

令和6年3月18日
九州地方整備局
熊本港湾・空港整備事務所

“みなと”が支える私たちの暮らし！ 八代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「八代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、八代港を対象として、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「八代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5年11月より八代港整備の変遷や八代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、八代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「八代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 八代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 野口（のぐち）
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 熊本港湾・空港整備事務所
企画調整課長 小野（おの）
TEL：096-357-0410

八代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)

熊本大学 くまもと水循環・減災研究教育センター 教授

柿本 竜治

熊本学園大学 経済学部 教授

小葉 武史

(団体)

八代青年会議所 直前理事長

高見 聡一郎

(行政)

熊本県 土木部 河川港湾局 港湾課 課長

倉光 宏一

八代市 経済文化交流部 次長

田平 秀樹

九州地方整備局 熊本港湾・空港整備事務所 所長

宮本 由郎

(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

八代港の機能強化と地域にもたらす効果

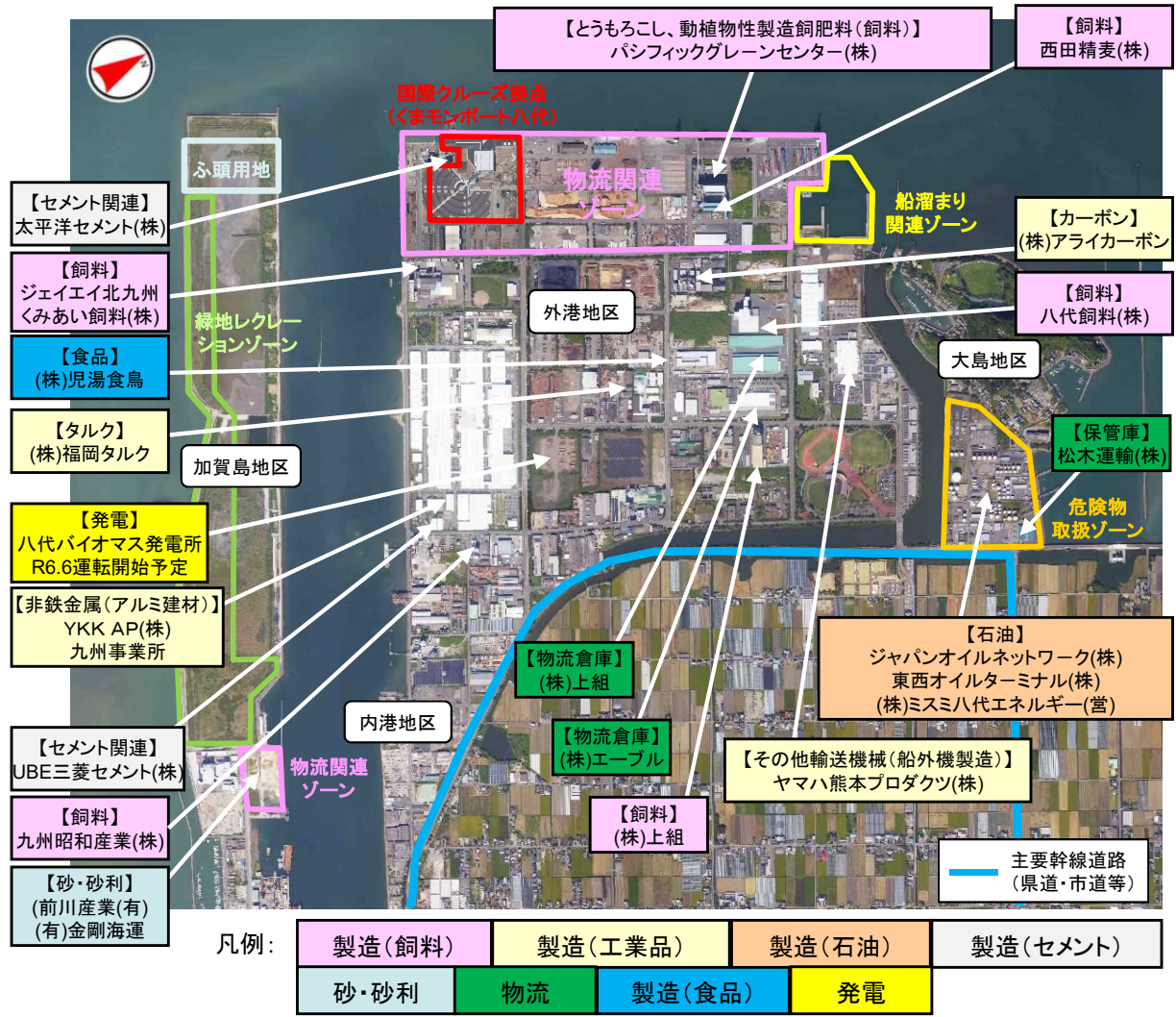
八代港の特徴と企業立地

- 八代港は九州西部の中央部に位置し、九州縦貫自動車道等により背後圏地域とアクセス性が高い重要港湾である。
- 八代港背後には、飼料、製紙、酒造、建設資材等の製造企業が多数立地しており、八代港はそれら**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、クルーズ専用岸壁を含む「くまモンポート八代」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**。

