

下関港 港湾計画 改訂

前回改訂:平成11年3月(目標年次:平成20年代後半)
 今回改訂:平成31年3月(目標年次:2030年代前半)

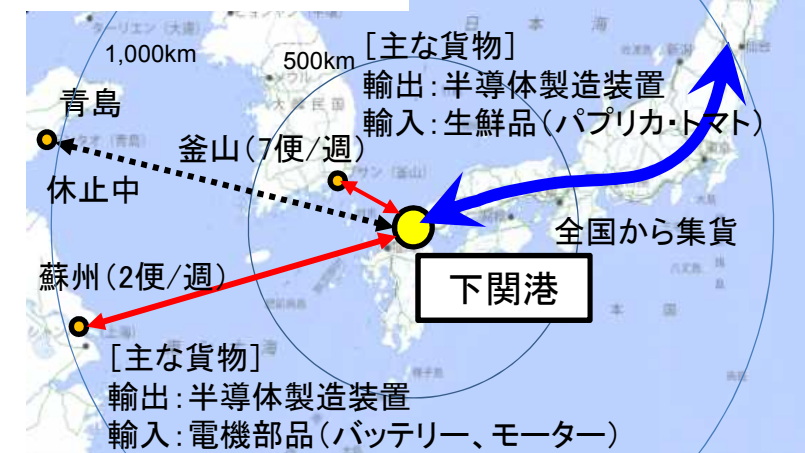
- 本州の最西端に位置する交通アクセスの良さを活かし、国内最大級の韓国・中国との国際フェリー基地として、地元産業はもとより日本国内の物流拠点としての役割を担う。
- 下関港の臨海部には鉄鋼業や化学工業等の企業が立地し、基幹産業の原材料の調達及び製品の出荷のための物流拠点の役割を担う。
- 市街地に近接する関門海峡沿いは、市民や観光客に親しまれる場として、港湾エリアを中心としたまちづくりが期待されており、賑わい創出の役割を担う。

平成31年3月7日
 交通政策審議会
 第74回港湾分科会
資料1-4

港湾管理者:下関市



【国際フェリー・RORO航路】



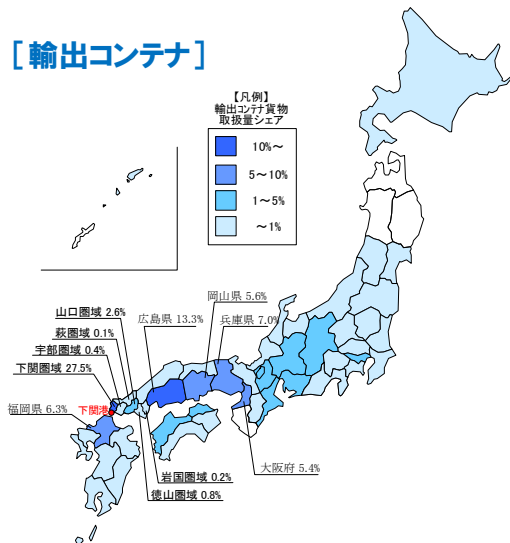
下関港が担う役割(韓国・中国への高速・高品質輸送拠点) 国土交通省

- 下関港は、東アジアへの地理的優位性を活かし、国際フェリー・RORO航路による韓国・中国との間で高速・高品質なスピード物流が実現しており、高価な貨物や生鮮食品、荷主の急なオーダーにより発生する貨物が集約されている。
- 背後の道路網とのアクセスにより貨物の背後圏が全国に分布し、下関港で取り扱う輸出コンテナの約35%、輸入コンテナの約50%が関西(兵庫県)以東の貨物である。

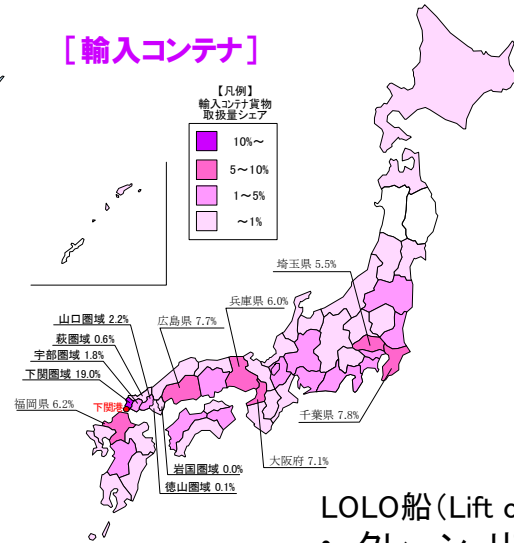
[コンテナ貨物の背後圏]

[国内に就航する国際フェリー・RORO航路(韓国航路)便数]

[輸出コンテナ]



[輸入コンテナ]



出典: H25全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

港名	便/週 (H30.5時点)
下関	9
博多	7
北九州	6
大阪	4
敦賀	2
金沢	2
東京	1
名古屋	1

LOLO船(Lift on/Lift off Ship)

- ・ クレーン、リフトを使用して貨物を積み降ろしする船舶
- ・ RORO船に比べ荷役に時間を要するが大量一括輸送が可能

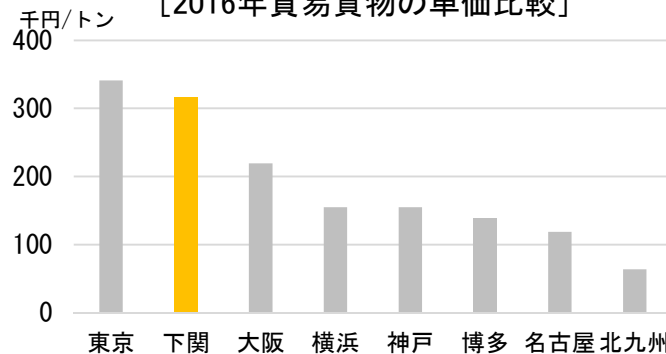


RORO船(Roll on-Roll off Ship)

- ・ 貨物車両が自走で船に乗り込み、車両のまま運搬可能な船舶
- ・ 荷役時間は短縮されるが、LOLO船に比べ積載効率は下がる。



[2016年貿易貨物の単価比較]



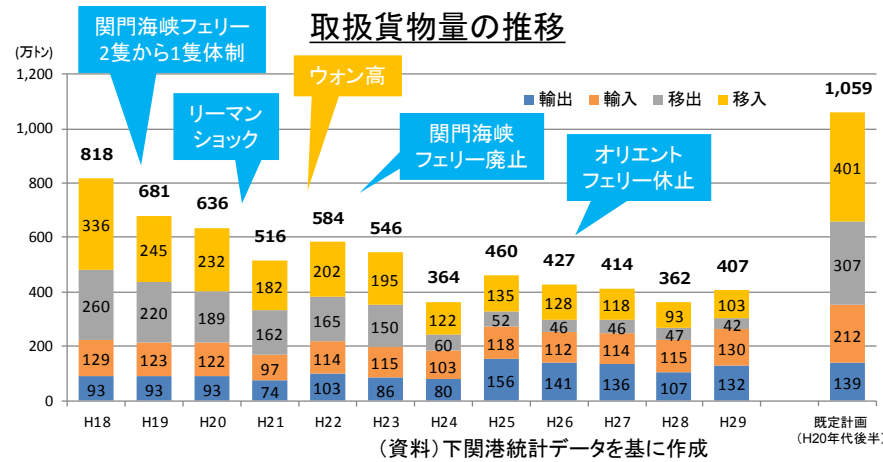
出典: 税関「平成28年全国開港別貿易額表」、国土交通省「港湾統計年報」より作成

