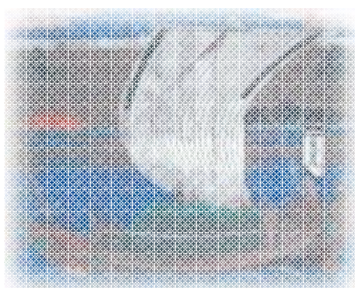
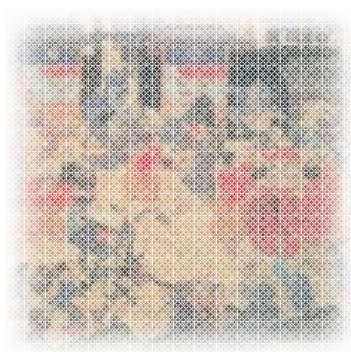
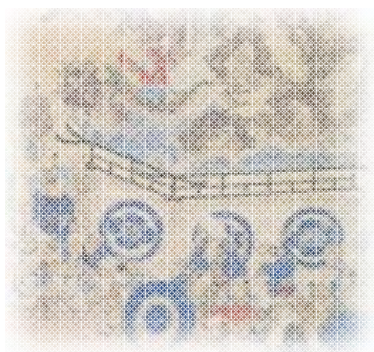


酒田港長期構想

21 世紀の北前船構想

～憩い・集い・賑わい～みんなの酒田湊（みなと）元氣計画



平成18年3月

酒田港長期構想検討委員会



酒田港全景 (昭和22年頃撮影)



酒田港全景 (平成17年5月17日撮影)

はじめに

「21 世紀の北前船構想」は、酒田港長期構想検討委員会がとりまとめた、酒田港が目指すべきおよそ 30 年後の姿である。

各地に見られるこの種の構想検討委員会においては、通常、本委員会の三分の一程度の行政関係者を中心とする幹事会を設置して、委員会にかかる資料の事前検討を主たる役割とする例が多い。酒田港の場合には、さらに委員会の三倍近く、幅広い分野の方々に参画いただく検討部会が設けられた。四つの部会は延べ38回開催され、熱い議論の結果生まれたのがこの長期構想である。そのような議論の結果生まれたこの長期構想には、これから酒田に住み続けるであろう人たちの自分の街に対する夢が描かれている。

全編を通じて浮かび上がってくる構図は、酒田港とアムール川、綏芬河、大連という三つのルートにより結び合わされた酒田・山形、東北地方と中国・黒龍江省、北東アジアという地域の連携であり、さらにはリサイクルの流れの中心的な役割、センター・オブ・リサイクルの役割を果たす酒田港の姿である。

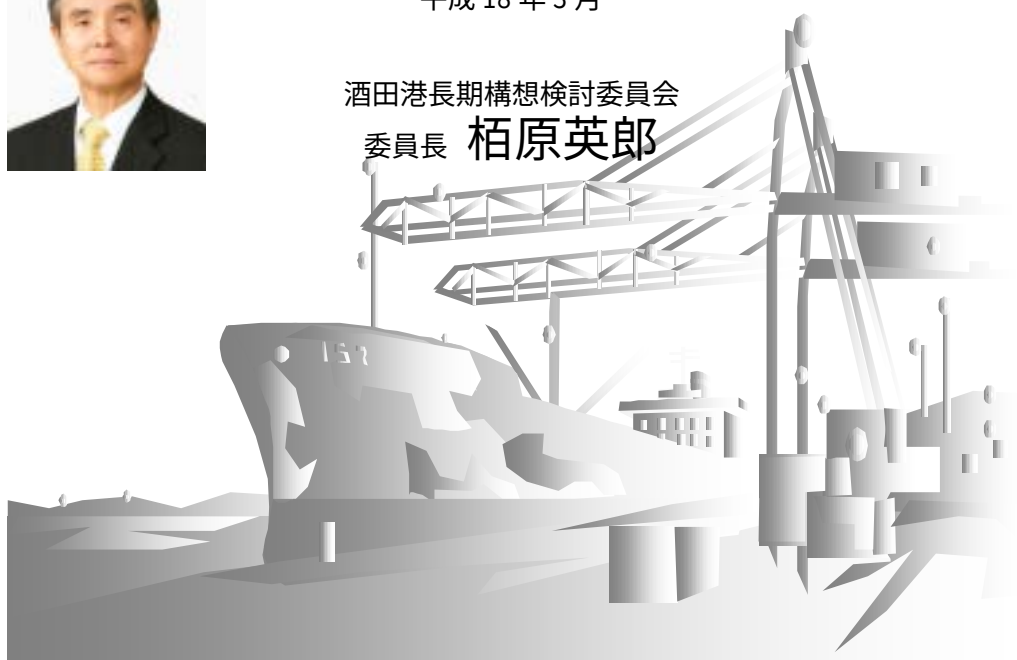
我が国では、昨年これまでの地域計画の中心にあった全国総合開発計画に代えて、地域が主体となってつくる国土形成計画をつくることとして、法的な枠組みを整えた。国土形成計画の時代の地域に求められるのは、「どのような役割を果たすことにより我が日本の国土を形成する一翼を担うのか」という「自立した役割分担」の意識であり、国境を越えて交流する多くの人々を感動させ、満足させる「ユニークな地域特性」を磨きだす努力である。

「21 世紀の北前船構想」は、そのような時代への航海に乗り出す酒田の海図である。この海域には、予想ができない暗礁が隠されているかもしれないが、一方で乗組員も気づいていない宝島があるのかもしれない。しかし必要なことは、とにかく乗り出すことである。



平成 18 年 3 月

酒田港長期構想検討委員会
委員長 栢原英郎



第1章 酒田港のめざす 30 年後の姿

1. 酒田港長期構想とは..... I - 1
2. 30 年後の酒田港のテーマ..... I - 2
3. 「21 世紀の北前船構想」..... I - 3
4. 30 年後の酒田港構想図..... I - 4

第2章 実現に向けた取組み

1. 北東アジア地域の物流の拠点となる酒田港..... II - 1
 - 1-01. 港湾施設の適切な整備と質の高い港湾サービスの提供..... II - 3
 - 1-02. 国際輸送ルートの拡充と交流の促進..... II - 5
 - 1-03. 食糧備蓄基地の実現..... II - 9
2. 北東アジア地域の循環型社会に貢献する酒田港..... II - 11
 - 2-01. 循環資源総合拠点の実現..... II - 13
 - 2-02. 環境保全先進地域の実現..... II - 15
 - 2-03. 新エネルギー開発・供給基地の実現..... II - 17
3. 国際交流と、憩い、レジャー、学びの場となる酒田港..... II - 19
 - 3-01. 「国際交流拠点」を活用した湊まちづくり..... II - 21
 - 3-02. 「親水空間」を活用した湊まちづくり..... II - 23
 - 3-03. 「歴史・文化」を活用した湊まちづくり..... II - 25
 - 3-04. 「美しい景観」を活かした湊まちづくり..... II - 27
4. 北東アジア地域の防災拠点となる酒田港..... II - 30
 - 4-01. 防災拠点を活用した災害に強い港の実現..... II - 32
 - 4-02. 地域連携による安全・安心な港の実現..... II - 34
 - 4-03. 広域的な災害時支援ネットワークの実現..... II - 37

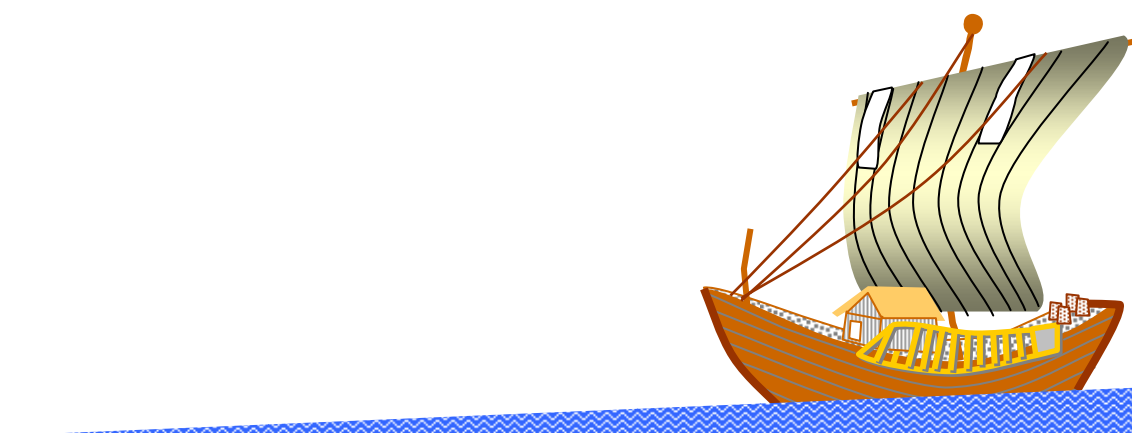
第3章 長期構想実現に向けた推進体制

1. 組織体制..... III - 1
2. 各取組みの行動イメージ..... III - 2
3. 酒田港長期構想チェックリスト..... III - 3

第4章 資料編

1. 酒田港を取り巻く情勢..... 資料- 1
2. これまでに行われた親水機能の計画..... 資料-16
3. 物流と人流の動向..... 資料-17
4. 懐かしい酒田の風景..... 資料-29
5. 世界の港..... 資料-31
6. 酒田港長期構想検討委員会..... 資料-37

第1章 酒田港のめざす 30 年後の姿



1. 酒田港長期構想とは

日本海に拓く酒田港は、山形県唯一の重要港湾（※国際海上輸送網又は国内輸送網の拠点となる港湾）であり、山形県の経済と暮らしを支える物流の拠点であるとともに、今後、交流拡大が予想される東アジア地域、特に北東アジア地域^{※1}との物流・人流の拠点のひとつとして、港湾機能の充実が求められています。

また、平成15年4月には、循環型社会形成の一翼を担う総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）^{※2}に指定され、広域的なリサイクルネットワークの拠点としての役割も期待されています。

さらに、海と親しむ県民の憩い・賑わいの場所や、災害発生時の防災拠点としての役割も担っています。

この様に多様な役割を担い、多くの方々が利用する港づくりにあたっては、地域の方々のご意見と「まちづくり計画」などの各種計画との整合を図り、長期的なスパンに立った酒田港の構想をつくる必要があると考えます。

このため、酒田港の計画・整備・振興を担当する国土交通省、山形県、酒田市の三者が事務局となって「酒田港長期構想検討委員会」を設置し、地域の方々と協働して検討を進めてきました。

酒田港長期構想は、主に北東アジア地域との交流拡大を見据え、30年後にはもっと活気にあふれ、もっと美しい湊まち酒田にしたいとの想いを込めて、この長期構想づくりに携わった一人ひとりの夢を長期構想の目標と実現に向けた取組みといった形に表し、県民の皆様に提案したものです。

酒田港長期構想検討委員会とその関係者は、県民の皆様とともに酒田港と湊まち酒田の発展のため、引き続き努力して参ります。

※1「北東アジア地域」

この長期構想では、中華人民共和国（中国）の華北・華南・華東・東北・台湾地域、大韓民国（韓国）、ロシア連邦のシベリア地域、朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）、モンゴル国（モンゴル）及び日本を指しています。この地域は、豊かな資源や質の高い労働力、高度な技術等に恵まれ、経済的に大きく発展する高いポテンシャルを有し、その近接性と相互補完の関係から、21世紀において、地域経済圏としての発展の可能性がもっとも大きいと期待されています。

※2「総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）」

狭い地域では、発生とリサイクルのバランスが取れないため、ゴミとして処分される資源が数多くあります。このため環境に優しく輸送コストの低い海上輸送を活用した、広域的なリサイクルネットワークを形成し、リサイクルを進めようとするもので、総合静脈物流拠点港とは、このネットワークの核になる港湾を指し、全国で18港が指定されています。

人間の血管に例えて、製品系の輸送を動脈物流と表し、リサイクル系の輸送を静脈物流と表しています。

2. 30 年後の酒田港のテーマ

きたまえぶね 「21 世紀の北前船構想」 ～憩い・集い・賑わい～みんなの酒田湊(みなと) 元気計画

理念

奈良・平安時代には、渤海国の使者が北西の季節風に乗って日本海を横断し、北東アジア地域との交流が始まりました。航海の目印になる鳥海山をもつ「さかた」は、対岸との交流の玄関口となったと考えられます。

このように古くから対岸との交流の歴史をもつ酒田港は、寛文 12 年(1672 年)に河村瑞賢によって西廻り航路が開拓され、この航路に就航した北前船※¹は、酒田港に大いなる繁栄をもたらしました。

北前船は国内の海運のネットワーク化をもたらし、拠点となった酒田港を通して庄内地域や、最上川舟運で繋がった山形を繁栄させました。繁栄によって得られた富の多くは、日本一の広さの黒松林の植樹などの公益のために使われました。

この取組みを現代に当てはめ、酒田港を活かした北東アジア圏の交易、国内でのネットワークづくり、港を活かしたまちづくりによって地域のアイデンティティーを確立し、生活圏域の充実を図るとともに、日本海を取り巻く国々へ山形県の元気を提供し、北東アジア地域全体が共に幸せになることを目指します。



※1 西廻り航路で活躍した廻船は「北前船(きたまえぶね)」又は「弁財船(べんざいせん、べざいせん)」と呼ばれていました。諸説ありますが、瀬戸内海から九州にかけての地域では「北前船」と呼ばれ、北陸地方では「弁財船」と呼ばれていました。酒田港長期構想では、この廻船を「北前船」として統一して表現しています。

3. 「21 世紀の北前船構想」～憩い集い賑わい～みんなの酒田湊(みなと) 元気計画

酒田港の将来像

酒田港はその昔、奈良・平安の時代には対岸の渤海国と交流し、江戸時代には北前船の西廻り航路の寄港地として、遠く上方、江戸との舟運によって栄えた港です。

30 年後の酒田港、その地理的条件と歴史の経験を活かし、日本海側のゲートウェイを目指します。

酒田港は、物流、環境、親水、防災と多岐に渡る役割を担っており、酒田港長期構想では、山形県のみならず酒田港から東北のみならず酒田港へ、さらに北東アジア地域の核となる港へ変貌するために必要な取組みを提案しています。

長期構想の根底にあるもの、それは北東アジア地域全体が豊かになる「**国際公益の精神と行動**」です。

「北東アジア地域への貢献」 国際公益拠点港

【国際公益拠点港とは】

港は経済活動を行うために必要不可欠な社会資本です。酒田港長期構想では、単に物流機能の充実にとどまらず、国民と北東アジア地域への安全な食の提供やリサイクルの推進による地球環境の保全、さらに広域的な災害時支援ネットワークの形成など、北東アジア地域全体の幸せを行動の基本としています。

国際公益拠点港とは、具体的な港の機能や施設を指すのではなく、国際的な公益の精神をもって行動する港を「国際公益拠点港」と位置付けています。

30 年後の北東アジア地域の姿

自由貿易地域の形成などにより、国境の垣根は低くなり、グローバルな地域連携の取組みが進むことによって、域内での物と人の交流が盛んになると考えます。

また、地球環境の悪化に歯止めを掛けるために、環境保全に対する広域的な取組みが進んでおり、さらに大規模災害などへの備えとして、広域的な災害時支援ネットワークが形成されていると考えます。

<物流機能>

① 北東アジア地域の物流の拠点となる酒田港

目標-1 使いやすい物流拠点の形成

目標-2 北東アジア地域と東北地方を結ぶ日本海側の
ゲートウェイの形成

目標-3 日本と北東アジア地域の食を守る食糧備蓄拠点の形成

目標達成に向けた取組み

01. 港湾施設の適切な整備と質の高い港湾サービスの提供
02. 国際輸送ルートの拡充と交流の促進
03. 食糧備蓄基地の実現

<リサイクル機能>

② 北東アジア地域の循環型社会に貢献する酒田港

目標-1 広域的リサイクルネットワーク拠点の形成

目標-2 地域における循環型社会の形成

目標-3 多様な資源を活用した環境に優しいエネルギー
供給拠点の形成

目標達成に向けた取組み

01. 循環資源総合拠点の実現
02. 環境保全先進地域の実現
03. 新エネルギー開発・供給基地の実現

<親水機能>

③ 国際交流と、憩い、レジャー、学びの場となる酒田港

目標-1 賑わい空間の創造による北東アジア地域との交流拡大

目標-2 水が育む新しい湊まち文化の創造

目標-3 誇れる酒田湊の歴史と文化の次世代への伝承

目標-4 豊かな自然との共生

目標達成に向けた取組み

01. 「国際交流拠点」を活用した湊まちづくり
02. 「親水空間」を活用した湊まちづくり
03. 「歴史・文化」を活用した湊まちづくり
04. 「美しい景観」を活かした湊まちづくり

<防災機能>

④ 北東アジア地域の防災拠点となる酒田港

目標-1 港の防災機能の形成

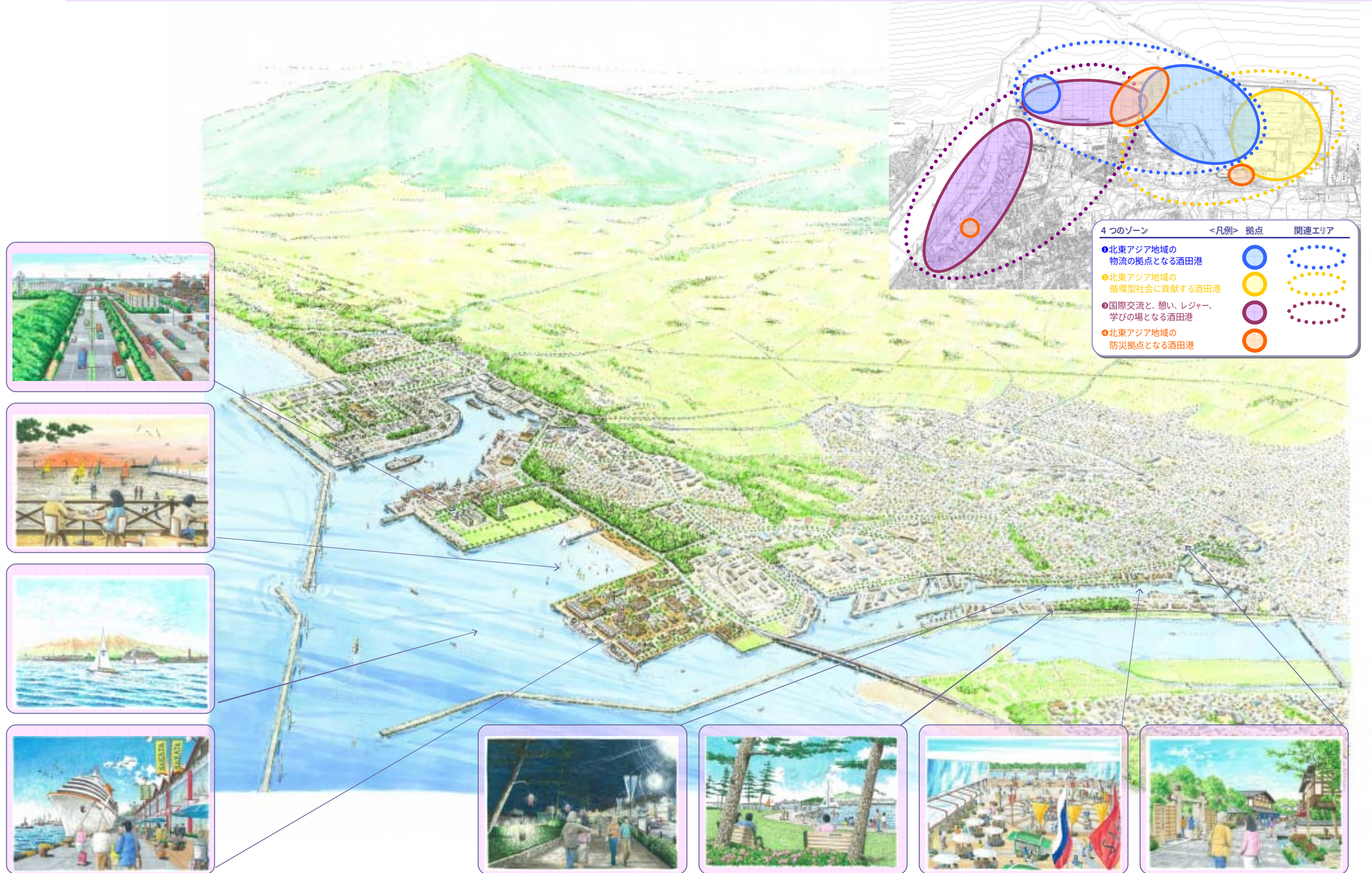
目標-2 関係機関と住民が連携した防災体制の形成

目標-3 広域的な災害時支援体制の形成

目標達成に向けた取組み

01. 防災拠点を活用した災害に強い港の実現
02. 地域連携による安全・安心な港の実現
03. 広域的な災害時支援ネットワークの実現

4. 30年後の酒田港構想図



第2章 実現に向けた取組み



〈物流機能〉

1. 北東アジア地域の物流の拠点となる酒田港

目標-1 使いやすい物流拠点の形成

酒田港は日本海の荒波等の厳しい気象条件により、特に冬季においては船舶の入港や港内の荷役が困難になることがあり、より安全、確実に利用できる港湾施設の充実を図ることが必要です。また、港湾の振興のためには、より使いやすい港湾管理を図り、利用者に選択していただける港湾としていくことが求められています。

そこで、港湾利用者に、365日、24時間、より安全、安心、確実に、そしてより便利に利用していただけるような、使いやすい物流拠点の形成を目指します。

目標-2 北東アジア地域と東北地方を結ぶ日本海側のゲートウェイの形成

今後、北東アジア地域では自由貿易協定^{※1}の締結（資料-17）が進み、対岸諸国との交流が活発になります。また、二層の広域圏（資料-22）の考え方から、東北ブロック単位（地域ブロック）での海外との結び付きが強まります。さらに山形県は、東方水上シルクロード開設によって活発となった黒龍江省との経済交流を背景として、同省との友好県省の盟約を締結（平成5年）して交流を深め、また韓国からの観光客誘致や経済交流の促進を目的としてソウル事務所を開設（平成17年）するなど、北東アジア地域との交流拡大を図っています。

そこで、今後の北東アジア地域と東北地方との交流促進を踏まえ、北東アジア地域に向けた東北地方における日本海側のゲートウェイを目指します。

目標-3 日本と北東アジア地域の食を守る食糧備蓄拠点の形成

30年後、世界人口は83億人を超え、その内50%はアジア地域で占めると予想されることから、人口の増加と経済成長に伴う国民生活の向上により、域内での食糧消費量が飛躍的に増加します。また、地球温暖化の影響により気候の変動が激しくなることが想定され、食糧の生産拠点である北東アジア地域でも穀物生産の変動が激しくなり、一方我が国など食糧を輸入に頼る国々では、食糧の安定供給に対する不安が増大することが懸念されます。

そこで、東北地方における日本海側の、さらに北東アジア地域の食糧備蓄基地として、不測時における食料安全保障（資料-25）への貢献を果たすことを目指します。

※1「自由貿易協定（FTA）」

自由貿易協定とは、二国間、あるいは多国間で経済を自由化するために、国同士が結ぶ取り決めです。従来は、お互いの関税を撤廃するなどが主流でしたが、近年では関税撤廃のみならず投資、サービスの自由化、基準認証に関する相互承認、各種規制、経済政策の調和等、多様な形態に進展しています。

目標達成に向けた取組み

01. 港湾施設の適切な整備と質の高い港湾サービスの提供

防波堤の延伸など港湾施設の適切な整備と維持管理を行い、船舶の航行と荷役の安全性を高めていきます。

また、質の高い港湾サービスを提供するため、荷役作業と通関や船舶の入出港等の事務手続きの24時間化、民間のノウハウを活用した港湾施設の一部民営化を図るとともに、取扱品目等を集約したふ頭の利用などを推進し、港湾荷役の効率を高めるためのソフト面の取組みを進めます。

さらに、内貿輸送ネットワークや陸上交通ネットワークの充実により、物流の効率化に努めていきます。

02. 国際輸送ルートの拡充と交流の促進

現在、酒田港に寄港している国際航路としては、平成4年春に開設された酒田港と中国黒龍江省のハルビンを結ぶ「東方水上シルクロード」、酒田港と韓国釜山港を結ぶ「国際定期コンテナ航路（平成7年就航）」が開設されています。

30年後の物流拡大に向けて、東方水上シルクロード航路及び釜山航路の機能強化を推進するとともに、大連、上海等中国本土への国際コンテナ航路の延伸を図りながら、大陸内陸部を直接結ぶ新たな日本海横断国際輸送ルートの航路開設を進めます。

さらに東北地方における日本海側のゲートウェイとして魅力ある港を創出するため、全国に先駆け国境の垣根を取り外した「自由貿易地域」の指定と国際フェリーや国際観光船の寄港を促進し、また地場産品等の輸出促進に努めていきます。

03. 食糧備蓄基地の実現

穀物の安定供給を図るため、大水深岸壁へのサイロの新築や移転により供給基地の整備を進めます。さらに、中国及び北米産家畜飼料と日本で生産された米の備蓄、農産物の生産から流通までの履歴を管理し追及するトレーサビリティ^{※1}の整備などによる食の安全の確保などを通じて、食糧の安全、安心、安定供給、安価の実現を図ります。

また、不測時におけるスムーズな供給体制の整備、普及・啓蒙活動などによる食糧安全保障を担うための体制の確立を行います。

※1「トレーサビリティ」

食品等の生産や流通に関する履歴情報を追跡・遡及することができる方式のことをいいます。生産者や流通業者は、媒体（バーコード、ICタグ等）に食品情報を集積するなどして、それを消費者等が必要に応じて検索できるシステムです。これにより、食品事故発生時の早期原因究明や生産者と消費者の「顔の見える関係」の構築が期待されます。

1-01. 港湾施設の適切な整備と質の高い港湾サービスの提供

■ 効率的でいつでも安心して利用できる港の実現

- 港が 24 時間いつでも利用できる体制の構築
 - 港湾荷役作業の 24 時間化
 - 通関、入出港等に係わる手続きの 24 時間化
- 港湾機能の充実と適切な維持管理の実施
 - 防波堤の延伸等による港内静穏度の向上
 - 臨港道路の整備による円滑な陸上交通機能の確保
 - 夜間の入出港や荷役作業に対応した照明施設の充実
 - 荷役の効率化を図るため、荷姿に合わせた荷役機械を配置
 - 港湾施設の適切な管理による機能の維持・向上
- 国際競争力を確保するため、港湾施設の効率的な管理運営体制の構築等
 - 民間企業による港湾施設の管理運営の実施（国際ターミナル等）
 - 品目別・荷役形態別に分けたふ頭利用による効率的な荷役の実施



大規模港湾の荷役状況

■ 国内輸送ネットワークの充実

- 内貿輸送ネットワークの充実
 - フェリーやRORO船※1等の内貿定期航路の開設
 - フェリーやRORO船に対応したふ頭の整備
- 陸上交通ネットワークの充実
 - 日本海沿岸東北道を始めとする高規格幹線道路の整備
 - 鉄道輸送と連携を図るため、ふ頭用地内への線路の延伸
 - 環境に優しい鉄道による貨物輸送ネットワークの拡充



RORO 船

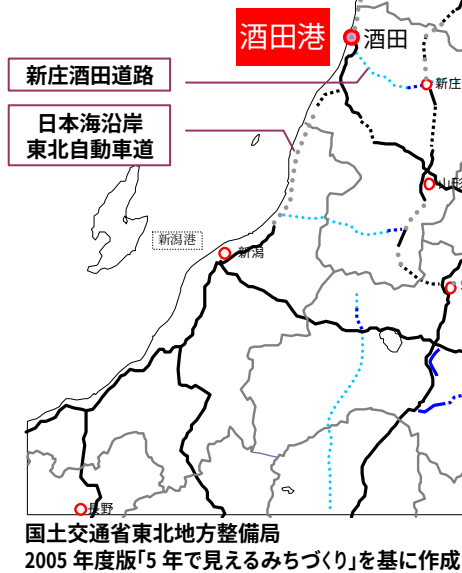
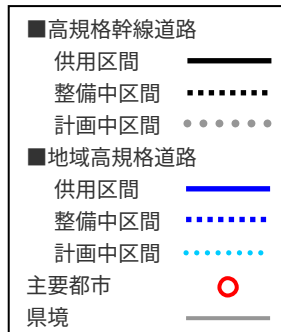