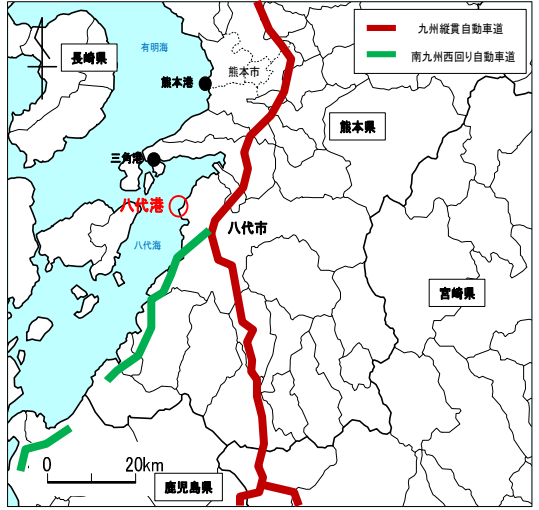
八代港の特徴

- 背後圏地域とのアクセス性が高い八代港
 - ・ 「九州縦貫自動車道」、「南九州西回り自動車道」、及び国道3号と八代港を連結する「八代港線」を始めとした道路網の整備が進んでおり、背後圏地域との高いアクセス性が確保されている。
- 基幹産業の生産活動を支える八代港
 - ・ 港の背後圏には、中九州の畜産生産を支える飼料製造企業、製紙、酒造、建設資材等の製造企業が集積。原材料入荷・製品出荷の拠点として、バルク貨物・コンテナ貨物の輸送を支えている。
- 九州中央の大型クルーズ船の受入拠点としての八代港
 - ・ 「くまモンポート八代」は、大型クルーズ船の受入拠点、賑わい拠点として、地域の賑わい・観光等に大きく寄与している。

八代港と立地企業の状況



八代港位置図

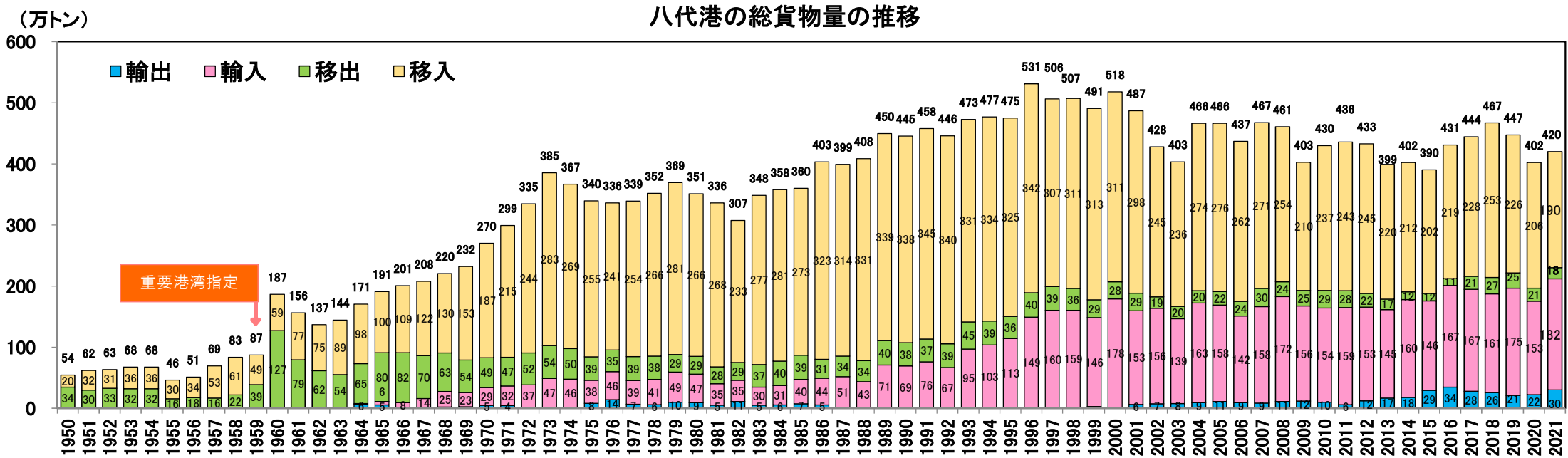


八代港周辺道路



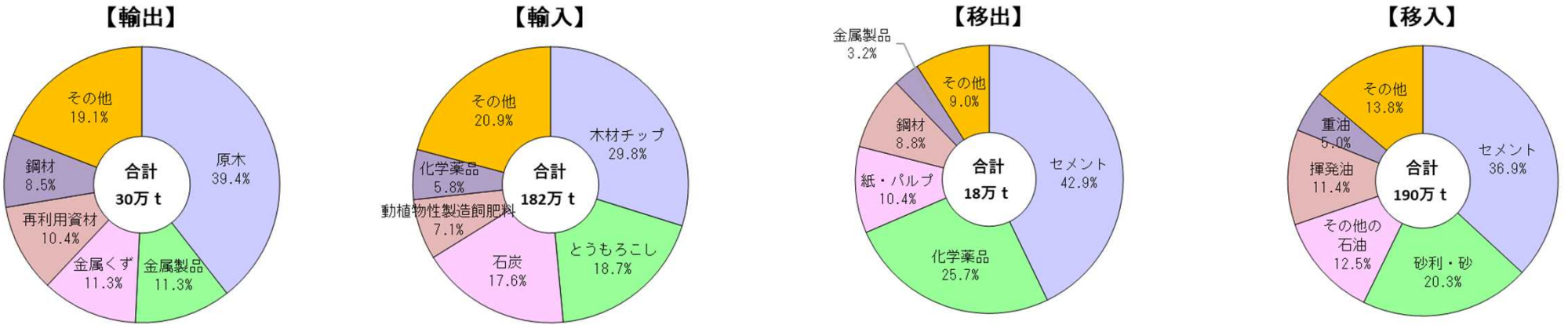
八代港の取扱貨物

- 八代港の取扱貨物量は、港湾整備の進展や企業集積により、1959年（昭和34年）の重要港湾の指定から現在までに約5倍となり、2021年（令和3年）全体の貨物量は420万トン（輸出30万トン、輸入182万トン、移入190万トン、移出18万トン）である。
- 八代港の大宗貨物は、原木（輸出）、木材チップ（輸入）、とうもろこし（輸入）、セメント（移出入）、砂利・砂（移入）などであり、**八代港背後に立地している製造業などの貨物を取り扱っている。**



