

# 和歌山下津港について

令和4年1月  
和歌山県 県土整備部  
港湾空港局



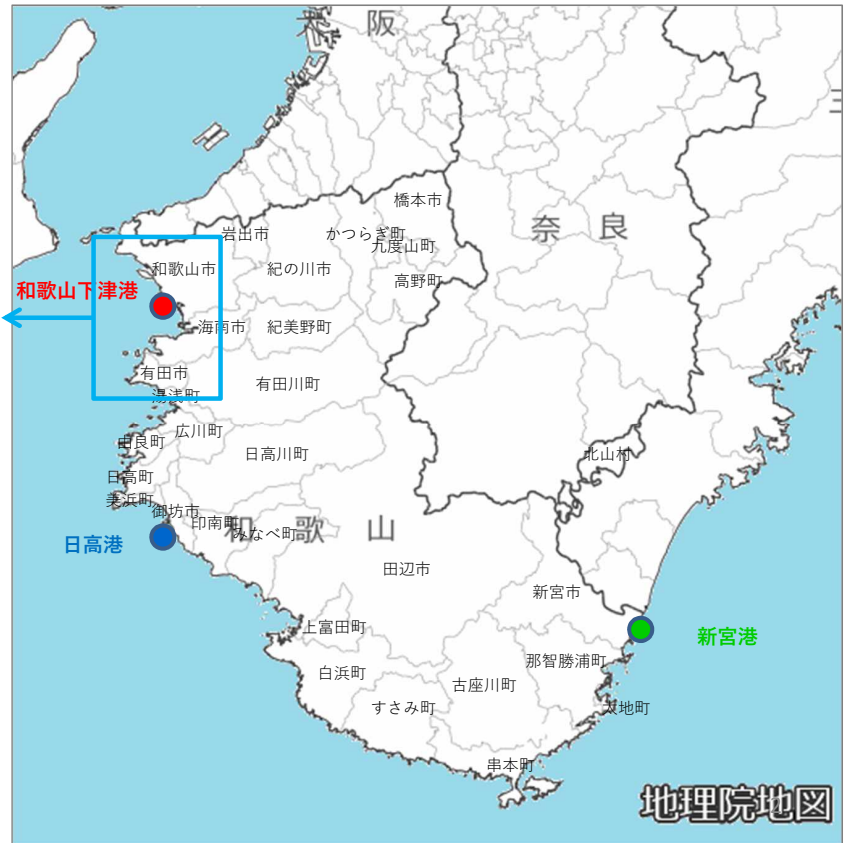
## 和歌山県の港湾



【凡例】  
— 高速道路・自動車専用道路  
— 国道  
— 鉄道 温泉

