

## 国際拠点港湾 下関港

関門海峡を挟んで九州に近接し、大陸へ最も近い下関は、海上・陸上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。

現在、韓国・釜山に毎日、中国・蘇州（太倉）に週2便、計2航路9便の国際フェリーが運航され、日本最大級の国際フェリー基地として、定時・高速輸送サービスを提供しています。さらに、韓国との間のコンテナ航路のほか、北米西岸及びパプアニューギニア・東豪州との間にも定期航路が開設され、広く世界に結ばれています。

また、日本の港湾で最初に実施された年中無休の通関、年中無休の植物検疫、週6日実施の動物検疫・食品検査という迅速な検査体制も整えられているほか、良好な国内交通アクセスにも恵まれています。これらの特性により、他港にない多様でスピーディーな輸送サービスを提供し、航

空貨物に匹敵するスピードで貨物を運ぶことができる港として、特に東アジアと関西・関東地区を結ぶ重要な物流拠点となっています。

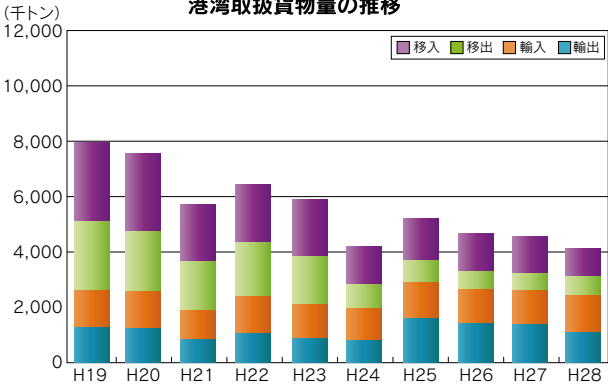
現在、新港地区に沖合人工島（長州出島）の整備を進めており、2009（平成21）年3月には一部供用開始しました。また、長府地区において、船舶の大型化に対応するための岸壁の整備を進め、さらなる国際物流機能の充実に努めています。

このように、下関港は地理的優位性、良好な交通アクセス、スピーディーな輸送・検査体制を活かし、「海よりも速く！空よりも安く！」をセールスポイントに発展を続けています。

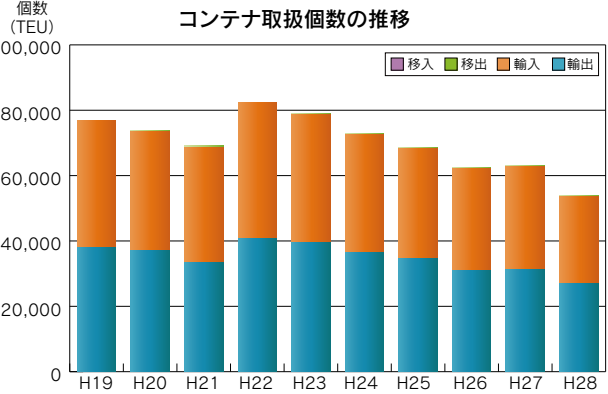
### 沿 革

|              |                                 |
|--------------|---------------------------------|
| 江戸時代         | 北前船による諸国物流の集散地として活況を呈す。         |
| 元治 元年（1864）  | 高杉晋作が馬関港を開港。                    |
| 明治 32年（1899） | 第一種港湾に指定。                       |
| 昭和 26年（1951） | 特定重要港湾に指定。                      |
| 45年（1970）    | 関釜フェリー就航。                       |
| 55年（1980）    | 中国・青島航路フェリー就航。                  |
| 58年（1983）    | 関釜フェリー毎日就航。                     |
| 63年（1988）    | 下関港国際ターミナル完成。                   |
| 平成 4年（1992）  | 岬之町コンテナターミナル完成。                 |
| 6年（1994）     | 輸入促進地域（FAZ）に指定。                 |
| 7年（1995）     | 日本では初めての年中無休通関が始まる。             |
|              | 新港地区沖合人工島着工。                    |
| 13年（2001）    | 関門港の拡張により長府港開港。                 |
| 18年（2006）    | 中国・蘇州（太倉）航路フェリー就航。              |
| 21年（2009）    | 沖合人工島（長州出島）一部供用開始。              |
| 23年（2011）    | 国際拠点港湾に指定。                      |
|              | 日本海側拠点港（総合的拠点港）に選定。             |
| 27年（2015）    | 韓国-日本間定期コンテナ航路が岬之町地区から長州出島にシフト。 |

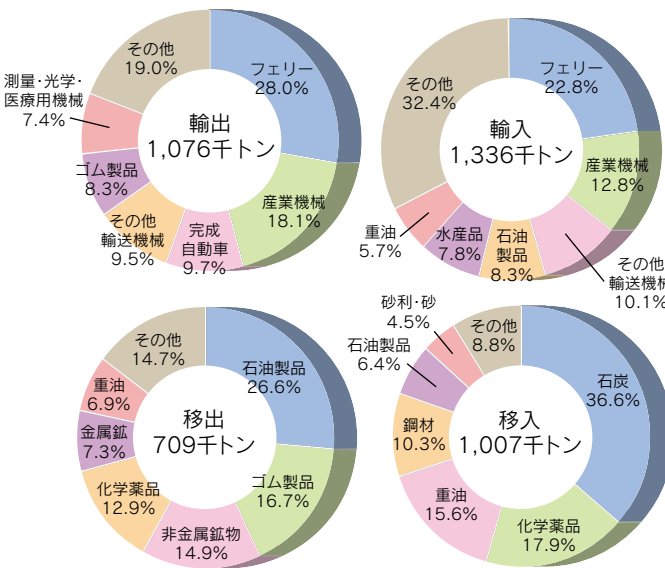
港湾取扱貨物量の推移



コンテナ取扱個数の推移



品目別取扱貨物量（平成28年）



### PRポイント

- ・日本最大級の国際フェリー基地（2航路週9便）
- ・スピーディーな検査体制（年中無休の植物検疫など）
- ・良好な交通アクセス（鉄道、高速道路など）
- ・日本海側拠点港（総合的拠点港）に選定
- ・みなとオアシス登録（2017年）





