川内港長期構想

令和元年９月
鹿児島県

目次

はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
長期構想とは・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
第１章　川内港の現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
1. 川内港の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
2. 川内港背後地域の現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
3. 港湾利用の現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
第２章　地域の発展方向と川内港の役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
1. 国の上位計画・関連計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
2. 鹿児島県の上位計画・関連計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22
3. 薩摩川内市の上位計画・関連計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・24
4. 川内港の上位計画・関連計画の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
第３章　港湾を取り巻く環境変化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
1. 中国を中心としたアジア諸国の経済成長・・・・・・・・・・・・・・・・28
2. 人口減少社会の到来と労働力不足・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31
3. 大規模自然災害の発生の切迫・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
4. 船舶大型化の進展・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33
5. モーダルシフトの推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
6. 農林水産品の輸出強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36
第４章　川内港への要請・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
1. 地域住民からの要望・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
2. 荷主事業者等からの要望・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39
3. 港湾利用者からの主な要請・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
第５章　川内港の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
1. 物流・産業面の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
2. 安全・安心面の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・51
3. 交流・賑わい面の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・54
4. 川内港の現況・問題点と課題の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・57
第６章　川内港長期構想・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・59
1. 将来像と基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・59
2. 空間利用計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
3. 施策・取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65

はじめに

重要港湾川内港（以下、「川内港」）は薩摩半島の北西部に位置し、東アジアに近い優位性を活かした、本県の産業・経済を支える重要な流通拠点です。

平成元年には、県北西部の流通拠点としての機能を強化するため、唐浜地区に公共埠頭を計画するなど、より一層の港湾機能の充実に加え、賑わいと憩いのある空間形成や地理的優位性を活かした東アジア諸国との交易の玄関口としての役割など、多様な要請に対応するため平成12年を目標に港湾計画を改訂しました。

川内港におけるコンテナ定期航路については、平成 16 年の韓国航路を皮切りに、中国航路（現在休止中）、国際フィーダー航路（神戸港）が順次開設され、平成 26 年にはコンテナ取扱量が 20,000TEU を突破し、平成 28 年 9 月には新たに台湾航路も開設されました。

川内港の背後地域においては、薩摩川内市の立地協定締結企業は継続的に増加し、平成 16 年の市町村合併以降に立地協定を締結した企業は 37 社にのぼっています。

加えて、港と高規格幹線道路のインターチェンジを活かした流通産業地区の形成を図る土地利用を推進しています。平成 27 年 3 月には、高規格幹線道路「南九州西回り自動車道」鹿児島～川内間が全線供用開始となり、鹿児島市方面のアクセス性が向上したところであり、また、唯一未事業区間だった川内～阿久根間も平成 27 年 4 月に新規事業化され、今後は熊本方面のアクセス性も大きく改善されることが期待されています。

また、平成 23 年 3 月には九州新幹線鹿児島ルートが全線開業し、観光客が増加する中、甑島とを連絡する川内甑島航路の開設等、薩摩川内市は観光振興でも大きな足がかりを得ています。

さらに、背後に九州電力(株)火力発電所や国内最大級の木質バイオマス発電所を有する川内港は、平成 23 年 3 月の東北地方太平洋沖地震や平成 28 年 4 月の熊本地震以降、エネルギー港湾として、また、災害時におけるライフライン確保のため、防災機能の強化も強く求められています。

以上のようなことから、川内港を取り巻く国内外の社会情勢の変化に対応し、成長著しい中国をはじめとするアジア地域との貨物輸送の需要増大、船舶の大型化などへの喫緊の課題に対応するため、概ね 20 年～30 年後を見据えた川内港の果たすべき役割と長期的な将来像を検討するとともに、概ね 10～15 年後を目標とする港湾計画の改訂に向けて、学識経験者、港湾利用者、行政機関等で構成する『川内港長期構想検討委員会』を立ち上げ、川内港長期構想を策定するものです。

長期構想とは

「川内港長期構想」は、川内港の現況・問題点や川内港背後地域の住民、企業等の港湾利用者からの要請・期待、社会経済情勢の変化等を踏まえ、概ね 20～30 年後の将来を展望する長期的な構想として、川内港の将来像やその実現に向けた取組をとりまとめるものです。

長期構想に示す川内港の方向性を踏まえ、概ね 10～15 年間の具体的な整備計画である「川内港港湾計画」を策定します。

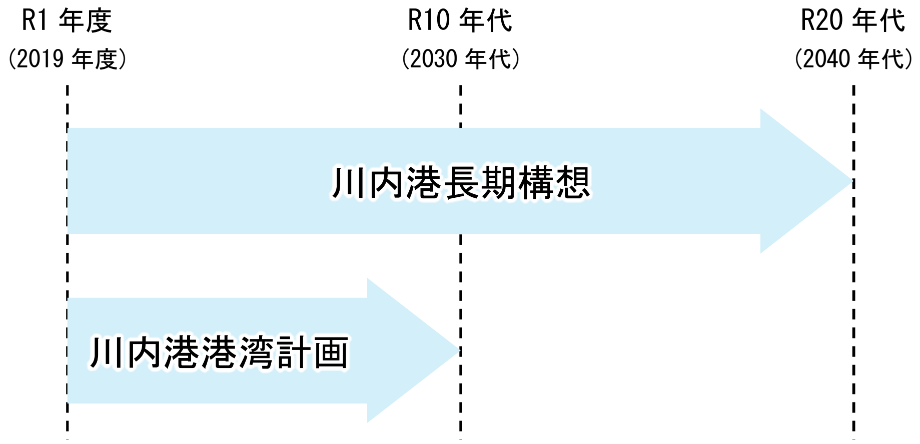


表　長期構想検討の経緯

委員会等（日時）	議題等
第 1 回委員会・幹事会 （平成 30 年 5 月 17 日）	・地域の現況、港湾の現況 ・港湾を取り巻く環境変化 ・川内港への要請と課題
ワーキング検討会 （平成 30 年 8 月 9 日）	・今後の川内港の土地利用等に関する意見交換
第 2 回幹事会 （平成 31 年 2 月 14 日）	・川内港への要請と課題 ・川内港長期構想（素案） ・川内港港湾計画改訂に向けた検討の視点
第 2 回委員会 （平成 31 年 3 月 20 日）	
パブリックコメント （平成 31 年 4 月 24 日～令和元年 5 月 24 日）	・川内港長期構想（素案）に関する意見聴取
第 3 回幹事会 （令和元年 8 月 30 日）	・川内港長期構想（案） ・港湾計画改訂の方向性
第 3 回委員会 （令和元年 9 月 9 日）	

川内港長期構想委員会　委員名簿

（順不同・敬称略、令和元年９月現在）

区分	氏名	所属	職名
専門家	須野原　豊	（公社）日本港湾協会	理事長
学識経験者	浅野　敏之	鹿児島大学地震火山地域防災センター	特任教授
	萩野　誠	鹿児島大学法文学部法経社会学科	教授
港湾関係者	弓場　秋信	（公社）鹿児島県貿易協会	副会長
	橋之口　勉	（公社）西部海難防止協会鹿児島支部	支部長
		鹿児島水先区水先人会	会長
	田尻　隆	九州電力(株)川内発電所	所長
	松元　孝夫	中越パルプ工業(株)川内工場	川内工場次長
	鈴木　一浩	甑島商船(株)	代表取締役専務
	下園　広志	川内市漁業協同組合	代表理事組合長
	島田　静雄	鹿児島県砂利協同組合連合会	会長
	中馬　浩	薩摩砕石協同組合	理事長
	大西　英二朗	鹿児島港運協会	会長
		鹿児島海陸運送(株)	代表取締役副社長
	増田　浩明	日本通運(株)川内支店	支店長
	川向　博	中越物産(株)	代表取締役
地元関係者	山元　浩義	川内商工会議所	会頭
	井龍　大	(株)薩摩川内市観光物産協会	代表取締役社長
	三本　釈世	薩摩川内市女性活躍推進協議会委員	委員
		薩摩川内市企業立地審査会委員	委員
国	神谷　昌文	国土交通省九州地方整備局港湾空港部	部長
	古川　浩之	国土交通省九州運輸局交通政策部	部長
	平湯　輝久	海上保安庁第十管区海上保安本部 串木野海上保安部	部長
	西山　光明	財務省長崎税関鹿児島税関支署	支署長
県	古薗　宏明	鹿児島県企画部	部長
	児島　優一	鹿児島県土木部	部長
市	岩切　秀雄	薩摩川内市	市長
オブザーバー	平井　洋次	国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官

第１章　川内港の現況

1. 川内港の概要

1.1. 概要

川内港は鹿児島県の北西部に位置し、薩摩川内市にあります。

また、中国や東アジアの諸国と近いことから、これらの国々と経済・文化の交流を図るのに適した条件を備えています。

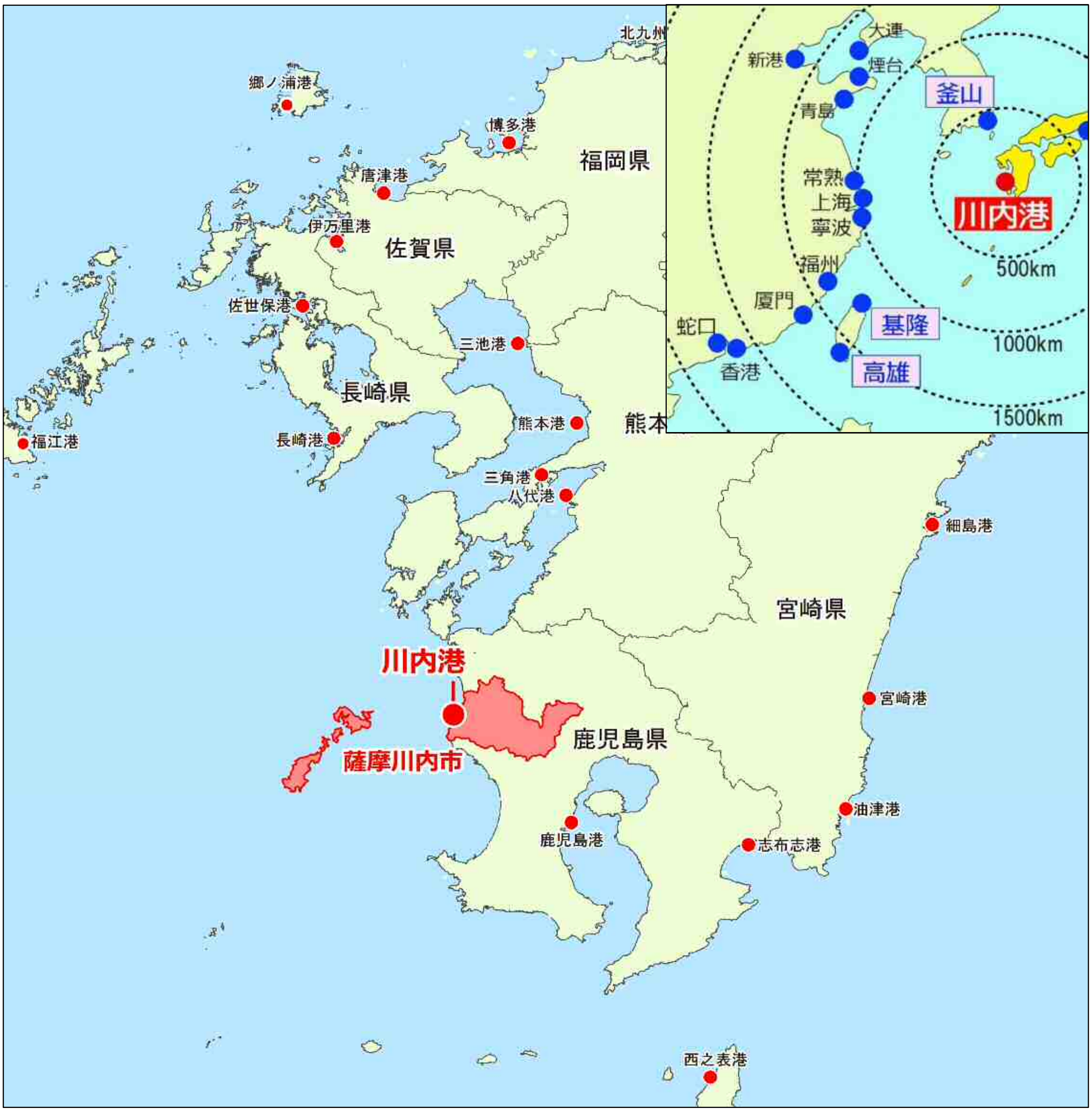


図　川内港の位置

1.2. 川内港の沿革

表　川内港の沿革

年月	事柄
昭和 22 年 10 月	・地方港湾に指定
昭和 45 年　5 月	・重要港湾に指定
昭和 62 年　4 月	・関税法上の開港指定
平成　2 年　1 月	・検疫法による無線検疫対象港に指定
平成 11 年　4 月	・植物防疫法による植物輸入港に指定
平成 13 年　4 月	・動物検疫指定港に指定
平成 16 年　4 月	・出入国管理及び難民認定法で定める出入国港に指定 ・韓国定期コンテナ航路開設
平成 22 年 11 月	・指定保税地域の指定 ・韓国定期コンテナ航路週 2 便化のサービス開始
平成 24 年　7 月	・鹿児島税関支署川内出張所常駐化
平成 25 年　8 月	・中国定期コンテナ航路開設（※平成 26 年 5 月から休止中） ・国際フィーダーコンテナ航路開設
平成 28 年　8 月	・港湾貿易促進に関する協力協定書締結（薩摩川内市・常熟市）
平成 28 年　9 月	・台湾定期コンテナ航路開設

1.3. 港湾施設の現況

現在、川内港における主な係留施設としては、京泊地区と唐浜地区に-12.0m 岸壁１バース、-7.5m 岸壁 3 バースが整備されており、港町地区には川内甑島航路の高速船が係留する浮桟橋（１基）が整備されています。

専用係留施設としては、京泊地区に九州電力㈱が管理するドルフィン（１基）及び ENEOS グローブ(株)が管理する危険物取扱岸壁（１バース）があります。

表　川内港の主な係留施設（公共）

地区名	種類	名称	水深(m)	延長(m)	最大係船能力(DWT)	バース数	建設完了年度
京泊地区	岸壁	京泊１号岸壁	-7.5	130	5,000	1	昭和 53 年度
	岸壁	京泊２号岸壁	-12.0	240	30,000	1	昭和 53 年度
	岸壁	京泊３号岸壁	-7.5	130	5,000	1	昭和 54 年度
	岸壁	危険物１号岸壁	-5.5	90	2,000	1	昭和 57 年度
唐浜地区	岸壁	唐浜１号岸壁	-7.5	130	5,000	1	平成 13 年度
	岸壁	唐浜２号岸壁	-5.5	200	2,000	2	平成８年度
船間島地区	岸壁	船間島岸壁	-4.5	600	700	10	昭和 56 年度
港町地区	浮桟橋	港町浮桟橋	-3.0	55	―	1	平成 25 年度

資料｜港湾施設台帳

表　川内港の主な係留施設（専用）

地区名	種類	名称	水深(m)	延長(m)	最大係船能力(DWT)	バース数	建設完了年度
京泊地区	ﾄﾞﾙﾌｨﾝ	九州電力(株)ドルフィン	-9.0	30	10,000	1	昭和 48 年度
	岸壁	危険物２号岸壁	-5.5	90	2,000	1	昭和 58 年度

資料｜港湾施設台帳

表　川内港の臨港道路

臨港道路名称	起点	終点	規模	整備状況
唐浜京泊線	唐浜公共埠頭	京泊公共埠頭	2 車線（一部４車線)、0.6ha	整備済み
京泊港町線	県道京泊草道線	京泊公共埠頭	4 車線（一部 2 車線)、3.6ha	整備済み
船間島湯之浦線	船間島埠頭	湯之浦地区	2 車線、2.1ha	整備済み

資料｜港湾施設台帳

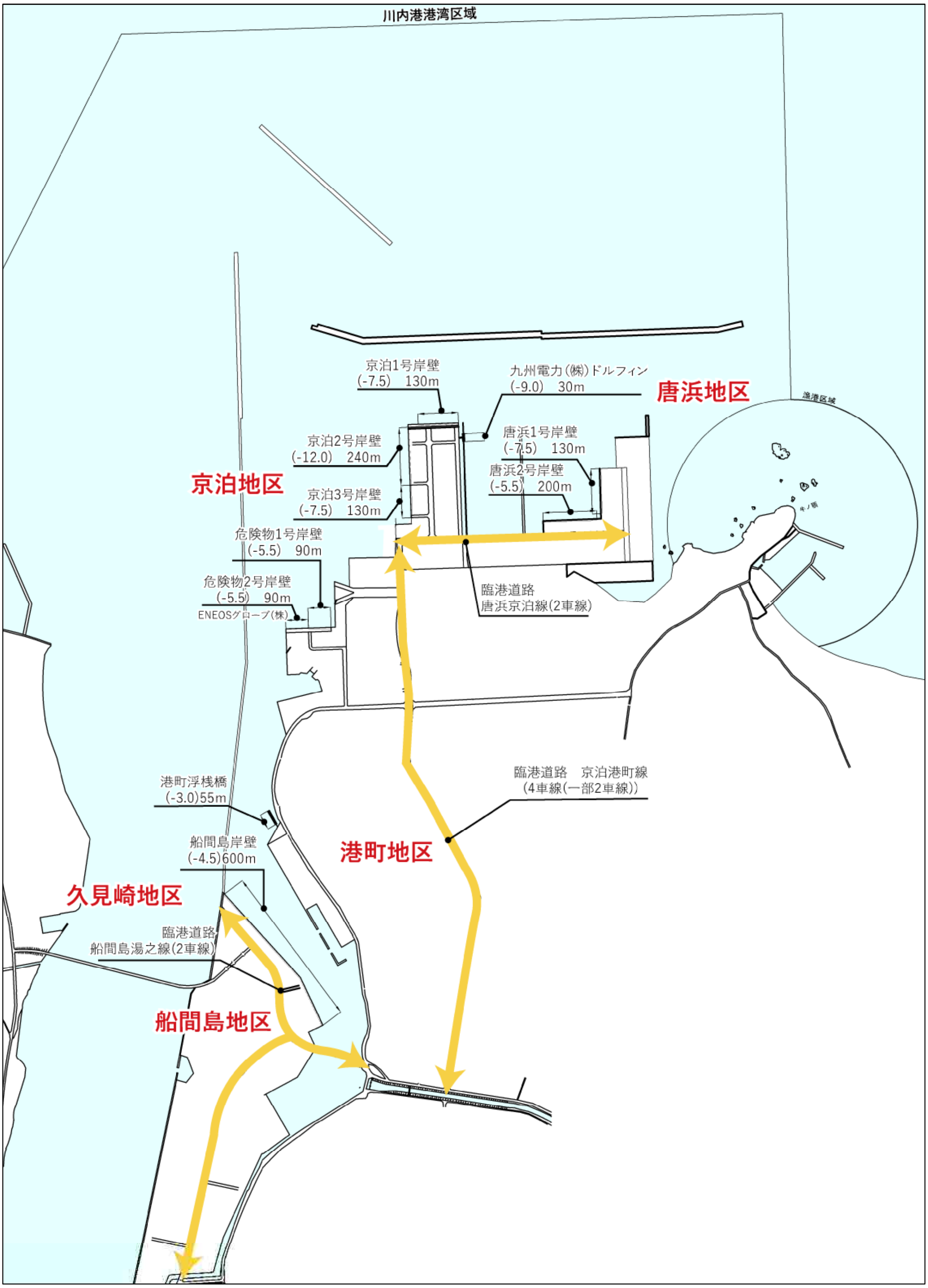


図　川内港の主な係留施設と臨港道路位置図

2. 川内港背後地域の現況

2.1. 背後地域

川内港の背後地域は、川内川流域一体である北薩地域と姶良・伊佐地域の一部を含む 5 市 2 町（薩摩川内市、阿久根市、出水市、いちき串木野市、伊佐市、さつま町、長島町）を対象としています。

図　川内港の背後地域

2.2. 人口

川内港の背後地域の人口は平成 27 年で約 26.0 万人であり、鹿児島県全体と同様に減少傾向で推移しています。

また、65 歳以上の人口は全体の約 3 割であり、全国及び鹿児島県と比較して高齢化率の割合が高い状況となっています。

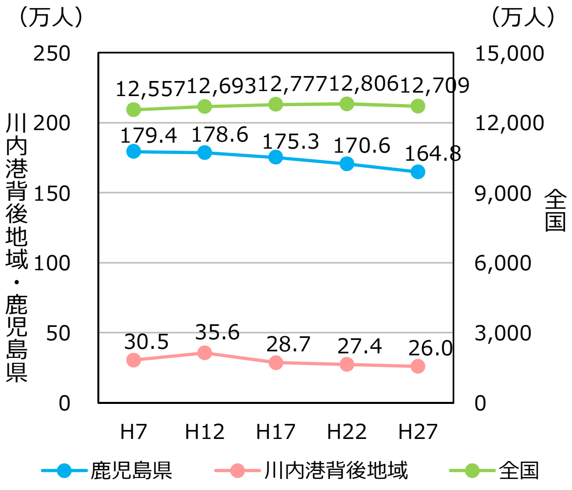


図　人口の推移

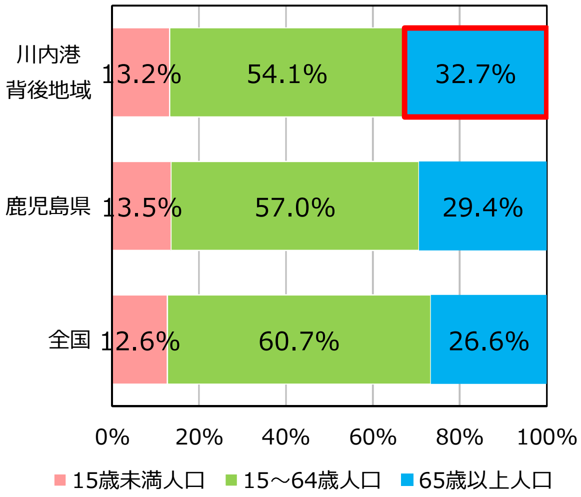


図　年齢区分別人口割合（平成 27 年）

資料｜平成 27 年国勢調査

2.3. 産業

川内港の背後地域の産業構造は、第一次産業及び第二次産業の就業者割合が全国及び鹿児島県と比較して高くなっています。

特に、第一次産業は全国割合の約 3 倍となっています。

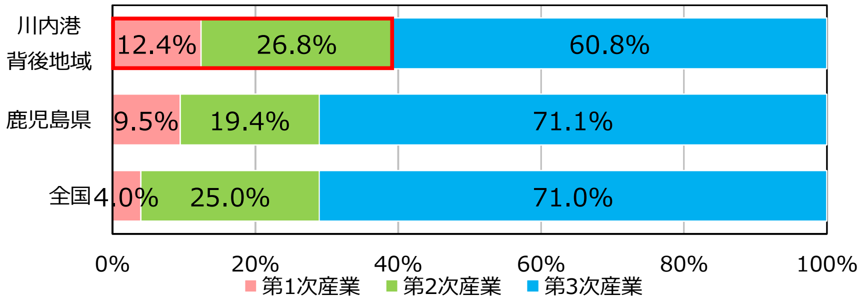


図　就業者人口の構成割合

資料｜平成 27 年国勢調査

(1) 第 1 次産業

①農業

鹿児島県では、温暖な気候、広大な畑地などを生かし、畜産、園芸を中心とした農業経営が展開されています。また、鹿児島県の農業産出額は約 5,000 億円、全国第 2 位（平成 29 年）となっており、そのうち川内港背後地域が約 2 割（920 億円）を占めています。

