

和歌山下津港(改訂)

和歌山下津港 港湾計画改訂

前回改訂：平成9年11月 [目標年次：平成20年代前半]
 今回改訂：令和7年 3月 [目標年次：令和10年代後半]

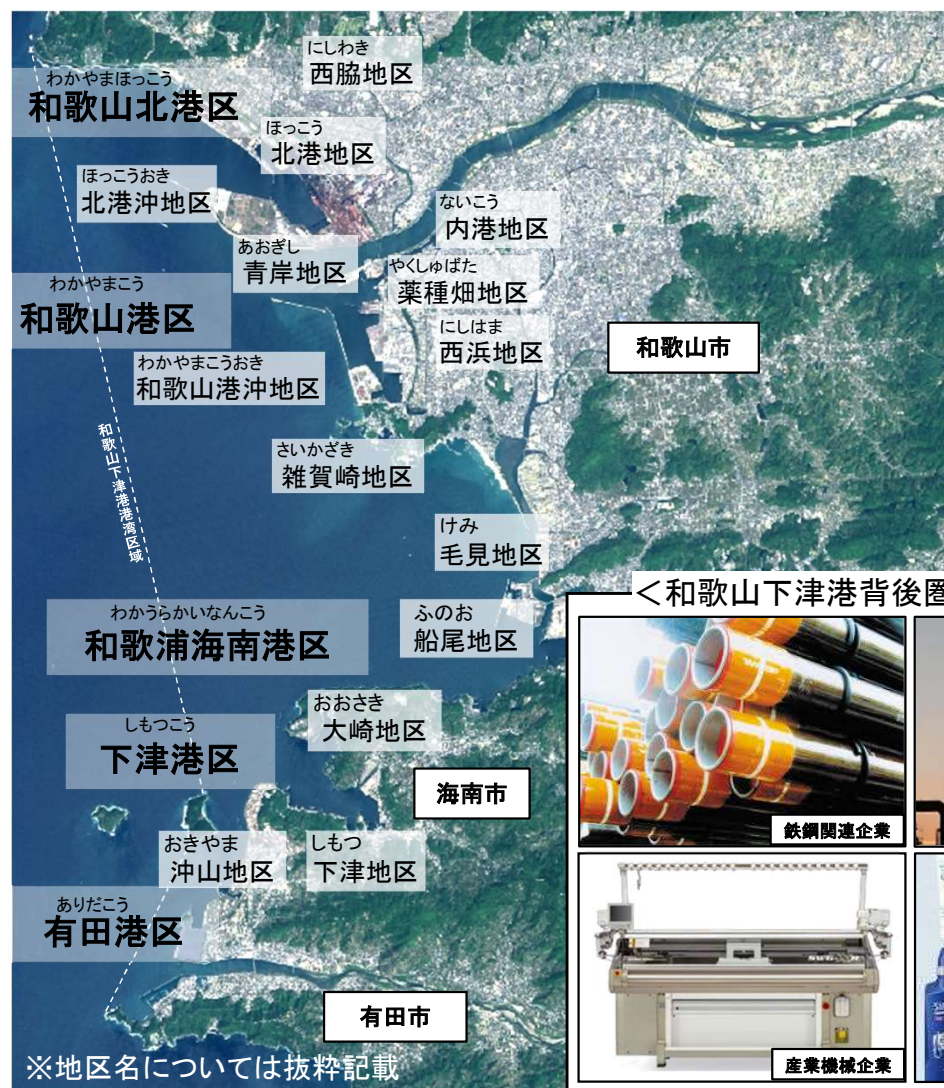
- 和歌山下津港は、紀伊水道の北側、大阪湾の湾口(ゲートウェイ)に位置し、大阪湾を取り巻く経済圏を支える一翼を担っている。
- 和歌山市・海南市・有田市の広い範囲に跨る港湾で、鉄鋼業、石油精製業、化学工業、産業機械等の多数の企業が臨海部に立地し、これらの企業の原材料や製品の物流の拠点となっている。
- 四国東部とも近距離にあり、徳島小松島港とのフェリー航路を有しているなど、四国との関係も深い。
- 県内の港湾取扱貨物量において、和歌山下津港は約94%を占めており、和歌山県内の海上物流の一大拠点となっている。



和歌山下津港

●和歌山県の海上物流拠点

[貨物量] 外貿：877万トン (R5)
 内貿：771万トン (R5)
 [コンテナ] 3千TEU (R5)
 [賑わい] クルーズ船寄港7隻 (R5)
 みなとオアシスわかやま



<和歌山下津港背後圏の主な立地企業>



※地区名については抜粋記載

※写真はいずれも各企業HPより引用

和歌山下津港が担う役割(地域産業の物流拠点)

- 和歌山下津港は、フェリー、コンテナ、ROROの定期航路を有しており、地域産業の物流拠点としての役割を担っている。
- 周辺には世界的シェアが高い企業が立地している。(鉄鋼関連企業のシームレスパイプ(世界シェア8割超、台湾・サウジアラビア等へ出荷)、産業機械企業のコンピュータ横編機(世界シェア6割超、神戸港へ出荷)、手袋編機(世界シェア8割超、神戸港へ出荷))。
- 素材・化学などの産業が原料を受け入れ、製品加工し全国に出荷している。

和歌山下津港の定期航路



和歌山下津港背後圏の主な立地企業

和歌山港区

【原塩関連企業】



○塩の製造、加工など

＜原料の入荷＞
輸入：原塩(オーストラリアなど)
移入：原塩(香川県など)

令和3年2月撮影

【化学工業企業】



○合成洗剤等の製造

＜原料の入荷＞
輸入：化学薬品(マレーシア、フィリピン)
移入：化学薬品(神奈川県、山口県など)

＜製品の出荷＞
輸出：化学薬品(マレーシア)
移出：化学薬品(千葉県、福岡県など)

【産業機械企業】



○コンピュータ横編機等の製造

＜製品の出荷＞
移出：産業機械(神戸市)

和歌山北港区

【鉄鋼関連企業】



○シームレスパイプなどの製造

＜原料の入荷＞
輸入：石炭・鉄鉱石(オーストラリアなど)
移入：石灰石(高知県)

＜製品の出荷＞
輸出：鋼材(台湾、サウジアラビアなど)
移出：鋼材(大阪府、兵庫県など)

令和3年2月撮影

和歌浦海南港区

【石油精製企業】



○潤滑油などの製造

＜原料の入荷＞
輸入：その他の石油(アメリカ)
移入：その他の石油(岡山県など)

＜製品の出荷＞
輸出：その他の石油(フィリピン、シンガポールなど)
移出：その他の石油(岡山県、北海道など)

令和3年2月撮影

※写真はいずれも
各企業HPより引用

和歌山下津港が担う役割(交流・賑わいの拠点)

- 和歌山下津港のクルーズ船寄港数は、令和5年度は過去最多の7隻を記録した。令和6年度は5隻寄港し、令和7年度は25隻の寄港を予定している。高速道路とのアクセスが向上していること等から今後も寄港増が見込まれる。
- 平成27年12月に登録された、「みなとオアシス和歌山」は、和歌の浦アート・キューブを代表施設に、フェリーターミナルなど様々な施設を有する広域なエリアで構成され、にぎわい空間の創出を担っている。

和歌山下津港周辺の観光施設と交通アクセス



出典:和歌山県観光連盟



出典:和歌山県観光連盟

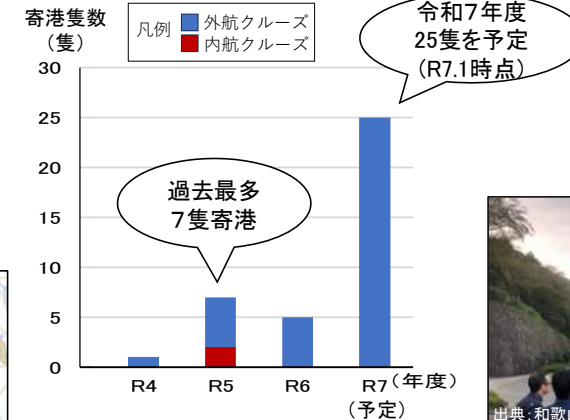


出典:和歌山県観光連盟



出典:和歌山県観光連盟

クルーズ船の入港実績



クルーズ船寄港状況



訪日客の観光状況

出典:和歌山県クルーズ振興協議会

みなとオアシス和歌山(和歌山市)



和歌山下津港が担う役割(緊急物資輸送の拠点)

- 和歌山下津港では、「和歌山県地域防災計画」に基づき、災害時の罹災者の避難や救援物資の輸送を支えるための耐震強化岸壁を整備する(既設1バース、計画1バース)とともに、緊急輸送道路との連携を図るなど、緊急物資の海上輸送の拠点としての役割を担っている。
- また、被災後もすぐに耐震強化岸壁をはじめ港湾が利用できるように、和歌山港区では防波堤の粘り強い化を実施するとともに、2024年11月には、南海トラフ巨大地震を想定した陸海空の大規模津波防災総合訓練を、和歌山港区(西浜地区)において実施したところ。

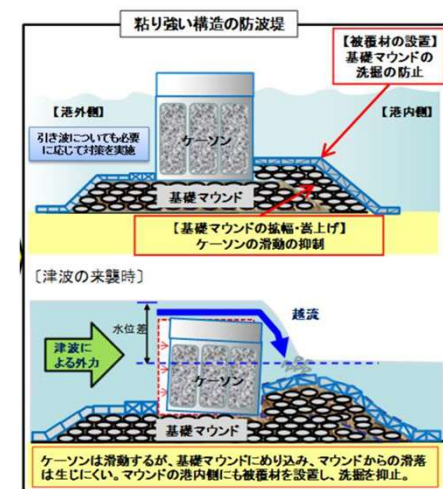
和歌山下津港周辺の緊急輸送道路ネットワーク図



令和6年3月31日現在
出典: 緊急輸送道路ネットワーク、和歌山県

緊急輸送道路		
種別	既供用	事業中
第一次	高規格幹線道路	高規格幹線道路
第二次	その他	その他
第三次		

和歌山港区の防波堤の粘り強い化



出典: 国土交通省HP

大規模津波防災総合訓練(和歌山下津港)

