

# やつしろ物流拠点構想

平成29年9月

熊 本 県

# 目 次

<b>第1章 やつしろ物流拠点構想とは</b> . . . . .	<b>1</b>
1 構想策定の趣旨及び基本的な考え方	
2 他計画等との関係	
3 構想の対象地域	
4 構想の期間	
5 推進体制	
6 進捗管理	
<b>第2章 八代地域の特性・ポテンシャルと課題</b> . . . . .	<b>3</b>
1 道路・鉄道	
(1) 道路	
(2) 鉄道	
2 八代港	
(1) 県内最大の国際貿易港	
(2) 国際クルーズ拠点港	
(3) その他（県内の海上輸送）	
3 産業集積	
4 農林水産物と県南フードバレー構想の取組み	
5 魅力ある観光資源と伝統文化	
6 八代地域の労働力	
<b>第3章 構想が目指す「物流拠点」のイメージと取組みの方向性等</b> . . . . .	<b>13</b>
1 構想が目指す「物流拠点」のイメージ	
2 取組みの方向性	
(1) モノを集め、販路を拡大するための多様な取組みの展開	
(2) 国際貿易港を中心とした物流拠点を支えるソフトインフラの充実	
(3) フードバレー構想や国際クルーズ拠点港の好機等を最大限に活かす民間投資等の誘発	
3 具体的な取組みの例示	
(1) 企業の誘致と育成	
(2) 航路及び販路の拡大	
(3) 輸送・輸出入体制の強化と効率化	
(4) ソフトインフラの充実	
(5) インフラ整備	
(6) クルーズ船寄港増に伴う関連施策	
(7) 県南フードバレー構想関連施策との連携	
(8) 期待される民間投資等	

# 第1章 やつしろ物流拠点構想とは

## 1 構想策定の趣旨及び基本的な考え方

本構想は、県政運営の基本方針である「熊本復旧・復興4カ年戦略」（平成28年12月策定）の施策5-⑥「交通結節点の拠点性向上」を踏まえ、八代地域の物流拠点に関する構想を具体化したものです。

物流とは、「物的流通」の略で、生産者から消費者までの生産物の移動を意味しており、包装・輸送・保管・荷役・情報などの活動を包括します。このことから物流拠点とは、モノを集め、集まったモノを流通させるための足場となる重要な地点、場所であると言えます。

本構想は、八代地域の特性、ポテンシャルを最大限に活かし、同地域が南九州の物流拠点となることを目指して、取組みの方向性や具体的な取組み例などを示すものであり、この方向性を関係機関等と共有し、本県と八代市をはじめとする県南地域の自治体や民間団体の動きを踏まえ、「くまもと県南フードバレー構想」等との整合を図りながら取組みを進めていくことを基本的な考え方とします。

＜熊本復旧・復興4カ年戦略＞より 一部抜粋

施策5-⑥ 交通結節点の拠点性向上

交通結節点としての機能が高まる八代地域のポテンシャルを最大限に活かし、南九州の物流拠点化に向け「やつしろ物流拠点構想」の具体化に向けた検討を進めます。

## 2 他計画等との関係

他の主な計画等との関係は以下のとおりです。

### ① 「くまもと県南フードバレー構想」

平成25年3月に策定した上記構想のこれまでの取組み成果を発展させた商品開発、販路開拓、ネットワーク形成等を推進します。

### ② 「八代港における国際旅客船拠点形成計画」

### ③ 「熊本県地域未来投資促進基本計画」

### ④ 「ようこそくまもと観光立県推進計画」

平成29年9月に策定予定の②③④の計画の記載等と整合を図りながら取組みを進めます。

### ⑤ 市町村の計画等との関係

八代市をはじめとする県南地域の自治体や民間団体のそれぞれの役割に応じて、「やつしろ物流拠点構想」の実現に向けた取組みを進めます。

### 3 構想の対象地域

本構想は、その趣旨から、県内最大の国際貿易港である八代港を有し、高速交通網の要衝である八代地域（八代市、氷川町）を対象とします。

なお、本構想の取組みを、隣接する水俣・芦北地域、人吉・球磨地域を含めた県南地域や天草地域等の更なる発展につなげるとともに、南九州をカバーする物流拠点を目指します。

### 4 構想の期間

八代港において、クルーズ船専用岸壁が整備され、貨物船及びクルーズ船がそれぞれの専用岸壁を利用できる予定の平成32年度に向けて重点的に取り組むことから、「熊本復旧・復興4カ年戦略」と同じく、平成31年度（西暦2019年度）までを期間とします。

しかしながら、本構想の実現には長い期間が必要なものもあり、長期的な視点に立った取組みも盛り込んでいます。

### 5 推進体制

本県及び八代市をはじめ、関係自治体、民間（企業・団体）が連携を図りながら取組みを推進していきます。

### 6 進捗管理

本構想に関係する庁内各課による連絡会議を開催し、八代市をはじめ、関係自治体、民間団体等の意見を踏まえながら取組みの方向性を検証し、具体的な取組みについて検討・見直しを行います。

## 第2章 八代地域の特性・ポテンシャルと課題

### ＜八代地域の特性・ポテンシャル等＞

- 九州の中央に位置し、高速道路や鉄道網など高速交通網の結節点・要衝  
※九州縦貫自動車道、南九州西回り自動車道、九州新幹線、鹿児島本線等の存在
- 県内最大の国際貿易港である八代港の存在  
県内唯一の「官民連携による国際クルーズ拠点」（全国で6港湾）
- 県下有数の工業都市として発展してきた産業集積
- 広大な優良農地や施設園芸ハウス、豊かな森林などの豊富な農林水産資源  
「くまもと県南フードバレー構想」の推進
- 魅力ある観光資源と伝統文化  
※松浜軒や日奈久温泉などの観光資源とユネスコ無形文化遺産である八代妙見祭などの伝統文化
- 八代地域の産業を支える生産年齢人口の減少

### 1 道路・鉄道

#### (1) 道路

八代地域は、九州の中央に位置し、九州を南北に縦貫する国道3号、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道などの幹線道路が交わる高速交通の要衝となっています。

八代 IC<sup>1</sup>と八代港は約9 km、車で約10分強と近接しており、八代港から福岡市、佐賀市、宮崎市、鹿児島市の最寄りICまで、いずれも車で2時間程度です。南九州の主要都市である宮崎・鹿児島両市から博多港まで陸上輸送する場合に比べて、八代港へは1/2の距離（時間）でアクセスできます。

九州自動車道と宮崎自動車道の分岐点で陸上交通の要衝である宮崎県えびの市は、八代市と宮崎・鹿児島各市のほぼ中間地点にあることなどから、八代地域は地理的に、海上・陸上輸送両面において南九州の物流拠点となりうるポテンシャルが高いと言えます。

また、八代市内には八代IC、八代南IC、日奈久ICと3か所の高速道路のインターチェンジがあり、九州各方面へのアクセスも容易です。さらに、南九州西回り自動車道（八代JCT<sup>2</sup>～鹿児島市）、九州中央自動車道（嘉島JCT～延岡市）の整備も進められていることから、八代地域の物流拠点としての必要性はますます大きくなるものと考えられます。

県道八代港線（臨港線）の整備により、八代ICと八代港との一体的アクセスが確保されていますが、併せて、八代南ICと八代港を結ぶ都市計画道路南部幹線の整備も進められており、早期の完成が望まれています。

