

港湾投資効果事例集

水島港 32

浜田港 34

広島港 36

博多港 42

三池港 44

八代港 46

那覇港 52

秋田港 16

伏木富山港 20

金沢港 22

舞鶴港 28

釧路港 4

苫小牧港 6

八戸港 8

釜石港 10

仙台塩釜港 12

相馬港 14

茨城港 18

清水港 24

津松阪港 26

新宮港 30

徳島小松島港 38

東予港 40

細島港 48

志布志港 50

参考資料(巻末)
近年の民間投資・雇用増の事例 54
みなとが支える私たちの暮らし 56



国際物流ターミナル整備による 穀物の大量一括輸送の実現

整備前



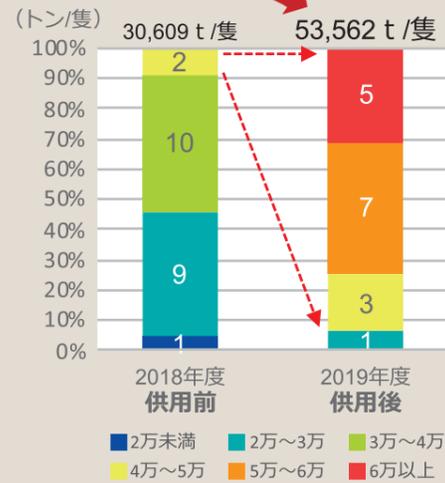
整備後



国際物流ターミナル 岸壁(水深14m)整備
(2019年供用開始)

1隻あたりの平均荷下ろし量

約1.7倍に増加



- 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207億円)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1.7倍に増加することで、物流効率化が図られ、穀物の安定供給の実現にも寄与。

整備に伴う効果

- 穀物サイロ増設 (2016年)
- 製品用サイロ増設
- 飼料工場新設
- 牛舎等の整備 ※内陸部の投資事例
- 第2埠頭 岸壁(水深12m岸壁)
- 第1埠頭

国際物流ターミナル 岸壁(水深14m)整備 (2019年供用開始) 整備費: 約180億円

合計民間投資額 約207億円
合計新規雇用数 約110人

関係者の声

入港船舶が大型化し、物流効率化が図られ、港湾利用料が34%削減(年間)。



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。



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)

民間投資: 約207億円
雇用創出: 約110人



〈海上輸送日数〉
供用前: 最大31日間
供用後: 14日間

荷主(サイロ事業者)

RORO船ターミナルの整備による貨物量増加

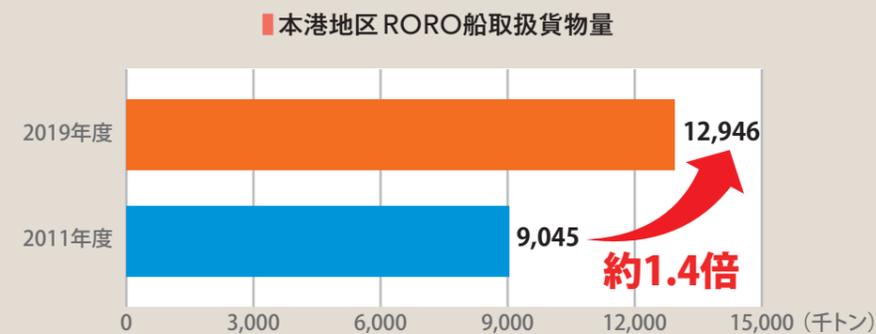


- 老朽化した岸壁の改良と荷捌き地の拡張を一体的に実施することで、RORO船の大型化に対応。荷役スペースの拡幅により、トレーラーの円滑な搬送が可能となり荷役時間が短縮されるとともに、安全確認のため配置していた誘導員が不要となることで荷役が効率化。
- 整備前と比べて本港地区の RORO 船取扱貨物量が約1.4倍となり、内貿貨物取扱日本一の苦小牧港の発展に大きく寄与。



整備に伴う効果

- 荷役の効率化、安全性向上に寄与
- RORO船取扱貨物量の増加



利用者の声



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。

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940億円の民間投資や約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他の化石燃料よりも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北東北3県の重要港湾所在市町村全体の約3割を占め、その内約8割が八戸港臨港地区に立地する企業であり、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。

整備後 震災復興事業箇所

整備に伴う効果

民間事業者による大型投資事例

〈LNG基地の立地〉

- 操業開始: 2015年4月
- 投資額: 500億円
- 新規雇用: 約30人
- 敷地面積: 9.3万㎡



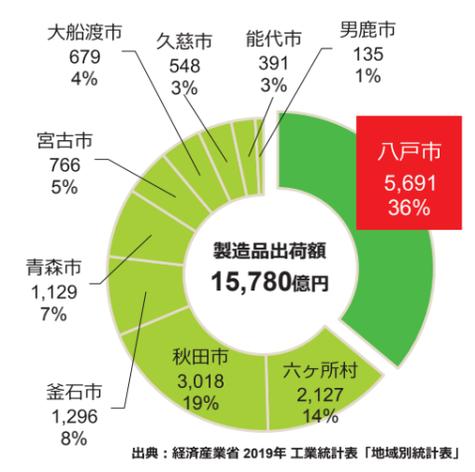
〈造船工場の立地〉

- 操業開始: 2016年7月
- 投資額: 32億円
- 新規雇用: 約50人
- 敷地面積: 6.1万㎡



産業の集積

北東北3県の重要港湾所在市町村における製造品出荷額 (2018)



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、釜石港を利用する企業やコンテナ取扱貨物量が増加。2019年の利用企業数は84社、コンテナ取扱量は過去最多となる9,292TEUを記録。新規企業立地に伴う雇用創出等、インフラ整備が地域経済の活性化に大きく貢献。



整備前

北堤 約120mを残し倒壊
南堤 約300mを残し倒壊
開口部(港堤) ほぼ全域倒壊



- 釜石港を利用する企業 (臨港地区)
- 〈水産加工工場〉
■ 操業開始: 2020年7月
 - 〈食品加工工場〉
■ 操業開始: 2016年4月
■ 総事業費: 約25億円
■ 新規雇用: 44人
 - 〈物流センター〉
■ 操業開始: 2014年7月
■ 総事業費: 約9億円
■ 新規雇用: 15人

