

鳥取港長期構想検討委員会 第1回委員・幹事合同委員会

日時 平成30年11月28日(水)12:56~14:38

場所 鳥取県庁第2庁舎4階第22会議室

目 次

1. 開会.....	1
2. 港湾管理者代表挨拶.....	1
3. 委員紹介.....	3
4. 委員長選出.....	5
5. 委員長挨拶.....	5
6. 議事.....	6
6-1. 資料説明.....	6
6-2. 討議.....	14
6-3. 総括.....	23
6-4. その他.....	23
7. 閉会.....	23

1. 開会

開会 12:56

○事務局(上野) それでは、定刻より若干前でございますけれども、皆様おそろいになりましたので、ただいまから第1回鳥取港長期構想検討委員会 委員・幹事合同委員会を開催いたします。

委員、幹事の皆様方におかれましては、御多忙の中にもかかわらず御出席いただきまことにありがとうございます。

議事に入りますまで、私、日本港湾協会の上野が進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

初めに本日の配付資料の確認をさせていただきます。

お手元の資料を御確認ください。

まず次第、出席者名簿、配席図、これがそれぞれA4の1枚紙、それから「鳥取港長期構想検討委員会設置要領(案)」、続いて資料-1「鳥取港長期構想検討委員会第1回委員・幹事合同委員会資料」、資料-2といたしましてその資料編、最後に鳥取港港湾計画図、A3判のものでございます。

不足等ございましたら事務局までお申しつけください。よろしゅうございますか。

(発言なし)

○事務局(上野) なお、本委員会は原則公開としております。

あらかじめ報道機関の皆様をお願いいたします。写真撮影等の取材につきましては委員長挨拶までとさせていただきます。よろしく御協力のほどお願いいたします。

2. 港湾管理者代表挨拶

○事務局(上野) 続きまして、港湾管理者を代表いたしまして、鳥取県県土整備部長 山内政己様より御挨拶をいただきます。

よろしくをお願いいたします。

○山内(鳥取県県土整備部長) 皆さん、こんにちは。ただいま紹介いただきました県土整備部長の山内でございます。

本日は、大変お忙しい中、須野原理事長を初め、鳥取大学の杢見理事、さらには鳥取市の副市長、また、関係各位の御出席を賜りましてまことにありがとうございます。

本日は第1回目の検討委員会でございます。

鳥取港を取り巻く環境は非常に大きく変わってきております。

特に、建設当時と変わって、高速道路のネットワークが構築されつつございます。

そういった観点で、新しい企業の進出あるいは物流が進展しつつあると思っております。

7月28日には鳥取空港をグランドオープンさせていただきました。

県といたしまして、現在、空と海を結ぶツインポートということで、鳥取空港と鳥取港を結ぶ道路網を整備させていただいて、現在この二つの港が一体となってにぎわい創出に取り組んでいるところでございまして、おかげさまをもちまして、そういった効果がだんだんとあらわれてきていると思っております。

しかしながら、御承知のとおり、近年、災害が非常に多いということでございます。

昨年の台風18号、21号におきましてこの鳥取港の航路が埋塞したということもございましたし、港湾内にごみが漂着したということがございまして、鳥取港を利用される皆様方に非常に御苦労をおかけいたしました。

そういった意味で、我々としてはもう一度、この鳥取港の利用促進に向けてしっかりとした港湾計画を最終的に見直していきたいと思っております。

本日は、その前段となります長期構想に向かって、4月23日だったでしょうか、準備会を

開催させていただき、本日こうして須野原理事長以下集まっていたいて、委員会と幹事会を合同で開催させていただくというところでございます。

準備会では鳥取港の課題の情報提供をさせていただきました。

本日は、その課題に向けてどういった提案ができるかというようなことを含めて御議論いただければと思っているところでございます。

皆様方の意見を拝聴しながら、我々としてもいい利用ができることを目指していきたいと思っておりますので、ぜひ忌憚のない御意見を頂戴したいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局(上野) ありがとうございます。

続きまして、鳥取市を代表いたしまして、鳥取市の副市長羽場恭一様より御挨拶をいただきます。

○羽場(鳥取市副市長) 皆さん、こんにちは。鳥取市の副市長の羽場と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

鳥取港長期構想検討委員会ということで、県におかれましては、県議会が今日から始まって、部長の皆さんもお忙しい中、よろしくお願いいたします。

また、須野原理事長、裕見先生を初め、多くの方、また、国交省もおられますし、関係者の方、関係団体の方がたくさんお集まりの上でこの長期構想検討委員会を立ち上げていただきまして、地元鳥取市といたしまして感謝を申し上げたいと思っております。

賀露港が、私は賀露に住んでおりますので「賀露港」と言いますが、鳥取港がこの4月に日本遺産に認定されました。

北前船の関係で日本遺産ということでございます。

江戸時代には北前船も寄港していたということでございますけれども、残念ながら北前船は港の中にまで入れなかったというようなことで、賀露港の特性でしょうか、水深が浅いということで、沖に泊まって渡して物を運んだというような歴史もございます。

翻って、鳥取港のほうも、砂がたまったり、いまだに水深のために大型船・大型客船が入れないとか、いろんな課題も抱えたりしているところでございます。

そういった状況の中で長期構想を検討していただくということで、感謝申し上げたいと思います。

先ほど須野原理事長から、「鳥取市の課題は何ですか」ということで、始まる前にお話をさせていただいておまして、「少子化でしょう」という話もさせていただいているところですが、この少子化については、全国津々浦々どこもそういう時代になっているところでございます。鳥取市も一生懸命対策を考えております。

そのためには住んでもらわなくてはいけない。住むためには仕事がないといけない。

そういったことで、企業誘致とか、地元の企業の活性化とか、いろんな取り組みをしております。

地元で住んで地元で働いてということが一番だと思います。

そのためにはいろんなインフラ整備が必要不可欠だと思っております。

幸い鳥取自動車道が、来年の春か夏には山陰道のほうは完成するということでございまして、あとは近畿道、西のほうから来る道がどこまでつながるかということですが、これがつながることによりまして物流も大きく変わってくるだろうと思っております。

鳥取市はこの4月1日から中核市になりまして、何で中核市になったのかということをよく聞かれますが、それは連携中枢都市圏を形成できるということでございます。

鳥取県東部の4町と兵庫県の新温泉町と1市5町で連携中枢都市圏を結びました。

これは、ともに助け合って、いいとこどりをしながら元気に頑張っていこうという取り組みの一つです。

文化圏、通勤圏が一体となって活躍することによって鳥取県東部を元気にする。その大き

な源の一つがこの鳥取港であると常々思っているところでございます。

これから検討委員会が始まるということでございまして、本当に長いスパンで物を考えていただけるということで、地元としては感謝申し上げているところでございます。

挨拶になっているのかどうかわかりませんが、どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

○事務局(上野) どうもありがとうございました。

3. 委員紹介

○事務局(上野) 続きまして、本日出席の委員の皆様、幹事の皆様の御紹介に移らせていただきます。

お手元の名簿に従いまして、私から御紹介させていただきます。

日本港湾協会 須野原委員です。

○須野原委員 須野原です。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 鳥取大学 裕見委員です。

○裕見委員 裕見でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 鳥取大学 馬場委員です。

○馬場委員 馬場でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 日本通運株式会社 深田委員です。

○深田委員 深田でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 株式会社富士ユニコン 石畑委員です。

○石畑委員 石畑でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 小型船婦人部 広坂委員です。

○広坂委員 広坂です。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 鳥取市 羽場委員です。

○羽場委員 どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 同じく鳥取市 岸委員です。

○岸委員 岸でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 国土交通省 鈴木委員です。

○鈴木委員 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 同じく国土交通省 藤原委員、本日代理で幹事の三島様です。

○藤原委員(代理:三島) 三島でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 海上保安庁 佐名委員、本日代理で佐々木様です。

○佐名委員(代理:佐々木) 佐々木と申します。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 幹事の御紹介に移ります。

国土交通省 近藤幹事です。

○近藤幹事 近藤です。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 国土交通省 北澗幹事、本日代理で姫村様です。

○北澗幹事(代理:姫村) 姫村です。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 国土交通省 坂本幹事です。

○坂本幹事 坂本です。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 海上保安庁 中里幹事です。

○中里幹事 中里と申します。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 鳥取市 浅井幹事、本日代理で大野様です。

○浅井幹事(代理:大野) 大野でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 鳥取市 綱田幹事です。

○綱田幹事 綱田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局(上野) 鳥取県 山本幹事、本日代理で岸田様です。

○山本幹事(代理:岸田) 岸田でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

○事務局(上野) なお、委員のうち、国土交通省富樫様、同じく国土交通省でオブザーバーの中原様、嶋崎様につきましては本日御欠席という連絡をいただいております。

続きまして、委員会の設置要領について御説明させていただきます。

お手元に「鳥取港長期構想検討委員会設置要領(案)」というものを配付してございます。

本委員会はこの要領に従って設置運営いたします。

要領案につきまして後ほど御承認をいただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、若干お時間をいただきまして、読み上げさせていただきます。

