

令和4年版 港湾投資効果事例集

掲載港湾

苫小牧港・・・5

青森港・・・10

秋田港・・・11

酒田港・・・12

新潟港・・・16

伏木富山港・・・17

金沢港・・・18

釧路港・・・4

八戸港・・・6

釜石港・・・7

仙台塩釜港・・・8

相馬港・・・9

小名浜港・・・13

茨城港・・・14

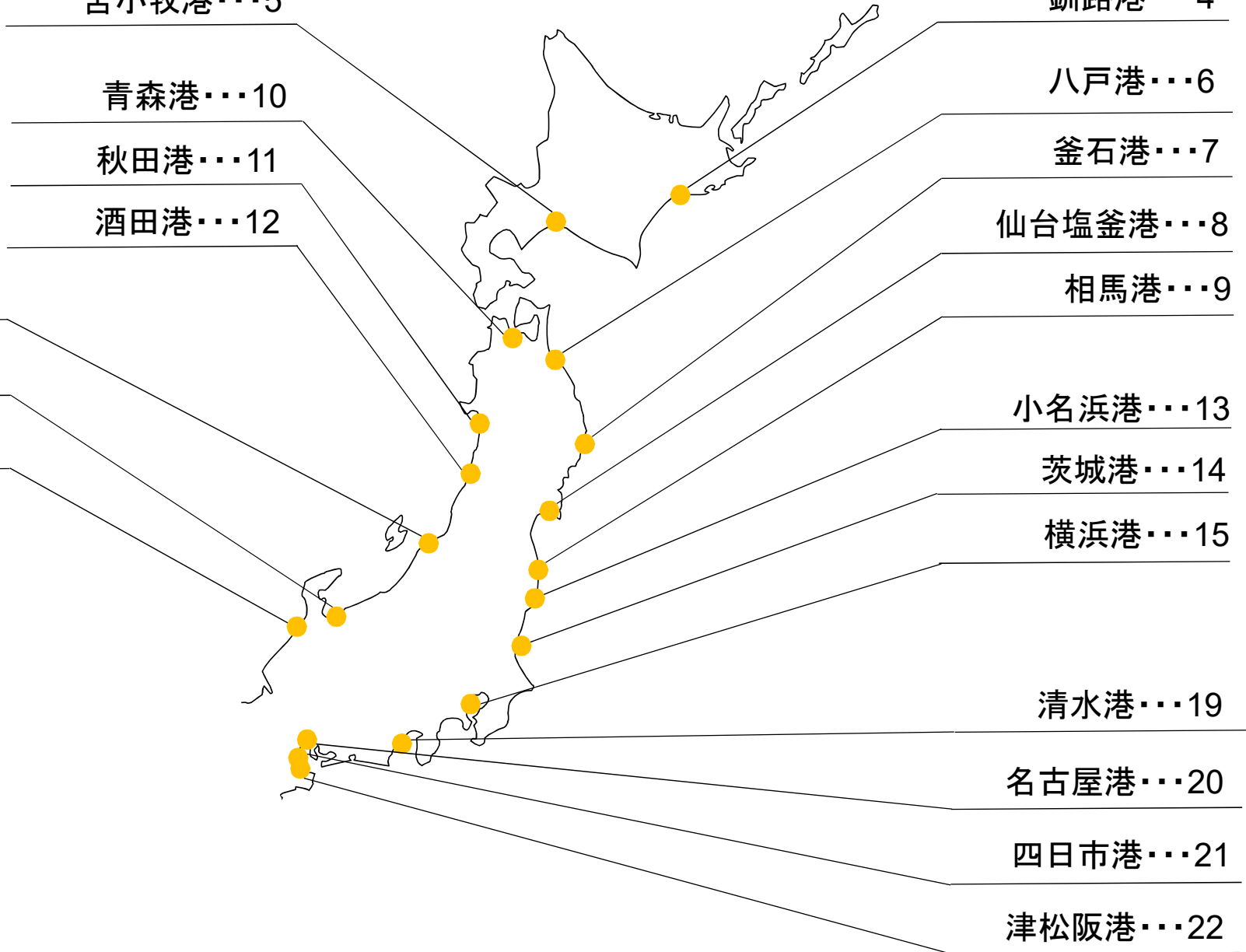
横浜港・・・15

清水港・・・19

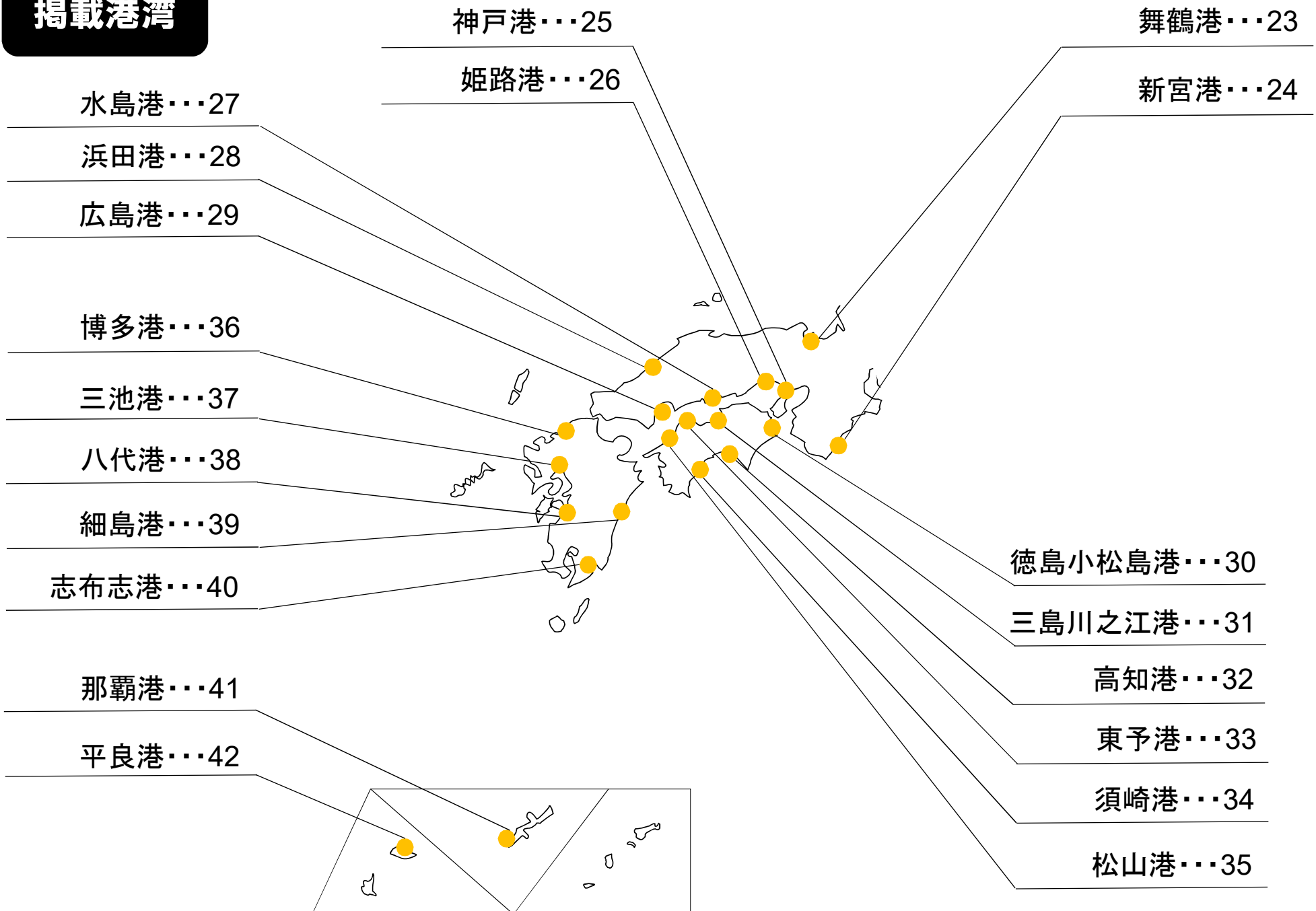
名古屋港・・・20

四日市港・・・21

津松阪港・・・22



掲載港湾



- 我が国の約4割の生乳生産量を誇る東北海道地域を背後に抱える釧路港において、穀物の大量一括輸送を可能とする国際物流ターミナル（水深14m岸壁）を整備し、2019年に供用を開始。
- 飼料工場の新設等の民間投資（合計約222億円※）が進むとともに、入港船舶が大型化し、**1隻当たりの荷下ろし量が約1.6倍**に増加するなど物流効率化が図られている。
- 既存岸壁の水深は12mであったため、大型船は道外他港などで穀物を下ろして喫水を調整してから釧路港へ入港していたが、水深14m岸壁供用後はファーストポートで入港できるようになり、輸送日数が大幅に短縮されたことで遅延リスク等が減少し、穀物の安定供給に寄与している。

整備前



《国際物流ターミナル岸壁》

整備後



穀物サイロ増設



製品用サイロ増設



飼料工場新設



牛舎等の整備 (内陸部)



© Airbus DS/Spot Image 2019

**国際物流ターミナル
岸壁(水深14m)整備
(2019年供用開始)**

**民間投資額
約222億円※
新規雇用数
約110人**

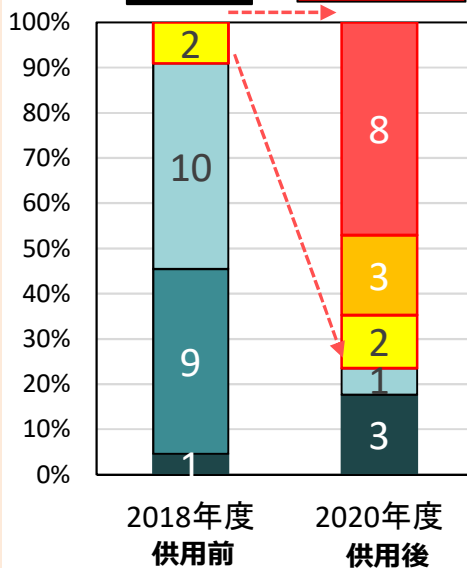
※一部計画中含む

整備に伴う効果

1隻あたりの平均荷下ろし量

約1.6倍に増加

平均 30,609 t/隻 (減載入港) → 48,052t/隻 (満載入港可能)



【荷下ろし量 (単位 トン/隻)】

- 2万未満
- 2万~3万
- 3万~4万
- 4万~5万
- 5万~6万
- 6万以上

関係者の声

入港船舶が大型化し、物流効率化が図られた。



物流事業者 (船社・船舶代理店)

ファーストポート化により**輸送日数が大幅に短縮**し、遅延リスク等が減少。農家の方々への**配合飼料の安定供給**に寄与。



荷主 (サイロ事業者)

民間投資と雇用が創出され、**地域の活性化**に繋がっている。



自治体 (釧路市)

- 老朽化した岸壁の改良と荷捌き地の拡張（背後倉庫の撤去）を一体的に実施することで、RORO船の大型化に対応。荷役スペースの幅によりトレーラーの円滑な搬送が可能となり荷役時間が短縮されるとともに、安全確認のため配置していた誘導員が不要となり、荷役が効率化した。
- 整備前と比べて本港地区のRORO船取扱貨物量が約2倍となり、内貿貨物取扱日本一の苫小牧港の発展に大きく寄与。

西港区 本港地区



整備に伴う効果

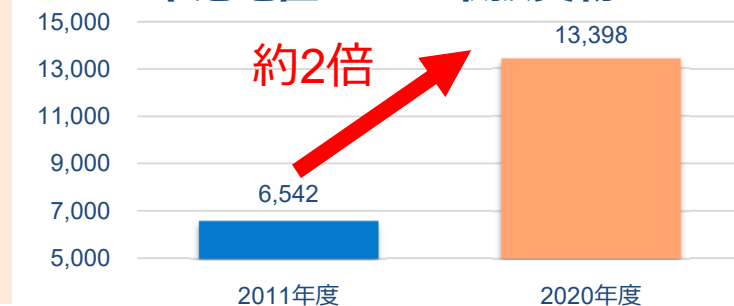


老朽化した岸壁の改良と荷捌地の幅を一体的に整備

荷役の効率化、安全性向上に寄与

※「RORO（ローロー）船」とは、貨物をトラック等で積みおろすために、船尾や船側にゲートを有する船舶

（単位：千トン）本港地区RORO取扱貨物量



関係者の声



RORO船の物流効率化は、トラックドライバー不足など物流環境の変化に対応できるほか、物流コストの削減にも繋がる。

八戸港

港湾整備に伴う地域産業の集積

- 八戸港では、防波堤や航路・泊地等の港湾インフラの整備により、港内静穏度の向上や岸壁での安全な荷役作業の実施、大型船輸送による物流の効率化を後押し。これにより、臨海部にLNG基地が立地するなど、**約960億円の民間投資**や**約150人の雇用創出**効果を発現。 ※数値は2015年以降の操業開始事例で集計
- LNG基地の立地により、安定的な燃料供給の実現と環境負荷が小さい天然ガスを燃料とする火力発電所への転換に寄与。
- 八戸市の製造品出荷額は青森県全体の約3割を占め、その多くが八戸港臨港地区に立地する企業によるものであり、港湾インフラの整備促進が地域経済に大きく貢献している。



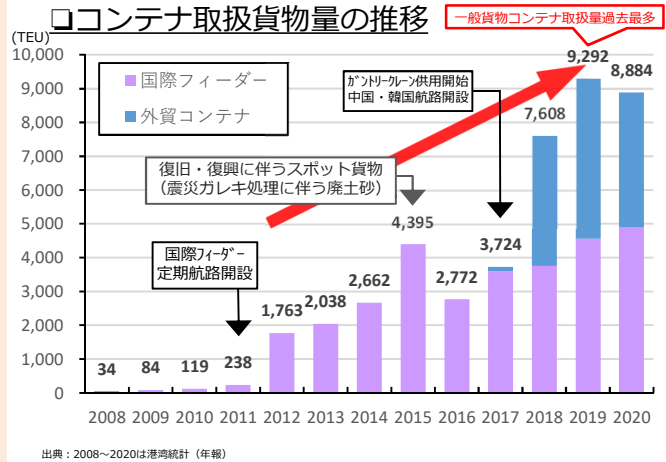
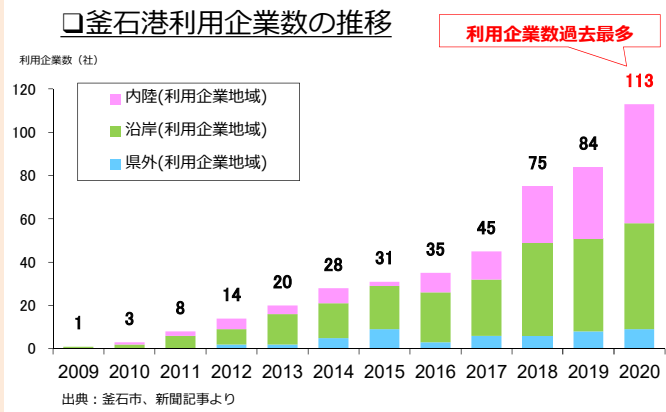
釜石港

震災からの復興に向けた港湾機能の強化による地域経済の活性化

- 東日本大震災の津波により倒壊した湾口防波堤の復旧や、釜石港と内陸部の工業地帯を結ぶ復興支援道路等の整備により、釜石港の安全性・利便性が向上。
- さらに、釜石港コンテナターミナルへのガントリークレーン設置やリーファーコンセント増設により港湾機能が強化。
- その結果、2020年には、釜石港のコンテナ取扱量は8,884TEUとなり、施設整備前（2016年）から約**6,000TEU増加**しているほか、**利用企業数は過去最多となる113社**を記録している。また、港湾の背後には食品加工工場や物流センター等の立地で**30億円を超える投資**が行われ、**約60人の新規雇用**も発生するなど、インフラ整備が地域経済活性化に大きく貢献している。



