

平成 28 年 5 月

CPC 講演会等年次報告 (平成 27 年度)

- ・巨大災害への復旧支援シンポジウム (平成 27 年 7 月 30 日)
- ・第3回 CPC 講演会 (平成 27 年 9 月 16 日)
- ・平成 27 年度 CPC 技術講習会(室蘭会場)(平成 27 年 10 月 19 日)
- ・ザ・シンポジウムみなと in 稚内 (平成 27 年 11 月 4 日)

目 次

1. 平成 27 年度講演会等概要	1
2. 巨大災害への復旧支援シンポジウム	
2.1 主催者挨拶	3
2.2 基調講演「東日本大震災における他地域からの建設業者の支援状況と課題」	4
2.3 パネルディスカッション「巨大災害時の復旧支援について考える」	19
付録 A 巨大災害への復旧シンポジウム 式次第	42
付録 B 巨大災害への復旧シンポジウム 写真	43
3. 第 3 回 CPC 講演会	
3.1 主催者挨拶	45
3.2 成果報告	
(1)「「みなと」と地域活性化について」	50
(2)「北海道のコンテナによる貨物流動について」	57
(3)「段階整備が可能な防波堤について」	64
3.3 特別講演「中国市場等における酒類等道産食品の商流構築に向けた戦略について」	74
付録 C 第 3 回 CPC 講演会 開催案内	90
付録 D 第 3 回 CPC 講演会 写真	91
4. 平成 27 年度 CPC 技術講習会(室蘭会場)	
4.1 主催者挨拶※	92
4.2 成果報告	
(1)「段階整備が可能な防波堤について」※	92
(2)「北海道のコンテナによる貨物流動について」※	92
4.3 特別講演「港湾におけるイベントと地域活性化」	93
※上記 3. 1、3. 2 と内容が同じことから略	
付録 E 平成 27 年度 CPC 技術講習会(室蘭会場) 開催案内	107
付録 F 平成 27 年度 CPC 技術講習会(室蘭会場) 写真	109
5. ザ・シンポジウムみなと in 稚内	
5.1 主催者挨拶	110
5.2 基調講演「島の光を観に行こう～離島地域の観光振興～」	111
5.3 パネルディスカッション「インバウンド新時代に向けた課題と戦略的取組について」	117
付録 G ザ・シンポジウムみなと in 稚内 開催案内	126
付録 H ザ・シンポジウムみなと in 稚内 写真	128

1. 平成 27 年度講演会等概要

名 称	プ ロ グ ラ ム	日時、場所	開 催 状 況
巨大災害への 復旧支援シン ポジウム	・主催者挨拶((一社)寒地港湾技術研究センター理 事長 水野 雄三) ・基調講演「東日本大震災における他地域からの建 設業者の支援状況と課題」 (一社)全日本漁港建設協会会長 長野 章 氏 ・パネルディスカッション「巨大災害時の復旧支援 について考える」 コーディネーター (一社)全日本漁港建設協会 会長 長野 章 氏 - パネリスト 勇建設(株)取締役工事部長 岡本 淳敏 氏 - パネリスト (株)菅原組代表取締役社長 菅原 修 氏 - パネリスト (株)丸本組常務土木本部長 佐藤 富久寿 氏 - パネリスト 岩手県農林水産部漁港課長 阿部 幸樹 氏 - パネリスト 北海道開発局港湾建設課長 伊藤 晃 氏	平成 27 年 7 月 30 日 北海道開発協会 会議室	参加者数：107 人
第 3 回 CPC 講 演会	・主催者挨拶((一社)寒地港湾技術研究センター理 事長 水野 雄三) ・成果報告 (1)「みなと」と地域活性化について CPC 研究員 吉浦 正登 (2)北海道のコンテナによる貨物流動について CPC 次長 田中 淳、北海道開発局港湾計画課 (3)段階整備が可能な防波堤について CPC 次長 橋本 茂樹、北海道開発局港湾建設課 - 特別講演「中国市場等における酒類等道産食品の商 流構築に向けた戦略について」 札幌大学教授 千葉 博正 氏	平成 27 年 9 月 16 日 北海道立道民活動セ ンター(かでの 2・7) か でのホール	参加者数：56 人
平成 27 年度 CPC 技術講習 会(室蘭会場)	・主催者挨拶((一社)寒地港湾技術研究センター理 事長 水野 雄三) ・成果報告 (1) 段階整備が可能な防波堤について CPC 次長 橋本 茂樹、北海道開発局港湾建設課 (2)北海道のコンテナによる貨物流動について CPC 次長 田中 淳、北海道開発局港湾計画課 - 特別講演「港湾におけるイベントと地域活性化」	平成 27 年 10 月 19 日 ホテルセピアス	参加者数：34 名

	室蘭工業大学地域共同研究開発センター准教授 片石 温美 氏		
ザ・シンポジウムみなと in 稚内	・主催者挨拶 水野 雄三(ザ・シンポジウムみなと実行委員会委員長) ・基調講演「島の光を鑑に行こう～離島地域の観光振興～」NPO 法人離島経済新聞社 統括編集長 鯨本 あつこ氏 ・パネルディスカッション「インバウンド新時代に向けた課題と戦略的取組について」 コーディネーター 稚内北星学園大学情報メディア学部 講師 藤崎 達也 氏 パネリスト NPO 法人離島経済新聞社 統括編集長 鯨本 あつこ 氏 パネリスト まるぜん観光株式会社 代表取締役 渡辺 敏哉 氏 パネリスト 株式会社JTB北海道 MICE・ソリューション営業課 伊藤 誠 氏 パネリスト 北海道開発局稚内開発建設部 部長 小松 正明 氏	平成 27 年 11 月 4 日 A N A クラウンプラザホテル稚内 2F 鳳	参加者数：200 人

2. 巨大災害への復旧支援シンポジウム

2.1 主催者挨拶

水野 雄三（（一社）寒地港湾技術研究センター理事長）

皆さん、こんにちは。ただ今、紹介頂きました寒地港湾技術研究センター理事長の水野でございます。「巨大災害への復旧支援シンポジウム」開催にあたりまして、ひと言ご挨拶を申し上げます。

本日は月末の皆さん大変お忙しい中、道内はもとより全国からお集まり頂きまして、ありがとうございます。

平成23年3月11日に東日本大震災が発生しまして、多くの方が犠牲になられました。それから4年4ヶ月経ちましたけれども、経済社会基盤、町ごと津波で流されるというような未曾有の大災害を被りました。復興庁のレポートによりますと、この4年間で公共インフラの復旧は概ね終了して、現在は住宅再建、復興町づくり、産業と生業の再生、そういうものに取組んでいるということが記されておりました。併せてこの大災害の教訓をもとに、一旦こういう巨大な災害に見舞われますと、経済社会基盤そのものが壊滅的被害を受けるということで、そういうことのないように、また受けた後も早期に復旧できるように、業務継続計画というものを、各地で検討され策定されております。各地で地震津波災害に対する事前の備えというものが着々と進められております。ただこういう業務継続計画は、該当する地域内の関係機関を中心に策定されております。

東日本大震災の例で見ますとおり、一旦こういう災害になりますと、人的な不足・資機材の不足が顕著になりますので、どうしても被災地外の応援・支援というものが重要になります。今後、東南海地震災害、首都圏直下型の地震災害が予想されておりますし、北海道も太平洋沿岸は地震の常襲地帯でもあります。そういうことから、今回の東日本大震災を事例に、そういうものを参考にして今後の支援や早期に被災地の復旧をするにあたってはどうしたらいいのかということを考えて行かなければなりません。特に被災地以外からの応援というもの、特に建設業の応援というものが重要になってきますので、そういうことを踏まえまして、支援の受入側と支援する側が相互に意思疎通を持って効率的・効果的な支援の在り方について考えてみようということでございます。今回の大震災の事例をもとに考えてみようということで、このシンポジウムを企画致しました。

最初に、「東日本大震災における他地域からの建設業者の支援状況と課題」と題しまして、長野章様に基調講演をお願いしております。長野様は元水産庁の漁港漁場整備の第一人者でございまして、現在は一般社団法人全日本漁港

建設協会の会長としてご活躍されております。大震災後、全日本漁港建設協会一丸となって被災地域の復旧・復興に尽力され、現在も会員企業が被災地の支援にあたっております。題目にありますように、他地域からの建設業者の支援状況と課題につきまして、色々なご示唆を頂けるものと期待をしております。

また後半のパネルディスカッションでは「巨大災害時の復旧支援について考える」と題しまして、長野様にコーディネーターをお願いしております。パネラーとしましては、支援業者の立場から、勇建設(株)取締役工事部長の岡本淳敏様、併せて(株)菅原組代表取締役社長の菅原修様、また被災地の建設業者の立場から(株)丸本組常務土木部長の佐藤富久寿様、また被災地側の行政機関の立場から岩手県農林水産部漁港課長の阿部幸樹様、支援側の行政機関の立場から北海道開発局港湾建設課長の伊藤晃様をお願いしております。皆様、ご多忙のところご参加頂きましてありがとうございます。各お立場からの課題と、その課題に対する解決策、そういうものを色々ご示唆頂けると思っておりますし、パネルディスカッションの成果として色々な答えが出てくるのだろうと期待をしております。

またこのシンポジウムを開催するにあたりまして、多くの機関から共催ならびに後援を頂いております。この場をお借りしまして、心から感謝を申し上げます。ありがとうございます。

最後に東日本大震災により被災された地域の方々に心からお見舞いを申し上げますとともに、1日も早い復興をお祈りしたいと思います。併せて、本日のシンポジウムが参加の皆様方にとりまして、有意義なものになることを願いまして、開会の挨拶にさせていただきます。本日は、どうもありがとうございます。

2.2 基調講演 東日本大震災における他地域からの建設業者の支援状況と課題

(一社)全日本漁港建設協会会長 長野 章 氏

ただ今、ご紹介に預かりました全日本漁港建設協会の長野でございます。本来であれば、こういうシンポジウム「巨大災害への復旧支援」ということで、施工業者・建設業者がどういう支援をしていくかということで、我々漁港建設協会の方で企画して開催しなければいけないようなシンポジウムでございますけれども、寒地港湾技術研究センターの方でこういう企画をして頂きましたことに、厚く御礼を申し上げます。ここで色々議論されたことを全国の方に発信していきたいと思っております。

それで基調講演を行う役割を仰せつかったのですけれども、私自身が施工関係にはなかなか疎くて、この全漁建会長となった4～5年の急ごしらえの知識の上での話です。さらにその上工事に関する制度とそのクリアについて従事してきました。ちょっと実際の施工について皆さん方には「えっ」と思うようなところがあるかもしれませんが、この50分程お話をしたいと思います。表題は「東日本大震災における他の地域からの建設業者の支援状況と課題」ということで話をします。

お手元の資料の目次でも示していますように、この4年間、支援ということについてどういう活動をしてきたかということをお話しして、最終的には不調不落の大発生というところになっていきますが、それ以降に行政の対応がありまして、順次対応し最近では割合スムーズに進んでいるということになっております(図-2.2.1)。

この基調講演をするということで、急遽、全国の漁港建設協会の会員にアンケート調査をしました。23項目にわたる、内容的には50項目ぐらいのアンケート調査だったのですけれども、皆さん熱心に回答を頂きまして、非常に有益な資料になっていると思います。その結果をご報告さ

目次	
・ (一社)全日本漁港建設協会の活動	
- 被災直後の状況	
- 要望活動と学会の活動	
- 支援システム、岩手県と宮城県の状況	
- 不調不落の発生	
・ 行政の対応	
・ アンケート調査結果と考察	
・ 今後の課題	

図-2.2.1

せて頂きます。そしてこの4年間の対応を見て、今後どういことをやっておけば、30年の間には必ず来るだろうと言われていた南海トラフ巨大地震津波に対応して行くかというようなことをお話しできればと思っております。

この話を聞いた時に、どこから話をしようかなと思ったら、東日本大震災被災地から「支援に行ってくれ」ということを全国で話をしております、そのスライドをコピーするだけでここでの講演の前半は済むような話でした。今日の前半で話をするのは、平成24年の5月～8月ぐらいの間に全国を回って、「東北ではこういう状況だからこれからどんどん本格発注になるし不調も出ているので、応援に行ってくれ」という講演をしていました。その内容をお話しします(図-2.2.2)。

当時どういう話をしていたかと言うと、被害の大きさと災害復旧事業についてです。これは北海道から千葉までの漁港が8,000億円の被害を受けているということです。特に岩手が2,800億円、宮城が5,200億円という被害を受けています。漁港も岩手県は3港違うだけで、宮城県は全港にわたっているという状況でした。岩手県・宮城県・

平成24年7月愛媛県支部講演から抜粋 東日本大震災による漁港施設被害状況			
	全漁港数	被災漁港数	被害報告額 (百万円)
北海道	282 (249)	12 (1)	1,259 (30)
青森県	92 (90)	18 (1)	4,617 (7)
岩手県	111 (58)	108 (54)	278,488 (26,700)
宮城県	142 (72)	142 (64)	423,780 (43,909)
福島県	10 (10)	10 (10)	61,593 (20,978)
茨城県	24 (9)	16 (5)	43,118 (1,132)
千葉県	69 (40)	13	2,204
計	730 (528)	319 (135)	815,059 (92,756)

・注：被害報告額は、漁港施設、海岸保全施設、漁業集落環境施設、漁業用施設の各被害額の合計
・注：() は内数で、海岸保全施設がある漁港数及び当該海岸保全施設の被害報告額

図-2.2.2

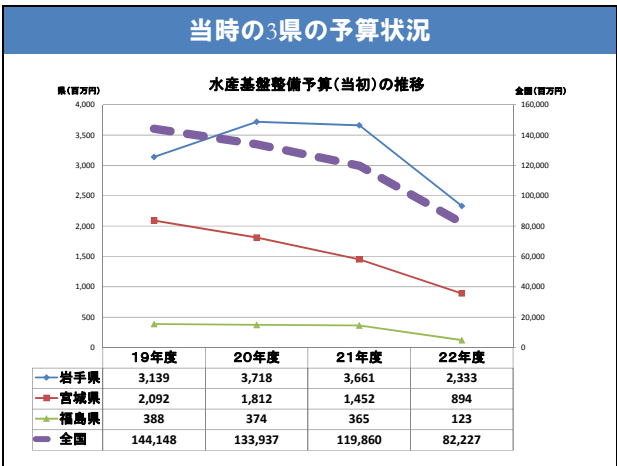


図-2.2.3

福島県の平成22年までの予算は23億円とか8億円とか1億円です(図-2.2.3)。そのような予算を消化している県があったという間に、4,000億円の仕事が来るので、これはなんとか考えないと当然、受発注の関係はおかしくなるでしょうという話をしました。しかも漁港建設をやっている業界の会員数はどれぐらいかという、これも22年までずっと落ちている状況で、岩手県では一時は30近い会員数が19まで減っています。宮城は20あったのが17というふうに減ってきています(図-2.2.4)。予算はものすごく増えるのに会員が減少することで、これは非常に困った状況になるので、皆さん支援に行きましょうという講演をしていたわけです。ちなみに平成27年では、岩手・宮城の会員数は微増しています。単純な割り算で被害額を割ると、年間で23倍とか94倍になっています。ご存知のように災害復旧事業については、拠点漁港は3年で、その他の漁港は5年ぐらいで復旧するという話が、水産庁筋から流れてきたので、そういうことを勘案しても非常に大きな額の予算があるということです。この一番下に書いていますように、全国から被災県へ支援する仕組みが必要ではないかという提案をしておりました(図-2.2.5)。そういう提案をして、現実はどう進捗するわけですが、その中で全日本漁港建設協会が震災の復旧・復興工事に絡んでどういう要望をしてきたかを時系列的に見ると、最初は色々活動していたのですが、最初の公式的な要望書を平成23年6月28日に出しています(図-2.2.6)。この辺は、今の状況では直ぐわかるわけですが、協会自身も私達もちょっとボケた様な要望書を出して、協会を活用してくださいとか、応急工事及び災害査定等で会員を活用してくれというような、ちょっと我が身の利益のことばかりを考えているような状況だったと言えます。この最初の3枚ぐらいのスライドを見れば、こういう呑気なことは言えないはずなのですが、実際はそういうことでした。そして23年の11月、この段階になれば、県とか市町村も復旧工事に関する具体的な発注業務が出てきたということですが、それでもまだちょっと、その時の要望書の内容を見ると、よくある一つの県とか道に収まるような災害復旧の時によくやる要望書のような形で、地元業者を優先してくださいとか、指名及び随意契約を活用してもらうちょっと色々やってくれとか、啓開工事だとか応急工事に参画した会社を優遇してくださいというようなことです。それにしても技術者というのは、先程の10~20億円ぐらいの予算を消化して、10社とか20社ぐらいしかないような県では、これは技術者がいなくなるということとはもうわかっていました。現場代理人、主任技術者とか管理技術者を複数持たせてもらわないと、優先発注だとか

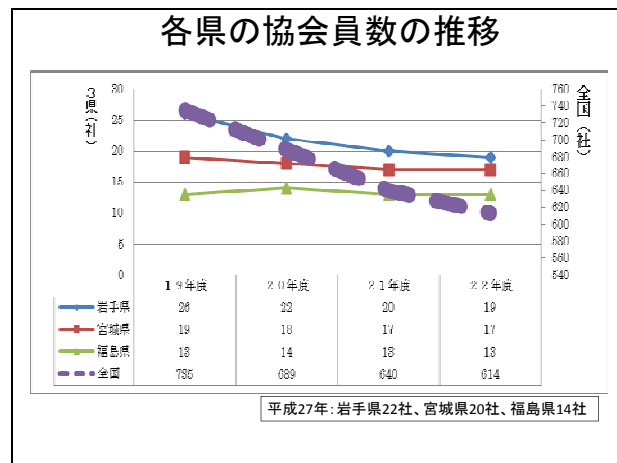


図-2.2.4

当時予想されたこと

- 各県の被災規模と平常年事業費
 - 通常災害復旧は3年で復旧するが、今次災害においては5年かかるとしても通常年の25倍から100倍の事業規模となる。
- 建設業者数の推移
 - 漁港関係建設業者は近年の漁港事業の減少に伴い少なくなっている。
- 通常の災害では3年の復旧を原則
- 今回の東日本大震災の復旧においては拠点漁港では3年の復旧、その他の漁港では5年以上かかる。
- 3県の工事規模
 - 岩手県で23.87(278,488/5年/2,333百万円)倍
 - 宮城県で94.81(423,780/5年/894百万円)倍
 - 福島県で100.15(61,593/5年/123百万円)倍
- 全国から被災県へ支援するシステムが必要

図-2.2.5

(一社)全日本漁港建設協会の要望活動

- 平成23年6月28日 東日本大震災応急対策及び復旧・復興工事について
 - 協会員の活用
 - 応急工事及び災害査定での会員の活用
- 平成23年11月28日 東日本大震災により被災した漁港等施設の復旧・復興促進に向けての要望
 - 地元業者の優先発注
 - 指名及び随意契約の活用
 - 啓開工事、応急工事会社の優遇
 - 配置技術者の要件緩和
 - 現場代理人、主任監理技術者の複数工事業務
 - 配置技術者の雇用条件緩和(3か月)と登録工事からの早期解除
 - 現場代理人の工事実績認定

図-2.2.6

についても対応できないというのも解っていました。人もどんどん採用しなければいけないのですが、採用しても3ヶ月間は配置技術者に置けないというようなことでは困ることも解っていました。それから現場代理人であれば工事の実績を認定して、次のことに備えられるようにしたいという要望書を出しておりました。それにしてもま

だまだちょっと、発注が本格的に来ていないというところもあって、生温い要望書になっておりました。

年が明けて平成 24 年になると、機材・資材は上がるし、技術者も採用しなければいけない、労働者も連れてこなければいけないというようなことでした。年が開けて年度末ぐらいには、こういう労務設計単価とか建設資材単価、それから共通仮設費、これは宿舎の話ですが、この率を上げてくれとか、そういう要望をしています(図-2.2.7)。スライドで赤字で書いているのは、被災地以外の早期発注ということで、この年は確か国債とかもやったと思いますが、全国に「こういう状況だから応援に行ってくれ」という話をしました。すると「地元にも仕事があるから、これを早く確定してもらえば、受注を受けられなかったところは応援に行けるから」というようなことがあって、「要望にこの赤字の被災地の都道府県については早期発注しろ。そうすると余裕の出たところは応援に行けるから、これを要望書に加えろ」というようなことで要望しました。

それから平成 24 年 6 月 4 日になると、もう少し話が具体的になって、「経審とか入札参加資格審査基準の要件を緩和してくれ。JVに参加したり、協力会社に行った時に、経審とか技術者の実績等がカウントできるようにしてくれ」という要望書になっております。JVについても 5 億円未満 2 件以内というのがあったのですけれども、「これを 20 億円にして 10 件までにしてくれ」と。これは実際にそのとおりにならなかったですけれども、WTO の条件が 20 億円ぐらいということで、20 億円にして 10 件ぐらいでないと効果が上がらないのではないかと考えました。この要望書は国交省の建設産業課の方にも持って行ったのですが、その時にちょっと意外だったのは、建設産業課の課長とか課長補佐さん辺りの認識ですけれども、「漁港については 1 億円とか 2 億円ぐらいで良いのではないのか」という話で、「1 つの港を造るのにも 20 億円や 30 億

円は掛かるので」と言う、「そんなに 1 漁港当たりの工事費というのは大きいのか」というようなやり取りがあったのを覚えております。

それから 9 月 11 日になるとさらにまた具体的な要望になって、24 年は要望書を連発していますが、それほど実際の工事が従来の制度のままではこなせないというのがあったと思います。適正規模の発注ということで、1 億円とか 2 億円とかでは駄目だから、10 億円とか 20 億円を 1 本で発注してくれということとか、資材等の関係もありますが、見積もりをどんどん活用してくれとか、共通仮設費、これは宿舎が中心なのですけれども、積み上げて計上してほしいとか、こういう具体的かつ大胆な要望書になっております。

24 年は 3 つ出しているのですが、25 年になると制度面ではわりあい対応して頂いて、25 年の 5 月になると、この要望書にあるとおり(図-2.2.8)、直轄事業というのは生コンの工事の対応が終わった後ですが、宮城県なら宮城県のトータルの生コンの需要量とトータルの供給量では数字上は合っているけれども、離島や半島にはまだまだ来ないということがありました。来ない上に、波が来ると作業船の方が駄目だとか、生コンの確保、圧送車、作業船の 3 点セットを同時に揃えることが非常に難しいということで、これは現場打ちではなくて方塊などに見直しをしてくれという要望書とか、型枠なんかもプレキャスト工法の埋め込み式の型枠にしてくれという施工に関する要望となりました。離島半島域の作業員の確保の経費、宿舎等も関係するのですけれども、そういうものやミキサー船の日作業量の見直しとか、設計変更の手続きの効率化をしてくれということです。全体から離島半島地域の特別な難工事に焦点を当てた要望書になって、要望が現場に則した具体的なものになってきたというところ です。

さらにまた次の年になるとこれが最後で、26 年 12 月 1

- 平成24年2月29日 東日本大震災により被災した漁港等施設の復旧・復興促進に向けての要望
 - 労務設計単価
 - 建設資材単価
 - 共通仮設費率の設定(技術者、技能者、労働者の確保、滞在、解除費用)
 - 被災地以外の早期発注
- 平成24年6月4日 東日本大震災により被災した漁港等施設の復旧・復興促進に向けての要望
 - 経審、入札参加資格審査基準の要件緩和
 - JV参加、協力会社
 - JVの要件緩和
 - (5億円未満、2件以内)→(20億円、10件まで)
- 平成24年9月11日 東日本大震災により被災した漁港等施設の復旧・復興促進に向けての要望
 - 適正規模の発注(大括り化10億円)
 - 見積もりの活用
 - 共通仮設費の積み上げ計上

図-2.2.7

- 平成25年5月15日 東日本大震災における離島半島地域の漁港災害復旧事業の実施に関する要望
 - 資材の生コンクリートの確保、圧送車、作業船の3点をセットは大変難しい状況。本体の構造を方塊などに見直し、異なる場所での製作
 - 残置型枠の工法の採用(工事のPca化)
 - 離島半島域の復旧工事における作業員確保の経費
 - ミキサー船の日作業量の見直し
 - 設計変更の手続きの効率化
- 要望が現場に即した具体的なものになる
- 平成26年12月18日 東日本大震災における漁港災害復旧事業の実施に関する要望
 - 工事費支払いの円滑化
 - 帰還技術者の要件緩和(3か月)
 - 追加工事の入札率割戻し
 - 遠隔地からの回航費の往復計上

図-2.2.8

8日以降は要望書を出していないのですけれども、工事費の支払事務の円滑化についてです。お手伝いに来ている技術者とかが帰った時の対応とか待遇について要件緩和をしてくれとか、設計変更等もだいたい受け入れてくれることになるのですけれども、例えば先程のようなプレキャスト工法にしてくれというような話の時に「いいよ」ということでしてもらったら、全部またやり直して入札率で割戻されるとか、追加工事は二次製品でしょということで、現場管理費とか共通仮設費から元の額から控除されるということ、これは止めてほしいと要望しました。ひと段落ついて変更事務とか支払事務、あるいは帰る人達の要件緩和ということとか、遠隔地というのは東北に対して長崎とか九州方面ですが、そういうところから廻航してきたのだけれども、帰りの廻航費も計上してくれということでした。

26年12月18日が最後の要望書になるのですけれども、最初の23年の6月から26年の12月まで、ずっとこの要望書を追うだけで、だいたいこんな感じで工事とか行政の方も対応して、こんなになったのかというようなことがわかる要望書の変遷になっております。

それぞれ対応してくれたものもありますし、私達は直接水産庁とか国の中央官庁に陳情するので、これが各岩手・宮城の方にどういうふうに反映されるのかというのはまたワンクッションあって、更にその下の市町村になるとまたワンクッションあって、どれを徹底するのがわからないというのがあるのですけれども、それぞれ一応対応はして頂いたということになっております。最後の話なんかは水産庁とかそういうところが対応して、どれぐらい県とか市町村に履行されているのかというのがわからないもので、特に12月18日出したものは、この4つの要望に対して水産庁の考え方を公文で出してくれということで、公文と言っても課長補佐クラスの事務文書という形で文書をもらいました。そして水産庁の考え方はこうですよという

のを、逆に3県の岩手・宮城・福島に提出させて頂いたのですけれども、ただ帰還技術者の要件緩和というのは全国に流してもらわなければいけなかったのですけれども、そこはその文書の写しを持って色々説明をするということとで対応しました。

一方、この施工のことを今日は話せということであったのですけれども、本当は、私なんかはこの被災が起きてから工事とかを遅らせたのは、いわゆる実施主体ではなくて、復旧の仕方だとかの計画を建てたり学会だとか学識経験者、この人達が遅らせたのではないかというものが私の意識にはあります。本当はこっちの方を整理してちゃんとやるべきだというのは、水産庁とか関連の団体にはお話をしております。23年に学会等があって、そういうところで被災状況はこうですという話とか、水産工学会とかで色々話はさせてもらっています(図-2.2.9)。24年には漁業権だとか、全戸高台移転だとか、集約するだとかという話がいっぱい出てきたので、それに対抗するために漁業権制度というのをみんなに理解してもらう努力もしました(図-2.2.10)。復旧復興には全体を見渡して話をしなければいけないのではないかと、いわゆる学術的などころでの発表はさせてもらって、こっちの方こそ震災については整理しておかなければいけないのではないかと考えております。これはうちの建設協会とは別にやっておかなければいけないと考えております。こちらの方が私は反省すべき点がいっぱいあるのではないかと考えております。

全日本漁港建設協会の活動として、業者を紹介するとか、そういうことが労働基準法とかもあって幹旋なんかはできません。それで何が出来るのだろうということで、建設業者が派遣できる作業船だとか、技術者の情報をサイト上に登録して、それを被災3県の漁港建設業者さんが閲覧すると(図-2.2.11)。それで、作業船なら作業船の種類で検索する。技術者なら1級、2級、あるいは技術士というの

学会など調査研究の活動

- 平成23年9月29日 東日本大震災復旧復興状況視察・研修
- 平成23年10月9日"第48回日本地域学会
 - 漁港漁業地域の被災の実態と復興の考え方について:中村隆(財漁村総研)
 - 場漁村被害の特徴と復旧:浅川 典敬(水産工学研究所)
 - 魚礁漁場造成による復興支援構想について:山内繁樹((株)エコニクス)
 - 漁村環境施設(上下水道)の被害と早期復旧:広島 基((株)データ設計)
 - 被災した水産都市機能の回復と復興:大島 肇((株)JRI)
 - 離島の災害と復興構想(奥尻島との比較):長野章((一社)全漁建)"
- 平成24年5月18日日本水産工学会
 - 漁港建設会社のBCPと東日本大震災における検証と課題
 - 東日本大震災における漁港復旧工事の支援システム構築

図-2.2.9

- 平成24年10月8日第49回日本地域学会
 - 災害に強い漁業地域形成のための体制と対策に関する研究:中村 隆(漁港漁村漁場技術研究所)
 - 漁業地域の復旧・復興の計画立案における課題について:大島肇(㈱アール・ビー・アイ)
 - 漁港、漁村、漁場の復旧・復興における漁業権制度の役割に関する考察:山内 繁樹(㈱エコニクス)
 - グランドデザインを持った東北の漁業・漁村の復興への考察富田 宏(㈱漁村計画)
- 平成24年11月8日第11回全国漁港漁場整備技術研究発表会
 - 東日本大震災における漁港復旧工事の支援システム構築
- 平成25年9月4日土木学会
 - 東日本大震災における漁港復旧工事の支援システム構築と不調対策
- 平成25年11月21日第12回全国漁港漁場整備技術研究発表会
 - 災害復旧工事における効率的な施工法について
- 平成26年10月2日 東日本大震災復興状況視察・研修
- 平成26年11月20日第13回全国漁港漁場整備技術研究発表会
 - コンクリート製プレキャスト残置型枠工法についてー東日本大震災漁港復旧工事の事例ー

図-2.2.10

を検索する。そうすると、福岡県にはこういう会社があるとか、こういう作業船があるということがわかる。そこと色々協議をすることになります。一番下に書いていますが、全日本漁港建設協会は斡旋ができないので、具体的な条件等のマッチングというのは企業間で行います。我々はそれらをサイト上に登録するというようなシステムを作りまして、全国の会員から登録してもらって、それを3県の被災県の漁港建設業協会の会員が閲覧できるシステムです(図-2.2.12)。これは今も動いていて、今は被災県の会員だけではなくて全国の会員が見られるということをやっております。ただ難点は技術者も作業船も色々あって、かなり詳しいデータになっているのですけれども、更新をちょっと怠っているというところです。ただ、こういう会社があるということで、電話をする手がかりになるということで、今も置いたままにしているところです。

その内容ですが、13船種で登録して、今どこにいますということを作って、バックホウ浚渫船とかグラブ浚渫船とか起重機船とか、これを全会員に東北に派遣できる可能性のあるやつは登録してくれということで、登録して頂き

支援システムの構築と更新

- 支援システムの構築
 - －全国の漁港建設業者が派遣できる作業船及び技術者の情報をサイト上に登録
 - －被災3県の漁港建設業者は、登録された作業船、技術者を検索し、支援を要請する
 - －具体的な条件等のマッチングは企業間で行う

図-2.2.11

ました(図-2.2.13)。技術者も登録して頂いています(図-2.2.14)。もちろん閲覧する方ではAさんとかBさんとかいように実名では出さないで、年齢と実務経験と資格を登録しています。会社自体も支援の可能性のある会社は登録してもらっています(図-2.2.15)(図-2.2.16)。当初は皆さんに閲覧して頂いて、不調が出た時にはそれぞれ宮城県の会社等で可能性のありそうなところに電話を掛けまくってもらった時もあります。それから、しばらくすると、発注入札情報を、こういったものが発注されているのか、どういう会社がそれを落札したのかということも、サイトに載せてくれということでもやりました。これはうちが調べられるのは、インターネットの発注の結果とか入札の結果とか、そういうものがある時にしか出なかったのですが、そういうものもアップするということで、26年の発注期間の入札発注予定情報をサイトに記載しました。東北3県の資材の値段とかも載せております(図-2.2.17)(図-2.2.18)。

今、話しているのは24年7月頃に話したことと同じことですが、24年7月には不調がだいぶ出ていたのですけ

支援システムの概要(作業船の登録)

- 作業船の諸元、稼働予定を登録
(13船種に対応)

The screenshot shows a web form for registering vessels. It includes fields for ship name, company, and a list of 13 ship types with checkboxes. Below the form is a calendar grid for scheduling from 2012 to 2014.

図-2.2.13

支援システムのフロー図

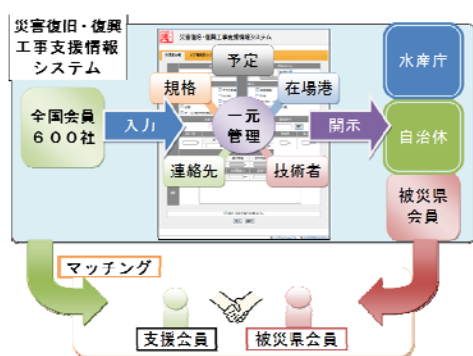


図-2.2.12

支援システムの概要(技術者の登録)

- 技術資格と実務経験年数を登録
(1級・2級土木施工管理技士、技術士、技術士補、水産工学技士 に対応)

氏名	年齢	1級土木	2級土木	技術士	技術士補	水産工学	実務経験
八丁堀次郎	50歳	○				○	20年
山田三郎	30歳		○				5年

図-2.2.14

- ・建設業の登録許可、労務者、担当者を登録

会社名	八丁堀建設
所属	その他
郵便番号	104-0022
住所	東京都中央区八丁堀2-25-10 JR八丁堀ビル 6階
代表者	代表取締役社長 八丁堀 太郎
TEL	03-6661-1155
FAX	03-6661-1166
URL	http://www.yatagoriken.co.jp/
建設許可 登録番号	知事許可
協賛会社(下流)	☐
外資系手配	☐
情報提供有無	代表取締役社長 八丁堀 太郎

图-2.2.15

- 水産庁及び岩手県、宮城県、福島県における漁港災害復旧事業
- 26の発注機関の入札発注予定情報のサイトを記載
- トピックスやnew情報表示をしている

入札関連情報 <ヒコック>	
水産庁	
環境情報 06/10更新 入札情報 05/17更新 平成23年度【建設工事】 06/14更新 new 平成24年度【建設工事】 06/13更新 new その後の情報 04/05更新 農林水産省電子入札システム 05/23更新	
国土省	
電子入札システムホームページ 06/21更新 new 条件付一般競争入札実施予定表 06/27更新 new 東京支店管内の12月23期契約の特別開札について 06/20更新	
国土院	
環境 01/16更新 国土 入札・契約 06/19更新 new	
国土院	

图-2.2.18

- ・被災3県の漁港建設業者は、作業船・技術者・協力会社を検索し、その担当者と連絡をとれる。
- ・具体的な条件等のマッチングは企業間に委ね、システムでは仲介しない。

[illegible]

图-2.2.16

- ・現在(平成24年7月)、3県の漁港災害復旧事業においては不調不落は、大量には起きていない。
- ・しかし、7月以降、市町村営漁港の災害復旧工事が本格的に発注された場合、不調不落の大量の発生は予断を許さない。
- ・それまでにこのシステムを被災3県と全国の漁港建設業者間で活用、情報の交換を行い、マッチングがスムーズに行われる必要がある。
- ・今後とも会員の要望により更新していく。

图-2.2.19

災害復旧・復興工事支援情報システム

[分野 倉庫・ログハウス](#)
[スクリーン](#)
[システムトップ](#)
[ログイン](#)

● 2011年12月08日 - 予備調査を開始しました。

[情報お知らせ](#)
[会社](#)
[作業区](#)
[技術者](#)
[問合せ・報告](#)
[検索ページ](#)

最近ログインしたユーザー(最新10件)		
所属	氏名	最終ログイン
宮手橋	宮手橋直子 佐藤信幸 ナンバー	2012年06月26日 13時42分25秒
広島県	全日本産業振興協会広島支部	2012年06月26日 13時42分56秒
香川県	株式会社山田康業	2012年06月26日 14時02分15秒
福岡県	株式会社山崎誠	2012年06月26日 14時42分47秒
新潟県	建設建設株式会社	2012年06月26日 14時46分56秒
新潟県	株式会社加賀野田	2012年06月26日 14時49分39秒
北海道	熊鷹建設株式会社	2012年06月26日 14時50分07秒
兵庫県	熊鷹建設株式会社	2012年06月26日 09時13分27秒
兵庫県	株式会社西原建設	2012年06月27日 10時26分41秒
神奈川県	広瀬実業株式会社	2012年06月27日 10時42分22秒

○の傍欄は本部専用です。(一太郎メニュー)には表示されません)

图-2.2.17

れども、「予断を許さないで、このマッチングシステム等で情報交換を行ってちゃんとやっていきましょう。是非東北の方へ応援に行ってください」ということで、24年の5月～7月ぐらいの私が日本全国回っている時の講演でした(図-2.2.19)。その時に岩手県と宮城県の業界に、今現在の支援状況はどうですかというようなアンケートを

	被支援 会員	支援 会員	支援船	支援 支部	支援期間
岩手県	6社	9社	15隻	7支部	2011/04/01～ 2012/01/31
宮城県	3社	3社	3隻	3支部	2011/04/25～ 2012/01/31
福島県	0社	0社	0隻	0支部	—

※福島県は平成24年度から復旧工事の本格化を予定

图-2.2.20

取らせてもらって、非支援会員がこうで、支援会員がこうで、支援で来ている船がこうというアンケートでした(図-2.2.20)。これはあくまで行政上の統計ではなくて、我々の協会の中での問い合わせに対する岩手県支部と宮城県支部からの回答です。この話を長崎に行って、長崎の時に200人近く集まって頂いたのですが、岩手の現

地でやり、宮城の現地でやり、鹿児島でやるというような、
 こういう会議をセットしてやってきました(図-2.2.21)。
 その時に100～200人集まるので、どういう意思があるか
 ということで、支援する立場としてはどれが良いかという
 ことで、下請けとか、復興JVでとか、技術者だけとか、
 作業船だけ、というようなアンケートを取らせて頂いたら
 こういう結果だったということです(図-2.2.22)。下請け
 と復興JVが同じぐらいで多かったです。被災県以外の会
 員として欲しい情報はありますかということで、こういう
 情報がほしいと(図-2.2.23)。先程の登録したのは被災県
 以外の人が登録しているのですけれども、自分の情報が相
 手からどう見えるか確認したいとか、被災3県で必要とし
 ている事項が知りたいとか、今後どのような船種が主に必
 要なのか情報が欲しいとか、工事の発注情報、これは入札
 状況・工事概要というような、これは後にサイトを工夫し
 て情報を載せられるようにしました。それらがこういう結
 果になっています。その後、宮城県と岩手県の状態を知り
 たいということで、これは一例しか見せませんけれども、
 それぞれ宮城県の営業部門の人、それから工事部門の人、

災害復旧・復興支援情報システムの説明

- ・支部35、会社:296社、作業船:823隻、技術者:延べ1877人
5月10日現在
- ・マッチングシステムと面談
 - － 3月28日長崎市、商工会議所主催
 - － 4月12日岩手県盛岡市岩手県公会堂
 - － 4月13日宮城県仙台市仙台国際センター
 - － 5月18日鹿児島市、鹿児島県港湾漁港建設協会主催
- ・内容
 - － 支援情報システムの活用
 - － 災害復旧工事に関する問題点
 - － 県外会員が支援する際の問題点
 - － 復興JV運用の懸案事項
 - － 意見交換と質疑応答

図-2.2.21

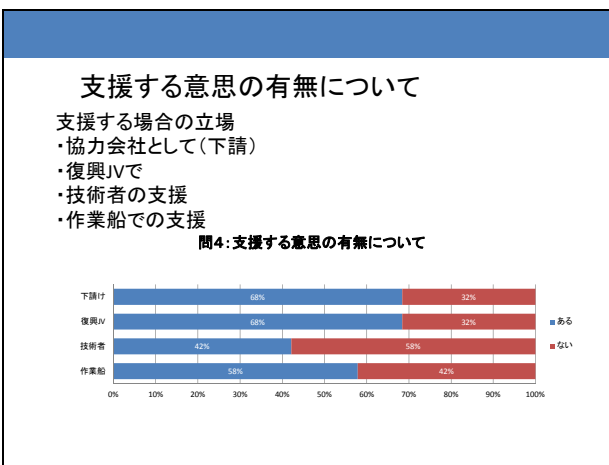


図-2.2.22

それから作業船部門の人と3つに分けてそれぞれ状況を
 示してもらって、それを全国に流すことを行っております
 (図-2.2.24)。それを作業船舶部門の宮城県の方ではこ
 ういう状況ですということです(図-2.2.25)。どういう状況
 ですかという質問は、被災県以外の人が係留場所はどこだ
 とか、津波緊急時の避難対策はあるのかとか、作業上苦勞

被災県以外の会員としてほしい情報はありますか？

- ・自分の情報が相手からどう見えるか確認したい。被災3県で必要としている事項
- ・今後どのような船種が主に必要なのか情報がほしい
- ・工事の発注情報
- ・入札状況
- ・工事概要
- ・JV構成員として県外会員を探しているかどうかの情報
- ・被災県側の希望する作業船種、必要希望工事、工事期間等の情報
- ・システムの内容を見たい
- ・現場で何がどのように足りていないのか
- ・被災県の業者情報(会社名・住所等)・支援者(業者)情報(登録船舶企画別隻数、地区等)

図-2.2.23

宮城県の状況(1)

【営業部門①】

①	管内における平成24年度 予算	宮城県	水産基盤整備災害復旧費	675億円
		気仙沼市	漁港施設災害復旧費 31漁港	24億円
		南三陸町	漁港施設災害復旧費 19漁港	20億円
		女川町	漁港施設災害復旧費 12漁港	14億円
		石巻市	漁港施設災害復旧費 34漁港	68億円
		東松島市	漁港施設災害復旧費 7漁港	10億円
		計		
②	今後3～4年の発注見通し	県下142漁港が被災を受け被害額は、4,237億円とも云われており、復旧工事にかかる年数を5年とし工事規模を平準化すると847億円となる。		
③	入札方法	宮城県	一般競争	復興JV
		市・町	一般競争	

図-2.2.24

宮城県の状況(6)

【作業船舶部門②】

④	安全な泊地の確保と現在の作業船舶の係留場所は	・安全な泊地は、確保されているとは限らない。 ・通常は、石巻港、石巻漁港をベースとし係留しているが鮎川港、女川港、網地漁港等現場に係留することを考えている。
⑤	津波、緊急時の避難対策は	・沖出し出来る場合は、沖出しとしそれ以外(港内係留時)は高台避難とする。
⑥	作業上苦勞している点	・係留場所、積込場所、(ブロック製作ヤード)の確保
⑦	燃料調達と価格動向	・ローリーで調達可能 3月 92円/ℓ 4月 100円/ℓ
⑧	船舶関係の保険	・船体保険、船主保険、曳航者賠償者責任保険

図-2.2.25

しているのはどういうこととか、燃料調達と価格動向は
 どうかということを知りたいということで、それを宮
 城県の支部を通じて、こういう全国からの質問があるけれ
 どもそれに答えてくれということで、こういう整理をして
 おりました。岩手県も同じような営業それから技術、作業
 船部門、入札参加資格等、色々回答を頂いています(図

岩手県における災害復旧・復興工事支援にあたっての要点

■震災後における入札条件の緩和

1. 現場代理人の業務(2件まで)(平成24年3月1日以降公告に適用)
 - ・当初設計金額が2,500万円(税込)未満の工事であること。
 - ・工事場所が同一振興局内であること。
2. 配置予定技術者の専任期間の見直し(平成24年3月1日以降公告に適用)
 - ・入札参加資格確認書類提出において、配置予定技術者が他工事に専任で張り付いていても良いこととする。(誓約書を提出することにより確認に代える)
3. 主任技術者の業務(2件まで)(平成24年3月1日以降公告に適用)
 - ・工事現場の相互の間隔が5km程度以内であること。
 - ・契約済工事の発注者と協議の結果、他工事との業務が可能であると認められること。
(※監理技術者の業務は認められない)
4. 主任技術者及び監理技術者の「恒常的雇用関係」について(平成24年4月1日以降公告に適用)
 - ・入札日までに雇用している者であること。(3か月以上の継続雇用の廃止)
(※在籍出向者、派遣社員については直接的な雇用関係にあるといえない)

ポイント

- ☞ 発注ロットの拡大によって工事金額が増大
- ☞ 監理技術者の配置が必須

図-2.2.26

岩手県の条件付一般競争入札および総合評価落札方式条件付一般競争入札における条件

○ 入札参加資格

- (1) 平成23・24年度県営建設工事競争入札参加資格者名簿の土木工事A級に登録されているもので、岩手県内に主たる営業所を有すること。
- (2) 平成9年4月1日以降に、元請として海中工事(水面下ゼロメートル以下の潜水土による作業を伴う工事又は船舶等を使用する工事でしゅんせつ工事以外のもの。)を施工した実績を有すること。
- (3) 次に上げる基準を満たす者を主任技術者又は監理技術者として工事に専任で配置できること。

ア 一級土木施工管理技士又はこれと同等以上の資格を有すること。

イ 平成9年4月1日以降に、元請として海中工事(水面下ゼロメートル以下の潜水土による作業を伴う工事又は船舶等を使用する工事でしゅんせつ工事以外のもの。)を施工した経験を有すること。

ウ 土木工事業に関する監理技術者資格者証及び監理技術者講習修了証を有すること。

エ 入札日までに雇用している者であること。

ポイント

- ☞ 県外業者の参加は不可
- ☞ 会社及び技術者の海中工事の施工実績が必須

図-2.2.27

岩手県平成24年度 県営建設工事発注見通し

○ 災害査定

- ☞ 県全体 4,617件 5,918億円
- ☞ 漁港施設 1,392件(30.1%) 3,012億円(50.9%)

○ 合計

- ☞ 1,401件(一般競争入札(19.4億円以上)9件。条件付一般競争入札(5億円以上)97件)

○ 漁港・港湾工事

- ☞ 226件

ポイント

- ☞ 県内業者の技術者不足
- ☞ 海中工事の施工実績を有する技術者の増員

図-2.2.28

-2.2.26)(図-2.2.27)(図-2.2.28)。これは岩手県の営業
 部門での支部からの回答で、これを全国の人に、岩手県は
 こういう状況ですよというのを流していました(図
 -2.2.29)。今のところでも、先程、1億円の発注を10億
 円ぐらいで1単位にしてくれとか、復興JVなんかについ
 ても各県内の方ではなくて関東の方の企業と組むことと
 いうようなことを考えているという、これは宮城県の状況
 です。

これが最後ですが、そうこうしていたら23年から、実
 際は24年の1月、2月、3月辺りで、ドドドッと不調が
 出て来て、その頃から発注になったのですが、それからず
 っと2012年・2013年と不調を追っかけています(図
 -2.2.30)。これもインターネット上で出てくるものの統計
 を取ったということで、岩手県と宮城県で4億~5億円ぐ
 らいのものでも毎月こういう不調案件が出て来ていたと
 いうことです。

そこまですで終わりなのですけれども、行政への対応がど
 ういうふうになっていったかというところで、行政も色々
 やって頂いているのです。どんどん通達を出して頂いて、

営業部門

- ・ 配置技術者の確保に苦慮一同一県内でも内陸部の業者と受注状況に大きな開き
- ・ 入札制度など:オープンブック方式で下請けが県外業者であれば減点
- ・ 県工事の参加資格要件:県内本店物件と県内営業所物件
- ・ 市町村工事:監理は容易だが、歩切りなどあり
- ・ 一億円程度の工事で不調、県内本店などの要件を外して再入札、発注ロットを10億円で要望
- ・ 復興JVは技術者・実働部隊を多く抱える関東の企業と組むことを考えているようだ
- ・ 元請参加は可能だが総合評価で価格競争あり相当困難
- ・ 下請け参加では、技術者の移籍と実働部隊のワンセットで、稼働率を上げるためには近隣他社の下請け・孫請けが必須

図-2.2.29

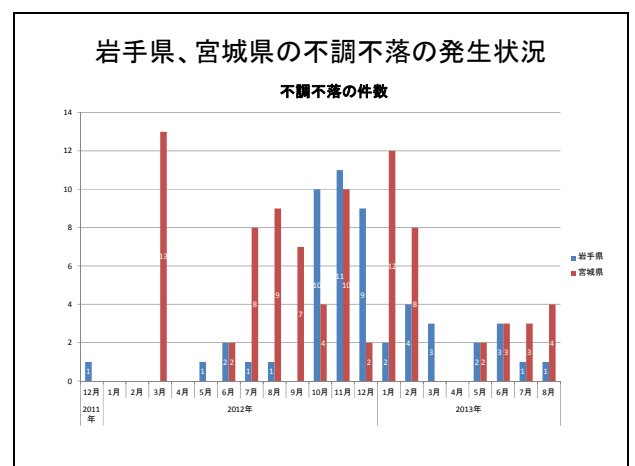


図-2.2.30

ここで結論を話していますが、平成 23 年 11 月 18 日から通達を整理しています(図-2.2.31)。不調不落が大量発生した原因なのですが、結論的には、今私がずっと話してきたことに対して制度化だとか要件緩和しているのですが、3 ヶ月～5 ヶ月ぐらい対応が遅いと感じます。漁港事業は市町村営事業で末端まで通達が反映されるのに時間が掛かること、内容が小出しであること、今だと状況がわかるけれども、24 年頃から今の制度にしておけばもうちょっと良かったのではないかと思います。市町村営の事業が動いて、長崎県等からも支援が行っているの、被災県以外の業者には情報が行きにくいということがあったのではないかと。これらを解消しなければいけないのではないかと思います。

これは先程言いましたように、水産庁から流した通達です(図-2.2.32)(図-2.2.33)(図-2.2.34)(図-2.2.35)(図-2.2.36)(図-2.2.37)。震災関係に流した、労務単価はこうだとか、労働者派遣宿舎についてはこうだとか、技術者不足についてはこういうふうに通達を流したとか、かなり精力的に、ひと月おかないぐらいに、毎月ぐらいにわたっ

て、労務者不足に対応する通達、宿舎員に対する通達、技術者に対する通達というのを毎月ぐらいに流していました。毎月ぐらいに流すというのが小出しということでもあるのですけれども、どんどん流されて、24 年、25 年、26 年と。26 年 6 月、この辺は品確法に関わるところが、25 年・26 年にはあるのですけれども、ずっと不調対策、技

施行日	件名	通知概要	課題
平成24年9月12日	東日本大震災の被災地域における漁港等の復旧・復興事業等の円滑な実施について	施工箇所が存在する工事での工事箇所ごとの関係費算定 ・概算発注、大掛り一括発注による発注者の事務負担の軽減	発注者事務負担軽減
平成24年10月25日	東日本大震災の被災地域における漁港の災害復旧事業を推進するためのCM方式の活用について	CM方式の導入促進	発注者事務負担軽減
平成24年11月6日	「復旧・復興建設工事における共同企業体の当分の取扱いについて」の一部改正について	復興JV制度の改訂 ・予定価格の上限を2億円からWTO案件まで引き上げ ・共同企業体数を2から3へ緩和	技術者不足
平成24年度補正予算等の執行における概算方法等に関する試行について	平成24年度補正予算等の執行における概算方法等に関する試行について	大掛り一括発注による発注者の事務負担の軽減 ・宿泊等に係る間接費の設計変更の導入 ・建設資材の遠隔地からの調達に伴う設計変更の導入	発注者事務負担軽減 労働者宿泊費 資材調達費
平成25年2月8日	建設工事の技術者の専任等に係る取扱いについて	一人の技術者が監理できる近接工事等の明確化	技術者不足
平成25年2月15日	平成24年度補正予算等の執行に係る入札・契約手続き等の円滑な実施について	入札・契約手続きの効率化等 ・中小企業者受注機会の確保	早期発注
平成25年3月6日	東日本大震災の復旧・復興事業における労働者宿舎設置の概算方法等に関する試行について	宿泊施設に係る共通仮設費の設計変更の導入	労働者宿舎施設確保 建設企業における資金調達の支障
平成25年3月8日	いわゆるゼロ留保工事等に係る金融保証の実施について	年度末における資金調達の円滑化	

図-2.2.33

施行日	件名	通知概要	課題
平成25年3月11日	「平成24年度補正予算等の執行における概算方法等に関する試行について」に係る共通仮設費及び現場管理費に対する実績変更対象費の割合について	共通仮設費及び現場管理費に対する実績変更対象費の割合の周知	発注者事務負担軽減 労働者宿泊費 資材調達費
平成25年3月29日	東日本大震災の被災地域で使用する建設機械の機械燃料の補正について	建設機械の機械燃料の補正	機械燃料
平成25年3月29日	平成25年度公共工事設計労務単価について	入札不調対策のための需給状況を踏まえた設計労務単価を設定 (被災地において一部試行の値で実施)	労務単価
平成25年3月29日	技能労働者への適切な賃金水準の確保について	※国交省発出文書／各府省庁主管担当課へは4/2 ・平成25年度公共工事設計労務単価の早期適用 ・ダンピング受注の排除 ・法定福利費の適切な支払と社会保険等への加入徹底に関する指導 ・労務費の急激な変動への対応	労務単価
平成25年4月5日	単品スライドのコンクリート類についての運用について	コンクリート類にかかる単品スライド条項適用に係る運用方法	資材単価
平成25年4月9日	「平成25年度公共工事設計労務単価について」の運用に係る特例措置について	「25.4.1以降に契約を行う工事の内、旧労務単価を適用して予定価格を算定しているものについて、新労務単価への設計変更の実施	労務単価
平成25年5月14日	予算決算及び会計法第85条の基準の取扱いについて	概入札調査基準価格の算定方法を、一般管理費等の額に集する数値を10分の3.0から10分の5.5に変更する	概入札調査基準価格
平成25年5月3日	平成25年度水産整備事業及び漁港漁岸整備事業の執行について	事業のより一層の早期かつ着実な施行への取組	早期着工

図-2.2.34

施行日	件名	通知概要	課題
平成22年11月18日	経理課通知「現場代理人の常駐義務緩和に関する適切な運用について」	現場代理人の常駐義務の明確化(通知)	技術者不足
平成24年2月17日	岩手県・宮城県・福島県における公共工事設計労務単価について	実勢価格を反映した公共工事設計労務単価の改定 (被災地において四半期ごとに改訂)	労務単価
平成24年3月2日	東日本大震災に伴う賃金等の変動に対する「工事請負契約書」第25条第8項の運用について	急激な物価変動に伴う請負代金額の変更(インフレスライドによる契約変更の実施)	労務単価 資材単価
平成24年3月2日	被災地以外からの労働者確保に要する追加費用に対する当分の運用について	労働者確保に要する追加費用(共通仮設費率、現場管理費率に係る補正係数の導入)	労働者旅費・宿泊費
平成24年3月2日	東日本大震災の被災地における建設工事の技術者の専任に係る当分の取扱いについて	一人の技術者が監理できる近接工事等の明確化	技術者不足
平成24年3月14日	復旧・復興建設工事における共同企業体の当分の取扱いについて	復興JV制度の創設 ・被災地域外の建設企業(技術者等)を活用 ・工事現場に専任する技術者要件の緩和	技術者不足
平成24年6月19日	岩手県・宮城県・福島県における公共工事設計労務単価(平成24年6月)について	実勢価格を反映した公共工事設計労務単価の改定 (被災地において四半期ごとに改訂)	労務単価
平成24年7月11日	東日本大震災の復旧・復興事業等における概算方法等に関する試行について	・宿泊等に係る間接費の設計変更の導入 ・建設資材の遠隔地からの調達に伴う設計変更の導入	労働者宿泊費 資材調達費
平成24年7月11日	東日本大震災の被災地域での建設工事における適切な予定価格の算出のための資材価格及び労務費の見積活用推進について	市場単価額における労務費・資材費の見積の活用による価格の実施	労務単価 資材単価
平成24年7月11日	東日本大震災における災害廃棄物を原燃料としてセメントの使用を評価する総合評価落札方式の試行の運用について(直轄のみで実施、地方自治体には通知なし)	災害廃棄物を原燃料としてセメントを使用する場合に総合評価において加点	災害廃棄物の処理

図-2.2.31

施行日	件名	通知概要	課題
平成25年9月12日	東日本大震災の被災地で適用する漁港漁場関係工事概算基準の歩掛について	「漁港漁場関係工事概算基準」の一部について、被災地で10%割増し	不調対策
平成25年9月26日	東日本大震災の被災地における「建設工事の技術者の専任等に係る取扱いについて」の運用について	東日本大震災により被害を受けた地域における建設工事での技術者専任性の緩和と工事現場の相互の支援	技術者不足
平成25年10月6日	東日本大震災の復旧・復興事業における施工確保対策の周知徹底について	会計検査委員の報告を受けた施工確保対策の周知	施工確保対策全般
平成25年10月6日	東日本大震災の復旧・復興事業における施工確保対策の周知徹底について	会計検査委員の報告を受けた施工確保対策の周知	施工確保対策全般
平成26年1月30日	平成26年2月から適用する公共工事設計労務単価について	設計労務単価の決定 全職種単価平均1.1パーセントアップ	労務単価
平成26年1月30日	平成26年度 設計業務委託等技術者単価について	設計業務技術者単価の改定	労務単価
平成26年2月3日	賃金等の変動に対する工事請負契約書第25条第8項の運用について	労務単価改定を受けスライド適用の時期等の明示	不調対策 経済対策
平成26年2月3日	「平成26年2月から適用する公共工事設計労務単価について」の運用に係る特例措置について	新単価の適用方法の明示	不調対策 経済対策
平成26年2月5日	東日本大震災の被災地(岩手県、宮城県、福島県)の概算において、共通仮設費1.5、現場管理費1.2の補正を適用	平成24年3月2日付け23水港建2851号廃止	労務、資材不足

図-2.2.35

施行日	件名	通知概要	課題
平成22年11月18日	経理課通知「現場代理人の常駐義務緩和に関する適切な運用について」	現場代理人の常駐義務の明確化(通知)	技術者不足
平成24年2月17日	岩手県・宮城県・福島県における公共工事設計労務単価について	実勢価格を反映した公共工事設計労務単価の改定 (被災地において四半期ごとに改訂)	労務単価
平成24年3月2日	東日本大震災に伴う賃金等の変動に対する「工事請負契約書」第25条第8項の運用について	急激な物価変動に伴う請負代金額の変更(インフレスライドによる契約変更の実施)	労務単価 資材単価
平成24年3月2日	被災地以外からの労働者確保に要する追加費用に対する当分の運用について	労働者確保に要する追加費用(共通仮設費率、現場管理費率に係る補正係数の導入)	労働者旅費・宿泊費
平成24年3月2日	東日本大震災の被災地における建設工事の技術者の専任に係る当分の取扱いについて	一人の技術者が監理できる近接工事等の明確化	技術者不足
平成24年3月14日	復旧・復興建設工事における共同企業体の当分の取扱いについて	復興JV制度の創設 ・被災地域外の建設企業(技術者等)を活用 ・工事現場に専任する技術者要件の緩和	技術者不足
平成24年6月19日	岩手県・宮城県・福島県における公共工事設計労務単価(平成24年6月)について	実勢価格を反映した公共工事設計労務単価の改定 (被災地において四半期ごとに改訂)	労務単価
平成24年7月11日	東日本大震災の復旧・復興事業等における概算方法等に関する試行について	・宿泊等に係る間接費の設計変更の導入 ・建設資材の遠隔地からの調達に伴う設計変更の導入	労働者宿泊費 資材調達費
平成24年7月11日	東日本大震災の被災地域での建設工事における適切な予定価格の算出のための資材価格及び労務費の見積活用推進について	市場単価額における労務費・資材費の見積の活用による価格の実施	労務単価 資材単価
平成24年7月11日	東日本大震災における災害廃棄物を原燃料としてセメントの使用を評価する総合評価落札方式の試行の運用について(直轄のみで実施、地方自治体には通知なし)	災害廃棄物を原燃料としてセメントを使用する場合に総合評価において加点	災害廃棄物の処理

図-2.2.32

術者不足対策ということでした。こういうふうに非常に精力的に、これは工事の施工に関する通達を整理したのですが、こういうふうに流されています。先程の対応が少し遅れているのではないかと、遠隔地からの支援会社が多いので末端まで徹底していなかったのではないかと、内容が小出しであるというのが、ずっと見

施行日	件名	通知概要	課題
平成26年2月7日	平成25年度補正予算等の執行に係る入札・契約手続等の円滑な実施について	入札・契約手続の効率化等、適切な工事発注、中小建設業者の受注機会の確保	早期発注
平成26年2月7日	建設工事の技術者の専任等に係る取扱いについて	技術者専任性の緩和・工事現場の相互の関わり(5km→10km)	技術者不足
平成26年2月7日	東日本大震災の被災地における工事請負契約書第26条第5項の運用の簡素化について	単品スライド受領運用における手続の迅速化等	発注者事務負担軽減
平成26年2月14日	いわゆるゼロ国債工事に係る金融保証の実施について	年度末における資金調達の円滑化	経済対策 建設業支援
平成26年2月17日	平成25年度補正予算(「好循環実現のための経済対策」関連予算)の早期実施について	平成25年度補正予算の早期実施	早期受注
平成26年3月31日	東日本大震災の被災地で適用する漁港漁場関係工事概算基準の歩掛について	東日本大震災の被災地で適用する歩掛を策定	漁港漁場関係工事概算基準
平成26年3月31日	「東日本大震災の被災地で使用する建設機械の機械損耗の補正について」の一部改正について	建設機械の機械損耗の補正	機械損耗
平成26年4月25日	平成26年度水産庁漁港整備部所管公共事業の執行について	事業のより一層の早期かつ着実な施行への発注	早期発注
平成26年5月18日	入札調査における「予定価格に含まれる法定福利費事業主負担額概算値」の明記について	予定価格に法定福利費の事業主負担額を含むことの問題	社会保険未加入問題
平成26年8月19日	発注事務における順紀の保持について	発注者としての順紀の保持及び関係規程の遵守による漁港漁場関係事業の適切な発注の促進	発注事務の透明性、公平性及び公正性の確保

図-2.2.36

施行日	件名	通知概要	課題
平成26年3月26日	公共事業労務費調査実施要領及び解説、公共事業労務費調査「電子データエラーチェック実施要領」の改訂について	公共工事関係労務費の実態調査	建設労働者賃金
平成26年3月28日	漁港漁場関係工事における安全対策の徹底について	それぞれの施工現場における安全管理体制の確固を含む安全点検を改めて実施し、安全確保対策を徹底するよう指示	安全確保 事故防止
平成26年11月14日	公共工事の品質確保の促進に関する施策を総合的に推進するための基本的な方針の一部変更について	国土交通省建設業課長と財務省法規課長の連名による、基本方針の一部変更が閣議決定された旨の通知の連絡	品質法改正
平成26年12月22日	東日本大震災における漁港災害復旧事業の実施に要する要望(対26年補正予算第22号、平成26年12月18日)への対応について	全日本漁港建設協会から漁港整備部長あて要望にかかる水産庁の考えの整理	復旧工事の円滑な推進
平成27年2月3日	「平成27年2月から適用する公共工事設計業務手冊について」の運用に係る特例措置について	新単価の適用方法の明示	不図対策 経済対策
平成27年2月4日	平成26年度補正予算等の執行に係る入札・契約手続等の円滑な実施について	入札・契約手続の効率化等、適切な工事発注、中小建設業者の受注機会の確保	早期発注
平成27年2月10日	いわゆるゼロ国債工事に係る金融保証の実施について	年度末における資金調達の円滑化	経済対策 建設業支援

図-2.2.37

今回のアンケート調査

・依頼文

ー 東日本大震災では、多くの会員が被災地の支援活動をしてきました。しかし、現地では様々な事由により十分に活動することができなかった事例もあると聞いております。被災地の早急な復興のため、また、今後予想される首都圏直下地震あるいは南海・東南海地震などの大規模災害を視野に、スムーズな支援などのあり方について参考とさせていただきます、被災地の漁港港湾の復旧復興工事を支援された会員を対象にアンケート調査を実施いたします。

・全支部へ発送

ー 岩手県、宮城県、福島県以外の74事業体から回答

図-2.2.38

て行って感じることです。行政の方でしっかりやって頂いているというのは、これだけの長期間ですけれども、水産庁の担当者が大変ではないかと思う程、流して頂いています。それが26年の初め頃までです。