鳥取港長期構想検討委員会設置要領(案)

第1条 この会は、「鳥取港長期構想検討委員会」(以下、「委員会」という。)と称する。

第2条 委員会は、長期的視点に立った総合的港湾空間の形成による鳥取港の利用を推進するための基本的方向を示す長期構想について、専門的見地等に基づく意見を聴取するとともに、中期的な基本計画である「鳥取港港湾計画」の改訂に関して、提言及び助言を行う事を目的とする。

第3条 委員会は、別表 1 に掲げる者(以下「委員」という。)により構成する。

第4条 委員会には委員長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 委員長は会務を統括し、委員会を代表する。

3 委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは委員長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

第5条 委員会は委員長が必要に応じて招集し、開催する。

2 委員(学識経験者から選任された委員を除く。)がやむを得ない事由により会議に出席できないときは、当該委員があらかじめ委員長の承認を得て指名する者を当該委員に代わって出席させることができる。

3 委員長が必要と認めた場合には、本委員会の委員以外の者の出席を求め、意見を聞くことができる。

第6条 委員会のもとに、幹事会を置く。

2 幹事会は、幹事長及び幹事により構成し、別表 2 に掲げる職にある者をもってあてる。

3 幹事長は、委員長が指名する。

4 幹事会は、委員会で意見を聴取する事項の検討を行う。

第7条 委員会及び幹事会には、円滑な議事進行を図るため、関係する国の職員等が出席することができる。

第8条 委員会は原則として公開する。ただし、鳥取県情報公開条例第 42 条第項各号に該当する内容が含まれる場合で、会議を非公開にすべきであると委員長が認めるときは非公開とすることができる。

2 委員会の撮影、収録については、冒頭のみこれを認める。

第9条 委員会の事務局は、鳥取県県土整備部空港港湾課及び委員会の運營業務を委託する公益社団法人日本港湾協会に置く。

2 事務局は、委員会の庶務を処理する。

第10条 この要領に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は事務局が別に定める。

附則

本要領は、平成 30 年 月 日から施行する。

以上でございます。

内容につきまして御意見ございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

○**事務局(上野)** 特にないようでございますので、本設置要領(案)については御承認いただけたということで、附則の日付は本日 11 月 28 日とさせていただきます、本日より発効いたします。

したがって、表題の「案」については本日より「案」取れということにさせていただきます。

4. 委員長選出

○**事務局(上野)** 続きまして、設置要領第 4 条第 1 項の規定により、委員長の選出を行います。

同規定により、委員長は委員の互選により選出することになってございます。

どなたか委員長の御推薦がございましたらお願いいたします。どうぞ。

○**松見委員** 須野原様を推薦いたします。よろしくをお願いいたします。

○**事務局(上野)** ただいま須野原委員の推薦がございました。皆様、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○**事務局(上野)** ありがとうございます。

それでは、日本港湾協会理事長の須野原委員に委員長をお願いいたします。

次に移ります。

設置要領第 4 条第 3 項及び第 6 条第 3 項の規定により、委員長代理及び幹事長の指名を委員長が行うこととなっております。

須野原委員長、よろしくをお願いいたします。

○**須野原委員長** 委員長代理につきましては、当委員会の前身であります鳥取港利用促進検討会の座長を務められました鳥取大学の松見先生にお願いしたいと思っております。よろしく申し上げます。

また、幹事長につきましては、境港湾・空港整備事務所の坂本所長にお願いしたいと思っております。よろしく申し上げます。

5. 委員長挨拶

○**事務局(上野)** それでは、須野原委員長、一言御挨拶をお願いいたします。

○**須野原委員長** ただいま委員長をおおせつかりました日本港湾協会の須野原でございます。

委員の皆様方には、鳥取港長期構想検討委員会に御出席いただき、改めてお礼申し上げます。

鳥取港は、先ほど山内部長からありましたように、開港以来、鳥取県の東部・中部並びに兵庫県北部を主な背後圏ということで発展しております。

さらに、地域の産業あるいは生活を支える港として役割を果たしています。

また、近年では陸上交通網の発展・整備が進捗したことによって、背後圏の拡大ということもあらわれてきています。

そういう中で、現在の港湾整備につきましては、平成 9 年に策定されました港湾計画に基づいて利用並びに整備が進められています。

しかしながら、その後の社会・経済状況の変化とか港湾の利用形態の変化、さらには船舶の大型化といったような港の利用の変化、また、地区別のいろんな利用形態も変わってきています。

さらには、気象・海象条件の変化等に伴いまして、港内の静穏度の向上とか漂砂によります航路埋没といった新たな課題も出てきているところでございます。

また、今後は、全国的なテーマになっています客船の寄港など、地域のにぎわいの核としての役割も期待されているところであります。

そういう中で、今回の長期構想検討委員会では、現在の鳥取港が持っています課題につきまして、皆様と一緒にレビューさせていただくとともに、問題解決のための施策、さらには今後目指すべき姿、あるいはその役割等につきまして、皆様の御意見を伺いながら、長期的な港湾空間の利用の方向性とか整備の方向につきまして取りまとめていけたらと思っています。

委員の皆様方、どうぞよろしくお願ひいたします。

○事務局(上野) 須野原委員長、どうもありがとうございました。

それでは、以降の議事進行に関しましては委員長にお願ひいたします。

6. 議事

6-1. 資料説明

○須野原委員長 それでは、議事に入りたいと思います。

これからの進め方でございますが、まず、事務局から、お手元にお配りしてございます鳥取港長期構想検討委員会第1回委員・幹事会合同委員会の資料について説明をいただき、それを踏まえて委員の皆さんから御意見・御質問をいただく形で進めたいと思います。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局(藤本) それでは、資料を御説明させていただきます。

お手元にお配りのA4横のこの資料で説明させていただきたいと思いますが、前のほうにスクリーンでも映させていただきますので、そちらをごらんいただきながらと思います。よろしくお願ひいたします。

それでは、御説明申し上げます。

本日の資料でございますが、まず第1章で「長期構想の検討について」というところを御説明申し上げまして、鳥取港の概要、先ほど来あります環境が変化を御説明させていただき、現状の問題点、その問題に関する利用者等の要請を御説明させていただきまして、最後に鳥取港の将来の方向性を御説明させていただき、意見を頂戴したいと考えてございます。

では、第1章でございます。

まず、港湾計画改訂の経緯を簡単に御説明申し上げます。

鳥取港は昭和50年に重要港湾の指定を受けてございます。

昭和51年に港湾計画を策定いたしまして、まずは千代地区商港区というところの計画を立ててございます。

続きまして昭和61年に、こちらの西浜、現在、沖底と漁船が使っているところですが、こちらの港湾計画をつけ加えまして改訂になってございます。

商港区に関しましては、今からもう40年以上前の計画で今の形になってございます。

西浜のほうも30年以上経過しているところでございます。西浜が供用開始しましたのは平成11年になりますので、できてからですと20年たっていないんですけども、計画等を策定したのは既に30年以上前ということで、相当な年月がたっているところでございます。

今回は、先ほど申しましたように、当初の計画から40年、30年たつてございます中で、港湾を取り巻く環境が大きく変化してございますし、また、現在問題点となっているところの解決に向けて強い要請を受けてございます。

そういうきっかけがありまして、今回、おおむね20年、30年先の将来ビジョンを策定いたしまして、また、その解決にむけて港湾計画を改訂して取り組んでまいりたいということで、長期構想策定に着手したところでございます。

現在のところ、私どもの部長から御挨拶がございましたが、4月に準備会ということで、鳥

取港のこの長期構想策定に対するキックオフをさせていただきまして、現状の課題等を共有させていただきました。

と同時に、抱える課題に関しましては技術的検討が必要だということで、並行して検討してまいっております。

そういうところの進捗を見まして、今回、本日の第 1 回長期構想検討委員会を開催させていただきます。

以降、第 2 回を、私ども事務局の勝手な思いでございますけれども、来年春ごろ開催させていただきますまして、第 3 回を来年秋ごろ開催で長期構想をまとめていきたいというようなスケジュールでございます。

概要でございます。

鳥取港は、先ほど副市長の御挨拶にもございましたが、古くから使われてございます。

北前船が寄港した港として、現在、青谷と一緒にになって北前船の登録をいただくような動きをしておりますけれども、先ほどありましたように、河口港であったことから、入れる船は 200 石ぐらいの船だったのではないとも言われておりまして、当時から河口に砂がついて浅くなるという問題はあったところでございます。

下のほうに書いてございますように、先ほど 50 年重要港湾指定ということで説明させていただきましたけれども、当初の港湾計画の区域は、昭和 51 年のときは鳥取県東・中部ということで位置づけさせていただいております、そこを拠点とする海上の拠点ということだったんですけれども、後ほど道路等の整備が進むにつれて、平成 9 年の港湾計画におきましては鳥取県東・中部、兵庫北部までが加わったところでございます。

