

序章	長期構想の検討概要
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

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)

我が国が直面する課題・問題意識

- 1 世界経済の多極化、産業のグローバル展開の加速
- 2 本格的な少子高齢化・生産年齢人口の減少社会への突入
- 3 革新的な情報通信技術・自動化技術の出現と社会実装の進展
- 4 頻発化・激甚化する自然災害とインフラの老朽化
- 5 深刻化する地球環境問題

- 東南アジア等世界の成長市場の活力を我が国の成長につなげる
- 安定的・持続可能な生産性の高い国内物流体系の構築
- 情報通信技術、自動化技術等の活用による物流システム全体での生産性向上
- 訪日旅行者の受入促進等による観光立国の実現と地域の自律的な取組による地方創生
- 災害時等における生命・財産・経済を守るインフラの機能確保
- 低炭素化の促進、再生可能エネルギーの導入拡大

基本方針『第I章 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項』

1 特に戦略的に取り組む事項

- (1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成
 - ① 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
 - ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
 - ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える内航フェリー・RORO航路網(国内複合一貫輸送網)の構築
 - ④ 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
- (2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用
 - ① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興
 - ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
 - ③ 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
- (3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保
 - ① 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
 - ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

2 引き続き重点的に取り組む事項

- ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保
- ② あらゆる人に優しい港湾の実現
- ③ 良好な港湾環境の保全・再生・創造
- ④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化
- ⑤ 国土の保全への配慮
- ⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進
- ⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理
- ⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進

3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項

- ① 港湾の完全電子化とデータ連携の拡大によるサイバーポートの実現
- ② AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保
- ③ 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推進
- ④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進

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

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

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

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

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

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・鉄道駅等へのアクセス等、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と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た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ンシの相互通行を推進
 - 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
 - 広域の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
 - 新たな物流ルート構築等による航路の拡充
 - 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

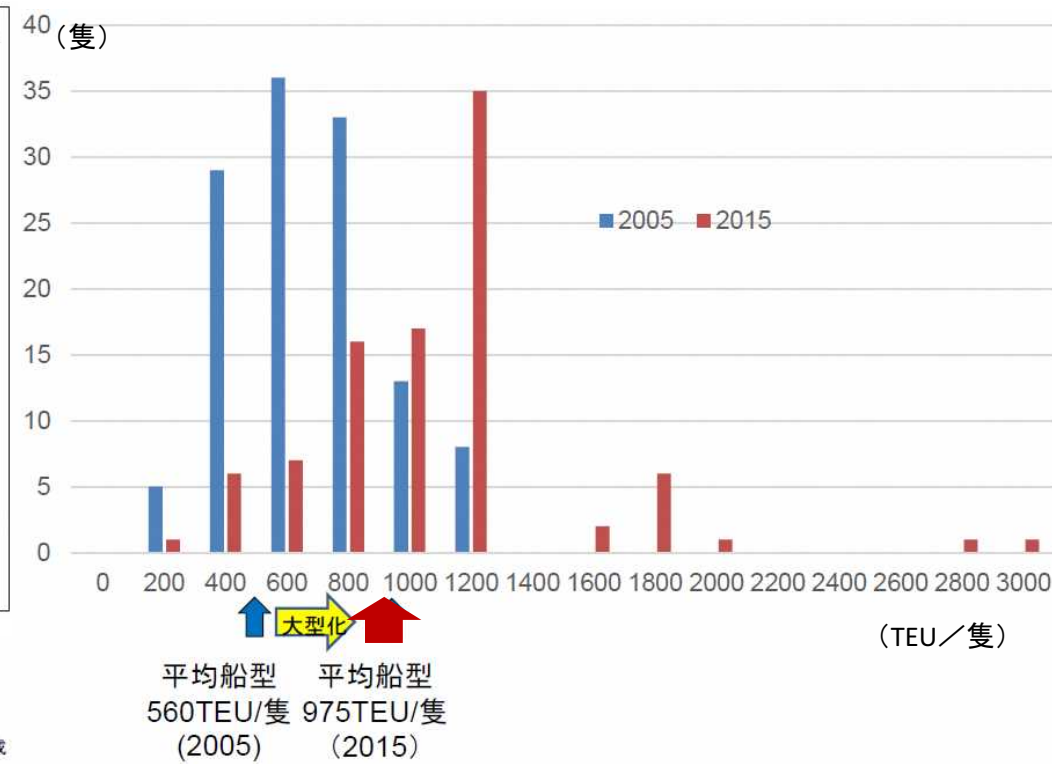
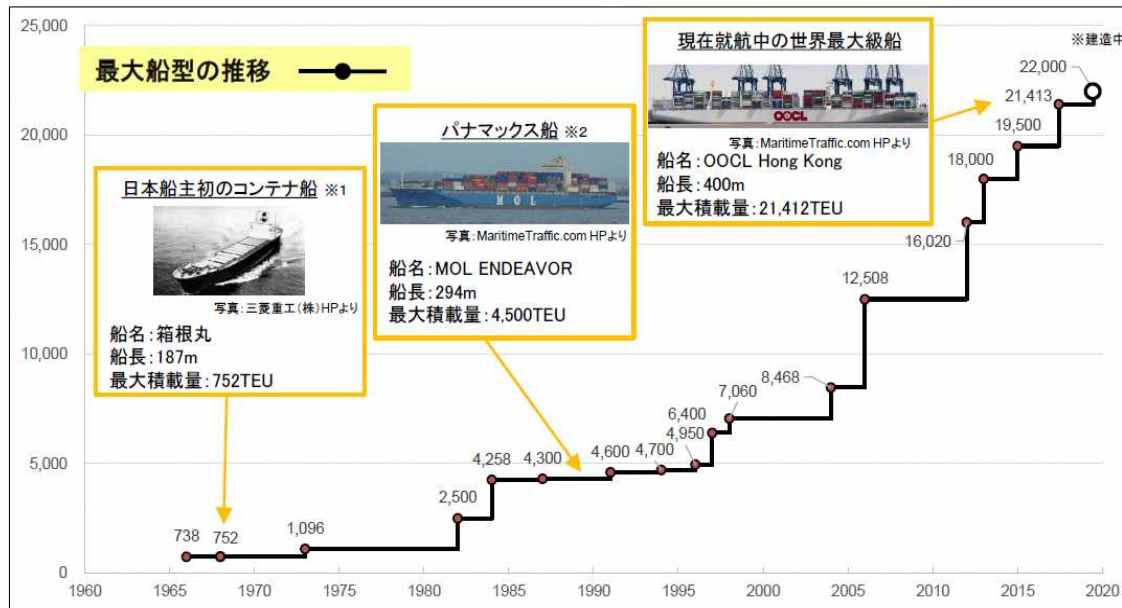
社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

