16. 県施設では初めてのコンセッション事業　魅力ある空港づくり（鳥取砂丘コナン空港）

鳥取県

・年間41万人の国内線搭乗者、年間38万人の一般来場者が利用（平成30年度）する鳥取砂丘コナン空港は、昭和42年から県営空港として供用開始し、この後、県は、経済・観光の重要拠点として滑走路の拡張、航空保安施設等の整備、国際会館（現国際線ターミナル）の整備、「鳥取砂丘コナン空港」愛称化、鳥取港との周遊性を高める「かにっこ空港ロード」の整備などを担ってきました。
・平成30年7月からは、市街地から近く名探偵コナンに会えるなどの特性を活かし、空港を拠点とした賑わいづくりを一層進めるため、国内線ターミナルと国際線ターミナルの一体化を契機として、空港運営を民間事業者に委ねるコンセッション方式に移行しています。
・運営権者である民間事業者の創意工夫・利点を最大限活かした安全・安心で賑わいのある空港運営には、新たな運営方式の設定や運営権者との適切な役割分担などについて、国内外の社会情勢の分析や県の広い行政分野との連携、県土づくりで蓄積した技術・ノウハウの活用などが求められ、常に新しい課題に挑戦しています。

■鳥取砂丘コナン空港の空中写真（左：空港全体 ・ 右：ターミナルビル）

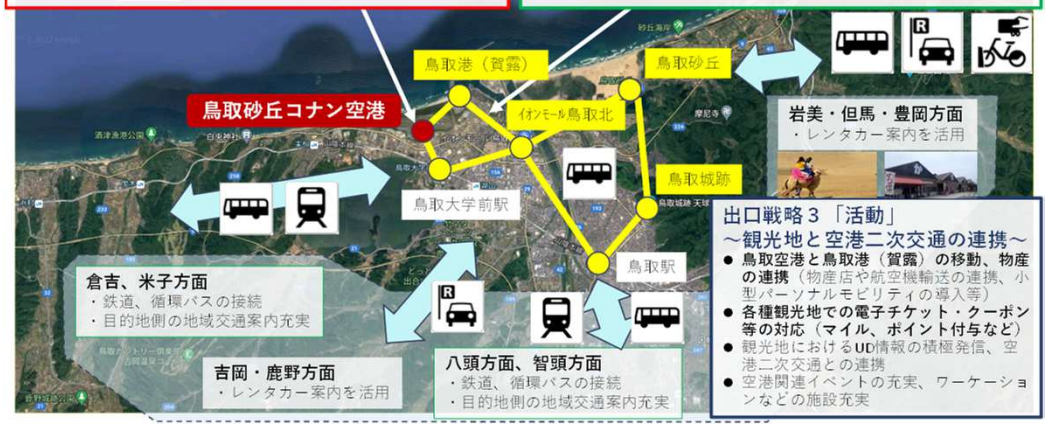
- 鳥取県庁から鳥取砂丘コナン空港までの車での移動距離約8kmで、所要時間約15分
- 海沿いで住宅地に近接する立地を踏まえ、風向きや風速、使用滑走路方向、騒音測定、バードストライク（航空機への鳥衝突）など安全運航等のためのデータ蓄積・活用

■鳥取砂丘コナン空港と周辺観光地等を結ぶ二次交通改善（運営権者による充実化への支援）

- アフターコロナを見据えた航空機利用促進による観光振興・ワーケーション推進と、空港周辺の住民生活維持の「融合」を目指した公共交通網の点検・再構築による地域活性化

出口戦略１「情報」～情報や支払い方法の統合～
- ✓ ANAアプリ、情報プラットフォーム（ホームページ）を中心とした情報、予約・支払いの一元化、電子チケット等の構築
- ✓ インセンティブ（ポイントやクーポン）付与等によるお得感の創出
- ✓ 空港二次交通の案内強化、空港関連イベントの電子チケット化などによる案内充実

