



令和 6 年 4 月 3 日  
九州地方整備局  
鹿児島港湾・空港整備事務所

## “みなと”が支える私たちの暮らし！ 鹿児島港の機能強化と投資効果を紹介します

- 海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後に産業集積が進み、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力を向上させる重要な役割を担っています。
- 九州地方整備局では、こうした地域の産業、経済を支えている港湾の事例を紹介するため、数港をモデルケースとして港湾が地域にもたらす効果を定量的・定性的に分析いたしました。
- 今般「鹿児島港の機能強化と地域にもたらす効果」をまとめましたので、公表いたします。

○サプライチェーンのグローバル化の進展により、島国日本における港湾の役割はますます重要になる中、港湾への投資は、新たな産業誘致や地域産業の再生、雇用創出、更なる民間投資の促進を誘発するなど、地域の発展や企業の国際競争力を高め、日本経済の成長を牽引しています。

○こうした地域の産業、経済を支えている港湾の事例を紹介するため、九州地方整備局では、鹿児島港を対象として、港湾が地域にもたらす効果を定量的・定性的に分析し、事例として整理することを目的として学識者等で構成される「鹿児島港の機能強化と地域にもたらす効果に関する検討会」を設置し、令和 6 年 1 月より鹿児島港整備の変遷や鹿児島港がもたらす地域活性化と雇用創出の効果等について、議論を行いました。

○今般、鹿児島港の港湾整備が地域にもたらす効果を定量的・定性的に分析し「鹿児島港の機能強化と地域にもたらす効果」としてまとめました。是非ご覧いただき、普段、私達があまり意識することのない港湾が、暮らしや経済にどのような影響を与えているのか、ご興味を持っていただければ幸いです。

### 【添付資料】

- ・別紙 1 検討会構成員
- ・別紙 2 鹿児島港の機能強化と地域にもたらす効果

### 【問い合わせ先】

国土交通省 九州地方整備局 港湾空港部  
クルーズ振興・港湾物流企画室長 佐藤（さとう）  
課長補佐 島田（しまだ）

TEL：092-418-3379

国土交通省 九州地方整備局 鹿児島港湾・空港整備事務所  
企画調整課長 上田（うえだ）

TEL：099-223-3296

# 鹿児島港の機能強化と地域にもたらす効果に関する検討会

## 構成員名簿

(敬称略・順不同)

### (学識者)

鹿児島大学 法文学部 教授	石塚 孔信
鹿児島大学 学術研究院理工学域工学系 教授	酒匂 一成

### (団体)

鹿児島商工会議所 副会頭 ※みなとまちづくりマイスター	川畑 孝則
-----------------------------	-------

### (行政)

鹿児島県 土木部港湾空港課 課長	佐多 悦成
鹿児島市 建設局都市計画部都市計画課 課長	山中 浩平
九州地方整備局 鹿児島港湾・空港整備事務所 所長	三好 一喜

### (事務局)

九州地方整備局 港湾空港部 クルーズ振興・港湾物流企画室

# 鹿児島港の機能強化と地域にもたらす効果

---

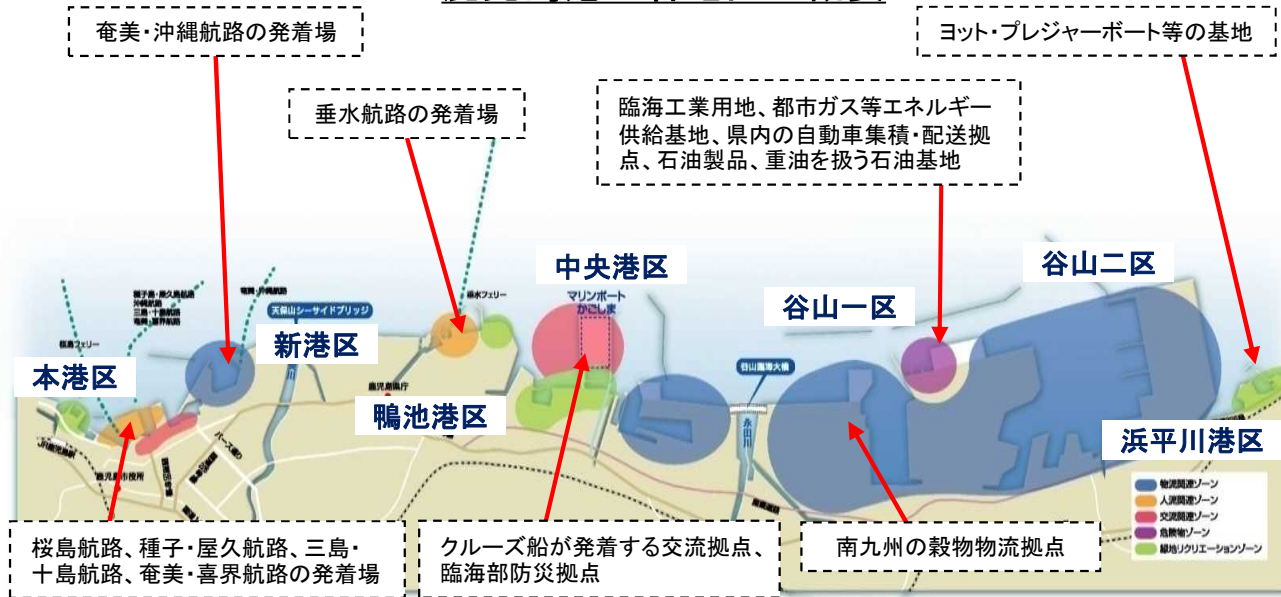
# 鹿児島港の特徴と各地区の概要

- 鹿児島港は、南北約20kmと広範囲に及ぶ7つの地区をふ頭間連絡道路等で結ばれており、さらに九州縦貫自動車道等により背後圏地域とのアクセス性も高い重要港湾である。
- 鹿児島港背後には、飼料等の製造業、エネルギー関係や自動車の集積・配送拠点が集積しており、鹿児島港はそれら**企業の生産活動に必要な海上輸送拠点としての機能を果たす**とともに、**地域の雇用や経済を支えている**。また、本港区等には奄美・沖縄航路など離島地域への航路が就航しており、**県内離島の生活に必要な不可欠な物流・人流拠点としての機能を果たしている**。また、マリポートかごしまは、**大型クルーズ船の受入拠点としての機能を果たす**とともに、観光需要の増大に対応し、**地域の雇用や経済を支えている**。

