

徳山下松港長期構想

平成25年12月

山口県

目 次

はじめに	1
第1章 徳山下松港の現況と課題	3
1. 徳山下松港の概要及び背後地域・港湾利用の現況	3
1.1 徳山下松港の概要	3
1.2 背後地域の現況	12
1.3 港湾利用の現況	16
2. 上位計画・関連計画の動向	23
2.1 地域開発計画の動向	23
2.2 産業振興計画の動向	24
2.3 港湾関連計画の動向	26
3. 港湾利用者ニーズと市民からの主な意見	27
3.1 港湾利用者のニーズ	27
3.2 市民の港湾に対する主な意見	28
3.3 パブリックコメント	31
4. 港湾の課題	32
4.1 物流面における課題	32
4.2 交流面における課題	33
4.3 防災面における課題	34
第2章 徳山下松港長期構想	35
1. 課題に対する対応策	35
1.1 将来像	35
1.2 基本戦略	37
2. 港湾整備の方向性	38
2.1 物流	38
2.2 交流	40
2.3 防災	42
3. 空間利用計画	45

はじめに

本港の港湾計画は、平成 4 年 8 月（港湾審議会第 142 回計画部会）に、おおむね平成 15 年を目標年次として改訂されました。

この港湾計画では、背後地域における工業生産の増大に伴う外内貿貨物の増加に対応した物流機能の一層の拡充強化、人が集う魅力ある空間の創出や増大する海洋性レクリエーション需要への対応、背後地域の生活環境の改善といった要請の高まりに対処するため、高度物流空間の形成、市民のゆとり・うるおい志向に対応した魅力ある空間の創出、近接している市街地と臨海部工場との分離、マリーナを核とした海洋性レクリエーション基地の整備等に伴う港湾施設や用地造成の計画を位置づけています。

その後の我が国の経済社会は、バブル経済の崩壊による経済の長期の低迷を経験した後、中国の急激な経済発展に牽引される形で回復の兆しを見せていたものの、平成 20 年 9 月のリーマンショックに起因した世界同時不況の影響や、平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災による被害の影響を受けて混迷の色を濃くしています。また、経済のグローバル化も大きく進展し、特に拡大を続けるアジアマーケットを中心に、海上輸送の貨物量の増加や船舶の大型化が進展しています。さらに、地方財政の逼迫や、環境問題の顕在化による人々の環境意識の高まり等、地域、住民の意識も大きく変化しています。

このような状況を踏まえて、我が国の産業活性化と地域経済を牽引するため、長期的視点（20～30 年後）に立った港湾整備の主要施策を検討し、次期港湾計画の改訂に資するための長期構想を策定するものです。

徳山下松港長期構想検討委員会 委員名簿

(順不同・敬称略、平成 25 年 12 月現在)

区 分	氏 名	所 属 ・ 職 名 等
委員 長	鬼 頭 平 三	公益社団法人日本港湾協会 理事長
委 員	澤 喜 司 郎	山口大学経済学部 教授
委 員	榊 原 弘 之	山口大学工学部 准教授
委 員	坂 本 京 子	気象予報士・防災士
委 員	金 子 敦 子	一級建築士・山口県景観アドバイザー
委 員	金 田 幸 三	公益社団法人瀬戸内海海上安全協会 会長
委 員	鴨 頭 明 人	全日本海員組合 中・四国地方支部 支部長
委 員	渡 邊 正 之	徳山コンテナターミナル運営協議会 会長
委 員	松 田 安 史	新南陽商工会議所 会頭
		中国地方港運協会 徳山下松支部 支部長
委 員	藤 井 英 雄	徳山商工会議所 会頭
		徳山港振興会 会長
委 員	弘 中 伸 寛	下松商工会議所 会頭
委 員	藤 井 勝	光商工会議所 会頭
委 員	坂 田 将 幸	光青年会議所 理事長
委 員	原 田 栄 造	周南青年会議所 理事長
委 員	大 西 一 治	山口県漁業協同組合 光熊毛統括支店 運営委員長
委 員	弘 中 弘	山口県漁業協同組合 周南統括支店 運営委員長
委 員	井 川 成 正	下松市 市長
委 員	市 川 熙	光市 市長
委 員	木 村 健 一 郎	周南市 市長
委 員	魚 住 聡	国土交通省中国地方整備局 港湾空港部 部長
委 員	足 立 徹	国土交通省中国地方整備局 企画部 部長
委 員	増 田 克 樹	徳山海上保安部 部長
委 員	渡 邊 繁 樹	山口県産業戦略部 部長
委 員	半 田 健 二	山口県環境生活部 部長
委 員	藤 山 泰 司	山口県農林水産部 理事
委 員	小 口 浩	山口県土木建築部 部長
オブザーバー	梅 野 修 一	国土交通省港湾局 計画課 港湾計画審査官

第1章 徳山下松港の現況と課題

1. 徳山下松港の概要及び背後地域・港湾利用の現況

1.1 徳山下松港の概要

(1) 概要

徳山下松港は、山口県の瀬戸内海沿岸のほぼ中央に位置し、周南市、下松市、光市の3市を包含する広い港域を持つ自然条件に恵まれた良港として、古くから利用されてきました。近年では、その背後に形成された石油コンビナートをはじめとする臨海工業地帯を支える工業港として重要な役割を果たしており、昭和26年に重要港湾⁽¹⁾に、また昭和40年には特定重要港湾、平成23年には国際拠点港湾⁽²⁾の指定を受けています。

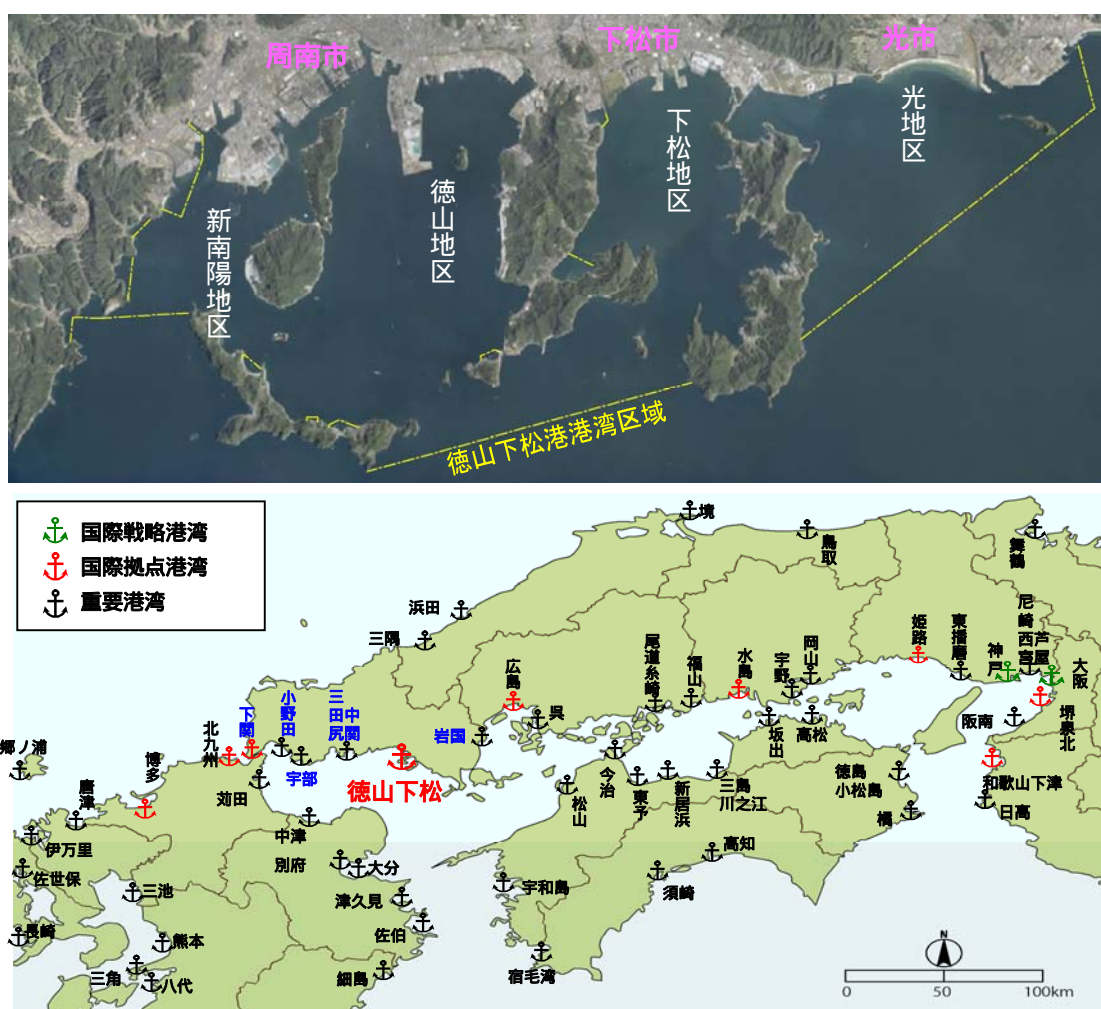
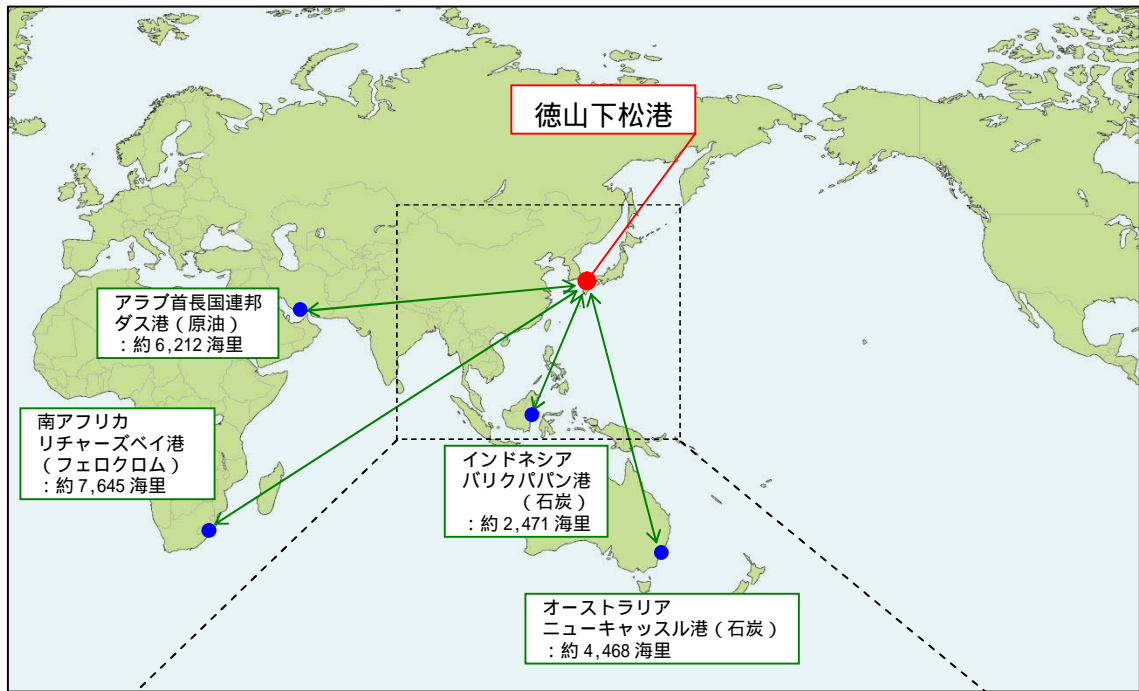


図1-1 徳山下松港の位置

⁽¹⁾海上輸送網の拠点となる港湾、その他の国の利害に重大な関係を有する港湾（全国103港、山口県では岩国港、三田尻中関港、宇部港、小野田港の4港）

⁽²⁾国際戦略港湾（長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾（全国5港））以外の港湾であって、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾（全国18港、山口県では徳山下松港、関門港）



図中の距離は海上輸送距離である。
 資料：「世界港間距離図表」海文堂、「新訂内航距離表」(社)日本海運集会所

図 1-2 徳山下松港の位置

(2) 産業集積の歴史と徳山下松港の沿革

徳山下松港は、江戸時代、正税米の積出港として栄えた史実があり、「毛利の三白政策」と称される米・塩・紙の殖産政策により海岸線一帯に開作事業が進められ、また、富田・徳山・下松には商港が開かれ、瀬戸内海航路の主要な寄港地として、また生産品の積出港として発展したと伝えられています。

明治 37 年には徳山市に海軍練炭製造所が開設され、大正から昭和初期に石油、鉄鋼、ソーダ、車両等の企業が進出し発展していく中で、昭和 26 年に重要港湾の指定を受けました。

その後、石油関連会社をはじめ、種々の企業が相次いで進出し、全国屈指の石油コンビナートが出現しました。下松、光地区にも電力、石油、鉄鋼、製薬業の進出により、本港背後地は西日本における代表的な臨海工業地帯の一つに成長し、昭和 39 年には「周南工業整備特別地域」の指定を受け、昭和 40 年に特定重要港湾の指定を受けています。

近年では、平成 15 年に「総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）⁽³⁾」に指定され、海上静脈物流とリサイクル産業の拠点形成に向けた取組を進めています。また、平成 20 年には全国初の「臨海部産業エリア形成促進港⁽⁴⁾」の指定を受け、晴海 9 号岸壁（-14m）において、周南バルクターミナル（株）によるバルクターミナルの運営事業（特定埠頭の長期一体貸付）が開始されています。

さらに、平成 23 年には宇部港とともに「国際バルク戦略港湾⁽⁵⁾」に選定されており、大型船舶での大量一括輸送により、我が国産業に必要な不可欠な石炭を安定的かつ安価に供給する広域拠点港としての役割が期待されています。



⁽³⁾広域的なりサイクル施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点となる港湾（全国 22 港 山口県では徳山下松港、宇部港）

⁽⁴⁾「臨海部産業エリア」とは、民間事業者が一体的に運営する埠頭及びその隣接区域の連携を強化することによりバルク貨物等の輸送の効率化を促進する区域であり、その形成により地域の産業の国際競争力の強化を図る港湾を「臨海部産業エリア形成促進港」として、港湾管理者の申請に基づいて国土交通省が指定するもの。

⁽⁵⁾大型船舶の活用等により、対象品目を取扱うアジアの主要港湾と比べて遜色ない物流コストサービスを実現し、我が国の産業の競争力や国民生活の向上に不可欠な物資の安定的かつ安価な供給を実現するために選定された港湾。

表 1-1 産業集積の歴史と徳山下松港の沿革

	徳山下松港の沿革	産業集積の歴史
江戸時代	「毛利の三白」と称される米・塩・紙の増産政策により、生産品の積み出し港として発展	
	大正 5年	【徳山】 鈴木亜鉛精錬所(現日本精蠟株)が進出
	7年	【徳山】 日本曹達工業株(現株トクヤマ)が進出
		【新南陽】 大阪鉄板製造株(現日新製鋼株)が進出
	10年	【下松】 株日立製作所が進出(日本汽船笠戸造船所を譲受)
大正 11年	徳山港開港 ⁽⁶⁾ 、特別輸出入港に指定	
	昭和 5年	【下松】 日本石油精製株(現 JX 日鉱日石エネルギー株)が進出
	10年	【新南陽】 東洋曹達株(現東ソー株)が進出
		【下松】 東洋鋼鋳株が進出
	21年	【光】 武田薬品工業株が進出
昭和 23年	下松港が徳山港に編入され、徳山下松港として開港指定	
昭和 26年	重要港湾に指定	
	昭和 30年	【光】 八幡製鐵株(現新日鐵住金株)が進出
	32年	【徳山】 出光興産株が進出
昭和 36年	港湾計画策定(新規)	
	昭和 37年	【新南陽】 日本ポリウレタン工業株が進出
	39年	【徳山】 出光石油化学株(現出光興産株)に吸収合併が進出
昭和 40年	特定重要港湾に指定	
	昭和 40年	【徳山】 日本ゼオン株が進出
昭和 41年	光港が徳山下松港に編入され開港	
	昭和 43年	【徳山】 帝人株が進出
昭和 50年	港湾計画改訂	
昭和 57年	港湾計画改訂	
平成 3年	徳山コンテナターミナル開設、晴海 7 号岸壁(-12m) 240m 完成	
平成 4年	港湾計画改訂	
平成 12年	晴海 9 号岸壁(-14m) 280m 完成	
	平成 13年	【下松】 石炭中継基地稼働開始(JX 日鉱日石エネルギー株)
平成 15年	総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定	
平成 17年	新南陽 N6 岸壁(-12m) 240m 完成、周南大橋開通	
平成 20年	臨海部産業エリア形成促進港に指定	
	平成 20年	【徳山】 周南バルクターミナル株が設立(特定埠頭の長期一体貸付開始)
平成 23年	国際拠点港湾に指定、国際バルク戦略港湾に選定	

⁽⁶⁾ 外国貿易のために開放された港として「関税法」の規定により指定された港。

(3) 主要企業の立地状況と港湾施設

徳山下松港の背後には、石油、化学工業を中心とする周南コンビナートが形成されています。周南コンビナートは、県経済の原動力となる全国でも有数の複合化学コンビナートで、有力なエチレンセンターであること及び有機化学（石油をベース）と無機化学（苛性ソーダをベース）が融合したコンビナートとして、多種多彩な化学製品を生み出していること、自家発電量が多く安価で安定的な電力を供給していることなどが大きな特徴です。ここで生産される多種多彩かつ先端的な基礎素材製品は世界的なシェアを誇っており、その用途は多方面にわたり、我が国における「モノづくり産業」の一翼を大きく担う一大供給拠点となっています。

また、周南コンビナート地域内には、セメント、鉄鋼やそれらを活用する産業などが展開しており、多くの業種・企業との間で工程間連携が進んでいます。今後、こうした連携が更に進展することによって、厚みのある産業間の連携が形成されることが期待されます。

