

第2回委員会からの変更

桃：パブコメ前に追加・修正

青：パブコメ後に追加・修正

白：第3回幹事会後に追加・修正

緑：記載済(変更なし)

浜田港長期構想 (案)

地域を支え、発展著しいアジアとともに成長する浜田港

平成28年8月

浜田港長期構想検討委員会

目次

はじめに	1
第1章 浜田港の概要	3
1. 浜田港の沿革	3
2. 浜田港の現況	5
2.1 浜田港の現況	5
2.2 背後地域の現況	8
2.3 港湾利用の現況	13
第2章 浜田港への要請	17
1. 港湾利用上の要請	17
1.1 利用者からの要請による課題	17
1.2 その他の課題	23
1.3 課題の整理	24
2. 上位計画と浜田港の役割	25
2.1 国の上位計画・関連計画	25
2.2 島根県の上位計画・関連計画	28
2.3 浜田市の上位計画・関連計画	30
2.4 上位計画の整理	31
第3章 国内外の動向と浜田港の関わり	32
1. 社会経済情勢	32
1.1 国際物流	32
1.2 国内物流	34
1.3 国際交流（クルーズ振興）	35
1.4 防災	36
第4章 浜田港長期構想	37
1. 基本方針と空間利用計画	37
2. 戦略と具体的取組・展開	39
用語の解説	52

はじめに

浜田港の港湾計画は、平成 9 年 3 月港湾審議会第 162 回計画部会において、おおむね平成 18 年を目標年次として改訂されています。

この改訂では、物流機能の一層の充実を図るため、既に建設中であった 55,000 t 岸壁及び 7.5m 耐震強化岸壁がある福井ふ頭と、背後で計画されていた山陰道（高速道路）とを直結する臨港道路福井 4 号線の新規計画や、大型船舶の安全な入港を確保するための防波堤の配置などの計画変更を行っています。

以降今日までの間に、平成 11 年の 55,000 t 岸壁及び耐震強化岸壁完成、平成 13 年の韓国とのコンテナ船就航、平成 20 年のロシアとの RORO 船就航、平成 26 年の臨港道路福井 4 号線着工など、港の機能整備が着実に進められてきました。

一方、浜田港をとりまく状況は、公共事業の縮小や、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、近年拡大を続けるアジアマーケットを中心とした海上輸送貨物量の増加やそれにもなう船舶大型化、あるいは平成 27 年 TPP 協定の大筋合意による貿易自由化、また電力自由化によるバイオマス発電の増加、など、多様な変動が起きており、本港が担うべき役割も変化してきています。

また、我が国では人口減少問題が大きな課題となっており、国において「地方創生」が最重要課題として位置づけられ、本県においても、平成 27 年 10 月に「まち・ひと・しごと創生島根県総合戦略」を策定し、地域産業の振興、観光の振興、移住・定住の推進といった取り組みを柱に据え、これらを支える社会資本整備を進めていくこととしています。

このような状況を踏まえて、浜田港の担うべき役割を今一度整理し、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。

浜田港長期構想検討委員会 委員名簿

(順不同・敬称略、平成28年8月現在)

区分	氏名	所属・職名等	
委員長	中尾成邦	一般財団法人港湾空港総合技術センター	理事長
委員	岩橋紀代美	島根県中小企業家同友会	常任相談役
委員	佐藤幸雄	山陰経済経営研究所株式会社	代表取締役社長
委員	三浦妙子	元 浜田商工会議所	経営指導課長
委員	久保田典男	島根県立大学	准教授
委員	山本洋治	浜田港運株式会社	代表取締役社長
委員	前田幸子	株式会社ケイ・エフ・ジー	管理部長
委員	村田あゆみ	島根合板株式会社	
委員	三原幸子	日本製紙株式会社 ケミカル事業本部 江津事業所	
委員	斎藤理子	三隅港地元(岡見地区)	代表
委員	近藤隆志	浜田商工会議所	議員
		株式会社エル・アイ・ビー	取締役管理本部長
委員	平下洋子	江津商工会議所	女性委員会委員長
		株式会社三維	会長
委員	中尾由岐夫	漁業協同組合 JFしまね	専務理事
委員	徳田マリエ	JAしまね いわみ中央	女性部長
委員	久保田章市	浜田市	市長
委員	鈴木徹	国土交通省中国地方整備局 港湾空港部	部長
委員	吉田敏晴	国土交通省中国地方整備局 企画部	部長
委員	成川和也	中国地方整備局 境港湾・空港整備事務所	所長
委員	吉木清久	国土交通省中国運輸局 島根運輸支局	支局長
委員	南條新一郎	浜田海上保安部	部長
			浜田港長
委員	隅田隆之	神戸税関浜田税関支署	支署長
オブザーバー	小池慎一郎	国土交通省港湾局 計画課	港湾計画審査官
事務局	安井克久	島根県商工労働部	部長
事務局	富樫篤英	島根県土木部	部長

第1章 浜田港の概要

1. 浜田港の沿革

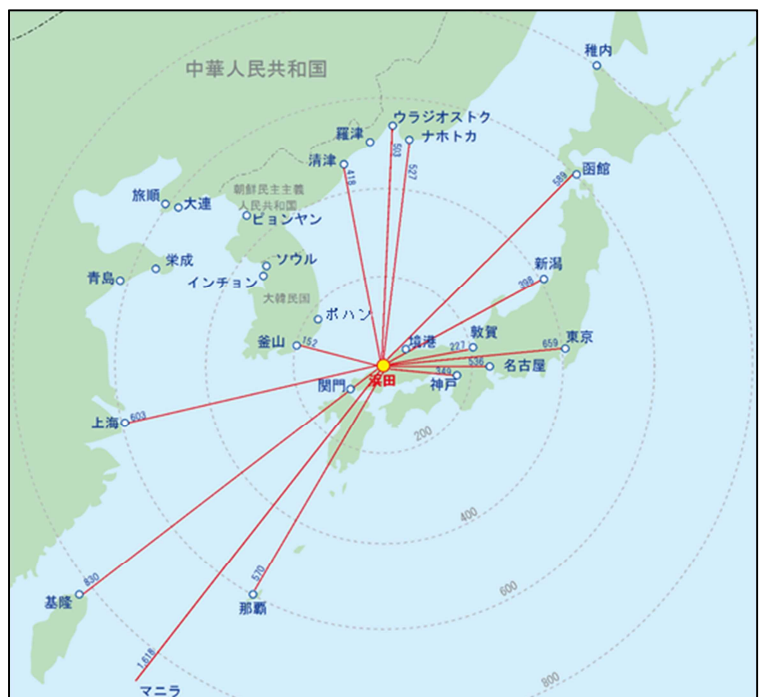
浜田港は、関門港と境港の間に位置し自然条件にも恵まれていたため、明治 32 年 7 月に関税法により外国貿易が可能な開港場に指定され、山陰本線が開通する昭和 6 年までは、大阪商船等の定期船が発着し、朝鮮貿易も盛んに行われていました。

昭和 15 年には、近代港湾として開発するため、古くから利用してきた瀬戸ヶ島に代わって、長浜地区に新規築港計画が策定され、昭和 17 年から昭和 28 年度にかけて小型係船岸 204m 等が築造されましたが、当初の計画を完成するには至りませんでした。

その後、昭和 32 年 5 月に港湾法による重要港湾に指定、昭和 35 年に初めて港湾計画が策定され、本格的な港湾の整備に着手していきました。

昭和 35 年の計画決定以降、昭和 47 年 10 月（目標年次昭和 60 年）、昭和 59 年 6 月（目標年次平成 7 年）、平成 9 年 3 月（目標年次平成 18 年）と 3 回の計画改訂と数度にわたる計画変更が行われ、昭和 47 年には長浜岸壁-10.0m が完成し、昭和 50 年～54 年には福井岸壁-7.5m、-5.5m 各 1 パース、昭和 48 年～昭和 60 年には新西防波堤が整備されました。平成に入り、元年には長浜ふ頭危険物取扱施設用地（-5.5m 岸壁×90.0m、ふ頭用地 0.4ha、危険物取扱施設用地 1.7ha）が、平成 6 年には新西沖防波堤（延長 100m）が、平成 8 年には沖防波堤（延長 350m）が、平成 11 年には福井地区に 55,000 t 級岸壁（-14m）280m、耐震 5,000 t 級岸壁（-7.5 m）130m が、平成 13 年にはコンテナターミナル（CFS・冷凍電源施設等）が、平成 25 年には福井上屋（1,997 m²）が完成する等、各種港湾施設の整備が行われました。

これらの施設整備に併せて、平成 13 年には韓国（釜山港）との国際定期コンテナ航路が開設し、平成 20 年にはロシア（ウラジオストク港）とを結ぶ国際 RORO 船が就航を開始し、対岸に向けた国際航路の充実も図られてきました。また、平成 23 年 11 月には、対岸諸国の経済発展を我が国の経済成長に取り込むべく「日本海側拠点港（原木）」に選定され、島根県の国際貿易港として、地域の発展に貢献すべくその役割が期待されています。



資料：浜田港振興会 HP

図 1-1 浜田港と国内・海外諸港との距離

表 1-1 浜田港の沿革

明治 29 年	開港外貿易港に指定
明治 32 年	開港港則により新開港場 22 港に指定
大正 11 年	指定港湾に指定 (旧港湾法)
昭和 17 年	商港修築、5 ヶ年計画決定、修築工事に着手
昭和 19 年	本船岸壁工事完成、元海軍の港使用開始
昭和 20 年	浜田長浜間海岸道路開通、元陸軍砲部隊の使用開始
昭和 22 年	西側ふ頭完成 (-4.0m物揚場×204.0m)
昭和 27 年	船溜ふ頭完成 (-2.0m物揚場×178.0m)、出入国港 (出入国管理法) に指定
昭和 32 年	重要港湾に指定 (港湾法)
昭和 35 年	浜田港港湾計画策定、北側ふ頭完成 (-4.0m物揚場×120.0m) 完成
昭和 37 年	木材輸入特定港に指定
昭和 38 年	北側ふ頭完成 (-7.5m岸壁 130.0m)
昭和 39 年	周布水面整理場完成
昭和 43 年	検疫港 (検疫法) に指定
昭和 44 年	船溜ふ頭完成 (-4.0m物揚場×243.0m)
昭和 45 年	植物輸入港 (植物防疫法) に指定
昭和 47 年	浜田港湾改訂計画策定、北側ふ頭完成 (-10.0m岸壁×186.0m、ふ頭用地 39,000 m ²)
昭和 48 年	鰐石水面貯木場完成
昭和 59 年	浜田港湾改訂計画策定
昭和 61 年	新西防波堤完成 (延長 1,041m)
平成 元年	長浜ふ頭危険物取扱施設用地完成 (-5.5m岸壁×90.0m、ふ頭用地 0.4ha、危険物取扱施設用地 1.7ha)
平成 6 年	新西沖防波堤完成 (延長 100m)
平成 7 年	周布鰐石臨港道路全線開通 (全延長 700m)
平成 8 年	沖防波堤完成 (延長 350m)
平成 9 年	浜田港湾改訂計画の策定
平成 11 年	福井地区に 55,000 t 級(※)岸壁 (-14m) 280m、耐震 5,000 t 級岸壁 (-7.5m) 130m完成
平成 13 年	国際定期コンテナ航路開設 (プサン港⇄浜田港) コンテナターミナル (CFS・冷凍電源施設等) 完成
平成 14 年	くん蒸上屋完成
平成 16 年	改正 SOLAS 条約及び国際船舶港湾保安法に基づく保安対策を実施
平成 20 年	国際 RORO 船航路開設 (ウラジオストック港⇄浜田港)
平成 21 年	国内最大旅客船「飛鳥Ⅱ」が初寄港
平成 22 年	重点港湾に選定
平成 23 年	日本海側拠点港 (原木) に選定
平成 24 年	国際 RORO 船航路定期便化 (月 2 便)
平成 25 年	福井上屋完成 (1,997 m ²)

※現行技術基準により t 級を表示。(H9 改訂時には 50,000t 級として記載)

2. 浜田港の現況

2.1 浜田港の現況

(1) 主要企業の立地状況

表 1-2 浜田港（漁港含）地区内に立地する主要企業

地区名	業種	企業	主な取扱品目
福井地区	製造業	日本製紙(株)ケミカル事業本部 江津事業所※1	石炭
	電気・ガス業	浜田ガス(株)	LNG（液化天然ガス）
	製造業	(株)デルタ・シー・アンド・エス※2	自動車部品
	卸売業	(株)エル・アイ・ビー	中古自動車
	製造業	日鉄住金高炉セメント(株)	セメント
		宇部三菱セメント(株)	
住友大阪セメント(株)			
鰯石地区	製造業	島根合板(株)	合板

※1 貯蔵ヤード

※2 漁港区域に立地



図 1-2 浜田港周辺に立地する主要企業と工業団地

(2) 港湾施設の現況

表 1-3 係留施設（大型係船岸）

地区	名称	公専別	水深 (m)	延長 (m)	対象船舶 (DWT)	バース数
長浜地区	1号岸壁	公共	-10	186	15,000	1
	2号岸壁	〃	-7.5	131	5,000	1
	3号岸壁	〃	-5	71	1,000	1
	4号岸壁	〃	-5.5	90	2,000	1
福井地区	1号岸壁	〃	-7.5	130	5,000	1
	2号岸壁	〃	-5.5	90	2,000	1
	3号岸壁	〃	-14 (暫定-12)	280	55,000	1
	4号岸壁	〃	-7.5	130	5,000	1



図 1-3 浜田港の主な港湾施設

(3) 浜田港の県管理港湾上の位置づけ

島根県内には、浜田港、三隅港、西郷港の3港の重要港湾と、15港の地方港湾があります。

島根県では3つの整備基本方針（下表左）のもと、各々の港の特性に応じた施設整備を進めており、浜田港は内外貿易の物流拠点港としての役割を担っています。

表 1-4 島根県の港湾整備基本方針

整備基本方針	対象港湾名
内外貿易の『物流拠点港とその補完港』整備 【外貿】 浜田港 （境港） 【内貿】①石見圏域 ②出雲圏域 ③宍道湖・中海圏域 ④隠岐圏域	①浜田港 + 三隅港、江津港、 ②河下港、 ③ 境港 + 安来港、松江港、 ④西郷港
離島住民の生活基盤である『離島航路』整備	西郷港、別府港、来居港、七瀬港
地域の暮らしを支える『まちの港』整備	田儀港、久手港、宅野港、温泉津港、 益田港、重栖港、御波港、知々井港

※は、重要港湾

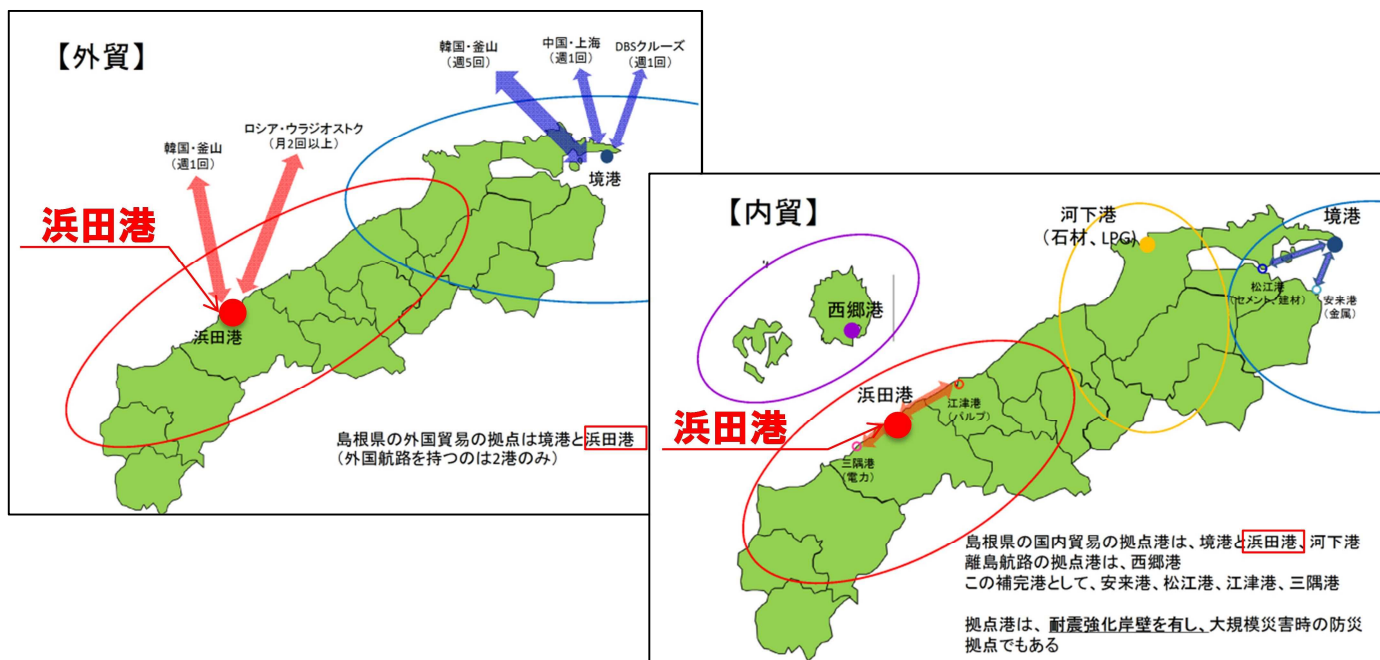
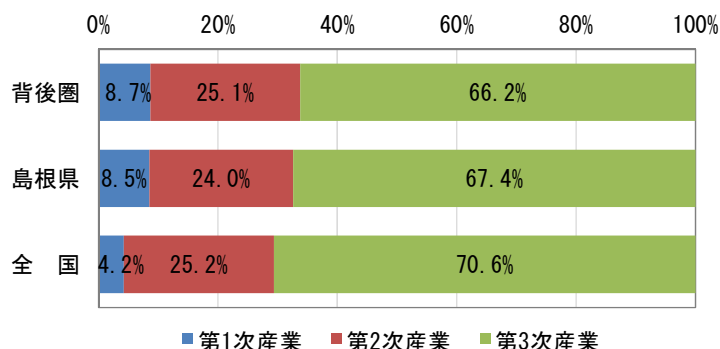


図 1-4 島根県管理港湾の整備方針
 (内外貿易の『物流拠点港とその補完港』整備)

(2) 産業構造

背後圏の産業構造は、第一次産業の就業者が全国と比較して高い割合となっています。



資料：国勢調査（平成22年）

図 1-7 就業者の人口構成

① 第1次産業

<農業>

農業については、少子高齢化からくる農業後継者の不足や遊休農地、耕作放棄地の増加等といった課題はあるものの、高い食料自給率を保っています。

地域的な活動としては、西いわみヘルシー元気米の台湾への輸出や、全国の有機農業を推進する核となるモデルタウンに吉賀町が中国地方で唯一選ばれるなど、有機農業分野でも先駆的な取り組みが行われています。

<林業>

林業については、これまでチップ材か切り捨て間伐で山林内に放置されることが多かった広葉樹の活用に着手しています。

広葉樹は、地震や火災などの災害に強く、断熱性や遮音性に富むCLTパネルの建築材への利用は、飛躍的な需要拡大を図る材として国も強く推進しており、これからの市場を拡大することが見込まれています。現在、浜田港を経由してヒノキを韓国に輸出している実績がありますが、今後は、海外のCLTパネル生産現場との間で原材料の輸出や製品の輸入を行うことで、浜田港から全国各地へ山陰自動車道等の高速道路を活用して届けることができると期待されています。