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。**



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⁴⁵

※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年に欧州ー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

社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

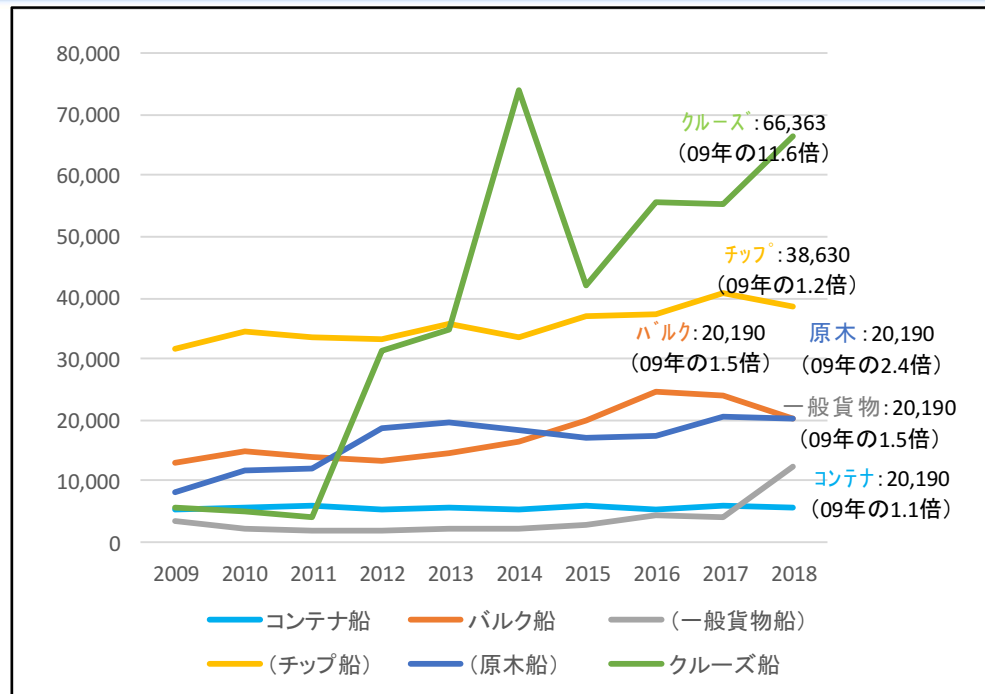
物流・産業

(1)-2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

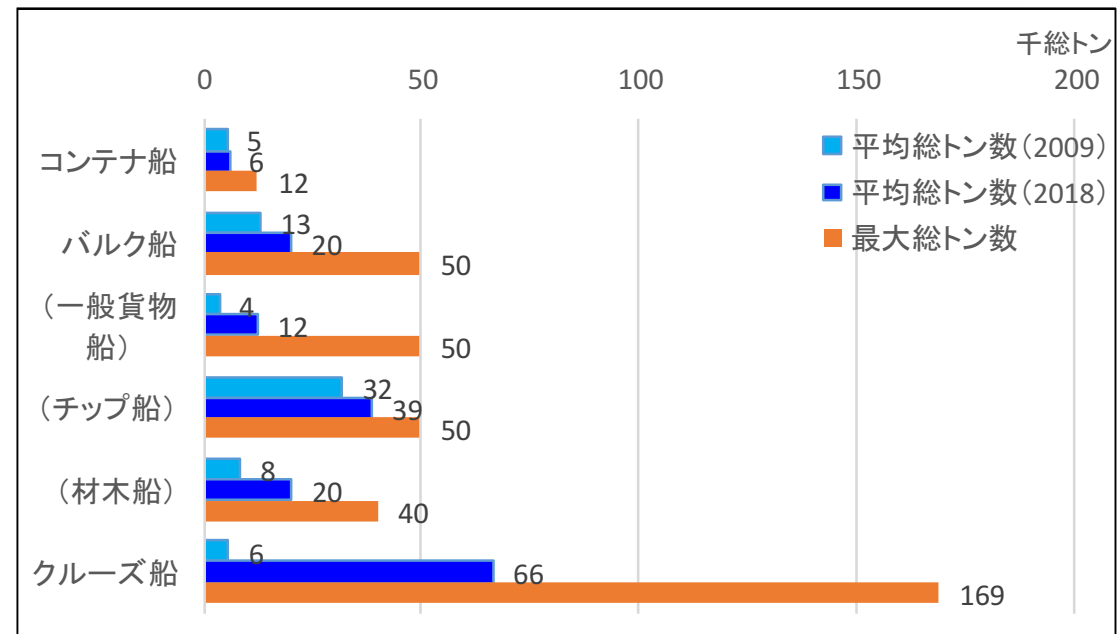
- ・境港でも、外港船舶の大型化により、平均総トン数は2009年から2018年の10年間で、バルク船は約**1.5**倍、コンテナ船は約**1.1**倍と着実に大型化が進行。
- ・最大総トン数が平均総トン数の約**2**倍から約**4.2**倍上回る船舶の入港がある。

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)

