

宇部港長期構想

平成 31 年 3 月

山 口 県

目 次

はじめに	1
第1章 宇部港の概要	3
1. 宇部港の概要	3
2. 宇部港利用の現況	10
第2章 宇部港への要請	21
1. 上位計画・関連計画等の動向	21
2. 港湾利用者の要請と住民の港湾に対する主な意見	26
第3章 社会情勢の動向と宇部港の関わり	30
1. エネルギーに関する動向	30
2. 港湾の展望（港湾の中長期政策「PORT2030」）	36
3. 輸送効率化（国際バルク戦略港湾）	37
4. 静脈物流推進（リサイクルポート）	38
5. 防災への取組み	39
第4章 宇部港の課題	40
1. 宇部港の役割に対する現状と課題	40
第5章 宇部港長期構想	47
1. 宇部港の将来像と基本戦略	47
2. 空間利用計画	56

はじめに

本港の港湾計画は、平成 14 年 3 月（交通政策審議会第 3 回港湾分科会）に、おおむね平成 20 年代後半を目標年次として改訂された。

この港湾計画では、背後地域に立地する産業の生産増大に伴う外内貿貨物の増加に対応した物流機能の一層の強化、人が集う空間の創出やレクリエーション需要への対応、背後地域の生活環境の改善といった要請に対応するための港湾施設や土地造成の計画を位置づけている。

その後、港湾を取り巻く状況としては、アジアを中心とした経済のグローバル化の進展による海上輸送貨物量の増加や船舶の大型化、あるいは環境問題への意識の高まりによる新エネルギーへの取組みの活発化など、多様な変化が生じている。

このような中、本港は、平成 23 年に徳山下松港とともに国際バルク戦略港湾（石炭）に選定され、さらなる物流の効率化を図っていくことで、我が国の成長戦略を推進する上で必要な瀬戸内産業の国際競争力のさらなる強化に貢献するとともに、背後地域の生産性を向上させ、経済力の確保を図ることで地方創生の取組みにも寄与していく必要がある。

また、本港は、臨海部に集中する基礎素材型の産業を支える物流拠点、石炭、石油などを西日本に供給するエネルギー供給拠点、イベント利用や観光などの人が集まるにぎわいの港、大規模災害時の物流を支える防災拠点、産業の健全な発展や快適な生活環境の保全に貢献する環境に配慮した港としての役割を担っており、地域に貢献していくことが求められている。

このような状況を踏まえて、長期的視点（20～30 年後）に立った宇部港の港湾整備の方向性を構築するため、長期構想を策定するものである。

宇部港長期構想検討の方針を以下に示す。

宇部港の役割を念頭に、宇部港の概要（第1章）、宇部港への要請（第2章）、社会情勢の動向と宇部港の関わり（第3章）を踏まえて宇部港の課題（第4章）を抽出する。

宇部港の課題（第4章）への対応として、宇部港長期構想（第5章）で「物流」、「安心・安全」、「みなとまちづくり」の3つの視点から将来像を提示し、将来像実現のための基本戦略、施策、取組内容を検討する。

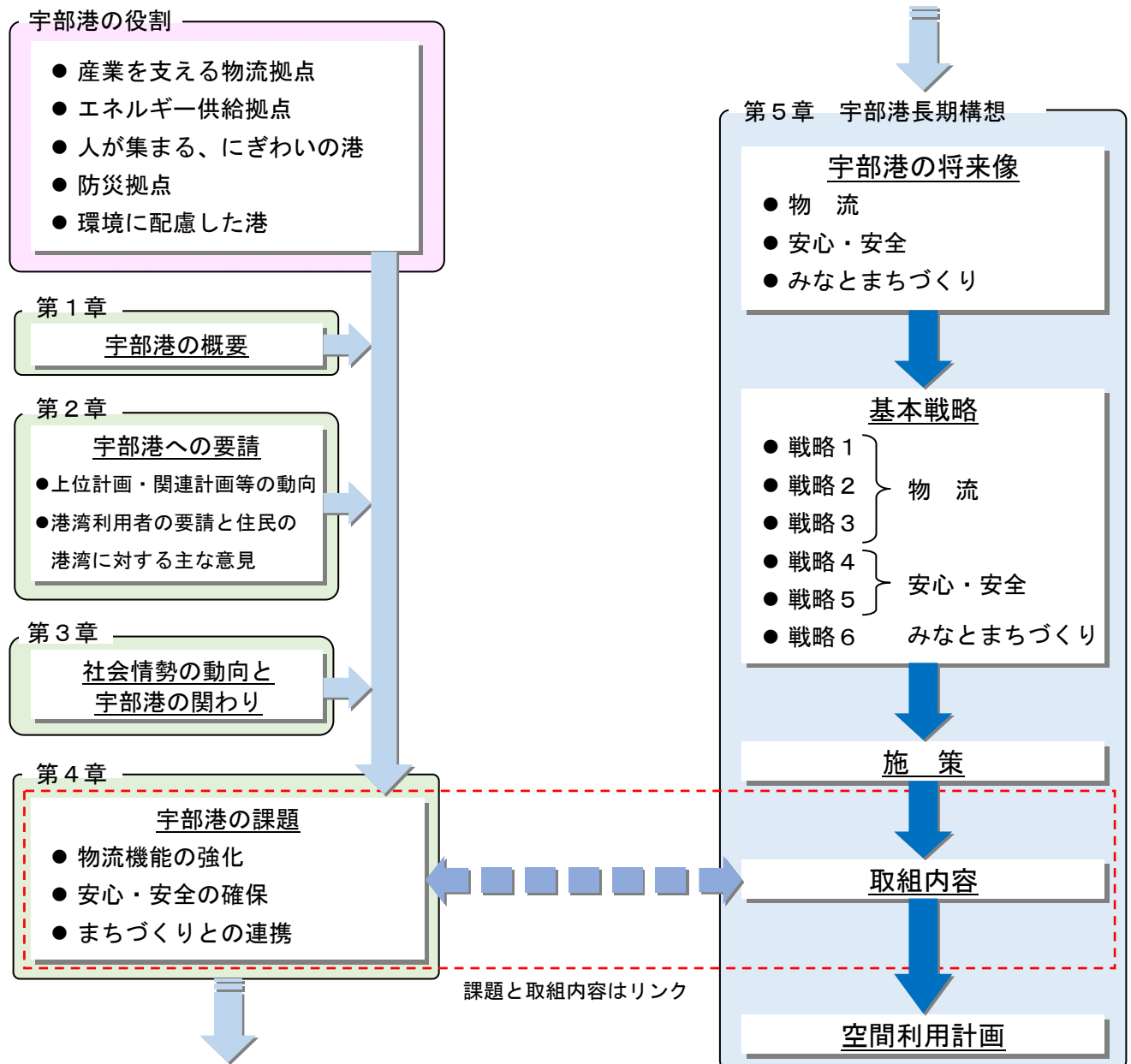


図 宇部港の課題抽出から長期構想までの検討方針

第1章 宇部港の概要

1. 宇部港の概要

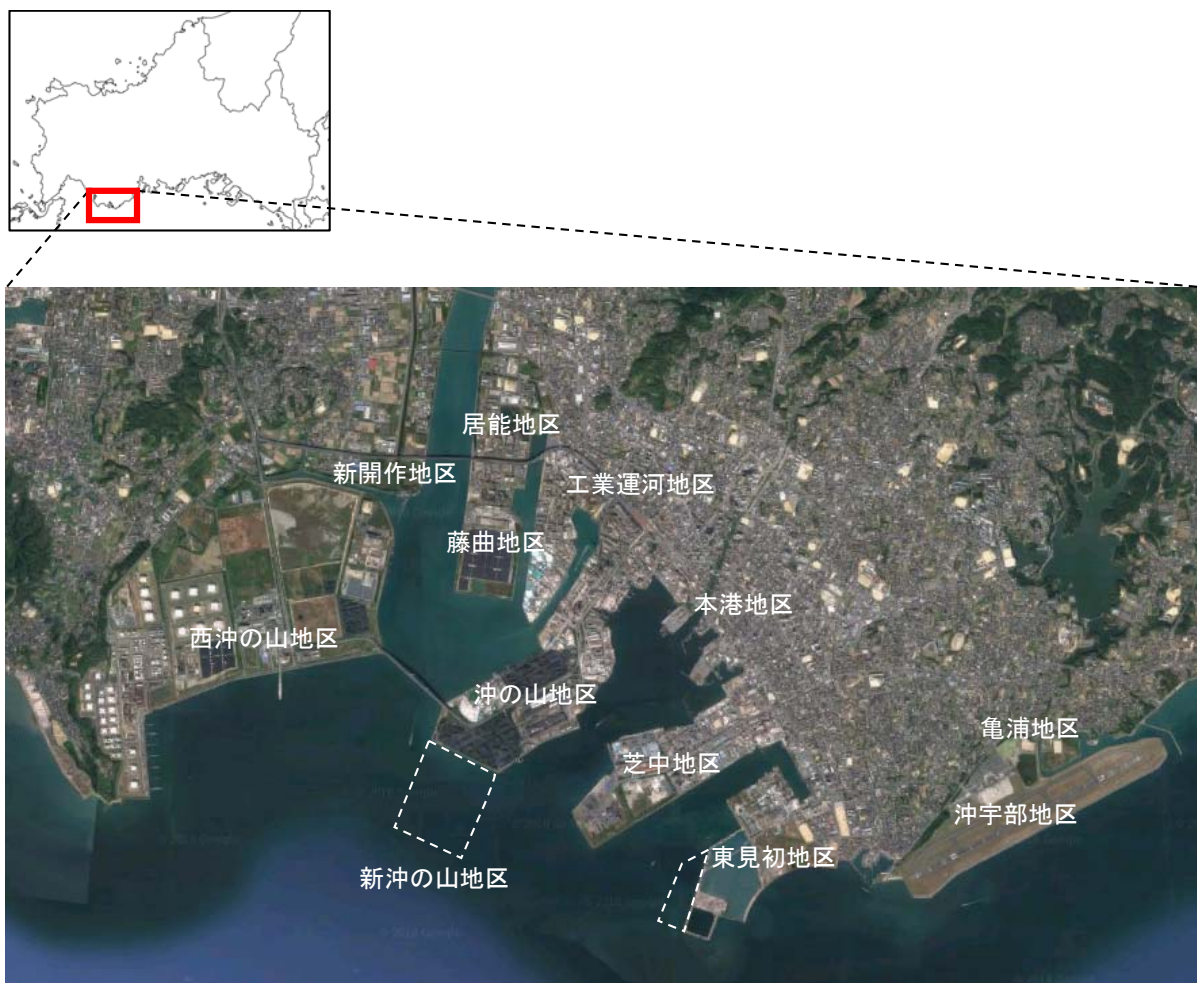
1. 1. 概要

宇部港は、山口県の南西部に位置し、古くから、背後地域で産出される石炭・石灰石等の積出港として地域の産業とともに発展し、昭和13年には関税法の開港指定を受け、昭和26年には重要港湾に指定された。その後、石油化学、化学工業等の新たな臨海企業が立地し、現在では、瀬戸内海工業地帯の一翼を担う工業港として重要な役割を担っている。

このような中、船舶の大型化に対応するため、芝中地区において、昭和58年に芝中西(-13m)岸壁を、平成14年には芝中西(-12m)岸壁を完成させ、さらに、平成18年にはタイヤマウント式クレーンを供用するなど、国際貿易港としての機能拡充を図ってきた。

また、平成15年には総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）に指定、平成23年には徳山下松港とともに国際バルク戦略港湾（石炭）に選定されており、循環資源やバルク貨物の物流拠点としての役割を期待されている。

現在は、石炭等のバルク貨物を輸送する船舶の大型化に対応した航路・泊地の整備事業を平成9年度から実施しており、事業に伴い発生する浚渫土砂を、東見初地区の土地造成に活用している。



画像 ©2018 Google, Data SIO, NOAA, Navy, NGA, GEBCO, TerraMetrics, 地図データ より作成

図 1-1 宇部港の位置

表 1-1 宇部港及び背後地域の沿革

	宇部港	背後地域
1645(正保2)年		・現在の常盤湖周辺で石炭採掘
1886(明治19)年		・宇部共同義会設立
1897(明治30)年		・匿名組合沖の山炭鉱組合※設立
1914(大正3)年		・匿名組合宇部新川鉄工所※設立
1921(大正10)年		・宇部村から一躍、市に昇格
1923(大正12)年		・宇部セメント製造(株)※設立
1928(昭和3)年	・南防波堤、西防波堤築造	
1933(昭和8)年		・宇部窒素工業(株)※設立
1935(昭和10)年	・第二種重要港湾に指定	
1936(昭和11)年		・宇部曹達工業(株)(現・セントラル硝子(株))設立
1938(昭和13)年	・関税法に基づく開港指定	
1942(昭和17)年		・宇部興産(株)設立(※印4社を合併)
1949(昭和24)年		・「宇部方式」に基づく公害対策開始
1951(昭和26)年	・港湾法に基づく重要港湾に指定	
1953(昭和28)年	・芝中東(-9m)岸壁 完成	
1956(昭和31)年	・第2突堤石炭積み出し施設完成	
1959(昭和34)年	○ <u>港湾計画 新規策定</u>	
1966(昭和41)年		・宇部空港(現・山口宇部空港)開港
1967(昭和42)年		・宇部興産(株)が宇部市内の炭鉱を閉鎖
1969(昭和44)年		・西部石油(株)山口製油所操業開始
1970(昭和45)年	・沖の山1号岸壁 完成	
1971(昭和46)年	・芝中1号(-10m)岸壁 完成	
1973(昭和48)年	○ <u>港湾計画 改訂</u> ・沖の山2号岸壁 完成	
1974(昭和49)年		・宇部興産(株)がオーストラリアから石炭輸入を開始
1980(昭和55)年		・沖の山コールセンター(宇部興産(株))完成
1983(昭和58)年	・芝中西(-13m)岸壁 完成	
1984(昭和59)年	○ <u>港湾計画 改訂</u>	
1990(平成2)年	・植物検疫港に指定	
1996(平成8)年	・外航コンテナ航路開設 ・東見初廃棄物埋立護岸築造工事着手	
2001(平成13)年		・山陽自動車道宇部下関線開通
2002(平成14)年	○ <u>港湾計画改訂【現行計画】</u> ・芝中西(-12m)岸壁、上屋完成	
2003(平成15)年	・総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定	
2006(平成18)年	・タイヤマウント式クレーン完成	
2011(平成23)年	・徳山下松港と共に国際バルク戦略港湾(石炭)に選定	・地域高規格道路「山口宇部小野田連絡道路」のうち朝田IC~嘉川IC間の開通(山口宇部道路)
2012(平成24)年		・山口宇部有料道路無料化
2013(平成25)年		・地域高規格道路「山口宇部小野田連絡道路」のうち「宇部湾岸道路」部分の開通
2014(平成26)年	・宇部港港湾区域の変更	

1. 2. 主要立地企業

宇部港背後には、石油、石炭、化学工業を中心とする宇部・山陽小野田コンビナートが形成されており、臨海部には基礎素材型産業が集積している。



図 1-2 宇部港臨海部の企業立地状況（宇部港利用企業）

表 1-2 宇部港臨海部の立地企業一覧（宇部港利用企業）

地区名	番号	企業名	業種
東見初地区	①	萩森興産(株)	窯業・土石製品製造業
	②	テクノ UMG(株)	化学工業
芝中地区	③	セントラル硝子(株)	化学工業
	④	宇部吉野石膏(株)	窯業・土石製品製造業
	⑤	宍枝村商会	砂・砂利採取業
	⑥	朝日産業(株)	砂・砂利採取業
本港地区	⑦	宇部興産(株)宇部ケミカル工場	化学工業
	⑧	宇部興産(株)建設資材カンパニー	窯業・土石製品製造業
沖の山地区	⑨	宇部興産機械(株)	機械器具製造業
	⑩	宇部興産(株)沖の山コールセンター	倉庫業(石炭貯炭)
工業運河地区	⑪	宇部興産(株)	化学工業
	⑫	(株)宇部スチール	鉄鋼業
	⑬	チタン工業(株)	化学工業
	⑭	宇部エムス(有)	化学工業
	⑮	明和化成(株)	化学工業
	⑯	エムシー・ファーターコム(株)	化学工業
	⑰	宇部マテリアルズ(株)	化学工業
居能地区	⑱	協和発酵キリン(株)	化学工業
	⑲	宇部興産(株)藤曲工場	化学工業
西沖の山地区	⑳	太陽石油(株)山口事業所	石油製品製造業
	㉑	西部石油(株)山口製油所	石油製品製造業

1. 3. 港湾施設整備の進捗状況

現行の港湾計画の港湾施設整備の進捗状況は下図に示すとおりである。

東見初地区は浚渫土砂や廃棄物の受入れを図りながら現在整備中であり、本港地区では土地利用等の変更が未着手、新沖の山地区では海面処分用地が未着手の状況である。

また、水域については、東見初から沖の山地区にかけての水域で航路・泊地が一部整備中である。

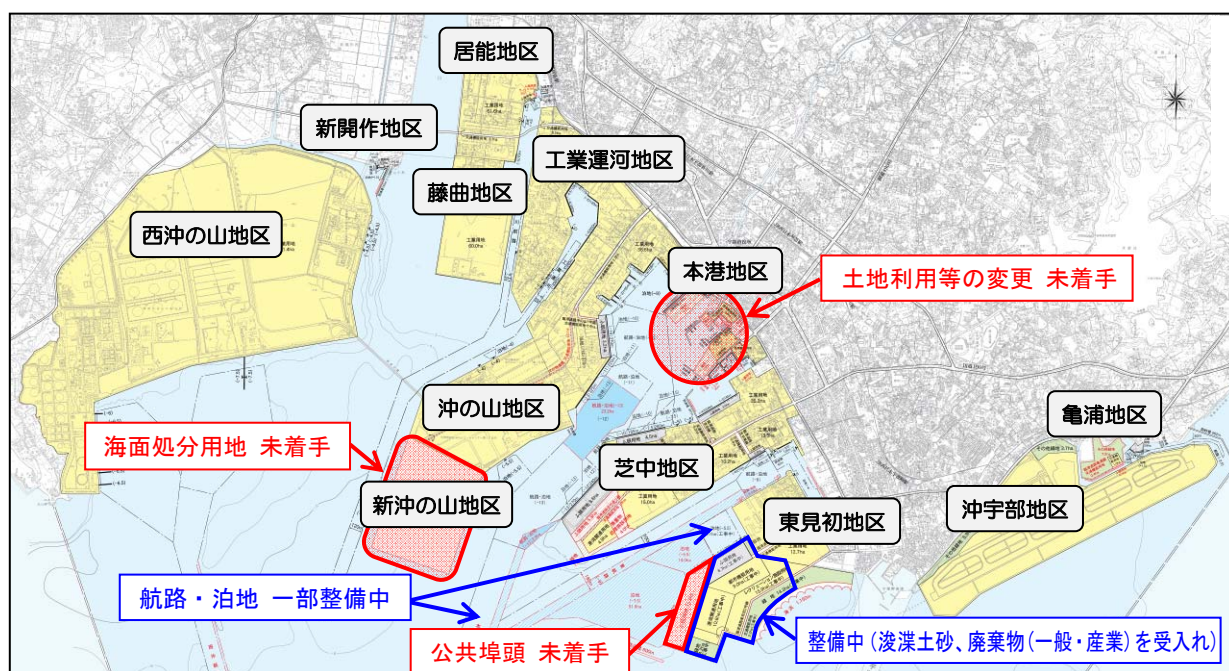
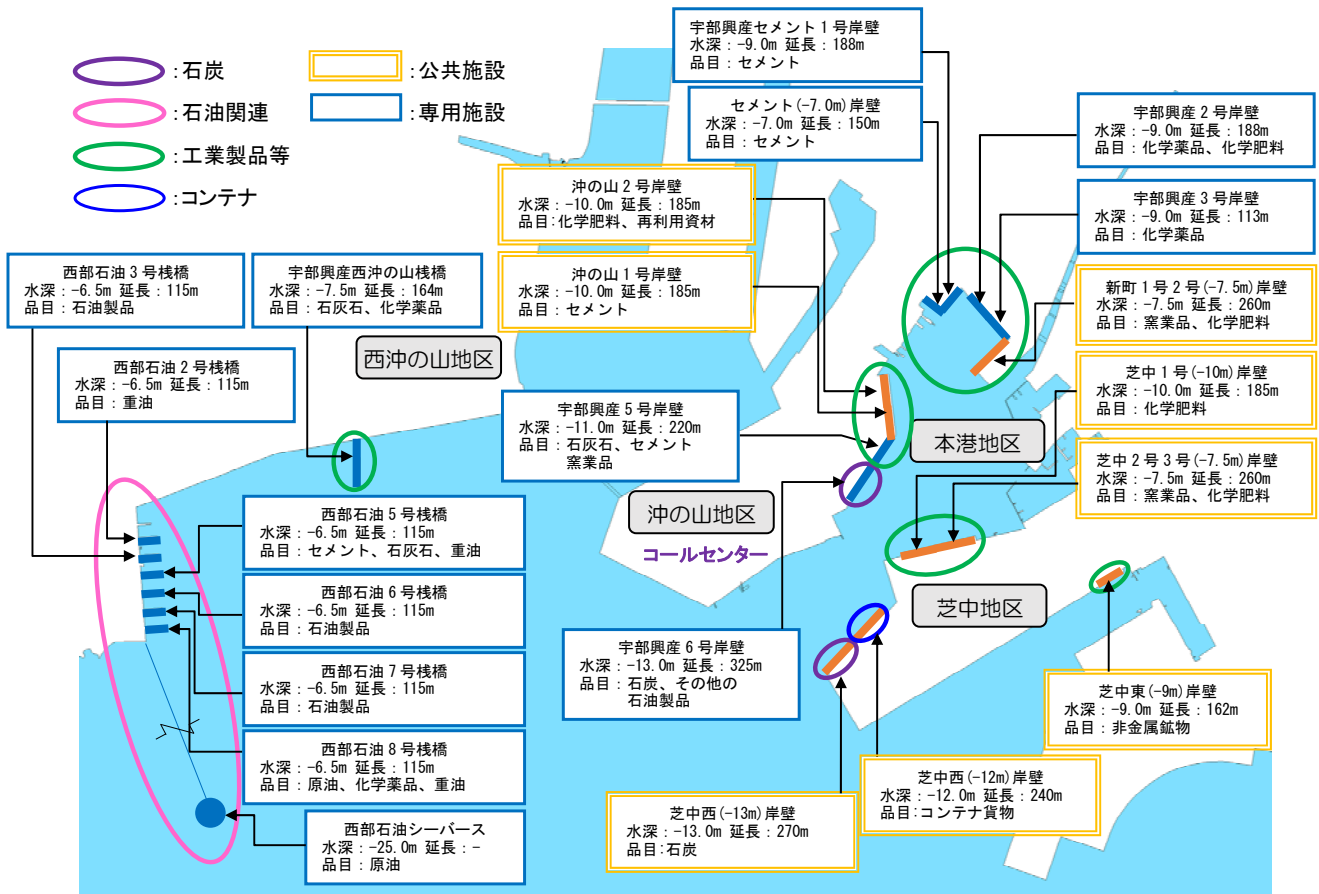


図 1-3 港湾施設の整備状況

1. 4. 主要港湾施設及び取扱貨物

宇部港の主要な係留施設及びその取扱貨物は、下図に示すとおりである。

各地区における主要な取扱貨物は、芝中地区ではコンテナ貨物や石炭、工業製品、沖の山地区ではコールセンターが取扱う石炭や背後企業が生産する工業製品、西沖の山地区では背後企業が取扱う石油関連製品等である。



出典：「港湾統計」

図 1-4 主要な係留施設及び取扱貨物

1. 5. 宇部港及び周辺港湾の役割

山口県内には、国際拠点港湾の徳山下松港と下関港の2港、重要港湾の宇部港、岩国港、三田尻中関港、小野田港の4港、及び地方港湾が23港あり、各港がそれぞれ背後の産業活動を支える工業港やコンテナ輸送網の拠点等の機能を有している。

その中で、宇部港は、宇部・山陽小野田コンビナートを背後に抱え、山口県の基幹産業を支える工業港としての役割や、ともに国際バルク戦略港湾として選定された徳山下松港と連携したバルク貨物（石炭）輸送の広域拠点としての役割、並びにリサイクルポートとして西日本の静脈物流拠点の役割を担っている。

