



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



オプションルツアー
シャトルバス



物販テント村



夢みなとタワー
(総合免税店)



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

境港長期構想検討委員会

第3回委員会資料

令和元年12月19日

境港管理組合



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 レーサー 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	資料3
第1章	港湾及び背後地域の現況	
第2章	目指すべき方向性	
第3章	港湾への要請と課題	
第4章	境港が今後担うべき役割	
第5章	長期構想における施策の展開方向	
第6章	将来の空間利用計画	資料1
	港湾計画素案の策定	資料2

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

第1回委員会

目指すべき方向性

港湾利用者との
合同意見交換会

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

第3回委員会後
パブリックコメント
実施(R2. 1月頃)

第3回委員会

第2回委員会

第4回委員会

第2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	<ul style="list-style-type: none"> ・北東アジアに加えて、現在のチップやヤシ殻の輸入元となる東南アジアとの関係もますます重要となる。
		<ul style="list-style-type: none"> ・長期利用のゾーニングについても、もう少しクルーズを前面に打ち出した方がよい。 ・インバウンド観光客は年間3千万人を超え、急増している。境港もその恩恵を受けている。タイミングに遅れないよう対応すべき。
		<ul style="list-style-type: none"> ・人手不足は大きな問題である。不足すれば物流はうまく機能しない。人手の問題も長期構想に入れてほしい。 ・IoTやAIを活用して解決することを念頭においてほしい。
		<ul style="list-style-type: none"> ・このエリアには米子空港もある。空港との連携、まちとの連携も必要。
		<ul style="list-style-type: none"> ・長期構想は港湾計画のためだけでなく、地元の活動や事業活動の一助となる面がある。長期構想の素案は関係者と協力し花開くようなかたちで新しい絵を描いてほしい。
		物流 ・ 産業
<ul style="list-style-type: none"> ・バイオマス発電燃料はどこで荷揚げするのか大きなスペースや屋根も必要となる。物流面の対応をしっかりとしてほしい。 		
<ul style="list-style-type: none"> ・近隣の浜田港は臨港道路の整備やガントリークレーン新設など充実してきた。境港も計画実現に向け、スピード感をもって対応していく必要がある。 		
道路アクセス	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー不足解消への対応策の一つとして、渋滞解消のための道路アクセスの早期改善を要望する。 ・米子境港間の高速道路整備は喫緊の課題。境港は重要港湾でありながら高速道路までの距離が縮まっていない点をもっと強調すべき。 	

第2回委員会での主な意見

分野	項目	主な意見
物流 ・ 産業	集荷対応	・境港は他港と比較して物流コストが高い。ソフト面の課題も併せて盛り込んでほしい。
	港内の 安全	・入出港に関しては船の流れが一方通行となるのは好ましくないため、改善を望む。改善されれば泊地が狭くとも大型船が入出港できる。 ・操船が安全にできるよう、航路・泊地を含め将来の船型の大型化を十分に検討し、岸壁能力を超過する船舶の入港がないよう検討してほしい。
		・航路の安全性や水質等の環境問題への対応についても、関係者と協議の上、内容を盛り込でほしい。
人流・ 賑わい	施設整備	・海岸通りは歴史的にも境港を代表するエリアである。新たな整備も大事だが、元からあるものを活かし、歴史・文化を伝えるゾーンとして磨き上げ、計画にも組み入れてほしい。 ・クルーズ客が増加する中、水木しげるロードの散策からの流れで、海岸通りにつろげる場所があるとよい。
	ソフト面の 対応	・水際をPortとして考えるか、Bayとして考えるかいろいろあるが、人流・賑わいについては、境港Bayという考え方で発展させていくことも考えられる。
環境	保全	・航路の安全性や水質等の環境問題への対応についても、関係者と協議の上、内容を盛り込でほしい。

序章	長期構想委員会の概要
第1章	港湾及び背後地域の現況
第2章	目指すべき方向性
第3章	港湾への要請と課題
第4章	境港が今後担うべき役割
第5章	境港の長期構想における施策の展開方向
第6章	将来の空間利用計画

資料2 港湾計画素案の策定

境港の将来像と基本戦略

将来像

基本戦略

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

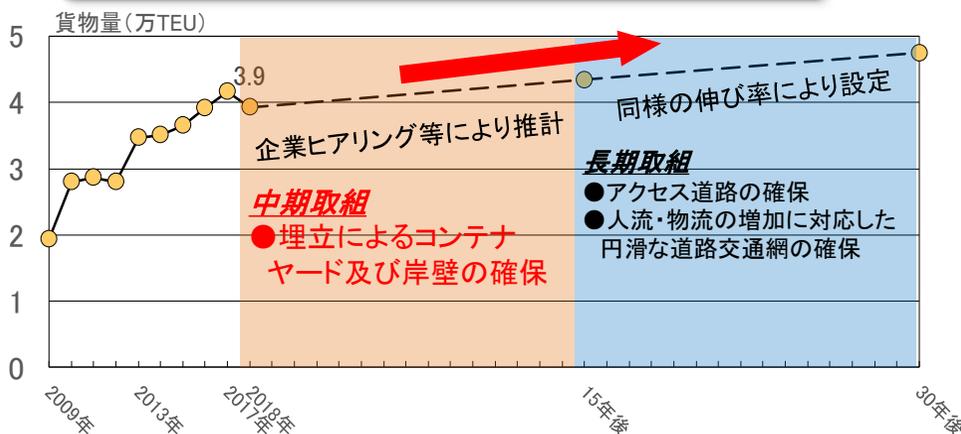
将来の空間利用

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

境港を取り巻く要請・課題に対する港湾計画及び長期構想での対応

- **コンテナ取扱個数の長期展望**
コンテナ貨物取扱量は今後も増加が見込まれる

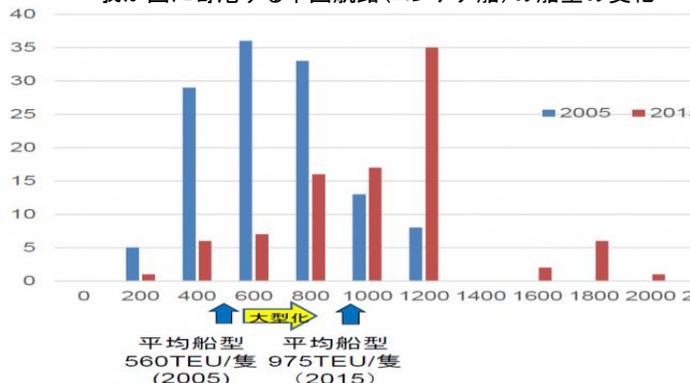
① 新たな用地及び岸壁確保が必要



- **コンテナ船の大型化の傾向**
コンテナ船の大型化が進展

② 長期的には船舶の大型化への対応が必要

(隻) 我が国に寄港する中国航路(コンテナ船)の船型の変化



境港においても
一隻当たりの
平均総トン数は
2009→2018で
1.1倍
と着実に大型化
が進展

資料:国土交通省「港湾の中長期政策PORT2030～参考資料編～」に加筆

- **既存航路の輻輳**

- 客船と貨物船等の重複
- 第1航路と第2航路利用による重複
- 航路幅員の不足



③ 航路の見直しによる安全性確保が必要

- **施設整備に付随して対応していくべき事項**

- リーファ電源の増設
- 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
- 境港－米子間的高速道路整備
- 境港－島根間の道路網整備
- タグボートの円滑な利用を図るための方策検討

