

北東アジアゲートウェイ「境港」の重点整備について

《提案・要望の内容》

- 山陰地方の国内海上輸送の効率化や大型客船の寄港増大等に対応するため、境港ふ頭再編改良事業〔竹内南地区貨客船ターミナル整備〕の重点投資により早期完成すること。

【御礼】

昨年9月、中野地区国際物流ターミナルの供用開始に伴い、大型原木船の沖待ちや貨物の横持などが解消されたところですが、更に大型クルーズ船受入施設の整備により、今年8月には5万t級大型クルーズ船を同時に2隻受け入れるなど、今年の寄港回数は60回、旅客6.6万人と3年連続過去最高を更新したところであり、柔軟に施設整備に取り組んでいただき御礼申し上げます。

(参考)

- 南海トラフ地震などの大規模地震のリダンダンシーとして、日本海側ルートが注目される中、舞鶴―北九州間は海上輸送網のミッシングリンクとなっている。
- また、トラック輸送業において直面している深刻なドライバー不足状況への対応や、低炭素化の推進においても海上輸送の展開を図ることが必要である。
- このような中、国土交通省と連携し産学金官による「境港流通プラットフォーム協議会」を設立し、トライアル輸送並びに国際定期航路と連結する新たな輸送ルートの可能性調査を展開し、内航RORO船の定期化に向けて取り組んでいる。

平成27年度	・国内海上輸送網の充実にに向けた促進方策検討(国土交通省発注)
平成27年12月	・境港～北九州ひびき港「SEA&RAIL 試験輸送」
平成28年 6月	・既存航路延伸、北海道方面への2週連続試験輸送
12月	・ 〃 九州・関東方面への試験輸送
平成29年 7月	・既存航路延伸、北海道方面への試験輸送 ・国際定期航路と繋ぐ試験輸送
平成30年1月から	・既存航路延伸、北海道方面への月1回程度の連続試験輸送 九州方面については3月に試験輸送実施予定

- 一方、世界で最も有名な客船と言われる「クイーン・エリザベス」の平成31年4月の寄港が決まるなど、クルーズ拠点港としての評価も高まり、地域の官民あがた「おもてなし」などの受入体制の充実や、新たな玄関口となる「竹内南地区」の賑わい創出に取り組んでいるが、クルーズ船の受入施設は十分ではない。
- 境港が抱える「物流」、「人流」の両課題解決に繋がる竹内南地区貨客船ターミナルの一日も早い完成が望まれている。


境港主要施設

外港昭和南地区



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
外港昭和南	-14m ^ハ -ス 280m -13m ^ハ -ス 270m	コンテナ貨物 木材チップ、雑貨品

江島地区



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
江島	-9m ^ハ -ス 165m -7.5m ^ハ -ス 130m	原木・石材 セメント



竹内南地区 貨客船ターミナル
中野地区 国際物流ターミナル大型客船受入施設整備

国際旅客ターミナル(仮設)

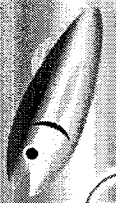


外港昭和北地区



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
外港昭和北	-9m ^ハ -ス 370m -7.5m ^ハ -ス 260m	セメント・原木 重油、雑貨品

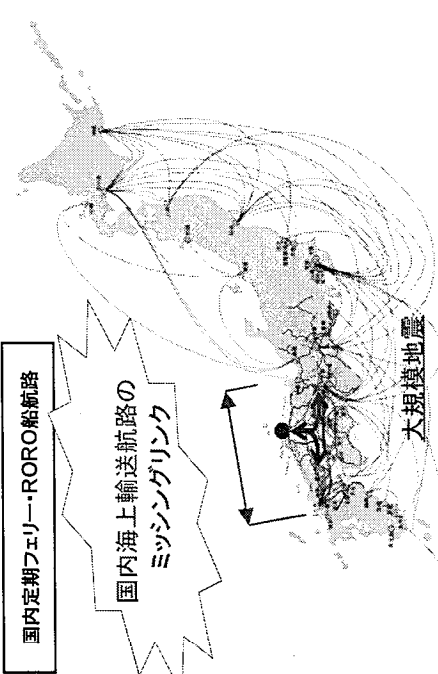
境港ふ頭再編改良事業【竹内南地区貨客船ターミナル整備】 北東アジアゲートウェイ「境港」の機能強化①



