

# 鳥取港長期構想 (案)

令和元年6月11日

鳥取県



# 目 次

<b>第 1 章</b>	<b>鳥取港の現況</b>	<b>1</b>
1-1.	港の概要	1
(1)	概要	1
(2)	沿革	2
(3)	整備状況	3
1-2.	背後圏の現況	4
(1)	背後圏	4
(2)	人口	4
(3)	産業構造	5
(4)	周辺観光施設	6
(5)	公共事業の推移	7
1-3.	港湾利用の現況	8
(1)	取扱貨物量	8
(2)	入港船舶隻数	9
(3)	水産関連利用状況（漁船利用、水揚げ量、等）	11
(4)	係留施設別取扱貨物量及び入港隻数の推移	12
(5)	野積場利用状況	13
(6)	海洋性レクリエーション利用状況（海浜、緑地、等）	14
<b>第 2 章</b>	<b>鳥取港を取り巻く環境の変化</b>	<b>16</b>
2-1.	鳥取県の経済成長戦略	16
2-2.	新たな取扱貨物	18
2-3.	農水産品の輸出強化	19
2-4.	高規格幹線道路網の発展	20
2-5.	再生可能エネルギーへの転換	23
2-6.	進出企業の業界動向	25
2-7.	船舶大型化の動向	26
2-8.	モーダルシフトの推進	27
2-9.	波浪状況	28
(1)	沖波の変化	28
(2)	港内への影響	29
2-10.	周辺の観光拠点	30
2-11.	クルーズ船ニーズの多様化	31
2-12.	災害の発生状況	33
2-13.	地域防災計画・港湾 BCP	34

<b>第 3 章</b>	<b>上位計画</b>	<b>35</b>
3-1.	国における上位計画	35
(1)	港湾の中長期政策「PORT2030」(2018 年度、国土交通省)	35
3-2.	県における上位計画	36
(1)	鳥取県元気づくり総合戦略 2018 (2018 年 8 月改訂、鳥取県)	36
(2)	鳥取県地域防災計画 (2017 年度修正、鳥取県)	37
3-3.	市における上位計画	38
(1)	第 10 次鳥取市総合計画 (2016 年 3 月、鳥取市)	38
(2)	鳥取市都市計画マスタープラン (2017 年 3 月、鳥取市)	39
<b>第 4 章</b>	<b>鳥取港の役割・要請</b>	<b>40</b>
4-1.	鳥取港の果たすべき役割	40
4-2.	鳥取港の課題	41
(1)	航路埋塞・泊地閉塞	41
(2)	静穏度不足	42
(3)	利用が集中する主要岸壁	43
(4)	用地不足	44
4-3.	鳥取港への要請	45
(1)	県民からの要請 (アンケート調査)	45
(2)	背後企業からの要請 (ヒアリング調査)	49
(3)	漁船・小型船舶利用者からの要請 (ヒアリング調査)	50
<b>第 5 章</b>	<b>鳥取港長期構想</b>	<b>51</b>
5-1.	将来像	51
5-2.	基本戦略	53
5-3.	施策・取組み内容	54
(1)	「物流」に関する具体的な取組み	55
(2)	「人流」に関する具体的な取組み	59
(1)	「安全・安心」に関する具体的な取組み	62
5-4.	空間利用計画	64
(1)	基本方針	64
(2)	地区別の空間利用計画	66

# 第1章 鳥取港の現況

## 1-1. 港の概要

### (1) 概要

鳥取港は、鳥取県の東部、鳥取市の一級河川千代川の河口付近に位置します。かつては賀露港と呼ばれ、古くから交通の要衝として発展し、1975年（昭和50年）に重要港湾の指定を受けました。

現在は、砂・砂利・セメントなどの建設資材の中継基地として、山陰地方東部経済圏の物流拠点として重要な役割を担っています。

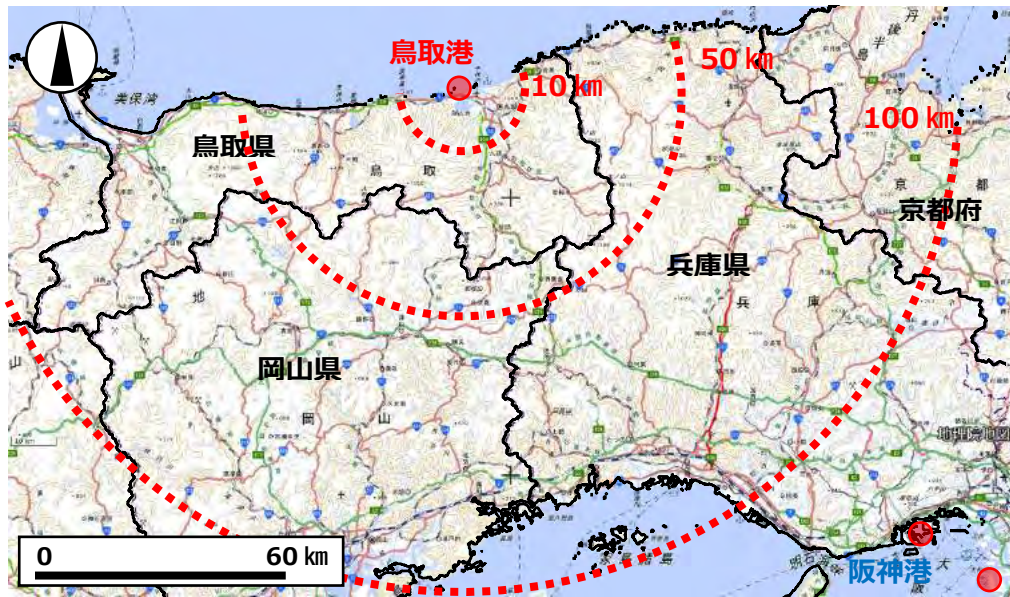


図 1-1 鳥取港の位置

旧河道



現河道



項目	指定年月日
重要港湾指定	1975年(昭和50年)4月22日
港湾区域	1979年(昭和54年)2月23日
港則法	1986年(昭和61年)6月15日
港湾隣接区域	1965年(昭和40年)4月20日 (賀露、浜坂、西浜地区)
臨港地区	商港区27.7ha、工業港区2.3ha 漁港区1.3ha、保安港区3.3ha 修景厚生港区 8.3ha
海岸保全区域	1977年(昭和52年)5月20日指定 (浜坂東浜地区) 1995年(平成7年)2月28日指定 (賀露西浜地区)

図 1-2 鳥取港の概要

## (2) 沿革

鳥取港は、千代川河口に位置し、かつては賀露港として知られ、古くから朝鮮半島、出雲、隠岐、但馬方面などの交通の要衝として発展してきました。

1953年に地方港湾鳥取港として指定され、漁船を対象に防波堤や物揚場等の港湾施設の整備が始まりましたが、漂砂や洪水による千代川の河口閉塞が度々発生し、その機能が阻害されたため、港湾としての発展が阻害されてきました。

1974年に、千代川の河口を東へ約800m移動する河川改修計画が策定されるとともに、1975年に鳥取港が重要港湾の指定されたことを受け、1976年に港湾計画を策定し、本格的な港湾整備が行われました。

1989年には千代地区に岸壁(-10m)等が整備され、物流拠点としての機能強化が図られ、1999年には西浜地区の漁港区に漁業関連施設が供用を開始しました。

また、2004年には海洋レクリエーション需要に対応した千代ボートパークが供用し、2007年に大規模地震災害時における緊急避難及び緊急物資輸送に対応するため、千代地区岸壁(-7.5m)の耐震化が図られました。

表 1-1 鳥取港の歴史

年号	記事
1653 (承応2年)	初代鳥取藩主池田光仲が賀露港(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)	賀露港と境港間及び賀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)	ボートパーク(賀露・千代地区)供用開始 西浜地区漁港区供用開始
2004 (平成16年)	ボートパーク(千代地区)供用開始

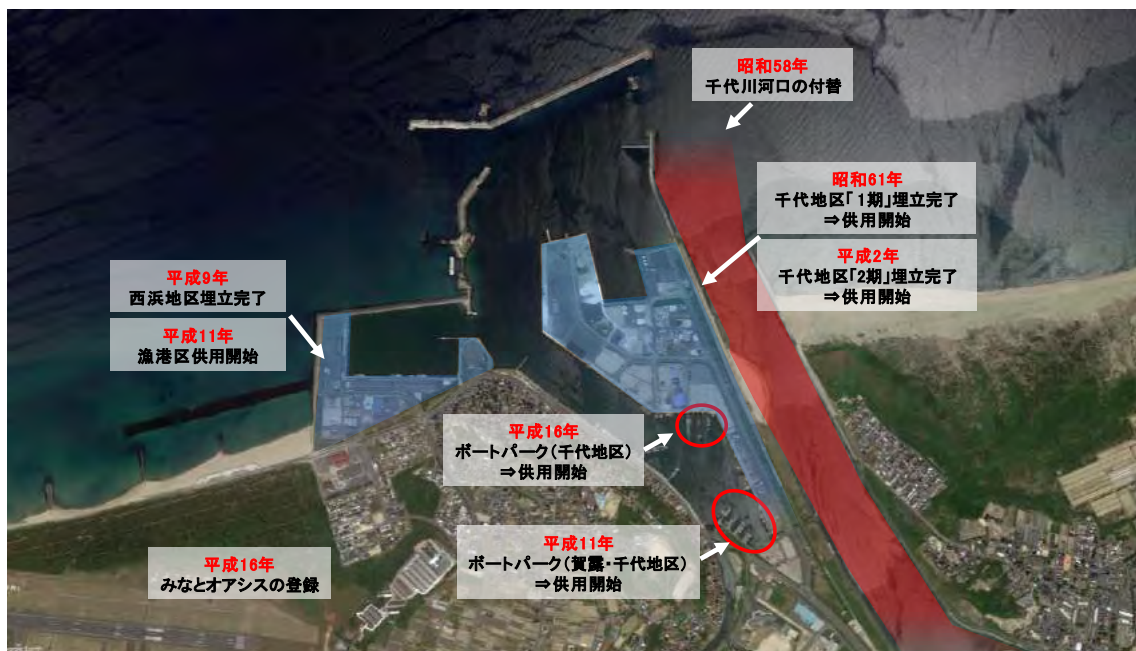


図 1-3 鳥取港の歴史

(3) 整備状況

鳥取港の主な係留施設及び防波堤の概要は、次に示すとおりです。

表 1-2 鳥取港の整備状況

	系留施設（岸壁、物揚場、棧橋、係船杭）、防波堤				野積場		上屋		給水栓		荷役機械	備考	
	名称	水深 (m)	延長 (m)	対象船型 (重量ト)	バース数	名称	面積 (㎡)	棟数	面積 (㎡)	能力 (t/h)			箇所数
千代	1号岸壁	-10	185	10,000	1	1号野積場	18,410	1	1,250	28	4	200tク ローラーク レーン (1号、3号 岸壁)	
	2号岸壁	-7.5	260	5,000	2	2号野積場	11,891			18	8		
	3号岸壁	-7.5	130	5,000	1	3号野積場	12,104	1	750	18	4		
	4号岸壁	-5.5	180	2,000	2	4号野積場	10,117			16	6		
	5号岸壁	-4.5	300	700		5号野積場	23,790			16	10		
	6号岸壁	-4.5	120	700	2	6号野積場	19,469			16	4		
	7号岸壁	-4.5	180	700	3	7号野積場	5,223			16	3		
	8号岸壁	-5	70	1,000	1								危険物専用
	9号岸壁	-4.5	60	700	1								〃
	物揚場	-4	180	-	-					16	1		
	船揚場	-	90	-	-	南野積場	2,160						
	第1防波堤	-	1,000	-	-								-
	第2防波堤	-	470	-	-								-
	第3防波堤	-	343	-	-								-
第5防波堤	-	110	-	-								-	
第6防波堤	-	50	-	-								-	
沖防波堤	-	60	-	-								-	
賀露	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	240	〃	-								
	賀露2号物揚場	-4	345	〃	-								
	波除堤	-	65	-	-								
西浜	-4.5m岸壁	-4.5	560	漁船	-								
	第4防波堤	-	450	-	-								
	第7防波堤	-	70	-	-								
	第8防波堤	-	30	-	-								
西防波堤	-	100	-	-									

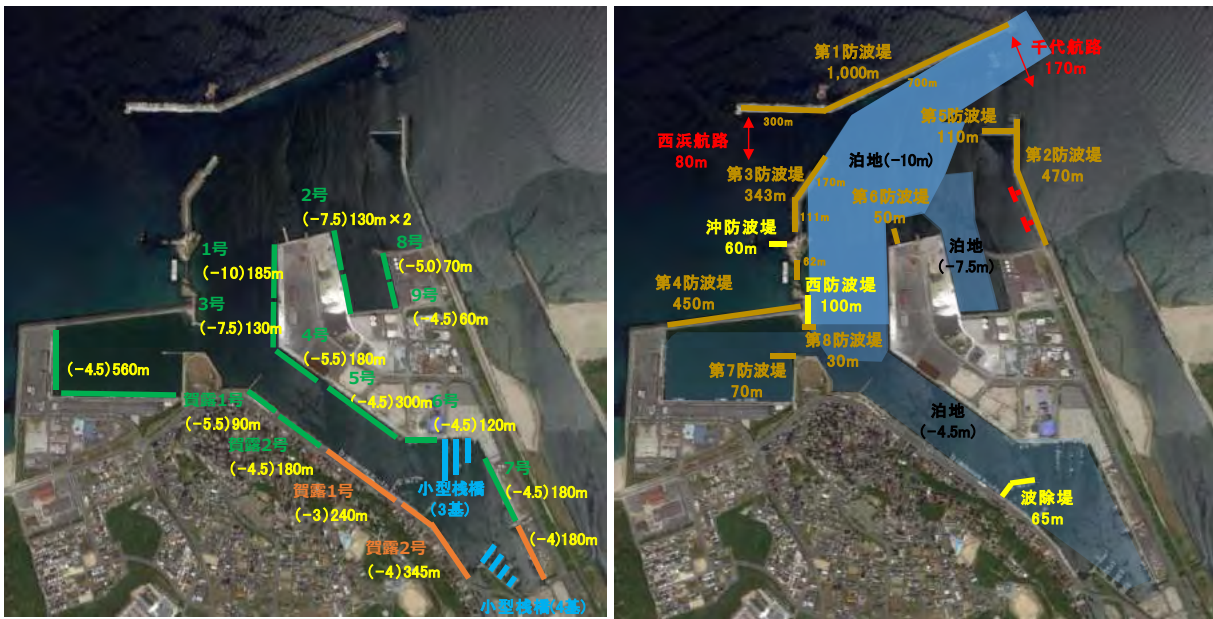


図 1-4 鳥取港施設整備状況（左：岸壁、右：防波堤）

1-2. 背後圏の現況

(1) 背後圏

鳥取港の背後圏は、生活・経済活動での一定の結びつきを有し、地理的位置関係や交通網の配置状況等を踏まえて、以下に示す22市町村としました。

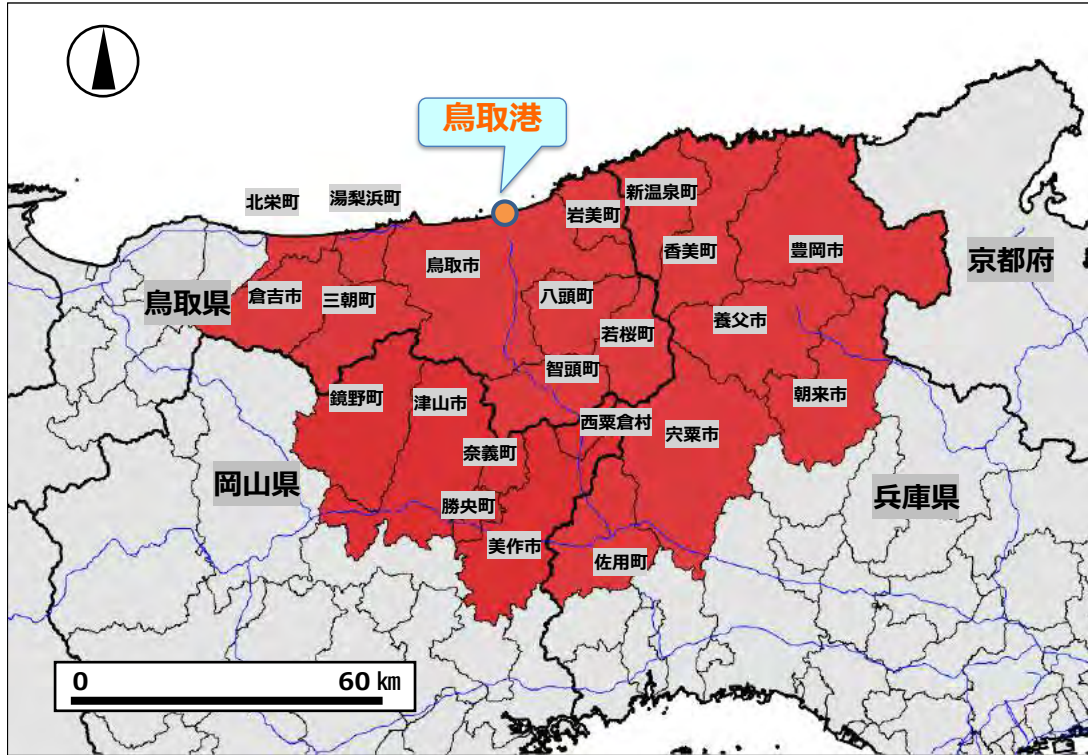


図 1-5 鳥取港背後圏

(2) 人口

背後圏の人口は、1985年以降減少が続いており、2000年以降は減少率が次第に高くなっています。

また、2015年の人口は、30年前（1985年）の86%となっています。

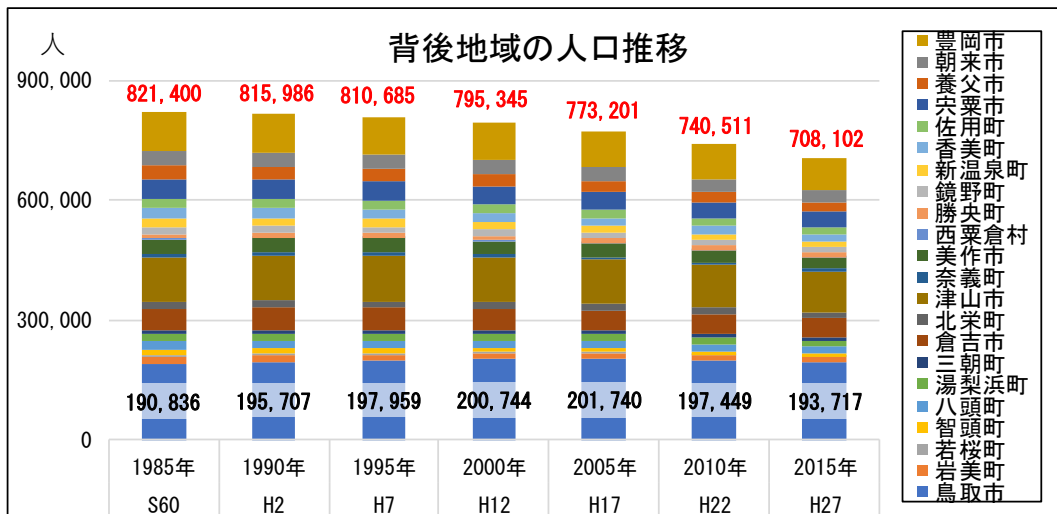


図 1-6 背後地域の人口推移

資料：国勢調査





(4) 周辺観光施設

鳥取県東部には、倉吉市の白壁土蔵群や北栄町の青山剛昌ふるさと館といった郷土・文化施設が数多く点在しています。

また、鳥取港周辺には、鳥取砂丘コナン空港をはじめ、鳥取砂丘や「かろいち」、「わったいな」といった農水産物直売所などが集積しており、年間延べ400万人の観光客が訪れる県内有数の観光地となっています。



資料：鳥取県 観光戦略課 観光入込動態調査

図 1-9 主要観光施設

(5) 公共事業の推移

我が国は、近年の厳しい財政状況から、公共事業費の削減が継続して行われており、さらに、本格的な少子・高齢化による人口減少時代を迎えていることから、長期的な公共事業費などの建設投資余力の減少が見込まれています。

一方、鳥取県の公共事業費は、2014年度まで減少していましたが、ここ数年は増加傾向にあり、特に道路、教育施設・病院などの公共工事が増加しています。

鳥取港は、建設工事の原材料となる砂・砂利や石灰石、セメント等に移入しており、取扱貨物量の増減は、公共事業などの建設投資と関係しています。

表 1-3 鳥取県における公共投資の推移

(百万円)

	1998年度	2003年度	2008年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
公共投資	155,050	120,934	94,968	86,176	84,026	86,943	96,708

資料：都道府県別建設投資の推移（国土交通省「建設総合統計－出来高ベース」より）

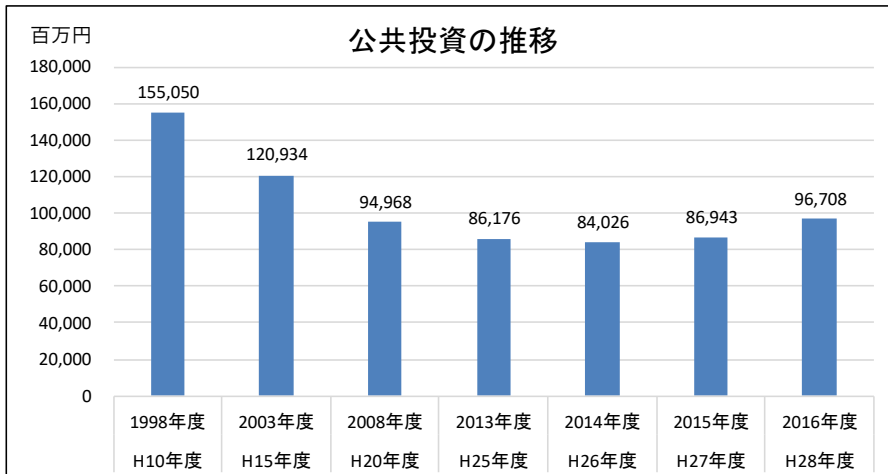


図 1-10 鳥取県における公共投資の推移

表 1-4 鳥取県の工事区分別の事業費推移

(百万円)

