

山  県の

港



PORTS  
OF YAMAGUCHI





徳山下松港



宇部港



下関港



岩国港



山口県は三方が海に開かれ、その海岸線の延長は約1500kmにおよびます。その為、古くから海とのつながりが深く、瀬戸内海沿岸を中心に多くのみなとが発達しています。

《瀬戸内海沿岸》  
瀬戸内海沿岸は静穏な海象条件をもつことから、多くの良港に恵まれています。これらのみなとを中心にこの一帯では早くから地場産業が栄え、次第に重化学工業を中心とする基礎素材型産業の立地が行われるようになり、それに併せて港湾機能も拡充・強化を図られており、産業活動を支えています。

《日本海沿岸》  
瀬戸内海沿岸に対して日本海沿岸は美しい海と変化に富んだ海岸線に恵まれており、漁業基地や地場産業を中心に利用されています。



角島港



徳山下松港 晴海埠頭



三田尻中関港・モータープール



徳山下松港(国際拠点港湾)



下関港(国際拠点港湾)



岩国港(重要港湾)

### 活躍する山口県のみなと



日本の産業を支える山口県のみなと  
山口県は2港が「国際拠点港湾※1」に、4港が「重要港湾※2」に指定されています(重要港湾以上のみなとの総数は全国第2位)。また、平成21年の年間貨物取扱量は、フェリー貨物を除くと全国5位、さらにコンテナ取扱個数では、徳山下松港を代表とする4港がトップ30港にランクインしています。このように山口県のみなとは、貿易立国・日本を支える重要な役割を担っています。

※1 京浜、阪神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。  
※2 京浜、阪神港及び国際拠点港湾以外で、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。

## 知っていますか、みなとの役割。

知っているようで、知らないみなとの役割。みなとは様々な面で私たちの暮らしと経済を支えています。



### 暮らしと経済を支えるみなと



食  
品や製品、エネルギー資源など、私たちの生活に必要な物資のほとんどは世界各国から輸入されてきます。島国である日本はその大部分を海上輸送に頼っており、その拠点となるみなとは日本の経済活動を支える重要な基盤となっています。海上輸送は、一度に大量に貨物を運搬でき、運搬コストは鉄道や道路の利用に比べて低く、二酸化炭素の排出量も道路輸送に比べて少ないなどのメリットがあります。また、近年のアジア諸国との経済交流の活発化を背景に海上輸送の需要は増大しており、みなとの必要性はますます高まっています。

また、循環型資源のリサイクルネットワーク拠点として活用されたり、みなとや地域がもつ魅力的な景観や観光資源などを活かしたレクリエーションの場としても利用されています。このように「人・モノ・情報」が行き交うみなとは、その機能性を活かして様々な利用されており、私たちの暮らしに欠かせない存在となっているのです。



#### 《みなとの3つの役割》

- **役割① 物流・交通・産業活動・リサイクル**  
みなとは国内はもちろん世界に開かれた海の玄関です。船舶の安全を確保し、物流・旅客輸送を円滑に行うために、様々な整備を行っています。
- **地域産業の物流を支える海上輸送拠点**  
地域産業にとっては、輸送拠点であるみなとの機能強化と効率化が国際競争力を高めるうえで非常に重要となっています。山口県では、船舶の大型化に対応した港湾施設の整備など、物流機能の強化に努めています。
- **みなとの利点を活かしたリサイクルネットワーク**  
循環型社会の形成を推進するため、みなとの利点を活かした全国的な静脈(循環資源)物流ネットワークの構築が進められています。
- **徳山下松港・宇部港が「リサイクルポート」に指定**  
山口県では、徳山下松港と宇部港が、「総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)」に指定されており、循環資源の有効活用推進に向けて取り組んでいます。
- **役割② 環境・レクリエーション**  
人々の憩いの場となるレクリエーション拠点。人々の憩いの場としての利用を図るため、地域の個性を活かし、良好な景観を有するみなとづくりを行っています。また、クルーズ船の誘致などによる地域の活性化も進めています。
- **役割③ 防災**  
● **災害から住民の暮らしを守る**  
大規模地震等の災害発生時に、物資の輸送拠点に供する耐震強化岸壁や、台風時の潮位偏差から発生する高潮被害を防護するための護岸などの整備を行っています。



