

## 熊本の港湾ビジョン

本ビジョンは、「熊本の港湾ビジョン」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、そして県政パブリックコメントにご協力いただいた数多くの県民の皆様方の意見を反映させて策定しました。

### ビジョン策定の主旨

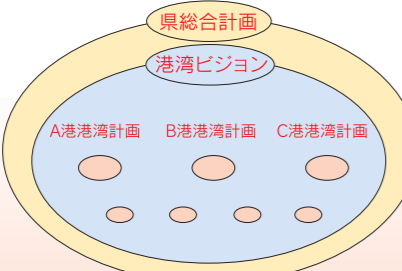
県内の各港湾を、分野別に役割を整理し、その役割に応じた整備方針をとりまとめることにより、より一層の港湾事業の重点化・効率化を図り、効果的な県港湾行政の推進を目指します。

### 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



### 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。

## ビジョン実現に向けて

### 効率的・効果的な事業の実施に向けた取組み

当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。

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。また事業実施中においては公共事業再評価システムによる検証も行っていきます。

### 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

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、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努めます。港湾計画の策定や改訂に際しては、港湾利用者の意向をくみ取るよう、協議会などの場を通じて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。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ます。

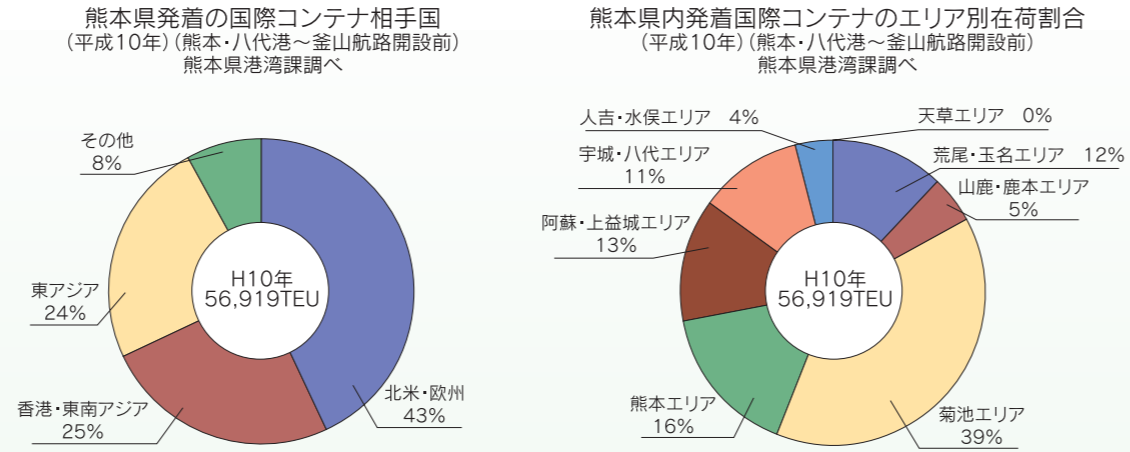
### 適正な維持管理

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ない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。