※総貨物量については、フェリーやコンテナ、シャーシも含む。 資料：国土交通省「港湾統計年報」を基に作成

八代港の取扱品目 2021年(令和3年)



八代港の主な機能 ～背後地域産業を支えるバルク貨物の輸送拠点～

- 八代港は、背後に立地している飼料関連企業の穀物飼料の原料輸入及び生産拠点として、九州の各県に飼料が供給されており、九州地域の畜産業を支えている。
- 八代港では、製紙原料の木材チップが大型船で輸入されており、港湾背後に立地している製紙工場にて、九州地域で使用される7割を占める新聞用紙をはじめ、印刷用紙、情報用紙など、多品種の紙がパルプから一貫生産されている。
- 八代港での原木輸出量は、近年大幅に増加しており、全国の木材輸出量の1割弱（2021年）を占めている。
- このように、八代港は**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。**

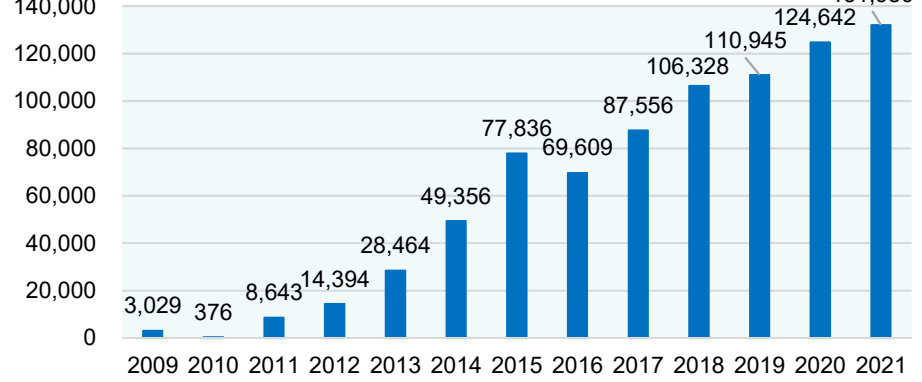
八代港からの配合・混合飼料供給



木材チップの輸入状況

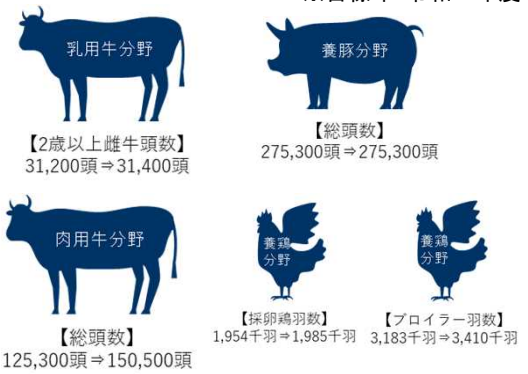


八代港の原木輸出量



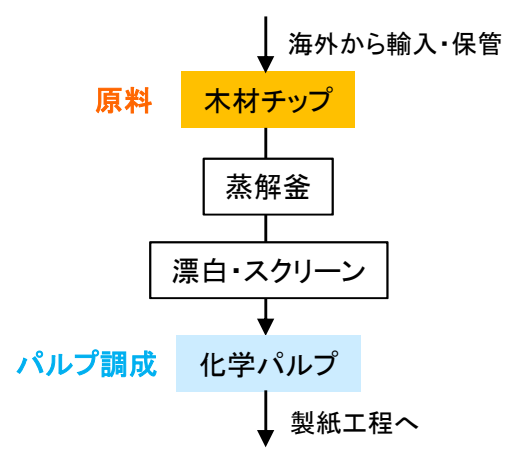
熊本県の家畜増殖計画

※目標年：令和12年度



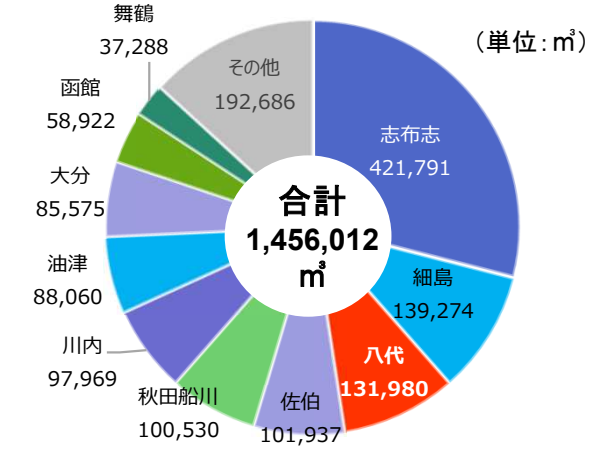
資料：熊本県家畜改良増殖計画及び鶏の改良増殖計画を基に作成

紙の製造フロー(パルプ工程)