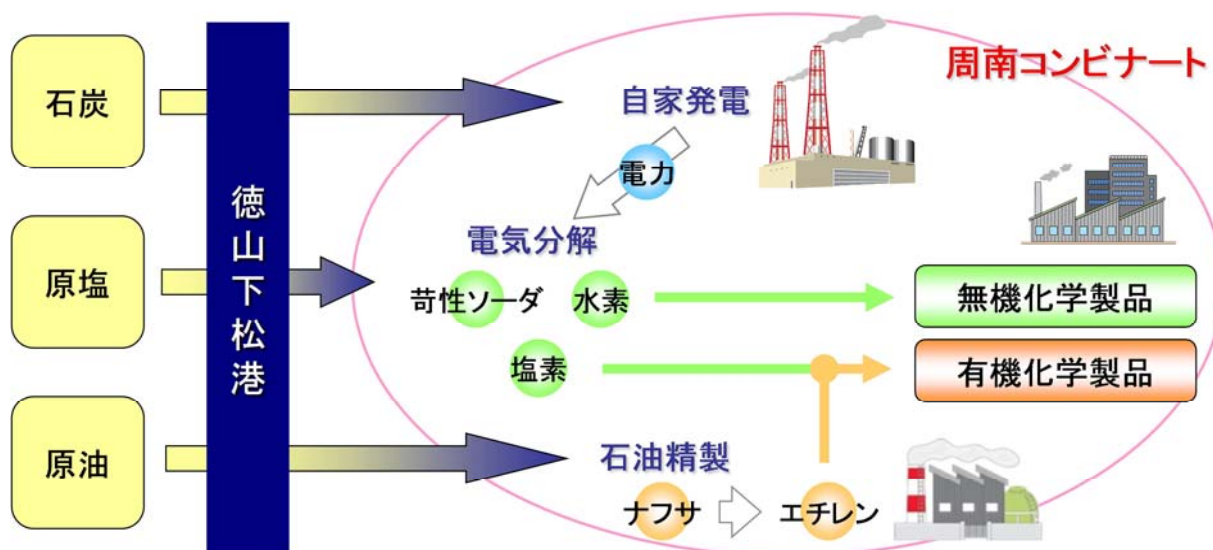


図 1-3 周南コンビナートの基本イメージ

表 1-2 主要企業の立地状況

地区名	企業	業種	主な製造品
新南陽地区	東ソー(株)	化学工業	苛性ソーダ、塩ビモノマー、セメント
	日本ポリウレタン工業(株)	化学工業	TDI、MDI、ポリエステル
	日新製鋼(株)	鉄鋼業	ステンレス鋼板
徳山地区	(株)トクヤマ	化学工業	苛性ソーダ、セメント、多結晶シリコン
	三井化学(株)	化学工業	PPG、POP
	日本ゼオン(株)	化学工業	合成ゴム、合成ラテックス
	出光興産(株)	石油製品製造業	LPガス、ナフサ、ガソリン
	帝人(株)	化学工業	ポリエステル短繊維
	日本精蠟(株)	石油製品製造業	パラフィンワックス
	周南バルクターミナル(株)	倉庫業	-
下松地区	中国電力(株)	電気業	電気
	東洋鋼鈹(株)	鉄鋼業	ぶりき、電気亜鉛メッキ
	(株)日立製作所	機械製造業	鉄道車両
	JX日鉱日石エネルギー(株)	倉庫業	-
光地区	新日鐵住金(株)	鉄鋼業	鋼管
	新日鐵住金ステンレス(株)	鉄鋼業	ステンレス薄板
	武田薬品工業(株)	医薬品製造業	医薬品

表 1-3 係留施設(公共)

地区名	主要港湾施設	水深(m)	延長(m)	備考
新南陽地区	新南陽 N6 岸壁	-10.0	170	
	新南陽 N6 岸壁(-12m)	-12.0	240	
徳山地区	晴海 1・2 号岸壁	-7.5	260	
	晴海 3・4 号岸壁	-10.0	370	
	晴海 5 号岸壁	-10.0	185	耐震強化岸壁 ⁽⁷⁾
	晴海 6 号岸壁	-10.0	185	
	晴海 7 号岸壁	-12.0	240	ガントリークレーン ⁽⁸⁾ 2 基
	晴海 9 号岸壁	-14.0	280	
下松地区	下松第 1 埠頭岸壁(-7.5m)	-7.5	260	
	下松第 2 埠頭岸壁(-7.5m)	-7.5	130	
	下松第 2 埠頭岸壁(-10.0m)	-10.0	370	
光地区	島田岸壁(-7.5m)	-7.5	130	

(7) 大規模地震等の災害時にも耐えられるように設計された岸壁。

(8) コンテナ荷役専用の橋型クレーン。



図 1-4 新南陽地区

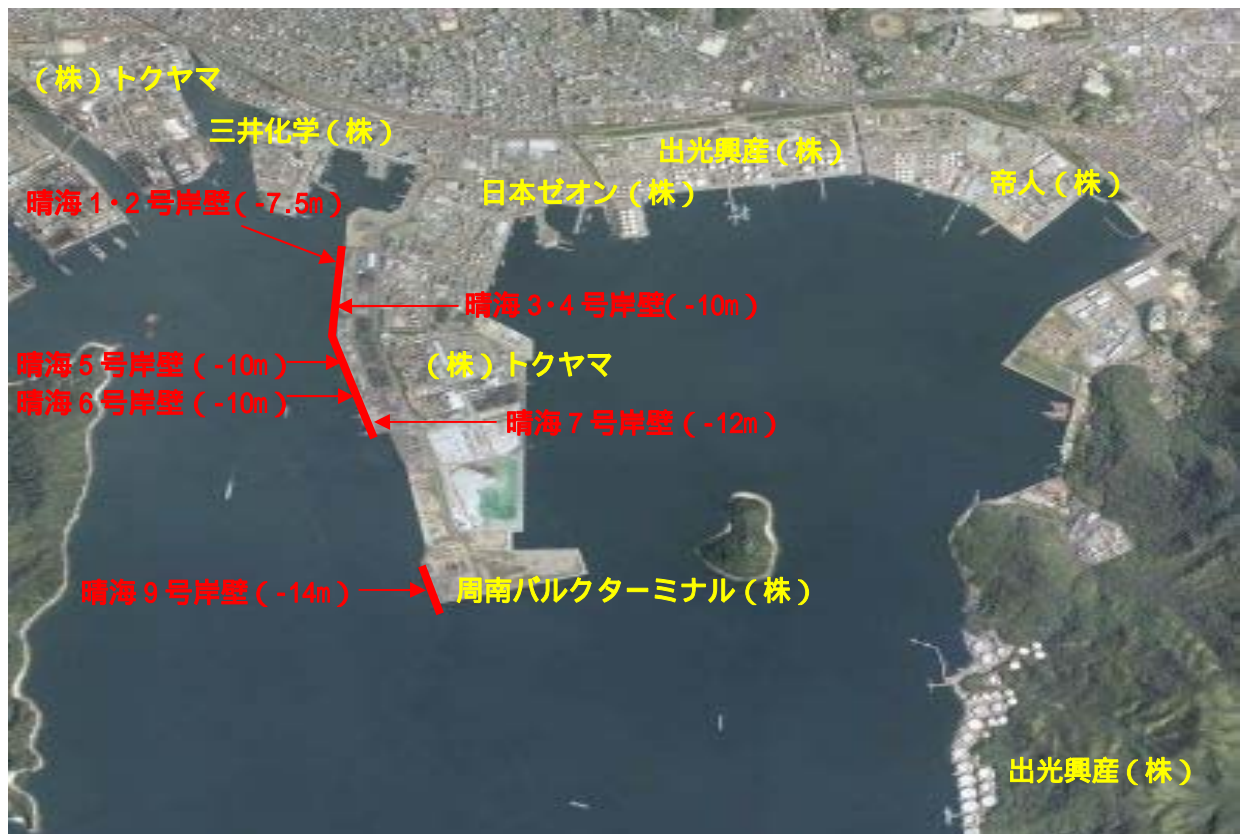


図 1-5 徳山地区



図 1-6 下松地区



図 1-7 光地区

(4) 周辺港湾との役割分担

山口県内には、国際拠点港湾の徳山下松港と下関港の2港、重要港湾の岩国港、三田尻中関港、宇部港、小野田港の4港があり、各港がそれぞれ背後の産業活動を支える工業港やコンテナ輸送網の拠点として機能を分担しています。

国際拠点港湾である徳山下松港は、山口県の産業経済の中心を担う周南地域を背後に抱え、山口県の基幹産業を支える工業港として、また県東部の国際物流拠点および静脈物流⁽⁹⁾拠点としての役割を担っています。

表 1-4 山口県内港湾の担う役割

港湾名	港格	港湾の担う役割
徳山下松港	国際拠点港湾	<ul style="list-style-type: none"> 山口県の産業経済の中心を担う周南地域を背後に抱え、山口県の基幹産業を支える工業港 山口県東部の生活を支える国際物流拠点 山口県東部地域における静脈物流拠点
下関港	国際拠点港湾	<ul style="list-style-type: none"> 西日本における国際海上コンテナ輸送網の拠点 山口県西部の生活を支える国際物流拠点
岩国港	重要港湾	<ul style="list-style-type: none"> 石油化学工業、製紙業を中心とした岩国港背後の産業活動を支える工業港
三田尻中関港	重要港湾	<ul style="list-style-type: none"> 自動車産業を中心とした三田尻中関港背後の産業活動を支える工業港
宇部港	重要港湾	<ul style="list-style-type: none"> 石油化学工業、セメント産業を中心とした宇部港背後の産業活動を支える工業港 山口県西部地域における静脈物流拠点
小野田港	重要港湾	<ul style="list-style-type: none"> セメント産業、化学工業を中心とした小野田港背後の産業活動を支える工業港



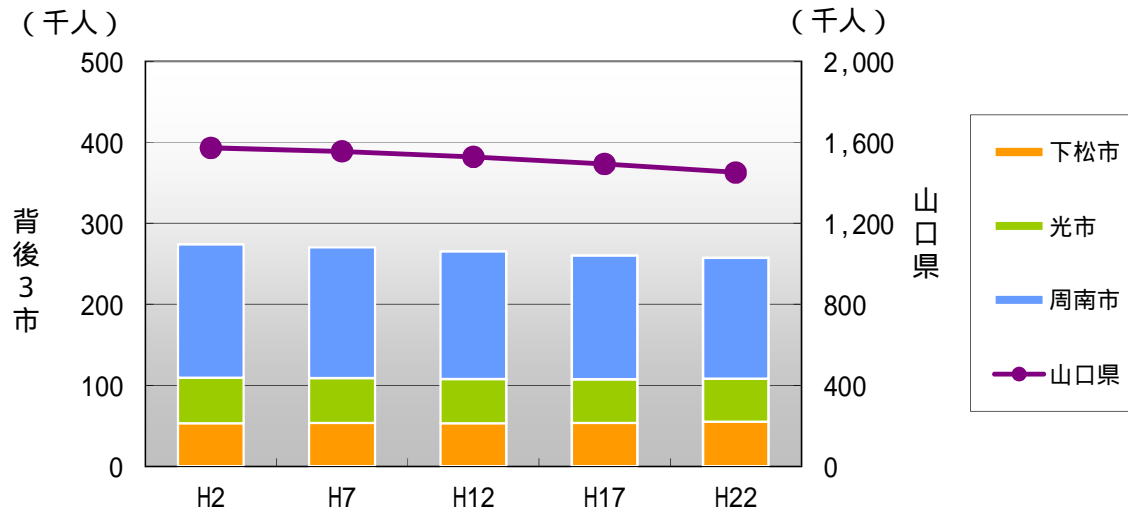
図 1-8 徳山下松港及び周辺港湾位置図

⁽⁹⁾ 使用済みの製品や産業排出物などをリサイクルしたり適正に処分したりするために流通させること。

1.2 背後地域の現況

(1) 背後地域及び人口

徳山下松港の背後3市（下松市、光市、周南市）の人口は、平成22年では約26万人となっており、山口県全体の人口と同様、減少傾向で推移しています。



出典：国勢調査

図 1-9 山口県及び背後3市の人口推移

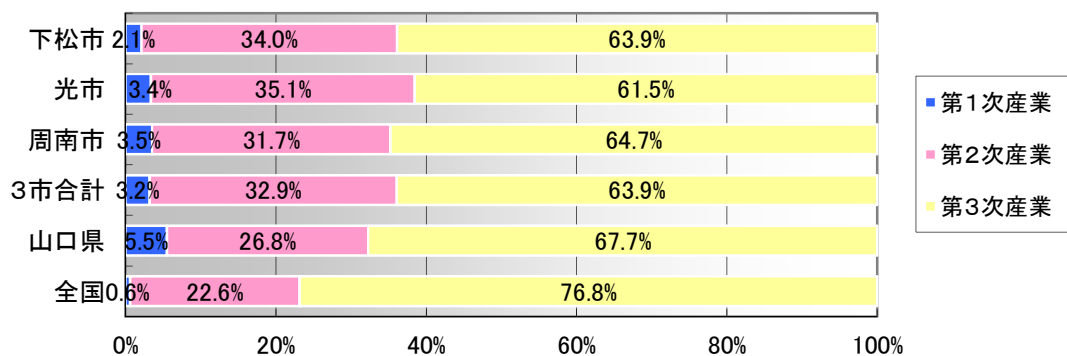


図 1-10 周辺港湾位置図と背後3市

(2) 産業構造

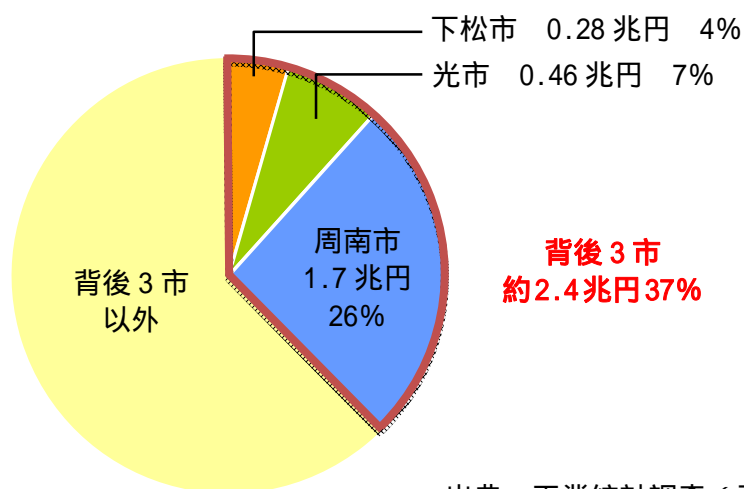
徳山下松港の背後3市の就業者は、第2次産業の比率が約33%と全国平均及び山口県平均に比べて高くなっており、また製造品出荷額等は背後3市で約2.4兆円にのぼり、山口県全体の約4割と高いシェアを占めています。

主な製造品目について、下松市は鉄鋼及び輸送用機械器具類、光市は鉄鋼、周南市は化学工業製品及び石油製品・石炭製品となっています。



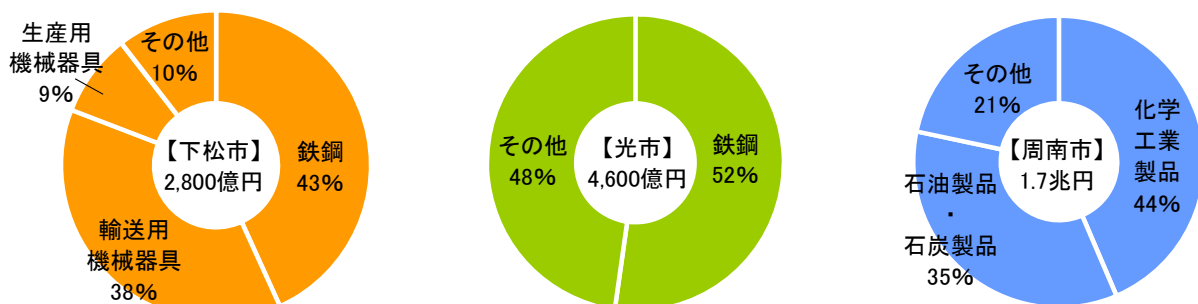
出典：国勢調査（平成22年）

図 1-11 就業者の人口構成



出典：工業統計調査（平成22年）

図 1-12 背後3市の製造品出荷額等の県内シェア



出典：工業統計調査（平成22年）

図 1-13 背後3市の市別・品目別製造品出荷額等

(3) 交通体系

徳山下松港周辺の交通体系について、港背後には主要幹線道路として国道2号及び国道188号、山陽自動車道が通っています。なお、徳山下松港におけるコンテナ貨物取扱いの中心である徳山コンテナターミナルから高速自動車国道までの距離について、徳山東ICまでが約6km、徳山西ICまでが約15kmとなっています。

鉄道について、背後3市内の沿岸部に沿ってJR山陽本線が横断しており、晴海埠頭に隣接してJR山陽新幹線徳山駅があります。また、JR山陽本線新南陽駅はコンテナ及び貨車の取扱駅であり、貨物の輸送を行うことが可能となっています。

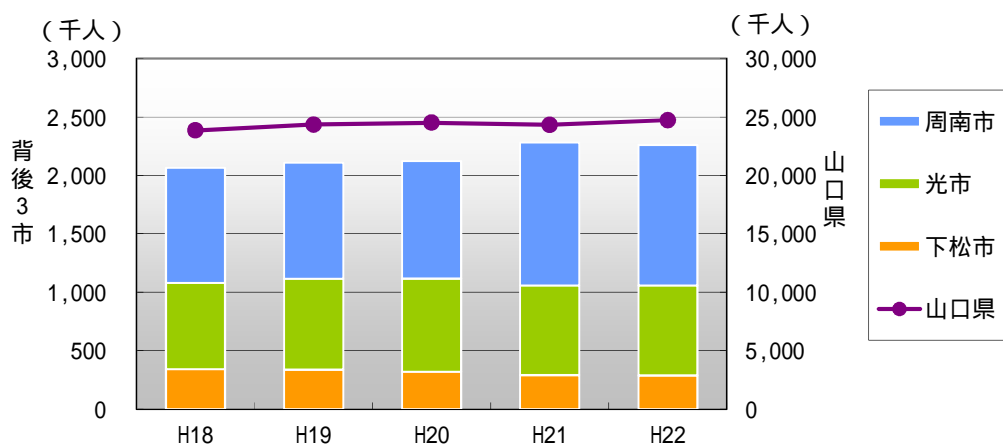
さらに、空港について、山口県内には山口宇部空港及び岩国錦帯橋空港（平成24年12月開港）があり、徳山下松港はこれら2つの空港の間に位置しています。



