

境港 港湾計画一部変更 前回改訂:平成17年6月(目標年次:平成30年代前半)

港湾管理者:境港管理組合



平成27年3月10日
交通政策審議会
第59回港湾分科会
資料2



港 湾	
	国際拠点港湾
	重要港湾
	地方港湾
	5 6 条港湾
	避難港
	開発保全航路
空 港	
	拠点空港(国管理空港)
	拠点空港(特定地方管理空港)
	地方管理空港
	共用空港、その他の空港
	高規格道路
	供用区間
	整備区間
	計画区間
	鉄 道
	J R 在 来 線
	新 幹 線

境港(一部変更)主要計画変更箇所



平成26年2月撮影

【凡例】
・主な計画変更箇所

○内貿RORO船の就航による日本海側海上輸送網の確保や北東アジアフェリー利用者の利便性確保など、日本海側拠点港としての機能強化を図る。

外港竹内南地区：旅客船埠頭計画を公共埠頭計画に変更

（水深10m 岸壁1バース 延長370m）

上記に伴う、水域施設計画（航路・泊地等の増深）の変更
浚渫土砂の処分先を確保するため、海面処分用地を計画

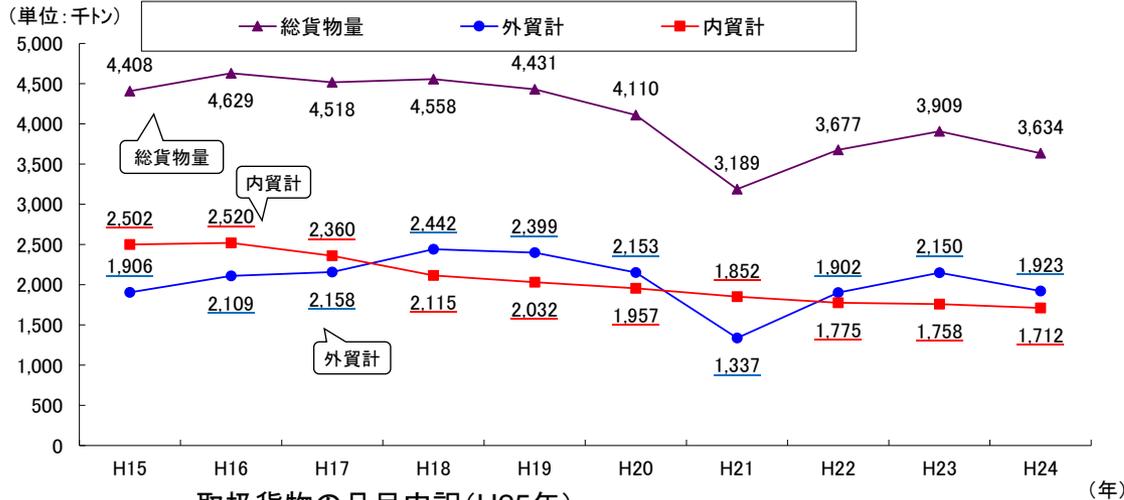
○老朽化及び機能低下した施設について、取扱貨物の集約及び再編により、施設機能を確保しつつ、荷役岸壁の数を減らし、施設の維持管理コストの削減を図る。

外港昭和北地区・外江地区：船舶への物資補給のための施設に利用転換
（岸壁4バース 延長445m）

境港の概要

- 境港は、鳥取県と島根県に跨がる港湾区域を有し、北方が島根半島により遮蔽されている天然の良港である。
- 背後圏域には製紙工場ほか、製材業等多様な産業が立地し、特に原木の輸入量は日本海側第1位(平成24年)である。
- 外貿定期コンテナ航路(中国・韓国航路)のほか、ロシア、韓国及び日本の3カ国を結ぶ国際定期フェリーが就航し、貨物輸送だけでなく、旅客輸送も行われている。
- 境港は、アジア・クルーズ・ターミナル協会(ACTA)に加盟するとともに、関係者が積極的なPR等を行ったことにより、近年、クルーズ寄港数が増加している(7頁参照)。
- 平成23年に国際海上コンテナ、外航クルーズ、原木の三つの機能で日本海側拠点港に選定されている。

