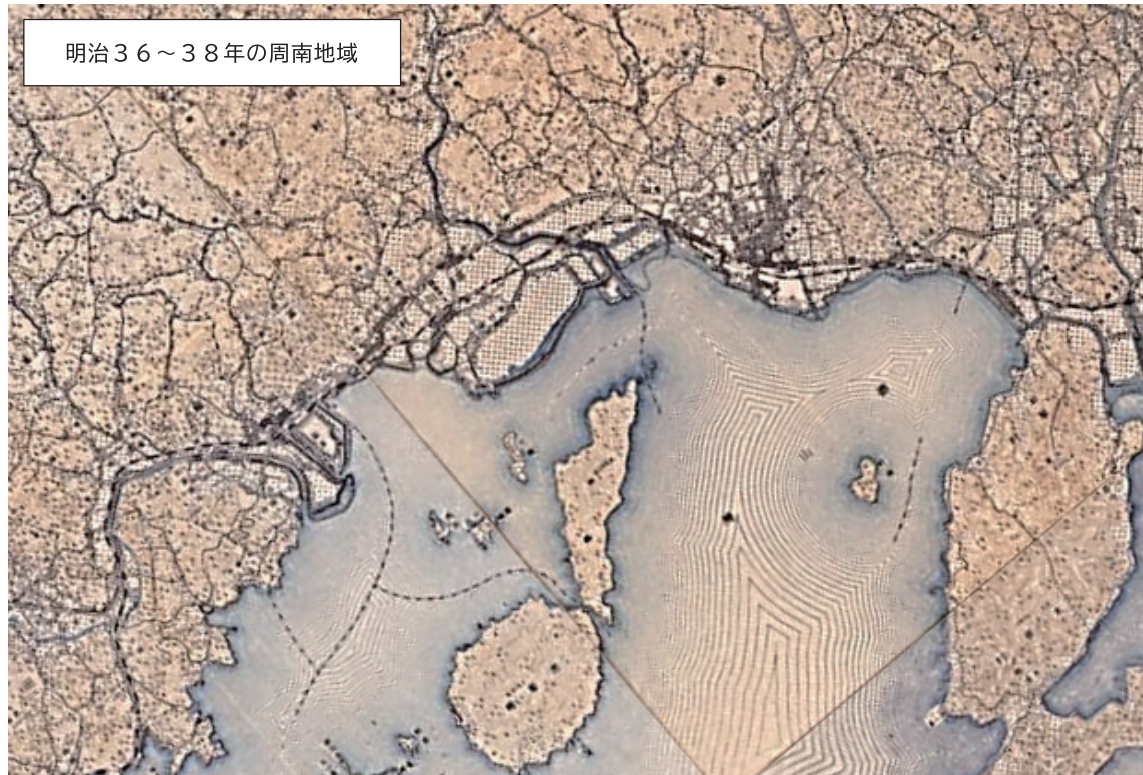


徳山下松港の整備・機能強化

大正時代になると、徳山下松港の后背地には、さまざまな企業が進出し始め、次第に工業都市へと変貌を遂げていきました。しかし、周南地域は地形的に平地が狭く工場の立地に適した臨海工業用地が不足していました。