川内港の背後地域の農業産出額の部門割合については、畜産部門が全体の約 7 割を占めています。

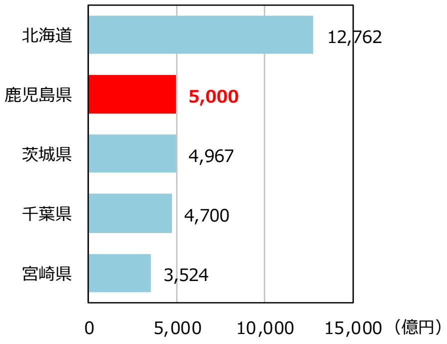


図　農業産出額（平成 29 年）

資料｜生産農業所得統計

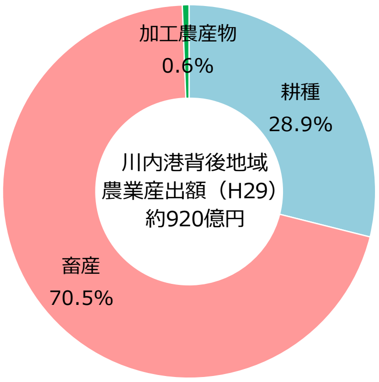


図　川内港背後地域の農業産出額（平成 29 年）

資料｜市町村別農業産出額（推計）

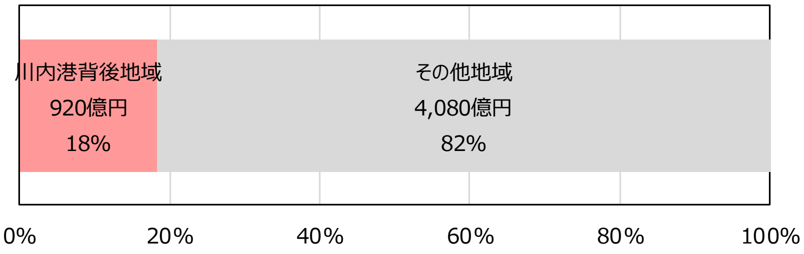


図　鹿児島県内に占める川内港背後地域の農業産出額の割合（平成 29 年）

資料｜生産農業所得統計

②林業

鹿児島県の森林面積は県土の約 64%を占め、九州地方第 1 位（平成 29 年）となっています。川内港背後地域においても地域内の約 66%を森林面積が占めており、豊富な森林資源が存在しています。

川内港の背後地域である北薩地域と姶良・伊佐地域の 2 地域の素材生産量は鹿児島県内の素材生産量の約 36%を占めています。

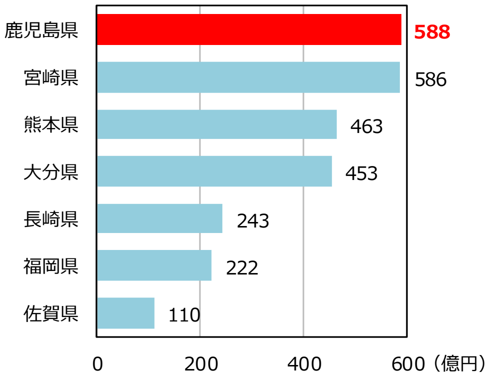


図 森林面積（九州地方・平成 29 年）

資料｜森林・林業統計要覧 2018

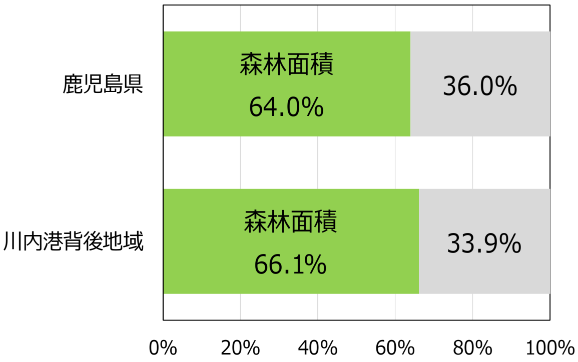


図 鹿児島県・川内港背後地域の森林面積割合

資料｜鹿児島県森林・林業統計

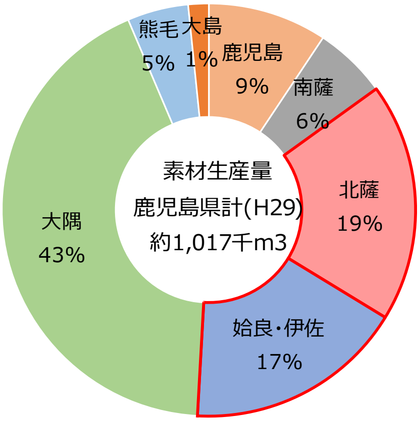


図 地区別素材総生産（平成 29 年）

資料｜鹿児島県森林・林業統計

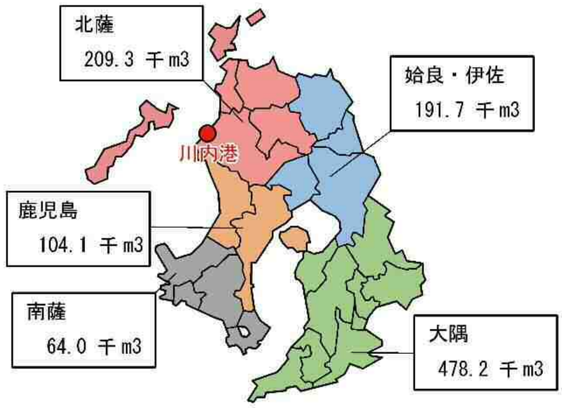


図 地域区分と素材総生産（平成 29 年・本土）

資料｜鹿児島県森林・林業統計

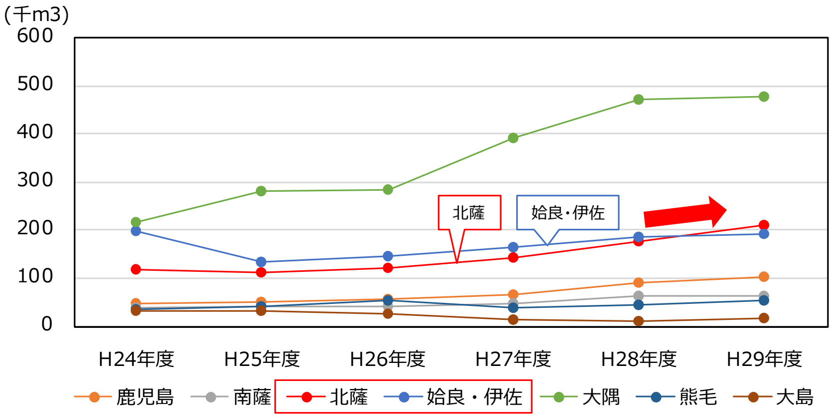


図 地区別素材総生産の推移

資料｜鹿児島県森林・林業統計

③水産業

鹿児島県の水産業は、黒潮などの恵みを受け、沿岸・沖合域での漁船漁業や静穏海域での養殖業などが営まれており、海面漁業・養殖業産出額は、全国第5位（平成29年）となっています。

川内地域の沿岸漁業として、バッチ網、ゴチ網、刺網、籠網及び一本釣が営まれており、川内市漁協協同組合の水揚量と水揚高は平成25年に一時的に減少しましたが、近年は回復の傾向にあります。

鹿児島県では、県内の豊富な魚種の中から、生産量が多いもの、特産品であるもの、県民に広く親しまれているものを「かごしま旬のさかな」として選定しており、川内港の背後地域においては、甑島漁協のキビナゴや東町漁協のブリなどが指定されています。

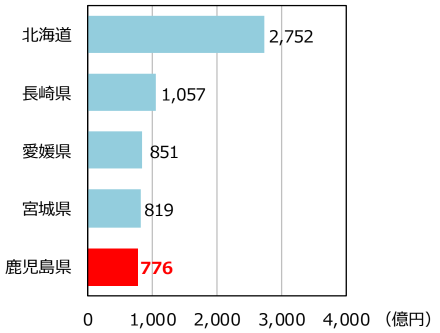


図　海面漁業・養殖業産出額（平成29年）

資料｜漁業・養殖業生産統計

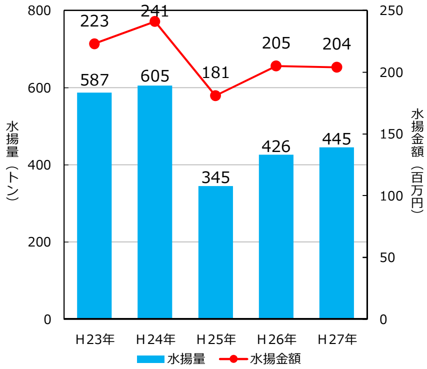


図　川内市漁業協同組合の水揚量と水揚高

資料｜鹿児島県調べ

図　「かごしま旬のさかな」主な漁場マップ（本土側のみ抜粋）

資料｜鹿児島県漁業協同組合連合会ホームページ

写真　甑島漁協のキビナゴ

資料｜甑島漁業協同組合ホームページ

写真　東町漁協のブリ「鰤王」

資料｜東町漁業協同組合ホームページ

(2) 第２次産業

鹿児島県の製造品出荷額等は約 1.9 兆円、全国 36 位（平成 28 年）であり、そのうち川内港背後地域は約３割（5,083 億円）を占めています。

川内港の背後地域の主な産業は食料品製造業、窯業・土石製品製造業、飲料・たばこ・飼料製造業、パルプ・紙・紙加工品製造業となっています。

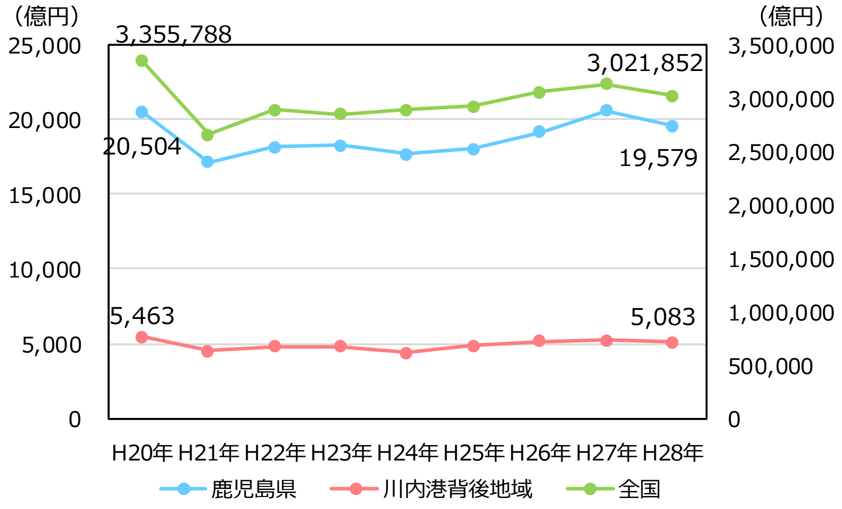


図　製造品出荷額等の推移

資料｜工業統計調査、経済センサス

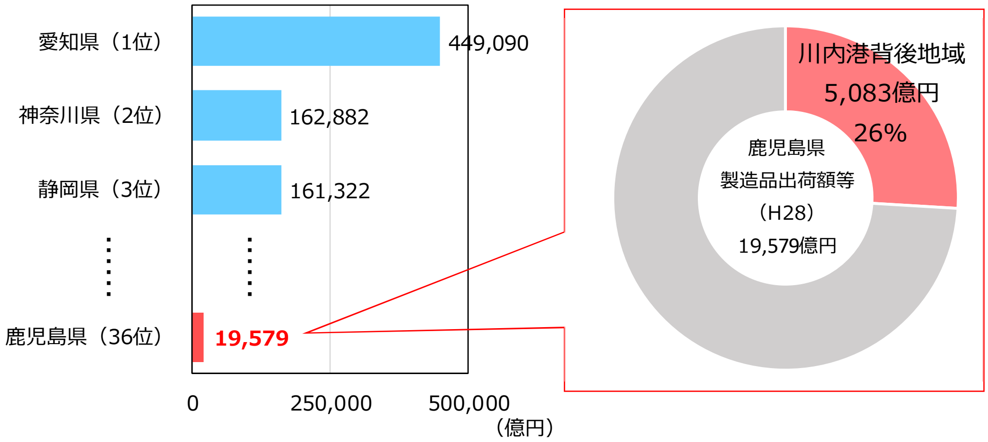


図　鹿児島県に占める川内港背後地域の製造品出荷額等（平成 28 年）

資料｜工業統計調査（平成 29 年）

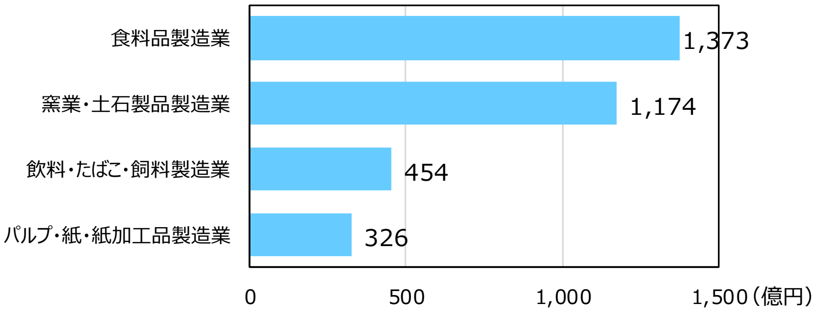


図　川内港背後地域の製造品出荷額等（上位４分類・平成 28 年）

資料｜工業統計調査（平成 29 年）

2.4. 交通体系

川内港周辺の交通体系としては、主要幹線道路として東西に国道 267 号及び県道 42 号（山崎川内線）、南北に国道 3 号が位置しています。

平成 27 年 3 月には、高規格幹線道路「南九州西回り自動車道」鹿児島～川内間が全線供用開始となり、鹿児島市方面のアクセス性が向上したところです。また、唯一未事業区間だった川内～阿久根間も平成 27 年 4 月に新規事業化され、今後は、熊本方面のアクセスも大きく改善されることが期待されています。

鉄道においては、平成 23 年 3 月に九州新幹線鹿児島ルートが全線開通し、川内駅から鹿児島中央駅には最短 12 分、博多駅には最短 74 分で移動することが可能になりました。

図　川内港周辺の交通体系

2.5. 観光及びレクリエーション

川内港が位置する薩摩川内市の観光客数は増加傾向にあり、平成 29 年は年間 320 万人、鹿児島県全体の観光客数の約 23%を占めています。

川内港から高速船が就航している甑島の観光客数も平成 23 年から 6 年間で約 4 万人増加しており、甑島観光の注目が高まっています。

また、港町地区の川内港ターミナル周辺には、川内市漁業協同組合直営の直売所と食堂を併設した「川内とれたて市場」が平成 28 年 11 月にオープンして以降、月間延べ 9,000 人以上が来訪し、定期的にイベントも開催されています。

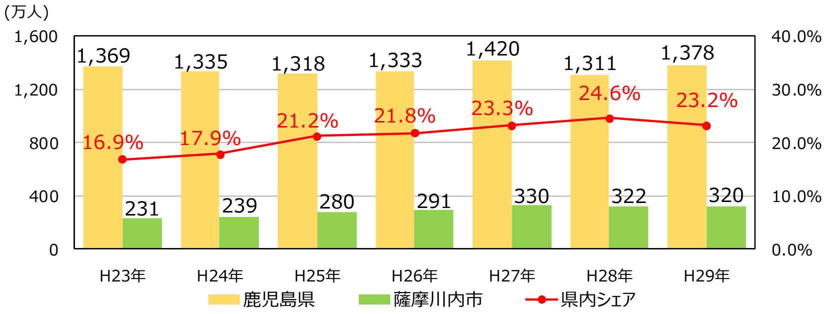


図　鹿児島県・薩摩川内市の観光客数の推移

資料｜鹿児島県観光統計・統計さつませんだい

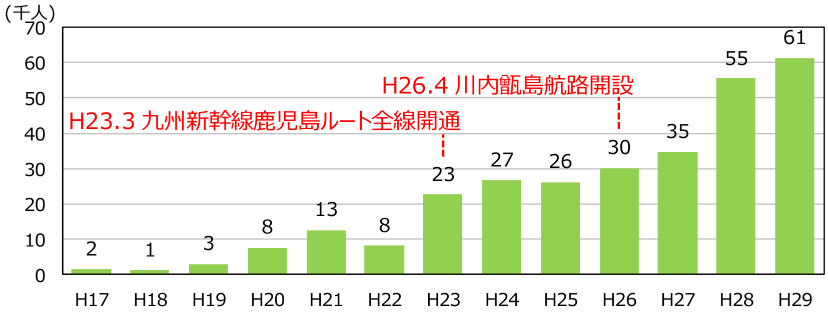


図　甑島地域の観光入込客数の推移

資料｜鹿児島県観光統計・統計さつませんだい

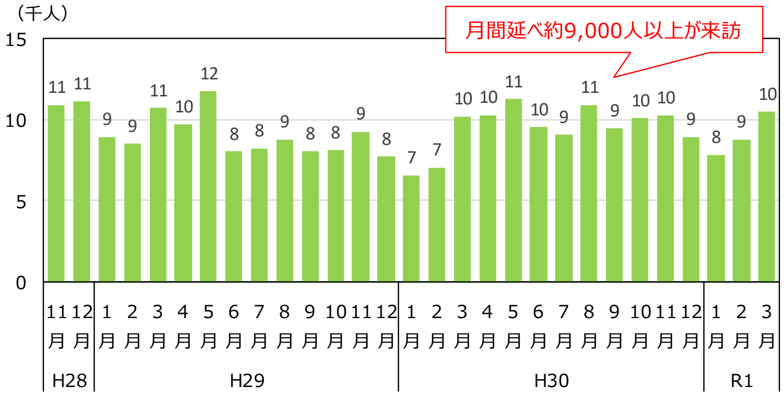


図　川内とれたて市場の利用実績

写真　川内港にぎわい祭り

資料｜薩摩川内市提供

3. 港湾利用の現況

3.1. 入港船舶隻数の現況

川内港における入港船舶隻数（内航商船・外航商船）について、平成 29 年は 1, 379 隻であり、平成 26 年の川内甑島航路の高速船就航以降、内航商船は 1, 200 隻程度で推移しています。

トン階級別では、3, 000 総トン以上 6, 000 総トン未満の船舶の入港が著しく増加しています。

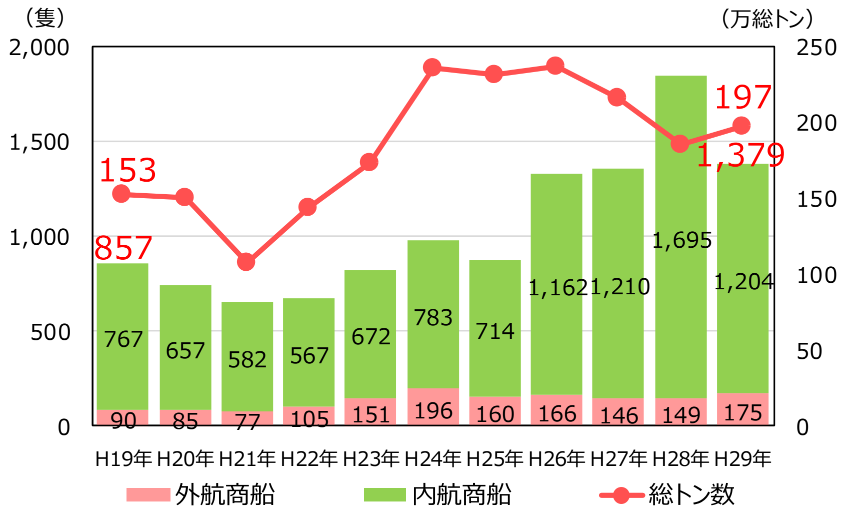


図　川内港の入港船舶隻数の推移（内航商船・外航商船）

資料｜港湾統計調査

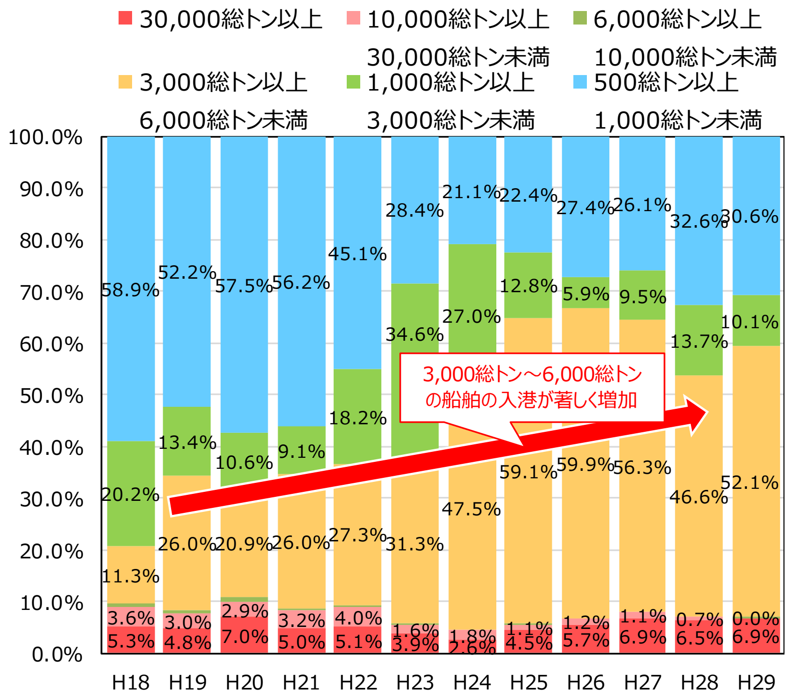


図　川内港のトン階級別の入港船舶隻数割合の推移（内航商船・外航商船）

資料｜港湾統計調査

3.2. 取扱貨物量の現況

川内港における取扱貨物量は平成 21 年から年々増加し、平成 24 年にピークを迎え、約 2,500 千トンまで増加しました。

川内港の取扱貨物量の変動は専用貨物による影響が大きく、公共岸壁で取り扱われる貨物量については近年、ほぼ横ばい状況にあります。

専用貨物は、川内火力発電所の発電燃料（原油）が主であり、川内原子力発電所の定期点検による運転停止に伴い平成 23 年から平成 24 年まで大きく増加傾向にありましたが、その後は減少に転じており、平成 27 年の川内原子力発電所再稼働後は、停止以前の頃と同程度まで取扱量が減少しています。

