

# 鳥取港長期構想 (案)

令和2年2月21日

鳥取県



# 目 次

<b>第 1 章 鳥取港の概要</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 鳥取港を取り巻く環境の変化</b> .....	<b>17</b>
2-1. 社会環境の変化 .....	17
(1) 県の経済戦略と産業構造 .....	17
(2) 国の施策・戦略と取扱貨物 .....	20
(3) 物流の発展と展望 .....	24
(4) 客船需要の拡大と港湾振興 .....	29
2-2. 自然環境の変化 .....	32
(1) 気象環境 .....	32
(2) 海象環境 .....	33
(3) 地象環境 .....	35

## 第3章 上位計画 ..... 37

3-1. 国における上位計画 .....	37
(1) 港湾の中長期政策「PORT2030」（平成30年度、国土交通省） .....	37
3-2. 県における上位計画 .....	38
(1) 鳥取県元気づくり総合戦略2018（平成30年8月改訂、鳥取県） .....	38
(2) 鳥取市創生総合戦略（平成30年9月改訂、鳥取県） .....	39
(3) 鳥取県地域防災計画（平成29年度修正、鳥取県） .....	40
3-3. 市における上位計画 .....	41
(1) 第10次鳥取市総合計画（平成28年3月、鳥取市） .....	41
(2) 鳥取市都市計画マスタープラン（平成29年3月、鳥取市） .....	42

## 第4章 鳥取港の課題・要請 ..... 43

4-1. 鳥取港の課題 .....	43
(1) 航路埋塞・泊地閉塞 .....	44
(2) 静穏度不足 .....	45
(3) 船舶の大型化と新たな貨物への対応 .....	46
4-2. 鳥取港への要請 .....	47
(1) 県民からの要請（アンケート調査） .....	47
(2) 背後企業からの要請（アンケート調査・ヒアリング調査） .....	53
(3) 漁船・小型船舶利用者からの要請（ヒアリング調査） .....	55
(4) 鳥取港賑わいづくり検討会 .....	56
(5) パブリックコメントの実施 .....	57

## 第5章 鳥取港長期構想（案） ..... 59

5-1. 将来像 .....	59
5-2. 基本戦略 .....	62
5-3. 施策・取組み内容 .....	63
(1) 「物流」に関する具体的な取組み .....	64
(2) 「人流」に関する具体的な取組み .....	69
(3) 「安全・安心」に関する具体的な取組み .....	73
5-4. 施策のスケジュール .....	76
5-5. 空間利用計画 .....	77
(1) 基本方針 .....	77
(2) 地区別の空間利用計画 .....	79

## はじめに

鳥取港の港湾計画は、平成9年に改訂し、平成10年代後半を目標として取り組んできましたが、計画改訂から約20年が経過し、計画の前提となった社会経済情勢、港湾物流の動向等に変化が生じてきます。

このようなことから「鳥取港長期構想」は、港湾計画の改訂を見据え、県民や港湾関係者へのアンケート調査、ヒアリング調査、学識経験者及び港湾関係者、関係行政機関等の意見や要請をもとに、概ね30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間の形成とそのあり方を構想・ビジョンとして、目指すべき将来像やその実現に向けた空間利用計画(ゾーニング)、施策などをとりまとめたものです。

# 第1章 鳥取港の概要

## 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、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。

昭和28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。

昭和49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、昭和50年に鳥取港が重要港湾の指定されたことを受け、昭和51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。

平成元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、平成11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、平成16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、平成19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 鳥取港の施設整備状況

	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	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 主要施設の配置図



1-2. 背後圏の現況

(1) 背後圏

鳥取港の背後圏は、生活圏や経済圏、将来の交通ネットワーク整備等を考慮して、第一次背後圏を鳥取県東部（鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町）、兵庫県北但西部（香美町、新温泉町）の7市町（1市6町）とし、第二次背後圏を鳥取県中部（湯梨浜町、三朝町、北栄町、倉吉市）、兵庫県北西部（宍粟市、佐用町、養父市、朝来市、豊岡市）、岡山県北部（西粟倉村、美作市、勝央町、奈義町、津山市、鏡野町）の15市町村（7市7町1村）としました（計22市町村）。

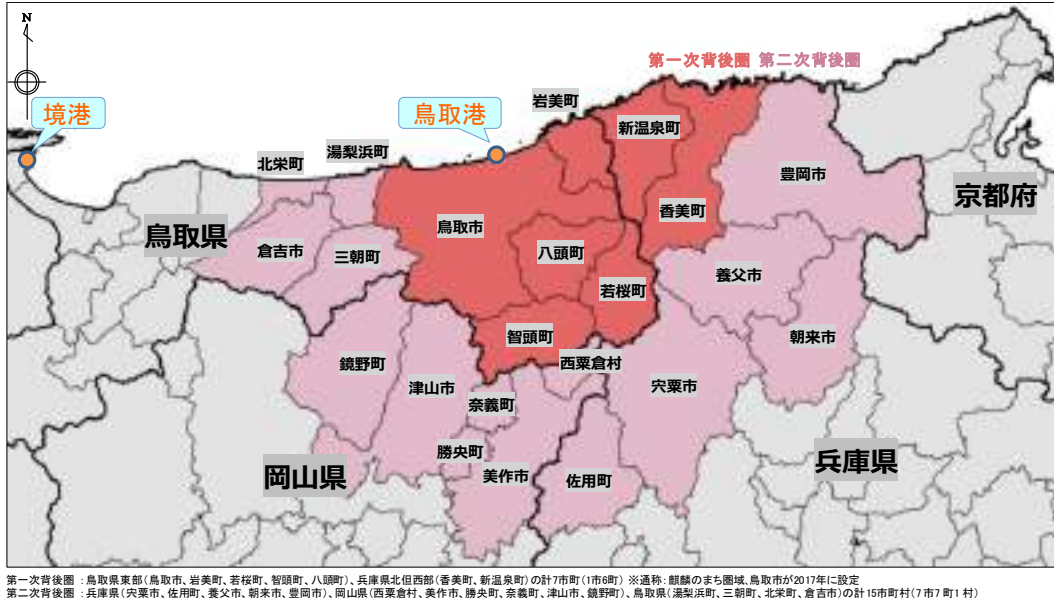
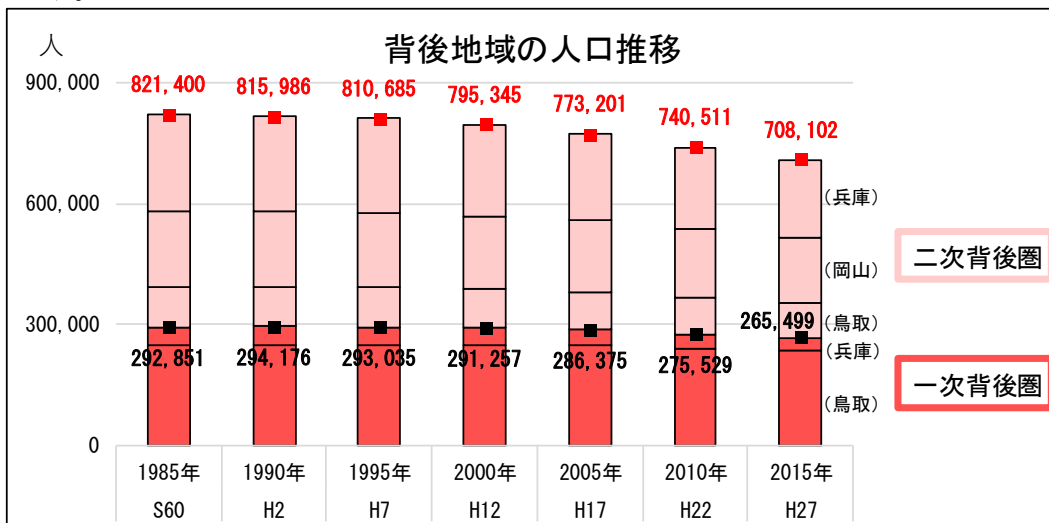


図 1-5 鳥取港背後圏

(2) 人口

背後圏の人口は、平成7年以降減少が続いており、平成12年以降は減少率が次第に高くなっています。また、平成27年の人口は、30年前（昭和60年）の86%となっています。



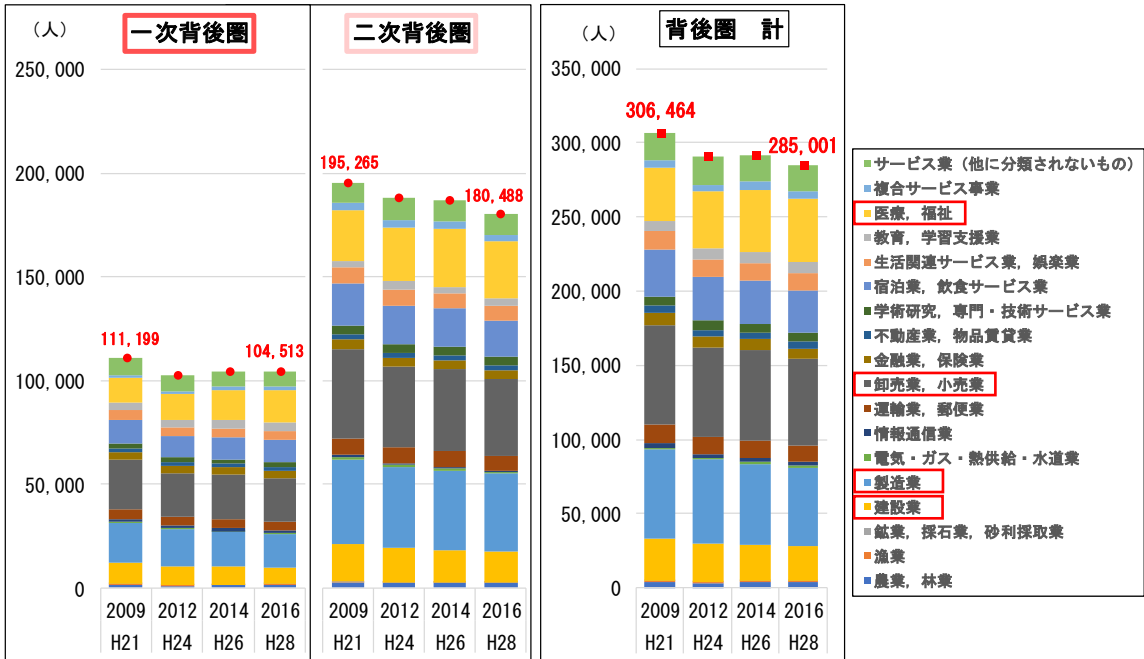
資料：国勢調査

図 1-6 背後地域の人口推移

(3) 産業構造

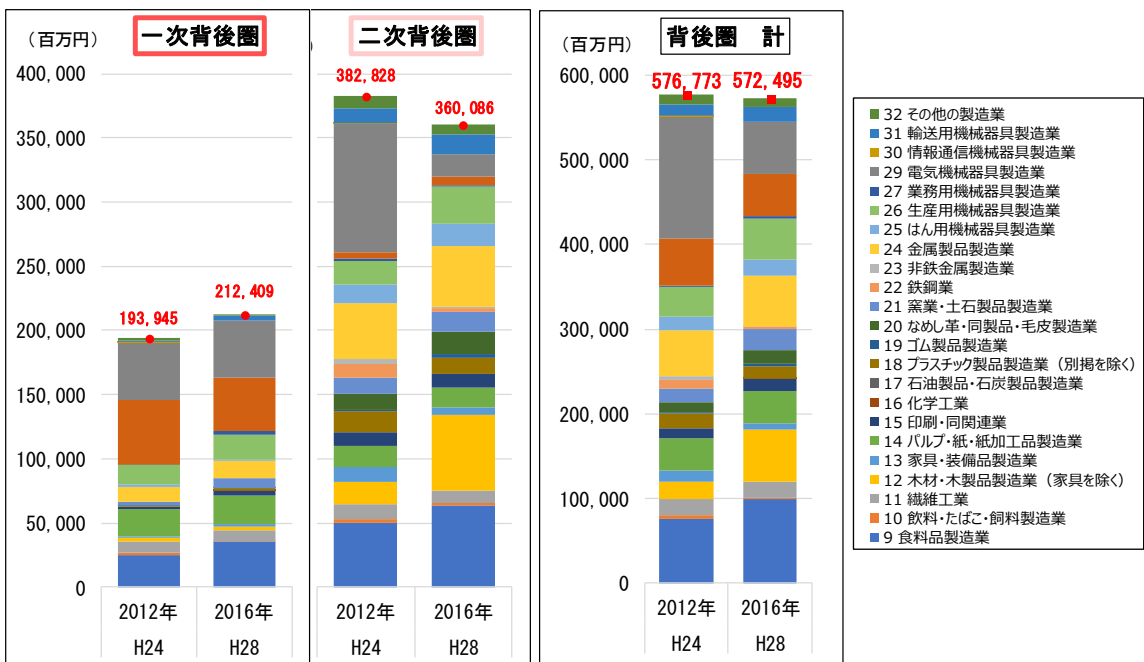
背後圏（計）の産業分類別従業者数は、徐々に減少しています。主な産業は、「卸売業・小売業」、「製造業」、「医療・福祉」、「建設業」となっています。

背後圏（計）の「製造業」の売上高は、横ばいですが、産業割合は大きく変化しています。一次背後圏では「食料品製造業」が増加し、二次背後圏では「電気機械器具製造業」が減少、「木材・木製品製造業」が増加しています。



資料：経済センサス

図 1-7 産業分類別従業者数の推移



資料：経済センサス

図 1-8 製造業の売上高（平成 24 年及び平成 28 年）

(4) 周辺観光施設

鳥取港から60分圏内は、倉吉市の白壁土蔵群をはじめとする郷土・文化施設や、鳥取砂丘や浦富海岸を中心とする山陰海岸ジオパークなどの豊かな自然を有し、観光資源に恵まれています。

鳥取港の一部は「鳥取・賀露みなとオアシス」に登録されており、海産物市場や農産物直売所を中心に多くの地元民や観光客等が訪れ、ボートパークや賀露みなと海水浴場などの交流・賑わい空間が形成されています。

背後圏域(約60分)



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 (上：背後 60 分圏域、下：港湾背後)

(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、平成26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）

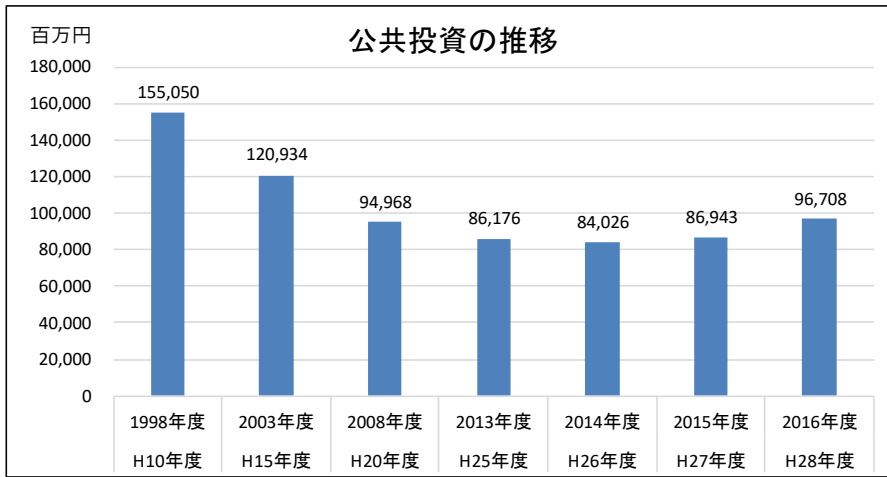


図 1-10 鳥取県における公共投資の推移

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」

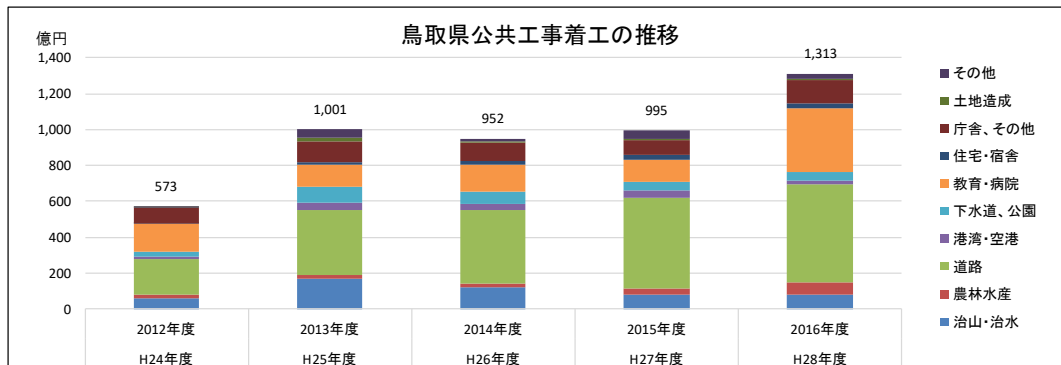
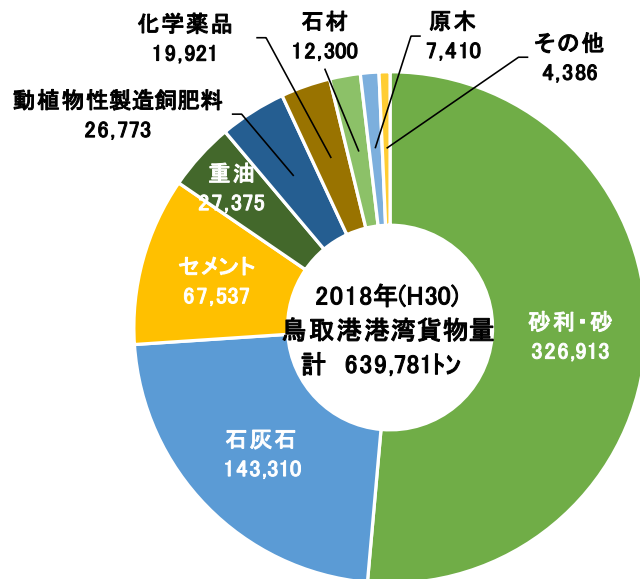
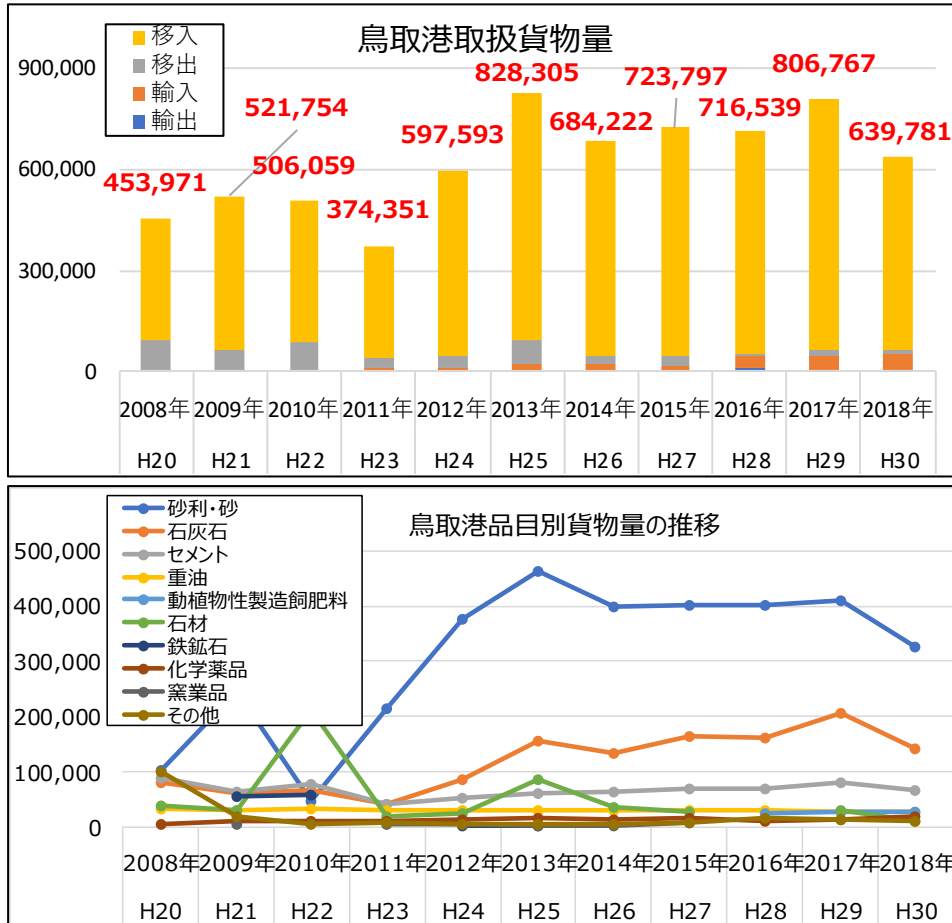


図 1-11 鳥取県の工事区分別の事業費推移

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、平成23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