整備に伴う効果



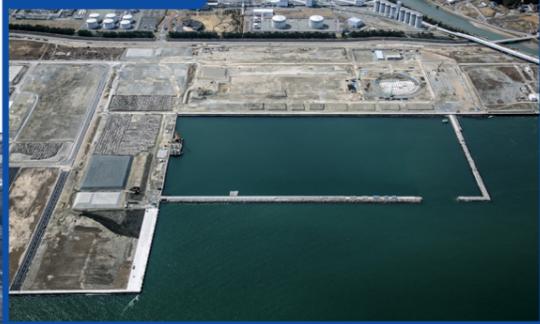
- 釜石港を利用する企業 (内陸部)
- 製紙業
印刷用原紙・バルブ (北米、韓国、中国へ輸出)
 - 飼料販売メーカー
牧草 (北米から輸入)
 - ドラッグストア
プライベートブランド製品 (中国から輸入)
 - 電気部品製造業
ワイヤー・ハーネス (ベトナム・フィリピンから輸入)
 - 化学・電気素材メーカー
化学製品 (中国へ輸出)



官民連携による地域経済の活性化

- 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2,240億円の民間投資や約120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

整備前



整備後



〈復興事業に伴う新たな企業立地事例〉

〈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
 ■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 (延べ面積 20,200m²)
 ●事務所棟
 ■建設投資: 約43億円
 ■新規雇用: 20人
 ■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 (延べ床面積 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

バイオマス火力発電所

鋼材加工メーカー

石炭灰倉庫

コメ低温倉庫

バイオマス燃料倉庫

〈天然ガス火力発電所〉
 ■施設概要
 ●天然ガス火力発電 (118万kW)
 ■建設投資: 約1,200億円
 ■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)

LNG基地

天然ガス火力発電所

泊地 (-12m)

岸壁 (-12m) (耐震)

防波堤 (沖)

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



2017年12月6日に入港した第1船のLNG船

民間投資額: 約2,240億円
 新規雇用: 約120人
 ※2015年以降の操業開始事例の累計

整備に伴う効果

新規企業立地が進み、地域経済の活性化に貢献!



洋上風力発電の導入による 民間投資促進と経済活性化



- 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荷捌き地の地耐力強化や、静穏度向上のための防波堤の消波ブロック据付を行い、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社は、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民間投資額(総事業費)は約1,000億円に上り、うち秋田県内で約260億円の受注(*)が見込まれる。
- 県沿岸で予定されている洋上風力発電設備建設による経済効果として、直接投資で約1兆円、うち秋田県内で約2,700億円の受注(*)が見込まれている。 ※秋田県試算より

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: 約**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

	直接投資額*	
	全体	うち、秋田県内受注額
港湾区域	1,000億円	257億円
一般海域	9,469億円	2,434億円
計	1兆469億円	2,691億円

※秋田県試算資料から



関係者の声



自治体 (秋田県)

洋上風力発電の計画が進めば、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。

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。



洋上風力発電事業者

港湾の整備による輸出・防災拠点の形成



整備に伴う効果

北関東における工場立地状況



民間投資額
約1,690億円

新規雇用
約2,200人
(2006~2020年)

出典: 企業情報等をもとに関東地整調べ

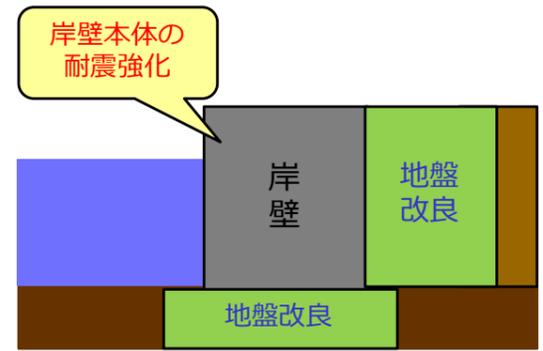
完成自動車の荷役状況



- 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国際物流ターミナル(水深12m)を整備。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としての利用が可能となるなど、地域の防災拠点としての有効性が確認された。

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



東日本大震災

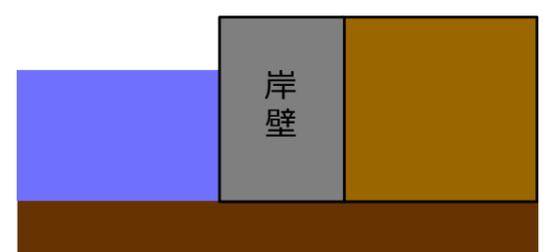
整備に伴う効果



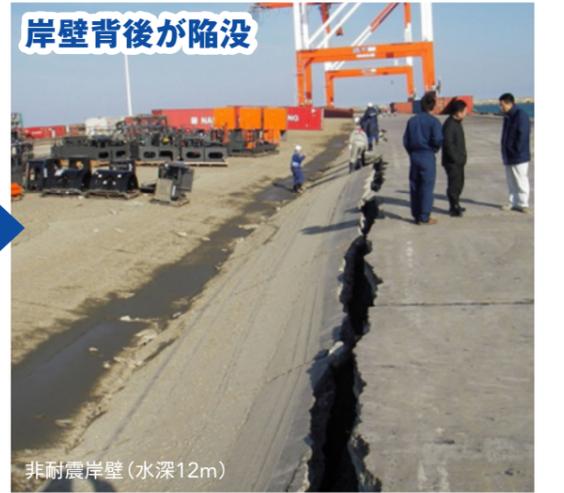
- 耐震強化岸壁は震災4日後から利用が可能!
- 中央ふ頭における早期の定期RORO航路の再開に寄与!

