



伝統芸能披露



国際コンテナターミナル



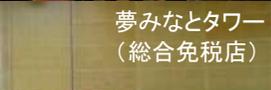
クルーズ船のクルーと子どもたちの交流



オプションツアー
シャトルバス



物販フェント村



夢みなとタワー
(総合免税店)



境港長期構想検討委員会

第2回委員会資料

令和元年7月23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

2019 レーザー級世界選手権大会 境港開催決定

大会開催式典



内航RORO荷卸し状況

目次

序章	長期構想委員会の概要	1
第1章	港湾への要請と課題	8
第2章	境港が今後担うべき役割	37
第3章	境港の長期構想における施策の展開方向	44
第4章	将来の空間利用計画	53

序章 長期構想委員会の概要

第1章 港湾への要請と課題

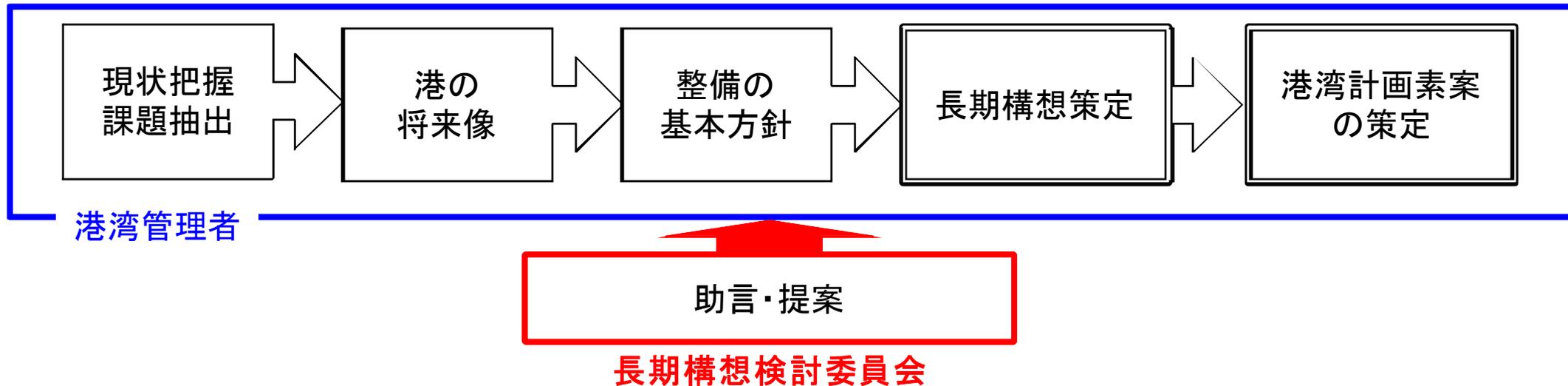
第2章 境港が今後担うべき役割

第3章 境港の長期構想における施策の展開方向

第4章 将来の空間利用計画

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
令和元年度	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)	(幹事会:7月4日) 7月23日
	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
令和2年度	港湾計画の改訂	下半期予定

検討フロー

現況分析

長期構想

港湾計画
素案

港湾及び背後地域の現況

上位・関連計画の動向

企業個別ヒアリング

目指すべき方向性

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
・果たすべき役割と将来像
・主要施策の展開方向

将来の空間利用計画

境港長期構想の策定

施設配置及び土地利用計画

境港港湾計画素案の策定

港湾利用者との
合同意見交換会

市民アンケート
※必要に応じて実施

第1回委員会

第2回委員会

第3回委員会

第4回委員会

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。

北東アジア諸地域とのゲートウェイとしての4つの視点

物流・産業

人流・賑わい

安全・安心

環境

第1回委員会での主な意見

分野	項目	主な意見
長期 構想	検討の方向性 ・ 内容	・目指すべき方向性については、内容が漠然としている。より明確にするためには、今後の 議論の結果をフィードバック することも必要。
		・現状については、うまくいっている点だけでなく 問題点の把握 も必要。
		・境港は鳥取・島根の中核となる 中海・宍道湖・大山圏域 の重要な物流拠点であり、そういった視点も入れてほしい。
		・ 人口減など背後地の将来を踏まえ ながら、地元のニーズに応えていく、という視点が必要。
		・将来貨物量の伸びが期待できない中、競合港との差別化を図るには IoTやAIなどを活用した港湾の高機能化 を方向性として考える必要がある。
物流 ・ 産業	施設整備	・船舶(コンテナ、バルク)の 大型化に対応した岸壁整備 が必要。
		・ クルーズ客船寄港数の増加 (3~4倍)、 船舶の大型化 (20万トン級)を視野入れた検討が必要。
		・マリーナや防波堤など、20年、30年先を見据え大きな将来図を描いてほしい。
	道路アクセス	・中海・宍道湖・大山圏域において、境港出雲道路も重要になる。
	集荷対応	・輸出入の インバランスへの対応 が必要。 ・大宗貨物とともに 新規・多様な貨物への対応 も必要。
・貨物量は横ばい・漸減傾向にあるが、 中海・宍道湖・大山圏域のポテンシャル を活かした検討を一緒に行いたい。		
・北東アジアのゲートウェイとしての機能が期待される中、 内航のハブ や 対北東アジアとのハブ としての可能性についても検討してほしい。		

第1回委員会での主な意見

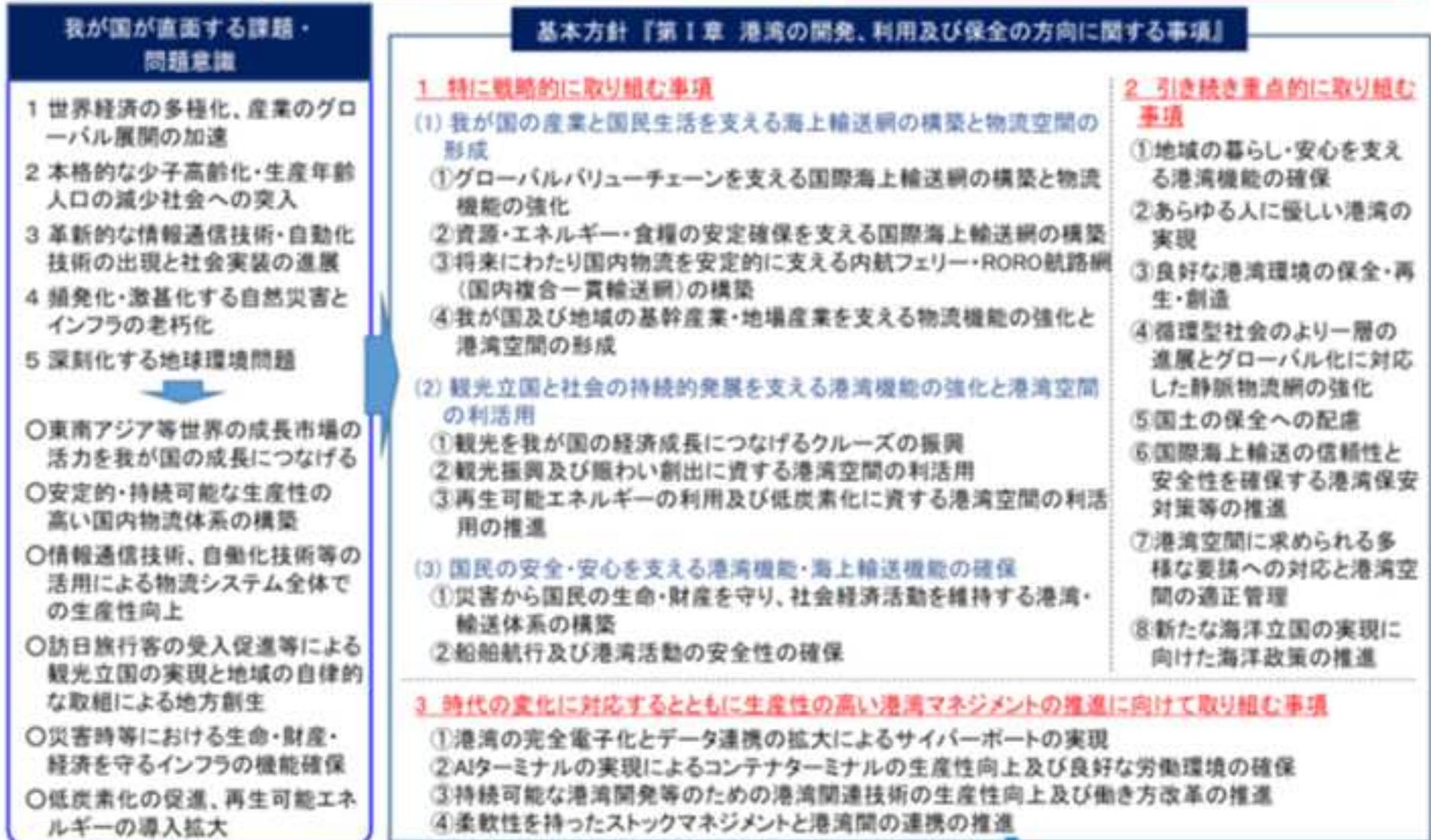
分野	項目	主な意見
物流 ・ 産業	港内の 安全	・内港地区は離島航路とともに漁船や貨物船も入ってくるが、 プレジャーボートとの輻輳 など危険があり、 安全性の確保 が課題。
		・船だまりに300隻近い漁船がいる。貨物船、客船も入ってくるので 安全性の確保 が課題。
人流・ 賑わい	施設整備	・目指すべき方向性の「人流・賑わい」については、 緑地の有効活用 も入れてはどうか。
		・海岸通りに、クルーズ客や市民が集い、 賑わいが創出される交流拠点 を設けたらどうか。
		・みなとオアシスのほかにもマリンレジャーの振興による「海の駅」という事業がある。海の駅についても検討の材料に入れてほしい。
	アクセス 整備	・急増する 観光客に対応した交通面(バスなど) の課題解消の検討が必要。
ソフト面の 対応	・ 地域住民 がもっと境港を利用できないか。	
	・ マリーナ、クルーズ、離島航路 は人とみなとをつなぐ重要なポイント。 賑わいのためのソフト面の検討 も重要。	
安全 ・ 安心	広域バック アップ	・南海トラフ地震などによる太平洋側ルート被災時には 代替輸送機能を担う というビジョンが必要。
		・将来的な構想だが、島根半島の陰(美保関側)に大きな岸壁をつくり、 日本海側の避難港としての機能 を担うことも考えられる。
環境	港湾の グリーン化	・24時間稼働工場などの 副次的な排出エネルギーの再利用 など検討できないか。
	保全	・港湾整備の 生態系への影響 の把握もしてほしい。

序章	長期構想委員会の概要
第1章	港湾への要請と課題
第2章	境港が今後担うべき役割
第3章	境港の長期構想における施策の展開方向
第4章	将来の空間利用計画

境港に係る上位・関連計画

【基本方針の変更の考え方】

基本方針とは	港湾法第3条の2第1項の規定により国土交通大臣が、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関して定める方針	
基本方針の役割	① 国の港湾行政指針 (港湾法第3条の2第1項)	② 個別の港湾計画を策定する際の適合すべき基準 (港湾法第3条の3第6項)



境港に係る上位・関連計画

時代の潮流と課題

- ・急激な人口減少、少子化
- ・都市間競争の激化などグローバル化の進展
- ・食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
- ・異次元の高齢化の進展
- ・巨大災害の切迫、インフラの老朽化
- ・ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

-凡例-

- ・産業・物流関連
- ・交流関連
- ・防災・安全関連
- ・環境関連

国の計画

国土のグランドデザイン2050

- 日本海側と太平洋側の2面をフル活用し、航路としての日本海側の重要性を踏まえた港湾の活用
- 機能向上(埠頭再編、岸壁の増深、耐震強化等)により、港湾施設のサービス水準の維持・向上
- クルーズ船の寄港を受け入れるための環境整備等を加速化させ、クルーズ船による訪日旅行を促進
- 日本海側と太平洋側の連携を強化し、ネットワークの多重性・代替性の確保
- 戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー制約・環境問題への対応

社会資本整備重点計画

- 戦略的な維持管理・更新等を推進及びコストの縮減・平準化
- 離島航路及び離島航空路の維持や安全かつ安定的な輸送の確保
- 効率的な海上輸送網の形成
- クルーズ船の受入環境の改善
- 大規模地震発生後の緊急物資等の輸送に資する海上輸送ネットワークの構築
- 港湾の特殊性を考慮した避難対策
- 大規模災害時における港湾からのアクセスルートを確保
- 港湾等の公共施設における緑化、民間緑地の確保
- 海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進
- 海面処分場を計画的に整備

国土形成計画(全国計画)

- 産業物流のコスト低減・サービス水準の向上を図り、地域活性化や企業立地の促進につなげる
- 外内貿岸壁の一体運用、港湾と鉄道のアクセス強化等による国際輸送と国内輸送のシームレス化
- 陸海空の総合的な輸送ネットワークの構築
- 国際循環資源取扱港湾の拠点化
- 船舶の大型化等に対応するため、ふ頭再編とあわせた機能強化等
- クルーズ船の受入環境の改善
- 粘り強い構造の海岸堤防、漁港施設等の整備及び津波対策
- 施設の耐震化や基幹的広域防災拠点の運用体制の強化

港湾の中長期政策「PORT 2030」

- 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
- 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
- 列島のクルーズアイランド化
- ブランド価値を生む空間形成
- 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
- 港湾・物流活動のグリーン化～CO2排出源・吸収源対策～
- 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
- 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針

- グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化
- 資源・エネルギー・食料の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
- 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
- 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成
- 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興
- 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空港の利活用
- 再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進
- 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
- 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

観光立国推進基本計画

- クルーズ旅客の受入機能の高度化等によりクルーズ船寄港の「お断りゼロ」を実現
- 空港・港湾・鉄道等へのアクセス等、高速道路ネットワークとそれを補完する基幹道路を効果的に強化
- 港湾の施設整備等のハード施策やみなのオアシスの登録等のソフト施策

明日の日本を支える観光ビジョン

- クルーズ船の受入の更なる拡充
 - ・クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現
 - ・世界に誇る国際クルーズの拠点形成

境港に係る上位・関連計画

-凡例-

- ・産業・物流関連
- ・交流関連
- ・防災・安全関連
- ・環境関連

中国圏の計画

中国圏広域地方計画

- 後背地域の基幹産業の貿易構造に応じた港湾機能の強化
- コンテナ船の大型化や取扱量の増大等に対応したコンテナターミナルの機能強化
- 原木を取り扱う港湾において、船舶の大型化や仮置きヤード不足に対応した港湾機能強化
- 国際物流ターミナル整備による港湾機能の強化
- 基幹航路以外では極力管内港湾を利用してのダイレクト輸送を推進
- 環日本海定期貨客船が就航している境港の航路を活かし、ロシア極東地域等の対岸諸国との物流を促進し、特に日韓間においては、物流の更なる効率化を図るためシャースの相互通行を推進
- コンビナート及び臨海部の防災・減災対策の強化
- 社会資本の耐震化の推進、減災対策の推進

中国ブロックにおける社会資本整備重点計画

- 社会資本の戦略的な維持管理を実施
- 国際・国内物流ターミナルの整備や、港湾・空港物流ネットワークの構築
- 境港の国際物流ターミナルなど、大型船舶の入港に対応するための港湾施設の整備
- 緊急輸送道路の橋梁、港湾施設等の耐震化
- 海運・鉄道へのモーダルシフト、港湾活動に使用する荷役機械などの省エネルギー化を推進

県の計画

鳥取県元気づくり総合戦略

- 北東アジアゲートウェイ「境港」の重点整備を国に求める
- クルーズ船の誘致
- 竹内南地区貨客船ターミナルの整備

島根総合発展計画

- 物流の拠点となる境港について、防波堤や臨港道路等の港湾施設の整備やポートセールス等を推進
- 外国人観光客の増加に向け、海外プロモーション活動の強化や受入環境の整備
- 広域的大規模災害や津波災害等に対応できるよう県地域防災計画を見直し

広域連携の計画

中海・宍道湖・大山圏域振興ビジョン

- 力強い産業圏域の形成
- 圏域内外を結ぶ交通ネットワークの充実
- 北東アジアに向けたゲートウェイ機能の向上と活用
- インバウンド観光の推進
- 自然環境の保全と活用

市の計画

境港市まちづくり総合プラン

- 境港中野地区の国際物流ターミナルや竹内南地区の貨客船ターミナルといった港湾のハード整備に加え、内航RORO船航路の誘致による海上輸送網の空白地帯の解消や境港と背後圏の時間距離を短縮する高速道路網整備の促進
- 境港の港湾機能を再編するために、竹内南地区に水深10mの岸壁及び泊地、ふ頭用地、旅客上屋などを整備し、内航RORO船、国際フェリー等の機能集約化に対応した海上輸送と陸上輸送の複合一貫輸送ターミナル整備
- 国内航路と国際航路との連結による新たな物流ルートの構築等
- 環日本海定期貨客船の安定運航
- 新たな物流ルートによる航路の拡充
- クルーズ客船の安定的な寄港
- 近接する既存施設(夢みなとタワー等)との連携や周辺の未利用の土地の有効活用を検討

