



徳山下松港



ゆるぎないエネルギーの供給拠点港湾

徳山下松港

国際拠点港湾の一つ、山口県の徳山下松港は、瀬戸内海北西端の周防灘に面する。瀬戸内海に浮かぶ小島に囲まれ、静穏な海域を持つ天然の良港として歴史を刻んできた。瀬戸内工業地域の一角である周南コンビナートの中核施設として、地域と一体不可分の発展を遂げるだけでなく、日本経済発展の礎としての役割を担ってきた。西日本エリアに石炭を供給する拠点となる国際バルク戦略港湾の指定を受け、船舶の大型化や近年の社会経済情勢の変化などにも対応した港湾として発展し続ける。



港湾概要	【港湾区域面積】	【総取扱貨物量】	【外貿コンテナ取扱貨物量】
	1万4,985ha 【臨港地区面積】 477ha	4,822万t (2021年) (外貿1,906万t、内貿2,916万t)	6万8,010TEU(空コン含む) (2021年) 【港湾管理者】 山口県

徳山下松港の沿革

江戸時代	「毛利の三白」と称される米、塩、紙の増産政策で富田、徳山、下松港が生産品の積み出し港として発展	2003年 2005年 2008年	総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定 新南陽埠頭水深12m 岸壁240m、周南大橋完成 臨海部産業エリア形成促進港に指定 下松第1埠頭水深7.5m 岸壁260m 完成 植物検疫港の指定
1874年	徳山港と笠戸湾を結ぶ堀川運河が完成	2011年	国際拠点港湾の指定 国際バルク戦略港湾(石炭)に選定 晴海親水公園が日本夜景遺産に認定
1922年	徳山港開港。特別輸出入港に指定	2014年	港湾計画改訂
1938年	海軍要港に指定され、開港閉鎖	2018年	徳山下松港が特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定
1948年	徳山下松港として開港指定(下松港が徳山港に編入)	2021年	徳山ポートビル完成
1951年	重要港湾に指定。検疫港に指定。出入国港に指定		
1965年	特定重要港湾に指定。植物(木材)防疫港に指定		
1966年	光港が徳山下松港に編入して開港		
1972年	晴海3、4号岸壁(水深10m)370m 完成		
1983年	晴海5、6号岸壁(水深10m)370m 完成		
1985年	はなぐり海岸環境整備施設完成		
1991年	徳山コンテナターミナルの開設。 晴海7号岸壁(水深12m)240m 完成。 ガントリークレーン1号機完成		
1992年	港湾計画改訂		
1994年	下松第2埠頭水深5.5m 岸壁360m、水深10m 岸壁170m 完成		
1998年	ガントリークレーン2号機完成 新南陽埠頭水深10m 岸壁170m 完成		
2000年	晴海9号岸壁(水深14m)280m 完成 光井マリナ完成		
2002年	徳山コンテナターミナル拡張		



整備の進む海軍練炭製造所
写真:「ふるさとの思い出写真集明治・大正・昭和徳山」より転載

天然の良港を活かした持続的発展

徳山下松港は、山口県の周南、下松、光の3市にまたがり、新南陽、徳山、下松、光の4地区に分かれる。周南コンビナート内の港湾として我が国経済の発展を支える以前から、静穏な海域に面する天然の良港として、江戸時代から利用されている。財政難に苦しむ毛利藩が米、塩、紙の殖産による「三白政策」を実施した。藩政を支える収入源として、これら3品の生産を奨励するとともに藩外に出荷した。その出荷拠点となった徳山、下松の各港が商港として整備され、発展してきた。徳山港内の浜崎港は、藩主が参勤交代の折など海路を用いる際に利用されたという。

明治時代に入り、徳山に海軍の煉炭製造所(海軍燃料廠)が進出してくると、大正時代には日本曹達工業(現トクヤマ)や日本汽船笠戸造船所(現日立製作所笠戸事業所)などの企業の立地が進んだ。こうした背景を受け、徳山港は1922年に開港し、特別輸出入港にも指定され、2022年には、開港100周年を迎えた。周辺地域には石油、鉄鋼、化学、輸送機械など、今日の我が国を代表する多くの企業が進出した。戦後、海軍燃料廠はなくなったが、戦争によって被災した民間工場や市街地が復興して生産力が回復してくると、戦後復興による好景気も後押しして、さらに多くの企業の進出が相次いだ。

並行して港湾の整備が進んで機能強化も図られ、我が国屈指の石油コンビナートが形成されていった。

1948年に下松港が編入されて徳山下松港となり、1951年に重要港湾の指定を受けた。その後、1965年に特定重要港湾に昇格指定され、2011年には国際拠点港湾に指定された。