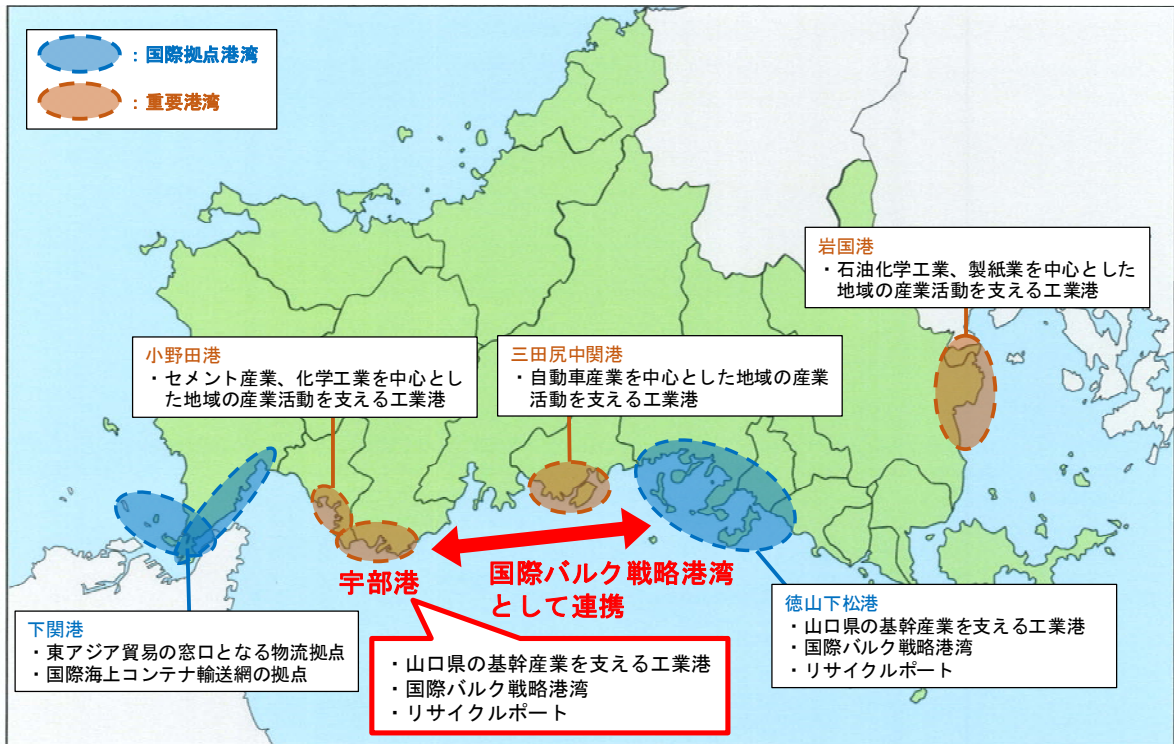
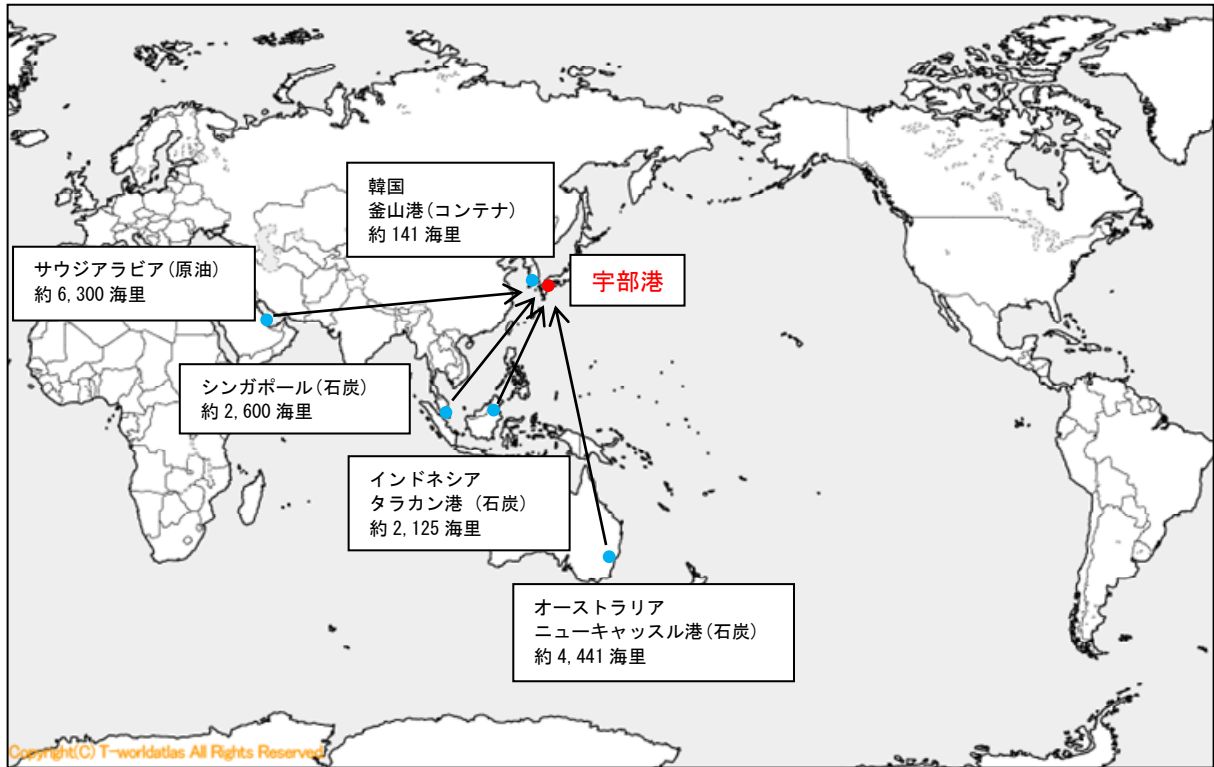
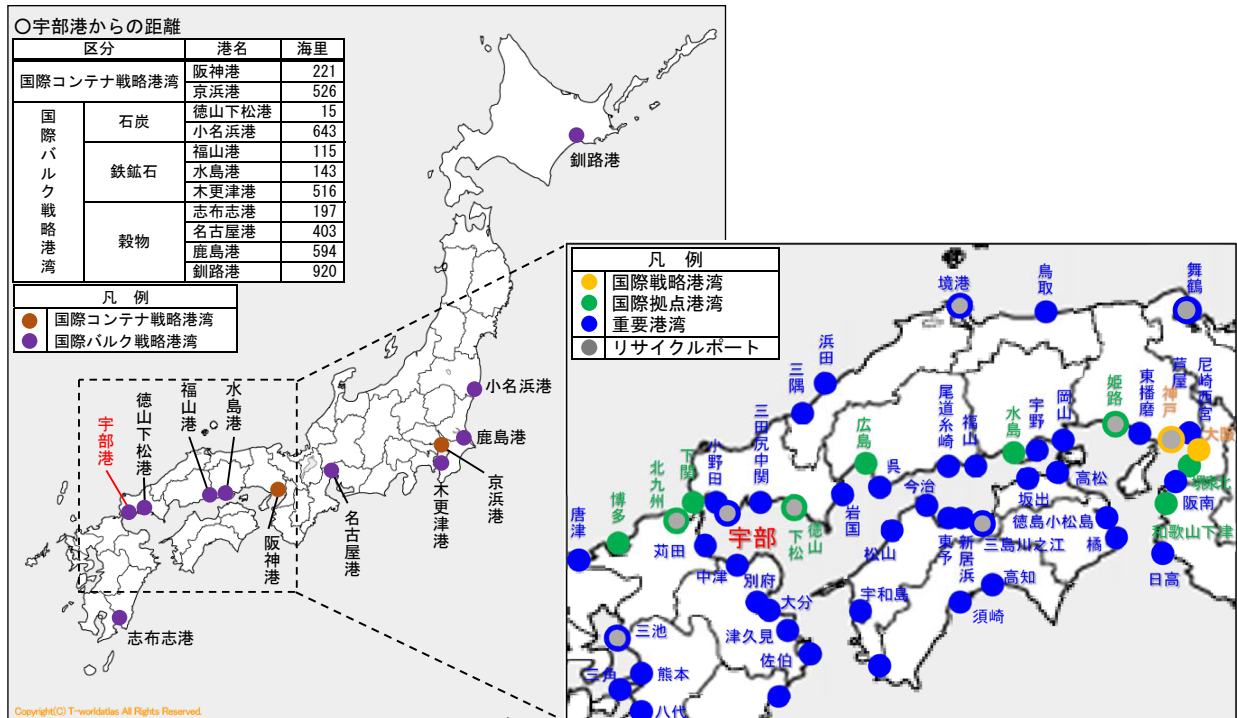


図 1-5 宇部港及び周辺港湾の役割



注) 宇部港の主要貨物の主な輸出入先と宇部港との海上輸送距離を記載 (1 海里 : 1.852km)
 出典 : 世界地図 (<http://www.sekaichizu.jp/>) より作成
 「DISTANCE TABLES FOR WORLD SHIPPING (EIGHTH EDITION)」1983 年、日本海運集会所

図 1-6 宇部港と主要貿易港との距離



出典 : 世界地図 (<http://www.sekaichizu.jp/>) より作成 (1 海里 : 1.852km)
 「日本国内 航海距離表」1995 年 11 月、内航新聞社

図 1-7 宇部港の位置 (国内)

2. 宇部港利用の現況

2. 1. 背後地域等の現況

(1) 背後地域及び人口

平成 27 年の背後 3 市（宇部市、山陽小野田市、美祢市）の人口は約 26 万人であり、山口県全体の約 18%を占めている。背後 3 市の人口は、山口県全体と同様、減少傾向で推移している。また、山口県は全国平均に比べ少子高齢化が進んでおり、背後 3 市においても高齢化率が 30%を超えている。

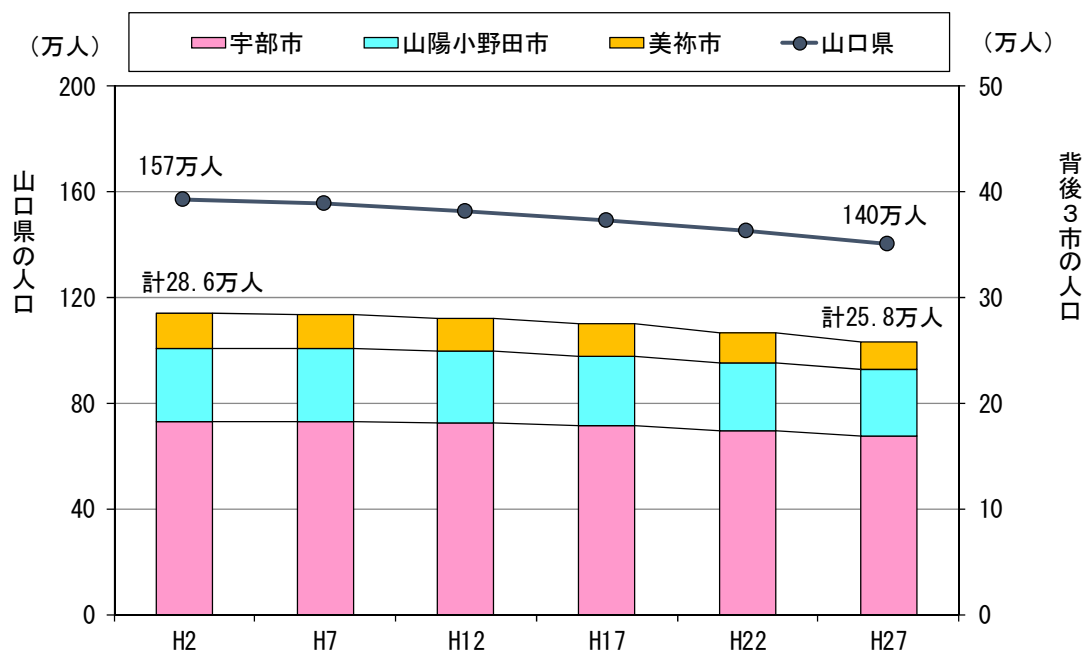


図 1-8 背後地域の人口推移

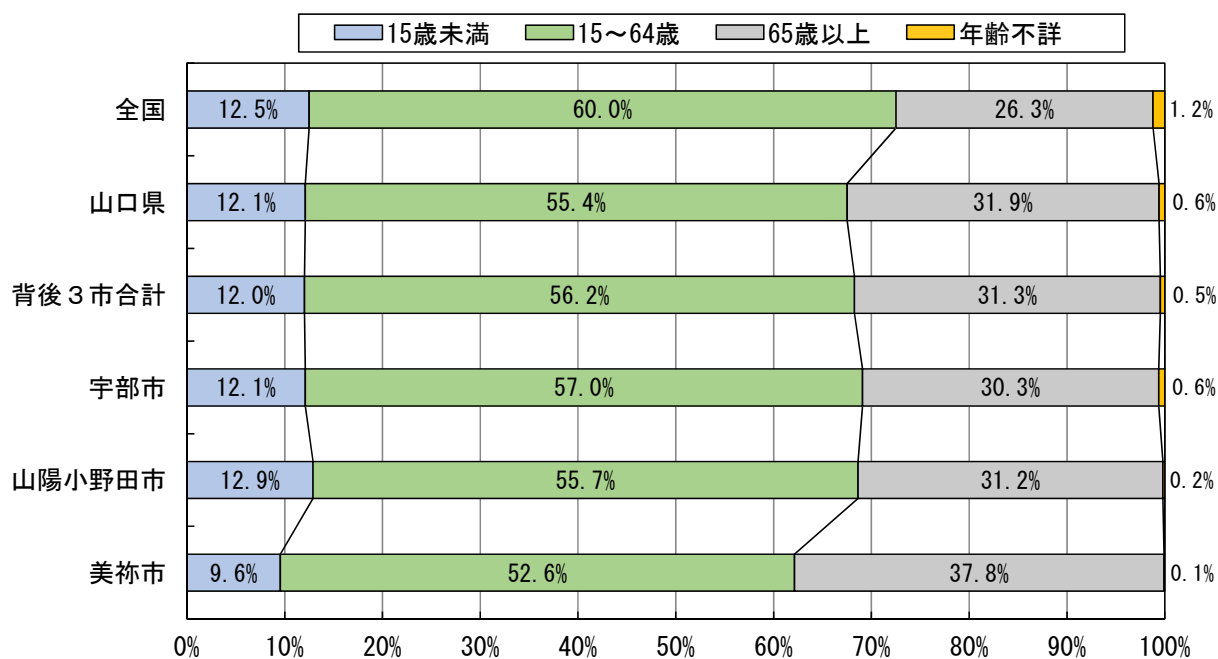
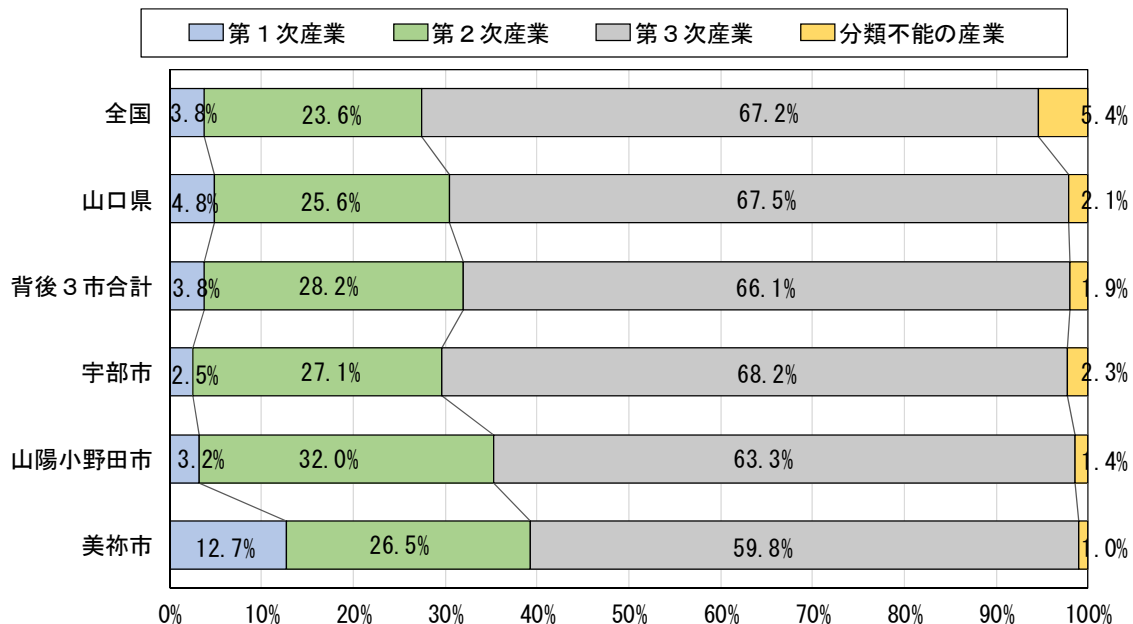


図 1-9 背後地域の年齢別人口 (平成 27 年)

(2) 産業構造

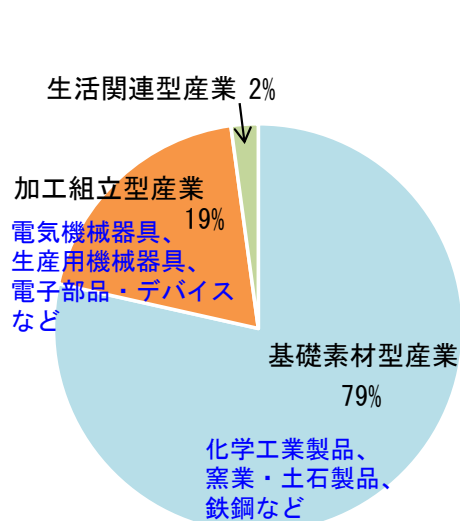
背後3市の就業者人口は、第2次産業（特に製造業）の占める割合が全国及び山口県全体に比べて高い。また、背後3市の製造品出荷額等における産業別の割合をみると、基礎素材型産業の占める割合が高く、それらの産業の多くは臨海部に立地している。

さらに、平成28年における背後3市の製造品出荷額等は年間約1.5兆円であり、山口県全体の約23%を占めている。



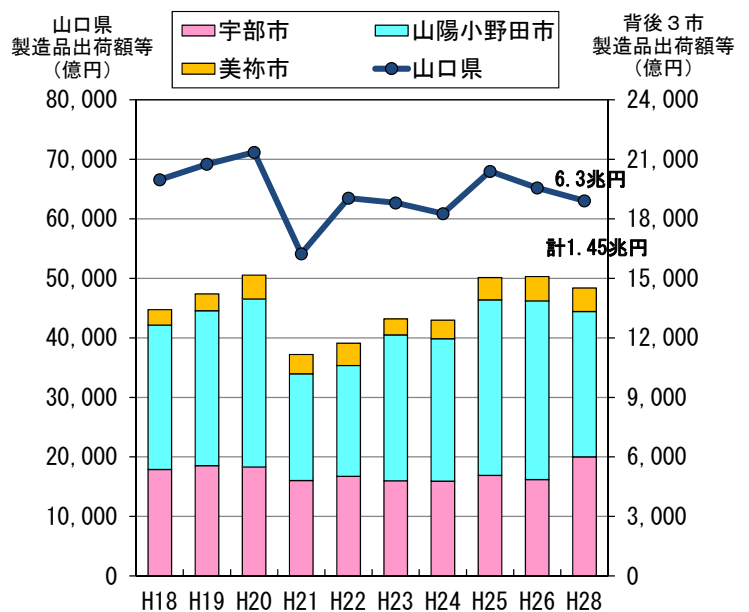
出典：「国勢調査」
注）四捨五入のため、内訳の和と総数は必ずしも一致しない

図1-10 背後地域の産業別就業者人口の構成(平成27年)



注）調査上の秘匿は除く
出典：「工業統計調査」

図1-11 背後3市の製造品出荷額等の割合(平成28年)



出典：「工業統計調査」

図1-12 背後地域の製造品出荷額等の推移

(3) 交通体系

宇部港周辺の港湾背後には、主要な幹線道路として山陽自動車道、国道 190 号及び国道 490 号が通っており、宇部港におけるコンテナ貨物取扱いの中心である芝中西(-12m)岸壁から宇部 IC までは約 8 km となっている。

また、山口宇部小野田連絡道路（一部の区間が宇部湾岸道路等として供用）が地域高規格道路に指定されており、今後、宇部港と山陽自動車道や中国縦貫自動車道とのさらなる円滑な連結が期待される。

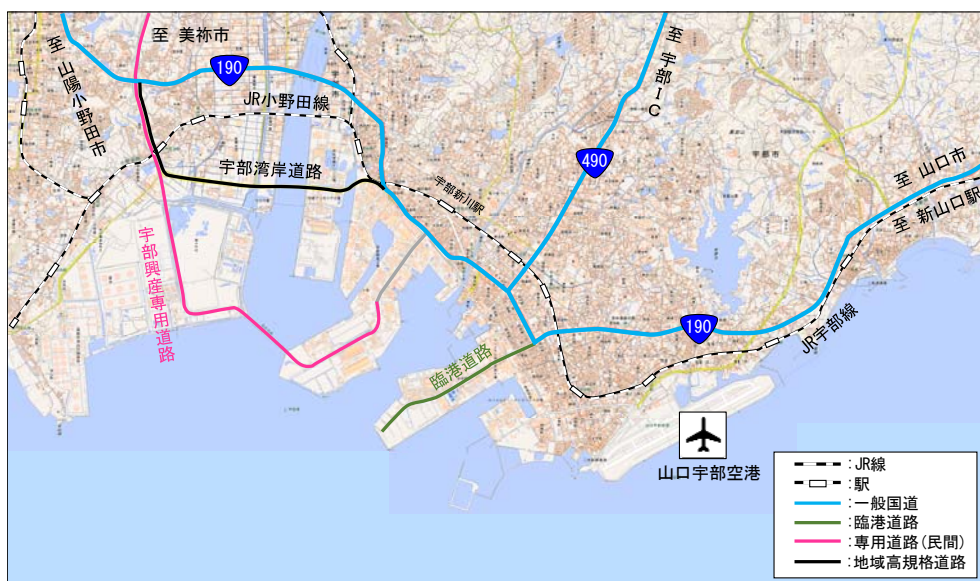
鉄道については、沿岸部に沿って JR 線が横断しており、新山口駅で山陽新幹線と接続している。

さらに、山口宇部空港が港内に立地し、山口県の空の玄関口として国内外を結んでいる。



出典:国土地理院 (<http://maps.gsi.go.jp/>) 地図より作成

図 1-13 背後地域広域道路網



出典:国土地理院 (<http://maps.gsi.go.jp/>) 地図より作成

図 1-14 宇部港周辺交通網

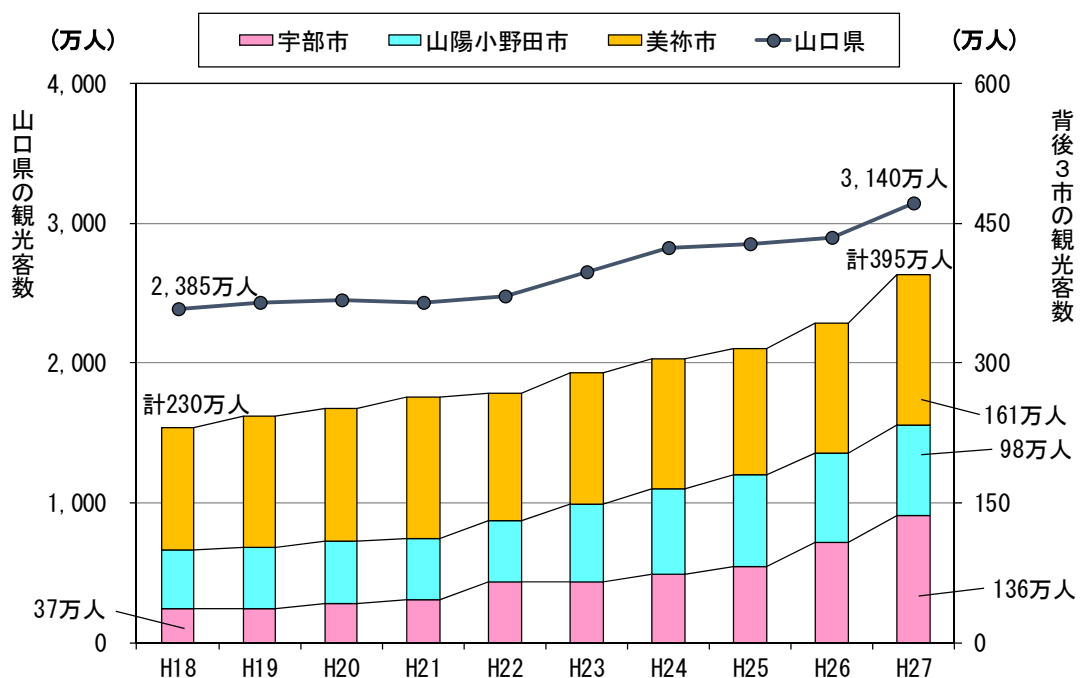
(4) 観光及びレクリエーション

山口県全体の観光客数が近年増加傾向にある中、背後3市でも観光客数を伸ばしており、平成24年には合計観光客数が300万人を突破し、平成27年には約395万人に達するなど、山口県全体の約13%を占めるまでに増加している。

特に宇部市は常盤公園の活性化対策等により大幅に観光客数が増加しており、平成27年には136万人にまで達し、この10年間で約100万人増加している。

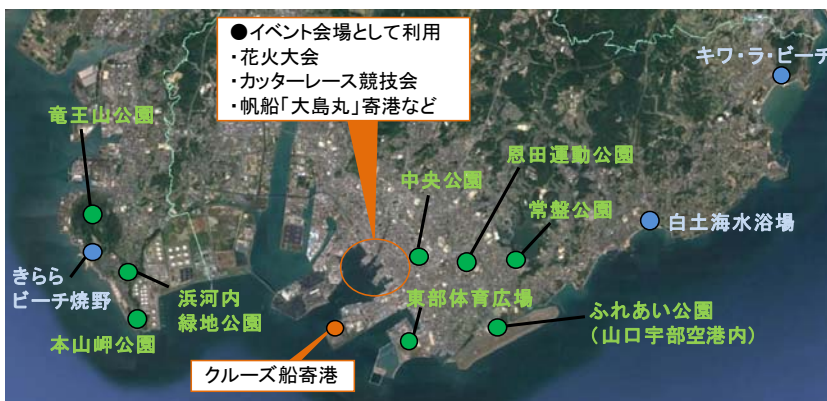
宇部港での観光に対する取組みとしては、平成19年度より地元経済団体等が共同で実施している「産業観光バスツアー」において、臨海部の工場群を観光資源として活用しており、注目が高まっている。

また、宇部港は、花火大会やスポーツ大会が開催されるなど、市民のレクリエーションの場としても活用されている。



出典：「山口県統計年鑑」

図 1-15 背後3市の観光客数推移



画像：©2018 Google, Data SIO, NOAA, Navy, NGA, GEBCO, TerraMetrics, 地図データ©2018Google, ZENRIN より作成

図 1-16 宇部港周辺の公園等の位置



出典：大人の社会派ツアーHP、
宇部・美祢・山陽小野田産業観光推進協議会

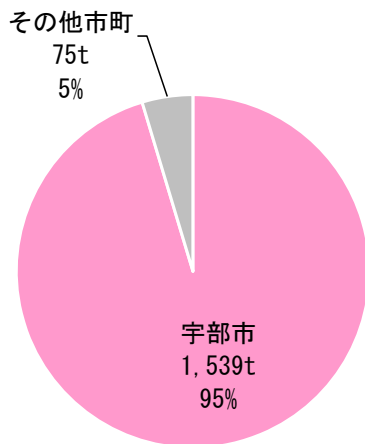
図 1-17 産業観光バスツアー

(5) 水産業の現況

宇部市の水産業は、のり養殖漁業が盛んであり、県内収穫量の9割以上を占めている。

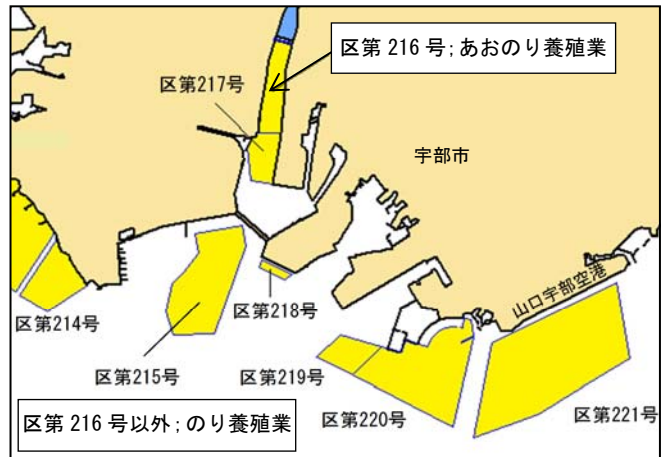
また、海面漁業漁獲量は魚類やえび類・かに類が多く、山口県内の瀬戸内海区で第2位の漁獲量となっている。

