



寄稿 3

「和歌山下津港長期構想」 について

和歌山県県土整備部港湾空港局
港湾漁港整備課 主任

中村 圭吾

1. はじめに

港は、人や物を運ぶ役割を担い、本県が経済活動を営んでいく上で、欠かすことのできない重要な社会インフラです。本県には、国際拠点港湾の和歌山下津港、重要港湾の日高港および地方港湾の13港を合わせ、15の港があり、それぞれが地域経済に対して重要な役割を果たしています。

その中でも本県最大の港である和歌山下津港については、平成9年に港湾計画の改訂が行われてから既に20年以上が経過しており、その間、船舶の大型化や港湾周辺の用地不足など港湾利用ニーズの変化、京奈和自動車道をはじめとする高速道路ネットワークの拡大など物流環境の変化、地震や台風等の自然災害リスクの高まりなど、当港を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。その変化に対応するため、今回、現状を踏まえ、和歌山下津港の概ね20年から30年後の将来像や、それを実現するために施策の方向性を示した「和歌山下津港長期構想」を策定しましたので、その内容について産業や物流の分野を中心に紹介します。

2. 和歌山下津港の概要

和歌山下津港は、大阪湾の湾口、いわゆるゲートウェイに位置し、大阪湾に入らずに港を利用できるという立地条件にあります。阪神工業地帯との道路整備も進み距離も近くなっており、近畿一帯の経済圏と直結しています。また、四国東部とも近い距離にあり、和歌山～徳島を結ぶフェリー航路を有しているため、四国への玄関口として和歌山はもとより大阪、奈良方面の人々に広く利用されています。

和歌山下津港は、和歌山県の北端に位置し、和歌山市・海南市・有田市の広い範囲に跨る港で、臨海部には鉄鋼業、石油精製業、化学工業等、多数の企業が立地し、これら企業の原材料や製品の物流拠点となっています。当港は5つの港区に分けられており、北から順に和歌山北港区、和歌山港区、和歌浦海南港区、下津港

和歌山下津港の各港区の位置

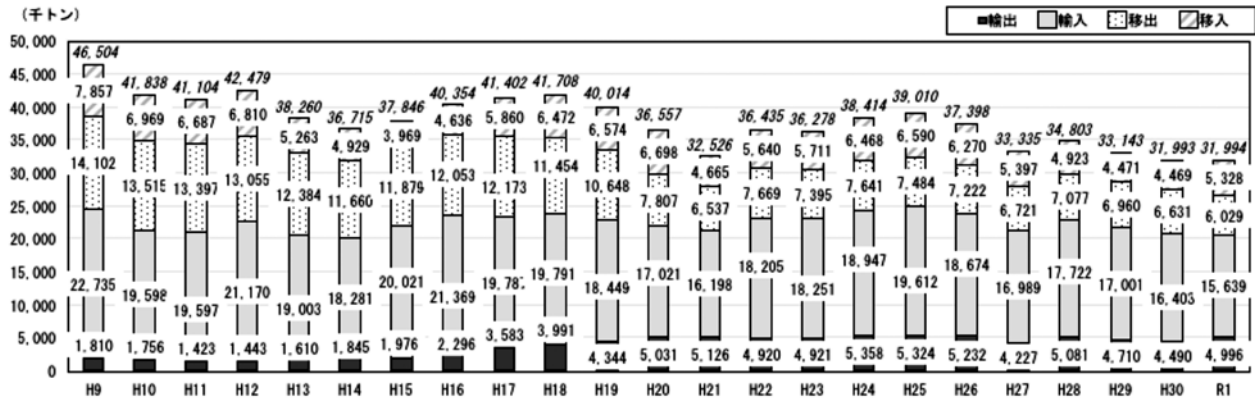


区、有田港区となっています。特に、和歌山港区はコンテナ貨物や原塩・原木などバルク貨物の輸入等に利用されている大きな公共岸壁が集中しており、大型クルーズ船の寄港時にはこれらの岸壁を利用して受け入れている状況です。

