

# 鳥取港長期構想検討委員会 第2回委員会

令和元年6月11日

# 目次

## 第1章 長期構想の経緯と概要

- (1) 長期構想検討の進め方 ..... 4
- (2) 第1回検討会での主な意見と対応 ..... 5

## 第2章 鳥取港の概要

- (1) 位置・沿革 ..... 7
- (2) 施設概要 ..... 8
- (3) 利用状況(取扱貨物・入港船舶) ..... 9

## 第3章 鳥取港を取り巻く環境の変化

### 1. 物流

- (1) 鳥取県の経済成長戦略 ..... 12
- (2) 新たな取扱い貨物 ..... 14
- (3) 農水産品の輸出強化 ..... 15
- (4) 高規格幹線道路網の発展 ..... 18
- (5) 再生可能エネルギーへの転換 ..... 20
- (6) 進出企業の業界動向 ..... 21
- (7) 船舶大型化の動向 ..... 22
- (8) モーダルシフトの推進 ..... 23
- (9) 波浪状況(沖波の変化・港内への影響) ..... 24

### 2. 人流

- (10) 周辺観光拠点 ..... 26
- (11) クルーズ船ニーズの多様化 ..... 28

### 3. 安全・安心

- (12) 災害の発生状況 ..... 29
- (13) 地域防災計画・港湾BCP ..... 30

# 目次

## 第4章 鳥取港の役割・要請

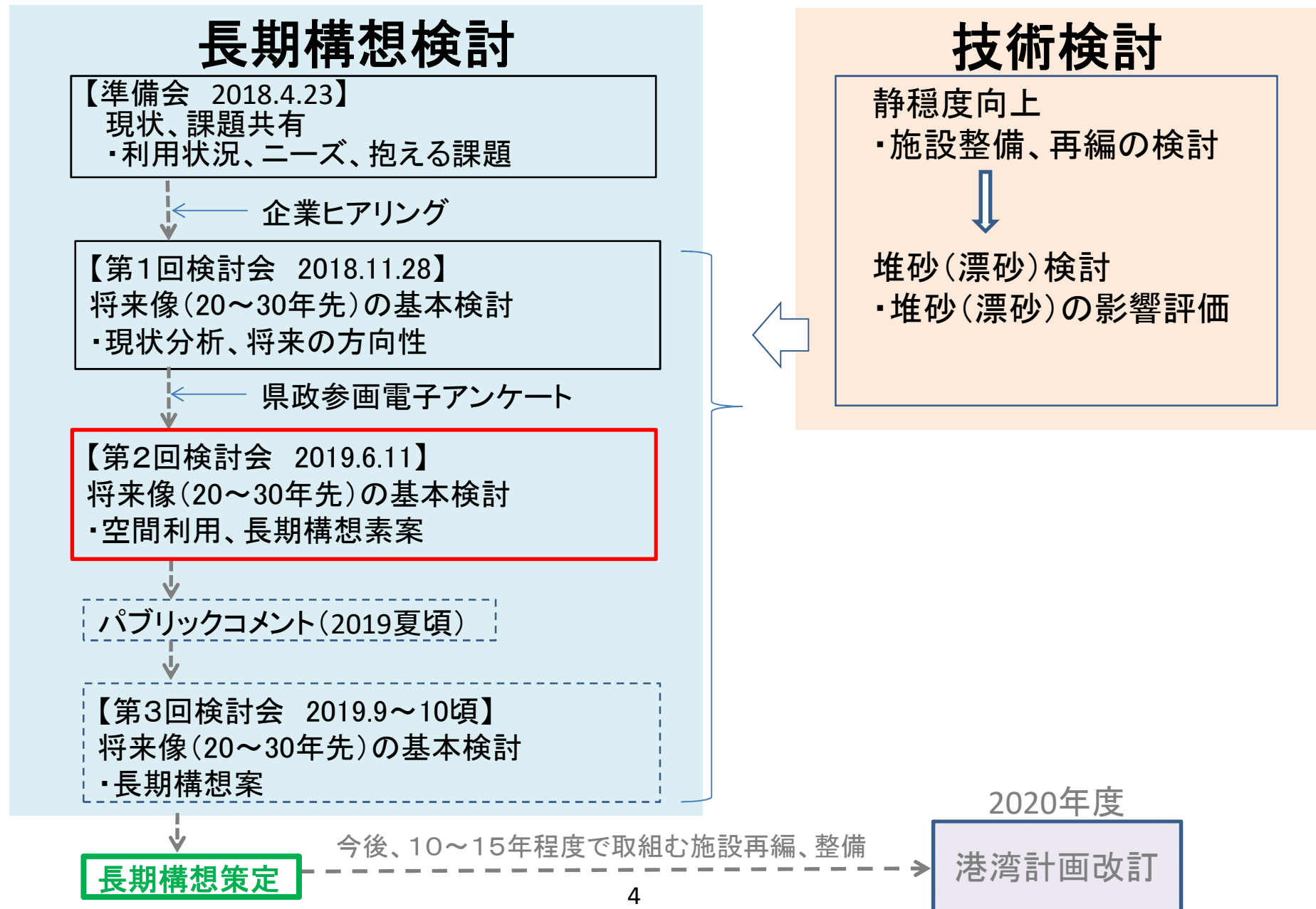
- (1) 鳥取港の果たすべき役割 ..... 32
- (2) 鳥取港の課題 ..... 33
- (3) 鳥取港への要請 ..... 38
  - ① 県民からの要請(アンケート調査) ..... 38
  - ② 背後企業からの要請(ヒアリング調査) ..... 39
  - ③ 漁船・小型船舶利用者からの要請(ヒアリング調査) ..... 41

## 第5章 鳥取港長期構想 素案

- (1) 課題・将来の方向性 ..... 43
- (2) 将来の姿 ..... 44
- (3) 鳥取港長期構想イメージ(素案) ..... 45
- (4) 将来像・戦略 ..... 46
- (5) 戦略・施策 ..... 47
- (6) 地区別の拠点施設配置計画 ..... 54

# 第1章 長期構想の経緯と概要

- (1) 長期構想検討の進め方
- (2) 第1回検討会での主な意見と対応



## (2) 第1回検討会での主な意見と対応

	主な意見	対応方針	参照頁
長期構想	ローカル(鳥取市のみなと)・広域(県境を越えて)、短・中・長期、来訪者や地元の生活としての賑わいなど幅広くまとめ、次世代のための計画とする必要がある。	鳥取港を取り巻く環境の変化、鳥取港への課題・要請(アンケート・ヒアリングを実施)を把握し、長期構想に反映する。	41～57頁
安全・安心	港湾の機能維持・強化が必要。河川からの砂の流入対策を検討する場合は、船舶航行や海水交換等への配慮が必要である。	河川からの砂の流入防止と静穏度確保のため、第二防波堤を延伸する。その際、漁船航行、海水交換に配慮して開口部を設ける。	47頁
	船が通年入港できる環境と静穏度の問題を含めて考える必要がある。		
物流	鳥取西道路の供用開始、山陰道、山陰近畿自動車道の整備など物流が大きく変わる。それを見据える必要がある。	広域連携による物流機能を確保する(戦略2)。	48頁
	国際コンテナ取扱港まで陸送が必要。定期コンテナ船は舞鶴港から九州北部まで寄港していない。周辺港湾と連携して誘致すべき。	コンテナ(梱包貨物)取扱機能を強化する(戦略3)。	49頁
	長尺・重量物の配送業者が減少し、物流が悪化。小ロットでも利用できれば利便性が高まる。(コンテナ)		
	対岸諸国との距離的メリットをPRすべき。	物流・人流機能を強化するとともに、今後近隣港との役割分担を考慮してターゲットを検討する。	41～57頁
人流	人口減少、若者流出を抑えるためにも若者が集うイベントなどの開催が必要。	地域の歴史・文化活動の支援(戦略4)や、海・空の港(ツインポート)の連携を推進(戦略5)する。	50、51頁
	クルーズ船の寄港促進と併せて、鳥取港独自の港町として、例えば、ウォーターフロントとして、市民が気軽に楽しめるレジャー拠点としての整備が必要。	交流拠点の再配置や自然との共生を推進する(戦略4)。	50頁
その他	以前に比べ漁船、漁業者とも減少している。一方で、遊漁船は増え、漁業活動(水産業の振興など)への影響もみられる。	漁業と遊漁のゾーニングを区分する。	53～57頁

## 第2章 鳥取港の概要

- (1) 位置・沿革
- (2) 施設概要
- (3) 利用状況(取扱貨物・入港船舶)

- 鳥取県東部 鳥取市街地に近く、一級河川千代川河口に位置し、戦国時代には毛利氏の因幡への進出の際に使用されたり、秀吉の鳥取攻めにも重要な拠点として登場。
- 漂砂による河口閉塞による浸水被害が発生していたことから、河口を約800m東へ付け替える治水事業が実施され、併せて旧河道を利用した重要港湾鳥取港の整備に着手。



年号	記事
1653(承応2年)	初代鳥取藩主池田光仲が資露港(現鳥取港)に川口番所(御船手番所)を設置
1890(明治23年)	西防波堤築造
1892(明治25年)	資露港と境港間及び資露港と但馬津居山港(兵庫県豊岡市)間に定期航路開設。 同年小樽航路開設
1900(明治33年)	東防波堤築造
1983(昭和58年)	建設省直轄事業により千代川河口を付替
1986(昭和61年)	千代地区公共ふ頭一部供用開始
1990(平成2年)	千代地区公共ふ頭供用開始
1999(平成11年)	千代地区ポートパーク供用開始 西浜地区漁港区供用開始
2004(平成16年)	千代地区新ポートパーク供用開始

資料：鳥取県

- 昭和50年に重要港湾に指定され、当初は鳥取県東部・中部の流通拠点とし整備
- 現在は、兵庫県北部を圏域に含め、建設資材等を中心に取り扱い
- 隣接する鳥取砂丘コナン空港と連携した賑わい拠点化(ツインポート)を推進



## (2) 施設概要

- 千代地区は物流岸壁・ヤード等、賀露・西浜地区は漁船の岸壁・物揚場が立地。
- 港内奥部にボートパークが2箇所。



	保留施設				野積場		上屋		備考	
	名称	水深 (m)	延長 (m)	対象船型 (重量トン)	パー ス	面積 (㎡)	棟数	面積 (㎡)		
千代	1号岸壁	-10.0	185	10,000	1	1号野積場	18,410	1	1,250	
	2号岸壁	-7.5	260	5,000	2	2号野積場	11,893			
	3号岸壁	-7.5	130	5,000	1	3号野積場	12,104	1	750	耐震強化 予定
	4号岸壁	-5.5	180	2,000	2	4号野積場	10,117			
	5号岸壁	-4.5	300	700	3	5号野積場	23,700			
	6号岸壁	-4.5	120	700	2	6号野積場	19,409			
	7号岸壁	-4.3	180	700	3	7号野積場	5,223			
	8号岸壁	-3.0	70	1,000	1					
	9号岸壁	-4.5	60	700	1					
	物揚場	-4.0	180	-	-					
賀露	船揚場	-	90	-	-	南野積場	2,160			
	賀露1号岸壁	-5.5	90	漁船	-					
	賀露2号岸壁	-4.5	180	*	-					
	賀露1号物揚場	-3.0	240	*	-					
西浜	賀露2号物揚場	-4.0	245	*	-					
	西浜岸壁	-4.5	560	漁船	-					

資料：港湾計画図（鳥取県）

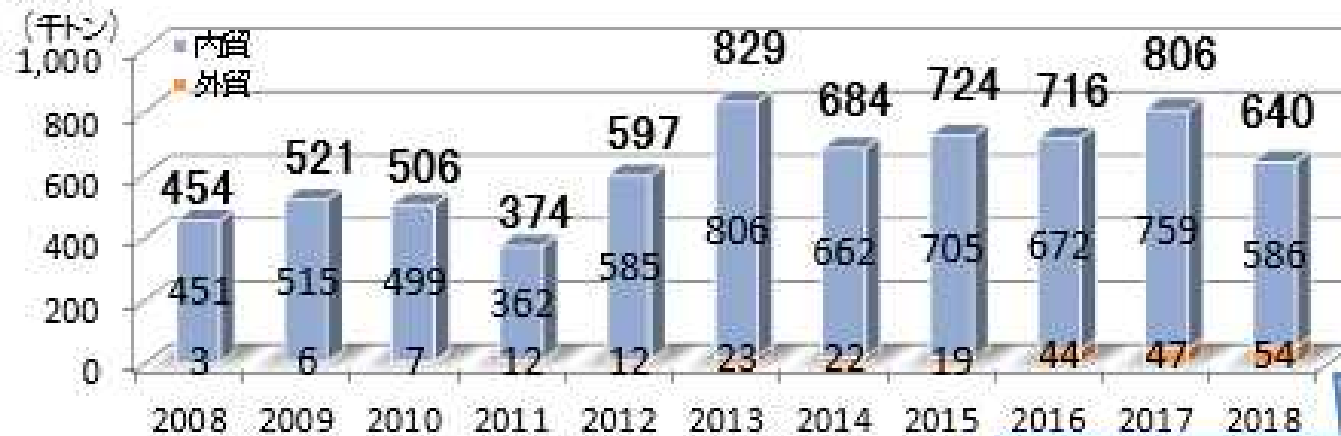
資料：鳥取県

# (3) 利用状況(取扱貨物)

- 平成9年の港湾計画では目標取扱貨物量を158万tとし、平成11年、12年には目標を上回る貨物を取り扱ったが、その後の公共事業の減少などにより取扱量も1/4程度まで減少。近年、徐々に回復し平成30年は約64万tの取扱いとなっている。