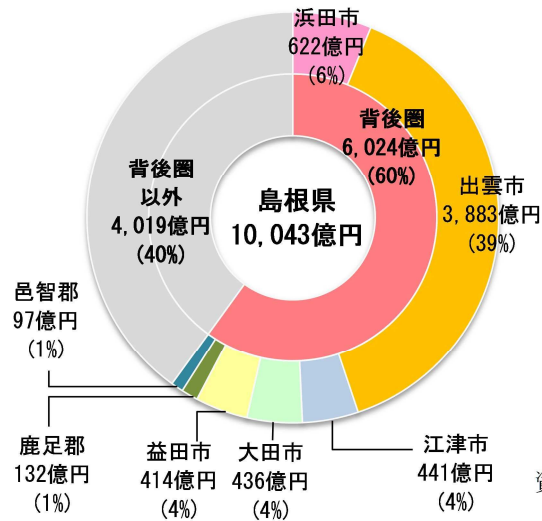
<水産業>

水産業については、貝殻が高級な基石にも使われていたチョウセンハマグリや、近年最も高価になった魚の一つであるノドグロが注目されています。浜田港に隣接する浜田漁港では、高度衛生管理型の荷捌き所、冷凍冷蔵庫、一次加工処理施設の整備が検討されているほか、瀬戸ヶ島地区における蓄養、養殖等による水産事業の実現と、同地区を拠点とした原魚調達から輸出までを行うビジネスモデルの構築へ向けた調査が本格化する見込みであり、国内外の消費者に安全で良質な水産物を提供できるようになる見通しです。

また、浜田港を活用した海路や萩・石見空港を活用した空路による輸出が活発になると期待されており、鮮魚の輸出の他にも、海外での一次加工処理を行う為の原魚の輸出や、海外からの加工原魚の輸入も、今後活発になると期待されています。

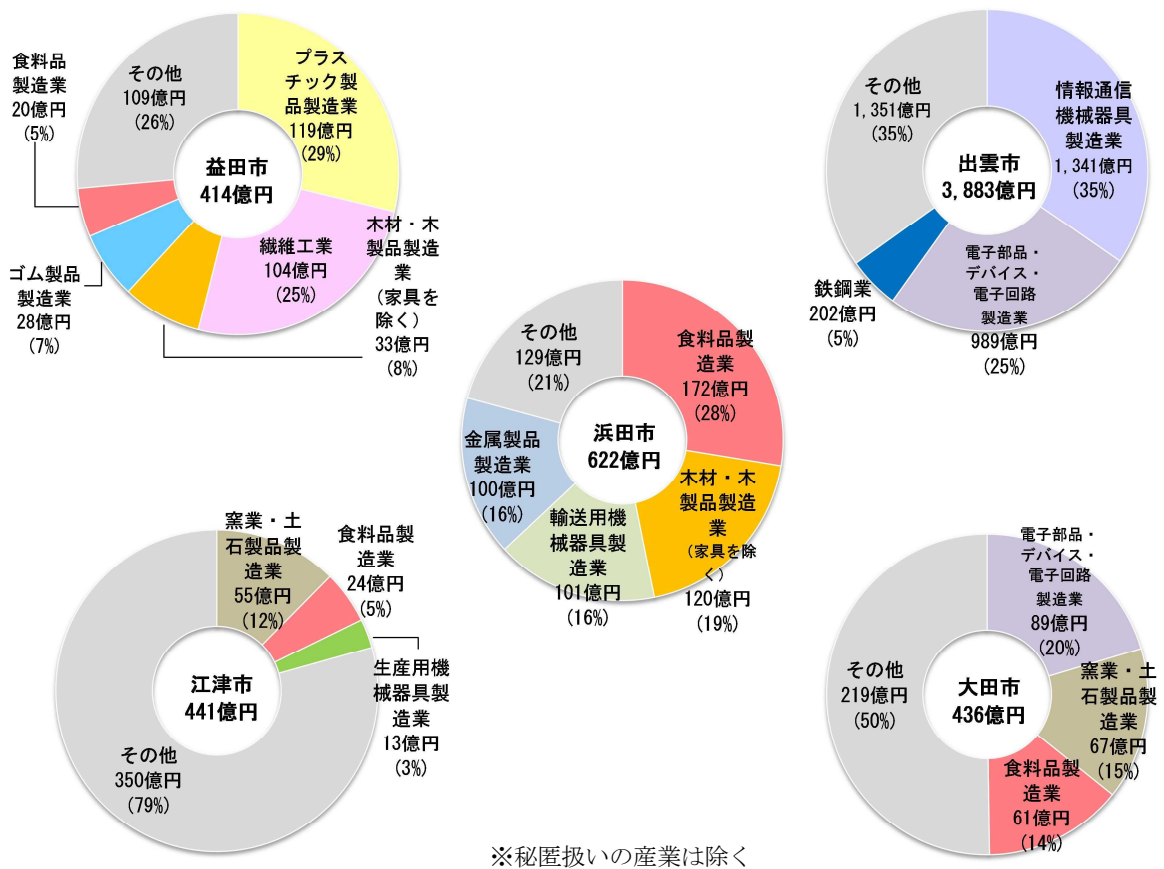
② 第2次産業

第2次産業としては、浜田市では第一次産業と関わりの深い食料品製造業や木材・木製品製造業、出雲市では情報通信機械器具製造業や電子部品・デバイス・電子回路製造業、江津市では窯業・土石製品製造業、大田市では電子部品・デバイス・電子回路製造業、益田市ではプラスチック製品製造業が、主要産業となっています。



資料：工業統計調査（平成25年）

図 1-8 製造品出荷額等の割合



※秘匿扱いの産業は除く

資料：工業統計調査（平成25年）

図 1-9 背後圏5市の品目別製造品出荷額等の割合

(3) 交通体系

浜田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東西に国道9号、南北に国道186号および261号等が通っています。

高速道路は、中国自動車道と浜田市を結ぶ浜田自動車道が整備されており、さらに鳥取県・島根県・山口県を結ぶ山陰自動車道の整備が進められています。浜田港周辺では、浜田三隅道路の浜田港 I.C～西村 I.C が平成27年3月に、西村 I.C～石見三隅 I.C が平成28年度に開通する予定のほか、浜田港と高速道路を直結する臨港道路福井4号線が平成29年度に開通する予定です。



図 1-10 浜田港背後の交通網



注 1) 合計は端数処理により表の集計と一致しない
注 2) 図上の朱書数字は供用予定年度

- ※1 用地取得及び猛禽類保全対策等が速やかに完了する場合
- ※2 用地取得及び関係機関との協議等が速やかに完了する場合

図 1-11 島根県の高速交通網

資料：島根県高速道路推進課(平成28年4月26日現在)

2.3 港湾利用の現況

(1) 取扱貨物量の現況

最近 10 年間の浜田港の貨物量の推移をみると、平成 20 年までは対ロシアへの中古自動車輸出に牽引され増加傾向で推移していましたが、ロシアの関税引き上げ及びリーマンショック等により中古自動車輸出が 9 割減となり、平成 21 年には大幅な減少となりました。その後平成 25 年まで緩やかな回復傾向が続いてきましたが、世界的な原油安に起因する急激なルーブル安のあおりで再び中古車輸出が減少し、また円安による木材の輸入減などが影響し平成 26 年の取扱量は 53 万トンとなりました。

平成 27 年には近傍の工業団地にバイオマス発電所が営業を開始し、その燃料である PKS (Palm Kernel Shell パーム果実の種から核油を搾油した後の殻) の輸入取扱を開始する等、新たな需要も発生していますが、長浜地区の石油油槽所の撤退やロシア向け中古自動車の更なる減少により、平成 27 年の取扱量は 46 万トンとなっており、リーマンショック以降の取扱量は、ほぼ横ばいという状況です。

外貿と内貿の割合はほぼ半々ですが、輸入・移入の割合が高く、また荷姿別の割合はバルク貨物が全体の 92%を占めています。

主要品目は、輸出は完成（中古）自動車、原木、輸入は石炭、原木、移出は砂利・砂、移入はセメントであり、特定の品目に特化しています。

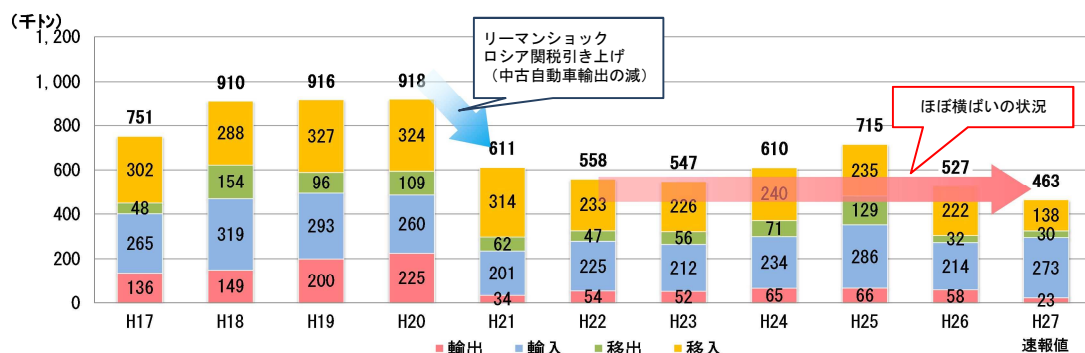


図 1-14 取扱貨物量の推移

資料：港湾統計

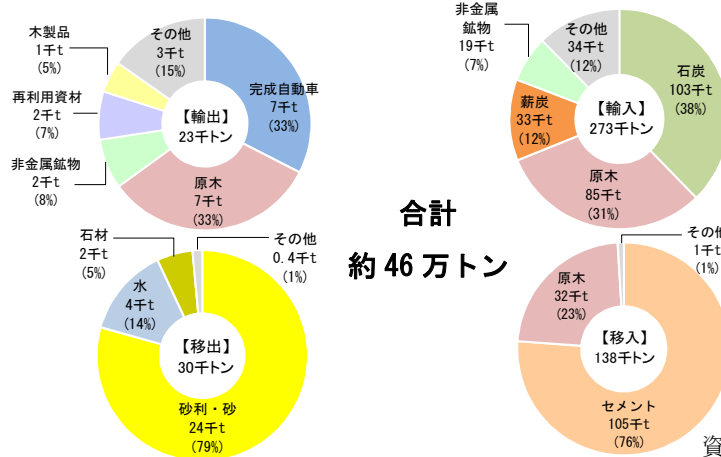
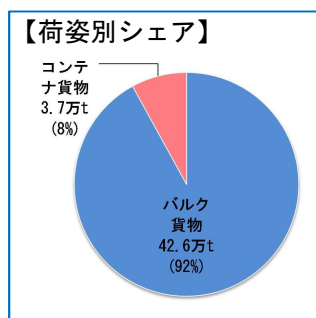


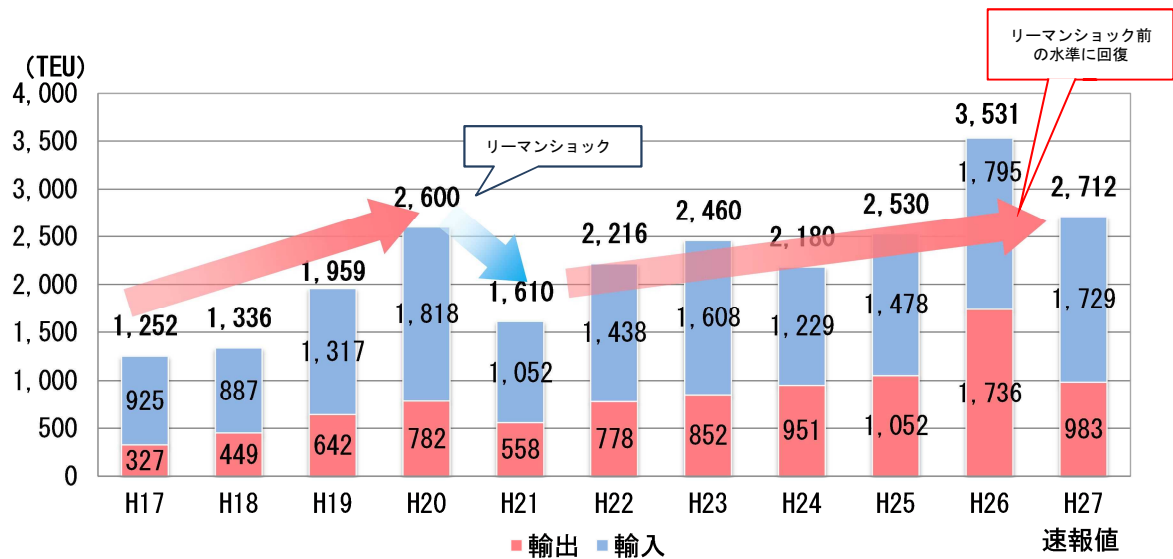
図 1-15 浜田港の取扱貨物量の荷姿別・品目別シェア

資料：港湾統計
(平成 27 年速報値)

(2) コンテナ貨物量の現況

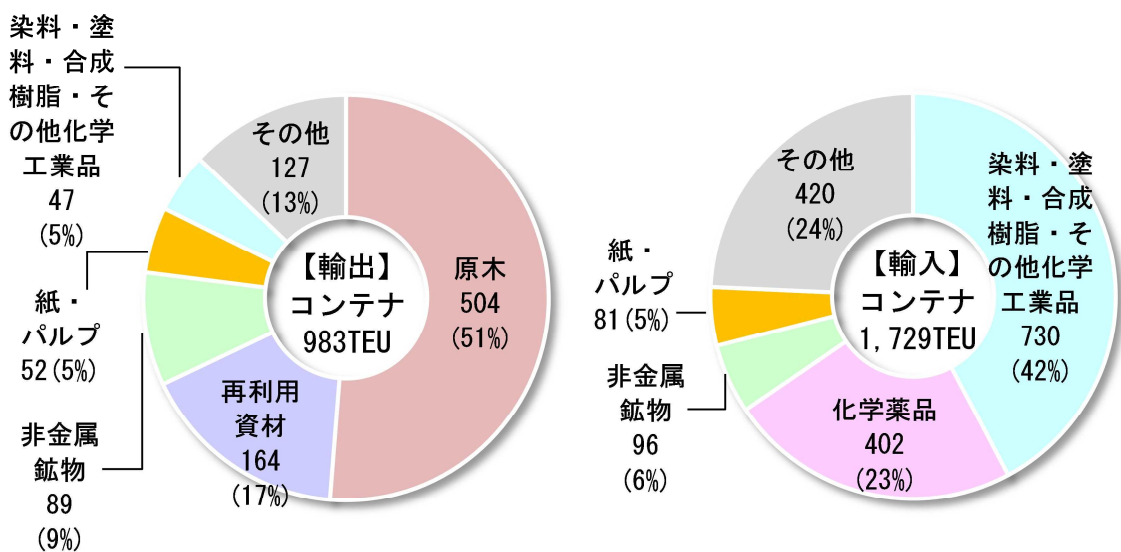
浜田港のコンテナ貨物取扱個数（実入）は、平成 20 年のリーマンショックを契機に落ち込みを見せましたが、国産原木の海外での需要増や他港からのシフト等の影響を受けて回復傾向にあり、平成 26 年の取扱個数は 3.5 千 TEU と過去最高を記録しました。平成 27 年は企業の在庫調整による輸出活動の鈍化や、為替の影響による輸入の減少により 2.7 千 TEU と平成 26 年を下回ったものの、平成 20 年の取扱量を上回っており、リーマンショック以前の水準に回復しています。

品目別にみると、輸出は原木、再利用資材等、輸入は染料・塗料・合成樹脂・化学工業品、化学薬品等が中心となっています。



資料：港湾統計

図 1-16 コンテナ取扱個数（実入）の推移



資料：港湾統計（平成 27 年速報値）

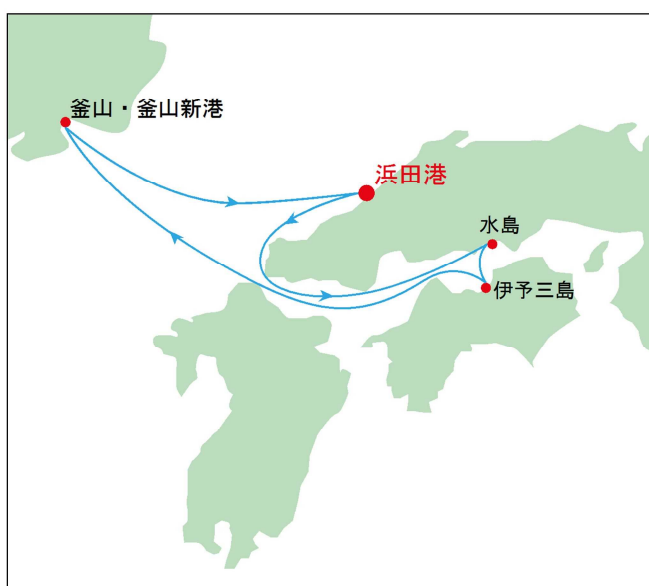
図 1-17 浜田港コンテナ取扱個数の品目別のシェア

(3) 定期航路の就航状況

浜田港の外貿定期コンテナ航路は、平成13年3月に韓国（釜山港）との間に航路が開設され、現在は週1便が就航しています。

また、平成20年よりロシア（ウラジオストク港）との間に国際RORO航路が就航し、平成24年12月からは月2便の定期運航となりましたが、近年は中古車輸出台数の減少に伴い、月1便程度の運航となっています。

外貿定期コンテナ航路網図



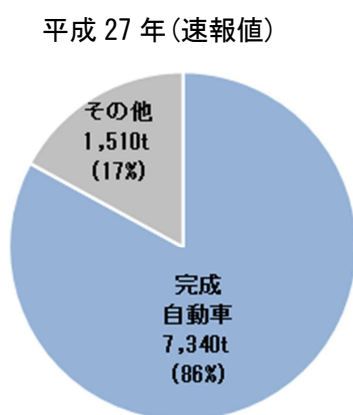
韓国航路（コンテナ航路）の概要

船会社	南星海運株式会社
船名	「MERRY STAR」 総トン数 3,997t 積載能力 342TEU 「GLORY STAR」 総トン数 4,124t 積載能力 342TEU
寄港曜日	毎週土曜日
寄港地（到着曜日）	釜山港（木）～釜山新港（金） ～浜田港（土）～水島港（月） ～伊予三島港（月）～釜山港（火）

資料：浜田港振興会 HP

図 1-18 外貿定期コンテナ航路

国際RORO貨物の品目別取扱量及び割合



資料：浜田港湾振興センター

国際RORO船の就航状況 平成28年7月からの運航スケジュール

運航事業者	(有) MW-LINE
使用船舶	「RYOFU」 総トン数 4,464 t 積載能力 乗用車320台 「OCEAN QUEEN」 総トン数 7,578 t 積載能力 乗用車600台
寄港頻度	月1回程度
寄港地	ウラジオストク港～国内各港 ～浜田港～国内各港～ウラジオストク港

