応していかなければ、格差が生じていく。	P21「〇国際物流ターミナル利便性向上のための施設整備、埠頭集約・再編」に記載のあるとおり、コンテナ・バルク船舶の大型化や取扱貨物の増加等に対応した増深改良や岸壁延伸、ヤード拡張、荷役機械の整備、港湾機能の沖合展開を含む埠頭集約・再編等により、時宜を逸すること無く国際物流ターミナルの機能強化を図って参ります。 また、北陸港湾が船社に選ばれる港湾になるよう、P20<推進策>「〇航路の多元化」に記載のあるとおり、日本海側港湾との連携による集貨航路の構築や、高速道路や貨物鉄道と連携した交通ネットワークの充実、より広範囲の背後圏からの集貨等、ハード・ソフト施策を含むあらゆる方策について検討し、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して参ります。	
10	防災	太平洋側の有事の際、北陸の港湾の果たすべき役割は大きい。しかし、その意識は港湾関係者にまだ浸透していないのでは。一歩進めるため、例えば9月1日が防災の日であるように、港でも有事の際のトライアルデーを設けては。	北陸地方整備局では、太平洋側の荷主企業や物流関係者、北陸地域の港湾管理者等の幅広い関係者が参加する代替輸送訓練を継続的に実施しています。引き続き、訓練を継続することにより、北陸港湾の代替機能の重要性について周知・啓発を図って参ります。
11	観光	クルーズ船の寄港誘致は割合、各港が連携しやすい課題なのは、それでも持ち合わせた情報の開示についてはお互い慎重だと思ふ。ここは、胸襟を開きやすい環境を作って頂きたい。	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」に記載のあるとおり、地元経済界や関係自治体と連携し、官民一体となった国内外へのポートセールスを実施するとともに、地域を越えた観光拠点の相互連携による多様で魅力的な周遊ルートの創出等を図ることにより、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して参ります。