緊急支援物資輸送訓練



出典: 2024大規模津波防災総合訓練 実行委員会

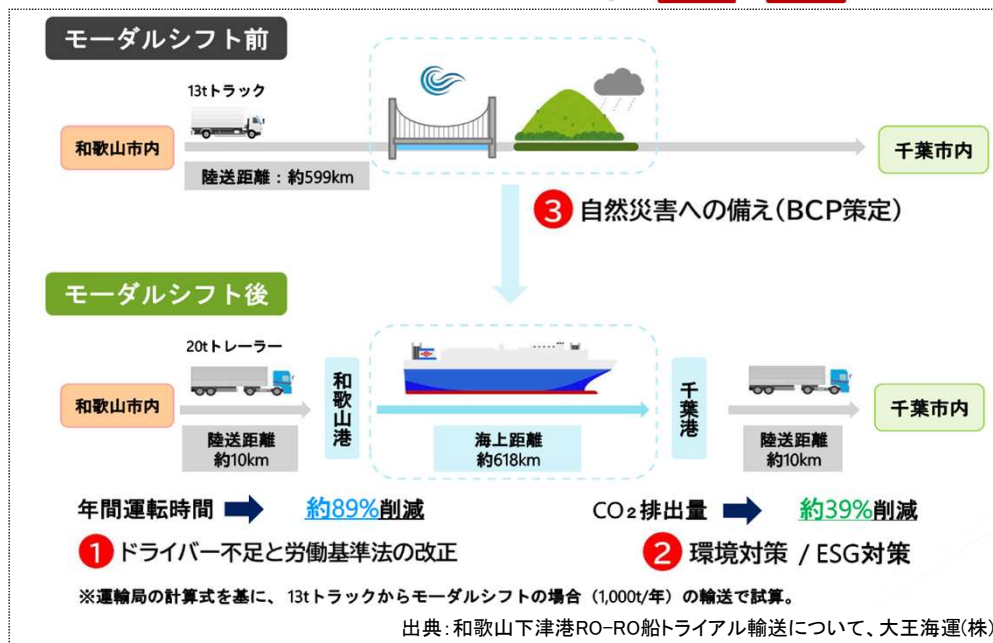
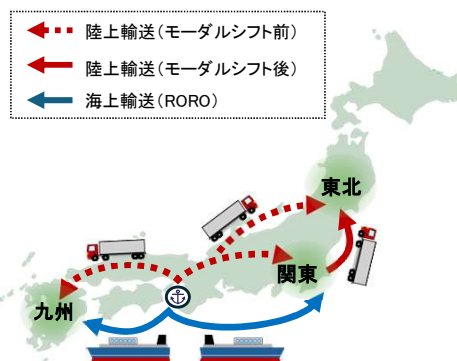
(参考)和歌山下津港が担う役割(カーボンニュートラルポートの形成に向けた取組)

- 自動車による陸上輸送から環境負荷の小さいRORO航路、国際フィーダー航路へのモーダルシフトを推進し、輸送全体のCO₂排出量を削減する。
- 将来的には、立地企業により藻場・干潟の整備等を実施しブルーカーボンを導入することにより、CO₂のオフセットを図り、港湾全体のカーボンニュートラルに寄与する。
- また、荷役機械の更新や埠頭の維持更新にあわせ、燃料効率の向上や電源供給施設の整備を図ることにより、CO₂排出等を抑えた荷役を導入する。

モーダルシフトの推進

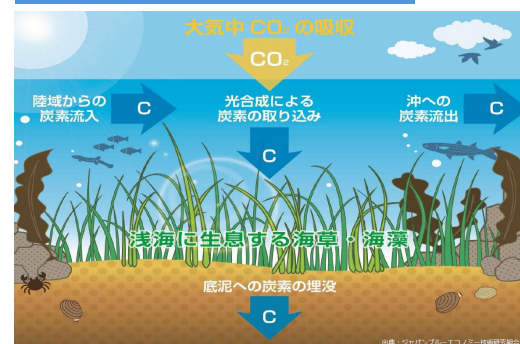
- 令和4年10月に就航したRORO船へのモーダルシフトによって、和歌山下津港～千葉港間では陸上輸送と比較しCO₂が約39%削減された。
- モーダルシフトは環境対策以外にもドライバー不足と労働基準法の改正、自然災害への備えとして有効である。

モーダルシフトのイメージ



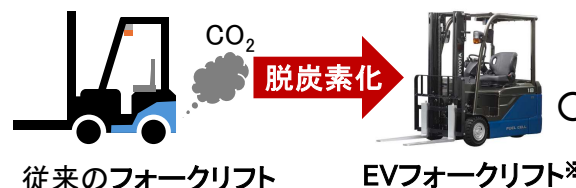
<将来の展望>

ブルーカーボンの導入



- 和歌山下津港においては、ブルーカーボン生態系の創出に向けて浅場や干潟造成について検討を実施。
- 適地が定まれば、県は関係機関との調整等を実施する予定。

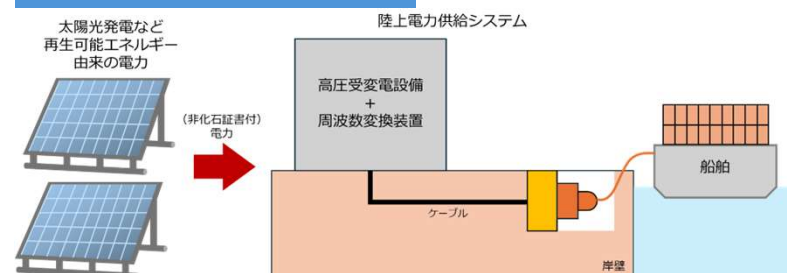
荷役機械の脱炭素化



- 和歌山下津港におけるカーボンニュートラルポートの形成に向け、県は関係者を集め準備会を開催。
- 今後、必要な取り組みについて具体的な検討を行う。

船舶への陸上電力供給

※出典：環境省 令和6年度(2024年度)当初予算 産業車両等の脱炭素化促進事業



【和歌山下津港の役割】

産業・物流

- 鉄鋼業、石油精製業、化学工業等の多数の有力企業が臨海部に立地し、これらの企業の原材料や製品の物流の拠点
- 県内の港湾取扱貨物量において、和歌山下津港は約94%を占めており、和歌山県内の海上物流の一大拠点
- 大阪湾口に立地する強みを活かした内貿ユニットロード航路の寄港拠点

交流・観光

- 県内で唯一大型クルーズ船の受入拠点
- 親水・海洋性レクリエーション拠点

安全・安心

- 背後地域等への緊急物資等輸送拠点(緊急輸送道路ネットワークに接続)

【課題及び要請】

産業・物流	● トラックドライバー不足や労働環境の改善の必要性から、陸上から海上輸送へのニーズが高い ● 和歌山下津港の利用企業においては、アジア圏への輸送ニーズが増加 ● 船型大型化への対応要請 ● 新たな用地ニーズへの対応が困難な状況
交流・観光	● クルーズ船を貨物岸壁で受入れていることもあり、受入体制が十分でない
安全・安心	● 背後人口における耐震強化岸壁必要バースのうち一部が未整備 ● 建設から50年以上経過した施設が多く、機能確保のための補修・更新等が必要

【将来像】 近畿経済圏のサウスゲートウェイ『和歌山下津港』

【目指す姿】 太平洋への近さを活かして、近畿圏と首都圏や東アジア等を結ぶサプライチェーンの強靱化に寄与

【産業・物流】 地域の産業・物流を牽引し、近畿圏のサプライチェーン強靱化に資する港

和歌山下津港を活用したモーダルシフトにより近畿圏企業のサプライチェーンの強靱化に貢献するとともに、未利用地の活用や埋立てによる物流機能再編により港湾の競争力強化を図る。

① 太平洋の近さを活かした海上輸送網の構築

- ・道路ネットワークの整備による背後圏の拡大を活かした航路の拡大・増便
- ・港の立地優位性を活かした航路の誘致や岸壁の確保によるモーダルシフトの推進
- ・船舶大型化への対応による物流コスト削減への寄与

② 未利用地の利用見直しや埋立も含めた物流機能の再編による企業立地環境の向上

- ・港内の用地確保による物流拠点創出や、高速道路などの道路ネットワークを活かした内陸部との連携による港湾の活性化

【交流・観光】 インバウンド・国内観光と地域の交流の場としての港

クルーズ客船受入強化とともに、地域観光資源や自然環境と連携し、そこで交流する人に対する魅力を向上するとともに、地域の活性化を図る。

③ クルーズ船の受入体制強化と交流空間及び活力や癒しを感じられる空間の創出

- ・クルーズ船誘致の推進と寄港時の輻輳解消
- ・和歌山マリーナシティや港湾を核とした観光拠点の形成による観光産業への貢献
- ・多種多様な観光資源等を活用し訪問客が活力や癒しを感じられる空間の創出

【安全・安心】 暮らしや企業活動を維持し、国土強靱化を支える港

港湾利用者・住民の安全・安心を確保するとともに、地域のBCPに幅広く貢献する。

④ 耐震強化岸壁等による大規模災害への備えと、老朽化施設等の再編・整理及び適正管理の推進

- ・大規模災害時の物資輸送拠点としての適切な耐震強化岸壁の配置
- ・利用、再編を視野に入れた老朽化施設の補修・更新・廃止による港湾活動の活性化
- ・放置艇係留施設、作業船待機場所等の確保による秩序ある港湾空間の利用推進

1. 和歌山下津港が担っている役割

- 和歌山下津港は、和歌山県最大の港湾として地域の産業を支えるとともに、大阪湾のゲートウェイとして近畿圏の物流・人流の拠点という役割を担っている。
- 鉄鋼業、石油精製業、化学工業、産業機械等の多数の大規模な製造業が和歌山下津港とその周辺に立地し、原材料や製品に係る物流拠点としての役割を担っており、2022年10月に就航したRORO船定期航路は、ドライバー不足や脱炭素などの環境改善に資するモーダルシフトに対応したものとなっている。
- クルーズ船の寄港岸壁等を含む「みなとオアシス和歌山」は、地域の観光を支え、にぎわい空間としての役割を担っている。
- 耐震強化岸壁を有しており、災害時における緊急物資輸送の拠点としての役割を担っている。

2. 今後の国・背後地域の発展・振興に向けた和歌山下津港の戦略

- 大阪湾口（ゲートウェイ）に立地する優位性を活かし、和歌山県沖合を往来する内貿ユニットロード航路の寄港誘致・拠点化を図り、モーダルシフトの推進に寄与するとともに、海上輸送機能を強化する。
- クルーズ船の受入体制の強化を図るとともに、多様な観光資源等を活用した地域の活性化や港の魅力向上を図る。
- 安全な暮らしや企業活動の維持を確保するとともに、大規模災害時の物資輸送拠点として貢献するため、港湾の強靱化を図る。

3. 和歌山下津港の現状・課題とその対応方策

- 和歌山港区（西浜地区）では、RORO船、コンテナ船、クルーズ船が同じ岸壁を利用するなど、バースウインドウ及び荷捌き用地が逼迫しており、貨物の増加への対応が困難になっていることから、埠頭間を埋立て、用地を確保するとともに、新規に連続バースを確保し、複合一貫輸送やコンテナ輸送の需要に対応した内貿ユニットロードの拠点化を図る。
- 和歌山港区（西浜地区）や和歌山北港区（北港沖地区）に入港する貨物船は大型化しており、喫水調整を要するなど、非効率な荷役をしている。また、背後の用地不足は既存企業の事業拡大や新たな企業の進出の障害となっていることから、既定計画を見直し、和歌山港区（和歌山港沖地区）と和歌山北港区（北港沖地区）へ岸壁を位置づけるとともに、企業進出に合わせて土地利用計画を見直す。
- 急増するクルーズ船の寄港ニーズに対応するため、西浜地区の連続バースにおいて、柔軟なクルーズ船の受入環境を整える。また、観光施設等の立地状況から、船尾地区においてもクルーズ船の受入岸壁を位置づける。
- 大規模災害時の物資輸送拠点として、緊急物資輸送に対応するための耐震強化岸壁を和歌山北港区（北港沖地区）、和歌浦海南港区（船尾地区）に位置づけるとともに、幹線貨物輸送に対応するための耐震強化岸壁を和歌山港区（西浜地区）に位置づける。