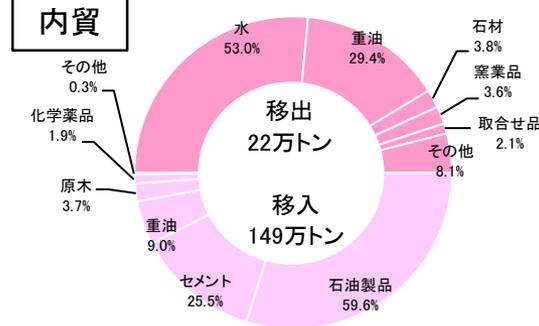
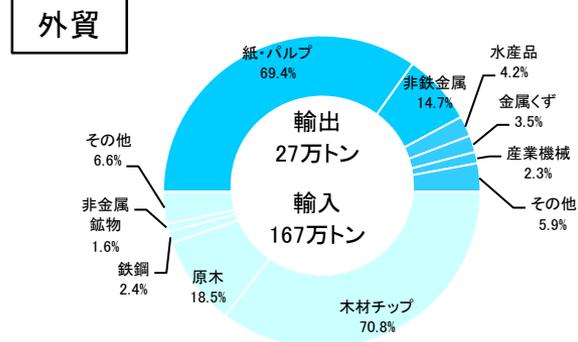
■境港の取扱貨物データ



■主な定期航路(H26年4月1日現在)

外貿コンテナ航路	船社名	便数
韓国航路	高麗海運(株)、 興亜海運(株)、 長錦商船(株)	4便/週
中国航路	神原汽船(株)	1便/週
国際フェリー航路	船社名	便数
ロシア・韓国航路	DBSクルーズフェリー(株)	1便/週
内航フェリー航路	船社名	便数
境港～隠岐諸港	隠岐汽船(株)	1便/日
その他内航定期航路	船社名	便数
境港～隠岐諸港(高速船)	隠岐汽船(株)	1便/日

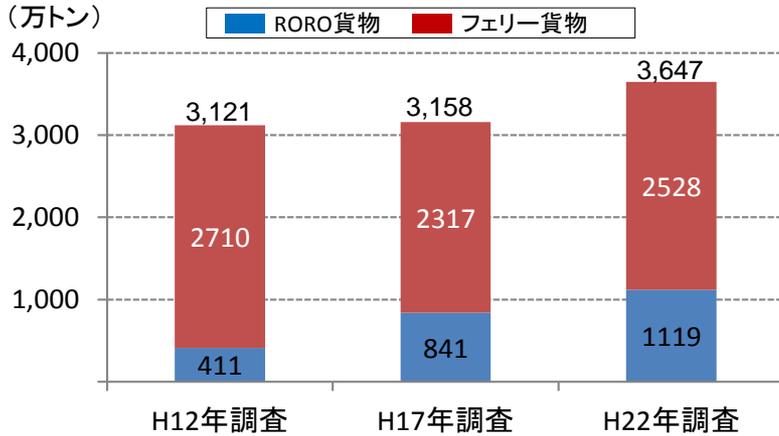
取扱貨物の品目内訳(H25年)



我が国における内貿RORO船・フェリーによる海上輸送網の現状

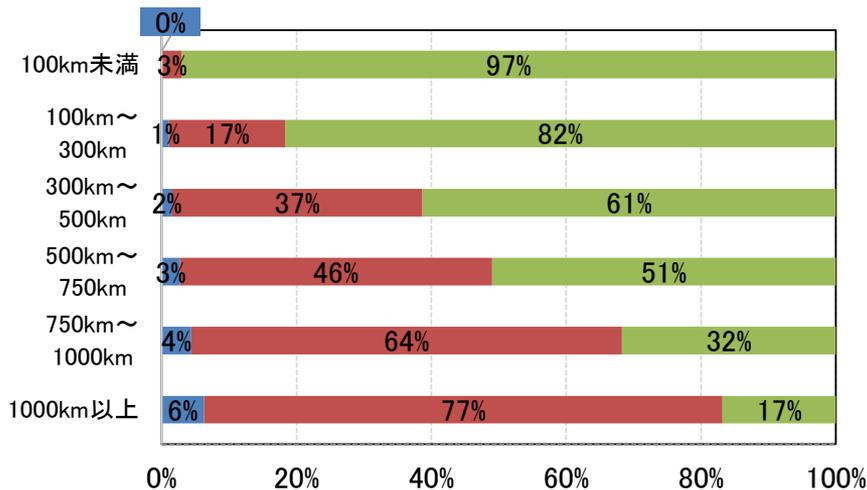
- 国内貨物輸送において、コンテナ・バン等トレーラーやトラックによる複合一貫輸送となる内貿RORO船・フェリーの貨物量は、輸送の利便性、輸送コスト削減、CO₂負荷の軽減、トラックドライバー逼迫等の観点から、増加している。
- 日本海側地域のうち、舞鶴港以西の山陰地域は内貿RORO船・フェリーの未就航エリアとなっている。
- 境港～本州中央部間(約700km)及び境港～北海道(約1800km)に相当する距離帯では、海上輸送のシェアが高い。