図 1-14 周辺幹線交通網

(4) 観光及びレクリエーション

徳山下松港背後3市の観光客数は年間約200万人で、山口県全体の約1割を占めており、近年はほぼ横ばいで推移しています。



出典：山口県統計年鑑（平成23年）

図1-15 観光客数の推移



図1-16 背後3市の主要観光地の分布

1.3 港湾利用の現況

(1) 港湾利用の概要

徳山下松港の港湾区域面積は 14,589ha (全国 5 位) で、入港船舶隻数は年間 24,787 隻 (全国 6 位) となっています。さらに危険物船に限ると、入港船舶隻数は 11,886 隻(全国 2 位)となっており、全国有数の工業港となっています。

また、取扱貨物量は 5,198 万トン (全国 17 位)、コンテナ貨物取扱個数 (空含) は年間約 12 万 1 千 TEU⁽¹⁰⁾ (全国 15 位) となっています。

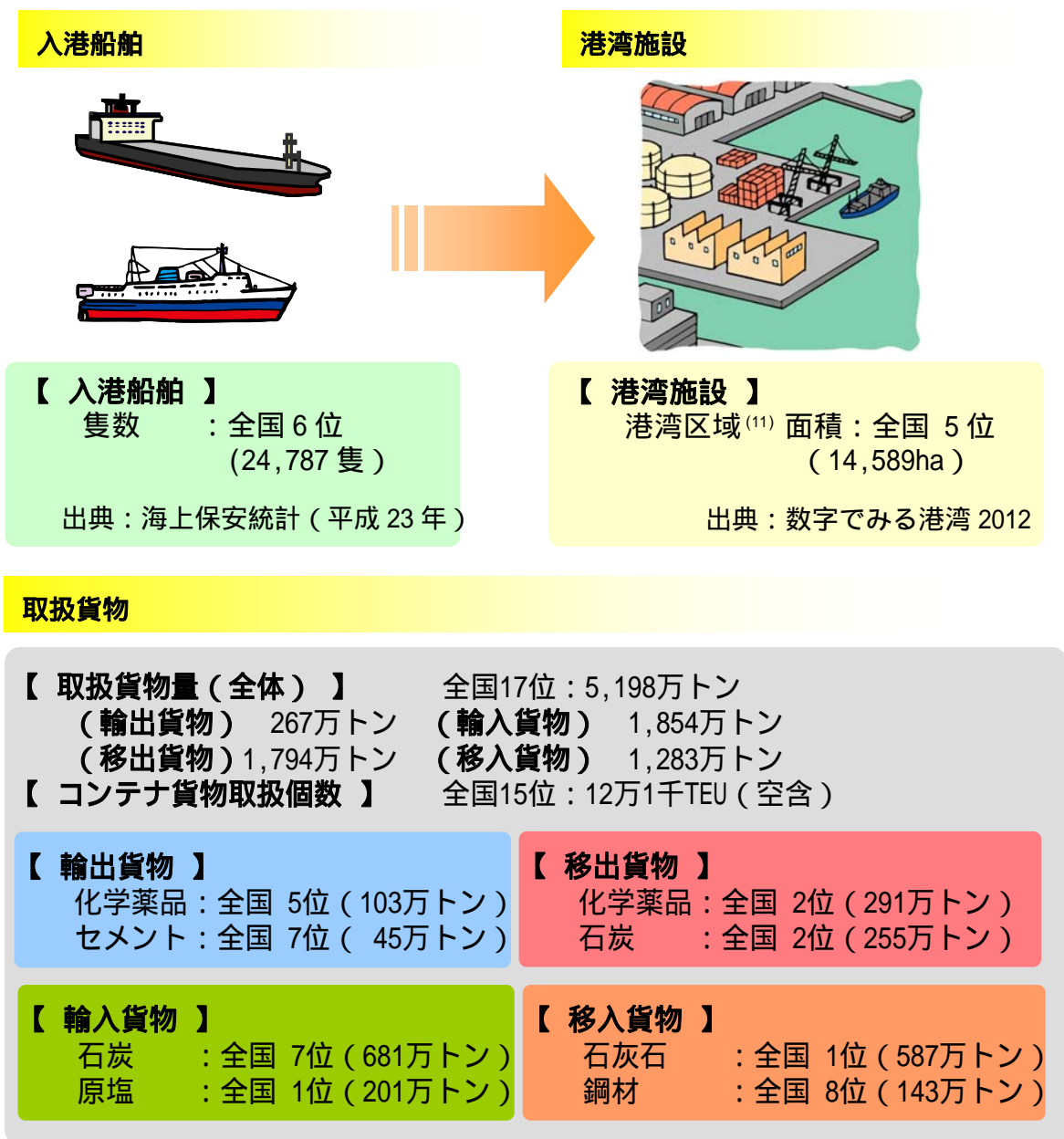


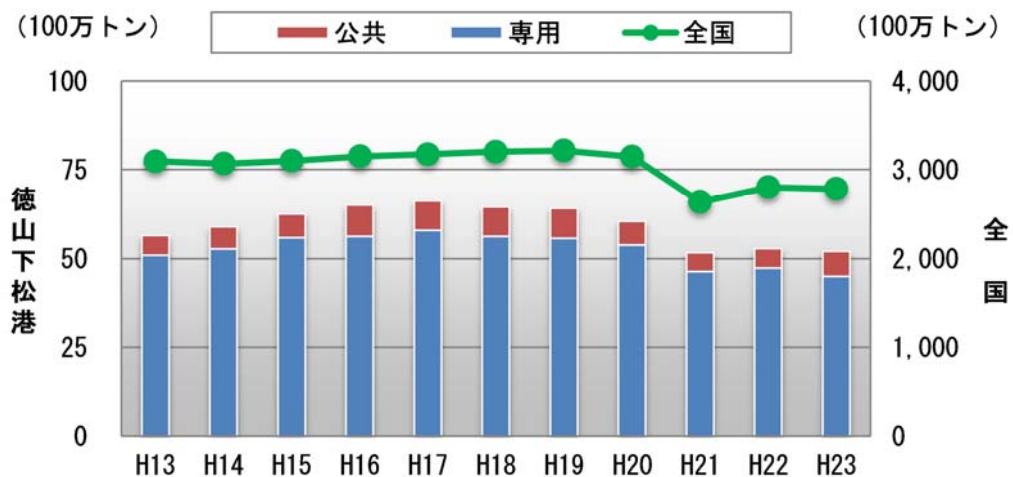
図 1-17 港湾利用の概要

⁽¹⁰⁾ 20 フィート (約 6m) 換算のコンテナ取扱個数の単位 (20 フィートコンテナ 1 個 = 1TEU、40 フィートコンテナ 1 個 = 2TEU)。
⁽¹¹⁾ 港湾法で定める手続きにより、国土交通大臣又は都道府県知事が港湾管理者の権限の及ぶ範囲として認可した水域。

(2) 取扱貨物量の現況

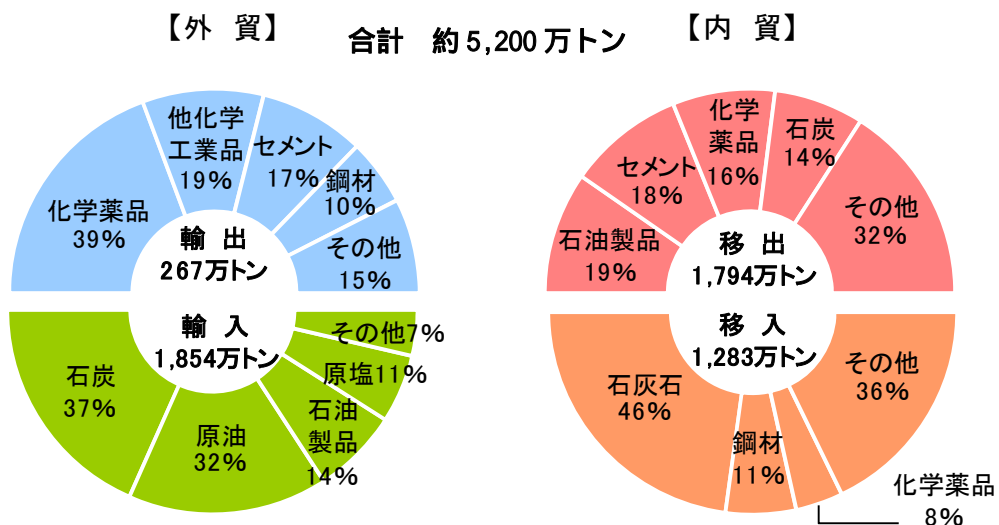
徳山下松港の取扱貨物量は県内シェア 1 位で、県内全体の約 44%を占めています。貨物量の推移について、平成 13 年以降、国内の景気回復や中国特需により増加し平成 17 年に過去最高（6,624 万トン）を記録しましたが、平成 20 年からはリーマンショックに伴う世界同時不況の影響により減少し、平成 23 年は 5,198 万トンとなっています。なお、徳山下松港においては、背後企業の多くが専用施設を有しており、取扱量の 9 割近くが専用施設で取り扱われています（公共：696 万トン、専用：4,502 万トン）。

また、取扱貨物の品目について、周南コンビナートをはじめとする徳山下松港の背後企業は材料を輸入し基礎素材を生産する基礎素材型産業が多く、輸入・移入貨物は石炭・原油・石油製品・原塩・石灰石・鋼材といった素材系貨物、輸出・移出貨物は化学薬品・化学工業品・石油製品・セメント等の加工品が中心となっています。



出典：港湾統計

図 1-18 取扱貨物量の推移



出典：港湾統計（平成 23 年）

図 1-19 徳山下松港の取扱貨物量の品目別シェア

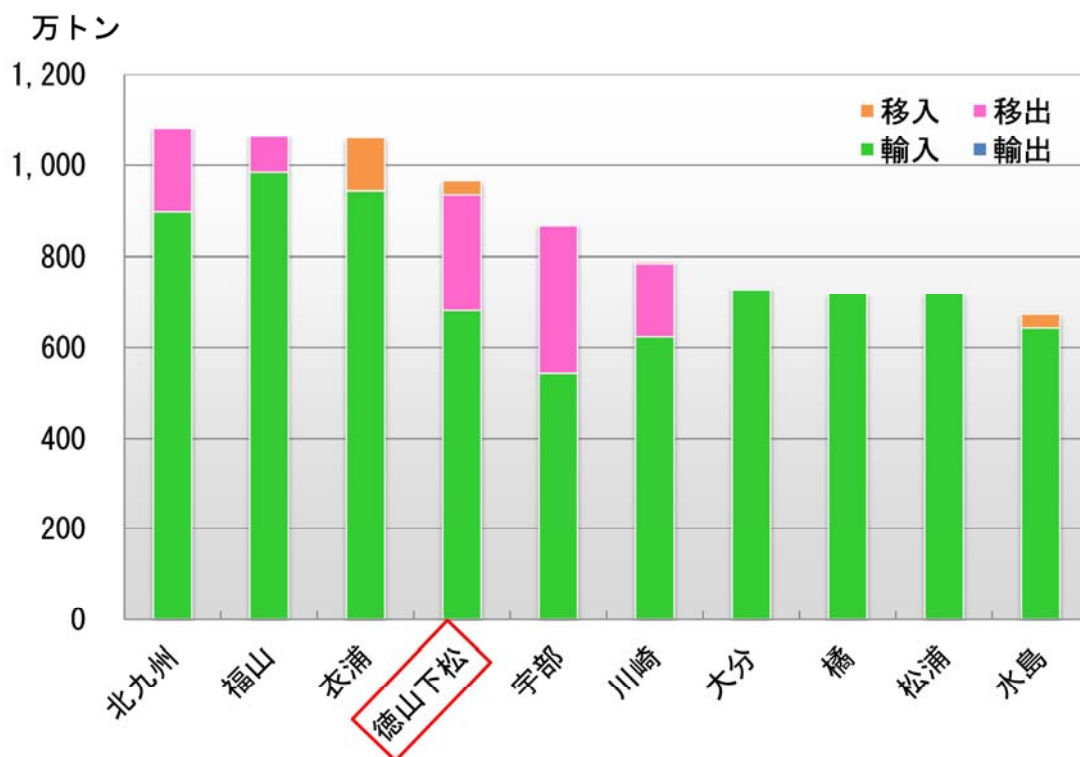
(3) 徳山下松港における石炭取扱量

徳山下松港が位置している瀬戸内海沿岸は、コンビナート等の工業集積地域であり、全国の石炭取扱量の約5割が集中する大量消費地となっています。

徳山下松港は、石炭の国内供給拠点として瀬戸内を中心に約20港へ石炭を配送しており、石炭取扱量は967万トン（平成23年）で、全国第4位となっています。

また、周南コンビナートでは、塩の電気分解による苛性ソーダの生産から始まった経緯があり、安価な電力を確保するため、石炭火力による自家発電量（高炉メーカーを除く）は全国1位で、大量の石炭を使用しています。

基礎素材型産業の製品製造には大量の電力が必要で、背後に立地する企業においては、石炭を燃料とした自家発電設備を所有し、電力融通が実施されています。



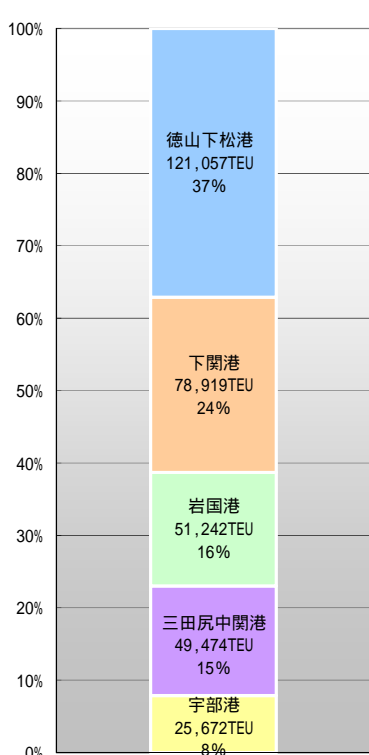
出典：港湾統計（平成23年）

図1-20 港湾別石炭取扱量（全国上位10港）

(4) コンテナ貨物量の現況

山口県全体のコンテナ貨物取扱個数（実入＋空）は、平成23年は年間約32万7千TEUで、その内徳山下松港の取扱個数は年間約12万1千TEUであり、県内シェア第1位（県内取扱個数の約4割）を占めています。平成20年のリーマンショックを契機に取扱個数が落ち込みを見せましたが、その後は回復傾向にあります。

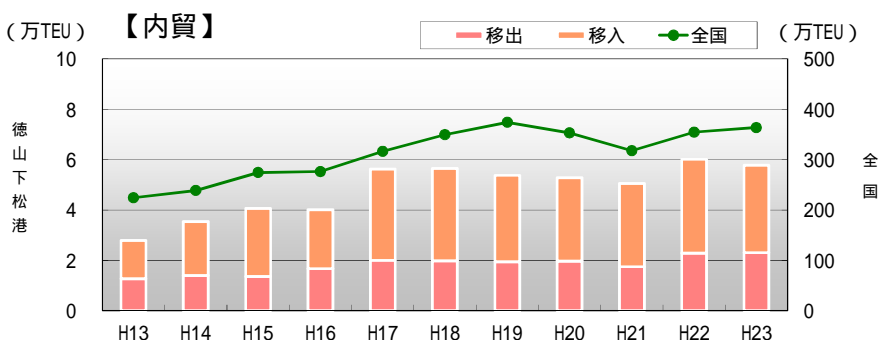
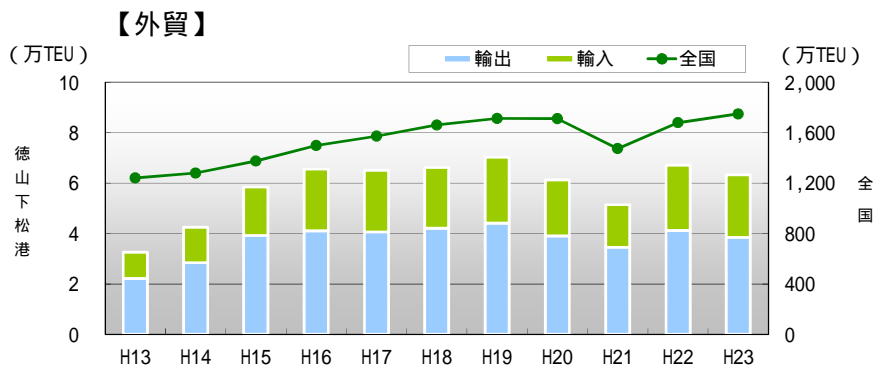
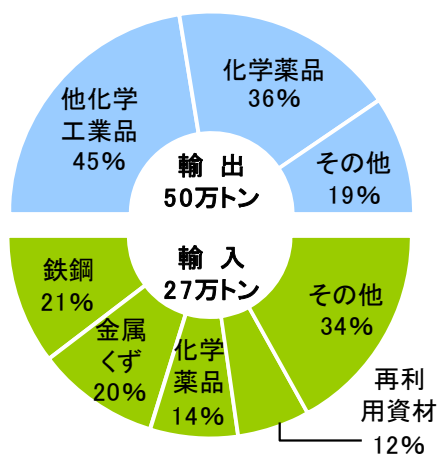
品目別にみると、輸出・移出貨物は他化学工業品及び化学薬品が中心で、輸入・移入貨物は金属くずが中心となっています。