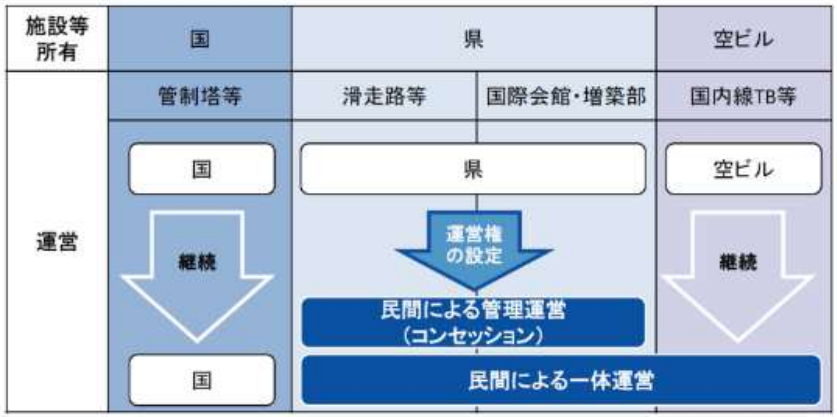
出口戦略２「移動」～空港二次交通の新規構築～
- ・鳥取空港～鳥大前駅～イオンモール鳥取北～鳥取砂丘～鳥取駅等をつなぐ８の字循環路線等の運行
  →空港の発着時刻によらない運行とし、空港機能向上と連携
- ・鳥取駅、鳥取大学前駅、周辺観光地をターゲットとした定額（又は乗合）タクシーの運行
- ・鉄道とバスとの接続を強化し、広域移動へ対応



■鳥取砂丘コナン空港におけるコンセッションの仕組み（空港運営の民間委託）

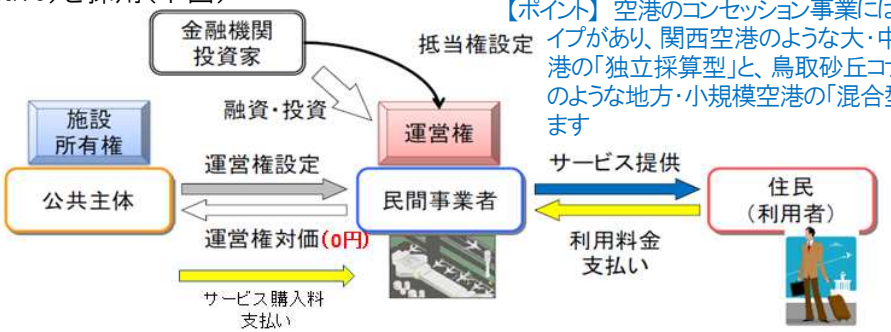
- 公共施設へのコンセッション導入としては、鳥取県内で1例目（初）で、地方空港へのコンセッション導入としては全国で2例目（1例目は但馬空港）
- コンセッション導入の目的としては、民間事業者による創意工夫・利点を活かした一体的かつ機動的な空港運営（空港経営）への移行

✈ 県が滑走路や国際会館等の所有権を留保しつつ民間に運営権を設定し、航空系事業と非航空系事業を一体経営



■鳥取砂丘コナン空港におけるコンセッションのタイプ（混合型の仕組み）

- 民間事業者の運営収入の不足を公共主体がサービス購入料（運営交付金）として補填
- 公共施設等運営事業とサービス購入型PFI事業を合わせた混合型PFI（Private Finance Initiative）を採用（下図）

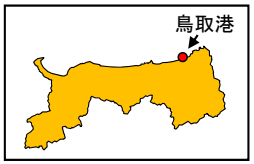


【ポイント】 空港のコンセッション事業には2つのタイプがあり、関西空港のような大・中規模空港の「独立採算型」と、鳥取砂丘コナン空港のような地方・小規模空港の「混合型」があります

17. 地域と共に創造する鳥取港

鳥取県

・港湾は水陸交通の結節点であり、地域経済の基幹的な施設として県や市町が管理しています。（鳥取県内では重要港湾2港、地方港湾4港、56条港湾4港）
・県庁所在地鳥取市の海の玄関である鳥取港は、海上輸送網の拠点となる重要港湾（昭和50年指定）として、整備・管理を進めています。整備にあたって、県は港湾計画を策定し、港湾の利用状況や空港及び高速道路、市街地の社会情勢の変化等に対応しながら、長期的な開発、利用及び保全等を進めています。
・鳥取港は千代川や沿岸の砂浜から供給される砂によって、港湾機能がたびたび阻害されてきた歴史を有しており、技術的に難しいこの課題に対して、防波堤整備と併せた主要航路の切替などを進め、航路埋塞や静穏度確保のための対策に取り組んでいます。
・また、港を活かした地域経済の振興に向けて、鳥取砂丘コナン空港や鳥取港海鮮市場かろいちなどとの連携による賑わいづくりのほか、コンテナ貨物船の定期航路化を目指した試験輸送を実施しています。