整備に伴う効果



関係者の声

小売企業

環境が整備されたことで、コスト低減と時間短縮が可能となり、取扱量の半分を釜石港で荷揚げしています。

物流企業

港湾整備と道路開通により、輸送時間が短縮され、輸送コスト削減にも繋がっています。

2019年3月 東北横断自動車道釜石秋田線（復興支援道路）全線供用開始

内陸部

- ▼釜石港を利用する内陸部の主な企業
 - ・製紙業（印刷用原紙・バルブ → 北米、韓国、中国）
 - ・飼料販売メーカー（牧草 ← 北米）
 - ・ドラッグストア（プライベートブランド製品 ← 中国）
 - ・電気部品製造業（ワイヤー・ハーネス ← ベトナム・フィリピン）
 - ・化学・電気素材メーカー（化学製品 → 中国）

【東北横断自動車道釜石秋田線（復興支援道路）】
全線供用（H31年3月9日）
開通前（HI4）：112分
開通後：81分（約30分短縮）

- 仙台塩釜港（仙台港区）では、自動車運搬船の大型化に対応した岸壁改良及びモータープール拡張といった港湾施設整備と、高規格道路及び港湾近傍のIC整備に伴う港へのアクセス向上が、利便性の高い完成自動車積出拠点の形成に寄与。
- 高規格道路周辺への自動車関連企業の新設等の民間投資や、自動車メーカーの東北地方への生産移管が進むなど、港湾インフラ整備が雇用創出と地域活性化に貢献。

整備後



完成自動車の荷役状況<雷神ふ頭>



モータープール<雷神ふ頭>



整備に伴う効果

- ・2018年10月に一部の車両の生産を岩手工場に移管。
- ・2020年12月に車両の生産を宮城大衡工場及び岩手工場に移管。

自動車関連の大規模設備投資



関係者の声

モータープールが拡張され、岸壁水深を掘り下げるなど**港湾機能が強化**されたことで、活用しやすくなった。東北地方での**自動車生産台数**も港湾整備の前後で**約1.5倍に増加**している。

※自動車の輸出及び移出台数
2008年：約30万台
2018年：約45万台

自動車メーカー



自動車関連の**産業集積**が進んでいる。地場企業として**受注増**が期待できる。



自動車部品製造企業

港湾整備により**物流効率**が飛躍的に向上し、自動車関連の**民間投資**と**雇用の創出**がなされており、**地域の活性化**に繋がっている。

自治体（宮城県）



相馬港

官民連携による複合型エネルギー拠点の形成と地域経済の活性化

- 相馬港では、国・県・民間事業者が連携して港湾インフラを整備。LNG基地の立地が実現するとともに、天然ガス火力発電所やバイオマス発電所が立地するなど、複合型のエネルギー拠点となった。
- さらには、港湾インフラ整備及び相馬・福島道路整備による物流機能の強化により、鋼材加工メーカーやコメの低温倉庫が立地するなど、相馬港臨海部エリアでの**約2,140億円の民間投資**や**約170人以上の雇用創出**の実現に貢献した。 ※数値は2015年以降の操業開始事例で集計
- 令和3年2月の福島県沖の地震により、相馬市内で震度6強を観測したが、耐震強化岸壁では、利用に影響を及ぼす被害は生じず、同様に震度6強を観測した令和4年3月地震では、背後に段差が生じたものの速やかな応急復旧により荷役作業が再開され、被災した他の岸壁の貨物を取扱う等、サプライチェーンの維持に貢献した。

整備に伴う効果

<バイオマス火力発電所>
 □施設概要
 ・木質ペレットと石炭の混焼発電 (11.2万kW)
 □建設投資：約400億円
 □雇員人数：34人(新規雇用含む)
 □操業開始：2018年4月1日

<鋼材加工メーカー>
 □施設概要
 ・工場棟〔延床面積 約20,200m²〕
 ・事務所棟
 □建設投資：約43億円
 □従業員：33人(新規雇用20人含む)
 □操業開始：2018年6月5日

<コメ低温倉庫>
 □施設概要
 ・沖縄向けに輸送する県産米の輸送拠点〔延床面積 2,058m²〕
 ※2017年4月11日完工式
 □建設投資：約3億円
 □収容量：3千トン

<天然ガス発電所>
 □施設概要
 ・天然ガス火力発電 (118万kW)
 □建設投資：約1,100億円
 □操業開始：2020年4月30日(1号機)
 2020年8月24日(2号機)

<LNG基地>
 (2017年11月完成)
 □施設概要
 ・大型LNG貯蔵タンク2基〔46万kL〕
 ・ドルフィン2バース〔-14m・-7.0m〕
 ・パイプライン 他
 □建設投資：約600億円
 □新規雇用：約100人
 □操業開始：2018年3月28日(1号タンク)
 2020年8月24日(2号タンク)

【凡例】

- 国整備 (震災復興事業)
- 県整備
- 民間企業整備

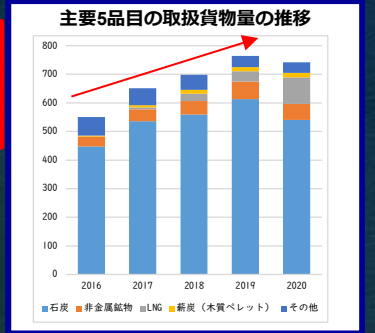
2021年2月撮影

護岸及び用地造成
 <福島県 整備>
 ・2014年7月着工～2016年7月完了



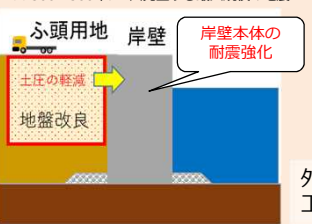
航路・泊地 (水深10m → 水深14m)
 <国 整備>
 ・2015年10月着工～2016年3月完了
 ※浚渫土砂を埋立用材として活用

LNG船用棧橋(水深14m)
 <石油関連企業整備>
 ・2016年3月着工～2017年9月完了



相馬港 3-1 岸壁 【耐震強化岸壁】

L2地震※時でも
 震災直後から利用可能
 ※ 300～500年に1回発生する最大規模の地震



令和4年福島県沖地震の際
 は、被災直後から緊急物資
 の利用が可能であった



関係者の声

道路整備と合わせた港湾整備によりアクセスが優れることから相馬港に進出。納期短縮により山形方面への顧客獲得、取引増加に繋がった。また、物流効率化により、製品輸送に必要な台数も削減された。

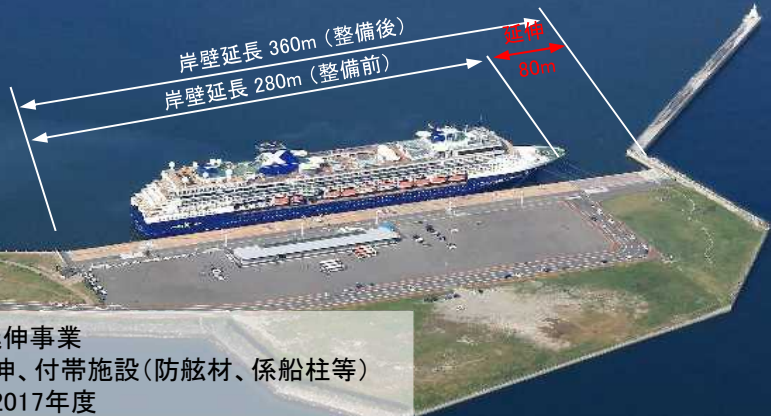
鋼材加工メーカー

<航路・泊地整備と連携したLNG基地の整備 (4号ふ頭) >



- 青森港では、クルーズ寄港100隻、旅客数10万人を目指すための基本方針「青森港クルーズ客船寄港促進アクションプラン」に基づき、より大型なクルーズ船の寄港を可能とするため岸壁を延伸。2019年4月には国際クルーズターミナルが供用を開始。
- 2017年の調査（青森地域社会研究所）では、同年に青森港へ寄港したクルーズ船22隻がもたらした**経済効果が3.5億円**と試算されるなど、地域の観光振興に重要な役割を果たしている。
- 今後の運航再開を見据え、招請事業やセミナー開催等を通じ、魅力あるツアー形成や安全な受入れ環境整備への取り組みを進めている。

整備後

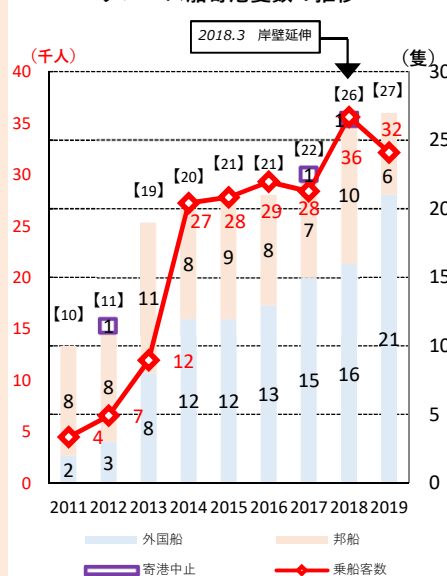


新中央ふ頭岸壁延伸事業
整備内容: 岸壁延伸、付帯施設(防舷材、係船柱等)
事業期間: 2016~2017年度

整備に伴う効果

船名	船型、同縮尺イメージ	乗客定員
ドーン・プリンセス	船長: 261m 77,441トン	1,998人
大型クルーズへの対応 (1276人増)		
MSC スプレndeイダ	船長: 333m 137,936トン	3,274人

クルーズ船寄港隻数の推移



関係者の声



岸壁延伸は、青森港が国際海港都市として発展するきっかけとなる。

自治体(青森県)

青森県の観光の玄関口としてクルーズ寄港100隻、旅客数10万人に来て頂けるよう全力で取り組む。

自治体(青森市)



その他効果

当該岸壁は、耐震強化岸壁となっており、岸壁を延伸したことにより、発災時に緊急物資輸送船や幹線貨物船(フェリー)など、2隻同時接岸が可能となり支援活動に貢献できる。



- 秋田港では、重厚長大な洋上風力発電設備の重量に耐えるための岸壁背後の荷捌き地の地耐力強化や、静穏度向上のための防波堤（第二南）の延伸を行い、洋上風力発電設備の建設需要に対応する港湾機能を確保。
- 商社など13社が、洋上風力発電プロジェクトのための特別目的会社を設立。秋田港及び能代港の港湾区域内での同プロジェクトに係る**投資額（総事業費）は1,000億円**に上り、うち秋田県内で**270億円の受注と2,645人の雇用創出**が見込まれる（秋田県試算）。
- 秋田県沿岸の一般海域で予定されている洋上風力発電設備建設により、**経済効果として3,551億円、雇用創出効果として34,952人**が見込まれている。
- 経済波及効果として、洋上風車関連部品の国産化および秋田県内製造事業者による部品供給網（サプライチェーン）の構築や、洋上風力発電設備の保守・点検管理の技術指導訓練所の設立と専用アクセス船（CTV）の建造の動きが現れている。

整備後

事業者による洋上風力発電設備建設拠点



ケーソン据付

防波堤延伸

凡例
 秋田港内洋上風力発電対象水域 [350ha]
(海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成する区域)
● 洋上風力発電(4.2MW級×13基) 建設位置

<飯島地区岸壁(-11m)整備及び利用状況>



整備に伴う効果

<プロジェクト概要（秋田港及び能代港の港湾区域内）>

- ・事業会社： 商社など13社が出資する特別目的会社（SPC）
- ・発電容量： 約14万kW（着床式） ※計33基（秋田港内13基、能代港内20基）
- ・総事業費： **1,000億円**
- ・運転開始： 2022年末（予定） **14万kW・・・一般家庭約13万世帯分の消費電力量**

（能代港には、これら設備の運転・維持管理を行うメンテナンス施設も建設）

<洋上風力発電設備に関連した経済効果>

下表の経済効果は、建設から運転・保守、撤去に至るまでの20年間の効果を集計したものである。

	洋上風力に係る経済波及効果試算	
	経済効果	雇用創出効果
港湾区域	270億円	2,645人
一般海域	3,551億円	34,952人
計	3,821億円	37,597人

出典：第2期秋田県新エネルギー産業戦略（改訂版）（秋田県作成）

関係者の声

洋上風力発電の導入が進めば、県への経済効果も期待される。国と連携し、両港の活用を進めていきたい。

自治体（秋田県）

洋上風力発電施設の建設には地耐力を強化した港湾の整備が必須。岸壁改良された秋田港を活用し、効率的に発電事業に取り組みたい。

洋上風力発電業者

- 酒田港では既存岸壁を有効活用し係船曲柱の大型化、受衝版付防舷材を新設することで大型クルーズ船の受け入れ可能な環境を整備。
- 施設整備後、2017年に外国船籍のクルーズ船が初寄港。2019年には10万トン級の外国船籍が5隻入港し、庄内地域における外国人観光客数が増加。クルーズ船寄港日には、庄内地方の観光施設で売り上げが普段の2倍以上になる等、大幅な伸びを見せた。
- 今後の運航再開を見据え、招請事業やセミナー開催等を通じ魅力あるツアー形成や安全な受け入れ環境整備への取り組みを進めている。

- 受衝版付防舷材22基を新設
- 係船曲柱14基を150t型に更新



岸壁でのおもてなし(花笠でお見送り)



街中でのおもてなし
(高校生ボランティアが大活躍)

整備に伴う効果

船名	船型、同輪尺イメージ	乗客定員
飛鳥Ⅱ <small>郵船クルーズ株式会社</small>	必要岸壁水深 9m程度 50,142トン 全長241m	872人
大型クルーズへの対応 (3308人増)		
ロイヤル・カリビアン・インターナショナル クァンタム・オブ・ザ・シーズ	必要岸壁水深 10m程度 168,666トン 全長348m	4,180人

経済効果

(参考): 乗客1人1回当たりの観光消費額を3万円※程度、4,000人乗りの船が寄港した場合を想定すると、**1億2千万円**と試算

※出典:「訪日外国人消費動向調査」(観光庁)より算定



関係者の声



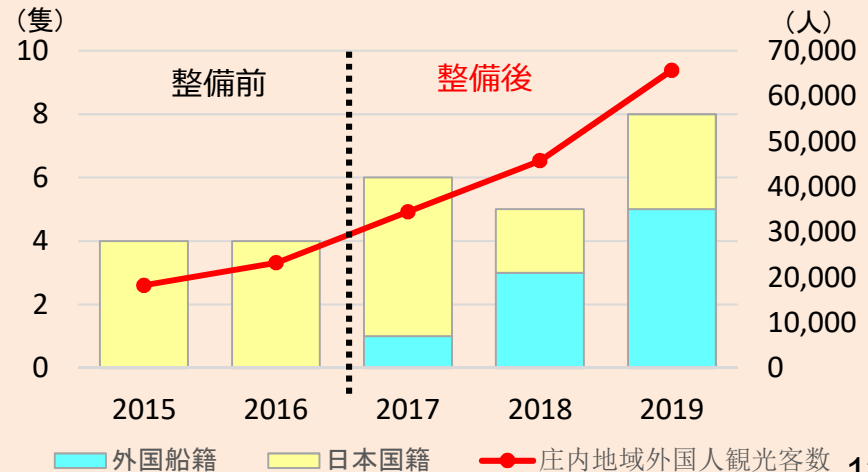
クルーズ船の歓迎や見学で訪れる市民・県民でもにぎわう。寄港をチャンスと考える事業者の多さを感じている。

自治体 (酒田市)