三田尻中関港(重要港湾)



宇部港(重要港湾)



小野田港(重要港湾)



# 国際競争力強化の重要拠点へ。

徳山下松港&宇部港◎国際バルク戦略港湾の取り組み

## 徳山下松港・宇部港が「国際バルク戦略港湾」に選定。

近年の企業活動の国際化、円高、人件費高、そして中国をはじめとするアジアマーケットの拡大等を背景に、国内企業は生産拠点の海外移転を一層進めざるを得ない状況に追い込まれています。このため、世界とのヒト・モノ・カネの流れに対する障壁をできるだけ除去し、成長著しいアジア経済の活力を我が国に呼び込むための国際物流戦略が求められています。国際バルク戦略港湾は、大型船舶による一括大量輸送を可能とする港湾の「選択」と「集中」により、これら物資の安定的かつ安価な輸送を実現することを目的としており、2011年5月に国土交通省が発表した国際バルク戦略港湾10港のうち、山口県下では徳山下松港・宇部港の2港が選定されました。

### 物理的・地理的優位性を兼ね備えた、国内を代表する石炭取扱港

徳山下松港および宇部港は、背後に石炭をエネルギー源とする日本有数の基礎素材型産業や電力産業が立地しており、2010年の石炭輸入量が約1,300万トンに達するなど、全国を代表する石炭輸入港です。また、両港にはそれぞれ貯炭能力や国内輸送実績等に優れるコールセンターと、大水深の岸壁や棧橋、高能率の荷役機械を備え、国内約50港を通じてコンビナートなどの全国のユーザーに石炭を供給していることなど、両港は石炭輸送拠点港として重要な役割を担っています。

