

鳥取港長期構想検討委員会 第3回委員会

令和2年2月21日

目次

第1章 長期構想の経緯と概要

- (1) 長期構想検討の進め方 4
- (2) 第2回検討会での主な意見と対応 5
- (3) パブリックコメントでの主な意見と対応 8

第2章 鳥取港の概要

- (1) 位置・沿革 11
- (2) 施設概要 12
- (3) 利用状況(取扱貨物・入港船舶) 13

第3章 鳥取港を取り巻く環境の変化

1. 社会環境の変化

- (1) 鳥取県の経済成長戦略 16
- (2) 進出企業の業界動向 18
- (3) 農水産品の輸出強化 19
- (4) 再生可能エネルギーへの転換 22
- (5) 新たな取扱い貨物 23
- (6) 高規格幹線道路網の発展 24
- (7) 船舶大型化の動向 27
- (8) モーダルシフトの推進 28
- (9) 周辺の観光拠点 29
- (10) クルーズ船の寄港状況 30

2. 自然環境の変化

- (11) 波浪状況(沖波の変化・港内への影響) 31
- (12) 災害の発生状況 33
- (13) 地域防災計画・港湾BCP 34

第4章 上位計画

- (1) 国における上位計画 36
- (2) 県における上位計画 37
- (3) 市における上位計画(都市計画・総合計画) 38

第5章 鳥取港の課題・要請

- (1) 鳥取港の課題 41
- (2) 鳥取港への要請 45
 - ① 県民からの要請(アンケート調査) 45
 - ② 背後企業からの要請(アンケート調査・ヒアリング調査) 46
 - ③ 漁船・小型船舶利用者からの要請(ヒアリング調査) 48
 - ④ 鳥取の将来を担う子供の意見(アンケート調査) 49
 - ⑤ 鳥取港賑わいづくり検討会 51

第6章 鳥取港長期構想 (案)

- (1) 将来の方向性 53
- (2) 将来の姿 55
- (3) 鳥取港長期構想イメージ(案) 56
- (4) 将来像・戦略 57
- (5) 戦略・施策 58
- (6) 施策の展開方向 64
- (7) 動線計画(人流・物流) 65
- (8) 地区別の拠点施設配置計画 67

第1章 長期構想の経緯と概要

- (1) 長期構想検討の進め方
- (2) 第2回検討会での主な意見と対応
- (3) パブリックコメントの主な意見と対応

長期構想検討

【準備会 2018(H30).4.23】
現状、課題共有
・利用状況、ニーズ、抱える課題

← 企業ヒアリング

【第1回検討会 2018(H30).11.28】
将来像(20~30年先)の基本検討
・現状分析、将来の方向性

← 県政参画電子アンケート

【第2回検討会 2019(R1).6.11】
将来像(20~30年先)の基本検討
・空間利用、長期構想素案

パブリックコメント(2019(R1).7.29~8.16)

【第3回検討会 2020(R2).2.21】
将来像(20~30年先)の基本検討
・長期構想(案)

長期構想策定

今後、10~15年程度で取組む施設再編、整備

技術検討

静穏度向上
・施設整備、再編の検討



堆砂(漂砂)検討
・堆砂(漂砂)の影響評価



2020年度(令和2年度)

港湾計画改訂

(2) 第2回検討会での主な意見と対応(1)

	主な意見	対応方針	備考
長期構想	パブリックコメントを実施されるが、将来を担う子供の意見も必要である。また、バス会社、イベント会社とともに交流人口が増えるような港のあり方を考えるとよい。	地元賀露小学校へ港湾利用などに関するコメントを募集し、人流施策に反映させる。	P.49
	<p>貨物流動や物量を把握し、貨物が集まるのであれば、近隣港と連携してトライアル輸送を試すなどの取り組みが必要である。</p> <p>小ロットに対応した輸出入が可能となることで、利用する企業はいると考えている。</p> <p>不定期、小ロット貨物輸送の実現にあたっては、利用者の(費用)負担にならないようにし、使いやすい港にしなければならない。</p>	貨物の将来需要については、地元企業、新規企業からのヒアリングにより推計している。継続的に調査し、今後、推計した貨物を対象に、近隣港の状況や企業の要請を踏まえてトライアル輸送について検討する。	P.46～47
物流	プレジャーボートの航跡波や水上レジャースクーターとの輻輳による漁船への影響を懸念している。	<p>水域利用の安全を確保するため、ボートパーク管理者と連携し、ルールを検討する。 (港湾管理者)</p> <p>標識、注意看板設置等で注意喚起を促すことを検討する。</p>	P.48
	釣り、BBQ客などのゴミ放置が問題となっている。また、漁船入出港時に釣り竿を上げてくれない。	漁港区境界にフェンス、車止めを設置するなど、来訪者と漁業者の利用区分を検討する。また、パブリックコメントによる利用者の意見も取り入れながら、緑地再編を行う。	P.61
	現在の取扱量は目標値の半分程度にもかかわらず、低利用バースが発生している理由を掘り下げた検討が必要である。	目標値158万トンに対し、平成30年実績は64万トンである。コンテナ未対応、公共事業減少等により、想定した貨物が取り扱われていない。また、船舶大型化により水深が深い岸壁に利用が集中している。これらの現状と、最新の需要を踏まえ、長期構想を検討する。	P.13

(2) 第2回検討会での主な意見と対応(2)

	主な意見	対応方針	備考
物流	広いヤードは必要だが、岸壁は少数の大水深岸壁で充分、操船のし易さは、1案として凹部(千代地区)の埋立てが考えられる。	凹部埋立てについても検討を行ったが、所定の静穏度を満足しない結果となった。現状の荷役を全て停止して岸壁整備することは実質的に困難である。	P.58
	「港湾アクセス道の強化(P.59)」では、港湾と高速道路の接続することが重要である。	港湾に近接して計画される高規格幹線道路整備との接続について、戦略・施策へ反映する。	P.59
	境港との役割分担、安全入出港のためのタグボートの常時配備、岸壁能力を超える船舶が入港していることを考慮してほしい。	「港湾の施設の技術上の基準・同解説」に基づき、対象船舶の最小回頭円を確保する計画としている。	参考資料 P.5
	鳥取港背後圏の九州方面の物量次第では、鳥取港から境港を経由して北九州に向かう航路も考えられる。	貨物の将来需要については、地元企業、新規企業からのヒアリングにより推計した。新規航路の開設については、今後の貨物動向を踏まえて検討することとしたい。	P.46～47
人流	「白いか祭り」は、車で通り過ぎてしまう程である。広くて、駐車場に近く、トイレがある場所でゆっくり食事出来るとよい。また、来たいと思えるイベントがよい。	トイレ等の整備は2020年度(令和2年度)から事業予定である。また、野積場などの使用を許可することで駐車場やイベントスペースを確保する等、イベント規模に応じて運用を検討することとしたい。	P.61
	交流ゾーンでは、トイレの整備(住民要望が多い)と釣り、観光客の残したごみ、駐車場不足が問題である。		
	クルーズ船寄港増加に向けて、岸壁の延伸、浚渫等検討して欲しい。寄港の増加を図り、地元として観光周遊に繋げたい。	3万DWTの貨物船を対象とした整備を計画している。クルーズ船は、その時の情勢により近隣に寄港する船型が限られるため、鳥取港で対応可能な対象船を検討する。	P.62
	クルーズ船の受入れ対応を定型化する必要がある。1時間圏内の観光地は独立している印象を受ける。各地が連携できるとよい。	受入に向けて、県観光戦略課・鳥取市と連携し、周遊ルートについて検討することとしたい。	

(2) 第2回検討会での主な意見と対応(3)

	主な意見	対応方針	備考
安全・ 安心	災害時以外に日常のことも考えて欲しい。横断歩道、信号、街灯の整備(住民要望が多い)や交通機関の充実が必要である。	日常時交通については、鳥取市交通政策課と連携して検討することとしたい。 空港～港湾間の交通については、ツインポートを活用して観光客のアクセス充実を検討することとしたい。	P.62
ゾーニン グ計画	「地域資源を活用した賑わい」では、人流のターゲット(観光客、住民)により、ゾーニングは変わってくるため、ターゲットを設定する必要がある。	ゾーニングに至る人流・物流の動線計画を検討した。	P.65～66

