

熊本県の港湾ビジョン
港湾の整備方針と役割分担

新世紀を 拓き 支える

くまもとの港湾

平成14年9月

熊 本 県

目 次

1章	はじめに	1
1-1	ビジョン策定の主旨	1
1-2	ビジョンの性格と役割	1
1-3	ビジョンの計画期間	1
2章	港湾の役割と熊本県の港湾	2
2-1	港は私たちの暮らしを支えています	2
2-2	地球環境にやさしい海上輸送	4
2-3	貨物だけでなく人々も運びます	5
2-4	休日は港へ！ウォーターフロントには楽しさがいっぱい	6
2-5	遠浅な海と港の浚渫問題	7
2-6	港は大規模災害にも対応します	7
2-7	港にはいろいろな船がいっぱい	8
3章	関連する主な計画	9
3-1	熊本県総合計画での港湾の位置付け	9
3-2	九州版新世紀港湾ビジョンにおける九州内の港の役割分担	10
4章	熊本県の港湾が目指す方向	11
4-1	東アジアを中心に広がる国際コンテナ輸送への対応	11
4-2	原材料など輸入貨物の経済的輸送の確保	14
4-3	国内海上輸送ネットワークの形成	14
4-4	静脈物流への対応	15
4-5	旅客船・観光ネットワークの充実	16
4-6	防災拠点の整備、高潮対策	16
4-7	浚渫土砂処分場の整備及び埋立後の有効活用	17
4-8	小型船だまりの整備	18
4-9	環境への配慮	18
4-10	許認可手続きの電子化	18
5章	ビジョン実現に向けて	19
5-1	効率的・効果的な事業の実施に向けた取組み	19
5-2	利用実態に即したサービス提供と港湾計画へのフィードバック	19
5-3	適正な維持管理	19

1章 はじめに

1-1 ビジョン策定の主旨

グローバル化を始めとする我が国を取り巻く社会経済情勢は大きな構造変化を迎えつつあります。これらの変化に対応するため、平成12年3月に、港湾相互間の広域的な連携の確保に対する取組みや港湾に関する環境施策の充実などを主たる内容とする港湾法の改正が行われました。また、運輸省（現 国土交通省）は、21世紀における港湾政策の基本的方向を示す「新世紀港湾ビジョンー暮らしを海と世界に結ぶみなとー」を平成12年12月に発表しています。

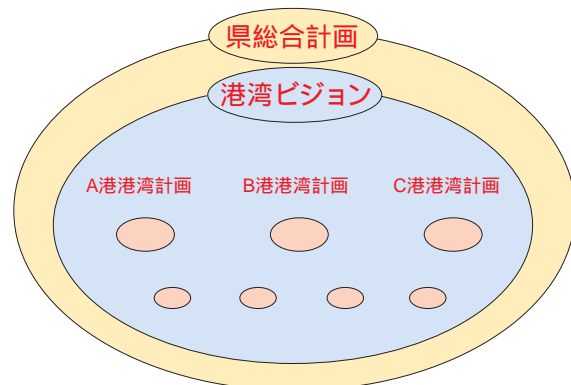
このような国の動きに合わせて、全国で5番目に多い数の港湾を有する熊本県においても、より一層の港湾事業の重点化・効率化を図り、効果的な県港湾行政の推進を目指すため、県内の各港湾を分野別に役割を整理し、その役割に応じた整備方針をとりまとめた「ビジョン」を策定しました。

1-2 ビジョンの性格と役割

本県の総合計画「パートナーシップ21くまもと」が平成12年に策定されています。これは、本県のあるべき姿を展望し、県を始めとした行政機関、県民や企業、団体が一体となって何に取り組むべきかを示した県民共通の指針であるとともに、県が推進すべき重点施策を掲げた県政運営の基本となるものです。

本ビジョンは、この県総合計画の考えに沿って、県内の港湾のあるべき姿、整備方針を示したものとして作成しました。したがって個々に策定される港湾計画は、このビジョンで示された各港湾の役割を十分配慮し策定されるものとなります。

港湾ビジョンの概念図



1-3 ビジョンの計画期間

このビジョンの上位計画である「パートナーシップ21くまもと」の計画期間が平成22年までであることや、一般的に港湾計画が社会経済情勢の変化を考慮して10～15年を計画期間とすることとなっていることを考慮し、このビジョンの計画期間を平成14年から概ね10年間とします。

2章 港湾の役割と熊本県の港湾

熊本県には、熊本港、八代港、三角港の3つの重要港湾¹⁾と、水俣港を始めとした15の県管理地方港湾²⁾、及び36の市町管理港湾、合計54港の港湾があり、その数の多さでは全国で5番目になります。これら港湾が果たす役割ならびに熊本県の港湾の現状について説明します。

2-1 港は私たちの暮らしを支えています

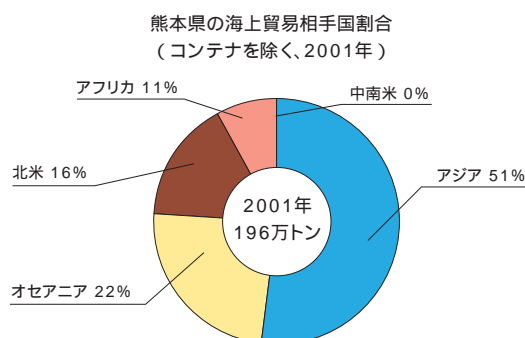
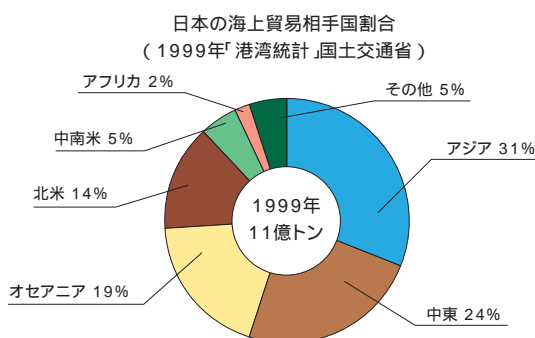
私たちの生活に必要な食品や製品、エネルギー資源など物資の多くは、世界各地から海運で運ばれてきます。逆に、日本の港からも世界各地に物資が送られています。

例えば、日本で1年間に消費される食料品のうち、約6割が海外からの輸入品です。また、電気・ガス・ガソリンといったエネルギーを作り出すために必要な原油や天然ガスなどはほぼ全てを輸入に頼っています。その他様々な工業品の原材料も、大半が輸入でまかなわれています。

日本からは優れた電化製品や機械類を世界中に輸出してきましたが、近年はアジア諸国の経済成長に伴い、アジア諸国で生産された安価で良質な製品の輸入が増えています。カラーテレビなどの電化製品から下着まで、私たちの身近にある多くの製品が海を越えて運ばれてきます。

このように私たちの暮らしは世界の国々との貿易によって支えられています。その貿易量は1年間に11億トンで、そのうち99%以上が港湾を通じて行われており、国民1人あたり約8トンとなります。

本県では、熊本港、八代港、三角港の3つの重要港湾と水俣港が、直接外国貿易の玄関口となっており、これらの港での貿易量は平成13年の1年間で196万トン、県民1人あたり約1.1トンとなります。県内の港湾を経由して輸出入される物資の荷主は、ほとんどが県内の企業であり、県内の産業・暮らしを支えていることは言うまでもありません。



1) 重要港湾：国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する政令で定められた港湾。(港湾法)

2) 地方港湾：重要港湾以外の港湾で、概ね地方の利害にかかる港湾。(港湾法)

主な貿易相手先としては、東アジア諸国に近接しているという地理的特徴を反映してアジアが51%と過半を占め、次いでオセアニア、北米となっています。

県内の港では、主に原木やチップなどの原材料、工場の燃料となる石炭、飼料となる穀物などが輸入されています。特に県内最大の工業都市八代市においては、八代港整備の進展に合わせて企業・工場の進出が行われてきました。