- ①国内海上輸送のミッシングリンクの解消を図るとともに、②国内・国際物流の拡大・連結
- ③急増・大型化するクルーズ船寄港への対応

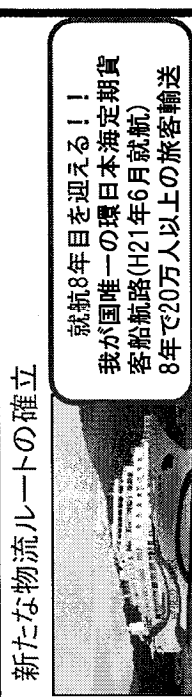
①国内海上輸送のミッシングリンク解消

ミッシングリンクを解消し、日本海側（九州～境港～北海道）の物流促進と効率化を実現

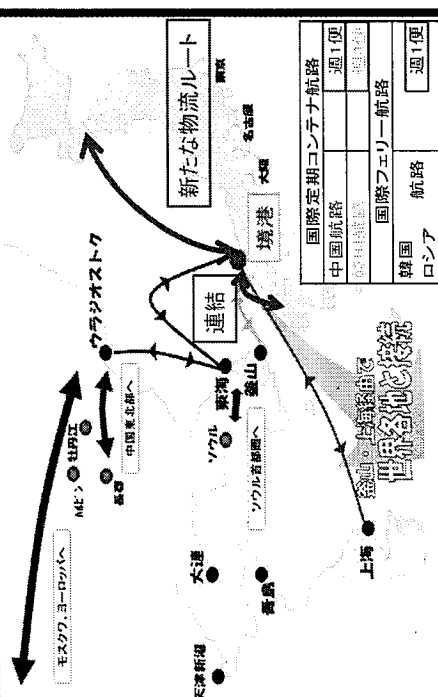


- 【RORO船航路誘致による効果】**
- 国内海上輸送網のミッシングリンクの解消。
 - 物流の効率化により、中海・宍道湖・大山圏域及び中国地方の産業競争力の強化
 - 船舶へのモーターシフトにより、ドライバ不足やCO2削減等環境問題に対応。
 - 大規模地震時の海上輸送におけるリダンダンシーを確保。
 - 九州から北海道までの日本海側海上輸送網の構築に向けて、今年度も引き続き試験輸送を実施するとともに集荷体制の民間主体へのシフトチェンジへの取組。

②国内・国際物流の拡大・連結

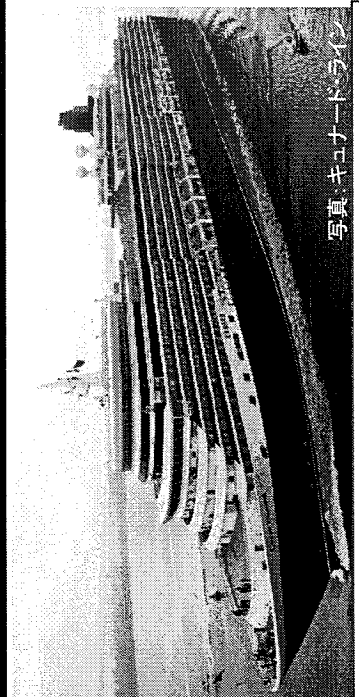


就航8年目を迎える!!!
我が国唯一の環日本海定期貨客船航路(H21年6月就航)
8年で20万人以上の旅客輸送

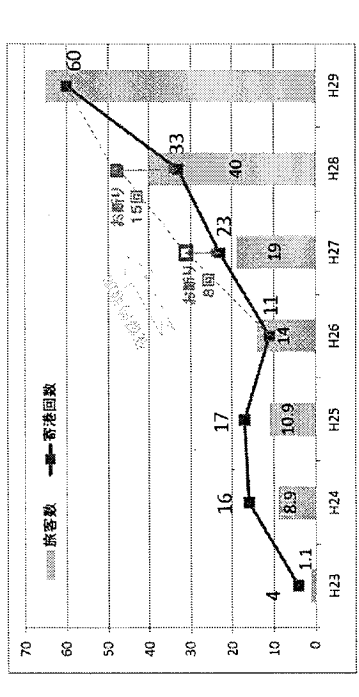


- 【国際国内物流の連結による効果】**
- 北東アジアゲートウェイとして、境港を国内・国際物流の結節点として圏域の経済活動の拡大。
 - 国際定期貨客船との連結により、新たな物流ルートの確立。
 - コスト削減、リードタイム縮減。
(上海航路運航日数短縮、輸出11日→4日)
(活魚運搬車による試験輸送の実施:H24)
 - 境港をハブ港とするための広域集荷・配送方法の検討