出典：港湾統計（平成23年）

図 1-21 取扱個数の県内シェア

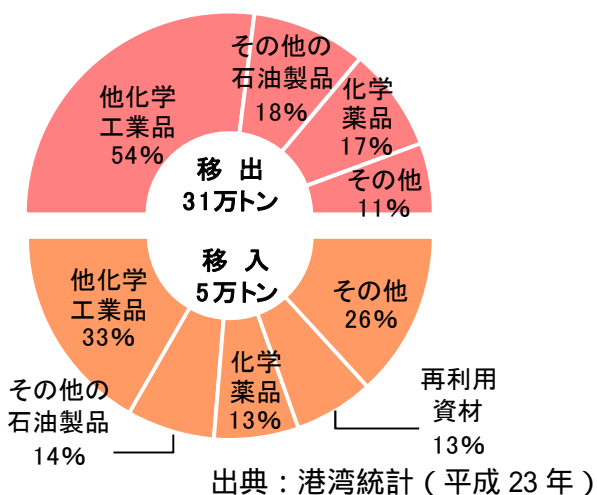
【外 貿】



出典：港湾統計

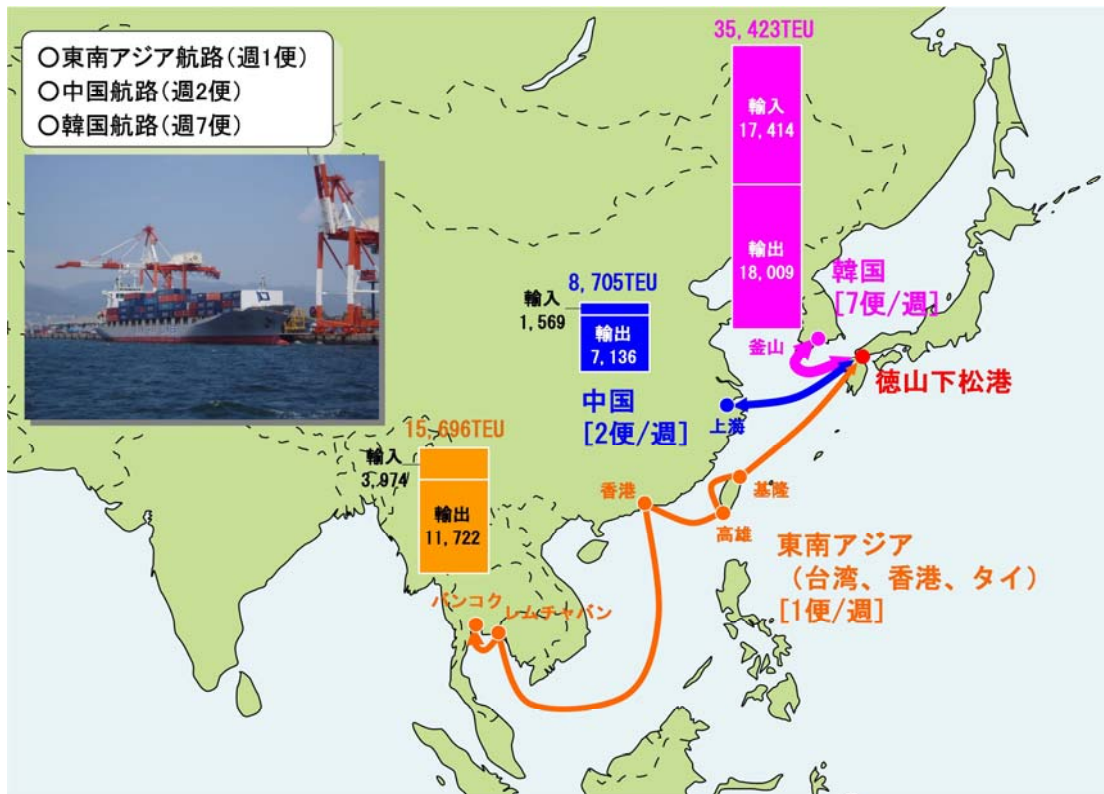
図 1-22 取扱個数の推移

【内 貿】



出典：港湾統計（平成23年）

図 1-23 品目別のシェア



出典：港湾統計（平成 23 年）

図 1-24 外貿定期コンテナ航路の就航状況



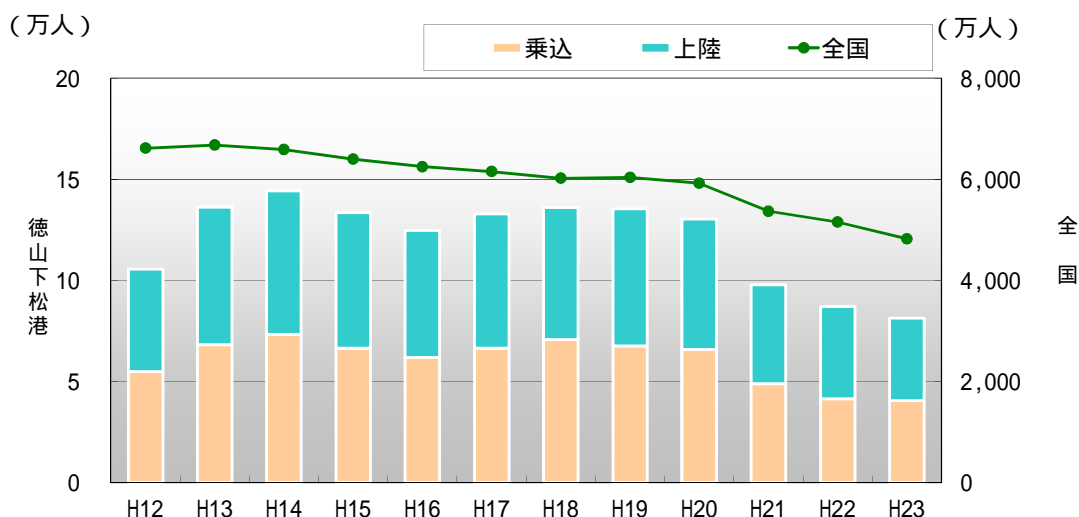
図 1-25 内貿定期コンテナ航路の就航状況

⁽¹²⁾ 基幹航路に就航する本船の寄港地（主要港）と、本船の寄航しない港（支線港）との間の航路

(5) 定期旅客航路の状況

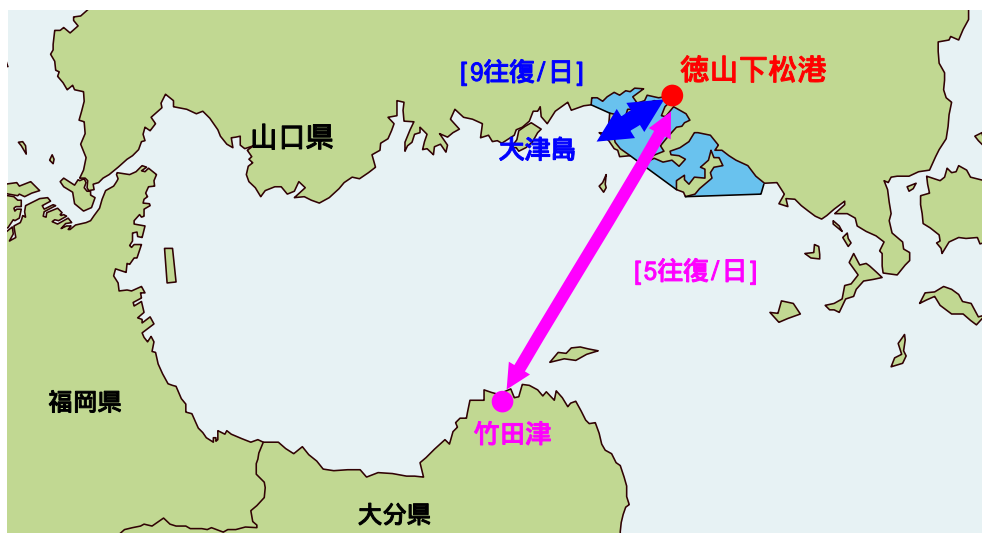
徳山下松港における定期旅客航路は、大分県竹田津を結ぶ航路（5 往復/日）及び大津島との連絡航路（9 往復/日）が運航しています。

船舶乗降人数については、高速道路料金割引の社会実験等の影響もあり、全国的な傾向と同様に年々減少しており、平成 23 年は約 81,000 人となっています。



出典：港湾統計

図 1-26 船舶乗降人数の推移



航路	運航船社	便数	寄港地	運航船舶	
				総トン数	定員
竹田津航路	周防灘フェリー(株)	5 往復/日	竹田津	725 GT	293人
大津島航路	大津島巡航	9 往復/日	馬島、刈尾、瀬戸浜、本浦	59/144 GT	150/200人

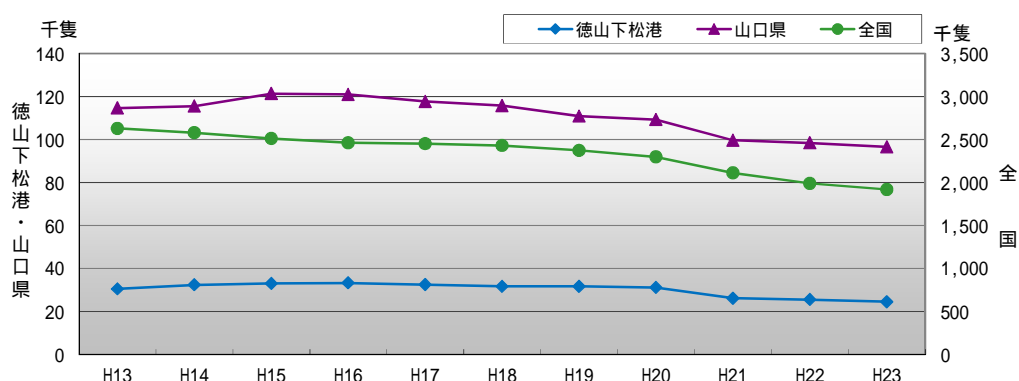
出典：船舶明細書 2011、2012 年版海上定期便ガイド、大津島巡航社資料

図 1-27 定期旅客航路

(6) 船舶の入港状況

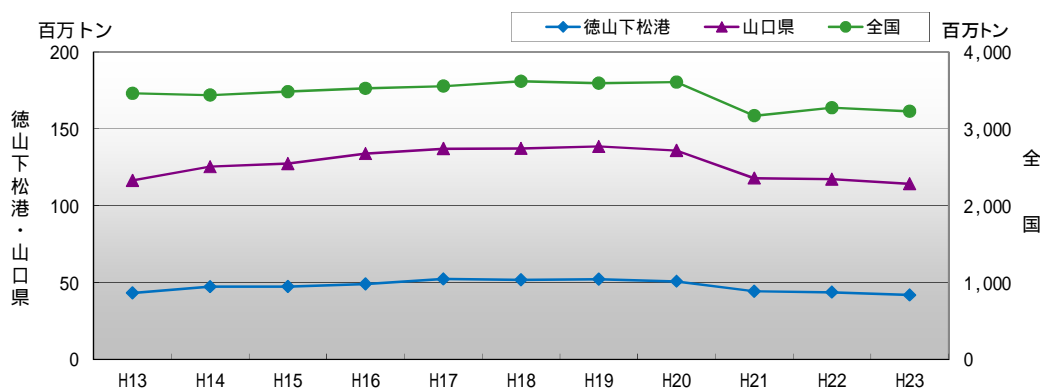
徳山下松港の入港船舶の隻数は、全国的な傾向と同様、年々減少傾向にあり、平成 23 年は 24,515 隻となっています。一方、入港船舶の総トン数⁽¹³⁾は、全国的な傾向と同様に平成 20 年までは増加傾向にありましたが、平成 21 年にリーマンショックに起因する世界同時不況の影響を受けて急落し、平成 23 年は約 4,190 万 GT⁽¹⁴⁾となっています。

なお、徳山下松港の 1 隻あたりの総トン数は、年々増加傾向にあり、船舶の大型化が進んでいます。



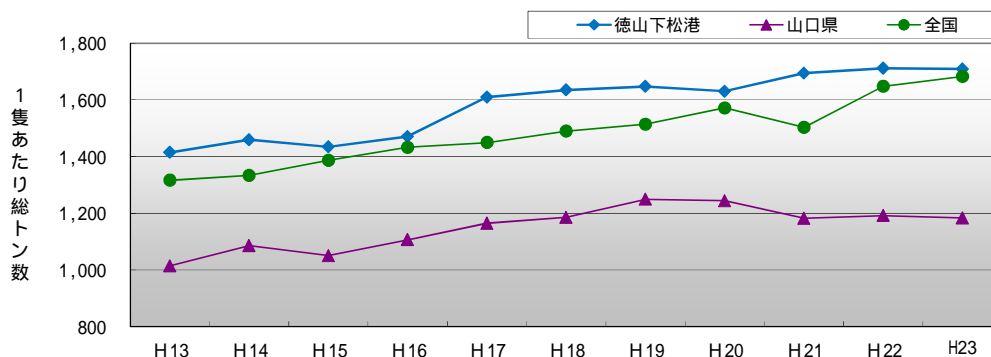
出典：港湾統計

図 1-28 入港船舶隻数の推移



出典：港湾統計

図 1-29 入港船舶総トン数の推移



出典：港湾統計

図 1-30 1 隻あたり総トン数の推移

⁽¹³⁾ 船体で囲まれた場所の全部の容積をトンで表わしたもの（2.83m³が1トン）。

⁽¹⁴⁾ 総トン数（Gross tonnage）の単位。

2. 上位計画・関連計画の動向

2.1 地域開発計画の動向

国における地域開発計画

国土形成計画（H20.7/閣議決定）、中国圏広域地方計画（H21.8/国土交通省）、みらいビジョン中国 21 “ 2009 ”（H21.8/国土交通省）においては、次のような開発計画が示されています。

～全国的な方向性～

『多様な広域ブロックが自立的に発展する国土』『美しく、暮らしやすい国土』

～中国地方の方向性～

『瀬戸内・日本海に臨む基幹産業と里山の資源で創る交流圏域』

<関連抜粋> コンビナートのリノベーション シームレスな貨物輸送 基礎素材型産業を活用したリサイクルの推進 産業港湾インフラの刷新 臨海部の土地利用の高度化 港湾施設の耐震化を推進 等

県における地域開発計画

やまぐち未来デザイン 21（H10.2/山口県、目標年次/平成 24 年度末）においては、次のような開発計画の動向が示されています。

～山口県の方向性～

『21世紀に自活できるたくましい山口県の創造』

～周南地域の方向性～

『産業と自然の織りなす活力と魅力のある周南にぎわい交流圏』

<関連抜粋> 中核都市圏域の形成 技術・産業集積圏域の形成 交流活力圏域の形成 等

市における地域開発計画

下松市、光市、周南市における総合計画及び都市計画マスタープランにおいては、次のような開発計画の動向が示されています。

～下松市の方向性～ 『都市と自然のバランスのとれた住みよき日本一の星のふるまち』

<関連抜粋> 港湾利用促進 利用ニーズに合わせた機能拡充 親水機能の確保 耐震強化岸壁の整備 等

～光市の方向性～ 『やさしさ あふれる「わ」のまち ひかり』

<関連抜粋> 都市計画道路瀬戸風線の早期完成 等

～周南市の方向性～ 『私たちが輝く元気発信都市 周南』

<関連抜粋> 航路浚渫等の推進 国際水準の港湾施設の機能強化 活力のあるまちづくりの推進 等

2.2 産業振興計画の動向

国における産業振興計画

新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ（H22.6/閣議決定）、産業構造ビジョン 2010（H22.6/経済産業省）においては、次のような産業振興計画が示されています。

～全国的な方向性～

『強い経済、強い財政、強い社会保障の一体的実現』

<関連抜粋>

国際バルク戦略港湾の整備・・・アジア経済戦略
魅力ある観光地づくり・・・観光立国・地域活性化戦略 等

～横断的な政策～

<関連抜粋>

輸送・物流関連の制度改善・インフラ強化・・・日本のアジア拠点化総合戦略 等
（巨大船舶に対応した港湾の集中）

県における産業振興計画

やまぐち産業戦略推進計画（H25.7/山口県）においては、山口県の強みを生かし、力を伸ばす分野に狙いを定め、「輝く 活力あふれる産業集積県 やまぐち」の実現に向け、各戦略に掲げるプロジェクトを計画的に推進していくこととしています。

～重点戦略～

『国際競争に打ち勝つ「瀬戸内産業再生戦略」』

関連プロジェクト

物流拠点港湾の機能強化

（国際バルク戦略港湾の整備、物流機能の強化、耐震機能の強化等）

工業用水の安定供給

物流等基盤の強化

付加価値の高い研究開発・設備投資の促進

『全国をリードする「医療関連産業育成・集積戦略」』

『次代を担う「水素等環境関連産業育成・集積戦略」』

『おいでませ！「宿泊者数 500 万人戦略」』

『地域が輝く「農林水産業活力向上戦略」』

また、やまぐち工業振興推進計画（改訂版）（H24.3/山口県）、次世代周南コンビナート形成基本戦略（H19.3/山口県）においては、次のような産業振興計画の動向が示されています。

～山口県の方向性～

『高度技術産業の集積』 …… 新素材関連分野の育成・集積

『やまぐち元気企業の育成』 …… 新事業活動を促進

『産業基盤づくりの推進』 …… 基盤環境整備に向けた取組

<関連抜粋>

民間活力を活用した国際バルクターミナル等の整備促進

航路・泊地、耐震岸壁、ふ頭用地等の整備 等

～周南コンビナートの方向性～

『東アジア最強の次世代型化学コンビナート』

<関連抜粋>

新素材産業等の展開 快適な環境の創造 道路整備の推進

港湾整備の推進 産業保安の推進 等

2.3 港湾関連計画の動向

港湾関連計画の動向については、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（H23.9/国土交通省港湾局）において、次のように示されています。