RORO 船からの陸揚げ

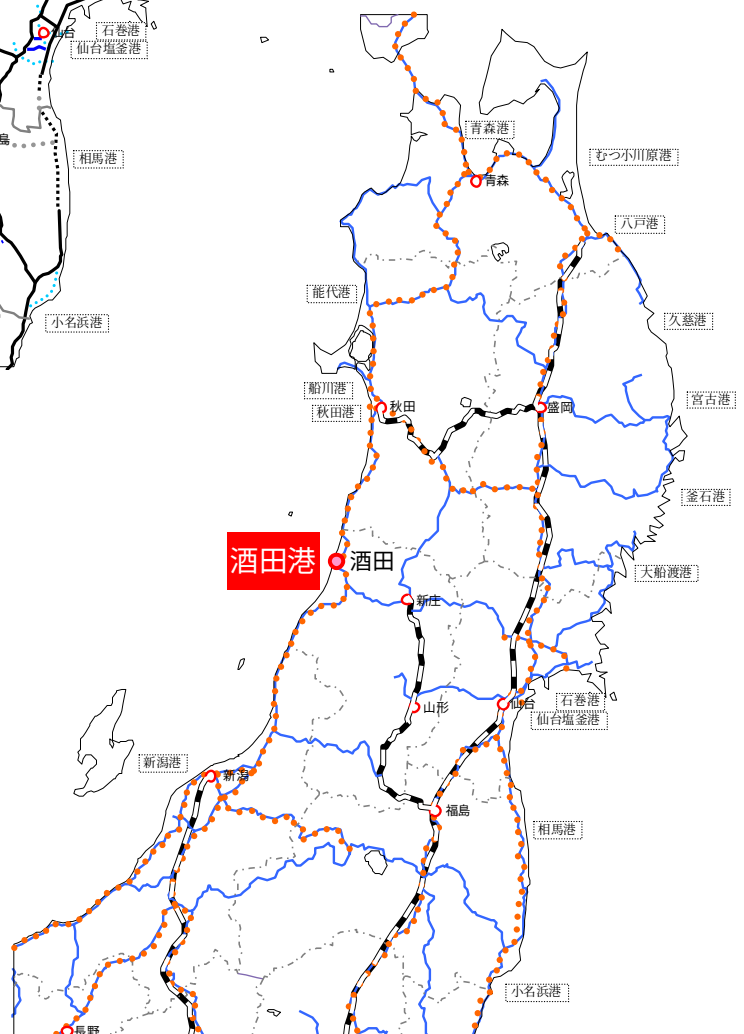
※1「RORO船」

RORO船とは、貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す（水平荷役方式）ために、船尾や船側にゲートを有する船舶です。貨物の積み卸しが効率的なため、近年ではRORO船の就航が多くなっています。

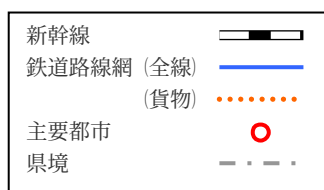
●高規格道路輸送ネットワーク



●鉄道輸送ネットワーク



「貨物取扱駅コード図表/平成17年4月1日/JR貨物-日本貨物鉄道株式会社」資料を基に作成



1-02. 国際輸送ルートの拡充と交流の促進

■ すいふんが 緩芬河貿易回廊と接続する国際輸送ルートの開設

- ナホトカとの定期航路（国際フェリー等）の開設
- 港湾機能の充実
 - 大型フェリー岸壁の整備



ナホトカ港の日本向け木材



大型フェリーの接岸風景

■ 対岸諸国を結ぶ国際定期コンテナ航路の拡充

- 釜山航路の拡充
 - 大連、上海など中国本土や東南アジアへの航路の延伸
 - 酒田港に寄港する便数の拡大とコンテナ船の大型化
- 新たな航路の開設
 - 中国本土、台湾及び東南アジアへの直行便の就航
 - ロシア沿海州や北朝鮮の港を結ぶ航路の開設



大型コンテナ船

■ 東方水上シルクロードの機能拡大

- 黒龍江省からの穀物大量輸送に向けた航路機能の拡充
 - 大型船による輸送能力の拡大
 - 船舶の大型化に対応するため、ロシアや中国政府へアムール川の増深などの航路整備を要請
- 黒龍江省、極東ロシア向け貨物（帰り荷）の確保による輸送コストの低減
 - リサイクル貨物の輸出



東方水上シルクロードに就航するムーラン号

- 例：中古農機具（黒龍江省向け）
中古建設機械（極東ロシア向け）
鉄スクラップ（黒龍江省、極東ロシア向け）
- 地場産品の輸出 例：農産品、林産品など

●酒田港を拠点とした多様な国際輸送ルートの実現を図ります。



図-海陸一貫輸送の円滑化した港湾のふ頭用地のイメージ

■ 自由貿易地域の実現

- ノービザで自由に入国できるエリアの実現
 - 国際フェリーが係留される港湾用地一帯を、免税エリアに設定
 - 酒田市内をパスポートの確認によって自由な出入りを可能とするノービザ地域に設定
- 外国籍車両の自由な乗り入れエリアの実現
 - 酒田市内での外国籍車両の自由な往来
- 酒田市内に立地する企業への外国人労働者の受け入れの実現
 - リサイクル企業などでの就労の場の確保

■ 山形県、庄内産等の地場産品の輸出促進

- 国際輸送ルートを活用した効率的な輸送サービスの提供
 - 地場産品のブランド化とトレーサビリティの確保による商品価値の向上
 - 「山形ブランド」、「庄内ブランド」の確立
- 例：ネットメロン、米、庄内柿、ラ・フランス、サクランボ、赤ねぎ、県産杉、機械器具、電機機器、ニット、米織など



県産杉の林



ネットメロン



庄内柿



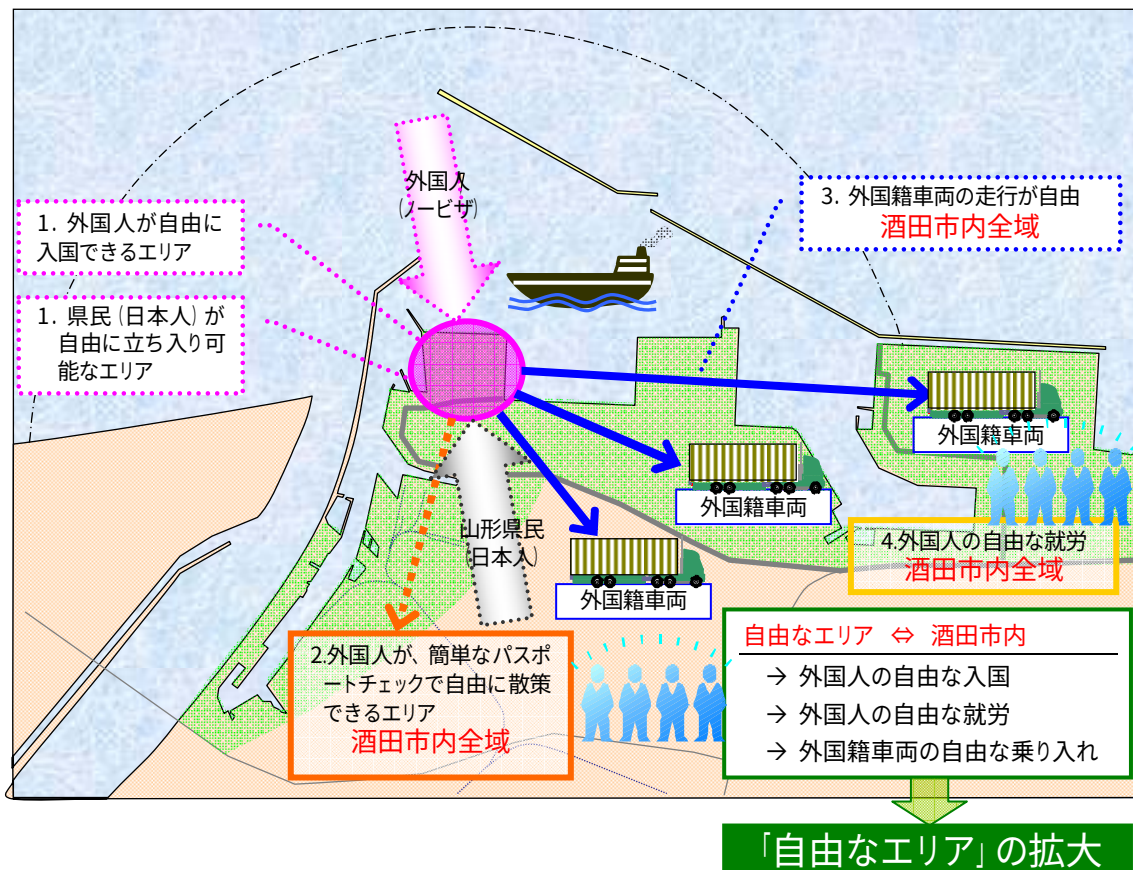
ラ・フランス

■ ポートセールスの展開

- 貨物の拡大に向けた荷主企業等への積極的なポートセールスの展開
- 自由貿易地域を持つ酒田港の積極的なPR
- インセンティブの導入などの貿易振興施策の推進
- 地場産品の積極的な販路開拓
- 対岸諸国への試験輸出や主要都市でのアンテナショップの開設

●酒田港での「自由貿易地域」のイメージ

1. 国際フェリーが接岸する港湾用地一帯の外国人が自由に入国できるエリア内では、ロシアや中国などからの観光客が、地域の農産品等を無税で買うことができます。
また、山形県民を始めとする日本人も、身分証の提示など簡単なチェックでエリア内に入場でき、免税品のショッピングを楽しみ、海外の味覚や外国人との国際交流を図ることができます。
2. ビザ無し外国人は、簡単なパスポートチェックによって、エリア外の酒田市内に散策に出かけることができます。
3. 国際フェリーから降車した外国籍のトラックが、酒田市内に立地する企業に直接貨物を運ぶことができます。
4. 酒田市内に立地する工場では、海外からの労働者を一定の条件のもと、就労させることが可能となります。
5. ビザ無しで入国した外国人は、山形県内の主要な観光スポット（鳥海山や羽黒山等）へのバスツアーなどを楽しむことができます。



1-03. 食糧備蓄基地の実現

■ 穀物の安全、安心、安定供給、安価（低コスト）の実現

- 物流コストの低減が可能となる穀物供給基地の実現
 - 大水深岸壁を整備し、大型穀物船※¹の直接寄港の実施
 - 岸壁背後への穀物サイロの新設・移転
- 食の安全の確保
 - 農産品の生産から流通の履歴を管理し追跡できるトレーサビリティの確保
 - 穀物サイロ一帯を食の安全ゾーンとして高度な衛生管理体制の構築
 - ◇ 許可のない訪問者等の安全ゾーンへの入場制限
 - ◇ 安全ゾーンへの来訪者の完全な記録（いつ、誰が、どこから、どこへ）
 - ◇ 安全ゾーンでの靴、衣服のこまめな消毒など



大型穀物船の荷役風景



食物サイロの外観

■ 日本と北東アジア地域の食糧安全保障を担う穀物備蓄基地の実現

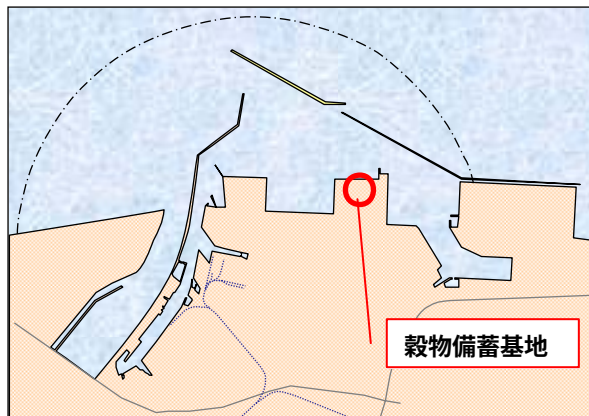
- 食糧安全保障（資料-25）を担う穀物備蓄基地の拡充
 - 米を備蓄するための低温倉庫の整備
 - 中国、北米産穀物を対象とした備蓄サイロの整備
- 回転備蓄の実施
 - 常時は背後地域への穀物の安定供給、不測時は国内外へ備蓄穀物の供給
- 北東アジア地域との食の安全に関する連携
 - 国内外の生産・消費・流通など関係者による食の安全に関する交流会の開催
 - 日本と北東アジア地域との不測時の対応に関する協議会の開催
- 酒田港での穀物備蓄基地の意義について PR 活動の実施
 - 穀物を輸入に依存している状況と畜産業への飼料の安全供給への重要性を PR

※1「大型穀物船」

穀物はバルクキャリアーといわれる船で運搬されます。バルクキャリアーは大きさによって、次のように分けられます。

- ➔ Handy..... 22,000～40,000 トンの貨物を積める船を指します。手頃なサイズということから Handy と（ハンディー） 呼ばれます。
- ➔ Panamax..... 50,000～70,000 トンの貨物を積める船を指します。中米パナマのパナマ運河における構造上の制限により定められた船型の上限で、その最大値は、船幅約 32.2m、最大全長 294.13m となっています。米国からの日本向け穀物船では最も一般的なサイズです。

- 外港地区に穀物サイロを新設・移転し、穀物備蓄基地としての機能強化を図ります。

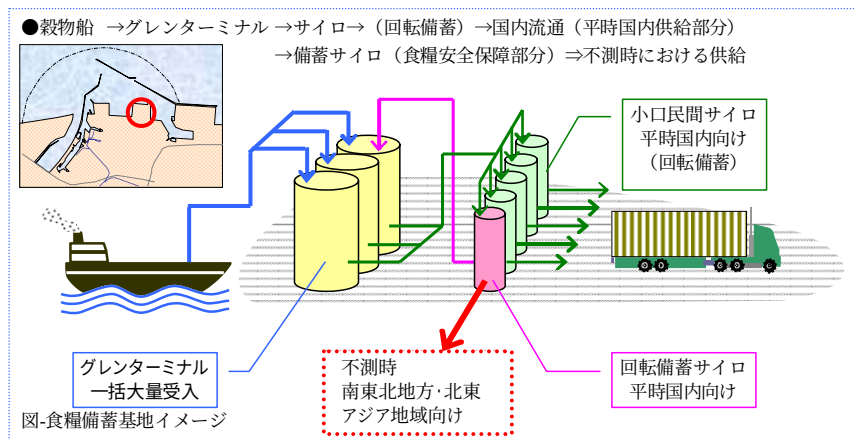


食糧備蓄基地の機能

- 常時
 - 定常的に安定した回転備蓄
 - 山形県内への安定供給
- 不測時
 - 南東北地方への備蓄穀物の供給
 - 北東アジア地域への備蓄穀物の供給

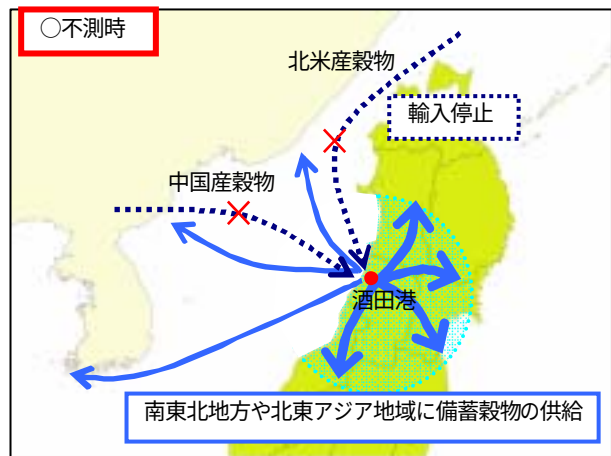
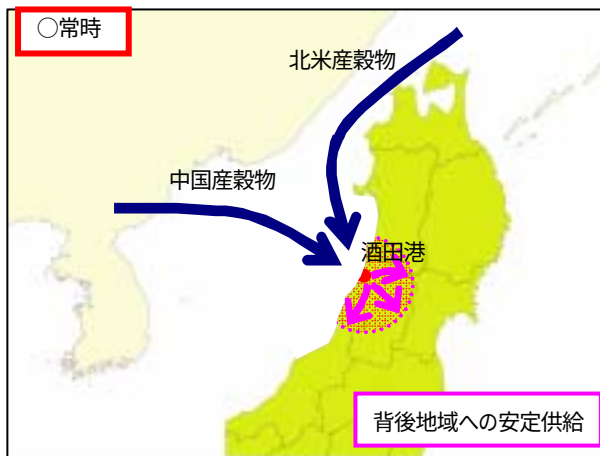
※穀物の回転備蓄のイメージ

→通常、穀物は3ヶ月程度で品質が劣化するため、常に新しい穀物と入れ替える必要があります。
このため、備蓄日数の長い穀物から、家畜の飼料として供給することを回転備蓄といいます。



※常時及び不測時の穀物の物流イメージ

- 常時は背後地域への穀物の安定供給を図ります。しかし、不測時には南東北地方や北東アジア地域に備蓄穀物を供給します。



〈リサイクル機能〉

2. 北東アジア地域の循環型社会に貢献する酒田港

目標-1 広域のリサイクルネットワーク拠点の形成

地球の温暖化を防止するためには、大量生産・大量消費の社会から、リサイクルを始めとする循環型社会への転換が必要不可欠であり、これは人類共通の最重要課題です。総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）に指定された酒田港は、循環型社会形成の一翼を担っており、コスト負担力の弱い循環資源のリサイクルを推進するために、北東アジア地域全体、さらに東南アジア地域なども含めた広域的なリサイクルネットワークを形成する必要があります。

そこで、広域的なリサイクルネットワークの拠点の形成を図り、リサイクル産業が山形県、東北地方、ひいては日本のリーディング※1産業となることを目指します。

目標-2 地域における循環型社会の形成

「ゴミゼロタウン庄内」の理念、それは全ての資源を再利用し廃棄物を出さないことです。庄内地域において循環型社会を実現していくためには、この理念を追求していく必要があります。

そこで、酒田・鶴岡を中心とした生活圏域（資料-23）における循環型社会の構築を目指して、3R※2の推進と適正な処分を実施し、環境負荷の軽減に貢献していきます。

また「ゴミゼロタウン庄内」の理念を山形県全域、さらに東北地域へ拡大し、循環型社会の形成を目指します。

目標-3 多様な資源を活用した環境に優しいエネルギー供給拠点の形成

酒田港周辺には、稲藁や籾殻、家畜糞尿などの農業系廃棄物、林業などから排出される木質系廃棄物など、新しいエネルギー源となる資源が数多く存在します。また、酒田港周辺は全国でも有数の強風の地域であるとともに、波力を使った発電実験を行うなど、自然エネルギーを活用した発電を行うには最適な場所です。

そこで、多様な資源を活用した環境に優しいエネルギー供給を積極的に推進し、技術開発の拠点の形成を図りながら、新たなエネルギー生産・供給による環境負荷の軽減に貢献していきます。

※1 「リーディング産業」

成長が著しく、また雇用や他の産業の生産活動への幅広い波及効果を持ち、それによって地域や日本の経済を牽引する力を有する産業のことです。

※2 「3R」

3R（スリーアール）とは、リデュース（Reduce）、リユース（Reuse）、リサイクル（Recycle）の3つのR（アール）の総称です。一つめのR（リデュース）とは、物を大切に使い、ごみを減らすことです。二つめのR（リユース）とは、使える物は、繰り返し使うことです。三つめのR（リサイクル）とは、ごみを資源として再び利用することです。（環境省）

目標達成に向けた取組み

01. 循環資源総合拠点の実現

酒田港における循環資源総合拠点を形成するため、循環資源の品質保証、卸流通機能、販売支援、情報発信、研究開発、地域への情報提供や環境教育、さらには北東アジア地域の取組みに対する支援などを行う、「庄内リサイクル産業情報センター（仮称）」を設立し、同センターを中核として、リサイクル産業のクラスター化※³を図ります。

また、地域の特色を活かした循環資源や関連事業を促進するとともに、所要の規制緩和など事業の効率的実施に向けた環境整備への支援を行います。

02. 環境保全先進地域の実現

地域住民との連携や産学官の協働により、リサイクルの推進を考慮したごみの収集システムを構築し、リサイクルポート酒田港を核とした環境教育の実践と環境保全技術の開発などを通じて地域から排出される家庭ごみや産業廃棄物などの減量化に努めます。

また、快適な海や港を目指した環境教育の取組みや海岸漂着ごみ及び海底ごみの回収、処理等を展開しながら、環境保全先進地域の実現を図ります。

さらに、リサイクル技術の情報提供や研修生の受け入れなどを行い、北東アジア地域における環境保全の取組みに貢献していきます。

03. 新エネルギー開発・供給基地の実現

バイオマスをエネルギー源とした発電、原料となるエタノールの製造や風力や波力を利用した発電など新たなエネルギーの技術開発と製造基地の実現を図ります。

さらに、リサイクル産業拠点化の一貫として、エネルギー開発、生産だけでなく、ストック、そして山形県内や隣県への効率的なエネルギー供給を行う供給基地を形成するとともに、石油基地（大浜地区）の移転等エネルギー生産機能の集約化を図ります。

※3「クラスター化」

特定の分野における関連企業、専門性の高い供給業者、サービス提供者、関連業界に属する企業、関連機関（大学、規格団体、業界団体など）が地理的に集中し、競争しつつ同時に協力している状態を「産業のクラスター化」といいます。

2-01. 循環資源総合拠点の実現

■ 庄内リサイクル産業情報センター（仮称）の実現

- 「庄内リサイクル産業情報センター（仮称）」の機能と役割
 - 酒田港から出荷される循環資源のブランド化を図るため品質保証事業の実施
 - 国内のリサイクル市場の中核となる循環資源の卸流通機能の構築
 - リサイクル企業の販路開拓、営業活動への協力
 - 国内及び北東アジア地域のリサイクル市場へ循環資源の情報発信
 - 民間事業者や大学と連携した再資源化ビジネス及び研究開発事業の実施
 - 透明性を確保するため地域住民への情報提供（リサイクル工場の公開等）
 - 子供を含めた地域住民を対象とした環境教育の実施
 - 北東アジア地域への環境技術指導と環境保全に関する取り組みへの協力

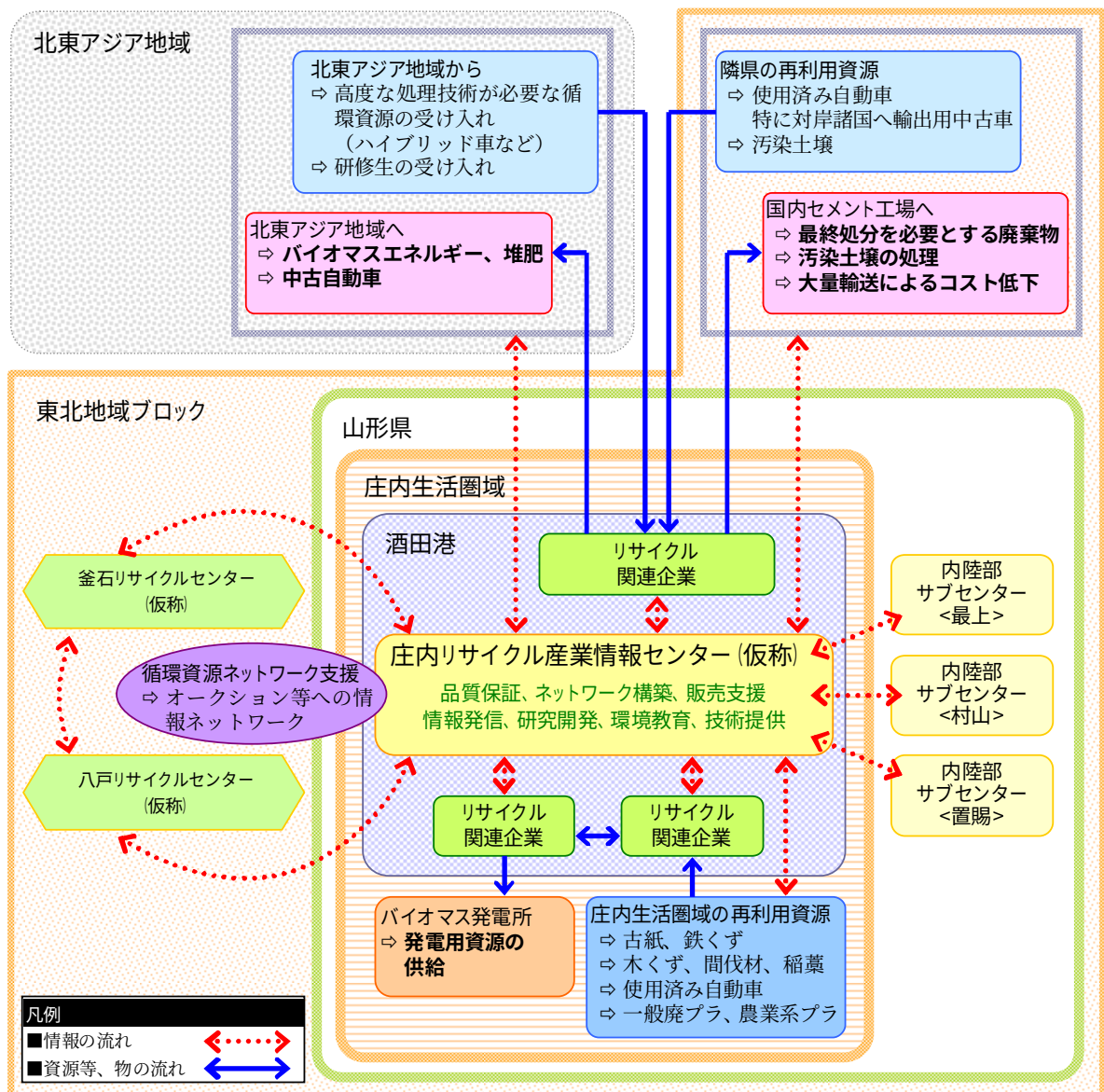
■ 酒田港ならではの循環資源の取扱拠点の形成

- 広大な港湾用地を活用した循環資源の集積・中継拠点化事業
 - 物流コスト低減のための循環資源の大量かつ長期的なストックの実施（使用済み自動車、鉄スクラップ、廃プラ、古紙、木くず、汚染土壌など）
- 背後地域で排出される農業系、林業系廃棄物の再資源化事業
 - 農業系廃棄物（プラスチック、籾殻、剪定枝、間伐材など）の再資源化事業
 - 林業系廃棄物（間伐材など）の再資源化事業
- 電力副産物の再資源化事業
 - 石炭灰を建設用資材へ転換
- 高度な処理を必要とする廃棄物の受入れと再資源化事業
 - 最先端処理技術を必要とする使用済み自動車（ハイブリッド車等）の受け入れと処理
- 港湾機能の拡充による円滑な静脈物流ネットワークの実現
 - リサイクル資源の取り扱いを中心とした岸壁の整備
 - リサイクル資源を取り扱う保管施設の整備
 - リサイクル貨物の取り扱いに適した荷役機械の整備
 - 円滑な陸上交通機能を確保するため臨港道路の整備

■ 規制緩和の働きかけなどを通じたりサイクル事業の支援

- 酒田港におけるリサイクル事業の透明性の確保や、品質保証などによるブランド化の進展に合わせ、規制緩和措置を関係機関に要請
- 公共工事などにリサイクル製品の積極的な利用
- 酒田港をリサイクル製品の実証実験場所として積極的に提供

● 「庄内リサイクル産業情報センター（仮称）」を中核に民間事業者と連携したりサイクル事業を展開します。



2-02. 環境保全先進地域の実現

■ 県民と行政との連携による環境保全先進地域の構築

- 地域との連携による家庭ごみ、事業ごみ等の収集システムの構築
 - 地域独自のリサイクルネットワークの構築
 - 分別、収集ルールの徹底
- 「ゴミゼロタウン庄内」の理念実現に向け、産学官と地域住民の協働によるごみの減量化の推進
 - 地域住民の環境基本計画等への積極的な参画
 - 大学と連携した環境に関連する計画の立案
 - 地域住民と協働した環境教育プログラムの作成と実施
 - 地域の環境リーダーの育成
 - ◇ 「市民一人ひとりが環境的な役割を考え、主体となって行動していこう」という酒田市「環境パートナー」の取り組みとの連携
 - 一般家庭及び小売店等との連携による家庭ごみ減量プログラムの作成と実施
 - ごみの発生と処理に関する情報の地域への提供
 - 海岸漂着ごみ及び海底ごみの回収、処理等の実施