米子境港都市計画区域 都市計画区域マスタープラン

- 外港中野地区国際物流ターミナルを配置
- 複合一貫輸送に対応した外港竹内南地区貨客船ターミナルの配置
- マリーナの機能充実

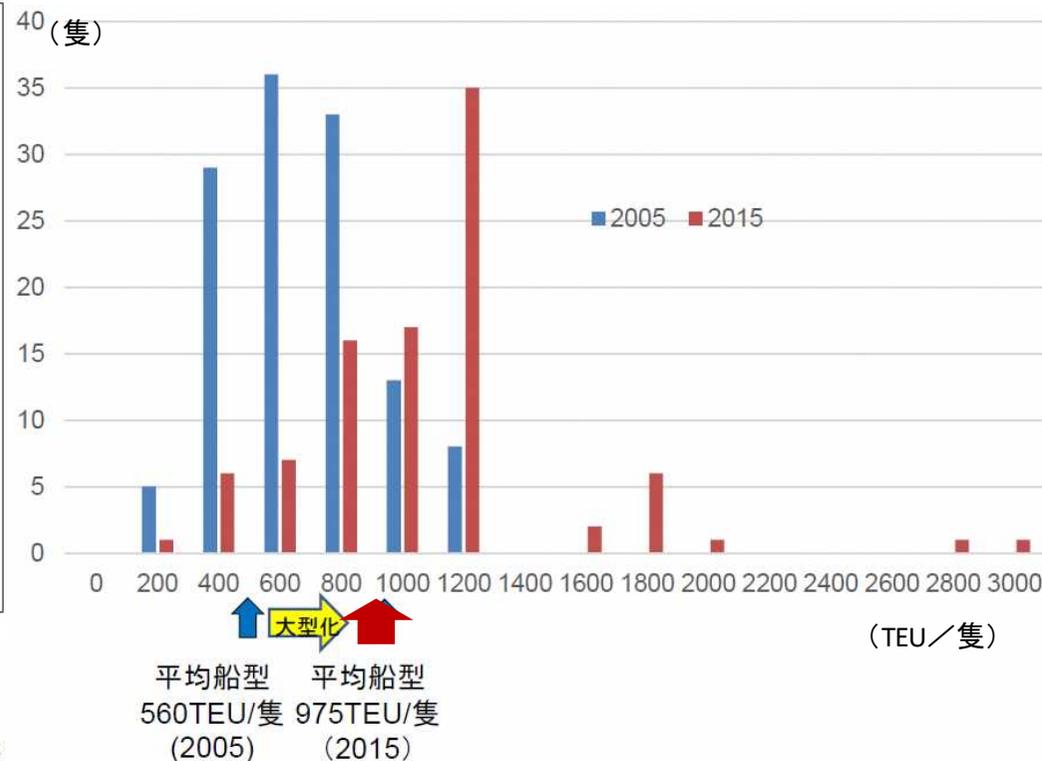
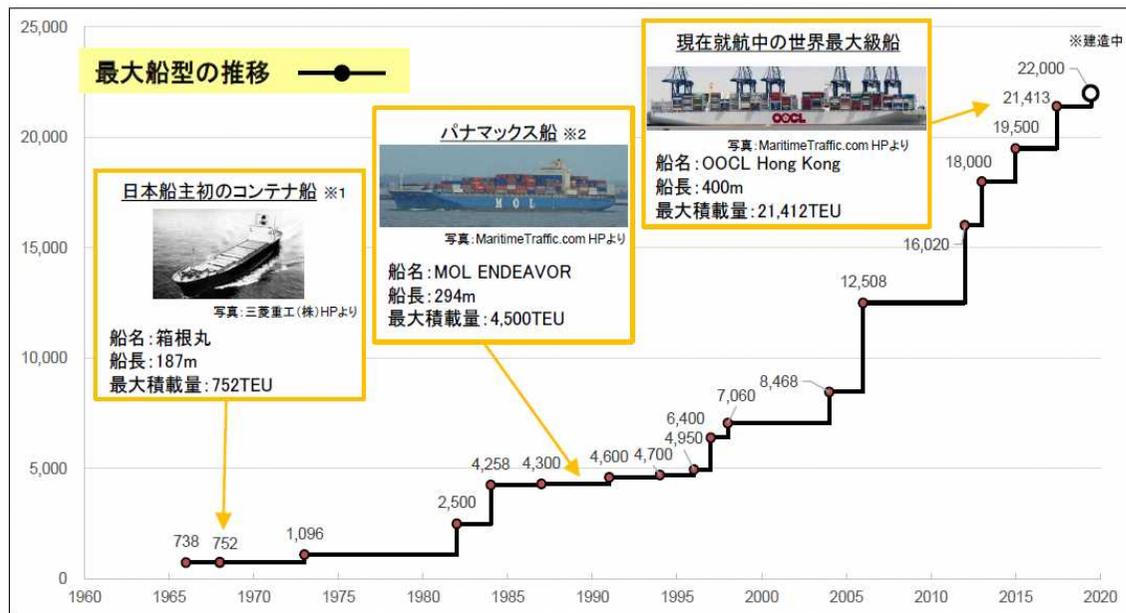
社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

物流・産業

(1) -1 船舶の大型化

▶ 進む船舶の大型化／近海航路においても大型化が進行

- ・スケールメリットによる輸送コスト低減のため、船舶の大型化が進んでいる。
- ・中国・韓国航路(近海航路)においても船舶の大型化が進行。平均船型をみると、**2005年から2015年の10年間で、560TEU／隻から975TEU／隻と約2倍になっている。**



※1: かつて日本郵船(株)が所有・運航していた我が国船主初のコンテナ船。
 ※2: 新パナマ運河(2016年6月供用)供用開始以前において、パナマ運河を通航可能であった最大船型(船長294m以内、船幅32.3m以内)。
 注: TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位
 20,000TEU級コンテナ船は2015年に67隻発注され、MOLが2017年に欧州-アジア航路への就航するなど、今後更なるコンテナ船の大型化が進展する見込み
 出典: 2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

資料: 国土交通省資料

資料: 国土交通省「港湾の中長期政策PORT2030～参考資料編～」に加筆

図1 コンテナ船の大型化

図2 我が国に寄港する中国航路(コンテナ船)の船型の変化¹²

社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

物流・産業

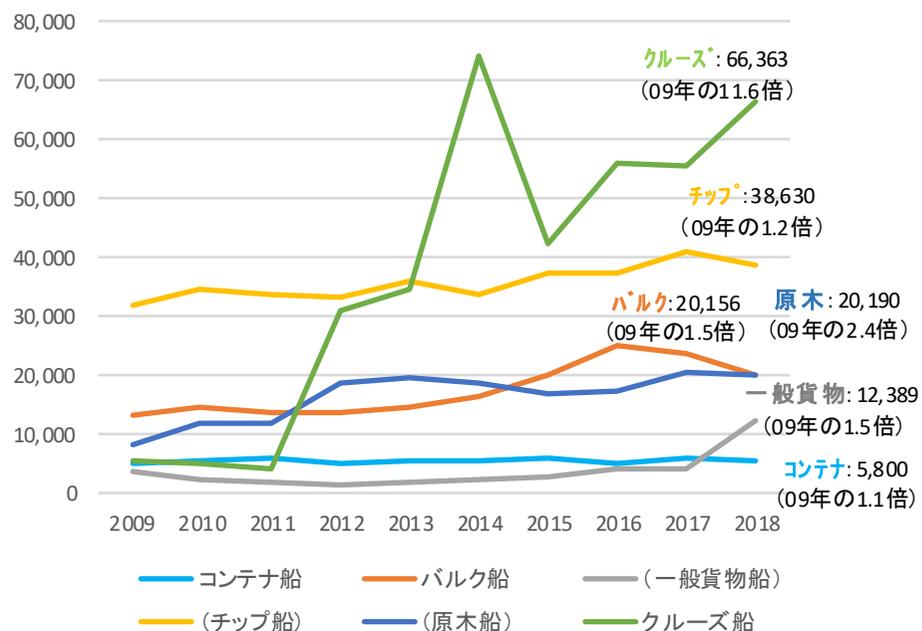
(1) 船舶の大型化

▶ 進む船舶の大型化／境港においても大型化が進行

・境港でも、外港船舶の大型化により、平均総トン数は2009年から2018年の10年間で、バルク船は約**1.5**倍、コンテナ船は約**1.1**倍と着実に大型化が進行。

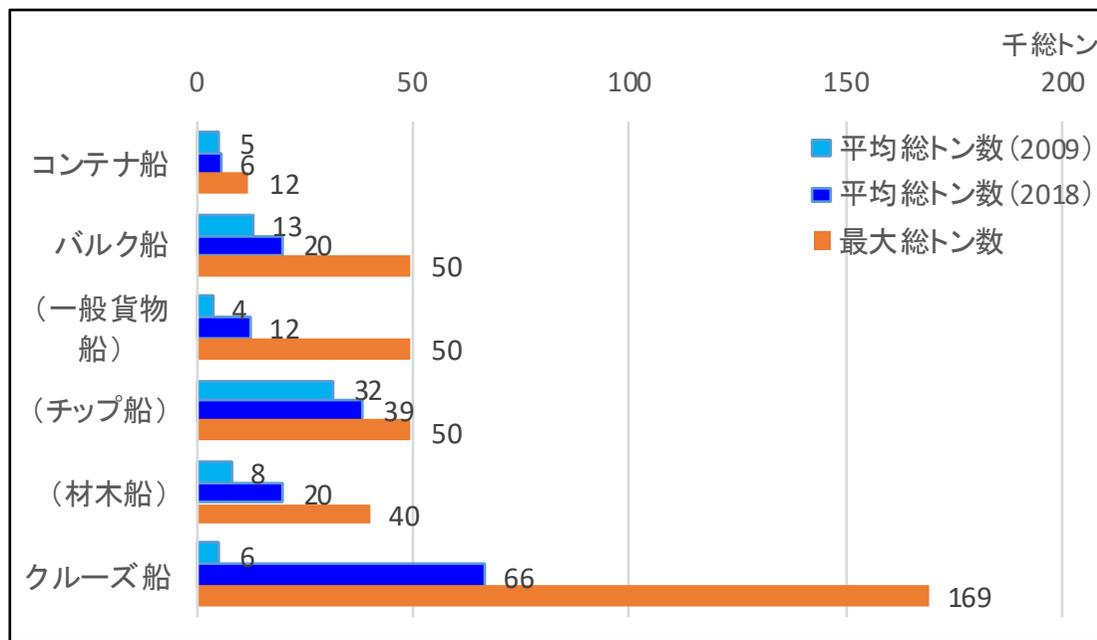
・最大総トン数が平均総トン数の約**2**倍から約**4.2**倍上回る船舶の入港がある。

境港 主要外航船舶の平均総トン数の推移



出典：境港港湾統計年報、H29,H30船舶明細より作成

境港 主要外港船舶平均総トン数・最大総トン数



出典：境港港湾統計年報、H29,H30船舶明細より作成

社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

物流・産業

(2) 日本海側拠点港湾の指定

▶ 境港：国際コンテナ、クルーズ（背後観光地）、原木を対象に日本海側拠点港湾に指定

・「既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築にも資すること」を目的とした日本海側拠点港湾の一つとして、境港は「国際コンテナ、クルーズ（背後観光地）、原木」を対象に指定を受けた。

【日本海側拠点港（19港、28計画）および拠点化形成促進港（4港、4計画）位置図】

- 主なスケジュール
- ・平成22年11月24日 第1回検討委員会開催
 - ・平成23年11月11日 10回にわたる委員会での議論を経て国土交通大臣が選定
 - ・平成24年 9月12日 第11回委員会にて計画の進捗状況について報告（平成23年の取組）
 - ・平成26年 8月 6日 第57回港湾分科会にて計画の進捗状況について報告（平成24年の取組）
 - ・平成27年 3月10日 第59回港湾分科会にて計画の進捗状況について報告（平成25年～26年の取組）
 - ・平成29年 2月 計画の進捗状況について報告（平成27年（2015年）の取組）

- 日本海側拠点港（19港、28計画）
- 総合的拠点港（日本海側拠点港のうち5港）
 - 国際コンテナ
 - 国際フェリー・RORO
 - 国際定期旅客
 - クルーズ（定点）
 - クルーズ（背後観光地）
 - 原木
 - その他
 - △ 拠点化形成促進港（4港、4計画）

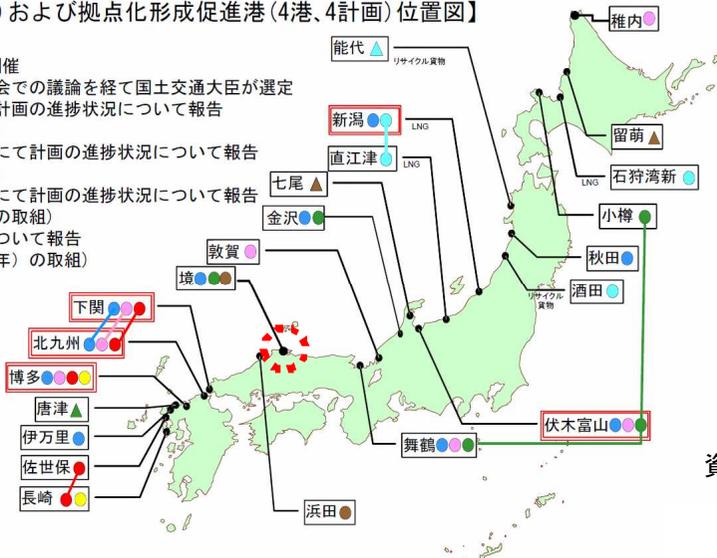


表1 日本海側拠点港湾

国際海上コンテナ（10港・9計画）	「博多港」、「北九州港・下関港」、「新潟港」、「伏木富山港」、「秋田港」、「伊万里港」、「境港」、「舞鶴港」、「金沢港」
国際フェリー・国際RORO船（7港・6計画）	「博多港」、「北九州港・下関港」、「敦賀港」、「稚内港」、「伏木富山港」、「舞鶴港」
国際定期旅客（5港・3計画）	「博多港」、「北九州港・下関港」、「長崎港・佐世保港」
外航クルーズ（定点クルーズ）（2港・2計画）	「博多港」、「長崎港」
外航クルーズ（背後観光地クルーズ）（5港・3計画）	「小樽港・伏木富山港・舞鶴港」、「金沢港」、「境港」
原木（2港・2計画）	「境港」、「浜田港」
LNG（3港・2計画）	「直江津港・新潟港」、「石狩湾新港」
リサイクル貨物（1港・1計画）	「酒田港」

資料：国土交通省港湾局「日本海側拠点港の取組状況について（報告）」、平成29年2月に加筆

資料：国土交通省港湾局「日本海側拠点港の取組状況について（報告）」、平成29年2月に加筆

図3 日本海側拠点港湾の位置図

社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

物流・産業

(3) -1 農水産品輸出ニーズの高まり

▶ 伸びる農水産品輸出／海上コンテナ輸送ではリーファーコンテナ貨物が約4割を占める

- ・農林水産物・食品の輸出額は順調に増加している。さらに政府は、同輸出額を2019年までに1兆円に増大させ、その実績をもとに、新たに2030年に5兆円を目指す目標を掲げている。
- ・農林水産物・食品の輸出額7,452億円(2015年)のうち、**海上コンテナ貨物は5,868億円と約8割**を占めている。さらに海上コンテナ貨物の内訳をみると、**リーファーコンテナ貨物が2,333億円とコンテナ貨物の約4割**を占めている。
- ・国土交通省は「農水産物の輸出促進に向けた屋根付き岸壁や冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備の整備に対する支援制度」を創設して、水産物やリーファー貨物の取り扱いに関わる施設整備を支援。

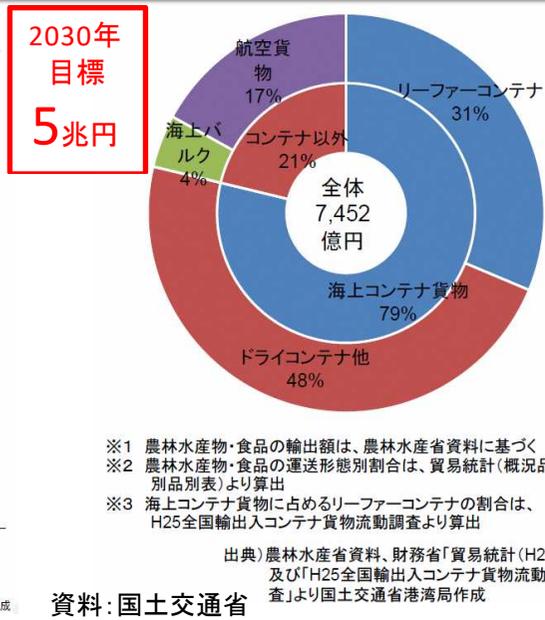
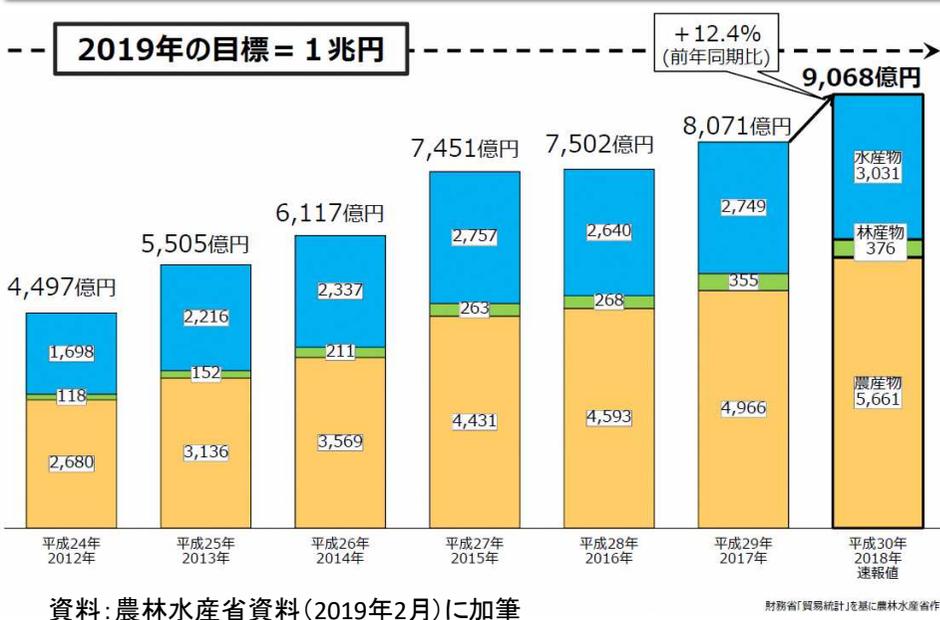


図4 農林水産物・食品の輸出額の推移

図5 農林水産物・食品輸出の運送形態別の割合

図6 北海道における屋根付き岸壁、冷凍・冷蔵コンテナ電源の整備事例

社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

物流・産業

(3)-2 農水産品輸出ニーズに係る境港の動向

▶ 伸びる農水産品輸出／不足が懸念される定温倉庫やリーファーコンテナ電源供給設備

・鳥取県では、「鳥取県農業活力増進プラン」(平成27年3月)において、平成25年時点における農林水産物・食品の輸出額**4.5**億円を、令和3年までに**9**億円とする目標を掲げ、平成30年3月には、当該計画を発展的に見直した「鳥取県農業生産1千億円達成プラン」(平成30年)を策定し、TPPやEPAの動向を踏まえつつ、**①販路拡大(新マーケットの拡大)とブランド化、②国際認証の取得促進、③生産体制の整備に取り組み、更なる輸出拡大に取り組むこと**としている。