※県では土木技術の活用のほか社会経済情勢をふまえた港の利用促進を図っています

物流・人流の拠点へ

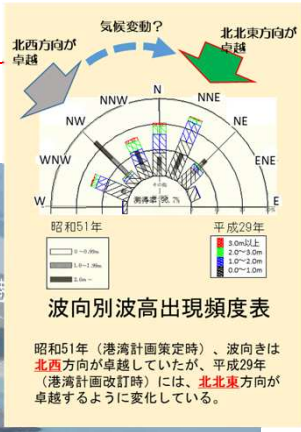
●内航コンテナ船の誘致（定期航路化）

・陸送コストの高騰やトラック輸送からのモーダルシフト及び物流のリダンダンシー確保等の諸問題に対応し、背後地の産業活性化につなげるため、県は定期航路化のための広域的なポートセールスを行っています。

●クルーズ船の誘致

・令和４年10月17日にクルーズ船「ぱしふぃっくびいなす」が寄港。

※山陰近畿自動車道予定ルートに近く、物流・観光の拠点化が一層期待されています。千代川からの砂の堆積や波向きの変化などをふまえて、防波堤延伸・撤去による主要航路の切替（千代航路から西浜航路へ）を進めています。



港湾機能の強化

H29～R3　5年連続被災

荷役などに支障となり
企業活動への多大な影響

高さ1m以上の動揺
船舶、岸壁が損傷

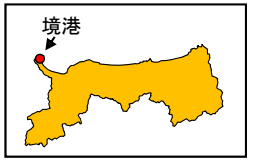
港内の砂の堆積状況を深浅測量により調査し、船舶航行に支障となる場合は速やかに浚渫しています。また、港湾施設の長寿命化のため施設ごとに維持管理計画を作成して更新・修繕を行っています。

●鳥取港の主要課題

①航路・泊地の埋塞
②船舶の大型化に対応した航路・岸壁の不足
③静穏度の不足
④老朽化が進行する港湾施設の効率的・効果的な維持管理
⑤一層の地域振興

18. 人と物が行き交う「北東アジアゲートウェイ」境港

鳥取県



- 境港は日本海の風浪から島根半島に護られた山陰地方随一の良港で、地理的に阪神、山陽、九州の各経済圏とも密接な関係を有し、日本海国土軸の形成において不可欠な重要港湾として物流・人流の両面で高い拠点性を有しています。
- 全国で唯一、港湾区域が鳥取・島根二県にまたがる港湾として、開発・利用の促進を行政区域を越えて一体的に図る必要があり、両県は昭和３３年に協定を締結して、「境港管理組合」を設立、以降、連携して港湾の管理運営を進めています。
- 平成２３年には山陰地方初のリサイクルポート選定、さらに日本海側拠点港（国際海上コンテナ、外航クルーズ、原木）に選定されるなど、着実な歩みを続けています。管理運営にあたっては、国際的な物流振興の視点が求められており、例えば、整備効果を最大限発現させるため、国内外へのポートセールスやRORO船の誘致を積極的に行っています。
  また、人や物が行き交う「北東アジアゲートウェイ」として、効率的な荷役作業を実現させるガントリークレーンや大型化が進む船舶に対応した大深度バース及び紙・パルプ等を扱う国際コンテナターミナルの整備、また、地域の交流拠点ともなっている境夢みなとターミナルの賑わいづくりなどを進めています。
- 港湾施設は、将来にわたり背後企業等の産業活動を支え、地域経済の発展に貢献していくものであり、港湾利用者と常に対話するなど、より使い勝手の良い港への発展を目指しています。

●レクリエーション・マリンレジャーの拠点機能強化

釣り桟橋（竹内南地区）

境港公共マリーナ

サイクリングロード（夢みなと緑地）

●RORO船の誘致

RORO船は、トレーラーがそのまま積載可能な大型貨物輸送船であり、境港管理組合は、新たな海上輸送ルート構築によるモーダルシフト推進の取組みとして試験輸送を実施しています。

