

中九州の発展をリードする国際貿易港

九州西部の中央、八代海に注ぐ球磨川の河口に位置する八代港は、熊本県最大の国際 貿易港である。飼料やアルミ建材、製紙、セメント関連などの企業が集積する外港地区には、 船舶の大型化に対応する新コンテナターミナルが整備され、2018年に供用を開始。また、 大型クルーズ船の受け入れ拠点となる「くまモンポート八代」が2020年に開業するなど、 八代港は中九州地域の経済・産業活動を物流・人流の両面から支える東アジアのゲートウェイ として存在価値を高めている。



← 外港地区に国際物流ターミナル整備 ←



製造業が集積、飼料の 取り扱いや原木輸出も

八代港の発祥の地、蛇篭港(蛇 篭地区) に水深1.5m の物揚場が 作られてから150年。中九州地 域の物流拠点として発展を続け

てきた八代港の臨海部には、早 くからセメント会社や製紙会社 をはじめ我が国有数の企業が進 出し、約200カ所の事業所に約 4,700人が従事している。3つの 重要港湾と23の地方港湾があ

る熊本県内では最大の工業用地 を擁する工業港であり、工業製 品をはじめとした製造業が集積 する一方、飼料を取り扱う企業 が多数立地し、中九州地域の畜 産業を支える飼料生産拠点とし ても重要な役割を果たしている。 さらに、八代港の取扱貨物のう



港湾概要

【港湾区域面積】【臨港地区面積】 4.389ha

447ha

総取扱貨物量】 420万t(2021年)

蛇篭港に物揚場完成

内務省の指定港湾に指定

【外貿コンテナ取扱貨物量】 24,886TEU(2021年)

ち、輸出の39%を占め、品目別 で最も多いのが原木。中国を中 心とした東アジアでの木材需要 の拡大に伴い、我が国の原木輪 出量は年々増加傾向にあり、貿 易統計によると2021年の全国の 原木輸出量は前年比5.8%増の 約146万m3。このうち九州上 位7港の輸出量が全体の73%を 占めるとされ、八代港は志布志 港、細島港に次いで全国3位の 取扱量となっている。

主に4つの地区で構成、 増加するコンテナ貨物

現在の八代港は、大きく分け て4つの地区で構成されている。 石油コンビナートや、高圧ガス、 化学品などの危険物倉庫がある 「大島地区」、コンテナ、バルク の両貨物を取り扱い、臨港地区 面積の多くを占める「外港地区」、 内陸側に位置し、砂・砂利、セ メントや紙パルプ関連企業が立 地する「内港地区」、浚渫土砂の

■ 八代港の沿革

1872年

1916年

1948年 運輸省八代港工事事務所設置 1959年 重要港湾指定 1961年 外港地区建設開始 1962年 出入国港指定 外港地区岸壁(水深9m、7.5m)完成 1965年 1966年 関税法上の開港指定 外港地区岸壁(水深7.5m)第2バース完成 1967年 植物防疫法による木材指定港に指定 1973年 外港地区岸壁(水深10m)第1バース完成 検疫法に基づく検疫指定港に指定 1979年 外港地区岸壁(水深10m)第2バース完成 九州縦貫自動車道八代インター開通 1980年 1983年 外港地区岸壁(水深10m)第3バース完成 1985年 外港地区岸壁(水深10m)第4バース完成 1992年 外港地区岸壁(水深12m)第1バース完成 1994年 外国産食糧の輸入港に指定 1996年 八代港臨港線が開通 1999年 外港地区岸壁(水深12m)第2バース完成 韓国との国際定期コンテナ航路が開設 2007年 外港地区国際物流ターミナルに着工 2010年 重点港湾に選定 2013年 外港地区岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)完成 2017年 国際旅客船拠点形成港湾に指定 2018年 新コンテナターミナル供用開始 2020年 国際クルーズ拠点「くまモンポート八代」供用開始 2021年 台湾との国際定期コンテナ航路が開設