整備なし 北ふ頭 非耐震岸壁

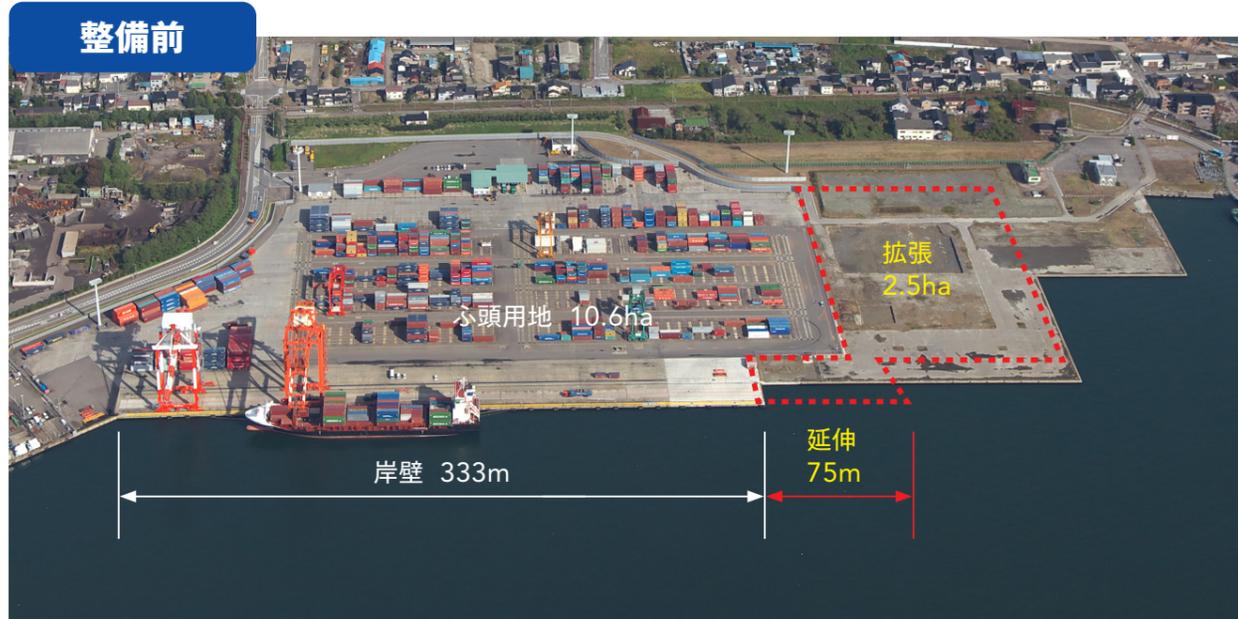
75年に1回の地震では利用可能だが、300~500年に1回発生する地震では利用できない。



東日本大震災

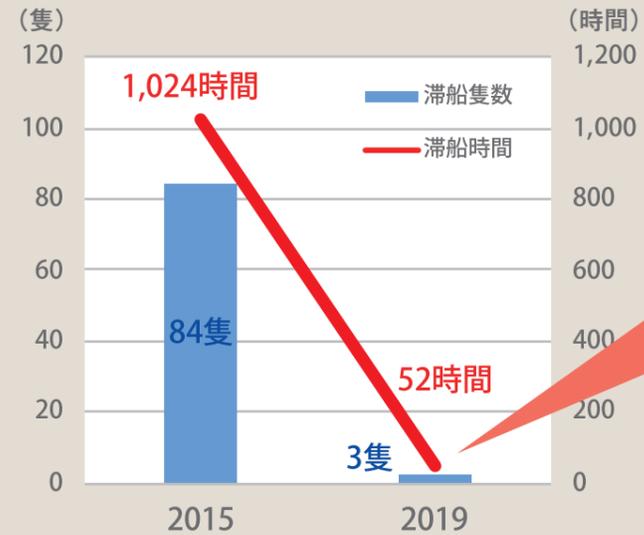


既存ストックを有効活用した岸壁延伸による船の渋滞解消



- 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、荷役効率が低下していた。そこで既存の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)が概ね解消した。
- 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ている。

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

※左図の2019年データは供用以降(2019.7)の滞船実績
なお、2019通年では滞船隻数19隻、滞船時間249時間

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、国内需要の増加への対応と、海外への年間輸出量を、これまでの4倍となる100万食に増やすため、2019年4月に工場を増設し、伏木富山港からコンテナで輸出。



設備投資額 約33億円
雇用 30名

物流環境の改善等を踏まえ、伏木富山港からの輸出拡大に向け、地元製造業が工場を増設

全国の包装米飯等の輸出入・貿易額



出典:「コメ・コメ加工品の輸出実績」(農林水産省)を基に作成

金沢港

大型船に対応した岸壁整備による輸出促進

整備後



- 金沢港では、国際物流ターミナルの整備にあわせ、大手機械メーカーが背後に工場を立地。工場からの大型機械の効率的な輸出が可能となり、取扱貨物量が増え、機械類輸送船舶の寄港も増加。
- これにより、地元機械メーカーの製品(産業機械等)も金沢港より輸出されるようになり、貿易額が増加。

整備に伴う効果



整備前



自動車運搬船による建設機械輸出状況



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)



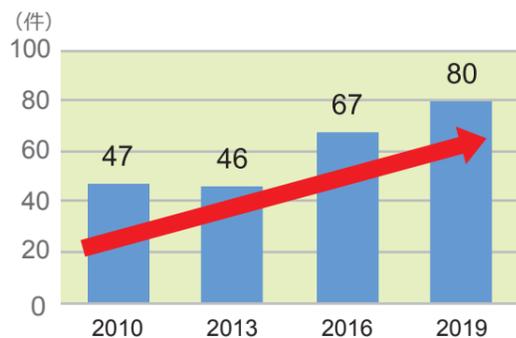
港湾機能強化による 周辺地域の経済活性化

整備後



産業の集積

■ 清水港の周辺地域における工場立地状況



出典: 工業統計 (2019年度)

■ 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
約255億円 (2008~2015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: 約520人

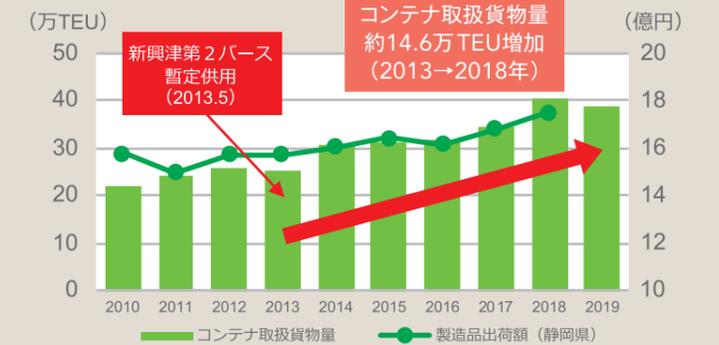
- 岸壁等の整備と、清水港とその周辺を結ぶ国道1号(静清バイパス)改良が相まって港湾の利便性が向上し、物流施設立地やコンテナ利用が促進。
- これらに伴い、周辺地域への産業立地に伴う経済(投資額・雇用数増加)が活性化。

整備に伴う効果

■ 物流施設の立地事例
物流センター
(2020年2月利用開始)