和歌山下津港港湾計画改訂(案)の概要

わかやまこう 和歌山港区



わかやまほっこう 和歌山北港区



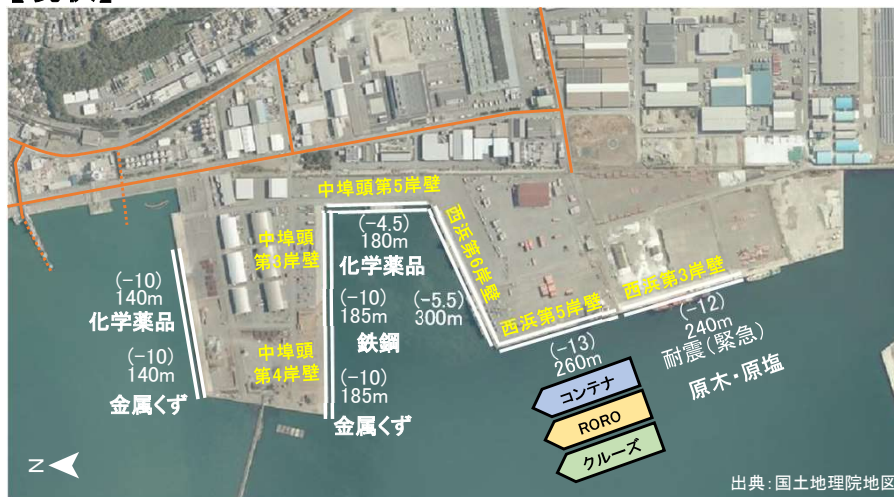
わかうらいなんこう 和歌浦海南港区



主な計画内容(和歌山港区(西浜地区・薬種畑地区))

- 和歌山下津港の主要貨物(原塩、原木、コンテナ)を扱っている和歌山港区では、立地企業から用地の拡張を求められているが、埠頭背後の用地が狭隘であり、用地確保が困難である。
- 西浜第5岸壁では、コンテナ船とクルーズ船を受け入れていたが、令和4年10月から同岸壁にRORO船が就航したことから、荷捌き用地やバースウィンドウが逼迫している。今後、コンテナ船の中国航路の復活やRORO船の増便(週1便→4便を想定)が予定され、更なる逼迫が想定されるとともに、クルーズ船についてもコンテナ・RORO船の需要に応じた柔軟な受け入れが求められている。
- 水深が浅く利用頻度の低い中埠頭第5・西浜第6岸壁や、供用後50年近く経過している中埠頭第3、第4岸壁を再編し、不足する埠頭用地を確保するため、中埠頭岸壁と西浜第6岸壁の間を埋め立て、前面にRORO貨物やバルク貨物を取り扱う岸壁(水深10m)を位置づける。

【現状】



和歌山港区埠頭用地の利用状況



RORO貨物とコンテナ貨物が輻輳



原木と原塩の利用状況



クルーズ船の着岸状況

【今回計画】



※クルーズ船は、貨物船の利用状況次第では、新規岸壁(-10m)180m、220mや、既設岸壁(-12m)240mで受け入れることも可能とする。

<主な貨物量の推計>

(単位:千トン)

貨物形態	内外	R3	将来	備考(設定の考え方、企業の動向等)
RORO貨物(西浜地区)	内貿	20	100	新たなRORO貨物として、現状トラック輸送で関東方面に輸送している貨物等を見込む。 ・県内の運送業者が扱う軽工業品(飲料品)や農水産物(青果等) ・県内の企業からの金属機械工業品(橋梁・鉄鋼等)等
コンテナ貨物	外貿	47	71	中国航路が復活した場合の貨物の増加 ・輸出:産業機械、原木、製材等 ・輸入:窒素、化学肥料、製造食品等
	内貿	7	62	コロナ感染症の影響から回復し、和歌山下津港の利用が拡大
原木	外貿	7	190	他地域も含めた木材取扱いの拠点として集貨が見込まれる
	内貿	-	158	

※RORO貨物の現況貨物量については、R5取扱台数×20トン/台にて算出

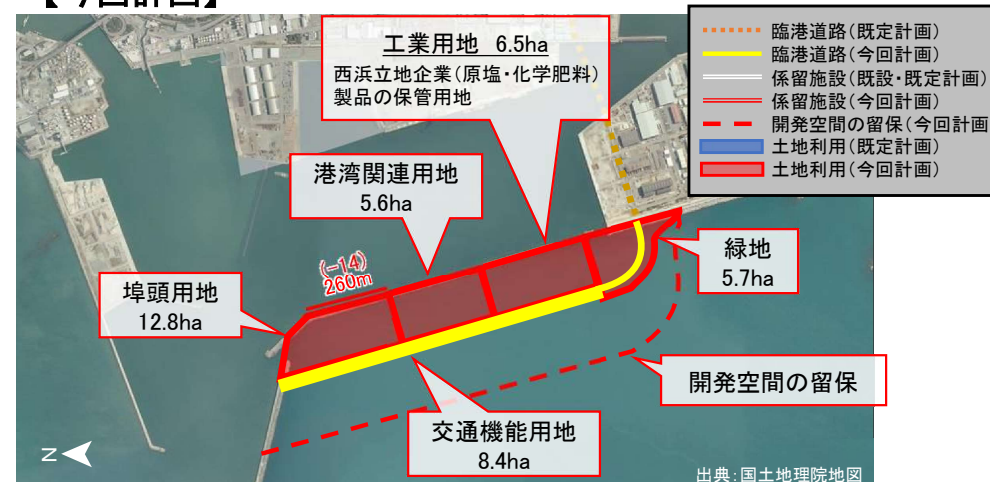
主な計画内容(和歌山港区(和歌山港沖地区))

- 和歌山下津港は、大阪湾周辺における原塩の輸送拠点としての機能を担っている。現在、西浜第3岸壁(水深12m)で取り扱っているが、運搬船は喫水調整を強いられており、事業者からは原塩を輸送する船舶の大型化に伴い、50,000DWT級の船舶の入港が可能な岸壁(水深14m)を求められている。また、事業者は、事業規模拡大の意向があり、今後貨物の増加も見込まれているが、周辺の土地は狭隘で拡張性がなく、荷捌き量の拡大等に対応できない状況である。
- 中埠頭第1、第2岸壁(水深10m)で取り扱っている化学肥料についても、背後用地が狭隘であり、荷捌地等の不足が課題となっている。
- こうした課題に対応するため、和歌山港沖地区について、既定計画では原木の需要増大による岸壁(水深14m)2バースを位置づけていたが、見直しを行い、原塩や化学肥料の需要増加への対応として1バースを位置づけるとともに、企業の進出意向等を踏まえた土地造成や土地利用計画に変更する。

【現状・既定計画】

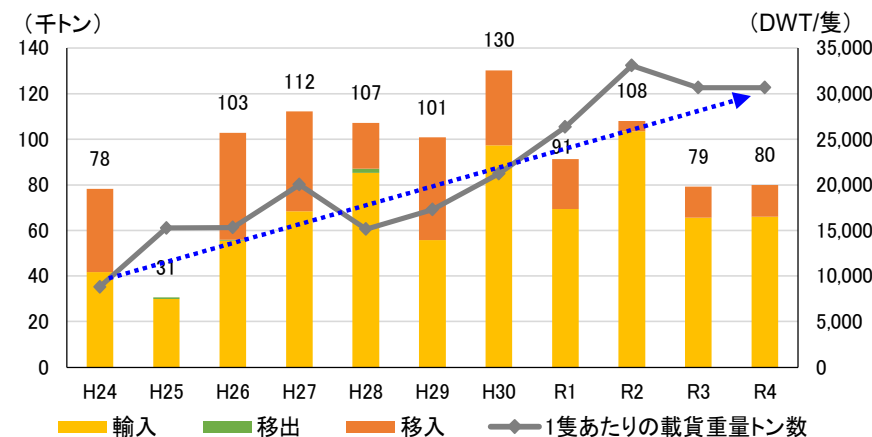


【今回計画】



大阪湾内における原塩(輸入)の取扱い

	2022年 輸入(トン)
和歌山下津港	103, 583
大阪港	0
堺泉北港	0
阪南港	0
尼崎西宮芦屋港	0
神戸港	(コンテナ)1,026



<主な貨物量の推計>

(単位: 千トン)

品目	R3	将来	備考(設定の考え方、企業の動向等)
原塩	79	200	背後に立地する原塩を取り扱う企業が生産量を増大する計画

原塩の輸送状況

主な計画内容(和歌山北港区(北港沖地区))

- 北港沖第1岸壁(水深10m)では、主に30,000DWT級以上の船舶がスラグ製品を輸出しているが、喫水調整を要し非効率な輸送となっている。
- さらに、これまで和歌山下津港の背後圏企業がコークスを取り扱っていたが、新たな鉄鋼関連企業がコークスの輸入拠点を和歌山下津港へ移転する見込みであり、既存岸壁のみでは輸送需要に対応できない。
- よって、30,000DWT級以上の船舶が利用できる岸壁(水深12m・耐震)を計画に位置付ける。また、鉄鋼関連企業や化学系企業が当該地区へ進出の意向であることから、土地利用計画の変更を行う。

