

鳥取港の港湾整備について

鳥取県 県土整備部 空港港湾課

1. はじめに

鳥取港は、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進出の際に使用され、秀吉の鳥取攻めにも重要な拠点として登場しています（図-1）。

河口に位置する本港は、堆砂による閉塞によって浸水被害が頻発していたことから、河口を約800 m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としての鳥取港の整備に着手し、昭和50年に重要港湾に指定されました。指定当初は鳥取県東部・中部の流通拠点と

して整備されましたが、現在は、兵庫県北部も含めた圏域となっています。主な取扱貨物は、建設資材を中心にバイオマス燃料となるPKS（パームヤシ殻）や融雪剤等となっています。また、近年では、隣接する鳥取砂丘コナン空港とのアクセス道路が整備され、空港と連携した賑わい拠点化（ツインポート）を推進しています。

鳥取港には、千代地区、賀露地区、西浜地区があり、千代地区は最大-10 m岸壁・ヤード等を整備した物流ゾーン、賀露・西浜地区は漁船の岸壁・物揚場を整備し、生産活動ゾーンに区分され、「鳥取・賀露みなとオアシス」となっており、周辺の賑わいの中心となっています（図-2）。

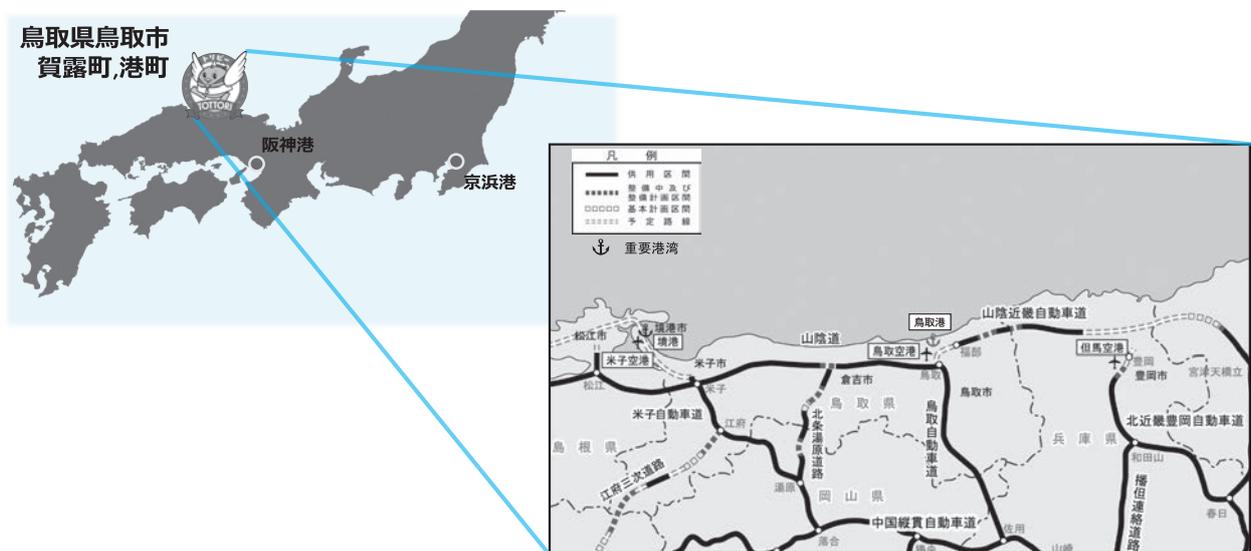


図-1 鳥取港の位置



図-2 重要港湾鳥取港

2. 鳥取港港湾計画改訂

(1) 港湾計画改訂の経緯

鳥取港では、近年その自然条件の変化等から、航路に堆砂して船舶航行に支障が出ていることや、港内静穏度が確保できず船舶係船に影響が出る等、さまざまな課題を抱えており、抜本的な対応策について早急に検討する必要性がありました。また港湾計画についても、前回改訂から20年以上が経過しており、計画を見直す時期にもありました。そこで、平成30年に産官民学の有識者で長期構想検討委員会を立ち上げ、鳥取港の20～30年後の将来像について検討開始し、令和2年3月に鳥取港長期構想を策定しました。この長期構想に基づき、港湾計画の改訂を行い、令和2年11月に国土交通省交通政策審議会第80回港湾分

