

下関港長期構想

歴史を歩み 時代を切り拓く

モノとヒトをつなぎ 世界に開かれた オンリーワンのみなと 下関



平成30年11月

目 次

1. はじめに	1
(1) 下関港長期構想とは	1
(2) 下関港長期構想の位置づけ	1
(3) 下関港の沿革	2
(4) 各地区の概要	3
(5) アジア地域における下関港の位置	4
2. 下関港の概要	5
(1) 下関港の物流機能	5
(2) 下関港の交流機能	8
3. 下関港の将来像	11
(1) 下関港の将来像	11
(2) 下関港長期構想の目標年次	11
(3) 下関港の基本方針	12
4. 将来像に向けた取り組み	13
【地域活力UP！ 使いやすいみなとづくり】	14
A. 港湾エリアの一体化と物流機能の集約	14
B. 国際物流ターミナル等の機能強化	16
C. 未利用地及び未着手施設の利用転換の促進	18
【賑わい創出！ 人々が憩うみなとづくり】	20
D. 訪日外国人への利便性向上	20
E. クルーズ客船受入体制の充実	22
F. 賑わい創出に向けた検討	24
G. 連続した歩行者動線の確保	25
【安心な暮らし！ 災害に強いみなとづくり】	26
H. 大規模災害における施設整備の検討	26
I. 緊急輸送経路の整備・検討	28
J. 大規模災害時における危機管理体制の確立	29
【元気な港！ スマート運営のみなとづくり】	30
K. 戦略的維持管理の促進	30
L. CO ₂ 削減に向けた取り組みの検討	31
M. 効率的な管理・運営に向けた取り組みの検討	32
N. 地元企業の要請への対応	33
O. 近隣港湾との連携強化	33
5. 長期構想におけるゾーニング	34
(1) 長期構想ゾーニングの考え方	34
(2) 長期構想ゾーニング	35
(3) 長期構想ゾーニング【地区別】	36

1. はじめに

(1) 下関港長期構想とは

21世紀になり20年近くが経とうとしている中、日本及び世界の社会経済情勢や下関港を取り巻く状況の変化により、下関港に求められるニーズは大きく変化している。

今後も引き続き、下関港の利活用の促進を通じ、地域経済はもちろん、日本全体の持続的発展に貢献していくことができるよう、下関港の長期構想を策定する。

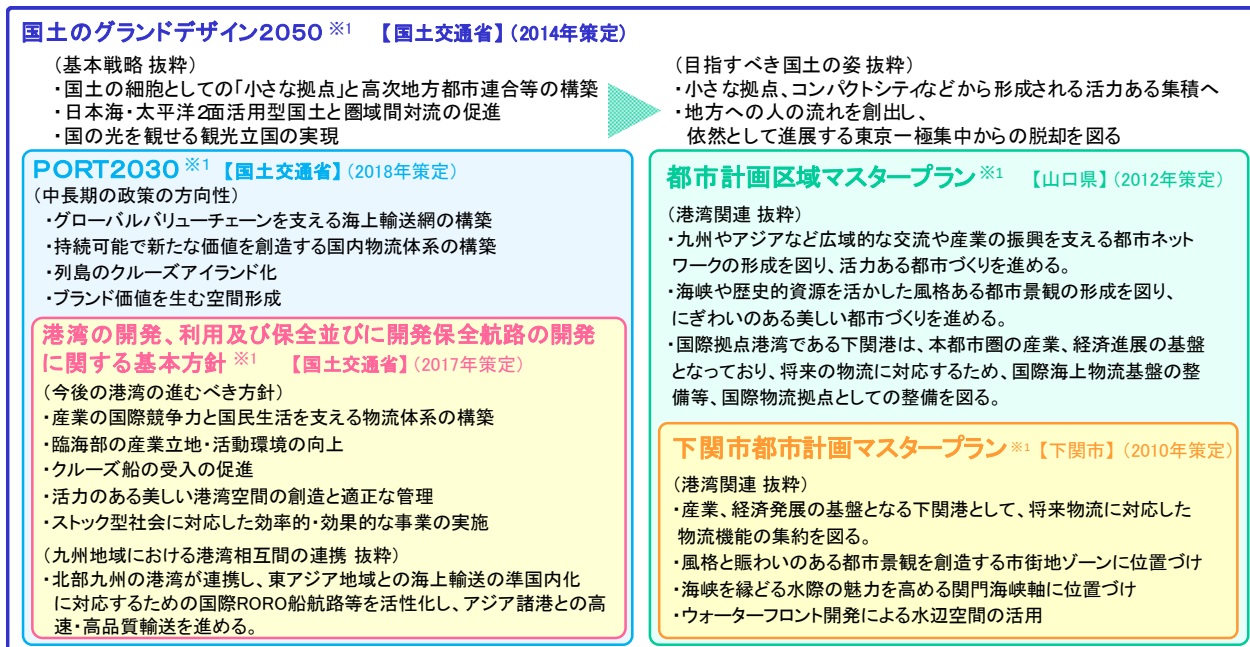
* 長期構想とは

港湾利用者、市民、関係行政機関、学識者など様々な港湾関係者の意見・要請をもとに、概ね20～30年先の将来像とその実現にむけた取組方針をとりまとめたものです。

(2) 下関港長期構想の位置づけ

下関港長期構想と関係法令及び本市既定計画との関係は下記のとおりである。

策定した下関港長期構想の内容を受け、それが示す方向性の実現に向けて、概ね10～15年間で対応すべき取組を具体化するため、港湾計画の改訂を行うこととなる。



※1 内容は、各種施策概要を参照

下関港長期構想

下関港港湾計画

※港湾計画は、長期構想の前半にあたる10～15年の間に実施する港湾整備等の内容を示すものです。

図 1-1 既定計画との関係

(3) 下関港の沿革

本州最西端に位置し、関門海峡を介して九州と近接する位置にある下関港は、古来よりモノとヒトが行き交うみなとまちとして発展してきた。近代以降は、九州はもちろん、大陸（朝鮮半島）への玄関口としても重要な役割を担ってきた。

しかしながら、長年にわたってみなとまちの中心として機能してきた本港地区や岬之町地区は、背後地が狭いととも、前面の海域は関門航路と隣接していることから、高度成長期における重工業を中心とした産業用地や、それを支える物流機能は、郊外（長府地区や新港地区）へ展開してきた。

一方、岬之町地区から唐戸地区方面の関門海峡を臨むウォーターフロントは、絶好の景観や、歴史、文化、食などを複合的に備えることから、市民や国内外からの観光客が集い、賑わう場としての活用が期待されている。