・一方で境港を利用した農水産物の輸出量は、**背後圏における農水産物の生産・輸出量の3割程度**にとどまっております。**小口混載(リーファー)サービスの不在、定温倉庫の不足、リーファーコンテナ電源供給設備の不足、航路・便数の不足等が課題**となっている。

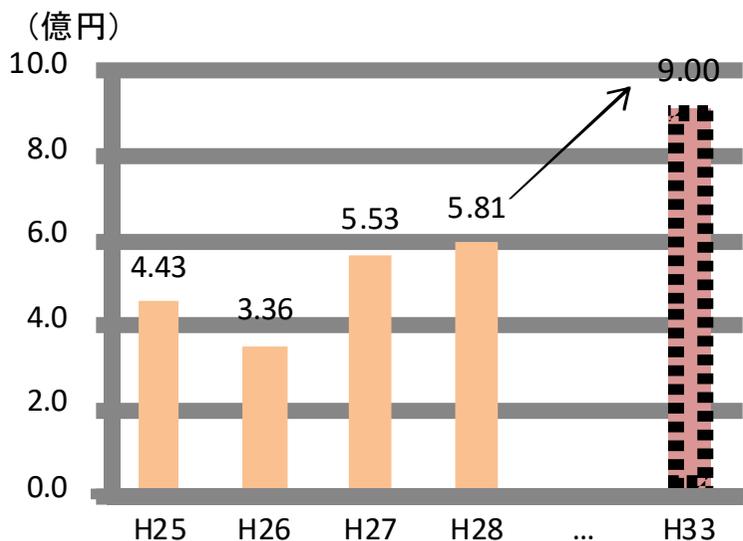


図7 鳥取県の農水産物の輸出額と目標額



図8 中国地域での農水産物の生産地別積出港別輸出貨物量(平成25年11月の1カ月間)

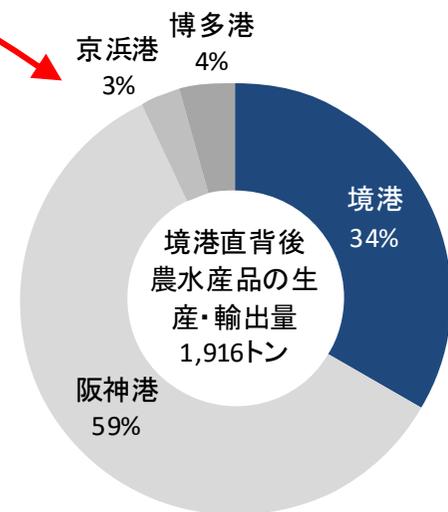


図9 【積出港別の貨物量の割合】 16

社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

物流・産業

(4)-1 国際複合一貫輸送、シャーシ相互通行の進展

▶ 国際フェリー・RORO航路における多様な輸送サービス／シャーシの相互通行による物流効率化

- ・国際フェリー・RORO航路では、コンテナ貨物以外にも自走貨物(車両、建機・農機など)、活魚車、無振動車など、**多様な貨物・輸送車両に対応した輸出入が可能**となっている。
- ・また最近では、日韓でのシャーシ相互通行が実施されている。北部九州では釜山のルノーサムソン自動車の工場から日産自動車九州の工場に向け、**相互通行シャーシを利用した積み替えなしの一貫輸送が行われており、リードタイム短縮と国内在庫の縮減による物流コスト削減**などの効果を上げている。

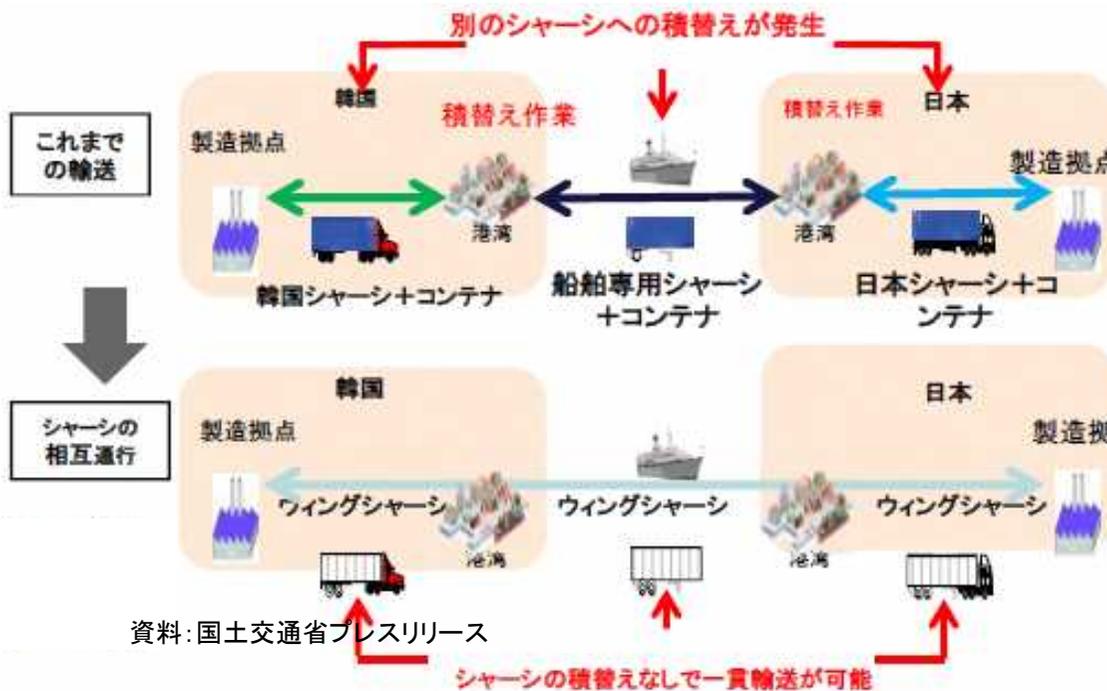


写真: 株岩瀬運輸機工HP

資料: 国土交通省

「港湾の中長期政策PORT2030～参考資料編～」

図10 国際フェリー・RORO航路で一貫輸送される車両



資料: 国土交通省プレスリリース

シャーシの積み替えなしで一貫輸送が可能

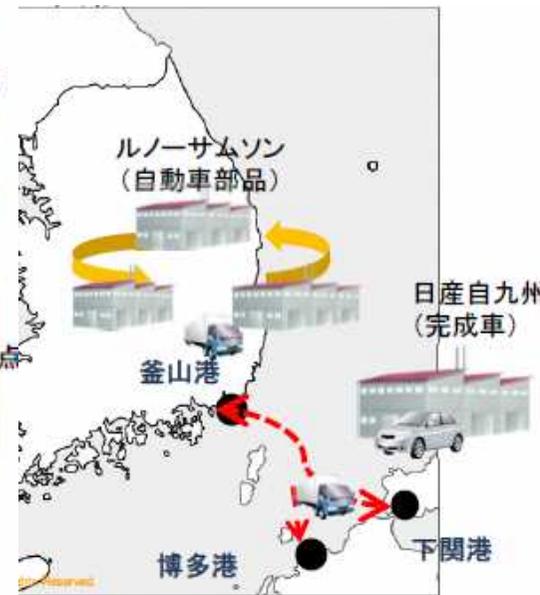


図11 日韓・国際フェリー・RORO航路でのシャーシー貫輸送

社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

物流・産業

(4)-2複合一貫輸送に向けた取組

▶ 脆弱な日本海側海上輸送網への対応

・境港が位置する日本海側は海上輸送網が脆弱な状態となっており、船舶へのモーダルシフトによるドライバー不足の解消、物流の効率化による中海・宍道湖・大山圏域及び中国地方の産業競争力の強化、大規模災害太平洋側輸送網のバックアップ機能の充実等を目的として、内航RORO船の定期航路化や、国際定期貨客船(DBSクルーズフェリー)と国内RORO船などに対応した複合一貫輸送ターミナルの整備(令和2年春供用予定)に取り組んでいる。

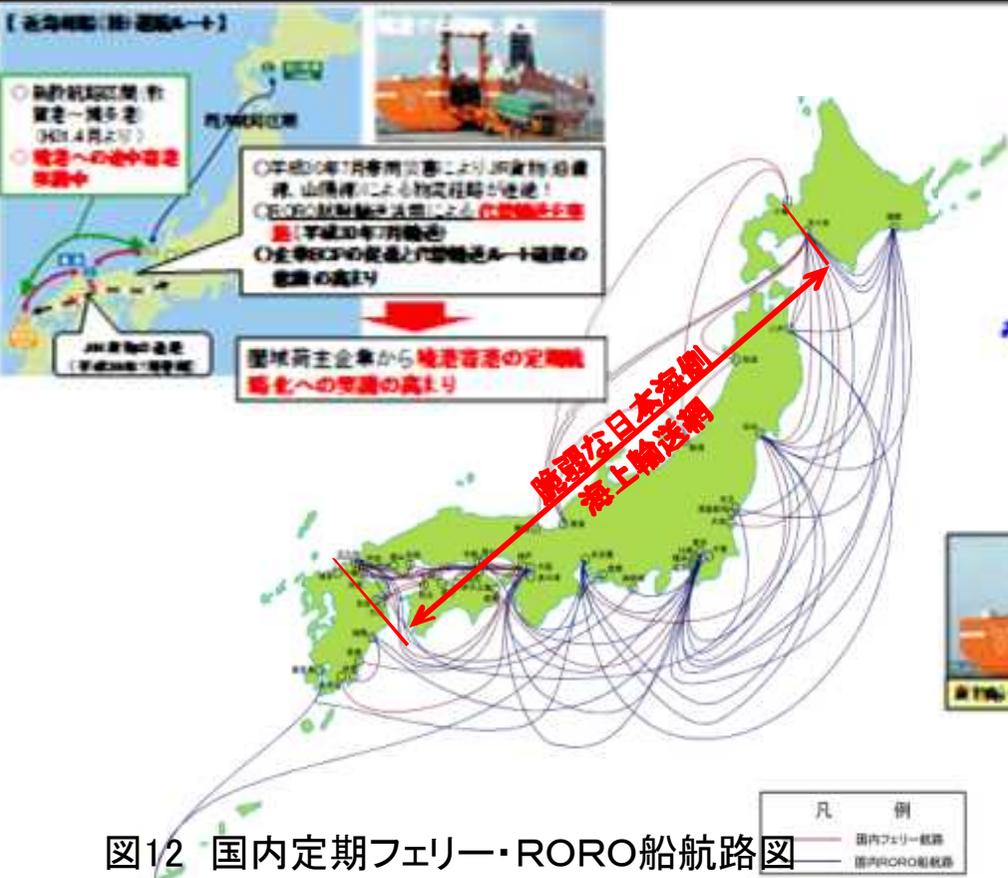


図12 国内定期フェリー・RORO船航路



図13 竹内南地区で整備中の複合一貫輸送ターミナル

社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

物流・産業

(5) 物流クライシス:ドライバー不足等への対応、モーダルシフトの需要増、内航サービス拡大の動き

■トラックドライバーの供給不足の深刻化／内航輸送ニーズの高まり

- ・高齡化の進展する一方、ドライバーのなり手が少なく、供給不足の深刻化が予想されている。
- ・長距離トラック輸送の代替として、内航フェリー・RORO輸送の利用が注目されており、航路ネットワークが拡大している。

表2 トラックドライバー需給の将来予測

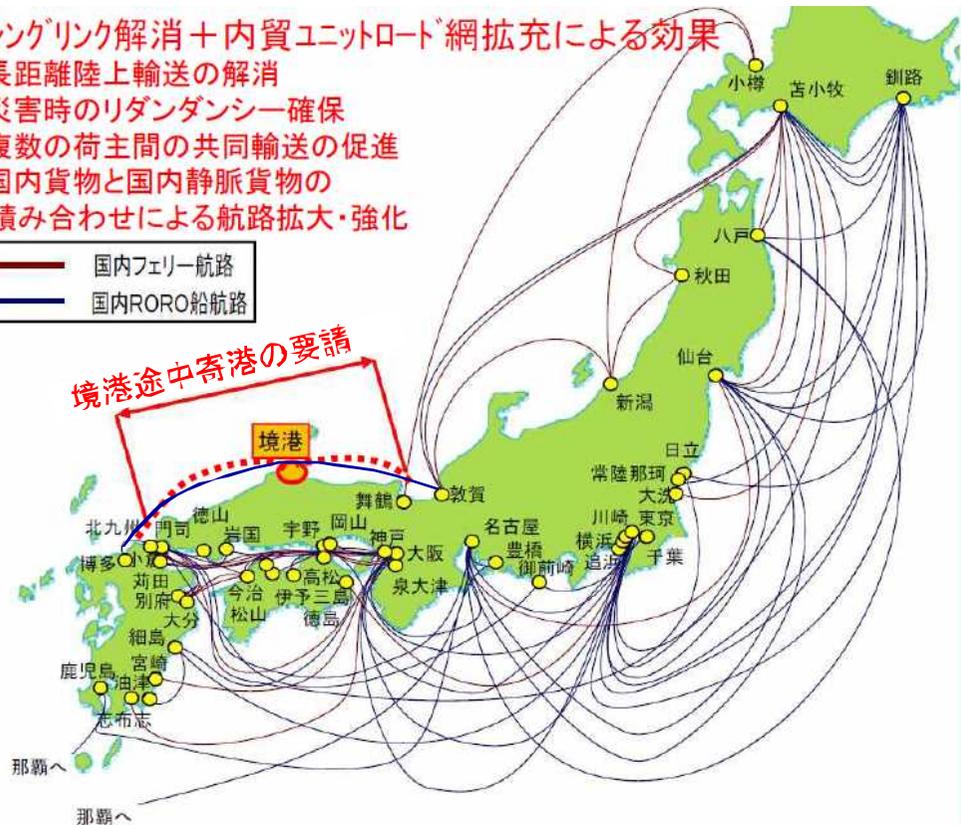
	2010年度	2020年度	2030年度
需要量	933,765人	1,030,413人	958,443人
供給量	964,647人	924,202人	872,497人
過不足	29,118人	▲106,211人	▲85,946人

資料:国土交通省「港湾の中長期政策PORT2030~参考資料編~」

ミッシングリンク解消+内貿ユニットロード網拡充による効果

- ・長距離陸上輸送の解消
- ・災害時のリダンダンシー確保
- ・複数の荷主間の共同輸送の促進
- ・国内貨物と国内静脈貨物の積み合わせによる航路拡大・強化

— 国内フェリー航路
— 国内RORO船航路



資料:国土交通省中国地方整備局「産業競争力強化のための物流の連携強化、生産性向上及び物流ネットワークの強靭化に関する政策提言(案)補足資料」に加筆

図14 日本海側物流ルート構築

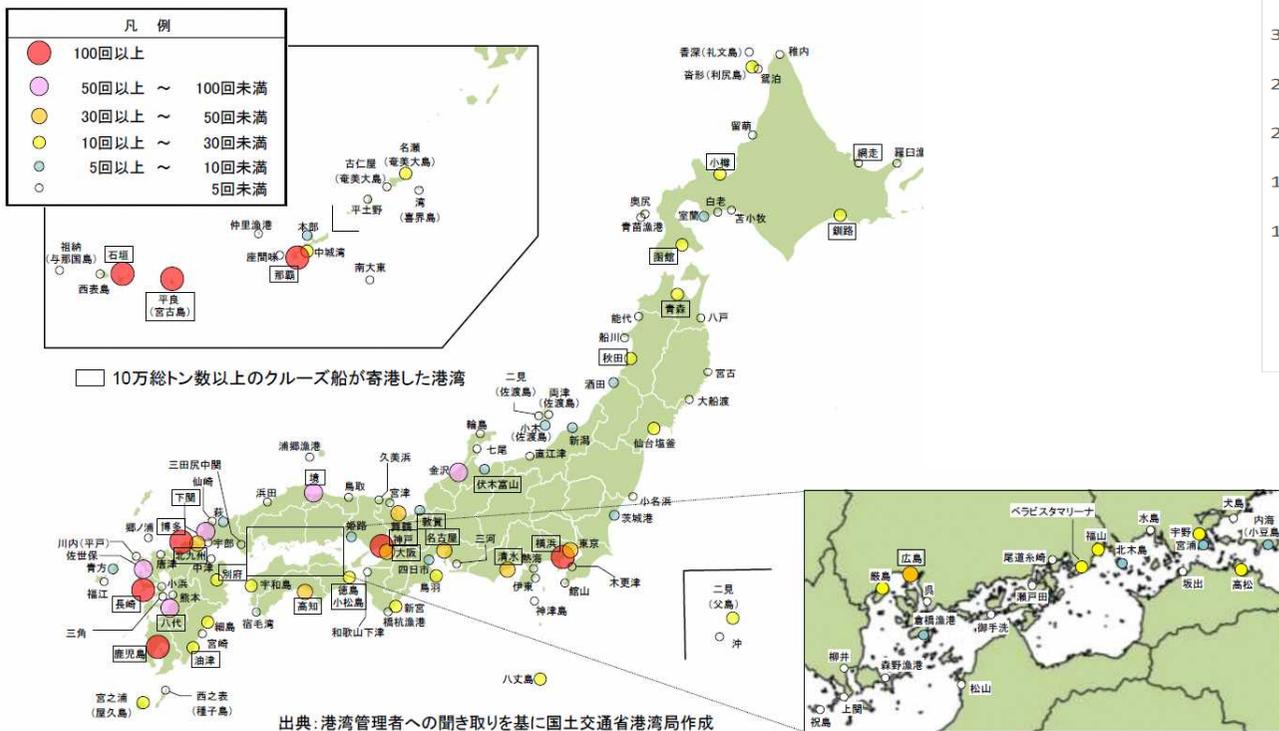
社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