処分場として埋め立て・造成さ れており、今後の木材集積拠点 として位置付けられる「加賀島 地区」。この4地区がそれぞれの

2022年

CFS倉庫供用開始

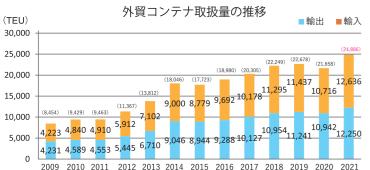
地理的特性を生かし機能を分担 している。

コンテナについては、1999年 に熊本県内初の国際定期コンテ

Marine Voice 21 Spring 2023 vol.321 Marine Voice 21 Spring 2023 vol.321

総取扱貨物量の推移





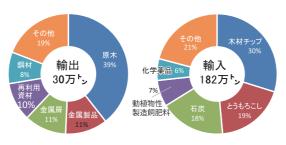
ナ航路が韓国・釜山港間に開設 され、2013年に釜山航路がも う1便増えたのに加えて、2021 年に台湾航路が開設され、現在、 韓国・釜山航路(週2便)と台湾 航路(週1便)が就航。このほか、 神戸港を結ぶ国際フィーダー航 路が2013年から不定期に運航 している。外貿コンテナ取扱貨 物量は2009年以降、ほぼ一貫 して右肩上がりで増加しており、 新型コロナの感染拡大で世界経 済が混迷する中、2021年に過 去最高の24,886TEU(※) に達 している。(※TEU=標準的な長さ20 フィートで換算したコンテナ個数を表す単位)

出典) 2008~2021年は港湾統計(年報)

熊本地震では防災 拠点機能を発揮

2016年4月、最大震度7を観 測する地震が14日と16日に立 て続けに発生した熊本地震。震 度1以上の揺れを累計4,300回 以上観測するなど長期間にわ たって余震が続き、熊本県や大

取扱貨物量内訳(2021年)



出典)港湾管理者調べ



分県では家屋の倒壊や土砂崩れ

などにより甚大な被害を受けた。

震源に近かった熊本港では震

度6強を記録したものの、震源

が比較的内陸側だったことから、

両県の港湾についてはクラック

や段差の発生などは確認された

が、岸壁倒壊や落橋といった深

八代港は震源から少し離れて

いたため、臨港道路での一部液

状化や岸壁背後でのクラック発

生などが見られたが、比較的軽

微な被害にとどまり、点検・応

急復旧によって通常通りの岸壁

利用が可能になった。外港地区

の岸壁には海上保安庁の巡視

船、海上自衛隊の艦船が係留し、

ホテルシップとして被災者の宿

泊や入浴、食事の提供といった

船舶による災害支援活動を展開。

緊急物資の輸送では、八代港を

拠点として九州の南北を結ぶ代

替航路が臨時開設され、生活物

刻な被害には至らなかった。



資の安定輸送に寄与した。

自然災害が頻発する中で、八 代港は大規模災害発生時に港湾 が果たす重要な役割を如実に示 す形となった。熊本地震の経験 を踏まえ、外港地区の岸壁の一 部が耐震強化岸壁として整備さ れ、2020年に供用を開始した。 同県初の耐震強化岸壁で、地 盤条件などを考慮してジャケッ ト式の構造を採用。鋼管を立体 的に組み立てたトラス構造物と、 海底地盤に打ち込んだ杭を一体 化させて岸壁の耐震性能を強化 した。ジャケットは1基の大き さが、長さ60m、高さ14m、幅 20mで重さ700t。このジャケッ ト3基を、国際クルーズ拠点の 形成に向けた岸壁の整備に併せ て据え付け、八代港の防災拠点 機能の向上を図っている。