～今後の港湾の進むべき方向～

- 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
- ② 国民の安全・安心の確保への貢献
- ③ 良好な港湾環境の形成
- ④ 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理
- ⑤ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進
- 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

～港湾相互間の連携の確保（中国地域）～

- ・日本海側の重要港湾と瀬戸内海側の国際拠点港湾及び重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う
- ・臨海部に集積している鉄鋼・石油化学等の基礎素材型産業や自動車・造船等の加工組立型産業の原材料や製品の輸送の拠点として、産業活動を支える機能を担う
- ・四国地域等の港湾と連携して、四国や瀬戸内海の離島等との海上交通ネットワークを形成する
- ・基幹航路のコンテナ貨物の輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である大阪港及び神戸港と連携し、内航フィーダー輸送を強化する

港湾取扱貨物量の見通し

	現状 (2008年)	見通し	
		2020年	2025年
港湾取扱貨物	31億4610万フレイトトン ⁽¹⁵⁾	32億4000万～ 34億1000万フレイトトン	33億5000万～ 36億フレイトトン
国際海上 コンテナ	2億5130万フレイトトン	3億1000万～ 3億3000万フレイトトン	3億3000万～ 3億7000万フレイトトン
	1713万TEU	2100～2600万TEU	2200～2900万TEU
内貿複合一貫 輸送	8億510万フレイトトン	9億～ 9億3000万フレイトトン	9億1000万～ 9億5000万フレイトトン

⁽¹⁵⁾ 貨物運賃計算の基礎となる貨物の単位。重量建、容積建のうち大きいもの採用。

3. 港湾利用者ニーズと市民からの主な意見

3.1 港湾利用者のニーズ

徳山下松港の背後立地企業等に対して平成 23 年 12 月にアンケート調査を実施し、その後回答内容を補足するヒアリング調査を実施しました。さらに、下松市・光市・周南市に対してもヒアリング調査を行いました。

【アンケート調査の概要】

アンケート送付企業数：70 社（製造業 55 社、運輸・海運・倉庫業 15 社）

アンケート回収企業数：64 社（製造業 49 社、運輸・海運・倉庫業 15 社）

【ヒアリング調査先】

製造業

運輸・海運・倉庫業

行政機関（下松市・光市・周南市）

表 1-5 港湾利用者の主なニーズ

物流	バルク 貨物	船舶の大型化に対応する水域施設及び係留施設の改良・新規整備 生産拡大のための新たな工場用地の確保や荷捌・保管ヤードの拡張と集約再編整備 総合的なバルク貨物の供給拠点の整備
	コンテナ 貨物	船舶の大型化に対応する係留施設の新規整備 荷捌きヤード拡張整備、CFS 上屋 ⁽¹⁶⁾ 増設、荷役方式の転換 危険物コンテナやリーファーコンテナ ⁽¹⁷⁾ の蔵置ヤードの拡張整備 新南陽地区におけるコンテナ取扱機能の確保 港湾関連車両と一般車両との適正分離や渋滞回避のためのアクセス道路の整備
交流	親水 空間	帆船寄港などイベントに対応できる施設の整備 ソフト重視の賑わいづくり、交流拠点づくり
防災	防災 拠点	徳山下松港のポテンシャルを引き出すことによる国家的なエネルギー・資源の供給・備蓄基地としての発展

⁽¹⁶⁾LCL 貨物（コンテナ 1 個分を満たすには足りない小口貨物）の受渡し、保管、コンテナへの積み込み及び取り出し作業を行う施設。

⁽¹⁷⁾冷蔵輸送、冷凍輸送などのためのコンテナ。

3.2 市民の港湾に対する主な意見

(1) アンケート調査方法

山口県の港湾や徳山下松港に対する市民・利用者の意見・要望等の把握のため、アンケート調査を実施しました。アンケート調査は次の4通りの方法で実施し、全体で813部を回収しました。

表 1-6 アンケート調査方法

調査種別	調査方法
無作為抽出調査	[調査対象] 下松市・光市・周南市の地元住民（各市による無作為抽出） [実施期間] 平成24年9月10日（月）～平成24年9月28日（金） [配布数] 500部 [回収数] 201部 [収集方法] 郵送
公共施設設置調査	[調査対象] 公共施設来訪者 [実施場所] 下松市役所、光市役所、周南市役所、周南市新南陽総合支所 山口県周南総合庁舎、周南港湾管理事務所、山口県港湾課 [実施期間] 平成24年9月10日（月）～平成24年9月28日（金） [配布数] 350部（50部×7箇所） [回収数] 79部 [収集方法] 各庁舎ロビーにアンケートコーナーを設置し、来訪者にその場で記述・投函してもらう
出口調査	[調査対象] 南極観測船「しらせ」来港イベント来訪者 [実施場所] 徳山下松港晴海埠頭第4号岸壁（周南市） [実施期間] 平成24年9月28日（金）・29日（土） 9:00～16:00 [回収数] 532部（9/28：247部、9/29：285部） [収集方法] イベント来訪者にアンケート調査への協力を依頼し、山口県ブースのテーブルに着席してアンケートを記入してもらう。 必要に応じて補足説明、聴き取りを行う。
Website調査	[調査対象] 山口県港湾課ホームページ閲覧者 [実施期間] 平成24年8月29日（水）～平成24年9月28日（金） [回収数] 1部 [収集方法] ホームページよりアンケート用紙をダウンロードし、回答用紙をメール又はFAXにて港湾課あて送付してもらう。

(2) アンケート調査結果

徳山下松港のイメージ

徳山下松港については工業港としてのイメージが強く、「海上輸送の港」や「企業による産業活動の港」が約 6 割と多数を占める結果となりました。また、賑わい空間としてのイメージを持つ市民は少なく、「イベントなどのにぎわいの港」が 14%、「公園や緑地などの憩いの港」が 7%となりました。

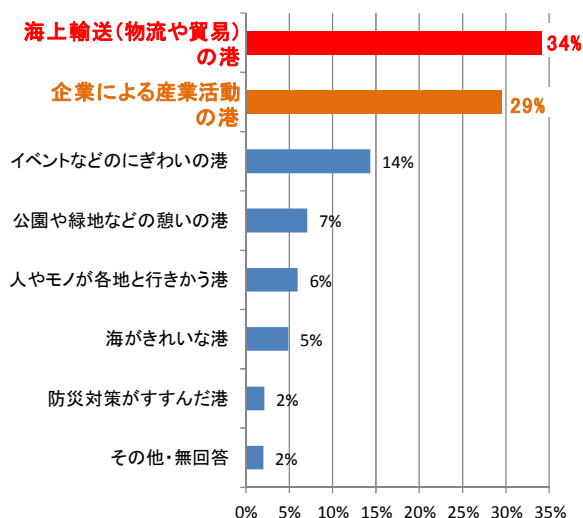


図 1-31 徳山下松港のイメージ

期待する役割

物流・産業を支える港への期待

徳山下松港に期待する役割として、「物流を支える港」に最も多くの回答がありました。続いて「雇用を確保しものづくり産業を支える港」が 21%となっており、物流や産業面に対する役割を期待する市民が多いことが明らかになりました。

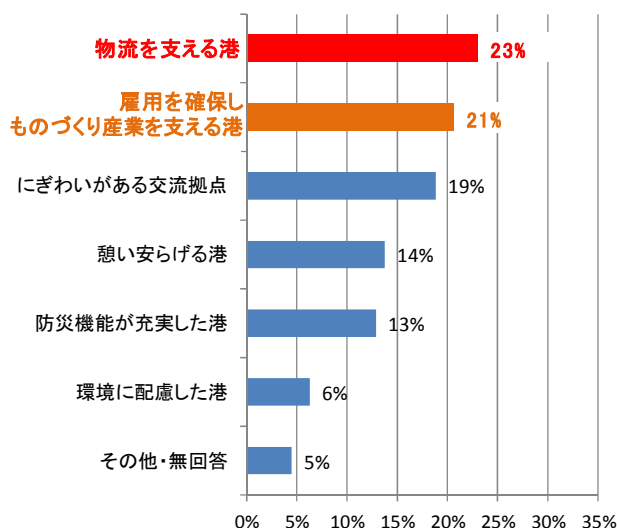


図 1-32 期待する役割

物流・産業面等への必要な取り組み

陸上アクセスや海上輸送の強化への取り組みを要請

物流・産業面への必要な取り組みとして、「港周辺の交通を円滑にし港にアクセスしやすくする」が 26%、「大型船で大量にモノを運ぶことができる港」が 25%となっており、陸上アクセスや海上輸送に対する取り組みについて要請が高いことが明らかになりました。

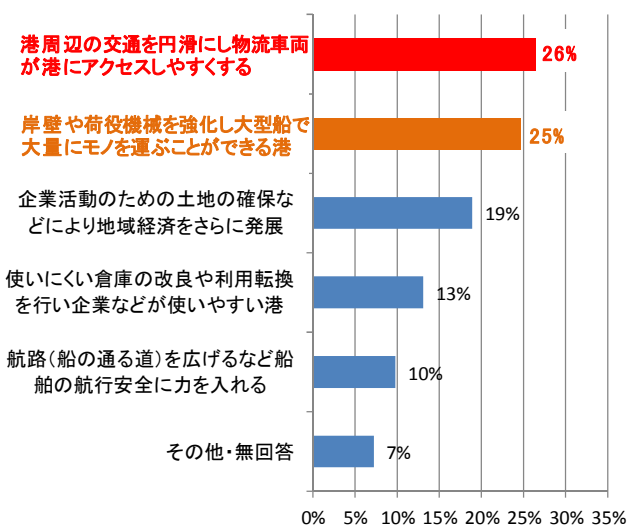


図 1-33 物流・産業面等への必要な取組

賑わい等への必要な取り組み

海との触れあいやイベントなど、港と接する機会の増加への取り組みを要請
賑わい等への必要な取り組みとして、「市民が海と触れあう場」が 21%、「クルーズ船寄港などイベント」が 19%となっており、港と接する機会への取り組みが必要であることが明らかになりました。

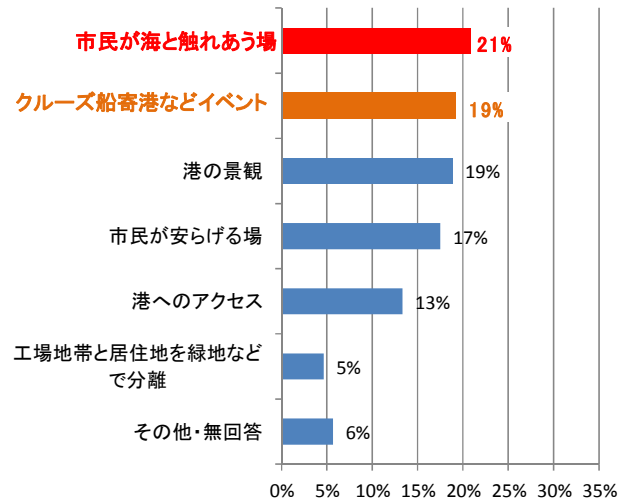


図 1-34 賑わい等への必要な取組

大規模災害等への必要な取り組み

地域の防災拠点等への取り組みを要請
大規模災害等への必要な取り組みとして、「防災拠点の形成」が 31%、「高潮・高波に対する備えの強化」が 24%となっており、地域の安全確保への取り組みが必要であることが明らかになりました。

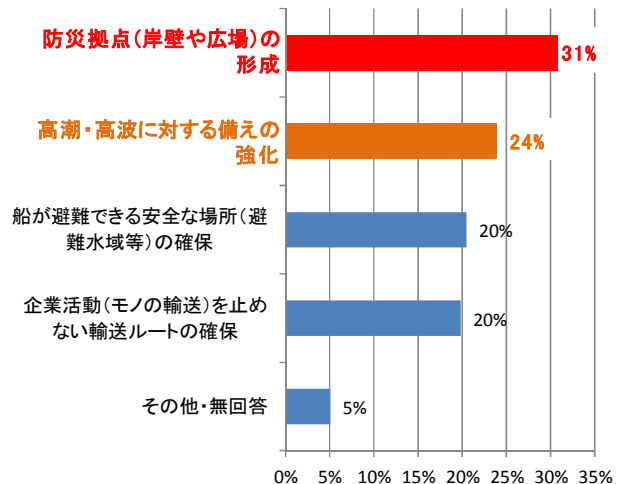


図 1-35 大規模災害等への必要な取組

市民アンケートの結果をまとめると、下表のとおりとなります。

表 1-7 市民の港湾に対する主な意見

物流・産業	<ul style="list-style-type: none"> ●物流・産業を支える港としての機能を強化する取り組みに対する要請が大きい ◇幹線道路から港への交通を円滑にし、物流車両の港へのアクセスを改善して欲しい ◇岸壁や荷役機械を強化し、大型船も入港できる国際拠点港となって欲しい
観光・賑わい	<ul style="list-style-type: none"> ●海との触れあいやイベントなど、港と接する機会の増加への取り組みに対する要請が大きい ◇港に憩いの場を増やして、市民が海と触れ合う場にして欲しい ◇クルーズ船の寄港などによるイベントを増やして、皆が憩い、にぎわう港にして欲しい ◇港の景観(夕日、工場夜景など)に親しむ場として欲しい
防災・安全	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の防災拠点整備や自然災害への対応などの取り組みに対する要請が大きい ◇瀬戸内海という場所を活かして、防災拠点(岸壁や広場)を形成して欲しい ◇高潮・高波に対する備えを強化して欲しい

3.3 パブリックコメント

(1) 調査方法

これまでの検討状況をまとめた「徳山下松港長期構想(素案)」を公表し、県民の皆様からご意見を募集した結果、3名(6件)のご意見をいただきました。

表 1-8 パブリックコメントの概要

公表した資料	徳山下松港長期構想(素案)
資料の閲覧方法	(1)県庁ホームページ (2)文書閲覧 ・県庁情報公開センター ・各地方県民相談室 ・山口県税事務所防府分室 ・県庁港湾課 ・周南港湾管理事務所 ・周南土木建築事務所
意見の募集期間	平成 25 年 2 月 28 日(木)～平成 25 年 3 月 28 日(木)
意見の提出先	山口県土木建築部港湾計画振興班
提出方法	郵送、FAX、電子メール
提出様式	任意
意見の件数	3 名(6 件)

(2) 調査結果

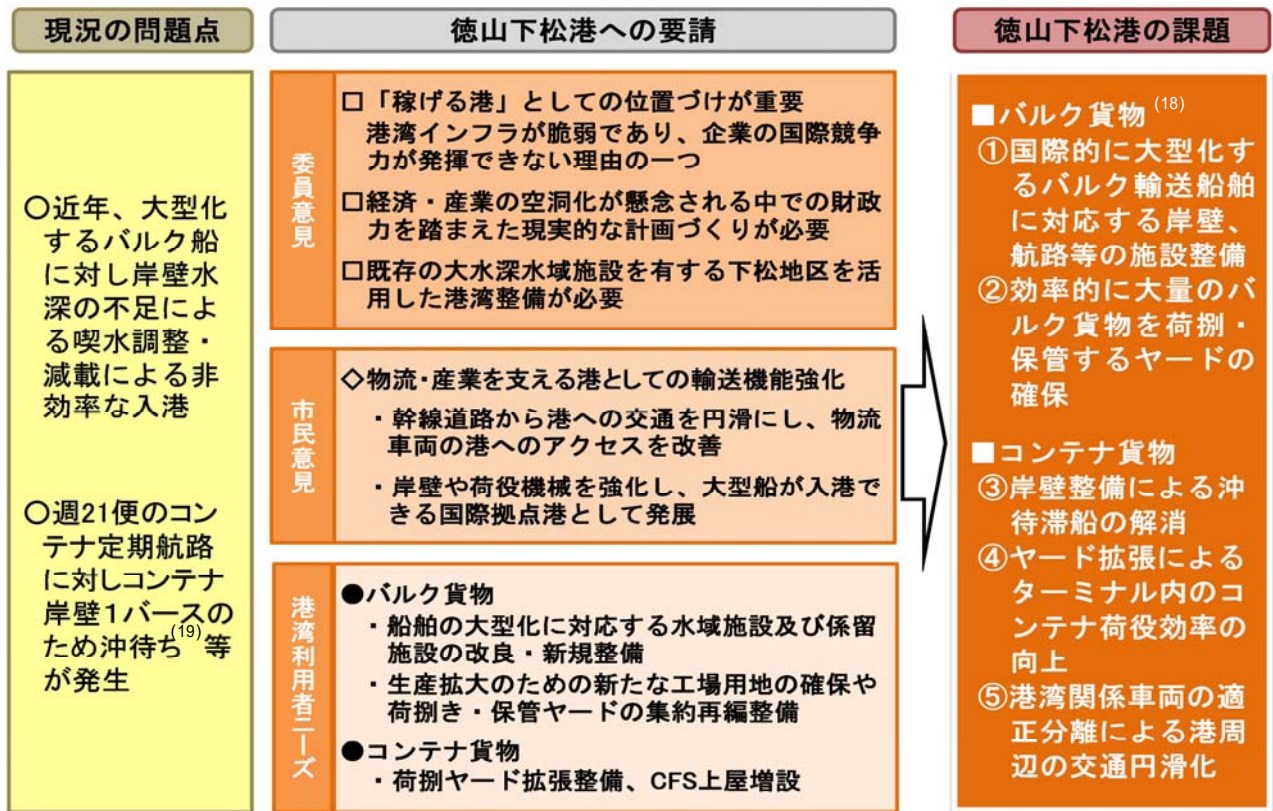
パブリックコメントの結果をまとめると、下表のとおりとなります。

表 1-9 パブリックコメントの結果

物流	国際バルク戦略港湾施策は、整備予算の投資先の選択と集中という観点から、徳山・新南陽地区の整備も必要不可欠ではあるが、まずは既存で水深を確保している下松地区の整備を進めていくことが重要と考える。その中で、国内の幅広いユーザーに対し、国全体の貨物の流れを検討しなければならない。
	徳山地区に多額の費用を投資して浚渫するより、下松地区を併用すれば費用対効果もあると考える。
	物流をいかに効率的にするかの視点が欠けている。海運、陸運が一体となった計画であるべき。
交流	未着手となっているウォーターフロント事業(ポートルネッサンス21計画、コースタルリゾート計画、マリーナ整備計画)について、現況把握や今後の進捗、頓挫している場合は事業自体の総括なり、今後の取扱などについて議論が必要。
全般	本構想を検討する検討委員会や、港湾計画を審議する港湾審議会に、もっと女性の声の反映できるよう、女性委員の参画の比率を増やす方策や、仕組みづくりを検討すべき。
	素案には多くの専門用語や単位などが用いられているため、分かりやすく注釈等が必要である。

