

境港長期構検討想委員会 第3回委員会【討議部分要旨】

日時：令和元年12月19日（木）13:30～15:30

場所：境港商工会議所 3階会議室

（敬称略）

■討議

（島根大学 渡邊委員）

- ・ 廃棄物の輸出拠点としての整備ということだが、廃プラ輸出についていろんな規制が議論されており、どのような形で考えられているのか。
- ・ 貨物量の推計については、新たにこれから取り組むことも含めて推計されているのか。
- ・ 日韓関係が非常に悪化してきているというようなところで、インバウンドが特に非常に強い影響を受けているが、短期的に解決されるものとして推計をしているのか。

（事務局）

- ・ 廃プラについては、まず国内でどう処理するかという話があり、関東のほうで廃プラの処理施設が不足しているということも踏まえ、循環資源の輸送システムとして境港を使っていただき、循環資源に係る産業の育成・構築ができればと考えている。
- ・ 貨物量の推計は、機械的な推計と企業ヒアリングにより行っており、新たな取組にかかるバイアスは考慮していない。
- ・ 日韓関係の悪化の部分は短期的なインパクトであると考えており、推計には取り入れていない。

（境水先人区水先人会 森脇委員）

- ・ 航路幅を広げるというのはいいことがあるかもしれないが、航路を広げると、外からのうねりの入り方がきつくなってくるということもある。
- ・ 境港なら東から風が吹いているときに、風向きと平行に船を着けると波が当たり、あまり良くない。昭和南地区は良い岸壁であるが、中野地区はうねりの名残があり大きな船でも揺れるので大型客船は中野を嫌う。このようなことを踏まえ、岸壁を造っていただきたい。
- ・ 船は15年ぐらいでどんどん大きくなっている。耐震岸壁で7～8mの岸壁を造られると、船の大型化に対応できなく、境港が取り残されてしまう。大型化に合わせて岸壁を深く掘れるような岸壁のほうが良いと思う。日本国内の港で競争しても負けないような岸壁を造っていただきたいということ。

（事務局）

- ・ 岸壁を造る際に、防波機能や静穏度対策、またピットの強度等も詳細に関係者の方と協議して決めていきたいと考えている。

（松江市美保関町更生保護女性会 寺本委員）

- ・ 地元、地域の産業、漁業等の関係者にとって、港が大きくなっていくことでメリットもあれば、困る点もあると思うので、いろいろな立場でより栄えていくような港づくり、地域づくりにつながっていけばと願っている。

(島根県合板協同組合 又賀委員代理 (小川))

- ・ 一番心配しているのは、人手不足、トラック問題である。今でもクルーズ船、内航船、チップ船が重なった際に、岸壁は空いているが荷役作業が遅れることがある。ここへ莫大な量のバイオマス発電燃料が入ってくることになるので原木のみならず、あらゆる作業が滞ることになるのではないかと懸念している。
- ・ 昭和南、中野、竹内南岸壁の使用の仕方がはっきりしていない。新たにバイオマス燃料船が入り、クルーズ船もさらに増えていくとなると大変なことになる。
- ・ コンテナにおいても、TPP が今年施行され関税率が大幅に下がったこともあり、私どもの業界でも原料から半製品等々に移行する可能性がある。そうするとコンテナ使用量は増え、コンテナの荷役も難しいと考えている。

(事務局)

- ・ トラック輸送も含めた人手不足への対応として、AI や IoT といった技術の活用による荷役活動の効率化、トラック輸送時間を短縮する視点で、生産拠点や使用拠点とのネットワークの拡充という施策は長期構想の中に盛り込んでいる。また、港湾管理者として、物流業者と連携をとって解決していくべきこともあると思うので、そのあたりは連携をとらせていただきたい。
- ・ 竹内南岸壁は、内航 RORO 船、DBS クルーズフェリーという定期航路性のある船舶が入ってきて、その空いた時間にクルーズ船を受け入れるといった機能を有している。よって、例えば RORO 船が入ってきたときに大型クルーズ船を竹内南岸壁で受け入れることは難しく、岸壁水深の深い昭和南、中野岸壁を利用して受け入れざるを得ない現状である。クルーズ船は竹内南に優先的に入れていくが、どうしても入れない場合に、今まで利用していた昭和南、中野岸壁を使っていくと考えている。
- ・ TPP のバイアスは現在の貨物推計に反映されておらず、ヒアリングの中でも伺っていない部分があるが、コンテナの増加に対して、ガントリークレーンの複数体制 (1 基→2 基)、ふ頭再編によるコンテナターミナルの拡張を考えている。

(境港商工会議所 堀田委員代理 (池口))

- ・ 日本人の人口が減っている中で求められているのは、交流人口の拡大である。今後、交流人口をいかに拡大していくかというのが境港には必要だと思うので、そういった視点での賑わい、交流をどうするかという観点も取り入れてもらったらありがたい。

(鳥取県漁業協同組合 景山委員)