また、平成11年6月から熊本港・八代港～韓国釜山港のコンテナ³⁾国際定期航路が開設され、熊本港では毎週2便、八代港では毎週3便が運航されています。コンテナは、形が規格化されているため移動・積換えが容易であり、輸送中の貨物の破損・汚損を防ぎ、雨天でも荷役が可能であるなどの利点、高効率性の特徴があるため、世界における海上輸送の主役となっています。熊本・八代両港で取り扱われるコンテナ貨物量は順調に伸びており、機械類、中古部品、ロール紙などが輸出され、稲わら、家具、婦人服などが輸入されています。

石炭の荷役作業状況



コンテナ船



コンテナの荷役作業状況



コンテナで輸入された稲わら

ガントリークレーン



ストラドルキャリア



コンテナで輸出される機械

八代港での荷役状況

3) コンテナ：貨物輸送の合理化のために開発された一定の容積をもつ輸送容器。国際大型コンテナと国内コンテナに大別される。サイズは通常長さで表示され、国際大型コンテナにおいては20、40フィートのものが主流。

2-2 地球環境にやさしい海上輸送

海上輸送は、海外との貿易だけを行っているわけではありません。我が国における国内貨物輸送のうち、トンキロベース⁴⁾で約4割は海上輸送が占めており、その貨物量は1年間に延べ21億トンにも達しています。

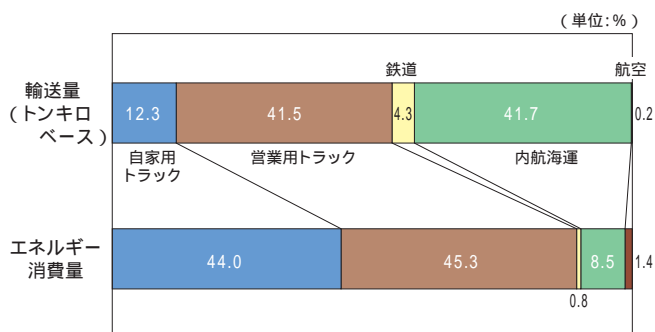
船舶による海上輸送は一度にたくさんの貨物を運ぶことができるため輸送コストが少なくて済むという特徴があります。また、他の輸送機関と比べてエネルギー効率も良く、地球温暖化の原因でもある二酸化炭素の排出量もトラックの約5分の1と、地球環境にやさしい輸送方法です。

県内の港湾では、全国各地の港湾と貨物のやりとりが行われています。

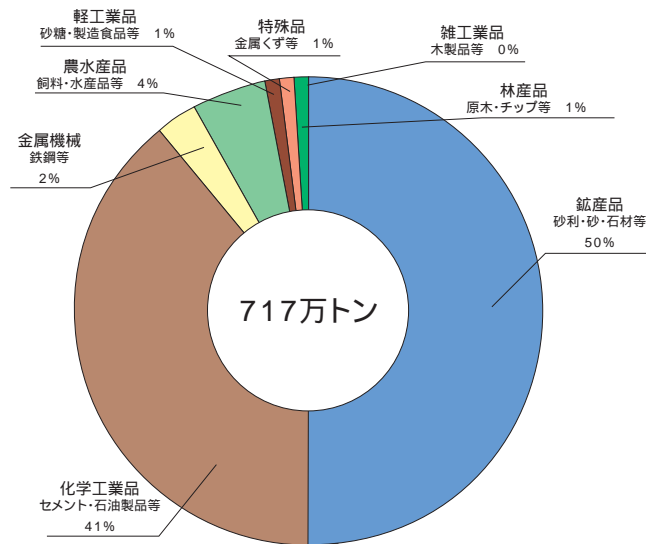
例えば、石油類は県内使用の約8割が山口県・岡山県などの港から、セメントについてはそのほとんどが福岡県・山口県などの港から、それぞれ船で県内の港に運ばれています。また、砂・砂利は、県内の港間でも多く運搬されています。特に砂・砂利の産地を有しない天草地域の諸港では、三角港や佐敷港を始めとする港からたくさんの砂・砂利を船で移入しています。

県内の54港湾で取り扱われる貨物量は、平成13年の実績で、輸出が約10万トン、輸入が約200万トン、移出約167万トン、移入約550万トンで合計927万トンになります。これは、10トン積み大型トラックで約93万台に相当する量が港湾を利用して運ばれていることになります。

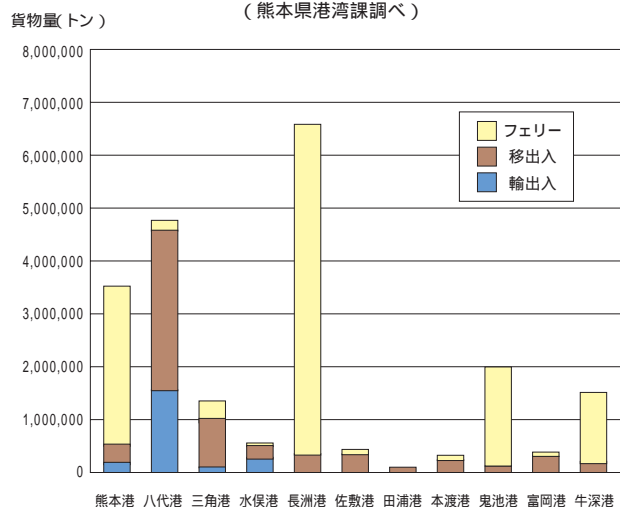
国内主要輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成
(平成9年度)数字で見る物流より



県内の港湾における内買貨物
(2001年熊本県港湾課調べ)



平成13年港別貨物取扱量
(熊本県港湾課調べ)



