

鳥取港長期構想検討委員会 第2回委員会議事録

日時 令和元年6月11日(火)13:30～15:14
場所 鳥取県庁第2庁舎4階第33会議室

目 次

1. 開会	1
2. 港湾管理者挨拶	1
3. 地元代表挨拶	2
4. 委員紹介	3
5. 議事	3
5-1. 資料説明	3
5-2. 討議	11
5-3. その他	20
6. 閉会	21

1. 開会

開会 13:30

事務局(佐藤) それでは、定刻になりましたので、ただいまより鳥取港長期構想検討委員会第2回委員会を開会いたします。

出席予定の方でまだ御到着されてない方が1名いらっしゃいますけれども、資料確認などから始めさせていただきたいと思います。よろしくお願いいいたします。

議事に入りますまで、私、日本港湾協会の佐藤が進行を務めさせていただきます。

本日は、委員の皆様方におかれましては、御多忙の中御出席いただきましてまことにありがとうございます。

初めに本日の配付資料の確認をさせていただきます。

皆様のお手元には、議事次第、その後ろに委員会名簿兼出席者名簿、配席図、その後ろに「鳥取港長期構想検討委員会設置要領(改正案)」というホチキスどめのものでございます。その後ろに資料-1 パワーポイントの第2回委員会資料、資料-2 鳥取港長期構想(案)ということで、今申し上げた資料が皆様のお手元でございます。

過不足等ございましたらその都度事務局までお申しつけいただければと思います。

なお、本委員会は原則公開としてございます。

議事に入ります前に、お手元の設置要領(改正案)について御承認いただきたく、これから説明させていただきます。

お手元のその設置要領(改正案)をごらんいただきたいと思います。

1枚おめくりいただきまして、改正部分でございますが、第8条第2項に「委員会の撮影、収録については、冒頭のみこれを認める。」と書いてございますけれども、「冒頭のみ」という部分を削除いたします。

これは県のルールに従いまして削除いたすものです。

以上でございます。

御意見ございましたらお願いいいたします。

(意見なし)

事務局(佐藤) よろしいでしょうか。

(異議なし)

事務局(佐藤) それでは、御承認いただいたということで、この鳥取港長期構想検討委員会設置要領(改正案)は、本日付をもちまして、「冒頭のみ」を削除したもので発効するというにさせていただきます。

ここで、あらかじめ報道関係者の皆様にお願ひ申し上げます。

鳥取県情報公開条例第9条第2項に基づきまして、議事の中で発言された個人名、法人名など個人を特定されるおそれのある情報につきましては開示を御遠慮いただきますようよろしくお願いいたします。

2. 港湾管理者挨拶

事務局(佐藤) それでは、次第の二つ目の港湾管理者代表挨拶といたしまして、鳥取県県土整備部次長 河田英明より御挨拶を申し上げます。

河田次長、よろしくお願いいいたします。

河田(鳥取県県土整備部次長) 皆様、こんにちは。ただいま紹介をいただきました県土整備部次長の河田でございます。

本来でありましたら県土整備部長の草野がここに参りまして御挨拶するところでございますけれども、本日県議会が開催されておりまして、本議会のほうに出席している関係で欠席させていただいております。私から一言御挨拶させていただきたいと思います。

本日は、お忙しい中、日本港湾協会の須野原理事長、鳥取大学の裕見学長顧問、鳥取

市の羽場副市長を初めとしまして、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。

当委員会は、昨年 11 月 28 日に第 1 回を開催いたしまして、今回第 2 回目の検討委員会ということでございます。

鳥取港は、昭和 50 年に重要港湾の指定を受けまして、昭和 51 年に港湾計画を策定されて、40 年以上が経過したところでございます。

計画の改訂が 2 回なされておりますけれども、港湾を取り巻く環境は大きく変化しておりまして、港湾機能に関する問題や港湾の利用に関する課題など、さまざまな問題・課題が発生しているという状況でございます。

前回の委員会では、委員の皆様から、港湾の機能維持・強化を図り、安全・安心な港湾とすることや、物流につきましてはドライバー不足、陸上輸送のコストが高いということから将来的に海上輸送に期待するといった意見、また、クルーズ船の寄港や市民の集うイベントなどの港の賑わい創出という、さまざまな意見をいただいたところでございます。

後ほど説明させていただきますが、これらの前回の意見を踏まえまして、鳥取港長期構想のたたき台となります素案をお示しいたしまして、議論をしていただければと考えております。

皆様の御意見をいただき、鳥取港長期構想の策定に向けた検討を進めてまいりたいと考えておりますので、忌憚のない御意見をいただくようよろしくお願いしたいと思います。

よろしく願いいたします。

事務局(佐藤) 河田次長、ありがとうございました。

3. 地元代表挨拶

事務局(佐藤) 続きまして、委員会に参画いただいている地元の方々を代表いたしまして、鳥取市副市長 羽場恭一様より御挨拶をいただきたいと存じます。

羽場副市長、よろしく願いいたします。

羽場(鳥取市副市長) 皆さん、こんにちは。失礼いたします。御紹介いただきました鳥取市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。

地元代表ということで、一言だけ御挨拶をさせていただければと思っております。

先ほどの次長さんのお話でもありましたように、昭和 50 年に重要港湾として指定されまして、スライドにもありますが、河口が昭和 50 年の半ばから平成にかけてつけかえられまして港が大きくなったということでございますが、それから 40 年近くが経過しております。

その間、鳥取市のほうも、市町村合併等を経て、昨年中核市になりました。

また、道路のほうも、国交省さんもきょうおいででございますが、道路のほうも、鳥取道、山陰道、山陰近畿自動車、いずれも順調に推移しておりまして、物流のほうも大きく変わってきていると思っております。

特に鳥取道、山陰道は、無料の高速道路ということであってございまして、米子道等と比べまして、無料ということで、出るほうもそうですし、入ってくるほうもそうですし、物流も大きく変わってきていると思っております。

そういった中で、鳥取市としても、この港を核とした産業、経済の発展に一層力を入れていくべきということで、鳥取市の総合計画とか都市計画マスタープランで重要項目に位置づけて取り組みを進めているところでございます。

また、南海トラフとかという大きな災害もこれから 30 年の間に七、八十パーセントというようなことになれば、リダンダンシーの面からも港湾は必要だと考えているところでございます。

東のほうには敦賀、舞鶴がございます。また、鳥取港を挟んで境港、浜田と、港はたくさんありますけれども、ちょっと間があいているというのが現状でございます。

そういった中で、鳥取市のこの鳥取港が大きな位置を占めると思っております。

これから 30 年、40 年先を見据えた港湾を検討していただくという本当にありがたいお話に参加させていただいておりました、感謝申し上げます。

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(佐藤) 羽場副市長、ありがとうございました。

4. 委員紹介

事務局(佐藤) 続きまして、委員会に御出席の委員の皆様を本来御紹介すべきところではございますけれども、討議時間を確保するために、先ほど御紹介いたしました名簿及び配席図をもって委員の皆様の御紹介にかえさせていただきます。御了承のほどよろしくお願いいたします。

それでは、5 番目の議事に入らせていただきます。

以降の議事進行に関しましては須野原委員長にお願いいたします。

それでは、よろしくお願いいたします。

5. 議事

5-1. 資料説明

須野原委員長 委員の皆様、御出席ありがとうございます。

今回第 2 回の委員会ということで、前回の課題等の検討を踏まえて、今回は、鳥取港の環境の変化あるいは役割に対応した長期構想の素案ということで、事務局から提案させていただいております。

これに沿って議論を進めていきたいと思っておりますが、事務局からまず、お手元にお配りしてございます第 2 回鳥取港長期構想検討委員会資料について御説明をいただき、そのうち委員の皆様から御意見・御質問をいただきたいと考えているところです。

では、事務局から資料の説明をお願いいたします。

事務局(沖田) 鳥取県空港港湾課 沖田と申します。資料を説明させていただきます。

お手元に資料が二つございます。資料-1、資料-2 とございまして、資料-1 のほうを使って説明させていただきます。

では、座って説明させていただきます。

まず、今回第 2 回の長期構想検討委員会ということで、表紙ですが、第 1 回との変更点としまして、5 月 22 日に航空写真を撮り直しましたので、ここを変更しました。1 万トンの船も、PKS を積んだ船もちょうど入っているときでしたので、利用している状況がわかる写真となっておりますので、御確認ください。