続きまして、施設の概要でございます。

鳥取港で一番大きな水深を持ってございますのが 1 号岸壁という、こちらにある岸壁でございます。マイナス 10m の水深で、バース長 185m でございます。

続きまして、マイナス 7.5 というのは、こちらは「2 号岸壁」と申しますが、こちらが 2 バースでございます。

もう一つ、3 号岸壁にも 7.5m というのが 1 バースございまして、主に貨物を取り扱う岸壁はこちらのほうに集中してございます。

近年の貨物量でございます。

現在の港湾計画の計画では年間 158 万トン取り扱うという計画になっておりまして、平成 11 年、12 年ごろにはその 158 万トンを上回る貨物量を取り扱ったところですが、その後の公共事業の減少により貨物量が約 4 分の 1 に減少してございます。それが近年また徐々に回復いたしまして、最近では 70 万トンから 80 万トンぐらいで推移しているところでございます。

貨物の内訳を見ますと、基本的に鳥取港はバルクを扱う港でございまして、右下の円グラフにございますように、主に扱っておりますのが建設資材で、半分は砂・砂利になってございます。あとは地盤改良に使う石灰とか、そういう建設資材が主な取扱貨物でございます。

続きまして、船の利用状況でございます。

貨物も横ばいで来ているところですが、船に関しましても年間 600 隻から 700 隻ぐらい利用してございます。

そういう中で、クルーズ船に関しましては、下の表に書いてございますが、過去 1 隻、2 隻入っていただいていた、近年ちょっとなかったんですけれども、昨年、今年と 2 年連続「ぱしふいっくびいなす」に入っていただいて、港がにぎわったところでございます。

取り巻く環境の変化でございます。

御挨拶でもございましたように、陸上の高速道路網が整備されてございます。

特に姫鳥(鳥取自動車道)に関しましては、無料だということで、姫路方面が非常に近くなっておりまして、現在の港湾計画の中では県内の東・中部、兵庫北部が圏域ということに

なっておりますけれども、今、鳥取港で扱っている貨物実態を見ましても、岡山県あるいは兵庫中部あたりから運んできて出しているということで、圏域はさらに広がってきているところでございまして、道路がますます整備されますので、今後、鳥取港の圏域はさらに広がっていくだろうとみているところでございます。

背後の産業構造でございます。

特筆してございますのが電気機械関連ということで、鳥取市は、かつて三洋電機の城下町ということで、特に電気関連の産業構造のウエイトが高くなってございまして、かつては県で半分ぐらい、鳥取市においては4分の3近くを占めておりました。

それが、三洋電機の、撤退といいますか、規模縮小によりまして、そのウエイトがどんどん変わってきて、現在、鳥取市では約半分、鳥取県におきましても34%ぐらいまで減少してございます。

この電気関係の特筆させていただきましたのは、先ほど申し上げた三洋電機の本社は大阪にございまして、そういう産業構造から、輸送形態は陸上に頼っていたというような実態がありまして、海の輸送になかなかつながらなかったところでございますけれども、下のほうに書いてございますように、最近、鳥取市に力を入れていただいている企業誘致によりまして、新たな企業を鳥取市に立地いただいております。

書いてございますように、今井航空機とかイナテックということで、航空機関連とか自動車部品を扱う企業に進出いただいておりますので、産業構造の変化に伴いまして海上輸送の可能性も出てきているのではなかろうかとみているところでございます。

産業構造も変化している一方、人流におきましても大きくにぎわいまして、鳥取港は当初から大きく変化してございます。

約年間400万人というのは昨年の来訪者数でございますが、鳥取港周辺には、「かにっこ館」「かろいち」「わったいな」、鳥取砂丘にございます「砂の美術館」、あとは「こどもの国」、先月オープンしました「鳥取砂丘ビジターセンター」ということで、人の流れがますます面的に広がっていくのではなかろうかと思っておりますし、冒頭の御挨拶でもありました鳥取砂丘コナン空港と二つのポートをつないでツインポートということで、これらを何とかにぎわいにつなげていきたいという取り組みをしているところでございまして、鳥取港においても港として人流拡大につながっていくような取り組みをしてまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、新たな貨物ということで御紹介させていただきます。

先ほど岡山県からも貨物が集まっているということをお報告申し上げましたが、それがこちらの原木でございます。

原木に関しましては、鳥取県、兵庫県、岡山県から鳥取港に集めまして、それを中国に輸出させていただいております。

中国では建築資材、内装材として使われていると聞いてございますが、年間約1万トン近くを輸出しているところでございます。

もう一つのPKS輸入が平成28年から開始されてございます。

こちらのPKSは、地元の製紙会社が重油ボイラーの老朽化によりバイオマスボイラーへ転換することに伴って導入されたものですが、平成28年から開始されまして、年間約3万トンの輸入が行われているところでございます。

続きまして、波浪状況です。

これに関しましては、理事長の御挨拶にもございましたが、鳥取港の波浪の統計を確認させていただきました。

左上が昭和51年の重要港湾指定のときに用いた波向別・波高別のグラフでございます。

このグラフは、鳥取港で当時実測がなかったものですから、島根原発の観測データから鳥取港を推算して出しております。

出した結果がこの左上になりますが、当時推算しておりましたところ、北西のほうからが卓

越しているだろうということで港湾計画の策定をしたところでございます。

一方、下のグラフは平成元年から平成5年の5年間を同じように統計したものでございますけれども、北西というよりも北のほうにウエイトがシフトしてございます。

直近の平成18年から27年の10カ年の状況で申しますと、こちらが同じように統計をとったものでございますが、こちらでいきますと北北東が卓越状況になってございまして、波向が西からだんだん東にシフトしているという状況でございます。

続きまして、こちらは鳥取港に与える波高別の影響を示してございます。

鳥取港は、形から申しまして、メイン航路が東のほうに開いてございますので、どうしてもこちらの波の影響を受けやすい、港内の波が立ちやすいという状況になってございまして、それを観測データをもとにグラフ化したのがこちらの左側のグラフになります。

このグラフは1の波が鳥取港に来たときに港内の波がどうなるかということを示しております、この数値が高くなればなるほど港内に入ってくる波が大きくなっているということを示してございます。

ですので、これは東向きになればなるほど港内への影響が大きいというところでございます。

また、先ほど御説明させていただきましたが、この下のほうに波向別の波の出現頻度をグラフにあらわしてございまして、これは2m以上の波を抽出してございますが、昭和51年当時、2m以上の波は約4分の1程度だったようですが、それがだんだんふえまして、近年では約2分の1までになっており、北あるいは北から東に向けて、鳥取港の航路が開いている方向の波が非常に増えているという状況でございます。

続きまして、このいろんな変化に伴います鳥取港の現状の問題点について御説明させていただきます。

こちらに示させていただいております写真が2号岸壁に係留中の貨物船の状況でございます。

「荷役稼働率」というところには、貨物船でございますので長周期の波のほうに影響を与えるということで、その荷役稼働率を推算したものを右のほうに掲げてございます。

赤字が目標値とする97.5%を下回ったものですが、長周期に関しましては、当初御説明申し上げました1号・2号岸壁という主要な岸壁でいずれも97.5%を下回ってございます。

実際のところ、この貨物船の綱が切れるという現象が一昨年あたりは毎月でも起きていたという御報告をいただいております。

昨年はどうだったのかと言いますと、企業のほうもそこは対策をなされまして、荒れるときには着けないということで、昨年は切れるという事象は発生していないようですが、荒れると綱を切るぐらい大きな力がかかっていくというところでございます。

下のほうが台風21号の状況です。

これは昨年の西浜地区に漁船が着いている状況でございますが、西浜の入り口にあります第8防波堤という、港内の天端高2mの小さな防波堤ですが、西浜のほうに波が入らないようにということで設置した防波堤を軽々と波が越えておりまして、それが西浜のほうに入りました。その結果、西浜の中の静穏度が非常に悪くなりまして、こちらは動画ではありませんのでわかりにくいところがあるんですけども、沖底のカニをとる船が大きく揺れまして、岸壁のほうに当たったりした結果、この船が損傷するという事象が発生しまして、主要な産業である水産業の皆様方に御迷惑をおかけしたところでございます。

続きまして、航路の砂の関係でございます。

鳥取港は、河口港といいますか、河口に位置してございますので、毎年どうしても砂が入ってきてございます。

近年のところをこちらの表にさせていただいておりますが、この航路を維持するために、航路の浚渫に毎年9000万円近くかけて、多くは秋から冬にかけて埋まるんですけども、そ

れを春先に何とか復旧させていただいて、春には貨物船がちゃんと入れるようにしているところでございます。

一方、昨年台風18号、21号、今年7月豪雨では、18号で7万m³の土が入り込みまして、水深10mのものが5.9mまで浅くなり、それを災害復旧で早期着手して復旧に向けて取りかかったんですけども、10月にまた21号がまいりまして、その復旧の途中でまた8万m³という大きな砂が入り込み、水深が5.5mまで浅くなりました。

