



熊本港



技術開発で誕生した

熊本港

熊本港は、熊本都市圏の海の玄関口として、熊本と島原(長崎県)を結ぶフェリーやコンテナ船などが着岸する。有明海特有の遠浅かつ軟弱地盤が40mも続く場所での港湾建設は難しかったが、近年の土木技術の向上で、大型船の利用が可能な港湾が建設された。港湾施設のすべてが人工島形式で整備され、有明海に突き出た格好で、現在も拡張整備が進んでいる。

熊本港



港湾概要

【港湾区域面積】 1,933ha	【総取扱貨物量】 335万t (2023年速報値)	・うち外貨 9,354TEU (2023年速報値) ・うち内貨 1,344TEU (2023年速報値)
【臨港地区面積】 52ha	【コンテナ取扱貨物量】 1万0,698TEU (2023年速報値)	
		【港湾管理者】 熊本県

熊本港のあゆみ

1973年12月	熊本港の港湾計画策定
1974年4月	重要港湾に指定
1979年3月	熊本港大橋(L=870m)工事に着手(1987年3月完成)
1993年3月	フェリー就航(熊本～島原間)
1995年9月	岸壁(水深4.5m)第1バース供用開始
1998年8月	岸壁(水深5.5m)第1・2バース供用開始
1999年5月	岸壁(水深5.5m)第3バース供用開始 岸壁(水深7.5m)第1バース供用開始
1999年7月	コンテナ国際定期航路開設(釜山港間)
2001年4月	関税法上の開港指定
2012年10月	岸壁(水深7.5m)第1バースのガントリークレーン供用開始
2017年12月	外貨コンテナ取扱貨物量が初めて10,000TEUを突破
2023年4月	熊本港～神戸港を結ぶ国際フィーダー航路開設

需要見越して施設の拡張へ

層厚40mの超軟弱地盤

熊本県の中央部を流れる1級河川の白川と緑川が有明海に注ぐ飽託海岸沖に、熊本港は誕生した。港湾施設のすべてが夢咲島と名付けられた人工島にあり、

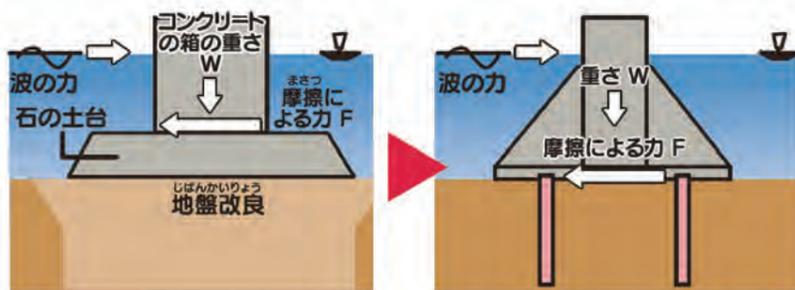
熊本港大橋を介して熊本市内とを結ぶ。わが国最南の政令市・熊本市の中心部から10km程度と近く、物流や旅客の利用が近年伸びている。

地理的条件に恵まれながらも、熊本港の歴史は比較的浅い。明

治初期から必要性が指摘されながらも厳しい自然条件下のために、本格的な港湾が整備されたのは戦後になってから。層厚40mという超軟弱地盤にある上、泥土やシルトなどの細かい粒子が波や潮の流れによって運ばれ



第一バースに着岸中のコンテナ船



従来型重力式防波堤と軟着堤(右)の基本原則

海底に堆積しやすい地形が、港湾施設の建設を阻んできた。熊本港が建設されるまで、熊本都市圏が必要とする生活関連や産業関連の物資は宇土半島の先端に位置する三角港から幹線道路経由で搬入された。このため、都市機能充実の面からも、熊本港建設ニーズは強かった。

その後、近代土木技術が発達し、厳しい自然条件を克服できるようになったことで、熊本市民の悲願である熊本港の建設が始まる。1973年に港湾計画が策定されると、翌1974年に重要港湾の指定を受けて建設工事がスタート。1979年には人工島と本土を結ぶ熊本港大橋の建設が始まった。1993年にフェリー岸壁(水深5.0m、2バース)が供用を開始し、長崎県島原市の島原港との間でフェリーが就航。その後、



防波堤(南)の施工

社会情勢に応じた新規プロジェクト相次ぐ

公共岸壁の整備が進み、1999年に韓国・釜山との国際コンテナ定期航路が開設された。

熊本市の西側、有明海に突き出る格好の人工島の南面に、港湾施設が集中する。白川の河口に近い島北面には緑地・海浜を設ける計画だ。白川が運んでくる土砂が、島北面の港湾利用を難しくしているためだ。現在は防波堤(南)(延長2,800m)を伸ばす工事が進む。防波堤は軟弱地盤に対応して開発された軟着堤(軟弱地盤着底式防波堤)を採用した。堤体本体の重量を軽くするとともに、堤体の底版幅を広くすることで海底の地盤に伝わる荷重を減少させた構造。本体の荷重が小さくなるため、地盤改良が不要となり、海底面に打設した杭で波圧に抵抗する。