人流・賑わい

(1) -1 活況のクルーズ船寄港

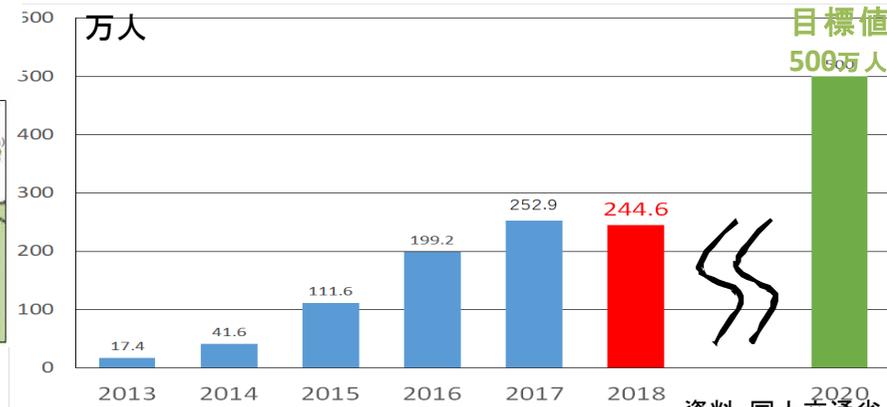
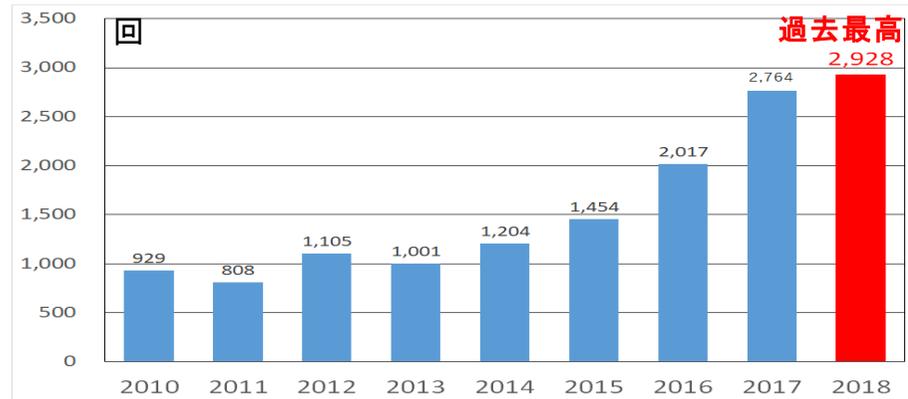
▶ 伸びるクルーズ旅客数・寄港回数／日本海側では寄港回数の多い境港

- ・2018年(1月～12月)の訪日クルーズ旅客数は前年比3.3%減の244.6万人、クルーズ船の寄港回数は前年比5.9%増の2,928回となり、**クルーズ船の寄港回数は過去最高を記録。旅客数は微減したものの、全体としてはクルーズ客500万人の目標を掲げる中、増加する見込み。**
- ・クルーズ船の寄港港湾をみると、**日本海側では、金沢港に次いで境港への寄港回数が多い。**



資料：国土交通省「港湾の中長期政策PORT2030～参考資料編～」

図15 クルーズ船の寄港する港湾(2017年)



資料：国土交通省

図16 クルーズ旅客数の推移と寄港回数

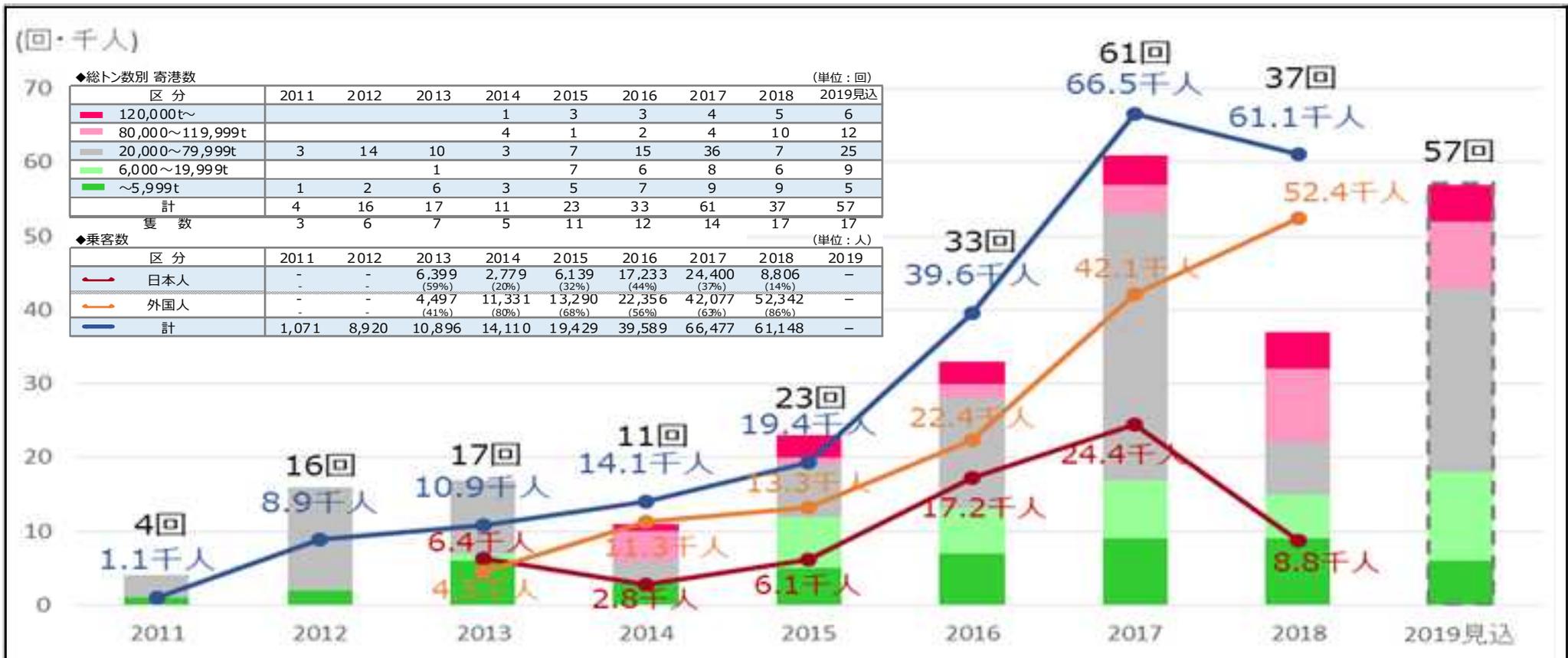
社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

人流・賑わい

(1) -2活況のクルーズ船寄港

▶ 境港で伸びるクルーズ旅客数・寄港回数

- ・2018年の境港への寄港回数は37回に留まるも、8万トン以上の大型船の寄港が前年の約2倍(8回→15回)に増加したため、乗客数は6万1千人と過去最高であった2017年並み。
- ・**2018年外国人乗客は5万2千人**となり前年より1万人増加し、**過去最高**。
- ・2018年乗客のOPツアー参加率は60%、主な行き先は水木しげるロード、松江城、由志園が多い。



社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

人流・賑わい

(2) インバウンド観光客への対応

▶ インバウンドの注目を集める魅力ある山陰広域観光:ゲートウェイの一つとしての境港

- ・山陰インバウンド機構が、広域連携DMO山陰広域観光の推進を目的に「縁の道～山陰～」の形成を推進。
- ・境港は主要ゲートウェイ施設として位置づけられており、広域観光を支えるインフラとしての役割が期待されている。

名称・コンセプト

- ・ルート名称:縁(えん)の道～山陰～ 英訳 Route Romantique San'in
- ・副題 新たな発見 新たな出会い もうひとつの日本
- ・英訳 Make fantastic encounters. Discover another Japan.
- ・コンセプト:日本人が大切に「縁」にスポットをあて、日本の最も古い歴史を有する地域である山陰で、「神話」「伝説」をテーマに山陰の「自然」「歴史」「文化」を体験する旅
- ・ターゲット:旅慣れた、新しい発見を求める日本の心を探求するリピーター(欧米、香港、台湾)

実施主体

- ・名称 山陰インバウンド機構
- ・会長 田川 博己(株式会社ジェイティービー代表取締役会長)・事務局 同機構事務局
- ・構成員 鳥取県、島根県、経済団体、金融機関、旅行会社、運輸事業者等
- ・より広域性を打ち出すため、萩・津和野イメージアップ協議会と連携するほか、山口県や(一社)せとうち観光推進機構などとも連携

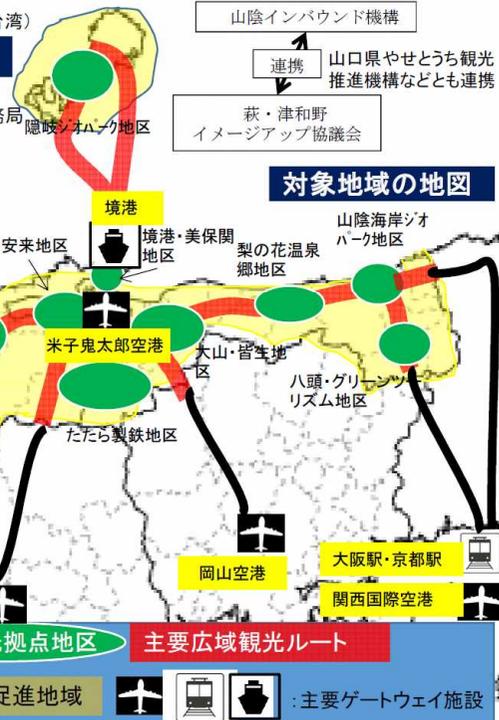
目標設定・成果把握

- ・目標:2020年に山陰両県の外国人延べ宿泊者数40万人泊(現状の2.7倍)
- ・成果把握の方法:観光庁「宿泊旅行統計調査」等を活用

事業の概要

- ・広域で取り組む主な事業
- ※下記項目において、重点的に取り組む事業を一つ記載
- (1)事業計画策定・マーケティング
 - 山陰ブランド現状調査・PR効果測定ツールの導入
- (2)受入環境整備・交通アクセスの円滑化
 - レンタカーを活用した広域周遊ルート可能性調査
- (3)滞在コンテンツの充実
 - 外国人向け「縁(えん)」商品の開発促進事業
- (4)対象市場に向けた情報発信・プロモーション
 - WEB・スマートフォン向け重点プロモーション
- (5)旅行商品販売ルート案
 - 縁の道「日本の原風景(世界遺産・日本遺産見聞録)」ほか

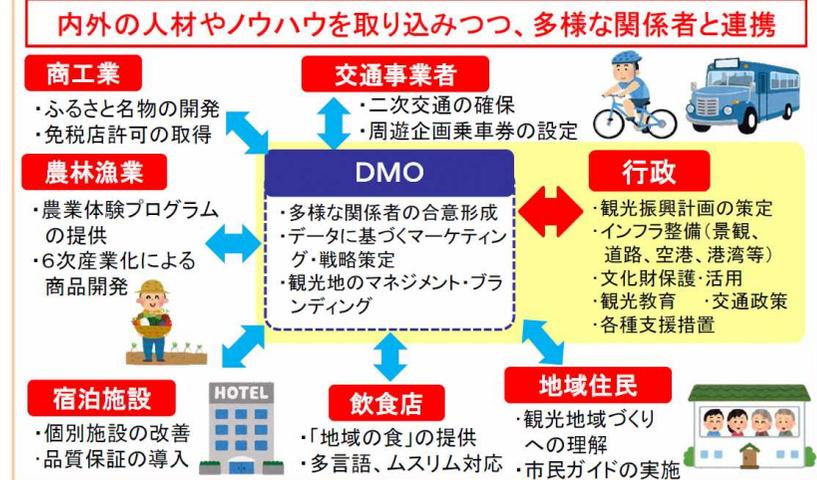
EN(縁) refers to the connections you make during your lifetime - family, friends and anyone else you meet. We can help you find some EN here in the San'in Region!



【参考】日本版DMO/山陰インバウンド機構が登録

- ・日本版DMOとは、地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域への誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協同しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人。
- ・鳥取県・島根県を対象とした日本版DMOとして、(一社)山陰インバウンド機構が、観光庁から登録を受けた。

多様な関係者との連携



資料:国土交通省観光庁「DMO形成・確立の必要性」

図18 DMOの概要

資料:山陰インバウンド機構「縁の道～山陰～」

図17 「縁の道～山陰～」形成計画概要

社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

安全・安心

(1) 大規模災害への対応／リダンダンシーの確保の重要性の高まり

■ 強まる山陽とのつながり／海上代替輸送機能への期待

- ・中国地方においては、**高規格道路の整備が進み、山陰と山陽とのつながりが強まっている。**
- ・平成30年7月豪雨の際は、**山陽側の物流の大動脈(鉄道、道路)が分断され、改めて海上代替輸送の活用が期待**されている。



資料:国土交通省中国地方整備局「産業競争力強化のための物流の連携強化、生産性向上及び物流ネットワークの強靭化に関する政策提言(案)補足資料」に加筆

表3 中国地方における物流機能確保に関する物流関係者からの意見

項目	意見要点
陸上迂回による代替輸送	<ul style="list-style-type: none"> ○7月豪雨により山陽側の主な道路が通行止めになったことから、トラックやトレーラーが島根県内の山陰自動車道や国道9号に迂回し、大渋滞が発生していた。 ○被災当時、道路の通行止めや、渋滞の情報をリアルタイムで収集することが困難であった。情報が取りまとめられると良いと思う。
他の鉄道路線による代替輸送	<ul style="list-style-type: none"> ○JR貨物が使用不可能となり、かなりの影響があった。リードタイムも輸送力も確保し、代替輸送を実施して頂きたい。 ○山陰線への迂回列車について、運転していたことは知っていたが、利用の案内はなかった。また、利用できれば山陰線への迂回列車を利用したかった。
海上代替輸送	<ul style="list-style-type: none"> ○普段海上輸送を利用していないため、手続きや費用などの知識がなく、海上輸送利用にあたっての調整に時間がかかった。 ○誰に船舶の利用依頼をしたら良いかや、必要な手続き等が分からなかった。 ○最寄りの港湾から配送先までの輸送ルートが確保できれば、代替手段として海上輸送の利用を検討したい。 ○船舶に空きスペースがなかったため、海上代替輸送を断念した。 ○搬出先まで製品を届けるために必要な航路がなかったため、海上代替輸送を断念した。
災害時の物流拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○関西や福岡に倉庫を持って中国地方へ供給するなど倉庫の集約化が見られていたと思うが、今回の災害を受け、中国地区にも倉庫を持っておかないといけないと聞いている。
代替輸送の実施全般	<ul style="list-style-type: none"> ○平成30年7月豪雨災害を機に、ダンプ大型化、船舶輸送などのリスク分散方法について調査・検討中。 ○今回のようなJR運休期間には、トラックで輸送してほしいとの依頼が入るが、トラックも不足し配車は非常に苦慮している。

資料:国土交通省中国地方整備局「平成30年7月豪雨災害を踏まえた論点整理(案)について」

図19 地勢的特徴を持つ中国地方～山陰と山陽とのつながり

社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

安全・安心

(3)-1 進むインフラ老朽化

■ 港湾施設の老朽化の進行

・今後、高度経済成長期に集中的に整備した施設の老朽化が進行。係留施設では、**建設後50年以上の施設が2014年の約10%から、20年後の2034年には約60%に急増**とすると予測されている。



資料:国土交通省「港湾の中長期政策PORT2030~参考資料編~」

図20 各年度に整備した係留施設数と供用後50年を経過する公共岸壁の推移

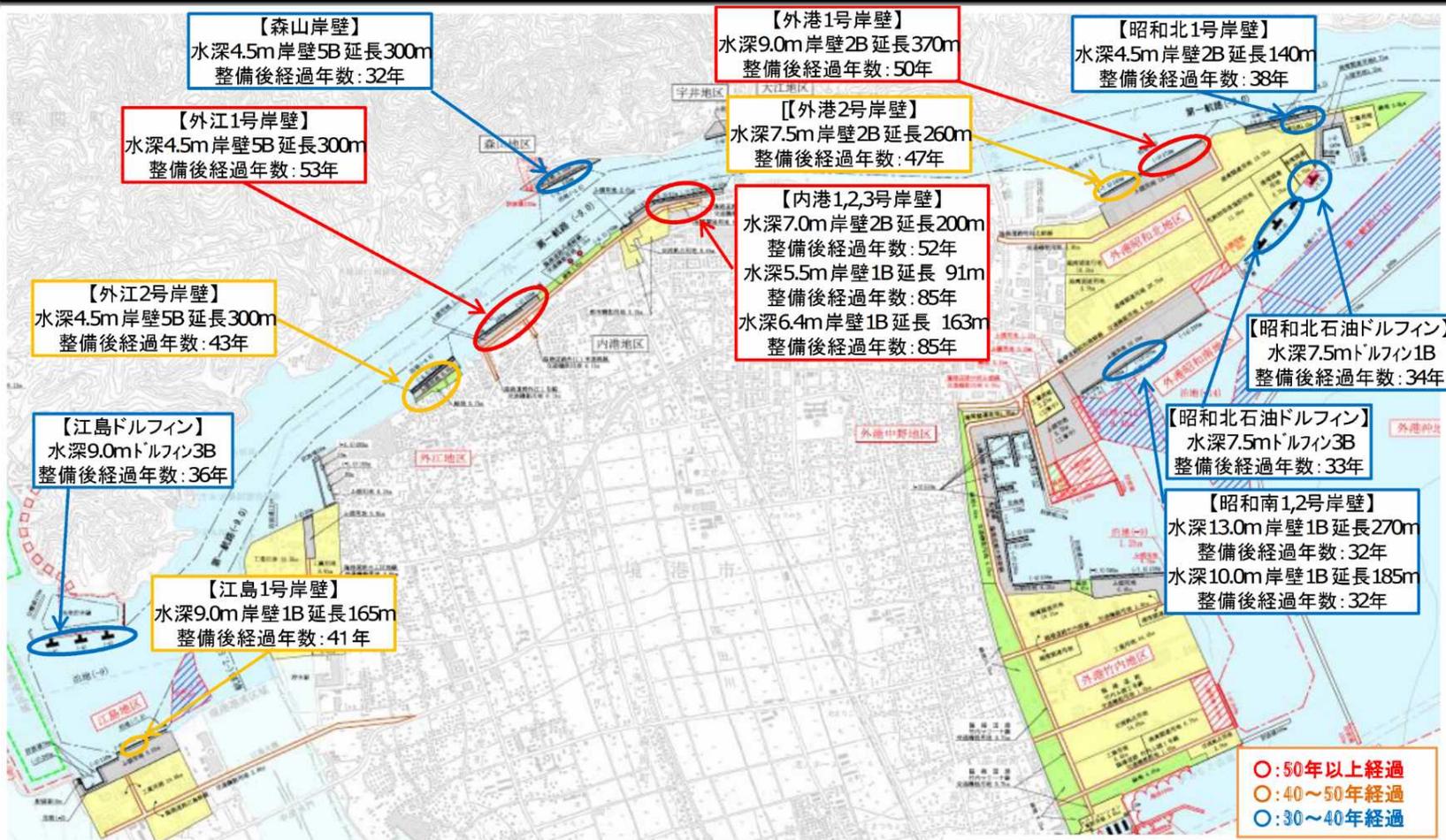
社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