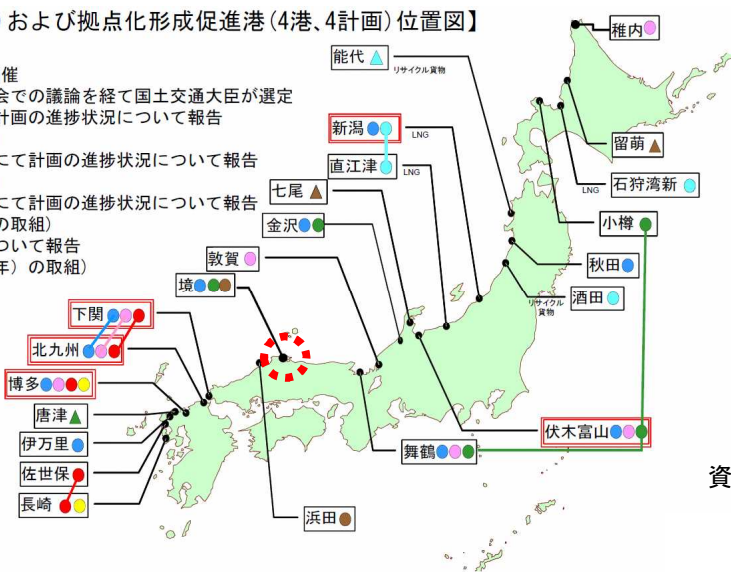


表1 日本海側拠点港湾

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。

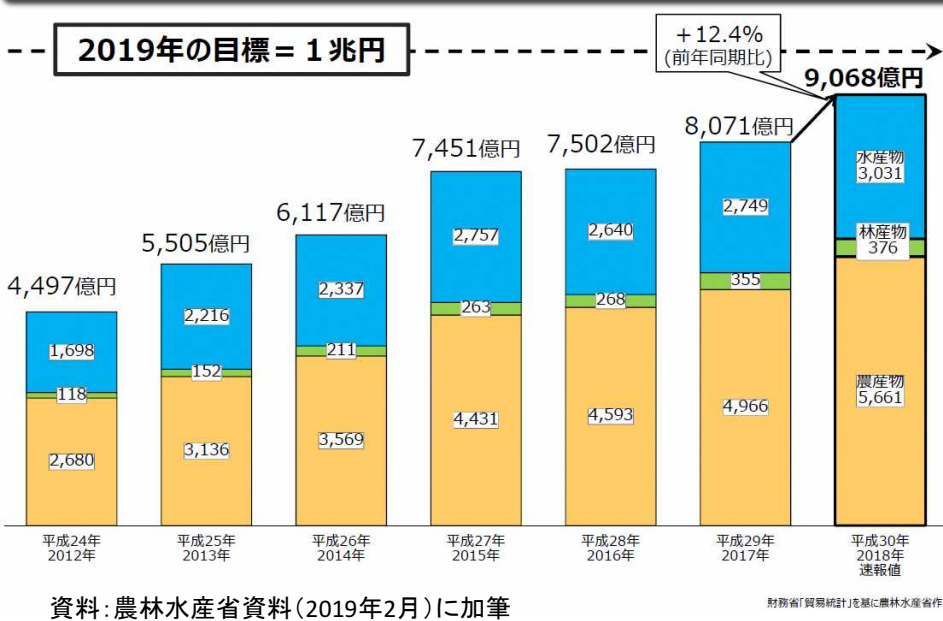


図4 農林水産物・食品の輸出額の推移

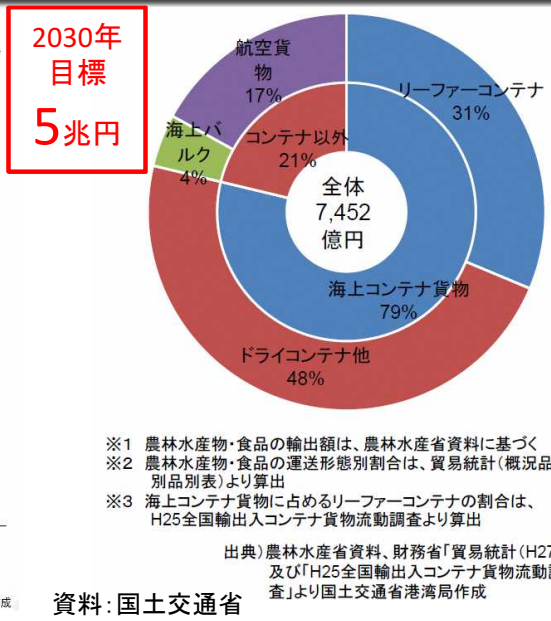


図5 農林水産物・食品輸出の輸送形態別の割合



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。

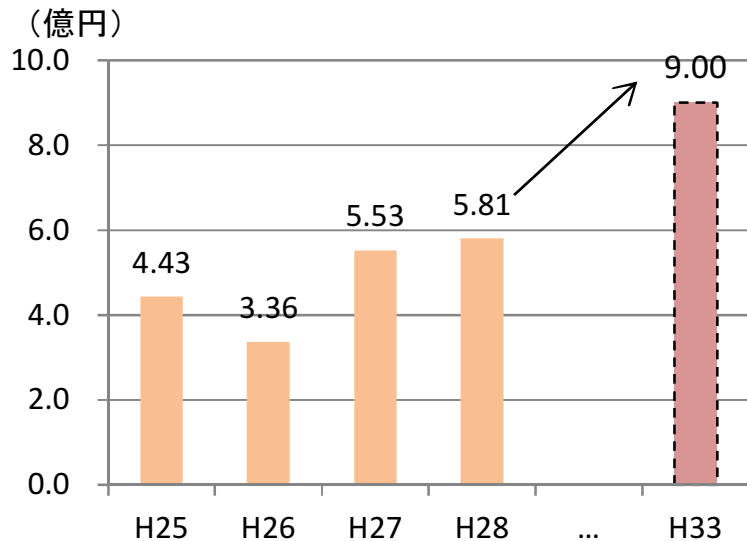


図7 鳥取県の農水産物の輸出額と目標額

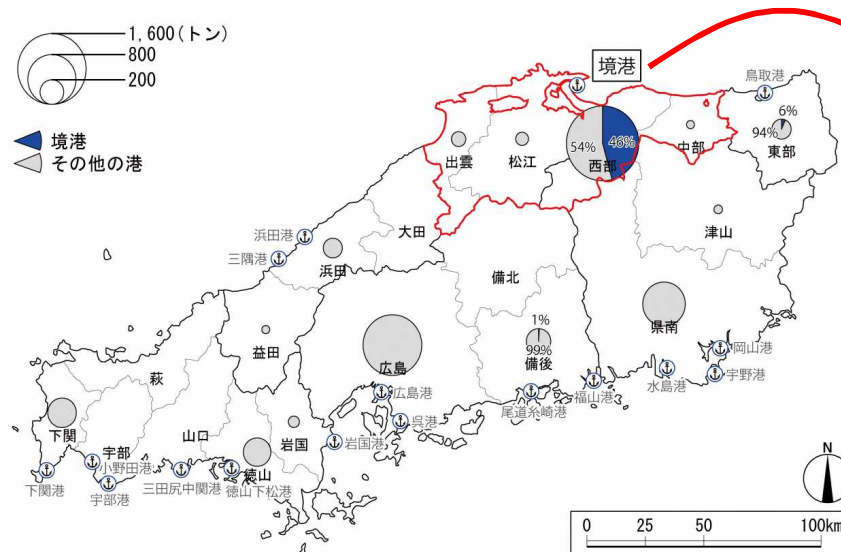


図8 中国地域の農水産物の生産地別積出港別輸出貨物量 (平成25年11月の1カ月間)