資料：日本製紙グループHPを基に作成

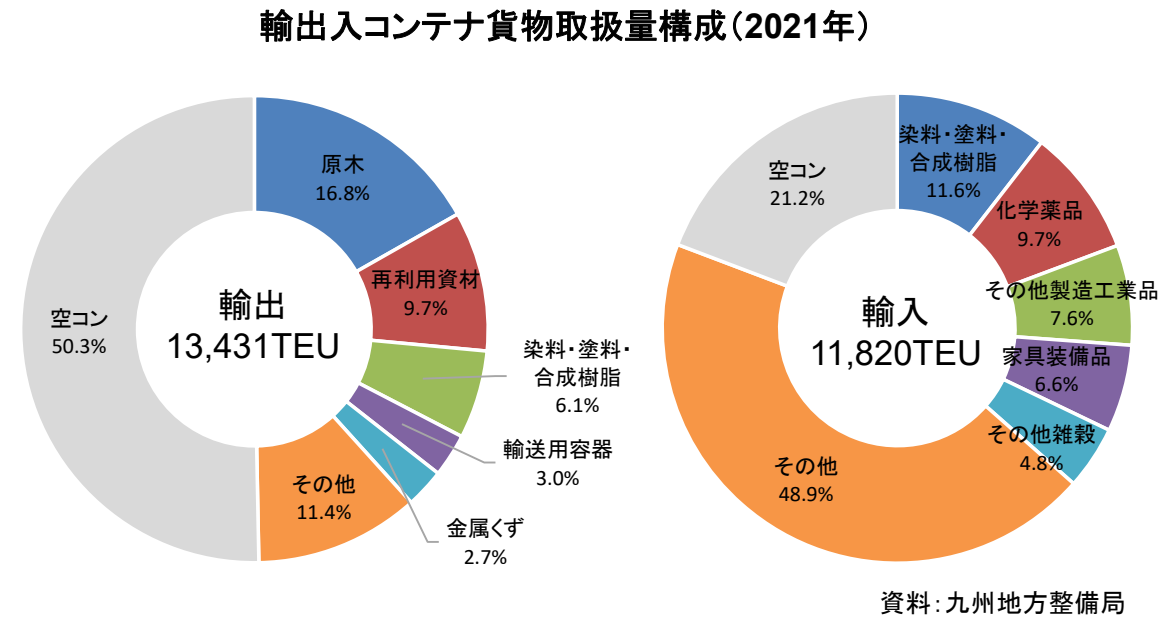
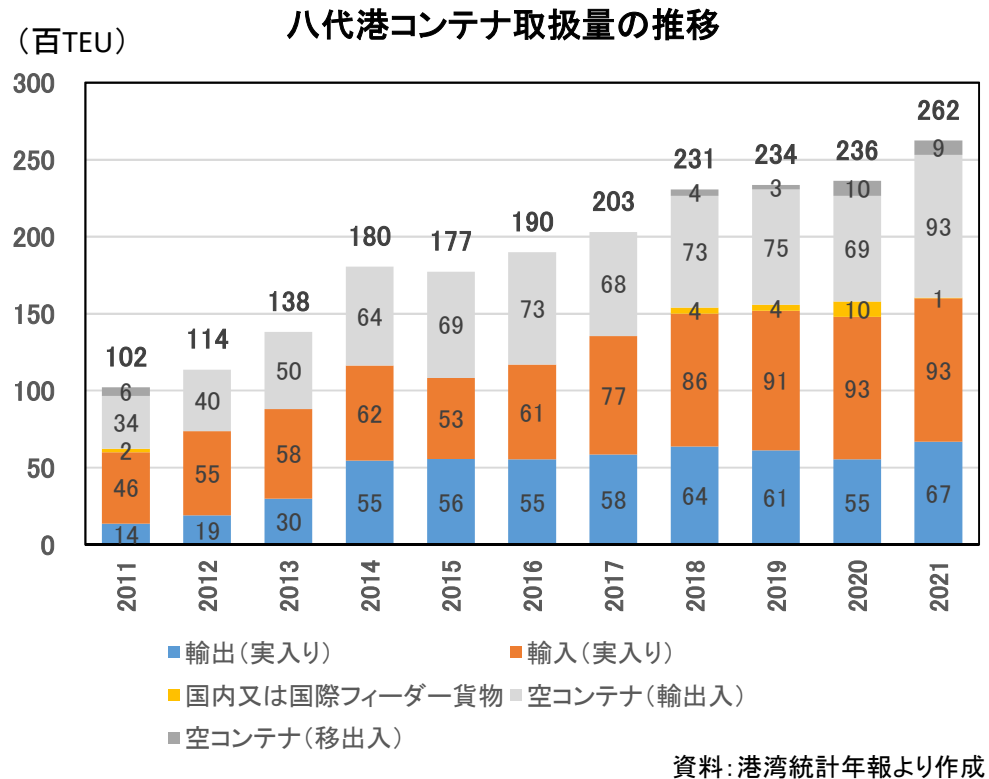
原木輸出量および輸出相手国(2021年)



資料：財務省「貿易統計」を基に、原木(HSコード4403.21~4403.26)にて整理

八代港の主な機能 ～背後地域産業を支えるコンテナ貨物の輸送拠点～

- 八代港のコンテナ取扱貨物量は年々増加傾向にあり、2021年（令和3年）は約2.6万TEUを取扱っており、大宗品目は、原木（輸出）、染料・塗料・合成樹脂や化学薬品（輸入）などである。
- 2022年（令和4年）にはコンテナターミナル内に農水産物の輸出が可能な温度管理機能を備えたCFS倉庫が整備されるなど、**背後地域産業のコンテナ貨物輸送拠点としての機能を果たしている。**