(3)パブリックコメントでの主な意見と対応(1)

	主な意見	対応方針	備考
物流	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 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。 ● 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。 ● 適正な維持管理を行い、施設の長寿命化を図ってほしい。 	<p>モーダルシフトや貨物動向も踏まえ、航路誘致などについて検討することとしたい。</p> <p>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く。</p>	<p>P.59</p> <p>資料2 P.65</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<p>貨物の将来需要については、地元企業、新規企業からのヒアリングにより推計した。対岸貿易の基地化については、航路誘致も含めて検討することとしたい。</p>	<p>P.46～47</p> <p>P.59</p>
人流	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 	<p>フェリー誘致については、貨物動向や一般旅客の集客も含めて検討することとしたい。</p> <p>また県観光部局・鳥取市と連携し、観光地の充実、周遊ルートの提案を行う。</p>	<p>P.62</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 	<p>観光部局・鳥取市・地元とビーチ施設などの増強について協議・調整し、賑わいゾーンに反映する。個々のメニューについては、運用時に検討することとしたい。</p>	<p>P.61～62</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<p>2020年度より緑地再編を行う。</p>	<p>P.61</p>

(3)パブリックコメントでの主な意見と対応(2)

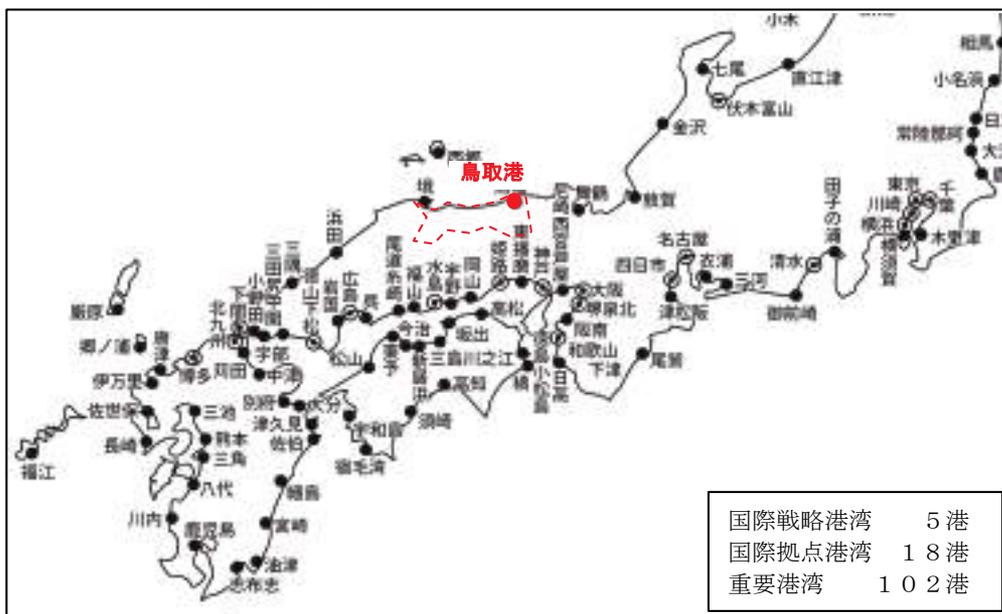
	主な意見	対応方針	備考
安全・安心	● 災害時に利用可能な航路の設定や、備蓄倉庫の確保など、道路閉塞時でも港湾が活用できるよう機能を充実してほしい。	港湾計画改訂に合わせて機能の再編を検討する。	P.63
その他	● 観光客に良い印象を持ってもらい再度来訪をしてもらうよう、鳥取港内のゴミ対策をしてほしい。	県関係部局・鳥取市・地元と連携し、環境美化に関する管理運営について検討することとしたい。	—
	● 鳥取県東部の経済にとって鳥取港は重要であるが、鳥取砂丘への影響が心配である。対応について長期構想で示してほしい。	各関係機関が連携して鳥取砂丘など周辺海岸への影響を調査し、「鳥取沿岸の総合的な土砂管理ガイドライン」に基づき対応していく。	資料2 P.65

第2章 鳥取港の概要

- (1) 位置・沿革
- (2) 施設概要
- (3) 利用状況(取扱貨物・入港船舶)

- 鳥取県東部、鳥取市街地に近く、一級河川千代川河口に位置し、戦国時代には毛利氏の因幡への進出の際に使用されたり、秀吉の鳥取攻めにも重要な拠点として登場。
- 漂砂による河口閉塞による浸水被害が発生していたことから、河口を約800m東へ付け替える治水事業が実施され、併せて旧河道を利用した重要港湾鳥取港の整備に着手。

【重要港湾位置】



資料：国土交通省

【沿革】

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)	千代地区ポートパーク供用開始 西浜地区漁港区供用開始
2004(平成16年)	千代地区新ポートパーク供用開始

資料：鳥取県

- 昭和50年に重要港湾に指定され、当初は鳥取県東部・中部の流通拠点とし整備
- 現在は、兵庫県北部を圏域に含め、建設資材等を中心に取り扱い
- 隣接する鳥取砂丘コナン空港と連携した賑わい拠点化(ツインポート)を推進

- 千代地区は物流岸壁・ヤード等、賀露・西浜地区は漁船の岸壁・物揚場が立地。
- 港内奥部にポートパークが2箇所。

【港湾計画図】



資料：港湾計画図（鳥取県）

【港湾機能】

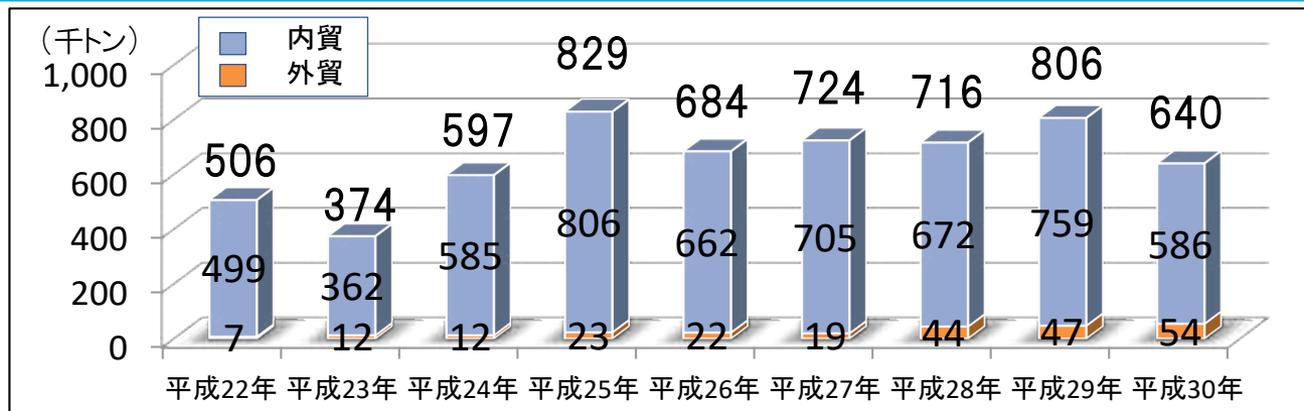
	係留施設				野積場		上 屋		備考	
	名称	水深 (m)	延長 (m)	対象船型 (重量トン)	パー ス	名称	面積 (㎡)	棟数		面積 (㎡)
千代	1号岸壁	-10.0	185	10,000	1	1号野積場	18,410	1	1,250	
	2号岸壁	-7.5	260	5,000	2	2号野積場	11,891			
	3号岸壁	-7.5	130	5,000	1	3号野積場	12,104	1	750	耐震強化岸壁
	4号岸壁	-5.5	180	2,000	2	4号野積場	10,117			
	5号岸壁	-4.5	300	700	5	5号野積場	23,790			
	6号岸壁	-4.5	120	700	2	6号野積場	19,469			
	7号岸壁	-4.5	180	700	3	7号野積場	5,223			
	8号岸壁	-5.0	70	1,000	1					
	9号岸壁	-4.5	60	700	1					
	物揚場	-4.0	180	-	-					
賀露	船揚場	-	90	-	-	南野積場	2,160			
	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	-3.0	240	＃	-					
西浜	賀露2号物揚場	-4.0	345	＃	-					
	西浜4.5m岸壁	-4.5	550	漁船	-					