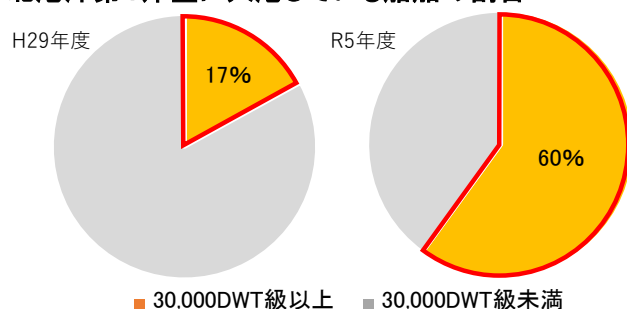
【現状】



【今回計画】



北港沖第1岸壁に入港している船舶の割合

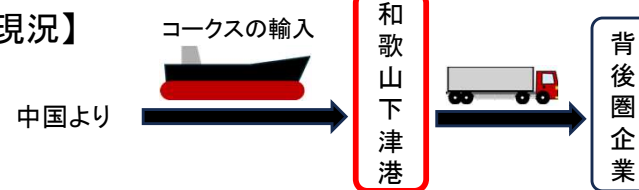


<主な貨物量の推計>

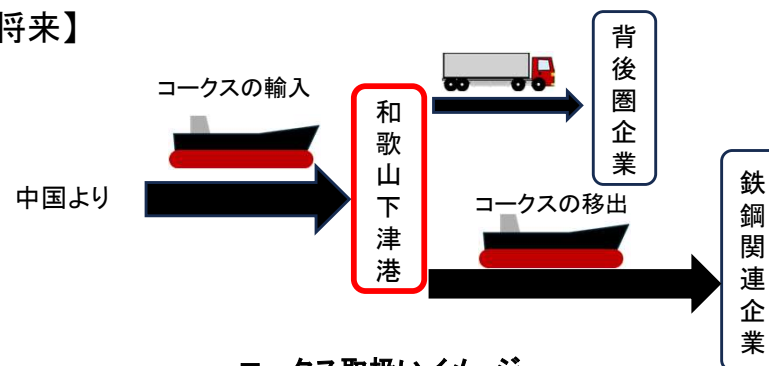
(単位:千トン)

品目	R3	将来	備考(設定の考え方、企業の動向等)
砂利・砂(スラグ)	67	179	背後に立地する企業が生産量を増大する計画
コークス	1	210	鉄鋼関連企業への移出が見込まれており、和歌山下津港での取扱いが増大する計画
鉄鋼	1	35	特殊車両による陸送から海上輸送への転換が見込まれる
化学薬品	-	63	新たに立地する企業が使用する原材料の調達により、取扱いが増大する計画

【現況】



【将来】

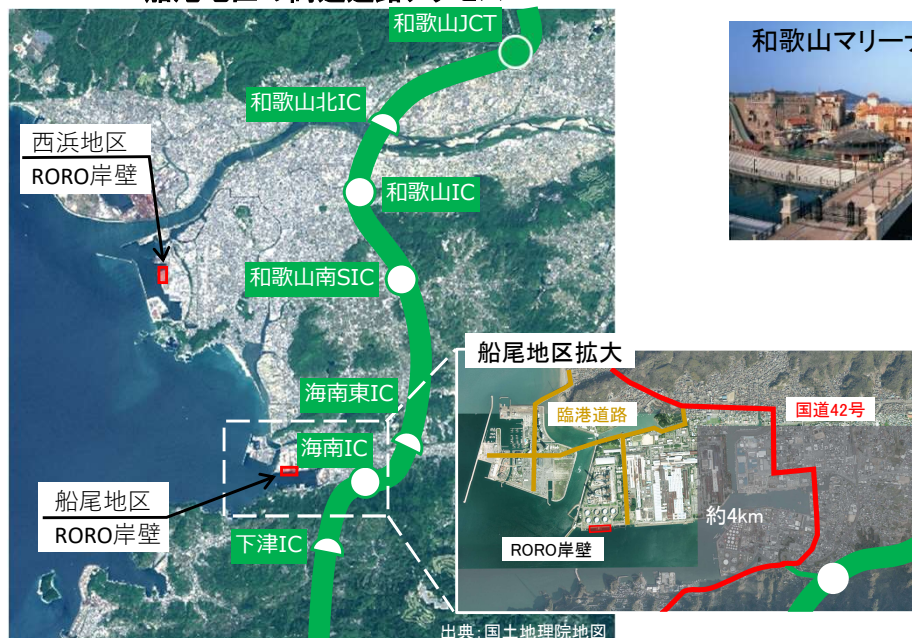


コークス取扱いイメージ

主な計画内容(和歌浦海南港区(船尾地区))

- 令和元年4月に廃止された発電所跡地に新たに立地予定の鉄鋼関連企業や海南市以南の企業においては、RORO貨物の高い需要が見込まれているが、和歌山港区(西浜地区)のRORO岸壁だけでは貨物需要に対応できない。
- 企業の貨物需要に対応するため、高速道路への接続が良好である和歌浦海南港区(船尾地区)にRORO貨物の拠点を位置づける。なお、RORO船の寄港は、和歌山下津港沖を航行するRORO船の途中寄港を見込んでおり、15,000GT級船舶の対応を想定している。
- また、和歌山市では、集客施設である和歌山マリーナシティ近辺にクルーズ船を寄港させたい意向であり、クルーズ船利用者にとっても、和歌山マリーナシティへの利便性が高まることから、当該地区において小型クルーズ船の受け入れを図る。
- よって、和歌浦海南港区(船尾地区)に岸壁(水深9m)を位置づけ、RORO貨物需要や小型クルーズ船の受け入れへの対応を図る。

船尾地区の高速道路アクセス



- 海南地区において昭和45年から発電所の運転を開始。
- 今後の電力需給の見通しが安定していることや、設備の老朽化を踏まえ令和元年4月に廃止された。
- 現在は企業用地として分譲している。※令和7年1月時点

【今回計画】



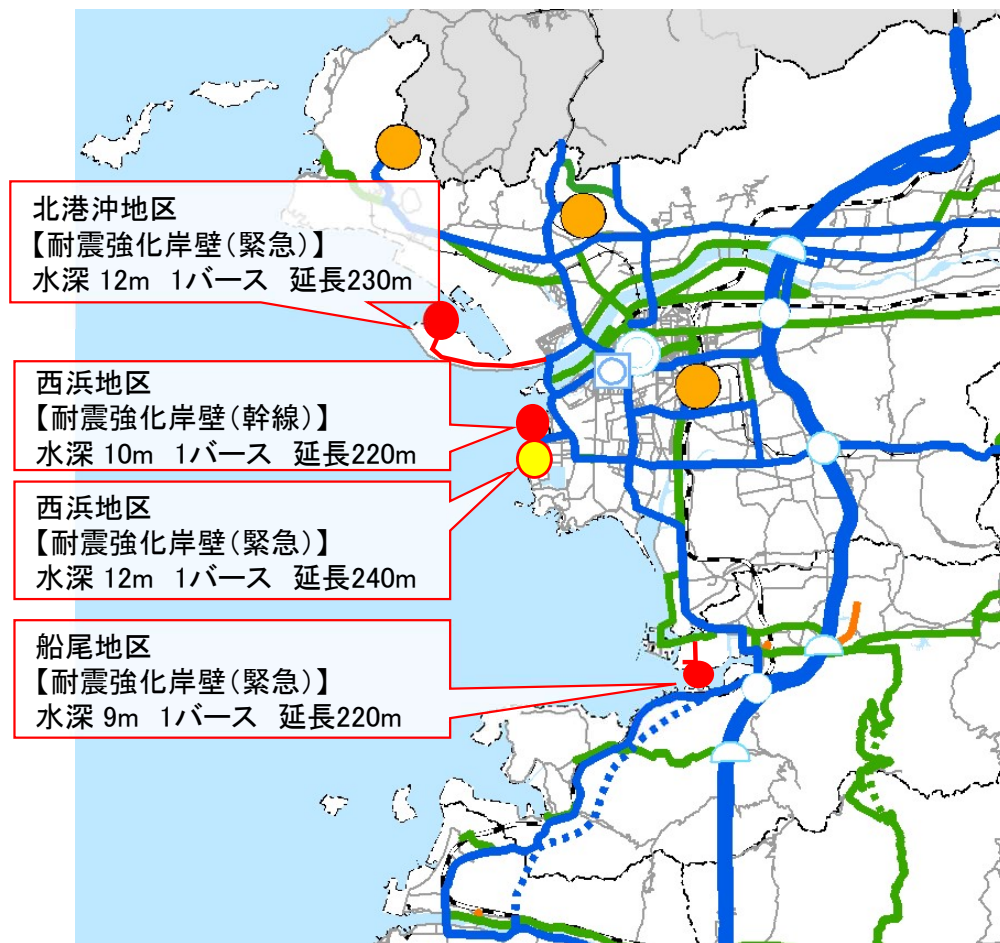
<貨物量の推計>

(単位:千トン)

貨物形態	内外	R3	将来	備考(設定の考え方、企業の動向等)
RORO貨物 (船尾地区)	内貿	-	86	新たなRORO貨物として、発電所跡地に新たに立地予定の鉄鋼関連企業や海南市以南の企業の貨物需要に加えて、現状トラック輸送で九州方面・関東方面に輸送している貨物等を見込む。

主な計画内容(防災)

- 大規模地震が発生した場合に、緊急物資の輸送や人員の輸送等に供するとともに、基本的な海上物流機能を維持するため、大規模地震対策施設を計画する。



凡 例

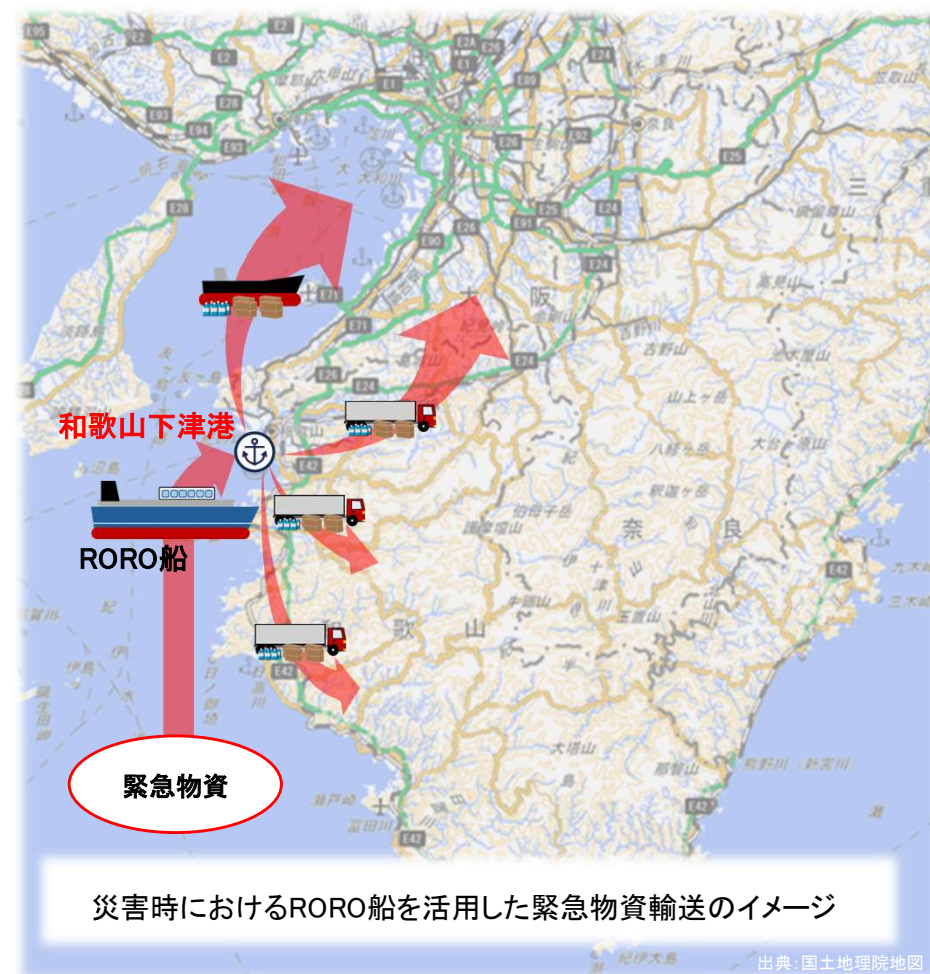
- 耐震強化岸壁(今回計画)
- 耐震強化岸壁(既設)
- 広域防災拠点
- 和歌山県庁
- 和歌山市役所
- 臨港道路(今回計画)