では、目次から進めさせていただきます。

今回は 5 章立て構成となっております。第 5 章では、議論のメインとなる長期構想素案をこちらから提案させていただきたいと思っております。

以降、第 1 章から説明させていただきます。

まず、第 1 章でございます。

「長期構想の経緯と概要」ということで、長期構想の進め方について説明させていただきます。

長期構想ですが、昨年準備会を経まして、11 月に第 1 回検討会を行いました。

今回第 2 回の検討会ということで、6 月 11 日、本日開催させていただきますが、主な検討内容としましては、空間利用、長期構想素案を事務局のほうから提案させていただきます。

第 1 回から第 2 回の間に行ったものとして、県政参画電子アンケート、それから利用者、マリンピア賀露とか地元住民の方に行ったアンケート結果を整理し、また、鳥取港の利用企業、今後利用する予定の企業へのヒアリングを行って、鳥取港利用に関しての要望・課題等を整理いたしました。

今回は長期構想の指針となる空間利用とか長期構想素案について委員会に諮るものとしております。

今後は、パブリックコメントをことしの夏ごろ行いまして、第3回委員会を9月、10月ころに設定させていただいて、長期構想案を完成させて、2020年の港湾計画改訂に向かう予定でございます。

続きまして、前回、第1回検討委員会での主な意見と対応について説明いたします。

主な意見は、先ほどありましたが、こちらの主な意見としてあるものに対して、我々がこれを整理いたしまして、対応方針、それから、参照ページがありますが、この資料の中のページにあわせて御説明させていただきます。

主な意見を「長期構想」「安全・安心」「物流」「人流」「その他」というふうに分類させていただいております。

続きまして、第2章「鳥取港の概要」でございます。

鳥取港の概要については第1回検討委員会でも説明いたしましたので省略させていただきますけれども、一応ごらんください。位置とか施設概要、それから貨物等の利用状況でございます。また、クルーズ船入港の利用状況について載せております。

続きまして、第3章「鳥取港を取り巻く環境の変化」について説明いたします。

まず、物流関係について説明いたします。

12ページ、13ページは、鳥取県商工労働部で策定いたしました「鳥取県経済成長創造戦略」から、鳥取県の成長と物づくり成長分野企業等の誘致の推進についての項目を抜粋しておりますので、御確認ください。

鳥取港での直接的な変化といたしましては、平成28年よりPKSの輸入を開始しております。毎年行っておりまして、今年度も1回入っております。

もう一つが、原木輸出を平成27年から開始しております。

続きまして、農水産品の輸出強化について説明いたします。

国土交通省では、港湾の中長期政策「PORT 2030」で農水産品の輸出強化の取り組みを推奨されておりますが、先ほど挙げました原木輸出、新たに取り扱いが開始された原木輸出がこれに当てはまると考えており、こちらに掲載いたしました。

次の16ページ、17ページについては、参考資料として、農林水産省から報告されている農林水産物・食品輸出実績、農林水産業の輸出強化戦略を抜粋掲載しておりますので、御確認ください。

続きまして、物流変化(四つ目)でございます。

主なものとしましては、鳥取港の地図でございますが、ことし(令和元年)5月12日に鳥取西道路が全線供用開始されたこともあり、県内の高規格道路の整備も着々と進んでいるところです。

この図は、整備される高規格道路の結節点に鳥取港が位置しているというようなことを示しており、利活用に非常に有利ではないかというところをあらわしております。

19ページでは、国土交通省の資料としまして高速自動車国道の整備効果を掲載しておりますので、御確認ください。

20ページでございます。

物流関連の変化(五つ目)についてでございます。

今後我が国では、化石燃料による発電電力量の割合を減少させ、かわりに再生可能エネルギーの導入を促進するものとしております。

鳥取港では、先ほど申し上げましたけれども、地元企業によるバイオマス燃料としてPKSの輸入が始まっております。

続いて、物流(六つ目)でございます。

鳥取の産業構成比率をあらわしたグラフを掲載しております。

鳥取市については、鳥取三洋の撤退などにより、電気関連産業の比率が減少していております。

近年では、各種製造業、金属製品、生産用機械器具製造業、繊維工業等の比率が上がっていることがわかつています。

鳥取港圏内へ新たに進出した企業として、こちらの下のほうに載せておりますので、御確認ください。

物流関係(七つ目)です。

船舶大型化の動向でございます。

近年貨物船などは大型化している状況となっております。

現在鳥取港に入港しているような貨物船・タンカーについても大型化が進みつつありまして、入港できる隻数が限られてくる可能性があると思われまして。

実際に企業のほうからも、岸壁について船舶大型化に対応するような要請もございまして。

物流関連(八つ目)です。

23 ページでございます。

最近の状況としまして、モーダルシフトの推進がございまして。

トラックドライバーの不足による問題とか、特に鳥取県では、トラック・トレーラー等による陸上輸送に依存しているところがありまして、今後海上輸送へのモーダルシフトの推進が求められているところでございまして。

次に、自然環境の変化について説明いたします。

24 ページ、25 ページです。

鳥取港に襲来している波浪状況が変化していることを示しております。

昭和51年に波浪推算した結果、高い波が卓越している方向は主に北西を示しておりましたけれども、平成9年の港湾計画改訂時にはそれが北向きが変わっていき、今回、直近10年間の観測結果から推算したところ、東向きになっているというような状況になってきております。

25 ページでは、波浪状況としまして、港内に入ってきた波についても、波浪特性が変わってきていることを示しております。東向きに上がっているというところで、こちらのグラフを御確認ください。

続きまして、人流関係の変化について説明いたします。

26 ページに載せているのは、鳥取港から車で1時間圏内の主な観光地を示しております。

最近、山陰道、鳥取自動車道、山陰近畿自動車道等が次々と整備されつつありますので、鳥取港から1時間圏内で行ける観光地がだんだん広がっているというような状況でございまして、特に鳥取港は、先ほど申しましたけれども、結節点に位置しているというところで、観光拠点に非常に近づいてきているのかなというところでございまして。

続きまして人流(10番目)ですが、周辺の観光拠点ということで、平成28年にクルーズ船「にっぽん丸」が寄港したときに、鳥取港振興会がツアー会社に提案して実現した「にっぽん丸」の乗客のオプションツアーの位置を示しております。

8 コース準備されておまして、どのコースに行っても大体1時間圏内でたどり着けて、1日遊んでまたクルーズ船に帰っていくというようなツアーとなっております。これが具体的にいった取り組みということで、載せております。

11番、クルーズ船のニーズの多様化です。

最近の状況としてクルーズ船のニーズの多様化が進んでいるということで、鳥取港ではクルーズ誘致のために、こういったように、船社訪問とか担当者の招聘を行っております。

その結果、毎年1隻ずつ程度のクルーズ船の寄港が挙げられておりますけれども、特に最近のトピックとして、昨年寄港しましたメガヨット、大富豪が乗っているメガヨットですが、そう

いったものが鳥取港に寄港したという記事がございましたので、これについても載せております。これをクルーズ船のニーズの多様化ということで紹介させていただきます。

続きまして、災害の発生状況です。「安全・安心」についての状況でございます。

鳥取県では過去に大規模な地震災害が繰り返し発生しておりまして、鳥取港港湾 BCP では、港湾施設の被災により生活・経済に影響を与えると想定されるというようなことで、今、BCP が策定されております。

続きまして、同じく BCP の関係でございますが、ここでは、鳥取港の中で被災したときの緊急輸送路、応急復旧時の航路等について示しており、こちらの表では港湾機能回復目標の時間をあらわしております。

以上、鳥取港での環境の変化ということで説明させていただきました。

続きまして、第 4 章「鳥取港の役割・要請」について説明させていただきます。

ここでは、「鳥取港の果たすべき役割」「鳥取港の課題」「鳥取港への要請」ということで、この「鳥取港への要請」については主にアンケートとか背後企業からのヒアリング、利用者からのヒアリングによって構成されております。