これに関しましても、災害復旧で着手させていただき、今年5月末までに復旧いたしまして、7月には何とか1万トンのPKS船に対して喫水調整なく入っていただいたところでございますけれども、1隻入ったと思えば、この7月豪雨でまた8万m³という大量の土砂が入り込みまして、やっと10mまで確保できた喫水がマイナス5mまで浅くなるという異常な事態が発生してございます。

この昨年18号のときは、実はPKSを積んだ船が既にインドネシアを出ておりまして、企業も喫水調整が急遽必要になったということで、姫路港に約5000トン陸揚げして喫水調整して鳥取港に入ったんですけども、姫路に揚げました5000トンに関しましては3か月かけてトラックで陸送して鳥取に持ち込むというような、非常に大きなロスが発生してございます。

7月豪雨に関しましても、1万トンの船が手配されておりまして、その喫水調整をまたどうしようかということだったんですけども、企業の努力によりまして、九州のほうの別の企業に4000トン買い取っていただき、何とかそちらで喫水調整ができて鳥取港に入ってきたところで、今回は陸送するというロスは発生しなかったんですけども、お聞きするところによりますと、船会社からは鳥取港が問題視されているということで、場合によっては鳥取港ということであればリスクがあるので船賃も船代ももともとちょっと高めに設定しようかというような声も聞こえるというような噂を聞いているところでございます。

以上が砂の関係でございますが、続きまして、もう一つの問題点でございます。

鳥取港は、河口に位置している関係がございまして、港の中に漂流物ごみが大量に入ってきてまいります。

上のほうの写真が昨年台風18号でございます。

本日鳥取海上保安署の署長にもお越しいただいておりますが、保安署がこちらにございまして、その前に巡視艇を係留していただいておりますけれども、その巡視艇が出られなくなったということで、非常に御迷惑をおかけしたところでございます。

また、右下が7月豪雨の写真でございます。

こちら大量のごみが入りまして、沖合底引き網、先ほどありましたカニをとる船ですが、これが出航できなくなったというような事態が発生しまして、船の航行に支障を来しているところでございます。

そういう中で、一方、船の利用状況を見てみますと、下の折れ線グラフが入港利用船舶と貨物ということで、前段申し上げましたように、ほとんど横ばいで推移しているところですけども、この棒グラフは大型船で、3000トン以上の船の利用状況を見ましたら、こちらに関しては右肩上がりということで、世界的にといいますか、全体的に船が大型化している中で、鳥取港の利用においても大型化しております。もちろん新しい貨物で大きな船が入っているのはありますけれども、全体的に右肩上がりで、貨物も大きな貨物船に利用いただいているところでございます。

そういうことになりますと、こういう大きな船が接岸できる岸壁、水深がある1号岸壁、2号岸壁はこちらになりますので、こちらの使用頻度が高まっております。

こちらは2号岸壁で、特に建設資材、砂利・砂を扱っているところですが、こちらに関してはほぼ100%です。

1号岸壁は、大きな貨物船、1万トンクラスになるとここしか着けられないので、そういう貨

物船においても使用頻度が高くなっておりまして、SOLAS 条約で外国船が着けられる岸壁はこの 1 号と 3 号に限らせていただいておりますので、3 号岸壁にも塩とか輸入する船を着けておりますけれども、基本的には 1 号、2 号、3 号に利用が集中しているところでございます。

一方で、こちらは水深の浅い 4 号、5 号、6 号という岸壁でございますが、こちらに関してはほとんど利用されていないという実態が出てございます。

それに伴い、岸壁の背後地の野積場に関しましては、建設資材を扱う 2 号岸壁はほぼ 100% 利用されておりますし、1 号岸壁においてもこの原木が利用しております。3 号は塩云々がありますし、ここは耐震岸壁ですので基本的には野積場を長期間使用していただかないようにしておりますのであいてございますけれども、4 号、5 号、6 号の野積場の使用状況を見ますと、4 号に関しましては、この当時、今もですけれども、漁礁の製作をされておられます。5 号、6 号こちらに関しましては港湾の利用に関係ない貨物が主に利用されているのが実態で、先ほどの岸壁の使用とリンクしてくるといいますか、船が利用されないで、その背後の野積場も港湾で扱う貨物以外のものに利用されているという実態でございます。

続きまして、分譲可能な港湾関連用地の状況でございます。

鳥取港千代地区の商港区は、貨物を扱う地域でございますが、分譲可能な地域が 9 万 5000m²ほどございました。

けれども、現在はそのうち 99.2% が、分譲済みと申しますか、貸し付けしてございまして、利用できる土地は 752m² ということで、ほぼ分譲済みになってございまして、新たな企業の進出がなかなかできない状況、利用いただくにも土地がないという状況でございます。

続きまして、要請でございます。

まずは上位計画を御確認いただきたいと思っております。

港湾政策として国土交通省が、2030 年ごろの港湾のあり方ということで、「PORT 2030」というのを策定してございます。

その中では、8 本ほど大きな柱がございまして、鳥取港に関しましてはそうのち 3 本が関係するだろうということで、ここに御紹介させていただいてございます。

一つが再生可能エネルギーです。

新たな資源エネルギーの受け入れ・供給等の拠点化ということで前段御説明させていただきましたが、鳥取港でも再生可能エネルギーとして PKS が入ってございます。

次に環境問題です。

近年、トラックドライバーの人員不足等取り沙汰されておりますし、CO₂ 排出削減のためにはモーダルシフトが必要でございます。鳥取港背後の鳥取市あるいは鳥取県は、JR 貨物は実はステーション貨物基地がないのでほとんど陸上に頼っている状況ですので、環境問題やトラックドライバー問題を考えてもモーダルシフトは必要だと考えてございます。

三つ目に列島のクルーズアイランド化でございます。

外国人のお客様 2000 万人に日本に来ていただくという中で、クルーズでも 500 万人というのを政府のほうで掲げていただいております。

そういうこともあって、鳥取港も「ばしふいっくびいなす」が昨年、今年と 2 年連続入ってきていただいておりますけれども、まだまだ多くのクルーズ船に来ていただきたいということで、このクルーズアイランド化も鳥取港に関係するのかなと考えているところでございます。

また、日本海側の港でございますので、後ほどまた御説明若干させていただきますけれども、国土強靱化に関しまして、鳥取港は災害時の供給・リダンダンシー等の役目も担う位置づけにもあると考えているところでございます。

続きまして、鳥取県と鳥取市の上位計画を御紹介させていただきます。

鳥取県の人口は現在 56 万人にまで減少してございます。

2040 年には 44 万人にまでなるのではないかと、あるいは消滅する市町村が 13 あるのではないかとというような推計がされている中で、人口減少に歯どめをかけて、人口減少する中で

いかに地域の人々や地域の産業を活性化していくかというところを目標に、「元気づくり総合戦略」というものを平成 27 年に策定してございます。

その中でも、先ほどありましたけれども、やはり環境づくりということで、次世代エネルギーについて、この計画の中では木質バイオマスということで明確に書いてございますけれども、そういう拠点になったり、そういう施設を増やしたりということを鳥取県で位置づけてございます。

また、安心して暮らせるということで、防災時に「防災文化づくり」というところでも鳥取港は役割を担ってございまして、こちらに地域防災計画を入れてございますが、地域防災計画上も鳥取港は、有事のときには自衛隊の活動拠点として御使用いただくとともに、耐震岸壁がございまして、そちらから緊急物資を揚げて輸送するというようなところでも位置づけられてございます。

また、海の交通結節点ということもありますので、にぎわい推進、クルーズというところでも「元気づくり総合戦略」で位置づけてございます。

また、鳥取市の 10 次総、現在の総合計画でございまして、こちらも同様に、木質バイオマスあるいはポートセールスによってにぎわいをつくり上げ、鳥取港の利用促進をしていくところを明確にうたっていただいております。

こちらの写真は、今年市長がトップセールスでポナン社訪れたときの状況です。

ポナン社のクルーズは「ロストラル」という船になるんですが、境港には今年 6 回ほど寄港してございます。船は 1 万トンクラスですので鳥取港にも入れる船ですが、そのポナン社の寄港の責任者の方に市長みずからトップセールスをいただきながら寄港につなげる取り組みをしていただいているところでございます。

鳥取市の都市計画マスタープランにおきましても、地域産業のためにいろいろと、アクセス道路なり駐車場の整備を掲げていただくとともに、クルーズ船のポートセールスもございまして。

また、鳥取港にはボートパークが 2 カ所ございまして、ボートパークとして、あるいは賀露の地域住民の方に、いろいろなお祭りとか、そういうところでもお使いいただいております。

こちらの写真が「白いか祭り」で、賀露地区を中心に、あるいは西浜地区でやられているところですが、こちらの写真が港湾協力団体にも指定させていただいております「鳥取・賀露みなとオアシス」の活動状況でございまして。