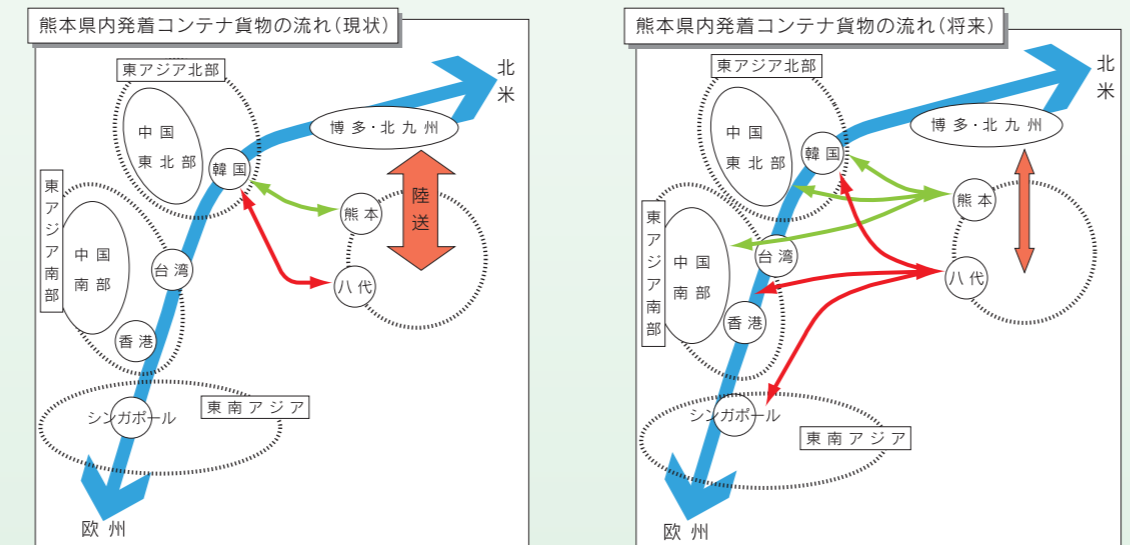
## 熊本の港湾が目指す方向

### 東アジアを中心に広がる国際コンテナ輸送への対応

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・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、既存施設をより効果的に利用するため、台湾・香港・中国南部地域への航路の拠点として新規航路誘致を図り、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。



※TEUとは、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のこと。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です。



### 原材料など輸入貨物の経済的輸送の確保

八代港において、船舶の大型化に対応する岸壁・航路の整備を行い、地域の産業競争力向上に寄与します。

### 国内海上輸送ネットワークの形成

いくつかの輸入拠点や県内の分配拠点として、熊本港・八代港・三角港・水俣港・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。

### 静脈物流への対応

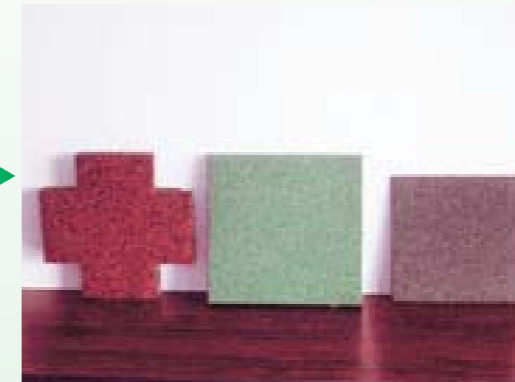
本県で唯一承認されている水俣エコタウン計画を支援するため、水俣港において、既存施設を最大限に活用しながら、従来の物流機能に加えて静脈物流に対応する港湾施設の整備を行い、循環型経済社会の実現に寄与します。

※静脈物流とは、これまでの販売に主眼をおいた物流を、人間の体にたとえると、「動脈」に当たることから、生産過程で出る廃棄物、使用済みの梱包容器の回収、不要となった製品の処理等に係わる物流のことです。

水俣エコタウンの例



廃タイヤの集積状況



廃タイヤを利用したリサイクル製品

他に、家電リサイクル工場、ガラスびんリユース・リサイクル工場、油リサイクル工場、廃プラスチック再生工場が建設・稼働中です。

### 旅客船・観光ネットワークの充実

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、心頭の再編を順次行っていきます。熊本港・本渡港において、港へのアクセスや陸上輸送業者との連携も視野に入れた観光ネットワークの形成支援を行い、観光を柱とした地域間交流の活性化を図ります。



鬼池港 心頭の再編



八代港 大型客船入港状況

### 防災拠点の整備、高潮対策

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について、人口集積度を考慮し熊本港・八代港に、また天草五橋を含む1本の国道でしか他地域と接続されていない天草地域の1港で計画し整備を進めていきます。平成11年の台風18号により発生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な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。