一方、水産業の活性化に目を向けると、宇部港の沖宇部地区と東見初地区の間に位置する宇部岬漁港において、平成28年から食堂を併設した水産物直売所「うべ新鮮市場 元気一番」の営業が開始され、流通コスト縮減等による競争力強化や、水産関連の雇用創出等が図られている。



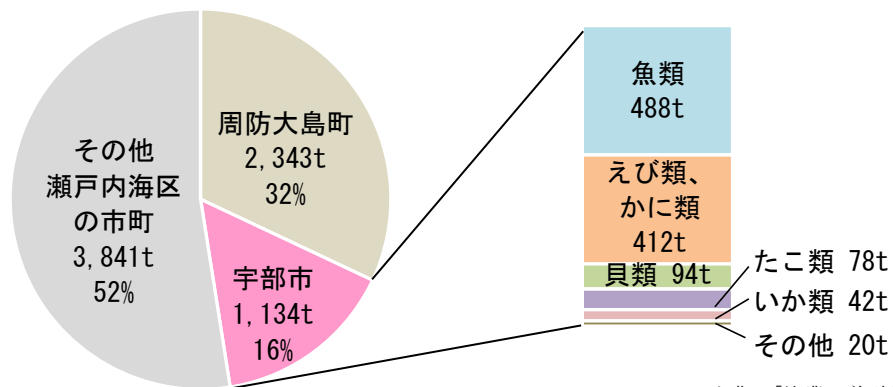
出典：「漁業・養殖業生産統計」

図 1-18 山口県のり養殖収穫量の内訳 (平成 28 年)



出典：山口県水産振興課資料より作成

図 1-19 漁業権図 (区画漁業権)



出典：「漁業・養殖業生産統計」

図 1-20 海面漁業漁獲量 (山口県内の瀬戸内海区) (平成 28 年)



出典：山口県漁業共同組合宇部統括支店ホームページ

図 1-21 うべ新鮮市場 元気一番

2. 2. 港湾利用の現況

(1) 取扱貨物量

宇部港の取扱貨物量は、増減はあるものの、3,000 万トン以上を維持しており、山口県内では国際拠点港湾である徳山下松港に次いで第2位である。

取扱品目は、石炭、原油、セメント、石油製品などのバルク貨物が中心であり、平成 27 年には現行港湾計画の目標取扱貨物量 (3,580 万トン) に迫る貨物量となった。

また、輸移出入別では、移出貨物の取扱いが最も多く、次いで輸入貨物が多い。

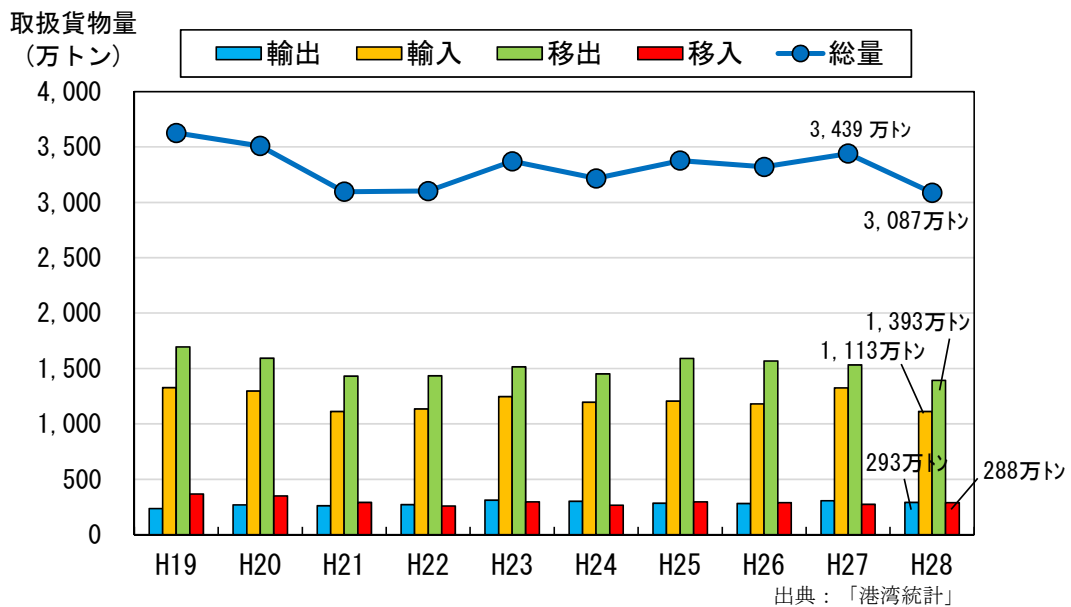
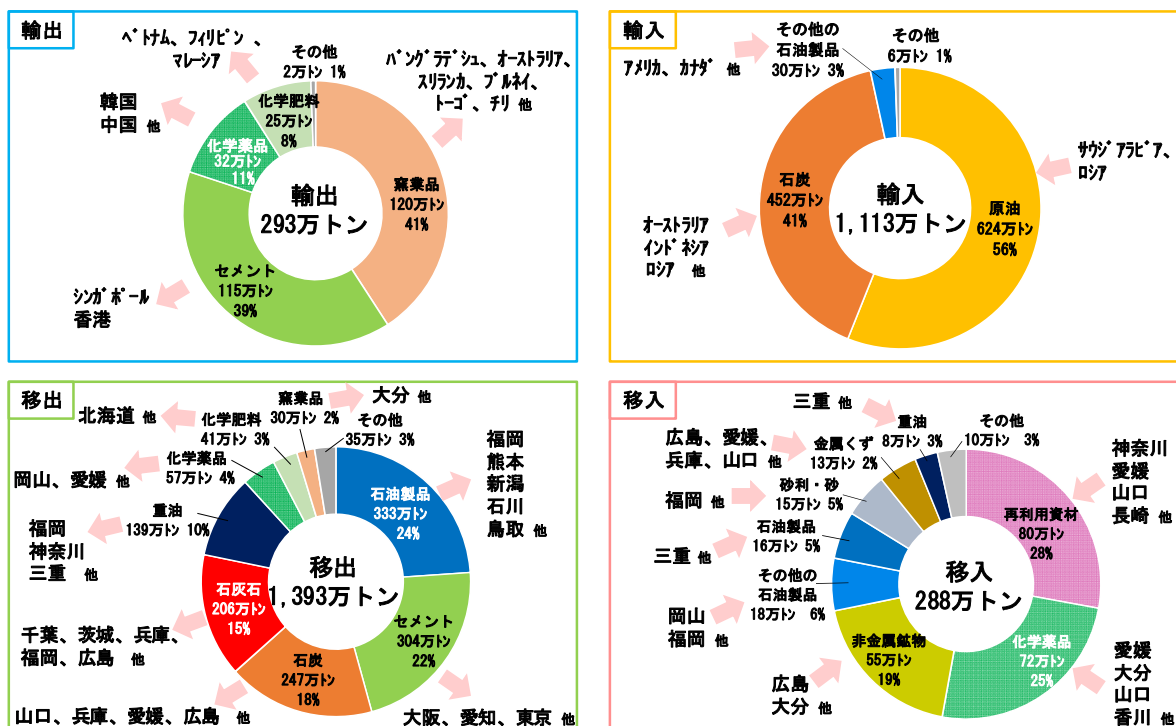


図 1-22 取扱貨物量推移



出典：「港湾統計」

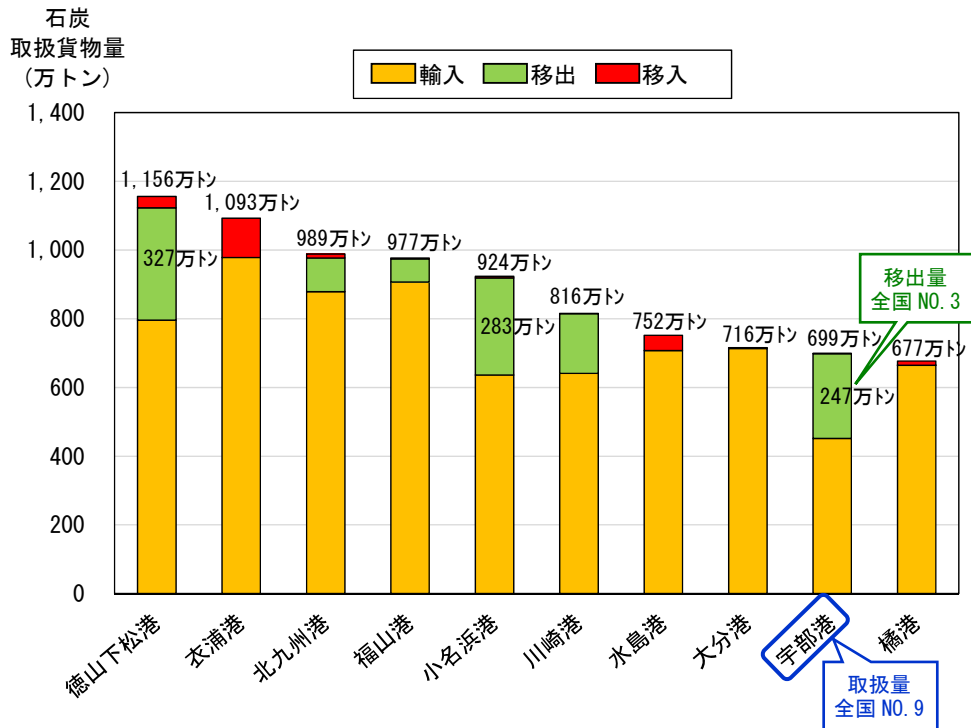
注) 四捨五入のため、内訳の和と総数は必ずしも一致しない

図 1-23 取扱貨物輸移出入別内訳 (平成 28 年)

(2) 石炭

宇部港の主要貨物の一つである石炭の取扱貨物量は、平成 28 年で 699 万トンと全国第 9 位となっている。

また、宇部港内には貯炭容量が全国第 1 位の沖の山コールセンターが立地し、周辺の火力発電所や企業の自家発電のみならず、徳山下松港とともに瀬戸内海沿岸部を中心とした西日本一帯に石炭を供給する拠点となっており、移出量は 247 万トンで全国第 3 位である。



出典：「港湾統計」

図 1-24 港湾別石炭取扱貨物量 (平成 28 年)



出典：「港湾統計」

出典：国土地理院 (<http://maps.gsi.go.jp/>) 白地図より作成

図 1-25 主な石炭移出先

(3) 石油製品等

宇部港内には石油製油所が立地しており、石油製品等（石油製品、重油）も宇部港の主要貨物の一つとなっている。

石油製品等の移出量は、平成 28 年で 472 万トンと全国で第 9 位である。その移出先は東日本を含む幅広い範囲にわたっており、宇部港は全国各地へ石油製品等を供給する拠点となっている。

また、西日本の中では平成 28 年の石油製品等の移出量は第 3 位であり、製油所の統廃合が進む中、宇部港は今後西日本の主要な供給拠点として機能する潜在能力を有している。

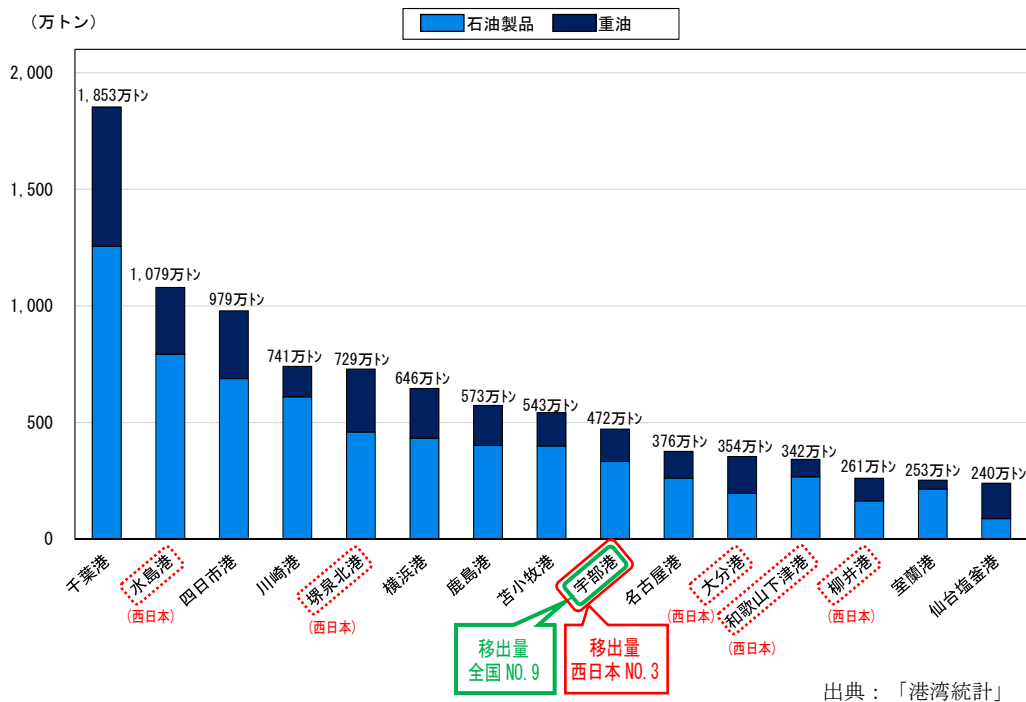


図 1-26 港湾別石油製品等の移出量（平成 28 年）



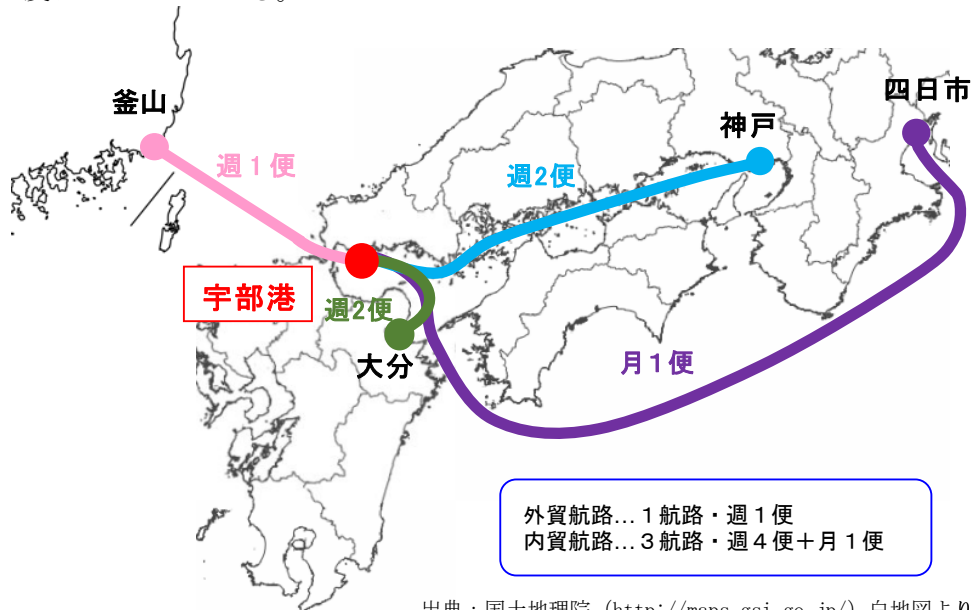
図 1-27 主な石油製品等の移出先

(4) コンテナ貨物

宇部港のコンテナ航路は、外貿（韓国）航路が1航路（週1便）、内貿航路は3航路（週4便+月1便）が就航している。

平成28年に宇部港で取扱ったコンテナ個数は22,256TEUであり、近年では、年間2万TEUを超える水準で推移している。コンテナ貨物の主要品目は、窯業品、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品である。

一方、コンテナ貨物の生産・消費地である背後3市発着のコンテナ貨物の流動状況に着目すると、背後3市で生産されたコンテナ貨物は、その約6割が宇部港以外の港（特に北九州港）を利用して輸出されており、宇部港利用は4割に満たない。また、背後3市で消費されるコンテナ貨物は、その約7割が北九州港を利用して輸入されており、宇部港利用は2割程度にとどまっている。



出典：国土地理院 (<http://maps.gsi.go.jp/>) 白地図より作成

図 1-28 コンテナ航路の就航状況（平成31年2月末現在）

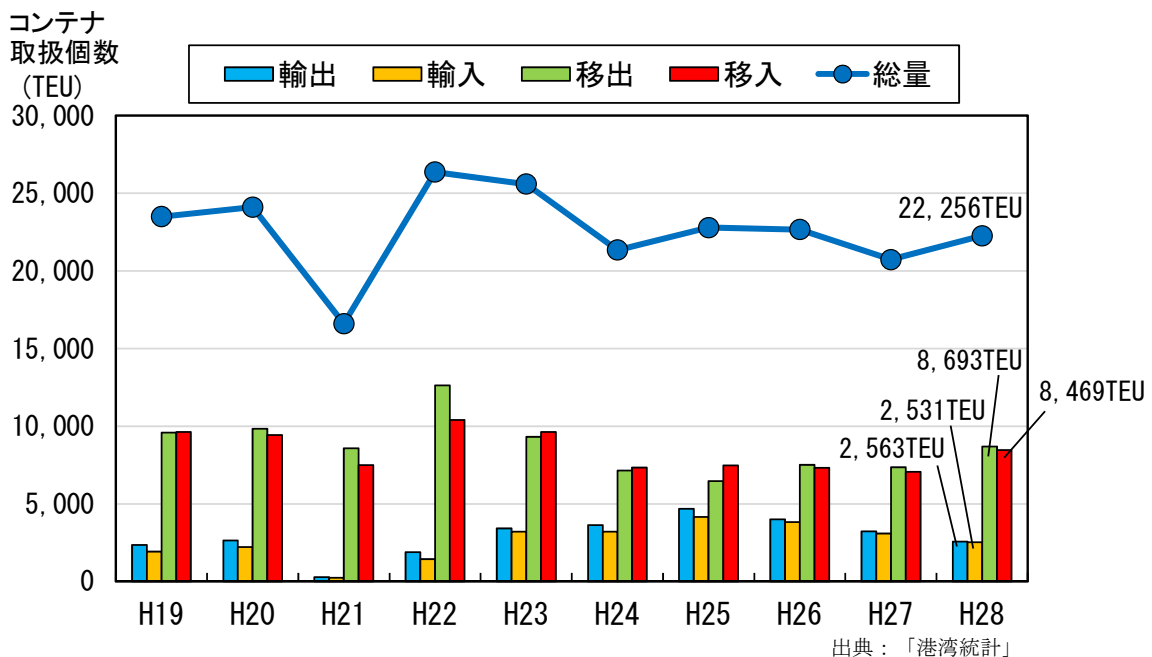
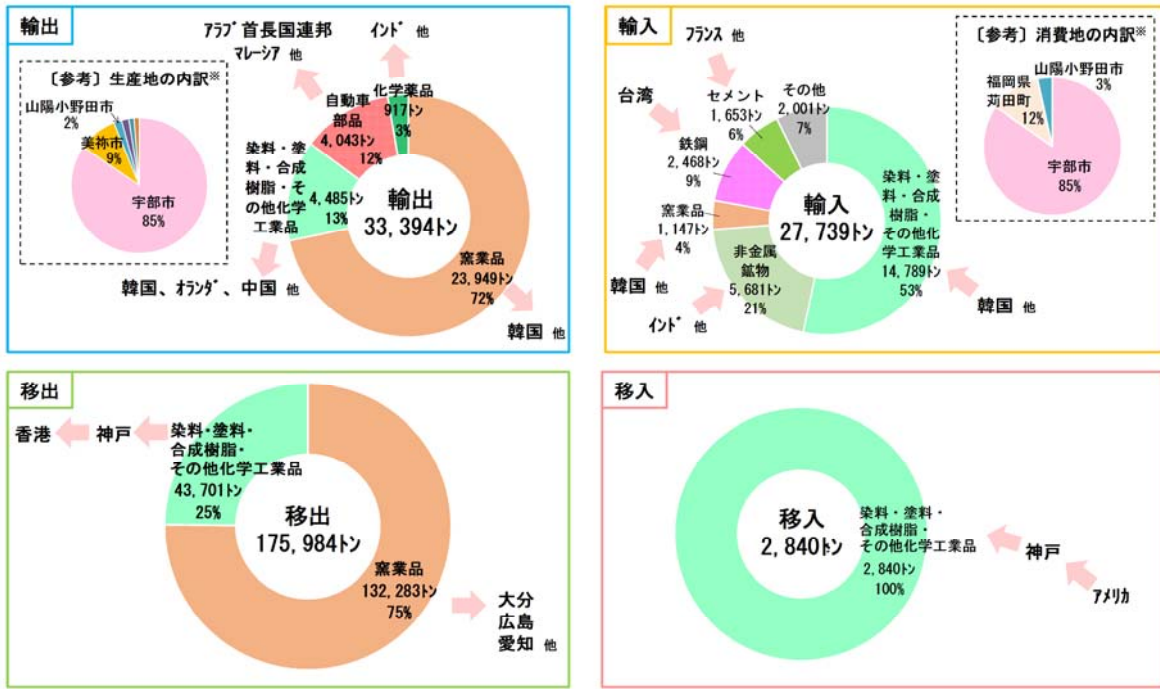
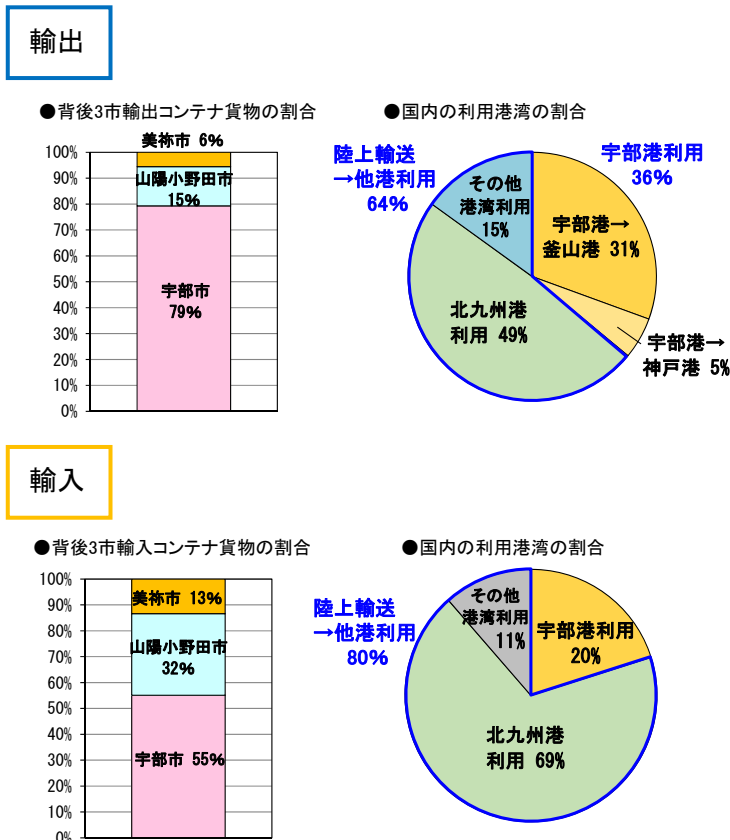


図 1-29 コンテナ貨物取扱個数の推移



出典：「港湾統計」
※は「平成 25 年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

図 1-30 輸移出入別コンテナ貨物内訳（平成 28 年）



出典：「平成 25 年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査」
（調査期間：平成 25 年 11 月 1 日～11 月 30 日の 1 ヶ月間）

