

# 熊本港ポートセールスビジョン

令和6年10月  
熊本港ポートセールス協議会・熊本県・熊本市

## 目 次

### はじめに

#### 1．熊本港の概要

#### 2．現状と課題

##### (1) 航路

##### (2) 貨物集貨（コンテナ取扱量）

##### (3) 港湾機能（施設や設備）

##### (4) 新たな環境変化への対応

モーダルシフトの推進

港湾脱炭素化の推進

コンテナラウンドコースに向けた取組み

T S M C の進出を契機とした更なる産業の集積への対応

中九州横断道路、熊本西環状道路等によるアクセス機能の向上

クルーズ船の寄港促進

戦略的広報の展開

民間企業や関係行政機関との連携した取組み

#### 3．今後の方向性

##### 【目標】

##### 【具体的な施策】

##### (1) 航路

##### (2) 貨物集貨（コンテナ取扱量）

##### (3) 港湾機能（施設や設備）

##### (4) 新たな環境変化への対応

モーダルシフトの推進

港湾脱炭素化の推進

コンテナラウンドコースに向けた取組み

T S M C の進出を契機とした更なる産業の集積への対応

中九州横断道路、熊本西環状道路等によるアクセス機能の向上

クルーズ船の寄港促進

戦略的広報の展開

民間企業や関係行政機関との連携した取組み

#### 4．熊本港の将来像

# 熊本港ポートセールスビジョン

## はじめに

熊本港ポートセールス協議会及び熊本県では、世界有数のハブ港である釜山港に加え、令和5年度には神戸港との国際フィーダー航路も実現し、それらの港を経由して全世界との貿易が行える熊本港の国際物流拠点化を図り、国際経済交流の拡大と地域経済の発展等を目指し、ポートセールスの方向性や取組内容、達成目標等を関係者間で共有した上で連携しながら、戦略的に取り組むため、「熊本港ポートセールスビジョン」を策定している。

令和元年の前ビジョン策定から5年が経過しており、また、TSMC(台湾積体回路製造)の熊本進出や世界的な脱炭素化、物流の2024年問題等、大きな社会情勢の変化があり、それらの課題等への適切な対応を迫られている。

そのため、令和元年度から5年度までのポートセールス活動や目標達成状況などの実績を踏まえ、熊本市も加わり、今後5年間(令和6年度～10年度)の目標や取組方針を設定した新たなビジョンを策定する。なお、本ビジョン期間内であっても、目標達成状況や社会情勢の変化等により必要に応じて、適宜、改正等を行うこととする。

## 1 熊本港の概要

熊本港は、白川と緑川に挟まれた海岸の先に位置する人工島の港湾で、熊本都市圏と直結した物流・人流の拠点として機能している港である。また、自動車関連企業や半導体関連企業が多数立地し、九州有数の集積地となっている県北地域にも近隣している。熊本港における工業用地のうち、第一次分譲地の約9.8haには、製造業、運輸業及び廃棄物処理業等の産業が立地している。

九州の中心に位置する熊本港は、日本の中でも、韓国、中国、台湾、東南アジアなどのアジア諸国と近く、韓国・釜山まで約300km、中国・上海まで約900km、台湾・基隆まで約1,200kmの距離に位置し、アジア圏との貿易・交流において地理的な優位性がある。

また、国内では、東京から約900kmと、上海と東京を結ぶ中間にあり、大阪から約500km、福岡から約90kmに位置している。さらに、九州縦貫自動車道の益城熊本空港ICや御船IC、国道3号と熊本港を連結する熊本港線をはじめ、九州新幹線の熊本駅やJR西熊本駅等が10km圏内に所在する。とりわけ、益城熊本空港ICから福岡ICまで70分、鹿児島ICまで125分、宮崎ICまで125分で行くことができ、九州内の主要都市までのアクセスの良さは、熊本港が持つ大きなポテンシャルの一つと言える。

現在、整備が進められている九州中央自動車道や中九州横断道路等が全線開通すれば、地理的な優位性を有する熊本港が九州各地から、さらに近い港として利用されることが見込まれ、物流コストやCO<sub>2</sub>排出量の削減、物流の2024年問題への対応等も背景に、企業の生産活動に寄与することが大いに期待される。



## 2 現状と課題

### (1) 航路

- ・ 世界有数のハブ港である釜山港との間に国際コンテナ定期航路が週2便運航しているほか、令和5年4月からは神戸港を経由して世界各国との貿易を行うことができる国際フィーダー航路が週1便運航している。
- ・ 現在、熊本港の年間貨物取扱量は1万TEU程度であり、現在の荷量のままでは採算面で厳しい状況が見込まれるため、船社にとって新規で就航するメリットが乏しい。
- ・ 加えて、中国・台湾船社が扱う船舶が大型化しているが、現在の港湾機能では、岸壁延長や水深が不足しているため入港することができない。

#### <国際コンテナ定期航路 [釜山港 週2便] >

(火曜運航) 長錦商船株式会社

日本総代理店：株式会社シノコー成本

船舶代理店：松木運輸株式会社 熊本港シッピングサービス

(火曜運航) 高麗海運株式会社

日本総代理店：高麗海運ジャパン株式会社

船舶代理店：三角海運株式会社

(木曜運航) 高麗海運株式会社 ※令和元年11月～休止中

日本総代理店：高麗海運ジャパン株式会社

船舶代理店：三角海運株式会社

#### <国際フィーダーコンテナ航路 [神戸港 週1便] >

(土曜運航) O O C L

内航船社：井本商運株式会社

船舶代理店：三角海運株式会社

#### 【前ビジョン期間における主な動き】

- ・ 新規航路の誘致に向けて、「国際コンテナ航路開設等助成事業」をセールス材料に船社への航路誘致活動を実施してきたこともあり、令和5年4月に神戸港経由での輸出入が可能となる国際フィーダー航路が新規就航した。この結果、既存航路である釜山航路と合わせて週3便化が実現した。
- ・ その後、内航船に接続する外航船社が2社に増えたことで、さらに航路の選択肢が増えたほか、輸送の定時性も高まった。
- ・ 一方で、前ビジョンで掲げた中国・台湾への直行便等の誘致による週4便化には至っていない。また、一部航路が保有船舶の整理に伴う航路再編を理由に、現在のサービスを休止しており、継続的に働きかけているものの、航路維持に見合う荷量が確保できないことから、再開の目途が立っていない。