■ 新興津コンテナターミナル コンテナ取扱貨物量



出典: 清水港港湾統計

■ 清水港の周辺地域における物流施設の立地状況



堤防整備による浸水リスクの低減と背後地域の活性化

整備前



- 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

老朽化対策、液状化対策の実施

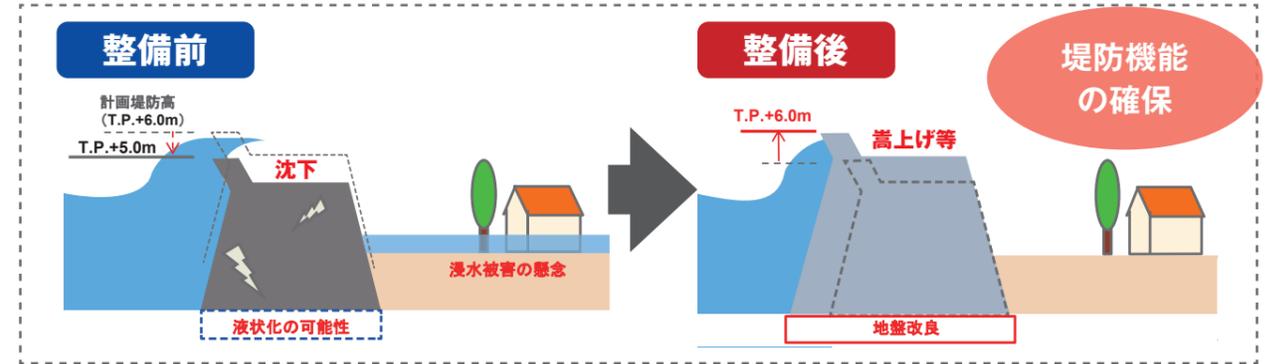
整備後



- 堤防の機能の確保
- 背後住民の安全、安心の確保

- 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。

堤防整備の概要



整備に伴う効果

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。

住民の声



地元住民

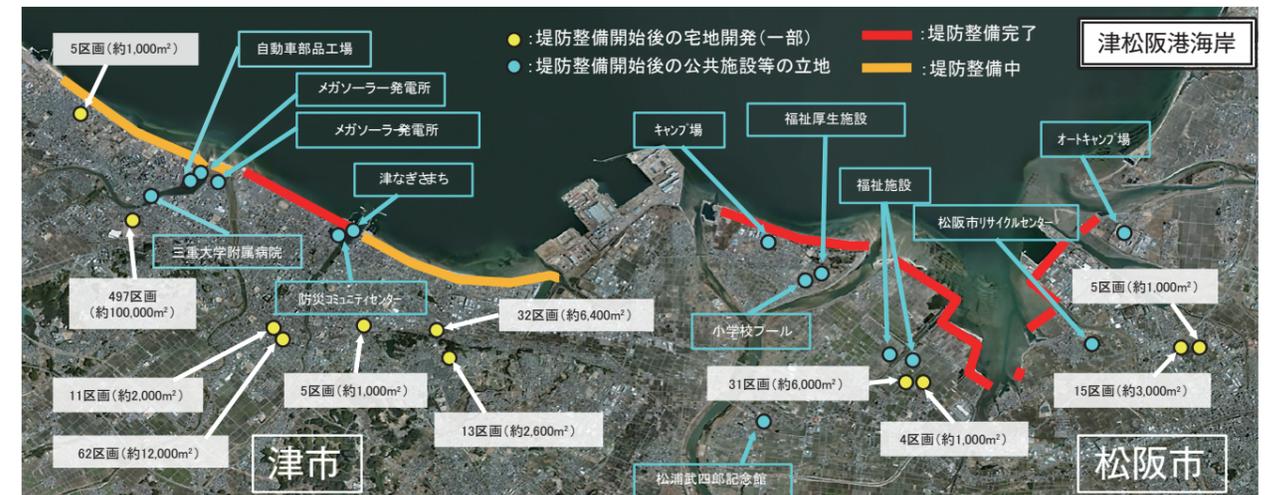
地震による津波が心配な地域にとって、堤防が整備されることはとても安心だ。

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。



地元住民

津松阪港海岸の背後地の状況



岸壁整備による利便性向上と横持ち輸送の解消

整備後



- 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、地域経済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⇒2019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

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。



港運事業者



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。

整備に伴う効果

岸壁整備によるコンテナ取扱量の増加



企業の設備投資を促進

【設備投資事例】 加工食品工場(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
雇用 約60名

岸壁の機能強化による横持ち輸送の解消



整備前

喜多ふ頭でソーダ灰を荷揚げし、国際ふ頭の保管倉庫まで横持ち輸送

整備後

- 2隻同時着岸が可能となり、バルク船が国際ふ頭での荷揚げにシフト
- 保管倉庫は岸壁直背後のため、横持ち輸送が解消



新宮港

港湾インフラ整備による地域の産業と観光の振興

- 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。

整備後



佐野地区

木材チップ船や大型クルーズ船が利用



三輪崎地区

木材船や中小型クルーズ船が利用



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



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。

水島港

岸壁と臨港道路の整備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。
- 玉島ハーバーアイランドに企業立地が進み、2001年の分譲以降、新規企業立地は32社、企業の設備投資額は800億円以上となり、水島港のコンテナ取扱貨物量は、20年間で2倍に増加（1998年9万TEU⇒2018年18万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



整備後



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。



港湾機能強化による地域港湾の利用促進



2013年完成 貨物上屋
※隣接地に貨物上屋を増設中(2022年完成予定)



2019年完成 荷役機械

整備後



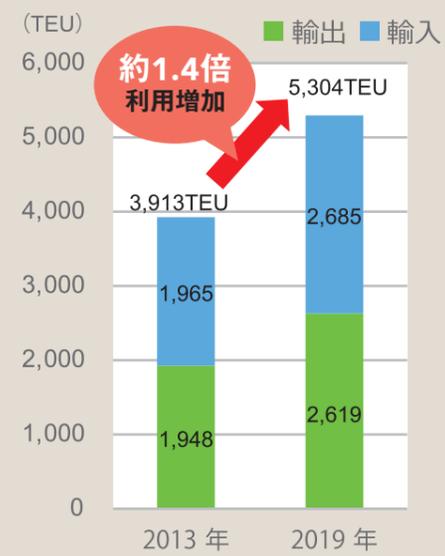
2018年完成 臨港道路福井4号線 (全長: 1,435m)



- 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⇒2019年で約1.4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見えた。おかげでコンテナ貨物量も年々増加してきている。

護岸の嵩上げにより 背後の産業・経済活動基盤を維持



(平成16年台風第18号)

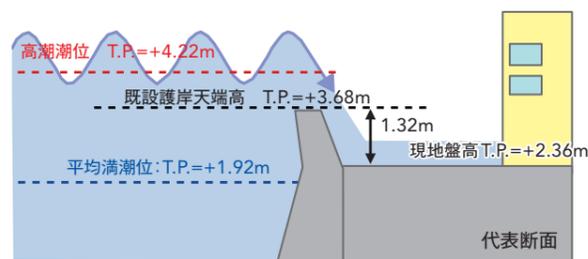
- 平成16年台風第18号(2004年)により、広島港海岸では大規模な高潮被害が発生し、背後地で3,988棟が浸水し、5人の死者と142人の被災者が生じた。
- 大型台風に伴う高潮等からの被害を軽減するために、約31億円を投じ護岸を現地盤高から3.1m嵩上げしたことで、未整備の場合の想定被害額である約2,572億円分を抑制することが可能となった。

