

北東アジアゲートウェイ「境港」の重点整備について

《提案・要望の内容》

我が国の経済再生や国土強靱化を推進し、日本海国土軸を形成するため、北東アジアゲートウェイ「境港」の重点整備を実施すること

- 竹内南地区 複合一貫輸送に対応した貨客船ターミナル整備事業〔直轄事業〕を早期に事業化すること
- 中野地区 国際物流ターミナル整備事業〔直轄事業〕を重点実施により早期完成すること

<参考>

重要港湾「境港」は、北東アジアゲートウェイとして日本海周辺アジア地域との地理的特性を生かし、その著しい経済発展を我が国の成長に取り込み、「国際競争力の強化」、「観光立国の実現」の一助を成すとともに、大規模災害時の代替性を確保するための「日本海国土軸形成」の一翼を担うなど国土強靱化を推進する上で、益々その重要性が高まっている。

よって、我が国の経済再生や地域の活性化のためには、境港の港湾機能をさらに充実することが重要であり、次の事業を早期に実施することが必要である。

竹内南地区 複合一貫輸送に対応した貨客船ターミナル整備事業

我が国唯一の環日本海定期貨客船は、旅客・貨物とも年々増加するなど安定就航している。

また、2011年のアジアクルーズターミナル協会への加盟を契機に、クルーズ船の寄港が急増し、多くの観光客訪問が期待される。

しかしながら、環日本海定期貨客船は、貨物ふ頭に設置した仮設の旅客ターミナルを使用し、大型クルーズ船は原木などを取り扱う岸壁に係留せざるを得ないことから、景観・異臭の問題や入国手続きに時間がかかるC I Q体制など、乗客の受入体制が十分ではない状況である。

さらに、境港は、今後想定される太平洋側の地震・津波が発生した場合の人流・物流の代替港湾として高いポテンシャルを有しており、このターミナルの整備は、国土強靱化、防災・減災ニューディールの実現に不可欠である。

昨年6月に採択された国の先導的官民連携支援事業では、竹内南地区における「みなと」を核とした賑わいづくりと防災拠点機能を両立できる新たな貨客船ターミナル等港湾機能のあり方について、魅力ある「みなと」のプランを官民一体となって検討し、先般2月21日の最終検討委員会において施設・C I Q規模を決定したところである。

このため、専用岸壁となる貨客船ターミナル整備事業（直轄事業）を早期に事業化することが必要である。

中野地区 国際物流ターミナル整備事業

境港では、大型船に対応する係留施設の不足から喫水調整や沖待ちが生じ、また、取扱貨物量の増加によるふ頭用地不足から、原木等の横持ち運搬が必要となるなどコスト高となっている。一方、現在、国内シェア16%を占める境港背後の木材関連企業は、平成26年には増産体制を整える予定で原木輸入の増加を見込んでおり、1日も早い岸壁整備を強く望んでいる。また、昨年10月13日には岸壁整備等の本体工事に着手する運びとなり、これを記念して着工記念式典を開催したところである。

このため、当該事業の重点実施による国際物流ターミナルの早期完成が必要である。

なお、岸壁背後のふ頭用地の確保も急がれることから、当県としても、これまで補正予算によるふ頭用地造成の前倒し等で整備促進を図り、平成26年度には概成する見込みである。

早期事業化を！

竹内南地区 複合一貫輸送に対応した 貨客船ターミナル整備事業〔直轄事業〕

我が国唯一の環日本海定期貨客船や外航クルーズ船に対応した新たな貨客船ターミナルの整備

課題：環日本海定期貨客船やクルーズ船 に対応する専用岸壁がなく、大型クルーズ船寄港の際は原木等を取扱う岸壁に係留せざるを得ない状況。このため、「**景観・異臭などの問題**」、「**貨物船との係船調整(沖待ち)**」、「**CIQ体制が不十分(入国手続きに時間がかかる)**」などの問題が生じている。



昭 والن地区

貨物船(原木、チップ)とクルーズ船が同一岸壁を利用
(H26年はチップ取扱量も対前年の1.4倍の見込み)

【CIQ体制が不十分】

- 入国手続きを**2時間程度**で終えることが不可欠
- 現在の出入国審査ブースでは、**2時間で700人が限界**



○現状の暫定対応

大型クルーズ船(約25,000トン級以上)の場合、昭 والن地区にしか着岸できないが、仮設ターミナルと離れている(約2km)ため、**船内での仮入国手続き**を行っている。