## (2) 貨物集貨（コンテナ取扱量）

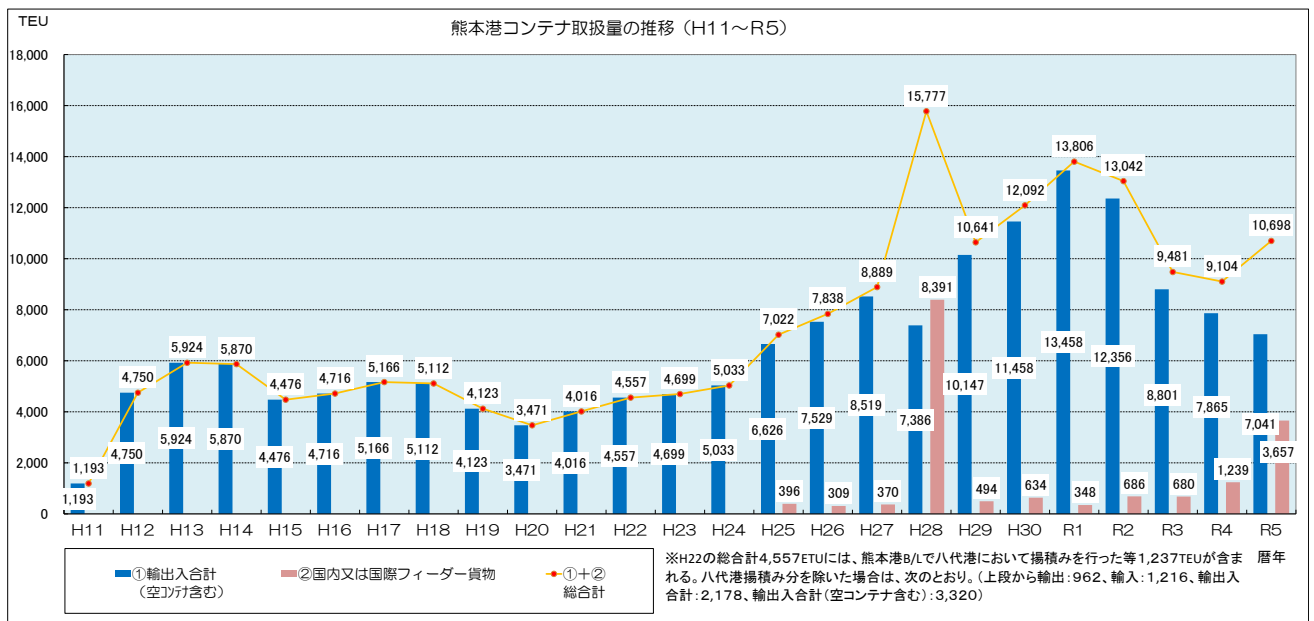
- 熊本港のコンテナ定期航路を利用した荷主企業に対して助成する「国際コンテナ利用拡大助成事業」を活用したポートセールス活動の結果、継続して熊本港を利用する企業が定着するなど、一定の成果を挙げてきた。
- 一方、船賃や便数、リードタイムといった航路サービスが企業の意向と折り合わず、県内企業においても、より競争力の高い九州北部港が選ばれているケースが多く※、増便・延伸に至るほどの荷量が確保できていない。

※ 熊本県内の輸入は 69.4%が博多港、1.9%が熊本港。輸出は 73.3%が博多港、2.2%が熊本港となっている。（国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」）

### <コンテナ取扱量目標と実績>

[単位：TEU]