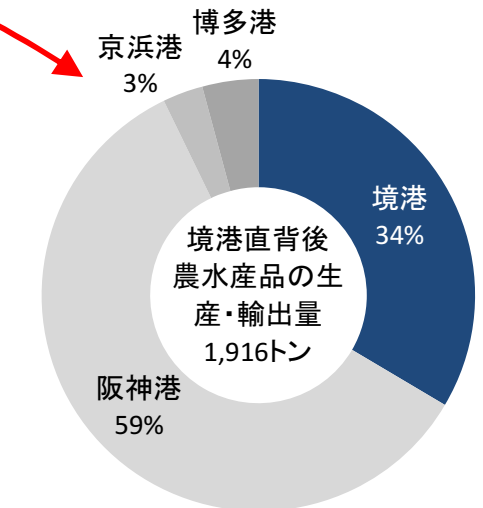


図9 【積出港別の貨物量の割合】

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: 株式会社岩瀬運輸機工HP

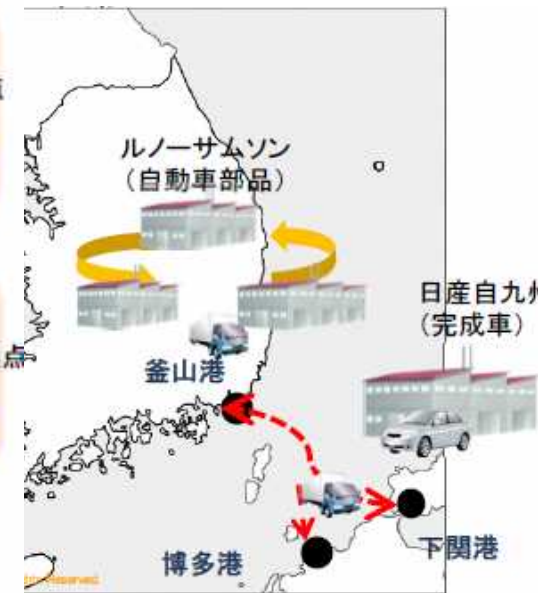
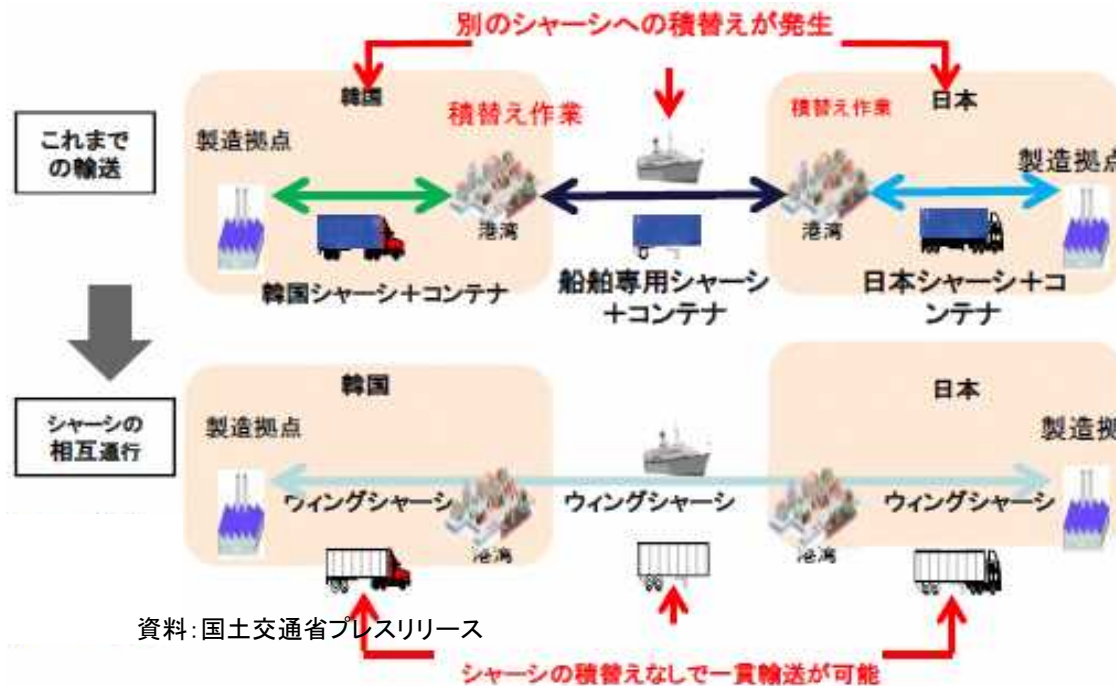