それで今回この講演をするにあたりアンケート調査をしました(図-2.2.38)。岩手県・宮城県・福島県以外にアンケートを出しました。「今後のためになるのでちゃんと答えてください」ということで回答を得ました。一部、宮城県が1件ありますが、これは外の会社が宮城県に行き回答を得たので、宮城県の会社ではないということで理解してください。74の回答を得ました。北海道さんは19の会社から回答を頂いております。青森、高知、福岡、長崎あたりがわりと多い回答で、それだけたくさん支援に行っているということだと思います。兵庫県あたりは作業船の会社が多くて、作業船の吉田組さんとか寄神さんとか、そういうところから回答を頂いています。他のところは、マリコンさんから要請を受けて行っている1件とか2件の会社があります。74からのアンケートを以下でまとめています。それは文書にも何にも書かなかったのですが、今日の席にもマリコンさんおられますが、74ある中で、1件か2件ぐらいマリコン会社の支店が入っていますけれども、いわゆるマリコンさんの回答は得られていないので、地方の漁港建設業者の考え方というふうに理解してもらった方が良いでしょう。いわゆる皆さんご存知の大きなマリコンは一切回答がなかったので、これから集計しているものには、そういう人達の考えは入っていません。これが整理できれば埋立浚渫協会辺りに行って、こういう結果だったのだけれども、埋立浚渫協会も整理して話をしませんかという提案をしてみたいと思います。

設問の内容はこういう形で23問あります(図-2.2.39)(図-2.2.40)(図-2.2.41)。どういう工事に参加したかとか、採算はとれたかとか、工事全般にかかり何か問題はあ

設問の内容

1. 何県の工事に参加しましたか。また、その発注者は誰ですか。
2. どのような種類の工事に参加しましたか。
3. 工事に参加した年度はいつですか。
4. 参加のきっかけは自社の判断ですか。それとも呼びかけによるものですか。
5. どのような形で参加しましたか。
6. 自社が被災県以外から調達したものは何ですか。
7. (作業船だけの支援をされた方に伺います)いずれの方式で契約しましたか。
8. 採算はとれましたか。
9. 工事実施上全般にかかる内容について、何か問題はありましたか。
10. 工事に関する規制等要件技術者の配置、資機材の調達方法

図-2.2.39

りましたかということで、細目について聞いています。事前に発注者の方にも問題があると聞いていたので、発注者のことについてもだいぶ詳しく、発注者の対応はどうだったかとか、発注者の工事に対する精通度というのはどうだったかというような話も聞いて、作業船についても皆さん問題意識を持っていたので聞いております。資材の不足とかも聞いております。以下、ずっと見て頂くといいいのですが、発注のところに応援にきましたか、工事の種類は何ですか(図-2.2.42)。参加したのはいつですか。誰の判断で参加しましたか。自主的判断ですか。被災県の業者から要請を受けてか、それからマリコンさんから行かないかという誘いを受けてか、私なんかも講演に行く度に「行ったらどうか」と講演をするのですけれども、それで全漁建の誘いで行ったというのが3件程ありましたけれども、非常に少ないようです。やはり自主判断、被災県の業者との繋がり、それからマリコンさんとの繋がり、この3つが大きな要因になっております(図-2.2.43)。参加形態はということで、一次、二次の下請けで、単独でとかJ Vでというのかなりありました。行って、他県から調達したもの

- ・ 作業船などの稼働率の設定
- ・ 工事費積算における地理的、海象上、資材供給など条件設定
- ・ ヤードなどの確保
- ・ 他県からの支援及び繰越を前提とした一般管理費、現場管理費の計上
- ・ 発注前及び工事中の漁業者、他官庁との調整
- ・ 発注者の対応の遅延
- ・ 発注者の工事に対する精通度
- ・ 10. 作業船はどこから調達しましたか。
- ・ 11. 作業船の需給はどうでしたか。
- ・ 12. 作業船の工事積算にかかる内容について、何か問題はありましたか。
- ・ 稼働率の適正計上
- ・ 回航費の支弁

図-2.2.40

- ・ 13. どのような機材が不足しましたか。記入してください。
- ・ 14. どのような資材が不足しましたか。記入してください。
- ・ 15. どのような技術者または人材が不足しましたか。
- ・ 16. どのように技術者及び人材を調達しましたか。
- ・ 17. 宿舎の調達と経費の面で、どのような問題がありましたか。
- ・ 18. 生活面で、どのような問題がありましたか。
- ・ 19. 発注者にかかる内容について、何か問題はありましたか。
- ・ 適正な積算、適正な指示
- ・ 工事における発注者対応(検査及び立ち会い等)の短縮
- ・ 20. 発注者に関する問題を解決するにはどのようにすれば良いと思いますか。
- ・ 21. 今後、支援を継続もしくは再開したいと思いますか。
- ・ 22. 工事への参加要件等制度面において、解決すべき課題は何ですか。
- ・ 23. その他要望事項

図-2.2.41

は何かということで、これは技術者とか作業員とか作業船とか潜水夫、こういうのはほとんど他県から調達したということです(図-2.2.44)。作業船で行った人はチャーターでやったのか、出来形の請負かということを聞いています。採算性はどうかということで、これもちょっと意外というか、厳しいけれどとれているというのが大方の意見です

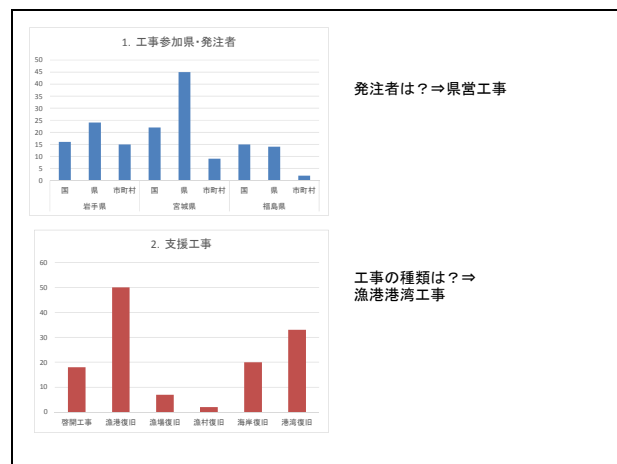


図-2.2.42

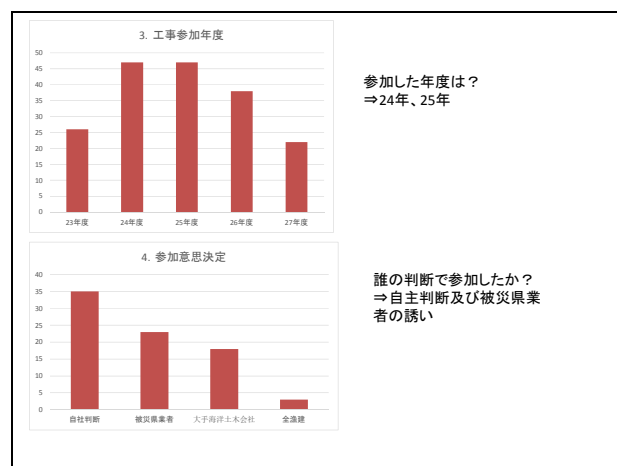


図-2.2.43

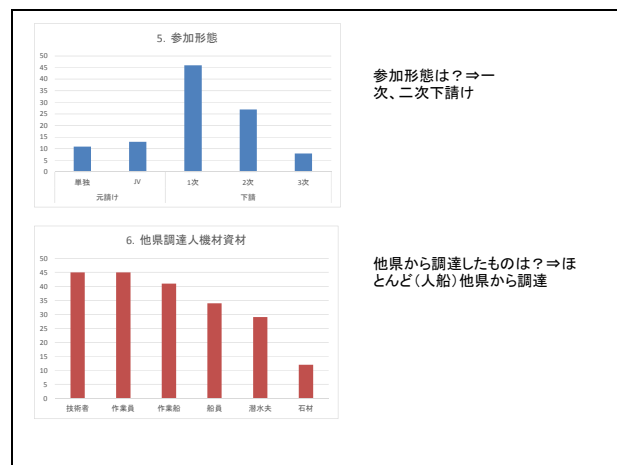


図-2.2.44

(図-2.2.45)．普通・厳しい・かなり厳しい・不採算ということで、アンケート調査なので不採算だったというのが多く出てくるかと思いましたが、この結果を見ると厳しいけれども採算はとれていますよということです。先程、行政もそれなりに3ヶ月～6ヶ月遅れで対応してもらっているの、そういう効果もあったのかなと思います。問題があったのは何だということで、資材の調達とか、積算とか、ヤード、発注者の方もお手伝いに行っているの、そういうところが問題だということなのですが、それでも問題だというところが多くないので、これも連携を上手くしたり色々話し合ったりすれば、かなり問題はなくなってくるのかなという数字です(図-2.2.46)．それから作業船の調達、作業船の工事積算ということで、作業船は不足しているかということについての回答です。自社廻航が多いので不足していることが多いとか、稼働率及び廻航費計上に問題ありとか、我々が聞くのはそういう問題でした。しかし、そういう問題は他の問題に比べると少ないのかなという感じがしました(図-2.2.47)．技術者の不足についても同じです(図-2.2.48)．それから不足機材、これ

もこの次はこういう機材が不足するのかなというのは、石材、生コンです。生コンが圧倒的に不足というのがありました(図-2.2.49)．それから技術者の調達、宿舍の不足、それから生活面では帰省・休暇・旅費、これが大変だったということです(図-2.2.50) (図-2.2.51)．発注者にかかる問題というのは、これも適正な指示が得られなかったと

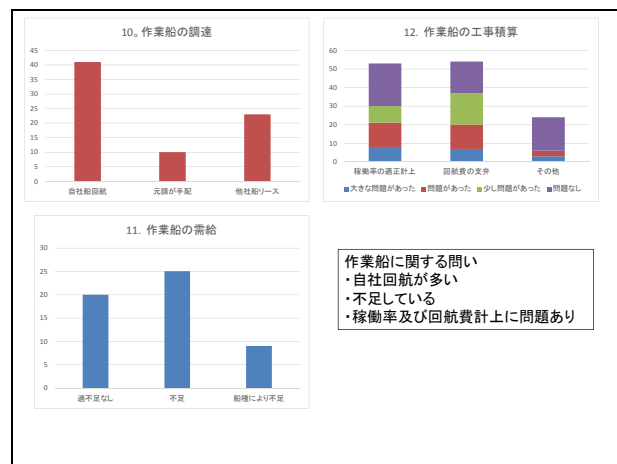


図-2.2.47

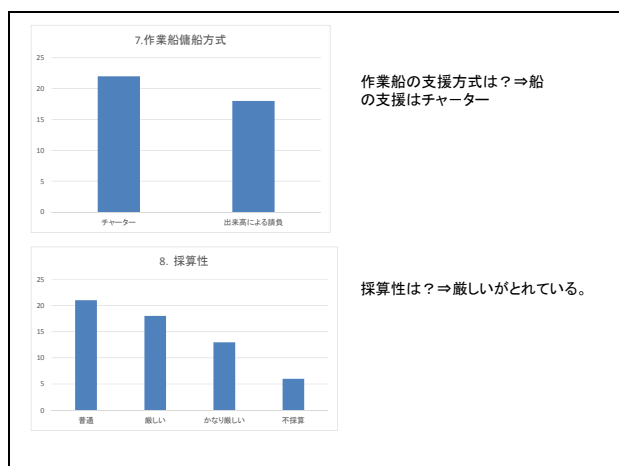


図-2.2.45

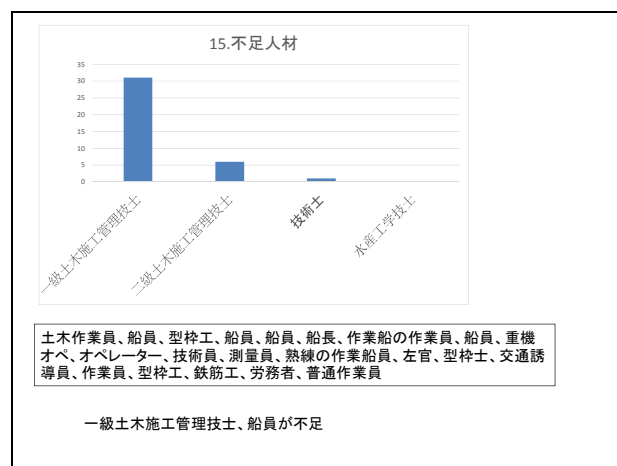


図-2.2.48

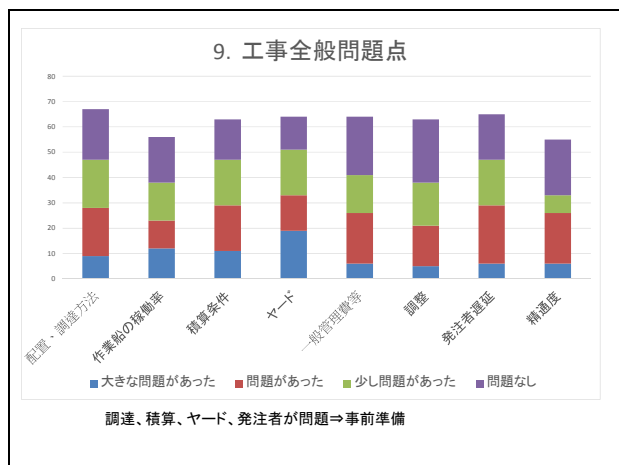


図-2.2.46

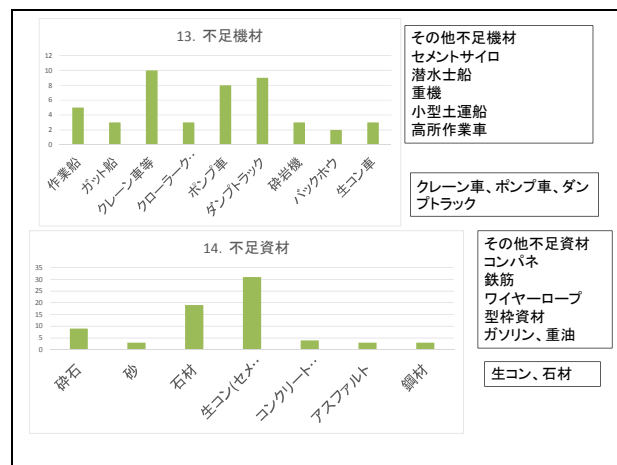


図-2.2.49

というのが問題だというのはあるのですが、適正な積算と指示ということで、発注者に対する問題点は、もうちょっと色々な解決の仕方がありますが、現場をもう少し理解してほしいというのが皆さんの要望でした(図-2.2.52)(図-2.2.53)。これは決定的なのですが、支援を継続する意思はありますかということに関しては、圧倒的に

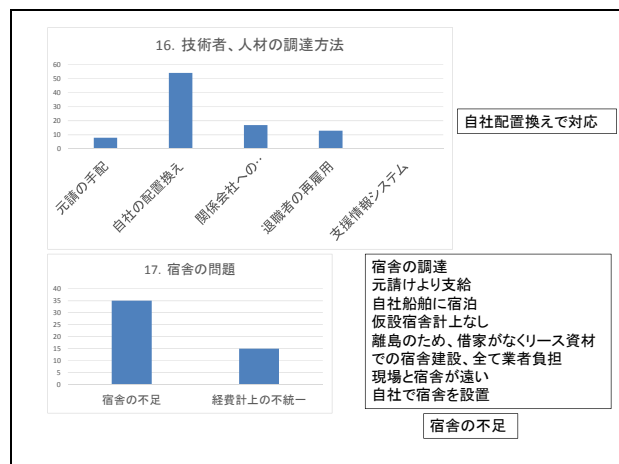


図-2.2.50

継続したいという人が多いようです(図-2.2.54)。これも先程言ったように、行政の方にはかなり対応してもらっていて、不採算の工事がなくて、現状のまま行くのであれば継続したい、あるいは再開したいまで入れると、ほとんどの人が継続再開したいということになっております。あとは制度面での要件の緩和の要望があります(図-2.2.55)。発

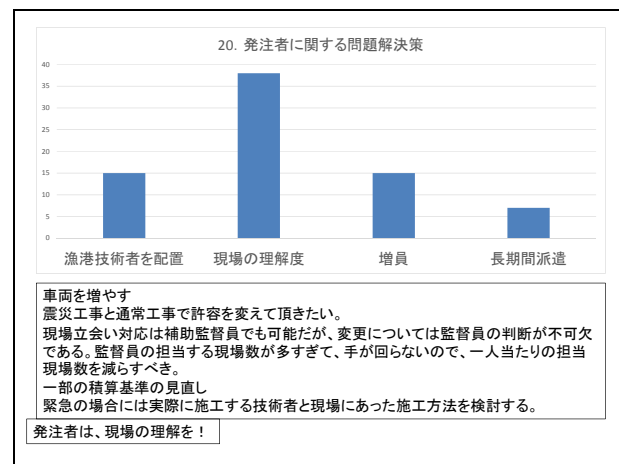


図-2.2.53

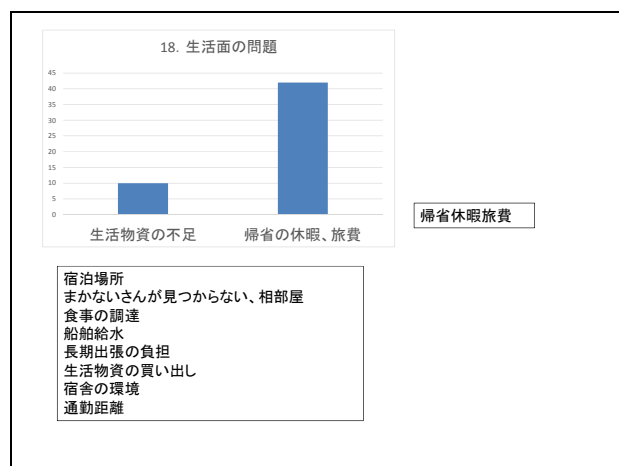


図-2.2.51

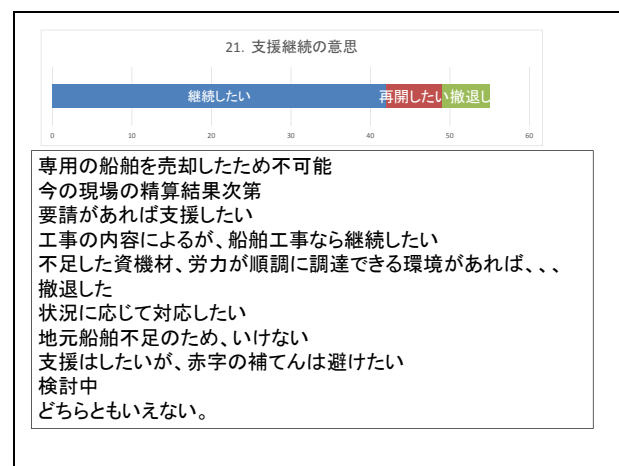


図-2.2.54

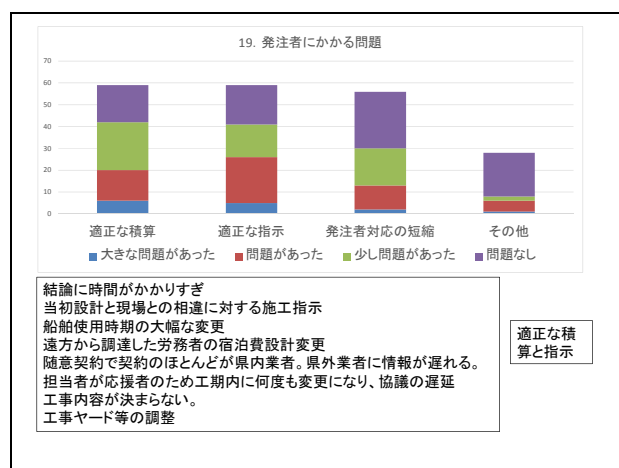


図-2.2.52

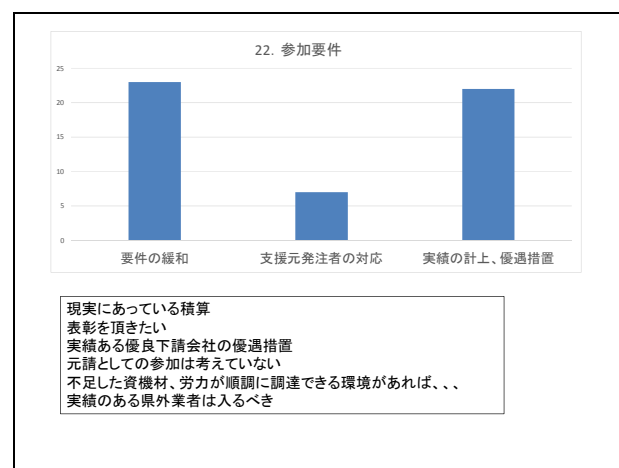


図-2.2.55

注者の適切な対応、これについても費用・経費の計上についての要望があります(図-2.2.56)。

ここで結論的なことを、今まで言ってきたような総合的な見方ということで、再度ここにリストアップしています(図-2.2.57)(図-2.2.58)。今後の課題ですが、これを見るとわりあい右往左往しながら、比較的行政の方も制度面で対応してくれていて上手く行っているのが、最初からやっていたらもっと順調に行ったなという感じがします(図-2.2.59)。全国組織という、我々のような団体などが、もうちょっと人とか作業船について情報発信をしておけば良かったのかなとも思います。行政が人及び資機材の不足をちゃんと把握して制度面でも対応していれば、これももうちょっとスムーズに行っていたでしょう。次の大規模災害に対しては、現在これぐらいあるからこれぐらいのものが足りなくなるというのは、シミュレーションできと思うのでやったらどうでしょうかというのが行政に対する提案です。それから、これは積算上の対応とか要件の緩和をやってはもらっているのですけれども3ヶ月か6ヶ月早目にやることでもっとスムーズに行ったのかなと思います

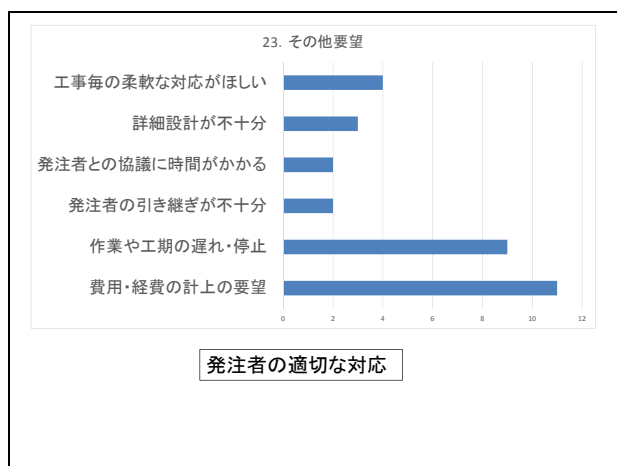


図-2.2.56

総合的な見方(1)

- どのような工事が
 - 県営で漁港港湾工事、24年25年がピーク
 - 自主判断で支援参加、一次、二次下請けで参加
 - 技術者、作業船は県外から調達
 - 作業船はチャーター(リスク少ない)
- 採算性は厳しいがとれている
- 工事全般の課題
 - 問題は、調達、積算、ヤード、発注者が問題
- 作業船について
 - 自社回航が多い、不足している、稼働率及び回航費計上に問題あり
- 人材
 - 一級土木施工管理技士、船員が不足

図-2.2.57

す。それから発注者に対する注文が多かったですが、これは日々の行政の技術者の方の教育なり指示対応を迅速化するというで済むと思います。この辺が解決すれば、比較的今回の場合でも今以上にスムーズに行っていたのかなと思います。

終わりに、この4年間を振り返って見ますと、私自身

総合的な見方(2)

- 資機材
 - クレーン車、ポンプ車、ダンプトラック
 - 生コン、石材
 - 自社配置換えで対応
- 生活面
 - 宿舍不足
 - 帰省休暇旅費
- 発注者の問題
 - 適正な積算と指示
 - 発注者は、現場の理解を！
- 支援は継続したい
 - 要件の緩和

図-2.2.58

今後の課題

- 全国組織が人、作業船について情報発信
 - 支援情報システムの充実
- 行政が人及び資機材の不足を把握し、対応
 - 原単位作成と被害の程度に応じて対応
- 積算上の対応、要件緩和を早めに行う。
 - 必要な経費の計上と要件緩和
- 発注者の体制
 - 指示、対応の迅速化

図-2.2.59

終わりに

- この4年間をふり返ってみると、全国漁港建設業団体として、適切に対応していたら、もっとスムーズに復旧復興工事が進捗していたように思う。
 - 日常的に情報発信を行い、会員間の連携を密にする
 - 行政(県、国)に常に制度面、技術面の提案をしていく
- ご静聴ありがとうございました！

図-2.2.60

の反省になるのですけれども、もうちょっと適切に対応して、行政に対してももっと強く要望しておれば、先程のシステムなんかもうちょっと上手くやっていたらという思いです。「れば・たら」ですけれども、もっとスムーズに復旧復興工事が進捗していたなというのが、このアンケートを見たり、過去のやつを見返したりして思うところです。日常的に情報発信を行って会員間の連携を密にする。行政に常に制度面とか技術面の提案をして行くということ、日々やっておかなければいけなかったのかなというふうに反省することしきりでございます(図-2.2.60)。

どうもご清聴、ありがとうございました。

2.3 パネルディスカッション「巨大災害時の復旧支援について考える」

○長野 基調講演に引続きまして、今しばらくおつきあいをお願い致します。私の方で基調講演をさせて頂きまして、私の方が楽観的だったのかもしれませんが、色々と課題があるけれども比較的、行政、我々施工業者、それから受入側の県、受入側の業界、それから支援して頂いた県、遅れだとかで完全ではないのですけれども行政も対応してくれて課題は残しながらも比較的上手く行っているのではないかという話をしました。しかし、多分行った方々、それから受け入れる方々、受入側の行政の方々は、その時々にはかなり血の出るような、冷や汗が出るような思いをされてきたのではないかなと思います。従って、「長野会長が言うことは甘いのではないか」というようなことを是非、向こうに行かれた勇建設の岡本さん、それから菅原組の菅原さん、それから向こうで受け入れて頂いた宮城県支部の支部長会社であります丸本組さんの佐藤常務さん、それから岩手県の方で参入とか制度面でも色々あるという噂も聞いたことがありますけれども岩手県の漁港課長の阿部さん、それから、今は私がコーディネーターをやっているのですけれども、本来ならコーディネーター役の開発局の伊藤課長さんから、私の甘い課題の設定の仕方だとか、次もし巨大災害が出てきた時にはそういうのでは甘いのではないかという点から、是非、ご指摘・ご意見・ご提案を頂ければと思っております。そういう意味できつい話をして頂ければと思います。よろしくお願いします。

それでは一番最初に、勇建設の岡本さんの方から、主に支援会社としての問題点、実態とか課題、私の話したことの甘さを追及してもらえばいいと思うのですけれども、よろしくお願いします。

東北支援の実態と課題 勇建設 岡本淳敏

1

A. 当社の施工(支援)

岩手県・吉里吉里漁港災害復旧工事の施工・管理を下請で担当

・工事内訳・・・主に3本の工事

①漁港災害復旧(23災県第626号)その1

②漁港災害復旧(23災県第618号)

③漁港災害復旧(23災県第212号ほか)など

◎施工場所;岩手県・大槌町吉里吉里地先

・吉里吉里漁港付近は高さ15-20mの津波に襲われたと想定される。

・井上ひさし氏の小説「吉里吉里人」モデル?

・大槌町⇒ひょうこりひょうたん島のモデルあり

図-2.3.1

○岡本 紹介頂きました勇建設の岡本と申します。どうぞよろしくお願いします。「東北支援の実態と課題」という大げさなタイトルを書いていますけれども、実際に行ってみてどうだったかという事を理解をして、作成してみましたので、ちょっと失礼なことも書いているかもしれませんが、その辺りはご容赦願って、実態のお話をさせてください。

私どもの会社は岩手県の吉里吉里漁港の災害復旧工事の下請けとして平成24年の10月から現地へ乗り込みました。その工事内容は、お配りの資料に書いていますけれども、3本の工事です(図-2.3.1)。乗り込んだ時にはまだ1本目の工事しか発注されていませんでしたが、その後あと2本が発注されるという予測がありましたので、3本まとめて下請けしようということで現地へ乗り込みました。場所は大槌町の吉里吉里というところ(図-2.3.2)。現地に行くと非常にびっくりしましたが、結構高い崖の上まで津波が上がった様子がうかがわれまして、杉等の木々がずいぶん枯れていました。それから漁港は非常に大きな被害を受けて、漁船を留める場所もないという状況でしたので、これは早く復旧にあたらなければという思いで現場に入りました。

現場の場所ということで2番のところに地図が出ています。釜石市から車で20~30分北側の大槌町のさらに北側に船越湾という湾の南端にある漁港でした。工事概要としてはお配りの図面に平面図がありますが(図-2.3.3)、平面図の赤いところが右左の防波堤になります(図-2.3.4)。右の防波堤が626工事で250m程、左の防波堤が618工事で183m程、それからオレンジ色で塗ってあるところが岸壁・物揚げ場、その他背後地、それから色は塗っていませんけれども道路も含めた全体の復旧工事という工事内容で現場に入りました。

写真を載せてありますが、これが着工前の写真です。

東北支援の実態と課題

2



図-2.3.2

遠くに山が見えて非常にきれいなところですが、手前に写っている岸壁は半分沈んでいますけれども、これが 212 の岸壁工事の一部で、ここから先に 250m の防波堤が本来はあるという状況です(図-2.3.5)。それが出来上がってみると、このようになります(図-2.3.6)。自社で施工しているのですが、非常にきれいな出来映えで、写っているのは 250m の防波堤とそれに続く岸壁です。それからちょっと左側の方に写っていますけれども、ここから物揚げ場とか岸壁があと 200m 程左の方に続いています。左側にあるはずの 618 工事の防波堤は写っていませんけれども、その写真も用意はしていますが、紙面上カットしてあります。非常にきれいに仕上がったと思っております。

施工体制はと言うと、工期は最初から 2 年半の設定で工事が発注されておりました(図-2.3.7)。27 年の 3 月末までの工事が一番長い工事でしたので、3 本の工事を 2 年半で施工できる体制ということで、私どもの技術職員、管理職を含めて徐々に増やしながら最大 6 名体制で臨みました。下請けの施工会社としては北海道から 3 社程連れて行きましたが、地元で下請けさんを手配するということでは

きませんでした。当初は色々考えてお声掛けをしたりしました。ブロック製作はどうかと思っていたのですが、全く無理でした。舗装工事だけはなんとか言われましたので、これは最後の舗装工事でしたので、どうにか現地の会社によって頂きました。機械や重機のほとんどは北海道から持って行っていました。起重機船 2 杯、これは時期

東北支援の実態と課題

5

2. 着工前、竣工の状況

着工前：626 工事(防波堤)、212 工事の一部



図-2.3.5

東北支援の実態と課題

3

1. 工事概要

- ① 漁港災害復旧(23 災県第 626 号)その 1
防波堤; L=250m
工期; H24. 10. 31-H27. 7. 15
- ② 漁港災害復旧(23 災県第 618 号)
防波堤; L=183m
工期; H24. 12. 18-H26. 10. 31
- ③ 漁港災害復旧(23 災県第 212 ほか)など
岸壁; L=180m 物揚場; L=100m
護岸; L=320m 道路; L=303m
工期; H25. 1. 9-H27. 7. 10

図-2.3.3

東北支援の実態と課題

6

2. 着工前、竣工の状況

竣工：626 工事(防波堤)、212 工事の一部



図-2.3.6

東北支援の実態と課題

4

全体平面図

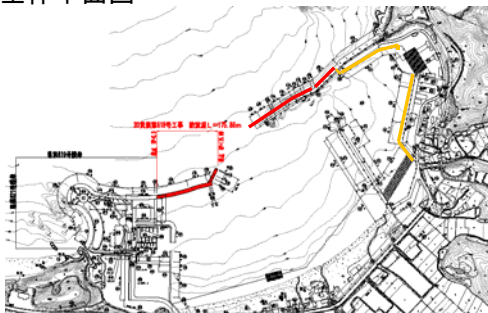


図-2.3.4

東北支援の実態と課題

7

2. 施工体制⇒3 工事を 2 年半で施工できる体制

- ① 管理体制・・・当社管理職 1 名、技術職員 5 名
- ② 施工会社・・・北海道の下請会社 3 社
地元下請は舗装工事など
- ③ 機械・重機・・・ほぼ北海道より調達
起重機船(自航式) * 2 船
クレーン台船 + 曳舟 * 1、潜水土船 * 3
60t ラフタークレーン、コンクリートポンプ車
など

図-2.3.7

をずらしていますので 1 杯は必ず起重機船がいるという状況でした。その他にクレーン台船と曳舟、潜水士船が 3 杯、60 t のラフタークレーン、コンクリートポンプ車、このクレーンとポンプ車については現地調達が困難で、なければ仕事にならないということで、北海道から持って行かざるを得ないという状況でした。これは船の写真です(図-2.3.8)。

それから実際に仕事をしてみての課題ですが、皆さんもご存じとは思いますが、資材の調達が非常に難しいです(図-2.3.9)。生コンは 3 ヶ月前からプラントと打合せをして、ようやく週に 3 日間だけ打設日を確保できます。1 ヶ月前に言ったのはいっぱいになっていて相手にしてくれません。ですから、3 ヶ月前に組んだ工程を遵守できるような管理が必要になります。非常に厳しい管理をしてきました。例えば月・水・金とすると、月曜日が荒天で生コンが打てないとすると火曜日には全く打てません。工程を遅らせて月曜日の分を水曜日に打つしかないという状況です。数量も増えません。それから割り石ですが、生産能力もどうやらギリギリであまりたくさん生産はできてい

なかったようですが、一番困ったのはダンプの手配です。1 日 1 台のダンプでしか運べませんでした。漁港のヤードに積み上げるのですが、1 週間経っても船の腹に積むだけの石の量にならないのです。ですから、それでは船が遊ぶということになりますし、防波堤なんかは最優先で復旧をしなければならない工事ということで、工程上重要なところだけは、北海道からガット船で調達をして、発注者さんにもこれは受け入れて頂いて設計変更にして頂きました(図-2.3.10)。あと機材については先程話したとおり、北海道からほとんど持って行っています。ダンプトラックや生コン車の不足を解消する手立てはとれませんでした。受け入れざるを得なかったのではないということでもやりました。

作業員も先程言ったように現地手配はほとんどできませんでした。宿泊施設ですが、乗り込んだ時には宿泊施設は全く無く、元請けさんの寮から技術職員を通わせましたが、やはり作業員 20～30 名泊めないといけなかったので旅館・民宿では無理で、用地を探して自社で宿舍を建てました(図-2.3.11)。建方に 3 ヶ月程掛かりまして、費用も結



図-2.3.8

東北支援の実態と課題
10

2. 機械の調達困難

- ・作業船、船舶、クレーン、ポンプ車は現地調達困難⇒工程を確保する上で重要
- ＜対策＞北海道から調達(回航、運搬)
- ・ダンプトラック、生コン車の不足を解消する対策は取れなかった。

3. 作業員の不足

舗装工事以外は現地手配はできない。すべて北海道より手配⇒作業員の宿泊先確保必要

図-2.3.10

東北支援の実態と課題
9

B. 東北支援の課題

1. 建設資材(生コン、割り石など)の調達困難

①生コン⇒3カ月前からプラントと工程打合、1週間に3日の打設日確保。1ヶ月前では調達不可(プラント能力、生コン車の不足)⇒早い者勝ち状態なので、打設日を遅らせない工程管理が重要

②割り石など⇒運搬ダンプの極端な不足

1日1台のダンプ配車のみ、生産能力も不足。工程上重要な「割り石」などはガット船で他地域より搬入した。

図-2.3.9

東北支援の実態と課題
11

4. 宿泊施設の確保困難と費用

H24.10月現場着任時・技術員は元請寮より1.5時間の通勤作業員宿舎として旅館・民宿・ホテルを探したが全く見つからず、新規に仮設宿舎を建てざるを得なかった。(大槌町に、通勤20分程度)⇒用地探しに2か月、契約・建方に3か月、リース料・建方・解体に多額の費用



図-2.3.11

構掛かりました。これについては発注者さん・元請さんの方とも随分お話をしたのですが、計上できないということで、結局、自社払いのままということになっています。ちょっときつい言葉で「納得いかない」と書いてありますが、本当に納得いかないです(図-2.3.12)。

あと技術職員については、下請け工事ですので、工事成績ですとか工事実績がほとんどつかないことになってしまっていて、2年半程全く工事をしていないという状況で北海道に帰ってくるということになって、その辺りは非常に困っているということです。また、東北の会社に行っていた人間が北海道の会社に戻ってくると、登録後に3ヶ月必要という状況は変わっていません。3ヶ月ということは実質6ヶ月程応札に臨めないという形になってしまっているということが課題かなと思っています(図-2.3.13)。

現地の漁業者さん、発注者との調整は結構上手く行ったかなと思っています(図-2.3.14)。一生懸命、監督さんもやって頂いて、設計変更もして頂きました。ただし、一部どうしても災害復旧なので現況の復旧が基本だということで、残念なのですが、方塊積みの防波堤を水中コンで打

たせてくれれば、もっと早く防波堤が完成したかと思いますが。そういう調整もしたのですが、「それは災害復旧なので無理です」という回答でした。

あと最後に、海の底にはたくさん色々なものが沈んでいました(図-2.3.15)(図-2.3.16)。施工エリアだけではなくて、施工エリア外も広い範囲で潜水調査をして、図面を

東北支援の実態と課題

12

・宿舍費用について

工事開始後に、国交省などで宿泊費、宿舍費用等を設計変更で計上する動きがあった。他工事の情報収集を行い、他工事の一部認められているとの情報があり、h26.8に発注者に確認したところ、h25.8以降の契約工事では建設費・解体費・リース料は計上できるが、それ以前の契約では不可との回答。

⇒納得いかない。一日でも早く復旧させようとの努力に報いていない。

図-2.3.12

東北支援の実態と課題

13

5. 技術職員について...

① 工事成績と工事実績

3年弱にわたり下請工事に従事した技術職員は、この間に開発局工事の工事評定点が期限切れとなり、今後の応札時には不利な状況。また、防波堤・護岸・岸壁・背後用地など漁港全体を再構築したという実績も下請従事では工事経験も認められない。

② 東北支援工事終了に伴い岩手県建設会社から北海道の建設会社に戻った技術職員は登録に3か月が必要。

図-2.3.13

東北支援の実態と課題

14

6. 現地の漁業者、発注者との調整

- ① 漁業者は漁港復旧に協力的。工程をよく説明し、係船場所や生簀の移動の協力が得られた。
- ② 発注者も当方から設計変更資料などの早め提出を心掛けた結果、個人差はあるが、仕事量が多大な中で手続きをしていただいた。
- ③ 一部の方塊積み防波堤(設計)を水中コンに変更を協議したが不可。水中コンならもっと早く工事が完成できた。災害復旧なので現況復旧が基本なのは理解できるが...

図-2.3.14

東北支援の実態と課題

15

7. その他...事前海底潜水調査(漁港内外) 防波堤施工に支障となるブロック・方塊の調査を行ったが、さらに漁港内外の広範囲を調査する依頼あり。

⇒潜水士3組でGPS測量により実施し作図。50mメッシュで17*12=約45,000m2を調査し、2ヶ月を要した。<<費用多大>>

さらに漁船(5隻)・自動車(6台)あり、これらも引き上げた。

図-2.3.15

東北支援の実態と課題

16

吉里吉里漁港 事前潜水調査平面図

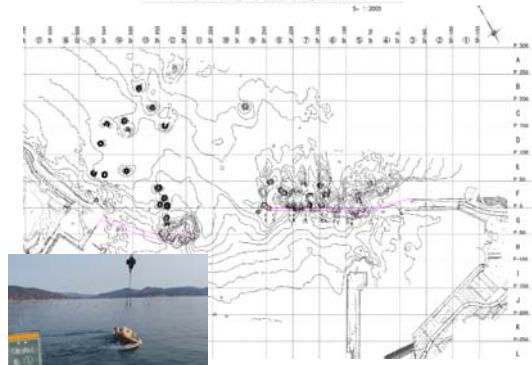


図-2.3.16

作ってGPSで座標位置をつけて、施工に必要なものは全部撤去をしました。ちょっと写真が出ていますけれども、漁船・車等、要請があつて5~6杯ずつは引き上げをしています。車については警察と対応して、持ち主を調べてもらったり色々して、被災者がいないかどうかという確認をしながら、非常に時間をかけてこれらの撤去をしています。残念ながらこの広範囲の調査費用については全く計上して頂いておりません。私の発表は以上です。

○長野　ありがとうございます。引続きまして、やはり支援に行かれたということで、菅原組さんの菅原さんの方から、支援会社としての問題点、同じ内容でも結構ですので、よろしくお願いします。

○菅原　ただ今ご紹介頂きました、菅原組の菅原です。パワーポイントを用意していなかったのも、皆様のところにお配りしている印刷物で説明させて頂きます。

私どもの会社は大きく2つに分けて支援させて頂きました。1つは震災直後の海上啓開作業と支援物資の輸送、それともう1つは勇建設さんと同じ下請けでの工事への参加、この2本立てで支援させて頂きました。

最初の方の啓開の方の話ですが、最初、道内外の会社からお声掛けを頂きました、「啓開作業に船を出してくれないか」と。非常に判断に迷いました。北海道の会社の方に行ったら良いのか、本州からの声掛けの方に行ったら良いのか、非常に迷いましたが、結果的には本州の方の東北支店、埋没協会の方の話に乗せて頂きまして啓開作業に作業船を直ぐ出しました。たまたま出せる作業船が検査のために上架中だったものですから、JCIの小型船舶検査機構の検査官をお願いしまして、1日でも早く検査をして船を下ろしてくれとお願いしたところ、快く協力して頂きまして、直ぐ下げて頂きまして、震災後の3月16日に函館建協の各社から頂いた支援物資や埋没協会から要請されたものを作業船に積み込みまして、16日に大船渡に到着できました。大船渡で支援物資を下ろした後、そのまま大船渡と気仙沼の海上啓開作業に従事致しました。その後、今度は埋没協会ではなくて、岩手県の漁港建設の支部長会社の方から船を出せないかという話がありまして、今度はちょっと小さい120t吊りの船を山田町の大浦漁港というところの啓開作業を致しました。それともう一つ函館市と久慈市の、函館市の大火の時に久慈市から非常に支援をもらったというご縁がございまして、函館の漁組で不要になった和船、これは最終的に228隻だったのですけれども、その228隻を久慈市の漁港に海上輸送するというプロジェクトに参加させて頂きまして、うちの船と協力会社の船の

2杯で、5月の8日から10何日まで、資料の2枚目のその他の支援活動等のところに書いてございまして、写真も載せております。このように架台を組みまして、和船をセットしまして運ばせて頂きました。

その後、4月13日に仙台の方から大船渡まで、自分で車を運転して被災地をつぶさに見て回りまして、震災の状況をこれは大変だということで、復旧工事への参加を決意致しました。決意して直ぐ、宿舎がないのはわかっていましたので、北海道の方でユニットハウスで宿舎をつくることを計画致しまして、北海道で個組みしたものを運んで現地で1週間程度で組み立てるという方法で宿舎を建てさせて頂きました。

それで仕事の全体は、この東日本大震災受注工事一覧表にありますように40本程やらせて頂いたのですけれども、課題と致しましては、勇さんの岡本部長がおっしゃっていたように、同じようなことが上がっています。まず造った宿舎がユニット式で確認申請がとれないものですから、仮設の扱いになりまして、経費は一切見て頂けませんでした。全部自社持ちです。それで事前にそのような情報が少しでもあれば、もっと考えは変わったのでしょうかけれども、全くその情報がなかったものですから、とにかく早く行って仕事をお手伝いしたいという気持ちしかなかったものですから、そこまで考えが及びませんでした。次に技術者の件なのですけれども、これも勇さんと同じで、たまたま私どもの会社は勇さんのように技術職員がたくさんいまして、ある程度固定した人間というのは1人か2人必ずそこにいて、あとはローテーションを組んだので、意外と経歴に関しては地元に戻って仕事を取ったりしているので、固定でいた人間だけが経歴がなくなるという格好になったのは逆に幸いしたかなと思っています。

次に資材の供給ですけれども、これも岩手県内の地区によって全然違っていました。私どもは宮古と釜石と大船渡で施工させて頂いたのですけれども、大船渡に関してはそんなに生コンにしても石にしても供給に不備が出るようなことはありませんでした。宮古に関しては、勇の岡本さんがおっしゃっていたように、生コンは週に3回100m³以下、石は予約していても1回で200m³とかしか入りませんでした。ですから、たくさん仕事をもらって仕事をしようとして、作業員もそれに見合うだけの作業員を連れて行っていましたので、とにかく港屋は生コンが出なければ仕事が進みませんので、それで作業員をどうやって調整するかというのが一番苦労しました。常用で使って頂けるところがあれば、常用で出したりしたのですけれども、それも単価が合わないもので、そっちの方ではかなり苦労致しました。

あと先程、中割は大船渡の綾里漁港というところで室蘭

の方から3万㎡ぐらい、それも最初の内は地元の石を使うという話で、途中で「地元では間に合わないから、どこから用意してくれ」と言われて直ぐ用意して室蘭の石材会社を押さえて、結論が出るまでにすごい時間が掛かりまして、ストックしているヤードの金だとか、ガット船を置いておかねばならないというので、石山にはかなり迷惑をかけてしまいました。

あと受注工事一覧表でもわかると思うのですが、一つの漁港で工事件数がすごい数になって出ました。これはもう少し同じ港、例えば概算でも構わないので、シミュレーションすれば金額が出てくると思うのですが、1つの港を1つの業者にボンと預けてしまうような発注方法はなかったのかなと思います。施工する側としては、工事は1本ずつ受けていかなければならないので、管理する側としては非常に大変でした。

これは元請けと下請けの契約は民間契約ですので、個々の契約上どうしようもないのかなと思いますが、今後、この地区でやっても同じような比率で施工できるようなことが何か考えられないかなと思います。やはり経営者としては、確かに支援で行っていますから、利益はそんなになくても良いと思って行ったのですが、赤字までも良いという話にはならないので、その辺の調整が何とかならないのかなと思います。これは本音の部分です。

最後に、技術職員の健康面でのケアが非常に大変でした。やはり食べ物も違う、環境も違う、仕事の管理は元請けと同じようなことをしなければならぬ。心身ともにへとへとなっていました、職員が、それをケアするのにどうしたらいいものかということで、交代制というものを考えました。そういうケアするようなもの、汗を流すとかスポーツができるという施設が近くにあれば良かったと思っています。私の方からは以上です。

(以下、配付資料)

震災復旧事業への支援活動と課題 (株)菅原組 菅原 修 当社が担当(下請)した工事について(別表受注工事一覧表による)船舶作業以外は施工管理も含め全て自社手配 復旧・復興事業に参加するいきさつ 震災直後、道内外の船舶所有者より海上啓開作業に船舶を出してほしいと依頼された。当時対応可能な船舶が検査のため上架状態だったので、小型船舶検査機構に一日も早い検査を依頼し、3月16日に函館建協所属各社の支援物資を積み翌日大船渡港に到着、支援物資を卸した後、啓開作業に従事した。 4月13日仙台から大船渡まで北上し、震災の状況を目
--

の当たりにして復旧工事への参加を決意した。

課題

1、 宿舎建設費用

震災翌月の現地視察にて宿泊施設の状況を確認していたため、宿舎の完成に合わせて工事受注を目指した。結果H24年2月末に宿舎が完成し、4月より施工に着手できた。

事前情報がなかったため、ユニット式の宿舎を購入したが、確認申請が取れず、仮設扱いとなった。色々元請企業にも協力していただき、設計変更にて対応していただけるよう交渉したが、変更計上はされなかった。(3箇所)

2、 復旧・復興工事に従事した技術者の工事経歴

下請け工事の技術者として従事した当社技術職員は、従事している期間の工事経歴がないことになっています。大きな災害工事の場合、下請でも経歴に認めていただける方法を検討していただきたい。

3、 資材の供給

請負当初、地区によって生コンの供給にばらつきがあった。宮古地区では週に3回ほどしか生コンが供給されず、数量も100㎡以下。作業員を遊ばせずに施工することが、非常に困難であった。

骨材も宮古地区では相当窮屈な状態で、特に割石など特殊なものは、事前予約したもの以外納入出来ない状況であった。

大船渡地区(綾里漁港)では割石など特殊なものは、全工事に供給することが可能かどうかを発注者と石山、施工者代表にて協議をし、数量が多くて他工事に影響を及ぼす地区のみ他地域から調達した。

当社はその一部を北海道室蘭から納入させていただいたが、結論が出るのに結構時間を要したので、ガット船の確保と資材の仮置きヤードで、石山に負担を掛けてしまいました。

4、 工事契約方法

受注工事一覧表でも判るように一つの漁港で工事が多数分割で発注されています。可能な限りまとめて発注していただけると元請も下請も助かると思います。

元請と下請負との契約は民間契約になるので、各社それぞれになるのが当然とは思いますが、漁港建設協会等が仲介し、どこの地区も同じような条件でやり取りが出来るようにはならないでしょうか？

震災発生：平成23年3月11日 PM02:46
No.1

番号	工 事 名	発 注 者	工 期	施工体系・変更契約回数	備 考
1	ホタテ貝養殖施設（ワカドブ 09カ）製作・沈没災害復旧工事（その2）（暫定）	八雲町漁業協同組合	H24.3.16 ~ H24.8.31	元請 変更1回	
2	大船渡山口地区港湾災害復旧（23災79-80-81-82号）工事	岩手県	H24.4.1 ~ H26.2.28	1次下請 変更5回	
3	大船渡赤土倉地区港湾災害復旧（23災20-21-41-42号）工事	岩手県	H24.4.1 ~ H25.3.22	1次下請 変更2回	
4	茂師漁港災害応急（北防波堤）工事	岩手県	H24.4.16 ~ H24.8.12	2次下請 変更1回	
5	宮古港高浜地区高浜～4.0m物揚場（1）災害復旧（23災14号）工事	岩手県	H24.4.1 ~ H25.7.20	1次下請 変更2回	
6	田老地区災害復旧（23災泉暫4号）工事	岩手県	H24.5.1 ~ H25.3.10	1次下請 変更2回	
7	茂師漁港災害復旧（H23災県350号沖防波堤その1）工事	岩手県	H24.5.7 ~ H24.9.8	2次下請 変更1回	
8	宮古港高浜地区高浜防波堤（北）他災害復旧（23災13号）工事	岩手県	H24.5.16 ~ H24.7.1	1次下請 変更1回	
9	23災628号・629号・630号・718号・814号道路災害復旧工事	岩手県	H24.4.18 ~ H24.5.18	1次下請 変更0回	
10	小白浜漁港災害復旧（23災県662号その1）工事	岩手県	H24.6.22 ~ H26.2.28	1次下請 変更6回	
11	宮古港高浜地区高浜防波堤（南）災害復旧（23災36号）工事	岩手県	H24.9.1 ~ H26.9.16	1次下請 変更6回	
12	宮古港高浜地区高浜護岸（防波）災害復旧（23災37号）工事	岩手県	H24.9.1 ~ H26.9.16	1次下請 変更6回	
13	宮古港高浜地区高浜護岸（3）災害復旧（23災38号）工事	岩手県	H24.9.1 ~ H26.9.16	1次下請 変更6回	
14	宮古港高浜地区防波堤波除（1）災害復旧（23災30号）工事	岩手県	H24.9.15 ~ H26.10.1	1次下請 変更6回	
15	宮古港高浜～2.0m物揚場（4）災害復旧（23災31号）工事	岩手県	H24.9.15 ~ H26.3.22	1次下請 変更5回	
16	宮古港高浜地区高浜船揚場（2）災害復旧（23災32号）工事	岩手県	H24.9.15 ~ H25.10.4	1次下請 変更3回	
17	綾里漁港災害復旧（23災県第57号）工事	岩手県	H24.10.18 ~ H26.9.30	1次下請 変更4回	
18	綾里漁港災害復旧（23災県第56号）工事	岩手県	H24.10.18 ~ H27.2.28	1次下請 変更2回	
19	大船渡山口地区埠頭用地復旧工事	岩手県	H24.7.10 ~ H26.2.28	1次下請 変更5回	
20	唐丹漁港災害復旧（23災第110号・111号・541号・661号その2）工事ほか1工事	岩手県	H24.12.11 ~ H25.3.25	1次下請 変更2回	
21	大船渡港赤土倉地区埠頭用地復旧工事	岩手県	H24.12.15 ~ H25.3.15	1次下請 変更1回	
22	青の塩地区災害復旧（23災第110号・111号・541号・661号その2）ほか2工事	岩手県	H25.1.7 ~ H25.10.31	1次下請 変更2回	
23	壱内漁港災害復旧（23災551号）工事	岩手県	H25.2.28 ~ H25.10.31	1次下請 変更1回	
24	綾里漁港漁港機能復旧（用地その1）工事	岩手県	H25.3.15 ~ H25.12.28	1次下請 変更2回	
25	綾里漁港災害復旧（23災県第121号）ほか工事	岩手県	H25.3.15 ~ H27.8.31	1次下請 変更0回	
26	小白浜漁港災害復旧（23災県662号その3）ほか工事	岩手県	H25.4.1 ~ H27.3.20	1次下請 変更4回	
27	綾里漁港災害復旧（23災県第75号）ほか1工事	岩手県	H25.4.1 ~ H25.12.22	1次下請 変更3回	
28	唐丹漁港災害復旧（23災県第540号その2）工事	岩手県	H25.6.14 ~ H26.3.25	1次下請 変更1回	
29	海岸前淳さん橋災害復旧外1件	宮城県	H25.5.31 ~ H25.7.31	2次下請 変更0回	
30	大船渡港海岸茶屋前地区災害復旧（防潮堤）ほかその1工事	岩手県	H26.4.1 ~ H26.8.30	1次下請 変更1回	

No.2

[illegible]

■平成23年度（震災発生～6月頃） 東日本大震災関係自社船舶動向表

120t吊スバッド付押航式起重機船：第十すがわら号 F&G716型 820ps2基

（約3ヶ月間）

年 月 日	支 援 作 業 内 容	備 考
H23.3.14～H23.3.16	函館港航路標識ブイ 引揚・設置し直し	津波でづれたブイの設置し直し
H23.4.27～H23.6. 2	岩手県山田漁港航路啓開作業	
H23.6. 3～H23.6. 9	「不用船舶支援事業」起重機船2隻による磯船海上運搬「岩手県久慈漁港」	函館市・久慈市協同
H23.6.15～H23.6.17	太平洋セメント上磯工場航路標識ブイ 引揚・設置し直し	津波でづれたブイの設置し直し

160t吊押航式起重機船：第八すがわら号 F&G1324型 800ps2基

（約2ヶ月間）

年 月 日	支 援 作 業 内 容	備 考
H23.3.17～H23.3.18	各社支援物資海上運搬「大船渡」	函館建設業協会
H23.3.28～H23.4. 7	岩手県大船渡・気仙沼航路啓開作業	
H23.4.12～H23.4.20	八雲漁港ホタテ養殖施設回収作業	
H23.5.16～H23.5.23	岩手県島越ワカメ養殖施設等回収作業	

210t吊押航式起重機船：第七すがわら号 F&G1824型 1,000ps2基

（約20日間）

年 月 日	支 援 作 業 内 容	備 考
H23.4. 2～H23.4.20	震災支援船静岡県「清水港メガフロート」回航準備作業	

sugawara-gumi

岩手県山田漁港航路啓開作業（仮称）

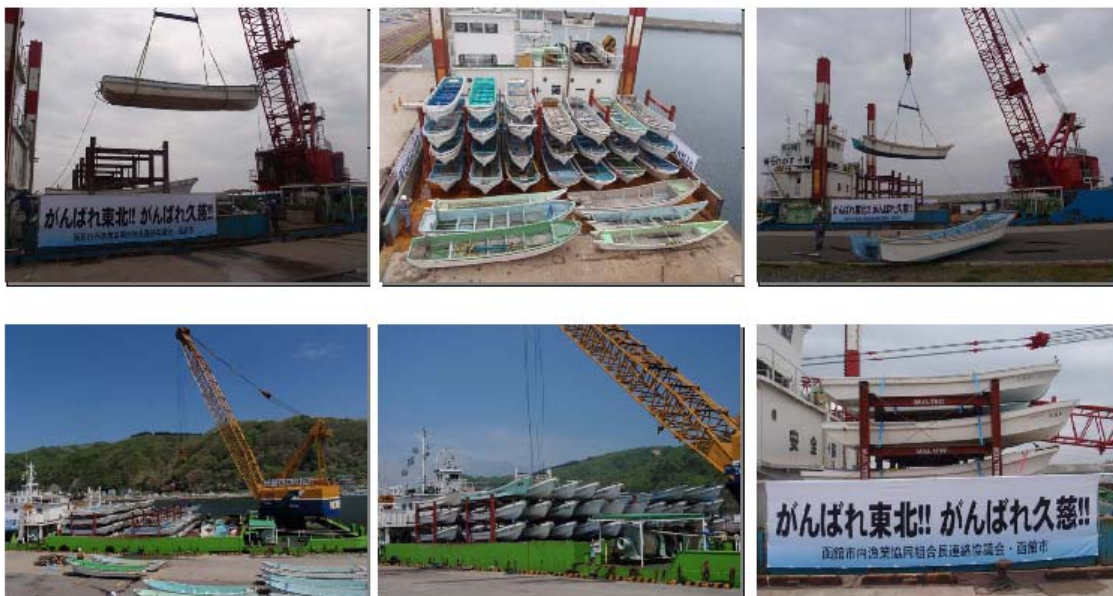
自社船：菅原組 第十すがわら号（120t吊）



sugawara-gumi

「不用船舶支援事業」起重機船2隻による磯船海上運搬「岩手県久慈漁港」（仮称）

自社船：㈱菅原組 第十すがわら号（120t吊） 傭船：㈱宏栄建設 ひやま（210t吊）



sugawara-gumi

○長野 ありがとうございます。勇さんの方と重複するようなことがありましたけれども、それだけ重要な問題ということだろうと思います。

それぞれに対応する時に、被災県の方の受入側の会社の方での対応と行政の方での対応の2つが考えられているわけですが、最初に宮城県の我々の建設協会の支部長会社であります丸本組さんの方から、支援会社の民間の受入側としての問題点、それから先程の話の中でも色々受入側でも意識されているようなところがあると思いますので、それについてお話を頂ければと思います。それでは佐藤さん、お願いします。

○佐藤 宮城県から参りました丸本組の佐藤です。宜しくお願いします。パワーポイントを使わず資料の活字を追って説明させていただきます。

はじめに、震災後の4年6ヶ月を顧みますと、震災時には、当然手持ち工事があり施工をしていたわけで、その工事がどのように終息したかということですが、殆どの工事は、津波、あるいは地震による地盤沈下等の被害を受け8割程度の工事が打ち切り精算になりました。

被災した方の中には、弊社社員、行政関係者も多くそのような中、行方不明者の捜索が1ヶ月程度続き、同時に陸上啓開と海上啓開が始まりました。

海上啓開は、御存じのと通りの状況でしたので、同時期に始まりましたが、船舶等の調達に1ヶ月程度の時間を要し、陸上啓開のほうが早く始まり、国、各地方からの支援により国道、県道の順番で実施されました。続いて2ページからかいつまんでお話をさせていただきます(図-2.3.17)。

支援会社を受け入れ側としての問題点についてです。当時の発注案件は、2年工期で5億円程度の工事が多数ありましたが手持ち工事を消化しきれない状況になっており、不調不落の原因にもなりました。そのような中、震災後1年間は、瓦礫処理業務を実施しておりました。陸上瓦礫、

支援会社受け入れ側としての大きな問題点

・不調不落問題

2年工期で、5億円程度の工事が多数発注され地元業者は、対応可能限界の手持ち工事を抱え応札出来ない状況となった。

・不調原因

1. 地元各社の**技術者数に比べて発注件数が多く**、技術者が不足した。
2. **標準断面発注**が多く着手までの時間を要し、**工期延期**となり**技術者の拘束**が長くなった。
3. **工事費の高騰**で、**応札に慎重**に成らざるを得なくなった。
4. 震災前までは地域業者が疲弊し**技能労働者が減少**していた。

2

図-2.3.17

海上瓦礫を陸上瓦礫ヤードに集め選別して処理しました。又、石巻市は水産会社が多く、停電による冷凍水産加工物の腐敗が問題となり、各水産会社と協議し工場の壁をバックホウにて取り壊し水産物と梱包物、発泡スチロール、段ボールを分別し水産物は海上投棄、梱包物は、適正な処理を行いました。工事に関しては、丸1年過ぎた2年目から執行されましたが技術者数に比べて圧倒的に発注案件が多く更に不調不落を招く原因となりました。そもそも発注者も被災しており図面がない、昔の図面だと30年前、50年前のは紙ベースで保存されていたのでそこが被災しては何もない。解る範囲で標準断面を作り発注しようとしたものが多かったです。当然、落札後契約しても着手前から工期延期となり、技術者の拘束もそれに伴い長期間となりました。高騰する工事費の中で、応札には利益が出るのかという疑問が湧き慎重にならざるを得ない状況となりました。震災前までは地域の工事高の減少に伴い技能技術者が減少しており、技術者、技能者、作業員の確保が大きな課題となりました。

3ページにつきましては、発注者の契約制度ですが、今回、復興JVという新たなシステムが出てまいりました(図-2.3.18)。これは、入札業者を増やそうとする発注者側の制度でありまして、宮城県の例として、平成24年4月1日に結成登録できる復興JV数は最大2JV、10月には最大3JVまでと改正し現在に至っております。次に、資機材の不足問題に関してですが、復興JVは結成したものの今度は、資機材が不足してきました。購入土、砂、生コンクリート等地場の絶対量が不足しているわけですから、当然それに伴って材料不足が大きな課題となってきました。砂、骨材関係に関しては、北海道苫小牧産、青森六ヶ所産の県外産を納入しました。ミキサー船の打設は、プラント自体が被災を受けたり、生コン車が現場に入れないということもあり海上運搬を行うことで有効な手段でありました。

・ 発注契約制度の問題

・ 復興JV

- 1.宮城県の復旧・復興工事に入札可能な復興JV数が震災後、一社につき2JVだったが**大半の工事は協力施工**で行われた。

宮城県の東日本大震災に伴う発注契約制度追加特例措置経過
H24.4.1 復興JV入札可能数 2JV(一社につき)
H24.10.15 復興JV入札可能数 3JV(一社につき)

・ 資機材の不足問題

- 1.**購入土、砂、生コンクリート**等、地産材料の**不足**により作業効率が低下した。
- 2.建設資材の**運搬量が急激**に増え、**ダンプトラックの調達**が**厳しく**なり、石材等の日当たり納入数量が減り単価も高騰した。

図-2.3.18

生コンクリートの調達に関して、先程何か月待ちというのがありましたが、宮城県も同様であり、「今日打設したい」「天候が悪くだめです」「風が悪くてだめです」そうになると1週間待ちとなり、1週間後も他施工業者とバッティングすると更に1週間待ちというものもあり、予定が遅れ工程に大きな影響を与えました。次に、砂、骨材等の需要量が一機に増えそれらを運搬するダンプトラックの調達も厳しくなり単価が高騰しました。

4ページは、作業船の問題になります(図-2.3.19)。回航費に関しては一部、往路は計上されているが復路は計上されていないということもありました。岸壁が被災しているため作業船の係船場所が限定されており、更に沈下による影響で、潮位によっては浸水し、なかなか積み出せず係留場所や積み出し環境の諸問題もありました。ブロック製作ヤードに関して、生コンクリートの納入が遅延気味でしたので、工程が遅延し据付したいけれども据付できず作業船の待機時間が多くなりました。そのような中、全漁建の復旧・復興支援情報システムが構築され発注者の方々にも認知して頂き作業船の採用に至りました。

5ページの技術者の不足問題に関しましての3番目は、やはり震災前の漁港港湾工事の量が不足していたということで、海上工事経験技術者そのものの全体数が少ない状況でありました(図-2.3.20)。それに伴って中途採用社員、派遣社員を募集しましたが、同業他社も同様な手法をとっておりまして、結果少ない人材を奪い合う形となりました。

6ページの作業員の不足に関しましては、一番は、原設計で水中型枠が組める型枠工の人数が極めて少なかったということです(図-2.3.21)。それから岸壁の腹付工に関しましては、従来の水中型枠で発注されておりましたので、残置型枠を提案し認知して頂くまでは、大分時間を費やしました。作業員の安全が確保できるのか、打継はどうするのか、従来の水中コンクリートはポンプ圧送管の先端をコ

・ 作業船の回航費などの問題

- 1.回航費は、原則在港船調査により計上された。**一部復路の回航費について未計上**の事象が有った。
- 2.作業船の**係留場所及び、避難港、資機材積み込み場所の不足が発生**した。
- 3.**ブロック製作ヤード、生コン不足による工程遅延のために作業船の待機時間が増大**した。
- 4.全日本漁港建設協会の、『災害復旧・復興工事支援情報システム』で**作業船調査により発注者による設計計上や施工者のマッチングの活用**ができた

図-2.3.19

ンクリート内部に挿入し一連で上まで連続して打設する工法ですが、これは打継をするわけですから、それらをどう解消するのだという根本的な問題があり、この辺で時間を費やしましたが、後日解決しております。3番目はコンクリート構造物の二次製品化を提案しております、被災3年目に至って、やっと当初発注から設計採用になることとなりました。