周南地域では、大正時代から工場用地や埠頭用地として臨海部が埋め立てられ、企業

明治36～38年の周南地域

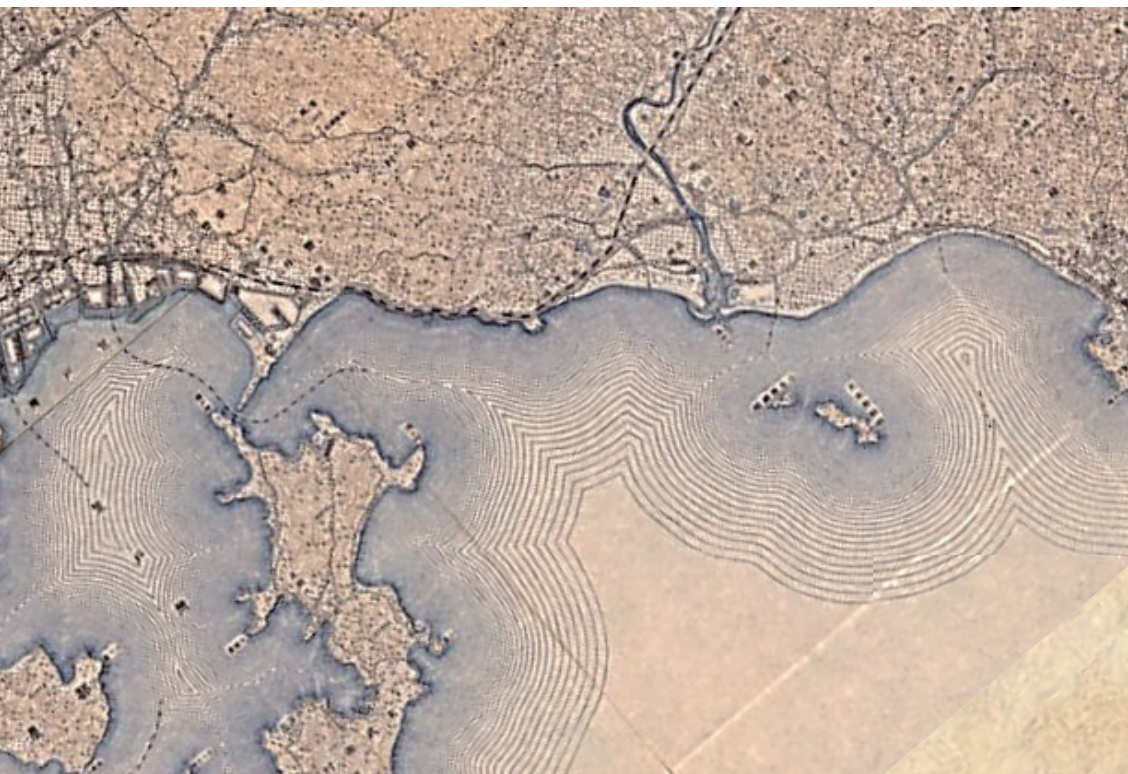


平成28年の周南地域



用地や公共埠頭が整備されてきました。

下図は、明治期と近年の海岸線を比較したのですが、周南市から光市にかけての臨海部の多くの箇所で埋め立てにより工場用地等が整備（赤枠で囲われた部分）されています。



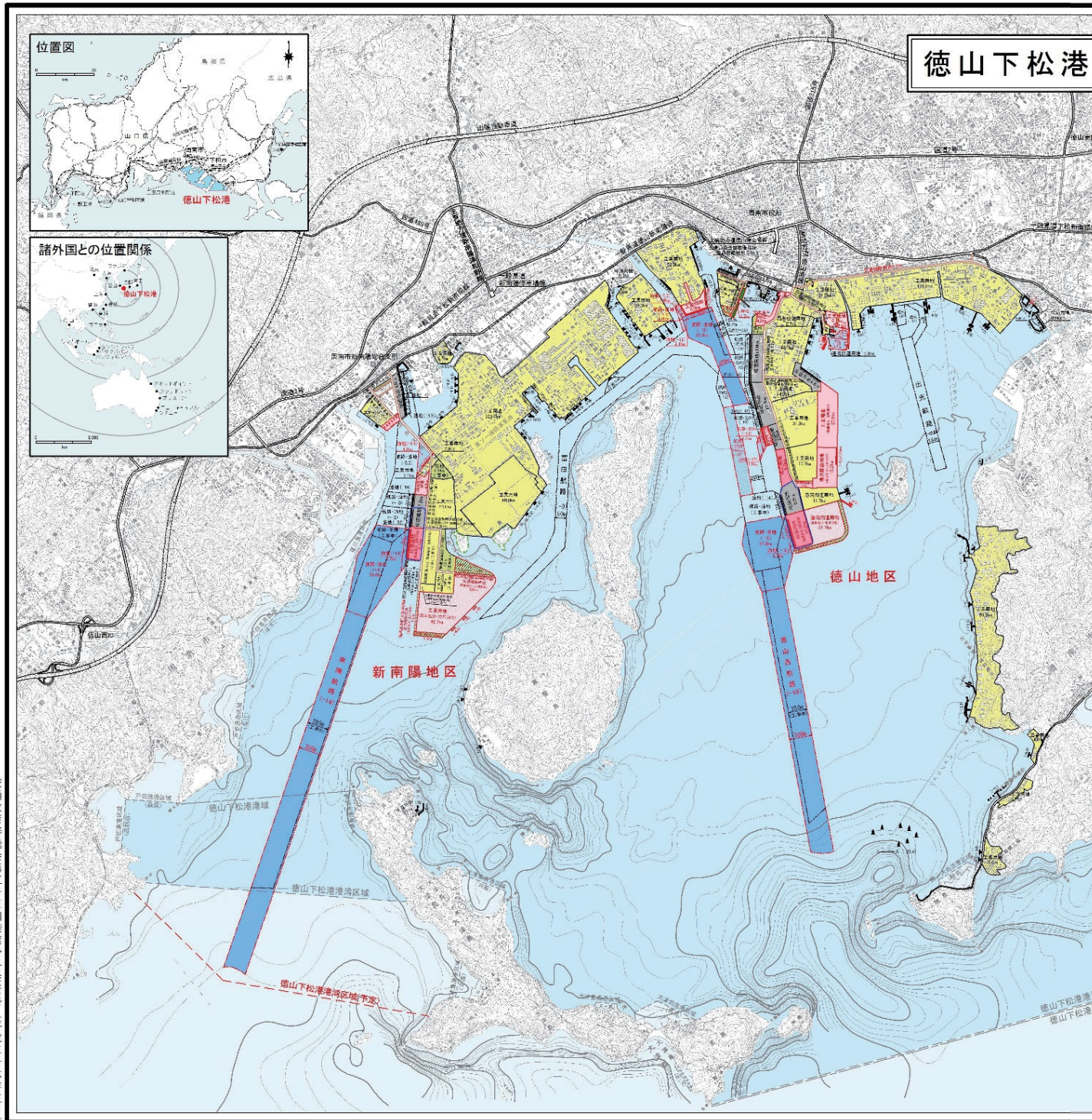
【地図】 国土地理院旧地図データを加工



【写真提供】 国土交通省中国地方整備局宇部港湾・空港整備事務所

徳山下松港港湾計画

徳山下松港は、背後に形成された石油化学コンビナートをはじめとする臨海工業地帯を支える工業港として重要な役割を担っています。一方で、我が国の産業に必要な不可欠な石炭を安定的かつ安価に供給する広域拠点港としての発展やコンテナ輸送に係る利便性の向上、地域住民が港で憩うことのできる場所の確保、災害対応能力の強化などが求められています。