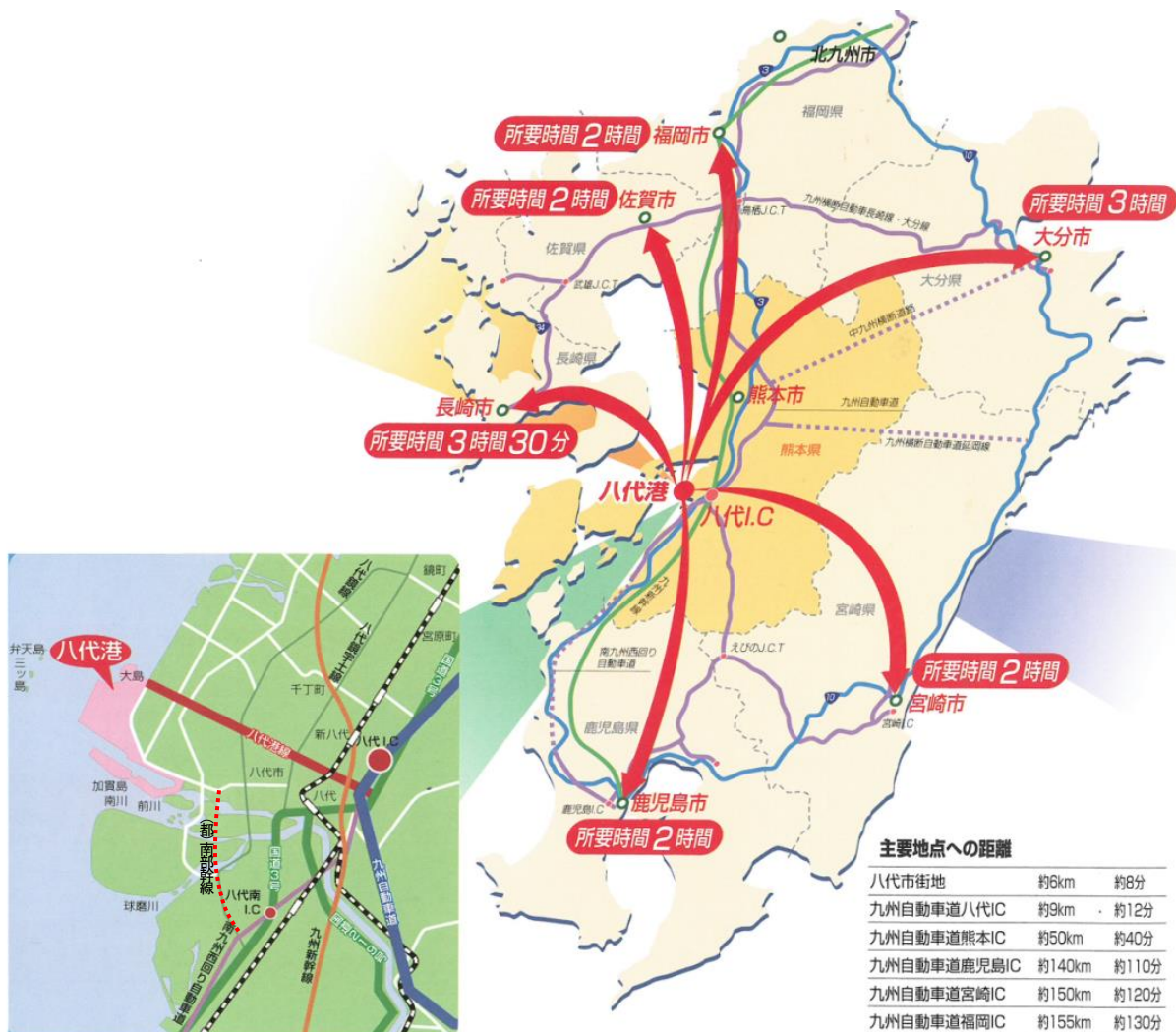
<sup>1</sup> IC: 「interchange」の略。インターチェンジ

<sup>2</sup> JCT: 「junction」の略。ジャンクション

なお、全国の国内陸上貨物輸送量は、約47億トン（平成26年度）ですが、このうち、トラックの輸送分担率はトンベースで約9割（約43億トン）を占めています。輸送距離を勘案したトンキロ<sup>3</sup>ベースでも約5割を占めており、自動車輸送が国内物流の基幹的な役割を果たしていると言えます。

一方、近年は、全国的な労働人口減少や、トラックドライバーの高齢化、宅配物の増加による過重労働等により、県内でも陸上輸送を中心に物流を支える人手が不足しています。

若者や他業界からの転職者等への支援や、働きやすい環境の整備、また、ICT<sup>4</sup>、IoT<sup>5</sup>を活用した物流関係業務の省力化、自動化など、いわゆるソフトインフラ<sup>6</sup>を充実することにより、人材の育成・確保が求められています。



<sup>3</sup> トンキロ：トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位

<sup>4</sup> ICT：「Information and Communication Technology」の略。情報通信技術

<sup>5</sup> IoT：「Internet of Things」の略。様々な「モノ」がインターネットに接続され、情報交換することにより相互に制御する仕組み

<sup>6</sup> ソフトインフラ：制度や仕組み、人材等といったソフト面のインフラ

## (2) 鉄道

鉄道における貨物の国内輸送は、約4,300万トン（平成26年度）であり、鉄道の輸送分担率はトンベースで約1%程度です。

しかし、ドライバーの人手不足等により、特に長距離の陸上輸送について危機感が高まる中、長距離・大量輸送が可能であり、低環境負荷に優れた物流システムへの転換（モーダルシフト）として、鉄道や海運による輸送が再び脚光を浴びています。

八代市は、道路の結節点だけでなく、九州新幹線の新八代駅、鹿児島本線、肥薩線、肥薩おれんじ鉄道の八代駅（共同使用）を有する鉄道網の結節点でもあります。八代駅では日本貨物鉄道(株)（JR貨物）による12フィートの専用コンテナを取り扱うことができるなど、モーダルシフトに対応できる環境にあります。後述する八代港の存在も含め、八代地域は、コンパクトなエリアに陸上、海運、鉄道の3つの輸送手段があり、その点においてポテンシャルが高いと言えます。

また、平成23年3月に九州新幹線（鹿児島ルート）全線が開業し、九州を縦に結ぶ大動脈ができたことにより、新八代駅から博多駅又は鹿児島中央駅まで片道約1時間程度となり、京阪神地域へも日帰りでの往復が可能なることから、八代地域の人的・経済的交流の活性化が今後も期待されるところです。

その中で、八代港が今後国際クルーズ拠点港として整備されると、クルーズ船の寄港は平成29年から平成30年には70隻程度の見込みであるのに対し、将来的には、年間200隻程度の寄港も可能となるなど、多くのクルーズ船客（観光客）が八代港を利用することになります。

併せて、新たに整備される八代港そのものが、観光名所としての魅力を有し、八代地域の集客のコンテンツとなることも期待されています。

八代港から新八代駅及び八代駅までの距離は比較的近いことから、これらの観光客が八代港と県内外の各地との往来に鉄道を活用できることは、人的・経済的交流の面から大きな強みと言えます。