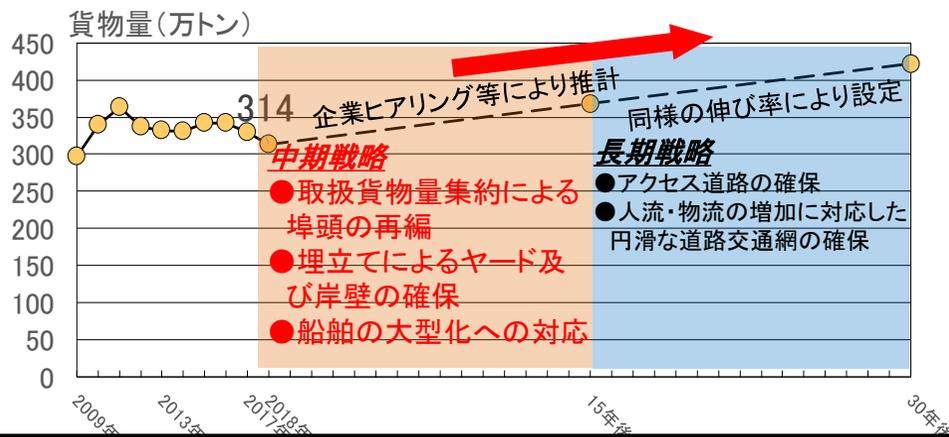
将来の空間利用

戦略 2 背後圏産業を支えるバルク輸送拠点機能の再編

境港を取り巻く要請・課題に対する港湾計画及び長期構想での対応

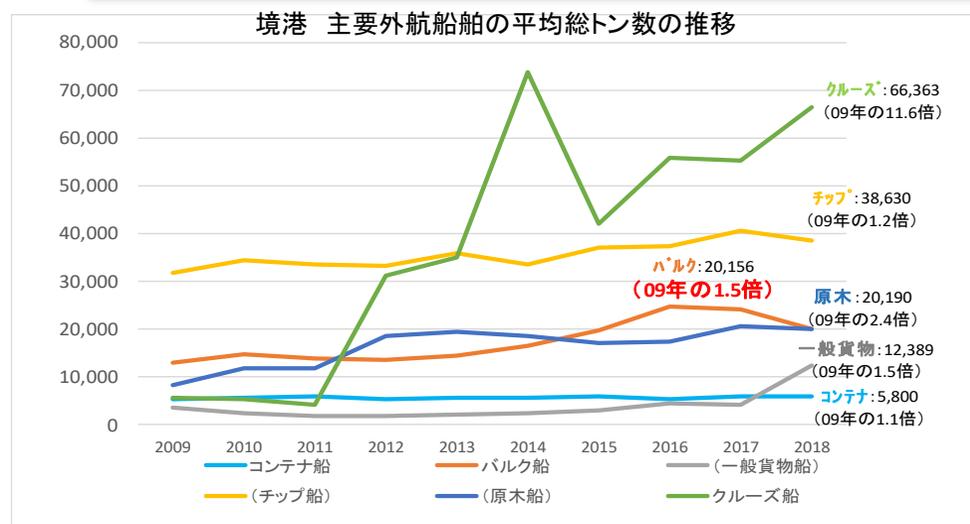
➤ **バルク貨物の長期展望**
バルク貨物取扱量は今後も増加が見込まれる

① 新たな用地及び岸壁確保が必要



➤ **バルク船の大型化の傾向**
バルク船の大型化が進展

② 長期的には船舶の大型化への対応が必要



出典: 境港港湾統計年報、H29,H30船舶明細より作成

➤ **既存航路の輻輳**

- ・客船と貨物船等の重複
- ・第1航路と第2航路利用による重複
- ・航路幅員の不足



③ 航路の見直しによる安全性確保が必要

➤ **施設整備に付随して対応していくべき事項**

- 倉庫用地の確保
- 境港－米子間の高速道路整備
- 境港－島根間の道路網整備
- タグボートの円滑な利用を図るための方策検討

将来の空間利用

戦略3 外内貿フェリー・RORO輸送拠点機能の集約

境港を取り巻く要請・課題に対する港湾計画及び長期構想での対応

➤ シャーシ相互通行による物流の効率化

- 相互通行シャーシを利用した一貫輸送により、リードタイム短縮と国内在庫の削減による物流コスト削減などの効果が確認されている

➤ 脆弱な日本海側海上輸送網への対応

- 日本海側に位置する境港の機能充実への期待
- ✓ 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

➤ 内航サービス拡大の動き

- 長距離トラック輸送の代替として、内航フェリー・RORO輸送の利用に注目

①竹内南地区複合一貫輸送ターミナルの活用(令和2年春供用予定)

②内航RORO船の定期航路化

⇒国際定期貨客船(DBSクルーズフェリー)と国内RORO船接続にも対応

➤ 既存航路の輻輳

- ・客船と貨物船等の重複
- ・第1航路と第2航路利用による重複
- ・航路幅員の不足

③航路の見直しによる安全性確保が必要



竹内南地区で整備中の複合一貫輸送ターミナル

- 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



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靱化に関する政策提言(案)補足資料」に加筆

➤ 施設整備に付随して対応していくべき事項

- タグボートの円滑な利用を図るための方策検討
- 境港-米子間の高速道路整備
- 境港-島根間の道路網整備

将来の空間利用

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

境港を取り巻く要請・課題に対する港湾計画及び長期構想での対応

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
- ✓ 8万トン以上の大型船の寄港は、前年の約2倍に増加
- ✓ 乗客数は、6万1千人と過去最高であった2017年並み
- ✓ 外国人乗客は5.2万人で過去最高を記録

インバウンド観光客への対応

- 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、広域観光を支えるインフラとしての役割に期待



①竹内南地区複合一貫輸送ターミナルの活用
(令和2年春供用予定)



