

和歌山下津港港湾計画の改訂について

和歌山県 県土整備部 港湾空港局 港湾漁港整備課

1. はじめに

和歌山県は、紀伊山地の険阻な山々と太平洋の荒波が打ち寄せる海岸線に囲まれています。紀伊山地からリアス式海岸に注ぐ川の河口に街が開け、それらの人流・物流の手段として、古くから港が開けてきました。港は、地場産業の発達に寄与し、流通の一翼を担ってきたばかりでなく、地域文化の発達にも大きな影響を及ぼしてきました。

現在、県内の651 kmに及ぶ海岸線には、国際拠点港湾和歌山下津港、重要港湾日高港、特定地域振興重要港湾に選定された新宮港を含め15の港湾が点在し、各港湾では、経済・文化の発展に貢献するべく、周辺地域と連携を取りながらの整備が進められています（図-1）。

2. 和歌山下津港の紹介

和歌山下津港は、紀伊水道を隔てて四国、淡路島を望む大阪湾口に位置しており、古くから沿岸航路の定期船寄港地として栄え、昭和26年1月、重要港湾に指定されました。その後、鉄鋼、石油精製等の工業港として、また、紀北地域を背後地域とする木材輸入港として発展し、昭和40年4月、特定重要港湾に指定されました。現在では、臨海部に立地する各種工業及び紀北地域にお



図-1 和歌山県の港湾

ける流通拠点として重要な役割を果たしています。

平成7年には釜山との外貿定期コンテナ航路、令和4年には内貿ユニットロード航路が開設され、今後は地域の国際物流拠点としての役割が増大することが見込まれています。同年に、県内では初めての定期RORO船が就航しました。陸上輸送よりもCO₂の排出が抑えられ、ドライバー不足にも対応できるため、利便性・効率性・環境負荷低減性を両立できる輸送手段として注目を集めています。

令和5年の港湾取扱貨物量は、外貿1,400万ト

ン、内貿 1,144 万トンで合計 2,544 万トンに達しています。

本港の背後地域においては、近畿自動車道の開通、関西国際空港の開港に加え、京奈和自動車道等の高速交通体系が拡充されており、京阪神地域との結びつきが強化されることから、関西圏の一翼を担う拠点として、今後ますます発展することが期待されています。

3. 和歌山下津港が担う役割

和歌山下津港は、フェリー、コンテナ、ROROの定期航路を有しており、周辺には世界的シェアが高い企業が立地し、地域産業の物流拠点としての役割を担っています（図-2）。また、交流・賑わいの拠点として、クルーズ船の積極的な受け入れを行い、令和5年度は過去最多の寄港実績となる7隻を記録しました。令和7年度は19隻の寄港を予定（令和7年9月時点）しています（写真-1）。

高速道路とのアクセスが向上していることから、今後の寄港増が見込まれます。平成27年12月に「近畿みなとオアシス」として登録された「みなとオアシス和歌山」は、さまざまな施設を有す