7ページが残置型枠による水中コンクリートの施工です(図-2.3.22)。左上のブロックを2点吊りしているのが、残置型枠です。コンクリートブロックで、長さ5m、高さが約1mです。重量は2.5t程度でクレーン機能付きバックホウでも吊れます。物によっては3t程度の物もありますので、クレーンを使う場合もあります。これを一段積重ねて延長50mとか100m一段ずつ並べたところに打設すると日打設量が大体100㎡程度を目安に施工して、5段なら5回を組上げて腹付けをします。右側の図面が打設完了写真で、これに天端の仕上げが入ることになります。

8ページは、防潮堤工事です(図-2.3.23)。防潮堤は従来のように型枠を鋼製、木製で組立ますが左上写真はコン

クリートパネルの施工状況です。パネル重量は、1枚あたり30～50Kgでありクレーンで据付、セパレーター代わりに鋼棒を溶接して固めます。いわゆる型枠工と鉄筋工が不足していますので、玉掛者と溶接工で作業が可能になったということで、大分作業がし易くなりました。

9ページは漁業者との調整問題になります(図-2.3.24)。



図-2.3.22

・技術者の不足問題

- 1.地震直後は、**発注ロットが小さく**(県S級震災前と同額の最大5億未満)、**海上工事経験技術者が不足した**。
- 2.**設計変更、工事間の調整**により着手までの時間がかかり、工期延期となり**技術者の拘束が長くなった**。

以上、2点是不調不落の要因と類似します。

- 3.災害発生以前は、海上工事が減少しており、**海上工事経験技術者が少ない状況**であった。(当社でも経験者は半数)
- 4.**中途採用、派遣社員を募集**したが、被災各社も同じ行動をとり、**少ない人材を取り合う形**となった。

図-2.3.20



図-2.3.23

・作業員の不足問題について

- 1.陸上工事の作業員ですら不足していた。特に型枠工、鉄筋工の不足は顕著であった。さらに海上工事の**水中型枠を施工出来る型枠工は極少数**であった。
- 2.被災岸壁の**腹付け工は、従来の水中型枠工法で発注**されたが型枠工、鉄筋工不足等に対応した**残置型枠の設計計上協議**に発注者は**時間を費やした**。
- 3.型枠、鉄筋、生コン打設全ての作業員不足に対応するものとして、**コンクリート構造物の二次製品化を提案**したが、**被災3年目から防潮堤工事では当初発注から設計採用**されるようになった。これより、**型枠・鉄筋工に換わり玉掛者を主体にした施工が可能**になった。

図-2.3.21

・漁業者との調整の問題

- 1.海上啓開作業時
漁場啓開を実施する際、各漁協での順番調整を行った以外は漁業者との大きな問題はなかった。自分たちの生活の場を早くかたずけるという気持ちがあり、**協力的**であった。
- 2.漁港一部復旧までの期間
災害復旧工事段階となると漁業活動も始まっており、カキ・海苔・若布の**養殖時期、近海・沖合漁業等毎に使用岸壁が異なり、施工区域と漁船の係留箇所の調整**は当然必要となった。そのため工事の内容、施工順序など地元説明会を開催しながらの施工となり作業は**歩掛通りにできなかった**。
- 3.災害復旧工事段階
現在では東日本大震災で**1m沈下した地盤が40cm隆起**し、魚の**水揚げ作業の影響が懸念**される箇所も顕在化してきた。
また、漁業者の**岸壁使用時、隆起により船底が捨石に当たる**のでマウンドを下げて欲しいなどの要望も発生しています。

図-2.3.24

まず震災直後に1番の海上啓開作業がありまして、この漁場の啓開を実施する際には、各漁協での順番調整になります。ご存知のとおり、漁協は各地区単位で存在しておりますので「それぞれ私のところが最初だ」という様な話がありましたけれども、宮城県は牡蠣の生産地であり、その牡蠣の種牡蠣を養殖している場所が石巻市万石浦という地域でありここを最初にやらないと、宮城県のみならず各地区の牡蠣養殖に影響するということで、優先順位を各漁協が主体となって進め、我々はその後に追隨して啓開を行いました。海上瓦礫が大方片付いてからは、2番の漁港の一部復旧になりまして、一部でも水産関係者の方々は漁業を復旧したいという熱い思いが伝わってきました。魚種も様々で「私は牡蠣屋です」「私は海苔屋です」「私はわかめ屋です」ということで、例えば石巻の場合、牡蠣と海苔は一緒にできないという漁協での決まり事がありそれぞれの養殖時期も違います。又、近海沖合の漁業関係者の使用岸壁も異なるということで、地元説明会を行い決定しました。そして現在が3番目、災害復旧工事の段階では1m沈下した地盤が40cm隆起しているところが出てきてまして、魚の水揚げが大幅懸念される箇所も顕在化してきておりまして、使用岸壁の構造上必要としている被覆石が隆起して船底がつかえたりするという問題が出て、マウンドを下げてほしいという事例も発生しております。

10 ページ目が海上啓開の良い事例です(図-2.3.25)。これは北海道の業者所有のウォーターマスターという船ですが、津波の瓦礫は海上を浮遊しているものと陸上にあげられたもの、そして浅海にあるものと色々ありまして、ちょっと厄介なのが汀線と言われる水際のところです。これは船も入らないし、よくよく見ると背後地が山なので、ここにバックホウをいれるというのも難しい。これがアメンボみたいな恰好で、浅いところにも行く、深いところにも漕いで行けるという、水陸両用に近いので、この汀線部の

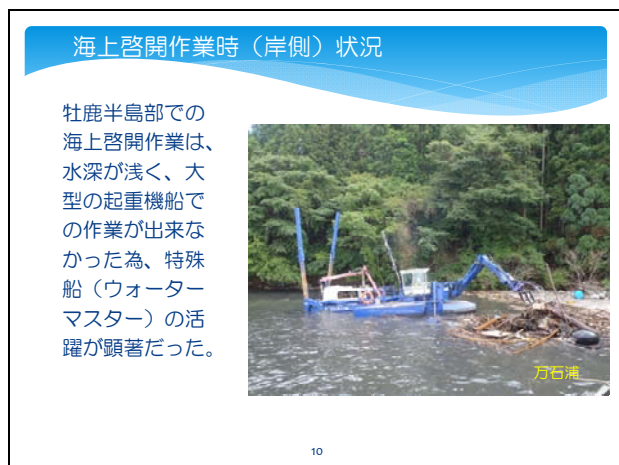


図-2.3.25

瓦礫に関しては非常に効力を発揮できるというものを活用させて頂きました。

11 ページ目が通常の海上瓦礫撤去です(図-2.3.26)。12 ページ目は、手袋みたいなものがあるなと思ったら中に入っております、そうすると我々だけでは駄目なので、海上保安部や警察に連絡して一緒に作業をしました(図-2.3.27)。

13 ページ目がまだまだ続く東日本大震災です(図-2.3.28)。先程も40cm隆起したという話の繰り返しになりますが、牡鹿半島の先端では、今年の2月のデータより今はもう少し隆起している可能性があります。当時は107cm沈下、36cm隆起しているということです。このように漁業者から「早く沈下したから上げてくれ」という声が多く、白く見える部分を60cm程度嵩上げしたのです。国土地理院では、こういった状況を把握しており発表もしております。ただ、現地の計画高を変えてよいかという話をすると、計画高は変えないという回答がきており、現在も計画高をどうするかという問題があります。漁港港湾の管理者は、直接その漁業者、港湾の利用者と打合せを行い



図-2.3.26



図-2.3.27

「この高さで一部使わせてくれ」ということで、天端を下げるなどの対応をとっているのが現状であります。

最後の14ページ目です(図-2.3.29)。監督官庁との調整ということで、1番目が主に県と町の境というところですけれども、2行目の朱書きで、設計図書の差異、施工順序待ち、県の漁港、港湾施設と町のまちづくり計画で道路、防潮堤の位置、高さが決まらないということです。港湾の岸壁計画は決まっています。漁港も決まっています。どんな岸壁から背後の方に行って側溝を付けたい。上流側からの排水路はどのような計画になっているのかと問うとまちづくりの方で「まだ決まらないから、排水路の位置はちょっと待ってください」という状況です。全てではないですが、このように計画が頓挫しているところもあります。2番の港湾の被災に関してですが、中段の真ん中辺りに青文字であります。これは荷卸し岸壁について特に言いたいのですけれども例えば網地島という現場があって、そこの工事を県でも発注し更には石巻市でも発注しています。ところ岸壁は全て被災しておりますので、ここは一部使えるかなというところがありますと、県の先発工事が最初で資

まだまだ続く東日本大震災の影響



東日本大震災で1m沈下した地盤が40cm隆起
震災で大規模な地盤沈下が起きた宮城、岩手、福島3県で、地盤が一転して隆起し、復興途上にある漁業への影響が懸念されている。

隆起最大箇所 石巻市牡鹿半島
107cm沈下 **36cm隆起**

隆起で高くなった岸壁で、助け合いながら仕事をする漁師たち
(宮城県石巻市の鮎川漁港)

女川町 33cm 東松島市 31cm
岩手県大船渡市 17cm
福島県相馬市 16cm
それぞれ隆起が確認された。

13

図-2.3.28

・他工事実施上の監督官庁との調整

- 隣接工事及び、監督官庁の境界付近の施工における、縦割り行政により**設計図書の差異、施工順序待ち、県の漁港・港湾施設と町の、まちづくり計画で道路・防潮堤の位置、高さが決まらないなどの、すり合わせ等**で工事の進捗が滞り工期が延伸する。
- 港の被災により船舶係留場所や避難港が限られたため**作業船の現場までの運航時間が増大した。資機材の積み込み時間も材料不足、ダンブトラックの減少により増大し**積卸し場所も岸壁の沈下により、スムーズにいかない状況となり、作業船の効率低下を招いた。
- 震災前の**岸壁付近製作ヤードは沿岸部被災につき使用不能となり、少し高い海浜公園を整備した場所、防風林が倒木した地域を整備、又は民間の土地借用**するなどの方策がとられたが、検討から決定まで施工待ちが発生した。

14

図-2.3.29

機材の荷揚げから何やらすると、市の工事はそれが終わらないとできないということになります。それで市の工事は、半年から1年待ちということになり、実際に4億円の市発注工事が3億円減となり1億円だけやって完成という事象もあります。3番目が岸壁復旧の製作ヤードについてです。これも意外と被災している箇所が多く、どんなところを使ったかという改善策を緑色で書いています。海浜公園です。少し高台にあり整備してヤードに使いました。あるいは海岸線だと防風林がありますので、ちょっと高いところを整備してブロックヤードにしました。それから民間の土地がどこかにないですかということで、発注者と施工業者が一緒になって探しそういった土地も借用してヤードに使ったということです。

問題点として駆け足でしたがこのようなことでございます。以上です。

○長野 ありがとうございます。受入県の漁港建設業者としても色々ご苦労があって、行政の対応だとか、行政と発注者間の調整等、色々指摘して頂きました。

引続きましては被災県の発注者側の代表で、岩手県の漁港課長であります。支援会社を受け入れて、あるいは元請けの地元の業者等に色々指示するという役割を県の方から、先程来からずっとお話を聞いて、下請けで来られている方の話もありましたので、充分に把握されていないところがあるかもしれませんけれども、県としての問題の受け取り方、その解決策等についてお話をして頂きたいと思えます。阿部さん、お願いします。

○阿部 岩手県の阿部と申します。まずもってこの度の震災復興にあたりましては、北海道庁さん、開発局さんをはじめ、道内の行政関係の皆様、それから道内の建設会社、それからコンサルタント会社、あと関係各位の皆様、発災当時から現地に入って頂きまして、非常にありがたく思っております。ご支援ご尽力頂き、感謝申し上げます。

私ども、まず行政の立場ということですが、発災当時いったい行政がどういう状況だったのかということをお話しさせて頂きます。漁港関係だけに絞ってまずお話し致しますと、先程の長野会長の基調講演の方でもありましたが、岩手県の漁港関係の被害額2,700億円ですけれども、私ども漁港関係が所管しているものにもう1つ大きなものがありまして、漁港海岸の防潮堤がありました。この被害額が約1,800億円ぐらいでした。他にもちょっと漁場とかもございまして、併せて4,700億円の被害額でございました。発災当時、何人ぐらいの漁港関係の技術者がいたかと言いますと、30人〜35人ぐらいしかおりません。正

直言って途方に暮れて、「できるのだろうか、これでは無理だろう」ということで、当然県庁の中の他の部局に応援を求めましたが、あの被災状況ですので、道路も河川も港湾も農地関係も全部被災しております。人を出してくれないので、「これは非常に困った」ということで、知事会を通じて道庁さんの方にも声が掛かったと思うのですけれども、各都道府県に応援をお願いしました。そして来て頂いたのが、初年度延べ 40 人程、今はだんだん減ってきてまして 10 人程でございます。今言った数では全然足りませんので、これではちょっと無理だということ、人を雇わなければいけないということで、人事当局に掛けあったのですけれども、なかなかこれが首を縦に振ってくれない。なぜかと言うと、一旦人を雇ってしまうと、30 年・40 年と雇わなければならない。震災復興はおそらく 5 年～10 年で終わるだろうと。その期間だけのために 100 人クラスの人数をとるわけにいかないということで、結局どうなったかと言うと、3 年間の任期付きの職員を全国に募集して採用することに致しました。採用されてきた方々はどんな方々かと言うと、民間の経験者の方々が多かったのですけれども、現場経験の非常に豊富な方々に来て頂いたのは良いのですが、如何せん行政経験ゼロでございます。行政経験がゼロというのはどういうことかと言うと、役所の面倒くさい文書作りを今までやったことがないと。そういう方々がいきなり役所に入ってきて、いくら現場経験があるからと言って設計書が作れるわけでもなく、そういったような状況でいると半年ぐらい経つとだんだん人が 1 人ずつ辞めて行くわけです。また半分ぐらいに減ってまた翌年新たに採用すると。そういうような状況でございまして、非常に言い訳がましい言い方ですけれども、皆さん、役所にかなり文句があると思うのですけれども、実は役所も非常に苦しい状況でやってきたというのを、どこか頭の片隅に置いておいて頂ければありがたいと思います。冒頭から

言い訳ばかりで申し訳ありません。

それではパワーポイントでお話しさせていただきます。今までお話しされてきた方々とちょっと観点が違うかもしれません。まずいわゆるこの津波で、第 2 種、第 3 種、第 4 種漁港を中心に防波堤が大規模倒壊致しました。実は第 1 種漁港、あまり知られておりませんが、沈下以外の被害はほとんどありませんでした。なぜそうなったかの原因はよくわかりません。防波堤の高さが低かったとか、色々あると思うのですけれども、作業船の係留可能な 2 種・3 種・4 種の漁港の防波堤が大規模倒壊、沈下してしまったということで、このスライドに載っているのが岩手県宮古市にある田老漁港というところ（図-2.3.30）。防潮堤で有名なところなので、第 1 線の一番外洋に面した防波堤だけは残ったのですけれども、内側の防波堤の全てが倒壊してしまったと。なおかつ岸壁も倒壊して、田老では 50 cm～60 cm ぐらい沈下したということです。満潮の時にはなると壊れてない岸壁であっても岸壁に水が乗り上げて、とても船舶が係留できるような状況ではなかったと。せっかく支援しに来て頂いた会社の船が係留できる場所が漁港にはほぼなかったという状況でございます。しかもこの左下の方の写真をご覧頂きたいのですが、防波堤がサイコロが何個も転がるように散乱しておりまして、内側には小さい船でしか入れないと。サップ船ぐらいしか入れない状況でございました。問い合わせが各所から役所の方にあつたように記憶しております。「どこに停めればいいのか。せっかく応援に来たのになんだ」と言われて、こちらもなんとか対処のしようがないような状況でございました。

それから 2 つ目の問題点と言いますか、これはちょっと行政の方にも問題があったのかもしれませんが、支援会社と受入会社間でのトラブルがまま聞こえてきております。「役所の方で何とかしてくれないか」とか、「役所の方の問題だろう」とか、そういったような話がございました。賃金の支払いの関係ですとかです。よくよく聞いてみると、それぞれの会社の間で契約関係の問題だったものもあつたように記憶しておりますけれども、こういったトラブルがございました。

続きまして、3 つ目でございます。先程来、皆様からお話が出ておりますとおり、宿泊場所の不足というのが大きな問題としてございました（図-2.3.31）。せっかく支援しに来て頂いたのにも関わらず泊まれるホテルがないということです。まずホテル・旅館・民宿などは津波でほぼ全滅しておりましたし、それから、震災後、3 ヶ月～6 ヶ月で復旧したホテルもありましたけれども、マスコミの方々、ボランティア、それから自治体の支援職員など多数の方々が来ておりましたので、なかなかホテルを確保できなかった



図-2.3.30

たのだらうなと思っております。これが先程の田老の漁港の背後ですが、津波で下層階が被災した田老観光ホテルの状況でございます。これを初めて見る方は何のことかわからないと思いますが、この観光ホテルの周りに民家が100軒から200軒程ございました。そんなに栄えていた町ではありませんけれども、そこそこ人が住み、そこそこ漁業が営まれ、1,000万漁家もそれなりにたくさんいたような、県内ではわりと豊かな方だった漁村地域でございます。それがこういうような状況になったということでございます。

それから4つ目ですけれども、労働災害がかなり多発致しました(図-2.3.32)。本格的な工事が行われるようになってきた平成24年10月以降から、ほぼ毎週被害報告、労働災害の報告が各所から県庁の方に上がってきております。ここに掲載しているのが、岩手県大船渡市根白漁港という、この位置に作業船が侵入してきたわけです。今まで、地元の建設会社が所有する作業船では1回も事故が起きたことはなかったのですけれども、なかなか慣れだったということもあって、この線で囲んであるのが区画漁業権



図-2.3.31

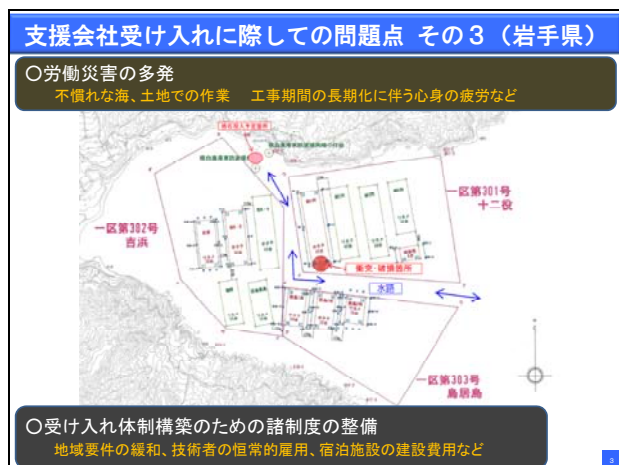


図-2.3.32

でワカメとホタテの養殖を行っているところで、航路の通れるところが非常に狭かったということと、当日はかなりの濃霧だったということで、灯標もなかったようですので、引っかけで損害を与えてしまったということで、事故が発生した事例でございます。これ以外にも工事方法の違い、施工方法の違いから、水中型枠を組んでコンクリートを打っていたのですが、途中で水コンがばらけ、なおかつ作業員が5~6人程水中に転落するような事故とか、そういったような事故もございました。かなり事故が多発致しました。

それから5点目、最後になりますが、受入体制構築のための諸制度の整備、これは長野会長からも言われましたが、3~6ヶ月遅れていると。遅れた原因の代表として私が呼ばれたのかどうか分かりませんが、非常に反省すべき点であると思っております。それなりに地域要件の緩和ですとか、技術者の恒常的雇用とか、宿泊施設の建設費用など、私が頑張ったわけではないのですけれども、それなりに行政として打てる手は打ったと思いますが、おそらく対策を打つ時期が遅かったのだらうなという反省は持っております。私の方からは以上でございます。

○長野 ありがとうございます。受入側の行政の方からの貴重なお話で、今まで行く方、受入側の会社とか行政、被災が起こった直後にこういうことをしていれば、もっとスムーズにという「れば・たら」の話になりますけれども、そういう感じがするわけです。

ここで一応国という立場から、被災直後から開発局さんも支援に出かけたりしているということとか、制度面にも色々精通されていると思いますし、さらに現在の品確法の運用指針なんか特にちゃんと適用されれば、課題の多くは解決していたのかなという思いもあります。そういうところの観点から、国、それから支援制度に精通している、それから品確法の運用指針と鑑みてということから、開発局の伊藤課長さんの方からお話を頂ければと思います。

○伊藤 北海道開発局・港湾建設課長の伊藤です。本日はこのようなパネルディスカッションにお声を掛けて頂きまして、本当にありがとうございます。なかなか東北地域の実情、あるいは東北地域に色々支援した建設会社さんの生のお声を聞く機会はありませんということもありまして、大変貴重な機会であると思っております。私ども港湾建設課では、港湾の整備あるいは港湾の保安を担当しておりますが、今回のメンバーを拝見しますと、漁港がメインとなると思いますので、どれだけ皆さんの参考になるようなことを話せるか不安ではありますが、少しお

今回、参加されている方は、国土交通省以外の方が多数と伺っておりますので、災害が起こった場合の国土交通省としての支援の取組みについて、少しお時間を頂いてご紹介させていただきます。地震や災害が起こった時に、一番優先させるべきは人命であることはもちろんですが、次に重要になってくるのは情報収集あるいは緊急物資の支援になるかと思います。そのため、国土交通省では、緊急災害対策派遣隊、通称「TEC-FORCE」と呼んでおりますが、こういう隊を組織して非常時に備えております(図-2.3.33)(図-2.3.34)。活動内容と致しましては、被災状況の調査、災害緊急対応、それから自治体への支援などを中心に活動しています。また、支援に必要な災害対策用資材を配備しているところであります。

おりまして、地方公共団体等へ派遣して色々と応援させて頂くものです(図-2.3.35).

「TEC-FORCE」は、幾つかの班を編成して活動をしておりまして、主な班の役割と活動についてご紹介させていただきます。まず先遣班ですが、先行的に現地に行きまして、どのような規模の応援とか支援が必要かということを調査する班です。それと実際に現地で支援する班、それから情報のやりとりのためにはきちんとした通信回線を最初に確保する必要があることから情報通信班を組織しています。それから被災状況を把握するため、色々な調査をするということであります。全国の国土交通省の「TEC-FORCE」の隊員数ですが、北海道開発局だけでも500名を超える隊員を予め指名しておりますし、全国では、7,000名を超える隊員が予め指名されております。そして、日頃から講習などを受けて現地で活動できるような準備をしております(図-2.3.36)。

次に、実際に東日本大震災の時に北海道開発局の「TEC-FORCE」がどのような東北支援を行ったかということを紹介させていただきます(図-2.3.37)。先遣班、情報通信

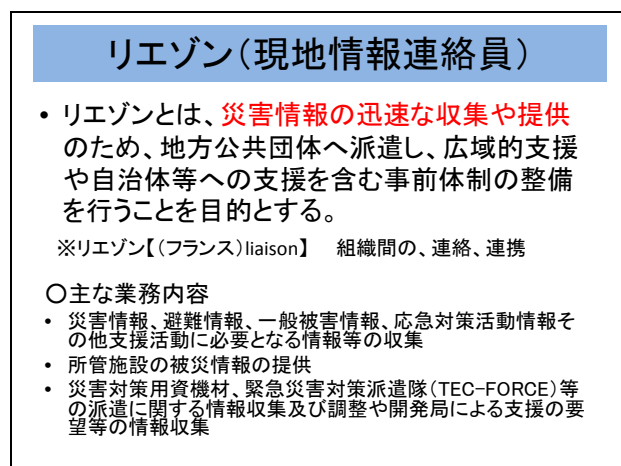


图-2.3.35

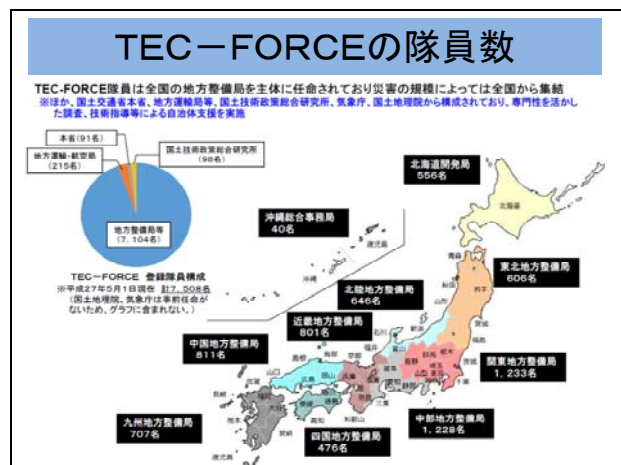


图-2.3.36

の東北地方整備局でもその辺は十分に認識しております。建設資材の需要ですとか需給の見通しなどの情報を共有しようということで、建設資材対策東北地方連絡会が組織されております。そして私どもも例えば北海道の各港からどれだけの資材を提供することができるかを民間から情報提供して頂きまして、東北地方整備局に連絡しているところです。

あと全国的な動きとしましては、関係省庁、地方公共団体、それから関係業界団体が集まって、施工確保に関する連絡協議会を開催しまして、色々な問題点をお伺いして、それに対する対策を検討しております。

先程、行政の対応が3ヶ月～6ヶ月ぐらい遅いという話を頂きました。現地で実際に困っていることをお伺いして、それに対して対策を講じているということで、皆様の思いからは若干遅れ気味に推移しているものと思っております。それは大変申し訳ないと思っておりますが、発注準備・積算の段階から工事中の段階まで、国や発注者である自治体と連携をとってどういう対策をとったかということを表にさせて頂きました。例えば、先程お話があった、技術者が足りないので発注ロットを拡大して欲しいとの要望に対して、対策を講じているところです。また、宿泊施設が足りないということで、宿舍の設置に伴う費用の積み上げもきちんと手当しているところです。

また、復旧・復興だけに限定したものではありませんが、建設業界を巡る状況、あるいは公共事業の状況を踏まえまして、昨年の6月に品確法が改正されておりますので、この場をお借りして、少し紹介させて頂きます(図-2.3.41)。行き過ぎた価格競争、担い手不足、地域の維持管理体制への懸念、そういったことを背景にして、インフラの品質確保、担い手の中長期的な育成確保を目的と致しまして、品確法が改正されております。ですから、例えば担い手の中長期的な育成確保というものが目的に明確に

公共工事の品質確保の促進に関する法律の一部を改正する法律	
＜背景＞ ○ダンピング受注、行き過ぎた価格競争 ○現場の担い手不足、若年入職者減少 ○発注者のマンパワー不足 ○地域の維持管理体制への懸念 ○受発注者の負担増大 ＜目的＞インフラの品質確保とその担い手の中長期的な育成・確保	平成26.6.4 参議院本会議可決(賛成多数) 平成26.6.22 衆議院本会議可決(賛成多数) 平成26.6.24 公布・施行
☆改正のポイント1:目的と基本理念の追加 ○目的に、以下を追加 ・現在及び将来の公共工事の品質確保 ・公共工事の品質確保の担い手の中長期的な育成・確保の促進 ○基本理念として、以下を追加 ・施工技術の維持向上とそれを有する者の中長期的な育成・確保 ・適切な点検・診断・維持・修繕等の維持管理の実施 ・災害対応を含む地域連携の担い手確保に配慮 ・ダンピング受注の防止 ・上流契約を含む請負契約の適正化と公共工事に従事する者の賃金、安全衛生等の労働環境改善 ・技術者能力の資格による評価等による調査設計(点検・診断を含む)の品質確保	
☆改正のポイント2:発注者業務の明確化 ○担い手の中長期的な育成・確保のための適正な利益が確保できるよう 市場における労務、資材等の取引価格、施工の実態等を的確に反映した ・予定価格の適正な設定 ○不備、不足の場合における見直し徴収 ○最低入札価格調査基準や最低制限価格の設定 ○計画的な発注、適切な工期設定、適切な設計変更 ○発注者間の連携の促進	各発注者が基本理念にのっとり発注を実施 ・最新単価や実態を反映した予定価格 ・歩切りの根拠 ・ダンピング受注の防止 等
☆改正のポイント3:多様な入札契約制度の導入・活用 ○発注者による発注方法 ・従来の「一括発注」を活用、実際に必要とされる価格での契約 ○段階的発注方式(新規参加が不当に阻害されないよう配分しつつ行う) → 受発注者の事務負担軽減 ○地域社会資本の維持管理に資する方式(複数年契約、一括発注、共同受注) → 地域に根拠する中小事業者等による安定受注 ○若手技術者、技術者の育成・確保や機械保有、災害時の体制等も審査・評価	
法改正の理念を現場で実現するために、 ○国と地方公共団体が相互に緊密な連携を図りながら協力 ○国が地方公共団体、事業者等の意見を聴いて発注者共通の運用指針を策定	

図-2.3.41

記載されております。また、基本理念としてそういったこと、あるいは災害対応を含む地域維持の担い手の確保、適切な下請け契約をしましょうということなどが追加されているところです。

その一方で、改正のポイントの2番目ですが、発注者責任の明確化ということも明確に謳われているところです。きちんとした利潤が確保できるような予定価格を作りましょうとか、どうもやはり不調不落が目立ちますので、そういう時にはきちんと見積もりをとって積算をしましょうということ。それから、きちんとした設計変更をして頂けないという声が多いことを踏まえまして、適切な設計変更を工期も含めて、やりましょうということを明確に謳っているところです。

それと発注者共通の認識のために運用指針を作りましょうということを書いております(図-2.3.42)(図-2.3.43)。運用指針を作るに当たっては、地方公共団体あるいは建設業の団体等から多数の意見を頂いております。運用指針には、具体的に言いますと、担い手の育成確保のための取組みとしては、先程と重複しますが予定価格の適

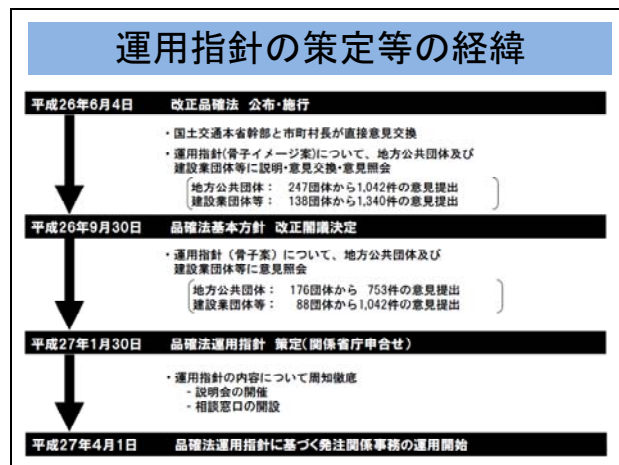


図-2.3.42

公共工事の品質確保の促進に関する施策を総合的に推進するための基本的な方針「品質法基本方針」(平成26年9月)の全体像	
第1 公共工事の品質確保の促進の意義に関する事項 ○将来にわたる公共工事の品質確保とその担い手の中長期的な育成・確保 ○適切な点検・診断・維持・修繕等の維持管理 ○地域における担い手の育成・確保への十分な配慮 ○資金、安全衛生等の労働環境の改善への配慮	赤字: 今回改正箇所
第2 公共工事の品質確保の促進のための施策に関する基本的な方針 1. 発注関係事務の適切な実施 ・担い手育成: 確保のための適正な利益が確保できるような予定価格の適正な設定(歩切りの根拠、資格の活用等) ・ダンピング受注の防止(輸入品使用制限等、最低制限価格等) ・計画的な発注、適切な工期設定及び設計変更 2. 受発注者の責務に関する事項 ・受注者において、適正な下請契約の締結、技術者、技能労働者等の育成・確保、資金、安全衛生等の労働環境の改善の取組が行われるよう、国として必要な施策を実施 3. 技術的能力の審査に関する事項 ・有資格者名簿の作成の際の資格審査(工事成績評価等) ・個別工事に關しての技術審査(技能認定技能者の取組) ・中長期的技術的能力の確保に関する審査等(研修技能者、技能者養成の取組、確保状況、建設機材の保有状況等) 4. 多様な入札及び契約の方法 ・競争参加者の技術提案を求める方式 ・段階的発注方式 ・技術提案、交渉方式 ・地域における社会資本の維持管理に資する方式 等	5. 中立かつ公正な審査・評価の確保 ・総合評価方式や技術提案、交渉方式における受注者からの意見聴取、結果の公表 等 6. 工事の監督・検査及び施工状況の確認・評価 ・工事成績評価項目の標準化 ・完成後一定期間後の施工状況の確認・評価 等 7. 発注関係事務の環境整備 ・発注者によるデータベースの整備・更新 等 8. 調査及び設計の品質確保 ・業務の性格等に照した適切な入札契約方式の採用 ・配置予定技術者の経験、資格の審査、評価 等 9. 発注関係事務を適切に実施できる者の活用 ・国、都道府県による発注者への支援 ・国、都道府県以外の者の活用 10. 施策の進め方 ・国及び地方公共団体が相互に緊密な連携・協力 ・発注者共通の運用指針を策定・フォローアップ

図-2.3.43

正な設定、発注施工時期の平準化、適切な設計変更などが謳われているところです。そして運用指針を作ることによって、発注者共通で色々と取組んで行くことを明確にしましょうということと、今後はこういう運用方針に基づいてきちんと発注者が取組みをしているかということを定期的に調査なり確認しましょうということが謳われている

「発注関係事務の運用に関する指針(運用指針)」について(概要)	
運用指針とは 品確法第22条に基づき、公共工事の発注者を支援するため、発注者共通の取組事項を国が定めるもの。 ・発注者を含むすべての発注者が「発注者の指針」(品確法第22条)を策定する。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。	
発注者の指針の策定・運用 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。	発注者の指針の策定・運用 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。

図-2.3.44

「発注関係事務の運用に関する指針(運用指針)」の主なポイント	
運用指針とは 品確法第22条に基づき、地方公共団体、学識経験者、民間事業者等の意見を聴いて、国が作成する。発注者が発注関係事務を適切に実施するために、体系的にまとめた指針。本指針に基づき発注関係事務が適切に実施されているかについて定期的に調査を行い、その結果をとりまとめ、公表する。	
発注者の指針の策定・運用 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。	発注者の指針の策定・運用 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。

図-2.3.45

「発注関係事務の運用に関する指針(運用指針)」の構成	
1. 本指針の位置付けについて 本指針は、発注関係事務の運用に関する指針(運用指針)の構成。	
2. 発注関係事務の適切な実施 (1) 調査及び設計段階 ・事業支援の工程計画の検討等 ・調査及び設計業務の発注者への入札契約方式の選択 ・技術者能力の質的等による評価・活用等 (2) 工事発注準備段階 ・工事の性格等に応じた入札契約方式の選択 ・予算、工程計画等を考慮した工事発注計画の作成 ・発注者による発注の適正性の評価・活用等 ・発注者の指針の策定・運用 (3) 入札契約段階 ・適切な競争参加者の確保、ダンピング発注の防止等 ・工事の性格等に応じた技術内容の評価・活用等 ・競争参加者の施工能力の適切な評価・活用等 ・入札不調・不調時の発注者の活用等 ・公正性・透明性の確保、不正行為の排除	
3. 発注者の指針の策定・運用 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。 ・発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。発注者の指針は、発注者の指針を国が定めるもの。	

図-2.3.46

ところです(図-2.3.44)(図-2.3.45)(図-2.3.46)。以上です。

○長野 ありがとうございます。色々対応がまずい、良いというのは私の発言ですけれども、対応が遅くなるのは我々が迅速な要請をしなかったからということもあります。元を正せば業界側の方の要請が生温くて遅かったというところに帰ってくるわけです。色々話を聞きますと、私どもの理解も、資材・機材・作業船・技術者の需給問題、それと支援参加制度の問題ということに尽きるわけですが、次を考えると、これは何か起こった時にサッと予測をすると、何かが起こった時にそういう制度についてはこういうところを緩和する、というところで対応していかなければいけないのではないかと思っております。

それにしても色々たくさんあったわけですが、もう1回、パネリストの方々には一巡して頂いて、勇建設の岡本さん、菅原組の菅原さんには、1つ挙げるとしたら、これを解決しておけば良いだろうという、こういうことをちゃんとやれば良いだろうというようなことで、具体的な話を1つずつ述べて頂くということをお願いします。それから丸本組の佐藤さんと岩手県の阿部課長さんには、支援会社とか受入会社という話をしてもしょうがないので、私どもも含めて埋立浚渫協会とか港湾建設協会とかは、漁港建設に関わる連携とか、行政との仲を取り持つとか、支援会社同士の中を取り持つとか、そういう役割を負っているわけで、そういう業界団体はこういうことをちゃんとやったら良いのではないかとのご注文を頂ければ、我々も次の行動指針になるということをお願いします。最後に伊藤課長さんにはパネリストの間の話をまとめて頂ければ良いのですが、国交省という立場もありますので、建設業者の被災時の受発注契約制度とか、業界の中でもこういう対応をしたら良いのではないかとご注文を頂ければ、我々も次の行動指針になるということをお願いします。最後に伊藤課長さんにはパネリストの間の話をまとめて頂ければ良いのですが、国交省という立場もありますので、建設業者の被災時の受発注契約制度とか、業界の中でもこういう対応をしたら良いのではないかとご注文を頂ければ、我々も次の行動指針になるということをお願いします。

○岡本 勇建設の岡本です。論点を絞ってということで、幾つか書いていますけれども、第一に私どもは宿舎の問題が一番負担が大きかったということです。実は乗り込んだ時から国交省の方から色々なアナウンスが流れていました、ホテルに泊まった時は領収書を取ってあれば後で支援がありますというお話もありましたし、建設費についてもどうにかなるのだろうというような憶測も実はあって、その中で動いておりました。ただ、私どもが工事を始めて1

年半ぐらいして、平成 26 年の 8 月に、そろそろ竣工を迎える工事が出てきて、県の方の動きはどうだろうかと、なかなか宿舍建設費について計上されたという声が聞こえてこない中で、元請けさんと一緒に色々な動きをしたわけです。それは 26 年 8 月なのですが、結局は平成 25 年 8 月以降の契約であれば計上できます。それ以前の契約工事については計上できませんという線引きが実はなされていました。私どもは平成 24 年の 3 月に宿舍を建てていまして、半年程アウトで、契約に至っては 10 カ月前にはもう契約されていたので、対象にはならなかったわけです。やはり先程も岩手県の課長さんがおっしゃっていましたが、自分達の職員さんも住む場所がない、そういう状況で私どもは下請けとして工事に行ったわけですから、せめて宿舍の問題については、これはかなり大きな課題だと思いますので、次に震災があると困りますが、次の機会にはこれが真っ先に大きな問題だと思いますので、スムーズな対応がとれるように、建ててから線を引かれるのでは行く業者としてはたまったものではないと思っています。そこを何とかスムーズに行くようにして、勉強課題としてももらいたいと思っています。以上です。

○長野 ありがとうございます。菅原さん、お願いします。

○菅原 私達と致しましては、職員も復旧の仕事をしているのだという誇りを持って仕事をもらいたいという気持ちもあるので、復興 J V で元請けとして仕事に参入したいというのが一番大きいところです。これは下請けと元請けの関係で言いますと、元請けで取る以上は利益が出てくるでしょうし、下請けだとそれ程期待はできない。働く人間も元請けとして、この地区の被災地を自分達の手で作るなおすのだという、本当にそういう気持ちで仕事をしてもらえれば、先程言いましたような健康面とか身心の問題とかも若干は解決されるのかなと思いますので、私どもとしては復興 J V、あまりハードルを高くしないで、誰でも参画できるような体制を組んで頂きたいというのがございます。以上です。

○長野 ありがとうございます。経審だとか、技術者の実績等の登録もある程度それで解決されるのではないかなと思います。

それでは次に丸本組さんの佐藤さん、お願いします。

○佐藤 協会等との連携については、15 ページに書いてありますが、当社では震災以前から北海道の業者と季節交

流をして、良好な関係を構築しておりました(図-2.3.47)。そういった経緯から今回の東日本大震災では、いち早く支援を頂くことができました。これはたまたまラッキーだったという側面もありますが、他地域との連携がどのように役立ったかをご紹介します。

又、復興工事において工程のロスが発生しましたが、多能工の存在が大きな効果を創出する結果となりました。例えば、離島の工事だと、型枠工、鉄筋工、一般運転手、特殊運転手、溶接工等、多種多様な人がいなければなりません。それが一人三役、四役できるような人材を当社では育てています。そうすると、型枠作業ができない工程の時は、岸壁に荷揚げした資材をバックホウにてダンプトラックに積み込み運搬するなどの作業が可能となります。皆様の会社でも当然やっておられることですが、多能工の存在が工程遅延、技術職員の不足等、特効薬となります(図-2.3.48)(図-2.3.49)。

次に、協会との話になりますが、平成 27 年の 4 月に宮城県と全漁建宮城県支部とで防災協定を締結いたしました。いわゆる東日本大震災クラスの大規模災害が発生した

他地域の会社とのスムーズな 連帯のために

- 1.震災以前、北海道の業者との季節交流で、冬は宮城県に、夏は北海道に技術者の出向をしていた経緯があり、東日本大震災後、いち早く支援していただいた。
- 2.巨大災害時、県内外建設会社同士の連帯は災害発生後に急遽構築するものではなく、各協会での講演会、会議にて、「フェイス-toフェイス」で話し合いを数多くすることにより親交を深め、問題を共通認識した上で、あの県には、あの会社があり、あの人がいる。そんなコミュニケーション作りが必要です。そこで重要になるのは、全日本漁港建設協会での行事活動と災害復旧・復興工事支援情報システムです。

15

図-2.3.47

支援会社への要望と全国団体等 への期待

・支援会社への要望

段階的な支援の必要性について

1.地震直後の支援

- ①道路、海上啓開作業の体制
行政と自衛隊、建設業者が情報を共有して進めた。
- ②携帯電話は使用出来なくなるので、無線機等の連絡手段の持参が必要です。
- ③車両等の移動手段や仮眠可能な施設(テント、キャンピングカー、ワンボックスカー等)の持参。
- ④車両などの燃料と食事の用意も必要です。

16

図-2.3.48

場合、宮城県支部で対応する。被災した漁港港湾に、地域に精通した各会員各社から海洋工事に卓越した技術職員、船舶、重機械、資材等を調達、提供し復旧に当たります。そこで、埋浚、日港連等々バッチェングするところが出てきます。各県におかれましても、建設業協会があり、様々な団体、協会が県、市と防災協定を締結され連携が複雑化していると思われます。今後、当県は、全漁建との防災協定が締結され、埋浚、日港連との調整が必要になってきます。

今回様々な問題が出てきましたが、こういった問題を顕在化することによって対応方法が分かってきましたので、同じような災害が起きれば、これまでのノウハウを活かしスムーズな対応ができると確信しております。そのためにも発注者と建設業者が情報を共有することが大事だと切に考えております(図-2.3.50)。以上です。

○長野 ありがとうございます。防災協定の件の他団体との連携というのはまた宿題で頂いて、色々と勉強して行きたいと思っております。

2. 復旧工事での支援

(災害発生から、1年程度経過し少し落ち着いた時期)

1. 復旧工事の発注規模は最大、工期が2～3年、工事費10億程度の工事となり、工事内容も多種多様な工種となりました。長期計画に基づいた利益を確保出来る体制が必要となります。
2. **工程ロスを防ぐため**、作業員は多様な工事内容に対応できる、【多能工】の必要性が大きくなります。一部分のみの施工班(技術者、重機、作業船、型枠工だけ)では、経費倒れとなる可能性があるため、**複数の工種を作業できる集団**であれば効率性の高い施工が可能となります。

17

図-2.3.49

・全国団体等への期待

1. **もし災害が発生した場合**は、被災地への必要な情報(重機、船舶、作業員、技術者)を提供するために、**一般社団法人全日本漁港建設協会の災害復旧・復興工事支援システム**を活用していただきたい。又、**支援側の会社は定期的な情報の更新**をお願いしたい。
2. **発注機関への期待**として、東日本大震災では他県からの人材派遣を実施しており、**3ヶ月毎・6ヶ月毎の技術職員の交替**となり、**その都度受注側は説明を要した**。又、**漁港工事未経験者**については、工法の理解の段階でつまづき事も多く、協議・変更はどんどん伸びてしまった。各地方公共団体に於かれましては、**技術職の定期的な移動により陸上も海上も河川も担当出来る体制作りを期待したい**。

18

図-2.3.50

それでは阿部課長さん、お願いします。

○阿部 私どもから全国団体・県団体へのお願いと言いますか、もう既に行っていることだと思いますけれども、まず1つ目として、発災直後の漁港内瓦礫撤去などの啓開作業、それからその後の復旧工事を実施する際の作業船の斡旋・紹介、こういったものを行って頂きたいと思います(図-2.3.51)。今回一番困ったのは、県内の作業船が全部被災して、どこに何を頼めば良いのかということが非常に困ってしまいました。県内の建設会社にやっと2日後ぐらいに連絡がついたのだけでも、作業船は被災して壊れて使えないという話をされまして、その一方で漁港の方からは早く岸壁の瓦礫を撤去してほしいという話があってかなり苦労しましたので、ここのところは是非頑張って頂きたいと思っております。

それから技術者・技能者の斡旋・紹介についてもお願いしたいと思います。

それから、これは地元の建設会社の方から話があったのでご紹介しますが、復旧支援可能な支援会社のリストを、これは多分県の漁建協なりで作れという話なのか全国なのかわかりませんが、巨大災害発生前に復旧支援が可能な他の都道府県の支援会社のリストを予め作っておくということです。年に1回ぐらいは非常時の連絡訓練をやっておけば、いざという時に役立つのではないのかなというお話がございました。

それから支援会社・受入会社へのお願いです(図-2.3.52)。結構トラブルが多かったようですので、契約に関する取り決めと十分な確認をされた方が良いのではないかと思いますし、それから現場の気象とか海象状況、それから工事現場の漁業の状況、これらをなかなか把握しづらい面もあると思いますが、十分に情報交換して頂けると、よりスムーズに工事がはかどるのではないかと思います。

全国団体、支援会社、受入会社等へのお願い その1

全国団体、県団体

- 発災直後の漁港内瓦礫撤去など啓開作業や、その後の復旧工事を実施する際の作業船等の斡旋・紹介
巨大災害時には、広域都道府県で作業船等が被災するとともに、膨大な災害復旧工事が発注され、地域内だけでの作業船の需給バランスの調整が困難
- 技術者、技能者の斡旋・紹介
大量の復旧工事が短期間に発注されるため、現場代理人や主任技術者などの技術者、型枠工や鉄筋工などの技能者が大量に不足
- 復旧支援可能な支援会社のリスト作成
・巨大災害発生前に復旧支援が可能な都道府県の支援会社のリストを作成
・年に1度程度、非常時の連絡訓練などを実施

19

図-2.3.51

全国団体、支援会社、受入会社等へのお願い その2	
支援会社、受入会社	
○支援会社と受入会社との契約や工事方法等に関する綿密な打合せ	
・支払いや契約に関する取り決め等の十分な確認 ・現場の気象・海象状況、工事場所の漁業形態に関する情報交換、工事方法や安全管理等に関する十分すぎるほどの確認	
その他	
○発災直後の燃油調達体制の確認 ○受け入れ会社が被災した際の連絡体制の構築 ○応急工事に必要な資材(トンバック、砂、ブルーシート等)の確保 ○受入側の窓口担当の事前設置 ○作業船の地域内の漁港等への在港状況に関する情報交換など	

図-2.3.52

その他として、今回の震災で、作業をする上で困ったこととして油が調達できなかったという問題があります。北海道の場合は違うのかもしれませんが、まず基本的に重機を動かす油が不足していると、当然、ガソリンもなかったのですけれども、この油の調達がまず真っ先でした。当然、人命救助の方が先ですけれども、油がないと何もできません。油だけは何とか確保する算段をしておいた方が良いでしょう。それから、受入会社が被災した時の連絡体制をどうするのかということも考えておいた方が良いでしょう。ないかという話もございました。それから受入側の窓口の設置も事前に決めておく必要があるのではないのかという話もございました。私の方からは以上でございます。

○長野 ありがとうございます。我々への注文もいっぱいして頂きまして、これから勉強して行きたいと思います。

最後ですけれども、だいぶ難しい役割をお願いしておりますけれども、伊藤課長、お願い致します。

○伊藤 長野会長からは取りまとめというご要請を頂きましたけれども、取りまとめになるかどうかはわかりませんが、先程皆さんにお示ししました施工体制を確保するために国土交通省などがこれまでとった対策が、今、画面に映っていると思います。今回、地域の実情を踏まえまして、また要望をお伺いしまして、多くの対策を講じたところです。ただ、先程から皆さんからお話し頂いたとおりに、ある問題が起こって、その対策を講じたことから若干後手に回った点はあるかと思います。今後、災害が起こった時には、過去の反省を踏まえて、最初から、こういう対策を直ぐ発動できるようにすることは、極めて大事と思っております。また、これが、国土交通省としての役割と思っております。

先程、復興J Vの話が出ましたので、紹介させて頂きま

す。通常は特定J Vあるいは経常J Vが普通ですが、被災地域では、やはり技術者が不足するという事で、被災地域の建設企業に加えて、被災地域外の建設企業も入れる復興J V制度ができ上がっております。やはりこれも品確法の運用指針に書いてあるところでありますけれども、地域の実情を充分踏まえた上で発注ロットをどうするか、参入の条件をどうするか、そういうことを考えていく必要があると思っています。地元の企業は災害等が起こった時には直ぐに対応を求められることになりますので、大切です。その一方でやはり復旧・復興というのはスピードも求められますので、そのバランスを考えながら発注者としてどのような対応をとっていくのが一番良いのかというのがポイントになるところだと思います。

今回、皆様方から色々なお話を伺いました。利益があまり出ないのにも関わらず、お世話になったからということで東北まで支援しに行ったという話を伺いました。本当に頭の下がる思いです。

昨今、公共事業があたかも悪者のように言われています。国土強靱化あるいは防災減災を考える上で極めて重要であるにも関わらず、若干低い扱いを受けていると感じております。私どもとしては、公共事業や社会インフラが地域にどういう効果を与えているか、単純にフロー効果だけではなくて、ストック効果も含めて、世の中にPRしていくことが大事であると思っておりますので、そういうことにも頑張っていきたいと考えております。以上です。

○長野 ありがとうございます。

これで二巡目も全部終わりました。今日の会場には、北海道から支援に行った19社の会社、それから全国から、長崎、高知、兵庫の方からも、このシンポジウムに参加して頂いております。2人の支援会社、それから受入側、それから国の方の話がありましたけれども、「まだまだ生温いぞ、私はこういうことが言いたい」という方がおられましたら、ご意見等・ご提案等をお2人程度から頂きたいと思いますが、どなたかございませんか。

私事ですが、私がまだ函館の大学に在籍している時に、「行かないか」と声を掛けて真っ先に行って頂いた会社の方、濱谷建設さん、何か意見ありますか。

○濱谷建設 災害直後に現地に行かせてもらいました濱谷建設です。その時の経験から、今日聞いていた内容とちょっと違うところがあるので、ひと言意見を言わせて頂きます。

一つには、災害直後に私の方に來たのは、埋没から「啓開作業を応援してくれ」と。それで「うちは3月16日に

バックホウを10台積んで行くよ」ということを言ったら、「取り敢えず苫小牧に来て待機してくれ」と。それで苫小牧で待機していました、10日間です。3月28日に「東北の業者で終わったから、いいよ、帰ってくれ」と言われたわけです。それで「わかりました、釧路に帰ります」ということで待機していて帰ろうかと思っていたところへ、長野会長はその当時はこだて大学の教授でしたけれども、「岩手で困っているから急遽行ってくれ」ということでした。私の方はもう準備ができていましたので、バックホウだけ降ろして、まず久慈港に入港しました。それからあと1年間、島越、田老、重茂、山田の4漁港をやりました。その中で、先程も元請けか下請かという問題がありましたけれども、それで当社も向こうには実績がありませんから当然下請けしかできないなとことで、「県内の営業者を元請けにしてもらって、うちは下請けでいいよ」と宮古の事務所に話したら、「いやいや、せっかく来てもらっているのに、そんなことはできない」ということで、特例で元請けにしてくれたわけです。特例措置というのがあるのですよ。今はJV制度というのができていますから良いのですけれども、その当時はそういう特別な計らいをしてももらいました。それは、地元業者の船がみんな被害を受けていて、全然対応できないわけですから、行ったうちの船しかなかったということです。その中で非常に苦労したのは、島越は久慈港から4時間掛かって行くのです。4時間掛けて行って、時化してきたらまた逃げてこないといけない。そういうものすごい苦労があったのと、あとは余震です。また津波がくるかもしれないということで、どこに逃げれば良いのだと。これはあまり言いたくありませんけれども、行く時にはある程度の賭け、そういう犠牲的精神がなかったら行けないと思います。ですから、ある程度発注者の方も終わったら、そういうことに対してもう少し評価をして頂きたい。それはどういうことを言いたいかと言うと、開発局では港湾と漁港というのは表彰の時に、どっちの工事をやろうと表彰を受けられます。ところが漁港工事でそういうことをやっても本州に行った場合には評価されません。ですから、ここにも少し矛盾があるのではないかなと。

それともう1つ、先程来出ていましたけれども、災害が起きたら埋没から声が掛かって、それから今度は漁港建設協会の方から声が掛かると。そうではなくて、埋没と漁港建設協会と両方で調整をして頂いて、どちらかの災害復旧をやるのではなく、港の啓開作業を行うのだということで、その辺を調整してから、いらして頂きたいというふうに思いました。以上です。

○長野 ありがとうございます。この次には肝に銘じて

対応したいと思います。

それから、先程言いましたけれども、長崎・高知・兵庫・福岡からもいらしている方で知っている方の顔がみえるのですけれども、何かご意見等ございませんか。あとお一人、寄神さんの顔がこちらから見えますけれども、何かありますか。

○寄神建設 兵庫県の神戸から来ました寄神建設の寄神です。今日のお話を色々聞いておまして、我が社も宮城県の方に応援に行かせて頂いていますが、神戸で地震を経験して、その時と今回とではだいぶ違いがあるなと感じています。神戸の場合は港ですと神戸港だけが被災しました。町の中でも神戸市域だけが非常に大きな災害を受けたということです。その頃は今と違って、我々も役所の中に非常に出入りしやすかった時代でした。今のようにバリエードされて、簡単に入れないという状況ではありませんでした。そういうことで我々は官民で上手くコミュニケーションがとれて、それが非常に役に立ったのではないかと考えております。今日お聞きしているところでは、なかなか技術者の方も少ないので臨時採用をされたり、あるいは他県からの応援ということがあるということで、我々もこうやって応援していますと、やはり現場で提案をさせて頂くのですが、これが県庁の方まで上がって行かない。止まってしまっただけで、全然答えが返ってこないということが多々あります。そういう官民のコミュニケーションをこれから上手くとれるような体制を考えていかれたらと、そういうのが必要ではなかろうかと思いました。以上です。

○長野 ありがとうございます。時間もほぼ来ておまして、これで会場からのご提案・ご意見を打ち切らせて頂きまして、最後に私自身がまとめなければいけません。だいたい宿題をもらったように思います。資機材、人材の資源の需給供給問題、それから支援の参入制度の問題、それから漁建協とか埋没でも広い地域を持っているので地域の協議会、その横とそれぞれの団体の繋がりというのをちゃんと持っていかなければいけないと思います。今日のシンポの結果、それからアンケートもちょっと集計しただけなので、ちゃんととりまとめて、次に絶対来るであろう巨大災害に対応できるようにしていきたいと思っています。そういう所信表明をして、このシンポジウムの最後にしたいと思います。

最後にパネリストの方々に拍手をお願いして、終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

巨大災害への復旧支援シンポジウム

日 時：平成 27 年 7 月 30 日(木)
主 催：(一社)寒地港湾技術研究センター
共 催：(一財)港湾空港総合技術センター北海道支部(SCOPE)
(一社)全日本漁港建設協会
北海道港湾空港建設協会
(一社)日本埋立浚渫協会北海道支部
(一社)日本海上起重技術協会北海道支部
後 援：国土交通省北海道開発局

次 第

1, 開会(14:00)

2, 主催者挨拶(14:00~14:05)

(一社)寒地港湾技術研究センター理事長 水野 雄三

3, 基調講演(14:05~14:55)

「東日本大震災における他地域からの建設業者の支援状況と課題」

(一社)全日本漁港建設協会会長 長野 章 氏

休憩(14:55~15:10)

4, パネルディスカッション(15:10~16:40)

「巨大災害時の復旧支援について考える」

コーディネーター：(一社)全日本漁港建設協会会長 長野 章 氏

パネリスト：勇建設(株)取締役工事部長 岡本 淳敏 氏

(株)菅原組代表取締役社長 菅原 修 氏

(株)丸本組常務取締役土木本部長 佐藤 富久寿 氏

岩手県農林水産部漁港課長 阿部 幸樹 氏

北海道開発局港湾建設課長 伊藤 晃 氏

《基調講演及びコーディネーター略歴》

長野 章(ながの あきら) 氏

公立はこだて未来大学 名誉教授(現 一般社団法人 全日本漁港建設協会 会長)

昭和 21 年 愛媛県生れ

昭和 45 年 3 月 北海道大学大学院工学研究科修士課程一年修了

昭和 45 年 4 月 水産庁漁港部 建設課

昭和 58 年 10 月 国土庁 地方振興局 離島振興課 課長補佐

昭和 60 年 4 月 長崎県 水産部 漁港計画課長

平成 5 年 7 月 北海道開発局 農業水産部 水産課長

平成 8 年 8 月 水産庁 漁港部 防災海岸課長

平成 13 年 1 月 水産庁 漁港漁場整備部長

平成 15 年 4 月 公立はこだて未来大学情報アーキテクチャー学科教授

平成 23 年 5 月 (一社)全日本漁港建設協会会長

付録B 巨大災害への復旧シンポジウム 写真



基調講演 (一社)全日本漁港建設協会会長 長野 章 氏



コーディネーター 長野 章 氏
(一社)全日本漁港建設協会会長



パネリスト 岡本 淳敏 氏
勇建設(株)取締役工事部長



パネリスト 菅原 修 氏
(株)菅原組代表取締役社長



パネリスト 佐藤 富久寿 氏
(株)丸本組常務土木本部長



パネリスト 阿部 幸樹 氏
岩手県農林水産部漁港課長



パネリスト 伊藤 晃 氏
北海道開発局港湾建設課長

3. 第3回CPC講演会

3.1 主催者挨拶

水野 雄三（（一社）寒地港湾技術研究センター理事長）

皆様、こんにちは。理事長をしております水野でございます。第3回のCPC講演会開会にあたりまして、ひとことご挨拶を申し上げます。まずは、大変お忙しいところ、当講演会にご参加頂きまして、ありがとうございます。また常日頃、寒地センターの活動に対して、ご支援・ご協力頂きまして、ありがとうございます。この場をお借りして御礼を申し上げます。

今回の第3回講演会は、一般社団法人になって3回目ということになりますけれども、寒地センターで行っております調査研究事業の成果もそろそろ出始めておりますので、ある程度成果が出た調査研究を皆様にご紹介し、寒地センターの活動を理解してもらうというのが目的で、今回の講演会を企画致しました（図-3.1.1）。

プログラムの構成ですけれども、この挨拶の後、引続きまして、私の方から研究概要と活動報告を説明致します。その後、成果がある程度出ています3つのテーマについて、担当の方から報告を致します。1つ目のテーマは自主調査研究の成果ですが、『「みなと」と地域活性化について』と題しまして、吉浦研究員の方から発表させて頂きます。2つ目は、北海道開発局港湾計画課からの受託調査の研究成果でございます。「北海道のコンテナによる貨物流動について」と題しまして、田中次長の方から発表させて頂きます。3つ目が、これもまた北海道開発局港湾建設課からの受託調査の成果でございますけれども、「段階整備が可能な防波堤について」と題しまして、橋本次長の方から発表させて頂きます。調査研究の報告についてはこの3点でございます（図-3.1.2）。

休憩を挟みまして、特別講演と致しまして、札幌大学の



図-3.1.1

千葉博正先生に、「中国市場向け道産酒類等の輸出可能性」と題しまして、ご講演をお願いしております。千葉先生は、交通ネットワークまた物流システム研究の第一人者でございます。当センターの寒地港湾地域開発研究所の所長も兼ねておられまして、併せて寒地センターの自主調査研究についてもご指導を頂いております。国際物流だとか、道産品の輸出に関して、色々なご示唆が頂けるものと期待をしております。プログラムの構成は以上でございます。研究成果を中心に、特別講演も自主調査研究との絡みもございます。そういう意味で講演会を企画しております（図-3.1.3）。

それでは続きまして、センターの活動報告・研究概要をご説明致したいと思います。センターの設立目的、定款にも示されておりますけれども、寒地港湾技術並びに港湾の利活用に関する調査研究、自主調査研究に努めると。そういうことをやりながら、成果が出たものは色々と情報発信をしていくし、今日のような講演会の場を通じて知識の普及を図って行くということになっております。こういうことをしながら色々と技術の積み重ねを行い、寒冷地におけ

第3回CPC講演会プログラム

- CPCの活動報告 水野雄三
- CPCの調査研究報告
 - 1. 「みなと」と地域活性化について
CPC企画部研究員: 吉浦 正登
 - 2. 北海道のコンテナによる貨物流動について
CPC第1調査研究部次長: 田中 淳
北海道開発局港湾計画課
 - 3. 段階整備が可能な防波堤について
CPC第2調査研究部次長: 橋本 茂樹
北海道開発局港湾建設課

図-3.1.2

○ 特別講演

「中国市場向け道産酒類等の輸出可能性」

札幌大学 千葉博正教授
「交通ネットワーク・物流システム研究の第一人者」
(寒地港湾技術研究センター 寒地港湾地域開発研究所 所長)

図-3.1.3

る冬に強い港湾の整備というものを促進して、我が国の港湾とか、または地域社会の発展に寄与していくというのが、寒地港湾技術研究センターの設立の目的でございます(図-3.1.4)。

こういう目標を達成するために7つの事業を行うということになっております。現在、ここに示した7つの事業を実施しております。1番目と2番目は自主調査研究の関係です。1番目がセンター発足当時から行っています寒地港湾技術、少しハード系のテーマの自主研究です。2番目がソフト系で、港湾の利活用だとか港湾を核とする地域振興ということに関する自主調査研究を行っていくということです。3番目がそのために色々と資料を収集したり、収集したものは提供したり、成果が出ているものは出版物として刊行していくという事業でございます。4番目は、色々な知見の蓄積等を踏まえて、関係官公庁に意見の具申をしたりするのも1つの事業でございます。5番目は少し毛色が変わっておりますけれど、港湾施設の技術上の基準に関する確認審査業務を行っております。民間からの審査要請があれば、それに応じて審査することになります。6番目が本日の講演会だとか講習会やシンポジウムを開催して、知識の普及を広く図っていくという事業でございます。全体を通じまして、色々な知見を得ますので、それを受けて、色々な業務の受託もして、成果を出していくもので、以上の7つの事業の実施をしているところでございます(図-3.1.5)。

その内、特に核となる事業の1つが、調査研究事業でございます。この事業の中心となるのが、自主調査研究ということになります。平成25年に一般社団法人になりまして、そこから一応3ヶ年ぐらいずつの区切りで自主調査研究計画を立てながら実施しております。ちょうど今年度が1つの区切りになります。現在、来年から3ヶ年ぐらいを目標にした自主調査研究計画を立案中でございます。その

センターの活動報告

□ 目 的

- ・「**寒地港湾技術**」並びに**港湾の利活用**に関する**調査研究**に努めるとともに、
- ・成果の**情報発信**や**講演会**等を通じて知識の普及に取り組む、
- ・また、港湾の施設の**技術基準**に関する**確認業務**を行い、
- ・もって積雪寒冷地において冬に強い**港湾の整備を促進**し、
- ・我が国の**港湾及び地域社会の発展**に寄与

図-3.1.4

テーマについて事務局の方で色々考えて、テーマ案を作り、それを寒地センターの専門委員会であります技術委員会にかけて検討頂き、自主調査研究計画を決定していく仕組みになっています(図-3.1.6)。

このテーマを考えるにあたって条件があります。1つは寒地センターが一般社団法人になる時に、公益目的財産という財産が生じたので、それを公益目的の継続事業として、年次計画ですべてを使いきることが条件となっております。寒地センターの場合は17年間かけて毎年1,600万円ずつ、ソフト系の自主研究に充てて、成果を出して一般に広めていくという使命がございます。このテーマについては、17年間は継続していくということになります。

もう一つは寒地センターの存在意義・役割です。これはもともと発足当時、今で言う寒地港湾技術という、寒冷積雪地の港湾技術というものを中心に考えておりましたので、もちろんそういう調査研究も引き続きやっていくということです。それから社会からの要請を踏まえた調査研究も実施していきます。以前ですとこの3つを中心に自主調査研究というものを考えていましたけれども、寒地センタ

□ 事 業

1. 寒地港湾技術及びこれに係る港湾整備の**調査研究**
2. 寒冷地における港湾の利活用及び港湾を核とする地域振興に関する**調査研究**
3. 寒地港湾に関する資料収集・提供及び**出版物の刊行**
4. 寒冷地における港湾の整備・利活用並びに地域振興に関し関係官公庁等への**意見の具申**
5. 港湾の施設の技術基準に関する**確認業務**
6. **講演会**、講習会及びシンポジウムの**開催**
7. 寒冷地における港湾の整備・利活用並びに地域振興に関連する**業務の受託**

