

要 望 書

熊本港の整備について

令和3年（2021年）年10月

熊本港振興協会
熊本商工会議所
熊本経済同友会

熊本都市圏の物流・人流の拠点であります熊本港は、港を建設する上で、超軟弱地盤及び大潮位差といった厳しい自然条件であります。これまで、国や県のご尽力により、港湾施設の整備を進めていただいております。関係者一同深く感謝申し上げます。

さて、平成 28 年熊本地震では、九州縦貫自動車道をはじめとする道路網が寸断し、輸送機能が麻痺する中、国や県の迅速なご対応により、港湾機能が早期に復旧したことで、港湾が支援物資、支援部隊の輸送拠点として有用な機能を発揮し、防災拠点としての重要性を改めて認識しました。

一方、物流面では、コンテナ取扱量は順調に伸びており、背後圏に立地する企業の物流拠点としての重要性が高まっています。

また、令和 2 年 6 月より、RORO 船を利用した大型機械の国内輸送が開始されており、熊本港の更なる利用促進が期待されます。

このような中、令和 3 年 1 月に「熊本港利活用促進検討会」を国、県及び市のご協力のもと発足させ、熊本港背後圏の更なる経済的発展につながる物流戦略や港湾機能強化の方向性を検討しているところでございます。

しかしながら、熊本港には耐震強化岸壁が整備されておらず、大規模地震等が発生した場合に、防災拠点及び物流拠点としての機能が停止する恐れがあります。

今後、更に甚大な被害が発生する地震への警戒が必要な中、熊本市は熊本県の約42%の人口が集中するとともに、経済の中心であり、地震発生による住民生活、経済活動への影響が大きいことから、熊本港における耐震強化岸壁の整備により防災拠点及び物流拠点としての機能の強靱化を図る必要があります。

つきましては、熊本港の耐震強化岸壁の新規事業化について、格段のご高配を賜りますよう、お願い申し上げます。

令和3年（2021年）10月

熊本港振興協会会長 久我彰登

熊本商工会議所会頭 久我彰登

熊本経済同友会代表幹事 平田雄一郎

熊本港について

1. 概要

熊本港は、昭和49年に港湾法上の重要港湾に指定され、平成5年に開港した。港湾管理者は熊本県で、現在、熊本-釜山間の国際コンテナ航路が週3便運行しているほか、フェリーが熊本-島原間を1日16往復している。