	総額	治山・治水	農林水産	道路	港湾・空港	下水道、公園	教育・病院	住宅・宿舍	庁舎、その他	土地造成	その他
2012年度	57,270	5,730	2,154	19,819	1,548	2,334	16,127	100	8,666	54	738
2013年度	100,054	16,471	2,668	35,964	4,078	9,033	12,270	1,242	11,906	1,963	4,459
2014年度	95,165	12,104	1,887	40,926	3,380	7,415	15,001	1,551	10,263	651	1,987
2015年度	99,543	7,707	3,776	50,261	4,472	4,933	12,349	2,201	8,488	344	5,012
2016年度	131,296	8,210	6,246	55,216	2,230	4,670	35,398	2,949	12,506	827	3,044

資料：国土交通省「建設工事受注動態統計調査」

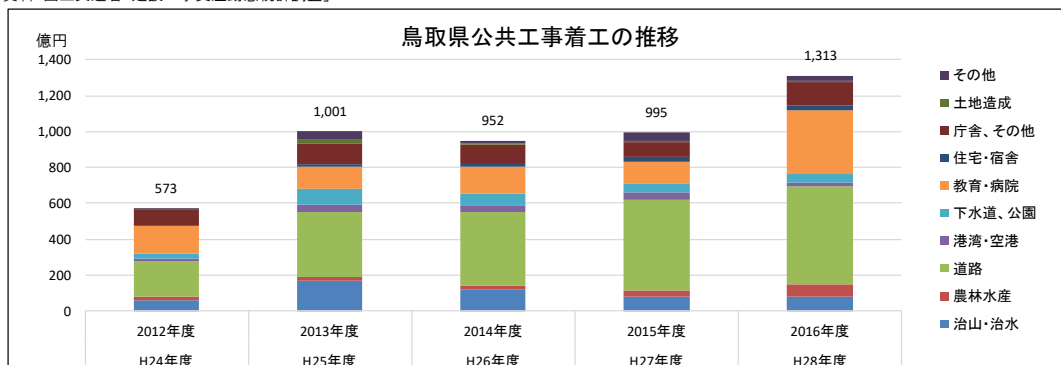
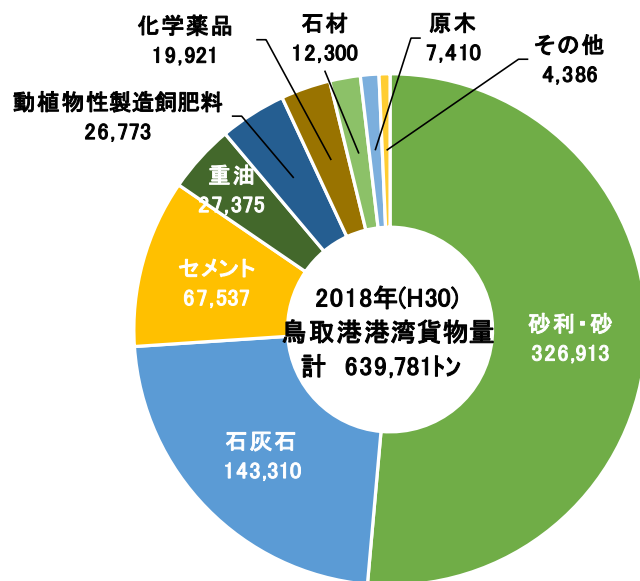
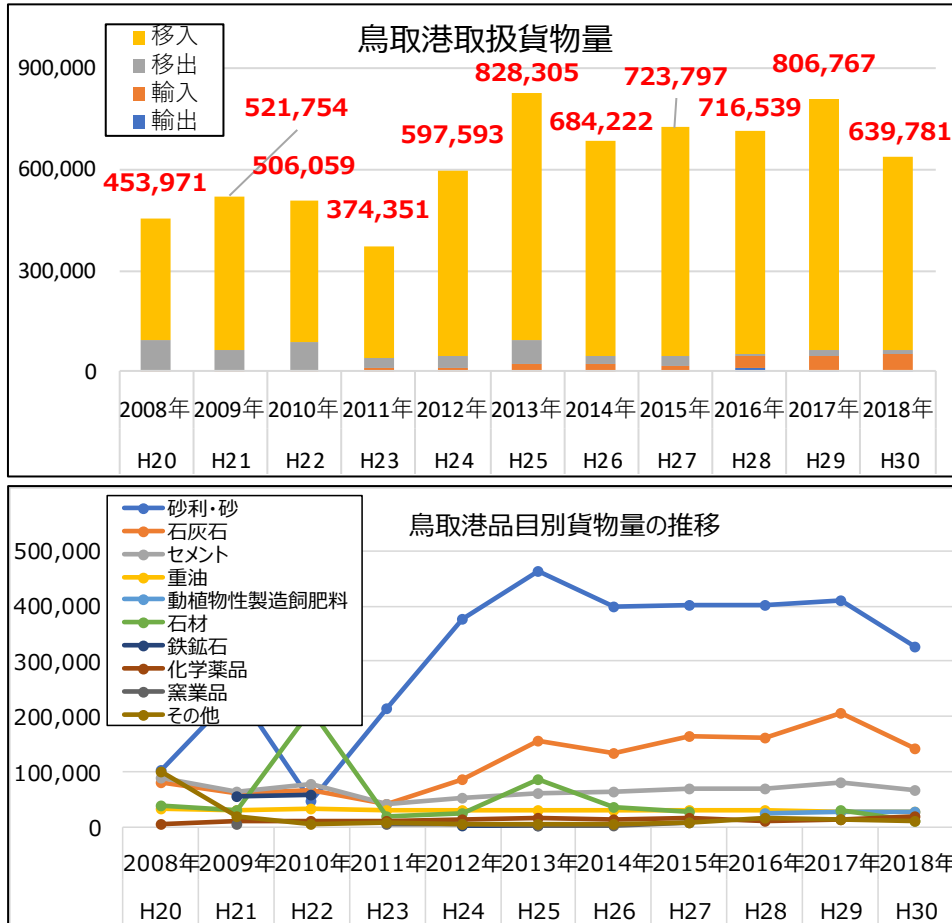


図 1-11 鳥取県の工事区分別の事業費推移

1-3. 港湾利用の現況

(1) 取扱貨物量

鳥取港の取扱貨物量は、公共事業の減少やリーマンショックの影響により、2011年までは伸び悩んでいましたが、そのあとは徐々に増加し、近年は700千トン程度で推移しています。



資料：港湾統計年報

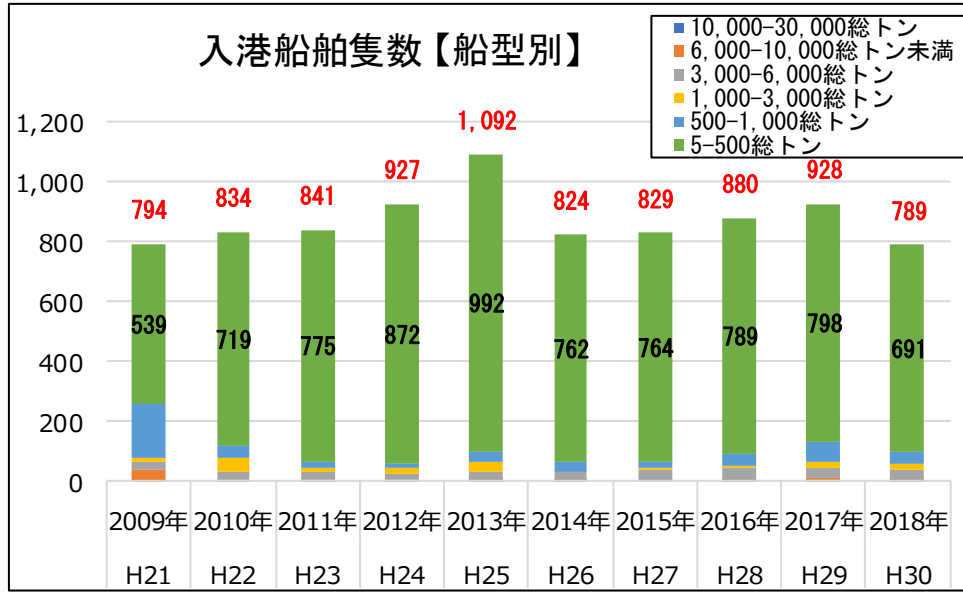
図 1-12 取扱貨物量及び品目別取扱貨物量

(2) 入港船舶隻数

鳥取港の入港船舶隻数は、2013年に一時的な増加があったものの、直近10年間は800～1,000隻程度で推移しています。

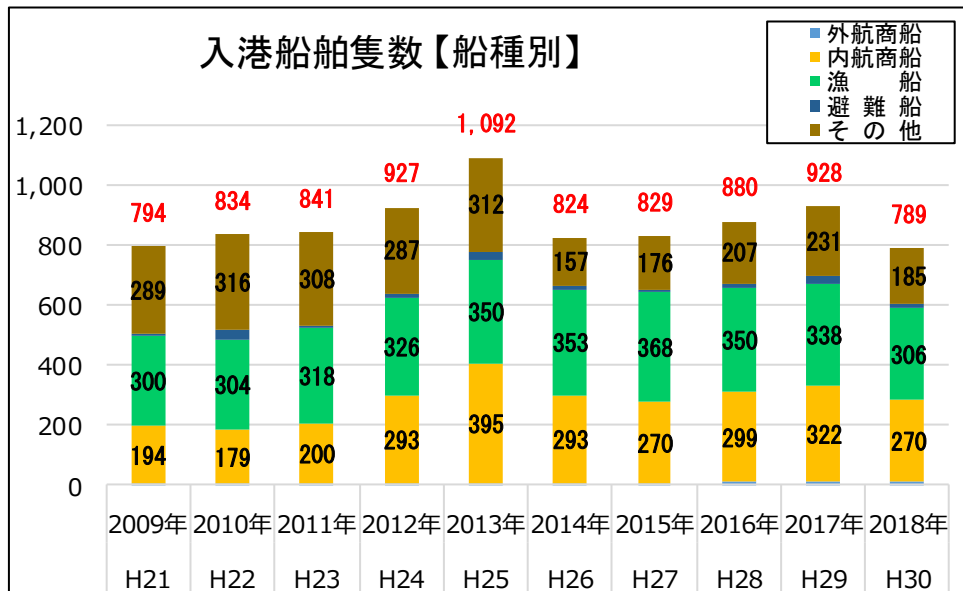
船型別入港船舶隻数は、「5-500総トン」船舶が大半を占めています。

船種別入港船舶隻数は、漁船が最も多く（306隻）、次いで、内航商船（270隻）、その他（185隻）となっています。



資料：港湾統計年報

図 1-13 入港船舶隻数 船型別

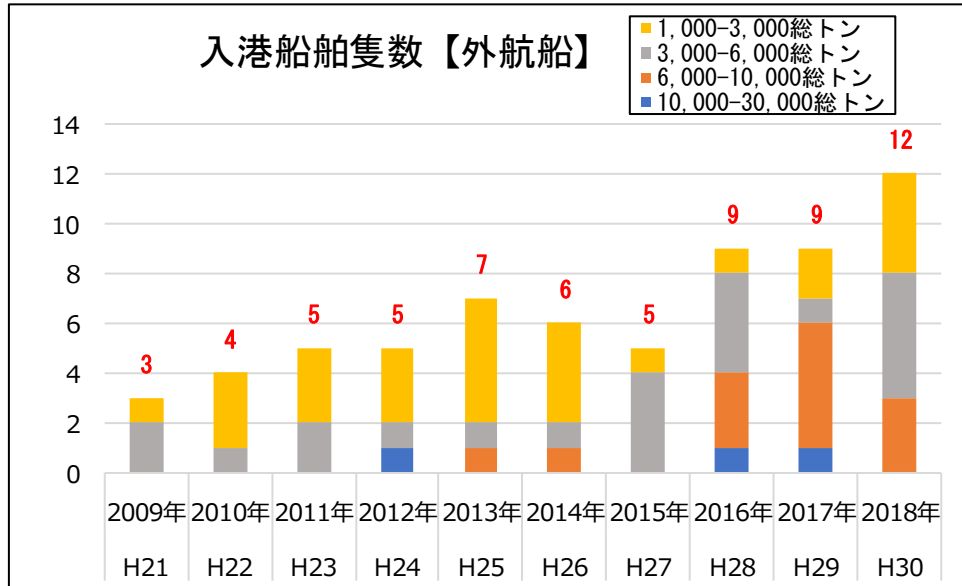


資料：港湾統計年報

図 1-14 入港船舶隻数 船種別

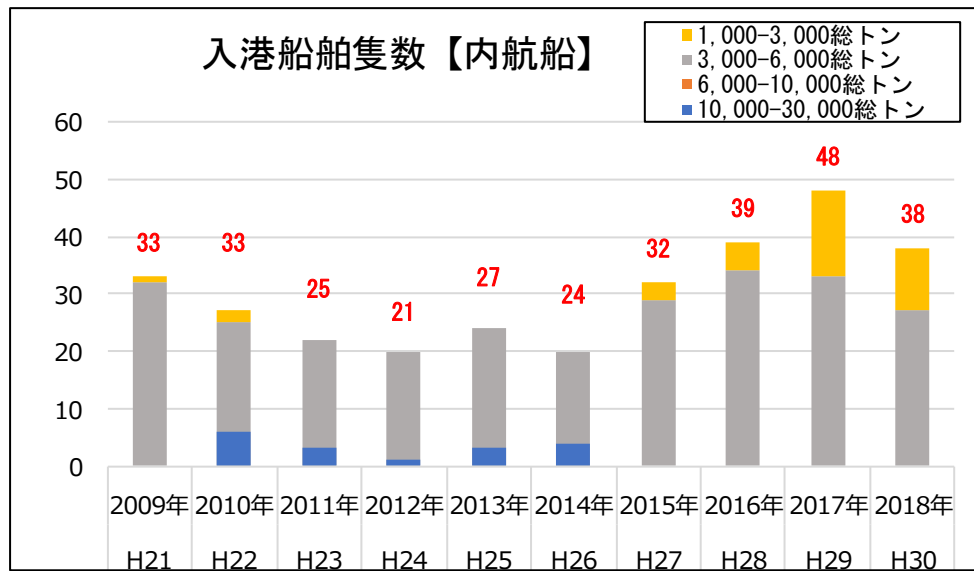
外航船の入港船舶隻数は、徐々に増加しています。近年では6,000総トン以上の船舶の入港隻数が増えており、船舶が大型化する傾向にあります。

また、1,000総トン以上の内航船の入港船舶隻数は、2015年以降増加傾向にあります。



資料：港湾統計年報

図 1-15 入港船舶隻数 船型別【外航船】(1,000総トン以上)



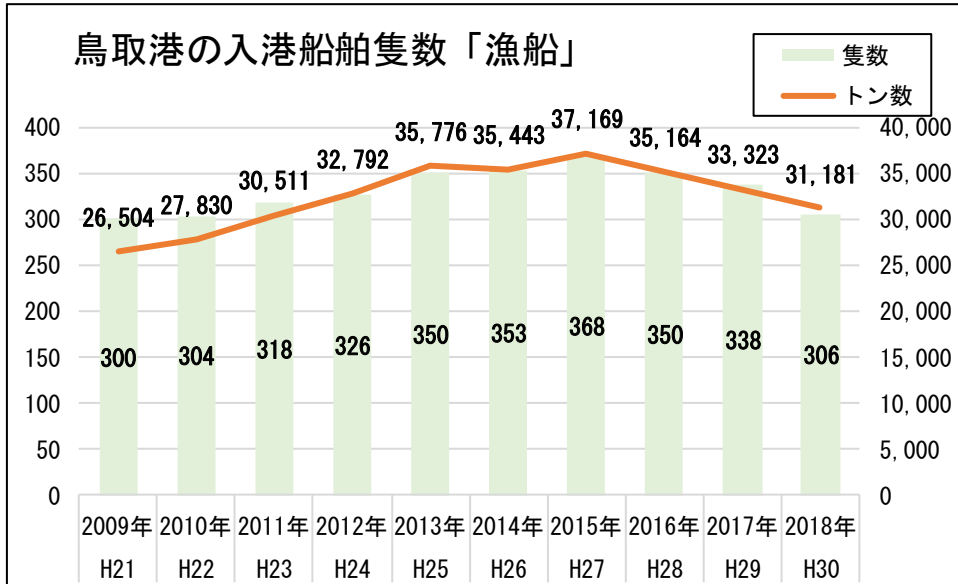
資料：港湾統計年報

図 1-16 入港船舶隻数 船型別【内航船】(1,000総トン以上)

(3) 水産関連利用状況（漁船利用、水揚げ量、等）

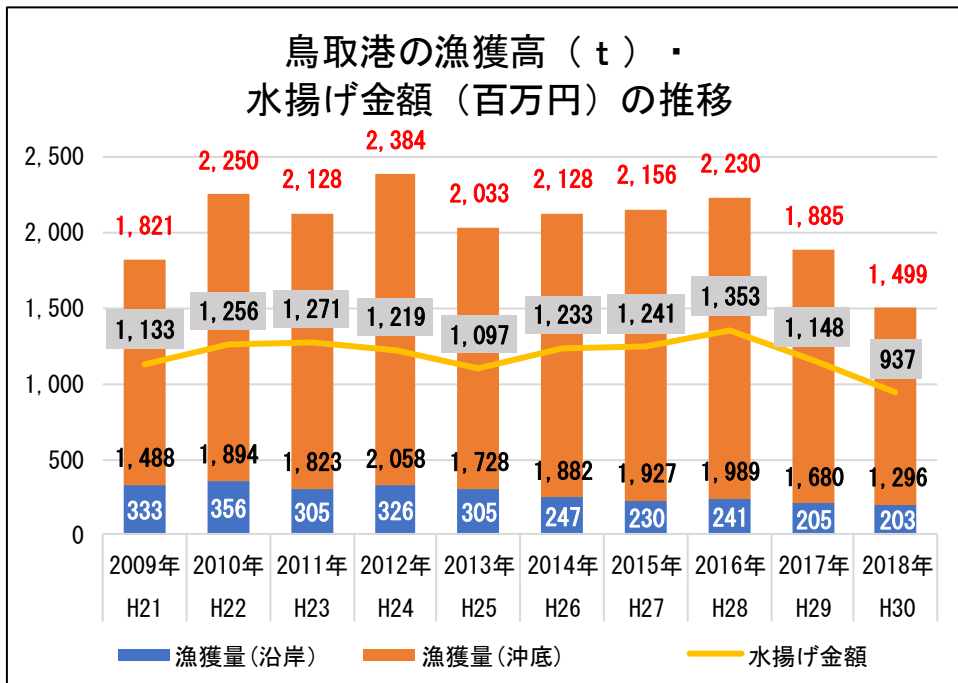
鳥取港への漁船の入港隻数及びトンは、2015年をピークに減少傾向にあります。

また、漁獲高は、2,000トン前後、水揚げ金額は1,000百万円前後で推移しており、近年は減少傾向にあります。



資料：港湾統計年報

図 1-17 入港船舶隻数「漁船」の推移



資料：漁獲情報提供システム

図 1-18 漁獲高・水揚げ金額の推移

(4) 係留施設別取扱貨物量及び入港隻数の推移

鳥取港の係留施設別取扱貨物量及び入港船舶隻数の推移（H24-H30）を以下に示します。

施設別取扱貨物量の最も多い岸壁は2号岸壁（-7.5m）で、次いで1号岸壁（-10.0m）、3号岸壁（-7.5m）、8号岸壁（-5.0m）の順になっています。

その他の岸壁については、貨物の取り扱いが少なく、休憩、物資補給を目的とした係留に利用されている状況となっています。

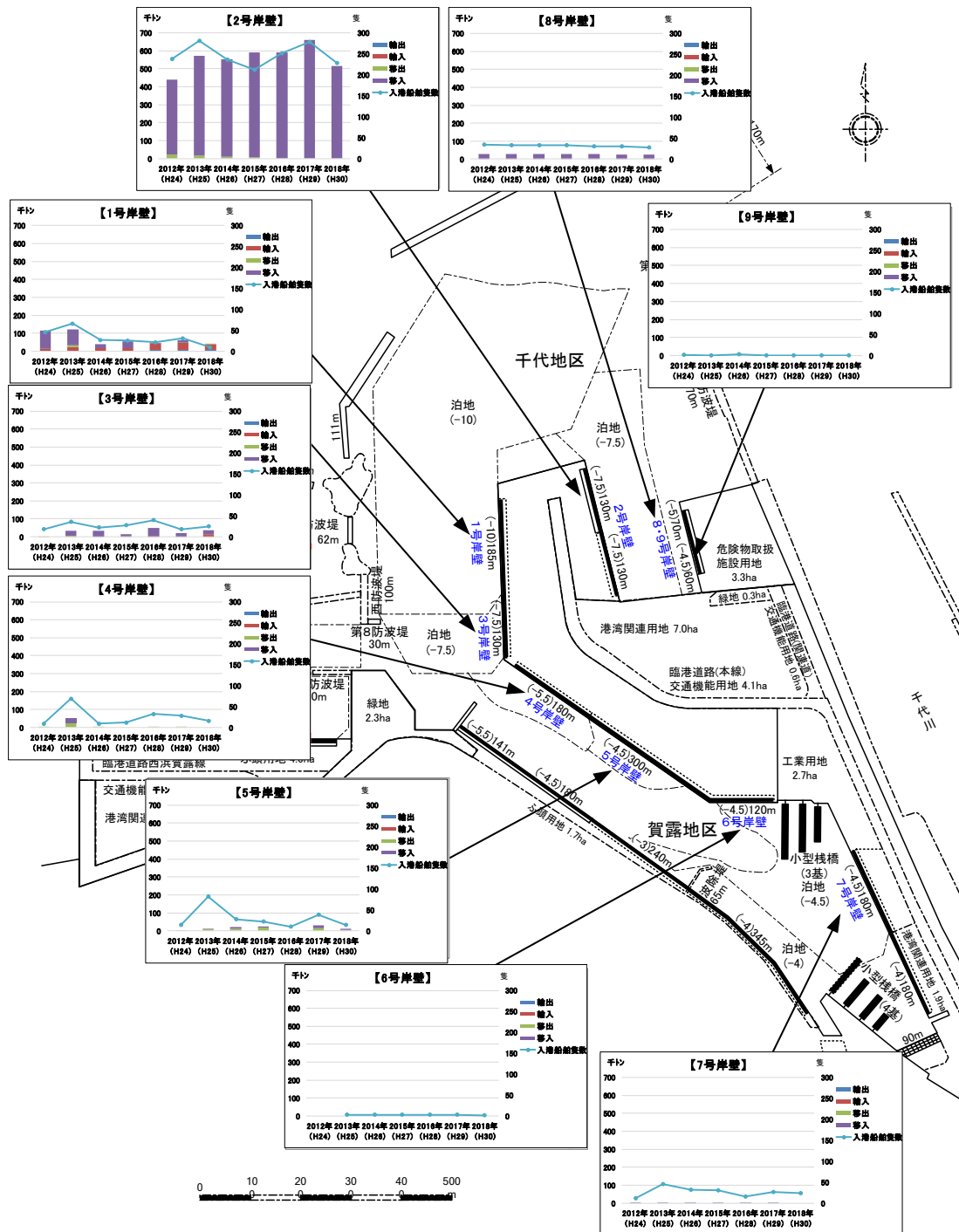


図 1-19 係留施設別利用状況



(5) 野積場利用状況

各岸壁背後の野積場の利用状況を以下に示します。

前項で示した利用頻度の高い岸壁背後の野積場は貨物の野積み及び出荷準備などに利用されていますが、利用頻度の低い岸壁背後の野積場は、港湾・海岸工事で使用するブロック製作など、他の用途に利用されている状況となっています。

