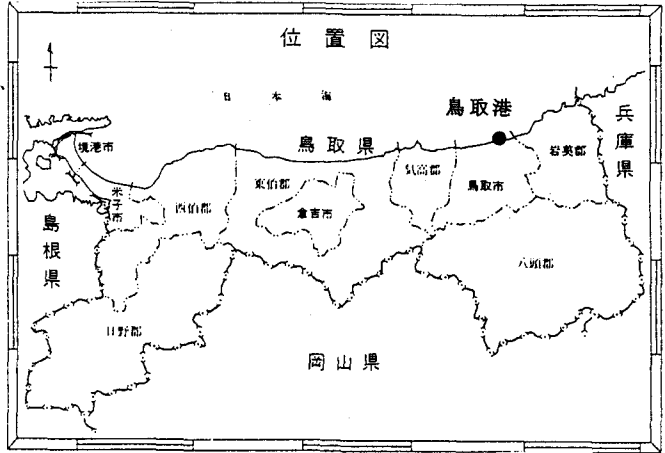


生まれ変わる鳥取港

鳥取県土木部港湾課 正会員 藤本直幸

1. はじめに

鳥取港は、かつて賀露港として古くから開けた港であった。江戸時代初期から領内の年貢米の上方への輸送に使われた。また、西廻海運の進展に伴い、米の他に鉄なども大坂、江戸へ運ばれた。しかし、港は一級河川千代川の河口に位置する河口港であり、洪水、河口閉塞等により港の機能を十分に果たせなかった。そのため、河口の安定及び港の発展を図るために、河口と港湾を分離する工事が行われることとなった。これを機に、鳥取港も本格的に整備されることとなり、鳥取港湾計画が策定された。現在は、昭和61年に改訂された計画に沿って整備が進められている。本計画は目標年次が平成7年であり、ほぼ計画の姿を現しつつあり、大きく生まれ変わろうとしている鳥取港を紹介する。



本計画は目標年次が平成7年であり、ほぼ計画の姿を現しつつあり、大きく生まれ変わろうとしている鳥取港を紹介する。

2. 本文

昭和17年に賀露港を踏まえた千代川河口問題が検討されたが、戦時下のことであり計画だけに終わる。また、昭和28年には地方港湾の指定を受け港湾整備が進められてきたが、河口港の弊害を逃れることが出来なかった。

昭和30年～40年代は産業の発展、社会基盤の整備及び陸上交通体系の確立が目覚ましく、日本海の対岸貿易が叫ばれるようになった時代であった。また、千代川の氾濫による下流域の被災は、年を追って範囲が広がるようになり、治水上及び県東部の発展にとって河口問題は緊急の課題となる。

昭和44年に「千代川河口処理・鳥取港整備促進期成同盟会」が発足し、同49年には河口を東側に800m移動させる構想が確立した。そしてついに、昭和50年から河口と港を分離する工事（概算事業費約100億円）が本格的に着手された。昭和58年には、完全に港と分離された新河口へ通水となり、河口と港の分離が完成する。

分離工事で平行して、鳥取港も本格的に整備されることとなった。

昭和50年4月に重要港湾の指定を受け、翌51年に千代地区整備を中心とする港湾計画が策定された。

最も沖側の防波堤（第1）は運輸省直轄事業として昭和52年から着手され、平成2年に延長700mが完成した。現在は越波対策として消波ブロックの設置が進められている。

また、防波堤（第2）、（第3）等の外郭施設、岸壁等の係留施設の建設およびふ頭用地造成等に昭和51年から取りかかった。その結果、昭和61年の千代地区公共ふ頭一部供用にいたり、貨物の取扱を開始する。

昭和61年港湾計画を改訂し、-10m岸壁、危険物取扱用地、漁港区建設等の整備を始める。

平成2年3月には15,000トン岸壁を有する千代地区が完成し、本格的に貨物を取り扱うようになる。

現在、このほかに5,000トン岸壁3バースなどの係留施設、10万㎡の野積場、上屋2棟を備えている。また港湾関連用地12万㎡の分譲中である。

貨物の品目は、外資では原石を中心に取り扱いしており、鳥取県名産の20世紀梨も東南アジア方面に輸出している。また、内資は中芯紙、重油などを取り扱っている。

現在は、第8次港湾整備五箇年計画（H3～H7）で整備中である。今五箇年計画では、西浜地区を中心に整備を進めており、西浜地区に漁港区を建設し、現在港奥に位置する漁港区を移転するものである。これにより、商港区との分離を図り、港内の安全性を向上させる。

本年度は、防波堤（第4）、護岸（防波）等の外郭施設整備がほぼ完了し、岸壁（-4.5m）の係留施設整備とともに、土地造成事業に取りかかる計画である。

千代地区においては港内静穏度が十分確保されていないことから、第5防波堤の建設によりその確保に努める。また、港湾機能をさらに充実させるために、岸壁クレーン（25トン吊）の平成6年度設置を予定している。

港湾施設の整備に留まらず、海浜レジャーへの要求に対応するため漁港区の西側に階段護岸を建設し、その前面を養浜することとしている。また臨港道路沿い、西浜地区に植栽を行い住民に親しまれる港湾となるよう整備が進められている。

このように、鳥取港は現在の港湾計画に基づき整備が進められており、21世紀を目前にして大きく変わろうとしている。

国道9号から鳥取港へのアクセス道鳥取港線が完成し、西側からのアクセス道も平成7年度中の完成を目指して整備が進められている。国道29号、53号、373号の改良工事も進み、中国横断道姫路鳥取線のうち佐用～大原間が整備計画区間となった。これらのことから、今後ますます山陽、近畿との結びつきは強まるものと思われる。

3. おわりに

鳥取港は、鳥取県東部および兵庫県但馬地区の流通港として計画されたものである。しかし、環日本海時代を迎えた今、これらの地域のための流通港としてだけでなく、鳥取港背後高速交通網の整備とともに、近畿及び山陽地方を含めた地域の、日本海側玄関口として、今後一層役割は増大するものと思われる。

鳥取港計画平面図