潜堤で埋没を防止

有明海は国内最大の干潟を形成する潮位差の大きい閉鎖性水域で知られる。最も大きな潮位差は約6mにも及ぶ。このため海底の土砂移動が活発に起きており、泊地や航路での船舶の喫水を確認するために定期的な維持浚渫が必要だ。そこで、航路の両側に逆T型のコンクリートブロックによる航路護岸(潜堤)を設けて土砂による埋没防止を図っている。浚渫工事費用の削減効果にもつながっており、熊本県によれば、近年の維持浚

渫土量は約10万 m^3 (直近5年平均)になる。

岸壁背後地の一部は県の工業団地となり、第1次分譲約10ha・20区画に民間企業などが進出済。熊本市の中心部に近い立地が好評で、旺盛な需要に応じるため、熊本県では第2次分譲地(約13ha)の整備を行っており、うち4haを対象とした先行分譲を予定している。そのさらに西側では海面処分場として約65haを埋め立て、将来的な土地需要に応える計画だ。

耐震強化岸壁が建設スタート

熊本港では2012年に、ガントリークレーンの供用が始まるなど、コンテナ取扱機能は強化され、2024年6月には熊本港初の耐震強化岸壁の整備に着手した。2016年の熊本地震で被災して、港湾機能が一時的に休止した熊本港にとって、待望の耐

震強化岸壁だ。延長は約130m、水深は泊地とも7.5m。背後のふ頭用地の整備も含めて事業完了は2031年頃を予定している。合わせて、熊本県では、新たなガントリークレーンの整備を進めており2024年度末までの完了を予定している。設置後、既存の1機は予備機として運用する予定だ。

2023年4月には熊本港～神戸港を結ぶ国際フィーダー航路が開設された。また、コンテナ取扱機能の強化と並行するように、島原港との定期旅客も好調だ。両港間は高速フェリーが就航し、年間約65万人、車両約22万台(2023年)が利用する。新型コロナウイルス感染症の流行期は落ち込んだものの、回復傾向にあり、物流拠点としてだけでなく、観光面でも九州における拠点港としての一翼を担っている。島原市とは高速フェリーで約30分という近さから、交流が活発で両



製作中の新たなガントリークレーン

港間を行き交う観光客も多い。

大西一史熊本市長と古川隆三郎島原市長は2024年2月に会談し、半導体関連産業の振興や観光誘客で連携する構想を推進することに合意した。有明海を挟んで向かい合う両市はもともと歴史的にも関係が深く、観光交流の密度をさらに高め、地域経済の活性化に連携して取り組む考えで一致した。熊本港を舞台に地域活性化の動きが加速しそうだ。



島原市と30分で結ぶ高速フェリー

Kumamoto port

PICK UP

台湾企業系半導体工場進出で都市の様相が一新

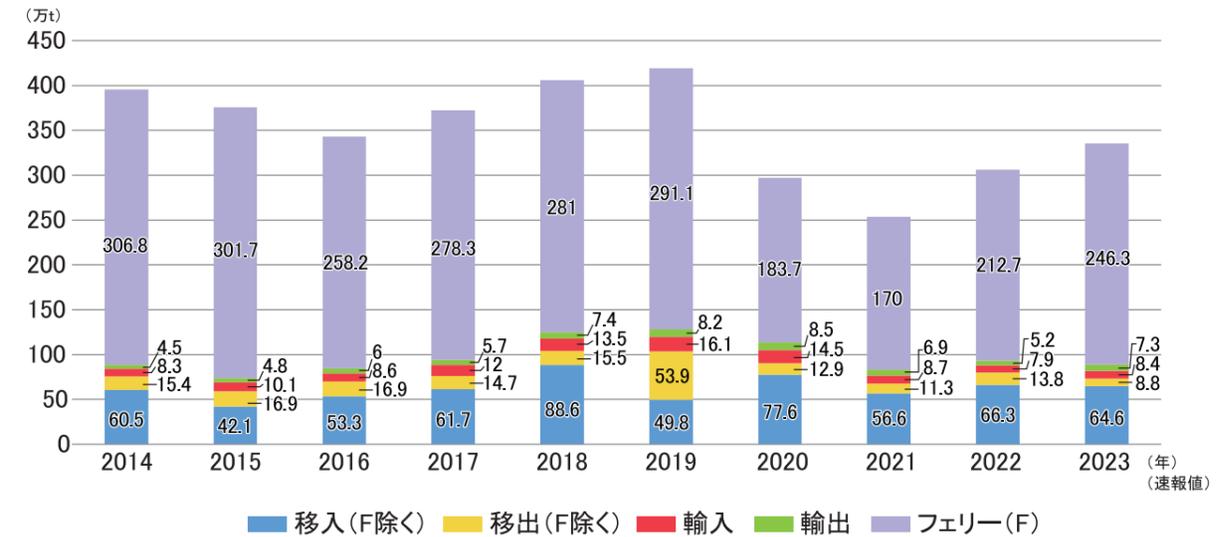
半導体受託生産世界最大手の台湾積体回路製造(TSMC)の工場が熊本県菊陽町に進出したことで、熊本港周辺の環境が激変している。熊本県菊陽町は地下水が豊富で、阿蘇くまもと空港や九州自動車道のIC、熊本市中心部への高規格幹線道路などにも近いことから、1980年代後半から半導体工場の進出が相次いだ。その動きの顕著な事例ともいえるのが、TSMCの進出だ。菊陽町近隣の菊池市や合志市、大津町などでも半導体関連の生産施設や物流施設といった建設計画が進む。雇用創出という経済波及効果も生まれている。菊陽町はもともと、熊本市中心部から約15kmの位置にあることから、ベッドタウンとしての開発が進んだ。近年の半導体関連施設の増加に伴い、人口増加率は全国トップクラスという現象が続く。全国的に人口