写真-1 スターナビゲーター（令和7年5月13日入港）

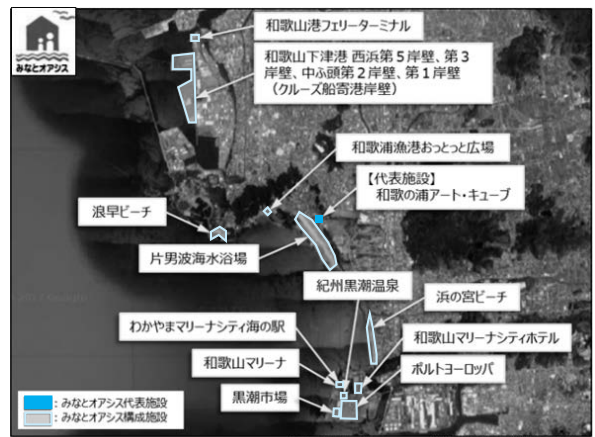


図-3 みなとオアシス和歌山の概要

る広域なエリアで構成され、賑わい空間の創出も担っています（図-3）。

なお、令和6年11月には、南海トラフ巨大地震

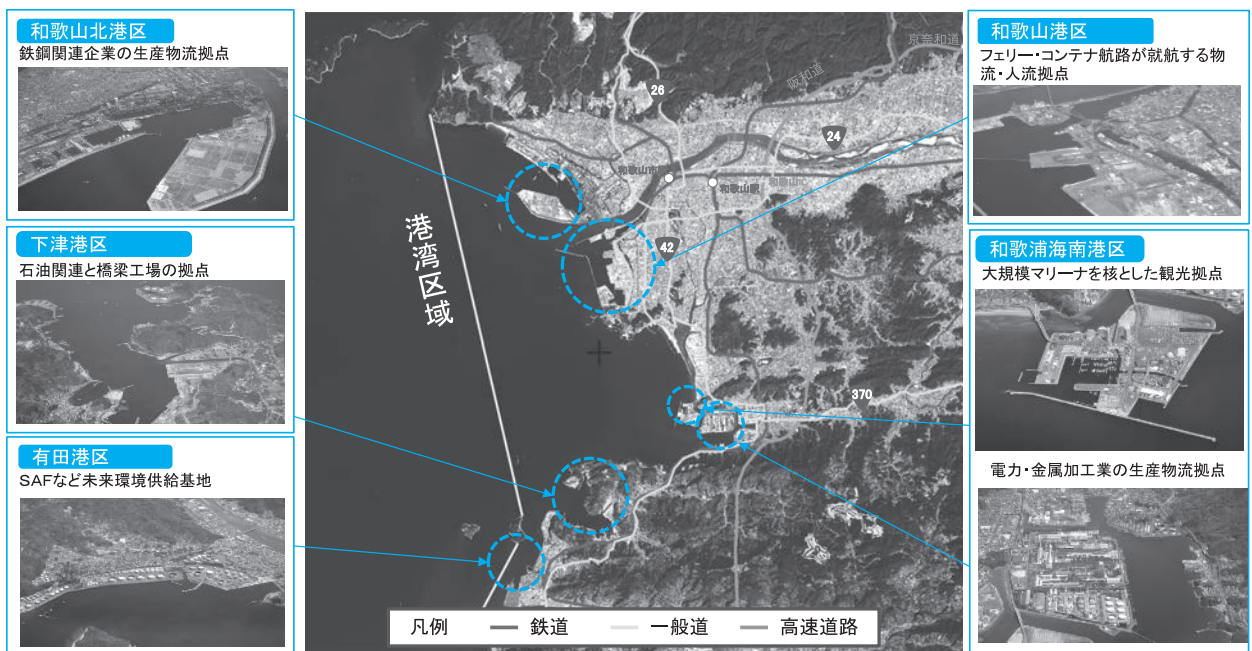


図-2 和歌山下津港の概要

震を想定して陸海空の大規模津波防災総合訓練を実施するなど、緊急物資輸送の拠点としての役割も担っています。

4. 港湾計画改訂の経緯

従前の港湾計画は、平成9年に平成20年代前半を目標年次に改訂されたものでした。前回の改訂から約30年が経過し、和歌山下津港を取り巻く物流環境、背後地域及び港湾利用ニーズの変化、大規模災害への備えなど、さまざまな課題が生じており、このような変化に対応するため、令和2年に産官民学の有識者と和歌山下津港長期構想検討委員会を立ち上げ、令和4年6月に和歌山下津港長期構想を策定しました。

この長期構想に基づき、港湾計画の改定を行い、令和7年3月11日に国土交通省 交通政策審議会 港湾分科会で諮問され、承認されました(表-1)。

表-1 港湾計画改訂の経緯

年月日	事項
令和2年11月26日	長期構想第1回検討委員会
令和3年11月26日	長期構想第2回検討委員会
令和4年3月24日	長期構想第3回検討委員会
令和4年6月30日	長期構想策定
令和7年2月5日	地方港湾審議会
令和7年3月11日	交通政策審議会 港湾分科会
令和7年4月30日	和歌山県報告

① 物流環境の変化

- ・和歌山下津港国際ターミナル供用開始
- ・内航フィーダー航路の開設
- ・トラックドライバーの不足
- ・京奈和自動車道、阪和自動車道といった高速道路の延伸
- ・和歌山南スマートICの開通など

② 背後地域における変化

- ・南海和歌山港線の一部廃線
- ・立地企業の撤退

③ 港湾利用ニーズの変化

- ・船舶の大型化

- ・クルーズ需要の増加

④ 大規模災害への備え

- ・南海トラフ巨大地震の発生の危険が迫っている
- ・近年の大型台風による被災などが懸念される状況

5. 現状・課題とその対応方針

和歌山港区では、RORO船、コンテナ船、クルーズ船が同じ岸壁を利用するなど、バースウィンドウ及び荷捌き用地が逼迫しており、貨物の増加が困難となっていることから、埠頭間を埋め立て、用地を確保するとともに、新規にバースを確保し、複合一貫輸送やコンテナ輸送の需要に対応した内貿ユニットロードの拠点化を図る計画としています。入港する貨物船は大型化しており、喫水調整をするなど、非効率な荷役を行っています。

