

八代港ポートセールスビジョン

令和6年10月

八代港ポートセールス協議会・熊本県・八代市

目次

はじめに

1．八代港の概要

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

小口混載貨物の充実に向けた取組み

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

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

小口混載貨物の充実に向けた取組み

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

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

4．八代港の将来像

八代港ポートセールスビジョン

はじめに

八代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航路や、神戸港との国際フィーダー航路に加え、令和3年には台湾各港とを結ぶ航路も開通し、これらの港を経由して全世界との貿易が行える八代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連携の上、戦略的に取り組むことを目的に、「八代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、それらへの適切な対応を迫られている。

そのため、令和元年から5年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、八代市も加わり、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 八代港の概要

八代港は、熊本県最大の貿易港であり、飼肥料や八代港背後に立地している製造業の原料等の輸入や、原木や紙・パルプ等の輸出に向けた物流拠点として大きな役割を担っている。

八代港における工業用地は、167.3haのうち164.3haに製造業を主とした産業（飼料関連、アルミ建具関連、石油関連、製紙関連、船外機製造、セメント関連など）が集積しており、飼料生産については中九州の拠点（飼料の原料輸入及び生産拠点）であり、原木の輸出に関しては、取扱量、取扱額ともに全国2位（令和5年）となっている。

九州の西部に位置する八代港は、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120kmに位置している。さらに、九州自動車道及び南九州西回り自動車道の八代IC、国道3号と八代港を連結する八代港線をはじめ、九州新幹線の新八代駅やJR八代駅等が10km圏内に所在する。とりわけ、八代ICから福岡ICまで90分、鹿児島ICまで100分、宮崎ICまで100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、八代港が持つ大きなポテンシャルの一つと言える。

八代港は、このような地理的優位性を持つことから、国際コンテナ貨物の利用やバルク貨物の取扱いが順調に増加し、県内はもとより、南九州の企業の貿易には欠かせない港となっている。

更に、TSMCの進出により熊本県が注目を集める中、物流拠点として八代港を活用した建設資材や半導体製造に用いる化学品等原材料の輸入が活発化することで、経済効果を県内全域へと波及させることが期待されている。



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の国際コンテナ定期航路の週2便と、神戸港を經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便運航しているほか、令和3年には県内初となる台湾航路が就航した。
- ・ 現在、八代港の年間貨物取扱量は2.3万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を開始することは難しい面がある。
- ・ 加えて、中国・台湾船社が扱う船舶が大型化しているが、現在の当港湾の機能では、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との機能面の課題もある。

<国際コンテナ定期航路>

[釜山港 週2便]

(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：日本通運株式会社八代支店

(木曜運航) 長錦商船株式会社、興亜LINE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

[台湾各港 週1便]

(月曜運航) 愛媛オーシャン・ライン株式会社

船舶代理店：八代港湾倉庫株式会社

<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：日本通運株式会社八代支店

【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3年1月に県内初となる台湾航路が新規就航し、令和5年8月末にダブルコールが開始されたことで、既存航路の釜山航路及び国際フィーダー航路と合わせて週5便化が実現したが、令和6年8月末にダブルコールが休止され週4便に戻っている。
- ・ また、前ビジョンで掲げた中国への直行便の誘致には至っていない。