子どもたちの生きた英語勉強の場。外国人観光客の増加にとどまらず多面的に非常に大きな効果を感じている。

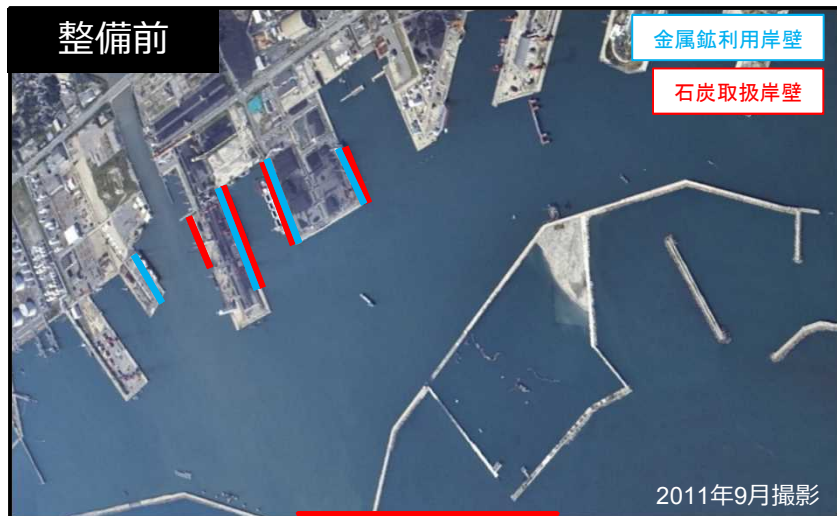


自治体 (酒田市)

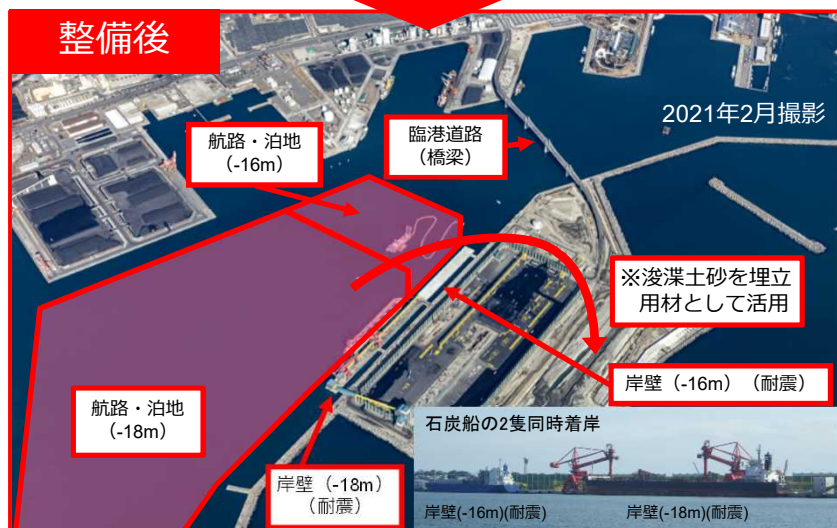


- 小名浜港では、大水深岸壁の整備に伴う入港船舶の大型化により、海上輸送コスト及び滞船日数の削減効果に大きく貢献している。
- また、大水深岸壁等の整備により、大型船による安定的かつ効率的な石炭輸送が可能となることで、東日本地域に電力供給を行う火力発電所等への燃料供給拠点としての機能が向上。小名浜港周辺において最新鋭の高効率石炭火力発電所が建設着工されるなど、**約3,000億円の民間投資**や**約2,000人の雇用創出**効果を発現。

整備前



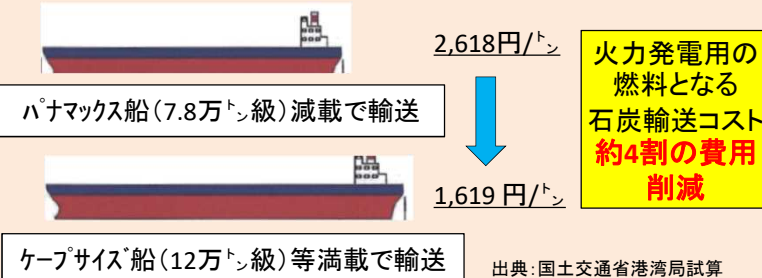
整備後



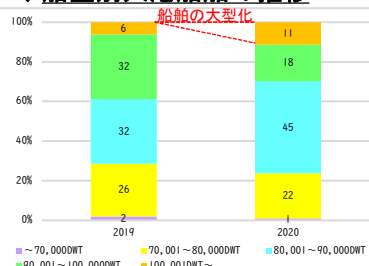
整備に伴う効果

◆海上輸送コスト削減効果の試算例

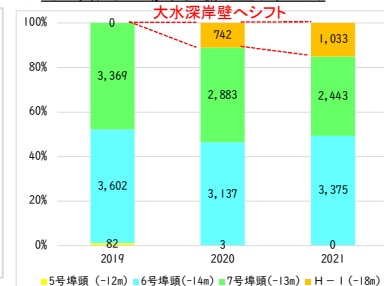
(連携港(酒田港等)で荷揚げする効果を含む)



◆船型別入港船舶の推移

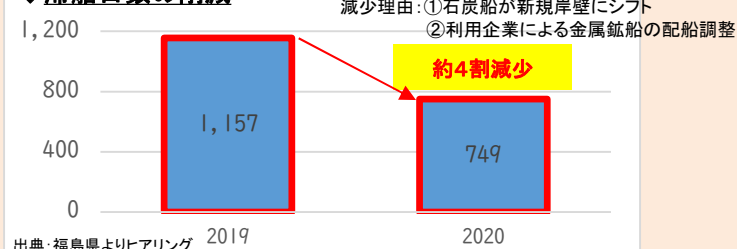


◆ふ頭別石炭取扱量(千ト)



出典:2019年~2020年小名浜港統計データ(福島県)

◆滞船日数の削減



関係者の声

小名浜港東港が整備されたおかげで、広野や勿来の発電所に燃料となる石炭が安定的に供給されることになった。小名浜港はこれからもエネルギー供給の拠点として、ますます重要性を高めるものと考えます。



石炭火力発電事業者①

小名浜港東港が整備されたおかげで、船混みが減っている。また、ケープサイズ級(12万ト)の船舶が導入可能になり選択肢が広がった。

石炭火力発電事業者②



港湾の整備による輸出・防災拠点の形成

- 茨城港（常陸那珂港区）では、北関東地域に立地する自動車メーカーの完成自動車の増産や建設機械の輸出需要に対応し、円滑な物流を確保するため、耐震強化岸壁を備えた新たな国際物流ターミナル（水深12m）を整備。整備後には**完成自動車貨物の取扱量が約3倍**に増加するなど、北関東地域の玄関口として経済活動を支える輸出拠点として機能している。
- 2005年度に整備された耐震強化岸壁（水深7.5m）は、東日本大震災においても損傷が極めて少なく、震災直後から緊急輸送用の岸壁の利用が可能であるなど、地域の防災拠点としての有効性が確認された。
- 背後の北関東自動車道の整備に合わせた港湾整備により、企業の新規立地や雇用創出に大きく寄与している。



《北関東における工場立地状況》



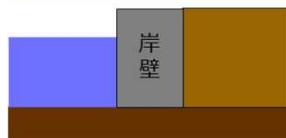
《完成自動車の荷役状況》



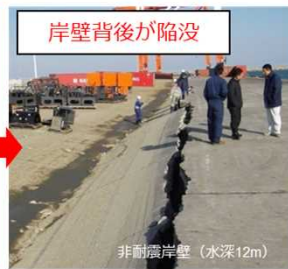
整備に伴う効果

整備なし 《北ふ頭 非耐震岸壁》

75年に1回の地震では利用可能だが、300～500年に1回発生する地震では利用できない

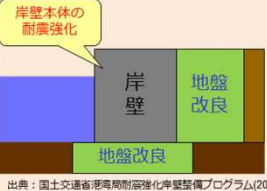


東日本大震災



整備あり 《中央ふ頭 耐震強化岸壁》

300年～500年に1回発生する最大規模の地震時でも震災直後から利用可能



出典：国土交通省 港湾局 耐震強化岸壁整備プログラム(2006.3)

- 耐震強化岸壁は震災4日後から利用が可能！
- 中央ふ頭における早期の定期RORO航路が再開に寄与！



設備投資等効果（2006年～2020年）

- ・民間企業等の投資額：約1,690億円
 - ・民間企業等の新規雇用数：約2,200人
- 出典：企業情報等をもとに関東地整備調べ



関係者の声



港湾利用者

施設整備により大規模輸送が可能となったことで、常陸那珂港区での荷役後に他港へ寄港する数が少なくなった。その結果、柔軟なオペレーションが組めるようになったことに加え、輸送コストを削減することが出来た。

横浜港

世界最大級コンテナ船の寄港に対応した国際競争力の強化

- 横浜港では、2021年4月に南本牧ふ頭MC4の本格供用により、水深16~18m、総延長1,600mの高規格・大水深コンテナターミナルとして、大型岸壁やガントリークレーンの柔軟かつ一体的な運用が可能になり、世界最大級のコンテナ船の着岸や、大型コンテナ船の同時着岸が可能となった。これにより、2021年3月14日に世界最大級のコンテナ船（23,000TEU級）が入港した。
- 南本牧ふ頭一体運用の効果として、一体運用前と比べて、南本牧ふ頭における大型船（10万トン以上）の着岸隻数が約2割、コンテナ取扱個数が約4割、国際トランシップ貨物が約5割増加（※1）、滞船隻数は減少した（※2）。

（※1）横浜市調べ、一体運用前（2020年4月~11月）と運用後（2021年4月~11月）の比較
 （※2）横浜港船舶離着岸実績データ（横浜市港湾局提供）より関東地方整備局作成

整備前



整備後



関係者の声



海運会社

今回の大型コンテナ船の横浜港への寄港は、日本の港が世界最大級コンテナ船の受け入れが可能な高規格ターミナルを有しているという事を全世界に証明する事が出来た。

ターミナルの高規格な施設能力を発揮することにより、基幹航路の更なる拡大や国際トランシップの増加などが期待できる。



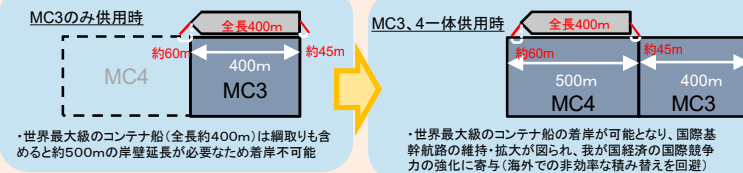
港湾管理者
（横浜市）

整備に伴う効果

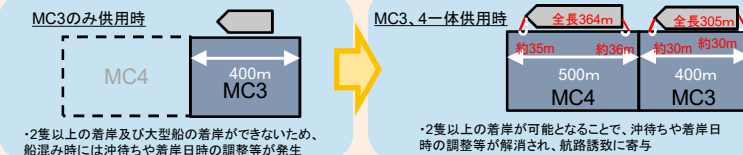
世界最大級のコンテナ船の寄港 （2021年3月14日）



<世界最大級のコンテナ船着岸が可能>



<大型コンテナ船が2隻同時着岸が可能>



【滞船隻数（※3）】



新潟港

岸壁整備による船の渋滞解消

- 新潟港では、西ふ頭2号岸壁および3号岸壁の2岸壁でコンテナを取り扱っていたが、コンテナ貨物取扱量の増加により岸壁の利用待ち（滞船）が生じるなど非効率な輸送となっていた。
- 4号岸壁の整備により、コンテナ船の滞船が減少し、非効率な輸送が解消されたため、コンテナ取扱貨物量が増加した。
- 2011年に発生した東日本大震災時においては、新潟港は被災した太平洋側港湾の代替機能を発揮し、東北地方の物流を支えた。
- 耐震機能を有することから、大規模地震後においても物流機能を持続することが可能となっている。

整備後

西ふ頭2号岸壁
(水深10m 延長185m)

国際コンテナターミナル

西ふ頭3号岸壁
(水深14m 延長350m)
1996年から水深12mで暫定供用中

西ふ頭4号岸壁(耐震)
(水深12m 延長250m)
2011年に暫定供用、2012年から全面供用開始

《 企業の新潟港の利用事例（製紙メーカー） 》

原料の木材チップを輸入し、紙製品等を製造し、コンテナで輸出している。
紙類及び同製品の貿易額（輸出）は岸壁供用前の2010年から現在※までに**約8割増**。
※直近過去3年平均

輸入した木材チップ

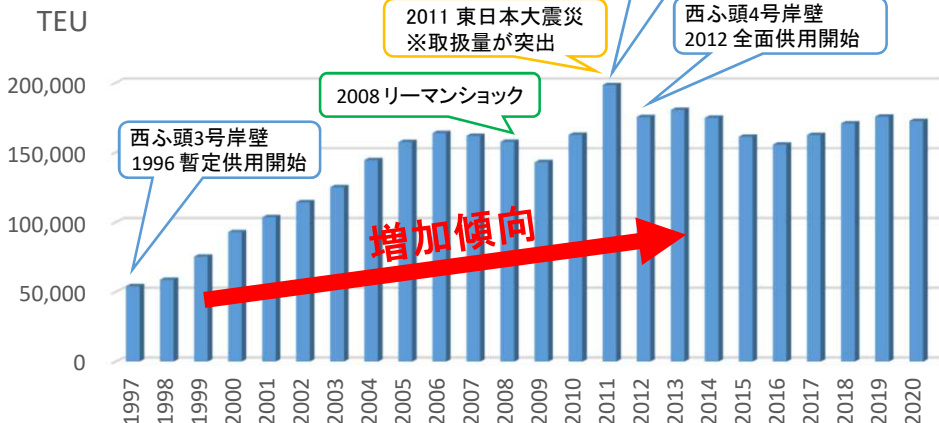


紙製品等を製造し輸出する

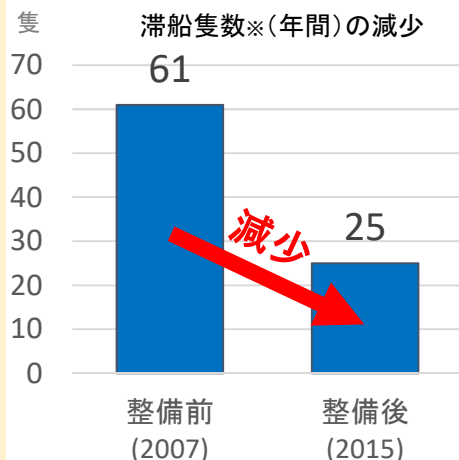


岸壁整備後の主な民間設備投資額：約170億円

《コンテナ貨物取扱量の増加》



整備に伴う効果



関係者の声



港湾運営会社

西ふ頭4号岸壁(-12m)(耐震)が供用され、沖待ちが激減した。利便性が向上し、競争力がアップした。



原材料の輸入及び製品の輸出において、新潟港は重要な戦略的拠点となっている。

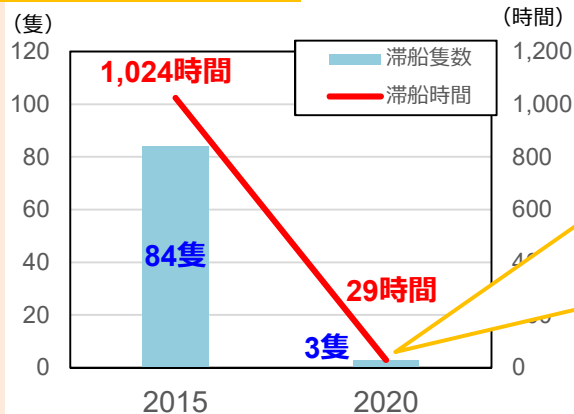
荷主企業（製紙メーカー）

- コンテナ船の大型化の進展により、岸壁の利用待ち（滞船）が発生し、定時性の確保が難しくなった。
- 既存の333mの岸壁を75m延伸することで、コンテナ船2隻同時接岸が可能となり、**滞船（平均12時間待ち）が解消**した。
- 物流環境の改善等を踏まえ、食品メーカーの地元工場が新規投資を行うなど、民間投資が促進された。

整備後 国際物流ターミナル 延伸整備（新湊地区）



整備に伴う効果



滞船の減少

平均12時間待ちが概ね解消!