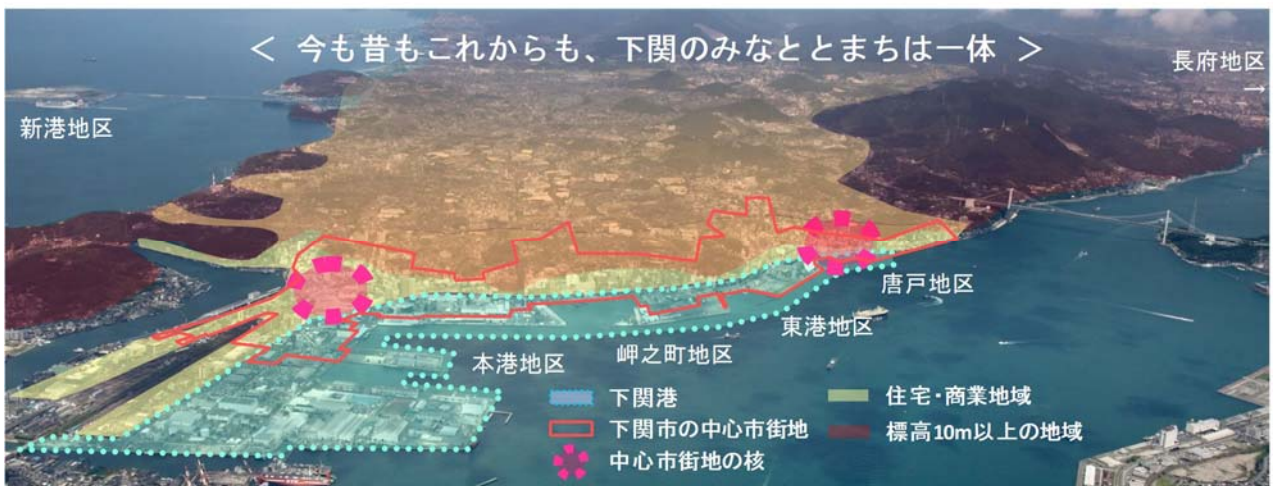


図 1-2 下関港を取り巻く状況

(4) 各地区の概要



図 1-3 各地区の概要

(5) アジア地域における下関港の位置

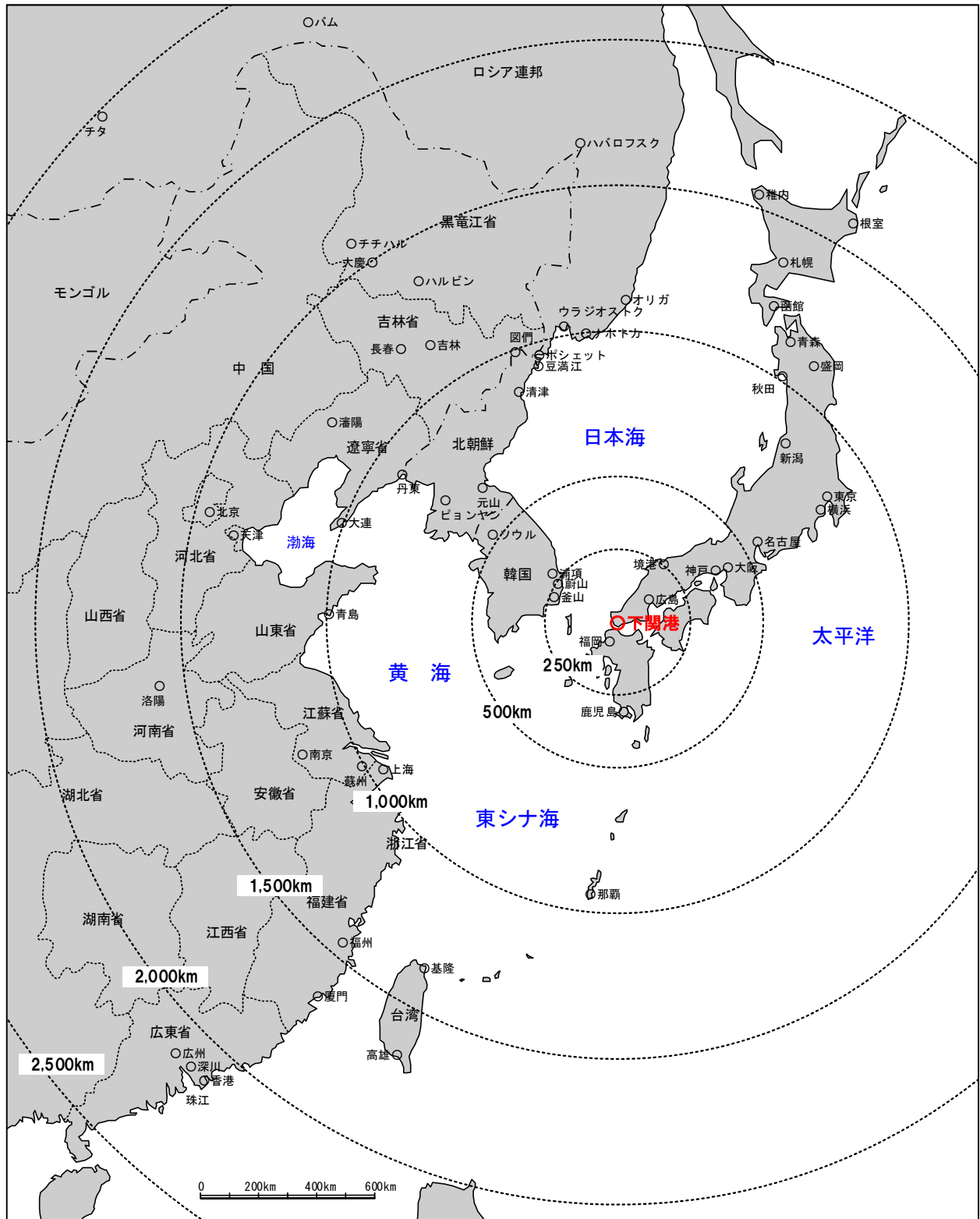


図 1-4 アジア地域における下関港の位置

2. 下関港の概要

(1) 下関港の物流機能

1) 下関港取扱貨物量の推移

① 下関港取扱貨物量の長期推移

下関港の取扱貨物量は、昭和46年の関門海峡フェリー就航後大幅に増加し、昭和48年には過去最高の2,321万トンを記録した。近年は450万トン前後で推移している。

輸出入貨物は、コンテナ航路や国際フェリー航路の就航、中古自動車などの新たな貨物の取り扱いにより増加する傾向が見られる。近年は250万トン前後で推移している。

移出入貨物は、関門海峡フェリーが主たる輸送手段として機能していたが、高速道路網の整備進展や近隣長距離フェリー拠点の移転による乗継利便性が低下したことなどにより利用低迷し、平成23年に廃止となった。それ以降は200万トン前後で推移している。

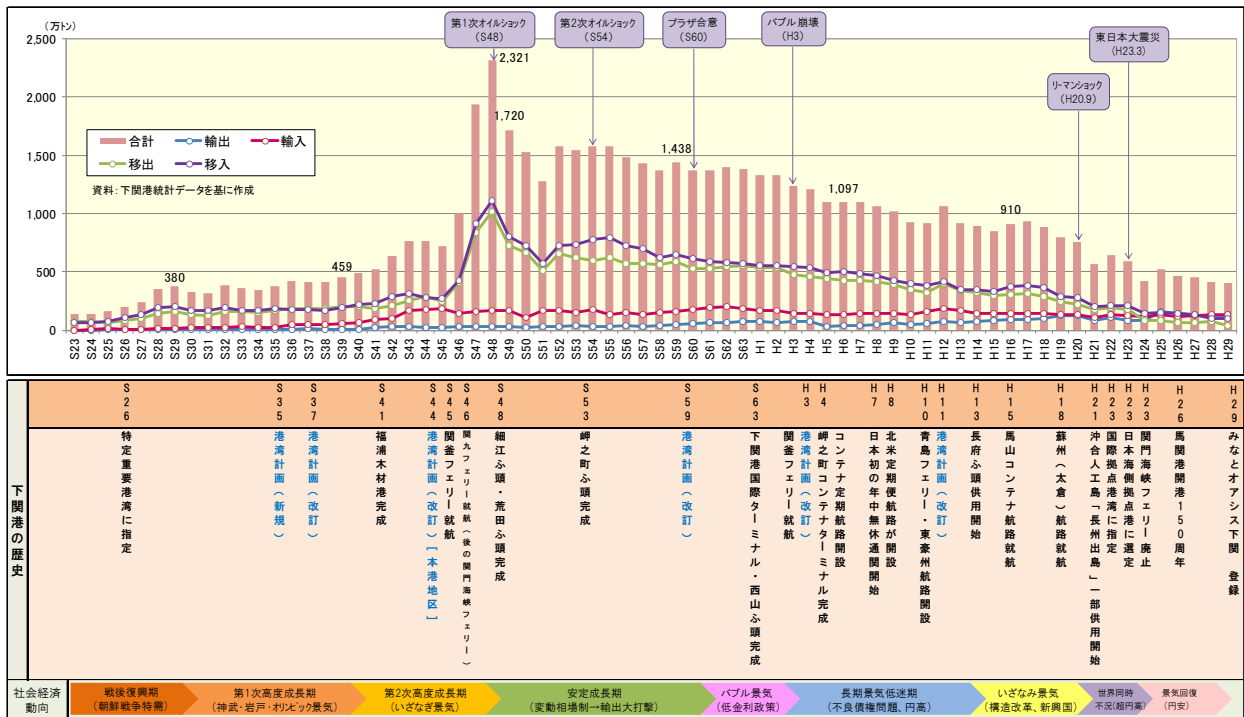


図 2-1 下関港取扱貨物量の長期推移

② 公共・専用別の貨物取扱動向

平成29年の下関港取扱貨物量約407万トン（前年比112%）のうち、公共貨物が約80%、専用貨物が約20%となっている。

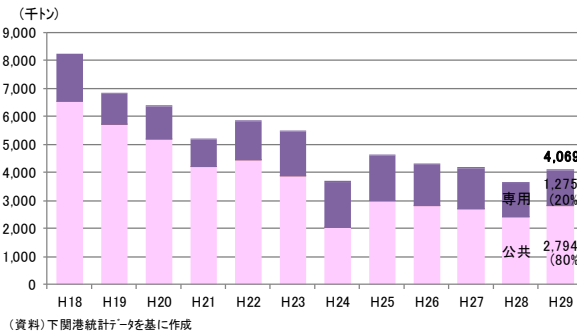


図 2-2 下関港公専別取扱貨物量の推移

③ 荷姿別の貨物取扱動向

平成 29 年の公共貨物は、約 279 万トン（前年比 116%）で、そのうちコンテナ貨物が約 43%を占めている。

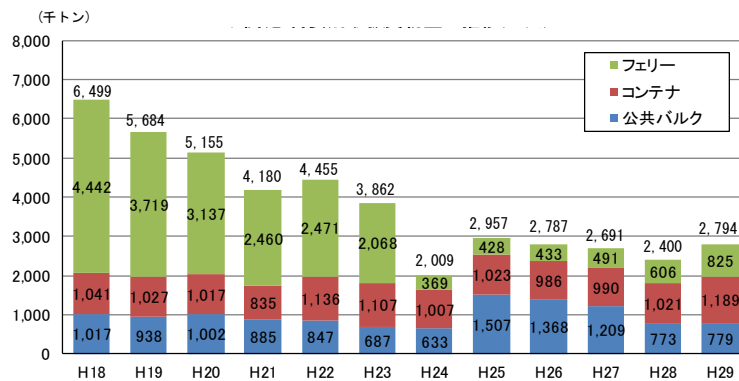


図 2-3 下関港荷姿別取扱貨物量の推移（公共）

④ 定期航路の就航状況

下関港は、東アジアに近い地理的優位性や長年にわたる緊密な CIQ 当局との連携により、高速海上輸送サービスを提供している。



図 2-4 定期航路の就航状況

⑤ 定期コンテナ航路の状況

下関港のコンテナ取扱量のうち、約 8 割が国際フェリー航路、残りは韓国定期コンテナ航路による。

韓国定期コンテナ航路は、平成 26 年 3 月まで岬之町地区にて取り扱われていたが、平成 27 年 4 月から新港地区へ移転した。



図 2-5 コンテナ機能の移転

2) 下関港物流機能の特徴

海よりも速く！空よりも安く！

特長 1

日本一の輸入実績

- ◆ なす、パプリカ、むき栗、あさりなどの農水産品の輸入量のシェアが日本一！
- ◆ シャーン相互通行による効率的な海陸一貫輸送を実現！

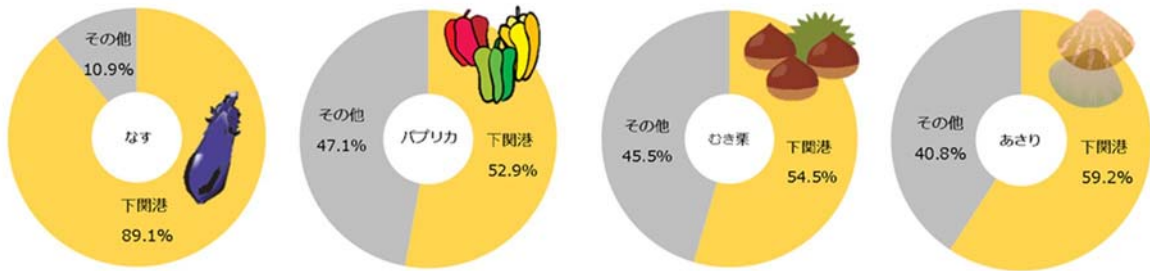


図 2-6 下関港で輸入量の多い農水産品(平成 29 年)

これまでの輸送

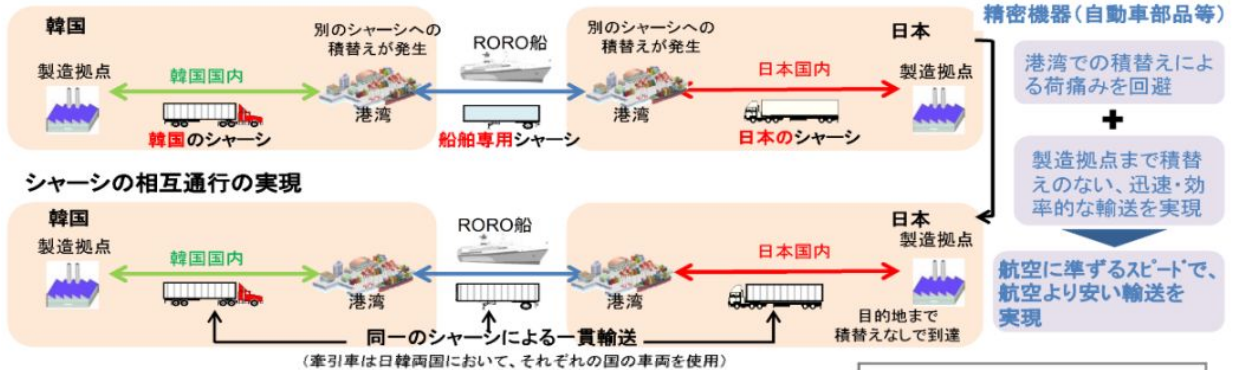


図 2-7 ダブルナンバーによる輸送効率化

【目的】一方の国のシャーンが海上輸送を経て相手国の国内を通行することを相互に可能とすることで、国境を越えた効率的でスピーディな輸送を実現。



特長 2

貿易貨物の単価

- ◆ 貿易貨物のトン当たりの価格が近隣港と比較すると、3～15 倍！

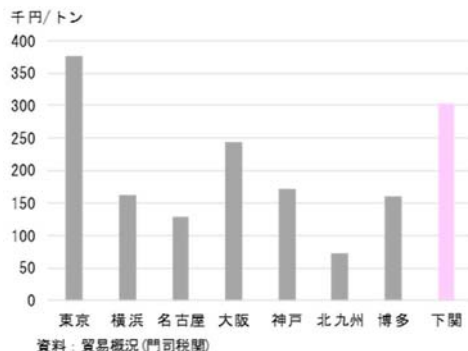


図 2-8 貿易貨物の単価比較(H27)