科会で諮問され、承認されました（表-1）。

(2) 鳥取港の課題と対応策

① 土砂流入による航路埋塞

鳥取港は、周辺を砂浜海岸に囲まれており、冬期風浪の影響で毎年、港口、航路の堆砂が発生していました。近年は、来襲台風の大型化、ゲリラ豪雨等の激甚化する災害により、主要航路である千代航路は、5年連続で航路埋塞災害が発生し、貨物船入港に際して喫水調整を要請しなければならないなど、航路の供用が安定しない状態にあります。

港湾計画では、この対策として、「主要航路の切替え」を実施することとしています。

現在の主要航路である「千代航路」については、第2防波堤を延伸して航路を縮小することにより、千代川側からの砂の流入を抑制するものとし、西側の第3防波堤の撤去により「西浜航路」

表-1 鳥取港港湾計画改訂の経緯

年月日	事項
平成30年4月23日	鳥取港長期構想準備会
平成30年11月28日	鳥取港長期構想第1回検討委員会
令和元年6月11日	鳥取港長期構想第2回検討委員会
令和2年2月21日	鳥取港長期構想第3回検討委員会（最終）
令和2年3月	鳥取港長期構想策定
令和2年10月19日	鳥取県地方港湾審議会（港湾計画諮問・承認）
令和2年11月26日	国土交通省交通政策審議会第80回港湾分科会（港湾計画諮問・承認）
令和3年1月29日	鳥取県公報にて鳥取港港湾計画を告示

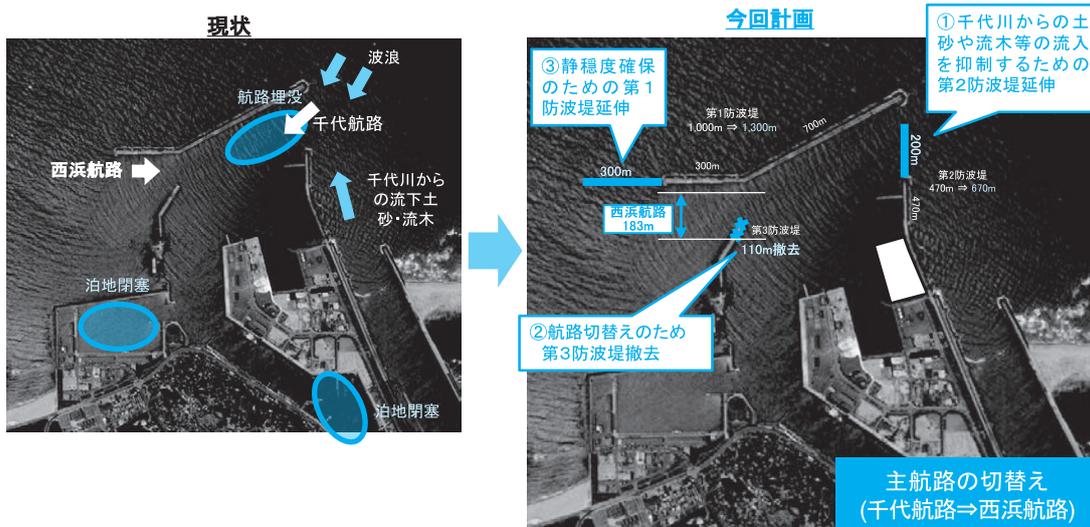


図-3 鳥取港の課題と対応（航路切替え）

を拡大し、主要航路を切り替えます（図-3）。

② 静穏度不足

地球温暖化による潮位の変化，気候変動により，鳥取港に対する風浪の向き，大きさなど自然条件が変化しており，その影響で，港内静穏度が確保できない岸壁が現れています。この対策として，港湾計画では，「防波堤整備」を実施するものとしています。