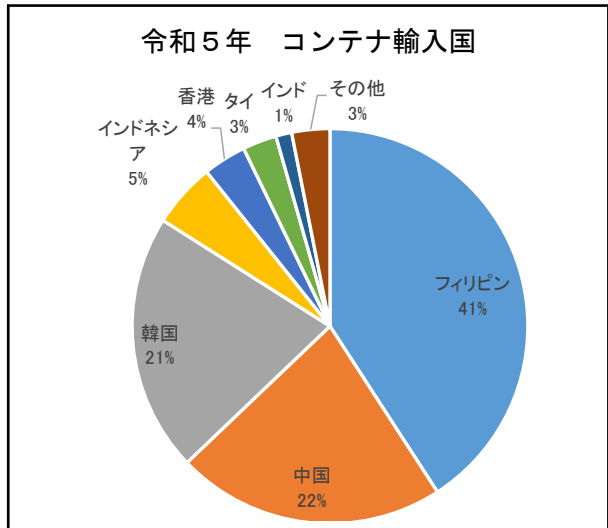
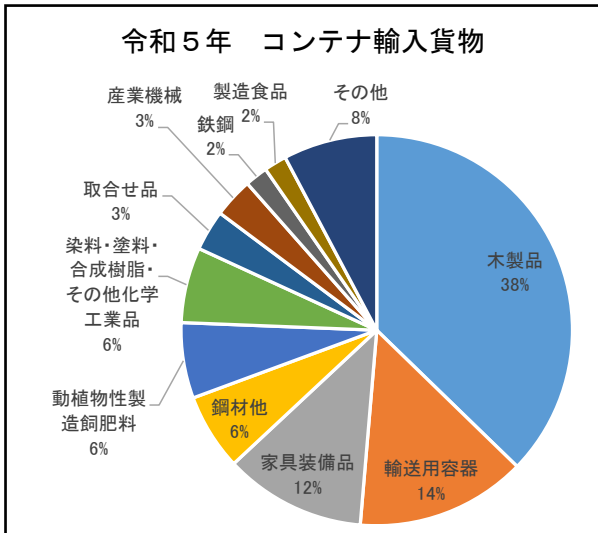
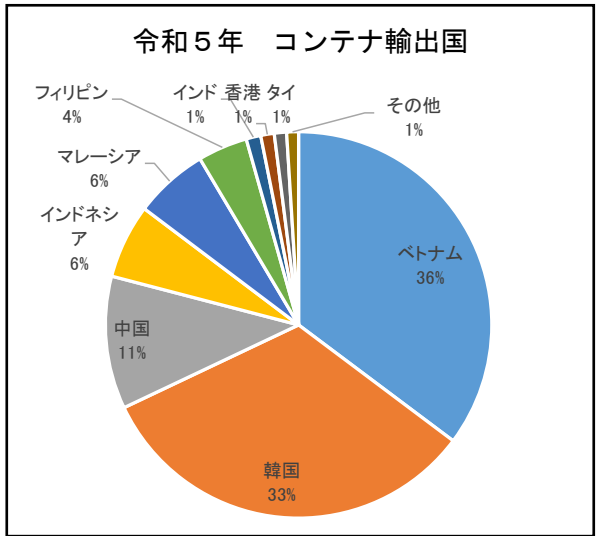
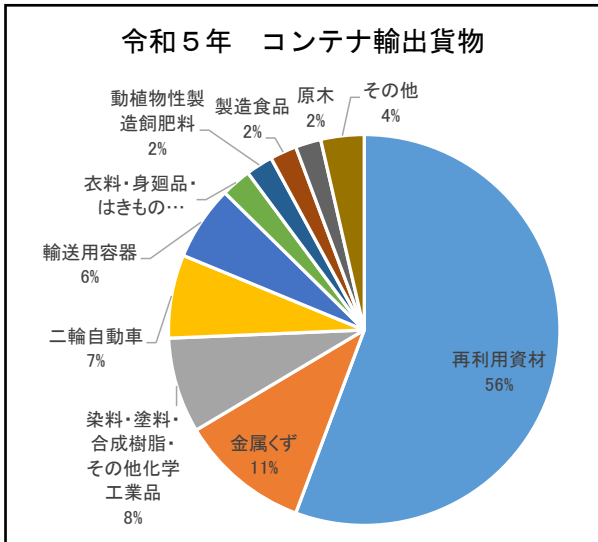
暦年	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)
目標	—	12,800	13,600	14,400	15,200	16,000
実績	12,092	13,806	13,042	9,481	9,104	10,698



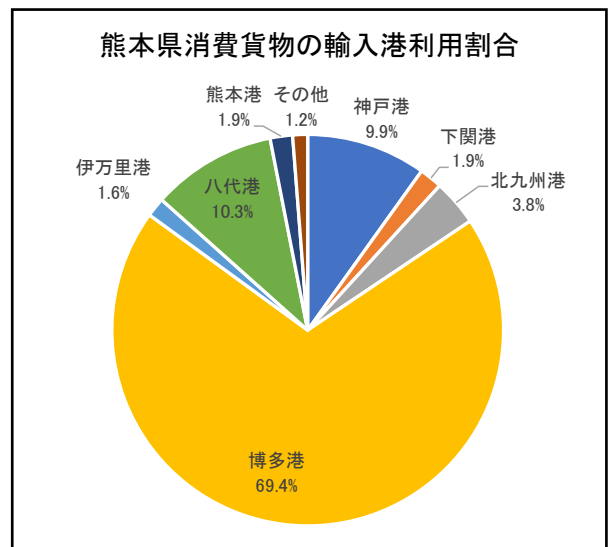
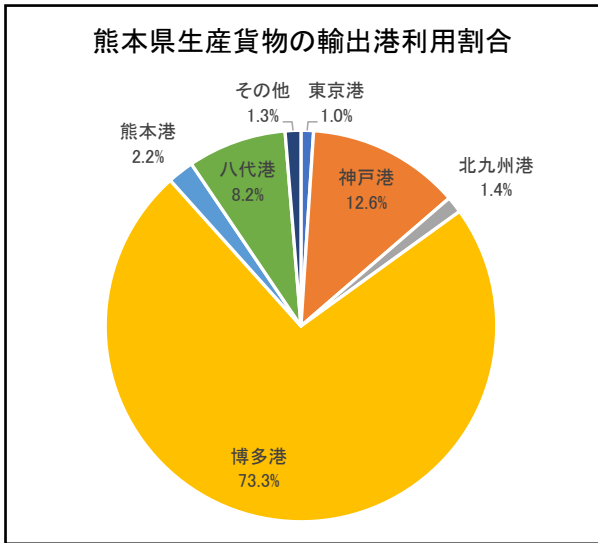
	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
輸出(実入り)	331	1,018	1,558	1,112	696	1,049	1,360	1,385	1,048	970	1,238	1,442	1,507	1,887	2,136	2,118	2,201	2,426	2,594	3,363	3,723	3,793	3,041	2,331	2,549
輸入(実入り)	550	2,338	2,852	2,767	2,163	2,196	2,173	1,970	1,827	1,461	1,456	1,844	1,855	1,596	2,771	3,726	4,300	3,615	4,914	5,831	6,912	6,093	3,920	4,459	3,412
輸出入合計(空コンテナ含む)	881	3,356	4,410	3,879	2,859	3,245	3,533	3,355	2,875	2,431	2,694	3,286	3,362	3,483	4,907	5,844	6,501	6,041	7,508	9,194	10,635	9,886	6,961	6,790	5,961
①輸出入合計(空コンテナ含む)	1,193	4,750	5,924	5,870	4,476	4,716	5,166	5,112	4,123	3,471	4,016	4,557	4,699	5,033	6,626	7,529	8,519	7,386	10,147	11,458	13,458	12,356	8,801	7,865	7,041
②国内又は国際フィーダー貨物	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	396	309	370	8,391	494	634	348	686	680	1,239	3,657
①+②総合計	1,193	4,750	5,924	5,870	4,476	4,716	5,166	5,112	4,123	3,471	4,016	4,557	4,699	5,033	7,022	7,838	8,889	15,777	10,641	12,092	13,806	13,042	9,481	9,104	10,698