航路の**定時性確保**により安定した物流が可能に

企業の設備投資を促進

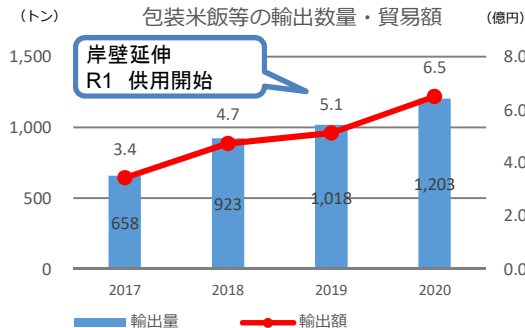
【参考例】設備投資等効果 (食品メーカー)

食品メーカー地元工場が、2019年4月に工場を増設し、国内向けだけではなく、海外への年間輸出货量をこれまでの4倍となる100万食を目指し、伏木富山港からコンテナで輸出。



物流環境の改善等を踏まえ、**地元製造業が工場を増設**したことにより、**伏木富山港からの輸出拡大**が図られた

設備投資額：約33億円
新規雇用数：約30人



出典：「コメ・コメ加工品の輸出実績」（農林水産省）を基作成
資料：財務省「貿易統計」
注：包装米飯、その他加工米飯のほか、加熱またはその他の調理をした調理食品のうち米のものを集計。(H27年1月から単独のコードとして独立。)
※EUは82年2月以降の統計からイギリス分が除かれている。

関係者の声



海運関係者

先船の出港から後続船の接岸までの待機時間が大幅に削減され、定期船としての運航効率が向上した。



食品メーカー

地元である伏木富山港の岸壁が整備されたことで利便性が更に向上し、安定した輸出をする事が出来るので助かる。

- 金沢港では、国際物流ターミナルの整備にあわせ、大手建設機械メーカーがターミナル直背後地に工場を立地した。
- これにより、一般道を通行できない大型機械を工場から直接ターミナルへ搬入することが出来ることから、効率的な輸出が可能となり、機械類輸送船舶の寄港が増え、取扱貨物量も増加した。
- これまで他港まで陸送していた地元機械メーカーの製品（産業機械等）も金沢港から輸出するようになり、金沢港の貿易額が増加した。

《金沢港 大野地区 国際物流ターミナル整備事業》



事業期間 : 2006年度～2026年度

整備に伴う効果



大手機械メーカー工場



自動車運搬船による建設機械輸出状況

関係者の声

国際物流ターミナル整備により、他港まで陸送していた海外向け製品を金沢港利用に転換し、輸送コストが削減できた。



荷主企業

貿易額の増加



地元機械メーカー製品 (飲料用ボトリングシステム)

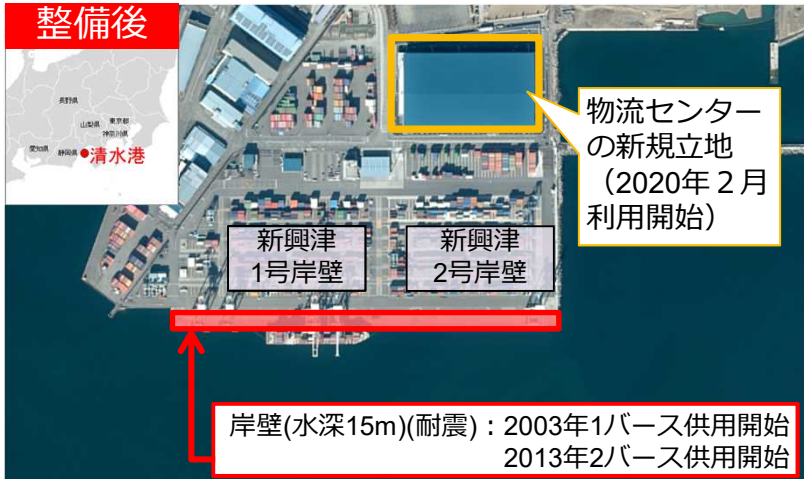


2008.11 水深12mで供用開始

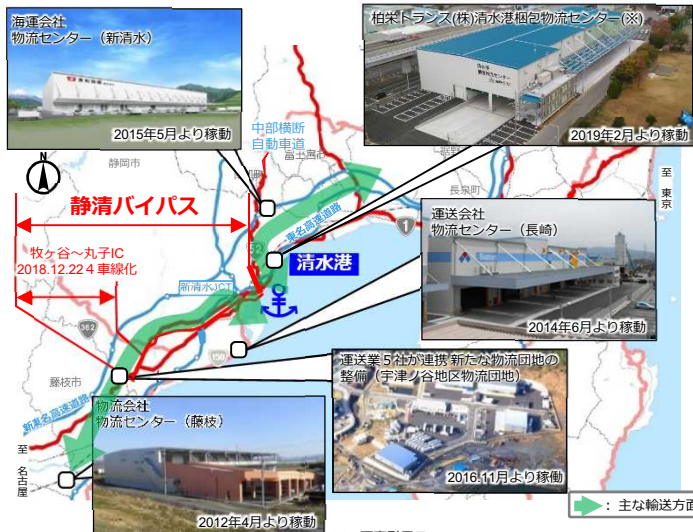
出典：財務省「貿易統計」

- 岸壁等の整備と、清水港とその周辺を結ぶ国道1号(静清バイパス)改良が相まって港湾の利便性が向上し、物流施設立地やコンテナ利用が促進。
- これらに伴い、周辺地域への産業立地に伴う経済(投資額・雇用数増加)が活発化。
- 2021年8月、中部横断自動車道(山梨・静岡間)が開通。山梨県、長野県及び新潟県から清水港へのアクセス性が向上したことにより、背後圏の拡大が見込まれる。

《清水港 新興津コンテナターミナル》

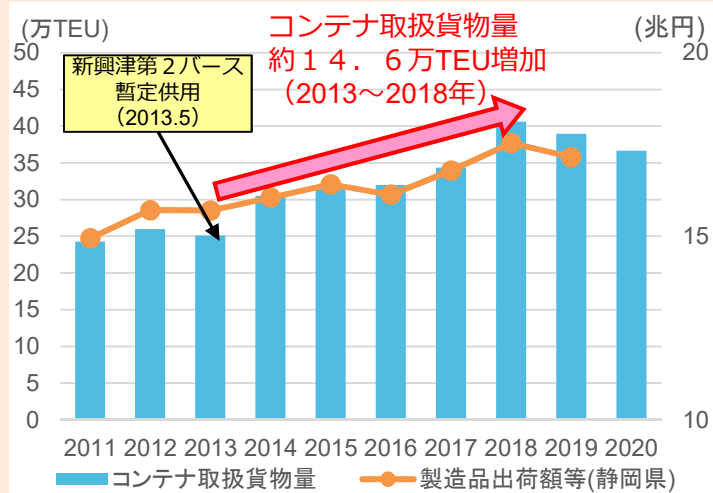


《清水港の周辺地域における物流施設の立地状況》



整備に伴う効果

《新興津コンテナターミナル コンテナ取扱貨物量》



【出典】コンテナ取扱貨物量：清水港港湾統計、製造品出荷額等：静岡県工業統計

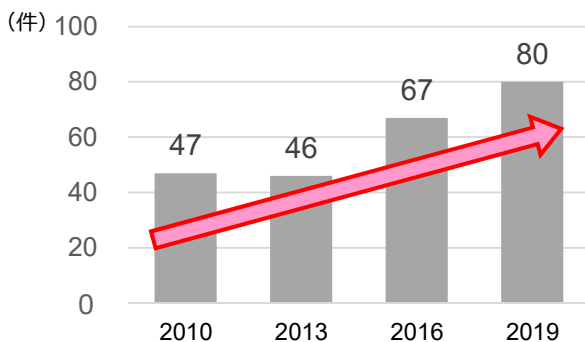
関係者の声

欧米向け医療機器の輸出で清水港を利用していました。港湾機能が強化されアジア向け航路が拡充されたので、新たにベトナム向けにも輸出を開始しました。



産業の集積

《清水港の周辺地域における工場立地状況》



《周辺企業の民間投資と雇用の創出》

新興津コンテナターミナルの整備 (2008~2018年)

周辺地域への産業機械工場の新規立地等
民間投資額：約372億円
 (2014~2020年)
新規雇用数：約581人

※...写真引用元：http://www.hakueitrans.co.jp/service/packing/index.html

- 名古屋港飛島ふ頭地区ではコンテナターミナルの整備や集中管理ゲートの導入等により、**コンテナ貨物取扱量は約30年で約3倍**に増加。物流効率の向上により企業進出が進んでいる。
- 名古屋港全体の**輸出額は22年連続**、**貿易黒字額は他港を大きく引き離して23年連続で全国第1位**を誇り、国際競争力を支える重要な産業基盤として、地域の基幹産業の発展に寄与。
- 物流効率の向上により、名古屋港の背後圏では民間企業による**2,500億円以上の投資**、企業進出が進む。

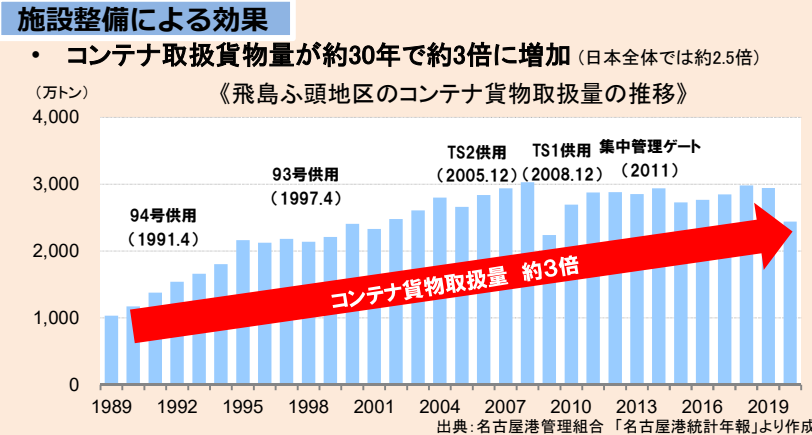


飛島ふ頭東側コンテナターミナル

既設のコンテナターミナルとあわせて総延長2,200mで主要航路に対応。

ターミナル名	飛島南	
バース番号	W94	W93
岸壁延長	350m	350m
水深	15m	15m
主な就航航路	韓国、中国、東南アジア、アフリカ航路	
荷役機械 (ガントリークレーン)	6基 (16列、17列、20列対応)	

2,200m



- **物流効率の向上により新たに進出した民間企業と投資状況**

関係者の声

コンテナターミナルの整備が進み、自動車産業・ロボット産業・工作機械産業・航空産業等のクラスターがこの地域に集積したことから、メーカー・産業の域を超えた共同配送や物流効率化が可能となった。

総合物流業者

飛島ふ頭南側コンテナターミナル

日本初の自動化ターミナルで荷役の効率化等を実現。

遠隔操作 (積み卸し)

自動搬送台車(AGV)

遠隔操作TGT

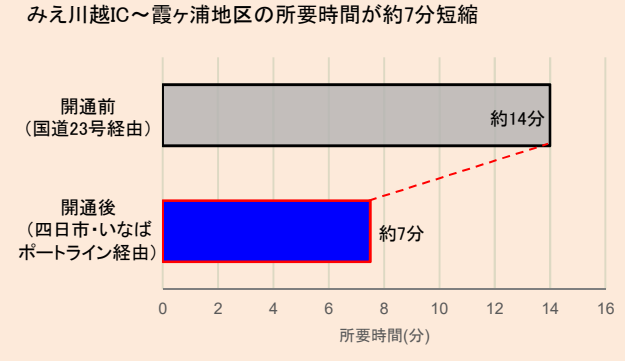
ターミナル名	飛島ふ頭南側CT	
バース番号	TS1	TS2
岸壁延長	350m	400m
水深	16m	16m
主な就航航路	北米、欧州航路	
荷役機械 (ガントリークレーン)	6基 (22列対応)	

- 四日市港では、臨港道路の整備により、最寄りの高速道路ICから霞ヶ浦地区までの所要時間が短縮し港湾物流が円滑化、また、並行する国道へ流入する港湾関係交通量が減少し渋滞が緩和。
- 加えて霞ヶ浦地区と内陸部を繋ぐ代替輸送経路の確保により、防災機能が強化され、物流施設も新たに立地。



【施設概要】
 全体面積：約54,800㎡
 倉庫延床面積：約39,700㎡
 投資総額：約70億円

整備による効果①：港湾機能の円滑化



整備による効果②：代替輸送経路の確保



関係者の声



開通後は、霞ヶ浦地区からスムーズに出られるようになった。
 今まで霞ヶ浦地区は出島で霞大橋しか結ばれていなかったが、もう1本道路ができたことにより、**防災面で安心**できるようになった。

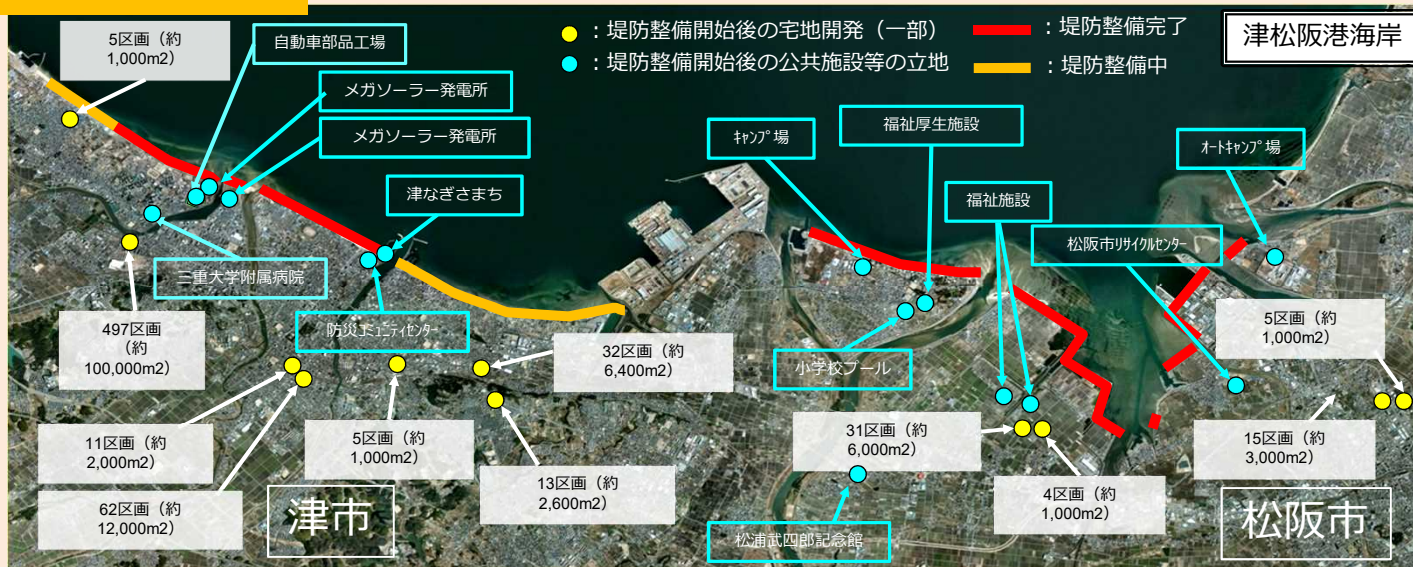
開通後、伊勢湾岸みえ川越ICの接続がスムーズになったため、霞ヶ浦地区～名古屋の所要時間が**10～15分短縮でき輸送効率があがった。**
 「四日市・いなばポートライン」は、渋滞や信号待ちも無いので**到着時間が読みやすく仕事の組立がやりやすくなった。**