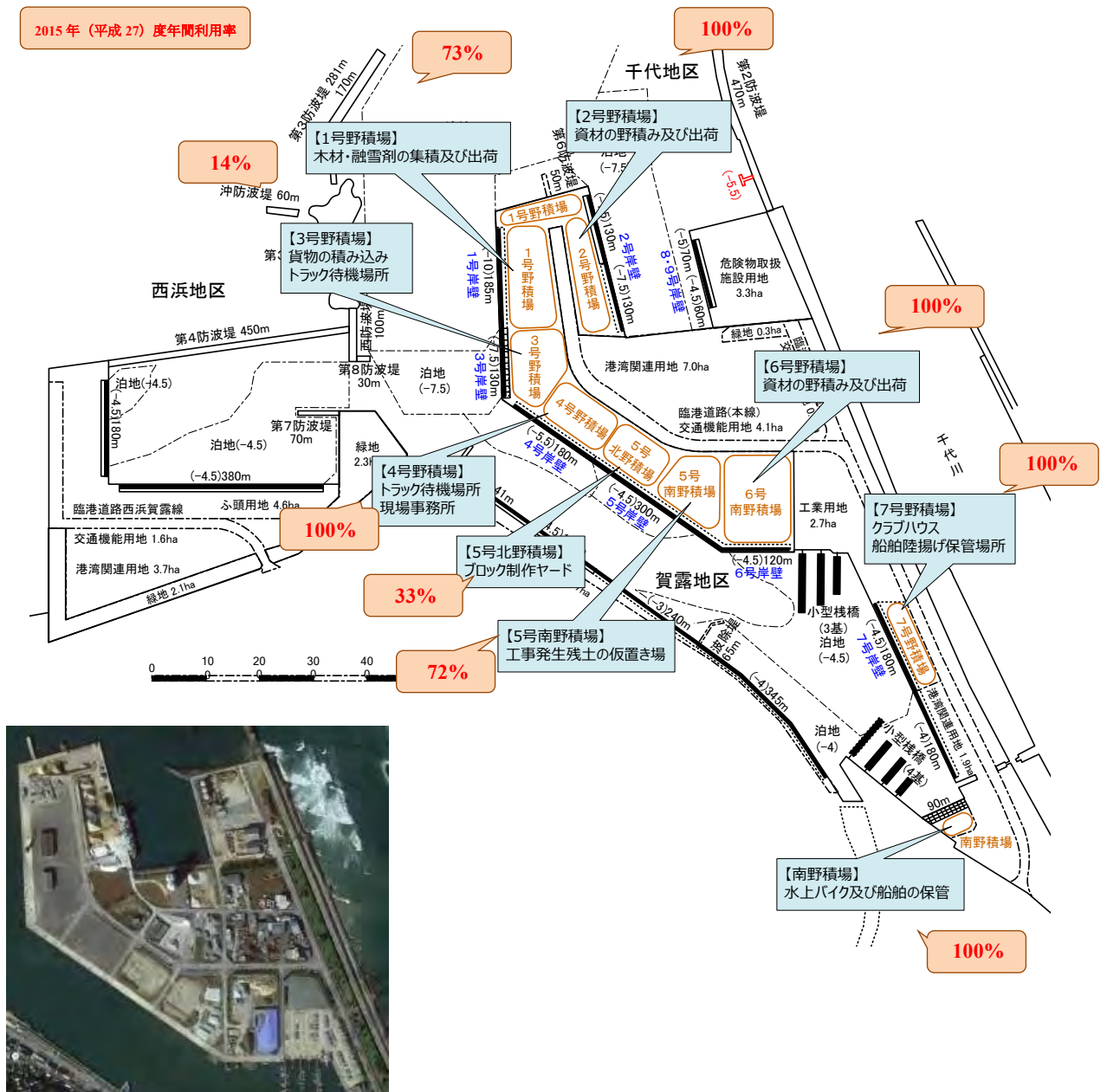


図 1-20 野積場利用状況

## (6) 海洋性レクリエーション利用状況（海浜、緑地、等）

## ① みなとオアシス

鳥取港の一部は、2004年に「鳥取・賀露みなとオアシス」として登録されており、港湾施設（港湾緑地、ボートパーク）や観光施設（飲食店、海産物直売所）等を活用した地域振興に取り組んでいます。また、イベントとして鳥取・賀露みなとオアシス夏まつり、山陰海岸ジオパーククルージング、カヌー体験会等を開催しています。

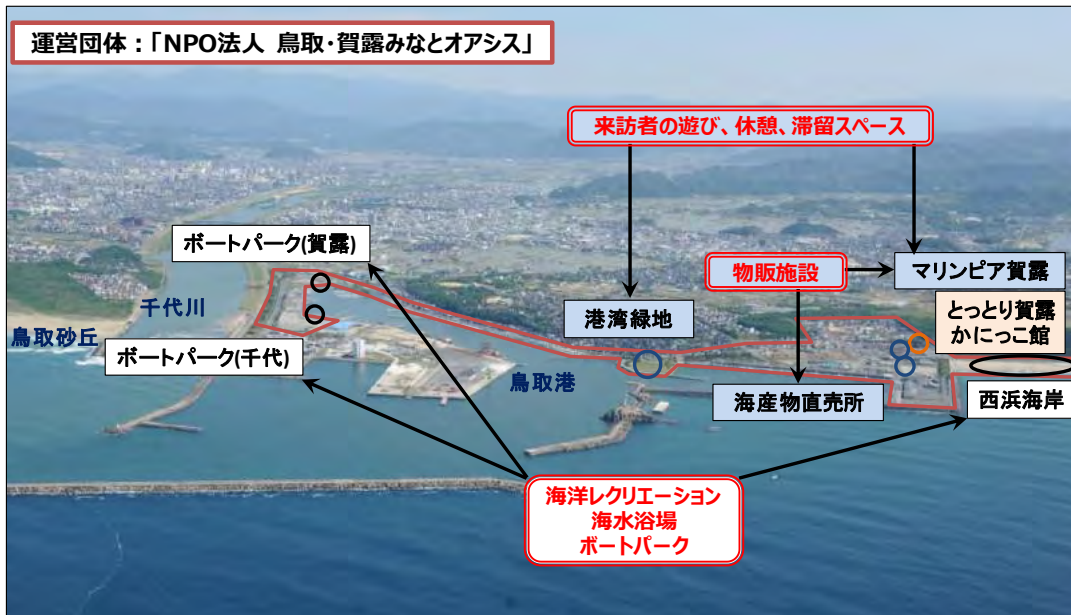


図 1-21 「鳥取・賀露みなとオアシス」の利用状況



資料：鳥取・賀露みなとオアシス HP

図 1-22 みなとオアシスの取組み

② 西浜地区の利用状況

西浜地区の西浜海岸では、夏季を中心にレジャー・レクリエーション空間として、賀露みなと海水浴場などに活用されています。

表 1-5 西浜地区 利用状況 (2018年)

	目的	場所	占用期間 (2018年)	
			開始	終了
①	ビーチサッカー(鳥取県予選)	海岸東側	6月2日	7月1日
②	ビーチバレー	海岸西側	7月14日	10月13日
③	海水浴場開設	海岸東側	7月10日	8月20日
④	ビーチサッカー (中国予選)	海岸東側	9月1日	9月30日

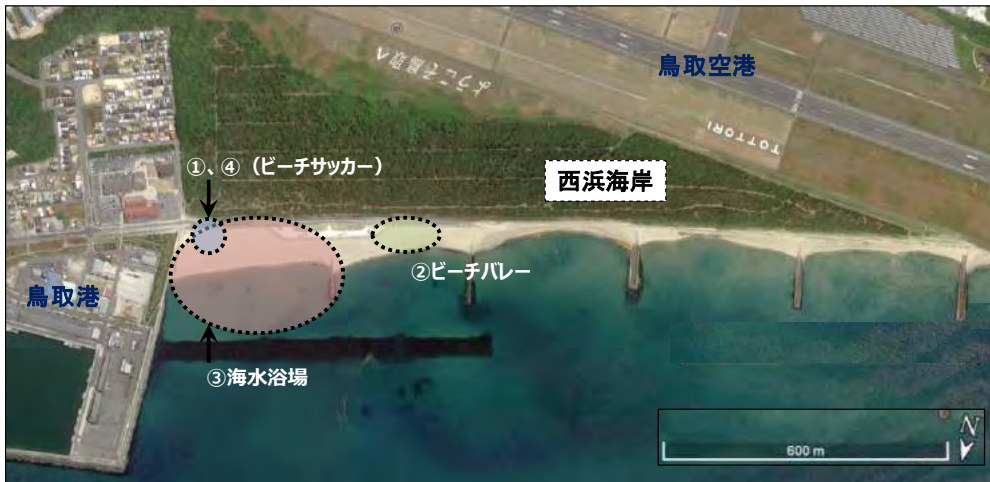


図 1-23 西浜海岸の利用状況

③ ボートパーク利用状況

ボートパーク (賀露・千代地区) では、毎年 200 隻以上のレジャーボートが利用しています。ボートパーク (千代地区) では、夏季限定 (6 月~9 月) で水上バイク利用事業を試行し、マリンスポーツの活性化や更なる観光振興に取り組んでいます。

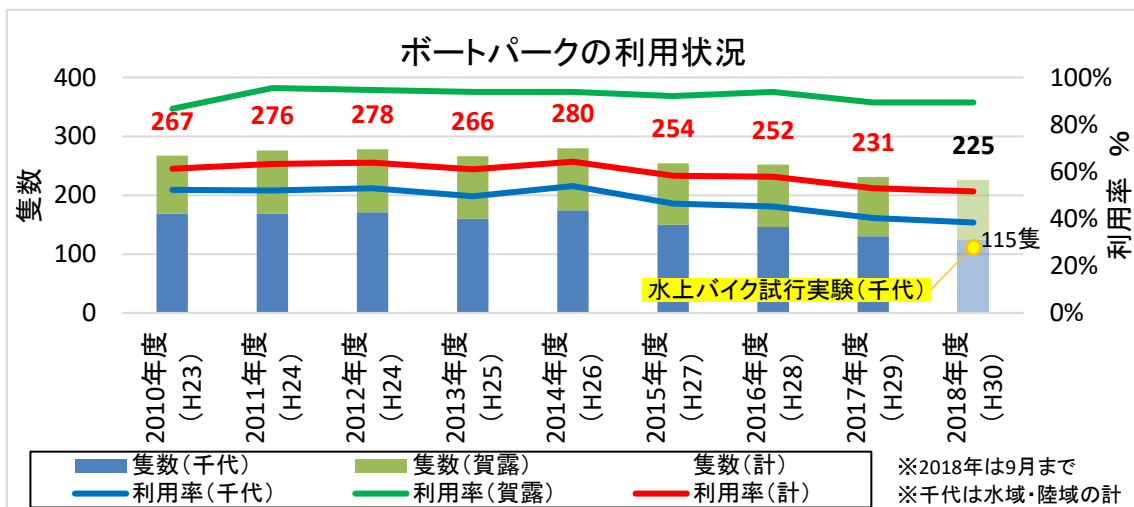


図 1-24 ボートパークの利用状況

## 第2章 鳥取港を取り巻く環境の変化

### 2-1.鳥取県の経済成長戦略

鳥取県は、リーマンショックや県内製造業の大規模事業再編からようやく復旧の兆しが見えつつありますが、中長期的には、人口減少、生産性の限界、市場需要の縮小等の課題が潜在しています。そうした課題を解決するため、鳥取県では、「鳥取県経済成長創造戦略」を平成30年3月に策定しました。

環境変化に対応し、官民一体となったプロジェクト形成により、持続的な成長が可能な経済・社会基盤の創出を目指しています。

#### これまでの成長戦略

##### 2010(H22) 鳥取県経済成長戦略

[策定の目的] 『一人あたりの県民所得向上』『新規雇用創出』  
[計画期間] 2010(H22)~2020(H32)

##### 2013(H25) 鳥取県経済再生成長戦略

生産ピラミッドが崩壊した県内製造業の再生を図るために改訂

#### 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	戦略策定時(H22)	H22以降底値	直近値	直近値と底値との差
一人当たり県民所得	2,259千円	2,241千円(H23年度)	2,330千円(H26年度)	+89千円(+4.0%)
製造品出荷額	8,428億円	6,553億円(H25)	7,209億円(H28速報値)	+656億円(+7.5%)
有効求人倍率	0.60倍(H22-年平均)	同左	1.68倍(H30.1月)	+1.08ポイント
外国人延べ宿泊者数	31,810人(H23)	同左	139,730人(H29速報値)	+107,920人(約4.4倍)

しかし中長期的には課題も…

#### 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

人口推計(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

	戦略策定時	2016試算
潜在成長率	0.7% [2007-20年平均]	▲0.4% [2011-20年平均]

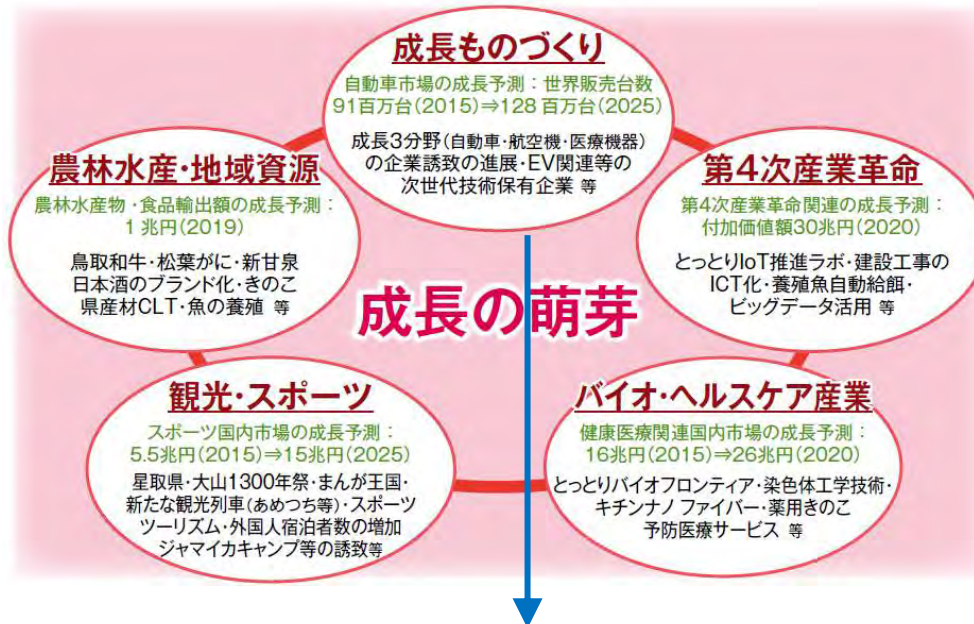
[出典] 国立社会保障・人口問題研究所、(公社)日本経済研究センター



資料：鳥取県経済成長創造戦略（平成30年3月）

図 2-1 鳥取県経済成長創造戦略

鳥取県経済成長創造戦略の5つの柱のうち「成長ものづくり」では、進展するものづくり分野への対応とものづくり成長分野の研究開発・企業誘致等の推進が掲げられています。



**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

世界の車種別販売台数の将来予測

【出所】 経済産業省 資料より抜粋

■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。
- ✓ フランスイギリス…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。

**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!!

戦略的企業誘致

前後工程を担う関連企業を呼び込む

価値の連鎖 工程のつながり

県外の関連企業

県内企業

技術力(ニッチトップ等)を活かした成長分野への参入促進

■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、参入可能性等を検討

**高度技能・技術人材の育成**

職業能力開発総合大学校

- 職業大の機能移転を契機とした訓練プログラム開発
- 海外(中国・タイ等)企業・大学等との連携を通じた人材の育成  
【中国(奇瑞等)】ADAS等次世代自動車関連  
【タイ(伊藤等・マヒドン大学等)】自動車・医療機器等
- 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等

資料：鳥取県経済成長創造戦略（平成30年3月）

図2-2 上：鳥取県経済成長創造戦略5つの柱  
下：基本戦略①進展するものづくり分野への対応

## 2-2.新たな取扱貨物

鳥取港では、原木、PKS の取扱い開始により、輸出入貨物取引が増加しています。

原木は、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しています。

PKS は、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しています。

### 【原木輸出】

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】

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



図 2-3 新規取扱貨物

2-3. 農水産品の輸出強化

農林水産品は、「農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略」（2013年8月）において、農林水産品・食品輸出額1兆円の達成を目指しており、全国的に輸出が促進されています。

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んでいます。

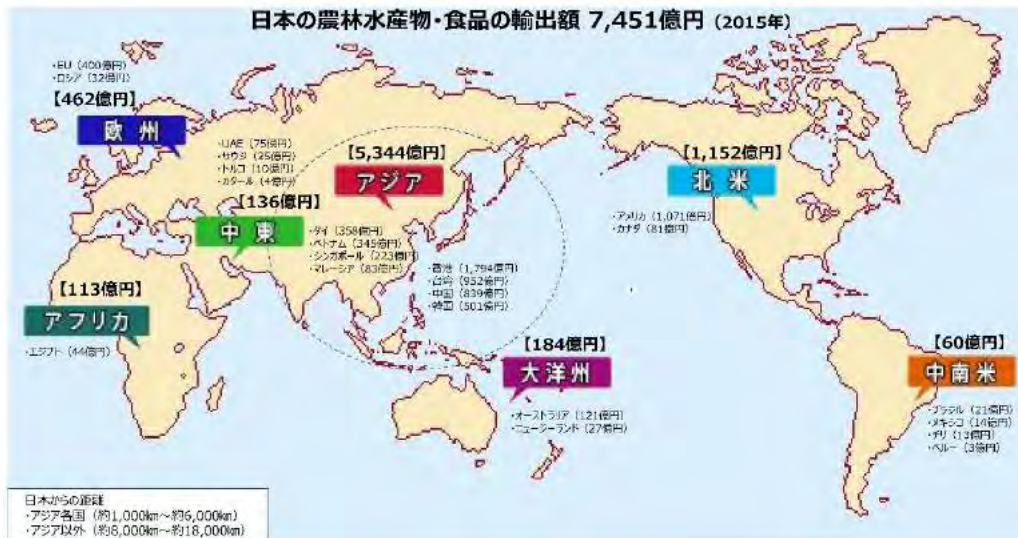
清水港では、リーファーコンテナを活用して長野県産レタスを台湾へ輸出しています。また、内部の酸素濃度を低く調整し鮮度保持可能なCAコンテナによるシンガポールへの輸送実験を実施しており、今後、東南アジア等への商域拡大が期待されています。

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ます。



資料：PORT2030

図 2-4 農林水産品の輸出に向けた取組例 (左：北海道、右：清水港)



資料：PORT2030

図 2-5 日本から世界の各地域への農林水産物・食品の輸出状況

### 2-4.高規格幹線道路網の発展

鳥取自動車道は、2013年3月23日に西粟倉IC～大原ICが開通したことにより、鳥取自動車道（無料）が全線開通しました。

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）しています。鳥取港は南北・東西の高規格幹線道路網の結節点に位置しています。