### (企業立地課調べ)

※1TEU：コンテナ貨物取扱量を20フィートコンテナ単位に換算したもの（標準的な20フィートコンテナは長さ6.1m・幅2.4m・高さ2.6m、容積32.1m<sup>3</sup>、最大積載量約28トン）



(企業立地課調べ)



(出典)国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」より作成

### 【前ビジョン期間における主な動き】

- ・ コンテナ取扱量について、熊本地震が発生し過去最大の 15,777TEU となった平成 28 年に次いで、令和元年に 13,806TEU を記録したが、令和 2 年以降は、新型コロナウイルス感染拡大による物流混乱の影響を受け、大口荷主企業が、便数が多く安定した航路サービスを持つ九州北部港にシフトしたこともあり、取扱量が減少した。
- ・ 一方で、令和 5 年 4 月に神戸港とを結ぶ国際フィーダー航路が就航したことにより、令和 5 年は 3 年ぶりに取扱量が増加に転じたが、令和元年ピーク時の 8 割程度の回復にとどまっている。

### (3) 港湾機能（施設や設備）

- ・ 水深 7.5m の岸壁を持つコンテナターミナルには、コンテナの積み卸しに使われるガントリークレーンやジブクレーンのほか、ストラドルキャリアや夜間照明灯、冷蔵コンテナ用コンセント、輸入品のくん蒸消毒を行うくん蒸倉庫、コンテナヤードに直接接続している貨物上屋等を設置している。
- ・ 現在、ガントリークレーン、ジブクレーンの 2 機体制でコンテナ貨物の積み下ろしを行っているが、揺れが大きいジブクレーンでは主要貨物である精密機械類の取扱いが困難となっており、ガントリークレーン故障時の代替性が確保されていない。
- ・ 既設のガントリークレーンは、平成 24 年に清水港（静岡県）で使用していた中古品を購入したもので、実稼働年数は 50 年を経過しており、耐用年数（約 20 年）をはるかに超えている。適切なメンテナンスにより今後も使用は可能であるが、一時的な故障が生じる可能性があるため、新たなガントリークレーンの早期供用が求められている。
- ・ 既存の港湾施設の多くは、老朽化によりエプロンの陥没や鋼材の腐食などの損傷と劣化が発生しているため、このような状況に対処し施設の機能低下を防ぐため、定期的な点検診断や計画的な維持補修に取り組んでいる。
- ・ 20 年後には、建設から 50 年を経過する港湾施設が、半数を超えるなど、国内全体でインフラの老朽化が進行し、大規模改修や更新等も必要となってくるため、長寿命化対策の推進に必要な予算の継続的かつ安定的な確保が必要となる。
- ・ 世界中でコンテナ船の大型化が進んでおり、熊本港の水深 7.5m 岸壁に入港している 350TEU、550TEU サイズの船は、新規では造船されていない。また、輸送費高騰、脱炭素化、トラック輸送に係る労働力不足を背景に、大量輸送が可能な海上輸送への転換が注目されている中、熊本港は大型船舶に対応できる岸壁を有していない。



- ・ 大規模災害時においても背後圏企業の経済活動を支えるため、耐震強化岸壁を整備し港湾機能を維持・継続させることが不可欠である。
- ・ 国土交通省は、港湾物流全体の生産性向上を図るため、紙、電話、メール等で行われている港湾物流手続きの電子化に取り組んでおり、本県では、熊本港、八代港、三角港及び水俣港の4港で輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)を導入している。
- ・ 港湾物流手続きの電子化については、特定の事業者間では進んでいるものの、約5割の手続きが依然として紙や電話、メール等で行われている。このため、情報の問合わせや書類の郵送など、非効率な作業が発生している。八代港では、一部の事業者から電子申請が行われているが、熊本港、三角港、水俣港では電子申請が行われていない。