4. 港湾の課題

4.1 物流面における課題



パナマックス (船型 6万~7万 DWT ⁽²⁰⁾ 程度)	<7万 DWT 級の例> 満載喫水 ⁽²¹⁾ 12.0m 全長225m
ポストパナマックス(仮称) (船型 10万 DWT 程度)	<12万 DWT 級の例> 満載喫水 15.2m 全長250m
ケープサイズ (船型 10万~20万 DWT 程度)	<15万 DWT 級の例> 満載喫水 17.7m 全長292m



図 1-36 バルク輸送船舶(石炭を輸送する船舶)の大型化

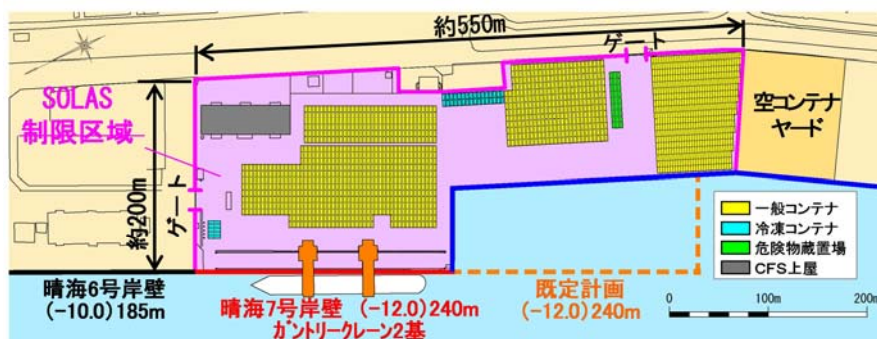


図 1-37 徳山コンテナターミナル⁽²²⁾の現状

⁽¹⁸⁾ 穀物、塩、石炭、鉱石などのように、粉粒体のまま包装せずに積み込まれる貨物。ばら積み貨物ともいう。

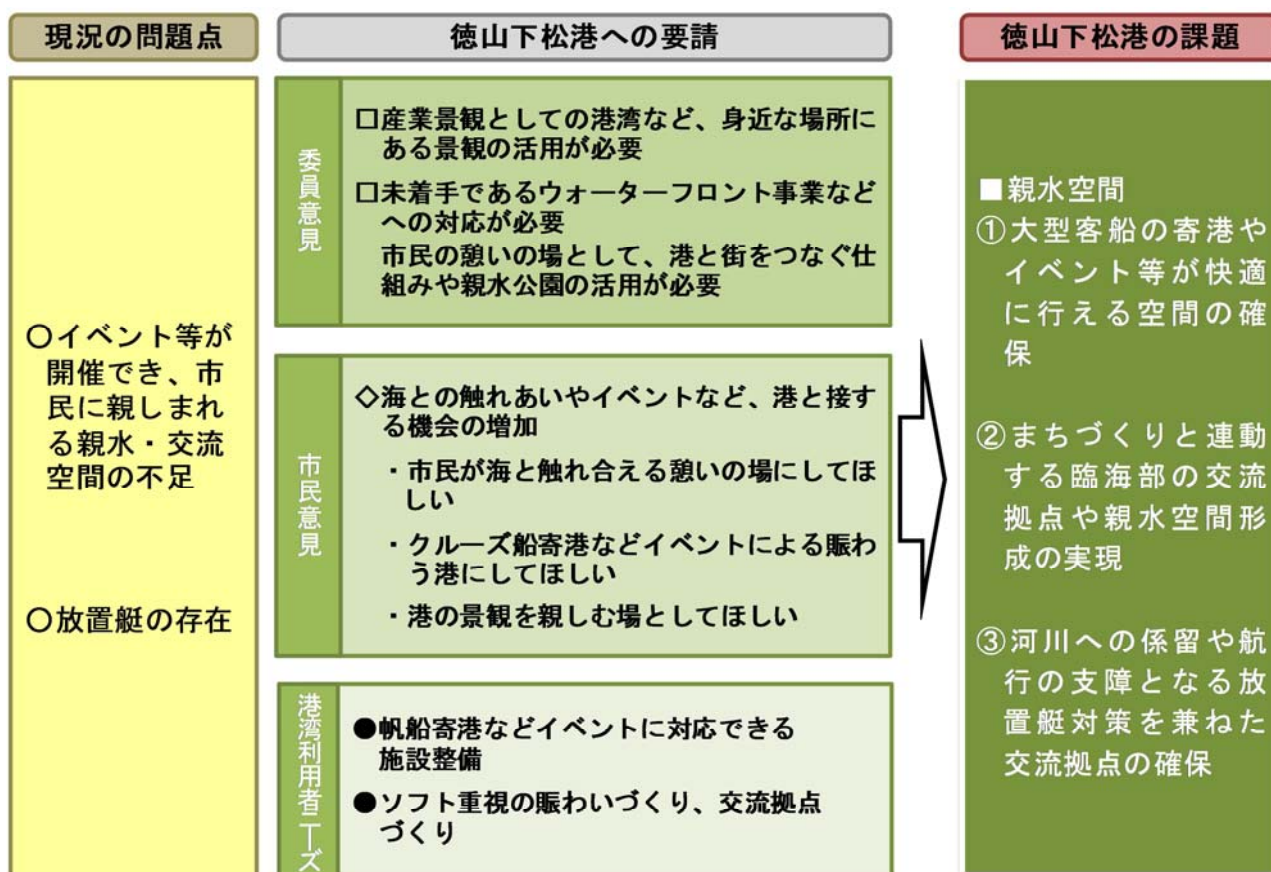
⁽¹⁹⁾ 船舶が船混みその他の理由で入港できず港外に停泊し、入港の機会を待っている状態。

⁽²⁰⁾ 載貨重量トン数(Dead weight Tonnage)。船が積めるかぎりの貨物や燃料等の重さを表わしたものの(1,016kgが1トン〔英トン〕)。

⁽²¹⁾ 船舶の搭載量の限界を示す喫水線(=船体が水面下に沈んでいる深さ)のこと。

⁽²²⁾ コンテナの海上輸送と陸上輸送を結ぶ接点となる港湾施設の総称。

4.2 交流面における課題



ポータルネッサンス21計画（徳山地区）

- 平成3年3月策定
- 既存の旅客・フェリーターミナル機能等の拡充
- 海洋レジャー機能、親水レクリエーション機能交流創造機能の導入
- 晴海親水公園（3.7ha）の整備休止後、事業未着手



資料：徳山下松港ポータルネッサンス21調査報告書（平成3年3月）

コースタルリゾート計画（下松地区）

- 平成元年3月策定
- 総合的な海洋性レクリエーション基地の整備
- 平成6年から国民宿舎大城～笠戸島ハイツ間において遊歩道の整備に着手
- 平成17年度のⅠ期工事完了後、Ⅱ期工事については未着手



資料：徳山下松港コースタルリゾート実施計画委員会報告書（平成5年12月）

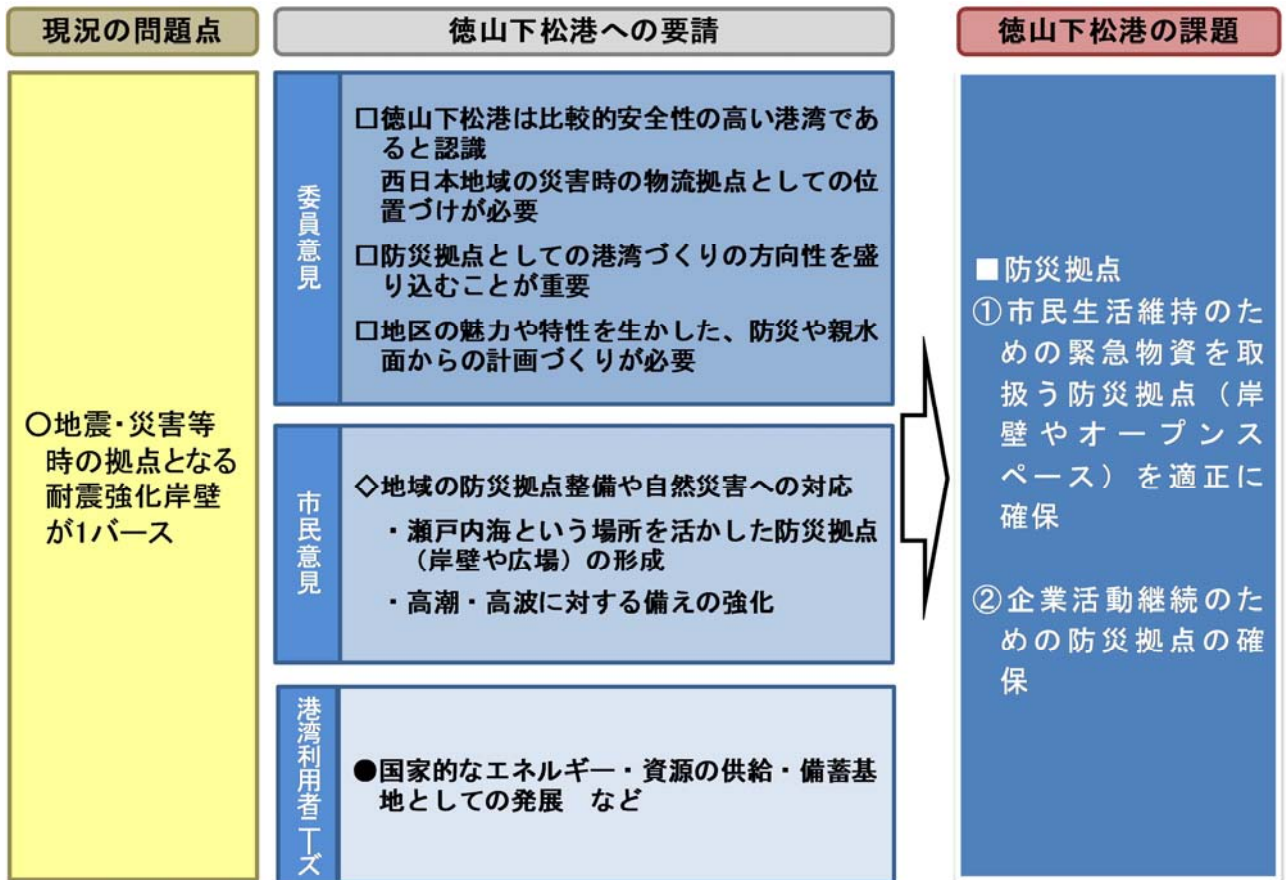
マリーナ整備基本計画（光地区）

- 平成2年11月策定
- 海洋性レクリエーションの拠点としてのマリーナ整備
- 計画策定後、事業未着手



資料：マリーナ整備基本計画（平成2年11月）

4.3 防災面における課題



出展：山口県地域防災計画（平成23年度）

図1-38 徳山下松港における海上輸送基地

第2章 徳山下松港長期構想

1. 課題に対する対応策

1.1 将来像

(1) これからの徳山下松港の役割

人口減少時代の到来や円高等を背景とした生産拠点の海外への移転等による一層のグローバル化により、産業の「空洞化」が深刻な課題となっています。このまま国内立地の国際競争力の低下を放置し、グローバル化だけが進めば、国内から雇用や付加価値が失われ、アジアの中での日本に立地する魅力が急激に低下していきます。

「空洞化」を回避するには、グローバル化を止めるのではなく、空港や港湾等の社会基盤を国際的に魅力あるものにすることにより、雇用を生む製造拠点を国内に引きつけていくことが重要となります。我が国の港湾においては、雇用を生む製造拠点を国内に引きつけるために、企業・産業の国際競争力を高めることが期待されています。

一方、海外に目を向けると、世界的な人口増加や中国・インド等諸国の急激な経済成長により、国民生活や産業活動に必要な資源、エネルギー等物資の需給が逼迫しており、世界的な資源の獲得競争が激化しています。

このような状況のなかで、各消費国では大型船による大量一括輸入を行うことで資源を確保する動きが台頭し、今後とも我が国がこれらの資源を安定的かつ安価に輸入するためには、船舶の大型化に対応した物流体系を構築することが必要不可欠となります。

瀬戸内海の製造業の拠点である徳山下松港においては、産業活動に必要な不可欠な資源である石炭貨物をはじめとするエネルギー資源を大量に取り扱う西日本地域の一大拠点として、世界に負けない物流体系の構築を図っていくことが求められます。

また、国際物流拠点機能の強化と合わせて、物流・産業を支える港の役割に高い期待を寄せる市民の視点に立ち、市民が港を身近な存在として親しむことができる空間づくりを進めていくことも、これまで以上に求められます。

さらに、大型化する台風による高潮・高波の被害や大規模地震による被害などから市民生活や企業活動を守るため、防災体制の構築を進めていくことも求められます。

(2) 徳山下松港の将来像

徳山下松港の特性及びこれからの役割を踏まえ、物流、交流、防災の3つの視点から、港の将来像を示します。

我が国の産業の国際競争力や国民生活を支えるバルク貨物については、その安定的かつ安価な供給を実現するため、短期的には国際バルク戦略港湾としての新しいビジネスモデルの構築を目指し、中・長期的には石炭のみならずエネルギーや原材料が集積する西日本地域の国際物流拠点を目指していきます。

また、地域の産業を支える市民の生活の質の向上を図るため、地域の魅力である自然や海との触れあいなどを積極的に進め、港を市民の憩いと賑わいの場として位置づけていきます。

さらに今後、自然災害として東海・東南海地震の発生が危惧されているなか、短期的には地域の防災機能の強化を図るとともに、地震等が少ない地域の特性を生かし、中・長期的には西日本地域の防災拠点を目指していきます。

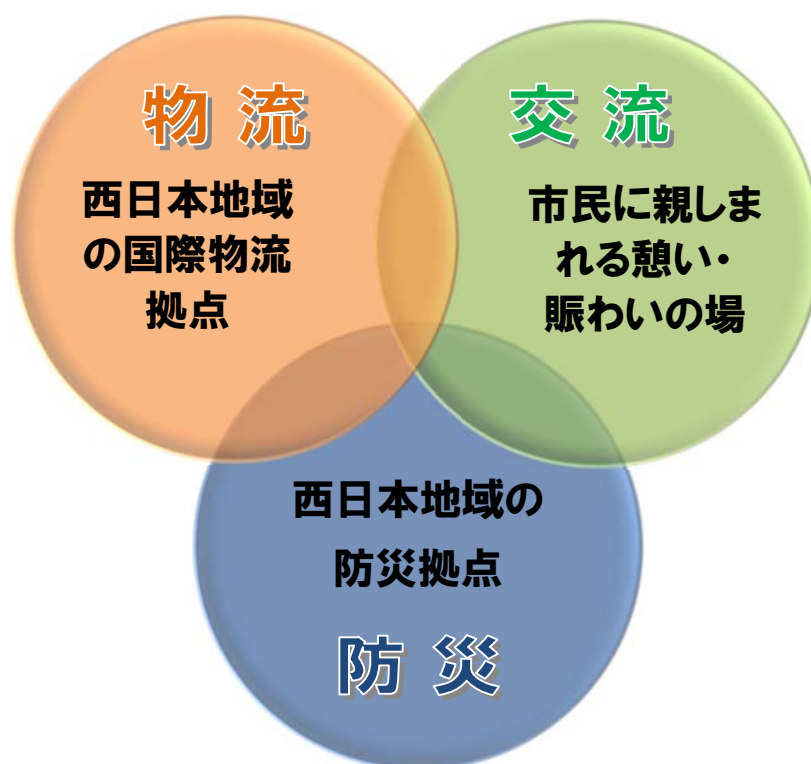


図 2-1 徳山下松港の将来像

1.2 基本戦略

徳山下松港の将来像の実現に向け、物流面、交流面、防災面のそれぞれにおいて、以下のとおり基本戦略を設定します。

(1) 物流

「西日本地域の国際物流拠点となる徳山下松港」の将来像を実現するため、企業活動に欠かせないバルク物流及びコンテナ物流面において、次の基本戦略を掲げ実現に向けて取り組んでいきます。