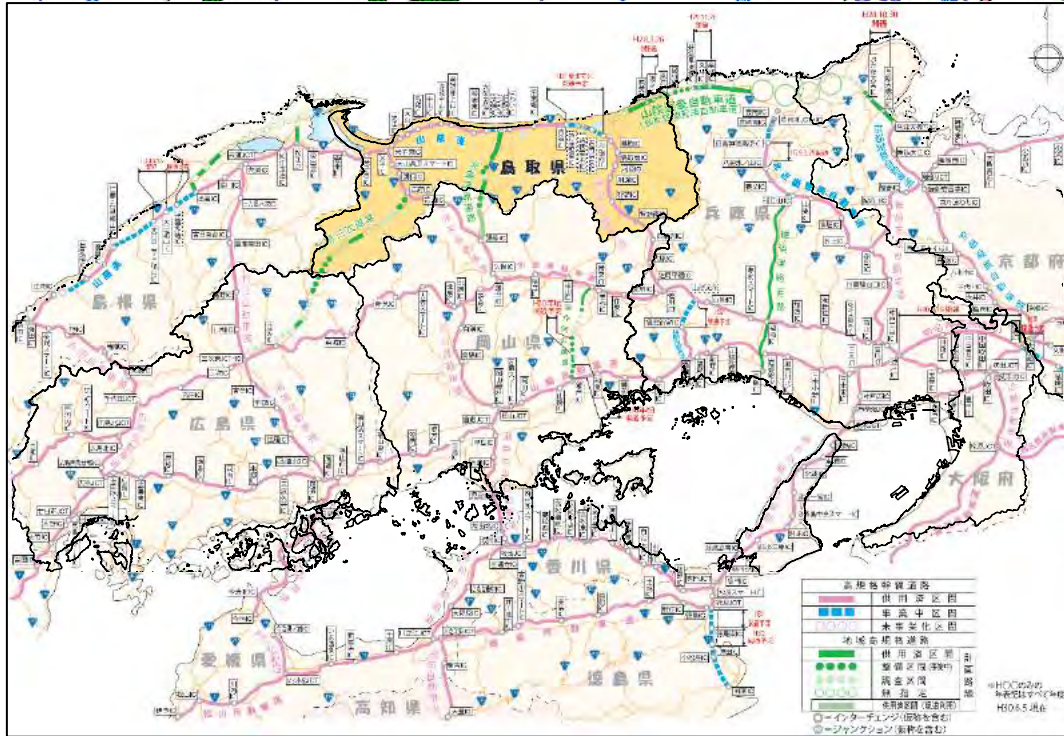
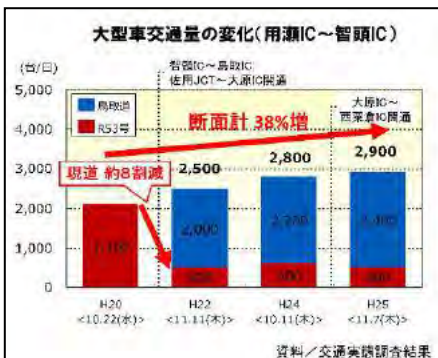
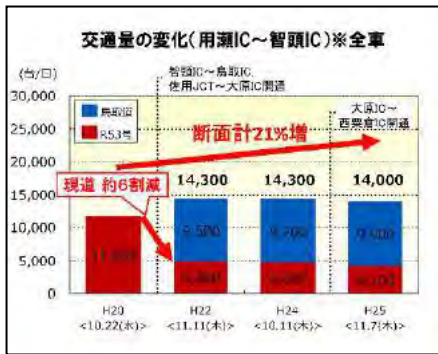


図 2-6 鳥取県の高規格幹線道路網

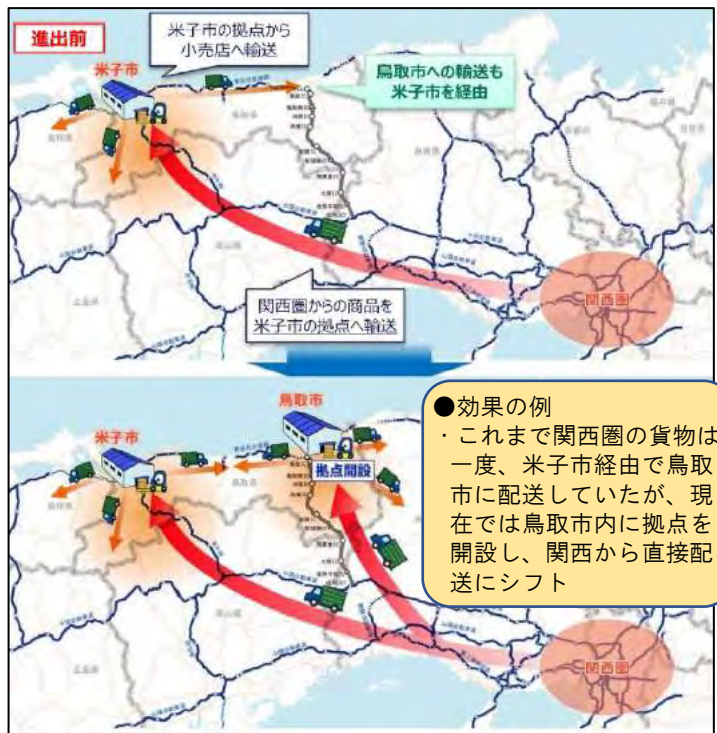


高規格幹線道路の整備による効果として、鳥取自動車道が全区間を無料で通行することで、鳥取市内に物流拠点施設が進出すれば、関西圏の企業が鳥取港を利用して製品出荷、原材料調達を行うということが考えられます。さらに、観光面では、観光施設での入込み客数の増加が期待されています。

効果1. 大型車の交通量の変化  
(現道からシフト)



効果2. 鳥取市への物流拠点の開設など



資料：国土交通省鳥取河川国道事務所、岡山国道事務所

効果3. 観光客の増加

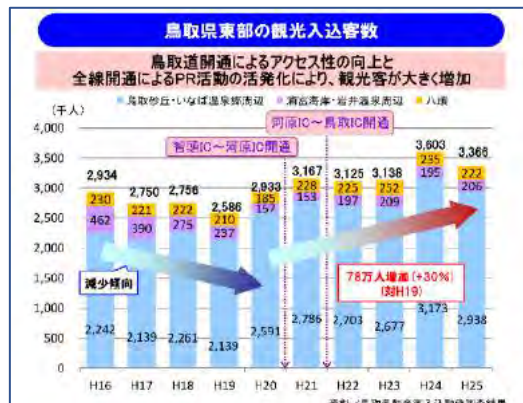


図2-7 物流拠点の開設などによる効果

鳥取港背後の高規格道路整備については、2018年11月に国土交通省中国地方整備局鳥取河川国道事務所が、鳥取豊岡宮津自動車道のうち鳥取-福部間を対象に三つのルート案を公表しています。

2019年3月には、ルート選定で重視すべき視点等について、住民アンケートが実施しています。今後は地域住民らを対象にしたワークショップ、専門家委員会によるルート選定と構造検討が予定されています。

この鳥取豊岡宮津自動車道（鳥取-福部間）の整備により、鳥取港の東部に位置する地域との交通アクセスの改善が図られることから、鳥取港の更なる利用が期待されています。

- 案① 山陰道鳥取西インターチェンジ（IC）から北上し鳥取港手前を経て同市覚寺で国道9号に合流
- 案② 鳥取西ICから北上し鳥取市南隈付近から国道9号と2層構造
- 案③ 鳥取環状道路を活用し整備費を抑制



資料：Net Nihonkai（日本海新聞） 2019.2.1

図 2-8 鳥取-福部間の高速道路ルート案

### 2.5.再生可能エネルギーへの転換

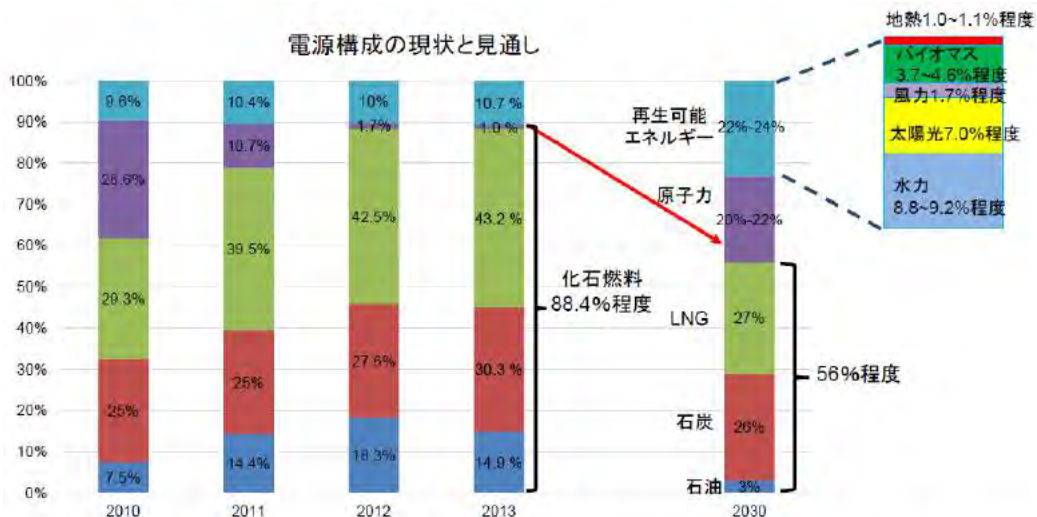
パリ協定を批准した我が国は、国際的な約束を遵守するため、「地球温暖化対策の推進に関する法律」を制定（平成28年5月20日成立）するとともに、「地球温暖化対策計画」を策定（平成28年5月13日閣議決定）しました。

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ます。



資料：PORT2030 参考資料

図 2-9 地球温暖化対策計画

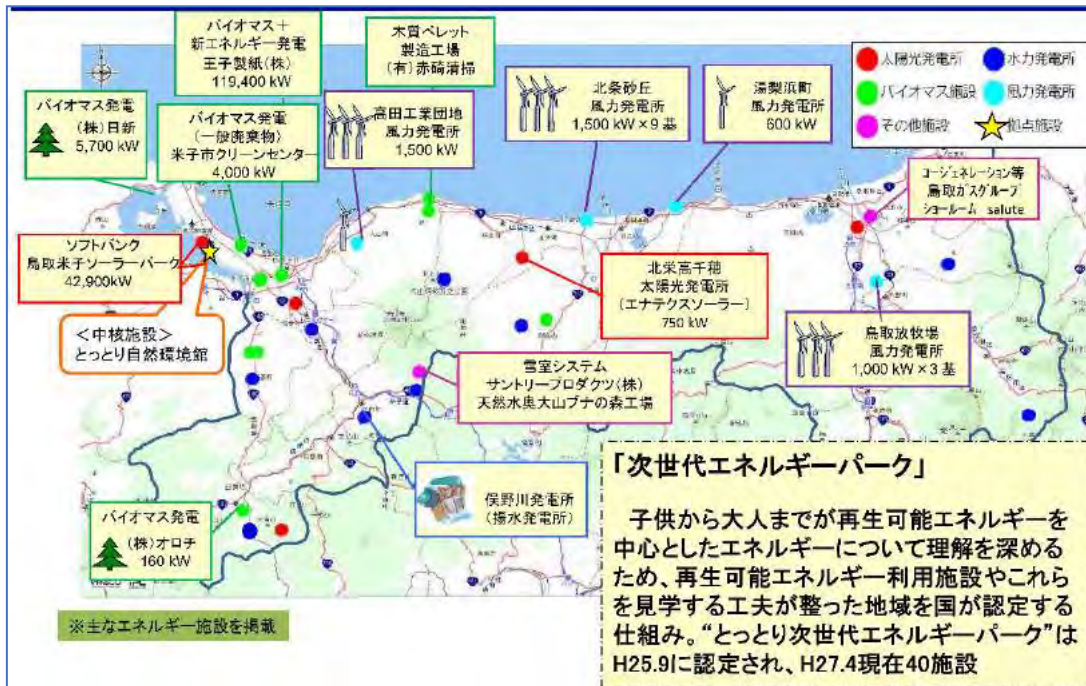


出典：経済産業省平成27年7月16日「長期エネルギー需給見通し」  
 「2015年度の電源構成について」一財 日本エネルギー経済研究所

図 2-10 電源構成の現状と見通し

鳥取港では、地元企業によるバイオマス発電用燃料（PKS）の輸入が始まっており、今後も再生エネルギーを安定的に調達したいという企業の需要増加が見込まれています。

今後、鳥取県内においてもバイオマス発電施設が進出する可能性は十分にあり、燃料となる木材チップやペレットなどの輸入が開始されることも考えられます。



	<p>《日新バイオマス発電》                  場所：境港市西工業団地                  発電規模：5,700kW                  燃料使用量：木質チップ8万トン                  （未利用材4万トン、合板端材4万トン）                  稼働時期：平成27年2月</p>
<p>日新バイオマス発電所</p> <p>チップヤード</p> <p>チップの燃焼状況</p>	<p>《三洋製紙バイオマス発電》                  場所：鳥取市古市                  発電規模：9,000～9,500kW※                  （最大16,700kW）                  ※工場の熱利用時                  燃料使用量：                  PKS 約5万トン                  木質チップ 約7万トン 等                  （未利用材4万トン、端材等3万トン）                  稼働時期：平成28年度末(予定)</p>

資料：鳥取県の環境行政  
 生活環境部 2015年7月

図 2-11 鳥取県における再生可能エネルギーの発電施設

### 2-6.進出企業の業界動向

鳥取県内では、電気関連産業中心から新たな企業進出や既存企業の事業拡大などにより産業構造が変化しています。

近年では、航空部品製造業や自動車部品製造業、食品製造業等が背後圏に進出しており、これらの企業の中には、鳥取港の利用を希望する企業もあることから、今後の動向を見据えた港湾整備が求められています。

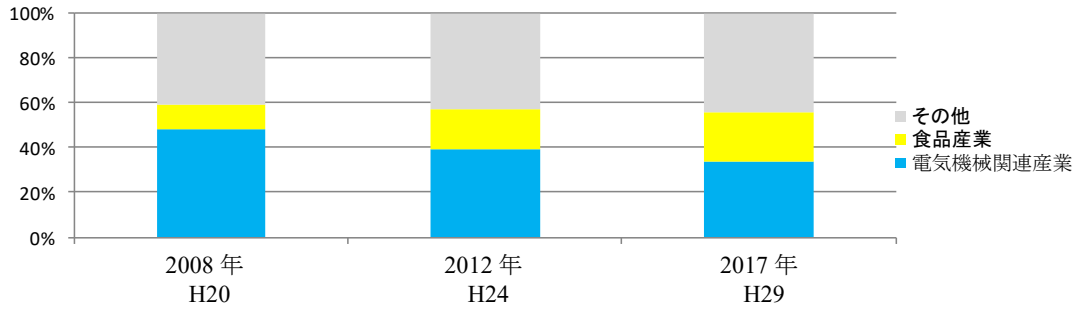


図 2-12 鳥取県の製造品出荷額等構成比率

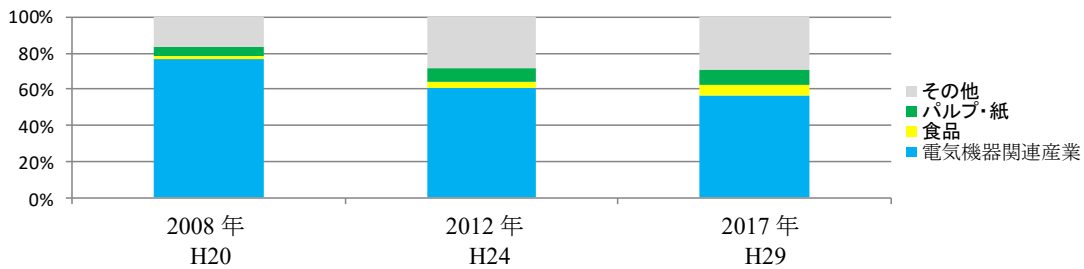


図 2-13 鳥取市の製造品出荷額等構成比率

・ 圏域への新たに進出した主な企業

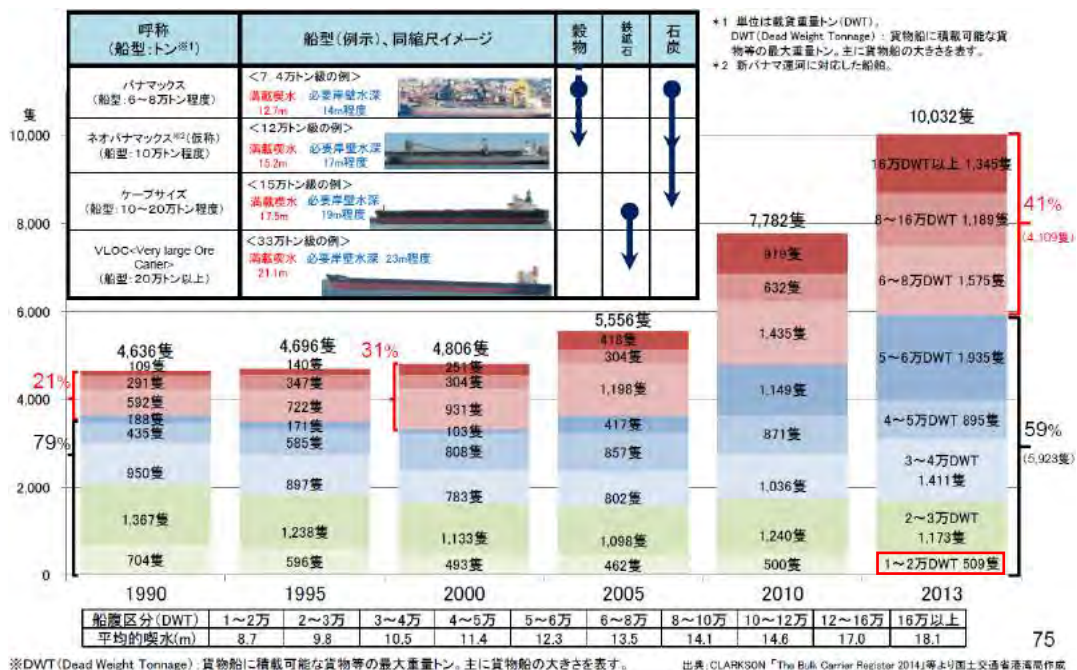
今井航空機工業(株) (本社：岐阜県)	航空機部品製造
(株)イナテック (本社：愛知県)	自動車部品製造
マルサンアイ(株) (本社：愛知県)	食品製造業

・ 既に立地している企業の主な新增設

F D K (株)	薄型電池製造
(株)明治製作所	自動車部品製造

### 2-7.船舶大型化の動向

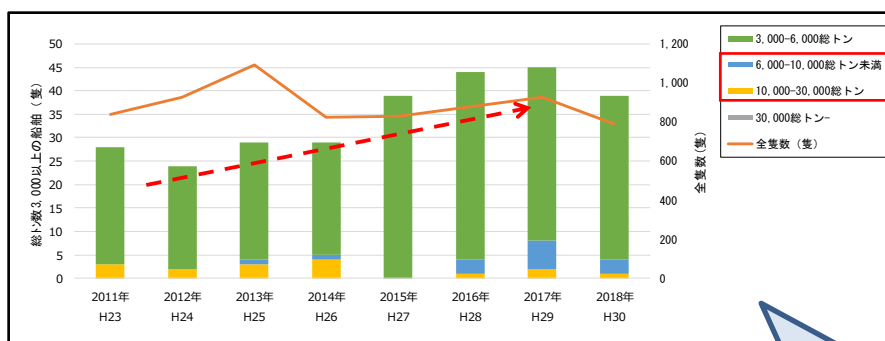
世界的な荷動き量の増大や遠隔地からの輸入増加に伴い、バルク貨物船が大型化しています。船舶の大型化により、鳥取港を利用する企業は、現在鳥取港に入港可能な貨物船・タンカー（1万～3万DWT級以下）を調達することが困難になりつつあります。



※DWT(Dead Weight Tonnage):貨物船に積載可能な貨物等の最大重量トン。主に貨物船の大きさを表す。出典:CLARKSON「The Bulk Carrier Register 2014」等より国土交通省港湾局作成

資料:PORT2030 参考資料

図 2-14 バルク貨物船の大型化



○現在、鳥取港に寄港している貨物船(1万DWT級)



【鳥取港利用企業の声】  
船舶を**大型化**して、輸送の効率化を図りたい。(他企業と共同輸入など)

図 2-15 鳥取港寄港船舶の動向

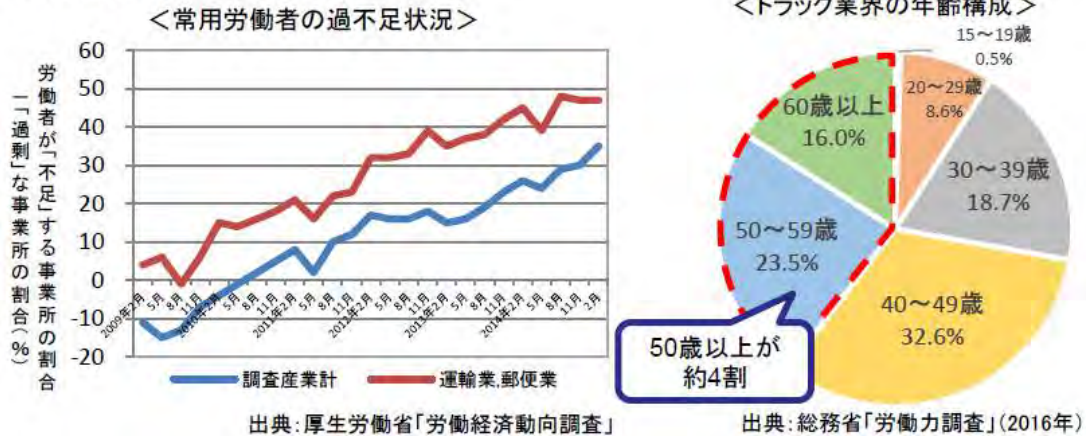
### 2-8. モーダルシフトの推進

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で、ドライバー不足が懸念されています。

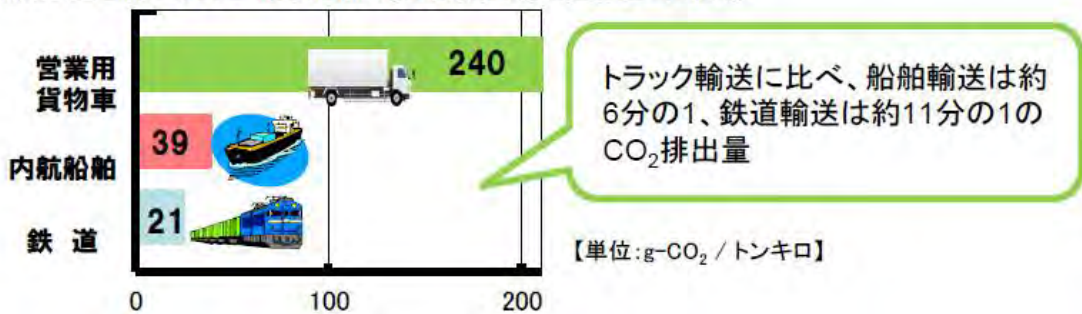
トラック輸送に比べ、船舶輸送のCO<sub>2</sub>排出量は、およそ6分の1程度であり、排出ガス削減効果が期待されています。