# 和歌山下津港の地勢

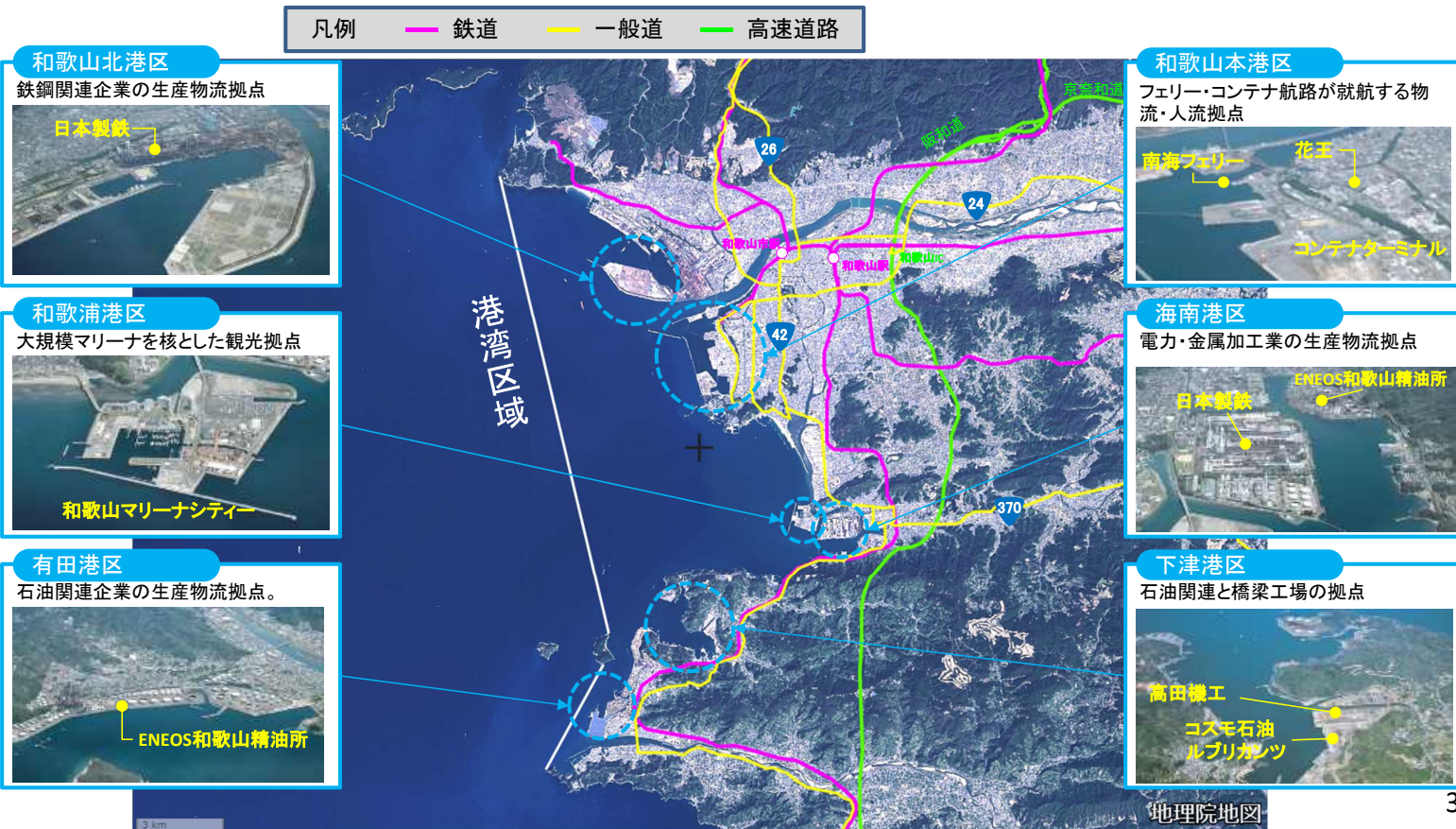
- 和歌山下津港は和歌山県紀北地域に位置し、紀伊水道に面した和歌山県管理の国際拠点港湾。
- 和歌山市、海南市、有田市にまたがる港湾区域を有する。(港湾区域面積 約12,000ha(全国第9位))