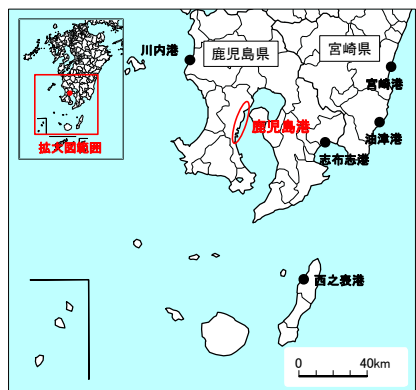
## 鹿児島港の特徴

- 背後圏地域とのアクセス性が高い鹿児島港
  - ・ 「九州縦貫自動車道」、「南九州西回り自動車道」や港内ふ頭間を連絡する臨港道路など道路網の整備が進んでいるとともに、臨港道路や鹿児島東西道路などさらなる道路網の整備も進められており、背後圏地域とのアクセス性が確保されている。
- 県内産業の生産活動や離島の生活を支える鹿児島港
  - ・ 港の背後圏には、南九州の畜産を支える飼料製造企業や自動車や石油製品の集積配送拠点が集積。さらに奄美・沖縄航路など離島地域へのフェリーや高速船、湾内フェリーの拠点として県内産業の生産活動や離島の生活を支えている。
- 南九州の大型クルーズ船の受入拠点としての鹿児島港
  - ・ マリポートかごしまは、大型クルーズ船の受入拠点、防災拠点として、地域の観光・防災等に大きく寄与している。

## 鹿児島港の各地区の概要



鹿児島港の位置図



鹿児島港のアクセス道路



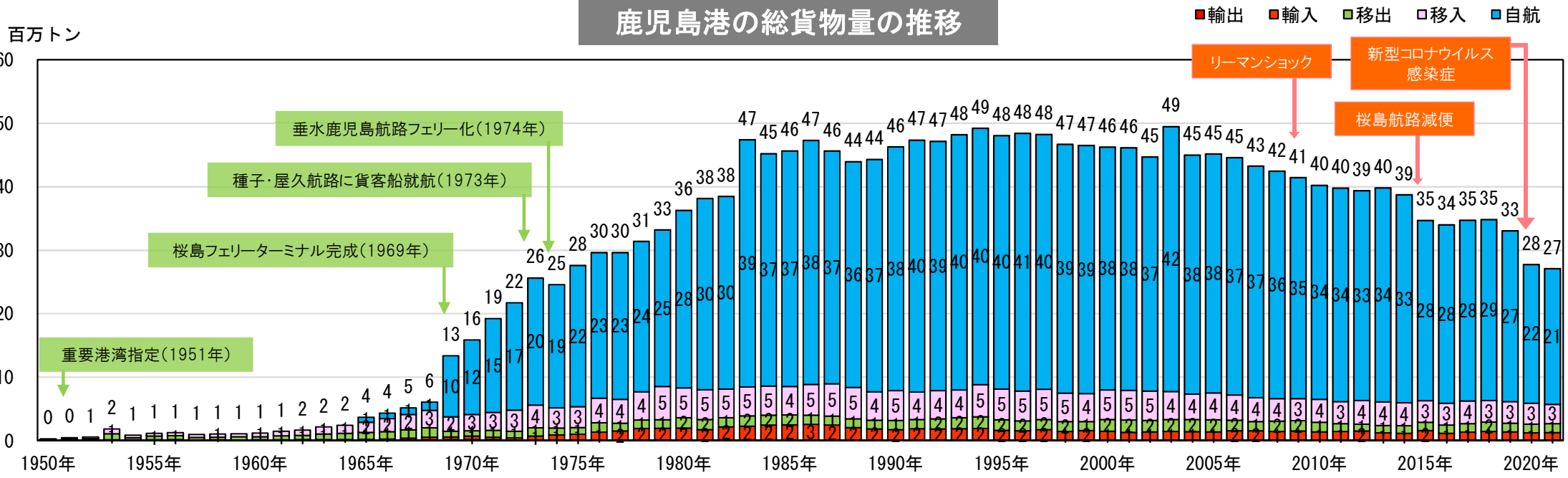
臨港道路とフェリー・RORO船の主要な航路



# 鹿児島港における取扱貨物量の推移

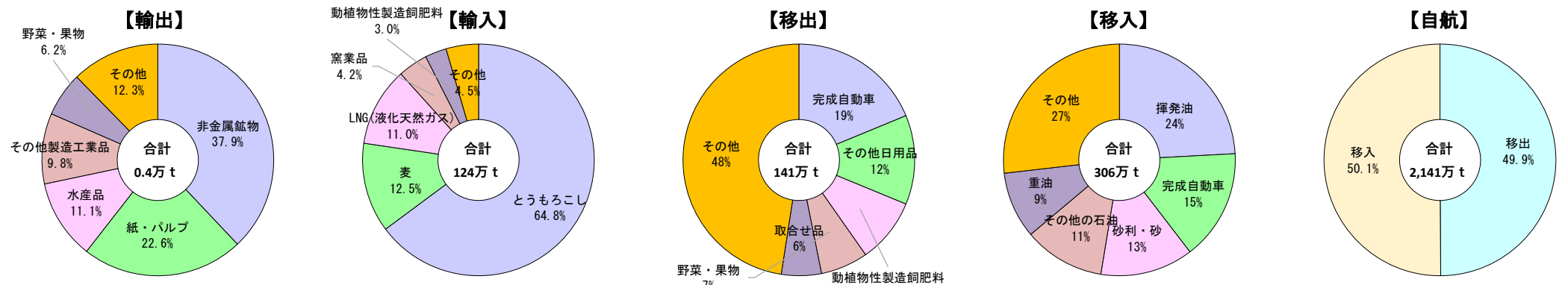
○ 鹿児島港の取扱貨物量は2千7百万トン（2021年（令和3年））であるが、その8割弱が自動車航走船（フェリー）による輸送である。フェリー貨物は、1969年（昭和44年）の桜島フェリーターミナル完成以降増大し、1980年代から2010年代半ばまでは3～4千万程度で推移していたが、2015年の桜島航路減便、2020年以降の新型コロナウイルス感染症等の影響により減少し、2021年（令和3年）は約2千百万トン程度となっている。フェリーを除く港湾貨物は、概ね横ばいで推移しており、近年は5百万トン程度。

