



伝統芸能披露



国際コンテナターミナル



クルーズ船のクルーと子どもたちの交流



オプションツアー
シャトルバス



物販テント村

夢みなとタワー
(総合免税店)

境港長期構想検討委員会 第1回委員・幹事合同委員会委員会資料 平成30年11月8日 境港管理組合



水木しげるロード
リニューアル



クルーズ客向け
観光案内所



大漁祭の開催



ポート・オブ・ザ・イヤー2017授賞

平成30年 港湾関係団体新春賀詞交歓会
ポート・オブ・ザ・イヤー



水木しげるロード

大会開催式典



内航RORO荷卸し状況

目次

序章	長期構想検討委員会の概要	3
第1章	背後地域の現況	8
第2章	港湾の概況	15
第3章	各地区の現況	19
第4章	目指すべき方向性	38

序章	長期構想検討委員会の概要
第1章	背後地域の現況
第2章	港湾の概況
第3章	各地区の現況
第4章	目指すべき方向性

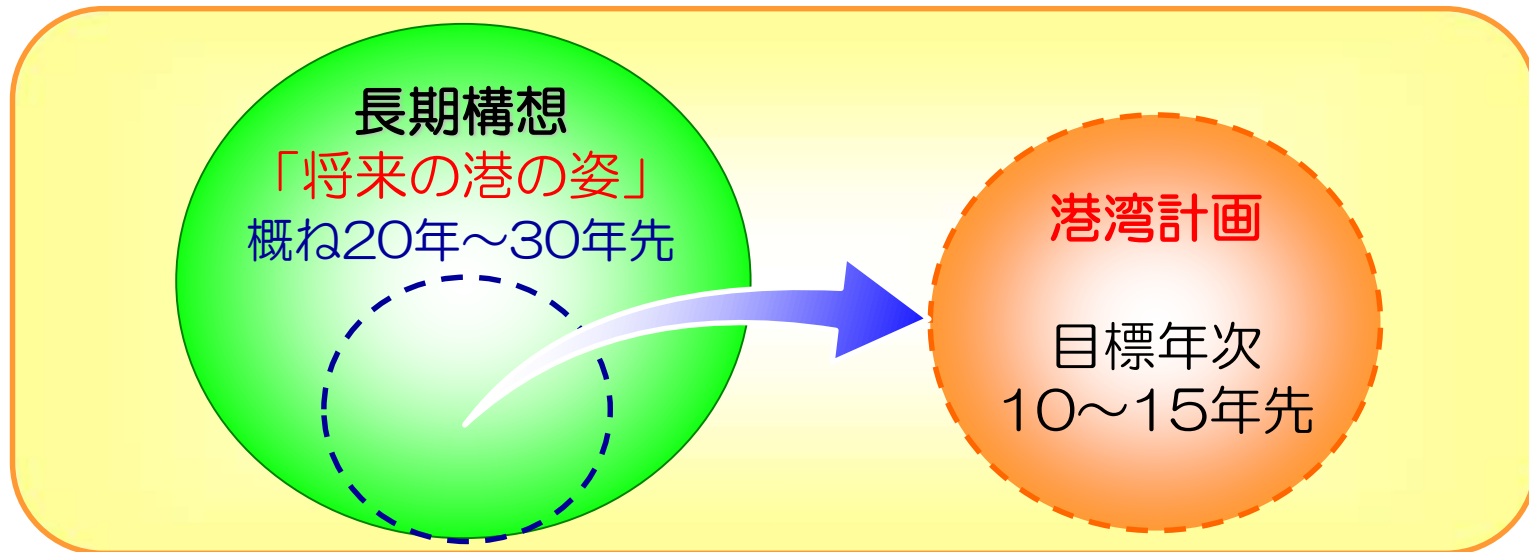
長期構想と港湾計画

■長期構想

- 20年～30年程度先を見通した港の将来像
- 将来目標、長期的な港湾整備の方向性
- 空間利用のゾーニング

■港湾計画

- 10年～15年程度先を目標とした施設整備や土地利用計画



【長期構想と港湾計画のイメージ】

境港における現行の港湾計画

- 平成17年6月 境港港湾計画 改訂
- 平成27年3月 境港港湾計画 一部変更

■目標年次:平成30年代前半

■計画の方針:

- 1) 外内貿物流機能の拡充
- 2) 港湾の高度利用
- 3) 臨港交通体系の強化
- 4) 親水空間の確保
- 5) 旅客船ふ頭の整備
- 6) 生態系との共生にも配慮した港湾利用

【目標年次における港湾の能力】

取扱 貨物量	外貿	260万トン
	内貿 (うちフェリー)	250万トン (うち10万トン)
	合計	520万トン
入港最大標準船型		6万D/W級
港湾 利用者数	旅客施設利用者	15万人
	マリーナ利用者	5万人

長期構想見直しの背景

境港港湾計画

(平成17年6月 改訂、平成27年3月 一部変更)

改訂から10年以上経過

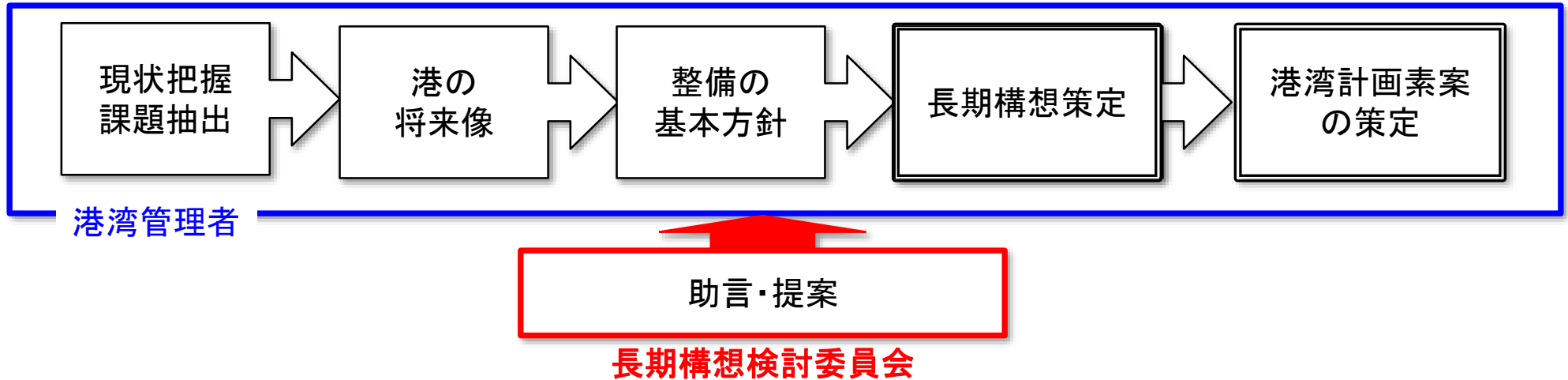
■社会経済情勢等の変化

- ・国際定期フェリーの就航(H21)
- ・リサイクルポートに指定(H23)
- ・日本海側拠点港(国際海上コンテナ、外航クルーズ、原木)に選定(H23)
- ・「みなとオアシス境港」登録(H25)
- ・公共マリーナJOCセーリング競技強化センター認定(H27)
- ・外港竹内南地区複合一貫輸送ターミナル整備着手(H27)
- ・外港中野地区国際物流ターミナル供用開始(H28)
- ・外港竹内南地区複合一貫輸送ターミナル供用(H32)
- ・バイオマス新規建設計画(米子市和田浜工業団地地内)(H33)
- ・大型クルーズ船の寄港増加
- ・輸送船舶の大型化

境港の港湾計画改訂に向けて、長期構想を見直す

長期構想検討委員会の役割及びスケジュール

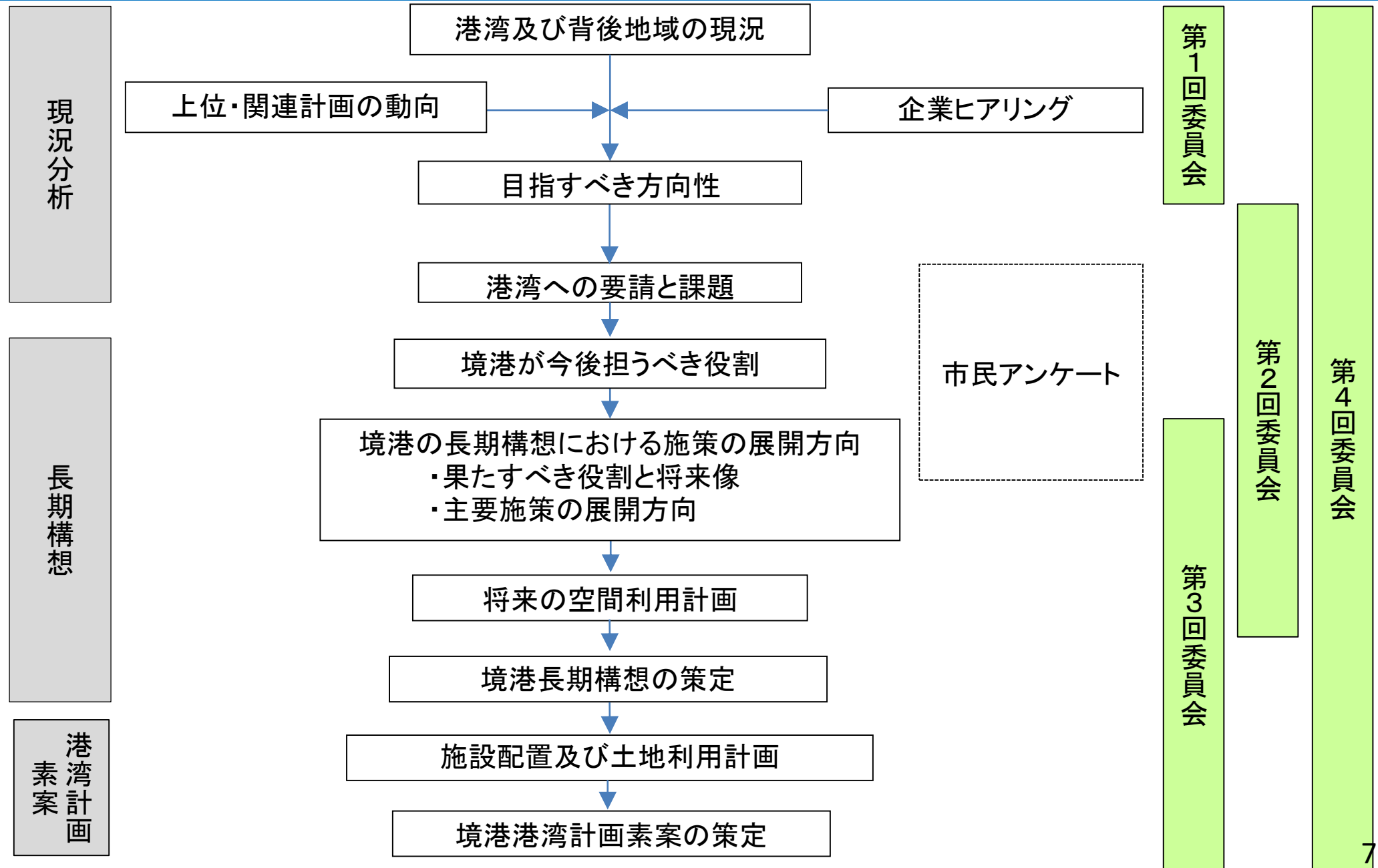
■役割



■スケジュール

平成30年度	第1回境港長期構想検討委員会 (内容)現況の把握、目指すべき方向性	11月8日
	第2回境港長期構想検討委員会 (内容)港湾への要請と課題、境港が今後担うべき役割、境港の長期構想における施策の展開方向(案)、将来の空間利用計画(案)	5月頃予定
平成31年度	第3回境港長期構想検討委員会 (内容)境港の長期構想における施策の展開方向、将来の空間利用計画、境港長期構想(案)、境港港湾計画素案	10月頃予定
	長期構想の素案について、パブリックコメントを実施	11~12月頃予定
	第4回境港長期構想検討委員会 (内容)長期構想策定及び港湾計画最終素案の提示	3月頃予定
平成32年度	港湾計画の改訂	下半期予定