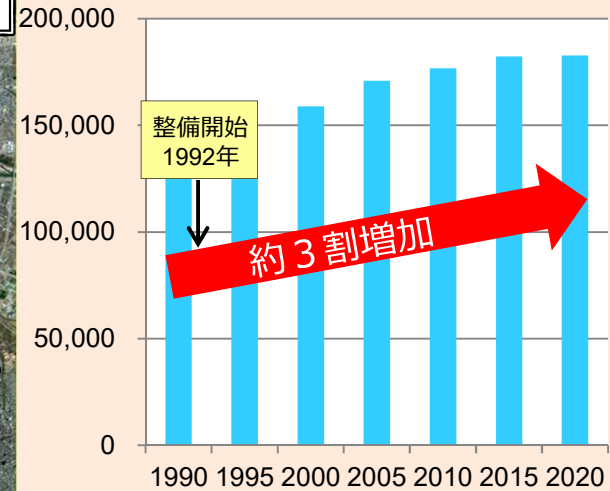
- 津松阪港海岸の堤防整備に合わせて、背後の宅地開発が進み、**世帯数が約3割増加**。
- 加えて、企業・病院の設備投資や公共施設が新設されるなど、背後地域が活性化。

整備に伴う効果

《津松阪港海岸の背後地の状況》



(世帯) 《背後地域の世帯数の推移》



※国勢調査、三重県月別人口調査より、津市・松阪市を集計。但し、1990 から2005の世帯数には市町村合併前の旧市町村を含む。

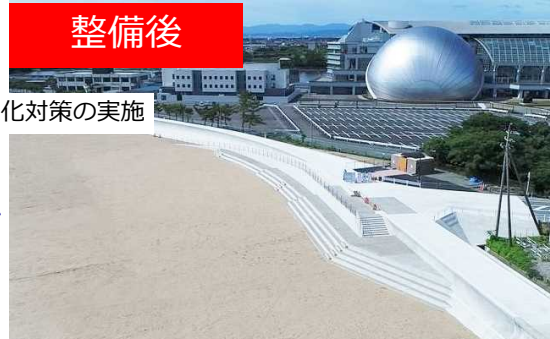
整備前



老朽化対策、液状化対策の実施

- ・沈下による堤防高不足、堤防劣化による浸水を懸念
- ・地震に伴う液状化を危惧

整備後



- ・堤防の機能の確保
- ・背後住民の安全、安心の確保

関係者の声



地元住民

地震による津波が心配な地域にとって、堤防が整備されることはとても安心である。

堤防がきれいで広くなり、ウォーキングがいっそう楽しくなった。台風シーズンも安心して過ごせることができる。



地元住民

- 国際ふ頭の供用開始以降、舞鶴港背後において加工食品工場の生産ライン増設など約348億円の民間投資、約140人の新規雇用が誘発されるなど、港湾インフラ整備が地域経済活動の活性化と雇用創出に寄与するとともに、コンテナ取扱貨物量が増加（2010年→2020年で約3.2倍）。
- さらに、同ふ頭の機能強化(岸壁延伸・ふ頭拡張等)により、コンテナ船とバルク船の2隻同時着岸・荷役が可能となることで、船の沖待ちや港内での横持ち輸送が解消されるなど、利便性・効率性が向上。



関係者の声

港運事業者

舞鶴国際ふ頭が機能強化され2隻同時着岸が可能になったことで、コンテナ貨物とバルク貨物のどちらも利便性が向上した。

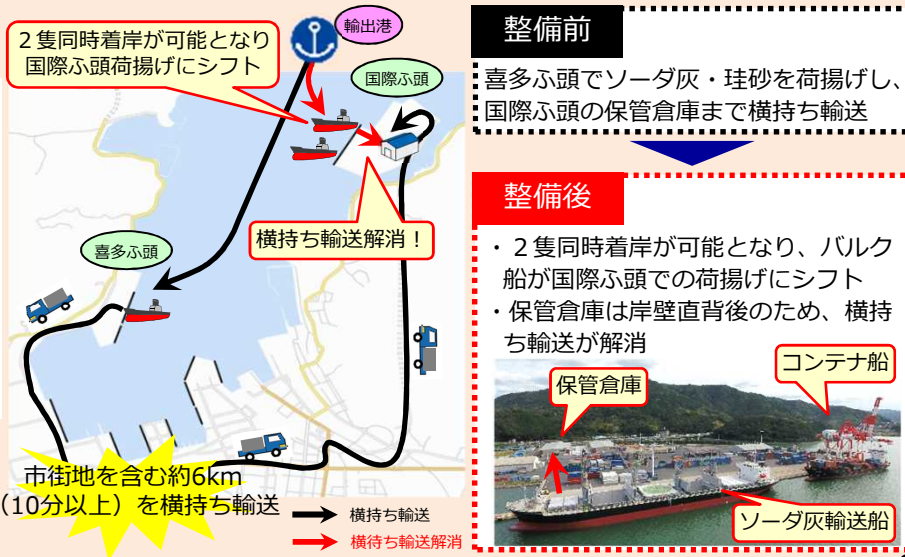


荷主企業



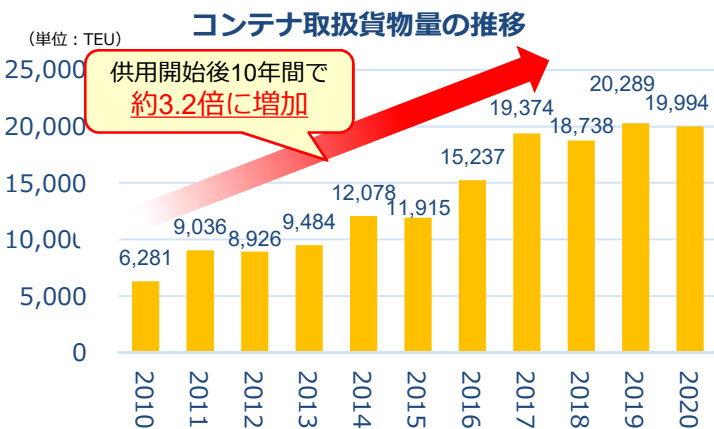
以前は遠方にある倉庫への横持ち輸送を行い非効率であったが、倉庫を背後に備えた舞鶴国際ふ頭が整備されたことで、効率性の向上に繋がった。

《岸壁の機能強化による横持ち輸送の解消》



整備に伴う効果

《岸壁整備によるコンテナ取扱量の増加》



【設備投資事例】

食品会社工場（京都）

- ・舞鶴港背後の工業団地にシリアル食品の新生産棟を建設、2018年より稼働。
- ・2019年度より、中国における需要増加に対応するため、生産ラインを増設。

設備投資額：約70億円
新規雇用数：約60人

- 新宮港は、紀伊半島南部における唯一の国際貿易港であり、地域産業を支える拠点港湾として発展。岸壁背後の工業用地には、木材関連工場、自動車部品製造業等が立地し、**500人以上が就業**するなど地元産業の振興に大きく寄与している。
- 防波堤や岸壁・泊地等の港湾インフラの整備促進により、国内最大級の木材チップ船や大型クルーズ船の入港が可能となるなど、地域の産業と観光の振興に重要な役割を果たしている。

佐野地区

木材チップ船や大型クルーズ船が利用



木材チップ船



大型クルーズ船

整備後



三輪崎地区

木材船や中小型クルーズ船が利用



木材船

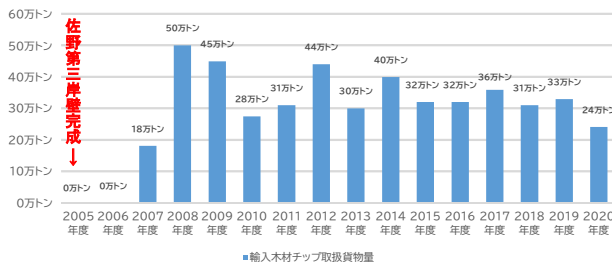


中小型クルーズ船

整備に伴う効果

《地域産業の振興》

輸入木材チップ取扱貨物量の推移



《地域観光の振興》

2018年6月 コスタ ネオロマンチカ寄港



総トン数：56,769トン
全長：221m
乗客数：1,800人

関係者の声



荷主企業 (製紙メーカー)

原材料の木材チップについては、以前は海外より3港 (宮崎・大分・徳島) に輸入し、内航船により紀州工場 (三重県) に搬入していた。工場に近接する新宮港の整備により、**大型外航船が直接入港することが可能**となり、**輸送効率が大幅に向上**した。

自治体 (新宮市)



供用開始から40年を経過し、今や新宮港は地域の産業や雇用を支える存在として、地域にはなくてはならないものとなっている。さらに第二期地区 (佐野地区) 整備を経て、**取扱貨物量は飛躍的に増加**し、近年では国内外から大型クルーズ客船の佐野岸壁への着岸も見られており、産業面はもとより観光の港としての可能性についても大きな期待を寄せている。

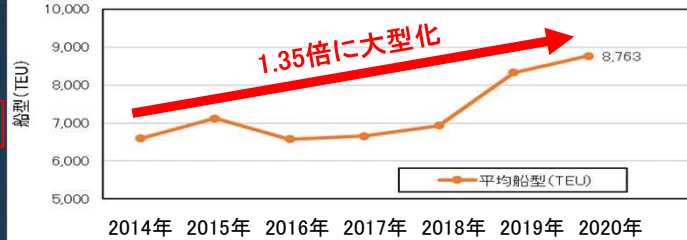
- 神戸港は、国際コンテナ戦略港湾に指定され、国際海上コンテナターミナル整備事業を進めており、神戸港の主要コンテナターミナルにおいては水深16mで供用、**平均船型が約1.35倍に大型化**し、海上物流が効率化している。
- 臨海部において大型物流施設の集積が進展しており、阪神地区における**物流施設面積**が国際コンテナ戦略港湾指定前と比較して**約1.44倍に増加**している。
- 国際コンテナ戦略港湾政策の取組の1つである集荷施策により、近年特に国際フィーダーコンテナ貨物が増加している。

整備後



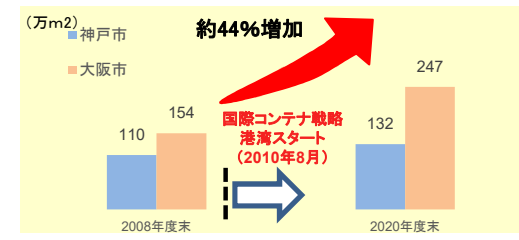
整備に伴う効果

《神戸港に寄港する欧州・北米航路の船型の推移》

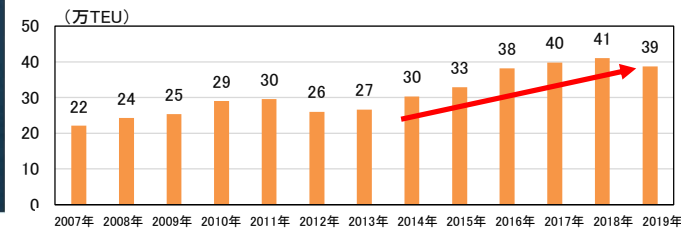


2014年 2015年 2016年 2017年 2018年 2019年 2020年

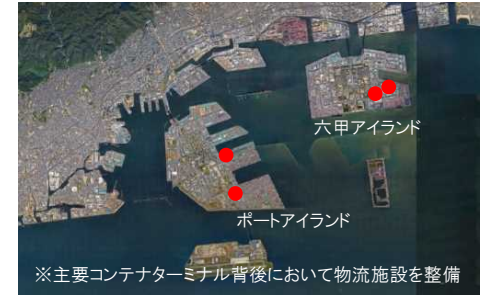
《阪神地区における物流施設面積の推移》



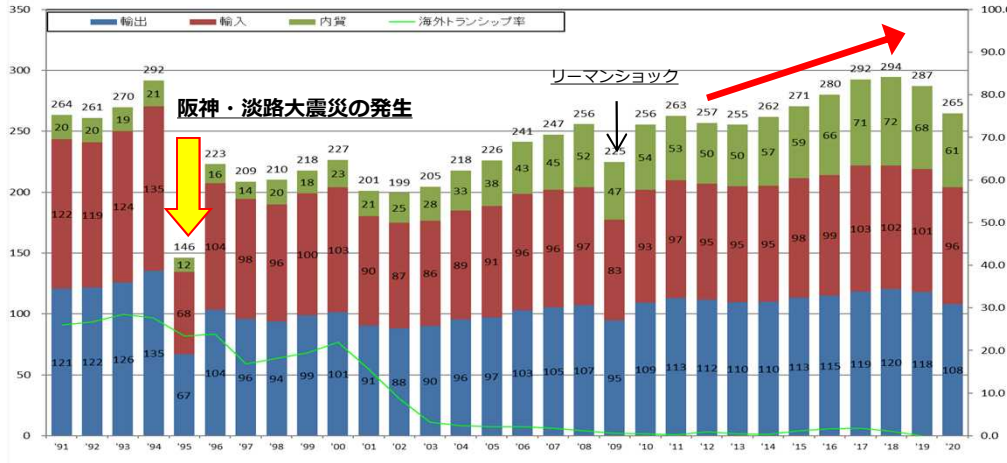
《神戸港における国際フィーダーコンテナ取扱量の推移》



《阪神港における物流施設立地の事例》



《神戸港におけるコンテナ取扱貨物量の推移》



関係者の声

国内大手流通会社

阪神港の物流機能が強化される。地場産業から先端産業まで幅広い業種を有する西日本経済の一層の発展に期待。

神戸港に大型物流施設を立地した企業

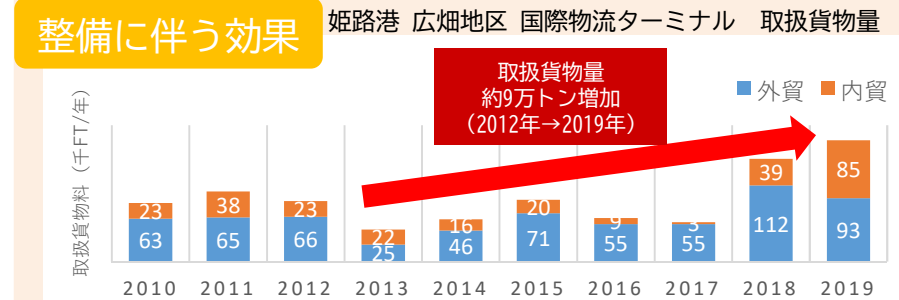
世界へダイレクト輸出ができる神戸港に部品供給拠点を移すことで、デリバリータイムの短縮につながる。

- 姫路港は鉄鋼、化学、電気機械産業等の製造業や電気・ガス等のエネルギー産業など日本を代表する多種多様な企業が集積する工業港として、地域経済の発展に重要な役割を果たしている。特に製品の基礎素材(紙おむつ用高吸収性樹脂)で世界シェア1位の企業が立地しており、製造業のサプライチェーンを担う重要な港である。
- 供用開始以前の**取扱貨物量**は、約9万トン程度であったが、2012年供用開始以降、**約9万トン増量**している。
- 岸壁(水深14m)を2012年に暫定供用開始以降、広畑地区やその周辺では、化学関連企業、輸送用機器メーカー、電気機械メーカー等多数の企業が進出するとともに、設備投資など活発な企業活動が行われ、現在も、産業用地の分譲が進むなど石膏メーカーや自動車部品メーカーの産業立地が予定されており、さらなる発展を遂げている。