(2) 貨物集貨（コンテナ取扱量）

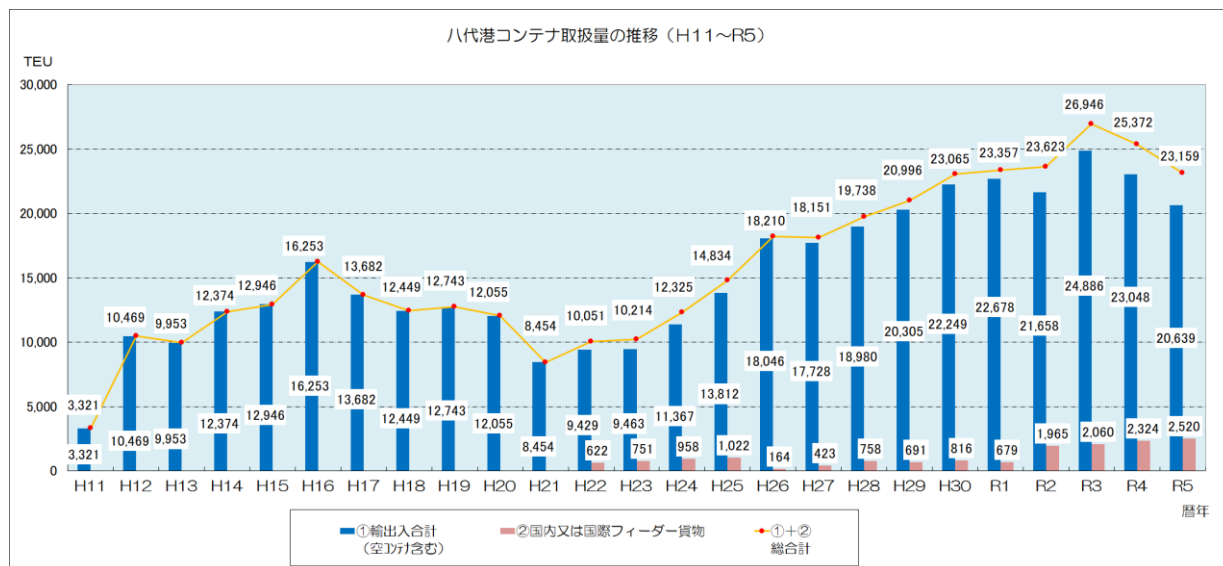
- ・ 八代港のコンテナ定期航路を利用した荷主企業に対して助成する「国際コンテナ利用拡大助成事業」を活用したポートセールス活動の結果、継続して八代港を利用する企業が定着するなど、一定の成果を挙げてきた。特に令和3年は台湾航路の新規就航もあり、同年の取扱量は過去最高を記録した。
- ・ 輸出では、近年の海外における原木需要の増加に伴い原木の取扱いが増加しており、半数を占めている。
- ・ 輸入では、飼肥料の他、八代港背後に立地している製造業の貨物が多くを占めている。
- ・ 現在、船賃や便数、リードタイムといった航路サービスが利用を検討される企業の意向と折り合わず、県内企業でも、より競争力の高い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。
- ・ また、令和4年以降は台湾航路の寄港日数減や中国経済の停滞による主要な輸出品である原木の取扱が減少している。
- ・ 一方で、TSMCの熊本進出を機に県内港利用の機運が高まっており、今後は取扱量の増加が期待される。

※ 熊本県内の輸入は69.4%が博多港、10.3%が八代港。輸出は73.3%が博多港、8.2%が八代港となっている。（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]