波浪の卓越方向が北西向きから北東向きに変わってきていることもあり，第2防波堤延伸により，波浪の侵入を抑制します。さらに，西浜航路への航路切替えに伴い，西側開口部が拡大するため，第1防波堤を西側へ延伸し，港内静穏度を確

保するものとしています。

③ 大型船への対応

貨物船の大型化は世界的なトレンド傾向であり，鳥取港においても現在 PKS 輸入，原木輸出などにおいて，取扱量の増加とともに背後企業が輸送貨物船の大型化等を計画していることから，これらについて対応する必要に迫られています。また現在，鳥取港のふ頭用地に企業進出の余裕はなく，新たな用地造成が求められています（図-4）。

(3) 港湾計画概要

鳥取港の港湾計画改訂では，以下の六つの機能を確保するものとしています（図-5）。

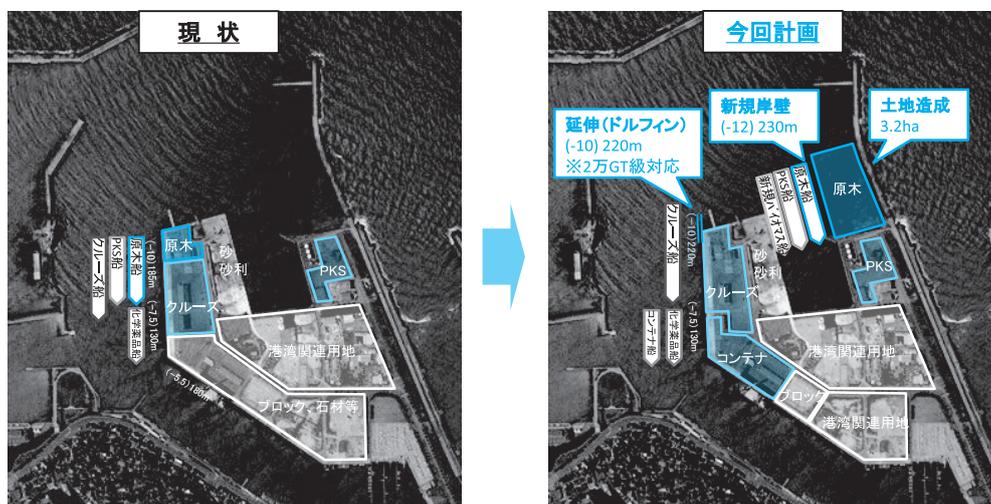


図-4 鳥取港の課題と対応（大型船への対応）

- ① 主要航路の切替え…第1, 第2防波堤延伸, 第3防波堤撤去による航路の切替えと港内静穏度確保。
- ② 物流機能の強化…大型貨物船に対応する新たな大水深(-12m)岸壁の整備と新規ふ頭の造成, 既存8号岸壁の増深(-5.0m→-6.5m)。
- ③ 防災機能の強化…緊急支援物資を受け入れるための1号岸壁(-10m)の耐震強化。
- ④ 物流機能の補完…新たな貨物(バイオマス燃料, 風力発電), クルーズ船の受入れを可能とするドルフィン整備(将来構想)。
- ⑤ コンテナ取扱機能の確保…既存岸壁を活用したコンテナターミナル整備。
- ⑥ 賑わい拠点の整備…緑地の再編と再整備。

3. 鳥取港の取組み

鳥取港では, 港湾整備を進めるにあたり, 以下のような取組みを行っています。

(1) 内航コンテナ取扱可能性検討事業

令和2年度より, 鳥取港でコンテナ貨物を取り

扱うことについての可能性検討事業を開始しています。

港湾背後企業においても, 多様な流通経路を確保する面で鳥取港を利用してのコンテナ海上輸送を検討することは重要であり, 鳥取県としても早期のコンテナ船の定期化を目指して取り組んでいます(図-6)。

(2) 鳥取港賑わいづくり

鳥取港の利活用を推進するため, 地元と産官学による「鳥取港賑わいづくり検討会」を発足させ, 「鳥取港賑わいづくり基本計画」を策定しました。基本計画において, 「鳥取港(賀露)ならではの賑わいづくりの促進」, 「ツインポート化の促進」, 「集客増加と地域との交流への対応強化」, 「情報発信の強化」の4項目を将来ビジョンとし, 鳥取港を中心とした賑わいづくりに取り組んでいます。