主要品目は、「輸出：紙・パルプ、再利用資材、原木」、「輸入：木材チップ、動植物性製造飼肥料、製造食品」、「移出：紙・パルプ、砂利・砂、石材」、「移入：原油、砂利・砂、木材チップ」となっています。

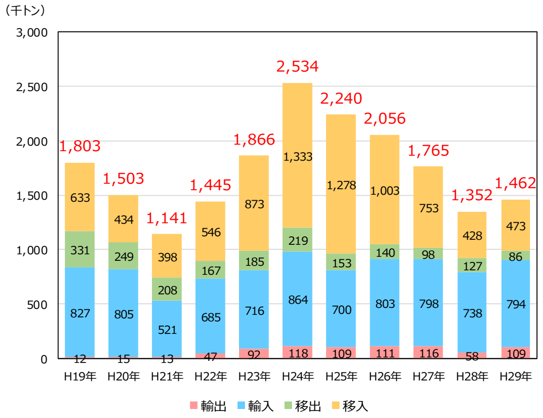


図　川内港の取扱貨物量の推移

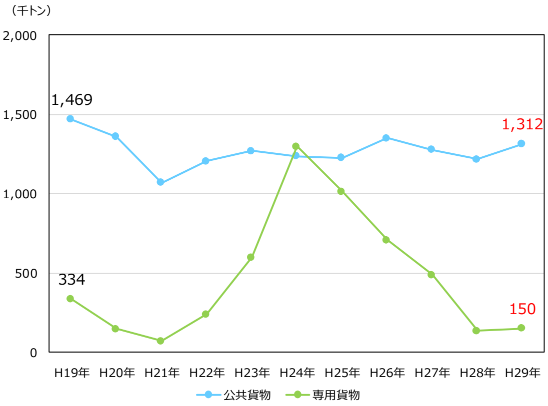


図　川内港の公共・専用別の取扱貨物量の推移

資料｜鹿児島県調べ

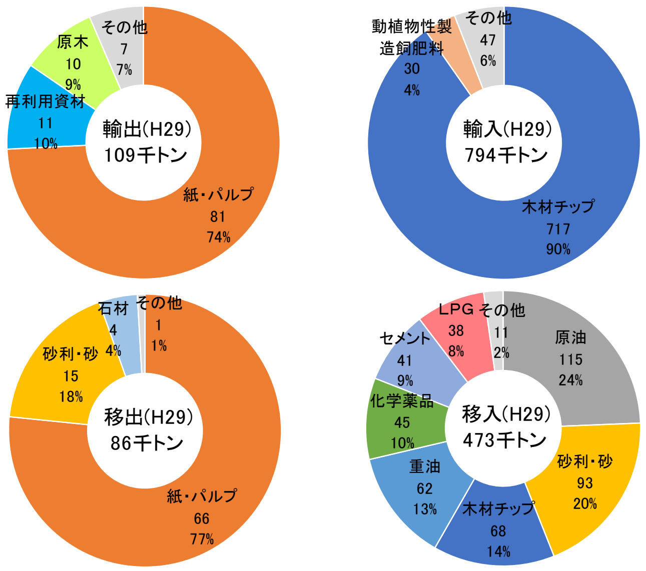


図　川内港の取扱貨物量の品目別シェア（平成 29 年）

資料｜鹿児島県調べ

3.3 コンテナ貨物量の現況

(1) 外貿コンテナ航路の就航状況

川内港の外貿コンテナ航路は平成 16 年 4 月に川内港～韓国・釜山港を結ぶ航路が開設し、その後、平成 25 年 8 月に川内港と神戸港を結ぶ国際フィーダー航路（不定期）が、平成 28 年には台湾航路が開設しました。

現在、韓国・釜山港とを結ぶ韓国航路、基隆港・高雄港とを結ぶ台湾航路の２航路が週３便運航しています。

■台湾航路

運航会社	便数 寄港曜日	寄港地	使用船舶		
			船名	総トン数	最大積載
愛媛オーシャンライン(株)	週１便 金	高雄～基隆～那覇～志布志～門司～松山～広島～大分～川内～那覇～基隆～高雄	MYRIAD	5,403 G/T	556 TEU
			MAGNA	5,403 G/T	556 TEU

■韓国航路

運航会社	便数 寄港曜日	寄港地	使用船舶		
			船名	総トン数	最大積載
HEUNG-A (興亜海運㈱)	週２便 月金	釜山～川内～三池～ 釜山～三池～八代～川内～釜山	GLOBAL NUBIRA	3,809 G/T	320 TEU

■国際フィーダー航路(神戸)

運航会社	便数	寄港地	使用船舶		
			船名	総トン数	最大積載
OOCL (井本商運)	不定期	神戸～川内	たかとり	499 G/T	120 TEU

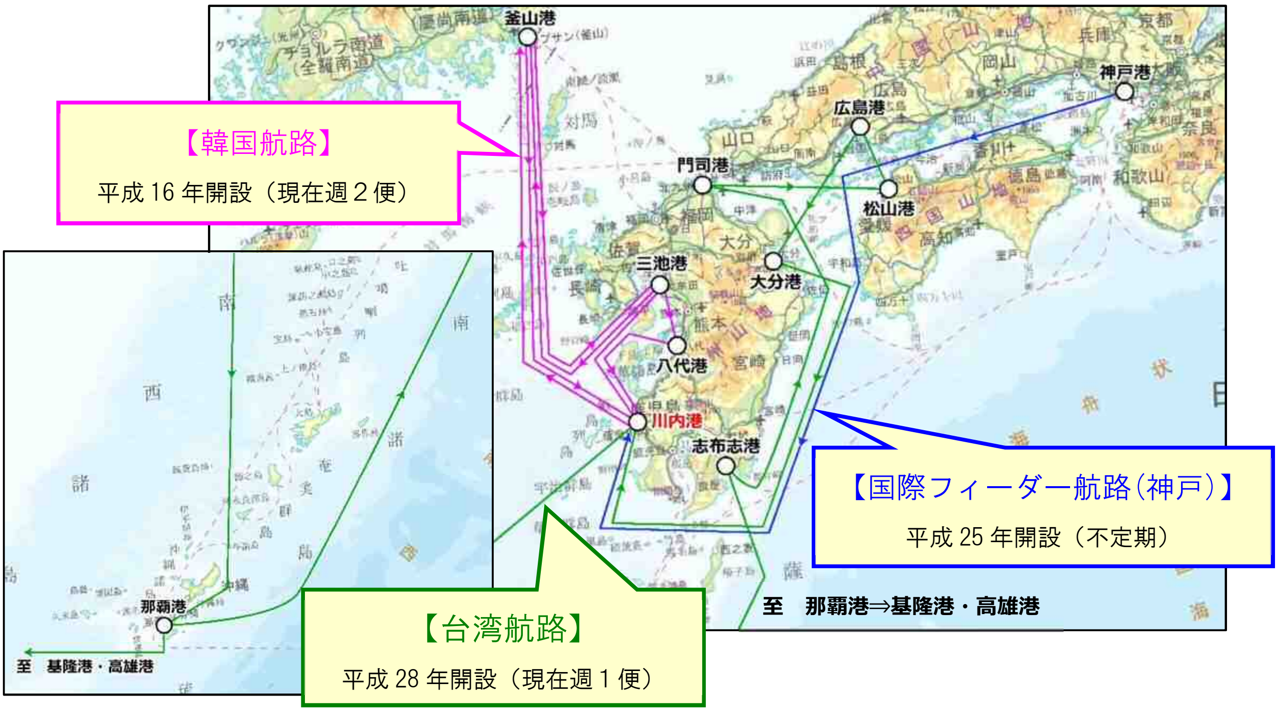


図 川内港のコンテナ定期航路

(2) コンテナ取扱貨物量の現況

川内港におけるコンテナ取扱個数は平成 26 年にピークを迎え、約 20,500TEU まで増加しました。平成 26 年以降は減少傾向にありましたが、平成 29 年には約 20,000TEU まで回復しています。

主要品目は、「輸出：紙・パルプ、再生用資材、原木」、「輸入：動植物性製造飼肥料、木製品、製造食品」、「移出：紙・パルプ、製造食品」、「移入：動植物性製造飼肥料、製造食品」となっています。

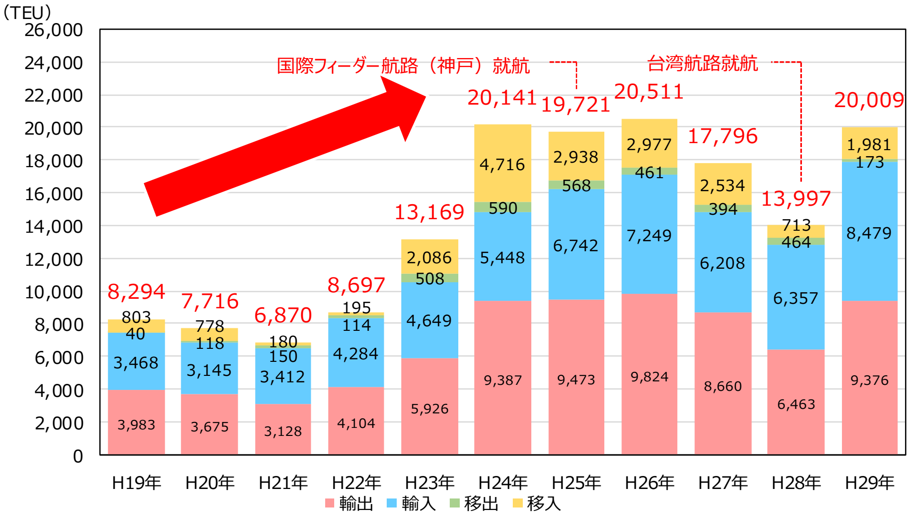


図　川内港のコンテナ取扱個数の推移（TEU ベース）

資料｜鹿児島県調べ

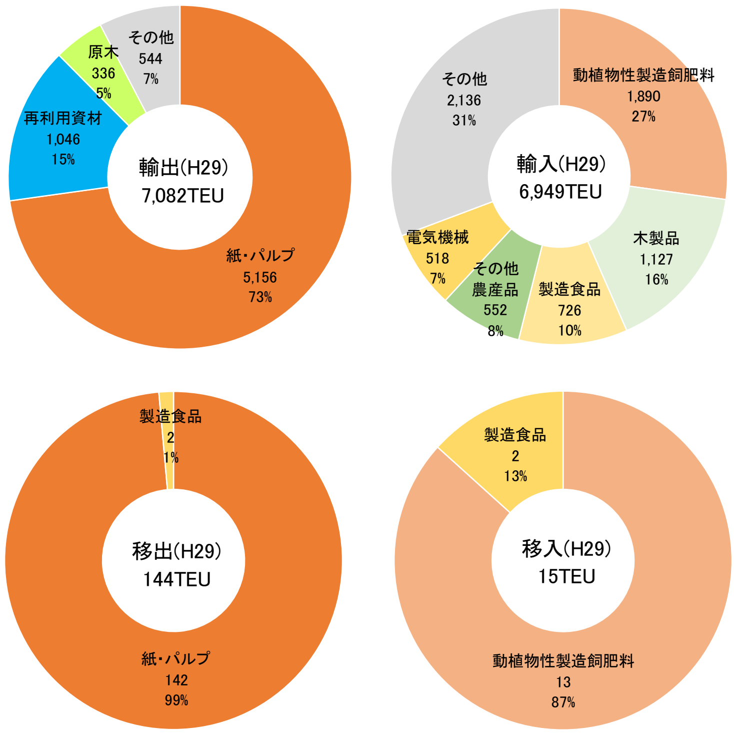


図　川内港のコンテナ取扱貨物の出入区分別・品目別の割合（H29 年・実入・TEU ベース）

資料｜鹿児島県調べ

3.4. 離島航路の就航状況

平成26年度から、川内港と里港・長浜港を結ぶ川内甑島航路（高速船）が開設し、１日２便運航しています。

川内甑島航路は、本土と甑島を結ぶ交通手段として島民の生活や観光客等にとって重要な役割を担っています。

表　川内港の高速船の就航状況（平成29年4月1日現在）

方面	事業者名	寄港地	船名	総トン数	運航回数	備考
甑島各港	甑島商船(株)	川内港～里港～長浜港	高速船 甑島	197 G/T	2 往復/日	臨時便あり

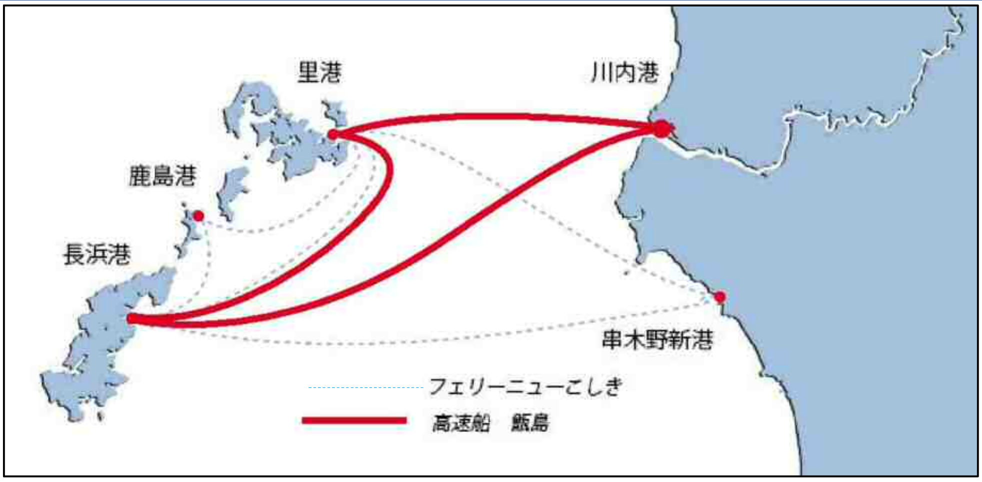


図　川内港・串木野新港の島しょ部航路

資料｜甑島商船株式会社ホームページを基に作成

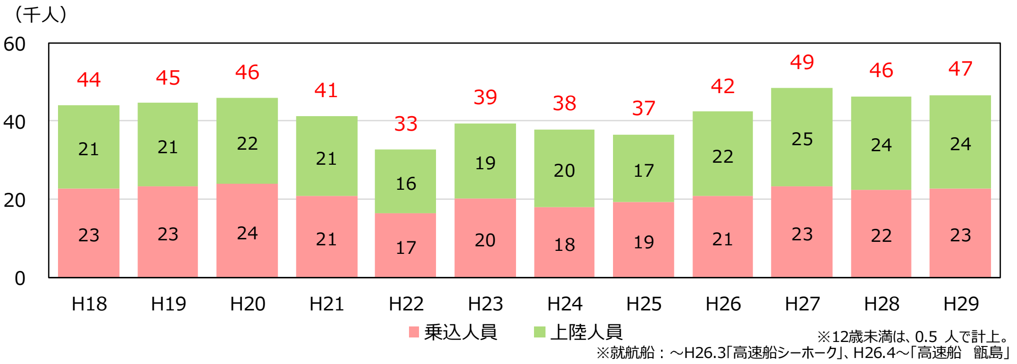


図　川内甑島航路（高速船）の利用者数の推移

資料｜H18～H25年：「統計いちき串木野」、H26～H29年：「統計さつませんだい」

資料｜甑島商船株式会社ホームページ

第２章　地域の発展方向と川内港の役割

1. 国の上位計画・関連計画

「国土形成計画（全国計画）/H27.8 閣議決定」、「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針/R1.6 国土交通省」においては、川内港に関連する計画・戦略・方針が次のとおり示されています。

国土形成計画（全国計画）　H27.8

■計画の基本コンセプト：「対流促進型国土」の形成

・「コンパクト＋ネットワーク」
・「個性」と「連携」による「対流」の促進
・「ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土」

→ これにより、各地域の独自の個性を活かした、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展を実現

■川内港に関連する施策・取組等

基本的方向	プロジェクト	取組の方向性
交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策	総合的な交通体系の構築	■東アジアとの対流の促進 ・国際フェリー、ＲＯＲＯ船等による高速海上輸送、航空貨物輸送等を駆使した複合一貫輸送サービスの利点を享受できるよう、物流需要を的確に見定めつつ、港湾及び空港の有効活用並びに道路、鉄道等のアクセス網の充実を通じたゲートウェイの形成を図る。
		■地域間の対流を促進する国土幹線交通体系の構築 ・環境負荷低減及び物流のより一層の効率化を図るため、鉄道、内航海運等の大量輸送モードへの転換を図るモーダルシフトを促進する。
国土基盤ストックに関する基本的な施策	国土基盤の有効活用（国土基盤を賢く使う）	■インフラ機能の強化・高度化 ・港湾施設について、船舶の大型化等の社会情勢の変化に対応するため、既存岸壁の増深、荷捌き用地の確保等、ふ頭再編とあわせた機能強化等を推進する。

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針　国土交通省　R1.6

■特に戦略的に取り組む事項

・我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成
・観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用
・国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

■引き続き重点的に取り組む事項

・地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保
・あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現
・良好な港湾環境の保全・再生・創造
・循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化
・国土の保全への配慮
・国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進
・港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理
・新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進

■時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項

・港湾の完全電子化とデータ連携の拡大によるサイバーポートの実現
・AI ターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保
・持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推進
・柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進

九州圏広域地方計画　国土交通省　H28.3

■九州圏の将来像

日本の成長センター「ゲートウェイ九州」～新しい風を西から～

■基本的な対応方針

・日本の成長センター「ゲートウェイ九州」
・三層の重層的な圏域構造からなる「元気な九州圏」
・巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする「美しく強い九州」

■川内港に関連する施策・取組等

○戦略：アジアゲートウェイ機能の強化

プロジェクト	取組の方向性
アジアとの交流・連携を促進する「ゲートウェイ九州」の形成プロジェクト	■総合的なゲートウェイ機能の強化 ・グローバル化が進展する中で、産業等の国際競争力を強化するため、港湾や空港の物流・人流機能を強化するとともに、基幹都市間をつなぐ高規格幹線道路の整備による高速ネットワーク等を形成し、総合交通体系を構築する。

○戦略：九州圏の活力を創出する交流・連携の促進

プロジェクト	取組の方向性
九州圏に活力をもたらす交流・連携の促進プロジェクト	■交通ネットワーク等の形成による交流・連携の促進 ・誰もが快適に移動できる環境づくりを目指し、地域間の交流や連携を支える交通基盤を整備するため、港湾、空港、アクセス道路等の整備を推進するとともに、チャーター便の利活用、新規路線の開設、運行ダイヤの改善等を促進する。

○戦略：九州圏の基幹産業や地域産業の活性化

プロジェクト	取組の方向性
九州圏を支える基幹産業の発展と活性化プロジェクト	■成長産業分野の振興 ・地域の基幹産業の競争力強化に資する港湾の機能強化を通じた物流ネットワークの充実を図る。
高度なニーズにこたえる農林水産業や地域産業の新たな展開プロジェクト	■オール九州農林水産物の輸出拡大 ・輸出先における品揃えや食品鮮度の確保を図るため、コンテナ航路、高速ＲＯＲＯ船航路等の高速かつ効率的な輸送を支える物流基盤の整備を進めるとともに、品質保持やコスト削減等を支援する体制の整備等を促進する。

○戦略：九州圏の安全・安心の確保と自然環境・国土の保全

プロジェクト	取組の方向性
巨大災害等への対応力の強化プロジェクト	■防災・減災対策の強力な推進 ・港湾の防災対策においては、港湾全体の静穏度を確保する防波堤の整備を推進するとともに、大規模津波に対して減災機能を発揮する粘り強い構造の防波堤の整備を推進する。また、災害時の緊急物資の受入拠点及び経済活動を維持するための幹線貨物の輸送拠点として、大分港等における耐震強化岸壁の整備を促進する。
	■インフラ長寿命化計画策定の取組 ・河川、道路、港湾、空港、官庁施設、公園等、全てのインフラの管理者等が一丸となって戦略的な維持管理・更新等に取り組む。 ・河川、道路、港湾、空港等を始めとする既存インフラ施設の状態に応じた詳細な点検・修繕・更新の促進を図るとともに、メンテナンス研修や現場研修といった地方公共団体職員向け研修の充実、インフラ長寿命化計画作成に向けた説明会の充実、メンテナンス会議を活用した取組の推進等、地方公共団体等で実施する老朽化対策を支援する。
環境負荷の軽減と自然環境・国土の保全プロジェクト	■エネルギーを効率的に利用する社会の実現 ・運輸部門については、物流の効率化対策として、内航海運や鉄道等の高効率の輸送手段へのモーダルシフトを図るため、複合一貫輸送ターミナルの整備を推進する。

2. 鹿児島県の上位計画・関連計画

「かごしま未来創造ビジョン／H30.3／鹿児島県」、「鹿児島県地域防災計画／H30.4／鹿児島県」、「鹿児島県地域強靭化計画／H28.2／鹿児島県」においては、川内港に関連する計画・戦略・方針が次のとおり示されています。

かごしま未来創造ビジョン　鹿児島県　H30.3

■鹿児島の目指す姿

『鹿児島に生まれてよかった。鹿児島に住んでよかった。』と実感できる鹿児島

- ひとが輝く鹿児島　　　～地域に誇りを持ち多彩な個性と能力を発揮～
- ひとが潤う鹿児島　　　～どこよりも幸せを実感～
- ひとを魅了する鹿児島　～元気な産業と世界に選ばれる逸品を創出～

■川内港に関連する施策・取組等

○安心・安全な県民生活の実現（強靭な県土づくりと危機管理体制の強化）

挑戦すべき課題	取組の方向性
防災・減災対策の推進	・災害発生時における道路交通の機能を確保するため、必要な道路整備を行うとともに、橋梁の耐震対策，法面の防災対策及び無電柱化を進め、道路や港湾などの緊急輸送道路ネットワークの強化を図ります。
大規模災害等への即応力の強化等	・大規模災害時に災害応急対策等を効果的に実施するための拠点となる港湾・漁港について、耐震強化岸壁等の整備を図ります。