国内の内貿RORO船・フェリーによる取扱貨物量推移



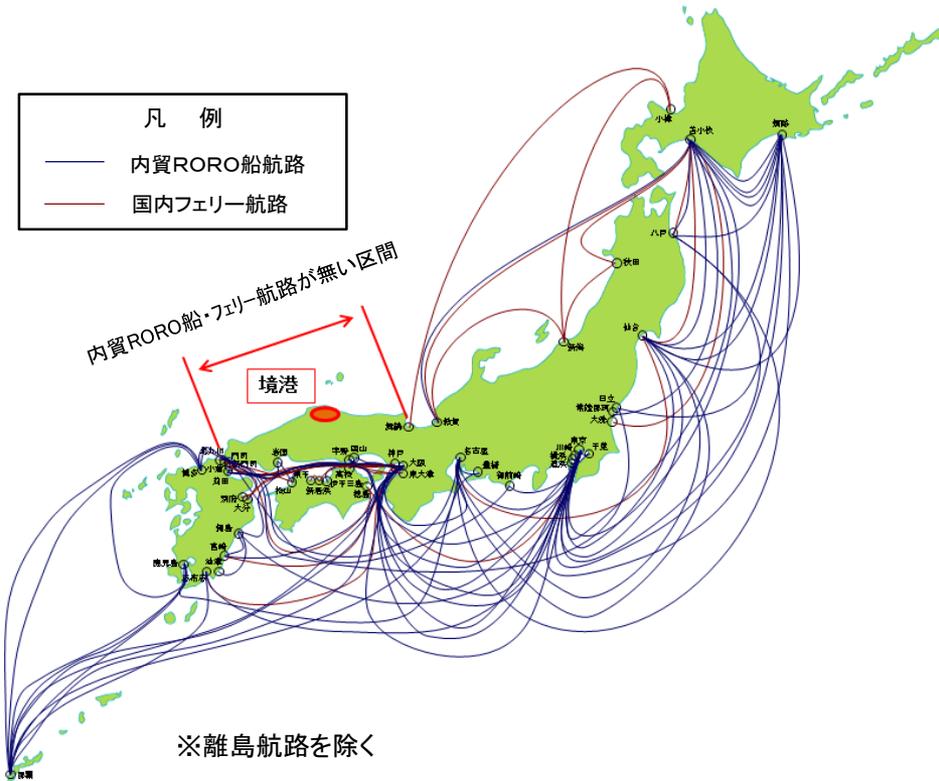
出典：全国貨物純流動調査を基に港湾局作成

距離帯別輸送機関分担率



出典：全国貨物純流動調査(平成20年)を基に港湾局作成

国内の内貿RORO船・フェリー航路



出典：海上定期便ガイド2014年版を基に港湾管理者作成

内貿RORO船の利用に向けた動き

○平成25年度に3回(4月、8月、10月)にわたり、境港と新潟港及び苫小牧港との間で内貿RORO船のトライアル輸送を行っており、当該航路を利用することで輸送コストの削減が見込まれることが確認された。また、別途行っている企業ヒアリング等の結果により、トライアル輸送を利用した企業以外にも企業ニーズがあることを把握している。

○今年度は冬期運航の定時性を確認するためのトライアル輸送を12月に行っており、その結果及び企業ヒアリングを踏まえ、航路開設に向けて港灣管理者及び船社において、各種条件(収支計画策定、ドレージ体制確保等)について協議を行う予定。