図-3.1.5

事業活動の概要

□ 調査研究事業 ～課題解決への取り組み～

- ・ 自主調査研究計画(H25～H27)

テーマ案

技術委員会に諮り決定

CPC公益目的の継続事業

CPCの存在意義・役割

会員へのテーマの公募(HP上)

社会からの要請

1600万円/年

寒地港湾技術

公募中

図-3.1.6

一には色々な会員さんがいますので、会員からテーマを公募して、それをまた自主調査研究の中に盛り込んでいこうということで、これは27年度から公募テーマを1テーマ取り入れました。28年度からの調査の中にもこういうテーマを入れていこうということで、公募をしている最中です。ホームページ上で9月いっぱい募集をしておりますので、応募頂ければと思います。

以上の観点からテーマ案を考えながら、技術委員会に諮って、次期自主調査研究を作って研究をしていくということになります。

現在、どういうものがあるかと言いますと、公益目的事業以外、これは少しハード系のテーマになります。この青字のところが中分類で、これが小分類で、その下に個別のテーマが付いています。実際にやっているテーマは、この・印のテーマでございます。「氷海域における海岸・海洋構造物の診断手法等の開発に関する調査研究」は、鋼構造物で腐食が激しいものがありその診断手法の開発に関するものです。「寒冷地域における津波対策に関する調査研究」は、積雪寒冷地の津波の避難施設についての研究です。寒冷地技術に関する諸外国との技術交流ということで、「ロシア極東3地域との技術交流に関する調査研究」も実施しています。今、注目されています北極海航路に関する調査も、この中で取り扱っております。今後の大きな柱になっていくだろうと思っております(図-3.1.7、図-3.1.8)。

次に、公益目的事業の方でございます。ソフト系の調査になります。港湾の利用促進というものに関しては、3つのテーマがついております。「中国市場等における酒類等道産食品の商流構築に向けた戦略に関する研究」ということで、特別講演を行って頂きます千葉先生の指導を得ながら、自主研究をやっているテーマでございます。「水産物陸上保管施設と高鮮度な船舶輸送に関する調査研究」は、27年度に公募で盛り込んだテーマでございます。それか

ら「石狩湾新港を事例とした道産食品の国際物流戦略について」というテーマも実施しています(図-3.1.9)。

それから、地域振興に関する研究でございますけれども、このテーマも3つあります。「離島観光客の入り込み構造の分析と制約要因への対応に関する調査研究」は、道内の5離島毎に構造分析と対応を考えている調査です。「港湾におけるイベントと地域活性化に関する調査研究」は、今日の講演会でご報告するテーマでございます。あと「海洋深層水の多目的利用方策に関する研究」を、現在、27年度までの計画の中でやっております。28年度からは継続テーマと、新たなテーマを組み合わせた自主調査計画を策定して実施していきます(図-3.1.10)。

次、講演会、講習会、シンポジウムなどを開いて、知識の普及を図っていくということです。講演会は、年1回ぐらいずつ実施をしております。技術講習会は、10月19日に室蘭で行います。できるだけ地方で1回ぐらいは行おうと考えております。シンポジウムは、毎年行っているのが「ザ・シンポジウムみなと」です。去年は「in 札幌」でしたが、今年は「in 稚内」ということで、稚内で11月4



図-3.1.8



図-3.1.7

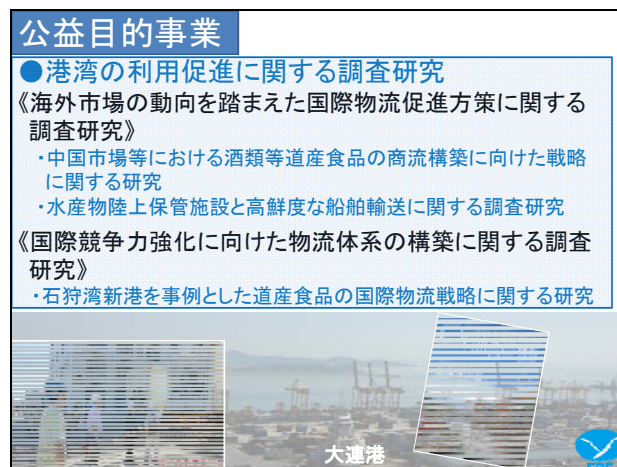


図-3.1.9

日に行います。7月30日には「巨大災害への復旧支援シンポジウム」というのを札幌で開催致しました。その他、CPC交流セミナーを年に4回開催する予定で、今のところ2回開催しております。こういう活動をしております(図-3.1.11)。

出版物の刊行、情報発信です。「海と港」「港のたより」を出しております。それから、会員登録の時にメールアドレスを登録頂いた方には、CPCメールニュースということで月に2回送付させて頂いております。色々なマニュアルを出版しておりますが、最近更新しましたのが、「津波漂流物対策施設設計ガイドライン」を更新致しました。販売も致しております。あとは講演会の年次報告が年1回、調査の自主研究がまとまれば随時出していこうということにしております(図-3.1.12、図-3.1.13)。

技術基準の関係は今まで9件の審査を行っております。26・27年度はございません。民間からの申請がなければできないということです。受託調査業務につきましては、25年度が7件、26年度が11件の実績でございます。今年度は今のところ8件で、これからまだ増えて行くと思いま

● 港湾を核とした地域振興に関する調査研究
《港湾空間の高度利用による地域振興方策に関する調査研究》

- ・離島観光客の入り込み構造の分析と制約要因への対応に関する調査研究
- ・港湾におけるイベントと地域活性化に関する調査研究

《港湾機能の活用による地域振興方策に関する調査研究》

- ・海洋深層水の多目的利用方策に関する研究



高校とタイアップしたイベント開催

稚内港北防波堤ドームコンサート

図-3.1.10

□ 講演会、講習会、シンポジウム
～知識の普及～

○CPC講演会

- ・H27.9.16(札幌)

○CPC技術講習会

- ・H27.8.18 (CPC)
- ・H27.10.19 (室蘭)

○シンポジウム

- ・H27.7.30「巨大災害への復旧支援シンポジウム」(札幌)
- ・H27.11.4「ザ・シンポジウムみなとin 稚内」(稚内)

○CPC交流セミナー

- ・H27.4.17、H27.6.25、年4回開催(CPC)

図-3.1.11

す(図-3.1.14)。

それからもう1つ、積雪寒冷地港湾の地域振興のための助成制度ということで、今年度の27年度から創設致しました。港湾施設を活用したイベント等、各種行事が行われていますけれども、こういう行事を他のところでやる時に非常に参考になります。そういう意味で、各地のイベント

□ 出版物の刊行と情報発信
～情報の蓄積と発信、事業成果の普及～

海と港 No.32

- 機関誌「海と港」(年1回)
- 会報「港のたより」(年4回)
- CPCメールニュース(月2回)

○設計マニュアル(4編)

○津波漂流物対策施設設計ガイドライン(改訂)

図-3.1.12

○CPC講演会等年次報告(年1回)
○CPC調査研究報告(随時)



図-3.1.13

□ 技術基準に関する確認審査
～安全、安心の確保への貢献～

H20.2.1から業務開始

H21d:2件	合計 9件
H23d:1件	
H24d:2件	
H25d:4件	

□ 受託調査業務
～蓄積した技術の活用～

一般社団法人移行後

H25d: 7件
H26d: 11件

図-3.1.14

自体が調査研究事例とみなせることから、そのイベントに資金面から支援をし、イベントの効果などの評価等の報告を頂いて、それらを分析して、また発展に繋げていこうという目的で、助成制度を開設しました。今年はこちらにある8件を採択しました。来年もまた募集をしますので、応募頂ければ審査をして受ければ助成するということになると思います(図-3.1.15、図-3.1.16)。

以上説明したことを簡単な1つの図で示せばこういうことになります。寒地センターの核となる事業は調査研究事業ということで、自主研究、会員の力を借りながら色々な研究に取り組んで成果を出し、その成果を刊行物や講演会などで発表したり、成果の普及をしていくということです。併せて、そういう知識や知見が増えれば、受託調査にも活かせるし、意見の具申にも活かして、結果、地域社会の発展に寄与していくということです。そして地域社会の方から、寒地センターに新たな要請が寄せられれば自主研究に取り組んで行くと、こういう好循環で事業を進めていくということですので、今後ともご支援をよろしくお願い致します(図-3.1.17)。

□「積雪寒冷地港湾の地域振興のための助成制度」
～地域振興への貢献～

新たな地域の魅力を発信する活動の一環として、民間組織を中心に**港湾施設等を活用したイベントなど各種行事等**が行われている。
CPCの目的である「**港湾及び地域社会の発展に寄与する**」を達成するため、上記の活動自体が今後各地での行動の参考となる**調査研究事例**であるという位置付けの下、資金面から支援することとして、H27年度より**助成制度を創設**

図-3.1.15

H27年度採択 8件(1件30万円以下)

- ・むろらん港鉄人舟漕ぎ大会(室蘭港)
- ・花いっぱい活動(苫小牧港)
- ・第13回Wakkanaiみなとコンサート(稚内港)
- ・函館港まつり協賛 東北支援 函館ペリーボート競漕(函館港)
- ・第8回 ボート天国(小樽港)
- ・ホワイトイルミネーション(紋別港)
- ・釧路港クルーズ船 おもてなし啓蒙事業(釧路港)
- ・第11回釧路港舟漕ぎ大会(釧路港)

図-3.1.16

以上、ホームページの会員専用ページで色々な情報を発信しておりますので、見て頂きたいと思います。また、入会されていない方は、もしご希望があれば総務課の方へお問い合わせください。

本日の講演会を通して、寒地センターの活動について少しでも理解が深まればと思っておりますし、皆様にとりましても、この講演会が有意義なものになることを祈念をして、挨拶ならびに研究概要の報告に代えさせていただきます。本日はどうもありがとうございます(図-3.1.18)。

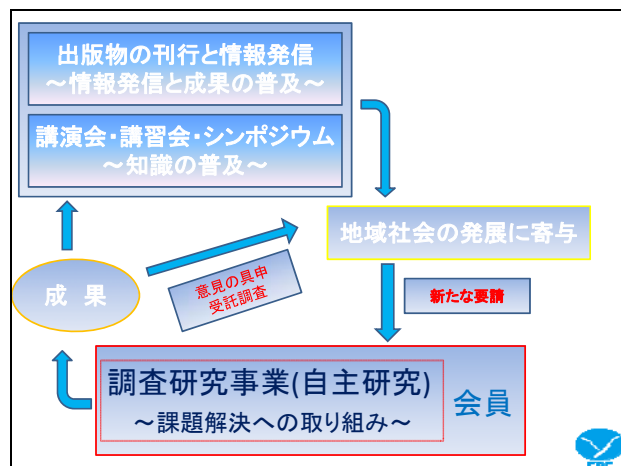


図-3.1.17

～最後に～

各種情報をHPの会員専用ページで発信しています。
入会希望の方は、総務課にお問い合わせ下さい。

本日の講演会が、皆様にとりまして
有意義なものになるとことを祈念しています。

図-3.1.18

3.2 成果報告

(1) 「みなと」と地域活性化について

CPC 研究員 吉浦 正登

寒地港湾技術研究センター企画部研究員の吉浦と申します。どうぞよろしくお願い致します。私の方の発表は、港湾におけますイベントと地域活性化に関する調査研究のご報告をさせて頂きたいと思います(図-3.2.1.1)。

本日の報告内容でございますが、本研究の背景と目的、研究成果の報告として既往のアンケート結果による課題の抽出、道内外のみなとオアシスの活動状況調査としまして、みなとオアシスの構成施設のご紹介、イベント運営主体の取組み状況、みなとオアシスの運営上の問題と取組みに関する課題について、みなとオアシス制度の問題点、みなとオアシス制度の課題、最後にみなとオアシスによります地域活性化と制度の在り方について、今後の対応について述べさせて頂きます(図-3.2.1.2)。

まず本研究の背景から入らせて頂きます。水陸交通の結節点であります港湾は、貨物や旅客の効率的な輸送を目的

として整備されております。逆に地域住民にとりましては、気軽に近づきにくいエリアとしての印象が強いものとなっております(図-3.2.1.3)。

近年の港のイメージでございますが、港湾は地域の暮らしや産業活動を支えて、歴史の形成や他地域との文化交流など、多様な機能を有し、近年は港湾に人々が集うオープンスペースが多く整備されてきました。このように整備されたオープンスペースを地域の賑わい創出や観光拠点として活用するために、港湾の施設や空間の一部をみなとオアシスとして国が認定・登録し、国がその広報活動を支援するため、みなとオアシス制度が国土交通省によって創設され、平成14年4月に国土交通省中国地方整備局で第1号のみなとオアシス構想がスタートされました(図-3.2.1.4、図-3.2.1.5)。

全国第1号のみなとオアシスは広島県尾道市にある「みなとオアシス瀬戸田」というところでございます。瀬戸田港ターミナルを中核施設として、隣接するターミナル広場では、地域のイベントやお祭りの会場として賑わいのある空間が創出され、この第1号のみなとオアシスを皮切りに



図-3.2.1.1



図-3.2.1.3

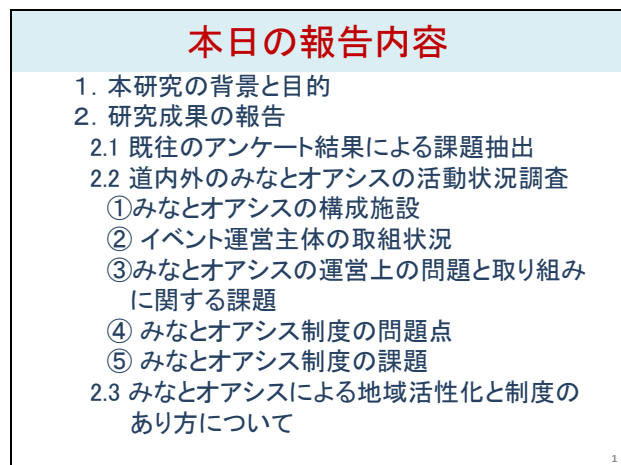


図-3.2.1.2



図-3.2.1.4

現在のこのみなとオアシスの登録数は、全国に 84 カ所が登録・認定されています。このみなとオアシスは、港を核としたまちづくりを促進するために、住民参加による地域振興の取組みが継続的に行われる施設として、港湾管理者等からの申請に基づき、国土交通省地方整備局長が認定・登録するという制度です。そのみなとオアシスの支援内容と致しましては、みなとオアシスのシンボルマークの使用、国土交通省・地方整備局等のホームページによる広報、道路地図への掲載や道路標識の設置の支援、その他、港の振興に関する各種支援ということが、みなとオアシス制度の支援内容となっています。この中で北海道におけるみなとオアシスは、現在、稚内港、網走港、江差港、苫小牧港、香深港、室蘭港、函館港、紋別港、鵜泊港の 9 港が指定されている状況にあります(図-3.2.1.7、図-3.2.1.8)。

1. 本研究の背景と目的

◎みなとオアシスのイメージ

- ・ 地域のにぎわい創出や観光拠点として港湾の施設や空間の一部を「**みなとオアシス**」として**認定・登録・活用**
- ・ 平成14年4月に国土交通省中国地方整備局「みなとオアシス」構想 スタート

The illustration depicts a vibrant harbor scene with various activities and facilities. Callouts describe features like exchange bases, restaurants, markets, and water sports.

- 広場や
はまなみなどの
交流スペース
- 地域の食文化が
楽しめる
レストラン
- 地域の
情報発信
- ファミリーマーケットや
お茶会など様々な
イベント
- 遊ぶ人で
にぎわう
遊歩タビエナール
- 遊ぶとふれあう
海水浴場
- 遊ぶとふれあう
マリナ

1. 本研究の背景と目的

みなとオアシス瀬戸田(広島県尾道市)
第1号(平成16年)中国地方から始まった



運営団体 NPO法人せとだ港房

各地方整備局が認定する方式で全国に普及

協議会を実施しています。この会議ではみなとオアシス活動を通して分かった地域で抱える問題点や課題，対策のヒントを得る会議の場として活用されています(図-3.2.1.9)。これまで行われてきました北海道みなとオアシス活性化協議会の中から，最近，次のような問題点や課題が挙げられております。1つは，「みなとオアシス制度



1. 本研究の背景と目的

北海道のみなとオアシス

■みなとオアシスれぶん
■みなとオアシス「わかかい」
■みなとオアシス「もんべつ」
■「みなとオアシス横足」
■みなとオアシス「しりしりとう・おしとまり」
■みなとオアシス室蘭
■みなとオアシス「函館」
■「みなとオアシス江差」

登録港 9港
(平成27年8月9日現在)

出典：北海道開発局よりHPより加工作成

1. 本研究の背景と目的

北海道みなとオアシス活性化協議会

北海道開発局では、オアシス活性化のための相互の情報や意見交換の場の確保と、今後のみなとオアシスの更なる促進を目指し、「北海道みなとオアシス活性化協議会」を設置し、平成23年度より毎年1回の協議会を実施し、地域で抱える問題点や課題、対策のヒントを得る活動を行っている。

北海道みなとオアシス活性化協議会 構成機関
みなとオアシス「わっかない」運営協議会
「みなとオアシス網走」運営協議会
「みなとオアシス江差」運営協議会
みなとオアシス「苫小牧」運営協議会
みなとオアシス「れぶん」運営協議会
みなとオアシス室蘭運営協議会
みなとオアシス函館運営協議会
みなとオアシス「もんべつ」運営協議会
釧路港活性化推進協議会
NPO法人 北海道みなと文化振興機構
一般社団法人 寒地港湾技術研究センター
北海道開発局

やそこでの活動に対する地域住民の認知度が高いとは言えず、みなとオアシスが地域活性化にどのような貢献をしているのかわかりにくい」といったような指摘がされています。このような背景がある中で本研究では、みなとオアシスの活動状況について事例調査やヒアリング調査などを行って、みなとオアシス制度の問題点と課題を分析し、その結果を踏まえて、みなとオアシスによる地域活性化方策と制度のあり方を示すということを目的に調査を行っています(図-3.2.1.10)。

続きまして、研究成果の報告に入ります。まず既往のアンケート結果による課題抽出について、北海道のみなとオアシスの第1号である稚内港で行われているイベントの「WAKKANAI みなとコンサート」というのがあります。その中で毎年アンケート調査が行われており、イベントの認知度や今後の来場意向の分析などを行っています。今回、そこからアンケートデータをお借りしまして、その経年的な変化を分析しています。まず結果の1点目です。次の来場意志を聞きまして、8割の方は「次回も来たい」と回答しているのにも関わらず、実際に繰り返し来た人は半数でありました。またドームのイベントに来場しなかった理由として、半数の人が開催を知らなかったという回答をしています。これらのアンケートの傾向から、今後イベントの周知方法の充実が重要と考えられます(図-3.2.1.11)。

続きまして、こちらもアンケートの結果ですが、みなとオアシスの指定認知度というものに観点を当てて見ておきます。「みなとオアシスわからない」の認知度についてお聞きしたところ、平成21～23年度ぐらいまでは「知っている」という方は2割程度だったのですが、24年度に4割ぐらいまで上がりました。これにつきましては、同年、稚内駅に隣接して再開発されました「道の駅わっかない」がオープン致しました。その道の駅の看板にも「みなとオ

アシス」と表記されることができて、これをきっかけに、みなとオアシスの名前を知る地域の方々の割合が増えたのではないかと思います。アンケート調査から少し離れますが、他の北海道みなとオアシスの登録港においても認知度向上のための、道の駅をはじめとした公共施設にみなとオアシスのポスターやパンフレットを配布するなど、港サイドだけではなく、道路や河川の関連施設等、陸側との連携による周知活動も重要であるのではないかと考えられます(図-3.2.1.12)。

続きまして、道内外のみなとオアシスの活動状況調査になります。活動状況調査の対象地域と致しまして、新潟港・稚内港・室蘭港をモデルに選定し、その地域の活動実績とみなとオアシスの空間の利活用方法を調査しました。みなとオアシスは運営協議会により運営されております。各港の構成メンバーとしましては、港湾関連団体や観光・商工関係団体、港で活動を行うNP0法人等、港に立地する民間企業の他、港湾管理者や行政関係などがメンバーとなっています。中でも新潟港では運営協議会とは別に「新潟みなとまちづくりネットワーク」という団体が主体となつ



図-3.2.1.11

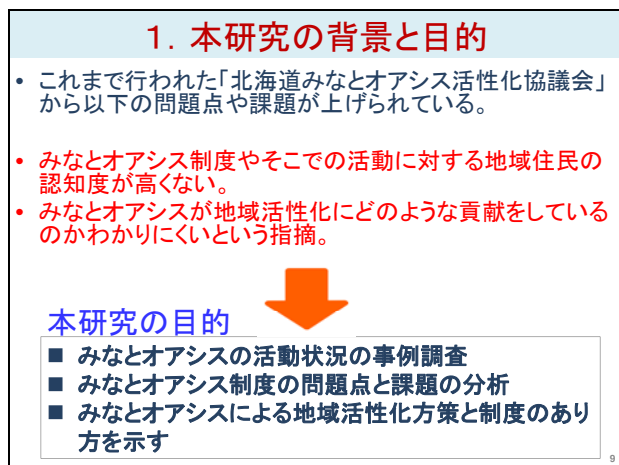


図-3.2.1.10

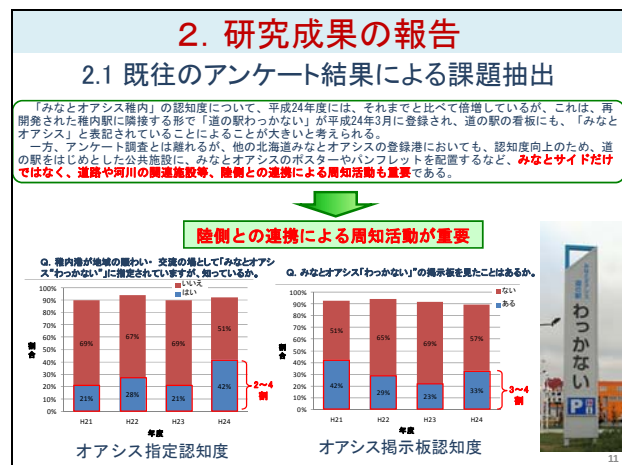


図-3.2.1.12

て、新潟西港周辺エリアとその周辺地域で実施される複数のイベントを1つのイベント群にまとめて「新潟みなと水遊記」とを毎年開催しています(図-3.2.1.13)。

次にこの3つのみなとオアシスの構成施設をご紹介します。まずみなとオアシス新潟、こちらの方の構成施設と致しましては、新潟市歴史博物館、信濃川左岸緑地、朱鷺メッセ、ぴあBandai、万代島緑地、佐渡汽船ターミナル、山の下みなとタワー、山の下みなとランド、入船みなとタワー等、かなり豊富な中核施設が揃っているというみなとオアシス新潟となっております(図-3.2.1.14)。続きまして、みなとオアシス稚内でございます。稚内では北海道遺産に指定されております北防波堤ドームや北埠頭緑地がイベントの市の中心施設であり、他に稚内と利尻島・礼文島・コルサコフを結ぶ国際国内フェリーターミナル、JR稚内駅ビルの「キタカラ」・稚内副港市場「水夢館」の中核施設が厚生施設となっております(図-3.2.1.15)。続きまして、みなとオアシス室蘭の構成施設としましては、白鳥大橋記念館、こちらには道の駅の「みたら室蘭」というのがございます。それから入江地区の旧室蘭駅舎、エン

ルムマリーナ、絵鞆臨海公園、入江親水緑地が構成施設となっております(図-3.2.1.16)。

続きまして、イベント運営主体の取組み状況を報告します。まずみなとオアシス新潟については、こちらは「新潟みなと水遊記」というのがあり、これは新潟西港区を舞台とした各イベントの総称で、このイベントは毎年7月～9



図-3.2.1.15

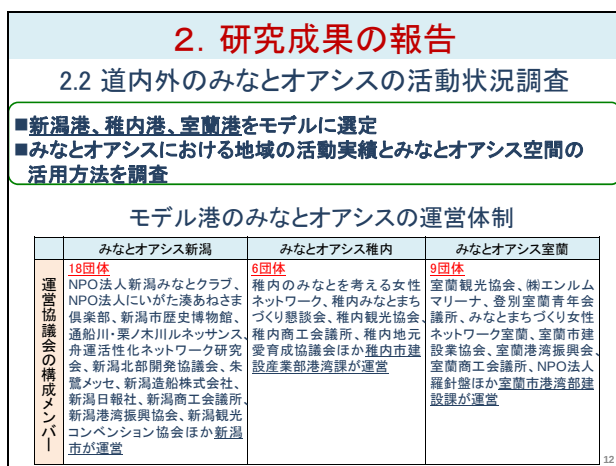


図-3.2.1.13



図-3.2.1.16

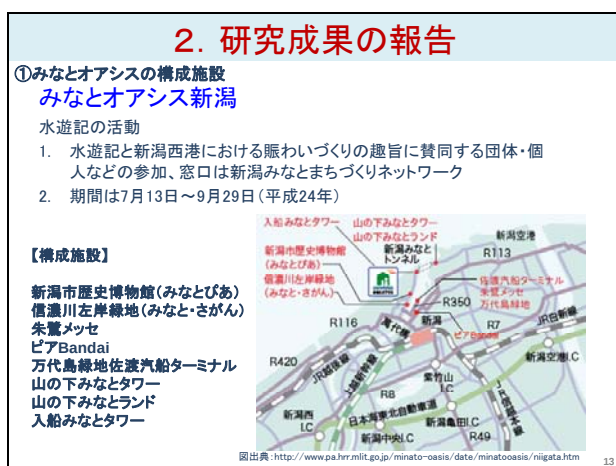


図-3.2.1.14



図-3.2.1.17

月に開催されています。2013年には期間中に22のイベントが開催され、約4.5万人の来場がありました。また佐渡汽船ターミナルや朱鷺メッセは常時の観光コンベンションなどの交流の拠点となっています(図-3.2.1.17)。次のみなとオアシス稚内のイベント運営主体の取組み状況については、こちらでは北防波堤ドームを会場に毎年開催される「WAKKANAI みなとコンサート」、スノーキャンドルイベントとして「彩北わっキャナイト」稚内駅を中心会場とした「稚内みなと南極まつり」など、平成25年はみなとオアシスエリアで11のイベントが実施されています。また冬に市街地への集客を目的として、11の単独イベントをまとめ、「稚内冬レンジャー」を開催し、みなとオアシスの冬場の集客に工夫を図っています(図-3.2.1.18)。次にみなとオアシス室蘭です。こちらの活動としては、祝津・絵鞆地区・入江地区・中央埠頭・エンルムマリーナにおいて、様々な主催者によるイベントが年中開催されています。この港の中央埠頭には、人工芝を敷き詰めた自由広場があり、クルーズ船の発着場として利用されています。次にみなとオアシス室蘭の運営協議会で最近出された主

2. 研究成果の報告

② イベント運営主体の取組状況(2)みなとオアシス稚内

冬レンジャー

民間組織の若手により、冬に稚内で開催されるイベントをまとめて「稚内みんなの冬遊覧会をレンジャー」と呼び、ポスター作成・配布とHPによる周知をしている。

- きっかけは、個別に開催されている稚内の冬のイベントを、連携させて体系的に売り出せないかという話から始まった。
- 様々なイベントに足を運んでもらうため、約10のイベント参加のスタンプラリー形式による抽選会を開催。
- 港湾管理者である稚内市は、後援として、HPでの紹介や、ピンゴカードの配布などを手伝って頂いている。
- 各イベント主催者代表者が11月に集まり、イベントの日程を調整している。
- 各イベントの繋ぎ役という立場で、個別のイベントを強化するのではなく、全体の力を強めるように意識した。



稚内の冬を20遊びついで13

稚内のイベント

イベントラリーピンゴカード

図-3.2.1.18

2. 研究成果の報告

② イベント運営主体の取組状況(3)みなとオアシス室蘭

■運営協議会を開催

みなとオアシス室蘭運営協議会での主な意見

運営協議会では、事務局から予定を提示して了解頂く形式で、平成26年度は、**のぼりの作成とPR用パネル作成予定**。

- 制度の一番の課題は運営協議会のあり方と考え、協議会の委員の意識と行政の考え方を近づけ、いかに室蘭港を活性化し、市民の目を港に向ける事ができるかを協議すべき。
- 女性ネットワークが協力できる内容については、実行委員会の打合せの中で取り組みたい。
- 「みなとオアシス」は、「道の駅」に比べると、**社会的認知度、浸透度が低いので、その解消が課題**といえる。みなとオアシス制度の周知不足、社会的浸透度を高め、**制度に登録したメリット優遇制度的(措置)ものが必要**と考える。
- 昨年のスワンフェスタ実施の時には、ニコニコ動画の参加と、若い人が多数来場し、大いに賑わったので、**大きなイベント時には、今後何か変化をもたせていきたい**。
- 大きなイベントは、市等からの補助金及び企業からの寄付に頼っている部分が多いが、近年、**寄付金の減少が著しく、今後その財源調達に苦慮するものと考えられ、自ずと事業内容も制限せざるを得なくなる**

図-3.2.1.19

な意見をご紹介します。この運営協議会の主な意見として、「みなとオアシスは道の駅に比べると社会的認知度とか浸透度が低いので、その解消が課題である」といったものがあります。またみなとオアシスの周知不足に対しては、「社会的浸透度を高めて、制度に登録したメリットや優遇制度などが必要である」といったような意見がこの協議会から出されています(図-3.2.1.19)。

続きまして3地区のみなとオアシスの運営上の問題、取組みに関する課題について整理した事項を紹介します。利用者への情報提供の方法としては、港湾管理者や行政機関によるイベントガイド・パンフレット・ポスターの作成・配布、ホームページへの情報掲載が主な方法となっています。稚内のように、みなとオアシスと道の駅の道路標識を設置した例もありますが、駅改修に伴う標識設置のタイミングに合わせたことで実現した事例です。運営資金の問題も各港で共通した課題であり、継続した活動のためには出店や販売などによる売上高や補助金を活用するなど、資金調達の面で苦勞されています(図-3.2.1.20)。また取組みに関しては、港を核とした地域活性化のビジョンとみなと

2. 研究成果の報告

③ みなとオアシスの運営上の問題と取組みに関する課題

	みなとオアシス新潟	みなとオアシス稚内	みなとオアシス室蘭
③ みなとオアシスの運営上の問題と取組みに関する課題	情報提供の方法と内容 - イベントガイドの作成・印刷が、運営協議会ではなく行政機関で行われている - イベントガイドは、ターミナルやホテル、区役所等で配布PRし、ホームページにも掲載している	情報提供の方法と内容 - WAKKANAI みなとコンサートのポスターや冬レンジャーのポスターは行政機関が作成しHP掲載や配布を支援 - JR稚内駅のリニューアルに合わせ、みなとオアシスと道の駅の道路標識を設置した	情報提供の方法と内容 みなとオアシスのパンフレット(国の行政機関が制作)やイベントスケジュールを道の駅に常設したり、室蘭市ホームページに掲載している
	資金調達 - みなとオアシスは予算の裏付けがない制度 - 民間の組織に継続性を求めたり、マンネリ化防止の観点から少額でも資金が必要	資金調達 オアシス運営協議会では会費は集めず、イベント時の出店の売上げから運営資金を捻出している	資金調達 構成メンバーから会費は集めず市の予算もないので、運営協議会の開催は市の会議費を使用する

図-3.2.1.20

2. 研究成果の報告

③ みなとオアシスの運営上の問題と取組みに関する課題

	みなとオアシス新潟	みなとオアシス稚内	みなとオアシス室蘭
③ みなとオアシスの運営上の問題と取組みに関する課題	取組みに関する課題 - みなとまちづくりの最終目標と実現のシナリオが必要 - NPO等のメンバーの高齢化対策と若者の参加 - 水遊記の関係者がネットワークを作り各イベントを繋ぐことで、人のネットワーク形成がされつつある	取組みに関する課題 - 資金がないのでイベント実施に必要な機材、備品は、地元企業や小学校等から無償で借り、会場設置等は、建設会社、行政のボランティア、利尻、礼文島との連携 - 観光・交流拠点であるフェリーターミナルでの情報提供の実施	取組みに関する課題 - 運営協議会メンバーがみなとオアシスの活動意識を持ち、市民ボランティアをあてにする行政の考え方も改める - 社会的認知度、浸透度が低くその解消が課題 - 大きなイベント時には、変化をもたせていく - 寄付金の減少が著しく財源調達に苦慮する

図-3.2.1.21

オアシスの役割を運営協議会の事務局と構成メンバーが認識することや、ボランティアに依存した活動だけでは若者の参加も継続した取組みも難しいということ、今後は多様な主体や他の集客交流施設との連携も必要であること、情報発信・広報の多様化が求められるなどといったものが、みなとオアシスを運営する団体の共通の課題となっています(図-3.2.1.21)。

みなとオアシス制度の問題点として特に大きく 2 点ございます。1つはみなとオアシスの認知不足ということで、この中身としては、国土交通省や地方整備局等のホームページによる広報、シンボルマークの使用が行われているのにも関わらず、みなとオアシス制度の目的が運営協議会のメンバーや一般市民になかなか理解されにくい現状があるといったこと。例えば、道路利用者の視点に立ったサービスの提供が実施されている道の駅に対しまして、みなとオアシスではもともと集客の少ない港に賑わい空間を創出して地域の活性化に繋げるという港湾関係者の視点に立ったものであることが強いといったことから、なかなか制度の主旨が理解されにくいのも原因の 1 つではないか

ということが考えられます。2 点目は運営資金の予算化が困難であるということでございます。これは運営協議会の事務局は港湾管理者であり、運営資金や関連するイベント活動資金など、ソフト対策の予算化が難しいという共通の問題が挙げられます(図-3.2.1.22)。

以上より、みなとオアシス制度を活用していくための課題と致しまして、1つはみなとオアシスの認知度向上、運営資金の確保、運営協議会の役割の明確化などがございます。次にみなとオアシスを活用した取組みにおいては、活動継続のための収益の確保や補助金の活用、運営協議会の動きの活発化、若者の参加促進、多様な主体や他の観光・交流施設等との連携、情報発信方法の多様化などが今後必要であると分析しました(図-3.2.1.23、図-3.2.1.24)。

みなとオアシスによる地域活性化と制度のあり方については、今後当センターで主催している勉強会におきまして、運営体制や資金調達に関すること、そ地域内でのイベントの実施や広報の連携に関すること、国の役割の明確化、推進協議会とメンバーの連携体制、他の施策などの手法について提言としてまとめ、最終的な報告をする予定です。

2. 研究成果の報告

④みなとオアシス制度の問題点

■「みなとオアシス」の認知不足

- 国土交通省や地方整備局等のホームページによる広報、シンボルマークの使用が行われているにもかかわらず、「みなとオアシス」制度の目的が運営協議会のメンバーや一般市民に理解されにくい現状がある。
- 道路利用者の視点に立ったサービスの提供が実施されている「道の駅」に対し、みなとオアシスは、元々集客の少ないみなとに、にぎわい空間を創出し地域の活性化につなげるという港湾関係者の視点に立ったものであることが、制度の主旨が理解されにくい原因の一つと考えられる。

■運営資金の予算化が困難

- 運営協議会の事務局は港湾管理者(都道府県か市町村)であり、運営資金や関連するイベント活動資金などソフト対策の予算化が難しいという共通の問題が挙げられる。

21

図-3.2.1.22

2. 研究成果の報告

2.3 みなとオアシスによる地域活性化と制度のあり方について

提言としてまとめ(オアシス協議会や勉強会にて)

- 運営体制や資金調達に関すること
- 地域内でのイベント実施や広報の連携に関すること
- 国の役割の明確化
- 推進協議会とメンバーの連携体制
- 他の施策(シーニックバイウエー北海道、北海道マリンビジョン21など)の手法

23

図-3.2.1.24

2. 研究成果の報告

⑤みなとオアシス制度の課題

- オアシスの認知度向上
- 運営資金の確保
- 運営協議会の役割の明確化など
- 活動継続のため収益の確保や補助金の活用
- 運営協議会の動きの活発化
- 若者の参加促進
- 多様な主体や他の観光・交流施設等との連携
- 情報発信方法の多様化など

22

図-3.2.1.23

おわりに

謝辞：
本研究のとりまとめにあたっては、室蘭工業大学地域開発共同研究センターの片石温美准教授を、ならびに既往アンケートデータの提供にあたっては稚内開発建設部のご協力をいただきました。ありがとうございました。

ご清聴ありがとうございました。

24

図-3.2.1.25

以上で港と地域活性化についての報告を終了させていただきます。なお、本研究の取りまとめにあたりましては室蘭工業大学の片石准教授、並びに既往のアンケートデータの提供にあたり稚内開発建設部のご協力を頂きました。ありがとうございました。本日はご清聴ありがとうございました(図-3.2.1.25)。

(2)「北海道のコンテナによる貨物流動について」

CPC 次長 田中 淳, 北海道開発局港湾計画課

調査研究部の田中と申します。本日はよろしくどうぞお願い致します。

私の方からは「北海道のコンテナによる貨物流動について」という題でご報告させていただきます。これにつきまして、全国輸出入コンテナ貨物流動調査というのがありまして、それを昨年度業務でこの分析を行いましたので、それについてのご報告という内容になります(図-3.2.2.1)。

まず全国輸出入コンテナ貨物流動調査の概要について、ご存知の方も多いかと思いますが、もう一度おさらいしたいと思います。この調査は我が国発着の国際海上コンテナ貨物の流動実態の把握を目的として、国土交通省港湾局が主体となって5年に1度実施する調査でございます。最新年は平成25年11月で、この1カ月間の調査を行っておりまして、全国の税関で申告された貨物が対象ということで、流動実態を把握するというので、輸出貨物につきましては、国内の生産地から海外の仕向国まで、輸入につきましては海外の原産国から国内の消費地までです。こちらに模式図がございまして、左側が輸出の貨物、右側が輸入の貨物の流れでございまして、生産地からコンテナを積める場所、そして船積み港、どこで船積みをしたか、そしてどこかの港に向かったか、トランシップがある場合には次の港はどこに行くのか、そして仕向港はどこか、こういった流れの調査をするということでございます。この調査の特徴としては、港湾統計とか貿易統計とか既往の統計調査がございまして、港湾統計でも我が国のどこの港から出されたかとか、どこの港に入ったかというのはわかりますが、生産地がどこかとか、あるいは消費地がどこか、こういったことがわかりません。この調査はそういうことがわかる、一連の流動実態が把握できる調査ということで、非常に貴重な調査ということになってございます(図-3.2.2.2)。

第3回CPC講演会
H27.9.16

北海道のコンテナによる
貨物流動について
～「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」結果の分析～

(一社)寒地港湾技術研究センター
北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課

図-3.2.2.1

昨年度の26年度業務で港湾計画課さんから受託致しましたが、北海道に関わる外貿コンテナ貨物の流動分析ということで、4つの切り口というのが業務の内容となっておりまして、この1～4でございまして、本日は時間の関係もございまして、この1番と3番、北海道全体の流動分析、それから港湾別の流動分析、この2点に絞ってご説明させていただきます(図-3.2.2.3)。

まず北海道全体の外貿コンテナ貨物の流動分析ということで、北海道のコンテナ貨物量が全国的に見て、どのような位置付けにあるかというのを示したものでございます。左側が輸出、右側が輸入で、この円グラフが日本全体でございまして、北海道はここです。貨物量としては、輸出貨物は1ヶ月間で5万5,000tでした。全国に占める割合はわずか0.8%です。輸入貨物につきましても、25年の調査で、1ヶ月間で12万t、全国で占める割合は1.1%です。こういった状況でございました(図-3.2.2.4)。

これは北海道がどういう位置付けにあるのかということで、コンテナ貨物量を47都道府県別に見てみますと、北海道はここです。47都道府県中ちょうど真ん中の23位

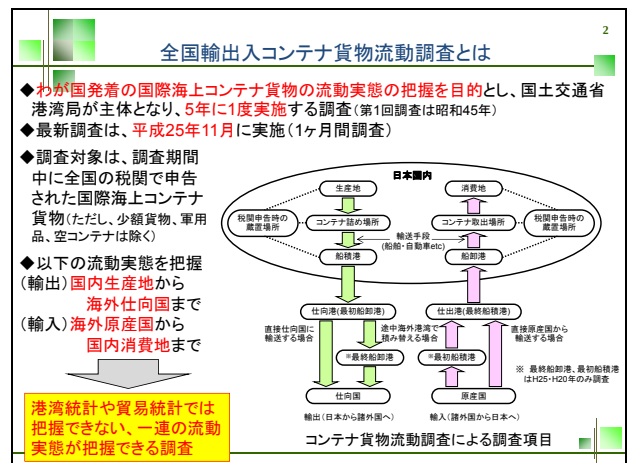


図-3.2.2.2

H26業務内容と本日のプレゼン内容

(H26業務:北海道に関わる港湾貨物流動分析等調査業務)
北海道に関わる外貿コンテナ貨物の流動分析
～流動実態把握のために4つの切り口で分析～

(1)北海道全体の外貿コンテナ貨物の流動分析
・貨物量、品目、生産地/消費地、相手国(地域)

(2)主要な相手国(地域)との流動分析
・韓国、中国、香港、台湾、東南アジア、その他アジア州、ロシア、ヨーロッパ州、北アメリカ州

(3)港湾別の流動分析
・室蘭港、苫小牧港、函館港、小樽港、釧路港、石狩湾新港
・京浜港(同港で積み卸しされる北海道発着貨物を対象)

(4)主要品目別の流動分析
・輸出・輸入のそれぞれ上位5品目を対象に分析

図-3.2.2.3

です。直前にありますのが福島県で、それから下にあるのが京都府ということです。コンテナ貨物量ではこの位置付けになります。この前後にある都道府県を各指標で見ました。人口につきましては、北海道が他県と比べてとても多いという状況でございます。人口1人当たりのGDPをこの6県で見ますと、それほど差はなくて他県と同程度です。しかし、人口1人当たりの製造品出荷額について見ますと、北海道は他県と比べて非常に数字が小さい。北海道はいわゆる製造業が弱いというようなことが如実に表れているような状況でございました(図-3.2.2.5)。

それでは北海道の貨物全体がどこから発生しているのか。輸出貨物がどこから発生しているのかと言いますと、これは東胆振圏とか札幌圏が中心でございます。それから輸入貨物、これは消費地になりますが、こちらにつきましても北海道の札幌圏あるいは東胆振圏といったことで、輸出入ともに東胆振圏や札幌圏の貨物が多く、この2圏域で輸出につきましてはほぼ半分、それから輸入につきまして約7割を占めると。また各地域を見てみますと、輸入に比べて輸出の方が色々な地域から出ている。道内の広範囲の

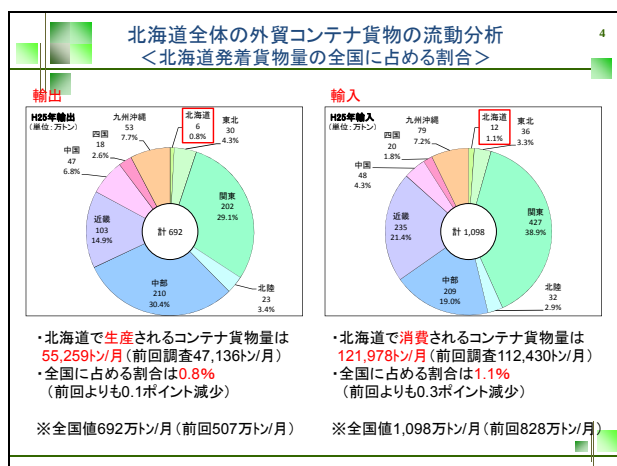


図-3.2.2.4

地域から発生しているというような状況が伺えます(図-3.2.2.6)。

次に品目について見ていきます。輸出貨物の主な品目としては、「水産品」、「紙・パルプ」、「再利用資材」、こういった品目が52%とほぼ半分を占めています。この水色で示しているものが「機械系の部品」とか、機械系の貨物です。こういったものが輸出貨物のだいたいの内訳となっております。それから輸入貨物につきましては、一番上が「動植物性製造飼肥料」、それから「木製品」、「製材」といったようなもので、その他こういった日用品関係、それから工業品関係ということで、輸入の方が多様な品目になっているという状況が窺われます(図-3.2.2.7)。

次に、これらの貨物がどこの国に行っているのか、あるいはどこの国から来ているのか、というものを見たグラフでございます。左上の輸出貨物につきましては、中国が一番多く、それから韓国、アメリカといったような国があって、これで半分ぐらい占めています。中国向けは、「水産品」、「再利用資材」、「紙・パルプ」といったもので中国向けの貨物の80%を占めてございます。韓国向けにつきま

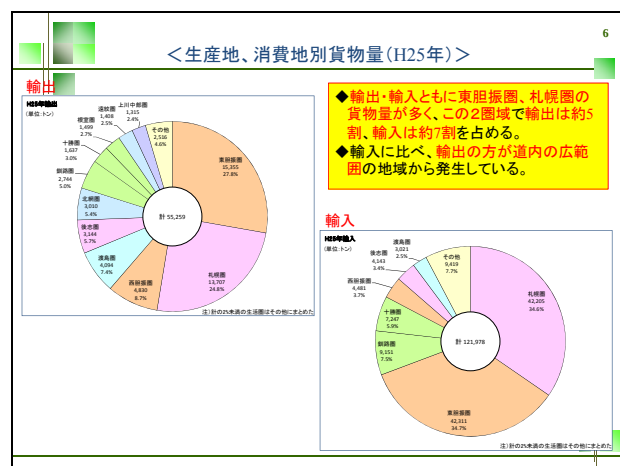


図-3.2.2.6

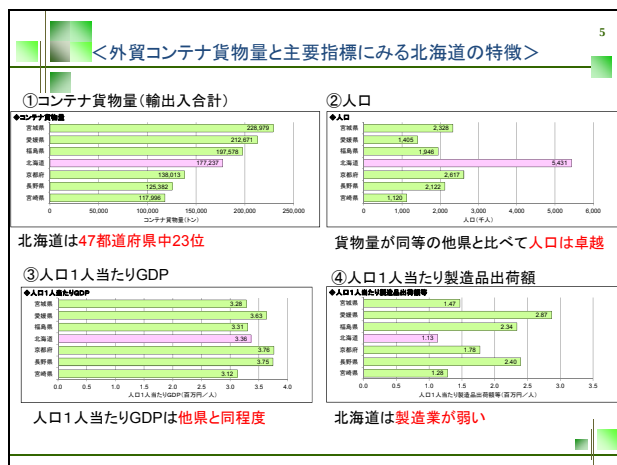


図-3.2.2.5

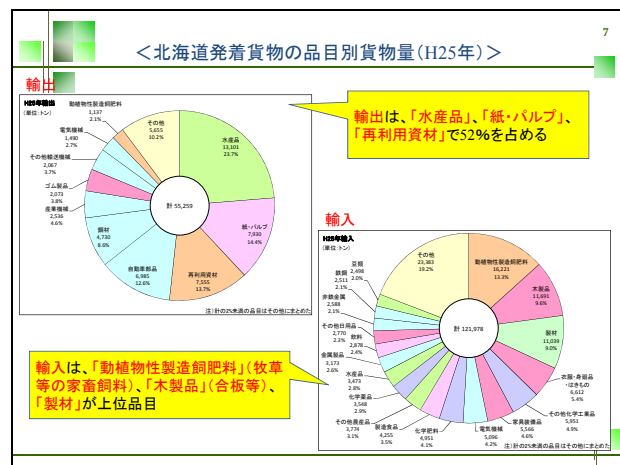


図-3.2.2.7

しては、「紙・パルプ」、「水産品」、「再利用資材」、これで約6割ぐらいです。北アメリカ州向けにつきましては、「自動車部品」74%、「水産品」、こういったような輸出貨物の状況となっております。また輸入貨物につきましては、こちらも中国あるいはアメリカ、カナダ、北アメリカ州で、中国につきましては「衣服・見廻品・はきもの」、「家具装備品」、「電気機械」、こういったものが北海道に入ってくる。北アメリカ州につきましては、「動植物性製造飼肥料」とか「製材」、こういったものがアメリカから北海道に入ってくるという状況でございます(図-3.2.2.8)。

こちらのグラフは主な仕向国と原産国の貨物量の推移ということで、この調査は5年に1回ということでございますので、平成10年まで遡って、平成10年、15年、20年、25年の4回分の調査を主な相手国別に示したものでございます。左側が輸出、右側が輸入でございます。各地域ごとの推移と量を示してございますが、輸出貨物につきましては中国や東南アジア、こういったところに主に行っています。輸入につきましては、中国、北アメリカ州、その他にはヨーロッパ州でありますとか東南アジア、こういったところが主な原産国となっております。経年変化をそれぞれで見てございますが、例えば中国で見ますと、平成10年はこれだけだったものが15年にドンと大きく取扱量が増えて、20年でちょっと下がり、25年でこれぐらいの位置になった。だいたい10年から15年にかけて大きく貨物量が伸びましたが、それ以降は概ね横ばいと言いますか、若干変化はありながらも劇的な変化にはなっていないというような状況が窺えるかと思えます(図-3.2.2.9)。

それではここからは港湾別の流動分析ということで各港の状況について説明したいと思います。まずその前に航路の開設状況です。コンテナ流動調査が25年の11月でしたので、それとだいたい同じような時期の航路がどうなっているかということを示した表でございます。北海道の港

湾のコンテナ航路は、韓国とか中国向けの航路が主体でございます。韓国航路につきましては、苫小牧港と石狩湾新港でありますとか、釧路港でありますとか、函館港とかが、苫小牧港と一緒に航路形成がされています。小樽港につきましては中国航路があります。その他、苫小牧港では北米航路とかナホトカ航路、こういったような航路形成になってございます。もう1つ、内貿コンテナ航路がございまして、苫小牧港と東京とか横浜、いわゆる京浜港を結ぶ内貿コンテナ航路も就航しているという状況でございました(図-3.2.2.10)。

こちらは室蘭港の輸出の流動状況ということで示した図でございます。左側にありますのが、各調査年での貨物量を示してございます。左上の一番上は生産地がどこか、真ん中は品目が何か、一番下は仕向国、どこの国に向かっているのかといったような状況でございます。室蘭につきましては、これは室蘭市から鋼材が出ています。東南アジア向けにかなり多く出ています。各調査年によって変動はございますが、こういったような状況でございます。どういう流動経路か、室蘭港を出てどこに向かっているかとい

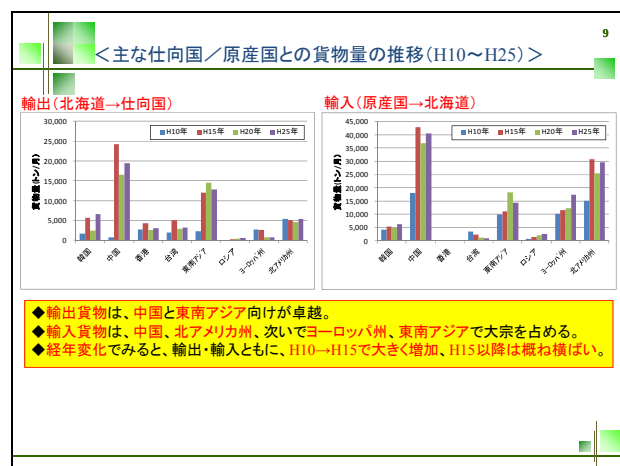


図-3.2.2.9

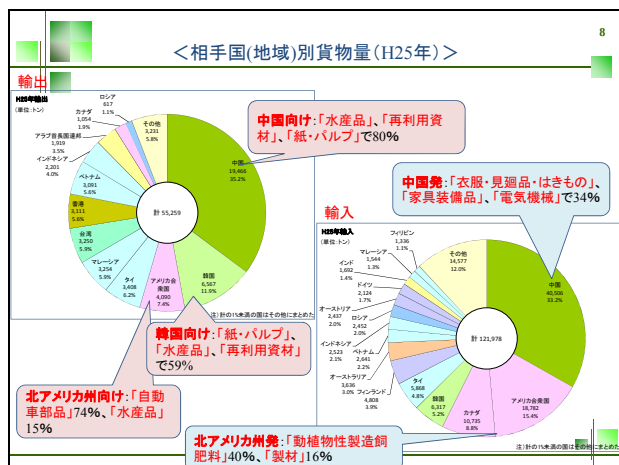


図-3.2.2.8

10

港湾別の流動分析 ＜航路開設状況＞

■ 外貿コンテナ航路

(平成25年9月1日現在)

	航路	寄港地	便数	事業者
韓国	釜山-苫小牧-石狩湾新港-釜山	釜山	1便/週	高麗海運
	釜山-苫小牧-(釧路)-釜山	釜山 (※釧路港は1便/隔週)	1便/週	高麗海運
	釜山-石狩湾新港-苫小牧-釜山	釜山	1便/週	興亜海運
	釜山-苫小牧-直江津-釜山	釜山	1便/週	日本郵船
韓国・中国	釜山-新潟-苫小牧-網走-八戸-仙台-釜山-蔚山-光陽-寧波-上海-釜山	釜山	1便/週	南星海運
	釜山-新潟-網走-苫小牧-八戸-釜山-蔚山-光陽-新港-大連-青島-木浦-釜山	釜山	1便/週	南星海運
中国	上海-境-金沢-新潟-伏木富山-小樽-伏木富山-金沢-上海		1便/週	神原汽船
北米	バンクーバー-シアトル-苫小牧-博多-釜山-大阪-名古屋-清水-東京-シアトル-バンクーバー		1便/隔週	Westwood Shipping Lines
ナホトカ	ボストン/ウラジオストク-苫小牧-横浜-名古屋-神戸-門司-釜山-ボストン		1便/隔週	商船三井・FESCO

■ 内貿コンテナ航路

(平成25年9月1日現在)

	航路	便数	事業者
	東京-苫小牧-(釧路)-(大板)-(高松)-(東京)	5便/週(釧路-東京1便/週)	日本海運(株)
	苫小牧-横浜	1便/週	井本商運(株)・ナガシマス
	苫小牧-(釧路)-八戸-(宮古)-仙台-(常陸那珂)-横浜-苫小牧	1便/週	鈴与海運(株)
	苫小牧-(釧路)-八戸-(宮古)-仙台-(常陸那珂)-横浜-苫小牧	1便/週(括弧内は不定期)	(株)横浜コンテナ

資料) 北海道開発局港湾空港部「北海道の港湾・空港2013-2014」

図-3.2.2.10

うと、室蘭港から釜山港によって、それから東南アジアと
かに行くと、この太い線というのは貨物量が多いというこ
を示しております。輸入につきましても、同じように示
してございます。アジア州から来て、釜山港を経由して、
室蘭港に入ってくるというような流れでございます(図
-3.2.2.11、図-3.2.2.12)。

次に苫小牧港でございます。苫小牧港につきましても、
輸出貨物の生産地につきましては、札幌とか苫小牧が非常
に多くて、こちらも10年に貨物量が増えて、その後20年
では1回下がり、25年では多少復活しているというよう
な状況でございます。流動経路につきまして、苫小牧港を
起点に釜山港を経由する航路形成になってございますの
で、釜山港に流れて、それから各地に行くというような流
動経路になってございます。その他に、先程申し上げまし
た、内航フィーダー、内航コンテナ船の航路がございまし
て、苫小牧港からこの紫色の京浜港の方に内航コンテナ船
で運ばれて、そこから各港、トランジット港に行つて、さ
らに最終仕向国に行くというような経路もございます。こ
こで京浜港の方に行っている貨物量をこちらに示してご

ざいますが、10年は1,200tでありましたが、25年には
6,000tと、これで見ると増えてございますが、20年には
8,400tでございましたが、25年で若干減っているという
ことです。京浜フィーダーにつきましては、このような顕
著な伸びが見られているわけではないというような状況
でございました。同じく輸入の方です。こちらにつきまし
ても、若干の変動はございますが、札幌、苫小牧とかの札
幌圏、それから十勝圏というものも多くなってきてござ
います。それから苫小牧港は海外行きの原産国につきまし
ても色々な地域から来ています。流動経路につきましても、
釜山港に集まって、そこから苫小牧港に入るというのが
一番太い線になっています。また輸入につきましても、同
じように京浜港を経由して内航フィーダーで苫小牧港に
入ってくるという状況もございます。こちらも平成20年
が1万1,000tだったのが、25年には5,000tということ
で、こちらの方は内航フィーダーが減っているという状況
でございました(図-3.2.2.13、図-3.2.2.14)。

次に函館港でございます。函館港につきましては、一番
の後発港でございますので、平成20年と25年のデータし

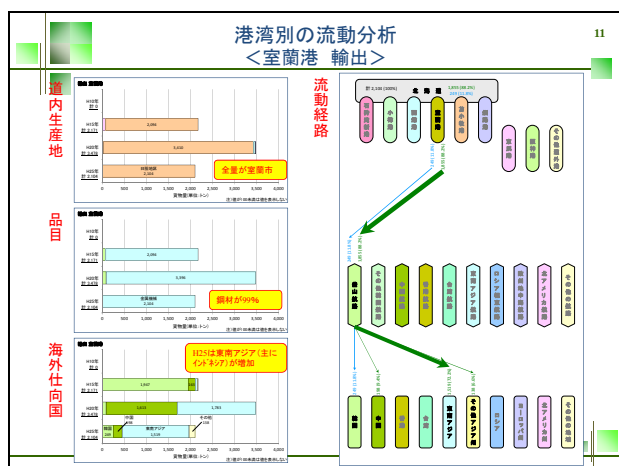


図-3.2.2.11

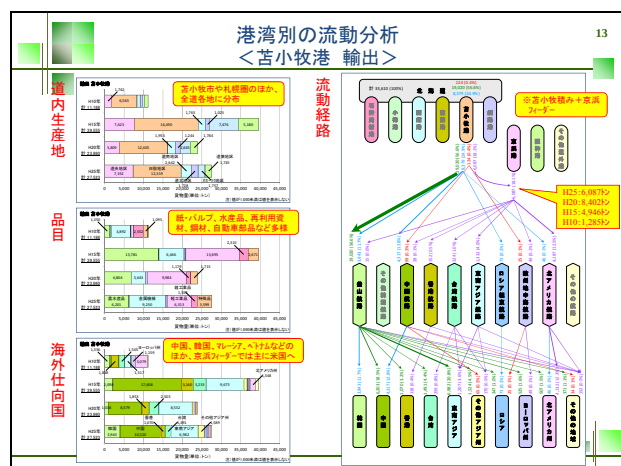


図-3.2.2.13

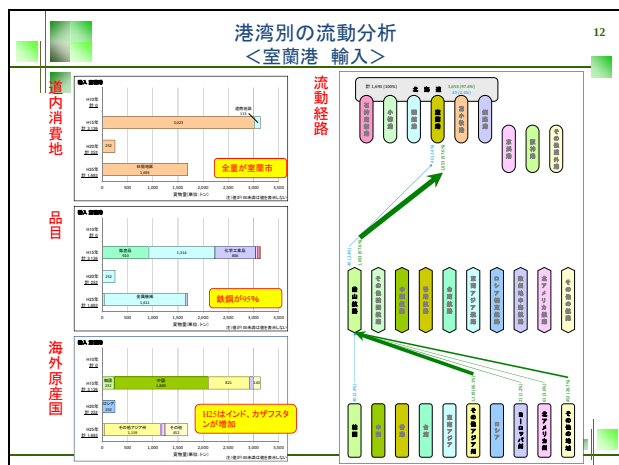


図-3.2.2.12

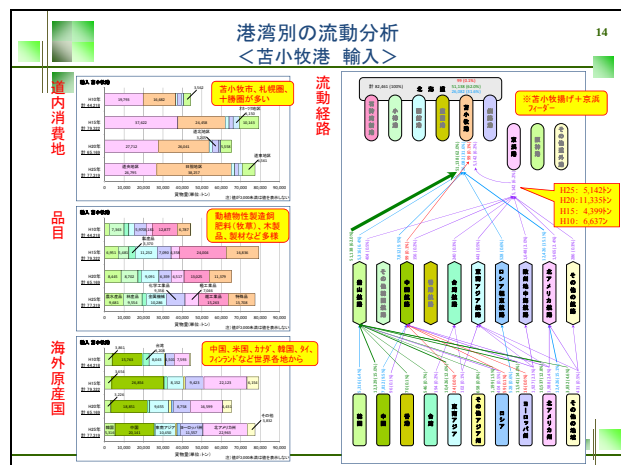


図-3.2.2.14

かございません。20年から25年にかけて貨物量は増えて
いると。流動経路につきましては、これは釜山航路、それ
から中国にもその航路は行きますので、中国の港湾を經由
してといったような流れも見られます。主に釜山港を經由
して中国の方に行くといった流れでございます。輸入につ
きましては、貨物量は前回調査より減っています。流動状
況につきましては、中国のみならず、ヨーロッパの方から
も釜山港に運ばれ、そこでトランジットされて函館港に入
ってくる。こういった状況も見られます(図-3.2.2.15、図
-3.2.2.16)。

小樽港につきましては、中国航路がございましたので、
中国の港湾に向けて、そこから中国に入る。貨物量につ
きましては、20年に一度減っていますが、25年には増えて
いるというような状況でございます。輸入につきましても、
同じように中国の港を介して小樽に入ってきます。貨物量
は他港に比べると、小樽港は輸入貨物が大きく増えている
という状況がございます(図-3.2.2.17、図-3.2.2.18)。

釧路港、こちらにも輸出貨物につきましては、順調に伸び
ているような状況で、流動経路につきましても釜山を經由

して中国あるいは東南アジアの方に行くというような状
況でございます。輸入につきましても、貨物量は伸びていて、
流動経路につきましては、中国やヨーロッパ、北アメリカ
州から釜山を經由して釧路港に入ってくるという流れで
ございます(図-3.2.2.19、図-3.2.2.20)。

それから石狩湾新港、こちらにつきましても輸出貨物に
つきましては増えています。流動経路につきましても、釜
山港を經由して中国に行くものが多いという流れでござ
います。また輸入に関しましては逆に量的には減っている
という状況がございました。流動経路は中国あるいは東南
アジアの方から釜山を經由して石狩湾新港に入ってくる
というような状況でございます(図-3.2.2.21、図
-3.2.2.22)。

もう1つ京浜港の輸出入についても、このコンテナ流動
調査で調べております。これは京浜港で扱っている北海道
発着の貨物というのを対象に分析しております。先程、国
際フィーダーで苫小牧港から紫色の流れがありましたが、
それとは別に内航コンテナ船ではなくて何らかの輸送手
段を用いて京浜港に入り、そこで船積みされて行くという

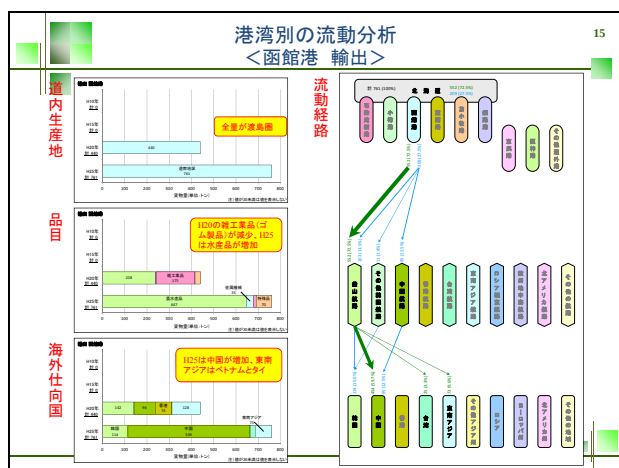


図-3.2.2.15

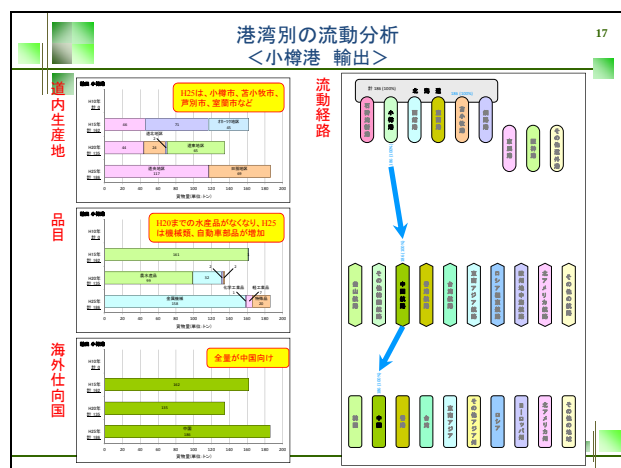


図-3.2.2.17

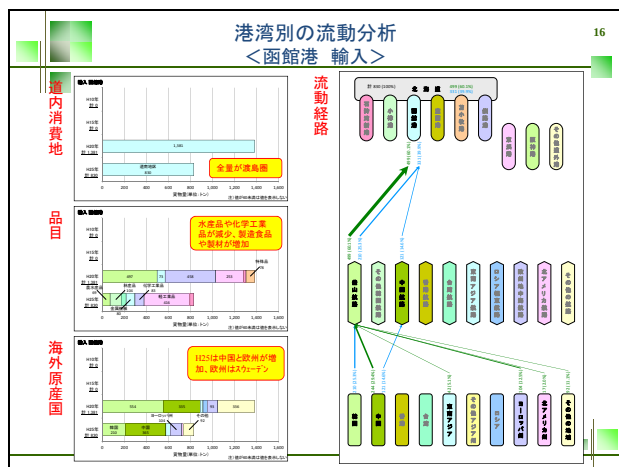


図-3.2.2.16

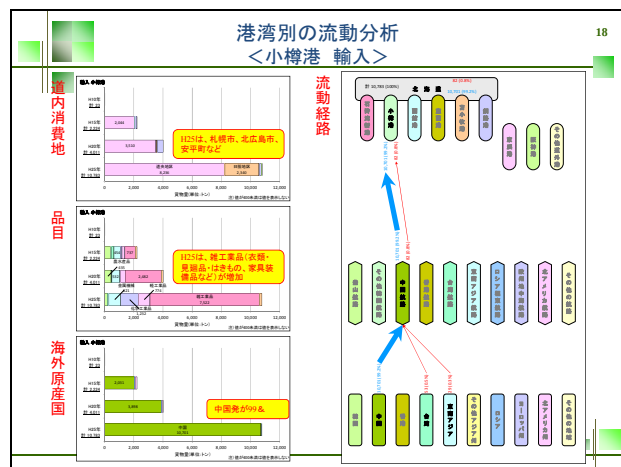


図-3.2.2.18

貨物です。何らかの手段というのはおそらくトラックとかフェリーで運ばれた小口貨物とか、そういった諸々の物が京浜航で船積みされているという状況です。京浜港ですから色々なところに行っていますが、例えば香港を経由して行くとか、台湾を経由して行くとか、もちろん北米の方に行く、ヨーロッパの方に行く、という流れもございます。輸入につきましても同じように、北アメリカ州からアメリカの港を通して、京浜を通して、北海道に入ってくる。あるいは中国の港湾を経由して、京浜港で降ろされて、そこから北海道に入ってくるというような、こういった流動経路もあるということがわかりました(図-3.2.2.23, 図-3.2.2.24)。