【取扱貨物量の推移】

資料：鳥取県

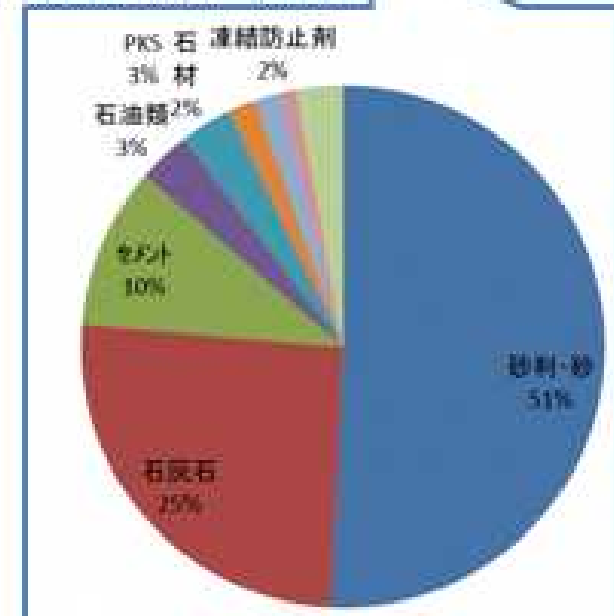


【平成29年取扱貨物量内訳】

(単位：千t)

品類別	計画貨物量(平成19年)				平成29年実績					
	輸出	輸入	移出	移入	計	輸出	輸入	移出	移入	計
農水産品	水産物	11	3	1	15					
	水産品			2	2					
	その他	4			4			3		3
林産品	14	19		33	8				8	
鉱産品	砂利・砂	342	42		384			14	229	243
	その他									
金属機械工業品	金属類			15	15					
	その他	48			48					
化学工業品	石油類		5	203	208			1	25	26
	その他			137	137				81	81
	その他			64	64	100	13		3	16
軽工業品	10		27	37						
雑貨品		8		16	25			1		1
PKS						26				26
計	76	681	141	482	1,380	8	28	19	749	807

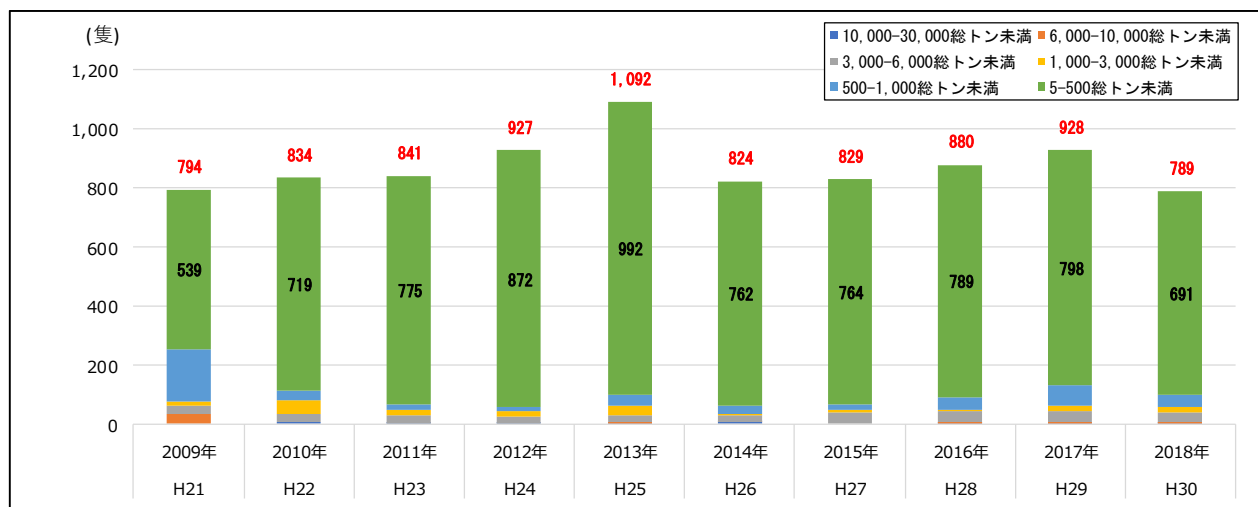
複数品種の関係で内訳の物は必ずしも合計となりません。



# (3) 利用状況(入港船舶)

- 年間800～1,000隻の船舶が利用しており、トン数別では500トン未満の船舶が中心となっている。
- 平成30年は「ぱしふいっくびいなす」が寄港。
- 鳥取砂丘などへ来訪が観光産業振興に繋がることから、今後もクルーズ船寄港に期待が高まっている。

## 【入港船舶数】



資料：港湾統計年報



## 【クルーズ船寄港状況】

年	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
寄港回数	1	4	2	2	2	3	0	0	1	1
船名	ふ1	に1 ぱ2 ふ1	ぱ2	ク1 ぱ1	ぱ2	に1 ぱ2			ぱ1	ぱ1

表中 ふ:ふじ丸、に:につぽん丸、ぱ:ぱしふいっくびいなす、ク:クラブ・ハーモニー。それぞれの数字はその年の寄港回数

資料：鳥取県

## 第3章 鳥取港を取り巻く環境の変化

1. 物流
2. 人流
3. 安全・安心

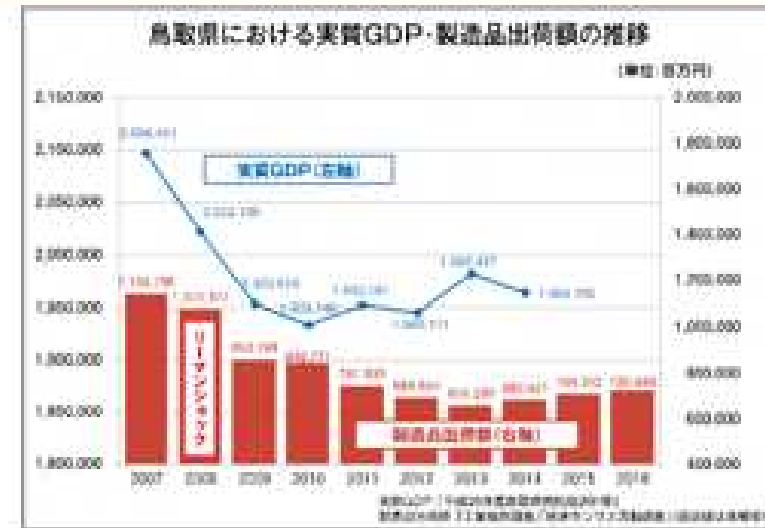
# [物流] (1) 鳥取県の経済成長戦略

- 成長が見込まれる産業分野や市場拡大するアジア市場等の国内外の需要獲得。
- 持続的な成長が可能な経済・社会基盤の創出。

## 現状

リーマンショック、県内製造業(電機、電子デバイス等)の  
大規模事業再編からようやく復調の兆し

項目	前年度対比(H22)	H22以降実績	前年度	前年度と対比の差
一人当たり県民所得	2,259千円	2,241千円(H22実績)	2,330千円(H20年度)	+89千円(+4.0%)
製造品出荷額	6,428億円	6,553億円(H22)	7,209億円(H20年度)	+656億円(+7.5%)
有効求人倍率	0.60倍(H22・年平均)	同 左	1.68倍(H20.1月)	-1.08ポイント
外国人雇へ応募者数	31,810人(H22)	同 左	136,730人(H20年度)	+107,920人(約4.4倍)



・環境変化への対応 ・新たな経済成長の創造

## 直面する課題

- 人口減少、労働力不足、雇用のミスマッチ
- 生産性の伸び悩み、潜在成長率の低下
- 国内需要縮小、産業の国際的分業化 等

人口(H2万人)	2017	2020	2025
総人口	56.5	54.4	51.9
生産年齢人口	31.6	30.1	28.2

	令和元年度	2019年度
潜在成長率	0.7%	-0.4%

【出典】国土交通省「人口動態統計」、(公社)日本経済団体連合会



資料:「鳥取県経済成長創造戦略概要版」  
鳥取県商工労働部(平成30年3月)

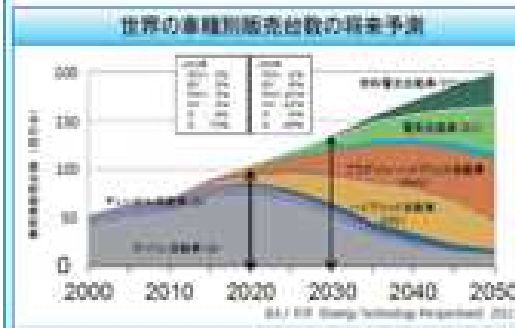
# [物流] (1) 鳥取県の経済成長戦略

- 進展するものづくり分野への対応。
- ものづくり成長分野の研究開発・企業誘致等の推進。

## 次世代自動車の例

### 自動車メーカーの開発戦略・グローバル戦略の見直し(バリューチェーンの再構築等)

⇒ 県内企業への影響。新たな需要の獲得へ



#### ■世界の主な動き■

- ✓ 中国… 2025年までに国内市場の年間販売台数の2割を次世代自動車に。
- ✓ インド… 2030年までに自国で販売する自動車を全てEVに。
- ✓ 75%イギリス… 2040年までにガソリン車とディーゼル車の販売を禁止に。
- ✓ ボルボが2年で全車種をEV・PHV/PHEVに。

戦略A. 成長分野の誘致  
企業と県内企業の  
バリューチェーン構築

戦略B. 成長分野を担う高度技能・技術人材の育成

多軸型の産業構造への  
変革を推進

### ものづくり成長分野のバリューチェーン構築

「ものづくり」における前後の工程を意識し、  
企業の誘致や企業間ネットワークの創出を図り、  
戦略的にものづくり成長分野のバリューチェーンを構築!!



■自動車・航空機・医療機器関連等のワーキンググループ設置。多人可能性等を検討

### 高度技能・技術人材の育成



- 職業大学の機能移転を契機とした  
国際プログラム開発
- 海外(中国・インド)企業・大学等との  
連携を通じた人材の育成  
【中国】[東証1部]ADA(アドバンスド自動車部品)  
【インド】[東証1部]トヨタ(トヨタ自動車)自動車(自動車部品)
- 新たなキャリアアップ体系  
MONOZUKURIエキスパートの構築
- 県立ハローワークの全県展開による  
人材確保強化

- 原木、PKSの取扱い開始により、輸出入貨物取引が増加。



### 【原木輸出】

地元企業により平成27年から県内のみならず近県から集めた原木の中国への輸出を開始。

平成27年 約2千トン

平成28年 約9千トン

平成29年 約8千トン

用途: 建築資材(内装材)

### 【PKS輸入】

地元製紙会社の重油ボイラーをバイオマスボイラーへ転換することに伴い、平成28年から木質バイオマスボイラー用燃料として輸入を開始。

平成28年 約3万t

平成29年 約3万t

平成30年 約3万t

当初計画では年間約5万tを輸入予定



# [物流] (3) 農水産品の輸出強化

- 北海道では、水産品の水揚港湾における屋根付き岸壁整備や、輸出拠点港湾における小口積替支援施設・電源供給装置の整備とともに、連絡会議を通じた貨物集約の地域連携が進められており、ハード・ソフト両面から輸出促進の取組が進む。
- 清水港では、リーファーコンテナを活用して長野県産レタスを台湾へ輸出している。また、内部の酸素濃度を低く調整し鮮度保持可能なCAコンテナによるシンガポールへの輸送実験を実施しており、今後、東南アジア等への商域拡大が期待される。
- 鳥取港においても、新たに取扱いが開始された原木輸出を中心に推進していくことが考えられる。