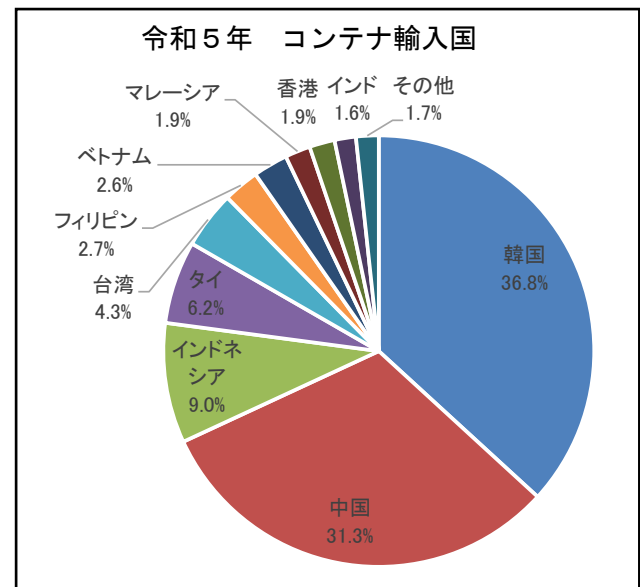
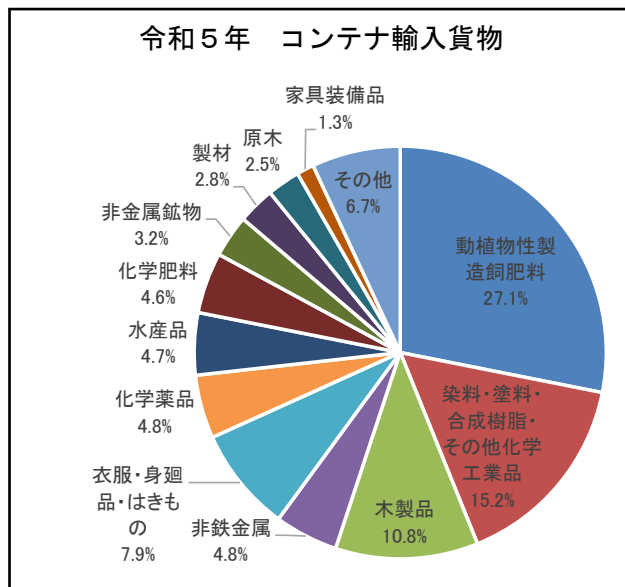
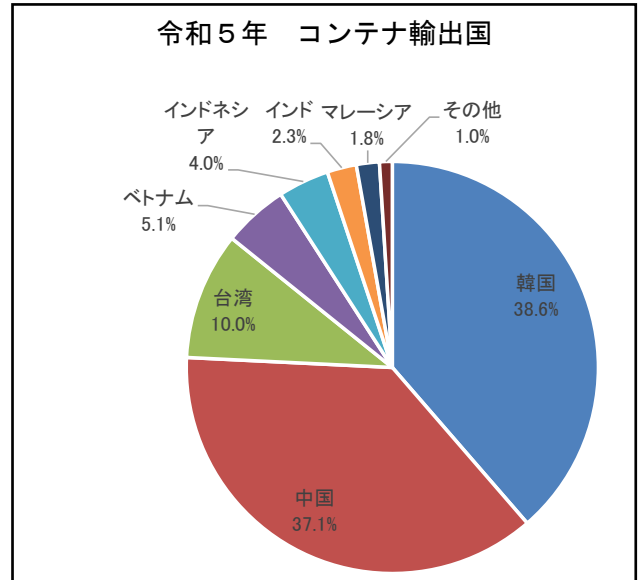
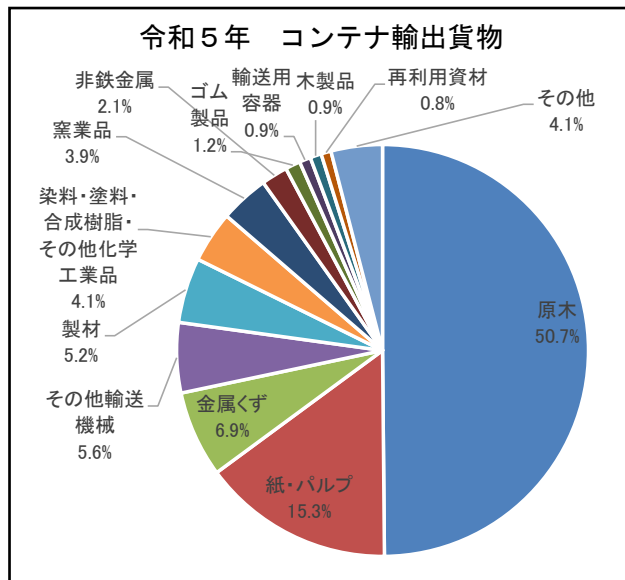
暦年	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)
目標	—	24,000	25,000	26,000	27,000	28,000
実績	23,065	23,357	23,623	26,946	25,372	23,159