#### 物理的優位性

**下松地区** 雨天や粉塵対策が施されたドーム型のコールセンターがあり、水深-19mの航路・泊地が整備されています。

**徳山地区** 全国初の公共埠頭の長期一体貸付制度により運営されるコールセンターがあります。

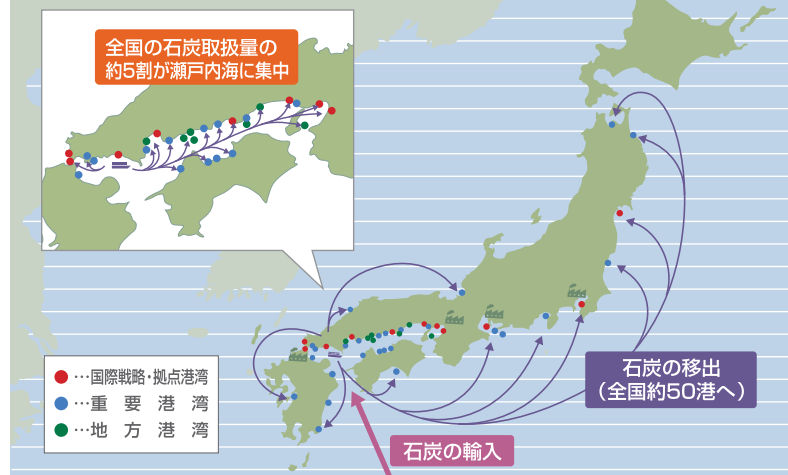
**宇部地区** 国内最大のコールセンターがあります。

#### 地理的優位性

● 外洋から豊後水道を北上した瀬戸内海の玄関口にあり、大型船舶の入港が容易です。

● 瀬戸内海沿岸は、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。

#### 石炭輸送先港湾



出典:平成19~21年 港湾統計(年報)より

#### バルク貨物

包装や梱包をせずにそのまま船倉内に積み込み輸送する貨物の総称。「ばら積み貨物」とも呼ばれます。主なバルク貨物として、穀物・鉄鉱石・石炭などがあります。

徳山下松港・新南陽地区

徳山下松港・徳山地区

徳山下松港・下松地区



**国際バルク  
戦略港湾**  
徳山下松港 宇部港

## 「石炭」を安定的かつ安価に供給し、日本の産業活性化と国際競争力強化を推進。

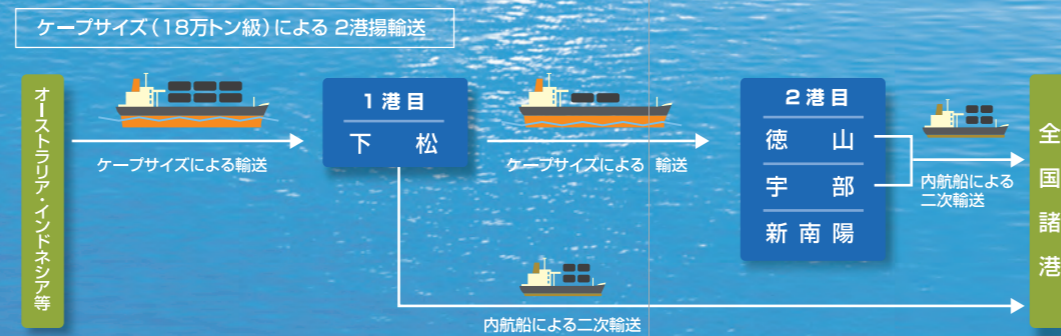
徳山下松港・宇部港が持つ石炭拠点港としての物理的・地理的優位性を活かし、国際バルク戦略港湾として必要な施設整備や大型船の共同配船を行うことで、アジアの主要港と比べても遜色のない物流コスト・サービスを実現するとともに、効率的な運営体制の確立や両港のさらなる連携を図り、我が国の産業活動に必要な不可欠な石炭を安定的かつ安価に供給する広域拠点港を目指します。



### 1 宇部地区・下松地区において大型船の満載入港に対応し、多様な輸送システムを構築します。

輸送コストの削減方策として、ケープサイズ、パナマックス船による2港揚げ輸送システムを構築します。下松地区および徳山地区ではすでにパナマックスの満載入港に対応済みとなっています。2015年には宇部地区でのパナマックス満載入港に対応を、さらに2020年には下松地区でのケープサイズ満載入港に対応し、2港4地区によるパナマックス・ケープサイズの「2港揚げ」の実現を目指します。

地区名	2012年	2015年	2020年
下松 棧橋(-1.9m)		パナマックス満載入港	ケープサイズ満載入港
徳山 岸壁(-1.4m)		パナマックス満載入港	ケープサイズ2港揚
宇部 岸壁(-1.3m)		パナマックス満載入港	ケープサイズ2港揚
新南陽 岸壁(-1.2m)		パナマックス2港揚	ケープサイズ2港揚



### 2 企業連携による複合的かつ効率的な輸送体系を構築します。

大型船による一括大量輸送や2港揚げ、2次輸送、共同輸送による経済的効果と輸送力を最大限に利活用し、厳しい国際競争下にある石炭ユーザーの様々なニーズに柔軟に対応するためには、企業の連携強化が必要不可欠です。このため、現在、輸送体系再編に向け、関連企業による社会実験の実施、連携協議会設立などさまざまな取り組みが行われています。

**H22年 2港揚げ・2次輸送等を検証する社会実験を実施**  
バルク貨物の効率的・効果的な輸送の推進に向けて、主要石炭ユーザー3社による2港揚げおよび2次輸送等の実現性・効率性・安全性を検証する社会実験が行われました。

**H24年 「山口県国際バルク戦略港湾連携協議会」を設立**  
両港を利活用する主要石炭関連企業7社が、輸送体系再編の方向性や方策の検討、情報共有等を目的とする「山口県国際バルク戦略港湾連携協議会」を設立しました。

### 3 内航輸送システムを最大限活用し、生産誘発効果の波及を目指します。

この新たな物流システムにより、石炭の輸送費が低下すると、石炭ユーザーである地域企業の製造品価格が低下し、結果、企業の生産増加につながる事が期待されます。現在、徳山下松港および宇部港から国内広域(全国約50港)への内航フィーダー輸送網が確立されており、この輸送網を最大限活用することで、国内企業へ生産誘発効果の波及につながる、より広域的な内航輸送システムを構築します。