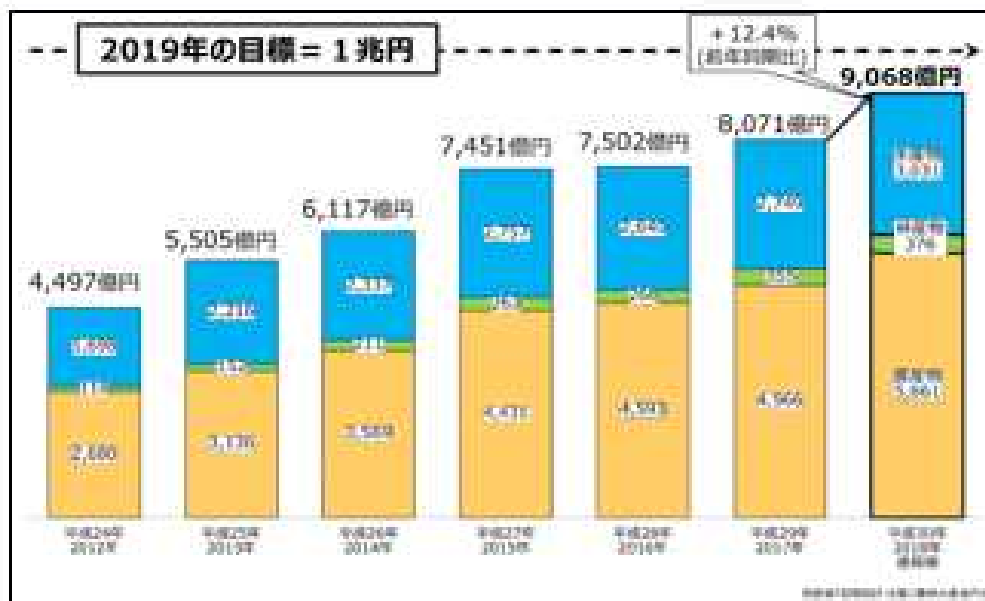




# [物流] (参考) 農水産品の輸出強化

- 2018年の農林水産物・食品輸出額
  - ・2018年12月の輸出額は876億円。
  - ・前年同月比▲4.3%。2018年の輸出額(速報値)は9,068億円。前年同期比+12.4%。

- 農産物、林産物及び水産物の輸出実績
  - ・農産物: 5,661億円(対前年比+14.0%)
  - ・林産物: 376億円(対前年比+6.0%)
  - ・水産物: 3,031億円(対前年比+10.3%)
- 輸出先
  - 1位が香港、2位が中国、3位が米国



2018年の農林水産物・食品輸出額(速報値) 国・地域別

順位	輸出先	輸出額(億円)	前年同月比増減率(%)	輸出額内訳(億円)		主な輸出品目			
				農産物	林産物・水産物	1位	2位	3位	
1	香港	2,115	12.7	1,215	6	894	真珠	なまこ(真珠)	たばこ
2	中国	1,338	32.8	691	164	482	ホタテ貝(生・凍・凍解)	丸太	楠木等
3	米国	1,177	5.5	815	29	333	加工飲料	豆	緑茶
4	台湾	904	7.8	708	22	173	豆	加工飲料	加工農産物
5	韓国	635	6.4	440	36	159	加工飲料	加工農産物	たし
6	ベトナム	458	15.9	266	8	184	粉乳	さば	楠木等
7	タイ	435	11.4	195	4	236	かつお・まぐろ類	餅(凍(凍解))	さば
8	シンガポール	284	8.6	232	3	50	加工飲料	牛肉	加工農産物
9	フィリピン	166	15.2	52	79	34	合紙	さば	園材
10	オーストラリア	161	8.9	145	1	16	清涼飲料水	加工飲料	加工農産物
-	EU	479	5.8	407	7	65	加工飲料	加工農産物	緑茶

品目	金額(億円)	対前年同月比増減率(%)
加工食品	316,139	17.7
加工飲料	62,827	13.4
日本酒	32,232	19.0
加工農産物	31,528	10.0
加工肉類	28,170	13.0
菓子(凍結除外)	26,364	11.8
醤油	2,727	6.0
味噌(凍結・凍解)	4,428	5.7
味噌	3,318	5.5
農産物	65,874	5.5
畜産物	44,660	16.8
牛肉	34,731	29.1
牛乳・乳脂肪	15,306	6.4
鶏肉	1,980	0.2
豚肉	1,579	49.4
肉類	1,075	4.2
農産物	42,626	16.8
米(凍結除外)	3,756	17.5
穀類・農産物	42,324	15.6
有皮類	20,080	15.0
加工	11,970	27.6
加工	3,267	11.0
加工	3,531	40.7
加工	2,171	▲14.1
加工	1,780	10.0
加工	1,379	42.0
加工	1,000	1.3
加工	620	3.1

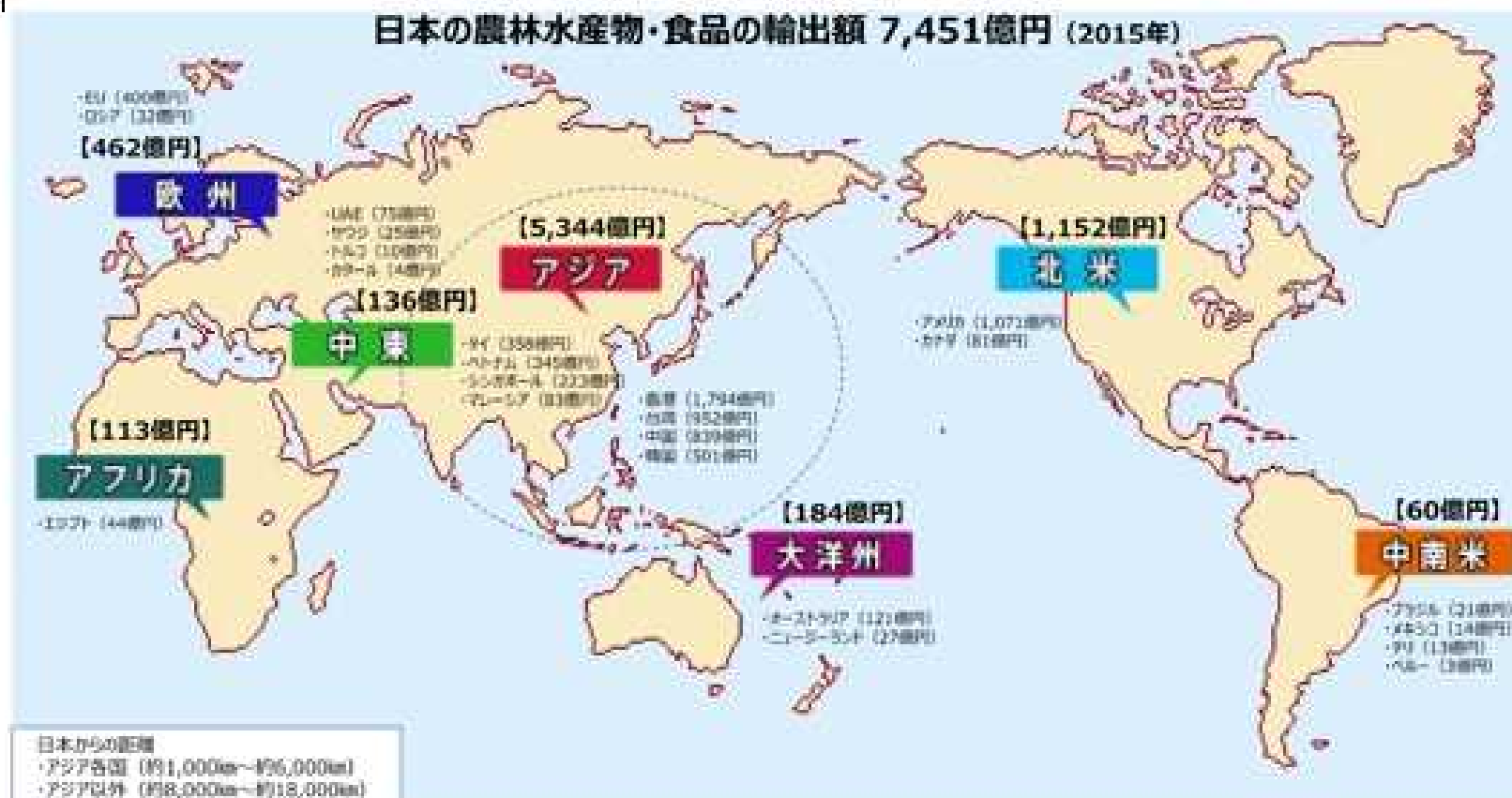
品目	金額(億円)	対前年同月比増減率(%)
加工食品	105,043	9.1
加工	18,313	34.0
加工	15,333	6.0
加工	12,850	▲4.8
加工	11,362	▲5.3
加工	888	3.0
加工	37,608	6.0
加工	14,505	8.2
加工	6,786	34.3
加工	5,058	12.2
加工(農産物)	226,709	10.5
加工(肉類・農産物)	47,675	3.1
加工(肉類・農産物)	34,604	7.0
加工	26,690	22.0
加工(肉類)	17,947	25.8
加工	15,787	5.6
加工	8,113	38.8
加工	4,307	▲12.4
加工	4,655	▲49.6
加工	1,788	▲4.6
加工	1,227	37.0
加工	778	▲25.8
加工(農産物)	78,412	9.4
加工(肉類)	21,670	1.6
加工(肉類・農産物)	10,667	12.0
加工(肉類)	9,588	1.9
加工(肉類)	7,733	21.4

資料: 「2018年農林水産物・食品の輸出実績」  
(農林水産省食料産業局輸出促進課 2019年2月8日)

## 日本から世界の各地域への農林水産物・食品の輸出状況と今後の狙い

○アジア地域は、日本の農林水産物・食品の輸出額の7割以上(2015年)で、日本食・日本文化の認知度、経済成長への期待などを踏まえると、今後も重点的に輸出拡大に向けた取組みを進めていくことが重要。

○アジア以外の地域は、北米や欧州など所得(一人あたりGDP)の高い国・地域を中心に輸出拡大に向けた取組みを進めていくことが重要



資料:「農林水産物の輸出力強化戦略」

国・地域別の農林水産物・食品の輸出拡大戦略(首相官邸)2016年2月

# [物流] (4) 高規格幹線道路網の発展

- 平成25年3月鳥取自動車道(無料)が全線開通。
- 山陰自動車道及び山陰近畿自動車道の整備も促進(鳥取西道路R1.5.12供用開始)。
- 鳥取港は南北・東西の高規格幹線道路網の結節点に位置する。



鳥取自動車道(無料区間:鳥取IC~佐用平福IC)

物流変化による効果の例

●鳥取市に物流拠点が開設され、鳥取市周辺の商圈拡大の効果

●大型車を運転する上での精神的負担の軽減や燃費の向上などの効果



資料：国土交通省鳥取河川国道事務所、岡山国道事務所

観光客増の効果の例



- 我が国もパリ協定を批准し、国際的な約束を遵守するため、「地球温暖化対策の推進に関する法律」を制定(平成28年5月20日成立)するとともに、「地球温暖化対策計画」を策定(平成28年5月13日閣議決定)。
- 経済産業省の中長期見通しでは、今後15年間で再生可能エネルギーの導入促進や省エネの推進等を通じて、化石燃料由来の電力量の割合を現在の約88%から約56%に減少させることを目指すこととしている。
- 鳥取港でも、地元企業によるバイオマス発電用燃料(PKS)の輸入が始まっている。

## 地球温暖化対策計画

### <2030年度のCO2等排出削減目標>

2013年度比 ▲26.0% (2005年度比 ▲25.4%)

エネルギー起源二酸化炭素の各部門の排出量の目安

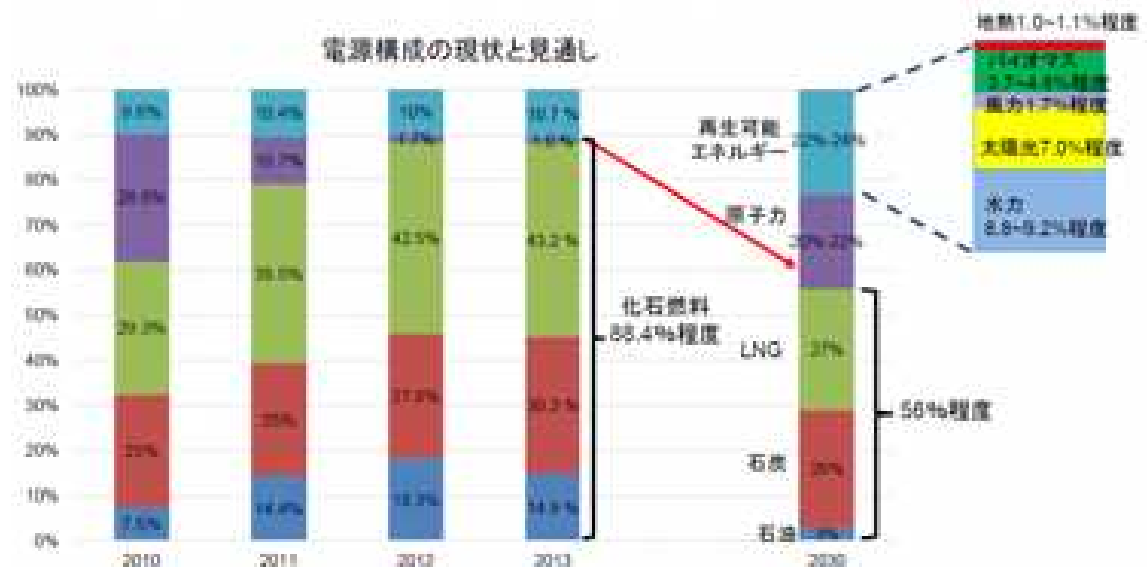
	2030年度の 排出量の目安	2013年度 (2005年度)
産業部門	401 (▲6.5%)	429 (1457)
運輸その他の部門	168 (▲39.6%)	279 (236)
家庭部門	122 (▲39.3%)	201 (166)
運輸部門	163 (▲37.6%)	255 (240)
エネルギー転換部門	71 (▲27.7%)	101 (104)
合計	927	1,235 (1,210)