4) トンキロベース：輸送量を表すための基準として、運搬した質量(トン)と運搬した距離(キロメートル)との積を単位とすること。

2-3 貨物だけでなく人々も運びます

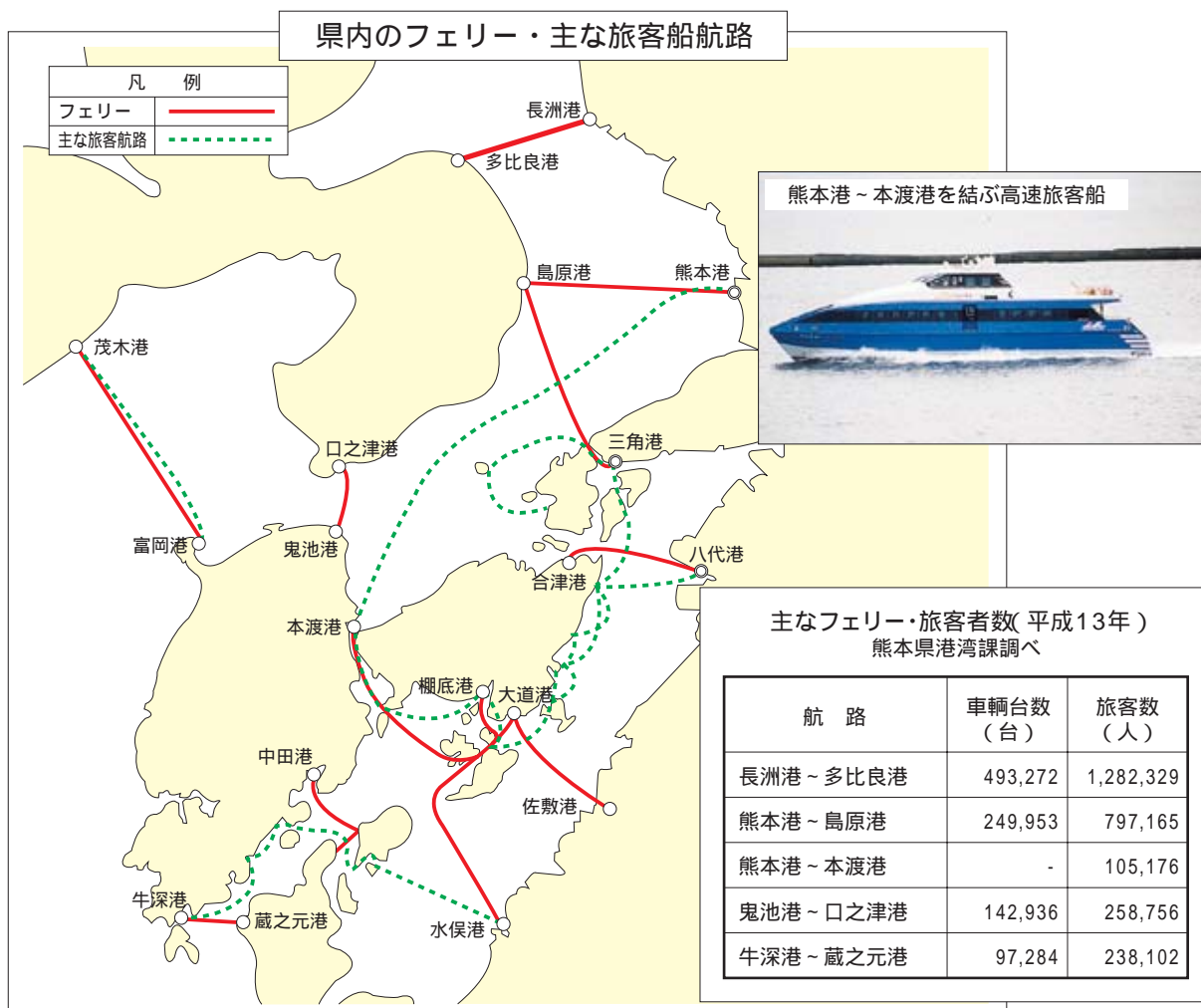
日本には大小さまざまな島が7千弱も存在しており、その中の4百余の島々で人々が暮らしています。こうした地域では、船舶が通勤や通学、買い物などの「足」として、また暮らしを支える物資の輸送に活躍しています。これら離島を始め国内における旅客船輸送量は1億2,700万人に達しています。

県内でもフェリーや旅客船が、有明海・八代海を中心に運航されています。

有明海では、県北・天草地域と長崎市・島原地域とを結ぶフェリーが中心で、フェリーだけで1日計71便が運航されています。また、熊本港と本渡港とを結ぶ高速旅客船も1日8便運航されています。この平成9年に就航した高速旅客船は熊本港～本渡港間を交通混雑に関係なく約1時間で結んでいます。

八代海では、八代・水俣・芦北地域と天草地域や御所浦町とを結ぶフェリー・旅客船があり、牛深港～鹿児島県蔵之元港を含め、フェリーが1日36便運航されています。

これら県内の港湾における乗降数は、車輛台数で年間延べ114万台、旅客人数では年間延べ372万人に達しています。



2-4 休日は港へ！ウォーターフロントには楽しさがいっぱい

魚釣りやクルージング・水上バイクなど海には楽しさがいっぱいあります。また、生命の源である海にはヒーリング（癒し）効果があるとも言われています。

港では、一般の人達が楽しめるスペースもたくさんあります。県内では、三角港西港地区の歴史的環境保全緑地や水俣港百間地区のエコパーク水俣がその代表といえるでしょう。また、熊本港、八代港、三角港、水俣港などでは、港が有する広大な土地を利用した地元のお祭りや花火大会、また海の日を中心にフェスティバルなどのイベントも開催されています。



三角港 西港地区

歴史的環境保全緑地

「10月に港湾では唯一、国の重要文化財に指定」

明治時代に築かれた石積みふ頭・水路が当時のまま残っています。これら歴史的港湾施設を保存・復元し活用を図る目的で緑地の整備を行っています。

水俣港 百間地区

緑地「エコパーク水俣」

水俣病の原因となった高濃度水銀を含む汚泥を処理するために水俣湾公害防止事業が実施され平成2年に完了しました。この事業により造成された埋立地では「環境・健康」をテーマに緑地・都市公園の整備を行っています。ここでは平成11年の「くまもと未来国体」、平成13年の「ひのくに新世紀総体」のソフトボール会場となりました。



熊本港

干潟フェスタ

有明海・八代海特有の広大な干潟を直接見て、触れて、干潟に生息する動植物を観察するなどの環境体験学習を熊本港周辺の干潟で、熊本大学主催により毎年開催されています。

熊本港では、渡り鳥・野鳥や干潟の観察場所などの緑地整備を行っています。

2-5 遠浅な海と港の浚渫問題

船を利用して人や物を安全にしかも円滑に運ぶために、港にはいろいろな施設があります。船の通り道となる航路、大きな波から船を守る防波堤、船から貨物を積みおろしするときに船をつなぎとめておくための岸壁が最も基本的な施設です。

外洋に面している港では、大きな波が押し寄せるため、大規模な防波堤が必要となります。しかし県内の主な港は、有明海・八代海といった比較的波が穏やかな内海に位置しているため、大規模な防波堤は必要ありませんが、遠浅な地形をしているため、大型船舶の安全な航行を確保するために海底地盤を掘り下げて航路を確保するとともに、その後の埋没に対する機能維持のための浚渫についても継続する必要があります。

このような航路の浚渫を始めとする港湾工事に伴い発生する土砂は、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」において廃棄物として取り扱われ、むやみに海域で処分することはできません。そこでこの土砂については、海岸事業などで活用を図るほか、適正な処分を図るため護岸等で囲まれた区域の中へ埋立処分を行っています。本県では、このような土砂処分場を熊本港・八代港などで建設しています。



八代港 加賀島地区
土砂処分場

主に八代港の水深12m航路浚渫に伴い発生する土砂の処分場として、国と県とで造った土砂処分場です。現在、浚渫土砂によりほぼ埋立が完了しましたが、多量に海水を含んだ土砂により埋め立てているため、自然沈下により水分が抜けるのを待っている状況です。今後は八代港の新たな物流・人流拠点として整備する予定です。

2-6 港は大規模災害にも対応します

平成7年に起こった兵庫県南部地震では、道路や鉄道とともに当時世界第6位の国際コンテナ港であった神戸港にも多大な影響を及ぼしました。幸いにも耐震強化された岸壁だけは被害を免れたために、その岸壁を利用して救助活動を行うことができました。

この経験を踏まえ、全国の主要な港では地震に強い耐震強化岸壁の整備を進め、災害に強い港づくりを行い、もし地震などによる大災害が発生した場合には、被災者や救援物資の運搬をすることができるよう整備が進められています。

本県では、地震に強い耐震強化岸壁は熊本港において計画されているものの、残念ながらまだ整備には至っていません。

地震の他にも洪水や高潮など大きな自然災害が想定されます。昭和47年梅雨前線による集中豪雨により、天草上島地域を中心に甚大な災害が発生しました。このとき、被災地へ向かう道路も被災しており、救援物資や災害復旧のための車輛を運ぶため、当地にある港湾が活用されています。このように大規模な自然災害発生時の港湾の役割は非常に大きなものがあります。

また、港湾が有する広大なスペースを、非常時のヘリコプター離発着場や避難場所として利用することもできます。現在、地域防災計画において、水俣港や本渡港の緑地が、ヘリコプター離発着場や避難場所として指定されています。

2-7 港にはいろいろな船がいっぱい

港には貨物船やフェリー・旅客船の他に、大型船の活動を支援するポートサービス船（タグボートなど）、官公庁船（巡視艇や消防艇など）、港湾工事を行うための作業船、漁船やプレジャーボート（モーターボートやヨットなど）といった多種多様の小型船が在籍しています。これらの係留施設が不足すると不法係留や暴風時の船舶の流出による二次災害の発生などの恐れがあります。