資料：鳥取県

(3) 利用状況(取扱貨物)

- 平成9年の港湾計画では目標取扱貨物量を158万tとし、平成11年、12年には目標を上回る貨物を取り扱ったが、度重なる不況による企業活動の縮小、公共事業の減少などにより取扱量も1/4程度まで減少。
- 近年は、岩美道路、鳥取西道路整備、県立中央病院の新設等の公共事業の増加により、徐々に回復し平成30年は約64万tの取扱いとなっている。

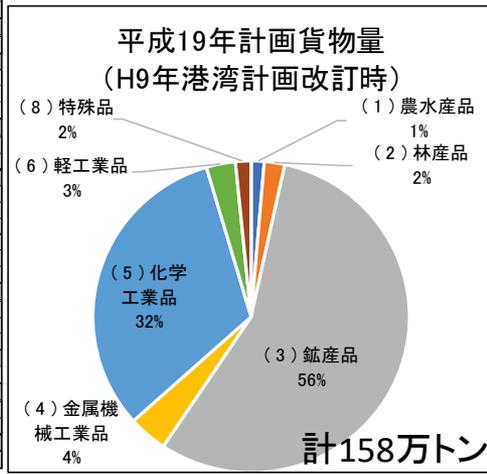
【取扱貨物量の推移】



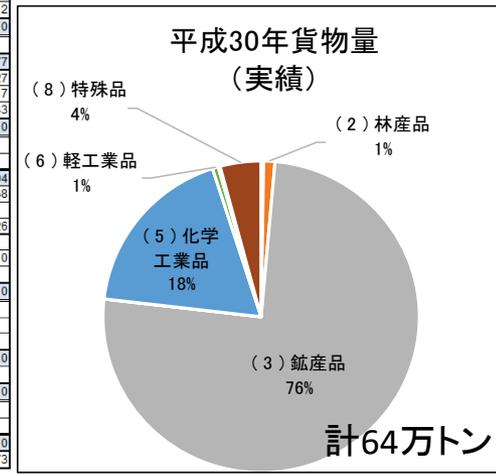
【取扱貨物量内訳(平成19年計画・H30年実績)】

資料：鳥取県

品目	計	輸出	輸入	移出	移入
(1) 農水産品	21	4	11	3	3
21 米	15	4	11	3	1
31 野菜・果物	4	4			
81 水産品	2				2
(2) 林産品	33	14	19	0	0
91 原木	33	14	19		
(3) 鉱産品	884	0	842	42	0
161 砂利・砂	884		842	42	
162 石材	0				
191 石灰石	0				
(4) 金属機械工業品	63	48	0	0	15
221 鉄鋼	15				15
256 その他輸送用機械	48	48			
(5) 化学工業品	507	0	0	59	448
281 セメント	137				137
301 窯業品	54			54	
311 重油	88			5	83
321 石油製品	180				180
351 化学薬品	3				3
361 化学肥料	45				45
(6) 軽工業品	47	10	0	37	0
381 紙・パルプ	42	10			32
423 水	0				0
425 その他食品工業品	5				5
(7) 雑工業品	0	0	0	0	0
471 その他製造工業品	0				0
(8) 特殊品	25	0	9	0	16
481 金属くず	19		9		10
501 動植物性製造肥料	6				6
(9) 541 分類不能のもの	0	0	0	0	0
合 計	1,580	76	881	141	482



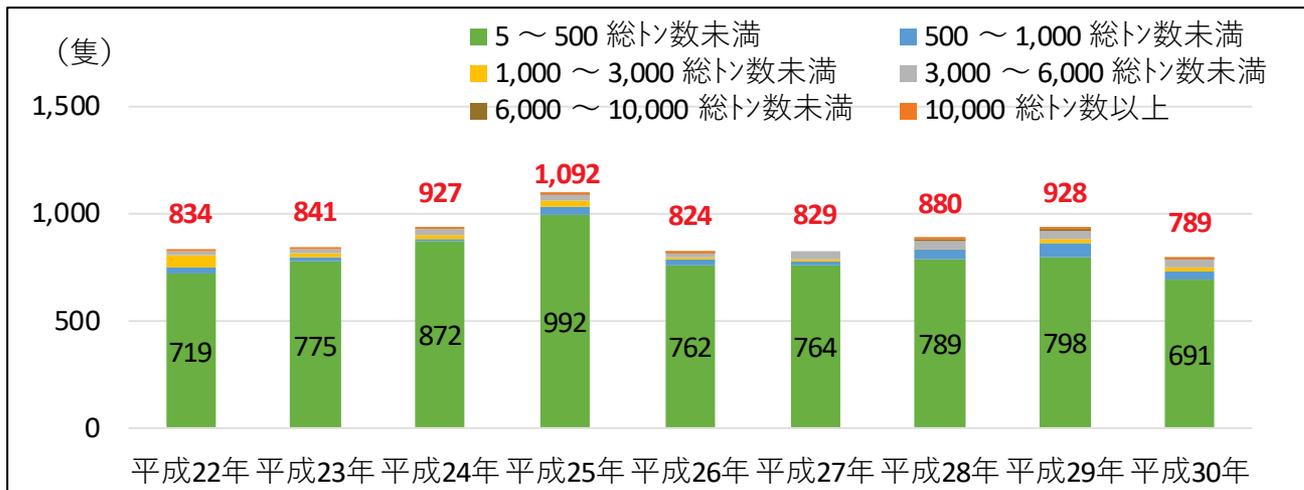
品目	計	輸出	輸入	移出	移入
(1) 農水産品	2	0	0	0	2
21 米	0				0
31 野菜・果物	0				0
81 水産品	2				2
(2) 林産品	7	7	0	0	0
91 原木	7	7			
(3) 鉱産品	483	0	0	5	477
161 砂利・砂	327				327
162 石材	12			5	7
191 石灰石	143				143
(4) 金属機械工業品	0	0	0	0	0
221 鉄鋼	0				0
256 その他輸送用機械	0				0
(5) 化学工業品	116	0	20	3	94
281 セメント	68				68
301 窯業品	0				0
311 重油	26			0	26
321 石油製品	3			3	
351 化学薬品	20		20		0
361 化学肥料	0				0
(6) 軽工業品	4	0	0	4	0
381 紙・パルプ	0				0
423 水	4				4
425 その他食品工業品	0				0
(7) 雑工業品	1	0	0	1	0
471 その他製造工業品	1				1
(8) 特殊品	27	0	27	0	0
481 金属くず	0				0
501 動植物性製造肥料	27		27		0
(9) 541 分類不能のもの	0	0	0	0	0
合 計	640	7	46	13	573



資料：港湾統計（鳥取県）

- 年間800～1,000隻の船舶が利用しており、トン数別では500トン未満の船舶が中心となっている。
- 平成30年は「ぱしふいっくびいなす」が寄港。
- 令和2年には、「にっぽん丸」の寄港が決定。
- 鳥取砂丘などへ来訪が観光産業振興に繋がることから、今後もクルーズ船寄港に期待が高まっている。

【入港船舶数】



資料：港湾統計年報



【クルーズ船寄港状況】

年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
寄港回数	4	2	2	2	3	0	0	1	1
船名	に1 ぱ2 ふ1	ぱ2	ク1 ぱ1	ぱ2	に1 ぱ2			ぱ1	ぱ1