図 1-31 背後 3 市の外貿コンテナ貨物の流れ

(5) 入港船舶

宇部港の入港隻数は、平成 21 年以降、ほぼ横ばい状態であり、平成 28 年で 14,144 隻となっている。

また、1 隻あたりの総トン数は、山口県全体がほぼ横ばいであるのに対して、宇部港では増加傾向にあり、特に石炭船において船舶の大型化が顕著である。

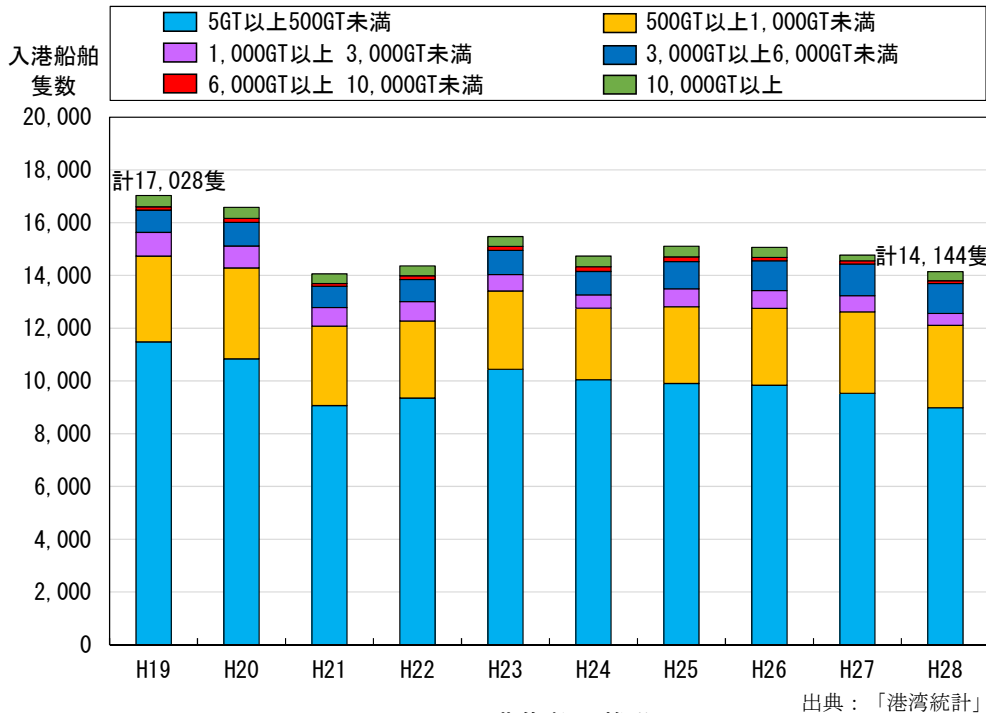


図 1-32 入港隻数の推移

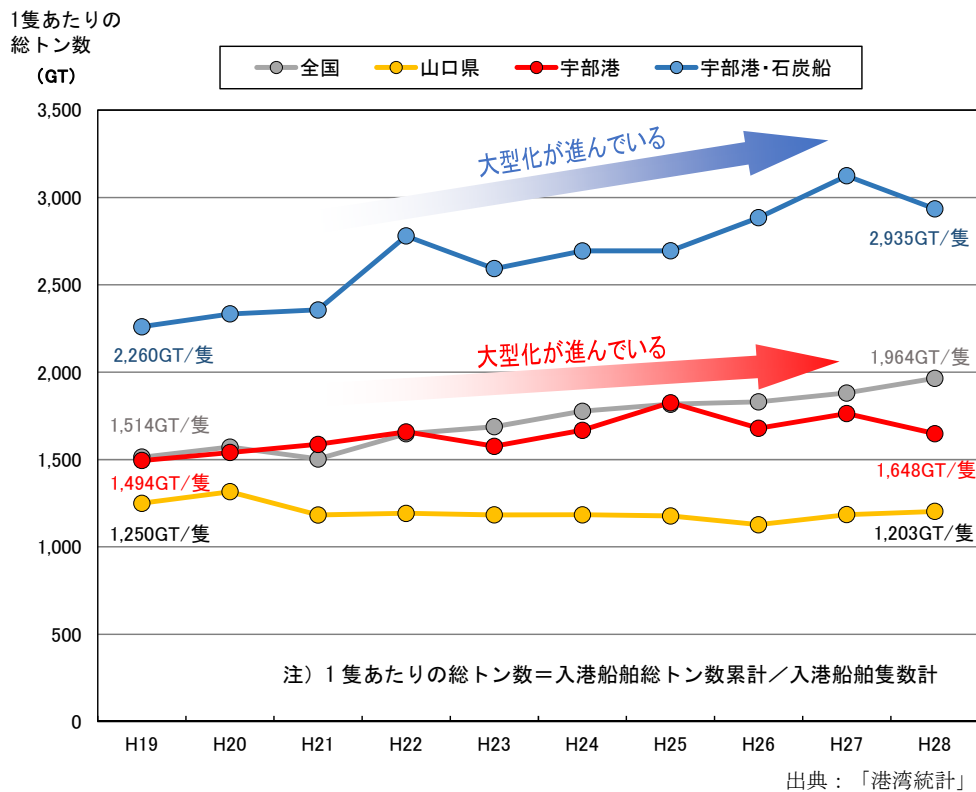


図 1-33 入港船舶 1 隻あたりの総トン数の推移

第2章 宇部港への要請

1. 上位計画・関連計画等の動向

1. 1. 地域開発計画

(1) 国における地域開発計画

「中国圏広域地方計画（平成 28 年 3 月）」、「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（平成 28 年 3 月）」において、次のような計画が示されている。

中国圏広域地方計画

【基本戦略】（抜粋）

- ・ものづくり産業の競争力強化、観光振興等経済の活性化
- ・土砂災害・水害対策やインフラ長寿命化等による強靱な圏域整備と安全・安心の推進

中国ブロックにおける社会資本整備重点計画

【重点目標と主要取組】（抜粋）

- ・災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する
- ・民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

(2) 県における地域開発計画

山口県の総合計画である「やまぐち維新プラン（平成 30 年 10 月）」において、次のような計画が示されている。

山口県総合計画～やまぐち維新プラン～

【基本目標】「活力みなぎる山口県」の実現

【重点施策】（抜粋）（要約）

- 強みを伸ばす産業基盤の整備 … 企業の国際競争力強化に資する港湾の機能強化
- 東京オリンピック・パラリンピック等を契機とするインバウンドの拡大 … クルーズ船の誘致推進
- 生活・社会基盤の安全対策の強化 … 生活・社会基盤の耐震化の推進（岸壁等の耐震化）

(3) 市における地域開発計画

「第四次宇部市総合計画（平成 22 年 3 月）」、「宇部市立地適正化計画（平成 31 年 3 月）」、「第二次山陽小野田市総合計画（平成 30 年 3 月）」、「第一次美祢市総合計画後期基本計画（平成 27 年 3 月）」において、次のような計画が示されている。

第四次宇部市総合計画

【まちづくりのキーワード及び取組内容】（抜粋）

- ・安心 →取組内容：災害に強く、事故の起こりにくい安全な都市環境の整備
産業の振興による雇用の確保
- ・地域ブランド→取組内容：産業観光などの観光資源の情報発信による都市イメージのブランド化

宇部市立地適正化計画

【実施方針】にぎわい・安心・利便性の高い生活の実現

【まちづくり方針】（抜粋）

- ・既存のポテンシャルを活かし、多様な世代がにぎわう魅力的な都市拠点づくり

【区域設定】

中心市街地周辺 【都市機能誘導区域】 <まちなかエリア>	・市の中心・顔として、魅力を高めるための機能（商業機能、子育て支援機能、起業・創業支援機能）を維持・誘導し、都市のにぎわいと活力の向上を図る。 ・多くの人々が利用する都市機能（行政機能、医療機能）を維持・誘導し、都市全体の利便性の向上を図る。 ・宇部新川駅は交通結節点としての機能充実を図り、市内外からの公共交通によるアクセスの利便性の向上を図る。
岬（フジグラン宇部周辺） 【居住誘導区域】 <暮らしの重点エリア>	・フジグラン宇部をはじめとする商業機能、病院・診療所などの医療機能、岬ふれあいセンターのコミュニティ機能、福祉機能、子育て支援機能など、拠点を求められる都市機能を維持する。

第二次山陽小野田市総合計画

【基本目標及び施策】（抜粋）

- ・人と自然が調和する安心のまち → 施策：防災体制の充実
- ・地域資源を活かした活力ある産業のまち → 施策：工業の振興
- 施策：観光・交流の振興

第一次美祢市総合計画後期基本計画

【基本目標】（抜粋）

- ・観光交流の促進 → 施策：広域連携による観光交流の推進
- ・産業の振興 → 施策：商工業の活性化

1. 2. 産業振興計画

(1) 県における産業振興計画

「やまぐち産業イノベーション戦略（平成 30 年 10 月）」において、次のような計画が示されている。

やまぐち産業イノベーション戦略

【目標】

本県の高度技術、産業集積を活かした「戦略的イノベーション(技術/生産/経営革新)」の加速的な展開による県経済の持続的成長

【産業戦略プロジェクト】（抜粋）

- ・瀬戸内産業競争力・生産性強化プロジェクト

(2) 市における産業振興計画

「宇部市中小企業振興実施計画～うべ中小企業元気プラン～（平成 29 年 7 月）」、「山陽小野田市中小企業振興推進計画（平成 29 年 3 月）」において、次のような計画が示されている。

宇部市中小企業振興実施計画～うべ中小企業元気プラン～

【中小企業施策推進の基本方針】（抜粋）

- ・地域資源の活用による産業の発展及び創出を促進

【小規模企業施策推進の基本方針】（抜粋）

- ・地域経済の活性化並びに市民生活の向上及び交流の促進に資する小規模企業の事業活動を促進

山陽小野田市中小企業振興推進計画

【基本理念】

- 中小企業者の創意工夫と自主的な経営向上の努力を促進すること
- 中小企業者が、経済的社会的環境の変化に円滑な適応が図れること

1. 3. 港湾関連

港湾関連の動向については、「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針（平成 29 年 7 月）」において、次のような方針が示されている。

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針

～今後の港湾の進むべき方向～

- ① 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築
- ② 国民の安全・安心の確保への貢献
- ③ 良好な港湾環境の形成
- ④ 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理
- ⑤ クルーズ船の受入れの促進
- ⑥ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進
- ⑦ ストック型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施

～港湾機能の拠点的な配置と能力の強化～（抜粋）

○バルク貨物等の輸送網の拠点

- ・「国際バルク戦略港湾」（石炭〔一般炭〕：小名浜港、徳山下松港・宇部港）においては、バルク貨物の輸入拠点が背後産業の立地と密接に結びついていることや拠点の絞り込みによる物流効率化の効果を発揮するために産業立地の再配置や企業間連携の強化等が必要
- ・石炭（一般炭）にあってはケーブサイズ級の船舶が入港することが可能となるよう港湾機能の拠点的な確保に取り組む
- ・効率的な運営体制の確立、船舶の運航効率改善のための制限の緩和、港湾間や企業間の連携の促進に取り組む

○大規模地震対策施設

- ・被災直後の緊急物資、避難者等を輸送するための機能を確保するべく、大規模地震災害の切迫性、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況等を考慮して、大規模地震対策施設を適切に配置する
- ・大規模地震対策施設は、耐震強化岸壁と、緊急物資の保管や被災者の避難等に資する広場、市街地と港湾を連絡する道路等を一体的に備える
- ・震災直後から復旧完了までの期間に、海上輸送網としての一定の機能を確保できるように、港湾間の代替・補完機能を考慮しつつ、国際海上コンテナターミナルや、複合一貫輸送に対応する内貿ターミナルについては、岸壁や関連施設の耐震強化を進める

～港湾相互間の連携の確保（中国地域）～（抜粋）

- ・日本海側の重要港湾と瀬戸内海側の国際拠点港湾及び重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う
- ・瀬戸内側の港湾は、臨海部に集積している鉄鋼・石油化学等の基礎素材型産業や自動車・造船等の加工組立型産業の原材料や製品の輸送の拠点として、産業活動等を支える機能を担うとともに、四国地域等の港湾と連携して、四国や瀬戸内海の離島等との海上交通ネットワークを形成する
- ・基幹航路のコンテナ貨物の輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である大阪港及び神戸港と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化する

1. 4. 防災関連計画

(1) 国における防災関連計画

「国土強靱化基本計画（平成 26 年 6 月）」において、次のような計画が示されている。

国土強靱化基本計画

【基本理念】

- ・大規模自然災害等に備えた国土の全域にわたる強靱な国づくりを推進する
- ・必要な施策は、明確な目標のもと、現状の評価を行うことを通じて策定、国の各種計画に位置付ける

【基本方針】

- ・人命の保護が最大限図られる
- ・国家及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される
- ・国民の財産及び公共施設に関わる被害を最小化する
- ・迅速な復旧復興を可能とする
- ・ソフト・ハード施策の組合せによる国土強靱化推進のための体制を整備する
- ・自助、共助、公助の適切な組合せによる取組みを基本とし、特に重大性・緊急性が高い場合は国が中核的な役割を果たす
- ・実施される施策は、国民需要の変化や社会資本の老朽化等を踏まえるとともに、重点化を図る

(2) 県における防災関連計画

「山口県国土強靱化地域計画（平成 28 年 3 月）」において、次のような計画が示されている。

山口県国土強靱化地域計画

【基本目標】

いかなる大規模自然災害が発生しようとも、

- ・人命の保護が最大限図られること
- ・県及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること
- ・県民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ・迅速な復旧復興

【強靱化の推進方針】

港湾・空港施設の整備等

(港湾施設の整備)

- 港湾施設の老朽化により、大規模災害時に必要な港湾の機能を発揮できないおそれがあることから、予防保全計画に基づき、海上輸送基地となる岸壁において既存施設の改良等による耐震強化岸壁を整備し、その他の施設において老朽化対策の推進
- 国際拠点港湾及び重要港湾において、大規模災害等が発生しても、港湾機能を維持継続できるよう、港湾ごとに特色を踏まえた「港湾BCP」の策定

2. 港湾利用者の要請と住民の港湾に対する主な意見

2. 1. 港湾利用者の要請

港湾利用者の要請を把握するため、宇部港の港湾利用者（背後立地企業等）に対して、平成26年度及び平成27年度にアンケート調査を実施し、その後、回答内容を補足するヒアリング調査を平成26年度及び平成28年度に実施した。また、平成29年度にも追加ヒアリングを実施した。

【アンケート調査概要】

平成26年度アンケート回答企業数：55者

平成27年度アンケート回答企業数：29者

【ヒアリング調査概要】

平成26年度ヒアリング企業数：6者

平成28年度ヒアリング企業数：25者

平成29年度ヒアリング企業数：19者

表 2-1 港湾利用者の要請

項 目		要 請
物流機能の強化	船舶の大型化への対応	パナマックス船の満載入港、ケープサイズ船の2港揚げへの対応
		船舶の大型化への対応
	物流効率化	荷捌施設、保管施設の機能向上
		多様な物流ニーズへの対応
		港内、背後地域との良好なアクセスの確保
	循環資源物流の強化	
安心・安全の確保	防災拠点	大水深岸壁の耐震化などによる災害時の安定的なエネルギー拠点の確保
まちづくりとの連携	親水空間・にぎわい	クルーズ船寄港時などのイベントに対応する施設の整備
		港内観光等、にぎわいづくりへの宇部港の活用
		東見初地区へ商業施設を誘致するなど、港に人を呼び込む施設の整備

2. 2. 住民の港湾に対する主な意見

(1) アンケート調査方法及び回答数

宇部港に関する住民の意見・要望等を把握するため、アンケート調査を実施した。アンケート調査は下表に示す3つの手法で実施し、全体で536の回答を得た。

表 2-2 アンケート調査の概要

調査手法	対象	実施期間	回答数	配布・回収方法
無作為抽出	宇部市住民	H29. 11. 22 ~12. 12 (3週間)	359	郵送 (1,000部 ^{※1} 配布)
公共施設設置	来訪者		111	宇部市内等公共施設 ^{※2} に設置したアンケートコーナーにて記述・投函
Website	県HP閲覧者		66	メール・FAX・郵送
回答総数			536	

※1：宇部市の住民基本台帳に記載のある18歳以上の住民男女から1,000人を無作為に抽出

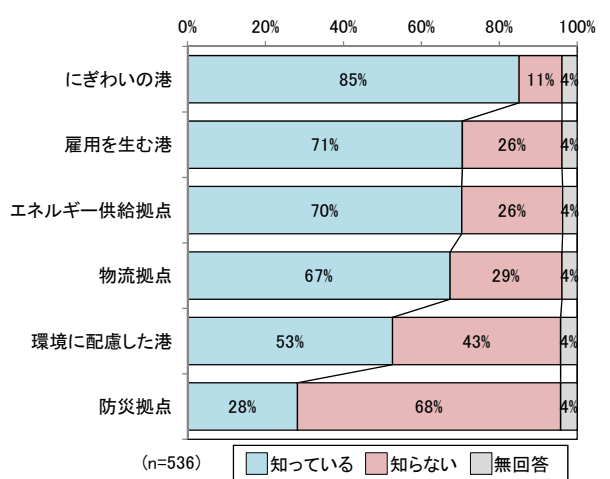
※2：16箇所…宇部市役所本庁舎（2箇所）、楠庁舎、各市民センター（7施設）、図書館（2施設）、宇部地方合同庁舎、宇部総合庁舎、宇部港湾管理事務所、県庁（山口市）

(2) アンケート調査結果

① 宇部港の主な役割の認知度について

宇部港の主な役割として挙げた6つの役割の認知度についての質問（複数回答）では、「花火大会やカッターレース競技会など、人が集まる、にぎわいの港」が85%と最も多い。また、「企業が多く立地し、雇用を生む港」、「石炭などのエネルギー資源を届ける、エネルギー供給拠点」、「産業を支える物流拠点」、「環境に配慮した港」が50%を超えており、港の役割についての認知度は高い。

これらのうち、大事だと思う役割についての質問（3つまで複数回答）では、「エネルギー供給拠点」が54%と最も多くなり、次いで「物流拠点」、「防災拠点」、「雇用を生む港」と続き、エネルギー供給拠点や物流拠点の役割だけでなく、多様な役割が大事だと思われる。



注) 四捨五入のため、内訳の和と総数は必ずしも一致しない

図 2-1 宇部港の主な役割の認知度 (複数回答)

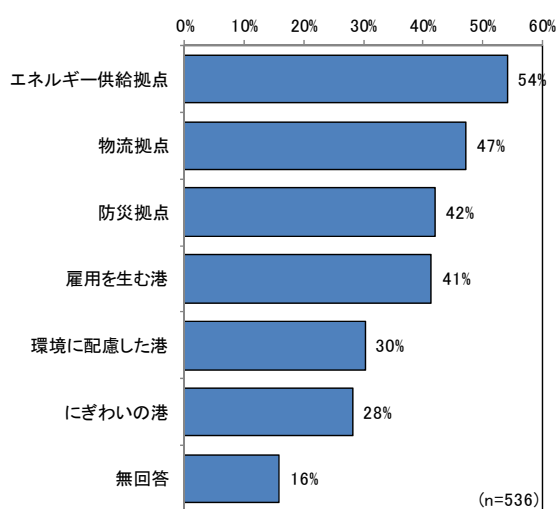


図 2-2 宇部港の大事だと思う役割 (3つまで複数回答)

②物流や産業支援の面から宇部港に必要な施設や取組み

物流や産業支援の面から宇部港に必要な施設や取組みについての回答（複数回答）は、「大型船で大量に貨物が運べるような大型船に対応した岸壁や荷役機械」が55%と最も多く、「港にアクセスしやすい道路」、「古い施設の修理や使いにくい施設の改良」、「船が安全に港に入れるような広い航路」、「新しい企業を呼び込むことができる工業用地」が40%を超える回答となっており、物流や産業支援の面では、多種多様な施設や取組みが宇部港にとって必要と考える住民が多い。

一方で、これらのうち一番重要だと回答された項目は、「大型船に対応した岸壁や荷役機械」が24%と最も多く、「新しい企業を呼び込むことができる工業用地」と続き、船舶の大型化への対応や新たな工業用地の確保が最も重要であると考えている住民が多いことを示す結果であった。

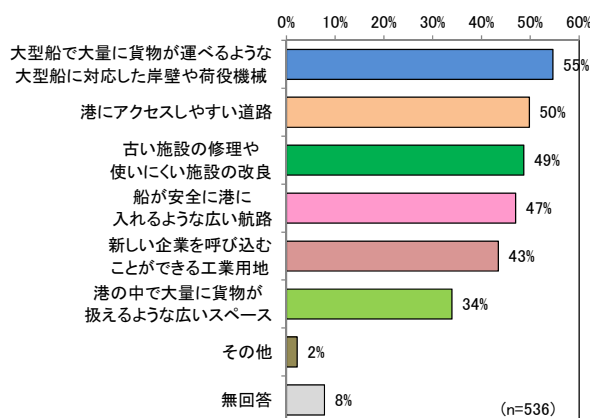


図 2-3 物流や産業支援の面から、宇部港に必要な施設や取組み（複数回答）

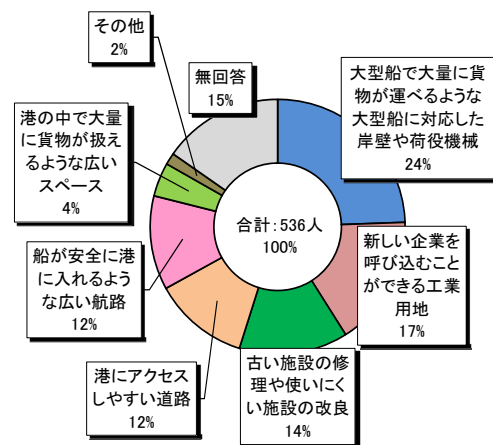


図 2-4 物流や産業支援の面から、一番重要だと思う施設や取組み

③防災の面から宇部港に必要な施設や取組み

防災の面から宇部港に必要な施設や取組みについての回答（複数回答）は、「強い地震が起きても救援物資を運ぶことができる地震に強い防災拠点（耐震強化された岸壁や広場）の形成」が63%と最も多く、「高潮や高波に備える防災施設」、「地震等の災害が起きても物流が止まらないような輸送ルート確保」が50%を超える回答となっている。

また、これらのうち一番重要だと回答された項目は、「地震に強い防災拠点の形成」が31%と最も多く、次いで「物流が止まらないような輸送ルートの確保」、「高潮や高波に備える防災施設」となっており、災害時の緊急物資輸送の確保や物流機能維持が重要であるとともに、高潮や高波から背後地を防御するための備えについても重要であると考えている住民が多いことを示す結果であった。

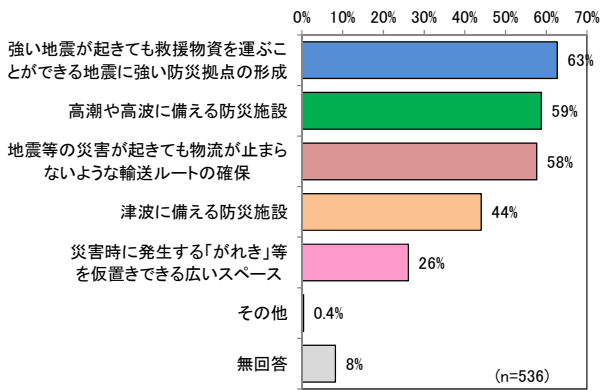


図 2-5 防災の面から、宇部港に必要なだと思う施設や取組み（複数回答）

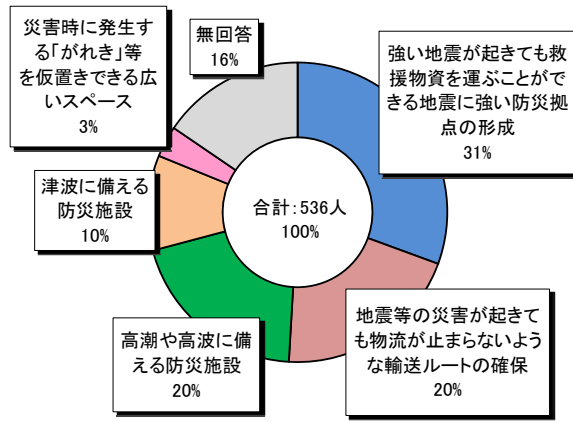


図 2-6 防災の面から、一番重要だと思う施設や取組み

④にぎわいの面から宇部港に必要なと思う施設や取組み

にぎわいの面から宇部港に必要な施設や取組みについて一番重要だと回答された項目は、「人が集まる施設」が26%と最も多く、次いで「市民が海とふれあえる施設」は20%となっている。また、「人が集まるイベント」についての回答も12%あり、『人が集まること』を求めている住民が多いことを示す結果であった。

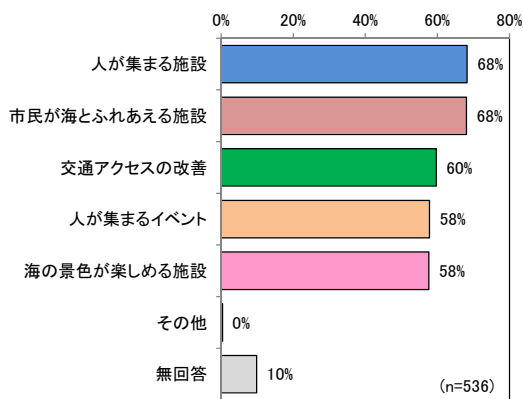


図 2-7 にぎわいの面から、宇部港に必要なと思う施設や取組み（複数回答）

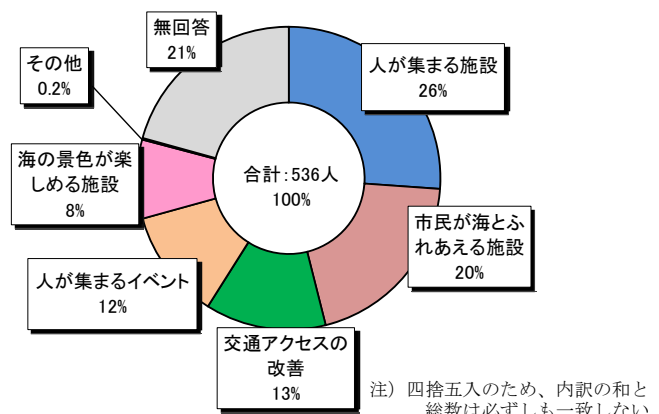


図 2-8 にぎわいの面から、一番重要だと思う施設や取組み

⑤住民アンケート結果のまとめ

住民アンケートの結果を取りまとめ、以下に示す。

表 2-3 アンケート結果のまとめ

項目	結果のとりまとめ
物流機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 船舶の大型化への対応や新たな工業用地の確保が重要【重要だと思う施設や取組み】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大型船に対応した岸壁や荷役機械の整備 ・ 新しい企業を呼び込むことができる工業用地の確保 ・ 古い施設の修理や使いにくい施設の改良
安心・安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害時の防災拠点、物流機能維持が重要【重要だと思う施設や取組み】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地震に強い防災拠点の形成 ・ 地震等の災害が起きても物流が止まらないような輸送経路の確保 ・ 高潮や高波に備える防災施設
まちづくりとの連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 人が集まり、海とふれあえる施設や取組みが重要【重要だと思う施設や取組み】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 人が集まる施設 ・ 市民が海とふれあえる施設 ・ 交通アクセスの改善

第3章 社会情勢の動向と宇部港の関わり

1. エネルギーに関する動向

1. 1. 石炭

宇部港の主要貨物である石炭の全国的な消費量は、増加傾向で推移してきたが、2004年頃から横ばいに転じ、1億8千万トン前後で推移している。

一方、経済産業省の「長期エネルギー需給見通し」によれば、石炭は、2030年度においても一次エネルギー供給の構成割合が全体の25%程度と、現状とほぼ同程度の割合になると見込まれている。

さらに、宇部港では、西沖の山地区に新たな石炭火力発電所の建設計画があり、宇部港で取扱う石炭需要の増加が見込まれている。

以上から、貯炭容量全国第1位のコールセンターを有する宇部港は、今後も継続する石炭需要に対応し、西日本を中心としたエネルギー供給拠点としての機能を果たしていくことが求められる。