## 本港地区



## 長府地区

第1・2突堤、細江ふ頭によって形成されている本港地区には、税関をはじめとする港湾官公署や釜山、蘇州（太倉）フェリー航路の発着施設である下関港国際ターミナルがあります。また、冷凍冷蔵倉庫など多様な貨物に対応できる施設も充実しています。

| ふ頭名  | 施設名     | 延長 (m) | 水深 (m) | けい船能力  |     |
|------|---------|--------|--------|--------|-----|
|      |         |        |        | 重量トン数  | 船席数 |
| 第1突堤 | 8号岸壁    | 210    | −4.5   | 500    | 2   |
|      | 10号岸壁   | 296    | −13.0  | 20,000 | 1   |
|      | 11号岸壁   | 120    | −4.5   | 700    | 2   |
|      | 12・13岸壁 | 330    | −9.0   | 10,000 | 2   |
| 第2突堤 | 15号岸壁   | 150    | −9.0   | 10,000 | 1   |
|      | 16・17岸壁 | 392    | −10.0  | 15,000 | 2   |
| 細江   | 18・19岸壁 | 260    | −7.5   | 5,000  | 2   |
|      | 20・21岸壁 | 370    | −10.0  | 15,000 | 2   |
|      | 22号岸壁   | 213    | −5.5   | 2,000  | 2   |

下関市東部の臨海工業地帯の充実を図る目的で、1992（平成4）年に第1期工事として、4.3haを埋め立てました。さらに、第2期工事として、2007（平成19）年9月より岸壁供用を開始しています。1997（平成9）年には、市営1号上屋が完成し、物流機能もますます充実してきました。輸出では大型タイヤ、輸入では製材や非鉄金属を主とした貨物を取扱っています。

| ふ頭名 | 施設名    | 延長 (m) | 水深 (m) | けい船能力  |     |
|-----|--------|--------|--------|--------|-----|
|     |        |        |        | 重量トン数  | 船席数 |
| 長府  | 長府1号岸壁 | 180    | −5.5   | 2,000  | 2   |
|     | 長府2号岸壁 | 180    | −7.5   | 5,000  | 1   |
|     | 長府3号岸壁 | 190    | −11    | 18,000 | 1   |



下関港国際ターミナル  
1988（昭和63）年3月に完成した下関港国際ターミナルは、海と客船をイメージした建物です。この国際ターミナルは、CIQ施設などを完備した日本最初の外国航路旅客ターミナルです。乗船券の購入や税関・出入国手続き等を行う施設になっています。韓国と日本と行き来する人々で大変賑わっており、年間約20万人が利用しています。



大型タイヤの荷役状況





**岬之町地区**

| ふ頭名 | 施設名     | 延長 (m) | 水深 (m) | けい船能力  |     |
|-----|---------|--------|--------|--------|-----|
|     |         |        |        | 重量トン数  | 船席数 |
| 岬之町 | 23号岸壁   | 195    | －5.5   | 2,000  | 2   |
|     | 24・25岸壁 | 370    | －10.0  | 15,000 | 2   |
|     | 26号岸壁   | 161    | －7.5   | 5,000  | 1   |

**西山・荒田・福浦地区**

**西山・荒田・福浦地区**

**東港地区**

＜あるかぼ～と下関＞

| ふ頭名    | 施設名      | 延長(m) | 水深(m) | けい船能力  |     |
|--------|----------|-------|-------|--------|-----|
|        |          |       |       | 総トン数   | 船席数 |
| あるかほ〜と | あるかほ〜と岸壁 | 335   | −12.0 | 50,000 | 1   |





## 新港地区



関門海峡沿い既存地区では、背後地の不足や船舶航行上の制約等により、国際コンテナ貨物の増大や船舶の大型化に対応できないため、制約の少ない新港地区に沖合人工島【長州出島】を整備しています。

1995年度より、全体計画約147haのうち第1期として、主に外国貿易貨物を取扱う国際物流ターミナルを核とする運輸・物流ゾーンの整備に着手し、2009（平成21）年3月には水深-12m岸壁を含む港湾施設が一部供用を開始しました。以来、既存地区での取り扱いが困難であった大型貨物などのスポット利用のほか、2014（平成26）年からは海外向け中古自動車の取り扱いが開始されています。2015（平成27）年からは定期コンテナ航路の利用が始まりました。

現在、第1期竣工に向けて、国際物流ターミナルへの新規航路誘致や港湾貨物の創貨や雇用の創出につながる産業振興用地への産業誘致を進めており、東アジアとの新たな国際物流拠点としての活用が期待されています。

また、新たに国際物流ターミナル東側に、関門航路（西側）の浚渫工事で発生する土砂受入のため、国の直轄土砂処分場の整備を2014（平成26）年から開始しています。

| ふ頭名 | 施設名  | 延長 (m) | 水深 (m) | けい船能力  |     |
|-----|------|--------|--------|--------|-----|
|     |      |        |        | 重量トン数  | 船席数 |
| 新港  | 新港岸壁 | 240    | -12.0  | 30,000 | 1   |



新港岸壁（-12m）での中古車船積状況

## 沖合人工島完成イメージパース（第1期）



## 新港地区 沖合人工島





## Port of Shimonoseki