コンテナヤードを 移設・拡充

八代港の港湾施設整備の変

← 地域産業の競争力強化へ施設整備 ← →



遷をたどると、旧運輸省八代港 工事事務所が戦後間もない1948 年に設置され、まず内港地区で、 防砂堤によって港湾と河川を分 離し、国内向け取扱施設の整備 が進んだ。外港地区では1958 年から、外国向け取扱施設の 整備や臨海工業用地の造成に着 手。翌年には重要港湾に指定さ れ、近代的な国際港湾の形成に 向けた基盤整備が着々と進行し た。1966年に水深10mの岸壁 整備に着工。背後地への相次ぐ 企業進出に呼応して1985年度 までに水深10m 岸壁が4バース、 1999年度までに水深12m岸壁 が2バースそれぞれ完成した。

国際定期コンテナ航路の開 設を機に、八代港のコンテナ貨 物取扱量が増加するのに従って、 次第にコンテナヤードが手狭に なる一方、輸送需要の増大とそ れに伴う船舶の大型化の進展に よって、大型船舶が入港する際 には、いったん他港で貨物を降 ろすなどの「喫水調整」が必要に なるといった新たな課題が顕在 化してきた。我が国産業の国際 競争力の強化には物流コストの 低減が欠かせない。非効率な輸 送形態を解消し、八代港の港湾 施設の機能強化を図るため、国 土交通省九州地方整備局熊本 港湾・空港整備事務所は、岸 壁の老朽化対策と合わせ、ふ頭 の再編に取り組み、コンテナヤー ドの移設・拡充、水深10m岸 壁の水深12m化による既設ター ミナルの高度化などを実施した。



受け入れ機能の強化を図った新 コンテナターミナルは2018年に 供用を開始。入港可能なコンテ ナ船はそれまでの最大5.000t級 から、最大3万t級となり、港 湾管理者の県が整備した大型ガ ントリークレーンの導入により、 従来の8列3段積みから、13列 5段積み対応へと能力がアップ した。

さらに、小口貨物を取り扱う CFS(コンテナ・フレート・ス テーション)が昨年6月に完成。 熊本県は農林水産物・食品の輸 出促進に力を入れており、農産 物をはじめとした小口貨物を専 用に取り扱う環境が整ったこと で、地域産業の競争力強化につ ながることを期待している。

船舶の大型化に対応、 水深 14m 化へ取り組む

輸送の効率化は、二酸化炭素 排出量の削減といった環境負荷 の軽減につながることも、船舶 の大型化を後押ししている。入 港船舶のさらなる大型化に対応 するため、八代港では国際物流 ターミナルの水深14m化に向け た整備事業が進められている。

「岸壁、泊地、航路のうち、岸 壁と泊地は既に14m化が完成し、 現在は航路の水深12mから14m への増深整備に伴い発生する浚 渫土砂の処分場を沖合の大築島 地区に増設する工事に着手して おり、本年度(2022年度) は護 岸の基礎工や地盤改良工を進め ています」(島村辰一熊本港湾・ 空港整備事務所長)。

延長280mの水深14m岸壁(1 バース)は2013年に完成。前面 の泊地の整備は終わっているこ とから、ここに至る航路の増深 が完了すれば、飼料やその原料 となる穀物の輸入は、これまで の3万t積載から5.5万t積載へ と大型船での満載入港が実現し、 より一層効率化する期待がある。 大築島地区の土砂処分場は、北 側にある土砂処分場に隣接して、 南側に新たな土砂処分場を整備 する計画だ。





くまモンポート八代の 完成で広がる交流

八代港は、国土交通省港湾局 が2017年に指定した全国6カ所 の「国際旅客船拠点形成港湾」 (第1次募集分)のひとつ。外国 籍のクルーズ船の寄港需要を踏 まえ、八代港では貨物岸壁に大 型クルーズ船対応の付帯設備を 2015年に整備していたが、国の 指定を契機に官民連携による国 際クルーズ拠点の形成に向けた 取り組みが本格化した。

「世界に開くゲートウェイ 八 代港|をコンセプトに掲げ、世 界最大22万t級のクルーズ船の 受け入れが可能な延長410mの クルーズ船専用岸壁(一部耐震 強化岸壁)と泊地を直轄事業で 整備。熊本県が円形デザインを 採用した面積4.4haの駐車エリ アと付帯施設を、事業者(ロイ ヤルカリビアン社)が旅客ター ミナル(延べ3,610㎡) とフード コートや日本庭園、多目的芝 生広場などのおもてなしゾーン