三角港 際崎地区

熊本の古くからの貿易港である三角港には、三角海上保安部の巡視船や県漁業取締事務所の取締船といった官公庁船や、タグボートなどが多数在籍しています。



3章 関連する主な計画

3-1 熊本県総合計画での港湾の位置付け

平成12年に策定された熊本県総合計画「パートナーシップ21くまもと」～21世紀への責任と挑戦～では、「創造にあふれ、“生命が脈うつ”くまもと」を基本目標に掲げ、次の5つのくまもとを目指しています。

- 1 新世紀を拓く産業が息づくくまもと
- 2 新世紀を支える基盤が充実するくまもと
- 3 新世紀に生きる「ひと」が輝くくまもと
- 4 次の世代へ継承する豊かな環境をはぐくむくまもと
- 5 新世紀をともに築く「協働社会」くまもと

このうち港湾が担うべき役割・取組みの方向については以下の3つがあります。

新世紀を拓く産業が息づくくまもと

利用者のニーズや荷役形態の多様化に対応した港湾施設の整備を進め、併せてポートセールス⁵⁾による国内外定期航路の充実や誘致といったソフト面の取組みを進めることにより物流機能を強化し、地域の産業競争力の強化を図ります。

新世紀を支える基盤が充実するくまもと

熊本空港や新幹線駅、高速道路のインターチェンジ、主要港湾などへのアクセス道路の整備を促進するとともに、鉄道やバスなどの公共交通機関による結節機能を高め、空港、駅、インターチェンジ、港湾などを結ぶネットワークの強化を図り、総合交通体系の整備を今後も計画的に進めます。陸・海・空それぞれの特性に応じた総合交通体系の整備を推進することにより、日常生活や産業活動における県民の利便性向上を図ります。

港湾の整備については、物流や人流のニーズや動向を見極めながら、各港湾それぞれの役割に応じた着実な整備を促進するとともに、東アジアなどとの物流やフェリー、旅客船などの人流に関する港湾施設の充実を進めます。さらに、ポートセールスなどにより国内外の定期航路の拡充を図り、海上交通ネットワークを強化します。また、県民が海と触れあう場の創出や新たに造成した土地の有効活用を図るとともに、耐震岸壁や避難緑地を持つ災害に強い港湾の実現に努めます。

さらに、過去の自然災害を教訓に、海岸保全施設の整備や災害情報伝達などのソフト面の対策にも取組み、高潮・波浪・地震などによる災害の防止を図り、環境にも配慮しながら、災害に強い安全な県土づくりを進めます。

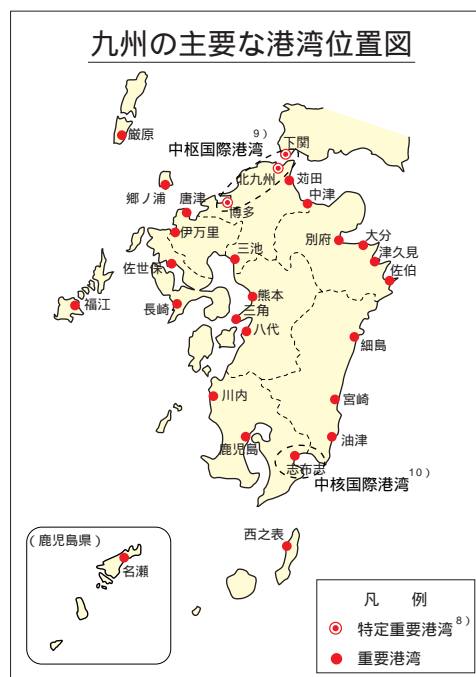
新世紀に生きる「ひと」が輝くくまもと

地域防災計画上の位置付けや、気象・海象状況の観測・監視体制を充実させ、安全な県民生活の確保を図ります。

5) ポートセールス：行政と民間の企業・団体とが一緒になって港湾の施設やサービスの充実を図り、港湾利用の拡大や開拓を目指して展開する活動。

3-2 九州版新世紀港湾ビジョンにおける九州内の港の役割分担

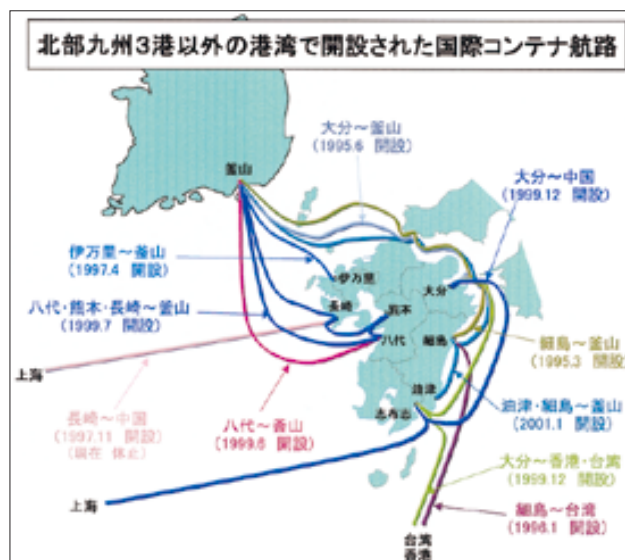
運輸省港湾局（現 国土交通省港湾局）が、我が国の港湾政策の基本的方向となる「新世紀港湾ビジョンー暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョンー」を策定したのを受け、国土交通省九州地方整備局が『九州地域における新世紀の港湾・空港ビジョンー東アジアの時代にはばたく九州の「みなと」』を平成13年6月に策定しました。この九州版新世紀港湾ビジョンでは、九州が「東アジアとの一体的発展に向けた国際交流を先導する地域」として、また「住みよく安全で安心な暮らしができる地域」として発展していくために、九州の「みなと」が目指す方向の1つとして、以下のような基本方針を掲げています。



東アジアとともに発展する九州経済を支える「みなと」

環黄海経済圏との国際コンテナ輸送については、九州内のそれぞれの「みなと」で扱い、また欧米との国際コンテナ輸送については、北九州港及び博多港で直接扱うとともに、北九州港、博多港、釜山港などを経由して輸送することにより、九州全体の経済を支えています。

また、私たちの暮らしはエネルギー、食料、原材料などふだんの生活に欠かせない物資によって支えられています。大半を輸入に頼っているこれらの貨物（バルク貨物⁶⁾）は運賃負担力⁷⁾が低いため、消費地に近い「みなと」から陸揚げ陸送距離をできる限り短くする必要があります。このため、豊かで安心な生活を確保していくために各地域の拠点整備をより推進していく必要があります。



6) バルク貨物：穀物、石炭などのように粉粒体のまま包装せずに積み込まれる貨物。バラ積み貨物ともいう。

7) 運賃負担力：輸送サービスの提供を受ける貨物または旅客の対価負担の能力。例えば、ICなど高価格貨物は価格に占める運賃の割合が小さいので運賃負担力は高く、また重量や容積当たりの単価が低い貨物は大量に扱われるが運賃の占める割合が大きいため、運賃負担力が低いことになる。

8) 特定重要港湾：重要港湾(P.2参照)のうち、国際海上輸送網の拠点として特に重要な政令で定められた港湾。（港湾法）

9) 中枢国際港湾：我が国の中枢的な国際コンテナ港湾で、長距離基幹航路など世界にめぐらされた航路網を有し、大水深で高規格な国際海上コンテナターミナル群を有する港湾。

10) 中核国際港湾：中枢国際港湾を補完する港湾。欧米等と結ぶ長距離基幹航路の実現性を有する。

4章 熊本県の港湾が目指す方向

ここでは、県内の港が今後担うべき役割を明確にし、それぞれの役割についての整備方針を示します。なお、具体的取組みについては、「5章 ビジョンの実現に向けて」（19ページ以降）にあるように効率的・効果的な事業実施を行います。

