

## 地域の基幹産業の競争力強化のための 港湾整備によるストック効果

～地域の雇用と経済を支える港湾整備の事例～

いのくち だいち  
井ノ口 大地\*

海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後に産業集積が進み、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力を向上させる重要な役割を担っている。本稿では、地域の基幹産業と密接に関連する港湾整備と、そのストック効果の事例について紹介する。

### 1. はじめに

海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後に産業集積が進み、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力を向上させる重要な役割を担っている。国土交通省においては、新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえたサプライチェーンの強靱化、生産拠点の国内回帰、多元化や国際競争力強化による製造業・農林水産業等の発展を支えるため、集積した産業の物流効率化や民間投資の誘発等に資する港湾施設の整備を重点的に推進することとしている。

また、平成30年7月豪雨や平成30年北海道胆振東部地震の際には、高速道路、鉄道及び空港の機能が停止する中、緊急輸送手段として内航フェリー・RORO船が活躍した。近年、トラックドライバー不足が深刻化し、海上輸送へのシフトが進むなど、国内物流を支えるフェリー・RORO船の役割が注目され、新規航路の就航や船舶の大型化等が進展している。これらを踏まえ、国内物流を将来にわたり安定的に支えるフェリー・RORO輸送網の構築を推進している。

本稿では、こうした地域の基幹産業と密接に関連する港湾整備と、そのストック効果の事例について紹介する。

### 2. 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備の事例

#### 1) 集積した産業の物流効率化等に資する港湾整備

##### (1) 石狩湾新港東地区の事例

石狩湾新港では、近年、産業用地の分譲が進むなど、進出企業による工場新設、稼働、設備増強等が見込まれている。特に、鉄スクラップについては、輸出量の増加への対応に加え、水深不足により大型船が満載で入港できない状況の改善等が求められている。

こうした状況を踏まえ、令和3年度より、石狩湾新港において、貨物需要の増大や船舶の大型化に対応するため、東地区において岸壁の整備、泊地の浚渫等、国際物流ターミナルの整備を進めている。

本事業の実施により、大型船の喫水調整（減載）の解消等が図られ、鉄スクラップの輸送が効率化されるとともに、岸壁直背後の広大なヤードでの集積・保管による品質確保が図られ、東南アジア等の鉄スクラップ需要を取り込むことが可能となることから、鉄スクラップ輸出の国際競争力の向上に寄与する。また、鉄スクラップの輸出先の確保が可能となり、背後地域に所在する鉄スクラップを排出する事業者（約2,000社）の社会・経済活動の安定化にも寄与する。

さらに、将来的に複数港の鉄スクラップ事業者

\*国土交通省 港湾局 計画課 事業評価係長

が連携し海上輸送ネットワークが形成されることで、他港湾も、石狩湾新港をラストポートとする大型船に共同で積載することができ、東南アジア等の遠方国への大量一括輸送が可能となる。これにより、全国の鉄スクラップ輸出の効率化が図られ、安定的な輸出が可能となることで、全国の廃棄物処理コストの低減も期待される。

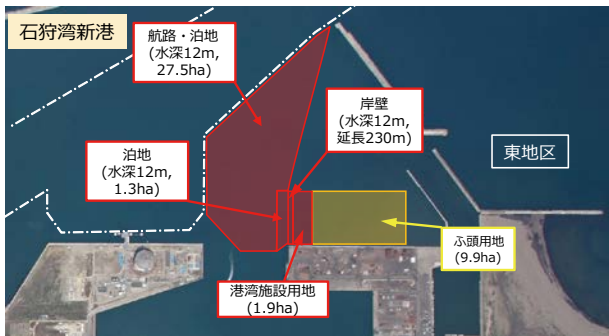


図-1 石狩湾新港東地区国際物流ターミナル整備事業の概要

## (2) 清水港新興津地区の事例

清水港は、製紙業の製造品出荷額等が全国第1位である静岡県製の紙原料の輸入を支える港湾であるとともに、近年は、全国の製紙工場の原料の輸入拠点となっており、パルプの輸入量が増加している。また、背後圏の海上輸送の拠点であり、特に東南アジア航路のコンテナ貨物量や航路数が増加し、船舶が大型化している。一方、大型船は利用できる岸壁に限られており、減載し水深の浅い岸壁を利用するなど非効率な輸送を強いられていることから、大型船が着岸可能な岸壁を整備することが必要となっている。

こうした状況を踏まえ、令和3年度より、清水港において、パルプやコンテナ貨物量の増加及び船舶の大型化に対応するため、新興津地区において岸壁の整備、泊地の浚渫等、国際物流ターミナルの整備を進めている。

本事業の実施により、海上輸送が効率化することで、製紙産業をはじめとする清水港背後における産業の振興が図られる。さらに、清水港のみならず、清水港からトランシップで輸送される他港を活用する企業においても物流コストの削減が図られ、我が国の製紙産業における国際競争力の向上も期待できる。