クルーズ船の長期展望

- 国の「明日の日本を支える観光ビジョン」のもと、山陰の魅力ある広域観光の強みを生かし、更なる発展を目指す。



②更なる受入機能の拡充が必要

既存航路の輻輳

- ・客船と貨物船等の重複
- ・第1航路と第2航路利用による重複
- ・航路幅員の不足



③航路の見直しによる安全性確保が必要

施設整備に付随して対応していくべき事項

- 公共交通機関等を利用した域内交通体系の構築
- 境港－米子間的高速道路整備
- 境港－島根間の道路網整備
- タグボートの円滑な利用を図るための方策検討

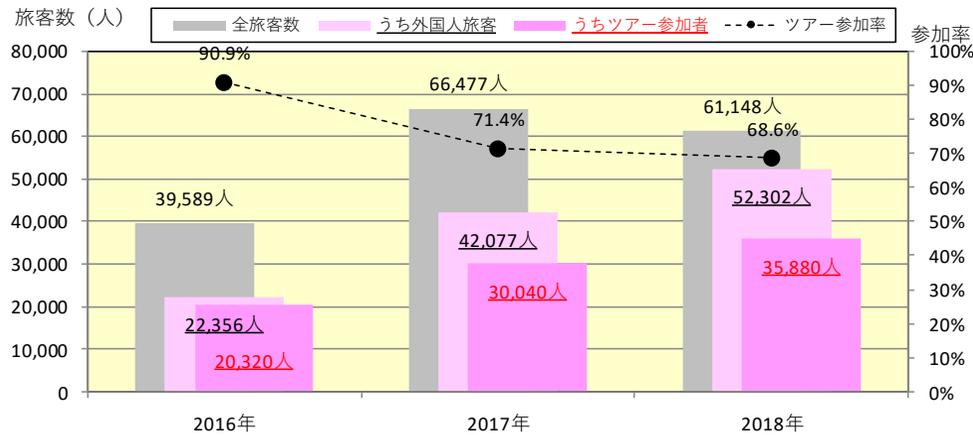
将来の空間利用

補足説明資料

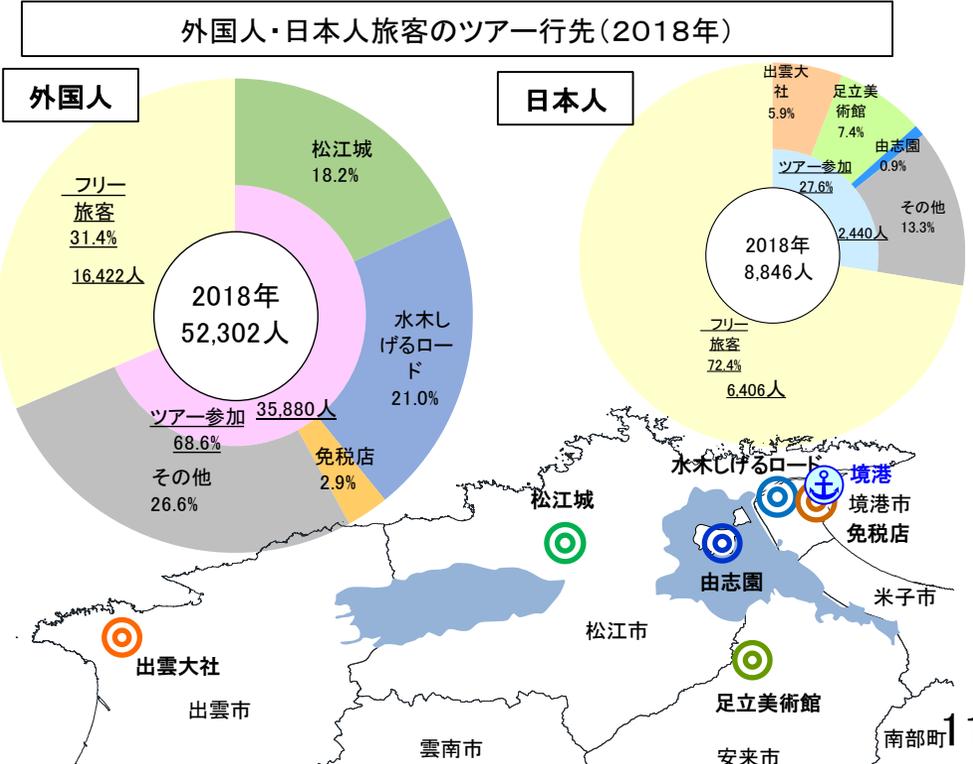
戦略 4 中海・宍道湖・大山圏域観光を支える海上アクセス拠点機能の強化

クルーズ旅客の推移とツアー等動向

- 外国人ツアー参加者数は増加傾向にあるものの、ツアー参加率は減少しフリー旅客の割合が増加している。
- ツアーの主な行先では、松江城、水木しげるロードなどが多く、免税店を行程に含むツアーは減少している。
- 日本人ツアー参加率は外国人に比べ半分以下であり、フリー旅客の割合が高い傾向にある。
- 出雲大社、由志園、足立美術館を行き先とするツアーが組まれている。



地域の賑わいづくりによる域内ツーリズムの構築と併せ、公共交通機関等を利用した域内交通体系の構築が必要



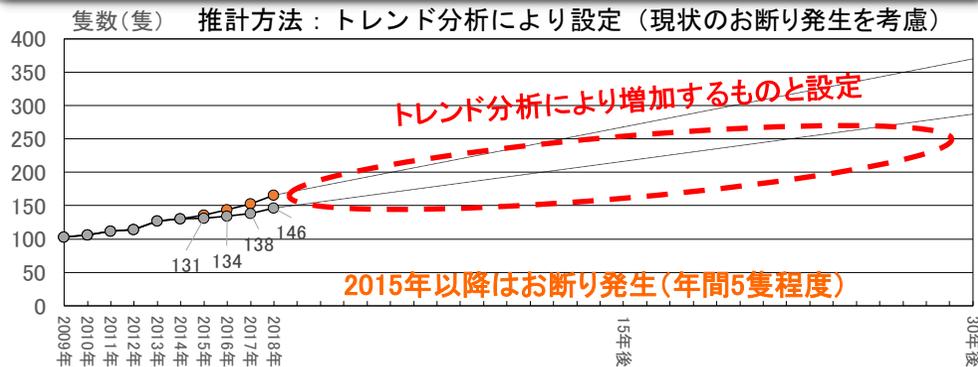
将来の空間利用

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

境港を取り巻く要請・課題に対する港湾計画及び長期構想での対応

- **境港公共マリーナのPB隻数の展望**
 - マリーナの港湾計画での位置づけ
 - ✓ 昭和55年の境港港湾計画で新規で位置付け
 - ✓ 平成17年の港湾計画改訂時に計画見直し
 - マリーナの現状
 - ✓ マリーナにおける係留・保管隻数は近年増加傾向
 - ✓ 水上保管可能隻数(PB)は満船状態
 - ✓ 近年は新規利用者を断っている状況
 - ✓ 一方、2019レーザー級世界選手会大会が開催され世界63の国と地域から約300名のトップセーラーが集結
 - ✓ 2033年には鳥取国体、2029年には島根国体を控える

①マリーナ利用者の需要取込み、及びヨットの聖地として境港公共マリーナの発展が必要



- **弓ヶ浜サイクリングコースの活用(整備中)**
 - 「境夢みなとターミナル」から、「日野川河口(米子市皆生温泉)」までの約16kmの整備が実施中
 - 全線供用開始は、令和2年3月の予定

②新名所「境夢みなとターミナル」及び公共マリーナも含めた一体的活用が必要

- **貯木場跡地の有効活用**
 - 島根県営貯木場(54ha)は、現在利用されていない

③レクリエーション等に寄与する既存ストックの有効活用が必要



- **施設整備に付随して対応していくべき事項**
 - 公共マリーナの老朽化した管理棟の建替え、移転
 - 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
 - 一般交通船舶の安全確保