## 鹿児島港の総貨物量の推移



資料：港湾統計を基に作成

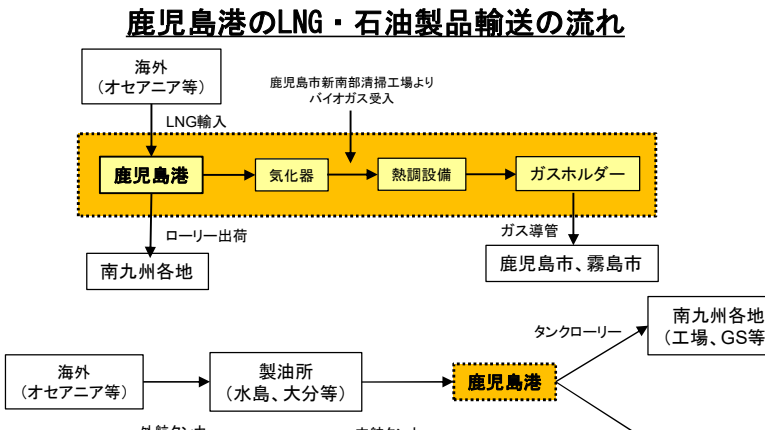
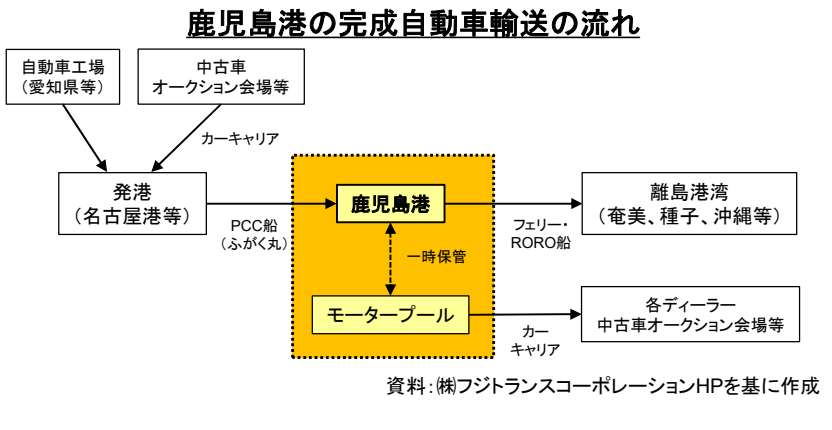
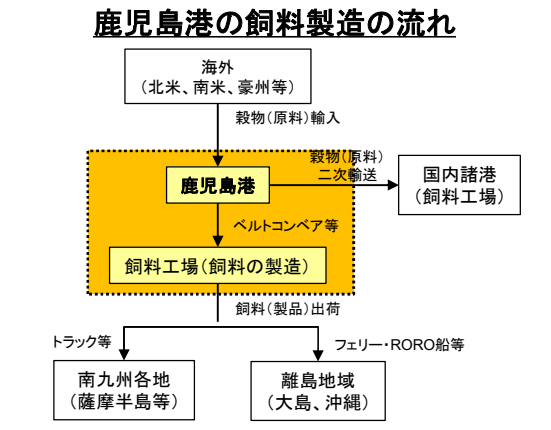
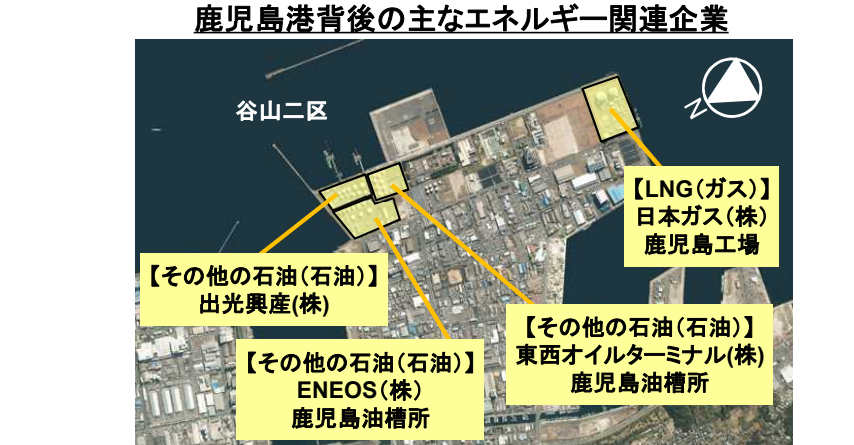
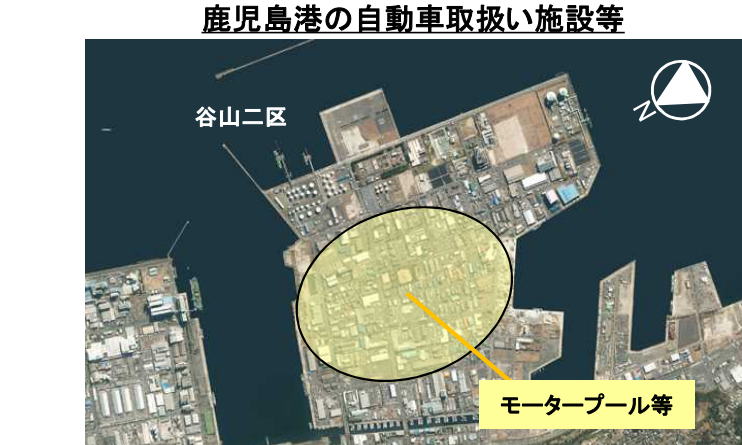
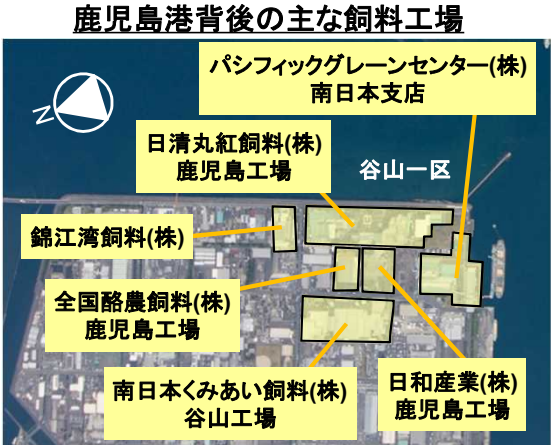
## 鹿児島港の取扱貨物の品目 2021年(令和3年)