特長 3

貿易額

- ◆ 輸出では年々増加しており、H29はH28の1.5倍で過去最高！



図 2-9 下関貿易額の推移

(2) 下関港の交流機能

1) 国際フェリーとクルーズ客船の利用状況

① 国際フェリー旅客者数の推移

下関港国際フェリー航路旅客利用者は平成 22 年以降減少傾向にあり、また、平成 26 年には韓国で発生し多くの犠牲者が出たフェリー事故の影響を受け、13 万人まで減少した。しかし、それ以降は増加傾向にあり、平成 29 年は 20 万人まで回復した。



図 2-10 国際フェリー就航状況

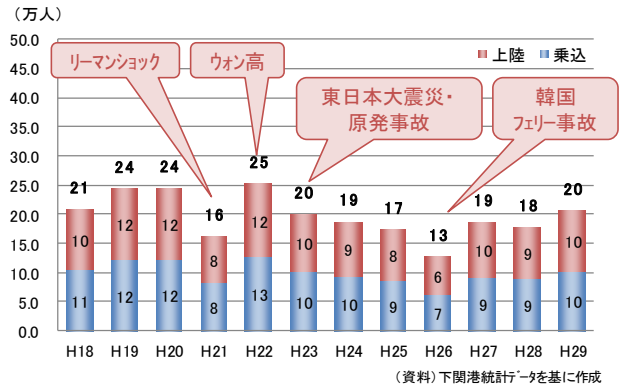


図 2-11 下関港国際フェリー航路旅客利用者の推移【関釜 F、オリエン F、光陽 F の合計】

② クルーズ人口の増加

下関港へのクルーズ客船入国者数は、平成 25 年には 100 人であったが、平成 29 年には 10 万人を突破した。

また、それとあわせて山口県に訪れる外国人観光客が年々増加しており、平成 27 年は対前年比 1.8 倍の 22.5 万人、平成 29 年には 40 万人を突破し、年々増加傾向にある。

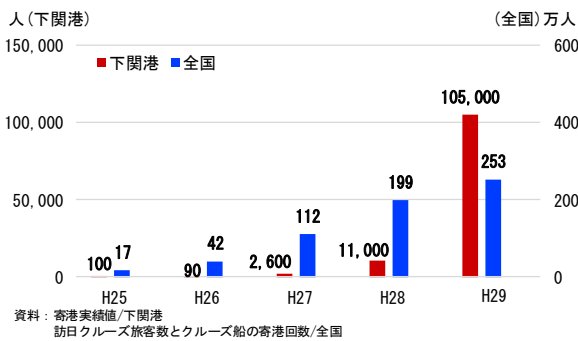


図 2-12 クルーズ客船入国者数の推移

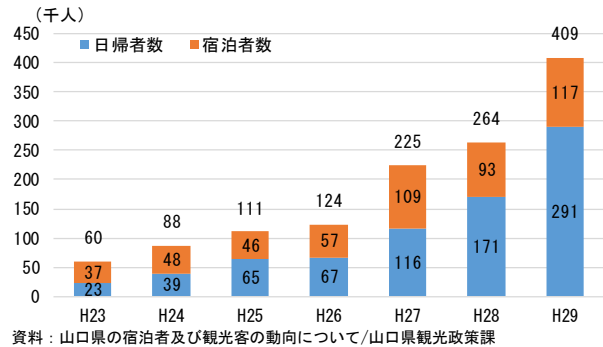


図 2-13 山口県の外国人観光客の推移

③クルーズ客船の寄港実績

従来より、あるかぼーと岸壁（旅客船専用岸壁）へのクルーズ客船の誘致を実施しており、平成 25 年までは年間 5 隻程度寄港していた。

平成 26 年に、馬関港（現下関港）開港 150 周年記念事業として下関市などがクルーズ客船寄港増に向け積極的な誘致活動を実施した結果、「クルーズ・オブ・ザ・イヤー2014 特別賞」を受賞し、その後、クルーズ客船の寄港数が順調に増加している。

一方、近年クルーズ客船の大型化が進み、あるかぼーと岸壁では 5 万トン級を超えるクルーズ客船の受け入れができないため、新港地区での受け入れを開始した。

その結果、平成 29 年には、5 万トンを超える新港地区への入港が約 7 割に達し、下関港全体では過去最高の 57 隻（全国第 12 位）が寄港した。

クルーズ客船寄港隻数は全国的に増加傾向にあるが、下関港は全国の伸び率を上回っている。

表 2-1 港湾別クルーズ船寄港回数(2017 年)

順位	港湾名	寄港回数
1	博多港	326
2	長崎港	267
3	那覇港	224
4	横浜港	178
5	石垣港	132
6	平良港	130
7	神戸港	116
8	鹿児島港	108
9	佐世保港	84
10	八代港	66
11	境港	61
12	下関港	57
13	金沢港	53
14	大阪港	49
14	広島港	49

資料：国土交通省HP

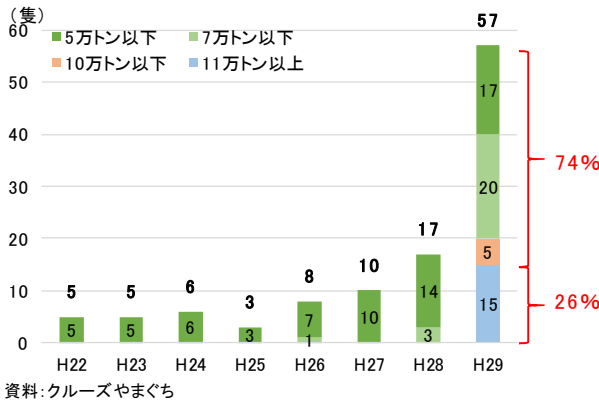


図 2-14 下関港の船型別クルーズ客船寄港数の推移

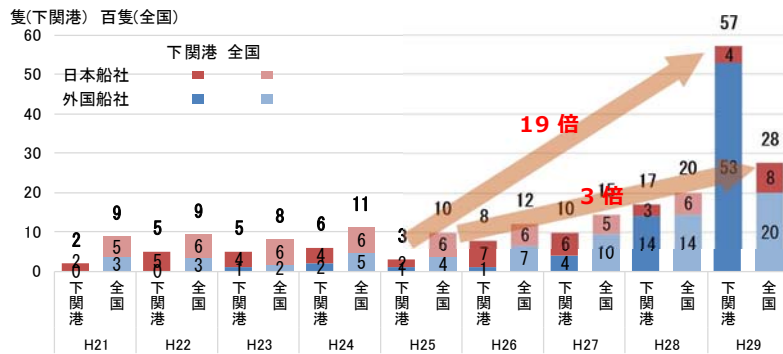


図 2-15 クルーズ客船寄港隻数の推移



「MSC スプレンドィダ」137,936 トン(2018.9.2 寄港)

図 2-16 長州出島に寄港した大型クルーズ客船

2) 「みなとオアシス下関」登録

市民や観光客が集まり、憩いの場が創出されている唐戸地区や、国内外のクルーズ客船・帆船などが寄港するあるかぼーと地区周辺を、今後も引き続き地域振興に資するみなとを核としたまちづくりの拠点とするため、平成 29 年 8 月 21 日に「みなとオアシス下関」を登録申請し、平成 29 年 9 月 17 日付けで全国 100 箇所目のみなとオアシスとして登録された。

瀬戸内・海の路ネットワークの活動や、みなとオアシス Sea 級グルメ全国大会の開催などを通じ、官民連携によるみなと振興の新たな拠点となることが期待されている。



図 2-17 みなとオアシス下関の概要

3. 下関港の将来像

(1) 下関港の将来像

下関港は、古くは江戸時代に北前船が寄港する国内物流の拠点として、さらに 1864 年の開港以来 150 年以上もの間、主に東アジアを中心とした国際貿易港として、その発展を遂げてきた。

現在、下関港は国際海上輸送網の拠点として国際拠点港湾に指定されている。東アジアに近い本州の最西端に位置し、高規格幹線道路・主要国道・鉄道などみなとの運営に必要な交通網の結節点に近い立地を活かし、地元産業はもとより日本国内の物流拠点として、また、国内最大級の国際フェリー基地としての役割を担っている。

また、市街地に近接する関門海峡沿いは、市民や観光客に親しまれる場として、地域の振興と発展を支える港湾エリアを中心としたまちづくりが期待されており、賑わい創出の一翼を担っている。

一方で、近年、社会経済情勢の変動や近隣諸国の経済成長による変化、船舶の大型化や拠点化、物流や産業の技術革新などにより、みなとに求められる機能やサービスは日々変化しており、その多様化が進んでいることから、柔軟な対応が求められている。

これらを背景に、みなとが中心となって発展してきた下関において、今後も引き続き、東アジアと日本を結ぶ物流と人流の双方の交流拠点として、また、地域の雇用を支える産業基盤として、下関港が地域の経済社会の安定した発展に貢献することができるよう、将来像を表す以下のスローガンの下、その特長、優位性を活かしたみなとづくりを目指す。

歴史を歩み 時代を切り拓く

モノとヒトをつなぎ 世界に開かれたオンリーワンのみなと 下関

(2) 下関港長期構想の目標年次

下関港長期構想の目標年次は 30 年後の 2040 年代後半とする。

(3) 下関港の基本方針

下関港の長期構想における基本方針を以下のとおり設定する。

【物流・産業】

広域な背後圏をかかえ地域産業を支える下関港は、地域経済活力の向上に貢献する国際物流拠点として、高速物流を担う国際フェリー・RORO船及び外貿コンテナの(機能)拡大・強化を図ることで国際競争力を強化する。今後も経済成長が期待される東アジアに近い地理的優位性、さらには良好な国内アクセス網を活かし、産業のグローバル化を支える東アジアとのゲートウェイとして、高速物流を活かした使いやすいまなとづくりを目指す。