○暮らしが潤い世界につながる県土の創造（人やモノの交流を支える交通ネットワークの形成）

挑戦すべき課題	取組の方向性
港湾施設の整備	・大量輸送に対応したフェリー・貨物船及び高速船が安全・確実に接岸できる港湾の整備を推進します。 ・川内港については、国内外との物流拠点として、機能向上を図ります。

○人・モノ・情報が盛んに行き交う「ＫＡＧＯＳＨＩＭＡ」の実現

（かごしまの「食」などの国内外マーケットへの戦略的な展開）

挑戦すべき課題	取組の方向性
「攻めの農林水産業」の実現に向けた輸出拡大	・川内港については、国内外との物流拠点として機能向上を図ります。

鹿児島県地域防災計画　鹿児島県　H30.4

■基本理念

既往災害の教訓を生かし、県民の生命、身体及び財産を災害から守る

■基本方針

・地域特性に則した計画的な災害予防の実施

・災害事象に応じた迅速で円滑な応急対策の実施

・被災者のニーズを踏まえた速やかな災害復旧・復興の推進

■川内港に関連する施策・取組等

項目	内容
拠点港湾機能の確保	・港湾・漁港施設は、地震災害時の緊急物資・資材等及び避難者・負傷者の海上輸送にあてられることから、港湾・漁港管理者は、対象地域の拠点港湾・漁港を指定し、施設の耐震点検や耐震対策事業の計画的な実施及び適確な維持管理に努め、海上輸送・集積用の拠点としての機能を確保する。
港湾・漁港施設の機能確保	・港湾・漁港施設は、海上交通ルートによる避難、救助、輸送を行う上できわめて重要な役割を果たすため、その拠点を整備しておく必要がある。このため、港湾・漁港管理者は特に重要な拠点港湾・漁港及び離島の生活を支える港湾において耐震強化岸壁、港湾緑地、背後道路等の整備及び既存施設の老朽化対策に努め、地震災害後の物資輸送拠点としての機能の確保に努める。
港湾・漁港施設の整備	・本土・離島の拠点港となる鹿児島港、志布志港、川内港、垂水港、西之表港、宮之浦港、中之島港、名瀬港、湾港、亀徳港、和泊港及び与論港の各港湾管理者は、耐震強化岸壁、緑地、臨港道路等の整備を計画的に推進する。

鹿児島県地域強靱化計画　鹿児島県　H28.3

■基本目標

大規模な自然災害が起こっても、

① 人命の保護が最大限図られること

② 県の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること

③ 県民の財産及び公共施設に係る被害の最小化

④ 迅速な復旧復興

を基本目標として、本県における「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な県土・地域・経済社会の構築に向けた地域強靱化を推進すること。

■川内港に関連する施策・取組等

項目	内容
港湾・漁港施設の耐震・耐波性能等の強化	・大規模自然災害が発生した際、海上からの物資・人員・資機材等輸送、エネルギー供給ができなければ、離島被災地及び陸上交通が寸断した被災地での救助・救急活動、生活・経済活動、物流機能等や復旧復興への多大な影響が想定される。 ・このため、海上からの物資・人員・資機材等輸送ルートやエネルギー供給ルートを確実に確保できるよう、拠点となる港湾や漁港の耐震強化岸壁の整備を進めるとともに、離島港湾等の静穏度向上を図るなど、港湾・漁港施設の耐波性能等の強化を推進する。

3. 薩摩川内市の上位計画・関連計画

「第２次薩摩川内市総合計画／H27.3／薩摩川内市」、「薩摩川内市都市計画マスタープラン／H28.3／薩摩川内市」、「薩摩川内市地域防災計画【一般災害対策編】／H28.3／薩摩川内市」においては、川内港に関連する計画・戦略・方針が次のとおり示されています。

第２次薩摩川内市総合計画　薩摩川内市　H27.3

■基本理念

・安全・安心：互いに支え合い、安全・安心な暮らしを充実します
・活力　　　：培った地域の活力から、更なる魅力を創造します
・共生　　　：人と地域が活躍する、共生協働のまちづくりを進めます
・財政　　　：効果的・効率的な行財政運営を推進します

■将来都市像

人と地域が躍動し　安心と活力のあるまち　薩摩川内

■川内港に関連する施策・取組等

政策：地域の豊かな個性で活力を生み出すまちづくり

施策	施策の方向性
地域の強みを活かしたビジネス展開と連携による商工業の振興	■企業誘致の推進 ・南九州西回り自動車道、重要港湾川内港、電源立地地域など、地域の強みを生かした企業誘致を推進するとともに、工業団地の整備、撤退企業の跡地の利活用を積極的に進めます。
市民ぐるみによるシティセールスの推進と観光物産ビジネスの展開	■シティセールスプロモーションの充実 ・各種メディア媒体や薩摩川内大使・親善大使及びシティセールスサポーター等を通じた情報を積極的に発信するとともに、歴史・文化やスポーツ観光を含めた旅行誘客や販路拡大につながるセールスを推進します。また、各地域の観光素材のほか、特に、高速船甑島を利用した「甑島観光ライン」のプロモーションを積極的に進めます。

政策：安全性と利便性の質を高めるまちづくり

施策	施策の方向性
発展を支える公共交通ネットワークの整備	■串木野・川内～甑島航路の維持と利用促進 ・高速船航路の利便性・サービスの向上及び利用促進に努めます。
人と物流を支える港湾機能の充実	■港湾機能の充実 ・将来を見据えた港湾計画の改訂、コンテナ取扱量の増加や船舶の大型化に対応した川内港の整備を要請するとともに、地方港湾の適正な維持管理を行います。 ・南九州地域における物流の拠点として川内港のＣＩＱ機能を強化するとともに、客船等の誘致について調査研究を行います。
	■川内港の利活用推進 ・かごしま川内貿易振興協会を始め関係者が一体となったポートセールスを推進し、コンテナ取扱量の拡大を図るとともに、新規貨物の開拓や新規航路の誘致を図ります。
	■川内港を活用したにぎわいの創出 ・地域や民間と協働して、川内港を活用したイベントの開催などを通して、にぎわいの創出による交流人口の増大を図ります。

薩摩川内市都市計画マスタープラン　薩摩川内市　H28.3

■基本理念

水・自然・歴史・文化と親しみ、暮らしきらめく快適交流拠点都市・薩摩川内

■基本方針

・都市機能の集積により躍動する交流拠点都市としての確立
・自然や歴史、文化と人々の暮らしが育む豊かな都市環境の創造・活用
・計画的な土地利用・都市施設の機能的な配置による快適で安全・安心な生活空間の形成

■川内西部地域の地域づくりの目標像

豊かな自然と田園に恵まれた“食”と海、陸の流通・交流を生み出すまち川内西部

■川内港に関連する施策・取組等

○全体構想

方針	方向性
土地利用の方針	■既存工業地の有効活用 ・川内港周辺地区については、電力の安定供給基地として、また、川内港と南九州西回り自動車道を活かす流通・産業拠点としての基盤整備を図り、企業誘致を積極的に推進します。
	■川内港やインターチェンジ等の機能を活かした計画的な土地利用 ・南九州西回り自動車道薩摩川内水引インターチェンジ周辺については、川内港を利用した海上交通による中国･韓国･東南アジア方面等との海外貿易と連携した流通･産業地区の形成を図ります。
都市施設（道路・交通）の方針	■広域的な交流を促進する各拠点間のアクセス強化 ･川内原子力発電所や重要港湾川内港､唐浜臨海公園と国道３号との連携強化を図り､川内港を活用した産業振興及び観光面での地域振興を支援する路線の整備を推進します。
	■道路等の長寿命化 ・重要橋梁などの構造物の耐震点検などを踏まえた補強・架け替えを推進し、災害時の避難路や緊急輸送道路の確保により災害応急対策活動の強化を図ります。 ・橋梁等については長寿命化修繕計画に基づき定期的な点検を実施し、予防保全型修繕による維持・管理に努めます。

○地域別構想（川内西部地域）

方針	方向性
土地利用・市街地整備	・川内港及び周辺地区については、海上輸送基地として人や物の交流を促進するとともに、電力の安定供給基地や広域交通網を活かした流通・産業拠点としての基盤整備を図り、企業誘致を積極的に推進します。 ・南九州西回り自動車道薩摩川内水引インターチェンジ周辺については、川内港を利用した海上交通による中国･韓国･東南アジア方面等との海外貿易と連携した流通･産業地区の形成を図るとともに、適切な土地利用の規制・誘導に努めます。
都市施設（道路・交通）	・川内原子力発電所や重要港湾川内港、唐浜臨海公園や高城温泉と国道３号との連携強化を図るとともに、川内港を活用した交易を中心に産業振興及び観光面での地域振興を支援する路線整備の拡充・強化と機能維持に努めます。

薩摩川内市地域防災計画【一般災害対策編】　薩摩川内市　H28.3

■計画の方針

誰もが安心して快適に暮らせるまちづくり

1　コミュニティを活かした地域力を育むまちづくり
2　健康でともに支え合うまちづくり
3　地域の特色を活かし、活力を創出するまちづくり
4　誰もが安心して快適に暮らせるまちづくり
5　みんなで進める市民参画のまちづくり

■川内港に関連する施策・取組等

項目	内容
港湾・漁港施設の機能確保	・港湾・漁港施設は、離島区域の生活を支え、災害時の海上交通ルートによる避難、救出者の搬送及び緊急物資等輸送のため、海上輸送拠点機能を確保し、岸壁、集積地、背後道路等の整備に努め、災害時の物資輸送機能の確保に努める。
緊急輸送を確保するための港湾の整備	・港湾施設は、震災時には緊急物資・資材等及び避難者・負傷者の海上輸送にあてられることから、施設の耐震点検や耐震・津波対策事業の計画的な実施及び的確な維持管理に努め、海上輸送・集積用の拠点としての機能を確保するものとする。

4. 川内港の上位計画・関連計画の整理

川内港の上位計画・関連計画から、川内港に関する施策等を分野別に整理しました。

物流・産業	国	・東アジアとの対流の促進 ・既存岸壁の増深、荷捌き用地の確保等、ふ頭再編とあわせた機能強化等の推進 ・地域の基幹産業の競争力強化に資する港湾の機能強化を通じた物流ネットワークの充実 ・オール九州農林水産物の輸出拡大 ・国際フィーダー航路（大阪港及び神戸港）による輸送強化 ・関係機関と連携した総合的な航行安全対策の推進 ・内航海運や鉄道等の高効率の輸送手段へのモーダルシフトの促進
	県	・大量輸送に対応したフェリー・貨物船及び高速船が安全・確実に接岸できる港湾の整備の推進 ・国内外との物流拠点としての川内港の機能向上
	市	・川内港を利用した海上交通による中国・韓国・東南アジア方面等との海外貿易と連携した流通・産業地区の形成 ・コンテナ取扱量の増加や船舶の大型化に対応した川内港の整備の要請 ・川内港のＣＩＱ機能の強化 ・広域的な交流を促進する各拠点間のアクセス強化 ・地域の強みを生かした企業誘致の推進 ・客船等の誘致についての調査研究 ・関係者が一体となったポートセールスの推進
交流・賑わい	国	・交通ネットワーク等の形成による交流・連携の促進
	県	・大量輸送に対応したフェリー・貨物船及び高速船が安全・確実に接岸できる港湾の整備の推進
	市	・シティセールスプロモーションの充実 ・串木野・川内～甑島航路の維持と利用促進 ・川内港を活用したにぎわいの創出 ・広域的な交流を促進する各拠点間のアクセス強化 ・海上輸送基地として人や物の交流を促進
安全・安心	国	・港湾全体の静穏度を確保する防波堤の整備の推進 ・大規模津波に対して減災機能を発揮する粘り強い構造の防波堤の整備の推進 ・耐震強化岸壁の整備の促進 ・インフラ長寿命化計画策定の取組
	県	・道路や港湾などの緊急輸送道路ネットワークの強化 ・災害応急対策等の拠点となる港湾・漁港における耐震強化岸壁等の整備 ・離島の生活を支える港湾における耐震強化岸壁、港湾緑地、背後道路等の整備及び既存施設の老朽化対策の推進
	市	・災害時の避難路や緊急輸送道路の確保による災害応急対策活動の強化 ・予防保全型修繕による維持・管理の推進 ・岸壁、集積地、背後道路等の整備による災害時の物資輸送機能の確保 ・施設の耐震点検や耐震・津波対策事業の計画的な実施

第３章　港湾を取り巻く環境変化

1. 中国を中心としたアジア諸国の経済成長

1.1 世界各国の GDP・貿易額の推移

近年、中国の GDP は顕著に増加しており、2010 年には我が国を抜いて米国に次ぐ経済規模に成長しています。また、ASEAN 諸国やインド等のアジア諸国の GDP も増加傾向にあり、日本の GDP に迫っています。

また、世界各地域において、我が国との貿易額は増大傾向にあり、特に ASEAN 諸国や中国、韓国等のアジア諸国との伸び率が大きくなっています。我が国とアジア諸国との貿易額は、北米やヨーロッパ地域を上回る規模に成長しています。

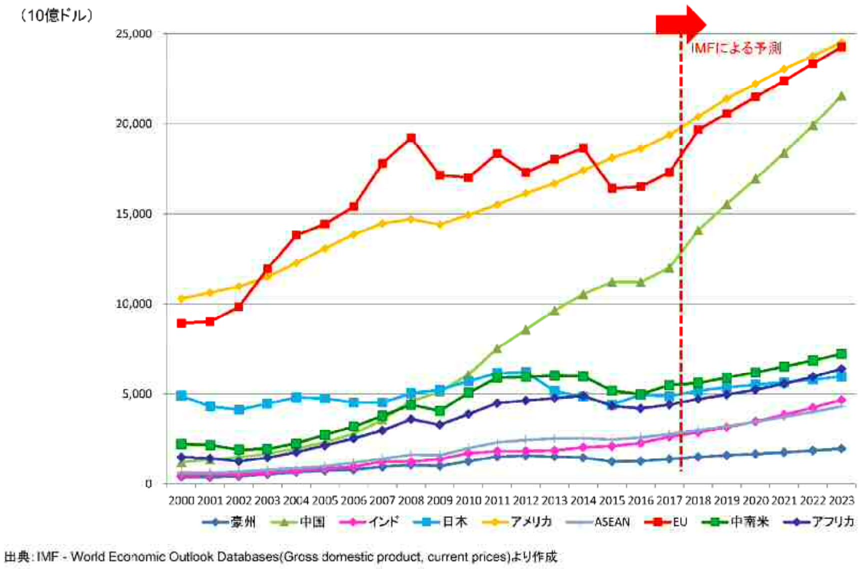


図　世界各国の GDP の推移

資料｜国土交通省港湾局「港湾の中長期政策「PORT2030」参考資料集（平成 30 年 7 月）」

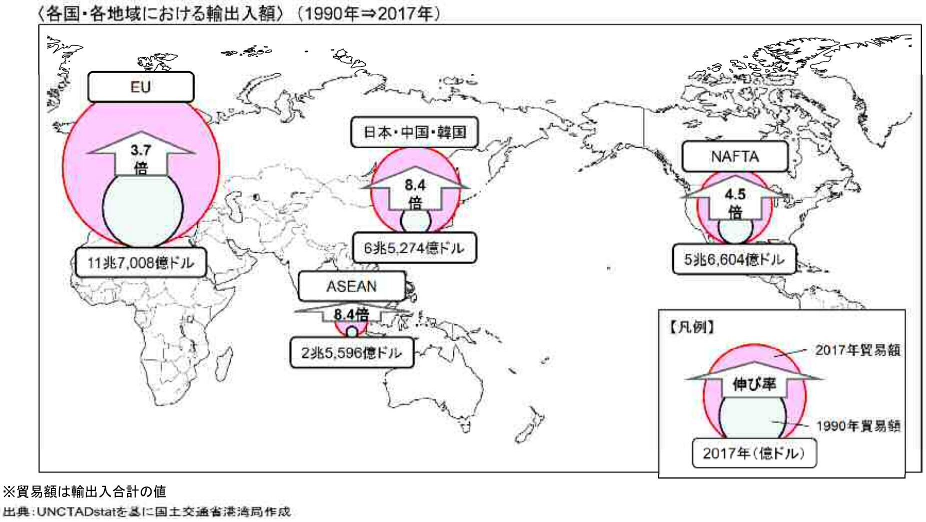


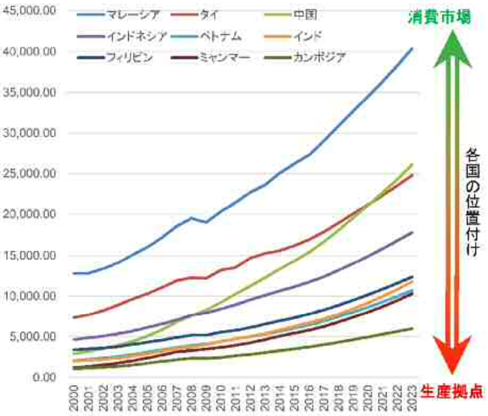
図　世界各地域における貿易額の推移

資料｜国土交通省港湾局「港湾の中長期政策「PORT2030」参考資料集（平成 30 年 7 月）」

1.2 新興市場の拡大と生産拠点の南下

東南アジア・南アジア地域の GDP が成長を続けており、我が国の GDP に迫る勢いにある中、豊富で安価な労働力の確保が可能な東南アジア地域等への我が国企業の進出は引き続き増加していくことが見込まれるとともに、今後の成長市場として、東南アジア地域等と我が国との貿易も増加していくことが予想されます。

今後、我が国の経済成長を実現する上で、アジア諸国等の成長市場の活力を取り込むことが不可欠な状況にあります。



出典「World Economic Outlook Database, April 2018」
※国ごとに以下の年度以降は推計値となる。2013年（インド、カンボジア）、2015年（ミャンマー）、2016年（ベトナム）、2017年（その他）

図　アジア各国の１人当たり購買力平価 GDP の推移

図　中国等からの生産拠点の南下

※チャイナ＋１：中国への集中投資リスクを回避するため、中国以外に拠点を持つ経営戦略
　タイ＋１：製造拠点をタイに残したまま、労働集約的な工程を周辺国で行う形で、サプライチェーンを形成する経営戦略

資料｜国土交通省港湾局「港湾の中長期政策「PORT2030」参考資料集（平成 30 年 7 月）」

1.3 世界各国の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

2006 年から 2016 年までの 10 年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は 1.7 倍に成長しており、日本においては 1.1 倍の増加となっているなか、アジア諸国では 1.8 倍と大きく増加しています。

アジアにおける貨物量の増大を背景に、我が国港湾におけるコンテナ貨物取扱量も増加していますが、それにも増してアジア主要港のコンテナ取扱貨物量が急増しており、我が国港湾の地位が相対的に低下してきています。

川内港においてもアジア諸国との定期コンテナ航路が就航しており、コンテナ貨物需要の増加が見込まれます。

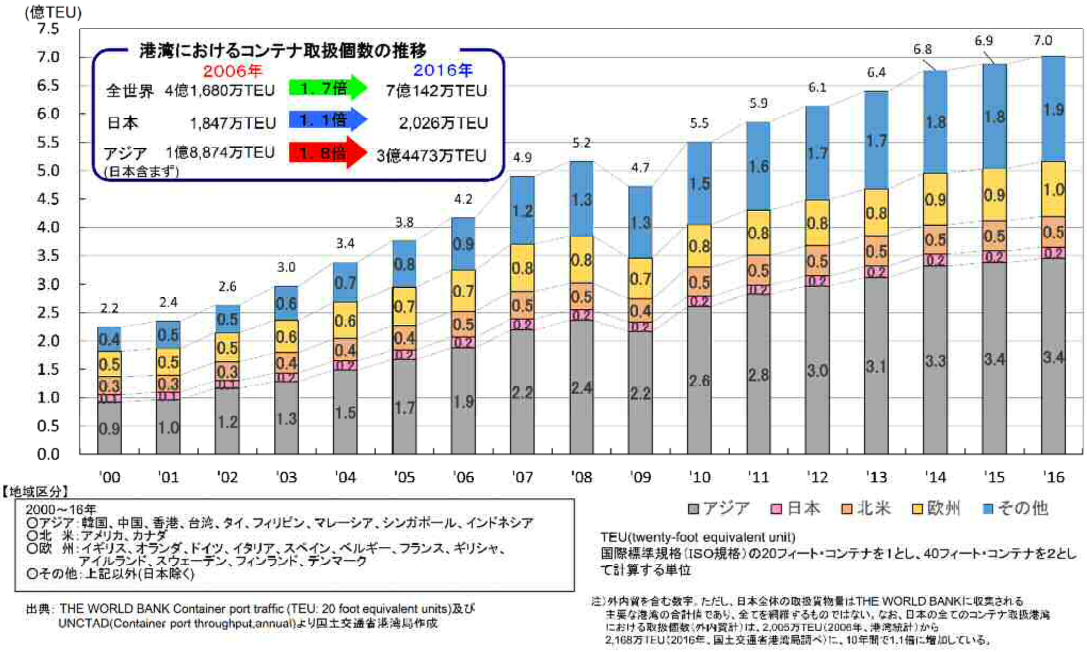
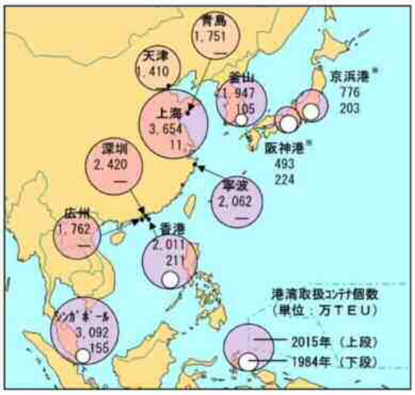


図　世界各国の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

資料｜国土交通省港湾局「港湾の中長期政策「PORT2030」参考資料集（平成 30 年 7 月）」

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

1984年

	港名	取扱量
1	ロッテルダム	255
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226
3	香港	211
4	神戸	183
5	高雄	178
6	シンガポール	155
7	アントワープ	125
8	基隆	123
9	ロングビーチ	114
10	横浜	110
⋮		
12	釜山	105
⋮		
15	東京	92
⋮		
31	大阪	42

2015年（速報値）（単位：万TEU）

	港名	取扱量
1 (1)	上海	3,654
2 (2)	シンガポール	3,092
3 (3)	深圳	2,420
4 (5)	寧波	2,062
5 (4)	香港	2,011
6 (6)	釜山	1,947
7 (7)	広州	1,762
8 (8)	青島	1,751
9 (9)	ドバイ	1,559
10 (10)	天津	1,410
11 (11)	ロッテルダム	1,224
12 (12)	ポートケラン	1,189
13 (13)	高雄	1,026
⋮		
17 (18)	タンジュンペラパス	857
18 (15)	ハンブルク	855
19 (19)	ロサンゼルス	816
20 (20)	京浜	776
⋮		
29 (27)	阪神	493
29 (29)	東京	489
	※川崎港 8万TEU	
54 (52)	横浜	279
57 (59)	神戸	271
58 (56)	名古屋	263
72 (62)	大阪	222