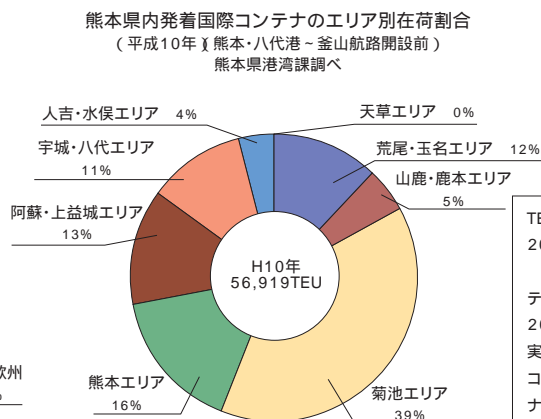
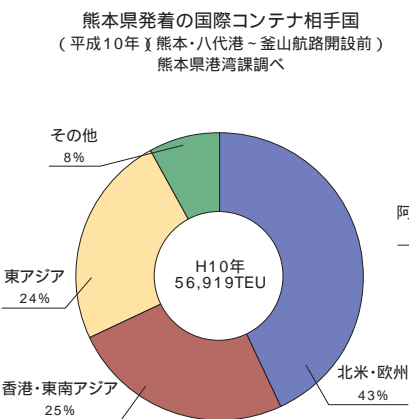
4-1 東アジアを中心に広がる国際コンテナ輸送への対応

日本国内の輸出入量の99%以上は、港湾を利用しています。そのうちの約15%は海上コンテナ輸送となっております。

国際コンテナ航路の中で、我が国と北米・欧州などを結ぶ長距離国際基幹航路の拠点については、国土交通省が中心となって、中枢国際港湾である東京湾・伊勢湾・大阪湾及び北部九州の4地域に限定して重点的に整備を進めています。

近年は、アジアとりわけ東アジア諸国からの日用品や食料品、家電製品などの輸入や、これらの国々へ進出した日系企業との間の水平的輸出入などが増大するといった大きな物流構造の変化が生じ、東アジア諸国への国際輸送に国内輸送並のスピードやコスト削減が要求されるようになってきています。

本県では、福岡県に次いで九州で2番目に量が多い国際コンテナ貨物が発着していますが、その約8割は博多港・北九州港を利用している状況です。本県のコンテナ貨物については、その約半分がアジアを相手にしている現状及



TEU: twenty-foot equivalent Unitsの略。20フィート換算量
長さ20フィートコンテナを1としたコンテナ量を表す単位。コンテナには長さが20フィートと40フィートの2種類があり、実態を適切に把握するため、20フィートコンテナ1個=1TEU、40フィートコンテナ1個=2TEUとして計算するための単位。

び東アジアに近いという地理的特徴があり、平成11年開設された熊本港・八代港～釜山港のコンテナ国際定期航路での取扱量は順調に増大しています。

県内の国際コンテナ貨物輸送において、県内の港を利用する場合と、県外の港を利用する場合のそれぞれの輸送にかかるコストを比較してみると、県内の港を利用した方が、海上輸送コストは多少増えるものの、陸上輸送コストの低減効果が大きいいため、トータルでは輸送コストの削減が可能です。

特に輸送コストのうち陸上輸送コストが占める割合が相対的に高い東・東南アジアといった比較的近い諸国へのコンテナ輸送については、県外の港から県内の港への利用転換により大幅な輸送コスト削減が図られます。

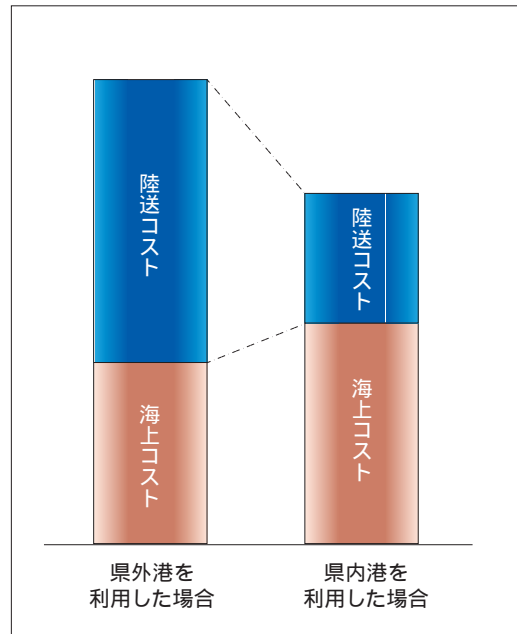
このように、県民の暮らしや県内産業競争力に大きな影響を与える東・東南アジアとの物流ネットワークの充実を図るため、次の方針により事業展開を図っていきます。

まず既存の釜山航路の充実・利用拡大を図るために、ポートセールスを行っていきます。

あわせて熊本港を、既存の釜山航路を中心に、韓国・中国東北部・九州で構成される環黄海経済圏及び台湾を含む近海航路の拠点とし、新たな定期航路の誘致を図ります。また、長期的には東アジア南部地域をも視野に入れた港湾施設整備・ポートセールスを行っていきます。

八代港においては、既存の釜山航路に加え、既に整備が終わっている水深10mコンテナバースをより効果的に利用するため、台湾・香港・中国南部の東アジア南部との航路の拠点として新規航路誘致を図ります。さらに東南アジアを視野に入れた港湾施設整備・ポートセールスを行っていきます。