大浜海岸での漂着ごみに関する総合学習



環境をテーマとした総合学習の成果発表

■ 北東アジア地域の環境保全の取り組みに対する協力

- リサイクル技術の提供
- リサイクル及び環境保全に関する技術者の派遣
- 環境に関する研修生の受け入れ
- 環境ビジネスの技術教育
- 高度な処理技術を必要とする循環資源の受け入れ（使用済みハイブリット車等）

- 「ゴミゼロタウン庄内」の理念実現に向けて、家庭ごみ、事業ごみを削減する必要があります。平成 16 年のデータによると、庄内地域全体で約 103.6 千トンの一般ごみが発生しており、今後、酒田港でのリサイクル事業の展開や、地域住民の環境に関する各種計画策定への積極的な参画など様々な活動を展開することにより、ごみの無い社会の実現に向けた取組みを推進します。

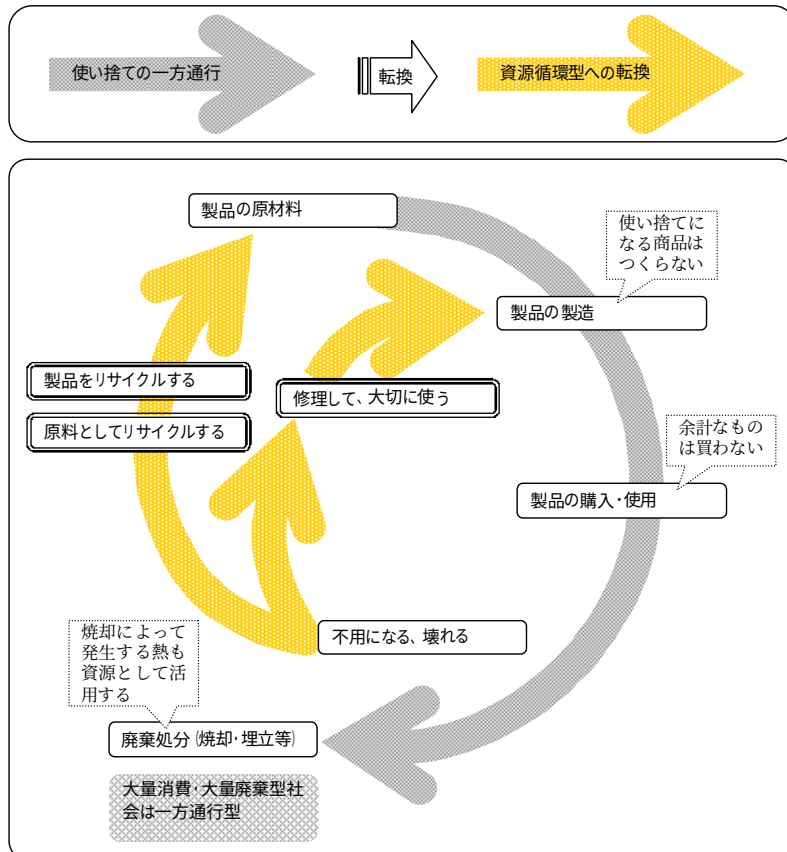


図-ごみ処理のあるべき姿

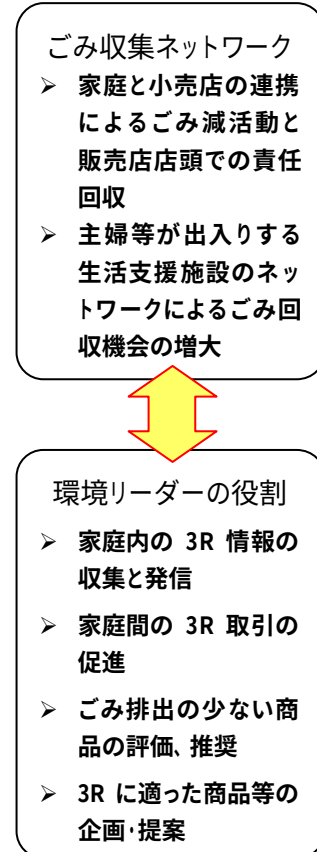


図-収集システム・ネットワーク

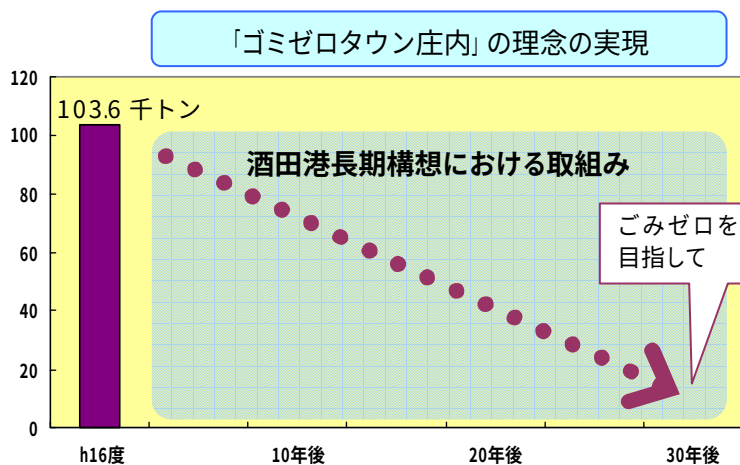


図-ごみゼロを目指して

平成 16 年度実績	一般ごみ排出量 (トン)	※構成 (旧市町)
酒田地区 クリーン組合	53,271.60	酒田市 遊佐町 八幡町 平田町 松山町 余目町 立川町
鶴岡地区 衛生処理組合	50,313.98	鶴岡市 藤島町 羽黒町 榎引町 三川町 朝日村 温海町
合計	103,585.58	

※一部事務組合による実績

※「ごみゼロを目指して」とは、廃棄物のリサイクルを推進するため、地域における環境保全の基本的な考え方を示したものです。

2-03. 新エネルギー開発・供給基地の実現

■ バイオマス※¹等を活用した新たなエネルギーの技術開発と製造基地の実現

- バイオマス(有機性資源※²) 発電の技術開発
 - 産学官協働によるバイオマス発電の技術開発の推進
- 背後地域で排出される農業系廃棄物の資源としての活用
 - 廃プラスチック等からメタノール燃料の製造と地域への還元
- 地球温暖化防止に貢献する森林整備に伴う木材資源の活用
 - 間伐材等から、エタノール※³、メタノール※⁴、ペレット等のバイオマスエネルギーの生産
 - 山形県産の林産品の北東アジア地域への製品としての輸出



エタノール生成プラント

■ 新エネルギー等の供給基地化の実現

- エネルギー自給率の向上や地球温暖化対策に貢献する新エネルギーの技術開発と支援
 - 風力、波力等の発電コスト低減化、安定供給等に向けた協力体制の構築
 - 社会的利益の増大が見込まれる自然エネルギーの実証実験への支援
- 石油基地の北港地区への移転
- ロシアからの天然ガス等輸入及びストック基地化と、地域への供給拠点の実現
- 地域住民への新エネルギー導入に関する普及・啓蒙活動の展開



洋上に設置された風力発電



防波堤に設置された波力発電

※1「バイオマス」

「バイオマス (biomass)」は、「バイオ (bio＝生物、生物資源)」と「マス (mass＝量)」からなる言葉で「再生可能な、生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもの」とであるとされています。バイオマスは、農林水産物の生産から消費、廃棄、再生産までを一貫して捉えるものです。

※2「有機性資源」

生物(動植物(人を含む)や微生物)に由来する資源で、生物学的分解によって、環境中に安全に還元していくことが可能、かつ再び有用な資源として再生していくことが可能な資源です。

※3「エタノール」

間伐材等の林業廃棄物、穀物残渣等の農業廃棄物等を原料として、主に糖や澱粉質を加水分解、発酵、精製して製造されるエタノールは、化石燃料の代替えとなる、よりクリーンなエネルギーとして使用されています。また医薬品、香水等製造の溶媒としても使用されます。

※4「メタノール」

メタノールは、林業廃棄物、農業廃棄物等の原料を微粉化し、高温下のガス化反応によって生成ガスに転換、冷却によって合成します。主に化石燃料の代替えとなる、よりクリーンなエネルギーとして使用されます。

- バイオマスを活用するとクリーンエネルギーや新たな資源をつくり出すことができます。また森林の育成は、二酸化炭素の吸収につながり、地球の温暖化防止に貢献します。

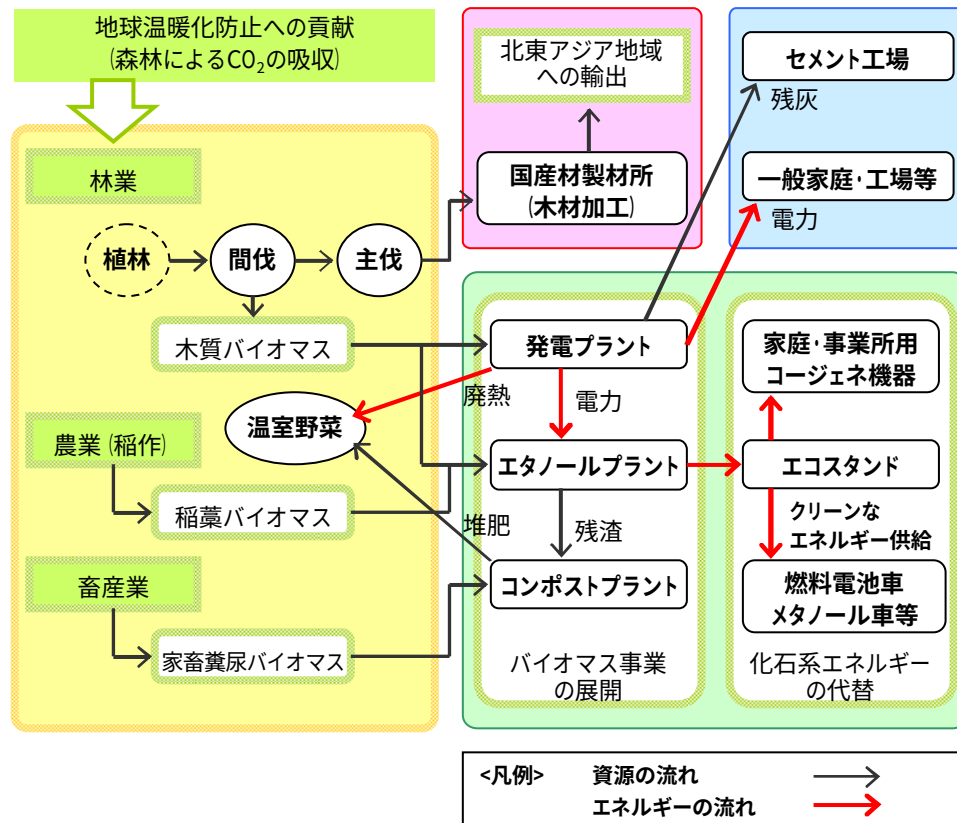


図 バイオマスを活用したクリーンエネルギー利用の流れ

※「コージェネ」

コージェネレーションのことで、一つのエネルギー源から熱と電気等、二つ以上の有効なエネルギーを取り出して利用するシステムのことで、このシステムは、エネルギー利用効率を80%以上にすることができます。

※「エコスタンド」

クリーンエネルギーを社会に供給するための基盤となる施設のことで、ロードサイドに普及するガソリンスタンドのように、クリーンエネルギー専用のための燃料供給設備をもった施設です。エコステーションとも呼ばれています。

※「コンポストプラント」

生ごみ等の有機性廃棄物を堆肥化するプラントまたその手法のことをいいます。コンポストは古くからあった廃棄物処理方法の一つで、農業系廃棄物や家畜糞尿等に空気を通気させ、微生物の力で分解して再び自然のサイクルに還元することです。現在では、主に家庭から排出される生ごみや下水汚泥等の有機性廃棄物を高速で堆肥化する技術や周辺技術、またシステム全般を指す場合もあります。形態や規模も様々で、自治体や企業が設置する大がかりなコンポストプラントから、家庭用の小型生ごみ処理機まで多種多様です。

〈親水機能〉

3. 国際交流と、憩い、レジャー、学びの場となる酒田港

目標-1 賑わい空間の創造による北東アジア地域との交流拡大

庄内地域、山形県、そして東北地方は、豊かな自然と地域固有の歴史や文化など数多くの観光資源を有しています。また、北東アジア地域からの訪日客数が年々増大しており、今後ともその傾向が進み、北東アジア地域との交流は年々拡大していくものと考えられます。

そこで、北東アジア地域との交流を促進する国際交流拠点の形成を目指します。

目標-2 水が育む新しい湊まち文化の創造

水は多くの方々にレジャーの場や親しんでいただく場を、あるいは癒しの場を提供することができる財産です。湊まち酒田と酒田市民は、これまでその貴重な財産に育まれてきました。

そこで、県民の皆さんが安全で快適に水や港に親しみ、地域の皆さんや観光客の方々などが共にふれ合える水辺の空間づくりを進めながら、新しい湊まち文化の創造に努めます。

目標-3 誇れる酒田湊の歴史と文化の次世代への伝承

湊まち酒田の歴史と文化は、先人達が様々な困難を乗り越え、渤海国との交流や西廻り航路開拓を行い、船によって様々な物資と一緒に運ばれてきた京文化と融合し、湊まち酒田の文化を育んできました。市内には当時の繁栄を今に伝える建造物などが数多く残っており、また、祭り、言葉、食、風習など酒田の歴史と文化が今なお脈々と伝わっています。さらに最上川の舟運により米、紅花などさまざまなものが運ばれ内陸とも重要な関わりを築いてきた歴史もあります。このように、日本有数の北前船文化発祥の地・酒田と酒田港は、多くの歴史や文化を残し、地域づくりへの重要な役割を果たしてきました。

そこで、これまでの先人たちの偉業を再認識しながら、県民の皆さんとともに理解を深め、新たな地域アイデンティティー^{※1}の構築に努めます。そして、地域への愛や誇りが育まれ、県民の皆さんが生き活きと暮らす「住んで良し」のまちづくりを目指します。

目標-4 豊かな自然との共生

庄内地域は、日本海、鳥海山、月山、庄内平野、最上川、黒松林、飛島など、豊かな自然環境に恵まれています。また、市内には歴史的な建築物（資料-7）が数多く残っています。

そこで、これらの自然環境との調和を図りながら、酒田ならではの港の景観づくりや、巡れるまちづくりを通じて、海洋文化の薫り漂う「訪れて良し」のまちづくりを目指します。

※1「アイデンティティー」

アイデンティティー (identity) とは、自己の存在を確かめ更に自分らしくあろうとする意識のことです。

目標達成に向けた取組み

01. 「国際交流拠点」を活用した湊まちづくり

国際フェリーや国際観光船の寄港を図る施設整備を推進するとともに、外国人観光客の交流拠点としての機能を付加し、北東アジア地域との交流を促進する国際交流拠点の形成を図ります。

また、東北観光への出発地として、県民全員がもてなしの心を持ち、観光案内人となるよう、研修、啓蒙などの充実を図ります。

02. 「親水空間」を活用した湊まちづくり

ヨット、ボート、釣り、散策などの海洋レジャーの拠点として必要な機能の充実を図ります。

また、誰でもいつでも安全で安心して水にふれ合う事ができる心地よい親水空間づくりを推進するために、利用者や自治会、NPO が主体となった施設の管理体制の構築や普及・啓蒙活動を推進します。

さらに、みなとオアシス酒田を活用したイベントの開催などによる賑わい空間づくりを進めます。

03. 「歴史・文化」を活用した湊まちづくり

酒田海洋センターや北港緑地展望台、酒田市資料館などを活用して、北前船文化の伝承と豊かな海辺の自然や港に関する教育を実践します。

また、山形県や庄内地域の豊富な食文化や世界の食文化を提供するミュージアムの実現や湊まち物語や湊まち酒田の歌づくりを通じた新たな酒田の文化創造を図ります。

04. 「美しい景観」を活かした湊まちづくり

県民や観光客が巡れる湊まちを形成するため、豊かな自然と共生した美しい景観づくりを進めるとともに、地域住民の生活文化を活かして酒田港を起点とした散策路ネットワークの形成を図ります。

また、港内の水質浄化や、ごみゼロの港をめざした県民、企業が協働したクリーンキャンペーンの実施などにより日本一クリーンな港づくりを推進します。

3-01. 「国際交流拠点」を活用した湊まちづくり

■ 国際交流拠点の形成における必要機能の整備

- 国際フェリーや国際観光船の寄港に向けた国際旅客ターミナル施設（CIQ^{※1}、インフォメーションコーナー、銀行、タクシープールなど）の整備
- 東北周遊ツアーのための観光バスターミナル施設の整備
- 外国人旅行者と交流ができる国際交流広場の整備
- ショッピングセンターや水族館など港のアミューズメント施設の整備
- 酒田港と飛島を結ぶ高速艇の就航
- 外国語（英語、ロシア語、中国語、韓国語など）を併記した案内標識の設置
- 国際電話ボックスの設置
- 酒田までの新幹線の延伸



古湊ふ頭に入港した飛島

■ 国際交流の推進に向けたソフト面の充実

- 庄内地域の歴史と文化にふれる観光ルートの提供
- バスや鉄道など陸上交通と連携した魅力ある観光ルートの提供
 - 国際観光船の乗客などを対象とした一日観光ルートの提供
 - 外国人旅行者を対象とした東北観光ルートの提供
- 対岸諸国との国際姉妹港の締結
- 市民への外国語教育の充実と、海外文化に関する学習機会の提供
- 子供達からお年寄りまで、市民による観光案内人の育成
- 市民一人ひとりが観光案内人になれるよう、もてなしの心の育成と歴史教育の推進
- 国際ターミナルで日本各地の観光情報の提供
- 外国人向けのポケットハンドブックの作成
 - 酒田市在住の外国人の生活を支援する活動との連携（医療、運転免許取得、日常会話、単語などを扱ったガイドブックと連携）
 - ◇ 病院、銀行、郵便局の場所などの情報案内
 - 外国語による酒田の観光情報の提供（英語、ロシア語、中国語、韓国語など）
 - ◇ 酒田市の歴史や生活文化の案内
 - ◇ 自然や歴史の観光資源、アミューズメント施設や交通機関、宿泊施設、飲食店情報の案内
 - ◇ 先進産業や伝統工芸産業などの産業観光の案内

※1「CIQ」

CIQとは、税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)のそれぞれを行う機関の総称です。

- ホームステイバンクの設立
- 県民向けのポケットハンドブックの作成
 - 外国語の日常会話や文化・風習の掲載
- 港における各種イベントの継続的な開催
- 国際定期航空路開設による複数の交通手段の確保
- 外国人向けPRビデオの制作や豊かな自然をPRする絵葉書の作成
- 食文化を通じた国際交流の推進



酒田祭りの風景



酒田祭りの風景

- 灯りのともる酒田港は、落ち着きある夜の散策ルートともなります。屋台村での食事を楽しみ、涼しい海風に頬を撫でられながら、国際色豊かな人々が行き交います。夜でも安心して散策が楽しめる港づくりを目指します。



図-酒田港の夜を楽しむイメージ



3-02. 「親水空間」を活用した湊まちづくり

■ 海洋レジャー拠点における必要機能の充実

- 本港地区にヨット、プレジャーボートの保管施設の整備
- 本港地区に親水性多目的公園（釣り桟橋、野外炊飯施設、トイレ、駐車場、野外ステージ、散策路、遊覧船乗り場）の整備
- 大浜海岸において展開される自然観察・自然体験をサポートするために必要な施設の整備
 - 遠浅海岸の整備
 - 休憩施設の整備
 - 海底遊歩道の整備
 - つり桟橋の整備
- クルーズ船の就航
- 最上川と日本海を結ぶ水上バスの運航
- 釣り情報の提供
- 大浜海岸の離岸堤の潜堤化



ボートパーク



つり桟橋

■ 心地良い親水空間づくりに向けた利用者との協力体制の構築

- 利用者や自治会、NPO 等が主体となった、施設利用やごみ処理等について検討するワークショップの開催
 - 使いやすい施設と質の高いサービスを提供するため、公園付帯施設（トイレ、駐車場）などの有料化の検討
 - ごみ箱を必要としないきれいな港づくりの検討
- 利用者が主体となった施設の管理・運営
 - 地域団体や利用者団体による親水施設の管理・運営

■ みなとオアシス酒田を活用した賑わい空間づくりの推進

- みなとオアシス酒田の機能の拡充
 - インフォメーション機能の充実
 - 屋根付屋外ステージの整備
 - エリア内のバリアフリーの推進
- みなとオアシス酒田でのイベントの開催



みなとオアシス酒田のエリア

- マリンスポーツが繰り広げられる大浜海岸は、絶好の夕日スポットです。日本海に沈む夕日を眺めながら、オープンテラスや海辺では思い思いのひと時を楽しめる港づくりを行います。



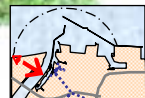
図-大浜海岸の親水空間を楽しむイメージ



- 対岸に日和山公園を望む袖岡緑地では、家族連れが安心して快適に釣りや散策を楽しめます。水辺に係留されたヨットや水面を横切る水上シャトルバスが、穏やかな港での楽しみを演出します。



図-日和山公園を対岸に臨み、水に親しむイメージ



3-03. 「歴史・文化」を活用した湊まちづくり

■ 北前船文化の伝承と豊かな海辺の自然や港を活かした教育の実践

- 山形県酒田海洋センターの活用
 - 最上川舟運の歴史と北前船文化の伝承及び海洋教育（総合学習）の拠点
- 北港緑地展望台の活用
 - 自然環境教育と海辺の自然体験学習の拠点
- 酒田市資料館の活用
 - 酒田の歴史と文化を伝承し発信する拠点
- 北前船寄港都市との交流の推進
- 「港ほんもの博物館」や「働く船の見学会」の開催と「体験航海」の実施など、子供たちを対象とした、海や船、港への関心を高める体験学習機会の提供
- 酒田の歴史を学ぶプログラムの作成
- 高齢者などの協力を得た歴史教育の実施
- 大浜海岸を活用した自然観察・体験の実践
- 旧町名を活用した観光パンフレット作成
- 湊まち物語や湊まち酒田の歌づくり



自然環境教育の実施（北港緑地展望台）



大浜海岸における環境教育活動

■ 港における山形と世界の食文化の提供

- 庄内地域における優れた食文化を活かした観光ルートの提供
- 山形県と世界の食文化ミュージアムを本港地区船場町周辺に展開
 - 酒田港でしか味わえない日本一の味覚の創造
 - 海鮮市場周辺で、山形県産の食材を使った飲食店や国際屋台村の展開
 - 世界の食文化を扱うマーケットプレイスの実現
 - 国立倉庫及び西ふ頭上屋を活用した国際食文化ミュージアムの展開
 - 山形県ならではの食材の掘り起こしと新しい郷土料理づくりの取り組み
- 日本海に沈む夕日と荒波を見ながら食事ができる飲食店展開（北港緑地展望台周辺）



寒鰯



だだちゃ豆



庄内米

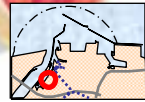


さくらんぼ

- 本港地区の交流広場を囲んで誕生した国際食のゾーンでは、大勢の人々が行き交い、酒田の食、世界の食が取り持つ交流に花が咲きます。



図-国際食のゾーン交流広場の賑わいイメージ



- 海洋センターでは、北前船の歴史や港の博物館としてのリニューアルが施され、散策の途中で立ち寄った観光客が地域の歴史を概観し、総合学習で訪れた子供たちの元気な声が響きます。

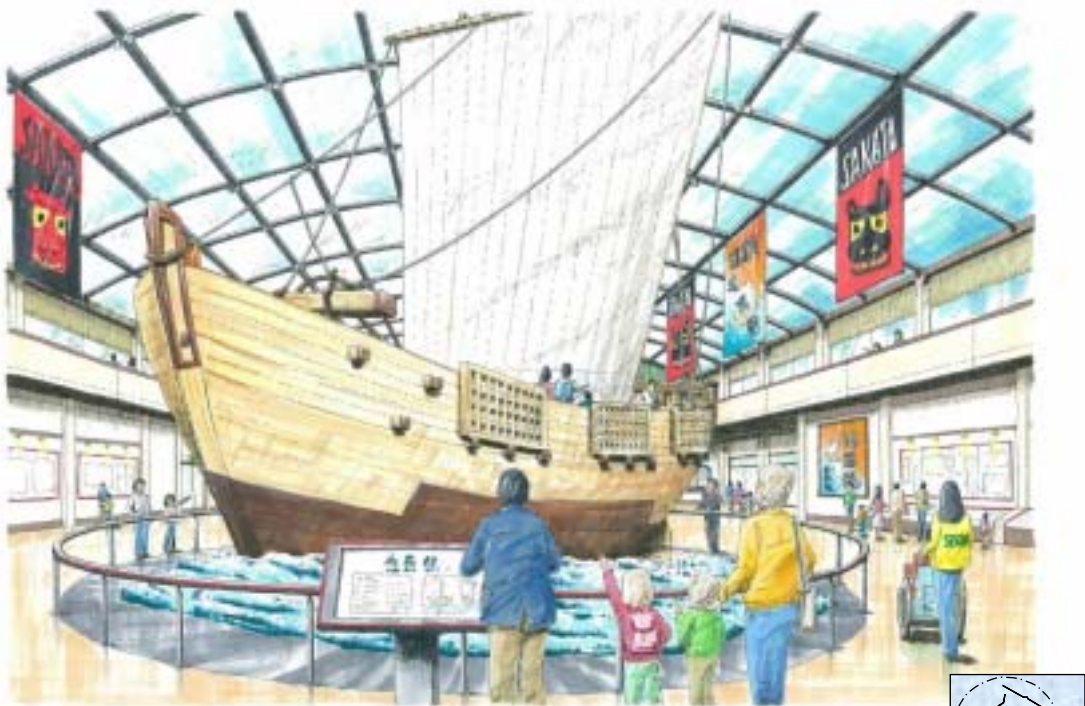
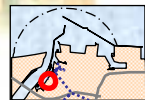


図-海洋センターの展示イメージ



3-04. 「美しい景観」を活かした湊まちづくり

■ 美しい湊まちの景観づくり

- 酒田駅から港まで、潮の香りが漂い、汽笛が聞こえ、季節の草花の咲く、湊まち酒田を五感で感じる街並みづくりの推進
- 電線の地中化
- 港各所に見晴らし台（津波発生時は避難デッキに活用）などの整備
- 港のライトアップ
- 色彩計画の策定と新しい酒田港のシンボルマークの制定
- 大浜海岸の離岸堤の潜堤化



酒田灯台のライトアップ（日和山公園）

■ 魅力ある散策ルートづくり

- 井戸、東屋、絵灯籠、標識（旧地名）、雨対策などの整備を推進し、様々な年代の方々が楽しめるバリアフリー化された散策ルートづくり
- 魅力ある多様な移動手段の整備
 - 酒田港の本港地区と北港地区を船で結ぶ水上運河ルートの整備
 - 本港地区の兩岸を結ぶ水上シャトルバスの運航
 - 臨港鉄道線の活用
 - 駅前と港や観光施設を結ぶ循環バスの運行



新井田川と山居倉庫

■ 日本一クリーンな港づくり

- ゴミゼロの港を目指してクリーンモデル地域指定と県民・企業が協働した清掃活動の実施
- 港内の水質浄化の実施
- 沿岸諸国や内陸の方々と協働したごみ問題に関する交流会の実施（ゴミサミット開催など）
- マナー向上へ向けた子供たちへの環境教育の実施
- 港の照明などに自然エネルギーの活用