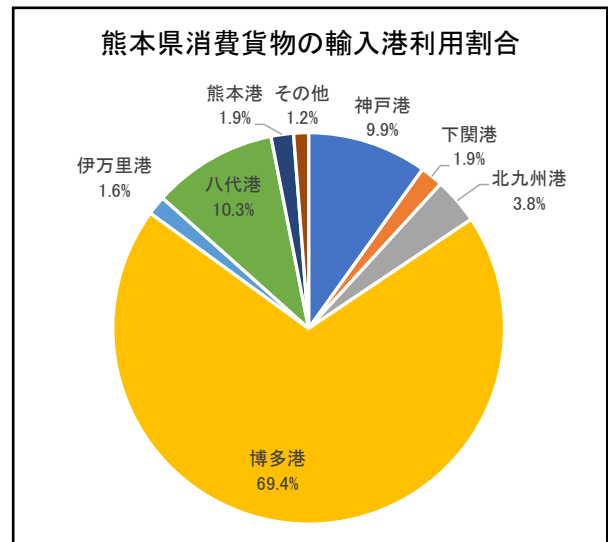
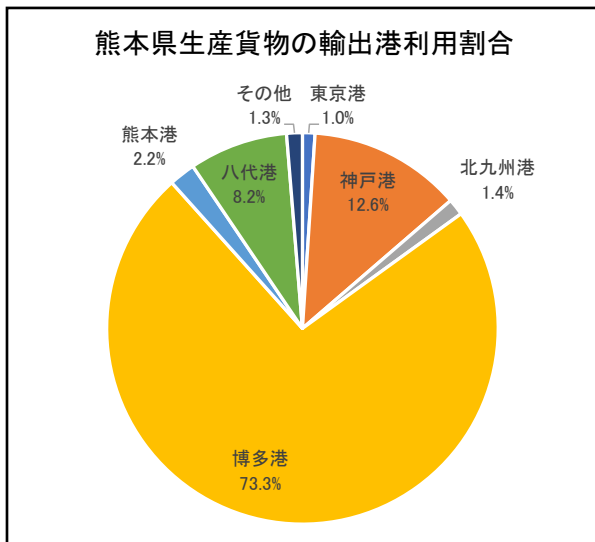
	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
輸出(実入り)	799	556	1,266	3,370	3,894	4,776	3,660	3,316	3,098	3,153	1,517	1,930	1,867	1,904	2,954	5,369	5,553	5,492	5,841	6,363	6,112	5,537	6,597	5,798	5,705
輸入(実入り)	1,040	5,242	4,711	4,915	4,551	5,577	5,527	4,594	5,058	4,442	3,580	4,130	4,635	5,469	5,788	6,163	5,264	6,148	7,668	8,626	9,068	9,256	8,592	7,656	7,419
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	11,640	13,509	14,989	15,180	14,793	15,189	13,454	13,124
①輸出入合計(空コンテナ当り)	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	18,980	20,305	22,249	22,678	21,658	24,886	23,061	20,639
②国内又は国際 フェリーターミナル貨物	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	622	751	958	1,022	164	423	758	691	816	679	1,965	2,060	2,324	2,520
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	19,738	20,996	23,065	23,357	23,623	26,946	25,385	23,159

(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32.1m³、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】

- ・ 「国際コンテナ利用拡大助成事業」を活用し、熊本県内や九州南部の荷主企業を中心にポートセールス活動を実施してきた結果、令和元年から令和3年までは、コンテナ取扱量の過去最高を更新し続けた。
- ・ しかし、令和4年以降は、コロナ禍での物流混乱や中国経済の停滞による主要な輸出品である原木の中国、韓国向けの取扱量の減少、台湾航路の寄港回数減等により前年比で減となった。