徳山下松港/石炭荷役作業

#### 用語解説

- 【パナマックス】** パナマ運河を通航できる最大船型です。
- 【ケープサイズ】** パナマ運河が通航できず喜望峯周りとなる大型バラ積み船です。
- 【2港揚げ】** 2港揚げとは、1港目(拠点港)で石炭の一部を荷揚げした後、喫水(水面から船体最下部までの距離)を小さくした大型船を2港目に着け、残りの石炭を荷揚げするものです。大型船による大量輸送が可能となり、大幅な輸送費削減を実現できます。
- 【コールセンター】** 海外から輸入された石炭を貯蔵し、国内石炭ユーザーに安定供給するための輸入中継基地。宇部地区の沖の山コールセンターは年間取扱能力700万トンで国内最大規模を誇ります。

#### 徳山下松港 公共埠頭の民間による運営

### 『臨海部産業エリア形成促進港』に指定。

臨海部産業エリア形成促進港は、民間事業者が一体的に埠頭およびその隣接区域を強化することにより、地域産業の国際競争力強化を図る港湾として国が指定するもので、2008年に徳山下松港が全国に先駆けて指定を受けました。これを受け、関連企業と周南市の共同出資会社「周南バルクターミナル株式会社」を設立。2010年より公共埠頭での石炭の取り扱いが開始されており、2012年4月より本格稼働が開始しています。



大型船への対応と民間企業による埠頭の効率的な運用により、石炭取扱量の大幅な増加とコストダウンが見込まれます。

#### 下関港・北九州港 物流・防災・観光の総合的強化への取り組み

### 『日本海側拠点港(総合的拠点港)』に選定。

日本海側拠点港とは、東アジア諸国の経済発展を取り込み、国際競争力を強化するとともに、東日本大震災を踏まえ、災害に強い物流ネットワークの構築を目的として、国が日本海側港湾の中から選定したものです。下関港・北九州港は、「国際海上コンテナ」、「国際フェリー・国際RORO船」、「国際定期旅客」の3分野で選定されました。さらに、選定された19港のうち、下関港・北九州港を含む5港が、特定の機能に限定せず港全体の機能強化を図ることが望ましいとされる「総合的拠点港」に選定されています。今後は、両港の連携を強化しつつ、東アジアに向けた日本海ゲートウェイとして、産業振興・観光立国の実現に貢献する国際拠点港湾を目指します。

#### 日本海側拠点港(総合的拠点港)としての今後の目標

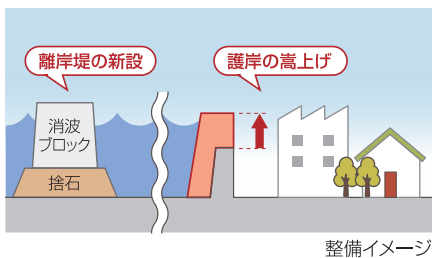
- |   |  |
|---|--|
| <p><b>物流</b></p> <p><b>国際海上コンテナ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 寄港先の多様化</li> <li>● 輸送時間のさらなる短縮</li> <li>● 「ものづくり産業」の集積促進とそれを物流面で支える環境づくり</li> </ul> <p><b>国際フェリー・国際RORO船</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 企業ニーズに対応した付加価値の高い輸送サービスの提供</li> <li>○ 多頻度(2都市間のシャトル輸送)</li> <li>○ 定時性(安定した就航率)</li> <li>○ 高速性(急ぐ貨物への対応)</li> <li>○ 特殊輸送(コンテナ規格外の貨物等の輸送)</li> <li>● 近アジアに向けたシームレス物流を構築</li> </ul> | <p><b>防災</b></p> <p><b>国際海上コンテナ・国際フェリー・国際RORO船</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 港湾施設の耐震化促進</li> <li>● 広域的な代替機能の確保</li> <li>○ 太平洋側で大規模震災発生時の瀬戸内海沿岸・東九州・四国地域の港湾の代替機能</li> <li>○ 充実した内航航路網を活用し、関西・四国・関東方面への緊急物資輸送拠点としての機能</li> </ul> <p><b>観光</b></p> <p><b>国際定期旅客</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光商品の開発と誘致活動</li> <li>● 旅行者が寄港・滞在したくなる「みなとまちづくり」</li> </ul> |
|---|--|