資料：港湾統計を基に作成

# 鹿児島港の主な機能 ～背後地域産業を支えるバルク貨物の輸送拠点～

- 鹿児島港の背後には飼料工場が複数立地しており、鹿児島港で輸入される穀物（とうもろこし、麦）を用いて飼料が製造され、南九州各地や離島地域へ出荷されており、穀物輸入や飼料製造出荷拠点として南九州の畜産を支えている。
- 鹿児島港の谷山二区には、多くのモータープールなどが立地しており、完成自動車に移入され、県内にカーキャリアーで陸上輸送されているほか、離島（県内・沖縄）へ海上輸送されており、県内の自動車集積・配送拠点となっている。
- 鹿児島港の背後にはエネルギー関連企業が立地しており、国内各地の製油所から石油製品を移入しており、油槽所に運び込まれた石油製品は主に陸上輸送で背後圏の工場やガソリンスタンド等の消費者へ輸送されている。また、LNGも輸入されており、都市ガスとして鹿児島市内他にガス導管で供給されているほか、南九州のLNG供給基地としてローリーで出荷が行われている。
- このように、鹿児島港は**背後地域産業のバルク貨物輸送拠点としての機能を果たしている。**

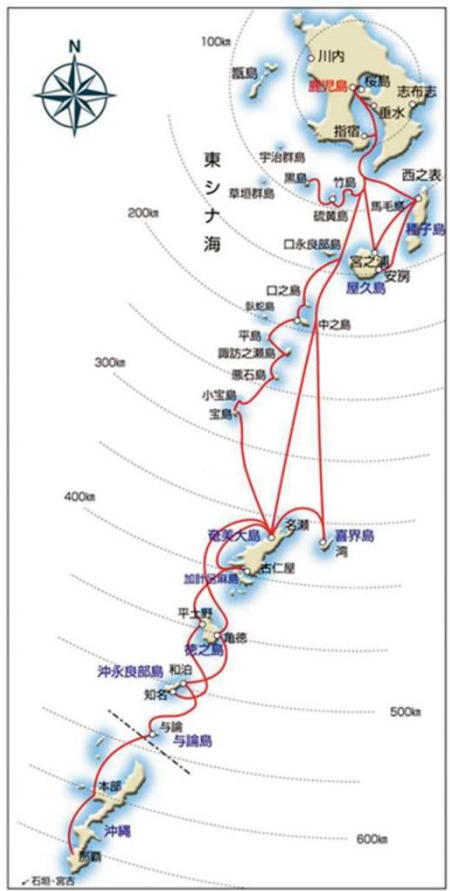


資料: 南日本くみあい飼料(株)HP、港湾統計を基に作成

# 鹿児島港の主な機能 ～県内離島の生活や県内輸送を支える人流・物流拠点～

- 鹿児島県には、奄美大島や種子島をはじめとした28の離島があり、約15万人（県総人口の約1割）が離島に居住している。
- 鹿児島港には、これらの県内離島とを結ぶ8航路（フェリー5航路、RORO船2航路、高速船1航路）があり、離島航路は、島民の生活に必要な不可欠な生活物資やエネルギーなどの輸送とともに島民の移動も支える重要な役割を担っている。さらに災害時の緊急物資輸送や島民・観光客等の避難手段としての役割も担っており、県内離島の生活を支える人流・物流拠点の役割を果たしている。
- また、薩摩半島と大隅半島を結ぶ垂水航路及び桜島航路は、輸送距離・移動距離の短縮効果に加え、ドライバーが乗船中に休息できることもあり、多くの旅客やトラックなどが利用しており、県民の通勤・通学も含めた県内の人の移動、県内の貨物輸送を支えている。
- このように、鹿児島港は**県内離島の生活や県内輸送の人流・物流拠点としての機能を果たしている。**