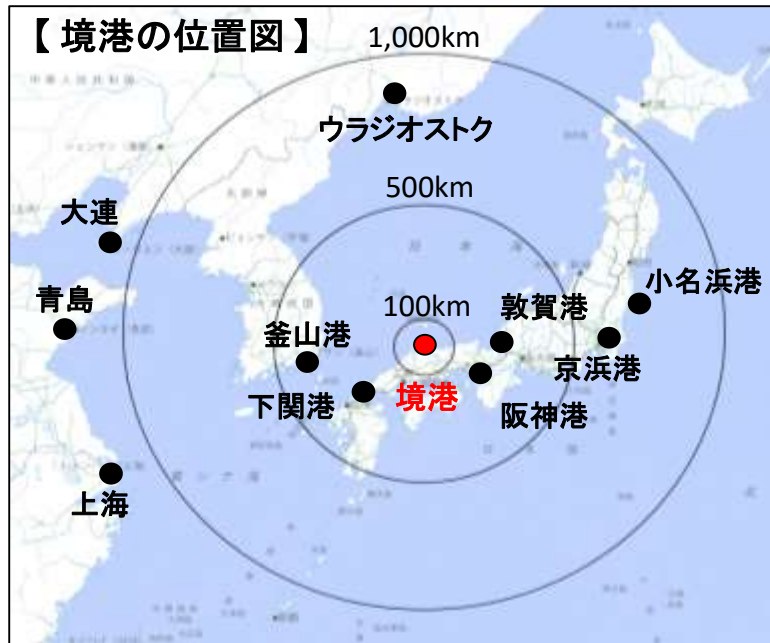
検討フロー



序 章	長期構想検討委員会の概要
第1章	背後地域の現況
第2章	港湾の概況
第3章	各地区の現況
第4章	目指すべき方向性

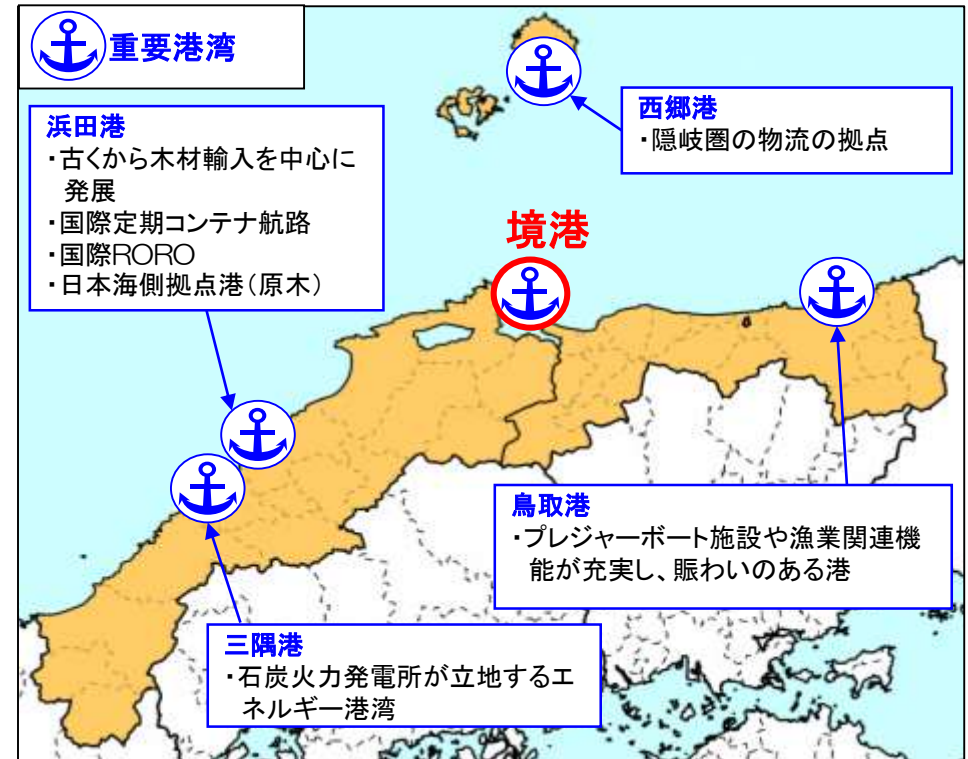
境港の位置及び概要

- 境港は敦賀、関門両港のほぼ中間に位置。鳥取・島根両県にまたがる。
- 阪神、山陽、九州の各経済圏とも密接な関係を有する日本海国内航路の要衝。
- 平成16年には山陰地域初の国際コンテナターミナル供用とともに江島大橋が開通し、島根県東部との物流・人流アクセスが飛躍的に向上した。
- 航路ネットワークの充実が進むとともに、日本海側拠点港に選定されるなど、北東アジアのゲートウェイに向けた動きが活発化している。



資料: 国土地理院 (<http://maps.gsi.go.jp/>) 白地図より作成

【境港周辺の港湾位置及び役割】



■日本海側拠点港(平成23年選定)

国際海上コンテナ、外航クルーズ、原木

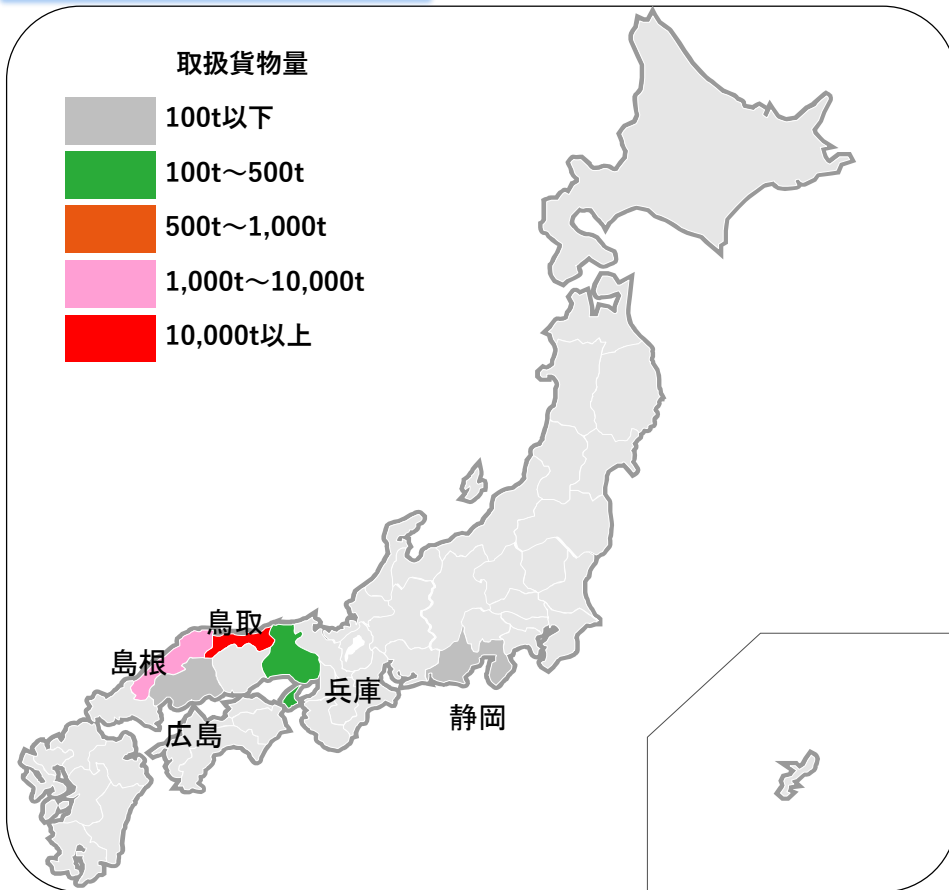
■リサイクルポート(平成23年指定)

中国地方では境港、宇部港、徳山下松港の3港

背後地域及び人口

- 境港の主要背後地域は鳥取県、島根県。
- 背後地域(鳥取県、島根県)の人口は約125万人(H29)であり、減少傾向で推移。
- 背後地域の65歳以上の人口は約3割であり、全国と比べると割合が高い。

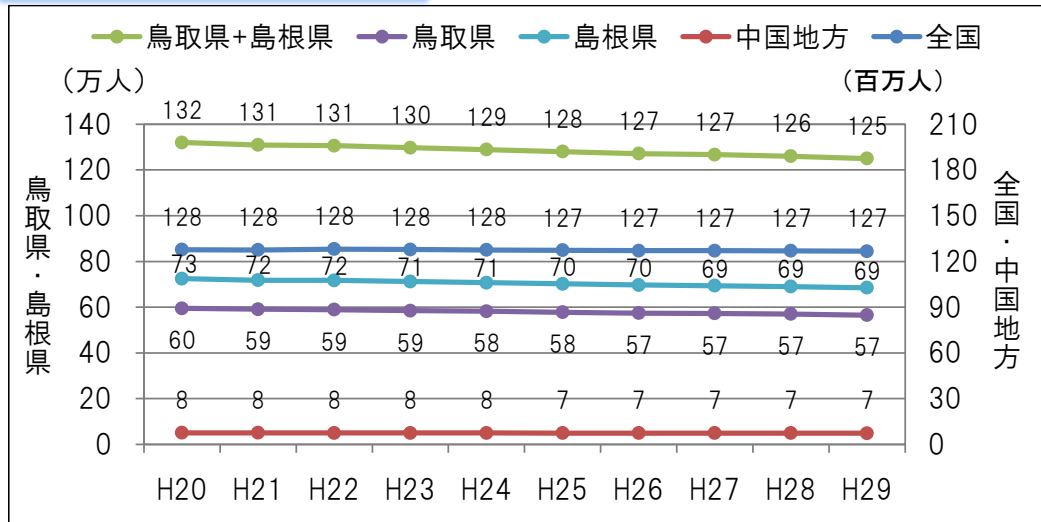
境港の背後圏



※平成25年11月1日から30日までの1ヶ月間の調査結果。

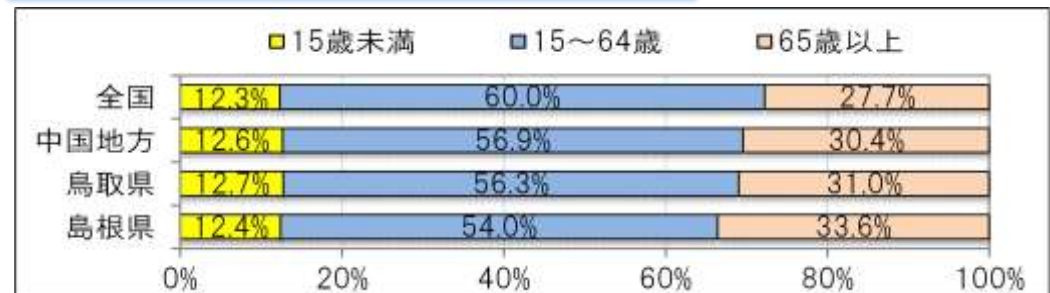
出典:平成25年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果より作成

人口の推移



出典:総務省統計局ホームページより作成

年齢区分別人口割合(H29)

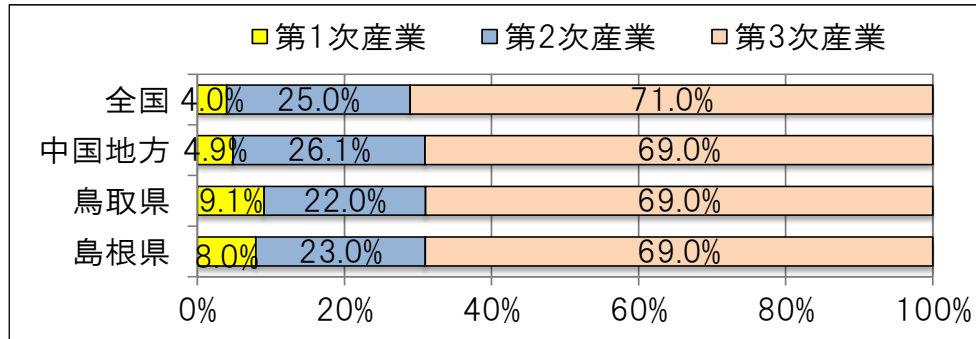


出典:総務省統計局ホームページより作成

産業構造

- 背後地域(鳥取県、島根県)の製造品出荷額等は、全国及び中国地方と同様にリーマンショックにより減少したが、平成22年以降は回復傾向にある。
- 主要品目は、以下のとおりである。
【鳥取県】:食料品、電子部品等、パルプ・紙・紙加工品、電気機械器具
【島根県】:電子部品等、鉄鋼、情報通信機械器具、輸送用機械器具

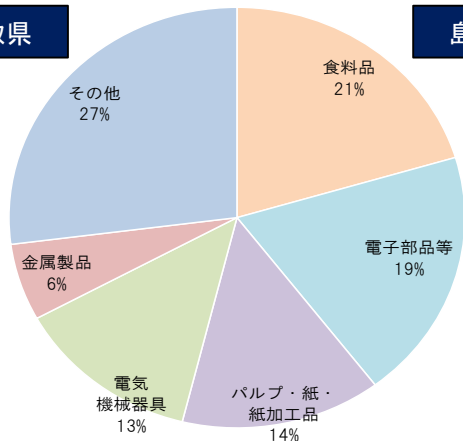
産業別就労人口(H27)



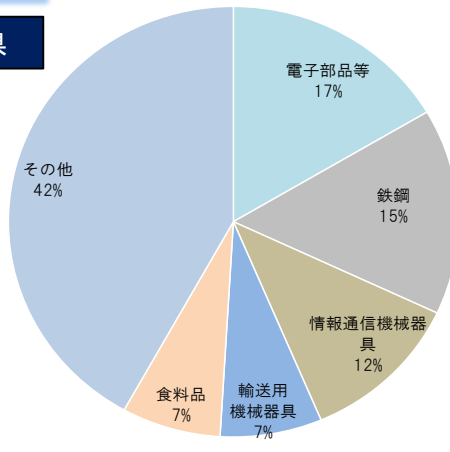
出典:総務省統計局ホームページより作成

品目別製造品等出荷額(H27)

鳥取県

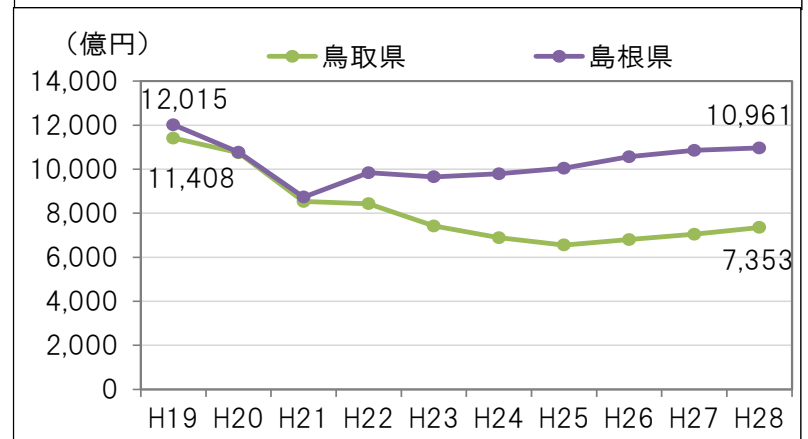
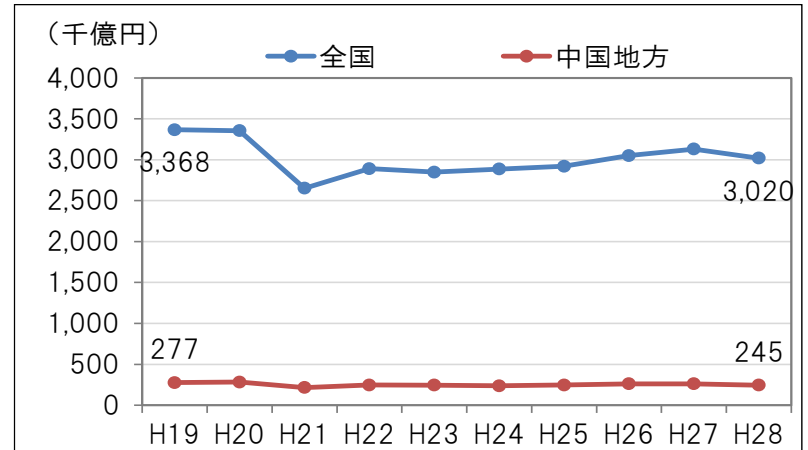