資料：浜田港ロシア貿易発展プロジェクト実行委員会

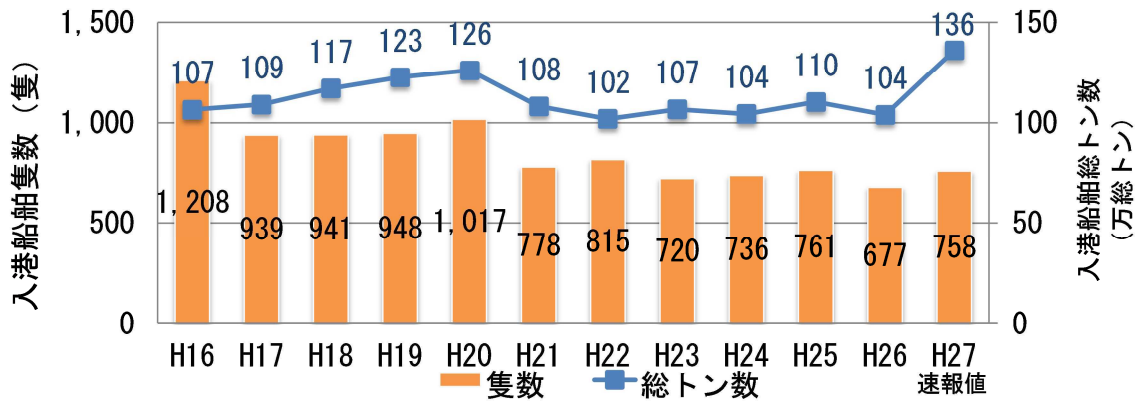
図 1-19 国際RORO航路

(4) 船舶の入港状況

浜田港の入港船舶の隻数は年々減少傾向にあり、平成 27 年は 758 隻となっています。入港船舶の総トン数は、平成 20 年までは増加傾向で推移、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、以降は横ばいの状況でしたが、平成 27 年は約 136 万 GT に増加しています。

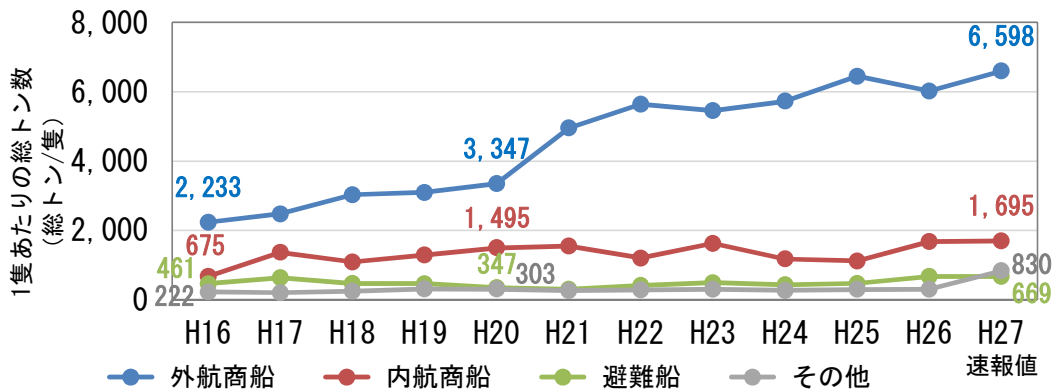
なお、浜田港の 1 隻あたりの総トン数は、年々増加傾向にあり、船舶の大型化が進んでいます。

クルーズ船・イベント船（自衛艦など）は、年間 1～6 隻程度寄港しています。



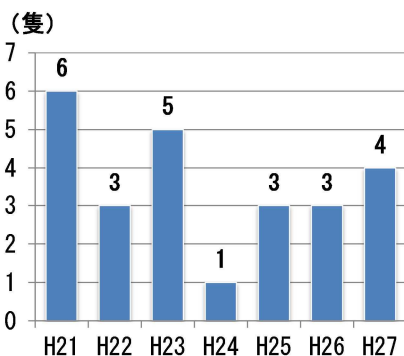
資料：港湾統計

図 1-20 入港船舶隻数・総トン数の推移



資料：港湾統計

図 1-21 1 隻あたり総トン数の推移



寄港年月	船名	乗客数 (人)	寄港年月	船名	来場数 (人)
H22	飛鳥II	767	H22.6	潜水艦救難艦「ちはや」	1,638
H23.6	ふじ丸	247	H22.7	護衛艦「まつゆき」	1,117
H23.10	飛鳥II	545	H23.6	護衛艦「あたご」	4,467
H23.10	ぱしふいっくびいなす (2回)	318/362	H24.7	護衛艦「すずなみ」	1,729
H25.5	ふじ丸	261	H25.9	砕氷艦「しらせ」	7,800
H25.7	につぽん丸	285	H26.6	護衛艦「まつゆき」	3,150
H26.9	につぽん丸	368			
H26.9	飛鳥II	518			
H27.5	ぱしふいっくびいなす	212			
H27.9	につぽん丸	360			
H27.10	につぽん丸 (2回)	350			

図 1-22 クルーズ船・イベント船の入港実績

第2章 浜田港への要請

1. 港湾利用上の要請

1.1 利用者からの要請による課題

浜田港について、利用者・関係企業から以下のような要望が挙げられました。

この要望を基に、次頁より浜田港における課題（1～5）について整理します。

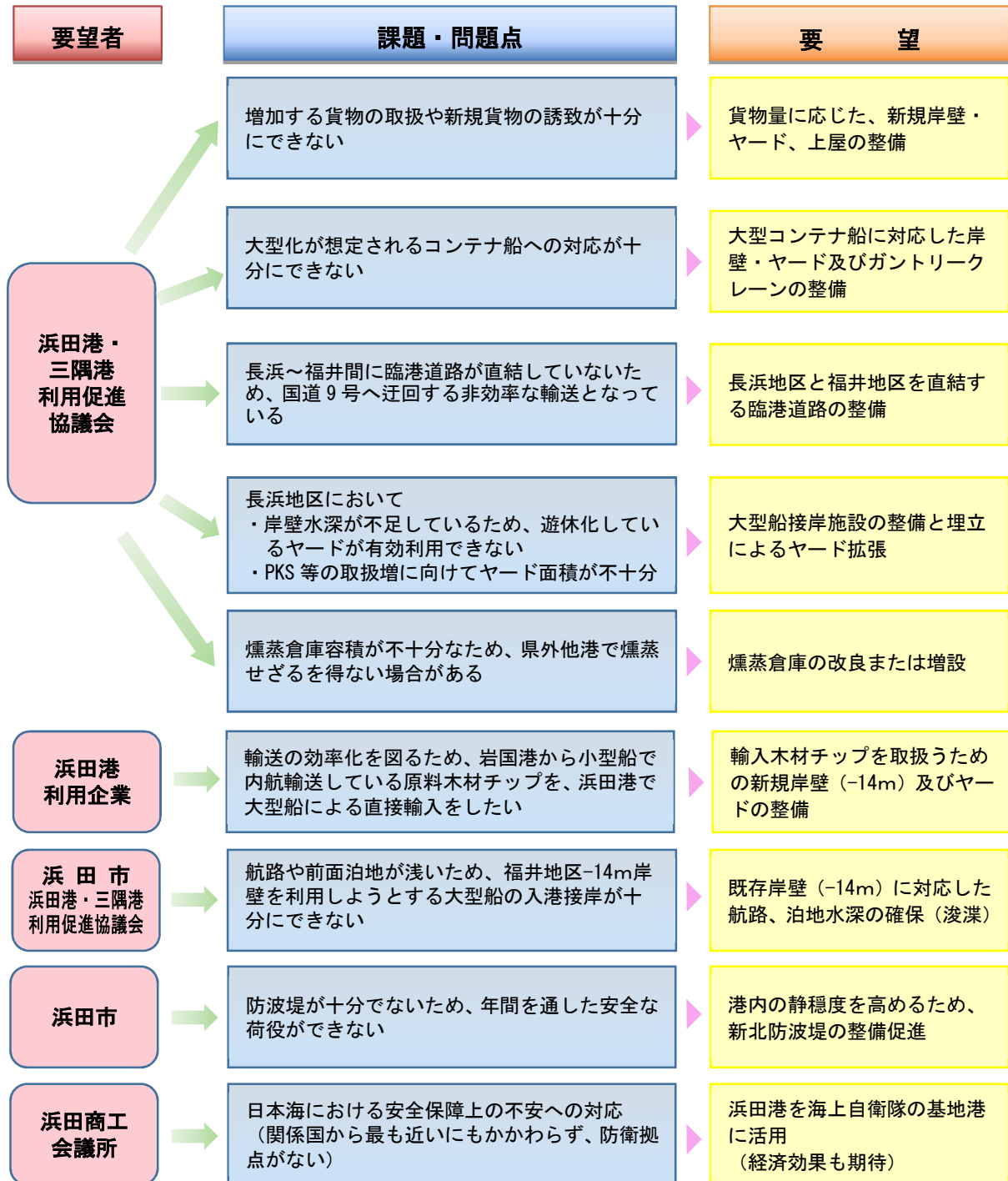


図 2-1 港湾利用者の主なニーズ

課題 1 大型船の寄港需要への対応

■ バルク船の大型化

① 木材チップ輸送船舶の大型化

- ・外材チップ取扱企業が直送化を検討しており、併せて外材チップの樹種を増やす可能性がある

⇒55,000DWT 船舶での外材チップ輸送に対応

② 石炭輸送船舶の大型化

- ・設備の更新によるフル稼働化および回収ボイラーから石炭ボイラーへの転換により、新たな石炭が取り扱われる可能性がある。また、共同輸送の可能性もある

⇒55,000DWT 船舶での共同輸送への対応

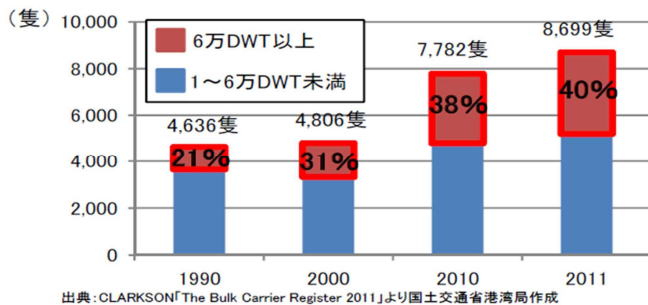


図 2-2 ばら積み貨物船の大型化

■ 客船の大型化

- ・クルーズ船の大型化が進んでいるが、現状では寄港を断らざるを得ない
また、貨物用の岸壁、ヤードを活用した寄港となっているため、臭い、粉塵といった面での問題がある
- ・今後増加が見込まれる、海外・県外客のおもてなしの場として対策を講じる必要がある

⇒大型客船寄港への対応

船名	船型<総トン数>	船幅	乗客定員
飛鳥II (郵船最大のクルーズ船 '13年137回寄港) 初就航:1990年	<50,142トン> マスト高 45m 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.8m 全長241m	29.6m	872人
Sun Princess ('13年より日本発着クルーズに配船 '13年46回寄港) 初就航:1995年	<77,441トン> マスト高 50m 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 8.1m 全長261m	32.3m	1,990人 (2,250)
Diamond Princess ('14年より日本発着クルーズに配船 '13年7回寄港) 初就航:2004年	<115,875トン> マスト高 54m 必要岸壁水深 10m程度 満載喫水 8.5m 全長290m	37.5m	2,870人 (3,288)
Voyager of the Seas ('13年より日本発着クルーズに配船 '13年18回寄港) 初就航:1999年 ※2014年改裝	<138,194トン> マスト高 64m 必要岸壁水深 10m程度 満載喫水 9.1m 全長311m	38.6m	3,288人 (4,000)
Queen Mary 2 (日本に寄港した最大のクルーズ船 '12年2回寄港) 初就航:2004年	<148,528トン> マスト高 62m 必要岸壁水深 12m程度 満載喫水 10.3m 全長345m	41.0m	2,592人 (3,056)
Oasis of the Seas (世界最大のクルーズ船 寄港実績なし) 初就航:2009年	<225,282トン> マスト高 65m 必要岸壁水深 11m程度 満載喫水 9.1m 全長360m	64.0m	5,400人 (6,380)

出典:「クルーズコレクション2014-2015(海客プレス社)」,船社代理店への聞き取り調査を基に国土交通省港湾局作成。 ※乗客定員は、1室2人使用時、()書は全ベッド使用時



福井3号 280m (暫定水深12m)

資料: 浜田振興会 HP

図 2-3 クルーズ船の大型化

■ コンテナ船の大型化

- ・ 浜田港福井地区に就航する定期コンテナ船が平成 28 年度までに大型化の予定
(週 1 便 342TEU 型(水深 7.5m 以上)→700TEU 型(水深 8.5m 以上))
- ・ 船舶の老朽化のため、今後さらに大型化 (1,000TEU 以上) する見通し
- ・ またコンテナ船の大型化や新たな貨物の増加に伴い、ヤード・上屋不足への対応や、荷役機械の大型化が必要

■ セメント船の大型化

- ・ セメント船についても大型化の傾向があり、企業から水深 8.0m 以上の岸壁を要望。

表 2-1 浜田港の国際コンテナ航路

平成 28 年 3 月時点

船会社	南星海運株式会社
船名	「MERRY STAR」 総トン数 3,997t 積載能力 342TEU 「GLORY STAR」 総トン数 4,124t 積載能力 342TEU
寄港日	毎週土曜日
寄港地 (到着曜日)	釜山港(木)～釜山新港(金)～ 浜田港(土)～水島港(月)～ 伊予三島港(月)～釜山港(火)



図 2-4 セメント船、コンテナ船の岸壁利用状況

大型化が進むコンテナ船と必要岸壁水深

岸壁水深	船型(例示)				船名	同船尺イメージ (長さ方向に同船尺)	備考
	積載 TEU	トン数 (DWT)	全長 (m)	幅 (m)			
12m	2,553	33,100	200	32	MOL SPARKLE		東南アジア航路に投入 (MOL)
14m	3,398	35,595	223	32.2	Hanjin Constantza		パナマ運河を通航できるコンテナ船 (Hanjin) 【北米東岸航路 JPX】
16m	9,300	99,500	332	45	NYK ALTAIR		日本に寄港する最大のコンテナ船 (欧州航路 G6 Loop1)
17m	13,092	140,700	366	48	MAERSK EFFINGHAM		日本に寄港予定の最大コンテナ船 (14.12より神戸、横浜へ寄港予定) 【欧州航路 AE-1(予定)】
	14,000	-	366	51	-		K-Lineが2015年に5隻投入予定 2018年にさらに5隻を投入予定 ※image
18m	18,000	-	400	59	MAERSK MC-KINNEY MOLLER		※CG 営業投入されている世界最大のコンテナ船 【欧州航路 Maersk AE10】
	19,000	-	400	59	-		SCLは現代重工業と契約していた 18,400TEUクラスのコンテナ船の建造契約を19,000TEUクラスへと変更 (2015年前期に投入予定)

※1: 各船舶の諸元はClarkson Container Ship Register 2012, Clarkson World Fleet Register Report (Jan.2013), Marine Traffic及び船社ホームページによる

※2: 岸壁水深と対象船舶は「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成19年7月)」に準拠

出典: 国土交通省ホームページ

図 2-5 コンテナ船の大型化

浜田港のコンテナ船の大型化

全長×幅: 107m×17m 満載喫水: 6.5m
342TEU 対応 (※1)



大型化の予定

全長×幅: 128m×20m 満載喫水: 7.4m
700TEU 対応 (※1)



将来の大型化見通し

全長×幅: 177m×27m 満載喫水: 9.9m
1,300~1,600TEU 対応 (※2)

出典: ※1 南星海運ジャパン(株)ホームページ

※2 港湾の施設の技術上の基準・同解説(H19.7)

課題2 ヤード不足への対応

■ ヤード不足の理由

① 原木の一括大量調達

- ・ 南洋材から北米材への樹種変更に伴い、大型船による一括大量荷卸しや陸どり丸太の量が増加、埠頭用地の利用が逼迫

② 木材チップに関する需要の増加

- ・ 外材チップ取扱企業が直送化を検討しており、併せて外材チップの樹種を増やす可能性があるため、その場合には新たな需要に対する埠頭用地が不足

③ 石炭に関する需要の増加

- ・ 設備更新の計画により生産能力は実績最大まで回復。また、回収ボイラーから石炭ボイラーへ転換する可能性あり
- ・ 重油ボイラーから石炭ボイラーへ転換する可能性あり
- ・ よって新たな石炭が取り扱われる可能性があるため背後ヤードが不足

④ コンテナ取扱量の増加

- ・ 平成20年のリーマンショックや平成23年の東日本大震災により一時的な落ち込みがあったものの、コンテナ取扱量は年々増加しており、さらに今後も増加が見込まれるため、埠頭用地が不足

⑤ 外航ROROの輸出対応

- ・ H18年からロシア向け中古自動車の輸出を開始。年間3万トン以上を輸出しており、また、中古農耕機械・小型船舶等の輸出もあり、保管ヤードとして十分な面積が必要
- ・ 近年では外壁材の輸出も増加しており、また、日用・雑貨品、食料品等の輸出も行っており、発展余地が高い

⑥ 国内定期航路就航に伴う貨物量の増加

- ・ 環境に配慮したモーダルシフトの推進による、国内定期航路の就航に伴う貨物量の増加のため、埠頭用地が不足



図 2-6 ヤードの利用状況（福井地区）

課題3 長浜地区の有効活用

■ 危険物取扱施設用地の遊休化

- ・石油油槽所隣接地は、平成6年の分譲開始以降固定利用なし
- ・石油油槽所が平成26年8月に、背後のセメント会社が平成26年9月に相次いで撤退し遊休地が拡大
- ・石油油槽所の撤退に伴い、危険物岸壁も遊休化

■ 遊休岸壁沖は水深大

- ・既存岸壁は公称水深-5.5m（構造水深-6.5m）
- ・既存岸壁前面は急峻な地形となっており、数m離れると大水深が確保できる

■ 新たな需要への対応

① 埠頭用地の新規利用（PKS）、拡大

- ・江津市でH27よりバイオマス発電所の操業を開始
- ・これに伴い原料の一部である輸入ヤシ殻（PKS）の受け入れをH27.2より開始
⇒H26.3の軽易な変更にて土地利用計画を変更し、埠頭用地を新規に利用
- ・現発電所の将来需要予測及び複数社からの引き合いも考慮すると、将来的に輸入量の増加が予想されるため、撤去要望のある小山の除去（風化による内部崩落の危険性から）と隣接するワンド部の埋立等によるヤードの拡大が必要

