

第3回 新東北港湾ビジョン検討委員会 議事概要

日時：令和2年12月24日（木）15:00～17:00

場所：TKP ガーデンシティ仙台 30階ホール 30B

【議事概要】

事務局から、9月16日開催の「第2回新東北港湾ビジョン検討委員会」での各委員からの意見を踏まえた東北港湾ビジョン（原案）及びビジョン骨子（修正案）について説明が行われた後、意見交換を行った。

【とりまとめの方向性について】

- ・基本的に今ある話題がうまく盛り込まれているため、細部のところにも気をつけてほしい。

【具体的な議論の内容】

（戦略1-1、1-2 関連）

- ・今後どのような世の中になろうとも、集荷や航路誘致が港湾の一丁目一番地の目標であることを改めて認識したため、本文にもしっかり書き込む。
- ・日本海側港湾はアジア向け輸出の割合が高い実態があり、リードタイムや企業立地の観点からもアジア航路の充実を盛り込んでほしい。具体的にはマレーシア等の東南アジアが考えられる。
- ・国際フィーダーも重要であるが、直行便を誘致したいという思いが強いため、具体的施策の北米航路の就航に繋がるような書きぶりとともに現状と課題に記載されたい。
- ・仙台塩釜港と八戸港は寄港を考えるうえでは良い距離感であることから、連携して共同でのポートセールスを行っているため、事例として盛り込んでほしい。
- ・コンテナ航路については、東南アジアの直行便拡充の書きぶりを盛り込んでほしい。
- ・直行便の相手国として、東南アジアのほか台湾も加えてほしい。
- ・原案P.16の船舶大型化のグラフは戦略1-2よりも戦略1-1の資料が適当であり、コンテナ船の大型化の話や、国際的にアジアでのファーストポートやラストポートを狙うならば大水深について位置付けるべき。
- ・直行便は各港が出せるわけではないため、港が連携する必要がある。その前提として、日本海側と太平洋側の相互連携に係る具体的な方策を紐解き、仙台と

八戸による共同での航路誘致などの流れを東北全体に広げるべき。

- ・現行ビジョンでもツインハブ構想を掲げていたが、周辺国の情勢等により具体化できなかったこともあり、今回はあまり強く押し出していない。

(戦略 1-1・農林水産物の輸出促進について)

- ・輸出促進は産業界としても大事な部分。最近では中国で日本酒の消費が伸びており、ニーズもある。東北は日本酒が盛んなため、戦略的に取り組むことが大事。農産物については、アジアでかなり需要がある作物をベースカーゴとして、地域の特性を活かした輸出が今後重要となる。
- ・戦略 1-1 (2) には具体的話としてリーファーコンテナについて触れているが、リーファーコンテナの記載が無いため補足すること。
- ・定期航路の充実は重要であり、特に東北の特色でもある農産物の輸出については、物流事業者にとってはリードタイムの短縮が一番の関心事で、直行便があることがポイントとなるため、航路誘致を積極的にお願いしたい。港湾 1 つだけでなくループとして東北各港の貨物状況を総合的に捉えたうえで、複数港湾が連携して航路誘致することも必要であり、どこかに盛り込んでほしい。
- ・原案 P. 12 の 3 段落目、農水産物の小口による課題に対して、東北又は関東からの集荷でロットを集める工夫や、季節的なものを考慮し切れ目無く出すための取組や施設整備などの観点についても盛り込むとよい。
- ・青森県の太平洋側や岩手県の北部は畜産業が盛んであり、気候変動により気温が上がると東北にとって有利に働くという話も聞く。飼料も国内だけではなく輸入等で港湾を利用するため、今後伸びる可能性も考慮し、記載頂きたい。

(戦略 1-1・AI・IoT、i-Construction の推進について)

- ・i-Construction やコンテナターミナルの AI・IoT 推進が戦略 1-1 か 1-2 腑に落ちないところだが、前者は工事だけでなく、結果的にコストダウンに繋がるという点を現状と課題か具体的施策で示せるとよい。
- ・原案 P. 5 の 3 段落目の生産性向上に係る指摘が工事のみとなっているが、東北港湾の利用がコストダウンに繋がっていないという点を改善するために建設現場やコンテナターミナル運営で取り組むような、工事だけでなく物流も意識していることも踏まえ、その先に目指すものをしっかりと書き込むとよい。
- ・港運事業者にとっては港の拠点性を高めて荷物が集まるのが業界の生命線であり、荷捌き地や倉庫、アクセス道路の充実のほか、IT による高度化も進んできているため、コンテナターミナルのみならず、バルク貨物など、物流全体でも IT 活用の具体的な取組があれば盛り込んでほしい。

- ・利用頻度の高い港湾は痛みが激しい一方、工事が中々できないことから、IT 技術をフル活用し工期短縮やコストダウンが進めば、メンテナンス頻度も長くなるため、そういった研究は推進してほしい。また、港湾機能を着実に発揮させるためにも、様々な建設技術の高度化は重要となる。
- ・道路における ETC など ICT が普及する中で、コンテナにタグ付けして流動や数量を簡単にデータ取得できる仕組みがあれば、港湾の将来見通しの推計にも繋がるため、どこかに書き込んでほしい。

(戦略 1-3 関連)