が減少する自治体が多い中で、特異な様相を見せている。熊本港の取扱品目は、半導体製品関連よりも、周辺自治体の人口増に対応するかのよう「住宅関連資材が多い」(熊本県土木部河川港湾局港湾課)という。

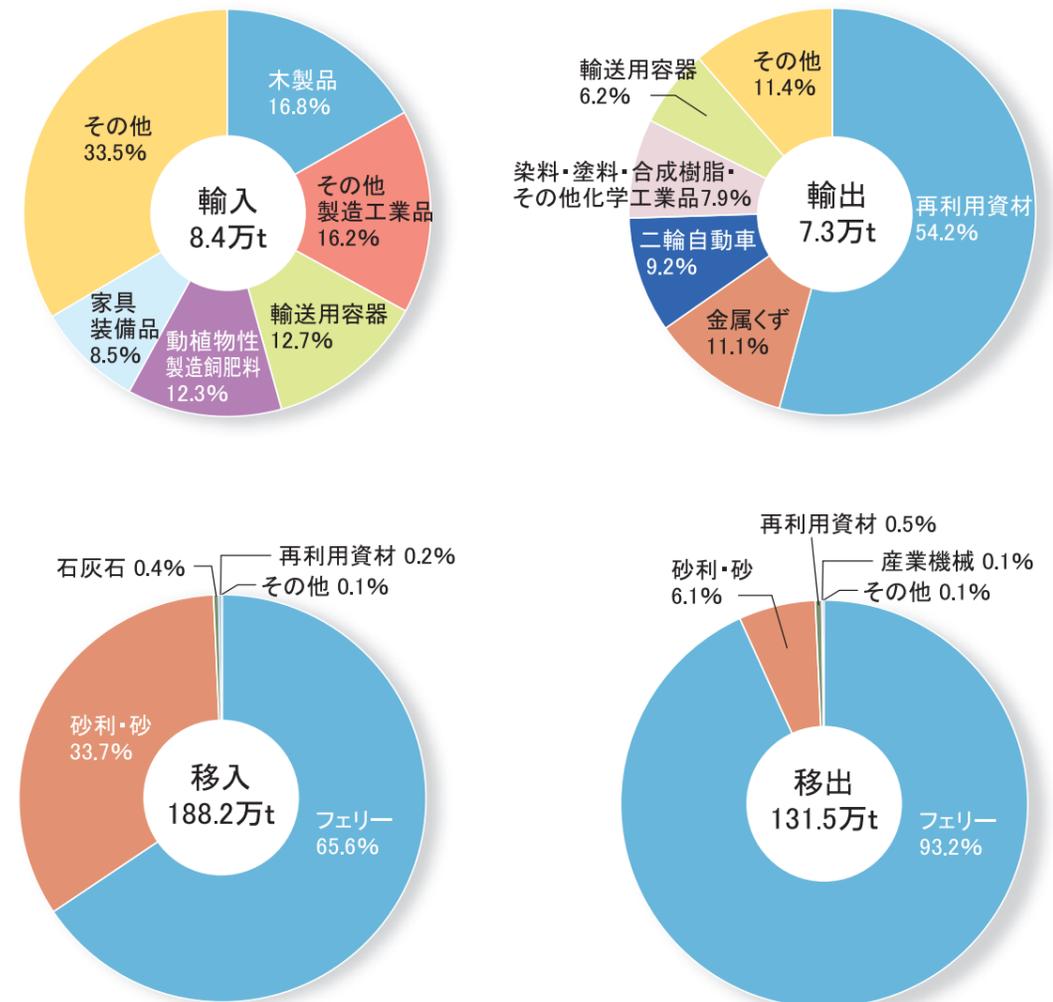


(取材協力・資料提供:国土交通省九州地方整備局熊本港湾・空港整備事務所、熊本県)

取扱貨物量の推移



取扱貨物量内訳 (2023年)



出典:2014~2023年(港湾統計(年報)) ※2023年は速報値