島根県



出典:工業統計表より作成

製造品出荷額等



出典:工業統計表より作成

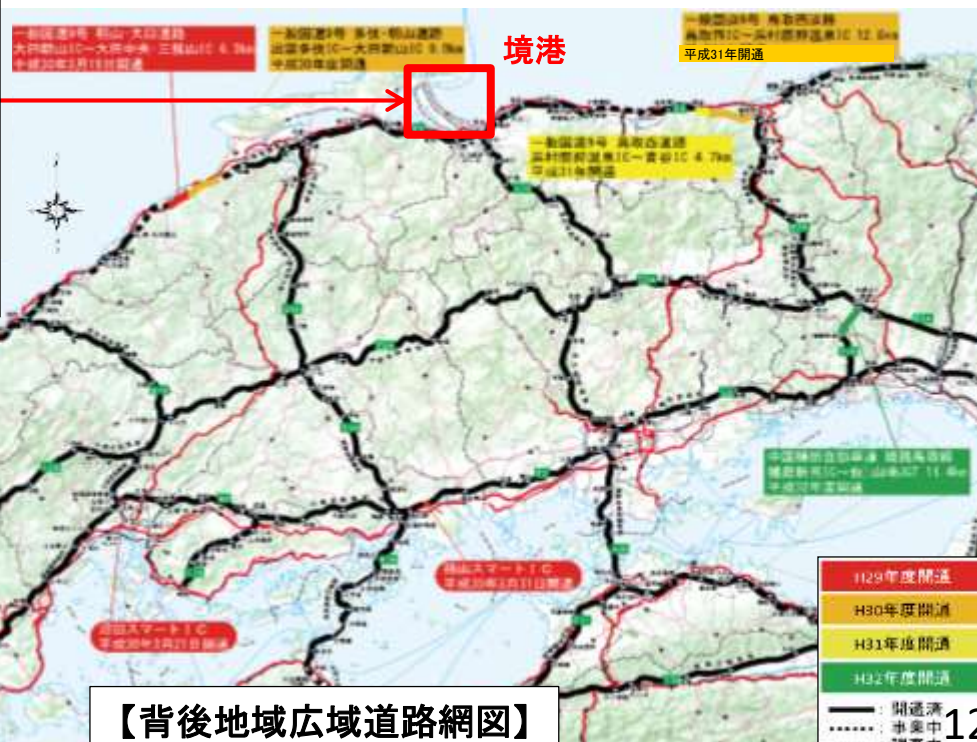
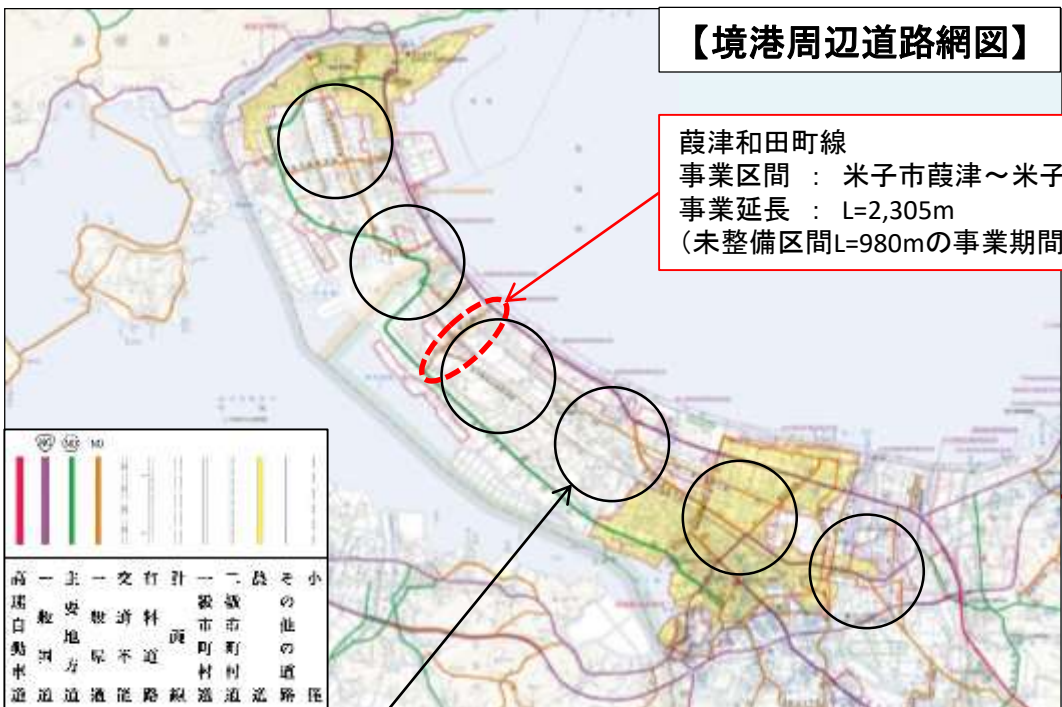
周辺交通体系

よしづわ だちょう

- 山陰道や葭津和田町線の整備が進行中(一般国道9号 鳥取西道路 浜村鹿野温泉IC～青谷IC間は平成31年に開通予定)。

【境港周辺道路網図】

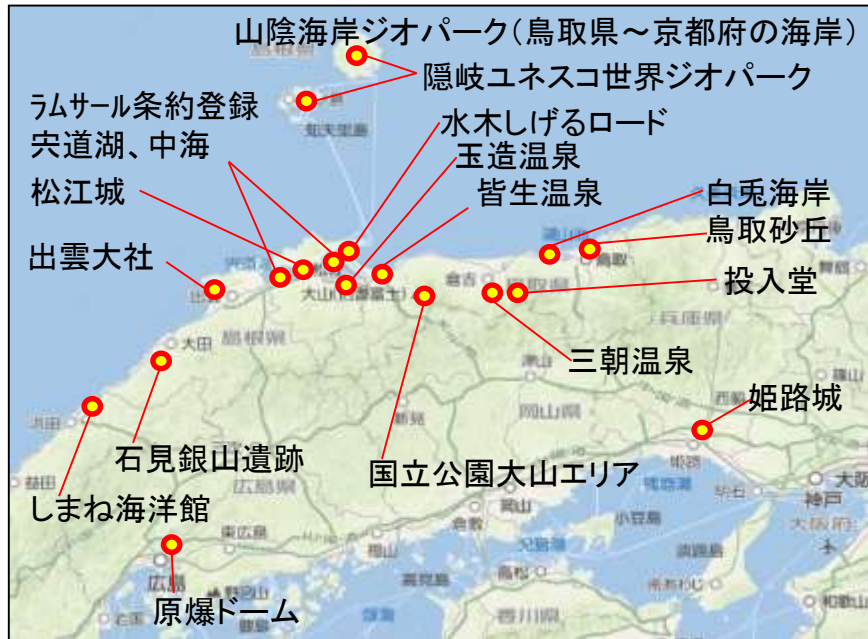
葭津和田町線
 事業区間：米子市葭津～米子市和田町
 事業延長：L=2,305m
 (未整備区間L=980mの事業期間は平成24～30年代)



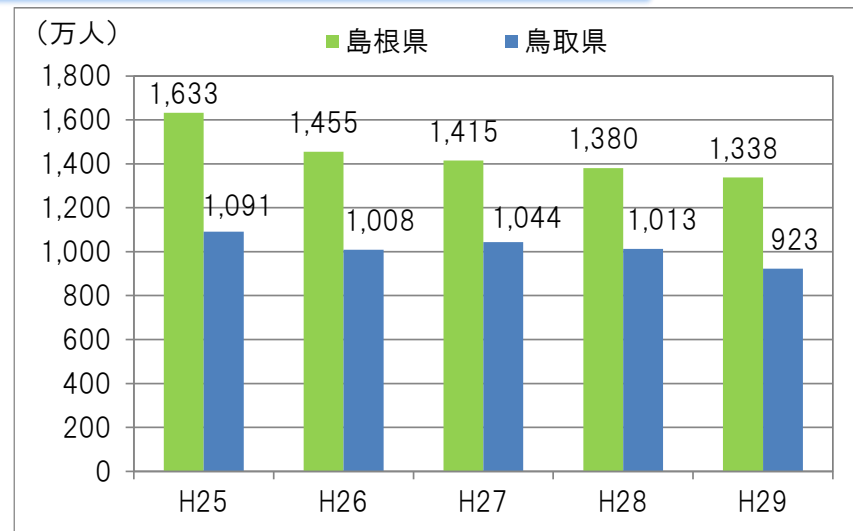
【背後地域広域道路網図】

米子～境港間の高規格幹線道路
 H24～米子・境港地域と道路のあり方についての検討を事務レベルで開始

境港周辺の多種多様な観光資源



観光入込客数(実数)の推移

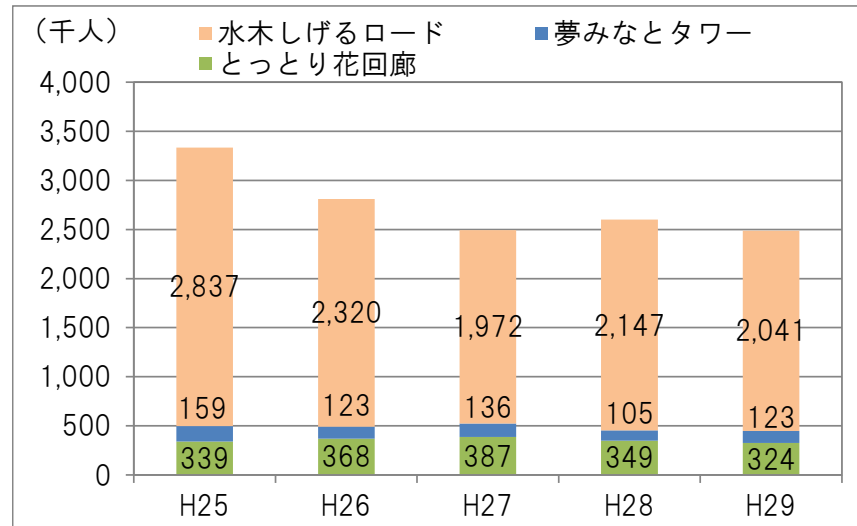


出典: 鳥取県観光客入込動態調査、島根県観光動態調査結果より作成



出典: (一財)鳥取県観光事業団 夢みなとタワーHP

主要観光施設入込客数の推移



出典: 鳥取県観光客入込動態調査より作成

境港周辺の企業立地状況

【境港周辺の主要企業一覧】

番号	荷主/港運業者等	企業名	所在地
1	港運会社	境港海陸運送(株)	鳥取県境港市
2	港運会社	上組境港支店	鳥取県境港市
3	荷主(木材チップ等)	王子製紙米子工場	鳥取県米子市
4	荷主(輸入原木等)	(株)日新、日新林業(株)、日新バイオマス発電(株)	鳥取県境港市
5	荷主(輸入原木等)	松江エヌエル工業(株)	島根県松江市
6	荷主(リサイクル)	三光(株)	鳥取県境港市
7	荷主(運送)	(株)ニヤコーポレーション境港事務所	鳥取県境港市
8	荷主(エネルギー)	東西オイルターミナル(株)	鳥取県境港市
9	荷主(セメント)	宇部三菱セメント(株)境港サービスステーション	鳥取県境港市
10	荷主(セメント)	太平洋セメント(株)境港サービスステーション	鳥取県境港市
11	荷主(セメント)	住友大阪セメント(株)境港サービスステーション	鳥取県境港市
12	荷主(コンテナ等)	三菱農業機械	島根県松江市
13	荷主(コンテナ等)	日立金属安来工場	島根県安来市
14	漁業	鳥取県漁業協同組合境港支所	鳥取県境港市
15	荷主	シャープ米子(株)	鳥取県米子市
16	フェリー	隠岐汽船(株)境港旅客営業所	鳥取県境港市
17	フェリー	DBSクルーズフェリー	鳥取県境港市



【境港周辺における主要企業の位置図】

序 章	長期構想検討委員会の概要
第1章	背後地域の現況
第2章	港湾の概況
第3章	各地区の現況
第4章	目指すべき方向性

港湾取扱貨物量の現況

- 境港の港湾取扱貨物量はリーマンショックにより平成20、21年と減少したが、その後は回復し、近年は横ばい傾向で推移。
- 外貿と内貿の割合は概ね同等であるが、輸入と移入の割合が高い。
- 主要品目は、以下のとおりである。