(2.7ha) を整備し、「くまモン ポート八代 として 2020 年3月 に完成を迎えた。

八代港には2013年から海外 のクルーズ船が寄港し、2017年 には65回と過去最高を記録し たが、予期せぬコロナ禍の影響 で2020年以降は「寄港なし」 の状況が続いた。感染症の流行 がようやく落ち着きを見せてき た昨年1月、国内クルーズの再 開を受けて「にっぽん丸」(商船 三井客船)がくまモンポート八



くまモンポート八代の概要

代に初寄港し、クルーズ拠点港 湾としての今後の発展に明るい 希望を抱かせた。国際クルーズの 寄港予約も入り始めているようだ。

ラッピングコンテナで 特産品 PR

くまモンポート八代へのク ルーズ船の初寄港を誰よりも喜 んだ関係者の一人が、八代市経 済文化交流部の野口博之次長 だ。地元・八代市は以前から「港 を核としたまちづくり」に力を注 いできた。野口次長は「くまモ ンポート八代には地元グルメを 楽しんだり、特産品を購入した り、普段から市民や観光客が楽

2021年7月には、『みなとオア シス八代』の登録証交付式がく まモンポート八代で開かれまし た。この登録を契機に今後、港 や海岸を活用した地域住民の交 流や観光振興の促進が期待され るとともに、コロナ禍が収束し た暁には大型クルーズ船の寄港 に合わせた歓迎イベントの開催 など、さらなる地域活性化とに ぎわい創出につながるものと思 います」と熱く語る。

八代市が「港を核としたまちづ くり」に力を入れる背景には、「本 市は八代港と一緒に発展してき

しめる場所がたくさんあります。 た (野口次長)との認識がある。 同市が製作した全国的にも珍し い「ラッピングコンテナ」はそう した熱意の結晶ともいえるもの。 とかく殺風景になりがちな海上 コンテナに、市の特産品である 「晩白柚(ばんぺいゆ)、トマト、 い草|や「ユネスコ無形文化遺産 に登録された妙見祭」、「全国花 火競技大会」、「日本遺産に登録 された石橋」とご当地キャラク ターのくまモンをカラフルにあ しらったデザインで、海外への 同市のPRだけでなく、物流港 としての八代港の知名度向上に も一役買っている。

Yatushiro port

PICK UP

高潮に備え「コンテナ流出防止柵 | 設置

八代港には高潮によるコンテナの流出を防止 するための対策が講じられている。2004年の台 風 18 号により、八代港で高潮浸水被害が発生し た経験を踏まえ、2018年に実施したインフラ施 設点検の結果を基に、コンテナの流出防止対策 の在り方を検討。国際物流ターミナルのコンテ ナヤードに「コンテナ流出防止柵」を設置する緊 急対策事業が2020年にかけて進められた。

流出防止柵は固定式と移動式の2種類。「コン テナヤードの側面は、柵を常時固定した構造と し、前面については、ストラドルキャリアによ



岸壁前面部の移動式流出防止柵

る荷役に支障が発生するので、柵本体の移動が 可能な構造を採用しています」(熊本港湾・空港 整備事務所の小野太十企画調整課長)

移動式の柵は、通常はコンテナヤード内の施 設に保管しておき、台風の発生時など高潮警報 が発令された際にはフォークリフトを使って保 管施設から移動させ、所定の設置箇所に順次、 手際よく設置していく。コンテナ流出防止柵は、 自然災害発生時のコンテナ貨物に及ぶ損害を未 然に防ぐ、八代港の特徴的な港湾機能に位置付 けられる。



台風による高潮浸水被害状況

※人物の肩書は3月上旬の取材時点のものです (取材協力・資料提供/国土交通省九州地方整備局熊本港湾・空港整備事務所)

Marine Voice 21 Spring 2023 vol.321 Marine Voice 21 Spring 2023 vol.321