表中 ふ:ふじ丸、に:にっぽん丸、ぱ:ぱしふいっくびいなす、ク:クラブ・ハーモニー。それぞれの数字はその年の寄港回数

資料：鳥取県

第3章 鳥取港を取り巻く環境の変化

1. 社会環境の変化

- (1) 鳥取県の経済成長戦略 [物流]
- (2) 進出企業の業界動向 [物流]
- (3) 農水産品の輸出強化 [物流]
- (4) 再生可能エネルギーへの転換 [物流]
- (5) 新たな取扱い貨物 [物流]
- (6) 高規格幹線道路網の発展 [物流]
- (7) 船舶大型化の動向 [物流]
- (8) モーダルシフトの推進 [物流]
- (9) 周辺の観光拠点 [人流]
- (10) クルーズ船の寄港状況 [人流]

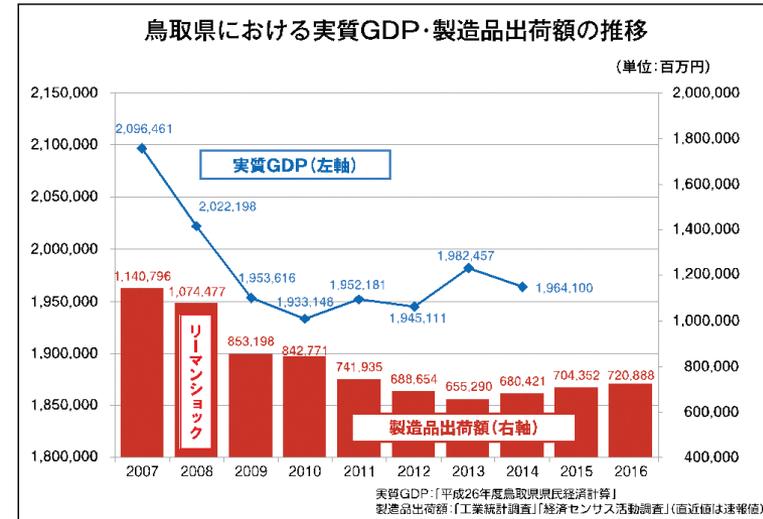
2. 自然環境の変化

- (11) 波浪状況(沖波の変化・港内への影響) [物流]
- (12) 災害の発生状況 [安全・安心]
- (13) 地域防災計画・港湾BCP [安全・安心]

- 成長が見込まれる産業分野や市場拡大するアジア市場等の国内外の需要獲得。
- 持続的な成長が可能な経済・社会基盤の創出。

【経済成長戦略の概要】

現 状				
リーマンショック、県内製造業(電機、電子デバイス等)の大規模事業再編からようやく復調の兆し				
項目	戦略策定時(H22)	H22実績値	最近値	最近値と目標との差
一人当たり県民所得	2,259千円	2,241千円(H23年度)	2,330千円(H26年度)	+89千円(+4.0%)
製造品出荷額	8,429億円	6,553億円(H25)	7,209億円(H28目標)	+656億円(+7.5%)
有効求人倍率	0.60倍(H22年平均)	同 左	1.66倍(H30.1月)	+1.06ポイント
外国人延べ宿泊者数	31,810人(H23)	同 左	139,730人(H29速報値)	+107,920人(約4.4倍)



・環境変化への対応 ・新たな経済成長の創造

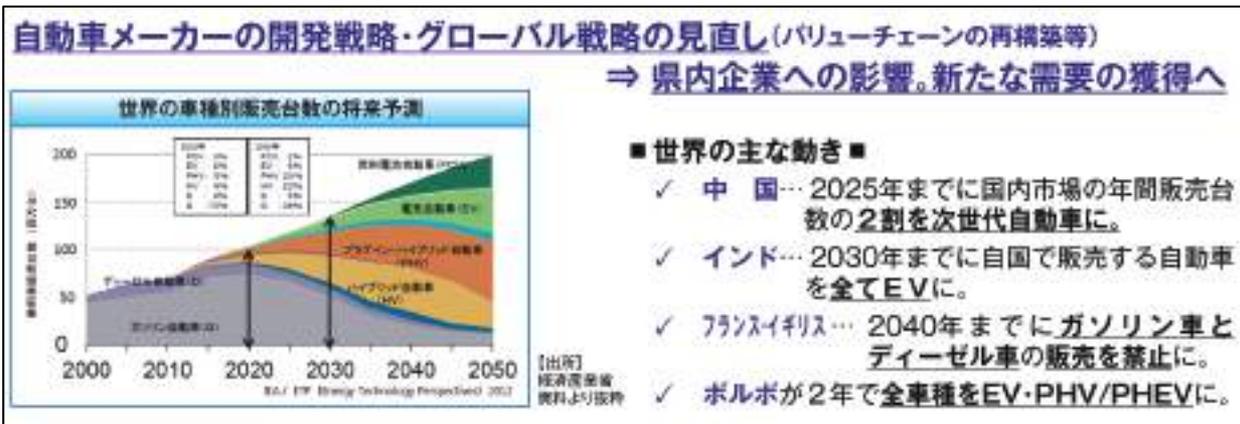
直面する課題			
<ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少、労働力不足、雇用のミスマッチ ● 生産性の伸び悩み、潜在成長率の低下 ● 国内需要縮小、産業の国際的分業化 等 			
人口推計(万人)	2017	2020	2025
総人口	56.5	54.4	51.9
生産年齢人口	31.6	30.1	28.2
戦略策定時		2016試算	
潜在成長率	0.7%	▲0.4%	
	[2007-20年平均]	[2011-20年平均]	

