

## パブリックコメントにおける意見概要と対応について

整理番号	分野	ご意見(概要)	ご意見に対する考え方
1	全体	ビジョンの実現に向けた取組み姿勢が弱いため、フォローアップの取組みや体制についても決めておくべき。	フォローアップについて検討委員会にて適時適切に対応していく考えです。
2	全体	東北の未来を支える東北港湾ビジョンにするため、より一層東北の視点と港湾利用者の視点に立って検討すべき。	東北港湾ビジョンの実現が、地域の振興、活性化に資するものとなるよう、港湾利用者とともに取組んで参ります。
3	物流・産業	アジア・北米・欧州の基幹航路に近接する地理的優位性を活かし、八戸港及びむつ小川原港において大型船対応の大水深岸壁を整備すべき。	戦略1-1『地域の強みや個性を活かした物流効率化と連携強化』の項目に船舶の大型化に対応した岸壁整備について記述しています。なお個別の施設整備については、貨物輸送需要等を踏まえて検討します。
4	物流・産業	将来の水素社会に向けて、水素対応型の港湾整備に取組むべき。	ご指摘を踏まえて本文に追記します。
5	物流・産業	参考資料「バルク岸壁の国際比較(穀物)」(参考-20)の図[東日本における穀物供給基地]に穀物輸入拠点となっている仙台塩釜港石巻港区についても追記すべき。	ご指摘を踏まえて資料を修正します。
6	物流・産業	戦略1-1(3)「ばら積み貨物・エネルギー貨物の安定的かつ安価な供給の実現」における、「大型船受入拠点の形成」について、各港連携・共同調達が効率的な輸送につながるという論拠が不明であり、別の観点からの理論構築をすべき。	世界的にバルク船の大型化が進み、我が国においても新興国との資源獲得競争の中で、大型船による大量一括輸送への対応は極めて重要と考えます。 拠点形成と各港連携・共同調達が、資源輸入の効率化につながるよう、連携港の整備水準や輸送コスト縮減の考え方等について、引き続き検討して参ります。
7	物流・産業	リダンダンシーの観点から、国際バルク戦略港湾は東北地方において小名浜港の他にも指定すべき。	バルク戦略港湾施策は、平常時の大量一括輸送による物流の効率化を目的とした政策であり、災害時等のリダンダンシーの確保は主目的ではないと考えています。
8	物流・産業	大規模な火力発電所に燃料を供給する港湾は、多くの事業者や住民の活動を支えていることを考慮し、国際バルク戦略港湾に選定すべき。	具体的戦略として『新たな拠点化に係る検討』として記載しており、バルク戦略港湾施策の選択と集中の観点を踏まえ、新たな拠点形成の必要性について検討していく考えです。
9	物流・産業	日本海対岸諸国との貿易振興については、太平洋側に立地する港湾でも日本海対岸諸国と結びつきが強い港湾もあるため、これらの港湾も含めて支援策を実施すべき。	日本海対岸諸国への貿易について、ビジョンにおいて「日本海側の地理的優位性を活用する」ことを記載していますが、太平洋側港湾と日本海対岸諸国との貿易振興についても併せて取組んで参ります。
10	物流・産業	日本海側拠点港の振興について、本ビジョンにも記載するべき。	日本海側拠点港に指定された港については、その拠点性を活かした港湾振興に向けて、各項目に記載しています。
11	物流・産業	水先人の高齢化および後継者不在による水先人の不足が喫緊の課題となっているため、戦略1-1(4)①-2「船舶の航行安全及び荷役安定性の確保・向上に向けた取組」に"水先人の確保"を追記すべき。	水先人の確保については重要な課題であり、今後他部局と共有して検討していく考えです。
12	物流・産業	東北の港湾ビジョンであるのに、「コンテナ船による効率的な物流な実現」の第一項目に「国際コンテナ戦略港湾政策の推進」が位置付けられることで、京浜港への集貨に力点が置かれ東北の港湾の地位低下に繋がることを憂慮する。	国際コンテナ戦略港湾政策は我が国の国際基幹航路を維持するための重要な政策であり、この施策との連携が東北港湾の利用振興、立地企業の物流効率化に資するものとすべきと考えています。