緊急輸送道路

種別		既供用	事業中
第一次	高規格幹線道路	—	—
	その他	—	—
第二次		—	—
第三次		—	—

令和6年3月31日現在

出典: 緊急輸送道路ネットワーク、和歌山県



※大規模地震発生時には、和歌山県沖を航行するRORO船の受入れが可能であり、背後地への緊急物資輸送に対応する他、大阪湾口に位置する特性を活かして、大阪湾沿岸への緊急物資輸送を補完することも期待。

○和歌山港沖地区について

(意見)

和歌山港沖地区の埋立について、事業化に当たっては地元のコンセンサスを取っていただきたい。

(回答)

事業化される際には地元とのコンセンサスを取り、自治体と連携しながら事業を進めていきたい。

○港湾整備について

(意見)

港の効率的な機能の担保が大事。直線的に連続バースとすることは世界的な動向であり、船舶の大型化に対応するためにも必要なことだと思う。

和歌山県は製造業が盛んであり、伸びていくためには港の機能が必要。

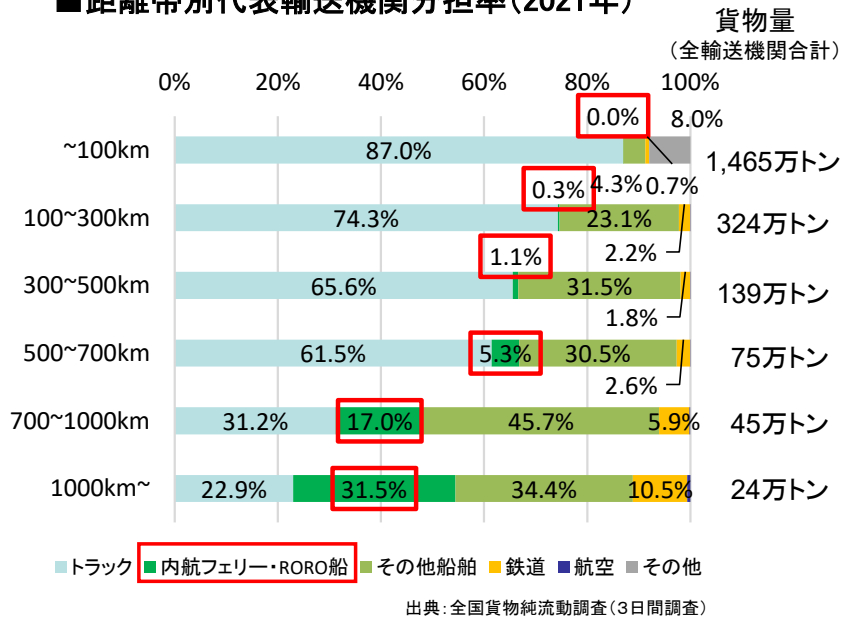
最近、ROROが重要視されている中で、和歌山でも今回計画にて対応していくことは喜ばしい。

 **【答申】** 和歌山下津港港湾計画の改訂案について、原案を適当と認める。

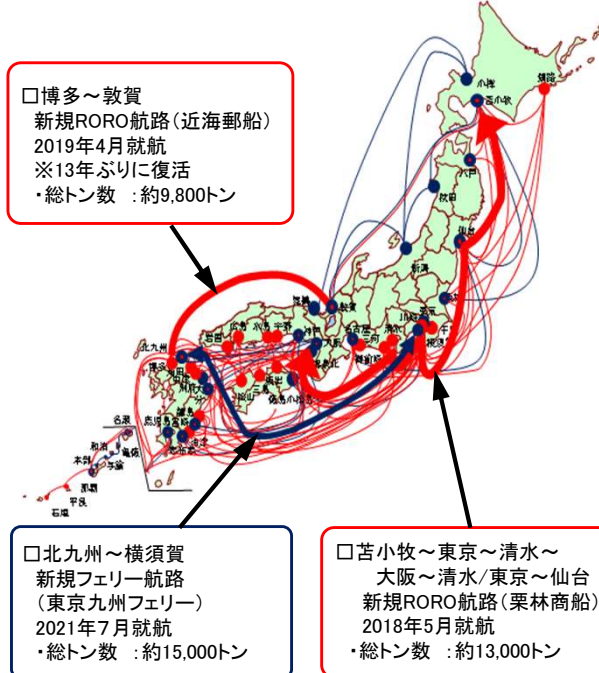
モーダルシフトを踏まえた港湾の機能強化

- 内航フェリー・RORO船による輸送は、1,000km以上の距離帯で全輸送モードの3割以上の貨物量を占めるなど、国内の長距離輸送において重要な輸送手段であり、災害時に緊急輸送手段となるなど国内物流を維持する上で極めて重要。
- 「物流の2024年問題」等により不足するトラック輸送量に対し、長距離輸送を中心に、陸送から内航フェリー・RORO船による輸送へモーダルシフトが進む可能性があることから、港湾の機能強化、物流の効率化を図る必要がある。

■距離帯別代表輸送機関分担率(2021年)



■内航フェリー・RORO船の就航状況



■内航フェリー・RORO船の大型化動向
(全国平均)

内航フェリー	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	7,900トン	11,000トン	約1.4倍
シャーシ積載台数	95台	131台	約1.4倍
RORO船	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーシ積載台数	50台	133台	約2.7倍

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の離島航路除く。)

出典: 海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

■「物流の2024年問題」等により
不足する営業用トラック輸送量

	2024年度	2030年度
不足する輸送量	4.0億トン	9.4億トン
不足する輸送量割合	14.2%	34.1%

出典: 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」における(株)NX総合研究所試算

「経済財政運営と改革の基本方針2024」(令和6年6月21日閣議決定)(抜粋)

第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現

5. 地方創生及び地域における社会課題への対応

(持続可能で活力ある国土の形成と交通の「リ・デザイン」)

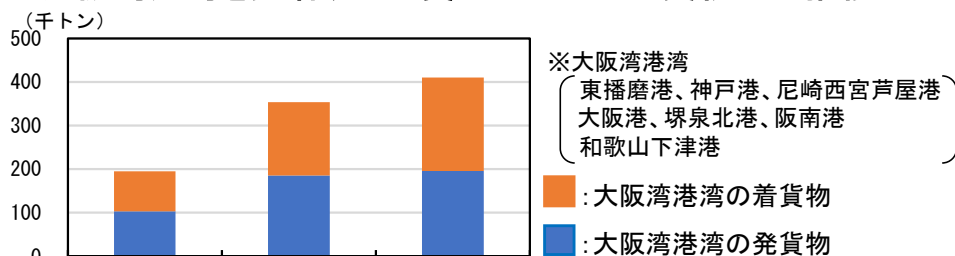
～(中略)～港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、モーダルコネクの強化、航空・海運ネットワークの維持・活性化、造船業の競争力強化等を推進するとともに、担い手の確保・育成に取り組む。～(中略)～物流の持続的成長を図るため、物流拠点・ネットワークの機能強化、モーダルシフトや物流DX・標準化等による効率化、商慣行の是正、荷主・消費者の行動変容、改正物流法等の執行体制の構築等の抜本的・総合的な対策を一体的に進める。

- 和歌山下津港は、大阪湾の湾口（ゲートウェイ）に位置していることから、太平洋の近さを活かした海上輸送網の構築が期待されている。同港は、背後圏の道路網の整備が進んでいることや、2022年10月のRORO船定期航路化に加え、同港周辺を多数のRORO船が航行するなど、和歌山県内や大阪南部周辺における物流の結節点としての役割を担っている。
- また、和歌山県をはじめとした近畿圏の貨物流動は、陸上輸送が大半を占めており、今後トラックドライバー不足による輸送力低下等が見込まれることから、今回の改訂で新たに計画する和歌山港区及び和歌浦海南港区のRORO船岸壁は、国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築に貢献する。

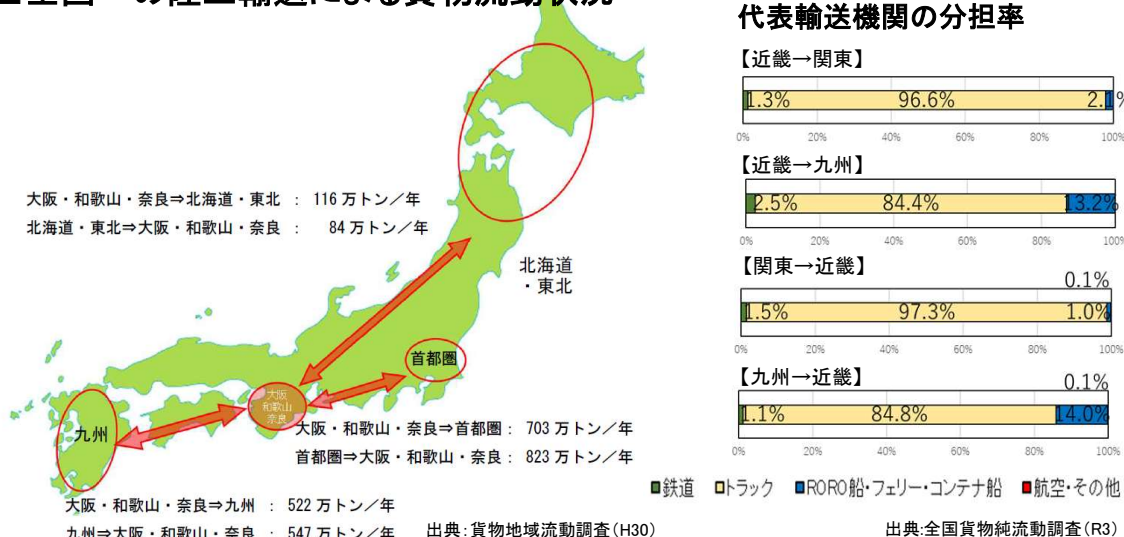
和歌山下津港背後の道路物流網



大阪湾港湾を発着する内貿ユニットロード貨物量の推移

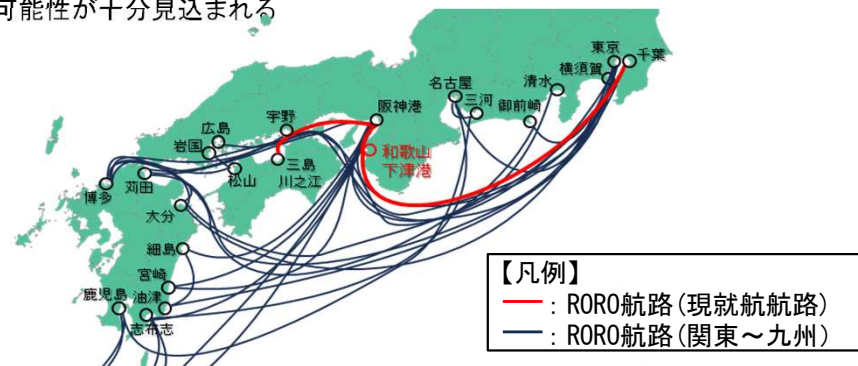


全国への陸上輸送による貨物流動状況



国内物流を安定的に支えるRORO輸送網の構築

背後に鉄鋼業等が立地する和歌山下津港では、RORO船による貨物輸送需要が見込まれている。今後、モーダルシフトの進展が見込まれる中で、和歌山下津港沖を航行するRORO船は多く、和歌山下津港への寄港の可能性が十分見込まれる