# 暮らしを守るみなと

三方が海に面する山口県は、これまで津波や高潮による脅威にさらされてきました。山口県のみなとでは、こうした水災害から人々の暮らしや財産を守るため、様々な整備を行っています。

## ハード対策 海岸保全施設整備事業

瀬戸内海沿岸は、入江・湾形の多い南向きの海岸であるため台風時の潮位偏差が大きく、過去多くの高潮被害に見舞われています。高潮・波浪・津波などの海水による災害から海岸を防護するため、護岸や離岸堤などの海岸保全施設の新設または改良を行っています。

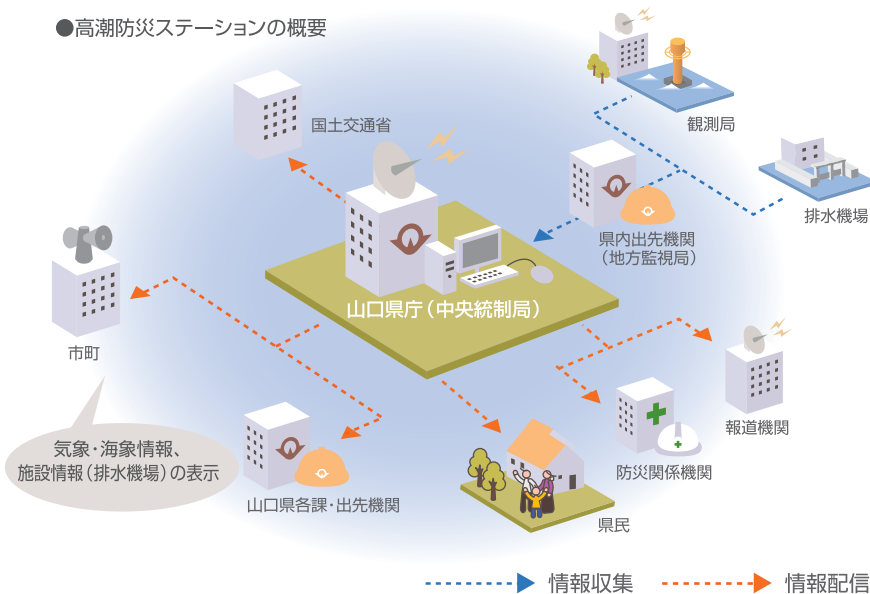


整備イメージ

## ソフト対策 高潮防災ステーション

高潮防災ステーションは、高潮による災害の危険性が高い地域において、潮位・風向・風速・気圧等の気象・海象情報の収集・伝達を行うとともに、排水機場などの運転状況を一元的に管理し、安心・安全な防災体制の強化を図ることを目的としています。

### ●高潮防災ステーションの概要



観測局などで収集された情報は、ステーションの中核である県庁中央統制局へ集められ、迅速に各施設へ伝達されるほか、インターネットで県民に気象情報・海象情報をリアルタイムで公開し、防災意識の向上や災害時の早期避難を支援します。



## ソフト対策 高潮ハザードマップ

過去の浸水被害・堤防護岸などの整備状況などを考慮し、早急に作成が必要な海岸24地区において地元市町が作成するものです。高潮ハザードマップが整備され、有効活用されることで、避難施設・避難経路などの避難計画が策定され、地域住民の自衛力の向上を図ることができます。



みなとへ  
行こう!  
Let's go to "Minato"

## 活気あふれる憩いのみなとへ

多くの「人もの・情報」が行き交い、周辺地域に多くの魅力ある観光資源を有する山口県のみなとを、経済活動拠点としてだけでなく、人々に親しまれる憩いの場として活用するため、各都市や地域住民と連携した総合的なみなとづくりに取り組んでいます。