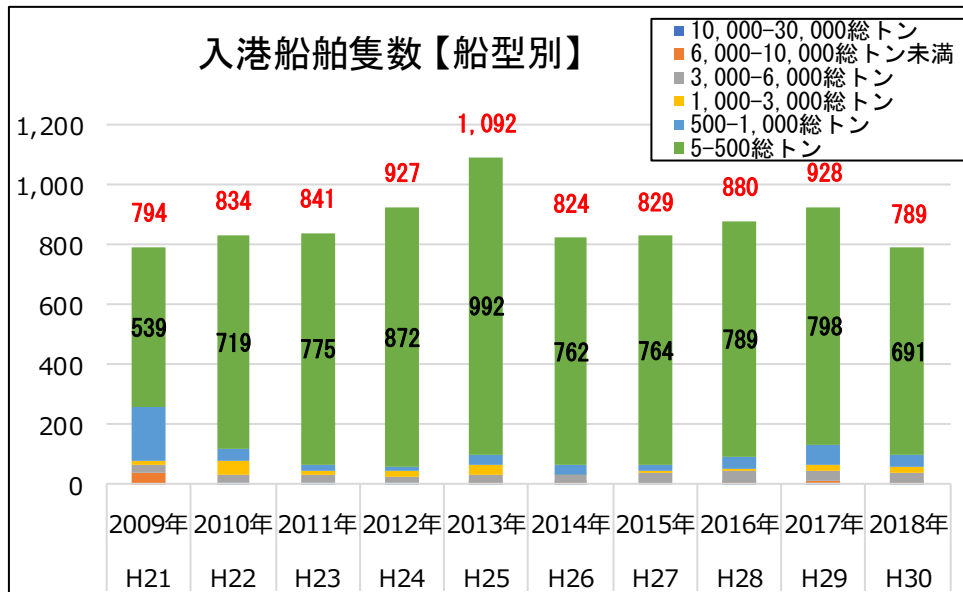
図 1-12 取扱貨物量及び品目別取扱貨物量

(2) 入港船舶隻数

鳥取港の入港船舶隻数は、平成25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。

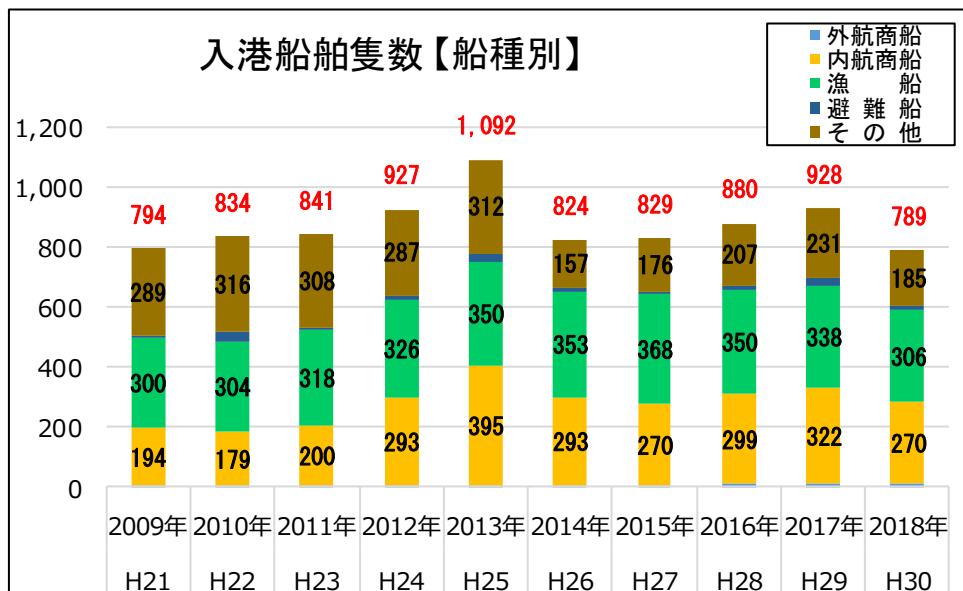
船型別入港船舶隻数は、「5-500総トン」船舶が大半を占めています。

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

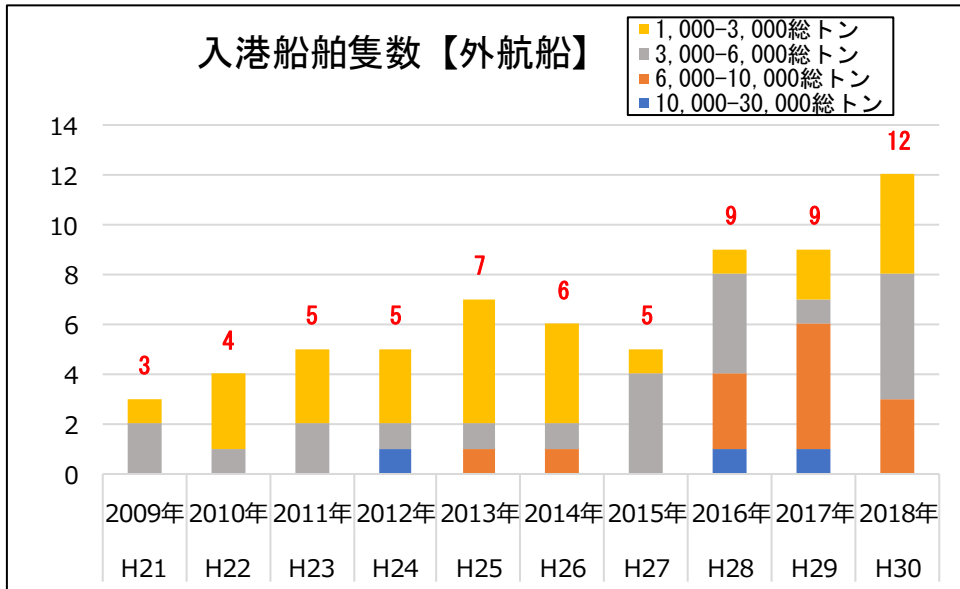


資料：港湾統計年報

図 1-14 入港船舶隻数 船種別

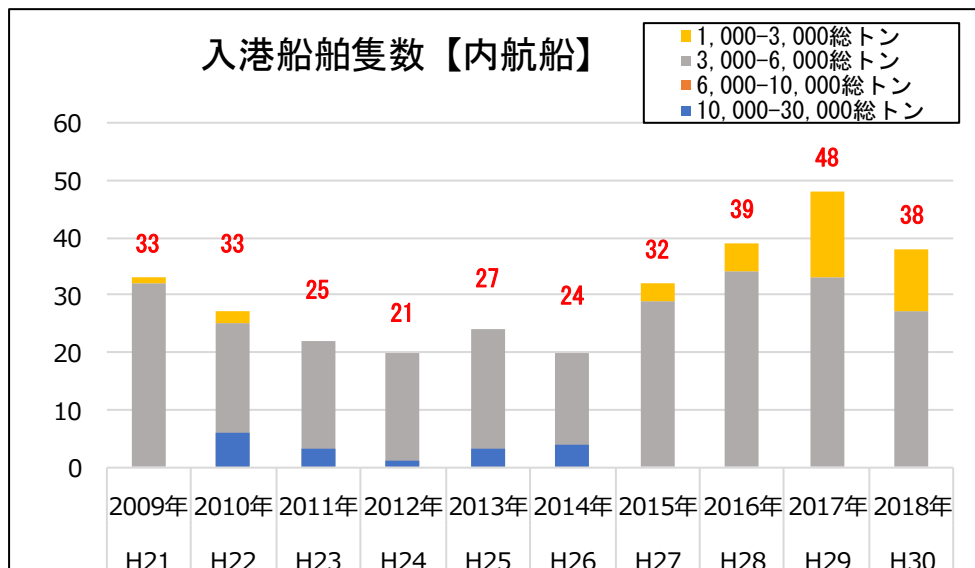
外航船の入港船舶隻数は、徐々に増加しています。近年では6,000総トン以上の船舶の入港隻数が増えており、船舶が大型化する傾向にあります。

また、1,000総トン以上の内航船の入港船舶隻数は、平成27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)



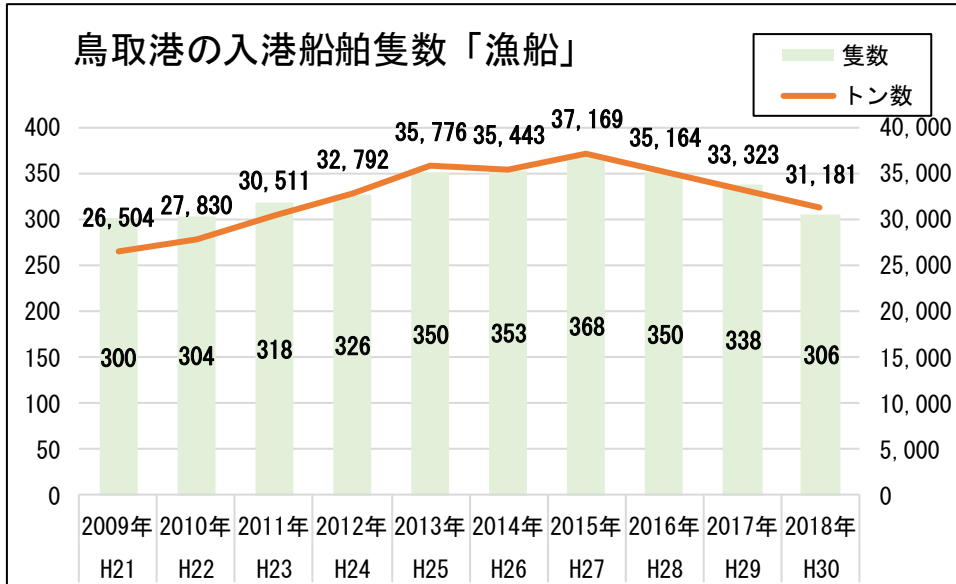
資料：港湾統計年報

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）

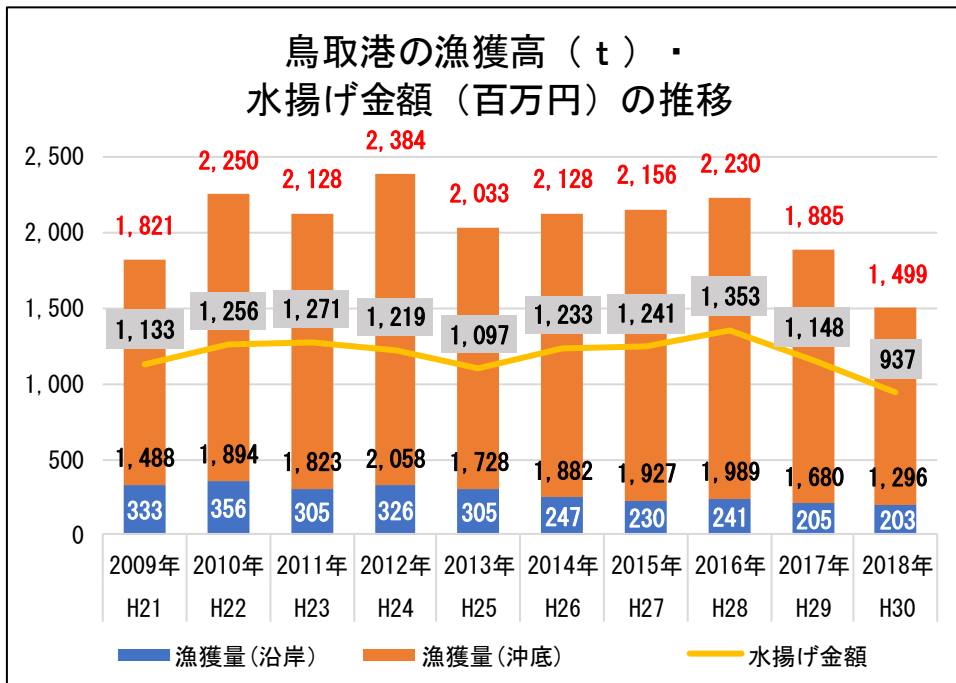
鳥取港への漁船の入港隻数及びトンは、平成27年をピークに減少傾向にあります。

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（平成24年から平成30年）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。

4号～6号岸壁は、水深が浅い（-4.5～-5.5m）ため、船舶の大型化に対応できず、1号～3号岸壁（-7.5～-10.0m）に利用が集中しました。

4号～6号岸壁は、現在では、工事用代船による港湾工事に利用され、関連する石材移出、人工漁礁移出の積み出し岸壁となっています。

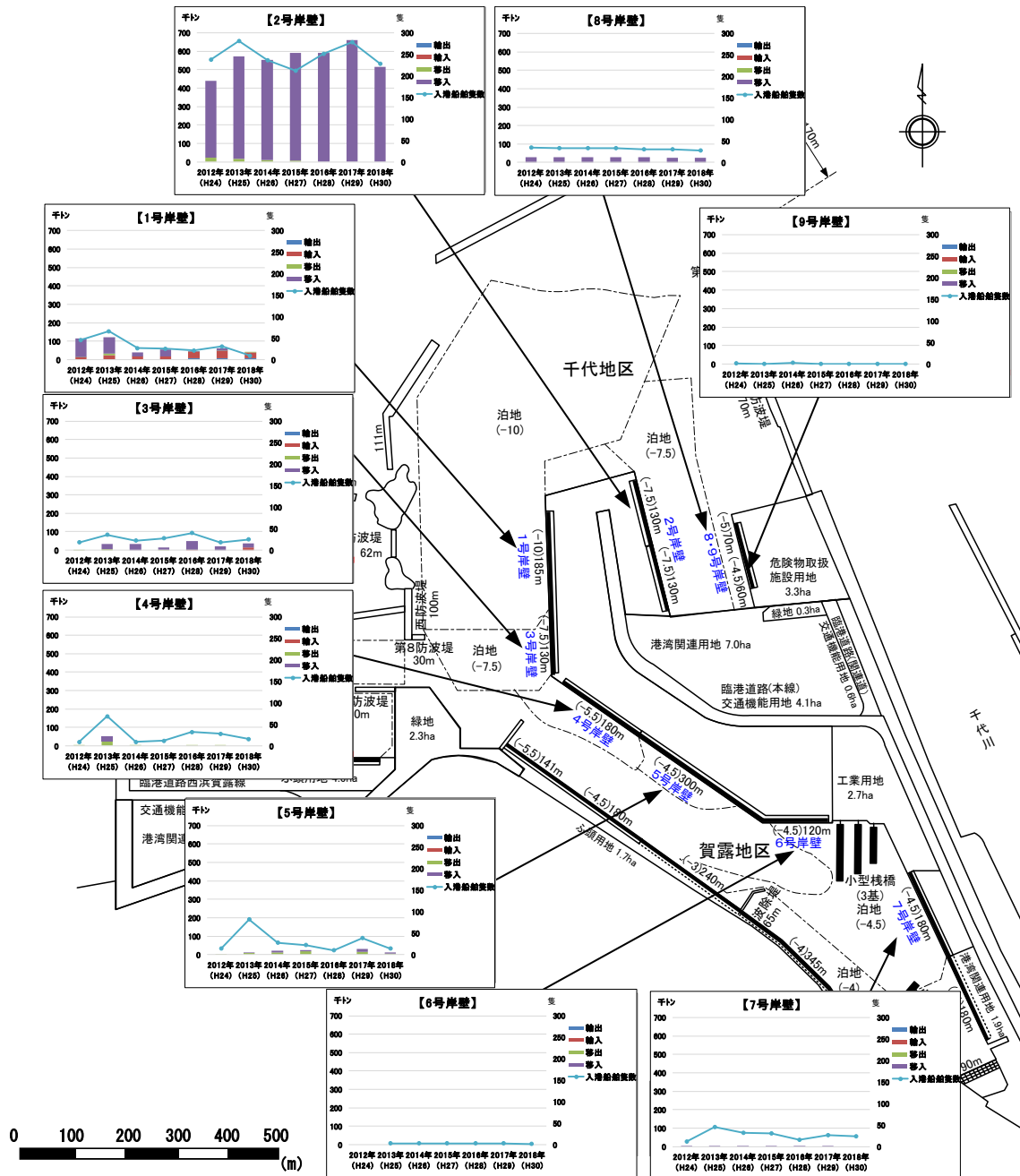


図 1-19 係留施設別利用状況

(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。

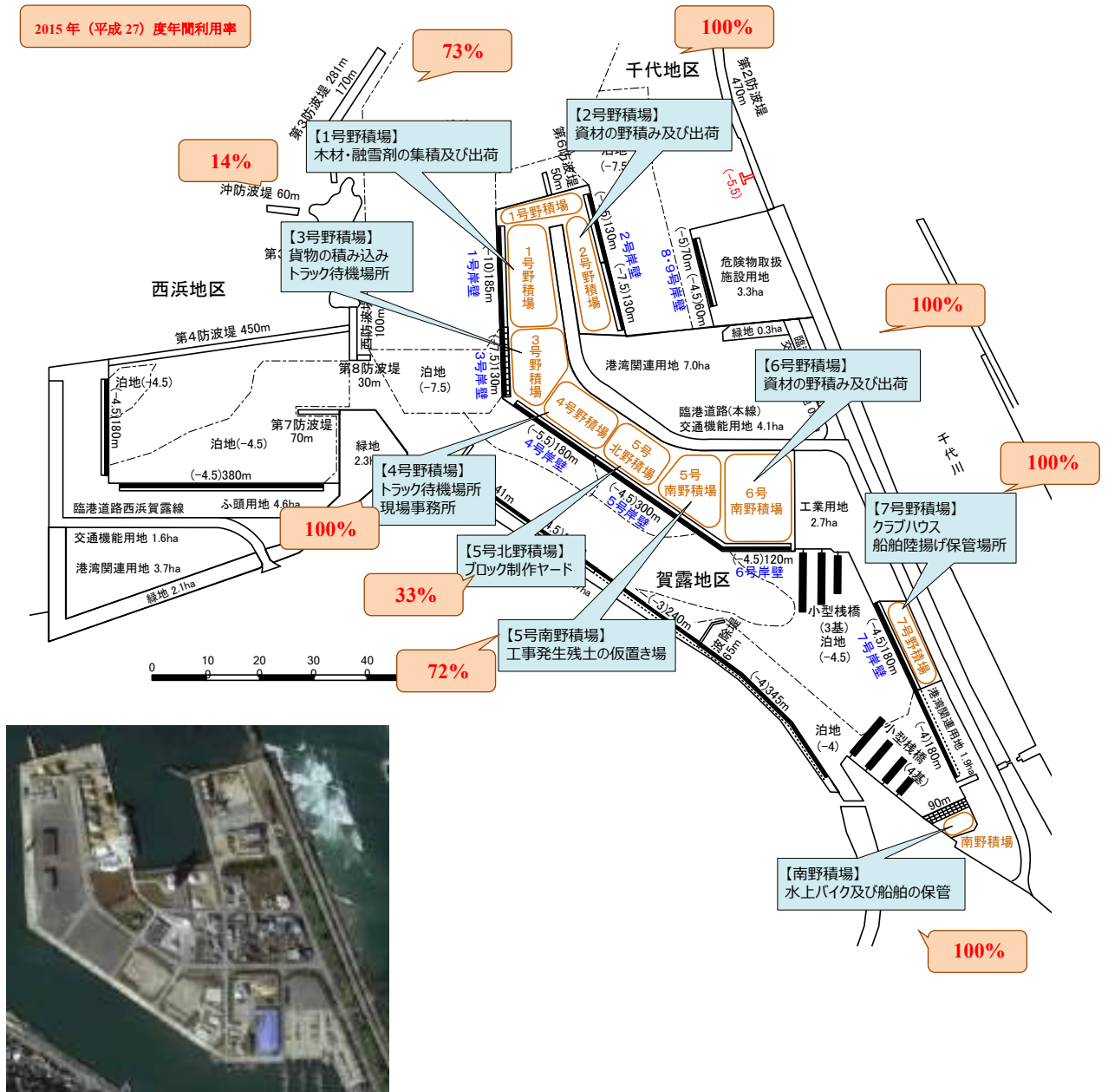
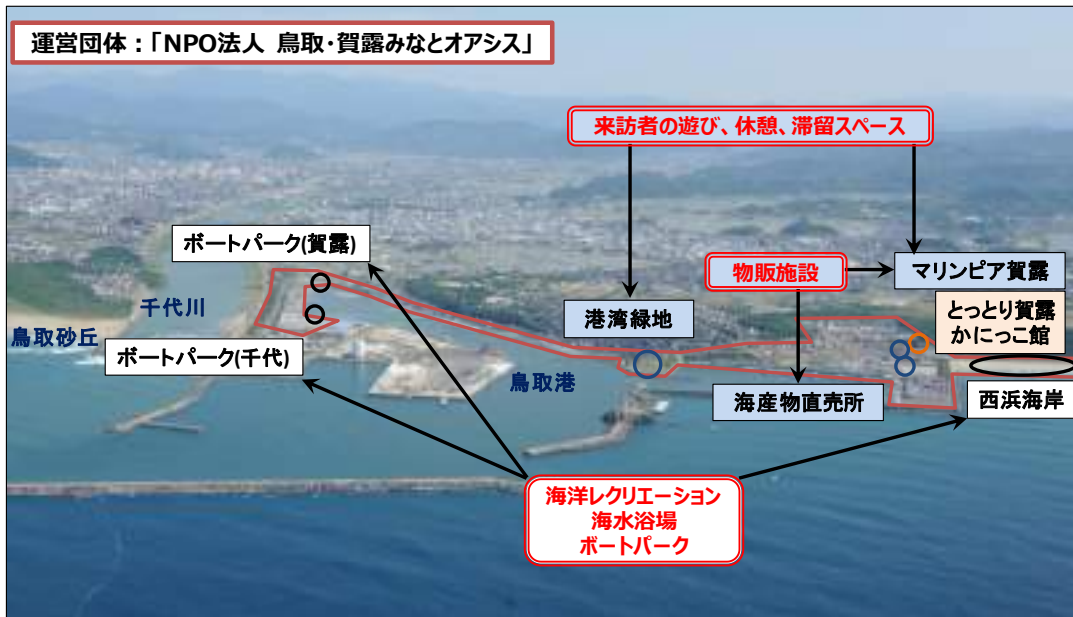


図 1-20 野積場利用状況

(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、平成16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。



資料：鳥取・賀露みなとオアシス HP

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 賀露地区の利用状況

賀露地区では、伝統的な祭りやグルメイベント等が開催されています。

令和元年は、賀露西浜地区緑地で「賀露白いか祭り」が開催され、食事や買い物、漁船の乗船体験等が催されました。

表 1-5 賀露地区で開催される主なイベント（令和元年度時点）

時期	イベント	主な会場
4月	春季例祭（麒麟獅子舞）、ホーエンヤ祭（隔年）	賀露神社
6月	吉備真備杯囲碁大会	賀露神社
7月	賀露白いか祭り	賀露西浜地区緑地
9月	赤ちゃん泣き相撲	賀露神社
11月	松葉ガニ初セリ式	鳥取県漁協荷捌所
11月	大漁・収穫大感謝祭	マリリンピア賀露
11月	鳥取かにフェスタ	鳥取県漁協荷捌所



図 1-23 夏まつり・賀露白いか祭り（MAP）

③ 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やビーチスポーツなどに活用されています。近年では、(一社)すなばスポーツにより、様々なイベント(ヨガ、ウォーターサバイバルなど)が開催されています。

表 1-6 西浜地区 利用状況(令和元年時点)

	目的	場所	占用期間	
			開始	終了
①	海水浴場	東側	7月上旬	8月中旬
②	ビーチサッカー(鳥取県予選)	西側	6月上旬	7月上旬
	”(全国大会他)	”	9月上旬	9月下旬
③	ビーチバレー	西側	7月中旬	10月中旬
	その他(テニス、ヨガ等)			



図 1-24 西浜海岸の利用状況

④ 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。

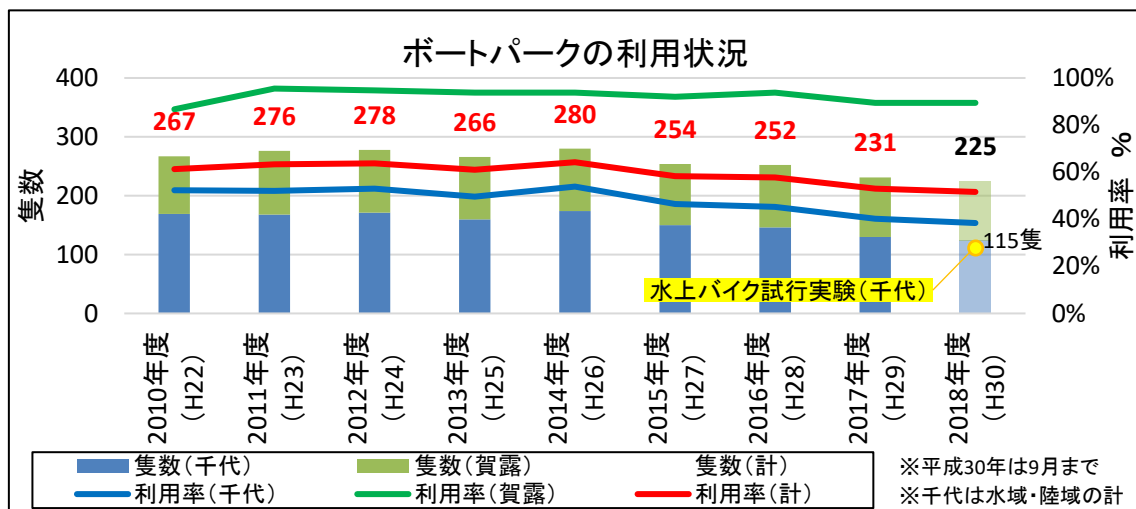


図 1-25 ボートパークの利用状況

## 第2章 鳥取港を取り巻く環境の変化

### 2-1.社会環境の変化

#### (1) 県の経済戦略と産業構造

##### 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	総務省定時(H22)	H22以降実績	前年比	前年比と前年比の差
一人あたり県民所得	2,259千円	2,241千円(H23年度)	2,330千円(H28年度)	+89千円(+4.0%)
製造品出荷額	6,428億円	6,553億円(H25)	7,200億円(H28年度)	+856億円(+17.5%)
有効求人倍率	0.60倍(H22-年平均)	同 左	1.69倍(H30.1月)	+1.09ポイント
外国人就労者数	31,810人(H23)	同 左	139,730人(H28年度)	+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	31.5	30.1	28.2