CFS(コンテナフレイトステーション)倉庫の整備



資料：九州地方整備局

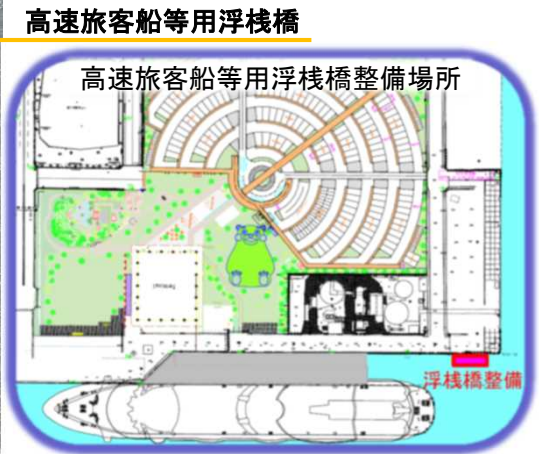
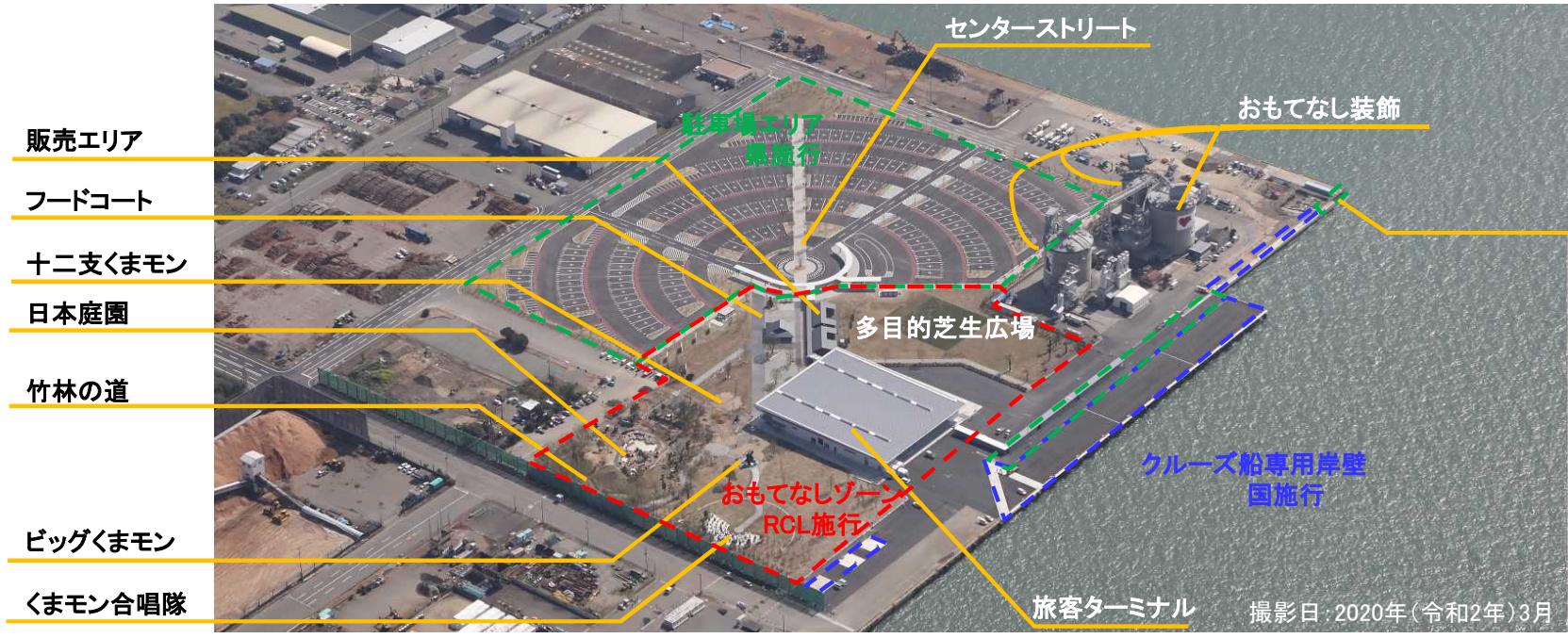
八代港のコンテナ航路

| コンテナ航路 | 便数 |
|----------------|-------|
| 韓国航路（釜山） | 2 便/週 |
| 台湾航路（基隆、台中、高雄） | 2 便/週 |
| 国際フィーダー航路（神戸） | 1 便/週 |

資料：八代港ポートセールス協議会HP、各船社HPより作成

八代港の主な機能 ～背後地域の経済を支える国際クルーズ拠点～

- 2020年（令和2年）にクルーズ専用岸壁（耐震）を含む「くまモンポート八代」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。
- 「くまモンポート八代」は、【世界に開くゲートウェイ「八代港」～九州中央の大型クルーズ船の受入れ拠点～】をコンセプトとし、「世界の客船に開かれたウォーターフロントの形成」「地域に開かれた新たなにぎわい拠点の創出」「熊本が誇れる美しい景観の演出」を目指しており、**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。**