TEU (twenty-foot equivalent unit)：国際標準規格（ISO規格）の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位。

[注] 数値はいずれも外内貿を含む。
ランキングにおける（ ）内は2014年の順位。
京浜港は東京港、横浜港、川崎港　阪神港は大阪港、神戸港
出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1987及びLloyd's List資料を基に国土交通省港湾局作成

図　アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物

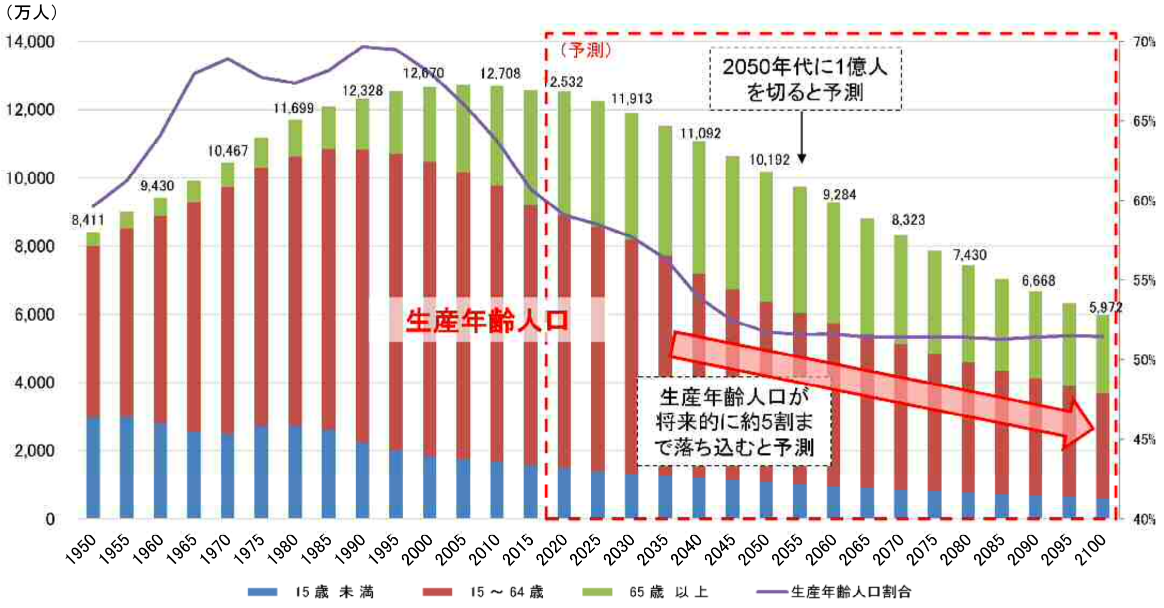
資料｜国土交通省「物流を取り巻く状況について（平成 29 年 2 月）」

2. 人口減少社会の到来と労働力不足

我が国の 2050 年代頃の総人口は 1 億人を切ると予測されており、生産年齢人口の減少に伴い、様々な分野における労働力不足が今後ますます顕在化すると予想されます。

労働力不足等により、今後、産業の停滞や活力の低下を招くことが予想される中、産業の活力等の維持に向け、産業の物流を支える拠点として、港湾の継続的な寄与が求められます。

このため、今後は、情報通信技術の活用等による港湾の物流のさらなる効率化も期待されています。



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29推計）：出生中位・死亡中位推計」（各年10月1日現在人口）より国土交通省港湾局作成

図　我が国の人口構成の推移

資料｜国土交通省港湾局「港湾の中長期政策「PORT2030」参考資料集（平成 30 年 7 月）」

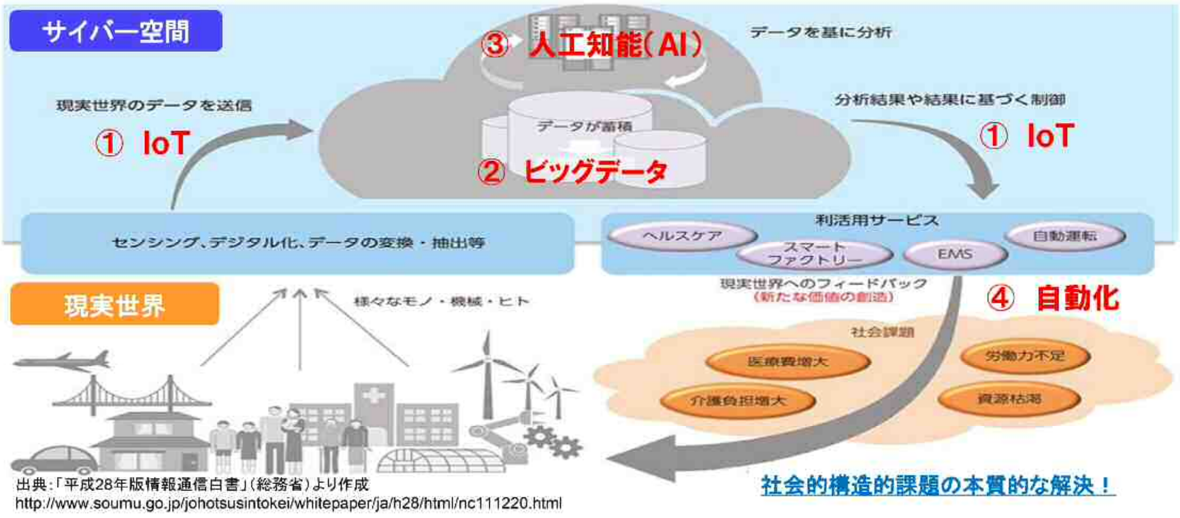


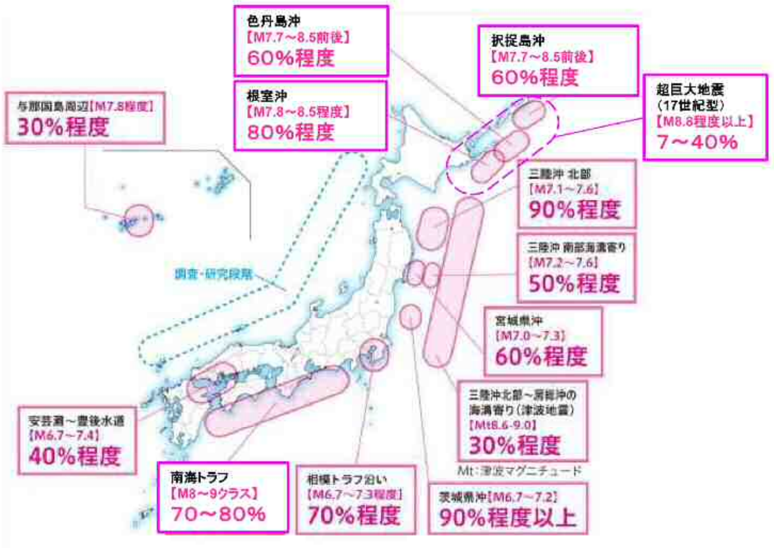
図　情報通信技術の活用

資料｜国土交通省港湾局「港湾の中長期政策「PORT2030」参考資料集（平成 30 年 7 月）」

3. 大規模自然災害の発生の切迫

近年、大規模地震等の発生の切迫性が高まり、それに伴う巨大津波の発生も懸念されています。今後も大規模自然災害の発生が懸念される中、大規模地震・津波の発生への対策が必要となっています。

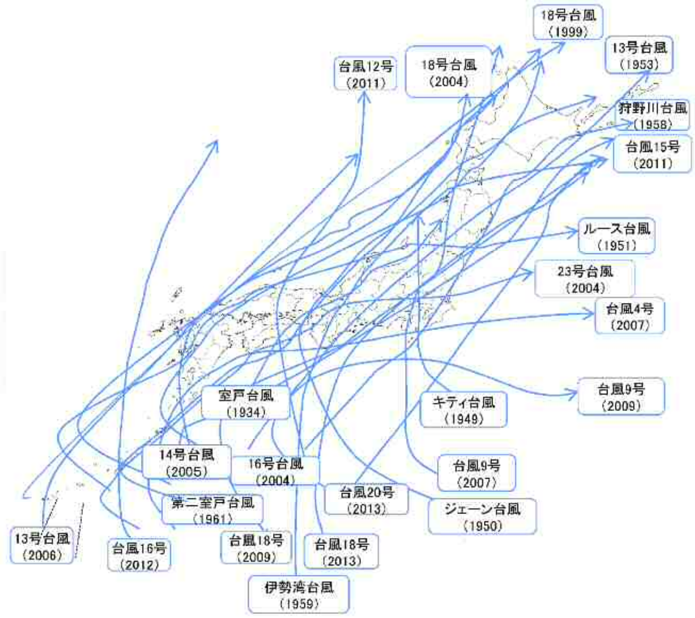
また、地球温暖化の進展に伴う高潮リスクの増大等も懸念され、対策が必要となっています。



出典：「海溝型地震の長期評価の概要（平成30年1月1日時点）」（地震調査研究推進本部）を加工して作成
注）日本海側において「日本海地震・津波調査プロジェクト」等により断層モデルの構築等について検討中

図　我が国で発生した主な大規模地震と今後 30 年以内の発生確率

資料｜国土交通省港湾局「港湾の中長期政策「PORT2030」参考資料集（平成 30 年 7 月）」



出典：気象庁ホームページより作成
※高潮・高波による被害以外に、豪雨等による被害を含む。

図　高潮・高波被害を伴った主な大型台風

資料｜国土交通省港湾局「港湾の中長期政策「PORT2030」参考資料集（平成 30 年 7 月）」

4. 船舶大型化の進展

近年、スケールメリットによる輸送コスト低減化等から、コンテナ船の大型化が進んでいます。また、欧州などの航路で新造大型船が就航することに伴い、これまでそれらの航路で就航していた大型コンテナ船がアジアなどの他の航路で就航することで、世界全体でコンテナ船の大型化が進展している状況にあります。

川内港でもスケールメリットによる輸送コスト低減化等から、船舶大型化のニーズの高まりが見込まれます。

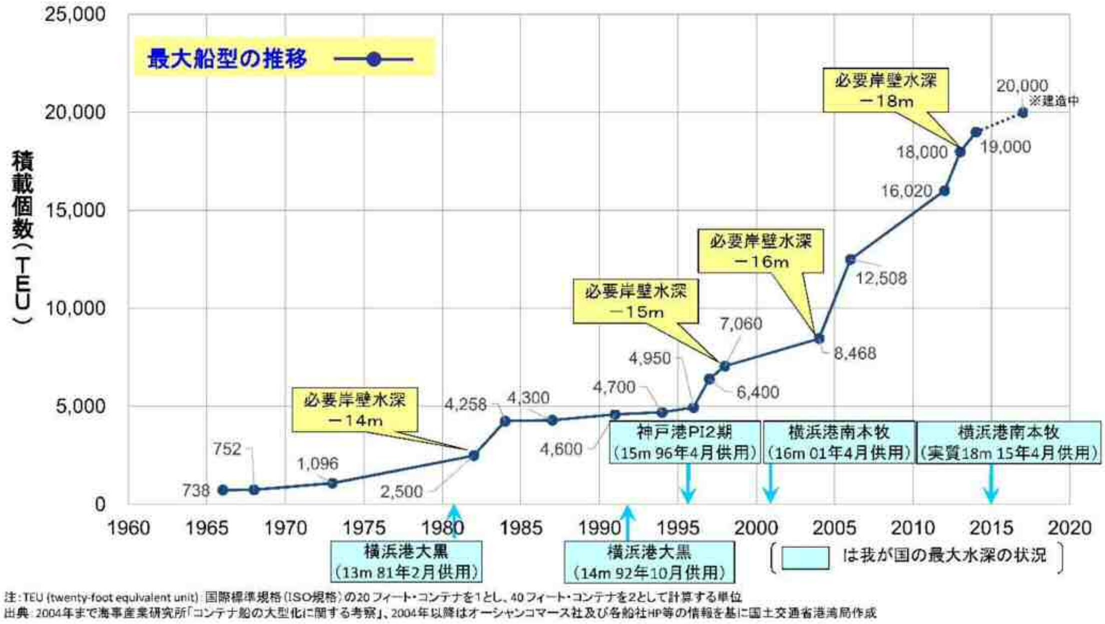


図　コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

資料｜国土交通省「コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移」

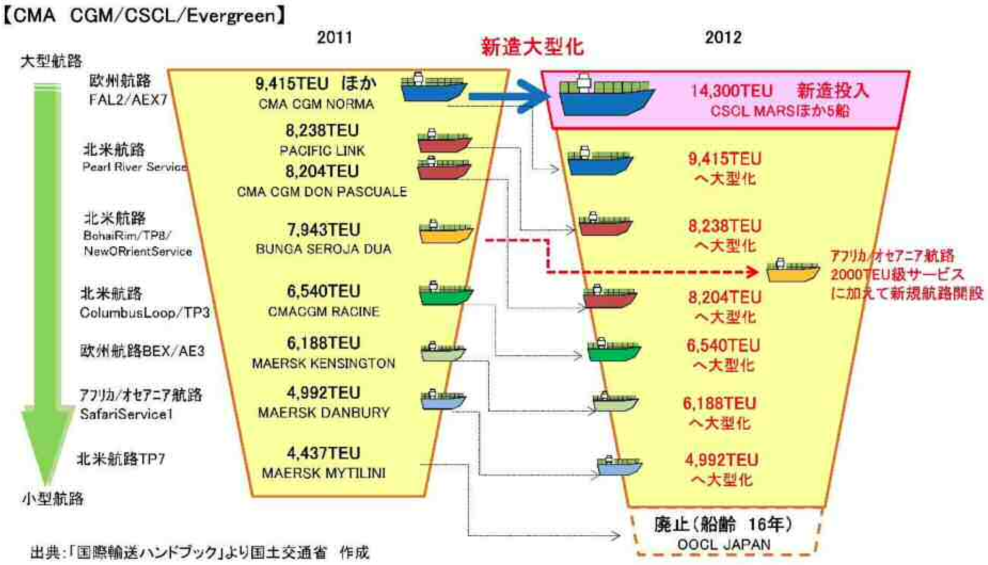


図　コンテナ船の大型化（カスケード現象の実例）

資料｜国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会資料（平成 25 年）

韓国では､効率的な船腹利用やコスト削減などを図り､高質な輸送サービスを提供するため､事業統合が進められています。

川内港の韓国定期コンテナ航路を運営する興亜海運も、長綿商船とコンテナ船事業部門の事業統合を進めており、2020 年末に統合法人の設立と事業開始を目指しています。

事業統合により所有船舶の積載能力は約 10 万 TEU となり、韓国船会社では現代商船（約 34 万 TEU)、高麗海運（約 12 万 TEU）に次いで第 3 位となる見込みです。

今後、統合会社が運営する定期航路において、コスト削減のため大型コンテナ船の投入が見込まれます。

表　韓国コンテナ船会社の所有船舶の積載能力

世界ランキング	韓国ランキング	船会社	積載能力(TEU)
14	1	現代商船	334, 449
19	2	高麗海運	123, 621
21	3	統合会社	99, 946
25	4	長綿商船	54, 260
28	5	SM ライン	48, 500
29	6	興亜海運	45, 686
45	7	南星海運	24, 877
57	8	天敬海運	16, 302
88	9	東進商船	7, 522
91	10	汎洲海運	7, 362

事業統合

5. モーダルシフトの推進

我が国では、温室効果ガスの排出削減や流通業務の省力化による持続可能な物流体系の構築を図るため、荷主・物流事業者を中心とする多様・広範な関係者の連携のもとに、モーダルシフト（鉄道・船舶輸送への転換）を推進しています。

モーダルシフトの進展に伴い、川内港においても新たな貨物の海上輸送ニーズが想定されます。

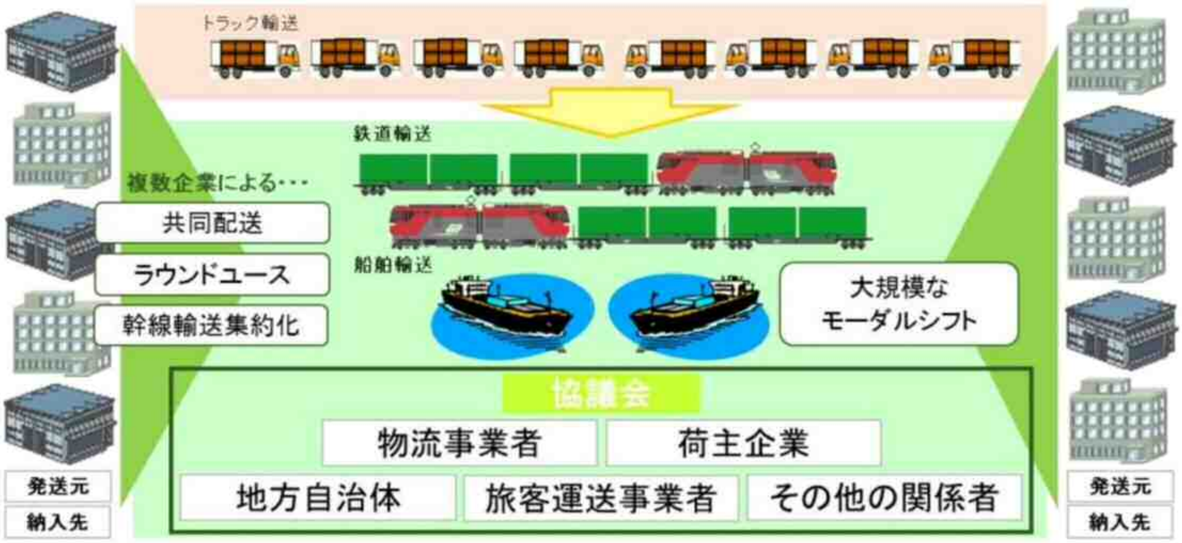


図　モーダルシフト等推進事業

資料｜国土交通省「モーダルシフト等推進事業」

6. 農林水産品の輸出強化

政府は、農林水産物・食品の輸出額を 2020 年までに１兆円規模へ拡大することを目指しており、港湾における冷蔵倉庫等の整備やリーファーコンテナ輸出環境の向上など様々な取組を推進しています。

鹿児島県においても農林水産品の輸出を推進しており、今後、海上輸送貨物ニーズの増加が期待されます。

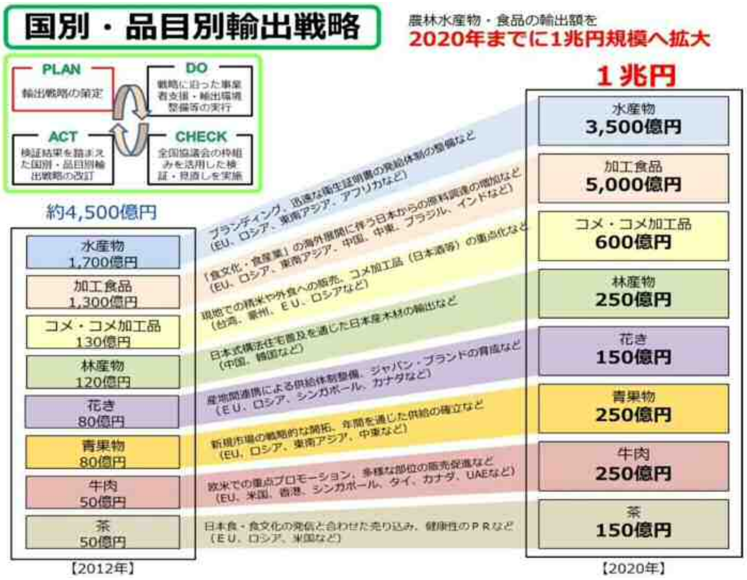


図　農林水産品輸出に関する政府の取組方針

資料｜農林水産省ホームページ

輸出を取り巻く状勢の変化

●農林水産物・食品の輸出額は３年連続で最高額を更新
●H28.２環太平洋パートナーシップ（TPP）協定が署名
●海外からの訪日客の増加が加速
●日本食文化への関心の高まり

実践的な輸出戦略を策定し、
政府・民間が一丸となって輸出に取り組む

民間の意欲的な取組への支援

1. 市場を知る、市場を耕す（ニーズの把握・需要の掘り起こし）
2. 農林漁業者や食品事業者を、海外につなぐ（販路開拓、供給面の対応）
3. 生産物を海外に運ぶ、海外で売る（物流）
　○空港・港湾等の輸出拠点周辺における冷蔵倉庫等の整備の促進
　○港湾におけるリーファーコンテナ輸出環境の向上　など
4. 輸出の手間を省く、障壁を下げる（輸出環境の整備）
5. 戦略を確実に実行する（推進体制）

令和２年の輸出額１兆円目標の前倒し達成

図　農林水産品の輸出力強化戦略（H28）

資料｜農林水産省ホームページ

第４章　川内港への要請

1.　地域住民からの要望

川内港に対する地域住民の意見・要望等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

1.1.　調査方法

表　アンケート調査方法

調査対象	薩摩川内市（甑島以外・甑島）、阿久根市、出水市、いちき串木野市　市民
実施期間	平成 30 年 2 月 6 日（火）～2 月 20 日（火）
配布数	1,500 通
回収数	454 通
回収率	約 30%

1.2.　主な調査結果

(1)　川内港の印象

川内港の印象として、地域住民は川内港に「甑島との連絡拠点」、「物流や貿易の拠点」としての印象を多く持っています。

一方、「イベントなどの交流・賑わいの場」、「災害時の防災拠点」、「親水の場」、「公園や緑地などの憩いの場」、「マリンスポーツの拠点」としての印象は少なくなっています。