※青塗りは国土交通省と関連の深い分野

### 地球温暖化対策の基本的考え方

- ① 環境・経済・社会の統合的向上
- ② 「日本の約束草案」に掲げられた対策の着実な実行
- ③ パリ協定への対応
- ④ 研究開発の強化と優れた低炭素技術の普及等による世界の温室効果ガス削減への貢献
- ⑤ 全ての主体の意識の改革、行動の喚起、連携の強化
- ⑥ 評価・見直しプロセス(PCDA)の重視

### 電源構成の現状と見通し

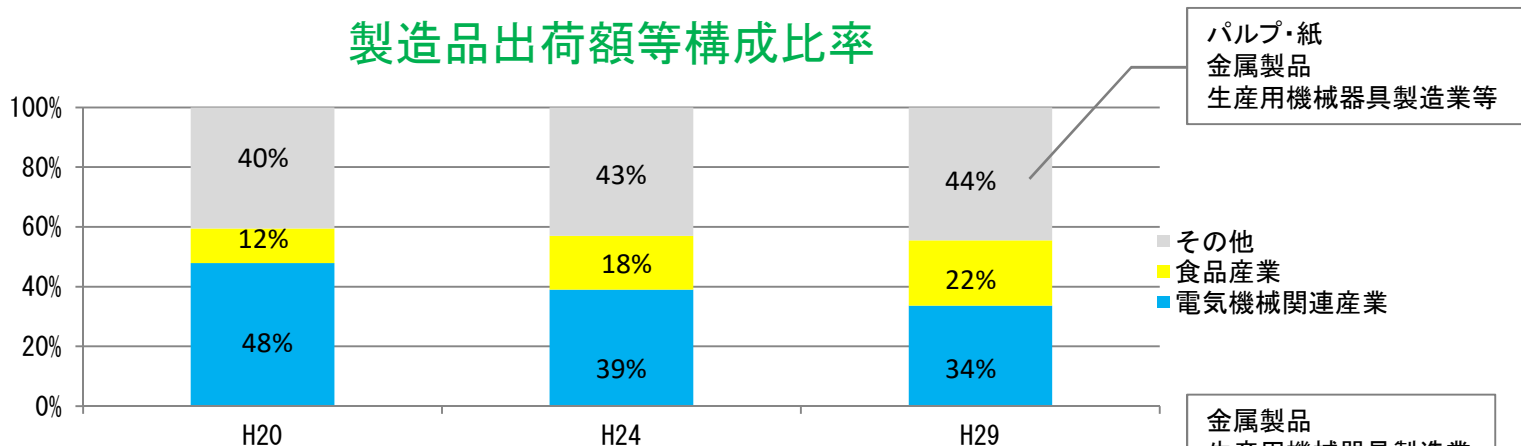


出典: 経済産業省平成27年7月16日「長期エネルギー需給見通し」  
「2015年度の電源構成について」 一財 日本エネルギー経済研究所

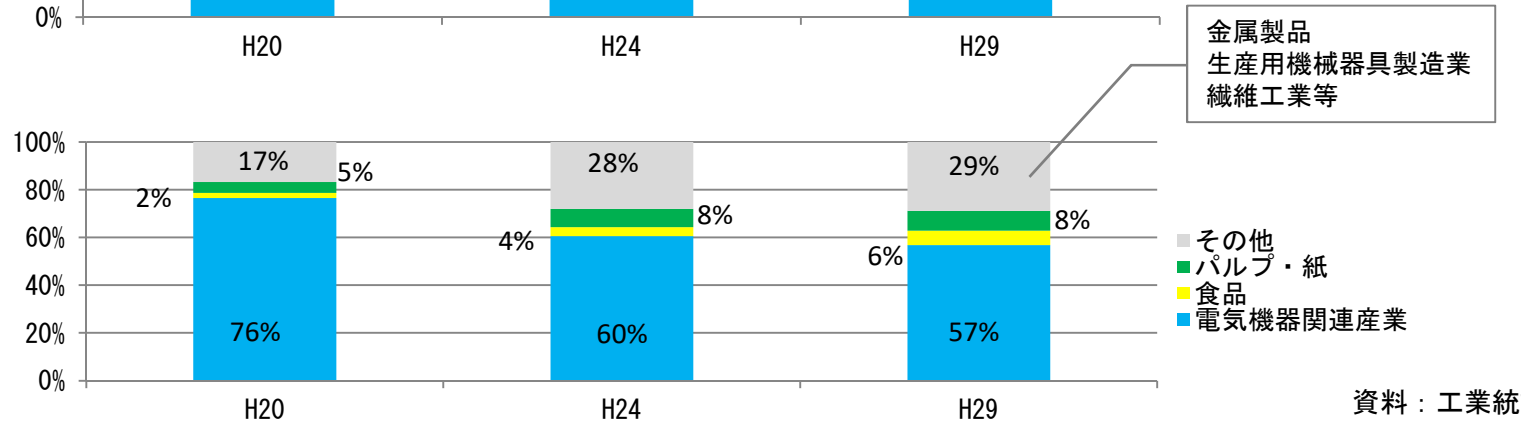
- 電気関連産業中心から、新たな企業進出や事業拡大などにより産業構造が変化。
- 今後の需要拡大が期待される航空機産業も新たに進出。

## 【鳥取県】

製造品出荷額等構成比率



## 【鳥取市】



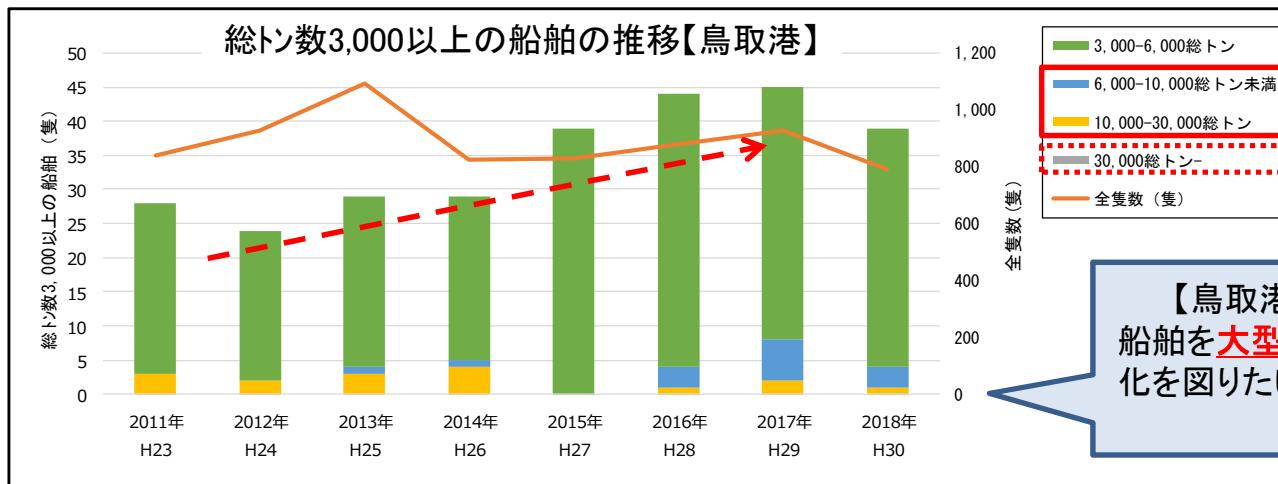
資料：工業統計

- ・圏域への新たに進出した主な企業  
 今井航空機工業(株)(本社:岐阜県)  
 (株)イナテック(本社:愛知県)  
 マルサンアイ(株)(本社:愛知県)
- ・既に立地している企業の主な新增設  
 FDK(株)  
 (株)明治製作所

- 航空機部品製造(航空機胴体部品等製造)
- 自動車部品製造(自動車用トランスミッション部品製造、試作開発事業)
- 食品製造業(味噌、豆乳製品製造)
- 薄型電池製造(リチウム電池事業)
- 自動車部品製造

# [物流] (7) 船舶大型化の動向

- 船舶の大型化により、鳥取港を利用する企業は、現在鳥取港に入港可能な貨物船・タンカー(1万~3万DWT級以下)を調達することが困難になりつつある。
- 鳥取港を利用する企業からは、船舶大型化の要望も出ている。



○現在、鳥取港に寄港している貨物船(1万DWT級)

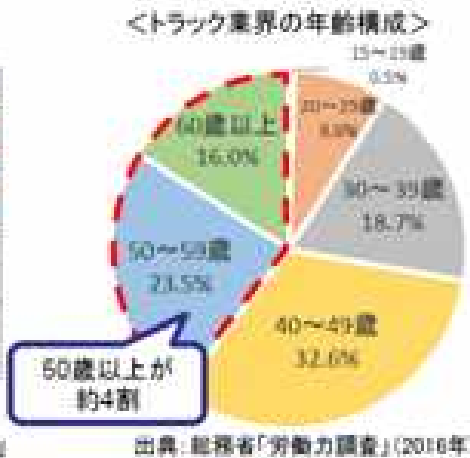
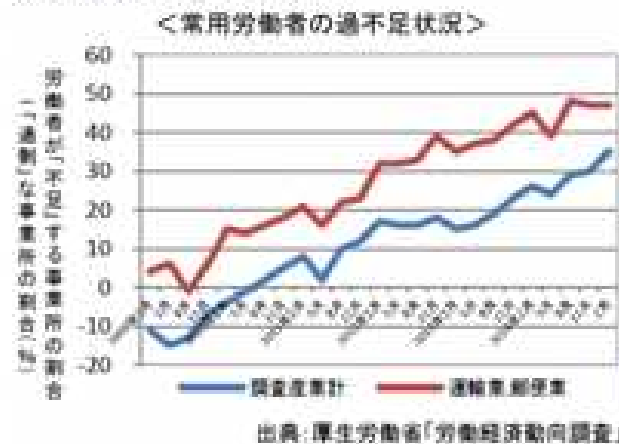


○将来イメージ(3万DWT級)



- 近年、労働力不足が深刻化しており、50歳以上の占める割合が高いトラック業界への影響は甚大(ドライバー不足)。
- トラック輸送に比べ、船舶輸送のCO2排出量は、およそ6分の1(排出ガス削減効果)。
- 鳥取県の物流はトラック輸送の割合が高く、モーダルシフトの推進が求められている。

## ○労働力不足の深刻化



## ○交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)(抜粋)

基本的方針の持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

目標② 交通を担う人材を確保し、育てる

<取組内容を今後新たに検討するもの>

○モーダルシフト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。

目標③ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

<取組内容を今後新たに検討するもの>

○異なるモーダルシフトの促進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。

[33] モーダルシフトに関する指標

① 鉄道による貨物輸送トンキロ【2012年度:187億トンキロ → 2020年度:221億トンキロ】

② 内航船舶による貨物輸送トンキロ【2012年度:333億トンキロ → 2020年度:367億トンキロ】

## ○輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(2016年度)



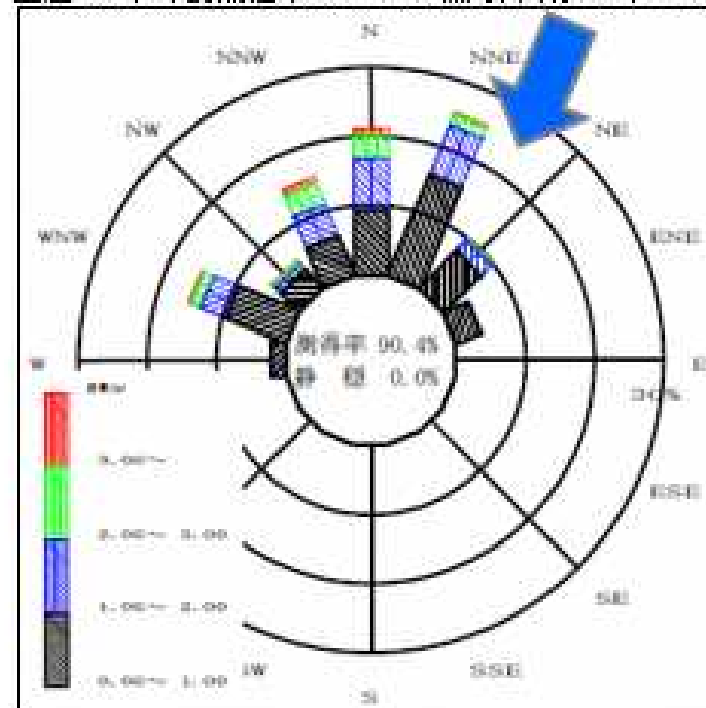


- 港湾計画策定時(昭和51年)から波浪状況が変化(西向⇒東向)。
- 波浪状況の変化により、港内埋没が多発。

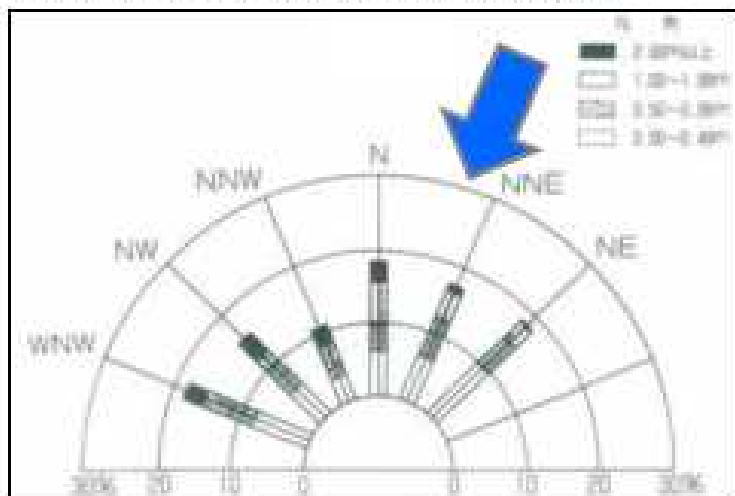
昭和51年 港湾計画策定時  
(島根原子力発電所の観測値から推算)