下関港の利用状況

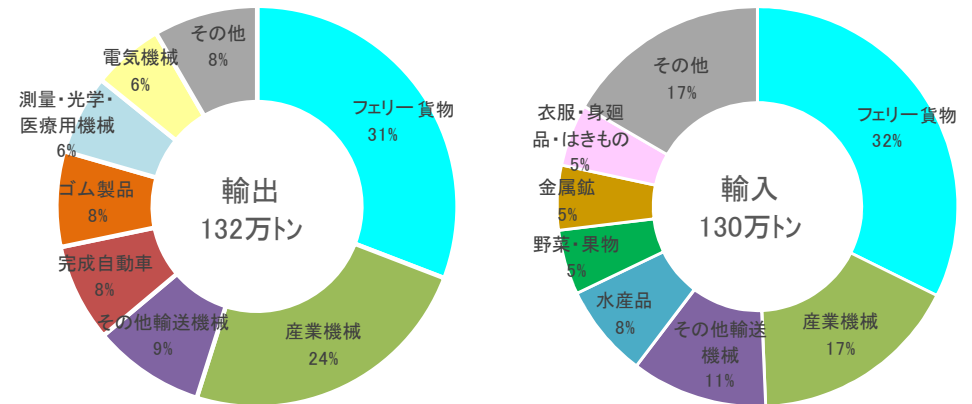


下関港の貨物取扱状況

- 大宗貨物は、フェリー貨物、産業機械の輸出入、ゴム製品の移出、石炭の移入。
- フェリー貨物(貨物車両)は、主に活魚車で韓国に輸出入。
- 産業機械は、主に半導体製造装置を韓国に輸出、自動車部品を韓国から輸入。
- ゴム製品は、主に大型タイヤを建設鉱山車両用として北米、パプアニューギニア、ロシアへ輸出するとともに、北九州港へ移出した後、豪州・南米に輸出。石炭は発電所の燃料用として北九州港・宇部港から移入。



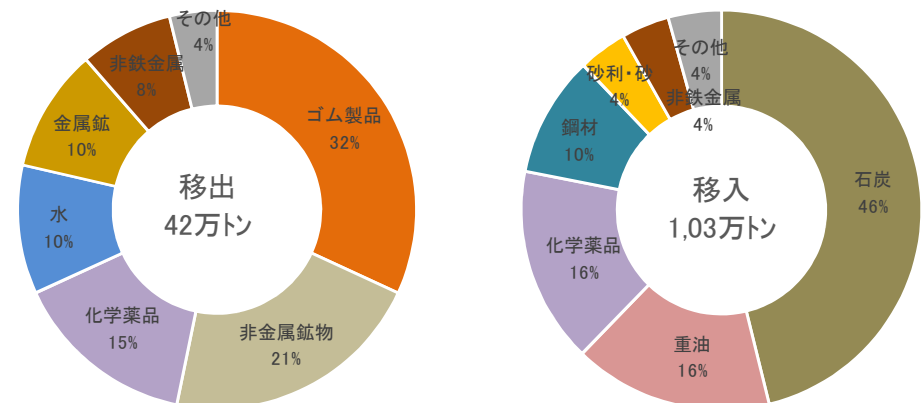
取扱貨物量の内訳(平成29年)



外貿コンテナ航路	便数
韓国航路	1便/週

国際フェリー・RORO航路	便数
下関～釜山	7便/週
下関～蘇州(太倉)	2便/週
①敦賀～金沢～釜山(馬山)～敦賀(金沢)～下関～馬山(釜山)	3便/週
②東京～名古屋～下関～釜山～石島～釜山	
③下関～釜山～大阪～東京～名古屋～釜山(馬山)	

その他国際航路(不定期)	便数
北米航路	2便/月
パプアニューギニア・東豪州航路	1便/3週
東アフリカ航路	2便/月

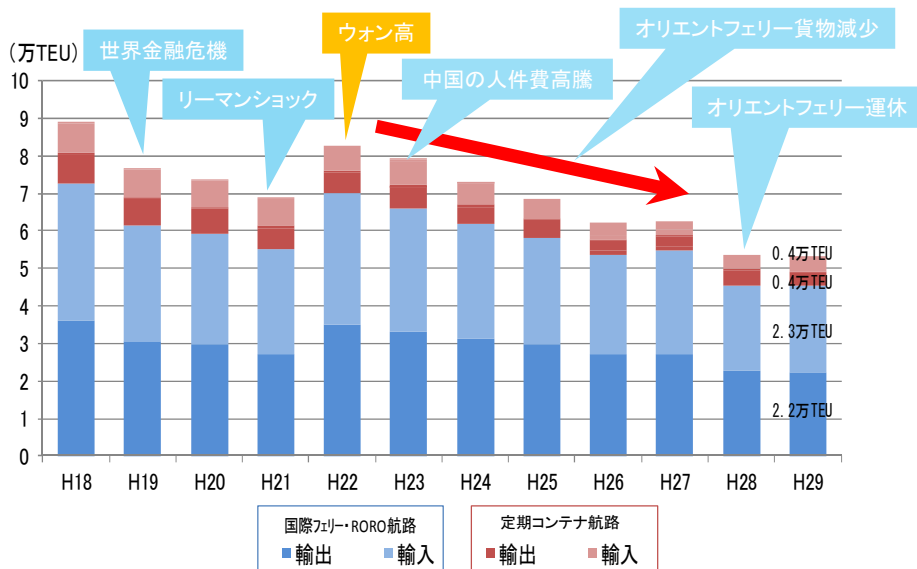


※H30.4.1時点

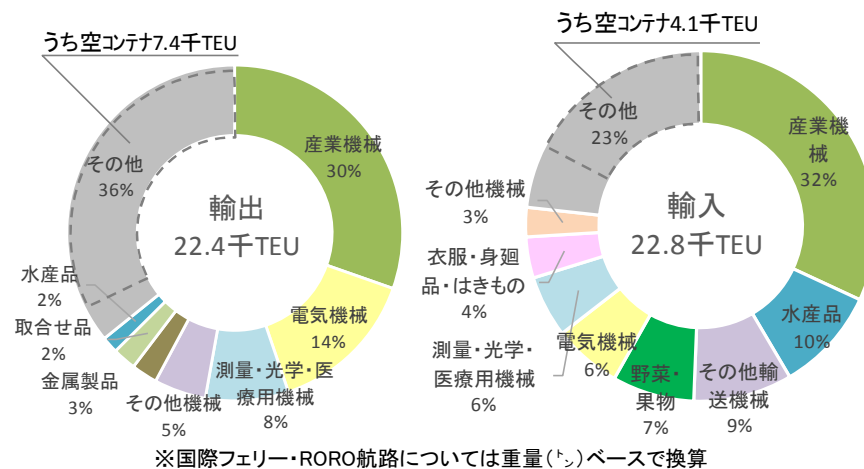
下関港の貨物取扱状況(コンテナ貨物)

- コンテナ取扱量のうち約9割が国際フェリー・RORO航路(韓国・中国)、約1割が定期コンテナ航路(韓国)。
- 大宗貨物は、国際フェリー・RORO航路では産業機械の輸出入、定期コンテナ航路では「染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品」の輸出、野菜・果物の輸入。
- 産業機械は、主に半導体製造装置を韓国に輸出、自動車部品を韓国から輸入。
- 「染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品」は主に液晶用フィルムを輸出、野菜・果物は主にパプリカ・いちごを輸入。