地域活力UP！ 使いやすいまなとづくり
～高速物流の進化～

【交流・レクリエーション】

関門海峡をはじめ人々が海を身近に感じることでできる水際線を活用し、周囲の歴史・文化・観光資源と一体となって更なる賑わい空間を創出することで地域のブランド価値を高める。さらに、増加する訪日外国人やクルーズ船にも優しい快適で利便性の高いみなととして、毎日が市民と来訪者であふれる、人々が憩うみなとづくりを目指す。



賑わい創出！ 人々が憩うみなとづくり

【防災・危機管理】

三方を海に開き、長い海岸線に囲まれた市街地が広がる本市において、切迫する大規模災害に備え、物流機能の継続性と市民の安心な暮らしを守るため、ハード・ソフト面より大規模災害時における国内経済活動及び市民生活の機能維持を図る災害に強いみなとづくりを目指す。



安心な暮らし！ 災害に強いみなとづくり

【管理・運営】

港湾施設の効率的かつ経済的な管理運営を行い、スピーディかつ定時性の高い下関港の特長をさらに高める元気なみなとを目指す。情勢の変化や利用者のニーズを適切にとらえ、民間事業者とも協働しながら地球温暖化や情報化、新技術の導入などをはじめとした時代の変化に柔軟に対応するスマート運営のみなとづくりを目指す。



元気な港！ スマート運営のみなとづくり

4. 将来像に向けた取り組み

下関港長期構想における基本方針に基づき、施策の方針を以下のとおり設定する。次頁以降に、施策の方針の内容を示す。

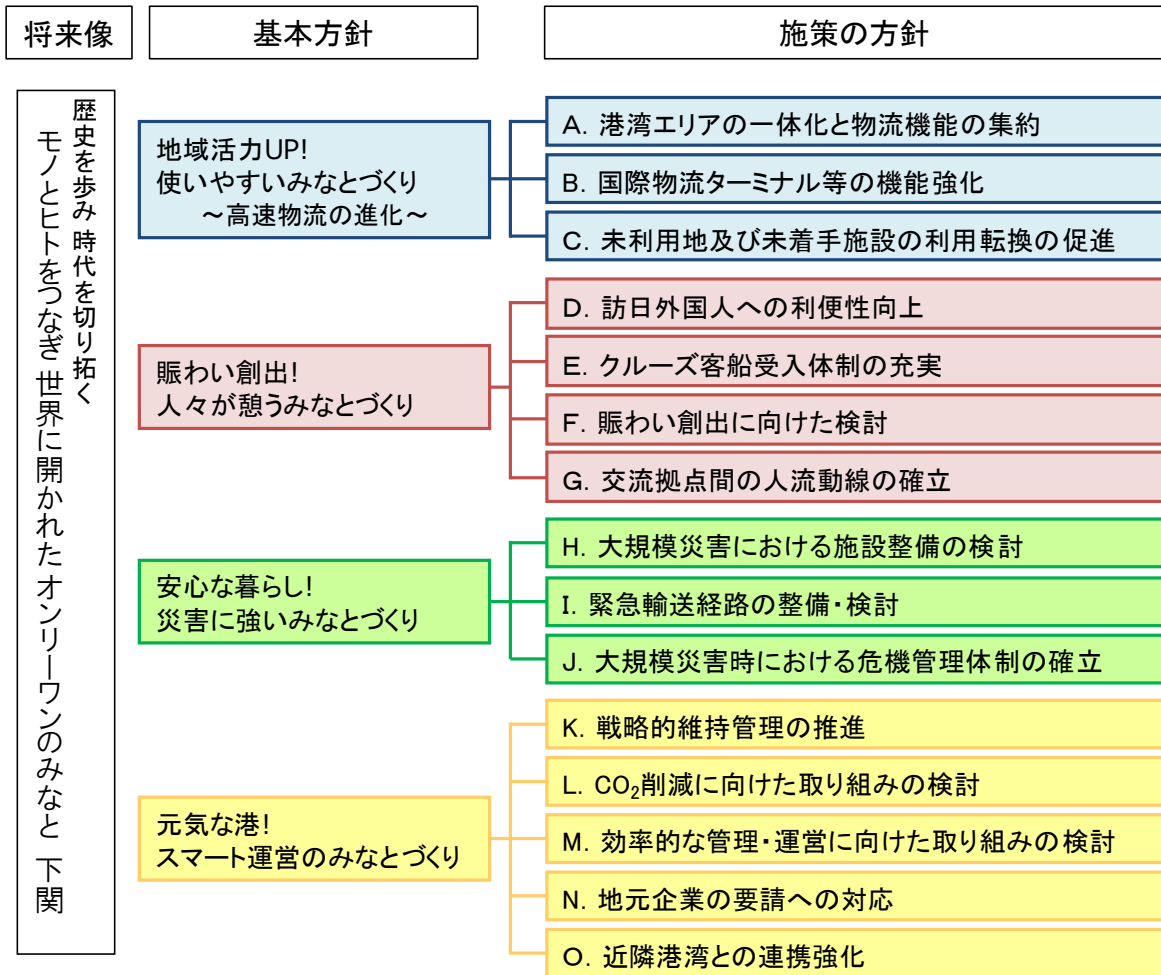


図 4-1 将来像の実現に向けた体系図

【地域活力UP！ 使いやすいみなとづくり】 ～高速物流の進化～

A. 港湾エリアの一体化と物流機能の集約

（現況）

下関港は、東アジアに近い地理的優位性や良好な国内交通アクセス網に加えて、迅速な検査体制を活かしたスピーディかつ定時性の高い国際複合一貫輸送サービスを特長として掲げ、東アジアのゲートウェイとして重要な役割を果たしてきた。

中でも、J R 下関駅や中心市街地に隣接する本港地区では、韓国釜山と下関とを繋ぐ国際フェリーが週7便、中国蘇州とのR O R O船が週2便就航し、物流及び人流の拠点となっている。また、周囲には冷蔵・冷凍倉庫が集積していることから水産品を取り扱う船舶、市内工場への材料や製品を取り扱うバルク船など様々な船舶が就航している。

（課題）

① 狭い背後地による作業の輻輳〔本港地区〕

フェリー・R O R O貨物はコンテナをシャーシに載せて輸送するため、シャーシへのコンテナ積替えや、コンテナへの詰替などの荷さばきスペースが必要であり、完成自動車や活魚車などは車両転回や待機のスペースが必要となるが、岸壁と上屋の間が狭く、まとまった岸壁背後地が確保できていない。また、エプロン部分を利用したシャーシの積替え、荷降ろしなどの荷役作業が行われているため、荷役作業車両と通行車両とが輻輳し、利用者からは埠頭内での安全確保への対応が求められている。



図 4-2 狭隘な背後地〔本港地区〕



図 4-3 細江埠頭の現況〔本港地区〕

② 埠頭内の非効率な荷役・輸送の発生〔本港地区〕

現在は細江埠頭と第一突堤の間に水産品取扱岸壁が位置しており、細江埠頭から突堤間にかけての一体利用が困難である。

フェリー貨物は細江埠頭・第一突堤・第二突堤に点在する上屋や倉庫などの保管施設に輸送し、荷役作業を行っていることから、一般道を経由した他地区への横持ちを余儀なくされているほか、一般道での荷役待ち車両の路上駐車が発生し、通行の妨げとなるほか、荷役作業の低下につながっている。また、岬之町地区は平成27年4月より新港地区にコンテナ機能が移転し、現在は主に、他地区より横持ちしたコンテナ貨物の荷役作業が行われているが、既定港湾計画においても賑わい空間として位置付けており、機能移転について検討調整が必要となっている。

B. 国際物流ターミナル等の機能強化

(現況)

中長期的に今後も安定した経済成長が見込まれるアジアのなかでも、特にインドや東南アジア諸国は、人口増などに伴う高い成長が維持される。今後、インドや東南アジア諸国との間で国際物流が拡大されると予測される中、地域産業の成長を支えるための国際競争力を有した国際物流網の構築が求められている。

(課題)

① 既存国際物流ターミナルの活用と新規利活用〔新港地区〕

新港地区のI期計画の一部は平成21年3月より供用を開始し、主にコンテナ・RORO貨物や中古自動車を取り扱われている。しかし、近年、大型クルーズ客船の寄港もあり、岸壁や埠頭用地の利用調整が困難な状況となっている。また、背後に広がる産業振興用地は、2019年からの供用開始に向け現在インフラ整備が実施されており、港湾貨物の創貨や雇用創出につながる活用が求められている。本市において、大陸への最短距離に位置し、強制水先規制の適用を受けない新港地区は、国際物流拠点として国際物流ターミナルの機能向上や新たな企業誘致に向けた国際物流産業拠点としての発展が期待されている。



図 4-5 新港埠頭-12m岸壁利用状況



図 4-6 コンテナ荷役作業と輸出待ちの中古自動車

② 新たな国際物流拠点の利活用〔西山地区〕

西山地区は、昭和60年当時は輸入原木の取り扱いが盛んであったが、その後衰退し、現在は移入の製材が取り扱われている。しかし、近年、埠頭用地背後の工業用地にバイオマス発電所の建設が予定されており、今後は燃料である木質ペレットの輸入が見込まれている。西山地区は、周辺インフラも充実しており、新たな国際物流拠点の形成が期待されている。

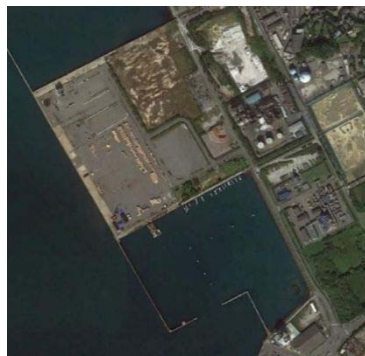


図 4-7 西山地区の状況



図 4-8 西山地区埠頭用地の利用状況(製材の野積場)

(施策の方針)

下関港の中で大陸への最短距離に立地し、制約の少ない新港地区において、コンテナ・RORO貨物や中古自動車取り扱い等の既存利用の維持・向上を図りながら、外貿コンテナ貨物や一般貨物を集約し、国際物流ターミナルとしてのさらなる機能強化を図る。

新港地区において、現在整備中の岸壁背後用地を産業振興用地として企業誘致を促進し、港湾貨物の創貨や雇用創出につながる物流産業拠点の形成を図る。

西山地区では、製材取り扱い等の既存利用に加え、新たな資源エネルギーの受入・供給機能を受け入れる地区として、国際物流拠点の形成を図る。

〔取組施策〕

- B-① 国際物流ターミナル機能の強化
- B-② 物流産業拠点の形成
- B-③ 国際物流拠点の形成

新たな需要動向に応じた国際物流ターミナル機能の強化を図る



図 4-9 新港地区活用イメージ

エネルギー関連需要に応じた拠点機能の強化を図る



図 4-10 西山地区活用イメージ

C. 未利用地及び未着手施設の利用転換の促進

(現況)