戦略1 我が国産業の国際競争力強化に資するバルク物流拠点の形成

戦略2 背後企業の国際競争力を支えるコンテナ物流拠点の形成

(2) 交流

「市民に親しまれる憩い・賑わいの場となる徳山下松港」の将来像を実現するため、憩いと交流活動面において、次の基本戦略を掲げ実現に向けて取り組んでいきます。

戦略3 市民の憩いの場となる親水空間・交流拠点の形成

戦略4 イベント船等に対応した交流空間の創造

(3) 防災

「西日本地域の防災拠点となる徳山下松港」の将来像を実現するため、市民や企業の安全及び安心面において、次の基本戦略を掲げ実現に向けて取り組んでいきます。

戦略5 港の防災機能の向上

戦略6 エネルギー供給・備蓄拠点の形成

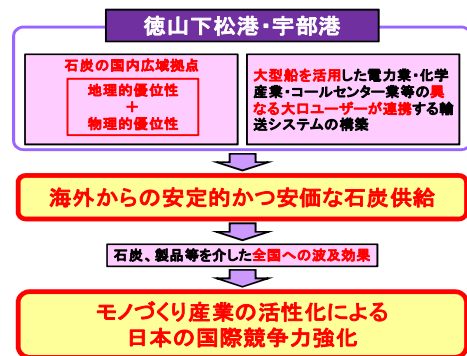
2. 港湾整備の方向性

2.1 物流

戦略1 我が国産業の国際競争力強化に資するバルク物流拠点の形成

「国際バルク戦略港湾」としての徳山下松港は、宇部港とともに、県内の3つのコールセンター⁽²³⁾が有する国内広域への内航フィーダー輸送⁽²⁴⁾網を最大限活用するとともに、新規ユーザーの獲得も図りながら、国内の幅広いユーザーに対し、安定的かつ安価に石炭を供給し、石炭調達コスト削減効果を全国に波及させるとともに、対象ユーザー等が石炭調達コスト削減効果を製品等の価格に還元し、モノづくり産業における原材料等の調達コスト削減効果を発生させ、モノづくり産業の活性化による日本の国際競争力の強化を図ることを目指しています。

徳山下松港においては、石炭等の我が国の産業を支える物資の低廉な輸送による、産業の国際競争力強化及び国民生活の質の向上を図るため、船舶の大型化に対応した港湾機能の拠点的な確保によりバルク物流拠点を形成し、「産業の国際競争力の強化に貢献する港」として発展することを目指します。



バルク物流拠点の形成にむけた取組内容

	施策	取組内容	取組時期	地区
1	大型船舶に対応した国際バルクターミナルの構築	国際バルク戦略港湾施策の推進	短期	下松 徳山 新南陽
		大型船舶に対応した大水深施設の整備	中期	
2	企業連携の促進	共同配船、コールセンターの連携	短期～長期	

(25)

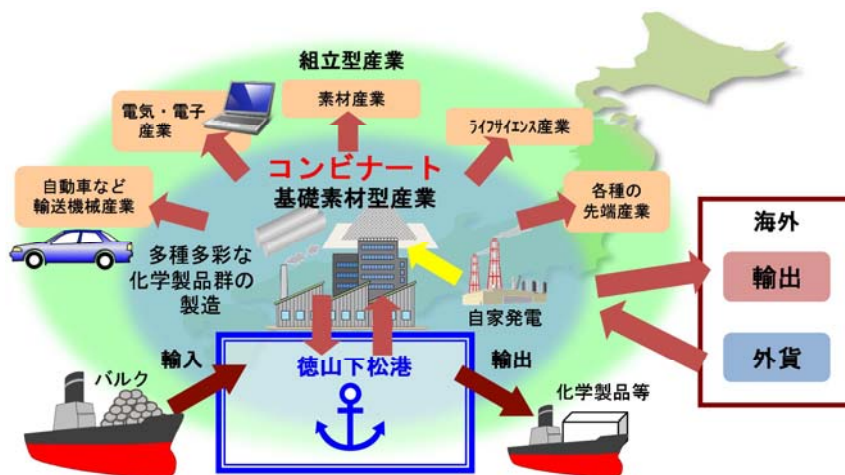


図 2-2 バルク物流拠点の形成による波及効果

⁽²³⁾ 石炭貯蔵施設。港湾部におかれ、輸入された石炭はここを通じて発電所や製鉄所などに供給される。

⁽²⁴⁾ 基幹航路に就航する本船の寄港地（主要港）と、本船の寄港しない港（支線港）の間の輸送。

⁽²⁵⁾ 定期航路に就航する船社数社がその定期航路にそれぞれ船腹を出し合い、受けた貨物量に応じて諸経費を分担すること。

戦略2 背後企業の国際競争力を支えるコンテナ物流拠点の形成

徳山下松港背後に立地する化学コンビナート等で生産される中間財等の海外への円滑な輸出促進及び安価な輸送体系を維持するため、地元で発生・消費するコンテナ貨物の地元港湾の一層の利用促進に努めるとともに使いやすいコンテナ取扱施設への機能強化を図ることによりコンテナ物流拠点を形成し、周南コンビナートをはじめとする「背後企業の国際競争力の強化に貢献する港」として発展することを目指します。



コンテナ物流拠点の形成に向けた取組内容

	施策	取組内容	取組時期	地区
1	地元で発生・消費するコンテナ貨物の地元港湾の一層の利用促進	新規コンテナ対応岸壁整備、荷役機械の導入	短期～中期	徳山
2	使いやすいコンテナ取扱施設への機能拡張	コンテナターミナルの再編、ターミナル機能拡充	短期～中期	
3	多様な輸送ルートを選択による輸送コストの削減	既存航路の維持及び新規航路の開拓	短期～長期	
4	港湾関係車両の適正分離による港周辺の交通円滑化	幹線道路とのアクセス機能の強化	中期～長期	

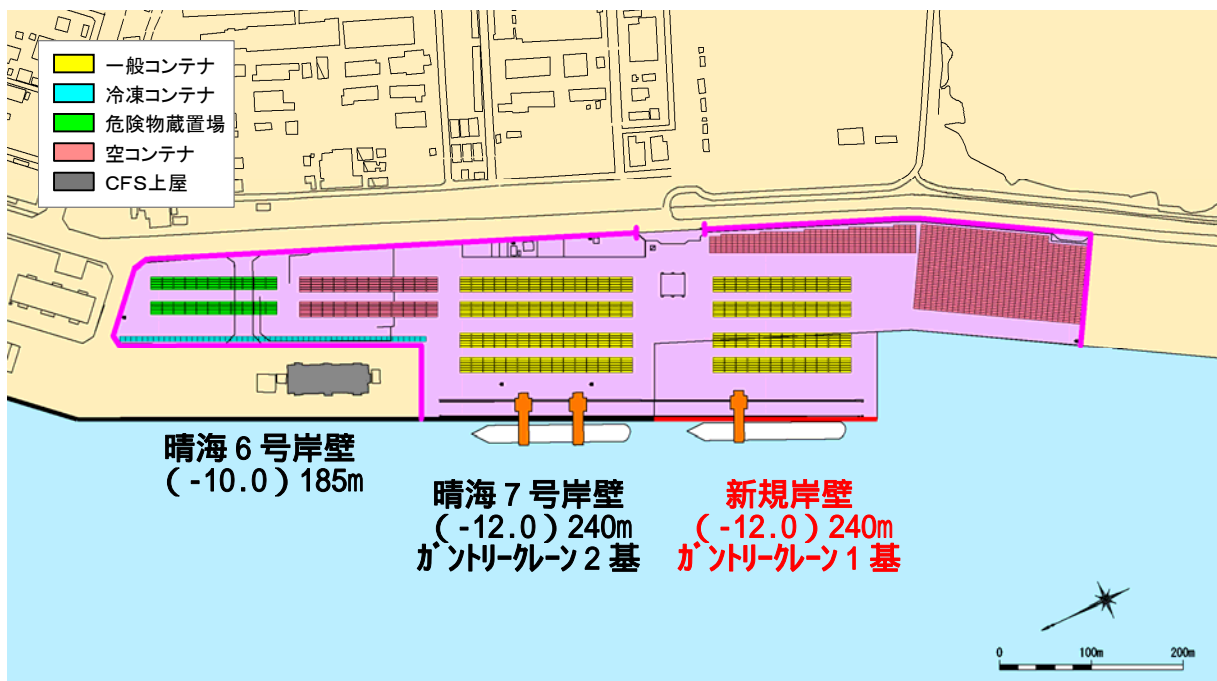


図2-3 コンテナターミナルの将来像

2.2 交流

戦略3 市民の憩いの場となる親水空間・交流拠点形成

交流面における取組として、地域の特徴を活かした親水交流拠点の形成に努めます。徳山地区においては、既存の親水交流拠点である晴海親水公園と JR 徳山駅が近接しており、この地理的優位性を活かして拠点整備を行います。また、下松地区においては、豊かな自然景観を有する笠戸島を活用した拠点の形成に努めます。さらに、港内や河川に係留されている放置艇対策としてのボートパーク⁽²⁶⁾の整備を行うことにより、市民の憩いの場となる親水空間・交流拠点の形成に取り組みます。これらの実現により港の親水性を高め、「市民に身近で親しみの持てる港」として発展することを目指します。

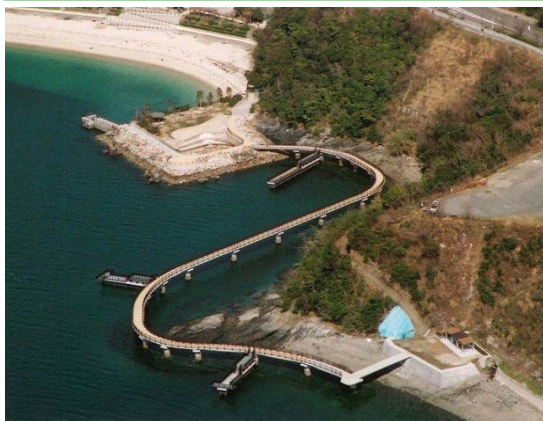
親水空間・交流拠点の形成に向けた取組内容

	施策	取組内容	取組時期	地区
1	地域の特徴を活かした親水交流拠点の形成	地理的優位性を活かした親水交流拠点整備	短期～長期	徳山
		豊かな自然景観を活かした親水交流拠点の活用	短期～長期	下松
2	光井マリーナを含めた親水交流拠点の形成	ボートパークの整備	短期～中期	光

晴海親水公園（徳山地区）



笠戸島（下松地区）



光井マリーナ（光地区）



⁽²⁶⁾ 小型モーターボートを主たる対象に必要な最低限の施設や機能を備えた簡易な係留・保管施設。

戦略4 イベント船等に対応した交流空間の創造

観光・交流人口の増大への機能強化を図るため、クルーズ船等の誘致やイベント等が快適に行える場の確保に努めるとともに稼働中の工場や港湾の荷役作業など、「工場の街」を支える徳山下松港の特色を観光資源として活用することなどにより港を活用した交流機会を創出し、「にぎわいのある港」として発展することを目指します。

交流空間の創造に向けた取組内容

	施策	取組内容	取組時期	地区
1	港の交流機会の創出	クルーズ船やイベント船の寄港誘致	短期～長期	徳山
2	地域の魅力ある観光資源の活用	臨海部の自然・観光産業の発掘	短期～長期	全体

南極観測船「しらせ」寄港（徳山地区）



にっぽん丸寄港（徳山地区）



化学プラント工場の夜景



石炭船の荷役作業



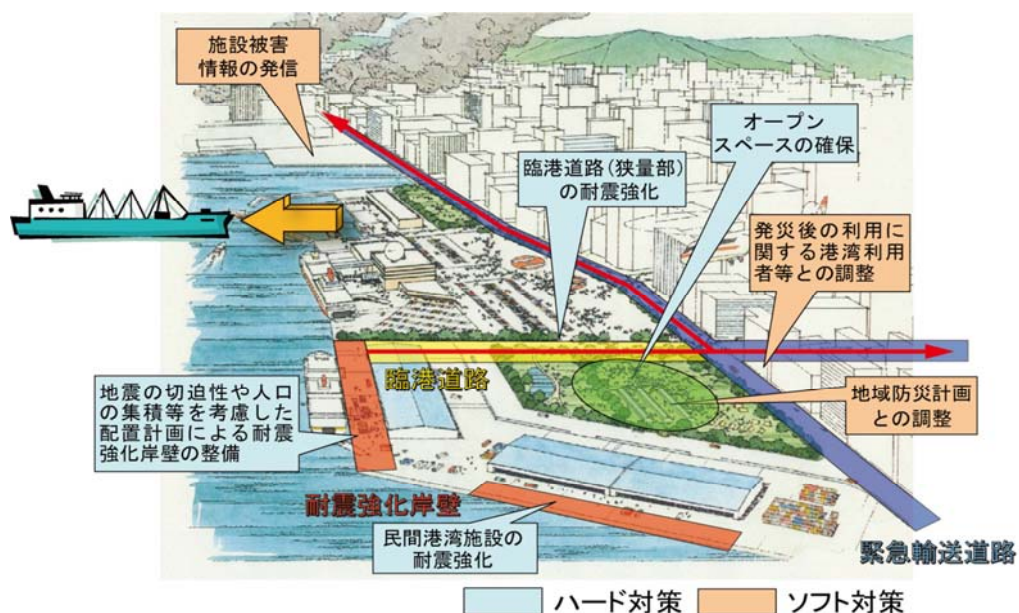
2.3 防災

戦略5 港の防災機能の向上

背後地域が被災した際の防災拠点としての機能強化を図るため、緊急援助物資や船舶による救援活動を受入れるための耐震強化岸壁を整備することにより、港の防災機能の向上を図るとともに、港湾と背後の道路ネットワークを一体として機能させることにより、地域の防災機能の向上を図り、「安心・安全なまちを支える港」として発展することを目指します。

港の防災機能の向上に向けた取組内容

	施策	取組内容	取組時期	地区
1	緊急援助物資、船舶による救援活動の受入れ	耐震強化岸壁の整備	長期	新南陽、下松、光



出典：中国地域港湾・空港ビジョン／中国地方整備局

図 2-4 防災拠点のイメージ図

戦略6 エネルギー供給・備蓄拠点の形成

今後想定される大規模地震等に対し我が国の産業活動の継続性を確保するため、徳山下松港における石炭や石油製品等の取扱施設を災害時に活用することによりエネルギー供給・備蓄拠点を形成し、「地震国である我が国の産業活動を支える港」として発展することを目指します。

エネルギー供給・備蓄拠点の形成に向けた取組内容

	施策	取組内容	取組時期	地区
1	エネルギー供給・備蓄拠点の形成	エネルギー供給・備蓄拠点の災害時の活用	短期～長期	新南陽、徳山、下松



図 2-5 国際バルク戦略港湾における計画施設



図 2-6 徳山下松港における供給・備蓄拠点

将来像実現のための施策体系

将来像	基本戦略	方向性	施策	取組内容
西日本地域の国際物流拠点となる徳山下松港	我が国産業の国際競争力強化に資するバルク物流拠点の形成	石炭など我が国の産業を支える物資の低廉な輸送により、国際競争力を強化するためのバルク物流拠点を整備	大型船舶に対応した国際バルクターミナルの構築 企業連携の促進	国際バルク戦略港湾施策の推進 大型船舶に対応した大水深施設の整備 共同配船(二港揚げ)、コールセンターの連携
	背後企業の国際競争力を支えるコンテナ物流拠点の形成	円滑かつ安価な輸送体系を構築するためコンテナ取扱施設の機能を強化	地元で発生・消費するコンテナ貨物の地元港湾の一層の利用促進	新規コンテナ対応岸壁整備、荷役機械の導入
			使いやすいコンテナ取扱施設への機能拡張	コンテナターミナルの再編、ターミナル機能拡充
			多様な輸送ルートを選択による輸送コストの削減	既存航路の維持及び新規航路の開拓
			港湾関係車両の適正分離による港周辺の交通円滑化	幹線道路とのアクセス機能の強化
	市民に親しまれる憩い・賑わいの場となる徳山下松港	市民の憩いの場となる親水空間・交流拠点の形成	市民が海と触れあう海洋性レクリエーション施設の機能を強化	地域の特色を活かした親水交流拠点の形成
光井マリーナを含めた親水交流拠点の形成				ボートパークの整備
イベント船等に対応した交流空間の創造		観光・交流人口増大への機能を強化	港の交流機会の創出	クルーズ船やイベント船の寄港誘致
			地域の魅力ある観光資源の活用	臨海部の自然・観光産業の発掘
西日本地域の防災拠点となる徳山下松港	港の防災機能の向上	背後地域が被災した際の防災拠点としての機能強化	緊急援助物資、船舶による救援活動の受け入れ	耐震強化岸壁の整備
	エネルギー供給・備蓄拠点の形成	大規模地震などに対する産業活動の継続性確保のためのエネルギー供給・備蓄拠点を形成	エネルギー供給・備蓄拠点の形成	エネルギー供給・備蓄拠点の災害時の活用

3. 空間利用計画

徳山下松港の将来像、すなわち、物流面では『西日本地域の国際物流拠点となる徳山下松港』、交流面では『市民に親しまれる憩い・賑わいの場となる徳山下松港』、防災面では『西日本地域の防災拠点となる徳山下松港』の実現に向けて、物流・交流・防災の機能配置を行い、各施策を展開します。

まず、周南コンビナートを核とする臨海工業地帯を構成する産業の国際競争力強化に欠かせない物流ゾーンは、企業の立地場所や既存の港湾施設の配置等を踏まえて、新南陽地区、徳山地区、下松地区、光地区の陸域・水域に適正に配置します。

続いて、市民が海や港と親しみ楽しむための交流ゾーンは、徳山地区の新幹線駅に最寄りの臨海部、下松地区の笠戸島周辺の臨海部、光地区の虹ヶ浜及び光井マリーナ周辺の臨海部に配置します。

さらに、甚大な災害が発生した際の市民生活維持のための防災ゾーンは、徳山地区、下松地区、光地区の臨海部に配置するとともに、産業活動を維持するための防災ゾーンは、新南陽地区、徳山地区、下松地区に配置します。