【目指す姿(前回改訂時)】

①【物流】 高度な物流空間を形成し、機能の充実を図る

- 物流拠点の整備
 - ・外貨ターミナルの整備拡充
 - ・内貿ユニットロードターミナルの整備充実
 - ・物流関連用地の整備拡充
 - ・臨港交通体系の整備

②【生活】 豊かな生活空間を形成し、市民に快適で、交流のある親しめる空間を提供する

- 交流拠点の整備
 - ・旅客船ふ頭の整備拡充
 - ・フェリーふ頭周辺の再開発整備

○ 生活空間の整備

- ・緑地等の親水空間の整備拡充
- ・海洋性レクリエーション施設の整備拡充
- ・廃棄物処理用地の確保
- ・防災拠点の整備拡充

③【産業】 基幹産業の構造転換に対応し、背後地域の活性化に寄与する空間を形成する

- 産業基盤の整備
 - ・基幹産業等の転換、新規企業の立地用地の確保
 - ・内陸部企業の移転用地の確保

【目指す姿(今回改訂)】

近畿経済圏のサウスゲートウェイ『和歌山下津港』
～太平洋への近さを活かして、近畿圏と首都圏や東アジア等を結ぶ
サプライチェーンの強靱化に寄与～

①【産業・物流】 地域の産業・物流を牽引し、近畿圏のサプライチェーン強靱化に資する港

- 太平洋の近さを活かした海上輸送網の構築
 - ・道路ネットワークの整備による背後圏の拡大を活かした航路の拡大・増便
 - ・港の立地優位性を活かした航路の誘致や岸壁の確保によるモーダルシフトの推進
 - ・船舶大型化への対応による物流コスト削減への寄与
- 未利用地の利用見直しや埋立も含めた物流機能の再編による企業立地環境の向上
 - ・港内の用地確保による物流拠点創出や、高速道路などの道路ネットワークを活かした内陸部との連携による港湾の活性化

②【交流・観光】 インバウンド・国内観光と地域の交流の場としての港

- クルーズ船の受入体制強化と交流空間及び活力や癒しを感じられる空間の創出
 - ・クルーズ船誘致の推進と寄港時の輻輳解消
 - ・和歌山マリナーシティや港湾を核とした観光拠点の形成による観光産業への貢献
 - ・多種多様な観光資源等を活用し訪問客が活力や癒しを感じられる空間の創出

③【安全・安心】 暮らしや企業活動を維持し、国土強靱化を支える港

- 耐震強化岸壁等による大規模災害への備えと、老朽化施設等の再編・整理及び適正管理の推進
 - ・大規模災害時の物資輸送拠点としての適切な耐震強化岸壁の配置
 - ・利用、再編を視野に入れた老朽化施設の補修・更新・廃止による港湾活動の活性化
 - ・放置艇係留施設、作業船待機場所等の確保による秩序ある港湾空間の利用推進

【港湾の基本方針】港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

- 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
 - ・国内複合一貫輸送網の機能強化
 - ・災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための取組強化
- 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成
 - ・我が国及び地域の基幹産業・地場産業を維持し、民間投資及び雇用を誘発するための港湾機能の強化並びに内陸部との連携強化
 - ・物流機能・産業空間の新たなニーズに柔軟に対応する港湾空間の利用再編・再開発の推進
- 観光を我が国の経済成長・地域活性化につなげるクルーズの再興
 - ・多様なクルーズ船を円滑かつ安全に受け入れるための受入環境の整備
- 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
 - ・災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルート of 構築及び航路等の啓開体制の強化
 - ・災害時等における緊急物資輸送、市民の生活支援、避難誘導、水際対策等に迅速に対応するため、平常時から必要な情報を共有・利活用できる体制、災害等発生後に被災状況、インフラの利用可否等の情報等を遅滞なく提供できる体制等の構築

【今回計画での主な対応】

〈産業・物流〉

- ・和歌山北港区、和歌山港区、和歌浦海南港区におけるインフラ整備により船舶大型化、新たなRORO船航路就航など効率的・安定的な海上輸送体系の確立、モーダルシフト推進
- ・和歌山港区における用地確保など企業立地環境の向上

〈交流・観光〉

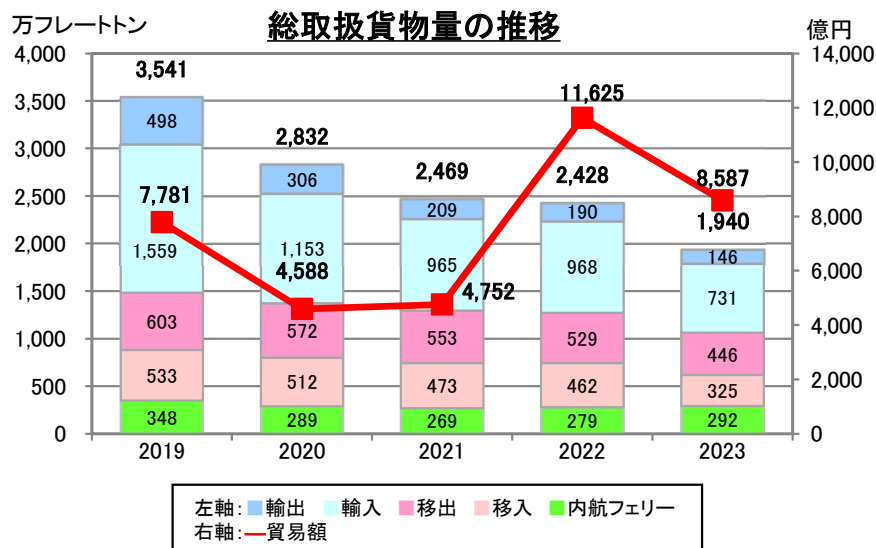
- ・西浜地区の再編および船尾地区における岸壁整備によるクルーズ船受入体制の強化

〈安全・安心〉

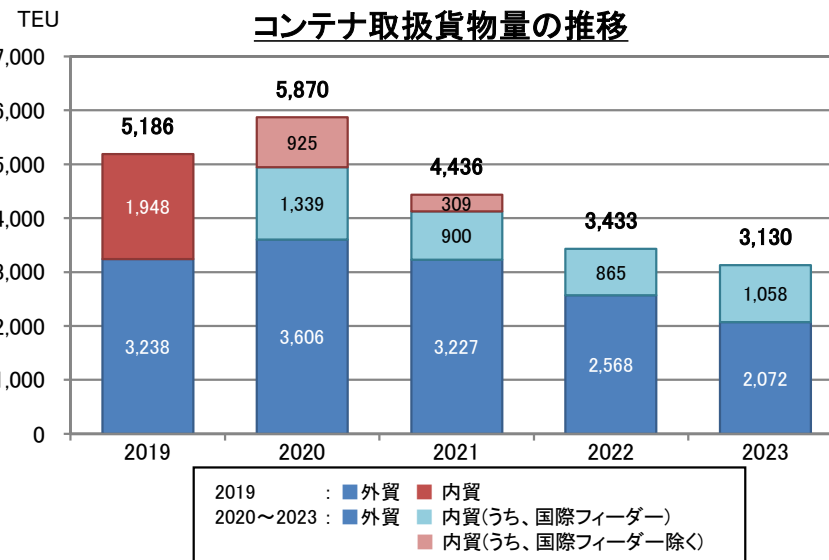
- ・大規模地震発生時の緊急物資輸送やフェリー・RORO船等の国内海上幹線物流機能を維持するため、耐震強化岸壁を新たに計画

貨物の取扱状況

- 和歌山下津港の令和5年の総取扱貨物量は1,940万トンであり、外貿が877万トン、内貿が771万トン、内航フェリーが292万トンとなっている。
- 輸出貨物として鋼材、公共としては砂利・砂が最も多い。輸入貨物は鉄鉱石、公共としては原塩が最も多い。
- 移出貨物として鋼材、公共としては砂利・砂が最も多い。移入貨物は石灰石、公共としては砂利・砂が最も多い。

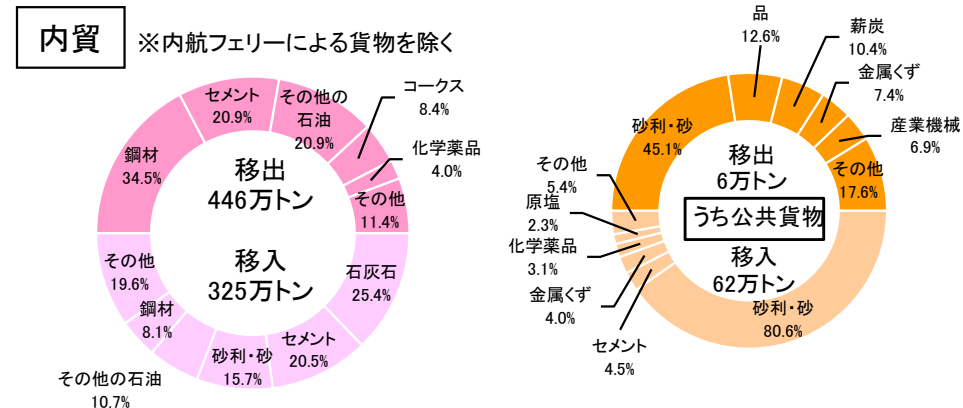
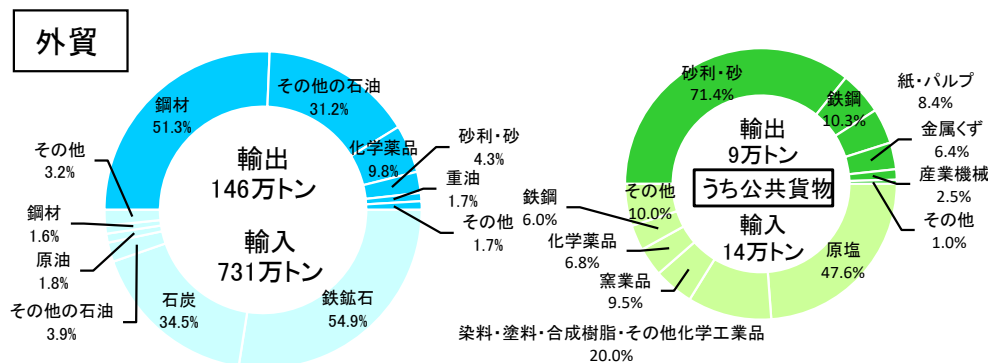