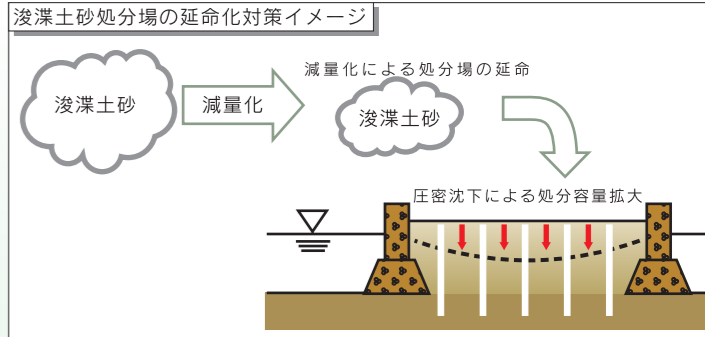
### 浚渫土砂処分場の整備及び埋立後の有効活用

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。

今後発生する浚渫土砂の処分場を、八代海に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。

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延命化対策も行っています。

熊本港の浚渫土砂処分場として生じた土地については、用地売却を段階的に進めていきます。



浚渫土砂処分場の延命化対策イメージ

減量化による処分場の延命  
浚渫土砂  
減量化  
浚渫土砂  
圧密沈下による処分容量拡大

### 小型船だまりの整備

小型船の係留場所が不足しているところでは、小型船が安全に係留する場所を確保し、港内の秩序ある管理を可能にし、港内における船舶航行時の安全性の向上を図ります。

### 環境への配慮

港の整備を進めるにあたり、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。



八代港 大築島(北)地区 藻場の復元状況

### 許認可手続きの電子化

港湾利用者が港湾施設を利用する場合には県の許可が必要ですが、この申請手続きにIT(情報通信技術)を活用し、利用者の利便性を高めます。



## 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。



水俣港 百間地区 緑地「エコパーク水俣」



熊本港 干潟フェスタ



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

## 遠浅な海と港の浚渫問題

県内の主な港は、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。

## 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。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。

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。

## 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ボートサービス船(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)といった多種多様な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。

# 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

### 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>

14 土 港  
④ 003

## 港湾の役割と熊本県の港湾

### 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います。逆に日本の港からも世界各地に物資が送られています。

本県では、熊本港、八代港、三角港及び水俣港が直接外国貿易の玄関口となっています。主な貿易相手先としてはアジアが過半を占めており、主に工場が使用する原材料・燃料や、飼料となる穀物が輸入されています。

平成11年6月から熊本港・八代港と韓国釜山港とを結ぶコンテナ国際定期航路が開設され、これを利用して、機械類・ロール紙などが輸出され、家具・婦人服などが輸入されています。



コンテナ船



ガントリークレーン

### 地球環境にやさしい海上輸送

船舶による海上輸送は一度にたくさんの貨物運ぶことができるため輸送コストが少なく済むという特徴があります。他の輸送機関と比べてエネルギー効率が良く、地球温暖化の原因で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。ガソリンなどの石油類やセメントについては、県内使用量の8割以上が船で運ばれています。また、建設資材である砂・砂利は県内の港間で多く運搬されています。

県内の54港湾で取り扱われる貨物量は、平成13年の実績で合計927万トンになり、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ます。

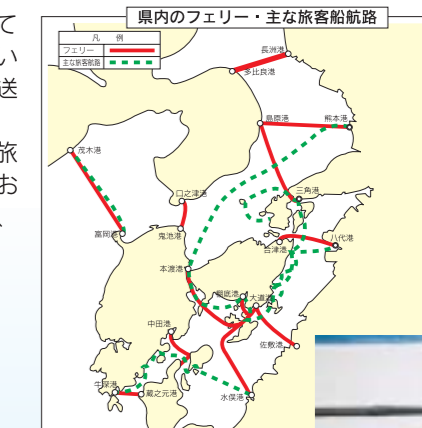
### 貨物だけでなく人々も運びます

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。これら離島を始め国内における旅客船輸送量は、年間1億2,700万人に達しています。

県内でも有明海・八代海を中心にフェリーや旅客船が運航されています。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、旅客人数で年間延べ372万人に達しています。

主なフェリー・旅客者数(平成13年)  
熊本県港湾課調べ

| 航路       | 車輛台数(台) | 旅客数(人)    |
|----------|---------|-----------|
| 長洲港~多比良港 | 493,272 | 1,282,329 |
| 熊本港~島原港  | 249,953 | 797,165   |
| 熊本港~本渡港  | -       | 105,176   |
| 鬼池港~口之津港 | 142,936 | 258,756   |
| 牛深港~蔵元港  | 97,284  | 238,102   |



県内のフェリー・主な旅客船航路



熊本港~本渡港を結ぶ高速旅客船