(3) 港湾機能（施設や設備）

- ・ 水深12m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2基のほか、ストラドルキャリアや冷凍コンテナ用コンセント、危険物蔵置エリア、CFS倉庫等を配備している。
- ・ 工業用地としては、八代外港工業用地の分譲が令和3年4月に完了したため、新たな事業用地の確保が必要となっている。
- ・ また、近年の海外における原木需要の増加に伴い原木の取扱いが急激に増加しており、八代港外港地区では、蔵置場不足が顕著となっている。
- ・ 加賀島地区では埋立ての完了により新たな土地利用の拡大が可能となっている。
- ・ 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(NA

CCS)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。熊本港、三角港、水俣港では電子申請が行われていないが、八代港では、一部の事業者から電子申請が行われている状況にある。
- ・ クルーズ船の寄港に向けては、平成29年度に国際旅客船拠点形成港湾の指定を受け、世界最大級の22万トンのクルーズ船が寄港可能となる専用岸壁・泊地を供用開始しており、これは災害時の緊急物資輸送等での活用も見込まれている。

<コンテナ関連施設>

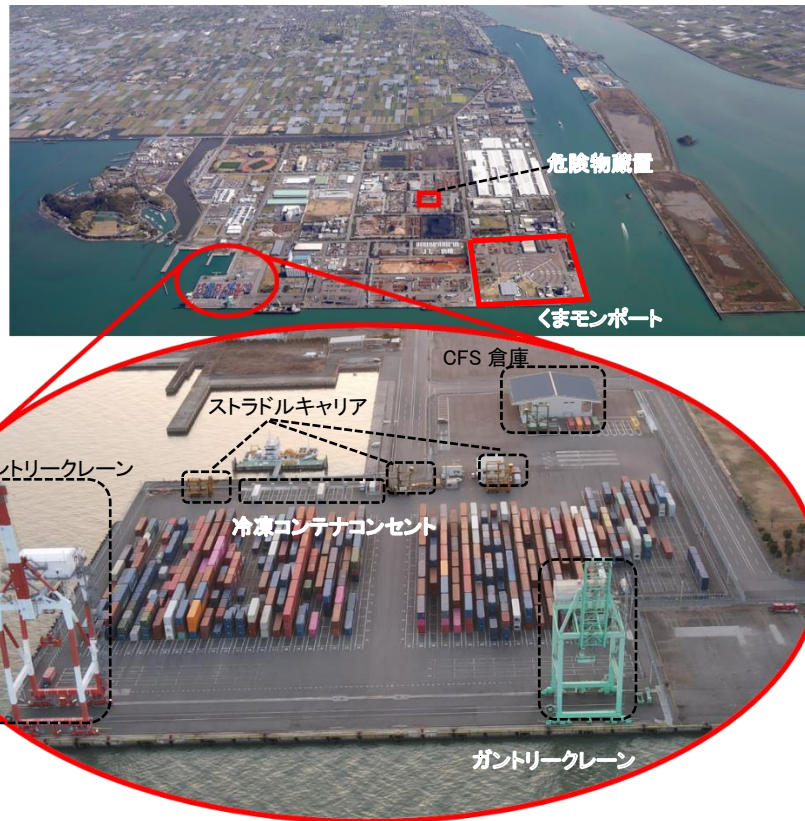
岸壁	水深12m岸壁 1バース
面積	56,000㎡
蔵置能力	2,442TEU
設備	ガントリークレーン2基(5段13列、3段8列) ストラドルキャリア3台(2台は民間所有)、 冷凍コンテナコンセント48口(440v46口、220v2口)、 危険物蔵置(高圧ガス取扱可) CFS倉庫 倉庫規模:1,000㎡ 常温部 規模:500㎡×1区画 定温部(0℃~15℃) 規模:250㎡×2区画