トライアル輸送並びにヒアリング等による利用の意向状況

移出入	航路	主な貨物	貨物の起終点	現状の輸送方法等	利用要因
移出	境港→新潟港 (626km)	構造用合板	境港市 →新潟市、宇都宮市等	トラック	輸送コストの削減が見込まれるため
		化成品	倉敷市 →さいたま市等	トラック	
		住宅建材	津山市、真庭市 →福島市、新潟市等	トラック	
	境港→苫小牧港 (1,215km)	構造用合板	境港市 →札幌市	なし※	
		建設機械	広島市 →苫小牧市	トラック+内航船 (敦賀→苫小牧)	
	日用雑貨	倉敷市 →札幌市	トラック+JRコンテナ		
移入	苫小牧港→境港 (1,215km)	農産品	札幌市、旭川市等 →広島市、鳥取市等	トラック+JRコンテナ	輸送コストの削減及び輸送スケジュールの安定性が期待できるため
		農産品	札幌市、帯広市等 →広島市、出雲市等	トラック+内航船 (苫小牧→舞鶴)	輸送コストの削減が見込まれるため
		原木	苫小牧市 →境港市、松江市	トラック+内航船 (苫小牧→境)	構造用合板移出との往復利用を予定

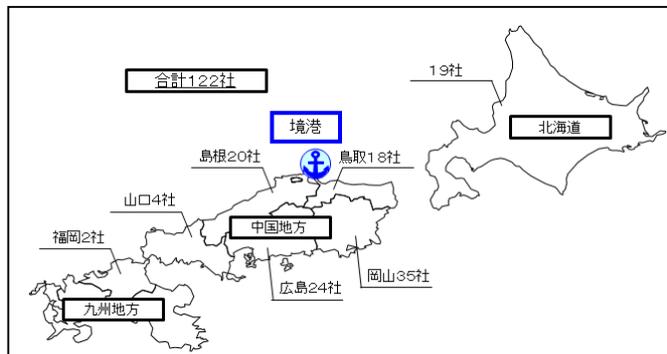
※1. 上記表は、新規航路の利用の意向を示している企業(122社)へのヒアリング結果を集計したもの

※2. 新規航路を前提とした新たな貨物のため、現状の輸送は存在しない

トライアル輸送ルート



内貿RORO船利用意向企業数



- 境港と東海港（韓国）及びウラジオストク（ロシア）とを結ぶ国際フェリー航路（現在週1便）は、我が国唯一の日・韓・露国際フェリーとして平成21年から就航し、平成25年末時点でのべ約12万人が利用する等、山陰を中心として地域の人流及び物流を支えている。
- 国際旅客ターミナルは仮設で、待合スペースが狭隘であることに加え、背後用地に拡張の余地が無く、貨物車両と利用者の動線が輻輳する、建物外にて入国審査を待つ乗客の待ち行列ができる等、利便性・安全性に問題がある。