## 2 八代港

### (1) 県内最大の国際貿易港

八代港は、九州西部の中央部に位置し、発展する東アジアに近接しています。船舶が接岸できる岸壁は、外港地区、内港地区合わせて29バース<sup>7</sup>あり、県内最大の国際貿易港です。現在国において、物流の効率化・高度化を図り国際競争力の向上を目指す「国際物流ターミナル改良事業」が進められており、平成25年に5.5万トン級の貨物船に対応する水深14m岸壁1バースが整備され、博多港、北九州港に次ぐ水深の岸壁を有することになりました。

現在最大16万トン級の大型クルーズ船の寄港も増えているため、貨物船と大型クルーズ船が岸壁の利用について調整を行う場面も生じていますが、クルーズ船専用岸壁の整備等が予定されており、これが完成すれば、貨物船用とクルーズ船用の岸壁が区分されることになります。

<sup>7</sup> バース：船が貨物の積卸し及び停泊するために着岸する場所

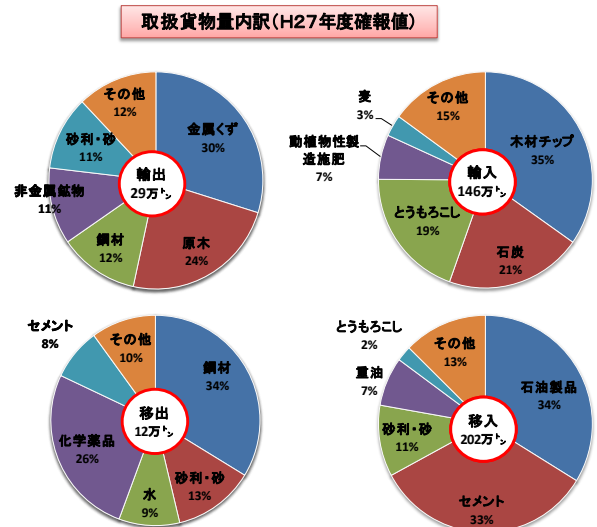
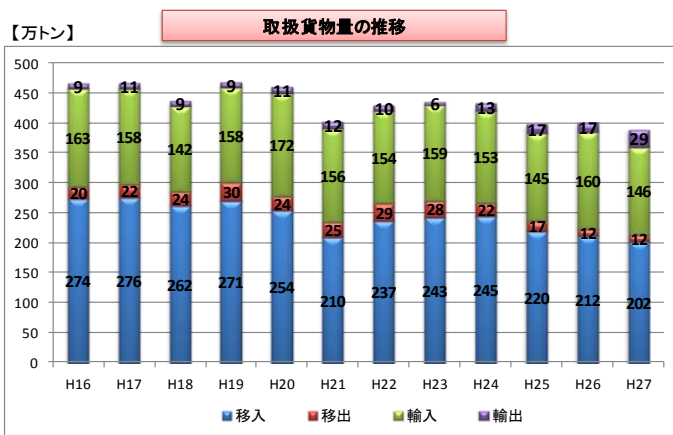


また、この国際クルーズ拠点の整備と並行して、大型ガントリークレーン<sup>8</sup>の配備やコンテナヤード<sup>9</sup>の移設拡張など、物流インフラに関する港湾施設の整備・強化も進められています。

これらにより、コンテナ船舶の大型化への対応、物流コストの低減、環境負荷の軽減など、多くの効果が期待でき物流面での利用拡大が見込まれます。



また、八代港の貨物取扱量（平成27年）は390万tであり、県内の港湾全体における外国貿易（輸出入）の約85%、国内貿易（移出入）の約59%の貨物が取り扱われています。グラフ「取扱貨物量内訳（平成27年度確報値）」のとおり、取扱量が最も多いのは移入の202万tであり、石油製品及びセメントで7割近くを占めています。輸入の取扱量は146万tで、木材チップ、石炭及びとうもろこしで7割を超えています。なお、外港地区は外国貿易、内港地区は国内貿易を中心に利用されています。



<sup>8</sup> ガントリークレーン：橋桁の両端に2本の車輪を設け地上のレール上を走行する構造の、主にコンテナの積み卸しに利用されるクレーン

<sup>9</sup> コンテナヤード：コンテナを船から積み卸したり、トラックに積み卸したり保管したりする場所



コンテナ貨物については、平成11年6月に八代港と韓国の釜山港間に県内初のコンテナ国際航路が開設されましたが、現在、同航路間を3船社による週3便のコンテナ船が運航しています。

外港地区の-10m岸壁4バースをコンテナ専用岸壁として利用しており、釜山港を経由して、アジアはもとより、北米やヨーロッパなど世界中の貨物の輸出入が可能となっています。

また、平成20年5月からは、コンテナ1本に満たない小口の荷物を世界350の港へ輸送できる「小口混載貨物」が利用可能となり、利便性を向上させています。

このような中、国際コンテナ貨物取扱量は、平成28年に18,980TEUとなり、前年(17,728TEU)を上回り過去最高となりました。なお、八代港の国際コンテナ貨物取扱量は本県全体の約72%になります。輸出では、再利用資材、原木及び金属くずで約8割を占めますが、輸入では、染料・塗料・合成樹脂などの化学製品や製造飼肥料、衣料など多岐にわたっています。

### 【国際コンテナ定期航路】週3便

八代港⇄釜山港

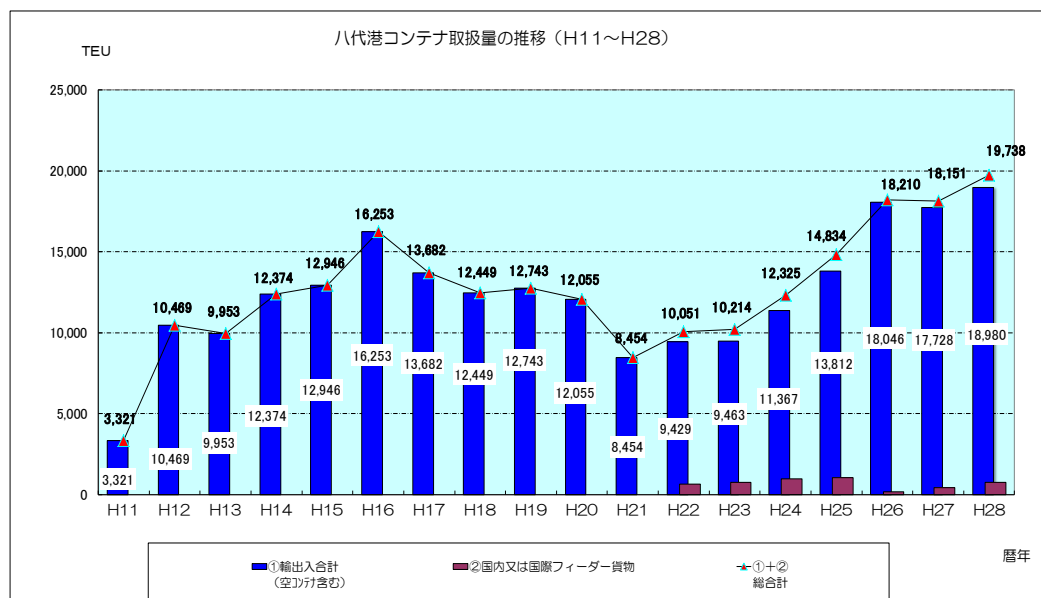
**火曜運航** 八代(火)⇒釜山(水・日)⇒長崎(月)⇒熊本(火)⇒八代(火)