### <コンテナ関連施設>

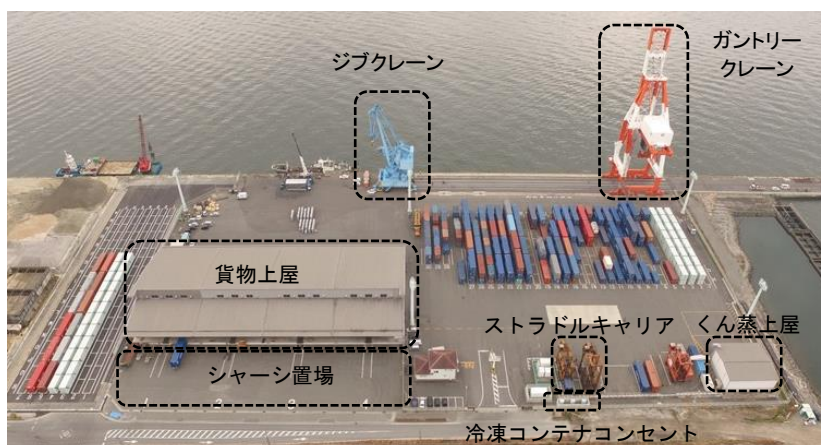
岸壁	水深7.5m岸壁 1バース
面積	43,109㎡
蔵置能力	720TEU
設備	ガントリークレーン1基(5段13列)、ジブクレーン1基 ストラドルキャリア4台(2台は民間所有)、 冷凍コンテナコンセント12口(220v4口、440v8口) 貨物上屋 3,985㎡、くん蒸上屋(臭化メチル対応) 269.99㎡ シャーシ置場

### <バルク関連施設>

岸壁	水深5.5m岸壁 1バース
----	---------------

### <フェリー関連施設>

岸壁	水深5.0m岸壁 2バース
----	---------------



#### 【前ビジョン期間における主な動き】

- ・ 既設のガントリークレーンの実稼働年数が耐用年数をはるかに超えていることに加え、更なる荷役機能強化を図るため、令和4年10月に新たなガントリークレーンの製作に着手し、令和6年度中の供用開始を予定している。
- ・ 耐震強化岸壁の早期事業化について、県や熊本市を含む熊本連携都市圏、ポートセールス協議会、地元経済団体等により、国に対して要望してきた結果、令和5年度に直轄事業として新規事業化された。
- ・ 耐震強化岸壁の整備により、今後の大規模災害等発生時に緊急支援物資輸送等の広域防災拠点として機能発揮が可能となることに加え、背後圏企業が安定的に活動できるサプライチェーンの強靱化や企業の安定的な操業にもつながると期待される。

### (4) 新たな環境変化への対応

#### ①モーダルシフトの推進

- ・ カーボンニュートラルや物流の「2024年問題」への対応のため、企業では国内貨物のトラック輸送から内航船やRORO船を活用した輸送へのモーダルシフトが検討される中、新たに国際フィーダー航路が就航したことで国内貨物の輸送手段として同航路の活用が選択肢となることが期待できる。
- ・ 一方で、費用面で比較した場合、船舶による海上運送は陸送に比べ、一定のコスト増が見込まれることが多く、また、船舶は決められたダイヤに従って運航され、リードタイムがトラックよりも長時間化すると指摘もあり、海上輸送のメリットを丁寧に説明する必要がある。
- ・ また、TSMC工場進出による半導体関連企業の更なる集積に伴い、建築資材や化学品、大型精密機械等の輸送が見込まれるため、海上輸送需要を的確に把握し、対応する必要がある。

#### ②港湾脱炭素化の推進

- ・ 国土交通省では、国内港湾施設について、水素やアンモニア等の受入れ環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、臨海部産業との連携等を通じてカーボンニュートラルポート(CNP)を形成し、国全体の脱炭素社会の実現に貢献することとしている。
- ・ 熊本港におけるCO<sub>2</sub>排出量(推計値)は把握できていないが、ターミナル内、ターミナルを出入りする車両や船舶、ターミナル外における脱炭素化について、実現可能性の高いものから順次検討、実施していく必要がある。
- ・ また、脱炭素化の取組みは、CO<sub>2</sub>を排出する企業の経営戦略見直しや新たな設備投資が必要となってくるため、調整に時間を要することが懸念される。

### ③コンテナラウンドユースに向けた取組み

- ・ 世界的に脱炭素社会の実現が命題となっており、各企業もCSRとして二酸化炭素排出量削減の取組みを実施している中、コンテナラウンドユース<sup>※</sup>は、二酸化炭素削減の手段として注目を浴びていることから、令和3年度に県においてコンテナラウンドユースに対する補助を事業化し、令和4年度にかけて、企業への働きかけにより企業間のマッチングを試みた。

※ コンテナラウンドユース(CRU)とは、輸入コンテナを荷卸後、空いたコンテナを輸出荷積みに継続して利用すること

- ・ しかし、各企業のドレージ業者が異なることやコンテナ破損の際の責任の所在等の課題に加え、コロナ禍による世界的な混雑や航路のスケジュール遅延等の物流混乱、世界的なコンテナ不足によるフレートの高騰等に伴い、候補となり得る大口荷主企業が九州北部港にシフトしたことでマッチングが困難な状況となっている。

### ④TSMCの進出を契機とした更なる産業集積への対応

- ・ TSMCの進出を契機として、企業立地促進補助金を活用し、県北地域を中心に半導体関連企業や物流企業等の立地が進んでおり、企業からは新たな事業用地を求める声も出てきている。
- ・ また、半導体関連企業の立地が進む中、国際フィーダー航路の新規就航もあり、県内港利用の機運が高まっていることから、コンテナ取扱量の増加が期待される。
- ・ 熊本都市圏における事業用地需要の高まりから、熊本港の背後という絶好のロケーションである第二次分譲地に注目が集まっており、企業の進出ニーズに応じた用地の整備を行う必要がある。
- ・ 熊本都市圏に立地している企業からは、九州北部港や八代港よりも所在地に近い熊本港を利用したいという意向も聞かれる。一方、半導体の製造過程に必要な高圧ガスや化学品等の危険物を受け入れるためのコンテナヤードや倉庫などの設備が不足している。