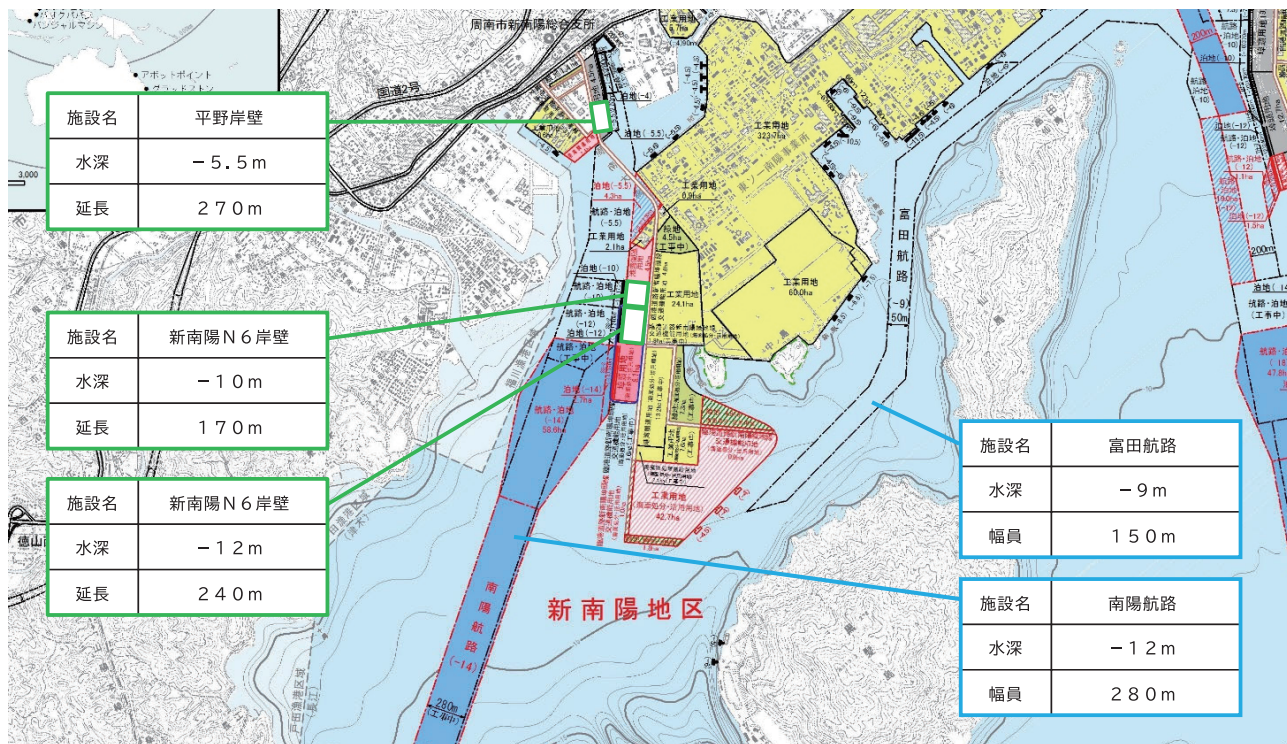


【写真提供】山口県港湾課

新南陽地区

立地している化学メーカーや鉄鋼メーカーの原材料や製品等を取り扱う専用施設があります。公共埠頭には、新南陽N6号岸壁（水深 $-10\text{m} \times 1$ 、 $-12\text{m} \times 1$ ）が整備され、航路・泊地の浚渫土砂の処分地確保、逼迫する廃棄物処分場への対応、加えて保管施設用地等港湾機能の拡充のため、埋立護岸が整備されました。また、護岸完成までに南陽航路で発生した浚渫土砂は大島干潟造成に活用され、令和4年ブルーカーボンの認証交付も受けています。現在、国際物流ターミナル整備事業として、 -12m 岸壁の $+80\text{m}$ 延伸を実施中です。