資料:九州地方整備局資料を基に作成

<八代港 クルーズ船寄港実績>

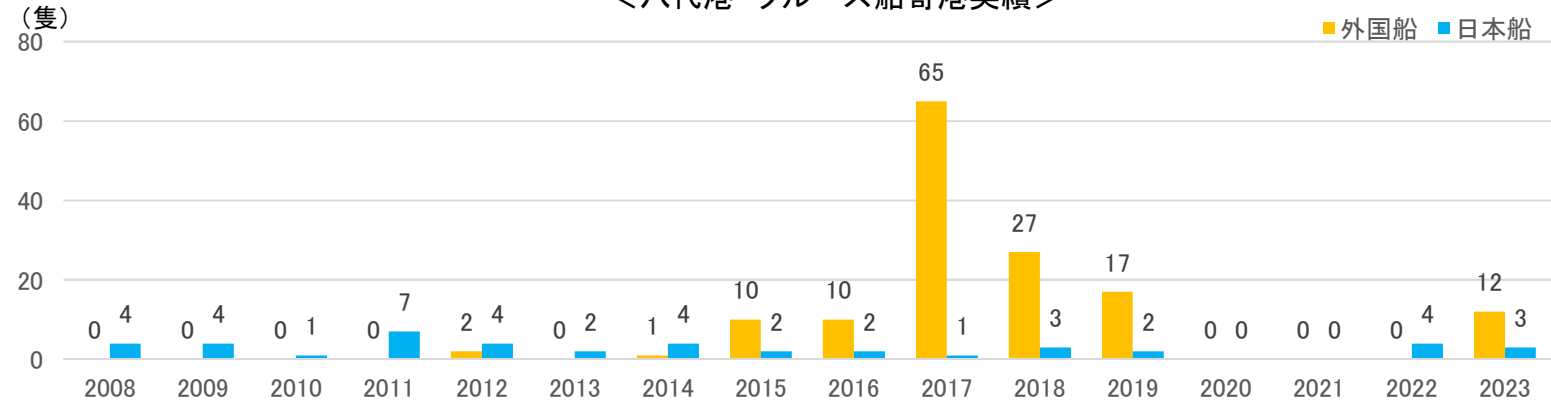
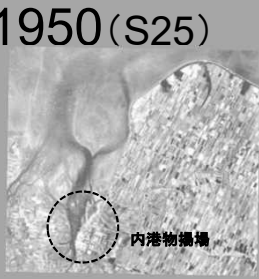


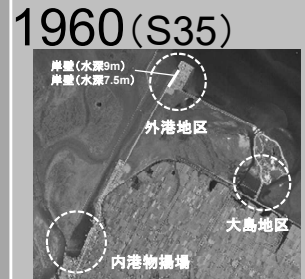
写真:九州地方整備局
スペクトラム・オブ・ザ・シーズ 5

八代港の整備と地域活力の創出

○ 八代港では、1959年（昭和34年）の重要港湾の指定を契機に本格的な港湾整備が進められ、それにより飼料、紙パルプ製造等の基幹産業の集積が進み、背後地域の暮らしや雇用・経済はもちろんのこと、国の経済発展を支えてきた。



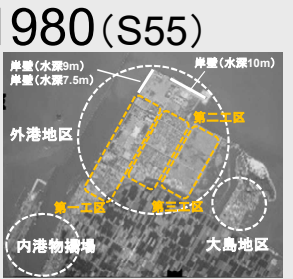
1957年
内港物揚場完成
1958年
外港地区の整備着手
1959年
重要港湾指定



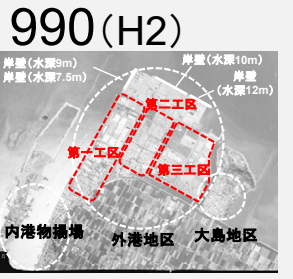
1965年
外港地区岸壁(水深9m)
(水深7.5m)完成
1966年
国際貿易港指定
1967年
木材指定港指定



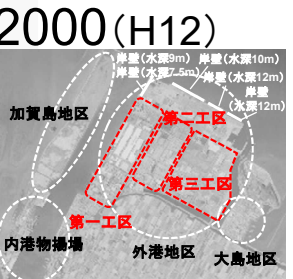
1970年
外港工業用地第一工業区完成
1973年
外港地区岸壁(水深10m)完成
1975年
外港工業用地第二工業区完成
1979年
外港地区岸壁(水深10m)完成