② 遊休施設の有効利用

- ・新たな輸入チップ等の需要に対し、企業撤退により遊休化した埠頭及び岸壁の有効利用を検討中

③ 将来的な利用の可能性

- ・現在埋蔵量調査が進められている資源エネルギー（石油、天然ガス、メタンハイドレートなど）の受け皿として期待

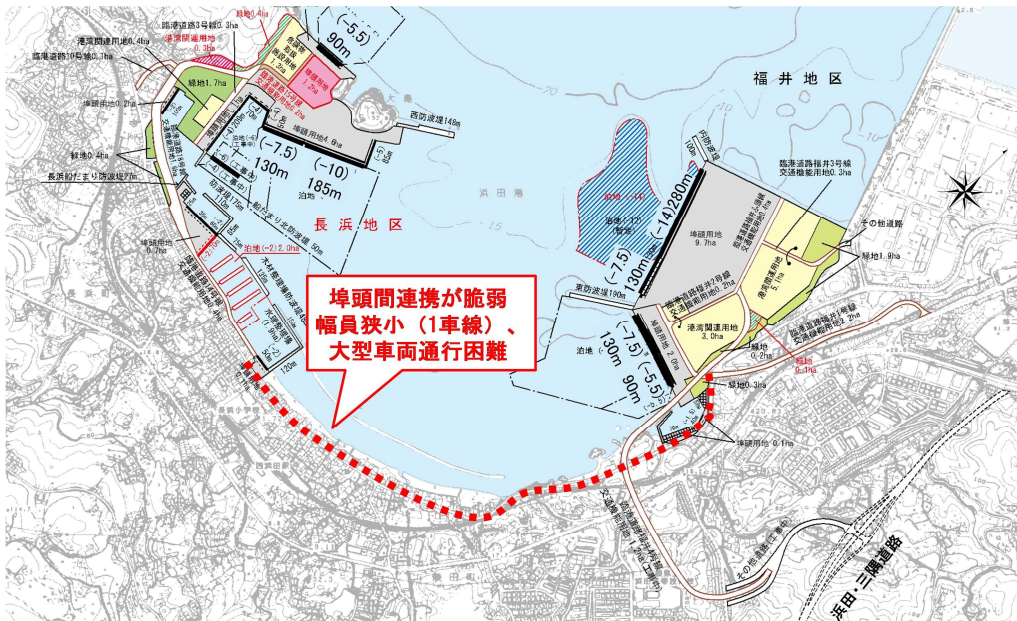


図 2-7 ヤードの利用状況と活用方法（長浜地区）

課題4 福井地区～長浜地区間の接続強化

■ 埠頭間（福井～長浜）臨港道路の必要性

- ・ 既設道路（一般県道浜田商港線）は生活道路、通学路として利用されている。
 - ・ 1車線の狭隘道路であるため、大型車同士の離合が困難。
- ⇒ 地区間での貨物、荷役機械移送や通学路の安全確保といった面で支障が生じている。
地区間連携の強化、**高速道路へのアクセス向上**といった面での検討が必要である。



課題5 港内の静穏度の確保

■ 防波堤整備の必要性

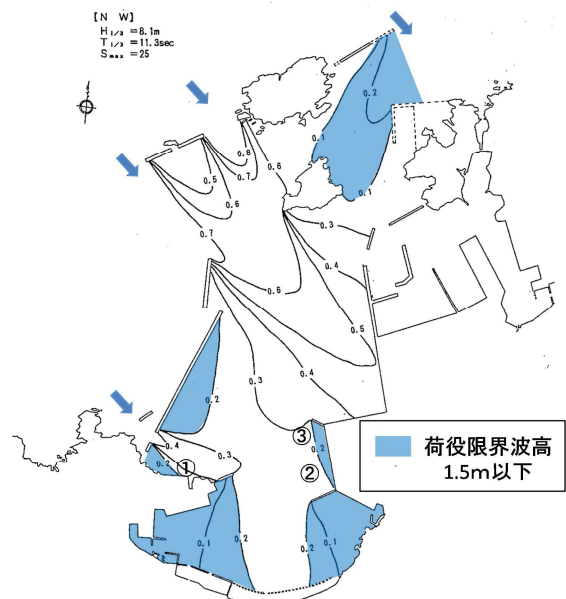
- ・ 現在整備中の新北防波堤は既存の係留施設の静穏度確保を目的としている。
- ⇒ 新たな係留施設の位置付けに際しては、新たな防波堤の整備について検討する必要がある。

表 2-2 異常時岸壁前面波高

地点	N		NW		W	
	波高比	前面波高	波高比	前面波高	波高比	前面波高
①	0.12	1.07m	0.17	1.38m	0.14	0.77m
②	0.11	0.98m	0.17	1.38m	0.10	0.55m
③	0.12	1.07m	0.18	1.46m	0.11	0.61m

資料：浜田港港湾計画業務資料-改訂-
/平成9年3月

図 2-8 等波高比線図（NW方向）



1.2 その他の課題

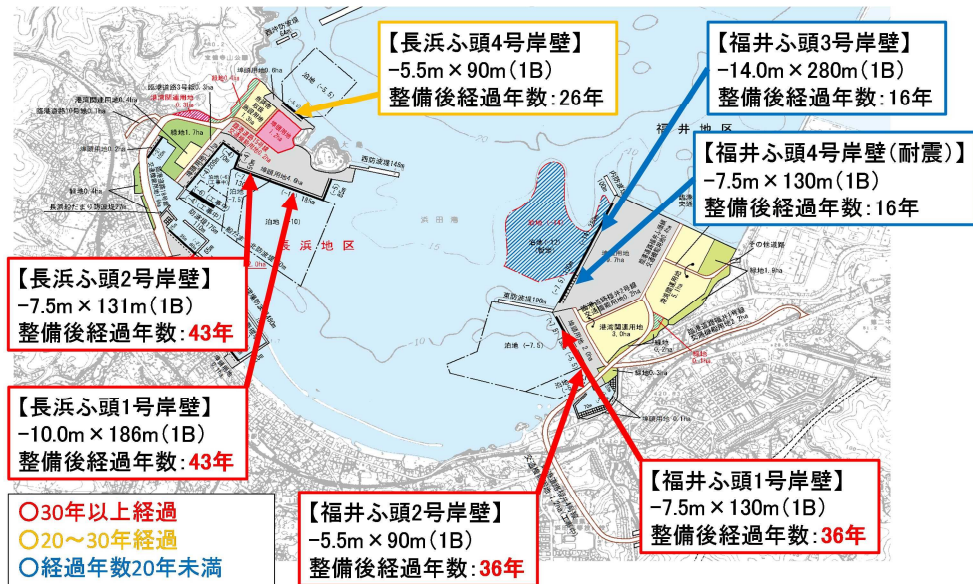
利用者からの要請以外の課題として、以下の2項目が挙げられます。

課題6 公共岸壁の老朽化

■ スクラップ&ビルドの必要性

- ・施設の老朽化に伴う機能低下が懸念される。(岸壁の半数が35年を超過)

⇒施設の長寿命化、機能再編による統廃合といった検討が必要である。



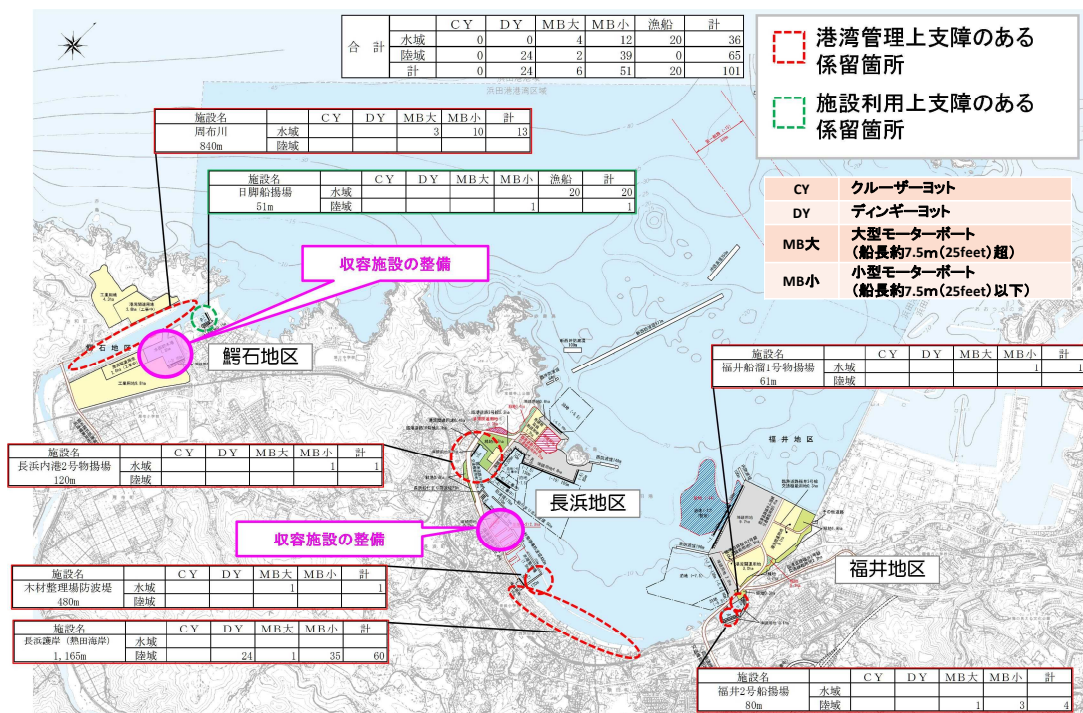
課題7 放置艇の収容

■ 放置艇対策の必要性

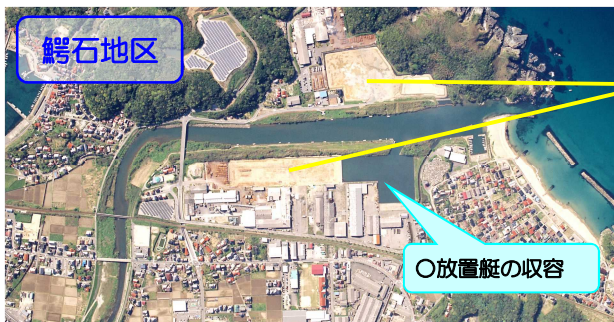
- ・平成26年度に行われた調査では、浜田港港湾区域内に80隻の放置艇が確認されている。

日脚船揚場は施設老朽化等により、係留に支障が生じている。

⇒小型船舶の適正管理へ向け、小型船だまりの整備について検討する必要がある。



1.3 課題の整理



港湾関連用地 6.4ha
(H30 年度完成に向け整備中)

課題 1	大型船の寄港需要への対応：バルク船、客船、コンテナ船、セメント船の大型化、荷役機械の大型化
課題 2	ヤード不足への対応：原木、チップ、石炭、コンテナ、外航 RORO の取扱貨物量の増加、国内定期航路の就航、上屋不足
課題 3	長浜地区の有効活用（遊休化した岸壁およびヤードの有効活用）
課題 4	福井地区～長浜地区間の接続強化
課題 5	港内静穏度の確保
課題 6	公共岸壁の老朽化
課題 7	放置艇の収容

2. 上位計画と浜田港の役割

2.1 国の上位計画・関連計画

『国土形成計画（全国計画）/H27.8 閣議決定』、『まち・ひと・しごと創生総合戦略（2015改訂版）/H27.12 閣議決定』、『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/H26.12 国土交通省』においては、次のような浜田港に関連する計画・戦略・方針が示されています。

国土形成計画（全国計画）／H27.8／閣議決定

国土の基本コンセプト：「対流促進型国土」の形成

【浜田港に関連する計画】

<産業に関する基本的な施策>

- ・再生可能エネルギーの活用（再生可能エネルギーの積極的な活用拡大の推進）
- ・徹底したエネルギー効率の向上と環境への配慮（物流拠点の集約化、モーダルシフト等による効率的な物流体系の実現）
- ・林業の成長産業化の実現（新たな木材需要の創出）

<文化及び観光に関する基本的な施策>

- ・先手を打っての「攻め」の受入環境整備（クルーズ船受入環境の改善：貨物ふ頭等の既存ストックの有効活用、「みなとオアシス」の活用）

<交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策>

- ・総合的な陸上交通網の形成（モーダルシフトの促進）
- ・インフラ機能の強化・高度化（既存岸壁の増深、荷捌き用地の確保等、埠頭再編と合わせた機能強化等の推進）

<防災・減災に関する基本的な施策>

- ・諸機能及びネットワークの多重性・代替性確保等による災害に強い国土構造の構築（施設の耐震化、基幹的広域防災拠点の運用体制の強化、港湾BCPの策定）

<環境保全及び景観形成に関する基本的な施策>

- ・地球温暖化の緩和に向けた取組の推進（共同配船等による貨物輸送効率化、モーダルシフト、港湾の低炭素化等の物流体系全体のグリーン化）

政策の基本目標

- 【基本目標①】地方における安定した雇用を創出する
 - (ア)生産性の高い、活力に溢れた地域経済実現に向けた総合的取組
 - (イ)観光業を強化する地域における連携体制の構築
 - (ウ)農林水産業の成長産業化
 - (エ)地方への人材環流、地方での人材育成、地方の雇用対策
- 【基本目標②】地方への新しいひとの流れをつくる
 - (ア)政府関係機関の地方移転
 - (イ)企業の地方拠点強化、企業等における地方採用・就労の拡大
 - (ウ)地方移住の推進
 - (エ)地方大学等の活性化
- 【基本目標③】若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
 - (ア)少子化対策における「地域アプローチ」の推進
 - (イ)若い世代の経済的安定
 - (ウ)出産・子育て支援
 - (エ)地域の実情に即した「働き方改革」の推進の実現等
- 【基本目標④】時代に合った地域をつくり、安全な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する
 - (ア)まちづくり・地域連携
 - (イ)「小さな拠点」の形成
 - (ウ)東京圏をはじめとした大都市圏の医療・介護問題・少子化問題への対応
 - (エ)住民が地域防災の担い手となる環境の確保
 - (オ)ふるさとづくりの推進

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

／H26.12／国土交通省

～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

【浜田港に関連する方針】

～港湾相互間の連携の確保（中国地域）～

- ・中国地域では、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。
- ・日本海沿岸の各港湾は、東アジア地域に近い地理的特性を活かした国際輸送や日本海における国内輸送の拠点としての役割を担う

日本海側拠点港（原木）に選定（平成 23 年 11 月）

『日本海側拠点港』は、中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込みつつ、日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を図ることにより、日本海側港湾全体の国際競争力を強化し、ひいては、日本海側地域の経済発展に貢献すること及び、東日本大震災を踏まえ、太平洋側港湾の代替機能の確保により災害に強い物流ネットワークを構築することを目的として国土交通省が機能別に募集したもので、浜田港を含め全国で19港28計画が選定されました。

<選定結果>

●総合的拠点港(5港)

「新潟港」、「伏木富山港」、「下関港」、「北九州港」、「博多港」

●日本海側拠点港<19港・28計画>

国際海上コンテナ	「博多港」、「北九州港・下関港」、「新潟港」、「伏木富山港」、「秋田港」、「伊万里港」、「境港」、「舞鶴港」、「金沢港」
国際フェリー・国際RORO船	「博多港」、「北九州港・下関港」、「敦賀港」、「稚内港」、「伏木富山港」、「舞鶴港」
国際定期旅客	「博多港」、「北九州港・下関港」、「長崎港・佐世保港」
外航クルーズ(定点クルーズ)	「博多港」、「長崎港」
外航クルーズ(背後観光地クルーズ)	「小樽港・伏木富山港・舞鶴港」、「金沢港」、「境港」
原木	「境港」、「 浜田港 」
LNG	「直江津港・新潟港」、「石狩湾新港」
リサイクル貨物	「酒田港」

●拠点化形成促進港<4港・4計画>

「留萌港」(原木)、「能代港」(リサイクル貨物)、「七尾港」(原木)、「唐津港」(外航クルーズ(背後観光地クルーズ))

<浜田港の計画概要>

日本海側拠点港の形成に向けた計画書の概要

【目的1】原料調達大量化への適応を目指す

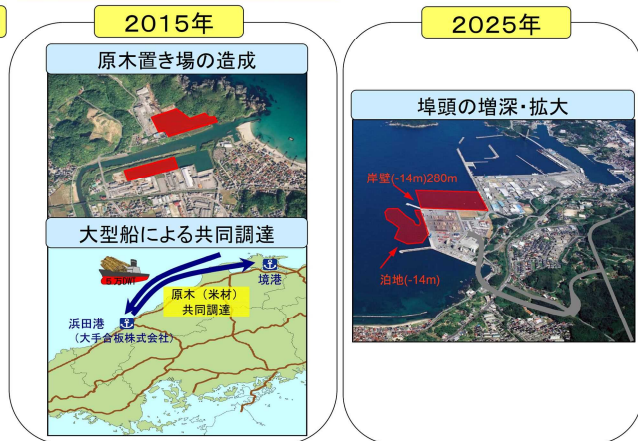
【目的2】災害時の機能代替を目指す

計画の目的1 と そのための方策(原木)

15

目的1 原料調達大量化への適応

方策1



【2025年における埠頭再編計画】

- ◇福井埠頭沖土地造成による新たなバース(耐震)・ヤード・緑地(防災拠点)の整備
- ◇福井埠頭沖の土地造成に伴う新たな沖防波堤の整備
- ◇航路・泊地浚渫
- ◇RORO船埠頭の拡張・高度化
- ◇瀬戸内海側港湾との連携によるインランドデポの設置

2.2 島根県の上位計画・関連計画

『島根県総合発展計画 第3次実施計画/H28.3 島根県』においては、次のような浜田港に関連する計画が示されています。

島根県総合発展計画 第3次実施計画/H28.3/島根県

将来像『豊かな自然、文化、歴史の中で、県民誰もが誇りと自信を持てる、活力ある島根』

【浜田港に係る政策・施策】

基本目標	政策	施策	取組の方向
活力あるしまね	産業振興	企業の競争力強化	・海外市場での取引拡大のため、海外に設置した支援拠点を中心としたきめ細やかな支援や、国際貿易港である浜田港、境港の利活用による貿易拡大に向けた取組みを支援
		ものづくり・IT産業の振興	・企業立地の推進 ・経済への波及効果が大きい製造業、物流など地理的制約が少ないIT企業、事務職場を創出する本社機能移転などを促進するため、全国トップクラスの立地優遇制度やきめ細やかな支援などをアピールし企業立地活動を進める
		自然が育む資源を活かした産業の振興	・県産品の販路開拓・拡大の支援 ・欧米・中東などの新たな国・地域を含む有望市場に向けて、「安全・安心」な島根県産品の強みを活かした輸出の促進に取り組むとともに、輸出に取り組む企業や観光との連携などによる県産品のブランド力の向上を図る
		観光の振興	地域資源を活用した観光地づくりの推進
	外国人観光客誘客の強化		・境港管理組合や鳥取県、市町村などと連携した船会社や旅行会社への誘致活動や、外国船対応コーディネーターの配置など、境港や浜田港へのクルーズ客船誘致を強化
	産業基盤の維持・整備	高速道路網の整備	・事業中区間の整備を促進し、高速道路ICへのアクセス道路の整備を併せて進め、高速道路ネットワークの早期形成を目指す
		空港・港湾の維持・整備	・空港・港湾の適正な維持管理に努め、施設や設備の更新を適切に行う ・物流拠点港の充実を図るため、必要な外郭、係留、臨港交通施設等を整備 ・浜田港については、海外貿易航路の拡充等のため、高速道路ネットワークと直結する臨港道路等の整備やポートセールス等を推進
	暮らしを安心して暮らせるしまね	安全対策の推進	消防防災対策の推進
心豊かなしまね	自然環境、文化・歴史の保全と活用	環境保全の推進	・島根県地球温暖化対策協議会のもとに、県民、事業者、行政が連携し各分野で対策を進め、より多くの県民、事業者が具体的な温室効果ガス削減の行動に移れるよう取り組む
		再生可能エネルギーの利活用の推進	・再生可能エネルギーの導入促進と利活用の促進に向けて、導入経費の助成、調査・研究や行政による率先的な導入に取り組む

『まち・ひと・しごと創生 島根県総合戦略/H27.10 島根県』においては、次のような浜田港に関連する計画が示されています。

まち・ひと・しごと創生 島根県総合戦略/H27.10/島根県

- 【基本目標1】 しごとづくり と しごとを支えるひとづくり
- 【基本目標2】 結婚・出産・子育ての希望をかなえる社会づくり
- 【基本目標3】 しまねに定着、回帰・流入するひとの流れづくり
- 【基本目標4】 地域の特性を活かした安心して暮らせるしまねづくり