整備前 平成16年台風第18号では高潮浸水の被害

- 広島港海岸では、平成11年、平成16年に大規模な高潮被害が発生
- 平成16年台風第18号では、背後地で3,988棟が浸水。死者5人、被災者142人



護岸の被災状況(観音) 護岸の背後の被災状況(観音)

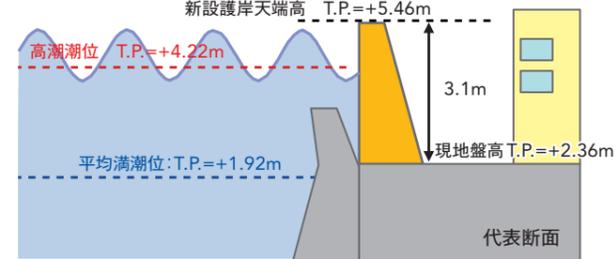


整備後 大規模な高潮等からの被害軽減

- 護岸を現地盤高から3.1mまで嵩上げ
- 高潮等による背後地への浸水被害を軽減



整備後の状況(観音) 整備後の状況(観音)



整備に伴う効果

中央西地区(観音)における整備効果



約31億円の投資で約83倍の被害額を抑制することが可能に!!

防波堤の嵩上げによる フェリーターミナルの浸水防止

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

- 令和元年台風第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、防波堤を嵩上げす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



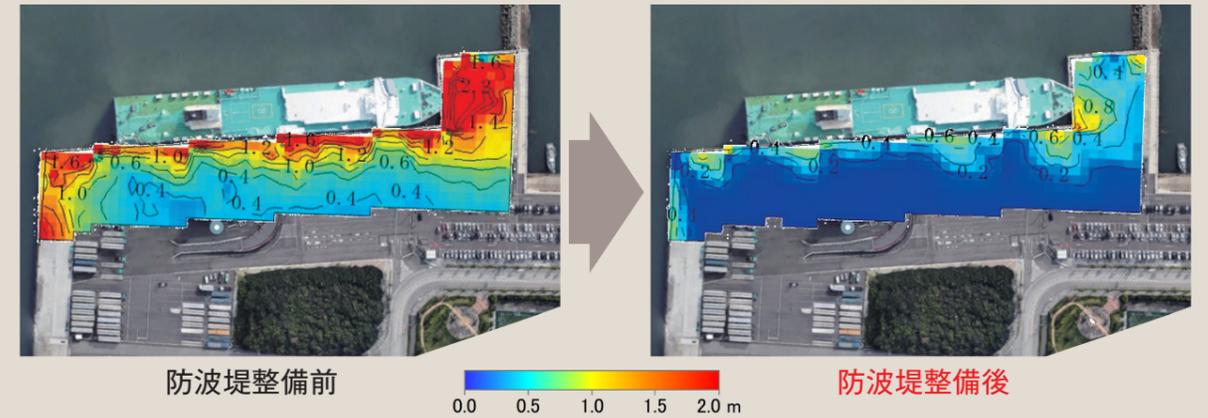
台風通過後のフェリーターミナル
における荷役の様子



フェリーターミナルから見る
整備後の防波堤

- 平成30年台風第21号(2018年)の影響で、徳島小松島港の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、令和元年度台風第19号(2019年)による高波(平成30年台風第21号と同等の約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。

整備に伴う効果



- 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月台風第21号の高波被害を再現
- 防波堤の嵩上げ整備により、フェリーターミナルの浸水を大幅に軽減



被災状況

高波で浸水したフェリーターミナル

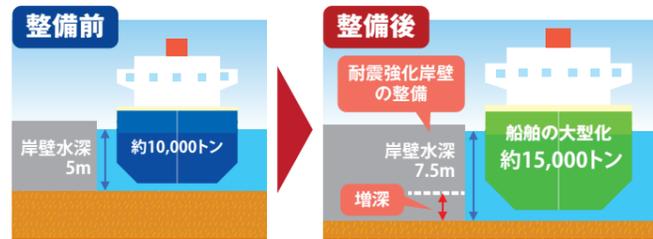
徳島小松島港沖洲(外)地区防波堤



©2016 DigitalGlobe, Inc.

地域産業に寄与するフェリーターミナル整備

- 東予港では、2014年のフェリーターミナル整備事業の着手後、臨海部において民間企業が約690億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20%増加(2013年:約1.5兆円→2018年:約1.7兆円)。
- これに伴い、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20%増加(2013年:約1.8万TEU → 2019年:約2.1万TEU)。



整備に伴う効果

■ 周辺企業の設備投資【2014~2019年】

民間投資額 約690億円
新規雇用 約30人

主な事例

※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。

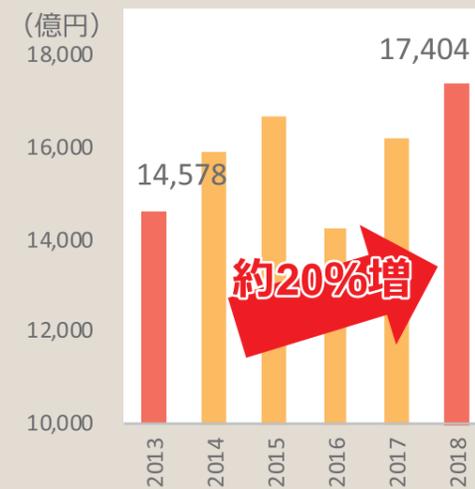
〈大手衛生紙等製造メーカー〉

- 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〉

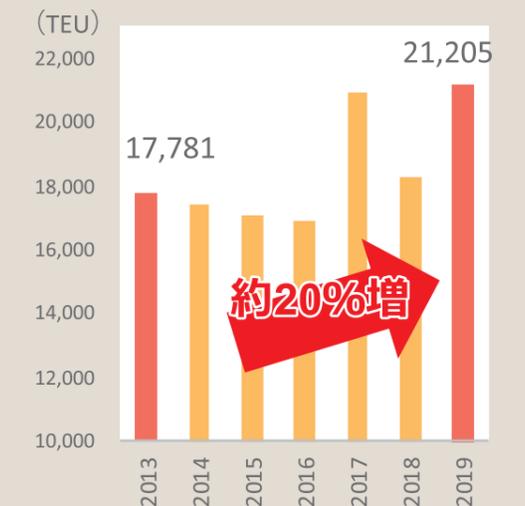
- 投資概要: 飼料添加物製造設備の増設
- 投資額 : 約500億円
- 操業開始: 2018年10月