<バルク関連施設>

岸壁	水深14m岸壁 1バース 水深10m岸壁 3バース
----	------------------------------

<クルーズ関連施設>

岸壁	水深10m岸壁 1バース
----	--------------



【前ビジョン期間における主な動き】

- ・ 平成29年度に新大型ガントリークレーンが導入され、平成30年4月に蔵置能力が従来約1.6倍となる新コンテナターミナルの供用を開始した。
- ・ 令和4年7月にはCFS倉庫の供用が開始され、小口貨物の積替えが可能となったほか、今後のコンテナ貨物需要を見据え、令和6年度以降にコンテナターミナルの拡張を予定している。
- ・ 令和2年10月に、国は「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、産業拠点である港湾においても、脱炭素化に向けた取組みが求められている。八代港におけるカーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けては、令和4年12月に港湾脱炭素化推進協議会を設置し、脱炭素社会の実現に貢献する国際物流拠点港を目指し、港湾の脱炭素化に向けた検討を進めている。

(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を活用した輸送へのモーダルシフトが検討される中、国際フィーダー航路が運航していることで国内貨物の輸送手段として同航路の活用が一つの選択肢となることが期待できる。

- ・ 加えて、八代港からは、九州自動車道の八代 I C と日本貨物鉄道（株）の八代駅がどちらも 10 km 圏内にあり、陸上輸送や鉄道輸送と結節しやすい環境にあることから、モーダルシフトの実現のポテンシャルが高いと言える。
- ・ 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の指摘もあり、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 工場進出により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、対応することが重要である。



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け入れ環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能高度化、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。
- ・ 本県においても、港湾における脱炭素化の取組みを推進するため、県内最大の工業港である八代港において、令和4年12月に「八代港港湾脱炭素化推進協議会」を設置し、八代港利用者や立地企業等関係者と協力しながら港湾脱炭素化推進計画の策定を進めている。
- ・ 八代港においては、ターミナル内及びターミナルを出入りする車両・船舶に比べ、ターミナル外の電力・化石燃料によるCO₂排出量の割合が大きい(全体の9割超を占める)ことから、港湾部立地産業等の脱炭素化を率先して検討、実施していく必要がある。
- ・ また、脱炭素化の取組みは、CO₂を排出するそれぞれの企業の経営戦略の見直しや新たな設備投資が必要となってくるため、成果の発現には時間を要することが懸念される。

③小口混載貨物の充実に向けた取組み

- ・ 令和4年7月に、八代港内での小口貨物の積合せや積卸が可能となるCFS倉庫が供用開始されたことから、利用促進に向けては「小口混載貨物(LCL)利用促進助成事業」を活用した小口混載貨物事業者や荷主企業へのポートセールス活動を実施している。
- ・ 現在、八代港における輸出は一定のニーズがあるものの、コンテナ1本を仕立てられるほどの荷量が集まらないため、小口混載貨物サービスを提供する

事業者がない。一方、八代港では輸入が輸出を大きく超過しており、輸入品を運搬してきたコンテナが空で戻るなど、輸出量の確保が求められている。

- ・ また、特に農水産物のように厳格な日数管理が必要なものを扱う場合には航路や便数、冷蔵倉庫などの環境整備や、C I Q（税関、出入国管理、検疫）機能などが不足しており、九州北部港での小口混載貨物サービスを利用している状況にある。

④ 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

- ・ T S M C の進出を契機として企業立地促進補助金を活用し、半導体関連企業や物流企業の誘致が進んでいる。
- ・ これに伴い、半導体製造に用いる高圧ガス等の取扱量の増加や、それを見込んだ物流企業等の進出が期待できる。
- ・ 現在、八代外港工業用地に分譲可能な用地がないため、特に港湾利用の向上につながる企業等の立地を促進するためには、周辺地域の用地や新たな工業団地を整備していく必要がある。

