

請願・陳情参考資料

令和元年9月13日

県土整備部

受理番号 (受理年月日)	所管	件名及び提出者	現状と県の取組状況
元年－ 14号 (元. 7.11)	県土整備	鳥取県境港の整備促進について 鳥取市 高木正雄	<p>【現状】</p> <p>境港は、島根半島の南側に位置し、冬季の季節風や風浪が遮られる恵まれた地形のため、古くからの天然の良港であり、北東アジア諸国と地理的に近いことから北東アジアのゲートウェイとして発展してきた。</p> <p>近年、世界的な取扱貨物量の増大を背景に、貨物船の大型化が進み、コンテナ貨物においては大型コンテナ船を受け入れ可能な16m以深の岸壁が求められてきた。</p> <p>しかし、日本は韓国や中国など主要なコンテナ取扱国に比べてこれらの岸壁の整備が遅れたことから、外貿コンテナ貨物は、トランシップ港（他の港湾への積み替え港）として18m以上の水深の深いコンテナ岸壁を有する釜山港や青島港等を利用されるようになり、日本でのトランシップ貨物が減少してきた。</p> <p>このような中、限られた予算で、アジア主要港湾とコスト・サービス面で競争できる港として、国は阪神港や京浜港を国際コンテナ戦略港湾と位置づけ水深16m以上の大水深コンテナ岸壁の整備などの機能強化に取り組んできた。</p> <p>その結果、大水深コンテナ岸壁を有する釜山港・青島港や阪神港・京浜港に対して、日本海側の主要なコンテナ岸壁の最大水深は、博多港の15m、境港、新潟港や伏木富山港などの14mとなっている。</p> <p>境港の現在のコンテナ取扱量は、41千TEU/年で漸増し、寄港するコンテナ船は今年4月から週7便化されるとともに大型化しており、それに対応した港湾施設の機能強化は必要であるが、大水深岸壁を必要とする大型コンテナ船の寄港は見込めない状況である。</p> <p>さらに、瀬戸内海や太平洋側での大規模災害への対応として、物流機能のリダンダンシーの確保の面から、日本海側に位置する港湾の地理的な優位性を活かすため、境港の港湾整備は必要である。</p> <p><全国の状況></p> <p>日本のコンテナ岸壁の最大水深は横浜港の18mで、コンテナ取扱量は、3,036千TEU/年である。</p> <p>日本海周辺の主要なコンテナ岸壁の最大水深とコンテナ取扱量は、以下の通り。</p>

【陳情の要旨】

境港において巨大コンテナ船の発着が可能な水深20メートル程度の港湾施設の整備を促進すること。

	最大水深 (m)	コンテナ取扱量 (千 TEU/年)
博多港	15.0	991
新潟港	14.0	226
伏木富山港	14.0	76
境港	14.0	41
青島 (中国)	20.0	19,315
上海 (中国)	18.0	42,010
釜山 (韓国)	18.0	21,663

< 県内の状況 >

境港のコンテナ岸壁の水深は14mで、コンテナ取扱量は41千TEU/年で漸増している。境港の受け入れ可能なコンテナ船は119千重量トン(4千TEU)に対して、現在受け入れしているコンテナ船は12千重量トン(1千TEU積)である。

【県の取組状況】

現在、境港管理組合が中心となって、境港の20～30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。

このなかで、コンテナを含め物流の目指すべき方向性について議論し、今後改訂予定の港湾計画に反映させる。

(※) TEU (Twenty-foot Equivalent Unit、20フィートコンテナ換算)：コンテナ船の積載能力やコンテナターミナルの貨物取扱数などを示すために使われる、貨物の容量のおおよそを表す単位