## 鹿児島港からの離島航路



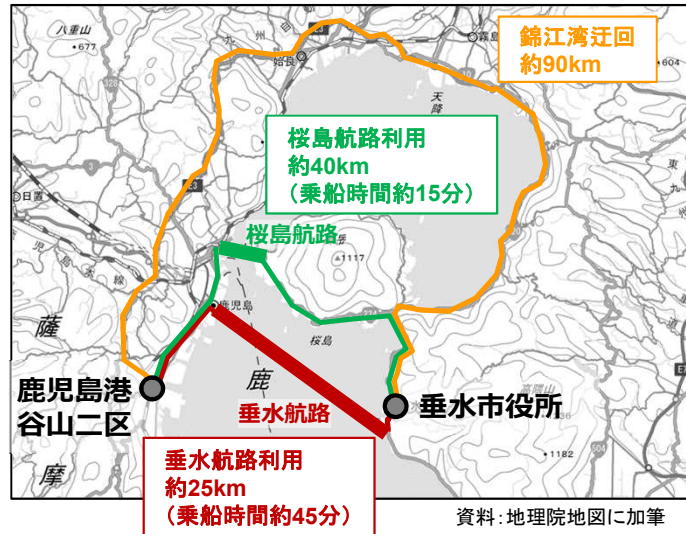
資料：鹿児島県HP

## 鹿児島県内離島の人口

順位	島名	人口(人)	順位	島名	人口(人)
1	奄美大島	57,511	16	硫黄島	139
2	種子島	27,690	17	平島	107
3	徳之島	21,803	18	口之島	103
4	沖永良部島	11,996	19	口永良部島	93
5	屋久島	11,765	20	悪石島	90
6	喜界島	6,629	21	諏訪之瀬島	78
7	与論島	5,115	22	請島	77
8	下飯島	1,935	23	竹島	72
9	上飯島	1,862	24	与路島	70
10	加計呂麻島	1,080	25	小宝島	69
11	獅子島	647	26	桂島	12
12	黒島	194	27	新島	2
13	中飯島	186	28	馬毛島	2
14	宝島	147			
15	中之島	146			
			計		149,620

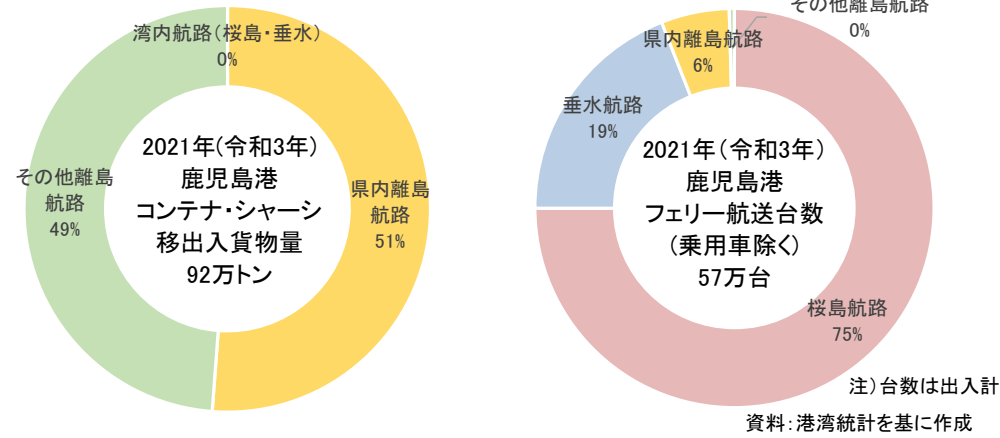
資料：鹿児島県パンフレット「かごしまの島々」(原出典：令和2年国勢調査)

## 湾内航路の利用による短縮効果 (垂水市～鹿児島港谷山二区)



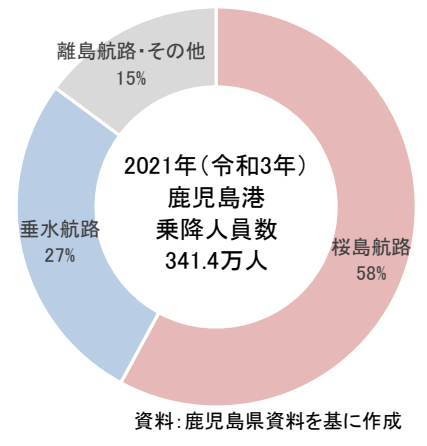
資料：地理院地図に加筆

## 鹿児島港の移出入コンテナ・シャーシ取扱貨物量及びフェリー航送台数 (2021年(令和3年))



資料：港湾統計を基に作成

## 鹿児島港の旅客乗降人員数 (2021年(令和3年))



資料：鹿児島県資料を基に作成

## 鹿児島港におけるフェリー荷役の様子



資料：九州地方整備局

# 鹿児島港の主な機能 ～背後地域の経済を支える国際クルーズ拠点～

- マリンポートかごしまは、県民や観光客が憩い、海と触れ合える緑地空間の整備、防災拠点機能を有する緑地や離島等の急患搬送用ヘリポート等を目的として整備され、2016年（平成28年）に供用、2018年（平成30年）には鹿児島港が国際旅客船拠点形成港湾に指定され、2022年（令和4年）に2バース目となる2号岸壁が完成し、増大するクルーズ船需要や観光需要に対応している。
- 鹿児島港のクルーズ船の入港回数は、新型コロナウイルスの影響で一時的に減少したものの、2023年（令和5年）は82隻（内78隻が外航）とコロナ禍前の水準まで回復してきており、**大型クルーズ船の受入拠点としての機能を果たしている。**

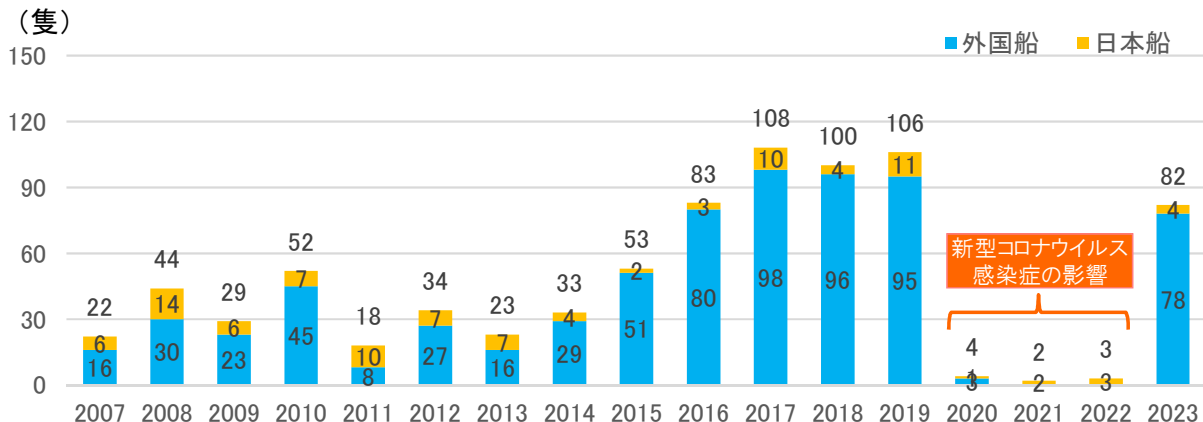
マリンポートかごしまの航空写真・利用状況



クルーズ船2隻同時着岸の様子



鹿児島港のクルーズ船入港回数



資料：鹿児島県HPを基に作成

鹿児島港に寄港した主なクルーズ船 (2017～2019年・2023年)