③急増・大型化するクルーズ船寄港への対応



H31年4月初寄港決定【クイーン・エリザベス】



5万t級大型クルーズ船同日2隻寄港などもあり、今年の寄港回数は60回、旅客数は6.6万人と3年連続過去最高を更新。

- 官民のおもてなし
- ・クルーズ船の状況に応じたオプショナルツアーの提案。
- ・2次交通の充実に向けたシヤトルバス支援予定。

境港ふ頭再編改良事業【竹内南地区貨客船ターミナル整備】 北東アジアゲートウェイ「境港」の機能強化②

○定期航路化に向けた試験輸送を実施

【目的】海上輸送網のミッシングリンクの解消とモーダルシフトによる環境負荷・輸送コストの低減を目指す！

平成27年度 九州方面への試験輸送【SEA&RAIL 一貫輸送】 北九州港—境港—北九州港



平成28年度 北海道方面・九州(関東)方面へのRORO試験輸送

【既存航路活用(延伸)】

境港—敦賀港—苫小牧港

境港—博多港—岩国港—東京港

近海郵船(株)

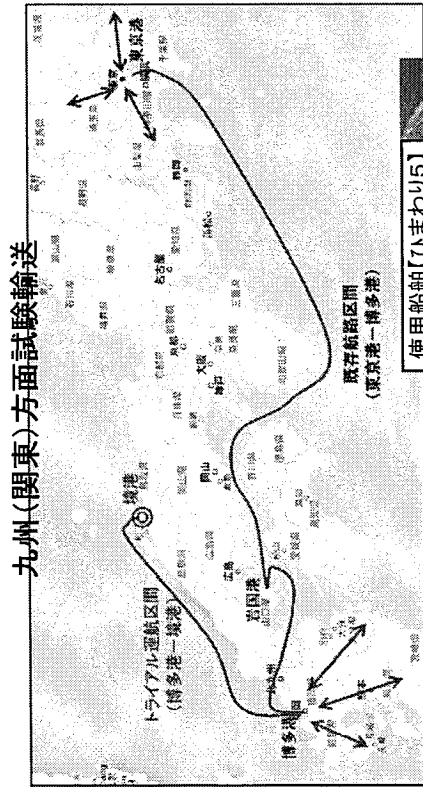
日本通運(株)



平成29年度 試験輸送(予定)

【国際定期航路と境港で繋ぐ】

【北海道と九州方面を境港で繋ぐ】



平成28年12月5日(月)

貨物 : シヤージ、自走

(移入) 13本

新聞用紙、塩、砂糖等

(移出) 22本

洋紙、天然水、合板、農機等

博多港 13本

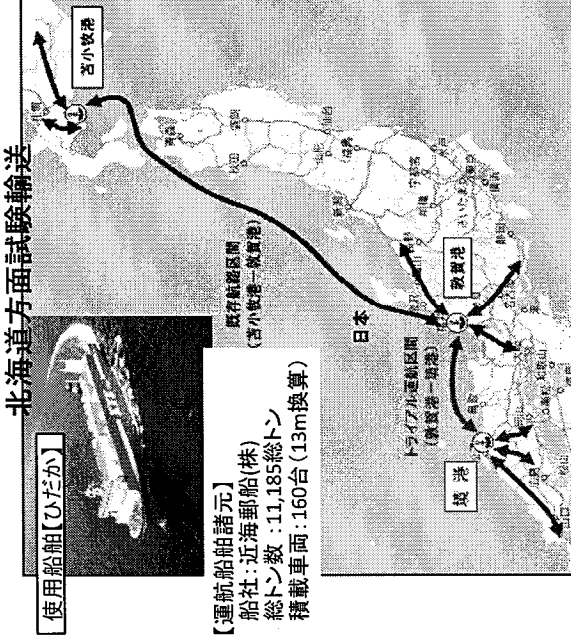
東京港 9本

【運航船舶諸元】

船社: 日本通運(株)

総トン数 : 10,470総トン

積載車両 : 160台 (12m換算)



平成28年6月20日(月)、27日(月)