国際コンテナ貨物の輸送コスト比較イメージ図

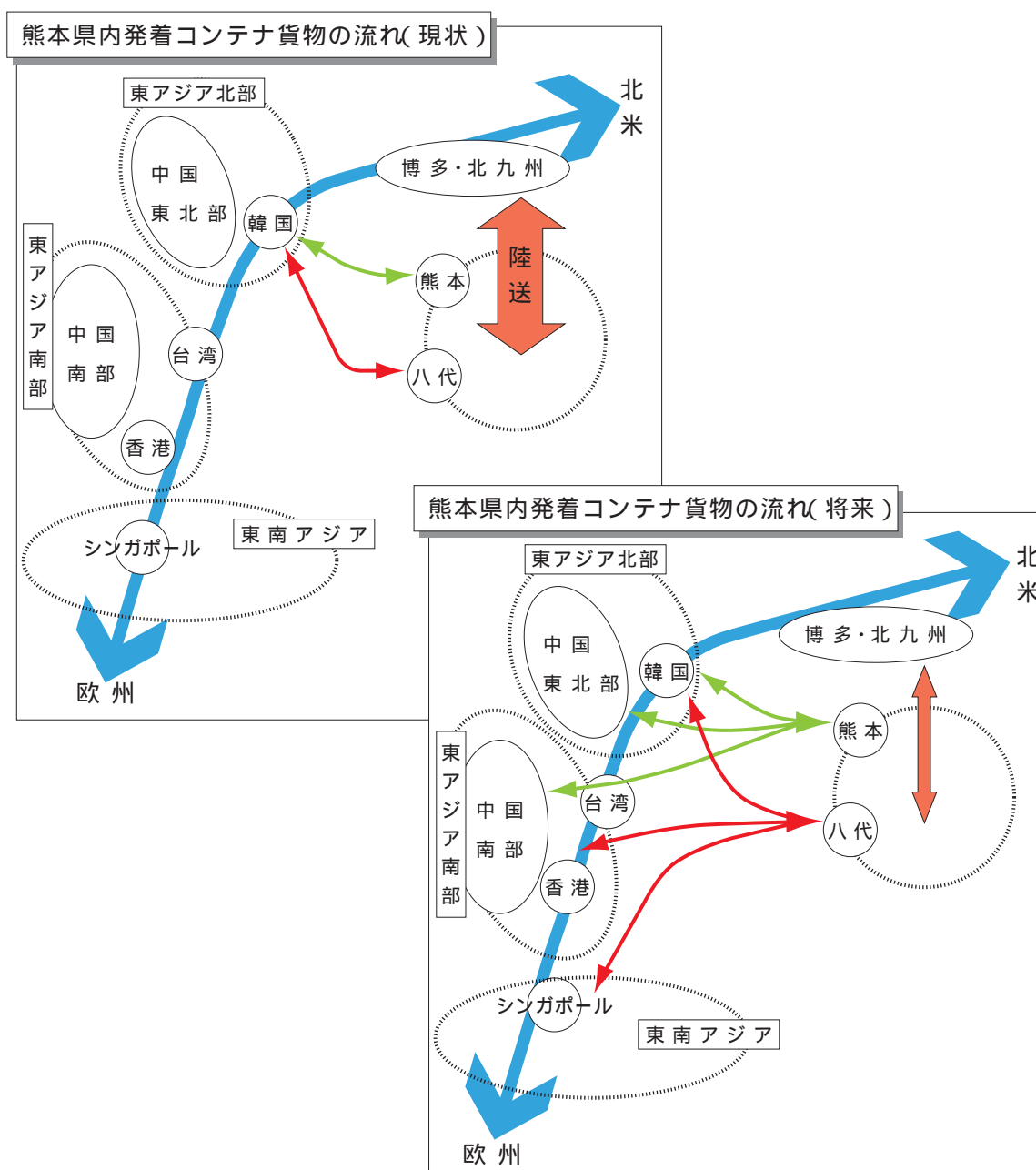


熊本港コンテナターミナル

平成11年にオープンした熊本港コンテナターミナルには、船へのコンテナの積みおろしをするクレーン、ヤード内のコンテナの運搬を行うストラドルキャリア、冷凍コンテナへ電気の供給を行うコンセント、貨物を一時保管するための上屋などが整備され、ハブ港である釜山港への週2便の定期航路利用コンテナ数は順調に増えています。

さらに、博多港など県外港を利用している北米・欧州とのコンテナ貨物については、熊本・八代両港から東アジア域内のハブ港¹¹⁾(釜山港・高雄港など) 経由への転換を図り、輸送コストの削減を目指します。他県の港との競合の中で優位性を確保するため、より一層の業務の効率化・迅速化を図れるよう、港運業を始めとした関係企業・機関の皆様と連携して努力していきます。

このような、東・東南アジアを中心とした海外との物流の窓口となる熊本港、八代港の機能強化を図るうえで、背後の道路網の整備が不可欠です。そこで、特に熊本港・八代港と大消費地である熊本都市圏やその周辺の企業立地箇所とを結ぶ道路網整備については、道路事業と連携して進めていきます。



11) ハブ港：自転車の車輪の中心部（ハブ hub）からはスポークが放射状にのびている。そのハブのように世界中に路線が伸びる、要（かなめ）となる港湾。

4-2 原材料など輸入貨物の経済的輸送の確保

エネルギー資源や工業製品の原材料など一度に大量に遠距離輸送される貨物を、その荷姿からバルク貨物（バラ貨物）と呼びます。県内に輸入されるバルク貨物は、原木やチップ、石炭、飼料、化学工業品などがありますが、80%以上の貨物が県内の港湾を利用して輸入されます。

八代港では、積載量3万トン級の大型貨物船対応の岸壁・航路（水深12m）の整備が進んでいます。しかし、このようなバルク貨物を非常に遠方から運んでいる貨物船は、一度により多くの貨物を運ぶことによる輸送コストの削減を図るため、ますます大型化する傾向にあります。そこで本県では、八代港において、大型化に対応する岸壁・航路の整備を進め、地域の産業競争力向上に寄与します。

八代港に入港した大型貨物船

アメリカから飼料を運んで八代港に入港した大型貨物船です。この船は、一度に5万トン程度の貨物を運ぶことができますが、入航にあたっては、大型岸壁を有するその他の港湾で貨物の一部をおろし、喫水¹²調整を行い船体を浮かして入港しています。



12) 喫水：船舶の水面より水中に沈む船体の深さ。喫水は積んでいる貨物量の増減によって変化します。

4-3 国内海上輸送ネットワークの形成

輸送貨物の多種多様化が進む中、県内での物流はトラック輸送が主流となっています。しかし、貨物船による海上輸送は、トラック輸送に比べエネルギー効率が良く、CO₂排出量が少ないなど地球環境にやさしい輸送手段です。特に砂・砂利やセメント、石油類のように取扱量が多くかさばる貨物は海上輸送に適しています。

砂・砂利については近年中国や韓国からの輸入量が増加しており、国内・県内の環境問題などによる制約もあって、今後さらに輸入量は増加するものと思われます。また、セメントや石油精製品についても海外製造品の輸入量増加が予想されています。このため、現在の輸送形態と比べ有利な大型船舶による大量輸送化を進めていく必要があります。

このような状況の下、砂・砂利、セメントや石油類といった海上輸送に適した貨物を今後もさらに効率的に取り扱うため、いくつかの輸入拠点や県内の分配拠点として、八代港・三角港を始め、熊本港・水俣港、天草地域の拠点となる鬼池港などの施設整備を進め、国内海上輸送ネットワークの形成を図ります。

4-4 静脈物流への対応

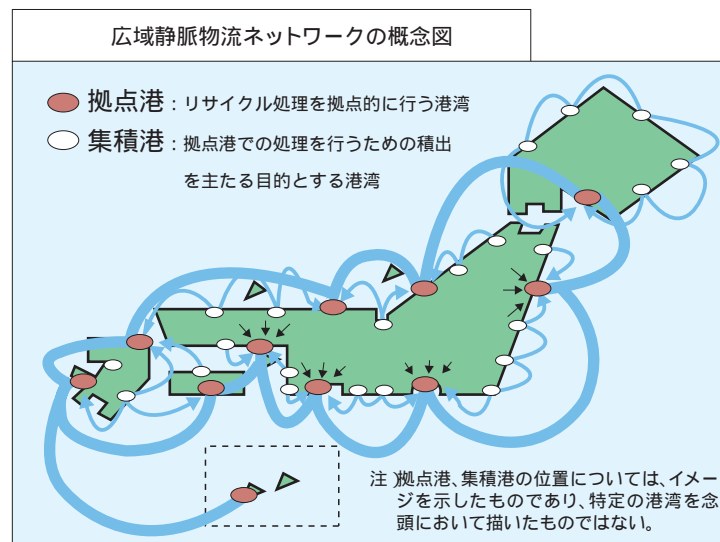
今までの大量生産・大量消費・大量廃棄の経済社会から、今後はリサイクル・リユースといった循環型経済社会への転換が急務となっています。物流においても、原材料を工場へ、また工場で造られた製品を消費地へといった従来の物流に対し、消費地において使用され廃棄物として取り扱われていたものを循環資源としてリサイクル関連施設へ輸送し、またリサイクル製品を再度消費地へ輸送するといった新たな物流（静脈物流）が今後増加すると考えられています。

リサイクル産業においてかかる費用のうち輸送費が占める割合は約30%と、従来産業の約5%に比べ非常に高くなっています。そのため、リサイクル産業が成り立っていくためには、再生処理コストのみならず輸送コストの削減が重要となっています。

国土交通省では、「港湾を核とした静脈物流ネットワーク」構築を目指すため、全国に静脈物流拠点港を指定することにより、リサイクル処理施設の拠点化・効率化により再生処理コストの削減を図るとともに、環境にやさしく安全で低コストである海上輸送により輸送コストの削減を目指しています。

現在、県内で唯一エコタウン計画が承認されている水俣市では、家電リサイクル、ビンのリユース・リサイクルを始めとしたリサイクル関連施設が建設・稼働しています。この水俣エコタウン事業を支援するために、水俣港の静脈物流拠点港指定について国に対して要望しています。なお、大消費地を背後に控える熊本港や工業地帯の中核をなす八代港においても、港や周辺の臨海部でのリサイクル産業立地が見受けられます。

今後、関係市町村の意向や企業立地動向などを踏まえ、従来の物流機能に加えて、リサイクルを前提とした循環資源や新たに製造されるリサイクル製品を海上輸送するために、既存施設を最大限に有効活用しながら必要な港湾施設の整備を行い、循環型経済社会の実現に寄与します。