【輸出】: 紙・パルプ、木製品

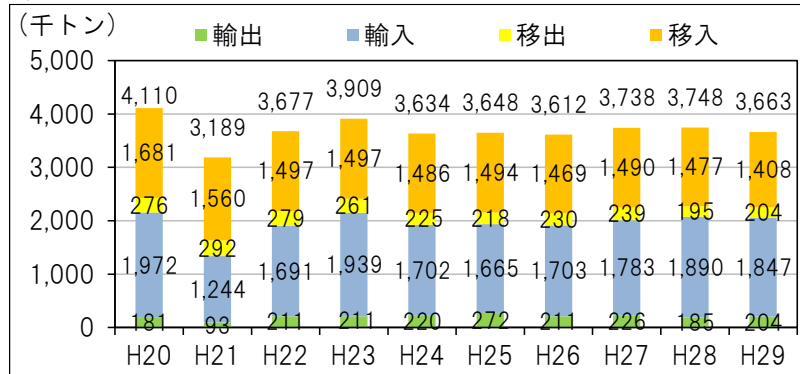
【輸入】: 木材・チップ、原木

【移出】: 水、重油

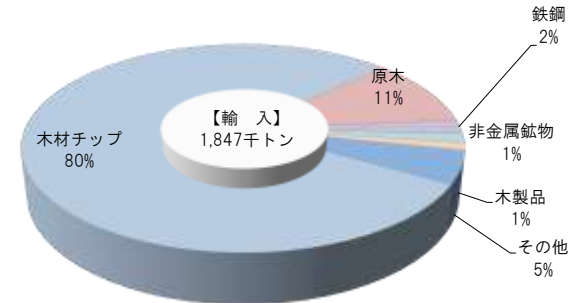
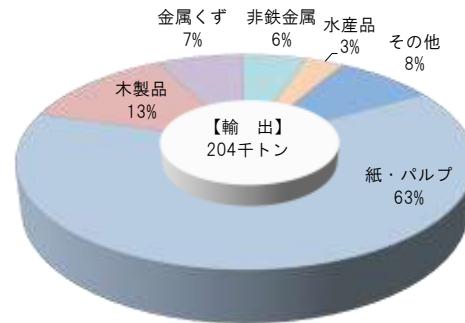
【移入】: 石油製品、セメント

境港港湾取扱貨物量推移

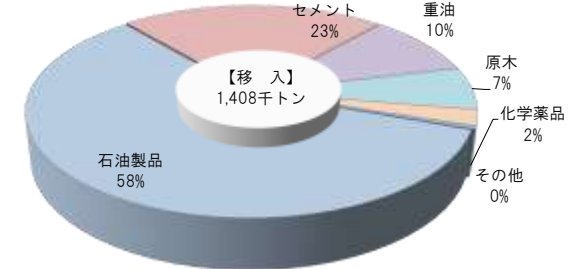
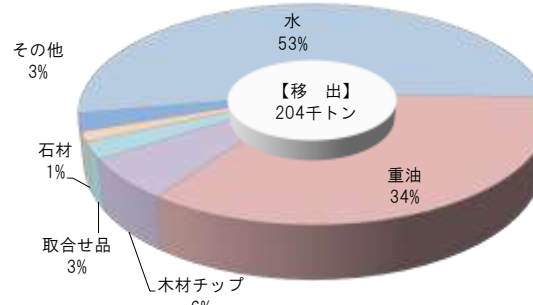
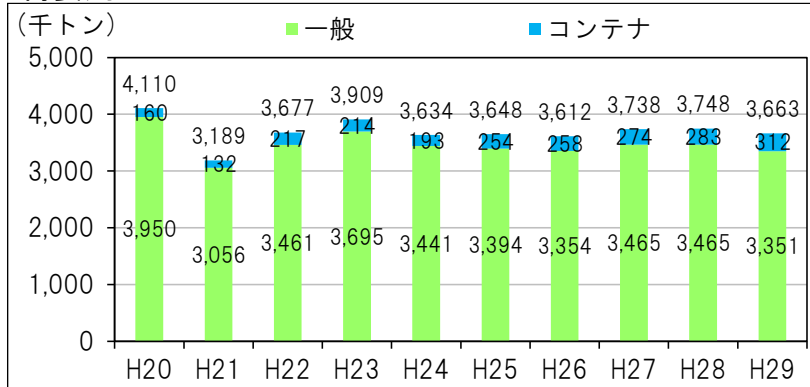
輸移出入別



品目別貨物量(H29)



荷姿別



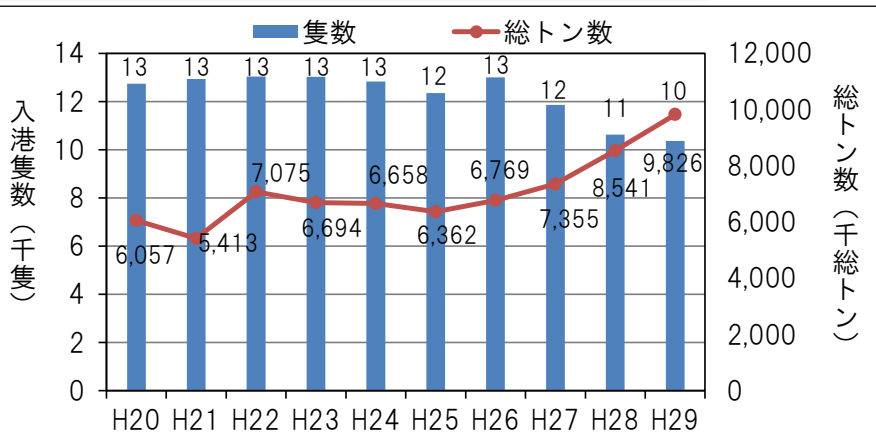
※フェリー貨物を除く

出典: 境港港湾統計年報、H29貨物明細より作成

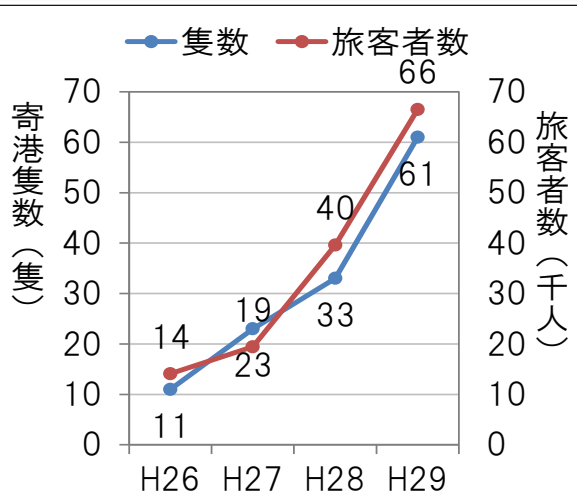
船舶の入港状況

- 境港の入港船舶隻数は減少傾向にあるが、外航船舶の大型化により、1隻あたりの総トン数は増加している。
- 大型クルーズ船の寄港隻数の増加・寄港船舶の大型化の進展により、クルーズ旅客者数も大幅に増加している。

入港船舶隻数・総トン数の推移



クルーズ船の入港隻数・旅客者数

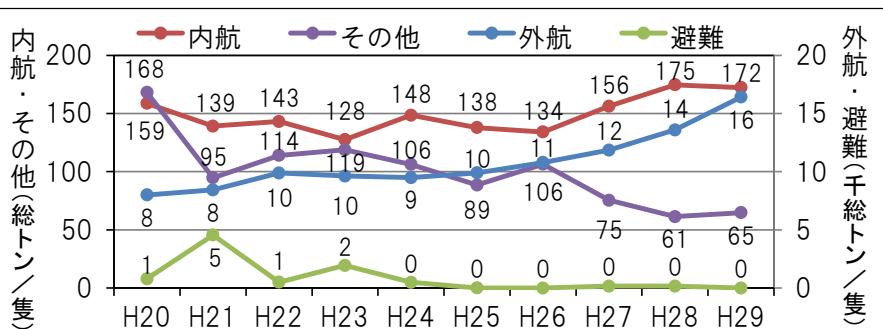


【客船入港風景】



2017年は合計約9千名が一般見学者として来場

1隻あたり総トン数の推移

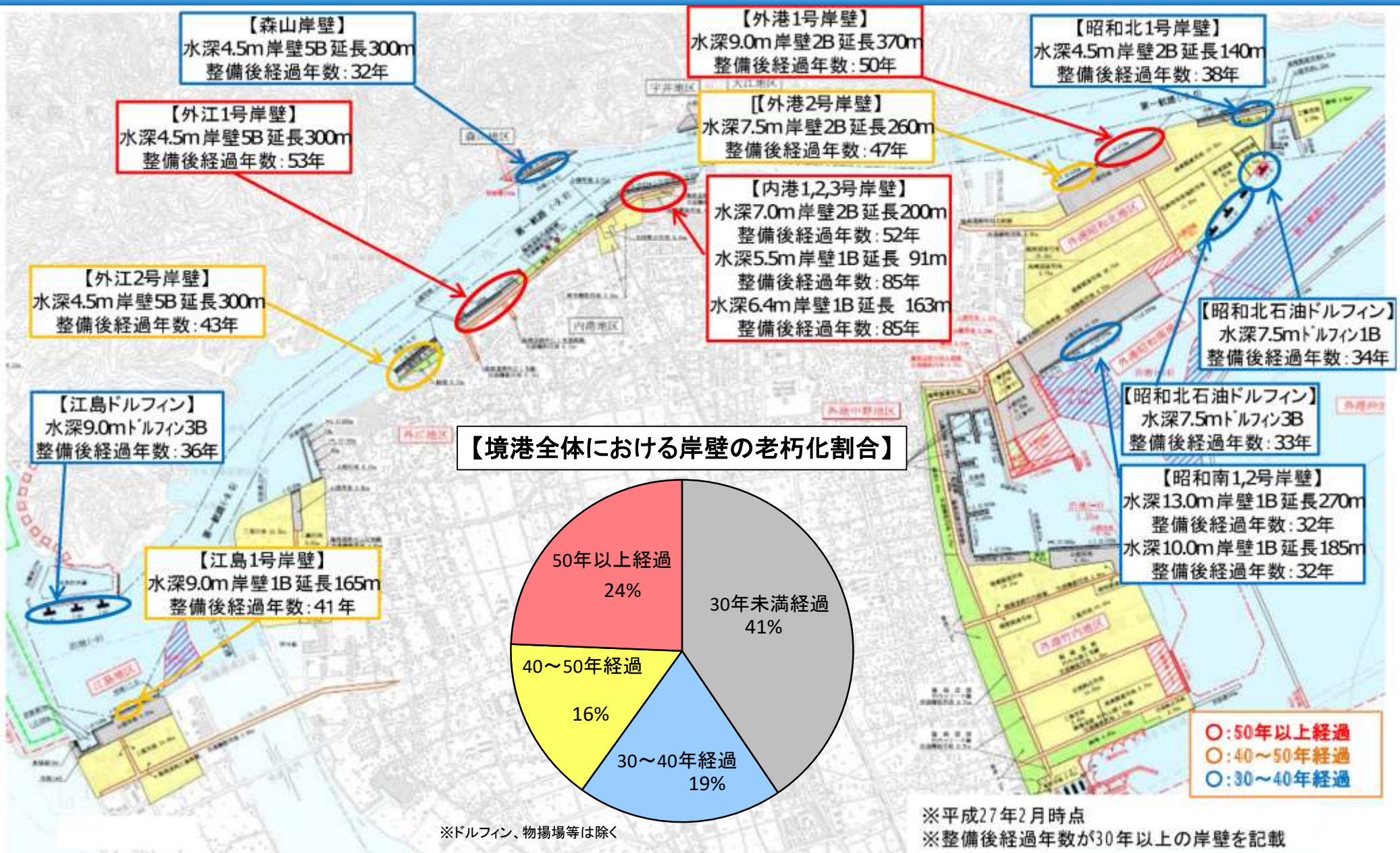


【H29クルーズ船寄港状況(10万GT以上)】

寄港日	船名	総トン数 (t)
4月23日	ダイヤモンド・プリンセス	115,906
5月22日	オペーション・オブ・ザ・シーズ	168,666
6月6日	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	168,666
7月21日	コスタ・セレーナ	114,147
9月1日	ダイヤモンド・プリンセス	115,906
9月2日	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	168,666
9月23日	ノルウエー・ジョイ	167,725
10月13日	ダイヤモンド・プリンセス	115,906



老朽化状況



序章	長期構想検討委員会の概要
第1章	背後地域の現況
第2章	港湾の概況
第3章	各地区の現況
第4章	目指すべき方向性

現況の主な港湾施設

外港昭和南地区



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

外港中野地区

H28.9供用開始



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
外港中野	-12 m バース 240 m	原木

江島地区



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

安来市

米子鬼太郎空港

弓ヶ浜

外港竹内南地区

竹内南地区 貨客船ターミナル(H27年度事業着手、H31年度完成予定)

外港竹内地区

外港昭和南地区

外港中野地区

内港地区



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
内港	-6.5 m バース 130 m	フェリー

松江市八束町

江島大橋
(ベタ踏み坂)

江島地区

国際旅客ターミナル(仮設)