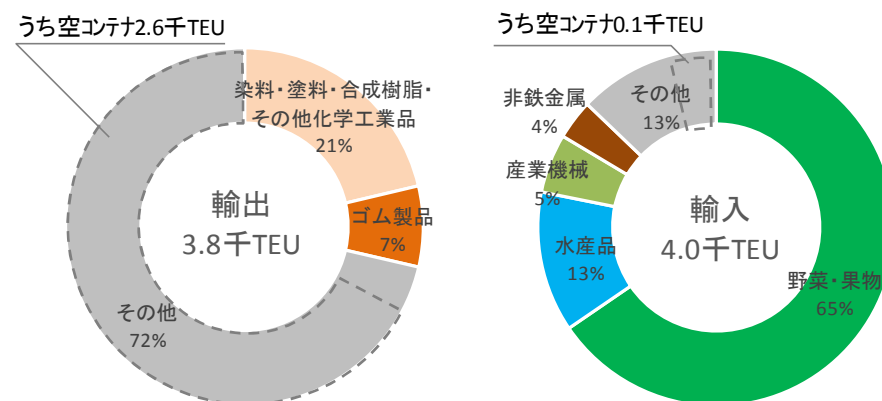
コンテナ取扱個数の推移



国際フェリー・RORO航路の貨物内訳(平成29年)



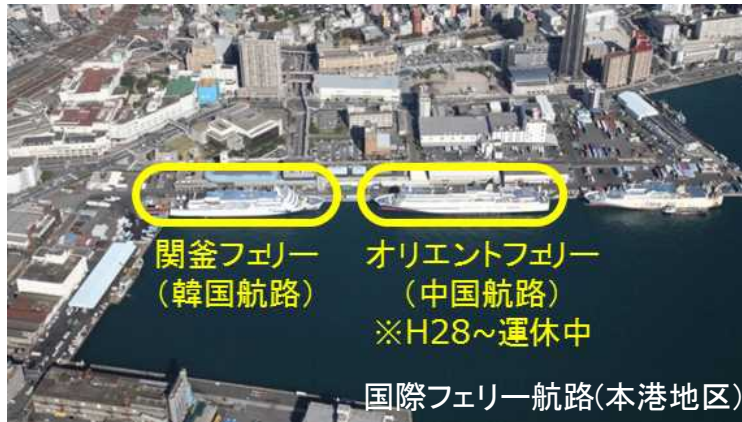
定期コンテナ航路の貨物内訳(平成29年)



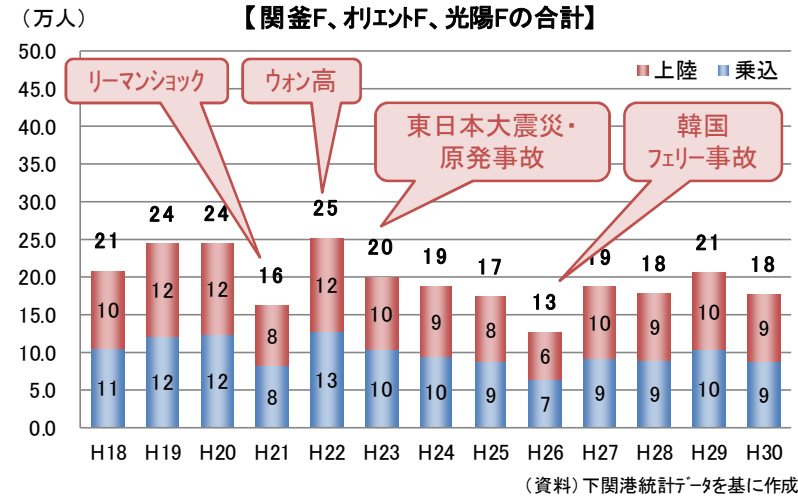
下関港の国際旅客利用状況

- 国際フェリー旅客者数は、過去最高25.2万人(平成22年)以降、社会情勢の影響を受け減少し、平成26年には12.7万人となった。平成29年の旅客者数は20.6万人に回復した。
- クルーズ客船寄港実績は、平成29年の下関港への入港は57回となり、新港地区への入港回数(5万トン以上の船舶の入港回数)は下関港全体の約7割となった。

【国際フェリー】



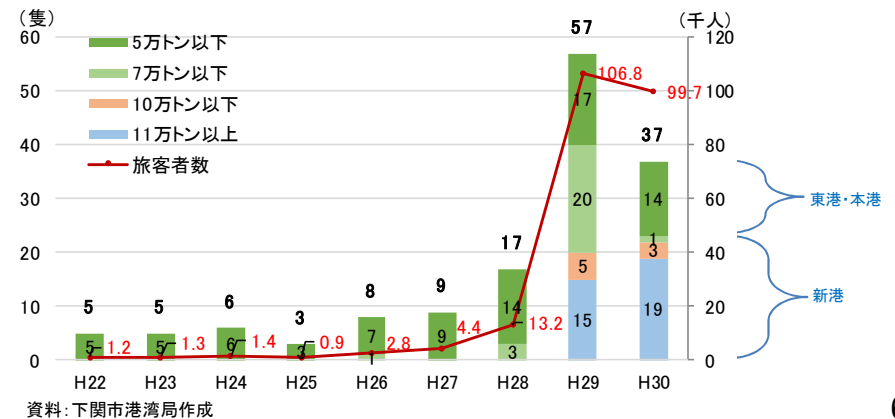
下関港国際フェリー航路旅客利用者数の推移
【関釜F、オリエントF、光陽Fの合計】



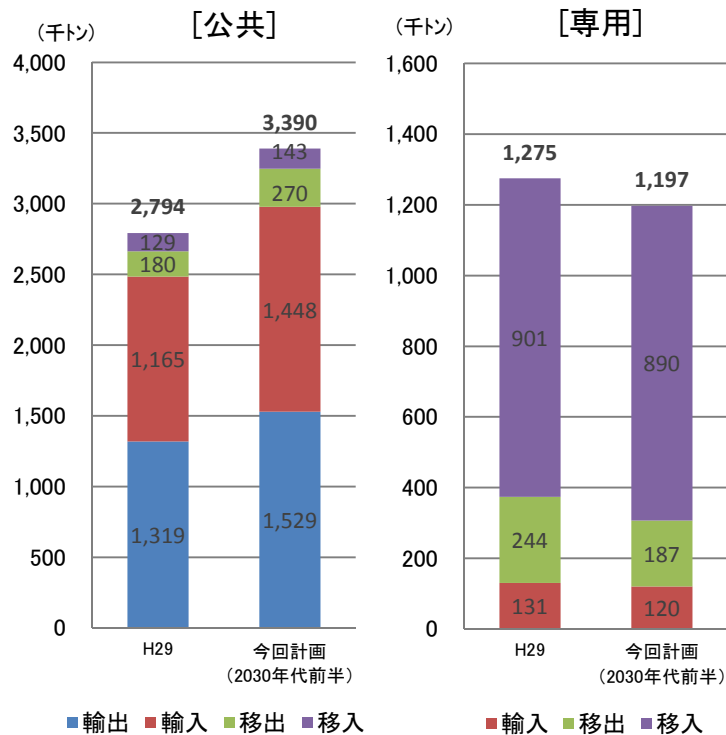
【クルーズ船】



下関港クルーズ船寄港隻数の推移



計画貨物量の設定



<公共>

【増減の主な要因】

【輸出】ゴム製品 (H29)102千トン → (今回推計)363千トン
 ・ロシアにおける建設鉱山車両用タイヤの新規需要(ばら積み輸送)、中国・韓国向けの中小型タイヤの他港からの利用転換(コンテナ輸送)による取扱増加を見込む。