※人口は2021年10月1日時点の推計人口  
出典：令和2年国勢調査速報値

# 和歌山下津港の機能

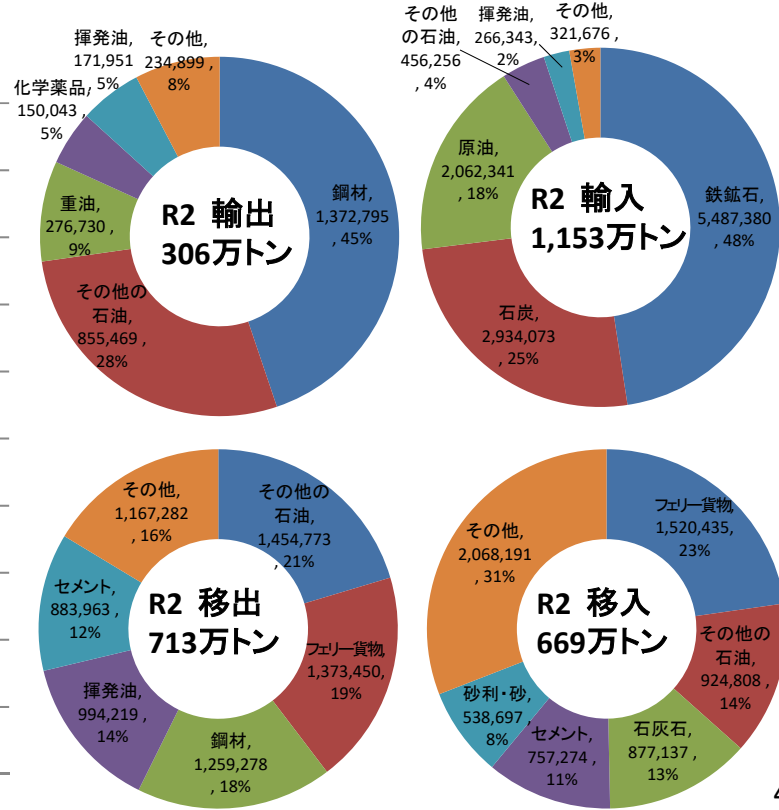
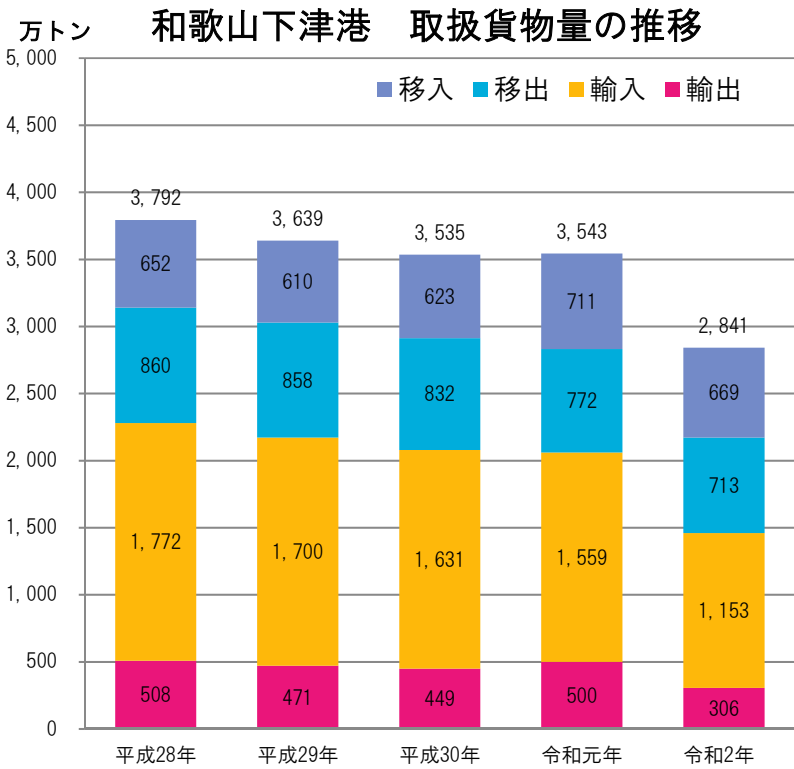
- 和歌山下津港は鉄鋼関連企業や石油関連企業等の原材料や製品を扱う産業拠点として、また中国・韓国とのコンテナ航路や徳島とのフェリー航路を有する複合一貫輸送の拠点として機能。