【浜田港に係る政策・施策】

基本目標	施策		推進施策
【基本目標1】 しごとづくり と しごとを支えるひとづくり	地域産業の振興	企業の競争力強化	■新たな事業に挑戦できる環境の整備 ・経済成長が見込まれる海外市場での取引拡大のため、海外に設置した支援拠点を中心としたきめ細かな支援や、国際貿易港である浜田港、境港の利活用による貿易拡大に向けた取組みを促進
		再生可能エネルギー導入の推進	■再生可能エネルギー導入による産業・雇用創出や地域活性化 ・木質バイオマス発電への燃料安定供給のための流通体制の整備
	企業立地の推進		■地域特性や資源を活かした企業立地の推進 ・企業立地優遇制度の強化 ・企業の地方拠点強化の支援
	観光の振興	地域資源の活用	■石見地域の観光振興 ・石見銀山、石見神楽、津和野や各地の温泉などの観光商品づくりを支援 ・サイクリング等ニューツーリズムや体験型観光の育成、石見の食材を使った「神楽めし」など、食の充実を推進
		外国人観光客の誘客	■海外からの受入環境の整備 ・境港や浜田港へのクルーズ客船誘致については、境港管理組合や鳥取県、浜田市などと連携した船会社や旅行会社への誘致活動や、外国船対応コーディネーターの配置による誘致・受入体制の強化

2.3 浜田市の上位計画・関連計画

『第2次浜田市総合振興計画/H27.12 浜田市』および『浜田市まち・ひと・しごと創生総合戦略/H27.10 浜田市』においては、次のような浜田港に関連する計画が示されています。

第2次浜田市総合振興計画/H27.12/浜田市

将来像 『住みたい 住んでよかった 魅力いっぱい 元気な浜田
～豊かな自然、温かい人情、人の絆を大切にするまち～』

浜田市まち・ひと・しごと創生総合戦略/H27.10/浜田市

- 【基本目標1】 産業振興と企業立地による雇用の創出
- 【基本目標2】 子どもを安心して産み育てる環境づくり
- 【基本目標3】 U・Iターンや定住の促進とふるさと郷育の推進
- 【基本目標4】 地域の特性を活かした安心して暮らせるはまだづくり

【浜田港に係る政策・施策】

まちづくりの大綱	施策大綱	主要施策
活力のある産業を育て雇用をつくるまち	水産業の振興	<ul style="list-style-type: none"> ■ 浜田漁港エリアの活性化 ・ 水産業の活性化と地域振興の拠点整備に取り組む ■ 販路拡大対策 ・ 海外への輸出についても積極的に取り組む
	農林業の振興	<ul style="list-style-type: none"> ■ 儲かる農業の推進 ・ 海外への輸出についても積極的に取り組む
	国際貿易港浜田港など港湾を活用した産業振興	<ul style="list-style-type: none"> ■ 港湾整備の推進による物流機能の強化 ・ 浜田港の物流機能を強化するため、埠頭の拡大や水深確保、アクセス道路の整備等について国・県等の関係機関へ積極的に働きかけ、地域経済を支える物流拠点として更なる港湾整備の推進を図る ■ 港の利用促進と取扱貨物量の増加 ・ 港湾関係行政機関や港湾事業者と連携を図りながら、コンテナ船大型化への対応、福井埠頭の拡大や港全体の効率的な利用に向けた検討を進めるとともに、市内及び市外企業へ港の活用方法の周知やポートセールス※を積極的に行い、浜田港及び三隅港の更なる利用促進により貨物取扱量の増加に努める ※貿易貨物の集積、寄港船舶の誘致を目的とした港湾の振興策 ■ クルーズ客船等の誘致促進 ・ 国内外のクルーズ客船や水上飛行機等の誘致を促進することにより、市内への観光入込客数の増加を図り、地元産品等の販売促進や観光施設の利用促進を図る
	観光・交流の推進	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「お宝観光資源」を活用した観光商品化と石見神楽の振興 ■ 観光客の受入体制の整備と滞在型観光の推進
自然環境を守り活かすまち	地球温暖化対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ■ 再生可能エネルギーの導入促進 ・ 太陽光や太陽熱、風力、バイオマス等の再生可能エネルギーの企業等による導入に対する支援や行政による施設活用を行い、環境にやさしい再生可能エネルギーの導入を促進
安全で安心して暮らせるまち	災害に強いまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ■ 災害応急活動体制の整備 ・ 海難（水難）事故については、海上保安部、警察署、民間団体等と協力し、迅速に対応できる体制の整備に努める

2.4 上位計画の整理

物流	国	再生可能エネルギーの活用 徹底したエネルギー効率の向上と環境への配慮 林業の成長産業化の実現 総合的な陸上交通網の形成（モーダルシフトの促進） インフラ機能の強化・高度化 地球温暖化の緩和に向けた取組の推進 港湾相互間の連携の確保 地方への人材環流、地方での人材育成、地方の雇用対策 対岸貿易の強化
	県	企業の競争力強化 企業立地の推進 県産品の販路開拓・拡大の支援 高速道路網の整備 空港・港湾の維持・整備（物流拠点港の施設整備、ポートセールスの強化） 環境保全の推進 再生可能エネルギーの利活用の推進
	市	販路拡大対策 儲かる農業の推進 港湾整備の推進による物流機能の強化 港の利用促進と取扱貨物量の増加 再生可能エネルギーの導入促進
交流・生活	国	先手を打っての「攻め」の受入環境整備 ・貨物埠頭等の既存ストックの有効活用 ・「みなとオアシス」の活用 観光業を強化する地域における連携体制の構築 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理
	県	地域資源を活用した観光地づくりの推進 外国人観光客誘客の強化（クルーズ客船誘致の強化）
	市	浜田漁港エリアの活性化 クルーズ客船等の誘致促進 「お宝観光資源」を活用した観光商品化と石見神楽の振興 観光客の受入体制の整備と滞在型観光の推進
防災	国	諸機能及びネットワークの多重性・代替性確保等による災害に強い国土構造の構築 ・施設の耐震化、基幹的広域防災拠点の運用体制の強化 ・港湾BCPの策定、航路啓開体制の構築等、災害対応力の強化 国民の安全・安心の確保への貢献 瀬戸内海側拠点港の機能代替
	県	消防防災対策の推進 ・県が実施した地震（津波）被害想定調査結果に基づき、想定される被害に対する減災目標を設定して、地震・津波災害の防災・減災対策を実施
	市	災害に強いまちづくりの推進 ・災害応急活動体制の整備

第3章 国内外の動向と浜田港の関わり

1. 社会経済情勢

1.1 国際物流

世界の人口は、2050年には97億人になると予測されており、2015年現在の73億人から約1.3倍に増加する見通しです。また、世界の経済（GDP）も、2050年まで年平均3%強のペースで成長を続けると予測されており、経済規模は現在の3倍近くに達する見通しです。

こうした背景により、国際間の貿易は今後さらに活発化する見通しです。国際貿易の主力である港湾貨物量は約4倍に増加するという予測もあり、海運業界では、就航隻数の増加や船型の大型化をさらに進めていくものと考えられます。

また、浜田港と地理的距離が近いアジア圏域は、世界のGDPに占める構成比が2050年までに現状のおよそ2倍になると見込まれており、アジア圏をターゲットとした貿易は今後ますます重要となってきます。

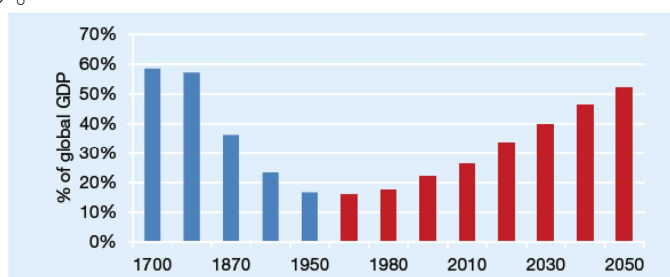
対岸諸国を始めとするアジア経済と貿易の展望について、次頁に整理します。

一方、浜田港周辺では、現在行われているインフラ整備の多くが完成している見通しで、特に、東西に長い島根県の陸上輸送効率化を担う山陰自動車道の全線開通は、貨物輸送にかかるリードタイムの短縮や定時性の確保といった効果を企業にもたらし、その結果、浜田港背後圏域の石見地域から出雲市、周辺圏域である山口県東部の萩市や広島県北部の安芸太田町から三次市までの広範に渡る企業貨物を効率的に浜田港へ運搬でき、海外輸送が可能になるなど、背後圏域企業の海外貿易が活発化することが期待されます。

例えば、島根・ビジネスサポート・オフィス（バンコク）の海外展開支援により東南アジアに進出した県内企業による輸出入貨物の増加や、TPPを活用した県産農林水産品・食品の輸出増加などが期待されるようです。

また、今後進出が見込まれるバイオマス発電の新規稼働や、日本海沖で調査が進む海底資源（石油、天然ガス、メタンハイドレートなど）の実用化など、エネルギー関連産業に関わる企業活動の活性化も期待されます。

島根県の国際物流拠点である浜田港は、変化する国際情勢に的確に対応していくことが求められます。



資料 「Asia 2050 –Realizing the Asian Century」

図 3-1 アジアの GDP のシェア

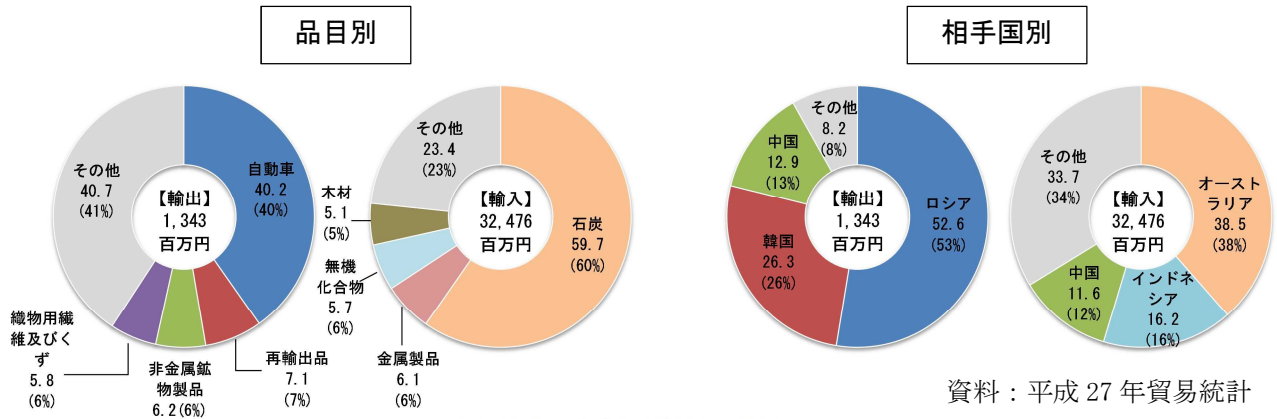


図 3-2 島根県貿易の現況

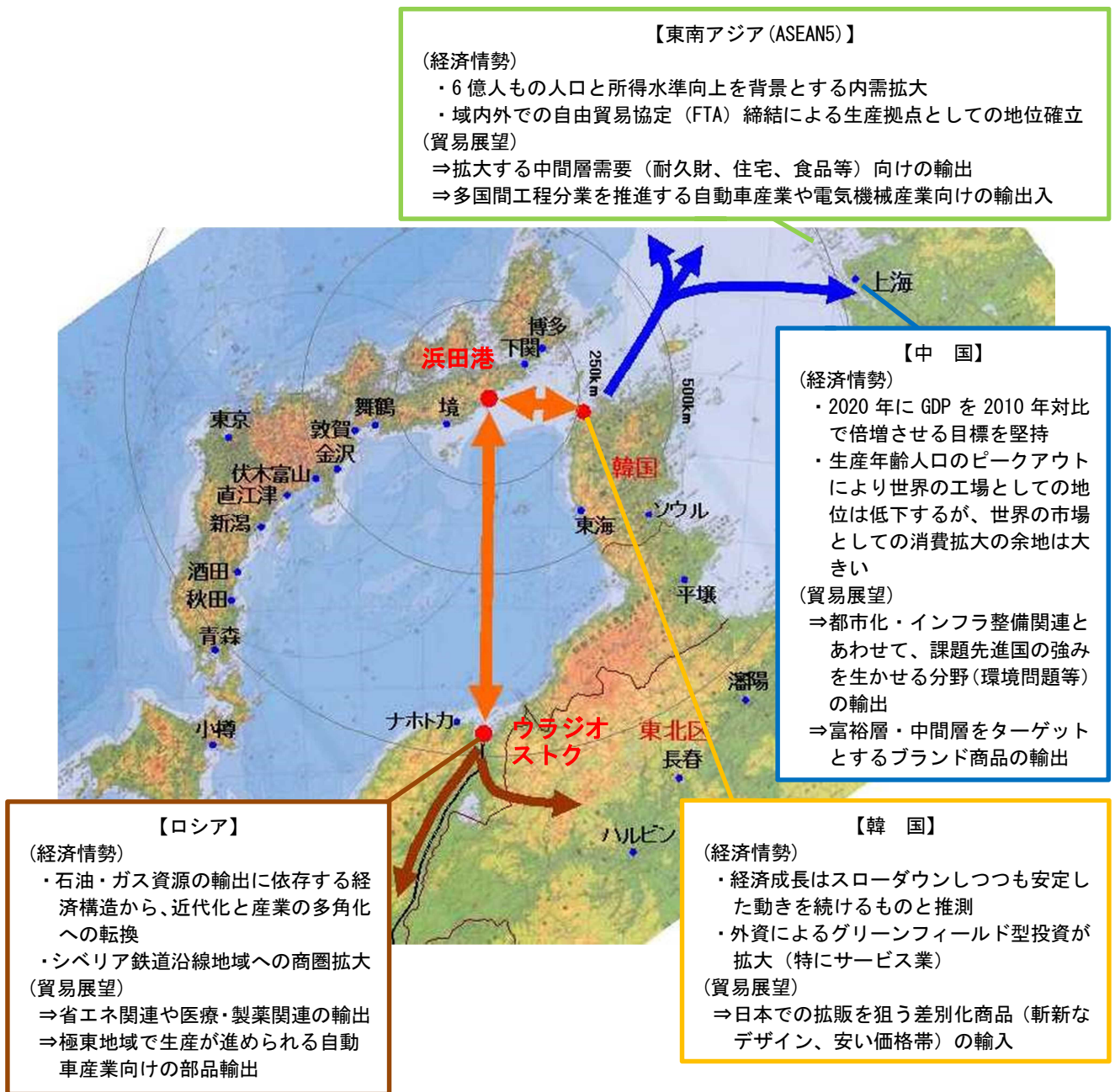


図 3-3 北東アジア・東南アジアの経済と島根県貿易の展望

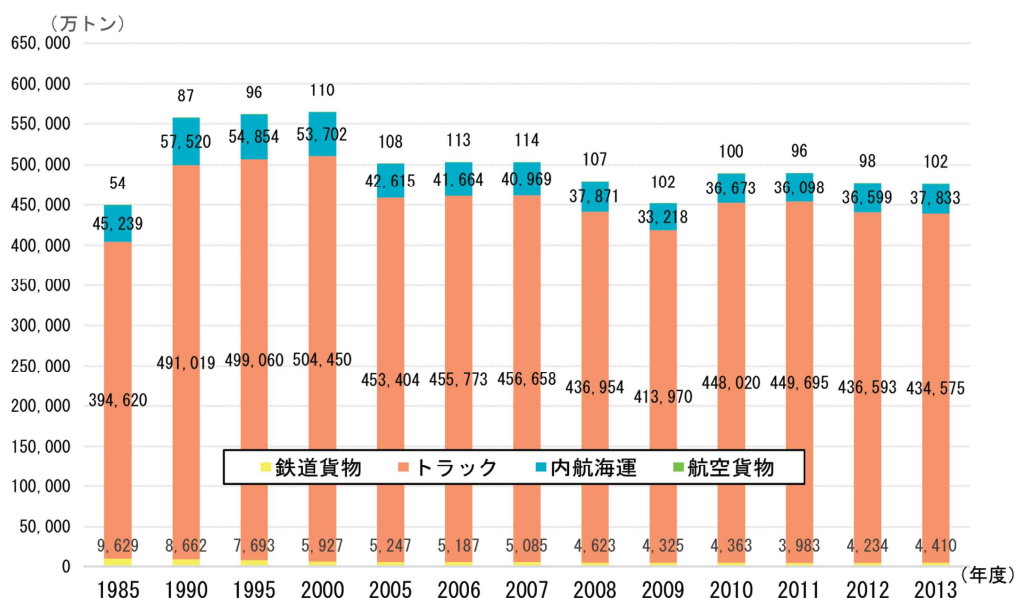
1.2 国内物流

人口減少社会が進行する我が国の総人口は、2047年には1億人程度、2060年には約8,700万人になると予測されています。また、65歳以上割合は2060年には約40%になると予測されており、生産年齢人口は半減する見通しです。

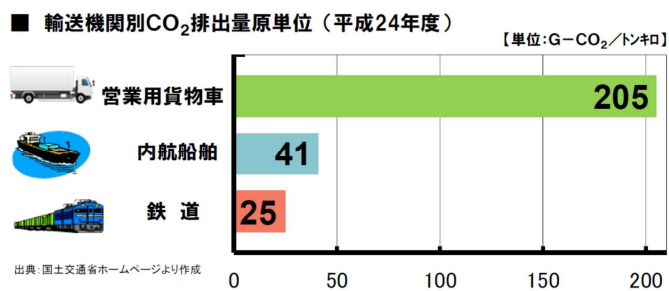
エネルギー、鉱物、食料等の大半を海外からの輸入に頼らざるを得ない我が国では、国際物流だけでなく、国内物流も非常に重要な役割を果たしていますが、輸送機関別にみるとトラック輸送の割合が9割以上を占めている状況です。

人口減少により、国内物流は長期的には減少する見通しですが、地球温暖化を背景とする低炭素社会の実現に向けた取り組みや、深刻化している長距離トラックのドライバー不足問題に対処するため、船舶や鉄道による国内物流に切り替えていくモーダルシフトは、今後さらに推進されていくものと考えられ、特に、鉄道（JR貨物）が脆弱である島根県においては、船舶への切り替えはより顕著であると推測されます。

浜田港においてもこのような、経済と環境を両立させる産業界の取り組みに寄与していくことが求められます。



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成



出典：国土交通省ホームページより作成

資料：国土交通省公表資料

図 3-4 国内貨物輸送量と輸送機関別 CO₂ 排出量

1.3 国際交流（クルーズ振興）

世界のクルーズ人口は、2000年に1,030万人、2010年に2,116万人と10年で2倍強となっています。我が国に寄港するクルーズ船も年々増加しており、国土交通省では、2020年にクルーズ船で入国する外国人旅客数100万人（クルーズ100万人時代）の目標を5年前倒しで実現し、新たに「2020年に訪日クルーズ旅客数500万人」の目標を設定したところ です。

20～30年後の訪日外国人旅行者については、中国、東南アジアなど近隣諸国の経済発展とともに、ますます増加する見通しです。

浜田港の背後圏には、平成の大遷宮以降根強い人気を誇る出雲大社や世界遺産石見銀山、山陰の小京都津和野といった観光資源のほか、石見神楽、石州和紙に代表される伝統文化や美しい海や山の自然、そこで採れる新鮮な海産物（のどぐろ等）や果物（ピオーネ、赤梨等）など、地域が誇れる財産も豊富です。