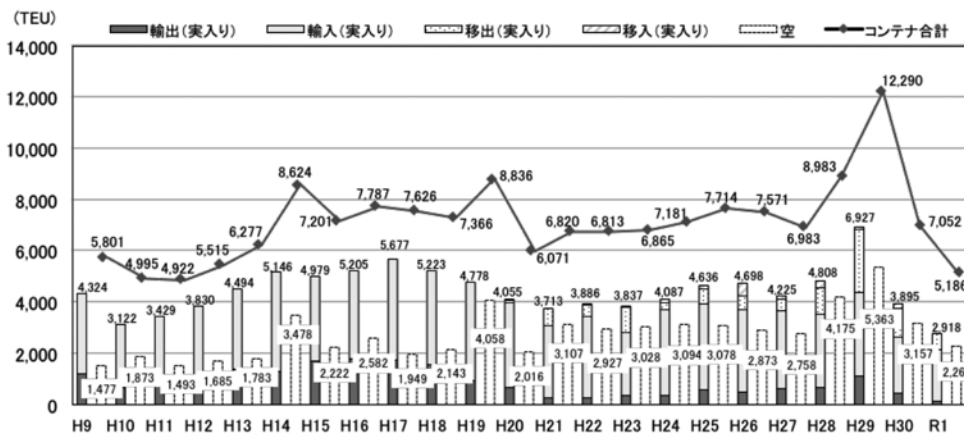
3. 和歌山下津港の現況

和歌山下津港全体の取扱貨物は、輸入の比率が高いことが特徴ですが、近年は輸入減少の影響を受けて、全体として減少傾向となっています。公共岸壁と専用岸壁で扱われる貨物量の割合は、専用貨物が約96%と非常に高くなっており、臨海部に立地する鉄鋼関連企業、石油関連企業の取扱貨物が大半を占めています。公共貨物は、平成16年をピークに平成21年にかけて減少しましたが、近年は横ばい状況となっています。公共貨物の主要品目は砂利・砂ですが、近年は化学薬品や原塩も増えている状況です。

和歌山下津港における輸移出入別貨物量の推移



和歌山下津港におけるコンテナ取扱個数の推移



コンテナ貨物の主要品目は、輸出では産業機械、輸入では染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品となっています。コンテナの取扱個数は、平成 21 年の内航フィーダー航路開設以降は年々増加し、平成 29 年には過去最高の取扱個数となりました。しかし、平成 30 年の台風

21 号によりガントリークレーンが被災し、非効率な荷役となった影響もあり、航路数が 1 つ減り、取扱個数も減少している状況です。コンテナ航路数も多いときには週に 4 便ありましたが、現在は週に約 2 便となっている状況です。

4. 和歌山下津港における課題

○背後圏の拡大による新たな貨物の集貨

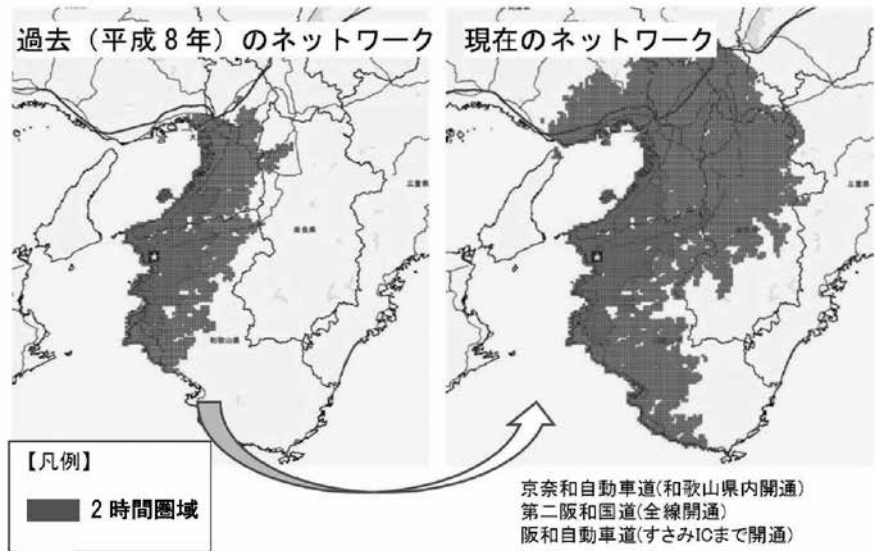
和歌山下津港の背後圏では京奈和自動車道をはじめとする高速道路ネットワークの整備が進み、それに伴って時間距離が大幅に短縮されてきている状況です。過去(平成 8 年)と現在の 2 時間圏域のエリアを比較すると、格段にエリアが拡大されています。そのため、県内企業はもちろんのこと、奈良県西部や大阪府南部等の企業も新たな港のユーザーとして考えられるため、利用促進に向けたポートセールスを実施していくことが必要です。また、輸送方法としてはコンテナ船や RORO 船[※]を使った輸送が考えられるため、陸上輸送時間の短縮を生かして、より貨物を集荷するためには、新たな航路を誘致するような取組みも必要と考えています。