【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



- 進展するものづくり分野への対応。
- ものづくり成長分野の研究開発・企業誘致等の推進。

【次世代自動車の例】



戦略A. 成長分野の誘致
企業と県内企業の
バリューチェーン構築

戦略B. 成長分野を担う
高度技能・技術人材の育成



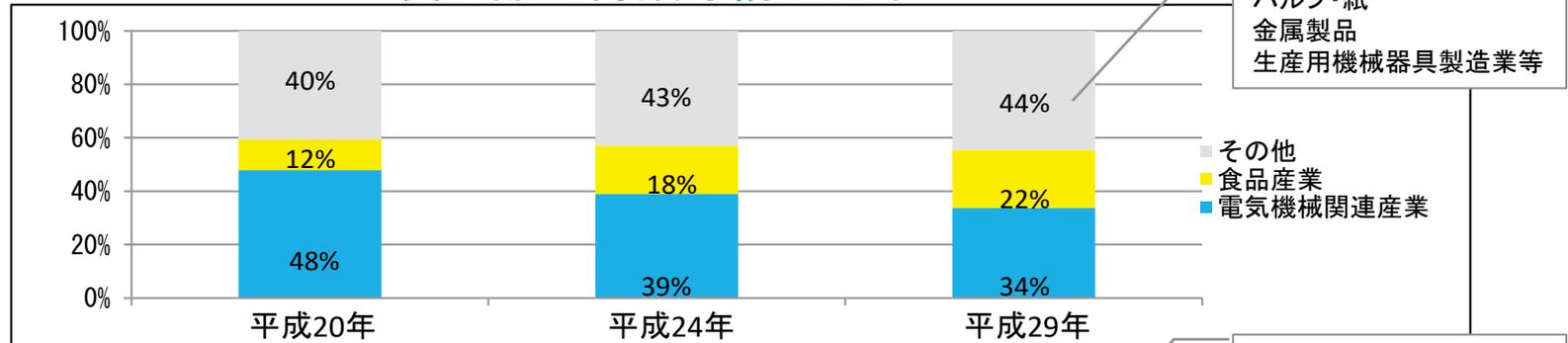
多軸型の産業構造への
変革を推進



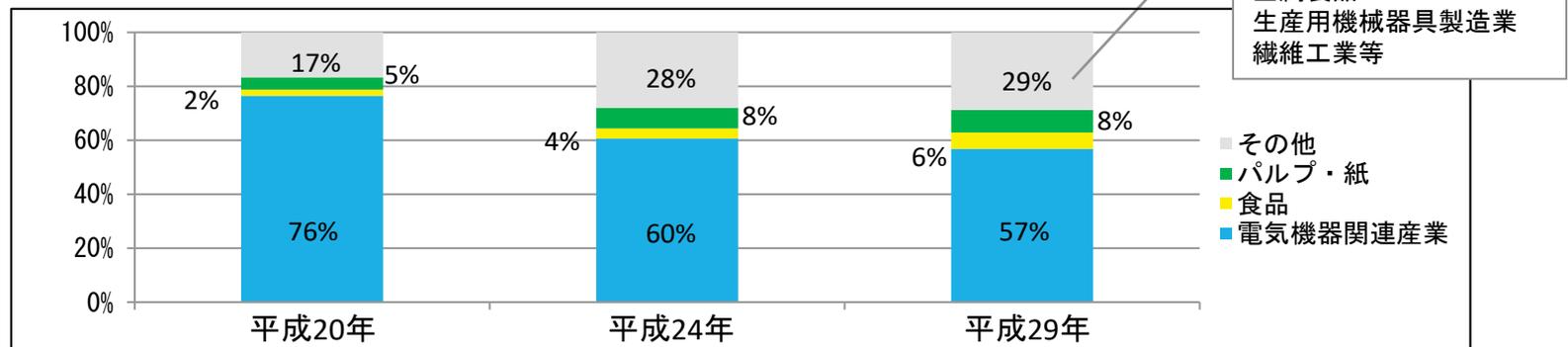
- 電気関連産業中心から、新たな企業進出や事業拡大などにより産業構造が変化。
- 今後の需要拡大が期待される航空機産業も新たに進出。

製造品出荷額等構成比率

【鳥取県】



【鳥取市】



資料：工業統計

【企業動向】

種別	企業名	業種
圏域へ新たに 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(航空機胴体部品等製造)
	(株)イナテック(本社:愛知県)	自動車部品製造(自動車用トランスミッション部品製造、試作開発事業)
	マルサンアイ(株)(本社:愛知県)	食品製造業(味噌、豆乳製品製造)
既に立地している 企業の主な新增設	FDK(株)	薄型電池製造(リチウム電池事業)
	(株)明治製作所	自動車部品製造

【農林水産品の輸出額】

●平成30年の農林水産物・食品輸出額

- ・平成30年の輸出額は9,068億円。
- ・前年同期比+12.4%。

●農産物、林産物及び水産物の輸出実績

- ・農産物:5,661億円(対前年比+14.0%)
- ・林産物:376億円(対前年比+6.0%)
- ・水産物:3,031億円(対前年比+10.2%)

●輸出先

1位が香港、2位が中国、3位が米国

平成30年の農林水産物・食品輸出額上位20カ国+EU

順位	輸出先国	輸出額 (億円)	前年増減率 (%)	構成比 (%)	輸出品内訳(億円)			主な輸出品目		
					農産物	林産物	水産物	1位	2位	3位
1	香港	2,115	12.7	23.3	1,215	6	894	調味料	加工品(調味料)	そば
2	中華人民共和国	1,338	32.8	14.8	691	164	482	肉(豚)	丸太	調味料
3	アメリカ合衆国	1,176	5.5	13.0	814	29	333	加工品(調味料)	加工品(調味料)	調味料
4	台湾	903	7.8	10.0	708	22	173	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
5	大韓民国	635	6.4	7.0	440	36	159	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
6	ベトナム	458	15.9	5.0	266	8	184	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
7	タイ	435	11.4	4.8	195	4	236	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
8	シンガポール	284	8.6	3.1	232	3	50	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
9	フィリピン	165	15.1	1.8	52	79	34	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
10	オーストラリア	161	8.9	1.8	145	1	16	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
11	インドネシア	138	2.6	1.5	100	1	36	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
12	カナダ	100	2.5	1.1	71	0	29	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
13	マレーシア	86	12.8	1.0	56	2	29	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
14	カンボジア	75	29.0	0.8	72	0	2	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
15	フランス	75	3.3	0.8	71	1	3	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
16	ドイツ	72	7.6	0.8	64	1	7	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
17	韓国	72	0.6	0.8	64	1	7	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
18	インドネシア	67	3.6	0.7	46	6	15	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
19	ナイジェリア	57	4.1	0.6	1	-	57	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
20	エジプト	52	13.0	0.6	1	0	51	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
-	EU	479	5.9	5.3	407	7	65	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)
	世界	9,068	12.4	100.0	5,661	376	3,031	加工品(調味料)	加工品(調味料)	加工品(調味料)



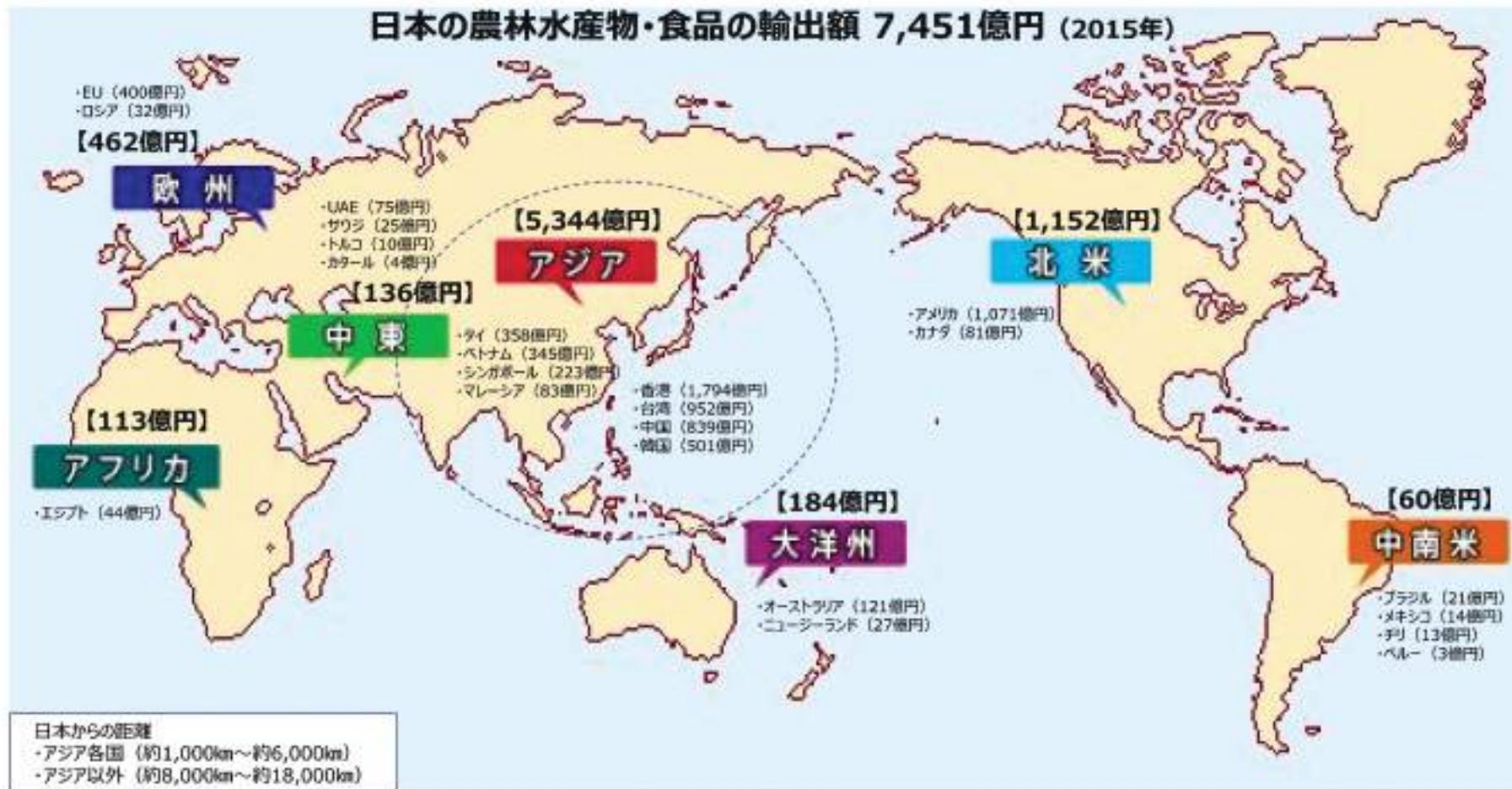
平成30年の農林水産物・食品輸出額(品目別)