⑤ クルーズ船の寄港促進

- ・ 国では、年間365日、世界最大級のクルーズ船の寄港に対応できる専用岸壁を整備し、ロイヤルカリビアン社では、C I Q 施設等を機能的に配置した旅客ターミナル、そして、その周辺には、高さ約6mの「ビッグくまモン」や54体のくまモンが並んだ「くまモン合唱隊」、日本の四季を感じられる日本庭園などの集客施設を配した「くまモンパーク」を整備した。
- ・ また県では、世界最大級のクルーズ船にも対応する、最大150台の大型バスが駐車可能な駐車エリア等を整備した。
- ・ 新型コロナウイルスの影響により、令和2年3月の「くまモンポート八代」完成後、暫くはクルーズ船が寄港しなかったが、コロナ収束後はクルーズ船の寄港受入れを再開し、令和5年4月に国際クルーズ船としてクイーンエリザベスが初寄港した。
- ・ 令和2年11月には県、八代市、八代商工会議所及びDMOやつしろを構成団体とする「くまモンポート八代・クルーズ活性化協議会」を設立し、受入環境の充実によるクルーズ船誘致に取り組んでいる。
- ・ クルーズ旅客受入れに伴う入国審査等の手続きについて、クルーズ船社から円滑な手続きを要請されている。
- ・ くまモンポート八代は新しいクルーズ拠点港のため国際的な認知度がまだ十分でなく、更にクルーズ船の寄港では通常2～3年先の予約を行うことから、今後の寄港増のためには海外の船社を中心に認知度を高めていく必要がある。

⑥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もあるものの、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を試みた。
- ・ 八代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、新たな分野での広報等、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。

⑦民間企業や関係行政機関との連携した取組み

- ・ 県、八代市、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廉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。
- ・ また、「やつしろ物流拠点構想」のもと、大型ガントリークレーンの設置やコンテナヤードの移設拡充、中小企業大学校での物流に関するセミナーの開催等、ハード・ソフト両面で取組みが進められた。今後は、八代市の「八代港を核とする将来的な成長ビジョン」や「新八代駅周辺グランドデザイン」の取組みも考慮しながら、経済情勢等も踏まえ、物流拠点としての更なる機能強化を目指し、取組みを推進する必要がある。

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（R3：26,946TEU）を念頭に、30,000TEU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＞

- ✓ JASM第一工場の稼働（令和6年12月～）及び第二工場の稼働（令和9年末目標）に伴う高圧ガス等の輸入増
- ✓ コンテナターミナルの拡張に伴うコンテナ蔵置量の増
- ✓ 内航船を活用したモーダルシフトの推進

＜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	23,159	24,000	25,500	27,000	28,500	30,000	40,000

【具体的な施策】

（1）航路

- ・ 多くの原木などが輸出されており、荷主企業からの望む声が多い上海航路などの新規開設に向けて、中国船社を重点ターゲットとした誘致活動を実施する。
- ・ JASMの第一工場の稼働開始や第二工場の建設に向けて、半導体関連材料や建設資材等の台湾からの輸入が増加することが見込まれるため、台湾航路のダブルコール再開を船社に働き掛ける。
- ・ 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。
- ・ 利用企業及び取扱貨物量の増加に取り組み、寄港船舶の大型化や増便による港の利便性向上を図る。

（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、半導体関連企業等の荷主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活動を実施する。
- ・ 特に、八代港はJASM向けの化学品の輸入に利用されており、令和6年末の本格稼働に伴い、取扱量の増加が見込まれることから、更なる利用促進に向けた情報収集や働きかけを行う。
- ・ 物流の「2024年問題」を背景とした八代港の地理的な優位性を念頭に、この優位性を全面に出して積極的なポートセールスを行う。

- ・ また、荷主企業や必要に応じて商社やフォワーダーに対してのポートセールスを行い、直行便の利活用促進を図る。

(3) 港湾機能(施設や設備)

- ・ C F S 倉庫については、コロナ禍後に再開された国際クルーズへの地元食材提供などで活用されることが期待されるため、引き続き、各関係機関と連携しながら、外国クルーズ船への食材納品等、県産農水産物の P R 活動を行い、利用者の開拓を進めていく。
- ・ 水深 1 4 m 航路については、着実な整備推進を国に要望していく。
- ・ コンテナターミナルの拡張については、令和 5 年度から測量設計を進めており、令和 6 年度から拡張工事に着手する予定である。
- ・ 不足する事業用地の確保及び取扱量の増加が続く原木の蔵置場不足への対応を図るため、加賀島地区において臨海工業用地の整備を推進するとともに、外港地区未利用地の活用を図る。
- ・ 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。
- ・ また、八代港では、業務の効率化や労働力不足への対応を図るため、令和 5 年度にコンテナターミナルを運営する企業等において、コンテナ並び替えを A I で自動化しサポートする機能などを有する港湾物流システムを導入しており、今後、国土交通省が取組を進めるサイバーポートとの連携により、更なる港湾機能の向上を図る。