将来の空間利用

戦略 6 国土の強靱化を支える港湾機能の強化

境港を取り巻く要請・課題に対する港湾計画及び長期構想での対応

➤ 大規模災害への対応

- 中国地方で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に期待が高まる



①境港の新規整備施設及び既存ストックをフル活用したりダンダンシーの確保が必要



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靱化に関する政策提言(案)補足資料」に加筆

地勢的特徴を持つ中国地方～山陰と山陽とのつながり

➤ 進むインフラ老朽化への対応

- 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
- 全国の係留施設では、建設後50年以上の施設が2034年には約60%に急増とすると予測
- 境港においては、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
- 航路・泊地の水域施設や岸壁等の係留施設についても適切な維持浚渫による水深確保が必要。



②施設の機能を維持・更新するための適切な維持管理が必要

➤ 施設整備に付随して対応していくべき事項

- 境港BCPI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
- ICTの利活用によるインフラの維持管理の効率化
- AI,IoTを活用した荷役等の効率化
- 既存施設の有効活用・利用転換による貨物の集約化
- 境港～米子間の高速道路整備
- 境港～島根間の道路網整備
- タグボートの円滑な利用を図るための方策検討

将来の空間利用

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

境港を取り巻く要請・課題に対する港湾計画及び長期構想での対応

➤ 循環資源物流の促進

- 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
- 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
- 山陰地区の金属くずの中国・韓国への輸出拠点港



①リサイクルポート機能を拡大し、企業誘致を進めることでリサイクル産業の更なる活性化が必要



資料:リサイクルポート推進協議会パンフレット

境港におけるリサイクル資源の取り扱い概況

➤ 境港背後圏に集積するバイオマス発電所

- 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
- 外港昭和北地区及び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
- 木質ペレットやPKSの輸入約35万t~40万t/年の貨物増が見込まれる



②リサイクル産業や再生可能エネルギー産業を支える施設整備・利用者ニーズへの対応が必要

➤ 施設整備に付随して対応していくべき事項

- 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
- 企業の環境活動に必要な行政支援の検討

施策の展開方向

地区別の施策の展開方向

短期: ~5年

中期: 5年~15年

長期: 15年~30年

継続的・持続的な取組

地区	戦略	施策	取組内容	取組時期				
				既存	短期	中期	長期	
外港昭和 南地区	戦略1	日本海側国際 海上コンテナ 輸送拠点機能 の拡張	埋立によるコン テナヤード確 保及び岸壁の 整備	・船舶の大型化への対応(岸壁)		■		
				・コンテナヤードの確保		■		
				・ガントリークレーン、リーファー電源の 増設		■		
				・老朽化した荷役機械等の更新		-----		
				・航路誘致活動		-----		
				・AIやIoTを活用した荷役の効率化		-----		
	戦略2	バルク輸送拠 点機能の再編	取扱貨物集約 によるふ頭の 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)		■		
				・老朽化した荷役機械等の更新		-----		
	戦略7	環境先進港湾 機能の強化		・船舶の大型化への対応		■		
	戦略6	国土強靱化を 支える機能強 化	耐震強化岸壁 の活用と確保	・岸壁の耐震化	■	■		

施策の展開方向

地区別の施策の展開方向

短期: ~5年

中期: 5年~15年

長期: 15年~30年

継続的・持続的な取組

地区	戦略	施策	取組内容	取組時期				
				既存	短期	中期	長期	
外港竹内 南地区	戦略3	フェリー・RORO船輸送拠点機能の集約	フェリー・RORO取扱機能の拡充	・複合一貫輸送ターミナル				
				・DBSクルーズフェリーの移転・集約				
	戦略4	海上アクセス拠点機能の強化	クルーズ船受入機能の拡充	・船舶の大型化への対応(岸壁、航路・泊地)				
				・係留・保管施設の拡張				
	戦略5	レクリエーション・マリンスポーツ拠点機能の強化	小型船係留・保管機能の強化	・航路水深の維持				
				・海浜の形成によるレクリエーション空間の創出				
			魚釣り施設の拡張	・魚釣り施設の確保				
	戦略6	国土強靱化を支える機能強化	発災害時貨物取扱機能の確保	・岸壁の耐震化				

施策の展開方向

地区別の施策の展開方向

短期: ~5年

中期: 5年~15年

長期: 15年~30年

継続的・持続的な取組

地区	戦略	施策	取組内容	取組時期			
				既存	短期	中期	長期
外港中野地区	戦略2	バルク輸送拠点機能の再編	埋立によるヤード及び岸壁の確保		[Orange Bar]		
	戦略7	環境先進港湾機能の強化	取扱貨物集約によるふ頭の再編		・リサイクル貨物需要への対応	[Orange Bar]	
				船舶の大型化への対応	[Orange Bar]		
江島地区	戦略2	バルク輸送拠点機能の再編	船舶の大型化への対応		[Orange Bar]		
外港昭和北区	戦略6	国土強靱化を支える機能強化	取扱貨物集約化の検討	・既存施設の有効活用・利用転換	[Dashed Line]		
			燃油供給機能の確保 (境港BCP)	・石油製品の早期出荷	[Orange Bar]		
	戦略7	環境先進港湾機能の強化	廃棄物処理機能の拡張		[Red Bar]		

施策の展開方向

地区別の施策の展開方向

短期: ~5年

中期: 5年~15年

長期: 15年~30年

継続的・持続的な取組

地区	戦略		施策	取組内容	取組時期			
					既存	短期	中期	長期
内港地区	戦略6	国土強靱化を支える機能強化	取扱貨物集約化の検討	・インフラの維持管理の効率化				
				・既存施設の有効活用・利用転換				
	戦略5	レクリエーション・マリンスポーツ拠点機能の強化	歴史・文化の有効活用	・漁港との連携				
				・伝統、歴史の保存				
外港竹内地区・外江地区	戦略6	国土強靱化を支える機能強化	取扱貨物集約化の検討	・インフラの維持管理の効率化				
				・既存施設の有効活用・利用転換				
その他(中海)	戦略5	レクリエーション・マリンスポーツ拠点機能の強化	貯木場の有効利用	・海洋性レクリエーションの発掘				
				・マリンスポーツ会場の発掘				

施策の展開方向

地区別の施策の展開方向

短期: ~5年

超長期:

中期: 5年~15年

長期: 15年~30年

継続的・持続的な取組

地区	戦略		施策	取組内容	取組時期				
					既存	短期	中期	長期	
外港地区	戦略1	日本海側国際海上コンテナ輸送拠点機能の拡張	新規航路・泊地の展開	・船舶の大型化への対応					
				・物流ゾーンと賑わいゾーンへの対応 (貨物取扱用地の冲合展開) (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) (新規「航路・泊地」の確保)					
	戦略2	バルク輸送拠点機能の再編		・タグボートのサテライト基地整備等、船舶受入機能の強化					
				・インフラの維持管理の効率化				継続的・持続的な取組	
	戦略3	フェリー・RORO船輸送拠点機能の集約		・航行安全性(ハード・ソフト)の確保					継続的・持続的な取組
				・残土処分用地の確保					
	戦略4	海上アクセス拠点機能の強化							
戦略6	国土強靱化を支える機能強化								
		環境先進港湾機能の強化							

