



週刊 **ダイヤモンド**  
2022年1月8日号から抜粋

## BCPと日本海、 物流戦略としても注目される港



下関港



京都舞鶴港

私たちの港は小さい。  
けれども、  
私たちの役割は大きい。

今こそ、日本海側から、  
**物流BCPを支えます。**



下関港

下関市港湾局

山口県下関市東大和町一丁目10番50号

電話 083-231-1277

E-Mail kwshinko@city.shimonoseki.yamaguchi.jp



京都舞鶴港

(一社) 京都舞鶴港振興協会

京都府舞鶴市字喜多1105番1 舞鶴21ビル3F

電話 0773-75-7184

E-Mail info@port.maizuru.kyoto.jp



# BCCPと日本海、物流戦略としても注目される港

自然災害の激甚化や頻発化に歯止めがかからない。近年は太平洋側での被害が憂慮されるようになり、BCP（事業継続計画）、特に物流のBCPのために日本海側の京都舞鶴港や下関港が代替港として注目を集めている。両港では、施設だけでなく戦略策定を支援するサービスの拡充にも注力している。

**サ** プライチェーンが緻密で国際的なものになるほど、自然災害による物流遮断のリスクが高まっている。東日本大震災やタイでの洪水被害など、激甚災害を経験するたびに企業は、BCPを確実に実行できる代替物流について検討を深めてきた。

日本の地震発生をマッピングすれば太平洋側が圧倒的に多い。南海トラフ地震も現実味を帯びている。しかし地震の発生が少なく、影響を受けにくい「安心エリア」にあるのが関西以西の日本海側エリアで、例えば京都舞鶴港や下関港だ。舞鶴湾周辺で今後30年以内に震度6弱以上の地震が発生する確率は0・1・3%にすぎない。

また日本に接近・上陸する台風の経路を見ると、温暖化による気流の変化を受け、太平洋側のコースを取り、豪雨災害となるケースが増えている。

さらに京都縦貫自動車道や舞鶴若狭自動車道の整備が完了して大都市圏へのアクセスが大幅に向上した。京都と神戸には90分、大阪には100分、名古屋へも150分という近さだ。舞鶴は、ちょうど本州の中間点にある。本州から北海道や極東ロシアへのアクセスも良い。北海道とデイルリーでつながる新

## 天然の良港、地の利

激甚災害が発生するたびに、京都舞鶴港や下関港には、代替港としての活用策を探る問い合わせが増えている。

京都舞鶴港であれば、まず湾口の幅が700mで港の背後に山が迫り、それが荒波と風を防いでくれる天然の良港だ。「旧海軍（現海上自衛隊）が基地を置くなど、古くから強固な港として発展してきました」（京都舞鶴港担当者）。

さらに京都縦貫自動車道や舞鶴若狭自動車道の整備が完了して大都市圏へのアクセスが大幅に向上した。京都と神戸には90分、大阪には100分、名古屋へも150分という近さだ。舞鶴は、ちょうど本州の中間点にある。本州から北海道や極東ロシアへのアクセスも良い。北海道とデイルリーでつながる新

日本海フェリーでは、鮮度が重視される生サンマなどが輸送されており、その定時性とスピードが重宝されている。

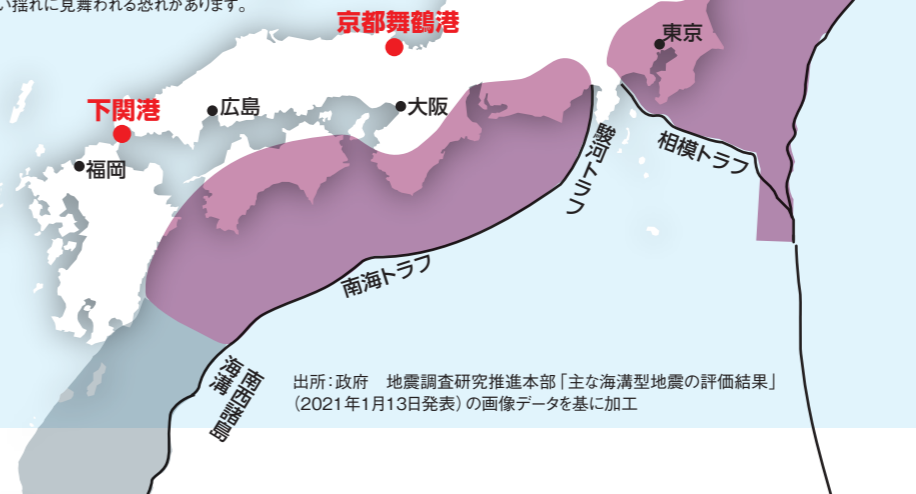
一方、下関港は、本州から大陸への最短距離に立地。韓国・釜山へは220km、中国・蘇州太倉港へは1019kmと下関から東京までと同程度の距離に位置する。