	総務省定時	2016試算
潜在成長率	0.7%	▲0.4%
	[2007-20年平均]	[2011-20年平均]

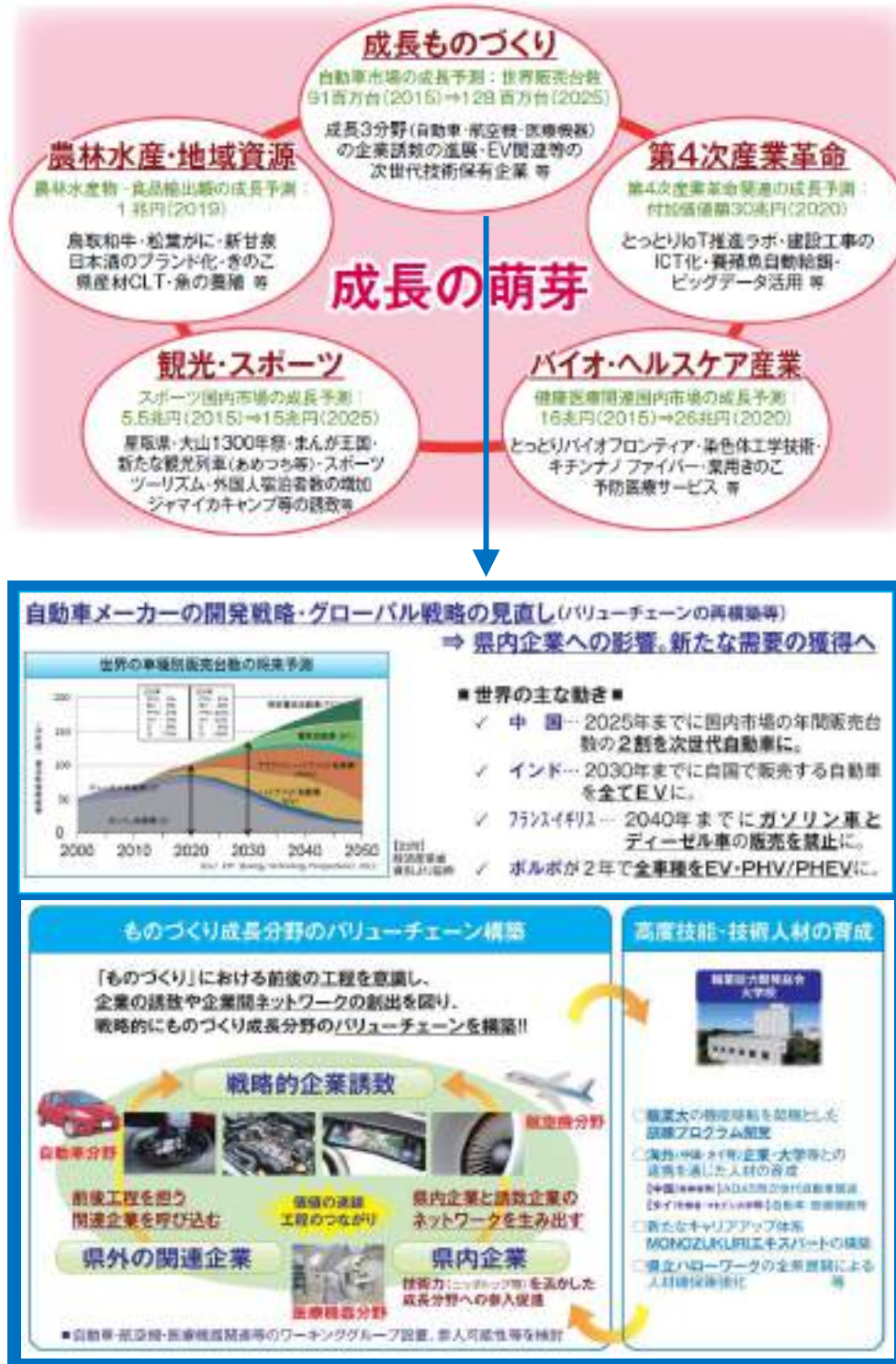
【出典】国立社会保障・人口問題研究所、(公社)日本経済研究センター



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。



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 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。

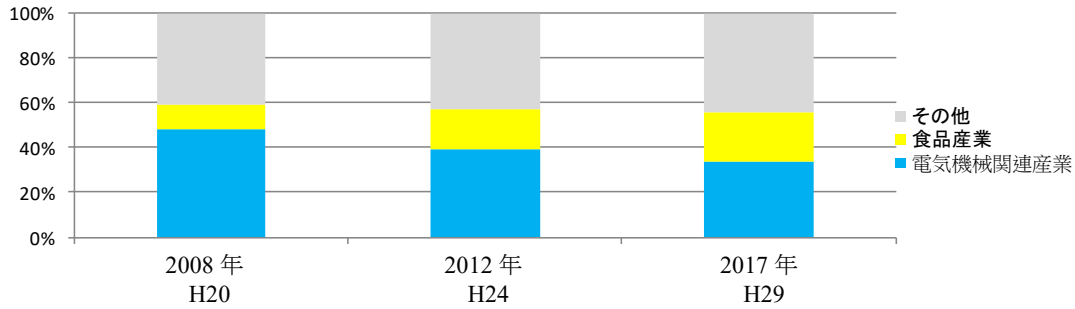


図 2-3 鳥取県の製造品出荷額等構成比率

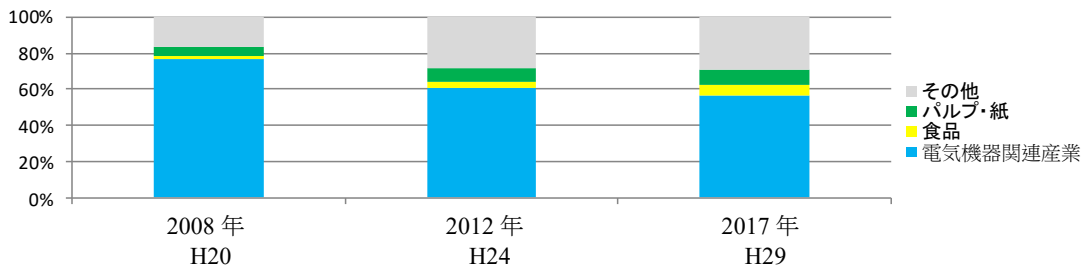


図 2-4 鳥取市の製造品出荷額等構成比率

・ 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) 国の施策・戦略と取扱貨物

① 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」（平成25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 2-5 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 2-6 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 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 2-7 地球温暖化対策計画

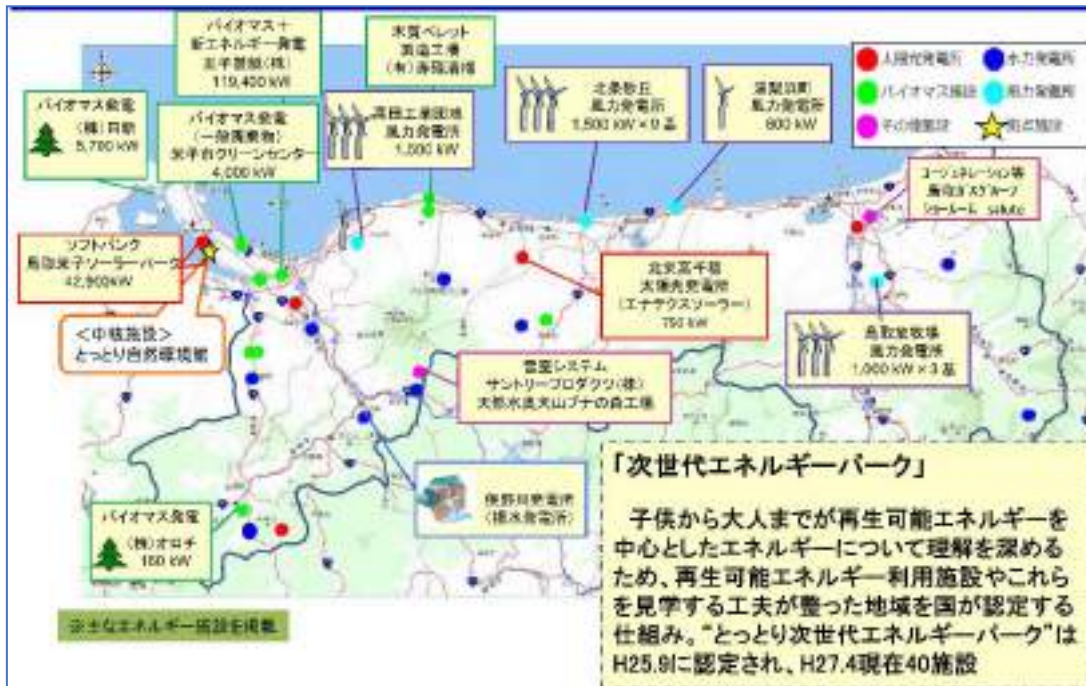


出典：経済産業省平成27年7月18日「長期エネルギー需給見通し」  
 「2015年度の電源構成について」一財 日本エネルギー経済研究所

図 2-8 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>《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<sup>※</sup>                  （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 平成27年7月

図2-9 鳥取県における再生可能エネルギーの発電施設

## ③ 新たな取扱貨物

鳥取港では、新たに、原木、PKS の取扱いが開始しております。

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  
 平成30年 約7千トン  
 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



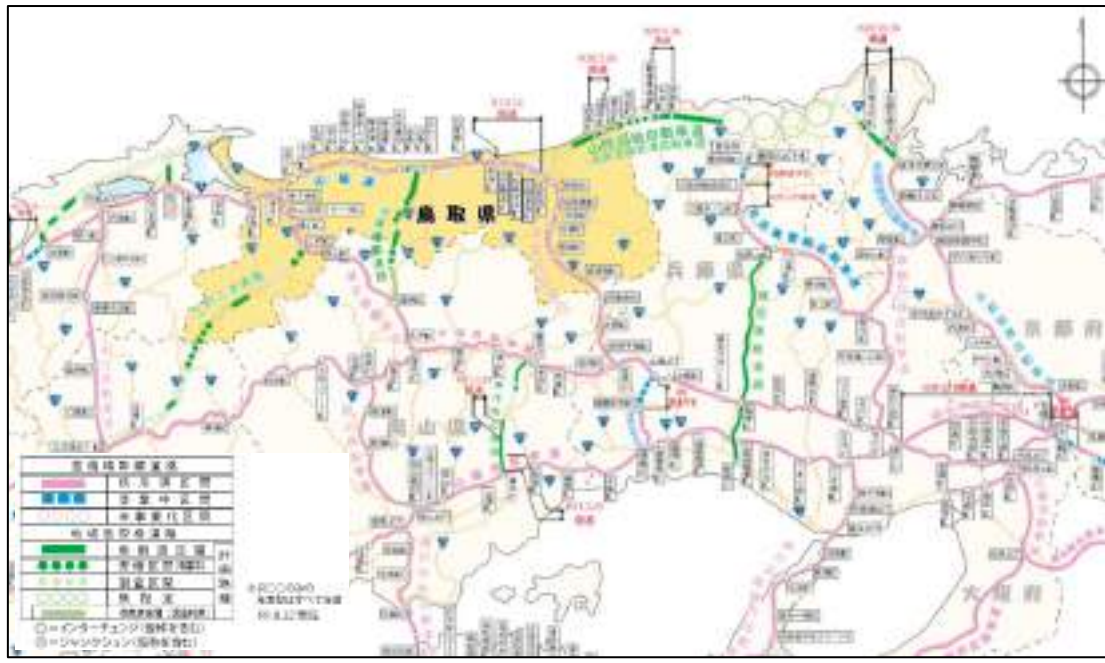
図 2-10 新規取扱貨物

(3) 物流の発展と展望

① 高規格幹線道路網の発展

鳥取自動車道は、平成25年3月に西粟倉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。また、令和元年5月には、鳥取西道路が開通しました。

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。高規格幹線道路網の発展に伴い、圏域の拡大が見込まれています。



資料：鳥取県道路企画課・道路建設課

図 2-11 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

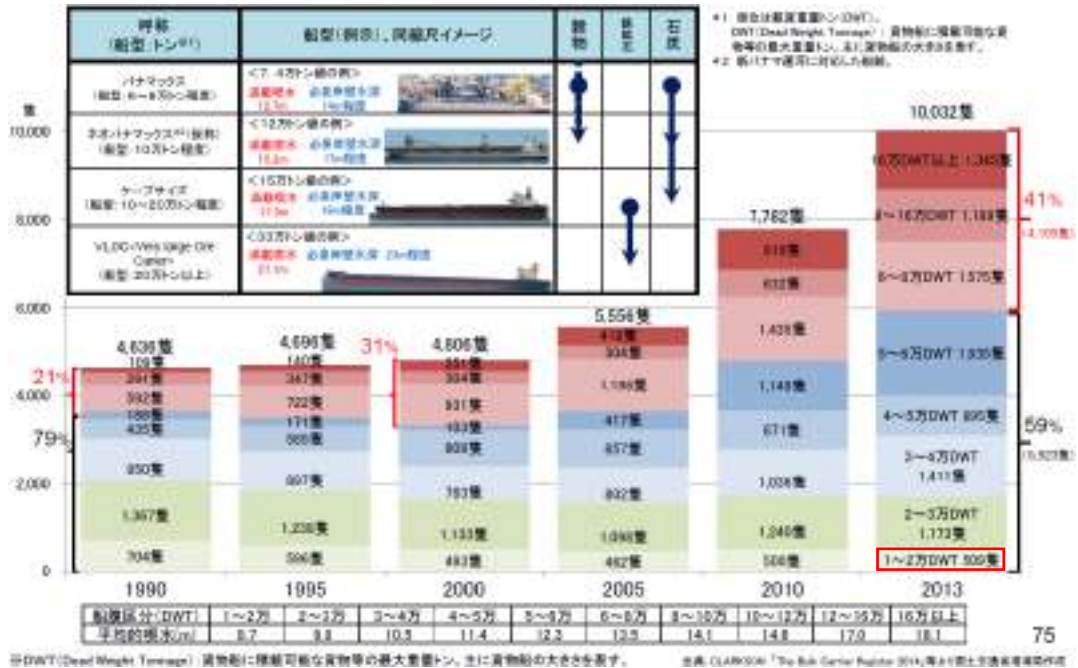


図 2-12 物流拠点の開設などによる効果



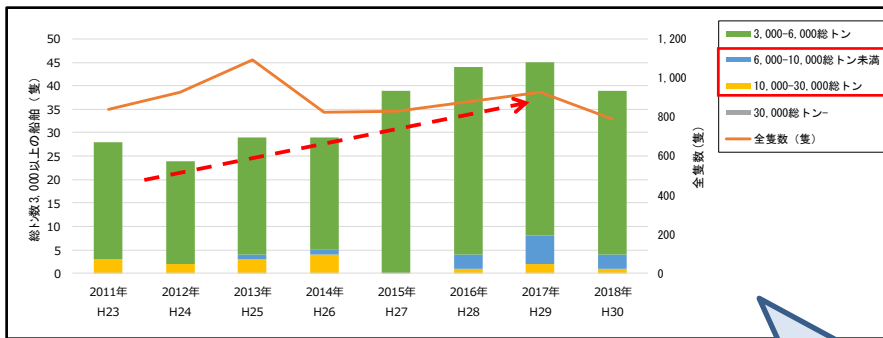
② 船舶大型化の動向

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DWT以下）を調達することが困難になりつつあります。



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



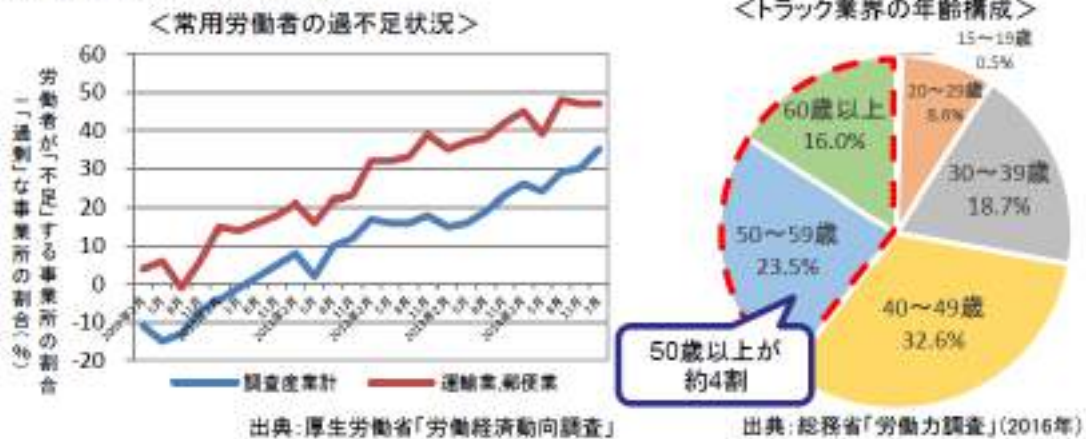
③ モーダルシフトの推進

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。

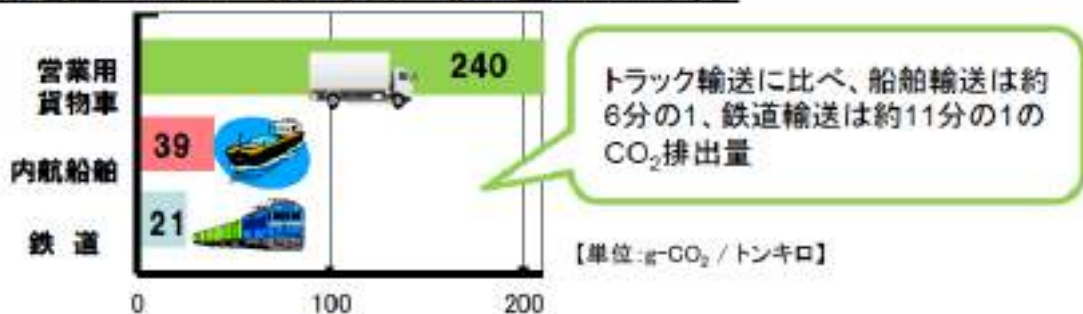
トラック輸送に比べ、船舶輸送のCO<sub>2</sub>排出量は、およそ6分の1程度であり、排出ガス削減効果が期待されています。

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

(4) 客船需要の拡大と港湾振興

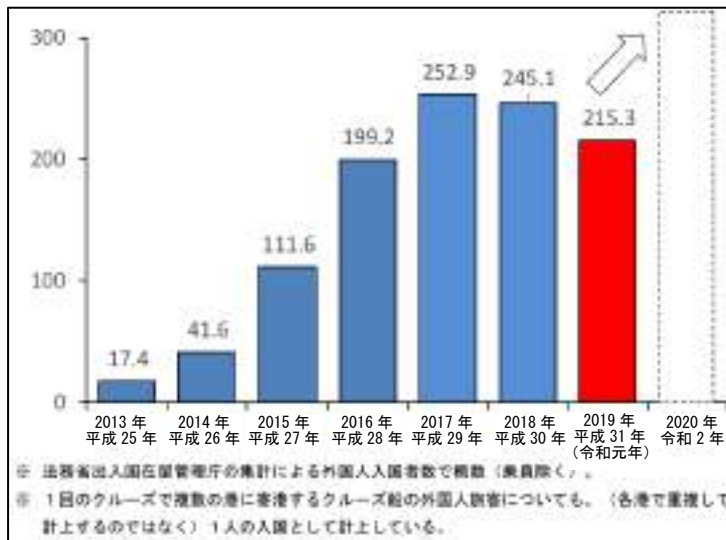
① クルーズの需要動向

平成25年から平成29年にかけて訪日クルーズ旅客数が急激に増加しています。

平成30年以降は、訪日クルーズ旅客の8割を占める中国のクルーズ市場が急拡大後の調整局面に入り、中国市場へのクルーズ船の配船量が減少したことで、訪日クルーズ旅客数が減少しました。

中国市場へは令和2年以降、各船社とも大型クルーズ船の追加投入を計画しています。また、日本発着クルーズについても更なる増加が予定される等、クルーズ市場は令和2年以降、拡大が見込まれます。

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組みを進めることが求められています。



資料：訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数 (2019年速報値)

図 2-17 クルーズ船による外国人入国者数



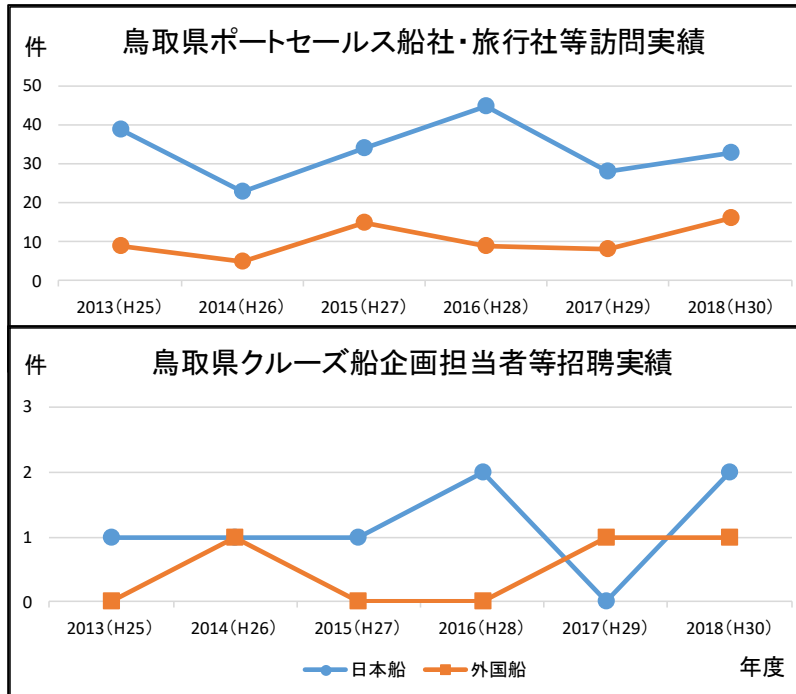
資料：訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数 (2019年速報値)