安全・安心

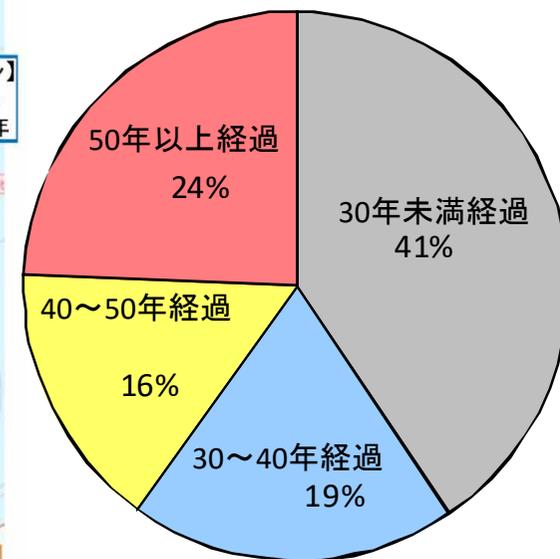
(3)-2進むインフラ老朽化

■ 境港においても港湾施設の老朽化は進行

・2015.2時点で、整備後30年以上の岸壁が約**6**割を占め、確実に老朽化は進行。



境港全体における岸壁の老朽化割合【2015.2時点】



※ドルフィン、物揚場は除く

※平成27年2月時点
 ※整備後経過年数が30年以上の岸壁を記載

社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

環境

(1) 境港リサイクルポート

▶ 境港リサイクルポート推進協議会を設立し、循環資源物流を推進

- ・境港背後には循環型ビジネスモデルを推進している国内有数の製紙工場が立地しており、RPF燃料や廃タイヤチップなどの廃棄物エネルギー燃料製造や木くずチップ製造、バイオマス燃料製造などのリサイクル産業が集積するとともに、境港は山陰地区の金属くずの中国・韓国への輸出拠点港となっている。
- ・境港では、2011年3月にリサイクルポート推進協議会を設立し、海上輸送による循環資源物流を推進している。



表4 境港におけるリサイクルポートの取り組み内容

主な海上輸送	金属くず、廃プラスチック、ゴムチップ、古紙類、RPF等を国内外に海上輸送
リサイクル事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 輸送される循環資源 金属くず、ゴムチップ、RPF、廃プラスチック、古紙など ■ リサイクル事業 【原料】廃プラスチック・古紙→【製品】RPF 【原料】木くず→【製品】パーク堆肥 【原料】廃タイヤ→【製品】ゴムチップ(燃料)

資料:リサイクルポート推進協議会パンフレットより作成

資料:リサイクルポート推進協議会パンフレット

図21 境港におけるリサイクル資源の取り扱い概況

社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

環境

(2) 再生可能エネルギー(木質バイオマス燃料)の需要の高まり

▶ 境港背後圏に集積するバイオマス発電所／2022年新規発電所稼働予定

- ・境港背後圏には複数のバイオマス発電所が稼働(※)しており、燃料(PKS(パーム椰子殻))の輸入量が増加している。(※FITを活用)
- ・2022年には、米子市和田浜工業団地内に新規バイオマス発電所が稼働する予定となっており、北米・オセアニア・東南アジアから木質ペレット、インドネシア・マレーシアからPKSの輸入が見込まれている。

表5 米子バイオマス発電所の概要

事業者	米子バイオマス発電合同会社 (出資者: 中部電力(株)、東急不動産(株)、三菱UFJリース(株)、シンエネルギー開発(株))
所在地	米子市和田浜工業団地内
発電出力	54,500kW
想定年間発電電力量	約3.9億kWh(一般家庭約12.5万世帯分に相当)
使用燃料	・木質ペレット: 北米・オセアニア・東南アジアから輸入 ・PKS(パーム椰子殻): インドネシアやマレーシアのパーム油工場から輸入
スケジュール	工事着工: 2019年9月(予定) 運転開始: 2022年3月(予定)

資料: 日経XTECH(2018/12/7)、シンエネルギー開発(株)プレスリリース(2018年9月27日)より作成。



資料: 工場イメージ図は、日本経済新聞(2018年12月5日)

図22 境港周辺のバイオマス発電所

境港関係者へのヒアリング結果

分野	項目	小項目	問題点、要望等
物流 ・ 産業	コンテナ	大型船対応岸壁延長不足	<ul style="list-style-type: none"> 船舶大型化により、他港で喫水調整をしてから境港に入港している。 昭和南地区のコンテナターミナル用地が不足。 船のバッキングが発生。コンテナ船の滞船の発生。
		荷役機械	<ul style="list-style-type: none"> 岸壁は5万トン級のコンテナ船まで対応可能だが、ガントリークレーンが対応していない。 現状、1基あるガントリークレーンが時々故障する。物流停止に繋がる危険性がある。 今後のバイオマス発電燃料の輸入によるコンテナ貨物の増加が見込まれており、ガントリークレーンが足りなくなる可能性がある。
		その他(ハード関連)	<ul style="list-style-type: none"> 危険物積載コンテナを蔵置できる箇所がない。 リーファーコンセントが不足。 段積みになると、コンセントに届かなくなる。10m程度の延長コードでもよいので、設置してほしい。
		航路サービス	<ul style="list-style-type: none"> 早急に輸送する必要がある貨物は神戸や門司を利用する荷主が多い。 境港の地理的条件について、釜山港から考えた場合は有利であるが、日本国内で考えたら不利。国内では、使い勝手の悪さから境港を利用する企業が少ない。 境港は輸入の方が多く、空コンテナが多く、物流コストが割高となっている。
		荷役作業	<ul style="list-style-type: none"> ガントリークレーンの操作講習のため豊橋まで行かなければならず、ガントリークレーンの使用規定が港湾によって異なる。 工場は土曜日でも操業をしているが、土曜日はターミナルが対応していないためコンテナ不足の発生、納入の遅れが生じている。

境港関係者へのヒアリング結果

分野	項目	小項目	問題点、要望等
物流 ・ 産業	バルク	大型船対応	<ul style="list-style-type: none"> 船舶大型化の傾向があり、水深が足りない。 外港1号岸壁(セメント船)、昭和南1号岸壁(木材チップ船)は水深不足のため、喫水調整をしてから境港へ入港している。 現状、使用が許可されている船型(原木船)は28,000~32,000DWTであるが、近年の船舶大型化の影響により、規程範囲内の船舶が限定されてしまっている。 1万トン級の船舶に対して、係船柱の強度が保証できないようだ。
		岸壁延長不足	<ul style="list-style-type: none"> 昭和南1号岸壁でチップ船を右舷づけした場合、コンテナ船が外港昭和南4号岸壁からはみ出るため(延長不足のため)、コンテナ船の接岸時のタグボート代を支払わなければならない。 現状、先船ルールではなくクルーズ船の入港が優先されることから、チップ船の滞船料の半分は荷主で負担をしている。クルーズ船とのバッティングが極端にある。 新規バイオマス発電所が立地した場合、貨物の増加によりバースが足りなくなることが想定される。 バイオマス発電用のウッドペレットの荷役により、半月は岸壁を占領することになる見込みがある。
		ヤード不足等	<ul style="list-style-type: none"> 木皮の増加により、輸入した原木を置くスペースが手狭になってきており、入荷量が制限される可能性がある。 境港にストックヤードの余地があるか懸念している。チップ船1隻分の十分なチップヤードがない。 チップヤード等の設備が老朽化しており、改修をしたいところではあるが、代用地がない。 夜間の荷役もあるが、岸壁に照明が1つも無い。 木くず等が圧送管の方に流れて管を痛めることがある。 風が強いときは野積みしているPKSが飛んでしまい、苦情が発生する可能性がある。
	内外フェリー・RORO	DBSフェリー	<ul style="list-style-type: none"> ターミナルが狭隘。 貨物スペースが不足。
		内航	<ul style="list-style-type: none"> 関東や九州等への出荷についてトラック輸送から船舶へシフトすることを検討中。 現状において遠方の関東向けはコストがかかるため、出荷量を抑えているが、今後はマーケットの規模が大きい地域(関東など)へ向けて出荷量が増えると想定される。

境港関係者へのヒアリング結果

分野	項目	小項目	問題点、要望等
物流 ・ 産業	外郭 施設	静穏度 確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荒天で着岸できないことはある。(セメント船など) ・ 外港竹内南岸壁の新規バースは風が強い場所にあるため、船の接岸に影響がないか懸念している。 ・ 中野地区が整備された場合、反射波の影響が出ないか懸念をしている。 ・ 本来なら外江地区のドルフィンを利用して荷揚げしたいが、静穏度に課題がある。
	道路	道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 臨港道路と市道が混在している。 ・ 国道431号の渋滞の発生。片側一車線通行の頻繁。工場の安定操業のためにも渋滞解消は喫緊の課題。 ・ 客船寄港時のバス渋滞。竹内南地区貨客船ターミナルが整備されても周辺の交通状況は変わらない。 ・ 木材チップの陸送については一般道を通っているため、苦情が発生している。
	土地 利用	土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 浚渫土砂の受入れについて考えるべき。 ・ 外港北物揚げ場は陸地化した方がよい。 ・ 中野地区は漁港と近いので使用する際には配慮が必要となる。 ・ 外港中野地区の事業を早く進めてほしい。
	倉庫・ 保管 機能	倉庫不足	<ul style="list-style-type: none"> ・ 倉庫が不足気味。(製紙工場関連) ・ 倉庫が整備できるような土地が境港にはないため、米の置き場所がなく、広島や関東まで輸送をしている。 ・ 単板等を保管するための倉庫が少ない。
		冷凍・冷 蔵貨物へ の対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ 低温管理のできる公共上屋が少ない。 ・ 冷凍倉庫の老朽化。 ・ 2020年のフロン全廃への対応は、民間事業者にとって厳しい。 ・ 倉庫の集約化等による物流の効率化が必要であるが、倉庫用地が不足。
	港湾 サービス	タグボート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来外港竹内南地区へ移転した場合、波浪の影響等が大きくなることから、タグボートの利用が必須となる。 ・ 境港ではタグボートの利用頻度が少ないことから、(タグボートが)常駐していない。 ・ 将来の入港隻数増を鑑みれば、タグボートは不足する。
	物流 全般	物流事業 者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状利用している企業で荷役トラックが不足。 ・ 荷役コストが高い。 ・ 港運業者が少ない。

境港関係者へのヒアリング結果

分野	項目	小項目	問題点、要望等
人流 ・ 賑わい	賑わい	国際フェリー	<ul style="list-style-type: none"> ・外港竹内南地区において、売店等のショッピングが楽しめる施設を立地させてほしい。 ・境港駅と境港の接続バスの運行頻度を多くしてほしい。
		マリーナ	<ul style="list-style-type: none"> ・マリーナの整備を早く進めてほしい。海浜を整備してほしい。 ・船舶保管施設は利用率が100%となっており、保管能力アップのために陸上保管施設(ヤード)が必要。 ・現在の計画では、航路幅が狭く、プレジャーボートとヨット等の行き会いが困難との意見もある。 ・サイクリングとマリーナ利用者が共用利用できる施設整備の検討
		釣り施設	<ul style="list-style-type: none"> ・沖防波堤が釣りを禁止したことから、釣り桟橋の整備とその開放の要望がある。
		緑地	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクリングロードの整備に併せ、緑地内に遊歩道等の整備を要望。
安全 ・ 安心	積雪対応	積雪対応	<ul style="list-style-type: none"> ・境港はコンテナの除雪等は自力で行わなければならない。今年は除雪が追いつかないことにより、ゲートを閉鎖した。 ・冬場は境港を利用せず、大阪港や神戸港を利用する荷主がいる。 ・境港でコンテナの荷役できたとしても、その後の陸上輸送が出来ない事態が発生する。 ・積雪の影響による石油製品輸送の遅延、停止が懸念。 ・除雪に関しては、特に江島大橋を優先して対応してほしい。
	被災対応	被災対応	<ul style="list-style-type: none"> ・道路が1日寸断されると操業に大きな影響を及ぼす。
	老朽化	老朽化	<ul style="list-style-type: none"> ・リーチスタッカーやトップリフターなど荷役機械の老朽化。

境港関係者へのヒアリング結果

分野	項目	小項目	問題点、要望等
環境	リサイクルポート	リサイクルポート	<ul style="list-style-type: none"> ・島根県の江島地区の一画を廃棄物輸送のために利用できるようにしたい。 ・廃棄物を処理する用地が不足している。リサイクル関連施設も含めたリサイクルゾーンの設定が必要。 ・鉄スクラップの輸出先が大ロットの南アジア・中東等（現在はベトナムがメイン）へ展開すると、船舶が大型化する。 ・境港は国内港湾の中でも鉄くず1万トンの荷役ができる数少ない港であり、貴重である。岸壁やヤードが整備されれば大ロット地域向けの輸出を取り込める可能性がある。
	環境保全	環境対応	<ul style="list-style-type: none"> ・事業所及びその周辺等における騒音、振動等の環境問題。
	エネルギー産業	用地	<ul style="list-style-type: none"> ・工場の燃料のストックヤードとして利用するため、潮見焼却工場の背後の土地を購入したい。 ・更なる希望として、潮見焼却工場の背後の道路を海側に移設したい。
		環境対応	<ul style="list-style-type: none"> ・サーマルエネルギーを利用し灯台の電気を供給できるようにしたい。

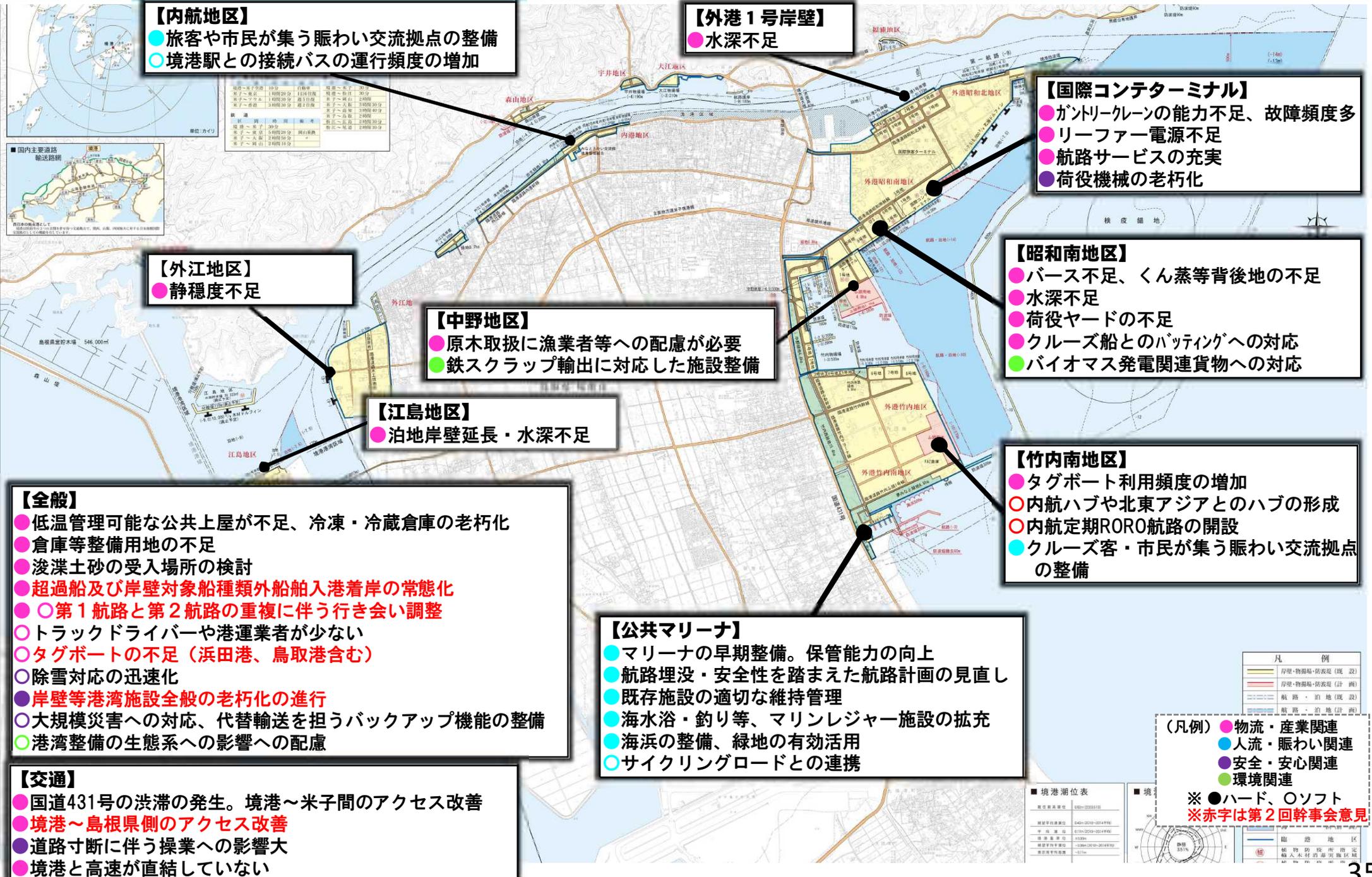
第2回幹事会での主な意見(1/2)

分野	項目	主な意見	資料反映状況等
共通	施策展開	・「長期構想の施策の展開方向」について、短期、長期で分けるなど工夫が必要。	・第3回委員会で優先順位、整備の時間軸等を整理して提示する。
物流・産業	交通	・道路に関しては物流だけでなく、旅客(人流)についても検討し、島根県側の道路の不足も考慮が必要。	・島根県側の道路についても資料に記載し、人流も区分して検討を進める。(P35、P36、P38、P46以降道路網に追加)
		・円滑な交通の確保という表現を、高速道路が必要であると言う表現に明確化するべき。	・第2回委員会資料に明記する。(P35、P36、P38)
		・竹内地区から江島に向かう道路も渋滞しており、考慮が必要。	・第2回委員会資料に明記する。(P35、P36、P38、P46以降道路網に追加)
	船舶大型化	・岸壁能力を上回るあるいは対象船種ではない船の入港着岸が常態化していることを資料に明記すべき。	・第2回委員会資料に明記する。(P35、P36、P39)
・岸壁能力向上による対応のみでなく、航路・泊地も含め、船舶の大型化に余裕をもって対応し、操船者にゆとりのある対応を検討すべき。		・今後の対応及び検討内容に追加する。(P39)	
航路	・松江港、安来港は境水道を通らざるを得ず、境港の第1航路と第2航路は重複は課題。境港へのクルーズ船等が増えれば、行き会い調整を余儀なくされ、島根県側利用者から非常に迷惑しているという意見があり、長期構想でも考慮して検討すべき。	・考慮して検討を進める。(P35、P36、P39)	