〔西山地区・荒田地区・福浦地区〕

西山地区の水面貯木場は昭和 54 年に港湾計画に位置付けられたが、その後、輸入原木の取り扱いの減少に伴い、現在水面貯木場は利用されていない。また、福浦地区のドルフィンも使用されていない。

荒田地区には、関門海峡フェリー（下関市荒田ー北九州市日明）が就航していたが、原油価格の上昇や関門橋の通行料金値下げなどによりフェリー利用台数が減少し、平成 23 年に運航が休止された。

福浦地区のポートパークは、平成 17 年の台風により被災し、その後に水域係留を制限しており、現在は陸上施設のみが利用されている。一方で、下関港内の放置艇隻数は減少傾向にあり、漁港施設の一部がプレジャーボートの係留場所として利用可能となったことも一因と考えられる。



図 4-11 各地区の状況

〔長府地区〕

下関市東部の臨海工業地帯である長府地区において、一部未利用の港湾関連用地が存在する。

近接地と一体となった土地の活用など、未利用地の利活用向上を図る必要がある。



図 4-12 長府地区の既定計画概要

〔新港地区〕

新港地区のⅡ期計画は、計画以降のレクリエーション動向が大きく変化している中で、未だ着工の目途が立っていない。

- 既定計画では、海洋レクリエーションの高まりとプレジャーボートの放置艇対策として、拠点マリーナ(1,000隻収容)を位置づけ
- 現状、PBの放置艇隻数は62隻(H26d)

- 既定計画では、緑地レクリエーションゾーンとしての用地を計画(宿泊施設、シーワールド、マーケットなど)

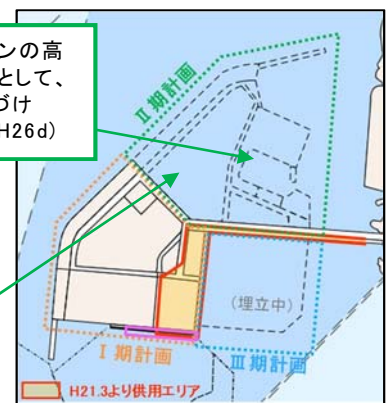


図 4-13 新港地区の既定計画概要

(課題)

限られた港湾空間を効率的・効果的に活用するため、利用状況及び社会経済情勢の変化により存在する低未利用地及び未着手施設の見直しが必要である。

(施策の方針)

西山地区においては、国際物流拠点としての形成を図っていく上で、水面貯木場の未利用施設の有効活用について検討を行う。

福浦地区において未利用の港湾施設については、廃止していくこととする。

長府地区では、近隣地と一体となった土地の活用など、未利用地の利活用向上に向けた土地利用の見直しを行う。

新港地区においては、未着手となっている施設の必要性を整理し、土地利用の見直しを図っていく。

〔取組施策〕

- C-① 未利用施設の有効活用**
- C-② 未利用施設の廃止**
- C-③ 土地利用の見直し**

【賑わい創出！ 人々が憩うみなとづくり】

D. 訪日外国人への利便性向上

(現況)

下関港の国際フェリー利用者のうち、約9割を外国人が占めている。国際フェリー着岸時には、フェリー利用者用の観光バスが毎朝10台程度待機しているが、専用の駐車スペースがないため、国際フェリーターミナル前の臨港道路に路上駐車している。

また、国際ターミナルのエントランスには、短時間駐車車両が停車しており、タクシープールや送迎車の待機場所もない。そのため、一般道路への路上停車を余儀なくされている。

(課題)

フェリーターミナルは老朽化が進んでおり建替えなどの対応が想定されるが、JR利用者はターミナルから下関駅までを連続して繋ぐ歩道橋を利用しており、駅と直結する利便性の確保は不可欠との声もある。また、フェリーは持込量の制限がなく、商用貨物を手荷物として持込む利用者也存在することから、他の利用者の通行に支障をきたしている。



図 4-14 国際フェリーターミナル周囲の状況

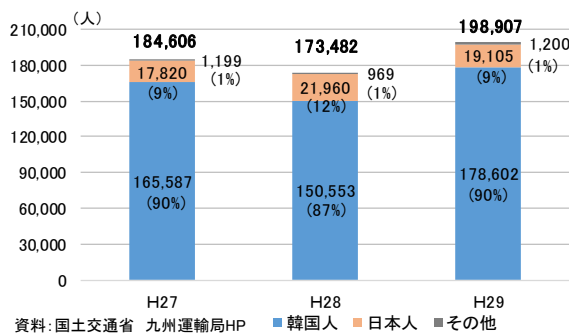


図 4-15 下関港における日韓旅客定期航路利用者数の国別推移



※船社ヒアリングに基づき作成

図 4-16 フェリー利用訪日外国人の二次交通利用率

(施策の方針)

毎日就航するフェリーの利用者に快適な施設を提供するべく、老朽化した国際フェリーターミナルの計画的な整備を検討するとともに、施設のバリアフリー化や多言語化、情報環境の提供などのソフト対策を図る。

フェリー利用者の利便性維持向上のため、鉄道駅との近接性を活かした人流動線を確保し、観光バスの待機場及び回転スペース、送迎車両などの駐車場の確保を検討する。

下関港の背後に集積する歴史的、文化的な観光資源に加えて、山口県内や隣接する北九州市をはじめとした観光資源を活かし、訪日外国人の受入体制の充実を図ることで下関港の利用促進に努める。

〔取組施策〕

- D-① 国際フェリーターミナルの機能向上
- D-② 訪日外国人受入体制の充実

→ 現在の主要周遊ルート



図 4-17 広域観光連携イメージ



図 4-18 利用しやすいターミナル設備イメージ

E. クルーズ客船受入体制の充実

(現況)

近年、アジア周遊のクルーズ客船の船型は大型化している。日本においても、従来寄港していたクルーズ客船よりも大型の外航クルーズ客船が数多く寄港するようになっており、外航クルーズ客船の大型化に対応した港湾機能の強化が全国的に求められている。

下関港においては、関門航路の潮流などの影響により入出港制限が設けられており、現在は5万トン級以上の大型クルーズ客船は東港地区に寄港することができない。また、関門橋の桁下高の制限により、瀬戸内海側への往来ができない大型クルーズ客船もある。また、出入国審査用ターミナルなどの施設がないため、屋外に簡易施設を設置し対応を行っている。



図 4-19 下船後バスへの乗車を待つ行列
(コスタアトランチカ入港時 H29.11.14)



図 4-20 簡易保安施設にて
税関手続きを待つ行列
(コスタビクトリア入港時 H29.6.13)

日本に寄港するクルーズ客船は年々増加しており、船舶の大型化も進んでいる。特に10万トンを超える船舶の入港が増加しており、日本に入港する10万トン以上の船舶のうち、北部九州港湾への寄港割合は約4割を占めている。そのため、博多港や長崎港での受入枠を超えたクルーズ客船の代替寄港地として下関港を利用されるようになり、平成30年に初めて17万トン級の大型クルーズ客船が新港地区に入港した。

一方、日本来航のクルーズ客船をトン数別にみると、中型クラスの5万～10万トン級クルーズ船の占める割合が増加傾向にあり、5万トン以下のクルーズ客船の割合が減少している

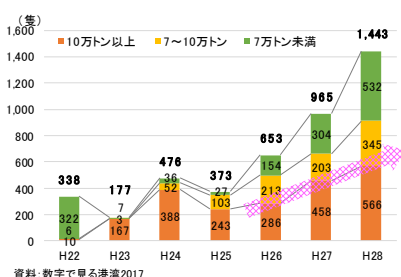


図 4-21
全国の船型別クルーズ
客船寄港数の推移

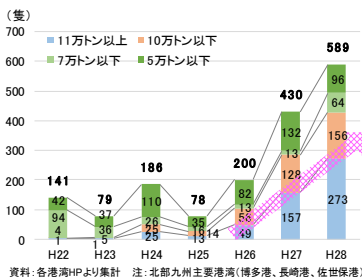


図 4-22
北部九州港湾の船型別
クルーズ客船寄港数の推移

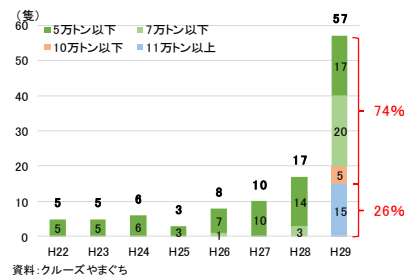


図 4-23
下関港の船型別
クルーズ客船寄港数の推移

(課題)

今後も寄港増及び大型化が想定されるクルーズ船に対し、クルーズ客船誘致を積極的に展開していくため、クルーズ客船の大型化に対応した施設整備などの強化が必要である。

(施策の方針)

市街地をはじめ賑わいエリアを背後に有する関門海峡沿いにおいて、より大型のクルーズ船の受け入れが可能となるよう、規制緩和に向けた関係機関との調整を図るとともに、係留施設及び付帯施設の増強などハード面の向上に努める。

中でも、10万トン級までのクルーズ客船については関門海峡沿いでの受入体制の構築に努め、さらに大型のクルーズ客船については、物流受入体制と調整のうえ新港地区において受け入れる方向で検討を行う。

クルーズ客船寄港時には、乗客の入出国手続きを快適かつスムーズに行うことができるよう、ハード・ソフト面より受入体制の充実を図る。

また、下関港に寄港するクルーズ客船利用者の県内及び市内での回遊を促進するため、関係機関との連携強化により受入体制の充実を図る。

〔取組施策〕

E-① クルーズ客船受入体制の充実・改善



図 4-24 背後に賑わいエリアが広がるクルーズ客船寄港地の例

F. 賑わい創出に向けた検討

(現況)

既定港湾計画では、東港地区は商業複合施設やホテルなど、岬之町地区は姉妹都市5都市の物販・飲食店などが描かれているが、社会経済情勢の変化や周辺環境の変化により土地利用需要の変化が生じている。

東港地区は、市による短期計画で整備されたアミューズメント施設、飲食店、芝生用地として活用されている。

岬之町地区には既存の倉庫などが多数存在し、フェリー貨物のバンニングやデバンニングなどの荷役作業を行われている。

本市にとって、東港地区および岬之町地区におけるウォーターフロント開発は賑わい創出に必要不可欠であることから「ハイクオリティなウォーターフロント開発」に向け、関門海峡に広がる絶好のロケーションを活かした「大人が癒され楽しめる上質な空間」の形成が求められている。

(課題)

交流拠点として更なる賑わい創出のため、土地利用需要の変化への対応が求められている。



図 4-25 現在の土地利用状況〔東港地区・岬之町地区〕

(施策の方針)

下関市都市計画マスタープランや下関市中心市街地活性化基本計画等との整合を図りつつ、市の関係部局と密接に連携し、都市型ホテルのほか、下関の景観、歴史、文化、食の魅力を活かし、365日昼夜ともに市民をはじめ来訪者が集うウォーターフロント開発を進める。

〔取組施策〕

F-① ウォーターフロント開発に伴う土地利用の検討

G. 交流拠点間の人流動線の確保

(現況)