# 和歌山下津港の貨物

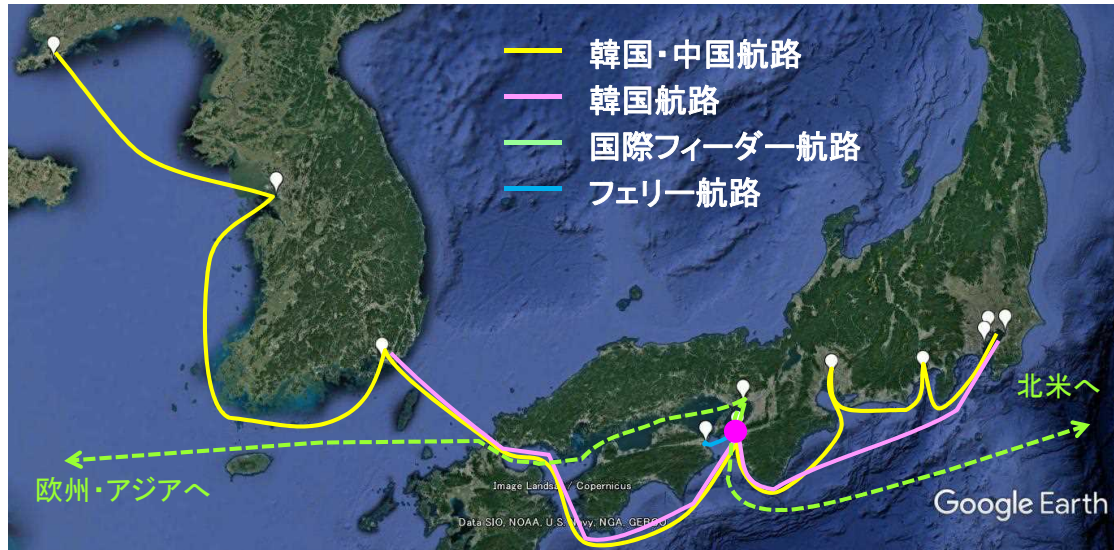
◆ 令和2年の年間取扱貨物量(速報値)は2,841トン。

◆ 北港区、下津港区、有田港区の専用バースを中心に鉄鉱石、原油、鋼材の取扱が多い。



## コンテナ航路・フェリー航路

航路種別	船社	寄港地	開設年	便数
コンテナ航路	中国・韓国航路	釜山(日)→横浜・東京(火)→清水(水)→名古屋(水・木)→和歌山(金)→釜山(土・日)→仁川(火)→大連(水)→釜山(土)	2008年	休止中
	韓国航路	釜山(火)→和歌山(木)→東京・横浜・千葉(金)→釜山(月)→仁川(水)→釜山(金)	2011年	3週2便(木)
	国際フィーダー航路	OOCL ※井本商運が運航 和歌山→神戸／神戸→北米	2008年	実質週1便
フェリー航路	南海フェリー	和歌山↔徳島	1951年	9往復/日

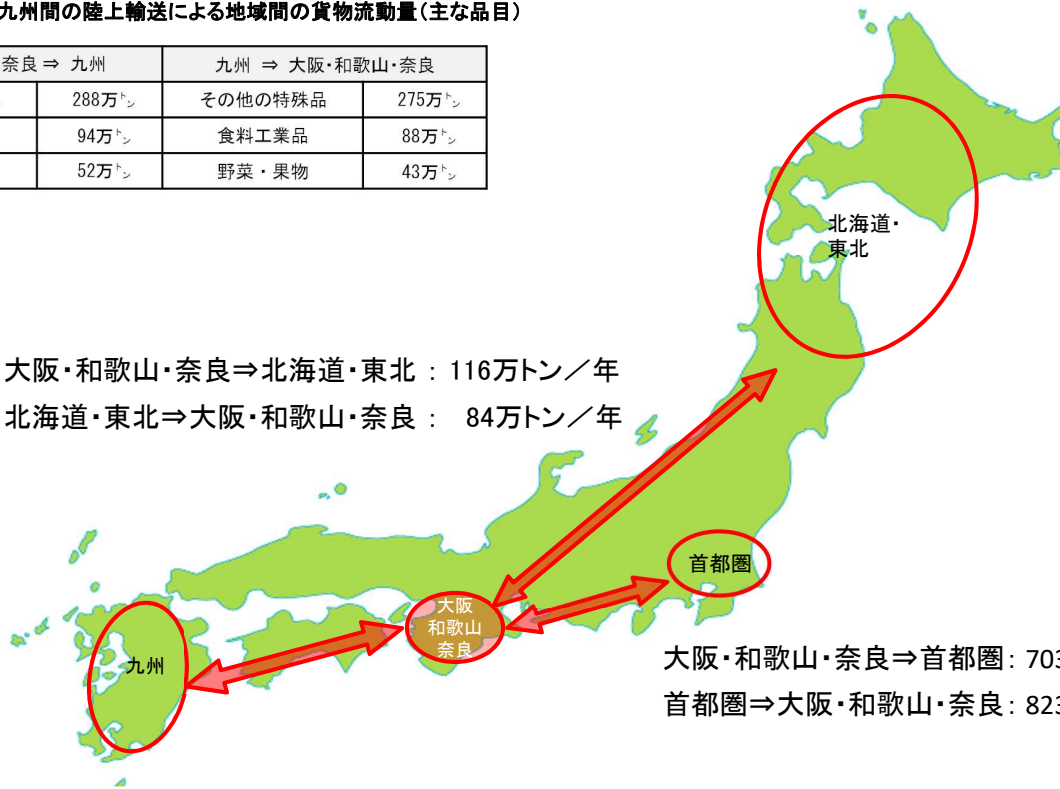


# 地域間の貨物流動について

大阪・和歌山・奈良と九州間の陸上輸送による地域間の貨物流動量(主な品目)

大阪・和歌山・奈良 ⇒ 九州		九州 ⇒ 大阪・和歌山・奈良	
その他の特殊品	288万ト	その他の特殊品	275万ト
日用品	94万ト	食料工業品	88万ト
食料工業品	52万ト	野菜・果物	43万ト