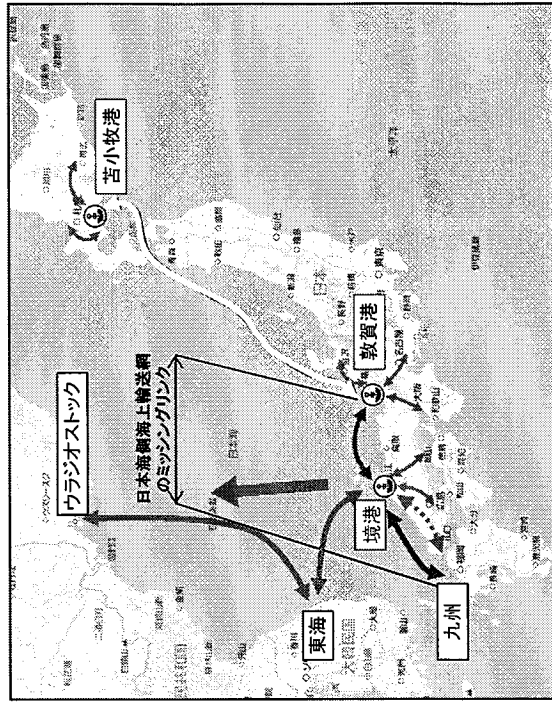
貨物 : シヤージ、自走

(移入) 20日19本、27日12本

新聞用紙、自転車、小豆等

(移出) 20日11本、27日24本

合板、農機、天然水、文房具、洋紙等



<創荷>境港をハブとして連結する航路での

試験運行

・DBSとの接続、北海道～九州の接続による課題検証と新たな物流(鮮魚等)の創出

<集荷>国内海上輸送体制の構築

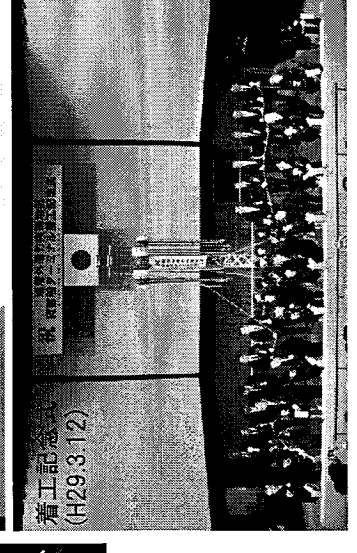
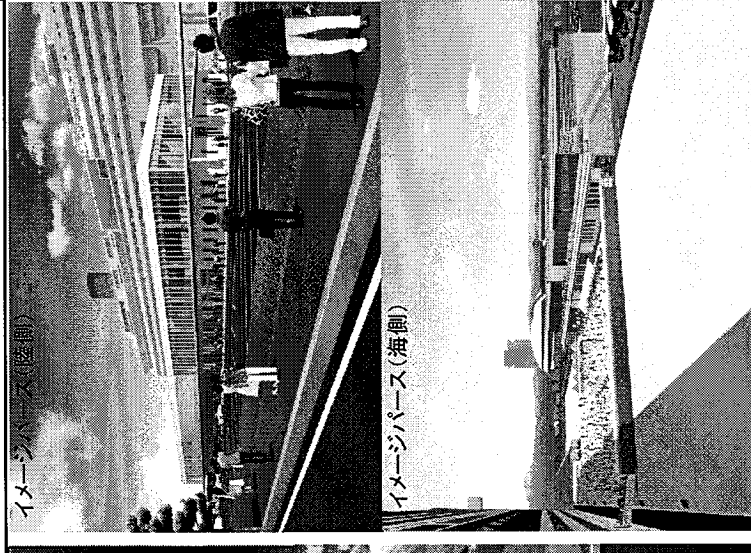
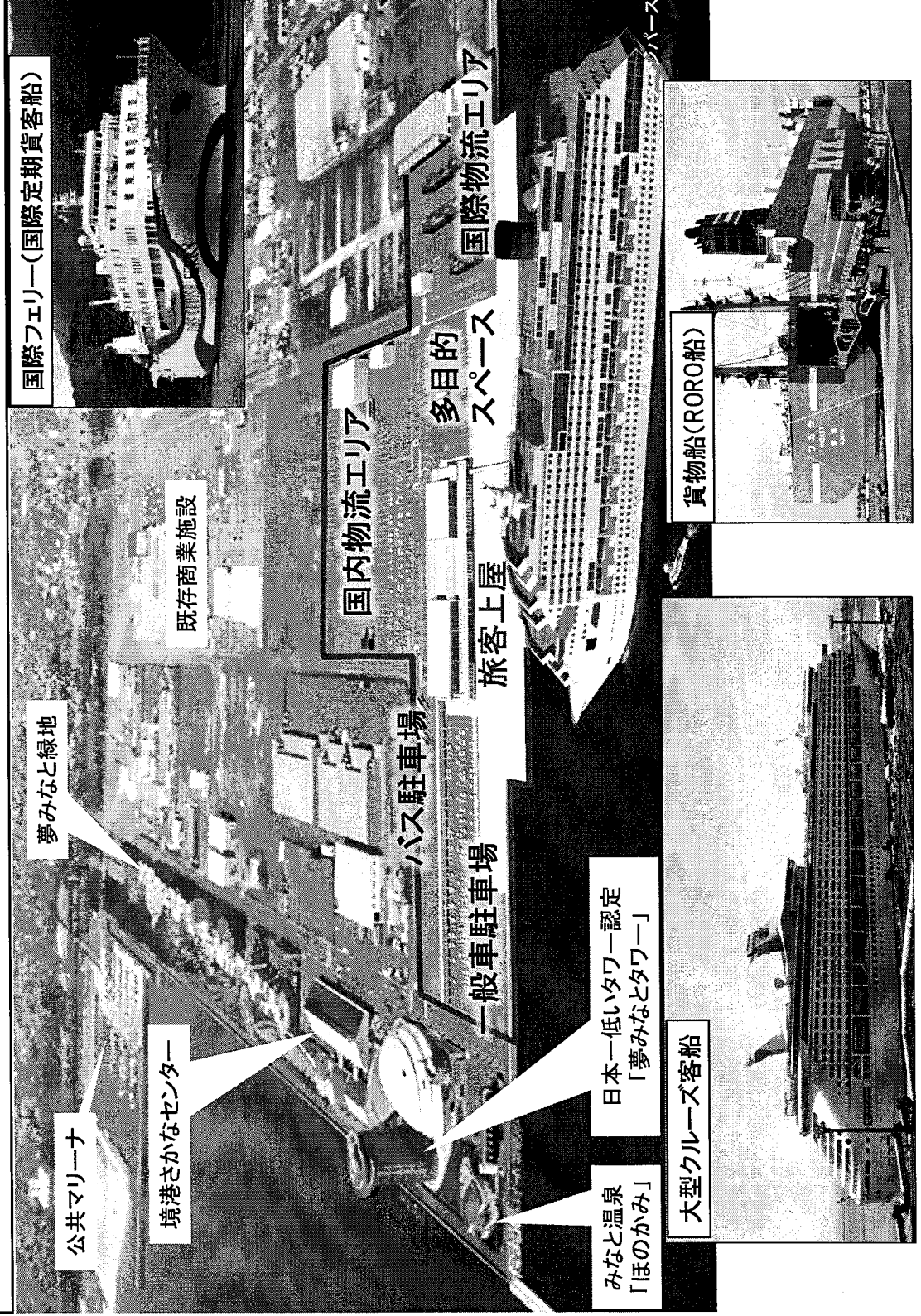
・接続する陸上輸送システムの構築(シャージの確保等)