### ⑤中九州横断道路、熊本西環状道路等によるアクセス機能の向上

- ・ TSMCの熊本進出とそれに関連する企業立地が急速に進む中、企業集積地と熊本港が高規格道路(中九州横断道路、熊本西環状道路等)でつながることで、速達性や定時性が確保される。特に半導体産業を含めた企業の集積が進む県北地域までの所要時間は3分の1程度に短縮されるなど利便性が高まることで、熊本港を利用した海上輸送の更なる需要増加が見込まれ、企業の競争力強化やカーボンニュートラルの実現を支える物流拠点として、熊本港の重要性が高まることが期待される。
- ・ TSMC進出の経済波及効果を最大限に高め、「新生シリコンアイランド九州」の実現を目指し、ひいては日本の「経済の安全保障」の一翼を担うため

にも、これら高規格道路の早期整備が必要である。

#### **⑥クルーズ船の寄港促進**

- ・ 平成25年に2.5万トン級クルーズ船の寄港が可能となってから、コロナ禍前までは年に1～3回、クルーズ船の寄港または熊本港からの発着クルーズが実施されていたが、令和2年度以降、クルーズ船の寄港は行われていない。(平成29年度4回、平成30年度4回、令和元年度3回)
- ・ 八代港に寄港している外国旅客船は、水深10m、岸壁延長約300m以上を必要とする大型クルーズ船である。しかし、現在の熊本港の岸壁は水深7.5mであり、大型クルーズ船は熊本港に寄港できない状況にある。

#### **⑦戦略的広報の展開**

- ・ 新聞等のメディアを活用した各種広報や展示会への出展、ポートセミナーの開催等により幅広い関係企業へのPR活動を実施している。特にポートセミナーについては、コロナ禍で開催を見送った年度もあるが、会場とオンライン同時配信によるハイブリッド形式や初めての関西地方(神戸市)での開催など、多様な手段によるPR活動を試みた。
- ・ 熊本港が国際貿易港であることやコンテナ貨物に対する助成制度があることを認知していない荷主企業もあり、新たな媒体を活用するなど、効果的な広報活動を検討する必要がある。
- ・ 展示会やポートセミナー等の各種機会を捉えた広報活動の実施に加え、ポートセールス協議会ホームページの更新等、タイムリーな情報を継続して提供することが必要である。ポートセールス協議会ホームページは日本語ページのみで、英語や中国語等の他言語には対応していない。

#### **⑧民間企業や関係行政機関との連携した取組み**

- ・ 県、熊本市、ポートセールス協議会による「国際コンテナ利用拡大助成事業」の実施など、関係行政機関間で連携しながら国際コンテナ貨物の取扱量増加に向けて取り組んでいる。
- ・ また、支援策の検討、実施にあたっては、民間企業へのヒアリング等による需要の把握に努めるほか、行政と船社等による集荷営業を行うなど、連携しながら活動している。
- ・ 「国際コンテナ利用拡大助成事業」については、無期限に支援を継続するのは適切ではなく、取扱貨物量の増加に伴う利用料金の低減化による自走化の実現が必要である。加えて、カーボンニュートラル等の社会情勢の変化に対応するための、政策誘導的な支援策が重要である。
- ・ 釜山航路を活用した貨物輸送の施策展開には、国における国際基幹航路の国内への寄港の維持・拡大を図る国際コンテナ戦略港湾政策の動きもあり、適切な施策バランスも必要となる。

### 3 今後の方向性

#### 【目標】

- ・ 目標値については、以下の増加要素や過去最高値（R1:13,806TEU）を念頭に、18,000TEUを本ビジョンの最終年度までに達成するものとする。

#### ＜増加要素＞

- ✓ フィーダー航路就航に伴い、九州北部港へシフトした大口荷主企業の利用再開及び新規荷主の利用開始
- ✓ 内航船を活用したモーダルシフトの推進
- ✓ JASM第二工場の着工(令和6年末頃)に伴う建築資材等の輸入増
- ✓ ガントリークレーン新設に伴う荷役の効率性向上
- ✓ アクセス機能強化(中九州横断道路・熊本西環状道路等の段階的な供用開始)に伴う半導体関連企業等による利用増
- ✓ 耐震強化岸壁の整備に伴うコンテナヤードの段階的な拡張整備

#### ＜目標値＞

[単位：TEU]

暦年	R5(2023) 実績	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	中長期 目標
取扱数	10,698	12,800	14,100	15,400	16,700	18,000	25,000

#### 【具体的な施策】

##### (1) 航路

- ・ 上海、台湾航路については、以前から関係事業者等から、就航を求める強い要望があるが、比較的大きな船が多く、現在の熊本港の水深では受入れが難しいため、耐震強化岸壁の早期整備とともに、相応の利用ニーズに対応する適切な時期での水深の増深化について国に対して要望活動を実施する。
- ・ フィーダー船については、現在の水深でも受入れ可能で、令和5年度の就航以降、コンテナ取扱量は堅調に伸びていることもあり、当面は国際フィーダー航路の増便をターゲットとして、航路誘致活動を実施する。
- ・ 一方、耐震強化岸壁完成後の将来を見据え、上海、台湾航路の新規就航に向けた航路誘致活動を更に推進していく。
- ・ 上海、台湾との輸出入を多く実施する大口荷主のうち、九州北部港を利用している荷主のニーズを聞き取り、熊本港への転換に必要な条件等を整理し、できるだけ対応できる体制づくりに取り組む。そこに至らなくても熊本港での取扱量の可能性を提示するなど、代替案を示し、できる限りの船社へのセールス活動を粘り強く実施する。
- ・ 既存航路については、寄港船社との定期的な情報交換を継続し、既存航路の維持とともに、増便・延伸を働き掛ける。