大浜海岸での海岸清掃活動

- クルーズ船での遊覧は、海上からの眺めを楽しめます。周囲の自然と調和した港づくりも進み、雄大な鳥海山を背景とした酒田港がみずみずしく映えます。



図-クルーズ船からの酒田港の眺めイメージ



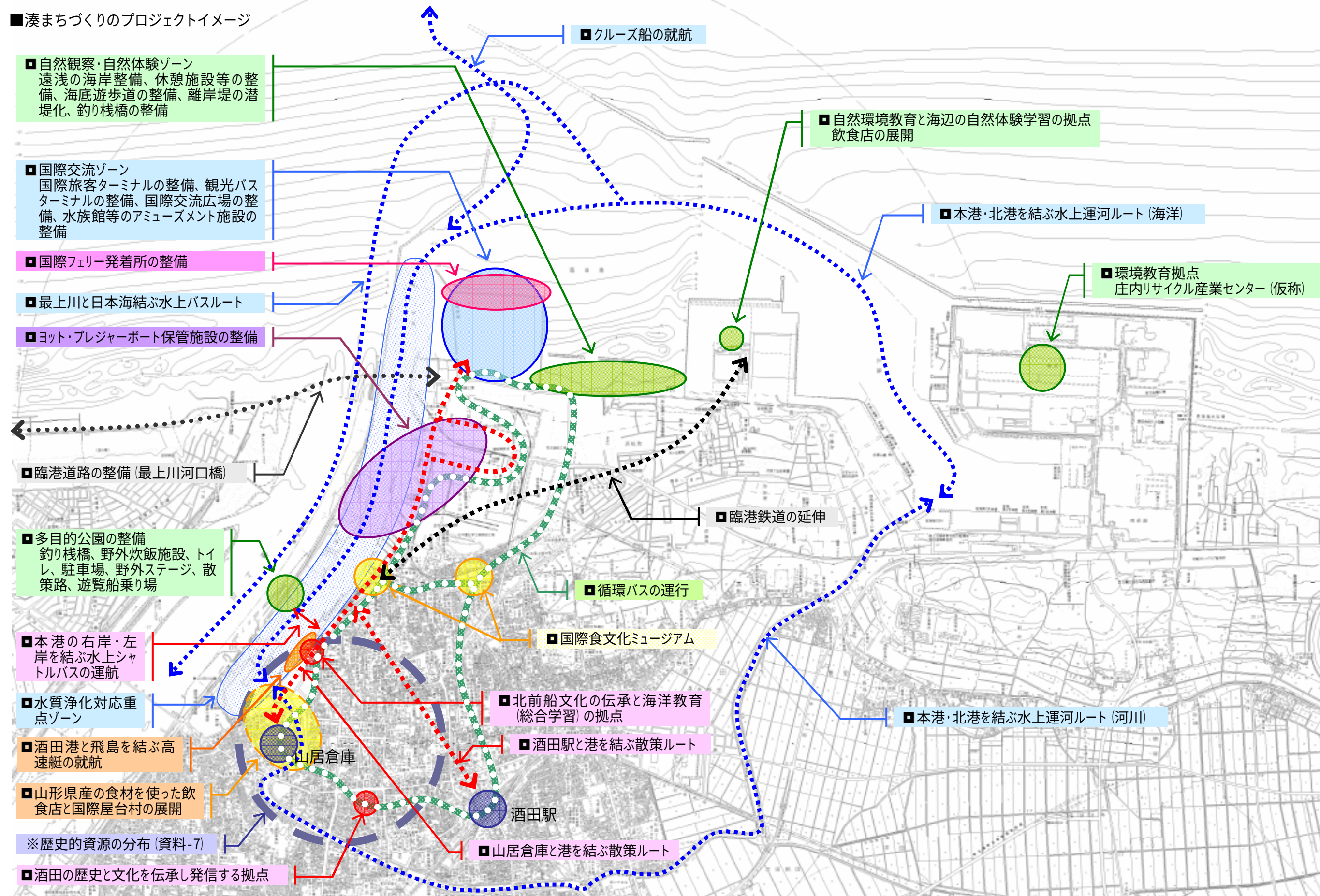
- 木の温もりにあふれる路地は、そぞろ歩きの出来る散策路です。ひと時の休息に立ち寄った東屋では腰を下ろしながらの談笑にも花が咲きます。「和」のテイストで設えられた石畳を踏みながら、いつしか山居倉庫へと誘われます。



図-酒田そぞろ歩きイメージ



■ 湊まちづくりのプロジェクトイメージ



〈防災機能〉

4. 北東アジア地域の防災拠点となる酒田港

目標-1 港の防災機能の形成

日本海東縁部には地震の空白域があり津波による被害の発生が、また、庄内平野には南北に延びる活断層があり、ここを震源とする直下型地震による大規模災害の発生が懸念されています(資料-8,9)。港は災害時における防災拠点として、その機能の充実が求められています。

そこで、災害に強い港づくりを推進し、港利用者や地域住民の人命と財産を守り、また内陸部で発生した災害に対する支援機能を高めます。

目標-2 関係機関と住民が連携した防災体制の形成

災害発生への備え、また万が一災害が発生したときの被災者に対する正確な情報提供や防災体制の確立が被害を最小限に抑えるために極めて重要です。

そこで、地域住民の協力を得て関係機関と連携しながら、万が一の災害に対応した防災体制を確立し、安全・安心なまちづくりを進めます。

目標-3 広域的な災害時支援体制の形成

大規模災害発生時に被災者の生命と財産を守るためには、周辺地域からの適切な対応と迅速な支援が重要となり、平常時から信頼関係を構築する必要があります。

そこで、平常時に広域的な災害時支援ネットワークを構築し、大規模災害発生時には、港を核として広域的な災害支援活動を推進し、被災者の生命と財産を守るための貢献を行います。

目標達成に向けた取組み

01. 防災拠点を活用した災害に強い港の実現

災害発生時において、物資を一度に大量に輸送することのできる船舶の優位性を活かし、受け入れ態勢や港湾施設を整えます。特に本港地区、外港地区、北港地区のそれぞれに防災拠点を創出し、所要の耐震強化岸壁の整備を行うとともに、防災情報の一元化や安全な避難場所の確保、防災機材の保管及び緊急物資等の輸送・保管拠点づくりを進めながら、災害に強い港づくりを実現します。

また、津波観測システムの構築などによる津波防災機能の拡充を図ります。

02. 地域連携による安全・安心な港の実現

山形県内の防災関連機関が連携する「酒田港防災協議会（仮称）」を設置して災害発生時における連携の確保を通じた地域住民への連絡、支援体制を確立します。

また地域住民が行う防災活動への協力参加などを通じて地域防災の大切さに目を向けていただき、万一災害が発生した場合は、マスメディアと連携しながら、災害情報の一元化と広域への情報伝達体制を整え、酒田港を中心とした防災体制の確立を図ります。

さらに、自治会等の主導による地域を詳細に記述した「港ハザードマップ（仮称）」の作成や防災教育の充実などを通じて、地域との連携による地域の防災体制の強化を図ります。

03. 広域的な災害時支援ネットワークの実現

大規模地震により陸上交通網が寸断された場合には、酒田港では海上からの緊急物資の搬入の支援を図り、ヘリコプターを利用して被災地への迅速な輸送に努めます。

また、北東アジア地域との防災訓練の相互視察や防災に関する意見交換などを通して信頼関係を構築し、大規模災害発生時には酒田港からの情報の提供や緊急物資の輸送を行うなど、広域的な災害時支援ネットワークの構築に努めます。

4-01. 防災拠点を活用した災害に強い港の実現

■ 人命と財産を守るための防災機能の充実

- 防波堤整備による津波浸水域の低減
- 津波観測システムの構築
- 津波発生等による一時避難場所（築山、展望台等）の整備
- 公共・民間施設を一時避難場所として活用
- 港周辺にある情報カメラの活用
- 防災行政無線の増設
- 飲料水兼用の耐震防災貯水槽の設置

■ 酒田港の防災拠点の整備

<本港地区>山形県港湾事務所を酒田港防災センター（仮称）として位置づけ

- 各防災機関の情報集約とマスメディア、県民及び船舶（代理店）への防災情報の発信
- 県民を対象とした防災教育・啓蒙活動の実施
- 津波発生時の一時避難場所
- 防災資機材の保管場所（非常食を含んだ十分な防災資機材の確保）
- 自然エネルギー（風力、波力）を利用した電力の確保

<外港地区>北港緑地展望台を中心としたエリアを、緊急物資の輸送・保管と被災者の緊急避難場所として位置づけ

- 耐震強化岸壁の整備
- オープンスペースの確保（地域住民の避難場所や支援部隊の活動拠点等）及び必要施設の整備
- 緊急ヘリポートの設置
- 防災情報カメラの設置
- 外国人も理解できる表示板等による防災情報の発信
- 防災資機材の保管場所（非常食を含んだ十分な防災資機材の確保）
- 自然エネルギー（風力、波力等）を利用した電力の確保
- 津波発生時の一時避難場所

<北港地区>宮海2号岸壁を緊急物資の輸送や保管場所として位置づけ

- 耐震強化岸壁（宮海2号）の活用（整備済み）
- オープンスペースの活用（整備済み）

■ その他必要な防災機能の実現

- 地震等で発生した瓦礫等の一時保管場所（リサイクル実施→北港地区）
- 油流出事故の回収油の一時保管場所（リサイクル実施→北港地区）
- 緊急輸送道路の指定と橋梁等の耐震補強の実施



災害支援拠点 (国土交通省)

図-外港地区防災拠点のイメージ

●防災拠点の役割、機能、施設等の時系列的なニーズの変化は、概ね次のように想定されます。

※例：地震発生直後から2年後までのニーズ

	第1段階	第2段階	第3段階	第4段階
	震災直後 から2日間	震災2日後 から一週間後	震災1週間後 から1ヶ月後	震災1ヶ月後 から2年後
	避難の段階 人命を最優先し た対応	応急対策1期 衣食住の確保 とライフライン 復旧を優先	応急対策2期 都市機能が回 復し通勤・通学 が開始	応急→復旧へ 応急対策が終 了し本格的な復 旧活動の展開
役割-1.支援人員・物資の輸送中継拠点				
⇒ 機能：支援人員の滞留機能				
① 応急対策支援人員等の宿泊施設				
⇒ 機能：支援物資の集配・保管機能				
② 応急物資中継施設				
③ 耐震強化岸壁				
④ ヘリポート				
⇒ 機能：ライフライン復旧支援機能				
⑤ ライフライン復旧基地				
役割-2.支援人員のベースキャンプ				
⇒ 機能：支援人員の休憩・宿泊機能				
⑥ 支援要員等の宿泊施設				
役割-3.被災情報等の収集・提供拠点				
⇒ 機能：情報の収集・提供・活動調整機能				
⑦ 酒田港防災センター/仮称				

4-02. 地域連携による安全・安心な港の実現

■ 各防災関連機関と連携した防災体制の構築

- 防災関連機関が連携する酒田港防災協議会（仮称）の設置
 - 各機関それぞれの役割を確認し、災害発生時における連携を確保
 - 標準実施手順書の作成
 - ◇各機関の「行動計画の確認」と「役割の調整」
 - 防災連絡網の整備
 - 共同防災訓練と防災担当者合同研修の実施
 - 県民との定期的な意見交換の実施と防災情報の提供
 - 災害発生時において、標準実施手順書に基づく一体となった緊急対応の実施
- 標準実施手順書の策定
 - 酒田港において、どのような原因による災害等に対しても効果的に対応できる防災計画の策定
 - 標準実施手順書（一元的な危機管理システム）の作成



避難訓練の風景

<港の標準実施手順書（イメージ）>

- 各機関が共同で対応可能な活動を対象に、役割分担や実施手順を確認する。
- 共同対応の中での対応する行動に優先度を設定する（対応プライオリティー）。
- 保護すべきエリアに優先度を設定する（保護プライオリティー）。
- 災害に対して、利用可能な港湾施設、用地などの物理的な資源を確認する。
- 災害に対して、利用可能な人員、サービスなどの資源を確認する。
- マスメディアと連携した情報発信の体制を確認する。

■ 地域との連携による防災体制の強化

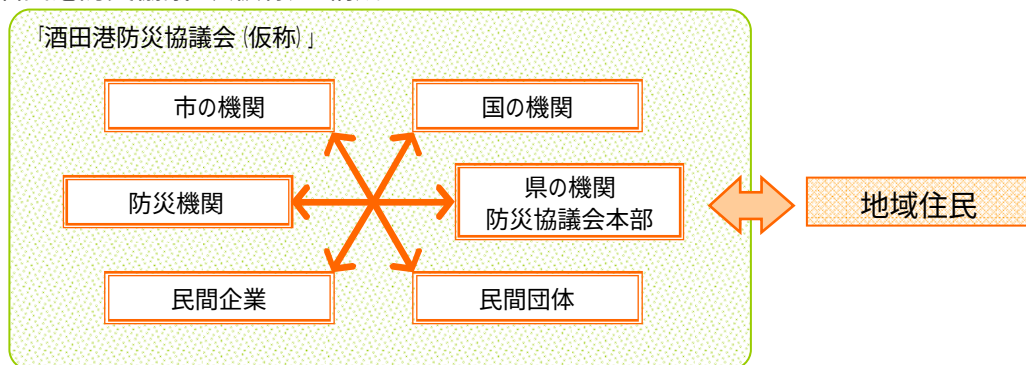
- 自治会等の主導による地域を詳細に把握した総合的な「港ハザードマップ（仮称）」の作成
 - 「港ハザードマップ（仮称）」作成による、地域住民の防災意識の高揚促進とPR
 - 地震・津波、高潮、台風等に対応した地域情報の確認と周知
 - ◇建築物及び工作物の構造や高さ、外壁材等、地域に潜む危険箇所（飛散、漂流、落下、倒壊、明るさ等）の抽出と、安全な避難路の確認
 - ◇高齢者や体の不自由な方など、避難に手助けが必要な住民の所在地及び連絡先の確認と地域での支援体制の確認
- 地域の防災リーダーの育成と地域情報網の整備
- 街角にある井戸や防災資機材を活用した防災訓練、防災学習の実施
- 児童、生徒に対する防災教育の実施
 - 「酒田港津波学習小冊子」などを作成し、家庭や学校での防災学習の実施

■ 災害時における酒田港に関する情報の一元化とメディアと連携した被災地への情報提供

- 災害時の情報の一元化
 - 酒田港防災センター（仮称）への酒田港に関する災害情報の集約
- 酒田港及び周辺地域への災害情報の提供
 - 酒田FM（ハーバーRADIO76.1MHz）等との、災害時情報提供に係わる協定の締結
 - 災害情報の提供をより有効にする FM 電波の出力アップの継続的な働きかけの実施
 - 携帯電話への電子メール配信システムの構築やインターネットを使った情報の発信

● 酒田港では、次のような危機管理に対応する組織の構築を目指します。

■ 酒田港防災協議会（仮称）の構成メンバー



● 酒田港防災センター（仮称）では、災害情報を一元化し、関係各機関に情報を発信します。また、地域住民に対しては、FMラジオやインターネットなどを通じて情報を発信します。

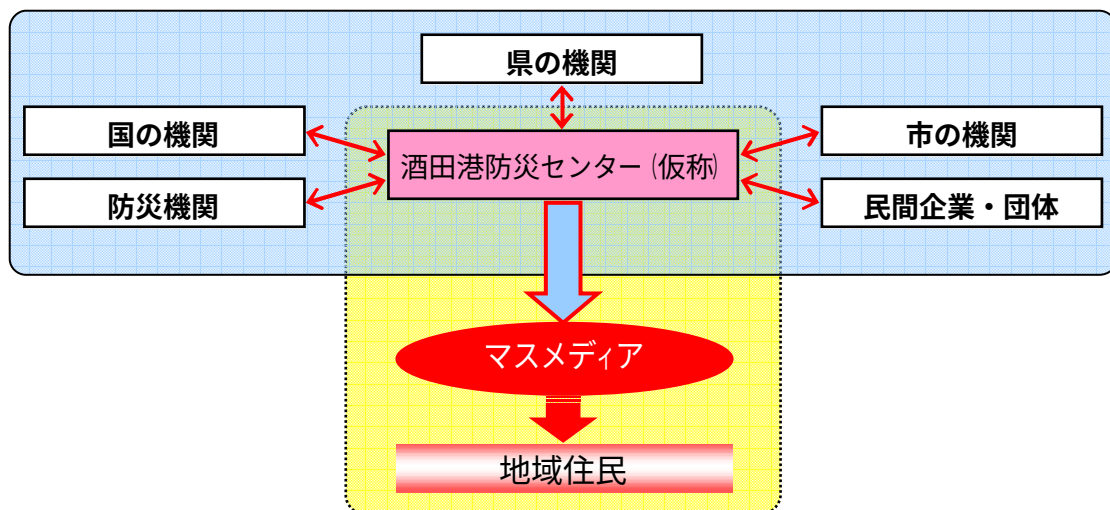
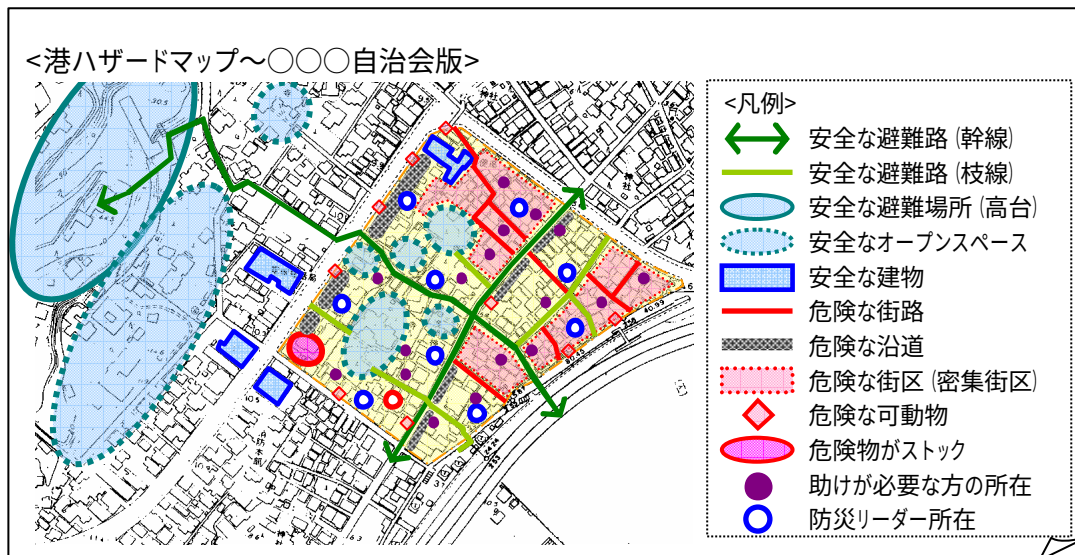


図-酒田港防災センター（仮称）を中心とした情報の一元化と住民への発信イメージ

●<港ハザードマップ(イメージ)>

<港ハザードマップ> ■ 安全な避難について → あなたの安全な避難ルート → 安全な避難場所、オープンスペース → 耐震性能の高い建物 ■ 地域に潜む危険箇所 → 倒壊の恐れのある建物・工作物 ➢ 耐震性の低い建物 ➢ 無筋のブロック塀など → 沿道の危険物など ➢ ガラスの多く使われた建物 ➢ 看板、瓦屋根、 ➢ 簡単に動く可動物(自販機等)	→ 危険物を保有している場所 ➢ ガソリン、ガス、薬品等 ■ あなたの助けが必要な方の所在 → 氏名、年齢、性別、住所、電話番号、保護者連絡先、身体の状態、家屋内の居場所など ■ あなたの街の防災リーダー、サブリーダー(男女) → 氏名、年齢、性別、住所、電話番号 ※サブリーダーは体制のバックアップ
--	--



4-03. 広域的な災害時支援ネットワークの実現

■ 広域的な災害時支援ネットワークの構築

- 酒田港防災センター（仮称）から山形県内や隣県への情報提供
- 港とヘリコプターを使った緊急物資の輸送体制の構築
- 油流出事故による回収油や、災害による瓦礫などの一時保管と処理の実施
- 北東アジア地域との防災等に関する意見交換会の開催
- 北東アジア地域との防災連携の強化のため、防災訓練の相互視察の実施
- 大規模災害発生時に北東アジア地域への緊急物資の輸送の実施

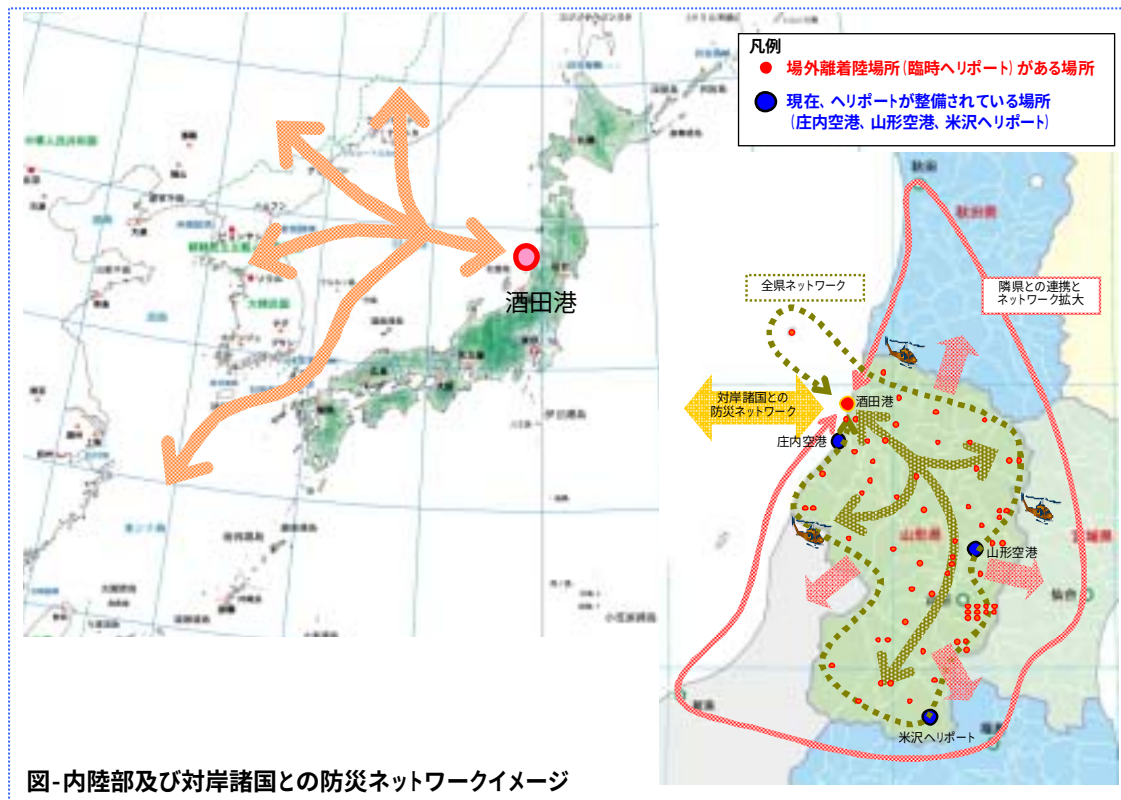


広域防災訓練



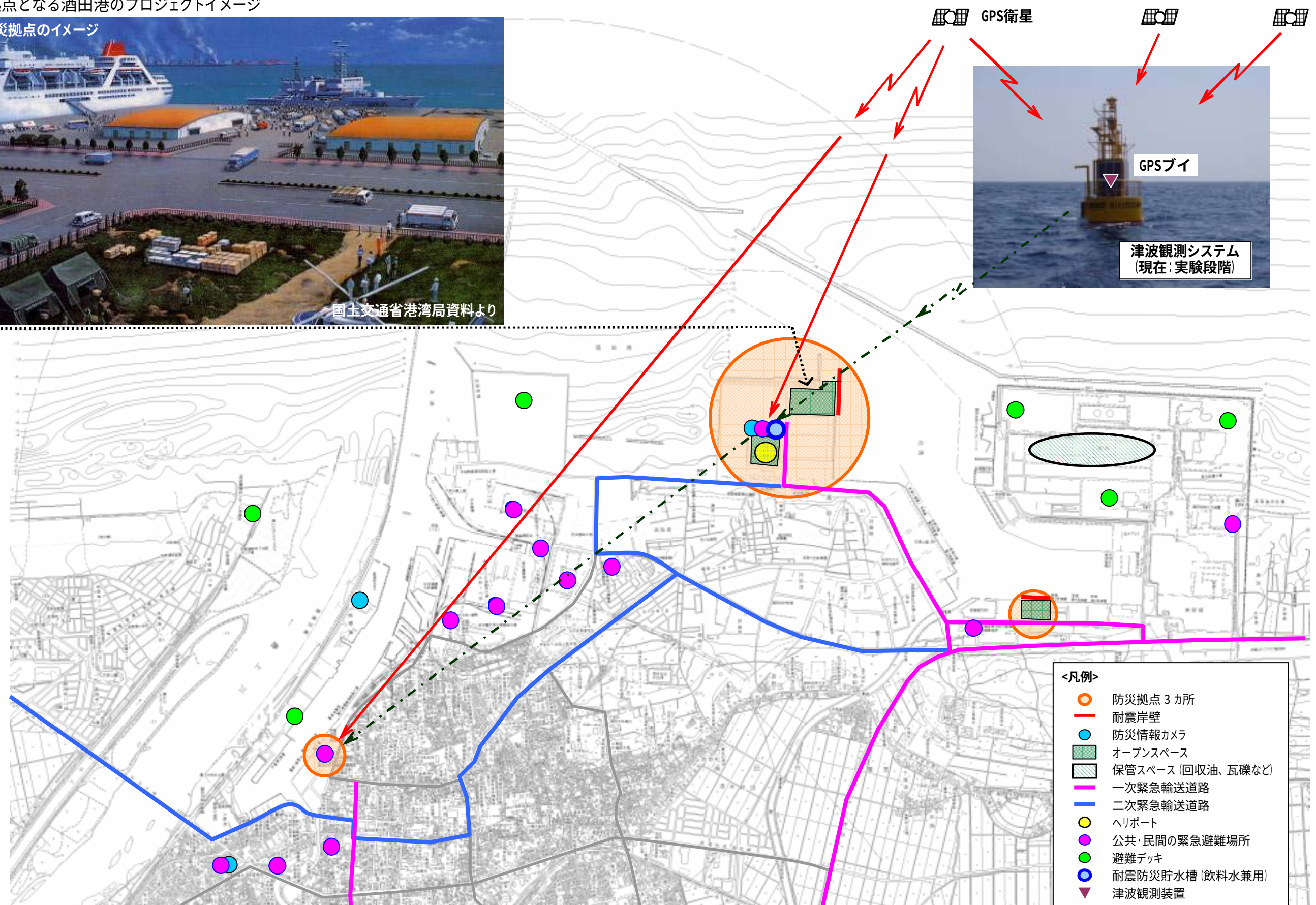
油回収船「白山」

●内陸部での災害時には陸上交通網の寸断等により緊急物資や救助活動に支障をきたすことが想定されます。酒田港では、海上からの緊急物資の支援を図り、ヘリコプターを利用した迅速な物資の輸送が可能となります。



■防災拠点となる酒田港のプロジェクトイメージ

防災拠点のイメージ



第3章 長期構想実現に向けた推進体制



1. 組織体制

酒田港長期構想の実現を推進するため、「酒田港長期構想推進委員会（仮称）」を平成17年度中に組織する。

酒田港長期構想推進委員会（仮称）

1. 目的

酒田港長期構想を推進する組織であり、実現に向けたアクションプログラムの検討と具体的な活動を展開し、関係機関との連携を図りながら、酒田港長期構想の実現を目指すことを目的とする。

2. 酒田港長期構想推進委員会

「構成」 酒田港長期構想検討委員会委員

「役割」 酒田港長期構想推進委員会（仮称）の役割

- ① アクションプログラムの検討と具体的な活動を実施する。
- ② 社会情勢・社会ニーズの変化を踏まえて、必要に応じて酒田港長期構想の改訂を提言する。
- ③ 酒田港の利用状況や酒田港長期構想の進展状況を踏まえ、港湾計画の改訂について提言する。