### 憩いのみなと

Pick Up 1  
下関市: 下関港

## 「下関港ウォーターフロント」

下関市は、街に活気を取り戻すため関門海峡や豊かな歴史文化を生かした観光地づくりを目指し、1989年に下関港ウォーターフロント開発に着手し、新水族館「海響館」・唐戸市場・カモンワーフの3つの施設が誕生。それぞれ異なる客層を呼び込み、街は賑わいを取り戻しました。



下関のランドマークタワー「海響館」



3つの施設はウッドデッキでつながり、大小数多くの船舶が行き交う関門海峡を眺めながら海辺を歩く人々で賑わっています。

### 憩いのみなと

Pick Up 2  
岩国市: 由宇港

## 「みなとオアシスゆう」

みなとオアシス制度は、国土交通省が、みなとや海岸を人々の交流の場としての活用を推進・支援する制度で、地域住民が中心となって運営されます。現在中国地方では由宇港を含む6港が本登録、三田尻中関港を含む8港が仮登録されています。



海水浴場「潮風ビーチ」には、シーズンになると活気にあふれ、ビーチを舞台にイベント「YOU・ゆう・フェスタ」が毎年開催されています。

みなとの源流を辿る。

# 見聞録 山口みなと

三方を海に囲まれた山口県は

海上交通が特に重要な役割を果たしてきました。

特に古くから日本の交通の大動脈であった

瀬戸内海沿岸のみなどは、日本の歴史とともに

その姿を変えながら発展してきました。

## 瀬戸内の要衝「防長三関」

江戸時代当時、山口の地を治めていた長州藩は、往来する帆船の風待ち・潮待ちの良港として築えていた上関・中関・下関のいわゆる防長三関を特に重視し、この地に番所を置いて参勤交代の大名や朝鮮からの使節の接待などを行いました。中でも、天然の良港であった三田尻は海上での警護・警備にあたった毛利水軍の本拠地が置かれたこともあり御船倉の建造や町割りなどの整備が行われ、参勤交代の出発地になるなど三田尻は要衝として重視されました。



山口のみなとは防長三関を中心に発展して行きました

## 三白政策と海運時代の隆盛期

江戸中期、財政難に頭を悩ませていた毛利氏は、これを打開するため、「米・塩・紙」の生産に力を入れるいわゆる「毛利の三白政策」を振興しました。大規模な新田開発や塩田開拓が進められ、徳山（現在の周南市）や下松など各地に「米・塩・紙」を主に取り扱う港が整備され、現在のみなとの礎が築かれました。また、この時期、日本海側から下関を通り大阪へと向かう「西廻り航路」の開発や北前船の登場もあり、この地で生産された良質な「米・塩・紙」は全国に知れ渡り、天下の台所・大阪などから来た商人たちであふれ、海運時代の隆盛期を迎えました。

## 近代港への発展

その後、鉄道などの陸路の発達などから海運業は徐々に後退していきました。しかし、塩田跡地など水資源の豊富なみなとには、造船業や化学工業などみなとに依存する企業が進出、工業港へと転換を果たし、みなとは息を吹き返し、現在の発展へと繋がっていきました。

## 全国に名を馳せた「三田尻塩」

全国でも有数の塩の産地として知られた三田尻。江戸時代、毛利氏の三白政策によって三田尻には大規模な塩田が開拓されました。三田尻の塩は、北陸・山陰方面に販路が開けたのを皮切りに、三田尻の塩の需要は九州から北海道まで全国的に拡大し、「ミタジリ」が塩の代名詞として通用するまでいわれました。三田尻塩は、製塩技術の進歩によって1959(昭和34)年、その歴史に幕を下ろすまで、260年にわたり、日本の塩業を支えました。



防府市「御船倉跡」のちに海軍局や海運学校となった



「三田尻塩田記念産業公園」三田尻塩は全国にその名を轟かせた



昭和5年当時の中関港



## 山口県土木建築部港湾課

〒753-8501 山口県山口市滝町1番1号  
TEL083-933-3810  
FAX083-933-3829  
e-mail : a18700@pref.yamaguchi.lg.jp  
www.pref.yamaguchi.lg.jp/cms/a18700/index/index.html