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ます。

#### ○労働力不足の深刻化



#### ○輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(2016年度)



#### ○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C.持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

目標③ 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④ 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>

○更なるモーダルシフトの推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。

[53] 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 内航海運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】

図 2-16 トラック輸送の動向

## 2-9. 波浪状況

### (1) 沖波の変化

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

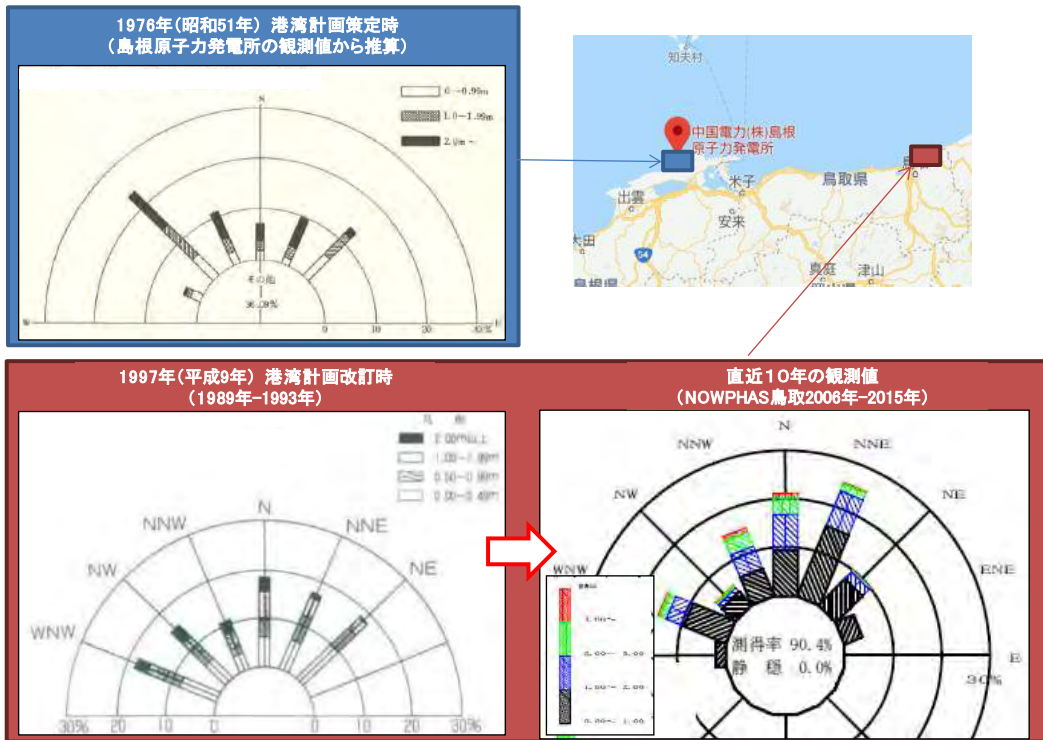


図 2-17 波向別波高階級別出現頻度



(2) 港内への影響

西浜地区では西向より東向の波による影響が顕著となっています。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ます。

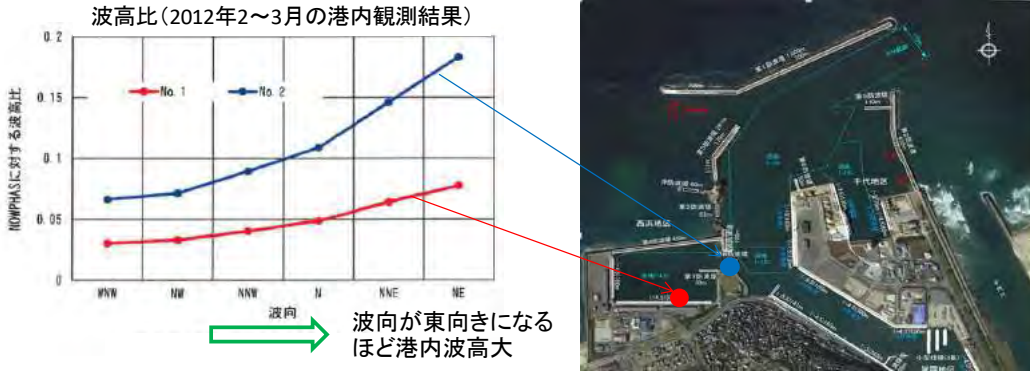


図 2-18 波向波高比

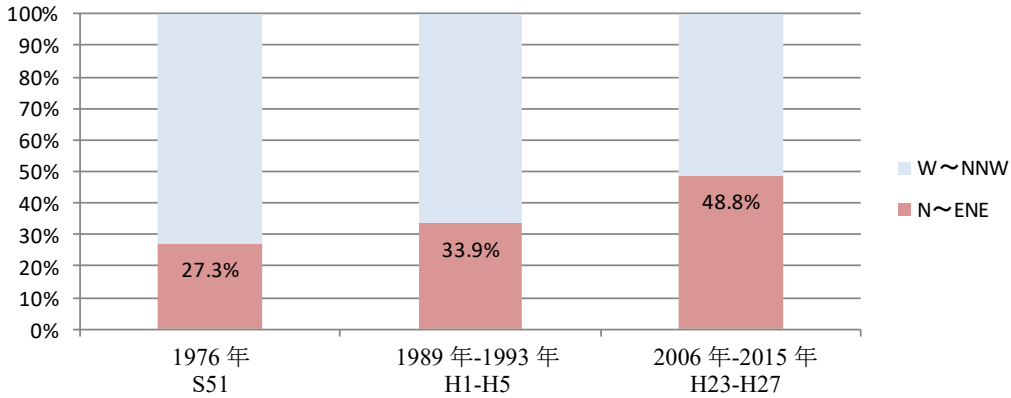


図 2-19 波向別波高出現割合の推移

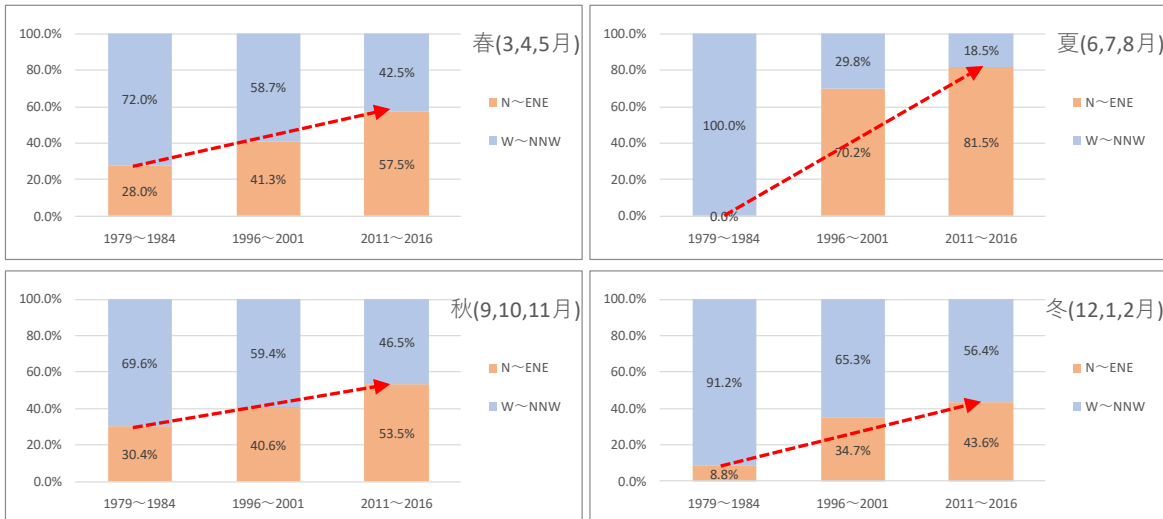


図 2-20 季節別波向別波高出現割合の推移

### 2-10. 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 分圏に充実しています。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されています。

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に位置し、平成 28 年のにっぽん丸寄港時には、多彩な観光拠点によるオプションツアー 8 コースを展開しました。

#### 主要観光スポット(鳥取港から片道1時間以内)



図 2-21 主要観光スポット (鳥取港から片道一時間以内)

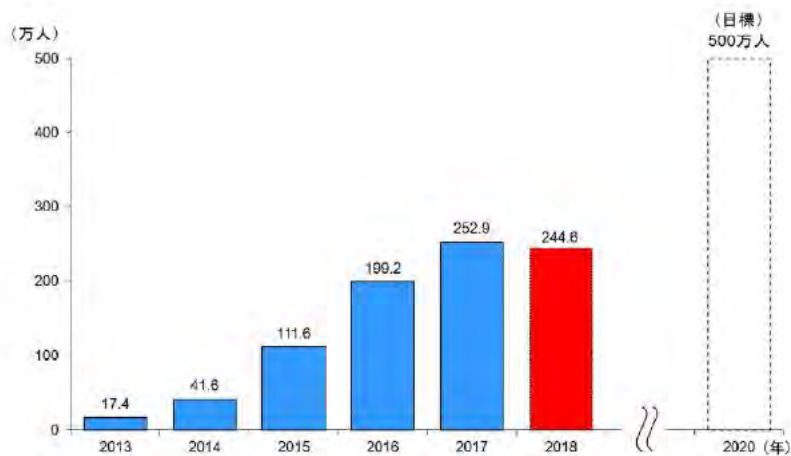


図 2-22 クルーズ船寄港時の観光地

## 2-11.クルーズ船ニーズの多様化

2020年に向けて訪日クルーズ旅客数が急激に増加しています。2018年は、中国のクルーズマーケット急拡大に伴い各社が配船を急増させ競争が過熱した結果マーケットが軟化し調整局面に入ったことで一時的に減少しました。クルーズ各社の計画によれば、2019年も引き続き調整局面が続くと見込まれますが、各社は販売価格回復に向けた取り組みを進めており、2020年に向けて再び中国マーケットへのクルーズ船の配船増加を表明しています。

このため、我が国においては官民連携による国際クルーズ拠点の形成、クルーズ船受入環境の整備、上質な寄港地観光プログラムの造成等、訪日クルーズ旅客数、クルーズ船寄港回数の増加に向けた取り組みを進めることが求められています。



注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数（乗員除く）。

注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、（各港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。

図 2-23 クルーズ船による外国人入国者数

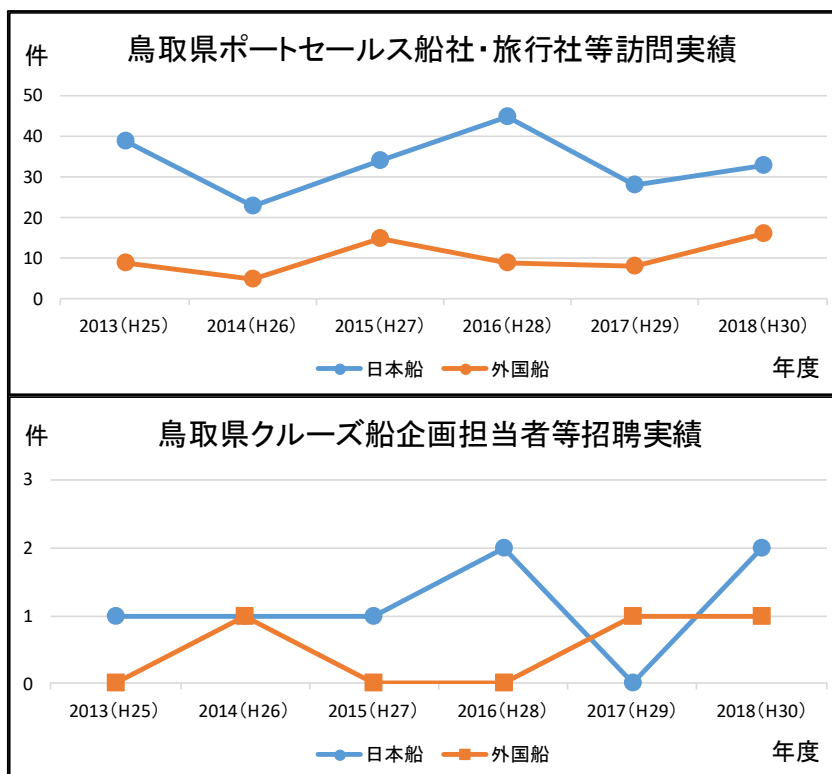


注) 2018年の値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある。

図 2-24 2010～2018年 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数

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しています。

2018年10月にはスーパーヨットが鳥取港に寄港しています。



資料：鳥取県

図 2-25 上：鳥取県ポートセールス船社・旅行社等訪問実績、  
下：鳥取県クルーズ船企画担当者等招聘実績

**世界最大級の豪華ヨット**  
3日、鳥取港に寄港

**Topics**

鳥取港に3日、世界最大級の豪華ヨットが帰港した。今回寄港した「スーパーヨットA」は総トン数5959t、全長119m、幅18m、乗組員50人。船内は高級ホテル並みの内装でヘリポートも装備している。

スーパーヨットは全世界で6000~1万隻あると言われており、日本へ

の寄港はこの1年で6隻だそうだ。所有するのはロシアの大富豪。1カ所の寄港先で4000万円程度使うとも言われている。鳥取港に来たのは今回が初めて。今回の寄港で鳥取県にはどれぐらいの経済効果があったのだろうか。

たか(鷹)



鳥取港に寄港したスーパーヨットA

資料：平成30年10月9日 建設工業新聞

図 2-26 鳥取港に寄港したスーパーヨット

2-12.災害の発生状況

鳥取県では過去に大規模な地震災害が繰り返し発生しています。

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ことが想定されています。

表 2-1 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	南海神の巨大地震。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、畑など)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。



図 2-27 地震が想定される活断層

表 2-2 鳥取県に被害を及ぼした主な地震

	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

2-13.地域防災計画・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を策定しています（H28.3）。

表 2-3 港湾機能の回復目標

機能	目標復旧期間	対象施設	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数日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、緊急物資輸送の初動は、陸路、空路、又は他港岸壁の利用となる。
企業物流等	復旧に長期間を要する (6~10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)	復旧するまでの期間、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。

(緊急輸送航路等確保時)

(応急・本復旧時)

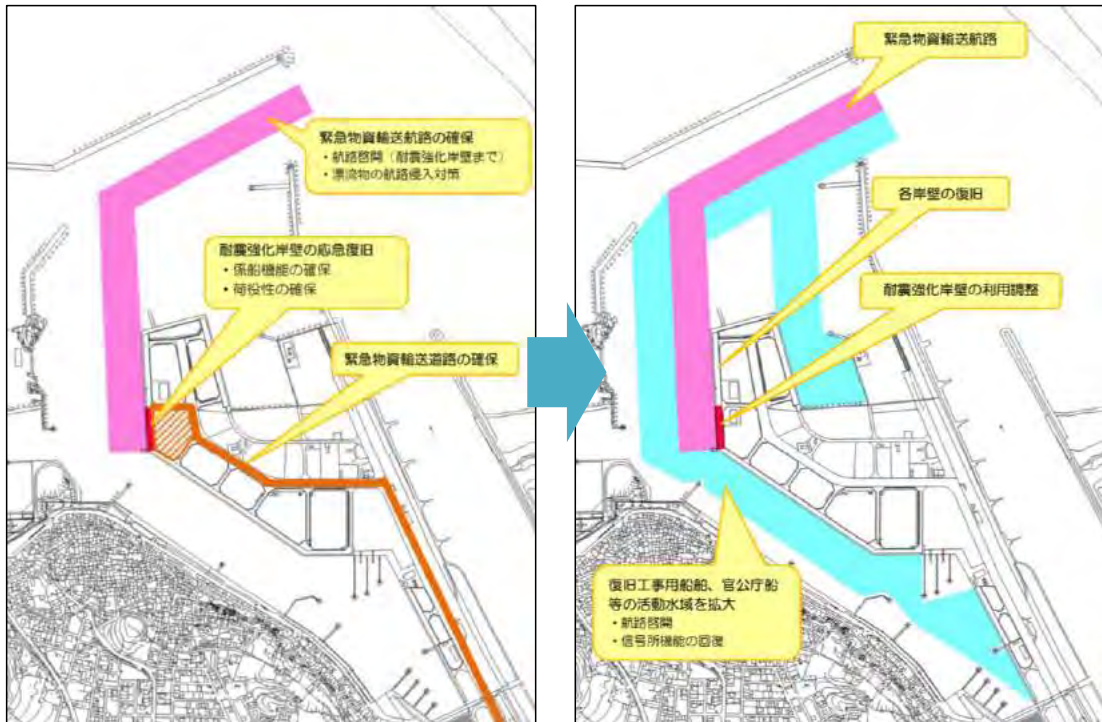


図 2-28 優先復旧のイメージ図

資料：鳥取港 港湾BCP

## 第3章 上位計画

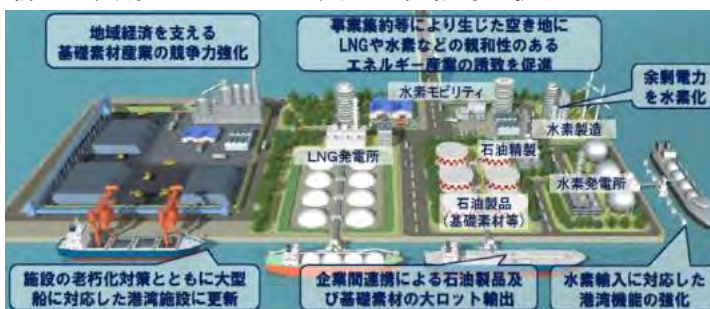
### 3-1.国における上位計画

#### (1) 港湾の中長期政策「PORT2030」（2018年度、国土交通省）

国土交通省港湾局では、2030年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を、「港湾の中長期政策『PORT 2030』」としてとりまとめられました。

中長期政策の方向性として、8つの施策から構成されています。鳥取港に関連する施策は、以下の3つが挙げられます。

#### ① 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点化



⇒鳥取港では、新たな資源エネルギー受入・供給拠点としての期待大

#### ② 港湾・物流活動のグリーン化～CO2 排出源・吸収源対策～



⇒鳥取港では、多様な輸送手段による産業振興としてモーダルシフトに期待大

#### ③ 列島のクルーズアイランド化



⇒鳥取港では、クルーズ船寄港によるにぎわい創出を推進

資料：国土交通省港湾局

## 3-2.県における上位計画

## (1) 鳥取県元気づくり総合戦略2018（2018年8月改訂、鳥取県）

鳥取県元気づくり総合戦略においては、「県内から消滅可能性都市をゼロ」にすることを目標として掲げ、自然減・社会減それぞれの課題に立ち向かい、鳥取発の地方創生を推進していきます。

## ■基本姿勢

1. 豊かな自然でのびのび鳥取らしく生きる 鳥取+ism
2. 人々の絆が結ばれた鳥取のまちに住む 鳥取+住む
3. 幸せを感じながら鳥取の時を楽しむ 鳥取+rhythm

## ■基本方針

- ⇒豊かな自然  
⇒人と人との絆  
⇒幸せを感じる時間

そのうち、鳥取港に関連する施策は、以下の3つが挙げられます。

## ① 次世代エネルギーの推進（抜粋）

風力や太陽光のほか、木質バイオマスや温泉熱、地中熱、小水力などの多様な自然エネルギーについて、地元地域との合意形成を図りながら導入を進めます。

～1.（3）エコスタイル、「次世代エネルギーの推進」～

具体的施策（例）：

伐採樹木を活用したチップ製造など木質バイオマス原料調達と利活用

## ② 鳥取ならではの「防災文化づくり」（抜粋）

高齢者、障がい者、外国人等多様な人の特性に配慮して、避難情報の伝達や避難所の生活環境の整備等に取り組みます。

～2.（3）支え愛、「鳥取ならではの「防災文化づくり」～

具体的施策（例）：

災害時における物流体制等の整備推進

## ③ 働く場、「鳥取県産業の特徴を活かした正規雇用の場の拡大」（抜粋）

航空機産業や自動車産業、医療機器産業の成長3分野等、今後の地域経済を牽引する新たな成長産業の立地、地方分散化を促進するための東京23区をはじめとする大都市圏からの本社機能等の移転、海外に流出していた製造拠点等の国内回帰や海外企業の日本への拠点設置の促進、中山間地への企業誘致など戦略的な企業立地を推進します。

～3.（2）働く場、「鳥取県産業の特徴を活かした正規雇用の場の拡大」～

具体的施策（例）：

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



## (2) 鳥取県地域防災計画（2017年度修正、鳥取県）

災害発生時の応急対策や復旧など災害に係わる事務・業務に関して総合的に定めた計画になります。鳥取港は、大規模災害により著しい被害が発生した場合の海上部隊（自衛隊）の活動拠点、緊急輸送網として物資受入港に指定されています。

### ① 災害予防（緊急輸送体制の整備）

鳥取港は、緊急輸送網として、海路からの物資受入港に指定しています。

（交通施設の整備・耐震化）

緊急輸送道路等に指定された施設の管理者（ヘリコプター離着陸場を除く。）は、災害の発生による施設の破損を防ぐため、その管理する道路、港湾施設、交通安全施設などの整備、耐震化を図る。