まず、1 番目の鳥取港の果たすべき役割として、「物流」「人流」「安全・安心」というふうに、それぞれに役割を持たすように考えております。

「物流」に関しては「将来にわたって鳥取県の経済を支えるため、輸送の効率化、多様性による地域産業の振興を担っていかなければならない。」、「人流」に関しては、主に観光ですけれども、「住む人、訪れる人にとって魅力ある地域を継続するため、地域資源を活用した賑わい・憩い空間の形成による交流拠点として機能していかなければならない。」、「安全・安心」に関しては「安心な暮らしと企業活動を継続するため、防災の安全性を備えた自然災害に強い港づくりを進めていかなければならない。」ということで役割を当てております。

続きまして、ここでは、我々鳥取港の管理者が考えている鳥取港の課題を説明させていただきます。

課題としては四つございます。

課題 1 としましては航路埋塞・泊地閉塞、課題 2 としましては港内の静穏度不足、課題の 3 番目としては利用が集中する主要岸壁、四つ目の課題としては用地不足を挙げております。

次からそれぞれについて御説明させていただきます。

まず、課題の 1 番目の航路埋塞・泊地閉塞でございます。

ここは二つ原因がありまして、まず一つは、冬季風浪によって主要航路(千代航路)に砂が堆積し、大型船の航行に支障が生じることから、毎年春先に浚渫を実施しております。これは、先ほどありました波の向きが西側、こちらが西側になるんですが、西側から東側に変わってきたこと、もう一つの原因としましては、台風等により千代川から流れてくる砂がこっこの東向きの波と当たって、同じく埋塞してしまう。また、平成 30 年の 7 月豪雨のときは、航路埋塞で、入ってきた貨物の一部をほかの港で陸揚げするようなことが発生しております。

こちらの下のほうの写真は、7 月豪雨のとき、それから 29 年の台風のときに千代川から流れきた漂流物が港内にたまった状況を示しております。こういった現象が起こっております。

続きまして、課題の 2 番目でございます。

静穏度不足ということで挙げさせていただいております。

静穏度不足というのは、港内に入ってきた波が港内の中に波高が高いまま入ってきて、係船している船を振動させて、船・施設を傷つけたりするというような状況が起こっております。港湾を整備する場合には稼働率を 97.5%としておりまして、これに対して、今、主要な岸壁でございます 1 号・2 号岸壁においては 97.5%を下回っている状況となっております。

続きまして、課題の 3 番目でございます。

「利用が集中する主要岸壁」ということで、こちらのほうに挙げさせていただいております。

近年貨物量は順調にふえている状況でございますけれども、使っている岸壁をこちらに

示しておりますが、グラフで言うと、この棒グラフが立っているところが利用している岸壁で、主に1号岸壁と2号岸壁しか利用はないような状況でございます。残りの岸壁については休憩岸壁というようなことになっております。こういったことを鳥取港の課題の3番目として挙げさせていただきます。

課題の4番目でございます。

「港湾関連用地等の不足」ということで挙げさせていただきます。

現在、この千代地区9万3000平米に対して99.2%が分譲済みとなっております。

過去に分譲する際に、港湾には関係ない企業にも間口を広げた結果、新しい企業の進出が困難な状況となっております。

以上、これらが港湾管理者として、鳥取港の課題として挙げさせていただいたものになります。

続いて、一般の方から見た鳥取港への要請と企業ヒアリングの結果についてでございます。長期構想に反映させるために、こういったものについても整理させていただきました。

まず、マリンピア賀露です。

場所としましては、賀露港にあります「わったいな」とか「かろいち」への来客者に2017年10月にアンケートした結果、それから2019年1月に県政参画電子アンケート、2012年6月に賀露の地元の人にとってアンケートの結果を整理した結果がこの黄色の枠の中のものになります。

意見はいろいろありましたけれども、集約してみると、交通手段の充実、散策・憩い空間の整備、マリンスポーツの推進、リダンダンシーの確保、港湾機能強化といったことが県民から挙げられる鳥取港への要請ということで整理させていただきました。

39ページでございます。

企業ヒアリングの結果について説明いたします。

こちらの図は、鳥取港を中心としまして、車でおおむね1時間圏内の市町村を赤く塗ったものでございます。

我々は、鳥取港の背後圏というのは、この赤く塗った、車で1時間圏内の市町村ではないかと考えております。

こちらは、現在利用されている企業、それから将来鳥取港を利用する意向のある企業に対してヒアリングした結果でございます。

ヒアリング内容はこちらに書いてあるとおりですけれども、まとめさせていただいたものを下に書いております。

一つは船舶の大型化に対する対応、それから貨物量がふえていくことに対する対応、それから新規取扱貨物、新しい貨物、新しい荷姿の貨物がふえてきた場合の対応、それからそういったものを荷揚げする用地、荷さばき地の確保が必要ということ、それから外貿だけでなく内航船の寄港という要請がございます。

続きまして、鳥取港の利用者の中で、漁船とか小型船舶利用者からの要請ということで、ヒアリング調査の結果です。

漁業関係者、小型プレジャーボートの利用者の皆さんから聞いたヒアリング内容がこちらにあります。

概要として大きく分けますと、まず、港内のうねり・静穏度対策をとってほしい。

それから東側航路の確保。これは、後ほど説明させていただきますけれども、航路変更の話をしたときに出てきた内容でございます。

それから来訪者の利用区分。これは、漁業関係者の方から出た意見ですが、漁業関係者以外の方が漁港区へ入ってきて漁船にいたずらをされたりとかいうことがあるので、立入禁止措置をしてほしいというような要請でございます。

4番目が航路の安全確保で、これは、航路が新設されることになった場合に、ブイとか、標

識とか、そういった安全確保をやってほしいということを挙げておられます。

それから、大型プレジャーボートの係留というところがございますが、これは、鳥取港にあるポートパークのところ、今、小型船が係留されておりますけれども、実は大型プレジャーボート、クルーザーなどの需要も発生してきているので、そういったものに対する対応を検討してほしいというようなことを受けております。

以上が小型船利用者からの要請でございます。

続きまして、第5章の説明をさせていただきます。

第5章では、先ほど申しましたけれども、鳥取港長期構想素案ということでお示しさせていただきます。

まず、課題と将来の方向性ということで説明させていただきます。

今まで聴取した意見とか課題、県政アンケート、ヒアリング、あと、鳥取港だけでなく、鳥取市とか鳥取県、国の施策である上位計画を集約するのに、三つの柱、三つの視点で分類いたしました。

その三つが、「物流」に関しては「輸送の効率化、多様性による地域産業を振興する港」、「人流」に関しては「地域資源を活用した賑わい・憩い空間の形成による合流拠点」、「安全・安心」に関しては「防災と安全性を備えた自然災害に強い港」ということで、こういったものが目指す将来像となります。

ここで、長期構想の理念としてキャッチフレーズを一つ考えました。「ヒト、モノ、みんな「きなんせ鳥取港」ということで一つうたわせていただきました。こういったものについて、御意見がありましたら伺いたいと思います。

45 ページです。

鳥取港の長期構想イメージを示したものになります。航空写真に「こういった形で考えていきたい」ということを重ねて、ビジュアル的にお見せする形をとっております。

その中で、今、下のほうに白抜き文字がございますが、「クリーンエネルギーのまち」というのは、現在、再生可能エネルギーである PKS、それから今後パームオイルとか、まだ開発段階で、商業ベースになってないですけれども、メタンハイドレート等の次世代エネルギー等々のエネルギー拠点に向かっていく、もう一つは、観光に関しては、鳥取県東部のクルーズ拠点化、特に、鳥取空港と非常に近接しておりますので、国の提唱するフライ&クルーズの拠点となるべく、こういったところを目指していく、それから、鳥取港に来られた方を周辺観光地とか周遊できるように、水上交通の充実ということで、回遊性の強化、こういったものを目指した長期構想イメージをこちらに挙げさせていただいております。