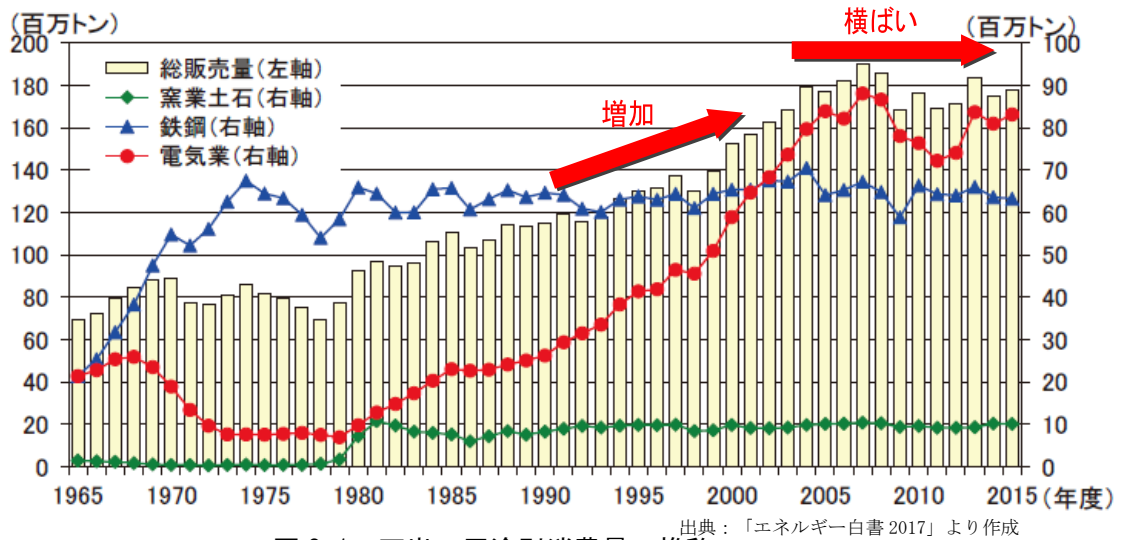
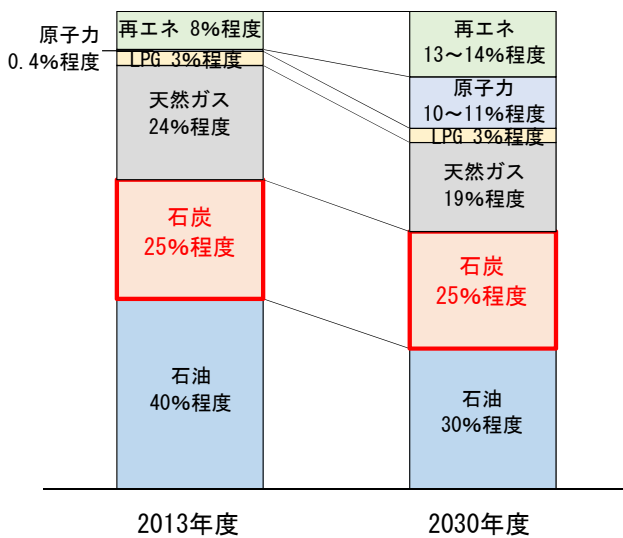


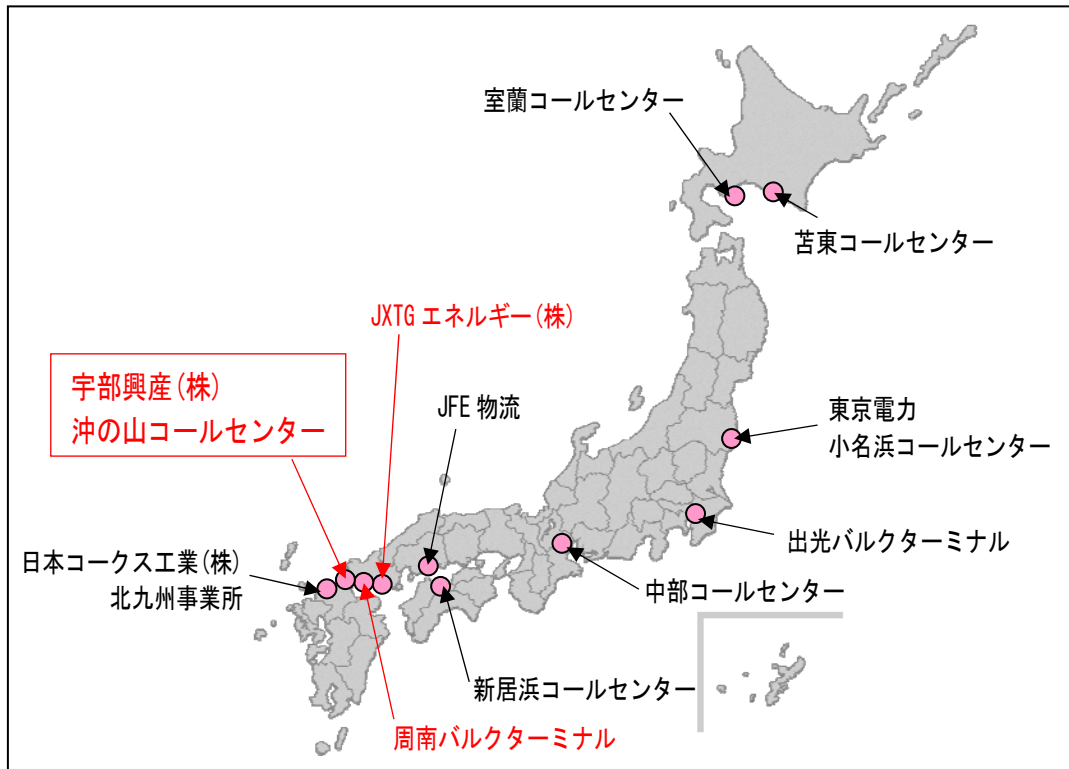
図 3-1 石炭の用途別消費量の推移



出典：「長期エネルギー需給見通し」平成 27 年より作成
図 3-2 日本の一次エネルギー供給の構成割合の見通し



出典：「西沖の山発電所(仮称)新設計画 環境影響評価準備書のあらまし」平成 30 年 9 月山口宇部パワー(株)より作成
図 3-3 西沖の山発電所(仮称)新設計画



出典：「コール・ノート 2015 年版」より作成

図 3-4 全国のコールセンターの位置

表 3-1 全国のコールセンターの一覧

名称	日本コークス工業 北九州事業所	新居浜 コールセンター	宇部興産(株) 沖の山コールセンター		周南 バルクターミナル	JXTGエネルギー 株	JFE物流	中部コールセン ター	出光 バルクターミナル	東京電力小名 浜コールセンター	室蘭コールセンター	苫東コールセンター	
所在地	福岡県 北九州市	愛媛県 新居浜市	山口県宇部市		山口県周南市	山口県下松市	広島県福山市	三重県 四日市市	千葉県 袖ヶ浦市	福島県 いわき市	北海道室蘭市	北海道虻田郡 厚真町	
施設概要	ハース長	550m	200m	325m	185m × 2基	280m	420m	5ハース	280m	317m	280m	370m	280m
	水深	-17m	-14m	-14m	-10m	-14m	-19m	-	-14m	-14m	-14m	-12m	-14m
	対象船型	15万DWT	7.7万DWT	9万DWT	3万DWT	9万DWT	10万DWT	最大21万DWT	6万DWT	9.5万DWT	9万DWT	5万DWT	9万DWT
	アンローダー	1,500t/h × 2基	2,3万t/d × 2基	2,000t/h × 1基 2,200t/h × 1基	-	1,500t/h × 2基	本船装備	3,300t/h × 1基 2,100t/h × 2基 1,500t/h × 1基 1,000t/h × 1基 750t/h × 2基	1,500t/h × 2 基	1,200t/h × 1 基	1,400t/h × 2基	600t/h × 1基	1,800t/h × 1基 1,200t/h × 1基
受入コンベア	3,000t/h	1,400t/h	-	-	2,000t/h × 1基	-	-	-	-	1,550t/h × 2系 列	750t/h	3,000t/h	
貯炭	貯炭場面積	13.2万㎡	7.9万㎡	50万㎡	23万㎡	4.1万㎡	19.5万㎡	15.2万㎡	7.8万㎡	7.5万㎡	6万㎡	18万㎡	
	貯炭容量	50万t	51万t	280万t	100万t	30万t (ドーム型)	50万t	100万t	35万t	44万t	20万t	66万t	

出典：「コール・ノート 2015 年版」より作成

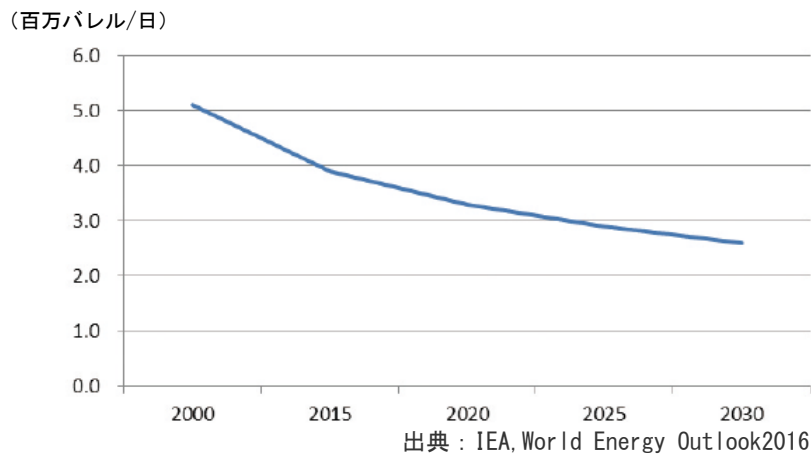
1. 2. 石油製品等

(1) 国内需要減少への対応

近年の石油製品の国内需要は、少子高齢化や人口減少という社会構造の変化、CO2 排出量の少ないエネルギーへの転換などから減少傾向にあり、今後も減少が続くことが見込まれているが、経済産業省の「長期エネルギー需給見通し」によれば、石油は 2030 年度の一次エネルギー供給構成で約 30%を占めると見込まれるなど（前掲図 3-2 参照）、今後も確実な供給が必要とされるエネルギー源である。

このような状況の中、石油各社は、石油製品等を輸出して燃料供給の多様性の維持を図っている。石油製品等の輸出量は増加傾向を示しており、さらに、今後のアジア・太平洋地域の石油製品需要は伸びていくことが見込まれていることから、本州西部に位置しアジア地域に近いという地理的優位性がある宇部港においては、将来的に石油製品等の輸出拡大に転換していくメリットは大きい。

なお、企業ヒアリングによれば、宇部港に立地する石油製油所においては、石油製品等の生産能力を今後も維持していく方針である。



出典：「エネルギー白書 2017」

図 3-5 国内石油製品需要の動向

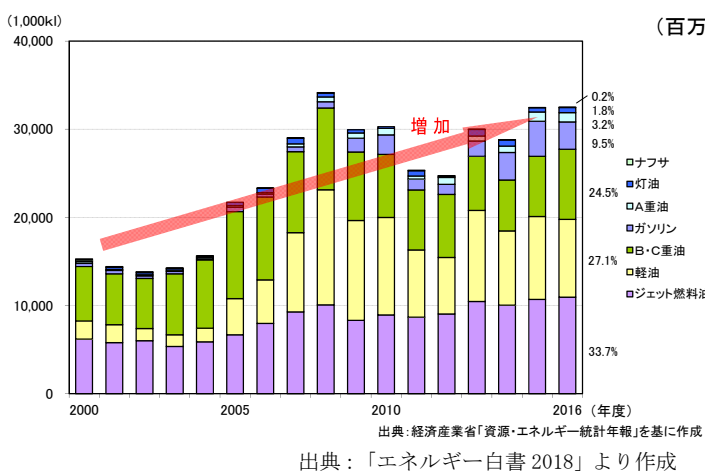


図 3-6 石油製品等の輸出量の推移

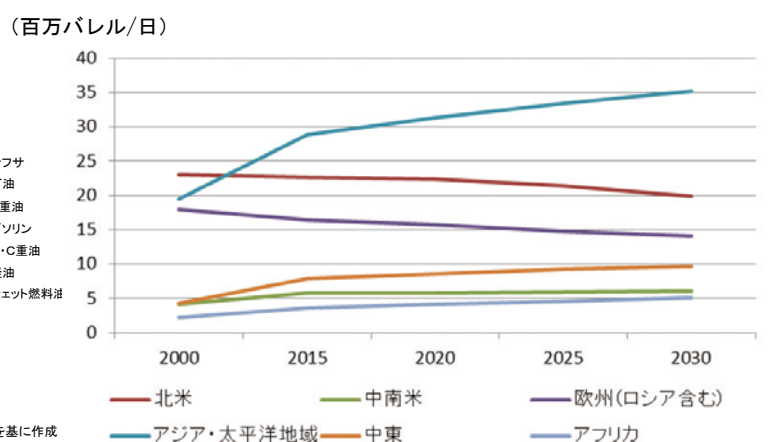


図 3-7 世界の石油製品需要の伸び

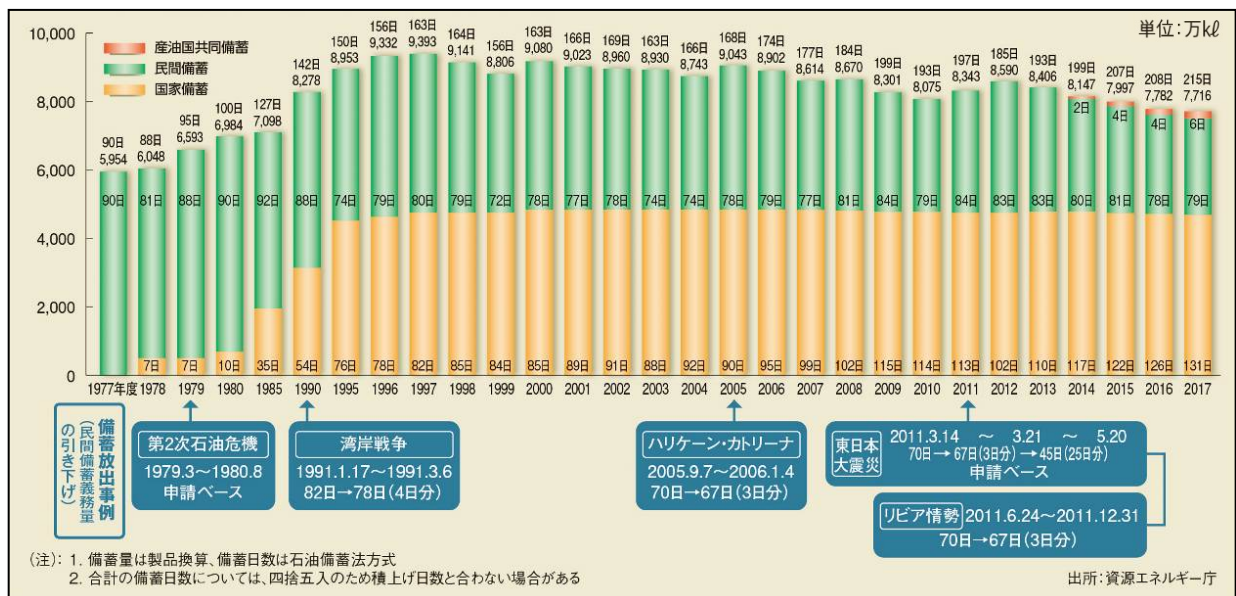
(2) 災害時の供給拠点

東日本大震災後、2012年に「石油の備蓄の確保等に関する法律」が改正され、大規模災害に備えた石油の備蓄対策が強化されており、宇部港に立地する製油所は国家備蓄箇所（民間借上げタンクとして国家備蓄分を保有）として位置付けられ、災害時におけるエネルギー供給拠点としての役割を果たすことが求められている。

表 3-2 石油備蓄の現状（2018年3月現在）

	民間備蓄	国家備蓄	産油国共同備蓄
備蓄日数	79日分	131日分	6日分
備蓄量(製品換算)	2,825万kℓ	4,683万kℓ	208万kℓ
備蓄目標	内需量の70日分	産油国共同備蓄の2分の1と合わせて純輸入量の90日分	-
保有形態	生産・流通過程で保有	封印方式(製品は生産・流通過程で保有)	産油国国営石油会社の商用在庫として保有
保有場所	製油所・油槽所等の民間タンク	原油:①国家石油備蓄基地、②民間タンク(借上げ) 製品:製油所・油槽所等の民間タンク	国内民間タンク(産油国国営石油会社が借上げ)
保有構成	原油:約50% 製品:約50%	原油:約97.1% 製品:約2.9%	原油:100%
管理主体	精製業者、輸入業者等 ただし、共同備蓄会社による代行が可能	①国家備蓄会社(約2/3)(全国で8社・10基地) ②民間企業(約1/3)(管理委託)	産油国国営石油会社(サウジアラムコ、ADNOC)が国内民間タンクへ管理委託
備蓄石油放出(取り崩し)の特徴	①大部分が製油所や油槽所といった生産・流通過程に保有されており、速やかに供給できる。 ②原油の調達動向や石油製品の需要に応じて、弾力的に対応できる。	①国の判断で放出し、その分供給が確実に増すので、大きなアナウンスメント効果が期待できる。 ②原油の大部分は、石油備蓄基地からタンカーにより製油所へ輸送する必要がある。製品は製油所・油槽所等の民間タンクで備蓄しており、速やかに供給できる。	①国内の民間タンクを産油国国営石油会社に政府支援の下で貸与し当該社が東アジア向け中継・備蓄基地として利用しつつ、わが国への原油供給不足時は当該タンクの在庫をわが国向けに優先供給する。 ②タンクがある民間石油基地からタンカーにより製油所へ輸送する必要がある。
放出(取り崩し)事例	①第二次石油危機(79年3月~80年8月) ②湾岸危機(91年1月~3月) ③ハリケーン「カトリナ」被害(05年9月~06年1月) ④東日本大震災対応(11年3月~5月) ⑤リビア情勢対応(11年6月~12月)	なし	なし
財政支援措置	石油購入資金、タンク建設などを支援	国が負担(石油石炭税)	タンク賃借料などを支援(石油石炭税)
コスト負担	製品コストの一部を構成 (最終需要家への転嫁が期待)	財源となる石油石炭税は、製品コストの一部を構成 (最終需要家への転嫁が期待)	財源となる石油石炭税は、製品コストの一部を構成 (最終需要家への転嫁が期待)

出典：「今日の石油産業 2018」石油連盟



出典：「今日の石油産業 2018」石油連盟

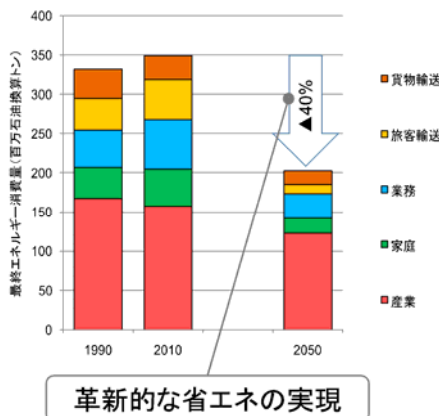
図 3-8 各年度末における石油備蓄量及び備蓄日数の推移

1. 3. 再生可能エネルギー

環境省の「気候変動長期戦略懇談会」によれば、温室効果ガス排出量を 2050 年までに 2013 年度比 80%減を目標にし、革新的な省エネの実現や再生可能エネルギーの徹底活用を目指している。そのため、2050 年の一次エネルギー供給量のうち、石炭の供給量は 2010 年の半分程度に減少する見通しとなっている。

一方、再生可能エネルギーの中でもバイオマスエネルギーの導入見込量（供給量）は、今後大きく増加することが見込まれており、宇部港で取扱いが見込まれるパームやしがらや木質ペレットなどのバイオマス関連貨物の取扱量の増加が期待される。

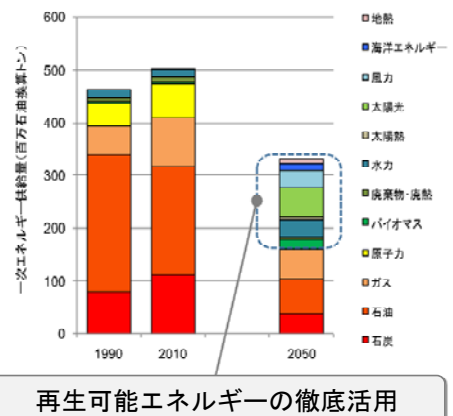
将来の再生可能エネルギー活用の進展により石炭需要の減少が見込まれるものの、コールセンターの供給拠点機能を活かして石炭取扱いの国内シェアを高めていくことや、バイオマスなどの新たなエネルギー資源の取扱いに積極的に取り組んでいくことで、宇部港のエネルギー供給拠点としての機能を維持、発展させていくことが求められる。



革新的な省エネの実現

出典：「2050 年を見据えた温室効果ガスの大幅削減に向けて」環境省

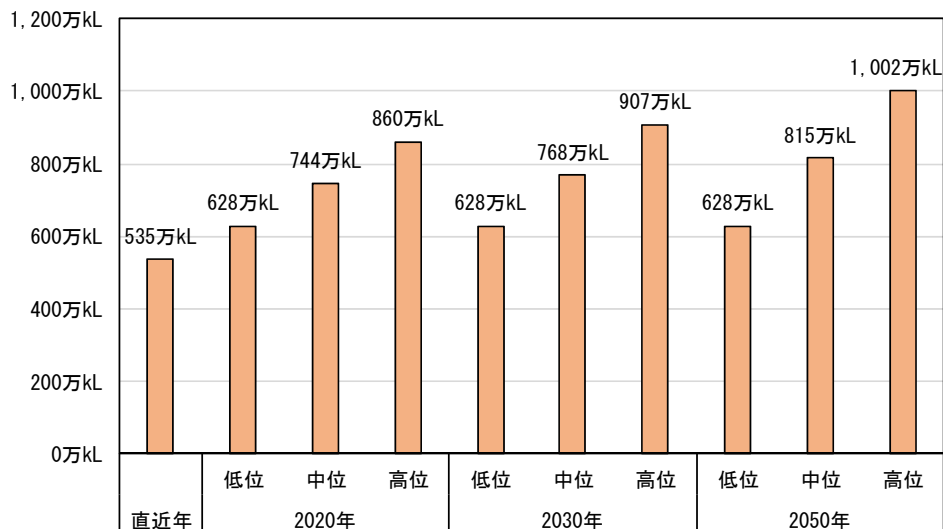
図 3-9 最終エネルギー消費量



再生可能エネルギーの徹底活用

出典：「2050 年を見据えた温室効果ガスの大幅削減に向けて」環境省より作成

図 3-10 一次エネルギー供給量



出典：「平成 26 年度 2050 年再生可能エネルギー等分散型エネルギー普及可能性検証検討報告書」より作成

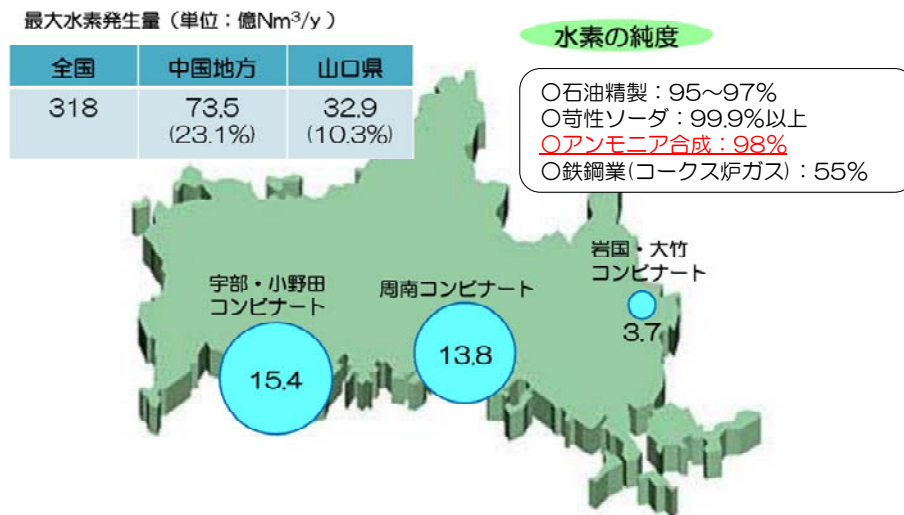
図 3-11 バイオマスエネルギーの導入見込量（供給量）

1. 4. 山口県の水素利活用への取組み

山口県の「やまぐち維新プラン」では、「全国をリードする『水素先進県』の実現」を重点施策に挙げており、県全体で施策の展開を図っている。

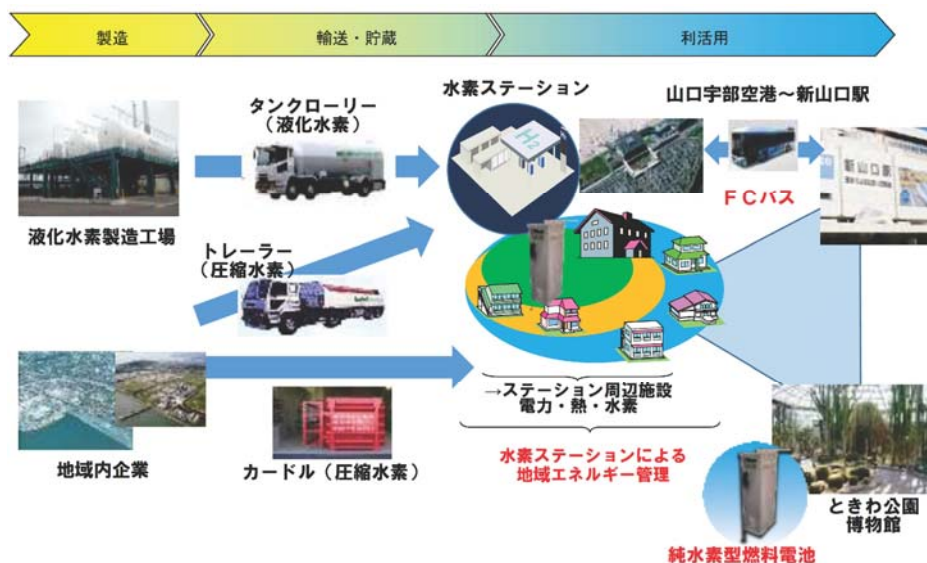
山口県内では、苛性ソーダ製造、アンモニア合成、石油精製といった製造プロセスで水素が副生される。経済産業省中国経済産業局の平成20年の調査によると、山口県における最大水素発生量（装置能力を最大に稼動した場合の発生量）は、年間32.9億Nm³で、全国の約10%を占めている。水素発生量を地域別にみると、アンモニア工場等が立地する宇部地域（5工場）は、県全体の約5割を占めており、水素製造の拠点となっている。