「活動計画」 年度末の開催を基本に必要なに応じて随時開催する。

3. 作業部会

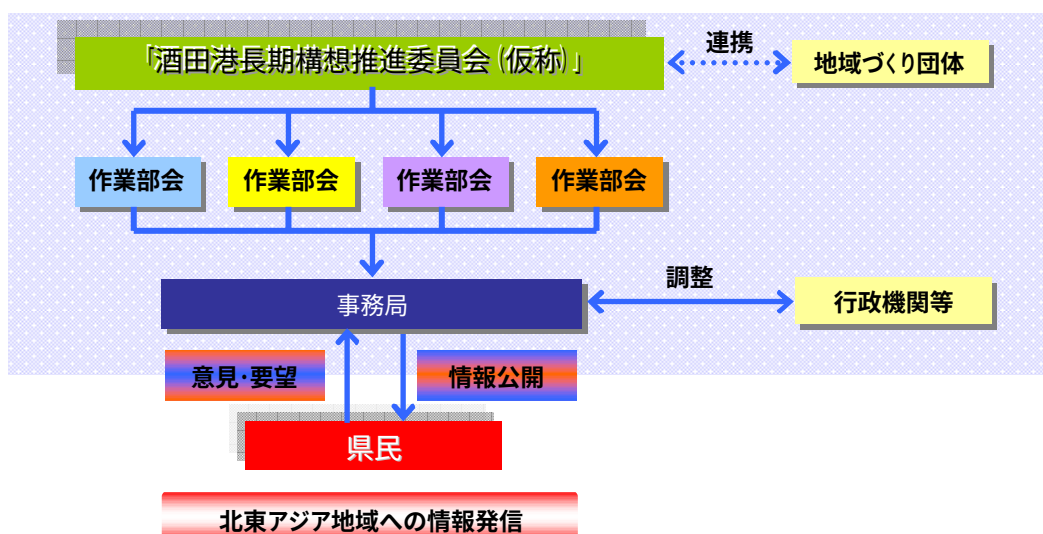
「構成」 検討部会委員を基本に必要なに応じてメンバーを追加する。

「役割」 個別課題毎に実現に向けた活動計画を定め、具体的な活動を展開する。なお、検討課題については構成メンバーと事務局が協議し決定する。

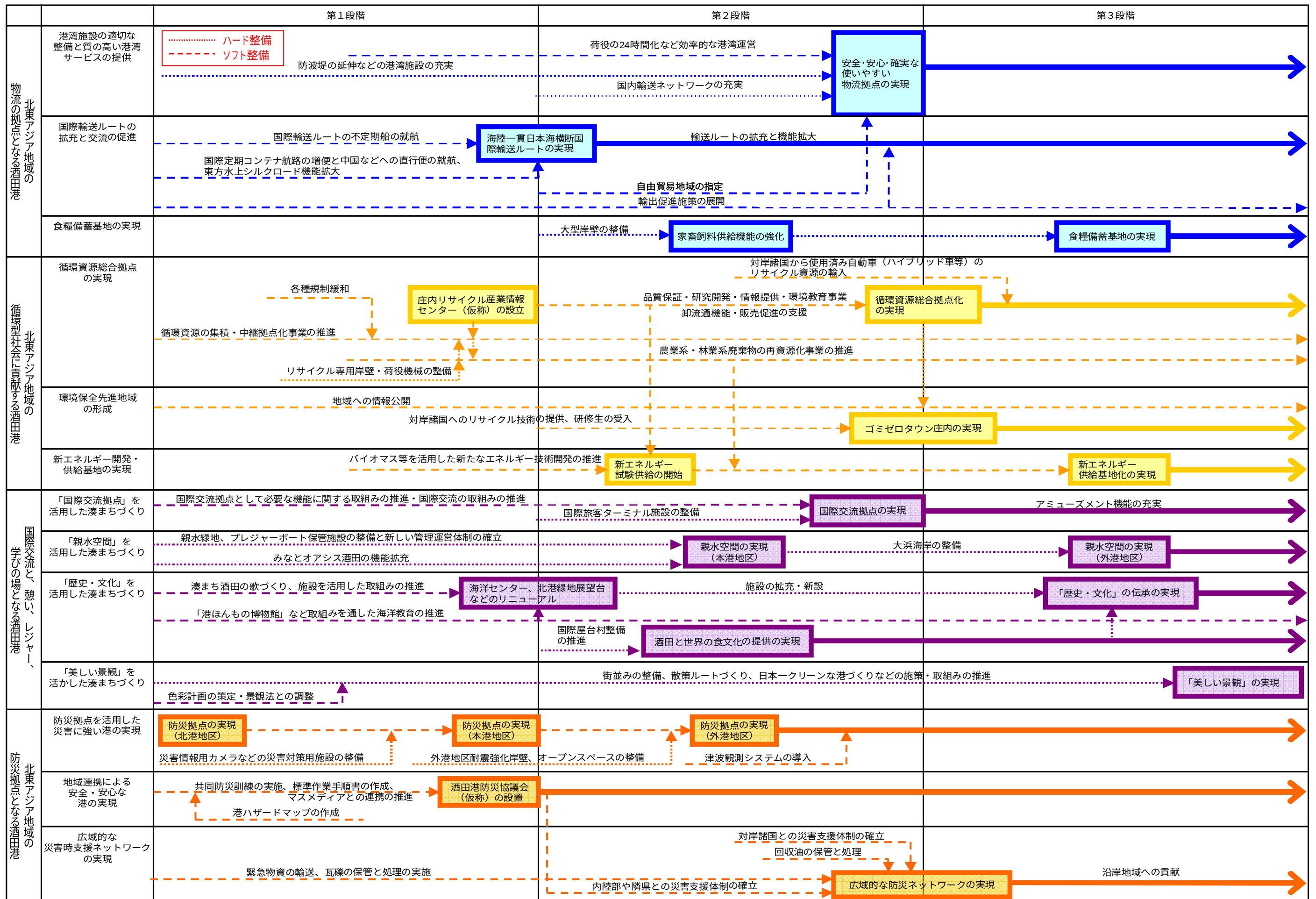
「活動計画」 必要に応じて随時開催する。

4. 事務局 国土交通省、山形県、酒田市

5. 設置期間 酒田港長期構想実現までの期間



2. 各取組みの行動イメージ



3. 酒田港長期構想チェックリスト

1) 酒田港長期構想の進捗度の把握

- 酒田港長期構想で掲げた目標の達成度を各種統計データやアンケート調査等により確認する。
- 確認結果を「酒田港長期構想推進委員会（仮称）」に報告し、長期構想推進に向けた課題と解決方法の検討に用いる。

2) 酒田港長期構想チェックリスト

柱-1 北東アジア地域の物流の拠点となる酒田港

①使いやすい物流拠点の形成

- ◇ 港の安心・安全度（施設整備、ソフト面の取組みなど）

②北東アジア地域と東北地方を結ぶ日本海側のゲートウェイの形成

- ◇ 国際フェリー、国際観光船の寄港（貨物量、旅客数）
- ◇ 酒田港取扱貨物量
- ◇ 山形ブランド（庄内ブランド）の輸出量

③日本と北東アジア地域の食を守る食糧備蓄拠点の形成

- ◇ 穀物備蓄高

柱-2 北東アジア地域の循環型社会に貢献する酒田港

①広域的リサイクルネットワーク拠点の形成

- ◇ リサイクル企業の事業所数（雇用、取引額等）
- ◇ リサイクル資源の輸移出入量

②地域における循環型社会の形成

- ◇ ごみの発生量とリサイクル率（庄内地域→山形県）
- ◇ 環境教育の開催（回数、参加人数）

③多様な資源を活用した環境に優しいエネルギー供給拠点の形成

- ◇ 自然エネルギー、新エネルギーの発電量

柱-3 国際交流と、憩い、レジャー、学びの場となる酒田港

①賑わい空間の創造による北東アジア地域との交流拡大

- ◇ 入込み観光客数 (外国人)
- ◇ 国際観光船の寄港
- ◇ 外国語教育 (英語、ロシア語、中国語、韓国語など)
- ◇ 観光案内人数 (登録制度や試験制度による観光案内人の認定)
- ◇ イベント開催 (回数、参加者数)

②水が育む新しい湊まち文化の創造

- ◇ 海洋性レジャー入込み客数 (釣り等)
- ◇ プレジャーボート保管艇数
- ◇ 自然体験・環境教育の開催 (回数、参加者数)

③誇れる酒田湊の歴史と文化の次世代への伝承

- ◇ 入込み観光客数
- ◇ 「湊まち酒田」の満足度

④豊かな自然との共生

- ◇ 景観保全地域の指定と景観満足度
- ◇ 港の緑化度
- ◇ 港の水質浄化度
- ◇ クリーンモデル地域の指定と拡大
- ◇ クリーンアップ活動 (回数、参加者数)

柱-4 北東アジア地域の防災拠点となる酒田港

①港の防災機能の形成

- ◇ 防災拠点機能の拡充
- ◇ 防災情報の伝達エリアと伝達手段

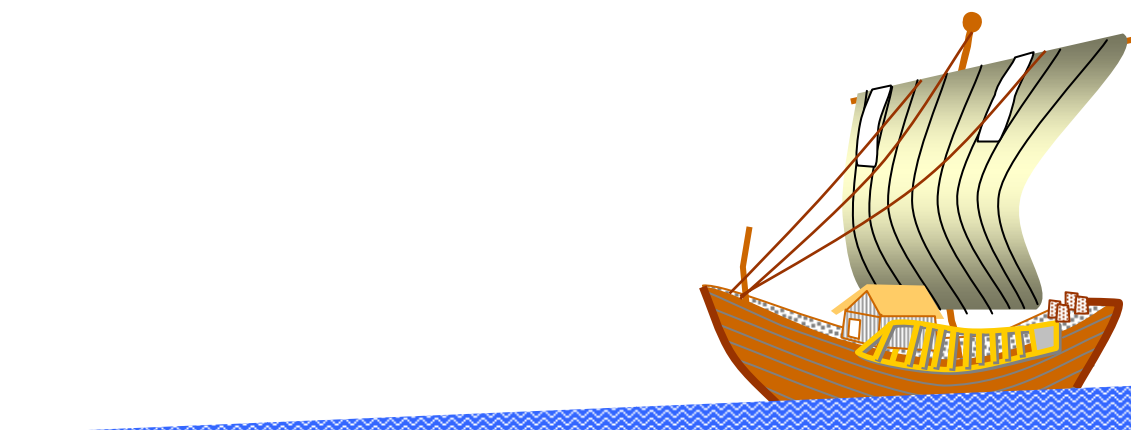
②地域連携による安全・安心な港の実現

- ◇ 酒田港防災協議会 (仮称) の組織化と活動
- ◇ 港ハザードマップの作成

③広域的な災害時支援体制の形成

- ◇ 防災情報の発信
- ◇ 回収油や瓦礫のストック機能

第4章 資料編



1. 酒田港を取り巻く情勢

1) 山形県の社会・経済の現状

(1)山形県の特徴

- 山形県は、他の産業に比較して第一次産業の相対的な位置が高く、水稻をはじめ、西洋なし、おうとうなどに代表される果樹など、農産物は日本有数の生産量を誇っている。

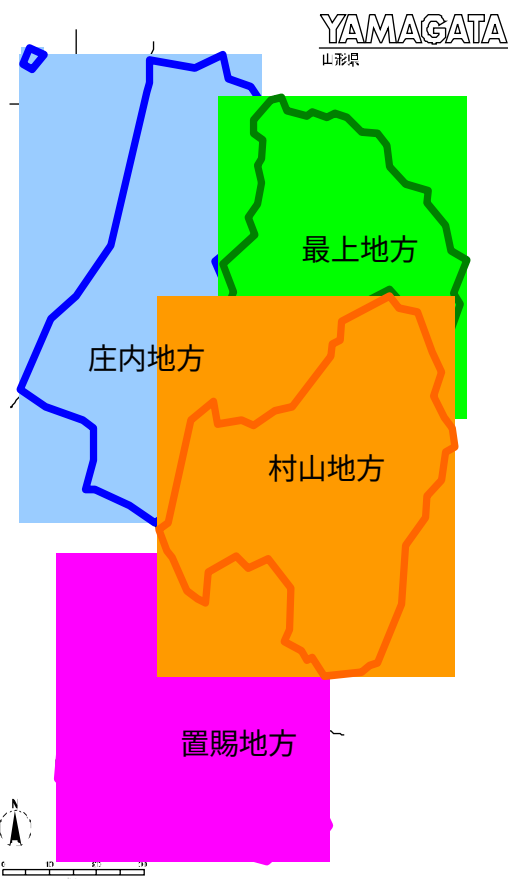
山形県の経済規模

主要経済指標	単位	年次等	実数		対全国比 (全国=100)	全国順位
			山形県	全国		
総人口	千人	平13.10.1現在	1,241	127,291	1.0	33
世帯数	千世帯	平12.10.1現在	377	47,063	0.8	38
県(国)内総生産(名目)	億円	平12年度	42,901	5,130,061	0.8	(平11年度:34)
(第一次産業)	億円	平12年度(12年)	1,470	(69,956)	-	(平11年度:17)
(第二次産業)	億円	平12年度(12年)	14,090	(1,491,991)	-	(平11年度:29)
(第三次産業)	億円	平12年度(12年)	28,848	(3,777,582)	-	(平11年度:37)
一人当たり県(国)民所得	千円	平12年度	2,685	2,999	89.5	(平11年度:35)
事業所数	所	平13.10.1現在	70,523	6,350,146	1.1	32
従業者数	千人	平13.10.1現在	570	60,187	0.9	33
就業者数	千人	平12.10.1現在	643	62,978	1.0	32
農業産出額	億円	平12年	2,372	92,574	2.6	16
製造品出荷額等	億円	平13年	26,706	2,863,302	0.9	28
商業年間販売額	億円	平10年度	32,899	6,393,206	0.5	34
県普通会計歳出決算額	億円	平12年度	6,997	533,993	1.3	32

主要農産物収穫量

品目	収穫量 (トン)	全国 順位	備考 (統計年次)
水稻	378,000	4	平成15年度
りんご	50,100	4	平成14年度
もも	7,740	6	平成15年度
西洋なし	21,600	1	平成15年度
おうとう	14,000	1	平成15年度

資料:やまがたの農林水産業
(山形県農林水産部 H16.6)



(2)山形県の人口推移

- 国勢調査の結果によると、山形市周辺の市町では若干の人口増加が見られるものの、県全体では引き続き人口の減少が進んでいる。

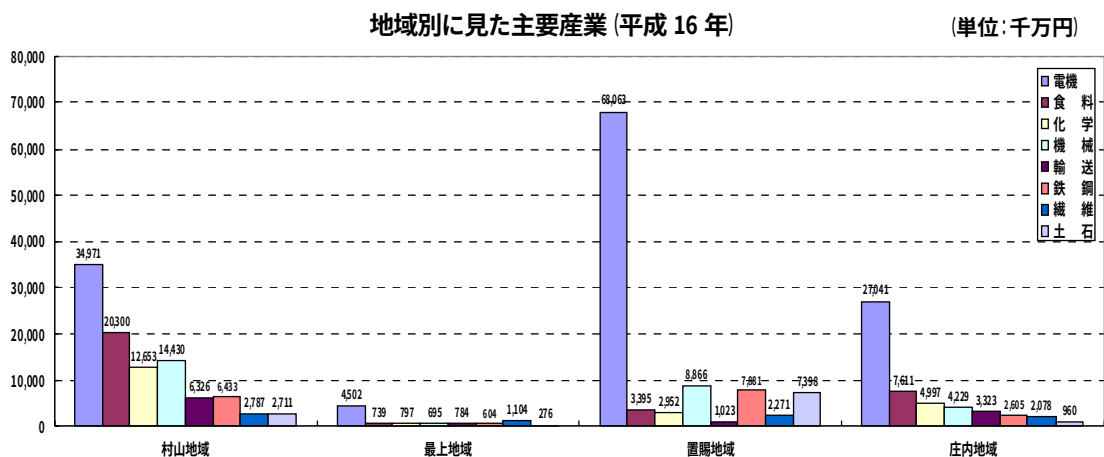
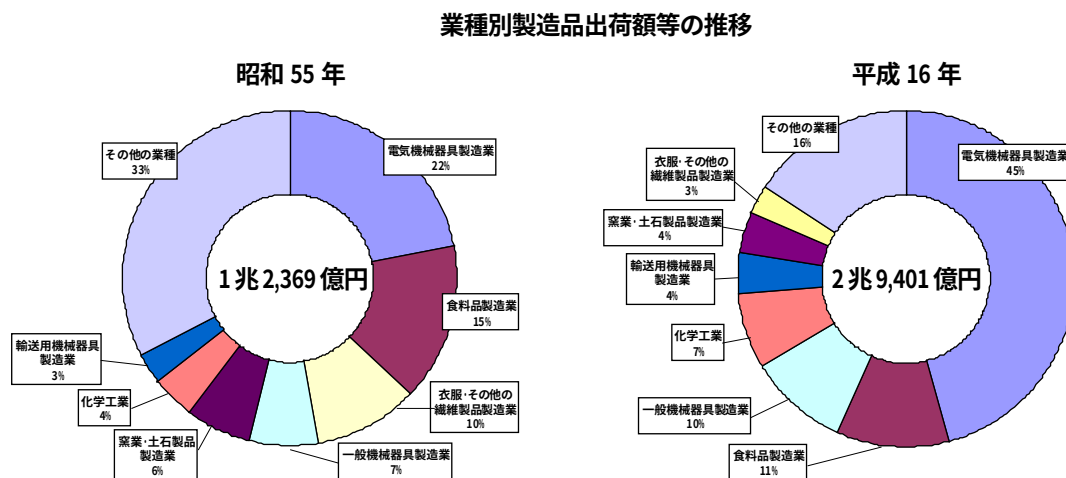
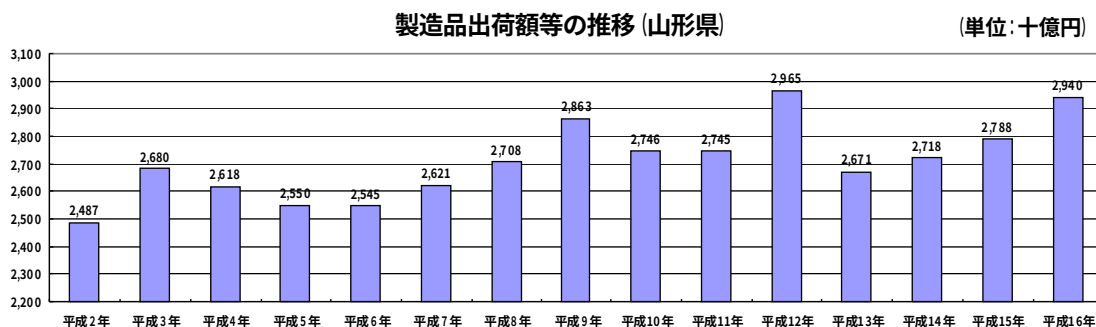
山形県及び市町村の人口推移

(単位:人)

地方区分／ 市町村名	H7国勢調査 確定人口	H12国勢調査 確定人口	H17国勢調査 速報値人口	増減(H17-H12)
山形県	1,256,958	1,244,147	1,216,116	-28,031
庄内地方	325,379	320,565	309,490	-11,075
酒田市	122,536	121,614	117,576	-4,038
鶴岡市	149,509	147,546	142,381	-5,165
庄内町	26,251	25,489	24,677	-812
三川町	8,188	7,879	8,004	125
遊佐町	18,895	18,037	16,852	-1,185
最上地方	99,766	95,410	90,741	-4,669
新庄市	42,896	42,151	40,716	-1,435
金山町	7,665	7,381	6,949	-432
最上町	12,174	11,483	10,762	-721
舟形町	7,546	6,996	6,671	-325
真室川町	11,571	10,592	10,054	-538
大蔵村	4,863	4,528	4,226	-302
鮭川村	6,092	5,829	5,448	-381
戸沢村	6,959	6,450	5,915	-535
村山地方	580,997	581,488	577,104	-4,384
山形市	254,488	255,369	255,959	590
寒河江市	42,805	43,379	43,625	246
上山市	38,047	36,886	36,016	-870
村山市	30,506	29,586	28,191	-1,395
天童市	60,626	63,231	63,858	627
東根市	43,208	44,800	45,832	1,032
尾花沢市	23,127	22,010	20,695	-1,315
山辺町	15,357	15,512	15,416	-96
中山町	12,390	12,573	12,523	-50
河北町	21,930	21,476	20,740	-736
西川町	8,208	7,452	6,917	-535
朝日町	9,819	9,337	8,593	-744
大江町	10,537	10,477	9,915	-562
大石田町	9,949	9,400	8,824	-576
置賜地方	250,816	246,684	238,781	-7,903
米沢市	95,592	95,396	93,170	-2,226
長井市	32,727	31,987	30,929	-1,058
南陽市	36,810	36,191	35,192	-999
高昌町	26,964	26,807	26,026	-781
川西町	20,764	19,688	18,769	-919
小国町	10,715	10,262	9,742	-520
白鷹町	17,706	17,149	16,330	-819
飯豊町	9,538	9,204	8,623	-581

(3)山形県の製造業の動向

- 山形県の製造品出荷額は年々増加しており、平成12年の製造品出荷額は約3兆円となっている。
- 山形県の製造品出荷額を見ると電気機械器具のシェアが高く、山形県の製造業はIT関連製品を中心とした付加価値の高い製品の製造が中心となっている
- 地域別に見ると、特に米沢市を中心とする置賜地方での電気機械器具の製造品出荷額が群を抜いて高い。また、庄内地方は酒田港に近いことから化学工業の製造品出荷額が高くなっており、他の地方と異なる特徴を持っている。



資料:経済産業省 工業統計

2) 酒田港・湊まち酒田の現状

(1)酒田港の取扱貨物量の動向

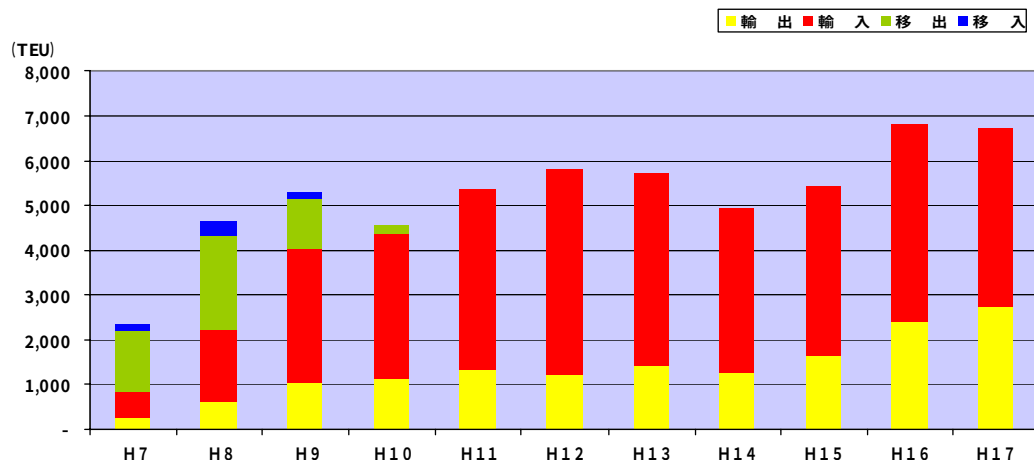
- 酒田港の港湾取扱貨物量は、近年、横ばい傾向にあるが、平成 17 年は原油高騰の影響で石炭輸入が増加したことにより、過去最大の取扱貨物量を記録した。
- 取扱貨物は、石炭、石油製品等のエネルギー貨物が多く、平成 17 年でみると 4,096 千トンのうち、2,553 千トンと約 6 割を占めている。

取扱貨物量の推移

(単位:千トン)

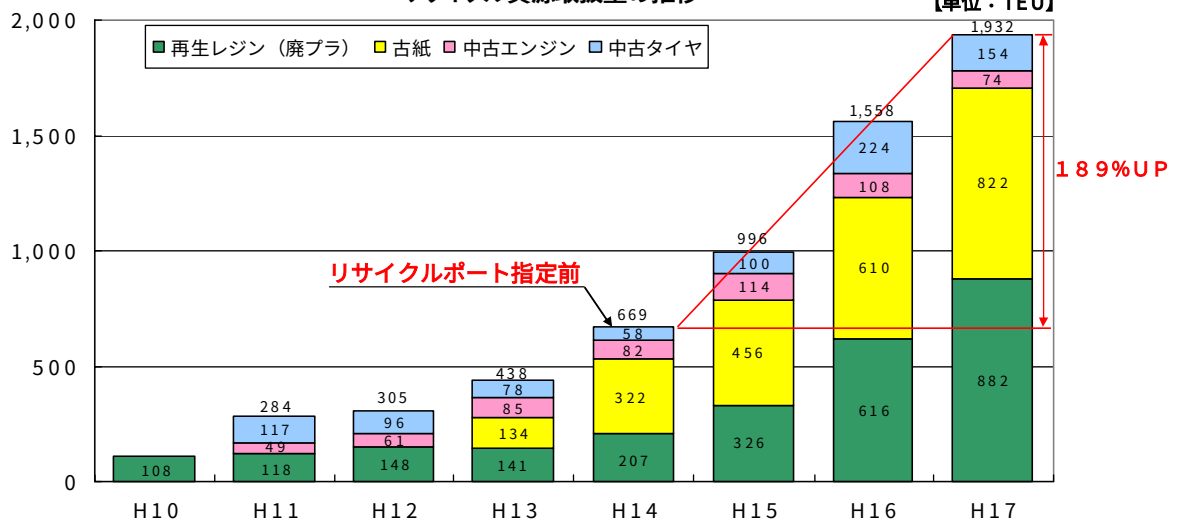
	平成 6年	平成 7年	平成 8年	平成 9年	平成 10年	平成 11年	平成 12年	平成 13年	平成 14年	平成 15年	平成 16年	平成 17年
外貿	2,139	2,013	2,189	2,086	1,966	2,143	1,966	2,044	1,879	2,154	1,838	2,321
内貿	1,442	1,427	1,602	1,654	1,732	1,579	1,904	1,708	1,500	1,941	1,895	1,775
合計	3,581	3,440	3,791	3,740	3,698	3,722	3,870	3,752	3,379	4,095	3,733	4,096

コンテナ貨物取扱量の推移 (年次別実績)



リサイクル資源取扱量の推移

【単位: TEU】



資料: 港湾統計

(2)酒田港のリサイクルの取組み

- 酒田港は、平成 15 年 4 月にリサイクルポート（静脈物流拠点港）の指定を受けた。東北地方では酒田港の他に八戸港、釜石港が、北陸地方では新潟県の姫川港が指定を受けており、今後はこれらの港と連携しながら、循環型社会の形成を目指して行くことが望まれる。

指定港における主な施策

- 国と港湾管理者による静脈物流システム事業化調査の共同実施
- 民間事業者が行うリサイクル施設の整備に対する特定民間都市開発事業としての支援
- 推進組織「リサイクルポート推進協議会」への参画による港湾相互間及び港湾・企業間連携の促進
- 静脈物流基盤（岸壁等）の整備に対する支援等



全国のリサイクルポート指定港

- 現在、酒田港では多くのリサイクル関連企業の進出が始まっており、循環資源の集積拠点として、その外郭が形成されつつある。
また、各企業間における連携も活発に行われており、今後、進出が予定されている企業を含めると、地域を代表する産業に発展することが期待される。

リサイクル・新エネルギー関連企業の立地状況

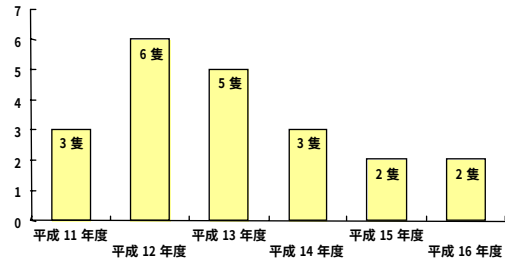


(3)酒田港への観光船の寄港状況

観光船の寄港

年度	船名	入港日	入港理由
平成 11 年度	おりえんとびいなす	7 月 30 日	福井県北前船航路体験クルーズ
	飛鳥	9 月 4 日	クルーズ
	飛鳥	9 月 6 日	クルーズ
入港隻数		3 隻	
平成 12 年度	FUJI MARU	4 月 16 日	春の日本1周クルーズ
	ばしふいっくびいなす	7 月 14 日	夏のハイライト北海道クルーズ
	ばしふいっくびいなす	7 月 17 日	夏のハイライト北海道クルーズ
	おりえんとびいなす	7 月 21 日	福井県北前船航路体験クルーズ
	飛鳥	9 月 13 日	クルーズ
	飛鳥	9 月 15 日	クルーズ
入港隻数		6 隻	
平成 13 年度	ばしふいっくびいなす	7 月 6 日	北海道ラベンダークルーズ
	ばしふいっくびいなす	7 月 9 日	北海道ラベンダークルーズ
	おりえんとびいなす	7 月 21 日	福井県北前船航路体験クルーズ
	飛鳥	9 月 9 日	クルーズ(ウラジオストク→酒田)
	飛鳥	9 月 12 日	クルーズ(ウラジオストク→酒田)
入港隻数		5 隻	
平成 14 年度	にっぽん丸	9 月 6 日	春の日本1周クルーズ
	飛鳥	9 月 13 日	クルーズ
	飛鳥	9 月 15 日	クルーズ
入港隻数		3 隻	
平成 15 年度	飛鳥	8 月 30 日	クルーズ
	飛鳥	9 月 1 日	クルーズ
入港隻数		2 隻	
平成 16 年度	飛鳥	9 月 4 日	敦賀クルーズ
	飛鳥	9 月 6 日	敦賀クルーズ
入港隻数		2 隻	