また、山陰道で結ばれる鳥取県、島根県、そして山口県の萩市までのルートが「縁(えん)の道」として観光庁から広域観光周遊ルートの一つとして認定され、今後、関係機関が連携して国内外の観光客誘致に取り組んでいくことになりました。

このような資源や財産をクルーズ船の寄港に上手く組み合わせ、地域振興に寄与していくことも、浜田港に求められる大きな課題です。

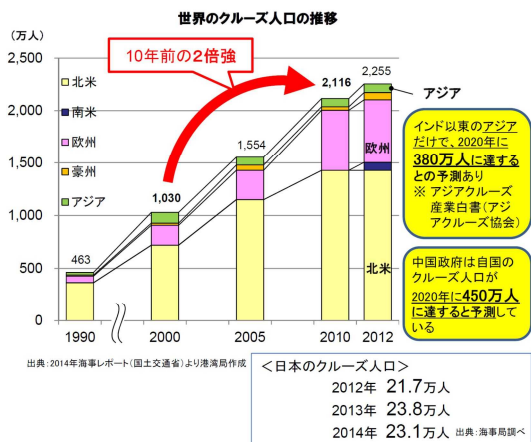
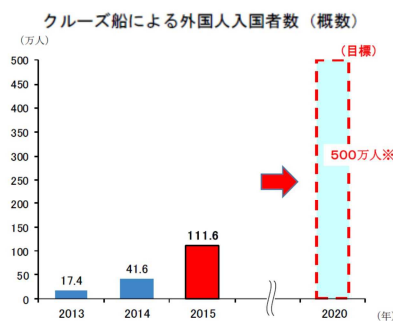


図 3-5 世界のクルーズ人口の推移



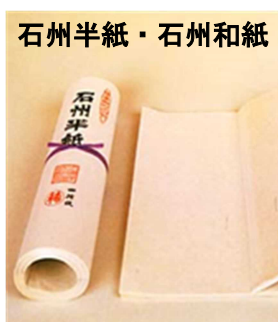
注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。
 注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。
 ※観光立国実現に向けたアクション・プログラムの目標100万人を5年前倒しで達成。明日の日本を支える観光ビジョンで500万人という目標を設定。

資料：国土交通省公表資料

図 3-6 クルーズ船による外国人入国者の推移



資料：石見観光振興協議会事務局 HP



資料：島根県しまねブランド推進課 HP



図 3-7 浜田港背後の観光資源

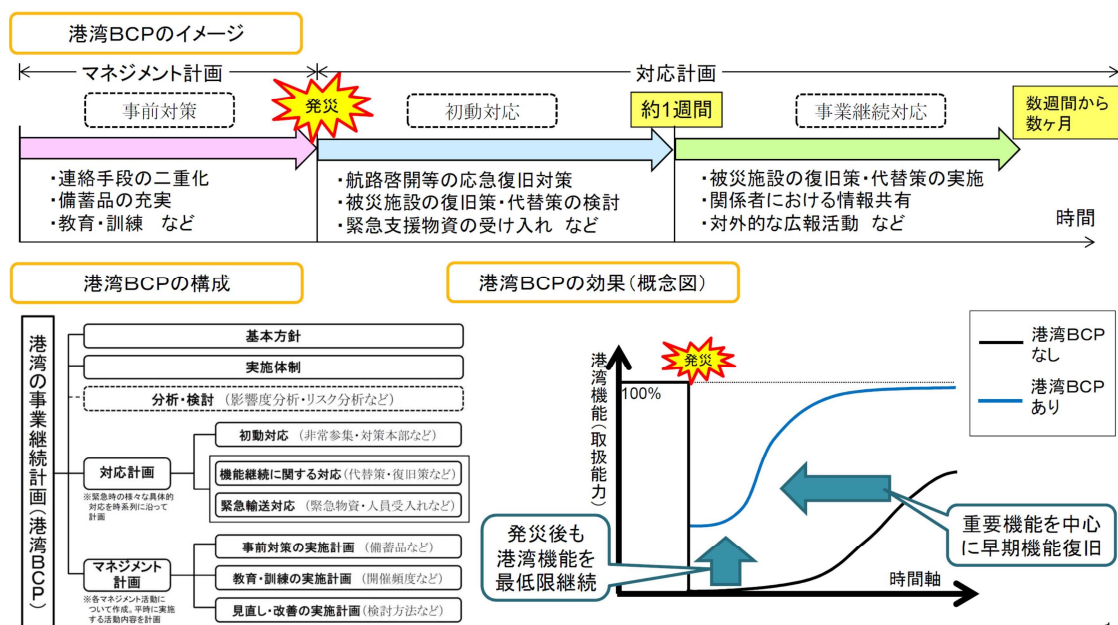
1.4 防災

平成 23 年に発生した東日本大震災の経験を踏まえ、平成 25 年 12 月に「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」が公布・施行され、平成 26 年 6 月に「国土強靱化基本計画」が閣議決定されました。

島根県では、大規模自然災害等への備えとして、「島根県地域防災計画」に基づく予防対策をはじめ、様々な施策を行ってきたところですが、このたび国の動きに併せ、島根県の強靱化に関する施策の推進に関する基本的な指針として、「島根県国土強靱化計画（平成 28 年 3 月）」を策定しています。

あらゆるリスクを見据えつつ、どんなことが起ころうとも最悪な事態に陥ることが避けられるような、強靱な行政機能、地域社会、地域経済が実現しなければなりません。

福井地区に耐震強化岸壁（-7.5m）を有し、島根県地域防災計画において防災の 1 次拠点に指定されている浜田港は、利用する企業や県民生活を安全安心に支えるため、港湾の事業継続計画（港湾 BCP）を通じて、自然災害等の発生後に行う具体的な対応や平時に行うマネジメント活動を着実に実行していくことが求められます。



資料：国土交通省公表資料

図 3-8 港湾の事業継続計画（港湾 BCP）



図 3-9 港湾の被災状況

第4章 浜田港長期構想

1. 基本方針と空間利用計画

(1) 基本方針

浜田港は、県西部の魅力を最大限に引き出し、地域を支え、発展著しいアジア地域とともに成長していきます。

その実現に向けた浜田港の役割を、前章までの分析に基づき、物流、交流・生活、防災の3つの柱に分類します。

物流については、資源・環境・人口などの制約を乗り越えて国際競争力の強化に挑む背後圏域の産業を支え、県西部における働く場の創生に寄与する浜田港を目指します。

また、交流・生活については、自然や伝統文化といった固有の資源を活かして来訪者を呼び込み、市民に親しまれる賑わいの場となる浜田港を目指します。

そして、防災については、ハードとソフトを組み合わせた自然災害への対策を推進することにより、最悪の事態を避け、企業活動の継続や安心な暮らしを維持する浜田港を目指します。

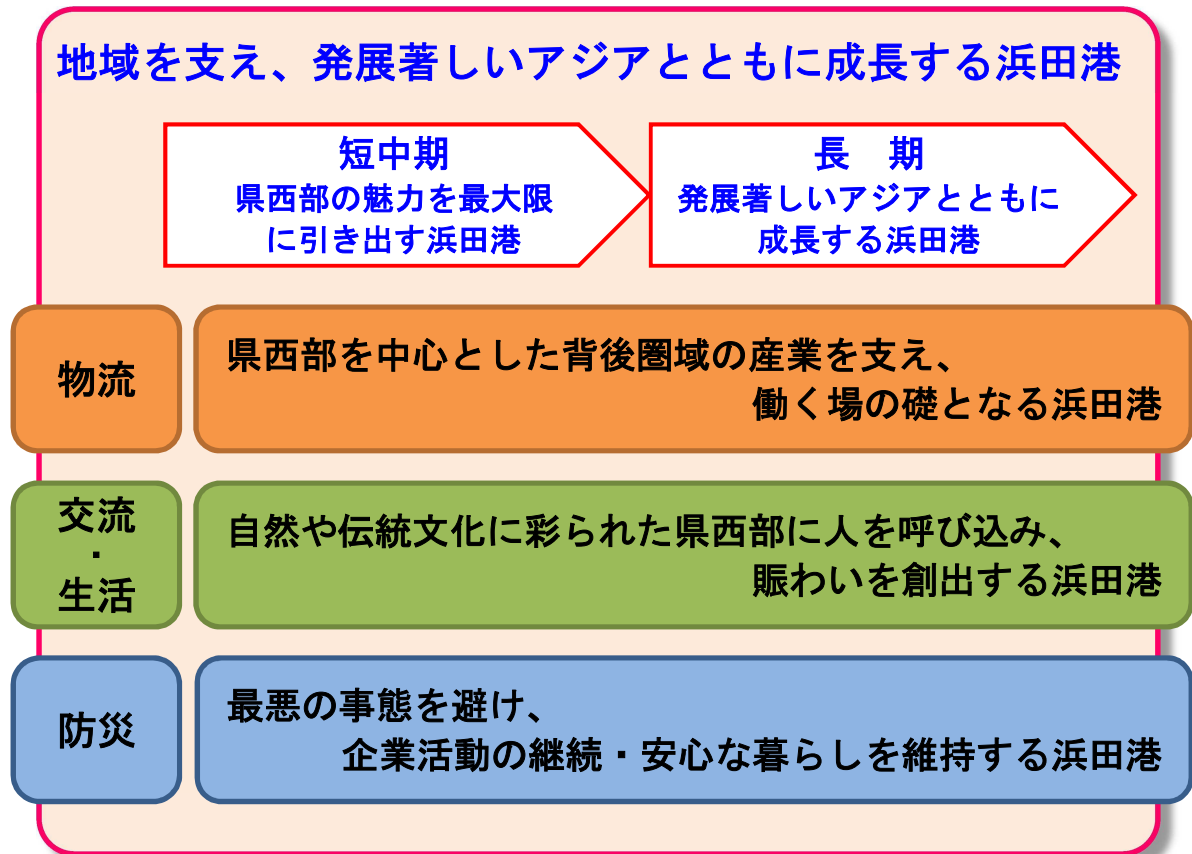


図 4-1 浜田港の将来像

(2) 空間利用計画

浜田港の将来像、すなわち、物流面では『働く場の礎となる浜田港』、交流・生活面では『賑わいを創出する浜田港』、防災面では『企業活動の継続・安心な暮らしを維持する浜田港』の実現に向けて、物流、交流・生活、防災の機能配置を行い、各施策を展開します。

まず、産業の国際競争力強化に欠かせない物流ゾーンは、既存の港湾施設の配置等を踏まえて、福井地区、長浜地区および両地区を接続する陸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、福井地区の浜田漁港に最寄りの臨海部に、また物流と生活の両立を図るための生活ゾーンは、福井地区および長浜地区を接続する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、福井地区の臨海部に配置するとともに、小型船の適正収容を図るための防災ゾーンは、長浜地区、鰐石地区、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。

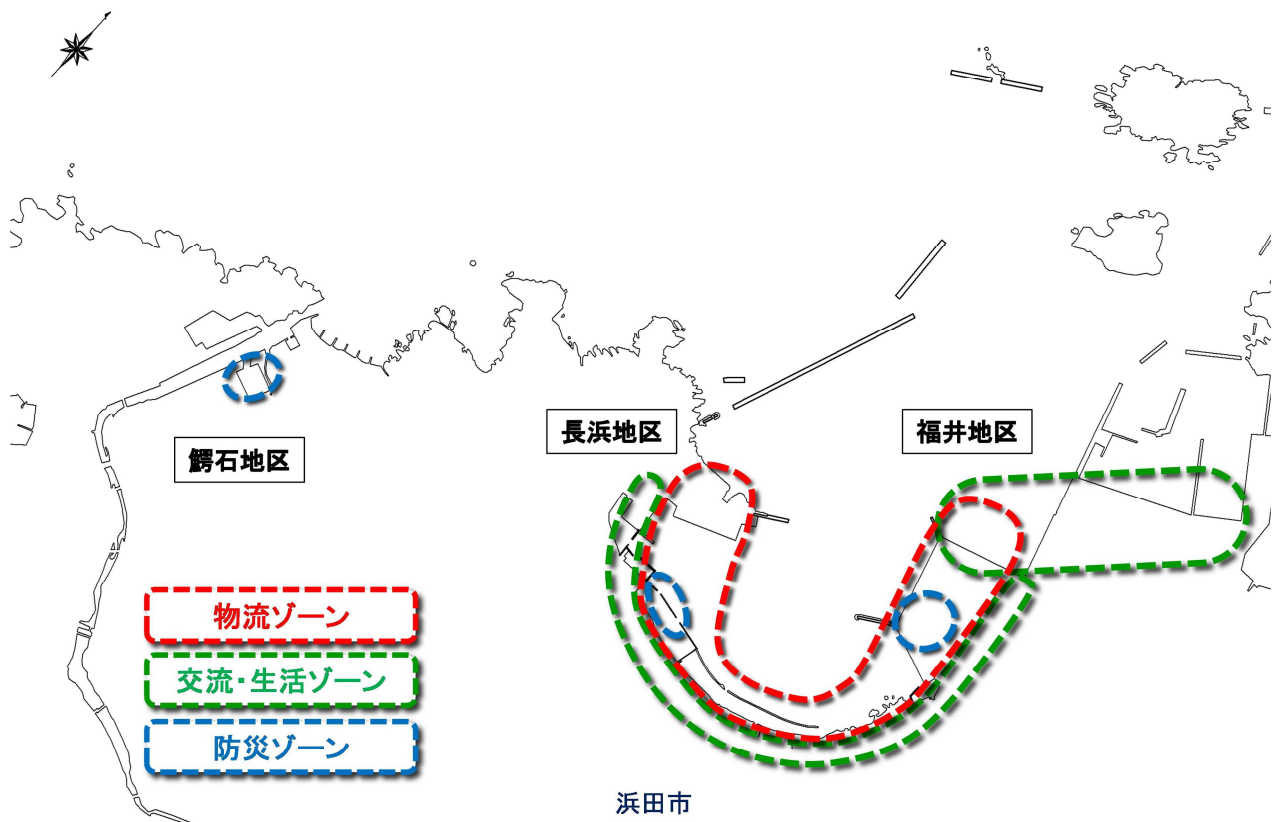


図 4-2 浜田港の空間利用計画（機能配置ゾーニング）

2. 戦略と具体的取組・展開

浜田港の将来像の実現に向け、物流面、交流・生活面、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。

■ 物流

「働く場の礎となる浜田港」を実現するため、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	福井地区の沖合展開による物流機能の強化
戦略 2	新規需要の受け皿としての長浜地区の活用 (エネルギー関連)

■ 交流・生活

「賑わいを創出する浜田港」を実現するため、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	漁港との連携による大型客船の寄港促進
戦略 4	港湾活動と周辺環境の調和による快適な生活環境の確保

■ 防災

「企業活動の継続・安心な暮らしを維持する浜田港」を実現するため、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	港内環境改善による災害時におけるリスク回避

次頁以降、各戦略を推し進めるための施策と、具体的な取組内容、時期（短期（～5年）、中期（5～15年）、長期（15～30年））について整理します。

(1) 物流

戦略1 福井地区の沖合展開による物流機能の強化

『戦略1 福井地区の沖合展開による物流機能の強化』として、大型船舶に対応した係留機能の強化や、荷捌き・保管機能の充実、国内定期航路の就航、集貨対策の推進、港と工業団地の接続強化といった施策を推進していきます。

具体的には、船舶の大型化に対応するため、福井地区において大水深岸壁の整備やバース再編に取り組んでいきます。

また、不足している荷捌地や保管施設等の充実を図るため、福井地区において荷役機械の大型化、上屋の増設、埠頭用地及び港湾関連用地の確保、新規ニーズに応じた保管設備の整備に取り組んでいきます。

さらに、国内定期航路の就航に向けて、福井地区において国内定期航路化に向けた試験運航、国内定期航路の就航に取り組んでいきます。

加えて、さらなる集貨対策として、既存航路の活用促進、新規取組への支援、「研究会※」を活用したポートセールスの強化や中小企業等の支援に取り組むほか、産業振興、国際競争力の強化といった観点から、港と工業団地を結ぶ道路の整備（隘路の解消等）に取り組んでいきます。

福井地区の現状と展開



福井地区の沖合展開による物流機能の強化に向けた取組内容

	施策	取組内容	取組時期			地区
			短期	中期	長期	
1	大型船舶に対応した係留機能の強化	大水深岸壁の整備及びバース再編	■	■	■	福井
2	荷捌き・保管機能の充実	荷役機械の大型化	■	■	■	福井
		上屋の増設	■	■	■	
		埠頭用地、港湾関連用地の確保	■	■	■	
		新規ニーズに応じた保管設備の整備	■	■	■	
3	国内定期航路の就航	国内定期航路化に向けた試験運航	■	■	■	福井
		国内定期航路の就航	■	■	■	
4	集貨対策の推進	既存航路の活用促進	■	■	■	福井
		新規取組への支援 (共同配船、LCL、農水産品、新規航路)	■	■	■	
		「研究会※」を活用したポートセールスの強化、 中小企業等の支援	■	■	■	
5	港と工業団地の接続強化	工業団地と接続する道路の整備	■	■	■	福井

※島根県西部から出雲、広島県北部に至る広域的な産学金官64団体で組織する「浜田港拠点化形成研究会」

戦略2 新規需要の受け皿としての長浜地区の活用（エネルギー関連）

『戦略2 新規需要の受け皿としての長浜地区の活用』として、新規需要やエネルギー関連貨物取扱拠点の形成、高速道路へのアクセス機能の向上といった施策を推進していきます。

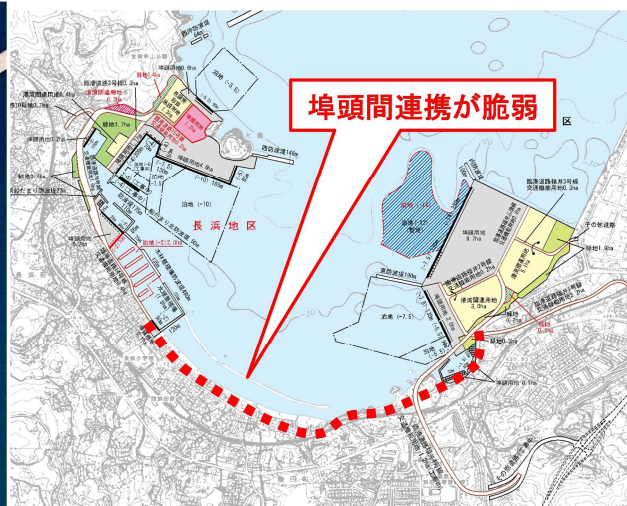
具体的には、周辺企業からの新規需要やエネルギー関連貨物の需要に対応するため、長浜地区において施設活用による新規需要への対応、危険物取扱施設用地の利用転換、埠頭用地の確保、海底資源調査基地としての活用、海底資源輸送基地の整備に取り組んでいきます。