続きまして、将来像でございます。

先ほど申しました三つの柱、「物流」「人流」「安全・安心」という将来像を三つの柱としまして、のちに、それぞれの戦略としまして、「物流」の戦略、例えば「海上物流拠点の機能確保」、鳥取港のポテンシャルを引き出し、港湾機能を改善するような物流拠点の機能確保であるとか、「人流」で言いますと、海と空の玄関口と県内有数の観光地・利便施設の連携を求めた「周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成」といった戦略、「安全・安心」の将来像に関しては「自らの防災機能と他地域が被災した場合の補完機能の確保」というような戦略を考えております。

今出ました戦略は、ピンクが「物流」、青が「人流」、緑が「安全・安心」ですけれども、続きまして、それぞれの戦略に対して施策をとりまして、さらにそれを達成するための取り組み例をこちらの一番右側に挙げさせていただいております。

具体的には次から説明いたします。

まず、物流関係でございます。

こちらが1番目の「海上物流拠点の機能確保」で、施策としては港内静穏度の向上、船舶航行の安全確保、適正な施設管理で、取り組みの例としては、こちらのほうに挙げさせてい

ただきました、先ほど鳥取港の課題にありましたように、港内に砂がたまるというような課題に対して、まず、流入を防ぐために第 2 防波堤を延伸します。延伸した結果、こちらのメイン航路である千代航路が縮小されてしまいますので、新たに西浜航路をメイン航路として、航路をこちらのほうに、西側のほうに変えます。その際に、第 3 防波堤がございしますが、第 3 防波堤を航路確保のために撤去し、航路幅を確保します。その際に西側の波が入ってきて港内の静穏度を下げてしまうので、第 1 防波堤を延伸します。このような取り組みを考えております。

また、適正な維持管理としましては、長寿命化計画による適切な維持管理を考えているところでございます。

続きまして、「輸送の効率化による地域産業の成長と競争力強化のための基盤整備」ということで、今後貨物が大型化してくること、それから山陰近畿自動車道とか鳥取自動車道とか山陰道の一般区間の自動車専用化(自専化)が行われて港湾アクセス道の強化が行われてくるであろうということに対して、我々が考えているのは、水産業に関しては漁業活動の支援、それから変わってくる貨物に対応できる港、それから次世代燃料貨物への対応といったようなことを取り組みとして挙げさせていただきました。

3 番目でございますが、「物流施設の高度化による高付加価値製品や原材料の取扱い拠点化」ということですが、さまざまな貨物がふえてきた場合の埠頭の利用法として、こちらはあくまで用地を確保するための一つの案として載せさせていただいている絵でございます。決してこれが完成形ではございませんので、よろしく願います。

「多様な貨物に対する保管施設整備」ということで、現在も上屋がありますけれども、今後貨物が変わってきたときにこういったものに対応できるようにする。それから、コンテナ貨物等がふえた場合のコンテナ取り扱い機能の強化ということで、現在も 200 トン吊りのクローラークレーンを搬入しておりますが、こういった機能を強化していく。それから、背後のさばき場等々のために埠頭の造成を新たに行っていく。このようなことを取り組みとして考えております。

続きまして、「人流」に関してですが、「地域・自然と共生する交流拠点の形成」ということで、現在賀露地域で行われているこういう伝統行事などの地元支援、それから賀露の海水浴場といったところの整備を行うことによって水辺空間の確保、それから、公園緑地の再整備ということで、園路整備とか、例えばクルーズ船が来たときに皆さんが集まれるような場所を提供できるように整備を行っていくというようなことを挙げさせていただいております。

次に、「周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成」ということで挙げさせていただいております。

「賑わい空間の拡大」という施策に対しまして、取り組みの例としまして、周辺集客施設との連携を考えております。

例えば鳥取空港とか、先ほど言いましたマリンピア、あと、こちらにはイオンという大型商業施設があって、周辺の集客施設と連携してイベント等を連携させるというようなことも今後やっていくことが必要かなと考えております。

それから、重複しますけれども、ツインポートの連携推進を考えております。これは、鳥取港と近接しているところがあって、現在もツインポート連携ということでイベント等を開催しております。

また、観光交流拠点形成ということで、クルーズ船の受け入れ施設の整備等々を行う必要がある。

それから、来たお客様を周辺の観光地にちゃんと案内できるような公共交通へのアクセスとか、こういった公共交通の充実というようなことを考えております。

また、クルーズ船で来られたお客さんをジオパークまで海上でお連れするというようなことも提案していきたいと思っております。

続きまして、「安全・安心」の柱について、「防災・減災対策の推進」「広域連携による物流機能確保」という施策を掲げて、これに対する取り組みといたしまして、まず、新しくつくる岸壁については耐震岸壁の整備を行う。現在ある耐震岸壁についても、救援物資の受け入れで使用し、こちらのほうの新しくつくる岸壁については災害時に企業の産業活動がとまらないように、利用できるようにしていくというような機能を持たせる。

これが、自分のところの港が被災した場合です。

もう一つは、阪神港とか大きな港湾が大規模被災したときにその機能の一部を鳥取港で賄えるような機能を整えておくというようなことを今後考えていくということを考えております。

続きまして、こちらが今回お示しする鳥取港の拠点施設配置計画、俗に言うゾーニング計画でございます。

ゾーンとしましては、こちら側の緑が「物流関連ゾーン」（地域の人々や産業を支える物流の拠点となり、災害時にも機能を維持する空間）、それから「生産活動ゾーン」（地域の産業成長、水産業の振興・強化を支える空間）、オレンジが「賑わいゾーン」（港や海を通じて人々が地域の歴史・文化や自然に触れ、賑わうことができる空間）、最後にこのピンクが「交流ゾーン」（クルーズ船が来訪する外国人観光客や地域の人々が交流することができる空間）というふうに、ゾーンを四つ設定しまして、それを全体配置したものがこちらでございます。

現在鳥取港には、千代地区、賀露地区、西浜地区とございますので、それぞれの地区について説明させていただきます。

まず千代地区でございます。

こちらのピンクの四角は、例えば新たな岸壁を設定した場合というふうに考えていただければいいと思います。

まず「物流関連ゾーン」は、貨物の大型化、防災機能の拡充について、将来の用途・貨物用途を考慮し、鳥取港の物流拠点とするゾーンでございます。

続いて、その南側ですが、「生産活動ゾーン」ということで、用地の再編等により、埠頭機能を強化します。それから、新規貨物の取扱用地を確保して、港湾関連企業の誘致拡大を目指します。

そのさらに南側ですが、こちらに既設のポートパークがございますが、「賑わいゾーン」としてこちらのほうに配置しております。釣りや遊漁船、マリレジャー、スケートボードなどの海陸レクリエーションの利用を促進するような「賑わいゾーン」をこちらに設定しております。

千代地区にもう一つございます。

もう一つは、クルーズ船寄港時ということで提案させていただいております。

クルーズ船として想定している岸壁はこちらの1号岸壁ですが、「賑わいゾーン」として、物流機能と併用し、クルーズ船などによる来訪者の受け入れ空間として、港湾緑地等を整備いたします。

それから、クルーズ船で来たお客さんのための「交流ゾーン」として、陸上交通・海上交通の結節点として交流空間を形成するというようなことで、ふだんは「物流関連ゾーン」として使っているところの中に、クルーズ船が来たときにも対応できるような機能を持たせるというように考えております。

続きまして、賀露地区のゾーニングでございます。

賀露地区はこちらですが、こちらは「生産活動ゾーン」として設置しました。

こちらはもともと賀露漁港として漁船・遊漁船等々が利用しているところでございますけれども、漁船の係留・休憩ゾーンとして、地元住民の生活基盤である水産業の生産活動を支援するゾーン、それから、その沿道からマリピアに至るゾーンを「賑わいゾーン」として配置しております。沿道の商店・宿泊施設・物販施設と連携して港の賑わいを創造するゾーンとしております。

最後に、西浜地区でございます。

西浜地区には、海水浴場があって、みなとオアシス鳥取・賀露がございます。

みなとオアシス鳥取・賀露における「食」「自然との共生」など賑わい拠点と連携を図るこの「賑わいゾーン」、それから先ほどの「賑わいゾーン」、沿道の商店・宿泊施設・物販施設と連携した「賑わいゾーン」でございます。