徳山下松港主要施設（新南陽地区）



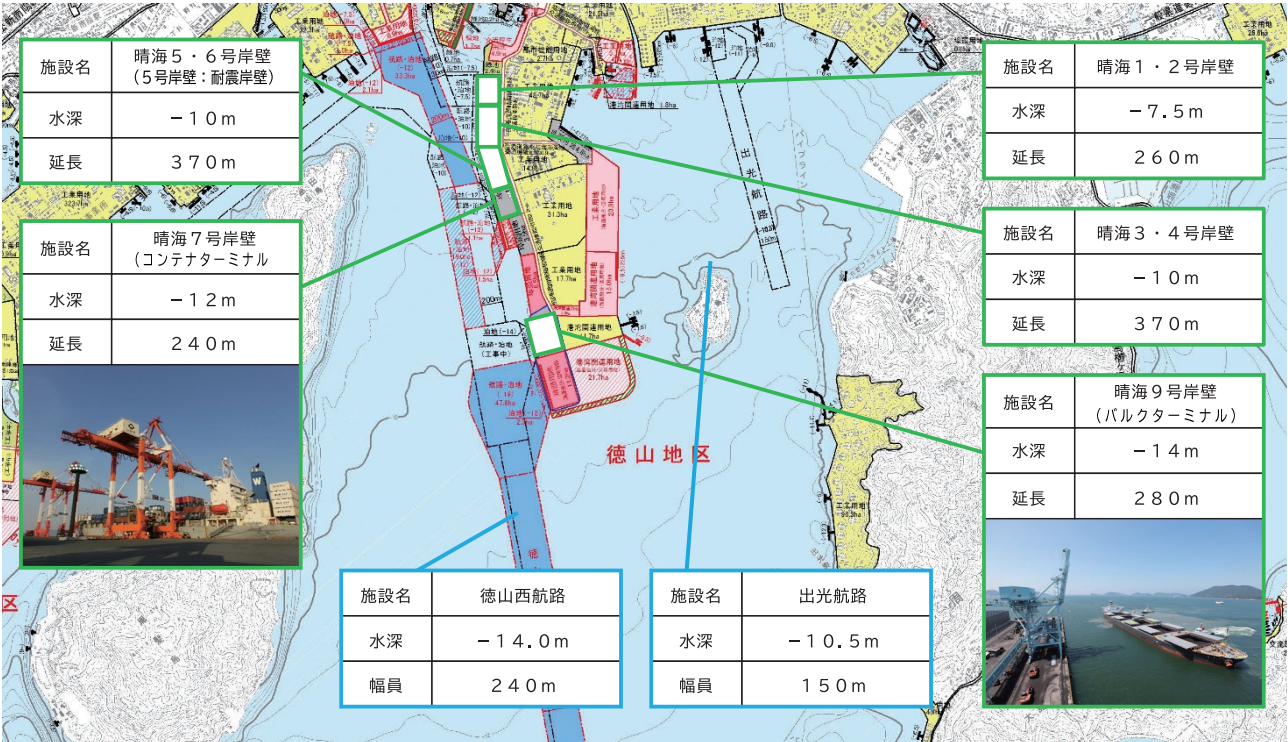


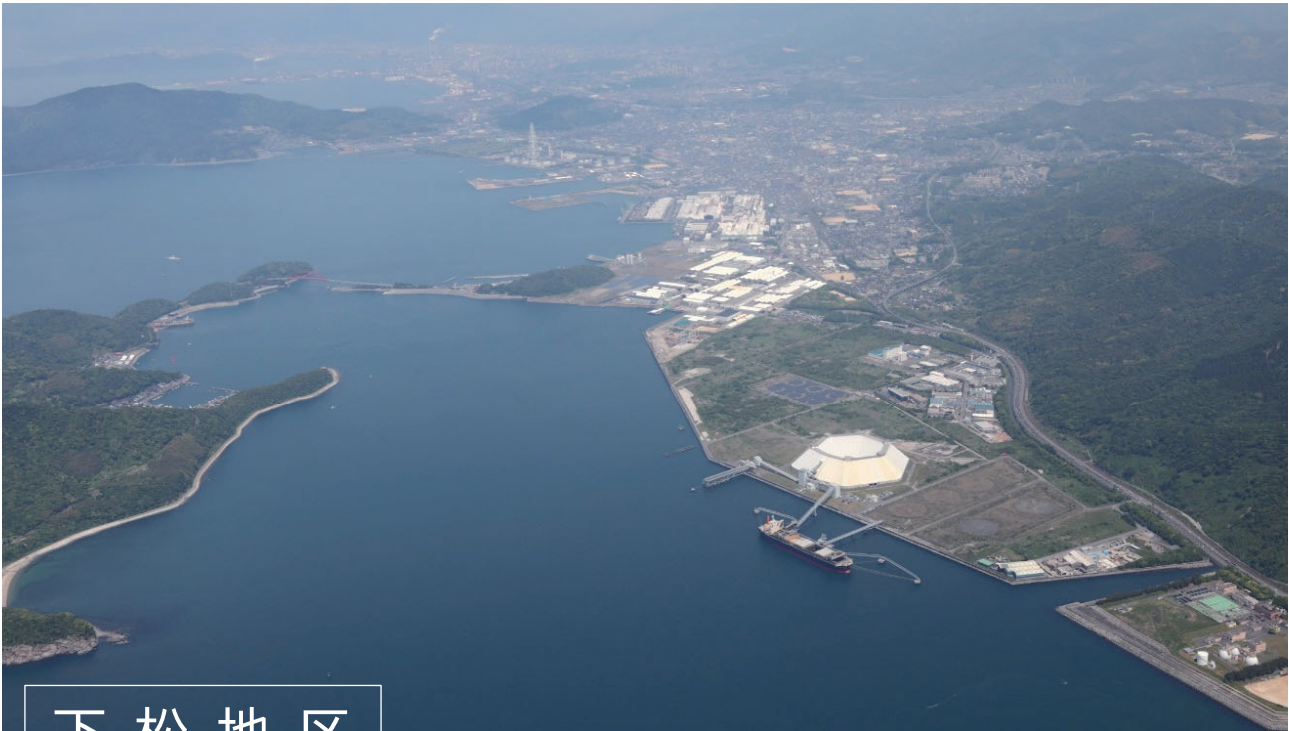
徳山地区

【写真提供】国土交通省中国地方整備局宇部港湾・空港整備事務所

化学メーカー等が立地し、その原材料や製品を取り扱う専用施設があります。
 公共埠頭には、晴海1・2号岸壁（水深-7.5m×2）、晴海3・4・5・6号岸壁（水深-10m×4）、晴海7号岸壁（水深-12m：ガントリークレーン×2）、晴海9号岸壁（水深-14m：臨海部産業エリア指定）があります。
 晴海9号岸壁には9万トン級貨物船が入港し、コストセンターとして稼働中で、現在、国際物流ターミナル整備事業として、9号岸壁南端の+110m延伸を実施中です。