第2回幹事会での主な意見(2/2)

分野	項目	主な意見	対応状況
物流・産業	コンテ/バルク	・施策の展開を検討するに当たって、 将来貨物量のコンテナ、バルク、品目毎の積み上げが重要。	・第3回委員会で提示する。
	港湾サービス	<p>・鳥取港が境港のタグボートに依存する状況は今後高まると認識しており、鳥取港との役割分担も含めて検討が必要。</p> <p>・浜田港にはタグボートが1隻あるが不足している。隣の三隅港(2隻)から融通してもらうこともある中、建設中の発電所2号機が稼働すると、浜田港へ融通できなくなる見込みであり、鳥取・島根の両県でタグボートについて共同で検討した方が良い。</p>	<p>・考慮して検討を進める。(P35、P36、P39)</p> <p>・考慮して検討を進める。(P35、P36、P39)</p>
人流・賑わい	施設整備	・ 魚釣施設 については、実際の釣り需要が沖合にあるため、 沖合も含めて検討が必要。	・沖合展開も含め検討する。(P40、P50)
安全・安心	老朽化	・施設の老朽化について、荷役機械だけでなく岸壁なども併せて検討し、 老朽化に伴う貨物の集約化なども検討が必要。	・考慮して検討を進める。(P35、P36、P40、P51)

境港関係者へのヒアリングによる課題等の概要



【内航地区】
 ● 旅客や市民が集う賑わい交流拠点の整備
 ○ 境港駅との接続バスの運行頻度の増加

【外港1号岸壁】
 ● 水深不足

【国際コンテナミナル】
 ● ガントリークレーンの能力不足、故障頻度多
 ● リーファー電源不足
 ● 航路サービスの充実
 ● 荷役機械の老朽化

【昭和南地区】
 ● バース不足、くん蒸等背後地の不足
 ● 水深不足
 ● 荷役ヤードの不足
 ● クルーズ船とのバッティングへの対応
 ● バイオマス発電関連貨物への対応

【竹内南地区】
 ● タグボート利用頻度の増加
 ○ 内航ハブや北東アジアとのハブの形成
 ○ 内航定期RORO航路の開設
 ● クルーズ客・市民が集う賑わい交流拠点の整備

【中野地区】
 ● 原木取扱に漁業者等への配慮が必要
 ● 鉄スクラップ輸出に対応した施設整備

【江島地区】
 ● 泊地岸壁延長・水深不足

【外江地区】
 ● 静穏度不足

【全般】
 ● 低温管理可能な公共上屋が不足、冷凍・冷蔵倉庫の老朽化
 ● 倉庫等整備用地の不足
 ● 浚渫土砂の受入場所の検討
 ● 超過船及び岸壁対象船種類外船舶入港着岸の常態化
 ● ○ 第1航路と第2航路の重複に伴う行き会い調整
 ○ トラックドライバーや港運業者が少ない
 ○ タグボートの不足（浜田港、鳥取港含む）
 ○ 除雪対応の迅速化
 ● 岸壁等港湾施設全般の老朽化の進行
 ○ 大規模災害への対応、代替輸送を担うバックアップ機能の整備
 ○ 港湾整備の生態系への影響への配慮

【公共マリーナ】
 ● マリーナの早期整備。保管能力の向上
 ● 航路埋没・安全性を踏まえた航路計画の見直し
 ● 既存施設の適切な維持管理
 ● 海水浴・釣り等、マリレジャー施設の拡充
 ● 海浜の整備、緑地の有効活用
 ○ サイクリングロードとの連携

【交通】
 ● 国道431号の渋滞の発生。境港～米子間のアクセス改善
 ● 境港～島根県側のアクセス改善
 ● 道路寸断に伴う操業への影響大
 ● 境港と高速が直結していない

凡例

- 物流・産業関連
- 人流・賑わい関連
- 安全・安心関連
- 環境関連

※ ●ハード、○ソフト
 ※赤字は第2回幹事会意見

境港潮位表

観測所番号	観測所名称	観測所位置
4401	境港	境港
4402	境港	境港
4403	境港	境港
4404	境港	境港
4405	境港	境港
4406	境港	境港
4407	境港	境港
4408	境港	境港
4409	境港	境港
4410	境港	境港

境港関係者からの課題・要請

物流・産業

・浚渫土砂受入れを検討すべき。

・外港北物揚場の陸地化を望む。

・倉庫・保管用地が不足。
・低温管理のできる公共上屋の不足。
・冷凍倉庫のリプレースへの対応。

・タグボートが常駐していない。
・将来的に**タグボートは不足**。

・内航や北東アジアのハブの可能性検討。
・関東や九州向け海上輸送ニーズへの対応

・船舶の大型化に対応した岸壁の増進・延長確保、ヤード拡張（コンテナ、バルク）

・竹内南地区における商業施設等の立地。
・境港駅との接続バスの運行頻度の増加。
・クルーズ客や市民が集う交流拠点や海の駅の整備。

・新規貨物（バイオマス発電関連化貨物）の増加により、用地が不足
・中野地区は漁協に近接しており配慮が必要。
・リサイクル関連施設も含めたりサイクルゾーンの設定が必要。
・鉄スクラップニーズに対応した岸壁。ヤードの整備。

・航路サービスの充実
・荷役対応の充実が必要。

・ガントリークレーンの能力不足。
・リーファー電源の不足。

・クルーズ船へのバッティングへの対応が必要。

・**第1、第2航路の重複**

・**超過船及び岸壁対象船種類外船舶入港着岸の常態化**

・マリーナの早期整備。保管能力の向上。
・人工海浜の整備。
・航路幅が狭く、船舶の行き会いが困難。
・釣り桟橋の整備とその開放。
・緑地の有効活用。

・ドライバー、港湾労働者の不足。

環境

・周辺工場の副次的なエネルギーの再利用。
・港湾整備の生態系への影響への配慮

・静穏度に課題のある施設がある

・境港～米子間、**島根間**のアクセス道路の改善

・新規施設への風や反射波の影響など不安。

・国道431号の渋滞が問題。

・荷役機械の老朽化。

人流・賑わい

・除雪対応の遅れ。
・太平洋側ルートバックアップ機能の整備。

・**岸壁等港湾施設全般の老朽化の進行**

安全・安心

赤字は第2回幹事会意見

序章	長期構想委員会の概要
第1章	港湾への要請と課題
第2章	境港が今後担うべき役割
第3章	境港の長期構想における施策の展開方向
第4章	将来の空間利用計画

境港への要請と課題への対応(案)

分類	社会的要請・課題	関係者からの主な要請・課題	課題への対応(案)
物流・産業	<ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化(コンテナ、バルク) 日本海側拠点港湾としての機能強化 	<p><コンテナ貨物への対応></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化への対応した岸壁の増深・延長確保、ヤード拡張等が必要。 ガントリークレーンの能力不足。 リーファー電源の不足。 航路サービスの充実が必要。 荷役対応の充実が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○コンテナターミナルの整備 ○新規ふ頭用地の造成 ○リーファー電源の増設 ○ガントリークレーンの増設 ○航路誘致活動 ○AIやIoTを活用した荷役の効率化
	<ul style="list-style-type: none"> 農水産品輸出ニーズへの対応 シャーシ相互通行など多様な国際複合一貫輸送サービスの実現 	<p><バルク貨物への対応></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化に対応した施設整備(増深、延長確保)が必要。 クルーズ船とのバッティングへの対応が必要。 新規貨物(バイオマス発電関連貨物など)の増加により、バルク貨物の用地が不足。 	<ul style="list-style-type: none"> ○バルク対応の施設整備 ○新規ふ頭用地の造成 ○用途を踏まえたゾーニング
		<p><内外貿フェリー・RORO貨物への対応></p> <ul style="list-style-type: none"> 内航のハブや対北東アジアとのハブとしての可能性の検討。 国際フェリー航路のターミナルの狭隘化、貨物スペース不足への対応が必要。 関東や九州向けの出荷について海上輸送ニーズへの対応(航路開設)。 	<ul style="list-style-type: none"> ○国際フェリー航路による貨物輸送の推進。 ○シャーシ相互通行の実現に向けた検討 ○内航定期航路の開設に向けた誘致活動 ※竹内南地区の貨客ターミナル供用開始により、スペース不足等には対応見込み
		<p><外郭施設の整備></p> <ul style="list-style-type: none"> 静穏度に課題がある施設がある。 また新規整備の施設について、風の影響や反射波の影響など、不安がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○静穏度を確保するため泊地改修等の施設整備 ○航路の見直し
		<p><背後とのアクセス道路の整備></p> <ul style="list-style-type: none"> 国道431号の渋滞や境港が物流・人流の両面において問題となっており、境港～米子間のアクセス道路の改善が課題。 ・竹内から江島に向けた道路が渋滞している等、物流・人流の島根県側へのアクセス不足も考慮すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ○境港－米子間の高速道路の整備 ○境港－島根間の道路網の整備

赤字は第2回幹事会意見

境港への要請と課題への対応(案)

分類	社会的要請・課題	関係者からの主な要請・課題	課題への対応(案)
物流 ・ 産業	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶の大型化(コンテナ、バルク) ・日本海側拠点港湾としての機能強化 ・農水産品輸出ニーズへの対応 ・シャーシ相互通行など多様な国際複合一貫輸送サービスの実現 	<p><土地利用></p> <ul style="list-style-type: none"> ・浚渫土砂の受け入れを検討すべき。 ・外港北物揚げ場の陸地化を望む。 ・中野地区は漁港に近接しており、配慮が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○新規ふ頭用地の造成 ○ふ頭用地整備、ゾーニング
		<p><倉庫・保管機能の充実></p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉庫が不足気味(製紙工場関連)。 ・境港には米の置き場がなく、広島や東京まで輸送している。 ・単板等を保管するための倉庫が少ない。 ・低温管理のできる公共上屋が不足。 ・冷凍倉庫の老朽化。 ・2020年フロン全廃に対応した冷蔵倉庫等のリプレースの遅れ。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ふ頭用地整備による倉庫用地の確保
		<p><港湾サービスの充実></p> <ul style="list-style-type: none"> ・境港は利用頻度の少なさから、タグボートが常駐しておらず、タグボートの使い勝手が悪い。 ・将来の入港隻数増を鑑みれば、タグボートは不足する見通し。 ・鳥取港、浜田港の利用状況も踏まえた、タグボートの運用を検討すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ○当港関係船会社、他港関係者等と協議し、タグボートの円滑な利用を図るための方策を検討
		<p><物流全般></p> <ul style="list-style-type: none"> ・トラックドライバーや港運業者が少ない。 ・荷役コストが高い。 ・超過船及び岸壁対象船種類外船舶入港着岸の常態化。 ・航路・泊地も含め、船舶の大型化、及び操船者にゆとりのある対応。 ・第1航路と第2航路の重複。 	<ul style="list-style-type: none"> ○AIやIoTを活用した荷役の効率化 ○船舶の大型化を踏まえた岸壁整備、及びゾーニング ○航路の見直し、及びゾーニング

境港への要請と課題への対応(案)

分類	社会的要請・課題	関係者からの主な要請・課題	課題への対応(案)
人流 ・ 賑わい	<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船寄港増への対応 ・インバウンド旅客への対応 	<p><国際フェリー・クルーズ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・竹内南地区における商業施設等の立地。 ・境港駅との接続バスの運行頻度の増加。 ・クルーズ客と市民が集う賑わい交流拠点や海の駅の整備。 	<ul style="list-style-type: none"> ○物流と人流のゾーニング ○公共交通機関とのアクセスの改善
		<p><マリーナ・釣り施設等></p> <ul style="list-style-type: none"> ・マリーナの早期整備。保管能力の向上。 ・人工海浜の整備。 ・航路幅が狭く、船舶の行き会いが困難。 ・沖合も睨んだ釣り桟橋の整備とその開放。 ・緑地の有効活用。 	<ul style="list-style-type: none"> ○陸上保管施設(ヤード)の拡充 ○沖合展開も睨んだ魚釣り施設の整備 ○他のレクリエーション施設との連携検討
安全 ・ 安心	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害への対応／リダンダンシー確保の重要性の高まり ・ドライバー不足によるモーダルシフトニーズへの対応 ・広域バックアップ機能の確保 ・進むインフラの老朽化への対応 ・少子高齢化による労働者不足への対応 	<p><大規模災害等への対応・広域バックアップ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・除雪対応が民間のみで不十分なため、対応が遅れ、ポートクローズが発生。 ・太平洋側ルート被災時の代替輸送を担うバックアップ機能の整備。 	<ul style="list-style-type: none"> ○内航定期RORO航路の開設 ○境港BCPにおける除雪対応の位置づけ ○迅速な代替輸送に対応するための体制づくり
		<p><インフラの老朽化・少子高齢化への対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・リーチスタッカーやトップリフターなど荷役機械の老朽化。 ・岸壁など港湾施設全般の老朽化が進行。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ICTの利活用によるインフラの維持管理の効率化 ○施設老朽化を踏まえた貨物の集約化及びふ頭再編 ○AI,IoTを活用した荷役等の効率化

境港への要請と課題への対応(案)

分類	社会的要請・課題	関係者からの主な要請・課題	課題への対応(案)
環境	<ul style="list-style-type: none"> ・リサイクルポートとしての機能強化 ・再生可能エネルギー需要への対応 	<p><リサイクルポート・エネルギー産業支援></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイオマス発電関連貨物の受け入れ機能強化。 ・リサイクル関連施設も含めたリサイクルゾーンの設定が必要。 ・鉄スクラップの輸出ニーズに対応した岸壁・ヤードの整備。 	<ul style="list-style-type: none"> ○再生可能エネルギー産業の港湾利用ニーズへの対応 ○リサイクル資源の取り扱い機能の強化
		<p><環境への配慮></p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺工場の副次的なエネルギーの再利用。 ・港湾整備の生態系への影響への配慮。 	<ul style="list-style-type: none"> ○企業の環境活動に必要な行政支援の検討 ○必要に応じた環境アセスの実施

境港の課題への対応(案)

物流・産業

○ガントリークレーンの増設

○バルク対応の施設整備

○コンテナターミナルの整備

○リーファー電源の増設

○シャーシ相互通行の実現に向けた検討

○新規ふ頭用地の造成

○再生可能エネルギー産業の港湾利用ニーズへの対応

○ふ頭用地整備による倉庫用地の確保

○船舶の大型化を踏まえた岸壁整備、及びゾーニング

○リサイクル資源の取り扱い機能の強化

○AI, IoTを活用した荷役等の効率化

○静穏度を確保するため泊地改修等の施設整備

○用途を踏まえたゾーニング

○国際フェリー航路による貨物輸送の推進

○公共交通機関とのアクセスの改善

○物流と人流のゾーニング

○沖合展開も睨んだ魚釣り施設の整備

○他のレクリエーション施設との連携検討

○航路の見直し

○内航定期RORO航路の開設

人流・賑わい

環境

○企業の環境活動に必要な行政支援の検討

○当港関係船会社、他港関係者等と協議し、タグボートの円滑な利用を図るための方策を検討

○境港-米子間の高速道路の整備
○境港-島根間の道路網の整備

○マリーナ陸上保管施設(ヤード)の整備

○施設老朽化を踏まえた貨物の集約化

○マリーナ堆砂対策

○必要に応じた環境アセスの実施

○ICTの利活用によるインフラの維持管理の効率化

○ICTの利活用によるインフラの維持管理の効率化

○境港BCPにおける除雪対応の位置づけ

○迅速な代替輸送に対応するための体制づくり

安全・安心

境港が今後担うべき役割(将来像と目標)

物流・産業

【将来像】北東アジアとのゲートウェイとなる中国地方日本海側拠点港湾

目標1 北東アジアとの国際定期航路(コンテナ・フェリー)サービスの充実による北東アジアゲートウェイ機能の形成

目標2 背後圏の産業活動を支え、地域の発展に寄与する港湾の形成

人流・賑わい

【将来像】魅力ある山陰観光と連携した交流拠点港湾

目標3 背後圏と連携したクルーズ拠点、観光客や市民が親しめる親水空間・賑わい空間の形成

目標4 レクリエーションやマリンスポーツの振興に寄与する港湾の形成

安全・安心

【将来像】国土の強靱化を支える境港

目標5 市民生活や背後圏企業のBCPを支える港湾の形成

目標6 中国地方の広域バックアップ機能を担う港湾の形成

環境

【将来像】豊かな自然環境と共存し、環境関連産業を支える港湾

目標7 豊かな自然環境と共存し、地域の魅力向上に寄与する港湾の形成

目標8 持続可能な循環型社会を支える環境先進港湾の形成

序章	長期構想委員会の概要
第1章	港湾への要請と課題
第2章	境港が今後担うべき役割
第3章	境港の長期構想における施策の展開方向
第4章	将来の空間利用計画

境港の長期構想における施策の展開方向

長期戦略の展開方向

物流・産業

- 【将来像】北東アジアとのゲートウェイとなる中国地方日本海側拠点港湾
- 目標1 北東アジアとの国際定期航路(コンテナ・フェリー)サービスの充実による北東アジアゲートウェイ機能の形成
- 目標2 背後圏の産業活動を支え、地域の発展に寄与する港湾の形成

戦略 1

中国地方の国際競争力強化に資する日本海側国際海上コンテナ輸送拠点機能の拡張

戦略 2

背後圏産業を支えるバルク輸送拠点機能の再編

戦略 3

外内貿フェリー・RORO輸送拠点機能の集約(既対応中)

人流・賑わい

- 【将来像】魅力ある山陰観光と連携した交流拠点港湾
- 目標3 背後圏と連携したクルーズ拠点、観光客や市民が親しめる親水空間・賑わい空間の形成
- 目標4 レクリエーションやマリンスポーツの振興に寄与する港湾の形成