酒田港の旅客船入港実績



古湊ふ頭に入港した飛鳥



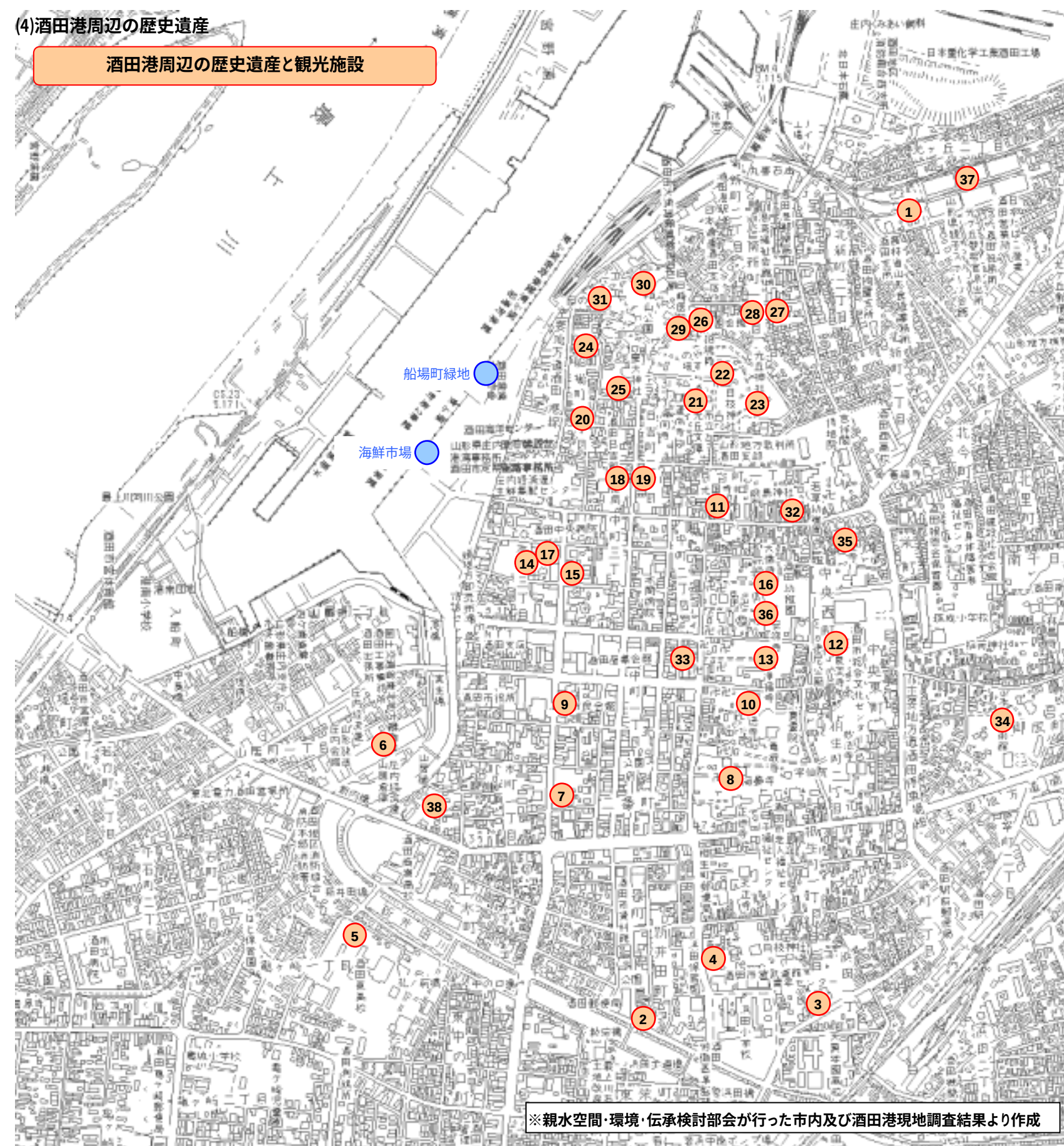
展望台から見渡す古湊ふ頭に接岸されている飛鳥

●主な観光船の諸元

	飛鳥 II	ばしふいっく・びいなす	にっぽん丸
船会社名	郵船クルーズ (株)	日本クルーズ客船 (株)	商船三井客船 (株)
総トン数	50,142 トン	26,518 トン	21,903 トン
全長	241m	183.4m	166.6m
全幅	29.6m	25.0m	24.0m
巡航速力	23 ノット	18.5 ノット	18 ノット
船籍	日本	日本	日本
就航年 (改装年)	2006 年 2 月	1998 年 4 月	1990 年 9 月
乗客定員	720 人	696 人	529 人
客室数	400 室	238 室	184 室
乗組員数	400 人	204 人	190 人

(4)酒田港周辺の歴史遺産

酒田港周辺の歴史遺産と観光施設



※親水空間・環境・伝承検討部会が行った市内及び酒田港現地調査結果より作成



1.ポンプ庫



2.加茂屋の石倉



3.藤井家



4.清亀園



5.二の丸土塁



6.山居倉庫



7.本間家旧本邸



8.海晏寺



9.旧燈屋



10.浄徳寺



11.相馬楼



12.泉流寺



13.浄福寺



14.明治天皇行在所



15.村田屋(土蔵)



16.大信寺



17.丹波屋



18.橋本家



19.山王くらぶ



20.家坂家



21.光丘文庫



22.日枝神社



23.光丘神社



24.明神坂



25.小幡



26.原邸



27.西村屋旅館



28.松山旅館



29.旧白崎医院



30.日和山公園



31.六角灯台



32.共同井戸



33.小野太右衛門邸



34.本間別邸



35.本慶寺



36.安祥寺



37.国立倉庫



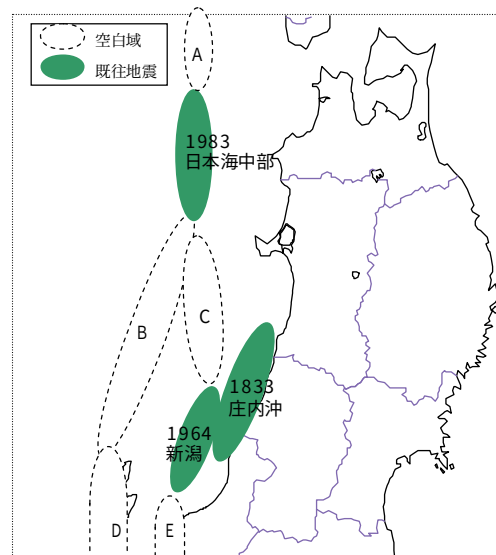
38.旧奉行所跡

(5)酒田港の防災対策の現状

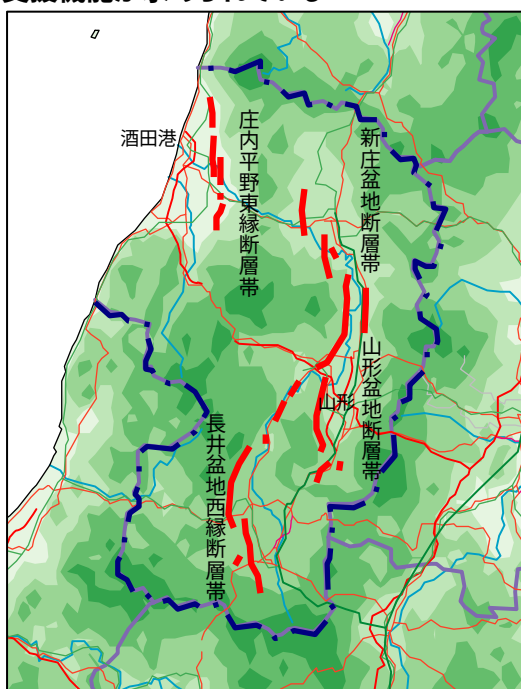
山形県が定める「山形県地域防災計画」(平成16年7月 山形県防災計画)において、大規模地震による被害想定のための基本的な考え方のもと、総合的な対策について方針が示されている。

この中では、酒田港周辺の地震空白域が示され、酒田港近辺で発生する想定地震として、庄内平野東縁地震(マグニチュード7.2;起震断層の長さ35km)^{※1}が設定されている。この地震の発生による庄内地域の被害は甚大であり、特に酒田市・鶴岡市を中心とした地域の被害は著しい。

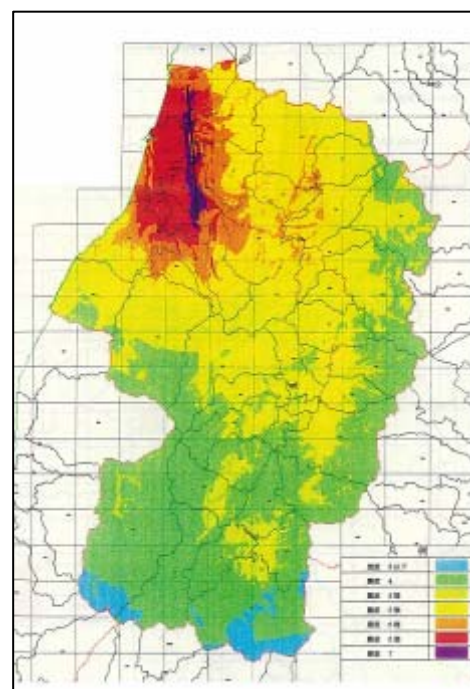
また、この地震の発生によって陸路による被災地へのアクセスが途絶えることが懸念されており、大規模地震対策における酒田港の役割として、①発災時における救援機能(防災拠点として緊急物資や被災者の海上輸送等)、②復興期の物流拠点機能、③復興期の代替輸送に対する支援機能が求められている



図一地震空白域



図一断層帯



図一想定震度(庄内平野東縁地震)

「山形県地域防災計画」(平成16年7月山形県防災計画)より作成

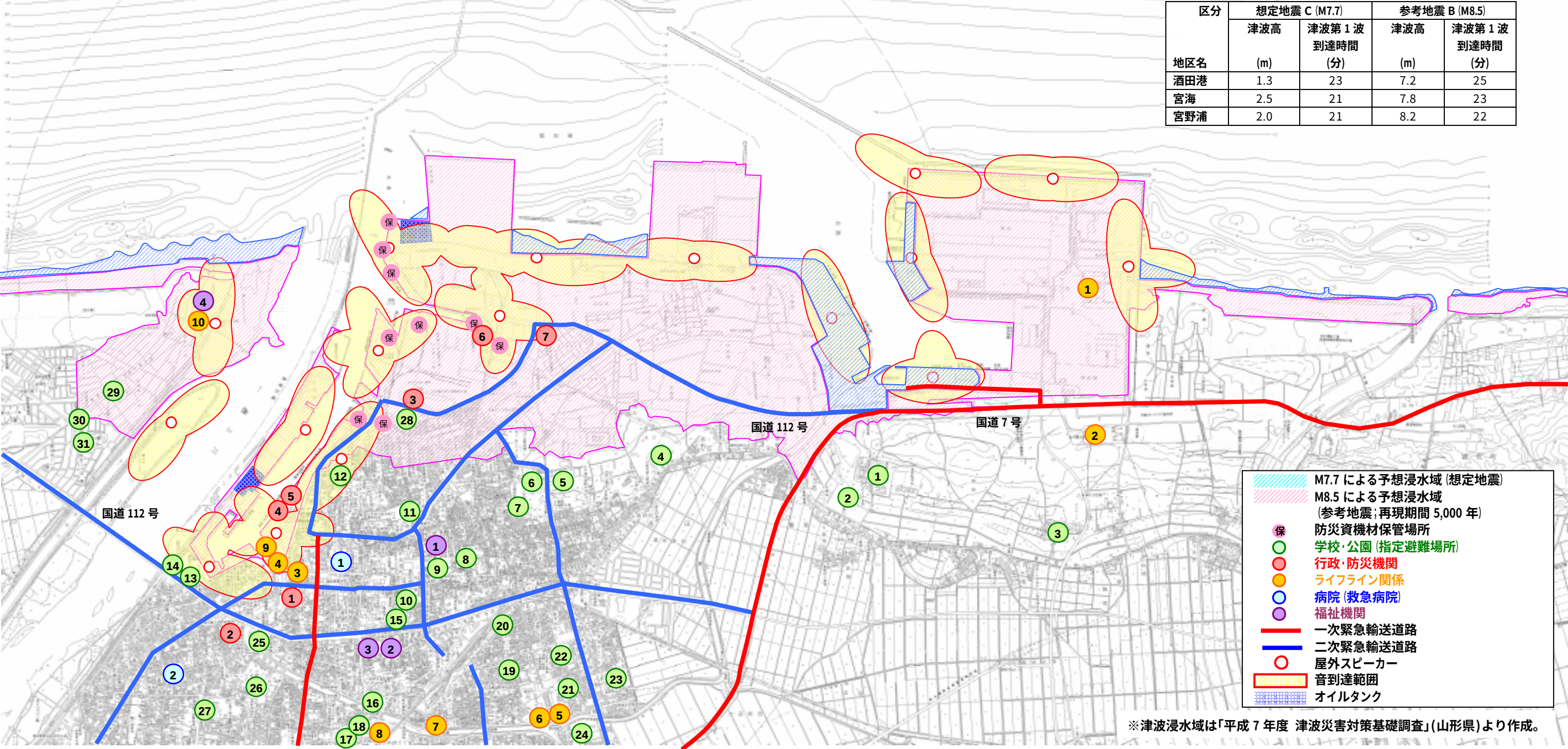
※1 国の地震調査委員会によれば(2005年4月13日公表)、「庄内平野東縁断層帯」について長期的な地震発生予測(暫定値)を公表しています。30年以内の地震発生確率は最大6%で、マグニチュード(M)7.5程度となり、活断層では確率の高いグループに入っています。庄内平野東縁断層帯(遊佐町～藤島町、長さ約38キロ)は西側に対し東側が隆起する逆断層で、平均活動間隔が2400～4600年と幅があるとされています。

○酒田港防災マップ

区分	設定基準	接続される防災拠点
第一次緊急輸送道路	初動体制の確保、地域間相互の連携に対応する路線	県庁、土木事務所、地方生活中心城市の役場、国土交通省、公団等出先機関、空港、重要港湾
第二次緊急輸送道路	飲料水・食料品等の最低限必要な物資の供給確保、救急活動等の地域相互の支援体制の確保に対応する路線	地方港湾、中央都市駅、広域物流拠点、漁港・臨時離着陸場適地、市町村役場、自衛隊基地、現地医療班派遣病院、消防署・消防本部、警察署、テレビ・ラジオ放送局

■学校・公園等(指定避難場所)						■行政・防災機関		■ライフライン関係		■病院(救急病院)	
1	酒田工業高校	11	酒田農村整備課	21	旭公園	1	酒田市役所	1	酒田共同火力発電所	1	本間病院
2	酒田北高校	12	日和山公園	22	北部公園	2	酒田地区消防組合消防本部消防署	2	東北電力酒田北港変電所	2	市立酒田病院
3	西荒瀬小学校	13	港南小学校	23	泉小学校	3	酒田地区消防組合西分署	3	NTT 庄内営業所		マップ外
4	第五中学校	14	酒田市体育館	24	第六中学校	4	山形県港湾事務所	4	酒田天然ガス株式会社		県立日本海病院
5	酒田中央高校	15	妙法寺公園	25	酒田商業高校	5	酒田海上保安部	5	家際雨水ポンプ場		
6	松陵小学校	16	浜田小学校	26	酒田東高校	6	共同防災センター	6	北部雨水ポンプ場		福祉機関
7	第一中学校	17	若浜小学校	27	亀城小学校	7	国土交通省酒田港湾事務所	7	浜田中継ポンプ場	1	身体障害者福祉センター
8	酒田南高校	18	若浜学区コミュニティ防災センター	28	酒田市大浜コミュニティ防災センター	マップ外		8	若浜中継ポンプ場	2	老人福祉センター
9	琢成小学校	19	駅東公園	29	宮野浦小学校		国土交通省酒田河川国道事務所	9	船場町中継ポンプ場	3	母子福祉センター
10	総合文化センター	20	中砂田公園	30	宮野浦学区コミュニティ防災センター		酒田警察署	10	宮野浦都市下水路ポンプ場	4	特別養護老人ホーム芙蓉荘
				31	九木原公園						

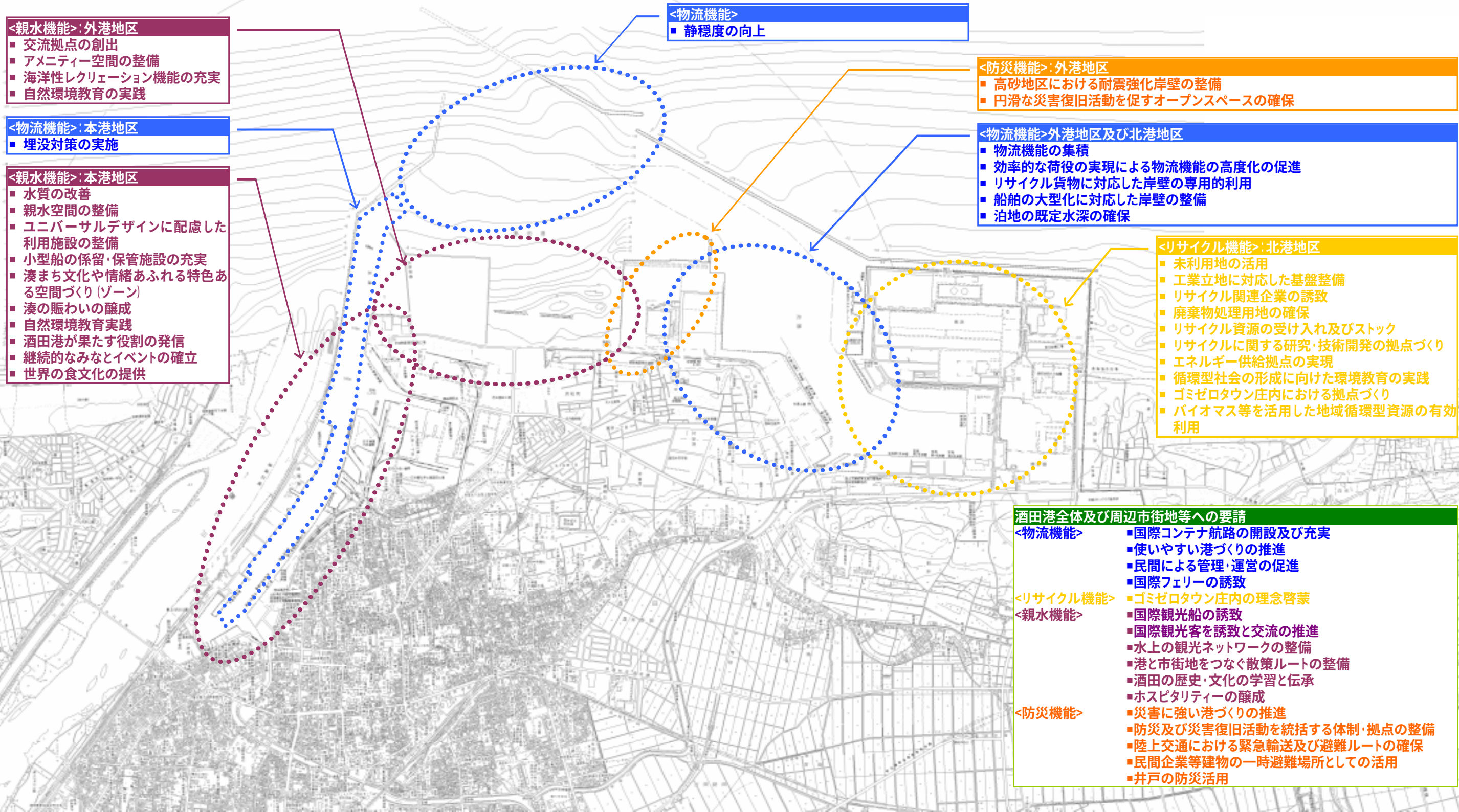
区分	想定地震 C (M7.7)		参考地震 B (M8.5)	
	津波高 (m)	津波第 1 波 到達時間 (分)	津波高 (m)	津波第 1 波 到達時間 (分)
酒田港	1.3	23	7.2	25
宮海	2.5	21	7.8	23
宮野浦	2.0	21	8.2	22



※津波浸水域は「平成 7 年度 津波災害対策基礎調査」(山形県)より作成。

(6)酒田港に対する要請（検討部会の意見集約）

各検討部会での意見及び部会メンバーを対象とした「酒田港の現状に対するアンケート調査」より、酒田港と湊まち酒田の課題と要望を整理した。



(7)市民アンケートと船員アンケートの結果

■市民アンケート結果

●アンケート調査について

<調査期間> 平成16年8月～9月

<アンケートの主旨及び対象者>

酒田港長期構想の策定にあたり、酒田に対する市民意識や、酒田港の今後の展開に抱く意向を把握するため、広く市民一般各層を対象としたアンケート調査を実施した。なお調査は、アンケート用紙の郵送及びメールにて、以下の団体等にアンケートを実施した。

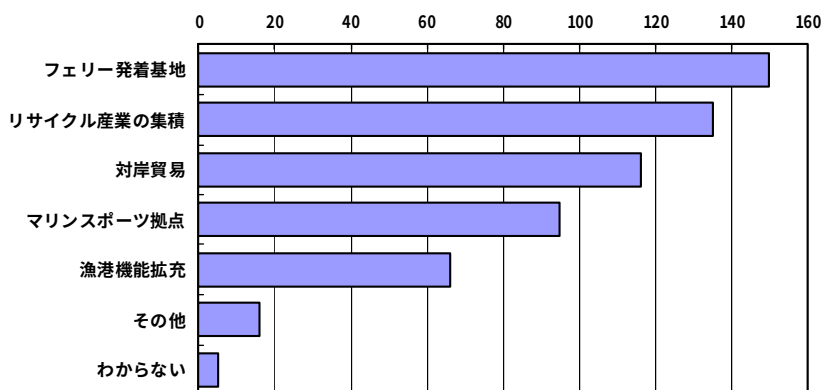
- ・ 経済団体、港湾利用者、市民団体、NPO法人、教育関係者、など

アンケートの回収は296件で、内1件が重複回答であり有効回答数は295件となる。

●アンケート結果の概要

I 酒田港の将来

今後の酒田港の利用において、重要とする項目を調査した結果は以下のとおりであった。



(選択式、複数回答)

また、酒田港にほしい施設として以下の要望があった。

・ヨットハーバー、マリーナ ・日本海貿易センタービル ・釣り場の確保 ・水族館
・フィッシャーメンズワーフのような海産物を提供する施設

II 酒田港のイメージ

現在の酒田港のイメージを多様な視点から調査した結果、以下のような意見が多かった。

- ◆ 酒田港を見て感じるイメージカラー ①グレー、②ブルー、③オレンジ
- ◆ 酒田港で感じる音 ①汽笛、②活気、③鳴声
- ◆ 酒田港で体験したいこと ①船に乗る、②釣り、
③海洋レクリエーション
- ◆ 酒田港に来て見たいもの ①夕日、②海、③船
- ◆ 酒田港のビュースポット ①日和山公園、②北港緑地展望台、
③風力発電

III 酒田の歴史・文化

酒田の歴史・文化に対して、ほかの地域の人々に自慢できるものや、もう一度ほしい昔の酒田のものなどを調査した。この結果、次に示す意見が多かった。

- ◆酒田の伝統・文化を代表する物 .. ①酒田祭り、②黒森歌舞伎、③船簞笥
- ◆酒田の歴史的・文化的建築物.... ①山居倉庫
..... ②土門拳記念館
..... ③本間家旧本邸
- ◆現在なくなってしまったものでもう一度ほしいもの
..... ①柳小路のマーケット
..... ②花柳界の賑わった台町
..... ③新井田川のボート遊び
- ◆酒田を代表する食べ物 ①むきそば、②米、③寒鰯

IV 酒田の自然環境

酒田の自然・環境について調査した結果、酒田で誇れる自然として

- ◆誇れる酒田の自然 ①鳥海山、②庄内平野、③最上川

という意見があり、これらの自然を守るため、町や港などにおけるゴミ問題に対して考えられる取組みを調査したところ、

・ボランティアによる活動

・一人一人のマナーを向上するような取組み

・小中学校から教育によって、環境に対して関心を持たせる取組み

など、環境問題に対して市民1人1人が率先した取組を展開すべきとの意見が多かった。また、綺麗な海を守るために必要な取組みとして、

・川を汚さないようにする。(生活排水を川に流さない)

・日本海に面する国々にも呼びかける

などの意見がアンケート結果で伺えた。

V 酒田の将来

酒田の将来について、自然の恵みを生かすための方策として、

・自然を活用した観光を中心としたまちづくり(景観を含む)

・鳥海山などの地域の豊かな自然をもっと宣伝する。

があり、産業面における方策として、

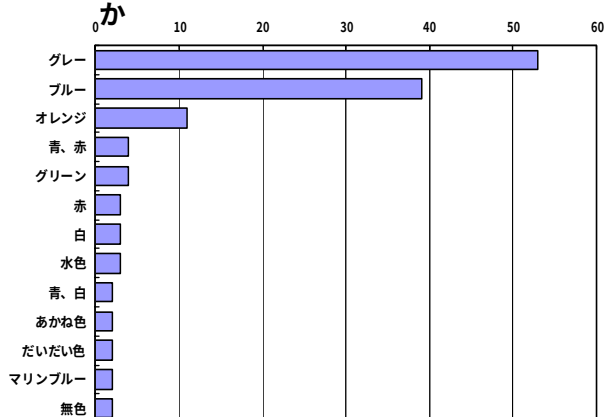
・中心市街の再整備 ・リサイクルポートの充実 ・国際フェリーの就航

・新幹線の延伸 ・高速道路網の整備 ・若者が定着できる就業の場の確保

などのインフラ整備の必要性がアンケート結果から伺えた。

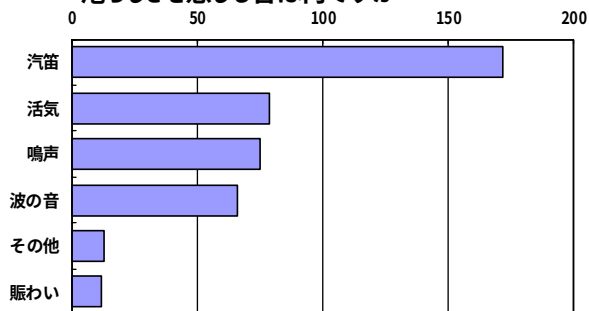
II 酒田港のイメージ (グラフ)

■ 酒田港を見て感じるイメージカラーは何色ですか



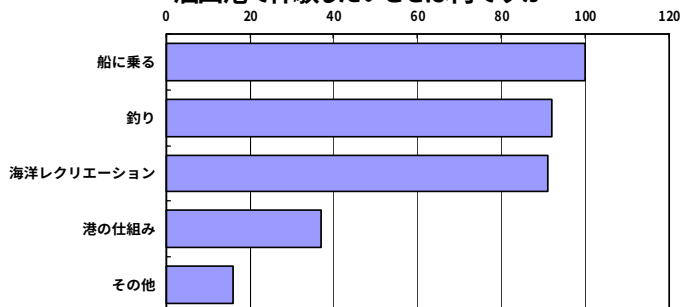
(記述式)

■ 港らしさを感じる音は何ですか



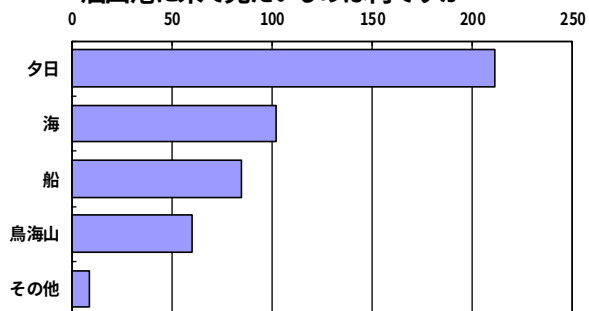
(選択式、複数回答)

■ 酒田港で体験したいことは何ですか



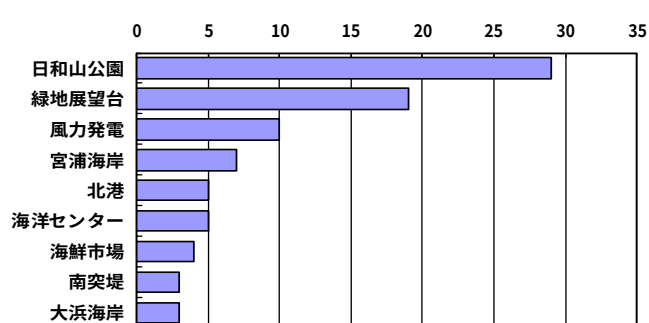
(選択式、複数回答)