図10 国際フェリー・RORO航路で一貫輸送される車両

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。

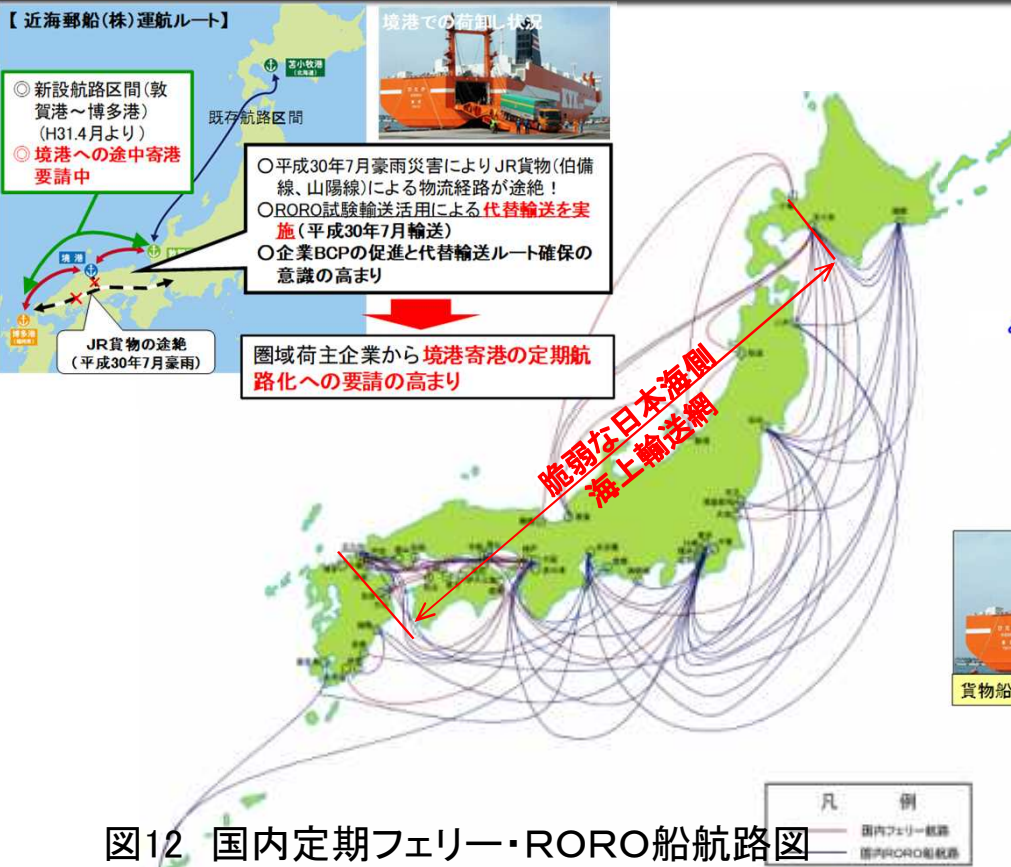


図12 国内定期フェリー・RORO船航路図

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

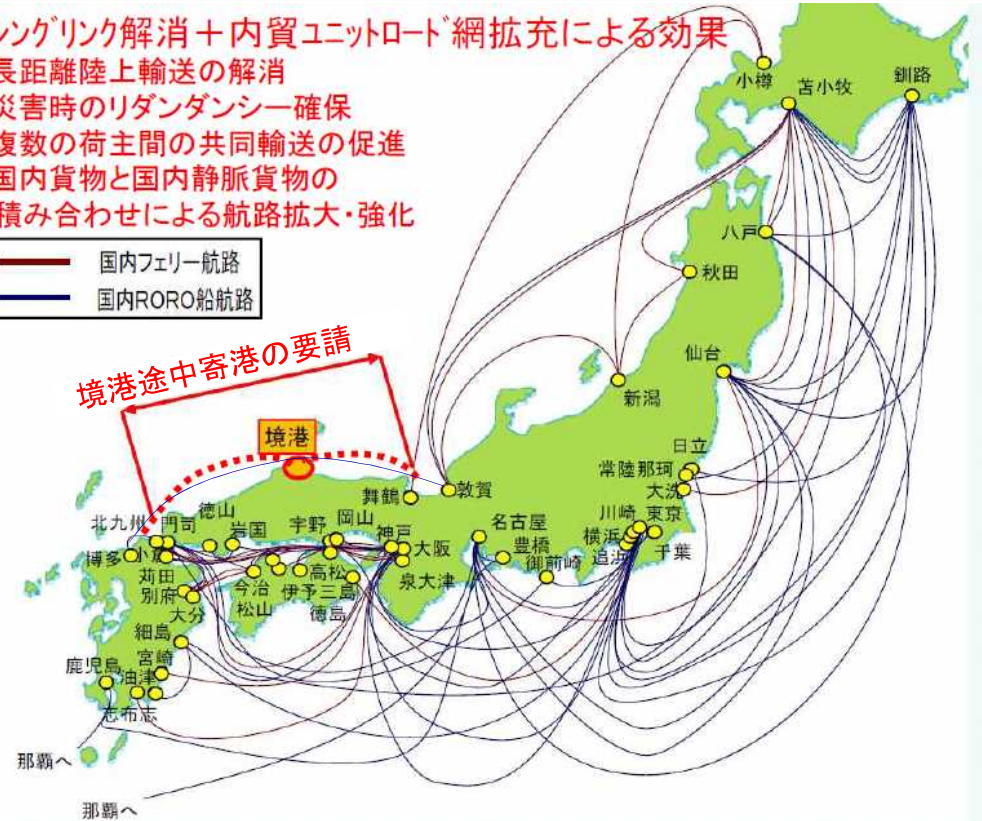
	2010年度	2020年度	2030年度
需要量	933,765人	1,030,413人	958,443人
供給量	964,647人	924,202人	872,497人
過不足	29,118人	▲106,211人	▲85,946人

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靱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

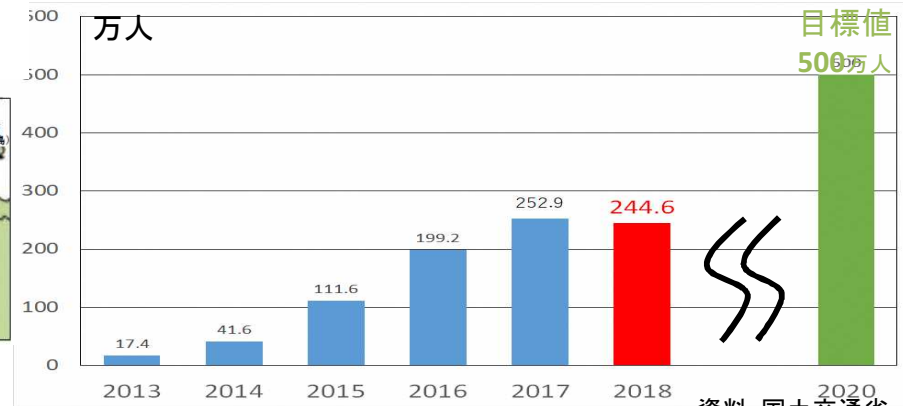
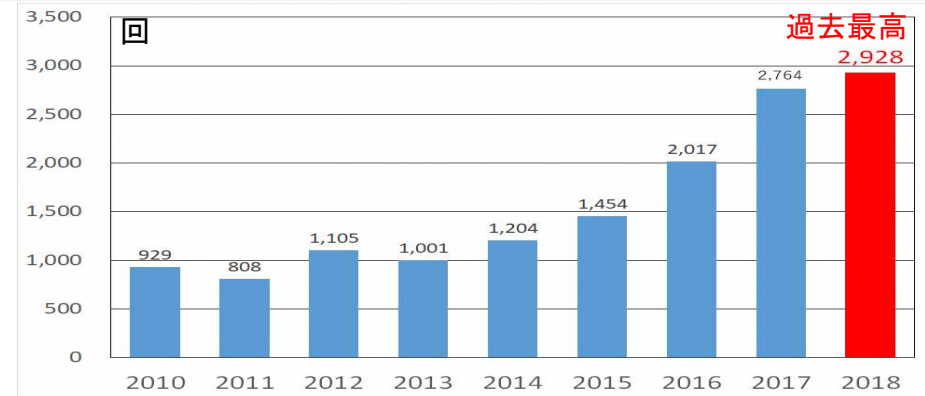
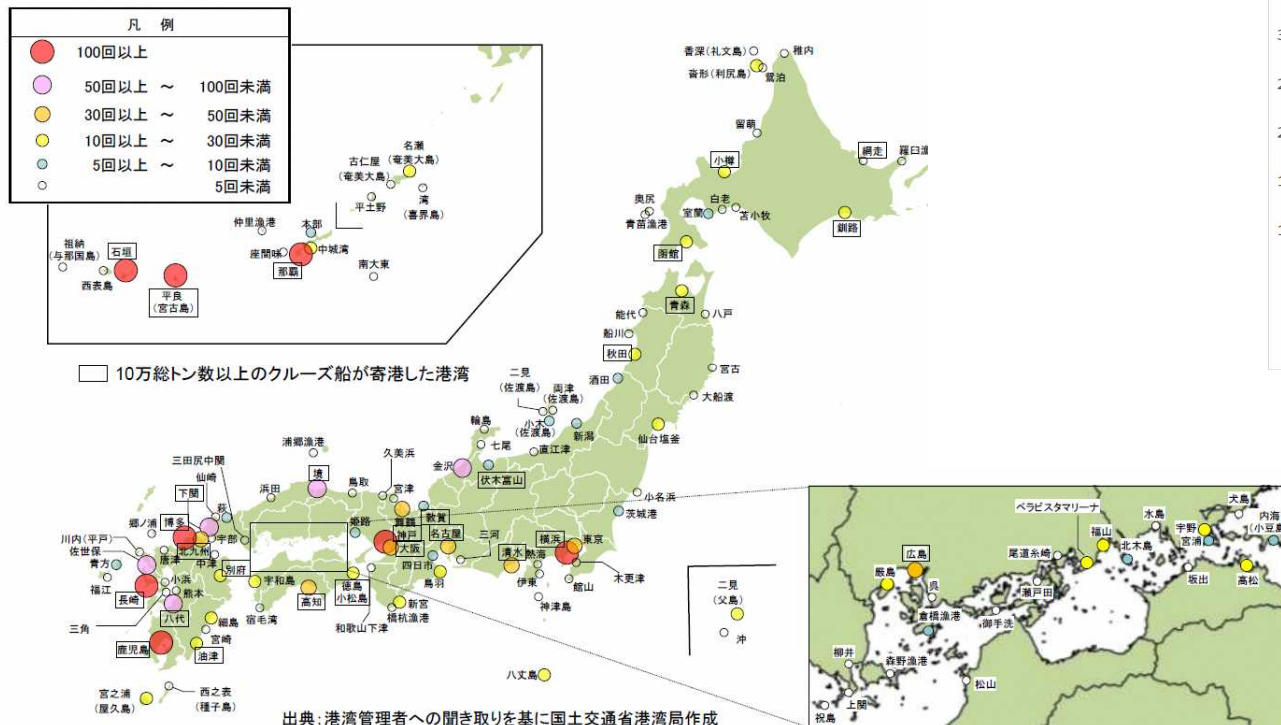
人流・賑わい