それから、こちらは、鳥取県漁協がありますが、地元住民の生活基盤である水産業の流通・販売拠点としての機能を強化する。

それから、「賑わいゾーン」を結ぶものとして「交流ゾーン」を設けております。地域の歴史・文化に係るモニュメントの再配置や園路整備などにより、賀露地区・西浜地区の周遊性を高めるような「交流ゾーン」を設定しております。

以上が今回の委員会に諮る資料の説明でございます。

須野原委員長 ありがとうございます。

5-2. 討議

須野原委員長 ただいま事務局から、資料に基づいて、課題あるいは要請、さらにはそれに対応した港湾施設の整備あるいは利用、地区のゾーニングといった形で御説明いただきました。

これを踏まえまして議論を進めたいと思っています。

皆さんの御意見を順次伺っていただけたいと思いますが、初めに港湾を利用されている方に御意見をいただいたあと、行政機関の方、そして学識経験者の方にいただいて、最後に港湾局計画課の中原様からと思っているところです。

初めに深田委員から、順次お願いいたします。

深田委員 日本通運の深田です。よろしくお願いいたします。

私どもは今のところ直接港湾は利用してないんですけれども、前回も申し上げましたとおり、人手不足、ドライバー不足、トラック輸送力の低下というところからいけば、バイオマス燃料とか、そういったチャーターでの海上輸送は問題ないんでしょうけれども、比較的小ロットの、コンテナを使ったり RORO 船を使ったりというところは、物量の問題もありますし、イン・アウトのバランス等もありますので、すぐにはなかなか難しいと思います。

いずれにしても、今、「ホワイト物流」ということで、国交省さんを中心に物流の、働き方改革じゃないんですけれども、地位向上ということをやっていますが、高齢のドライバーが多い中で、これからトラックの輸送力が極端にふえることはまずありませんので、そういった意味でも、どれぐらいの物量があるのか、製品の、発だけじゃなくて、調達も当然あるわけですから、その辺も含めて、一度アンケートをとってみて、ある程度の荷物が集まれば、近隣港と連携しながらトライアル輸送をやってみるとか、そういったことは必要じゃないかなと感じます。

以上です。

須野原委員長 ありがとうございます。

石畑委員、お願いします。

石畑委員 石畑です。よろしくお願いいたします。

今、「物流」「人流」「安全・安心」ということで、三つのカテゴリーに分けて最終的な方向性というのを見させていただいた中で、私どもは地場の企業になりますので、まず、物流に関しましては、前回も申し上げたとおり、海外からの商品を輸入しているような関係もありますので、地元でそういったものの荷物の受け入れができるようになれば非常に助かる企業もいると思っているところは変わっておりません。

さっきゾーニングとかも見させていただいたんですが、整備に関しましてはおっしゃられるとおりの今後の整備をしていただくことによって使いやすい港になるのであろうと考えておりますけれども、私が一つ気になった点として、「人流」のところでは地域資源を活用した賑わい

というようなことが書かれておりまして、このゾーニングというのは多分、基本的には本来あるべきものの場所にそのゾーニングを配置されてるのだと思うんですけども、その人流のターゲットが誰なのかによってゾーニングは変わってくると思うところがありまして、地元の間人も活用できなければ継続的な人流は難しいと思っておりますので、観光客の方をターゲットにされるのか、地元の方々をターゲットにされるのかによって、そのゾーニングとか動線は変わってくると思っております。

そのゾーニングを考えていくに当たっては、パブリックコメントをとられる時期があると思いますので、とる人間をきちんと精査しないといけない、誰でもいいのではないと思っております。

特に、私は中学生の息子がいて、生活圏内もこの近くになるので、地元の子供たちが本当に安全に安心して集えるような場所ができるとうごくうれしいと思っております。

ですので、そういったことも含めて、将来ここで成長していく子供たちに対してもいろいろな意見を聞いていただきたいと思えますし、また、バス会社とか、イベント会社とか、そういったプロと一緒に考えて、交流人口がふえるような動線を考えていくというのも一ついいと思いました。

以上です。

須野原委員長 ありがとうございます。

広坂委員、お願いします。

広坂委員 賀露に来て40年以上になりますけれども、そのころは、港に船がたくさんあって、加工場もあって、海水浴場もすぐそばにあって、船が出漁すると、夕方、子供たちを連れてよく泳ぎに行っていたのを思い出します。

新しい港ができるということですが、どういうわけかそのころハマグリとか小さいクルマエビなどがたくさんとれて、夕方になると大勢の人がバケツを持ってとりに出かけたのを思い出します。

今のように広くてきれいな港ではありませんでしたけれども、活気のある港町だったと思います。

大型船・小型船婦人部の結束もかたく、毎日忙しくしていたと思います。

今はイベントでカニ祭り、白いか祭りが行われていますが、今のままでは消滅してしまいそうで、心配です。

白いか祭りの行われている場所は、もう少し広くて、駐車場に近く、トイレのある場所で、腰をおろしてゆっくり食べられることでなければ、車で走っていて、「あれ。白いか祭り。あれ。何」と言っている間に通り過ぎてしまうんじゃないかなと思って、それではやっている意味がないと思っています。

手伝いの人の数をもう少しふやして、お客様に対応できるようにしなければ、今のままではすぐに忘れられてしまうんじゃないかと心配しています。

「ああ、おいしかった。よかった。また来たいな」と思って、来てもらえるような、中身の充実したイベントにしてほしいです。

「きなんせ」のカニ・カキ祭りのように、「時間をかけてでも、お金を払ってでも、また行きたいな。本当においしかったな」というようなイベントにしていけたらいいなとつくづく思っています。

これから夏に向けて、プレジャーボートが港内をスピードを落とさずに走行するので、引き波によって船が岸壁に当たったりして、危なくて、心配で、困っています。

それから、ますます多くなる小さな水上レジャースクーターがスピードを上げて入港するので、それがまた船が出るようなところにたくさん入ってくるので、思わず手に力が入ってしまいます。

遊漁船が夜中に出漁するときにエンジン音とかスピードの音とかが耳について、本当に困っています。

釣り客の人たちの弁当がら、空き缶、ペットボトル、バーベキューの後始末等、依然としてごみが出て困っております。

それから、船が出漁・入港するとき、釣りのさおを上げてもらうように言葉をかけて頼むんですけども、聞いてくれない人が多くて、声をかけるのが悪いようなことがたくさんあります。

最近、スケートボードをやっている若者たちがみなと公園あたりに集まってきていますが、昼間はともかく、夜遅くなって、暗くてもやっているの、「危ないから気をつけてね」と声かけはしていますけれども、どこか明るくて安心してやれるようなところがあればいいなと、最近よく思っています。

この前と余り変わらないことを言いましたけれども、安心・安全のあるまちにしていけたらいいなと思っています。

すみません。こんなことしか言えません。申しわけないです。

須野原委員長 ありがとうございます。

岸委員、お願いします。

岸委員 賀露地区公民館から来ました岸と申します。

今、「物流」「人流」「安全・安心」というふうにあ案をお聞きしたんですが、物流に関しては、私たち直接密接な関係がないので意見は余り言えないんですけども、暮らしている一住民としていろいろ思うところをお話しさせていただきたいと思います。

こうして「人流」ということで発展して、最後のいろんな構想を見ましても、交通ルートなども新しくできるのかなと思っていますが、賑わって、道路の交通事情などがよくなりますと、安全・安心が気になります。

災害時の安全・安心もあるんですけども、ふだん生活している住民としては、横断歩道がふえたり、信号がふえたり、あと、夜に街灯がほしいなというような意見が住民からもたくさん出ております。

あとは、交通機関の充実です。

バスの便も本数がすごく少ないし、自家用車を持ってる人でないと来られない。

また、観光客の方は、ループ麒麟獅子とかもあるんですけども、日曜日とか夏休みしか運行されていない。

それから、高齢者の方がお買い物に行くのにも、バスがないので、すごく不便で、タクシーで行くということもできませんし、100円バスが賀露に来てくれたらなというような意見も耳にします。