品目	平成29年 2017年	平成30年 2018年	増減率	構成比
農林水産物	8,071億円	9,068億円	12.4%	100.0%
農産物	4,966億円	5,661億円	14.0%	62.4%
畜産品(肉類、畜産品、鶏卵、牛・豚等の皮等)	626億円	659億円	5.4%	7.3%
穀物等(小麦粉、米等)	368億円	426億円	16.0%	4.7%
野菜・果実等(食料用、果汁、野菜・果実の缶詰等)	366億円	423億円	15.5%	4.7%
加工食品(加工品(調味料)、調味料、清涼飲料水、菓子等)	2,636億円	3,101億円	17.7%	34.2%
その他農産物(たばこ、種用種子、花き、茶等)	971億円	1,051億円	8.2%	11.6%
林産物(丸太、製材、合板等)	355億円	376億円	6.0%	4.1%
水産物	2,749億円	3,031億円	10.2%	33.4%
水産物(調製品除く)(生鮮魚介類、魚卵(天然・養殖)等)	2,051億円	2,267億円	10.5%	25.0%
水産調製品(水産缶詰、練り製品等)	698億円	764億円	9.5%	8.4%

資料:「2018年農林水産物・食品の輸出実績」
(農林水産省食料産業局輸出促進課)

【日本から世界の各地域への農林水産物・食品の輸出状況と今後の狙い】

- アジア地域は、日本の農林水産物・食品の輸出額の7割以上(平成27年)で、日本食・日本文化の認知度、経済成長への期待などを踏まえると、今後も重点的に輸出拡大に向けた取組みを進めていくことが重要。
- アジア以外の地域は、北米や欧州など所得(一人あたりGDP)の高い国・地域を中心に輸出拡大に向けた取組みを進めていくことが重要。



資料:「農林水産物の輸出力強化戦略」
国・地域別の農林水産物・食品の輸出拡大戦略(首相官邸)2016年2月

- 我が国もパリ協定を批准し、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)。
- 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る。
- **鳥取港でも、地元企業によるバイオマス発電用燃料(PKS)の輸入が始まっている。**
- **近隣のエネルギー関連企業は、PKSと同様にパームオイル生成時の副産物で、多くが未利用となっているEFBの燃料化に着目している。**

【地球温暖化計画】

地球温暖化対策計画

<2030年度のCO2等排出削減目標>
2013年度比▲25.0% (2005年度比▲25.4%)

エネルギー起源二酸化炭素の各部門の排出量の目安

	2009年度の 排出量の目安	2013年度 (2005年度)
産業部門	4011 (▲0.5%)	429 (457)
業務その他部門	168 (▲39.0%)	279 (238)
家庭部門	122 (▲39.3%)	201 (180)
運輸部門	163 (▲27.0%)	226 (240)
エネルギー転換部門	73 (▲27.7%)	101 (104)
合計	927	1,235 (1,219)

※青塗りは国土交通省と関連の深い分野

地球温暖化対策の基本的考え方

- ① 環境・経済・社会の統合的向上
- ② 「日本の約束草案」に掲げられた対策の着実な実行
- ③ パリ協定への対応
- ④ 研究開発の強化と優れた低炭素技術の普及等による世界の温室効果ガス削減への貢献
- ⑤ 全ての主体の意識の改革、行動の喚起、連携の強化
- ⑥ 評価・見直しプロセス(PDCA)の重視

【電源構成の現状と見通し】



【EFBペレット】



- 鳥取港では近年、原木、PKSの取扱い開始により、輸出入貨物取引が増加。

【新規貨物の取扱実績】



【原木輸出】

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。

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】

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。

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



- 平成25年3月鳥取自動車道(無料)が全線開通。令和元年5月鳥取西道路が供用開始。
- 山陰自動車道及び山陰近畿自動車道等の整備を促進。
- 鳥取港は南北・東西の高規格幹線道路網の結節点に位置する。

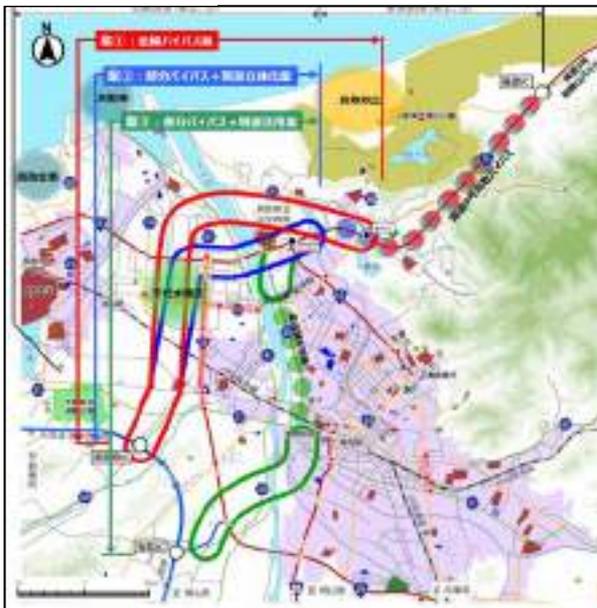
【道路整備状況】

高速道路ネットワークの早期整備・暫定2車線の早期解消 鳥取県



- 山陰近畿自動車道の未整備区間(鳥取豊岡宮津自動車道)は、「渋滞が緩和されること」、「交通事故が起きにくいこと」、「自然災害時の代替路が確保されること」、「主要な観光地へのアクセス性の向上」等が重視され、鳥取港背後ルートを整備する方針が決定。

【比較案】



- 東側区間は、アクセスコントロールされた国道9号鳥取バイパスを活用する。
- 西側区間は、既成市街地への影響を最小限に抑えながら、政策目標の達成を考慮し、以下の対策案を検討する。

案①：全線バイパス案

- 市街地を回避し、主要拠点へのアクセス性に優れる全線バイパス案

案②：部分バイパス+現道立体化案

- 市街地を回避しつつ、整備区間を極力最短で結ぶ部分バイパス+現道立体化案

案③：部分バイパス+現道活用案

- 走行性の高い既存道路を活用する部分バイパス+現道活用案

【決定した方針案】令和元年12月5日



鳥取港の背後近隣にインターチェンジ設置の検討

資料：計画段階評価について、鳥取豊岡宮津自動車道(鳥取～福部)第3回説明資料
令和元年12月5日 国土交通省 中国地方整備局

【鳥取自動車道(無料区間:鳥取IC~佐用平福IC)】

観光客増の効果の例

物流変化による効果の例

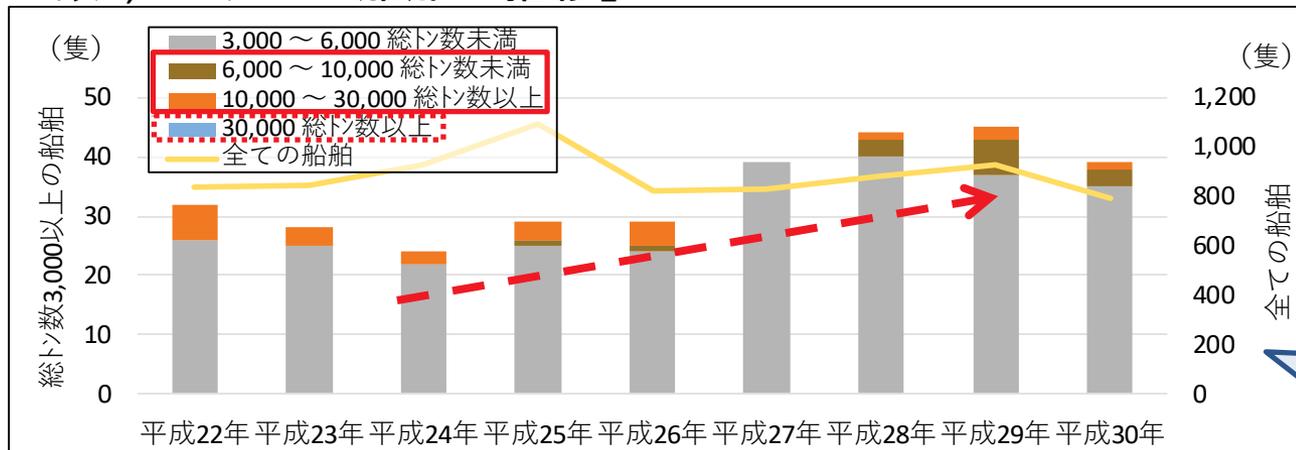
●鳥取市に物流拠点が開設され、鳥取市周辺の商圈拡大の効果

●大型車を運転する上での精神的な負担の軽減や燃費の向上などの効果



- 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る。
- 鳥取港を利用する企業からは、船舶大型化に対する港湾機能強化の要望も出ている。