・小口混載海上輸送体制の整備

境港の新時代を拓く新貨客船ターミナル整備

境港ふ頭再編改良事業【竹内南地区貨客船ターミナル整備】 事業期間：平成27～31年度

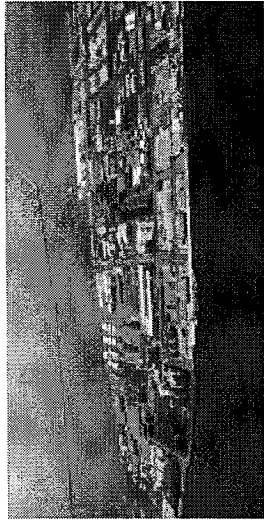
○我が国唯一の日・韓・口を結ぶ国際定期貨客船(DBSクルーズフェリー)や国内RORO船、大型クルーズ客船などに対応した物流・人流ネットワークの拠点として、機能集約化した旅客・物流ターミナル整備を実施中。



大型船から小型船まで多様に受け入れできる「境港」

外港昭和北地区

小型クルーズ船
(~30,000GT)



外港1号岸壁

埠頭の長さ: 370m 水深: -9.0m

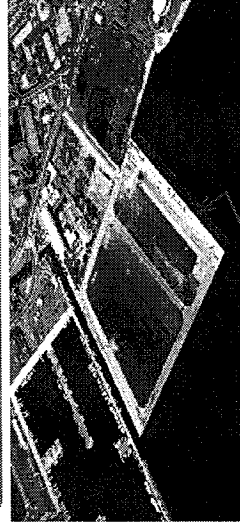
外港2号岸壁

埠頭の長さ: 260m 水深: -7.5m

外港中野地区

中型クルーズ船
(~110,000GT)

平成29年 夏開港予定



中野1号岸壁

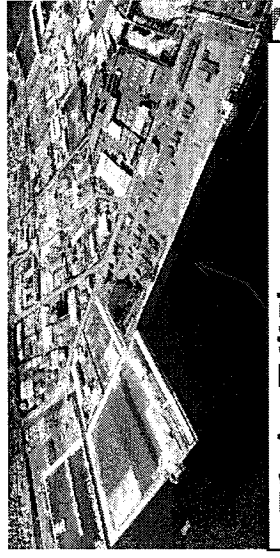
埠頭の長さ: 240m 水深: -12.0m

(係留施設整備により、

中型クルーズ船受入が可能)

外港昭和南地区

大型クルーズ船
(~160,000GT)



