

地域づくり県土警察常任委員会・陳情

受理番号及び 受理年月日	所 管	件 名 及 び 要 旨	提 出 者	審査結果
元年－14 (元. 7.11)	県土整備	鳥取県境港の整備促進について ▶陳情理由 日本と外国とを結ぶ基幹航路が失われつつある。 日本にはかつて週 120 便の基幹航路があったが、現在は 3 分の 1 に激減している。それは、日本・欧米間の船舶が直行便から経由便に転換したからである。日本各地から小さい船で釜山、上海などにコンテナで運ばれ、いったん船から降ろされる。その逆も然り、欧米から釜山、上海などに大きな船で運ばれ、そこで小さな船に積み替えて日本各地に運ばれることになる。 世界でコンテナ船が年々大型化してきたが、日本の港の深さが十分でなかったからである。 最大の船は 18 メートルの水深が必要であるが、日本では予算がない、ということで、港湾の整備が進まなかった。一方、韓国、中国では政府が港湾整備に大きく投資し、その結果、かつて神戸、横浜に来ていた基幹航路の 3 分の 1 が、日本から釜山、上海に目的地を変更したのである。 このことは貿易コストの大きな上昇を含め、深刻な被害をもたらした。大量の貨物が往来している日本・欧米間の輸送料金が上昇し、日本経済は大きな打撃を受けた。 山陰地方は「裏日本」と言われている。高速道路も新幹線もない。日本に高速道路、新幹線ができたのは、昭和 39 年の日本で初めての東京五輪が開催される直前であった。それらのない地域の格差の拡大は当然であり、人口も激減している。 港湾はどこにでも作られるものではないが、鳥取県の境港は、日本海に面した各地の中で数少ない良港の要件が備わっている。新幹線、高速道路もちろん必要である。境港が巨大	個人 (鳥取市)	不 採 択 (元.10. 9)
			本会議(元. 10. 9)委員長報告 会 議 録 暫 定 版 現在、境港管理組合が中心となって、境港の 20 年から 30 年後の将来像等を取りまとめる長期構想を策定中であり、物流、観光、環境などの視点から境港が今後担うべき役割等について検討を行っているところです。 この中で、コンテナを含めた物流の目指すべき方向性についても議論が行われており、その結果を踏まえ、今後改訂予定の港湾計画に反映されることから、不採択と決定しました。	

地域づくり県土警察常任委員会・陳情

		コンテナ船の発着可能な水深 20 メートル程度に整備されることは、その他のインフラも整備される大きな促進要素となる。日本海側にも新幹線、高速道路が整備され、「裏日本」の「裏」がなくなる。地域、住民の格差もなくなる。また、心配される南海トラフ大震災、津波などの際には、「表日本」側の新幹線、高速道路が寸断され機能まひに陥っても、日本海側に新幹線、高速道路があれば十分に代替機能を果たし、日本を滅亡的危機から守る守護神的存在のようなものにもなる。 境港の整備促進の早急な実現を強く要望する。 ▶陳情事項 境港において巨大コンテナ船の発着が可能な港湾施設の整備を促進すること。		
--	--	---	--	--

地域づくり県土警察常任委員会・陳情