国際バルク戦略港湾政策

日本は、産業や国民生活に不可欠な資源・エネルギー・食糧を海外からの輸入に依存している。これらのばら積み(バルク)貨物を輸送する船舶は世界的に大型化が進展している中、国内の係留施設は、近隣諸国と比較して古く、水深が浅い傾向にあり、各港湾では中型船による非効率な海上輸送が行われている。このため、国土交通省では、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、企業間連携による大型

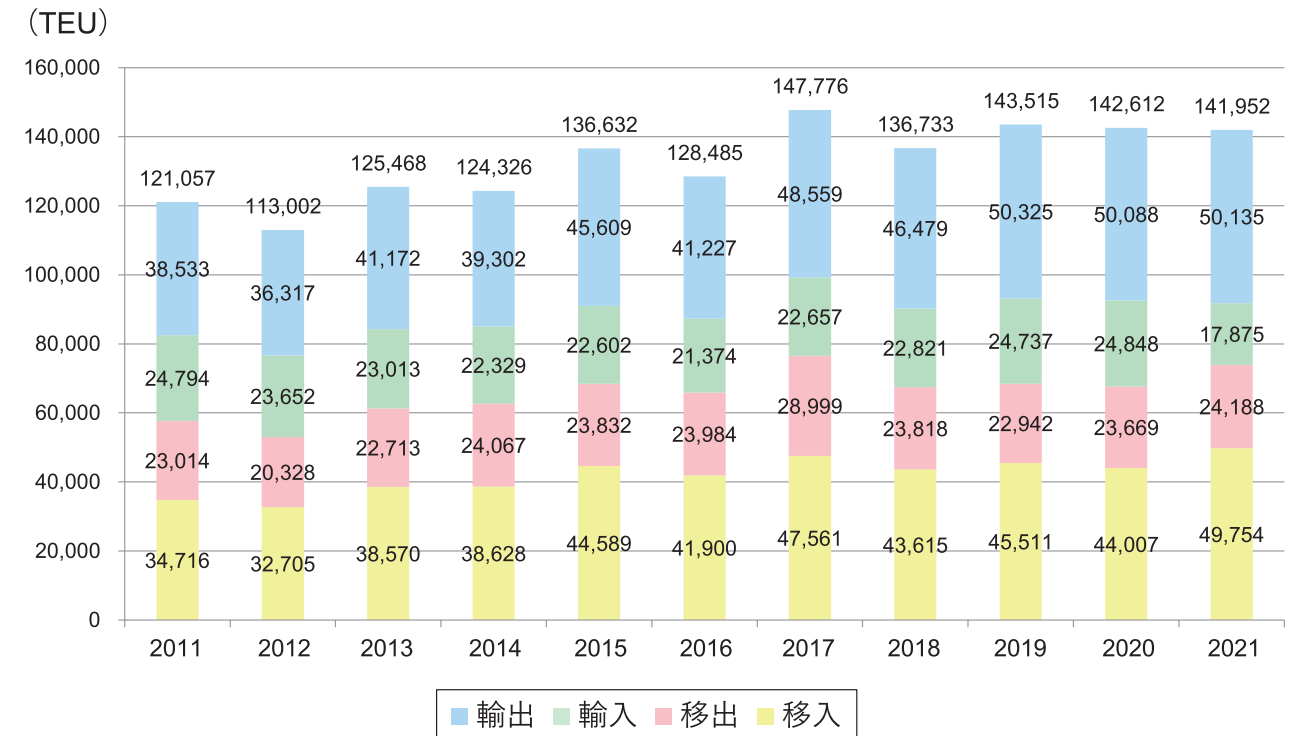
船を活用した共同輸送を促進することで、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図り、こうした物資の安定的かつ安価な輸送を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出に寄与するべく、国際バルク戦略港湾政策を展開している。

徳山下松港・宇部港は、日本を代表する基礎素材型産業が集積しており、そのエネルギーのほとんどは石炭による自家発電で賄われている。また、両港にはコールセンター(輸入石炭の中継備蓄基地)もあり、西日本一円に立地する火力発電所や各種工場への石炭供給拠点として重要な役割を担っている。こうした背景を受けて、徳山下松港および宇部港は、2011年に国際バルク戦略港湾(石炭)に指定され、徳山下松港では、船舶の大型化や企業間連携による大