国際定期フェリーの係留状況及び仮設国際旅客ターミナル位置



貨物車両と旅客の動線が輻輳



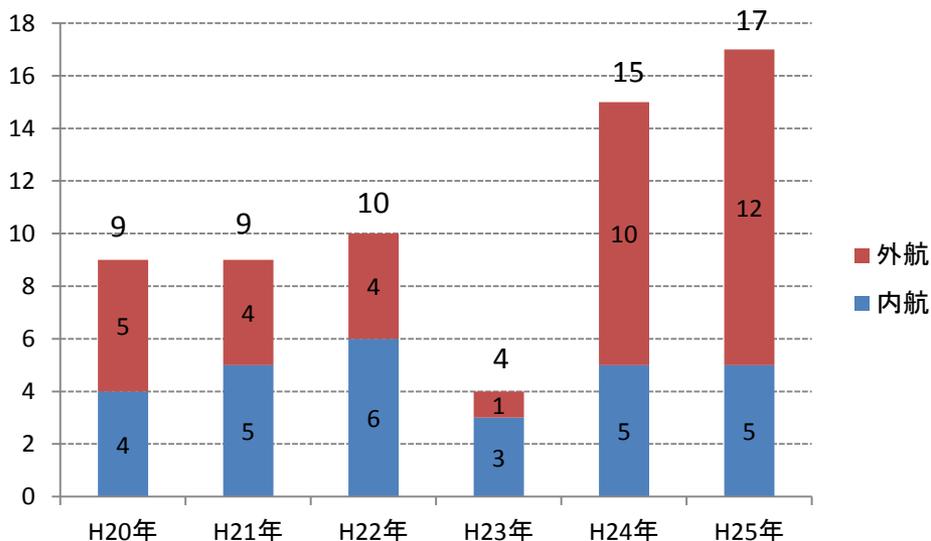
入国審査の待合スペースが狭く、利用者が溢れている



クルーズ船対応に係る課題

- 境港において、クルーズ船の寄港回数が増加しており、H25年の寄港は17回（全国16位）である。
- 境港にクルーズ船が寄港した際には、在来貨物岸壁を利用しており、特に大型クルーズ船の寄港時には、原木や木材チップ等を取り扱う岸壁（外港昭和南地区 昭和南1号、2号）に係留せざるを得ないため、以下の問題が生じている。
 - ・大型クルーズ船と貨物船との競合による貨物船の沖待ち費用の発生（岸壁利用者への影響）
 - ・旅客対応スペースを確保するため、蔵置貨物の横持ち費用の発生（荷役業者への影響）
 - ・景観や異臭等、寄港地に対する印象の問題（旅行者への影響）
- 特に沖待ちについては、H25年におけるクルーズ船寄港回数17回に対して、貨物船がのべ4日滞船する状況が生じており、滞船コストの増大が岸壁利用者に大きな負担となっている。
- このため、クルーズ船の乗降客の利便性、ホスピタリティの向上に加え、滞船の解消が求められている。