4-5 旅客船・観光ネットワークの充実

本県には、有明海・八代海の2つの大きな内海を有し、それぞれフェリーや旅客船等の定期航路が多数存在し、人々の生活、また観光やビジネスの足として年間延べ372万人に利用されています。

これらのフェリー・旅客船に関する港湾施設は古いものが多く、また地方港湾においては、砂・砂利等の野積み場に近接している所もあり、利用しにくい箇所が見受けられます。そこで、高齢者や障害者に対するバリアフリーはもとより、ユニバーサルデザインの観点から各施設の点検を行い、より安全で利用しやすい施設への改良や、ふ頭の再編を順次行っていきます。



鬼池港（ふ頭の再編）

鬼池港は、長崎県口之津港へ毎日15便のフェリーが運航されています。しかし、フェリー利用者のための駐車場が手狭なうえ、砂・砂利の野積み場が近接しているため、フェリー利用者にとってあまり好ましい状況ではありません。現在砂・砂利を取り扱う岸壁・ふ頭の整備を行っており、近々このような状況が解消される予定です。

さらに、阿蘇～熊本～長崎県島原・天草地域といった観光ルートの拠点として、また観光・暮らしと海とを切り離して考えることができない天草地域の海の玄関として、熊本港・本渡港において、港へのアクセスや陸上輸送事業者との連携も視野に入れた観光ネットワーク形成の支援を行い、天草空港とともに観光を柱とした地域間交流の活性化を図ります。

また、三角港西港地区や水俣港エコパーク水俣に代表される県民に親しまれる港湾緑地の整備を行ってきましたが、今後も引き続き、熊本港において野鳥・干潟の観察施設を有する緑地の整備や、港がもつオープンスペースを利用した各種イベント開催を可能とする周辺整備など、より一層県民の方々に親しみやすい場所や賑わいの場の創出を図っていきます。これらの施設についてはバリアフリー・ユニバーサルデザインや景観にも配慮した整備を行うとともに、地元市町と連携し、歴史学習・環境学習・自然学習などの体験学習の場として利活用を図ります。

4-6 防災拠点の整備、高潮対策

県内には、兵庫県南部地震に代表されるようないわゆる直下型大地震に耐えられる港湾施設がありません。そのため、広域的な地震災害発生の際の緊急物資や避難

者の搬送に必要な耐震強化岸壁の整備を行う必要があります。そこで、県内の人口集積度を考慮し、人口百万人を有する熊本都市圏の海の玄関口である熊本港において、既に港湾計画に位置付けられている耐震強化岸壁の整備を行います。さらに、県南の拠点である八代港、ならびに天草五橋を含む1本の国道でしか他地域と接続されていない天草地域においても、耐震強化岸壁を港湾計画に位置付けたうえで整備を進めていきます。

地震に限らず広域的な大災害が発生した場合、緊急物資の一時保管場所、臨時のヘリポート、救援・復旧資機材の仮置きスペース、被災者の避難地といった多目的なオープンスペースが必要となります。そこで、耐震強化岸壁と一体となって非常時の救援・復旧作業の拠点となる防災拠点として、港湾が有する広大な土地を提供します。

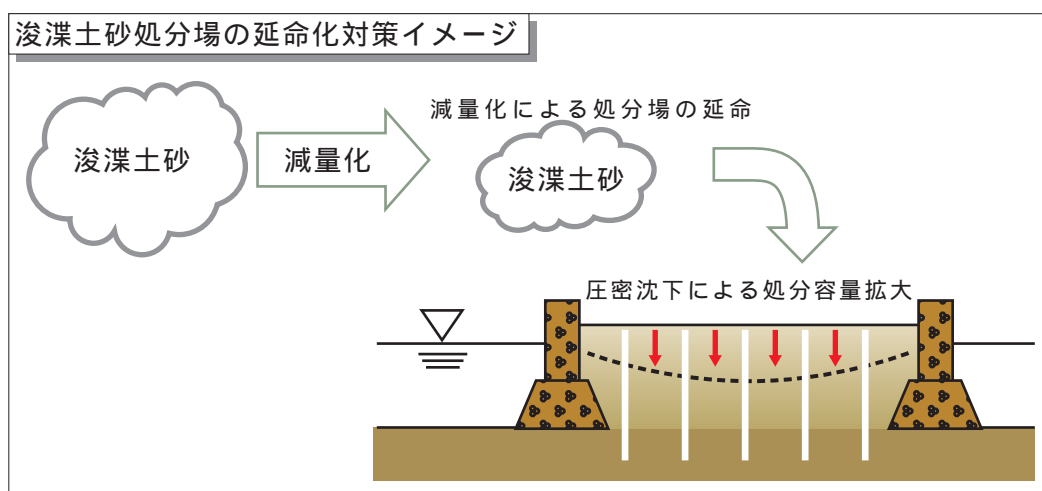
また、平成11年の台風18号により発生した八代海を中心とした高潮災害を教訓に、港湾海岸の整備を図るとともに、被災想定地区への速やかな避難勧告等の発令が可能となるような関係市町への気象・海象データ伝達システムを、関係部局と合同で構築します。

4-7 浚渫土砂処分場の整備及び埋立後の有効活用

有明海は菊池川、白川、緑川といった大きな河川がそそぎ込んでおり、それら河川が上流から運び込む土砂によって広い干潟が創出されています。この土砂により、港湾に必要な航路が埋没したり、また浅い海域に新たな航路を設置するため、海底を浚渫する必要がありますが、浚渫する際に発生する土砂を適正に処分するための処分場が必要となります。

新規施設建設時に発生する土砂の他に、建設後埋没により発生する維持浚渫土砂対策は深刻な問題であるため、埋没しにくくする対策工法を国の協力を得て実現化し、浚渫土量の削減を図ります。

浚渫土量の削減を図っても、今後発生する浚渫土砂をゼロにすることはできませ



ん。そこで今後発生する浚渫土砂の処分場を、八代海の環境に負荷の少ない場所において、環境へ配慮した工法での検討を行います。

また、新たな土砂処分場建設だけでなく、既存の土砂処分場の地盤を強制的に沈下させることによって土砂受入容量を増大させるような土砂処分場の延命化対策も行っています。

熊本港では、浚渫土砂処分場として生じた土地を主に港湾関連用地・交流拠点用地として有効活用するための整備を進めています。港湾関連用地では港湾の物流機能を支援する物流関係企業の倉庫や配送基地などの誘致を、また交流拠点用地では有明海の海域環境に関する研究施設や港湾利用者のための利便施設などの誘致を図っていきます。効率的に用地売却を進めるため、既に地盤改良工事まで完了している部分から道路・下水道などのインフラ整備を行い、上記関連企業などへの用地売却を段階的に進めていきます。

4-8 小型船だまりの整備

県内の港においては、ポートサービス船・官公庁船・漁船・プレジャーボートなどの小型船の係留場所が不足しているところがあります。そこでは小型船の無秩序な係留や暴風時に危険な状態となっています。これら小型船が安全に係留する場所を確保することにより、港内の秩序ある管理を可能にし、港内の船舶航行時の安全性の向上を図ります。

4-9 環境への配慮

県内の主要な港が位置する有明海・八代海では海域環境に関する諸問題が懸念されています。有明海・八代海に広く分布する藻場・干潟は、海生生物の生育環境を始めとした海域環境に特に大きな役割を果たしているといわれています。

港の整備を進める際、埋立や海底地盤の浚渫といった海域環境に影響を与える行為を伴う場合があります。今後の港整備にあたっては、環境関係法令・条例を遵守することはもちろんのこと、貴重な藻場・干潟の消失を極力抑えることを基本とし、やむを得ずこれらを消失する場合は、代替の藻場・干潟を創造・復元するなど、これまで以上に環境に配慮した計画・設計・工事を実施していきます。