### ② 災害応急対策（応急活動の調整）

鳥取港は、大規模災害により著しい被害が発生した場合において、地上部隊（緊急消防援助隊）、海上部隊（自衛隊）の活動拠点に指定しています。

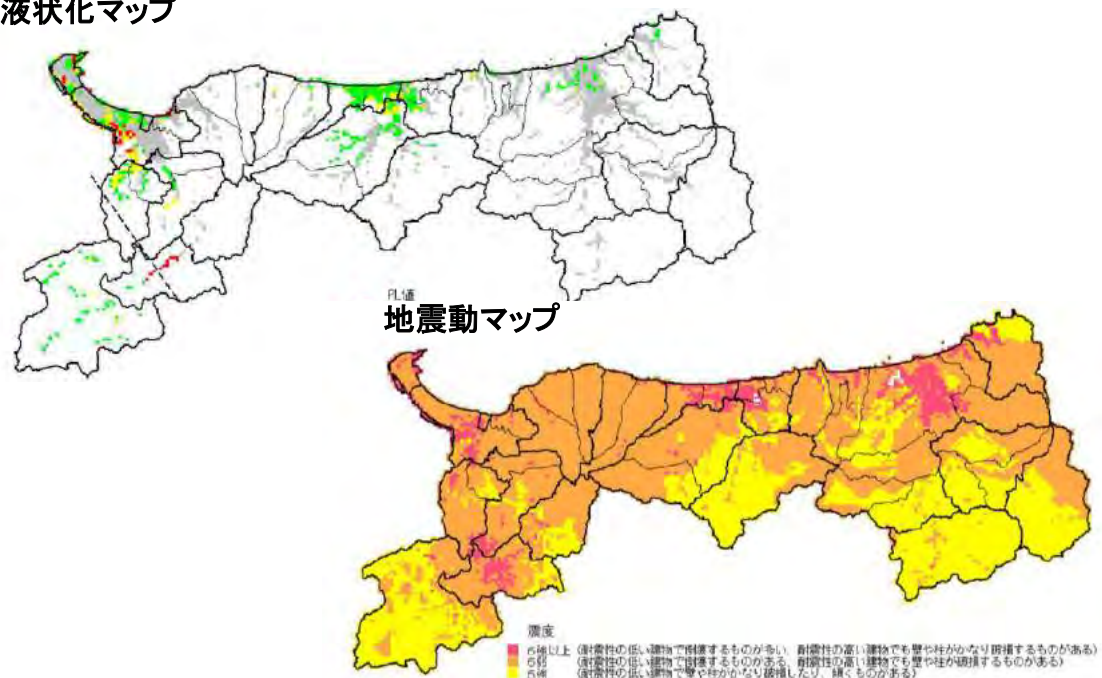
### ③ 震災対策（耐震化の推進）

県をはじめとした公共施設等の施設管理者は、日常から施設の危険箇所の調査とこれに基づく補修工事並びに耐震診断に基づく耐震補強を実施し、地震に強い施設の確保に努めています。

（港湾）

港湾管理者は、震災時の緊急物資及び避難者等の海上輸送ルート確保の観点から、港湾の機能が完全に麻痺することを避けるため、鳥取港及び境港の耐震強化岸壁といった物資受入港の施設について適切に管理を行うものとする。

## 液状化マップ



### 3-3.市における上位計画

#### (1) 第10次鳥取市総合計画（2016年3月、鳥取市）

第10次鳥取市総合計画では、「鳥取市創生総合戦略（2015年9月）」を重点施策として位置づけ、人口減少など諸課題の克服に向け、地方創生の時代や中核市移行を見据えた市民の皆様との協働によるまちづくりを力強く進め、「いつまでも暮らしたい、誰もが暮らしたくなる、自信と誇り・夢と希望に満ちた鳥取市」の実現をめざしています。

##### ◆基本的な考え方

「ひと」を大切にするまちづくり  
 「鳥取市らしさ」を大切にするまちづくり  
 「市民一人ひとり」によるまちづくり

##### ◆まちづくりの理念

「鳥取市を飛躍させる、発展させる」

そのうち、鳥取港に関連する施策は、以下の3つが挙げられます。

#### ① 農林水産業の振興（抜粋）

農林漁業団体と連携し、経営環境の改善や生産基盤の維持・整備を進めるとともに、担い手の育成・確保を図ります。また、農林水産物の6次産業化、産地化・特産品化を進め、生産拡大と全国への販路拡大を展開し、持続可能な農林水産業の実現を目指します。

具体的施策（例）：

航路確保のための浚渫など漁港の維持管理を行うとともに、漁業経営の安定を図るための支援を行います。

#### ② 滞在型観光の推進（抜粋）

旅行形態や旅の目的、旅行者の国籍・年齢・性別・趣味趣向など、多様なニーズに対応した観光ルート・観光商品の開発や広域観光連携を進めることにより、本市や周辺エリアの周遊、滞在を促進し、国内外から観光客が集う「観光都市鳥取」をめざします。

具体的施策（例）：

鳥取県に発着している航空便や貨客船の活用はもとより、関西圏や山陽圏の港湾、空港と連携した観光ルートの開発を検討します。

#### ③ 公共交通の確保（抜粋）

現状のバス路線網を再編し、鉄道、タクシー、自転車など他の交通手段との連携がとれた、誰もが使いやすく利便性の高い公共交通の確保を進めます。また、鳥取砂丘コナン空港と鳥取港の利用促進を図ります。

具体的施策（例）：

関西圏や山陽圏の企業はもとより、環日本海諸国に対するポートセールスを鳥取港振興会と連携して進め、鳥取港の利用を促進します。

## (2) 鳥取市都市計画マスタープラン（2017年3月、鳥取市）

鳥取市都市計画マスタープランとは、今後、急激な人口減少・高齢化が進展する中でも利便性の高い市民生活の持続的確保や安心して住み続けられる地域づくりを実現するため、都市構造や土地利用、都市施設の配置方針等の理念や方向性を示すものであり、鳥取市のまちづくりの根幹を構成する重要な計画の一つとなっています。

そのうち、鳥取港に関連する施策は、以下の2つが挙げられます。

### ① 各拠点の整備方針（その他の拠点）

拠点のニーズに応じた土地利用の促進策として、賀露、鳥取港では、次のような方針が示されています。

- ・賀露、鳥取港は、鳥取県を代表する港湾、水産拠点として、物流、水産業、観光の振興のために必要な土地利用を進めるとともに、新たなアクセス道路や駐車場の整備を検討します。



鳥取港（賀露地区）の風景

### ② 都市施設の整備方針（交通施設の整備方針）

交通施設の整備方針として、空港や港湾との幹線道路の整備や鳥取港の利用促進について、次のように示されています。

#### ア) 交流を促進する魅力ある道路網の形成（②幹線道路の整備）

- ・鳥取砂丘コナン空港と鳥取港の両港がもつ機能を最大限に活かし、またツインポートとしての相乗効果による一体感のある賑わい拠点の形成を図るため、両港を最短距離で結ぶ(県)鳥取空港賀露線の整備を促進します。←（整備済み）

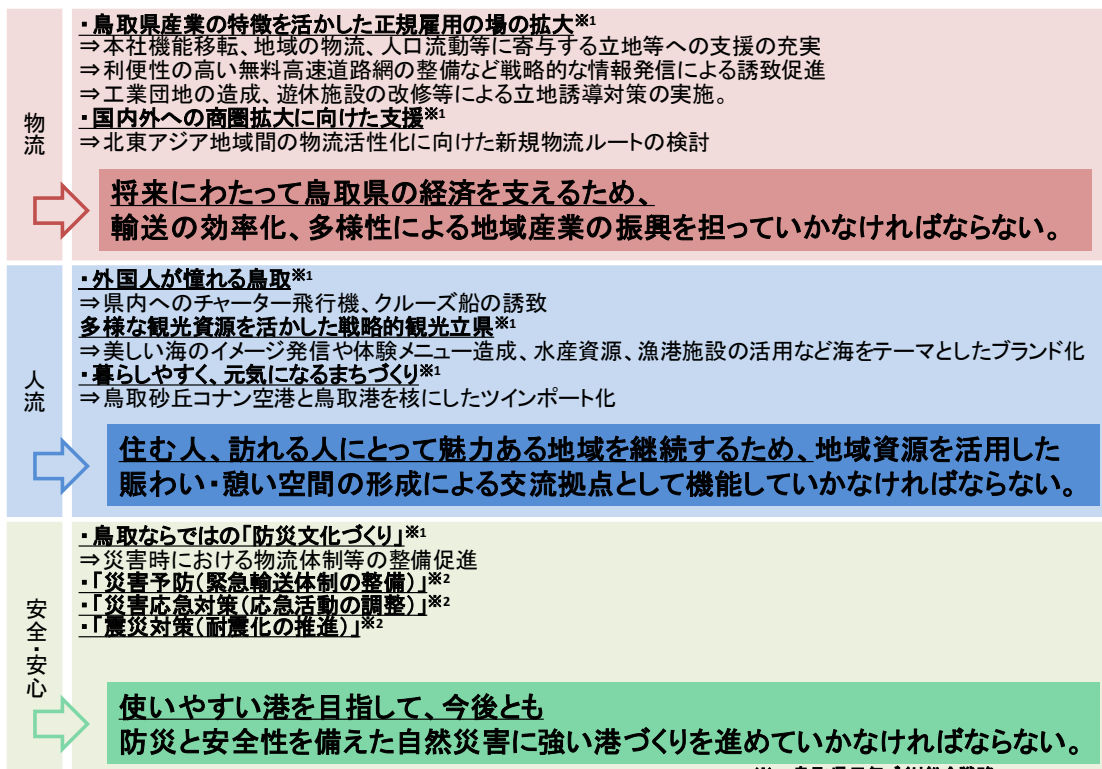
#### イ) 利便性の高い総合的公共交通体系の確立（④鳥取港の利用促進）

- ・旅客船の入港促進に取り組むとともに、諸外国との貿易に対応した機能強化を促進します。また、国内外へのポートセールスに取り組み、鳥取港の利用を促進します。
- ・鳥取港ボートパークの利用促進を図るとともに、賀露周辺の観光拠点と連携し、観光スポットエリア・市民の交流の場としての活用を図ります。

## 第4章 鳥取港の役割・要請

### 4-1. 鳥取港の果たすべき役割

鳥取県の上位計画より、鳥取港の果たすべき役割は、主に、物流、人流、安全・安心に分けられます。物流における役割は、「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。」、人流における役割は、「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・安心における役割は「使いやすい港を目指して、今後とも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。」と考えています。



※1 鳥取県元気づくり総合戦略2018

※2 鳥取県地域防災計画

図 4-1 鳥取港の果たすべき役割

4-2. 鳥取港の課題

(1) 航路埋塞・泊地閉塞

鳥取港では、冬季風浪等により主要航路である千代航路に砂が堆積し、大型船貨物船の航行に支障が生じることから、毎年春先に浚渫を実施するなど、航路水深の維持に多額の経費を要しています。

また、2017年の18号、21号台風、2018年の7月豪雨では、航路内への多量の土砂流入により、航路埋塞が生じたことで、大型貨物船の入港に際して、貨物の一部を他港揚げし喫水調整を余儀なくされました（他港から鳥取へは陸送を実施）。

さらに、港内への流木等の流れ込みにより、泊地の閉塞が生じたことで、漁船・巡視船が出港出来ないという事態も発生しました。

このように、鳥取港では異常気象や自然現象により、港湾利用・企業活動等に支障を来しています。

表 4-1 浚渫の実績

年度	航路		泊地		備考
	金額 (千円)	浚渫量 (m <sup>3</sup> )	金額 (千円)	浚渫量 (m <sup>3</sup> )	
2012 (H24)	123,483	51,531	14,319	2,126	
2013 (H25)	43,925	15,842			
2014 (H26)	69,675	24,513	10,692	2,081	
2015 (H27)	91,275	30,033			
2016 (H28)	137,000	43,000			
2017 (H29)	75,070	23,035			災害除き
2018 (H30)	46,209	14,514			災害除き
合計	620,428	189,954	25,011	4,207	
平均	88,633	31,659	3,573	841	



2017年の台風18号による泊地埋塞

2018年の7月豪雨による泊地埋塞



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

沖合底引網漁船の出港2日延期

図 4-2 上：自然災害による航路閉塞、下：自然災害による泊地埋塞

(2) 静穏度不足

長周期波の影響による静穏度は、1、2号岸壁前面で目標の荷役稼働率（97.5%）を下回っており、風波の影響による静穏度も、1号岸壁前面で目標の荷役稼働率（97.5%）を満たしていない状況となっています。

また、西浜地区においても、長周期波の影響による船舶動揺が発生し、漁船が破損するといった事象が生じています。



図 4-3 岸壁荷役状況 (2014.11.25)

表 4-2 主要岸壁の荷役稼働率

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

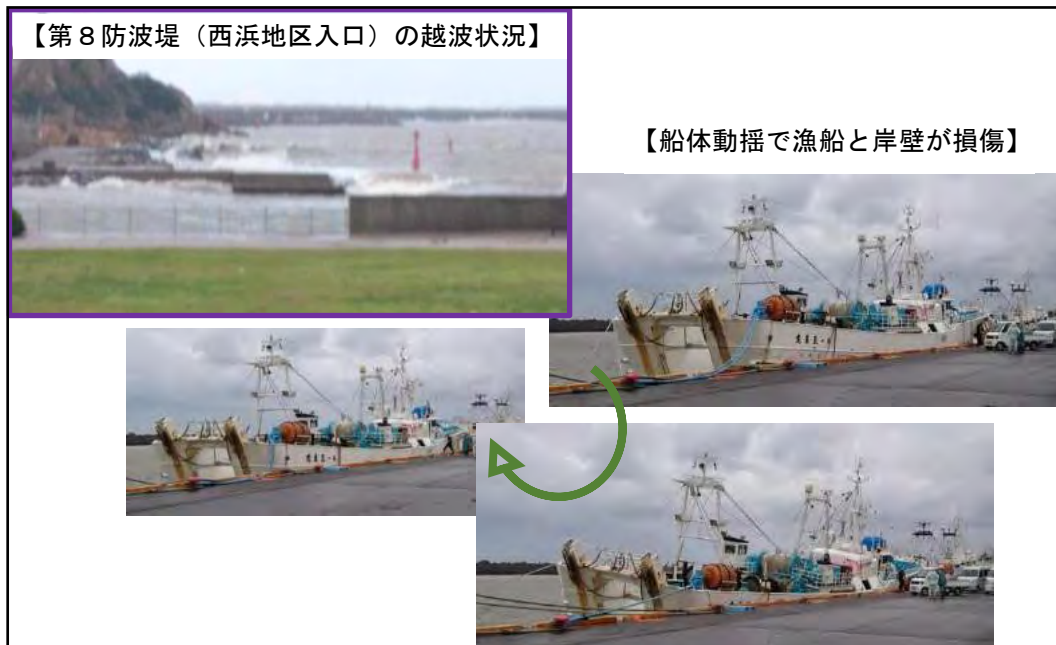


図 4-4 岸壁荷役状況 (2017.10.25)

(3) 利用が集中する主要岸壁

鳥取港の入港船舶隻数は、P.10 に示すとおり 800 隻程度で推移していますが、3 千総トン以上の入港船舶隻数は、2012 年以降、増加傾向にあります。

また、鳥取港で取り扱われる貨物の大半は、-7.5m 以深の岸壁（1 号・2 号・3 号岸壁）に集中しています。

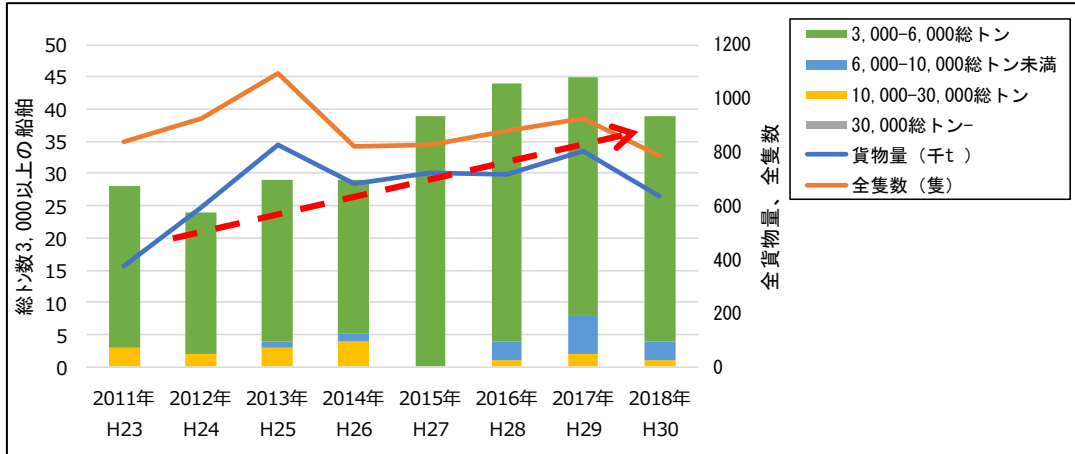


図 4-5 総トン数 3,000 以上の船舶の推移

表 4-3 岸壁の機能と取扱貨物量（2018 年）

		水深(m)	延長(m)	貨物量(t)
千代埠頭	1 号岸壁	-10	185	39 千
	2 号岸壁	-7.5	260	516 千
	3 号岸壁	-7.5	130	31 千
	4 号岸壁	-5.5	180	-
	5 号岸壁	-4.5	300	12 千
	6 号岸壁	-4.5	120	-
	7 号岸壁	-4.5	180	-
	8 号岸壁	-5	70	25 千

**(4) 用地不足**

鳥取港の野積場は、1号に原木等、2号に砂、砂利が仮置きされ、4号はブロック製作等、5・6号は建設発生土砂の仮置きに使用されており、殆ど空きがない状況となっています。

港湾関連用地についても、千代地区の分譲面積約10haのうち99.2%が分譲済みであり、新たな企業の進出（利用）が困難な状況となっています。



図 4-6 野積場・港湾関連用地の利用状況



4-3. 鳥取港への要請

(1) 県民からの要請（アンケート調査）

県民ニーズを把握するため、鳥取県では、賀露地区民へのアンケート（2012年6月）、来訪者を対象にしたアンケート（2017年10月）、県民を対象にしたWEBアンケート（2019年1月）を実施しております。

① 賀露地区民アンケート

賀露地区民アンケート結果より、まちづくりの要望は、「良好な生活環境が整った住みよいまち」、「地震、津波、台風などの災害に強い防災のまち」、「高齢者や子ども、障がいのある人たちを大切にする福祉のまち」が多数評価を得ています。

目指すべきまちづくりのキーワードは、「安全安心」、「地域福祉」、「環境」、「教育・文化」、「ふれあい・活力のあるまち」が設定されています。

（アンケート対象）

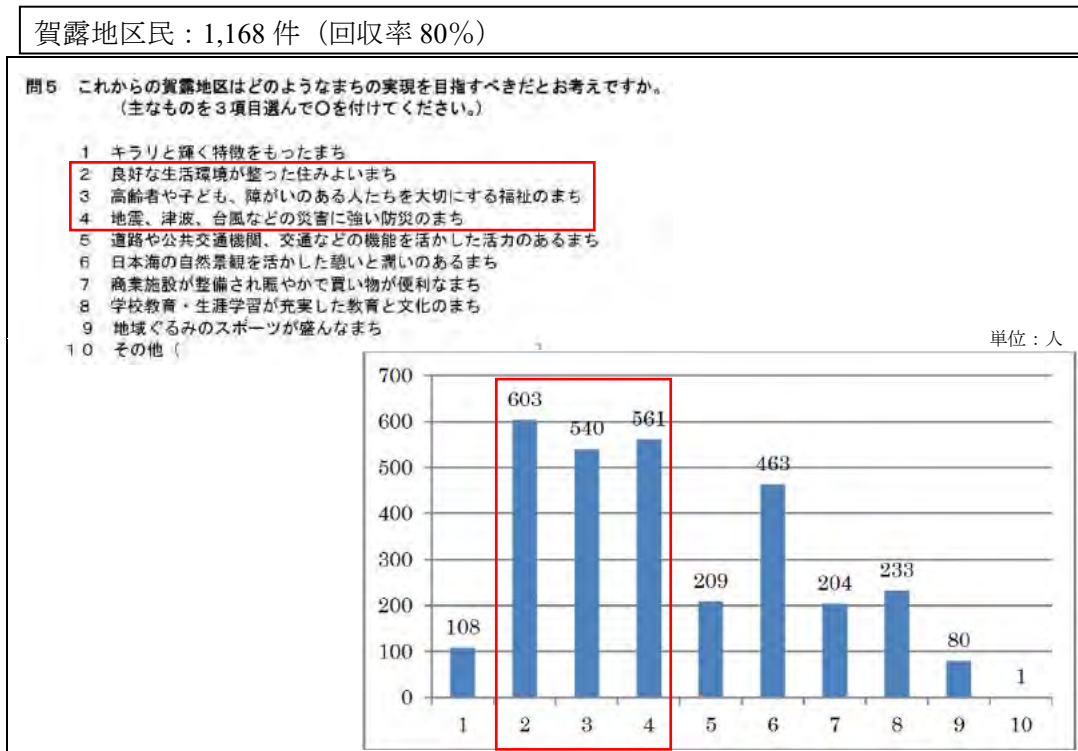


図 4-7 目指すべきまちづくり（賀露地区民の意見）

《目指すべきまちづくりのキーワード》

- ◆安全安心（防災・防犯）
- ◆地域福祉（助け合いのコミュニティ）
- ◆環境（自然環境・生活環境）
- ◆教育・文化（生涯学習・伝承保存）
- ◆ふれあい・活力のあるまち（世代間交流）

資料：賀露のまちづくりアンケート調査 2012年6月

図 4-8 目指すべきまちづくりのキーワード

② みなとオアシス来訪者アンケート

来訪者アンケート結果によると、鳥取港のイメージは魚や海に関するものが多くなっています。来訪の目的は、①買い物（水産物）、②買い物（農産物）、③食事に分散しています。

鳥取港への来訪者は約9割が自家用車を利用しています。（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状況です。