船名	船舶諸元・乗客数			寄港回数(鹿児島港)			
	総トン数	全長	乗客定員	2017年	2018年	2019年	2023年
COSTA SERENA	11.4万GT	290m	3780名	23	22	1	2
DIAMOND PRINCESS	11.6万GT	290m	2706名	2	7	7	9
QUANTUM OF THE SEAS	16.9万GT	348m	4180名		13	8	
飛鳥Ⅱ(邦船)	5.0万GT	241m	872名	5	3	5	3
COSTA NEOROMANTICA	5.7万GT	221m	1578名	2	8	3	
COSTA ATLANTICA	8.6万GT	293m	2680名	11	1	1	
MSC BELLISSIMA	17.2万GT	315m	5686名				14
SPECTRUM OF THE SEAS	16.9万GT	347m	4246名			9	2
その他の船舶	—	—	—	65	46	69	52
計	—	—	—	108	100	106	82

資料：鹿児島県HP、各船社HP等を基に作成



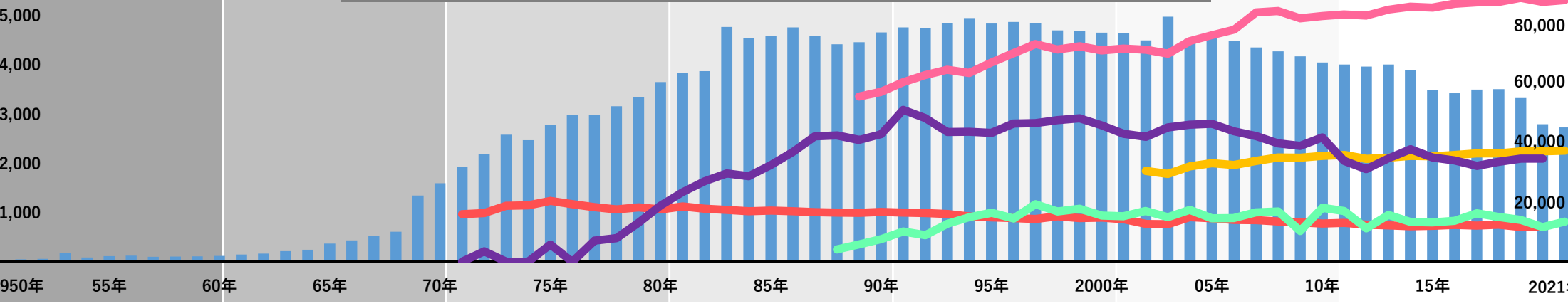
# 鹿児島港の整備と地域活力の創出

## 鹿児島港整備の変遷

赤字:開発等着手 緑字:航路関係 ピンク:供用開始

~1950 (S25)	1960 (S35)	1970 (S45)	1980 (S55)	1990 (H2)	2000 (H12)	2010 (H22) ~
<p>1947年(昭和22年)</p> <p>新港区 旧南港区</p>	<p>1962年(昭和37年)</p> <p>旧木材港 谷山一区</p>	<p>1974年(昭和49年)</p> <p>鴨池港区 谷山二区</p>	<p>1989年(平成元年)</p> <p>本港区 高速ジェット フォイル</p>	<p>1996年(平成8年)</p> <p>本港区 南ふ頭 桜島フェ リーターミナル 谷山一区・谷山臨海大橋</p>	<p>2006年(平成18年)</p> <p>本港区南ふ頭 高速船 ターミナル 臨海道路 新港区線</p>	<p>2016年(平成28年)</p> <p>奄美・沖縄フェ リーターミナル かごしま クルーズターミナル 黎明 みなど 大橋 新港区 マリポート 鹿児島</p>
<p>1951年(昭和26年) 重要港湾に指定 1953年(昭和28年) 旧南港区着手 1959年(昭和34年) 新港区着手</p>	<p>1965年(昭和40年) 旧木材港区着手 1966年(昭和41年) 谷山一区着手</p>	<p>1971年(昭和46年) 谷山二区着手 1972年(昭和47年) 鴨池港区着手 1972年(昭和47年) 西日本くみあい飼料 谷山工場操業出荷開始 1974年(昭和49年) 日本ガス谷山工場操業開始</p>	<p>1985年(昭和60年) 本港区再開発整備着手 1989年(平成元年) 高速船ジェットフォイル就航</p>	<p>1991年(平成3年) 東西オイルターミナル鹿児島 製油所開所 1993年(平成5年) 本港区北ふ頭ターミナル 供用開始 1996年(平成8年) 日本ガス鹿児島工場LNG 受入・供給基地竣工 1996年(平成8年) 谷山臨海大橋供用開始 1997年(平成9年) 本港区南ふ頭完成 1998年(平成10年) 桜島フェリーターミナル供用開始</p>	<p>2000年(平成12年) 臨海道路新港区線供用開始 2002年(平成14年) 本港区南ふ頭 旅客船ターミナル供用開始 2005年(平成17年) 西日本くみあい飼料谷山 工場改修 2007年(平成19年) 種子島・屋久島 高速船ターミナル完成</p>	<p>2014年(平成26年) 新港区耐震強化岸壁 (水深9.0m)及び奄美・沖縄 フェリーターミナル供用開始 黎明みなど大橋供用開始 2018年(平成30年) かごしまクルーズターミナル 供用開始 2022年(令和4年) マリンポートかごしま2号岸壁 整備完了</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>総取扱貨物量 (万トン)</li> <li>地方税 (百万円)</li> <li>固定資産税 (百万円)</li> <li>従業者数 (人)</li> <li>製造品出荷額 (千万円)</li> <li>貿易額 (千万円)</li> </ul> <p>(総取扱貨物量: 万トン)</p>						<p>(地方税・固定資産税: 百万円、 出荷額・貿易額: 千万円、従業者数: 人)</p>