2. 整備状況

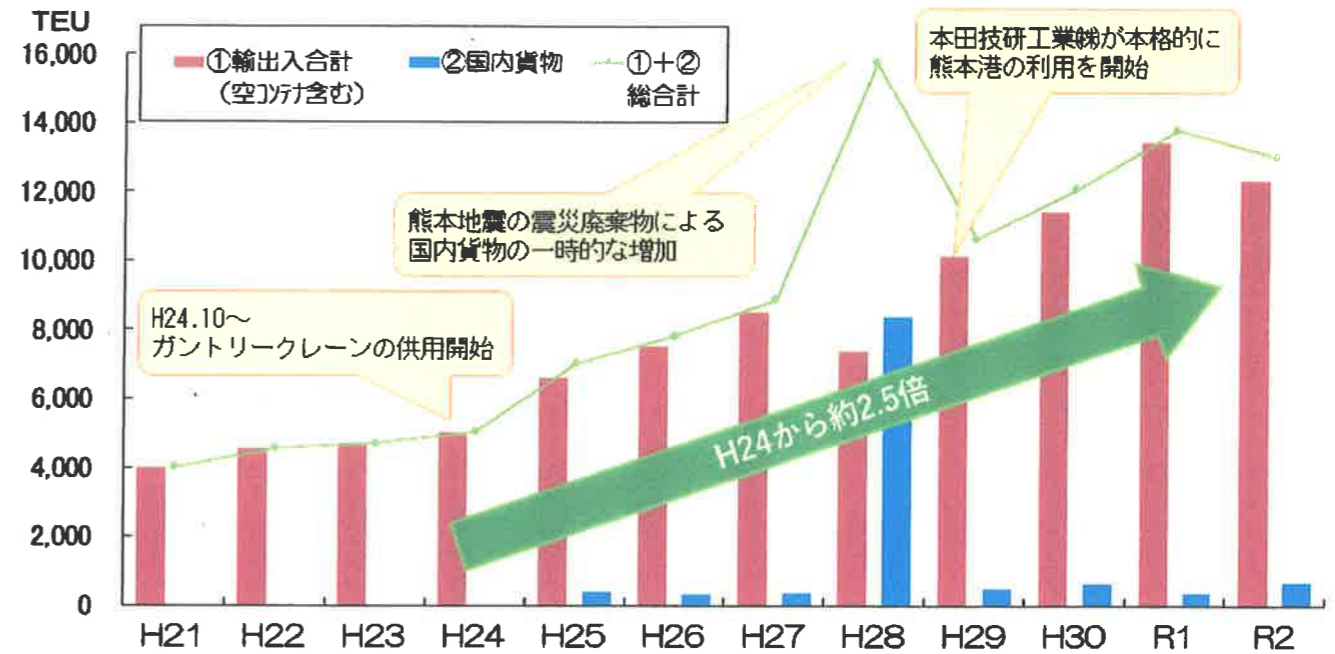
- 水深7.5m岸壁2バースの内、1バース(L=130m)は平成11年に供用開始されている。
- 港湾計画上、水深7.5m岸壁の残り130m及び水深10m岸壁を整備予定となっている。
- 現在は国・県が-7.5m航路の浚渫、防波堤の整備などを継続して行っている。
- 平成24年10月には、コンテナの揺れが少ないガントリークレーン1基が供用開始された。
- 平成25年8月には、水深7.5m岸壁1バース目(L=130m)の取付部(L=110m)が完成し、クルーズ船等の寄港が可能となった。
- 令和2年度から2基目のガントリークレーンの整備を進めており、令和5年度完成を目指している。



3. 物流について

・熊本港におけるコンテナ取扱量の推移

コンテナ貨物の取り扱いが開始されてから増加傾向にある。荷主や船社からは今後の取り扱いの声もあり、今後もコンテナ需要は増加傾向を示すものと考えられる。



出典: 熊本県企業立地課調べ

・RORO船の就航について

令和2年(2020年)6月からRORO船を利用し大型機械の内航海運が開始されており、熊本港の更なる利用促進が期待される。

令和2年度は熊本港から北九州港において大型精密機械を輸送するため33回の寄港があり、計69台を輸送した。



熊本港について

熊本県での船積港別貨物量

現在、熊本県で発生した貨物の約90%は熊本県外の港湾(博多港が30,258トン/月で全体の66%)から輸出されている状況である。

熊本港の主要な大口荷主(熊本県内工場)



熊本港を整備することで、集荷の可能性も期待できる。

	輸出貨物量 (トン)	割合
博多港	30,258	66.0%
八代港	3,320	7.2%
熊本港	1,668	3.6%
その他	10,591	23.2%
合計	45,837	100%

出典:平成25年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査 国土交通省

資料:熊本港大口利用荷主企業感謝状贈呈式

(2) 船腹量割合の推計

日本に寄港しているコンテナ船について、1997年、2009年のデータより2025年の船型クラスの状態を推計しており、下表が、現在、熊本港に就航している「韓国、ロシア路線」の船型クラスの船腹量割合の推計値。

船型クラス(TEU)	1997年実績値(%)	2009年実績値(%)	2025年推計値(%)
0 ~ 500	65	39	5
500 ~ 1000	9	43	30
1000 ~ 1500	0	0	23
1500 ~ 2000	0	18	16
2000 ~ 2500	26	0	5
2500 ~ 3000	0	0	21
	100	100	100