## パブリックコメントにおける意見概要と対応について

整理番号	分野	ご意見(概要)	ご意見に対する考え方
13	物流・産業	戦略港湾政策によって、地方港湾の貨物が減少するようなことが無いように配慮すべき。	国際コンテナ戦略港湾は国策として取組んでいる政策であり、東北の国際フィーダー航路を利用したコンテナ輸送は堅調に推移しています。この施策が東北港湾の利用振興、立地企業の物流効率化に資するものとすべきと考えています。
14	物流・産業	国際コンテナ戦略港湾政策の推進等、京浜港に目を向けた記述が多いため、もう少し東北に目を向けた書きぶりにすべき。	この施策が東北港湾の利用振興、立地企業の物流効率化に資するものとすべきと考えています。
15	物流・産業	国際コンテナ戦略港湾政策の項目に『政策実現に際しては、東北各港湾からの海外トランシップの現状を十分踏まえ、関係者間で十分に協議の上、実効性のある施策から推進する。』という旨を追記すべき。	ご指摘を踏まえて本文を修正します。
16	物流・産業	国際コンテナ戦略港湾政策の項目に『政策実現に際しては、国の指導の下、戦略港湾関係者と東北各港湾関係者との連携を密にしながら、Win-Winの関係を構築する。』という旨を追記すべき。	ご指摘を踏まえて本文を修正します。
17	物流・産業	東日本大震災で被災した港湾背後地について特区の指定や補助制度、優遇策による支援を実施すべき。	『産業振興や企業誘致活動への支援』の項目にご指摘いただいた観点は含まれていると考えています。取組みを推進する際に、関係機関と連携しながらしっかりと検討していく考えです。
18	防災・減災	第一編Ⅲ東北港湾を取り巻く情勢・課題の「BCP策定の動き」において、『港湾復旧のみの遅れがボトルネックとなり、経済的な被害を拡大させた』と誤解を招く表現であるため、見直すべき。	ご指摘を踏まえて本文を修正します。
19	防災・減災	第一編Ⅲ東北港湾を取り巻く情勢・課題の「避難環境の整備の動き」について、被災経験を生かした訓練等の継続的な取組みの必要性を記載すべき。	訓練等の継続的な取組みについては、港湾BCPの具体的戦略に、『各港湾BCP、東北広域港湾BCPの策定と当該BCPに基づく訓練と改善等、PDCAによるスパイラルアップ』や『生活や働く場の安全・安心の確保』等に記載しています。
20	防災・減災	震災の経験を踏まえ、地方港の重要性を認識し、ハード、ソフト両面にわたる機能の維持、向上を推進すべき。	震災時には物流拠点として地方の港湾の重要性が再認識されたと考えています。本ビジョンでは大きな目標の1つとして「安全・安心な港湾の実現」を据えて防災・減災に取組む考えとしています。
21	観光・環境	海域環境再生への取組みにおいては、地域の生物多様性や特徴に配慮し、持続可能性を考慮して種の選定等をすべき。	「自然環境に優しい港づくり」の具体的戦略『藻場・干潟の創出・再生による賑わい空間の創出、学習フィールドの提供』を推進する際に、最新の知見を活かしながら検討を進めます。
22	観光・環境	海域環境を改善・維持し、環境教育の場として自立的に運用していくために、管理釣り場の提供等、ソーシャルビジネス化等に取組むべき。	「環境再生による親しまれる港湾の形成」の具体的戦略『環境保全の取組みをきっかけとした多様な主体と連携した地域振興』に、自立的な運営の観点も含まれると考えています。
23	観光・環境	橋梁整備により大型クルーズ船の入港が不可能となる小名浜港において、客船の通航が可能となるよう、三崎航路を早急に整備すべき。	個別の施設整備については需要動向を踏まえて検討します。
24	観光・環境	ビジョン本文中に「副産物」「産業副産物」「建設副産物」等の類似の用語が記載されているため、表現の統一または定義を明確化して記載すべき。	「産業副産物」に統一して記載します。
25	観光・環境	みなとオアシス振興の観点から、認証マークや認定状況の明示、地図やカーナビへの掲載について戦略に盛り込むべき。	ご指摘いただいた観点は、具体的戦略『みなとオアシスの認知度向上に向けた取組推進』に含まれていると考えています。