また、高速道路へのアクセス機能の向上を図るため、長浜地区において福井地区と接続する臨港道路の整備に取り組んでいきます。

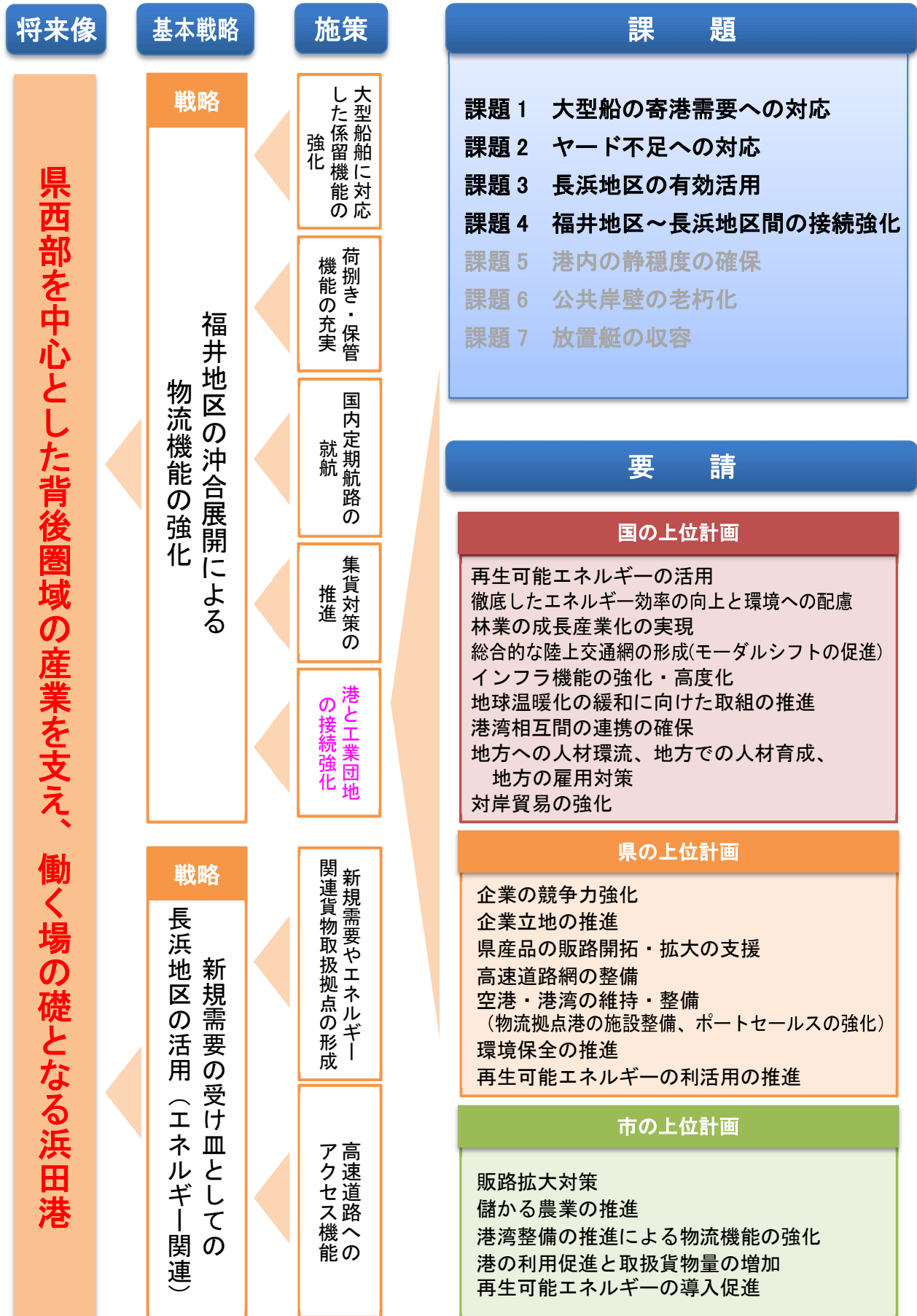
新規需要の受け皿としての長浜地区の活用に向けた取組内容

	施策	取組内容	取組時期			地区
			短期	中期	長期	
1	新規需要やエネルギー関連貨物取扱拠点の形成	施設活用による新規需要への対応	■			長浜
		危険物取扱施設用地の利用転換	■			
		埠頭用地の確保	■			
		海底資源調査基地としての活用	■			
		海底資源輸送基地の整備			■	
2	高速道路へのアクセス機能の向上	福井地区と接続する臨港道路の整備	■			長浜

長浜地区の現状と展開



◇課題・要請に対する戦略・施策のまとめ（物流）



(2) 交流・生活

戦略3 漁港との連携による大型客船の寄港促進

『戦略3 漁港との連携による大型客船の寄港促進』として、大型客船の受入環境の充実、伝統文化を活かしたおもてなしといった施策を推進していきます。

具体的には、福井地区において物流連続バースを活用した係留延長の確保と CIQ 機能の充実、しまねお魚センター等と接続する動線の整備に取り組んでいきます。

また、浜田港全体として「みなとオアシス」や「研究会※」を活用したみなとまちづくりの推進に取り組んでいきます。

さらに、客船寄港時においては石見神楽等による歓迎イベント開催、背後圏域への観光誘客に取り組んでいきます。

漁港との連携による大型客船の寄港促進に向けた取組内容

	施策	取組内容	取組時期			地区
			短期	中期	長期	
1	大型客船の受入環境の充実	物流連続バースを活用した係留延長の確保とCIQ機能の充実				福井
		しまねお魚センター等と接続する動線の整備				
		「みなとオアシス」や「研究会※」を活用したみなとまちづくりの推進				
2	伝統文化を活かしたおもてなし	石見神楽等による歓迎イベント開催				福井
		背後圏域への観光誘客(世界遺産、文化遺産)				

※島根県西部から出雲、広島県北部に至る広域的な産学官64団体で組織する「浜田港拠点化形成研究会」

福井地区の現状と展開



みなとオアシス浜田 (H28.2.27登録)



戦略4 港湾活動と周辺環境の調和による快適な生活環境の確保

『戦略4 港湾活動と周辺環境の調和による快適な生活環境の確保』として、港湾活動に伴う環境への影響の低減、港湾関連交通の適正分離、地域住民による活動の場づくりといった施策を推進していきます。

具体的には、港湾活動に伴う環境への影響の低減・緩和を図るため、物流機能の強化を図る福井地区において、緩衝緑地の整備に取り組んでいきます。

また、港湾関連交通の適正分離を図るため、福井～長浜間で整備する臨港道路において、緑道の確保に取り組んでいきます。

さらに、地域住民による活動の場づくりを図るため、海岸環境の整備と活用、遊休化している水面整備場の新たな活用策の検討、官民一体となった学習の場の創出に取り組んでいきます。

港湾活動と周辺環境の調和による快適な生活環境の確保に向けた取組内容

	施策	取組内容	取組時期			地区
			短期	中期	長期	
1	港湾活動に伴う環境への影響の低減	緩衝緑地の整備	■			福井
2	港湾関連交通の適正分離	臨港道路における緑道の確保	■			福井～長浜間
3	地域住民の活動の場づくり	海岸環境の整備と活用	■			福井～長浜間
		水面整理場の新たな活用策の検討	■			長浜
		官民一体となった学習の場の創出	■			福井～長浜間

緩衝緑地の整備



浜田港周辺道路の交通状況

適正分離の例（長浜地区）

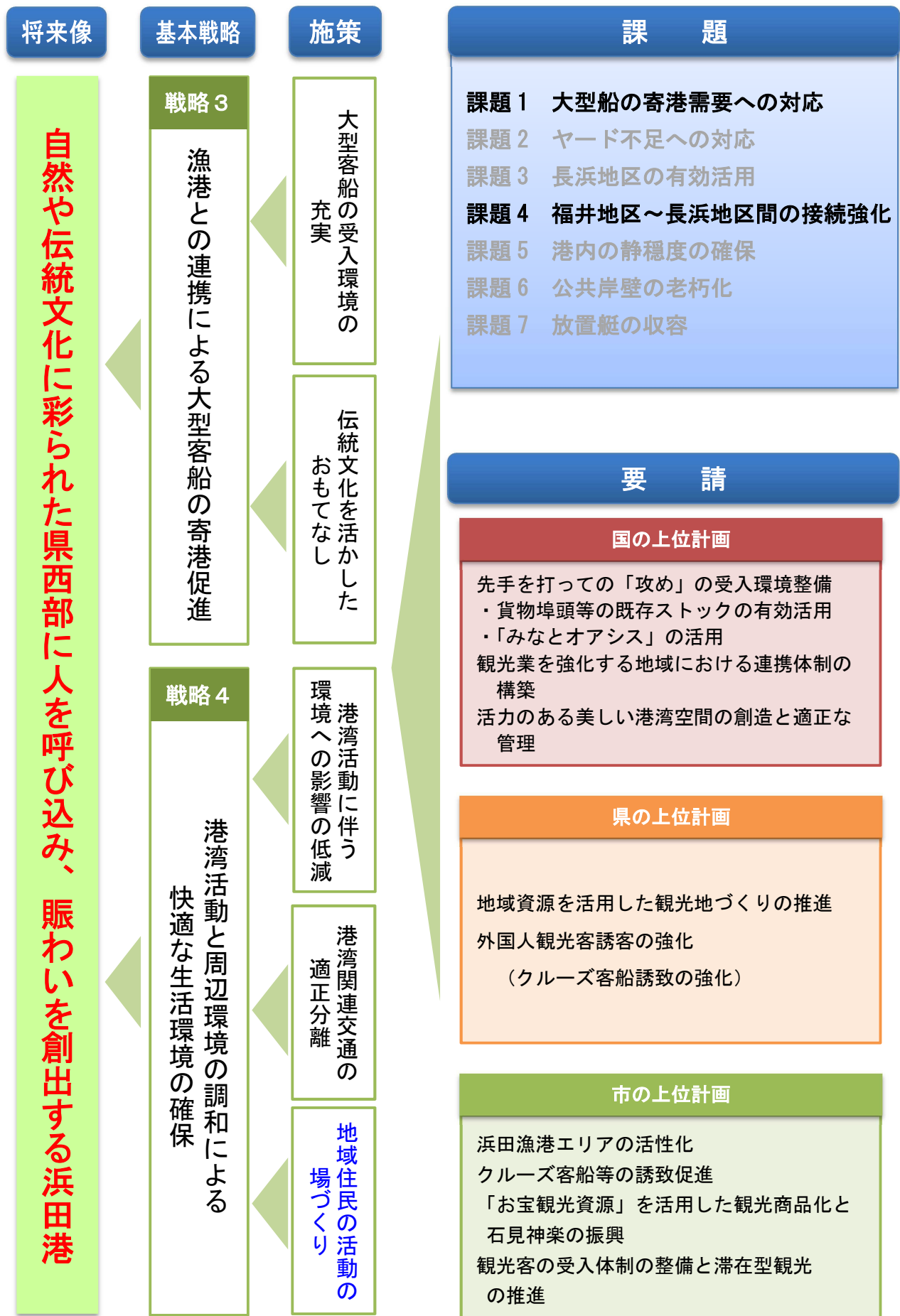


狭い通学路に流入する車両



資料：浜田港運(株)HP

◇課題・要請に対する戦略・施策のまとめ（交流・生活）



(3) 防災

戦略5 港の防災機能の向上

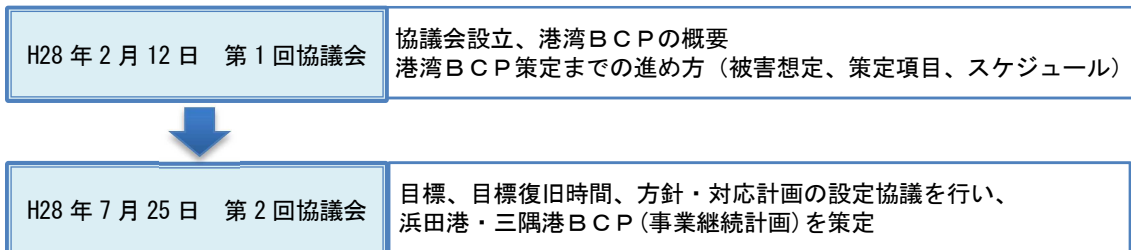
『戦略5 港の防災機能の向上』として、大規模地震対策の強化を推進していきます。

具体的には、福井地区に供用している耐震岸壁（福井埠頭4号岸壁）の活用を前提として、浜田港における「港湾BCP」の策定及び推進や、福井～長浜間を接続する臨港道路の「緊急輸送道路網」への位置付けに取り組んでいきます。

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
			短期	中期	長期	
1	大規模地震対策の強化	港湾BCPの策定及び推進				全域
		緊急輸送道路網の位置付け				福井～長浜

浜田港・三隅港BCP（事業継続計画）の策定スケジュール



緊急輸送道路ネットワーク計画図



■防災拠点凡例

拠 点 の 分 類	記 号		
	1次	2次	3次
A 県庁舎	●		
B 市役所・町村役場庁舎	⊙	⊠	
C 道路・空港・港湾管理者庁舎	□	⊞	
D 消防・警察・自衛隊・海上保安庁	●	■	
E 空港・港湾	⊙	⊞	
F ヘリポート		■	▲
G インターチェンジ		□	
H SA・PA・道の駅・鉄道駅前広場	⊞	⊠	▲
I 広域防災拠点・集積備蓄基地	●	■	
J 医療機関	●	■	
K 災害応急対策・復旧拠点	■		
L その他 (ライフライン関連機関等)	■	■	▲

■緊急輸送道路凡例

緊急輸送道路の分類	記 号	備 考
第1次緊急輸送道路	—— (--- 事業中)	高規格幹線道路
第2次緊急輸送道路	—— (--- 事業中)	一般国道・県道
第3次緊急輸送道路	——	

資料：島根県緊急輸送道路ネットワーク計画図/H25.6

※記載内容の一部を最新情報に更新

戦略6 港内環境改善による災害時におけるリスク回避

『戦略6 港内環境改善による災害時におけるリスク回避』として、小型船の適正管理、港湾施設の老朽化対策、冬季波浪対策といった施策を推進していきます。

具体的には、長浜地区および鰐石地区において小型船だまりの整備や放置等禁止区域の指定等に取り組んでいきます。

また、福井地区、長浜地区については、港湾施設の長寿命化計画や予防保全計画の策定および推進に取り組んでいきます。

さらに福井地区においては、防波堤の整備による安全な航行環境の確保に取り組んでいきます。

港内環境改善による災害時におけるリスク回避に向けた取組内容

	施策	取組内容	取組時期			地区
			短期	中期	長期	
1	小型船の適正管理の推進	小型船だまりの整備 放置等禁止区域の指定	■	■		長浜、鰐石
2	港湾施設の老朽化対策の推進	長寿命化計画、予防保全計画の策定・推進	■	■	■	福井、長浜
3	冬季波浪対策の推進	防波堤の整備	■	■	■	福井

船舶航行の支障となる放置艇



資料：国土交通省 HP

浜田港 新北防波堤の整備状況



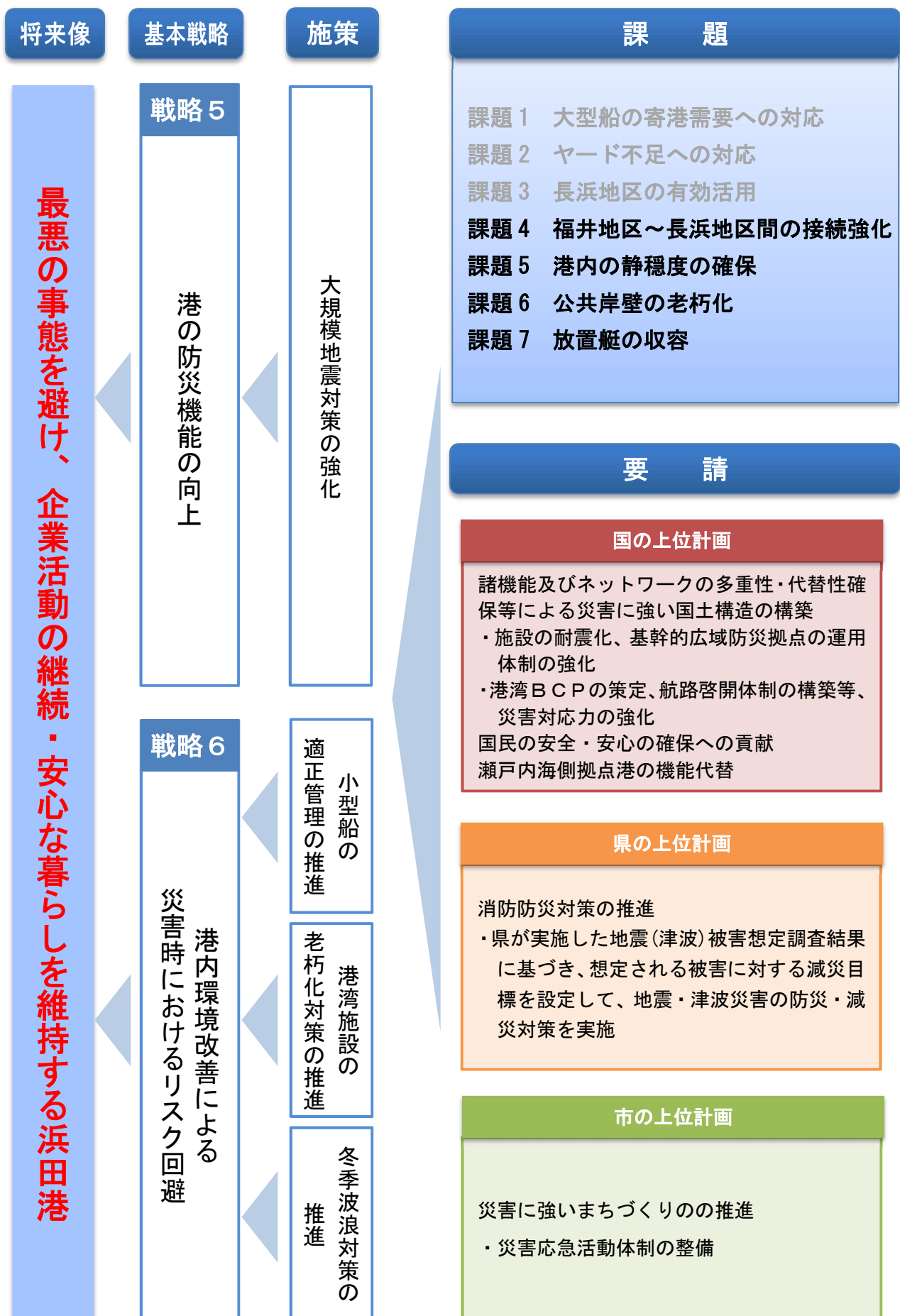
整備状況



荒天時の様子

資料：国土交通省中国地方整備局
境港湾・空港整備事務所 HP

◇課題・要請に対する戦略・施策のまとめ（防災）



将来像実現のための施策体系

将来像	基本戦略	施策	取組内容
<p>県西部を中心とした背後圏域の産業を支え、働く場の礎となる浜田港</p>	<p>福井地区の沖合展開による物流機能の強化</p>	大型船舶に対応した係留機能の強化	大水深岸壁の整備及びバース再編
		荷捌き・保管機能の充実	荷役機械の大型化 上屋の増設 埠頭用地、港湾関連用地の確保 新規ニーズに応じた保管設備の整備
		国内定期航路の就航	国内定期航路化に向けた試験運航 国内定期航路の就航
	<p>新規需要の受け皿としての長浜地区の活用 (エネルギー関連)</p>	集貨対策の推進	既存航路の活用促進 新規取組への支援 (共同配船, LCL, 農水産品, 新規航路) 「研究会」を活用したポートセールスの強化、中小企業等の支援
		港と工業団地の接続強化	工業団地と接続する道路の整備
		新規需要やエネルギー関連貨物取扱拠点の形成	施設活用による新規需要への対応 危険物取扱施設用地の利用転換 埠頭用地の確保 海底資源調査基地としての活用 海底資源輸送基地の整備
<p>自然や伝統文化に彩られた県西部に人を呼び込み、賑わいを創出する浜田港</p>	<p>漁港との連携による大型客船の寄港促進</p>	高速道路へのアクセス機能の向上	福井地区と接続する臨港道路の整備
		大型客船の受入環境の充実	物流連続バースを活用した係留延長の確保とCIQ機能の充実 しまねお魚センター等と接続する動線の整備 「みなとオアシス」や「研究会」を活用したみなとまちづくりの推進
	<p>港湾活動と周辺環境の調和による快適な生活環境の確保</p>	伝統文化を活かしたおもてなし	石見神楽等による歓迎イベント開催 背後圏域への観光誘客 (世界遺産、文化遺産)
		港湾活動に伴う環境への影響低減	緩衝緑地の整備 臨港道路における緑道の確保
		港湾関連交通の適正分離	臨港道路における緑道の整備
		地域住民の活動の場づくり	海岸環境の整備と活用 水面整理場の新たな活用策の検討 官民一体となった学習の場の創出
<p>最悪の事態を避け、企業活動の継続・安心な暮らしを維持する浜田港</p>	港の防災機能の向上	大規模地震対策の強化	港湾BCPの策定及び推進 緊急輸送道路網の位置付け
	<p>港内環境改善による災害時におけるリスク回避</p>	小型船の適正管理の推進	小型船だまりの整備 放置等禁止区域の指定
		港湾施設の老朽化対策の推進	長寿命化計画、予防保全計画の策定・推進
		冬季波浪対策の推進	防波堤の整備