直近10年の観測値(NOWPHAS鳥取平成18年-27年)



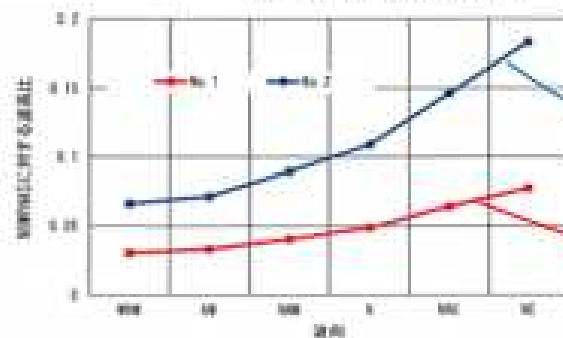
平成9年 港湾計画改訂時(平成元年-5年)



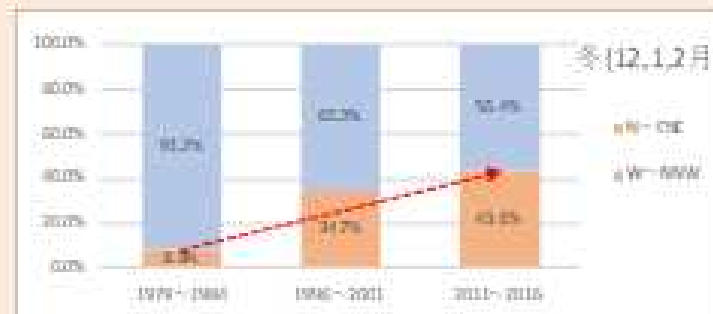
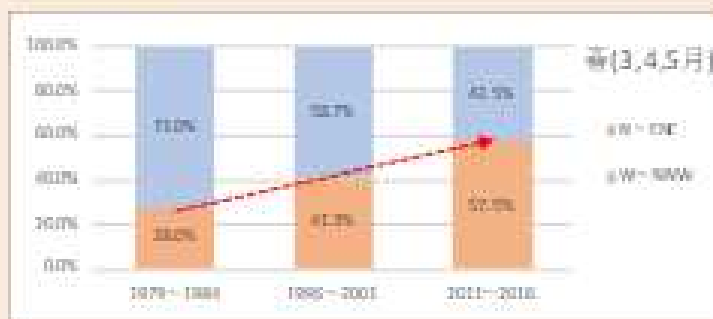
- 西浜地区では西向より東向の波による影響が顕著。
- 波高2m以上の波浪は東向の割合が増加しており、港内の波浪特性が変化している。



波高比(平成24年2~3月の観測結果による)



波向が東向きになるほど港内波高大



# [人流] (10) 周辺の観光拠点

- クルーズ客(外国人、日本人)が楽しめる観光拠点が所要時間60分圏に充実。
- 高規格幹線道路網の整備が進み、鳥取港から観光拠点への所要時間が短縮。
- 鳥取港は、鳥取自動車道、山陰道、山陰近畿自動車道の結節点。

## 主要観光スポット(鳥取港から片道1時間以内)



# [人流](10) 周辺の観光拠点

- につぼん丸寄港時には、多彩な観光拠点によるオプションルツアー8コースを展開。

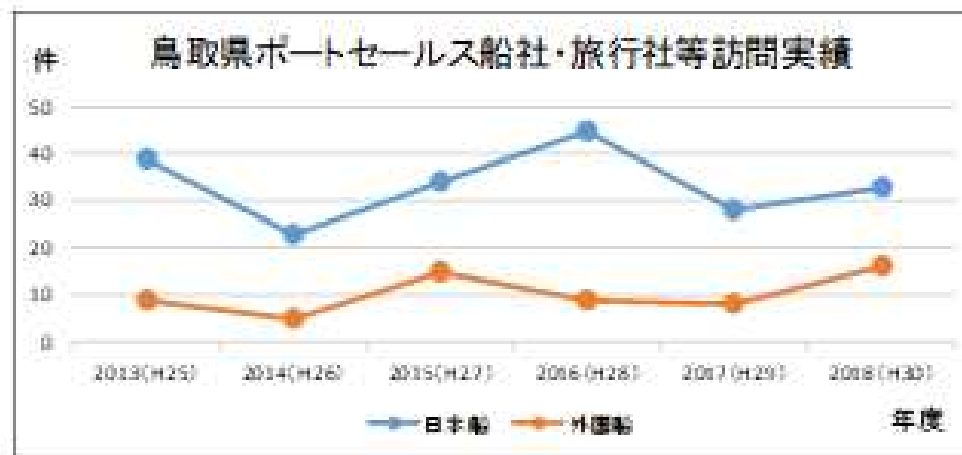


- 「2020年訪日クルーズ旅客500万人」を目的に外国船社のクルーズ需要が増加。
- 鳥取港では、ポートセールスや、クルーズ船社の企画担当者招聘など、クルーズ船誘致のために積極的な取り組みを実施。



注1) 訪日クルーズ旅客数の集計による外国入国者数で概算 (乗員除く)。

注2) 1回のクルーズで複数回に亘るクルーズ船の外国入国者数については、「各回で重複して計上するのではなく」1人の入国として計上している。



資料: 鳥取県



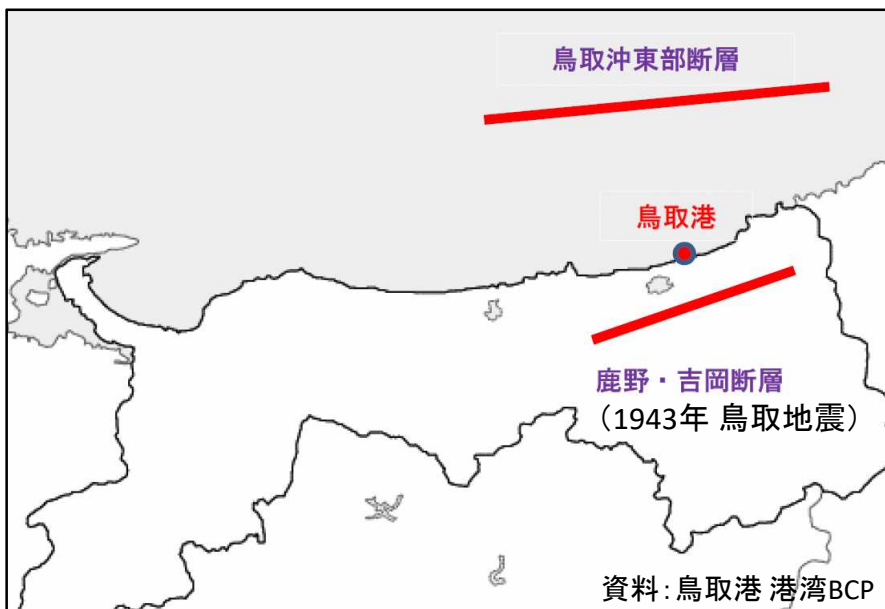
資料: 鳥取県

- 鳥取県では過去に大規模な地震災害が繰り返し発生。
- 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。

鳥取県に被害を及ぼした主な地震

西暦(和暦)	地域(名称)	M	県内の主な被害
1710.10.3 (宝永7)	伯耆・美作	6.5	河村、久米両郡(現東伯郡)で被害最大。倉吉・八橋町・大山・鳥取で被害。伯耆で死者75人、家屋倒壊1,092棟。
1711.3.19 (正徳元)	伯耆	6.3	因幡、伯耆両国で死者4人、住家倒壊380棟。
1854.12.24 (安政元)	(安政南海地震)	8.4	南海沖の巨大地震。鳥取で家屋全壊10棟。
1943.3.4 1943.3.5 (昭和18)	鳥取沖	いずれも 6.2	両方で軽傷者11人、建物(含非住家、塀など)倒壊68棟。
1943.9.10 (昭和18)	(鳥取地震)	7.2	鳥取市を中心に被害が大きく、死者1,083人、負傷者3,259人、家屋全壊7,485棟。
1946.12.21 (昭和21)	(南海地震)	8.0	死者2人、負傷者3人、住家全壊16棟。
2000.10.6 (平成12)	(平成12年(2000年) 鳥取県西部地震)	7.3	負傷者141人、住家全壊394棟。

生活・経済に与える影響



地震が想定される活断層

	影響項目	影響内容
①	公共工事への影響	鳥取港から荷揚げされる建設資材(砕石、砂、鉄鋼スラグ、セメント等)の供給不安定により、鳥取県東部地域を中心とした公共工事に影響が発生する。
②	陸送による物流コストの増大	港湾機能が回復しなかった場合、代替港などを利用することとなり、陸上輸送距離の増大等により荷主の物流コストが増大する。
③	他港への顧客流出	他港の利用により大口荷主・顧客を失い、機能回復後においても港湾関連企業の経営に大きな影響が残ることが懸念される。

資料: 鳥取港 港湾BCP

- 鳥取港の災害時におけるダメージを、港湾関係者の協働により最小限に食い止め、背後圏の暮らしや産業機能の迅速な復旧に資することを目的に港湾BCPを策定(H28.3)。

【優先復旧のイメージ図】

(緊急輸送航路等確保時)



(応急・本復旧時)



(港湾機能回復目標)

機能	目標達成期間	対策項目	備考
緊急物資輸送	災害発生後 14 日以内	【耐震強化岸壁】 3 号岸壁	緊急物資輸送は被災復旧後には行う必要があるため、その時点で施設機能が回復していない場合は、緊急物資輸送の代替は、道路、空路、又は他港岸壁の利用となる。
企業物流	復旧に長時間を要する 約 10 ヶ月程度	3 号岸壁以外 (主に 1 号岸壁を中心 に機能回復を図る)	復旧するまでの間、3 号岸壁や他港岸壁の利用となるため、利用調整が必要である。

## 第4章 鳥取港の役割・要請

- (1) 鳥取港の果たすべき役割
- (2) 鳥取港の課題
- (3) 鳥取港への要請
  - ① 県民からの要請(アンケート調査)
  - ② 背後企業からの要請(ヒアリング調査)
  - ③ 漁船・小型船舶利用者からの要請(ヒアリング調査)



# (1) 鳥取港の果たすべき役割

物流

- ・鳥取県産業の特徴を活かした正規雇用の場の拡大※1  
⇒本社機能移転、地域の物流、人口流動等に寄与する立地等への支援の充実  
⇒利便性の高い無料高速道路網の整備など戦略的な情報発信による誘致促進  
⇒工業団地の造成、遊休施設の改修等による立地誘導対策の実施。
- ・国内外への商圈拡大に向けた支援※1  
⇒北東アジア地域間の物流活性化に向けた新規物流ルートの検討



**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

- ・外国人が憧れる鳥取※1  
⇒県内へのチャーター飛行機、クルーズ船の誘致
- 多様な観光資源を活かした戦略的観光立県※1  
⇒美しい海のイメージ発信や体験メニュー造成、水産資源、漁港施設の活用など海をテーマとしたブランド化
- ・暮らしやすく、元気になるまちづくり※1  
⇒鳥取砂丘コナン空港と鳥取港を核にしたツインポート化



**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

- ・鳥取ならではの「防災文化づくり」※1  
⇒災害時における物流体制等の整備促進
- ・「災害予防(緊急輸送体制の整備)」※2
- ・「災害応急対策(応急活動の調整)」※2
- ・「震災対策(耐震化の推進)」※2