鹿児島港の総取扱貨物量・貿易額及び鹿児島市の経済・財政指標の推移

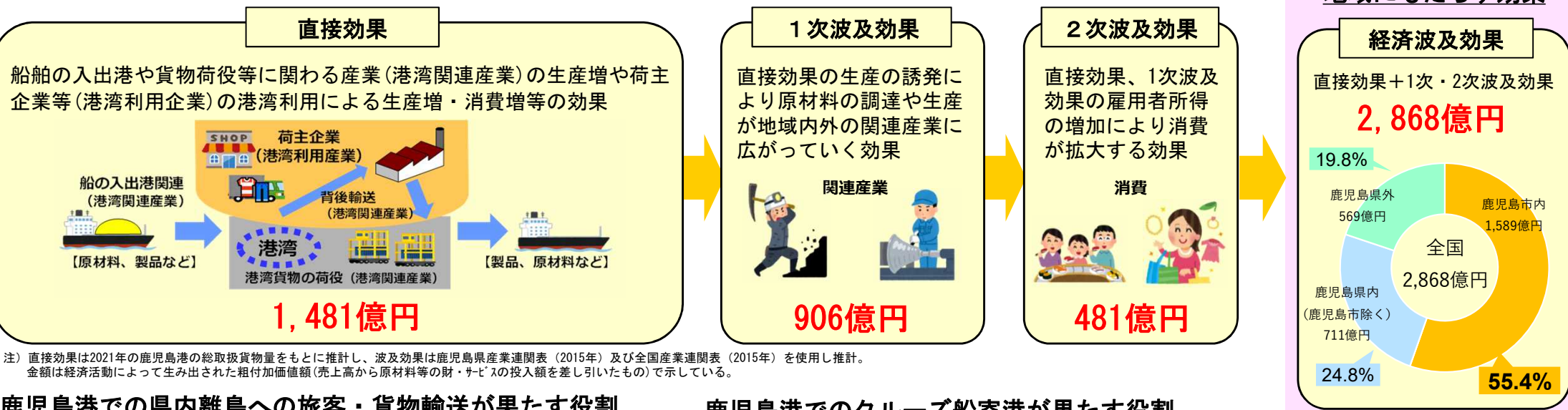


※総取扱貨物量は、国土交通省「港湾統計年報」より1940年～2021年を集計。  
 ※従業員数、製造品出荷額は、経済産業省「工業統計」より、1971年～2019年を集計。貿易額は、財務省「貿易統計」より、1988年～2020年を集計。  
 ※地方税・固定資産税は総務省「地方財源状況調査」より、公表されている1989年～2020年を集計(固定資産税は2005年～集計)  
 資料: 港湾統計年報、工業統計、貿易統計、国土地理院「地図・空中写真閲覧サービス」、地方財源状況調査、九州地方整備局

# 鹿児島港が地域にもたらす効果

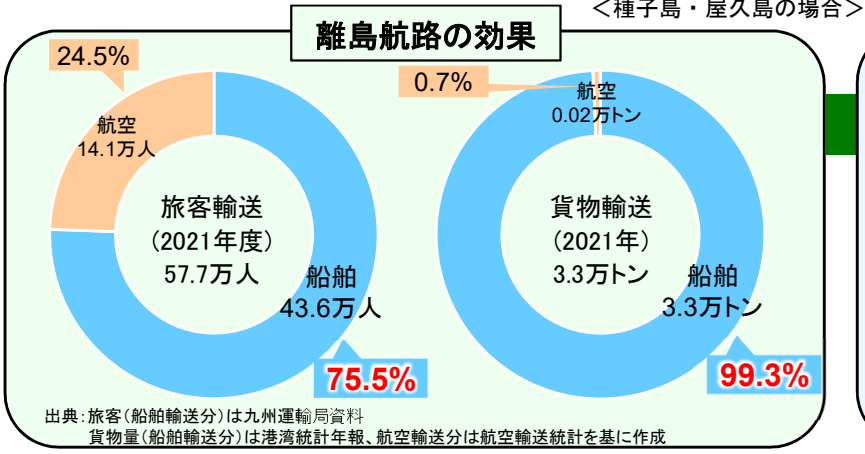
- 鹿児島港は、これまでの港湾整備により、雇用増加、所得向上、更なる投資促進等の多様なストック効果を発現し、2021年（令和3年）には**全国に年間で2,868億円の経済波及効果**をもたらしている。このうち、全体の6割弱に相当する**1,589億円が鹿児島市**にもたらされており、地域の雇用や経済活動に大きく貢献している。
- 加えて、県内離島への旅客輸送・貨物輸送の大多数が鹿児島港からの海上輸送（フェリー・RORO船・高速船）によって担われており、**県内離島の生活や県内輸送にとって無くてはならない存在**となっている。
- また、クルーズ船の寄港により**年間20万人を超える観光客**が訪れ、その**観光消費が地域経済に寄与**している。

## 鹿児島港の利用（2021年（令和3年））に関わる経済波及効果

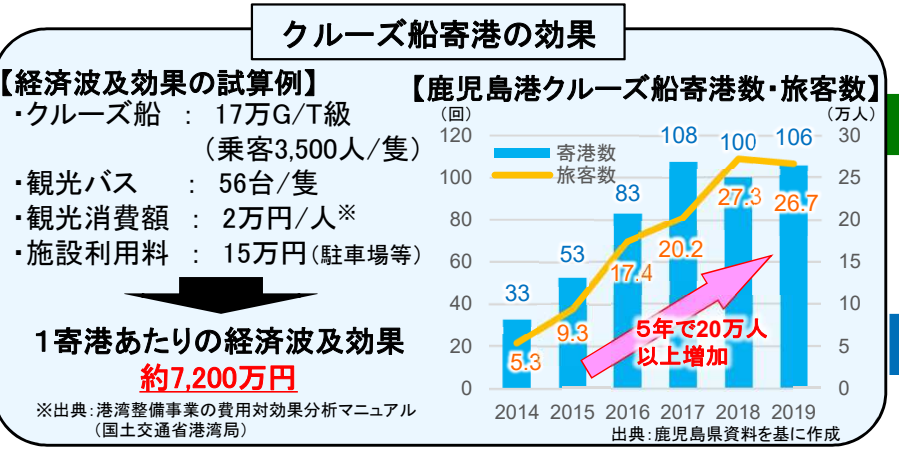


注）直接効果は2021年の鹿児島港の総取扱貨物量をもとに推計し、波及効果は鹿児島県産業連関表（2015年）及び全国産業連関表（2015年）を使用し推計。金額は経済活動によって生み出された粗付加価値額（売上高から原材料等の財・サービスの投入額を差し引いたもの）で示している。