右のほうはカヌーの体験でございまして、これもみなとオアシスにカヌー体験というところで鳥取港を活用いただいております。

ほかにも、鳥取港から出て近隣の港まで行くようなショートクルーズをみなとオアシスに取り組んでいただくなど、鳥取港の利用に非常に御協力いただいておりますので、港湾協力団体として認定させていただいております。そういういろんな活動も引き続き御支援させていただければと考えてございます。

こちらが利用者からの要請でございまして。

上のほうが、平成 28 年にアンケートをとらせていただいたところの結果でございまして。

アンケートですので、項目を初めから私どもが絞っていたところもあるんですけども、コンテナ航路に関する要望が特に強く出てございます。

鳥取県の特に東中部になると思うんですけども、コンテナに関しては多くが神戸港を使っておられます。トータルで、輸入に関しましては年間約 70 億円、輸出に関しましては 30 億円ぐらい使っておられるということで、そういう企業におきましてはコンテナに関する要望はやはり強いのかなというところもあるんですけども、一方、鳥取港が抱える問題の中で、保管施設・保管場所がないというところや、施設の強化というところでの大型船対応というような声もお聞きしているところでございます。

下のほうが実際に企業個別に当たらせていただいたところの声ですが、ある企業は、発電

燃料として PKS を輸入しているけれども、やはり大型化したい、ほかの企業と共同で輸送することによってコストが安くなるということをおっしゃいますし、また、場合によってはアメリカ、太平洋を渡るような輸入も考えなきゃだめになるということ視野に入れて、やはり大型化は必要だということ強く言われている状況でございますし、原材料を入れて鳥取で加工してまた出しておられる企業は、これは進出企業の方ですが、一つの原材料を入れて部品を加工してそれを出すということをトラックで現在やっているんですけども、それが非常に非効率だということで、船であればたくさん一遍に運べる、あるいはもっと大きなものが運べるじゃないかということで、コスト削減あるいは効率化の観点から鳥取港の利用を検討していきたいということをはっきりおっしゃっていただいているところもでございます。

あと、3 ポツ目でございますが、姫路の企業からは、鳥取港は土地があればぜひ使いたいということも直接聞きしているところでありますし、今後の計画でありますけれども、鳥取港を再生可能エネルギーの輸送拠点、岡山・兵庫を含めた近隣県の輸送拠点としたいというような計画をお持ちの企業も実際におられるところでございます。

利用者の鳥取港に対する要請は、やはり船の大型化と、用地不足。用地が何とかならないかということと、もう一つは何はともあれ港が安全・安心に使えるというところを強く要請されているところでございます。

最後に、将来の方向性でございます。

鳥取港には、前段申しましたように、静穏度・航路埋塞という技術的な問題と、もう一つは埠頭がない、岸壁が集中するという利用面の問題がございます。

今後皆様方に、鳥取港の長期構想ということで、いろいろと御意見いただきながら将来像を取りまとめいくところでございますが、何はともあれ、こういう課題の解決を踏まえた上で、産業振興、観光振興、地域の振興につながる将来像、長期構想が立てられればと考えてございまして、こちらが課題解決に関するイメージでございます。

波に関しましても、砂に関しましても、ごみに関しましても、いずれにいたしましても、今あるこの千代航路から入ってきているというのが大きな要因だろうということで、問題解決として技術的な方面で検討をしておりますのが、この第 2 防波堤を延伸し、こちらの開いているところを狭くして、そのかわりメイン航路をこちらの西のほうに振らせていただければということで検討を進めているところでございます。

また、利用面に関しましても、埠頭再編を行い、先ほど申し上げました利用状況を見ましたときに、本当に今のままでいいだろうかということで、野積場あるいは岸壁の利用状況、あるいは老朽化を踏まえて今後の長期構想の中で考えていくべきかなと考えているところでございます。

短期的なところを申しますと、昨年ことし、こちらのほうに砂が着きまして、利用する企業に御迷惑をおかけしたところがございますので、実は、現在この西浜航路というのが小型貨物船を通す航路としてございまして、幅 80m ですが、こちらの航路に、あくまで緊急時ですけども、こちらの航路が浅くなって埋まってしまったときに何とかこちらの企業が喫水調整することなく入ることができないかという検討も現在進めておりますし、土地に関しましても、あまり利用されていない土地、野積場、あるいはこちらのほうに港湾緑地がございますので、場合によっては、企業が産業振興のために鳥取港を利用いただく土地が必要だということであれば、こういうところ用途変更するなど柔軟な対応を短期的には考えているところでございます。

最後に、鳥取港の将来の方向性ということで今回御意見を頂戴したいと思っているところでございますが、とりあえず掲げてございまして三つの柱でございます。

「安全・安心」というところで、先ほど来申し上げてございまして、船がちゃんと入れることがやはり一番大切だということで、「港湾機能の維持、強化」を掲げてございましてけれども、一方で、災害時の機能も確保するとともに、リダンダンシーとして太平洋側・瀬戸内海側も見

据える必要があると考えております。

境港は今、内航 RORO 船の定期航路化ということで試験輸送に取り組んでおります。たまたま7月23日に境港発 小牧の試験輸送を実施したんですが、ことしの7月豪雨の際、山陽側のJRと高速が寸断された関係で、貨物が境港から小牧に行きまして、小牧からまた関東におりるというふうに、まさにリダンダンシーということで貨物を運んだこともございます。

鳥取港はバルクを扱う港でございますけれども、瀬戸内海側を見ますと、姫路港といえますか、東播磨のあたりもバルクを同様に扱ってございますので、そういう港も含めて、有事のときの代替輸送を何らかできればなということも見据えるべきだろうと考えてございます。

また、産業振興ということでは、物流・輸送の効率化というところでは、大型船への対応を考えた企業の要請もございますので、大型化というところも考えていくべきだろうと思えますし、多様なニーズということでは、企業がいわゆる専用船なり内航フィーダーをスポット的に走らせるということであれば、そういうことにも対応できるような柔軟な港になっていくべきかと思っております。

ただ、私どもといたしましては、当面、阪神港、境港との役割分担はしっかり見据えて、当面は決して国際貨物ではないところでその役割を担っていければと考えております。

人流に関しましても、賀露地区というのは本当に伝統、古い歴史のある地域でございますし、前段で申し上げましたけれども、周辺地域には多くの拠点、集客施設がございますので、そういうところも連携して、観光拠点ということで交流・親水空間の形成に役立っていきたいと思えますし、大型クルーズ船の受け入れ、あるいは、途中御説明しましたけれども、みなとオアシスの活動等を支援しながら、港湾でできる交流・親水空間の形成に今後しっかり取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

私の説明は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○須野原委員長 ありがとうございます。

現状の課題から将来に向けての考え方の一旦を披露していただきました。

6-2. 討議

○須野原委員長 これより皆さんの御意見をいただきながら討議を進めていきたいと思っております。

今回は、第1回の委員会でございますので、委員の皆様一人一人にまず御意見あるいは御質問を伺っていけたら思っています。一人ずつ指名させていただきます。

最初に港湾の利用をされている方に御意見をいただいた後、行政の皆様、それから学識経験者の皆様からいただき、最後に羽場副市長から全体を含めて御意見をもらったと思っています。

初めに、私の右手の深田委員から順次御意見をいただきたいと思っております。

○深田委員 日本通運の深田です。よろしくお願ひいたします。

4月23日に準備委員会ということで説明されていましたが、私はその後に鳥取に着任したものですから、前回の内容もわかりませんし、詳しい状況はわかりませんので、物流の立場として、意見なり、先ほどの御説明に対して、若干の補足なり、「そこはどうか」というところがありますので、何点か述べさせていただきます。

御承知のとおり、トラックドライバー不足は今、深刻な問題になっています。

説明の中にもありましたとおり、それにかわるものとしてのJR貨物は、今、取り扱いは行っておりますけれども、これはあくまでオフルールステーションということで、オンルールじゃない要はトラックで姫路まで運んでいるという状況で、そのトラックドライバー不足というのは、姫路・鳥取間はトラック輸送ですので、同じ状況ということで、モーダルシフトで大量輸送ということになると、やはり船を使うしかないという中で、鳥取港は、バルク中心の貨物なので、当

然、定期コンテナ船もありません。

御存じのとおり、舞鶴から九州北部までは、唯一日本の内航船のミッシングリンクと言われているとおり、定期船が走っていないということもあるので、今後トラック輸送が増えることはないと思います。減少していく一方だと考えています。

コンテナもだめということになれば、やはり船しかないということで、定期コンテナ船を鳥取港に、単独では当然無理ですので、近隣の港と連携・協力しながら、例えば途中寄港するとかちょっと足を伸ばすとかいう形で考えていかなければいけない。

今、企業誘致を一生懸命されていますけれども、物流に問題がある土地に企業も来ない。メーカーが物をつくっても、消費地まで運ばないと商品価値ゼロですから、そこは重要な問題になってくると思います。