## 主な海溝型地震の評価結果と京都舞鶴港・下関港

- IIIランク (高い): 30年以内の地震発生確率が26%以上
- IIランク (やや高い): 30年以内の地震発生確率が3~26%未満
- Iランク: 30年以内の地震発生確率が3%未満
- Xランク: 地震発生確率が不明 (過去の地震のデータが少ないため、確率の評価が困難)

ランクの算定基準日は2021年1月1日  
【IIIランク、IIランク、Iランク、Xランクのいずれも、すぐに地震が起こることが否定できない】

ランク分けにかかわらず、日本ではどの場所においても地震による強い揺れに見舞われる恐れがあります。



出所: 政府 地震調査研究推進本部「主な海溝型地震の評価結果」(2021年1月13日発表)の画像データを基に加工



きなスケジュール遅延が発生しにくく、定時性が高い。輸送スピードは航空便に匹敵し、地震や台風被害の少なさと相まってBCPの代替港として信頼を得ている」（下関港担当者）。

JR貨物駅へはわずか5分、

国内フェリーや空港にも1時間以内と、国内の輸送モードへのアクセスも良好だ。

## 戦略を支援するサービス

京都舞鶴港と下関港の両港が注目されるのは、港湾関係者が

インフラの整備にとどまるのではなく、ソフトサービスの充実を注いでいるからでもある。例えば下関港では、日本の港湾で最初の年中無休の通関により「即日通関、即日発送」が可能である。韓国との輸送体制が

始まって半世紀の間に、地元の事業者らはノウハウとスキルを育んできた。さらにフェリー・RORO船はコンテナに入らない長尺物など多様な荷姿の貨物を積み込めるだけでなく、荷役時の衝撃が小さいため、半導体製造装置などの精密機器輸送にも対応できる。こうしたソフトの充実ぶりには意外に知られていない。

また、2020年度に荷主向けのトライアル補助制度を、2021年度からフォワード向けの補助制度を設けた。ルート変更による荷主のコスト面での負担軽減や、フォワードによる物流戦略そのものを支援する試みだ。

京都舞鶴港でも、迅速で定時性が高く、多様な荷姿で輸送可能な日韓露フェリー航路が毎週運航し、企業の物流戦略を支える

でおり、関西主要都市などからのアクセスも飛躍的に向上しています。

近年では、日韓露フェリー航路を利用したシベリア・ランドブリッジによる輸送も注目を集めています。2021年度からは、国際物流ターミナル機能のさらなる強化に向け、第2バース整備や埠頭拡張（Ⅱ期整備）に着手したところであり、これからますます発展していく港湾です。

今後の京都舞鶴港にご期待いただくとともに、より多くの皆さまのご利用をお待ちしております。

## 京都舞鶴港



### 関西・中部アクセスの飛躍的向上

京都府建設交通部港湾局 谷口聖史 局長

京都舞鶴港は、関西圏で唯一、日本海側の重要港湾に指定されており、太平洋側港湾の代替・補完機能を有しています。さらに京都縦貫自動車道の全線開通や舞鶴若狭自動車道の4車線化など、周辺の道路網の整備も進ん



湾口が狭く、山が迫る。京都舞鶴港の良港ぶりが一目で分かる

## 下関港



### フェリー&ROROの拠点

下関市港湾局 杉田博章 局長

下関港は、その地理的優位性により古くから東アジアとの貿易のゲートウェイとして発展してまいりました。また高速道路、鉄道貨物駅、空港などの多様なアクセス手段により背後圏は広く、全国から貨物が集まっています。

近年は、大規模災害が発生した際の代替港として、またコロナ禍においては停滞するコンテナ輸送を補完するフェリー・RORO航路の拠点としてさまざまな形でご利用いただいています。

現在、フェリー・ROROの拠点となる本港地区、コンテナの拠点となる長州出島の機能強化を進めています。



釜山まで220km、蘇州（太倉）まで1019km

試しに利用してみたいという事業者さま向けには、トライアル補助金の制度もご用意しておりますので、お気軽にお問い合わせください。

## 京都府港湾局

〒624-0945  
京都府舞鶴市喜多1105-1  
舞鶴21ビル7F  
TEL:0773-75-0192  
http://www.pref.kyoto.jp/kowanji/

## 下関市港湾局

〒750-0066  
山口県下関市東大和町1-10-50  
下関港国際ターミナル3F  
TEL:083-231-1277  
http://shimonoseki-port.com/jp/

問い合わせ先

※1 出所: 政府地震調査研究推進本部「確率論的地震動予測地図(今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率) 2020年版」  
※2 RORO船: 貨物を積んだトラックやトレーラーが自走で乗降できる貨物船 ※3 フォワード: 荷主のニーズに応じた物流のコーディネートや運送手配などを行う事業者