現在、下関駅や国際フェリーターミナルから市内観光地の集積する唐戸地区間の主な移動手段は車やバスである。

当該区間は、関門海峡を間近に臨む区間であり、水際線の景観を楽しむことができるが、遊歩道や歩道が途切れている区間もある。

歩道不連続区間の物揚場には休憩船が停泊しており、乗組員の入れ替えや市街地での日用品の補給が行われている。

(課題)

下関駅から唐戸地区間の一体的な賑わい創出に寄与する各交流拠点間における市民や観光客の回遊性の向上が求められている。



図 4-26 歩道・遊歩道の整備状況

(施策の方針)

本市観光の玄関口である下関駅や国際フェリーから唐戸地区への水際線において遊歩道の分断区間を解消して、各交流拠点間の連続した人流動線を確立する。これにより、海側に新たな賑わいの動線が創出され、ウォーターフロント開発や既存駐車場などと一体となった回遊性の向上につながり、下関駅・岬之町地区・東港地区・唐戸地区全体で賑わいの創出を図る。その際は、市の関係部局と密接に連携することで、観光マップや周遊モデルコースの作成等、ソフト面の充実を図りながら、まちづくり全体として一体的な取り組みを進める。

また、既存船だまりは内航タンカーや水産大学校練習船の係留に利用されているため、水際線に船のある風景を活かした歩行者動線の整備を図る。

〔取組施策〕

G-① 連続した遊歩道の整備



図 4-27 海沿い遊歩道の例

【安心な暮らし！ 災害に強いみなとづくり】

H. 大規模災害における施設整備の検討

(現況)

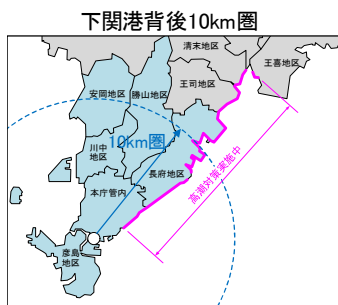
今後も全国各地で大規模な地震の発生が懸念されている中、下関港は、既定港湾計画において大規模地震対策施設の位置づけがなされていない。また、東日本大震災においては、港湾相互の広域的なバックアップ体制や被災地外での物資集積拠点の確保の重要性が認識されたところである。

一方で、長い海岸線をもつ本市では、台風襲来に伴う高潮によって家屋の浸水や高潮による国道の通行止めなどが発生し、市民や立地企業に大きな被害を受けてきた。現在、壇ノ浦以東のエリアにおいて、高潮対策事業を実施中である。

(課題)

下関港は市街地部に位置し、本港地区の背後 10km 圏には本市人口の約 73%が集積しているため、大規模災害時における緊急物資輸送において重要な役割を担う必要がある。また、下関港が有する国際航路は背後圏が全国に及ぶことから、国内経済活動を支えるため航路維持が必要不可欠であると言える。

これらのことより、災害時の経済活動などへの影響を最小限とするため、被災後直ちに復旧可能な岸壁を整備する必要がある。また、大規模災害時において、人・モノ・情報が集積する下関港が機能不全に陥った場合、直背後の本市だけでなく、広く西日本一帯にその影響を及ぼすこととなることから、災害時・緊急時における「被害の最小化」を図る策を講じておく必要がある。



地区	人口
本庁	67,646 (25%)
彦島	26,635 (10%)
長府	28,582 (11%)
勝山	25,382 (9%)
川中	32,903 (12%)
安岡	14,575 (5%)
背後圏計	195,723 (73%)
下関市計	268,517 (100%)

資料：平成27年国勢調査



図 4-28 下関港背後の人口分布

図 4-29 高潮被害状況

図 4-30 高潮対策状況

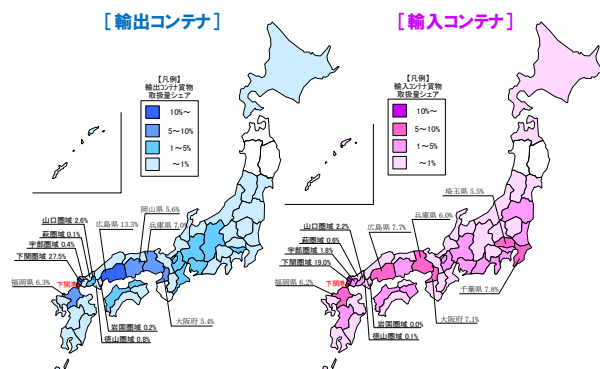


図 4-31 下関港コンテナ貨物の背後圏

(施策の方針)

大規模災害の被災直後には、市民への緊急物資の受け入れや、避難民などの輸送の必要が生じることが想定されるため、緊急物資輸送のための耐震強化岸壁の整備促進を図る。

また、地震や津波、台風、高潮などの大規模災害時において、下関港が抱える広域な背後圏への物流機能の停滞を最小限にとどめるため、基幹航路確保のための耐震強化岸壁の整備を検討する。

近年大型化する台風による高潮被害から市民生活や企業活動を守るため、堤防の嵩上げや海岸保全施設の整備を行う。

〔取組施策〕

- H-① 耐震強化岸壁の整備・検討
- H-② 高潮対策事業の推進



図 4-32 耐震強化岸壁の整備検討エリア



図 4-33 高潮対策事業実施中の範囲

I. 緊急輸送経路の整備・検討

(現況)

本港地区及び新港地区をはじめとする下関港内の主な道路は、下関市地域防災計画において災害応急対策活動を円滑に実施するうえで確保する重要道路に位置付けられている。下関港は国道への接続性が良好であり、平常時よりこれらの道路の維持・強化に努める必要がある。

さらに、下関 I C を介して中国自動車道、山陽自動車道、九州自動車道、東九州自動車道につながり、関西・関東をはじめ全国への輸送ネットワークが構築されている。計画中の山陰自動車道を含め、今後もネットワークの拡大が期待されている。

関門橋及び関門トンネルの年間通過交通量(H28)は、合計 2,345 万台、1 日平均 6 万 4 千台と多く、市民生活及び企業活動において重要な役割を担っている。

(課題)

本州最西端に位置する下関港において、本州と九州とを結ぶ関門橋と関門トンネルは物流の大動脈であるが、事故や気象条件による通行止めや老朽化による改修工事のための利用制限などが生じており、下関北九州間のアクセス強化が必要である。

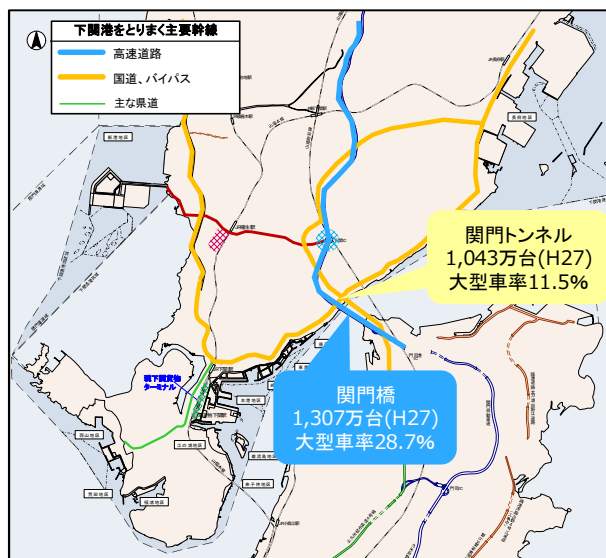


図 4-34 下関港を取り巻く主要幹線道路



図 4-35 下関港から全国へ広がるネットワーク

(施策の方針)

本港地区及び新港地区において、災害時においても、市内への輸送ルートが確保できるよう市内での輸送ネットワークを強化する。

下関と九州を結ぶトラック輸送ルートは関門橋と関門トンネルのみであることから、いかなる災害時でも必要となる九州圏との陸上アクセスを確保する市外への代替輸送ルートの検討を進める。

〔取組施策〕

- I-① 災害時における市内輸送ネットワークの強化
- I-② 市外への代替輸送ルートの検討

J. 大規模災害時における危機管理体制の確立

(現況)

下関港では、地震・津波などの大規模災害の発生に備え、平常時に行うべき行動や災害時の港湾機能の早期復旧に向けた対応計画などを示す「下関港事業継続計画（下関港BCP）」が平成28年3月に策定された。また、対岸の北九州港においても平成27年3月に北九州港事業継続計画（北九州港港湾BCP）が策定されている。

下関港に隣接する関門航路は、国内主要港と日本海側の港湾、さらに東アジアとを結ぶ重要な国際航路であるため、平常時から、船舶の大型化や高速化に対する海上交通の安全確保を図る必要がある。また、開発保全航路である関門航路において、大規模災害時に漂流物の流入などが生じた場合には、早期の航路啓開が求められる。なお、下関港は「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画（H27.3内閣府公表）」において海上輸送拠点港に位置付けられている。

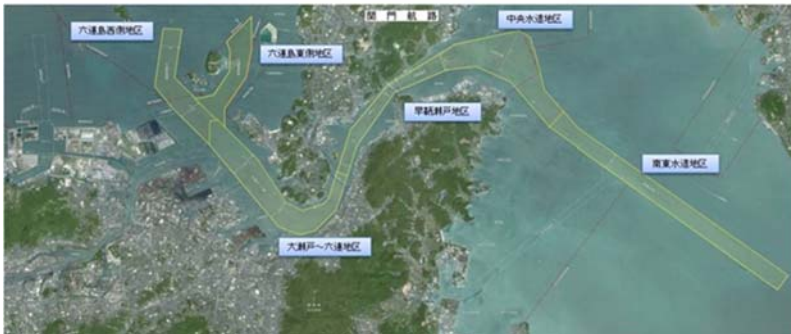


図 4-36 関門航路



図 4-37 PDCA サイクル

(課題)

今後、大規模災害時においては下関港のみならず、関門航路、さらには関門航路を挟んで対岸に位置する北九州港も同時に被災する可能性を持っている。そこで、このような状況でも港湾における事業を継続するためには、関門航路を管理する国とともに、北九州港と下関港が連携していく必要がある。

(施策の方針)

下関港事業継続計画に基づく民間事業者との定期訓練実施や連携強化、また港湾利用状況の変化や社会的検証結果に応じた更新・見直しを適宜行い、隣接港湾との相互連携を含めた危機管理体制の進化に努める。

また、大規模災害時における関門航路の早期啓開のための建設資材や揚収物などに資する用地、または、被害が広域に及ぶ場合の被災港湾への緊急復旧資材などの搬送場所などに利用するための用地の確保を推進する。

なお、平常時より、港湾利用者が円滑かつ安全に航行できるよう関門航路の維持・整備を推進し、発生する浚渫土砂の有効活用を図る。

〔取組施策〕

- J-① 港湾相互の広域連携
- J-② 民間事業者との連携強化
- J-③ 土砂処分用地の確保

【元気な港！ スマート運営のみなとづくり】

K. 戦略的維持管理の促進

(現況)