そういった意味でも、鳥取港の活用は定期コンテナ船を含めて考えていかなければいけないと考えています。

国際コンテナについても、先ほど神戸・境港とのすみ分けという話もありましたけれども、神戸・境港まではトラックで運ばないといけないうことだと結局は陸路での物流ということになりまして、そのコンテナをドレージするトラックドライバーも当然不足しております。

ということは、限られた人数でその不足を補おうと思えば、距離を短く効率よくやっていかないと問題解決できないというところもありますので、フィーダー船の話も出ましたけれども、そのあたりも含めて推進していく必要があると思います。

また、今回、RCEPとか、TPP 11とか、FTAも発効されるという中で、物の流れがますますグローバルに変わっていくと思いますので、その辺の対応にも乗りおこなれないようにしていく必要があると思います。

そのためには安全・安心ということで、船が年中必ず入れる環境と静穏度の問題を含めて考えていかなければいけないと考えます。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

物流についての指摘をいただいたところです。

引き続きまして、石畑委員、お願いします。

○石畑委員 私は利用する側の企業になると思うんですが、弊社はエクステリア、外構資材をメインに扱う販売・設計・施工店でございます、設計・施工だけではなくて、商品を販売するという側面を持った会社でございます。

今回、鳥取港で弊社が該当するとすれば、重量物を扱いますので、れんがとか、石材とか、一つの梱包が1トン単位で動くような商材を扱いますが、先ほど深田様もおっしゃっていたこととかなりリンクしてくるんですけれども、今、陸路で商品を入れるにしても、出すにしても、企業としては非常に困った状況になっております。

特に、重量物を扱いますので、重量物を扱っていただける配送会社が減っておりますのが1点です。

あと、三洋の撤退による便数の激しい減少によりまして、西にしても東にしても物を動かさないという、非常に困った状況に陥っております。

ここ5年ぐらいはそういう状況が顕著で、長物(ながもの)とか背の高いもの、重量物に関しては、出すのも入れるのも非常に運びにくいような状況になっております。

弊社は年に最低1回、多ければ4回ぐらい直輸入の商品もございまして、多くはインドネシアのほうから入れているんですけれども、どうしても船便が鳥取の近辺までは入らないという状況になっております。

境港から入れることも考えるんですけれども、先ほどもおっしゃっていましたように、境港からの陸路のコストが非常に高く、近い港があるけれども私どもの会社までは入れられないという状況がございまして、現在はほぼ神戸からわざわざ引っ張っているという状況でありま

す。

あわせて、1 トン単位で商品を国内中に販売しておりまして、基本的には陸路に頼っているんですけども、例えば沖縄の離島とか、そういったところに商品を出すとなりますと、やはり船便でお送りするしかないけれども、実際その船の便を鳥取から出すのが非常に難しく、またこれも神戸とか大阪まで持って行って出さなければならないという、コスト高でもあり、効率も悪いような形になっております。

今後もそういったことが考えられると思いますので、重量物を扱う企業も鳥取にたくさんあると思いますけれども、鳥取港に関しましてもし私どもが小ロットでも利用できる条件があるとなれば、企業資料として見ると、今後、鳥取港の将来性はかなり高まってくると思っております。

短期的に考えるとすれば、先ほど交流とか人流の話があって、そのあたりはすぐ着手できる問題だと思いますので、会社も布勢にありますし、居住地は湖山でございますので、鳥取港に栄えていただくと非常にうれしいと思っております。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

利用する立場、立地企業としての立場の御意見をいただいたところでございます。

広坂委員、お願いします。

○広坂委員 こんにちは。

このような席で話をするのは初めてなので、どのような話をさせていただいてもらってよいかわかりませんが、メモして来ましたので、聞いてください。

私は小型船婦人部の広坂と言います。

賀露に来て 43 年になります。

そのころは、大型船が 18 隻、小型船が 67 隻と、大変にぎやかな港でした。

会合とか、他港との交流とか、「かに祭り」、岸壁の掃除など、毎日のように忙しくしておりました。

自分たちのとってきた魚をどうすれば皆様においしく食べていただけるかを話し合いながら、シロハタのハタハタずし、アカハタの甘露煮、ヤマガレイの干してたたいた甘露煮、カナガシラの南蛮漬け、それからアカイカの宣伝のために東京まで行って「赤いか音頭」を踊ってきたこともあります。

でも、そうしてきた先輩の方々も次々といなくなって、今は大型船 5 隻、小型船 28 隻と、本当に寂しくなりました。

それと、最近よく耳にすることですが、漁業者は漁獲量保護のために休漁日を設けたり、稚魚の放流をしたり、小さい魚をとらないように網の目を決めたりして努力しているのに、何の決まりもない遊漁者が昼間となく夜となく好き勝手をしている。そんな遊漁者が本業である漁業者よりも数がふえている。

港内をスピードを出して走ったりして、うちの父さんがわざわざそのその船まで行って忠告したこともあります。

それを野放しにしているというので、話し合おうとしても、いろんな知識を持ってくるので話し合いにも何にもならなくて、本当に困ったものだというのをよく耳にします。

行政の方々はこのような現状を把握しておられるのだろうか心配しています。

それと、船が出漁するときに毎日見送るんですが、遊漁者は、港内は「徐行」と書いてあるから、港内に入ったら徐行はされるけれども、その港までの間は結構スピードを出して入ってこられます。

それで、こちらの船の高さがあるのに対して、小さいモーターボートと言うのか、スクーターと言うのか、そういうのが最近よく、15 台とか入ってくるんです。

船の上にいると目に入りにくいので危ないと言っていて、それが大きな事故にならな

ければよいと思って心配しています。

港の中の波の揺れが回ったりするのは、自然相手なので仕方がないことかもしれません。自分たちが気をつけて、船を守っていかなければいけないと思っていますところ。

それと、これはどこの港でもあることだと思いますけれども、よそから釣りの方が来てくださるのうれしいんですけれども、魚釣りをした後のえさの後始末、それから針のひっかかったものとか、弁当の持ち帰りなど、もっと気をつけてほしいと思います。

特に針とかルアーとかは、ロープに絡んで大変です。

これはどこの港でも言えることだと思います。

港湾の皆様には、事あるたびにいつも連絡をとっていただき、お世話になっています。

安全・安心のために大変だとは思いますが、これからもよろしく願います。

以上です。とりとめもない話をしてしまいました。すみません。

○須野原委員長 これは利用者にとって特に大事な話で、特にいろんな利用をされる人がいる中でのルールというか、マナーというか、そういう話だと思います。ありがとうございました。

○広坂委員 ありがとうございました。

○須野原委員長 岸委員、お願いします。

○岸委員 岸です。よろしくお願いします。

先ほど広坂さんは四十数年と言われました。

私が賀露に住むようになったのは、ちょうどこの港湾計画改訂の年、昭和 61 年からです。

港の様子がどんどん変わっていくのを目の当たりにして 30 年を過ごしてきました。

9 号線から賀露に向かう道路がだんだんと整備されて、何本も大きな道路ができたり、海水浴場が近くあったんですけれども、新しい港ができたということで、歩いて行くのに海水浴場が随分遠くなったりというようなこととか、子供の成長とともに、本当に目の当たりにしてきました。

特に、ふだん生活していて、今、港湾計画の場になっている埠頭のほうは、私たちの生活には余り密接な関係はないんですけれども、このたび委員としてこういった資料を見せていただいて、30 年間で随分さま変わりしたと思いましたが、こういういろんな経緯があったんだということを、住民として初めて知りました。

公民館に勤めていますので、最近、「賀露を語る会」というので、自治会を中心にいろんな団体から賀露の課題を吸い上げているところです。

私たちは気づかなかったんですけれども、3 月に空港を結ぶ「かにっこ空港ロード」ができまして、埠頭に着いた船から輸送されるトラックとかダンプが、今までイオンのほうを歩いて 9 号線に出ていたのが、新しい道路は空港まで信号がないものですからノンストップで通ってから 9 号線に出るという経路を、今、時短のために使っておられます。

そうしましたら、西 3 丁目のあたりの新しい住宅地に小学生がたくさんいるんですが、この登下校時にすごく危ないというような意見が小学生の保護者から出ていまして、道路ができて便利になった半面、住民のそういった意見もあるんだなということに、この間、私たちも気づいたところです。信号がないものですから小学生が横断するのにかなり危ないという保護者の意見を聞きました。

輸送経路とかのことが問題になっているけれども、そういった意見もあるというお話です。

あとは、公民館に勤めていますので、公民館事業として港を利用するという事は余りないけれども、何年か前には海保の「とりかぜ」にも乗せていただいたことがあります。

小学生を連れて、沖から賀露の港を見ようということで、鳥ヶ島のあたりまで連れて行っていただいて、賀露のまちを海から見るといことはふだんないけれども、そういったことも体験しましたし、あとは、「かにっこ空港ロード」の開通式のときには小学生を連れてそこを歩かせていただいたりしています。