水素の利活用としては、純水素型燃料電池システムや水素ステーション、FCバスの運行などがあり、低炭素化に貢献することができることから、将来的には水素利活用が伸びていくことが期待される。宇部港においてもコンビナートでの水素製造のポテンシャルを活かして、水素の需要に対応していくことが求められる。



出典：「山口県及び周南市の取組について ～水素利活用による産業振興と地域づくり～」

図 3-12 山口県の副生水素について



出典：「山口県の地域別 水素利活用に関する調査」

図 3-13 宇部・小野田地域の水素サプライチェーン像

2. 港湾の展望（港湾の中長期政策「PORT2030」）

国土交通省は、2030年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展や国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等について、議論を進め、「港湾の中長期政策「PORT2030」」として公表した。

近年、グローバル化の進展に伴い、ヒト・モノ・情報の流れに大きな変化が生じている。特に製造業では、多くの民間企業等が国境を越えた国際分業体制を構築し、高度なサプライチェーンマネジメントを展開するようになってきている。

国際輸送においては、コンテナ船の大型化による寄港地の絞り込み、パナマ・スエズ両運河の拡張、北極海航路の活用、中国の「一帯一路」政策など地球規模での物流再編や、アジアにおけるクルーズ需要の爆発的増加といった大きな変化も起こっている。

国内では、今後さらに加速する少子高齢化や、それに伴う人口減少・労働力不足は、国内物流にも変革を促し、競合企業同士の連携による共同調達・共同輸送、船舶・鉄道輸送へのモーダルシフト等の輸送の効率化が進みつつある。

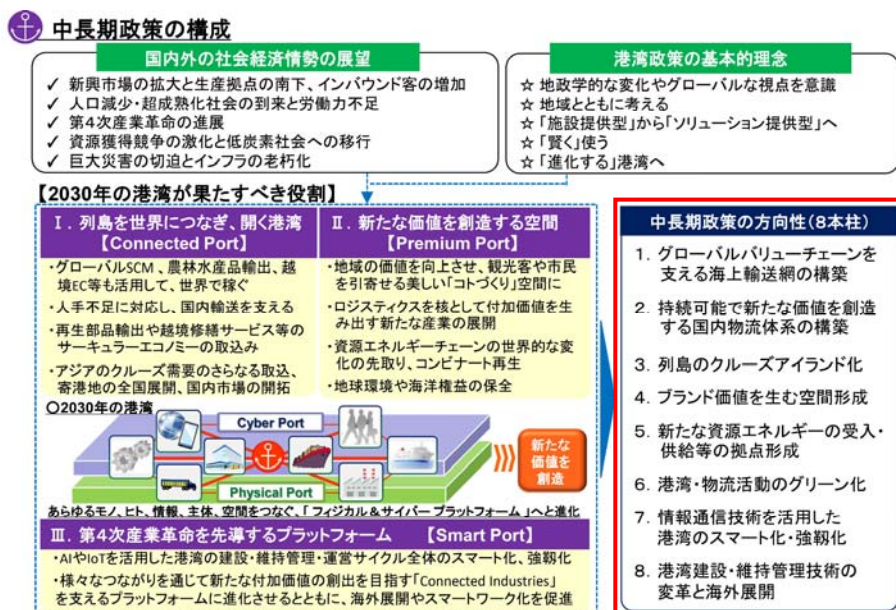
都市と地方の関係を見ると、首都圏をはじめとした大都市圏へ人口・資産が集中した結果、交通混雑・災害リスクが増大する一方で、地方においては人口・資産の流出による活力の低下が懸念されている。そのため、産業の国際競争力の強化等により地域の人口減少と地域経済の縮小という課題を克服し、将来にわたって地域の成長力を確保することが求められている。

さらには、深刻化する地球環境問題に対して、世界と協調した取組がこれまで以上に求められるとともに、首都直下地震や南海トラフ地震・津波などによる大規模災害の発生が高い確率で予想されている我が国においては、大規模自然災害等に備えた国土の全域にわたる強靱な国づくりを推進し、社会経済活動を持続可能なものとするとともに、国民の安全・安心を守ることが、引き続き強く要請されている。

こうした国内外の激変する環境の中で、我が国の港湾が果たすべき役割として、交通政策審議会港湾分科会では幅広い観点から議論を重ね、次の8つの政策の柱をとりまとめた。

出典：「港湾の中長期政策「PORT 2030」」より作成

宇部港においても、港湾の中長期政策の方向性を踏まえ、AIやIoTを活用した港湾のスマート化などの取組みに対応することにより港湾の発展につなげるとともに、最新テクノロジーを活用することでもたらされる地域社会の発展に寄与することが期待される。



出典：「港湾の中長期政策「PORT 2030」」の概要より作成

図 3-14 港湾が果たすべき役割と中長期政策の方向性

3. 輸送効率化（国際バルク戦略港湾）

国土交通省では、資源・エネルギー・食糧等の安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船に対応した港湾機能の拠点の確保や民の視点を取込んだ効率的な運営体制の確立、船舶の運行効率改善のための制限の緩和、港湾間や企業間の連携の促進により、国全体としての安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図ることを目的として国際バルク戦略港湾の選定を進めた結果、平成 23 年に宇部港を徳山下松港とともに「国際バルク戦略港湾（石炭）」に選定した。

宇部港・徳山下松港においては、石炭の国内広域拠点である地理的・物理的優位性を活かし、我が国の産業活動に必要な不可欠な石炭を安定的かつ安価に供給させ、石炭、製品等を介した全国への波及を通じて、モノづくり産業の活性化による日本の国際競争力強化に寄与することを国際バルク戦略港湾としての目的としている。

具体的には、共同輸送による 2 港揚輸送など大型船の活用促進による輸送コストの削減や、各種の取組みを通じて企業連携の促進を図り、国際バルク戦略港湾の施策の実現を目指すものである。

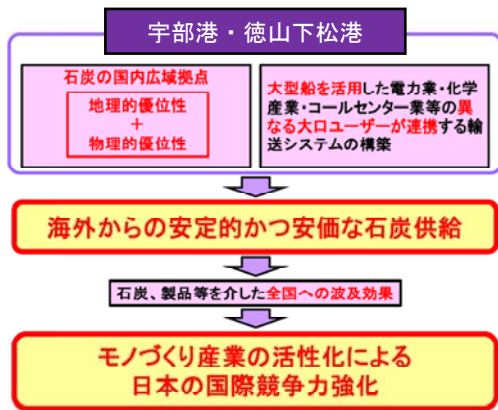


図 3-15 国際バルク戦略港湾の目的

名称	船型の例
パナマックス (船型6万～8万DWT程度)	<7.4万トン級の例> 必要岸壁水深 14m程度 満載喫水 12.7m 全長225m
ネオパナマックス (船型10万DWT程度)	<12万トン級の例> 必要岸壁水深 17m程度 満載喫水 15.2m 全長250m
ケープサイズ (船型10万～20万DWT程度)	<15万トン級の例> 必要岸壁水深 19m程度 満載喫水 17.5m 全長270m

注)バルク輸送船舶の船型は多様であり、上記は標準的な船型である。

出典：国土交通省ホームページより作成

図 3-16 大型バルク輸送船舶の船型の例

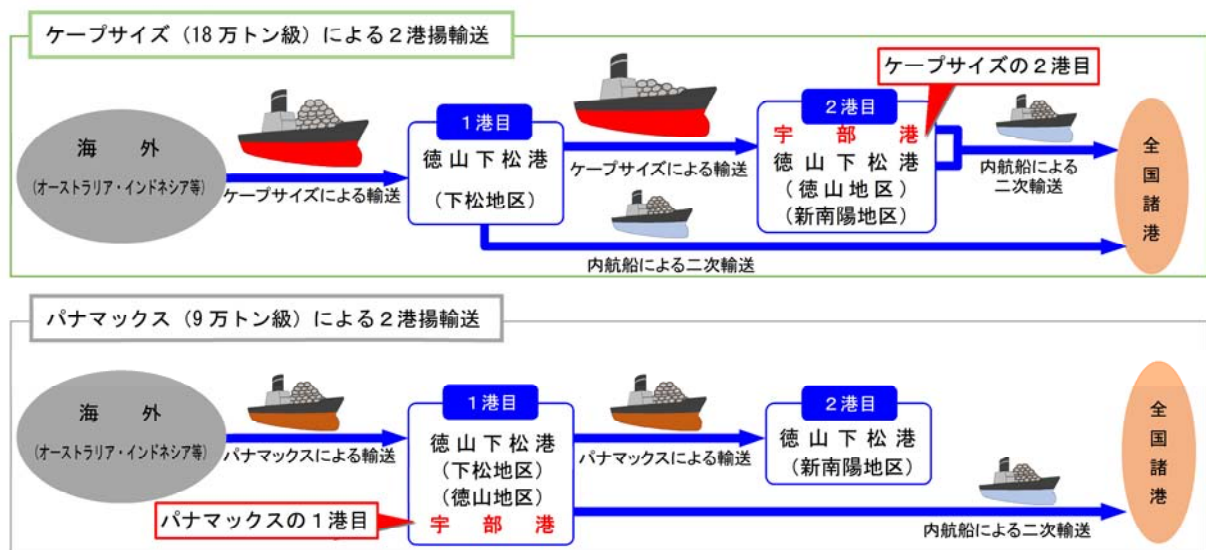


図 3-17 大型船の活用による輸送の効率化

4. 静脈物流推進（リサイクルポート）

国土交通省では、生産から廃棄にいたるライフサイクルを完結できるというポテンシャルと低コストで環境負荷の小さい海上輸送を活用することにより、港湾を核とした静脈物流の拠点化、循環資源の広域流動を促進するため、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）を全国で22港指定しており、宇部港は平成15年4月に指定された。

山口県の平成28年の循環資源移入量は全国1位の273万トンとなっている。このうち、宇部港では約3割を取扱っており、約5割を扱う徳山下松港とともにリサイクルポートとして静脈物流の拠点の役割を果たしている。

宇部港で取扱う循環資源は、主に背後企業の製造品の原料として用いられる再利用資材や金属くずの移入が多く、堅調に推移していることから、宇部港における循環資源の取扱いについては、今後も継続した取組みが求められる。

また、近年は国内のバイオマス専焼発電所の立地や石炭火力発電所でのバイオマス混焼事例の増加に伴い、全国的にパームやしがらや木質ペレットの輸入が増加しており、宇部港においても成長分野への取組みが期待されている。

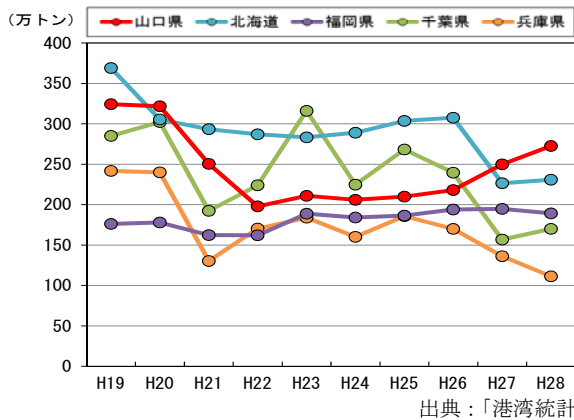


図 3-18 全国の循環資源移入量 上位5道県の推移

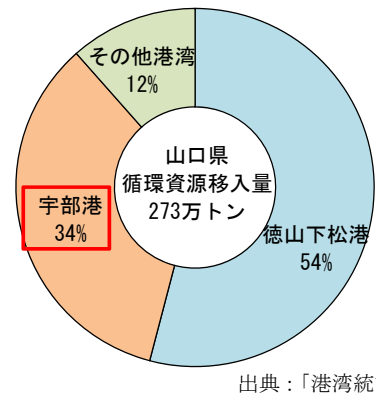


図 3-19 山口県の循環資源の海上移入割合 (平成28年)

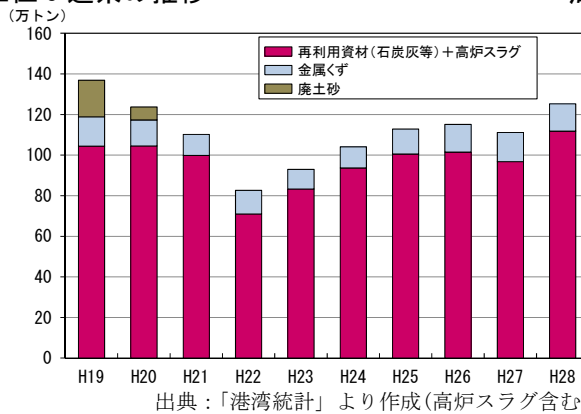
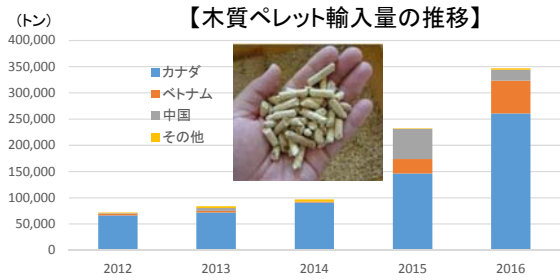
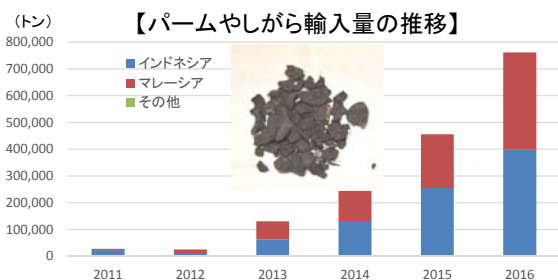


図 3-20 宇部港の循環資源移入量の推移



出典: 「リサイクルポート施策について」 国土交通省港湾局より作成

図 3-21 全国のバイオマス燃料の輸入量の推移

5. 防災への取組み

5. 1. 国土強靱化の推進

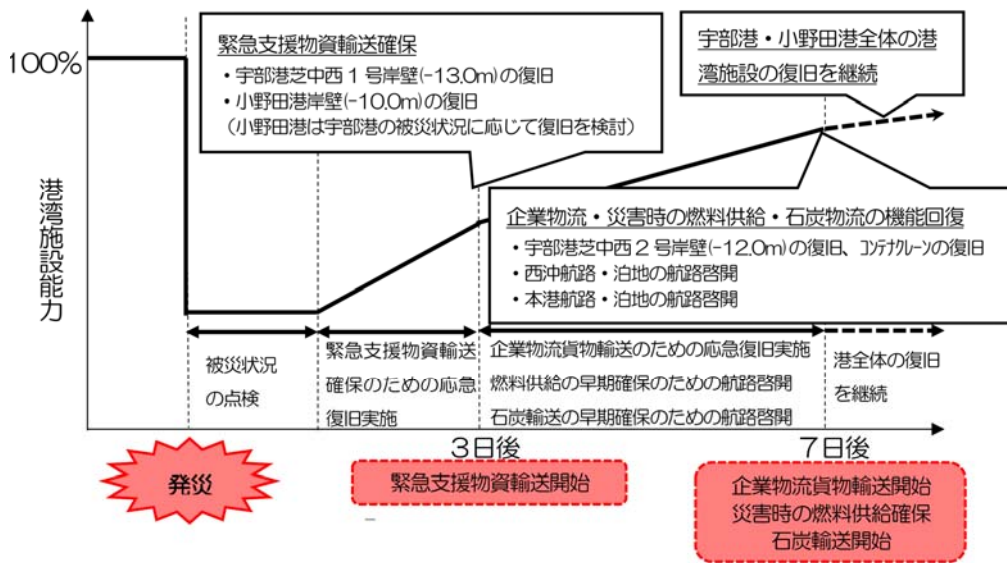
平成 23 年に発生した東日本大震災の経験を踏まえ、平成 25 年 12 月に「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」が公布・施行され、平成 26 年 6 月に「国土強靱化基本計画」が閣議決定された。

山口県でも国の動きに併せ、大規模な自然災害に備えた防災・減災を着実に推進するため、強靱化に向けた取組みの指針として、「山口県国土強靱化地域計画（平成 28 年 3 月）」を策定した。交通・物流の施策では、「大規模災害時における被災者の避難や支援物資の受入・輸送等を円滑に実施するため、耐震化など道路や港湾の防災対策を推進するとともに、民間事業者との協定を通じた輸送手段の確保や災害時にも機能する道路ネットワークを構築する」ことを強靱化の推進方針として掲げている。

また、宇部港では、防災対策を推進し、利用する企業や県民生活を安心・安全に支えるため、「宇部港・小野田港 B C P」を作成しており、地震や津波等の大規模な自然災害や事故等が発生した場合に、

- ・二次災害の発生を抑制しつつ緊急支援物資の海上輸送を確保
- ・物流機能の低下抑制及び早期機能回復

するための対策を講じることとしている。



出典：「宇部港・小野田港 BCP」

図 3-22 宇部港・小野田港 B C Pにおける想定される復旧目標の設定

5. 2. 自然災害への取組み

南海トラフ巨大地震、首都直下地震は、今後 30 年以内に 70～80%の確率で発生すると予測されている。巨大地震等の発生に備え、港湾では、リダンダンシーの確保や効率的な物流体系の構築等により、緊急物資等の輸送機能の確保やサプライチェーン維持を図るための取組みが求められている。

また、宇部港では平成 11 年に台風 18 号の影響により深刻な高潮浸水被害を受けたことから、順次高潮対策を進めている。近年、気候変動の影響に伴って大規模な風水害が全国で発生しており、大規模風水害に対して人命や財産、地域産業を守るため、高潮災害等の防災・減災対策に引き続き取り組んでいくこととする。

第4章 宇部港の課題

1. 宇部港の役割に対する現状と課題

1. 1. 物流機能の強化

①バルク貨物輸送の効率

【宇部港の現状】

○船舶の大型化の状況

コスト削減を目的とした貨物輸送の効率化などのために、宇部港の入港船舶は大型化が進んでおり、特に石炭船はその傾向が顕著である。(図4-1 参照)

しかし、輸入に用いる石炭船に着目すると、1隻当たりの総トン数は近年横ばいとなっており、大型化に歯止めがかかっている。これは、港湾施設の水深が大型船舶の満載入港に対応できていないことから減載による輸送が強いられるなど、少量の貨物を多くの回数で運ぶ非効率な輸送(少量多頻度)に起因する。(図4-2 参照)

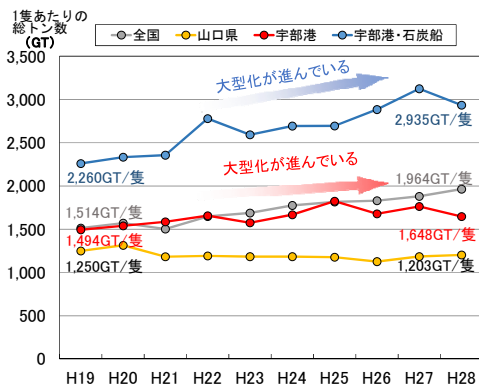


図4-1 入港船舶1隻あたりの総トン数の推移

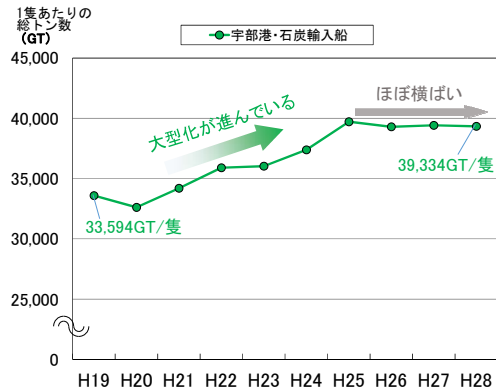


図4-2 輸入に用いる石炭船の1隻あたりの総トン数の推移

○港湾施設の状況

宇部港の岸壁及び航路の最大水深は13m、岸壁の最大延長は325mであり、国際バルク戦略港湾として船舶の大型化(パナマックス船の満載入港、ケーブサイズ船の2港揚げ)に対応できていない。(表4-1、表4-2 参照)

また、日本の主要な一般炭の取扱岸壁は、近隣諸国と比較して水深が浅い傾向にある。宇部港でも水深は13mと浅く、石炭等を介した全国への波及を通じて、モノづくり産業の活性化による日本の国際競争力強化に寄与するためには、岸壁の大水深化が必要である。(図4-3 参照)

入港船舶の大型化の進展を背景に、港湾利用者からは石炭船やその他バルク貨物船の大型化への対応が求められている。(図4-2 参照)

表4-1 宇部港の岸壁の最大規模

地区名	名称	延長	水深	バース数	備考
沖の山	宇部興産6号岸壁	325m	13m	1	専用
芝中	芝中西(-13m)岸壁	270m	13m	1	公共

表4-2 宇部港の航路の最大規模

地区名	名称	延長	水深	幅員
芝中	本港航路	4,930m	13m	240m

(航路は現在整備中であり整備後の数値を記載)

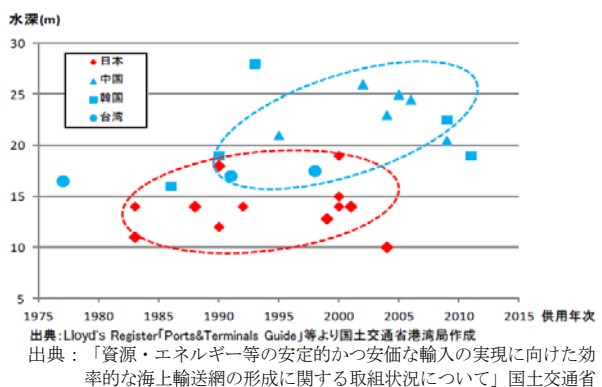


図4-3 石炭(一般炭)取扱岸壁の水深と供用年次(近隣諸国との比較)

○荷役効率化等の要望

港湾利用者からは、荷役の効率化を図るための施設整備や機能向上が求められている。

○水域の大水深化と浚渫土砂の発生

船舶の大型化や安全な航行に対応するためには、航路や泊地の大水深化が必要であり、遠浅の地形で港内水深が浅い宇部港では、整備に伴って浚渫土砂が大量に発生する。(図4-4 参照)



図4-4 水域の大水深化のイメージ

⇒【宇部港の課題】 ①バルク貨物輸送の効率化

- 少量多頻度などの非効率な輸送の解消
- 石炭輸送船舶の大型化に対応する大水深岸壁等の確保
- その他貨物の船舶の大型化ニーズへの対応
- 荷捌施設、保管施設の機能向上
- 浚渫土砂処理空間の確保

②利用者の利便性向上

【宇部港の現状】

○外資コンテナ貨物輸送の現状

宇部港の外資コンテナ航路は、韓国航路 1 航路（週 1 便）が就航しているが、航路の選択肢が北九州港などの近隣他港に比べて少ない。（表 4-3 参照）

また、宇部港は LCL 貨物への対応、貨物梱包などのサービス面での競争力が他港に比べ不足しているとの利用者からの意見がある。

上記の理由などから、背後圏貨物の宇部港利用は、輸出で約 4 割、輸入で約 2 割にとどまっている。（P19 参照）

○内資ユニット貨物輸送の現状

内資貨物輸送については、コンテナ航路が 3 航路（週 4 便＋月 1 便）就航しているが、選択肢（行先、頻度）が少ない。（P18 参照）

また、利用者からは、モーダルシフトを進める上でも中長距離の RORO 船等の国内複合一貫輸送の充実が求められている。

○港内及び周辺の道路整備状況

山口宇部小野田連絡道路の一部区間の供用等により、市内交通の渋滞緩和等が進んでいる。さらに、今後の道路網整備により、山陽自動車道や中国縦貫自動車道とのさらなる円滑な連結、背後圏の拡大が期待される。（P12 参照）

また、港湾利用者からは、横持ち輸送コストの削減や輸送時間の短縮のための港周辺の交通の円滑化が求められている。

○静脈物流の取組み状況

宇部港はリサイクルポートに指定されており、山口県内の循環資源移入量の 3 割を超える取扱がある。再利用資材や金属くずなどは、背後企業の製造品の原材料として用いられており、継続的な需要が見込まれる。

さらに、今後は発電所から発生する石炭灰や、バイオマスなどの循環資源の需要なども見込まれる。（P38 参照）

○石油製品等の取扱状況

宇部港は、東日本を含む幅広い範囲に向けて石油製品等を移出している。石油製品等の将来的な国内需要は、少子高齢化や環境への配慮などから減少が見込まれる中、宇部港から近いアジア地域では石油製品の需要が伸びる見通しであり、輸出への対応が求められる。（P17、P32 参照）

表 4-3 宇部港と北九州港の外資コンテナ航路

（平成 31 年 2 月末現在）

	航路数	便数	行先
宇部港	1	1 便/週	韓国
北九州港	39	45 便/週	韓国/東南アジア 中国/香港/台湾

⇒【宇部港の課題】 ②利用者の利便性向上のための機能の充実

- 外資コンテナ航路の拡充、サービスの充実
- RORO 船等国内複合一貫輸送への対応
- 港内交通や背後道路とのアクセスの円滑化
- リサイクルポート施策の推進
- 石油製品等の輸出への対応

③物流拠点としての環境への取組み

【宇部港の現状】

「地球温暖化対策計画」が閣議決定され、温室効果ガス削減目標（運輸部門で 25%削減）の達成のため、運輸部門の CO2 排出量の 1/3 以上を占める物流分野での CO2 削減が重要な課題となっている。

港湾では、低炭素化に資する先進技術を実用化する場として港湾空間を利用することや、入港船舶、荷役機械、トレーラー等の輸送機械を含めて港湾空間全体の低炭素化を図る仕組みづくりを促進することなどが求められている。

宇部港においても、「宇部方式」としていち早く公害問題に取り組んだ先進性や立地企業の環境への取組みを背景に、物流拠点としての港湾の低炭素化に向けた先進的な取組みに柔軟に対応していく必要がある。