## 鹿児島港での県内離島への旅客・貨物輸送が果たす役割



## 鹿児島港でのクルーズ船寄港が果たす役割



**離島航路の効果**  
県内離島の生活・人流・物流に不可欠

**クルーズ船寄港の効果**  
観光消費が地域経済に寄与

# 【参考】経済波及効果推計の前提条件等

- これまでの鹿児島港の整備の結果として**多くの貨物が鹿児島港を利用していることから、鹿児島港が整備されていることにより、地域に対して経済波及効果をもたらしているものと考えられる。**
- 本検討では、**2021年（令和3年）の鹿児島港への入出港船舶、輸移出入貨物量・クルーズ船の寄港を対象に、船舶の入出港、貨物の荷役・背後輸送に関わる産業への効果、港湾貨物の金額、クルーズ乗降客による消費増などの直接効果を推計するとともに、それらの直接効果が更に他の産業の生産などにも影響している状況を、産業連関表をもとに推計した。**

## 【対象船舶】

船種	年間隻数	平均船型
外航バルク船	150隻/年	22,898G/T
外航RORO船	52隻/年	10,184G/T
内航バルク船	4,552隻/年	637G/T
内航RORO船	1,521隻/年	2,956G/T
内航自航船	33,357隻/年	1,460G/T
内航クルーズ船	2隻/年	22,472G/T

## 【対象貨物】 貨物量:670.7万ft 金額:5,793.5億円

輸移出貨物: 191.3万ft 輸移入額: 2,676.5億円  
 輸移入貨物: 479.4万ft 輸移出額: 3,117.0億円

## 【港湾貨物の背後圏の陸上輸送】

	貨物量		県内外貨物比率		平均陸上輸送距離	
	県内	県外	県内	県外	県内	県外
バルク貨物	476.3万ft	0.0万ft	100.0%	0.0%	15km	—
コンテナ貨物	91.0万ft	0.0万ft	100.0%	0.0%	34km	—
RORO貨物	3.3万ft	0.0万ft	100.0%	0.0%	14km	—
フェリー貨物	93.9万ft	6.2万ft	93.8%	6.2%	4km	617km
合計	664.5万ft	6.2万ft	99.1%	0.9%	—	—

## 【入出港・荷役・陸上輸送の主な料金】

発生する収入	単価	出典・備考
入港料	なし	鹿児島県港湾管理条例(※鹿児島港においては発生しないものとして設定)
岸壁使用料	定期船2.78円/回・GT、外航不定期船4.78円/回・GT、内航不定期船5.20円/回、内航自航船1.89円/回・GT	鹿児島県港湾管理条例(※係留1回(内航自航船は2時間未満、その他は24時間)あたりで設定)
綱取放料	4,900～89,600円/隻	鹿児島県提供資料(R4年度)より設定
とん税 特別とん税	とん税:9.6円/NT 特別とん税:12.0円/NT	とん税法、特別とん税法 注)NTは純トン
水先料金	基本額34,123円	国土交通省水先料金に関する公示(国海技第301号)を基に、平均船型における総トン数・満載喫水を基に設定(※基本額34,123円+総トン数が1,000トンを超えるごとに、又は喫水が3mを超える場合、喫水30cmを増すごとに加算額1,228円を加算)
曳船料金等	171,000円～802,000円/隻	鹿児島県提供資料(R4年度)より設定
人道橋使用料	本港区 174円/回 鴨池港区 583円/回	鹿児島県港湾管理条例
ボーディングブリッジ使用料	6,600円/基・回	鹿児島県港湾管理条例
駐車場(クルーズ送迎)	2,000円/台・日	鹿児島県港湾管理条例
港湾荷役料 (船内荷役、沿岸荷役)	バルク:2,088円/トン 実入コンテナ:1,070円/トン 空コンテナ:908円/トン 内航RORO船:2,259円/トン 内航自航船:2,956円/トン	九州地方港運協会(北九州港) ※「接岸本船⇄上屋・野積場内」の金額を準用 ※バルク貨物については、散貨物3品目の平均値、RORO貨物については、完成車(重量5トン以上又は容積20トン以上のもの)、フェリー貨物については、包装品6品目の平均値を準用
一般貨物自動車運送事業運賃	バルク貨物は大型車(10tクラス)、20ftコンテナはトレーラー(20tクラス)の2割増、40ftコンテナは20ftコンテナの4割増の運賃の往復分の料金を設定	九州運輸局 距離制運賃表(2020年)より設定

注:「フェリー貨物」「RORO貨物」には、フェリー・RORO船で輸送されたコンテナは含まない。

注:「フェリー貨物」は、乗用車分の貨物量を除くとともに、トラックなどの貨物の積載率を7割と想定したうえで、フェリー貨物のプレートトン重量を重量トンに換算(換算率0.124MT/FT)した値をFTとして表記している。

注:「平成30年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査(平成30年11月に実施した調査(1ヶ月間調査))」、「令和元年度 バルク流動調査(令和元年11月に実施した調査(1ヶ月間調査))」等を基に設定。陸上輸送距離は鹿児島港と背後市町村との道路距離を基に、輸送車両1台あたりの平均輸送距離(往復距離)を算定。