戦略 4

中海・宍道湖・大山圏域観光を支える海上アクセス拠点機能の強化

戦略 5

豊かな自然環境を活用したレクリエーション・マリンスポーツ拠点機能の強化

安全・安心

- 【将来像】国土の強靱化を支える境港
- 目標5 市民生活や背後圏企業のBCPを支える港湾の形成
- 目標6 中国地方の広域バックアップ機能を担う港湾の形成

戦略 6

国土の強靱化を支える港湾機能の強化

環境

- 【将来像】豊かな自然環境と共存し、環境関連産業を支える港湾
- 目標7 豊かな自然環境と共存し、地域の魅力向上に寄与する港湾の形成
- 目標8 持続可能な循環型社会を支える環境先進港湾の形成

戦略 7

リサイクル産業や再生可能エネルギー産業を支え、自然環境の保全・再生を推進する環境先進港湾機能の強化

境港の長期構想における施策の展開方向

戦略 1 中国地方の国際競争力強化に資する日本海側国際海上コンテナ輸送拠点機能の拡張

①海面処分用地埋立による岸壁の確保

- ・岸壁水深(-14m)の確保
- ・コンテナヤードの確保
- ・老朽化した荷役機械等の更新
- ・ガントリークレーン、リーファー電源の増設

②埠頭の再編

- ・コンテナ、バルク貨物の棲み分け

③円滑な道路交通網の確保

- ・人流・物流の増加に対応

④新規航路・泊地の確保

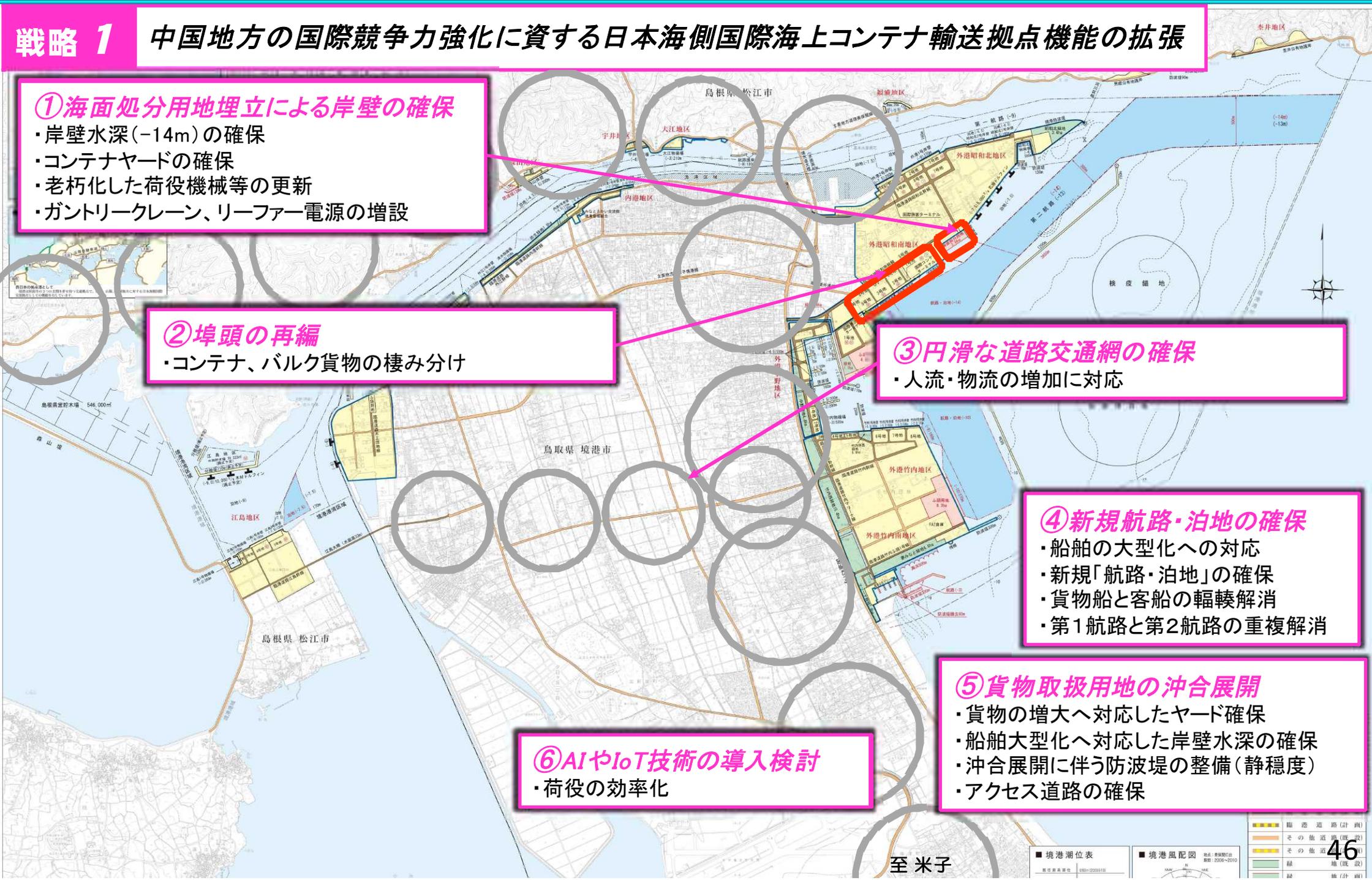
- ・船舶の大型化への対応
- ・新規「航路・泊地」の確保
- ・貨物船と客船の輻輳解消
- ・第1航路と第2航路の重複解消

⑤貨物取扱用地の沖合展開

- ・貨物の増大へ対応したヤード確保
- ・船舶大型化へ対応した岸壁水深の確保
- ・沖合展開に伴う防波堤の整備(静穏度)
- ・アクセス道路の確保

⑥AIやIoT技術の導入検討

- ・荷役の効率化



境港の長期構想における施策の展開方向

戦略 2

背後圏産業を支えるバルク輸送拠点機能の再編

①埠頭の再編

- ・バルク貨物取扱の棲み分け
(原木、木材チップ、金属くず、PKS等)

③円滑な道路交通網の確保

- ・人流・物流の増加に対応

④新規航路・泊地の確保

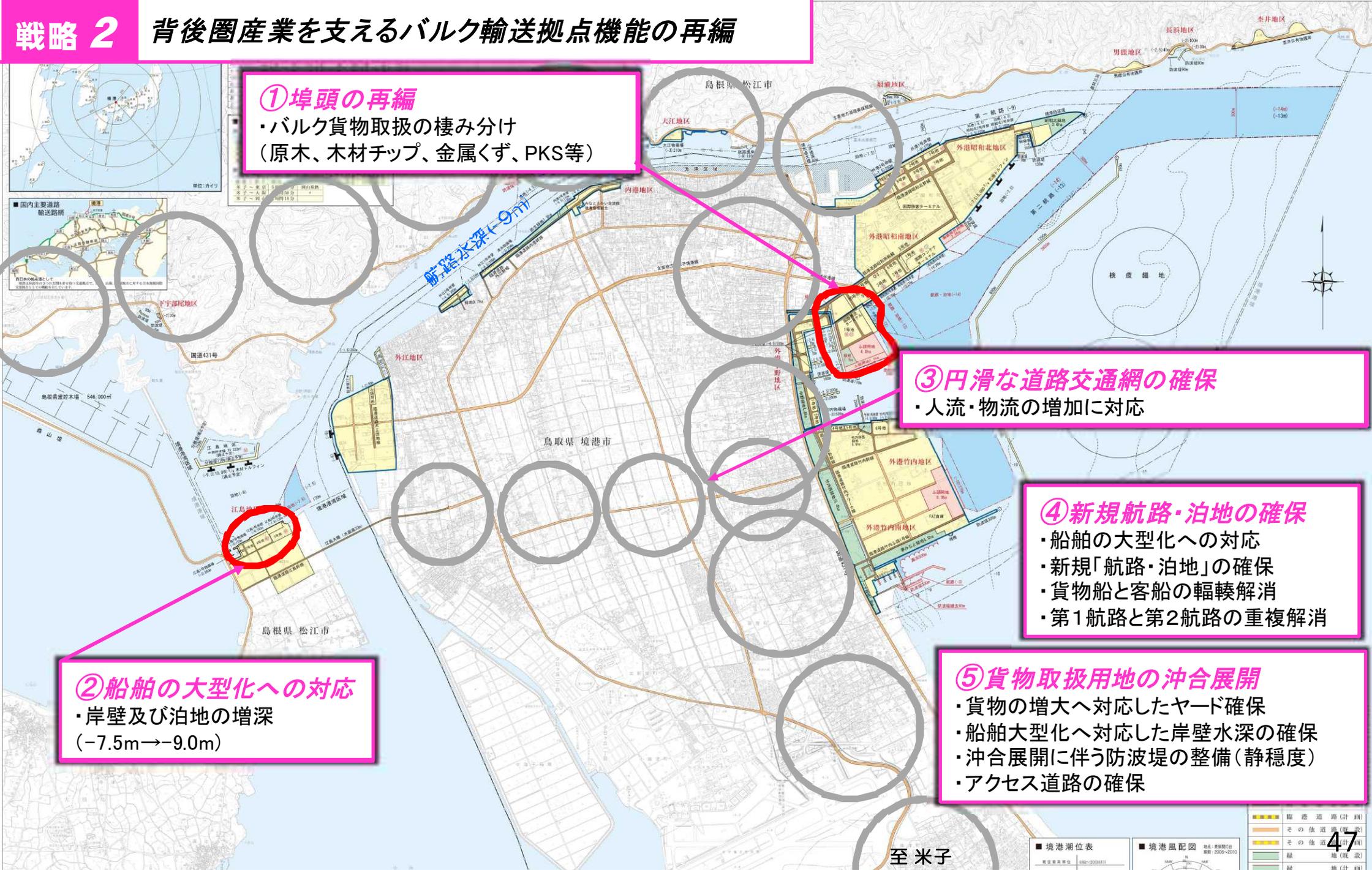
- ・船舶の大型化への対応
- ・新規「航路・泊地」の確保
- ・貨物船と客船の輻輳解消
- ・第1航路と第2航路の重複解消

②船舶の大型化への対応

- ・岸壁及び泊地の増深
(-7.5m→-9.0m)

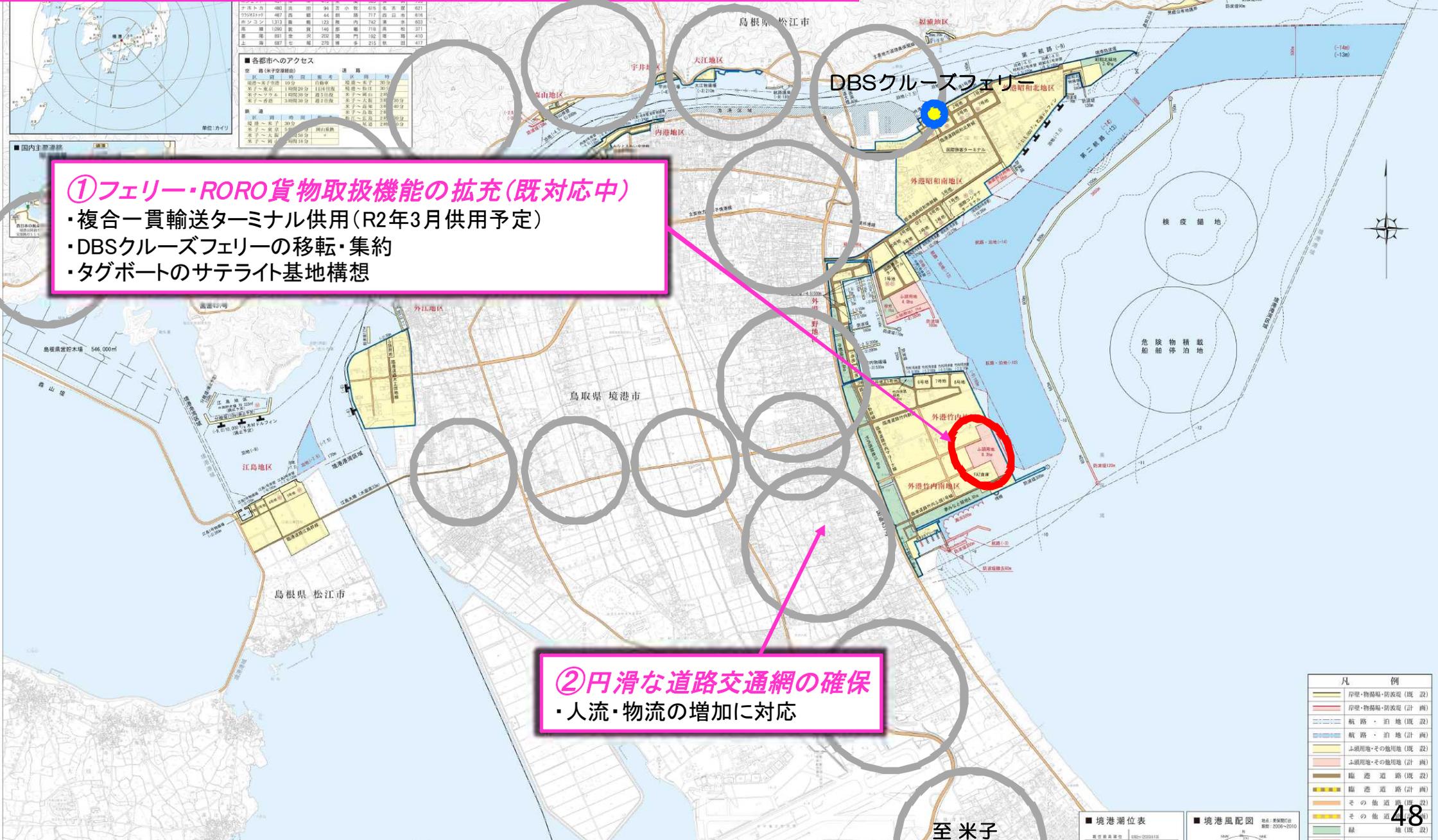
⑤貨物取扱用地の沖合展開

- ・貨物の増大へ対応したヤード確保
- ・船舶大型化へ対応した岸壁水深の確保
- ・沖合展開に伴う防波堤の整備(静穏度)
- ・アクセス道路の確保



境港の長期構想における施策の展開方向

戦略 3 外内貿フェリー・RORO輸送拠点機能の集約



①フェリー・RORO貨物取扱機能の拡充(既対応中)

- ・複合一貫輸送ターミナル供用(R2年3月供用予定)
- ・DBSクルーズフェリーの移転・集約
- ・タグボートのサテライト基地構想

②円滑な道路交通網の確保

- ・人流・物流の増加に対応

■各都市へのアクセス
陸(米子空港線) 単位:分

区	陸	海	陸	海	陸	海
米子	10分	10分	10分	10分	10分	10分
鳥取	15分	15分	15分	15分	15分	15分
松江	20分	20分	20分	20分	20分	20分
大子	25分	25分	25分	25分	25分	25分
倉吉	30分	30分	30分	30分	30分	30分
鳥取	35分	35分	35分	35分	35分	35分
米子	40分	40分	40分	40分	40分	40分
鳥取	45分	45分	45分	45分	45分	45分
松江	50分	50分	50分	50分	50分	50分
大子	55分	55分	55分	55分	55分	55分
倉吉	60分	60分	60分	60分	60分	60分
鳥取	65分	65分	65分	65分	65分	65分
米子	70分	70分	70分	70分	70分	70分
鳥取	75分	75分	75分	75分	75分	75分
松江	80分	80分	80分	80分	80分	80分
大子	85分	85分	85分	85分	85分	85分
倉吉	90分	90分	90分	90分	90分	90分
鳥取	95分	95分	95分	95分	95分	95分
米子	100分	100分	100分	100分	100分	100分
鳥取	105分	105分	105分	105分	105分	105分
松江	110分	110分	110分	110分	110分	110分
大子	115分	115分	115分	115分	115分	115分
倉吉	120分	120分	120分	120分	120分	120分
鳥取	125分	125分	125分	125分	125分	125分
米子	130分	130分	130分	130分	130分	130分
鳥取	135分	135分	135分	135分	135分	135分
松江	140分	140分	140分	140分	140分	140分
大子	145分	145分	145分	145分	145分	145分
倉吉	150分	150分	150分	150分	150分	150分
鳥取	155分	155分	155分	155分	155分	155分
米子	160分	160分	160分	160分	160分	160分
鳥取	165分	165分	165分	165分	165分	165分
松江	170分	170分	170分	170分	170分	170分
大子	175分	175分	175分	175分	175分	175分
倉吉	180分	180分	180分	180分	180分	180分
鳥取	185分	185分	185分	185分	185分	185分
米子	190分	190分	190分	190分	190分	190分
鳥取	195分	195分	195分	195分	195分	195分
松江	200分	200分	200分	200分	200分	200分
大子	205分	205分	205分	205分	205分	205分
倉吉	210分	210分	210分	210分	210分	210分
鳥取	215分	215分	215分	215分	215分	215分
米子	220分	220分	220分	220分	220分	220分
鳥取	225分	225分	225分	225分	225分	225分
松江	230分	230分	230分	230分	230分	230分
大子	235分	235分	235分	235分	235分	235分
倉吉	240分	240分	240分	240分	240分	240分
鳥取	245分	245分	245分	245分	245分	245分
米子	250分	250分	250分	250分	250分	250分
鳥取	255分	255分	255分	255分	255分	255分
松江	260分	260分	260分	260分	260分	260分
大子	265分	265分	265分	265分	265分	265分
倉吉	270分	270分	270分	270分	270分	270分
鳥取	275分	275分	275分	275分	275分	275分
米子	280分	280分	280分	280分	280分	280分
鳥取	285分	285分	285分	285分	285分	285分
松江	290分	290分	290分	290分	290分	290分
大子	295分	295分	295分	295分	295分	295分
倉吉	300分	300分	300分	300分	300分	300分
鳥取	305分	305分	305分	305分	305分	305分
米子	310分	310分	310分	310分	310分	310分
鳥取	315分	315分	315分	315分	315分	315分
松江	320分	320分	320分	320分	320分	320分
大子	325分	325分	325分	325分	325分	325分
倉吉	330分	330分	330分	330分	330分	330分
鳥取	335分	335分	335分	335分	335分	335分
米子	340分	340分	340分	340分	340分	340分
鳥取	345分	345分	345分	345分	345分	345分
松江	350分	350分	350分	350分	350分	350分
大子	355分	355分	355分	355分	355分	355分
倉吉	360分	360分	360分	360分	360分	360分
鳥取	365分	365分	365分	365分	365分	365分
米子	370分	370分	370分	370分	370分	370分
鳥取	375分	375分	375分	375分	375分	375分
松江	380分	380分	380分	380分	380分	380分
大子	385分	385分	385分	385分	385分	385分
倉吉	390分	390分	390分	390分	390分	390分
鳥取	395分	395分	395分	395分	395分	395分
米子	400分	400分	400分	400分	400分	400分
鳥取	405分	405分	405分	405分	405分	405分
松江	410分	410分	410分	410分	410分	410分
大子	415分	415分	415分	415分	415分	415分
倉吉	420分	420分	420分	420分	420分	420分
鳥取	425分	425分	425分	425分	425分	425分
米子	430分	430分	430分	430分	430分	430分
鳥取	435分	435分	435分	435分	435分	435分
松江	440分	440分	440分	440分	440分	440分
大子	445分	445分	445分	445分	445分	445分
倉吉	450分	450分	450分	450分	450分	450分
鳥取	455分	455分	455分	455分	455分	455分
米子	460分	460分	460分	460分	460分	460分
鳥取	465分	465分	465分	465分	465分	465分
松江	470分	470分	470分	470分	470分	470分
大子	475分	475分	475分	475分	475分	475分
倉吉	480分	480分	480分	480分	480分	480分
鳥取	485分	485分	485分	485分	485分	485分
米子	490分	490分	490分	490分	490分	490分
鳥取	495分	495分	495分	495分	495分	495分
松江	500分	500分	500分	500分	500分	500分

