

国土交通大臣

石井 啓一 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(平成29年7月)

鳥取県自治体代表者会議
鳥取県地方分権推進連盟

鳥	取	県	知	事	平	井	伸	治
鳥	取	県	議	会	稲	田	寿	久
鳥	取	県	市	長	深	澤	義	彦
鳥	取	県	市	議	高	田	周	儀
鳥	取	県	町	村	森	安		保
鳥	取	県	町	村	川	上		守

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》

- 急増しているクルーズ船の寄港に対応するため、中野地区国際物流ターミナルに整備中の係留施設を一日も早く完成すること。
- 山陰地方の国内海上輸送の効率化や大型客船の寄港増大等に対応するため、境港ふ頭再編改良事業〔竹内南地区貨客船ターミナル整備〕の重点投資により早期完成すること。

【御礼】

昨年9月、中野地区国際物流ターミナルの供用開始に伴い、大型原木船の沖待ちや貨物の横持などが解消され、平成28年度補正予算によるクルーズ船係留施設の2段階整備により、更なるクルーズ船の受入も可能となった。

これにより、今年60回以上（乗客6～7万人）のクルーズ船受入が可能となり、境港の「物流」、「人流」の課題の解決に向けて重点的に取り組んでいただき御礼申し上げます。

(参考)


- 山陰地域は国内海上輸送網のミッシングリンクとなっており、加えて鉄道輸送も十分でなく、トラック輸送に依存せざるを得ない状況である。
- そこで、トラック輸送業において直面している深刻なドライバー不足状況に対応するため、また、低炭素化の推進においても海上輸送の展開を図ることが必要である。
- このような中、国土交通省と連携し産学金官による「境港流通プラットフォーム協議会」を設立し、トライアル輸送並びに国際定期航路と連結する新たな輸送ルートの可能性調査を展開し、内航RORO船の定期化に向けて取り組んでいる。

平成27年度	・国内海上輸送網の充実に向けた促進方策検討(国土交通省発注)
平成27年12月	・境港～北九州ひびき港「SEA&RAIL 試験輸送」
平成28年 6月	・既存航路延伸、北海道方面への2週連続試験輸送
12月	・ " 九州・関東方面への試験輸送
平成29年度	・既存航路延伸、北海道方面への試験輸送
	・国際定期航路と繋ぐ試験輸送
	・九州・山陽方面からの広域集荷・配送システムの構築

- 一方、今年8月には5万t級クルーズ船の2隻同日寄港も予定され、また、世界で最も有名な客船と言われる「クイーン・エリザベス」の平成31年4月の寄港が決まるなど、クルーズ拠点港としての評価も高まり、地域の官民あげた「おもてなし」などの受入体制の充実や、新たな玄関口「竹内南地区」の賑わい創出に取り組んでおり一日も早い完成が望まれている。

境界港主要施設

外港昭和南地区



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
外港昭和南	-14mバース 280m -13mバース 270m	コンテナ貨物 木材チップ、雑貨品

江島地区



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
江島	-9mバース 165m -7.5mバース 130m	原木・石材 セメント



竹内南地区 貨客船ターミナル (H29年3月本格施工)

中野地区 国際物流ターミナル大型客船受入施設整備

国際旅客ターミナル (仮設)



外港昭和北地区



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
外港昭和北	-9mバース 370m -7.5mバース 260m	セメント・原木 重油、雑貨品

境港ふ頭再編改良事業【竹内南地区貨客船ターミナル整備】 北東アジアゲートウェイ「境港」の機能強化①



①国内海上輸送のミッシングリンクの解消を図るとともに、②国内・国際物流の拡大・連結

③急増・大型化するクルーズ船寄港に対応！【境港流通プラットフォーム協議会設立(H27.7.11)～産学金官が力を合わせ目標実現～】

①国内海上輸送のミッシングリンク解消

ミッシングリンクを解消し、日本海側（九州～境港～北海道）の物流促進と効率化を実現

国内定期フェリー・RORO船航路

国内海上輸送航路のミッシングリンク



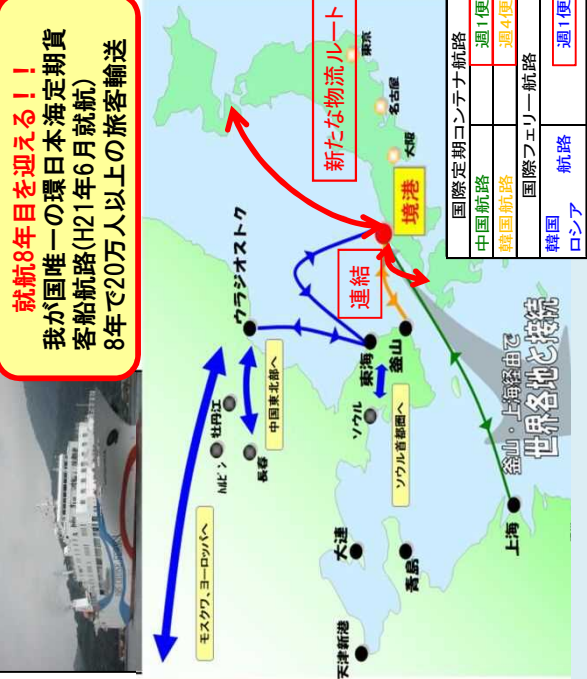
【RORO船航路誘致による効果】

- 国内海上輸送網のミッシングリンクの解消。
 - 物流の効率化により、中海・宍道湖・大山圏域及び中国地方の産業競争力の強化
 - 船舶へのモーダルシフトにより、ドライバー不足やCO2削減等環境問題に対応。
 - 大規模地震時の海上輸送におけるリダンダンジーを確保。