各地区における施策展開

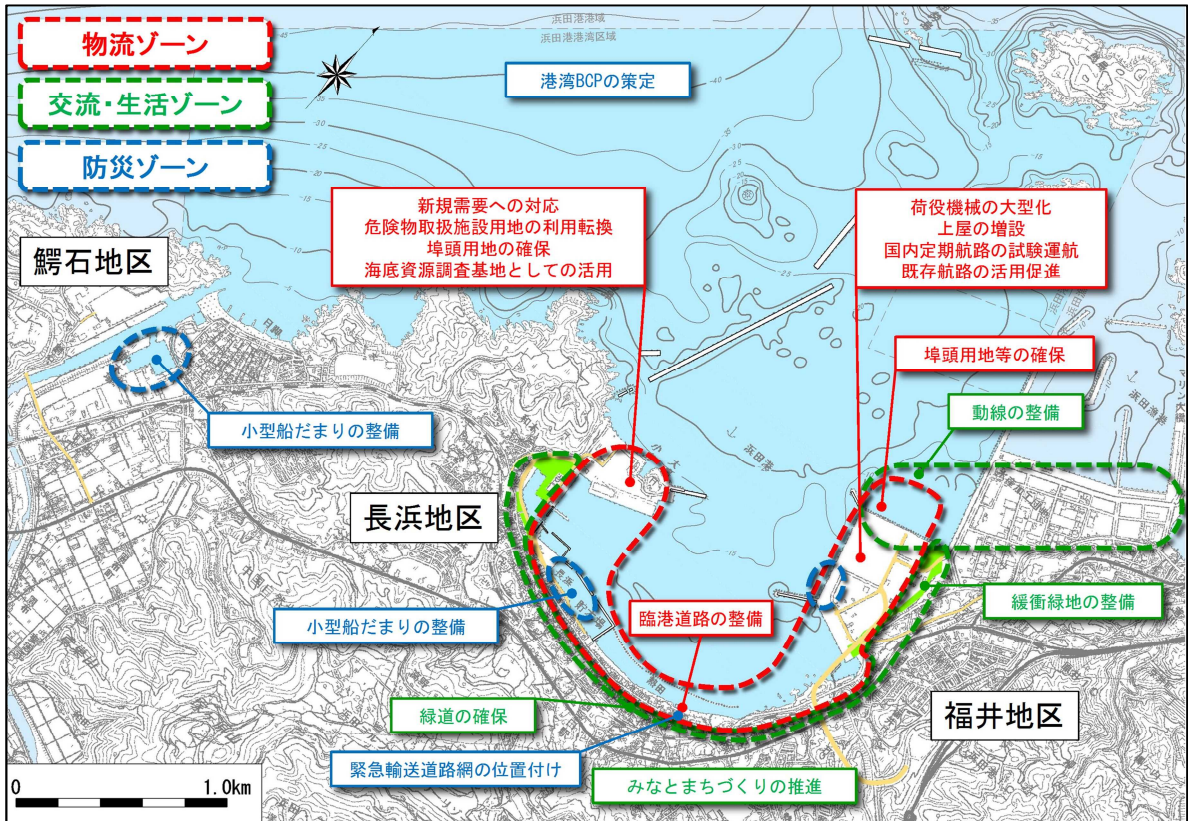


図 4-3 各地区における施策展開【中期まで】

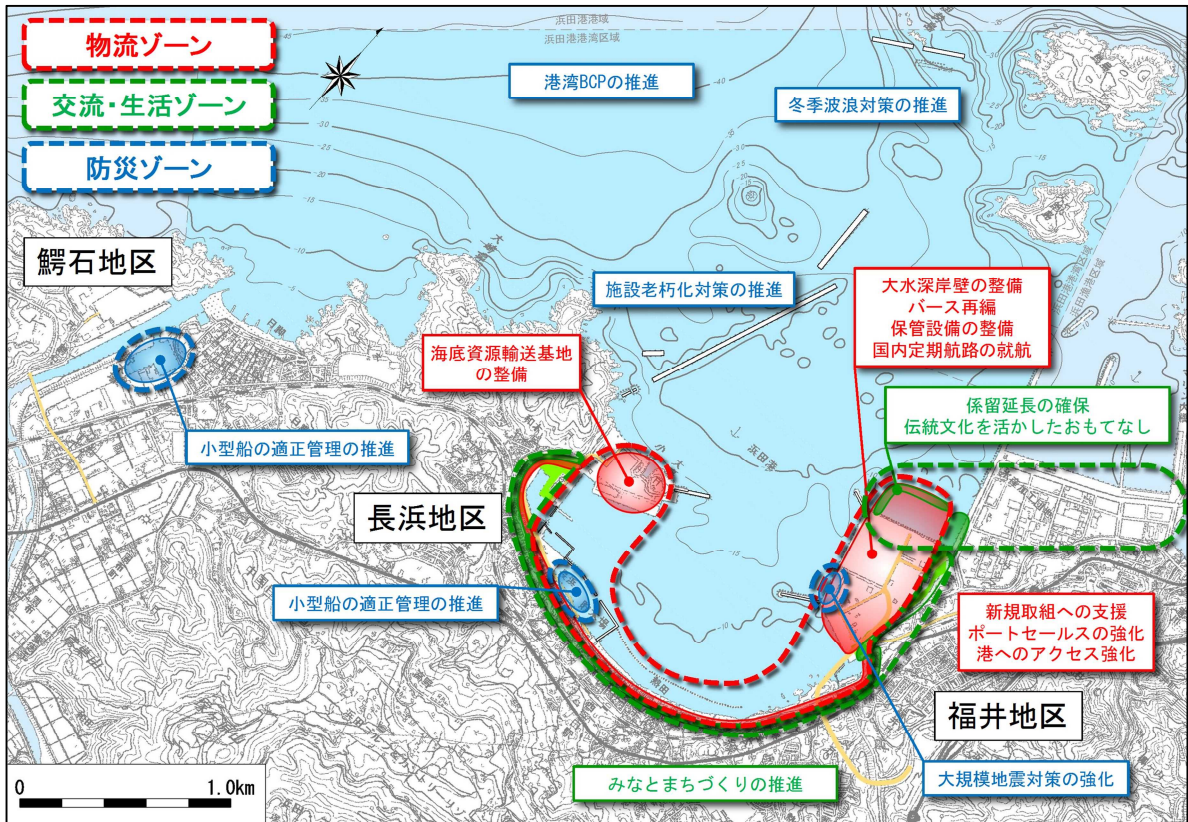


図 4-4 各地区における施策展開【長期まで】

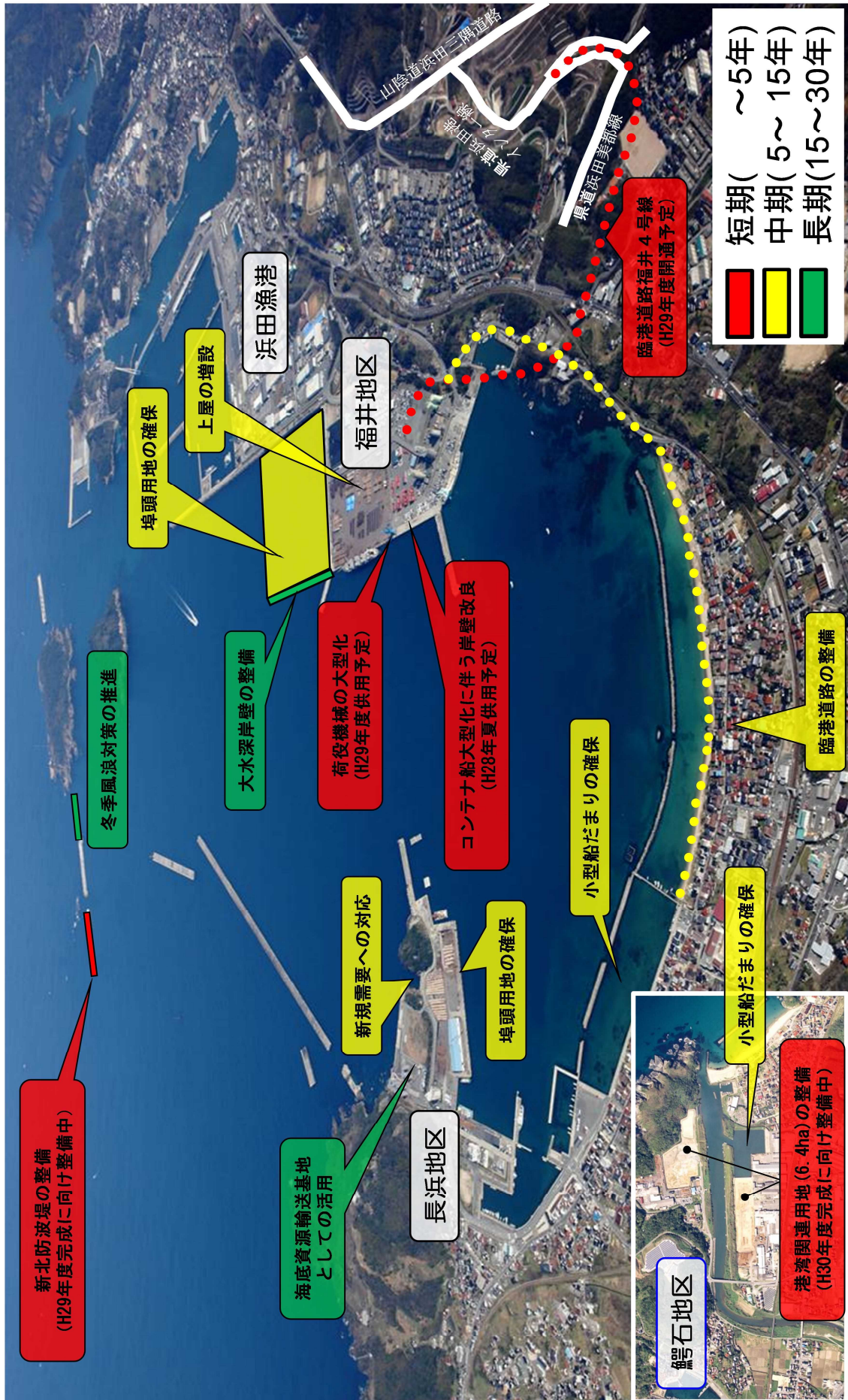


図 4-5 浜田港の主な施設整備構想 (案)

用語の解説

【い】

インランドデポ 輸出入貨物の内陸輸送ルートの接続・集配地点に位置するターミナルで、コンテナ貨物の詰込み、取り出しなどの作業を行うところ。(内陸通関物流基地)

【え】

LCL コンテナ1個に満載するに足りない小口貨物のこと。
(Less than Container Load Cargo)

【か】

ガントリークレーン コンテナ埠頭に設置される貨物の積み卸しを行うためのクレーン。橋桁を走行脚の外側に張り出すことで、貨物の積み卸し範囲を広くできる特徴をもつ。

岸壁 船舶を接岸、係留させて、貨物の積み卸しや船客の乗降等に利用する施設。通常、前面水深-4.6m未満のものを物揚場という。

関門港 北九州港（福岡県北九州市）と下関港（山口県下関市）を総称した港湾。

【き】

共同輸送（共同配船） 定期航路に就航する船社数社が相互に一定のスペースを融通し貨物を輸送すること。運航費の節減と荷主へのサービス向上を図っている。

切り捨て間伐 材木を健全に成長させるため、立木密度を調整し、劣勢木、不要木など林木の一部を伐採することを「間伐」といい、間伐材を林内に放置したままにすることを「切り捨て間伐」という。

緊急輸送道路 地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点とを相互に連絡する道路。

【く】

グリーンフィールド型投資 外国に投資をする際に法人を新たに設立する形態の投資（工場の設立などを伴う投資など）。

用語の解説

【こ】

コンテナ船	コンテナを専用に積載、輸送する船。コンテナだけを輸送するフルコン船と一般貨物も輸送するセミコン船を包含して使用する場合もある。コンテナターミナルで大型のコンテナ荷役用クレーン（ガントリークレーン）を利用し、自らはクレーンを持たない船がほとんどである。LO/LO (Lift on Lift Off) 船の代表的な船。
コンテナターミナル	コンテナ船が接岸し、荷役することが可能な地区をいい、荷役機械、運搬用具などが常備されている。

【し】

CFS (Container Freight Station)	コンテナに混載されてきた貨物をコンテナから仕分け、または、小口貨物を受取り、コンテナ詰めにする場所のこと。L C L貨物を指すこともある。
CLT パネル (Cross Laminated Timber)	ひき板を並べた層を、板の方向が層ごとに直交するように重ねて接着した大判のパネルを示す用語。
GT (Gross Tonnage)	総トン数（容積トンの一つ）。貨物及びお客さんを乗せる船の内容積を計算して示すもので、貨物船や旅客船など一般的に使われる。 (100 立方フィートまたは 2.83 立方メートル=1 トン)

【せ】

セメント船	セメントを専用に運搬する船舶。セメントを袋づめせず船倉内に直接入れて運搬し、荷役は機械やポンプで行う。
-------	---

【ち】

チップ材	パルプ材・間伐材・製材工場からの廃材などの木を原料とした、木材チップの加工品。
------	---

【て】

TEU (Twenty foot Equivalent Units)	20 フィート（コンテナの長さ）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)
DWT (Deadweight Tonnage : D/W, DWT)	載貨重量トン数。貨物をいっぱい積んだときの排水量（船の重量）から、何も積まないときの排水量を引いたもので、貨物を重量として何トン積めるかが分かる。油を積むタンカーや鉱石運搬船などに使われる。

用語の解説

【て】 つづき

デバイス

一般的には機械の部品や装置のこと。電子部品のように、特殊な変換機能を含む部品または装置もデバイスという。コンピュータのCPU(中央演算処理装置)に接続される周辺装置のことをいう場合もある。

【な】

南洋材

フィリピン、インドネシア、マレーシア、パプアニューギニア、シンガポール、ソロモン諸島、ブルネイの7カ国から輸入される木材の総称。ホワイトラワン、イエローメランチ等。

【に】

荷捌き所 (荷捌地)

エプロンに隣接する、貨物の荷捌きを行う場所。

【は】

バース

本船が荷役のために停泊する岸壁・さん橋、ブイなどの場所を指す。一般的には「船席」と称され、岸壁の数を表すものとしても用いられる。

泊地

港湾内で船舶が安全に停泊することのできる水面のこと。港湾法第2条に定められる港湾施設である水域施設の一つ。

バルク貨物

穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材などのように、包装されずにそのまま船積みされる貨物のこと。

バルク船

穀物類や鉄鉱石などの鉱石類、石炭といった、いわゆる一次製品(資源のように何も加工していない状態で販売されているもの)といわれる固形粒状貨物をバラ積み(船倉に直接積みこむこと)して運ぶ船のこと。

【ひ】

PKS

(Palm Kernel Shell)

パーム果実の種から核油を搾油した後の殻のこと。水分含量が少なく発熱量が高いことから、近年バイオマスエネルギーとして注目されている。

BCP

(Business Continuity Plan)

大規模災害時に、緊急物資の輸送や危機管理対応等の優先業務を継続させ、低下した物流機能をできる限り早期に回復できるように、限られた人員や資機材の効率的な運用、災害発生時の対応等を規定する事業継続計画のこと。

用語の解説

【ふ】

埠頭用地

船舶が接岸して荷役、旅客の乗降を行う場所。埠頭は岸壁、物揚場だけを指すのではなく、接岸設備の背後に設けられている上屋、荷役機械、待合所など陸上施設を含めた広い範囲をさす。

【ほ】

放置等禁止区域

港湾法第 37 条の 3 の規定に基づき、みだりに船舶その他の物件を捨て、又は放置することを禁止する区域のこと。

社会問題化しているプレジャーボートの放置や投棄に関する規制を強化し、いわゆる放置艇に対し港湾管理者が適正な措置を講ずることを可能とするもの。

北米材

アメリカ合衆国の太平洋岸地域とカナダのブリティッシュ・コロンビア州などから日本に輸入される木材の総称。針葉樹が主。

【み】

みなとオアシス

地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、港湾管理者等からの申請に基づき、国土交通省地方整備局長等により認定・登録される。

【も】

モーダルシフト

輸送方式を転換すること。具体的にはトラックによる貨物輸送を船または鉄道に切り替えようとする国土交通省の物流政策。トラック運転手の不足や過度のトラック輸送がもたらす交通渋滞、大気汚染を解消するため、特に大量一括輸送が可能となる幹線輸送部分を内航海運や JR 貨物による輸送に転換すること。

木質バイオマス発電

間伐材などの山林未利用材を燃焼した熱で蒸気を作り、その蒸気の圧力でタービンを回して発電すること。

【や】

ヤード

貨物を保管する場所のこと。

【り】

リードタイム

船舶の着岸から、コンテナターミナルから貨物の搬出が可能となるまでの時間の長さ。

用語の解説

【れ】

冷凍電源施設

冷凍コンテナ用の電源設備。冷凍コンテナは冷凍機を内蔵しており、温度を一定に保つことができるため、生鮮食品などの冷凍・冷蔵を必要とする貨物の輸送に使用される。

【ろ】

RORO

(Roll On/Roll Off ship)

ロールオンロールオフシステムにより荷役を行う船舶のこと。船倉に入るための斜路を備えており、クレーン等の荷役機械に頼らず、船の中にトレーラーが自走して乗り込み、車両やシャーシを格納出来る構造となっている。

【わ】

ワンド部

河川の岸辺などに存在する、入り江状やたまり状をした地形のこと。