⇒【宇部港の課題】 ③物流拠点における先進的かつ柔軟な対応

- 港湾物流を介した CO2 削減

宇部港の役割		要請・意見		宇部港の課題	
<ul style="list-style-type: none"> エネルギー供給拠点 産業を支える物流拠点 	検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> 宇部港の強み（石炭）や特徴（国際バルク戦略港湾）を活かした機能強化 コンテナ貨物や循環資源に関する物流ニーズへの対応 港内の航行安全を確保する港湾空間の整備 港湾の持続的な開発 石油製品等の国内需要減に対応するための輸出への展開 	➔	①バルク貨物輸送の効率化 <ul style="list-style-type: none"> 少量多頻度などの非効率な輸送の解消 石炭輸送船舶の大型化に対応する大水深岸壁等の確保 その他貨物の船舶の大型化ニーズへの対応 荷捌施設、保管施設の機能向上 浚渫土砂処理空間の確保 	
	港湾利用者	【船舶の大型化への対応】 <ul style="list-style-type: none"> パナマックス船の満載入港、ケーブサイズ船の2港揚げへの対応 船舶の大型化への対応 【物流効率化】 <ul style="list-style-type: none"> 荷捌施設、保管施設の機能向上 多様な物流ニーズへの対応 港内、背後地域との良好なアクセスの確保 循環資源物流の強化 		②利用者の利便性向上のための機能の充実 <ul style="list-style-type: none"> 外貿コンテナ航路の拡充、サービスの充実 RORO 船等国内複合一貫輸送への対応 港内交通や背後道路とのアクセスの円滑化 リサイクルポート施策の推進 石油製品等の輸出への対応 	
	住民	<ul style="list-style-type: none"> 大型船に対応した岸壁や荷役機械の整備 新しい企業を呼び込むことができる工業用地の確保 古い施設の修理や使いにくい施設の改良 		③物流拠点における先進的かつ柔軟な対応 <ul style="list-style-type: none"> 港湾物流を介した CO2 削減 	

上位計画 関連計画	【国】	
	中国圏広域地方計画	ものづくり産業の競争力強化
	中国ブロックにおける社会資本整備重点計画	民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する
	港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針	<ul style="list-style-type: none"> 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築 バルク貨物等の輸送網の拠点 港湾相互間の連携の確保（中国地域）
	【県】	
	やまぐち維新プラン	<ul style="list-style-type: none"> 強みを伸ばす産業基盤の整備 企業の国際競争力強化に資する港湾の機能強化
	やまぐち産業イノベーション戦略	瀬戸内産業競争力・生産性強化プロジェクト
	【市】	
	第四次宇部市総合計画	安心→取組内容：産業の振興による雇用の確保
	第二次山陽小野田市総合計画	地域資源を活かした活力ある産業のまち→施策：工業の振興
第一次美祢市総合計画 後期基本計画	産業の振興→施策：商工業の活性化	
社会情勢の 動向との 関わり	石炭需要の見通し	<ul style="list-style-type: none"> 西日本を中心とした地域のエネルギーの安定供給機能の維持発展 宇部港内発電所の石炭需要への対応
	港湾の中長期政策「PORT 2030」	<ul style="list-style-type: none"> グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成 港湾・物流活動のグリーン化
	国際バルク戦略港湾	輸送の効率化の推進
	リサイクルポート	循環資源貨物取扱いのノウハウの活用

1. 2. 安心・安全の確保

①防災拠点としての機能

【宇部港の現状】

○緊急物資輸送施設の整備の現状

宇部市や住民からは、地震に強い防災機能の確保が求められている。

宇部港の緊急物資輸送に関する施設の位置づけは以下に示すとおりであり、現状は耐震強化岸壁が未整備である。(表 4-4、表 4-5 参照)

表 4-4 現行港湾計画（大規模地震対策施設計画）

地 区	内 容	進 捗
東見初	耐震強化岸壁（水深 7.5m、1 バース、延長 130m） 臨港道路東見初 1 号線	未整備

表 4-5 宇部港・小野田港 B C P における位置づけ

地 区	内 容	状 況
芝 中	芝中西(-13m)岸壁、延長 270m：緊急支援物資輸送 芝中西(-12m)岸壁、延長 240m：コンテナ貨物輸送	非耐震

○宇部港のエネルギー供給拠点の現状

宇部港のエネルギー供給拠点は以下に示すとおりである。(表 4-6 参照)

宇部港の役割として、大規模災害時においても安定的なエネルギー供給機能を維持することが求められている。

表 4-6 宇部港におけるエネルギー供給拠点

地 区	品 目	事業所
沖の山	石 炭	宇部興産(株)沖の山コールセンター
西沖の山	石油製品等	西部石油(株)山口製油所

⇒【宇部港の課題】 ①防災拠点としての機能確保

- 災害時における緊急物資等の輸送機能の確保
- 災害時のエネルギー供給拠点の確保

②浚渫土砂や廃棄物への対応

【宇部港の現状】

○物流機能強化（船舶の大型化への対応）に伴う浚渫土砂処理空間の不足

船舶の大型化に対応するためには、航路や泊地の大水深化が必要であるが、整備に伴って発生する浚渫土砂の処理空間が不足している。

○一般廃棄物、産業廃棄物及び災害廃棄物処理空間確保の要請

東見初地区に位置する広域最終処分場では、宇部港背後市をはじめ、山口県内の事業所から発生する産業廃棄物及び宇部市の一般廃棄物を受入れ中であり、宇部港は産業の健全な活動を支え、快適な生活環境の保全に貢献している。

処分場の受入容量は有限であることから、後継の処分場の整備のための空間確保が要請されている。

また、将来の南海トラフ地震などの大規模災害が発生した場合に生じる災害廃棄物への対応のための空間確保の要請もある。



東見初広域最終処分場

(埋立期間：平成 20 年後半～平成 35 年前半)

出典：宇部港東見初広域最終処分場ホームページ

(平成 28 年 3 月 2 日撮影)

図 4-5 東見初広域最終処分場

⇒【宇部港の課題】 ②浚渫土砂や廃棄物への対応

- 物流機能強化に伴う浚渫土砂処理空間不足への対応
- 一般廃棄物、産業廃棄物及び災害廃棄物処理空間確保の要請への対応

宇部港の役割	要請・意見	
・防災拠点 ・環境に配慮した港	検討委員会	・瀬戸内海・海溝型地震や南海トラフ地震も想定した防災対策 ・緊急物資の集積場所から輸送経路まで含めた総合的な災害時対応の検討 ・廃棄物処理空間の確保 ・特定外来生物への対応 ・漁業への配慮
	港湾利用者	・大水深岸壁の耐震化などによる災害時の安定的なエネルギー拠点の確保
	宇部市	・緊急貨物を背後地域に輸送するための輸送経路の確保 ・廃棄物処理空間を港湾で継続的に確保
	住民	・地震に強い防災拠点の形成 ・地震等の災害が起きても物流が止まらないような輸送経路の確保 ・高潮や高波に備える防災施設

宇部港の課題
①防災拠点としての機能確保 ・災害時における緊急物資等の輸送機能の確保 ・災害時のエネルギー供給拠点の確保
②浚渫土砂や廃棄物への対応 ・物流機能強化に伴う浚渫土砂処理空間不足への対応 ・一般、産業及び災害廃棄物処理空間確保の要請への対応
長期的課題
③外来生物侵入の脅威 ・生活を脅かす特定外来生物への適切な対応
管理・運営面の課題

上位計画 関連計画	【国】	
	中国圏広域地方計画	土砂災害・水害対策やインフラ長寿命化等による強靱な圏域整備と安全・安心の推進
	中国ブロックにおける社会資本整備重点計画	災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する
	国土強靱化計画	・国民の財産及び公共施設に関わる被害を最小化する ・迅速な復旧復興を可能とする ・ソフト・ハード施策の組合せによる国土強靱化推進のための体制を整備する
	港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針	・国民の安全・安心の確保への貢献 ・大規模地震対策施設
	【県】	
	やまぐち維新プラン	生活・社会基盤の安全対策の強化 ・生活・社会基盤の耐震化の推進(岸壁等の耐震化)
	山口県国土強靱化地域計画	・海上輸送基地となる岸壁において既存施設の改良等による耐震強化岸壁を整備し、その他の施設において老朽化対策を推進 ・国際拠点港湾及び重要港湾において、大規模災害等が発生しても、港湾機能を維持継続できるよう、港湾ごとに特色を踏まえた「港湾BCP」の策定
	【市】	
	第四次宇部市総合計画	安心→取組内容：災害に強く、事故の起こりにくい安全な都市環境の整備
第二次山陽小野田市総合計画	人と自然が調和する安心のまち→施策：防災体制の充実	
社会情勢の 動向との 関わり	港湾の中長期政策「PORT 2030」	情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
	防災への取組み	緊急支援物資の海上輸送、物流機能の早期回復を支援

1. 3. まちづくりとの連携

①水辺空間

【宇部港の現状】

○水辺空間の不足

水辺空間については、本港地区の土地利用の変更による緑地等の整備が未了である。また、東見初地区でも緑地等が計画されているが、現在土地造成中であり、整備に至っていない。

住民からは、「市民が海とふれあえる施設」が宇部港に必要なであるとの意見が多く寄せられた。また、海辺の開放や魚釣りの確保といった意見も挙げられており、人々が海辺で集える空間が求められている。

また、本港地区に注ぐ真締川では、親水空間の整備が進められるとともに、ミズベリングの活動も行われており、港湾と河川との連続性を活かした取組みが期待される。



出典：宇部市ホームページ

図 4-6 真締川でのミズベリング

⇒【宇部港の課題】 ①水辺空間の確保

- 潤いがあり、人々が集える水辺空間の確保
- 河川との連続性を意識した水辺空間の確保

②にぎわい

【宇部港の現状】

○港のにぎわいの現状

宇部港におけるイベントとしては、花火大会やカッターレース競技大会、船のイベントなどが開催されている。(H29 花火大会来訪者：約 14 万人)

住民からは、にぎわいの面から宇部港に必要な施設や取組みについて「人が集まる施設」や「人が集まるイベント」を求める意見が多く挙げられた。

○クルーズ船寄港への対応

世界のクルーズ人口の増加に伴って訪日クルーズ旅客が急増しており、国土交通省では「訪日クルーズ旅客を 2020 年に 500 万人」という新たな目標を設定するなど、インバウンド需要取込みに向けた活動が活発化してきている。

山口県でも、市町、関係団体及び県で構成するクルーズやまぐち協議会を設置し、クルーズ船寄港回数の増加を目指し取組んでいる。

宇部港では、クルーズ船寄港時のおもてなしや物販の取組みなどが好評を得ており、地元では、今後も継続的な取組みを行っていく意向である。

○観光資源としての宇部港

近年、工場群やコンビナート夜景、港の荷役作業などが新たな観光資源として注目されており、宇部港が産業観光バスツアーの観光ルートに組み込まれている。



出典：山口県ホームページ

図 4-7 旅客船寄港時のイベント

⇒【宇部港の課題】 ②にぎわい確保

- 港のにぎわいと活性化
- クルーズ船寄港への対応
- 観光への活用

③港の認知度

【宇部港の現状】

○港の認知度、PR

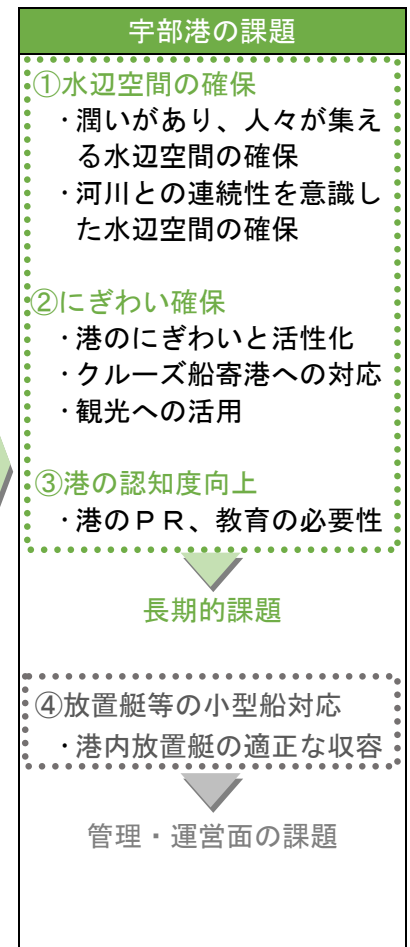
住民アンケートでは、「人が集まる、にぎわいの港」としての港の役割について多くの方が理解している一方、「宇部港そのものをよく知らない」といった意見や「宇部港をアピールしていくことも必要」との意見も寄せられた。

市民に親しまれる港を目指すために、広く宇部港を知ってもらう必要がある。

⇒【宇部港の課題】 ③港の認知度向上

- 港のPR、教育の必要性

宇部港の役割		要請・意見	
・人が集まる、にぎわいの港	検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・潤いのある港づくり ・河川との連続性などへの意識による背後地との良好な連携 ・臨海部の活性化、それに伴う道路整備等のインフラ整備、水辺空間の確保 ・港のPR、教育の必要性 	
	港湾利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船寄港時などのイベントに対応する施設の整備 ・港内観光等、にぎわいづくりへの宇部港の活用 ・東見初地区へ商業施設を誘致するなど、港に人を呼び込む施設の整備 	
	宇部市	<ul style="list-style-type: none"> ・海に近づきにくい制限の緩和 ・河川と連携した水辺空間の活性化 ・東見初地区がにぎわいの拠点となる計画 ・クルーズ船誘致の継続的な取組み ・中心市街地と連携したイベント、観光などへの港湾空間の活用 ・観光拠点との連携 ・放置艇等の適正な収容 	
	住民	<ul style="list-style-type: none"> ・人が集まる施設 ・市民が海とふれあえる施設 ・交通アクセスの改善 	



上位計画 関連計画	【国】	<p>港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・良好な港湾環境の形成 ・活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理 ・クルーズ船の受入れの促進
	【県】	<p>やまぐち維新プラン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京リソニック・パワリソニック等を契機とするインバウンドの拡大 ・クルーズ船の誘致推進
	【市】	<p>第四次宇部市総合計画</p> <p>地域ブランド→取組内容：産業観光などの観光資源の情報発信による都市イメージのブランド化</p>
	宇部市立地適正化計画	にぎわい・安心・利便性の高い生活の実現
	第二次山陽小野田市総合計画	地域資源を活かした活力ある産業のまち→施策：観光・交流の振興
	第一次美祢市総合計画後期基本計画	観光交流の促進→施策：広域連携による観光交流の推進
社会情勢の 動向との 関わり	<p>港湾の中長期政策「PORT 2030」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・列島のクルーズアイランド化 ・ブランド価値を生む空間形成 	

第5章 宇部港長期構想

1. 宇部港の将来像と基本戦略

1. 1. 宇部港の将来像

将来の宇部港において、産業を支える物流拠点としての役割の充実・強化を図ることに加え、地域の防災拠点として、また、人々が集い、にぎわう拠点としても地域に貢献していくこととし、宇部港が有する特性や宇部港への要請・課題を踏まえ、『物流』、『安心・安全』、『みなとまちづくり』の3つの視点から港の将来像を示す。

『物流』については、連携による大型船の共同輸送など国際バルク戦略港湾としての各種の取組みを通じて輸送の効率化を図るとともに、港湾利用者の利便性の向上や静脈物流のニーズ、石油製品等の輸出への対応、環境問題への先進的な取組みに対する柔軟な対応などの多様なニーズに対応することを目指す。

『安心・安全』については、今後、南海トラフ巨大地震などの発生が危惧される中、宇部港の防災機能の強化を図ることで、最悪の事態を避け、安心な暮らしや企業活動を維持することを目指す。さらに、石炭、石油製品等のエネルギー供給機能・備蓄機能を災害時に活用することで、災害時のエネルギーサプライチェーンを維持することを目指す。

『みなとまちづくり』については、市民生活の質の向上を図り、多くの人が港で楽しめるように、交流の場を創出し、人々が集いにぎわう場として、より親しめる港を目指す。

なお、これらの将来像実現のためには、港湾活動と水産業等との調和を図ることが重要であり、周辺環境、海域生物等にも十分配慮し、地域住民や漁業者等との合意形成に努めるとともに、漁業環境の維持に配慮しながら整備を行うこととする。

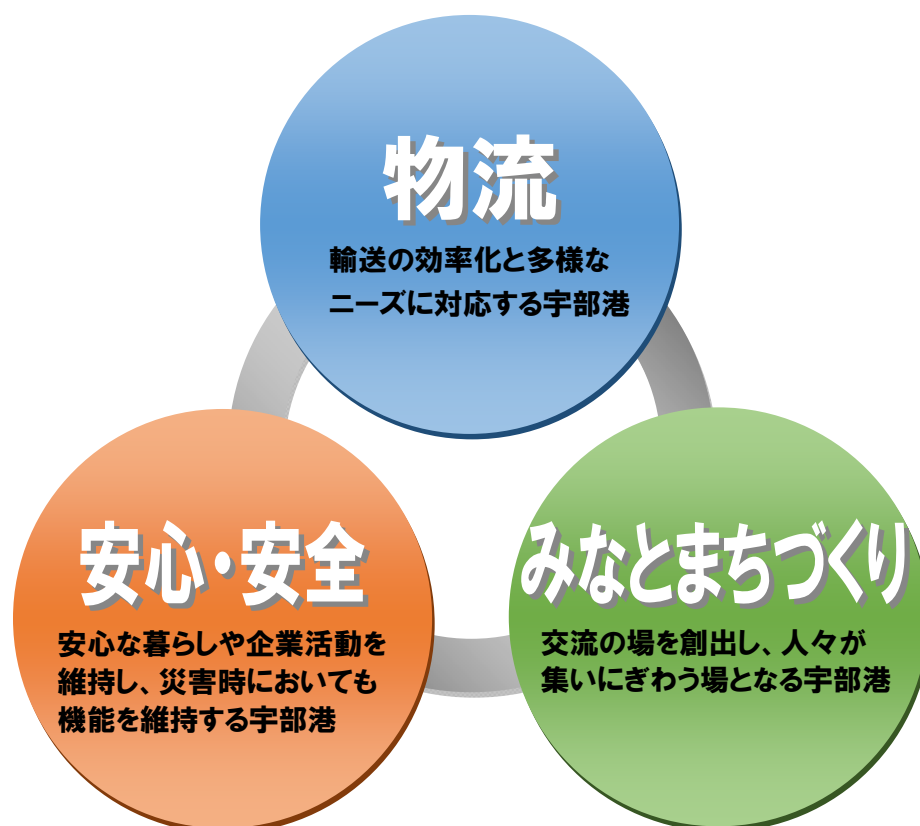


図 5-1 宇部港の将来像

1. 2. 基本戦略

宇部港の将来像の実現に向け、『物流』、『安心・安全』、『みなとまちづくり』の各視点において、以下のとおり基本戦略を設定する。

(1) 物流

「輸送の効率化と多様なニーズに対応する宇部港」の将来像を実現するため、次の基本戦略を掲げ、実現に向けて取組んでいく。

- 戦略1：我が国産業の国際競争力強化に資する物流拠点の形成
- 戦略2：背後企業の宇部港の利用促進につながる多様なニーズへの対応
- 戦略3：宇部港の「先進性」を活かした環境ニーズへの柔軟な対応

(2) 安心・安全

「安心な暮らしや企業活動を維持し、災害時においても機能を維持する宇部港」の将来像を実現するため、次の基本戦略を掲げ、実現に向けて取組んでいく。

- 戦略4：安心な暮らしや企業活動の維持
- 戦略5：災害時のエネルギーサプライチェーンの維持

(3) みなとまちづくり

「交流の場を創出し、人々が集いにぎわう場となる宇部港」の将来像を実現するため、次の基本戦略を掲げ、実現に向けて取組んでいく。

- 戦略6：交流拠点・親水空間の形成

次頁以降、各戦略を推し進めるための施策と、具体的な取組内容及び時期等について整理する。

1. 2. 1. 物流

戦略1：我が国産業の国際競争力強化に資する物流拠点の形成

宇部港は、国際バルク戦略港湾として徳山下松港と連携し、県内の3つのコールセンターが有する広域的な内航フィーダー輸送網を最大限活用するとともに、新規も含めた国内の幅広い需要に対し、安定的かつ安価に石炭を供給し、その調達にかかるコストの削減効果を波及させることで、モノづくり産業にとって原材料等の調達コスト削減効果を生じさせ、モノづくり産業の活性化による我が国の国際競争力の強化に寄与することを目指している。

宇部港における取組みとしては、石炭等の我が国の産業を支える物資の低廉な輸送により、産業の国際競争力強化及び国民生活の質の向上を図るため、共同輸送やコールセンター間の連携、効率的なターミナル運営などの企業間の連携を促進させるなどの国際バルク戦略港湾施策の推進を着実に図ることや、さらなる船舶の大型化への対応やバルク貨物の輸送の効率化に対応するための港湾機能を確保することなどにより、バルク貨物（石炭等）の広域供給拠点の形成と機能強化を目指す。

○我が国産業の国際競争力強化に資する物流拠点の形成に向けた取組内容

施策	取組内容	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
バルク貨物（石炭等）の広域供給拠点の形成と機能強化	国際バルク戦略港湾施策の推進				新沖の山 沖の山 芝中
	さらなる船舶の大型化への対応				
	バルク貨物輸送の効率化への対応				

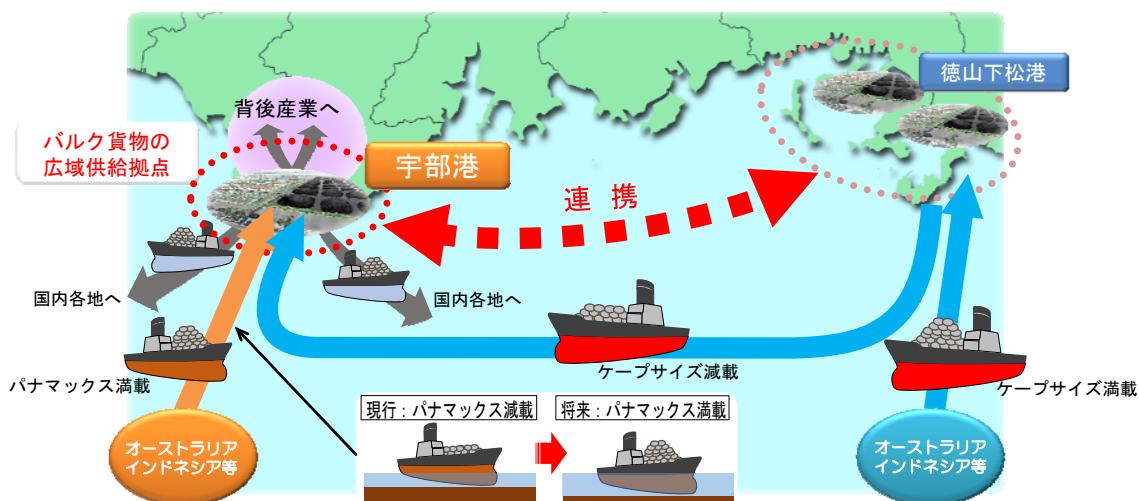


図 5-2 バルク貨物（石炭等）の広域供給拠点の形成と機能強化（イメージ）

戦略2：背後企業の宇部港の利用促進につながる多様なニーズへの対応

宇部港背後に立地する企業が生産・消費する原材料や製品の輸送について、宇部港の利用を促進させるために、背後企業のニーズを踏まえて、コンテナ輸送網の拡充やRORO船などを利用した複合一貫輸送など、定期航路サービスの強化を図っていく。

また、荷捌・保管施設の充実や効率的な荷役設備の導入などによる荷役機能の高度化や、老朽化施設の廃止や埠頭の再編などによる既存施設の有効利用を図ることで、利用者の利便性向上を目指す。

一方、循環資源については、既存の静脈物流ニーズに加え、石炭火力発電所でのバイオマス混焼やバイオマス発電などのCO2削減に寄与するバイオマス貨物の増大も見込まれることから、リサイクルポート施策の推進を図ることで、新たな静脈物流ニーズにも対応していく。

さらに、石油製品等については、将来的に国内需要の減少が見込まれる中で、新たに東アジアを中心とした海外への輸出にも対応することで、広域の供給拠点の維持、拡大を図っていく。

○背後企業の宇部港の利用促進につながる多様なニーズへの対応に向けた取組内容

施策	取組内容	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
利用者の利便性向上のための物流機能強化	コンテナ輸送網の拡充				芝中 東見初
	定期航路サービスの強化				
	荷役機能の高度化				
	既存施設の有効利用				港全体
静脈物流ニーズへの対応	リサイクルポート施策の推進				港全体
石油製品等の広域供給拠点の維持、拡大	石油製品等の輸出の展開への対応				西沖の山 新沖の山

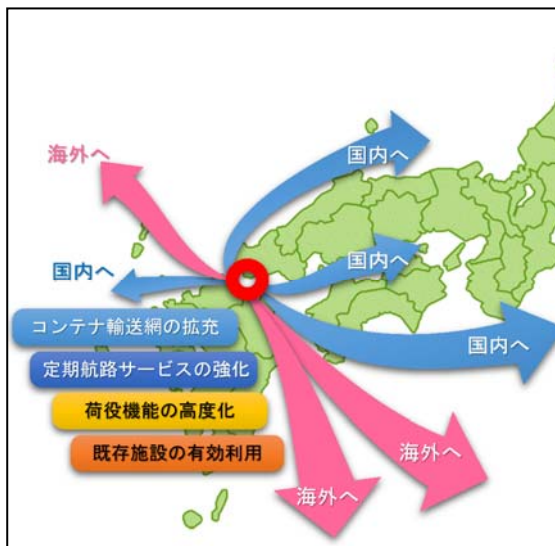


図 5-3 利用者の利便性向上のための物流機能強化



図 5-4 宇部港の静脈物流の流れ

戦略3：宇部港の「先進性」を活かした環境ニーズへの柔軟な対応

地球温暖化防止のための新たな国際的な枠組みである「パリ協定」の採択・発効を受け、我が国の港湾分野においても CO2 等の温室効果ガス削減など地球環境問題への取組みを進める必要がある。

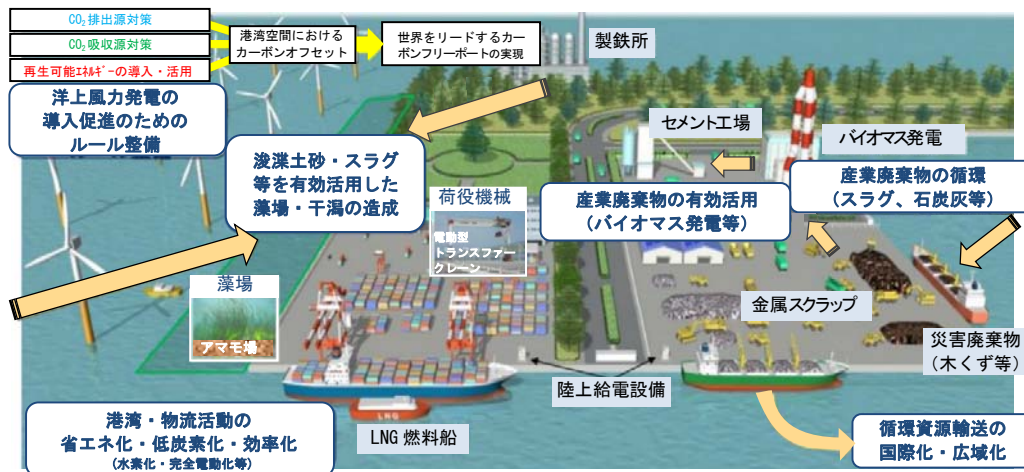
宇部港においても、エネルギーや化学工業関係の先進的な技術を有した数多くの企業の立地や、「宇部方式」としていち早く公害対策に取組んだ先進性を活かして、再生可能エネルギー、新エネルギー、港湾・物流活動のグリーン化なども視野に入れ、環境問題に対する社会の要求に柔軟に対応できる港を目指す。