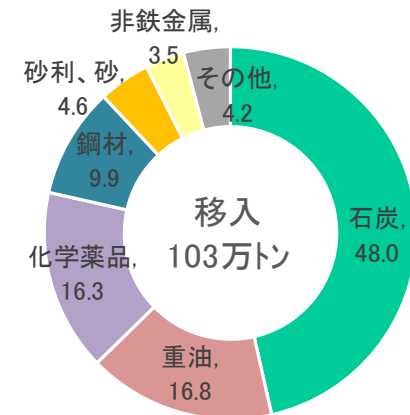
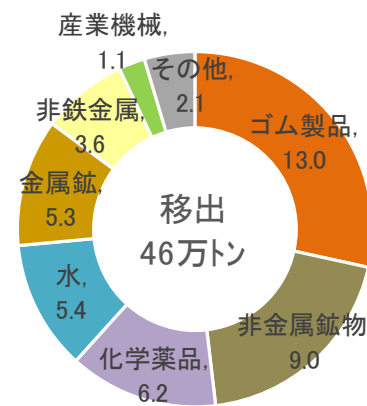
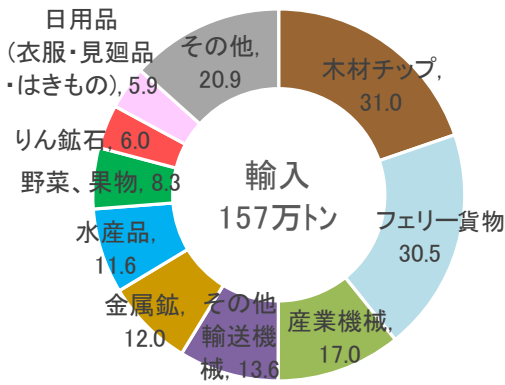
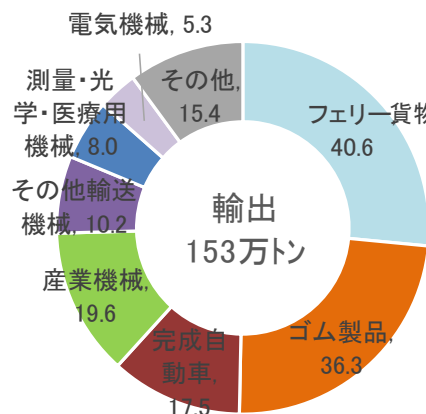
【輸入】木材チップ (H29)取扱いなし → (今回推計):310千トン
 ・臨海部におけるバイオマス発電書の稼働による燃料(木材チップ)の取扱増加を見込む
 ※発電容量:7.5万kW、建設開始予定:2019年、稼働開始予定:2022年

【輸出】完成自動車 (H29)104千トン → (今回推計)175千トン
 ・オセアニア、アフリカ等向けの中古自動車の輸出は増加傾向にあり、引き続き取扱増加を見込む。

<専用>

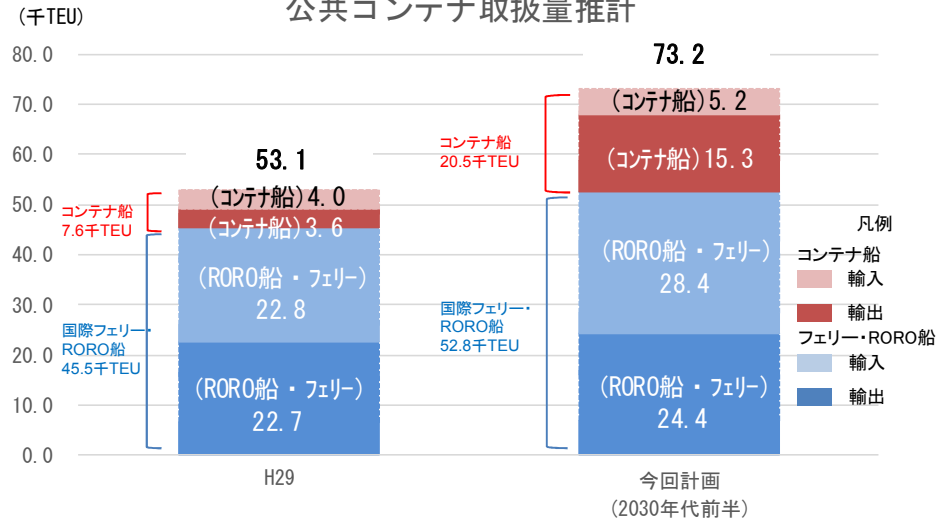
【輸入】りん鉱石 (H29)63千トン → (今回推計)取扱いなし
 ・専用施設の老朽化に伴う公共施設利用への転換による取扱減少を見込む。

今回計画の貨物内訳



計画貨物量の設定(コンテナ貨物)

公共コンテナ取扱量推計

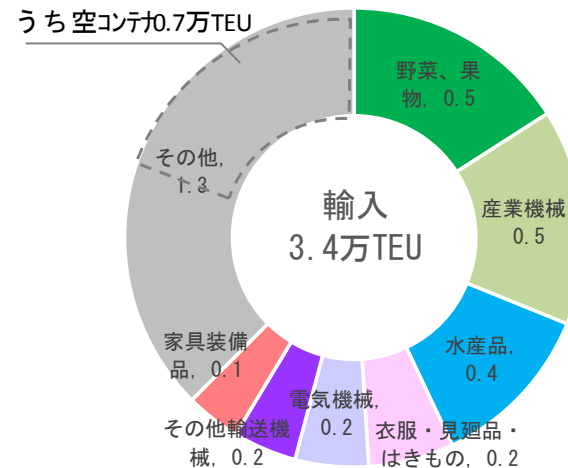
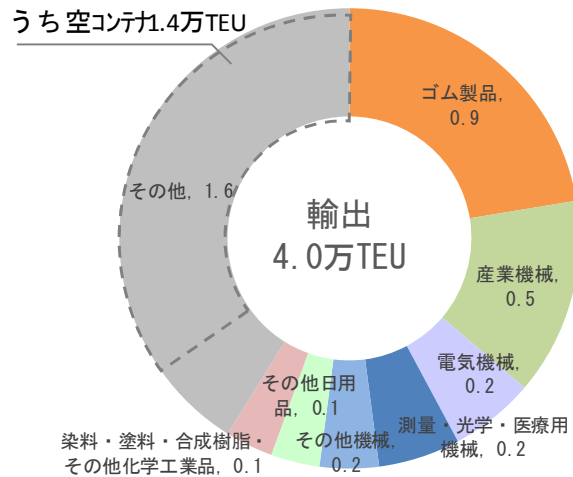


【増加する主な要因】

【輸出】ゴム製品
 (H29) 0.3千TEU → (今回推計) 8.8千TEU
 ・中国・韓国向けの中小型タイヤの他港からの利用転換による取扱増加を見込む。

【輸入】家具装備品
 (H29) 取扱なし → (今回推計) 1.3千TEU
 ・山口県内向けの中国・韓国からの家具装備品の他港からの利用転換による取扱増加を見込む。

今回計画の貨物内訳



応募者	下関市、MSCクルーズ社
国際クルーズ拠点形成の目標	<ul style="list-style-type: none"> ・下関の優位性を活用した東アジアクルーズの拠点化 ・日本起点のクルーズの寄港地 ・フライ&クルーズの寄港地
寄港回数目標	運用開始年(2023年):120回 目標年(2035年):180回

係留施設の利用に関する考え方

・MSC社は旅客施設の整備・所有をすることにより、クルーズ船専用岸壁について、優先的な利用を認める。

優先的な利用予約できる日数: 毎年最大100日

優先的な利用予約の存続期間: 30年間

優先的な利用予約の実施時期:

係留施設を利用する日の前々年の1月1日から同年6月30日までの間に、係留施設の利用予約を行い、確定させる。

・係留施設を利用する日の前々年の7月1日以降の利用予約については、MSC社と他のクルーズ船社を平等に取り扱う。

■新港地区

○MSCクルーズ社が、東アジアの大型クルーズ船の受入拠点としての利用を予定。

◆岸壁(計画)〈国〉

20万トン級対応(計画)