■境港潮位表 ■境港風配図 地名: 境港 発行日: 2008~2010

凡 例

厚壁・物揚場・防波堤(既設)	厚壁・物揚場・防波堤(計画)
航路・泊地(既設)	航路・泊地(計画)
臨港道路(既設)	臨港道路(計画)
その他道路(既設)	その他道路(計画)
緑地(既設)	緑地(計画)

境港の長期構想における施策の展開方向

戦略 4

中海・宍道湖・大山圏域観光を支える海上アクセス拠点機能の強化

① 貨客船ターミナル(R2年春供用予定)を活用した情報発信

- ・クルーズ船の増加
- ・DBSクルーズフェリーの移転・集約
- ・観光情報の発信

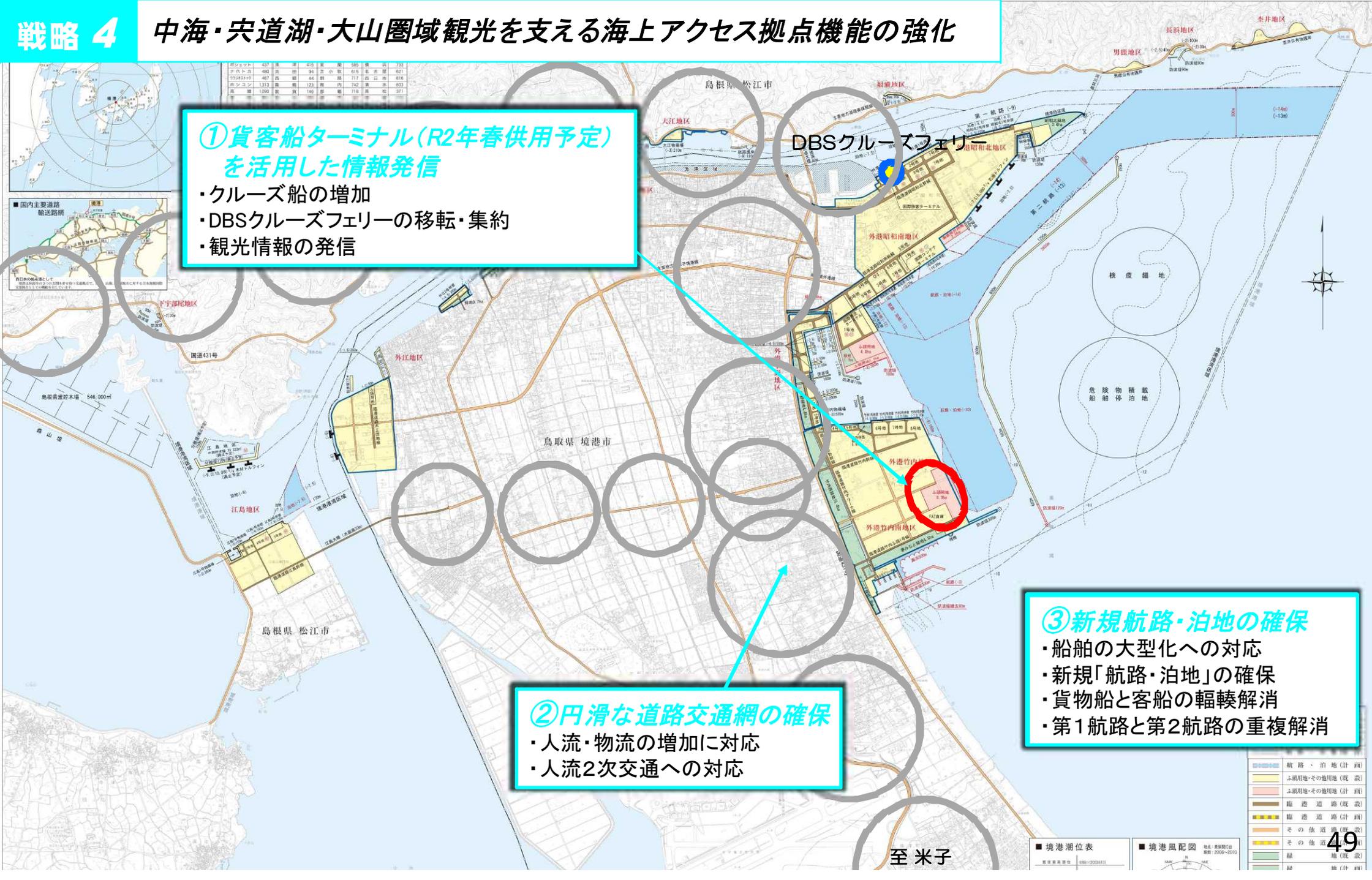
DBSクルーズフェリー

② 円滑な道路交通網の確保

- ・人流・物流の増加に対応
- ・人流二次交通への対応

③ 新規航路・泊地の確保

- ・船舶の大型化への対応
- ・新規「航路・泊地」の確保
- ・貨物船と客船の輻輳解消
- ・第1航路と第2航路の重複解消



境港の長期構想における施策の展開方向

戦略 5

豊かな自然環境を活用したレクリエーション・マリンスポーツ拠点機能の強化



④ 貯木場の跡地利用

- ・中海周遊クルーズ等、海洋性レクリエーションに資する需要の発掘
- ・カヌー、シーカヤックやSUP等のマリンスポーツ会場としての活用

① マリーナの沖合展開

- ・プレジャーボート保管機能(水面/陸置)の強化
- ・艇種別利用形態を考慮した配置計画
- ・老朽化した管理棟の建替え、移転
- ・マリーナ港口の堆砂解消

② 海浜の造成

- ・親水性のある海浜確保
- ・沖合展開も睨んだ魚釣り施設の整備

③ 弓ヶ浜サイクリングコースの整備 (R2年3月全線供用予定)

- ・貨客船ターミナルの供用開始に併せて、境港から皆生までの海岸線を走るルートが完成(全長約16km)
- ・竹内西緑地に遊歩道等の整備
- ・マリーナと共用利用可能な施設の整備



凡 例	
	岸壁・物揚場・防波堤 (既設)
	岸壁・物揚場・防波堤 (計画)
	航路・泊地 (既設)
	航路・泊地 (計画)
	ふ頭用地・その他用地 (既設)
	ふ頭用地・その他用地 (計画)
	臨港道路 (既設)
	臨港道路 (計画)
	その他道路 (既設)
	その他道路 (計画)
	緑 (既設)
	緑 (計画)

境港の長期構想における施策の展開方向

戦略 6

国土の強靱化を支える港湾機能の強化

港



①コンテナターミナルの拡張

- ・大規模災害時における港湾機能の早期回復
- ・コンテナ貨物増大に対応できる新規バースの整備
- ・災害時対応に備えた耐震強化岸壁(幹線貨物輸送)

④燃油供給機能の確保

- ・石油製品の早期出荷
- (東西オイルターミナル境港油槽所)

②耐震強化岸壁の整備 (既対応済)

- ・災害時対応に備えた耐震強化岸壁(緊急物資輸送)(整備済み)

③災害時輸送網の確保

- ・広域輸送及びリダンダンシーの確保

⑥AIやIoT, ICT技術の導入検討

- ・インフラの維持管理の効率化
- ・荷役等の効率化

⑤貨客船ターミナルの活用(R2年春供用予定) (既対応中)

- ・災害時対応に備えた耐震強化岸壁(緊急物資輸送)
- ・離島航路(境港～隠岐の島)の物資・人員輸送ルート維持
- ・中国地域(瀬戸内海等)の広域バップアップ体制に対応(物資・人員輸送)

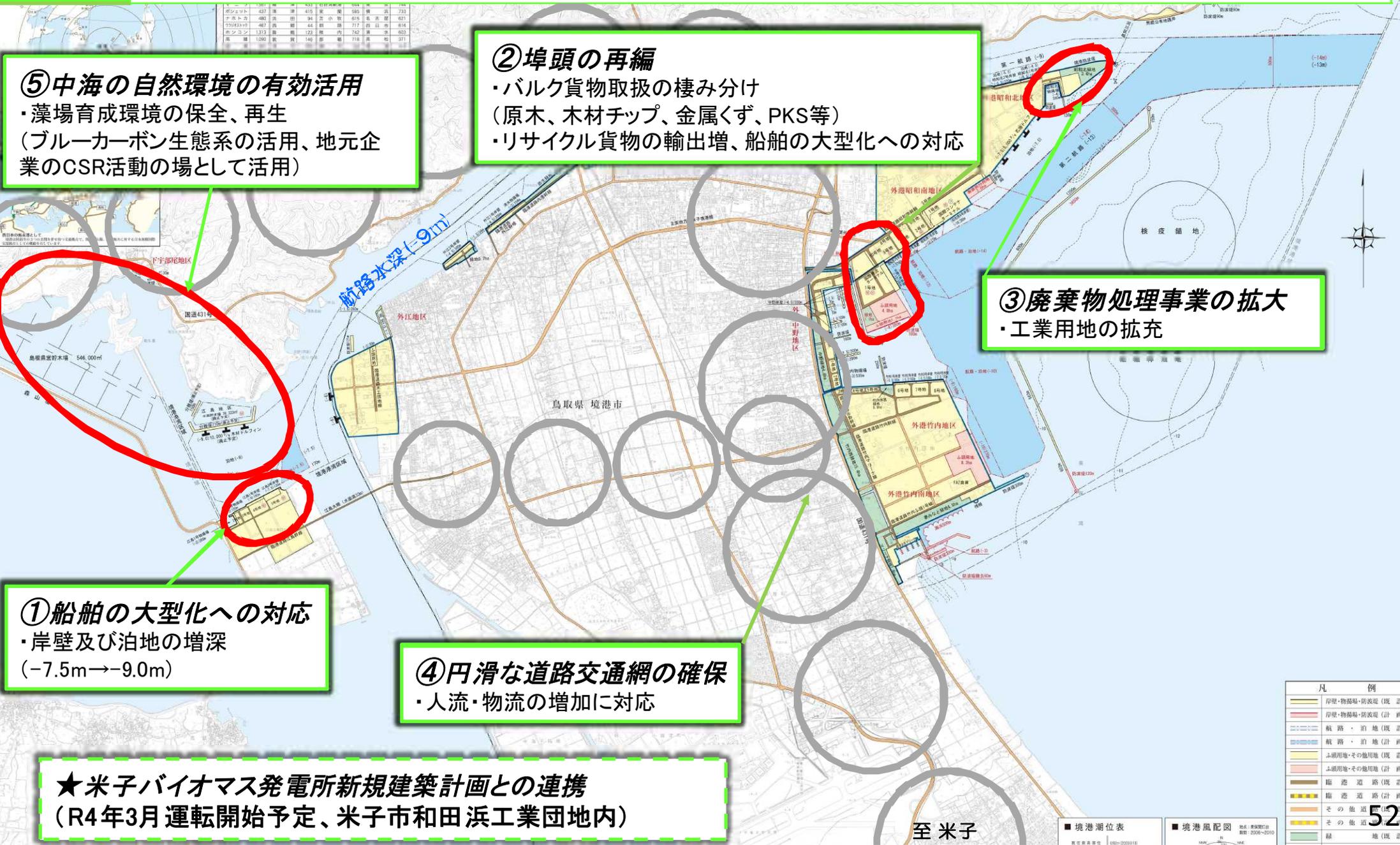
⑦取扱貨物集約化の検討

- ・インフラの維持管理の効率化
- ・荷役等の効率化、生産性の向上

境港の長期構想における施策の展開方向

戦略 7

リサイクル産業や再生可能エネルギー産業を支え、自然環境の保全・再生を推進する環境先進港湾機能の強化



⑤ 中海の自然環境の有効活用
 ・藻場育成環境の保全、再生
 (ブルーカーボン生態系の活用、地元企業のCSR活動の場として活用)

② 埠頭の再編
 ・バルク貨物取扱の棲み分け
 (原木、木材チップ、金属くず、PKS等)
 ・リサイクル貨物の輸出増、船舶の大型化への対応

③ 廃棄物処理事業の拡大
 ・工業用地の拡充

① 船舶の大型化への対応
 ・岸壁及び泊地の増深
 (-7.5m→-9.0m)

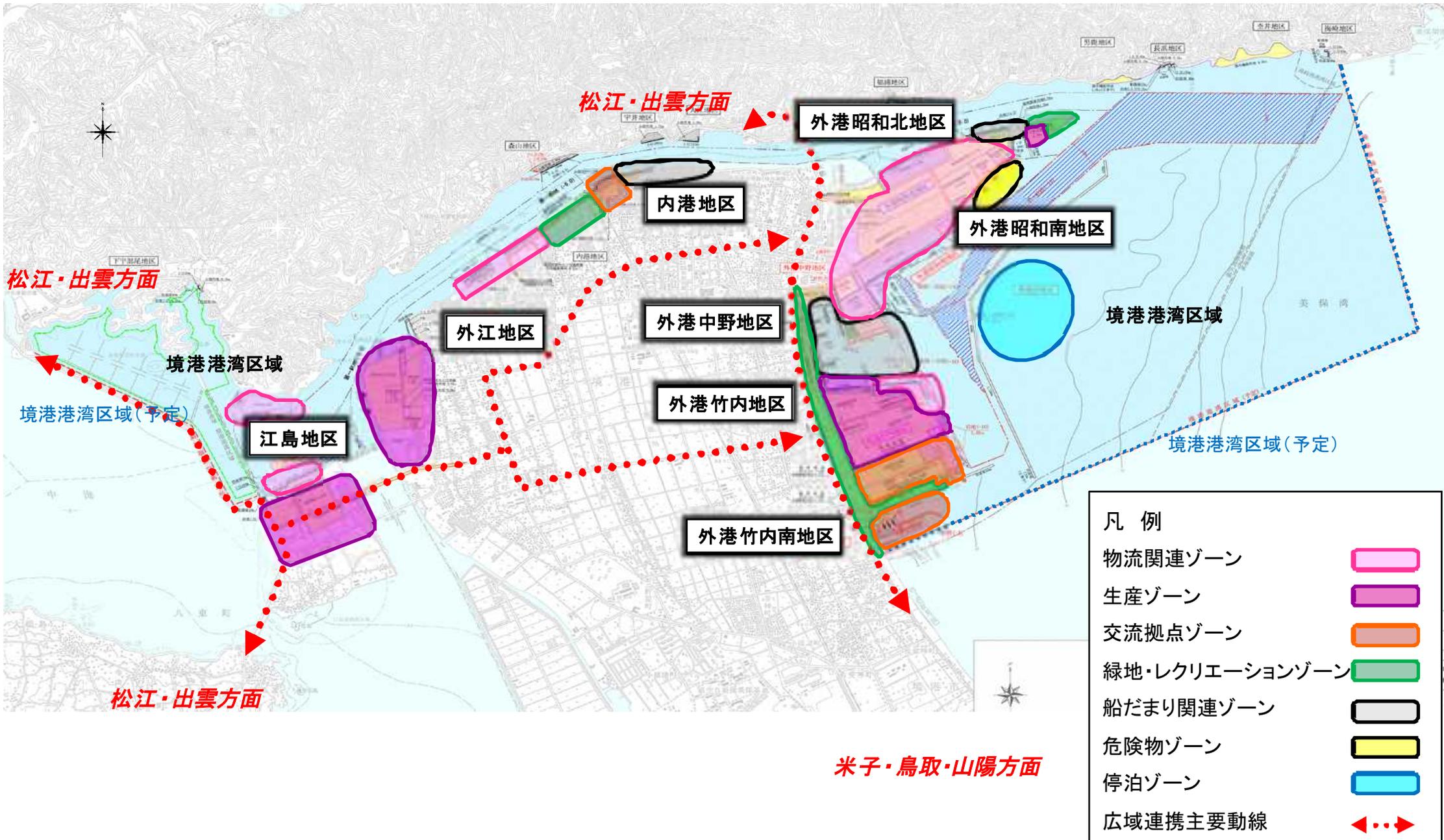
④ 円滑な道路交通網の確保
 ・人流・物流の増加に対応

★米子バイオマス発電所新規建築計画との連携
 (R4年3月運転開始予定、米子市和田浜工業団地内)

凡 例	
	岸壁・物揚場・防波堤 (既 設)
	岸壁・物揚場・防波堤 (計 画)
	航路・泊地 (既 設)
	航路・泊地 (計 画)
	ふ頭用地・その他用地 (既 設)
	ふ頭用地・その他用地 (計 画)
	臨港道路 (既 設)
	臨港道路 (計 画)
	その他道路 (既 設)
	その他道路 (計 画)
	緑 地 (既 設)

- 第1章 港湾への要請と課題
- 第2章 境港が今後担うべき役割
- 第3章 境港の長期構成における施策
と展開方向
- 第4章 将来の空間利用計画**

現行の利用ゾーニング図



将来の空間利用ゾーニング図