大阪・和歌山・奈良 ⇒ 北海道・東北 : 116万トン/年  
 北海道・東北 ⇒ 大阪・和歌山・奈良 : 84万トン/年



大阪・和歌山・奈良 ⇒ 首都圏 : 703万トン/年  
 首都圏 ⇒ 大阪・和歌山・奈良 : 823万トン/年

大阪・和歌山・奈良 ⇒ 九州 : 522万トン/年  
 九州 ⇒ 大阪・和歌山・奈良 : 547万トン/年

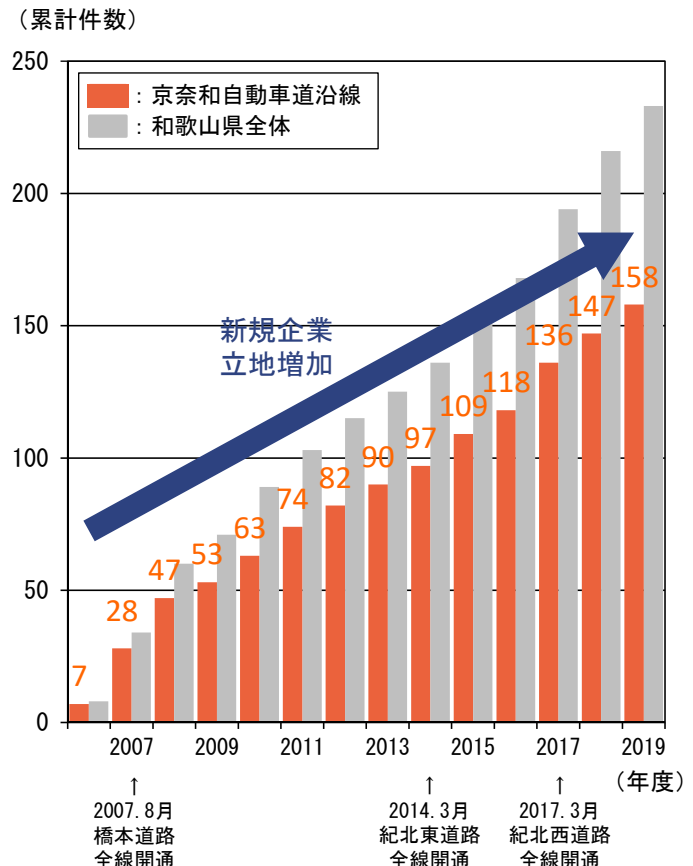
## 周辺の道路ネットワークの状況

### ■ 背後地域広域道路網



資料: 2019 和歌山県企業立地ガイドより作成

### ■ 工業団地の企業立地数の推移



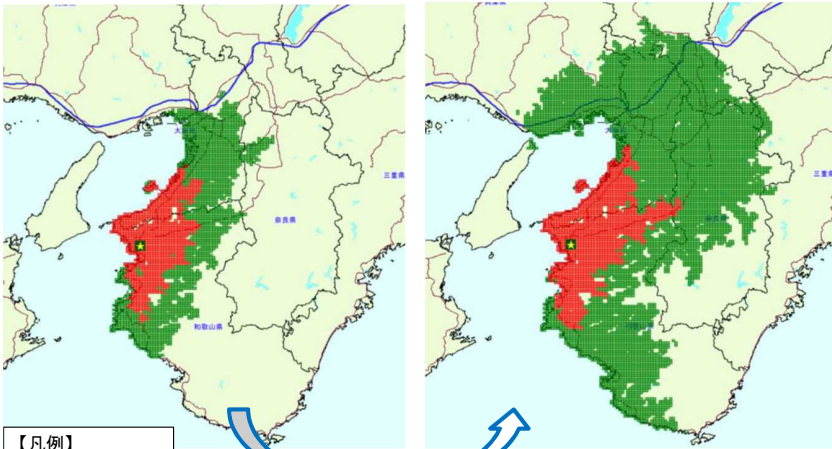
# 周辺の道路ネットワークの整備状況

## ■道路ネットワーク整備の進捗による背後圏の拡大

## ■重要物流道路及び代替・補完道路(R2.4.1時点)

過去(1996年)のネットワーク

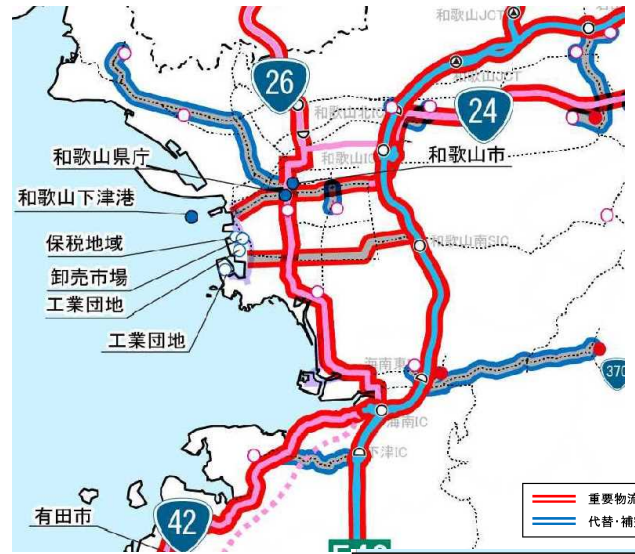
現在のネットワーク



【凡例】  
 ■ 1時間圏域  
 ■ 2時間圏域

京奈和自動車道(和歌山県内開通)  
 第二阪和国道(全線開通)  
 阪和自動車道(すさみICまで開通)