**水曜運航** 八代(水)⇒釜山(木)⇒伊予三島(金)⇒福山(土)⇒水島(土)⇒釜山(日・月)⇒長崎(火)⇒熊本(火)⇒八代(水)

**金曜運航** 八代(金)⇒三池(金)⇒釜山(土)⇒三池(月)⇒薩摩川内(火)⇒釜山(水)⇒薩摩川内(木)⇒八代(金)

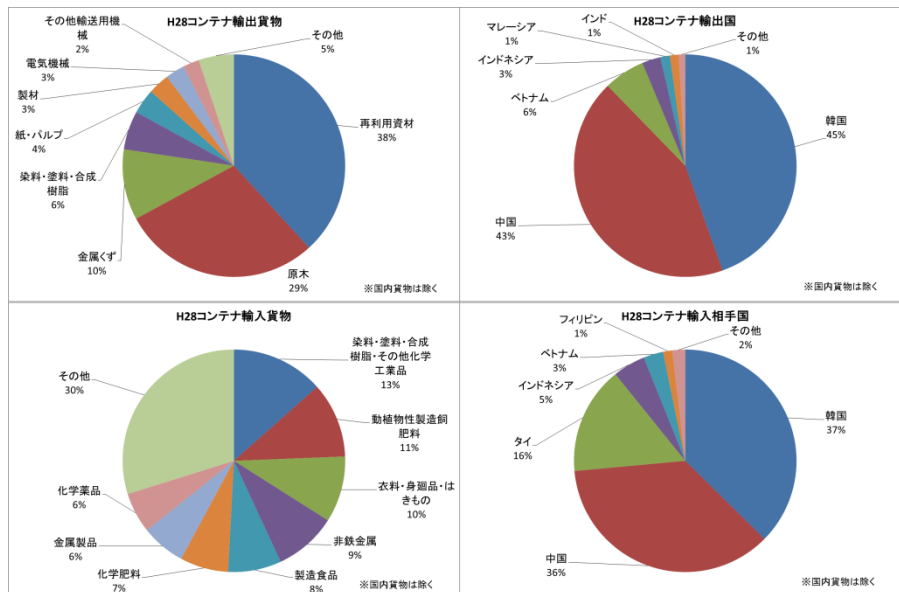
### 【内航コンテナ航路】不定期

八代 ⇒ 薩摩川内 ⇒ 響 ⇒ (神戸) ⇒ 八代 ※(不定期)



	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
輸出(実入り)	799	556	1,266	3,370	3,894	4,776	3,660	3,316	3,098	3,153	1,517	1,930	1,367	1,904	2,954	5,369	5,553	<b>5,492</b>
輸入(実入り)	1,040	5,242	4,711	4,915	4,551	5,577	5,527	4,594	5,058	4,442	3,580	4,130	4,635	5,469	5,788	6,163	5,264	<b>6,148</b>
輸出入合計(実入り)	1,839	5,798	5,977	8,285	8,445	10,353	9,187	7,910	8,156	7,595	5,097	6,060	6,002	7,373	8,742	11,532	10,817	<b>11,640</b>
①輸出入合計(空コン含む)	3,321	10,469	9,953	12,374	12,946	16,253	13,682	12,449	12,743	12,055	8,454	9,429	9,463	11,367	13,812	18,046	17,728	<b>18,980</b>
②国内又は国際フィーダー貨物	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	622	751	958	1,022	164	423	<b>758</b>
①+② 総合計	3,321	10,469	9,953	12,374	12,946	16,253	13,682	12,449	12,743	12,055	8,454	10,051	10,214	12,325	14,834	18,210	18,151	<b>19,738</b>

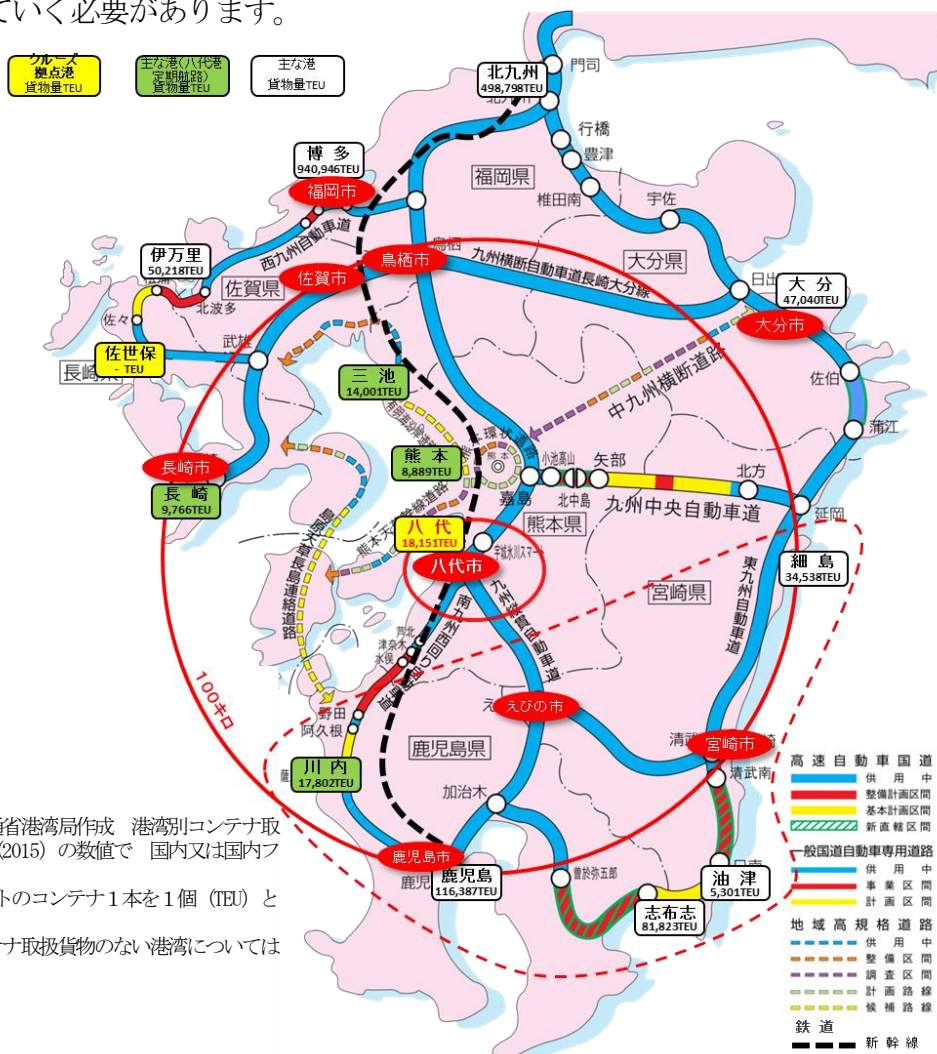
企業立地情報へ



企業立地課調べ

平成30年度に供用開始予定の大型ガントリークレーン配備などにより、取扱量の増加や新規航路開設にも期待が寄せられています。

今後、八代港の物流機能の強化にあわせて、新規航路開設、輸出貨物の集貨、県産品の販路開拓等が進むよう、国や民間団体等の協力を得ながら、輸出入や国内輸送等に必要の環境の整備・充実に引き続き取り組んでいくことが必要です。また、県内だけでなく南九州の他県にも同港の機能強化を周知し、需要を掘り起しながら利用拡大を目指していく必要があります。