それから、「交流ゾーン」をさっき見させていただきましたが、私たちも公民館で子供を連れて歩いたりするときに一番困るのはトイレです。

それで、「交流ゾーン」にぜひトイレをつけていただきたいという意見は、何年か前から住民の間でも言われていることです。

あと、釣り客とか観光客のごみです。

特に釣り客の出すごみが、せっかく公園に植えてある生け垣、植栽の間にもすごくたくさんあって、毎年何回かは住民で清掃活動するんですけども、とり切れないというようなことがあります。

それから、駐車場が少ないということもあります。

観光客用の駐車スペースですけども、便利なので、上のほうに家がある方はその駐車場にとめてしまうということもあります。

もう一つ、昨年、北前船寄港地ということで、北前船関連で日本遺産の登録をされたんですが、そういったこととか、大型客船が寄港することとか、そういった情報が地域住民に余り浸透されていないんです。

賀露に住んでいる方は朝仕事に出て夕方帰ってくるというような方が多いので、そういったことに余り関心がないのかもしれないけれども、そういった情報発信をもっと地域の方に

も投げかけてもらって、地域住民が誇りを持って祭りや文化を継承していく賀露のまちになっていったらいいなと思っております。

以上です。

須野原委員長 ありがとうございます。

ここまで皆さんから御意見が幾つかありましたが、その中で事務局から特に今お返しいただくことがあればお願いします。

事務局(沖田) 今、委員の方から意見をいただいたものは、身につまされることもありましたが、今、ゾーニングということで示してはありましたが、先ほどの白いかの話とかもあるんですけども、もう少し具体的に提示できればいいと思いますので、そういったことも、御意見を伺いながら詰めていきたいと思えます。

それから、ゾーンの中でも配置すべき施設とか、そういったものに関しても、この次のときにはお示しできるようにつくっていききたいと思えます。

須野原委員長 ありがとうございます。

引き続きまして、行政側の方から、初めに羽場副市長さんに、特に地域の方との関係は、港湾は港湾管理者が県ですけども、今あったような細かい情報については地元の市などの連携が物すごく大事だと思っておりますので、その辺の話を含めて御意見をいただきたいと思えます。

羽場委員 ありがとうございます。

今、広坂さん、岸さんからの地元からのお話も伺って、私ども行政のほうにも結構リクエストがあったようなお話もありましたので、それはまた別の機会に御相談させていただくべきかなとも思えますし、いずれにしても、地元としては、この港湾に対する思いは強いものがあって、ここが発展することによって賀露が発展するというような思いはとても強いというのがありまして、私も鳥取市の職員として期待するところが大きいです。

40年ぶりの、鳥取港の将来を見据えてのこういった再配置計画を立てていただくというのは本当にありがたいので、さまざまな意見もまたパブリックコメントなどで出てくると思えますので、取り入れていただけたらと思っております。

私としましては、先ほどの観光の関係でいきますと、最初のほうで説明もありましたけれども、クルーズ客船が1年に1隻、2隻というような形で、少ないかなというのは、一つには水深が浅いということがあったりしますし、岸壁の長さが短いというような、いろんな要素があると思えますので、今7.5mの水深を10m、それをもう二、三メートル増すような、これは、防波堤とかいろんなものをつけかえることによって砂の流れも変わってくるのかもわかりませんが、そういった検討もしていただいて、地元の鳥取市としては、何とかたくさんクルーズ船に入ってきて、先ほどジオパークとか、いろんな話もありましたけれども、そういった観光周遊にもつなげていきたい、そうすることによって賀露も地元も潤うということにもなると思っておりますので、この親水の検討、また、岸壁の延伸も御検討いただけたらと思っておりますし、冒頭の挨拶でもさせていただきましたけれども、物流、リダンダンシーの関係でいきますと、ここであってはいけない災害が起こったとき、特に、南海トラフという話もさせていただきましたけれども、そういった大災害が仮にあったときには大きな物流の拠点の一つになるとも考えておりますので、そういったことも可能性として考えの中に入れていただきながらこういった計画をつくっていただけたらと思っておりますのでございます。

以上でございます。ありがとうございます。

須野原委員長 ありがとうございます。

笹岡委員。

坂井委員(代理:笹岡) 中国地方整備局港湾計画課の笹岡でございます。

鳥取港長期構想検討委員会でございますが、鳥取港は御承知のとおり鳥取県の東に位置する重要港湾ということで、片や西のほうには境港があるということです。

今回は鳥取港ですけれども、事務局のほうで御説明がありました、前回の既定港湾計画の貨物量に対して、今、半分程度の扱い量ということです。

これに対しまして、課題といたしまして、取り扱われている岸壁が二つに限定されているというところで、貨物量は少ないのに使われている岸壁は 2 カ所であるということ、ほかの岸壁はなかなか使われていないというところにつきまして、もうちょっと掘り下げて検討が必要かなと思っております。

つまり、前回の既定計画でのゾーニングの考え方、今回の賑わいを含めて地域の発展のために設定し直すゾーニングはどうあるべきかというところをもう少し考えるべきかなと思ってございます。

以上でございます。

須野原委員長 ありがとうございます。

橋本委員。

富樫委員(代理:橋本) 橋本です。中国地方整備局の企画部長の代理で参加させていただいております。

意見といたしますか、どう捉えていいか悩ましいと思ったんですけれども、物流のところでの取り組み例が 47 ページとか出ていて、この計画の中での取り組みの例をどういうふうに捉えたらいいんだろうかというのはちょっと思いました。

取り組みの例で今、いわゆる高速道路の部分を書いていたんですけれども、港湾アクセス道の強化と考えたときに、高速道路につなぐまでの道路をどう考えるかというところが大事だと思っていて、その部分なくして高速道路を強化しても使い勝手がというふうになってしまうと思いますので、港湾アクセス道の強化と言うと、そこにどうつなげていくか、つなげていって、そこに物流トラックとかが通ればそれなりの構造にもしなきゃいけないでしょうし、それを含めたアクセス道の強化をどう考えていくのかといったところは気にかかりました。取り組みの例に書いたときにそれがどういうふうな位置づけになるのかといったところが、その後のことを考えたときに気になりましたので、差し支えない範囲で教えていただければというところです。

須野原委員長 事務局から何かありますか。

事務局(沖田) ありがとうございます。

ただいまいただきましたのは、47 ページの物流の話の中で港湾アクセス道の強化という施策に対して、取り組みの例ということで山陰近畿自動車道の整備促進、それから自動車道の一部区間の自動車専用化というのがありまして、この取り組みの例として書かせていただいたものは、続々と道路が整備されていく中で、先ほど所長が言われたとおり、港湾アクセス道、港湾からそこにつなぐまでの強化というのが我々の考えるべきことであるというのが正直なところで、書き方をもう少し考えさせていただいて、言わんとしていたことはまさにおっしゃったことなので、そういうふうに行けるような取り組みの例を挙げさせていただきたいと思っております。

坂井委員(代理:笹岡) 私も鳥取自動車道なり管理していく立場としてしっかりやっけていかなきゃいかんという思いはあるんですけれども、アクセスのところはちょっと気になったところでした。ありがとうございました。

須野原委員長 佐々木委員、お願いします。

佐名委員(代理:佐々木)

境海上保安部の佐々木です。

よろしく願いいたします。

私からは、資料の 5 ページに「第 1 回検討会での主な意見と対応」として記載されていますが、前回の境海上保安部と鳥取海上保安署の発言について確認させていただきたいと思っております。

前回の委員会で、船舶の航行安全を守る立場として、3点発言させていただいております。

1点目が鳥取港と同様に港湾計画改訂に向けた作業が行われている境港との役割分担についての検討、2点目が船舶の安全な入出港に必要なタグボートが常時配置されていないこと、3点目として現行の港湾計画での想定を超える船舶が現実に入港していることに対して次の計画では、余裕を持って対処できるゆとりのある安全な港を検討してもらいたい。

前回の発言の中には、貨物船だけではなく、クルーズ船、客船も当然含まれています。

この会議は長期構想を検討する会議であり、具体的・個別的な内容は今後の港湾計画改訂案の検討の場となると思われませんが、資料では、一部具体的な船舶のサイズや岸壁、航路の規模の資料が記載されております。