これからますます発展していくけれども、今、若者がどんどん減っていますので、ぜひ若者にも利用していただけて、イベントなんかに埠頭を利用していただけたらなというふうなことも踏まえて、またいろいろ話し合いしていただきたいと思います。

まとまりがつきませんでしたけれども、以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

今、4人の方から御意見をいただきましたが、特に何か事務局からありますか。具体的にはこれから委員会で議論しますけれども、特にないですかね。

○事務局(山内) また後で教えていただきます。

○須野原委員長 引き続きまして、行政の鈴木委員からお願いします。

○鈴木委員 行政からの参加ということでございますが、国土交通省中国地方整備局港湾空港部の鈴木でございます。

きょうは、第1回目、キックオフということで、幾つかの課題等もお示しいただきながら御説明をいただきました。

私どもの立場といたしましては、国の港湾行政の現場機関という形で、港湾管理者であります鳥取県を支援する立場と考えておりますし、今回の鳥取港の長期構想、それからその先の港湾計画の見直し、あるいはその先必要であろう港の事業といった形で、いろんな場面でかかわっていくことになると思っております。

この長期構想の見直しというのは、常にやっているものではなくて、このケースであれば20年ぶりぐらいですので、長期的な視点もしっかり入れた構想を、いろんな方々の意見を含めてしっかり整理していただければと思っております。

まず、港の役割を考えて、どういう方向で港を改善していくかということだと思いますし、港の普遍的な役割としては、単に目の前に海があるだけではできないことを実現するために港があるわけですが、港があることによって海路を開き、それによって、海運を利用し活用して地域を活性化していくこと、雇用を維持していくとか、産業を維持していくとか、生活を維持していくとか、そういったことにつながるための拠点をつくっていくことだと思います。

この見直しの大きな目的としては、現在お集まりの皆さんの世代のためというよりは、次世代のために今の港をどういうふうに改善して継承していくかという意識をぜひ共有して議論をさせていただきたいと思っております。

この構想はそういう役割を考えた方向性と表裏一体だと思いますので、この港をどう直した上でどう活用していくかということ、長期的な面も含めて議論していただければと思っております。

港の役割について、地域の方は、地域から見える課題、果たすべき役割をいろいろと御提案されるだろうと思います。

さらには、今、鳥取県東部ぐらいの感じで見ているのかもしれませんが、もう少しローカルな意味で言うと、この港は鳥取市にあります。

そういう意味では、鳥取市の港町の一部を担う港でもあるという視点で、少しローカルで見なきゃいけない部分もあると思いますし、逆に県を越えて広域で見なければいけない役割、広域の中で果たしていくべき役割もあると思っております。

山陰の中でも数少ない重要港湾の一つとして、阪神圏に比較的近いということもあるし、あるいは山陽側と山陰側の日ごろの連携もあると思いますし、災害時のバックアップみたいな形での役割もあり得ると思っております。

いずれにいたしましても、短期・中期・長期、それから物流あるいは人流とかにぎわいといった視点からの検討、また、「人流」「にぎわい」と言っても、よそから訪れていただく方々や船で来ていただく方々だけではなく、陸から訪れる方もあると思います。それから、地元の方々の生活の一環としてのにぎわいを港でどう受けとめていくかという視点も必要だと思っております。

おります。

あと、平常時・非常時ということと言うと、平常時はいいけれども、非常時は、この地域が災害を受けたときのことも考えなきゃいけないし、近隣の地域が災害を受けたときにここでどういう役割を果たせるかということもあると思います。

いろいろな視点から検討していくことがたくさんあると思います。

きょうお示しいただいた資料では、方向性はまだそのうちのほんの一部の見方のように感じましたし、課題についても、現在顕在化している個別具体的な課題が幾つかお示しされていると思いますけれども、それは当然解決していくべき課題だと思われれます。

その他、先ほど申し上げたようないろいろな視点から、課題とか今後果たすべき役割を、せっかくの20年ぶりの議論ということでありますので、もう少し幅広くというか、深みのあるような形でまとめていただき、最後は具体的な構想あるいは計画につなげていっていただければと思っております。

すみません。長くなりました。

○須野原委員長 ありがとうございます。

いずれにしても、各課題をもうちょっと深掘りする中で、どういう形で進めるかということを経済的にまとめる形になると思います。

三島委員、お願いします。

○藤原委員(代理:三島) 国土交通省中国運輸局鳥取運輸支局の三島でございます。

私も中国運輸局は、いわゆる旅客船を活用しました海上交通、あるいはバス・タクシーといった陸上交通、さらには観光のほうも所掌しております、この長期構想を策定していく中で、そういった面から何らかの意見を述べさせていただくような機会がまたあると思います。

この三つの方向性が今示されてございますが、私からは、まず、人流について意見を若干述べさせていただきたいと思っております。

人流につきましては、いわゆる人の集まる空間づくり、市民の方に親しまれる港という観点から、今後の鳥取港のあり方という方向性の中で打ち出されたものだと思いますが、この「安全・安心」「物流」「人流」の三つの方向性の中で、一般市民の方々にとっては、先ほど岸委員からもお話の中にも出てまいりましたが、過去に子供たちを保安部の巡視船に乗せて海上から港のほうを見学したたというお話も出てまいりましたが、一般市民の方々の視点から見たら、この三つの方向性の中で最も身近で、関心や期待が最も高いものではないかと思っております。

この人流につきましては、ゴシックのところ「交流、親水空間の形成」と言っておりますが、その上に緑字で「伝統文化の尊重と周辺観光拠点と連携した」という、一步踏み込んだ、戦略的な表現がなされてございます。

さらに、こういう戦略的な表現を具体的に果たす方法、道筋として、大型船、大型クルーズ船を受け入れましょうとか、みなとオアシスの活動等が例示として掲げられております。

今後、検討委員会が進む中で、具体的にどういった取り組みをやっていくのかという議論が深まっていくと思っております。

確かに大型クルーズ船の受け入れは、観光交流人口の拡大という面では非常に大事なことでございますけれども、航路筋の問題とか岸壁の問題とかございまして、ある程度長期にわたる計画づくりになると思っております。

その点、もう少し短期に取り組むことができるようなものについても今後検討していただければと思っております。

例えば現在みなとオアシスがカヌー体験とか「白いか祭り」等をやっているんですが、一般市民の方にもっと気軽に港に足を運んでいただけるような玉出しを今後検討していただければと思っております。

以上でございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。

佐々木委員、お願いします。

○佐名委員(代理:佐々木) 境海上保安部です。

私ども海上保安部としましては、港、海、また、船舶の航行安全を守るという立場で発言させていただきます。

まず、鳥取港の現状といたしまして、岸壁能力を超える船舶の入港・着岸が行われております。

鳥取港の最大岸壁能力は、千代1号岸壁で載貨重量トン数1万トンであります、実際それを超えるクルーズ船・貨物船が入港・着岸している状況であります。

また、鳥取港においては大型船の安全な入出港支援に必要なタグボートが常時配備されていない現状であります。

私ども船舶の安全を守る立場としては、港湾の発展には港の安全が重要と考えております。

また、港湾施設の整備とともに、着岸・停泊を含む船舶の航行安全についても検討をお願いしたいと思っています。

資料の28ページの将来の方向性にも一部記載されていますが、現在、鳥取港での長期構想検討委員会のほか、境港においても同様の検討が始まっております。両港で整合性、役割分担を図りながら検討をお願いしたいと思っております。

私からは以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

行政の皆さんから御意見を伺いました。

馬場委員、お願いします。

○馬場委員 鳥取大学の馬場と申します。

鳥取港の抱えている課題は地方港がどこでも抱えているような課題だなと思って拝聴しておりますけれども、物流はやはり物がスムーズに流れるような仕組みをトータルで考えなければいけないというふうに改めて感じました。

仕組みもそうですけれども、全体でコストが高くなるということが企業にとっては一番の課題と申しますか、企業が港湾を利用されるに当たりまして、接岸料その他、書類を含めて一番にコストの面があります。

これについては、鳥取港の抱えている課題としまして難しいことではありますけれども、後背地等のニーズ・ウォンツ耳を傾けて、今後皆様と考えていけたらと思います。

それから、人流に関しまして、都会の港の例ですと場所がないので港を開発してそこを憩いの場にするというようなことになるんでしょうけれども、鳥取は、場所はあるということで、港まちづくり、ウォーターフロントの整備、レジヤも含めて、長期になるかもしれないけれども考えていきたいと思っております。

栄えている港等の人が来られる港をいろいろ見てみますと、大手と組んだり、場合によっては外資が入ってきたりということもありますけれども、それだと地元の経済に対する効果がどのくらいになるのだろうかということがありますので、ここはやはり鳥取港ならではの、陸路あるいは空路と違った役割・特徴というような方向性で考えていきたいと思っております。