※貨物量 TEU は国土交通省港湾局作成 港湾別コンテナ取扱量 (TEU) ランキング (2015) の数値で 国内又は国内フィーダー貨物を含む  
 注 1. 長さ 20 フィートのコンテナ 1本を 1個 (TEU) としてカウント  
 注 2. 2015 年にコンテナ取扱貨物のない 港湾については掲載していない

## (2) 国際クルーズ拠点港

八代港へのクルーズ船寄港は、平成26年に5隻、平成27年及び平成28年には12隻でしたが、平成29年はこれまでを大幅に上回る70隻程度が予定されています。

本県とアメリカのロイヤル・カリビアン・クルーズ社（RCL社）は、国が募集する「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾に連名で応募し、同年1月に八代港が国際クルーズ拠点港に選ばれました（全国で6港湾）。

今後は、国・県によるクルーズ船専用岸壁の整備のほか、RCL社による旅客ターミナル及び集客施設の整備等が進められる予定ですが、クルーズ船の寄港増に伴い、人の交流が増加することから、にぎわいの創出など地域の活性化も期待されるところです。このような好機を逸することなく、民間による関連投資を引き出していく取組みが必要です。

一方、クルーズ船の観光客は、そのほとんどが団体旅行者であり、ツアーオペレータ<sup>10</sup>が作成する観光コースを利用しますが、熊本の魅力を十分に実感してもらえないだけでなく、地域の経済効果に十分に結びついていないという意見もあります。

熊本の魅力が詰まった上質な旅行商品を提供することで、八代港のクルーズ船人気を継続的なものとし、地元もクルーズ船効果を感じることで、八代地域のにぎわい・活性化につながっていきます。そしてその流れを県内経済に波及させる取組みをオール熊本で進めていく必要があります。

## (3) その他（県内の海上輸送）

現在、八代港から県内への定期航路はありませんが、かつては、天草の松島、姫戸、樋島、倉岳などと定期航路が就航するなど、八代地域と天草地域は海上輸送を通じた人的・経済的交流が行われていました。

今後、クルーズ船客も含め八代港を中心とした交流が活発になれば、天草地域への航路の再開を求める声が上がることと考えられます。

## 3 産業集積

八代地域は、恵まれた自然条件に加え、臨海工業用地の造成や、工業用水道及び八代港の整備に伴い、早くから大企業の工場が進出し、県下有数の工業都市として発展してきました。

日本製紙(株)八代工場、興人フィルム&ケミカルズ(株)八代工場、メルシャン(株)八代工場、YKK AP(株)九州製造所、ヤマハ熊本プロダクツ(株)など多くの製造業の工場が立地し、パルプ・紙・紙加工品、金属製品、食料品・飲料などの産業集積が進んでいます。

また、八代港の整備、工業都市としての発展とともに、運輸業の発展・集積も進んでおり、製紙の原料や製品の配送に関わる日本紙運輸倉庫(株)九州支店八代営業所、(株)上組八代支店、パシフィックグレーンセンター(株)八代支店等が立地するほか、松木産業(株)、(株)亀万運送等の地場企業も発展するなど、大手・中小企業が一体となった産業集積が見られます。

<sup>10</sup> ツアーオペレータ：旅行会社の委託を受けて海外旅行の現地手配を行う会社(法人)のこと

この他、八代港には、製紙製造の原料を輸入している日本製紙木材(株)西日本支店八代営業所、土木・建築用の木材を加工販売している高原木材(株)など、卸売業関係の企業の集積も進んでいます。

今後、八代地域が南九州の物流拠点となるためには、物流関連産業の集積が一層求められますが、そのためには、八代港の物流機能の強化やアクセス道路の整備などのインフラ整備と、前述したソフトインフラの充実等により、関連企業の誘致と育成、航路及び販路の拡大並びに輸送体制の強化と効率化等を図っていく必要があります。

#### 4 農林水産物と県南フードバレー構想の取組み

八代地域には、球磨川と氷川の両水系により形成された豊かな土地が広がり、扇状地や三角州を中心とした沖積平野が形成されています。

さらには干拓事業による広大な平野を有しており、優良農地や施設園芸ハウスが整備されています。

これらの条件等を活かし、八代地域ではイ草、トマト、晩白柚が日本一の生産量を誇り、ショウガなども全国的な産地として有名です。また、その他の県南地域もデコポン、クリなどが全国有数の生産量を誇るほか、キャベツ、馬鈴薯などの露地野菜の生産も近年拡大するなど、これら農産物の生産力は県南地域の「強み」となっています。

県南地域の農林水産業の特徴として、農業では、八代地域は産出額の約70%（平成27年度）を野菜が占めているのに対し、水俣・芦北地域では約50%が果樹、人吉・球磨地域では米、野菜及び茶などの工芸農作物の3品目がそれぞれ30%前後となっています。

林業では、本県の林業総生産額の約40%（平成26年度）を県南地域、中でも人吉・球磨地域がそのほとんどを占めており、全国有数の木材生産地となっています。

水産業では、八代海において、広大な干潟漁場を利用したアサリ等の採貝漁業や船曳網、打瀬網などの漁船漁業が営まれ、クマエビ（足赤エビ）、クルマエビ、シラス、タチウオなどの多様な魚介類が漁獲されています。また、八代市や水俣・芦北地域ではカキの養殖も行われています。

このような県南地域が持つ豊富な農林水産物をはじめとする様々なポテンシャルを背景として、本県では平成25年3月に「くまもと県南フードバレー構想」を策定し、農林水産物を中心としながらも広く「食」に関連する産業の活性化を図るため、6次産業化<sup>11</sup>や農商工連携の促進により、地域内の農林水産物の高付加価値化を図るとともに、食品・バイオなどの研究開発機能や企業を集積させる「フードバレー」の形成を進めています。

これまでの取組みにより、くまもと県南フードバレー推進協議会の会員数は700を超え、大都市圏のストアなど25か所に常設販路を開設し、特に西鉄ストアでの販売は年間売上が2億円程度で順調に推移しています。

木材輸出货量（八代港・水俣港計）も平成23年度を基準として平成28年度まで5年連続アップし、フードバレー構想策定前の約4倍に増えています。また、八代地域特産品の「晩白柚」も釜山経由で香港に輸出されるなど、アジアとの貿易も着実に拡大しています。

<sup>11</sup> 6次産業化：第一次産業である農林水産業が、農林水産物の生産だけにとどまらず、それを原材料とした加工食品の製造・販売や観光農園のような地域資源を生かしたサービスなど、第二次産業や第三次産業にまで踏み込むこと

八代市鏡町には、県南地域の研究拠点である「アグリシステム総合研究所」内に、フードバレーアグリビジネスセンター(略称「ABC」)が平成27年4月に設立されました。県南地域の豊富な農産物を活かし、高付加価値化に関する試験研究を行うとともに、6次産業化の支援や事業者と食関連企業などとの新たな結び付けを行い、地域の活性化につながるオープンイノベーション<sup>12</sup>の中心的役割を担っています。