高度成長期以前から下関港を支えてきた本港地区をはじめ、施設老朽化が進行し、機能低下が著しい港湾施設が多数存在している。

(課題)

各施設の延命化を図るため、維持管理計画や予防保全計画に基づく定期的な点検、計画的な維持補修が求められている。

下関市公共施設等総合管理計画(H28.2)において、施設総量の縮減、施設の予防保全による長寿化及び効率的かつ効果的な運営による施設管理が求められている。

(施策の方針)

本港地区や西山地区など高度成長期に整備した施設が多く存在する下関港において、維持管理、更新・修繕に充当できる財源には限りがあることから、費用の平準化・縮減を図るため、予防保全の観点からふまえた戦略的な老朽化対策に努める。

また、機能の集約や改善による利用率の向上など、時代の変化に応じた港湾ニーズに基づく既存施設の継続的な有効活用を推進する。

〔取組施策〕

- K-① 戦略的な老朽化対策の実施
- K-② 既存施設の有効活用



図 4-38 係留施設の築年数の状況
〔本港地区〕

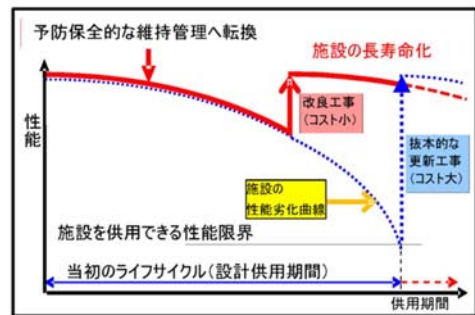


図 4-39 予防保全的な維持管理の考え方

L. CO₂削減に向けた取り組みの検討

(現況)

今後、世界各国で温室効果ガス削減に向けた取り組みの進展が想定される中で、日本においてもより一層の環境への配慮が求められている。

特に、下関市は三方を海に囲まれ、長い海岸線を有することから、ブルーカーボン（藻場の保全・再生、海洋生物による吸収等）を用いた温暖化対策や、海洋汚染対策（海洋プラスチック問題等への対応）等、海域環境の保全について配慮することが重要である。

(課題)

下関港で取り扱われる貨物の背後圏は国内全域と広く、トラック輸送を完全に切り離すことはできないことから、CO₂削減に向けた取り組みが必要である。

(施策の方針)

下関港で取り扱われる貨物の多くは国内全域からトラックにより輸送されているが、トラック運送業界において近年顕在化しているドライバーの不足やCO₂削減などの地球温暖化対策として、トラック単体の低燃費化や輸送効率の向上と合わせ、鉄道貨物ターミナルを活用したシーアンドレールの推進を図る。

また、港湾緑地の整備や浚渫土砂などを有効活用した藻場などの整備によるCO₂吸収量の増加への取り組みを検討する。

さらに、上屋などのLED照明化や再生可能エネルギーの導入などによる温室効果ガス削減に向けた港湾荷役の省エネ・エコ化への取り組みを検討する。

〔取組施策〕

- L-① 港湾緑地の整備
- L-② 藻場等の造成

M. 効率的な管理・運営に向けた取り組みの検討

(現況)

厳しい財政状況や将来の財政負担などを考慮し、公共投資額をできる限り抑制しつつ、選択と集中により効率的かつ効果的な港湾施設整備の推進を図っていく必要がある。

(課題)

公共施設及び民間倉庫などの老朽化が進行する中、限られた港湾エリアの中で、現在の作業効率を維持しながら効率的かつ経済的に施設の更新、東港地区及び岬之町地区においては、民間活力を活かした賑わい創出が求められている。

また、国際フェリーターミナルや駐車場などの公共サービスにおいて、質の高い効率的な運営が求められている。

(施策の方針)

港湾エリアの一体化や国際物流ターミナルなどの機能強化の発現において、港湾施設の再編など、土地の有効活用を図りながら、効率的な事業進捗を図る。

また、老朽化した公共上屋や民間倉庫の更新に伴う複数事業者による施設の再編や高度化、施設更新時期の調整による効率化など、民間活力を導入した効率的な管理・運営に向けた取り組みの検討を行う。

さらに、質の高い公共サービスの提供を目指すため、民間活力を活用した事業手法の検討を行う。

このような取り組みに加え、社会経済情勢の変化や港湾施設などの利用動向を適切にとらえ、港湾物流サービスの向上に資する手続き簡素化や新技術の導入などの検討を行う。

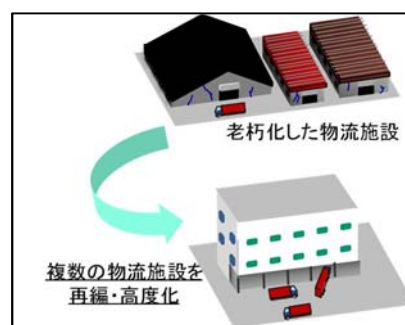


図 4-40 物流施設の再編・高度化イメージ

N. 地元企業の要請への対応

(現況)

下関港の背後には製造業や冷蔵倉庫などが立地し、公共岸壁や各企業の専用岸壁において海上貨物が取り扱われている

(課題)

今後は、港湾利用者の拡大による港湾の活性化、ひいては本市の産業の活性化に資する港運営が求められている。

また、社会経済情勢の変化により、臨港地区内の空地化や土地利用の変化が生じている。

(施策の方針)

地元企業の活性化に資するべく、企業の要請に柔軟に対応できる開かれたみなとづくりを目指す。

また、臨港地区内の既存空地などの有効活用を促進し、企業動向や要請の把握により、効率的かつ効果的な土地の管理・利用促進に努める。

〔取組施策〕

- N-① 地元企業要請への対応
- N-② 土地利用の見直し

O. 近隣港湾との連携強化

(現況)

下関港は、下関港の特長であるスピーディな輸送環境や本州と九州の結節点に位置する立地特性、全国への輸送ネットワークへのアクセスが良いことといった要因とあいまって、中国圏・九州圏はもとより全国に広がる背後圏を有している。

(課題)

下関港の発展に向けては、さらなる近隣港湾との連携が必要である。

(施策の方針)

九州圏とのアクセス路は主に北九州市東部に集中しているが、計画されている西側へのアクセス路が整備されることにより、物流・人流ともに九州圏との相互アクセス性の飛躍的な向上が期待できる。

下関港のさらなる発展のために、近隣港湾との連携強化を図る。



図 4-41 九州圏とのアクセスイメージ

5. 長期構想におけるゾーニング

(1) 長期構想ゾーニングの考え方

下関港の将来像を実現していくために、空間利用の方向性を示す。

- 本港地区は国際フェリーを中心とした物流機能の強化、新港地区及び西山地区は新たな国際物流拠点の形成・強化、長府地区は既存機能の利用拡大を図る物流関連ゾーンとする。
- 長府地区、江の浦地区及び西山地区、福浦地区、荒田地区は地元産業の集積地として下関港の活性化を担う生産ゾーンとする。
- 岬之町地区、東港地区、唐戸地区及び巖流島地区は、相互に連携して賑わいを創出する交流・レクリエーションゾーンとする。
- 長府地区、福浦地区などは、既存施設の利活用を図る船だまりゾーンとする。
- 長府地区及び西山地区、弟子待地区は、既存エネルギーに加え新たな資源エネルギーの活用を見据えたエネルギー関連ゾーンとする。
- 新港地区は、大規模災害時に対応する防災ゾーンとする。