〔メリット〕
- 大量輸送によるコスト低減
- 海上輸送による定時制の確保
- ドライバー不足の解消
- 陸上輸送網の代替ルート
- 温室効果ガスの排出低減

参考：RORO船からの下船状況

●船舶大型化や取扱貨物量の増大に対応した岸壁・荷役機械等の整備

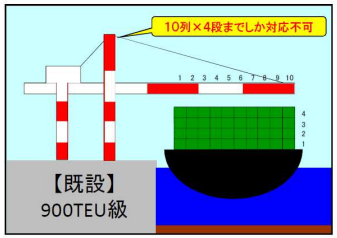
クァンタム・オブ・ザ・シーズ（16.8万t）
中野1号岸壁（−12m）接岸時

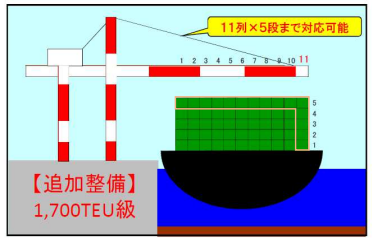
【竹内南岸壁の増深】

夢みなとターミナルに世界最大級のクルーズ船を着岸させるために岸壁を増深

【ガントリークレーンの追加整備】

コンテナ船の大型化に対応したガントリークレーンを整備し、二台体制による効率的な荷役作業が可能となり、取扱貨物の増大にも対応



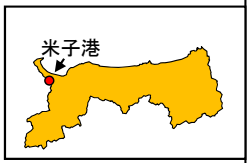


既設のガントリークレーンは、900TEU級のコンテナ船の荷役が限界
大型コンテナ船が接岸して荷役作業するには、ガントリークレーンもサイズアップが必要

19. ウォーターフロントを活用した米子港周辺の活性化に向けて

鳥取県

・米子港は中海の内奥にある天然の良港で、かつては米や鉄の輸送等を扱う港湾として賑わい、人々は美しい景色を「錦海」と呼んで親しんできました。
・近年は港湾としての物流利用に替わり、レジャー関連の利用が主体となってきていることから、米子港を核として周辺地域も含めた活性化が地域まちづくりの重要な課題の一つとなっています。
（平成31年に米子市は「中海・錦海かわまちづくり計画」を策定、河川行政（国交省）と港湾行政（鳥取県）、地元自治体（米子市）が連携し、施設の整備や管理を分担しながら、地域の資源を活用した観光客誘致に取り組んでいます。）
・県は地元自治体の進めるまちづくりに適時的に応えるため、令和元年度に「よなごベイウォーターフロント検討会」を設置して、公募型プロポーザル方式により活性化ゾーンの開発を担う民間事業者を選定しています。
・土地の売却に併せて条件を設定しつつ、民間事業者の優れた提案を引き出すための自由度を確保した公募の進め方については全国的にもほとんど例がなく、地域の実情や将来の在り方について関係者の意見を伺いながら進めています。



●中海・錦海かわまちづくり計画

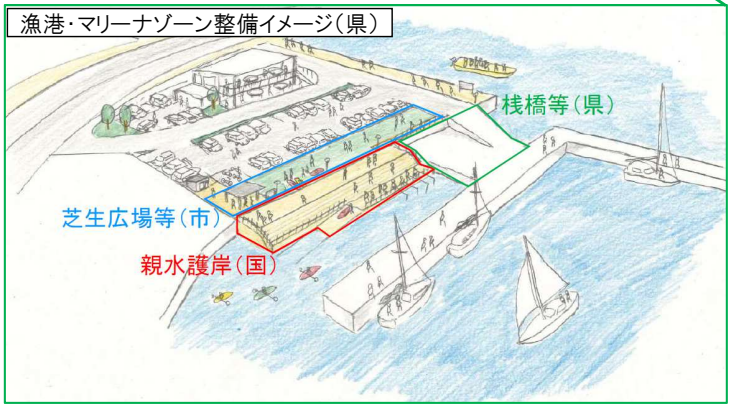
【基本方針】
①市民に一層親しまれるシンボリックな水辺空間形成により、経済・観光、文化・歴史、 スポーツ、環境におけるウォーターフロントの中心地として位置付け
②「まち空間」のにぎわいを「河川空間」に展開する発着場としての機能を付加し
③「河川空間」と「まち空間」のにぎわい融合による新たな価値の創出または各資源の魅力向上を図ります。