【総トン数3,000以上の船舶の推移】



【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)

【現在、寄港している貨物船】

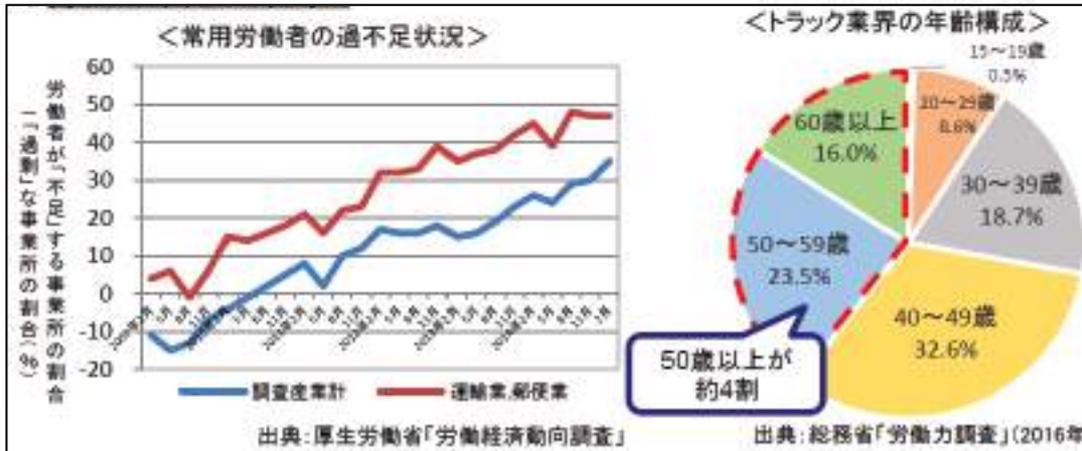


【将来イメージ】



- 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(ドライバー不足)。
- トラック輸送に比べ、船舶輸送のCO2排出量は、およそ6分の1(排出ガス削減効果)。
- **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る。**

【労働力不足の深刻化】



○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礎づくり

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>

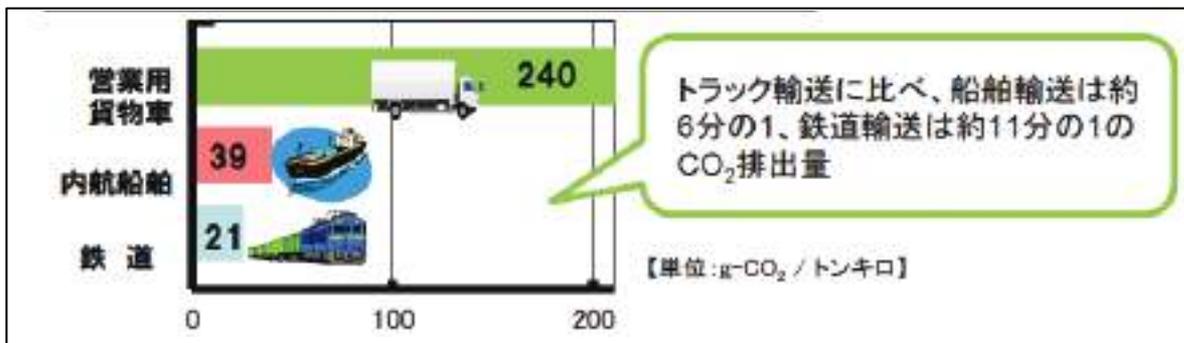
○異なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。

[68]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】

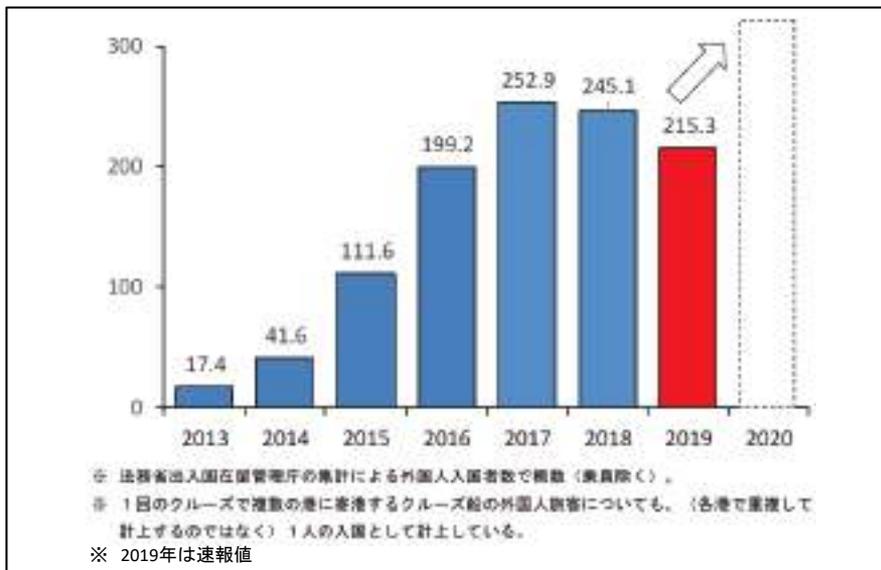
②内航海運による貨物輸送トンキロ【2012年度 333億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

【輸送量当たりの二酸化炭素の排出量】(2016年度)



- 「2020年訪日クルーズ旅客500万人」を目的に外国船社のクルーズ需要が増加。
- 鳥取港では、ポートセールスや、クルーズ企画の提案など、クルーズ船誘致のために積極的な取り組みを実施。

【クルーズ船外国人入国者数】



【クルーズ船誘致に向けた取組み】



R1.7.25 鳥取港振興会長による日本船社へのトップセールスの様子



H30.2.26 外国船社視察の際の鳥取県知事によるPRの様子

資料：鳥取県

【クルーズ企画の提案】

多彩な観光資源を活かして、クルーズ企画やオプションルツアーを提案



鳥取砂丘

砂の美術館



浦富海岸

みたき園

わらべ館

【スーパーヨット寄港】 (鳥取港)

世界最大級の豪華ヨット
3日、鳥取港に寄港

Top ics

鳥取港に3日、世界最大級の豪華ヨットが寄港した。今回寄港した「スーパーヨット」は総トン数2959トン、全長119m、幅13m、乗組員約100人、船内は高級ホテル並みの内装で、ヘリポートも装備している。スーパーヨットは全世界で6000〜1万隻あると言われ、鳥取港に寄港したスーパーヨットは、日本へは初めてだ。

このヨットは、今年初めての訪日だ。鳥取港に寄港したスーパーヨットは、今年初めての訪日だ。鳥取港に寄港したスーパーヨットは、今年初めての訪日だ。

[物流] (11) 波浪状況(沖波の変化)