また、くまもと県南フードバレーのブランド名を「RENGA」とし、全国に向けた販路拡大を進めています。

さらに、今年4月には、九州産業交通ホールディングス(株)が、県南地域の農林水産物や加工品の販路拡大を手掛ける(株)KASSE JAPAN(屋号：地域商社 KASSE)を設立し、同協議会会員の産品を活用した商品開発・販売や、会員の産品販売のための流通網構築・販売などの取組みが進められます。このようなフードバレー構想のこれまでの成果について、本構想と連携することでより発展させていくことが期待されます。

一方、八代地域をはじめ県内の農産物を海外に輸出する場合、現在は主に博多港が利用されていますが、今後、八代地域に集貨し八代港から輸出するための環境整備(例えば、冷蔵倉庫などの整備やC I Q<sup>13</sup>機能の充実等)が進めば、県南フードバレー構想の推進の観点からもプラスになることから、国や関係団体、民間企業等と連携を図りながら進めていくことが求められています。

## 5 魅力ある観光資源と伝統文化

八代市は、江戸時代に松井家の城下町として栄え、八代城主松井直之公が建てた松浜軒(国指定名勝)や、明治末期から昭和初期にかけての歴史的・建築的価値の高い建物が残り、詩人種田山頭火が愛好したことで知られる日奈久温泉などの観光資源があります。

また、西暦1515年に始まったとされ、平成28年にユネスコ無形文化遺産に登録された八代妙見祭や、今年で30回を数える「やつしろ全国花火競技大会」など、八代が誇る新旧の伝統文化も、地元だけでなく多くの観光客に愛されています。

さらに、八代地域を流れる球磨川の上流である人吉・球磨地域に目を移すと、平成27年度に日本文化遺産として認定された「人吉球磨のストーリー」の軸となる相良氏700年の面影を残す町並みや、球磨焼酎の酒蔵、球磨川下り、平成20年に国宝に指定された青井阿蘇神社などの観光資源があります。

また、八代市と同様、薩摩街道が通り八代(不知火)海に面する水俣・芦北地域では、穏やかな海岸美が広がる中、観光うたせ船や海水浴、太刀魚釣りなどを楽しむ観光客でにぎわいます。

## 6 八代地域の労働力

平成27年度国勢調査によれば、八代地域の人口は、八代市127,472人、氷川町が11,994人で、合計139,466人(熊本県の人口の約7.8%)ですが、平成22年度の同地域の人口

<sup>12</sup> オープンイノベーション：自社の資源のみに頼るのではなく、他社や技術やアイデアを活用し創造すること

<sup>13</sup> CIQ：税(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)を包括した略称

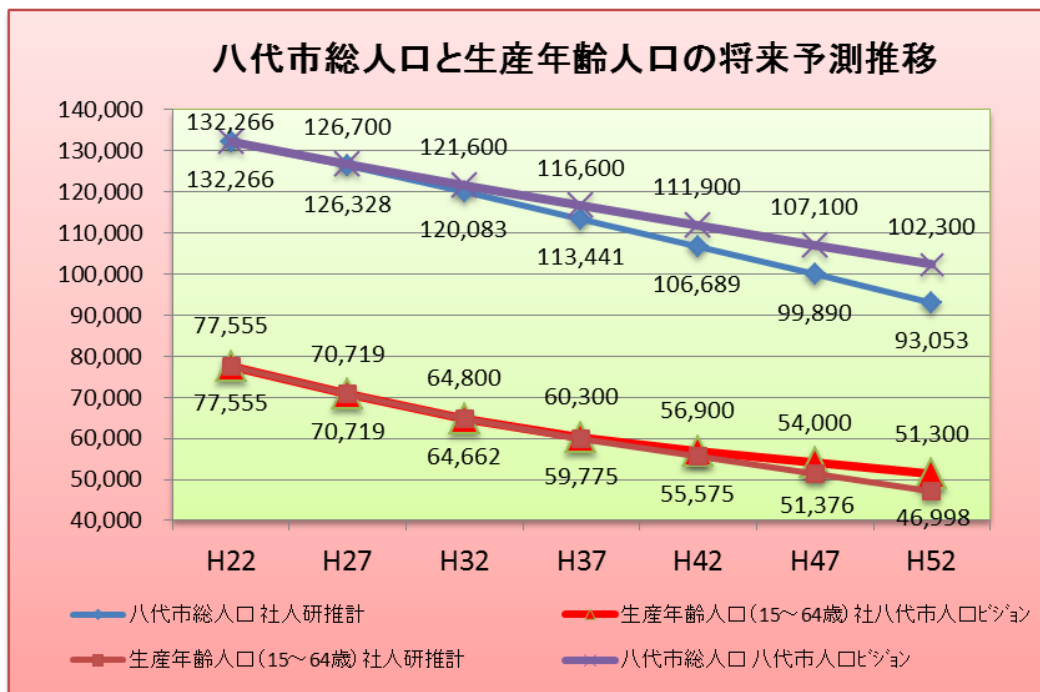
は144,981人（八代市132,266人、氷川町12,715人）で、5年間で約4%減少しています。

全国的に人口減少が進行しており人手不足の状況にあります。八代地域も例外でなく、物流関連産業をはじめ様々な産業で人材（人手）の確保が困難な状況にあります。

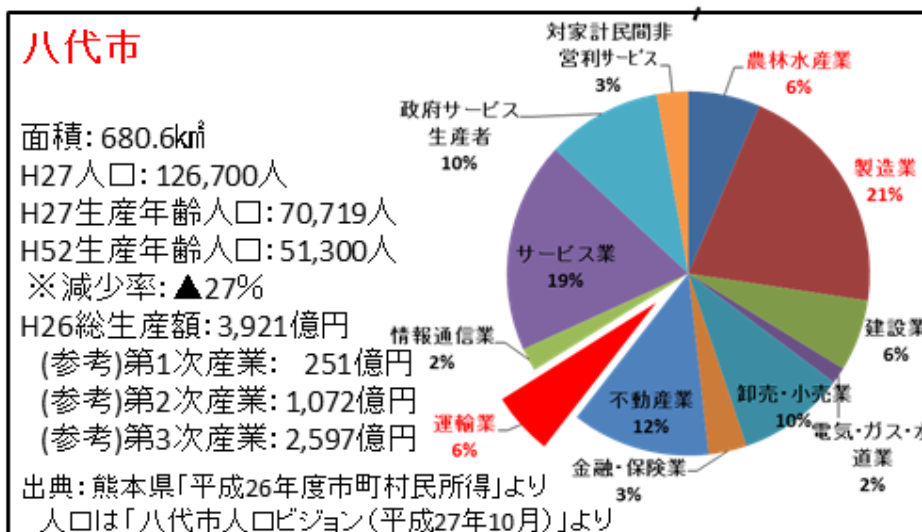
国立社会保障・人口問題研究所が平成25年3月にまとめた「日本の地域別将来推計人口」によると、八代市の場合、15歳～65歳の生産年齢人口が平成27年の70,719人（当時の推計値）から平成52年の46,998人と、25年間で約34%減少するとの推計がなされています。

同市は平成27年10月の「八代市総合戦略」に基づく取組みを行うこと等で、平成52年の生産年齢人口を51,300人程度と推計していますが、それでも約27%の減少となります。

このような生産年齢人口の減少のほか、特に陸上輸送で広がりつつある労働環境改善の動き等から、物流関連産業の人材（人手）不足が懸念されます。



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月）」、八代市人口ビジョン（平成27年10月）より作成。H22は確定値、H27以降は推計値