※ RORO 船: 貨物を積んだトラックやシャーシ(荷台)ごと輸送する船舶のこと

RORO 船 (和歌山下津港着岸時)



道路整備の進展による和歌山市からの時間距離の変化



○陸上輸送からのモーダルシフトへの対応

現在、鉄鋼、化学工業品、機械等については主に和歌山から関東や九州へトラックで長距離陸上輸送を行っているところですが、昨今、トラックドライバー不足や労働環境の改善の必要性(2024年4月にトラック運転者への時間外労働の上限規制が適用)が叫ばれており、海上輸送へのニーズが高まっています。海上輸送のニーズに応え長距離陸上輸送を解消するためには、和歌山下津港から全国への内航定期航路の誘致を進め、安定した海上輸送を行なえる環境整備を進めることが必要です。また、港内で RORO 船に積み込むシャーシ(荷台)を大量に蔵置できる場所を確保することも必要と考えています。なお、現在、RORO 船の定期航路誘致に向けた取組を進めており、荷主企業や物流事業者に向けたポートセミナーの開催や RORO 船のトライアル輸送の実施等も行いました。

○コンテナ輸送の強化

和歌山下津港の利用企業から、アジア圏への輸送ニーズが増加しています。一方で、コンテナ航路の寄港頻度や仕向先の少なさ等から、県内発着のコンテナ貨物の多くが阪神港等、他の港を利用している状況です。そのため、アジア圏への新規航路、阪神港との内航フィーダーの強化を進める必要があります。また、航路数の拡充と合わせて荷役能力の向上やふ頭用地の拡張等の利用促進に必要となる荷役機能の強化を図る必要があると考えています。

○船舶の大型化への対応

近年、船舶の大型化が進展しており、利用企業から主流船舶への対応が遅れると輸送コストが増大し、今後、和歌山下津港が利用されなくなる可能性があるという意見を伺っています。そのため、船舶の大型化に対応した岸壁や係留施設の整備を図っていく必要があります。

○港湾内の用地不足

現在、和歌山港区にある工業団地のほぼ全ての区画が立地済みで、また、和歌山北港区ではふ頭用地へのアクセス道路が未整備で、企業が立地できる用地も不足しているため、新たな用地ニーズがあるものの対応が困難な状況となっています。そのため、和歌山港区では、埋立てによる企業用地やふ頭用地等の創出、和歌山北港区では、ふ頭用地等へのアクセス道路の整備や土地利用の見直しによる企業用地の確保を図る必要があります。

5. 和歌山下津港の長期構想

長期構想では、産業・物流の観点において「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和歌山下津港」を将来像として、和歌山下津港を活用したモーダルシフトや、未利用地の活用、埋立てによる物流機能再編等により港湾の競争力強化を図ることを

目指しています。

まず、産業・物流における基本戦略の1つ目は、和歌山下津港経由の海上輸送網を強化していくというもので、具体的な取組みとして、RORO 船航路の誘致や RORO 船岸壁の整備によるモーダルシフトの推進、船舶大型化に対応する係留機能の強化、コンテナの荷役機能向上や航路誘致等によるコンテナ輸送の拡大などに取り組んでいくこととしています。

2つ目は、企業の立地環境の向上という観点で、土地不足に対応していくというもので、具体的な取組みとして、既存土地利用の見直しやアクセス道路の整備による未利用地の有効活用、埋立てによる用地造成などに取り組んでいくこととしています。