施策の展開方向

交通施策の展開方向

短期: ~5年

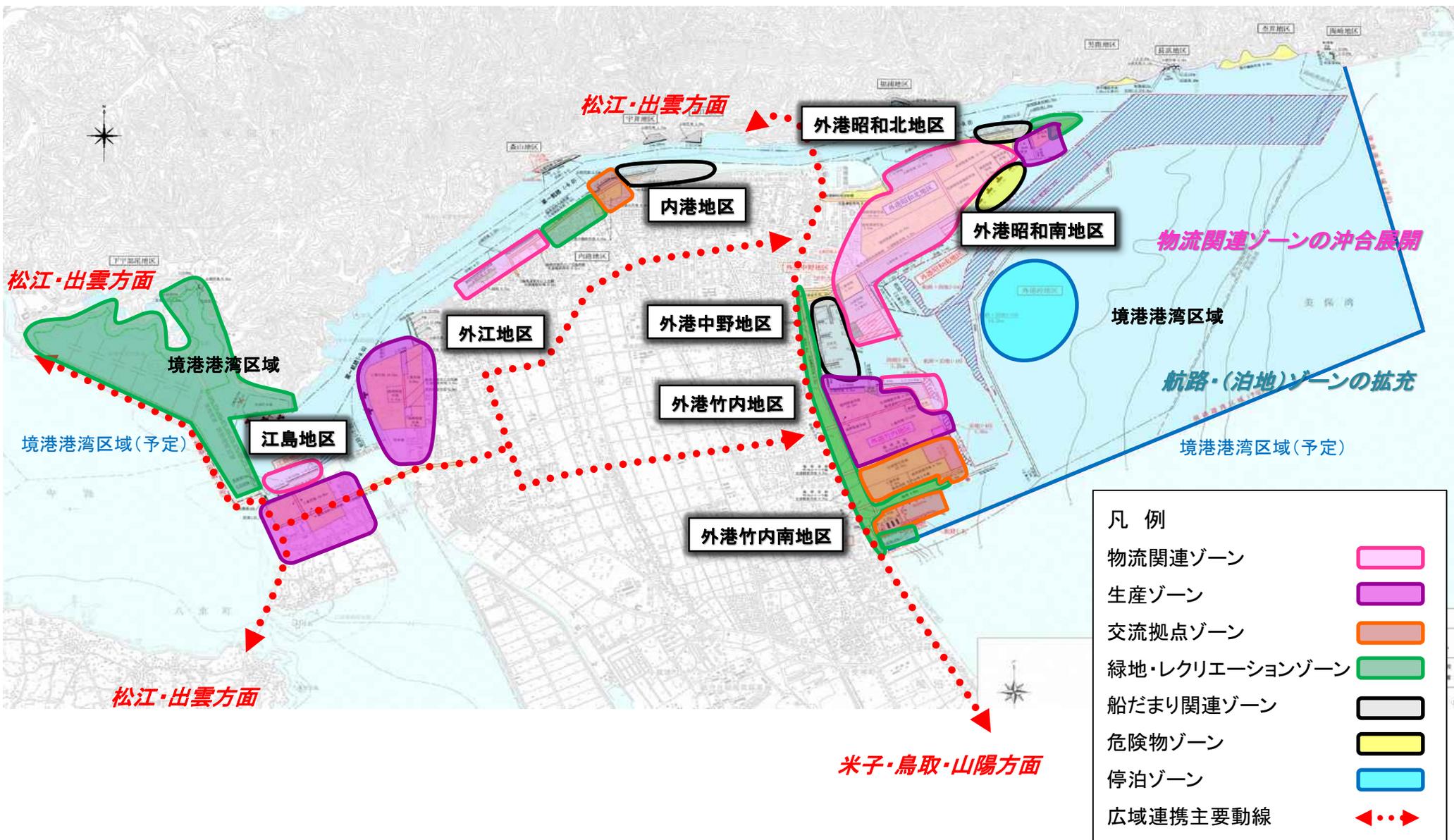
中期: 5年~15年

長期: 15年~30年

継続的・持続的な取組

項目	戦略	施策	取組内容	取組時期							
				既存	短期	中期	長期				
交通	戦略1	日本海側国際海上コンテナ輸送拠点機能の拡張	人流・物流に対応した円滑な道路交通網の確保								
	戦略2	バルク輸送拠点機能の再編						・境港—米子間の高速道路の整備			
	戦略3	フェリー・RORO船輸送拠点機能の集約						・境港—島根間の道路網の整備			
	戦略4	海上アクセス拠点機能の強化						・公共交通機関等を利用した域内交通体系の構築			
	戦略6	国土強靱化を支える機能強化						・災害時道路網の確保			
	戦略7	環境先進港湾機能の強化						・境港BCPIにおける除雪対応の位置付け			