(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～」

資料：国土交通省

図15 クルーズ船の寄港する港湾(2017年)

図16 クルーズ旅客数の推移と寄港回数 53

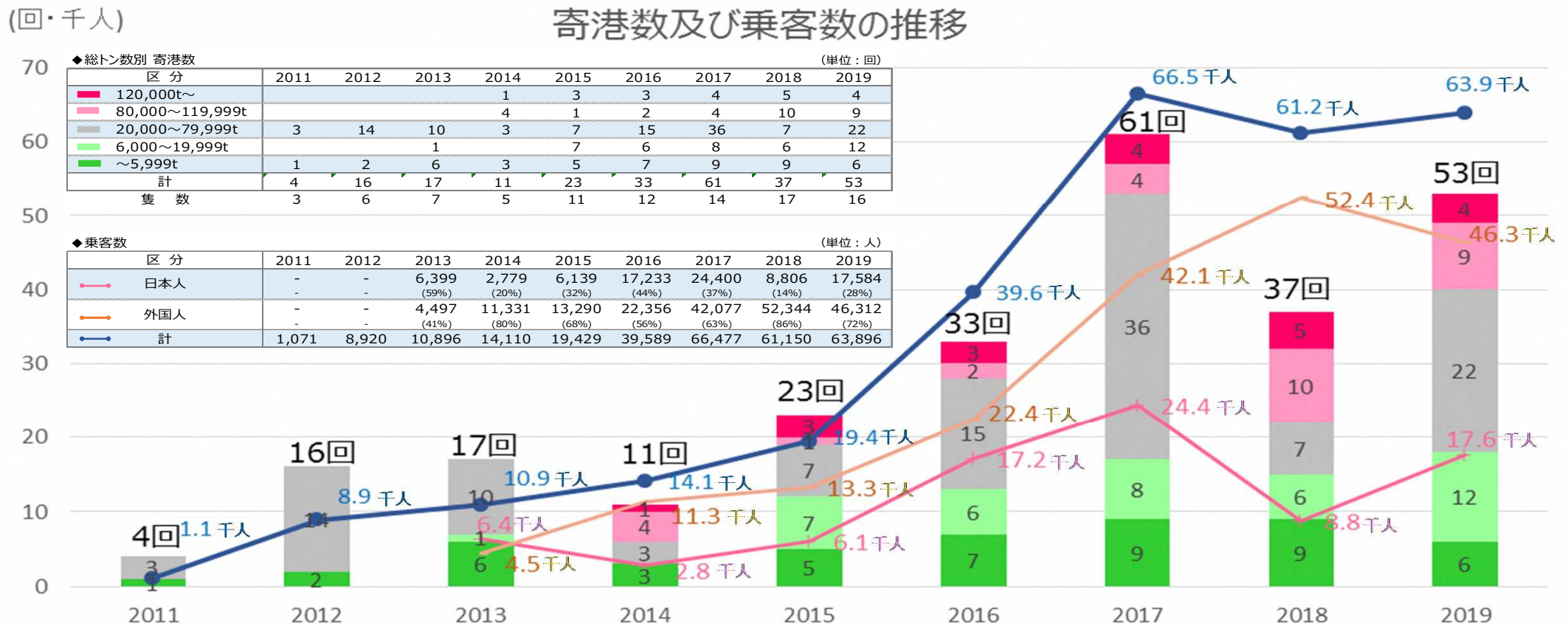
社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

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。



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「**緑の道～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: 緑(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「緑」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るリピーター(欧米、香港、台湾)

EN(緑) 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!