■ 酒田港に来て見たいものは何ですか



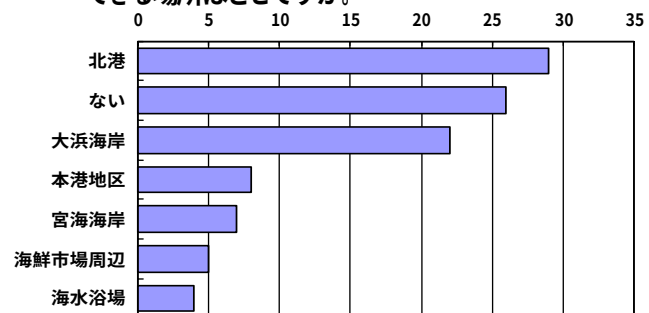
(選択式、複数回答)

■ 酒田港のビュースポットはどこですか



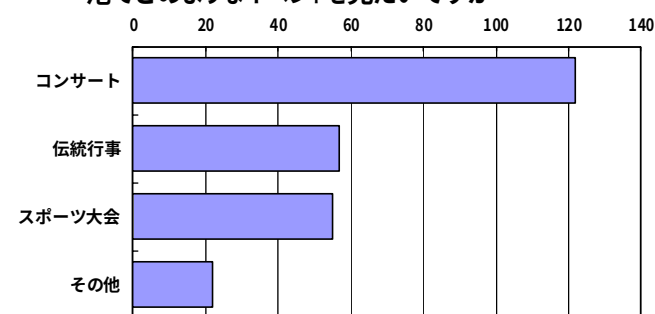
(記述式)

■ 現在、あなたが酒田港で水辺に親しめることができる場所はどこですか



(選択式、複数回答)

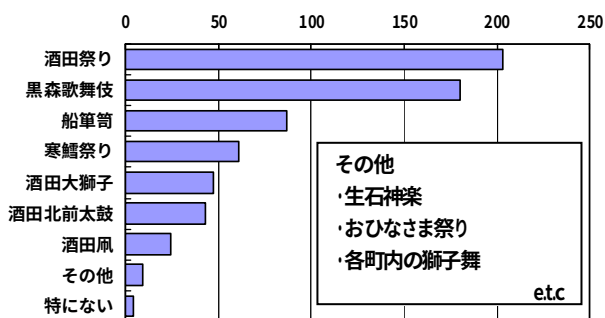
■ 港でどのようなイベントを見たいですか



(選択式、複数回答)

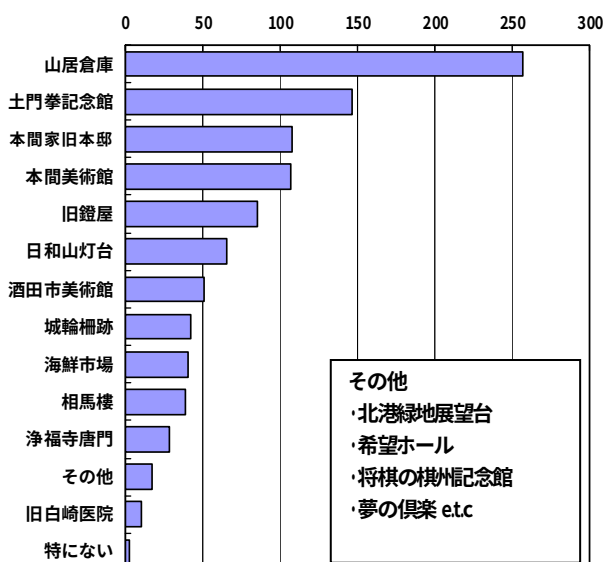
III 酒田の歴史・文化（グラフ）

■ 酒田の伝統・文化を代表するもの



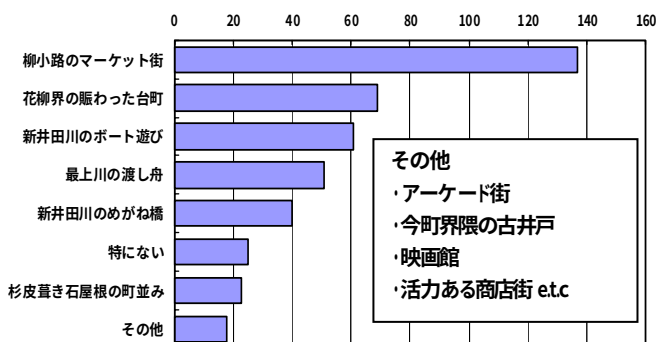
（選択式、複数回答）

■ 酒田にある歴史的・文化的建築物で自慢できるもの



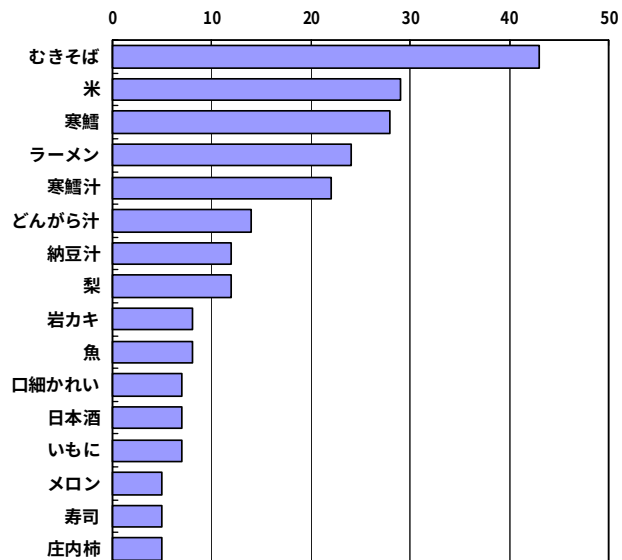
（選択式、複数回答）

■ 現在の酒田にもう一度ほしいもの



（選択式、複数回答）

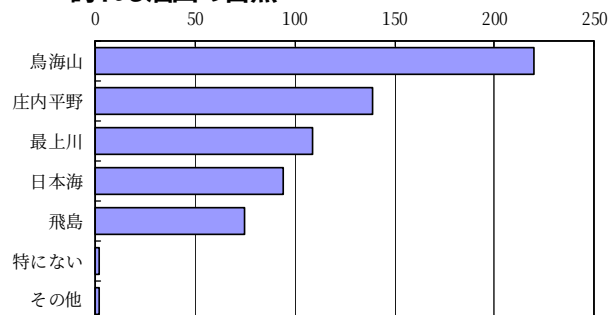
■ 酒田の食文化として自慢できる食べ物



（選択式、複数回答）

IV 酒田の自然環境（グラフ）

■ 誇れる酒田の自然



（選択式、複数回答）

あなたは町や港にポイ捨てされるゴミ、また浜辺に漂流するゴミについてどのような取り組みが必要だと思いますか。

- ・ 幼いときからの教育、躾
- ・ 環境に対する啓蒙、PR 活動
- ・ 行政とボランティア団体の共同作業
- ・ 個人のマナーの向上
- ・ ゴミ捨て場の設置
- ・ ポイ捨て禁止表示及び罰金
- ・ ボランティア活動の推進、美化運動

あなたはきれいな海を守るためにはどのような取り組みが必要だと思いますか。

- ・ 川をきれいにする
- ・ ボランティア活動
- ・ ポイ捨て禁止の啓蒙活動とパトロール
- ・ 一人一人のモラルの向上
- ・ 生活排水、浄化設備の完備
- ・ マナーの遵守、教育指導強化、漂流ゴミは定期的に行政機関にて実施

■船員アンケートの結果

→ 酒田港に入港した内航船、外航船の船員の方に港の利用についてアンケートを行った。

- <調査期間> 平成 16 年 10 月
- <回収数> 内航船145件、外航船30件

□アンケート結果の概要

- 酒田港を利用するに当たり港の機能としてあった方が良くと思うもの
 - 南防波堤
 - 第二北防波堤の延長
 - クレーンをレール式にする
 - 防波堤を高くする
 - 荒天時避泊のための仮バース
 - 入出船舶情報
 - 岸壁の整備
 - 24時間出入りの出来るゲート
 - バースに外灯が欲しい
 - 給水設備
 - 国際電話がかけられる電話ボックスを設置して欲しい
- 酒田港を利用する上で不便と思うところ
 - うねりのためロープが切れたことがある
 - 市内まで遠い
 - フェンスに囲まれ自由に外出できない
 - 夜間入港時に防波堤が低すぎレーダーで確認しにくい
 - 水深の浅いところがある
 - 岸壁の夜間照明が少ない
- 酒田に来た時に楽しめる場所
 - 娯楽施設 (パチンコ、居酒屋、買い物)
 - 市内見学
 - 釣り
- 酒田の街に欲しい施設やサービスは？
 - バス停
 - スーパー、コンビニ、酒店
 - 温泉、健康ランド、サウナ
 - 場外馬券場
 - 街のガイド
 - ショッピングセンター
- 酒田に来た時に好ましくないと感じるものは？
 - 港のフェンス (日本船員なのにフェンスがあり自由に上陸できない)
 - 港が狭い
 - 交通の便が悪い
- 酒田港に対する要望等
 - 夜も自由に出入りできるようにして欲しい
 - 港のそばに娯楽施設が欲しい
 - 入港したら一日止めてもらいたい
 - 岸壁名の簡素化 (A, B, C岸壁)

2. これまでに行われた親水機能の計画

酒田市では、別途国で調査したポートルネッサンス 21 (昭和 63 年度から 2 ヶ年調査) と連携し、「酒田港マリーナ基地」の必要性をまとめた。

この調査では、海洋性リゾート空間に対応するヨットハーバーや別荘などの施設を一体的に配置したマリーナ基地計画がまとめられている。

マリーナは、埋立等による公共マリーナ整備と、掘り込み式の民間マリーナに大別され、公共マリーナでは約 500 隻 (内デングィ 100 隻)、民間マリーナでは約 180 隻のプレジャーボート収容が計画された。

また、整備場所の選定では、宮海地区、外港地区、宮野浦地区の 3 地区が対象とされ、①静穏で広大な水域の確保、②開発可能な広大な用地、③優れた自然環境、④円滑なアクセス道路の確保の条件から宮海地区が適地とされた。

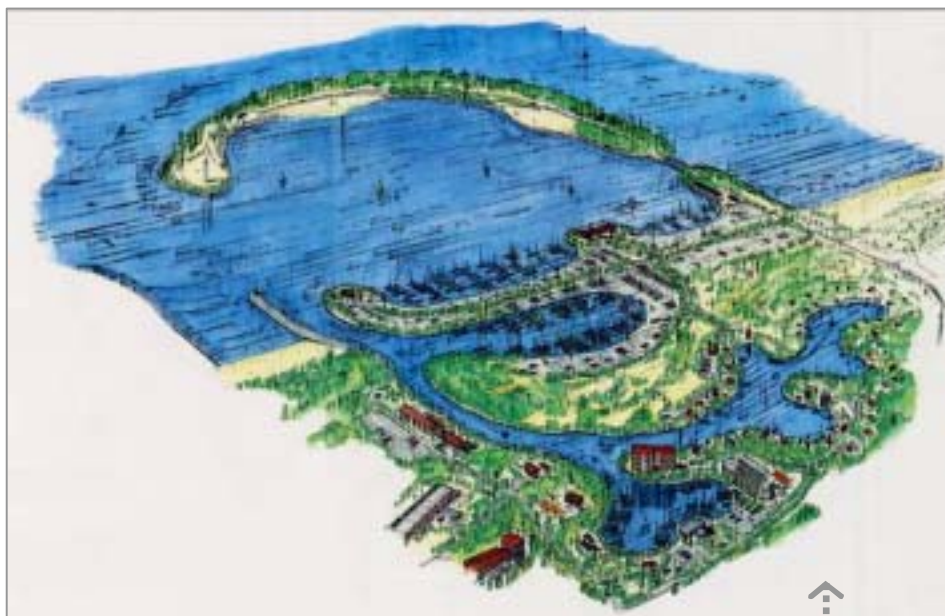


図-マリーナ基地のイメージ



3. 物流と人流の動向

対岸諸国の経済的发展と東北地域の関係について、「世界経済の潮流・2004 年秋」、「ツーリズム・ビジョン 2020」、「国土交通白書 2005 平成 16 年度年次報告」より整理した。

1) 東アジアにおける FTA の経済効果

世界経済の潮流・2004 年秋-競争力の源泉としてのクラスター:産業集積からクラスターへ
/世界経済の長期展望/平成 16 年 11 月/内閣府政策統括官室(経済財政分析担当)

東アジアにおける経済連携の経済効果を分析したものとして、ADB¹(アジア開発銀行研究所)では 97 年から 2020 年までの貿易動向をシミュレーションしている。その中では、(1)すべての国において関税ゼロのケースを想定した場合、(2)AFTA+中国が貿易協定を提携した場合、(3)いずれの措置も実施されない場合の三つのケースについて比較分析がなされている(表-1997 年から 2020 年までの貿易量の変化)。

世界全体で貿易自由化を実施した場合は、世界全体の貿易量だけでなく、各国・地域の貿易量においても拡大に寄与していることが分かる。他方 AFTA+中国が貿易協定を提携した場合でも、貿易連携のための措置が全くとられない場合に比較して日本、NIEs(韓国、台湾)の輸出量の増加が3、4割程度であるのに対し、ASEANの輸出量は約 17 倍と大幅に増加し、貿易量のシフトが生じている。

他にも、東アジア諸国間で経済連携がなされた場合の経済効果としては、2 国間よりも、地域間といった幅広い連携において、より経済効果があり、日本、中国及び ASEAN 6 との間で貿易自由化が実施された場合、世界全体で実質 GDP を 0.34%押し上げる効果があることを示す分析がある。

また、人や資本といった生産要素の移動も考慮に入れつつ、日本が東アジア諸国と FTA を締結した場合の経済効果の試算においては、アジアのより幅広い国々が FTA に参加した場合において、協定参加国すべてにおいて最も高い経済成長率を達成できることを示す分析もある。

以上より、東アジア諸国において、より広範な経済連携を実現させれば一層の経済効果が生ずる可能性があるといえ、昨今の FTA や EPA 締結への動きが活発化している背景となっているといえよう。

表-1997年から2020年までの貿易量の変化

広域な連携であるほど貿易量は増大

(単位 10億ドル)

ケース1：世界全体の貿易自由化実施（関税の完全撤廃）

輸送先	輸入国	中国	日本	NIEs	ASEAN	アメリカ	EU	その他	合計	シェア(%)
中国		0	50	46	53	78	95	144	465	21.2
日本		63	0	15	18	-5	11	24	127	5.8
NIEs		94	10	2	20	-5	5	23	149	6.8
ASEAN		54	19	11	42	15	35	32	209	9.5
アメリカ		42	13	25	9	0	35	12	136	6.2
EU		66	20	40	29	51	-214	246	237	10.8
その他		44	50	25	25	32	348	346	869	39.6
合計		363	162	163	194	166	316	828	2192	
シェア(%)		16.6	7.4	7.4	8.9	7.6	14.4	37.8		

ケース2：AFTA + 中国 で自由貿易協定提携

輸送先	輸入国	中国	日本	NIEs	ASEAN	アメリカ	EU	その他	合計	シェア(%)
中国		0	48	38	68	85	77	65	380	64.4
日本		53	0	-5	14	-16	-9	-8	28	4.7
NIEs		67	-8	-2	10	-16	-11	-14	27	4.6
ASEAN		57	13	9	50	13	20	8	169	28.6
アメリカ		31	-2	2	1	0	-6	-12	15	2.5
EU		38	0	2	6	-9	-42	-18	-23	-3.9
その他		19	1	3	1	-18	-7	-7	-7	-1.2
合計		265	52	47	151	38	22	15	590	
シェア(%)		44.9	8.8	8.0	25.6	6.4	3.7	2.5		

ケース3：ケース1、2のいずれの措置もなし

輸送先	輸入国	中国	日本	NIEs	ASEAN	アメリカ	EU	その他	合計	シェア(%)
中国		0	52	39	37	92	84	70	374	90.3
日本		56	0	-4	-7	-12	-7	-6	20	4.8
NIEs		73	-6	-1	-10	-13	-9	-11	21	5.1
ASEAN		40	-3	-1	-5	-8	-6	-6	10	2.4
アメリカ		31	-2	2	-2	0	-6	-10	14	3.4
EU		38	-1	2	-1	-9	-35	-16	-21	-5.1
その他		19	0	2	3	-17	-6	-6	-4	-1.0
合計		257	40	38	15	33	16	15	414	
シェア(%)		62.1	9.7	9.2	3.6	8.0	3.9	3.6		

(備考) 1. ADBI (2002) 表4-3 より作成。

2. 数字はベースライン (1997年時点の貿易パターン及び政策を維持した場合) と、それぞれのケースでシミュレーションした場合との貿易量の乖離を示したもの。

3. ケース3はWTOコミットメントに従い、2005年までに輸入割当補助金等の撤廃のみを行う。

AFTAとは

1992年、東南アジア諸国連合 (ASEAN) 自由貿易地域 (AFTA) が創設された。94年からは共通有効特恵関税 (CEPT) 制度が実施されている。現在のところ CEPT による関税削減は順調に推移している。

※ASEAN 諸国の整理

インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ (原加盟国)

ブルネイ (84年2月加盟)、ベトナム (95年7月加盟)、ラオス (97年7月加盟)、ミャンマー (97年7月加盟)、カンボジア (99年4月加盟) の10ヶ国。

※CEPT

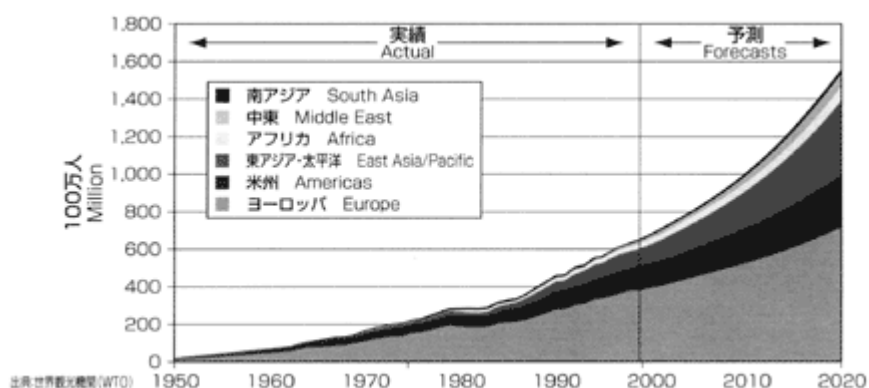
域内付加価値が40%以上の ASEAN 製品の域内貿易の際の関税を段階的に下げていく計画。新規加盟国については最終目標年次を遅くするなどの配慮がなされている。

2) 国際観光の将来

資料:「ツーリズム・ビジョン 2020」より
財団法人アジア太平洋観光交流センター

ツーリズム・ビジョン 2020 は、世界観光機関 (WTO) がツーリズムの発展に関して、21 世紀の最初の 20 年間に長期予測し、評価するものである。「ツーリズム・ビジョン 2020」の重要な成果は、1995 年を基準年として 2000 年、2010 年及び 2020 年に区切った 25 年間に及ぶ数値予測である。

〈国際観光客到着数 1950 年－2020 年〉



WTO の「ツーリズム・ビジョン 2020」では、2020 年には国際観光客到着数は 15 億 6,000 万人を越えると予測されている。この 2020 年の到着者数のうち、11 億 8,000 万人は地域内旅行者で、3 億 7,700 万人は長距離旅行者 (=地域外) と予想される。

地域別の国際観光客到着総数は、2020 年には、上位 3 地域がヨーロッパ (7 億 1,700 万人)、東アジア・太平洋地域 (3 億 9,700 万人)、米州 (2 億 8,200 万人) となり、アフリカ、中東、南アジアがそれにつづくであろう。

東アジア・太平洋地域、南アジア、中東およびアフリカは、世界平均の 4.1%を上回る年間 5%以上の成長を記録すると予測される。さらに成熟した地域であるヨーロッパ、米州は平均伸び率を下回ると予測される。

ヨーロッパは引き続き国際観光客到着数のトップシェアを維持するが、1995 年の 60%から 2020 年には 46%に減少すると思われる。2010 年までには、米州が 2 位の地位を東アジア・太平洋地域に譲ることになるだろう。東アジア・太平洋地域は 2020 年には国際観光客到着数の 25%を占め、米州は 1995 年の 19%から 2020 年には 18%に減少するだろう。

1995 年から 2002 年の期間に、長距離旅行は世界的に年間 5.4%と、地域内旅行の 3.8%に比べて急成長するだろう。結果として、地域内と長距離旅行の割合は、1995 年の約 82:18 から 2020 年には 76:24 程度になるだろう。

〈地域別国際観光客到着数 (単位:100 万人)〉

	基準年	予測		年間平均伸び率 (%)	マーケットシェア (%)	
	1995 年	2010 年	2020 年	1995－2020 年	1995 年	2020 年
合計	565.4	1,006.4	1,561.1	4.1	100	100
アフリカ	20.2	47.0	77.3	5.5	3.6	5.0
米州	108.9	190.4	282.3	3.9	19.3	18.1
東 ASIA・太平洋	81.4	195.2	397.2	6.5	14.4	25.4
ヨーロッパ	338.4	527.3	717.0	3.0	59.8	45.9
中東	12.4	35.9	68.5	7.1	2.2	4.4
南アジア	4.2	10.6	18.8	6.2	0.7	1.2
地域内 (a)	464.1	790.9	1,183.3	3.8	82.1	75.8
長距離 (b)	101.3	215.5	377.9	5.4	17.9	24.2

出典：世界観光機関 (WTO)

注： a) 地域内は、出発国が明記されていない場合の到着数を含む。

b) 長距離は、地域内旅行以外の全てのものと定義する。

※ ビジット・ジャパン・キャンペーン (Visit Japan Campaign) とは？

国土交通省では、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002」(平成 14 年 6 月 25 日閣議決定)に基づき、外国人旅行者の訪日を促進する「グローバル観光戦略」を関係府省と協力して策定し、平成 14 年 12 月 24 日の閣僚懇談会において、国土交通大臣がその旨発表いたしました。

本戦略は、日本人の海外旅行者が約 1,600 万人であるのに対して、我が国を訪れる外国人旅行者は、その 3 分の 1 以下である約 500 万人に過ぎないことから、その格差をできる限り早期に是正しようとするものです。

そのため、本戦略の中の一つに挙げられている、「外国人旅行者訪日促進戦略」の一環としてビジット・ジャパン・キャンペーンの実施が決定されました。それにともない、政府においては関係府省及び自治体、民間企業等が官民一体となって推進する母体「グローバル観光戦略を推進する会」を平成 15 年 3 月 26 日に開催し、ビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部が立ち上げられました。これを受けて平成 15 年 4 月 1 日に実施本部事務局が開設され、「2010 年までに 1,000 万人の訪日外国人誘致」を実現するための活動を開始しました。

(以上、ビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部事務局のホームページより)

3) 二層の広域圏

「国土交通白書 2005 平成 16 年度年次報告」より

人口の定着化が進む中、高速道路、幹線鉄道等の広域交通ネットワークの整備が進展したことなどを背景に、地方部では県境を越えた活動が展開され、広域的な社会経済圏が形成されてきている。

都道府県をまたぐ人の流動を見るとブロック内流動の割合が高い。また、都道府県をまたぐ人口移動は、ブロック内の他県を転出先とするブロック内移動の割合は近年やや減少しているものの、高度経済成長期に比べると増加している。東北ブロックでは、ブロック内移動の占める割合が、1965 年(昭和 40 年)には 18.6%であったのが 1995 年(平成 7 年)には 36.2%に上昇している。更にブロック中心都市圏は今後も人口が比較的安定して推移すると予測されるが、ブロック圏においては、都市機能の集積する政令指定都市がブロック圏における拠点性を高めている。

(1) 対岸諸国の経済発展と東北地方の関係

(対岸諸国と我が国の物流・人流の関係)

東アジア諸国・地域と日本との間では、人流が増大し、緊密な旅客輸送ネットワークが形成されている。また人流の動向と同様に、物流が増大し、緊密な貨物輸送ネットワークが形成され、海上輸送量・航空輸送量ともに増加している。

こうした、東アジア諸国・地域と日本との間の物流・人流の増大は、東アジア経済と日本経済の相互依存関係の深化を示している。貿易面では貿易額が増加し、輸出入とも部品の割合が高く、これは、生産分担関係の成立を意味し、このことによって物流・人流の増大を促していることが予想される。東アジア経済と日本経済が、生産分担関係の構築、相互に生産地・市場となる関係の構築に伴い、相互依存関係を深めている。地方部における状況では、物流・人流とも九州・中国・四国ブロックの割合が全国平均を上回っており、特に人流では北海道ブロックからの入国割合が伸びを見せている。

少子高齢化が進行する日本、特に東北地方にとって、成長を続ける東アジア諸国・地域との交流を維持・拡大していくことは重要であり、そのためには、東アジア諸国・地域との間の円滑な人流・物流の確保にこれまで以上に努める必要がある。

(2) 対岸諸国と東北地方の相互発展に向けた国際的な連携・協力

東アジア諸国・地域と日本が共に持続的に発展していくためには、様々な分野において、各国が交流・協調していく枠組みが重要となる。

そうした認識の下、東アジア地域においては従来から、多国間及び二国間とも各国の交流・協調が進められてきた。これらの動きは、東アジア域内における対等な立場で相互に利益を得る形での連携を模索する動きといえる。

我が国の地方ブロック圏では、社会経済活動における国境の垣根が次第に低くなり、海外の近隣地域との連携強化や近隣諸国・地域の市場開拓など、成長する近隣諸国・地域の活力を自らの活力へと結びつけ、その発展を図ろうとする取組みが見られるようになってきている。日本海沿岸の道府県では、韓国・中国・ロシア極東地域などとの間で、環日本海地域の連携を推進する取組みとして、環境への配慮とリサイクル産業の推進、スポーツ交流、観光客誘致、農産物の輸出拡大などが行われている。東北地方においても、今後更に国境を越えた地域間ネットワークの形成や共同発展のための多様な交流・連携を図っていく必要がある。

(3) 新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系

資料：二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会/平成17年5月

①競争力と地域の一体感と独自性を有する『二層の広域圏』で日本の新しい流れをつくる

わが国は、グローバル化、国境を越えた地域間競争の激化、人口減少による投資余力の減少下にある。このような中にあっても、我が国が引き続き国際競争力を保持し、持続的に発展していくためには、それぞれの地域の潜在力を最大限に発揮し、地域の多様な特性を活かし、国際的な競争力と魅力を高めていく必要がある。このためには既存の行政区域を越えた広域レベルでの戦略的な対応が重要となる。

経済面では都道府県を越える『地域ブロック』と、生活面では複数の市町村からなる『生活圏域』が、競争力と地域の一体感と独自性を持ち相互に連携する『二層の広域圏』が形成され、それらを多面的な機能を有する『自然共生地域』が支え、共存していく、新たな国土構造をつくりあげていくことが有効である。

②600～1,000 万人の規模を1つの目安とする『地域ブロック』の形成

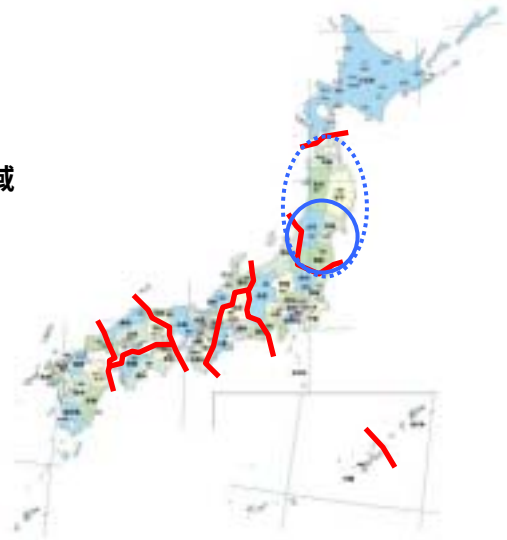
都道府県を越えた広域的な課題を解決し、東アジア諸国などと独自の国際交流・連携を行うためには、単に産業、金融、研究開発、国際交流などの機能を大都市圏に依存するのではなく、自立し国際競争力を持ったまとまりのある『地域ブロック』を形成していく必要がある。