境港への外・内航クルーズ船寄港回数



出典：境港管理組合資料

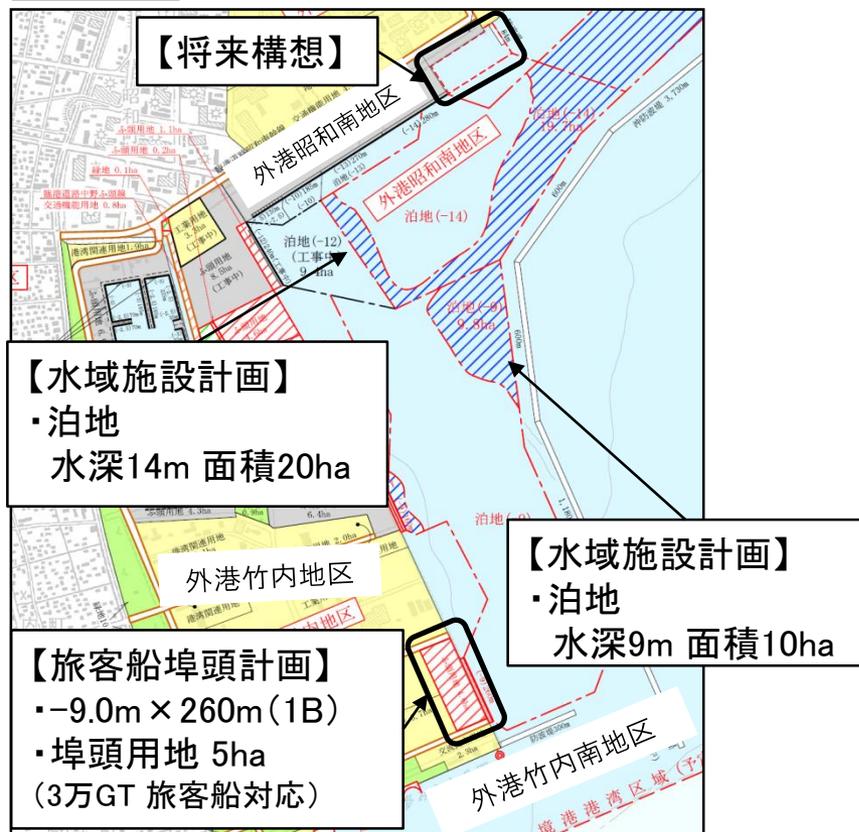


大型クルーズ船の係留状況（外港昭和南地区）

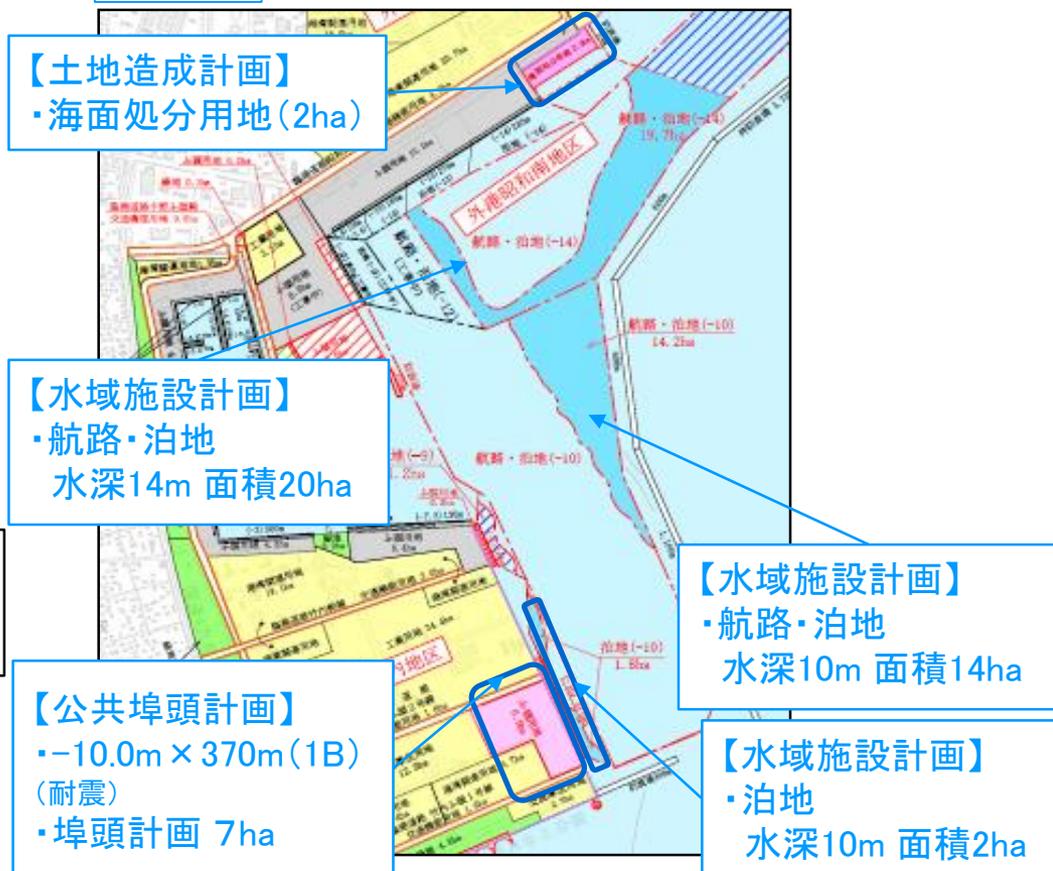
港湾計画変更内容(外港竹内・外港竹内南・外港昭和南地区)

- 新たな内貿RORO船の就航に加え、国際フェリーの利便性向上、更に増加するクルーズ船に対応し、公共埠頭を計画する。なお非常災害時には離島部への物資及び人員の緊急輸送施設としても活用する。
- 併せて、水域施設計画を変更するとともに、航路・泊地等の増深に伴う浚渫土砂の処分のため、新たに海面処分用地を計画する。