出典: 貿易額は財務省「貿易統計」、貨物量2019年は港湾統計(年報)、2020年以降は国土交通省港湾局調べ(速報値)
※移出、移入: 内航フェリーによる貨物を除く ※内航フェリー: 内航フェリーにより移出・移入される貨物



出典: 2019年は港湾統計(年報)、2020年以降は国土交通省港湾局調べ(速報値)
※ 国際フィーダー: 内貿のうち、国際コンテナ戦略港湾で積替えられて輸出入されるコンテナ貨物量
注) 国際フィーダーは港湾管理者に可能な限り調査・提供頂いたものであり、全量を把握できないため、参考値であることに注意

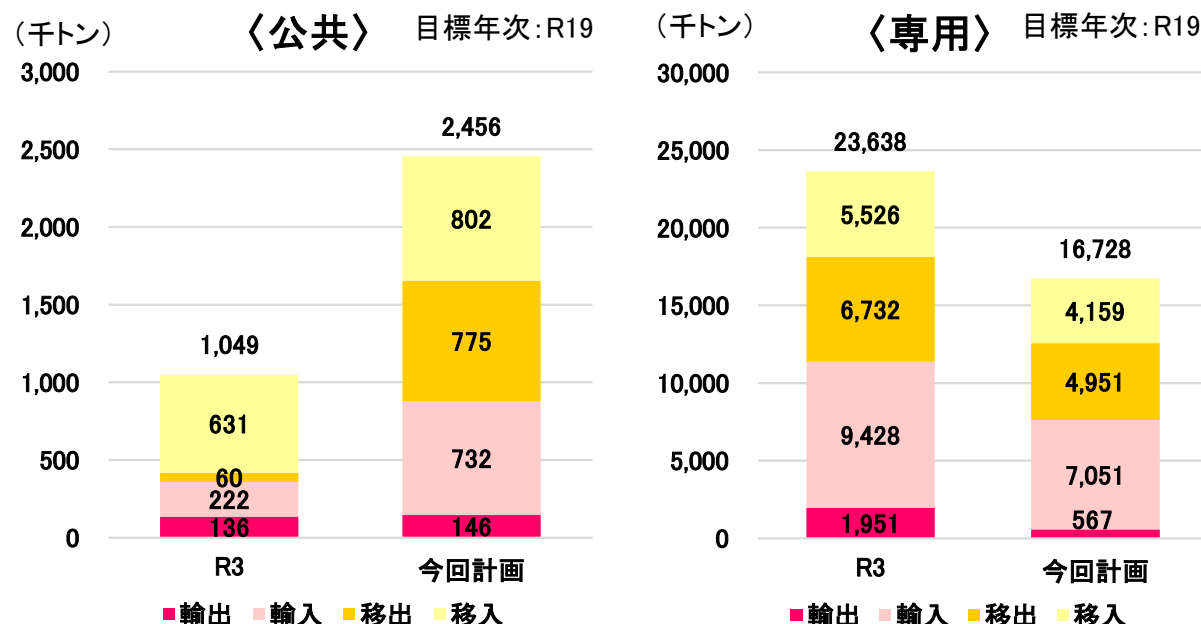
取扱貨物の品目内訳(2023年)



出典: 国土交通省港湾局調べ

計画貨物量の設定

- 目標年次を令和19年とし、和歌山下津港の将来貨物量を1,920万トンとする。
- 船舶大型化によって、原塩(輸入)20万トン、原木(輸入)19万トンが見込まれる。
- RORO航路の需要がある関東・九州方面のRORO貨物を見込む。
- 休止中のコンテナ航路の再開や国際フィーダー航路の活用等により、コンテナ貨物の増加を見込む。

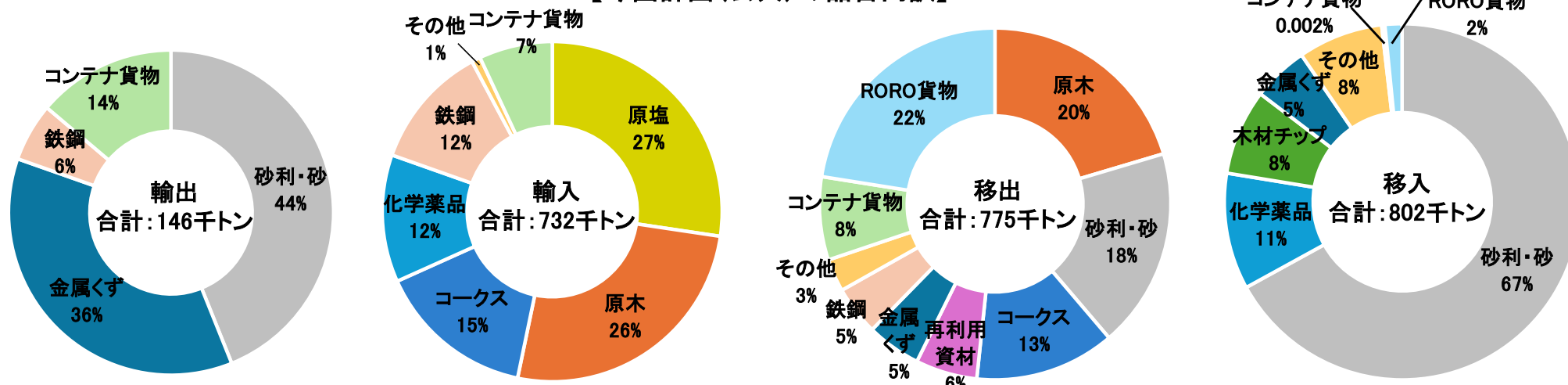


※端数処理のため内訳と合計は必ずしも一致しない

<公共バルク> (単位: 千トン)

	品目	R3	今回計画 (R19)	差分
輸出	砂利・砂	64	64	0
輸出	金属くず	53	53	0
輸入	原塩	66	200	134
輸入	原木	7	190	183
輸入	コークス	-	110	110
輸入	鉄鋼	9	86	77
移出	原木	-	158	158
移出	砂利・砂	27	142	115
移出	コークス	-	100	100
移出	鉄鋼	1	35	34
移入	砂利・砂	508	538	30
移入	化学薬品	19	85	66
移入	金属くず	25	41	16