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「緑(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
 - 緑の道「日本の原風景(世界遺産・日本遺産見聞録)」ほか



対象地域の地図

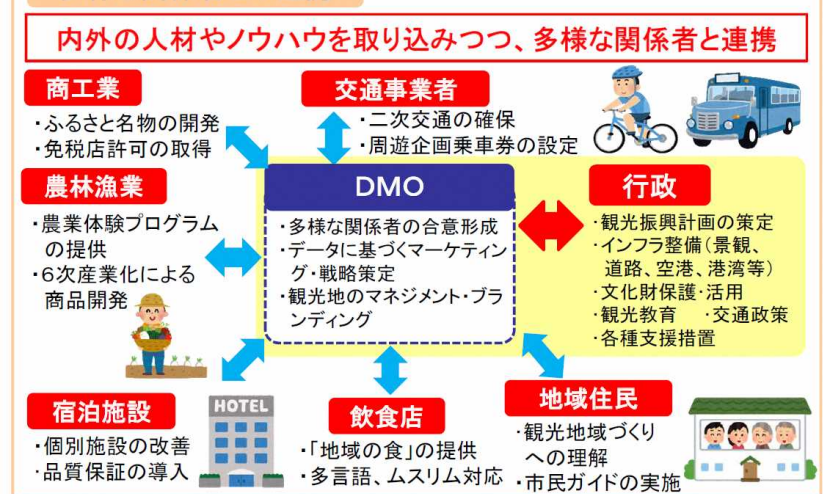
資料: 山陰インバウンド機構「緑の道～山陰～」

図17 「緑の道～山陰～」形成計画概要

【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、多様な関係者と協働しながら、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

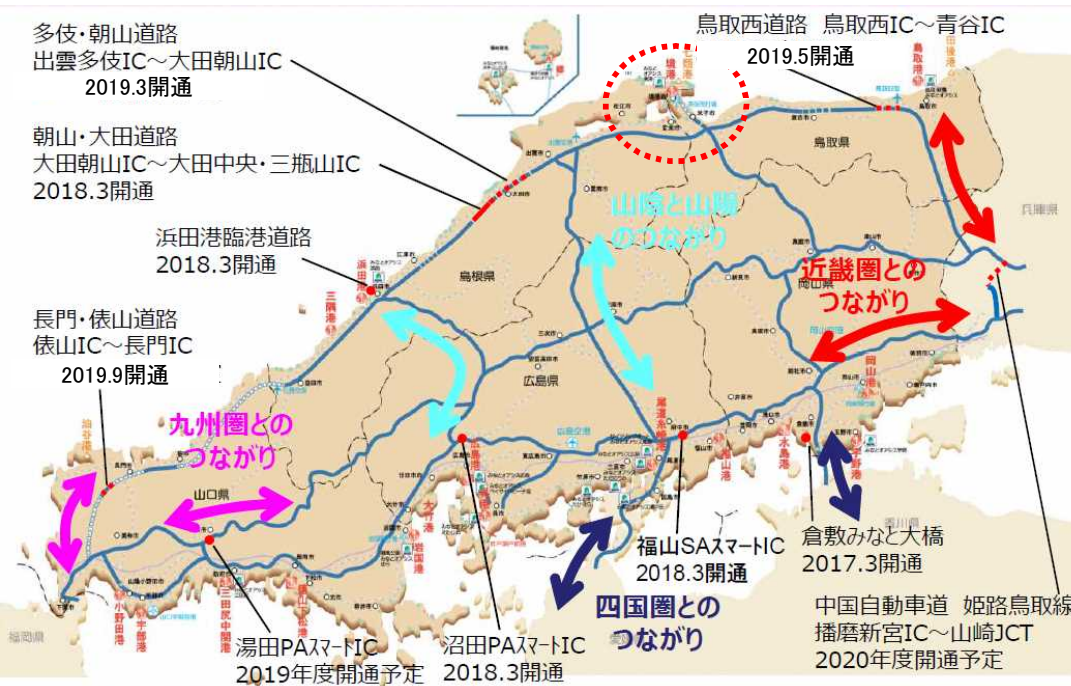
社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

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靱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

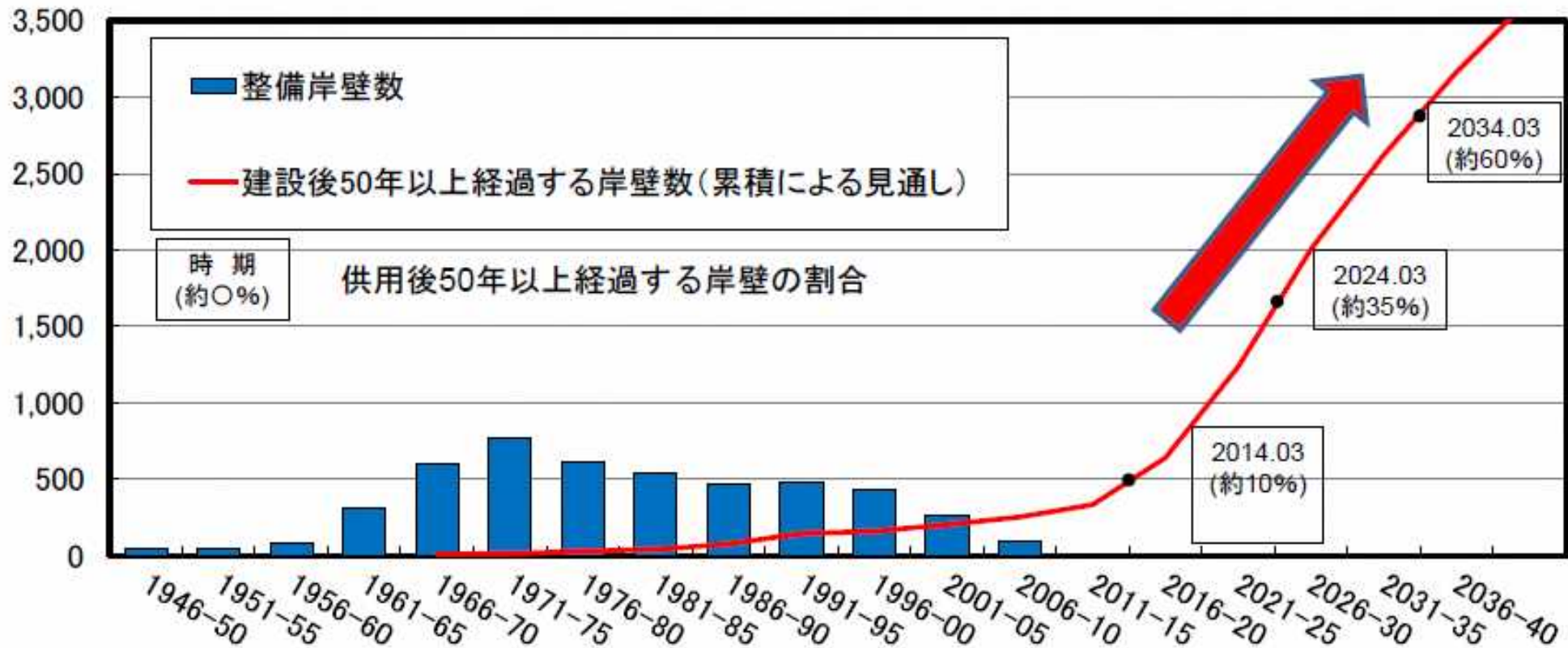
社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