**安心な暮らしと企業活動を継続するため、  
防災と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。**

## (2) 鳥取港の課題

第4章  
鳥取港の役割・要請

**課題1** 航路埋塞・泊地閉塞



**課題2** 静穏度不足

**課題3** 利用が集中する主要岸壁

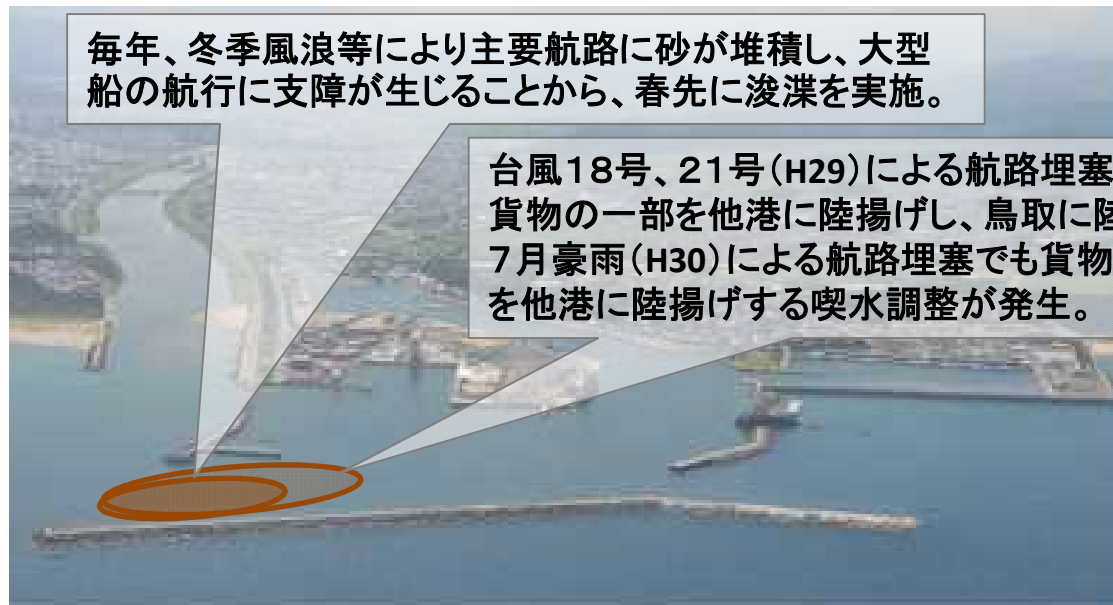
**課題4** 用地不足

### 課題1 航路埋塞・泊地閉塞

多額の維持浚渫費、港湾利用・企業活動への支障、船舶航行への支障が発生。

毎年、冬季風浪等により主要航路に砂が堆積し、大型船の航行に支障が生じることから、春先に浚渫を実施。

台風18号、21号(H29)による航路埋塞では、貨物の一部を他港に陸揚げし、鳥取に陸送。7月豪雨(H30)による航路埋塞でも貨物の一部を他港に陸揚げする喫水調整が発生。



台風18号(H29)による泊地閉塞



巡視船1日航行不可  
沖合底引網漁船の出港1日延期  
ヨット、プレジャーボート2日～1週間

7月豪雨(H30)による泊地閉塞



沖合底引網漁船の出港2日延期

## 課題2 静穏度不足

1、2号岸壁ともに稼働率の目標値(97.5%)を下回っている。



岸壁	稼働率	主要因
1号岸壁	96.8%	風波
2号岸壁北	96.1%	長周期波
2号岸壁南	92.5%	長周期波

対象期間:2006~2014年(欠測率が高い2008年, 2009年除く)の7年間  
長周期波:周期30~300sec

## 台風21号(H29)の状況(西浜地区)

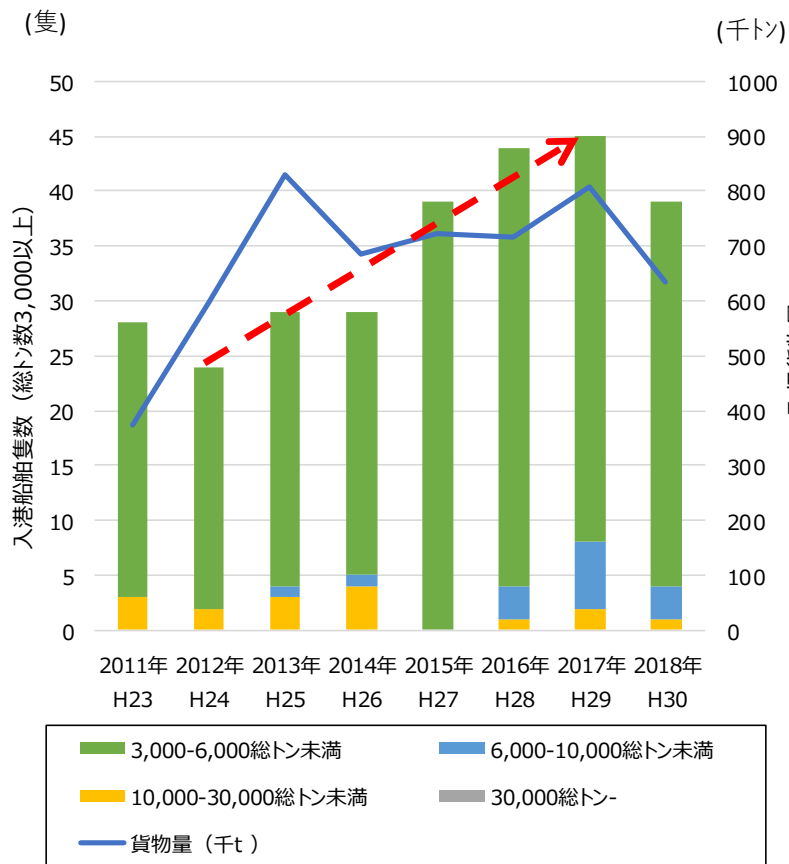
【第8防波堤(西浜地区入口)の越波状況】



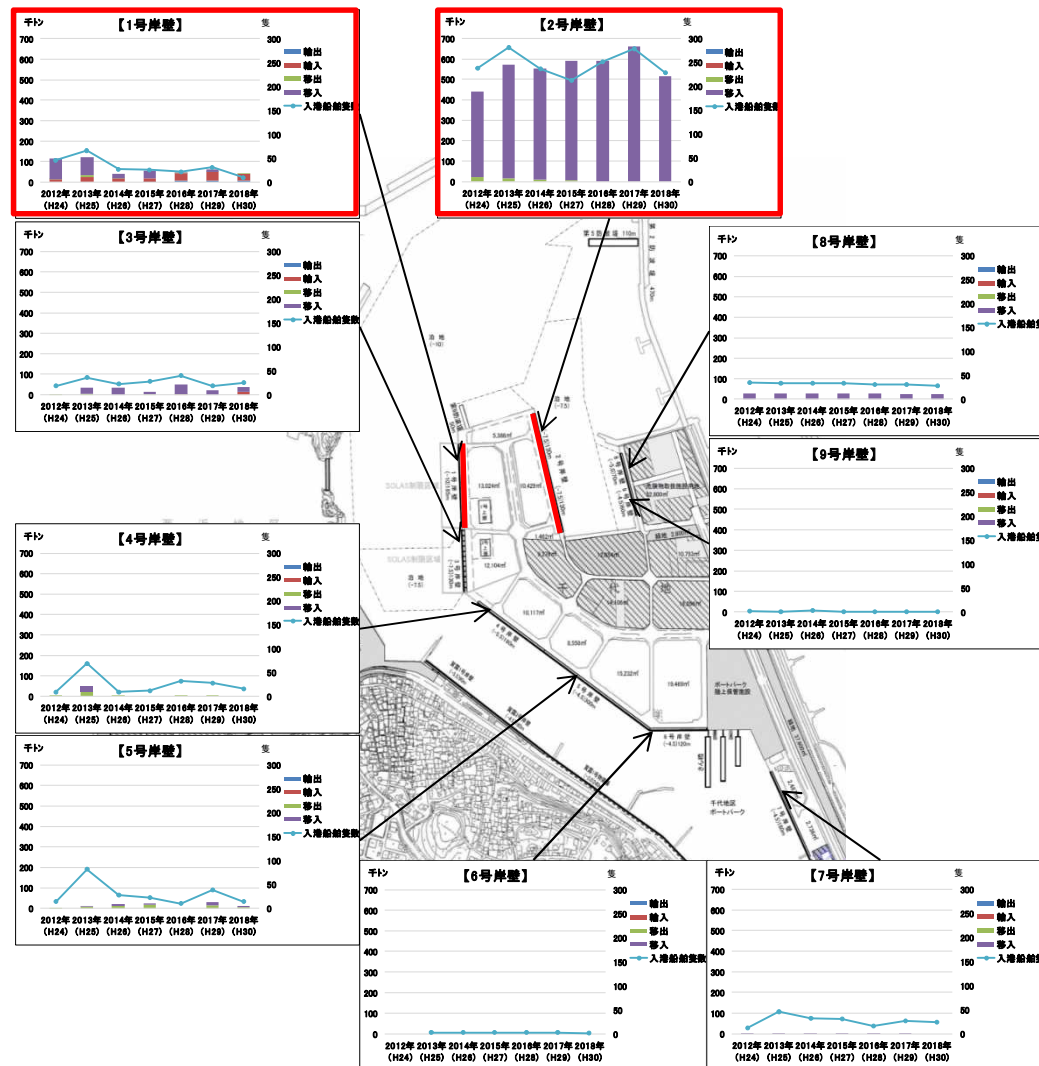
大きな動揺が発生し、漁船、岸壁が損傷

## 課題3 利用が集中する主要岸壁

近年の取扱貨物量とトン数別入港船舶隻数



- 入港船舶数は800～1,000隻で推移しているが、3千t以上の船舶入港数は約2倍に増加
- 原木輸出(平成27年～)、PKS輸入(平成28年～)による外貿の増加から、6千t以上の船舶の入港も増加



資料：港湾統計年報

資料：鳥取県

### 課題4 港湾関連用地等の不足



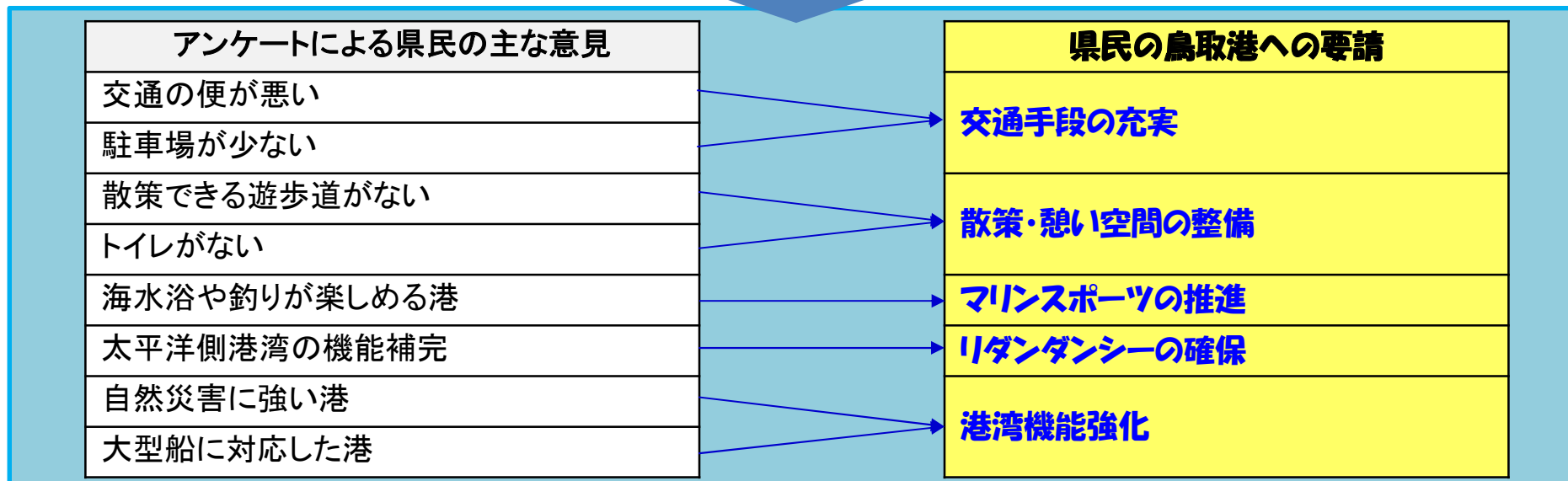
## ① 県民からの要請(アンケート調査)

### 【マリニアピア賀露来訪者アンケート】

- ・海+魚のイメージが5割以上を占め、**水産品が揃う**。
- ・イメージ以上に、JA直販施設「わたたいな」で**農産品も揃う**。(プラスイメージ)
- ・鳥取港への来訪者は**約9割が自家用車を利用**する。(砂丘に比べ路線バス等の利用が少ない)
- ・公共交通機関を利用している旅行者は鳥取港に繋がりにくい。(マイナスイメージ)

### 【県政参画電子アンケート】

- ・鳥取港に対するイメージは、**漁業や食料品**に関するものが多い。
- ・余暇で訪れた目的は、買い物や食事、休憩・散策が多く、**散策・憩い空間の整備**が求められている。
- ・問題点は、交通アクセスや駐車場などの**交通手段、トイレの不足**に課題がある。
- ・賑わいの取り組みは、**憩い空間**や、**駐車場の整備、海水浴や釣り**が求められている。
- ・海上輸送拠点の取り組みは、**自然災害に強い、太平洋側港湾の機能補完、大型船への対応**が求められている。