外港昭和北地区

外港昭和北地区



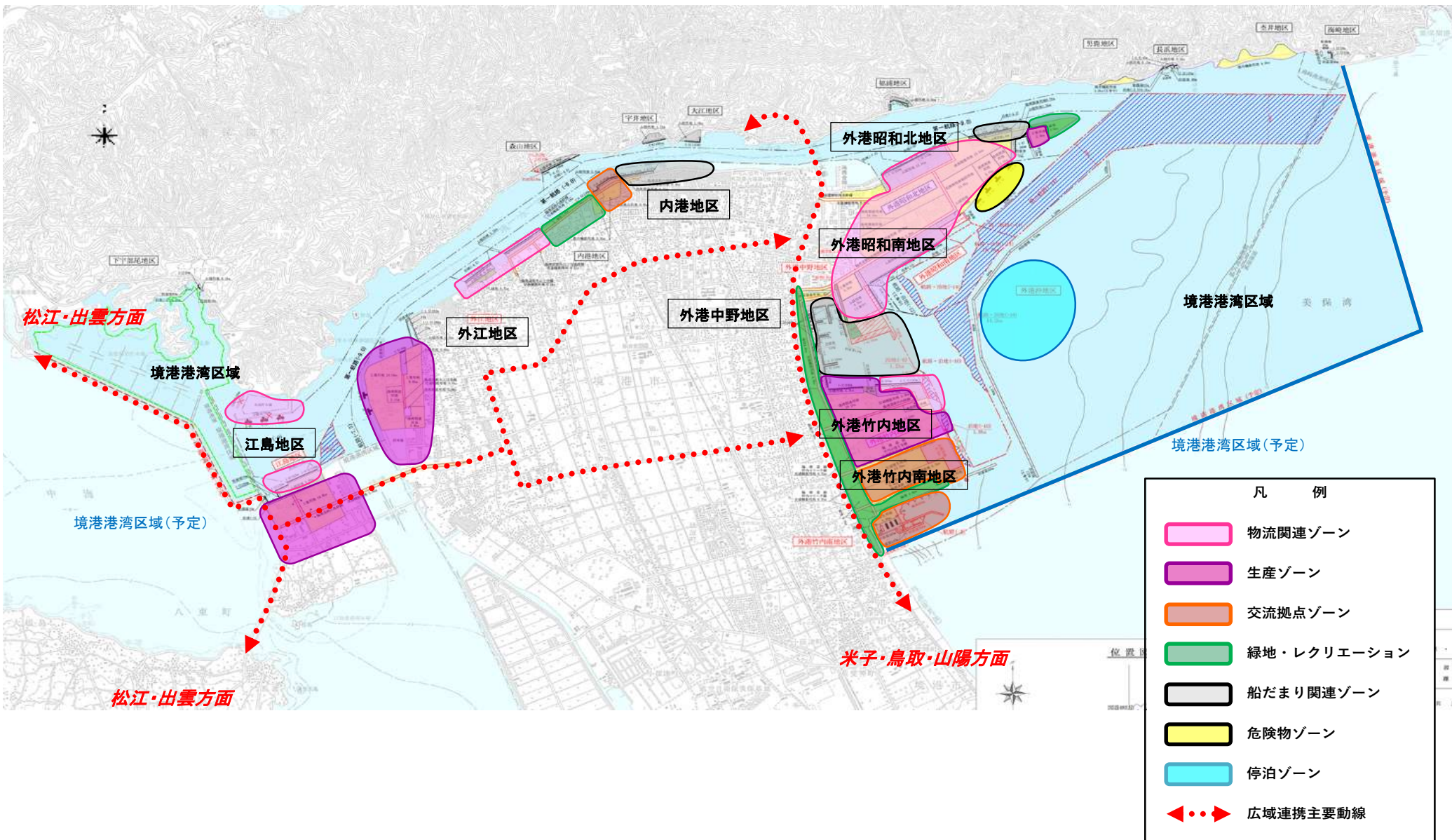
地区名	主要施設	主要取扱貨物等
外港昭和北	-9mバース 370m	セメント・原木
	-7.5mバース 260m	重油、雑貨品

内港地区

外江地区

松江市美保関町

境港における現行の利用ゾーニング図



外港昭和北地区

■概要

- 昭和北1, 2号岸壁は漁船が利用。
- 外港1号岸壁の背後はセメントメーカーのSSが集積しており、共同で岸壁を利用している。
- 外港2号岸壁には、国際定期フェリー(DBSクルーズフェリー)が着岸。
- 小型(1万トン級)のクルーズ船は外港1, 2号岸壁を利用。
- 石油ドルフィン背後には油槽所があり、重油や石油製品の荷役が行われている。

【位置図】



外港2号岸壁

(-7.5m, 2B, 260m)

- ・主要品目: 重油、フェリー貨物
- ※クルーズ船利用

外港1号岸壁

(-9m, 2B, 370m)

- ・主要品目: セメント、原木、木材チップ
- ※クルーズ船利用

昭和北2号岸壁

(-5.5m, 2B, 220m)

- ・主要品目: 水

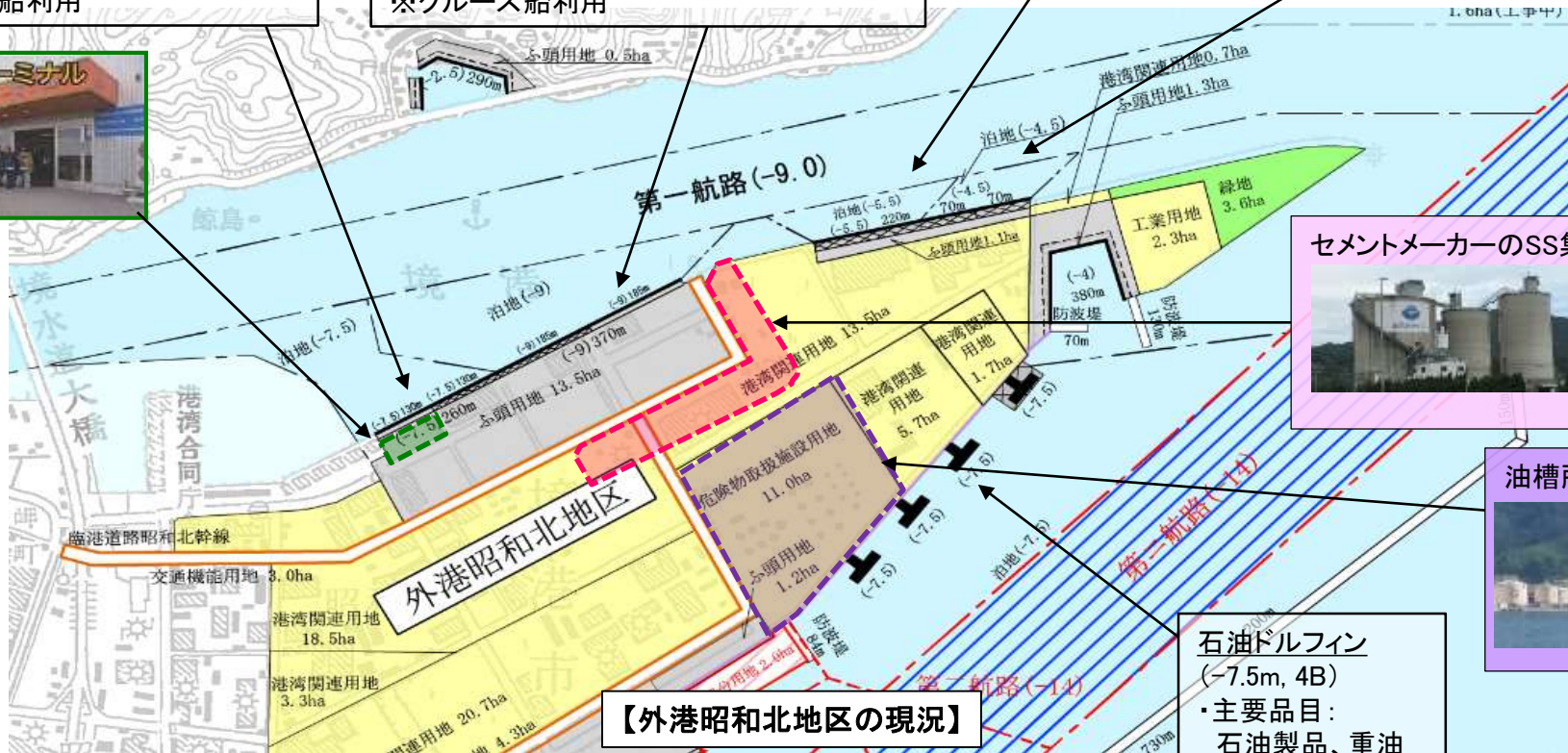
昭和北1号岸壁

(-4.5m, 2B, 140m)

- ・主要品目: 水



国際旅客ターミナル



セメントメーカーのSS集積



油槽所の立地



石油ドルフィン

(-7.5m, 4B)

- ・主要品目: 石油製品、重油

【外港昭和北地区の現況】

外港昭和北地区

■国際定期フェリーの就航状況

- 平成21年に国際旅客ターミナルが完成し、境港－韓国・東海港－ロシア・ウラジオストク港を結ぶ国際定期フェリーが就航開始（平成21年6月30日初入港）。
- 国際定期フェリーの境港の利用者が平成29年4月15日の境港発便で20万人を達成。

【位置図】



【船舶の諸元】

- 船舶名：M.V.Eastern Dream
- 総トン数：13,000トン級
- 全長：140m、幅20m
- 旅客定員：530人
(船員50人を含む)

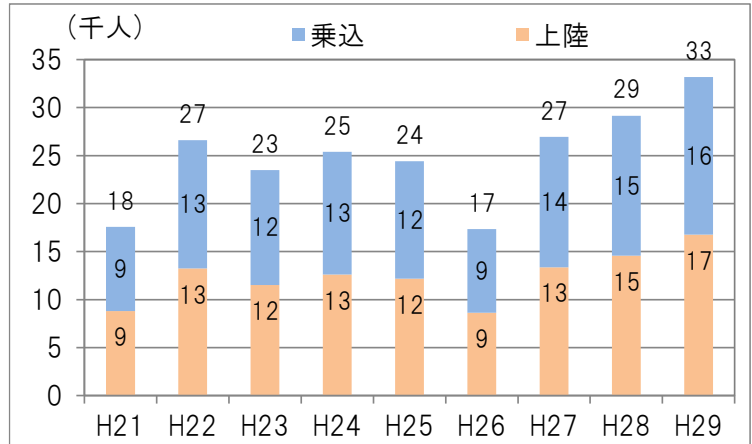
出典：DBSクルーズフェリーホームページ

就航10年目

我が国唯一の環日本海定期貨客船航路。
9年で20万人の旅客輸送達成し、
平成29年は初めて**3万人/年**を突破！



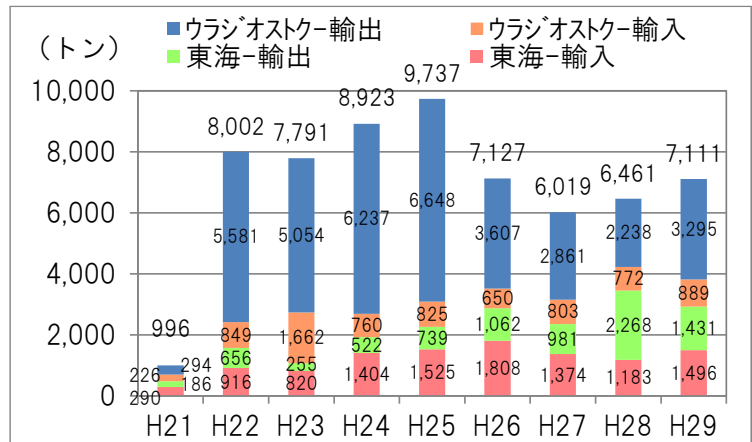
乗降人員の推移



フェリー航路



取扱量の推移



出典：境港港湾統計年報、H29貨物明細、H29船舶明細より作成

外港昭和南地区

■概要

- 昭和南1号岸壁で荷揚げされた木材チップは背後のヤードまでベルトコンベアを利用して輸送。
- 昭和南2号岸壁は、主に輸入原木の荷卸しが行われている。
- 昭和南3号岸壁は、金属くずの輸送(移出)に利用されている。
- 昭和南4号岸壁はコンテナバースであり、ガントリークレーンによる荷役が行われている。
- 近年のクルーズ船寄港数の増加の影響により、大型クルーズ船は昭和南1, 2号岸壁にて受け入れている。

【位置図】



【外港昭和南地区の現況】



木材チップヤード



国際コンテナターミナル



荷捌・保管用地が狭隘で混雑

昭和南3号岸壁
(-7.5m, 1B, 130m)
耐震強化岸壁(緊急物資輸送)
・主要品目: 金属くず、水
※ROROTライアル船利用

昭和南4号岸壁
(-14m, 1B, 280m)
・主要品目: 紙・パルプ、
木製品、鉄鋼(コンテナ)

昭和南1号岸壁
(-13m, 1B, 270m)
・主要品目: 木材チップ、原木、水
※クルーズ船利用

昭和南2号岸壁(-10m, 1B, 185m)
・主要品目: 原木、木材チップ、動植物性製造飼肥料
※クルーズ船、ROROTライアル船利用

昭和南1号岸壁の水深の不足
(平成30年度中に浚渫予定)

クルーズ船の受入増加により、
岸壁が混雑



クルーズ船

チップ船

コンテナ船

外港昭和南地区

■ 国際定期コンテナ航路の就航状況

- 平成7年に、国際定期コンテナ航路として中国航路及び韓国航路が就航。
- 平成16年に、国際コンテナターミナルが供用開始。

【位置図】



出典：境港要覧2018に掲載の図を一部改編

【定期コンテナ航路図】



【外貿コンテナの荷役状況】

【定期コンテナ航路スケジュール】

【韓国航路】 週4便(毎週火・木・土曜日 寄港)

火・土	釜山 - 金沢 - 境港 - 釜山 →	輸入	釜山から2日
	(日) (月) (火) (水・木)	輸出	釜山まで1日
	→ 金沢 - 境港 - 釜山	輸入	釜山から2日
	(金) (土) (日)	輸出	釜山まで1日
火	釜山 - 釜山新港 - 境港 - 舞鶴 - 直江津 - 金沢 - 敦賀 - 釜山	輸入	釜山から1日
	(日) (月) (火) (水) (木) (金) (土) (日)	輸出	釜山まで5日
木	釜山 - 金沢 - 舞鶴 - 敦賀 - 境港 - 釜山	輸入	釜山から4日
	(土・日) (月) (火) (水) (木) (土・日)	輸出	釜山まで2日

【中国航路】 週1便(毎週月曜日 寄港)

月	上海 - 境港 - 金沢 - 上海	輸入	上海から3日
	(金) (月) (火) (金)	輸出	上海まで4日

出典：境港要覧2018より作成

外港昭和南地区

■コンテナ取扱貨物量の現況

- コンテナ取扱個数はリーマンショックの影響により平成21年に減少したが、その後は増加傾向に転じている。
- 実入コンテナの輸出と輸入の取扱個数は概ね同数となっている。
- 主要品目(TEUベース)は以下のとおりである。