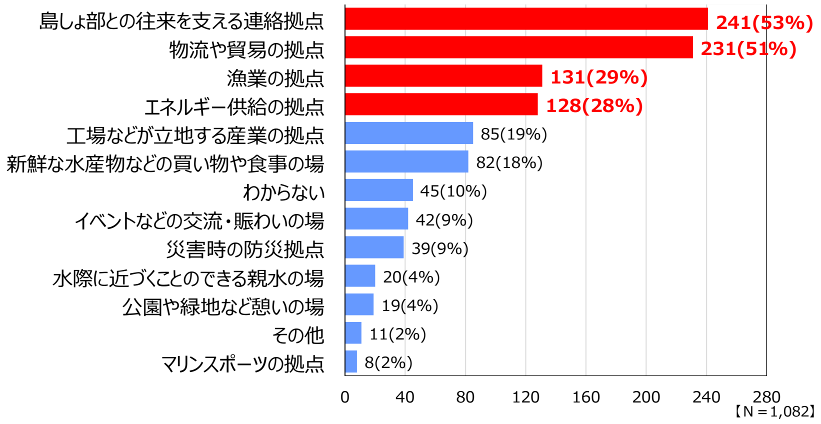


図　川内港の印象

(2)　川内港の問題点

川内港の問題点としては、「市街地とのアクセスが不便」や「買い物や食事などができる場所が少ない」などの意見が多くなっています。

次いで、「イベントの開催が少ない・その情報が少ない」、「甑島と川内港を結ぶ交通機関が不便」などの意見が多くなっています。

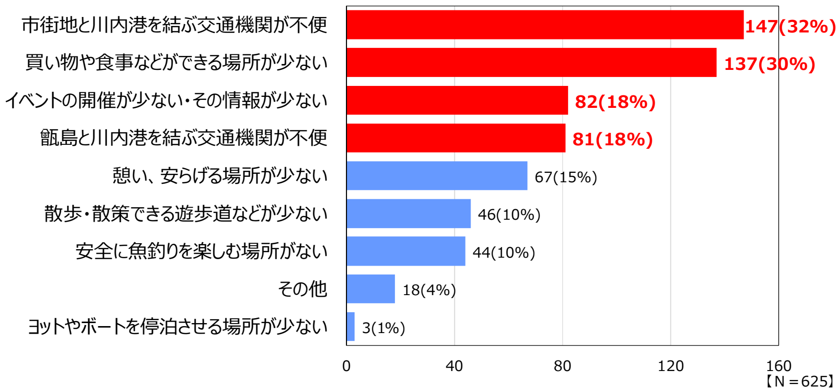


図　川内港の問題点

(3) 今後、川内港に必要な取組・将来の川内港に最も期待する役割

今後、川内港に必要な取組としては、「甑島との往来を支える交通・連絡拠点の充実」、「災害時の防災拠点としての機能充実」、「地域の交流拠点となる施設の充実」などが多く挙げられています。

将来の川内港に最も期待する役割は、「物流・産業を支える拠点としての役割」となっています。

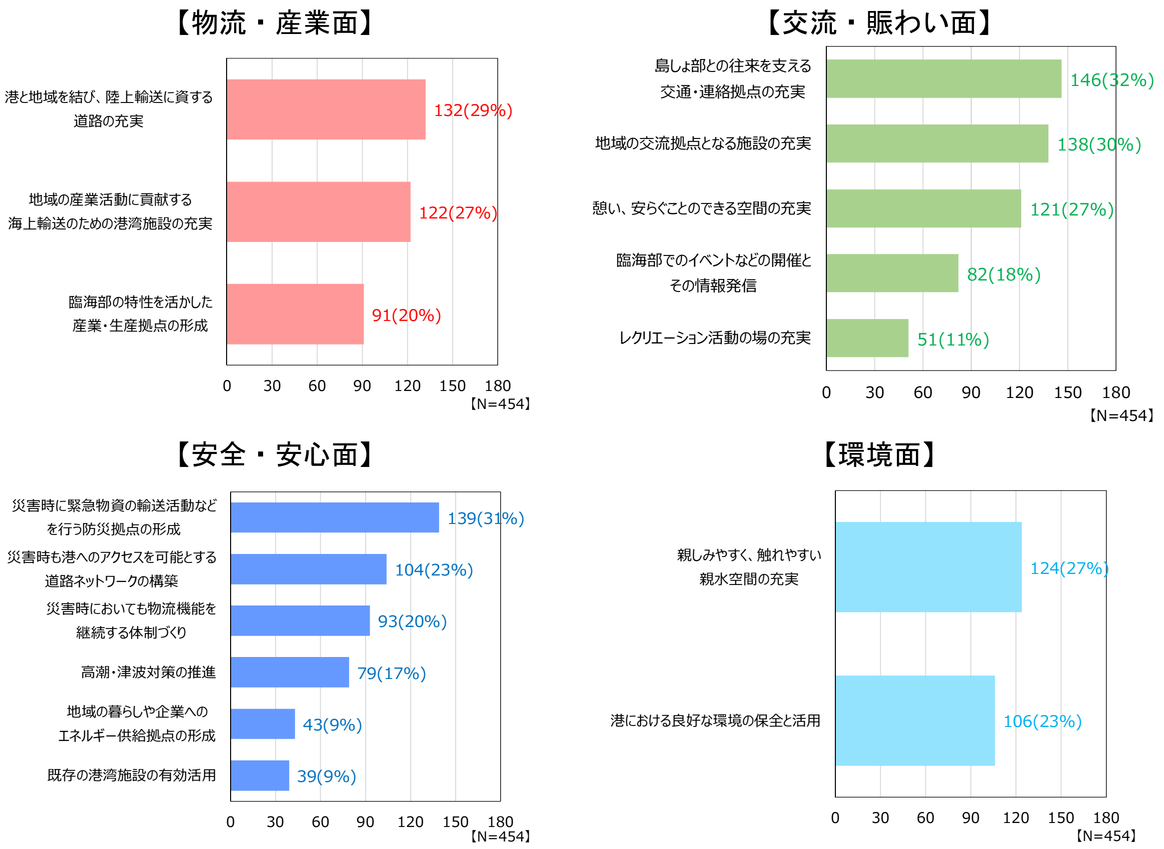


図　川内港に今後必要な取組

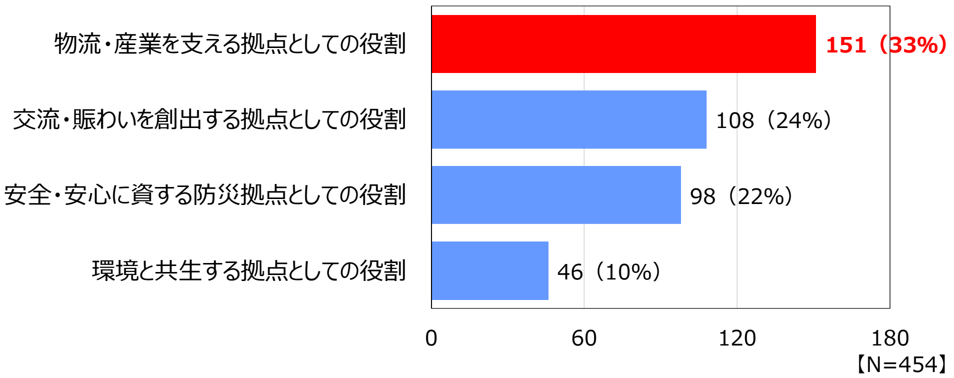


図　将来の川内港に最も期待する役割

2. 荷主事業者等からの要望

川内港に対する荷主事業者等の意見・要望等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

2.1. 調査方法

表　アンケート調査方法

調査対象	川内港利用者（荷主企業等）
実施期間	平成 30 年 2 月 13 日（火）～3 月 6 日（火）
配布数	79 通
回収数	41 通
回収率	約 52%

※別途実施したヒアリング調査の結果を含む

2.2. 主な調査結果

(1) 川内港の問題点

川内港利用にあたっての問題点としては、「定期航路が少ない」が最も多く、次いで「大型公共岸壁が少ない」、「台風や冬季の荒天時に波浪の影響を受ける」などの意見が多く挙げられています。

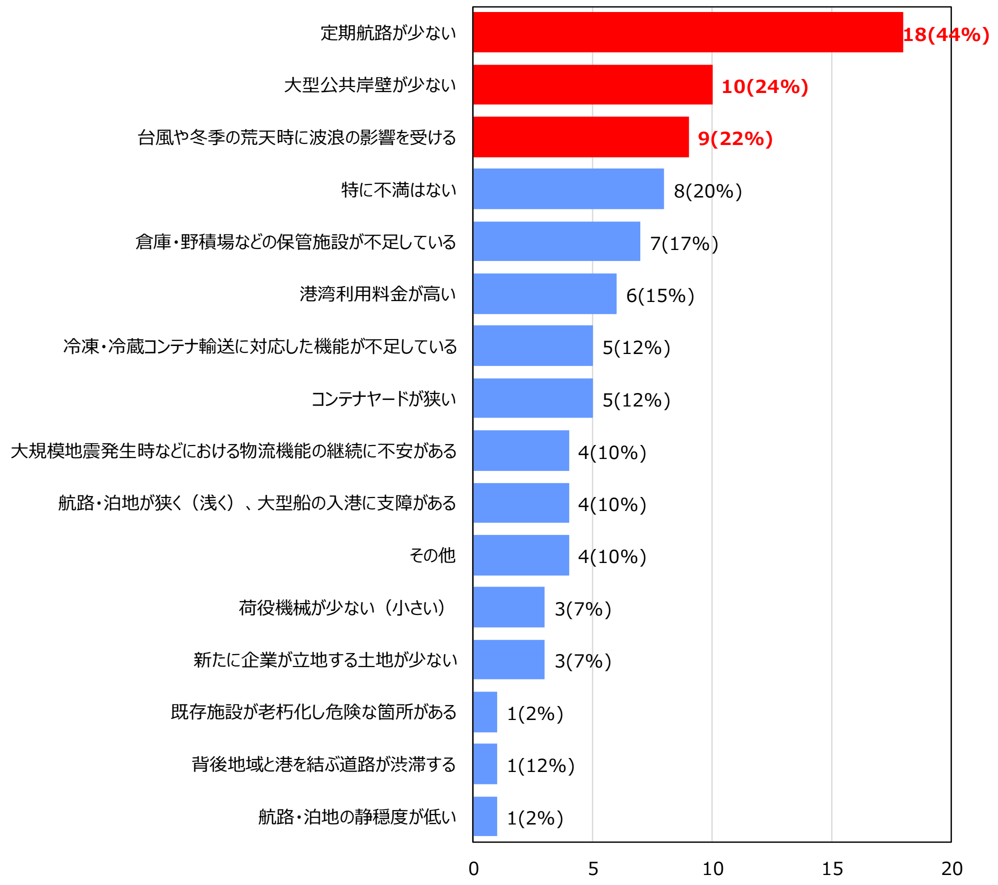


図　川内港の問題点

(2) 今後、川内港に必要な取組・将来の川内港に最も期待する役割

今後、川内港に必要な取組としては、「海上輸送のための港湾施設の充実」、「高潮・津波対策の推進」、「陸上輸送に資する道路の充実」などが多く挙げられています。

また、将来の川内港に最も期待する役割は、「物流・産業を支える拠点としての役割」が最も多くなっています。

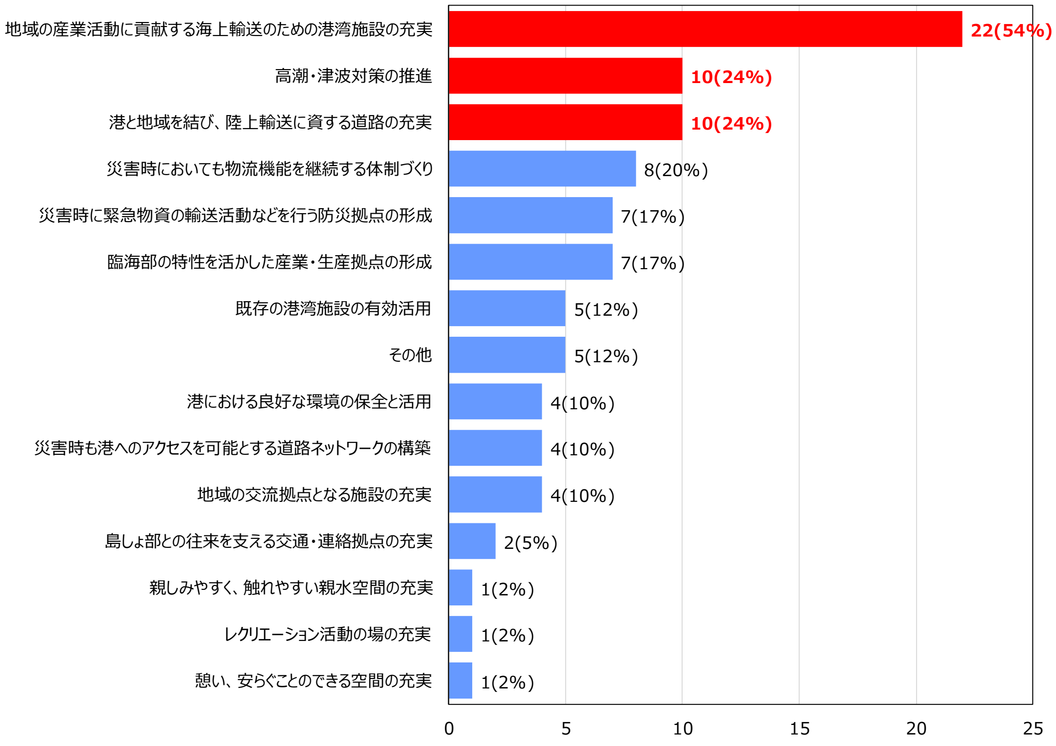


図　川内港に今後必要な取組

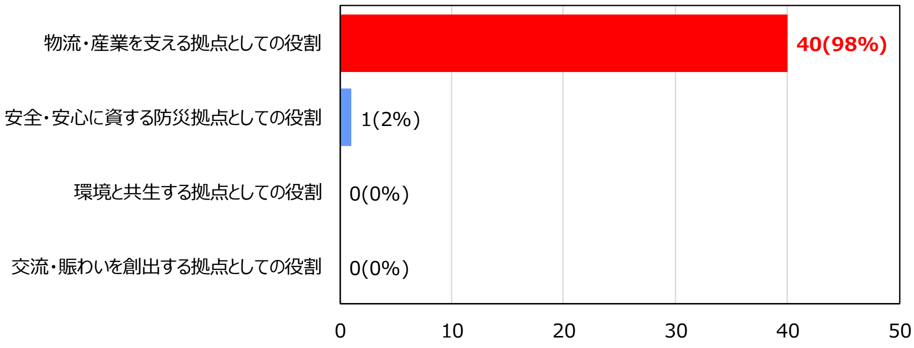


図　将来の川内港に最も期待する役割

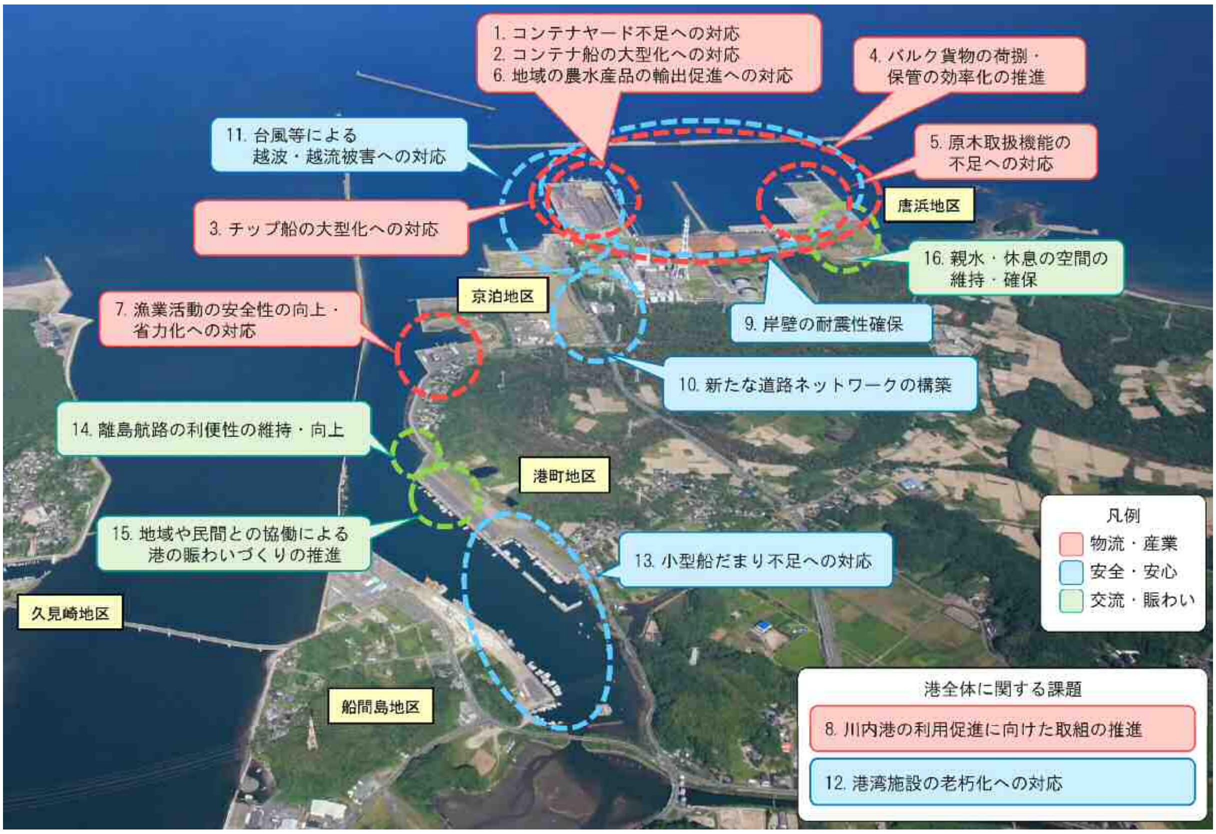
3. 港湾利用者からの主な要請

分類	港湾利用者	要請
コンテナ船の大型化に対応する岸壁の整備	船社・ 代理店	■大型船の入港に対応できる岸壁を整備してほしい。 ・現行船舶の老朽化やバラスト水管理条約への対応、輸送効率化のために、2～3 年後にはコンテナ積載量 1,000TEU 超えの大型船舶へ更新する予定。 ・大型船が投入された場合、川内港は岸壁の水深不足により抜港されることも懸念される。
コンテナヤードの拡張	荷主事業者 荷役事業者	■コンテナヤードを拡張してほしい。 ・コンテナヤードが手狭で、毎月 100 本近く唐浜ふ頭に移動している。 ・野積場が狭く、現状以上の大型船が寄港してもコンテナを荷卸しするスペースがない。 ・チップ船入港時にはコンテナを移動させている状況にある。 ・トラックとリーチスタッカーが交錯することがある。
唐浜地区 岸壁・ヤード等の整備	荷主事業者	■岸壁の早期整備とヤードの拡張、泊地の浚渫を行ってほしい。 ・ヤードが不足している。 ・岸壁(-5.5m)前面の泊地は水深が浅く、大潮干潮時は着岸できない。
原木取扱機能の強化	荷主事業者 荷役事業者	■原木取扱のための岸壁、ヤードの確保をお願いしたい。 ・原木輸出にあたっては川内港の利用を希望する荷主事業者が多いが、ヤード不足と岸壁水深が問題となり、他港に流れている。 ・現状、川内港では唐浜-5.5m 岸壁を利用しているが、3,000DWT 程度の船では、1,500 ㎥程度しか積めず、コストが割高になっている。コストダウンのためにも大型船で輸出したい。
リーファーコンテナ施設の整備・充実	荷主事業者 荷役事業者	■リーファーコンテナ施設の整備・充実に取り組んでほしい。 ・電源使用料が高い。電源使用料が安くなれば、他港に流れている貨物の取り込みにつながる。 ・電源の口数が少ない。 ・電源 10 口分については、電力不足により夏場には使用できない恐れがある。 ・リーファーコンテナのメンテナンス施設も必要である。
越波・越流対策の推進	荷主事業者 荷役事業者	■越波・越流対策に取り組んでほしい。 ・台風シーズンには、京泊ふ頭では潮が上がり、全てのコンテナを毎年 2～3 回唐浜ふ頭まで移動している。 1 回に 300～400 本を税関の許可を得て指定保税地域から出している。 ・過去に事務所が数回浸水し、設備も被害にあっている。
荷役設備の充実	荷役事業者	■荷役設備の充実に取り組んでほしい。 ・ハーバークレーンは 1 基しかないので故障した時の対応が必要である。
検疫設備の充実	荷役事業者	■コンテナのチェックゲートの整備、検疫場の確保等をお願いしたい。 ・コンテナのゲートチェック設備がないため、梯子でコンテナに上ってチェックしており、安全性が十分に確保されていない。 ・検疫場が手狭で屋根などがない。食品の取扱いに関しては隣で木材チップの粉などが舞うことから、必要以上に神経を使う。 ・将来的には、高床式のコンテナ上屋が必要である。

資料｜企業アンケート、ヒアリング調査結果より

第５章　川内港の課題

川内港の現況や要請、地域の発展方向や港湾を取り巻く環境変化を踏まえ、「物流・産業」、「安全・安心」、「交流・賑わい」の３つの分野から川内港の課題を整理しました。



分野	課題	
物流・産業	課題１	コンテナヤード不足への対応
	課題２	コンテナ船の大型化への対応
	課題３	チップ船の大型化への対応
	課題４	バルク貨物の荷捌・保管の効率化の推進
	課題５	原木取扱機能の不足への対応
	課題６	地域の農水産品の輸出促進への対応
	課題７	漁業活動の安全性の向上・省力化への対応
	課題８	川内港の利用促進に向けた取組の推進
安全・安心	課題９	岸壁の耐震性確保
	課題 10	新たな道路ネットワークの構築
	課題 11	台風等による越波・越流被害への対応
	課題 12	港湾施設の老朽化への対応
	課題 13	小型船だまり不足への対応
交流・賑わい	課題 14	離島航路の利便性の維持・向上
	課題 15	地域や民間との協働による港の賑わいづくりの推進
	課題 16	親水・休息の空間の維持・確保

1. 物流・産業面の課題

課題１	コンテナヤード不足への対応

京泊地区コンテナターミナルにおけるコンテナ取扱個数は平成 22 年以降順調に増加傾向を示し、平成 26 年には 20,000TEU を突破しました。また、平成 28 年には新たに台湾航路が就航し、今後もコンテナ取扱個数の増加が見込まれます。

一方、コンテナヤードのコンテナ取扱処理能力は約 17,500TEU/年であり、近年ではコンテナ取扱個数が処理能力を超えていることから、京泊地区コンテナヤードで保管しきれないコンテナを唐浜地区に仮置きするなど、横持ちや積み替え等の作業が発生しています。