新型コロナウイルス感染症の影響で各種イベント開催ができていませんが, 約6,000人を集客する大イベントである地元特産品「白いか」を使った「白いか祭り」を中心に, ビーチスポーツ大会の開催やマリンスポーツの拡充, 釣りニーズへの

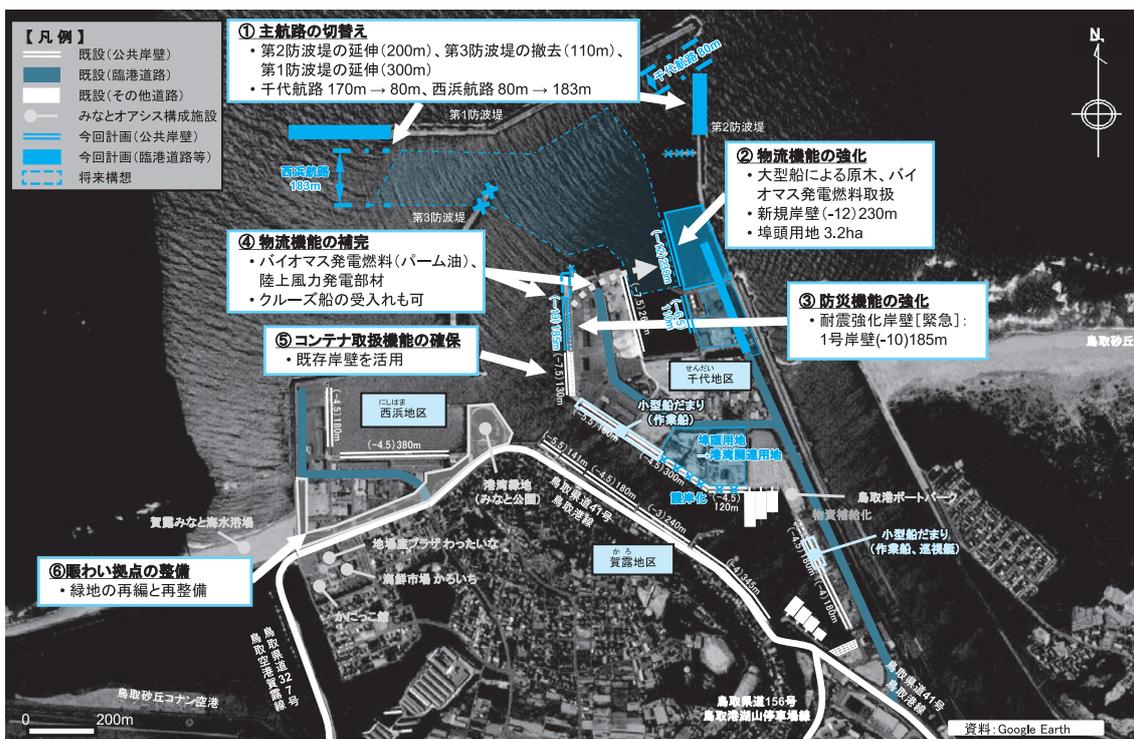


図-5 鳥取港湾計画概要

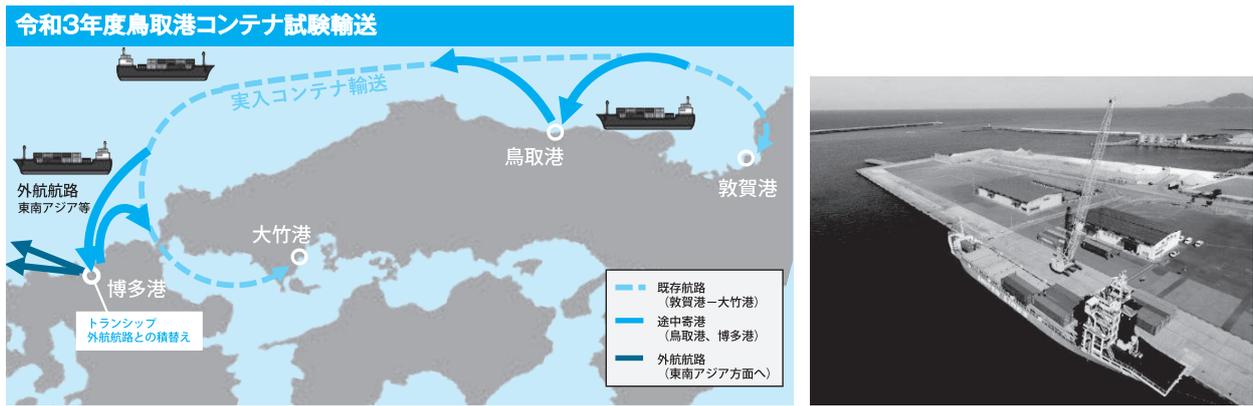


図-6 内航コンテナ取扱可能性事業概要

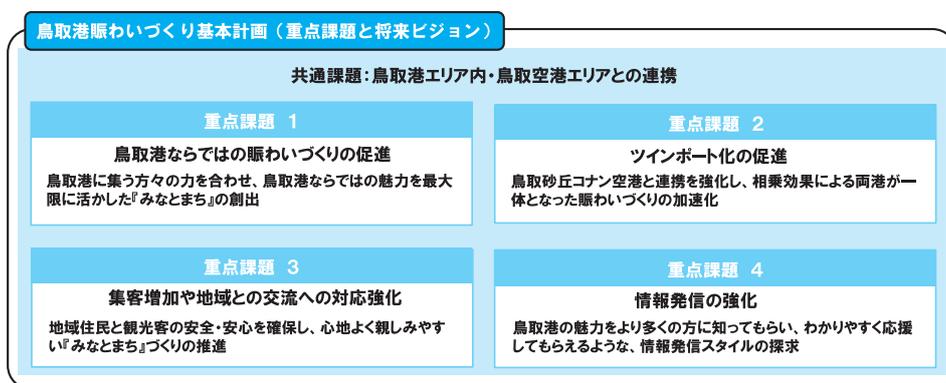


図-7 鳥取港賑わいづくり基本計画

対応、クルーズ船寄港時の取組みの拡充などについて、地元や近隣商業施設等と連携して継続的に取組みを進めていきます（図-7）。

(3) ツインポート構想

鳥取港から1.6 kmの位置に「鳥取砂丘コナン空港」があり、港湾と空港が隣接するという全国

でも類を見ない立地となっています。鳥取県では、この二つの「みなと」が一带のエリアとして観光・交流・情報の玄関口となることを目指し、「ツインポート構想」に取り組んでいます。

サマーフェスティバルや、かにフェスタといった港湾と空港で連携イベントを実施しているほか、令和2年には、鳥取港と鳥取砂丘コナン空港



図-8 ツインポート構想



図-9 鳥取港背後の道路整備計画

を結ぶ県道空港賀露線（通称：かにっこ空港ロード）で一般参加のウォーキング大会などを開催しました（図-8）。

また、鳥取・賀露みなとオアシスと鳥取砂丘コナン空港に共通のデジタルサイネージを設置してお互いの情報を共有する等の取組みを行っています。今後も、空港と連携した賑わい創出を促進し、地域活性化を進めていきます。

4. おわりに

鳥取港は、令和10年代後半の整備完了を目指

した港湾計画に基づき、港湾施設整備を行っていく予定としています。また同時期には、鳥取港背後で山陰近畿自動車道と山陰道、鳥取自動車道が接続し、鳥取港直背後にインターチェンジを設置する計画となっています（図-9）。

このように今後、鳥取港周辺は劇的な変化を迎えることとなりますが、港湾施設整備といったハード整備だけでなく、鳥取港を周辺の賑わいの中心と位置付けた、地元の賑わいづくりといったソフト整備も含めた港湾整備に取り組んでいきます。