昭和南1号岸壁

埠頭の長さ: 270m 水深: -13.0m

昭和南2号岸壁

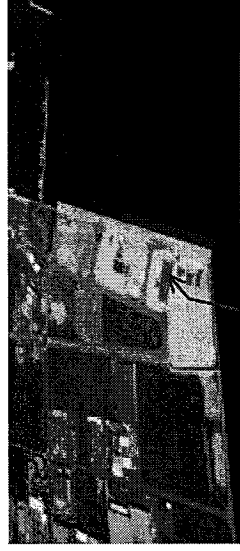
埠頭の長さ: 185m 水深: -10.5m

昭和南3号岸壁

埠頭の長さ: 130m 水深: -7.5m

外港竹内地区

小型クルーズ船
(~20,000GT)



竹内3号岸壁

埠頭の長さ: 100m 水深: -5.5m

竹内4号岸壁

埠頭の長さ: 130m 水深: -7.5m

外港竹内南地区

【平成29年3月本格施行開始】

大型クルーズ船

竹内南岸壁

埠頭の長さ: 280m 水深: -10.0m

竹内南地区の完成後は、

年間100隻程度のクルーズ船受入が可能

地方経済をさらに活性化させるとともに、台風21号等による被災対応に必要な補正予算等の財源の地方重点配分について

《提案・要望の内容》

交流人口拡大を図る地方創生の取組みを支える社会基盤の整備促進、鳥取県中部地震からの「復興、そして福興」を成し遂げ、県民の安全・安心を確保する国土強靱化を推進するためには、財源となる補助金、社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の確保が必要不可欠。しかしながら、近年の国土交通省の予算配分は東京圏に大きく偏り、それと比較した中国地方のシェアは大きく低下しており、財政力の弱い地方にとって死活問題となっている。

また、10月に発生した台風21号等による被災対応のための財源確保も必要である。

本県を含めた地方においてこれらの施策が実行されることにより、生産性向上と国土強靱化が図られ、低迷する地方経済の活性化にもつながることが期待されることから、補正予算等について、財政力の弱い地方に十分かつ重点的に配分すること。

＜経済対策の必要性＞

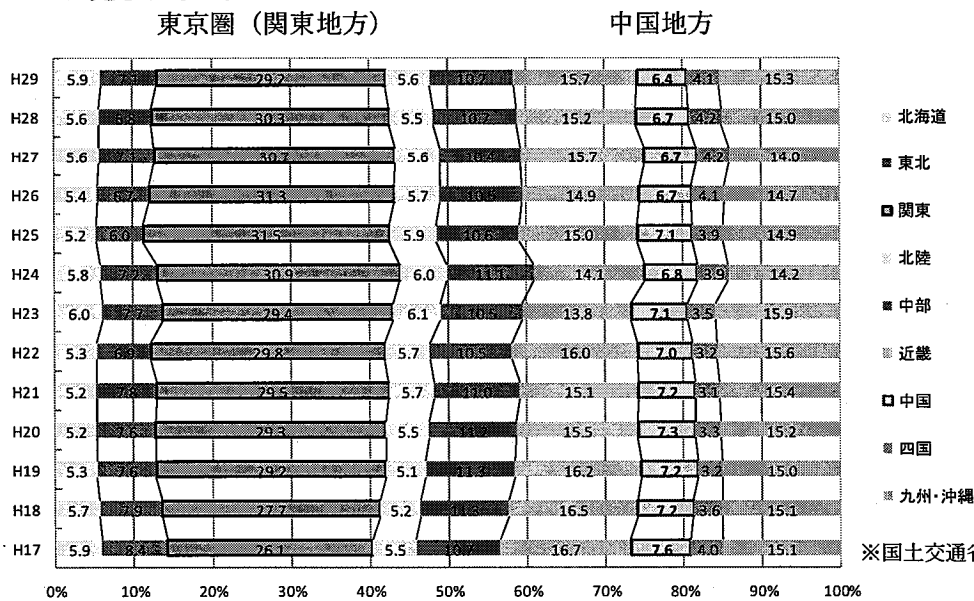
■近年の予算配分状況は東京圏（関東地方）に大きく偏り、中国地方の減少幅が大。財政力の弱い地方への十分かつ重点的な配分が必要。