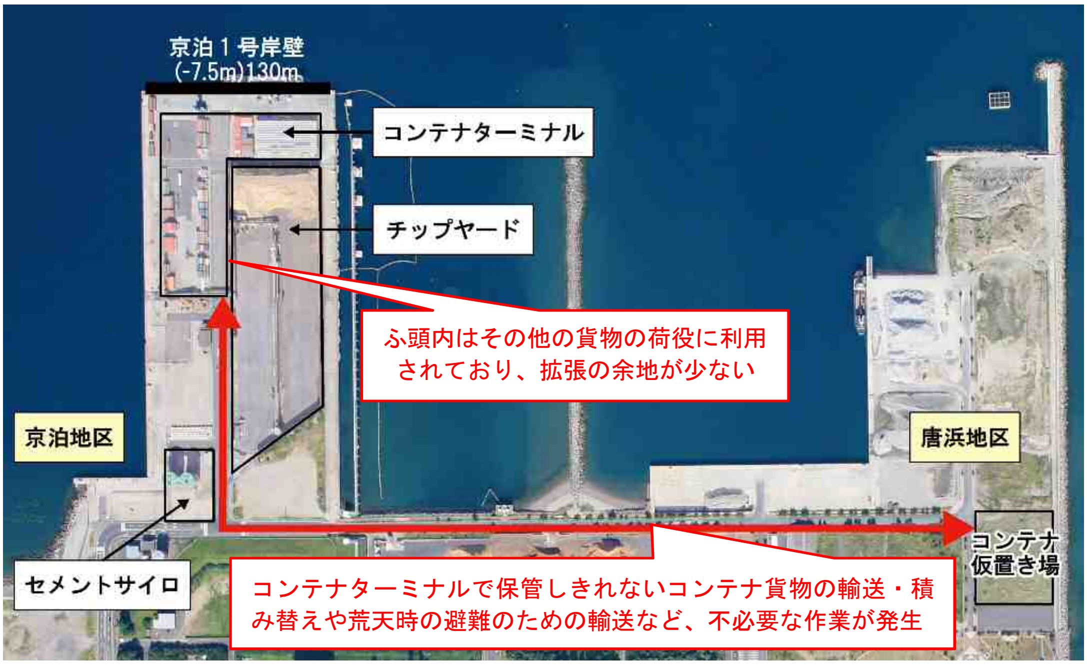
また、現状のコンテナヤードでは台風等により波が岸壁を越えることがあり、荒天時には荷役事業者が事前に蔵置コンテナを唐浜地区へ移動したり、波に流されないように積み直したりすることを強いられています。

このため、荷役事業者や荷主事業者等からコンテナヤードの拡張が強く求められています。

しかし、現在のコンテナヤード周辺は木材チップやセメント等のその他の貨物の荷役に利用されており、拡張の余地がない状況にあります。

さらに、コンテナのチェックゲートや通関・検疫のための上屋等の施設もなく、コンテナの管理や通関・検疫は非効率な状況で行われていることから、荷役事業者からはコンテナのチェックゲートや十分な保管施設等の充実が求められています。

このため、コンテナヤード拡張や上屋整備など、コンテナヤード不足への対応が必要となっています。



コンテナターミナル概要		
係留施設		京泊１号岸壁(-7.5m) L＝130m １バース
面積		2.9ha
荷役設備		移動式ハーバークレーン(１基)
		リーチスタッカー(２基)
処理能力	面積	約 11,600 ㎡
	蔵置個数	約 700TEU
	年間取扱量	約 17,500TEU/年

コンテナヤード荷役状況

課題２　コンテナ船の大型化への対応

近年、コンテナ船の大型化が進んでおり、九州地方西側の外貿コンテナ取扱港湾では、コンテナ船の大型化に対応可能な水深 10m 以上の岸壁の整備が進んでいます。

川内港においては、水深 12m 岸壁(京泊 2 号岸壁)が整備されていますが、同岸壁は木材チップの荷役に利用されており、定期コンテナ船と荷役時間が重複するため、コンテナ取扱岸壁への利用転換は困難であり、現状、コンテナ船の大型化に対応可能な大水深岸壁が確保されていない状況にあります。

このような中、韓国船会社は、現行船舶の老朽化やバラスト水管理条約への対応、輸送効率化のために、2～3 年後にはコンテナ積載量 1,000TEU 超えの大型船舶へ更新する予定であり、将来を見据え、コンテナ積載量 2,000TEU 超えの大型船舶も入港可能な大水深岸壁の整備が求められています。

また、韓国船会社は複数社との事業統合を進めており、統合会社が運営する定期航路において、コスト削減のため大型船が投入された場合、川内港は岸壁の水深不足により抜港されることが韓国船会社より示唆されています。抜港された場合、背後地域の事業所は他港への利用転換を余儀なくされ、陸上輸送コスト等の負担が増加するなど競争力の低下が懸念されます。

以上より、背後地域の国際競争力の維持・向上を図るため、大水深岸壁と航路・泊地の整備など、コンテナ船の大型化への対応が必要となっています。

表　九州地方西岸側の外貿コンテナ取扱港湾の状況

港湾名	岸壁		コンテナターミナル面積
	水深	延長	
三池港	-10m	340m	4.3ha
八代港	-10m	185m	5.6ha
	-12m	240m	
川内港	-7.5m	200m	2.9ha

川内港　現行船舶諸元

船名	建造年（西暦）	船長（m）	船幅（m）	最大コンテナ積載量(TEU)	積載重量トン（DWT）	最大満水喫水(m)	所要岸壁
GLOBAL NUBIRA	1998	99.5	17.0	320	4,900	6.01	岸壁(-7.5m)

老朽化による更新

大型船へ 1,000 TEU型

-10.0m以上が必要 川内港なし

最近の新型船諸元

船名	建造年（西暦）	船長（m）	船幅（m）	最大コンテナ積載量(TEU)	積載重量トン（DWT）	最大満水吃水(m)	所要岸壁
SUNNY CALLA	2015	141.0	22.5	1,103	11,775	8.21	岸壁(−10m)
HEUNG-A AKITA	2015	141.0	25.0	1,006	12,447	8.21	岸壁(−10m)
HEUNG-A XIAMEN	2015	141.0	25.0	1,006	12,442	8.21	岸壁(−10m)
SUNNY ACACIA	2015	137.7	25.0	1,000	12,472	8.22	岸壁(−10m)

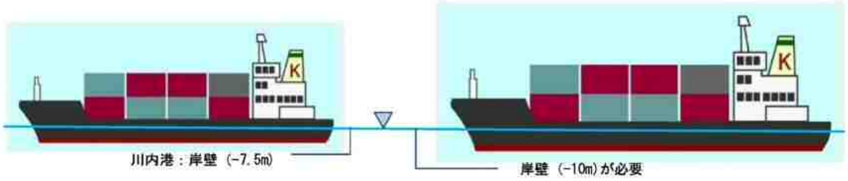


図　川内港の韓国定期コンテナ航路の現行船舶と近年の新型船の諸元

課題３　チップ船の大型化への対応

現在、京泊地区の京泊 2 号岸壁(-12m)では、紙・パルプ製造の原料となる輸入木材チップの陸揚げが行われています。

現状、荷主事業者が原料輸入に使用しているチップ船は 50,000DWT クラスが主流となっていますが、輸送コスト低減が喫緊の課題となっており、輸送効率化を図るために 65,000DWT クラスの船も使用しています。

このような中、荷主事業者の関連工場が利用する伏木富山港では、チップ船の大型化に対応するため、水深 14m 岸壁 1 バースの整備が進められています。

現状、川内港には 50,000DWT クラスの船が入港していますが、岸壁の水深不足から、貨物積載量の調整や接岸の時間の調整(潮待ち)を行い、入港しており、非効率な状況になっています。

また、今後は、川内港に入港するチップ船も、荷主事業者の関連工場の木材チップも積み込んだ状態で入港することも検討されていますが、岸壁の水深不足等の問題により、航行スケジュールが限定されるなど、効率的で柔軟な傭船が計画できない状況にあります。

このため、荷主事業者からは今後、川内港においても 65,000DWT クラスの船が接岸可能な岸壁を確保することが強く求められています。

以上より、木材チップの輸送効率化を図り、地域産業の競争力強化に資するため、チップ船の大型化への対応が必要となっています。

表　川内港のチップ船(輸入)の入港実績(平成 29 年)

船名	建造年 (年)	積載トン (DWT)	船長 (m)	船幅 (m)	満載喫水 (m)	入港実績 (回)
CHUETSU SPIRIT	2007	49,574	199.90	32.20	11.55	5
GLORIOUS LOTUS	2007	49,602	199.90	32.22	11.55	3
ARISO	1996	49,889	199.91	32.20	11.55	2
GLORIOUS PEONY	2007	49,798	199.99	32.20	11.53	2
SENDAI SPIRIT	2008	49,520	199.90	32.20	11.55	2
PAX SILVA	2007	46,900	199.99	32.20	11.18	2
FOREST HARMONY	2007	49,601	199.90	32.20	11.55	2
GLORIOUS PLUMERIA	2007	49,636	199.90	32.20	11.55	1
SIAM OCEAN	1995	33,800	175.17	31.00	10.07	1
DAIO EXCELSIOR	1997	48,181	199.90	32.20	11.50	1
BRILLIANT EAGLE	2008	49,802	199.91	32.20	11.55	1
合計	-	-	-	-	-	22

資料｜鹿児島県調べ

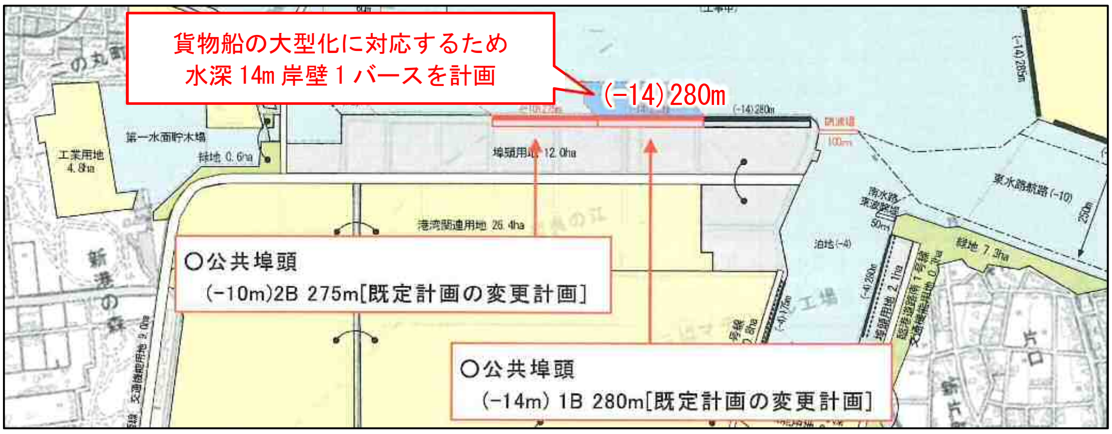


図　伏木富山港の公共埠頭計画位置図(新湊地区)

資料｜富山県「伏木富山港港湾計画資料(H30)」

課題４　バルク貨物の荷捌・保管の効率化の推進

木材チップは京泊 2 号岸壁(-12m)に接岸したチップ船からベルトコンベアで京泊ふ頭内のチップヤードに陸揚げされていますが、ふ頭内のヤードだけでは保管しきれず、九州電力(株)火力発電所背後の野積場も利用して貨物の保管を行っています。

このため、京泊ふ頭から九州電力(株)火力発電所背後の野積場までの余分な横持ち費用が発生しています。

今後、チップ船の大型化により、一度に輸送する貨物量が増加するため、さらなる貨物の荷捌・保管の効率化が求められています。

しかし、現在の京泊ふ頭は木材チップの他、コンテナやセメント等のその他の貨物の荷役にも利用されており、京泊ふ頭内でのチップヤードの拡大・集約化は困難な状況にあります。

このため、コンテナヤード不足への対応とあわせて、ふ頭全体の荷捌・保管利用の効率性の向上に向けた対応が必要となっています。

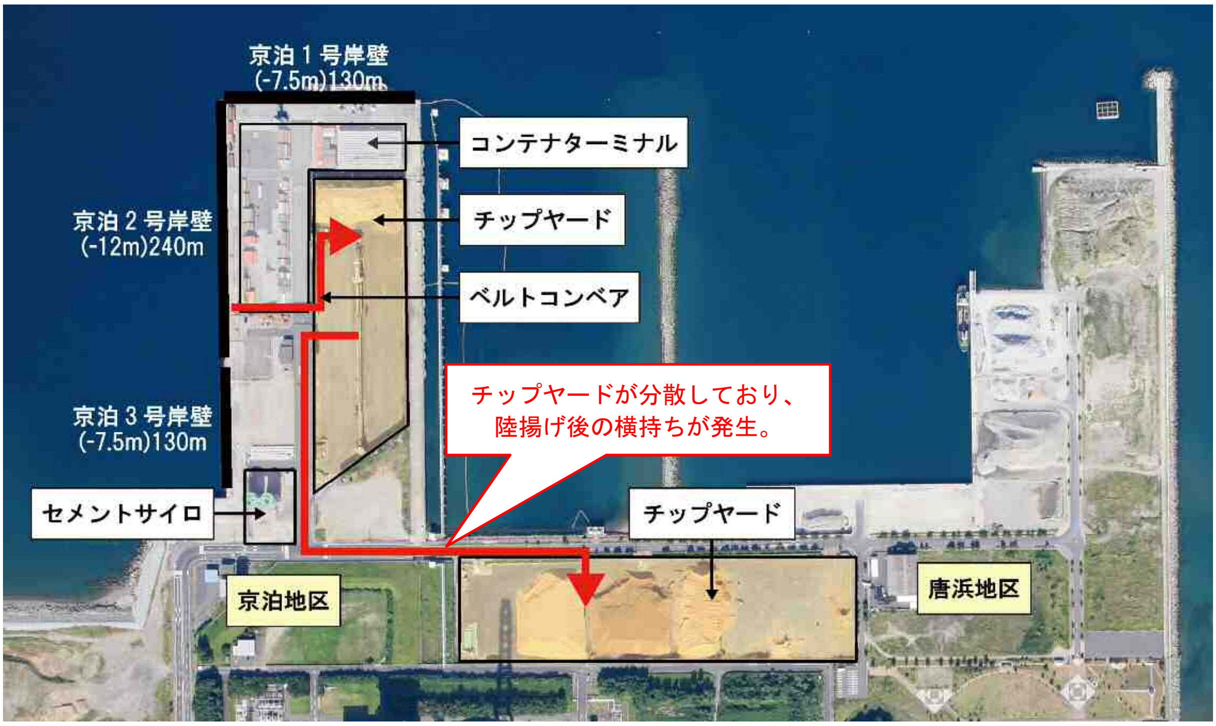


図　木材チップ荷役の流れ

課題５	原木取扱機能の不足への対応

川内港では平成 26 年よりコンテナ等による原木の輸出が増加しており、原木は唐浜地区のヤード内に一時保管された後、コンテナ詰めされ、住宅材等として韓国、中国方面に輸出されています。また、平成 29 年には唐浜 2 号岸壁より一般貨物船による輸出も行われています。

荷主事業者は今後も増加する中国等の需要に対応するため、原木の輸出に継続して取り組む意向ですが、現状、川内港では原木ヤードとして利用できるスペースが少なく、また、唐浜 2 号岸壁は大型船の接岸が困難なため、一度に輸送可能な貨物量が限られています。

このため、荷主事業者は出荷量の調整を行って輸出している他、他港から輸出するために陸上輸送費が増大しているなど、非効率な状況にあります。このため、荷主事業者からは、原木ヤードの確保と大型船に対応した岸壁の整備が強く求められています。

また、コンテナターミナルと原木ヤードが離れているため、唐浜地区で原木をコンテナ詰め後、京泊地区までの横持ち費用が余分に発生しています。

以上より、原木の輸送効率化を図り、地域産業の競争力強化に資するため、原木取扱機能の不足への対応が必要となっています。

図　原木輸出の流れと原木バンニングヤード

課題６	地域の農水産品の輸出促進への対応

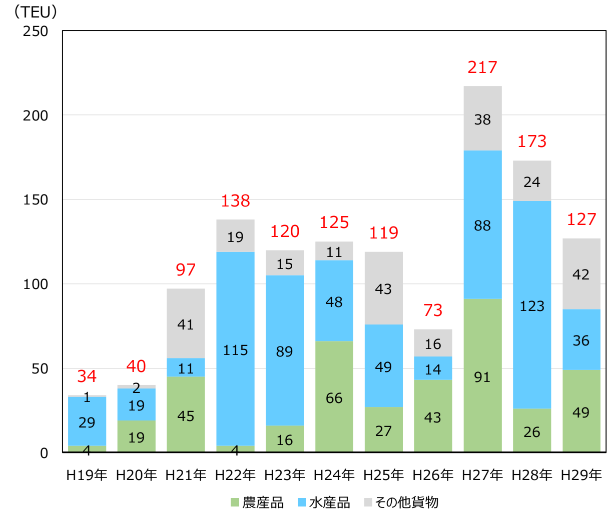
現在、川内港においてはリーファーコンセント 15 口(440V)が整備されていますが、荷役事業者や荷主事業者からは電源の口数不足や夏場の電力不足などが指摘されています。

このため、川内港周辺で生産される農水産品の一部については、川内港の近くに位置するにも関わらず、設備や料金面で優位となっている他県の港で輸出入されている貨物もあり、他県の港までの陸上輸送費が余分に発生しています。

また、リーファーコンテナの利用にあたっては、電源使用料に関するインセンティブ制度の導入やリーファーコンテナのメンテナンス体制の充実等も求められています。

以上より、農水産品の輸出促進に対応するため、背後地域で生産・消費される生鮮品等を効率的に輸出するための設備等を充実させることが必要となっています。

■輸出個数（TEU）



■輸出量（トン）

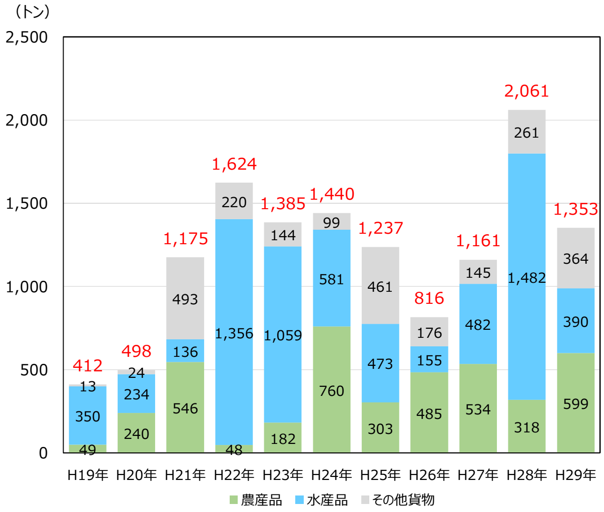


図　川内港のリーファーコンテナ輸出個数・輸出量

資料｜鹿児島県調べ

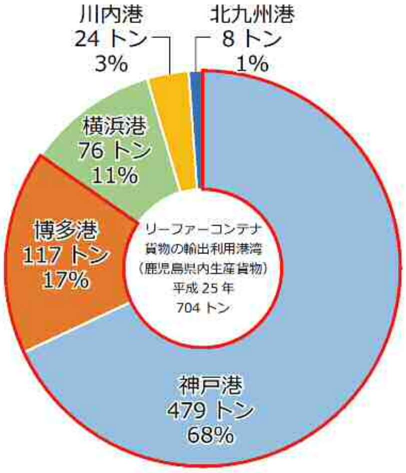


図　リーファーコンテナ貨物の輸出利用港湾（鹿児島県内生産貨物）

資料｜平成 25 年度 全国輸出入コンテナ貨物量流動調査（1 ヵ月間調査）

課題７　漁業活動の安全性の向上・省力化への対応

川内港における漁獲物の陸揚げは、主に京泊地区の川内市漁業協同組合前の物揚場で行われています。

しかし、潮の干満差が大きい中、漁業者の高齢化等に伴い、漁獲物の陸揚げ作業時に軽微な事故が発生するなど危険を伴いながらの作業となっており、多大な労力を要するとともに安全性が確保されていない状況にあります。

このため、漁業者からは安全で省力化を可能とする浮桟橋の設置が強く要望されています。

以上より、地域の漁業活動の安全性の向上と省力化に向けた対応が必要となっています。

写真　漁業者の陸揚げ作業の様子（干潮時）

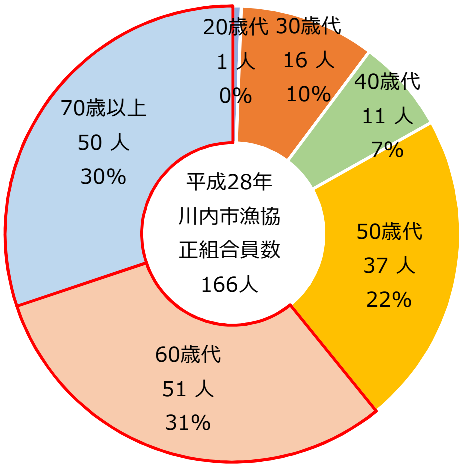


図　川内市漁協の正組合員数の年齢割合（平成 28 年）

資料｜川内市漁協提供

課題８	川内港の利用促進に向けた取組の推進

薩摩川内市都市計画マスタープランにおいて、川内港及び周辺地区は川内港と広域交通網を活かした流通・産業拠点としての基盤整備及び企業誘致を推進しており、薩摩川内市における立地協定締結企業は継続的に増加しています。

さらに、久見崎地区に新たな産業用地を造成する予定であり、今後、新たな貨物需要も期待されるところです。

川内港取扱貨物の増大を図るため、港湾機能の強化とあわせて、地域と連携した企業誘致や積極的なポートセールスなどに取り組み、川内港の利用促進を図ることが求められます。

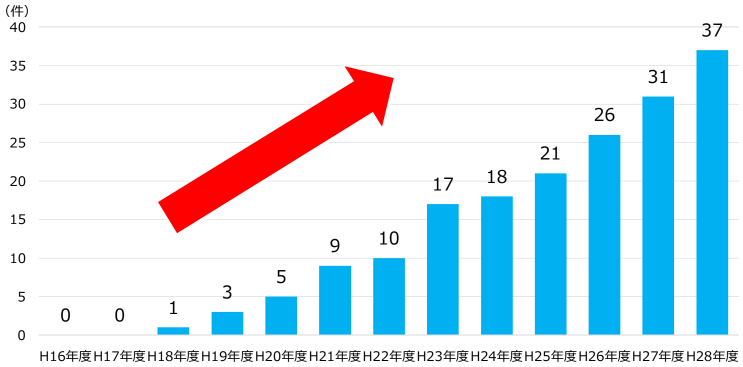


図　薩摩川内市の立地協定締結企業数の推移（累計）

資料｜薩摩川内市提供

図　川内港久見崎みらいゾーン開発事業

資料｜薩摩川内市提供

表　川内港ポートセミナーの開催実績

開催年月	開催場所	参加者数
平成 17 年 8 月	鹿児島市	63 団体 117 名
平成 18 年 9 月	東京都千代田区	69 団体 117 名
平成 19 年 10 月	福岡市	66 団体 105 名
平成 20 年 7 月	東京都千代田区	63 団体 113 名
平成 21 年 10 月	鹿児島市	70 団体 144 名
平成 22 年 11 月	鹿児島市	200 名
平成 23 年 10 月	福岡市	140 名
平成 24 年 12 月	福岡市	110 名
平成 25 年 11 月	鹿児島市	121 名
平成 26 年 5 月	薩摩川内市	105 名
平成 27 年 7 月	東京都千代田区	149 名
平成 28 年 8 月	鹿児島市	168 名
平成 30 年 8 月	鹿児島市	147 名