(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八代港の利活用促進を図る。

②港湾脱炭素化の推進

- ・ 令和 6 年度策定予定の「八代港港湾脱炭素化推進計画」に基づき、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 C O 2 ゼロ化（再エネ電力導入）等、港湾地域に立地する企業における経済活動の脱炭素化を実現可能な取組みから着実に進めていく。

③小口混載貨物の充実にに向けた取組み

- ・ 豊かな農林水産資源を有する本県の特徴を活かすためにも、「くまもと県南フードバレー構想」等の施策と連携しながら、県産品の輸出ロット拡大に向けた荷主企業の小口混載需要の掘り起こしを行う。
- ・ また、混載サービス開始に向けた関係事業者との継続的な意見交換を行い、関係企業との連携により冷蔵倉庫などの整備や、C I Q機能の充実等を進め、C F S倉庫のP Rを行い利活用の促進を図る。

④T S M Cの進出を契機とした更なる産業の集積への対応

- ・ T S M C進出に伴い、半導体関連企業等からの本県に対する注目が高まる中、本県への工業用地の需要が確実に高まっている。その波及効果を全県に広げるためには、県南地域にも新たな企業が進出できる環境を整える必要があるため、八代地域において県営工業団地を整備する。
- ・ 企業立地促進補助金を活用しつつ、高圧ガスなど他港では取り扱いが難しい品目にも対応できるなどの八代港の強みを生かしたP Rにより、半導体関連企業等をターゲットとした誘致活動を実施する。
- ・ それに加え、八代市による新八代駅周辺を県南地域における人流や物流の拠点とする「新八代駅周辺グランドデザイン」に掲げる取組みとも連携し、企業立地促進補助金等を活用し、港湾機能向上に資する物流企業や荷量の増につながる製造業の誘致促進を図る。

⑤クルーズ船の寄港促進

- ・ クルーズ船社からの本県港湾に対する評価を高め、更なるクルーズ船の寄港増につなげていくため、C I Q関係機関に対して円滑な審査手続きを要望していく。
- ・ 今後の寄港増のため、国内外のクルーズ船社へのセールス活動と、寄港地ツアー造成のためのファミツアーや国際見本市への出展等によるプロモーションの強化を行い、誘致促進を図る。

⑥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。

⑦民間企業や関係行政機関との連携した取組み

- ・ T S M C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、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。
- ・ また、八代市が「新八代駅周辺グランドデザイン」の中で検討している新八代駅周辺を人流や物流の拠点とする構想の状況も踏まえて、今後の進め方を検討する。
- ・ 令和6年6月には、物流施設の開発運営等を担う国際的な企業と、県、八代市において、「県南地域の発展に向けたやつしろ物流拠点構想」の推進に係る覚書を締結しており、今後、「やつしろ物流拠点構想」の具現化を図るための様々な取組みを推進していく。

4 八代港の将来像

八代港の将来像として、次の機能・役割を担う港を目指す。

- 南九州から世界に繋がる物流のゲートウェイとして『企業から選ばれる港』
- 韓国及び台湾に加え、中国等との新規航路の開拓により『世界と繋がる利便性の高い港』
- 「くまもと県南フードバレー構想」や「八代港を核とする将来的な成長ビジョン」と連携した南九州の物流集積に対応できる『港湾機能が充実した港』
- 大型クルーズ船の受入拠点として、「くまもんポート八代」を中心に『観光客で賑わう港』