資料: 全国総合交通分析システム(NITAS) ver.2.2を用いて県で作成



<連絡する拠点>

重要物流道路	都市(地方中核都市等)	●
	空港・港湾・鉄道貨物駅(拠点空港、重要港湾、コンテナ取扱駅等)	○
代替・補完路	都市(市区町村の役場)	●
	防災拠点(備蓄基地、総合病院等)	○

# 物流業界を取り巻く状況

## 物流分野における労働力不足の顕在化

国土交通省

- 物流分野における労働力不足が近年顕在化。
- トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。2019年は約70%の企業が「不足」又は「やや不足」と回答。

<常用労働者の過不足状況>



出典: 厚生労働省「労働力経済動向調査」

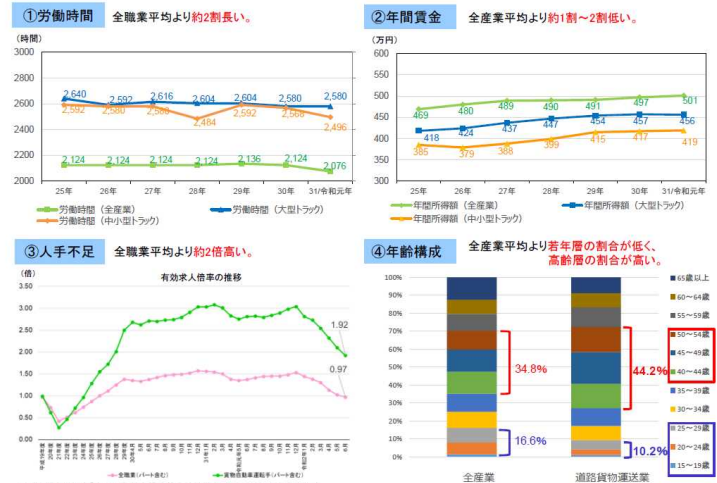
<トラックドライバーが不足していると感じている企業の割合>



出典: 全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」  
 ※各年の第2四半期(7月~9月)の数値を掲載