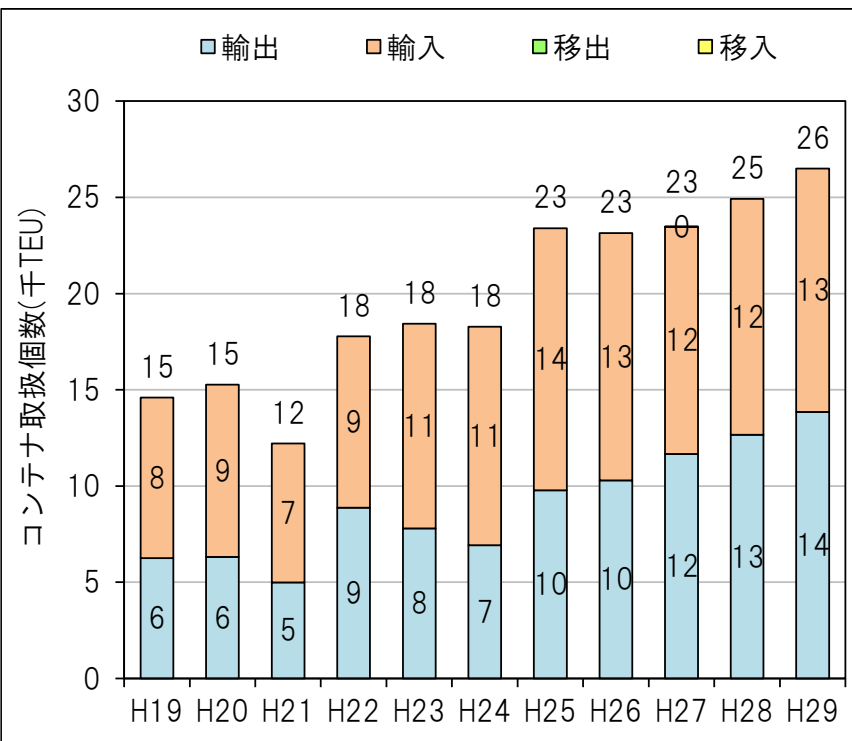
【輸出】: 紙・パルプ、木製品

【輸入】: 電気機械、木製品、非金属鉱物

【位置図】



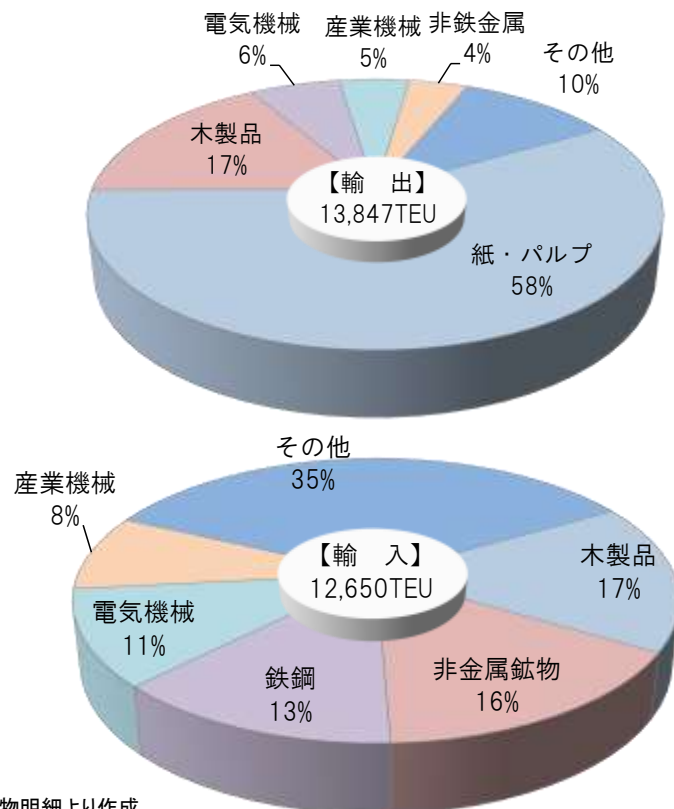
実入コンテナ取扱個数の推移



※国際フェリー含む

出典: 境港管理組合ホームページの情報より作成

輸出入別実入コンテナ個数(H29)



出典: H29貨物明細より作成

外港中野地区

【概要】

- 外港中野地区国際物流ターミナルは、平成28年9月に供用を開始。
- 原木輸送船の大型化やリサイクル貨物の増加に対応。
- さらに、大型クルーズ船の寄港が可能となるよう、ドルフィン等の係留施設を平成29年度に増設。
- 一方、小型船だまりには、多数の漁船が係留している。

【位置図】



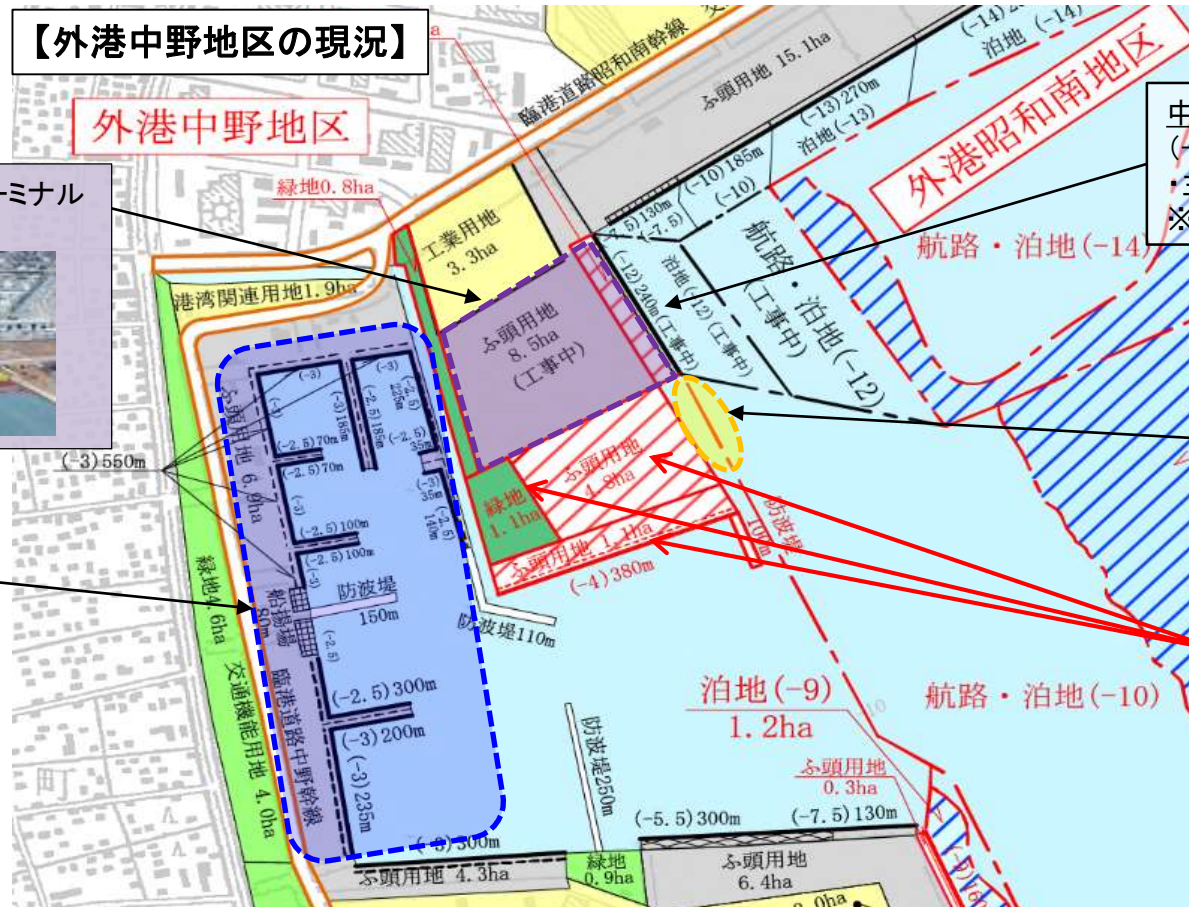
【外港中野地区の現況】

外港中野地区

外港中野地区国際物流ターミナル
(H28.9供用開始)



小型船だまり



中野1号岸壁
(-12m, 1B, 240m)

- 主要品目: 原木
- ※クルーズ船、RORO船トライアル利用

ドルフィン(3基)整備済
(H30.3完成)



埋立未整備

外港竹内地区

【概要】

- 竹内1号岸壁では巡視船等の官公庁船が利用。
- 竹内3号岸壁では、原木の移入やリサイクル貨物の移出のために利用されている。
- 竹内4号岸壁では、上記の荷役の他、融雪剤等の輸入にも利用され、小型(5,000トン級)のクルーズ船の受入れも行っている。

【位置図】



【外港竹内地区の現況】

外港竹内南地区

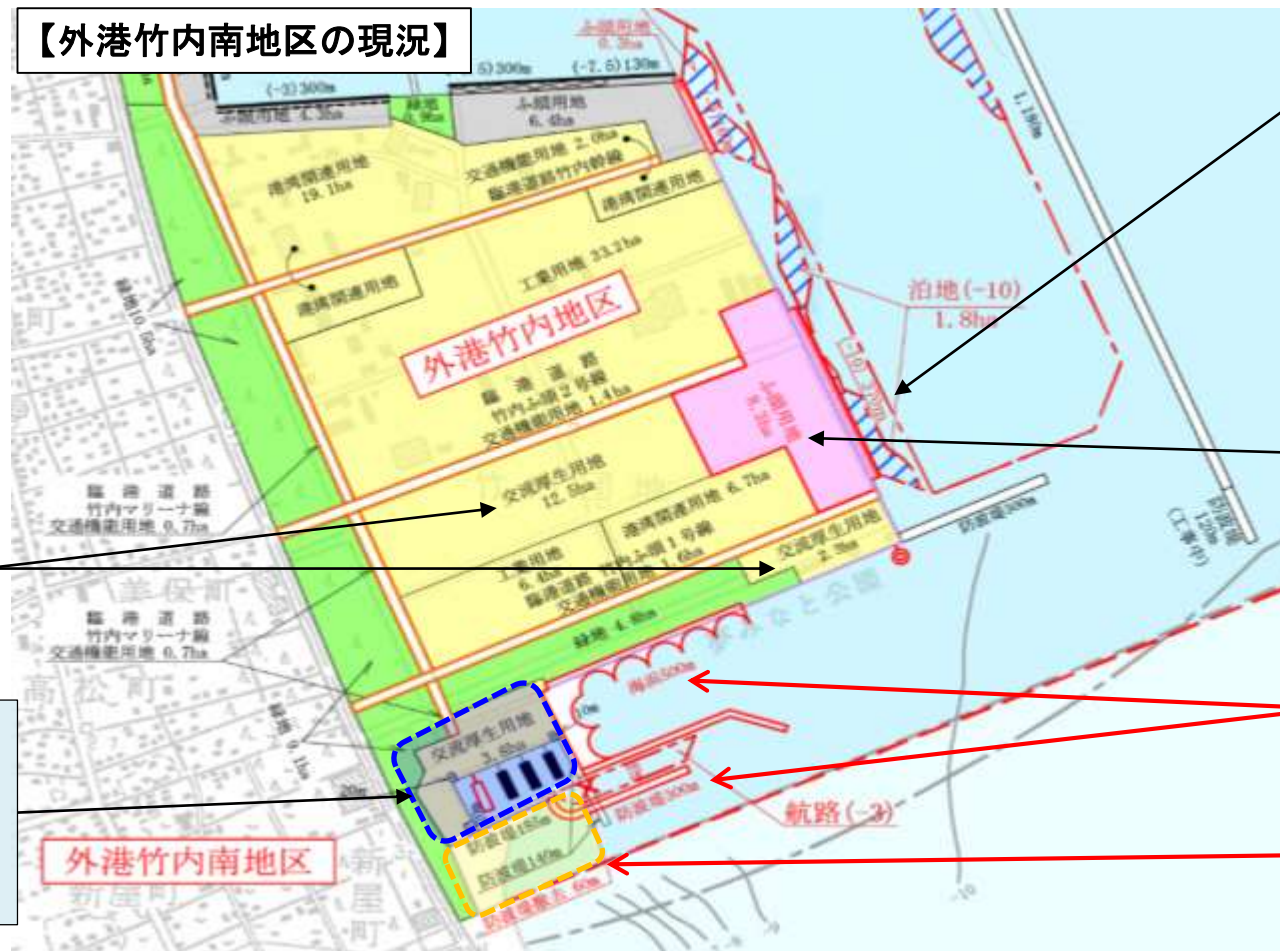
【概要】

- 国際フェリーや内航RORO船等に対応した物流ネットワークの拠点として機能し、かつ大型クルーズ客船も係留可能な貨客船ターミナルを整備中。
- 夢みなとタワーや境港さかなセンター等の賑わい施設が立地。
- 南側には境港公共マリーナが位置し、セーリング競技の大会等が開催されている。

【位置図】



【外港竹内南地区の現況】



竹内南岸壁(仮称)
(-10m, 1B, 370m)
耐震強化岸壁(幹線物資輸送)
※280m整備中
(H32供用開始予定)

貨客船ターミナル
整備中

海浜及び防波堤
未整備

波浪の影響により、
土砂が堆積

賑わい施設が充実



境港公共マリーナ



外港竹内南地区

■外港竹内南地区貨客船ターミナルの整備

- 国際フェリーの移転・内航RORO船の誘致・大型クルーズ客船の受入れ等に対応した新たな岸壁の整備が進行中であり、さらに背後には、旅客上屋及び貨物ヤード等で構成される「外港竹内南地区貨客船ターミナル」を整備している（平成32年完成予定）。