## **第3章 構想が目指す「物流拠点」のイメージと取組みの方向性等**

### **1 構想が目指す「物流拠点」のイメージ**

第1章に記載したとおり、本構想は、「八代地域を南九州の物流拠点とする」ことを目指すものですが、前章に記載した「八代地域の特性・ポテンシャル」を踏まえ、本構想が目指す「物流拠点」のイメージは次のとおりです。

九州各地の生産拠点を結ぶハブ機能を持たせ、成長著しいアジアをはじめ世界と熊本をつなぎ、多くのモノや人が行き交う、活気あふれる九州のゲートウェイ<sup>14</sup>を目指す

### **2 取組みの方向性**

「1」に向けた取組みの方向性は次のとおりです。

#### **(1) モノを集め、販路を拡大するための多様な取組みの展開**

物流拠点を目指す上で一番重要なことは、モノを集め(モノが集まり)、その集まったモノを流通させるために必要な販路を拡大することです。

製造業を含む物流関連企業の誘致や地場企業の育成等を通じて、モノを集めるのに必要な企業や人を充実していくとともに、アジアをはじめ世界に受け入れられる商品の開発など、売れるモノづくりの取組み等を進めていくことが必要です。

併せて、海上輸送である国際コンテナ定期航路の拡大や、成長著しいアジアなどでの販路拡大を目指すことが必要であり、それが集貨を誘発・促進していくことにもつながります。また、工業製品や農林水産物などを保管し、輸送するための一連の機能の充実や、輸送体制の強化と効率化、貿易ノウハウの蓄積と提供など、物流拠点として必要な環境の整備にも取り組んでいく必要があります。

これらを踏まえ、モノを集め、販路を拡大するための多様な取組みを展開していきます。

#### **(2) 国際貿易港を中心とした物流拠点を支えるソフトインフラの充実**

(1) のとおり、物流拠点構想を進めていくための資源(企業・人)の充実が不可欠ですが、前章に記載したように、八代地域においても物流関連産業における人材(人手)不足が懸念されます。また、「モノ」と「人」の両面で世界と熊本をつなぎ、活気あふれるゲートウェイとなるには、国際貿易港である八代港を中心にグローバルな人材や専門的な知識を持った人材が数多く存在することが必要です。

これらの課題、ニーズを踏まえ、物流に関する人材育成・確保及び業務の省力化・自動化の取組みなど「ソフトインフラ」の充実を図っていきますが、取組みに当たっては、物流拠点を支える人材として外国人が活躍できるよう新たな環境整備の検討や、国際貿易港としてのニーズに対応できる国際物流に強い人材の育成など、特色ある取組みも進めていく必要があります。

<sup>14</sup> ゲートウェイ：出入口、玄関の意



### (3) フードバレー構想や国際クルーズ拠点港の好機等を最大限に活かす民間投資等の誘発

八代地域は、これまでも道路・港などのインフラ整備により、九州各地の生産拠点等を結ぶハブ機能を有していましたが、現在進められている八代港の大型ガントリークレーン及びコンテナヤードの整備や、八代地域へのアクセス道路の整備等を進めることで、同地域のハブ機能は更に向上し、貨物取扱量の増加が期待されます。

そのような中、「活気あふれる九州のゲートウェイ」を目指すには、フードバレー構想の取組みや国際クルーズ拠点港の選定など、八代地域のポテンシャルを最大限に活かし、RCL社による八代港への投資を呼び水として、物流施設、商業・観光施設などへの他の投資を誘発するというように、民間投資の好循環を創ることが必要です。これらを通じて八代地域の魅力や可能性をさらに引き出し、企業等から“選ばれる”地域となることを目指します。



### 3 具体的な取組みの例示

#### (1) 企業の誘致と育成

##### <物流関連企業の誘致・集積>

- ① 八代地域の現状と、今後の八代港の機能強化及び高速道路網の整備状況等を踏まえ、物流のみならず、生産、加工、保管、包装、荷役など様々な関連企業の情報収集を行い、これら物流関連企業や東アジアで展開するグローバル企業の誘致・集積に向けた取組みを進めます。
- ② 地場企業等が、物流関連施設や設備に係る新たな投資を行う際、地域未来投資促進法に基づく様々な支援制度を活用できるよう、市町村とも連携し環境整備を行います。
- ③ 既存港湾施設等の利活用状況を踏まえながら、企業の物流拠点となる用地（八代港・臨港線周辺、インターチェンジ周辺、新八代駅周辺など）の整備の可能性について必要な調査・検討を行います。

##### <地場企業の海外展開等支援>

- ④ 海外展開に意欲的な地場企業に対し、海外マーケットで売れる商品の改良（ブラッシュアップ）による「KUMAMOTO ブランド」の確立に加え、それらの商品を販売展開していく上で必要なモデルルートの構築や、経営・技術面、供給力の充実などについて支援を行い、八代港を活用して海外展開をリードする企業の育成を目指します。
- ⑤ 6次産業化を推進し農林水産物の付加価値の向上を図るため、新商品開発、販路拡大や必要な施設・機械整備などの取組みを支援します。  
また、「くまもと県南フードバレー構想」を軸にした「食」関連産業の振興・集積のため、アグリビジネスセンター等を活用して、新たな商品開発、食関連企業とのマッチングなどを進めます。
- ⑥ 海外輸出における食品などの県産品の競争力向上のため、HACCP<sup>15</sup>など安全安心な衛生・品質管理体制や、商品ラインアップ及び供給力の充実など、県内事業者の総合力の強化を図ります。

#### (2) 航路及び販路の拡大

##### <国際コンテナ定期航路の誘致等>

- ① 国内外におけるセミナー開催など積極的なポートセールス<sup>16</sup>を通じ、国際コンテナに係る定期航路の増便のほか、中国・台湾等をターゲットに新規の定期航路等の

<sup>15</sup> HACCP：「Hazard（危害）」「Analysis（分析）」「Critical（重要）」「Control（管理）」「Point（点）」という言葉の略語で、食品を製造する際に安全を確保するための管理手法のこと。食品の製造・出荷の工程で、どの段階で微生物や異物混入が起きやすいかという危害をあらかじめ予測・分析して、被害を未然に防ぐもの

<sup>16</sup> ポートセールス：港の管理者が関連企業等に自らの所有する港のメリットを説明し、船舶や貨物を誘致すること

誘致活動を行います。また、これらによりコンテナ貨物取扱量の増加を目指します。

- ② 航路の誘致については集貨の拡大が成功につながる要因の一つであることから、南九州の企業等に対し、本構想の取組みや八代港にある南九州で唯一の特殊物保管倉庫をPRしながら、集貨の拡大について取り組みます。

#### <販路の開拓等>

- ③ 地場企業の商品をブラッシュアップして、中国、香港、台湾やシンガポール、タイなどアジアマーケットへの海外展開を支援します。
- ④ 海外における農林水産物等の競争力を高めるため、高付加価値化や輸出先・品目の拡大、供給力の強化に取り組むとともに、輸出先・品目に応じた効果的なプロモーションによる認知度向上や販路拡大を図ります。
- ⑤ 好調な木材輸出の維持・拡大を目指すとともに、製材への高付加価値化を図り、海外展開を進め輸出増加を目指します。
- ⑥ 大都市圏等におけるフェア等をはじめ、県産品の継続的な販路確保・開拓に取り組みます。
- ⑦ くまもと県南フードバレー構想を支える「地域商社 KASSE」との協働により、県南産品の県内外への販路拡大等を図ります。