■ 背後圏*の製造品出荷額 ※西条市と新居浜市



出典: 工業統計

■ 大阪向けコンテナ輸送個数



出典: 港湾統計

コンテナターミナル整備による国際競争力の強化

〈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：-15m(2008年)

〈みなとづくりエリアの分譲状況〉

分譲計画面積：82.8ha
分譲済面積：57.4ha
(2020年12月1日時点)

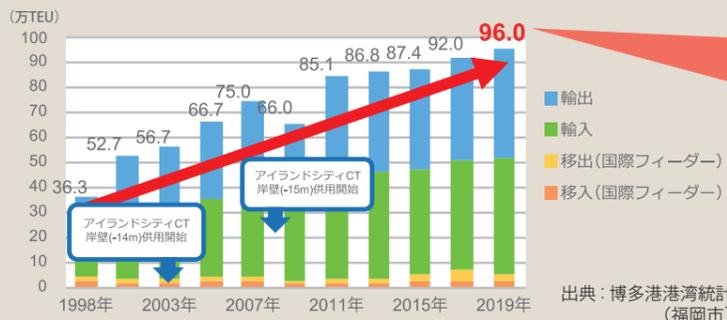
整備後

【分譲先企業】

- 1~5 青果卸売企業
- 6 青果物流事業協同組合
- 7 青果仲卸企業
- 8~10 物流関連企業
- 11~12 不動産関連企業
- 13~16 物流関連企業



コンテナ取扱貨物量(※)推移



博多港では、21年間でコンテナ取扱貨物量(※)が約2.6倍に増加

- アイランドシティ地区に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、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、コンテナ取扱貨物量(※)は2019年に96万TEUに到達。背後企業の国際競争力強化に貢献している。

※輸出入に関する貨物量(外貨貨物+国際フィーダー貨物)

関係者の声



ターミナルオペレーター

アジア諸国に近い地理的優位性を生かし、コンテナ取扱貨物量(※)が21年間で約2.6倍に増えるなど成長を続けている。



物流業者

航路数が充実している博多港に拠点があることで、東南アジアからの直航便を利用し、物流コストを1割以上削減するとともにリードタイムを短縮することができた。



港湾管理者(福岡市)

博多港は、九州の輸出入コンテナの半数以上を取り扱うなど、九州の経済、産業を支える基盤として、重要な役割を果たしている。

整備に伴う効果

■ 物流コストの低減効果 博多港を利用した物流業者の例
フィリピン(マニラ港)からの輸入ルートを、釜山トランシップから博多港との直航に変更

● 業種：物流事業者 ● 貨物：電気機器 ● 輸出入(国)：輸入(フィリピン)



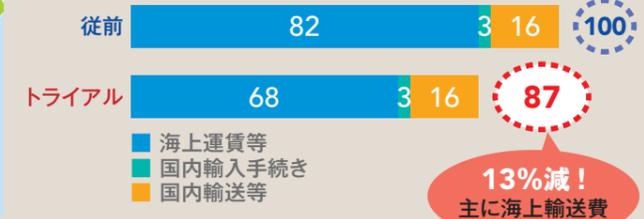
● 航路：マニラ港→釜山トランシップ→九州他港→九州事業所

リードタイム比較(単位：日)



● 航路：マニラ港→博多港→九州事業所

物流コスト比較(従前=100)

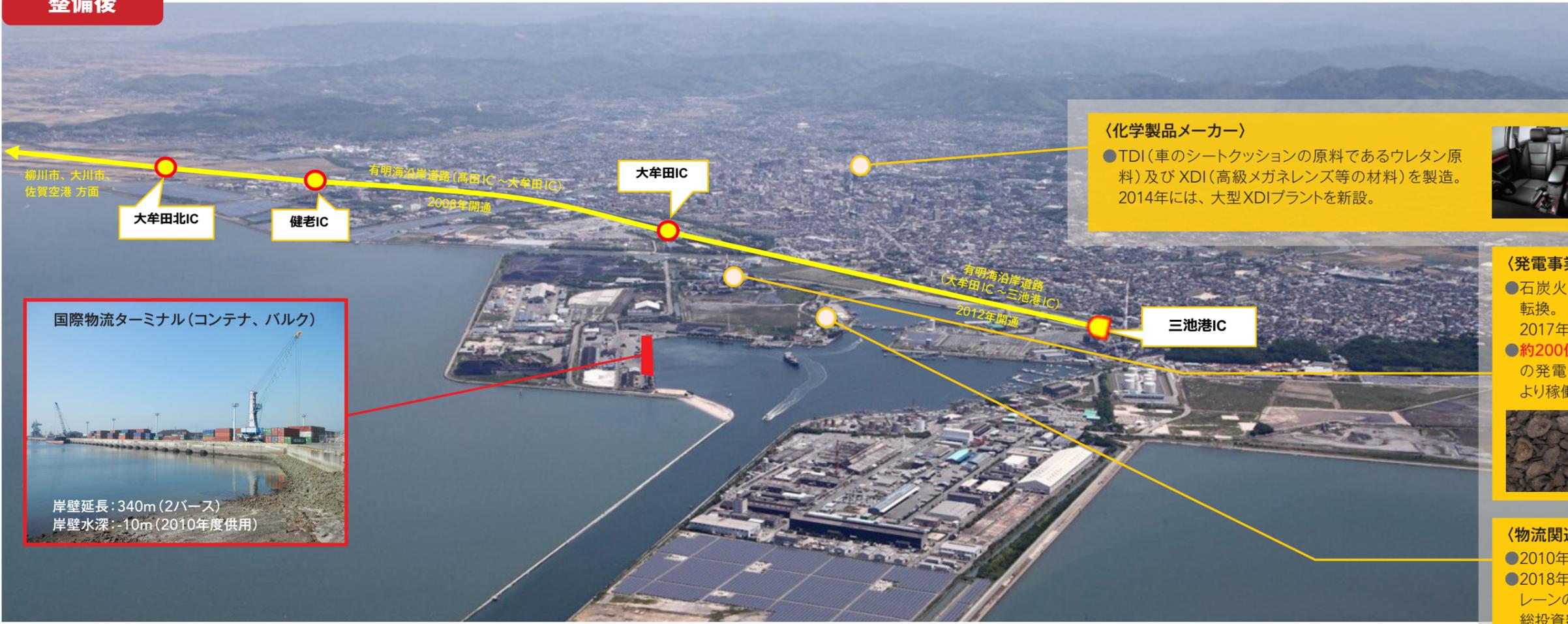


出典：博多港コンテナ物流トライアル推進事業(福岡市)資料より抜粋

国際物流ターミナルと道路の整備がもたらす 民間投資と雇用の創出

- 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(2006年⇒2019年で約25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(2015年以降の民間投資額:約220億円 新規雇用:約20人)。