4-10 許認可手続きの電子化

港湾利用者が岸壁や野積場などの港湾施設を利用する場合には、県の許可が必要ですが、このような許可を得る場合には、現在は、利用者から書面による申請を行っていただいています。この申請手続きをIT(情報通信技術)を活用した、インターネットを通じて行えるようにし、利用者の利便性を高めて利用しやすい港湾を目指します。

5章 ビジョン実現に向けて

5-1 効率的・効果的な事業の実施に向けた取組み

この「ビジョン」で明確にした、県内の各港湾が担うべき役割や、その役割分野ごとの整備方針に基づき、既存施設の有効活用を図るなど、より効率的・効果的な整備の推進を図るため、ソフト・ハード一体となった取組みを進めながらより一層の港湾事業の重点化を図ります。

特に新たな施設の事業着手時期については、社会経済情勢の動向を見極めつつ、費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、事業の必要性・有効性・効率性などの検証を行ったうえで決定します。さらに事業実施中においても公共事業再評価システムによる検証も行っていきます。

5-2 利用実態に即したサービス提供と港湾計画へのフィードバック

港を活動拠点とする企業、荷主、旅行者や憩いを求めて訪れる人々などいろいろな形で港を利用する主体・人がいます。これら多種多様な港湾利用者とのパートナーシップのもと、港湾施設の利用実態に応じた施設の整備を進めることにより、港湾利用者の要望に応えるとともに施設の効率的利用が図れるように努めます。

主要な港ごとに策定される港湾計画は、将来における港湾のあるべき姿を描く行政計画ですが、利用者にとって使い易い港湾の整備を図るために、港湾計画の策定や改訂に際しては、港湾利用者の意向を汲み取るように努めます。そのため、広く県民の意見を聞くためのパブリック・コメント制度の導入や、熊本港や八代港に設けられている港湾振興協議会やポートセールス協議会などの場を通じた港湾利用者の意向を十分に把握し港湾整備に活かしていきます。また、現状における港湾の利用状況や綿密な将来の需要予測を実施して計画に反映させ、利用状況に応じた既存施設の有効活用、柔軟な港湾整備に努めていきます。

5-3 適正な維持管理

港湾施設のほとんどは、

- ・ 海水に接している。
- ・ 潮の干満の影響を受ける。
- ・ 軟弱な地盤上に築かれている。
- ・ 大型クレーンや大型トレーラーなど特殊な車輛機械が使われる。

といった状況にあるため、その他の土木構造物に比べ過酷な環境にさらされていると言っても過言ではありません。そこで、現在使われている港湾構造物が少しで

も長く健全な状態で使われるよう、適正な維持・管理に努めます。

特に、水俣病の原因となった高濃度の水銀を含む泥土により埋め立てた水俣港においては、独自の「水俣港埋立地管理補修マニュアル」を策定し、施設管理の徹底を行います。

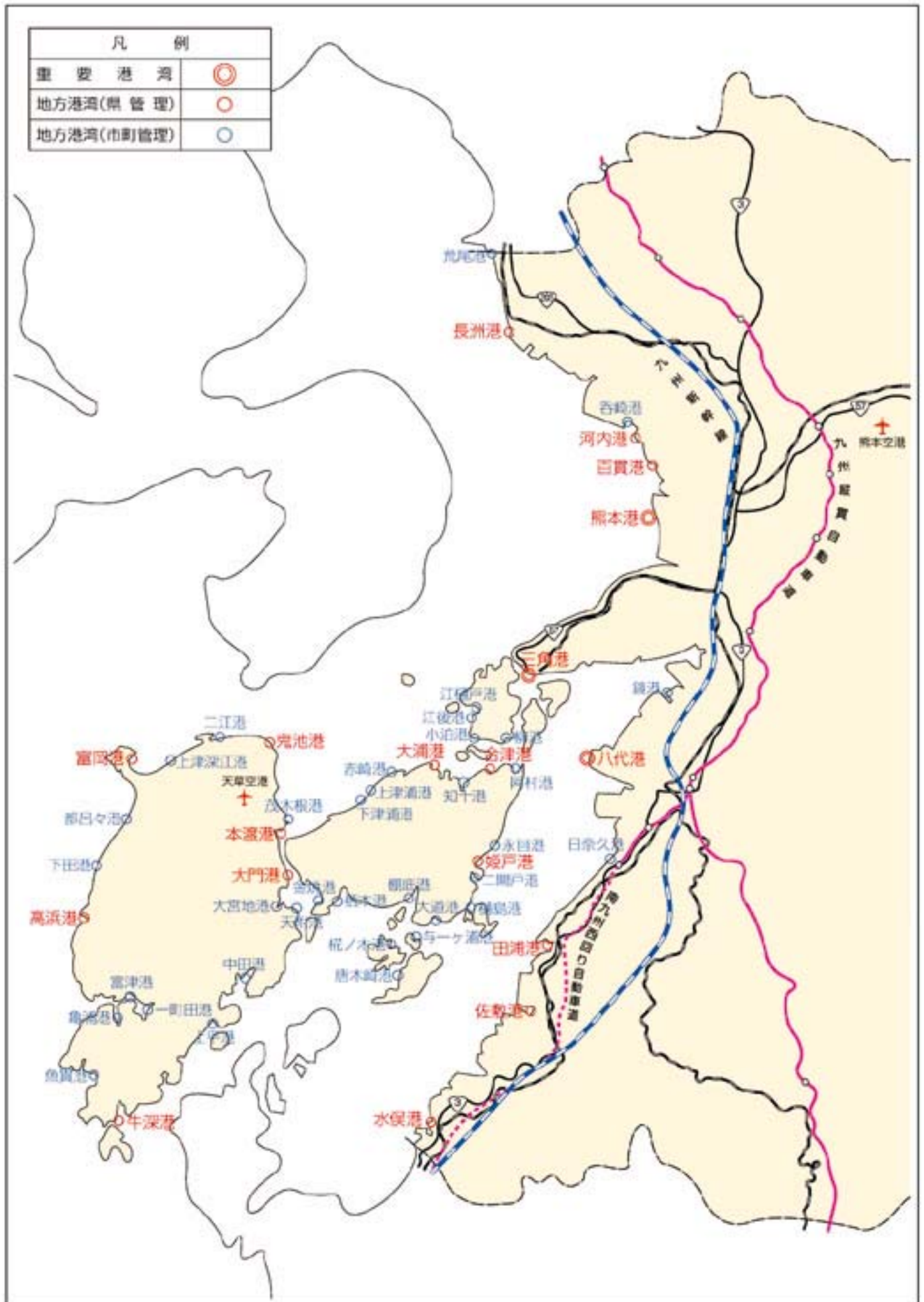
また、船舶が航行する航路・泊地は船舶の喫水を考慮した水深が必要となりますが、有明海・八代海の自然特性で埋没しやすい状況となっています。そのため、国の協力を仰ぎながら埋没しにくい新たな技術開発を行うとともに、計画的な維持浚渫事業の執行を図り、船舶航行時の安全性の確保に努めます。

本ビジョンの策定に当たり、熱心にご審議いただいた「熊本県の港湾ビジョン」策定検討委員会の委員の皆様をはじめ、港湾利用者の皆様方、関係市町、そして、「県政パブリック・コメント手続」による意見募集においてご協力いただいた数多くの県民の皆様方に、心からお礼を申し上げます。

「熊本県の港湾ビジョン」策定検討委員会

氏名(敬称略)	役職名	備考
宇野 史郎	熊本学園大学教授	
鳥飼 香代子	熊本大学教育学部教授	
松下 苓子	環境デザイン総合研究所代表	
三池 亮次	崇城大学教授	委員長
今 永 繁	国土交通省熊本港湾空港工事事務所長	

熊本県港湾位置図



お問い合わせ先



熊本県土木部港湾課

〒862-8570 熊本市水前寺6丁目18-1

TEL 096-383-1111(代)

ホームページ <http://www.pref.kumamoto.jp/project/kouwan/index.html>