## トラック運送事業の働き方をめぐる現状

国土交通省



出典: 国交省資料より

➤「働き方改革関連法」の自動車運転業務への適用が2024年に開始

◇時間外労働時間の短縮

2024年4月1日より「時間外労働が年間最大**960時間**」として規制

→月当たり**80時間**の時間外労働

例)ドライバーが月20日出勤※ならば「1日**4時間**」が最大

※法定労働時間40H/週、約172H/月最大

# H30年7月豪雨災害の例

## 平成30年7月豪雨災害に伴う物流ネットワークへの影響(道路) 国土交通省

○平成30年7月豪雨により、高速道路など中国地方における物流網の大動脈が寸断され、通常貨物輸送に多大な影響を及ぼした。

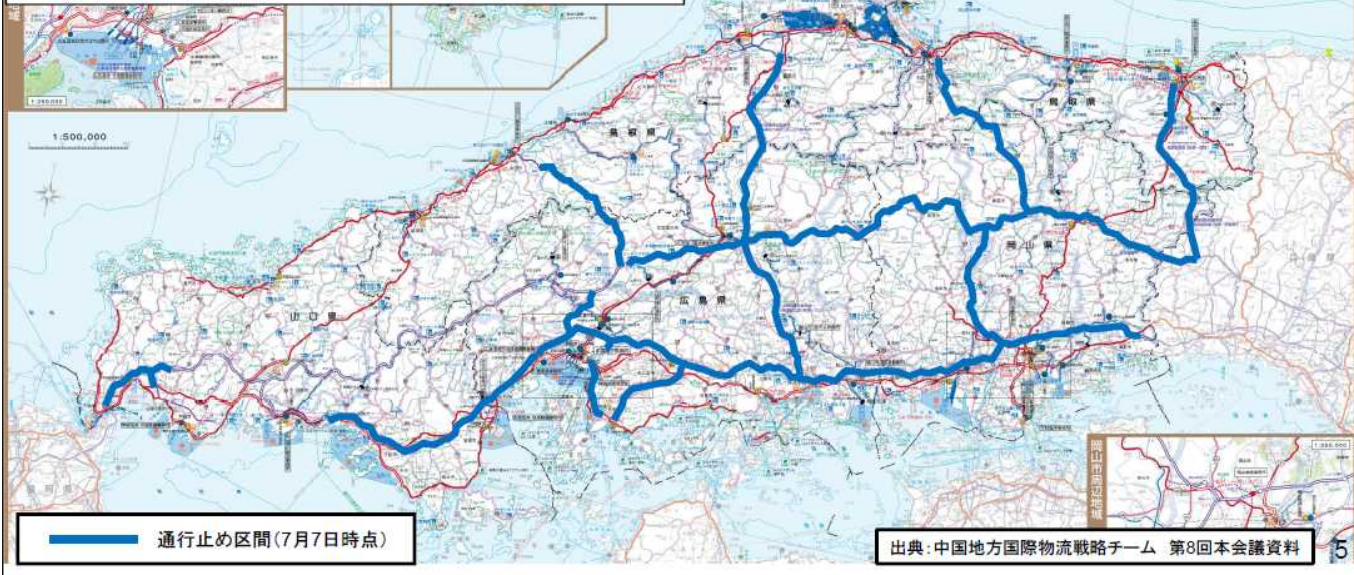
### 高速道路の寸断状況

<高速道路の通行止め延長>  
最大(7月7日5:00時点)  
13路線 約900km  
\*事前通行止め含む

最後まで残っていた広島県道路(約13km)  
について、9月27日15時に通行止め解除

<開通履歴> \* ( )は通行止め時間

中国自動車道全通	7月9日(月)	8:19(3日16時間)
岡山自動車道全通	7月9日(月)	12:32(3日18時間)
東広島呉道路全通	7月10日(火)	7:00(3日23時間)
山陽自動車道全通	7月14日(土)	6:00(8日10時間)
尾道松江道路全通	7月20日(金)	9:00(14日3時間)

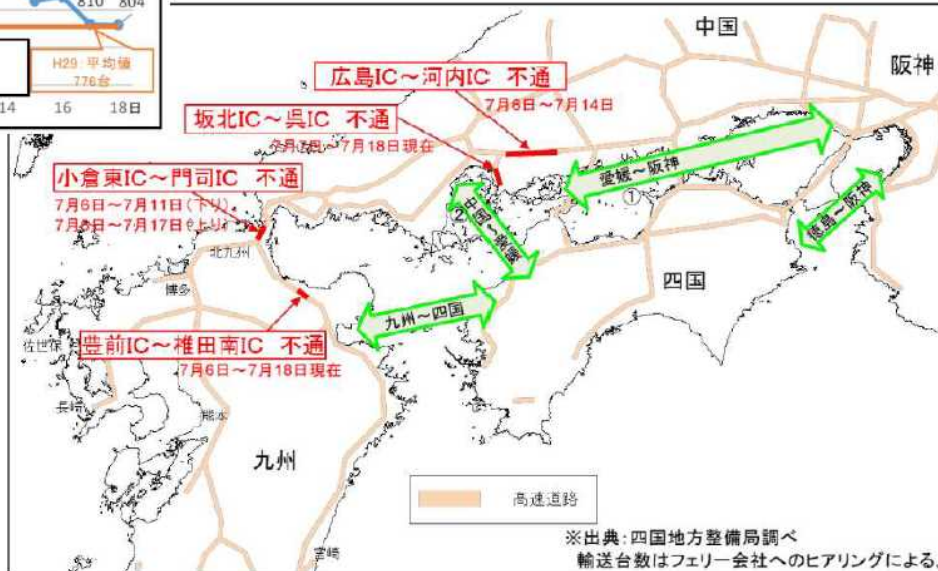


出典:中国地方国際物流戦略チーム 第1回物流ネットワーク機能継続検討WG資料より抜粋

# H30年7月豪雨災害の例

## 平成30年7月豪雨災害時のリダンダンシー機能の確保(定期航路、フェリー) 国土交通省

○西日本の高速道路や鉄道の通行止めにより、愛媛と中国を結ぶフェリーによる輸送台数が最大で13割増加。(平成29年比)