1980年
九州縦貫自動車道八代IC開通
1983年
外港地区岸壁(水深10m)完成
1985年
外港地区岸壁(水深10m)完成
外港工業用地第三工業区完成



1992年
外港地区岸壁(水深12m)完成
1998年
外港地区岸壁(水深12m)完成
1999年
コンテナ対応施設供用開始



2007年
外港地区岸壁(水深14m)岸壁
着工

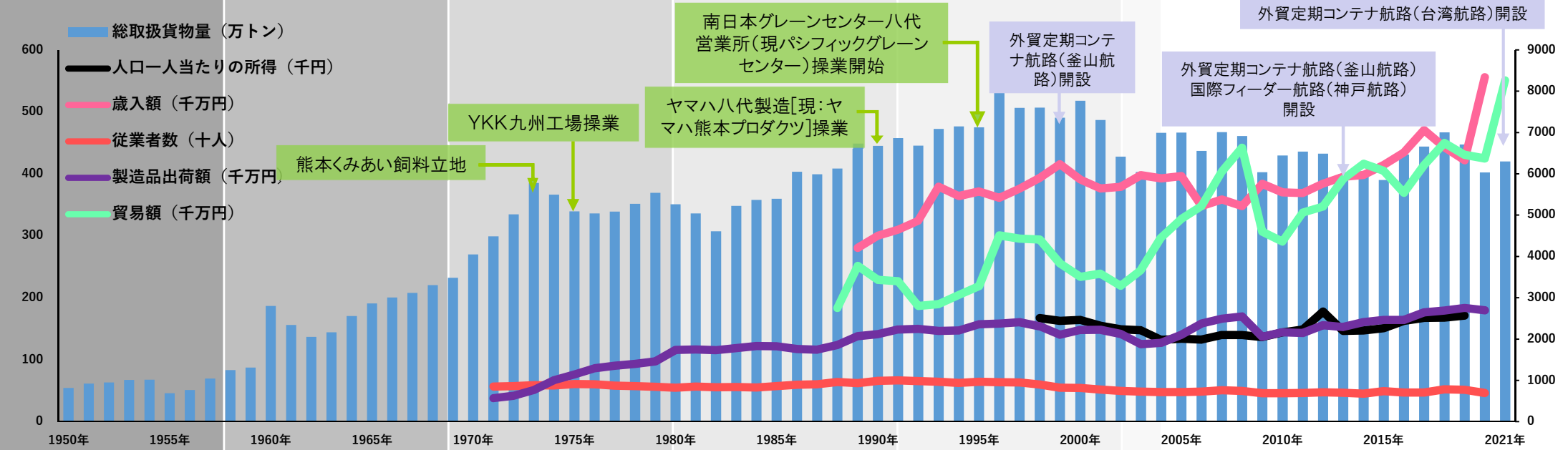


2013年
外港地区岸壁(水深14m)完成
2018年
新コンテナターミナル供用開始

総取扱貨物量：万トン

八代港の総取扱貨物量・貿易額及び八代市の経済・財政指標の推移

出荷額、貿易額、歳入額：千万円
人口一人当たりの所得：千円
従業者数：十人



※総取扱貨物量は、国土交通省「港湾統計年報」より1950年～2021年を集計。歳入額は、総務省「市区町村別決算状況」(1989～2018年)と八代市HP 八代市の財政事情(2019～2021年)より作成。
 ※従業者数、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～2021年を集計。
 ※2005年8月1日に旧八代市、旧坂本村、旧千丁町、旧鏡町、旧東陽村、旧泉村の1市2町3村が合併し、新たな八代市が誕生した。そのため、合併前の市町村の値を合計して集計している。
 資料：港湾統計、工業統計、貿易統計、熊本港湾・空港整備事務所HP、熊本港湾空港工事事務所の50年、市区町村別決算状況、八代市HPより作成

地域にもたらす効果 ～八代港利用企業の経済活動を通じて創出される経済効果（前提条件等）～

- これまでの八代港の整備の結果として多くの貨物が八代港を利用しており、八代港の利用を通じて、八代市をはじめとする背後地域の経済活動や雇用を支えているものと考えられる。
- 本検討では、2021年（令和3年）の八代港への入出港船舶、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による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、熊本県の産業連関表等を活用し推計した。

【対象船舶(2021年(令和3年))】

| 船種 | 年間隻数 | 平均船型 |
|---------|----------|----------|
| 外航コンテナ船 | 148隻/年 | 6,530G/T |
| 外航バルク船 | 262隻/年 | 8,355G/T |
| 内航コンテナ船 | 36隻/年 | 749G/T |
| 内航バルク船 | 1,473隻/年 | 860G/T |
| クルーズ船 | 0隻/年 | — |

【対象貨物(2021年(令和3年))】

貨物量:419.9万ft 金額:1,462.0億円
 輸移出貨物: 48.7万ft 輸移入額: 1,152.3億円
 輸移入貨物: 371.2万ft 輸移出額: 309.7億円

【経済効果の推計に用いた産業連関表※】

- ・ 本検討では、最新の熊本県産業連関表(2015年)及び全国産業連関表(2015年)を使用し、経済効果の推計を実施した。

| 作成者 | 対象年 | 部門数 |
|-----|-------|-------|
| 熊本県 | 2015年 | 105部門 |
| 全国 | 2015年 | 107部門 |

※産業連関表：一定の期間（通常1年間）、地域（国、県等）経済での財・サービスの流れを、産業間及び産業と最終需要間の取引として網の目の型で表示した一覧表。本検討では、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を産業連関表に入力することで、経済効果を推計した。

【経済効果の推計例（クルーズ船寄港に関わる経済効果の場合）】

- ・ 2021年はコロナ禍の影響で八代港にクルーズ船の寄港はなかった。
- ・ 本検討では、コロナ禍前の水準で、17万総トンクラス・3,500名程度の乗客を乗せたクルーズ船が寄港した場合、寄港1回につき、他産業への波及等も含めてどの程度の生産額が生じるのかを推計した。

<経済効果の推計結果>

- ①直接効果(港の利用により直接的に発生する生産額)：**約86百万円**
 - ・入出港関連(タグ・綱とりなど)：5百万円
 - ・クルーズ客による港湾施設利用関連：6百万円
 - ・背後地域への交通等：5百万円
 - ・飲食や土産等の消費関連(観光消費額は2万円/人で想定)：70百万円
- ②1次波及効果(①直接効果から誘発される他産業の生産額)：**約45百万円**
- ③2次波及効果(①②により雇用者所得が増え、消費が拡大することにより誘発される生産額)：**約25百万円**