●活性化ゾーンの整備イメージ（民間事業者）

【米子港周辺ウォーターフロント活用策の基本コンセプト】
水辺を楽しむ憩いの空間　～観光、歴史・文化、スポーツ～
◇米子港周辺の地域資源を活かし、地域の活性化に寄与する拠点づくり
◇地域住民や観光客などの来訪者を対象とした、賑わいの創出

【主な施設】
サテライトオフィス、海・空・道の駅による交流スペース、ホテル等

漁港・マリーナゾーン整備イメージ（県）



加茂川遊覧船

市民レガッタ

絶景の城米子城跡

米子がいな祭り

20. 鳥取の海の恵みの 流通をインフラ整備で支える

鳥取県

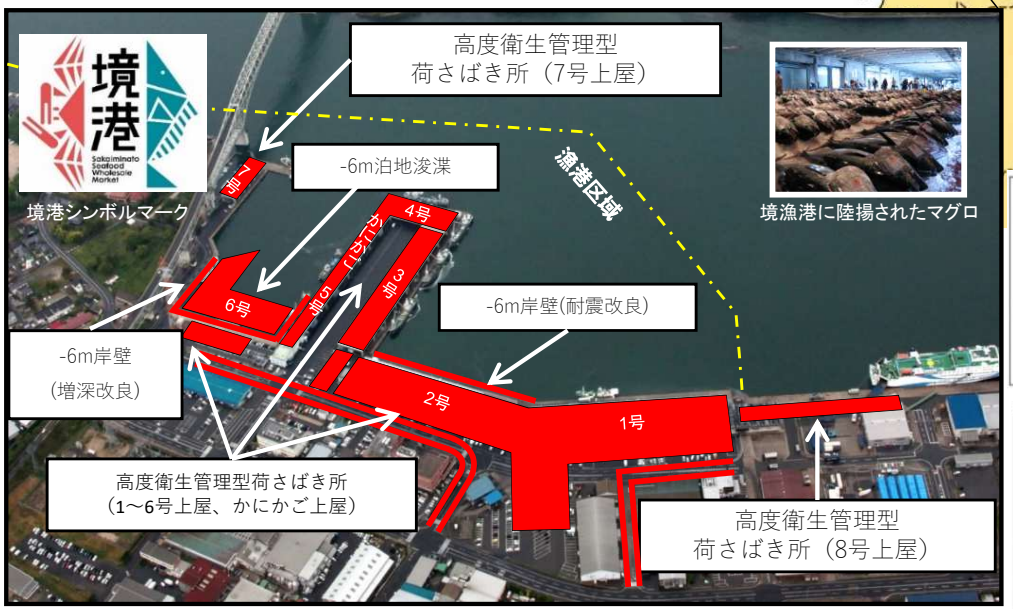
・全国有数の水揚げ量を誇る鳥取県。防波堤、護岸などからなる県内18の漁港は、安全で効率的に水産物を供給するための重要なインフラです。
・県は4つの重要な漁港を管理しており、平成14年からは漁港整備部局を県土整備部に集約し、港湾と漁港の整備について、技術力や組織運営を一体化させて効率的なインフラ整備を目指しています。また、県内に多く存在している市町管理の漁港に対しては事業の実施などにあたって積極的に技術的支援を行っています。
・漁港整備にあたっては、