整備後



〈化学製品メーカー〉

- TDI(車のシートクッションの原料であるウレタン原料)及び XDI(高級メガネレンズ等の材料)を製造。2014年には、大型XDIプラントを新設。

〈発電事業者〉

- 石炭火力発電からバイオマス発電に転換。2017年より本格稼働。
- 約200億円の投資を行い、新たに2基の発電所を建設しており、2021年秋より稼働予定。

三池港を利用し、インドネシア産のバームヤシ殻を輸入

〈物流関連企業〉

- 2010年設立。
- 2018年、2019年には大型ハーバークレーンの導入や倉庫建設等を実施。総投資額は約20億円。

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。

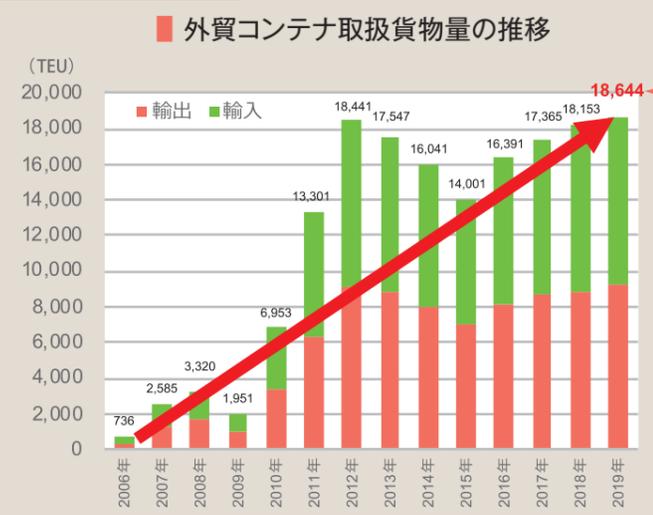
三池港での外貿コンテナ取扱貨物量は、13年間で約25倍になり大幅に増加している。地域活性化にとって不可欠な存在である。



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。

※2010年:67事業者⇒2019年:99事業者

整備に伴う効果



- 三池港では、13年間で外貿コンテナ取扱貨物量が約25倍に増加。
- 三池港周辺では、企業による投資が行われ、地域経済が活性化。

八代港

港湾整備による地域経済の活性化と防災力強化

- 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。
- 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、地域住民の安全安心の実現に寄与。

整備後



整備に伴う効果

クルーズ用岸壁整備がもたらす効果

整備前



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



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。



熊本県民

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)

港の防災機能(熊本地震の事例):
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12万㍓を提供。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。

クルーズ船がバルク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。



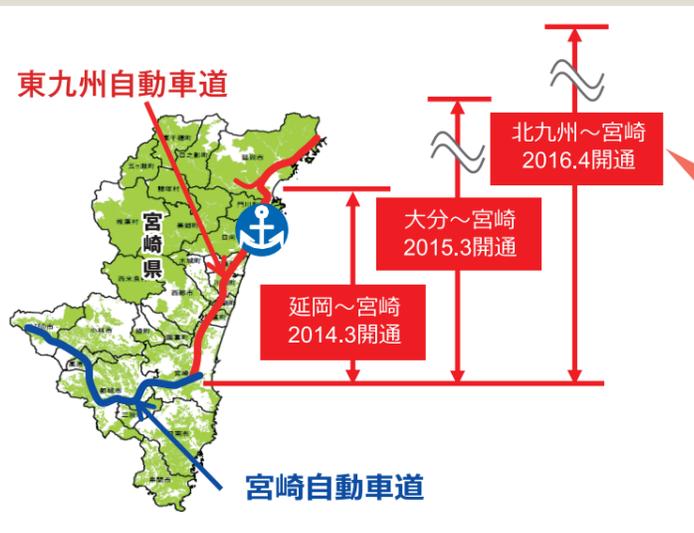
物流事業者(船社・船舶代理店)

港湾整備とアクセス性向上による 林業の再生

整備後



細島港周辺の道路整備状況



細島港周辺では、道路整備が進み、港へのアクセス性が向上！

- 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
(2014年商業稼働開始)

〈立地要因〉

- 木材集荷
- 製品の国内輸送
- 海外への輸出

民間投資額：約500億円 新規雇用：約360人



中国の需要を受けて、木材輸出量が増加
2.3万㎡/年→10.9万㎡/年
(2012年→2018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㎡(2013年)→199.9万㎡(2019年)に増加するほど林業が再生した。



林業従事者



製材メーカー

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㎡(2013年)→96万㎡(2019年)に増加している。

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)

ふ頭再編で生まれたヤードを有効活用した原木輸出



- 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10.1万TEU(2019年) 33%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し、その取扱量と輸出額は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。

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。

原木事業者



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。



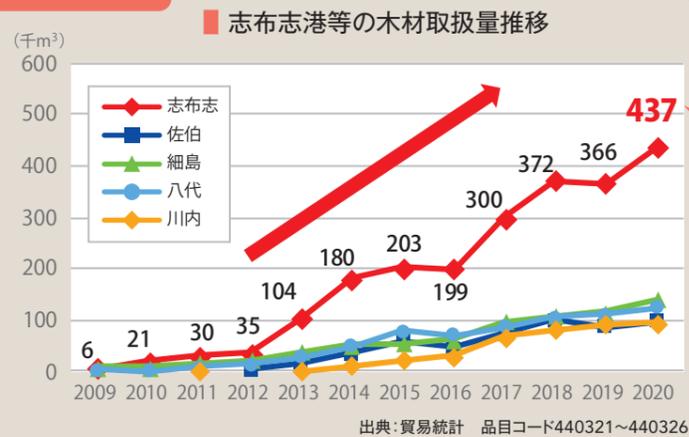
森林組合

新たなコンテナターミナルの整備により、コンテナ航路が週6便から週11便に増便され、取扱貨物量も10万TEUを突破できた。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。

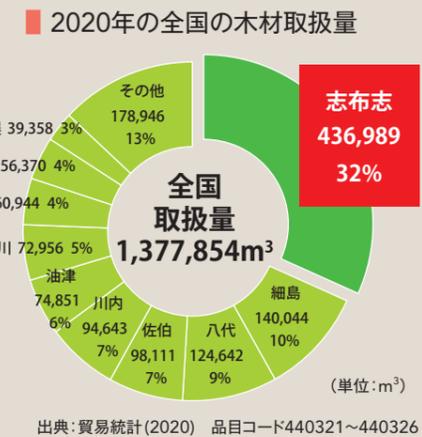
地元自治体(志布志市)