# (3) 鳥取港への要請

## ② 背後企業からの要請(ヒアリング調査)

### 鳥取港の背後圏(22市町村)と高規格幹線道路ネットワーク





# (3) 鳥取港への要請

## ② 背後企業からの要請(ヒアリング調査)

鳥取港の利用状況	業種	搬出地搬入地	ヒアリング内容
現在利用	製造業 (製紙)	鳥取市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鳥取港から発電燃料を調達しているが、<b>船舶を大型化</b>して輸送の効率化を図りたい。</li> <li>● 船舶の大型化が進み、現状のタンカーの手配が困難になっている。<b>大型タンカーに対応した岸壁を整備</b>してほしい。</li> </ul>
将来利用 意向あり	製造業 (航空機械)	鳥取市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 原材料を陸上輸送で調達しているが、重量物のため小ロッドでしか運べない。<b>鳥取港から海上輸送できれば</b>、低コストで一度に多くの原材料を調達できる。製品出荷も同様。</li> <li>● 航空機需要は、最新機材への更新、新興国のリージョナルジェット増加等により、<b>今後増加する見通し</b>である。</li> </ul>
	建設資材 (砂・砂利)	姫路市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鳥取港には現在用地に空きがないが、<b>用地が確保されれば利用</b>する可能性はある。</li> </ul>
	エネルギー 関連	鳥取市 近隣県	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鳥取港から<b>再生可能エネルギーの燃料を輸入</b>したい。</li> <li>● 将来は<b>鳥取港からの輸入量を増加</b>させ、燃料供給拠点として近隣県へ供給したい。</li> <li>● 保管用の<b>サイロ、タンクを設置</b>したい。</li> </ul>
	商社 (原木)	鳥取県 東部・中部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在陸上輸送で原木を国内出荷しているが、ドライバー不足等の課題に対応し、鳥取港に<b>内航船を寄港させ、海上輸送にシフト</b>したい。</li> <li>● 新規取扱いが可能になれば、森林組合等と協働して、鳥取港からの<b>原木輸出に取り組みたい</b>。</li> </ul>


 背後企業からは、「**①船舶大型化**」「**②貨物量増大**」「**③新規取扱い貨物**」「**④用地確保**」「**⑤内航船の寄港**」への対応が要請されている。

## ③ 漁船・小型船舶利用者からの要請(ヒアリング調査)

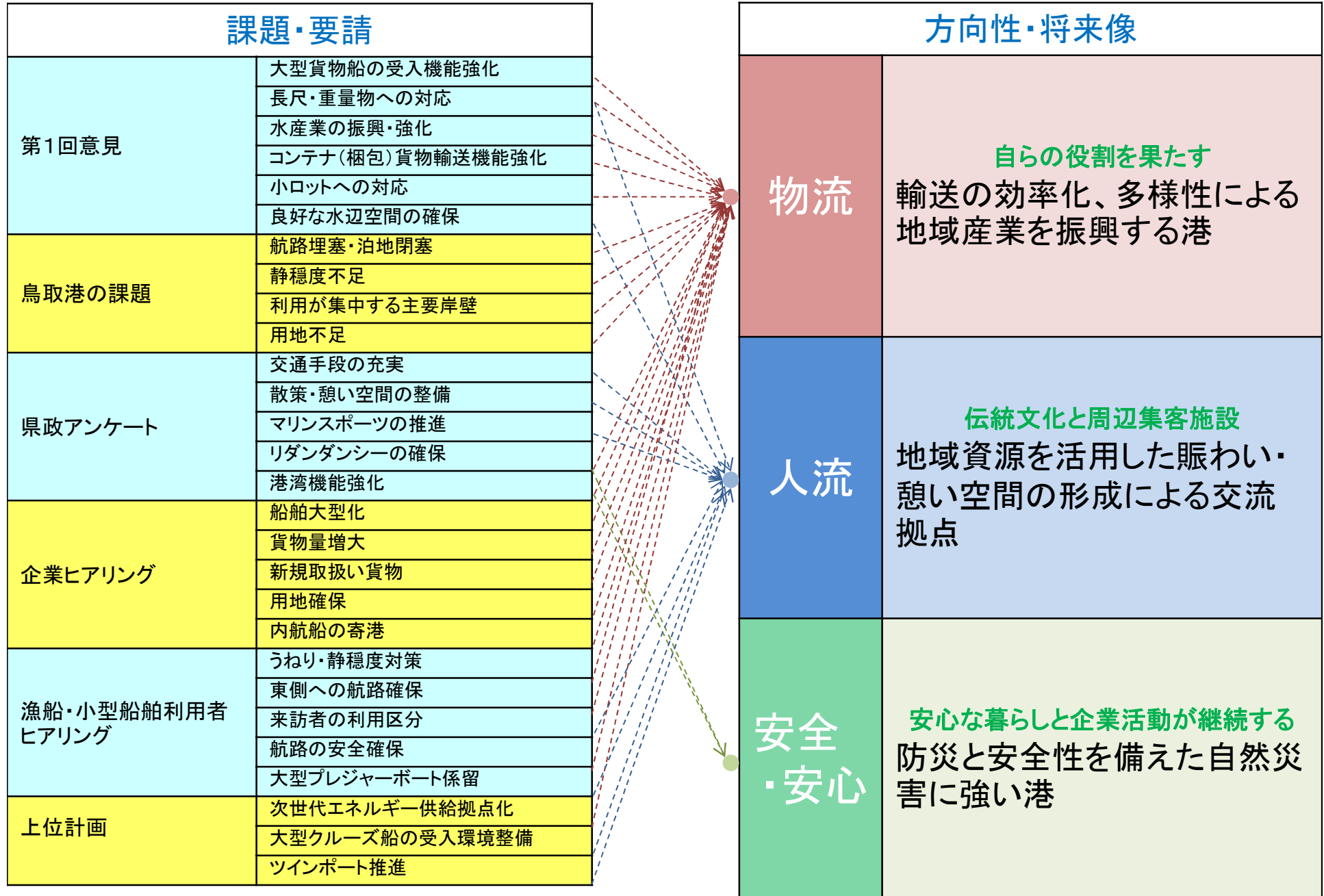
	ヒアリング内容
漁船利用者	<ul style="list-style-type: none"><li>● 西浜地区には冬場に「うねり」が入ってくる。</li><li>● 東側から「うねり」が入った時に、西浜地区の緑地港内側を避難岸壁として利用したい。係船柱を何本か設置してほしい。</li><li>● 第2防波堤を延伸する場合は、<b>開口部100m</b>を設けてほしい。</li><li>● 観光客、釣り客、スケートボード利用者などが漁港区に立ち入ると漁業活動に影響があるため、<b>利用区分</b>してほしい。</li></ul>
小型船舶利用者	<ul style="list-style-type: none"><li>● 県外者で鳥取港にクルーザーを置きたいという需要がある。係船杭を<b>クルーザー(40～50フィート)、大型ヨットに対応した</b>配置にすれば、利用船舶が増加する可能性がある。</li><li>● 千代地区ポートパークの静穏度は年間を通じて悪い。</li><li>● 賀露地区ポートパークは、遊漁船の利用が多くなっている。</li><li>● 航路を変更する場合、<b>標識、航路ブイ等の措置が必要</b>である。</li><li>● 千代航路の<b>航路幅は、100mは必要</b>とである。</li></ul>

➡ 漁船・小型船舶利用者からは、「①うねり・静穏度対策」「②東側への航路確保」「③来訪者の利用区分」「④航路の安全確保」「⑤大型フレジャーボート係留」への対応が要請されている。

## 第5章 鳥取港長期構想 素案

- (1) 課題・将来の方向性
- (2) 将来の姿
- (3) 鳥取港長期構想イメージ(素案)
- (4) 将来像・戦略
- (5) 戦略・施策
- (6) 地区の拠点施設整備計画

# (1) 課題・将来の方向性



### 物流(物流効率化)

自らの役割を果たす  
輸送の効率化、多様性による  
地域産業を振興する港

### 人流(賑わい創出)

伝統文化と周辺集客施設  
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



ヒト、モノ、みんな「きなんせ鳥取港」



### 安全・安心

安心な暮らしと企業活動が継続する  
防災と安全性を備えた  
自然災害に強い港

# (3) 鳥取港長期構想イメージ(素案)

物流	輸送の効率化、多様性による地域産業を振興する港
人流	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
安全・安心	防災と安全性を備えた自然災害に強い港



将来像		戦略	
物流	輸送の効率化、多様性による地域産業を振興する港	戦略1 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
		戦略2 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	鳥取港の価値を高め、貨物が集積
		戦略3 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	新たな役割付加で、貨物が多様化
人流	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	戦略4 地域・自然と共生する交流拠点の形成	賀露地区民や来訪者が集い憩う
		戦略5 周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成	海・空の玄関口と県内有数の観光地・利便施設の連携
安全・安心	防災と安全性を備えた自然災害に強い港	戦略6 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	海上航路と基幹道路が連携、港からの災害支援

# (5) 戦略・施策

戦略	施策	取組みの例
1 海上物流拠点の機能確保	港内静穏度の向上	防波堤の延伸、嵩上げ
	船舶航行の安全確保	西浜航路メイン航路化
	適正な施設管理	長寿命化計画による適切な維持管理
2 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	大量輸送による物流コスト低減の推進	大型貨物船に対応する施設整備
	港湾アクセス道の強化	山陰近畿自動車道の整備促進、鳥取自動車道・山陰道の一般道区間の自動車専用化
	輸送ニーズに対応したふ頭機能強化	重量・長尺物貨物や次世代燃料貨物対応ふ頭整備
	水産業の振興・強化	漁業活動の支援
3 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	原材料、製品の取扱い強化	多様な貨物に対応する保管施設整備
	コンテナ(梱包貨物)取扱機能の強化	コンテナ貨物の取扱施設整備
	ふ頭用地確保	ふ頭の造成、用地の再編
4 地域・自然と共生する交流拠点の形成	地域の歴史・文化活動の支援	伝統行事などの地元利用支援
	自然との共生	水辺空間の確保
	交流拠点の再配置	港湾緑地の再整備
5 周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成	賑わい空間の拡大	周辺集客施設との連携
	海・空の港(ツインポート)の連携推進	イベントの連携
	観光交流拠点形成	クルーズ船受入施設整備
	交通手段の充実	陸上・海上交通の結節点
6 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	防災・減災対策の推進	港湾BCP(策定済)による減災、岸壁の耐震化、早期復旧の推進
	広域連携による物流機能確保	47 阪神港における機能の一部代替活用



# (5) 戦略・施策

戦略	施策	取組みの例
1 海上物流拠点の機能確保	港内静穏度の向上	防波堤の延伸、嵩上げ
	船舶航行の安全確保	西浜航路メイン航路化
	適正な施設管理	長寿命化計画による適切な維持管理



# (5) 戦略・施策

戦略	施策	取組みの例
2 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	大量輸送による物流コスト低減の推進	大型貨物船に対応する施設整備
	港湾アクセス道の強化	山陰近畿自動車道の整備促進、鳥取自動車道・山陰道の一般道区間の自動車専用化
	輸送ニーズに対応したふ頭機能強化	重量・長尺物貨物や次世代燃料貨物対応ふ頭整備
	水産業の振興・強化	漁業活動の支援

## 漁業活動の支援

西浜地区上屋内の利用状況

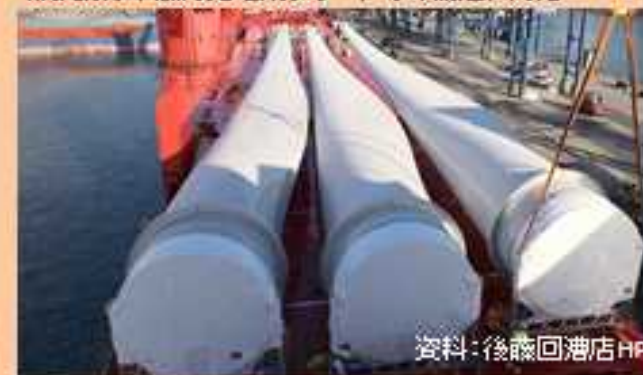


マリンピア賀露の物販施設



## 重量・長尺物貨物への対応

(例)鋼材や風力発電用ブレード等の輸送に対応



資料：後藤回漕店HP

## 次世代燃料貨物への対応

PKSの輸送



資料：鳥取埠

戦略	施策	取組みの例
3 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	原材料、製品の取扱い強化	多様な貨物に対応する保管施設整備
	コンテナ(梱包貨物)取扱機能の強化	コンテナ貨物の取扱施設整備
	ふ頭用地確保	ふ頭の造成、用地の再編



### 多様な貨物に対応する保管施設整備



### コンテナ貨物の取扱施設整備



戦略	施策	取組みの例
4 地域・自然と共生する交流拠点の形成	地域の歴史・文化活動の支援	伝統行事などの地元利用支援
	自然との共生	水辺空間の確保
	交流拠点の再配置	港湾緑地の再整備

### 港湾緑地の再整備

みなと公園(賀露海岸)

園路整備



### 伝統行事など地元利用支援

ホーエンヤ祭

水域占用の許可



資料: 賀露神社

### 水辺空間の確保

賀露みなと海水浴場



資料: 鳥取市観光コンベンション協会



# (5) 戦略・施策

戦略	施策	取組みの例
5 周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成	賑わい空間の拡大	周辺集客施設との連携
	海・空の港(ツインポート)の連携推進	イベントの連携
	観光交流拠点形成	クルーズ船受入施設整備
	交通手段の充実	陸上・海上交通の結節点