将来の空間利用：ゾーニング全体図



将来の空間利用: 外港昭和南地区

戦略1

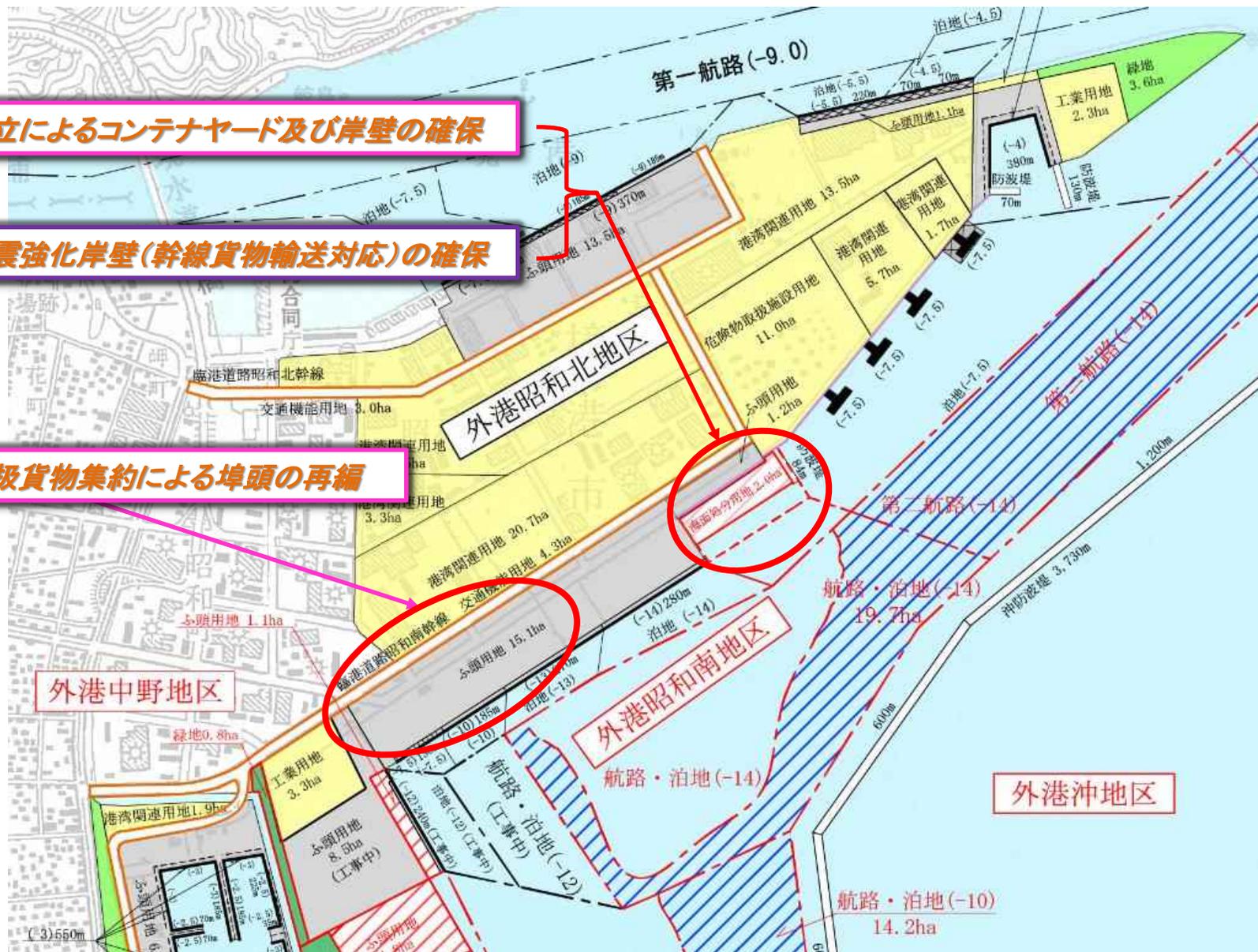
■中期: 埋立によるコンテナヤード及び岸壁の確保

戦略6

■中期: 耐震強化岸壁(幹線貨物輸送対応)の確保

戦略2

■中期: 取扱貨物集約による埠頭の再編



将来の空間利用: 江島地区・その他(中海)

戦略5

■長期: 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)



戦略2

■中期: 船舶の大型化への対応

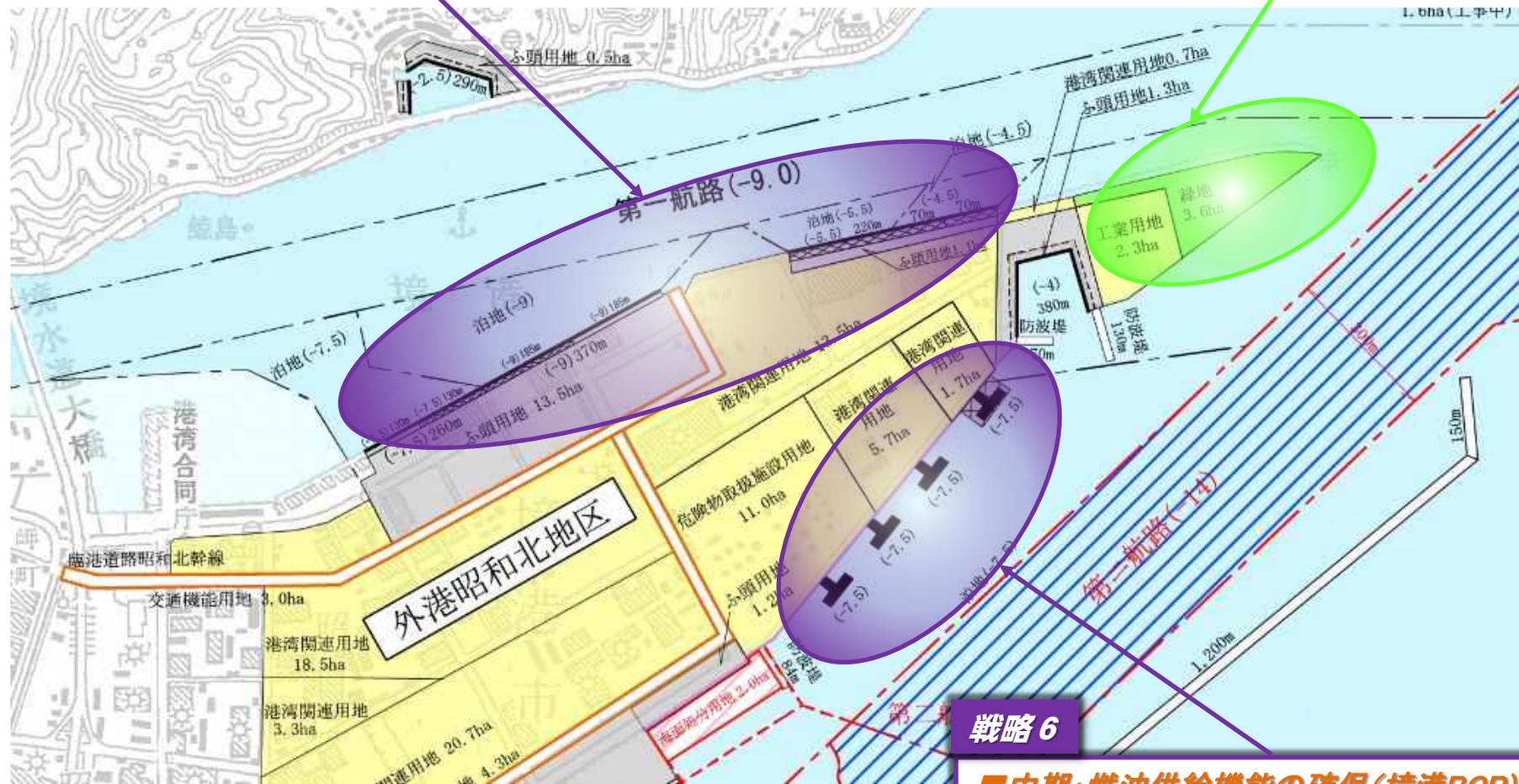
将来の空間利用：外港昭和北地区

戦略6

■継続・持続：取扱貨物集約化

戦略7

■短期：廃棄物処理事業の拡大



戦略6

■中期：燃油供給機能の確保(境港BCP)