【補助公共事業配分状況の地域別全国シェアの推移】（平成17年度と比較したシェア）

関東地方：26.1% → 29.2% H17年度比で112%上昇

中国地方：7.6% → 6.4% H17年度比で84%に低下

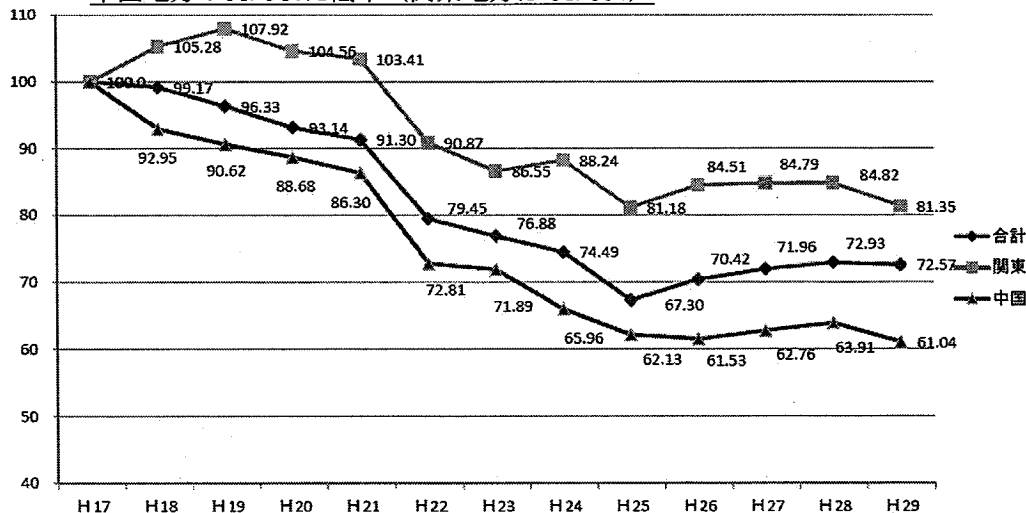
北海道、北陸、中部、四国、九州・沖縄など、中国地方と同様な地方部でも中国地方ほどの低下は見られない。



※国土交通省ホームページ資料より作成

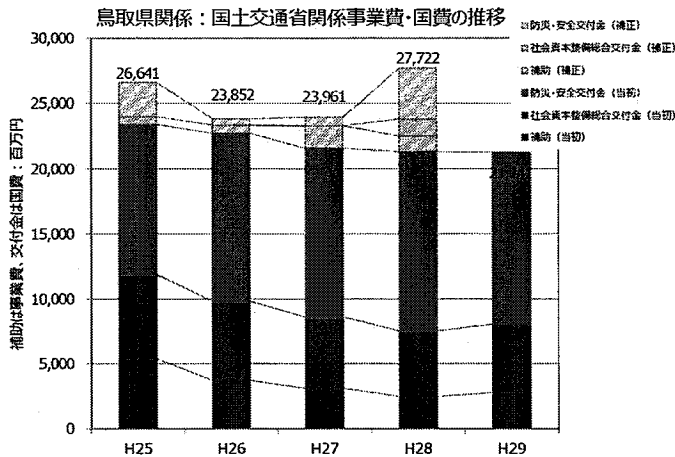
【国土交通省の予算配分状況】（H17を100とする）

中国地方：61.04%に低下（関東地方は81.35%）



※国土交通省ホームページ資料より作成

■昨年度の経済対策予算は既に100%執行済であり、補正予算の配分がなければ息切れの懸念あり。



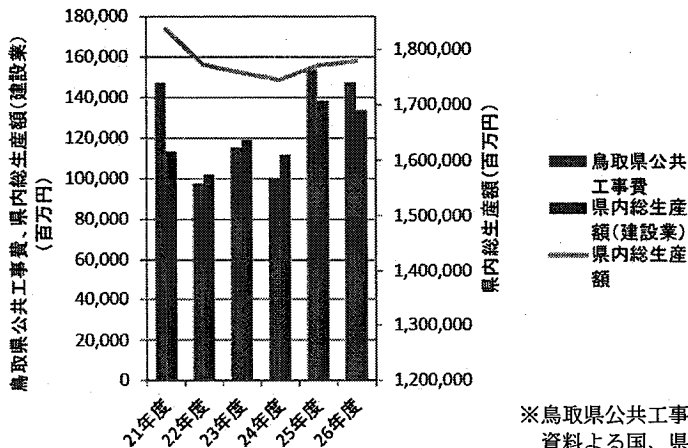
昨年度の経済対策において、鳥取県に配分を受けた補助金、社会資本整備総合交付金、防災安全交付金については既に100%執行済。