○九州から北海道までの日本海側海上輸送網の構築に向けて、今年度も引き続き試験輸送を実施するとともに集荷体制の民間主体へのシフトチェンジへの取組。

②国内・国際物流の拡大・連結

新たな物流ルート



就航8年目を迎える！！
我が国唯一の環日本海定期貨客船航路(H21年6月就航)
8年で20万人以上の旅客輸送

国際定期コンテナ航路	週1便
韓国航路	週4便
国際フェリー航路	週1便
韓国航路	航路
ロシア	航路

【国際国内物流の連結による効果】

- 北東アジアゲートウェイとして、境港を国内・国際物流の結節点として圏域の経済活動の拡大。
- 国際定期貨客船との連結により、新たな物流ルートの確立。
 - コスト削減、リードタイム縮減。
 - （上海航路運航日数短縮、輸出11日→4日）
 - （活魚運搬車による試験輸送の実施：H24）
- 境港をハブ港とするための広域集荷・配送方法の検討

③急増・大型化するクルーズ船寄港への対応



写真: キュナー・ドライン

H31年4月初香港決定【クイーン・エリザベス】



昨年は、西日本周遊クルーズもあり、33回の寄港で、乗客数約4万人を達成！（本州日本海側第1位）
今年のバース予約は約60回、旅客数は6万人以上の上の見込み。

官民のおもてなし

- ・クルーズ船の状況に応じたオプショナルツアーの提案。
- ・2次交通の充実に向けたシャトルバス支援予定。

境港ふ頭再編改良事業【竹内南地区貨客船ターミナル整備】 北東アジアゲートウェイ「境港」の機能強化②

〇定期航路化に向けた試験輸送を実施

【目的】海上輸送網のミッシングリンクの解消とモーダルシフトによる環境負荷・輸送コストの低減を目指す！

平成27年度 九州方面への試験輸送【SEA & RAIL 一貫輸送】 北九州港ー境港ー北九州港

平成28年度 北海道方面・九州(関東)方面へのRORO試験輸送
【既存航路活用(延伸)】

境港ー敦賀港ー苫小牧港

境港ー博多港ー岩国港ー東京港

近海郵船(株)

日本通運(株)

平成29年度 試験輸送(予定)

【国際定期航路と境港で繋ぐ】

【北海道と九州方面を境港で繋ぐ】



九州(関東)方面試験輸送



トライアル運航区間 (博多港ー境港)

岩国港

東京港

既存航路区間 (東京港ー博多港)



使用船舶【ひまわり5】

【運航船舶諸元】

船社：日本通運(株)
総トン数：10,470総トン
積載車高：160台(12m換算)

平成28年12月5日(月)

貨物：シヤージ、自走

(移入)13本
新聞用紙、塩、砂糖等

(移出)22本

博多港13本 洋紙、天然水、合板、農機等
東京港 9本 洋紙、合板、農機

北海道方面試験輸送



使用船舶【ひだか】

【運航船舶諸元】

船社：近海郵船(株)
総トン数：11,185総トン
積載車高：160台(13m換算)

既存航路区間 (苫小牧港ー敦賀港)

トライアル運航区間 (敦賀港ー境港)

平成28年6月20日(月)、27日(月)

貨物：シヤージ、自走

(移入)20日19本、27日12本
新聞用紙、自転車、小豆等

(移出)20日11本、27日24本

合板、農機、天然水、文房具、洋紙等



ウラジオストク

日本海側海上輸送網のミッシングリンク

敦賀港

境港

東海

九州

＜創荷＞境港をハブとして連結する航路での試験運行

・DBSとの接続、北海道～九州の接続による課題検証と新たな物流(鮮魚等)の創出

＜集荷＞国内海上輸送体制の構築

・接続する陸上輸送システムの構築(シヤージの確保等)
・小口混載海上輸送体制の整備

境港の新時代を拓く新貨客船ターミナル整備

境港ふ頭再編改良事業【竹内南地区貨客船ターミナル整備】

事業期間：平成27～31年度

○我が国唯一の日・韓・ロを結ぶ国際定期貨客船(DBSクルーズフェリー)や国内RORO船、大型クルーズ客船などに対応した物流・人流ネットワークの拠点として、**機能集約化した旅客・物流ターミナル整備**を実施中。



大型船から小型船まで多様に受け入れできる「境港」

外港昭和北地区

小型クルーズ船
(~30,000GT)



外港1号岸壁

埠頭の長さ: 370m 水深: -9.0m

外港2号岸壁

埠頭の長さ: 260m 水深: -7.5m

外港中野地区

中型クルーズ船
(~110,000GT)

平成29年 夏頃供用予定



中野1号岸壁

埠頭の長さ: 240m 水深: -12.0m

(係留施設整備により、

中型クルーズ船受入が可能)

外港昭和南地区

大型クルーズ船
(~160,000GT)



昭和南1号岸壁

埠頭の長さ: 270m 水深: -13.0m

昭和南2号岸壁

埠頭の長さ: 185m 水深: -10.5m

昭和南3号岸壁

埠頭の長さ: 130m 水深: -7.5m

外港竹内地区

小型クルーズ船
(~20,000GT)



竹内3号岸壁

埠頭の長さ: 100m 水深: -5.5m

竹内4号岸壁

埠頭の長さ: 130m 水深: -7.5m



外港竹内南地区

【平成29年3月本格施行開始】

大型クルーズ船

竹内南岸壁

埠頭の長さ: 280m 水深: -10.0m

竹内南地区の完成後は、
年間100隻程度のクルーズ船受入が可能