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

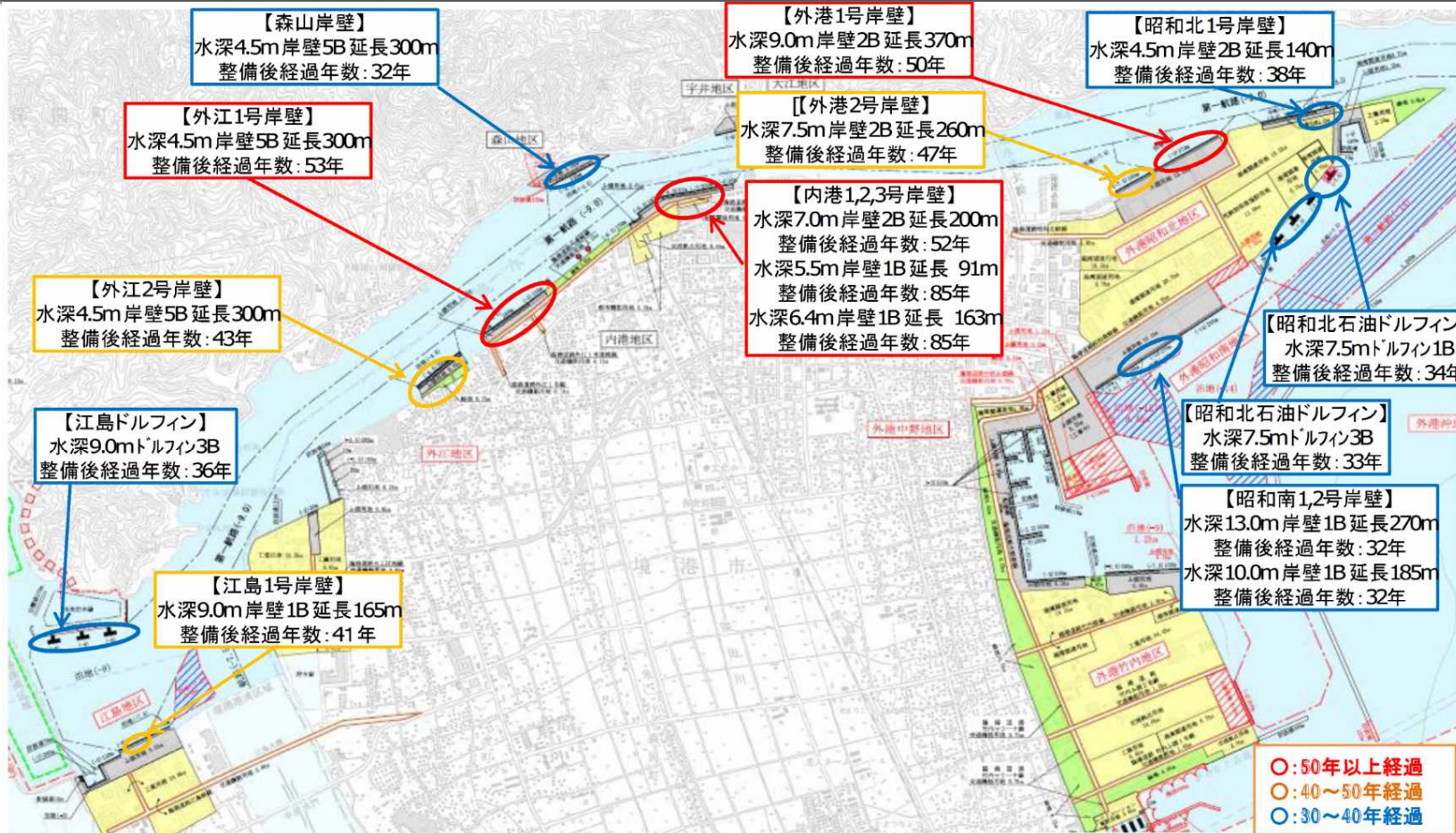
社会情勢および港湾を取り巻く環境の変化

安全・安心

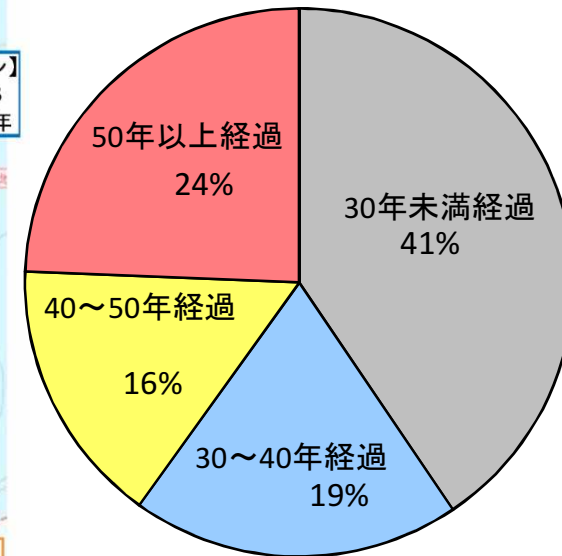
(3)-2進むインフラ老朽化

■ 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

10

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。



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

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

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。
- ・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つもない。 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。

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

【外江地区】

- 静穏度不足

【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

【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

【江島地区】

- 泊地岸壁延長・水深不足

【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

【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

【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

【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、マリン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

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)

- (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

■ 境港潮位表

観測所番号	観測所名称
8401(2019-2024年)	境港
8701(2019-2024年)	境港
8702(2019-2024年)	境港
8703(2019-2024年)	境港
8704(2019-2024年)	境港
8705(2019-2024年)	境港

■ 境

観測所番号	観測所名称
8401(2019-2024年)	境港
8701(2019-2024年)	境港
8702(2019-2024年)	境港
8703(2019-2024年)	境港
8704(2019-2024年)	境港
8705(2019-2024年)	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。

・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）

・新規貨物（バイオマス発電関連貨物）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。

・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。

・第1、第2航路の重複

・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。

・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。

・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。
・太平洋側ルートへの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