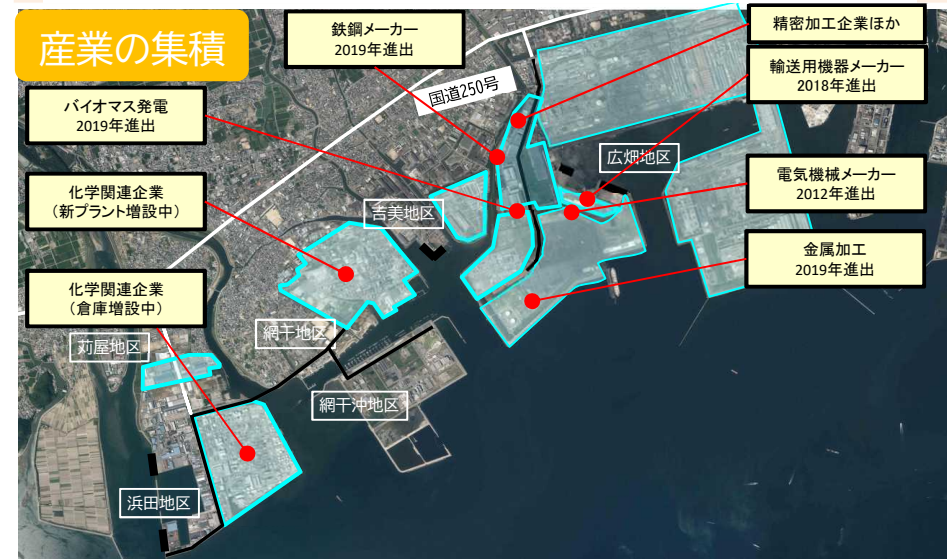
整備後



整備に伴う効果



産業の集積



関係者の声



立地企業

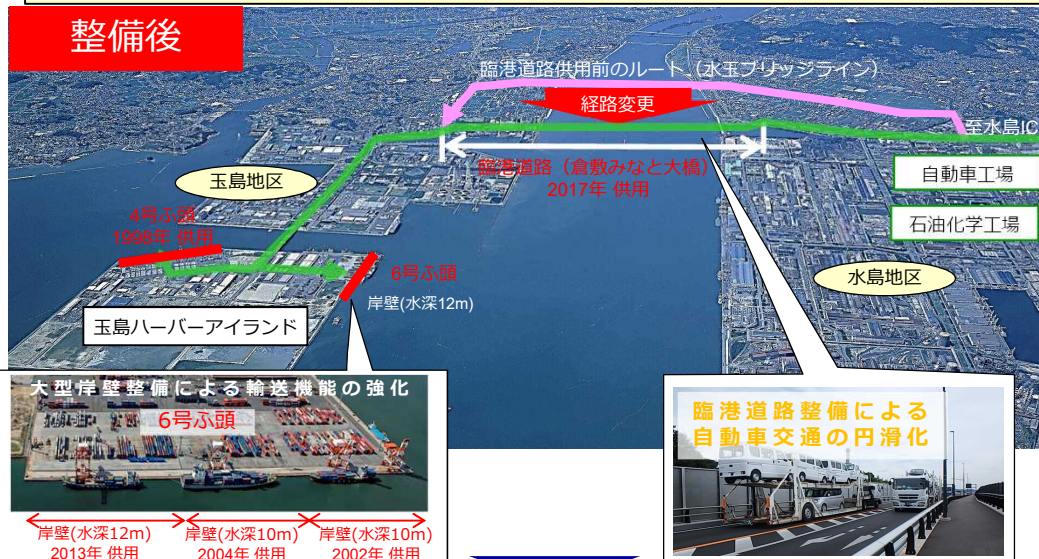
今後、原料の取扱量の増加が見込まれており、広畑地区岸壁(水深14m)2バース目が完成すると、原料の安定調達が可能となる。

水島港

港湾機能の強化による地域経済の発展

- 国際物流ターミナルと臨港道路の整備の相乗効果により、生産拠点である「水島地区」と物流拠点である「玉島地区」の連携が強化され、港の物流機能が向上し、企業立地も促進。
- 玉島ハーバーアイランドにおいては、2001年の分譲以降、**新規企業立地は32社**、**投資額は820億円以上**となり、水島港のコンテナ貨物取扱量は、**約20年間で2倍に増加**（1998年9万TEU⇒2019年18.6万TEU）。

整備後



関係者の声



水島地区立地企業（製造業）

臨港道路を利用すると、玉島ハーバーアイランドへの輸送距離が短くなり、信号箇所も少なくなるため、**輸送時間が3割程度短縮された。**



玉島地区立地企業（港運関連企業）

岸壁(水深12m)の整備により、**沖待ちがなくなり、大型船の利用も可能となった。**



地元自治体（岡山県）

コンテナ取扱施設の充実や周辺とのアクセス向上により、**企業立地が増加した。**

整備に伴う効果

整備前



《国際物流ターミナルと臨港道路の整備による輸送の効率化》

＜自動車交通の円滑化＞

輸送距離
2.5km
短縮

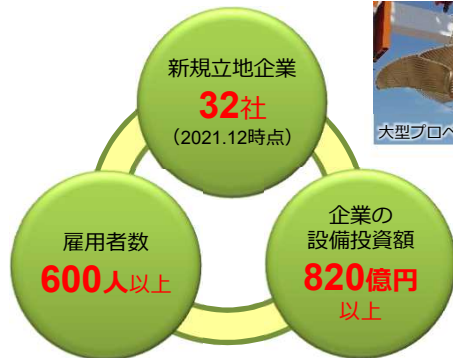
輸送時間
約28%
短縮

水島地区で生産された工業製品を玉島地区に輸送する場合



《玉島ハーバーアイランド》

- ・2001年の分譲以降、企業立地が進展。
- ・大型プロペラ製造工場の進出など、新たな設備投資や雇用を誘発

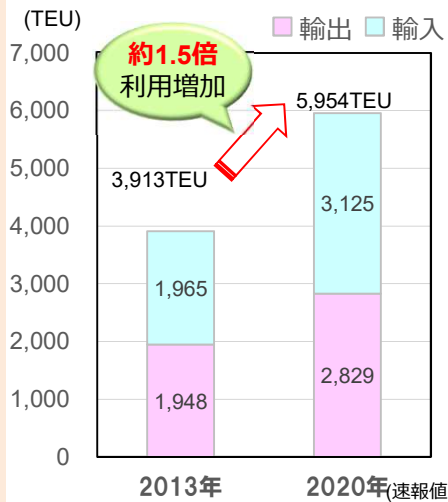


- 貨物上屋・荷役機械の整備や浜田港内に直結する臨港道路整備により、港湾利用者の利便性が向上。
- 外貿コンテナ取扱貨物量が増加（2013年⇒2020年で約**1.5倍**）するなど、地域産業を支える港の役割が高まっている。



整備に伴う効果

《外貿コンテナ取扱貨物量の増加》



《臨港道路整備によるアクセスの向上》

国道9号渋滞の影響を受け港湾物流に影響が生じている。



臨港道路整備により円滑な港湾物流が実現。さらに周辺道路の渋滞緩和にも寄与。



関係者の声



近隣立地企業（コンテナ貨物利用者）

貨物上屋が少ないため他港へ輸送していたが、トラックドライバー不足が課題だった。貨物上屋が整備されたことで、最寄りの**浜田港に利用転換できて助かっている**。

臨港道路が整備されたことで、混雑する一般道を経由せず**安全に運搬**できるようになり、**石炭の輸送時間も1割以上短縮された**。

江津市立地企業（バルク貨物利用者）



地元自治体（島根県、浜田市）

貨物上屋の整備や高規格道路に直結する臨港道路の整備により**ポートセールスでの強み**ができた。おかげで**コンテナ貨物量も年々増加**してきている。

- 広島港では、五日市地区の国際物流ターミナルの供用開始以降（2009年に岸壁（水深11m）、2012年に岸壁（水深12m））、産業機械を製造する企業などが五日市地区へ進出し**産業機械輸出量が約10倍に増加**。また、岸壁背後の臨港道路の4車線化も整備が進み、交通の利便性が向上することで、**企業立地が加速し200億円以上の民間投資を創出**している。
- 耐震岸壁の供用により、大規模地震時の緊急物資輸送拠点として住民の安全で安心な生活を支えている。



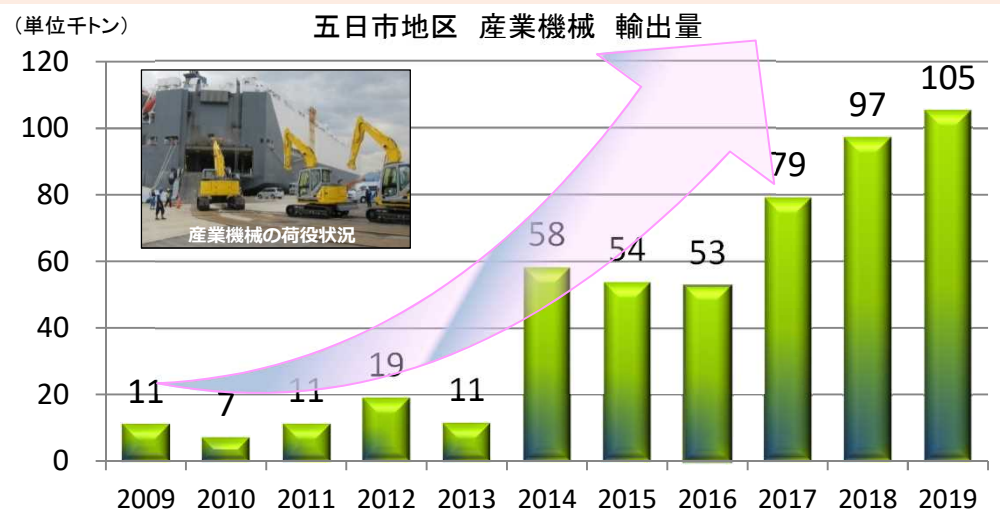
関係者の声

産業機械メーカー

これまでは他港へ陸上輸送して輸出していたが、岸壁整備により広島港から直接海外への輸出が可能となり、物流コストの削減につながりました。



岸壁整備後の主な民間設備投資額：200億円以上



- 平成30年台風第21号（2018年）の影響で、徳島小松島港では岸壁を高波が越波したことでフェリーターミナルが浸水し、ターミナルビルが一時孤立する被害が発生。
- 徳島小松島港沖洲（外）地区防波堤を整備したことで、令和元年度台風19号（2019年）による高波（平成30年台風21号と同等の最大約4.5mの波高）が発生した際には、フェリーターミナルの浸水を防止。

整備前

平成30年台風第21号においてフェリーターミナルが機能不全

- 平成30年台風第21号の影響で岸壁を越波した高波により、ターミナルビルが一時孤立化



ターミナルビルに迫る波

整備後

令和元年台風第19号においてフェリーターミナルの浸水を防止

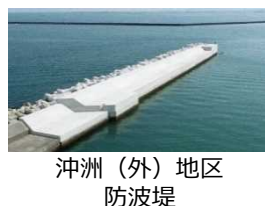
- 令和元年台風19号では、被害が発生した平成30年台風第21号と同等の約4.5mの波高（最大有義波）を記録
- 3か年緊急対策で、防波堤を嵩上げる対策を実施したことにより、フェリーターミナルの浸水を防止し、背後圏の経済活動を維持



台風通過後のフェリーターミナルにおける荷役の様子



フェリーターミナルから見る整備後の防波堤



沖洲（外）地区防波堤

徳島小松島港沖洲（外）地区防波堤



被災状況



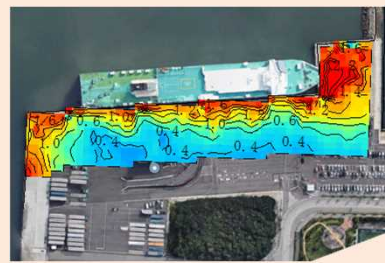
関係者の声



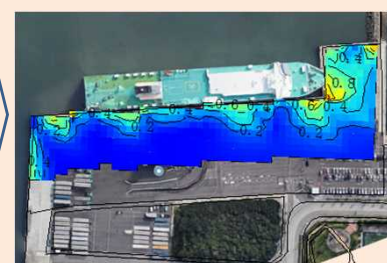
フェリー会社

港防波堤の改良整備により、台風による高波等からフェリーターミナルビルの浸水被害防止や、ターミナル・物流機能の確保について、一定の効果が発揮されており感謝。

整備に伴う効果



防波堤整備前

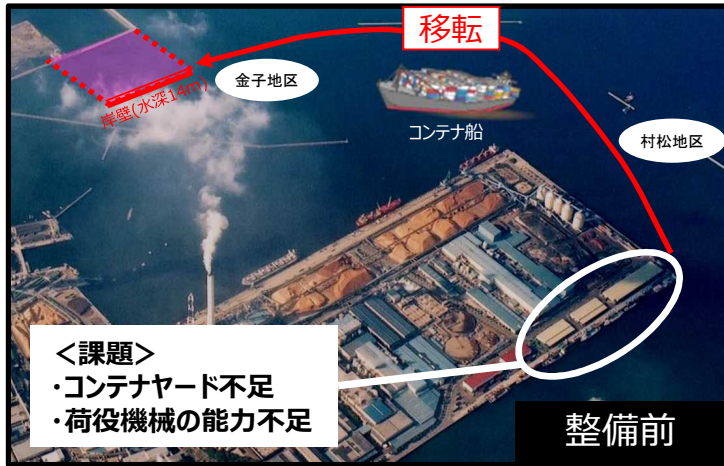


防波堤整備後

0.0 0.5 1.0 1.5 2.0 m

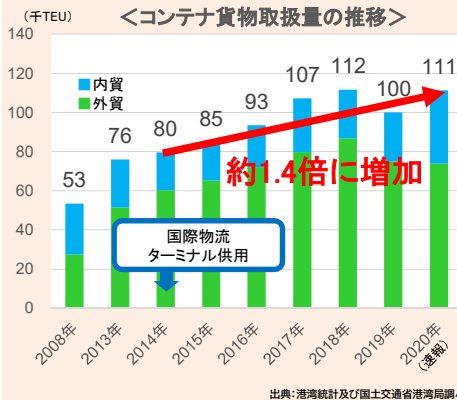
- 越波現象を再現できる数値計算モデルにより、平成30年9月台風21号の高波被害を再現
- 防波堤の高上げ整備により、フェリーターミナルの浸水を大幅に軽減

- コンテナヤードの不足を解消し、増加するコンテナ貨物に対応するため、金子地区に国際物流ターミナルを整備。船舶大型化に対応し、効率的な輸送が実現。
- 国際物流ターミナルの整備により、「紙のまち」を支える製紙関連企業の設備投資及び雇用が促進。



整備に伴う効果

「紙のまち」の発展に貢献！！



ターミナル背後への大型物流倉庫の整備

投資額：約196億円
新規雇用：約53人

上記の他、製紙工場の増設等の設備投資がある



更なるコンテナ貨物取扱量の増加が期待！

パルプ・紙・紙加工製造業における
製造品出荷額ランキング

- 1位 四国中央市 5,289億円
- 2位 富士市 4,787億円
- 3位 春日井市 1,412億円

出典：工業統計(2019年実績)