【クルーズ船受入れ岸壁】



外港竹内南地区

■内航RORO船トライアル輸送の取組み

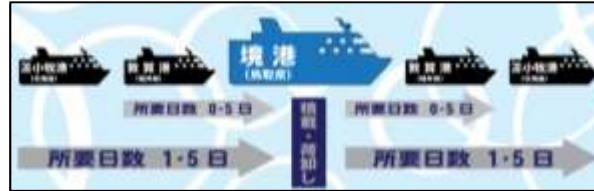
- ・ 境港流通プラットフォーム協議会では、新たに海上輸送ルートによるモーダルシフト推進の取組みとして、将来的な定期航路化を目指した、苫小牧港～敦賀港間の内航RORO船定期航路を境港まで延伸するトライアル輸送を月1回程度実施。
- ・ 現状、昭和南2号、3号及び中野1号岸壁のいずれかを利用しているが、将来は竹内南地区を利用予定。

【位置図】

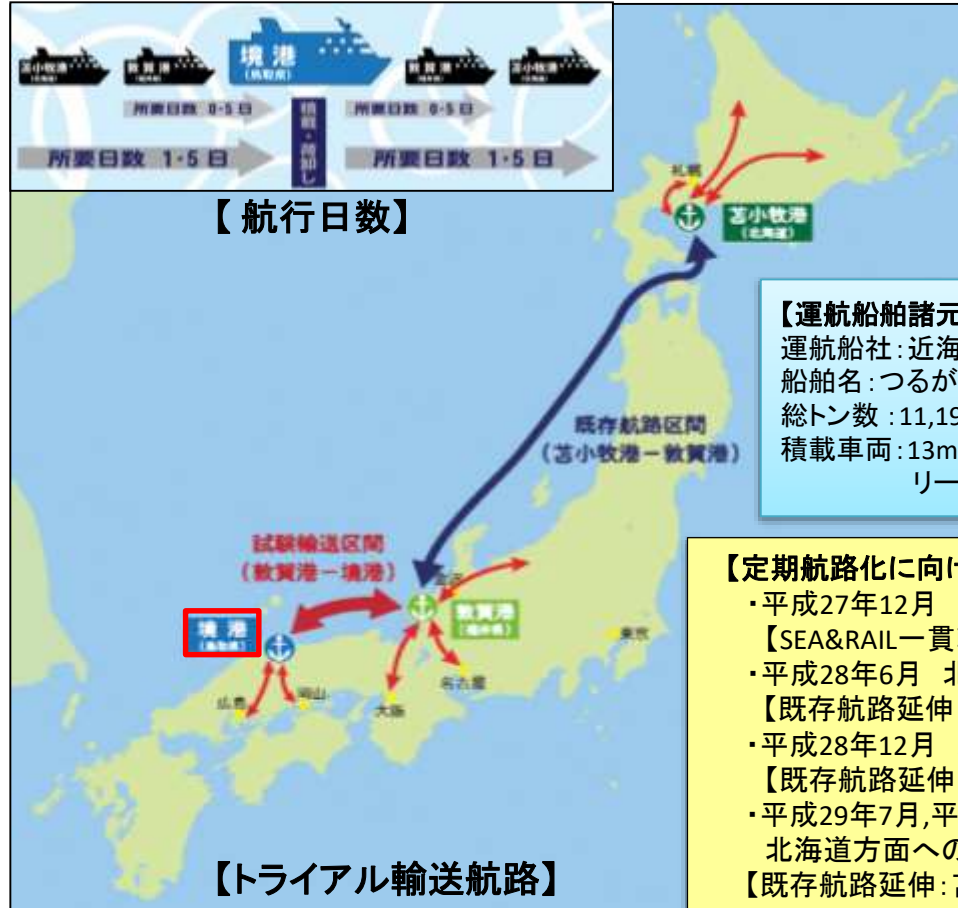


【国内海上輸送網のミッシングリンクの解消】

- ・ 物流の効率化により、中海・宍道湖・大山圏域及び中国地方の産業競争力の強化。
- ・ 船舶へのモーダルシフトにより、ドライバー不足やCO₂削減等環境問題に対応。
- ・ 大規模地震時の海上輸送におけるリダンタンシーを確保。



【航行日数】



【運航船舶諸元】

運航船社：近海郵船株式会社
 船舶名：つるが、ほくと、ひだかの内いずれか
 総トン数：11,193トン
 積載車両：13mトレーラー160台、乗用車50台
 リーフア（温度管理）用電源有

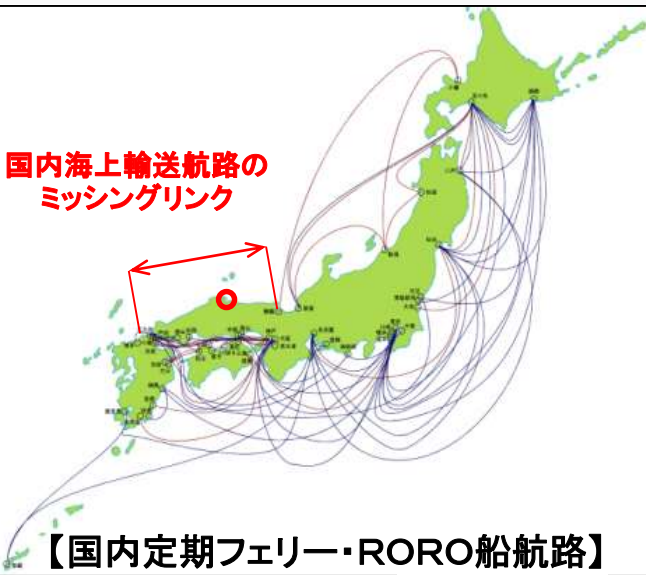
【定期航路化に向けた試験輸送の実施】

- ・ 平成27年12月 九州方面への試験輸送
 【SEA&RAIL一貫輸送：北九州港～境港】
- ・ 平成28年6月 北海道方面への試験輸送
 【既存航路延伸：苫小牧港～敦賀港～境港】
- ・ 平成28年12月 九州・関東方面への試験輸送
 【既存航路延伸：東京港～博多港～境港】
- ・ 平成29年7月、平成30年2月、3月
 北海道方面への試験輸送
 【既存航路延伸：苫小牧港～敦賀港～境港】



写真/つるが(近海郵船提供)

国内海上輸送航路のミッシングリンク



【国内定期フェリー・RORO船航路】

【トライアル輸送航路】

外港竹内南地区

■ 境港公共マリーナ

- ・ 境港公共マリーナは、毎年国体高校ヨット競技や外洋ヨットクルージング大会の開催地として利用。
- ・ マリーナに隣接するキャンプ場は、市街地に近くアクセスも良いため、観光やレジャーの拠点として人気。

【位置図】



出典: 境港公共マリーナホームページ

【利用配置図】



【2019レーザー級世界選手権大会開催】

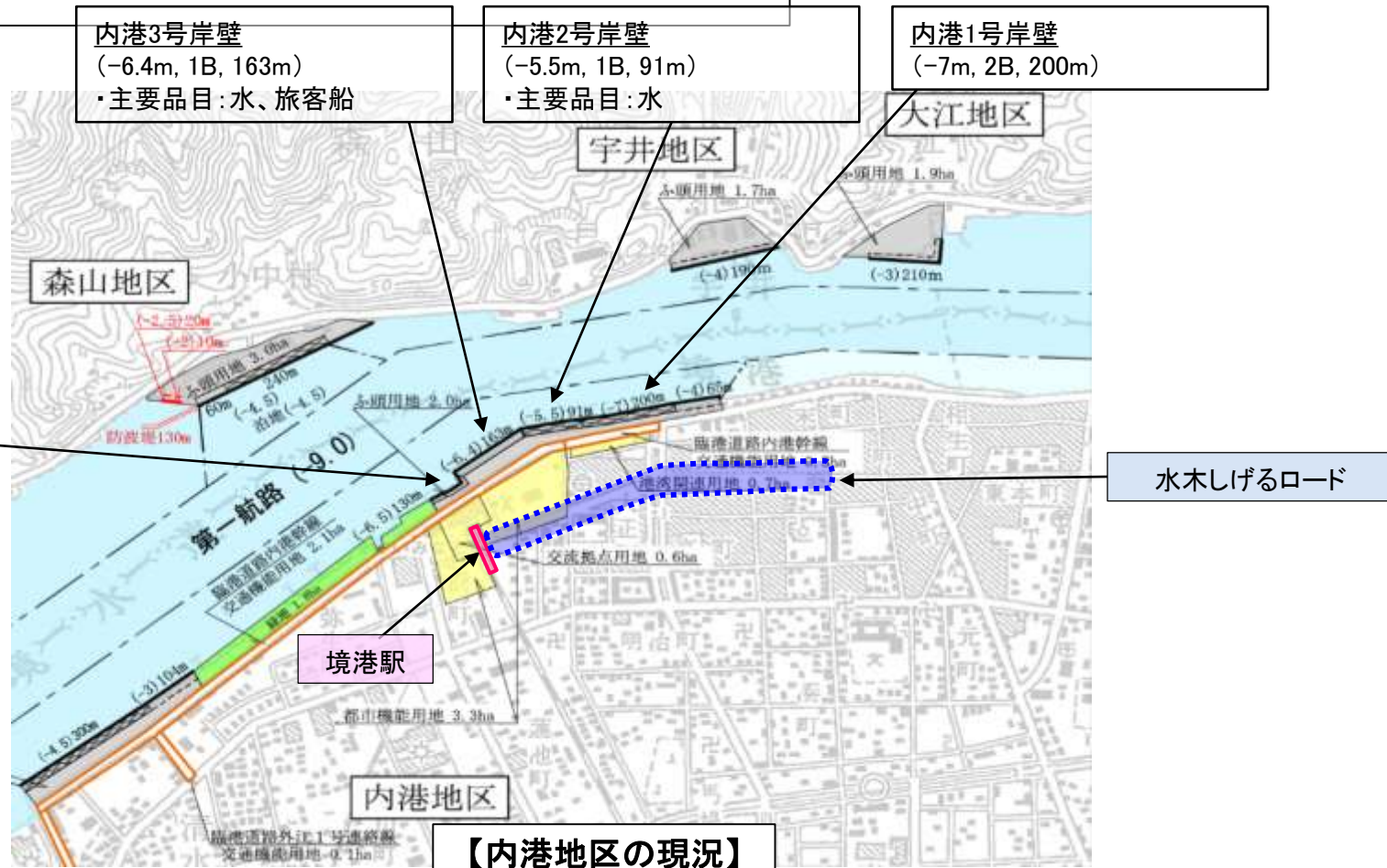
- ・ レース期間: 2019年7月1日～9日、16日～24日(予定)
- ・ 競技種目: セーリング競技レーザー級(男子)160艇
セーリング競技レーザーラジアル級(男子・女子)190艇

内港地区

【概要】

- 内港1号岸壁では、巡視船等官公庁船が利用。
- 内港2, 3号岸壁は、曳船(タグボート)が利用し、3号岸壁は高速船が利用。
- 内港4号岸壁は、隠岐航路で就航するフェリーの発着場所であり、フェリー貨物の荷役が行われている。
- 境港駅が隣接し、水木しげるロード等の観光資源が集中している。

【位置図】



内港地区

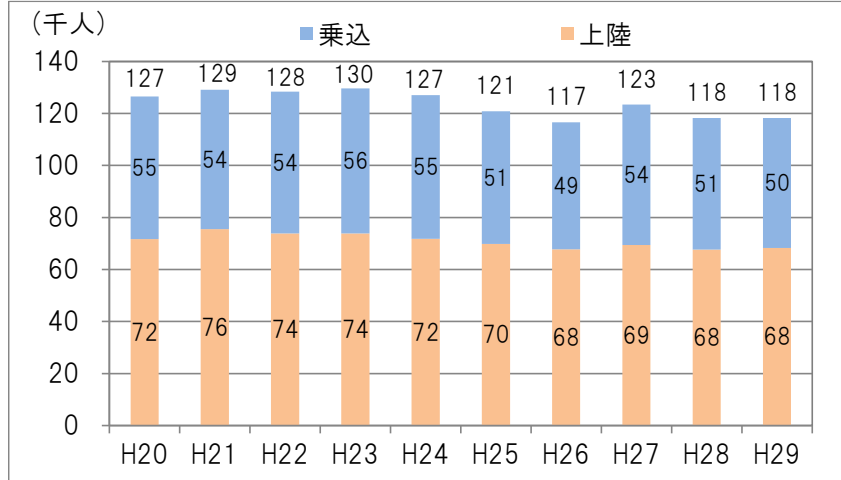
■ 隠岐航路の就航状況

- 島根半島の沖合約70kmに浮かぶ『隠岐諸島』と本土を結ぶ『隠岐航路』は、3隻のフェリーと1隻の超高速船が就航し、離島・隠岐の生活や産業、特に観光を支える生命線となっている。

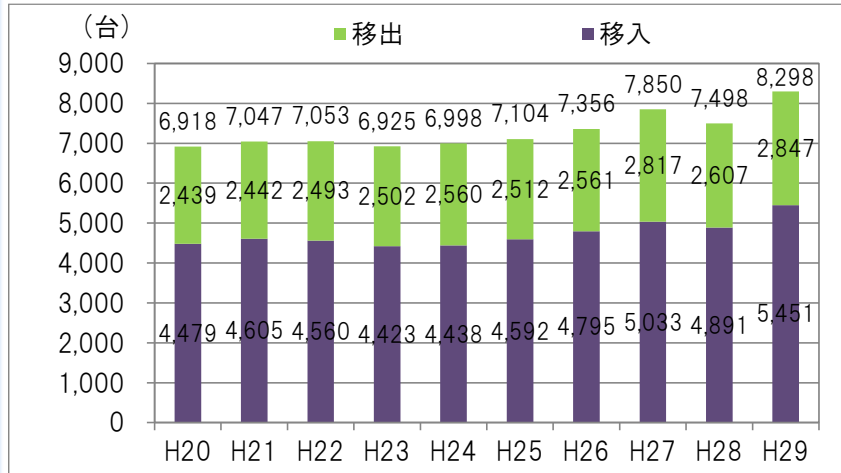
【位置図】



乗降人員実績



自動車航送車両取扱実績



フェリー航路



出典：境港港湾統計年報、H29貨物明細、H29船舶明細より作成

出典：隠岐汽船株式会社ホームページ

出典：島根県ホームページ

とのえ 外江地区

【概要】

- 外江1号岸壁では、雑貨やプロパンガス等、多種多様な貨物が移出されている。
- 外江2号岸壁は、作業船等が利用。
- 西工業団地においては、境港の取扱主要品目である原木を加工する企業が主に立地。