最後、まとめてございますけれども、北海道の外貿コンテナ貨物量は全国的には23位ということで高い位置にはありませんが、北海道のポテンシャルを活かした更なる貨物量増加が望まれるのではないかと考えております。それから北海道のコンテナ港湾6港につきまして、それぞれの地域特性とか航路特性を反映した貨物流動が窺えます。また輸送経路につきましては、やはり釜山港でトランシップ

されるような輸送ルートに依存される。それから国際コンテナ戦略港湾の関係におきまして、北海道では京浜港への国際フィーダー輸送に注力しているという状況でございますが、やや停滞気味の様相ではないか。先程説明致しましたが、北海道発着貨物の中には京浜港で直接船積み・船卸しされるといったようなものも見られました。最後にこちらのコンテナ戦略港湾の関係にもありますが、北海道からの輸出増大、それから開発局が中心になって進めているHOP サービスなどの充実に向けて、今回の分析結果を足がかりに、更なる調査、詳細分析を進めるなど、有効活用されることを期待したいと思っております(図-3.2.2.25)。

以上で報告を終わらせて頂きます。今回の業務につきましては、開発局港湾計画課のご指導、あるいはデータ分析・整理につきましては、クマシロシステム設計さんのご協力を頂いております。この場をお借りして感謝を申し上げます。以上、どうもありがとうございました(図-3.2.2.26)。

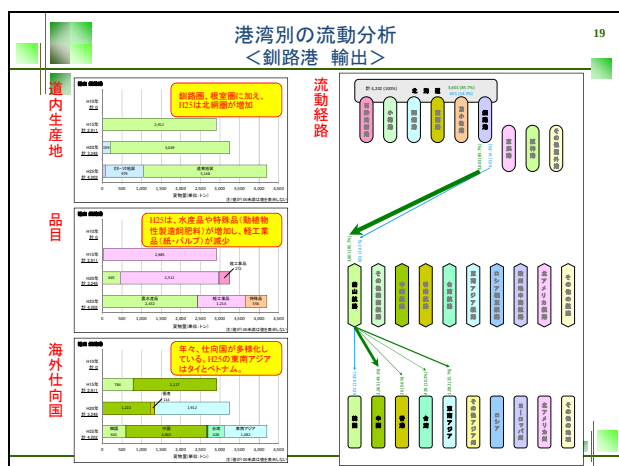


図-3.2.2.19

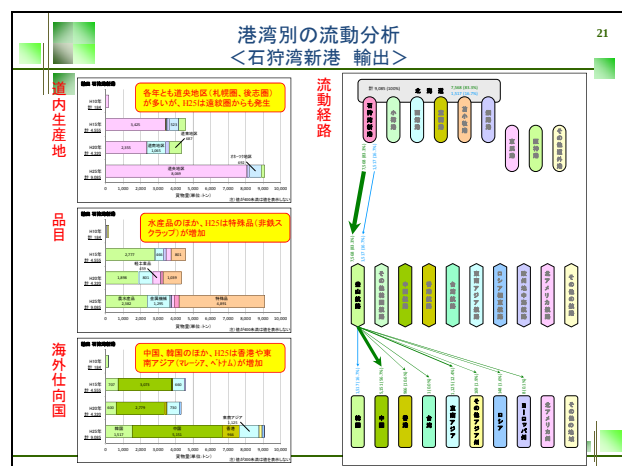


図-3.2.2.21

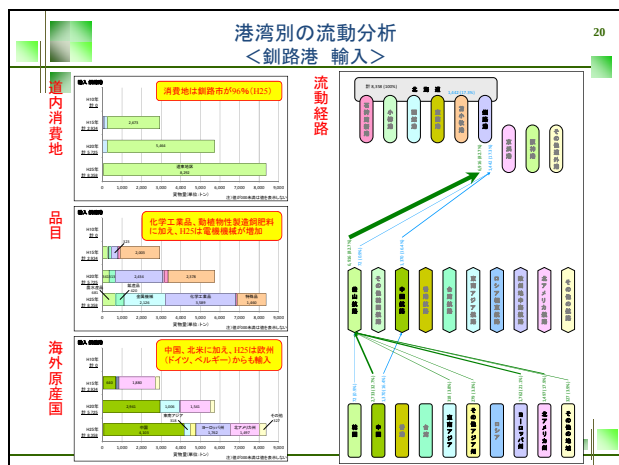


図-3.2.2.20

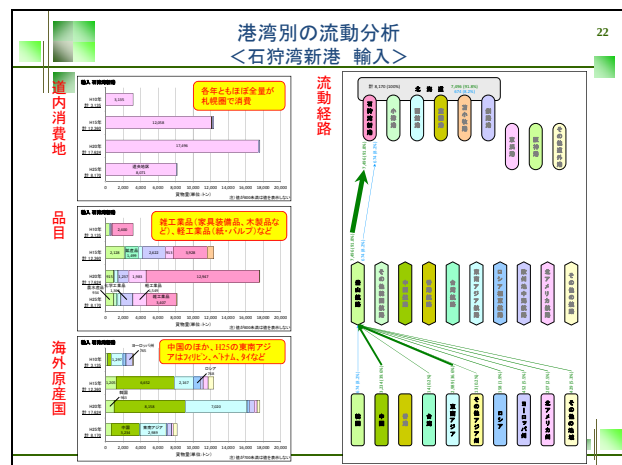


図-3.2.2.22

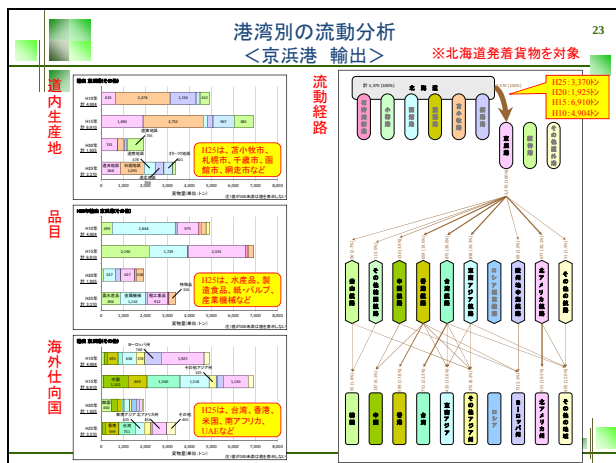


図-3.2.2.23

まとめ

25

- ◆「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の結果を基に、北海道発着貨物の特徴と各港別の流動状況を分析した。
- ◆北海道発着のコンテナ貨物量は、全国的には低位置にあることから、北海道のポテンシャルを活かした更なる貨物量増加が望まれる。
- ◆北海道のコンテナ港湾(6港)は、それぞれの地域特性・航路特性を反映した貨物流動であり、特に輸送経路は釜山港経由(積み替え)に依存。
- ◆「国際コンテナ戦略港湾」政策において、北海道では京浜港への国際フェリー輸送に注力しているが、やや停滞気味の様相。北海道発着貨物のなかには、道外港湾(京浜港など)で直接、船積み・船卸しされるものもある。
- ◆官民一体となり取り組んでいる北海道からの輸出増大やHOPサービスの充実に向けて、本分析結果を足がかりに更なる詳細分析を進めるなど、有効活用されることを期待したい。

図-3.2.2.25

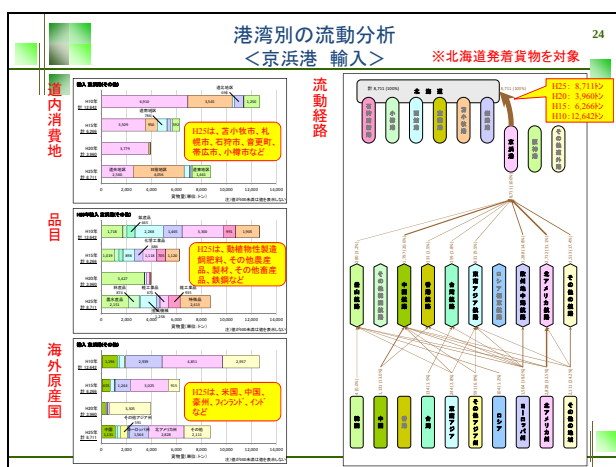


図-3.2.2.24

謝辞:
本業務のとりまとめにあたっては開発局港湾計画課のご指導を、
ならびにデータ整理にあたっては(株)クマシロシステム設計のご
協力をいただきました。ありがとうございました。

ご清聴ありがとうございました

26

図-3.2.2.26

(3)「段階整備が可能な防波堤について」

CPC 次長 橋本 茂樹、北海道開発局港湾建設課

調査研究部の橋本と申します。よろしくお願い致します。
「段階施工が可能な防波堤」についてということで説明させていただきます(図-3.2.3.1)。

まず本業務の背景ですけれども、現在の防波堤に多く用いられているケーソン式構造は単年度施工において一定規模の予算を必要とします。しかし昨今の厳しい財政状況から、小規模予算においても着実かつ効率的な施設施工が可能となる防波堤構造の確立が必要となっています。目的ですが、段階施工を可能とする新構造形式として、プレキャスト部材であるセルラーブロックの連結による防波堤整備を行う連結セルラーブロック工法を開発しています。本業務は、連結セルラーブロック工法の設計手法と施工方法の検討を行うとともに、これらの体系化と取りまとめを行ったものです(図-3.2.3.2)。

連結セルラーブロックの概要ですが、本工法は陸上で製作したセルラーブロックを起重機船などで据付けを行って、この型枠内に中詰コンクリートを打設するものです。

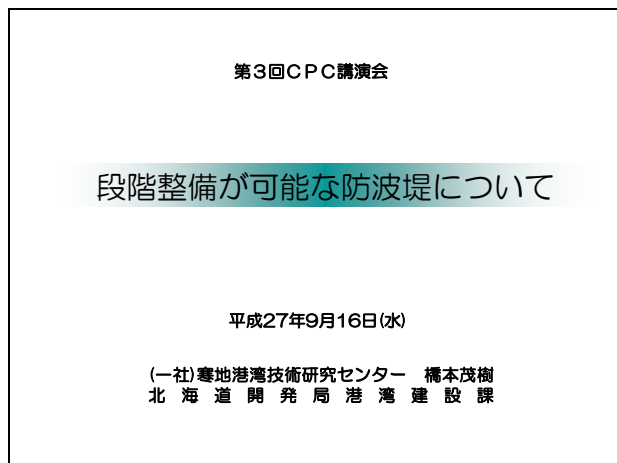


図-3.2.3.1

中詰コンクリートによりセルラーブロックの上下左右の連結が強化されて、強固な構造となります(図-3.2.3.3)。この施工のイメージですが、こちらは海の中の断面図を示したのですが、まず基礎工を施工して、その後にセルラーブロックを2つ積み上げます。その中にコンクリートを打設して固めるということです。ここでちょっと下げたところで止めるのがポイントとなっております。その後でまたブロックを2個積んでコンクリートを打設して、最後に上部工を設置すると、これを水中で行いますので、課題としては水中でセルラーブロックを如何に正確に据付けるかということと、大量に水中コンクリートを打設しますので、それに問題はないか、また波浪や海流への対応が問題となってきます(図-3.2.3.4)。

今回の資料の内容ですが、1つは瀬棚港における連結セルラーブロック工法の施工状況調査ということで、26年度に日本海側の瀬棚港において連結セルラーブロック工法による防波堤が建設されております。位置はここになりますけれども、本工法による防波堤が施工されるのは今回が初めてということになりますので、当初は想定していな

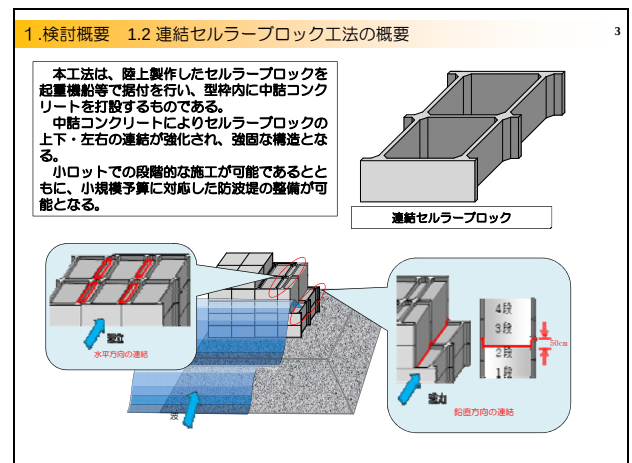


図-3.2.3.3

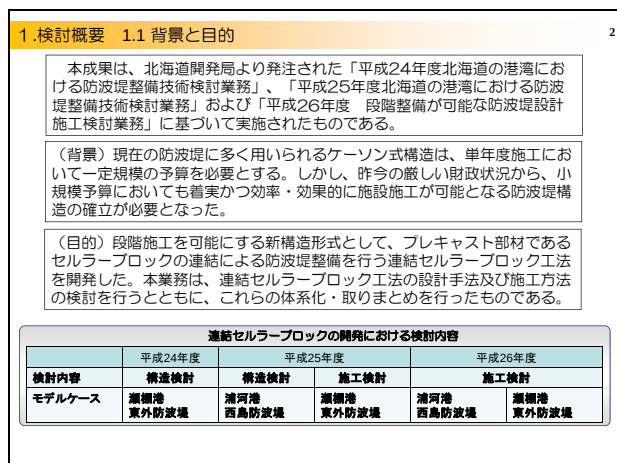


図-3.2.3.2

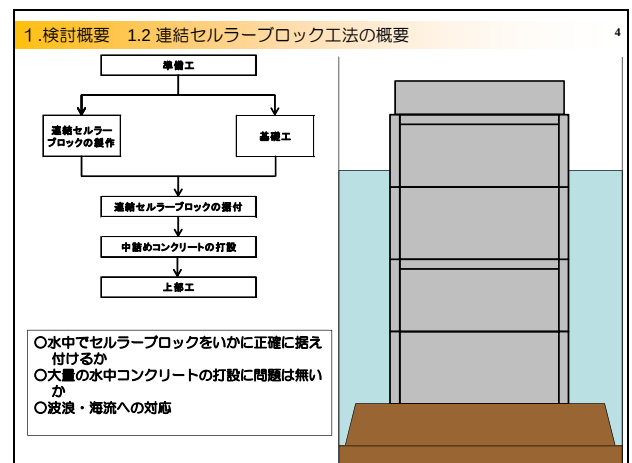


図-3.2.3.4

かった様々な課題が生じることが懸念されています。そういうことで瀬棚港の施工においては、施工状況の調査と併せて解消条件の調査、あと連結セルラーブロックの施工について検討しています。もう1つは浦河港における連結セルラーブロック工法の施工検討ということで、太平洋側の方は非常に海象条件が厳しいということで、果たしてこちらの瀬棚港でやったセルラーブロックの工法が浦河港でも施工可能かどうか、そういうことについて検討しています(図-3.2.3.5)。

まず1番目の瀬棚港の施工状況調査ですが、瀬棚港の方でセルラーブロックの据付けですとか、中詰コンクリートの打設など、これの主要工種について、実際の施工状況の確認、あとは実施工での課題を抽出しています。あとはこちらの方で波高計と流速計を入れて海象条件を測っているといった調査を行っています。7ページは施工図面で、上は平面図で、下は縦断面図になっています。構造としてはセルラーブロックを4段積んで、それが3列です。あとは取付部の方でセルラーブロックが3段と水中コンクリートの取付部といった構造となっています。そして断面図で

すが、ブロックを4段積んで、こういった形の標準断面図ということになっています(図-3.2.3.6, 図-3.2.3.7, 図-3.2.3.8)。

9ページ目はセルラーブロック全体の施工手順です。波浪によるブロックのズレを防ぐために1段目と2段目を施工してから3段目と4段目を施工するといった方法をとっ



図-3.2.3.5

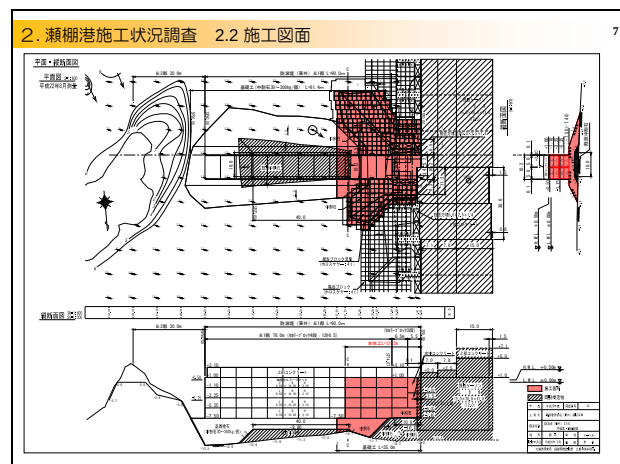


図-3.2.3.7

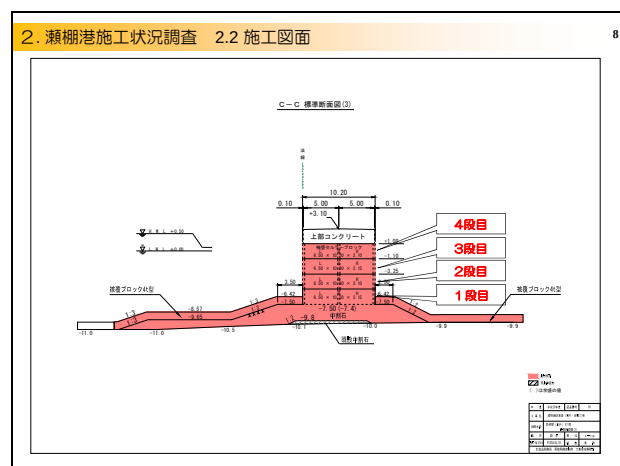


図-3.2.3.8

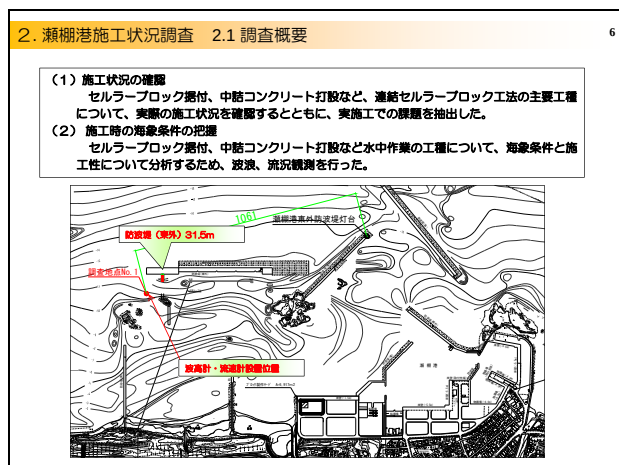


図-3.2.3.6

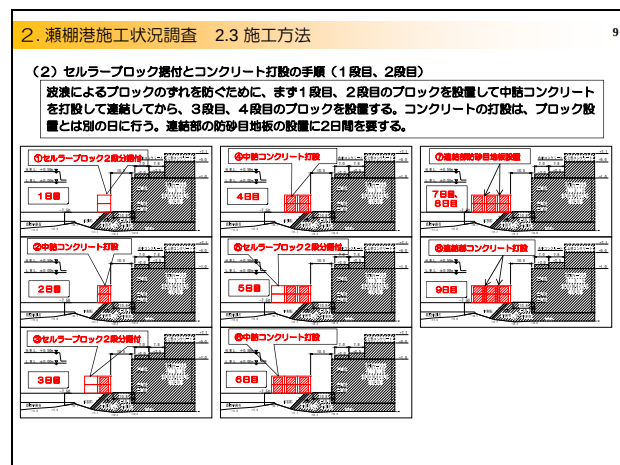


図-3.2.3.9

ています。まず1日目にブロックを2個積んで、その次の日にコンクリートを打設すると、これを繰り返して1段目と2段目を造って、その次に3段目と4段目を積み上げて行くといった順番で施工しています(図-3.2.3.9, 図-3.2.3.10)。

次に11ページですが、連結セルラーブロックの据付けということで、水中での作業になりますので、ブロックの方に様々な架設を取り付けて施工を行っています。こちらはシールプリズムを、ブロック据付用管理ガイドをつくりまして、これをブロックに取り付けて、これを海上の上に突出させて、ブロックの位置を確認しています。効果としては、シールプリズムを貼ることによって、トータルステーションでの視認性が増して、法線ガイドの位置を正確に把握することができたということと、このガイドを使用することで水中のブロックの法線の管理が容易となり、据付け位置の法線に関しては、だいたい50mm以内での据付けが実現しています(図-3.2.3.11)。

次、12ページですが、誘導用ガイドということで、ブロックの据付時の段ズレ防止対策として、こちらのよう

なブロック据付用ガイドを取り付けして、据付施工をしています。これにつきましても、段ズレの防止には有効であったという報告を受けております(図-3.2.3.12)。

次に13ページはコンクリートの打設のズレ止めということで、中詰コンクリートを打設した際にコンクリートの圧力でブロックがずれないようにプレートを設置しています。このプレートをここに陸上で設置しておりますが、下半分は陸上で設置しているのですけれども、水中に設置した時にはこの孔が合うかどうかかわからないので、水中での取り付けにつきましては、全て水中で削孔して孔を開けてボルトを付けているという工程にしております。効果としては、中詰コンクリートの打設によるブロックのズレを防止できたという報告を受けています。ただ問題点としては、水中でプレートを削孔する必要がありますので、水中作業の時間が非常に増加するといった問題点がありました。後の検討でズレ止めプレートにつきましては、下半分を固定していれば、ブロックはずれないと考えて、水中部におけるズレ止めプレート上半分の固定は不要という方針となっています(図-3.2.3.13)。

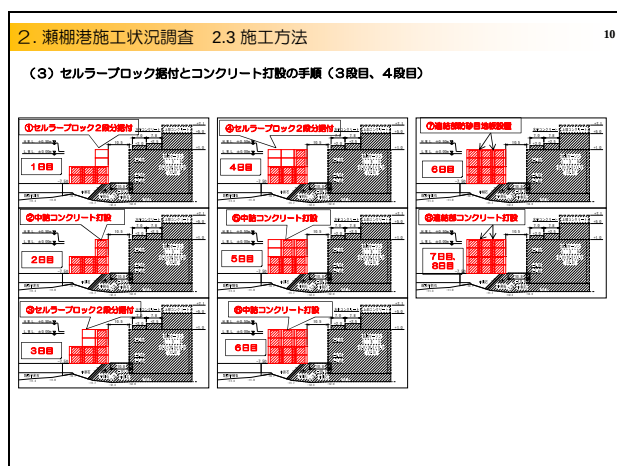


図-3.2.3.10

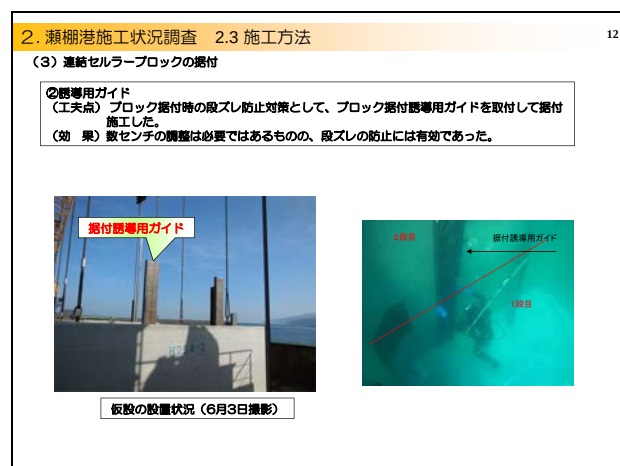


図-3.2.3.12

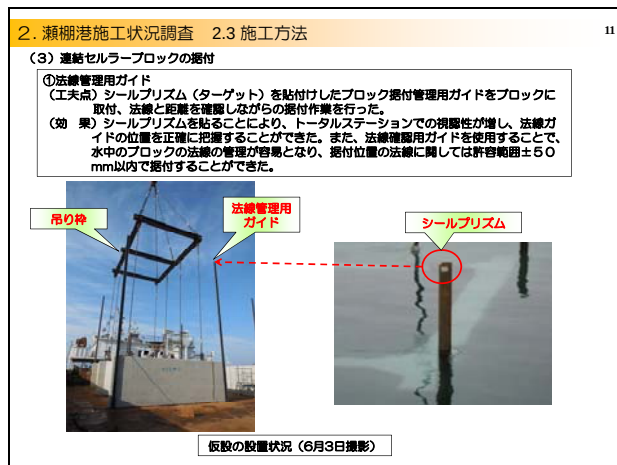


図-3.2.3.11



図-3.2.3.13

次に 14 ページでは、ブロック 1 個の据付けの手順ですけれども、据付けとしては 1 番で仮置きして、その後位置の微調整の 2 段階で設置しています。仮置きとしては、まず潜水士がブロックと目印の位置を確認しながら起重機船のオペレーターに指示を出して、セルラーブロックをだいたい 30cm ぐらいの精度で設置しています。その次に位置の微調整ということで、今度は防波堤に作業員がおりまして、ここのトータルステーションでガイドを見ながら、潜水士に指示を出して、潜水士がこのレバーブロックでギリギリとブロックを引っ張りながら、最後にかなり細かいところまで法線を近くするといった状況となっています。この時に必要なものが、テンションをかけた状態にしますが、レバーブロックで引っ張っただけですとブロックは動かないので、ちょっと起重機船で浮かせた状態にする。これが 1 つのポイントとなります(図-3.2.3.14)。

次に 15 ページは位置の微調整の状態ですが、ブロックの 1 段目と 2 段目につきましては、マーカーブロックを基礎の上に置いて、セルラーブロックを引き込むといった方法をとります。あとこの上の 3 段目と 4 段目になりますと、

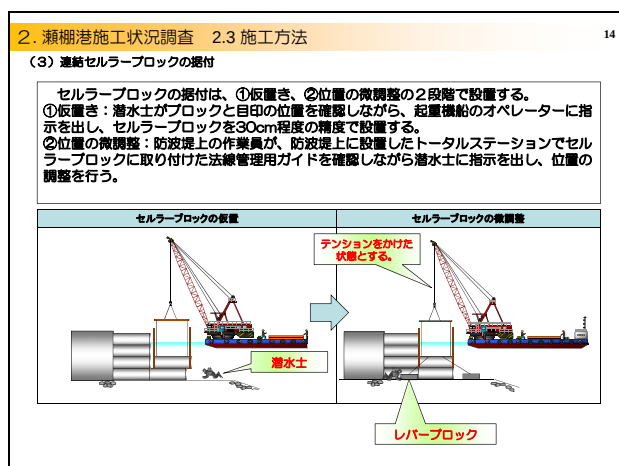


図-3.2.3.14

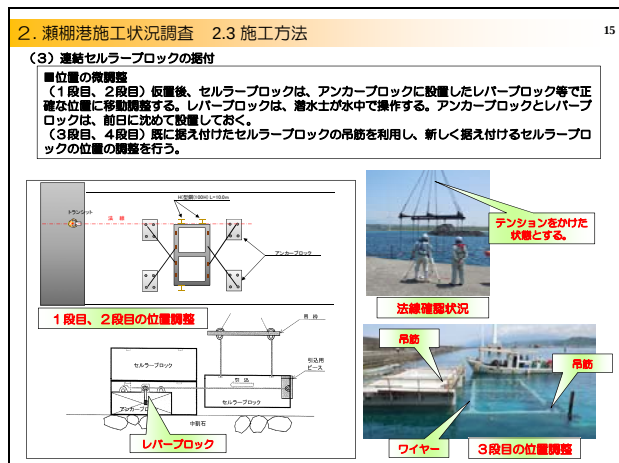


図-3.2.3.15

下のブロックからはワイヤーが届かないので、既に設置したブロックからワイヤーを取って、この辺にレバーブロックを付けて、ブロックを引っ張るといった手順をとっています(図-3.2.3.15)。

次に 16 ページですが、セルラーブロック全体の作業時間ということで、こちらが施工順番になります。こちらのグラフはブロックを 2 個据付ける時の作業時間ということになっています。これを見るとだいたい 9 時間から 10 時間ぐらいにかかっているのですが、ここでも大きな割合を占めているところは、先程のコンクリート打設時のズレ止めの時間になっています。これがだいたい 3 時間～4 時間かかっているわけですが、これが後で不要となりますので、これを不要とした場合には短くて 3.7 時間、長くて 6 時間ぐらい、この時間でブロックを据付けられるという計算となります(図-3.2.3.16)。

次に 17 ページはコンクリート打設の状況です(図-3.2.3.17)。コンクリートは台船とバケットで岸壁の縁からコンクリートを動かして、だいたいこの辺に運んできます。この後、起重機船は 200 t 吊りを使っていますけれど

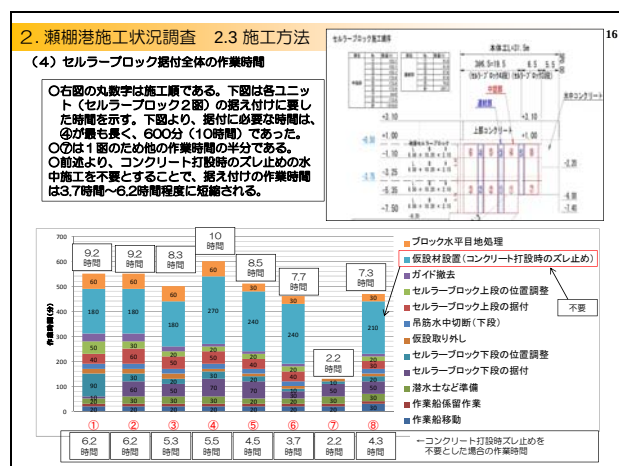


図-3.2.3.16



図-3.2.3.17

も、こちらでバケットを吊り上げてグラウンドホッパーに置きます。ここからポンプ車の方にコンクリートを移して、あとはケーシングで架台を通してブロックの中にコンクリートを打設するという方法をとっています。

次に 18 ページは中詰コンクリートの打設の作業時間です。打設量としては 1 段目と 2 段目が 152 m³、3 段目と 4 段目は少し多くなって 175 m³を打設します。この単位時間当たりの打設量というのが 0.3 m³ぐらいで少ないのですけれども、トータルの時間としては全体で 10 時間～12 時間ぐらい、コンクリートを打設するのに時間を要しているということです。海上運搬とコンクリートの打設に時間がかかったのですけれども、コンクリートの品質には特に問題はなかったという報告を受けております(図-3.2.3.18)。

次、19 ページは問題点ということになりますが、当初、想定していなかったものということで、セルラーブロックの上の方に 0.04 mm～0.2 mm 程度のひび割れが確認されました。これはブロックの上の方のこういったところであったり、こういったところまで、薄いへアクラックみたいなものが入るという現象が確認されております。この発生状

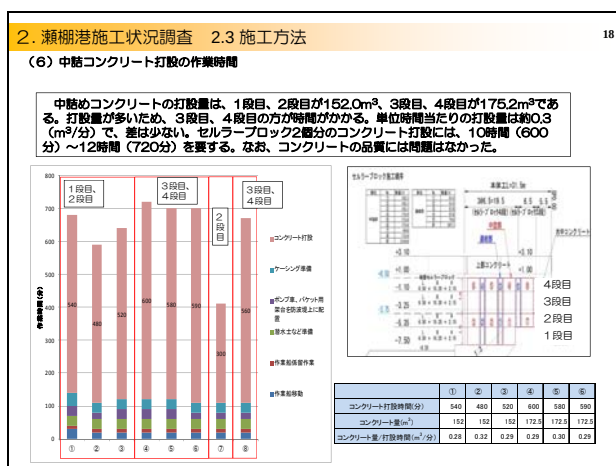


図-3.2.3.18

況ですが、こちらが平面図になります。ひびが入るのは、こういうハンチ部分の断面変わりですとか、この辺の内側の方で比較的発生していました。海側の方につきましてはあまり発生していません。水中のコンクリート面にはひび割れは確認できなかったということです。原因としては水面下にひび割れが入っていないということです。直射日光ですとか、中詰コンクリートの発熱、海水による急冷など、温度差が大きいことが要因と思われる。今後の対応としては連結セルラーブロック工法の施工時に、モニタリング調査ですとか、中詰コンクリートの水和熱の測定を行って、原因と対策について検討して行くことが必要ではないかということにしています。課題ということに残っているということです(図-3.2.3.19、図-3.2.3.20)。

21 ページにつきましてはレイタンス処理ということで、水中コンクリートの仕上がり面がブロック天端より 50 cm 下ということで、レイタンス処理が非常に困難であると(図-3.2.3.21)。作業時間は 1 つのセルラーブロックにおいて、バケツによる処理に 3 時間、チップングによる処理に 9 時間掛ける 2 日ということで、非常に長い時間を要し

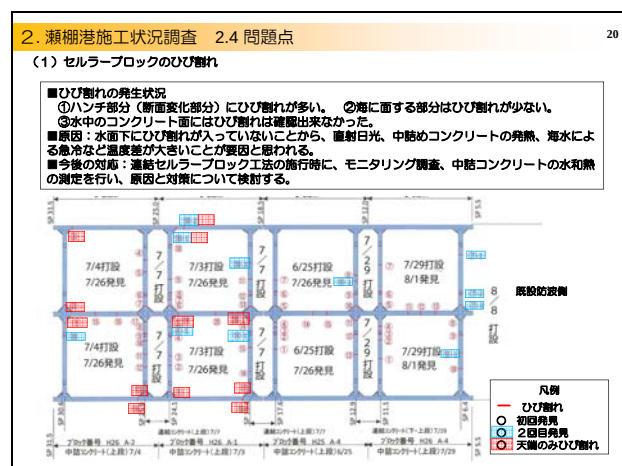


図-3.2.3.20

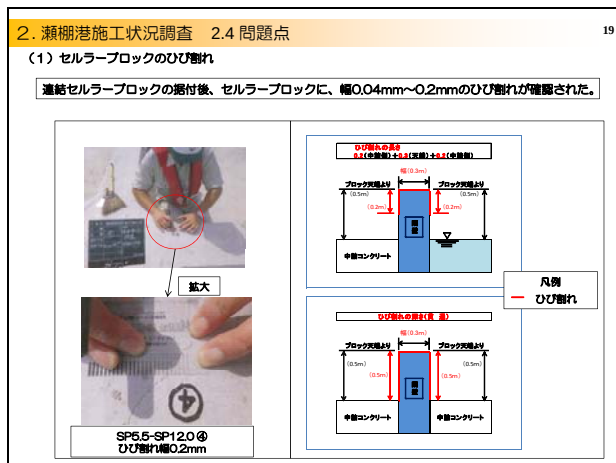


図-3.2.3.19

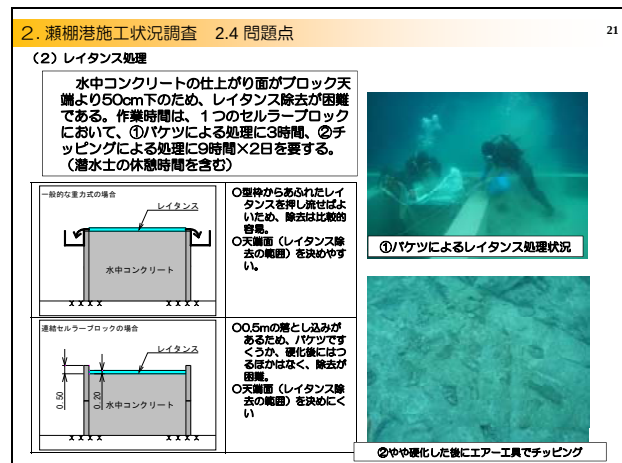


図-3.2.3.21

ています。通常の一般的な重力式ですと、水中コンクリートを打って上手く流すことができるのですが、ここの連結セルラブロックの場合ですとこの段差があるので、非常にレイタンスの処理に苦慮するという状況になっています。22 ページはレイタンス処理の対策ですが、色々考えたのですけれども、今のところは潜水土さんに頑張ってもらう他の方法はないということで、これも課題として残っている部分ということになります(図-3.2.3.22)。

23 ページは浦河港における施工検討ということですが、太平洋側の浦河港については海象条件が厳しいことと、海水の濁りが著しいということで、連結セルラブロックの施工が困難となることが想定されておりました(図-3.2.3.23)。しかし、施工の難易度を客観的に判断できる資料がないということで、浦河港で海象条件の調査と試験施工を実施しまして、連結セルラブロックを浦河港の第1線防波堤の方で施工できるかどうかという方法について検討しています。当初、想定された課題ということが、浦河港で果たして瀬棚港と同じ方法で施工可能かどうか、あとセルラブロックの施工時に起重機船の限界波高はい

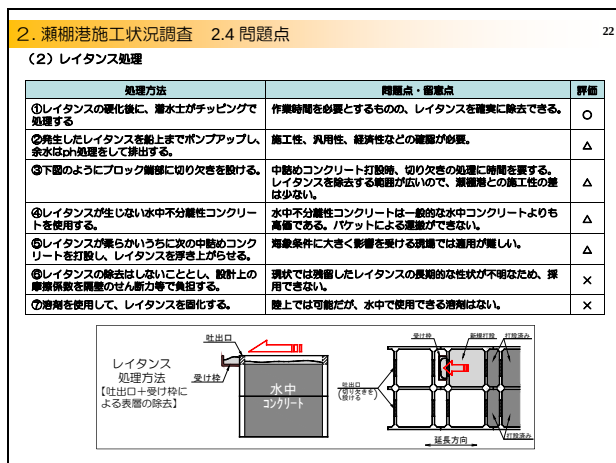


図-3.2.3.22



図-3.2.3.23

かほどか、あとは潜水土の水中の視認性はいかほどか、こういった課題が挙げられております。

まず試験施工ですが、瀬棚港でやられた工法が可能かどうかということですが、こういった小型のセルラブロックに似た試験体を造りまして、これを沈めてみましょうと(図-3.2.3.24)。試験体の1段目がこれで2段目がこれです。1段目を設置した後にこういった形で2段目を設置して、これが可能かどうかということを検討しています。あとコンクリートの打設ですが、これは色々な諸事情で実施できなかったということと、あとはレバーブロックによる試験体の位置の微調整ですが、試験を行って頂く施工会社さんと協議の結果、浦河港では常に波高が高くてブロックを吊った状態にしておけないので、レバーブロックで引っ張って位置の微調整というのは非常に危険ということで、今回は実施できなかったという経緯があります。あとはこの試験施工と併せまして、波浪・流況観測と、ちょうど西島防波堤の方でケーソンの据付け工事が行われておりましたので、ケーソンの据付け状況ですとか、消波ブロックの設置状況と併せて、波浪データと照らし合わせて、限界

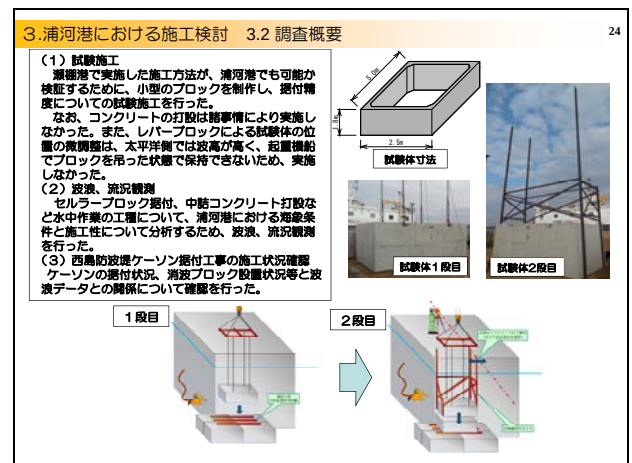


図-3.2.3.24

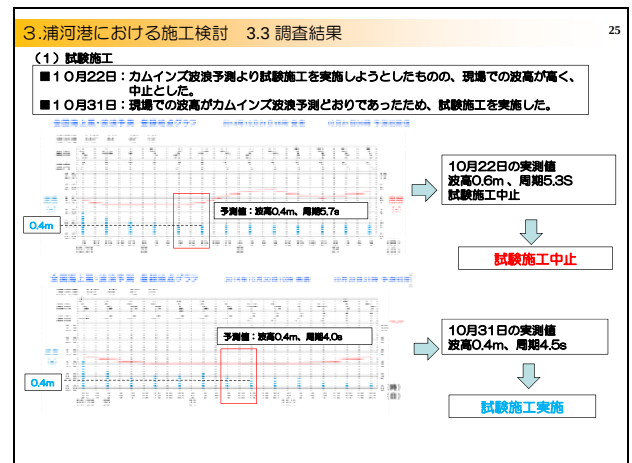


図-3.2.3.25

波高の参考資料としております。

次に試験施工の方ですが、浦河港は常に波高が高いということで、事前のカムインズの予報を便りに試験施工を設置しています(図-3.2.3.25)。最初の予定としては10月22日で、10月21日の予報では40cmぐらいの波高になりますという予報だったのですが、行ってみると波高はもっと高く、この日に試験施工はできませんでした。その次に、10月30日の予報で、10月31日には波高がまた40cmぐらいになるということで、この時にやってみますとだいたい予報通りで試験施工ができたという状況になりました。

ここで、その時の状況を動画でご覧頂こうと思います。スクリーンをご覧ください。これが波高60cm、周期5.3秒ということで、予報は40cmだったのですが、実際は60cmぐらいの波高が起きていたと。これで起重機船がけっこう動揺していることがわかると思うのですが、この揺れを確認するためにフックを防波堤の方に近づけていきますと、有義波としては60cmなのですが、たまに揺れとして1mぐらいの振幅が起きるということで、この時は試験施工はできないという状況になりました。そしてその次に試験施工が上手くいった時の状況です。これが起重機船の方に試験体を乗せておまして、1段目はもう既に沈めてある状況です。これを試験のこちらの方に持って行きまして沈めるという作業を行っています。この時は、起重機船を特に揺らせてはいないのですが、波高40cmの時でもこれぐらいの波の振幅がありますということで、その状況を示しています。この後、試験体を沈めて、後で据付け精度を確認しております。

パワーポイントに戻ります。この結果ですが、1回目に降ろした時は3cmぐらいの誤差で上手く据付けられました。もう1回試験体を上に引き上げてまして、再度置いてもらったところ、今度は10cmぐらいの差でついたというこ



図-3.2.3.26

とで、予想よりもかなり近い位置にブロックがついたということになります。あと試験施工時の透明度なのですが、事前には浦河港は透明度が非常に低いということで、試験体が見えないのではないかと話があったのですが、行ってみると意外に見やすいということで、この日の透明度は9mぐらいあったということです。また別の日に透明度調査を行いましたけれども、だいたい4~5mぐらいの視認は確認できたということで、潜水士さんの視認性については特に問題はないのではないかと考えております(図-3.2.3.26)。

次に試験施工の方ですが、コンクリートの打設はできなかったのですが、聞き取りを行ったところ、波高40cmぐらいの時には試験は可能ではないか。試験施工中止になった波高の時は難しいのではないかと意見を頂いております(図-3.2.3.27)。

次、28ページは作業限界波高です。こちらに周期を示しまして、こちらに波高、あと試験状況をプロットしています。概ね波高が50cmと周期7秒ぐらいの時に施工が可能ではないかと考えられます(図-3.2.3.28)。29ページは、



図-3.2.3.27

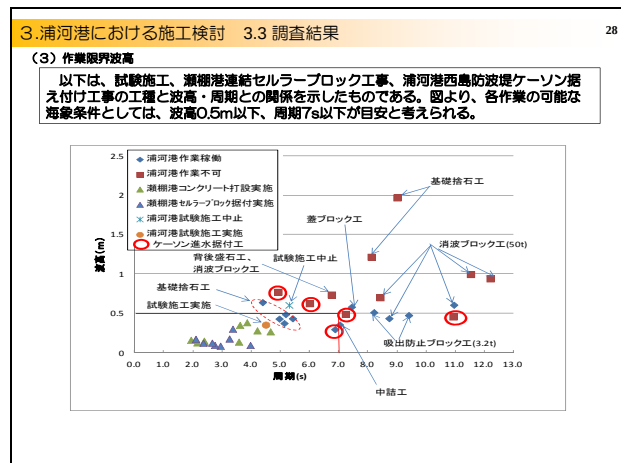


図-3.2.3.28

そのチャンスがいくらぐらいあるかということを調べています。7月23日～8月23日にかけて、波高50cm、周期7秒の期間を抽出すると、だいたい②・④・⑤、1ヶ月にだいたい3回ぐらいのチャンスがあったということになります。あと、過去の波高0.5m以下、周期7秒以下のものを、類似漁港の波浪データから調べてみたのですが、そうすると26年度は比較的良かったのですが、過年度は月に1回とか2回程度しかないということで、波高が50cmぐらいですとチャンスが少ないということになります。波高が60cmぐらいまで大丈夫だとすると、もう少し施工のチャンスが多くなっていくといった感じになっています(図-3.2.3.29、図-3.2.3.30)。

その次に調査結果の整理ですが、瀬棚港の方では比較的問題なく施工できます。ただ浦河港になると波高が高くて波の周期も長いということで起重機船が大きく動揺すると、なんとか設置はできるのですが、今のところ、起重機船でブロックを吊り上げた状態にできないということで、レバーブロックによる位置の調整は困難ということで、施工限界波高の向上が課題となってきます。あと瀬

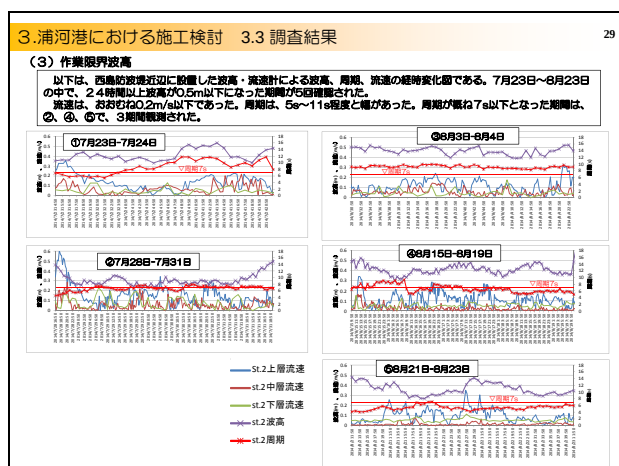


図-3.2.3.29

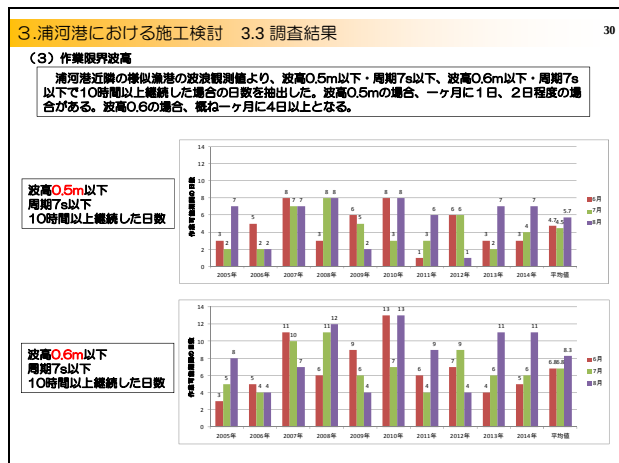


図-3.2.3.30

棚港の方ではブロックの据え付けでだいたい4～6時間、コンクリート打設で10～12時間、これを別の日に行っていたのですが、浦河港を見ますと、実はこのブロックというのは80cmぐらいで動いてしまいますので、瀬棚港のようにブロックを置いて次の日にコンクリート打設というのは難しいということで、なるべく短時間でコンクリートを打設する必要があるということと、波高が50cmよりも高くなった時にも対応するといった方法が必要となってきます(図-3.2.3.31、図-3.2.3.32)。

対策を色々考えたのですが、現実的な案として、大型の起重機船を使用するということが考えられます。試験施工と瀬棚港では200t吊りの起重機船を使っていたのですが、ちょうどその時に釧路港で護岸工事が行われていまして、これは型枠ブロック工法を使っているのですが、非常に連結セルラーブロックに近い工法になっていますので、これを参考として施工限界波高を上げられるかどうかということを検討しております(図-3.2.3.33)。その時に試験施工などができれば良かったのですが、それは無理ということだったので、先程の

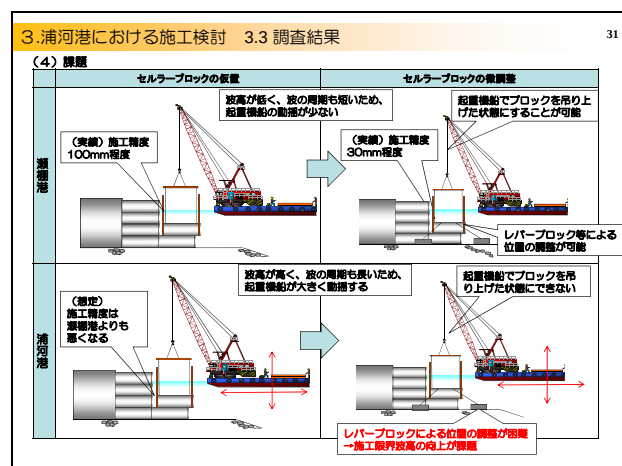


図-3.2.3.31

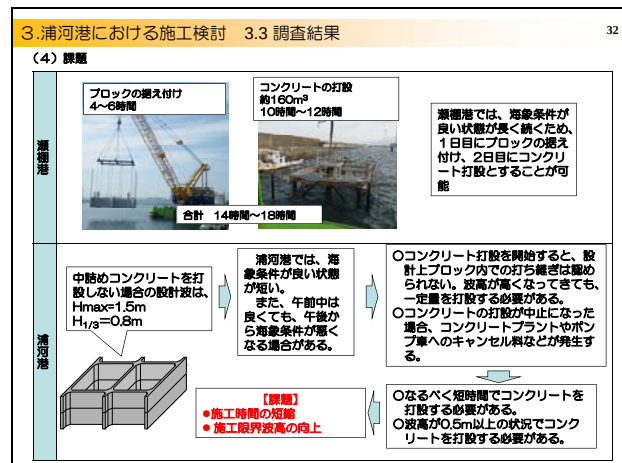


図-3.2.3.32

試験施工中止時と実施時の映像を釧路港の護岸工事の担当者に見て頂いて、果たしてどれぐらいの波高でできるかということをお願いしております。そうすると、200 t 吊りの方だとかなり難しい項目が多いのですが、400 t 吊りですと波高 0.4m の場合ではセルラブロックの据付けも可能ですし、位置の微調整も可能でしょう。波高 0.6m の時

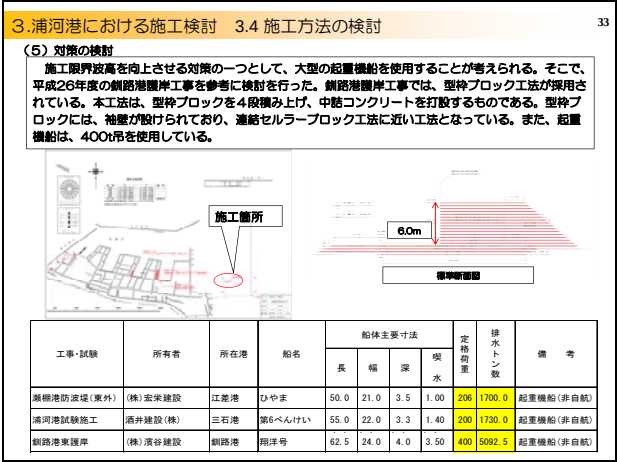


図-3.2.3.33

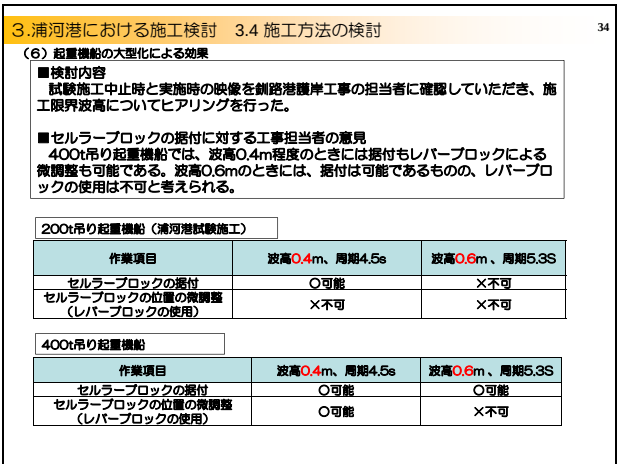


図-3.2.3.34

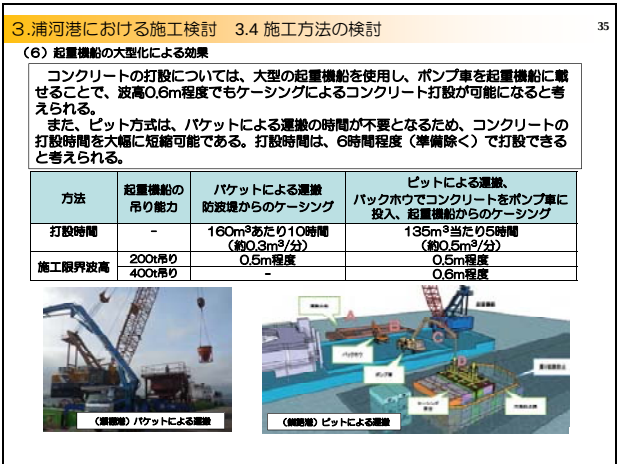


図-3.2.3.35

には、設置は可能ですが、位置の微調整については難しいのではないかと意見を頂いております(図-3.2.3.34)。あとコンクリートにつきましても、釧路港の方ではこういったバケットの方式を使っておられて、この方式ですと、瀬棚港では非常に時間がかかっていましたけれども、釧路港の方法をとるとだいたい半分ぐらいの時間で施工が可能ではないかといった意見も頂いております(図-3.2.3.35)。

最後、まとめです。瀬棚港の第1線の防波堤のような波高が小さくなる海域では連結セルラブロックの施工は十分に可能です。ただ事例より以下の課題があります。課題としては、ひび割れの部分とレイタンス処理、あと連結セルラブロックに適応した歩掛の検討ですとか、施工管理基準の検討が必要になってくると考えられます。あと浦河港の方ですが、400 t 吊りの起重機船を使用することで、浦河港でも連結セルラブロックを施工できる可能性があるということなのですが、ただ北海道内では400 t 吊りの起重機船の隻数が少ないということで、今後、比較的隻数が多い200～250 t 吊り起重機船での施工を検討して行

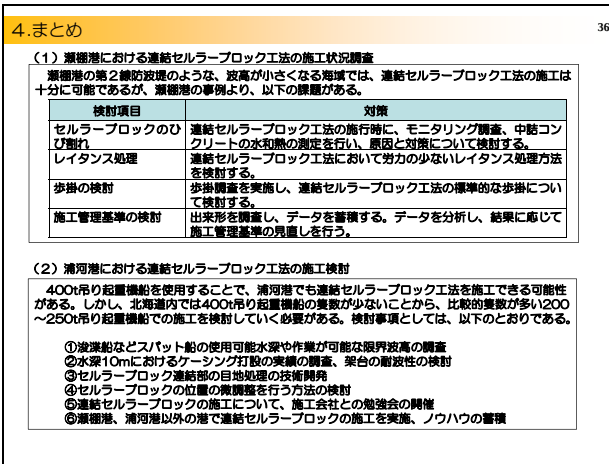


図-3.2.3.36

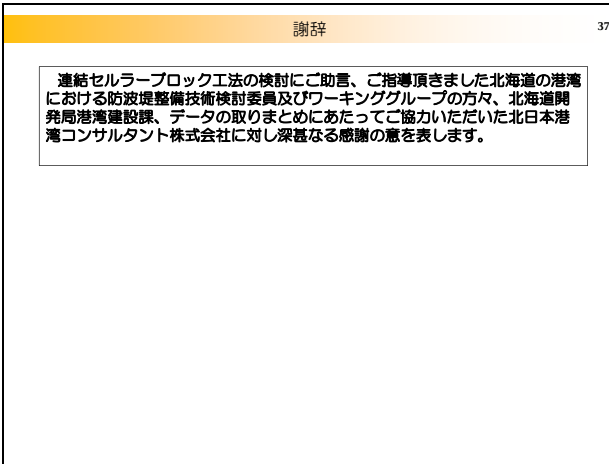


図-3.2.3.37

く必要があると考えます。検討事項としては幾つかあるのですけれども、1 番としては、瀬棚港・浦河港以外の港で連結セルラーブロックの施工を実施して、ノウハウを蓄積して行くということが必要ではないかと考えております(図-3.2.3.36)。

最後に謝辞です。この連結セルラーブロックの検討につきましては、北海道の港湾における防波堤整備技術検討会委員の方々とワーキンググループの方々、あと北海道開発局の港湾建設課、北日本港湾コンサルタント株式会社の皆様に色々とお世話になりました。どうもありがとうございました。以上で発表を終わりたいと思います。ご清聴、ありがとうございました(図-3.2.3.37)。

3.3 特別講演「中国市場における酒類等道産食品の商流構築に向けた戦略について」

札幌大学教授 千葉 博正 氏

ただ今、ご紹介を頂きました、札幌大学の千葉でございます。ただ、私が今日お話をさせて頂きます内容は全部、寒地の皆さんと一緒に調査・分析をさせて頂いたものですから、今日のこの表題は、札幌大学を後の方にして、開発研究所の所長・特別研究員という、こちらの肩書で発表をさせて頂こうと思っております(図-3.3.1)。

今日お話をさせて頂く内容を順番に表記してございます。表題が HOP サービスの新展開という具合にしてございます。まずこの HOP サービスとはなんぞやと。海上の皆様方はご承知の方が多いかもしれませんが、改めてそのことをちょっとお話しさせて頂いて、それからなぜお酒なんだと、その辺を少し説明させて頂くために酒類の輸出実態。それからもう1つ、今回は台湾をターゲットにして実験的なことをやってきたことのご紹介ということで、ご報告をさせて頂きます。

まず HOP サービスということでございますけれども、これは今、ここにいらっしゃる川合さんがまだ課長さんの時でございましたので、だいぶ以前の話になりますが、国際的な RORO 船の新航路開拓をやろうというプロジェクトがございました。私もそのお手伝いをさせて頂いたわけですが、そういうことがきっかけでこの国際物流に手を染めたということでございます。これは開発局さんが主導して、新航路開設をするのだという、これは全国に先駆けたプロジェクトだったということを今確認をさせて頂いたわけでございます。その後、実は国交省さんでは、類似のプロジェクトを全国展開しようということで、あちらこちらで似たような動きがスタートしてございます。

今年もつい先だって、境港に呼ばれてまして、北海道では国際的な航路開発を先進的な方法で進めているようだと、つまりはこの HOP サービスということでございます。この

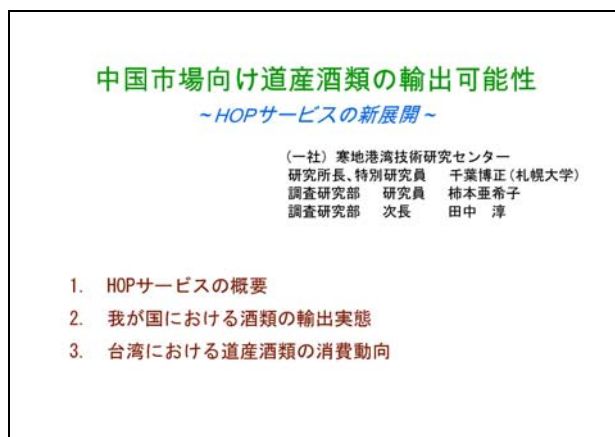


図-3.3.1

HOP サービスの説明をして頂きたいということで、境港に行ってお話を参りました。たまたまその席上、鳥取県の知事さんと地元選出の国会議員さんがいらっしゃって、鳥取の知事さんはスターバックスのコーヒーを砂場コーヒーと言って全国的に有名になった、ダジャレの上手い知事さんでございます。その知事さんが「北海道さんは非常に面白いことをやっている。是非、我が方でもこんなことをやりたいのだ」ということをおっしゃっていました。またちょうどいらっしゃった国会議員の赤澤先生とおっしゃいましたか、この方もなかなか論客でございまして、「是非、やらなければいかんのだ」ということでございました。その国会議員さんと知事さんとの事前のお喋りの時に同席をしていらっしゃった丸山副局長さんでございましたが、先だって局長さんにおなりになったということでございます。丸山さんにもまた「北海道の事例は先進的です」ということをお口添えて頂きました。

その HOP サービス、どんなところから始まったのかということでございます。今、申し上げたように、直接的には北海道の港湾を使った輸出促進ということでございます。ここに北海道の国際物流における課題ということを出してございますけれども、これはもう皆さんよくご存知のことかと思えます。外貨コンテナの取扱量、先程、田中さんからご紹介がありました。輸入がほとんどで輸出は1/4以下ということでございます。しかも片荷状況が発生して物流コストが高くなると、貿易赤字が発生しているということです。輸出拡大のためには東南アジア等で評判の高い北海道の物産をできるだけ数多く展開していこうと(図-3.3.2)。

そのためには国際物流とひとことで言いますけれども、色々な側面で工夫をしなければいけないのだろうということでございます。先程、私をご紹介を頂いた時に、経営の方でというお話がございましたが、もともとは北大の土木にいたわけであって、都市計画だとか、まちづく

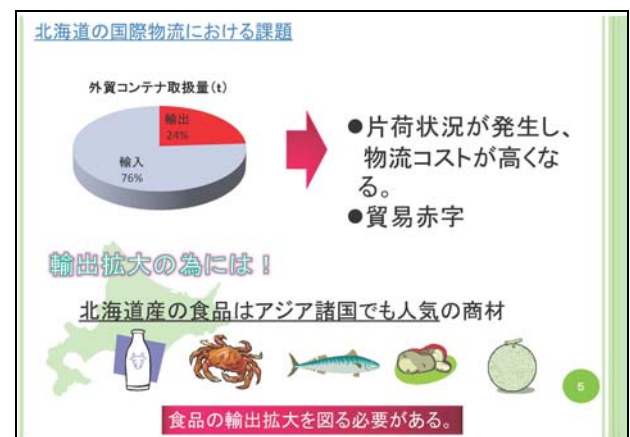


図-3.3.2

りだとか、交通という側面からそういうことのお手伝いをして参りました。その中で物流はあまりやっている先生がいっぱいいませんでしたので、割合早くからその物流を取り上げて、色々議論してきました。そういう中で、国内の物流だけではなくて、国際物流というきっかけを与えて頂いたのは、開発局の港湾計画課の皆様でございました。その時から今日までずっとご一緒に国際物流の展開をやらせて頂いているわけでございます。

今申し上げた国際物流の展開をどうするか。交通も同様でございますが、物流も経済学的な側面で言えば派生事業というぐあいに言われるわけでございます。派生事業の相手方は何かというと本来事業です。交通のことで例を申し上げれば、今日は皆様方ここにいらっしゃるわけですが、これはそもそもここでこの講演会にご参加されるためにここまで、ご自宅からいらっしゃる、職場からいらっしゃるということで、交通行動を起こしたわけです。この講演会に参加する、話を聞くというのが、本来事業でございます。交通はその本来事業を実現するために付随的に起こる事業、派生事業と呼ばれているのが交通事業です。物流も全く同様でございまして、商流が先にあって、ビジネスの取引があるからこそ物が動くわけですね。と言いますと、国際物流を展開しよう、盛んにしようという、まずは取引がなければ、商流がなければ、国際物流は動かない。冒頭に申し上げた国際 RORO 船の展開をお手伝いさせて頂いた時にも、「物がなくてどうして動くのさ。しかも船便だよ」と。ベースカムになるものがなければ、とても趣味と娯楽で船を動かす人は、よっぽどの金持ちは別でしょうが、普通の側にはいらっしゃらない。商流をどうするかということが非常に大きな壁でございました。当時から私は、「まず商流を育てて、その次に物流でしょう」ということを申し上げてきたわけです。北海道の物産を海外展開しようといった場合にも全く同様でございます。