図 2-18 平成22年～平成30年 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数

② 港湾振興の取組み

鳥取県では、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。

平成17年以降、16隻のクルーズ船が鳥取港に寄港しています。



資料：鳥取県

図 2-19 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

鳥取県では、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。

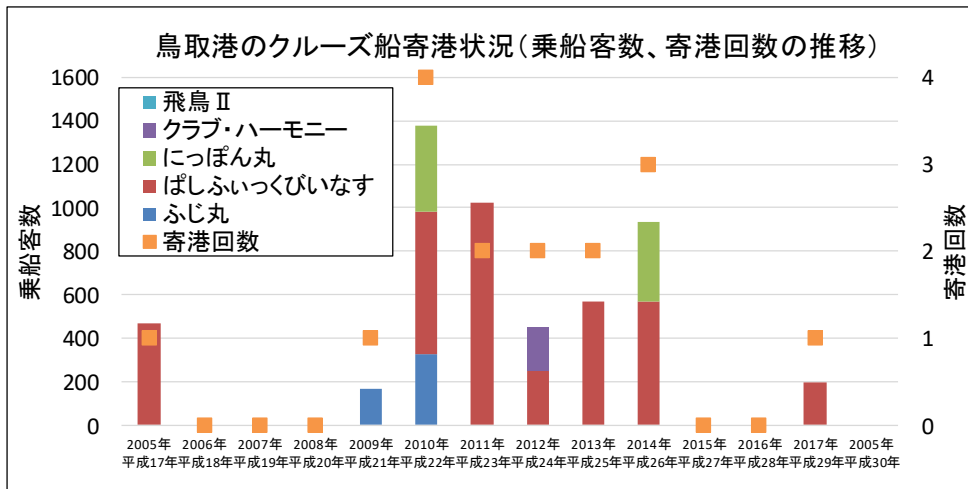


図 2-20 鳥取港のクルーズ船寄港状況

平成30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：平成30年10月9日 建設工業新聞

図 2-21 鳥取港に寄港したスーパーヨット

鳥取市・鳥取県・鳥取商工会議所・港湾関係業界等により構成される鳥取港振興会では、船舶・貨物の誘致を図るためのポートセールス、みなとの賑わいづくりなどの事業を行い、鳥取港の利活用による圏域の活性化を目指す取り組みを行っています。

鳥取港振興会が取りまとめた「鳥取港を活用した賑わいづくり（案）」では、お化け屋敷（案1）、トミカ・プラレールフェスティバル（案2）、スケートボード、BMXなどのアウトdoorsports大会（案3）、花火大会（案4）等による港の賑わいづくり計画しています。

表 2-1 鳥取港を活用した賑わいづくり（案）

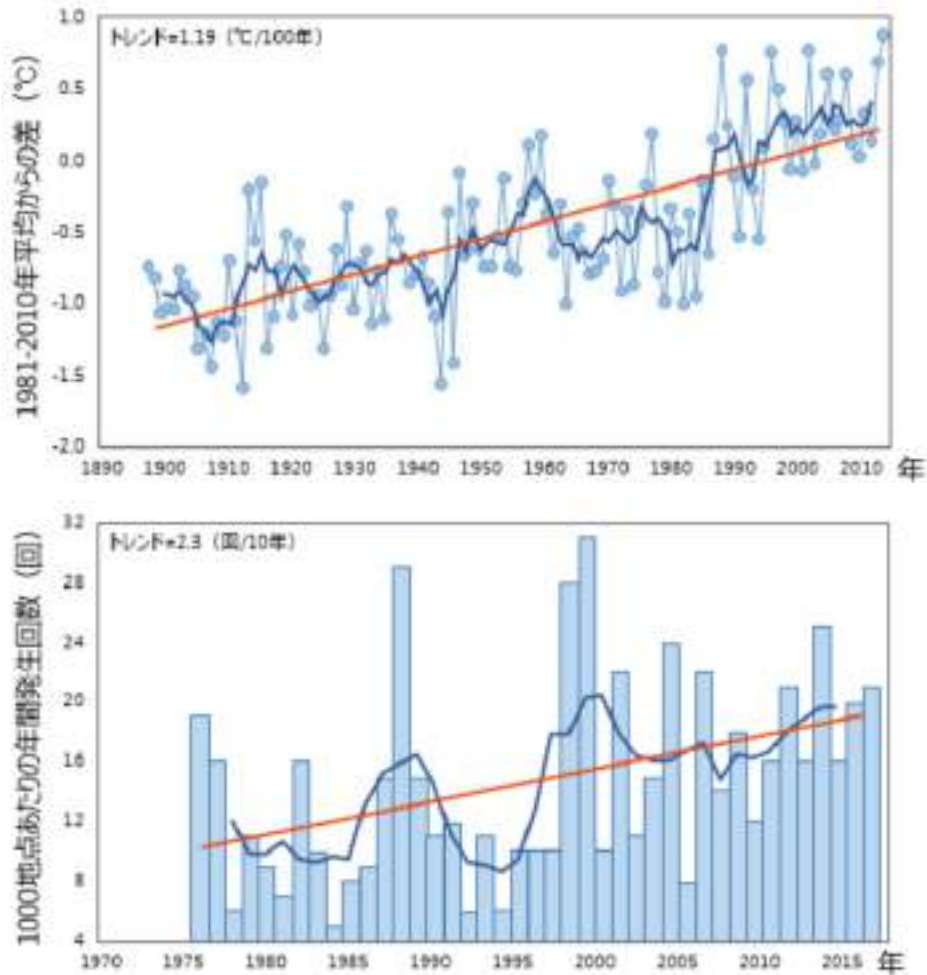
	項目	理由	時期	会場	対象
案1	お化け屋敷	・怖いものが好きな人は多い	GW、夏休み、 年末年始 (3日～1週間程度)	千代地区上屋 (1号、3号岸壁)	・カップル ・親子
案2	トミカ・プラレールフェスティバル	・家族で楽しめるキラーコンテンツ	GW、夏休み、 年末年始 (1週間～10日程度)	千代地区上屋 (1号、3号岸壁)	・親子 ・3世代
案3	スケートボード、 BMXなどのアウトdoorsports大会	・オリンピックを契機に期待が高い。 ・県内アウトdoorsportsの盛り上がりへの期待。 ・港湾施設がメッカとなれば面白い。	随時	千代地区 岸壁や上屋等	・若者 ・親子
案4	花火大会	・集客力が高い	7月	西浜地区 (防波堤から打ち上げ)	・子供 ・親子 ・3世代 ・カップル

資料：鳥取港振興会

## 2-2. 自然環境の変化

## (1) 気象環境

日本の年平均気温や猛烈な雨（1時間降水量80mm以上の雨）は、増加しています。地球温暖化の進行に伴って、大雨や短時間に降る強い雨の頻度はさらに増加すると予測されており、台風や豪雨による風水害・土砂災害発生リスクが高まっています。



資料：内閣府：防災情報のページ（気象庁）

図 2-22 日本の年平均気温偏差（上）、1時間降水量80mm以上の年間発生回数（下）

全国の港湾においては、地球温暖化に伴う高潮や高波の大型化に対応するため、防波堤の設計等に用いる最大波高の見直しが検討されています。

今後も増加が見込まれる異常気象に対応できる港湾施設が求められています。

(2) 海象環境

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。

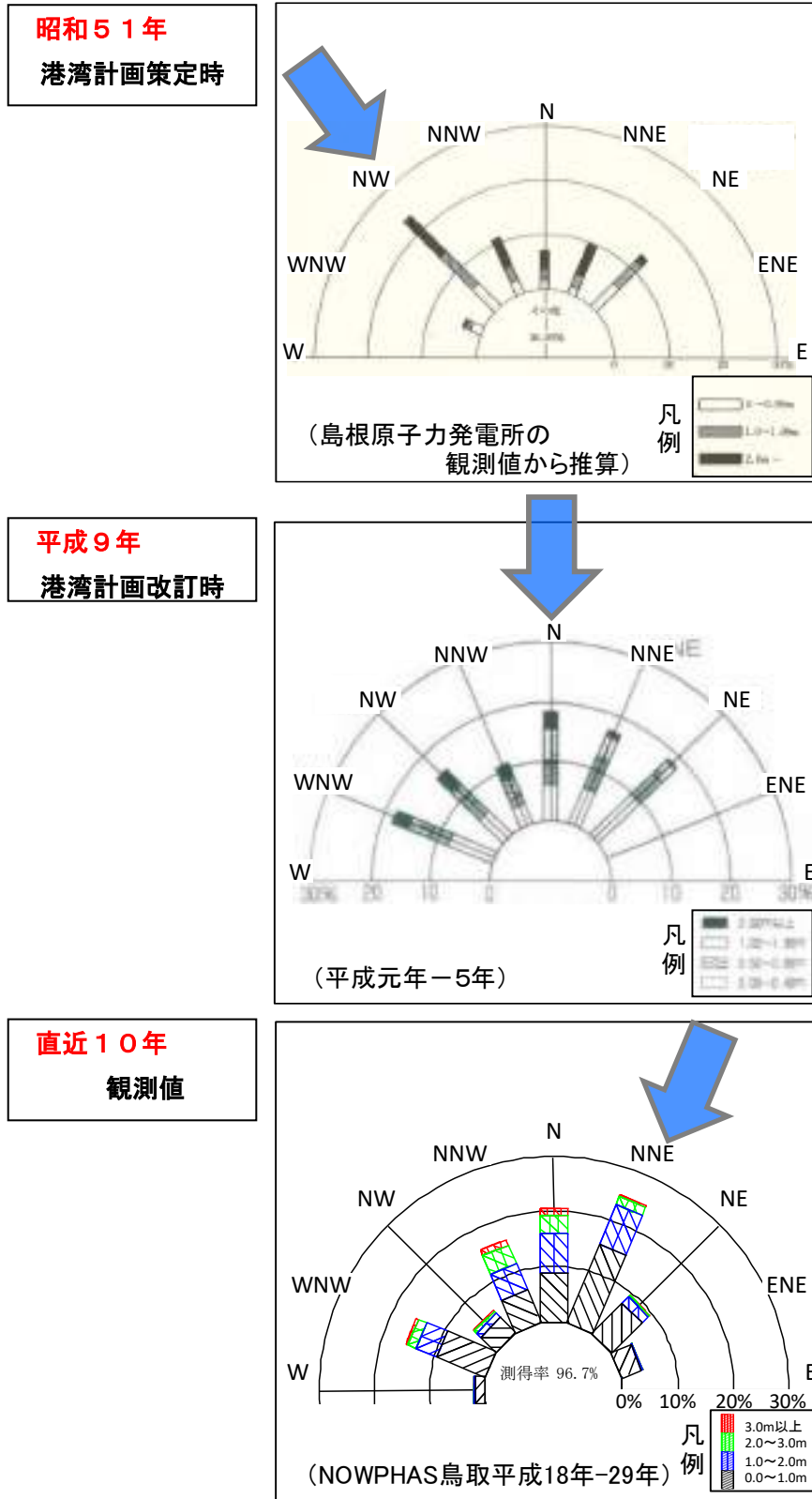


図 2-23 波向別波高階級別出現頻度

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。

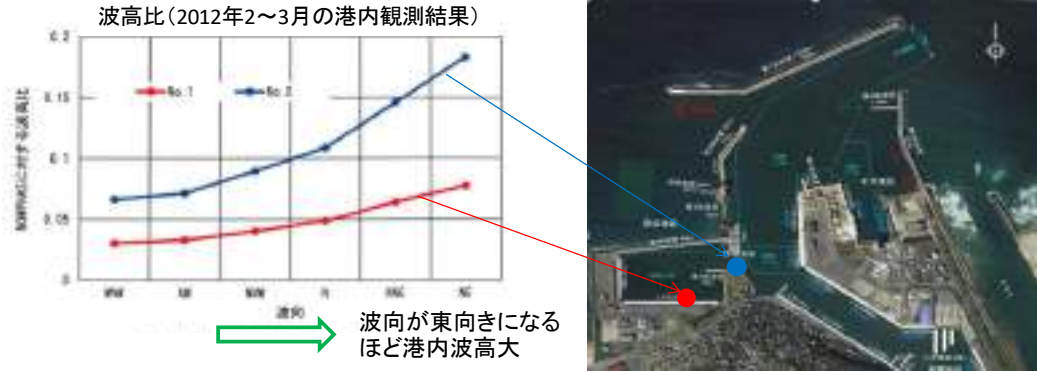


図 2-24 波向波高比

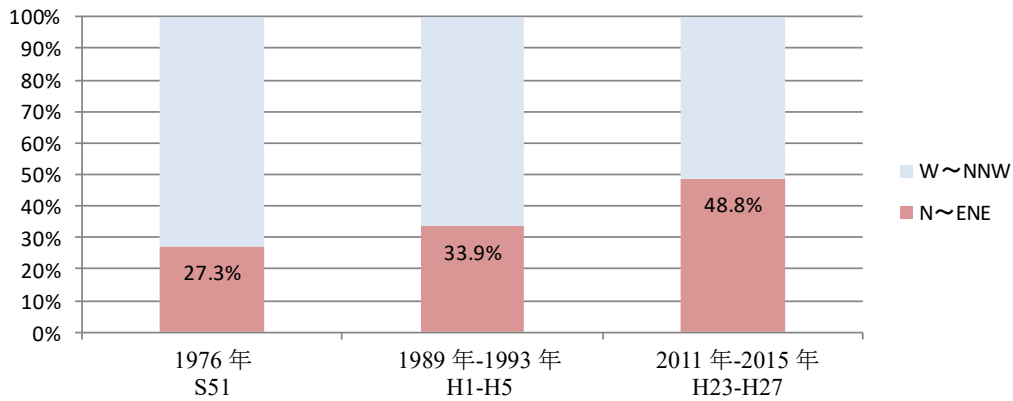


図 2-25 波向別波高出現割合の推移

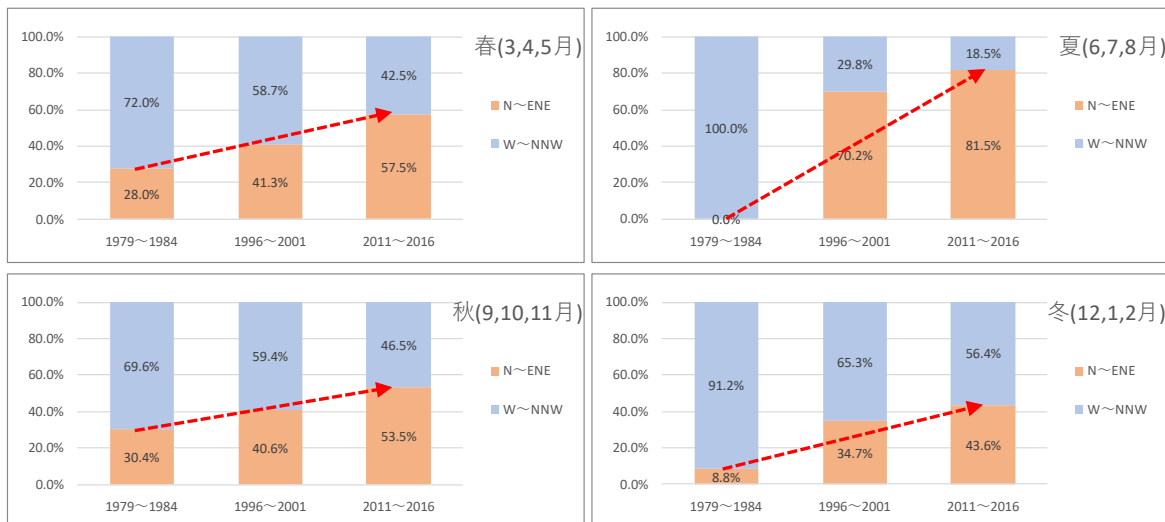


図 2-26 季節別波向別波高出現割合の推移

(3) 地象環境

① 地震災害の発生状況

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 2-2 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。
1943.3.4-5 (昭和 18)	鳥取沖	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 7,458 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)	(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 2-3 生活・経済に与える影響

	影響項目	影響内容
①	公共工事への影響	鳥取港から運搬される建設資材 (碎石、砂、鉄筋スラブ、セメント等) の供給不安定により、鳥取県東部加茂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陸上の物流コストが増大する。
③	他港への顧客流出	代替港の利用により大口船主・顧客を失い、機能回復後においても他港関連企業の経営に大きな影響が及ぶことが懸念される。

資料：鳥取港 港湾 BCP



② 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（平成28年3月）。

表 2-4 港湾機能の回復目標

機能	緊急物資輸送	企業物流等
目標復旧時間	災害発生後 14 日以内	復旧に長期間を要する (6~10ヶ月程度)
対象施設	3号岸壁 【耐震強化岸壁】	3号岸壁以外 (主に1号岸壁を中心に機能回復を図る)
備考	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。	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」（平成 30 年度、国土交通省）

国土交通省港湾局では、2030年（令和12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『PORT2030』」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、以下8つの施策から構成されています。

①グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築、②持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築、③列島のクルーズアイランド化、④ブランド価値を生む空間形成、⑤新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成、⑥港湾・物流活動のグリーン化～CO2排出源・吸収源対策～、⑦情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化、⑧港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開。

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。

#### 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

#### ⑤ 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

#### ⑥ 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

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（平成 30 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ます。

## 合い言葉「響かせようトトリズム」

## ■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

## ① 豊かな自然でのびのび鳥取らしく生きる 鳥取+ism

鳥取港の施策への反映

- ・多様な観光資源を活かした戦略的観光立県  
⇒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
- ・外国人が憧れる鳥取  
⇒県内へのチャーター飛行機、クルーズ船の誘致

(引用)

## ② 人々の絆が結ばれた鳥取のまちに住む 鳥取+住む

鳥取港の施策への反映

- ・鳥取ならではの「防災文化づくり」  
⇒災害時における物流体制等の整備促進

(引用)

## ③ 幸せを感じながら鳥取の時を楽しむ 鳥取+rhythm

鳥取港の施策への反映

- ・鳥取県産業の特徴を活かした正規雇用の場の拡大  
⇒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  
⇒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
- ・暮らしやすく、元気になるまちづくり  
⇒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  
⇒多様なおもてなし研修の充実とバリアフリー観光ルートの情報発信

(引用)

(2) 鳥取市創生総合戦略（平成30年9月改訂、鳥取県）

鳥取市創生総合戦略では、次世代の鳥取市を担う‘ひとづくり’を中心に、誰もが活躍できる‘しごとづくり’、にぎわいにあふれ安心して暮らせる‘まちづくり’を戦略の3つの柱に位置づけ、産官学金労言が一致協力・連携して、「郷土愛を育み人がつながるまちむら創生」を進めます。

① 誰もが活躍できる‘しごとづくり’

「地域経済の再生と産業の底上げ」

鳥取港の施策への反映

- ・ 誘致企業とのビジネスマッチングによる地元製造業の成長分野の新規参入及び受注拡大の推進
- ・ 産業構造の高度化及び雇用の拡大につながる企業誘致等の推進

(引用)

② にぎわいにあふれ安心して暮らせる‘まちづくり’

「交流人口の拡大」

鳥取港の施策への反映

- ・ 外国人観光客の受入体制の整備、広報・誘客活動による国際観光の推進
- ・ 教育旅行、各ツーリズムに対応した情報発信、環境整備と新たな観光商品開発、販路開拓支援

(引用)



### (3) 鳥取県地域防災計画（平成29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されています。

（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。

（引用）

#### 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）の活動拠点に指定されています。

（引用）

#### ③ 震災対策（耐震化の推進）

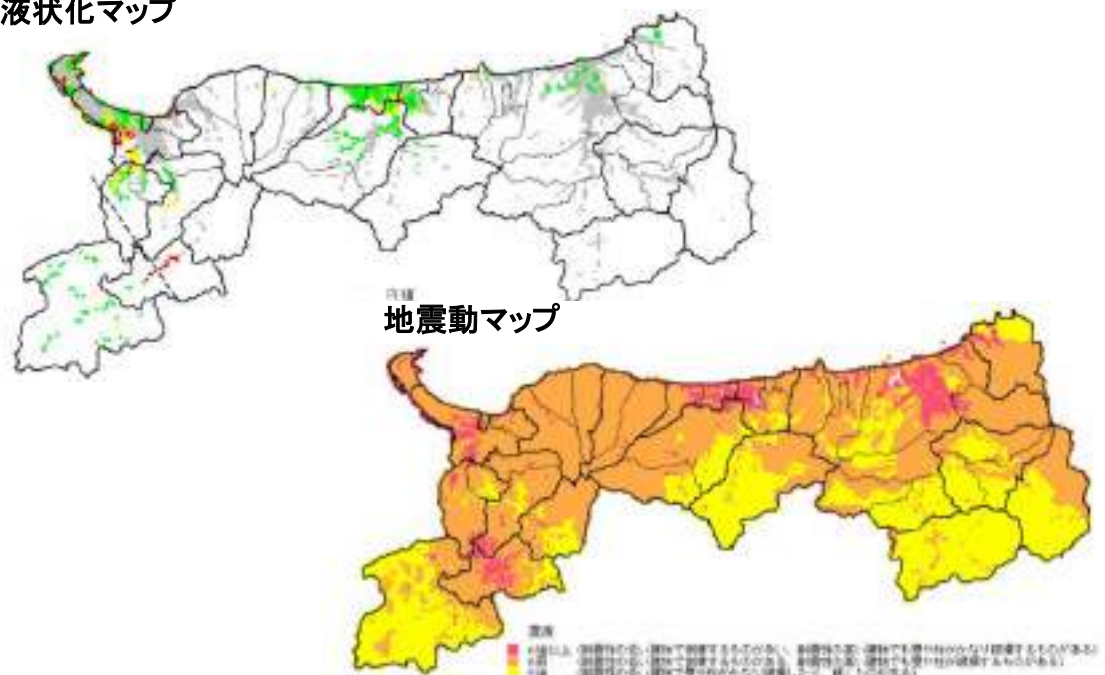
県をはじめとした公共施設等の施設管理者は、日常から施設の危険箇所の調査とこれに基づく補修工事並びに耐震診断に基づく耐震補強を実施し、地震に強い施設の確保に努めています。

（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。

（引用）

### 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（平成28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（平成27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」を大切にすまちづくり  
 「鳥取市らしさ」を大切にすまちづくり  
 「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

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。

鳥取港の施策への反映

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。

木質バイオマス燃料など木材の活用を見据え、木材生産量の増加を図ります。

(引用)

#### ② 滞在型観光の推進

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。

鳥取港の施策への反映

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。

(引用)

#### ③ 公共交通の確保

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。

鳥取港の施策への反映

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。

(引用)