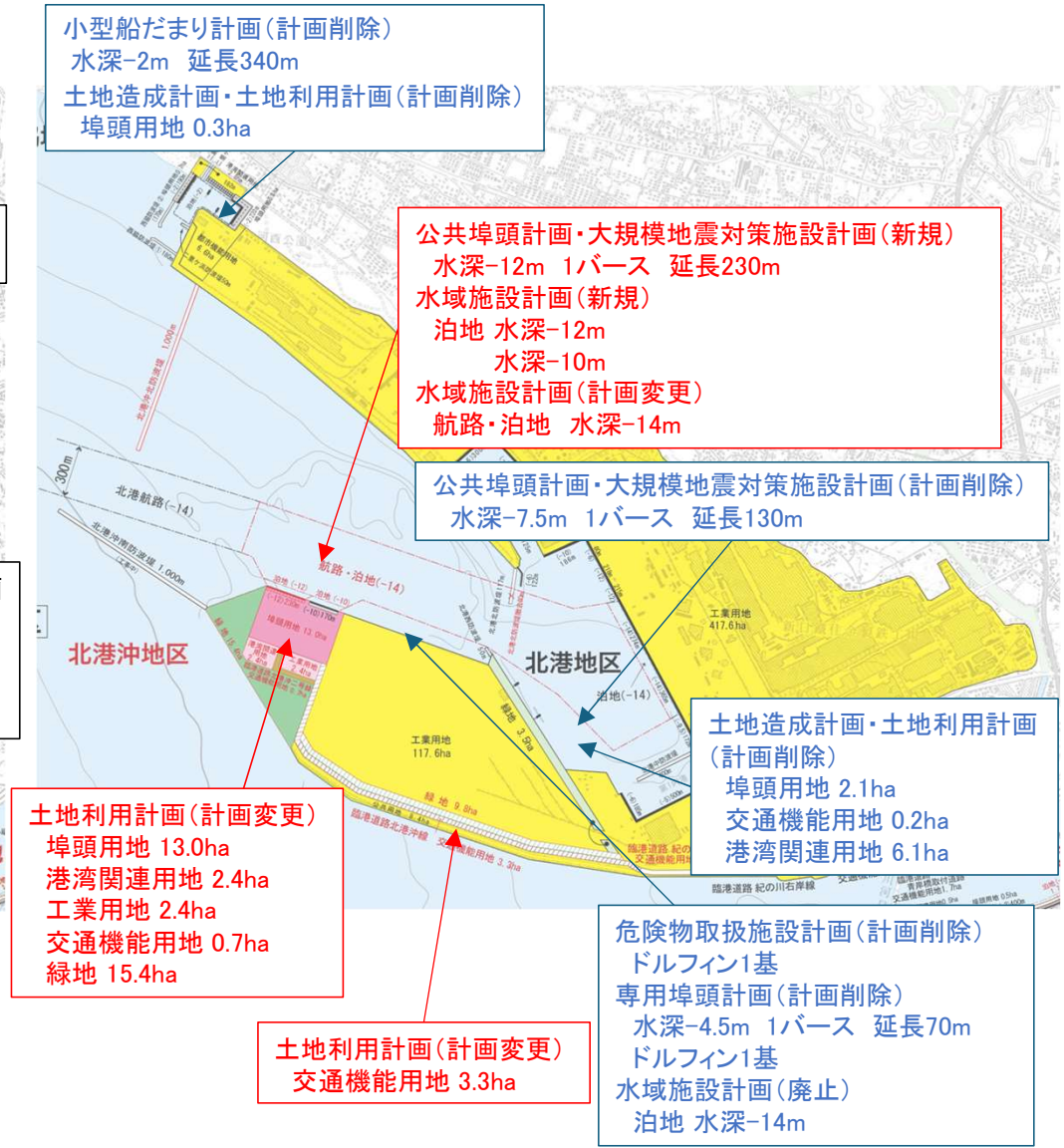
【今回計画(公共)の品目内訳】



【既定計画】



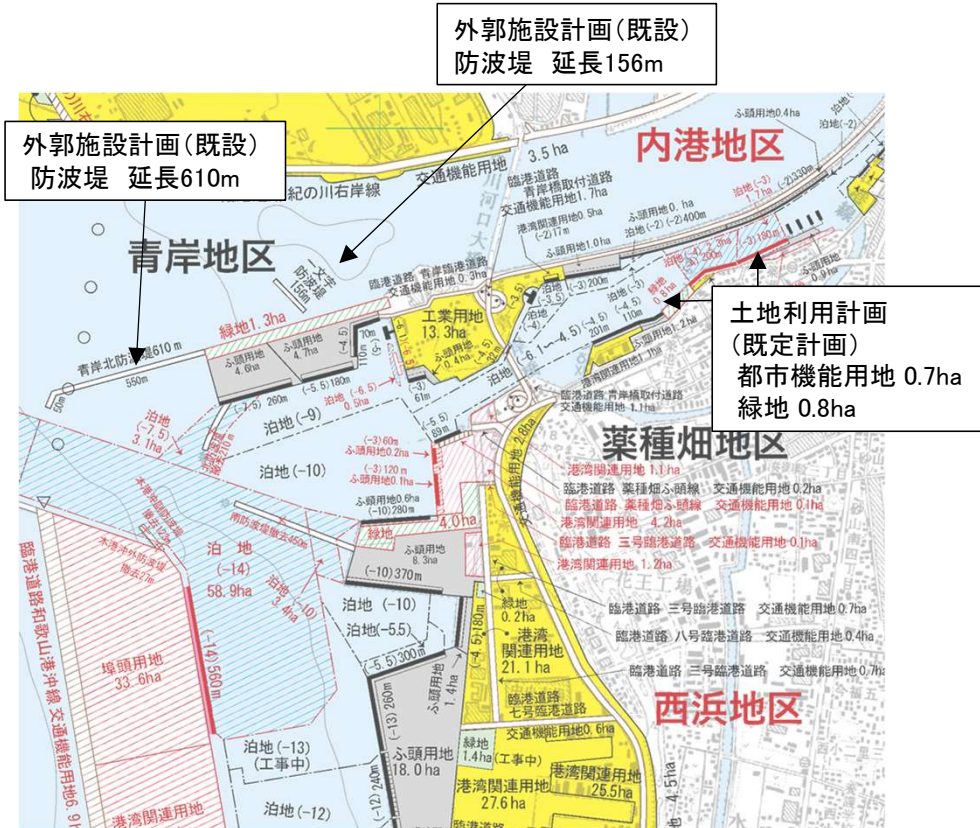
【今回計画】



凡 例: — 新規・変更 — 計画削除・廃止

計画変更内容(和歌山港区(内港地区・青岸地区))

【既定計画】



【今回計画】



凡 例: 新規・変更 計画削除・廃止

【既定計画】

旅客船埠頭計画(既定計画)
水深-10m 1バース 延長280m(既設)
水深-3m 延長60m
小型船だまり計画(既定計画)
水深-3m 延長120m
土地造成計画・土地利用計画
(既定計画)
埠頭用地 0.3ha、港湾関連用地4.2ha
緑地 4.0ha、交通機能用地 0.2ha

土地利用計画(既定計画)
港湾関連用地 2.3ha
土地利用計画(既設)
埠頭用地 27.7ha

外郭施設計画(既定計画)
防波堤 延長880m

公共埠頭計画(既設)
水深-10m 2バース 延長370m
水深-5.5m 3バース 延長300m
水深-4.5m 3バース 延長180m
水域施設計画(既設)
泊地 水深-10m、水深-5.5m

水域施設計画(既定計画)
水深-14m 泊地 58.9ha
水深-10m 泊地 3.4ha

公共埠頭計画(既定計画)
水深-14m 2バース 延長560m
土地造成計画・土地利用計画
(既定計画)
埠頭用地 33.6ha
港湾関連用地 25.8ha
交通機能用地 8.4ha
緑地 6.5ha

廃棄物処理計画(既定計画)
廃棄物処理・活用用地 35.7ha

土地利用計画(既設)
工業用地 6.3ha
緑地 1.4ha

【今回計画】

旅客船埠頭計画(計画削除)
水深-10m 1バース 延長280m(既設)
水深-3m 延長60m
小型船だまり計画(計画削除)
水深-3m 延長120m
土地造成計画・土地利用計画
(計画削除)
埠頭用地 0.3ha、港湾関連用地4.2ha
緑地 4.0ha、交通機能用地 0.2ha

外郭施設計画(計画変更)
防波堤 延長1,150m

公共埠頭計画(新規)
水深-7m 1バース 延長45m
土地利用計画(計画変更)
埠頭用地 0.8ha(新規)

水域施設計画(計画変更)
水深-14m 泊地 48.6ha
水深-10m 泊地 0.9ha

公共埠頭計画(廃止)
水深-10m 2バース 延長370m
水深-5.5m 3バース 延長300m
水深-4.5m 3バース 延長180m
水域施設計画(廃止)
泊地 水深-10m、水深-5.5m

開発空間の留保(新規)

公共埠頭計画(計画変更)
水深-14m 1バース 延長260m
土地造成計画・土地利用計画
(計画変更)
埠頭用地 12.8ha
港湾関連用地 5.6ha
交通機能用地 8.4ha
工業用地 6.5ha
緑地 5.7ha

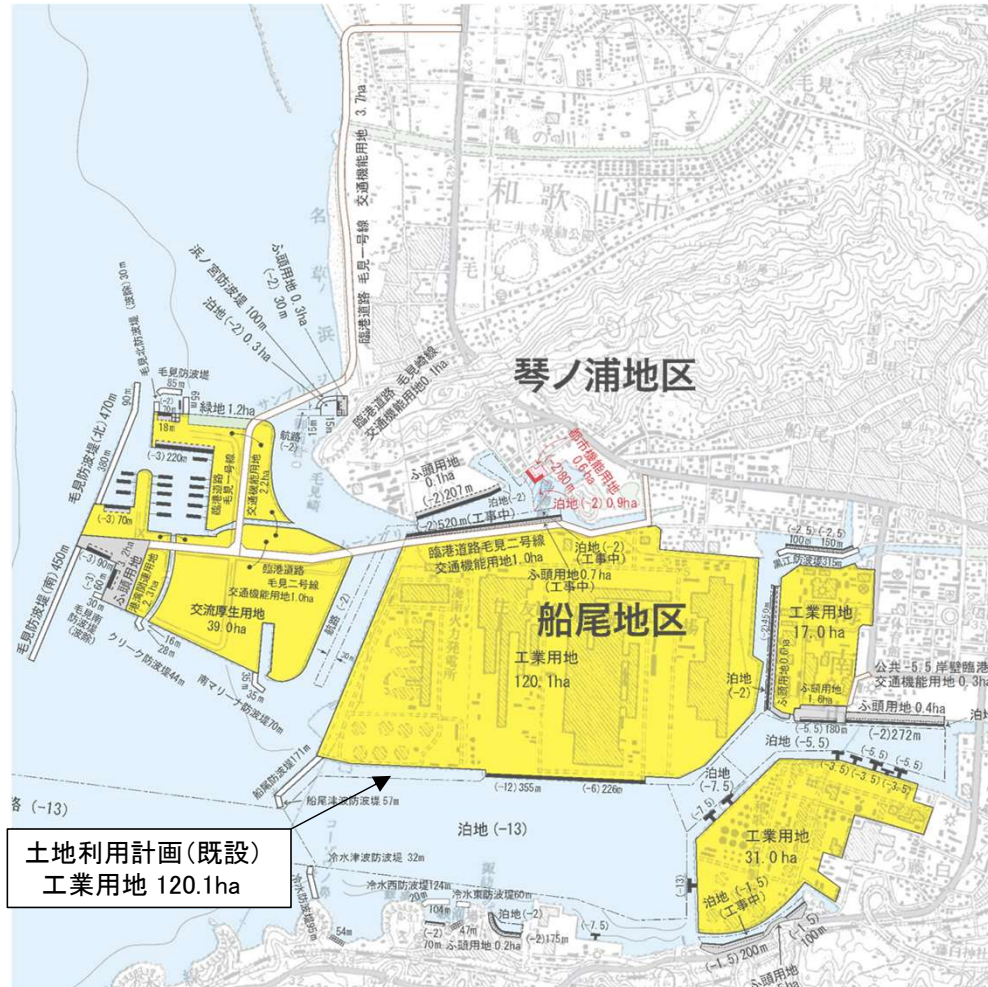
廃棄物処理計画(削除)
廃棄物処理・活用用地 35.7ha

公共埠頭計画(計画変更)
水深-10m 2バース 延長360m
公共埠頭計画(新規)
水深-10m 1バース 延長180m
公共埠頭計画・大規模地震対策施設計画(新規)
水深-10m 1バース 延長220m
土地造成計画・土地利用計画(新規)
埠頭用地 10.2ha、港湾関連用地 0.1ha
土地利用計画(計画変更)
埠頭用地 27ha(既設)
港湾関連用地 5.7ha

土地利用計画(計画変更)
工業用地 6.1ha(既設)
交通機能用地 1.7ha

小型船だまり計画(新規)
水深-5.5m 1バース 延長100m
水深-5.5m 泊地 6.1ha
土地造成計画・土地利用計画(新規)
埠頭用地 0.6ha

【既定計画】



【今回計画】



凡 例: 新規・変更 計画削除・廃止

計画変更内容(下津港区(大崎地区・下津地区・沖山地区))

【既定計画】

小型船だまり計画(既定計画)
水深-3.0m 延長110m
水深-2.5m 延長250m
土地造成計画・土地利用計画(既定計画)
埠頭用地 0.8ha
交通機能用地 0.1ha
都市機能用地 3.3ha
緑地 1.1ha

外郭施設計画(既定計画)
防波堤 延長300m

危険物取扱施設計画(既定計画)
水深-4.5m 3バース 延長180m
土地造成計画・土地利用計画(既定計画)
危険物取扱施設用地 4.4ha

公共埠頭計画(既定計画)
水深-4m 延長60m
土地造成計画・土地利用計画(既定計画)
埠頭用地 0.6ha

【今回計画】

小型船だまり計画(計画削除)
水深-3.0m 延長110m
水深-2.5m 延長250m
土地造成計画・土地利用計画(計画削除)
埠頭用地 0.8ha
交通機能用地 0.1ha
都市機能用地 3.3ha
緑地 1.1ha

外郭施設計画(計画削除)
防波堤 延長300m

危険物取扱施設計画(計画削除)
水深-4.5m 3バース 延長180m
土地造成計画・土地利用計画(計画削除)
危険物取扱施設用地 4.4ha

公共埠頭計画(計画削除)
水深-4m 延長60m
土地造成計画・土地利用計画(計画削除)
埠頭用地 0.6ha

凡 例: — 新規・変更 — 計画削除・廃止