現状の-7.5m岸壁では寄港可能なコンテナ船が5パーセント程度に激減する見込み

-7.5mで対応可能
-10mで対応可能

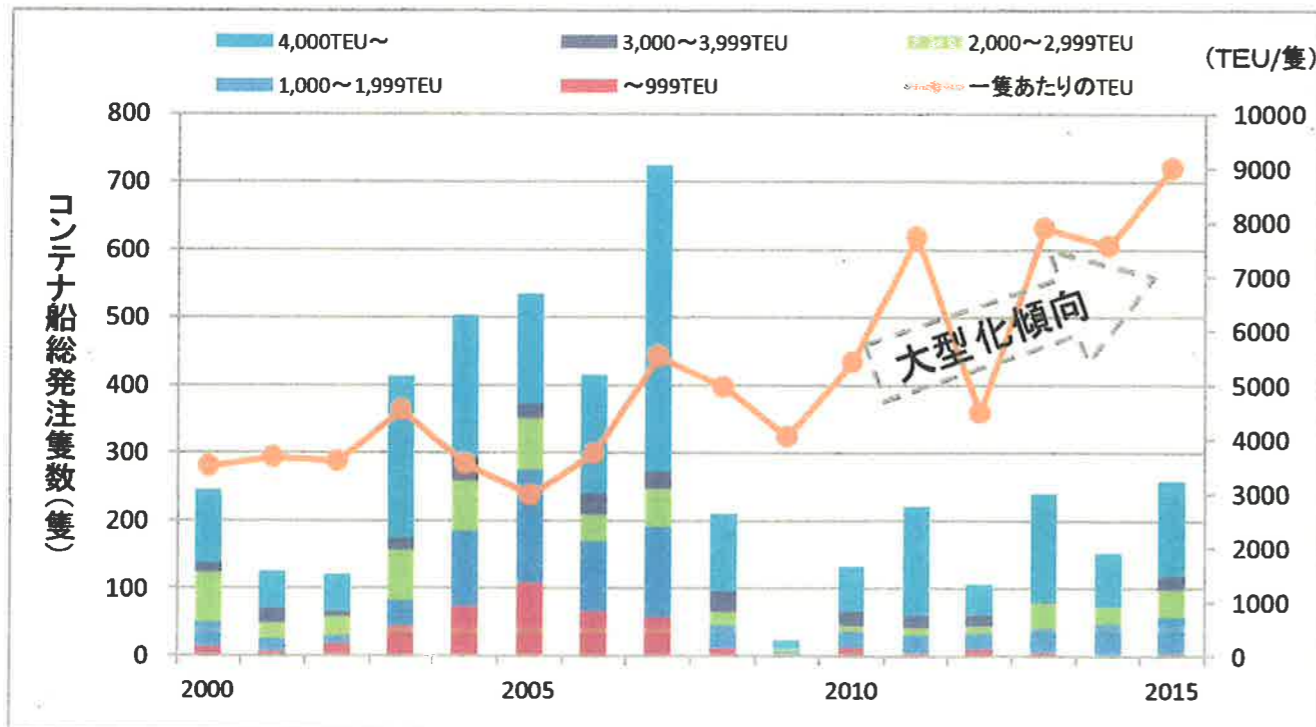
※出典 赤倉康寛・安部智久・神波泰夫(2014)「日本に寄港するコンテナ船の航路別の将来船型の推移」(機関紙「運輸政策研究」Vol.17 No.1 2014 Spring (通巻号064号) 報告論文)のグラフより数値を読み取ったもの