◆旅客ターミナル(計画)〈MSC社〉

CIQ施設を含む旅客ターミナルを整備予定。

◆ふ頭用地〈下関市〉

下関港 新港地区



下関港の目指す姿

【港湾の中長期政策「PORT2030」】

1. 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

- ◆企業のサプライチェーンマネジメントの高度化に対して柔軟に対応するため、国際フェリー・RORO航路やコンテナシャトル航路を強化し、多様な速度帯からなる重層的な航路網を形成

3. 列島のクルーズアイランド化

- ◆官民連携による国際クルーズ拠点の形成やフライ&クルーズの促進等に取り込むことにより、日本列島全体をカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズアイランドに進化

4. ブランド価値を生む空間形成

- ◆水上交通の利用による回遊性の強化など港湾空間の特性やメリットを活かし、陸域・水域の一体的な利用を促進
- ◆様々な観光資源を発掘し磨き上げ、魅力的なコンテンツ作りを促進

7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化

- ◆地域の早期復旧・復興を支援するため、広域的に一連の物資輸送ルートを確認できるような岸壁や臨港道路等の耐震化

【今回計画】 目標年次:2030年代前半

《物流》

- 東アジアの高速シームレス輸送の機能強化や新規需要への対応
 - ・ 用地造成を伴うふ頭再編による国際フェリー・RORO機能の強化
 - ・ 新規需要に対応した施設整備によるコンテナやバルク貨物等の外貿機能の強化

《交流》

- 地域の特性を活かした賑わい空間の創出、利便性の向上
 - ・ 関門海峡沿いのウォーターフロントにおいて、より大型のクルーズ船を受入れるためのハード・ソフト両面の対策
 - ・ 増加する大型クルーズ船の受入れに対応するための官民連携による施設整備等
 - ・ 関門海峡沿いの水際線を活用し、周囲の歴史・文化・観光資源と一体となった賑わい空間の創出

《防災》

- 大規模災害時における物流機能及び市民生活の維持
 - ・ 耐震強化岸壁の整備等のハード対策やソフト対策を組み合わせた防災・減災対策

下関港港湾計画改訂の概要



主な計画の内容[本港地区]

○慢性的な用地不足に対し、用地造成を伴う埠頭再編を行うことで、全国を背後圏とする国際フェリー・ROROや水産品の物流機能の向上を図る。

現況



今回計画



主な計画の内容[新港地区]

- コンテナ、RORO、中古車等の貨物取扱需要に対応するため、岸壁を延伸するとともに埠頭用地を確保する。
- 増加するクルーズ需要に対応するため、クルーズ船用の岸壁・埠頭用地を確保する。



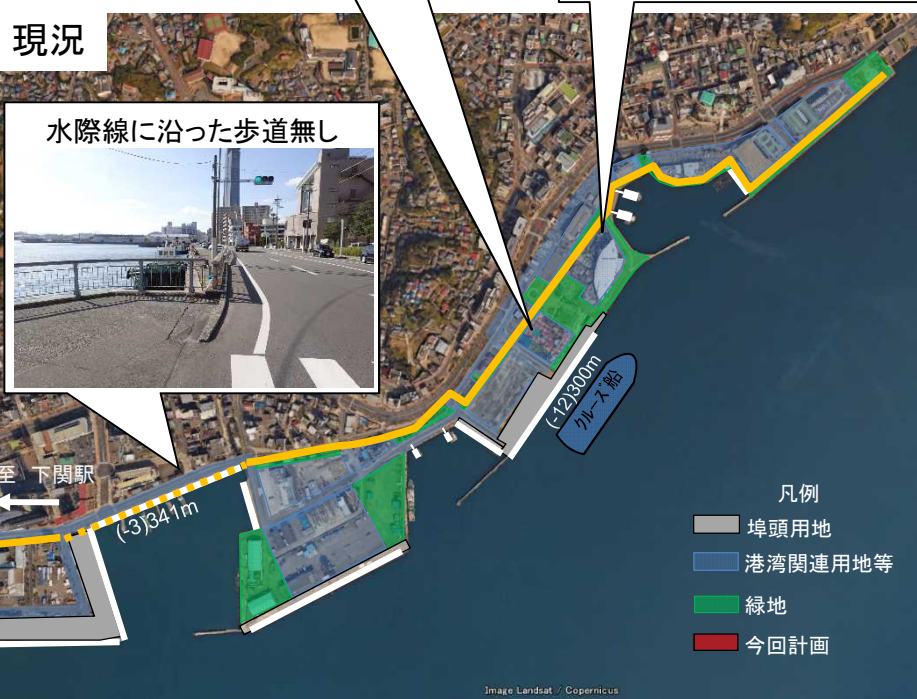
主な計画の内容[岬之町地区、東港地区、唐戸地区]

○本港地区と岬之町地区の間の歩行者空間を確保するとともに、岬之町地区と東港地区の間ににぎわい空間を設けることで、関門海峡沿いのウォーターフロントの交流機能を強化する。



背後の歴史的・文化的遺産との連携を検討

現況

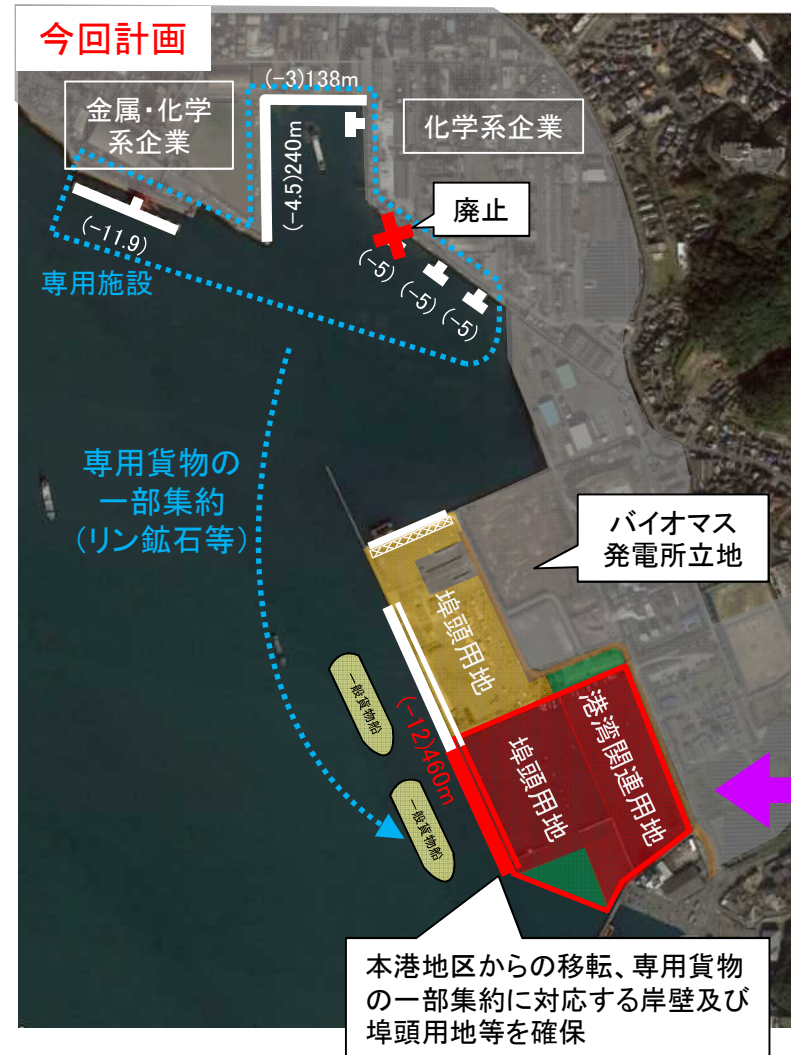


今回計画



主な計画の内容[西山地区]