2021年完成
荷役機械



関係者の声



運送業A

金子地区の港湾整備に伴い、村松地区利用時に行っていたコンテナ貨物の地区間の輸送が解消された。

金子地区の港湾整備に伴い、直背後に倉庫を立地したことから、作業効率が良くなったので、物流コスト面で大きな効果があり、また貨物の取扱機会が増加した。



運送業B

- 船舶の大型化に対応するため、高知新港の整備を開始。2014年に岸壁(水深12m)②及び岸壁(水深11m)〔耐震〕の供用開始、防波堤(東第一)の完成、防波堤(南)の概成により、地域経済を支える物流面のみならず、地域の観光振興に寄与する大型外航クルーズ船の入港が可能となり寄港回数が増加。2019年の24隻は**四国1位**。
- 岸壁の供用、防波堤の延伸及び岸壁耐震化の効果により、新港第7ふ頭における安定的な貨物輸送が可能となり石灰石などの**主な貨物量は約15%増加**。津波に対応した高知新港高台企業用地への誘致も決定し、設備投資や新規雇用を創出。

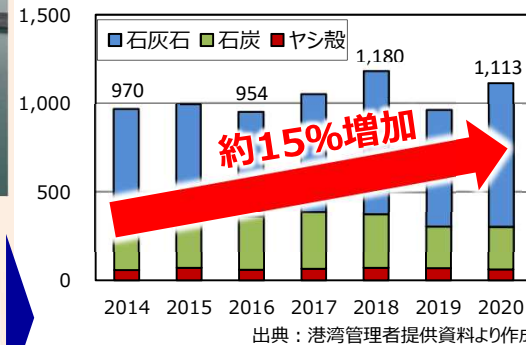


※ 整備後の施設を整備前の写真に点線で明示

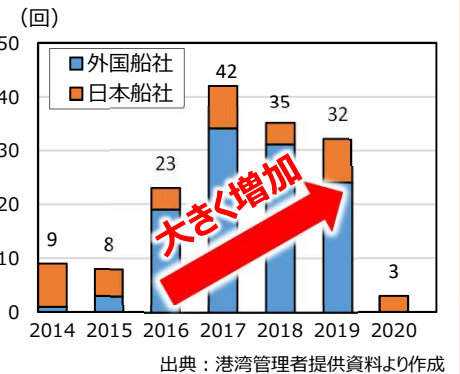


整備に伴う効果

■ 新港第7ふ頭における主な貨物量 (千ト)ト



■ クルーズ船の寄港回数 (回)



■ コンテナ取扱貨物量 (岸壁(水深8m)) (TEU)



【高知新港高台の企業誘致事例】

- ①業種；運送事業
投資額；10億円
新規雇用；30人
- ②業種；冷蔵倉庫業・輸出入卸業
投資額；10数億円
新規雇用；35人



関係者の声

クルーズオブショナルツアー先の観光施設

クルーズなどでより多くのお客様が来ていただいております、大変ありがたい。

事業者 (荷主企業)

防波堤(南)の延伸整備が進むことで、安定的な利用が可能となり、石灰石の更なる増産が可能となる。

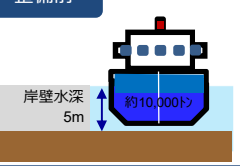


- 東予港では、2014年のフェリーターミナル整備事業開始後、臨海部において民間企業が約1,056億円の設備投資を実施しており、背後圏の**製造品出荷額が約13%増加**（2013年：約1.46兆円→2019年：約1.64兆円）。
- 上記設備投資、2018年の耐震強化岸壁（-7.5m）供用に併せたフェリーの大型化により、フェリーによる東予港から国際戦略港湾大阪港向けの**コンテナ輸送個数が約30%増加**（2013年：約1.8万TEU→2020年：約2.3万TEU）。

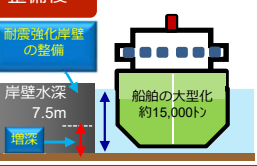
整備前



整備前



整備後



整備後



整備に伴う効果

■ 周辺企業の設備投資【2014～2025年】
民間投資額 約1,056億円
新規投資 約30人

※フェリーに関連した投資事例のみを計上。このほか、LNG火力発電基地に関連した投資等、フェリー以外にも東予港を利用する投資事例もある。

主な事例

〈大手衛生紙等製造メーカー〉

- 投資概要：紙おむつ等原材料生産施設
- 投資額：約100億円
- 操業開始：2017年4月

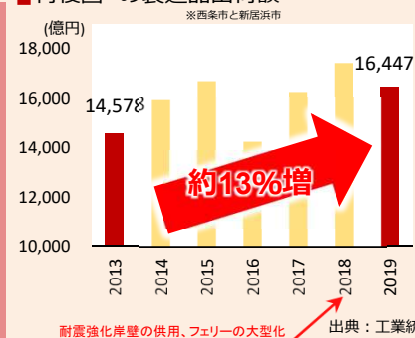
〈大手化学メーカー〉

- 投資概要：飼料添加物製造設備の増設
- 投資額：約500億円
- 操業開始：2018年10月

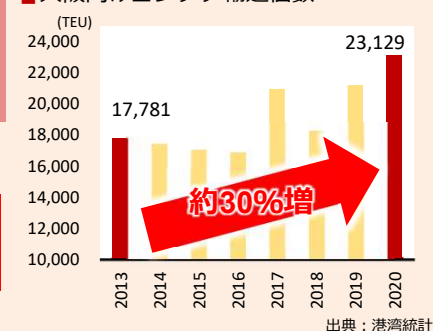
〈大手非鉄金属メーカー〉

- 投資概要：車載用二次電池正極材工場の新設
- 投資額：約400億円
- 操業開始予定：2025年

■ 背後圏*の製造品出荷額



■ 大阪向けコンテナ輸送個数



背後企業やフェリー利用
 企業に効果が波及！

関係者の声



運送事業者A

港湾整備によってフェリーが大型化したので、利便性が向上し、フェリーを利用する頻度が増加した。

運航フェリーが大型化した事で、輸送出来るトラックの台数が増え、輸送コストが大きく減少した。



運送事業者B

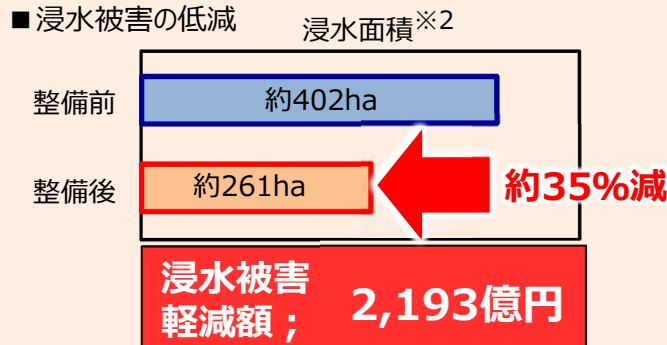
- 須崎港では、津波被害軽減のため防波堤を整備。これにより、市街地における津波による浸水面積が縮減されるほか港内静穏度が向上し、立地企業の稼働率も向上。
- 立地企業の稼働率向上により設備投資が促進されるとともに、2009年の整備以降、**取扱貨物量が約37%**、背後圏の**製造品出荷額が約70%増加**するなど港内産業が活性化。



※1 整備後の施設を整備前の写真に点線で明示



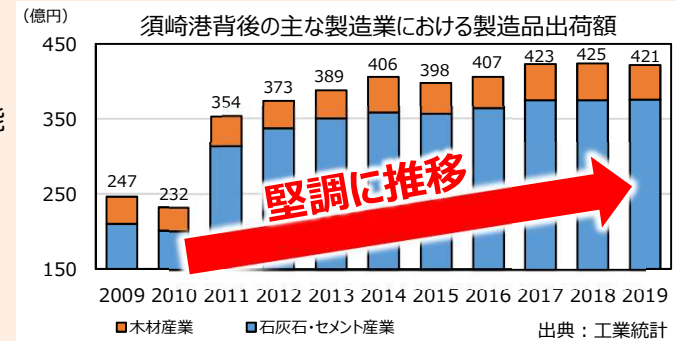
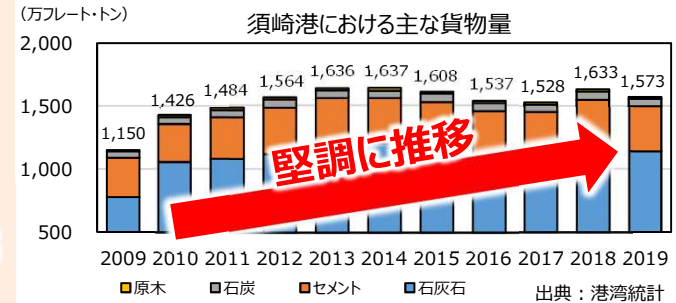
整備に伴う効果



市街地における津波による浸水被害を軽減することが可能となり、家屋等の資産に対する減災効果が期待できる。

※2 想定：昭和南海地震クラス(M8.0)の場合

■ 静穏度の確保
防波堤整備により港内静穏度が向上し、立地企業の稼働率が向上。荒天時における滞船時間を約32日/年削減。



関係者の声

市民

私たちの暮らしを守るために、津波防波堤があることは大変心強い。

自治体

南海トラフを震源とする地震・津波に対する、市民の危機意識の高さは認識しており、ソフト対策についても、引き続き取り組んでいきたい。

事業者（荷主企業）

防波堤整備のおかげで、貨物の荷役が安全に行えるようになりました。

【セメント会社の設備投資事例】

設備投資 2019年4月完成
セメント貯蔵用サイロ

投資額
60億円

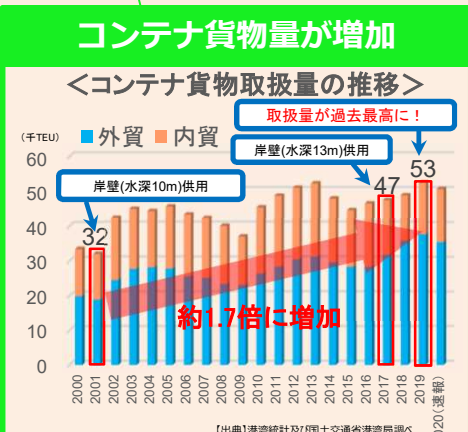
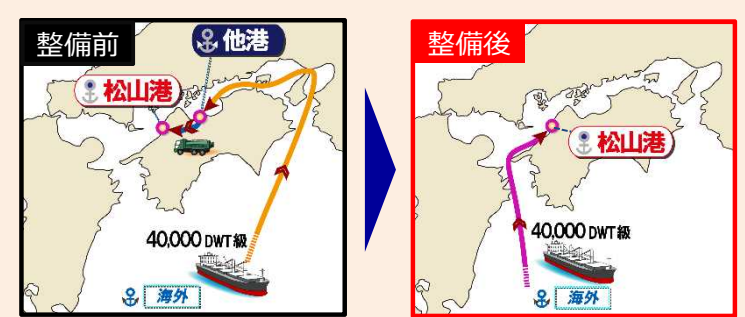


- 増加するコンテナ貨物への対応やバルク貨物の他港からの輸送を解消するため、県都松山市の海の玄関口に国際物流ターミナルを整備。
- 国際物流ターミナルや整備により、市内及び県内の広範囲な貨物輸送、背後企業の設備投資が促進するなど、背後地域経済が活性化。



ターミナル背後の荷主企業における設備投資
投資額:約175億円
 直近5年(2017年~2021年)の投資効果

バルク貨物の他港からの輸送が解消 → 輸送費用が削減



関係者の声

荷主

港湾整備で直送の輸送ルートが新たに構築出来たメリットは大きい。輸入バルク貨物を直送輸送することで、輸送費用が削減出来た。

荷役機械が増えたことで、機械のメンテナンスを行っても、貨物受入が可能になった。

港湾荷役業

- アイランドシティ地区に国際海上コンテナターミナルを整備したことにより、みなとづくりエリアにおいて物流関連企業の進出が進むなど、国際海上コンテナターミナルを中心とした一大物流拠点が形成。
- 九州広範囲を背後圏とするコンテナ貨物が集まっており、**国際海上コンテナ取扱貨物量**は2019年に約96万TEUと過去最高を更新するなど増加傾向となっている。**(増加率は22年で約2.5倍)** ※2020年は新型コロナウイルス等の影響により一時的に減少している

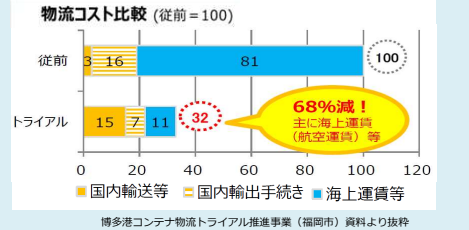
整備後

- 1～8 青果関連事業者
- 9～11 物流関連企業
- 12～16 不動産関連企業
- 17 官公署等
- 18 物流関連企業
- 19 不動産関連企業等

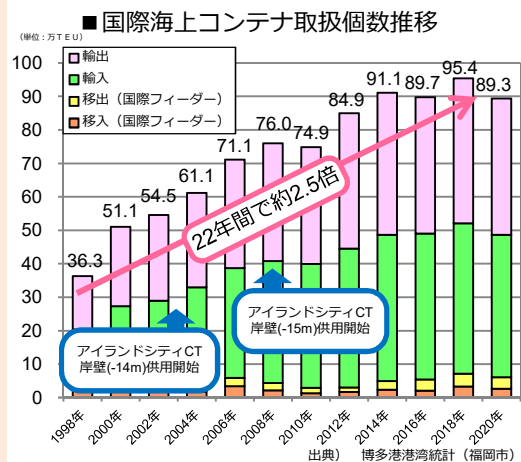


～博多港を利用した物流業者の例～

航路	従前	関西倉庫→関西地区(航空)→仁川空港
トライアル	関西倉庫→博多港(フェリー)→釜山港	



整備に伴う効果



みなとづくりエリア地区の分譲状況

《国際海上コンテナターミナルの整備状況》
アイランドシティCT
C1岸壁: -14m (2003年)
C2岸壁(耐震): -15m (2008年)
C2延伸部: -15m (2021年)

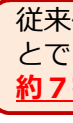
《みなとづくりエリアの分譲状況》
分譲済面積: **70.1ha**
分譲進捗率: **80.8%**
(2022年3月31日時点)

関係者の声



港湾運営会社

アジア諸国に近い地理的優位性を生かし、国際海上コンテナ取扱個数が**22年間で約2.5倍に増える**など成長を続けている。



物流業者

従来使用していた航空機輸送から海上輸送に切り替えたことで、同程度のリードタイムを確保しつつ、**物流コストを約7割削減**することができた。



港湾管理者(福岡市)

みなとづくりエリアは、物流エリアの形成も順調に進捗しており、物流施設等の総敷地面積約**70.1ha**、分譲進捗率約**80.8%**となっている。

- 国際物流ターミナルの整備や有明海沿岸道路整備により、広域物流ネットワークが構築された。
- 外貿コンテナ取扱貨物量が増加（2010年⇒2020年で約3倍）し、三池港周辺において、化学工業を中心とする製造業や再生可能エネルギー産業が発展するなど、地域経済の活性化に寄与している（過去5年間の民間投資額：約220億円）。

整備後



関係者の声

三池港と背後の道路ネットワークの両方が整備されたことで、海上輸送と陸上輸送の円滑な連携が可能となり、利便性が向上した。

港運事業者

三池港での外貿コンテナ取扱貨物量は、14年間で約26倍になり大幅に増加している。地域活性化にとって不可欠な存在である。

港湾管理者 (福岡県)