- ・原案 P. 20 の 1 点目と 3 点目が混同しかねないため、風力に限らず広くエネルギー関連を対象とする 3 点目からは洋上風力という記載を除するなど、しっかりと書き分けるべき。
- ・原案 P. 20 の 3 点目に関して、エネルギーの地産地消という観点から地元で電気を使う企業を誘致するような枠組みや、企業をサポートするようなことが読み取れるような記載となればよい。
- ・洋上風力の促進区域等は新潟を含む 2/3 が東北で、洋上風力の集積地として東北が脚光を浴びている重要なファクターであり、オール東北で引き受ける必要がある。風車部材輸送のための道路との連携や太平洋沿岸の製造業との連携などについても、強く打ち出してほしい。風力発電に係る産業立地には ESG 投資が絡んでくることから、民間ファンドの活用や過去に北東北 3 県で共同債を発行した経緯など、今後東北 6 県で取り組むスキームとして必要と考えるため、産業立地の観点に ESG 投資のフレームを含めるとよい。
- ・戦略 1-3 の新たなエネルギーとして動き出している洋上風力発電について大いに期待しており、基地港湾整備は着実に進めてほしい。
- ・原案 P. 18 の 3 段落目、産業構造の変革は太平洋側だけでなく、産業立地の可能性を踏まえて日本海側も入れてほしい。

(戦略 1-3・陸上風力発電について)

- ・北東北を中心に既存の陸上風力もかなりの数があり、新規計画のほか 20 年以上経過した施設のリプレースもある。建設当時も風車設備の輸送は当然港湾を使っていたが、大型化した風車には同じ港湾施設では対応できず、大きい港で荷揚げして台船で運ぶ方法もあるが、これら既存設備の交換やメンテナンス需要も確実に出てくるため、洋上風力だけでなく陸上風力に係る港湾整備も重要と考える。
- ・青森では六ヶ所や東通の風力発電所のリプレースに当たり、風車を大型化する場合に岸壁強度や深度、置き場不足という実需に係る情報もあるため、陸上風

- 力についても書き込んでほしい。
- ・陸上風力は洋上風力とは異なり港湾におけるヤードや岸壁の長期占用はなく、ある程度の広さがあれば、事前調整をしっかりとできれば処理できる。陸上風力も需要がかなり出てくると思われ、メンテナンス産業が港湾背後に張り付くことも考えられることから、産業振興としては重要な拠点となる。
 - ・陸上風力は秋田でも約 300 基設置されており、メンテナンス関係で 110 名程度の雇用増などの効果が発現しており、洋上風力でもそういった効果が期待される。また、陸上風力設置の際は秋田港等を利用しているが、今後リプレイスにおいても同様に港湾の活用が想定される。

(戦略 1-3・エネルギー拠点形成について)

- ・戦略 1-3 はエネルギー産業等の拠点形成であるため、原案 P. 20 具体的施策にもエネルギー拠点という言葉が入るとよい。
- ・バイオマスは仙台や小名浜でも実施していることから、エネルギー拠点という言葉は盛り込むべき。
- ・カーボンニュートラルポート（以下、CNP）の検討について、政府は 2030 年に非効率な石炭発電所の廃止を掲げている中で、戦略 1-3 (3) の末尾が「検討」で終わっている。このビジョンが目指す 2030 年あるいは 2035 年に検討をしているようでは間に合わず、既に産業拠点がなくてはならない状況と考えられるため、次世代エネルギー拠点港湾の整備推進とか、もう一步踏み込んだ表現とされたい。

(戦略 2-1 関連)

- ・戦略 2-1 について、地域外から来る人に対するおもてなしも重要だが、地元の人をもっと港を知り、親しみをもってもらえるようなアプローチを書き込んでほしい。
- ・本ビジョン公表時期のコロナの状況は読めないが、市民社会との対話を念頭に置いたビジョンの策定となると、クルーズ船を推進する風潮にはなっていないと考えられるため、書きぶりは慎重に検討すべき。
- ・観光面のポイントは、原案にも記載の国内旅行者の交流を促すことであり、国内クルーズは動き始めている。クルーズ船も暫くはマイクロツーリズムが主流となると考えられるため、国内クルーズという表現を 1 つ入れておくといい。
- ・原案 P. 21 の魅力ある空間形成に関して、防波堤を開放した釣り振興の取組についても事例として盛り込んでほしい。

(戦略 2-2 関連)

- ・戦略 2-2 (1) の企業誘致は、東北港湾の利用又は東北に立地し港湾を利用することにより、再生可能エネルギーの使用による CO₂ 削減効果を示したり、企業のディスクロージャーに配慮した投資を惹きつけることなど、まさにデータの活用が重要となる。海外に売り込む際に SDGs のどの部分に貢献しているかを示すなど、東北港湾の利用や東北に立地することがブランド価値を高めることとなるよう、世の中に訴えられるようなデータを東北の港から打ち出せるとよい。
- ・原案 P. 24 の CNP は、今回抽出された小名浜港だけでなく東北全体としての CNP 形成にも資する話でもあるため、東北全体に広げていくような記載とされたい。
- ・原案 P. 24 の 4 段落目の石炭火力の話はここではなく、委員から意見のあったエネルギー拠点の中で記載した方がよい。
- ・原案 P. 25 の 1 点目は洋上風力だけでなく広い意味でのエネルギーが対象となるため、洋上風力という記載は不要ではないか。
- ・ブルーカーボンからもう一歩進んで、カーボンオフセットが次の段階では出てくる。藻場による CO₂ 吸収の程度は分からないが、企業に藻場を使わせてカーボンオフセットできるような仕組みなど、全国に広がる前に最初に東北で行うことができれば、話題づくりになるかと考える。

(戦略 3 関連)

- ・原案 P. 26 に、東日本大震災からの復興の経験を踏まえ、震災当時の日本海側の港湾の代替機能について、リダンダンシーという言葉盛り込んでほしい。
- ・原案 P. 28 の 4 点目に関わる話で、効率化のための ICT 活用という表現に留まっているため、予防保全型の維持管理やライフサイクルコストの考慮を含めてしっかりと書き込んでほしい。

(その他)

- ・港湾周辺地域の賑わい創出には水産物も関わっていることから、そうしたフレーズも盛り込んでほしい。

以上