### (3) 輸送・輸出入体制の強化と効率化

#### <体制の強化等に必要環境の整備>

- ① 生鮮物の輸出入や出荷調整等に必要冷蔵倉庫やCFS<sup>17</sup>等について、民間投資を促せるよう環境整備を図ります。
- ② CO<sub>2</sub>の排出削減や道路の渋滞緩和につながるるとともに、トラックドライバー不足への対応策の一つでもある「モーダルシフト」の研究・検討を進め、物流コストの低減など効率的な輸送体制の構築を目指します。
- ③ 中小企業等に対し、輸出入（貿易）のノウハウ等を提供・支援することができる地元商社及びフォワーダー（貨物利用運送事業者）<sup>18</sup>等の発掘や育成を検討します。

#### <国等関係機関への働きかけ>

- ④ 国に対し、円滑な物流機能に必要なCIQ機能の常設化・充実を働きかけます。

<sup>17</sup> CFS：「Container Freight Station」の略。貨物をコンテナに詰め、又はコンテナから取り出す作業を行う施設

<sup>18</sup> フォワーダー（貨物利用運送事業者）：荷主との運送契約により、国内外を問わず、陸海空のうち最適な輸送手段を利用して集貨から配達までを一貫して行う輸送サービス事業者

#### (4) ソフトインフラの充実

- ① 中小企業大学校などの人材育成機関や教育機関と連携し、物流に関するカリキュラム、セミナーの充実を図り、国際物流に強い人材の育成等に努めます。また、物流関係企業へのインターンシップ<sup>19</sup>が進むよう取り組みます。
- ② 国際貿易港としてのニーズに対応できる国際物流に強い人材の確保対策や物流拠点を支える外国人の活躍に向けた方策について検討を行うとともに、外国人留学生と企業の人材マッチングにより、海外展開やインバウンド<sup>20</sup>に関する県内企業等への就職を促進します。
- ③ 本県産業を支えるトラックドライバー不足・高齢化に対応するため、大型免許などトラックドライバーに必要な免許取得の支援等、国や関係団体と連携して若手や女性ドライバーの確保・育成を進めます。また、ドライバーの長時間運転に係る環境改善に向けた企業の取組みが進むよう検討を行います。
- ④ 専門家を派遣し、職場環境の整備を図る企業支援に取り組むなどにより、働き方の見直しやドレッシングルームの整備など、女性が働きやすい職場環境の整備を支援します。また、退職者・高齢者や転職者からも新たな活躍の場として選んでもらえるよう、知識・技術習得に関する取組みや、U I J ターンに関する情報提供等を行います。
- ⑤ 物流関連業務の省力化・自動化に向け、企業によるICTやIoTの活用が進むよう人材育成等を実施するとともに、自動運転技術<sup>21</sup>やドローンの活用など、新技術による省力化・自動化の導入可能性に係る企業の検討等を支援します。また、AI技術<sup>22</sup>、ビッグデータ<sup>23</sup>等を活用した高付加価値の新商品・新サービスの創出など、企業のチャレンジを支援します。

#### (5) インフラ整備

- ① 八代港において、大型ガントリークレーンを新たに設置するとともに、既存のガントリークレーンの移設を行いリダンダンシー<sup>24</sup>を確保します。また、岸壁・航路等の基本施設の整備をはじめ、官民連携による荷さばき施設や保管施設などの機能

<sup>19</sup> インターンシップ：学生と企業が連携し、就職活動前の学生が実際の仕事を企業で経験できること

<sup>20</sup> インバウンド：外国人が訪れてくる旅行のこと

<sup>21</sup> 自動運転技術：2020年までの自動運転の実用化を目指して日本、米国および欧州において技術開発が進められている。自動運転は人間に代わり認知、判断、操作を行う必要があり、高度な情報処理や走行制御が求められる

<sup>22</sup> AI技術：AIは「Artificial Intelligence」の略で人工知能。AI技術は、「学習」「認識・理解」「予測・推論」「計画・最適化」など人間の知的活動をコンピュータによって実現するもの

<sup>23</sup> ビッグデータ：日々膨大に生成・記録される時系列性・リアルタイム性のあるようなデータ群。データ群を記録・保管して即座に解析することで、ビジネスや社会に有用な知見を得たり、これまでにないような新たな仕組みやシステムを産み出す可能性が高まるとされている

<sup>24</sup> リダンダンシー：震災などで道路や橋などが機能不全に陥った場合、生活や産業活動に大きな支障があるため、それを回避するために代替の手段をあらかじめ確保すること

施設の充実や、コンテナヤードの移設拡充による物流機能の向上を図る取組みを促進します。

- ② 企業の広域的かつ効率的な経済活動を支えるため、南九州西回り自動車道、九州中央自動車道のほか、八代港と高速道路 IC、新八代駅等の交通結節点を結ぶ都市計画道路南部幹線等の幹線道路の整備を促進します。
- ③ 八代港における耐震強化岸壁（クルーズ船専用岸壁）の整備を進め、災害時には支援活動の拠点としての機能を確保するとともに、人流・物流の機能向上を図ります。

#### **(6) クルーズ船寄港増に伴う関連施策**

- ① 八代港において、世界最大級を含むクルーズ船の年間 200 隻程度の寄港を実現するため、港湾機能の向上を図ります。また、更なるクルーズ船受入環境の向上を目指し、調査・検討を行います。
- ② クルーズ船の寄港増を活かして、やつしろ（熊本）プロモーションを展開するとともに、県内各地域への経済波及効果に結びつくよう、本県が誇る魅力ある観光資源や伝統文化、熊本の「食」のブランド強化の取組みを活かし、地元消費型の新しいクルーズ旅行商品の造成を進めます。
- ③ クルーズ船内における農林水産物をはじめとする県産品の活用などの取組みを推進します。
- ④ RCL社が予定している旅客ターミナル及び集客施設の整備を好機とし、「多くのモノや人が行き交う、活気あふれる九州のゲートウェイ」となるよう、クルーズ船客の動向調査を行うとともに、集客施設等に関連する商業・観光施設等の立地について検討を行います。

#### **(7) 県南フードバレー構想関連施策との連携**

県南地域の産業振興の観点から、フードバレー関連施策との連携も重要です。前章「4」に記載した取組みとの連携を進めていきます。

#### **(8) 期待される民間投資等**

「2」に記載したとおり、八代地域において「活気あふれる九州のゲートウェイ」を目指すには、当該地域が民間企業等から選ばれ、民間主体の取組みが展開されていくことが期待されます。

物流関連企業や東アジアで展開するグローバル企業の誘致や事業拡大、生鮮物の輸出入や出荷調整等に必要な冷蔵倉庫やCFS等について、民間投資を促せるよう環境整備を図ります。

また、RCL社によるクルーズ船の旅客ターミナル及び集客施設の整備とそれに伴うクルーズ船の寄港増に伴い、商業施設や観光農園などの観光施設等の立地、天草地域への海上輸送の検討等が進むよう必要な環境整備を図っていきます。

以上のように、八代地域が物流拠点となるよう、官民が一丸となって本構想に取り組んでいきます。