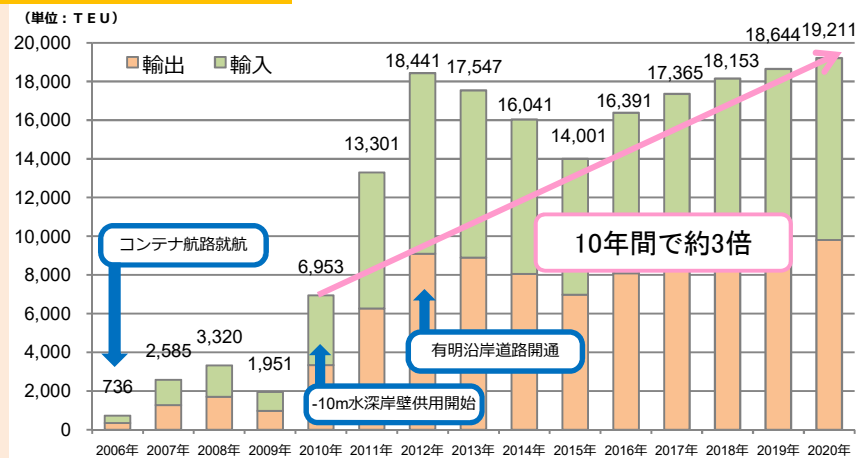
三池港を利用する荷主 (※) は増えており、港湾の利用を目的とした民間投資や雇用の創出が誘発されている。

地元自治体 (大牟田市)

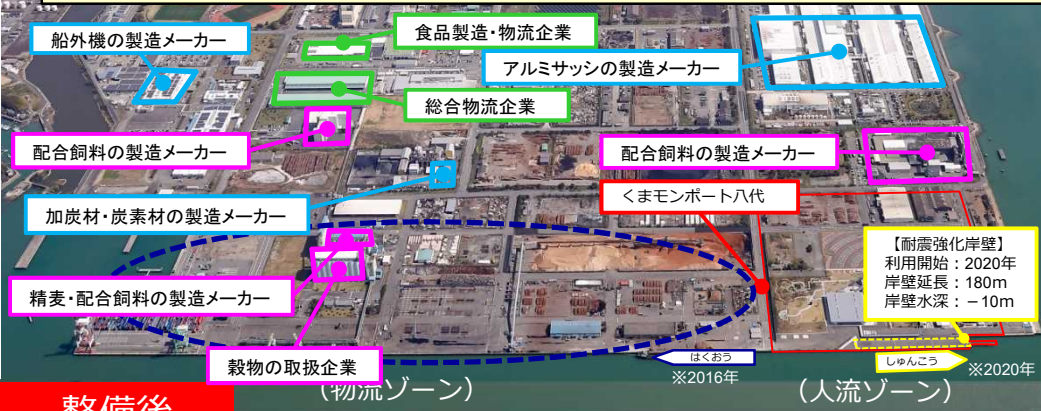
※2010年：67事業者⇒2020年：104事業者

整備に伴う効果

《外貿コンテナ取扱貨物量の推移》



- 2020年3月、旅客受入施設を備えた「くまモンポート八代」の完成により、物流ゾーンと人流ゾーンが分けられたことで、港の利便性が向上し、地域経済の活性化・集客増加に貢献。（（過去3年間の民間投資額：約360億円））
- 耐震機能を有した岸壁を整備したことで、防災機能が向上する他、地域住民の安心安全の実現に寄与。



関係者の声

「2016年4月熊本地震」や「2020年7月豪雨」を経験している私達にとっては、**耐震強化岸壁の完成は、心強い。**

熊本地震：熊本港において、九州地方整備局所有船にて飲料水を延べ約3,600人に12万羽を提供。三角港において、地方整備局所有船にて入浴支援を延べ約328名に実施。

熊本県民



整備に伴う効果

《クルーズ用岸壁整備がもたらす効果》



2016年の地震時にバルク岸壁（非耐震岸壁）に着岸し活躍したフェリー船が、今後は耐震強化岸壁に着岸可能となる



《耐震強化岸壁整備がもたらす効果》



2020年の豪雨災害時には、海上保安庁の巡視船が着岸し、被災地を支援



【2021年7月、国・県・市、民間で合同防災訓練を実施】

港湾背後地への企業立地により、**雇**用が創出され、**地**域の活性化に繋**が**っている。



自治体（八代市）

クルーズ船が岸壁に寄港している間は**貨物の取扱いを中止**していたが、クルーズ岸壁が整備されたことで、**継続的に貨物の取扱いができるようになった。**

物流事業者（船社・船舶代理店）



- 港湾整備と周辺道路の整備に伴う港湾へのアクセス性向上により、岸壁の背後地に大手製材メーカーが進出。
- 地域の木材を材料にした製材製造や、海外への木材輸出により、長らく低迷していた林業が再生。

整備後



整備に伴う効果

《大手製材メーカーの立地の事例》

木材を、製材に加工し出荷 (2019年工場増設)

【立地要因】

- ・木材集荷
- ・製品の国内輸送
- ・海外への輸出



※投資額: 約442億円 (92億円) 雇用人数: 約340人 (80人)

括弧書きは、増設に伴う投資額及び新規雇用者数

中国の需要を受けて、木材輸出量が増加
2.3万m³/年→14万m³/年
(2012年～2020年)



関係者の声

製材メーカーが安定的に木材を購入してくれたため、**木材価格が安定し、木材(素材)の生産量が171.3万m³(2013年)→187.9万m³(2020年)に増加**するほど林業が再生した。



林業従事者

木材を近隣から入手でき、港湾を通じて円滑に運搬できることにより、**製材の出荷量が75万m³(2013年)→97万m³(2020年)に増加**している。

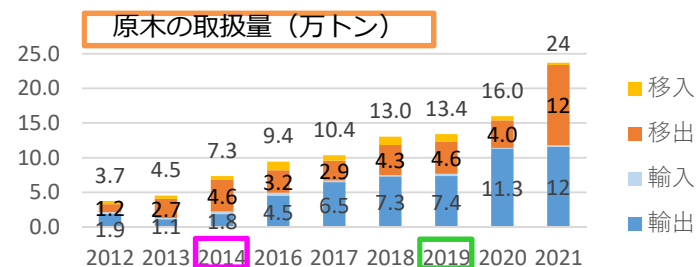
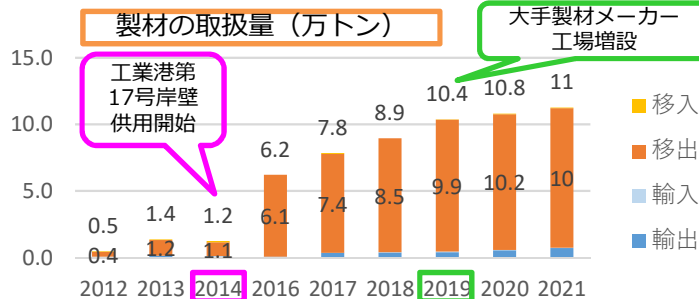


製材メーカー

港湾を通じて、地域の主産業である林業が活性化している。港湾背後地でも**雇用が創出され、地域の活性化に繋がっている。**



自治体 (宮崎県)



- 従前、外貿コンテナ貨物を取り扱っていた外港地区では、貨物量の増加やコンテナ輸送船の大型化への対応が困難となったことから、新若浜地区に新たなコンテナターミナルを整備（コンテナ取扱貨物量：約7.6万TEU(2008年)⇒約9.2万TEU（2020年(速報値)）に約**21%増加**）。
- 再編後の外港地区のコンテナターミナル跡地では原木輸出が本格化され、その**取扱数量と輸出額は11年連続全国第1位**となるまでに成長。**取扱量は約44万m³、輸出額は約50億円で共に全国シェアの約3割**を占める。
- また原木の輸出だけでなく、2025年から木材加工工場が新たに稼働する予定であり、より付加価値が高い木材製品の国内向けの供給や海外への輸出が行われる見込み。

整備前



整備後

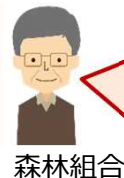


関係者の声

港背後の大隅地域や宮崎県南部は**森林資源が豊富**。志布志港は最大の貿易相手国の**中国に近く、地理的優位性もあり、まだまだ原木輸出の伸び代がある。**



戦後植林した大量の木が伐採時期を迎えている。それを受け入れることができる**輸出拠点が、外港地区に確保されたことで日本における木材取扱量トップの地位まで成長できた。**



新たなコンテナターミナルの整備により、**コンテナ船が週6便から週11便に増便され、取扱貨物量も10万TEUを記録することができた。(2018年、2019年)**
原木についても、中国からどんどん木材を輸出して欲しいと言われている。原木輸出は**地元の林業振興も支えているため、期待は大きい。**

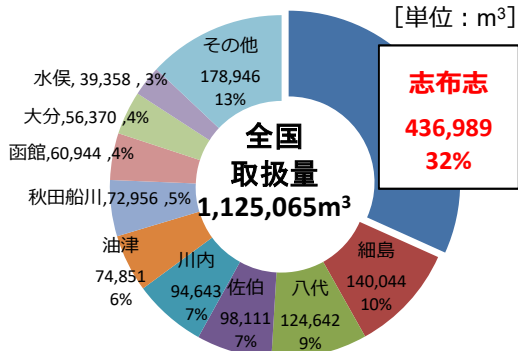
地元自治体 (志布志市)



整備に伴う効果

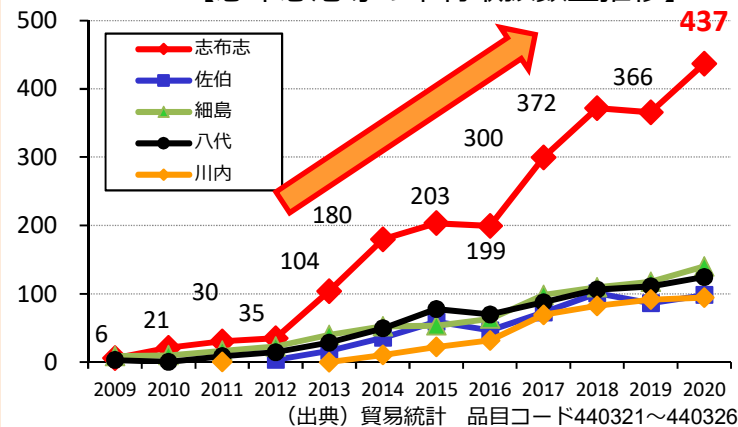
【2020年の全国の木材取扱量】

[単位: m³]



(出典) 貿易統計(2020) 品目コード440321~440326

[単位: 千m³] 【志布志港等の木材取扱数量推移】



(出典) 貿易統計 品目コード440321~440326

- クルーズ船専用岸壁を整備することにより、**クルーズ船寄港回数が、約5倍**（52回/年(2010) → 260回/年(2019)）と飛躍的に増加し、それに伴い観光消費の増大にも貢献。
- クルーズ船寄港は観光分野だけでなく県産品の消費拡大や生産者の所得向上等、農林水産分野の振興にも大きく貢献。

整備前



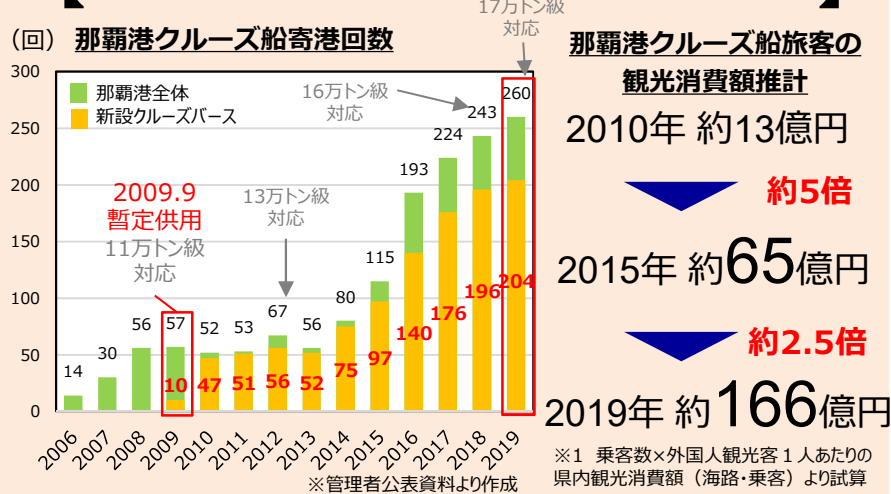
整備後 (2009.9暫定供用)



- : 整備済み
- : 整備予定

整備に伴う効果

【クルーズ船寄港数及び背後地の経済効果の大幅増加】



クルーズ船への地元食材の提供

2018年4月、ゲンティン香港傘下のドリームクルーズ社とJAおきなわ及びレオスポ（株）はクルーズ船ワールドドリーム沖縄食材（沖縄和牛等）の販売契約に関する覚書を締結。同年8月にはスタークルーズ社の3隻にも提供を合意。



<提供実績（～2019.3まで）>

- 沖縄和牛 9トン
- あぐー豚 3.2トン
- 青果物 7トン
- 加工物（飲料・菓子類） 3,000ケース 等

関係者の声

クルーズバス背後立地企業（小売業）



クルーズの恩恵を大きく受けている。**バスの乗入れが70台/日以上**になることもある。

クルーズ船寄港時に売上の増加がみられる。特にオーバーナイト寄港の際は、21時からレジが込みははじめ1時頃まで買い物する客もいる。**平均20~30万円売上がある場合もある。**



クルーズ船寄港時には平常時より人員を2割、商品を5割多く準備しており、**売上は2倍程度。**

クルーズ客で賑わう国際通り付近・小売店の様子



- 岸壁の増深と荷さばき地の拡張を一体的に実現することで、RORO船の大型化に対応。荷役スペースの拡幅により、円滑な荷捌きが可能となる等、輸送効率化が実現。また、耐震強化岸壁として整備する事で離島における安全・安心の確保に寄与。
- 整備前は岸壁の向きが冬季季節風の影響を受けやすく大型RORO船の着岸が困難であったが、整備後は季節風の影響を受けにくい形状となり、運航率が整備前88.8%から整備後97.6%に向上。
- 整備前と比べて宮古圏におけるRORO船取扱貨物量が約1.5~2.0倍になる等、安定した物資供給に大きく寄与。

整備前

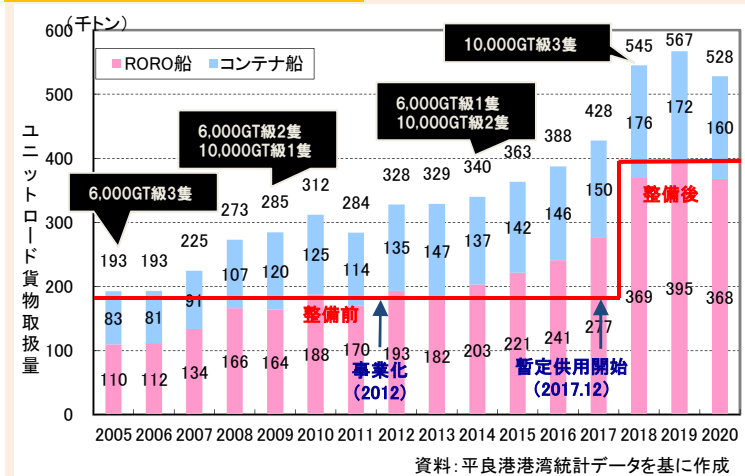


整備後

(2017.12暫定供用)



整備に伴う効果



- 暫定供用開始に伴い、RORO貨物の取扱貨物量が約40万トンになる等1.5~2倍増を実現
- RORO船が6,000GT級から10,000GT級に大型化され、安定した物資供給と輸送効率化を実現

関係者の声



事業実施により、船舶の大型化が可能となり需要増大にも対応できた。岸壁エプロン、背後ヤードが広がったため、荷役作業がスムーズになり、フォークリフトによる作業効率が飛躍的に向上している。



平良港における荷役効率化により、次港である石垣港への物資供給が早まり、離島間における輸送効率化にも効果がある。



整備前に比べ、物流の安定供給が向上し、荷捌きの効率化が進んだことで小売業の商品供給は増加し遅配は改善されている。



今後、大型店舗の出店を予定しており、整備の進捗により更なる物流の安定供給の向上や荷捌きの効率化を期待している。