（アンケート対象）計 191 人

鳥取市：112人、東部（市外）：9人、県内（市外）：6人、  
 県外：64人（近畿地方32人、中国地方17人、関東地方9人、その他6人）

鳥取港賑わいづくりに関するアンケート結果  
 ※ヒアリング形式で実施

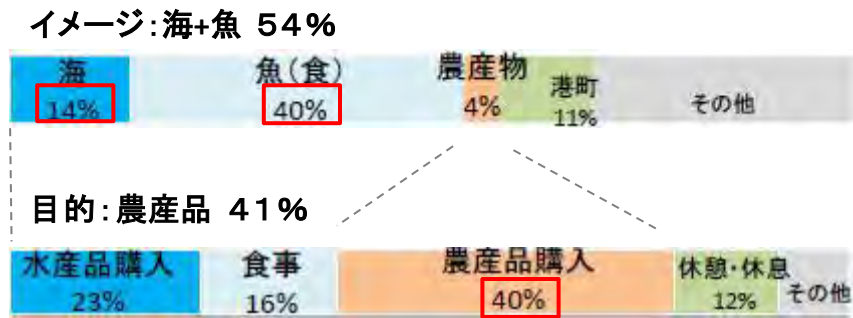


図 4-9 イメージと来訪目的について

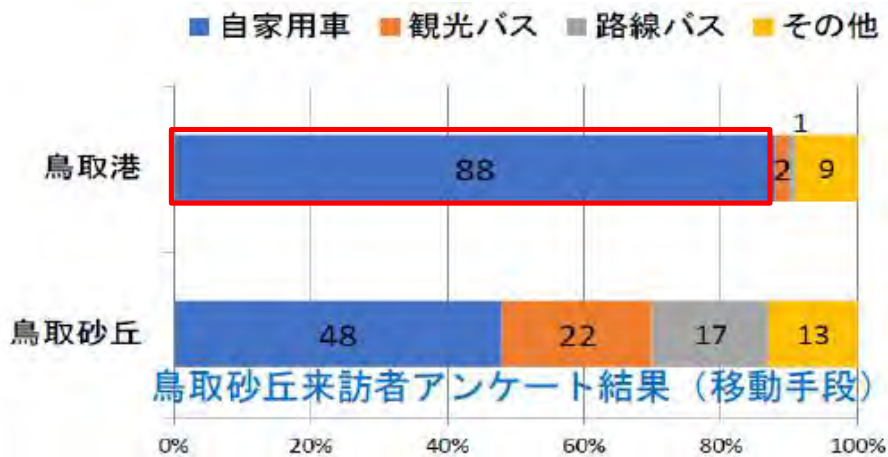


図 4-10 移動手段について

③ 電子アンケート

電子アンケート結果によると、鳥取県民が抱く鳥取港のイメージは、『漁業が盛んな港』『鮮魚や野菜などの食料品が揃っている港』等の海の幸に関するものが増えて  
います。

一方、防災拠点やマリンスポーツ、クルーズ船、物流港湾といった、本来鳥取港が担  
っている機能のイメージは少なくなっています。

(アンケート対象) 計 809 人

鳥取市：361 人、米子市：185 人、倉吉市：70 人、境港市：34 人、八頭町：17 人、湯梨浜町：23 人、琴浦町：18 人、北栄町：15 人、大山町：18 人、その他：68 人
----------------------------------------------------------------------------------------------

平成30年度第10回県政参画電子アンケート

(鳥取港のイメージ)

(多数評価)	漁業が盛んな港	373 人	46.1%
	余り訪れていない(知らない)のでイメージがない	247 人	30.5%
	鮮魚や野菜などの食料品が揃っている港	235 人	29%
	食事ができる港	225 人	27.8%
	海水浴や釣りなど水辺に親しめる港	204 人	25.2%
(少数意見)	防災の拠点(災害時の物資輸送など)となる港	26 人	3.2%
	ヨット・モーターボートなど、マリンスポーツが盛んな港	34 人	4.2%
	豪華客船(クルーズ船)が入港する港	70 人	8.7%
	公園や緑地など憩いの空間がある港	75 人	9.3%
	県民の生活を支える商品等が海上輸送される港	140 人	17.3%

来訪者は、買い物や食事のほかに休憩や散策等での来訪が多くなっています。年に数  
回から数年に一度しか訪れたことない人がほとんどで、3割から4割が賀露地区、2割  
から3割程度は西浜地区に訪れています。

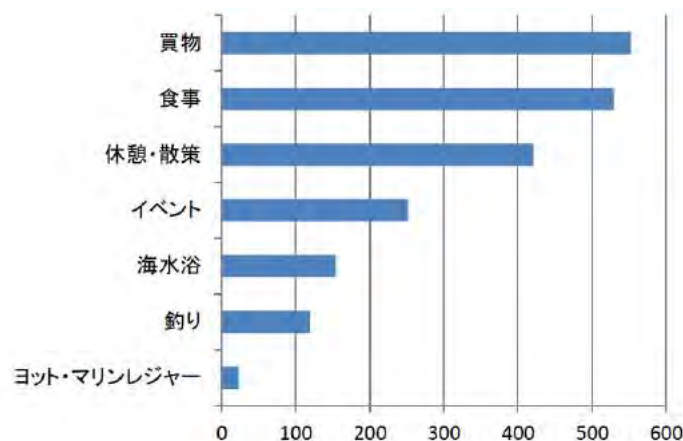


図 4-11 余暇活動で訪れた目的について

鳥取港の現状の問題点について、『特にない』が37% (276人)であったが、一方で、人流が賑わう港となるための取組みについて、『観光客も利用できる公園や散策路などの憩いの空間が整った港にする』が62.2% (503人)であり、賑わい空間の創出に課題があるという結果となりました。

また、海上輸送の拠点となるために必要な取組みについては、『台風、高潮や地震などの自然災害に強い港にする』が49.8% (403人)で最も多く、次いで『南海トラフ地震などにより太平洋側の港の機能が失われた際に機能を補完できる港にする』が43.5% (352人)となっており、地震に関する項目が上位を占める結果となりました。

表 4-4 県民の鳥取港に対する意見

訪れて感じた問題点について	
10 特にない	276人 34.1%
1 交通の便が悪い	164人 20.3%
2 駐車場が少ない(空気が無い)	156人 19.3%
4 トイレが無い(少ない)	139人 17.2%
3 散策できる遊歩道が少ない	101人 12.5%
人が交流し賑わう港となるために必要な取組み	
5 観光客も利用できる公園や散策路などの憩いの空間が整った港にする	503人 62.2%
6 駐車場を整備する	371人 45.9%
3 豊かな自然に触れる海水浴や釣りが楽しめる港にする	351人 43.4%
2 クルーズ船が多く寄港する港にする	201人 24.8%
7 港近くに高規格道路を整備しインターチェンジを配置する	182人 22.5%
海上輸送の拠点となるために必要な取組み	
5 台風、高潮や地震などの自然災害に強い港にする	403人 49.8%
4 南海トラフ地震などにより太平洋側の港の機能が失われた際に機能を補完できる港にする	352人 43.5%
1 輸送効率化のため、大量にモノを運ぶことができる大型船に対応した港にする	318人 39.3%
2 コンテナを扱える港にする	293人 36.2%
7 港近くに高規格道路を整備しインターチェンジを配置する	259人 32%

資料：平成30年度第10回県政参画電子アンケート  
各質問の回答結果は、上位5項目を抜粋

(2) 背後企業からの要請（ヒアリング調査）

企業アンケート結果によると、鳥取港を利用するための条件として、『コンテナ航路（国際定期）の開設』が最も多く、次いで『小口混載サービスの充実』が上がっており、『輸出入手続き』、『検疫・検査体制』など CIQ 機能の強化も挙げられています。

また、現状の課題と関連する、『倉庫などの保管施設の充実』、『貨物取扱施設の強化（貨物船の大型への対応）』も利用の条件として挙げられています。

（アンケート対象）

鳥取県内企業：30 社
鳥取県外企業：10 社（岡山県 6 社、兵庫県 2 社、山口県 1 社、愛媛県 1 社）

表 4-5 鳥取港の利用のための条件

利用のための条件	回答数
外貿(外国)コンテナ航路の開設	12
小口混載サービスの充実	9
輸出入手続きの簡素化・迅速化	6
倉庫などの保管施設の充実	5
食品・動植物などの検疫・検査体制の充実	4
内貿(国内)定期航路(フェリー・RORO)の開設	3
鳥取港の貨物取扱施設の強化(大型貨物船の入港など)	3
港までの道路整備	2
その他	25
合計	69

県内立地企業・進出企業への企業ヒアリングによると、鳥取港利用の要望は、以下のとおりです。背後企業からは、「船舶大型化」「貨物量増大」「新規取扱い貨物」「用地確保」等への対応が要請されています。

（ヒアリング対象）

鳥取港利用見込企業：5 社（鳥取市内 2 社、岡山県 1 社、兵庫県 1 社、大阪府 1 社）
-------------------------------------------------

表 4-6 鳥取港利用の要望

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トでしか運べない。<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>

(3) 漁船・小型船舶利用者からの要請（ヒアリング調査）

漁船利用者及び小型船舶利用者（賀露・千代ポートパーク）へのヒアリングによると、鳥取港利用の要望は、以下のとおりです。鳥取港利用者からは、「第二防波堤の開口部の確保」「ゾーン区分」「大型ヨットの係留施設」等への対応が要請されています。

（ヒアリング対象）

鳥取県漁協 賀露支所、賀露小型船会、有限会社鳥取マリーナ

表 4-7 漁船利用者・小型船舶利用者の要望

	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>



図 4-12 漁船利用者のその他の要望

## 第5章 鳥取港長期構想

### 5-1. 将来像

鳥取港の抱える問題解決と地域からの要請を踏まえ、鳥取らしい地方創生の実現するため、3つの視点から将来像を目指します。

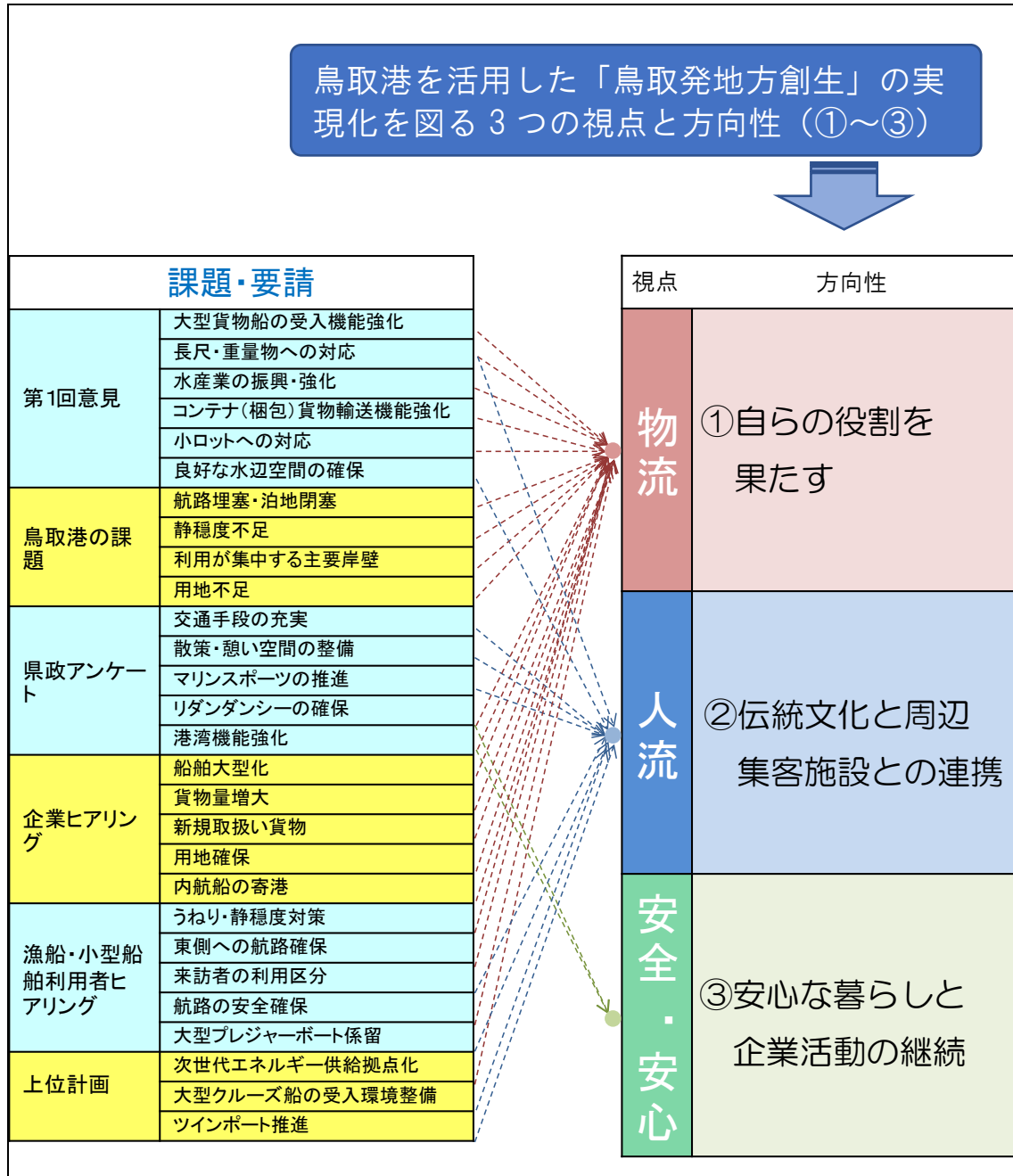


図 5-1 将来像の設定

## 鳥取港の将来像

日本海の玄関口 鳥取港

鳥取港の抱える問題解決と地域からの要請を踏まえ抽出した課題に対応するため、3つの視点（物流、人流、安全・安心）から、鳥取港の将来像を目指します。

物流面では、**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」**を目指します。

人流面では、**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となる港」**を目指します。

安全・安心面では、**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」**を目指します。

また、鳥取港長期構想の理念として、

**ヒト、モノ、みんな「きなんせ鳥取港」**

を掲げます。





5-2.基本戦略

鳥取港の目指す方向性と将来像・戦略		
将来像	戦略	
方向性① 自らの役割を果たす		
物流	<p>輸送の効率化、多様性による地域産業を振興する港</p>	<p>戦略1 海上物流拠点の機能確保</p>
		<p>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</p>
		<p>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</p>
方向性② 伝統文化と周辺集客施設との連携		
人流	<p>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</p>	<p>戦略4 地域・自然と共生する交流拠点の形成</p>
		<p>戦略5 周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成</p>
方向性③ 安心な暮らしと企業活動の継続		
安全・安心	<p>防災と安全性を備えた自然災害に強い港</p>	<p>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</p>

図 5-2 方向性及び基本戦略

### 5-3. 施策・取組み内容

鳥取港が抱える問題点に対し、鳥取港を活用した「鳥取発地方創生」の実現化を図るため、「物流」、「人流」、「安全・安心」の3つの視点から取組みを図っていきます。

#### ①. 「物流」に関する取組み

鳥取港にいつでも船舶が入港し荷役活動を行え、かつ地域特性や産業構造などを踏まえた鳥取港ならではの独自性を発揮するため、次の具体的な取組みを進めます。

**将来像：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

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

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

#### ②. 「人流」に関する取組み

鳥取県の伝統文化を尊重し、多様な観光資源を生かした観光立県を実現するため、次の具体的な取組みを図って行きます。

**将来像：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

戦略5 周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成

#### ③. 「安全・安心」に関する取組み

鳥取港が鳥取市の地域防災拠点の一つとして、地域住民の生活・企業活動の継続などのため、次の具体的な取組みを図って行きます。

**将来像：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

## (1) 「物流」に関する具体的な取り組み

【方向性①】 自らの役割を果たす物流拠点



(鳥取港の将来像) 物流拠点機能の確保・輸送ニーズの効率化・多様性による地域産業を振興する港

## 1) 背景

鳥取港は、これまで石油製品や砂・砂利等の内貿貨物を中心に取扱ってきましたが、近年、原木の輸出やPKSの輸入など、新たな貨物の取扱が始まっているが船舶の大型化に伴い、係留できる岸壁に限られるため、最も水深の深い1号岸壁(-10m)及び2号岸壁(-7.5m)に利用が集中し、背後の野積場用地も不足しています。このような中、より大型な船舶を利用したいとの要請や鳥取市及び背後地に立地する工場等では、海外の原材料の輸入や製品の輸出の意向が示されています。

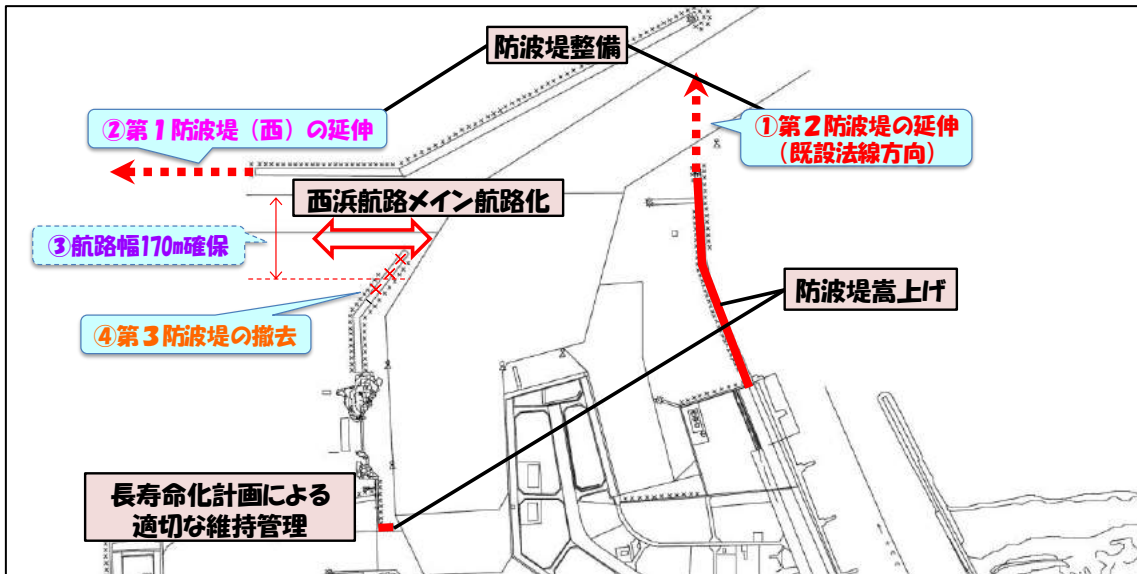
一方で、防波堤への消波ブロック設置による反射波対策など港内の静穏度向上を図っていますが、未だ港内静穏度が十分でない状況にあります。また、千代川の河口付近に位置する千代航路周辺は、冬季風浪や台風などの厳しい気象、海象条件などにより特殊な波が発生することがあり、船舶への影響が懸念されています。

このような背景を踏まえ、今後、ますます大型化する船舶、多種多様なニーズに対応し、静穏度の確保や、新たな大水深岸壁の整備やふ頭用地の拡充などにより港湾機能の維持・強化を図るため、「海上物流拠点の機能確保」等の取り組みを進めます。さらに、輸送ニーズの多様化や効率化、鳥取港の背後地域に立地する成長産業の一層の拡大、港湾を核とした関連産業の誘致等による集積強化を図るため、「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」、「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」等の取り組みを進めます。

●海上物流拠点の機能確保

(取組みの例)

港内静穏度の向上を図るため、防波堤の整備や嵩上げを行います。また、航路の強靭化を図るため、緊急時の代替航路の確保及び西浜航路をメイン航路とした整備を行います。さらに、施設の適正な維持管理を図るため、長寿命化計画による適切な維持管理を行っていきます。



●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

(取組みの例)

大量輸送による物流コスト低減を推進するため、大型貨物船に対応した施設整備を行います。また、高規格幹線道路から港湾までのアクセス道の強化を図ります。さらに、輸送ニーズに対応したふ頭機能強化を図り、重量・長尺物貨物や次世代燃料貨物などに対応したふ頭整備を行います。一方、地元の水産業の振興・強化を図るため、漁業活動への支援を行います。

**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

西浜地区

千代地区

**重量・長尺物貨物への対応**

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: 鳥取県

● 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

(取組みの例)

地場工場で生産・出荷する製品の受入れ強化を図るため、高付加価値品を保管する施設の整備を行います。また、コンテナ（梱包貨物）取扱機能の強化を図るための施設整備を行います。さらに、高付加価値製品や原材料を取り扱うふ頭用地を確保します。

### ふ頭の造成

30,000DWT貨物船のバース標準値

バースの長さ	バースの深さ
230m	12.0m

※用地造成の1案です。

### 多様な貨物に対応する保管施設整備

冷蔵貨物

既設の3号岸壁上屋

重量貨物

### コンテナ貨物の取扱施設整備

コンテナ取扱機能の強化

平成29年11月に導入したクローラークレーン

2) 物流に関する背景及び今後の取組み内容に対する施策（まとめ）

背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>○荒天時に既存防波堤を越波し港内に押し寄せるなど、港内静穏度の問題</li> <li>○厳しい気象、海象条件などにより特殊な波が発生</li> <li>○主に中小型船舶に対し出港時の安全性の向上が問題</li> <li>○水深の深い岸壁及び野積場への過度な利用の集中</li> <li>○新たな外貨貨物の取扱いニーズの拡大への対応不足</li> <li>○船舶の大型化への対応困難</li> <li>○PKSや林産品等の取扱い拡大への対応不足</li> <li>○コンテナ貨物の取扱い機能の不足</li> </ul>
----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



戦略1 海上物流拠点の機能確保

施策	取組みの例
1. 港内静穏度の向上	防波堤の整備、嵩上げ
2. 船舶航行の安全確保	西浜航路メイン化
3. 施設の適正な維持管理	長寿命化計画による適切な維持管理

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

施策	取組みの例
1. 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
2. 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・山陰道の一般区間の自動車専用化
3. 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
4. 水産業の振興・強化	漁業活動の支援

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

施策	取組みの例
1. 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
2. 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
3. ふ頭用地確保	ふ頭の造成、用地の再編



鳥取港の将来像（イメージ）

- 地域産業や成長産業を支え多様なニーズに応える港湾
- 高付加価値製品の出荷拠点となる港湾

## (2) 「人流」に関する具体的な取り組み

【方向性②】 伝統文化と周辺集客施設と連携した賑わい拠点



(鳥取港の将来像) 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

### 1) 背景

鳥取港は、鳥取大砂丘や海産物市場・農産物直売所と近接しており、周辺観光施設では年間延べ400万人(2017年)が訪れる一大観光地となっています。また、国立公園大山や三徳山・三朝温泉を代表とする魅力ある自然・歴史と温泉など、隣県とも連携した広域的な観光地として、国内外から大勢の観光客が訪れています。

今後、我が国では訪日外国人観光客を2030年には6,000万人を目標とするなど、観光による交流人口の拡大は成長戦略の大きな柱の一つであり、かつ地方創生の切り札であるなど、全国各地や国外の人々が訪れたい鳥取を目指し、観光先進県という新たな高みを実現していくことが望まれています。