近年の国土交通省当初予算配分額は減少が続く中、経済対策により地方経済の活性化が図られてきたが、今年度、補正予算の配分がなければ息切れする懸念あり。

鳥取県のストック効果を高めるための取り組みはまだ途上であり、補正予算が配分されれば、それを速やかに実行し、ストック効果に変えることができる。

■公共事業に依存する地方経済

【鳥取県内の公共工事費と県内総生産額の関係】



鳥取県内の公共工事費と県内総生産額には相関関係が見られる。

近年の国土交通省当初予算配分額は減少が続く中、経済対策により地方経済の活性化が図られてきたが、今年度、補正予算の配分がなければ息切れする懸念あり。

※鳥取県公共工事費は国土交通省ホームページ資料による国、県、市町村等発注建設工事計

■10月に発生した台風21号等による被災対応

- 9月と10月に発生した台風18号と21号について、護岸崩壊や港湾への砂堆積、港湾・海岸への流木漂着など、各種被害が発生したところであるが、災害復旧事業や災害関連緊急大規模漂着流木等処理事業等により対応していただいているところであり、感謝を申し上げます。
- 特に、台風18号に関する災害査定においては、机上査定申請額の引上げ（1箇所工事300万円未満→800万円以下）により効率化が図られ、今週から災害査定を頂くこととなっている。迅速かつ柔軟に対応していただいていることについて、感謝を申し上げます。
- そのような中、台風21号による高波浪により、海岸で浜崖等が発生しており、比較的規模の大きい国管理区間で緊急養浜を実施していただいているところであるが、抜本的な対策として、人工リーフ改良の促進が必要である。
- また、7月の九州北部豪雨で被害拡大の原因となった流木対策については、県内でも、今回の台風21号災害において、砂防堰堤が流木を捕捉しており、強力に取り組む必要があると考えている。実施については柔軟な対応をお願いする。
- 上記の台風被害以外にも、昨年10月の鳥取県中部地震、今年1月と2月の豪雪災害など、各種災害が頻発している。鳥取県中部地震からの「復興、そして福興」を成し遂げ、豪雪や台風災害などによる被害を踏まえた対策により県民の安全・安心を確保する国土強靱化を推進するとともに、本県における地方創生の取り組みを支える社会基盤の整備促進を確実に推進するためには、補助金、社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の確保とともに、国管理区間での対策も含めた財源確保が不可欠。

【台風 21 号の高波浪による浜崖等の状況】

○浜崖等の発生箇所（皆生海岸）

- ・国管理の富益地区において、台風 21 号の高波浪により浜崖が発生したため、当面の対応として、国において皆生工区に引き続き緊急養浜を行い、併せてサンドリサイクルを実施していただく予定。
- ・抜本的な対策として、本年度から人工リーフの改良（離岸堤化）1 基（全体 5 基）に着手されたところであり、改良された人工リーフ 1 基の背後では砂浜への影響が小さいことから、人工リーフの改良の更なる促進が必要である。

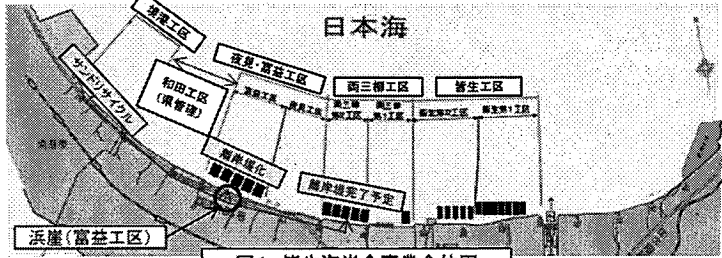
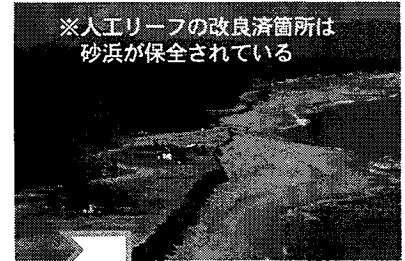
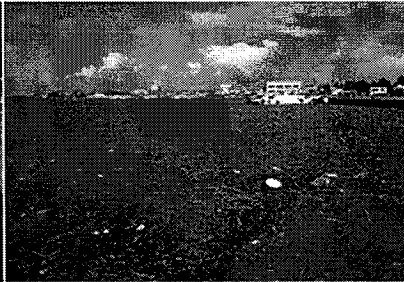


図1 皆生海岸全事業全体図

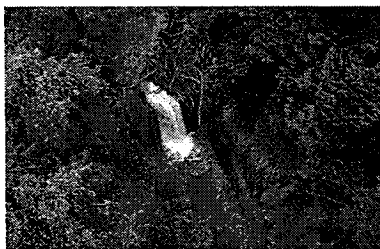


【その他の台風被害】

○台風 18 号



○台風 21 号



■赤井谷川
(鳥取市河原町北村)
砂防堰堤により土砂
及び流木を捕捉

【鳥取県中部地震(昨年10月)に伴う被害】



■県道三朝温泉木地山線
(三朝町三朝) 路面亀裂



■二級河川由良川水系北条川
(倉吉市大谷茶屋)
護岸前傾・背後沈下

【豪雪災害(1月)】



■国道373号(智頭町大内地内)
大型車のすれ違いが出来ず滞留