コンテナ船の大型化

近年、コンテナ船の船型は継続して大型化を続けている。

(1) コンテナ船総発注量の推移

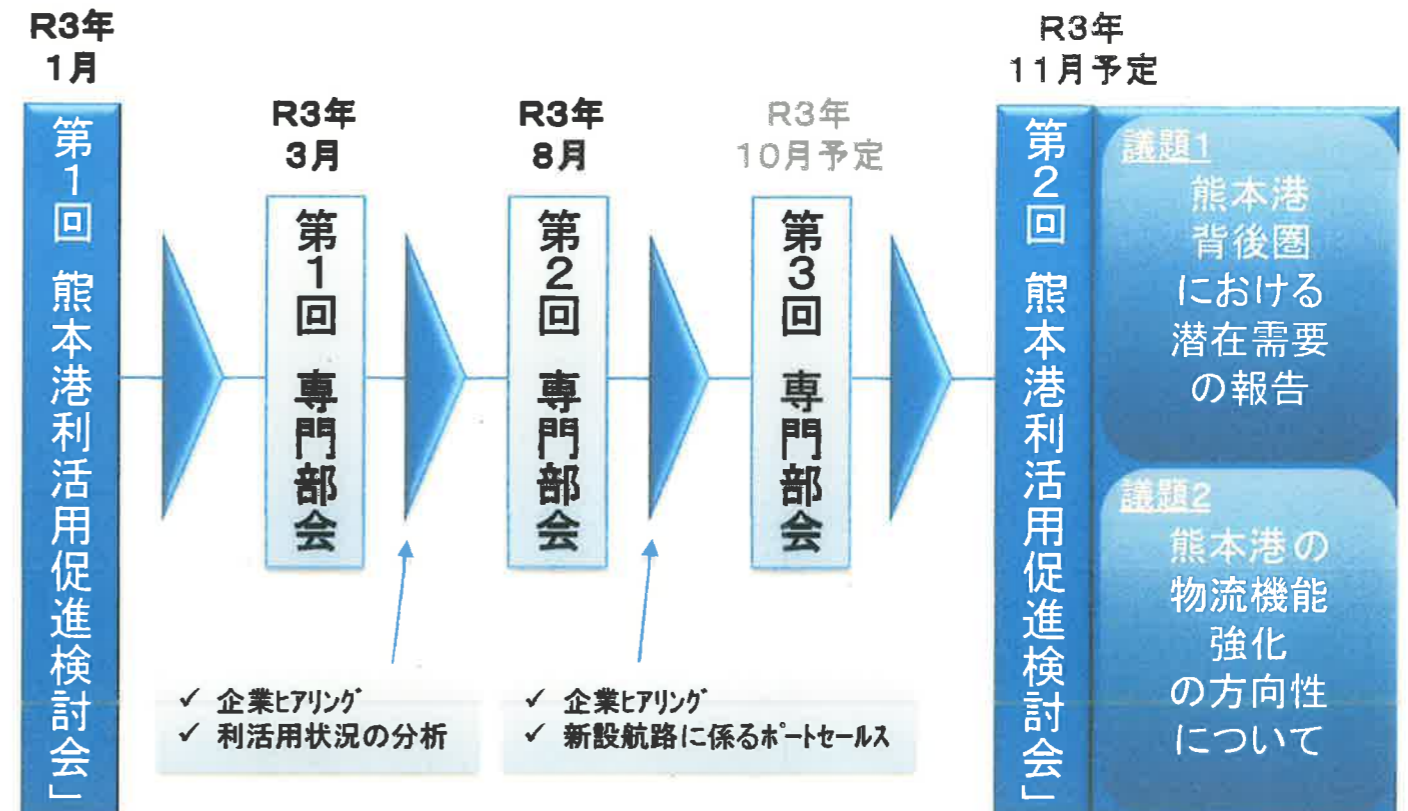
1,000TEU未満のコンテナ船の発注量は、2005年をピークに近年激減しており、今後も造船が見込めない状況となっている。



※出典 世界のコンテナ輸送と就航状況 2016年版 一般社団法人日本海運集会所

4. 熊本港利用促進検討会について

令和3年1月に「熊本港利活用促進検討会」を発足し、熊本港背後圏の更なる経済的発展につながる物流戦略や港湾機能強化の方向性を検討している。



熊本港について

5. 防災機能について

・平成28年熊本地震

平成28年熊本地震では熊本港も多くの被害を受けたものの、国や県の迅速な対応により、港湾機能を早期に復旧。復旧後は支援物資・災害廃棄物の輸送拠点としての役割を果たした。