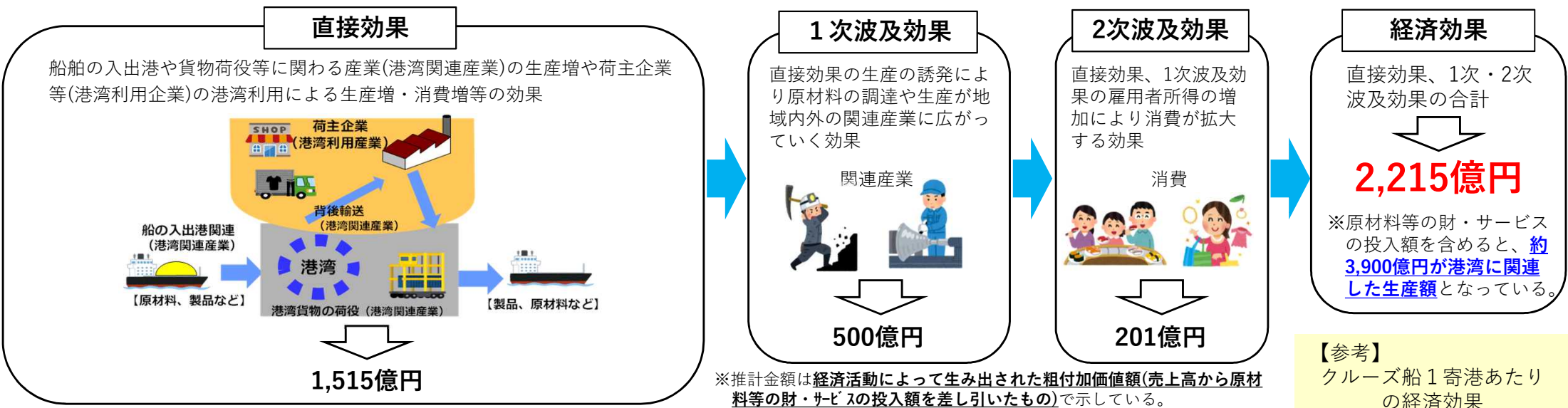
- クルーズ船寄港に関わる経済効果(寄港1回当たり)
 - ④生産額(①+②+③)：**約156百万円**
 - ⑤原材料等の購入額など：約74百万円
 - ⑥粗付加価値額(④-⑤)：**約82百万円**

※④生産額：八代港の利用に関わる生産活動及び取引の総額。
 ※⑥粗付加価値額：生産額から原材料等購入額を差し引いたものであり、地域内総生産にあたる額。
 ※本検討では、推計結果と八代市の市内総生産額との比較を行うため、粗付加価値額で経済効果を整理した。

地域にもたらす効果 ~八代港利用企業の経済活動を通じて創出される経済効果~

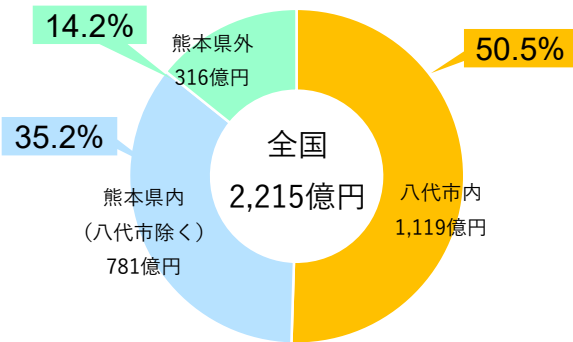
- 八代港は、これまでの港湾整備により、2021年（令和3年）には年間1,900隻を超える船舶が入港し、400万トンを超える港湾貨物を取り扱っており、八代市をはじめとする背後地域の経済活動を支えている。
- 1年間の港湾貨物の取扱いにより、全国で約3,900億円の生産額が発生し、**全国に年間2,215億円の経済効果**をもたらしている。
- その経済効果は、八代港が所在する**八代市内に最も帰着**しており、全体の約5割に相当する**1,119億円の経済効果**をもたらしており、八代市の**市内総生産額※の約26%**、**雇用所得の約9%**に相当する効果となっている。
- 八代港は、背後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し、八代市のみならず、地域の雇用や経済活動に大きく貢献している。

※八代市の市内総生産額4,373億円の内、約4割は保健衛生・社会事業など、港湾を経由する貨物と関連が薄い産業による生産額

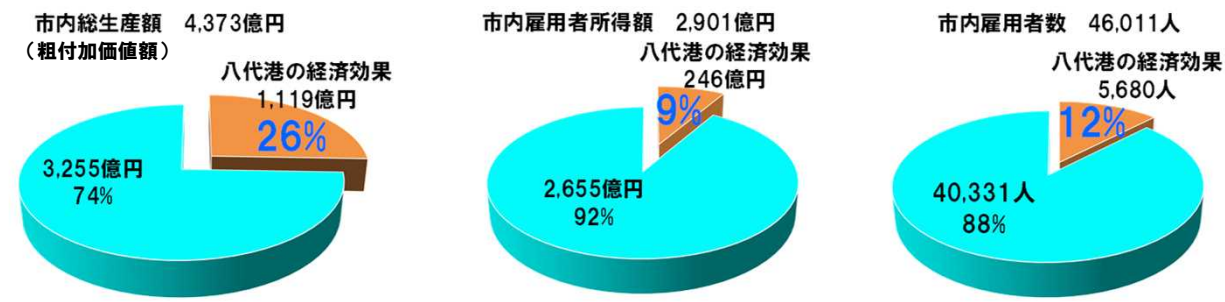


【参考】
クルーズ船1寄港あたりの経済効果
82百万円
※クルーズ船の船型を17万G/T、乗客を3,500人/隻、乗客1人当たりの観光消費額を2万円とした場合。
※2021年（令和3年）はクルーズ船寄港実績がなかったため、上記の2,215億円にクルーズ船による経済効果は含まれていない。

八代港による経済効果の帰着先 (粗付加価値額ベース)



八代市にもたらす経済効果と雇用効果



注) 八代市の市内総生産(粗付加価値額)と雇用者所得額は「令和2(2020)年度 市町村民経済計算報告書/熊本県」の令和2年度の数値、雇用者数は「令和2年国勢調査 就業状態等基本集計」の令和2年の数値を用いている。

注) 単位未満を四捨五入しているため合計値が合わない場合がある。