- ・ 境港公共マリーナの拡張は、堆砂問題の解決のため早期にやっていただきたい。
- ・ 中野の埋め立ては一旦中止していたが、コンテナヤードの拡張に伴う浚渫の砂で埋め立てる計画として、私の時代にもう一つ協力しようと思う。
- ・ 30~40 年先の長期計画も大事なことである。漁業者のほうも漁が無くなる時代が来るけれども、これに協力しなければ港も発展しないという立場の中で、優先順位をつけてやらなければいけない。

(特定非営利活動法人元気みなと 佐名木委員)

- ・ インフラ整備について、境港・米子間の高速道路整備、島根間との道路網の整備が掲げられているが、港から市内を結ぶミクロのインフラ整備の考えを聞きたい。
- ・ 「人流・賑わい」について、既にある水木しげるロード、高度衛生管理型市場も魅力の一つであり、海岸通りが歴史・文化ゾーンの位置付けとなっているが、その生かし方も大事なところである。

- サイクリングロードも境夢みなとターミナルが終点ではなく、サイクリングで市内やべた踏み大橋を通して美保関をまわるといった周遊性も考えていただきたい。

(事務局)

- 交通体系について、昨年、夢みなとタワーから 431 号に向かう臨港道路に左折レーンを設けて港から出ていく車がうまくさばけるよう整備したところ。また、竹内工業団地内には 431 号に交わる道路も数本あるため、バス、貨物、一般車といった路線の使用方法等、運用面で工夫していきたいと考えている。
- 「人流・賑わい」の関係では、竹内南地区賑わいづくり連絡会を立ち上げており、来年の春までを第 1 段階として取り組み、それ以降も引き続き取り組んでいきたいと考えている。

(日本クルーズ&フェリー学会 池田委員)

- クルーズ船の将来予想が年間 100 隻程度とずいぶん低めに推定されている。将来とは何年後なのか。今、世界のクルーズは年率 8%程度で成長しており、アジアのマーケットはもっと高く 20%程度伸びている。中国のマーケットが減速しているため、年率 20%が続くわけではないが、世界の情勢の 8%で伸ばすというのは妥当なところで、境港も 200、300 隻という時代が遠からず来ると思う。
- 戦略 4「海上アクセス拠点機能」というのはクルーズをイメージしにくい。戦略 1 のような「中国地方の日本海側の国際クルーズ拠点をつくる」という明確な意思表示をするほうがいいと思う。
- 中国地方全体の交通網、アクセスが非常に重要であり、発着港としての利用も意識して、高速道路のみならず、空港、鉄道との接続を考える必要がある。また、クルーズ客は成熟化すれば、観光バスでまわる人は 40%程度となり、徒歩、交通機関を使って歩く人が出てくると思うので、地域に滞留させるだけではなく、鳥取・島根全体の広域観光ができるような体制づくりが必要である。

(事務局)

- クルーズの将来予測について、定義としては中長期ということで 10~15 年先としているが、数字は国の 2020 年訪日外国人客数 4000 万人のうちクルーズで分担する 500 万人目標を参考にしている。実際、2018 年では 250 万人程度で推移しているため、10~15 年先には 500 万人に到達しているものとして、境港の分担率を単純に割り戻して推定しているところである。
- 「アクセス拠点機能」という打ち出し方は、定期的のあるもの、クルーズのような周遊性のあるものを大きな括りで戦略としており、施策の中でクルーズ受け入れ機能の拡充について明確に打ち出している。この戦略の部分の書き方は、工夫の余地があると思うので、考えていきたい。
- 鳥取・島根両県の観光については、意識づけのためにもっと広域の観光拠点を資料の中に取り入れる必要があると思っているところである。

(境港リサイクルポート推進協議会 門脇委員)

- 地元の高校生や大学生は、将来、境港に戻ってきても仕事がないのではないかと懸念を抱いている。その中で先ほど人材不足の話があったが、港がどんどん成熟する過程にあって、いくらでも仕事があるということを若い人たちに周知していただきたい。とにかく U ターン、I ターンしたくなるようなまちになってほしいという希望がある。
- 安全・安心対策について、国土強靱化を支える境港として具体的になにか計画があるのか。

(事務局)

- ・ 平成 30 年 7 月の西日本豪雨のときに JR の物流網が途絶して、境港から荷物を出した実績がある。陸上輸送網の代替として、境港の航路が注目されている。

(境港海陸運送株式会社 西村委員代理 (門脇))

- ・ 先般、別の会議で 20 年後の鳥取県の人口は 50 万を切る、島根県の人口は 60 万を切るというような人口論が出ており、労働力不足はどこ企業も抱えている問題である。そういった中で交通施策の高速道路整備が長期的な取り組みとされているのは余りにも遅いのではないかと思う。20 年後、推計では輸入が 2 割増えるようになってきているが、人口が減れば、輸入も減ることとなり、荷物が神戸港にシフトされるのは間違いないと思うため、境港のインフラ整備については今後ともいろいろと働きかけていただきたい。

(株式会社日本政策投資銀行 廣田委員)