## (2) 貨物集貨(コンテナ取扱量)

- ・ 当面は、「国際コンテナ利用拡大助成事業」を活用しながら、コロナ禍を契機に九州北部港へシフトしている大口荷主企業や県北に集積している半導体関連企業をターゲットに国際フィーダー航路や内航輸送の利用を含めたポートセールスを実施する。
- ・ 特に、令和6年度中にガントリークレーン2基体制になり、故障時の代替性も確保されるため、従来は取り扱いが難しいと考えられていた精密機械類についても、より利用しやすくなることから、電子機器メーカーや輸送機器メーカー等に対して重点的にPR活動を行う。
- ・ また、半導体材料である高圧ガス等の受入れ態勢の整備に向けて輸入検査体制の整備など、関係者間の調整を行う。
- ・ 中九州横断道路及び熊本西環状道路等の交通網の整備に伴い、九州の中心に位置する熊本港の地理的優位性が益々高まることを踏まえたポートセールスを実施する。
- ・ 熊本空港を利用した空輸が今後増加していくことが予想される中、空輸便との役割分担はもとより、新たな鉄道との連携も視野に効率的なポートセールスを実施する。

## (3) 港湾機能(施設や設備)

- ・ ガントリークレーン製作工事及び駐機場整備等の関連工事の着実な実施を図り、メイン機が故障時にも対応できるよう、早期のガントリークレーンの2基体制を目指す。
- ・ 長寿命化計画に基づいた適切な施設管理に取り組むとともに、防災拠点性向上に向けて、中長期的な見通しの下、継続的かつ安定的に予算が措置されるよう国へ要望する。
- ・ コンテナヤードの拡張については、耐震強化岸壁整備に合わせて行うため、国に早期の岸壁整備を要望するとともに、背後のふ頭用地の造成を段階的に進め、コンテナターミナル機能の拡張整備を推進する。
- ・ 国土交通省は、港湾の生産性を向上させ、港湾を取り巻く様々な情報が有機的につながる事業環境を実現するため、各分野(港湾物流、港湾管理、港湾インフラ)を電子化し、これらをデータ連携により一体的に取り扱う「サイバーポート」の取組みを進めている。本県でも今後、サイバーポートによる業務処理が必要となる見込みであることから、国の本格稼働に合わせて国が構築する全国統一的なシステムを導入し、港湾物流手続きの電子化を進めていく予定である。
- ・ 港湾物流手続きの効率化を図るため、電子申請の利用が促進されるよう、事業者に対する周知を図っていく。

## (4) 新たな環境変化への対応

### ①モーターシフトの推進

- ・ 経費助成を含めた政策誘導による内航船を活用したモーターシフトを推進することで、企業活動を物流面から支援し、カーボンニュートラルにも配慮した持続可能な操業や熊本港の利活用促進を図る。
- ・ また、モーターシフト需要に対応しながら、既存フェリーの活用によるモーターシフトの推進やRORO船航路の定期化を目指す。

### ②港湾脱炭素化の推進

- ・ 省エネの推進、電気やゼロカーボン燃料へのエネルギーシフト、電気のCO<sub>2</sub>ゼロ化（再エネ電力導入）等、港湾地域に立地する企業の経済活動における脱炭素化を、実現可能な取組みから着実に進める。
- ・ サプライチェーンの一端を担う港湾の脱炭素化の取組みは、単に環境への配慮だけでなく、船社や荷主から選ばれる競争力のある港湾を実現するために重要な要素であるため、立地企業等と協力しながら取組みを進める。

### ③コンテナラウンドユースに向けた取組み

- ・ コンテナラウンドユースに係る情報収集を継続するとともに、関係者間で情報を共有し、可能な範囲で調整を図る。

### ④TSMCの進出を契機とした更なる産業の集積への対応

- ・ 危険物や高圧ガス等の受入れ態勢整備として、コンテナヤードの拡張整備を進める。
- ・ 熊本港の利便性向上や利用促進を図るため、令和6年度から第二次分譲地の整備に一部着手し、熊本港の活用や周辺地域への貢献が見込まれるとともに、県や熊本市の施策の方向性に合致する取組みが見込まれるような企業の早期誘致を目指す。
- ・ 熊本港第二次分譲地も含めた幅広い地域で、企業立地促進補助金を活用し、港湾機能向上に資する物流企業や荷量の増加につながる製造業の誘致促進を図る。

### ⑤中九州横断道路、熊本西環状道路等によるアクセス機能の向上

- ・ TSMCの進出を契機として新生シリコンアイランド九州を実現させ、その効果を日本全体に波及させるためにも、引き続き、中九州横断道路及び熊本西環状道路の早期完成に向けて、国や沿線自治体等と連携を図りながら整備を促進していく。