背後の用地不足は、既存企業の事業拡大や新たな企業進出の障害となっていることから、和歌山港区と和歌山北港区に岸壁を位置付けるとともに土地利用を見直しています。

急増するクルーズ船の寄港ニーズに対応するため、連続バースにおいて柔軟なクルーズ船の受入

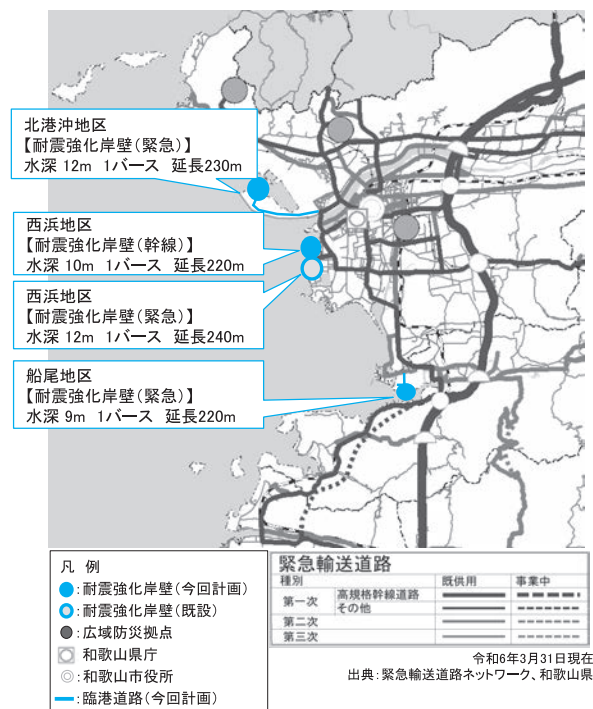
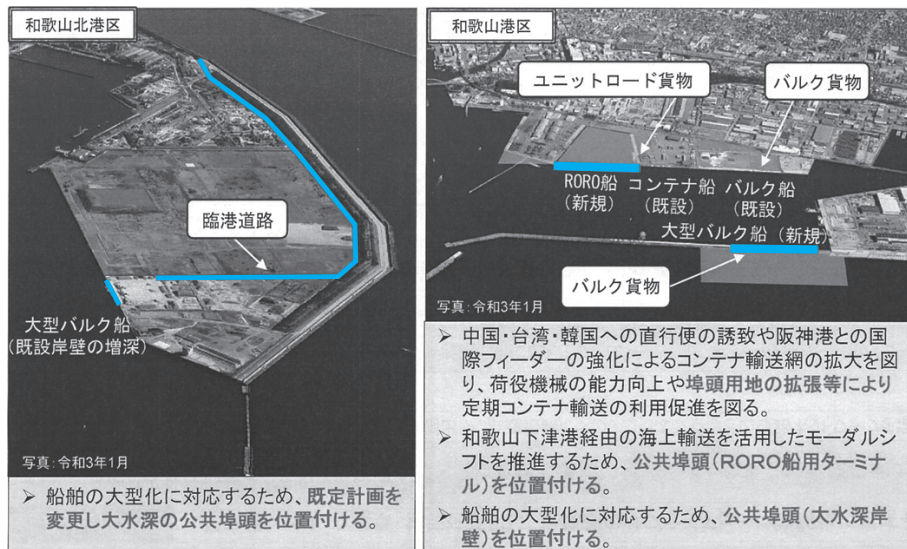


図-4 港湾計画の概要



図－5 和歌山北港区・和歌山港区の整備概要

環境を整えるものとしています。

大規模災害時の物資輸送拠点として、緊急物資輸送に対応するための耐震強化岸壁を和歌山北港区、和歌浦海南港区に位置付けるとともに、幹線貨物輸送に対応するための耐震強化岸壁を和歌山港区に位置付けています（図－4、5）。

6. 発展・振興に向けた戦略

将来の和歌山下津港において、紀北地域の経済活動を支え、主力産業の海上物流拠点として立地企業の基礎物流インフラの役割を実現するとともに、人が集い、賑わう拠点としても地域に貢献していくことを目指し、2030年代後半を目標年次に次のような港湾計画の方針を定めました。

- ① 紀北地域の産業・物流の強化に貢献し、立地企業の基礎物流インフラとしての役割、モーダルシフトの促進を図るため、一般貨物の海上輸送機能及び内貿ユニットロードの取扱機能の強化を図ります。
- ② 恵み豊かな自然環境の享受と将来世代への継承に寄与するため、再生可能エネルギー燃料及び循環資源の効率的な海上輸送、並びに環境負荷の少ないRORO輸送の実現を図ります。

- ③ 観光立国・観光立県の実現に寄与するため、クルーズ船入港への対応に向けた取り組みなどを核とした賑わいづくりの伸展を図ります。
- ④ 地域の防災拠点として住民生活や企業活動の継続に貢献するため、激甚化する災害に対応した港湾の強靱化を図ります。
- ⑤ 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します。

いずれも、前述した内容を解決、推進していくための港湾計画となっています。

7. おわりに

本稿では、和歌山下津港港湾計画の改訂について紹介しました。今後は、港湾計画に基づき、近畿経済圏のサウスゲートウェイ『和歌山下津港』を目指し、港湾施設整備を行っていく予定としています。

港の役割は、物流面、交流面、安全面とさまざまであり、県内15港それぞれの特性を活用した取り組みを進めるとともに、カーボンニュートラルの実現など社会情勢の変化に対応し、魅力・活力のある港づくりに取り組んでまいります。