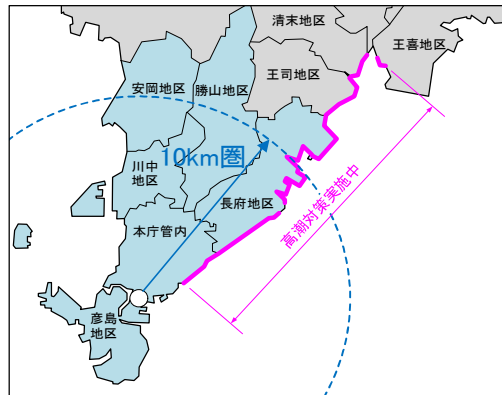
○取扱施設の老朽化が進む専用企業の貨物及び本港地区からの移転貨物を集約して取り扱うため、新規岸壁及び埠頭用地等を確保し、ばら積み貨物の取扱拠点形成する。



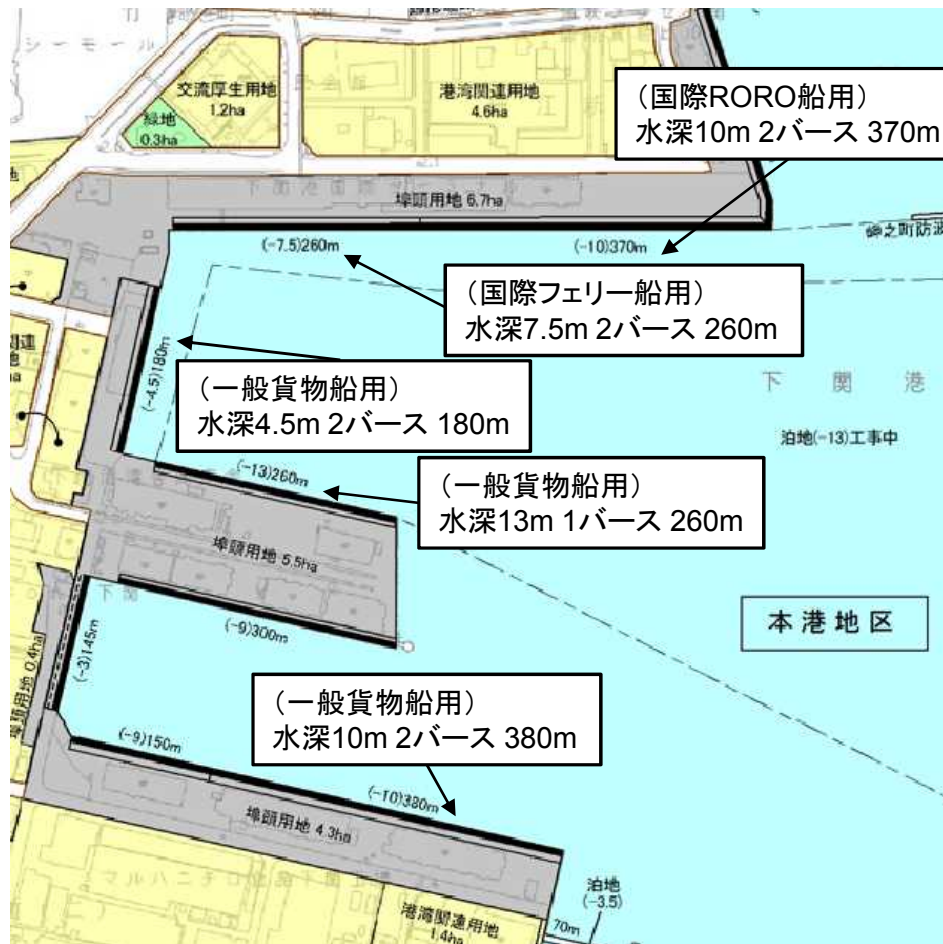
主な計画の内容(緊急物資輸送の強化)[本港地区]