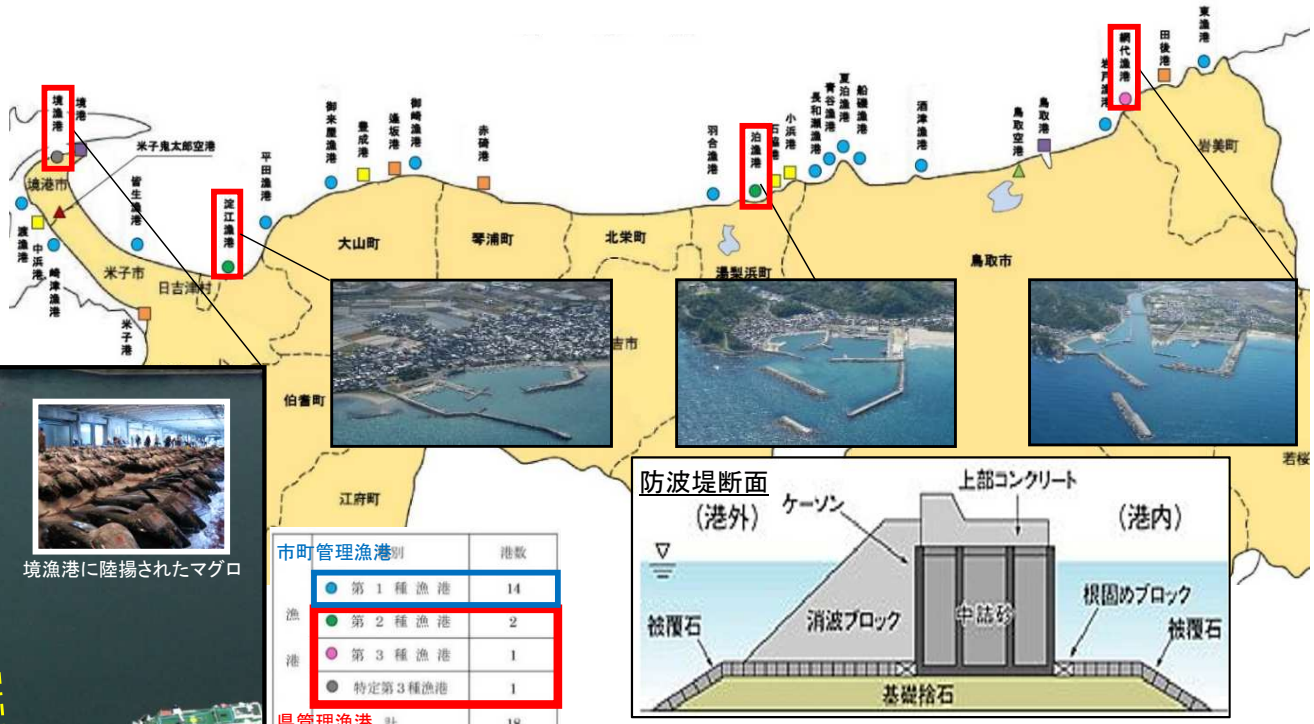
①冬季風浪にも耐え港内の静穏度を確保できる頑強で耐久性のある施設整備
②漁港内に堆積し漁業活動に支障を及ぼす砂への対応
③効率的かつ効果的な管理（建設後数十年が経過し老朽化が進んでいるため、平成21年度に長寿命化計画を策定し適宜見直しを行っている）
④有効活用の検討（漁業者や漁船の減少等により未利用地がある場合に、例えば民間申請による陸上養殖施設としての利用など）

など、様々な工夫が求められています。このため、技術的な検討はもとより、関係する漁業協同組合、市町、県の関係部局と緊密に連携を取りながら整備を進めています。

これからの漁業振興に対応する境漁港の岸壁や高度衛生管理型漁港・市場の整備が進行中

・境漁港は、全国約3千の港のうち13港の特定第3種漁港に指定され、水揚げ・流通の拠点となる防災対応型漁港（災害に強く流通の拠点となる港）として整備を進めています。また、消費者の「安心・安全」のニーズに対応した高度衛生管理型市場（最も高い衛生管理基準レベルに対応）が建設中であり、水産物の安定的な供給と輸出など漁業の国際化への対応が期待されています。これらの要請に応える岸壁の耐震化などを重点的に進めています。





市町管理漁港 別	港数
第1種漁港	14
第2種漁港	2
第3種漁港	1
特定第3種漁港	1
県管理漁港 計	18

県管理港湾 別	港数
重要港湾	2
地方港湾	4
56条港湾	4
計	10

防波堤を乗り越える冬季波浪

漁港の基本施設は、外郭施設（防波堤）、係留施設（物揚場・岸壁）、水域施設（航路・泊地）です。波浪や漂砂対策として沖合防波堤を設置することで、港内静穏度が確保され港内漁業活動が安全に行えるようになります。施設の整備にあたっては港毎の自然環境や漁業活動に適応した計画・設計が求められています。