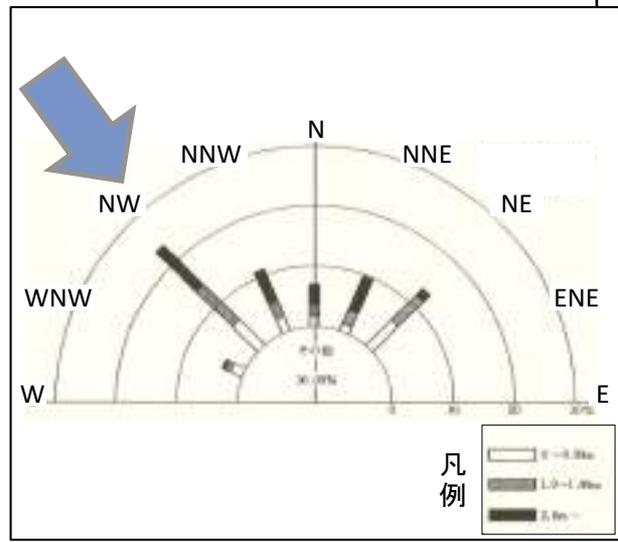
- 港湾計画策定時(昭和51年)から波浪状況が変化(西向⇒東向)。
- 波浪状況の変化により、港内埋没が多発。

【観測地点】

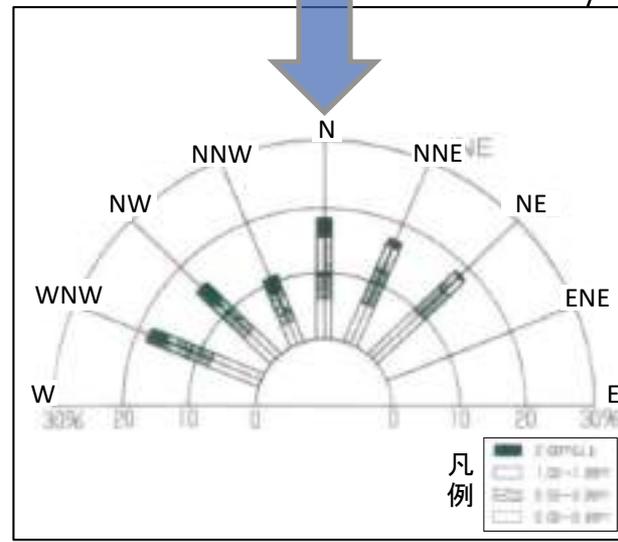


【波向別波高発生頻度】

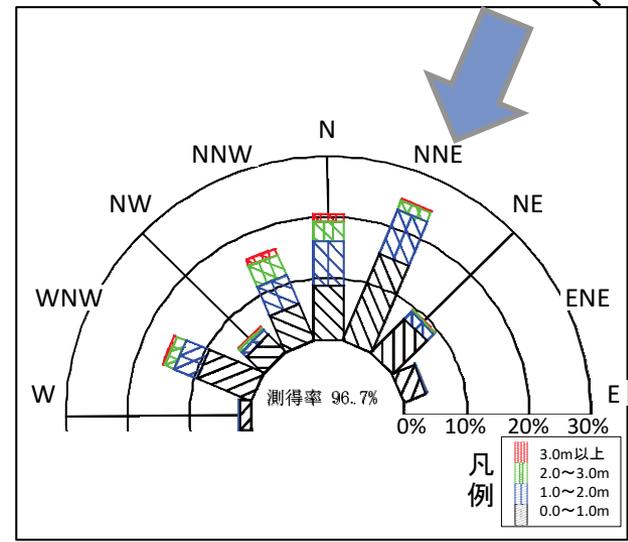
昭和51年 港湾計画策定時
(島根原子力発電所の観測値から推算)



平成9年 港湾計画改訂時
(平成元年〜5年)



直近10年の観測値
(NOWPHAS鳥取平成18年〜29年)



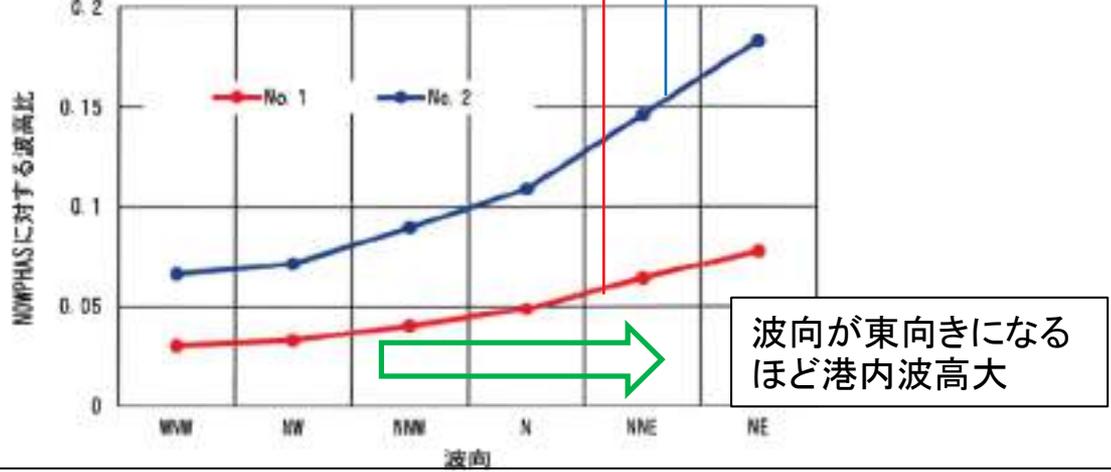
[物流] (11) 波浪状況(港内への影響)

- 西浜地区では西向より東向の波による影響が顕著。
- 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る。

【沖波に対する港内2地点の波高比】

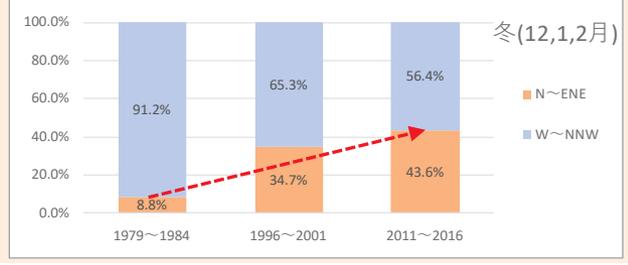
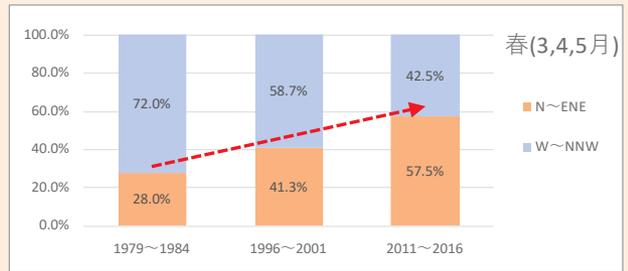


波高比(平成24年2~3月の観測結果による)



波向が東向きになるほど港内波高大

【季節別波向別波高出現割合】



[安全・安心] (12) 災害の発生状況

- 鳥取県では過去に大規模な地震災害が繰り返し発生。
- 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と想定。

【過去の主な地震災害】

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

【想定地震・被害想定】



資料:鳥取港 港湾BCP

生活・経済に与える影響

(資料:鳥取港 港湾BCP)

	影響項目	影響内容
①	公共工事への影響	鳥取港から持運される建設資材(砕石、砂、鉄鋼スラグ、セメント等)の供給不安定により、鳥取県東部地域を中心とした公共工事に影響が発生する。
②	陸送による物流コストの増大	港湾機能が回復しなかった場合、代替港などを利用することとなり、陸上輸送距離の増大等により荷主の物流コストが増大する。
③	他港への顧客流出	他港の利用により大口荷主・顧客を失い、機能回復後においても港湾関連企業の経営に大きな影響が残ることが懸念される。

取り扱う貨物が多様化かつ増加することで、影響範囲も拡大する

- 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(H28.3)。

【優先復旧のイメージ】

(緊急輸送航路等確保時)



(応急・本復旧時)



(港湾機能回復目標)

機能目標	緊急物資輸送	企業物流等
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。