## (2) 鳥取市都市計画マスタープラン（平成29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

（引用）

### 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）

（引用）

#### 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。

（引用）

## 第4章 鳥取港の課題・要請

鳥取港の概要（第1章）、取り巻く環境の変化（第2章）、上位計画（第3章）を踏まえ、鳥取港の課題と要請を整理しました。

本章で整理した成果を、鳥取港長期構想（第5章）に反映しました。

### 4-1.鳥取港の課題

鳥取港の課題は、主に「課題1 航路埋塞・泊地閉塞」、「課題2 静穏度不足」、「課題3 船舶の大型化と新たな貨物への対応」の3つが挙げられます。

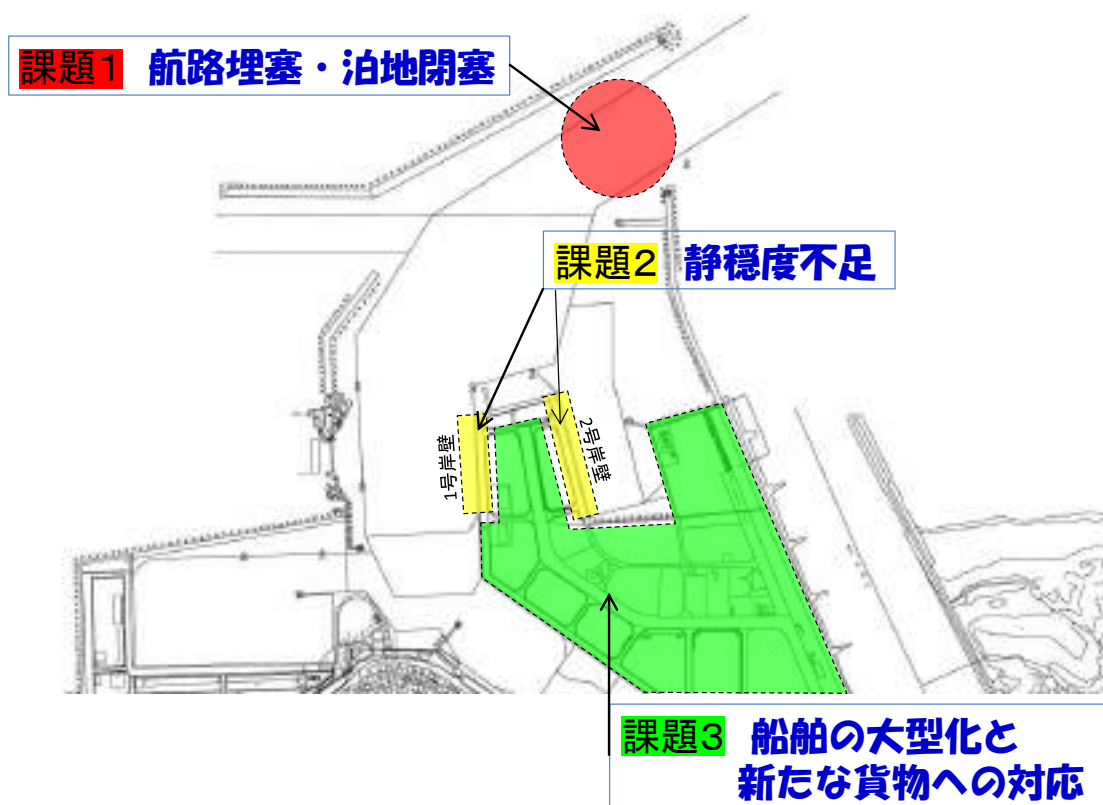


図 4-1 鳥取港の課題



(1) 航路埋塞・泊地閉塞

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の航行に支障が生じることから、毎年春先に千代航路の維持浚渫を実施し、航路水深の維持を図っている状況です。

2017年台風18・21号、2018年7月豪雨、2019年台風19号では、航路内への土砂流入により航路埋塞、泊地埋塞が発生し、鳥取港で陸揚げ予定だったバイオマス燃料を他港で陸揚げする事案が発生しました。

上記の航路埋塞・泊地埋塞等は千代川からの流下土砂が鳥取港内に侵入してくることから発生していることを踏まえ、防波堤形状の見直し等を図る必要があります。

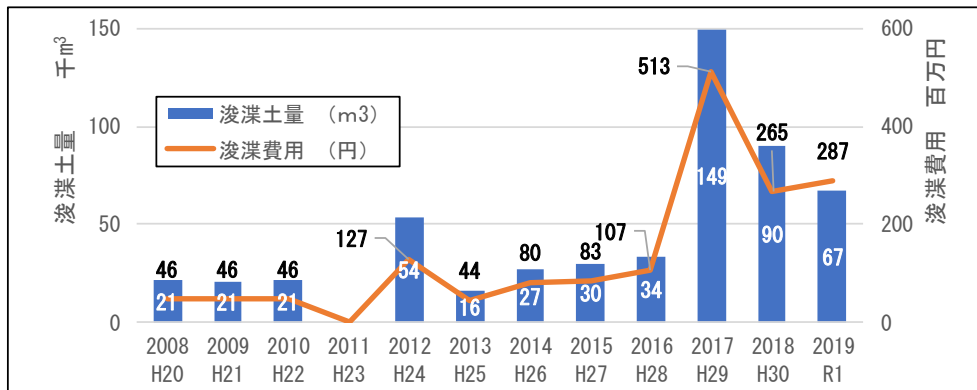


図 4-2 浚渫の実績（浚渫土量・浚渫費用）

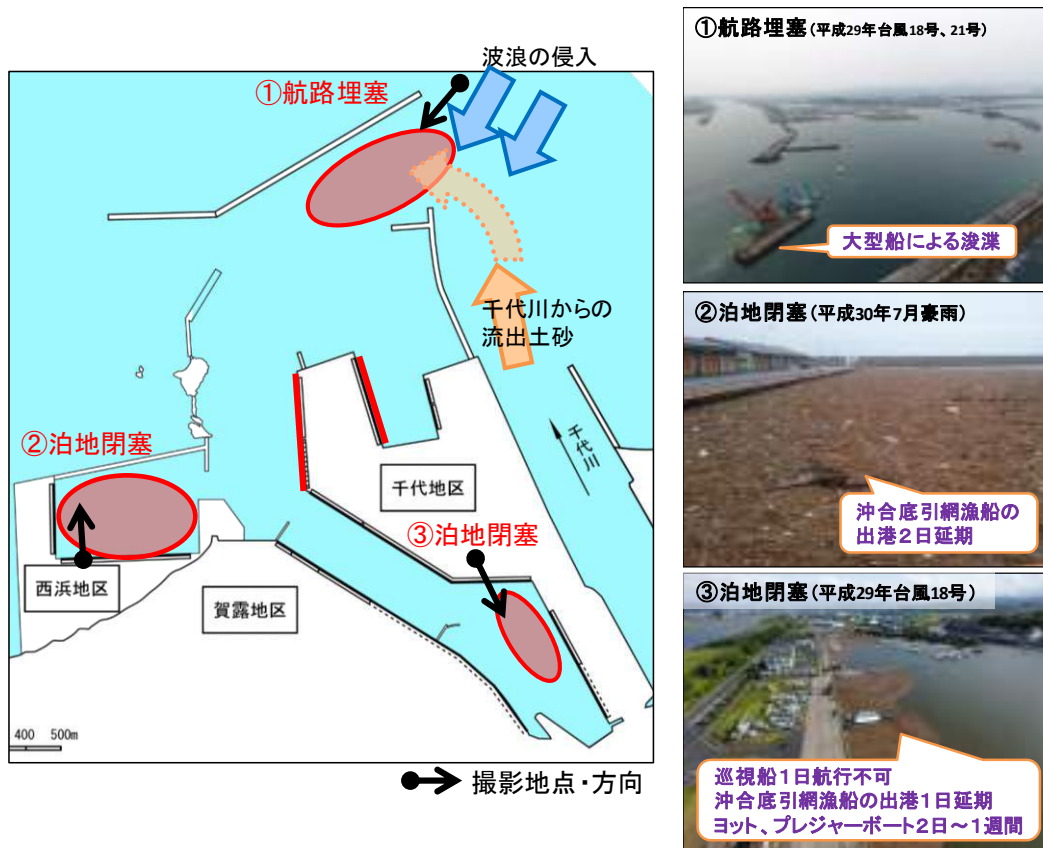


図 4-3 航路閉塞、泊地埋塞の発生状況

(2) 静穏度不足

日本海岸側に位置する鳥取港では、冬季における風浪が厳しい状況であり、既設防波堤では静穏度が不足しており、解消が求められています。(千代ふ頭2号岸壁前面の風波に対する静穏度：94.5%)

冬場の荒天時等には「外海が時化しているときに、港内も時化して、岸壁で荷役ができない」との利用者の声があり、入港を敬遠する状況が発生しており、港内波浪により、船体、岸壁が破損する事案が発生しています。また、西浜地区においても、港内に侵入する波浪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4-4 冬季風浪状況(左)、岸壁荷役状況(右)

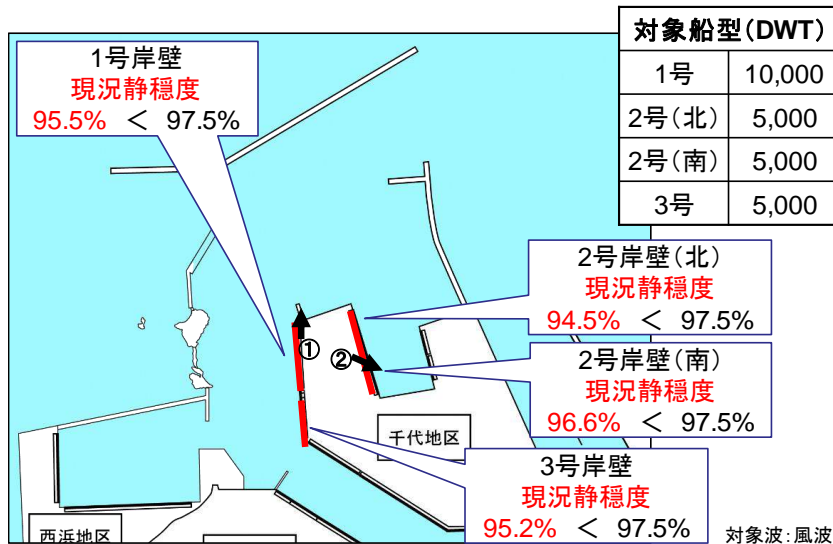


図4-5 港内静穏度の不足

昭和51年 港湾計画策定時 → 平成9年 港湾計画改訂時 → 直近10年の観測値

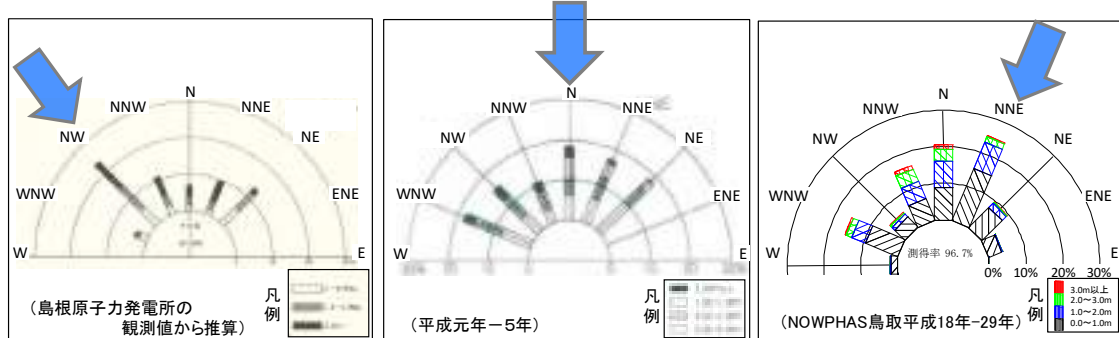


図4-6 沖波の変化(波向別波高発生頻度)

### (3) 船舶の大型化と新たな貨物への対応

地元製紙会社が船舶の大型化による輸送の効率化を目的として、自社バイオマス発電所向け燃料船の大型化（1万DWT→3万DWT）の意向を示しており、港湾施設の整備が求められています。

現在、バイオマス燃料を1万DWTの貨物船で輸送していますが、船を3万DWTに大型化するには、港内航路・泊地、岸壁前面の水深が不足（現水深10m）します。

バイオマス発電向け燃料の新規取扱いや取扱量の増加が見込まれていますが、鳥取港内の港湾関連用地の大半が分譲済となっており、貨物取扱機能（岸壁、背後用地等）の強化が求められています。

背後企業からは、バイオマス燃料（PKS, EFB, パームオイル）の増加、その他の新規貨物の取扱い要望が出ています。貨物取扱機能（用地、岸壁）の強化による新規需要の取り込みが重要となります。

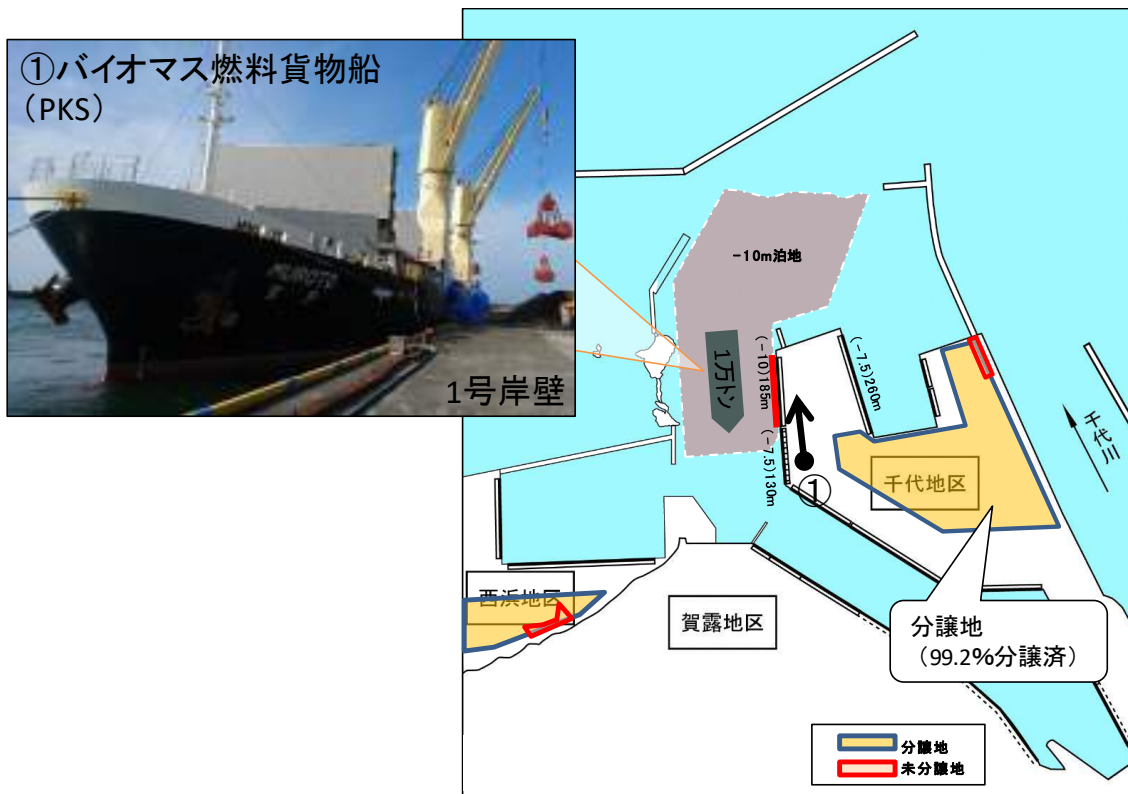


図 4-7 1万DWT貨物船の利用、野積場の分譲状況

4-2. 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（平成24年6月）、来訪者を対象にしたアンケート（平成29年10月）、県民を対象にしたWEBアンケート（平成31年1月）、地元小学校へのアンケート（令和元年9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）

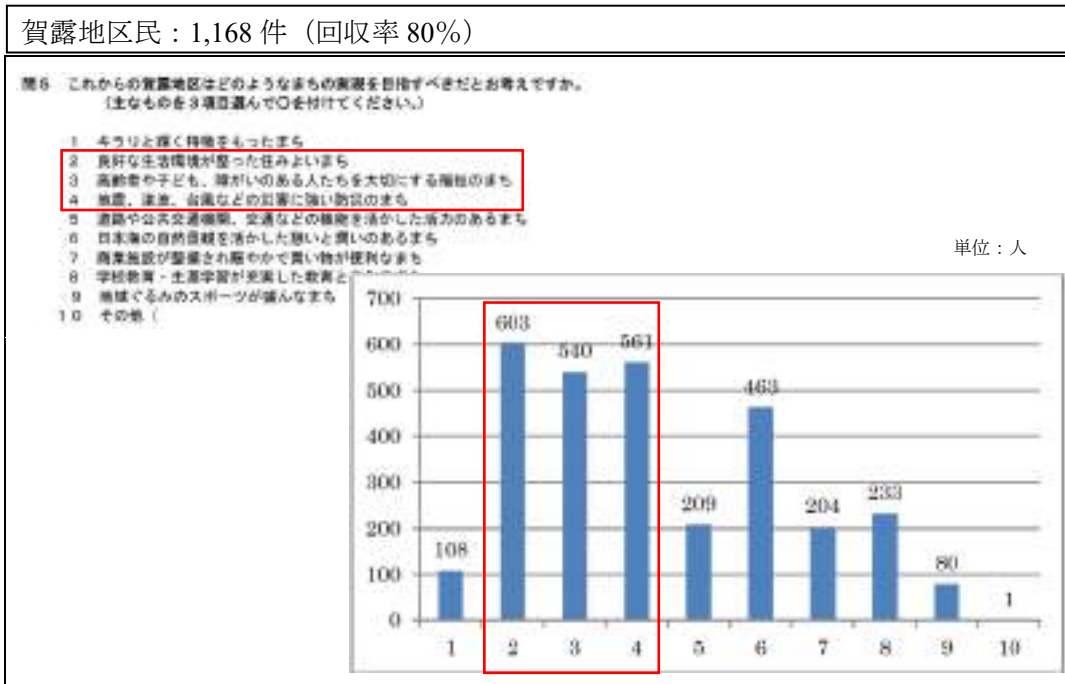


図4-8 目指すべきまちづくり（賀露地区民の意見）

《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 平成24年6月

図4-9 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（平成29年10月）

※ヒアリング形式で実施

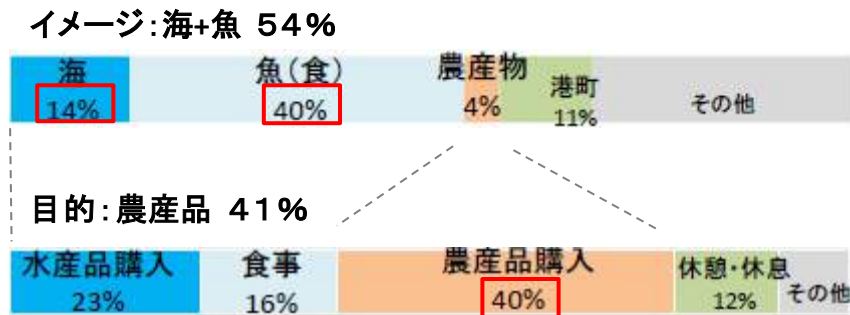


図 4-10 イメージと来訪目的について

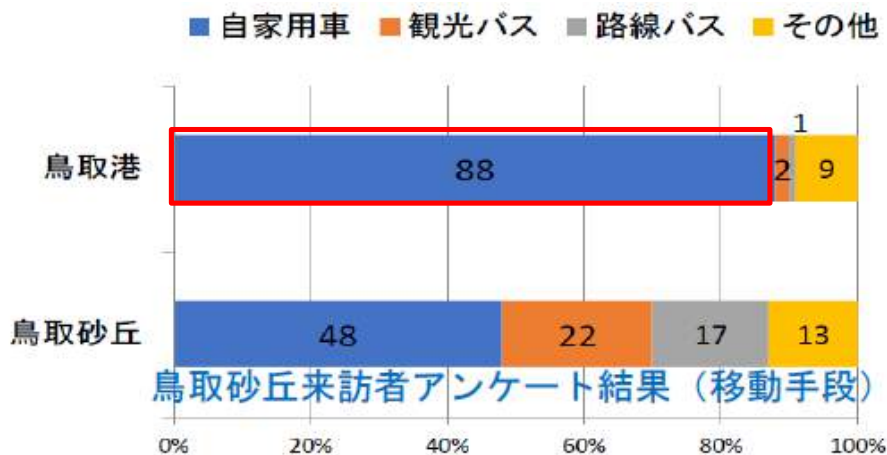


図 4-11 移動手段について

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きています。

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。

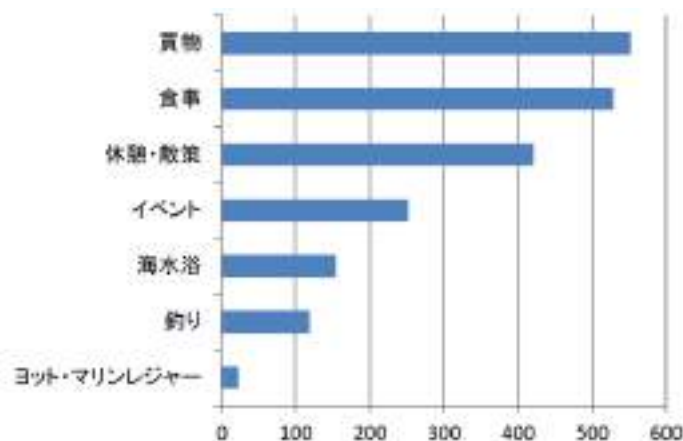
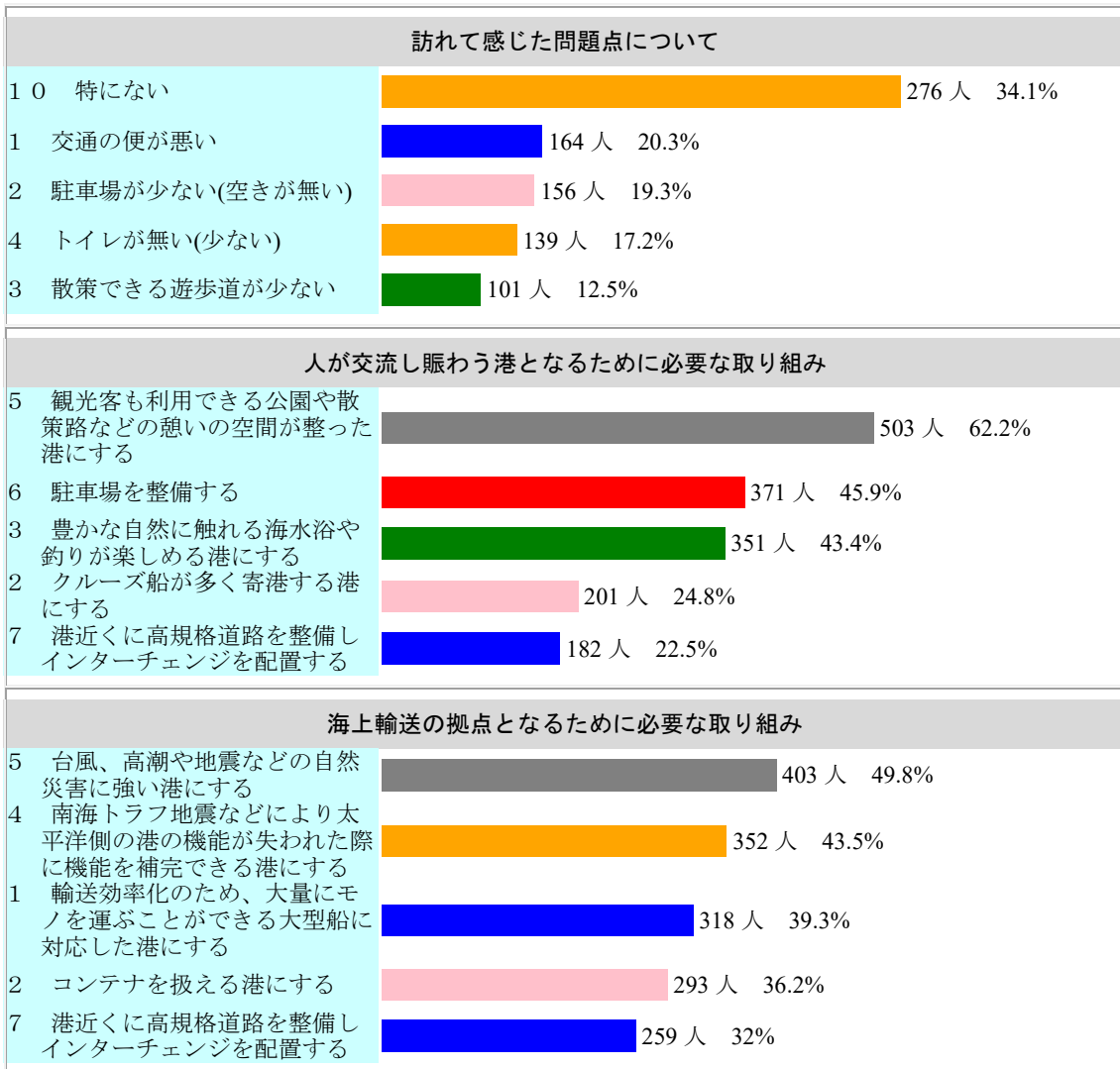