### 中九州横断道路

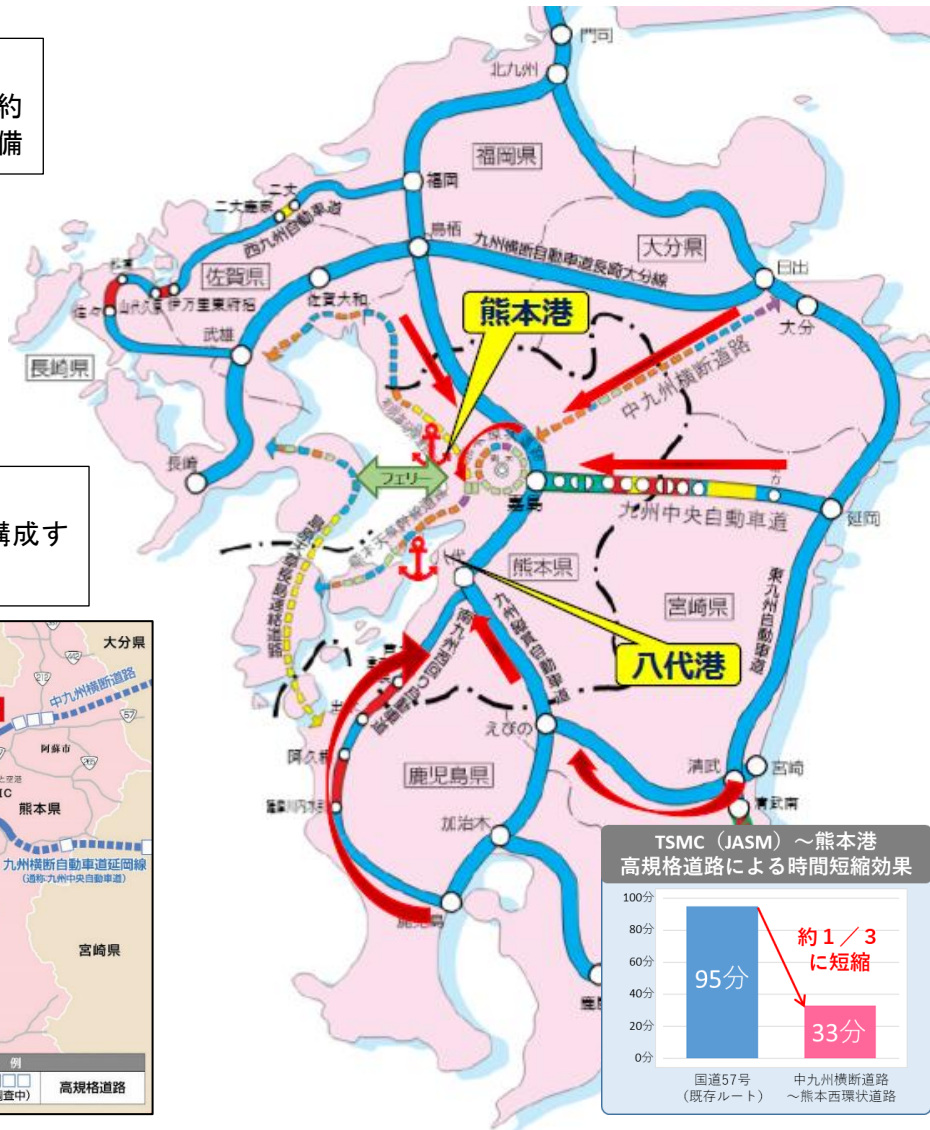
熊本～大分を結ぶ延長約120kmの高規格道路を整備

### 九州中央自動車道

(九州横断自動車道延岡線)  
熊本～延岡を結ぶ延長約95kmの高規格道路を整備中

### 熊本西環状道路

熊本環状道路の西側を構成する高規格道路を整備中



## ⑥クルーズ船の寄港促進

- ・ 熊本港の施設規模では、寄港可能な船のサイズが限定されることから、当面は約2万トンクラスまでのクルーズ船が誘致の対象となる。
- ・ クルーズ船の中でも特に、ラグジュアリー層の乗客が多い欧米船社にターゲットを絞り込み、クルーズ船誘致を行っていく。
- ・ クルーズ船観光客の受入れは、地域経済への波及効果が大きいいため、観光地の魅力発信による誘致促進や、地域のおもてなし等の受入れ環境の整備、官民連携した受入れ体制の強化を図る。

## ⑦戦略的広報の展開

- ・ 新聞等メディアの活用、展示会や陸運事業者も含めたポートセミナー等の各種機会を捉えた広報に加え、最新情報を適宜、ポートセールス協議会のホームページで発信するとともに、ホームページへのアクセスを促す取組みを行う。
- ・ 特に、八代市及び八代港ポートセールス協議会と共同で開催するポートセミ



ナーでは、熊本港及び八代港が一体となってそれぞれの魅力を国内外の関係企業にアピールすることで認知度向上を目指す。

- ・ ポートセールス協議会ホームページについて、他言語化対応への取組みを進めていく。

#### ⑧民間企業や関係行政機関との連携した取組み

- ・ TSMCの進出は県内港の利用促進を図る上で絶好の機会であるため、コンテナ取扱量の増加を目指すべく、当面は助成を継続する。なお、本ビジョン期間中に官民が一体となり、コンテナ取扱量の増加に取組み、その成果として将来的な助成事業の在り方について改めて検討を行う。
- ・ 港湾関係者による荷主企業への訪問に同行するなど、より効果的な営業活動が行えるよう連携する。
- ・ 今後の社会情勢の変化に適確に対応し、分譲地に立地する企業をはじめ、熊本都市圏や県北地域に集積する企業の生産活動に求められる海上輸送拠点としての機能を強化し、地域の雇用や地域経済の維持発展を念頭に、引き続き関係者と連携しながら取組みを進める。

## 4 熊本港の将来像

熊本港の将来像として、次の機能・役割を担う港を目指す。

- **熊本都市圏・県北地域における半導体関連産業の集積やアクセス機能の強化を背景とし、九州の真ん中といった地理的優位性からの『物流の拠点港』**
- **中国・台湾等への直行便など、新規航路の開拓による『企業から選ばれる港』**
- **耐震強化岸壁の整備等により船舶大型化に対応できる『機能が充実した港』**
- **九州横断の海上交通、クルーズ船の寄港による『人流の拠点港』**