出典:中国地方国際物流戦略チーム 第1回物流ネットワーク機能継続検討WG資料より抜粋

# 定期航路誘致の意義

- いわゆる2024年問題への対応
- 災害時の物流手段のリダンダンシーの確保  
(物流ネットワークの強靱化)
- 物流の効率化・円滑化
- 環境負荷の低減

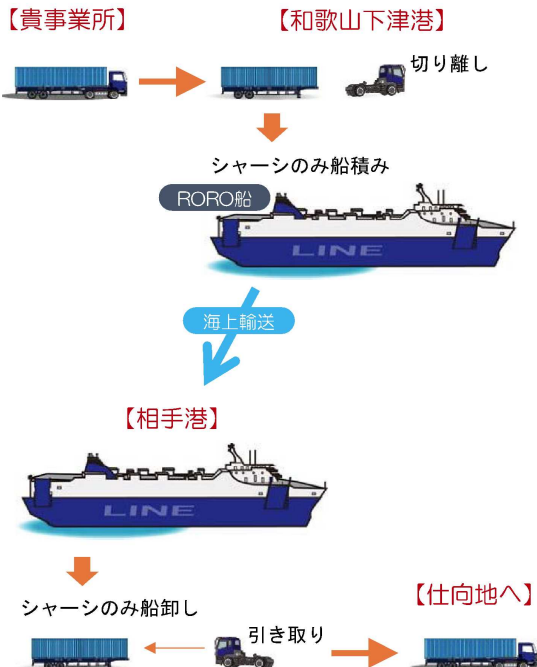


物流手段の選択肢を増やす＝海上輸送モードを確保することが重要であり、定期航路誘致に取り組む必要

12

## RORO船とは

- RORO (ローロー) 船とはロールオン・ロールオフ船の略称。トレーラーヘッド (運転車両) とシャーシ (貨物車両) を切り離し、貨物だけを海上輸送。
- 発港ではトレーラが乗船し、貨物を積んだシャーシを切り離して船側に載せ(ロール・オン)、トレーラーヘッドだけが下船。
- 着港ではトレーラーヘッドだけが乗船してシャーシを連結し、そのまま下船(ロール・オフ)。
- 近年は、有人トラックの乗船にも対応したRORO船が就航。



13

# RORO船のトライアル輸送

令和4年4月頃より、毎週土曜日に和歌山下津港⇒千葉港へのRORO船のトライアル輸送を実施(上りのみ)。

大王海運(株)が運航している三島川之江港(愛媛県)⇒千葉港へのルートに和歌山下津港が追加。



## 【船舶スペック等】

- ・運航船社: 大王海運株式会社
- ・使用船舶: 第5はる丸/第6はる丸
- ・船長: 179.9m
- ・総トン数: 12,404t
- ・積載能力: (13tシャーシ) 160台  
:(乗用車) 250台
- ※有人トラックの乗船も可能(10名定員)

## 【運航スケジュール(予定)】

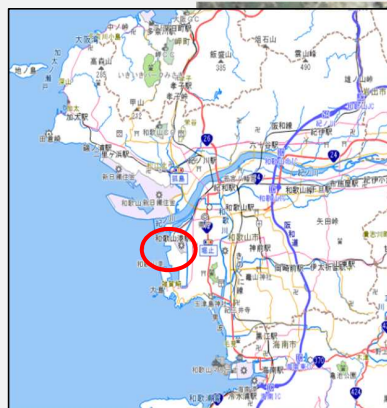
港名	曜日	入港	出港
三島川之江港	金	—	23:00
堺泉北港	土	06:30	09:30
和歌山下津港	土	11:00	13:00
千葉港	月	5:30	—

14

# トライアル輸送に向けた今後の予定

## ①和歌山下津港RORO船見学会

- 日時  
令和4年2月10日(木)  
(第1部) 11:00~12:00  
(第2部) 12:00~13:00
- 会場  
和歌山下津港 中心頭第一岸壁
- 申込  
**参加無料** ※事前申込制  
対象: 荷主事業者、物流事業者等



## ②「RORO船トライアル」相談会

- 日時  
令和4年2月16日(水)  
10:00~16:00
- 会場  
和歌山城ホール4F会議室
- 申込  
**参加無料** ※事前申込制  
対象: 荷主事業者や物流事業者



## ③トライアル輸送

- 実施時期  
令和4年4月頃
- 内容  
土曜日 11時着 13時発 千葉港に、月曜日午前5時半頃着予定
- 航路  
三島川之江港 ⇒ 堺泉北港 ⇒  
**和歌山下津港** ⇒ 千葉港

15