- 下関港の背後圏に海上を経由して輸送する緊急物資輸送量を算定した結果、耐震強化岸壁（緊急物資輸送用）が1バース必要。

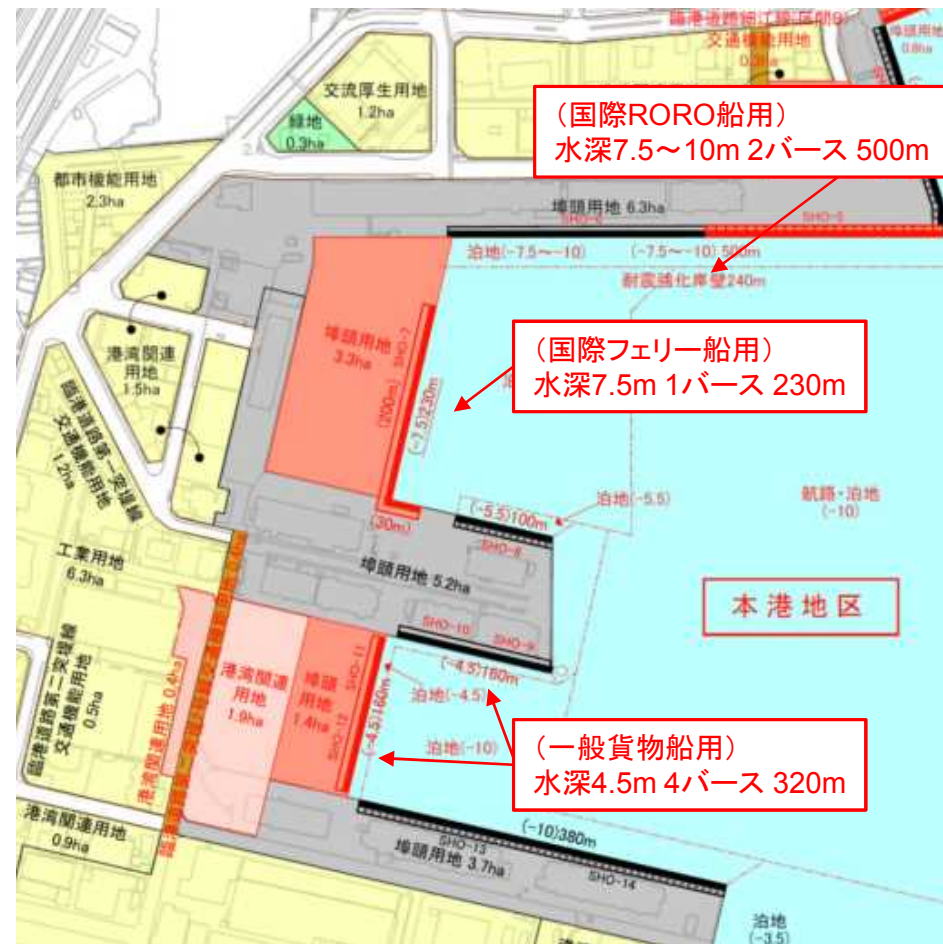
下関港背後10km圏



既定計画



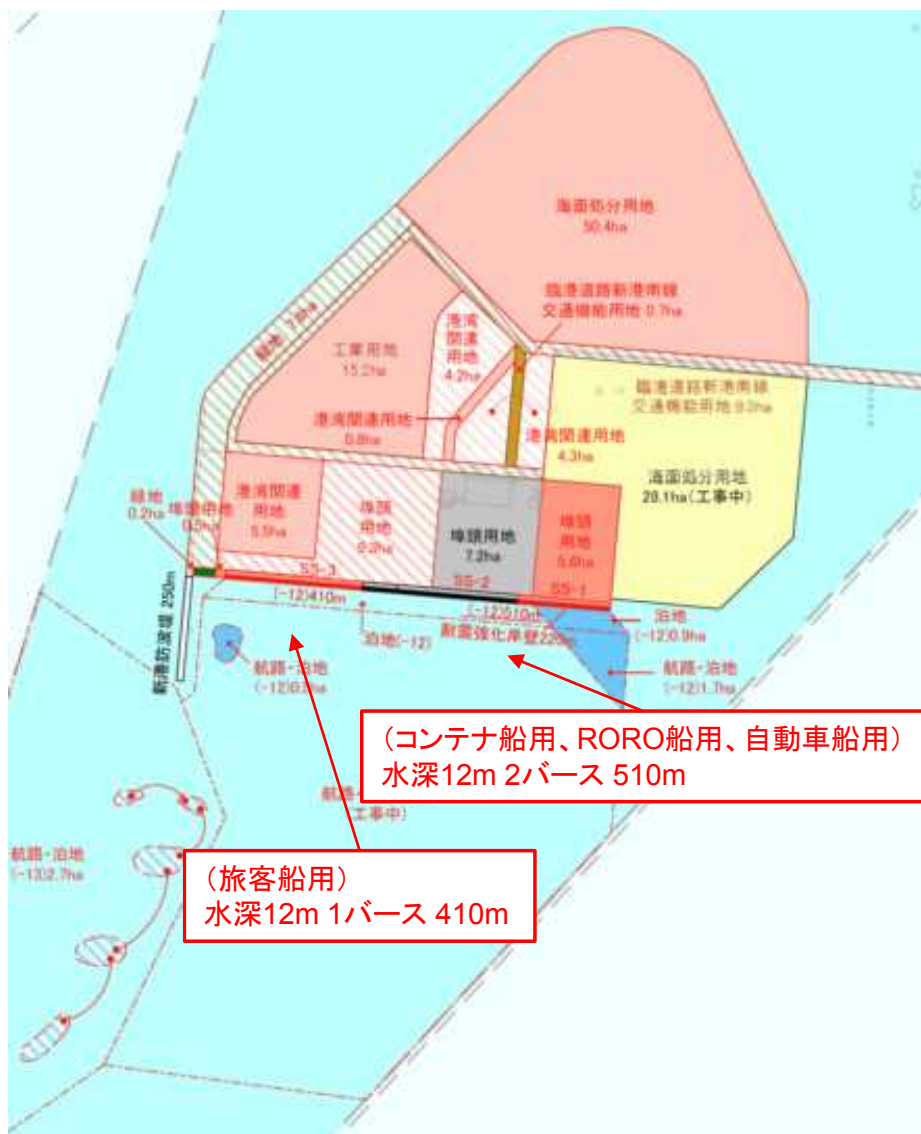
今回計画



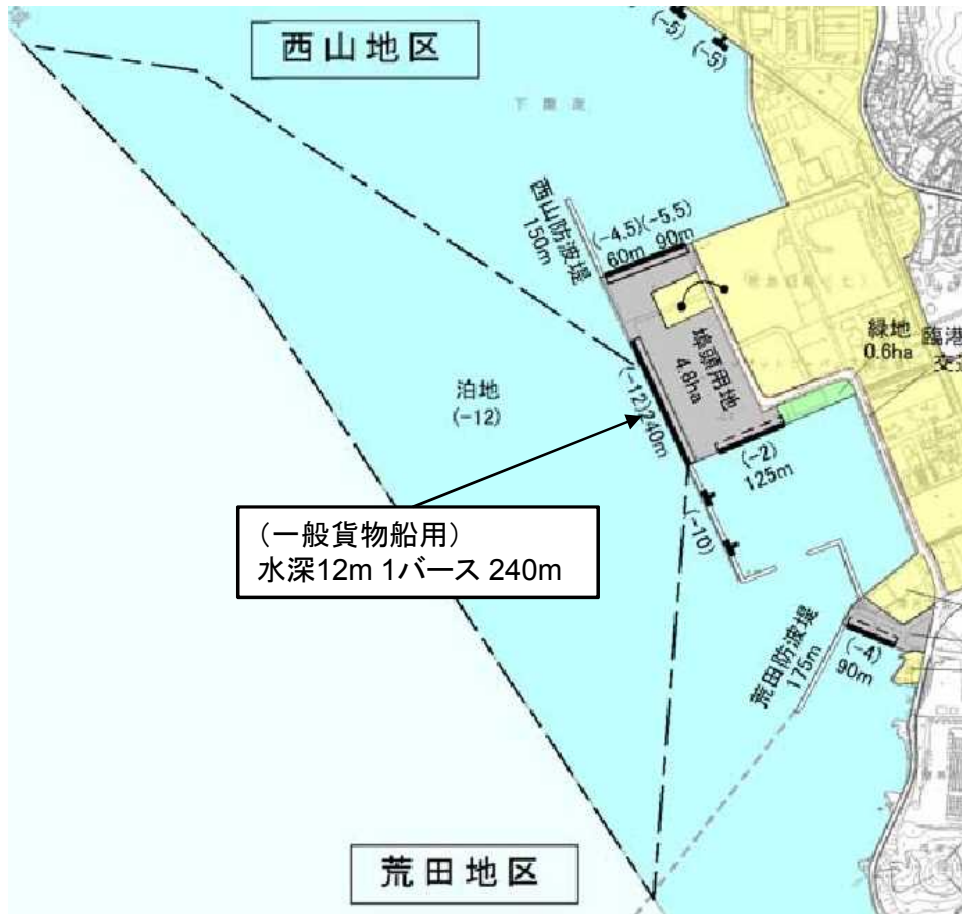
既定計画



今回計画



既定計画

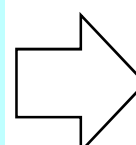
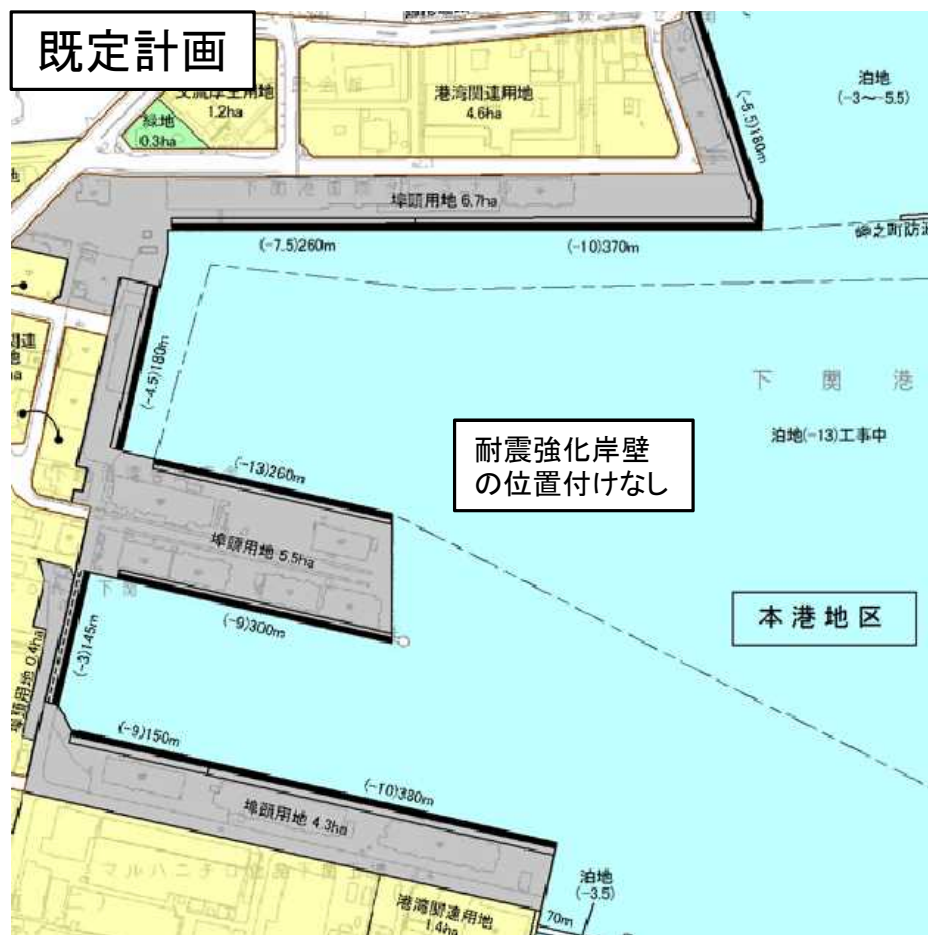