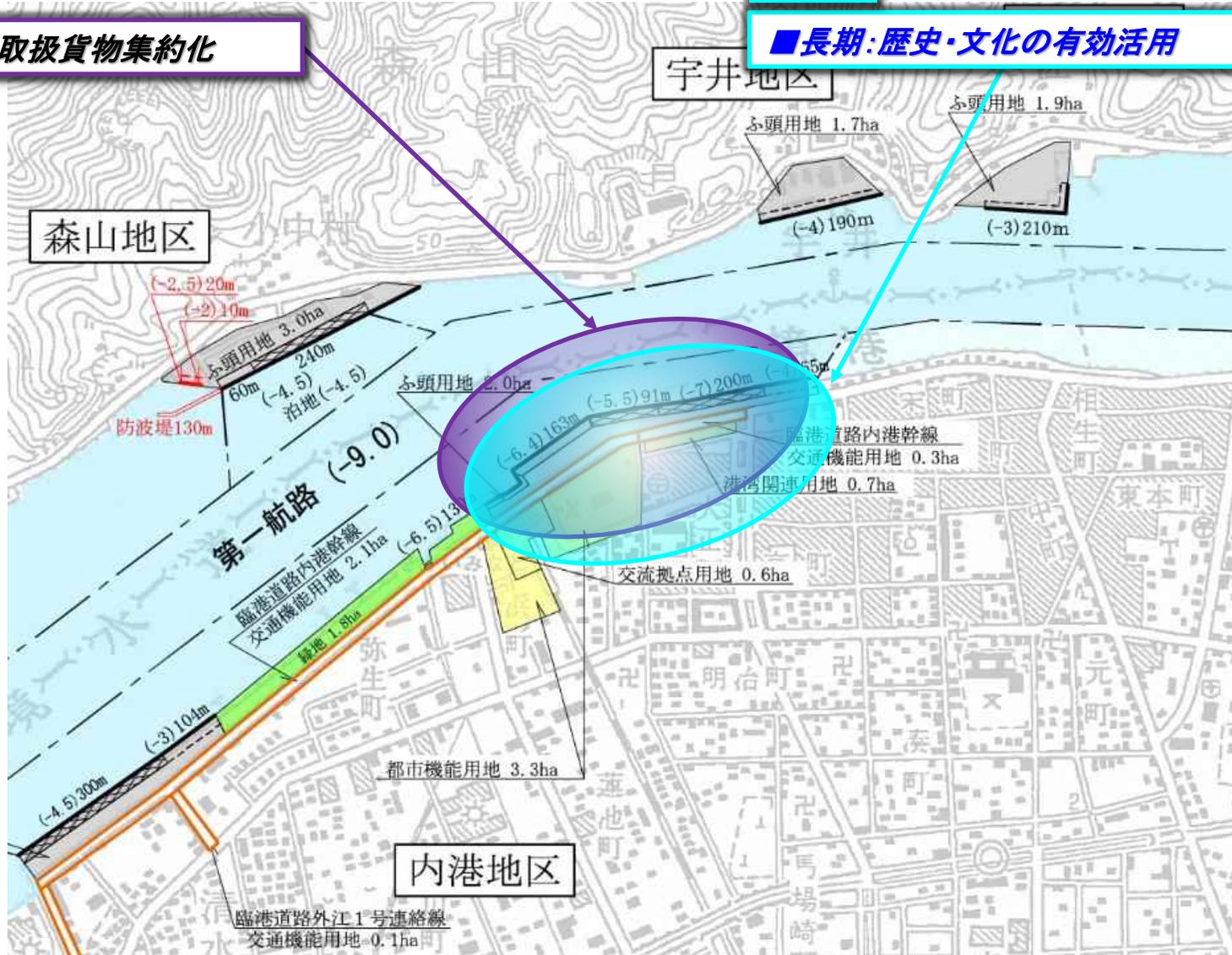
将来の空間利用：内港地区

戦略6

■継続・持続：取扱貨物集約化

戦略5

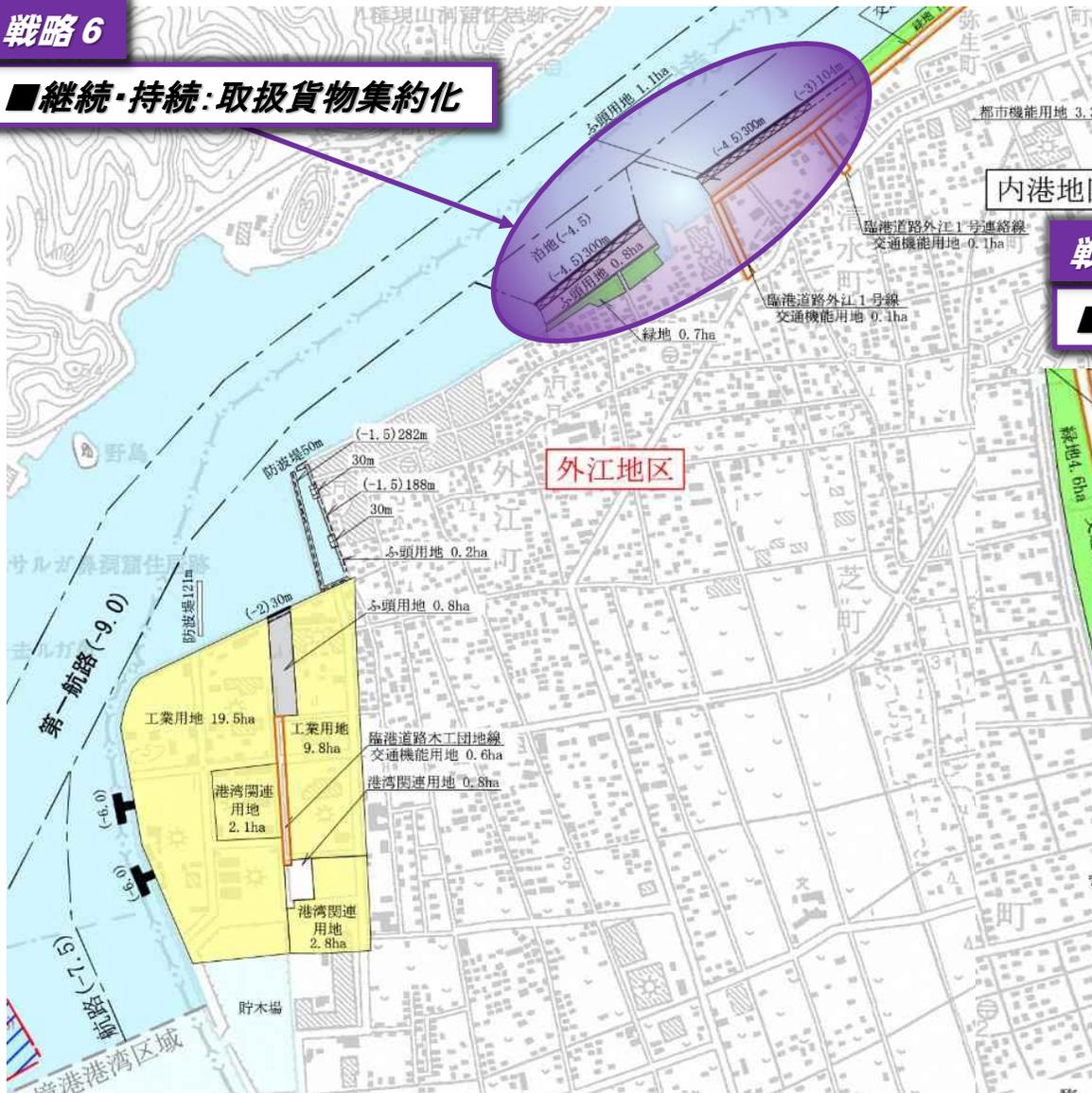
■長期：歴史・文化の有効活用



将来の空間利用：外江地区・外港竹内地区

戦略6

■継続・持続：取扱貨物集約化

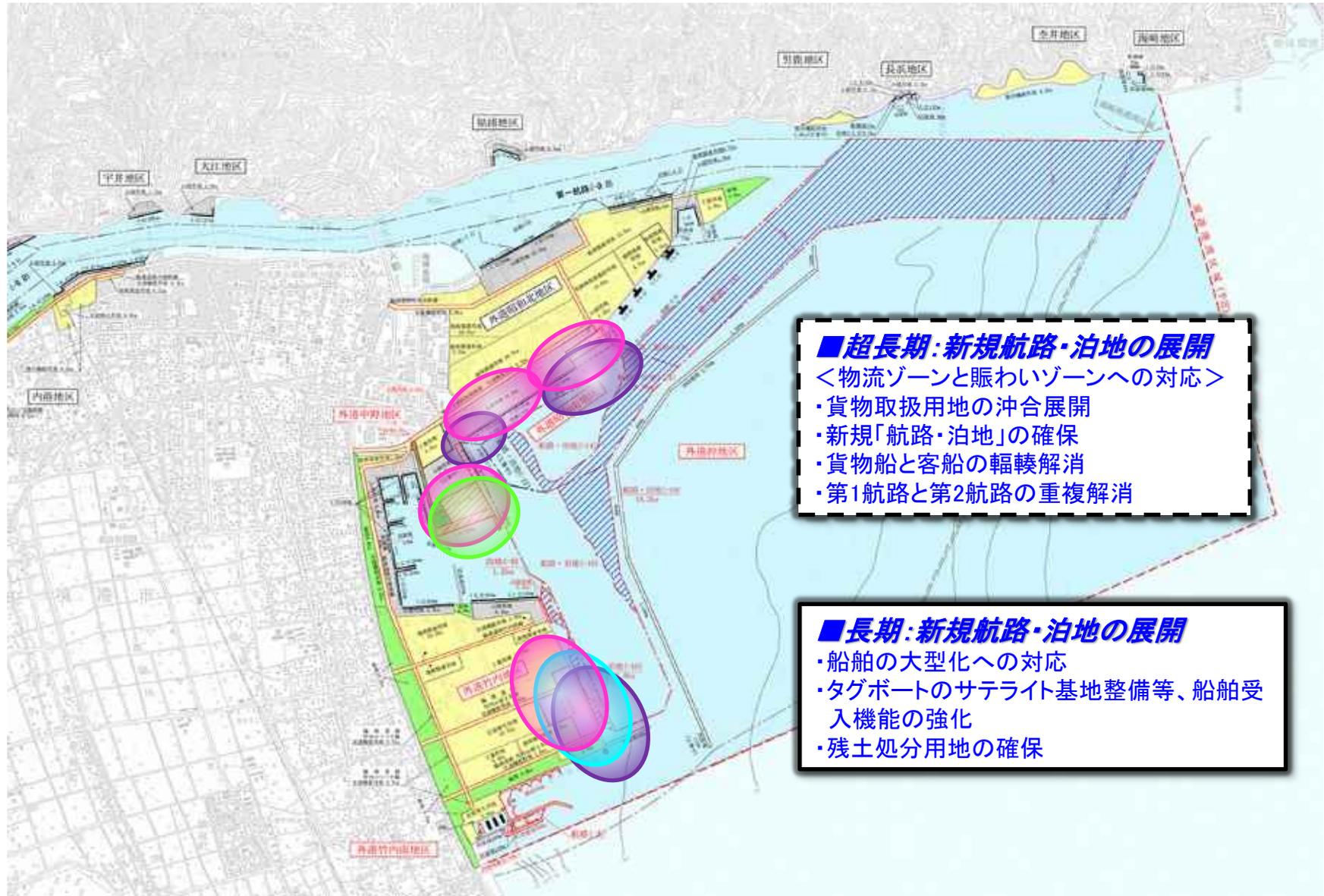


戦略6