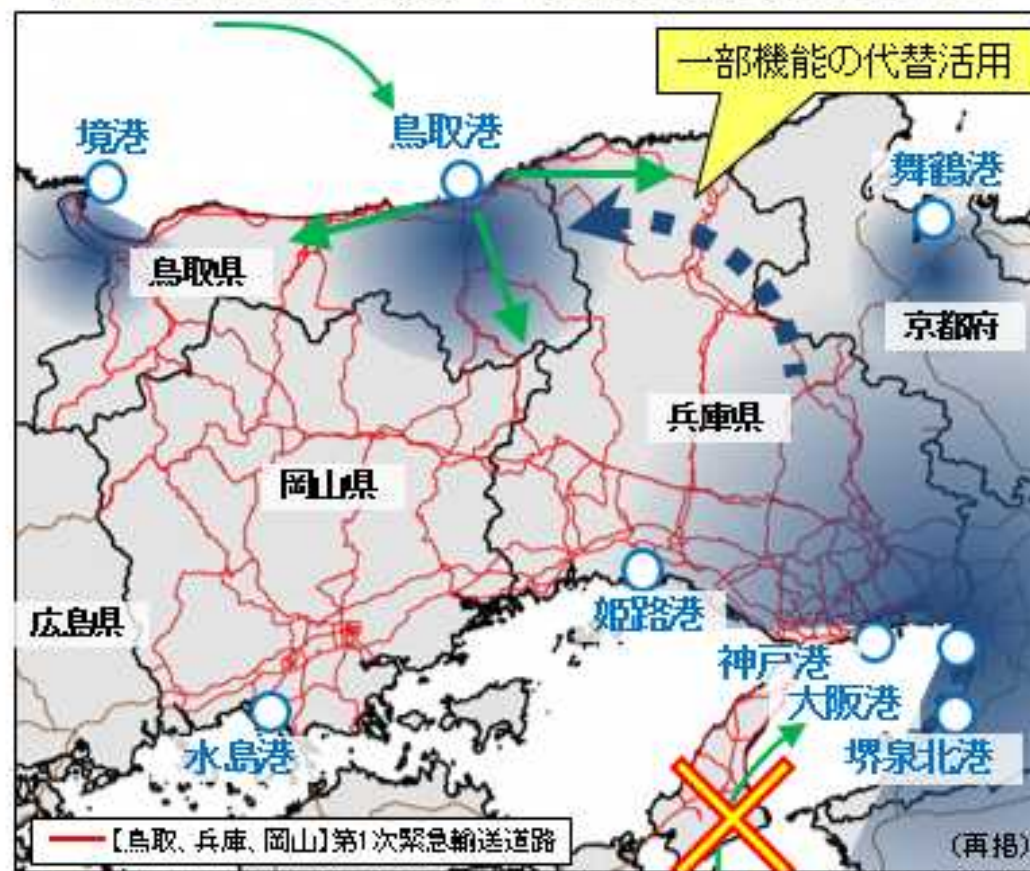
# (5) 戦略・施策

戦略	施策	取組みの例
6 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	防災・減災対策の推進	港湾BCP(策定済)による減災、岸壁の耐震化、早期復旧の推進
	広域連携による物流機能確保	阪神港における機能の一部代替活用

## 港湾BCP(策定済)による減災、岸壁の耐震化、早期復旧の推進



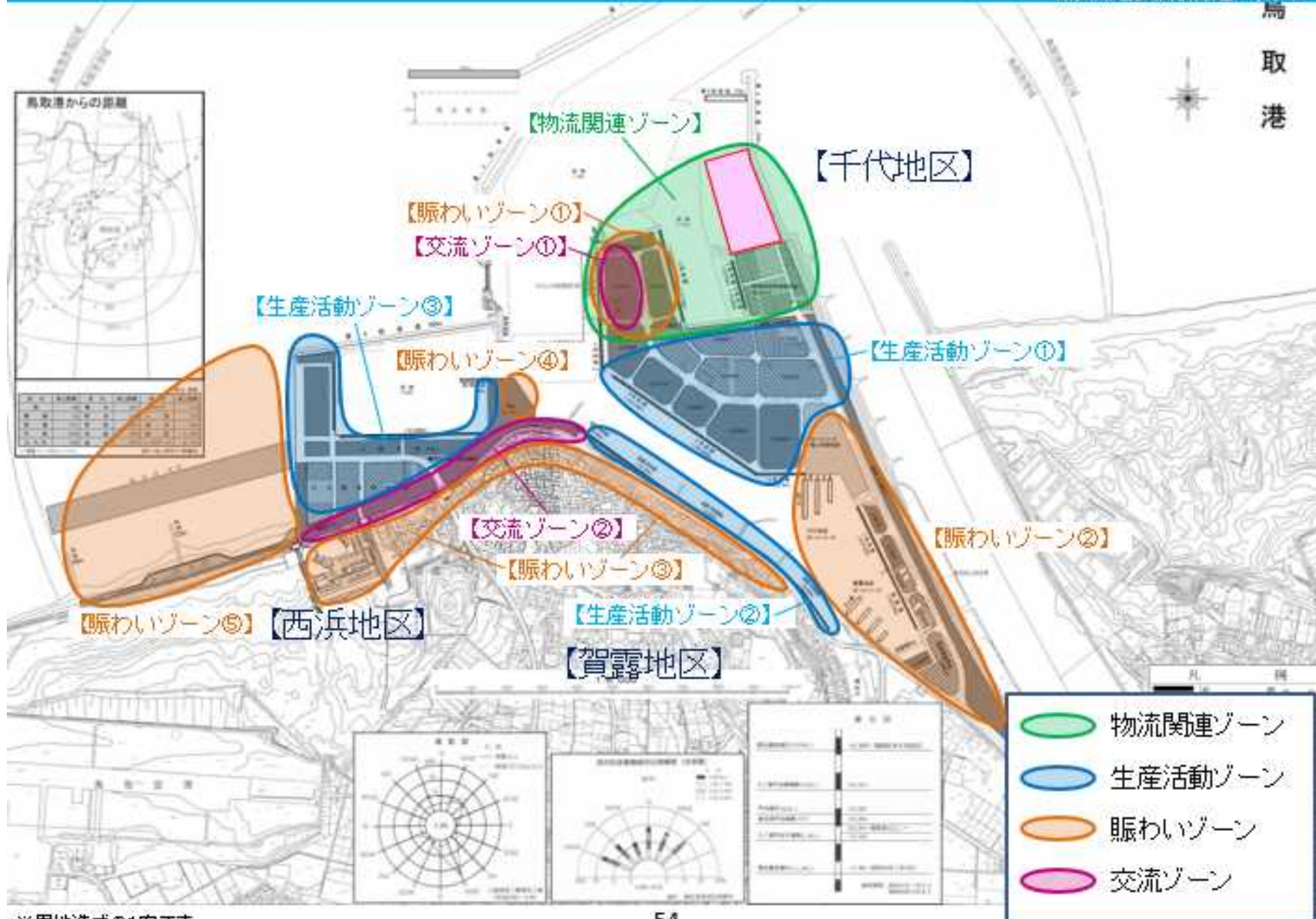
## 阪神港における機能の一部代替活用(非常時等)



第1次緊急輸送道路: 県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路

資料: 国土数値情報

# (6) 各地区の拠点施設配置計画(ゾーニング計画図)



※用地造成の1案です。

## 【物流関連ゾーン】

貨物船の大型化、防災機能の拡充について、将来の用途・貨物量等を考慮し、鳥取港の物流拠点とする。

## 【生産活動ゾーン①】

用地の再編などにより、心頭機能強化。新規貨物の取扱用地を確保し、港湾関連企業の誘致・拡大を目指す。

## 【生産活動ゾーン①】

## 【賑わいゾーン②】

## 【賑わいゾーン②】

釣りや遊漁船、マリンレジャーやスケートボードなど、海陸のレクリエーションの利用を促進する。

- 物流関連ゾーン
- 生産活動ゾーン
- 賑わいゾーン
- 交流ゾーン



# (6) 各地区の拠点施設配置計画【千代地区】

クルーズ船寄港時

鳥取港

## 【賑わいゾーン①】

物流機能と併用し、クルーズ船などによる来訪者の受入空間として、**港湾緑地**等を整備。

## 【賑わいゾーン①】

## 【交流ゾーン①】

## 【交流ゾーン①】

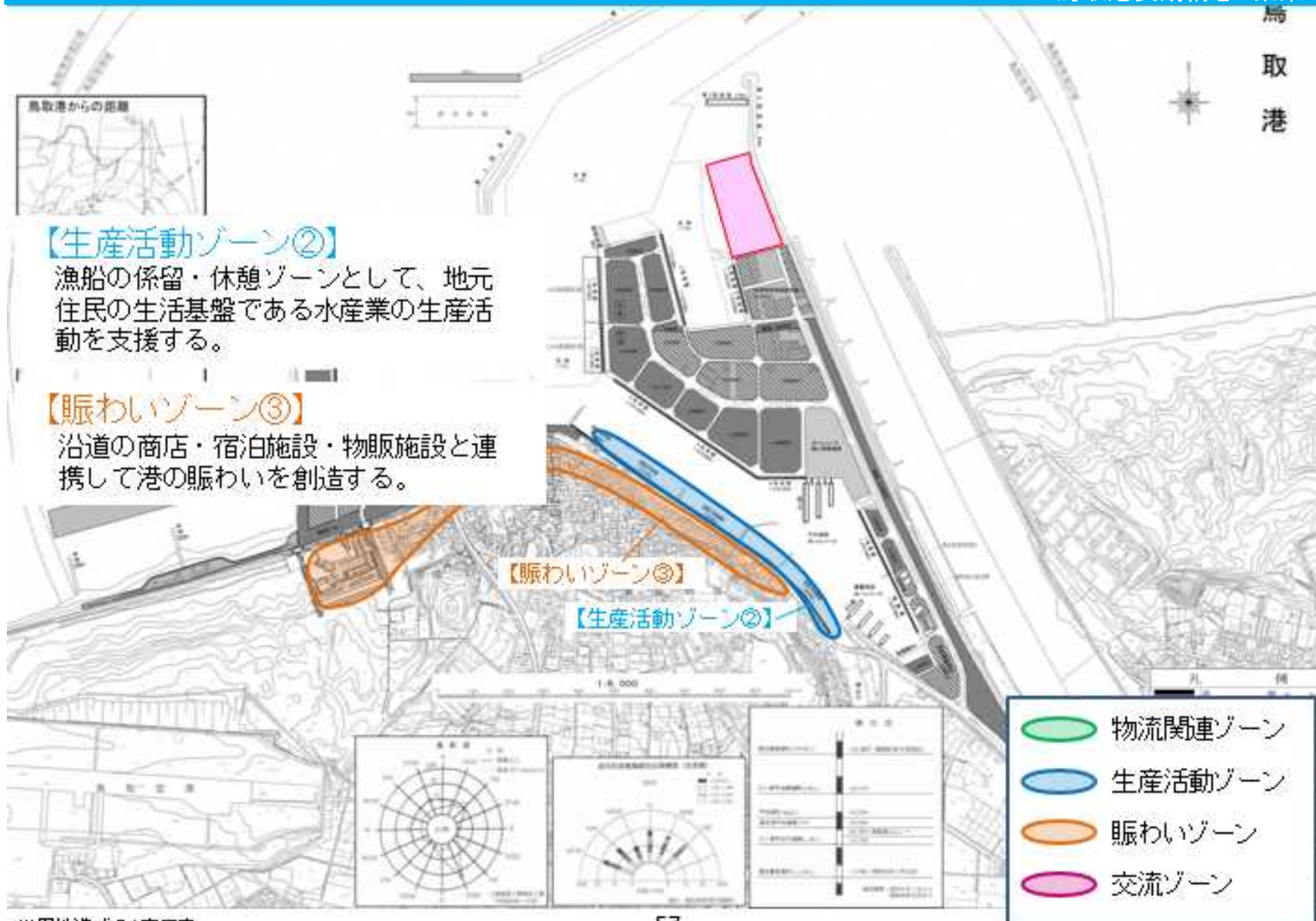
陸上交通(空港⇄砂丘バス等の呼び込み)と海上交通(客船寄港)の結節点として、**交流空間**を形成する。

## 【賑わいゾーン②】

## 【賑わいゾーン②】

釣りや遊漁船、マリンレジャーやスケートボードなど、**海陸のレクリエーション**の利用を促進する。

- 物流関連ゾーン
- 生産活動ゾーン
- 賑わいゾーン
- 交流ゾーン



※用地造成の1案です。

## 【賑わいゾーン⑤】

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。

## 【生産活動ゾーン③】

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。

## 【賑わいゾーン④】

交流ゾーン②の周遊機能と連携し、利用者が休息・散策できる空間を創造する。

## 【賑わいゾーン③】

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。

## 【交流ゾーン②】

## 【交流ゾーン②】

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・西浜の周遊性を高める。

囲碁モニュメント 日時計



みなとオアシス鳥取・賀露



- 物流関連ゾーン
- 生産活動ゾーン
- 賑わいゾーン
- 交流ゾーン

※用地造成の1案です。