【位置図】



外江1号岸壁

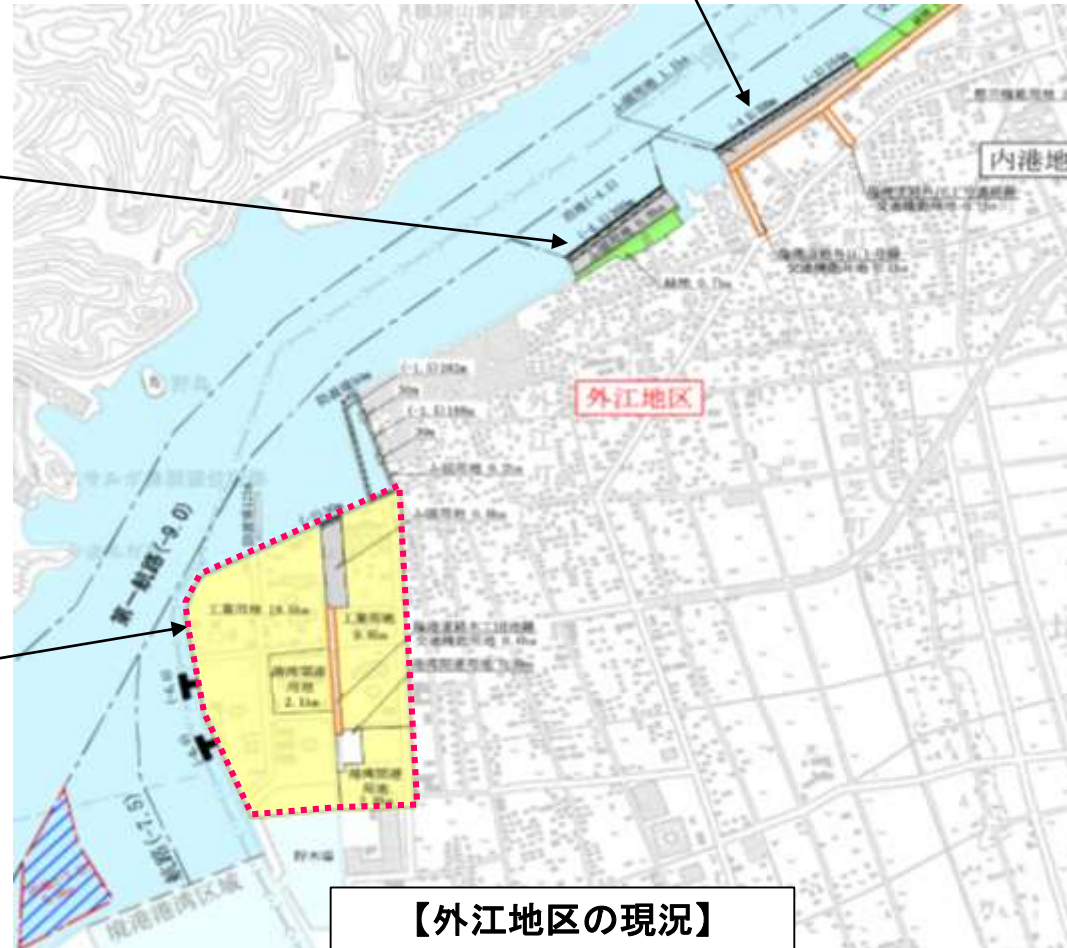
(-4.5m, 5B, 300m)

・主要品目: 取合せ品、LPG、動植物性製造飼肥料

外江2号岸壁

(-4.5m, 5B, 300m)

西工業団地



【外江地区の現況】

えしま 江島地区

【概要】

- 江島1, 2号岸壁は原木の輸移入のために利用されている。
- 背後には、原木を取扱う企業やリサイクル工場等が立地している。
- 江島大橋は、境港の物流の中心となる外港地区から島根方面へ貨物を輸送する際の交通の要衝となっており、また『ベタ踏み坂』の愛称で知られ、観光資源にもなっている。

【位置図】



江島2号岸壁
(-7.5m, 1B, 130m)
・主要品目: 原木

江島1号岸壁
(-9m, 1B, 165m)
・主要品目: 原木、取合せ品



大型原木船の受入に支障あり

江島大橋(ベタ踏み坂)



出典: 公益社団法人 鳥取県観光連盟ホームページ

【江島地区の現況】

その他の地区

【森山地区】

- ・森山岸壁(-4.5m, 5B, 300m)では西郷港向けの鋼材や金属製品等を取扱う。

【大江地区】

- ・大江物揚場(-3m, 210m)

【福浦地区】

- ・福浦東物揚場(-2.5m, 110m)
- ・福浦中央物揚場(-2.5m, 20m)
- ・福浦中央棧橋(-2.5m, 90m)
- ・福浦西物揚場(-2.5m, 70m)

もくい 【杵井地区】

おしし 【男鹿地区】

しもうべお 【下宇部尾地区】

- ・下宇部尾物揚場(-2.0m, 30m)。

【宇井地区】

- ・宇井物揚場(-4m, 190m)

【長浜地区】

- ・長浜東物揚場(-2m, 30m)
- ・長浜中央物揚場(-2m, 65m)
- ・長浜西物揚場(-2m, 35m)
- ・長浜2号物揚場(-2.5m, 45m)

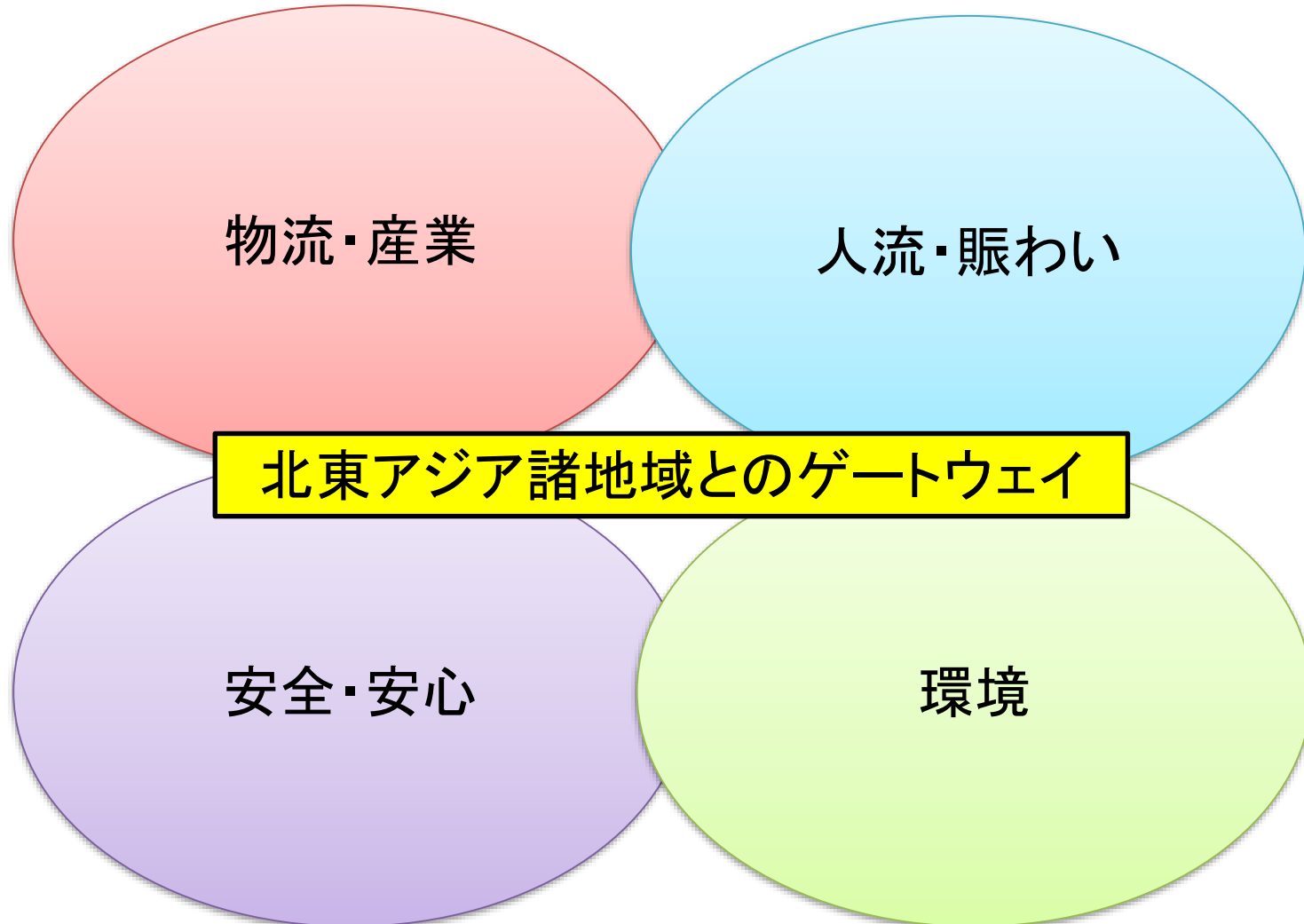
【その他の地区の現況】

序 章	長期構想検討委員会の概要
第1章	背後地域の現況
第2章	港湾の概況
第3章	各地区の現況
第4章	目指すべき方向性

目指すべき方向性

■目指すべき方向性

ロシア極東から中国沿岸部に至る北東アジア諸地域とのゲートウェイとして、また環日本海地域における西日本の交流拠点にふさわしい地理的特性を活かして、バルク、コンテナ、フェリー、RORO、クルーズ等多様な船舶の定期航路化や寄港促進を図り、産業振興や賑わいづくりなど山陰地域の更なる発展に貢献する港を目指す。



目指すべき方向性

北東アジア諸地域とのゲートウェイ

項目	境港を取り巻く状況	今後、境港に求められる機能の方向性	
物流・産業	バルク	<ul style="list-style-type: none"> ・日本海側拠点港(原木) に選定 ・外港中野地区国際物流ターミナル供用開始(H28.9) ・船舶の大型化 ・岸壁・航路水深の不足 ・クルーズ船受入れにより岸壁が混雑 ・荷さばき地が狭隘で混雑 	バルク貨物取扱機能の強化
	コンテナ	<ul style="list-style-type: none"> ・日本海側拠点港(国際海上コンテナ)に選定 ・コンテナ取扱量の増加 ・船舶の大型化 ・クルーズ船の受入れ増加により岸壁が混雑 ・輸出混載サービス開始 	コンテナ貨物取扱機能の強化
	外航フェリー(DBS)	<ul style="list-style-type: none"> ・国際定期フェリー貨物の増加 ・外港竹内南地区貨客船ターミナル整備中 	国際定期フェリー貨物取扱機能の強化
	内航フェリー(隠岐航路)	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車航送車両取扱台数の増加 	隠岐航路の物流機能の強化
	内航RORO船トライアル	<ul style="list-style-type: none"> ・内航RORO船トライアル輸送実施中 ・外港竹内南地区貨客船ターミナル整備中 	内航ROROの定期化
	エネルギー産業	<ul style="list-style-type: none"> ・バイオマス新規建設計画 	エネルギー拠点の機能強化
	道路	<ul style="list-style-type: none"> ・山陰道や葭津和田町線の整備 	交通ネットワークの強化

目指すべき方向性

北東アジア諸地域とのゲートウェイ

項目	境港を取り巻く状況	今後、境港に求められる機能の方向性	
人流・賑わい	クルーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・日本海側拠点港(外航クルーズ)に選定 ・大型クルーズ船の寄港増加 ・外港竹内南地区貨客船ターミナル整備中 ・中野地区ドルフィン(3基)整備済 	クルーズ船の受入環境の向上
	外航フェリー(DBS)	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客者数の増加 ・外港竹内南地区貨客船ターミナル整備中 	旅客者の受入環境の向上
	内航フェリー(隠岐航路)	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客者数は微減傾向 	隠岐の生活や観光を支える航路の維持
	マリーナ	<ul style="list-style-type: none"> ・公共マリーナJOCセーリング競技強化センター認定 ・2019レーザー級世界選手権大会開催 ・波浪の影響により、土砂が堆積 	マリーナ機能の強化
	海浜	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾計画とのかい離(海浜の未整備) 	海浜のあり方検討
	みなとの賑わい	<ul style="list-style-type: none"> ・「みなとオアシス境港」登録 	みなとの賑わいづくりの促進
安全・安心	大規模地震の発生	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震発生の可能性 ・昭和南3号岸壁[耐震強化岸壁(緊急物資輸送)]整備済 ・竹内南岸壁(仮称)[耐震強化岸壁(幹線物資輸送)]整備中 	大規模地震時における緊急物資輸送及び物流機能の維持(コンテナ、外航フェリー、内航フェリー)
	港湾施設の老朽化	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化施設の増加 ・荷役岸壁における取扱貨物の集約及び再編 ・維持管理コスト増加 	港湾施設の老朽化対策、維持及びふ頭の再編
環境	リサイクルポート	<ul style="list-style-type: none"> ・リサイクル貨物の多様化 ・バイオマス発電所の増加 	リサイクル貨物取扱機能の強化
	港湾のグリーン化(CO ₂ 等排出量削減)	<ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフトの推進 ・内航RORO船トライアル輸送の実施 	内航RORO船の定期化