図 4-12 余暇活動で訪れた目的について

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 4-1 県民の鳥取港に対する意見



資料：平成30年度第10回県政参画電子アンケート（平成31年1月）  
各質問の回答結果は、上位5項目を抜粋

④ 地元小学校へのアンケート（賀露小）

港湾背後に立地する賀露小学校の生徒に対して、現在の鳥取港について説明を行った後、鳥取港の未来（30年後）について、アンケート調査を行いました。

（アンケート対象）

賀露小学校の生徒

賀露小アンケート～鳥取港（賀露港）の未来を考えよう～（令和元年9月）

いま                      ねんご                      とっとり こう  
**今から30年後の鳥取港**  
どんな「みなと」になっていたらいいでしょうか。

考えてみよう

①貨物船がたくさん来るようになるには何があったらいいでしょうか。工場？会社？

②貨物船がたくさん来たら、鳥取市は、どうなるでしょうか。賀露は、どうなるでしょうか。

③「みなと」に、「どんなもの」があったら、人が集まるのでしょうか。

④外国のクルーズ客船が鳥取港にくるためには、何があったらよいでしょうか。

⑤クルーズ客船で賀露に来る外国人観光客は、「何をしてあげたら」喜ぶでしょうか。

⑥地震や津波の後に、「みなと」は、どうなっているでしょうか。こわれないためには・・・

⑦地震や津波がきたときに、「みなと」にあったらいいのは、何でしょうか。

⑧あなたは、「みなと」に何があれば、「行きたい」と思いますか。遊び場？レストラン？会社？ホテル？ゲームセンター？

◎クルーズ船(ばし  
ふいっくびいなす)  
とっとりこう き とき  
が鳥取港に来た時  
ようす  
の様子

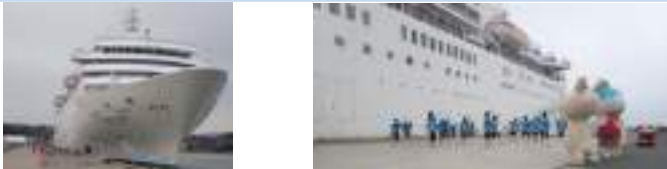


図 4-13 賀露小学校アンケート調査 設問



図 4-14 賀露小学校 鳥取港の紹介・説明



賀露小学校へのアンケートによると、鳥取港への要望等は、以下のとおりです。これから賀露のまちを担っていく子供たちは、「賑わい」、「レジャー」、「集客施設」を望んでいます。

とっと

表 4-2 鳥取港の将来について（賀露小）

番号	設問	主な回答(賀露小)
①	貨物船がたくさん来るには何が必要か。	「賀露の工業を見せるための <b>工場</b> 」、「コンテナを保管できる大きい <b>倉庫</b> 」、「 <b>宿泊</b> (ゲストハウスなど)を増やして楽しんでもらう」、「貨物船が来るには、取引ができる <b>会社</b> 」
②	貨物船がたくさん来たら、鳥取市・賀露はどうなるか。	「工場が増え、工業が盛んになり、 <b>賀露の町が栄える</b> 。」、「町が広がる」、「人が増える」、「賀露に物資が集まり、とても <b>いいまちになる</b> 。」
③	「みなと」に、「どんなもの」があつたら、人が集まるか。	「 <b>イベント</b> (グルメフェスティバル、有名なキャラクター(ポケモン GO)など)」、「 <b>飲食施設</b> (海鮮専門レストラン、ファストフード、タピオカ、チーズドッグ、屋台)」、「 <b>商業施設</b> (ショッピングモール、道の駅、お土産屋、県産品の販売)」、「 <b>宿泊・休憩施設</b> (温泉、ホテル)」、「 <b>レジャー・娯楽</b> (水族館・博物館、遊園地、広場)」、「 <b>釣りサービス</b> (釣具屋、釣り船、調理場の提供)」、「その他(駐車場、コンビニ等)」
④	外国クルーズ客船が来るには何が必要か。	「鳥取が都会になる( <b>有名</b> になる)」、「観光バス」、「高級レストラン」、「漫画、ゲーム」
⑤	クルーズ客船で来訪する外国人観光客は、「何をしてあげたら」喜ぶか。	「 <b>観光案内</b> (ガイド、マップ、しおり、賀露の伝統紹介)」、「港の <b>グッズ店</b> 」、「 <b>歓迎イベント</b> 」、「 <b>外国人向けの店</b> (集まる場所)」、「 <b>記念品</b> 配布」
⑥	地震や津波の後、「みなと」は、どうなっているか。	「 <b>外壁を強く</b> したら壊れにくい」、「壊れないために <b>頑丈にする</b> 。(金属性、下部をコンクリート)」
⑦	地震や津波の時、「みなと」に何が必要か。	「 <b>避難所</b> 、避難できる <b>高台</b> 、波が来ても浸水しない建物」、「 <b>飲料・食料</b> 」、「病院」、「ライフジャケット、浮き輪」、「ベッド」、「懐中電灯」
⑧	あなたは、「みなと」に何があれば、「行きたい」と思うか。	「 <b>イベント</b> (フェスティバル、芸能人)」、「 <b>飲食施設</b> (レストラン(地場産品、海鮮)、出店(タピオカなど)、お洒落なカフェ)」、「 <b>商業施設</b> (ショッピングモール)」、「 <b>宿泊・休憩施設</b> (ホテル、温泉、足湯)」、「 <b>レジャー・娯楽</b> (水上アスレチック、プール、遊園地、観覧車(景色が見える)、映画館、水族館、動物園、港の資料館、ゲームセンター)」

(2) 背後企業からの要請（アンケート調査・ヒアリング調査）

背後企業の要請を把握するため、鳥取県では、背後圏（22 所町村）の商工会議所へのアンケート（令和元年9月）、企業アンケート（平成29年1月）、企業ヒアリング（平成29年8月-令和元年10月）を実施しております。

① 商工会議所アンケート

背後圏（22 所町村）の商工会議所アンケート結果によると、3 商工会議所から鳥取港での海上輸送、クルーズ誘致に関心を持っている企業が確認されました。

その後、企業名が確認された数社を対象にヒアリング調査を実施し、鳥取港の利用可能性について確認しました（参照：③企業ヒアリング）。

（アンケート対象）

背後圏（22 所町村）の商工会議所：22 件

商工会議所アンケート（令和元年9月）

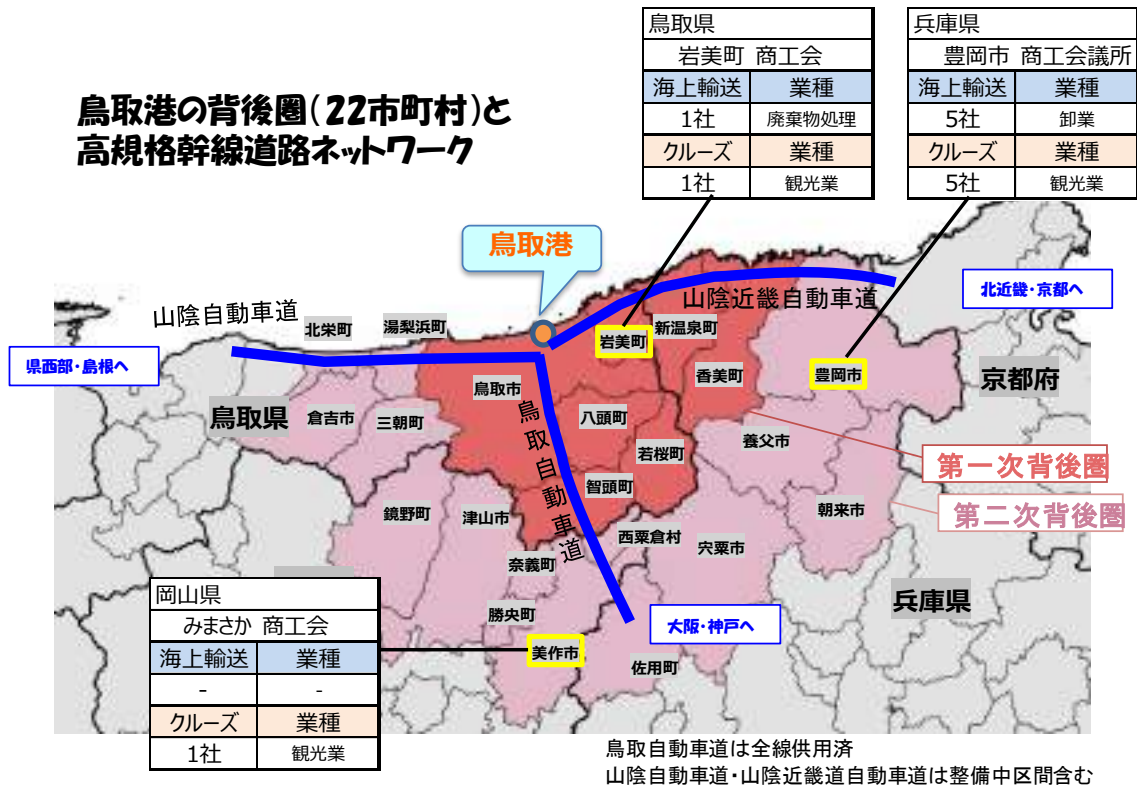


図 4-15 海上輸送、クルーズ誘致に関心を示した企業

② 企業アンケート

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 4-3 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

③ 企業ヒアリング

県内立地企業・進出企業・関心のある企業等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。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：10社（鳥取市内5社、岡山県1社、兵庫県3社、大阪府1社）
---

表 4-4 鳥取港利用の要望

鳥取港利用状況	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> <li>●鳥取港で<b>コンテナを扱うことが出来れば</b>、利用を考える。現在は愛媛港を利用。</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)	兵庫県姫路市	<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>●鳥取市内に<b>バイオマス発電所を建設し、2022年に操業を開始</b>する。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>
	製造業(雑工業品)	兵庫県豊岡市	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>メリットがあれば利用したい</b>。上海-鳥取航路があればよい(<b>コンテナ</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 4-5 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>である。</li> </ul>



図 4-16 漁船利用者のその他の要望

## (4) 鳥取港賑わいづくり検討会

観光分野に視点を置いた「鳥取港賑わいづくり検討会」を令和2年1月28日に開催しました。検討会の目的は、以下のとおりです。

- ・高規格幹線道路網の整備が進む中で、交通結節点にある鳥取港周辺エリアが、鳥取県東中部・但馬地方の観光・交流・情報の玄関口となることを目指す。
- ・鳥取空港と鳥取港の連絡道路整備による、両港のアクセス性向上・2次交通の整備・集客イベントなどの連携により、両港エリア一帯での消費拡大と地域経済の好循環を加速化する。

関係者からは、「賑わい施設の整備」や、「アクセスの充実」、「歴史の活用」等、様々な意見が出ています。

表 4-6 鳥取港賑わいづくり検討会の主な意見

	委員の意見
情報	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 指定管理者制度を導入した「かにっこ館」の来場者数が過去最高を記録。(以下要因)             <ol style="list-style-type: none"> <li>①改元、夏休み、年末年始等で長期休暇が多かった。</li> <li>②大型連休に、各種イベントを実施。</li> <li>③施設投資(芝生の整備、貸出遊具の調達等)</li> </ol> </li> <li>● 緑地公園でイベントを開催したが、トイレが不足した。</li> <li>● マリンピア賀露のトイレ環境が良くない。</li> <li>● ウォーキング(イベント)は、風光明媚なコースでリピーターが多い。</li> <li>● みなと公園の駐車場が機能していない。</li> <li>● 17団体が週交代で西浜海岸の清掃を実施している。</li> </ul>
提案・意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 賀露神社等の昔からある街並み・歴史も活用できないか。</li> <li>● クルーズ船の賑わいも検討出来ないか。(検討会、イベント、住民による地域サポート活動)。</li> <li>● 鳥取大学との連携ができないか(ゼミ活動、サークル活動)。</li> <li>● 海水浴場の利用者が減少。協力金による運営では限界がある。</li> </ul>
要望・要請	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 賀露神社の土地(雑木林)に公園の整備を要望。高台で見晴らしがよく、歴史の資料館等を整備すれば子供から老人まで利用できる。周遊にも役立つ。</li> <li>● 地域の伝統芸能、歴史、文化、食など、情報発信できる施設の設置。</li> <li>● 旅行者の二次交通確保が必要である。(レンタサイクル等)</li> <li>● ビーチスポーツのポテンシャルが高い砂浜である。休憩スペースが不足。</li> </ul>

(5) パブリックコメントの実施

鳥取港長期構想の策定にあたり、新聞広告やチラシ配布等を行い、20年~30年後の将来像について、広く意見募集を行いました。

図 4-17 意見応募用紙（チラシ）、長期構想概要

パブリックコメントでは、「物流機能の強化」、「賑わい施設の整備」、「アクセス改善」など、様々な意見が出ています。

表 4-7 鳥取港長期構想に対する意見

	意見
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大型貨物船の誘致やドライバー不足によるモーダルシフトの推進など、日本海側の拠点港湾として機能強化を図ってほしい。</li> <li>●倉庫やコンテナ保管場所の確保による地元企業地域産業の支援や、鳥取港利用(外貨貨物)の誘致活動をしてほしい。</li> <li>●水産業の発展に寄与し、集客施設間の周遊性を確保してほしい。</li> <li>●砂丘の侵食や飛砂、砂の流入による港内埋没の予防について留意してほしい。</li> <li>●適正な維持管理を行い、施設の長寿命化を図ってほしい。</li> <li>●鳥取県東部のみでなく、岡山、四国、関西の貨物を取り込めば、韓国や中国、ロシアなど対岸貿易の基地となるのではないか。</li> </ul>
人流	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鳥取港と舞鶴港、博多港、下関港などの区間にフェリーを就航させれば、日本海側の都市との交流を活発になるのではないか。</li> <li>●クルーズ船、フェリー航路、遊覧船などを開拓してほしい。また、公共交通機関や外国人観光客受入体制を充実させ、砂丘や浦富海岸などの周辺スポットと連携を図ってほしい。</li> <li>●開放的なビーチを活かしてサーフィン、スケートボードなど施設を整備すれば、利用者(観光客)の集客になるのではないか。</li> <li>●鳥取砂丘などの観光資源や、鳥取道による良好なアクセスを活かせば、クルーズ船や観光遊覧船が便利になるのではないか。</li> <li>●鳥取のシンボルになるような公園を作り、イルミネーションなどの導入で若者や家族連れが楽しめる場所にしてほしい。</li> </ul>
物流	<ul style="list-style-type: none"> <li>●災害時に利用可能な航路の設定や、備蓄倉庫の確保など、道路閉塞時でも港湾が活用できるよう機能を充実してほしい。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光客に良い印象を持ってもらい再度来訪をしてもらえよう、鳥取港内のゴミ対策をしてほしい。</li> <li>●鳥取県東部の経済にとって鳥取港は重要であるが、鳥取砂丘への影響が心配である。対応について長期構想で示してほしい。</li> </ul>

## 第5章 鳥取港長期構想（案）

### 5-1. 将来像

鳥取港の周辺環境、上位計画、課題、要請より、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「安全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。」と考えられます。

以上の鳥取港の果たすべき役割に基づき、鳥取港長期構想を検討しました。

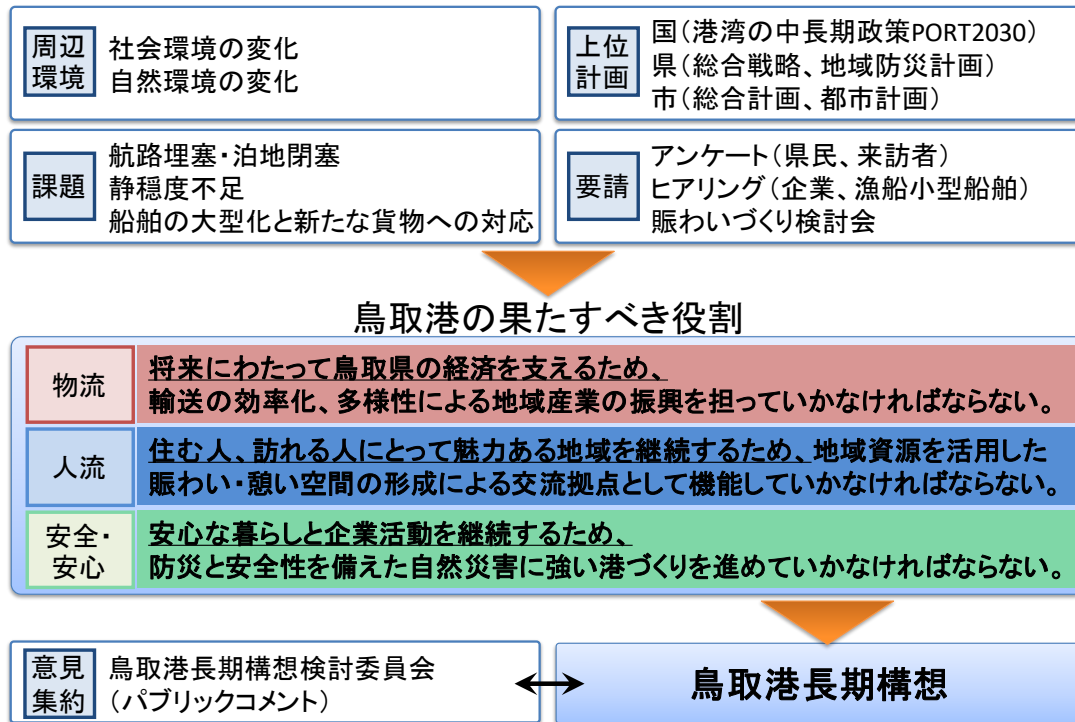


図 5-1 鳥取港長期構想の検討フロー



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。

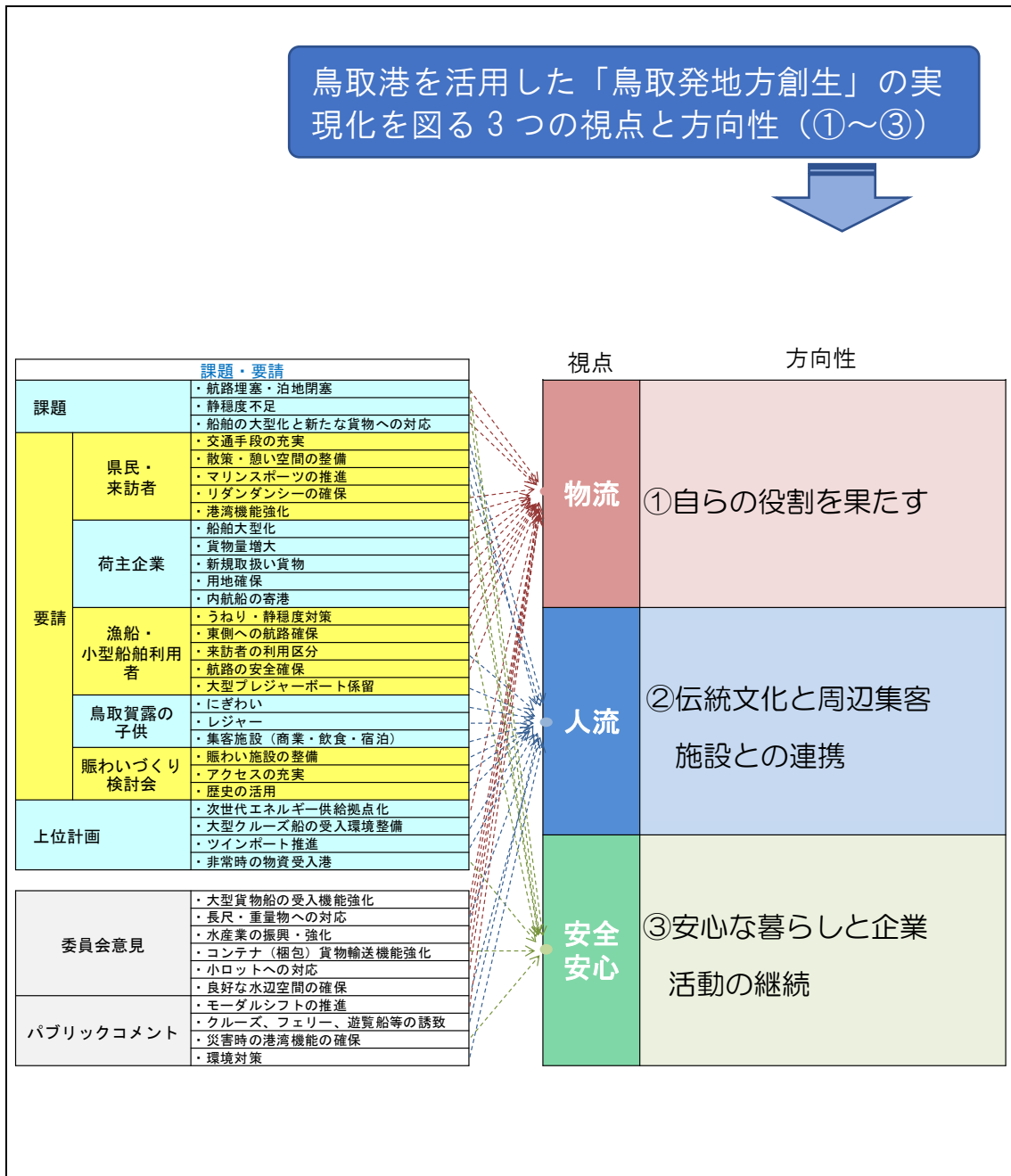


図 5-2 将来像の設定

## 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。



図 5-3 将来の姿

5-2.基本戦略

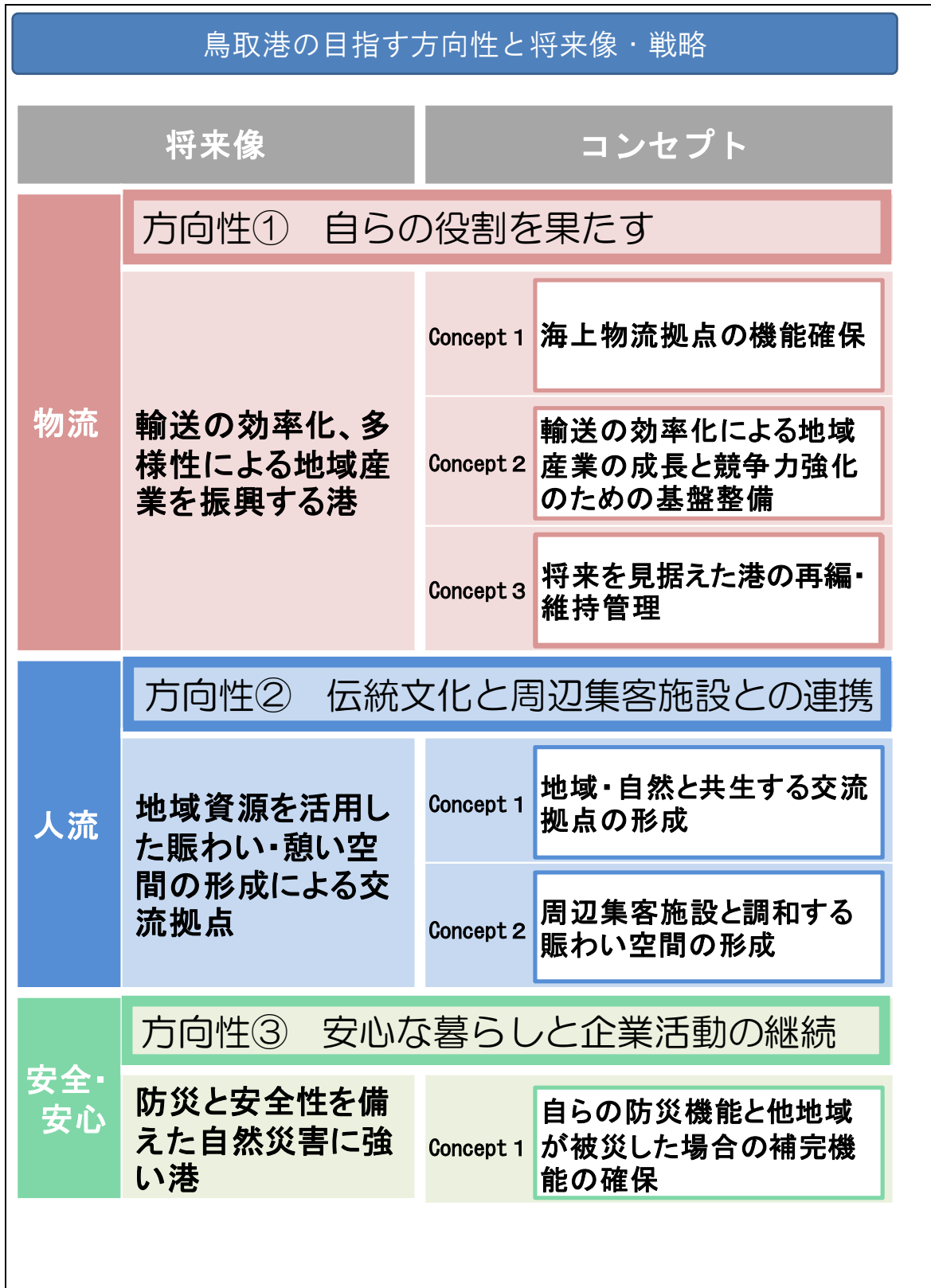


図 5-4 方向性及び基本戦略

### 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つの視点から取り組みを図っていきます。

#### ①. 「物流」に関する取り組み

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、次の具体的な取り組みを進めます。

##### 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

Concept1 海上物流拠点の機能確保

Concept2 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

Concept3 将来を見据えた港の再編・維持管理

#### ②. 「人流」に関する取り組み

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、次の具体的な取り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