この空間利用計画（機能配置ゾーニング）に基づき、各施策を展開していきます。

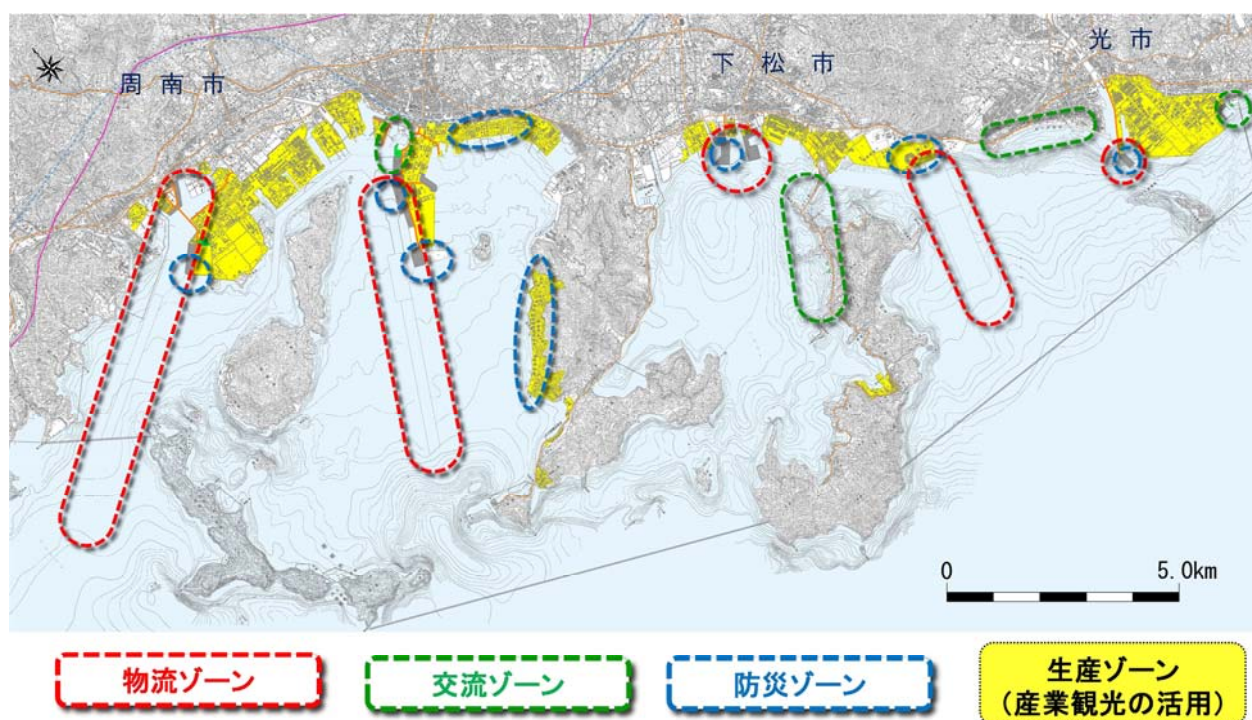


図 2-7 徳山下松港の空間利用計画（機能配置ゾーニング）

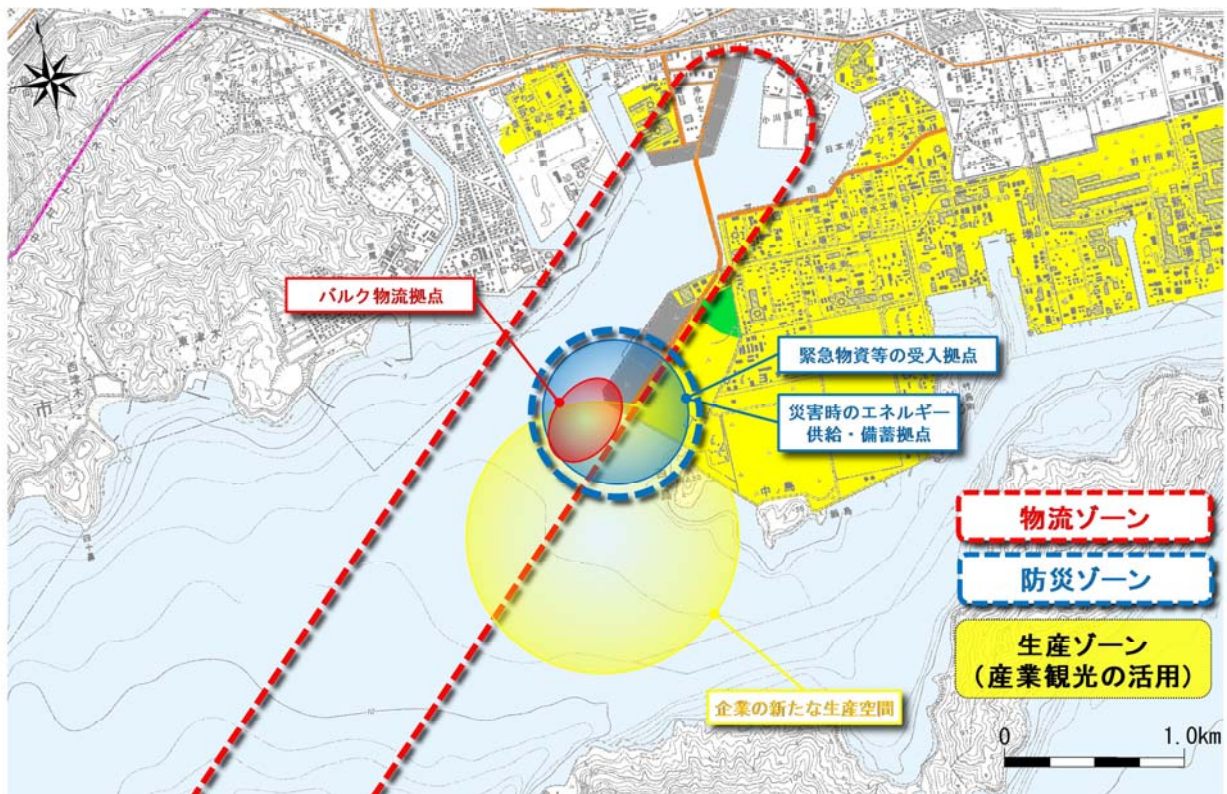


図 2-8 新南陽地区における施策展開

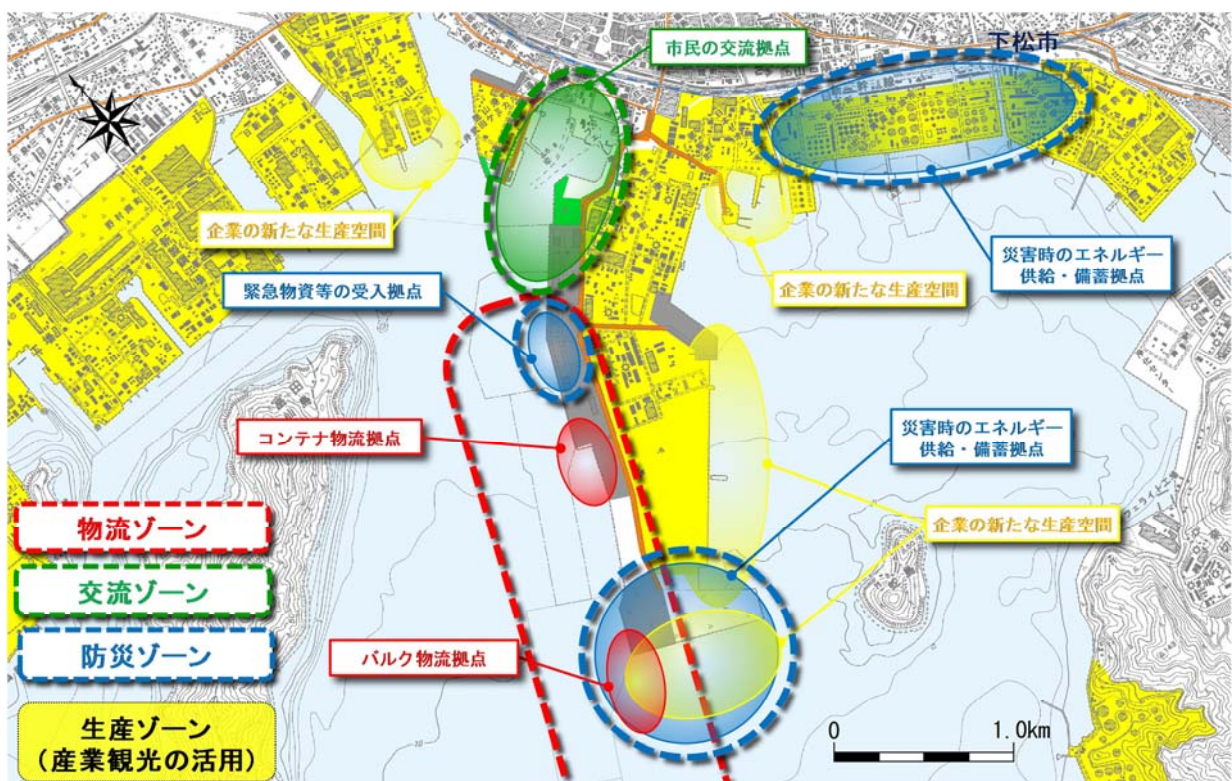


図 2-9 徳山地区における施策展開 (1)

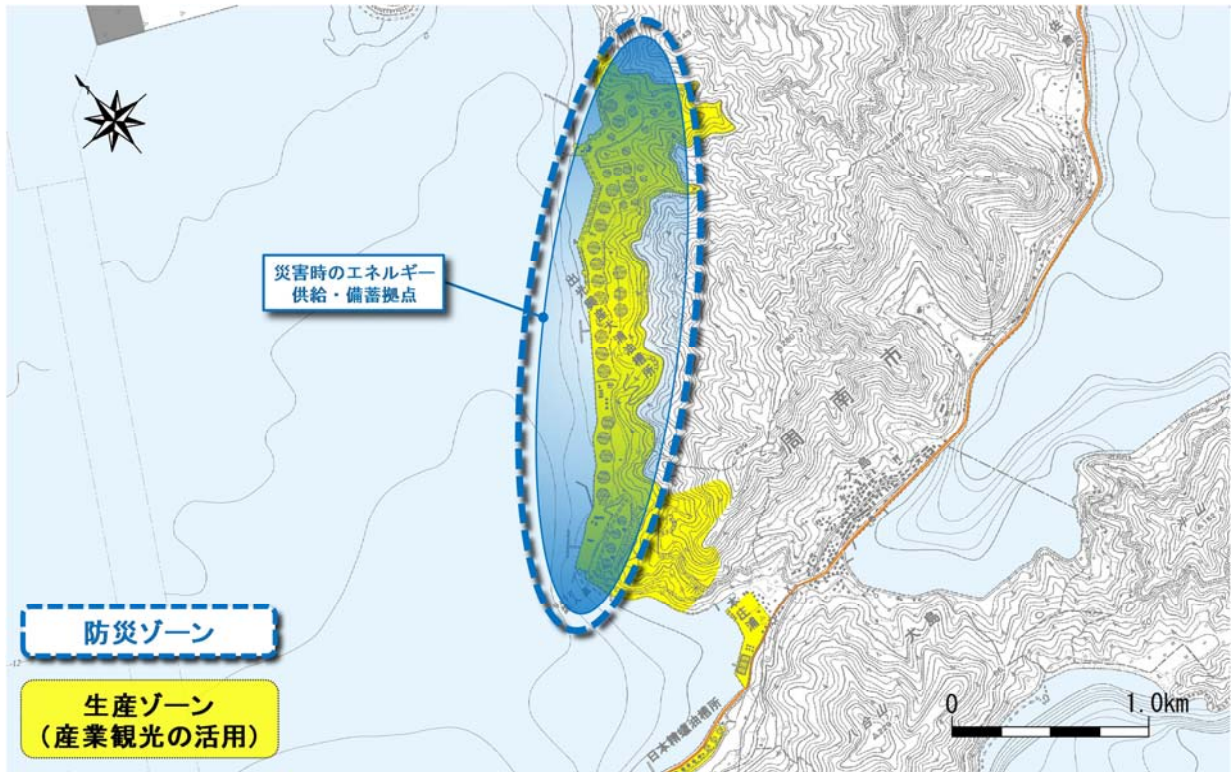


図 2-10 徳山地区における施策展開 (2)

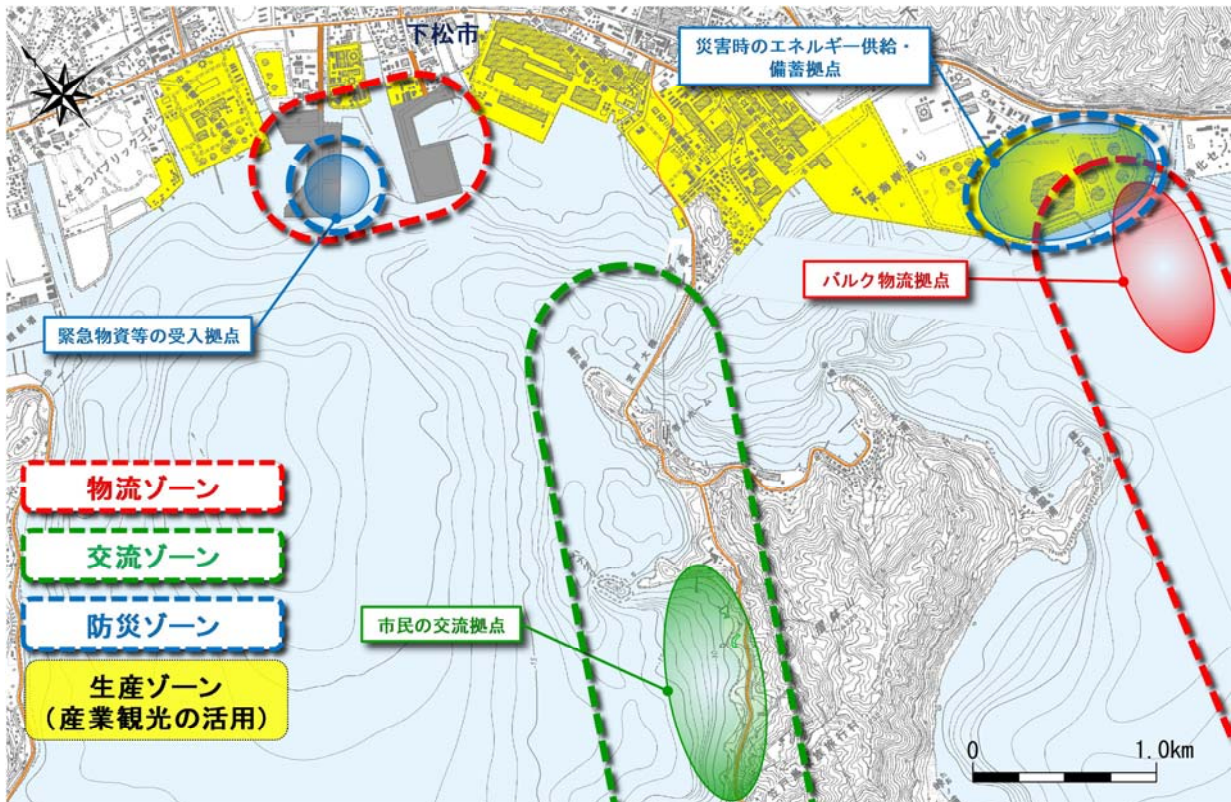


図 2-11 下松地区における施策展開

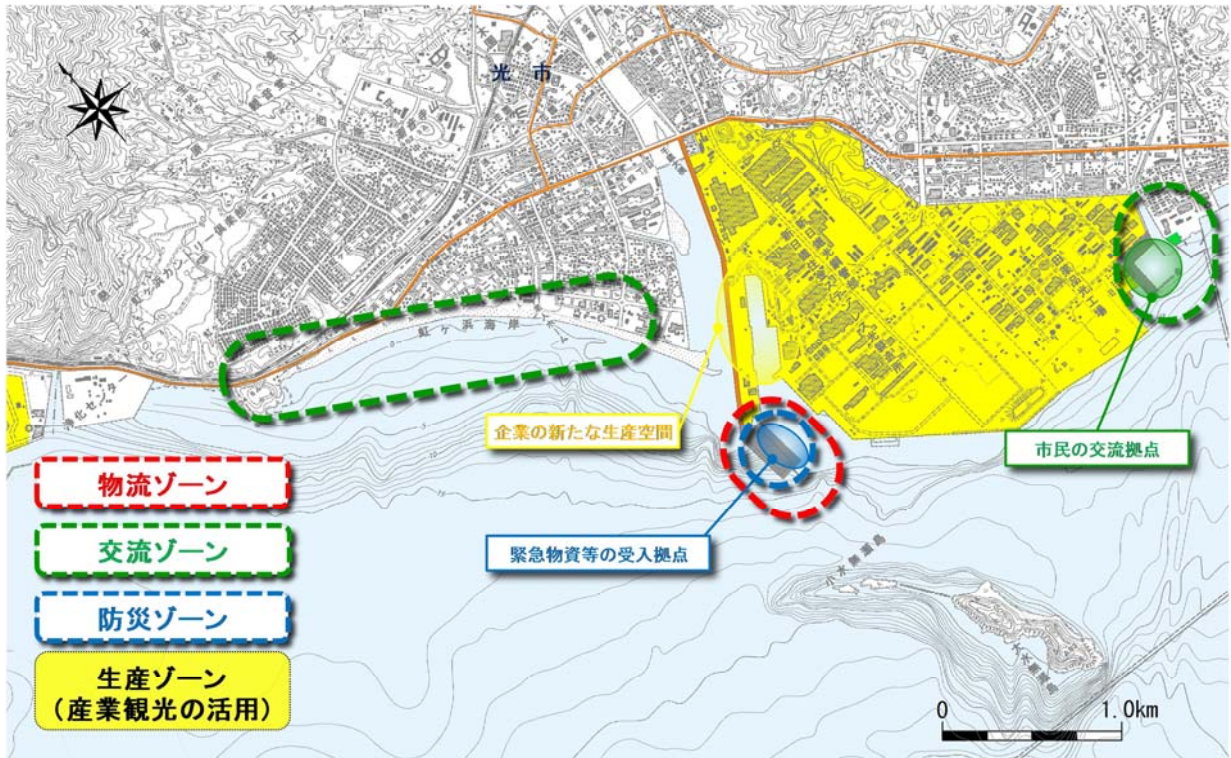


図 2-12 光地区における施策展開