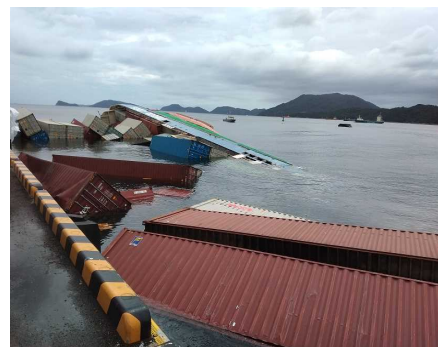
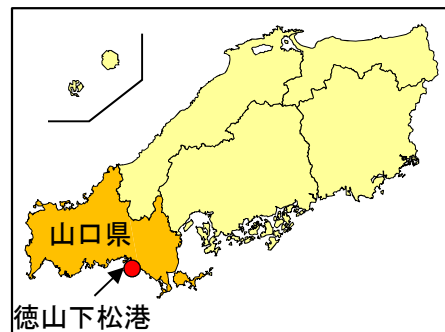


徳山下松港内航コンテナ船転覆事故における 港湾分野の対応

令和4年11月16日
国土交通省港湾局

徳山下松港内航コンテナ船転覆事故の状況

- 徳山下松港コンテナふ頭前面で、令和4年7月31日にコンテナ船が転覆。また、多数のコンテナが海中に散乱。
- これにより週17便のコンテナ航路が休止。港直背後に立地する素材産業等の世界的な企業群に影響。
- 港湾機能の早期回復に向け、8月1日から港湾管理者・海上保安庁・事故船社・中国地方整備局等により連絡調整会議を開催し、段階的な機能回復を図ってきた。
- 8月29日に船体の引き揚げが行われ、9月7日に当該岸壁利用が全面的に再開。



コンテナ船転覆事故発生(7月31日)



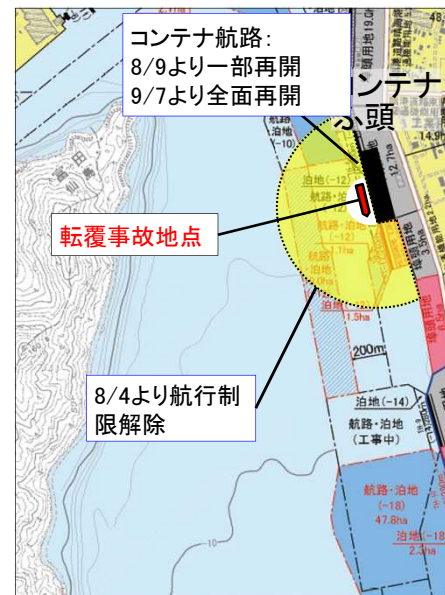
散乱コンテナの撤去・海中調査(8月1日開始)



地方整備局TEC-FORCE



転覆船近隣を除き航行制限解除(8月4日)



内航コンテナ航路の一部利用再開
(8月9日から。写真は8月22日)



船体引き揚げの状況(8月29日)

9月7日全面再開

コンテナ船転覆事故に伴う影響について

利用企業からの声

- 門司港(128km)へ陸送する必要が生じ、出荷数量は30～60%減少。長期化すればコンテナが社内ヤードやコンテナヤード置場から溢れ、生産調整を行う可能性がある。
- 門司港へのコンテナの陸送費用が、コストとしては余分にかかっている。当社では1億円くらいのオーダーになりそう。
- 復旧までの期間については、門司港へのドレー輸送をしており、追加費用としてはコンテナ1本あたり100万円程度。
- 徳山下松港に集約済みのコンテナは門司・岩国等他港への陸上運搬を予定しているが、車両が不足しておりほとんど対応できていない。
- 1か月徳山下松港が利用できないとなると被害は現時点で1000～1500万以上になる。弊社も厳しい状況であり、影響が計り知れない。
- 出荷滞留に伴う製品在庫保管のための追加的コストが発生した。
- 長期化した場合、原料ストックがなくなり製造ラインへの影響が生じる。最悪のケースを想定して、プラント停止も検討した。

事故に伴うコンテナ振替陸送の状況
()内は徳山下松港までの距離



競争力の高い徳山下松港の背後立地企業

世界一

- ・ジルコニア (A社)
- ・窒化アルミニウム (B社)
- ・特殊合成ゴム (A社)

世界シェア30%

- ・多結晶シリコン (B社)

アジア1位

- ・ワックス製造能力 (C社)
- ・乾式シリカ (B社)