その中で、鳥取港でこれまで扱われた船舶を大きく超える船舶についての記載もありますので、今後十分な安全性の検討が必要になってくるものと考えております。

港湾の発展には港の安全、船舶交通の安全が重要だと考えており、長期構想をまとめる上で、前回委員会で発言した3点について、どのように考えているかお聞きしたいと思っております。

もう1点、資料の33ページ以降に、鳥取港の課題関係ですが、先ほどの発言にも関係してきますが、境海上保安部としては鳥取港での岸壁能力を超える船舶、あるいは港湾計画対象船として想定されていなかった船舶、いわゆる岸壁能力超過船の入港が常態化していることも課題として取り上げるべき内容だと考えております。

これも重要な課題として明確化し、鳥取港利用船舶の安全確保の基本として今後解消するための対策を検討していく必要があると考えております。

私からは以上です。

須野原委員長 幹事会でも議論されたと思いますが、事務局から特にコメントがあれば、**事務局(沖田)** ありがとうございます。

今の御質問は前回からの御質問で、1番目が境港との連携をどう考えているかということで、こちらに盛り込まれてなかったと思うんですけども、我々も広域連携という場面で具体的に考えなければならぬところでありまして、深田委員から御指摘がありましたとおり、物量等々を考えると、境港との連携は絶対にあるべきだと考えておりますので、こういったことについても長期構想で、広域的な役割分担ということで考えさせていただきたいと思えます。今のところこちらでうたっていないのは申しわけありません。

2番目に、タグボートの配置についてですが、現在静穏度解析等々技術的解析を行っている中で、想定船舶に対して船舶の回頭円が確保できるような形を今検討しておりますので、タグボートの配置等については、我々のほうでは考えていません。

また、タグボート等々に関しては、港運会社とか、そういった企業の進出にもよりますので、そういったところについては現在、港を整備することに関しては、船が自力で回頭できるようなものにできるように検討しているところでございます。

3番目の想定を超える超過船の話ですが、超過船が常態化しているというのは、こちらでまた確認させていただきたいと思えますので、よろしく願います。

須野原委員長 馬場委員、願います。

馬場委員 鳥取大学の馬場と申します。

物流に関することを言いますが、「不定期」とか「チャーター」とか「小ロット」という言葉がキーワードになってくると思えますので、荷物が少ないとか不定期とかいう場合に、実際に利用者の費用負担になってしまうという矛盾が起きてしまうといけない、利用される方が使いたいと思われるような港でないといけないと思えますので、そのところを、すぐには解決できないと思うんですけども、検討していきたいと考えております。

それから、運ぶものがあってから場所を整備するほうがいいのか、どちらがいいのかという

ふうに、きょうのお話を伺って、考えさせられました。

人流に関するのですが、賀露のほうで例えば外国人向けの体験型とかというのを不定期でされてるようなことを伺いましたので、そういったこととかを来られた方に実際に体験していただいているというのが、これからは一番効果的なのかなと思います。

もう一つ人流に関して、鳥取港とは直接関連しないことだと思うんですけども、ウォーターフロントとしてクルーズ船受け入れの際の組織的なことを定期化していくこととか、それから、例えば 26 ページは県内各地の観光スポットに 1 時間以内で誘導するというようなすばらしい構想ですけども、実際にその地元の連携を考えると、県内各地の観光地がすごく独立しているイメージがありますので、それをうまく結ぶような、組織的なものといえますか、構想とか連携ができていけばいいと思います。

以上になります。

須野原委員長 ありがとうございます。

裕見委員、お願いします。

裕見委員 地元の者として、幾つか出たものに対するコメントも含めて述べさせていただきます。

最初に、橋本様から出たアクセスのお話でしたが、できれば 18 ページの道路網を見ていただきたいんですけども、最初に事務局から御説明がございましたように、5 月の頭に鳥取道というのが南から北にずっと、鳥取港に向かって上がってきてます。

それと、山陰道の赤色のところが、鳥取西インターから接続が供用開始したというところでございます。

あと、何が残っているかと言うと、今度は右手のほうに山陰近畿自動車道がございますが、そこをどう結ぶかという話でございますが、これは実は鳥取河川国道事務所で、私もその委員のメンバーでもあるんですけども、3 本ぐらいの案が今出ておまして、パブリックコメントをいただくということで、春ぐらいにアンケートを出したことだと思います。それからだんだんと路線が決まってくると思ってございます。

いずれにしても鳥取港の近辺まで近づいてくることは間違いないので、その南北をどういうふうに港と結ぶかというところが重要なアクセス道路になってくると思います。

現在もそこまでところには片側 2 車線ぐらいの結構広いような道路もございますので、それをどううまく利用していくかというようなところだと思っております。

もう 1 点、境港と鳥取港の連携のお話は考えていかなければいけない一つだと私も思っております。

特に、境のほうでここ数年言われてきているんですけども、舞鶴以西の海上の定期航路が全くない、ミッシングリンクである、これをつながなければということで、一つは境から北海道、舞鶴経由でという話も今進んでおります。

一方、境から北九州へ向かっての定期航路という話で、3 年ほど前でございますけれども、トライアル的な輸送もやっているところでございます。

そういうことから考えると、この近畿北側と兵庫県北部と鳥取県と岡山の北部、その辺のところから九州方面にどのぐらいの物流があるのか、もしくは、こういう鳥取道とか山陰近畿道が出てきてますので、場合によれば、発着地を鳥取港と北九州、途中で境という話も十分に考えられるんじゃないかなと思っております。

ですから、そういうポートセールスも今後進めていくべきだろうというところも一つ、コメントとして述べさせていただきます。

それと、これは笹岡さんのお話にも関係するんですけども、鳥取港の課題ということで四つ挙げていただいております。33 ページになりますが、航路埋塞と静穏度不足と利用が集中する主要岸壁と用地不足というのがございます。

航路埋塞に関しては、西側の防波堤を少し延長するというので防ぎましょうというのはよく

わかります。

静穏度の不足は、港湾形状を考えれば当然出てくる話でもございます。

問題は利用が集中する主要岸壁という対策でございますけれども、この1号岸壁と2号岸壁が特によく使われてるとするのは、喫水の面で十分だろうからということだと思えます。

それともう1点は、そうしたらなぜ千代川に一番近い3号岸壁を使わないのか、同じ7.5mぐらいあるのにというところが疑問なんです。

それは、一つは、操船上というか、接岸上のしやすさとか、回頭のしやすさとか、そういう、港内における操船上のしやすさが関係してるんじゃないかという疑問を持つので、その辺をもう少し深く掘ってみて、課題をもうちょっと明確化されたらどうかというところです。

そうしたら、一つの案として考えるのは、50ページを見ておりますが、最終的な案として、50ページの千代川の東側のところを岸壁沿いに延伸するのはよくわかるんだけど、場合によれば、操船上、かつ、ヤードが足りないならば、その北側のところにくぼみ入ってるんだけど、それを切っちゃうという手もないのかなと思えます。

すなわち、そんなにも岸壁の数が要らない、耐震で喫水の深いものが二つ三つあればいいというような話荷なってくると、そこを閉じちゃうと、ヤードも広くなるし、操船上も旋回しやすい、静穏度も保てるという話になれば、今の既存の、フィンガーではないんですけど、そういうタイプから発想を変える手もないかな、すなわち、もっとバース型の広いものにしちゃうという考え方もないのかなと思いましたので、なぜ1号と2号が頻繁に使われるのかという課題のところをもう少し深掘りされたらどうか、そこから何か答えが出てきそうな感じもしますので、というところでございます。

いろいろお話ししましたけれども、ゾーニングに関してはこういう形で非常にいいと思ったりします。

特に賑わいとか、その辺の話は、先行してる事例がございます。鳥取県では境港のところがそういう賑わいづくりで先行しておりますし、全国で表彰されている実績もございまして、ぜひ境港市と鳥取市が連携しながら、その辺のノウハウを持ち込まれたらいいんじゃないかなと思いました。

以上でございます。

須野原委員長 ありがとうございます。

ただいまの杵見委員の御指摘について、事務局からコメントがありましたらお願いします。

事務局(沖田) ありがとうございます。

今の御指摘の中で、課題の明確化ということで、笹岡課長からも言われていたんですけど、なぜ1・2号が使われてほかのところは使われないかというところをもう一回深掘りさせていただいて、課題を明確化させるというところを、次回は提案させていただきたいと思えます。