液状化により地面から泥水が噴出し沈下

⇒平成30年度、復旧工事を完了

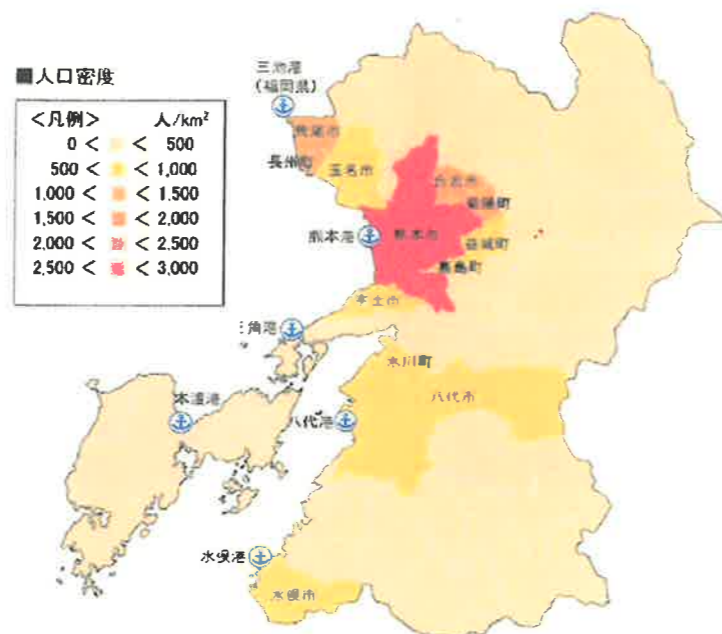


九州地方整備局による給水支援の状況(-4.5m岸壁)