このような背景のもと、今後、ますます増加が見込まれる国内外の観光客への対応など、交流と親水空間の形成を図るため、「地域・自然と共生する親水空間と交流拠点の形成」、「周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成」等の取り組みを進めます。

●地域・自然と共生する親水空間と交流拠点の形成

(取組みの例)

地域の歴史・文化活動を支援するため、伝統行事などへの地元利用を積極的に支援します。また、自然との共生を図るため、水辺空間を確保します。



●周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成

(取組みの例)

賑わい空間の拡大を図るため、周辺集客施設との連携を促進します。また、海・空の港（ツインポート）の連携推進を図るため、イベントの連携等を行います。さらに、交通手段を充実させるため、バス路線等を整備するとともに、交流拠点の再配置を行います。そして、クルーズ船受け入れのための施設などの整備を行い、観光交流拠点の形成を図ります。





## 2) 人流に関する背景及び今後の取組み内容に対する施策（まとめ）

## 背景

- 国内外からの来訪客増加による集客施設の対応不足
- 観光客増加に伴う休息施設や移動手段の不足
- 高速道路の整備等に伴う観光圏域拡大への対応の不足
- 近年大型化するクルーズ船寄港施設の不足



## 戦略4 地域・自然と共生する交流拠点の形成

施策	取組みの例
1. 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
2. 自然との共生	水辺空間の確保
3. 交流拠点の再配置	港湾緑地の再整備

## 戦略5 周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成

施策	取組みの例
1. 賑わい空間の拡大	周辺集客施設との連携
2. 海・空の港（ツインポート）の連携推進	イベントの連携
3. 国際交流拠点の形成	クルーズ船受入施設整備
4. 交通手段の充実	陸上・海上交通の結節点



## 鳥取港の将来像（イメージ）

- 地域の観光産業を支える港湾
- 全国各地や国外の人々が訪れたくなる鳥取を迎える、クルーズ船が寄港する港湾

(1) 「安全・安心」に関する具体的な取り組み

【方向性③】 安心な暮らしと企業活動継続を支援する防災拠点

(鳥取港の将来像) 防災と安全性を備えた自然災害に強い港

1) 背景

鳥取港は、約20万人が暮らす特例市である鳥取市を背後に、鳥取県東部ひいては、但馬地方・岡山県北部地方の暮らし、経済、産業の発展に大きく関わってきました。今後は環日本海、東南アジアとの間の各種資材、エネルギー分野の輸出入拠点港として、ますます背後圏の産業競争力の向上と、経済活性化への一層の貢献が期待されています。

このような中で、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2016年3月港湾BCPを策定しました。

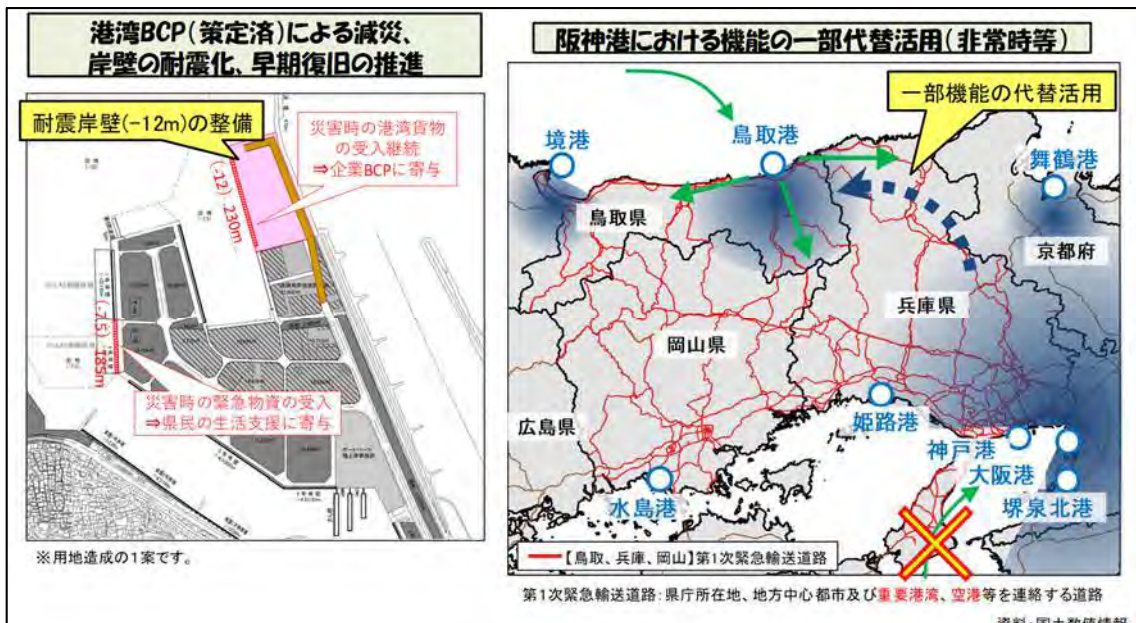
近年では、発展を続ける高規格幹線道路網と連携し、阪神港等が有事の際に一部の代替機能を担うことにより、広域的なりだんだんシーの確保に寄与することが求められています。

このような背景のもと、災害時の港湾を拠点とした対応など、非常時における防災機能の強化を図るため、「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」等の取り組みを進めます。

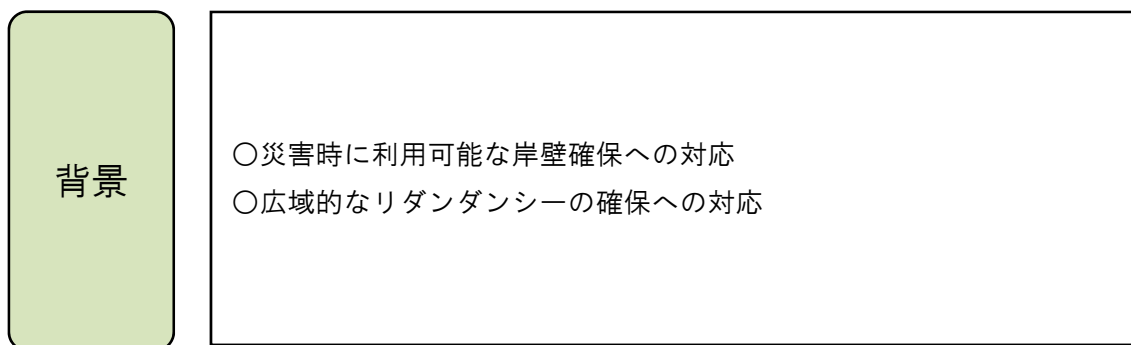
●自らの防災機能と他地域が被災した場合の補完機能の確保

(取組みの例)

防災・減災対策を推進するため、港湾BCPによる減災及び早期復旧の推進を行います。また、リダundanシーの観点から、南海トラフ等の大規模災時に、阪神港等における機能の一部代替活用するなど、補完機能の確保に取り組みます。



## 2) 安全・安心境に関する背景及び今後の取組み内容に対する施策（まとめ）



## 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

施策	取組みの例
1. 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
2. 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



## 鳥取港の将来像（イメージ）

- 災害時に地域住民の生活・企業活動の継続を支援する港湾

## 5-4.空間利用計画

### (1) 基本方針

鳥取港の将来像である、物流効率化の「輸送の効率化、多様性による地域産業を振興する港」、賑わい創出面の「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・安心面の「防災と安全性を備えた自然災害に強い港」の実現に向けて、地区の特性を踏まえ、調和の取れた空間利用が実現するよう4つのゾーニングを設定しました。

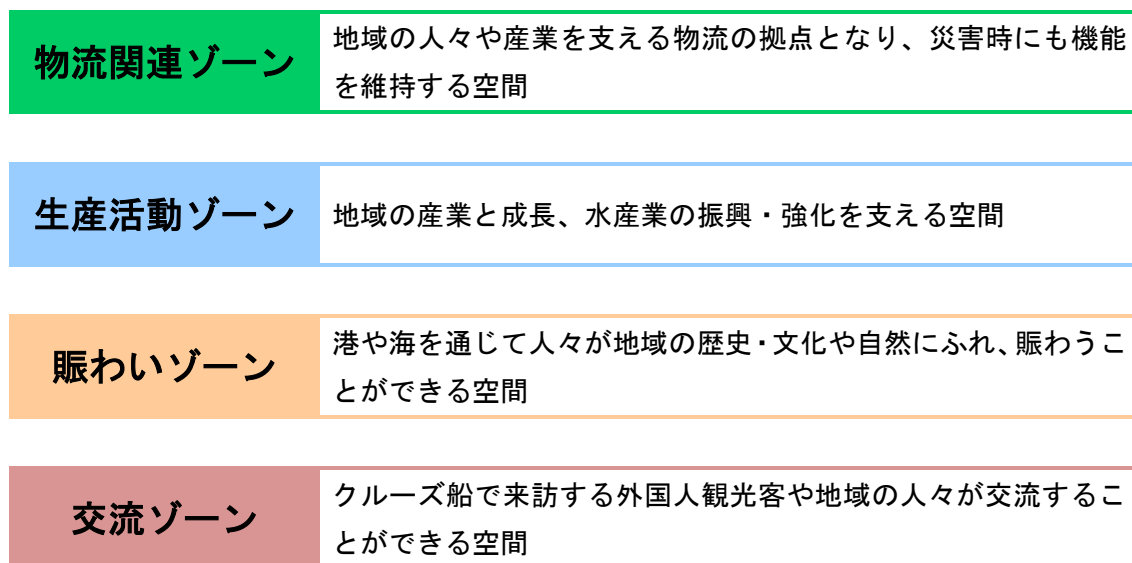
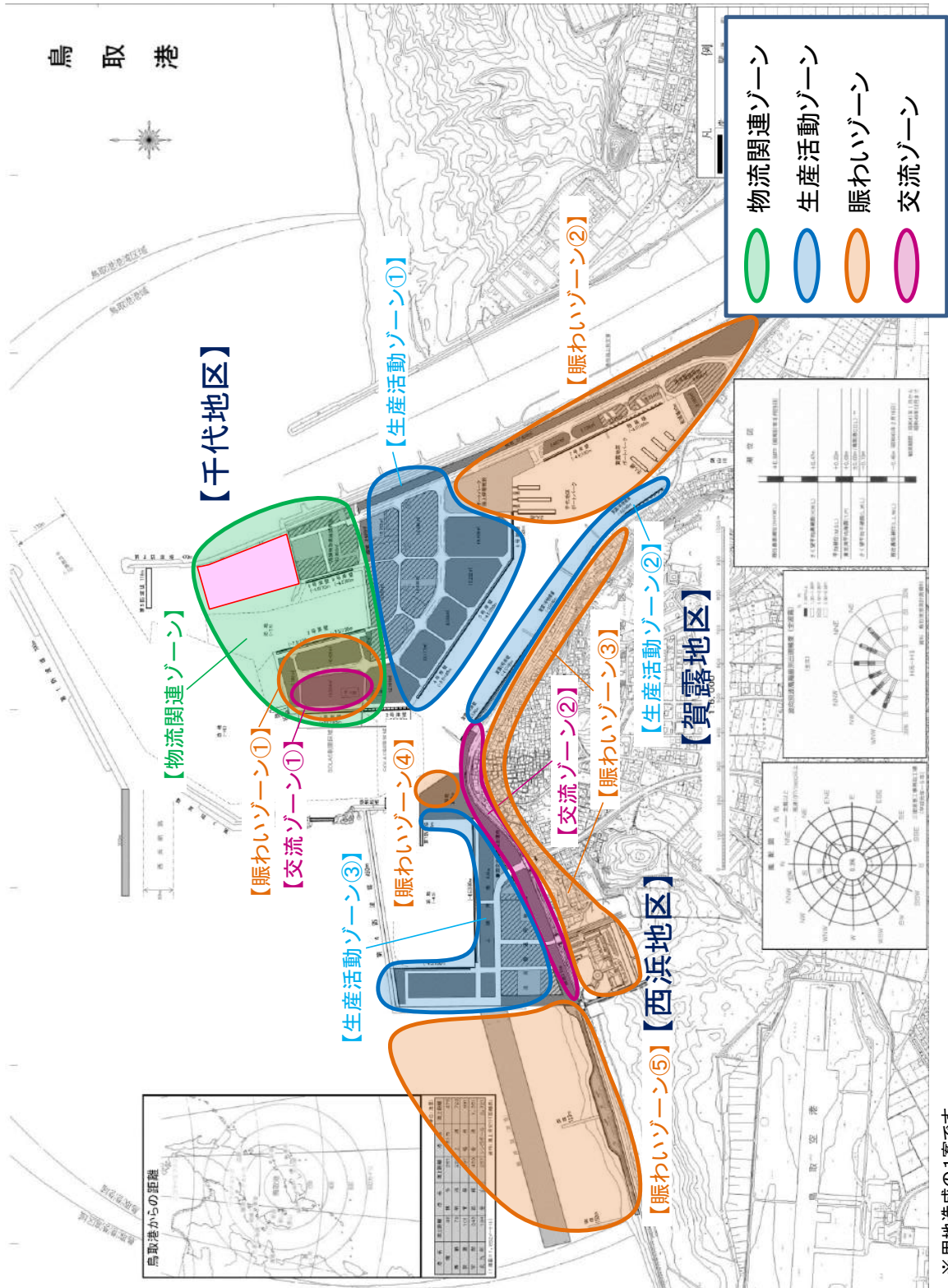


図 5-3 4つのゾーニングの設定



※用地造成の1案です。

図 5-4 鳥取港の空間利用計画

(2) 地区別の空間利用計画

1) 千代地区

- ・【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】を配置します。

【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します。

【生産活動ゾーン】

- ① 用地の再編などにより、ふ頭機能強化。新規貨物の取扱用地を確保し、港湾関連企業の誘致・拡大を目指します。

【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、港湾緑地等を整備します。
- 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します。

【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、交流空間を形成します。

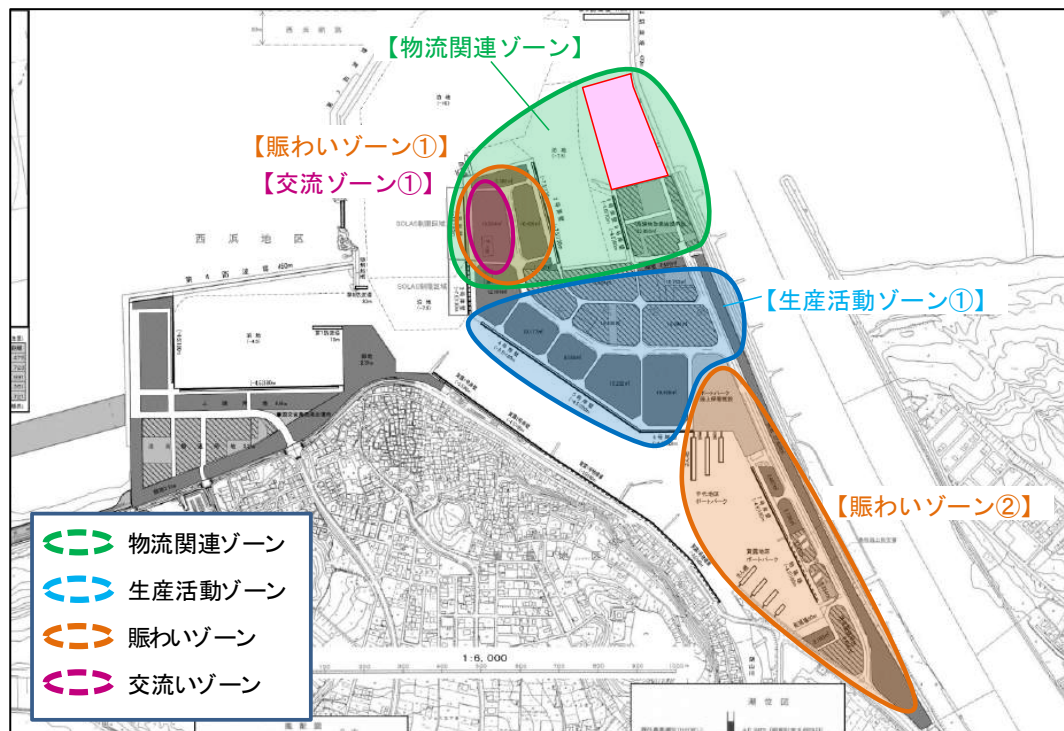


図 5-5 千代地区の空間利用計画

## 2) 賀露地区

・【生産活動ゾーン】、【賑わいゾーン】を配置します。

### 【生産活動ゾーン】

② 漁船の係留・休憩ゾーンとして、地元住民の生活基盤である水産業の生産活動を支援します。

### 【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します。

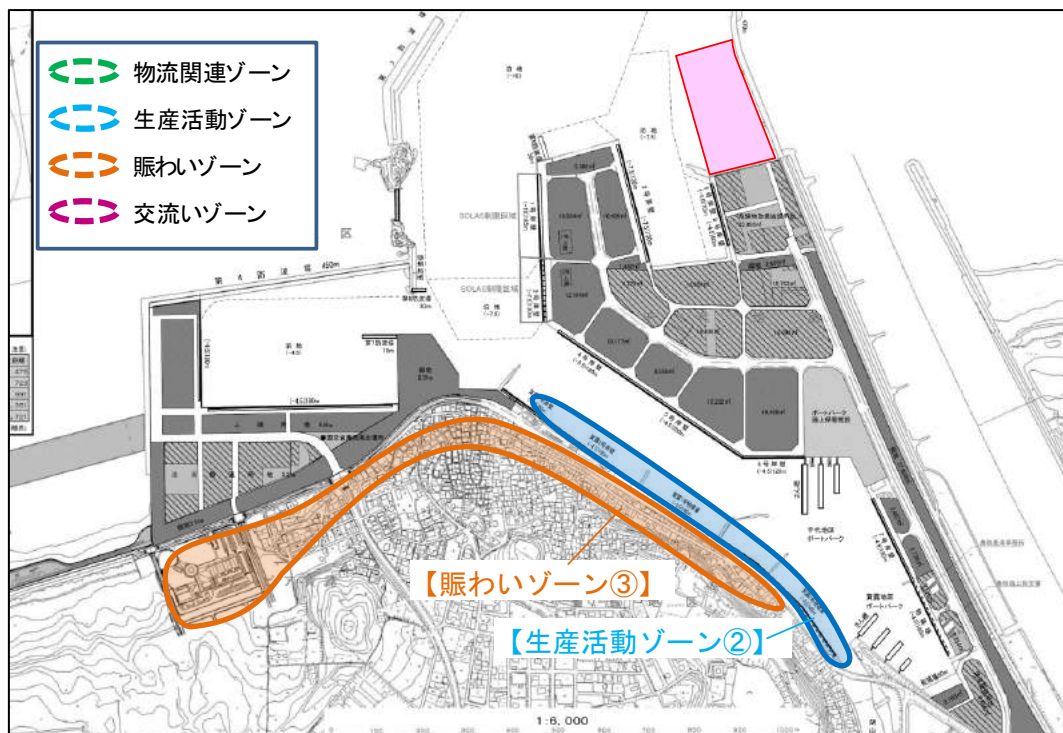


図 5-6 賀露地区の空間利用計画

### 3) 西浜地区

・【生産活動ゾーン】、【賑わいゾーン】、【交流ゾーン】を配置します。

#### 【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します。

#### 【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します。

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します。

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ります。

#### 【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ます。

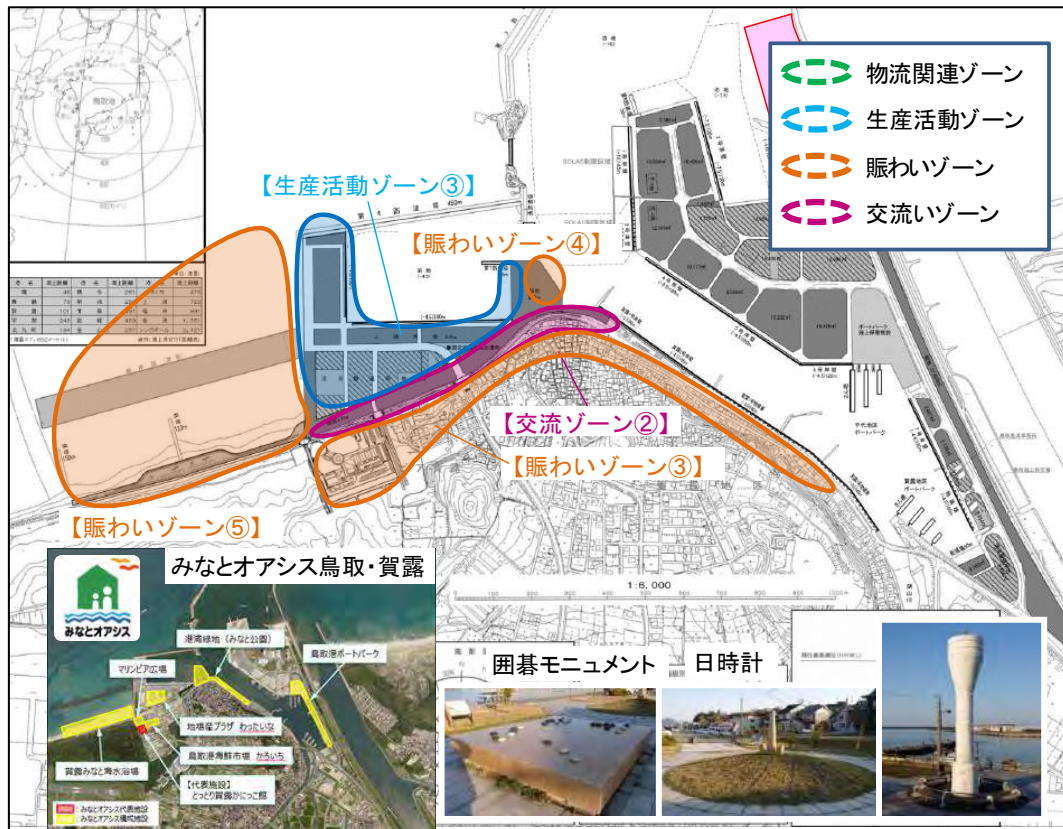


図 5-7 西浜地区の空間利用計画