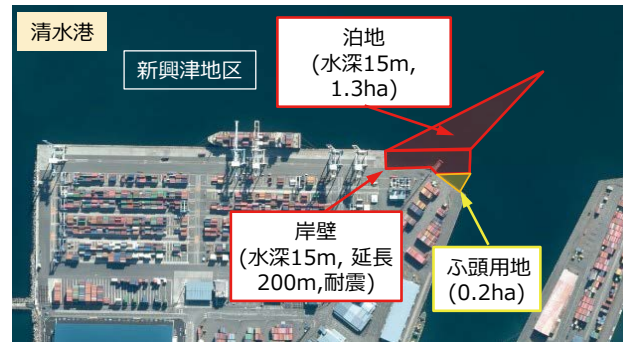


図-2 清水港新興津地区国際物流ターミナル整備事業の概要

## (3) 姫路港広畑地区の事例

姫路港広畑地区は、現在、公共岸壁において鉄鋼用炭石等のバルク貨物の取り扱いがあるほか、専用岸壁にて原塩や石炭の取り扱いが行われている。こうした中、産業用地の分譲が進むとともに設備投資が計画されており、原塩や木質チップ、PKS等のバルク貨物の取扱が増加し、バースの取り扱い能力が逼迫する見込みであることから、これに対応した新たな岸壁の整備が必要となっている。また、国道250号など姫路港広畑地区周辺の道路は既に慢性的な渋滞が発生しており、今後、港湾を利用する車両の増加が見込まれることから、広畑地区の岸壁への円滑な陸上輸送を確保するため、交通機能の強化が必要となっている。

こうした状況を踏まえ、令和3年度より、姫路港において、貨物需要の増大や船舶の大型化に対応するとともに、円滑な陸上輸送を確保するため、岸壁や臨港道路の整備等、国際物流ターミナルの整備を進めている。

本事業の実施により、原塩等の原料や、エネルギー関連（バイオマス燃料）貨物の輸送が効率化し、関連産業も含めた幅広い企業の競争力が向上するとともに、消費者の製品購入価格の低下に寄与する。また、港湾関連車両の円滑な輸送が可能となることで、製品の入出荷の定時性確保等に繋がり、競争力強化に寄与する。

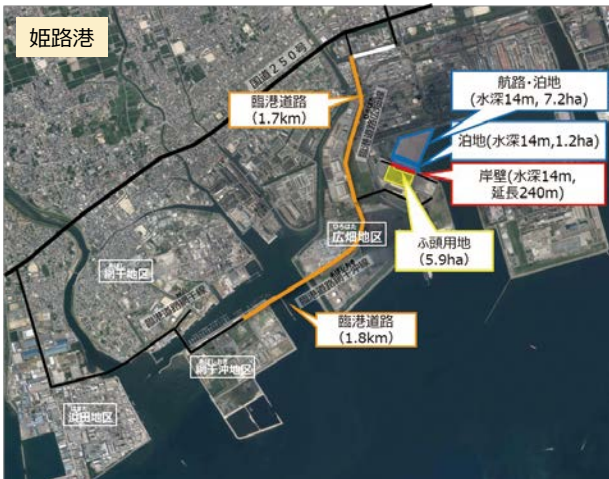


図-3 姫路港広畑地区国際物流ターミナル整備事業の概要



図-4 大分港大在西部地区複合一貫輸送ターミナル整備事業の概要

## 2) フェリー・RORO輸送網の構築に対応した港湾整備 ・大分港大在西部地区の事例

大分港における内航RORO船のシャーシ輸送台数は、近年、航路の就航や増便に伴い増加しており、旺盛な貨物需要を踏まえ、新規航路の就航や船舶の大型化が見込まれている。一方で、大分港では、岸壁の水深が不足しているため、RORO船の喫水調整を強いられており、RORO船への積載を制限する必要がある、輸送需要に対応できていない状況となっている。また、現在の大在地区では、シャーシ置場が岸壁から離れた所にあり、非効率な運用を強いられている。

こうした状況を踏まえ、令和2年度より、大分港において、貨物需要の増大に伴うRORO船の大型化等に対応するため、大在西部地区において、岸壁の整備、泊地の浚渫等の港湾施設の整備を進めている。

本事業の実施により、船舶の大型化による物流効率化が図られ、地域企業の競争力が向上し、地域の安定した発展が期待される。また、トラックドライバー不足に伴い将来的な輸送力が懸念される中、船舶の大型化に対応でき内航RORO船による輸送力が増強されることにより、将来的な輸送需要への対応に寄与する他、トラックドライバーの休息確保や労働時間の短縮など、トラックドライバーの労働環境の向上が図られる。

## 3. おわりに

港湾整備は、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力を向上させる等、様々なストック効果を発現させるものであり、引き続き、集積した産業の物流効率化等に資する港湾整備や、フェリー・RORO輸送網の構築に対応した港湾整備を進めて参りたい。



【著者紹介】 井ノ口 大地 (いのくち だいち)

平成3年生まれ。東京工業大学工学部土木・環境工学科卒。国土交通省鉄道局施設課、四国地方整備局港湾空港部港湾計画課係長を経て現職。