整備に伴う効果

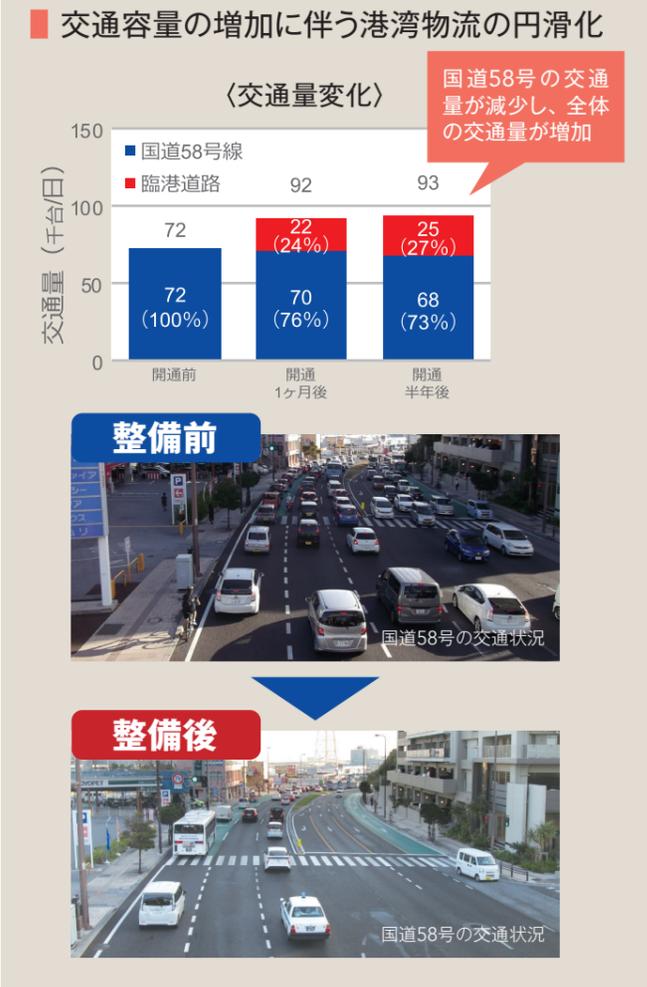


志布志港は、木材の取扱量が11年連続で全国1位、全国シェアの3割を占める。



臨港道路の整備による港湾物流の円滑化 及び地域の活性化

- 那覇港で臨港道路を整備したことで、並行する国道から臨港道路への交通移転が進むとともに、全体の交通量も増加し、港湾物流の円滑化が図られた。
- 交通利便性向上に伴い臨港道路の周辺に大型商業施設等が相次いで立地・開業するなど、地域への新規投資や雇用が生まれている。



近年(直近5年程度※)の民間投資・雇用増の事例

※2015年以降に供用開始(予定含む)の港湾利用企業等の民間投資と新規雇用の例

港湾における公共投資に伴い、地域への民間投資が促進されている。



2020年現在。港湾投資効果事例とは一部集計方法が異なるため、港湾投資効果事例内の投資額、雇用人数とは一致しない場合がある。また、主に公表情報を元に記載しているため、計上されていない民間投資額、雇用人数もある。一部、将来分を含む。

みなとが支える 私たちの暮らし

日本の生命線「貿易」

天然資源が乏しく、四方を海に囲まれた我が国が、世界有数の経済大国であり続け、今後も豊かな暮らしを営んでいくためには、外国との貿易が必要不可欠です。現状でも、食料、エネルギー、原材料や、日々の生活に必要な製品（例えば洗濯機や掃除機）の多くが海外から輸入されています。貿易無くして我が国の経済・暮らしは成り立たないのです。

暮らしの中にひろがる輸入製品

掃除機
74%



洗濯機
84%



DVD等
100%



電子レンジ
100%



出典：家電産業ハンドブック2020

食料の海外依存率

肉類
(鯨肉を除く)
93%



とうもろこし
(飼料用)
100%



魚介類
48%



牛乳・
乳製品
75%



※肉類(鯨肉を除く)、牛乳・乳製品については、飼料自給率を考慮した値である。

出典：令和元年度食料需給表

エネルギーの海外依存率

LNG
97.7%



都市ガスとして各家庭に

原油
99.7%



発電所から各家庭に

燃料に

出典：エネルギー白書2020

原材料の海外依存率

木材(用材)
66.6%



綿花
100%



石炭
99.5%

鉄鉱石
100%



出典：令和元年度木材需給表、エネルギー白書2020、SHIPPING NOW 2020-2021

貿易を支える港

日本は、世界のあらゆる地域と貿易を行っており、その量は一年間で約12億トンにもなります。この12億トンのうち、実に99.6%は、港を通じた海上輸送で輸出入されています(※)。

もしも港がなくなった場合、我が国では貿易がほとんどできなくなります。我が国にとって港は必要不可欠なインフラなのです。

※貿易額(金額ベース)でも、約70%が港を通じて輸出入されています。



わが国の一年間の貿易量



海上輸送のメリット

海上輸送では飛行機と比較して、一度に大量のモノを運べるため、運搬費が安くなります。もし、輸入品をすべて飛行機で運搬すると、身の回りのあらゆるモノの値段は今よりもずっと高くなってしまいます。世界の国々から輸入されるモノが安く手に入るのには海上輸送で運ばれているおかげです。

様々な海上輸送

コンテナ輸送

- 様々なものを詰めた「コンテナ」と呼ばれる箱を、船に積み込んで輸送する方法。
- コンテナは規格化されているため、専用のクレーン(ガントリークレーン)やトレーラーで効率的に荷下ろし・陸送でき、雨の中での保管・荷下ろしも可能。
- コンテナの長さは主に20フィート(約6m)、40フィート(約12m)。また、「リーファーコンテナ」と呼ばれる冷凍・冷蔵用コンテナで、生鮮品等の輸送も可能。



バルク(ばら積み)貨物輸送

- 小麦、石炭などを袋に入れたりせず、船の中(船倉)の空間に直接積んで輸送する方法。
- 資源や穀物などを大量に一括で輸入するのに適している。



複合一貫(ユニットロード)輸送

- 貨物を積んだトレーラーやトラックが直接船に乗り込んで輸送する方法。
- トレーラー等から船への積み替えの手間がかからず、港側に荷下ろしのためのクレーンの設置が不要。