徳山下松港主要施設（徳山地区）





下松地区

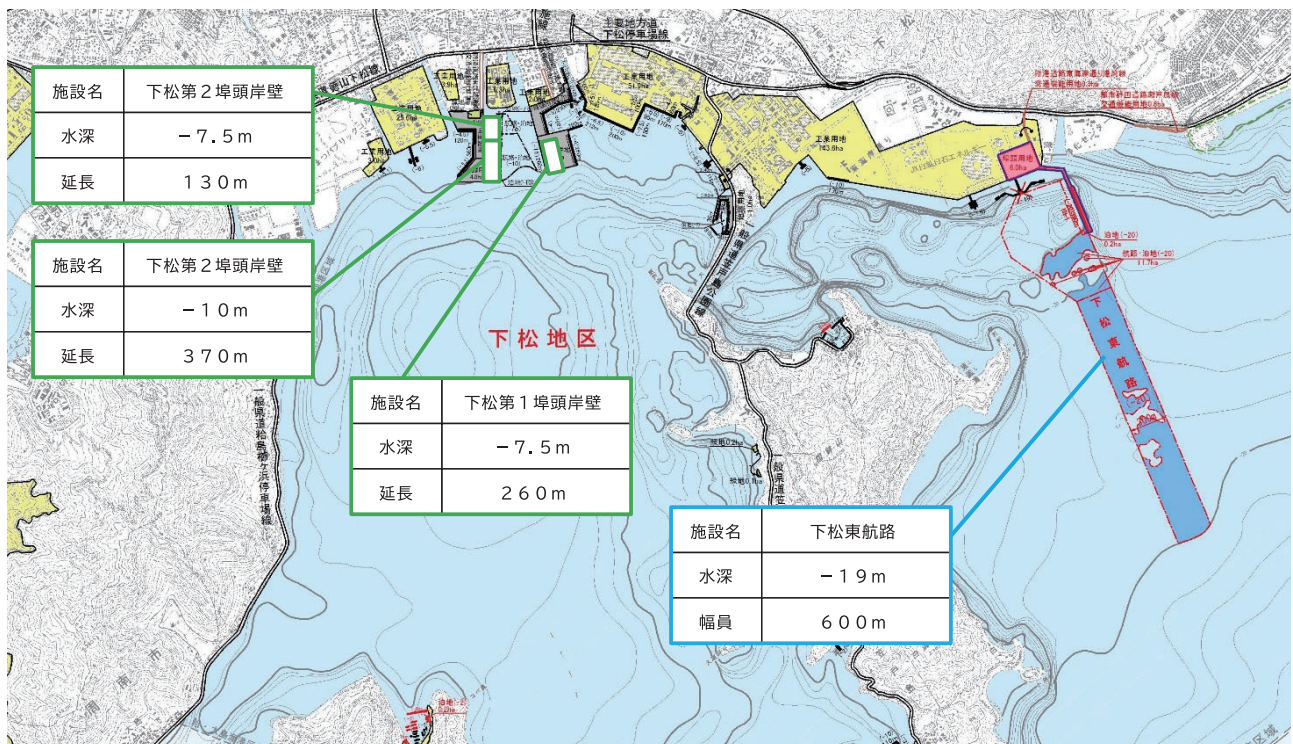
【写真提供】国土交通省中国地方整備局宇部港湾・空港整備事務所

鉄鋼メーカーや機械メーカー等が立地し、屋内型の石炭貯蔵施設があり、隣接する笠戸島には、親水緑地公園や海上遊歩道等も整備されています。

公共埠頭には、下松第1埠頭岸壁（水深-7.5m×2）、下松第2埠頭岸壁（水深-7.5m×1、-10m×2）があります。

現在、国際物流ターミナル整備事業として、-19mの受入栈橋を施工中です。

徳山下松港主要施設（下松地区）



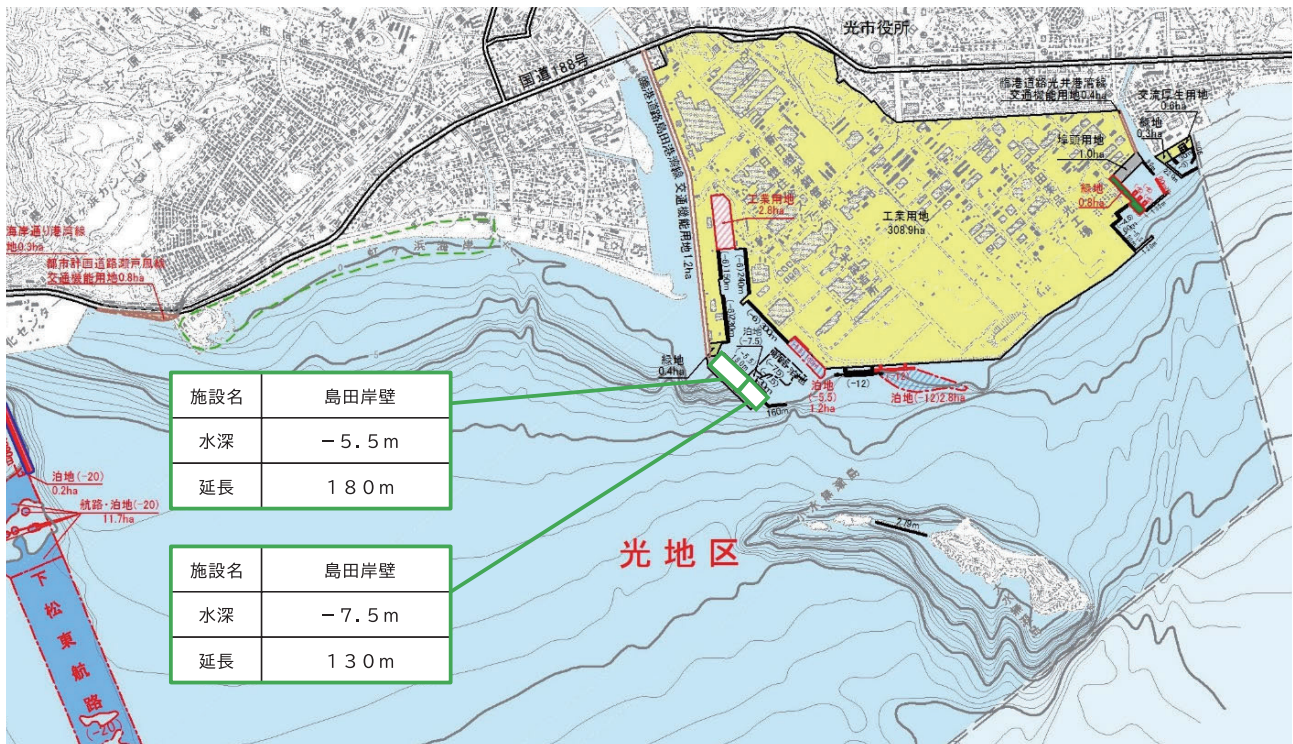


光地区

【写真提供】光市

製薬メーカーや鉄鋼メーカーが立地しています。島田川の西側には「日本の渚百選」等にも選定されている虹ヶ浜海岸が2 km以上にわたって続いています。
 公共埠頭には、島田岸壁（水深-7.5m×1、水深-5.5m×2）があります。

徳山下松港主要施設（光地区）



公共埠頭・港湾機能の整備

徳山下松港には、各企業が独自に100以上の企業専用護岸・栈橋（係留施設）を整備している一方、公共埠頭としては、昭和40年代半ばまでは水深－5.5mまでの公共護岸・栈橋・物置場等の小型船係留施設の整備が進められ、昭和46(1971)年からは、水深－7.5m以上の大型船係留施設の整備が行われてきました。

これは、船舶の大型化や貨物のコンテナ化等に対応するため、各地区の大手企業が、原材料を輸入し、それを製品化して国内外に輸出・移出していること、港の静穏性や水深が十分であること、アジアとの優位な位置を兼ね備えていること等の徳山下松港の優位性から、公共埠頭の整備が急ピッチで進められてきました。

徳山地区晴海埠頭には、水深－12m岸壁やガントリークレーンなどを備えたコンテナターミナルが平成3(1991)年に開設され、平成20(2008)年には全国初の臨海部産業エリア形成促進港の指定を受け、水深－14mの9号岸壁と公共埠頭、その後背地を活用した、コストセンター方式のバルクターミナルが開設され、バルク拠点として順調に稼働しています。