(2) 長期構想ゾーニング

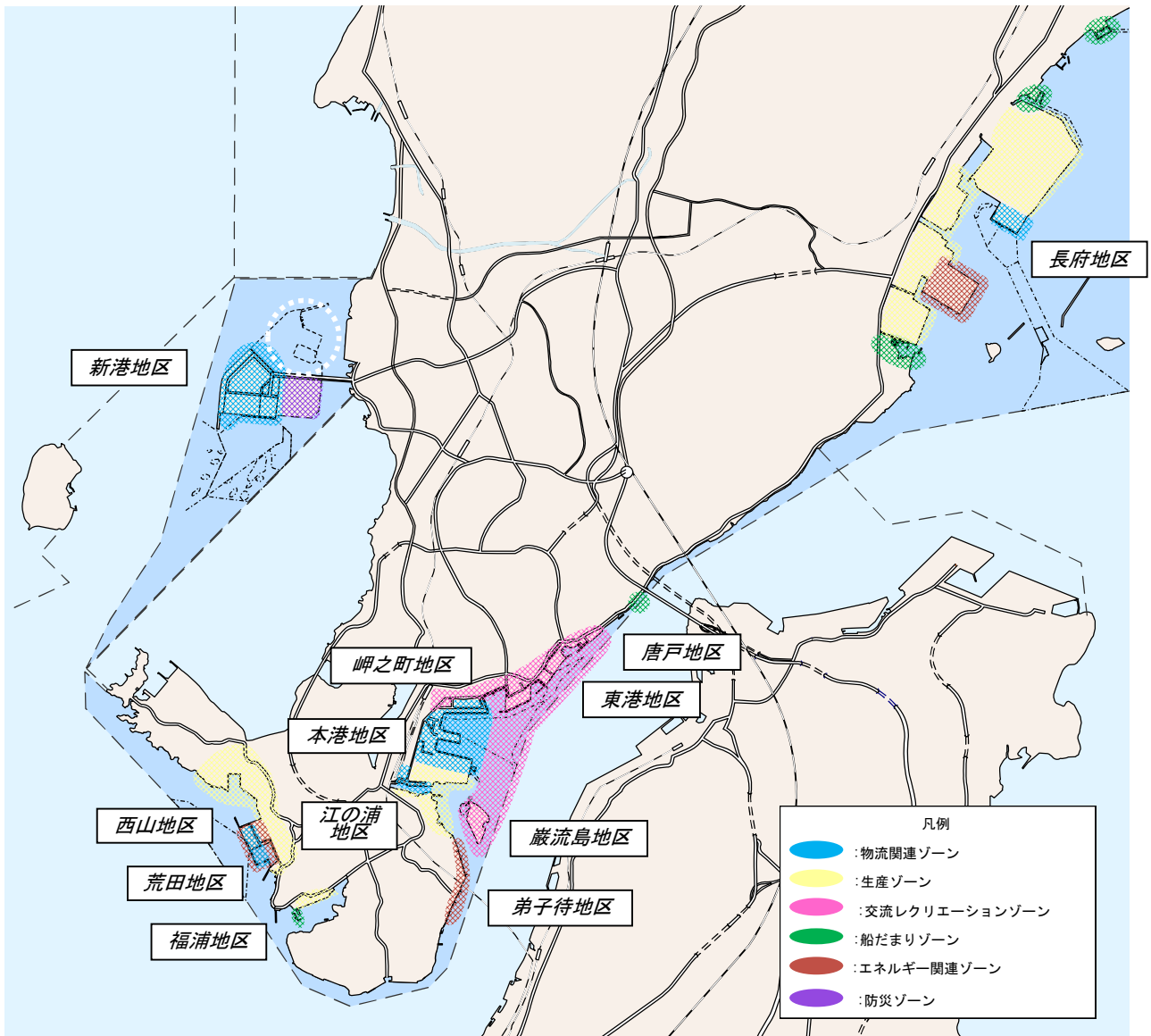
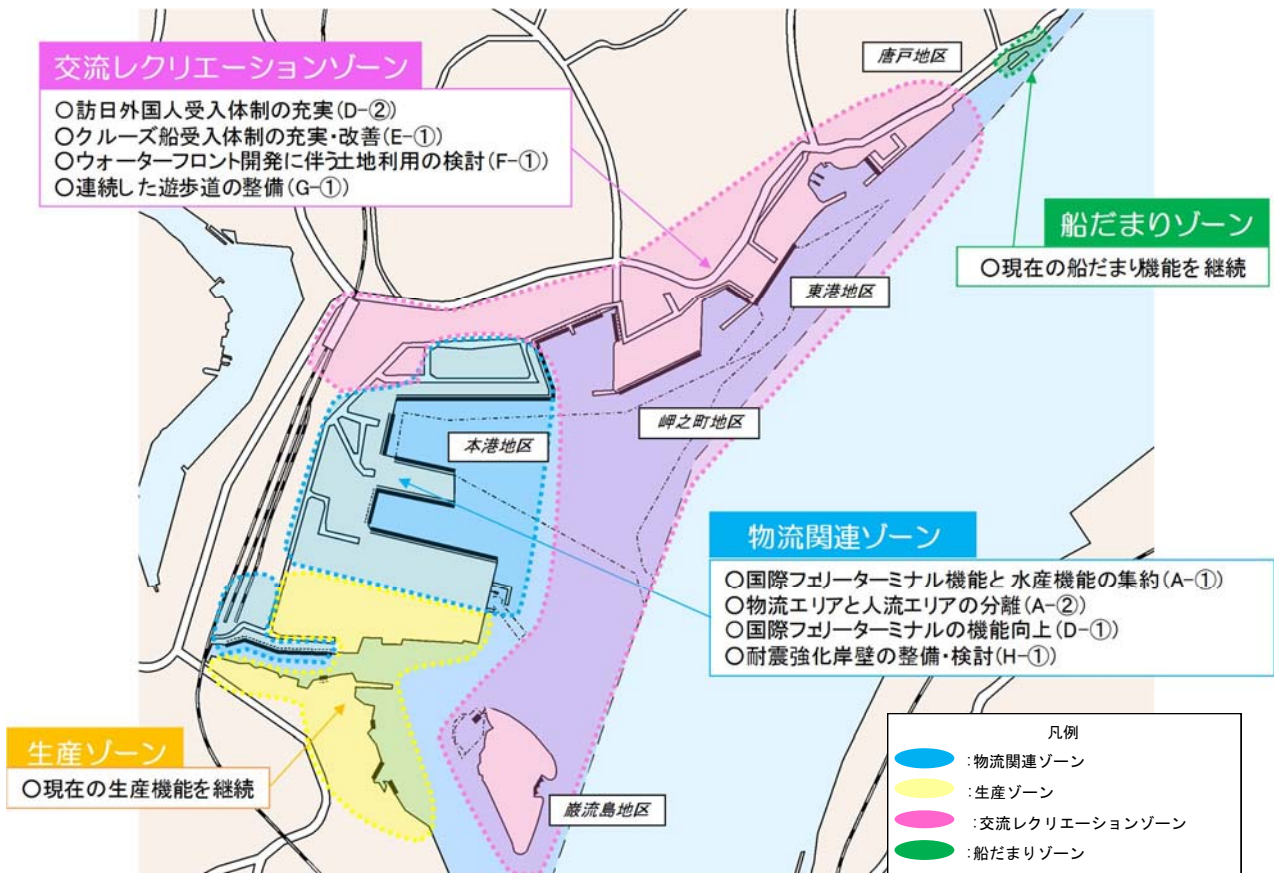


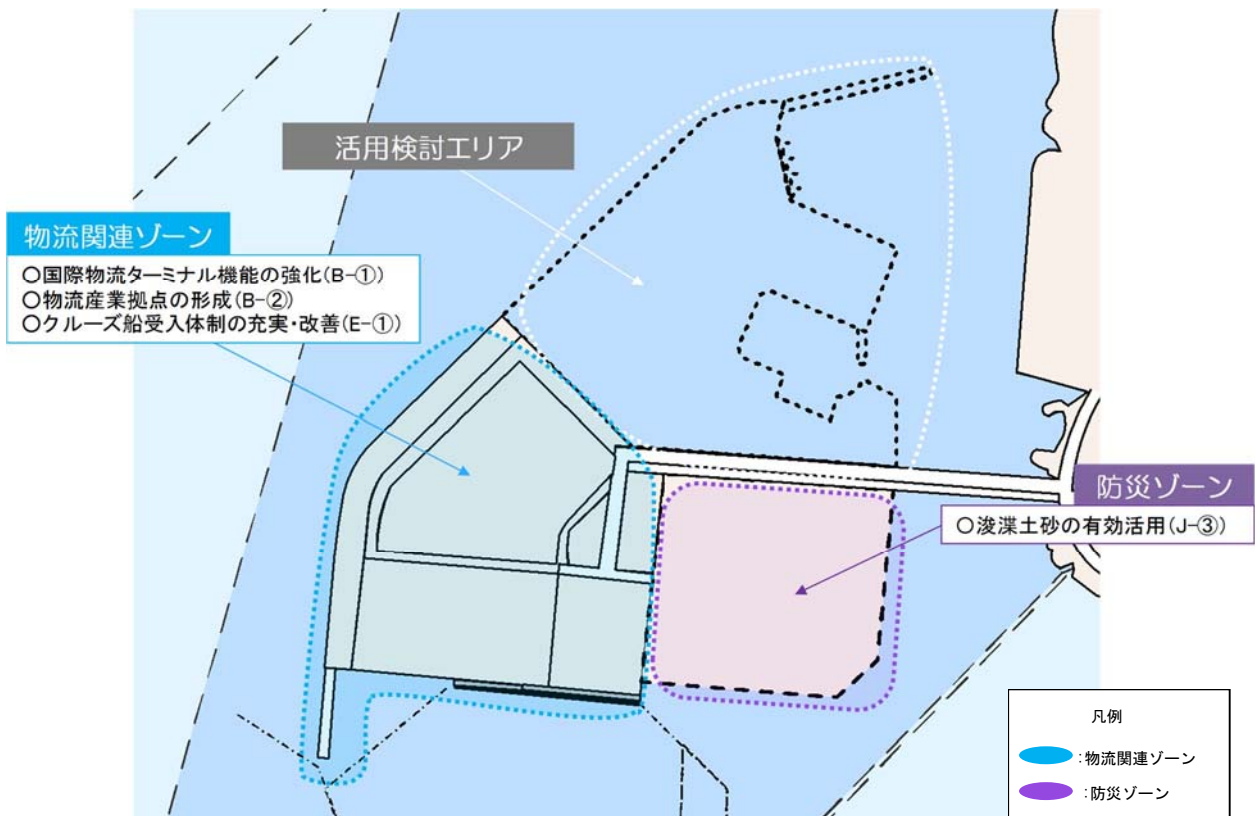
図 5-1 下関港全体のゾーニング

(3) 長期構想ゾーニング【地区別】

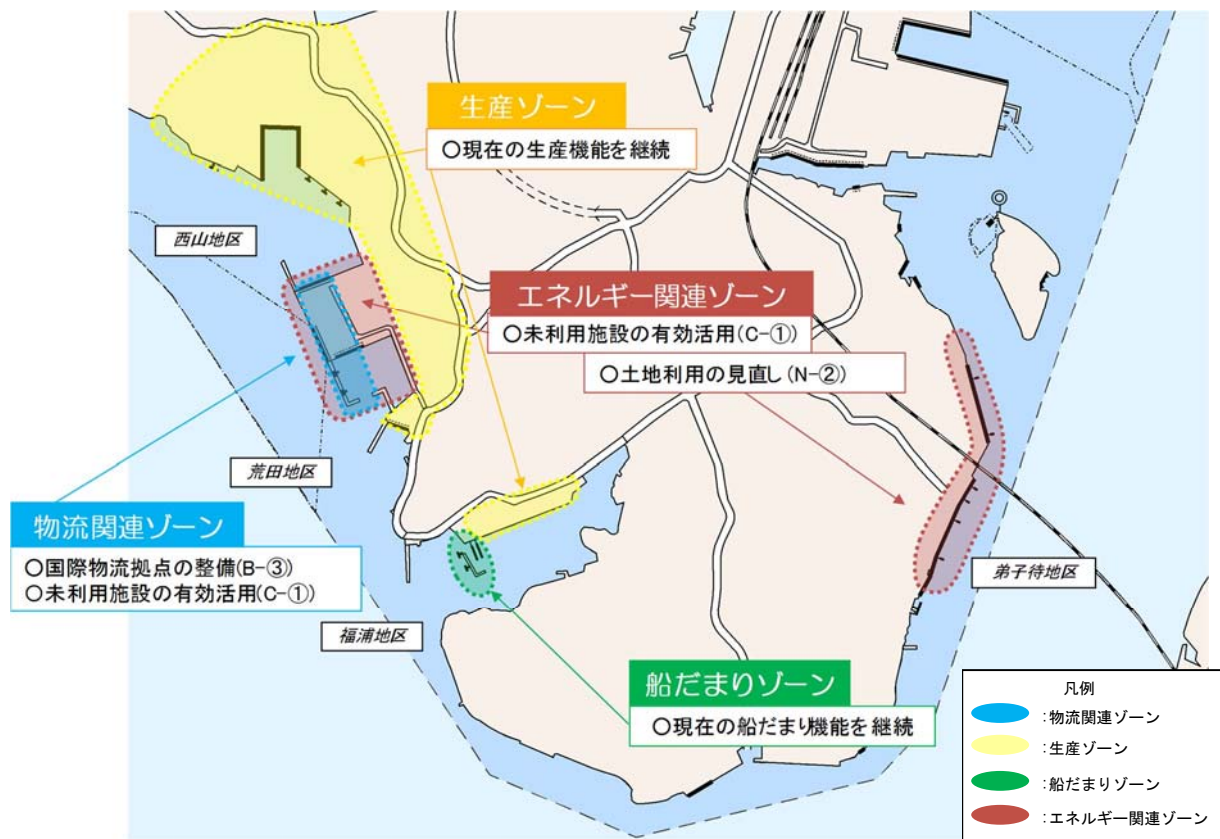
〔本港地区・岬之町地区・東港地区・唐戸地区・巖流島地区〕



〔新港地区〕



〔西山地区・荒田地区・福浦地区・弟子待地区・江の浦地区〕



〔長府地区〕