今回計画



港湾計画の内容【大規模地震対策施設計画】

○ 本港地区において、国際RORO岸壁を緊急物資輸送用に、国際フェリー岸壁を幹線貨物輸送用の耐震強化岸壁として位置付ける。



港湾計画の内容【大規模地震対策施設計画】

○ 新港地区において、コンテナ岸壁及びRORO岸壁を幹線貨物輸送用の耐震強化岸壁として位置付ける。

既定計画

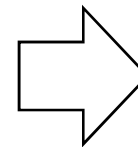
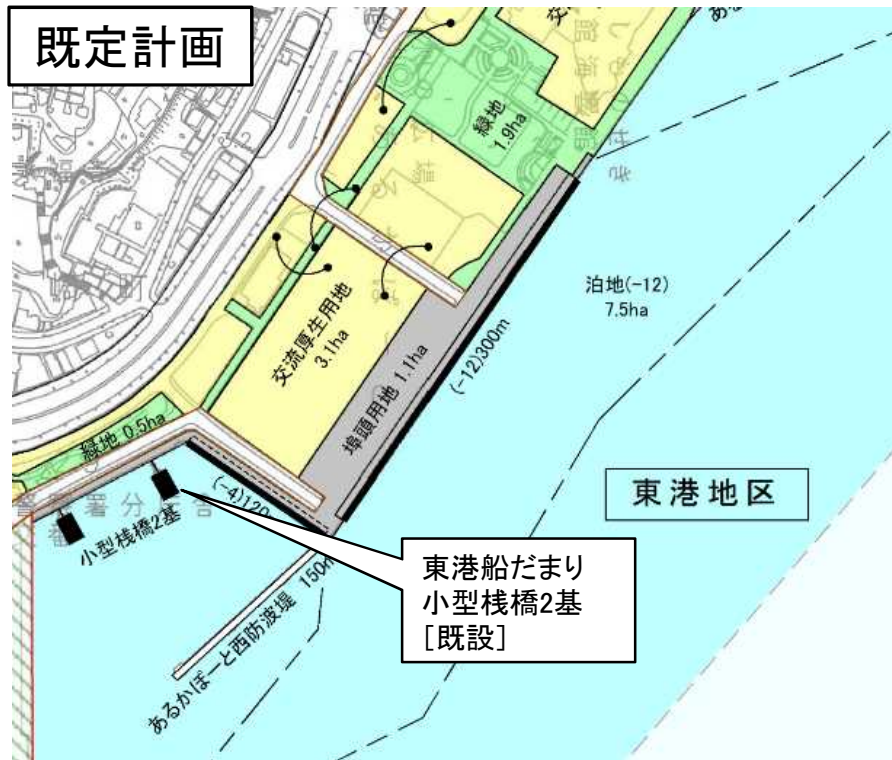


今回計画



港湾計画の内容【小型船だまり計画】

○ 東港地区において、土地利用需要の変化に対応するため、小型棧橋2基を移設する。

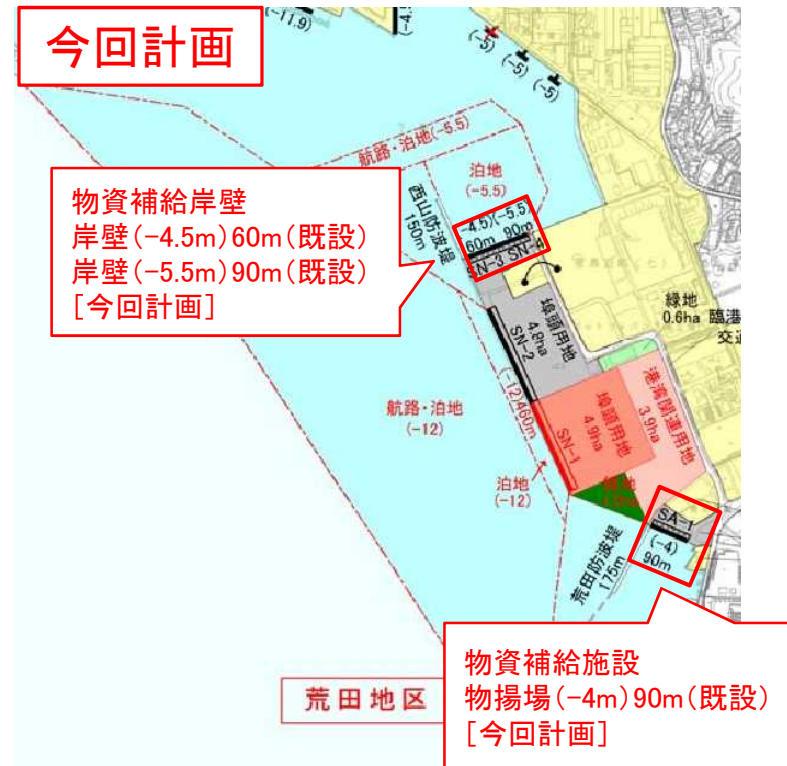
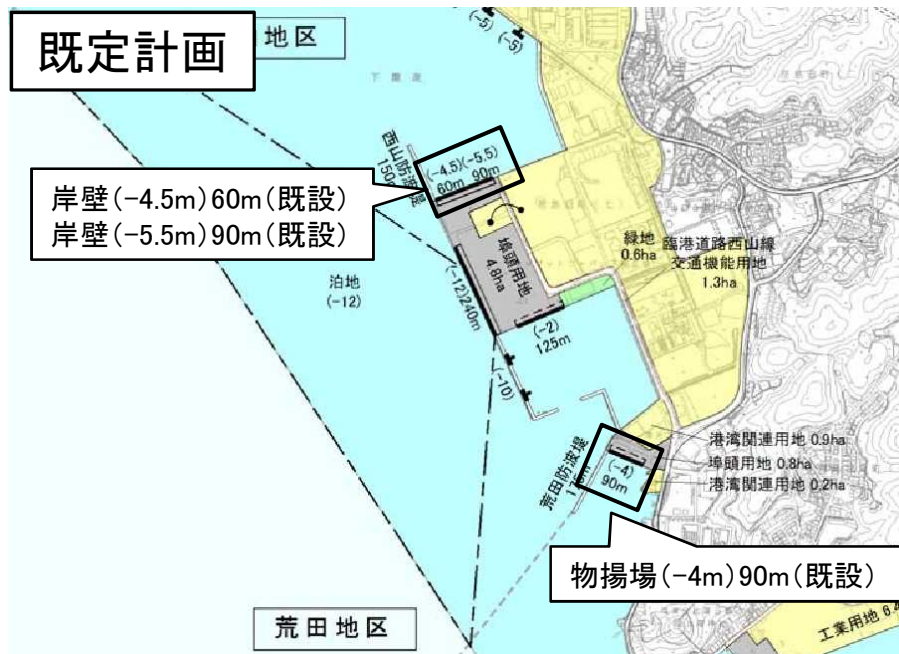


港湾計画の変更内容【港湾施設の利用】



港湾計画の変更内容【港湾施設の利用】

○ 西山地区・荒田地区において、貨物船、作業船等の待機並びに物資補給の用に対応するため、物資補給等のための施設を計画する。



港湾計画の内容【港湾施設の利用】

○ 本港地区・岬之町地区において、貨物船、作業船等の待機並びに物資補給の用に対応するため、物資補給等のための施設を計画する。