その商流上の課題でございます。マーケティングパートナーをどうするか。決済をどうするかといったようなこと。これが真っ先に大きな課題として取り上げられるわけです。マーケティング、道外商社任せ・商談会の課題と色々書いてございます。これまでほとんどそうでございます。おそらくこれからもそうかもしれません。それを変えなければいけないということが、道内の商社任せということで。道外の商社任せで何が悪いのかと思うかもしれません。商流を展開するのに誰がそんな身分関係があるのか。どこの商社だろうと良いだろうと。当然そうでございます。建前は。しかしながら道外の商社、ほとんどが大手商社さんです。これから海外展開をしようという小さな荷物、小口の取引のお話に親身になって乗ってくださる道外の

大手商社さんがいらっしゃるでしょうか。道外の大手商社さんのほとんどはロットサイズが巨大でございまして。段ボール1個や2個の話なんかは、うざったくてしょうがないと。私は今この壇上で声を大きくして申し上げましたけれども、これは事実です。私の学生時代の友人の多くが大手商社に勤めています。私は学生寮におりましたから、学部関係なく友人が多くできたわけでございますが、学生寮の友人達で大手商社に行った連中の話を聞きますと、「千葉、お前、随分色々なことをやっているようだけれども、俺達ぐらいの規模の商社になると、とてもじゃないけれどもいちいちそんな細かい面倒は見られないよ。ある程度取引量がまとまって、儲けが大きくなってから話をしにきてくれ」というのがほとんどでございまして。誰が悪いわけでもございませぬ。それが商社のビジネスの論理です。そうすると親身になってこの展開をやる道内の商社をどうやって育てるかということが非常に大きい(図-3.3.3)。

それからもう1つ後で出て参りますけれども、事前に申し上げておきたいと思いますのは、商社ということでございます。なぜ商社なのか。当然、先程申し上げたように国際的な取引、これには代金の回収その他様々なノウハウが必要です。ただ口利きをすれば良いということではございません。それからもう1つ、なぜ商社と申し上げたかと言いますと、例えば、今、道庁さんにしろ、札幌市さんにしろ、海外にアンテナショップをつくって、そこで色々物産の紹介をして売りに繋げていったらどうだと、こういう話でございまして。もちろん結構でございまして。それでOKなのです。ただし、その海外展開をするアンテナショップはどれぐらい売れるでしょう。そもそもアンテナショップの機能というのは、商品を紹介することが主な機能でございまして、まとまった量の取引を仲介するという機能はないわけです。国際物流の中で今非常に大きな課題になっているのは、海外との卸機能なのです。小売機能ではありません。ですから、ここ数日間、北海道新聞その他、

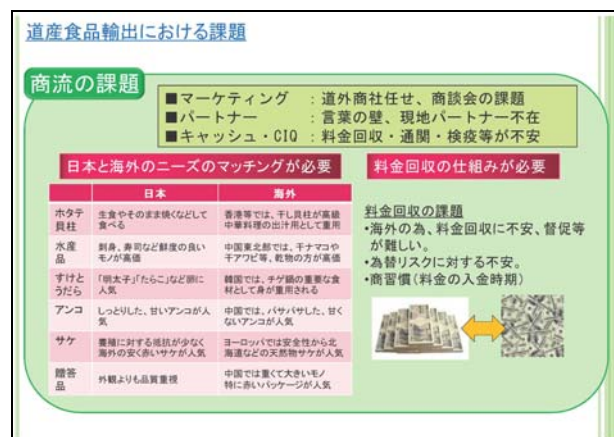


図-3.3.3

新聞紙上を見ていて、道庁さんが海外でアンテナショップを展開したいと。結構なことだと。しかし卸はどうするのだ、ということが気になっているところでございます。私、ここの会場に、1 時ちょっと過ぎに参りました。どこに行っていたかと言うと道庁です。今、申し上げたことをご担当されている部局に言って参りました。「アンテナショップも良いけれど、それは第 1 段だよね。第 2 段、3 段の卸はどうするの」と。ここの充分な議論がございません。具体的にどこそこという名前を挙げて申し上げるのは控えますが、どこそこというところの財務の内容を見ますと、アンテナショップの小売がほとんどであって、卸の売上げがほとんどない。これでは国際的な物流の展開には程遠いです。卸機能を充実させる。これが大事なのです。ちなみによその地域でそれをやっているところがございます。これは後で申し上げようと思いましたが、勢いがついたのでここで申し上げます。それは岩手県でございます。岩手県産株式会社というのがございます。私は生まれが岩手でございますから、故郷の宣伝も併せて致しますと、ここはもちろんアンテナショップもやっています。昭和 30 年代後半に県庁さんが中心になって民間の株式会社さんも共同で、三セクの卸会社をつくったのです。卸会社をつくったということがポイントなのです。そして岩手の物産を、今は国内が中心でございますけれども、国際的な展開も始めています。そんなことをやっているところがある。ところが北海道はどうか。卸をやるという動きは全くございません。これでは本格的なビジネスにならないのです。そこをちょっとご注意頂きたい。

ここだけでだいぶ時間を取りましたけれども、続いてこの商談会の問題点も併せて申し上げておきたいと思えます。これもまた行政の方々が中心になって、香港で商談会をやったり、上海でやったり、台湾でもやってございます。問題はやり方です。先程の卸機能にも関係するところでございます。行政の皆さんが中心になってこういう企画をやりましますから、参加して頂く民間の方々に、例えば具体的には食品メーカーさん、あるいは組合さん、色々なところにご参加を頂きたいわけです。ただ「商談会に参加したけれども売れない。赤字になった、どうしてくれるんだ」では困りますね。続きません。したがって行政さんが 1 回それを全部買い上げる。そういうことを今までずっとやってきたわけです。新聞では評判が良かったと色々な記事が載ります。私もそれを信じていたわけです。こういうプロジェクトをするに当たって、実際に参加したメーカーさんのお話を聞きにいこうということで何社か回ってみますと、「先生、いつの話ですか」と言う。「いつの話かって、この間、お宅で香港に出したあれですよ」と。「ああ、あれ

ですか。香港と言ってもね。道庁さんに売ったのですけれど」とか「札幌市さんに売りましたから、売上は国内販売です」と。とても海外輸出のプレイヤーとしての意識はございません。そういうことは、海外展開するためには、その国でどういう嗜好性があるか、どういう商品開発をすればいいのかといった情報がキャッチアップされて、それが継続的に展開して行くのだという意識がなければ、とてもじゃないけれども海外展開なんかできないわけです。ましてや卸機能がないわけですから。卸があればそういう情報は細かく届くかもしれません。これはプレイヤーの意識を変えるところから始めなければ、とてもじゃないけれども国際的な物流展開はできないな、そう思ったのが 3~4 年前でございます。ここで書いてあることは、今申し上げたことです。

それから当然のことながら、海外で物を売るわけですから、ラベル表示のこと、様々な通関の条件もでございます。現地のパートナーも必要になります。そういうことを誰がどうサポートするのですかと。特に通関、検疫、この辺のことは非常にノウハウが必要です。この辺に細かいことを色々書きましたけれども、商流の問題としてザッと挙げただけでもこれだけの課題があるということがわかります。

それから、もう 1 つ物流上の課題ということもでございます(図-3.3.4)。先程、田中さんの方からどこからどういう経緯でどれぐらい来たか、また出て行っているかという説明がございました。例えば、北海道からシンガポールへ 30kg 輸出するような場合を考えます。東京経由、外国で 1 万 7,000 円、国内輸出で 3 万 3,000 円で、計 5 万円掛かると。北海道直送の場合には外国で 2 万円。多少距離が長くなりますから高くなる。ただ国内と言っても、これは道内の輸送経費だけで済みますから、それを足すと 3 万 4,000 円がいいと。北海道は直送でできるだけ出したいわけですし、また北海道の商社さんがこれをやってくれば利益は北海道に落ちますから、利益が域内循環するわけです。先

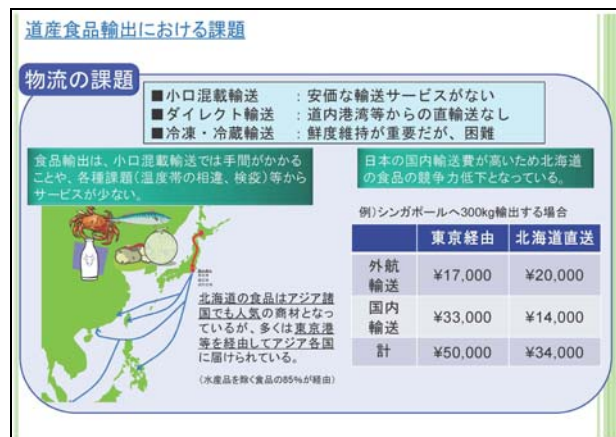


図-3.3.4

程、「道外の手商社さんはどんなものでしょうか」と申し上げたのは、経済の域内循環という観点からも問題があると、私は思っているからです。できるだけ北海道で出したいということでございます。

ところが、まだテイクオフできないよちよち歩きの商材をどうやって国際展開するのですかということになった時に、先程申し上げたように商流上の課題と併せて、物流上の課題としては、新たな輸送サービスがない。苦労して商流がまとまりました。次、物流の段階です。手立てがない。どうしても高上がりにつくということです。それから、冷凍・冷蔵、北海道の食材は大変品質が良い。海外に行って色々と話を聞いてみますと、大変評判が良い。北海道と名前がついているやつは何でも良いから欲しいのです。香港に行っても、上海に行っても、台北に行っても、同じようなことを言われます。ところが輸送手段をどうしますかということが大きな課題です。

北海道のメーカーさんに海外展開した場合に輸送コストがどの程度だったらやってみようと思いますかと、これは開発局さんと共同でやった調査結果でございますが、ある海上コンテナの輸送費の見積もり、これはご案内のとおり皆さんよくおわかりだと思いますが、色々なフィートがあつてかかりますね。輸出条件、取り引き条件、CIF ベースで行くか、フリーオンボートで行くか、この条件によってもだいぶ変わるわけですが、それにしても 40 万ぐらいかかる。海上コンテナを自前でやればですね。しかも 40 フィートです。最初のよちよち歩きの取り引きに 40 フィートなんて必要がありませんね。そもそも 40 フィートを考える自体に無理があるわけです。一方で、海外取り引きのための輸送コストはどれぐらいだったら良いのだろうか。そうすると、アンケートで見ると、だいたい 1,000～5,000 円とか 1 万円、せいぜいこの辺りですね。海外だから多少高くなるのはやむを得ない。それにしても 40 万円はないでしょうということです。

それからもう 1 つ申し上げておきたいことは、こちらの利用者は 1 箱いくらというイメージです。ところが、通常の運送事業者さんですと、このコンテナはこれぐらい掛かりますよ、色々な条件でこれぐらい掛かりますよということなわけですが、通常ですと「どれぐらいの荷物を送るのですか」と、荷物のサイズ、重さ、全部決まった上で運賃が確定できますよと。それでなければ「運賃がどれぐらい掛かるかと言われても、そうそう直ぐにはお答えできませんものね」と、そういうのが今までの運送事業者さんの一般的なお答えでございました。これは運送事業者さんの立場で考えれば、当然のことでございます。

ところが実際にビジネスをやろうというメーカーさん

が、海外で実際にどれぐらいで値付けしたら売れますかね」と、ビジネスの取引交渉をする時に、最初から目方なんかは決めようがありませんよね。「サンプルの箱 1 個ぐらいだからな」でしょう。私がある時、札幌市内の食品メーカーの社長さんと話していた時に、「1 箱単位で重さはあまりはっきりしないけれども、どこか相談に乗ってくれるところはないのですかね」と、何回かそういうお答えを頂きました。つまり、今までも運送事業者さんはタリフと呼ばれる運賃表をベースにいくらですよという提示です。ところがビジネスの世界ではタリフベースの料金の交渉だとかやり方は馴染まない。そんなことはまとまった商売が決まってからの話です。小口のもっとスピーディに手軽にシンガポールならこれぐらいというものが欲しいのです。そうでなかったらビジネスが進みませんものね。そういうのが実態なのです。

それをどうやって解決をするか。今申し上げたように、これは物流の課題と商流の課題の両方を解決しないと、物流の課題というのは小口輸送に特化した、まだテイクオフできないよちよち歩きのビジネス商材とプレイヤーを、どうやってエンカレッジして元気づけて飛ばしてあげるか、育ててあげるか、そこの部分の物流が必要なのです。出来上がってきて、あとはもう量的拡大だというのであれば、それは大手商社さんに任せれば良い。ところがそんな商材なら、とっくにビジネスとして儲かっているわけですから、我々がお手伝いする必要はないのです、自前でやっていますから。我々がお手伝いすべきなのは、これからという人達なのです。それをどうやるか。ここのところが物流の課題です。それから商流もさっき申し上げたとおりです。

そうすると、個々の道内商社、今までの物流事業者さんによる取組みでは限界だろうと具合に考えました(図-3.3.5)。3 年前にちょうど川合さんがあの時はいらっしゃいましたし、今また札幌に戻ってきた局長さんもいらっしゃいました。やっぱりこれはなんとかしないといけない

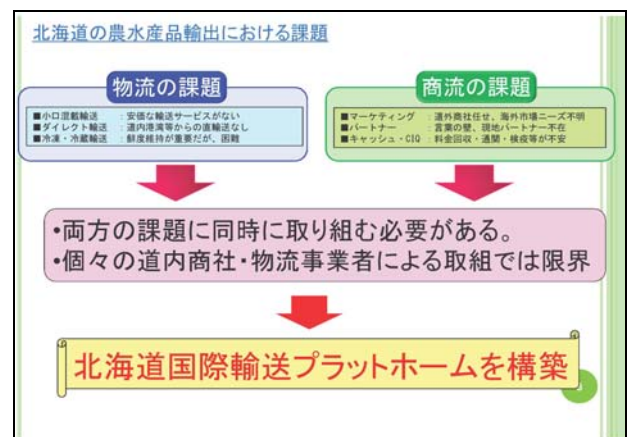


図-3.3.5

よねということでも立ち上げたのが、国際輸送プラットフォームという考え方でございます。

国際輸送プラットフォーム、略して「HOP」と呼んでいきます。北海道・エクスポート・プラットフォーム、略し方を間違えると大変ですから、「HOP」で良いだろうと。ホップ・ステップ・ジャンプの「HOP」で良いだろうという具合で名づけました。今、申し上げたようなことを展開するための、皆さんで協力するためのプラットフォームです。プラットフォームということはご希望があれば誰でも参加して、そこで利益を儲けてください。プラットフォームを運営するところが利益を取るのではない。参加するところが利益をとってくださいというような公益的な仕組みです。そういうことを考えた。

そして、大学と開発局さんと共同で作上げたわけです。民間企業を公募しました。大学は特に何もできない世界でございまして、役所の皆さんもやることには限界がございしますね。やはりこういうのは民間企業のご参加が必要だろうということでございまして、民間事業者を公募しましたところ、ヤマトさんがやってみましょうということで手を挙げてくださった。したがって、ヤマトさんと一緒になって展開を進めたわけです。その内、これはまた後でご紹介しますが、直ぐに HTB さんがうちも協力しましょうということになって、放送会社さんが参加してくださるということは非常に宣伝媒体としては協力的な布陣が敷けるわけでございます。HTB さんは海外のテレビ局で番組を持っていますから。そこで北海道の物産の PR をどんどんやってくさっています。これが非常に大きな効果をあげてございます(図-3.3.6)。

HOP サービスでどんなことをやるか。さっき言ったように商社機能を持つ、輸送機能、それから通関、この辺りのことを色々これからやってみたいという意欲のある事業者さんにサポートして、海外展開をやって行きましょうと。そしてロードマップとしては、初期の 24~26 年辺りは、

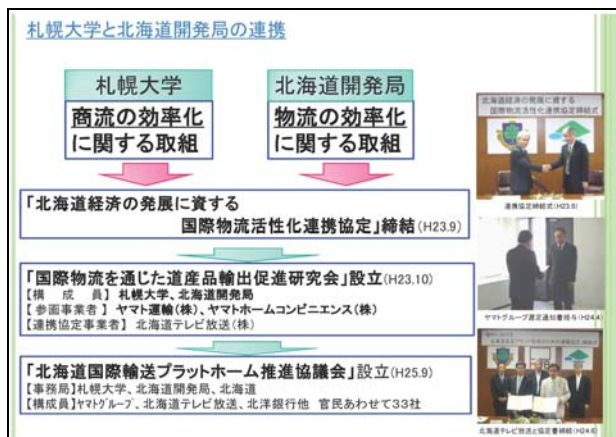


図-3.3.6

私どもが立ち上げた研究会を中心にして色々勉強をやって、ヤマトさんを色々な実験をやって頂くパートナーとして、色々な工夫をして頂いて展開を始めました。そうこうしている内に、新聞紙上でも取り上げられて、今、このHOPの協議会というのは、40社近い民間企業の方々にご参加頂いています。当初はこれをHOP1と呼んでいました。このHOP1は航空便を中心の展開です。そろそろHOP2、船便で展開することを考えようということで、今はその船便をどうやって仕立てるか。LCL、これをどういう具合に、サステナブルに、持続的に展開するかという辺りの議論を進めてございます(図-3.3.7)。

さて、ヤマトはどんな工夫をして頂いたかということをご紹介します。タリフベースの運賃の組み立てではなくて、メニューでやってくれと。つまり段ボール1個いくらでやれますという料金構造にしてくださいと。向こうの方からそうやりますというお話があった。1箱10kg、香港の場合、HOP1だと7,000円で運びましょうと。中身は問うところではない。重さは一定の範囲であればOKだと。国際宅配便を実際に展開しているA社・B社・D社を見ますと、D社は安いですが、この辺のところだと、小口対応ができるかどうかと言うと、だいたいこの辺はできるわけですが、クールになると全くできない。北海道の冷凍とかの食品商材には合わないわけです、この辺のやつは。クールは合いますけれども、大変高いということになります。事前申告、こういうようなこともやりましょうと。つまり通関の手当、この辺は全くやってくれないと。荷主が勝手に全部書けと、こういうことになっているわけです。ところがよちよち歩きの道内の中小メーカーの社長さんに「通関の書類が書けますか、やりませんか」と聞くと、「とんでもない」という話が返ってきます。「そんなことやるぐらいだったら、国内展開でいいよ」ということになるわけで、その辺のことはどこかがサポートしてあげないといけないということでございます。それで7,000円でできる工夫は

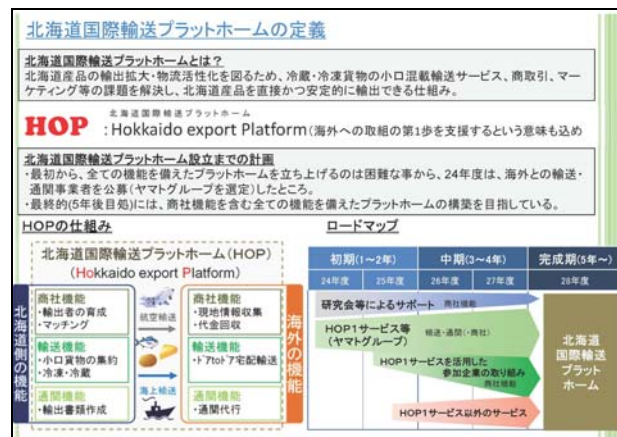


図-3.3.7

[illegible]

まず、どういうサービスをやっているかと言うと、HOP1 サービス、航空機で台湾・香港・シンガポールの納品先まで冷凍・冷蔵で1箱から航空輸送致しますということ です。これは香港です。5,250 円、7,350 円、9,450 円、これは5kgの場合色々料金別にあると。通関の手続きその他も一応やりますということがこの辺に書いてあります。これが HOP1 サービスです。対象としてはこんな商材は如何ですかということです。台湾・香港・シンガポール向け。ここからスタート致しました(図-3.3.10、図-3.3.11)。

HOP1サービスの概要②

「北海道国際輸送プラットフォーム」の取組は、「北海道産品の輸出拡大（創貨）」に焦点をあてており、そのため、**まだ海外取引に取り組めていない初心者にも、海外輸出ができるような物流システムの構築を目指している。**

**海外取引初心者
の課題**

- ・国際輸送料金が複雑であることや、特殊な契約形態（FOB, CIF等）があり、わかりにくい。
- ・検疫、通関など、国内取引にはない手続きが理解できない。
- ・小口では扱ってもらえない。扱ってもらっても、国際輸送料金が高すぎて販売にならない。
- ・トランシュープ等が必要で、何時届くのかが見えない。

国内取引では当たり前に行っていることが、海外取引ではできないことが多く、海外取引初心者には商販のきっかけすら掴めない。（例：輸送費が不明で、顧客への売値を示せない。）

海外取引初心者でも使える物流サービスを構築しなければならない。

海外取引初心者でも使える物流サービスの条件

ドアtoドア

定額料金

海外取引関係書類の作成代行

1万円以下の料金

小口1箱から受付

到着日明示

平成24年9月より「HOP1サービス」を開始

（現在、北海道・青森県・山形県・宮城県）

●他社の国際宅配便等との料金比較(10kg／箱、香港の場合)

	HOP1	国際宅配便				国際航空輸送
		A社	B社	D社	クールEMS	小口
価格	7,000円	19,400円	15,100円	6,500円	20,600円	50,000円
小口対応	○	○	○	○	○	○
クール対応	○	×	×	×	○	○
事前申請 ^{※1}	○	×	×	×	×	○

輸出者をひとまとめ

航空運賃のコスト削減

HOP1サービスの概要①

台湾・香港・シンガポールの納品先まで北海道のどこからでも冷凍・冷蔵で

一箱 台湾・香港 5,000円～シンガポール 9,000円～※で配送します。
(1箱 15kg、縦×横×高さ120cm※)

北海道

台湾・香港・シンガポール

生産者の指定元

商流サービス

購入者の指定先

火曜日・道内各所 発

物流サービス (ヤマトグループ)

木曜日・現地 着

毎週火曜日発着

「相模湾コンテナ」に転送

通関状況等により遅延の可能性あり

(※) 箱当たり、お支払の金額は、HOP1サービス運賃に、冷蔵・冷凍輸送料の9% (販売先目的により異なります。2,000円)、シンガポール向けVAT(付加価値税)7%、台湾向けは関税、変更後3%のお支払いとなります。

例) 香港の場合 現地販売希望価格 20,000円 (商材価格+輸送料) × 9% = 1,800円
(5,000 + 1,800) × 1.08 = 7,162円 (HOPへの支払い価格)

料金設定は3種類 (重量、縦×横×高さの計) ①5kg、80cm ②10kg、100cm ③15kg、120cm

18

HOP1サービスの概要



HOP1サービス
申込受付中!

台湾・香港・シンガポールの商品先まで
冷凍・冷蔵で1箱から航空輸送します!

冷凍食品 → 冷蔵食品

台湾産 冷凍食品 1箱 7,350円
香港産 冷蔵食品 1箱 9,450円
シンガポール産 冷蔵食品 1箱 15,750円

※送料別。送料は別途見積り。送料は別途見積り。送料は別途見積り。

※送料別。送料は別途見積り。送料は別途見積り。送料は別途見積り。

※送料別。送料は別途見積り。送料は別途見積り。送料は別途見積り。

11

HOP1サービスの概要

●他社の国際宅配便等との料金比較 (10kg/箱、香港の場合)

	HOP1	国際宅配便				国際航空輸送
		A社	B社	D社	ケルハムス ^{※1)}	小口 ^{※2)}
価格	7,250円	19,400円	15,100円	18,450円	20,600円	50,000円
小口対応	○	○	○	○	○	○
小口対応	○	×	×	○	○	○
ケル申請 ^{※3)}	○	X	X	X	X	○

※1 H25.4.1～H26.3.31の試験適用。対象国は香港・台湾・シンガポール
 ※2 現在、このようにサービスは存在しないが、原則に10kgのボール1個を二層アフォードーに収納した場合
 ※3 事前申請の確認が無い場合、検査等の関係で輸出できない可能性がある（承認が難しい）

少

多

HOP1サービス 既存輸送方法

HOP1サービスは輸出の初期段階をフォロー!

图-3.3.13

今申し上げたのは、送りたいという皆様方に、運賃を安く、通関手続きも面倒なく、こういうことをやりますよということですが、もう一方で、いくつかのサービスの中の1つですが、サンプル輸送です。実は道内の製造メーカーさんや食品メーカーさんの色々な話を伺っていると、「自分のところの商材は海外で多分評価を得ることができる。ただし、このサンプルを海外の人に食してもらう、テイストしてもらう、そういうことがなかなかやりにくいのだ」と。そうなら商談会に参加すれば良いわけですが、それには限りがあります。ですから、参加したいという人はサンプルだけ提供しませんかということです。そのサンプルをお預かりして、例えば香港・シンガポールに直接飲食店の経営者の方に食べて頂いて、そしてそのアンケートの結果をリターンしてあげましょうというサービスです。つまり単に運ぶだけではなくて、市場開拓のお手伝いをしましょうと(図-3.3.14)。こんなことは普通の商社はやってくれません、こんな面倒くさいことは。これはヤマトさんが考え出したものです。大変ありがたいことです。私はヤマトさんに「なんで20個なの。もっとたくさんやってもらえないのですか。そうすると一気に利用者が増えますよ」という話をしました。そうしたらヤマトさんが、「先生、これは20個が限界です」と。なぜ限界なので

新たなプロジェクト ～4) 海外おみやげ宅配便～

海外おみやげ宅配便の概要①

外国人観光客の現状

- 外国人観光客が北海道でお土産を買っても、ハンドキャリーで持ち帰ることができる量は限られている。また、冷蔵・冷凍品は持ち帰ることができない。
- 持ち運びの手間から、各地域であまり多くの土産品は購入しない。
- 自国へ配送しようと思っても、冷蔵・冷凍品を配送できるサービスがない。

HOP1サービスを活用した「輸送費込みのおみやげ品セット」をご提案

海外おみやげ宅配便の利用例

- ◆札幌場外市場のカニ販売店
これまでも海外観光客は店に訪れていたが、自宅にカニを送りたいという要望にはお断せざるを得ない状況。
- ・海外おみやげ宅配便の導入により、ある香港人の方はタラバガニなどを約15万円分購入。
- ・その後もクリスマスパーティー用にカニ80杯を送って欲しいとの注文があった。



1箱 〇万円！
(輸送費込)

〈店頭ディスプレイ例〉 21

＜北海道＞

カタログ
道内輸出者サンプル

20箱

<関東・シガール>
20社（飲食店経営者等）

香港・シガール本で
行かずに（濃縮乳
だけで20万円程度）、
わずかな費用（サ
ンプル代＋輸送費
等）で、20店（カ
タログベースではそ
れ以上）と海外取
引が開始できる可
能性があります。

※輸送費には、カタログ製
作、輸出通関手料、評価選
査等各種コンサル費含む

発送先（香港・台湾・日本列島）	各箱10個のラベルに差し入れ	送料（JIS品目別送り）（概算）*	業者	22,000円	シガール本	35,000円
サンプル+輸送等料金を負担 （1項目 20サンプル）						

*サンプルやカタログを見て欲しい
商品を注文
*アンケートはリング調査

注文

商材の評価結果の報告

【サンプル品送付後のフォロー】

- ① 各会社への評価結果アンケートヒアリングと②結果の報告
- ③ 各会社からの注文状況
- ④ 契約締結に向けたフォロー（一定期限内の数量等）※
※ただし契約時の送料負担は貴社でお願いいたします。

★サンプル品送りサイズ表

© Green All Japan
e-mail: green@all.jp
tel: 03-6361-1111 下野校

海外おもいや宅配便の概要②

HOP1サービスは、**海取取引初音にもわかりやすい仕組み**であるため、参画メンバー、ユーザーより**様々なサービスが提案**されており、その提案に合わせた**物流サービスを拡充**する事で、**更なる広がり**が生まれている

【海外おもいや宅配便】外国人観光客の道内での生鮮品の購入・宅配を実現し、北海道観光の魅力向上に貢献

海外おもいや宅配便の導入により、土産産では、**海外へ観光客が買い付けできる金額が10万円増分**となり、**リピーターとして継続観光客**も増加

観光振興と連携した取組に発展し、**観光・物流一体となった取組**として進めている。

国土交通省の2つの施策が相乗効果で実現

【共同購入への活用】JtoC向けに、ネット通販で共同購入された商品を一箱の中に複数個詰め合わせ、HOP1サービスで輸送する。海外で取組む各個人宅に配達。HOP1サービスの料金の分相により格安料金を実現。

割合	HOP1料金 (1番高いもの)	香港国内 宅急便	送料合計
1	5,500円	0円	11,000円
2	11,000円	600円	11,600円
3	4,250円	600円	3,850円
4	1,375円	600円	1,975円
5	1,100円	600円	1,700円
20	500円	1,150円	1,650円

共同購入により4品注文の人数から一箱にまとめて輸送する(1品平均程度で、香港まで輸送可能)

80

かな時間に飛び込みで行くのです。そしてくどいて食べてもらって、アンケートを返してもらうのですから、20 社が限界ですよ」と言われて、そう言えばそうだなと。それぐらいのことをやらないと本当の市場開拓にはならないと思いました。こういうことが本当の市場開拓なのです。商談会でただ並べて売って「何人来ました」というのも大事です。でもそれだけで駄目です。こういう地道な活動をしないと物は売れないということです。

そのように押し込むだけでは駄目ですね。せっかく来る方々が爆買いをしているわけですから、その爆買いを運んであげましょう(図-3.3.15, 図-3.3.16, 図-3.3.17)。今まで以上に爆買いして頂けませんかと。新聞で「爆買い、爆買い」と言っていますけれども、実はたいしたことではありません。せいぜいご自分の運べるぐらいのハンドキャリーでたくさん買っているだけの話です。もっとビジネス展開を考えるのであれば、別送便で送ってあげましょう。もっと買いませんかというのがあって然るべきですね。国内の宅配利用と同じように海外でもやりませんか。香港・シンガポール・台湾、「HOP1 お土産宅配便」、これをする。これは大変効果があります。札幌の場外市場でカニをたくさんお買いになる香港の常連のお客さんがいらっ

しやるそうです。その場外市場の水産販売会社の社長さんが、「お土産宅配便、これは面白いな」というので始ることにしたのです。それで案内して、香港のお客さんに「別送便で送りますけれども、もっと買いませんか」という案内をしたのでそうです。そうしたら「タラバガニを買いたい」と一気に15万円分買ったそうです。「別送便で送れるということであれば買いたい」と、クリスマスパーティー用にカニを80パイ送って欲しいと。良いお客さんですね。こういうお客さんをゲットしたいということでございます。こんなようなことをやりながら、今色々なことをやっているわけでございます(図-3.3.18, 図-3.3.19, 図-3.3.20, 図-3.3.21)。

これが上手く行くと、今申し上げたように、北海道に来て観光して、お土産を買って帰って、地元の方とお食べてになって、じゃあネットで欲しいなという方々には、今度はネットでの販売が展開できるということになります。ネットのサイトも当然のことながら作ってございます。これは最近作って、こういうところでもご注文頂ける。こんなようなことをやっているわけです。結果、利用の程度はどうだったかと言いますと、詳しくは配布資料を見て頂ければわかりますが、順調に伸びているわけでございます。た



図-3.3.18

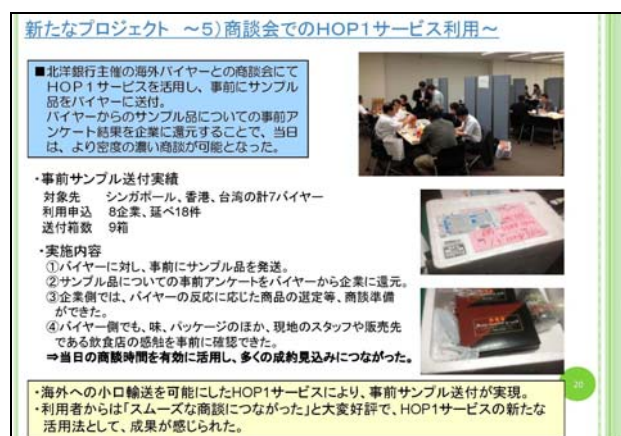


図-3.3.20



図-3.3.19

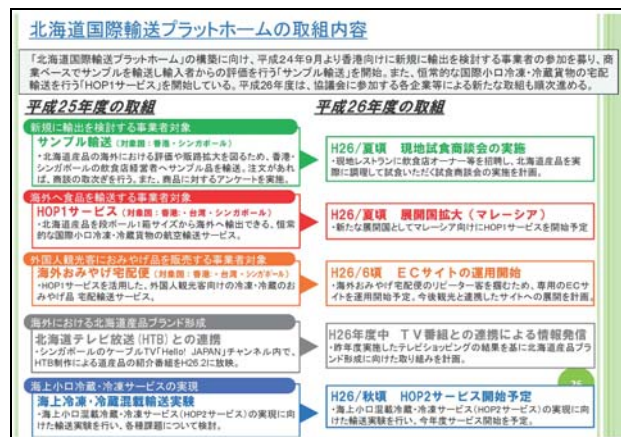


図-3.3.21

だ私も最初は当初、もっと展開したいと、するだろうと思っていましたが、少し伸び悩んでいます。これをなんとかブレイクスルーしたいと思っていますところでございまして、なお一層の展開を図りたいと思っていますわけです(図-3.3.22、図-3.3.23、図-3.3.24)。

そこで目を付けたのがお酒でございまして。数年前までは、私はスイーツだと言っていたのです。札幌スイーツ、これは海外で結構いけるだろうと思っていました。なぜスイーツだと思ったかと言いますと、私は今、札幌大学で教鞭をとっているわけですが、中国の留学生がうちの大学だけで数百人います。北大はもっといますね。よその大学にもそこそこ中国の留学生は来ているわけです。不思議なことに、北大を別にして、他の私立大学の先生の話の聞いていると、うちと同様で、今こういう文化系の大学の大学院に進学しようという学生のほとんどは留学生です。日本人学生はほとんどいない。ところが留学生は熱心です。実は意外と勉強します。誤字脱字も日本人より少ないぐらいです。そういう留学生の話の聞いていると、食生活がだんだんと改善されてきて、やはり欧米化しているわけです。そうすると当然のことながら、乳製品の消費量がどんどん増えていきます。特に日本の牛乳、生食の牛乳にはある種の憧れがある。ところが現在中国メインランドは生食の牛乳は輸出できません。制限があります。ですから、不満が非常に高い。そこを狙って中国本土で牛乳の販売を展開したのがアサヒビールですね。4〜5年前、大連に調査に行って、その足で青島に行きました。青島のJETROをお訪ねした時に、「先生、良いタイミングでいらっしゃいましたね。アサヒの取材に来たのですか」とおっしゃる。全然知りませんでした。「アサヒってなんだ」と聞いたら、「アサヒビールがちょうど今日、青島に牧場をオープンさせました。開所式です。我々もこれから行くところですよ」という話です。「私は北海道の乳酸品と牛乳を中国市場に展開したいと思っていたのに、アサヒビールがやるって、えらい迷惑な話だ、北海道のやつが売れなくなるではないか、なんだ」と思ったわけですが、さすがアサヒはその後の展開がスピーディですね。最近、行きますと、大連のデパートには「ニッシキ牛乳アサヒ」と大きな看板が出て、飛ぶように売れています。それだけニーズがあるわけです。

ですから当然私は、生は駄目だから、それを加工したやつ、それからケーキ類、こういうのが良いだろうと思って、その展開を考えました。小樽にある、ある乳業メーカーの工場長のところに行き、そんなものはどうでしょうと相談したこともあります。実はその後、スイーツが随分評判になったので、それは放っておいてもどこか別の人がやるだろうから、次の展開は何かないかということを考えてい

ましたら、ハタと気がついたことがございました。大学には留学生が多いわけですが、大学の人間は国際的なネットワークで研究発表をやったり、共同研究をやったりということをよく行っている。今日、この会場にいらっしゃっている方々も技術的な協力関係あるいは営業会等で海外へいらっしゃる方が多いと思いますが、私も海外の大学と共同研究で海外へ行ったり、研究発表その他をやりますと、だいたいその後はお楽しみの懇親会というやつでございまして。懇親会、飲みますね、中国の先生は。



図-3.3.22

1. 平成26年度の輸送結果 と 平成27年度の進捗状況

△ HOP1サービス輸送個数 (H27.6.12時点) (単位: 個)

	香港	シンガポール	台湾	マレーシア	合計	おみやげ	計
24年度実績	166	47	—	—	213	—	213
25年度実績	118	98	66	—	282	42	324
26年度実績	302	92	211	16	621	101	722
26年度実績	(210)	(160)	(150)	(40)	(560)	(2,000)	(2,560)
27年度 (H27.6.12時点)	27	2	33	0	62	11	73
27年度(計画)	(450)	(200)	(200)	(50)	(900)	(600)	(1,500)

△ HOP1サービス利用社数 (H27.3.31時点) (単位: 社)

	香港	シンガポール	台湾	マレーシア	合計
24年度実績	15	12	—	—	27
25年度実績	45	21	28	—	68
26年度実績	61	22	33	2	97

○海外おみやげ宅配便国内戻 (単位: 個)

	香港	シンガポール	台湾
H26d	75	9	23
H27d (6/12現在)	8	1	2

○HOP2サービス輸送個数(台湾向け)

	H26.10.9集送分	H27.1.15集送分
	930	179

平成26年度総括
 ○サービスの認知度向上に伴いHOP1サービスによる輸送個数は前年対比220%(目標達成率111%)と目標を達成。
 ○一方、海外おみやげ宅配便については導入店舗数が伸び悩んだことに伴い、発送個数も目標を下回る。
 ○HOP1サービスは年間約100社の海外展開を支援。

図-3.3.23



図-3.3.24

ガバガバ飲みます。ハタと気が付いたら、こんなに飲むのかと思うぐらい飲むわけでございます。何を飲むのか。ワインです。それもほとんど赤です。随分飲みます。テーブルに中国のお酒なんかは出ませんから。我々が上海だとか台湾だとか、3カ国合同の研究発表会を持ち回りでやっています。毎年行ける先生はラッキーですが、私も何年かに1回は参加します。そこへ行くと必ずワインです。中国の紹興酒だとか老酒だとかはほとんどありません。「自国のお酒は飲まないのですか」とお尋ねしたら、「飲まない。あんな強い酒はもう嫌だ。ワインが良い」と。しかも中国の先生方は私よりも所得が高いのではないと思うぐらい豊かですから、今、ヨーロッパ産の輸入ワインです、ほとんど。この後、統計が出て参りますが、その輸入ワインを半端じゃない量をガバガバ飲みまして、テーブルの上はワインの空き瓶だらけです。そこで次の展開は、ワインがあるじゃないかと思っていた矢先、北海道でも新しいワイン展開をしようという動きが最近ございますね。ここ数年で道内のワイナリーのビンヤードを全部併せると30数カ所ぐらいございます。そのほとんどはまだまだよちよち歩きでございますが、これからの展開というのは非常に期待できるところでございます(図-3.3.25)。

そこで、今日の中心テーマです。こちらの方に話を移します。これは日本から各国に輸出しているお酒です。どんなものがどこに売れているかということでございます。国税庁の25年の統計でございます。あずき色、ここが一番多いわけです。アメリカ合衆国、これ段々と増えてございます。それから大韓民国が増えてい。これは酒類ですから、色々な種類のお酒を含めた統計でございます。アメリカはどんどん輸出が伸びているわけですが、実はアメリカでは国内で作っています。日本の松竹梅さんなんかはカリフォルニアでカリフォルニア米を原料にした松竹梅を作っています。私もバンクーバーにいた頃はしょっちゅうそ

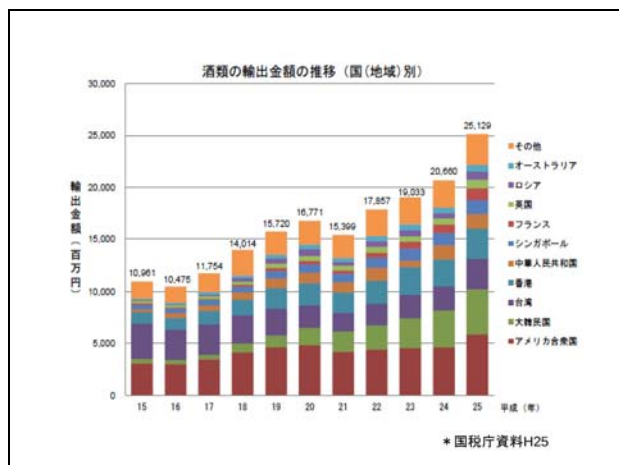


図-3.3.25

れを飲んでいました。値段も日本と同じです。美味しいです。これは結構いけるのではないかと、そんなような経験がござい。一方で、韓国もどんどん増えています。ずっとこういきます。これが中華人民共和国、シンガポール、フランス、イギリス、その他となるわけです。台湾、大韓民国と香港の間、全然まだ充分でありませんけれども、これから期待できる。香港は多いですね、結構(図-3.3.26)。

どんなものが売れているのか、輸出されているのかということではありますが、清酒がかなりの量です。ビール、ウイスキー、リキュール、焼酎、その他、ワインはまだほとんどありません、日本からは。ところが、向こう側はどうなのかということを見ますと、中国のワインの生産量、消費量、輸入量です。生産量、今は平成14年からだいたい横ばいぐらいです。今は中国政府もフランスから技術者を招へいして国内でワイン生産の展開を始めました。ところが問題はブドウです。ブドウの生産量が伸びない。実は同じようなことが、かつて中国では牛乳の生産が同じだったのですね。今から10年ぐらい前の中国政府は、将来は生食の牛乳の需要が増えるだろうということで、とてつもない計画を立てました。牛を育てて、かなりの勢いで牛乳を生産するという計画を出したのです。10年か20年ぐらいで北米大陸全部の牛の量よりも多い牛を育てて牛乳を生産するのだというような統計を出したことがあります。見事に挫折しました。何が原因だったか。草がない。今、中国で牛乳の生産は内モンゴル地区とモンゴルのあの辺の平原が中心です。急激に牛を導入したものですから、草が生えない。馬は残しますけれども、牛は全部食べます。あっという間に裸になって、その計画は頓挫したそうです。似たような話が今ブドウ生産で起こっています。ブドウの生産なんて、そうそう簡単にはできませんよ。私も遊びで、今、八剣山ワイナリーの試しに自分でも当事者になってみようと思って、わずかばかり出資をして株主になって、八

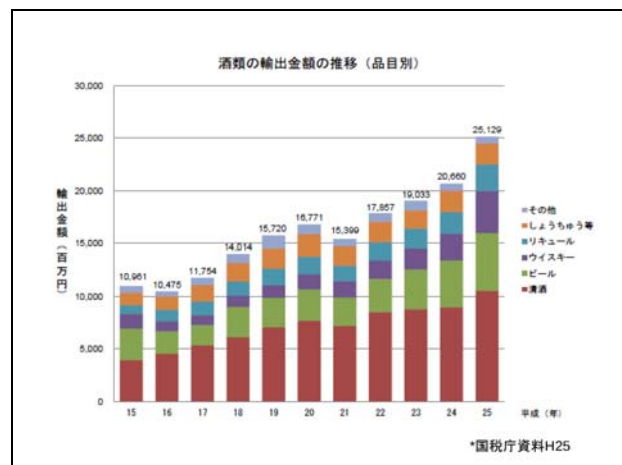


図-3.3.26

剣山のオーナーさんと台湾へ行ったり、あっちへ行ったり、こっちへ行ったりしていますが、やり始めて10年ぐらい経たないとまともなブドウは育たないということでございます。まだまだです。輸入量は少しずつ増えています。消費量はどんどん増えています。とにかく「のんべい」なわけですね。台湾の結果、消費量はちょっと下がりましたが、でも、態勢で見ればどんどん増えています。輸入量もどんどん増えています。生産量に戻って見ますと、中国の生産量はどんなものかという、こんなものです。まだまだ

○世界のワイン生産量の推計(H26)

順位	国	生産量(khl)	シェア
1	フランス	46,698	16.7%
2	イタリア	44,739	16.0%
3	スペイン	41,620	14.9%
4	アメリカ合衆国	22,300	8.0%
5	アルゼンチン	15,197	5.5%
6	南アフリカ共和国	12,000	4.3%
7	中国	11,316	4.1%
8	チリ	11,178	4.0%
9	ドイツ	10,500	3.8%
10	その他	63,252	22.7%
	世界計	278,800	100.0%

資料：STATE OF THE VITIVINICULTURE WORLD MARKET April 2015
OIV(国際ぶどう・ぶどう酒機構)
※1hl=100リットル、1khl=1,000hl
※1ml以上のワイン生産がある国を集計している。
※アメリカ合衆国分は、OIVの推計値である。

図-3.3.27

○中国のワイン生産量・消費量・輸入量

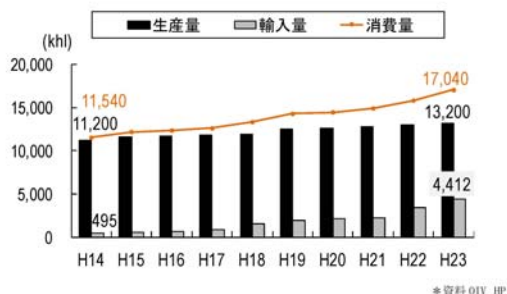


図-3.3.28

○台湾のワイン消費量・輸入量

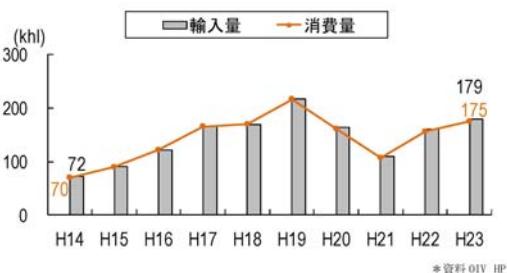


図-3.3.29

です。日本はこの中に出てきません。これで良いのかということでございます。あくまでも推計ですから。中国で飲まれているのは、ほとんどヨーロッパ産です。フランス、イタリア、スペイン、この辺りが中心です。ラベルを見ますと(図-3.3.27, 図-3.3.28, 図-3.3.29)。

ですから、これから北海道からということを考えれば充分商機があるのではないかと考えてございまして、これは昨年北海道の酒造メーカーさんが合同で台湾に行ってフェアをやりました。その時に私どものアンケートを仕立てて、海上でアンケート致しました。その結果でございます。会場にきた人達にアンケートをしたわけです。男女それぞれこれぐらい、20代から60代ぐらいの方々にアンケートをしました。その結果、どうだったかということでございますが、普段よく飲むお酒の種類、台湾でやった調査ですから、台湾ビールです。次はワインです。日本のビール、ウイスキー、日本酒、カクテル。実は日本から台湾にかなり日本酒を出しているわけですが、ワインは相当飲まれています。しかしながら、台湾ではワインの生産はほとんどないといって良いぐらいです。これはまさにタイムリーでございまして、なんとか市場開拓ができないかということでございます(図-3.3.30, 図-3.3.31)。

○台湾での日本酒類アンケート

>属性 (n=418)

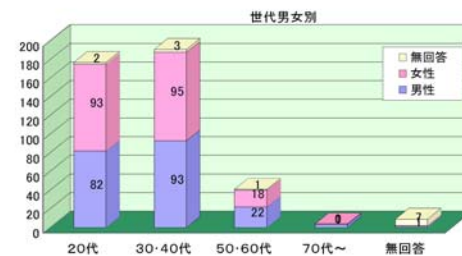


図-3.3.30

(1) 普段良く飲むお酒の種類(複数回答)

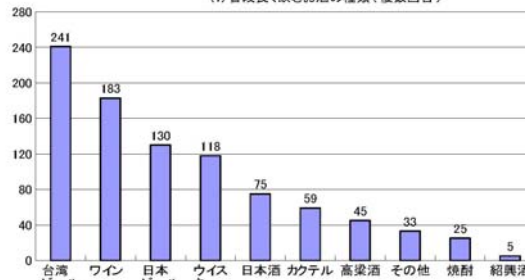


図-3.3.31

どれぐらいの頻度で飲むのかということでございます。月2〜3回、週1回、週に2〜3回、月に1回、結構飲む方と。ちなみにここ3年ほど連続して台北に調査に行って、夜は市場調査と称してホテルの側の日本風の居酒屋さんその他に行ったり、あちこちに行ったりして見ていますが、日本風の居酒屋さんには日本人が多いわけですが、レストランに行っても和食を食べている台湾の方が結構いらっしゃいます。その方々がよく日本酒をお飲みになる(図-3.3.32、図-3.3.33)。台湾の方々は焼酎と清酒の区別もちゃんとつきます。かなり細かい情報を持っていっぱいます。そういう中で実は銘柄もちゃんと選んでいるということがわかります。日本酒の試飲経験、飲んだことがあるという人が半分以上、時々飲むという人も含めると7割以上、8割方の方が楽しんでいるわけです。ですから、下地はあるのだということがわかります。

いったいどこで飲むのかということですが、実はこれは自宅だとか居酒屋とか、結構こういうところで飲んでいるわけです。それから外食で飲むということ。それからパーティとかで飲む。意外とこの辺で需要が多いということは、かなりステディな需要だと考えて頂いて良いのかもしれないと思います(図-3.3.34、図-3.3.35)。ですから、手堅い需要

があるのだということですね。それから買ったことがあるのか。実際に購買行動はどうかということ、個人的に買ったことがあるという人が半分ぐらい。これは全体で400ぐらいの人で、半分ぐらいは買ったことがあるということです。あと、チャンスがあれば買う可能性があるという具合に見れば良いということです。それから、フェアに出したお酒を実際に試飲してもらって、「買いますか、どうですか」という動機を聞いたのが、この複数回答での答えです。試飲した結果です。自分が試飲した中で、味や香りが良いから買ってみようと思うというようなお答えが116です。半分ぐらいの方が興味を持って、実際に購買行動をイメージしているということでもあります。いや、やっぱり諦めますよという人、それは圧倒的に価格が少し高いからです。あとはその他、好みではないという意見がいくつかあります。やはり価格が一番のネックです。そうすると価格がネックだということは、ターゲット層をある程度絞らないと駄目ですね。本当のビジネス展開には遠い。誰でも良いからというわけではない。最近開かれている色々な観光向けのシンポジウムだとか、特にインバウンドの観光対応のことを色々聞いていますと、やはり購買層をある程度ターゲットを絞って訴求力のあるものを出さな

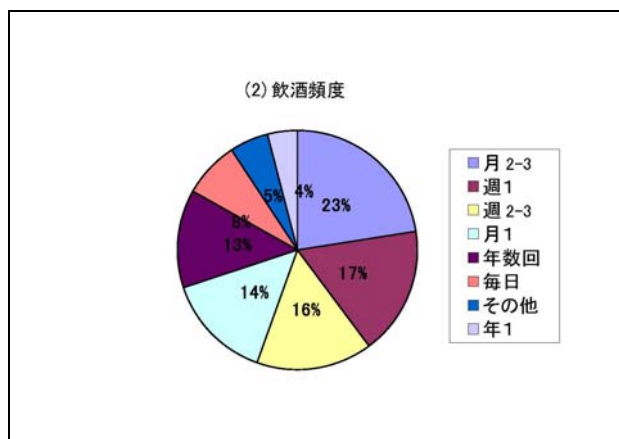


図-3.3.32

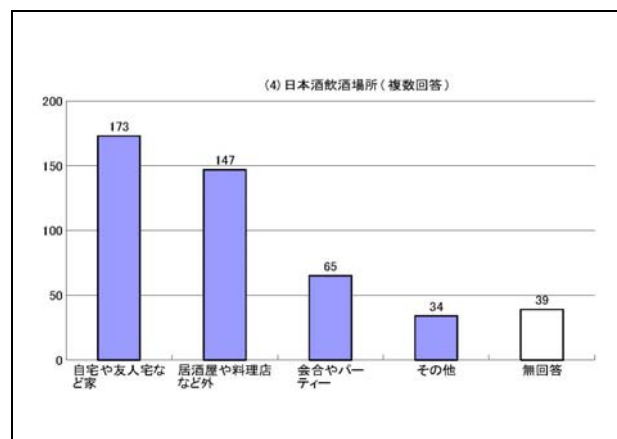


図-3.3.34

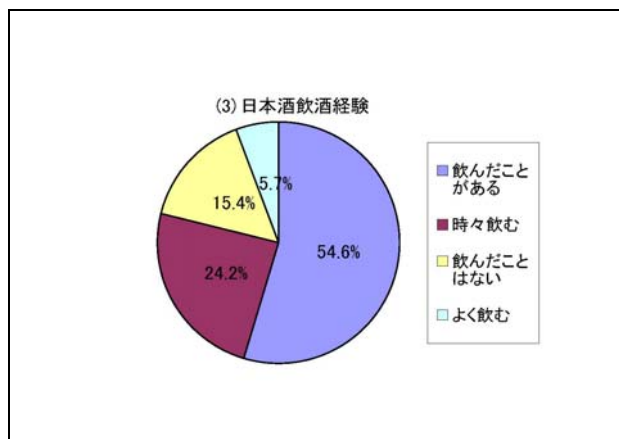


図-3.3.33

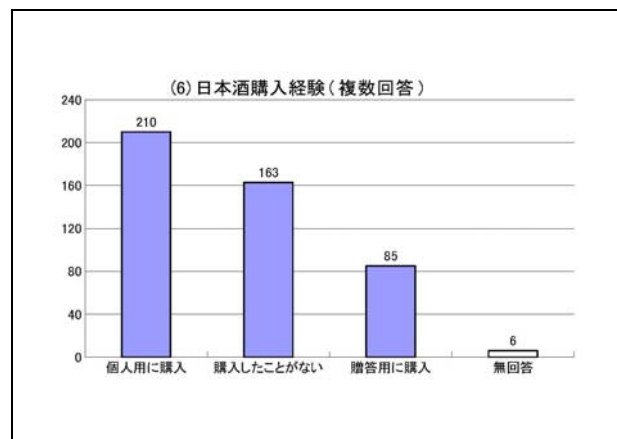


図-3.3.35

いと、本当の売上には繋がらないということを色々な方がおっしゃっているようです。確かに今回の調査結果を見てもそのとおりだなという感じが致します(図-3.3.36, 図-3.3.37)。

今お話ししたのは去年のお酒の調査です。これは去年と今年とワインについて調査をした結果です。少し細かい嗜好性を分析しようということで調査を致しました(図-3.3.38)。台北にある、ご協力して頂けるというお店にお願いをしてアンケートをやりました。59人、ワインバー

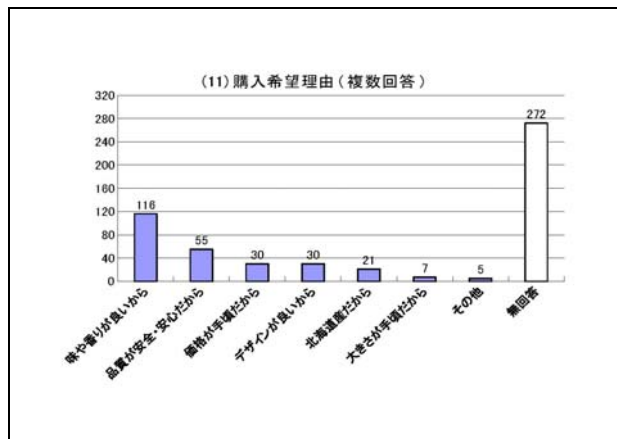


図-3.3.36

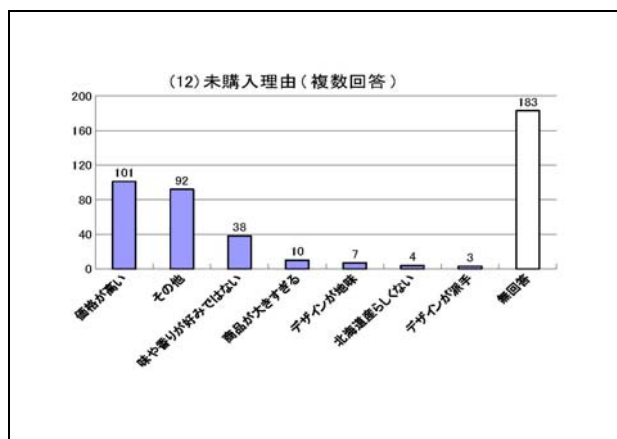


図-3.3.37

○ 台湾におけるワイン嗜好性調査の概要	
調査対象	台北市内にある飲食店の利用者。一般の方を中心に、一部ワイン業界関係者も含む。なお、調査に協力いただいた飲食店はワインバーと蕎麦店で、いずれも日本人が経営している。
調査方法	記入式アンケート調査
調査期間	平成26年12月～平成27年2月
サンプル数	59人(ワインバー39、蕎麦店20)
調査内容	①属性 ②普段のお酒の楽しみ方について ③試飲したワインの感想 ④北海道産ワインについて

図-3.3.38

の方が39人、お蕎麦屋さんが20人ということでございます。いずれも日本人の経営の方です。ここは、結果、どうだったかということですが、被験者は男女です。全体の中で無回答がこれぐらいで、男性と女性がほぼ半分ということでございます。日本人と台湾の方が両方お店にいらっしゃいましたから、それぞれ見てみると、台湾の方が64%で日本人が32%、この日本人は向こうに住んでいる方です(図-3.3.39)。そういう方々にアンケートしたわけですが、日本に対する認知度を見てみますと、日本にも北海道にもどちらにも行ったことがないという人が23%ぐらい、北海道には行ったことがないけれども日本に行ったことがある、北海道に行ったことがあるというのは34%ぐらいあります。ある程度認知度は持っていられるということですので(図-3.3.40)。お店に来た方々に先程と同じようにどんなお酒を飲むのですかと聞きますと、お店に来た方々はワインを飲んでます。それはそうですね、ワインバーで調査をしていますから。ワインを飲むが70%ぐらいです。それから台湾産と日本産のビールを飲むと。カクテルを飲むという方も結構いらっしゃる。実はこのカクテルもカクテルまがいのものかと思ったらそうでもない。ちゃんとしたカクテルを飲んでいるようで

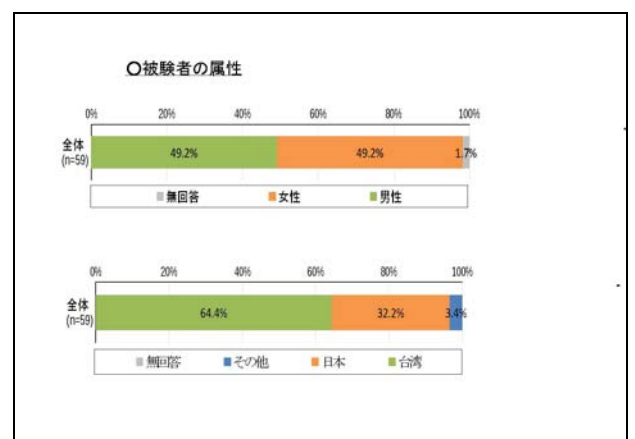


図-3.3.39

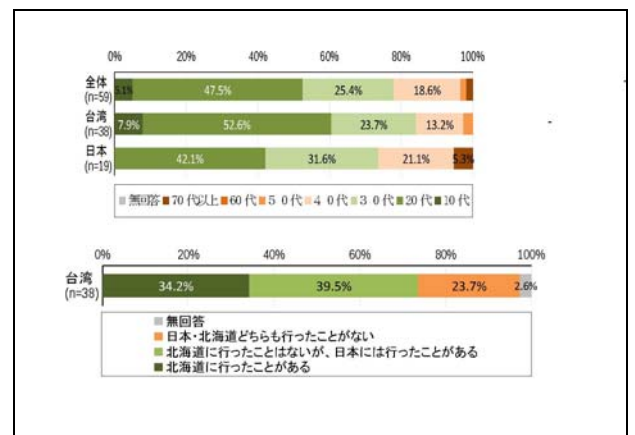


図-3.3.40

ございます(図-3.3.41)。カクテルの話はまた後に致します。その次はこちらです。全体的にはこうです。じゃあ台湾の方に限って見ればどうかということです。さすがに日本産のビールではなくて台湾産のビール、それからワインを飲むということです。それから日本酒も飲む。カクテルも飲む。台湾の方は結構カクテルが大好きです。おそらくこのワインの次はカクテル需要が来るのではないかと私は思っているのですが、それはまた後で機会があればということに致します。それではどこ産のワインを飲んでいるか。50 数人全体で見ればフランス産・チリ産、この辺が多いですね。イタリア産とスペイン産もあります。台湾の方はどうか。同じ傾向です。フランス、チリです。チリは安いですからね。あとは、わからないと。結構この辺りです。フランス産はネームバリューがあります、やはり。どんな場所ですか。自宅、友人宅が多い。バーと料理屋、これも結構あります。会合だとかパーティ、これは一時的なものですから、むしろこっちの方が多いということです。台湾の方と同様です。これはあてになるということになるわけです(図-3.3.42、図-3.3.43)。

実は今回、八剣山のワインを実際を持って行って飲んでもらって評価をして頂きました(図-3.3.44)。台湾の方、日本人の方、白ワインと赤ワインそれぞれです。台湾の方は普段は赤をよく飲んでいらっしゃるのです。ところがハイクラスの人達は結構白を好む方が多くいらっしゃるというお話でありまして、これは白もいけるんだなと思って帰ってきたわけです。白はだいたいバランス良く評価頂いておりますけれども、赤ワインは甘みの評価が低いのです。実はこの調査は昨年やったわけですが、今年行った時に現地のワインバーの方に、「この評価ちょっと低いんだけど、これはどういう理由ですか」というお話を伺いました。そうしたらアンケートをしている時に被験者の人達はこの甘みが何を意味しているのかということに非常に困っていらしたということをお伺いしました。つまりワイ

ン嗜好者は甘みといった時に、何を持って甘いのか、砂糖のような甘みということではないはずですね。それは皆さんも同じだと思います。ワインで甘みというのは何でしょう。これは私どももアンケートを作る時に、ちょっと工夫が足りなかったというか、注意が足りなかったのです。むしろ向こうのワインバーのプロの方に言わせると、甘みという表現ではなくて、ドライかどうかという具合に聞いた方が良かったのではないですかというアドバイスがありました。確かにそう言われればそうだなと。時々、私も札

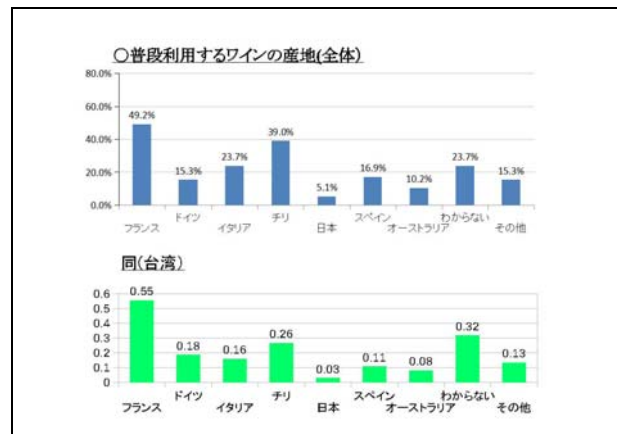


図-3.3.42

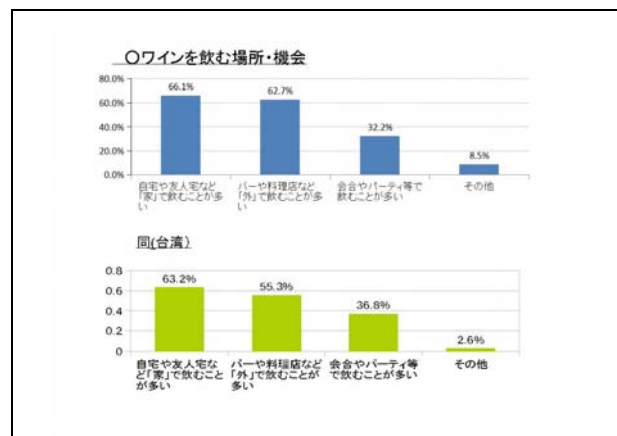


図-3.3.43

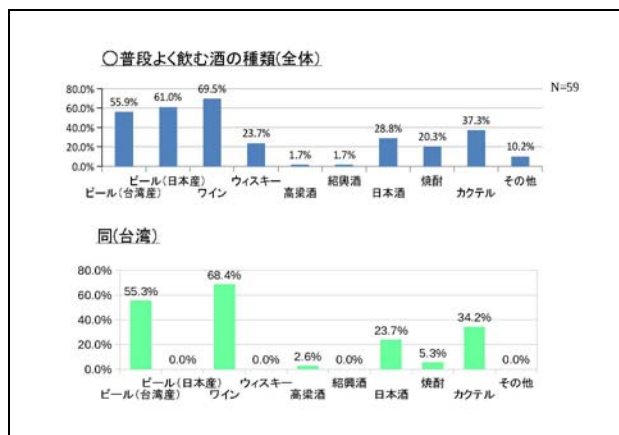


図-3.3.41

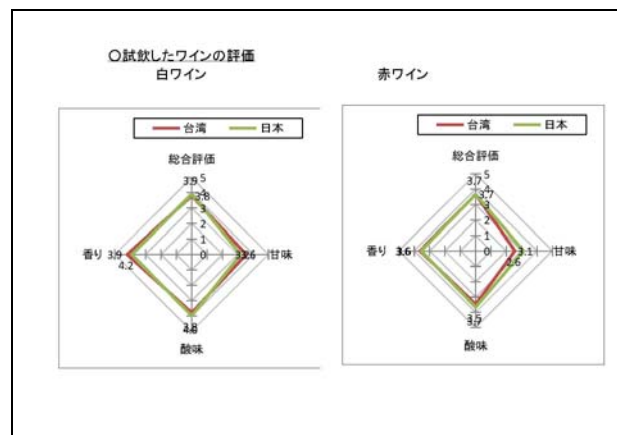


図-3.3.44

幌市内のワインバーだとかテイastingさせてくれるところに行きます。グラス1杯そんなに高くはないお金で何種類か飲みますから。そういう時にカウンターの中の店員さんと話す時にはやはりドライかどうかという表現ですね。言われてみると「そうだな」と。甘みがどうかというのは、これは日本酒にちょっと引きずられたかなと、甘い・辛いということではないかと、そういう具合に思いました。ただ全体的には、そこそこの評価であろうと。あとはターゲット層をどういうふうにか考えるかということでございます。