○宇部港の「先進性」を活かした環境ニーズへの柔軟な対応に向けた取組内容

施策	取組内容	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
環境への先進的な取組みの発展	環境に対する情報感度を高め、先進的な取組みへの柔軟な対応				港全体



図 5-5 環境への先進的な取組みの発展（イメージ）



出典：「港湾の中長期政策「PORT2030」（概要版）」より作成

図 5-6 港湾・物流活動のグリーン化のイメージ

1. 2. 2. 安心・安全

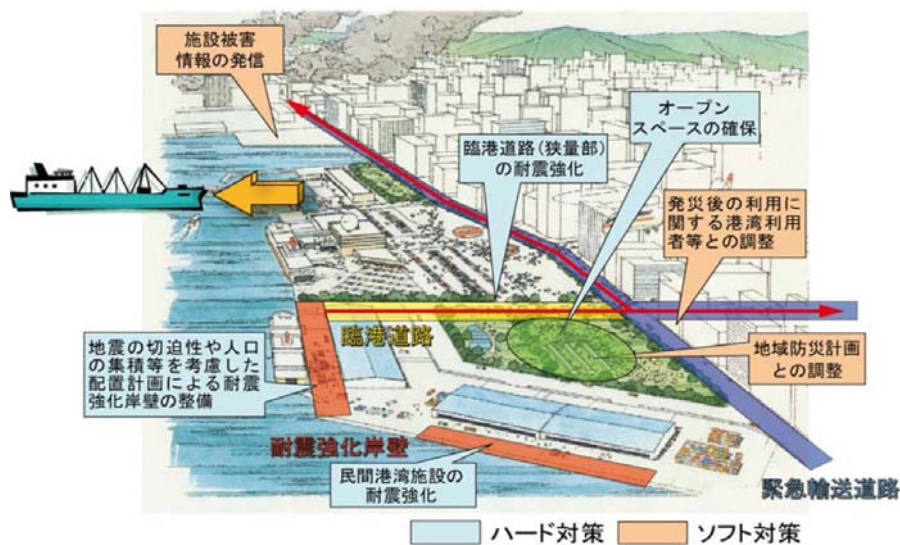
戦略4：安心な暮らしや企業活動の維持

背後地域が被災した際の防災拠点としての機能強化を図るため、緊急物資や船舶による救援活動を受入れるための耐震強化岸壁を確保し、緊急輸送道路と一体となって機能させる。併せて、海上輸送機能を早期に回復することに努め、企業活動の維持や早期復旧に貢献することにより、地域の防災機能の強化に対応する。

また、物流機能強化に伴って発生する浚渫土砂等の処理空間を確保するとともに、一般廃棄物、産業廃棄物及び災害廃棄物の処理空間確保の要請にも対応していく。

○安心な暮らしや企業活動の維持に向けた取組内容

施策	取組内容	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
防災機能の強化	大規模災害対策施設の確保				芝中
浚渫土砂や廃棄物への対応	浚渫土砂等の処理空間の確保、一般・産業・災害廃棄物の処理空間確保の要請への対応				新沖の山



出典：中国地方整備局ホームページ

図 5-7 防災拠点のイメージ

戦略5：災害時のエネルギーサプライチェーンの維持

今後、想定される大規模災害等に対し、我が国の産業活動の継続性を確保するため、関係者間の連携を図りながら、宇部港のエネルギー供給・備蓄機能を活用することにより、災害時のエネルギーサプライチェーンの維持を目指す。

石炭については、国際バルク戦略港湾として徳山下松港とも連携し、共同輸送やコールセンター間の連携を図ることで、災害時の石炭のサプライチェーンを維持する。また、石油製品等についても、民間備蓄基地を活用することで、災害時の石油製品等のサプライチェーンを維持する。

○災害時のエネルギーサプライチェーンの維持に向けた取組内容

施策	取組内容	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
災害時のエネルギー供給機能の確保	エネルギー供給・備蓄機能の災害時の活用				沖の山 新沖の山 西沖の山

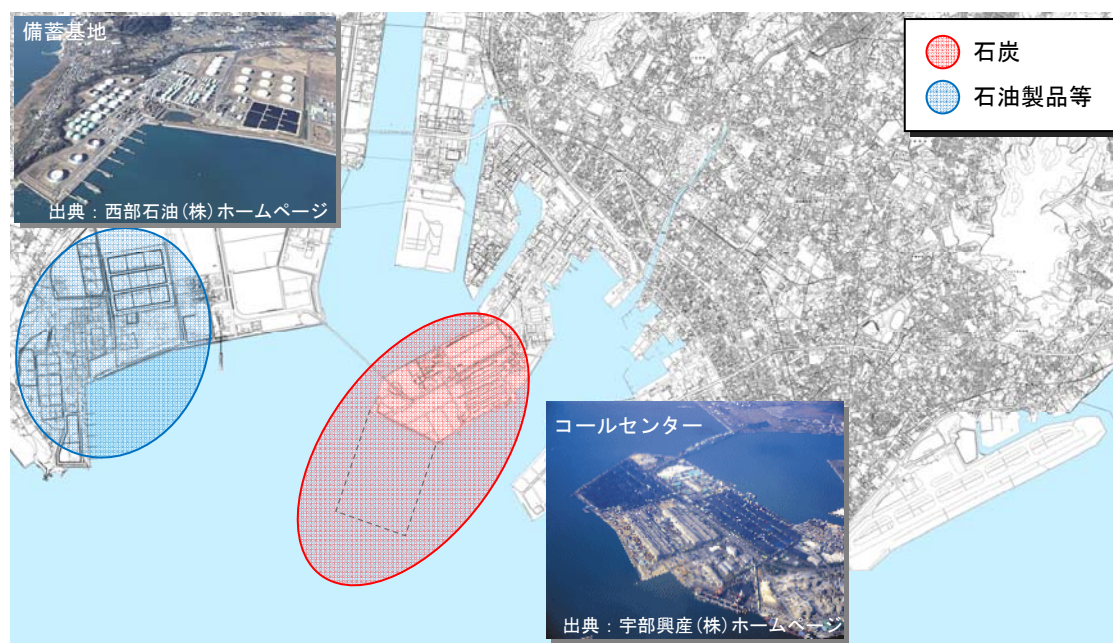


図5-8 宇部港のエネルギー供給・備蓄拠点

1. 2. 3. みなとまちづくり

戦略6：交流拠点・親水空間の形成

みなとまちづくりの視点において、『人が集まる、にぎわいの港』としての役割や『人が集まる』施設といった住民の意見から、『集』は一つのキーワードと言える。

このため、宇部港が「人々の集う」場となる取組みとして、地域の特徴を活かした交流拠点・親水空間の形成に努める。特に、急増しているクルーズ需要に対して、クルーズ船の寄港誘致を図りつつ、インバウンド需要を取込んでいけるよう、鉄道、航空機等と組合せた広域周遊ルートとの連携や、クルーズ船による訪日客と住民の交流が快適に行える場としてのにぎわい空間の形成を図るといった取組みとともに、工場群や港の荷役作業などの工業港を支える宇部港の特色を観光資源として活用することで、地域活性化に向けたみなとのにぎわいづくりを目指す。

また、「宇部市立地適正化計画」では中心市街地周辺の区域が都市機能誘導区域に、東見初地区背後から居能地区背後にわたる広範囲が居住誘導区域に設定され、その中でも東見初地区に近接する岬（フジグラン宇部周辺）区域は暮らしの重点エリアとなっている。宇部港に注ぐ真締川との連続性や山口宇部空港との近接性も踏まえ、これらの区域における都市機能等とも連携することで、市民や訪問客に親しまれる水辺空間として親水性の向上を図る。

さらに、市民や訪問客に対して、学習会の開催や港のPRをするとともに、水産品など地域の特産品を販売することなどにより、宇部港や地場産業への理解を深めてもらうことで、より親しみのある港となるよう努める。

○交流拠点・親水空間の形成に向けた取組内容

施策	取組内容	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
地域の活性化に向けたみなとのにぎわいづくり	にぎわい空間の形成	■	■	■	本港 東見初
	クルーズ船の寄港誘致	■	■	■	東見初 芝中
	観光への活用	■	■	■	港全体
特色を活かした親水性の向上	河川との連携	■	■	■	本港 東見初
	市民や訪問客に親しまれる水辺空間の充実	■	■	■	
より親しめる港湾へ	港や地場産業のPR、教育	■	■	■	港全体

クルーズ船寄港



イベント



出典：(一社)山口県観光連盟ホームページ

真締川の親水空間



出典：宇部市ホームページ



出典：宇部日報ホームページ



図 5-10 広域周遊ルート (イメージ)

図 5-9 宇部港周辺のにぎわい、水辺空間

1. 3. 将来像実現のための施策体系

将来像	戦略	施策	取組内容
【物流】 輸送の効率化と多様なニーズに対応する宇部港	我が国産業の国際競争力強化に資する物流拠点の形成	バルク貨物（石炭等）の広域供給拠点の形成と機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ・国際バルク戦略港湾施策の推進 ・さらなる船舶の大型化への対応 ・バルク貨物輸送の効率化への対応
	背後企業の宇部港の利用促進につながる多様なニーズへの対応	利用者の利便性向上のための物流機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ輸送網の拡充 ・定期航路サービスの強化 ・荷役機能の高度化 ・既存施設の有効利用
		静脈物流ニーズへの対応	<ul style="list-style-type: none"> ・リサイクルポート施策の推進
		石油製品等の広域供給拠点の維持、拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・石油製品等の輸出の展開への対応
	宇部港の「先進性」を活かした環境ニーズへの柔軟な対応	環境への先進的な取組みの発展	<ul style="list-style-type: none"> ・環境に対する情報感度を高め、先進的な取組みへの柔軟な対応
【安心・安全】 安心な暮らしや企業活動を維持し、災害時においても機能を維持する宇部港	安心な暮らしや企業活動の維持	防災機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害対策施設の確保
		浚渫土砂や廃棄物への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・浚渫土砂等の処理空間の確保、一般・産業・災害廃棄物の処理空間確保の要請への対応
	災害時のエネルギーサプライチェーンの維持	災害時のエネルギー供給機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・エネルギー供給・備蓄機能の災害時の活用
【みなとまちづくり】 交流の場を創出し、人々が集いにぎわう場となる宇部港	交流拠点・親水空間の形成	地域の活性化に向けたみなとのにぎわいづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・にぎわい空間の形成 ・クルーズ船の寄港誘致 ・観光への活用
		特色を活かした親水性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・河川との連携 ・市民や訪問客に親しまれる水辺空間の充実
		より親しめる港湾へ	<ul style="list-style-type: none"> ・港や地場産業のPR、教育

2. 空間利用計画

宇部港の将来像、すなわち、物流の視点から『**輸送の効率化と多様なニーズに対応する宇部港**』、安心・安全の視点から『**安心な暮らしや企業活動を維持し、災害時においても機能を維持する宇部港**』、みなとまちづくりの視点から『**交流の場を創出し、人々が集いにぎわう場となる宇部港**』の実現に向けて、「物流」、「安心・安全」、「みなとまちづくり」の機能配置を行い、各施策を展開する。

まず、我が国産業の国際競争力強化に欠かせない「物流ゾーン」は、企業の立地場所や既存の港湾施設の配置、背後の道路網との連携を踏まえ、東見初地区、芝中地区、沖の山地区、西沖の山地区に、また、国際バルク戦略港湾の取組みを踏まえ、新沖の山地区に配置する。

また、安心な暮らしや企業活動維持のための「安心・安全ゾーン」は、既存の港湾施設の配置や物流形態、背後道路網との連携を踏まえ、芝中地区に、また、既存港湾施設との連携やエネルギー供給機能を踏まえて、西沖の山地区、新沖の山地区に配置する。

さらに、人々が集いにぎわう場となる「にぎわいゾーン」は、中心市街地に近接した本港地区、クルーズ船が入港可能であり、山口宇部空港や山口宇部小野田連絡道路に近接した東見初地区に配置する。

この空間利用計画（機能配置ゾーニング）に基づき、各施策を展開していく。

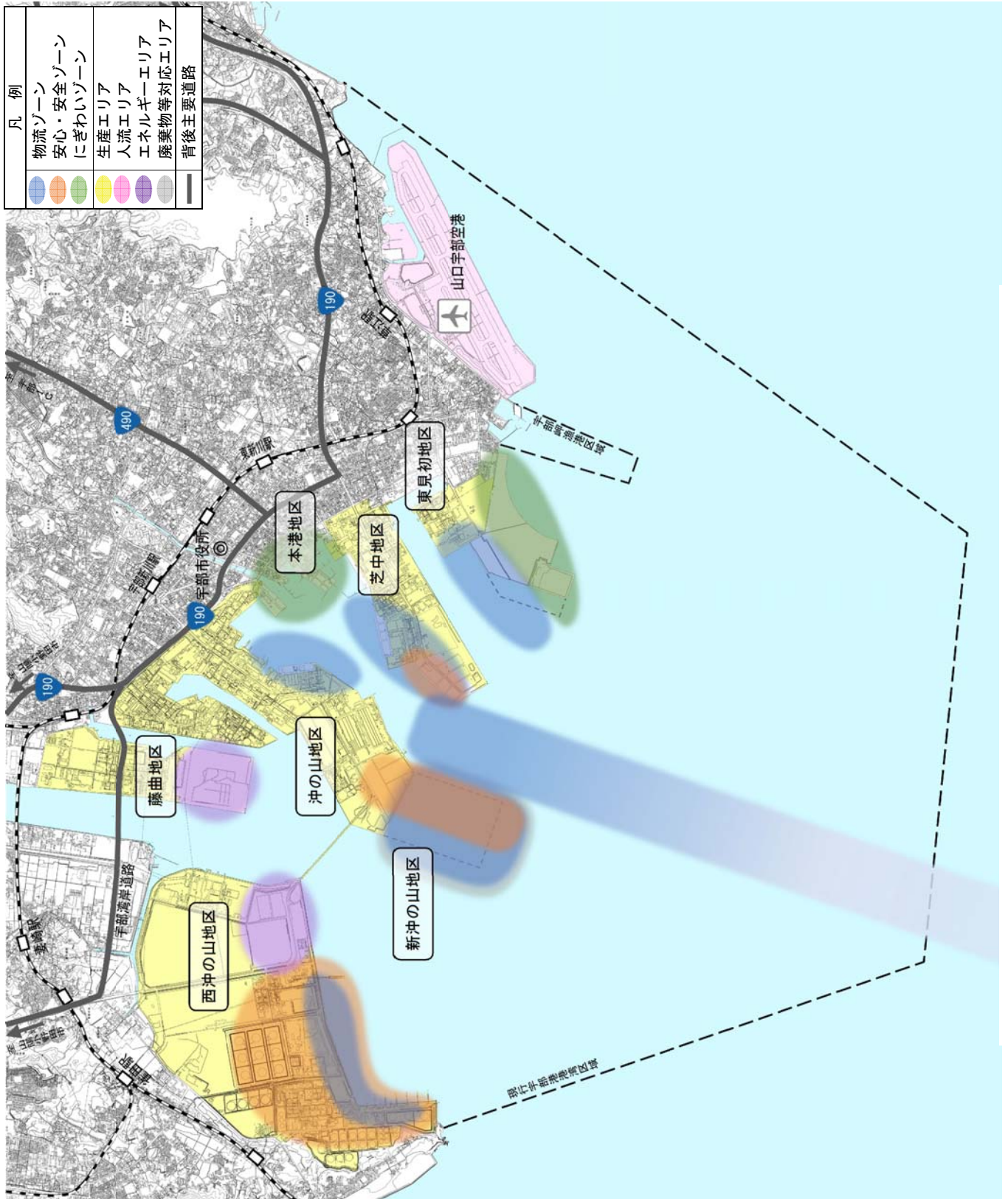


図 5-11 宇部港空間利用計画（機能配置ゾーニング）

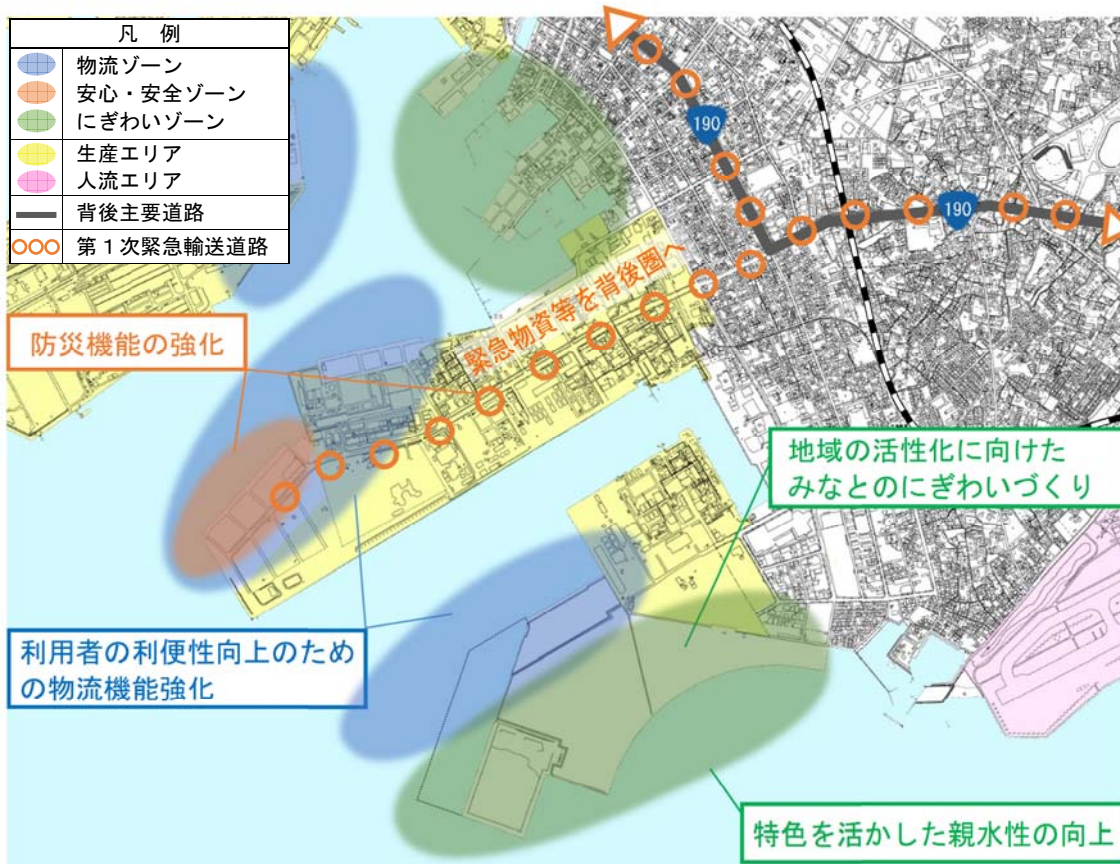


図 5-12 東見初地区、芝中地区における施策展開

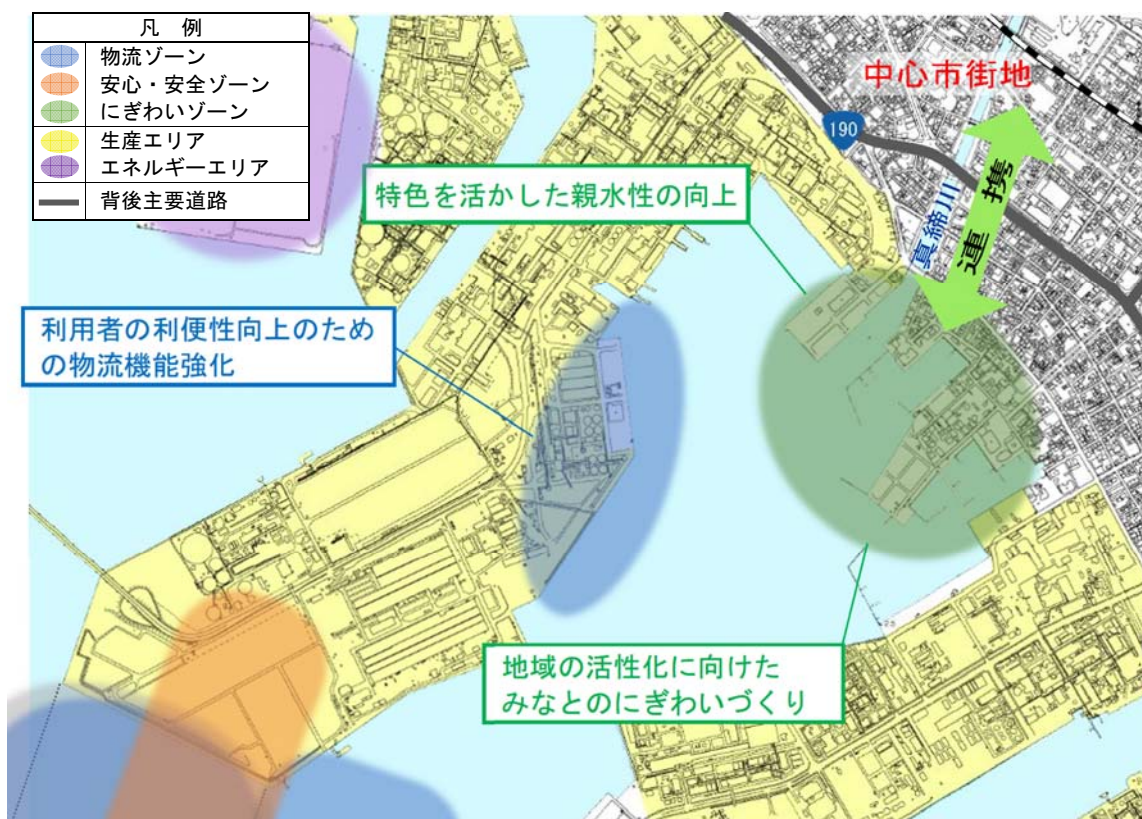


図 5-13 本港地区、沖の山地区における施策展開

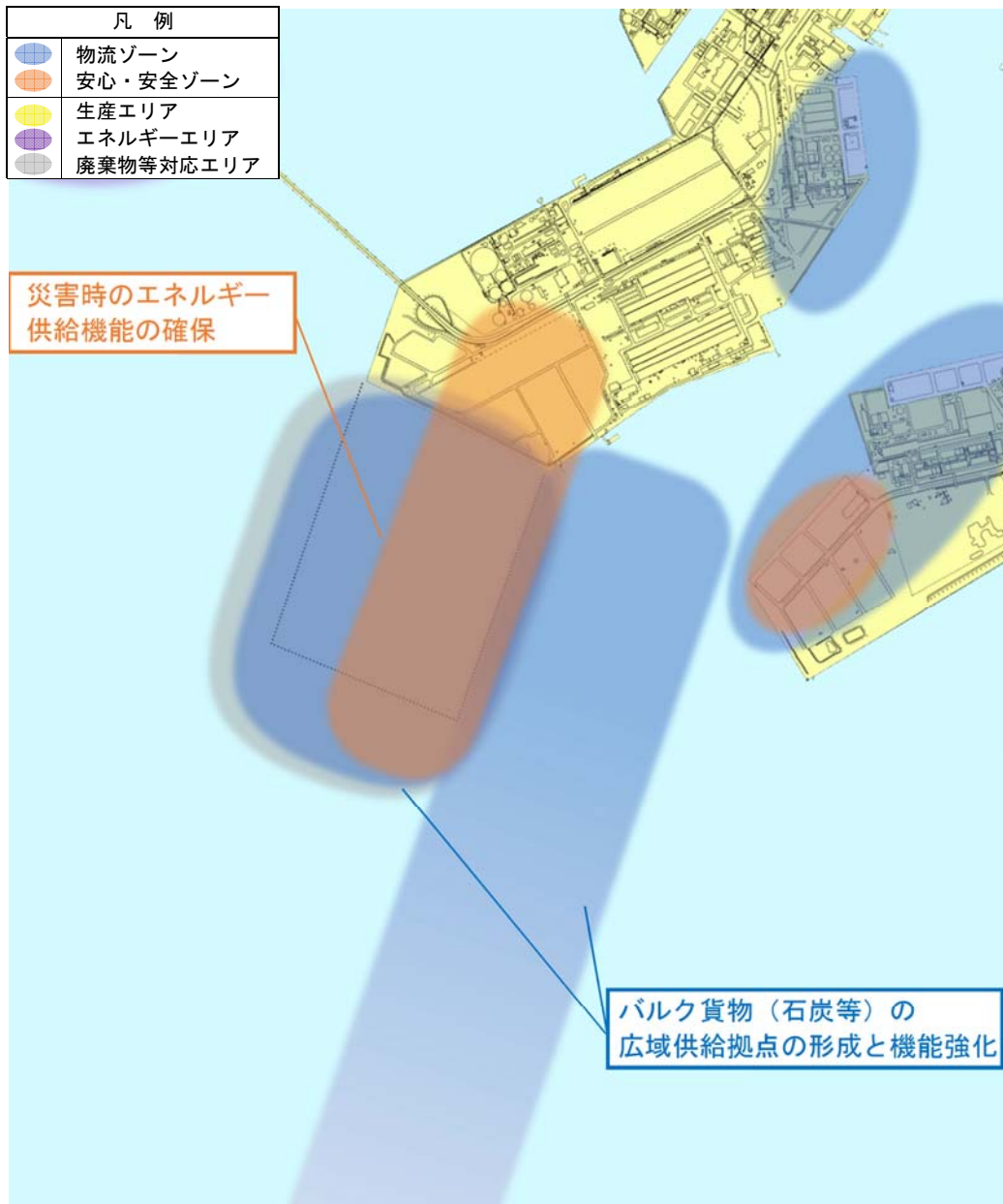


図 5-14 新沖の山地区における施策展開