既定計画

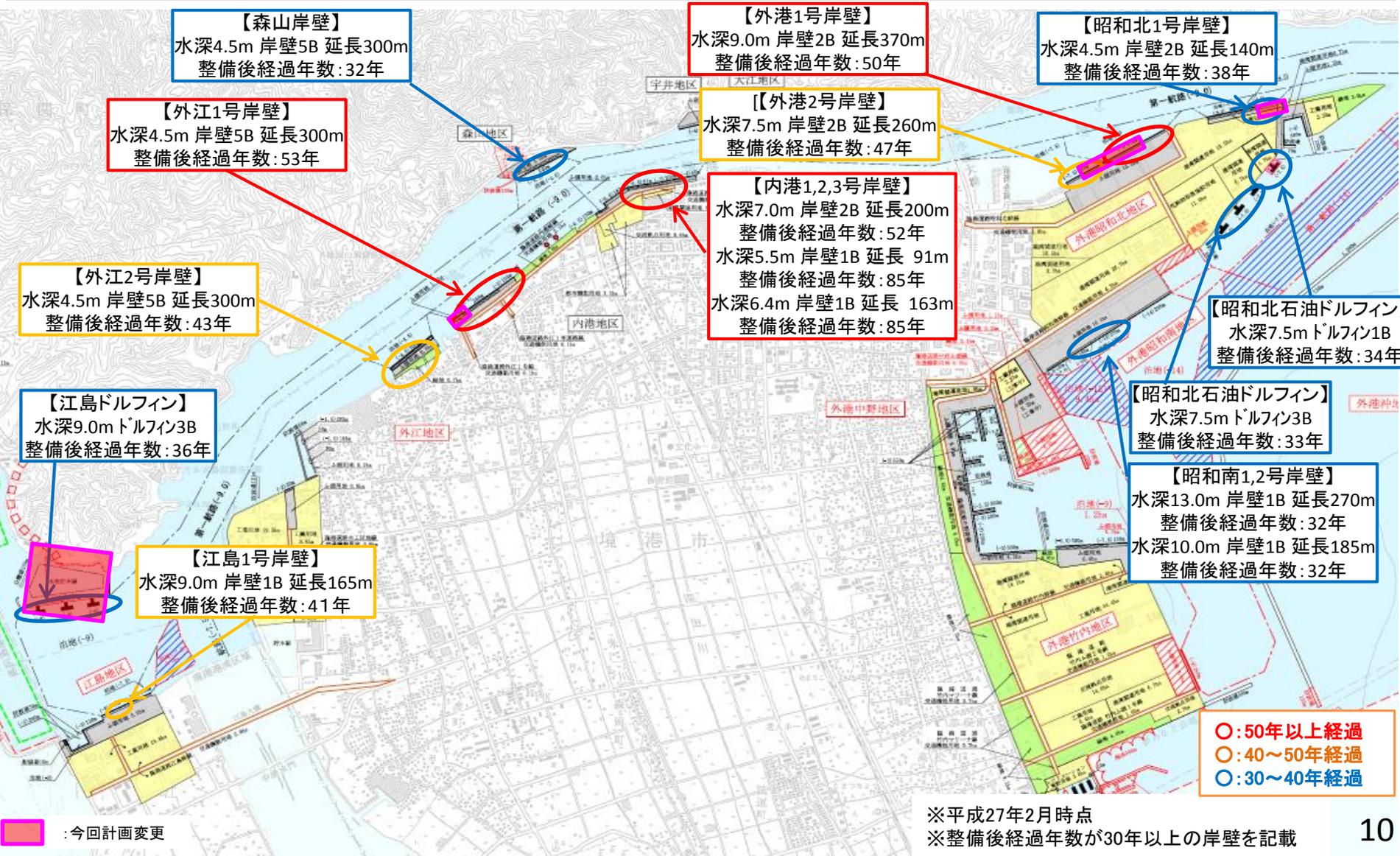


今回計画



境港における港湾施設状況

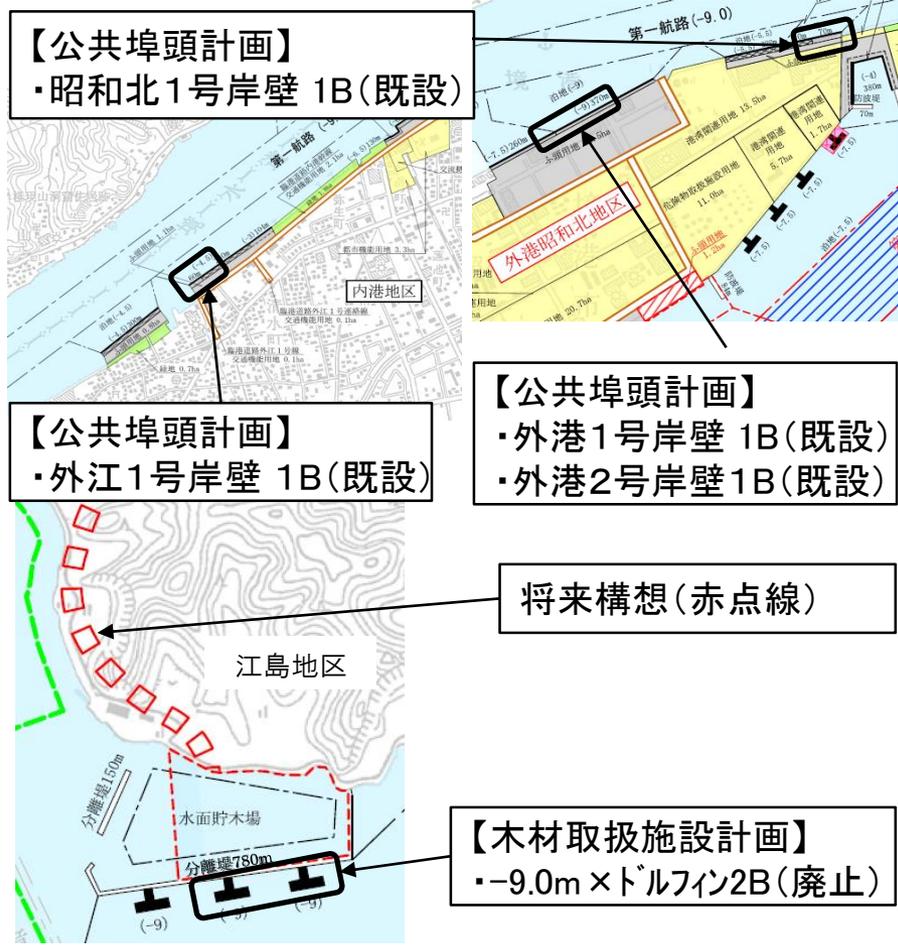
○天然の良港である境港は早くから港湾施設の整備が進められ、境水道沿いの施設には老朽化した施設が多い。
 ○老朽化及び機能低下した施設について、取扱貨物の集約及び再編により、施設機能を確保しつつ、荷役岸壁の数を減らし、施設の維持管理コストの削減を図る。



港湾計画変更内容(外港昭和北・外江・江島地区)

- 老朽化した岸壁のうち機能が陳腐化したものは、荷役を行わず給水・給油を行う物資補給岸壁に利用転換する。
- 水面貯木のために整備されたドルフィン及び分離堤について、利用形態の変化を踏まえ撤去する。
- 江島地区の将来構想としていた埋立による木材取扱岸壁及びアクセス道路は、施設計画への位置づけが見込めないことから削除する。

既定計画



今回計画



確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
日本海側海上輸送網の強化	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1) 海上輸送網の基盤の強化</p> <p>③ 複合一貫輸送網の強化</p> <p>国内の海上輸送については、輸送費用の低減等のため、船舶の大型化が進んでいる。また、<u>物流の効率化やCO2排出量削減の観点から、複合一貫輸送(フェリー、コンテナ船、RORO船、貨物自動車、鉄道等複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。以下同じ。)</u>の一層の利用促進が期待されている。</p> <p>また、船舶の大型化等に対応するとともに、<u>幹線道路網と円滑に接続される等複合一貫輸送に対応したターミナルを整備する</u>。加えて、島嶼部や海峡部等海上輸送以外の代替輸送が困難である地域においても、輸送の利便性を向上させるため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。</p>