船内仮入国手続きでは、「船内での仮設備設置に時間がかかる」「船内の電源が安定しない」「船内のためスペースが狭い」などの問題により、**手続きに時間がかかっている。**

大型クルーズ船の円滑なCIQ対応が可能なターミナル整備が急務！

○クルーズ船の寄港が急増！

- ・2012年 ⇒ 16回寄港
- ・2013年 ⇒ 17回寄港 (乗客数は過去最高で1万人を突破！)
- ・2014年 ⇒ **20回程度寄港で、乗客は約3万人！**

2014年寄港予定

月	寄港船舶	寄港船舶				備考
		国	総トン数	全長	乗客定員	
4月	カレドニアン・スカイ	英	4,200t	90.6m	114名	
	カレドニアン・スカイ	英	4,200t	90.6m	114名	2回寄港予定
5月	コスタ・ビクトリア	伊	75,166t	252m	1,928名	
	ダイヤモンド・プリンセス	米	116,000t	290m	2,670名	
6月	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	米	137,276t	310m	3,114名	
	マリナー・オブ・ザ・シーズ	米	138,279t	310m	3,114名	
7月	ダイヤモンド・プリンセス	米	116,000t	290m	2,670名	2回寄港予定
	マリナー・オブ・ザ・シーズ	米	138,279t	310m	3,114名	
8月	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	米	137,276t	310m	3,114名	
	マリナー・オブ・ザ・シーズ	米	138,279t	310m	3,114名	2回寄港予定
9月	飛鳥II	日	50,142t	241m	872名	
	ダイヤモンド・プリンセス	米	116,000t	290m	2,670名	
10月	ル・オーストラル	仏	10,700t	142m	264名	
	マリナー・オブ・ザ・シーズ	米	138,279t	310m	3,114名	
11月	飛鳥II	日	50,142t	241m	872名	

※上記の他、日には決まっていないが、寄港が計画されているものもある

2014年には新たに世界最大手の客船会社(ロイヤルカリビアン社)から13万トン級(乗客3,000人級)大型クルーズ船の寄港予定も10回程度あり、**2013年の寄港回数を上回る勢い！**

しかしながら、2014年の大型クルーズ船の寄港については、**貨物船と係留が重複するため、寄港を断らざるを得ない。**

専用岸壁となる貨客船ターミナルの整備(早期事業化)が急務！

竹内南地区貨客船ターミナル整備 ~みなとを核とした官民連携による賑わいづくり~



【賑わいづくり計画の3つの柱】

- 竹内南地区の
- ①圏域の賑わいづくり方策
 - ②岸壁・ふ頭用地・貨客船ターミナルの確保及びCIQ体制の充実
 - ③防災拠点機能

最終計画案まとまる 15年度国事業化目指す

平成26年2月22日 日本海新聞



重点整備を！

中野地区 国際物流ターミナル整備事業〔直轄事業〕

外貨貨物の増加、船舶の大型化、既設施設の混雑等に対応した岸壁(-12m)の整備

課題：ふ頭用地の不足に伴う非効率な荷役



貨物船(原木、チップ)とクルーズ船が同一岸壁を利用 (H26年はチップ取扱量も対前年の1.4倍の見込み)



ふ頭再編を行い「原木」を <昭和南地区> から <中野地区> にシフトする！

国際物流ターミナルの 早期完成が必要

境港背後の合板工場が拡張 〔合板の安定供給を支えるための増産体制の整備〕

拡張合板工場



- 設備投資
 - 平成22～26年 39億円
 - 平成23年 1億円
 - 平成24～26年 10億円
- 雇用創出
 - 工場増設による直接雇用増 30名程度

50億円

平成26年には合板の増産体制が 整い原木輸入量が増加

合板増産に伴い原木の野積が増加
↓
更に野積場が不足

野積された原木



ふ頭用地の前倒し整備
 ・国土交通省：泊地水深前倒し
 ・境港管理組合：ふ頭用地造成前倒し

区分	施設名	事業費 (百万円)	H23	H24	H25	H26	H27	H28
直轄事業	岸壁 (-12m)	5,000			(地盤改良) (岸壁工事)			
	泊地 (-12m)	990			(造陸工事)			前倒し
境港補助	道路・緑地	50						(造陸工事)
境港管理組合	起債 ふ頭用地	2,460		(1期工事) (2期工事) (3期工事) (4期工事)				早期完成
合計		8,500						前倒し

平成25年10月13日 着工記念式典