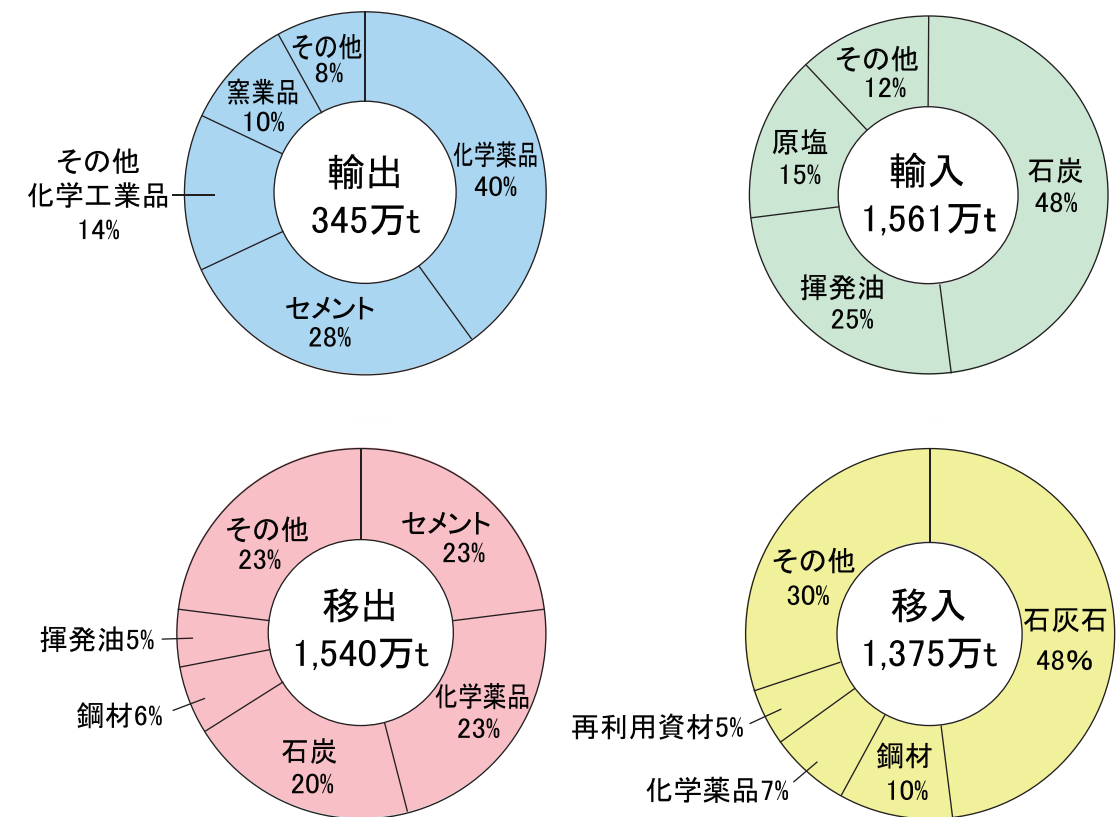


新南陽地区

■ コンテナ取扱貨物量の推移(空コンを含む) ■



■ 外内出入別の主要品目取扱貨物量 (2021年) ■



型石炭船を活用した共同輸送の進展に対応するため、2016年より「徳山下松港国際物流ターミナル整備事業」に着手している。このプロジェクトにより、ケーブサイズ級船舶の入港に対応した係留施設として、下松地区では栈橋延長390m・水深19m、徳山地区では岸壁延伸110m(既設とあわせて390m)・水深14m、パナマックス級船舶の入港に対応した係留施設として新南陽地区では岸壁延伸80m(既設とあわせて320m)・水深12mの整備が進められている。国土交通省によれば、これらの施設整備に伴う船舶の大型化や共同輸送の進展により海上輸送コストが約2割削減できると試算されている。

カーボンニュートラルポート

徳山下松港では、2020年より小名浜、横浜・川崎、新潟、名古屋、神戸の各港と共に、他港に先駆けてカーボンニュートラルポートの検討が進められている。カーボンニュートラルポートは、国際物流の結節点かつ産業拠点となる港湾において、水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入や貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることを目指すものとされている。

徳山下松港では、従来の石炭の取扱に加えて、各企業の取組によって、バイオマス関連の取扱量は増加中である。一般的に、

産業と一体不可分の発展へ



徳山地区

バイオマス燃料は燃焼効率が石炭よりも劣るため、より広大なストックヤードが求められており、背後地の確保が今後課題となる可能性もある。さらに、周南コンビナート各企業において、2022年より周南コンビナートにおけるアンモニアサプライチェーンの構築検討を開始しており、

先進的な取組も進められている。

将来に渡って我が国エネルギーに大きく関わる港湾という徳山下松港の位置付けは今後も継続しそうだ。

脱炭素社会の構築にかじを切った国際社会。エネルギーの供給拠点として徳山下松港の発展を見守りたい。



下松地区