

下関港

下関市港湾局

〒750-0066 下関市東大和町1-10-50

下関港国際ターミナル3F

☎083-231-1390

URL : <http://www.shimonoseki-port.com/>

1. 概況

〈市勢〉

関門海峡を挟んで九州に近接し、大陸へ最も近い下関市は海陸交通の要衝として早くから開け、日本の歴史とともに発展してきました。

下関市は、明治22年(1889)全国最初の市の一つとして市制がしかれ、商工業・港湾・水産・観光都市としての性格をあわせもつ、人口26万人の山口県下最大の都市で、二本の鉄道トンネル、関門橋、関門国道トンネルと連絡船により結ばれている北九州市と経済圏は一体をなしています。

〈地勢〉

地形は、大小さまざまな丘陵地からなり、埋立地以外は、平野の乏しい起伏の多い地形で、夏は東風、冬は西北西の風が卓越していますが、概ね年間を通して温暖な気候に恵まれた天然の良港をなしています。

〈港湾の沿革〉

商業・港湾都市として著しい発展を遂げたのは、特に徳川時代に入ってからで、毛利氏の統治下で培われた北前船による諸国物産の集散地としての性格は、今日の下関港を形成する基礎となりました。

明治時代に入り関門、関釜両連絡船の基地がおかれるとともに大陸方面や台湾などとの貿易港になり、次第に港湾諸施設も整備拡充されてきました。また、下関港(当時、赤間関港)は、明治32年(1899)に関税法にもとづく第一種港湾に指定されて一般開港場となりました。

太平洋戦争後は、大陸貿易が途絶え、関門トンネルの開通などから九州との連絡港としての性格は薄くなりましたが、関釜フェリー(株)により昭和45年(1970)に再開された関釜航路は、我が国最初の国際定期フェリー航路として脚光を浴び、昭和63年(1988)からは毎日運航となりました。同年には下関港国際ターミナルが完成するとともに、平成10年(1998)には「はまゆう」、平成14年(2002)には「星希」と新造船が次々と投入され、釜山航路の利便性は更に向上しました。また、昭和55年(1980)に始まった中国・青島航路も平成10年(1998)から定期化されたのを皮切りに、平成14年(2002)からオリエントフェリー(株)により週2便へと増便されました。さらに平成18年(2006)から上海下関フェリー(株)(現在の蘇州下関フェリー(株))により蘇州(太倉)航路が就航し、平成21年(2009)からは週2便へ増便されました。これらによ



新港地区(長州出島)(全景)



本港地区(全景)

り、下関港の大陸への窓口としての役割はますます大きくなりました。

また、コンテナ貨物については、平成4年(1992)に岬之町コンテナターミナルが整備され、平成26年にコンテナ機能が新港地区(長州出島)に移転されるまで、長錦商船(株)による韓国航路週3便のサービスが行われていました。

平成4年(1992)の第1期工事、平成19年(2007)の第2期工事により長府扇町工業団地前面に完成した長府ふ頭では、平成8年(1996)からイースタンカーライナー(株)、平成11年(1999)から東興海運(株)により北米西岸定期航路が開設され、着実な伸長をみせています。

〈特徴〉

下関港の外贸コンテナ貨物は関西以東の貨物が多く、輸出の約40%、輸入の約50%が下関港から500km以上はなれた関西・関東の貨物となっています。これは、下関港が本州で中国・韓国等の東アジアにもっとも近いという地理的優位性、高速道路やJR貨物等良好な陸上アクセス、全国の港湾で最初に開始された年中無休の通関体制、年中無休の植物検疫・週6日の動物検疫・食品検査体制等の物流の好条件が整っていることにより、海上輸送でありながら、航空貨物に匹敵するスピードで東アジアと関西・関東との間の物流サービスを提供しているからであり、輸入では産業機械や生鮮食品、輸出では電子部品や精密機器等の単価の高い貨物が選択的に下関港を利用されています。

〈将来計画〉

下関港においては、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、地域の経済社会の安定した発展に貢献

できるよう、本港地区再編による高速物流の機能強化・拡大、新港地区（長州出島）における国際物流ターミナルのさらなる機能強化、港湾エリアを中心としたまちづくりによるにぎわい創出を推進しています。

この新港地区（長州出島）は、平成3年（1991）に港湾計画に位置づけ、平成7年度（1995）から、第Ⅰ期整備として国際コンテナ貨物等の多様な貨物に対応する国際物流ターミナルの運輸・物流ゾーンの工事に着手し、平成21年（2009）3月に一部供用開始いたしました。また、平成26年（2014）4月から中古車の輸出拠点としてPCC船の定期寄港が開始され、平成27年（2015）4月にはコンテナ機能が本港地区から新港地区（長州出島）へ移転し平成30年（2018）にはRORO船が就航するなど、更なる利活用が進んでいます。令和元年（2019）9月より、産業振興用地22ヘクタールの分譲を開始しており、今後は物流業及び製造業を中心に港湾インフラを活用した企業の進出が期待されています。

また、2019年4月に官民連携による国際クルーズ拠点港として指定されたことを契機に、公共によるクルーズ専用岸壁

及びふ頭用地整備、民間連携船社であるMSCクルーズ社によるターミナルビルの建設が2023年4月に供用開始に向け現在整備されています。現在の物流岸壁にクルーズ専用岸壁が増設されることで、クルーズ客船受入れにより寄港地観光を通じたインバウンド効果による地域経済への波及効果の拡大が期待されています。

一方、関門海峡に面した東港地区においては、その優れた景観を生かしたウォーターフロントの再開発事業を推進しています。平成13年（2001）には、東港地区に海響館（市立しものせき水族館）、隣接する唐戸地区には新唐戸市場がオープン、また平成14年（2002）にはフィッシャーマンズワーフ「カモンワーフ」もオープンしています。近年では、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ため、産学で構成された「あるかぼーと開発推進協議会」により民間事業者等の専門的見地からの意見聴取及び協議を行いながら、民間ホテルの公募誘致など賑わい創出に向けた活用を進めています。