⇒支援物資、支援部隊の輸送拠点として機能。

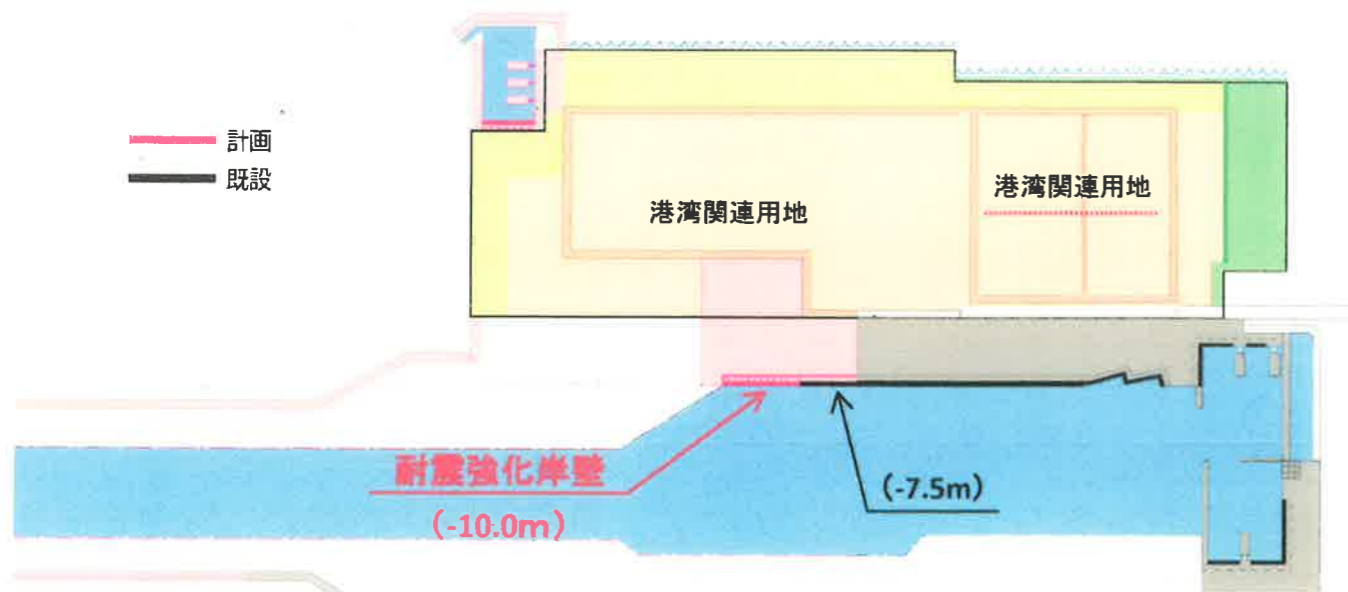
・防災拠点について

県の地域防災計画には、人口集積度及び地域性等を考慮し、熊本港の耐震強化岸壁の優先的な整備が掲げられている。



・熊本港の岸壁について

熊本港の岸壁は、現在-7.5m岸壁1バース目および取付部分まで完了しているが、港湾計画では、未整備区間が耐震強化岸壁(-10.0m)と位置づけられている。

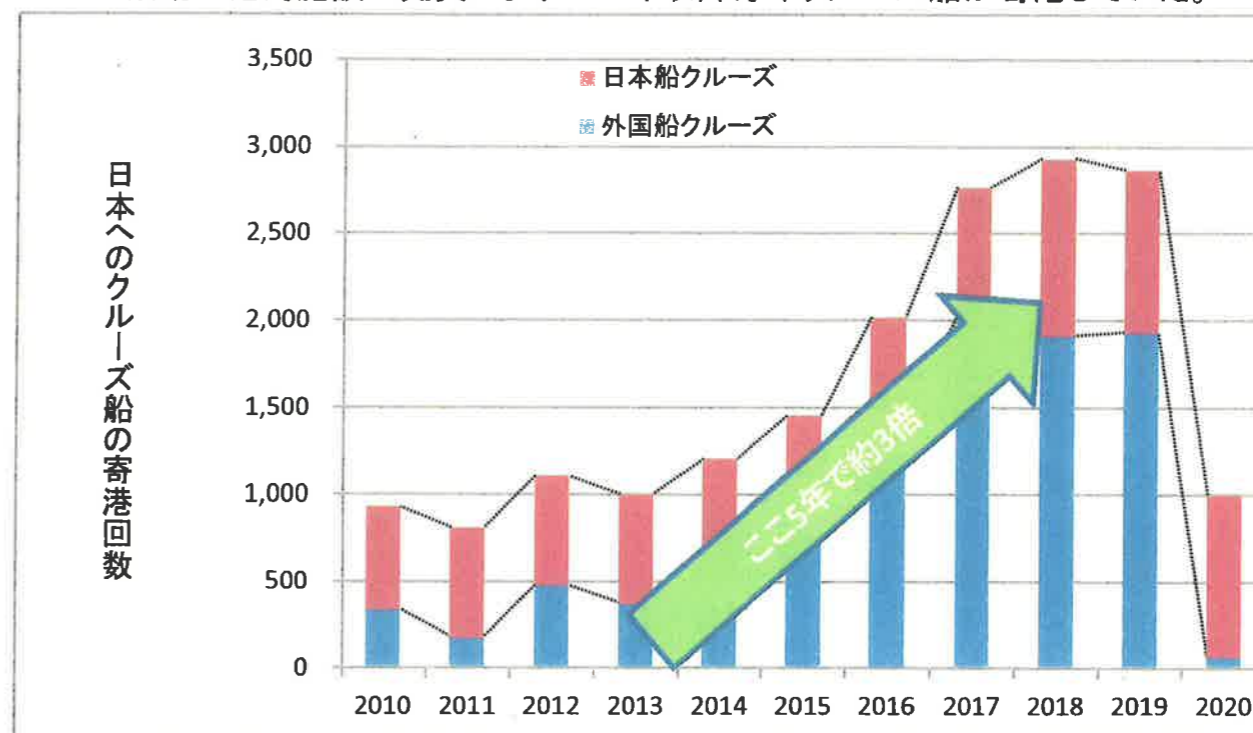


⇒耐震強化岸壁が整備されることで、災害時にさらに大型の船舶が入港可能となり、防災拠点としての役割が強化される。

6. 人流について

・クルーズ客船の寄港

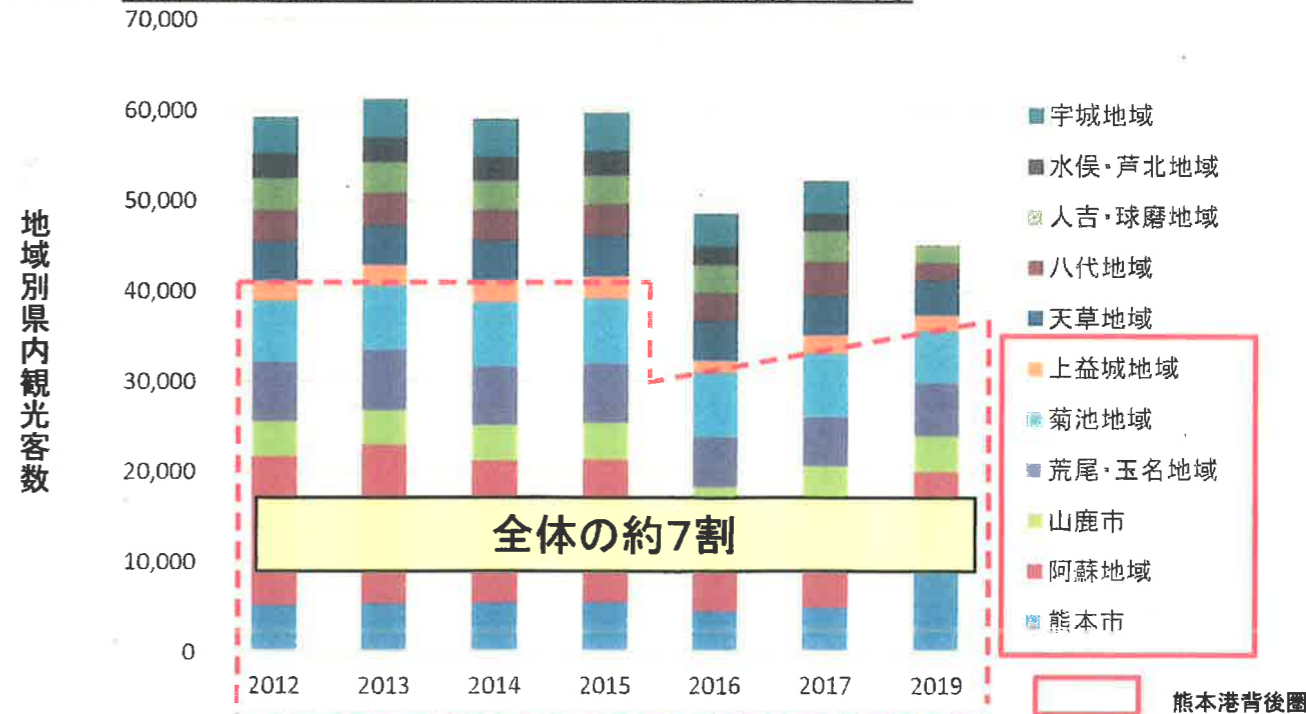
2020年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、外国船クルーズを中心に船寄港回数が減少したものの、コロナ禍以前はクルーズ船寄港回数は増加傾向にあった。また、熊本港においても2020年はコロナ禍の影響を受けクルーズ船の寄港はなかったが、コロナ禍以前はポートセールス活動や港湾施設の充実により2013年以降毎年クルーズ船が寄港していた。



出典: 2020年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港実績(速報値)

・地域別県内観光客数

熊本県内の観光客のうち、約70%が熊本港背後圏域の観光客である。熊本地震の影響で一時落ち込んだが、順調に回復しつつあり、観光の面でも熊本港の需要が高いと考えられる。熊本港を整備することで、集客の可能性も期待できる。



出典: 熊本県観光統計表 2012年~2019年(2018年は未集計)