■ 二層の広域圏、第一の層

→ 「地域ブロック」

- ◇ 地域の独自性と一体感のある地域
- ◇ 特色ある経済圏を形成
- ◇ 共に発展しようとする観点

東北地域ブロック→
南東北地域→



③交通 1 時間圏・人口 30 万人前後を目安とする『生活圏域』の形成

人口減少下にあっても、日常的に必要な都市的サービスが適切かつ効率的に享受でき、地域の振興を通じ安定的な雇用の方も確保され、誇りを持って生活できる環境を確保していくことが重要である。

このためには、地域の実情も踏まえつつ、日常生活の活動範囲となっている単位、すなわち、時間距離で 1 時間（交通 1 時間圏）で、人口規模が 30 万人前後のまとまりを目安とした『生活圏域』を念頭に置いた対応が有効である。

『生活圏域』についての取組みが、現在進められている市町村合併にあたって、広範な議論の対象となることが期待される。

■ 二層の広域圏、第二の層

→ 「生活圏域」「自然共生地域」

- ◇ 生活関連サービスの維持圏域
- ◇ 地域社会としてのまとまり
- ◇ 人口 30 万から 50 万人程度以上
- ◇ 時間距離 1 時間程度

酒田・鶴岡生活圏域→

(庄内地域) →



④モビリティが鍵となる『二層の広域圏』の形成

人口減少やグローバル化、投資余力の低下などの経済社会の潮流の変化に対応し、持続的発展性のある『二層の広域圏』の形成を図っていくためには、圏域内外の機能分担と相互補完を円滑に行える枠組を整えていくことが基本となる。

このためには、人々の移動の利便性や様々な地域資源の流動性といった「モビリティ」の向上を図ることが鍵となる。国際間については、『地域ブロック』が競争力のある独自の交流機能を確保し、国内の『地域ブロック』間については、高速性、多頻度などの高いサービス水準、災害時などの代替性を確保する必要がある。『地域ブロック』内については、ブロック内拠点間を有機的に結びつけ、ブロック内日帰り圏を拡大する必要がある。『生活圏域』、『自然共生地域』内については、地域の特性を活かせる、きめの細かなモビリティを確保することなどが重要となる。

なお、交通ネットワークの整備によるモビリティの向上によって、それまでは日常的に利用できなかった医療、福祉、教育、文化、消費などのサービスを受けられるようになる場合も多い。交通インフラの整備にあたっては、時間短縮効果、交通安全面の向上などの従来の便益の尺度だけではなく、新規の施設整備などがなくなることによる費用の削減効果など、交通政策以外の政策手段との関連も含めた総合的な評価を行うよう努める必要がある。

4) 北東アジア地域における輸送回廊

- ① 輸送回廊が十分に整備された場合には、国境を通過する物の流通や人の往来が活発化し、北東アジアに本来存在する経済的・地理的補完性を活用した国際貿易が進展するものと考えられる。
- ② 輸送回廊の整備とともに、輸送回廊に関する情報を荷主等に提供することで、実態として輸送回廊の利用を誘導・促進していくことも考えられる。



国際輸送路として十分に機能するルートが整備

国内外の企業進出や投資の促進

- ※ 北東アジアの輸送回廊は、地域の経済開発と国際協力を促進するために、インフラ整備と生産・貿易・その他各地域で行われている開発プロジェクトとを結び付ける「貿易＋経済」の回廊として、将来、その機能を充実していくことが求められている。

北東アジア貿易回廊



出典：「北東アジアに新しい物流の路を拓く 進展する北東アジア貿易回廊」
財団法人環日本海経済研究所

5) 食料安全保障

農林水産省総合食料局食料企画課食料安全保障対策班

<<http://www.kanbou.maff.go.jp/www/anpo/anpotop.htm>>

(1)食糧安全保障とは

食料は人間の生命の維持に欠くことができないものであるだけでなく、健康で充実した生活の基礎として重要なものです。したがって、国民に対して、食料の安定供給を確保することは、国の基本的な責務です。

食料の多くを輸入に頼っている日本では、国内外の様々な要因によって食料供給の混乱が生じる可能性があり、食料の安定供給に対する国民の不安も高まっています。しかし、そういった予想できない事態が起こった際にも食料供給が影響を受けずに確保できるように準備しておかなくてはなりません。

食料安全保障とは、このように予想できない要因によって食料の供給が影響を受けるような場合のために、食料供給を確保するための対策や、その機動的な発動のあり方を検討し、いざというときのために日ごろから準備しておくことです。

平成 11 年 7 月に公布・施行された「食料・農業・農村基本法」においては、不測時における食料安全保障に関する規定を設け、不測時において国が必要な施策を講ずることを明らかにしています。

○食料・農業・農村基本法(平成11年法律第106号)(抜粋)

(食料の安定供給の確保)

第2条 食料は、人間の生命の維持に欠くことができないものであり、かつ、健康で充実した生活の基礎として重要なものであることにかんがみ、将来にわたって、良質な食料が合理的な価格で安定的に供給されなければならない。

2 国民に対する食料の安定的な供給については、世界の食料の需給及び貿易が不安定な要素を有していることにかんがみ、国内の農業生産の増大を図ることを基本とし、これと輸入及び備蓄とを適切に組み合わせて行われなければならない。

4 国民が最低限度必要とする食料は、凶作、輸入の途絶等の不測の要因により国内における需給が相当の期間著しくひっ迫し、又はひっ迫するおそれがある場合においても、国民生活の安定及び国民経済の円滑な運営に著しい支障を生じないように、供給の確保が図られなければならない。

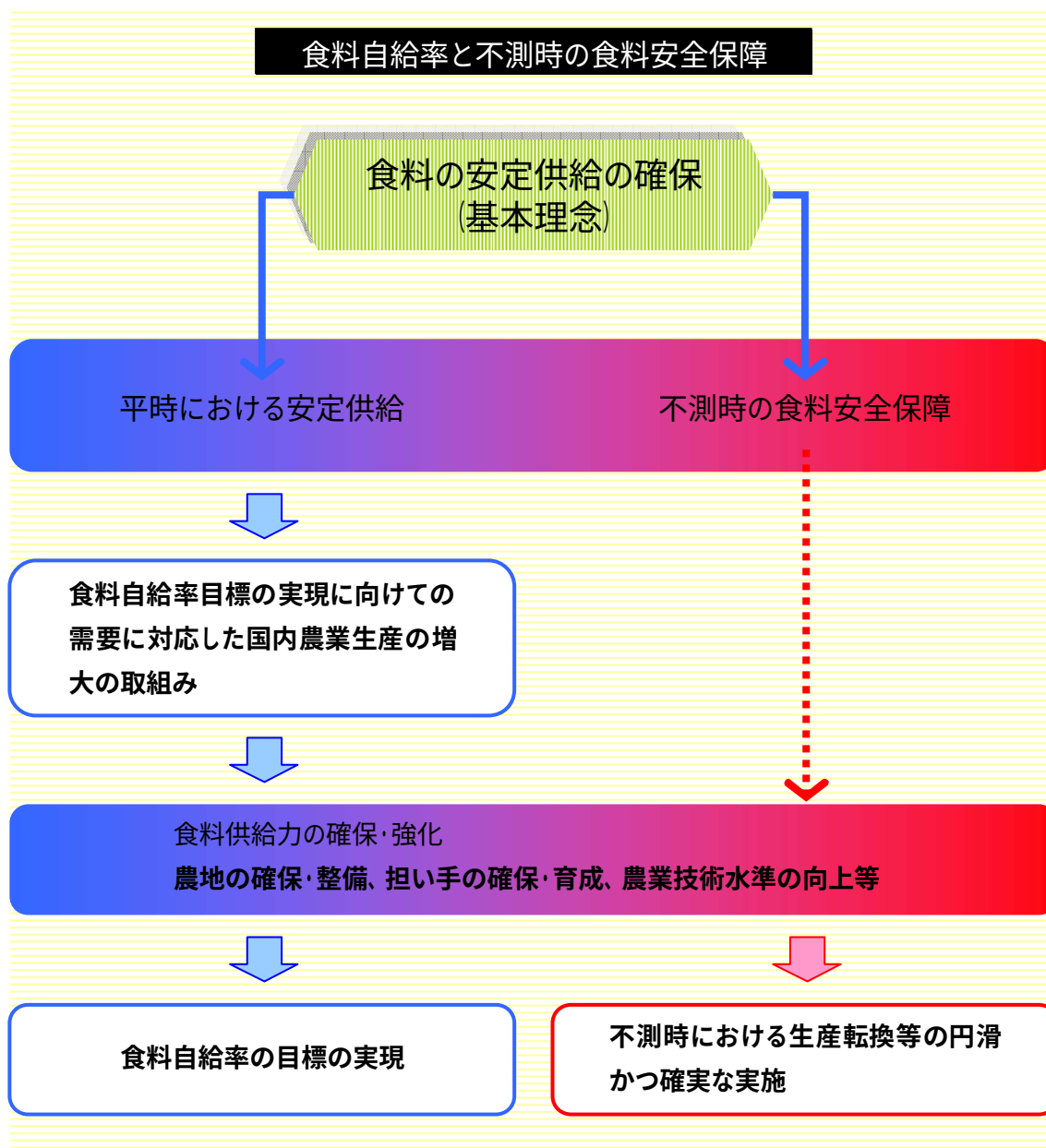
(不測時における食料安全保障)

第19条 国は、第2条第4項に規定する場合において、国民が最低限度必要とする食料の供給を確保するため必要があると認めるときは、食料の増産、流通の制限その他必要な施策を講ずるものとする。

(2)不測の事態に関する考え方

平常時において、食料自給率の目標を設定し、その達成に向けて様々な取組みを行うことは、我が国の食料供給力を向上させる上で重要です。

このことは、国内外における不作、国際紛争による農産物の輸入の大幅な減少や途絶等の不測の事態が生じた場合に、国民が最低限度必要とする食料の供給の確保を図ることにつながるものです。



(3)平時における取組み

我が国の食料安全保障のためには、平時から食料の安定供給確保のための基本的な対策に取り組んでおく必要があります。

具体的には、輸入への依存をさらに高めていくことは、我が国の食料供給構造を不安定にするので、食料自給率の向上を目指して、国内の食料供給力の確保・向上を図ることが重要です。このことにより不測時における対応も行いやすくなります。

また、消費者や実需者への安定的な供給を確保するため、食料安全保障上重要な農産物を適切に備蓄するとともに食料輸出国との安定的な貿易関係の形成などに努める必要があります。さらに、こうした取組みとあわせ、国内外の食料需給に関する情報の収集・分析を行うことも必要です。

○食料供給力の確保・向上のための取組み

- * 農地・農業用水などの農業資源の確保
- * 農業の担い手の確保・育成
- * 農業技術水準の向上
- * 試験研究の実施

○備蓄の適切な運用及び安定的な輸入の確保

[我が国の農産物備蓄の状況]

品 目	概 要
米	国（食管会計）が、適正水準を100万トン程度で運用
食糧用小麦	外麦の年間需要の約2.3ヶ月分（100万トン程度）
食品用大豆	社団法人大豆供給安定協会において年間需要の約2週間分（4.3万トン）
飼料穀物	配合飼料主原料の年間需要のおおむね1ヶ月分（95万トン）

注：飼料穀物は上記備蓄と併せて、配合飼料メーカーに対し、別途、使用量の概ね1ヶ月分の在庫を確保するよう指導。

○国内外の食料需給に関する情報の収集・分析

- * 主要生産国・輸出国の生産・輸出・在庫状況
- * 主要生産国・輸出国の外交貿易政策
- * 食料輸入に影響を及ぼす港湾ストライキ、地域紛争等の発生など

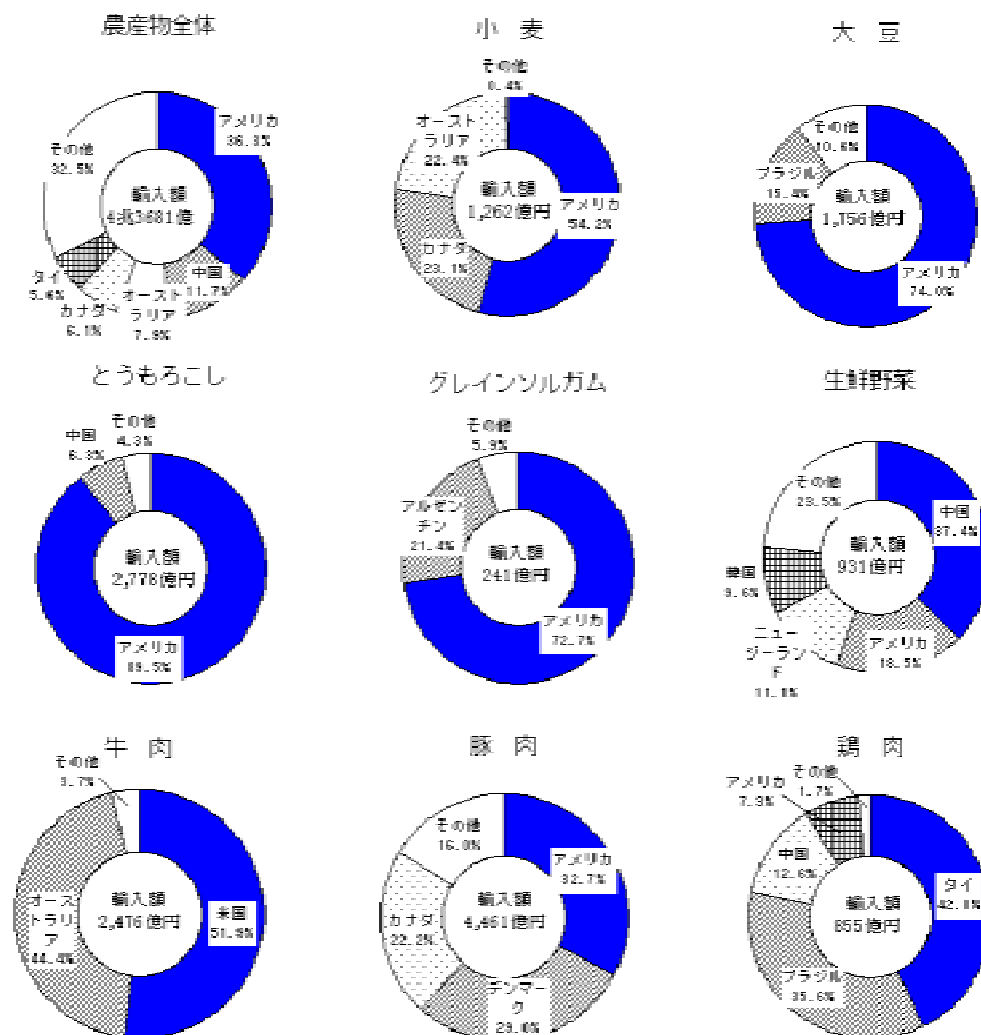
(4)不測時における取組み

不測の要因により、我が国の食料需給がひっ迫するおそれがある場合には、当面の食料供給の確保のための備蓄の活用や輸入の確保、価格・流通の安定のための規制などを実施します。

事態が深刻化し、備蓄の活用や輸入の確保などによっては、十分な供給を確保できないおそれがある場合には、これらの取組みに加え、国内農業生産の増大などにより対応する必要があります。

この場合、事態のレベルに応じて、供給が減少する品目の緊急増産を行ったり、さらに深刻な場合には、花などの食用ではない作物や野菜などのカロリーの高い作物から、いも類などのカロリーの低い作物への生産転換などを実施することが必要となります。

○ 我が国の主要農産物の国別輸入割合（2003年）



資料：財務省「貿易統計」

注：農産物全体には、羊毛、アルコール飲料、たばこ、天然ゴムおよび綿を含む。

4. 懐かしい酒田の風景



酒田港から眺める鳥海山 (大正時代)



山居倉庫 (大正時代)



酒田港 (大正時代)



最上川から見る酒田港 (昭和の初め頃)



日和山から眺める酒田港 (大正時代)



酒田の商店街 (昭和の初め頃)



本町通り (大正時代)



酒田駅前 (大正時代)



新井田川 (大正時代)



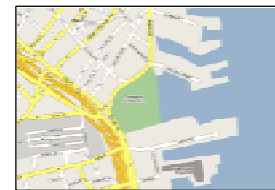
庄内平野と鳥海山 (大正時代)

5. 世界の港

A. ボストン

○港の概要

- ・ボストンは1636年の創立以来、その繁栄は常に港と深く関わりがあった。
- ・しかし、1800年代中頃から、船やふ頭機能の近代化、鉄道輸送の急速な発展などにより貿易機能が衰退した。
- ・地域の再生をボストン開発公社が行い、1962年に商工会議所水際域再開発部で第一次計画が作成され、今日の成功をおさめた。



コマーシャルワーフのヨットハーバーと公園、住宅



マーケットプレイスの照明



モールのカフェテラス



保存修復建築物（写真左奥）



護岸沿いの遊歩道

B. ボルチモア・インナーハーバー

○港の概要

- ・ボルチモアは 1729 年にインナーハーバー地区に発祥し、そこから発展した都市である。
- ・インナーハーバー地区は、都心地区に隣接する価値の高い地域として認識されて、ウォーターフロント再開発計画が 1964 年から始まった。
- ・現在、無料コンサートやボートレース、シティフェアなどで賑わっている。



ハーバープレイス前の親水公園



火力発電の建物を修復したディスコ



スカイウォークで結ばれたハーバープレイス（写真中央前）とホテル・コンベンションセンター（写真中央奥）



ディスコのライトアップ



夜のインナーハーバー地区

C. マリナ・デル・レイ

○港の概要

- ・マリナ・デル・レイは、ロサンゼルス近郊のサンタモニカにあり、湿地帯の有効利用、環境衛生の改善、海洋レジャーのニーズに対応することを目的に開発された。
- ・マリナーには古いみなとまち風にデザインされたフィッシャーマンズヴィレッジがあり、スポーツフィッシングなどで賑わっている。



公園の乗船場



ランドマークとしての灯台



クルージング船



フィッシャーマンズヴィレッジの遊歩道



フィッシャーマンズヴィレッジの釣り船

D. ベニス

○港の概要

- ・ 今のようなベニスの都市の骨格は、1500 年頃に出来上がっており、かつては世界の流通都市として栄えていた。
- ・ 現在は、その歴史的な町並みと水際環境を生かした世界の観光・リゾートのメッカとなっている。
- ・ 「水の都」ベニスといわれるように、町は無数の水路で区切られ、水上交通が中心となっている。



サンゾルジョ・マジョーレの親水公園



海に面したサンマルコ広場



トレンディ広場の乗船場



乗船場（水路の橋は gondola が通れるようになっている）



リアルト橋（通りの両側に商店が建ち並んでいる）

E. サウス・ストリート・シーポート

○港の概要

- ・1960年代に、古い建物を取り壊し駐車場にする計画があったが、市民の歴史的建築物の保存運動により中止になり、それがきっかけで町の再生が始まった。
- ・当時の船を係留し、海の博物館、市、場飲食店などとして活用して成功している。



ウッドデッキの中央広場



ウォール街からの遊歩道



係留した船の博物館



修復利用した建物（写真右）



倉庫を修復したショッピングセンター

F. ロッテルダム

○港の概要

- ・ロッテ川の小さな漁村だったロッテルダムは、ドイツと結ぶライン川（マース川）下流にあったため、昔から漁港として栄えてきた。さらに、新マース川の川岸を埋め立てて造られた「ユーロポート」（ヨーロッパの港）という大きな港ができたことによって、急速に発展した。
- ・ロッテルダム港は、世界でも有数の貨物の取引が多い港で、ロッテルダムはヨーロッパ最大の港の都市として有名である。



出典；HPより

G. マイアミ

○港の概要

- ・マイアミ港は世界やカリブ海を1周する大型豪華客船が入れ替わり停泊し、マイアミ空港から中南米へは一飛びで行ける近さである。



出典；HPより

6. 酒田港長期構想検討委員会

酒田港長期構想は、酒田港長期構想検討委員会をはじめ、以下に示す 4 つの部会にて検討を行った。

酒田港長期構想検討委員会			
	氏名	所属・役職等	備考
委員長	栢原 英郎	社団法人日本港湾協会 理事長	
委員	稲村 肇	東北大学大学院 情報科学研究科 教授	
委員	齋藤 成徳	酒田商工会議所 会頭	
委員	長谷部 俊子	山形県トータルライフ研究会 代表	
委員	水戸部 浩子	荘内日報 社論説委員	
委員	三橋 郁雄	財団法人環日本海経済研究所 特別研究員	
委員	佐藤 秀一	酒田地区特別防災区域協議会 酒田地区共同防災センター所長	
委員	加賀谷 聡一	社団法人酒田青年会議所 元理事長	
委員	秋野 明	酒田海陸運送株式会社 代表取締役社長	
委員	佐藤 富齋門	山形県漁業協同組合 代表理事組合長	前任: 斎藤 辰男
委員	松浦 安洋	酒田水先区水先人会 会長	
委員	五十嵐 進	日本通運株式会社 酒田支店長	
委員	児玉 健一	株式会社エコー 代表取締役社長	
委員	高橋 弘道	酒田共同火力発電株式会社 取締役社長	
委員	高橋 博	山形県 商工労働観光部長	前任: 岡村 健司
委員	池田 隆	山形県 土木部長	前任: 坂之井和之
委員	中村 護	酒田市 助役	
委員	横井 優	国土交通省 東北運輸局 山形運輸支局長	前任: 行方 博彦
委員	古市 正彦	国土交通省 港湾局 計画課 港湾計画審査官	前任: 塩崎 正孝
委員	山田 篤司	国土交通省 東北地方整備局 企画部長	前任: 光家 康夫
委員	赤司 淳也	国土交通省 東北地方整備局 港湾空港部長	
委員	吉田 輝昭	酒田海上保安部長	前任: 木本 久男

物流検討部会			
	氏名	所属・役職等	備考
部会長	三橋 郁雄	財団法人環日本海経済研究所 特別研究員	
委員	斎藤 勝元	東方水上シルクロード貿易促進協議会 副会長	
委員	小野寺 勇	酒田商工会議所 専務理事	
委員	秋野 明	酒田海陸運送株式会社 代表取締役社長	
委員	石川 國光	株式会社日本通運 酒田支店 海運事業所長	前任:堀 秀樹
委員	中野 正幸	酒田共同火力発電株式会社 管理部 副部長	
委員	宇佐美 茂	株式会社商船三井 船舶部スーパーバイジンググループ マネージャー	前任:井上 勝
委員	新田 嘉七	株式会社平田牧場 代表取締役社長	
委員	齋藤 友美	東北東ソー化学株式会社 経営管理部 経営管理室長	
委員	高橋 健一	升川製材株式会社 代表取締役	
委員	五十嵐利左エ門	株式会社でん六 資材部 部長	前任:東海林敏勝
委員	池田 敬一	北日本くみあい飼料株式会社 工場長	前任:大滝 憲一
委員	岡部 忠尺	庄内みどり農業協同組合 信用部長	
委員	川村 哲也	山形県庄内総合支庁産業経済部商工労働観光課商工振興専門員	
委員	永寿 祥司	山形県庄内総合支庁総務企画部企画振興課 主査	オブザーバー

リサイクル検討部会			
	氏名	所属・役職等	備考
部会長	児玉 健一	株式会社エコー 代表取締役社長	
委員	加賀谷 聡一	株式会社メックカガヤ 常務取締役	
委員	小川 明夫	東北電力株式会社 酒田リサイクルセンター工事所 所長	
委員	渡会 昇	渡会電気土木株式会社 代表取締役	
委員	黒澤 利宏	テルス株式会社 代表取締役社長	
委員	小野寺 佳克	小野寺建設株式会社 代表取締役	
委員	高木 武夫	東北公益文科大学 教授	
委員	會田 健	山形県庄内総合支庁 保健福祉環境部 リサイクル推進専門員	前任:石垣 清志
委員	成澤 実	酒田市 市民生活部 環境衛生課長	前任:粕谷 充
委員	中條 正志	庄内みどり農業協同組合 経済部長	前任:高橋 時雄
委員	齋藤 安和	NPO法人庄内エコ・プランニング 副理事長	
委員	高橋 あき子	酒田港女みなと会議 副座長	
委員	細田 衛士	慶應大学 経済学部 教授	アドバイザー

親水空間、環境、伝承検討部会

	氏名	所属・役職等	備考
部会長	加賀谷 聡一	社団法人酒田青年会議所 元理事長	
委員	大歳 恒彦	東北公益文科大学 教授	
委員	設楽 京子	ナイスさかた 編集長	
委員	伊藤 克行	イトウ環境デザイン室 代表	
委員	是谷 実	山形県立酒田工業高等学校 土木科科长	
委員	加藤 あきこ	チアーズ 代表	
委員	金子 三十美	社団法人いわふね青年会議所 元副理事長	
委員	吉澤 彰浩	社団法人日本青年会議所 東北地区山形ブロック協議会直前会長	
委員	岡部 信彦	日枝神社 権禰宜	
委員	金子 博	NPO法人パートナーシップオフィス 理事	
委員	八柳 宏栄	NPO法人庄内海浜美化ボランティア 代表理事長	
委員	守屋 元志	NPO法人庄内海岸のクロマツ林をたたえる会 副会長	
委員	檜山 實	酒田市自治会連合会 会長	
委員	白旗 月美	酒田商工会議所 女性会会長	
委員	金内 農夫哉	山形県小型船舶安全協会 理事	
委員	押切 六郎	社団法人山形県観光協会 副会長 (最上川峡芭蕉ライン観光株式会社 代表取締役会長)	
委員	荒生 満	酒田観光物産協会 事務局長	
委員	富山 誠一	財団法人日本釣振興会 山形県支部長	
委員	小山 恵子	酒田港女みなと会議	
委員	佐藤 和雄	社会福祉法人 西荒瀬協会 理事長	

防災対策等検討部会

	氏名	所属・役職等	備考
部会長	佐藤 秀一	酒田地区特別防災区域協議会 酒田地区共同防災センター所長	
委員	山口 仁史	株式会社ジャパンエナジー酒田油槽所 所長	
委員	佐藤 篤志	酒田海上保安本部 警備救難課長	前任:村瀬 克史
委員	菅原 明廣	山形県庄内総合支庁総務企画部総務課防災安全主幹	前任:伊藤 義彦
委員	鈴木 信一	酒田市 総務部 総務課長	
委員	小嶋 義明	酒田地区消防組合同本部 警防課長	

幹事会			
	氏名	所属・役職等	備考
幹事	鈴木 敏男	山形県 土木部 交通基盤課 空港港湾室長	前任:川越 進
幹事	川越 進	山形県 土木部 都市計画課長	前任:阿部 伸陽
幹事	阿部 俊一	山形県 商工労働観光部 産業政策課 産業集積促進室長	前任:佐々木孝之
幹事	伊藤 勝	山形県 商工労働観光部 商業経済交流課長	前任:村上 賢一
幹事	伊藤 和博	山形県 庄内総合支庁 産業経済部長	前任:佐藤 岩雄
幹事	長岡 陽一	山形県 庄内総合支庁 建設部 港湾事務所長	前任:土門 慎六
幹事	石堂 栄一	酒田市 商工観光部長	
幹事	佐々木 雅彦	酒田市 商工観光部 商工港湾課長	
幹事	杉野 浩茂	国土交通省 港湾局計画課 課長補佐	
幹事	麻山 健太郎	国土交通省 東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課長	
幹事	富樫 篤英	国土交通省 東北地方整備局 酒田河川国道事務所長	
幹事	浅輪 宇充	国土交通省 東北地方整備局 酒田港湾事務所長	前任:梅沢 信敏

資料提供

「酒田港長期構想」策定にあたり、庄内みどり農業協同組合様、東方水上シルクロード貿易促進協議会様、本立信成株式会社様、財団法人本間美術館様、小野太右エ門商店様、白鳥神社様、下内町自治会様の皆様より、本資料の挿入した写真など、大変貴重な資料をご提供いただきました。

酒田港長期構想策定にご理解とご協力を賜り、ありがとうございました。

酒田港長期構想検討委員会事務局

(奥付)

酒田港長期構想

平成 18 年 3 月

発行.....酒田港長期構想検討委員会

事務局..国土交通省 東北地方整備局

酒田港湾事務所

〒998-0061 山形県酒田市光が丘 5-20-17

TEL0234-33-6311, FAX0234-35-2141

山形県

庄内総合支庁 建設部 港湾事務所

〒998-0036 山形県酒田市船場町 2-5-15

TEL0234-26-5637, FAX0234-26-5216

酒田市

商工観光部

〒998-8540 山形県酒田市本町 2-2-45

TEL0234-22-5111, FAX0234-22-3910



酒田港長期構想検討委員会