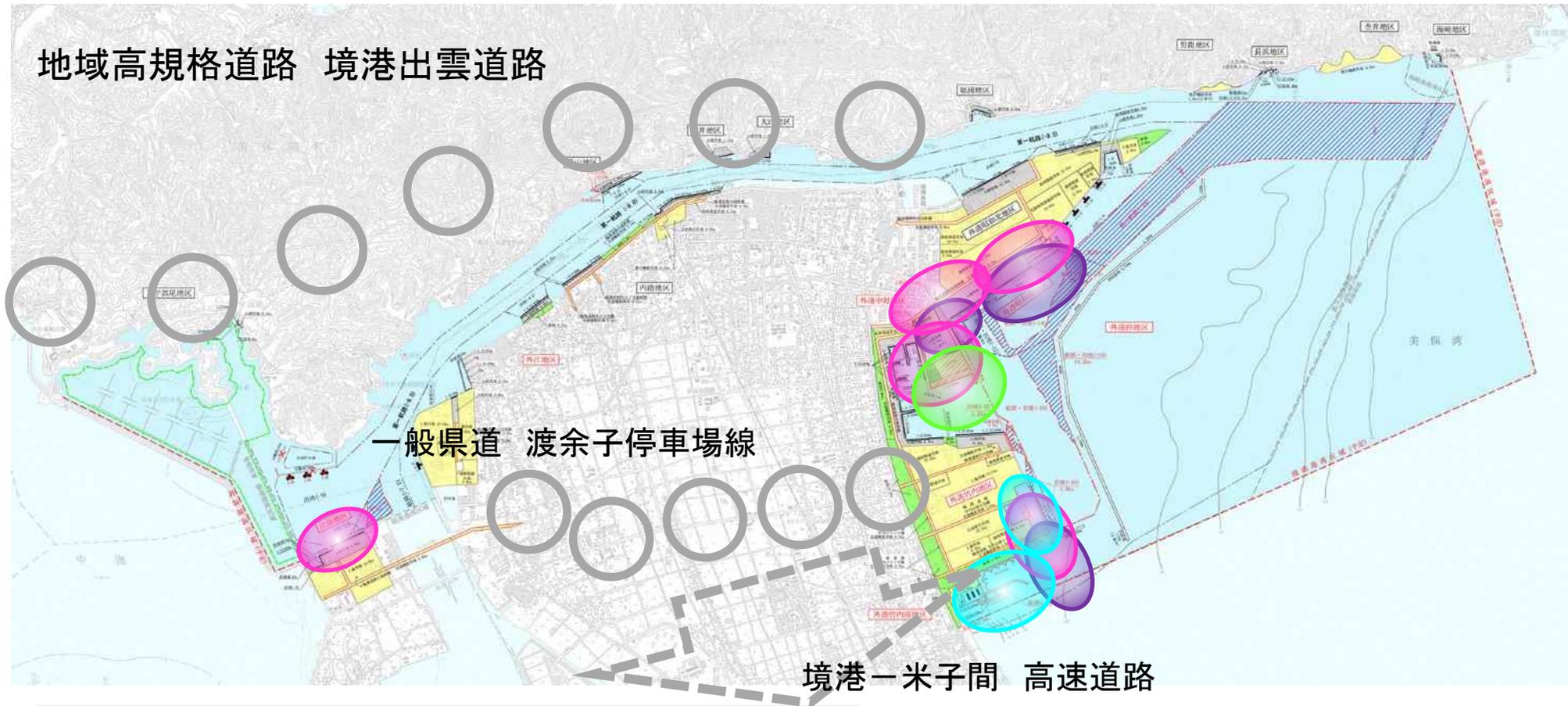
■継続・持続：取扱貨物集約化



将来の空間利用：外港地区



将来の空間利用：交通



■長期：人流・物流の増加に対応した円滑な道路交通網の確保

- ・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
- ・地域内2次交通体制の強化

■長期：災害時道路交通網の確保

- ・緊急輸送道路接続幹線路の特車手続きの簡素化