資料には載っていない結論をあと何分かで申し上げたいと思います。まず台湾市場開拓の可能性ということです。まず市場性、品質評価、価格、訴求力、ブランド力、これで見ればアンケート結果によると品質評価はそこそこ良い、そんなに悪くはないということです。白よりも赤ワインが飲まれているけれども、実は今台湾で日本から輸入をしていて、大変評判になっているものは白ワインだそうです。これは当然と言えば当然なのですが、実はその輸入されている白ワインは国際的に評価が高い甲州のグレイスワイナリーさんのワインなのです。とてつもない高い金で売られていて、それが富裕層には人気で売れているそうです。それからわかることはある程度のレベルの方には白ワインの方がむしろ訴求力があるのではないかとということを書いていました。それから、白ワインは台湾ではまだ種類も少ないと。特にスパークリングのようなものは、若い人達のパーティ向けに大変良いのではないかとというアドバイスも頂いてきたところです。

次、価格訴求力、これはやはり少し考える必要がございます。日本と同じように800円〜4,000円ぐらいが売れ筋なのですけれども、レストラン需要を考えると、だいたい1,060円〜6,020円、これぐらいでレストランで出すためには仕入れ値は400円ぐらいが限度だということでございます。これは日本だって同じですね。知り合いのレストラン経営者の人達に「お店でよく出るのはどれぐらいですか」と聞くと、「高くても4,000〜5,000円だよ。だいたい2,000〜3,000円だな」と。「そうすると仕入れはやはり1,000円以下ですか」と言うと、「そうですね。1,000円ぐらいで良いものをとにかく探す」とおっしゃっていました。そうでないと利益が出ないということです。ですから、業務需要と一般的な消費需要は分けて考える必要があるだろうと思います。

次、ブランド力、これは台湾ではヨーロッパ産が中心です。ところが最近、甲州ワイナリーさんのようなアントレプレナーの方がちょっと出てきました。「日本産のワインも良いんだな」ということで目が向いています。一方で、

道産ワインというのは知られていませんけれども、北海道なら良いに違いないというありがたい勘違いと好感度が大変高いわけです。ですから今が勝機だろうと。いつやるんですか。今でしょ、ということではないかと思う訳でございます。

その次、物流上の課題です。荷姿、ロットサイズ、これはやはり少し色々工夫が必要でございます。だいたい評判になっているところでも1〜2、4パレットで年に1〜2回という、それぐらいのオーダーのサイズですから、フルコンテナなんてとても無理でございます。LCLを上手く活用するということが必要です。1種類当たりだいたい5〜10ケースぐらい。特に台湾にはワインの瓶詰工場がないのだそうございまして、本当は樽タンクで持って行って詰め替えば良いのですが、そういうことがなかなかしにくい。この辺をどうするかということは工夫の1つですね。輸送の大部分は今のところは船便を利用している。生鮮ではありませんから、船便でも充分だと。今のところは関東が中心に動いていますけれども、これをなんとか北海道から直送便でできないかと。そのためには苫小牧からのLCL、これの展開をなんとか考えるということが必要だろうということが重要です。

それからもう1つです。じゃあ道産食品全体の輸出拡大に向けた取組みというのは例えばどんなものがあるかと言いますと、これまでの展開形を考えますと、HOP1サービスのこととかサンプル輸送のこととかを先程からご報告申し上げました。これはよちよち歩きの人達をなんとかプレイヤーに育てて、輸出拡大をしていこうということなのですが、これを私は大事なことだと思ってやっているわけですが、残念ながらそれには時間が掛かります。今、なんとか展開形をやりたいということです。そうすると既にある、例えば台湾なら台湾で、旭川のラーメン屋さんとか色々なラーメン屋さんがたくさん進出しているのです。ラーメン屋さんに限らず色々な日本食の店舗が展開されています。そういう方々がバラバラに今、日本から、北海道から、その業務用の商材を入れているわけです。現地で話を聞くと、そういうものをバラバラに送るよりは、やはりまとめて送ってもらった方が我々だって助かるよねと。ところがまとめる人がいないのだと。向こう側にもいないし、北海道側にもいませんよねと。それをなんとかコーディネートしてくれる人が必要ではありませんか。やってくれたら、ある程度の量は直ぐにでもまとまりますよと。これにはまとめ役としての信頼性が非常に大事だということです。やはり安心できる場所、ああいうところだったらお願いしても良い。そのためにはHOP1の協議会のような公益的な立場でやってくれるようなところが

是非必要だということ。ただし、その中で商社機能、やはり決済です。決済、その他、こういうことをやってくれるようなところです。商社という表現をすると誤解が生まれるかもしれないと、最近、私は思っています。流通支援機構、流通支援のサービス体制、そういうものを仕立てることが必要だと思います。卸です。卸をやってくれるところ、アンテナショップではありません。卸機能です。ここを充実させる、これが必要だろうという具合に思います。

国内はどうか、道内ということを申し上げますと、昨日も室蘭で観光振興のためのシンポジウムがございました。伊達の菊谷市長さん、それから苫小牧の岩倉市長さんにご出席になって色々なお話をされていました。両市長さんとは以前から色々なコンタクトがございまして、来月の10月1日・2日は室蘭で北海道市長会と共同で地域連携のシンポジウムをやりますけれども、特に菊谷市長さんを中心にして、日胆の連帯ということをやっています、その1つのポイントが国際的な流通展開です。そこで菊谷市長さんがこの間お話をしたら、「先生がやってくれ。地域をまとめた商社機能がやはりどうしても必要だ」と。石狩の田岡市長も同じことをおっしゃっています。「そういうことがあれば、我々としては支援は惜しまない。場合によって出資が必要なら考えよう」というようなところまでおっしゃってくださっている方々も最近はいらっしゃいます。そんなようなことを少し耳にすると、私どものこれからのHOPサービスもさらに展開形を考えて、その姿は港湾利用が伸びて行くような、そんな社会的な仕組みをつくりたいなと思っていますところでございます。



第3回CPC講演会



一般社団法人寒地港湾技術研究センター
CPC COLD REGION PORT AND HARBOR ENGINEERING RESEARCH CENTER



入場
無料

土木学会CPD認定(1.8単位)
認定番号:JSCE15-0630

ごあんない:(一社)寒地港湾技術研究センターでは、積雪寒冷地の波浪などの制御や利用に関する技術及び港湾・漁港の利活用に関する調査研究を進めております。それらの成果を広く市民の皆様に発表するために講演会を開催しており、一般社団法人移行後第3回目となる今年は以下の内容で開催いたします。
時節柄御多忙の折とは存じますがぜひご参加いただきますようお願い申し上げます。

日時:平成27年9月16日(水)14:00~16:20(13:30開場、受付開始)
会場:北海道立道民活動センター(かでる2・7)「かでるホール」(北海道札幌市中央区北2条西7丁目)

プログラム

1,「みなと」と地域活性化について 吉浦 正登(CPC研究員)

2, 北海道のコンテナによる貨物流動について 田中 淳(CPC次長)、北海道開発局港湾計画課

3, 段階整備が可能な防波堤について 橋本 茂樹(CPC次長)、北海道開発局港湾建設課

特別講演:中国市場向け道産酒類等の輸出可能性 千葉 博正 教授 札幌大学

主催 (一社)寒地港湾技術研究センター
後援 国土交通省北海道開発局

申込先は裏面へ

第3回CPC講演会申込書(FAX、郵送用)

9月11日(金)までにFAX、郵送にてお申し込みください

氏 名	所 属	電 話	CPD受講証明
			必要・不要
			必要・不要
			必要・不要
			必要・不要
			必要・不要

※本講演会は土木学会によるCPD学習プログラムの認定を受けています。
認定番号:JSCE15-0630 単位数:1.8単位

申込・お問合わせ先

(一社)寒地港湾技術研究センター 時澤、鈴木

〒001-0011 札幌市中央区北11条西2丁目2-17セントラル札幌北ビル5階

Tel:011-747-1688

Fax:011-747-0146

付録D 第3回 CPC 講演会 写真



CPC 研究員
吉浦 正登



CPC 次長
田中 淳



CPC 次長
橋本 茂樹



札幌大学 教授
千葉 博正 氏

4. 平成 27 年度 CPC 技術講習会(室蘭会場)

4.1 主催者挨拶

水野 雄三 ((一社)寒地港湾技術研究センター理事長)

「3.1 主催者挨拶」と内容が同じことから略

4.2 成果報告

(1)「段階施工が可能な防波堤について」

CPC 次長 橋本 茂樹、北海道開発局港湾建設課

「3.2 成果報告 (3)「段階整備が可能な防波堤について」

と内容が同じことから略

(2)「北海道のコンテナによる貨物流動について」

CPC 次長 田中 淳、北海道開発局港湾計画課

「3.2 成果報告 (2)「北海道のコンテナによる貨物流動について」と内容が同じことから略

4.3 特別講演「港湾におけるイベントと地域活性化」

室蘭工業大学地域共同研究開発センター准教授

片石 温美 氏

今ご紹介頂きました、片石です。今日お話をさせて頂くのは、平成25年～27年までの寒地港湾さんの自主研究テーマとして一緒にやらせて頂きました研究内容が3年間をかけてやっとまとまりかけてきているものですから、その結果を皆さんにご報告・ご紹介させて頂こうということで、今回呼んで頂きました(図-4.3.1)。

お手元の資料にもありますが、これは敢えて言うまでもなく港のイメージがありまして、みなとオアシスというのは、皆さんも港湾関係の方なので、充分ご存知かと思うのですが、平成14年に国土交通省の中国地方整備局で「みなとオアシス構想」というのがスタートされまして、第1号も中国地方整備局で誕生しております。もともとは港というのは工業とか産業活動の物流の中心であって、なかなか人が集まりにくいとか身近ではない、そういった場所だということだったのですが、港の中には緑地も整備されておりますし、最近では旅客船とかいろいろな人達

が交流する場ということでも活用されてきておりまして、港を核とした賑わい空間を創出するという、そういった目的でつくられた制度だと思っております(図-4.3.2, 図-4.3.3, 図-4.3.4)。

第1号は広島県の尾道市というところに、「みなとオアシス瀬戸田」というのがあります(図-4.3.5)。これを各整

港湾は地域の暮らしや産業活動を支え、歴史の形成や他地域との文化交流など多様な機能を有し、近年は港湾に人々が集うオープンスペースが整備されてきた



図-4.3.3

平成27年度 CPC講習会

港湾空間における「みなとオアシス」 活性化の課題に関する研究

平成25～27年CPC自主研究テーマ
「港湾におけるイベントと地域活性化に関する研究」



平成27年10月19日

片石 温美(室蘭工業大学)

図-4.3.1

みなとオアシスのイメージ

- ・ 地域のにぎわい創出や観光拠点として港湾の施設や空間の一部を「みなとオアシス」として認定・登録・活用
- ・ 平成14年4月に国土交通省中国地方整備局「みなとオアシス」構想 スタート



図-4.3.4

港のイメージ

- ・ 水陸交通の結節点である港湾は貨物や旅客の効率的な輸送を目的として整備され、地域住民には気軽に近づくにくいエリアとしての印象が強い



図-4.3.2

みなとオアシス瀬戸田(広島県尾道市) 第1号(平成16年)中国地方から始まった



運営団体 NPO法人せとだ港房

各地方整備局が認定する方式で全国に普及

図-4.3.5

備局がみなとオアシスを認定するという方式で、全国に普及をしていきました。ちなみにこの第1号のみなとオアシスの運営団体は、「NPO 法人せとだ港房」というところになっております。全国では平成27年の8月現在になりますけれども、84のオアシスの登録がありまして、北海道は9つの登録です。室蘭港もその内の1つになっております(図-4.3.6)。

この研究の目的ですが、北海道みなとオアシスは今申し上げましたように、登録港数が9港です。ただみなとオアシス制度とか、そこでの活動に対する地域住民の認知度というのが高くないのではないかとということです(図-4.3.7)。特に看板が港の中に設置されているわけでもないですし、みなとオアシスということで皆さんがよくそれを知っているわけではない。道の駅ほど知名度が高いというわけではないというのがありまして、このみなとオアシスが地域活性化にどのような貢献をしているのかがわかりにくいという指摘も活動している人の中から非常に多く聞かれておりました。そういう現状を受けまして、実際にどのような活動をやっているのだろうかという事例調査



図-4.3.6

と、あとはそれに基づく制度の問題点と課題の分析というのを行って、それで最終的にはみなとオアシスを活用した地域活性化の方策と制度がどういうあり方が良いのかということをご提言させて頂くという、そういう研究でございます。

平成25年度はまず活動状況調査ということで、道内と道外のみなとオアシスに関してどのような構成団体がどのような活動を行って、オアシスの空間をどう利用しているのかという事例を調べております。モデルにしたのはみなとオアシス新潟と北海道の稚内とここ室蘭でございます。構成団体等は資料にもございますので、ここでは割愛させていただきます(図-4.3.8、図-4.3.9)。

みなとオアシス新潟ですが、新潟に行かれことがある方も港湾関係の方ですと、少なからず1回は皆様あるのではないかと思います。新潟港の特に西港の方の信濃川の沿岸にあります、博物館、みなとタワー、そして裏側にあります朱鷺メッセ、汽船ターミナル、佐渡島との間を結ぶ航路になっていますけれども、そういう施設を具体的な構成施設としまして、「みなとオアシス新潟」というものが認定

平成25年度

道内外のみなとオアシスの活動状況調査

- 新潟港、稚内港、室蘭港をモデルに選定
- みなとオアシスにおける地域の活動実績とみなとオアシス空間の活用方法を調査

図-4.3.8

本研究の目的

- ・「北海道みなとオアシス」は登録港数が現在9港
- ・みなとオアシス制度やそこでの活動に対する地域住民の認知度が高くない
- ・みなとオアシスが地域活性化にどのような貢献をしているのかわかりにくいという指摘

- みなとオアシスの活動状況の事例調査
- みなとオアシス制度の問題点と課題の分析
- みなとオアシスによる地域活性化方策と制度のあり方を示す

図-4.3.7

みなとオアシスの運営体制

	みなとオアシス新潟	みなとオアシス稚内	みなとオアシス室蘭
運営協議会の構成メンバー	18団体 NPO法人新潟みなとクラブ、NPO法人にいがた湊あねさま倶楽部、新潟市歴史博物館、通船川・栗ノ木川ルネッサンス、舟運活性化ネットワーク研究会、新潟北部開発協議会、朱鷺メッセ、新潟造船株式会社、新潟日報社、新潟商工会議所、新潟港湾振興協会、新潟観光コンベンション協会 ほか 新潟市が運営	6団体 稚内のみなとを考える女性ネットワーク、稚内みなとまちづくり懇談会、稚内観光協会、稚内商工会議所、稚内地元愛育成協議会、稚内市建設産業部港湾課が運営	9団体 室蘭観光協会、(株)エンルムマリーナ、登録室蘭青年会議所、みなとまちづくり女性ネットワーク室蘭、室蘭市建設業協会、室蘭港湾振興会、室蘭商工会議所、NPO法人羅針盤、室蘭市港湾部建設課が運営

図-4.3.9

されております。ここでの活動は、オアシスの協議会が何かをやるというよりは、その協議会に参加しているメンバーを含め、この港に関連している様々な組織の人達が1つの「水遊記」というグループをつくりまして、そこで港の活性化のイベント活動などを行っているという、そういう実態がございました(図-4.3.10)。

稚内に関しては、北防波堤ドームとか、フェリーターミナル、副港市場、このような施設が構成施設となっているのですが、ここでもそれぞれ様々なイベントがなされておりまして、その活動内容については後でご紹介したいと思います(図-4.3.11)。

室蘭はこのこのエンルムマリーナとか、白鳥大橋記念館のある辺りの施設と、あとは元のフェリーターミナル、それと旅客船が着く緑地のあるエリアがちょっと離れていますが、これらを構成施設としてオアシスが設定されておりました(図-4.3.12)。

まず運営上の問題について、各地区にお聞きしてみました。それぞれオアシスでやっている活動とか、そういったものに関する情報提供に関しては、行政の区役所とか港湾

事務所とか市役所とか、そういうところのホームページなどで広報はしているということだったのですけれども、全3地区共通して挙げられていた問題は、活動するにあたっての資金の調達に関しては非常に皆さんご苦労されているということです。例えば新潟ですと、みなとオアシスは予算の裏付けがない制度なので、小額でも資金があれば良いということでした。稚内についても、みなとオアシスの協議会では特に会費も集めていないですし、イベントをする時に店の売上から運営資金を少しずつみんなで供出して資金源にしているという、いろいろご苦労されているという話でした。室蘭に関しては特に予算もなく、市で予算を計上しようにも、なかなかそういうソフト面での予算が付けにくいという現状もありまして、せめて会議費ぐらいは市が負担して、運営協議会は毎年開催されているというような現状がございました(図-4.3.13)。

また取組みに関する課題として、このみなとまちづくりとか、みなとオアシスに認定されることに対して、最終的に何を目標してやっているものなのかということが、はじめからわからないということがあって、それに向けてどう



図-4.3.10



図-4.3.12



図-4.3.11

みなとオアシスの運営上の問題と取り組みに関する課題			
みなとオアシスの運営上の問題	みなとオアシス新潟	みなとオアシス稚内	みなとオアシス室蘭
	情報提供の方法と内容 ・イベントガイドの作成・印刷が、運営協議会ではなく行政機関で行われている ・イベントガイドは、ターミナルやホテル、区役所等で配布PRL、ホームページへも掲載している	情報提供の方法と内容 ・WAKKANAI みなとコンサートのポスターや冬レシジャーのポスターは行政機関が作成しHP掲載や配布を支援 ・JR稚内駅のリニューアルに合わせ、みなとオアシスと道の駅の道路標識を設置した	情報提供の方法と内容 ・みなとオアシスのパンフレット(国の行政機関が制作)やイベントスケジュールを道の駅に常設したり、室蘭市ホームページに掲載している
	資金調達 ・みなとオアシスは予算の裏付けがない制度 ・民間の組織に継続性を求めたり、マンネリ化防止の観点から少額でも資金が必要	資金調達 ・オアシス運営協議会では会費は集めず、イベント時の店の売上げから運営資金を捻出している	資金調達 ・構成メンバーから会費は集めず市の予算もないので、運営協議会の開催は市の会議費を使用する

図-4.3.13

いう活動なりをやっていけば良いのかということがわかりにくいという現状があるようです。またメンバーも、これはどこの地域でも同じですけれども、高齢化していたり、いつも同じメンバーで若い人がいないとか、そういった課題があったようでした。稚内に関しても同様のことなのですけれども、それぞれ地元で工夫をしてやっていると。ここはとても活動的な方がいらっしゃるものですから、そういう人のお力で、あと地元で支援して頂いている開発局の港湾事務所とか、そういうところの人達との連携によってなんとか進んでいるようでした。室蘭に関しては、運営協議会というのがあるのですけれども、それぞれみんな港に関する思いが強い人が多いのですけれども、いまいち連携する体制になっていないということがありまして、その辺が今後の課題だというご指摘がありました(図-4.3.14)。

それで1年目のいろいろな現状調査の結果から、みなとオアシス制度の問題点としてまとめたのがこれです(図-4.3.15)。まず認知不足があるのではないかと。国や地方整備局ではホームページによる広報等もされているのですけれども、まず制度の目的が運営協議会のメンバー自体

取り組みに関する課題			
	みなとオアシス新潟	みなとオアシス稚内	みなとオアシス室蘭
取り組みに関する課題	・みなとまちづくりの最終目標と実現のシナリオが必要 ・NPO等のメンバーの高齢化対策と若者の参加 ・水遊記の関係者がネットワークを作り各イベントを繋ぐことで、人のネットワーク形成がされつつある	・資金がないのでイベント実施に必要な機材、備品は、地元企業や小学校等から無償で借り、会場設置等は、建設会社、行政のボランティア、利尻、礼文島との連携 ・観光・交流拠点であるフェリーターミナルでの情報提供の実施	・運営協議会メンバーがみなとオアシスの活動意識を持ち、市民ボランティアをあてにする行政の考え方も改める ・社会的認知度、浸透度が低くその解消が課題 ・大きなイベント時には、変化をもたせていく ・寄付金の減少が著しく財源調達に苦慮する

図-4.3.14

や一般市民に理解されにくいという現状が見えてきました。今年は開発局さんでもみなとオアシスのパンフレットを作って頂いて、そういうものも地域で活用して、いろいろな場面で広報に使っているというのがあるのですけれども、認知不足というのがこれからまだまだ課題として取り組んで行かなければいけないことであるということがわかります。また道の駅とよく比較されるのですが、道の駅というのは目的が明確で、道路の利用者にサービスを提供する。情報サービスとか、最近だと食のサービスが提供されるのですけれども、みなとオアシスの場合には賑わい空間を創出するとか、港に来る人の視点というよりは、港湾関係者の視点に立って人を集めようとか、そういったようなものが元々あるのではないかと思います。ですので、制度の趣旨が一般の人にはわかりにくいということになっているのではないかと思います。あと運営資金の予算化が困難という、これはどこの市町村等でも聞かれたことですので、やはりイベントの活動とか、ソフト対策の予算化が難しいという共通の問題が挙げられておりました。先程、冒頭で水野理事長からこういった活動に対する補助金

みなとオアシス制度の課題
■オアシスの認知度向上 ■運営資金の確保 ■運営協議会の役割の明確化など ■活動継続のため収益の確保や補助金の活用 ■運営協議会の動きの活発化 ■若者の参加促進 ■多様な主体や他の観光・交流施設等との連携 ■情報発信方法の多様化など

図-4.3.16

みなとオアシス制度の問題点
「みなとオアシス」の認知不足 ・国土交通省や地方整備局等のホームページによる広報、シンボルマークの使用が行われているにもかかわらず、「みなとオアシス」制度の目的が運営協議会のメンバーや一般市民に理解されにくい現状がある。 ・道路利用者の視点に立ったサービスの提供が実施されている「道の駅」に対し、みなとオアシスは、元々集客の少ないみなとににぎわい空間を創出し地域の活性化につなげるという港湾関係者の視点に立ったものであることが、制度の主旨が理解されにくい原因の一つと考えられる。 運営資金の予算化が困難 ・運営協議会の事務局は港湾管理者(都道府県か市町村)であり、運営資金や関連するイベント活動資金などソフト対策の予算化が難しいという共通の問題が挙げられる。

図-4.3.15

みなとオアシスによる地域活性化と制度のあり方について
提言としてまとめ ■運営体制や資金調達に関すること ■地域内でのイベント実施や広報の連携に関すること ■国の役割の明確化 ■推進協議会とメンバーの連携体制 ■他の施策(シーニックバイウエー北海道、北海道マリニビジョン21など)の手法 ※ハード対策と連携したソフト対策

図-4.3.17

の制度を今年からつくられたということをおっしゃられておりましたが、そういう制度が少しはこのオアシスの活動の活性化に繋がっていくのではないかとということで、非常にありがたく思っております。

次に、これは1年目から見たみなとオアシス制度の課題ということで(図-4.3.16, 図-4.3.17), 認知度向上, 資金の確保, 協議会の役割の明確化, 若者の参加促進, 情報発信の多様化など、いろいろあるということがあったのですが、最終的に制度の在り方として提言としてまとめたいと思ったのは、運営体制とか資金調達に関するところ、あと地域の中でのイベント実施や広報の連携に関するところ、国の役割の明確化, 協議会とメンバーの連携体制, ほかの施策, 北海道であればシーニックバイウエー北海道とか、北海道マリナビジョン21などは10年の実績がありますが、そういうハードと連携したソフト対策というものを、港湾の分野でもどのようにやって頂けるのかということ、何かご提案したいと思っております。

地域に向けた情報提供等でこの3つのオアシスについて現状をまとめてみたのですが(図-4.3.18, 図-4.3.19,

地域に向けた情報提供等		
みなとオアシス	情報提供の方法・内容	提供サービスの内容
新潟	- イベントガイド(新潟みなと水遊記) - イベントの開催情報や写真データはイベント主催者から提供してもらうが、新潟港湾・空港事務所内で作成・印刷している	- 水遊記の開催予定イベントガイドは、ターミナルやホテル、区役所等で配布PRしている - ホームページへのアップも自作業である。
稚内	- 冬のイベントをまとめた冬レンジャーのポスター - みなとコンサートのポスター	- 市が作成やHP掲載を支援 - 港湾事務所が作成し関係者で市内の公共・民間施設に配置・配布
室蘭	- みなとオアシスパンフレット(開発局作成) - イベントスケジュールの広報 - パネル(開発局作成)	- 道の駅に常設したり市ホームページに掲載 - 市ホームページに掲載 - 港湾、漁港のイベント時にパネル展実施(開発局)

図-4.3.18



図-4.3.19

図-4.3.20), 例えば新潟は「水遊記」というグループの話をお聞きしましたが、オアシスだけで考えているとなかなか進まないで、様々な団体がいろいろなところで活動している、これらを2ヶ月間にわたっていろいろなイベント等が催されるので、それを一体的に1つのこういったガイドにまとめて、それを市民の方に港を含めてPRしているということです。このようにたくさんイベントがあるのですけれども、このチラシを作っているのは新潟港の港湾空港事務所の方がボランティアで作られているということでした。

次にこれは稚内です。稚内は冬の時期に如何に人を集めるか、中心市街地から港の周辺にたくさんの人を集めて頂くということが、地域の産業振興にとっても非常に大きな課題になっております。それで考えたのが、冬のイベントを1つに集めた、そういう取り組みです。これももう3年ぐらいやられていると思いますけれども、イベント主催者の横の繋がりをつくって、冬の港周辺への人の集客と賑わいづくりに活用しているということでした(図-4.3.21)。

一方、これは室蘭です。室蘭のみなとオアシスエリアで

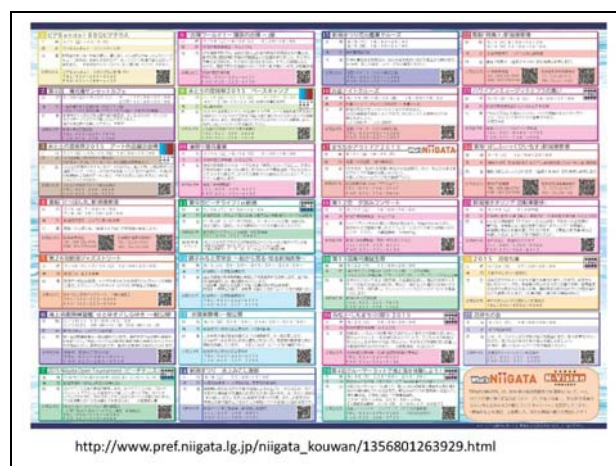


図-4.3.20



図-4.3.21

平成 26 年度は、最初に認定されたところをまず見てみようかということで、ちょうどみなとオアシスの全国大会が瀬戸田でございましたので、ここに視察に参りました。あとは各地域でみなとオアシスの活動している方たちに

[illegible]

集まって頂いて、意見交換会というか勉強会を実施しています(図-4.3.23).

みなとオアシス瀬戸田は先程も見て頂きましたように、広島県の尾道市にあるのですが、そこは昔、海運と塩で栄えた町で、みかん、造船、観光で発展した交通の要所で、今も「しまなみ街道」が開通して、世界中からサイクリストが集まるところです。行ってみてびっくりしたのは、すごい田舎ですが、欧米人とかが自転車に乗ってたくさん来ているということです。ただし産業の衰退とか港や商店街の衰退というのはどうしても進行しておりまして、こういった状況に対して賑わいと交流の場を港を中心としてできないかということで、国土交通省が主体となって「瀬戸田港ワークショップ」というのを開催したのがはじまりだそうです(図-4.3.24)。ここが「生口島(いくちじま)」というところで、ここに瀬戸田港があります(図-4.3.25)。平成14年度に国土交通省主導でワークショップや社会実験やシンポジウムを開催し、平成15年度は同じくワークショップ等を開催しているのですが、これはもう完全に地元主導で、当初からこういう港の活動に熱心

みなとオアシス瀬戸田ができるまで
(第15回みなとまちづくり研究会(尾道) 2014.7.18(金)で、梅野氏の講演より)

瀬戸田のまち:海運と塩 で栄えた町
みかん、造船、観光で発展した町
交通の要所
しまなみ街道の開通
→ しかし、産業の衰退、みなと、商店街の衰退・・

商店街や中心市街地の活性化
瀬戸田港の再生を目指して

賑わいと交流の場づくりのため
「瀬戸田港ワークショップ」
開催

平成26年度

- みなとオアシス視察
 - ーみなとオアシス瀬戸田（広島県尾道市）ー
- 港湾におけるイベントと地域活性化に関する勉強会

尾道市瀬戸田町(生口島いくちじま)瀬戸田港

A map of the Setouchi region in Japan, showing the Seto Inland Sea. The map highlights the location of Setouchi City, Setoda Town (Ikuchijima), and Setoda Port. A red pin marks the location of Setoda Port. The map shows the coastline, major roads, and surrounding islands.

图-4.3.25

の人達を集めて、NPO法人も設立して動き出したということです(図-4.3.26)。ここが平成16年に第1号として登録されております。昨年は「Sea級グルメ全国大会」というのもこの瀬戸田でありまして、北海道からも苫小牧と紋別が参加しておりました(図-4.3.27, 図-4.3.28, 図-4.3.29)。

去年はそういった今までの研究の結果を少しご報告申

瀬戸田港ワークショップの活動について

平成14年度(国土交通省主導)
ワークショップ7回、その他3回の計10回
社会実験「汐待市」1回
シンポジウム開催

平成15年度(地元主導)
ワークショップ3回、その他10回の計13回
社会実験「汐待市」2回
運営主体をNPO法人「せとだ港房」設立(25名)
シンポジウム開催

平成16年 みなとオアシス第1号として登録

図-4.3.26

し上げて、このアオシス制度の在り方や課題についていろいろ意見交換をするために、札幌に各オアシスの活動をしている方に集まって頂いてお話を聞く機会をつくりました(図-4.3.30, 図-4.3.31)。参加者をこちらに書いてありますが、ほとんどが女性の方です。元々開発局さんの方でみなとオアシスの認定を始めた時に、各港で活動してい



図-4.3.29

第15回みなとまちづくり研究会(尾道)
2014.7.18(金)

第5回みなとオアシスSea級グルメ全国大会 in 尾道
2014.7.19-20



図-4.3.27

平成26年度 第1回港湾におけるイベントと
地域活性化に関する勉強会

平成26年10月14日(火) 札幌

北海道みなとオアシスの各地域で活動を行う代表者を構成メンバーとした勉強会を立ち上げ、昨年のモデル港の調査を通して抽出した「みなとオアシス」の運営、利用、取組に関する課題を踏まえ、みなとを核とした地域活性化に資する「みなとオアシス」制度のあり方について、意見交換をもとに提案をまとめる。

図-4.3.30



図-4.3.28

北海道のみなとオアシス登録状況



みなとオアシス	登録年月
わっかない	平成19年11月
網走	平成22年3月
江差	平成22年6月
苫小牧	平成23年3月
れぶん	平成23年6月
室蘭	平成24年7月
函館	平成24年7月
もんべつ	平成26年1月
りしりとう・おしどり	平成26年1月

図-4.3.31

る「みなとまちづくり女性ネットワーク」というのがあるのですけれども、そこの女性達に声を掛けて、オアシスを立ち上げるのに協力してほしいというような呼びかけをしていました。そういうことがあって、今でも彼女達は地域で、開建さんとか港湾事務所とかの協力を頂きながら、オアシスの活動をしているというのが現状でございます(図-4.3.32)。

ここでも出て来ているのですけれども、一番の問題点として挙げられたのは、「みなとオアシス制度の目的がはっきりしていない」ということを言われました。活動している人が一番感じているのは、ここなのではないかと思えます(図-4.3.33)。最初、認定数ある程度つくらなければいけないというようなこともあって、割と急いでオアシスの協議会を立ち上げてつくったという経緯があったのではないかなと思っているのですけれども、そういうことだったので集められた協議会のメンバーにしても、何のためにみなとオアシスがあるのかということから、あまりわかっていないというか、気にしていない方も中にはいらっしゃるというので、そういう人達と一緒に活動するとい

参加者	
委員等	所 属
メンバー	室蘭工業大学 地域共同研究開発センター
"	稚内みなとまちづくり懇談会 (みなとオアシスわっかない運営協議会)
"	みなとまちづくり女性ネットワーク・オホーツク
"	女性みなと街づくり若小牧
"	みなとまちづくり女性ネットワーク室蘭
"	みなとまちづくり女性ネットワーク函館
オブザーバー	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課
事務局	(一社)寒地港湾技術研究センター

図-4.3.32

うのがなかなか難しいというのがあるようです。ただ、ひとづくりとか、連携するという意味で、地元の大学とかと交流が進んだ効果もあったり、あと函館で言えば年に1回でもいろいろなオアシスの人と意見交換をするというのが非常に重要だという、そういう成果も挙げられておりましたが、実際には目的に明確性をもっと持たなければいけないのではないかとということでございました(図-4.3.34)。

その他として、みんなそれぞれ工夫はされています。PRに関することで、いろいろなグッズを作って配布するとか、網走なんかは道の駅がオアシスエリアに近いところにありますし、あと他の機関との連携を上手くやっているところもございます。ただし、やはり資金調達に関しては皆さんが一番ご苦労されているところだと思います。そういう中で離島の利尻富士町さんが町の補助金等を頂いて活動しているということがあって、皆さんすごく興味を持ったので、今年、利尻と礼文に行ってオアシスの調査をさせて頂きました(図-4.3.35)。

このオアシスも全国的に言われていることなのですが、数が増えたのですけれども、登録のメリットがない

②成果など	
成果	具体的に
人づくり・連携	【稚内】 - 活動に参加する人が育ってきた - 地元の大学と連携が進んでいる(北星短大のCOC) 【室蘭】 - Sea級グルメで開発したタコから揚げが、地元のスーパーで商品化されている 【函館】 - たとえ遠隔の会議でも、各オアシスとの意見交換は必要

図-4.3.34

①現状の問題点など	
現状の問題点	具体的に
みなとオアシス制度の目的をはっきりすべき	【稚内】 - 地域振興、経済振興のはずなのに、イベント主体になっている - ならばイベントで収益を上げるか、地域も助成金を出して支援するか - 最北端のオアシスという特徴が出せると思う 【室蘭】 - 協議会の認識が低い、メンバーには港を愛するグループもあるので連携が課題 - 文化面(ソフト面)からの活動もあるのでは? 【紋別】 - 港湾管理者の関心が低い - 文化や観光面で経済効果が出せるようにしたい 【函館】 - 港湾管理者の関心が低い、協議会も同様 【若小牧】 - 港湾管理者の関心が低い、国の人的支援はありがたい - 行政が縦割り

図-4.3.33

③その他 (みなとオアシス活性化協議会での意見などから)	
項目	具体的に
みなとオアシスのPRに関する事	- イベントチラシにロゴマークを入れる(江差) - Sea級グルメで漁協が制作したのぼりを使用(紋別) - 食マルシェでうちわを製作(稚内)
道の駅との連携について	- 道の駅がみなとまちづくりの拠点になっている(網走) - 道の駅とオアシスの連携が政策的に進みつつある(開発局) - オアシスも道の駅スタンプラリーに入れてもらう予定(稚内)
他組織との連携の実施例	- みなとピアガーデンでは漁協が協議会メンバーにも入っており、青年部の協力が得られた(利尻富士町) - 海の日を祝う会と協力してパンフィックビーナス寄航時のイカめしの振る舞いを行った(函館) - イベント情報の交換などからはじめるといい(紋別)

図-4.3.35

のではないかと思います。活動しなければメリットもないのでしうし、やはり目的がないと、そういった活動をした結果得られる経済効果もなかなか出ないのではないかと思います。やはり制度の問題として、きっかけとなった瀬戸田のところというのは NPO 法人がしっかり運営団体になっているということもあって、当初から目的がは

③その他 (みなとオアシス活性化協議会での意見などから)

項目	具体的に
資金調達	- 町の活動補助金、まちづくり活動助成金を町から受けている(利尻富士町) - 市の職員の代わりに会議に公務で出席する場合は、民間人にも旅費が出せる(稚内) - 各団体がイベント時の資金獲得に努力しながら、オアシスの運営資金を捻出している(稚内) - 全国のオアシスも、数が増えたが登録メリットがないなど、活動が活発とはいえない。制度スタートのきっかけになった瀬戸内海のオアシスは、登録以前から活動していた人がほとんど(開発局)

図-4.3.36

っきりしていたということが挙げられるかと思います(図-4.3.36)。

去年の課題としてわかったことは、みなとオアシス制度の目的の明確化や活動方法をはっきりさせなければいけないのではないかと思います(図-4.3.37, 図-4.3.38)。あと資金調達方法の事例をいくつか調べて、こういうやり方

みなとオアシス「りしりとう・おしどまり」 みなとオアシス「れぶん」

平成27年8月19日 利尻富士町

平成27年8月20日 礼文町

図-4.3.39

「港湾におけるイベントと地域活性化 に関する勉強会」から聞かれた課題

- みなとオアシス制度の目的の明確化や活用方法
- 資金調達方法の事例
- 人づくり・他組織との連携の事例
- みなとオアシスのPRの仕方

- ・運営体制や資金調達に関すること
- ・国の役割の明確化
- ・地域内でのイベント実施や広報の連携に関すること
- ・推進協議会とメンバーの連携体制
- ・他の施策の手法

図-4.3.37

みなとオアシス「りしりとう・おしどまり」平成26年登録



図-4.3.40

平成27年度

- 道内事例の調査
- 平成27年度 港湾におけるイベントと地域活性化に関する勉強会

図-4.3.38

鴛泊港 フェリーターミナル



図-4.3.41

で資金を確保する方法があるのではないかということ、それを紹介したいということで調査をしようと思いました。また人づくり・他組織との連携の事例とか、PRの仕方等についても、今年それらについて調べるということで、また現地調査を行っております。

みなとオアシス「りしりとう・おしどまり」と「れぶん」について、寒地港湾さんの方と一緒に、8月に調査に参りました(図-4.3.39)。「りしりとう・おしどまり」はフェリーターミナルが主要な施設になっていると思うのですが、その周りに漁港さんの水産品直売所とか、観光資源として「ペシ岬展望台」というのがあって、この辺りを広く構成エリアとしております(図-4.3.40、図-4.3.41)。フェリーターミナルは、ターミナルの中に貝殻を展示するところがあったり、ここの時計の後ろにみなとオアシスと書いた看板が付いているということです。これは「ペシ岬展望台」です。トイレとか緑地などがあります(図-4.3.42、図-4.3.43)。肝心なところですが、「りしりとう・おしどまり」の設立までにどういう経緯があったのかというのをヒアリングでお聞きしてみました。まず平成20年にまち



図-4.3.42



図-4.3.43

づくりの総合計画の中で、港湾とまちづくりの関係について、比較的目標を明確にしているということがわかりました。特に離島というのは港が非常に重要な施設になっています。ですので、その港が地域にとってどう重要なのかというのが、そこで暮らしている人達も日頃からすごく感じていることなのではないかと思います。ですので、その港をまちづくりに対してどういうふう位置づけるかというのは、これはとても重要なことだったのだろうなと思います。また鵜泊港の長期構想の検討調査の中で、これは寒地さんの業務だったらしいのですけれども、フェリーターミナルの整備やみなとオアシス登録について既に検討していたということです。要するにその前に各地でみなとオアシス登録しているところがたくさんあったのですけれども、皆さん資金の調達に苦労しているとか、目的があまり明確ではないとか、そういったこともあったわけですから、最初に「なんのためにオアシスをやるのか」というところをみんなで検討したというのが良かったのだろうと思います(図-4.3.44、図-4.3.45)。あと必ずみなとオアシスの協議会を作って進めることになっているのですけ

(1) 設立までの経緯と活動資金について

- 町のまちづくり総合計画のなかで、港湾とまちづくりの関係・位置づけを明確にした(平成20年)
- 「鵜泊港長期構想検討調査」でフェリーターミナルの整備やみなとオアシス登録について検討した(平成22年)
- 各組織の若い人、勤ける人をメンバーにして「鵜泊港活性化協議会」をつくった。港湾に関連する協議会は利尻富士町では初めて。実際の活動は役場が主体的に動く。
- 必要経費(活動資金)は、町の補助金300,000円/年のほか、平成26年から3年分のまちづくり活動助成金(300,000円/3年)、みなとの文化振興機構助成金などの活用。平成27年度は、地域活性化センターの助成金40万円に応募し獲得。
- みなとオアシスエリアでの活動について
 - ・みなとピアガーデンで、今年出演依頼したサハリンアンサンブルの人氣が高かった。ハートランドフェリーの協力
 - ・ウニとり体験は漁協青年部がウニ400個用意した

図-4.3.44

(2) 今後の課題

- 平成28年度の助成金情報
- みなとピアガーデンは観光客の参加も多く継続して行きたい
- 他のオアシスでやっているイベントへの参加
- Sea級グルメ開発にチャレンジ
- 漁協女性部がピアガーデンに食事ができる店を出店希望
- 漁師の確保
 - ・現状の対策: 地元や島外から漁師になる人が出ている。磯舟1隻か30万円の現金がもらえる。

図-4.3.45

れども、そのメンバーを決める時にも各組織の若い人とか、動ける人を最初から目星をつけて集めたということです。運営は利尻富士町の役場の職員の方が最初から主体的に動いてしっかりとやっているということです。ですから、後から誰もやる人がいないとか、会議を開くお金がないとか、そういうことには取り敢えずならなかったというのが、この利尻島の事例から見えることでした。また活動資金についても町から補助金が年間 30 万円出ているそうです。あとはまちづくりの活動助成金とかもあるのですが、ただこれがずっと続くわけではないので、自分達でも港の文化振興機構さんの助成金などにも応募したり、それ以外の助成金にも応募して、自分達で資金を獲得するという努力もされているということです。オアシスエリアでの活動もあまりあれもこれもということではなくて、3つしかやっていないということでした。みなとピアガーデンとウニのお祭り等があるのですが、あれこれやらないでできることをやろうということで、明確に目標を決めているそうです。課題としてはいろいろあるのですが、この方達は他のオアシスでやっ

ているイベントにも参加したり、「Sea 級グルメ」の開発にもチャレンジしたりしています。ただ活動の中心になるのは、漁協さんが随分と役割を果たしておられるので、地元としては漁師さんが減っているという問題で、漁師さんを確保するというのが、ここのオアシスでは他のところとは違う課題があるということがわかりました。

「れぶん」に関してですが、これは香深港で、フェリーターミナルとか直売所とかあるこの一帯をエリアとしております(図-4.3.46, 図-4.3.47)。ここもあまりたくさんではなくて、特にみなとオアシス協議会が主催のイベントというのは西海岸クルーズ事業だけで、あとは他の人達がやっているお祭りとかを一緒に行っているという状況でした。特に力を入れているのが西海岸クルーズ事業で、平成22年から実証実験という形で開始をしております、開発局さんにご存知かと思いますが、23年には「こまどり丸」という船を中古で買って運用しているということでした(図-4.3.48, 図-4.3.49)。ただ乗船料が最初は3,000円で、次に4,000円に上げて、5,000円に上げたのですが、乗る人が少なくなってしまったので、今はま



図-4.3.46

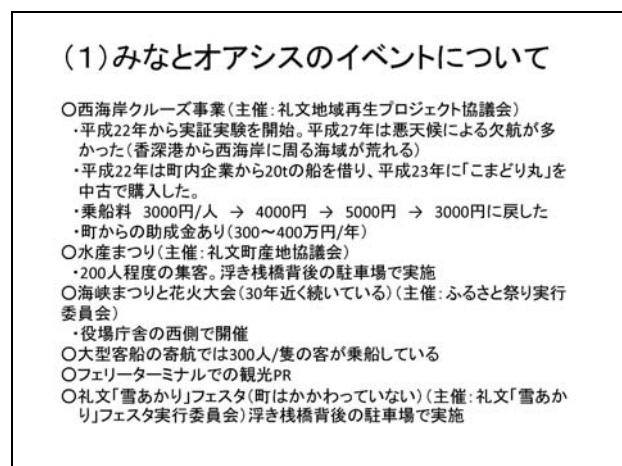


図-4.3.48



図-4.3.47

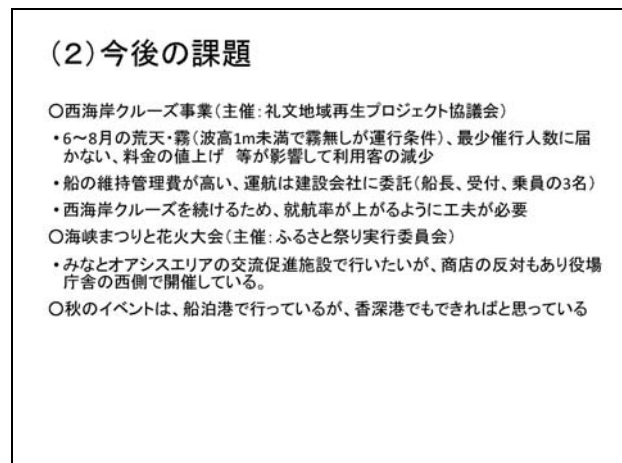


図-4.3.49

た3,000円にしたと言っております。どうしても悪天候で欠航もしますし、そういう自然条件の不利なところもありまして、収入としてはあまり良くはないということで、町からの助成金を頂いて、なんとかやっているということですが、やはり船を運用するとなると、維持管理費とか、運航は地元の会社に委託しているということですので、どうしても経費が掛かってしまうと、なので、こういったものを継続するには、欠航率が下がるような航路を選んで続けて行くということと、あとは町の補助金とかで支えていくしかないのかと思います。そういうことで、このようなイベントを各地で行っています。

この結果を10月7日に札幌で、またオアシスの方々に説明させて頂く時間を頂いたのですけれど、その中でまた問題だなと思ったのは、年に1回ないし2回ぐらい開催することになっている運営協議会なのですが、函館も江差も協議会を開催していないという話でした。室蘭は毎年必ずやっているようなのですけれども、こういうところにまた停滞が見えます(図-4.3.50、図-4.3.51)。それぞれ協議会の中にはまっている人というのは、皆さんすごく忙しい方

平成27年度 港湾におけるイベントと地域活性化に関する勉強会

平成27年10月7日 札幌

■平成25年～27年の研究成果の仮報告

■意見交換

図-4.3.50

項目	具体的に
平成26年度からの変更点	【紋別】 ・ みなとオアシスエリアに新たな施設ができた(シーパラダイス) ・ 協議会運営にメンバーから会費をいただくようにした ・ Sea級グルメ参加など地元企業に協力いただいている 【室蘭】 ・ 道の駅にみなとオアシスの看板が設置された ・ さかなの港町同窓会でSea級グルメの「タコから揚げ」販売した 【函館】 ・ クルーズ船の入港時にいかめしを振舞った ・ いかめしミニ本を作成した
平成27年度の問題点	【函館】 ・ 協議会が開催されていない 【江差】 ・ 協議会を開催していない 【網走】 ・ みなとオアシスの活動がない 【網走】 ・ みなとオアシスの活動がない、方向性がはっきりしない

図-4.3.51

ばかりで、これはやはり港湾管理者さんがしっかり協議会ぐらいは開催してもらうというようなことをしないと、これすら継続していけなくなるのではないかと思います。網走に関してもみなとオアシス自体の活動がほとんどない状態で、市としてオアシスを今後どうするかという方向性が実ははっきりしていないという話をされておりました。課題ばかりで恐縮ですが、他にも例えば紋別は市街地から港が離れたところにあるとか、苫小牧港だと港が広すぎて施設が分散してしまっていて、活動するにも本当に大変だと。室蘭は取組みをコーディネートする人がいないし、函館は道の駅がオアシスエリアと離れているし、網走は女性のメンバーが1人もいないので女性のそういう力を借りてやるようなことを考えなければいけないのではないかと話をしていました。それぞれ港ごとに立地の違いもあれば、港の規模の違いもあったり、元々港の持っている性格、函館だと元々観光の人達がたくさん来るようなエリアがありますので、そういうところで1つの解決策みたいなものではないのだろうなということも感じた次第です(図-4.3.52)。

北海道のオアシスでどういうことに取り組みそうだろうか考えた時に、元々活動のベースが「みなとまちづくり女性ネットワーク」というものにあったものですから、その繋がりなどを活かして、例えばクルーズ船が来た時に、各港に寄港して、おもてなしのイベントが「よさこい」や「太鼓」とかで被ることが結構あるらしいです。そういうことがないように事前調整をして、おもてなしで連携をするとか、そういったことも今後考えていったら良いのではないかという話もありました。

他の施策の手法を参考に考えてみますと、例えば、平成7年からやっている北海道マリンビジョンというのがあるのですけれども、今の形になったのは平成17年からで、ハード事業とソフト事業の組み合わせで上手く回ってい

項目	具体的に
その他	【紋別】 ・ 市街地から離れたところにみなとオアシスがある 【苫小牧】 ・ みなとが広すぎて構成施設も分散している 【室蘭】 ・ 様々な取組みを連携するためコーディネートする人がいない 【函館】 ・ 函館の道の駅はみなとオアシスエリアと離れている 【網走】 ・ みなとオアシスの活性化に女性の存在が必要だと感じた
北海道で取り組みそうなこと	・ 函館、紋別、室蘭、苫小牧は、みなとオアシスの活動のベースに、みなとまちづくり女性ネットワークの活動があり、これまでのつながりを生かして北海道独自の取組みができるのではないかと、例えばクルーズ船が各港を寄港するのは北海道の特徴なのでおもてなしで連携することができるかもしれない

図-4.3.52

るものです。漁協とか町の積極的な活動と、あと国による水産基盤整備の支援というものがあるって、成功事例に関しては表彰制度などを設けて地域のやる気を持続させているという方法をとっています。あとシーニックバイウエー北海道は道内で11のシーニックのルートを設定して、全道会議とブロック会議でルート間の連携を保つなどをして、また活動の支援組織としてシーニックバイウエー支援センターというのを指定して、これは北海道開発技術センターというところになっていますけれども、そういうところがしっかりと公益事業での協力とか補助金獲得のための支援とか、あとは人的支援なども各活動に対して行って、同じように成功事例の表彰とか民間企業との包括連携協定を結ぶ、そういうシステムを作ったり、ドライブマップの販売等をやったり、地域の人達の活動だけではなく、支援組織での支援とあと国からの支援ということも行っているようです(図-4.3.53)。

まとめにむけてということですが、みなとオアシスの登録や活動については、港湾とみなとまちづくりの関係を明確にして、その活用方法を具体化することで、関係者の役割や連携体制、資金調達の方法なども具体的に検討することができる。利尻富士町さんの事例で見られたように、登録前に様々な検討することができれば、メンバーの選定の面でも配慮が可能になるだろうと思います。あとは登録されたオアシスの事例から、地域内での様々なイベントとか、広報に関してはオアシスだけで考えるのではなくて、多様な関係先と連携すると効率的になるかな、効果的にできるかなという事例が、新潟とか稚内の例からありました。ただしこういうものもコーディネートしたり、まとめる作業をしたりする、それぞれの役割を果たす人がいなければ難しいと思われます。また補助金の活用、民間企業との連携、シーニックやマリナビジョンなどとの連携というのも考えていくことができるのかなと。これに関しては特に開発

局さんの事業なものですから、まずは役所の中で壁を取って、いきなり活動している人達に連携してほしいというのはすごく難しいことなので、制度の面から一緒にできそうなことを考えて行くとか、そういうことができないのかなと思っています。あと北海道の特徴を活かしたみなとオアシスの活性化ですが、全国全体で見ると、北海道の違いというものもあると思いますので、北海道らしさというのをオアシスの取組みに入れ込んでいければと思います。先程のクルーズ船のおもてなしの連携もそうですけれども、そういう実際に活動している人のアイディアを活かして、北海道らしいオアシスというものをつくっていけると良いのかなと思います。

あとこれからは、「食」と「観光」が戦略的産業という方向性が「新たな北海道総合開発計画」の中間報告で示されていますので、港は「食」にも「観光」にも両方関わるところということがあるので、やはりここは国の方のいろいろな港の美化とか、そういう活動の支えになるようなNPO法人に対してのいろいろな事業の委託ですとか、あとは補助金に関する情報の共有とか、獲得支援、あとは支援機関として、そういったものなんかで少し頑張ってもらえればと思います(図-4.3.54)。

最後になりますけれども、これはこの前、港湾計画課の方で出して頂いた資料なのですが、全国のみなとオアシスの位置付けということで、今政府の計画における様々な観光の施策とか、そういうものの中からみなとオアシスの位置付けを改めて位置付けているということをやっているそうです。例えば、政府の計画でも「国土形成計画」で、「クルーズ100万人時代を目指して」ということで、こういう中でみなとオアシスの活用というものをしていけるのではないかと。また「観光立国実現に向けたアクションプログラム2015」というのも平成27年6月に閣議決定されていますけれども、これに関してもみなとオアシスにお

他の施策の手法を参考に

■北海道マリナビジョン21

→ハード事業とソフト事業の組み合わせ。漁協や町の積極的な活動と、国による水産基盤整備支援。成功事例の表彰など。

■シーニックバイウエー北海道

→11ルート指定、全道会議とブロック会議でルート間連携、シーニックバイウエー支援センター(支援組織)を指定(公益事業での協力、補助金獲得、人的支援)、成功事例の表彰、民間企業との包括連携協定制度と取組みの実施、ドライブマップ販売など。

まとめにむけて

- みなとオアシスの登録や活用については、港湾とまちづくりの関係を明確化し、その活用方法を具体化することで、関係者の役割や連携体制、資金調達の方法なども具体的に検討することができる。利尻富士町のように登録前に計画をつくると、協議会メンバーの選定の面などでも配慮可能。
- 先に登録されたみなとオアシスの事例から、地域内でのイベント実施や広報は、オアシスだけでなく多様な関係先と連携すると、効率的効果的に実施することができる。新潟、稚内の例。人づくりの効果も。ただしコーディネート役がいなければ難しい。
- 補助金の活用、民間企業との連携、シーニックやマリナビジョンとの連携など考えていくことができないか
- 北海道の特徴を生かしたみなとオアシスの活性化

これからの北海道の戦略は「食」「観光」が戦略的産業という方向性

(新たな北海道総合開発計画 中間報告)

- 国の役割: 食や観光産業の振興、NPO法人などへ委託、補助金などに関する情報の共有と獲得支援、支援組織の指定、みなとオアシスの一般市民や観光客の認知度UPなど。

図-4.3.53

図-4.3.54

けるクルーズ船の受け入れの環境の改善を進めるということで、新規にこういった位置付けをしようとしております。そういうことで、様々なこういった政府の施策に入れ込む形でさらに新たな役割として求められるものとして、みなとオアシスにおける外航クルーズ船へのサービスの提供、それに対応するような様々な無線 LAN の環境整備ですとか、外国語のリーフレット、あとはいろいろな案内の看板とか、そういう情報提供のハードの整備があるのではないかと思います。あとは、みなとオアシスの災害時の利用です。この災害時の利用と先程のクルーズ船というのが大きな2つの柱になっているようではありますが、そういう方法で来年度以降、みなとオアシス関連の予算付けのために、港湾局の方でもいろいろ動いているということでした。

そのようなことで、今日の報告はこれで終わりなのですが、今、港湾局の方でも新しくみなとオアシスの今後の新しい方向性というか役割ということで、観光と防災ということが出ているのですが、北海道はまた北海道らしい、それに加えてみなとオアシスの在り方みたいなものを提言できればという思いで、この3年間のまとめをこれからさせて頂きたいと思って、今日の報告は終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

平成27年度CPC技術講習会(室蘭会場)



ごあんない

(一社)寒地港湾技術研究センターでは、積雪寒冷地の波浪などの制御や利用に関する技術及び港湾・漁港の利活用に関する調査研究を進めております。それらの成果を広く道民の皆様に発表するため技術講習会を以下の内容で開催いたします。

時節柄御多忙の折とは存じますが、ぜひご参加いただきますようお願い申し上げます。

日時：平成27年10月19日(月)14：30～16：45(14：00開場、受付開始)

会場：ホテルセピラス(北海道室蘭市入江町1番12)

定員：40名

※ 入場は無料です。

プログラム

主催者挨拶：14：30～14：45 水野雄三理事長

1, 14：45～15：15 段階整備が可能な防波堤について

橋本 茂樹(CPC次長)、北海道開発局港湾建設課

2, 15：15～15：45 北海道のコンテナによる貨物流動について

田中 淳(CPC次長)、北海道開発局港湾計画課

特別講演：15：55～16：45 港湾におけるイベントと地域活性化(仮称)

室蘭工業大学 片石温美准教授

意見交歓会：ホテルセピラスにて17：15から、会費4,000円

主 催：(一社)寒地港湾技術研究センター

後 援：国土交通省北海道開発局

土木学会CPDは2.2単位です(承認日2015/9/1、認定番号JSCE15-0785)

担当：(一社)寒地港湾技術研究センター北原

【締切】10月13日(火)

主 催：(一社)寒地港湾技術研究センター

後 援：国土交通省北海道開発局

定 員：40名程度(参加無料)

申 込 先：(一社)寒地港湾技術研究センター 第2調査研究部 北原

電話：011-747-1688、FAX：011-747-0146

「平成27年度CPC技術講習会(室蘭会場)」参加申込書

企業・団体名	役 職 名	氏 名	電話・FAX 番号	CPD 受講証明	意見交歓会
			電話： FAX：	必要・不要	出席・欠席
			電話： FAX：	必要・不要	出席・欠席
			電話： FAX：	必要・不要	出席・欠席
			電話： FAX：	必要・不要	出席・欠席
			電話： FAX：	必要・不要	出席・欠席

※いただきました個人情報につきましては、本講演会のみを使用いたします。

なお、(一社)寒地港湾技術研究センターホームページにおいても、9/9(水)以降受付
けています。

アドレス <http://www.kanchi.or.jp/>

付録F 平成27年度CPC技術講習会(室蘭会場) 写真



CPC次長
橋本 茂樹



CPC次長
田中 淳



室蘭工業大学地域共同研究開発センター
准教授
片石 温美 氏

5. ザ・シンポジウムみなと in 稚内

5.1 開会挨拶

水野 雄三（（一社）寒地港湾技術研究センター理事長）

「ザ・シンポジウムみなと」は講演やパネルディスカッションを通じて、地域の発展の核となる港湾について、さまざまな立場の方々から北海道の港湾の将来性に関するご意見を頂戴し、道民に港湾の重要性や必要性を理解していただくことを目的に全道各都市で開催しています。第23回の今回は、最北の港町・稚内市での開催となりました。

ご存知のとおり、ご当地は、三方を豊かな海に囲まれ、宗谷海峡を挟みわずか43 km 先にはサハリン州を望むことができ、日本海には秀峰利尻富士を核とした観光の名所「利尻礼文・サロベツ国立公園」を有した港湾都市です。また、北方漁業の基地、産業・生活の流通拠点港湾、離島の連絡港として賑わい、観光更にはサハリン州との交易を支える日本側拠点港として重要な役割を果たしています。

このベースを築いたものの一つに、平成3 年に策定した「稚内マリンタウンプロジェクト」があります。これは隣接する市街地の再開発と連携し、海路・陸路・空路という交通の結節点や国際交流拠点の形成を目指すもので、物の流れに加えて人の流れにも力点を置きながら官民を挙げて推進してきました。

中でも特筆すべき活動としては、北防波堤ドーム公園などの交流拠点を中心として、離島の町民を含む周辺地域住民の人たちが参加・交流するにぎわいの創出を目指した「みなとオアシスわっかない」があげられます。この活動は平成19 年に北海道で第1 号の「みなとオアシス」として認定されました。

稚内周辺は自然資産にも恵まれています。離島やサハリン観光のほか、宗谷丘陵の新エネルギーの産業観光などにも期待が高まりつつあります。今年の春には、稚内港、利尻島の鵜泊、杓形両港、礼文島の香深港のフェリーターミナルに全天候型バリアフリーのボーディングブリッジが完成しました。

こうした背景を踏まえて、今回のシンポジウムの全体テーマを「みなとが繋ぐ島々との夢海道」とし、外国人観光客が年々伸びている利尻島・礼文島の離島観光やサハリン観光など、稚内港を拠点とした観光振興について考えることにしました。

基調講演は、NPO 法人離島経済新聞社統括編集長の鯨本あつこ様に「島の光を観に行こう～離島地域の観光振興～」と題してお願いします。講演では今後の利尻・礼文の離島情報の発信や観光振興について、ご示唆をいただけるものと期待しています。

その後のパネルディスカッションは、「インバウンド新時代に向けた課題と戦略的取り組みについて」をテーマに議論を展開します。コーディネーターは稚内北星学園大学講師の藤崎達也様にお越し、パネラーには鯨本様に加え、まるぜん観光株式会社代表取締役の渡辺敏哉様、株式会社JTB 北海道MICE・ソリューション営業課の伊藤誠様、北海道開発局稚内開発建設部部長の小松正明様をお迎えします。

本日お集まりいただいた皆さまにおかれましては、このシンポジウムで何かを感じていただき、今後の参考にしていただければ幸いです。それではこのシンポジウムが稚内港、利尻・礼文島を拠点とした観光振興の新たな飛躍につながることを祈念して、冒頭の挨拶とさせていただきます。

5.2 基調講演「島の光を観に行こう～離島地域の観光振興～」

NP0 法人離島経済新聞社 統括編集長 鯨本 あつこ 氏

私は、離島経済新聞で5年ほど編集長を務めています。離島の情報を専門のウェブサイトと春夏秋冬に発行する季刊誌を通じて発信しています(図-5.2.1)。この職に就く前は、東京の東洋経済というビジネス誌での広告制作や、世田谷区が運営するメディアやイベントのプロデュースなどを手掛けてきました。

なぜ、私が離島に惹かれたのか― まずはその理由を説明します。今日のテーマである、離島地域の観光振興や利尻島・礼文島の魅力を考えることにつながると思います。

2011年、私は編集やデザインの仕事をしている仲間たちと地域のメディアをつくれないうか、と考えていました。そんな折、広島県大崎上島という人口8000人の島に移住する女性と出会い、仲間たちと一緒に訪れることになりました。その島は特に目立った観光施設はありませんが、「朝起きたら、うちの玄関の前にタケノコがいっぱいあった」

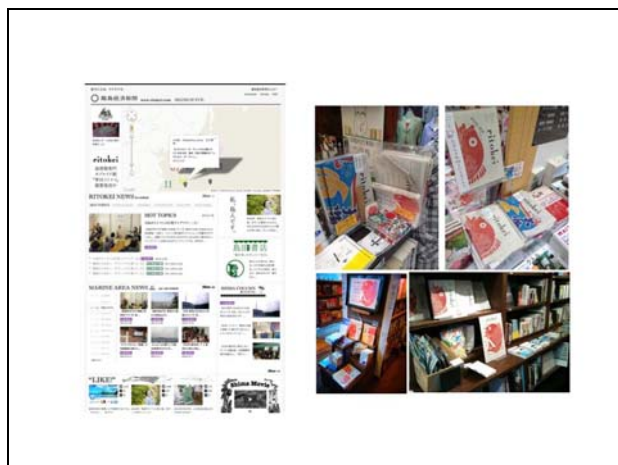


図-5.2.1

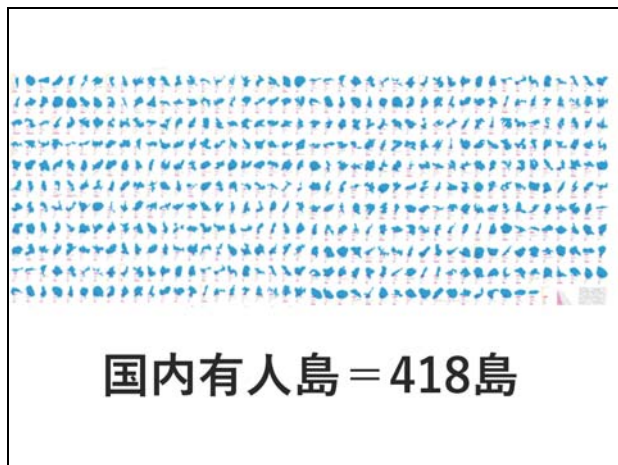


図-5.2.2

とか「エイがカゴに入れられて置いてあった」など住民同士の何気ない助け合いに目を引かれました。島民にとってそれは日常生活の一部ですが、東京で忙しく働いていた私にはとても新鮮に映り、素晴らしいことだと思いました。