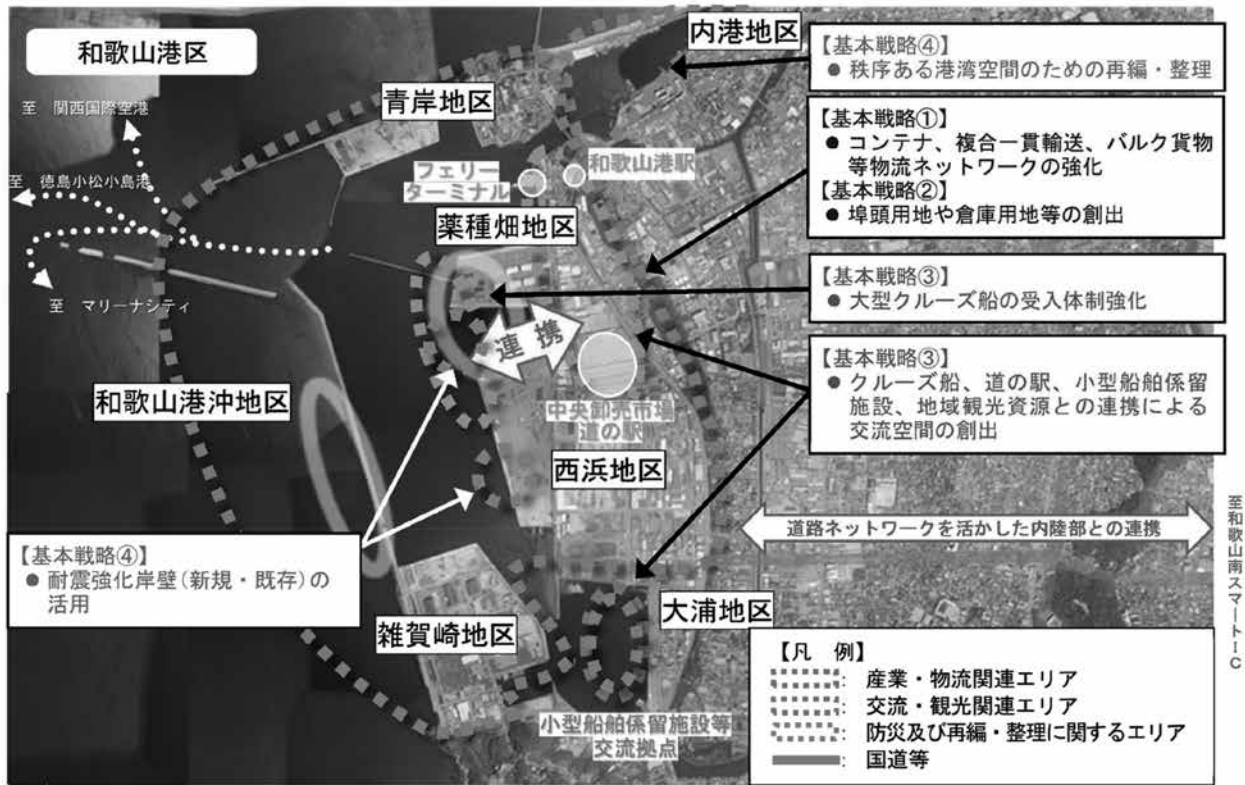
産業・物流以外にも、クルーズ船の受入体制の強化、耐震強化岸壁等の整備による大規模災害への備え、老朽化施設等の再編・整理や適正管理の推進、港湾のデジタル化への積極的対応、港湾・物流活動のグリーン化推進などによるカーボンニュートラルの実現に向けた取組みについても長期構想に位置付けているところです。

また、長期構想においては、和歌山下津港の将来像と基本戦略を踏まえて各施策を展開するため、港区ごとに空間利用ゾーニングを設定しています。そのうち、和歌山港区における空間利用ゾーニングを次ページに示します。

6. 今後について

今回策定した「和歌山下津港長期構想」については、位置付けした取組内容を展開していくことで、和歌山下津港がより利用者にとって使いやすい港となるよう、さらなる発展を目指すものです。今後、短期や中期で取り組んでいくこととした内容については、「和歌山下津港港湾計画」の改訂に反映させ、計画の実現に向けて港湾関係者や関係行政機関等が連携して取り組んでいきたいと考えています。

空間利用ゾーニング（和歌山港区）



航空写真（和歌山港区）