賑わいに係る利用の集約	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理</p> <p>③ 観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成</p> <p><u>観光による地域の活性化や人々の交流を支えるフェリー、旅客船、クルーズ船等の多様な要請に対応した、快適で利便性の高い交流空間を形成する。このため、地域の特性に配慮した旅客ターミナル施設や交流施設を整備する。また、まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成する。さらに、運河等を活用して水上ネットワークを活性化するとともに、地域の観光資源等を活用した水辺の賑わい空間を創出する。</u></p> <p><u>また、観光立国の推進、中国等からの訪日旅行者の増加に向けて、外国クルーズ船の日本寄港を促進するため、ポートセールス活動や旅客の利便性確保などに関係機関と連携して取り組む。</u></p>
物資補給岸壁への利用転換	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>6 ストック型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施</p> <p>(1) 効率的・効果的な事業の実施</p> <p>⑥ 港湾施設の適切な維持管理</p> <p><u>これまで蓄積されてきた港湾施設は、順次老朽化が進むことから、今後、更新投資が飛躍的に増大することが見込まれる。</u></p> <p><u>このため、必要な機能を維持しつつ、将来の改良・更新コストの最小化及び港湾施設の長寿命化を図るため、国及び港湾管理者が連携して、港湾施設の維持管理計画を策定し、定期的に点検を行うなど、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を推進する。</u></p>

※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(平成26年12月19日 国土交通省告示第1167号)