Concept1 地域・自然と共生する交流拠点の形成

Concept2 周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成

#### ③. 「安全・安心」に関する取り組み

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、次の具体的な取り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

Concept1 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り扱ってきましたが、近年、原木の輸出やPKSの輸入など、大型船による新たな貨物の取扱が始まっています。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、背後の野積場用地が不足しています。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。また、鳥取市内で新たなバイオマス発電所の計画と稼働に伴う新規貨物の取扱いが見込まれています。

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、港内静穏度の向上や船舶航行の安全確保に向けて、「海上物流拠点の機能確保」に取り組みます。さらに、船舶の大型化やモーダルシフトなど、輸送ニーズの多様化や効率化に対応し、鳥取港の背後地域に立地する成長産業に貢献するため、港湾機能の強化や港湾アクセス道の強化を図り、「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」に取り組みます。また、ふ頭用地の拡充や強化と適切な維持管理に向けて、「将来を見据えた港の再編・維持管理」に取り組みます。

●海上物流拠点の機能確保

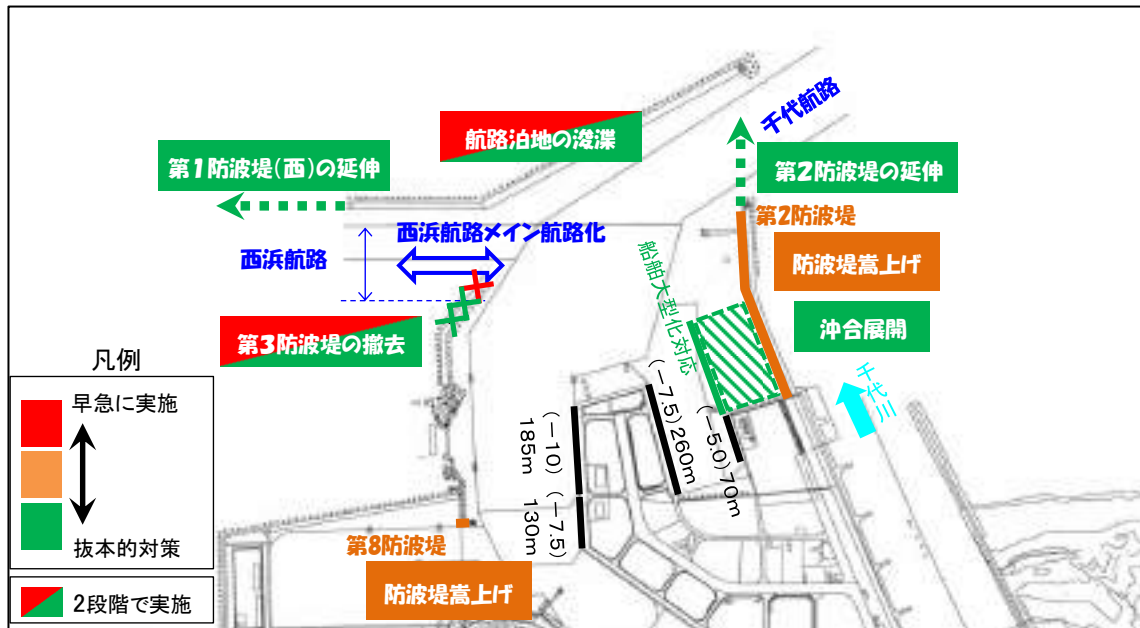
（取組みの例）

主要航路の埋没に対応するため、代替輸送航路を確保します（早急に実施）。また、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、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。特に、緊急性、着手の容易性などから施設整備手順を設定し、効率的な港湾整備に努めます。なお、港湾整備にあたっては、各関係機関が連携して鳥取砂丘など周辺海岸への影響を調査し、「鳥取沿岸の総合的な土砂管理ガイドライン」に基づき対応していきます。

（一例）

戦略	取組概要	具体的な取組例
船舶航行の安定化	利用船舶が安定して安全に航行（信頼性の向上）できるよう航路整備に取り組む。	・代替輸送航路の確保（第3防波堤の撤去、緊急航路の浚渫）
港内静穏度の向上	利用船舶が安定して安全に荷役（信頼性の向上）できるよう静穏度向上に取り組む。	・防波堤の延伸（第1防波堤、第2防波堤） ・防波堤の嵩上げ（第2防波堤、第8防波堤） ・波浪の観測、調査、研究
船舶大型化への対応航路の確保	利用船舶の大型化に対応できるよう航路整備に取り組む	・防波堤の撤去（第3防波堤） ・航路泊地の浚渫 ・主要航路を千代航路から西浜航路にシフト

※下線は今後の取組の一例です。



**①早急に実施** 解決する課題

- ・第3防波堤の撤去 主要航路(千代航路)埋没時の
- ・緊急航路の浚渫 代替輸送航路(西浜航路)の確保

**②当面の対策** 解決する課題

- ・防波堤嵩上げ (第2・第8防波堤) 漂着ごみ流入、静穏度不足

**③抜本的対策** 解決する課題

- ・第1防波堤(西)の延伸
- ・第3防波堤の撤去 航路埋塞、静穏度不足、船舶大型化、用地不足
- ・第2防波堤の延伸
- ・航路泊地の浚渫
- ・沖合展開

●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

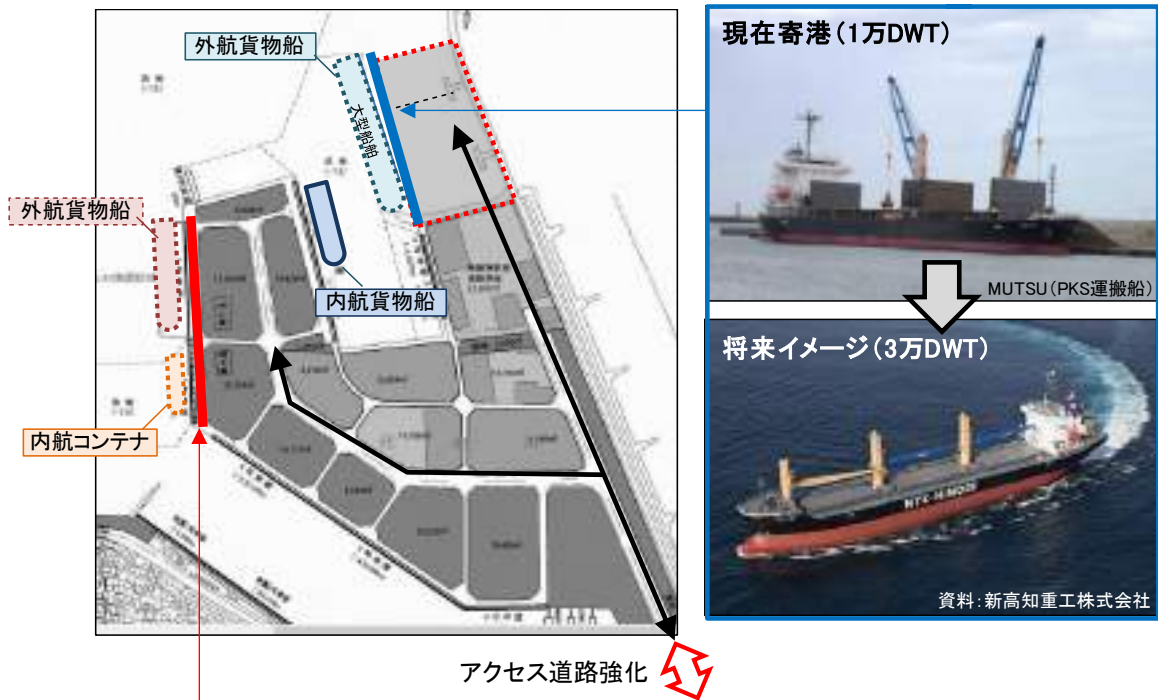
（取組みの例）

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、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。山陰近畿自動車道、山陰自動車道、鳥取自動車道等の整備強化、南北線（鳥取豊岡宮津自動車道（鳥取-福部））の整備計画に合わせた港湾アクセス道の強化を図ります。

（一例）

戦略	取組概要	具体的な取組例
港湾機能の強化	地域の要請（利用船舶の大型化、モーダルシフト対応、コンテナ輸送）に応じた港湾機能の整備により、企業活動を支援する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶大型化に対する施設整備</li> <li>コンテナターミナルの計画（航路誘致、荷役業者の確保、ポートセールスの実施）</li> <li>コンテナ取扱施設の整備（リーチスタッカー、トップリフター等の荷役機械、舗装強化、倉庫整備）</li> <li>事業者への補助（バース運営企業、モーダルシフト利用企業）</li> </ul>
港湾へのアクセス道路強化	整備が進む高規格道路、幹線道路と港湾のアクセス強化を図り、港湾利用の円滑化に取り組む。	<ul style="list-style-type: none"> <li>臨港交通機能の強化（臨港道路の延伸整備）</li> <li>南北線との連携強化</li> <li>大型特殊車両の走行ルート検討</li> <li>照明の強化（道路、ゲート周辺）</li> </ul>

※下線は今後の取組の一例です。



●将来を見据えた港の再編・維持管理

（取組みの例）

港湾利用企業の多様な輸送ニーズに対応するため、高付加価値製品や原材料、危険物等を取り扱うふ頭用地の確保、保管施設等の整備を行います。また、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。

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。

（一例）

戦略	取組概要	具体的な取組例
ふ頭用地確保	ふ頭の造成、用地再編し、物流拠点として効率的な土地利用を推進する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>ふ頭用地の造成（港湾利用企業の誘致）</li> <li>ふ頭用地の再編</li> </ul>
ふ頭機能の強化	港湾利用企業の多様な輸送ニーズに対して、施設整備、既存施設を有効利用する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>上屋の整備、改修</li> <li>ヤードの占用許可（バイオマス燃料ストック施設等）</li> <li>漁業施設の占用条件の緩和</li> <li>民間施設、水産施設整備に対する補助支援（重油タンク増強等）</li> </ul>
適正な施設管理	港湾関連施設の適正な維持管理を実施し、施設の長寿命化に取り組む。	<ul style="list-style-type: none"> <li>長寿命化計画による適正な維持管理</li> <li>水産施設の適正な維持管理（防舷材、車止め、係船設備、上屋）</li> </ul>

※下線は今後の取組の一例です。





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、港内静穏度に関する問題</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	取組概要	具体的な取組例	取組時期				対象地区
			既存	短期	中期	長期	
<b>Concept1 海上物流拠点の機能確保</b>							
船舶航行の安定化	利用船舶が安定して安全に航行（信頼性の向上）できるよう航路整備に取り組む。	・代替輸送航路の確保（第3防波堤の撤去、緊急航路の浚渫）					千代地区 西浜地区
港内静穏度の向上	利用船舶が安定して安全に荷役（信頼性の向上）できるよう静穏度向上に取り組む。	・防波堤の延伸（第1防波堤、第2防波堤） ・防波堤の高上げ（第2防波堤、第8防波堤） ・波浪の観測、調査、研究					全地区
船舶大型化への対応航路の確保	利用船舶の大型化に対応できるよう航路整備に取り組む。	・防波堤の撤去（第3防波堤） ・航路泊地の浚渫 ・主要航路を千代航路から西浜航路にシフト					千代地区 西浜地区
<b>Concept2 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</b>							
港湾機能の強化	地域の要請（利用船舶の大型化、モーダルシフト対応、コンテナ輸送）に応じた港湾機能の整備により、企業活動を支援する。	・船舶大型化に対する施設整備 ・コンテナターミナルの計画（航路誘致、荷役業者の確保、ポートセールスの実施） ・コンテナ取扱施設の整備（リーチスタッカ、トップリフター等の荷役機械、舗装強化、倉庫整備） ・事業者への補助（バース運営企業、モーダルシフト利用企業）					千代地区
港湾へのアクセス道路強化	整備が進む高規格道路、幹線道路と港湾へのアクセス強化を図り、港湾利用の円滑化に取り組む。	・臨港交通機能の強化（臨港道路の延伸整備） ・南北線との連携強化 ・大型特殊車両の走行ルートの検討 ・照明の強化（道路、ゲート周辺）					千代地区
<b>Concept3 将来を見据えた港の再編・維持管理</b>							
ふ頭用地確保	ふ頭の造成、用地再編し、物流拠点として効率的な土地利用を推進する。	・ふ頭用地の造成（港湾利用企業の誘致） ・ふ頭用地の再編					千代地区
ふ頭機能の強化	港湾利用企業の多様な輸送ニーズに対して、施設整備、既存施設を有効利用する。	・上屋の整備、改修 ・ヤードの占用許可（バイオマス燃料ストック施設等） ・漁業施設の占用条件の緩和 ・民間施設、水産施設整備に対する補助支援（重油タンク増強等）					全地区
適正な施設管理	港湾関連施設の適正な維持管理を実施し、施設の長寿命化に取り組む。	・長寿命化計画による適正な維持管理 ・水産施設の適正な維持管理（防眩材、車止め、係船設備、上屋）					全地区

※下線は今後の取組の一例です。



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（平成29年）が訪れる一大観光地となっています。また、高規格幹線道路の整備・計画が進む等、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・温泉などと連携した広域的な観光地として、県内外・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令和12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となっています。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。

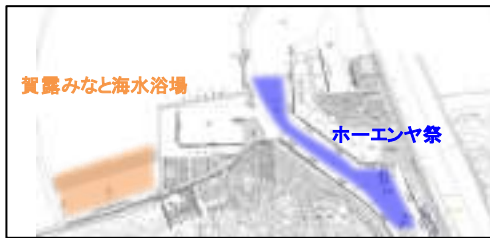
（一例）

戦略	取組概要	具体的な取組例
地域の歴史・文化活動の支援	地元自治体等と連携し、伝統行事・イベントを開催し、地域が活性化される空間を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホーエンヤ：水域占用の許可の優遇措置</li> <li>・白いか祭り：物販規制の緩和、水道等の施設開放</li> <li>・賀露神社の祭りごと支援</li> <li>・賀露自治会イベントで施設使用をする際の優遇</li> </ul>
自然との共生	西浜地区（賀露みなと海水浴場）の保全（ハード施策）、利活用推進（ソフト施策）を行い、自然体験・共生空間を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ビーチスポーツの推進（ビーチサッカー大会誘致）</li> <li>・利用条件の緩和（物販許可）</li> <li>・ビーチクリーン活動</li> <li>・設備（シャワー、水道）の増強、休憩施設の設置</li> </ul>
交流拠点の再配置	港湾緑地を再整備し、新たなニーズ・ターゲットに対応した連続性のある交流空間を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑地遊歩道の計画（ルート、対象（人、自転車）、施設配置（トイレ、駐車場））</li> <li>・ストリートスポーツ施設の配置計画（コンクリート舗装スペース）</li> </ul>

※下線は今後の取組の一例です。

※取組の推進に当たっては、鳥取港賑わいづくり検討会にてとりまとめが行われている鳥取港賑わいづくり基本計画と連携を図る。

●ホーエンヤ(水域占用の許可の優遇措置)



●ビーチスポーツの推進(ビーチサッカー大会誘致)  
JFA全日本ビーチサッカー大会  
(令和元年9月6日)



●緑地遊歩道の計画

みなと公園



●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。

（一例）

戦略	取組概要	具体的な取組例
賑わい空間の拡大	県、市の関係部局、地元、民間企業、団体が官民一体となり、鳥取港の賑わい空間の創出、拡大を推進する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺の大型集客施設とのイベント連携</li> <li>・賑わいゾーンの施設整備（ボートパーク、マリニピア、ストリートスポーツスペース、西浜海水浴場周辺）</li> <li>・マリニピア賀露を中心としたイベント開催における港内関係者との連携</li> <li>・教育機関との連携（大学のゼミ活動、サークル活動）</li> <li>・西浜緑地での釣り大会（日本海新聞主催）</li> <li>・公共上屋未利用時の開放（全天候型スケボー教室、お化け屋敷、ドライブシアター等）</li> <li>・集客施設の誘致（港湾用地へ飲食、商業、宿泊、レジャー、娯楽施設の誘致）</li> </ul>
海・空の港（ツインポート）の連携推進	空港と港湾が近接する立地を活かし、ツインポート懇談会や空港・港湾のイベントが連携して賑わい空間を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港レンタカーの共同運用・定額タクシー・レンタサイクル</li> <li>・空港利用客の「時間つぶし」を鳥取港周辺に誘導するシャトルの運用</li> <li>・マリニピアでの空港イベント告知するデジタルサイネージ整備</li> </ul>
観光交流拠点形成	クルーズ船の受け入れ環境を整える。地元、背後企業、商業施設が一体となって観光対策に取り組み、中近距離の観光拠点を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ乗降付近大型テント</li> <li>・クルーズおもてなし（観光案内、歓迎イベント、記念品等）の充実、支援（市、自治会、小学校、商工会）</li> </ul>
交通手段の充実	クルーズ客等の来訪者に対する交通サービスを充実し、陸・海・空へアクセスできる多様な交通結節点を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港へのアクセス（ジオコムス、タクシー、レンタカー）</li> <li>・ジオパークへのアクセス（バス、水陸両用飛行機、タクシー、レンタカー）</li> <li>・千代地区から賀露地区へのアクセス（シャトル、渡し舟、レンタサイクル）</li> </ul>

※下線は今後の取組の一例です。

※取組の推進に当たっては、鳥取港賑わいづくり検討会にてとりまとめが行われている鳥取港賑わいづくり基本計画と連携を図ります。



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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国内外からの来訪客増加による集客施設の対応不足</li> <li>○観光客増加に伴う休息施設や移手段の不足</li> <li>○高速道路の整備等に伴う観光圏域拡大への対応の不足</li> <li>○近年大型化するクルーズ船寄港施設の不足</li> </ul>
----	---

戦略	取組概要	具体的な取組例	取組時期				対象地区
			既存	短期	中期	長期	
<b>Concept1 地域・自然と共生する交流拠点の形成</b>							
地域の歴史・文化活動の支援	地元自治体等と連携し、伝統行事・イベントを開催し、地域が活性化する空間を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホーエンヤ：水域占用の許可の優遇措置</li> <li>・白いお祭り：物販規制の緩和、水道等の施設開放</li> <li>・賀露神社の祭りごと支援</li> <li>・賀露自治会イベントで施設使用をされる際の優遇</li> </ul>					全地区
自然との共生	西浜地区（賀露みなと海水浴場）の保全（ハード施策）、利活用推進（ソフト施策）を行い、自然体験・共生空間を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ビーチスポーツの推進（ビーチサッカー大会誘致）</li> <li>・利用条件の緩和（物販許可）</li> <li>・ビーチクリーン活動</li> <li>・設備（シャワー、水道）の増強、休憩施設の設置</li> </ul>					西浜地区
交流拠点の再配置	港湾緑地を再整備し、新たなニーズ・ターゲットに対応した連続性のある交流空間を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑地遊歩道の計画（ルート、対象（人、自転車）、施設配置（トイレ、駐車場））</li> <li>・ストリートスポーツ施設の配置計画（コンクリート舗装スペース）</li> </ul>					賀露地区 千代地区
<b>Concept2 周辺集客施設と調和する賑わい空間の形成</b>							
賑わい空間の拡大	県、市の関係部局、地元、民間企業、団体が官民一体となり、鳥取港の賑わい空間の創出、拡大を推進する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺の大型集客施設とのイベント連携</li> <li>・賑わいゾーンの施設整備（ボートパーク、マリニピア、ストリートスポーツスペース、西浜海水浴場周辺）</li> <li>・マリニピア賀露を中心としたイベント開催における港内関係者との連携</li> <li>・教育機関との連携（大学のゼミ活動、サークル活動）</li> <li>・西浜緑地での釣り大会（日本海新聞主催）</li> <li>・公共上屋未利用時の開放（全天候型スケボー教室、お化け屋敷、ドライブシアター等）</li> <li>・集客施設の誘致（港湾用地へ飲食、商業、宿泊、レジャー、娯楽施設の誘致）</li> </ul>					全地区
海・空の港（ツインポート）の連携推進	空港と港湾が近接する立地を活かし、ツインポート懇談会や空港・港湾のイベントが連携して賑わい空間を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港レンタカーの共同運用・定額タクシー・レンタサイクル</li> <li>・空港利用客の「時間つぶし」を鳥取港周辺に誘導するシャトルの運用</li> <li>・マリニピアでの空港イベント告知するデジタルサインエージ整備</li> </ul>					賀露地区
観光交流拠点形成	クルーズ船の受入れ環境を整える。地元、背後企業、商業施設が一体となって観光対策に取り組み、中近距離の観光拠点を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ乗降付近大型テント</li> <li>・クルーズおもてなし（観光案内、歓迎イベント、記念品等）の充実・支援（市、自治会、小学校、商工会）</li> </ul>					千代地区
交通手段の充実	クルーズ客等の来訪者に対する交通サービスを充実し、陸・海・空へアクセスできる多様な交通結節点を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港へのアクセス（ジオコムス、タクシー、レンタカー）</li> <li>・ジオパークへのアクセス（バス、水上飛行機、タクシー、レンタカー）</li> <li>・千代地区から賀露地区へのアクセス（シャトル、渡し舟、レンタサイクル）</li> </ul>					千代地区 賀露地区