以上でございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。

裕見委員、お願いいたします。

○裕見委員 先ほど鳥取県のほうから御説明がございました最後の28ページの将来の方向性については、そのとおりだと思います。

「安全・安心」「物流」「人流」とこういうふうに書いていただいています。

その項目について少しコメントさせていただきたいと思っております。

まず、「港湾機能の維持、強化」というところこれを港湾機能として考えたときには何かと言うと、静穏度とか航路、荷おろし場、荷積み場、この辺の確保だと思います。

説明の中でもございましたが、鳥取港は河口港でございますので、どうしても砂が入ってくる弱みがございます。

その辺を波浪統計からもう一度分析をし直されたということで、40年ほど前はどちらかと言うと北西の方向から波向きが卓越していたのが、現在は北北東から北東寄りに波向きが卓越している。

だから、この港湾形状から言うと、波が入ってくるのはしょうがないかなと思います。そうすると、荒れちゃうとどうしても砂も入ってくる、そのための維持費が非常にかかっているというのが現状だというふうに、原因がわかるはずですよ。

そうすると、閉じちゃえと簡単に思うんですけども、そのときに閉じてどうなるかという検討も要すると思います。

すなわち、港内における水循環の話とか環境問題も入ってくるというところがございます。

もう一つは、物流のところでは他港との役割分担を踏まえてというのは、まさにこのとおりだと思うんです。

近年の鳥取を取り巻く環境変化として、産業構造が変わりました。

特に、鳥取県・鳥取市が企業誘致を強く進めておりますので、新しい企業が進出してきて、それで大型貨物の物流の需要が非常に高まってきているというのが現状だと思います。

一方、物流に関して一番大事な陸上のネットワーク、道路ネットワークの延伸も行っています。

延伸ができてから単純に物流圏域の拡大につながると、発想はすぐそうなっちゃうけれども、場合によったら、「ストロー効果」と言って、鳥取西道路、山陰道ができれば阪神港とか境港に引っ張られる可能性があるわけです。

そこで「役割分担を踏まえた」というところが大事だと思うんです。

その辺の物流のすみ分け機能をどういうふうにしたせるかという面で鳥取港を考えていけないと思います。

特にその辺の機能、例えばどなたかの御意見でもありましたように、全天候性の港湾機能を持たせてあげるという考え方もあります。

阪神間では、特に播磨のあたりでは、そういう機能を持っていないと、瀬戸内は船舶の往来も非常に多いから、待ちも出てくる。天候が悪くなれば、待ち時間も長くなる。

そうすると、その辺のところは鳥取県でカバーできて、鳥取道を使って陸上で運べますよというような考え方もできる。

すなわち、鳥取のオンリーワンの機能を持たせた港というのは何かというところを中長期にわたって考える必要があると思いました。

ただ、そのときに大事なのは、今よく言われているんですけども、こういうインフラ整備に当たっては身の丈に合ったものでないといけないというところだと思います。

ですから、制約条件が結構あるんですけども、その中で最適解としてはどういう港湾機能を鳥取港が持てば、中長期にわたって利用していただいて、かつ、鳥取港背後地の経済の活性化につながってくるのかなという、その辺を御検討していただきたいというお願いでございます。

以上でございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。

この長期構想、それから計画をつくった後の進め方も含めての御指摘だと思います。

最後になりましたけれども、羽場委員、お願いします。

○羽場委員 羽場でございます。

各委員のいろいろな御意見を伺いながら、「あ、なるほどな」と思ったりして勉強させてい

いただきました。ありがとうございます。

御挨拶でも申し上げましたけれども、鳥取市も経済が伸び悩んでいるという現状があります。税収もなかなかふえないとか、経済関係ではそういった厳しい面がありますので、こういった港の活用は絶対に必要だと思っております。

あわせて、広坂委員とか岸委員がおっしゃられた地元には、賀露という港もありまして、漁港の機能もごさいます。

そういった面で、地域の活性化という狭い意味での地域の活性化も当然大事な話ですし、圏域全体を見たときには、そういった広範囲の圏域の活性化にも寄与していくような機能がぜひとも必要だと思っております。

日本海側に面していますので、ロシアとか、中国とか、そういったところからの物流ということになりますと、時間的にもコスト的にも、瀬戸内とか太平洋側の港よりもはるかにメリットがあるという大きな利点をPRしていくことが必要かなとも思ったりしております。

いずれにいたしましても、中長期ということでございますので、鈴木委員の言われたような、次世代のための構想を長期構想の中でつくっていったらと感じた次第でございます。

いろいろと勉強させていただきましてありがとうございます。

以上でございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。

委員の皆様にお一人ずつ御意見をいただいたところでございますけれども、改めまして委員の皆様の中で、さらに御意見とか御質問等ある方はございますでしょうか。今回は第1回ですので、皆様の意見を踏まえて今後の作業等を進めていきたいと思っておりますが、せっかくでございますので、あればぜひお願いします。

(質問・意見なし)

○須野原委員長 きょうは委員・幹事合同委員会になっていまして、幹事の皆さんもきょうは御出席いただいておりますが、幹事の皆さんの中で御意見、御質問を含めてありますか。どうぞ。

○中里幹事 鳥取海上保安署です。

境保安部から、タグがないとか、そういった話をさせていただいたんですが、現在、御存じのとおり、鳥取港は、1万トンの船が入ってきたり、「ぱしふいっくびいなす」が来ていたりするんですけども、これらは現行の港湾計画の中では当初予定されていなかったものです。

それを、想定を超えるものを入れるに当たって、ここの中にもメンバーがいますが、皆さんで協議会とか委員会で安全対策をわざわざ検討して、それに基づいて現状の運用がなされているという状況です。

これから何十年も先の港の大きなあり方を委員の皆さん方が考えていかれるんですが、それに当たって、今のやり方は、あくまで特例というか、想定外のものに対して臨時に行っている措置でありますので、予算の関係とかあるんでしょうけれども、できることであれば次の港には余裕を持ってそういうのに対処できる、ゆとりのある安全な港を委員の皆様方に考えていただければと思う次第です。

個人的な意見ですけれども、以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

ほかに、幹事の皆さん、御意見等ございますか。

(質問・意見なし)

○須野原委員長 今回の委員会は、最終的に、先ほど裕見委員からありましたように、28ページに今後の方向を書いておりますが、きょうの皆さんの意見を踏まえて、次回に向けて作業を進めていきたいと思っております。

幾つかある中で、物流の問題、安全の問題、さらにはにぎわいといった主要なテーマにつきましてはこういう方向でということだと思っておりますけれども、それぞれについてはまだいろいろ

課題がありますので、それについて深掘りしながら、次回はそれを踏まえた素案を提供できればと思っています。

長期構想ですから、それを踏まえて、最終的には港湾計画になりますので、港湾計画を進めるに当たっては、先ほど保安部の皆さんからあったような話も含めて議論した上で最終的な計画になると思います。

若干時間はまだありますけれども、ほかに御意見ございますか。お願いします。

○羽場委員 鳥取市でございます。

検討の中でお願いしたいことが1点ございます。

といいますのは、先ほど、深田委員からだったでしょうか、船が年中入れるような状況とか、定時性とか、定期航路がないとか、冬場の風の強いときにはなかなか入れないとか、砂がたまって入れないとかいうことで、先ほどから話がありましたように、船の喫水が深くておろせないのよそでおろしてどうのこうのとか、いろんな話がありましたので、そういった面で、「鳥取港に行けば確実に船が入れるよね」というような、そういったことのできるような岸壁なり、港なり、定時性があるといいますか、「向かったら必ず着けるぞ」という安心感を与えるような港になるためにどうしたらいいのかということも御検討いただけたらと思っています。

以上でございます。

6-3. 総括

○須野原委員長 いろんな問題を指摘していただきました。

静穏度の問題、航路埋没の問題は、基本的な、港湾の一丁目一番地の課題ですので、これは、今回の基本構想の検討委員会もそうですし、次回の港湾計画に向けてやっていく話だと思っていますので、そういう前提の中でどういうことをやっていくかということだと思います。

ただ、それにつきましては、時間もかかるので、その後どういう形で進めるかというのは次のステップだと思います。

時間はまだ少しございますけれども、先ほど皆さんからいただいた御意見を踏まえて、次回の委員会の資料に反映していきたいと思っています。

それでは、司会にマイクをお返ししたいと思います。

6-4. その他

○事務局(上野) 委員長、どうもありがとうございました。

また、委員の皆様、幹事の皆様、長時間にわたりまして熱心な御討議ありがとうございました。

それでは、今後のスケジュールについて若干御連絡させていただきます。

第2回長期構想検討委員会につきましては、先ほど資料の中でありましたとおり、来年5月から6月ぐらいに開催を予定してございます。

それに先立ちまして幹事会を開催ということになります。

個々の日程につきましてはまた事務局から皆様へ御案内させていただきますので、よろしく願いいたします。

7. 閉会

○事務局(上野) それでは、以上をもちまして第1回鳥取港長期構想検討委員会委員・幹事合同委員会を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。

閉会 14:38