これらに並行して、廃棄物のセメント化等のリサイクル事業やゼロエミッションへの技術開発が積極的に行われ循環資源移入量がトップクラスであったことから、平成15(2003)年には、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の指定を受けました。

また、港湾機能のさらなる向上を図るため、平成17(2005)年には、新南陽地区において、周南大橋が開通し、N7号埋立事業に着工するなど、港や企業の特性を活かし、港湾環境の充実に取り組まれています。

公共埠頭整備状況（水深－7.5m以上）

供用開始	埠頭名称等	水深	延長	バース
1971	晴海 1号・2号	－7.5m	260m	2
1972	晴海 3号・4号	－10 m	370m	2
1975	下松第2	－7.5m	130m	1
1982	島田	－7.5m	130m	1
1983	晴海 5号・6号	－10 m	370m	2
1991	晴海 コンテナターミナル開設			
	晴海 7号	－12 m	240m	1
	晴海 ガントリークレーン1号機完成			
1994	下松第2	－10 m	370m	2
1998	新南陽N6	－10 m	170m	1
	晴海 ガントリークレーン2号機完成			
2000	晴海 9号	－14 m	280m	1
2002	晴海 コンテナターミナル拡張			
2005	新南陽N6	－12 m	240m	1
	晴海 コンテナターミナル拡張			
2008	晴海 バルクターミナル開設			
	下松第1	－7.5m	260m	2
2014	晴海 5号(耐震強化)	－10 m	170m	1

コンテナターミナル



【写真提供】山口県港湾課

バルクターミナル



【写真提供】周南バルクターミナル(株)

定期航路

徳山下松港は、瀬戸内海の西端に位置し、関門海峡、豊後水道を経て外洋と通じており、直線距離で釜山まで約270km、上海まで約1000km、香港まで約2100kmなど、東アジアの港湾都市とも近距離で、貿易に有利な港であるとともに、徳山下松港に面してコンパクトな周南コンビナートが形成されているため、陸送についても輸送コストが低減できる特徴を持っています。

こうした利点を生かし、アジア諸国とのコンテナ定期航路が開設されており、国内でも阪神とのフィーダー航路、千葉とのコンテナ航路が開設されています。