※下線は今後の取組の一例です。  
 ※取組の推進に当たっては、鳥取港賑わいづくり検討会にてとりまとめが行われている鳥取港賑わいづくり基本計画と連携を図ります。



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い鳥取を迎える、クルーズ船が寄港する港湾

### (3) 「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平成28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、広域的なリダンダン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

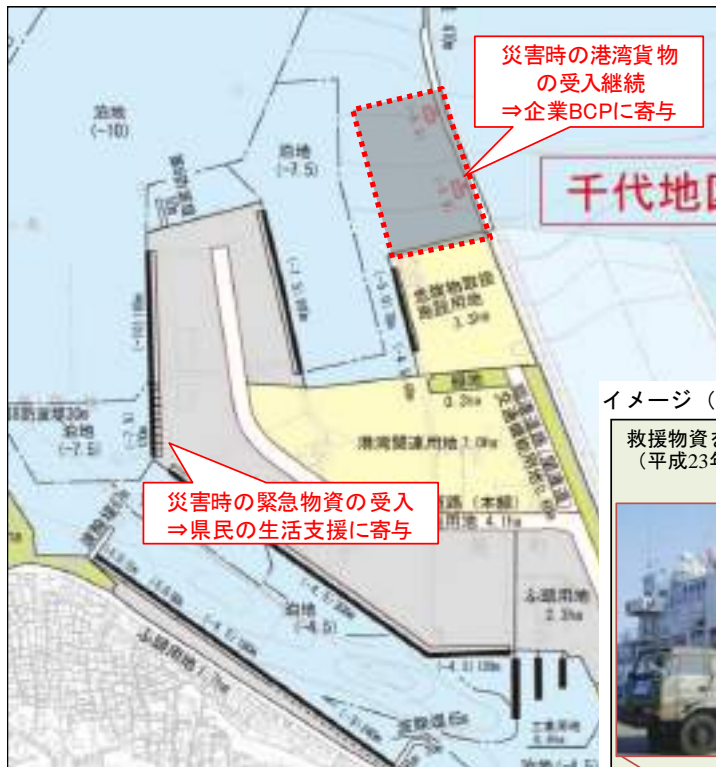
（取組みの例）

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、南海トラフ地震等の大規模災害時に、鳥取港で物資を受入れ、鳥取自動車道等を陸上輸送するなど、境港や阪神港等の広域的なリダンダンシーの確保に取り組みます。

（一例）

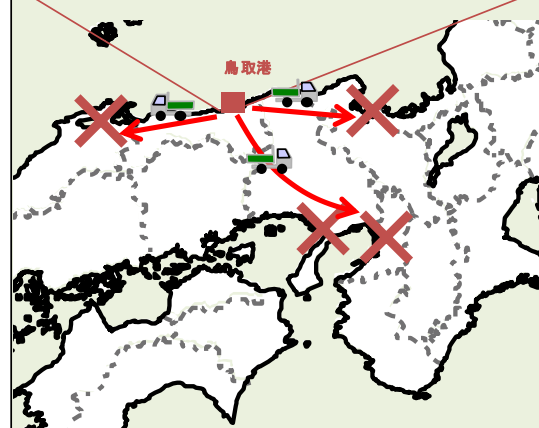
戦略	取組概要	具体的な取組例
リダンダンシー機能確保	阪神港被災時に港湾機能の一部を鳥取港へシフトできるように施設整備を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ストックヤードの確保</li> <li>・港湾機能整備（コンテナターミナル、内航航路誘致）</li> </ul>
防災・減災対策の推進	事前の準備・対策により、非常時の円滑な対応を目指す。（早期復旧）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾BCP（策定済み）の周知・徹底</li> <li>・岸壁の耐震化（千代3号岸壁耐震化済み）</li> <li>・津波避難施設の整備</li> <li>・災害対策（防災訓練の実施、備蓄品の準備等）</li> </ul>

※下線は今後の取組の一例です。

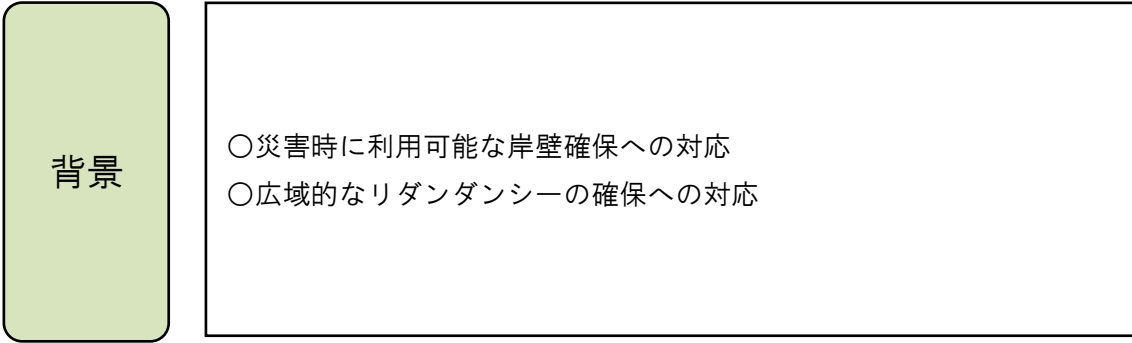


イメージ（鳥取港から救援物資を被災地へ輸送）

救援物資を輸送し、自衛隊トラックに引き継ぐ巡視船  
（平成23年3月19日、宮城県仙台塩釜港）  
資料：海上保安レポート2012



2) 安全・安心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	取組概要	具体的な取組例	取組時期				対象地区
			既存	短期	中期	長期	
Concept1 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							
リダンダンシー機能確保	阪神港被災時に港湾機能の一部を鳥取港へシフトできるように施設整備を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ストックヤードの確保</li> <li>・港湾機能整備（コンテナターミナル、内航航路誘致）</li> </ul>					千代地区
防災・減災対策の推進	事前の準備・対策により、非常時の円滑な対応を目指す。 （早期復旧）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾BCP（策定済み）の周知・徹底</li> <li>・岸壁の耐震化（千代3号岸壁耐震化済み）</li> <li>・津波避難施設の整備</li> <li>・災害対策（防災訓練の実施、備蓄品の準備等）</li> </ul>					全地区

※下線は今後の取組の一例です。



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. 施策のスケジュール

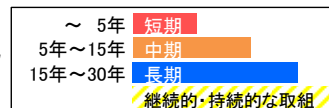
施策の短中長期的なスケジュールと対象地区を設定しました。

方向性 コンセプト	戦略	具体的な取組例	取組時期				対象地区
			既存	短期	中期	長期	
物流	Concept 1 海上物流拠点の機能確保	船舶航行の安定化 ・代替輸送航路の確保 （第3防波堤の撤去、緊急航路の浚渫） 等		■			千代地区 西浜地区
		港内静穏度の向上 ・防波堤の延伸、嵩上げ （第1防波堤、第2防波堤、第8防波堤） 等		■			全地区
		船舶大型化への対応航路の確保 ・主要航路を千代航路から西浜航路にシフト ・航路泊地の浚渫 等		■			千代地区 西浜地区
	Concept 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	港湾機能の強化 ・船舶大型化に対する施設整備 ・コンテナターミナルの計画、取扱施設の整備 （航路誘致、荷役業者の確保、ポートセールス実施） 等			■		千代地区
		港湾へのアクセス道路強化 ・臨港交通機能の強化（臨港道路の延伸整備） ・南北線との連携強化 等			■		千代地区
	Concept 3 将来を見据えた港の再編・維持管理	ふ頭用地確保 ・ふ頭用地の造成、再編（港湾利用企業の誘致） 等			■		千代地区
		ふ頭機能の強化 ・上屋の整備、改修 ・民間施設、水産施設整備に対する補助支援 等			■	■	全地区
		適正な施設管理 ・長寿命化計画による適正な維持管理 等			■	■	全地区
	人流	Concept 1 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 ・白いか祭り：物販規制の緩和、水道等の施設開放 ・賀露自治会イベントで施設使用をする際の優遇 等		■		
自然との共生 ・ビーチクリーン活動 ・設備（シャワー、水道）の増強 等				■			西浜地区
交流拠点の再配置 ・緑地遊歩道の計画（ルート、対象） ・ストリートスポーツ施設の配置計画（コンクリート舗装） 等					■		賀露地区 千代地区
Concept 2 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 ・周辺の大型集客施設とのイベント連携 ・賑わいゾーンの施設整備 （ボートパーク、マリンピア、西浜海水浴場周辺） ・集客施設の誘致（飲食・商業施設等） 等			■		全地区
		海・空の港（マリンピア）の連携推進 ・マリンピアでの空港イベント告知するデジタルサイネージ整備 等			■		賀露地区
		観光交流拠点形成 ・クルーズおもてなしの充実、支援 （市、自治会、小学校、商工会） 等			■		千代地区
		交通手段の充実 ・拠点間のアクセス充実（ジオコムス、タクシー、レンタカー、バス、水上飛行機、シャトル、渡し舟） 等			■		千代地区 賀露地区
		Concept 1 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	リダンダンシー機能確保 ・ストックヤードの確保 ・港湾機能整備 （コンテナターミナル、内航航路誘致） 等			■	
防災・減災対策の推進 ・港湾BCP（策定済み）の周知・徹底 ・岸壁の耐震化（千代3号岸壁耐震化済み） 等				■	■	全地区	

※下線は今後の取組の一例です。

※取組の推進に当たっては、鳥取港賑わいづくり検討会にてとりまとめが行われている鳥取港賑わいづくり基本計画と連携を図ります。（人流）

凡例



## 5-5.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。

<b>物流関連ゾーン</b>	地域の人々や産業を支える物流の拠点となり、災害時にも機能を維持する空間
<b>生産活動ゾーン</b>	地域の産業と成長、水産業の振興・強化を支える空間
<b>賑わいゾーン</b>	港や海を通じて人々が地域の歴史・文化や自然にふれ、賑わうことができる空間
<b>交流ゾーン</b>	クルーズ船で来訪する外国人観光客や地域の人々が交流することができる空間

図 5-5 4つのゾーニングの設定

今後、これらのゾーニング結果を鳥取港港湾計画に反映させ、実現に向けて港湾関係者や関係行政機関等が連携して取り組んで参ります。

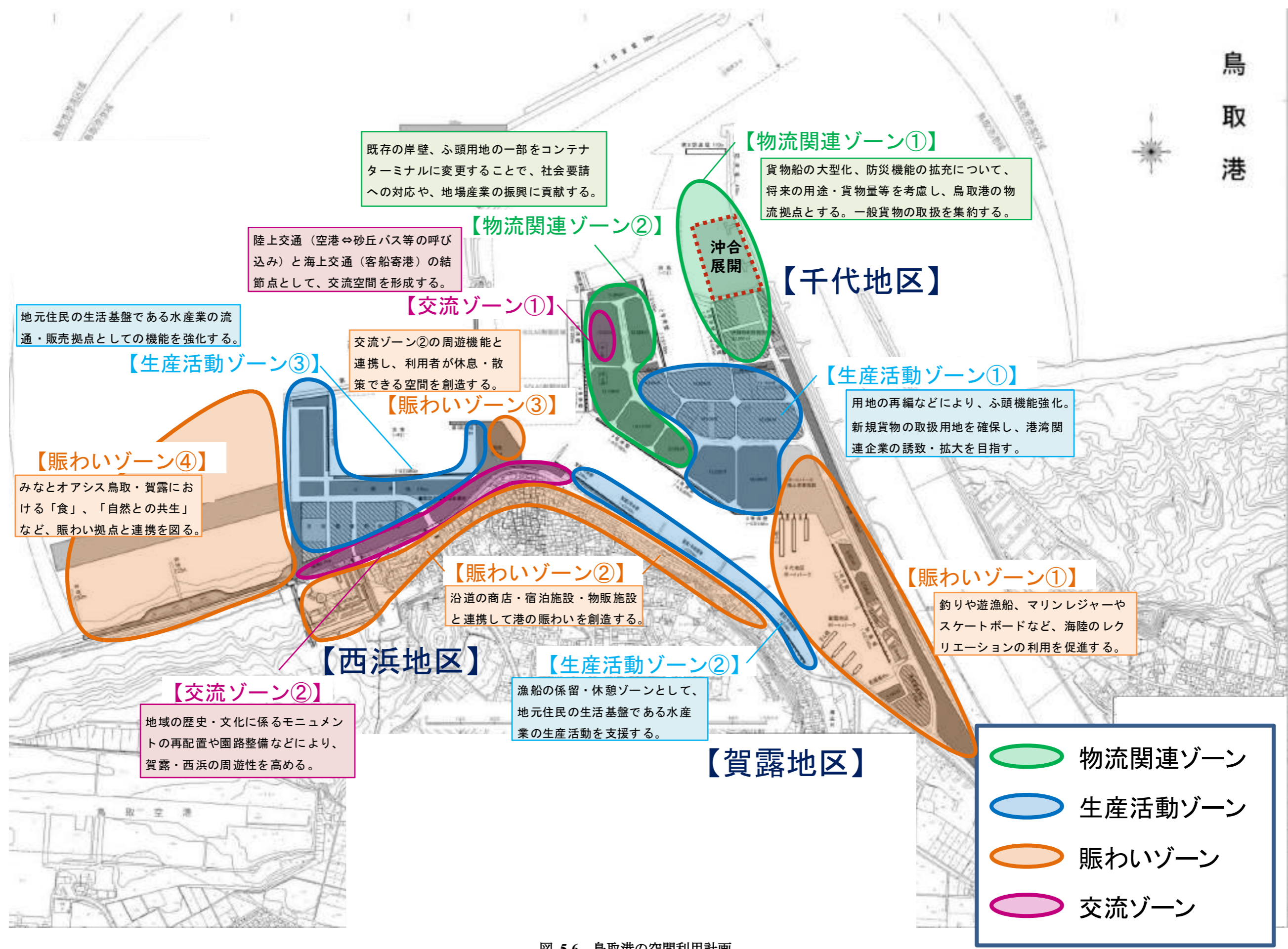


図 5-6 鳥取港の空間利用計画

(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】

- ① 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。また、一般貨物の取扱を集約します。
- ② 既存の岸壁、ふ頭用地の一部をコンテナターミナルに変更することで、社会要請への対応や、地場産業の振興に貢献します。

【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 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。

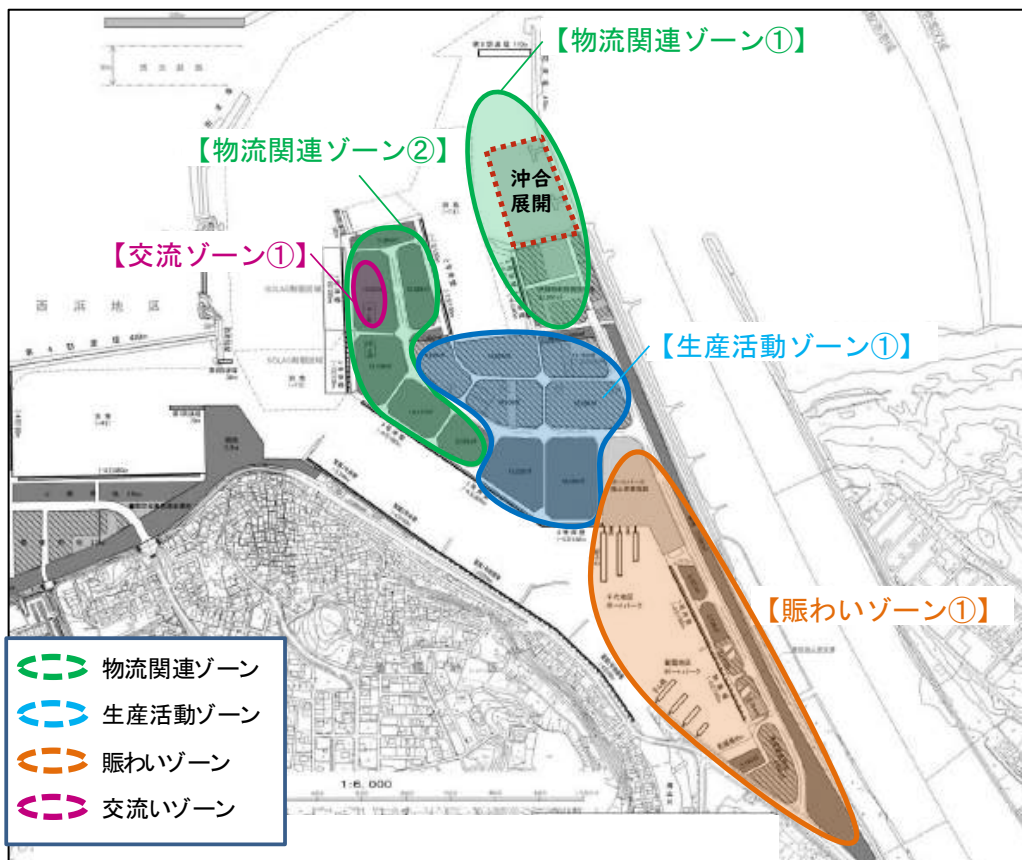


図 5-7 千代地区の空間利用計画

## 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】

② 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。

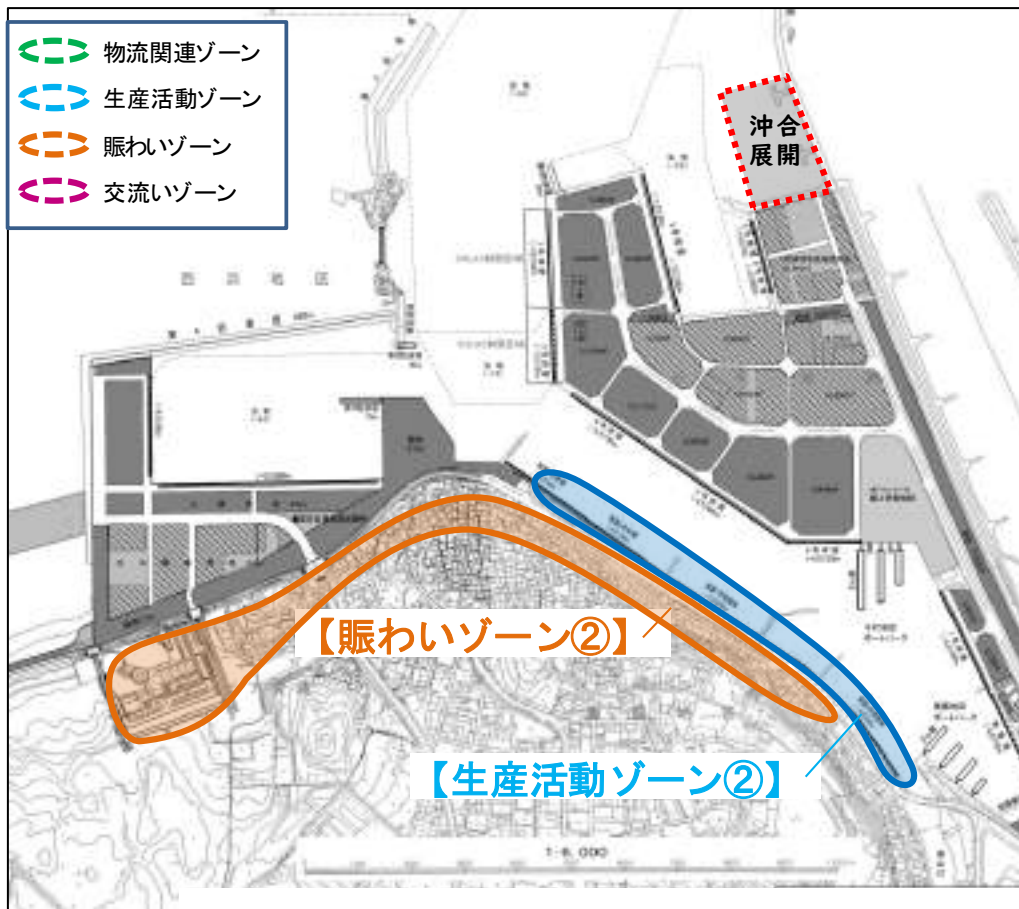


図 5-8 賀露地区の空間利用計画

### 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】

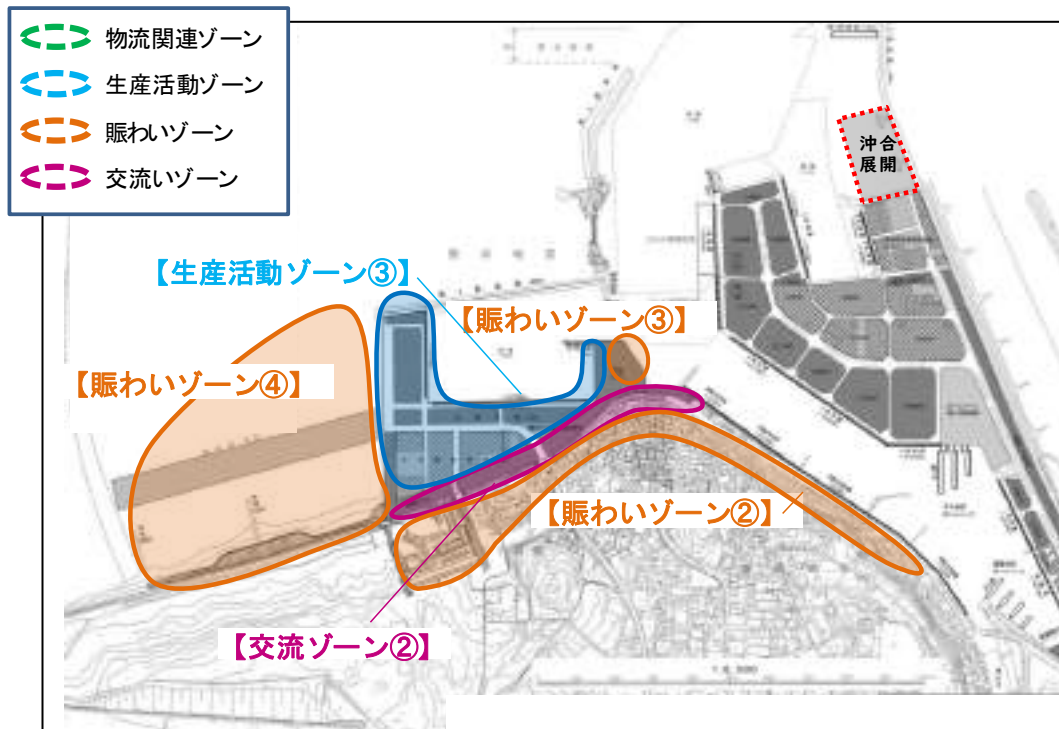
② 沿道の商店・宿泊施設・物販施設と連携して港の賑わいを創造します。

③ 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。

④ 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。



囲碁モニュメント 日時計



図 5-9 西浜地区の空間利用計画