- ・ 今後、日本海国土軸の形成のような議論が出てくると、おそらく境港の重要性は増してくると思うので、港の拡張性をぜひ意識していただきたい。
- ・ 境港を拠点とした鳥取・島根の観光は重要であるが、境港で人々が周遊してお金を落としてもらえるような仕組みをぜひ充実していただきたい。

(株式会社上組 西原委員)

- ・ 戦略 1 の「日本海側の国際海上コンテナ輸送の拠点機能の拡張」について、ガントリークレーンの増設、ターミナルの拡張を早期にぜひお願いしたい。
- ・ 人手不足の問題について、物量、仕事量が増えれば、会社としても境港の人員を増やすという方策もあるため、神戸港にこれ以上荷物が流れないように貨物を増やす方策をしっかりと計画していただきたい。

(松江商工会議所 田部委員代理 (近藤))

- ・ クルーズ船が将来的に 100 回にわたって約 12 万人の人が来られるとなると、その受け入れ体制がもう少し具体的にあればと思う。また、二次交通も含め、中海・宍道湖・大山圏域を周遊していただくような検討をもう少ししなければならないと思う。
- ・ ツアー参加者が減少してフリーの観光客の割合が増えるとなると、具体的にどう対応すればいいかということも、今後研究なり勉強していかなければならないと思う。

(まるか商事株式会社 上田委員)

- ・ 竹内南地区の賑わいづくりについて、来年の 3 月末までに短期計画があるが、本当に実現性があるのかなと思う。市が主導となってまとめていって、お金を落としてもらおうシステムをつくっていくべきという感想を持った。
- ・ 昭和北地区の緑地部分に廃棄物処理事業が拡大するということがあったが、安全性の確保はどうかということと、奉仕団体が「千年の森事業」ということで森をつくろうという計画を立てている。その団体に対してきちんと説明して、今後どうしていくかということも検討の余地があると思うのでよろしく願います。

(事務局)

- ・ 竹内南地区賑わいづくりの実現性について、現在、詳細を連絡会の中で検討していくことを考えており、今回はあくまで例示ということでご理解いただきたい。

- ・ 昭和北地区の安全性については、別の協議会でしっかり議論が進んでいるものと認識している。「千年の森事業」はアダプト事業でいろいろと協力いただいているため、拡張と合わせて両者が共存、協調できるバッファゾーンは必ずあると思うので、話が進み次第、きちんと関係団体へ説明したいと考えている。

(漁業協同組合 JF しまね美保関支所 松本委員)

- ・ 境港が良くなるのは大歓迎である。
- ・ 漁業関係者が美保湾で操業するうえで、港内の安全、航路の安全それと検疫施設、錨泊所を確立していただき、海上でトラブル・事故が起こったりしないようこれからの計画に組み入れていただきたい。

(境港市観光協会 榊田委員代理 (古橋))

- ・ 竹内南地区の賑わいづくりについて、クルーズ船によりお客が入ってきたり出て行ったりという機能が拡充されるが、既存の商業施設など市民の方が使用されている部分との区分けはかなり大事になってくると思う。
- ・ クルーズ船の受け入れについては、人口がどんどん減っていく中で、どんどん増えていく観光客を受け入れていかなければならないため、DMO や観光協会も対応策を並行して考えていかなければならないと思っているので、その辺りは協力し合いながら今後やっていければと思う。

(境港市 清水委員)

- ・ 境港市では現在、地方創生の総合戦略の改訂に取り組んでいる。その総合戦略とこの長期構想の方向性は一致していると考えている。この方向性を二つの計画の中でより現実的なものとするために、さらにすり合わせながら両方の計画をきちっとやっていかないといけないと思う。
- ・ クルーズ船について、最近では、民間のシャトルバスなどを利用して水木しげるロードに相当数来ていただいているが、竹内南地区の二次交通をさらに整備していかなければならないと思う。

(鳥取県県土整備部 草野委員)

- ・ 道路整備の現状をお伝えする。
- ・ 竹内南地区から島根県方向に行く県道の渡余子停車場線は、渋滞緩和のためクランク状の交差点2カ所の改良を短期的に3~5年かけて整備する予定である。
- ・ 米子境港線の高速道路については、地元(米子市、境港市、日吉津村)、県で一枚岩になって国に要望活動を行う状況になっており、手続き的には凍結解除、事業評価(計画段階、事業採択)をいかに早く国土交通省にやっていただき、事業化に持っていくかというところである。
- ・ 船舶の大型化や人手不足がどんどん進み、地域の状況がかなりのスピードで進展しそうであるため、高速道路は数年でというのは難しいが、できるだけ早く社会の情勢に追いつけるように進めていきたいと思う。

(松江市 能海委員)

- ・ クルーズ船の寄港が増える、ツアーよりもフリーの観光客が増えるということで、中海・宍道湖・大山圏域に広く訪れていただくためには、域内交通体系の構築が非常に重要だと思う。圏域の市長会と一体となって体制を組んでいただきたい。
- ・ 特にタクシー等については、県境ということもあり、規制等で難しい面があると思うが、圏域というような広い形で捉えて、一緒になってやっていきたいと思う。

以上