新しい埠頭の造成に関しては、今、技術的なものとして静穏度解析等々と絡めてやっておりまして、これに対してもお示しできればいいと思えますので、次回また提案させていただくようになると思えますので、よろしくをお願いします。

須野原委員長 ありがとうございます。

皆さんに御意見をいただきましたけれども、ほかに委員の皆さんから改めて御質問とか御意見ございますでしょうか。

(質問・意見なし)

須野原委員長 今の予定では次回が最終の委員会になりますので、原案ということで示されたものに対して皆さんから御意見、御指摘をいただいたところがございますけれども、特に気がつかれたことがあれば、せっかくでございますので、いかがでしょうか。

(質問・意見なし)

須野原委員長 実際はそのあと港湾計画がまた、細かい点がありますけれども、では、

きょうは港湾計画を担当されています港湾局の中原審査官に御出席いただいていますので、そんな点を含めて御意見をいただきたいと思ひます。

中原審査官(オブザーバー) 国土交通省本省で港湾計画審査官をしております中原でございます。よろしくお願ひいたします。

前回、直前に、業務の都合でこの第1回委員会に参加できなくて大変申しわけございませんでした。おわび申し上げます。

まず、本日幾つかコメントさせていただきたいと思ひますが、私どもは、港湾計画、港湾行政の指針としての港湾の基本方針を昨年から見直しをしてございまして、この5月に本省の分科会のほうで最終の答申案をいただいて、6月中ぐらいには告示させていただく予定でございます。

20年ぶりに大幅に見直しをしてございまして、またごらんいただければと思ひますけれども、その中で書いてございまして、特にこれから戦略的に取り組む事項がございまして、その中に「我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成」というものを表題として示して、中身を書いてございまして。

鳥取港はそういう港に該当するのかなということで、地域の基幹産業や地場産業にいかに貢献していくかということが非常に大きな役割なのではないかと考えてございまして。

そのほか、クルーズや防災もその基本方針には書いてございまして。

今回の長期構想の中で、1番目といたしましては、静穏度の確保が非常に課題であるということでおまとめいただいていると思ひます。

ただ、今回は、単純に静穏度を確保するというだけではなくて、先ほども委員の方々から御意見が出てございましてトラックドライバーの不足とか、昨今我が国が直面してございまして社会的要請に対応するという形で、静穏度の確保だけではなくて、新しいことにチャレンジしていくということがこの鳥取港の新たな役割なのかなと考えてございまして。

先ほど岸壁使用のアンバランスはみたいな話もございましたけれども、まずは既存施設の使い勝手をよくしながら新たなことにチャレンジしていただくということが大事なのかなと思ひます。

そういう中で、新たなことでございまして、背後の荷主さんに対してどのようにアプローチをしていくかということが非常に重要だと思ひますけれども、逆に言うと背後に荷主さんの候補がしっかりいらっしゃるということでございまして、荷主の顔が見える港湾として、いかに荷主さんのニーズに細かく応えていくかというところを、引き続きヒアリング等々をしていただきながら強化していくということが重要なのかなと思ひてございまして。

その際に、静穏度などのハード面はもちろんでございましてけれども、いかに港を使い勝手よくするかということに関しては、ソフト面でもどのような工夫ができるかということにかかってくると思ひますので、そのあたりを将来構想の中でしっかりと考えていただければと思ひてございまして。

いかに地元へ貢献できるような将来構想をつくり上げていくのか、また、それをより熟度が上がっていくような計画に位置づけていくかということが大事だと思ひてございまして。

そのときに、これはまたさらに検討しなきゃいけないと思ひますけれども、例えば12mの岸壁を将来構想の中でこの第2防波堤に沿う形で書かれてございましてけれども、西側に航路を延ばすときに、さらに将来の構想もしっかり見据えた形にしておかないと、将来構想を描いて、それを絵にしようと思ひただけけれども、また全体的に絵を変えなきゃいけないみたいな、そういう懸念もございまして、将来構想も見据えた形の計画づくりに留意していただければいいと思ひてございまして。

2点目でございまして。

私もきょう、朝からずっと、白兎海岸のほうから賀露のみなとオアシスを見せていただきまして、観光客の方も、観光バスでいらっしゃる方もいらっしゃるようで、観光資源が非常に充

実していると思ってございます。

これから日本のインバウンドは、モノ消費からコト消費へという形で、いろんなことを体験していただくということで、先ほど委員の方々からも御意見ございましたが、クルーズに関しましては、どういうふうな形でのアプローチをしていくかということ、ターゲットを絞った形で、それぞれに考える必要があると思ってございます。

観光バスでいろんなところを回るというのもございますし、もっと少ない人数でもう少しきめ細かなサービスをするということもあると思います。

また、書いていただいているように、船で来ていただいた方に、もう一度小さな観光船に乗っていただいて、この鳥取や鳥取砂丘というものを海から見ていただくというふうなこともあるんじゃないかなと思ってございます。

本当にそうかどうかはわかりませんが、例えば夕焼けで鳥取砂丘がどういうふうに見えるか、もしかしたら砂丘が赤く染まるようなことがあったらいいなと思うんですけど、もしそういうふうなものが観光資源としてあるのであれば、そういうことも考えていただければいいのかなと思ってございます。

最後をお願いをしますので、その最後から二つ前でございますけれども、きょう港を見せていただきまして、この鳥取港は千代川をつけかえて港をつくったというふうな形で、それも、かなり昔につくりかえられたのではなくて、昭和 50 年代後半ぐらいにつけかえられた港だというふうにお聞きいたしました。

治水の面も多分あったと思いますけれども、そういう形で鳥取市地域のためにしっかりと川をつけかえた港ということで、このあたりを市民の皆さんがどれぐらい御存じなのかということで、そのあたりも含めて、港を知ってもらい、また、港に親しみを持ってもらうというふうなことをしっかりやっていただくことによって、港についてより発展していくんじゃないかなと思ってございます。

先ほど申しました基本方針の中でも、教育を通じて港の役割や海の役割を若者世代、子供たちに伝えていくことも重要だと考えてございますので、ぜひとも地域を挙げてそのようなことを皆さんに伝承していただくということをしていただければと思います。

最後になりますけれども、こういうふうに鳥取港に関して関係者の皆さんに集まっていたいて議論をしていただくというのが非常に重要だと考えてございますし、それが地域のために非常に役立つことだと考えてございます。

事務局はいろいろ大変だと思いますけれども、引き続き丁寧に進めていただくことをお願いいたしまして、私からのコメントとさせていただきます。

以上でございます。

須野原委員長 審査官、ありがとうございました。

審査官からいろんなアドバイスをいただきましたけれども、何か御意見等ございますか。

(質問・意見なし)

須野原委員長 ないようでしたら、少し早いですけれども、こちらの議論は締めたいと思います。

本日いただいた意見等を踏まえて、次回に向け資料の修正を進めていけたらと思っていますので、よろしく願います。

それでは、司会にマイクをお返しします。

5-3. その他

事務局(佐藤) 須野原委員長、ありがとうございました。

また、委員の皆様にも、長時間にわたり御討議をいただきましてありがとうございました。

今後のスケジュールについて、事務的な御連絡をさせていただきます。

先ほど委員長からございましたけれども、本日いただいた意見を踏まえまして、資料修

正等をさせていただきたいと思います。

その後、ことしの夏ごろにパブリックコメントを予定してございます。

ですので、資料につきましては、修正後、修正したものを事前に委員の方々に、この委員会を開催するわけではございませんけれども、確認するという行為をさせていただきたいと思っております。

また、その後にパブリックコメントをしたのちに、第 3 回の検討委員会を、ことしの秋ごろ開催を予定してございます。

日時につきましては改めて調整させていただきます。

第 3 回につきましても皆様御出席のほどよろしくお願いいたします。

6. 閉会

事務局(佐藤) 以上をもちまして第 2 回鳥取港長期構想検討委員会を閉会いたします。

本日はどうもありがとうございました。

閉会 15:14