島民は、島の素晴らしさをもっとたくさんの人に知ってほしいという思いがありましたが、当時はまだFacebookなども流行っておらず離島に関する情報はそれほどありませんでした。そこで、ほかに類似するメディアもなかったこともあり、離島の情報を集めて発信する離島経済新聞を設立することにしました。

皆さん、国内に離島はどれくらいあるかご存知でしょうか。国土交通省が発表している有人離島は418島で、無人島を加えると6852島といわれています。スライドの粒粒は離島の形を示しています(図-5.2.2)。

こうした数多くの離島の情報をどのように伝えるか。そのイメージを簡単に紹介します。スライドの左にある小さいのが離島で、右手にある大きいのが本土や都会だと考えてください(図-5.2.3)。情報の世界は、大量の情報がうごめいています(図-5.2.4)。そこに例えば人口300人ぐらいの小さな島の情報を、ぽつんと上げてみるとします。そうすると、大量の情報に埋もれてしまいます(図-5.2.5)。また、この世界ではどれだけいい情報を流しても、やはり派手なものに

埋もれてしまいがちです(図-5.2.6)。そこで、私たちは

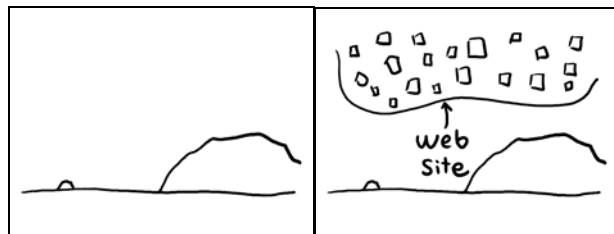


図-5.2.3

図-5.2.4

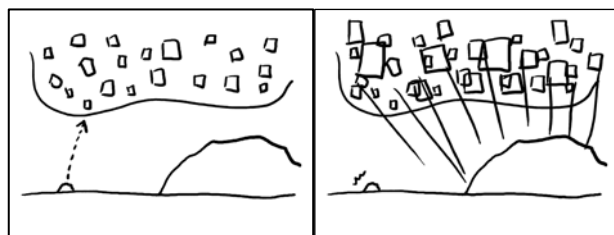


図-5.2.5

図-5.2.6

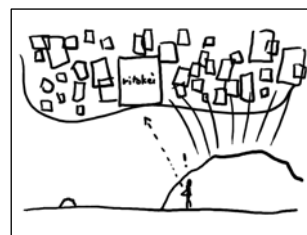


図-5.2.7

さまざまな離島の情報を集めて離島経済新聞という名前を介して流すことで、埋没せずに見つけやすくなると考えたのです(図-5.2.7)。

今は情報発信に加えて、情報づくりへと幅を広げています。スライドの右側の写真は、鹿児島県と沖縄県の間にある奄美群島の島民から、自分たちで観光情報を発信したいという要望を受けて各島を回り新聞づくりを教えている模様です(図-5.2.8)。島民自作の記事で作成した「奄美群島時々新聞」は4万部ほど刷り、その地域で運航する飛行機や東京のイベントで配布するなど奄美群島を知ってもらうのに役立ちました。

スライドの左側にあるのは「うみやまかわ新聞」です(図-5.2.8)。これは全国の子どもたちに新聞づくりを教え、それを通じて自分の地域と情報発信の仕方を学んでもらうプロジェクトで、利尻島にも協力していただいています。

次は石垣島での活動を紹介します(図-5.2.9)。石垣島は観光業が中心ですが、観光以外の産業を育成することになりました。そこで、島のクリエイターやカメラマンなどが中心となり文化産業を創造するプロジェクトが立ち上が



図-5.2.8



図-5.2.9

り、この事業に協力することになりました。情報発信が本業ではありますが、こうした離島での活動を通じて島の事情を少しずつ知る立場になりました。

今日は稚内港を拠点にした離島地域の観光振興がテーマですが、まずは私が定義する観光についてお話しします。

私の会社は東京にありますが、現在は子育てのために沖縄県的那覇で暮らしています。沖縄は観光立県といわれており、観光業に熱心に取り組んでいます。沖縄もそうですが、今は観光振興に関する書籍が多数出回っています。その中の一冊に「観光とは他国を訪れ、その国で見た光を自国に持ち帰ること」と書かれていました(図-5.2.10)。おそらくこの言葉は、かつて遣隋使や遣唐使といった時代には中国など諸外国を訪れた人たちが、そこから自分の土地にはない素晴らしい物を持ち帰ったことに由来しているのではないかと思います。しかし、現代は持ち帰るにせずすでに物に溢れており、簡単に入手することもできます。ですから、昔と同じように捉えることはできませんが、観光とは「自分にとってプラスになることを得て帰ること」と私なりに解釈しています。この視点に立てば、観光振興を図るためには、まず、「訪れるお客さんにとって、自分が住む地域の光とは何だろう」ということを考えることが大切だと思います。

私は仕事柄、全国各地の離島に出張していますが、離島は時間もお金もかかり苦労するのが正直なところです。そうした経験からぜいたくはできないまでも、遠方の離島にはおおむね15万円あれば行くことができます。ここからは、全国の離島の中から10島を紹介します。そこで、皆さんには自分で貯めた15万円が手元にあったとして、どこに行こうかと考えながら話を聞いてください。

まずは、観光客の多い5つの島を紹介します。1位は石垣島です。2010年の人口は4万7000人でしたが、驚くことに今は4万9000人に増えています。特別な施策を講じ

「観光」とは・・・
他国を訪れ
その国で見た光を
自国に持ち帰ること

図-5.2.10

ていないにもかかわらず、人口が増えているという希有な島です。年間観光客数は2011 年で64 万人でしたが、現在は100 万人が島に出入りしています(図-5. 2. 11)。

石垣島は周辺諸島のハブ(hub)と考えられる島です。石垣島から竹富町がある西表島と与那国町がある与那国島には10 分から1 時間程度で行けます。大自然という観光資源に加えて、インフラが整備されているのも魅力です。例えば、都会の代名詞といえるマクドナルドがあり、全国大手の家電量販店もあります。また、外国からの客船の入港により、免税のドラッグストアなどが増えています。さらに商店街の土産店などの売り上げも伸びていると聞いています。

一方、石垣島には気がかりなことがあります。新空港が開港しLCC(ローコスト・キャリア)を中心に便数が増えたことで、客層ががらりと変わったそうです。街中を水着のまま歩いたり、飲食店で大騒ぎするなどの問題が起きていると島民から聞いています。

2 番目は佐渡島です(図-5. 2. 12)。東京からのアクセスが悪くないので、年間観光客数は53 万人に上ります。私

は行ったことはありませんが、この島の特徴は、世界農業遺産にも指定されるほど豊かな自然があることです。史跡として有名な佐渡金山もありますが、近年では農業体験も人気です。やはり一つでも特徴があると、一度は行ってみたいという気持ちに駆られます。

3 番目は奄美大島で、奄美群島の中で一番大きな島になります(図-5. 2. 13)。人口は6 万4000 人と、離島の中で全国最多を誇りますが、交通アクセスが悪いのがネックでした。昔はJAL 便しかなかったので値段が高く、人口が多い割には行きにくい島でした。現在はLCC のバニラ・エアが成田から就航し、費用を抑えることができるようになりました。また、世界自然遺産への登録を目指されており、登録されれば観光客が増えることが期待できます。

奄美大島には鹿児島とも沖縄とも違う文化があり、それも魅力の一つです。裏声を多用する歌手の元ちとせさんは、奄美の出身。島唄というと沖縄を思い浮かべますが、奄美の人たちは元さんのように沖縄とはまったく違った歌い方で島唄を歌います。

4 番目は竹富島です(図-5. 2. 14)。この島は観光客数で



図-5. 2. 11



図-5. 2. 13



図-5. 2. 12



図-5. 2. 14

上位に入りますが、住人は約300 人しかいません。複数の島々で竹富町という一つの自治体を形成し、石垣島から船で10 分足らず。一周するのに1, 2 時間しかかからないほどの小さな島ですが、赤瓦の家が立ち並んだ伝統的な集落を水牛車が行き交い、三線の音が聞こえたりと、まさに沖縄をイメージしたそのままの世界を体感できます。そのため、石垣島に行った人の多くが竹富島まで足を運んでいます。2010 年の観光客数は34 万人ですが、石垣島の新空港開港もあり、去年は52 万人にまで増えています。

こうした人気から外部資本の新しいホテルの建設が計画されています。ホテルが立ち並ぶと浜辺の景観が失われてしまう恐れがあることから、建設をめぐって島を二分するような議論が起きています。600 年続く伝統の祭りを守っている島民は、100 年、200 年先を見据え、世の中の流行に流されないように常に闘っています。

5 番目は宮古島で、やはり上位は沖縄の島々が多数を占めます(図-5. 2. 15)。人口4 万6000 人の宮古島の特徴は、沖縄本島や八重山諸島とは少し違う文化があることで、これが人気につながっています。最近では近隣の島々との間に車で走行可能な橋を架けたことで、伊良部島や池間島などへのドライブが楽しめるようになりました。ほかには、トライアスロンやミュージックフェスティバルなど各種イベントを開催しています。

ここまではメジャーな島ばかりでした。皆さんが知っているところばかりです。沖縄の島が多かったかと思えます。残りの5 つは、私が独自の視点でピックアップした島を紹介します。

まずは、「遠い島」です。日本で一番遠い島はどこか、皆さんご存知ですか。何となく想像がつくかもしれませんが、小笠原諸島です。ここで紹介する父島は、一般の人が行ける場所では2 番目に遠い島になります(図-5. 2. 16)。一番遠いのは父島の先にある母島です。父島までは片道25

時間30 分も要し、母島へはそこからさらに2 時間30 分かかります。行こうと思っても1 日以上かかり、しかも船は6 日に1本しかないので、行ったらなかなか帰れません。ですから、父島へ行くには相当な覚悟が必要になります。

それでも年間観光客数は約2 万人。年間宿泊客数が8 万人と多いのは、おそらく島内での宿泊だけではなく、海上に停泊するクルーズ船内での寝泊りも含まれた数だと思います。

渡航に制限があるので、以前は限られた人しか訪れませんでした。2011 年に世界自然遺産登録後、観光客は増えています。定期船、おがさわら丸の乗船客も伸びていますが、便数は増えていません。ですから、これは気軽に立ち寄れるクルーズ船の急増が背景にあると思います。その一方で、観光客の増加が島の生態系に悪影響を与えているという話も耳にします。

父島は世界自然遺産登録をめぐりマスコミに大きく取り上げられましたが、不思議なことに島民の世界自然遺産への関心はあまり高くありませんでした。私は東京都内の11 の離島を全部回ろうと思い、ちょうど世界自然遺産になった日に父島にいました。登録が決まった直後、マスコミが島民の感想を求め街頭へ繰り出したところ、「それはいったい何だろう」という感じで、きょとんとしているのです。取材陣のびっくりした顔がとても印象的でした。

次に「なかなか渡れない島」を選んでみました。それは東京都の青ヶ島で、着岸率はわずか50%です。青ヶ島村は全国で最も小さな自治体で、2010 年の人口は200 人でしたが、今はおそらく160人台だと思います。

青ヶ島は海沿いに平坦地がなく、直立する200mほどの海食崖に囲まれた二重式カルデラ火山で、地熱サウナ施設や青酎という地酒があります。行く方法としては八丈島から船だと2 時間30 分、ヘリコプターだと20 分ですが、途中で引き返したり、上陸できても今度は帰れないことも覚悟



図-5. 2. 15



図-5. 2. 16

しなければなりません。青ヶ島は行くのが難しいことが、逆に行ってみたいという魅力になるほどの秘境です(図-5.2.17)。

続いて「旅費のかかる島」です。旅費のかけ方はさまざまですが、ここでは鹿児島県の沖永良部島を紹介します(図-5.2.18)。この島は利尻島と同じで、1つの島の中に2つの自治体があります。人口は1万3000人と多く、島の形がNIKEのマークに似ていることから、島の人たちは「NIKEの島」と呼んでいます。

代表的な観光資源は鍾乳洞。大小200～300の鍾乳洞があり、そこを探検するケイビングが人気です。しかし、費用は数時間で一人当たり1万6000円と結構割高です。また、交通費も高く、飛行機だと羽田から鹿児島経由で片道8万弱かかります。それで往復したら、海外にも行ける金額になってしまいます。費用を抑えるにはLCCを利用して奄美大島まで行き、そこから船を使う方法がありますが、それでもそれなりの金額になり、時間もかかります。

沖永良部島の特徴は旅費が高いことが影響してか、客層がよいことです。所得の高い日本人がリピーターとなり、

定期的に島を訪れているようです。

この島で注目すべきは、観光振興への取り組みです。利尻島の参考になるかもしれません。沖永良部島には、和泊町と知名町の2つの自治体があります。ほかにも同じような島はありますが、1つの島に複数の自治体があると情報発信がバラバラになってしまうという問題が起きます。沖永良部島にも似たような問題がありましたが、数年前から2町まとめて観光情報を発信するようになりました。最近では、一般社団法人おきのえらぶ島観光協会が発足し、インターネットのサイトを見るだけで「いい島だな」と簡単に分かるようになりました。こうした取り組みは、複数の自治体がある島にとって好例だと思います。

次は「外国人観光客の多い島」で、それは長崎県の対馬です(図-5.2.19)。稚内も宗谷海峡を挟んでサハリンがありますが、対馬も韓国に隣接しています。島の北部に行くとき携帯電話の画面には「ようこそ韓国へ」と表示されます。そこで、もし電話がかかってきて会話すると、電話をかけた相手が国際電話料金を支払うことになります。それほど対馬は韓国に近いので、韓国からの観光客は多く、どの施設にもハングル文字の案内が表示されています。年間観光客数が22万人で、その半数以上を韓国人が占めます。受け入れ態勢の向上を目指し、自治体は事業者に対しさまざまな助成金を出して、インターネットやトイレなどのグレードアップを働きかけています。

しかし、外国人観光客が多い場合、その国の情勢に大きく左右されてしまいます。実際、対馬では韓国でSARS(重症急性呼吸器症候群)の感染が拡大したときは観光客が激減しました。また、こうした感染症や伝染病が島内に広がらないように、絶えず注意を払わなければなりません。

最後は「普通を体験できる島」を紹介します。それは長崎県の小値賀島(おぢかじま)で五島列島の北部にあります。人口が2400人で年間の観光客数は1万9000人です。



図-5.2.17

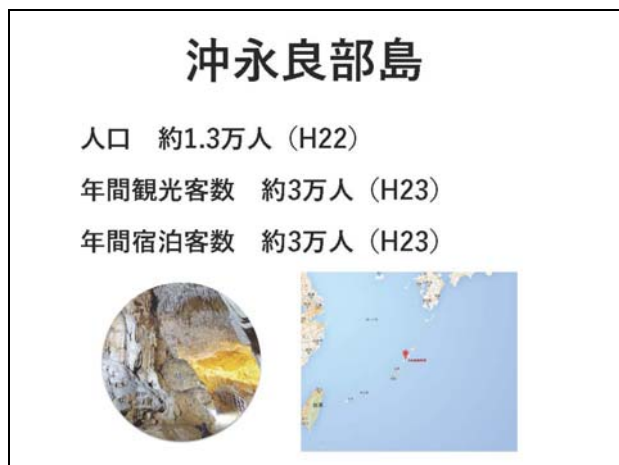


図-5.2.18



図-5.2.19

小値賀島が特筆すべきは、民泊や古民家を丸ごと借りて滞在できる取り組みに力を入れている点です。島外からの移住者が「おちかアイランドツーリズム」という組織を設立し始めたのがきっかけです。そこに連絡すれば、民泊の斡旋をはじめ野崎島という無人島で滞在することもできます。小値賀島は与那国島の「日本の最西端」や波照間島の「最南端」など一見して派手な要素はありませんが、普通でありながら素晴らしいおもてなしを受けることができます。

離島観光には、どうしても壁があります。稚内を例にすると、「せっかく稚内まで行っても利尻・礼文島に渡れなかったらどうしよう」とか、「渡っても帰れなかったらどうしよう」という不安を絶えず抱えながら旅をしなければなりません。ですから、渡れない、帰れないときに代替案になるようなものがあれば、もう少し行きやすくなると思います。

次は旅費が高いこと。今や15万円あれば、安いクルーズ船に乗れる時代。それを押してまで来てもらうには相当な工夫が必要です。離島観光は決して安くはないだけに、



八丈島 欠航流人

図-5.2.20



神島 こどもガイド

図-5.2.21

どのような価値を提供できるのか、ということが重要です。

離島の観光振興には、周辺地域へのアプローチも大切です。先程、稚内の人たちは、利尻・礼文島へあまり行かないと聞きました。これは沖縄も同じで、沖縄本島で生まれ育った人はほとんど離島へ行きません。一度も行ったことがない人も多くいます。そこで、沖縄では子どもたちに離島を体験してもらう事業が行われています。こうした取り組みで、近隣の離島に行く機会が増えるのではないかと期待しています。

離島観光は、リスクと費用という壁がありますが、それでも行きたくなる魅力的な離島が、全国にはたくさんあります。最後に私の体験談から2つの島を紹介します。

東京の離島巡りをしていた時のことです。八丈島で何日間かフェリーの欠航が続きました。すると、滞在していた集落の方が飲み会を開いてくれて、島のおすしやお酒を楽しくいただきました。

八丈島では昔、島流しにあった流人を島民が手厚くもてなしたという歴史があり、そこから、この集落の飲み会は「欠航流人の宴」と呼ばれています(図-5.2.20)。島民と一晩触れ合い、心温まる一生忘れられない思い出になりました。こうした、欠航したからこそ体験できる代替策があれば、観光客も行きやすくなると思います。

三重県鳥羽市の神島は、歩いて1時間30分ほどで回れる小さな島。人口500人ほどで、三島由紀夫の小説「潮騒」の舞台になったところです。そこでは、地元の小学生たちが島を案内してくれるガイドツアーに出会いました(図-5.2.21)。子供の目線ならではの紹介が、かわいらしく新鮮で、島の見どころを事細かに説明できるその姿に感心しました。神島周辺の離島では、教育の場などを生かして子供ガイドを養成しています。生徒にとっても自分が生まれた島について学ぶいい機会で、観光客に「すごいね」と褒められれば、故郷への誇りも育つと思います。

観光客が非日常的なものを目にしたり、体感することが観光だと思います。そこで生活する人にとっては、日常かもしれないことが感動を与えることもあります。それを探し出すには自らの努力に加えて、他の地域の人たちに訪れてもらい意見を聞くことも大切です。

稚内、利尻島、礼文島を訪れる人たちに見せたい「島の光」とは何なのか。この後のパネルディスカッションのテーマである、インバウンド新時代に向けた取り組みと課題について考えるヒントにしていきたいと思います。

ご清聴、ありがとうございました。

5.3 パネルディスカッション「インバウンド新時代に向けた課題と戦略的取組について」

○藤崎 私は大学で観光学関連の講義を受け持っています。コーディネーターとしては不慣れなところもあるかと思いますが、よろしくお願いいたします。

それでは、パネリストの方々に自己紹介を兼ねて、普段の活動などをお話ししていただきたいと思います。その際、先ほど鯨本さんから「15万円あったら、どこに行きますか」という質問がありましたので、その回答を付け加えてください。では、渡辺さんからお願いします。



○渡辺 利尻から来た渡辺と申します。私は利尻生まれの46歳です。一度島を出て、2003年に実家のある利尻に戻りました。宿泊業を営みつつ、利尻山に登ったり、隣の札文島の花のガイドをしたりと一年中自然を楽しみ、その魅力を伝える仕事をしています。ガイドを本格的に始めたのは、2005年からです。最近は冬も利尻山を案内する機会が多くなりましたが、どうしたら島に来てくれる人がもっと増えるかと常に考えています。

去年、利尻に山岳会ができ、そこでも活動しています。また、「レラモシリ」というアイヌ語で「風の島」という名前のペンションを2011年に開業しました。夏場はほとんどペンションの仕事はしておらず、利尻山の登山のガイドが中心です。登山は4時ぐらいに出発し16時に戻るという行程なので、毎日ほぼ20時には寝ています。

15万円で行くとしたら、日本の中では沖縄に行きたいです。私は種子島には10回以上、奄美大島にも6回行っていますが、沖縄本島には足を運んだことがないので行ってみたいと思います。

○藤崎 ありがとうございます。サーフィンが得意な渡辺さんはインターネットの交流サイト、フェイスブックなどで、毎日、利尻の波の情報を発信されています。続いて伊藤さんをお願いします。

○伊藤 JTB 北海道の伊藤と申します。私がこちらの地域を担当させていただいて3年になります。皆さんご存知かと思いますが、2015年に宗谷地域を対象にした「45° N

PASS」、通称「エヌパス」という交通手形のようなチケットをつくり、実証実験をしました。詳しい説明は後ほど

させていただきます。

ご存知の通り、JTBはお客さまを国内外に連れていくのがこれまでの主な仕事でした。しかし、現在は市場の変化などもあり、皆さんにとって必要とされる会社を目指し、今までに培った経験やノウハウを生かして地域活性化の総合プロデューサーをしています。

15万円あったらどこに行きたいかという質問ですが、私は仕事柄、さまざまな場所へ行くのでかなり難しい質問です。島で言えば、とても感動したのはしまなみ海道です。朝日を浴びながら、今治から大三島を通り尾道まで行きましたが、その素晴らしい光景は今でも忘れません。15万円もかからないかもしれませんが、島に行くなら、そちらの方面に行きたいと思います。

○藤崎 ありがとうございます。エヌパスについては、後ほど詳しくお聞きしたいと思います。続いて小松さん、お願いします。

○小松 稚内開発建設部長の小松です。私は2015年4月から稚内開発建設部長を仰せつかり、約半年が過ぎたところです。実は、私の父も北海道開発局に奉職しており、その昔、父がこちらに勤務した関係で私は3歳から8歳まで稚内に住んでいました。

今日は港湾や観光がテーマですが、私は地方自治体での勤務経験があります。静岡県掛川市への出向に加え、最近では釧路市で副市長を務めました。そこで地域における観光振興の在り方を知ることができました。そうした経験もあり、今の仕事である道路、港湾、空港などの建設・整備を観光による地域振興にどのように役立たせるか、ということを考えています。特に稚内には北防波堤ドームなどがあり、土木資産が観光の一つのコンテンツになっています。そうした施設を守り続けて、地域全体の観光価値をどう高めていくかということを課題に仕事に取り組みたいと思っています。

15万円の質問ですが、私は若いときにダイビングの免許を佐渡島で取りました。その当時、西表島の海底遺跡を見たいと思い仲間と行きましたが、残念ながら天候が悪く



見ることができませんでした。ですから、西表島へ行き、もう一度チャレンジしたいと思います。

○藤崎 ありがとうございます。パネリストの皆さんは、多様なバックボーンをお持ちで、そしてアクティブな生活をされていると感じました。

次は利尻・礼文など島の魅力について考えたいと思います。最初は実際に島で暮らしている渡辺さんにお願いします。利尻島は、ずばりどんな島ですか。

○渡辺 私がいつも使っている利尻島のフレーズは、「コンパクトな北海道」です。山があり、海に囲まれているからです。また、火山の島であることから「北のビッグアイランド・ハワイ島」だとも言っています。自然豊かで海がきれい、魚もおいしい、そんな島です。

○藤崎 渡辺さんはフェイスブックなどで情報発信をしています。ご覧になったことがない人のために、どのようなことを紹介されているのか教えてください。

○渡辺 主に写真と映像で利尻を紹介しています。趣味といえば趣味ですが、自分で作っています。そもそも写真と映像を載せようと思ったきっかけは、活字よりも手間がかからず、相手に伝わりやすいからです。フェイスブックは自分がアップすると勝手に情報が広がるというメリットがあるので、島のPRにはこれが一番手っ取り早いと思い、始めました。

○藤崎 先ほど、ペンションのオーナーなのにその仕事はしていないというお話でしたが、実際フェイスブックにはアクティビティーの写真ばかり掲載しています。「今日は朝からブリを釣りに行ってきました」と海にいますと思いきや、次は利尻山の頂上からの写真がアップされるなど活発に活動されている様子が分かります。それでフェイスブックの反響や効果はどうか。

○渡辺 明らかに利尻のファンが増えたような気がします。フェイスブックの「友達」の中でも、利尻は冬になると毎日吹雪いて山なんて行けないだろう、と思う人が多いですが、フェイスブックで「今日も山を案内してきました」という写真を載せると、「こんなに晴れているんだね」という反応が返ってきます。

利尻は船がよく欠航するという情報が一人歩きしていますが、「渡れない、帰れない」という負のイメージが覆されたと感じています。また、リピーターも増えました。

夏に来た人が秋に来て、秋に来た人が冬に来て、というように1年の間に何回も訪れてくれます。フェイスブックの効果は、かなり大きいと実感しています。

○藤崎 ありがとうございます。基調講演で鯨本さんから、「観光はその地域の光を見ること」という指摘がありました。それは、中国の「易経」という有名な本の中の「観国之光（国の光を観る）」という一節に由来しています。伊藤さんは、利尻・礼文島には何度も行かれていますと思いますが、好きなポイントがあれば教えてください。

○伊藤 好きなところはたくさんあります。2015年に上司と一緒に礼文島へ視察に行きました。先ほど渡辺さんから「ビッグアイランド」という言葉がありましたが、上司は澄海岬から見える岩を目にして「ここはアイスランドだ」と言いました。そう聞くと、私もアイスランドに思えてくるから不思議です。地元の人は見向きもしない単なる岩ですが、着眼点や感じ方は人によって随分と違うんだな、と感じました。こうした新しい発見も島の魅力の一つだと思います。

○藤崎 私も利尻の第一印象はハワイです。海に溶岩が注がれてできたごつごつとした岩場の奥で、渡辺さんがサーフィンをしているのを見たときに、「ここはハワイか」と思いました。小松さんは利尻・礼文には何度も行かれています。印象的なところや好きなポイントがあればご紹介いただけますか。

○小松 今回、稚内勤務になって初めて足しげく利尻・礼文に行くことができました。私は北大農学部農学科で造園を勉強しました。そのため植物は詳しいほうで、高度が低くても高山植物が見られる礼文島にずっと憧れていました。数ある高山植物の中でも変種の「レブンアツモリソウ」というかわいらしい花は、礼文にしかありません。ほかにも礼文の名前が付いている花はたくさんあります。レブンアツモリソウの鑑賞期間は2週間ほど。この時期にピンポイントで訪れることができませんでした。赴任後の5月末に礼文島へ行き、やっとこの目で見ることができました。

旅行は、とするとガイドブックの写真をトレースして歩き回るケースが多いですが、レブンアツモリソウを見たいとか、冬の利尻で登山を体験してみたい、というリアル感とライブ感を追求する旅もあると思います。そうした旅をいつでも体験できる稚内に住んでいることのありがた味を感じています。利尻・礼文島には、多くのコンテンツがあります。それらを先鋭化させれば価値が高まり、外に

向けて宣伝しやすくなると思います。

○藤崎 ありがとうございます。鯨本さん、離島が大好きだとおっしゃっていましたが、大好きなポイントと、それを仕事にまでしてしまったきっかけをおうかがいしたいと思います。

○鯨本 きっかけは瀬戸内海の人口8000人の大崎上島で、穏やかな島の風景を目にし心優しい人々と触れ合ったことです。それ以来、さまざまな島を巡って歩いています。そこでいつも思うのは、都市にないものがあるのが島のよさだと思います。



また、島には独自の文化があり、私たちの媒体では土地柄に引っかけて「島柄」と呼んでいます。人間の生活はその土地固有の文化や自然などで独自性を帯びてきますが、島ではそれがもっと色濃くなります。そのため、島ごとに特徴が大きく異なり、それを見比べる楽しさが島に惹かれるポイントです。

○藤崎 ありがとうございます。ここまでは、利尻・礼文など島の魅力について話をしてきました。今日のテーマは、「インバウンド新時代に向けた課題と戦略的取組について」です。観光立国を目指す政府は2020年までに年間2000万人の外国人観光客を受け入れるという目標を示しています。宗谷管内でも外国人観光客は増えていますが、他の地域に比べると少ないのが現状です。外国人観光客の受け入れに関する課題や、増加に向けた取り組みについて、パネリストの皆さんにお話しいただきたいと思います。

それでは渡辺さん、現場で感じている課題や問題点などがあれば、紹介いただけますか。

○渡辺 利尻では明らかにここ数年、外国人観光客が伸びています。町中や山で、外国人とすれ違う機会が増えています。特に、冬の利尻山で登山やスキーを楽しむ外国人客が多く、ヨーロッパから8割、北米から2割を占めています。平均で4～5日、1週間の長期滞在者も多いです。

ヨーロッパからの観光客は、2週間ほど北海道で滞在しています。新千歳空港到着後、ニセコに向かいスキーを楽しんで、そこからだんだん北上して利尻へやって来ます。大きな課題は、島内にクレジットカードを使える飲食店が少ないこと。また、ユーロの両替ができないと困っている外国人も多く見かけます。

言葉の問題ですが、私の場合は困っていません。英語で覚えなければならぬ登山用語は限られていますし、本当に困ったら翻訳アプリで対応しています。やはり、クレジットカードが最大の問題だと思います。

○藤崎 それでは、現金をたくさん用意されているのでしょうか。

○渡辺 ある程度は持ってきていますが、無くなったら友達から借りるしかないようです。

○藤崎 日本人は現金を所持して旅をしますが、外国人観光客は基本的にクレジット決済が主流だと思います。鯨本さん、小さな島を訪れる外国人観光客は最近、増えているのでしょうか。

○鯨本 沖縄ではその傾向が顕著に見られます。例えば、八重山諸島では台湾からの観光客が増えています。

海外の雑誌やインターネットのサイトなどに掲載された途端、突然多くの外国人観光客が訪れる、ということがあります。一昔前の離島ブームの時には、多くの観光客が訪れた東京の新島は現在、外国人観光客は増えています。おそらく無料のキャンプ場や温泉があることがどこかに載ったからでしょう。キャンプをしながら、貸自転車島内を巡る気ままな旅を楽しんでいるようです。

○藤崎 海外の人たちがどのようにして情報を入手するのか興味深いものがあります。伊藤さんにお聞きしますが、インバウンドを進めるための北海道の課題は何でしょうか。

○伊藤 道内を訪れる外国人観光客の満足度を調べたところ、全体の満足度は期待度を若干上回りましたが(図-5.3.1)。しかし、項目別でみると、「交通機関」と「接客サービス」は満足度が期待度を上回りましたが、残りの「食事」「おみやげ」「宿泊施設」「観光施設」「景観」は下回ります。特に「食事」の満足度が低いのは、北海道が食材の宝庫だけに残念な結果です。

国内観光客はもっと厳しい評価で、全体の満足度は期待度を下回り、中でも「食事」は満足度が74%と期待度の85%を大きく下回ります(図-5.3.2)。なお、道内を旅行する観光客の90%は道民が占めています。

○藤崎 食事について具体的な課題は何でしょうか。

○伊藤 食事は国によって風習や好みが異なるので、全ての国に対応するのは難しいと思います。最近では、東南アジアなどを中心にイスラム教徒が多い国の観光客が増えています。道内は、戒律で豚肉や酒の摂取が禁じられている厳格なイスラム教徒を受け入れることが厳しい状況にあります。2020年の東京五輪に向け、そうした人たちに配慮した料理「ハラル」を提供できる飲食店を増やす必要性があると考えます。

○藤崎 私たちが想像する以上にイスラム教徒の観光客は多いので、大きな課題の一つだと思います。次に小松さんの視点から、インバウンドにおける宗谷地域や道内の課題について教えてください。

○小松　現在、国土交通省では北海道のこれからの10年を見定める「第8期北海道総合開発計画」を策定中です。その中間報告には、北海道は日本有数の食糧基地であり、豊かな自然が日本の観光地としての魅力や多様性を高めている、と記されています。この2つがこれからの北海道を発展させる大きなエンジンではないか、と考えています。

五輪開催などで世界の目が日本に向けられている今、そ

の視線を北海道、そして宗谷に向けてもらう努力が必要です。地方は人口減少が続き大変な状況ですが、やれることはあるはずです。宗谷単体ではなく、北海道全体の戦略の中で宗谷をどう位置付けるかという見方が大切だと思います。

私は20 年前に、道の駅の立ち上げに携わりました。当時道内に11 カ所あった道の駅を一つのブランドとして確立し、定着させるために考えたのがスタンプラリーです。道の駅のすべてのスタンプを集めるために周遊するだろう、という読みは当たり、道の駅全体の振興を推し進めるのに役立ちました。同じように道内を周遊する観光客に対し、宗谷に行かなければならないというモチベーションを与えることが必要です。周遊ルートの中に宗谷が組み込まれ、観光客に満足してもらえれば宗谷はもちろん北海道全体の価値が高まり、観光振興につながると思います。

スタンプラリーは多種多様な周遊のコンテンツになっています。吉田類監修の「バスポート」という道内の酒蔵を巡るスタンプラリーもあります。例えば「平成の岬巡り」というのはどうでしょうか。北海道の岬を回るとなれば、宗谷岬は外せませんし、島にも岬があります。いずれにしても、観光振興は自治体単独ではなく、地域全体が一体となって取り組むことが重要です。

○藤崎　さまざまな視点から課題を挙げていただきました。クレジットカードや食事の問題など道内には、まだまだ問題が残されているようです。

次に鯨本さんにお聞きます。小松さんは道の駅を例に、広域連携の重要性を指摘されましたが、それは離島にも当てはまりますか。

○鯨本 基調講演でお話しましたが、一つの島が単独で情報発信しても埋没してしまうので、連携は必要だと思います。これは地方にも共通していえることですが、人口が少なく離島にはそもそも情報発信に長けた人材が少ないという問題が根底にあります。

また、島の知名度が低いとインターネットの検索に引っかけにくく、簡単に情報を入手できません。例えば礼文を「れぶん」と読めなければ、打つことさえできません。連携して情報発信すれば、検索にヒットする確率が高くなります。

○藤崎 渡辺さんが開設しているホームページを見る人たちは、どのような言葉で検索しているのでしょうか。

○渡辺 おそらく「利尻島・観光」というような言葉でし

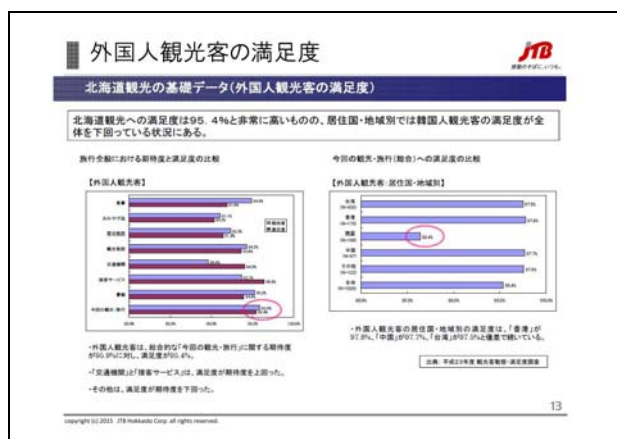


图-5.3.1

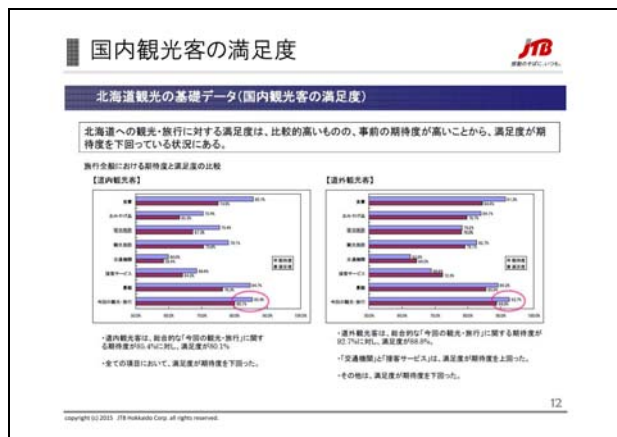


图-5.3.2

ようか。私は礼文も案内しますので、隣の島にもよく行きます。観光客には両島の差をあえて伝えることで、利尻に来たら礼文にも行く、礼文に来たら利尻にも行くという相乗効果が生まれます。

私は常日頃から、観光客の年齢層が高いので、ぜひ若い人にも来てほしいと思っています。それでシーカヤックなどアクティビティーに力を入れています。高齢者が利尻・礼文に来てもらえるのは長く見積もってもあと10年くらいでしょう。しかし、30～40代だとあと30～40年は来てくれると思います。ですから、若い人が興味を示しやすい観光商品を提供し、それを写真や映像で紹介してリピーターを増やそうとしています。

○藤崎 礼文・利尻行きの船に乗ると、やはり高齢者が目立ちます。鯨本さん最近、離島に関心を示す観光客が増えていると言われているのですが、実際30代や40代は多いのでしょうか。

○鯨本 離島へ行くのは時間とお金が必要です。ですから、やはり年齢は高い人が多くなります。もちろん、女性の1人旅なら20～30代の若年層が中心です。とはいえ、高年齢層以外の年代の観光客は増えていると思います。

○藤崎 確かに30～40代だと、仕事に脂が乗り、休みが取りづらく、子育ても大変な時期に重なります。家族で旅行に行こうと思っても、お金と時間を要する離島は敬遠されてしまいます。

しかし、高齢者と違い若・中年層はインターネットのリテラシーが高いので、インターネットによる情報発信は有効な手段となります。そうすると情報発信の担い手が重要な役割を果たしますが、そうした人は島内から発掘するのか、島外から連れてくるのか。鯨本さん、いかがでしょうか。

■ 45° N PASS とは

稚内・利尻島・礼文島をめぐる
**フェリー&路線バス
4日間乗り放題の
フリーパス！**

ご購入から**4日間有効**

・実施主体: 利尻礼文観光推進協議会
稚内夏期観光客誘致協議会
・実施期間: 2015年9月の1ヶ月間実施
・募集人員: 500名 → 366名の集客

1

図-5.3.3

○鯨本 両方のケースがあります。先ほど私が紹介した小値賀島は、後者に該当します。たまたま情報発信に長けた人が移住したことが引き金になりました。

○藤崎 やはり人材難も課題の1つに挙げられると思います。

では、次に戦略について議論を進めたと思います。宗谷のように都市から離れた地域を観光するには、2次交通の問題は避けては通れません。この問題をどう解決するのか。冒頭で触れたエヌパスについて、伊藤さんからご紹介いただければと思います。

○伊藤 エヌパスは、2015年9月に1ヶ月間限定で試験的に実施しました(図-5.3.3)。稚内・利尻・礼文の対象宿泊施設に宿泊し、そこでスタンプを押してもらうことを条件に、5000円でフェリーと路線バスが4日間乗り放題のフリーパスです。募集人数は500人で366人が利用しました。

では、最初に実施に踏み切った背景と経緯を説明します(図-5.3.4)。利尻・礼文の人たちは、「昭和40年代は良かった」とよく言われます。当時は全国に離島ブームが沸き起こり、さらに団体のパッケージツアーがそれを後押しし、利尻、礼文行きのフェリーでは2等席でも乗れない状況でした。当時と同じ活況を取り戻すことは難しいと思います。爆発的な離島ブームが再来するとは考えにくく、団体旅行の利用者自体が減少しているからです。北海道へ来る団体旅行者の割合は、2003年度で49%と約半数を占めていましたが、10年後には15%へと激減しています。そうすると、必然的に宗谷を訪れる団体客もかなり減っていることになります。

こうした状況を打破し個人客を誘致しようという動きが近年、礼文町を中心に起こる中、「1つの自治体だけにぎわっても仕方がない、地域一体で観光客を呼び込もう」

■ 45° N PASS ができた背景

・2010年から2014年の5年間、礼文島観光協会単独で個人客対象にフェリーが無料になるキャンペーンを行った。

・当初礼文島への誘客が事業目的で、利尻や稚内との連携はなかったが、団体観光客が減少していくなか、更に個人客の増加を目指すには利尻や、稚内との連携が必要と認識が強まる

・2013年頃より、事あるごとに礼文島のキャンペーンを担当されていたK様と一緒に、この連携についての必要性を訴え、各市町の方の理解を徐々に得、またキャリアであるバス事業者、フェリー事業者の協力も得て出来上がった。

2

図-5.3.4

という思いでエヌパスを始めました。

稚内市、利尻町、利尻富士町、礼文町の4市町が一体となって取り組んだ観光商品は今回のフリーパスが初めてで、宗谷にとって画期的な事業でした。パスの購入条件は4市町内の宿泊施設に2泊以上としましたが、宿泊場所もうまく分散しました(図-5.3.5)。離島観光は高齢層が多い傾向にありますが、パスを利用した人のうち半数は10～40代で、今後のリピーターとして期待したい若・中年層の個人客を呼び込むことに成功しました(図-5.3.6)。また、このパスは個人旅行に特化した商品ですが、夫婦や親子など幅広く利用されていることも分かりました(図-5.3.7)。来年以降は利用者枠を広げて、外国人観光客にも宣伝したいと思っています。

○藤崎 これはJTBの主体事業ですが、企業色を前面に出さずに取り組まれています。

稚内を訪れる観光客の大半は利尻・礼文へ行くものだと思うがちですが、実は3～4割しかいません。宗谷岬へドライブして終わりという人は意外に多く、そうした人たちにぜひ利尻・礼文にも足を伸ばしてもらいたいと思います。渡辺さん、エヌパスの効果は利尻でもありましたか。

○渡辺 ありました。期間中、私のペンションでもパスの利用者が結構いました。

○藤崎 小松さんは道の駅でスタンプラリーを展開しましたが、エヌパスに付け加えるアイデアはありますか。

○小松 エヌパスは大変素晴らしい試みだと思います。エヌパスは宗谷限定なので、他の地域と連携を図り、北海道全体に広げていくという点で工夫の余地があると思います。知床・阿寒を中心に道東では先駆的な取り組みをしています。そうした事例を共有していくことが北海道全体の

観光のレベルアップにつながると思います。

○藤崎 確かに宗谷だけで完結するのではなく、他の地域で既に取り組んでいることとうまく連携できれば幅が広がります。個人的には、稚内市内での飲み歩きプランを付けたら面白いのでは、と思いました。鯨本さん、こうした事例はほかにもありますか。

○鯨本 先ほど紹介した神島には、エヌパスと似たものがあります。それは伊勢志摩を対象にした近鉄の「まわりゃんせ」というスーパーパスポート。9800円で近鉄発駅から伊勢志摩までの特急券と、そのエリア内での電車、バス、船の乗り放題がついています。また、宿からの手荷物無料配送サービスも含まれており、各種施設にも割引料金で入場できます。対象施設は鳥羽水族館や志摩スペイン村など多く、周辺地域を歩き回るきっかけになっています。

○藤崎 ありがとうございます。次に情報発信における広域連携について考えたいと思います。渡辺さんは、どのようにお考えですか。

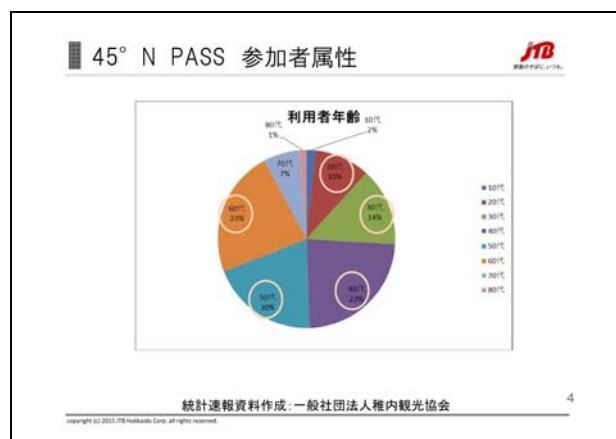


図-5.3.6

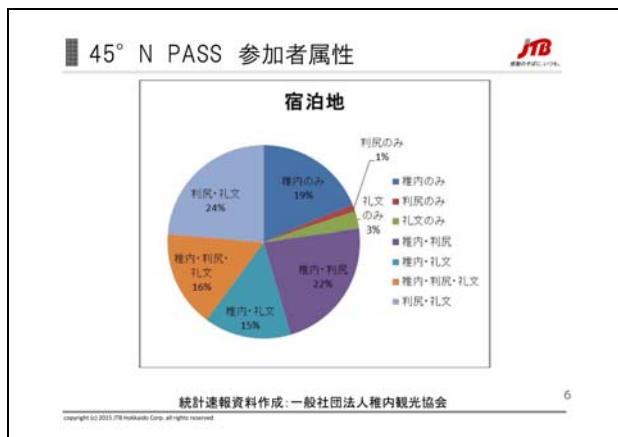


図-5.3.5

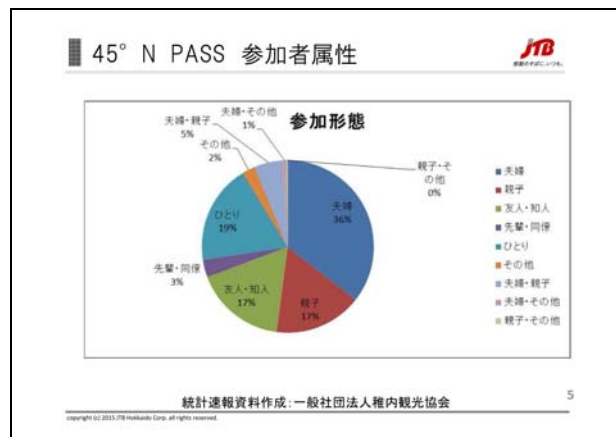


図-5.3.7

○渡辺 現在、利尻、利尻富士、礼文の3町の観光協会は個別に情報発信しています。3町が連携して、両島の観光情報が一目で分かるウェブサイトをつくるなど、連携して発信力を高めていくことは必要だと考えます。

私個人としては、フェイスブック上で利尻島の観光情報を更新していますが、ネット上では情報が一気に広がるので、利尻島のファンを増やすことに役立っています。冬も発信することで「冬季は利尻で遊べない」というイメージを拭い去ることができ、冬季に来てくれる日本人観光客も目立っています。

○藤崎 情報発信に関して伊藤さんのところで何か進めているとお聞きしていますが、

○伊藤 今まさにホームページ作成に向けて各自治体と話し合いを進めている最中です。楽しみにしていただければと思います。

○藤崎 これもエヌパスと同様に単なるJTBの宣伝ではないと聞いています。マーケティングに長けた専門家の協力は、人材難の地域にとって大きな助けになると思います。鯨本さんにうかがいます。地域が連携して情報発信をする際のアドバイスを教えてください。

○鯨本 みんなが情報発信に携わることが最も大切です。奄美群島の奄美群島時々新聞は、5つの島の人たちが連携してつくりました。今は紙媒体からインターネットに切り替わりましたが、各島の担当者が協力して情報を更新しています。連携を長続きさせるには、どこかの島に運営を任せるのではなく、全島が参加することが必要です。

○藤崎 小松さん、行政の立場ではどう思われますか。

○小松 地域が連携して情報発信することは観光客増に伴う経済効果に加えて、地域のつながりが深まるというメリットもあります。現在、地域の魅力を道路でつなぎ个性的な地域、美しい環境づくりを目指す「シーニックバイウェイ」という施策を北海道で進めています。これにより、その地域の人たちの交流が深まり、結び付きが強まっています。こうしたつながりが観光振興の下支えになると思います。

○藤崎 視点を少し変えさせていただきます。鯨本さんは基調講演の中で、観光客増加に伴うデメリットについて石垣島を例に指摘されました。それを具体的に教えてください。

い。

○鯨本 観光振興に関する話し合いの場に参加するのは、観光事業者や自治体関係者が中心です。観光で収益を上げるためには、そうした人たち視点は重要です。しかし、そこで暮らす住民の心情も大切にしなければなりません。ごみが増えるなど環境の悪化に加え、インターネットの書き込みなどによる風評被害も問題になっています。離島は人口が少なく、狭い社会なので都会に比べ被害が深刻化します。ですから、むやみやたらに観光客が増えるのは、少し危険ではないかと感じています。

○藤崎 旅行会社が観光ツアーの企画を練る際、地元住民とのトラブルを避けるように心がけていると思います。しかし、地域の魅力をより知ってもらうには、住民生活の中に入り込まなければならぬケースもあります。商品化に当たり、その辺のバランスをどう取っているのでしょうか。

○伊藤 以前のパッケージツアーは、代表的な観光地を組み合わせた大衆受けするものが主流でした。しかし、最近では旅行会社が立てたニッチな企画に賛同したお客さんを募集するツアーが増えています。そうすると、典型的な観光地以外にもお客さんが訪れるので、リスク回避に向けた手立てが必要になります。例えば、当社では北洋銀行と連携協定を結び、顧客の中で農家など観光業にも乗り出したい事業者を募ってもらい、そことタイアップしたツアーを商品化しています。

観光振興の弊害でよく耳にするのは、倶知安町のケースです。冬季に長期滞在するオーストラリア人観光客に加え、近年は香港や台湾などアジア圏からの観光客も増え、コテージなど建設ラッシュが続いています。そうした外国人は住民登録をしないので住民税を納めません。倶知安町の人口は減り税収が増えない一方で、冬場の除雪作業量が膨らむなど財政的な問題が生じています。

○藤崎 観光振興を進めるには、さまざまな問題を解決しなければならないことが分かりました。では渡辺さん、島の人の本音はどうなのでしょう。もっと観光客に来てもらいたいですか。

○渡辺来てもらいたいです。利尻島と礼文島の2大基幹産業は漁業と観光ですが、漁師も減り水揚げ量も減少しています。観光面でも観光客数は右肩下がりが続いています。過疎化が進む中、とにかく島外から一人でも多くの人に来てもらいたいのが実状です。

○藤崎 渡辺さんは、冬の利尻山での登山やスキー、スノーボードを楽しみたい人、つまりコアな客層を対象とした観光商品を提供しています。その狙いを教えてください。

○渡辺 冬の北海道を楽しむために、犬ぞりやスノーシュー、流氷ウオークなど新しい観光商品が誕生しています。単にスキーやスノーボードを楽しみたいなら、利尻まで来る必要はありません。ですから、差別化のために利尻島にしかないものを提供しなければなりません。そこで目を付けたのが利尻山。利尻山の魅力を伝えて、「この山で滑りたい」と思わせたら人は必ず来る、と考えました。

確かにリフトがない冬山を上り、滑ることを楽しむ人は少なく、コアな客層といえます。しかし、世界規模で捉えると、そこには大きな需要があるのです。コアな客層だけにその中での情報交換は密なので、インターネットによる口コミが広がりやすいというメリットがあります。私はこうした人たちがどのようなことに興味を示すのか分かるので、効果的にPR することができます。

○藤崎 コアな客層を対象にした商品であっても、それを世界に広げるとニーズがあるということですね。時間が近づいてきましたので、ここで会場から質問を受けたいと思います。

○質問者1 鯨本さんと伊藤さんにお聞きます。地域の連携が大切だという指摘がありましたが、道内には利尻・礼文島以外にも離島があります。留萌管内には天売・焼尻島があり、道南には奥尻島もあります。道内全体で離島を振興できる可能性はあるのか、またそれを進めるに当たり、どのような注意点があるのかを教えてください。

○鯨本 可能性は大いにあると思います。例えば、天売は鳥の島としてバードウォッチャーにとっては聖地といえます。また、焼尻は「サフォーク」という羊が有名で、行ってみたいと思わせる素材があります。

ただ、やはり気をつけなければいけないのは、300人規模の小さな島なので、受け入れに限りがあること。観光客にたくさん来てほしいと思っても、実際に1 日何人受け入れ可能かを冷静に判断しなければなりません。実態に即した目標を立てて、集客することが大切です。

○伊藤 なかなか離島同士の連携は難しいと感じています。しかし、エヌパスのような地域限定のフリーパスのようなものを道内全域に広げることができれば、空港、鉄道

駅から観光地までの2 次交通の問題が軽減されると思います。実現への道のりは難しいですが、皆さんと一緒に頑張りたいと思います。

○質問者2 宗谷の魅力を考えて発信しようとは思いますが、外から見たときに、これは本当に魅力として映るのだろうかと思うことがよくあります。鯨本さんの目から見た宗谷の魅力を教えてください。また、情報発信に向けて今、私たちは何に力を入れるべきなのでしょう。

○鯨本 宗谷の魅力は、やはり日本で一番北にあることです。それは何物にも代え難く、最も優位な点です。どこかへ旅に行こうと思い立ち目的地を探すときに、端を選ぶケースがあります。私は同じ理由で日本の最南端に行きました。端にあることそれ自体にブランドがあるのです。

力を入れるべきことは、人材育成に尽きます。客観的な視点を持ち地域のブランドづくりに長けた外部の人に来てもらい、渡辺さんのように地元で頑張っている人たちが参加して一緒に磨きをかけていけば、自然に人材が育ち宗谷のブランド力も高まります。

○藤崎 そろそろ時間になりましたので、最後に皆さんから一言ずつお願いします。

○小松 昭和28 年に離島振興法がつくられました。この法律は、日本中を旅した「歩く民俗学者」として有名な山口県周防大島出身の宮本常一氏が、「離島という世界がある。これをもっと大事にしなければいけない」と社会に訴えて制定されました。

公共事業でもそうですが、となく社会では投資に対する見返りがどの程度見込めるのかという「b/c」（費用対効果）を重視する傾向が強まっています。一方で宮本氏が訴えたように、b/c や経済効果といった枠を超えて大切にしなければならないことが世の中にはあります。こうした考え方がもう少し社会に広がることを期待したいと思います。今日はありがとうございました。

○伊藤 本日はありがとうございました。今日紹介させていたエヌパスは、JTB の名前を出していません。自社商品を売るわけでもなく、それでも私が頑張れるのは、自治体の皆さんが一生懸命取り組んでいるからです。これからも皆さんと一緒に良い商品をつくりたいと思います。

この場を借りてお願いしたいのは、行政の観光担当者は異動せずにできるだけ長くいてほしいと思います。渡辺さんのような宿泊業の方も同じだと思いますが、付き合いが

長くなるほど信頼関係が深まるからです。ぜひ、お願いします。

○渡辺 今日はありがとうございました。実は、私は昨日まで鹿児島県の屋久島にいました。毎年冬の一定期間、屋久島でツアーの仕事をしています。簡単に言うと、出稼ぎです。そこに行くと毎回、屋久島の世界遺産に感動すると同時に、利尻・礼文の素晴らしさを再認識しています。

私には妻と子供がいます。子供にはなんとか利尻に残ってほしいと強く願っていますので、観光客の減少は切実な問題です。10年後、20年後、そして50年後の将来を見据えて、ほかの島の成功例や取り組みを利尻の観光に生かしたいと考えています。皆さん、今後も利尻・礼文をよろしくをお願いします。

○鯨本 今日はありがとうございました。今の世の中、誰もが情報を発信できます。そういう意味では、島を訪れる観光客全員が潜在的な広告塔といえます。ですから、観光客一人ひとりに温かく接することが何よりも大切だと思います。基調講演の中で触れた八丈島の「欠航流人」が好例です。島民が一期一会の気持ちで心温かくおもてなししてくれた結果、今日、私はこの場で八丈島の素晴らしさを紹介しているわけですから。

観光振興を推し進める際、経済的な数値目標を掲げるとは必要でしょう。しかし、観光客が増えても地元住民の生活が疲弊しては元も子もありません。住民の声を拾い上げてみんなが納得する目標を据えてほしいと思います。

○藤崎 ありがとうございます。鯨本さんは今回を機に、利尻・礼文の応援団になってくださったと思っています。今後もよろしくお願いします。

私のつたない進行で議論し尽くせなかったこともたくさんあると思いますが、皆様のご協力が無事にシンポジウムを終えることができました。本日は本当にありがとうございました。



ザ・シンポジウム みなと in 稚内

～みなとが繋ぐ島々との夢海道～
～稚内港を拠点とした観光振興について考える～

14:00 ▶ 17:00
ANAクラウンプラザホテル稚内 2階「層」
稚内市南通1丁目2番2号
TEL.0162-23-8111

14:10～15:10
「島の光を頼りに行こう～離島地域の観光振興～」
NPO法人 離島経済新聞 特別編集長 鮎本あつこ氏

15:20～17:00
「インバウンド新時代に向けた課題と戦略的取組について」
コニヤホテル 佐藤 達也氏
NPO法人 離島経済新聞 特別編集長 鮎本あつこ氏
まるげん観光株式会社 代表取締役 渡辺 敏哉氏
株式会社JTB北海道MICEソリューション部 部長 伊藤 誠氏
北海道観光局 離内観光振興課 部長 小松 正明氏

主催
『ザ・シンポジウムみなと』実行委員会
北海道経済連合会、(一社)北海道商工会連合会、北海道連合会、(一社)北海道港湾振興研究センター、
(一社)港湾空港技術センター、北海道、国土交通省北海道開発局

協賛
(一社)北海道開発局、(一社)北海道開発局技術センター、北海道港湾振興団体連合会、北海道港湾空港建設協会、
北海道ポートエンジニアリング協会、(一社)日本マリン産業協会、NPO法人 北海道みなと文化振興機構、
稚内商工会連合会、(一社)稚内観光協会

後援
稚内市、網走市、稚内市、北海道、北海道新聞、北海道放送、NHK旭川放送局、
NHK北海道放送、STV札幌テレビ放送、HTB北海道テレビ、TVひかりと北海道、UHB北海道文化放送

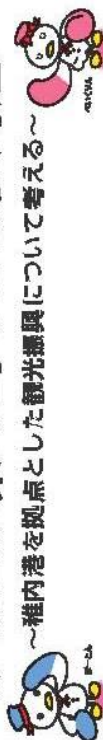
土壌学会北海道支部(CPD)参加証明書をご希望される方は、シンポジウム終了後に、受付でお受け取りください。

主催
NPO法人 北海道みなと文化振興機構

後援
稚内市、網走市、稚内市、北海道、北海道新聞、北海道放送、NHK旭川放送局、
NHK北海道放送、STV札幌テレビ放送、HTB北海道テレビ、TVひかりと北海道、UHB北海道文化放送

平成 27 年度『ザ・シンポジウムみなと in 稚内』

みなとが繋ぐ島々との夢海道



「ザ・シンポジウムみなと」は、地域の発展の核となる港湾について、様々な立場から見た北海道港湾の将来の方向に関する意見を紹介していただき、道民の方々に港湾の重要性や必要性を理解していただくとともに、広く港湾を PR することを目的としてこれまで道内主要港湾所在地において開催してきました。

平成 27 年度は外国人観光客が年々伸びている蘭島(利尻島、礼文島)やサハリン観光について、地域の取り組み方や戦略を考えてまいります。

Program

14:00 開会挨拶

14:10 基調講演



水野 雄三

「ザ・シンポジウムみなと」実行委員会委員長

鯨本 あつこ 氏

NPO 法人道南経済新聞社 総括編集長

『島の光を觀に行こう ～離島地域の観光振興～』

1982 年生まれ。大分県日田市出身。有人離島専門のウェブメディア「離島経済新聞」、タブロイド新聞刊「イ」編集長。地方誌編集者、経済誌の広告ディレクター、イラストレーター等を経て 2010 年に離島経済新聞社を設立。編集者サイン外観で、地域メディアのプロデュース、人材育成、広報ディレクションを担当。世田谷区三軒エリアの活動に参画。世田谷パン祭り、華美経済のフリーペーパー「華美経済時々新聞」、石垣島にゆかりのあるクリエイターを盛り起こす「石垣島 Creative Flag」等のプロジェクトに携わる。2012 年 ロハスデザイン大賞、グッドデザイン賞受賞。2013 年 TEDxTokyo 登壇。美ら島沖津大使。
「離島経済新聞」www.rishokai.com

休憩 15:10～15:20

閉会

パネリストカッشین

『インバウンド新時代に向けた課題と戦略的取組について』

16:20



コーディネーター

熊崎 達也 氏

道内北道大学 講師
情報メディア学部 講師

【経歴】
1993 年 4 月 日本放送協会(NHK)の放送局
1998 年 12 月 NHK 札幌放送局 札幌支局
2013 年 4 月 北海道大学大学院メディア・コミュニケーション学部
【著書】
「観光ガイド 観光入門」立ち上げ、監修から「まちづくり」まで
信託出版社 2012



パネリスト

鯨本 あつこ 氏

NPO 法人道南経済新聞社
総括編集長

【経歴】
2010 年 株式会社道南経済新聞社を設立
2012 年 ロイズデザイン・タレント・イベント
2013 年 TEDxTokyo 登壇
2014 年 NPO 法人道南経済新聞社として組織変更、(株)道南経済新聞社
2015 年 代表取締役を交代、総括編集長に就任



パネリスト

渡辺 敏哉 氏

株式会社 JTB 北海道
代表取締役

【経歴】
2007 年 4 月 まるぽん観光情報センター
2011 年 4 月 マルポ観光情報センター リモートリポーター
JWGA 日本観光ガイド協会認定ガイド
札幌生まれ、札幌育ち。ペンションオーナーの父、山梨のイデやシカゴ、パワカントリーガイドなど、札幌周辺の観光の魅力を語り続けています。



パネリスト

伊藤 誠 氏

株式会社 JTB 北海道
MICE・ソリューション営業課

【経歴】
1999 年 札幌市に於いて一般企業と MICE 営業に就任
2013 年 1 月 前 JTB 北海道 MICE・コミュニケーション営業課
現在、北海道全域で行われる大型 MICE の取扱い、札幌、札幌、札幌、札幌の担当として、北海道の観光、2 次、3 次産業の振興に努めています。



パネリスト

小松 正明 氏

北海道観光局
観光開発課 課長

【経歴】
1999 年 4 月 北海道観光局観光振興課観光企画課に就任
2000 年 7 月 北海道観光局観光振興課観光企画課
2010 年 7 月 北海道観光局観光振興課観光企画課
2013 年 4 月 北海道観光局観光振興課観光企画課
2015 年 4 月 北海道観光局観光振興課観光企画課

【経歴】
北海道観光局 NPO 法人ロータリー 2003
道庁の観光のコーディネーター (8 月 2013)

付録H ザ・シンポジウムみなと in 稚内 写真



基調講演
NPO法人離島経済新聞社 統括編集長
いさもと
鯨本 あつこ 氏



コーディネーター
稚内北星学園大学 情報メディア学部講師
藤崎 達也 氏



パネリスト
NPO法人離島経済新聞社 統括編集長
鯨本 あつこ 氏



パネリスト
まるぜん観光株式会社 代表取締役
渡辺 敏哉 氏



パネリスト
株式会社 JTB北海道 MICE・ソリューション営業課
伊藤 誠 氏



パネリスト
北海道開発局 稚内開発建設部 部長
小松 正明 氏



同時開催した「NPO法人 北海道みなとの文化振興機構パネル展」

ザシンボジウムみなと in 稚内
みなとが響く島々との北海道

稚内市観光協会主催の「ザシンボジウムみなと in 稚内」が、9日(土)午後2時から、稚内市立市民会館で開かれた。この日は、北海道の各地域の観光資源を紹介する「北海道の観光資源」がテーマで、北海道観光局の担当者が、北海道の観光資源を紹介した。

◆北海道観光局
 北海道観光局の担当者は、北海道の観光資源を紹介した。北海道の観光資源は、自然、文化、歴史、食文化、産業など、多岐にわたる。北海道観光局は、北海道の観光資源を、北海道の観光客に紹介し、北海道の観光客を、北海道の観光資源に誘導する。

◆北海道観光局の担当者は、北海道の観光資源を紹介した。
 北海道観光局の担当者は、北海道の観光資源を紹介した。北海道の観光資源は、自然、文化、歴史、食文化、産業など、多岐にわたる。北海道観光局は、北海道の観光資源を、北海道の観光客に紹介し、北海道の観光客を、北海道の観光資源に誘導する。

宗谷の魅力 世界に発信を

ザシンボジウムみなと in 稚内

9日(土)午後2時から、稚内市立市民会館で開かれた。この日は、北海道の各地域の観光資源を紹介する「北海道の観光資源」がテーマで、北海道観光局の担当者が、北海道の観光資源を紹介した。

他地域より少ない外人客 注目される登山、スキー
食事は宗教にも配慮して 道内周遊に宗谷位置づけ
地域での人材育成も必要

宗谷地方は、北海道の観光資源の一つとして、注目されている。宗谷地方の観光資源は、自然、文化、歴史、食文化、産業など、多岐にわたる。宗谷地方の観光資源を、宗谷地方の観光客に紹介し、宗谷地方の観光客を、宗谷地方の観光資源に誘導する。