■薩摩川内港ポートセミナーの様子

資料｜薩摩川内市提供

2. 安全・安心面の課題

課題９　岸壁の耐震性確保

港湾は大規模地震等の災害発生時において、海上交通ルートによる避難・救助・輸送を行う上できわめて重要な役割を果たすこととなります。

このため、鹿児島県地域強靭化計画や鹿児島県地域防災計画において、川内港に耐震強化岸壁等の整備を進め、震災時における物資輸送拠点として機能を確保することが位置づけられています。

港湾及び背後地域・甑島住民の安全・安心を確保するため、耐震強化岸壁の確保が必要となっています。

写真　東日本大震災時における耐震強化岸壁の事例（仙台塩釜港　仙台港区）

資料｜国土交通省ホームページ

課題 10　新たな道路ネットワークの構築

今後、川内港において想定される貨物量増加に伴い、交通量の増加が予想されますが、現在、京泊地区・唐浜地区と背後地域を結ぶ臨港道路は、唐浜京泊線と京泊港町線による 1 ルートのみであり、事故や災害等により、既存道路が不通となった場合、川内港の物流機能が停止してしまい、背後地域の生活や企業の生産活動に大きな影響を与える恐れがあります。

このため、今後予想される交通量増加に対応する交通機能の強化を図るとともに、事故や災害発生時におけるリダンダンシーを確保し、川内港の物流機能が継続して発揮できるよう、複数ルートを確保するなど、新たな道路ネットワークの構築に向けた対応が必要となっています。

図　川内港の臨港道路位置図

課題 11　台風等による越波・越流被害への対応

京泊地区では台風等により波が岸壁を越えることがあり、荒天時にはコンテナ荷役事業者が事前に蔵置コンテナを唐浜地区へ移動したり、波に流されないように積み直ししたりすることを強いられており、余分な横持ち費用等が発生しています。

また、京泊地区に位置する事業所では、これまでに複数回、浸水被害も受けており、港内静穏度の向上とあわせた越波・越流対策が求められています。

このため、京泊地区において、台風等による越波・越流被害への対応が必要となっています。

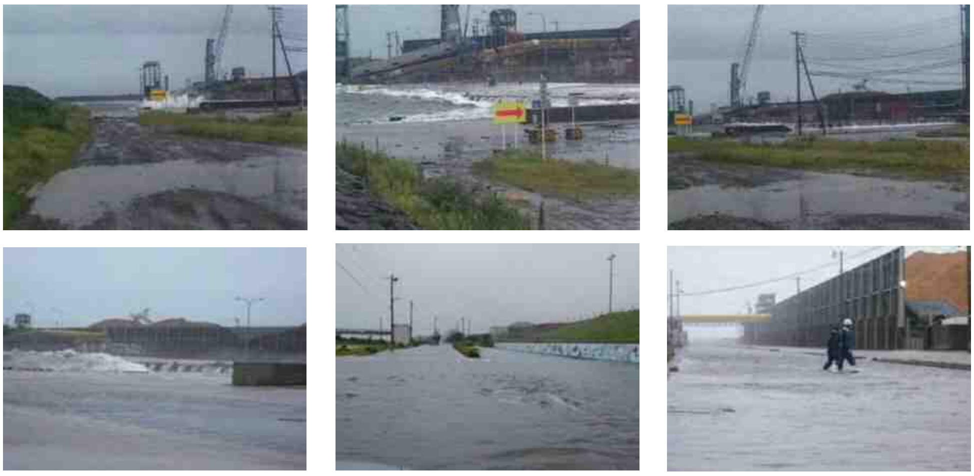


図　波浪時の被害（平成 24 年　台風 16 号、平成 26 年　台風 8 号）

資料｜薩摩川内市提供

課題 12　港湾施設の老朽化への対応

川内港の港湾施設は 1973 年から 1980 年代にかけて集中的に施設整備が行われてきました。

現在、施設の集中整備から約 40 年が経過しており、施設の老朽化が進む中、今後、施設の維持・改良・更新費用が集中的に増大することが予想されます。

しかし、維持管理、更新・修繕に充当できる財源には限りがあることから、費用の平準化・縮減を図るため、予防保全型の維持管理を進める必要があります。

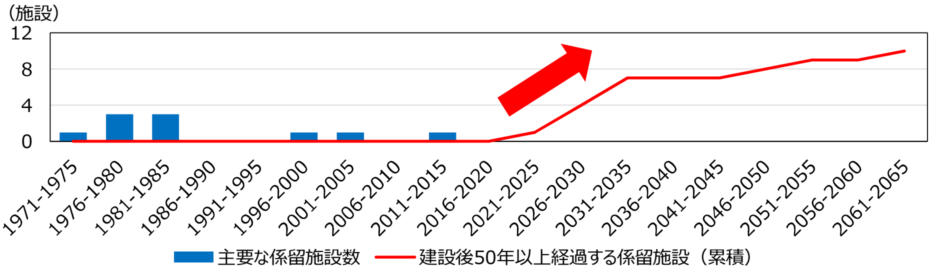


図　川内港係留施設の建設完了年度と建設後 50 年を経過する岸壁数

資料｜港湾台帳

エプロンの沈下

係船柱の発錆、沈下

上部工(角部)の欠損

エプロン舗装ひび割れ

図　川内港　港湾施設の老朽化の状況

資料｜第１１６号川内港県単港湾整備（定期点検診断）業務委託報告書（H26.3）

課題 13　小型船だまり不足への対応

川内港においては、漁船やプレジャーボートの休憩用係留施設として、港町地区及び久見崎地区に小型船だまりが整備されていますが、係留施設不足により、現状、船間島地区の作業船用の岸壁や京泊地区の陸揚用物揚場等も船舶の休憩用として利用されています。

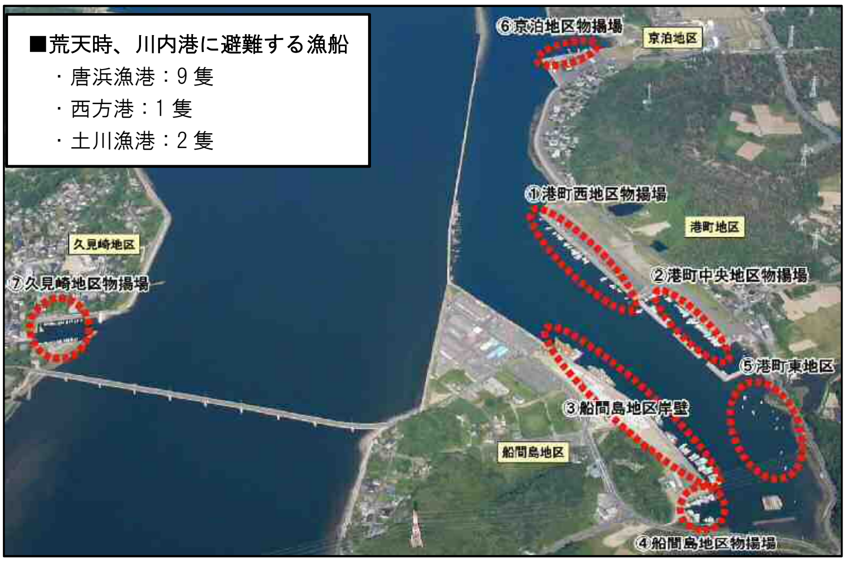
荒天時においては、漁船の多くが港町中央地区物揚場(-2.0m)に避難していますが、他港からの漁船の避難やプレジャーボートの利用も多く、係留施設の不足により、防波堤の背後や護岸など係留施設以外の場所への係留を余儀なくされており、船舶同士の接触による損傷や転覆事故等が発生しています。

このため、川内市漁業協同組合からは、新たな小型船だまりの整備が強く求められています。

以上より、小型船の係留の利便性の向上及び安全性の確保のため、小型船だまり不足への対応が必要となっています。

表　小型船の地区別の利用隻数(通常時)

施設名	漁船	プレジャーボート	合計	備考
①港町西地区物揚場(-2.0m)	26	30	56	漁船(休憩用)
②港町中央地区物揚場(-2m)	30	17	47	〃
③船間島地区岸壁(-4.5m)	28	0	28	ﾎﾟｰﾄｻｰﾋﾞｽ船、作業船用
④船間島地区物揚場(-3.0m)	0	43	43	〃
⑤港町東地区	4	0	4	船だまりの位置付け無し
⑥京泊地区物揚場(-2.0m)	15	0	15	漁船(陸揚用)
⑦久見崎地区物揚場(-1.0m)	26	21	47	漁船(休憩用)
計	129	111	240	



多層に係留され、船舶の乗降の利便性等が確保されていない

通常の係留施設以外に係留され、安全性等が確保されていない

図　小型船の係留位置図と荒天時の小型船の避難状況

写真｜薩摩川内市提供

3. 交流・賑わい面の課題

課題 14	離島航路の利便性の維持・向上

平成 26 年度より、川内港と里港・長浜港を結ぶ川内甑島航路（高速船）が開設（1 日 2 便）し、甑島住民や観光客等の重要な交通手段となっています。

川内港ターミナルと川内駅を結ぶ公共交通は民間路線バス 1 路線とシャトルバス 1 路線の 2 路線が運行し、民間路線バスは 4～5 便/日、シャトルバスは 4～6 便/日運行しています。

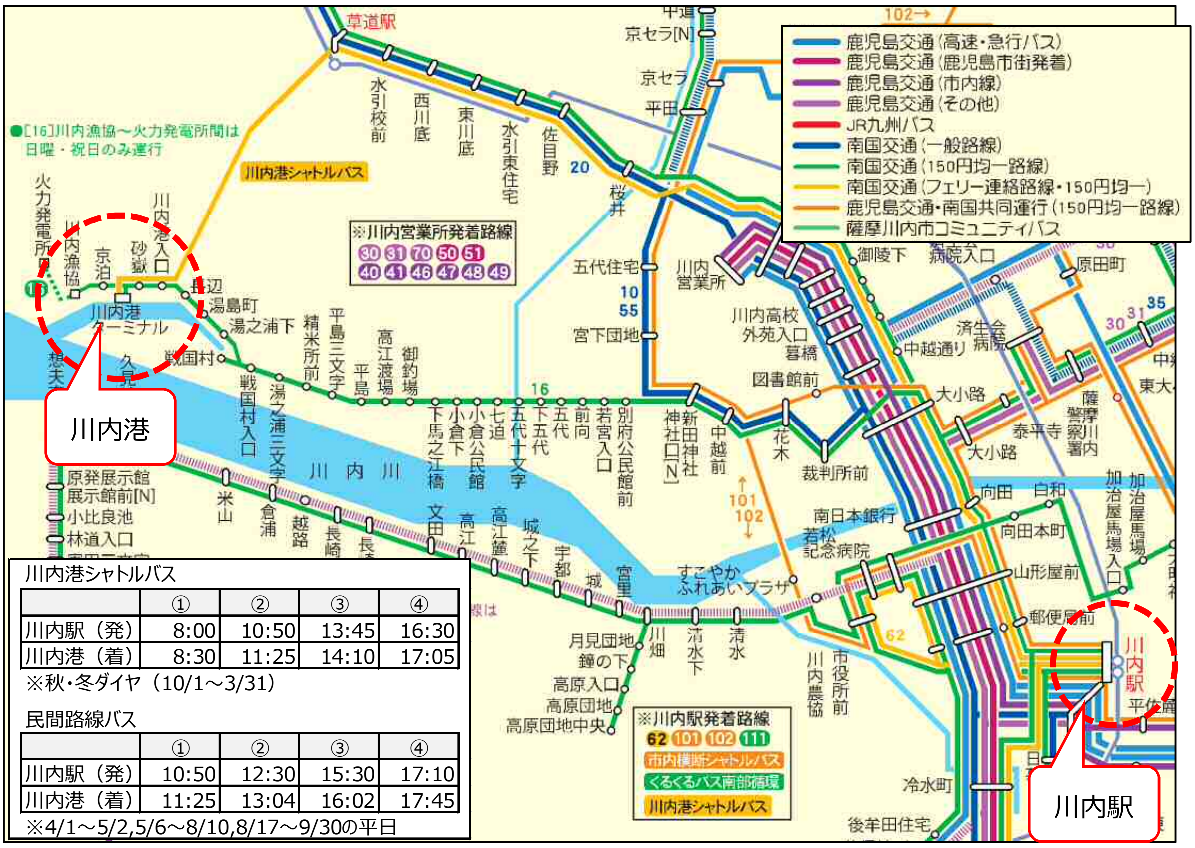
このような中、市民からは川内甑島航路の利便性向上と市街地との交通アクセス性の向上が求められています。

このため、甑島住民や観光客等の往来を支える重要な交通手段として、川内甑島航路の安定した運航や陸上の公共交通との連携強化による背後地域との交通アクセス性の向上に向けた対応を進める必要があります。

写真　高速船甑島

写真　川内港シャトルバス

資料｜甑島商船株式会社ホームページ



川内港シャトルバス

	①	②	③	④
川内駅（発）	8:00	10:50	13:45	16:30
川内港（着）	8:30	11:25	14:10	17:05

※秋･冬ダイヤ（10/1～3/31）

民間路線バス

	①	②	③	④
川内駅（発）	10:50	12:30	15:30	17:10
川内港（着）	11:25	13:04	16:02	17:45

※4/1～5/2,5/6～8/10,8/17～9/30の平日

図　川内港ターミナルのアクセス概要

資料｜薩摩川内市ホームページ

課題 15　地域や民間との協働による港の賑わいづくりの推進

薩摩川内市の総合計画では、地域や民間との協働による川内港を活用したイベントの開催などを通して、賑わいを創出し、交流人口を増大することを施策として掲げています。

川内港港町地区の「川内とれたて市場」は、平成 28 年のオープン以降、月間延べ 9,000 人以上が訪れ、定期的なイベントも開催されています。

市民からは川内港に今後必要な取組として「地域の交流拠点となる施設の充実」等の意見が多くあります。

このため、賑わいづくりによる交流人口の増大に向け、引き続き、港湾空間における地域や民間との協働によるイベントの開催等に対応することが求められます。

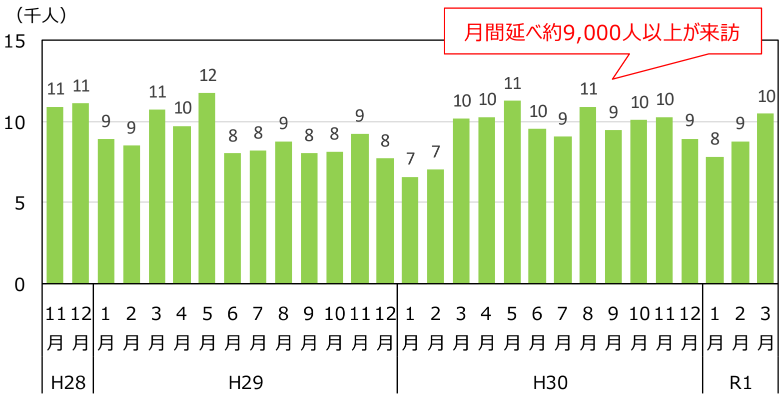


図　川内とれたて市場の利用実績

資料｜薩摩川内市提供

図　川内港にぎわい祭りの様子

図　第 8 回川内港にぎわい祭り（H29.11）

資料｜薩摩川内市提供

課題 16　親水・休息の空間の維持・確保

川内港には、唐浜地区の海岸線に隣接して約 2ha の休息緑地が、船間島地区に約 0.7ha の臨港公園が整備されていますが、その他に港湾緑地はなく、背後地域住民や港湾利用者などが気軽に訪れることができる場が限られている状況にあります。

川内港港湾空間の最奥部に位置する唐浜地区や船間島地区の港湾緑地は活発な利用はされていませんが、貴重な親水・休息の空間として持続的な維持管理が望まれます。

このため、背後地域住民や港湾利用者などが気軽にレクリエーションやスポーツなどを楽しみ、また、憩い、ふれあうことができる親水空間の充実を図ることが必要です。

あわせて、港湾における貴重な親水空間を持続的に活用できるよう、港湾利用者などと連携した施設の管理に関する仕組みづくりを進める必要があります。

図　唐浜地区の港湾緑地

4. 川内港の現況・問題点と課題の整理

上位関連計画	港湾を取り巻く環境の変化
○地域産業の競争力強化に資する港湾機能の強化 ○積極的な企業誘致、ポートセールスの推進 ○離島の生活と交流を支える離島航路の維持・拡充 ○中国・韓国・東南アジア方面等との海外貿易の拡充 ○災害時の緊急輸送物資拠点としての機能の確保 ○みなとの賑わい創出による交流人口の拡大	○中国を中心としたアジア諸国の経済成長 ○大規模自然災害の発生の切迫 ○モーダルシフトの推進 ○人口減少社会の到来と労働力不足 ○船舶大型化の進展 ○農林水産品の輸出強化

分野	現況	問題点、要請等	課題
物流・産業	●コンテナ取扱個数は順調に増加し、コンテナヤードのコンテナ取扱処理能力(約17,500TEU/年)を超過しており、唐浜地区にコンテナを仮置きしている。 ●台風等により岸壁への越波・越流が生じている。 ●コンテナのチェックゲートや通関・検疫のための上屋等の施設がなく、コンテナの管理や通関・検疫は非効率な状況で行われている。	➔唐浜地区への横持ちや積み替え、波に流されないための積み直し等を強いられている。 ➔荷役事業者や荷主事業者からはコンテナヤードの拡張が求められているが、コンテナヤード周辺はその他の貨物の荷役に利用されており、拡張の余地がない。 ➔荷役事業者よりコンテナのチェックゲートや十分な保管施設等の充実が求められている。	【課題１】 コンテナヤード不足への対応
	●韓国定期コンテナ航路の現行船舶の老朽化やバラスト水管理条約への対応、輸送効率化のために、2～3 年後にはコンテナ積載量 1,000TEU 超えの大型船舶へ更新される予定である。 ●韓国の船会社は事業統合を進めており、コスト削減から大型船が投入された場合、川内港は岸壁の水深不足により抜港されることが船会社より示唆されている。	➔背後地域の事業所は他港への利用転換を余儀なくされ、陸上輸送費の負担が増加する等、競争力低下が懸念される。 ➔船会社からは、将来を見据え、コンテナ積載量 2,000TEU 超えの大型船舶も入港可能な大水深岸壁の整備が求められている。	【課題２】 コンテナ船の大型化への対応
	●荷主事業者は近年、輸送コスト低減のため、65,000DWT クラスの船も使用している。 ●川内港には 50,000DWT クラスの船が入港しているが、岸壁の水深が不足している。 ●今後、川内港に入港するチップ船も、荷主事業者の関連工場の木材チップも積み込んだ状態で入港することも検討されているが、岸壁の水深不足等の問題により、航行スケジュールが限定されるなど、効率的で柔軟な傭船が計画できない状況にある。	➔貨物積載量の調整や潮待ちを行い入港しており、非効率な状況になっている。 ➔荷主事業者からは今後、川内港においても 65,000DWT クラスの船が接岸可能な岸壁を確保することを強く求められている。	【課題３】 チップ船の大型化への対応
	●チップヤードは京泊ふ頭の野積場と九州電力(株)火力発電所背後の野積場の 2 箇所に分散している。 ●今後、チップ船の大型化により、一度に輸送する貨物量が増加するため、さらなる貨物の荷捌・保管の効率化が求められる。しかし、現在の京泊ふ頭はその他の貨物の荷役に利用されている。	➔京泊ふ頭の野積場から九州電力(株)火力発電所背後の野積場までの余分な横持ち費用が発生している。 ➔京泊ふ頭内でのチップヤードの拡大・集約化は困難な状況にある。	【課題４】 バルク貨物の荷捌・保管の効率化の推進
	●川内港では、原木の輸出が増加しており、荷主事業者は今後も増加する中国等の需要に対応するため、原木の輸出に継続して取り組む意向である。 ●原木ヤードとして利用できるスペースが少なく、また、唐浜 2 号岸壁は大型船の接岸が困難なため、一度に輸送可能な貨物量が限られている。 ●コンテナターミナルと原木ヤードが離れている。	➔荷主事業者は出荷量の調整を行って輸出している他、他港から輸出するために陸上輸送費が増大しているなど、非効率な状況にある。 ➔荷主事業者からは、原木ヤードの確保と大型船に対応した岸壁の整備が強く求められている。 ➔唐浜地区で原木をコンテナ詰め後、京泊地区までの横持ち費用が余分に発生している。	【課題５】 原木取扱機能の不足への対応
	●リーファーコンセント 15 口(440V)を整備済みだが、港湾利用者からは電源の口数不足や夏場の電力不足などが指摘されている。 ●川内港周辺で生産される農水産品の一部については、川内港の近くに位置するにも関わらず、設備や料金面で優位となっている他県の港で輸出入されている。	➔他県の港までの陸上輸送費が余分に発生している。 ➔電源使用料に関するインセンティブ制度の導入やリーファーコンテナのメンテナンス体制の充実等も求められている	【課題６】 地域の農水産品の輸出促進への対応
	●潮の干満差が大きい中、漁業者の高齢化等に伴い、漁獲物の陸揚げ作業時に軽微な事故が発生するなど危険を伴いながらの作業となっており、多大な労力を要するとともに安全性が確保されていない状況にある。	➔漁業者からは安全で省力化を可能とする浮桟橋の設置が強く要望されている。	【課題７】 漁業活動の安全性の向上・省力化への対応
	●薩摩川内市では、川内港と広域交通網を活かした流通・産業拠点としての基盤整備及び企業誘致を推進しており、薩摩川内市における立地協定締結企業は継続的に増加している。 ●久見崎地区に新たな産業用地を造成する予定であり、新たな貨物需要も期待される。	➔港湾機能の強化とあわせて、地域と連携した企業誘致や積極的なポートセールスなどに取り組み、川内港の利用促進を図ることが求められる。	【課題８】 川内港の利用促進に向けた取組の推進

上位関連計画	
○地域産業の競争力強化に資する港湾機能の強化 ○積極的な企業誘致、ポートセールスの推進 ○離島の生活と交流を支える離島航路の維持・拡充	○中国・韓国・東南アジア方面等との海外貿易の拡充 ○災害時の緊急輸送物資拠点としての機能の確保 ○みなとの賑わい創出による交流人口の拡大

港湾を取り巻く環境の変化	
○中国を中心としたアジア諸国の経済成長 ○大規模自然災害の発生の切迫 ○モーダルシフトの推進	○人口減少社会の到来と労働力不足 ○船舶大型化の進展 ○農林水産品の輸出強化

分野	現況	問題点、要請等	課題
安全・安心	●鹿児島県地域強靭化計画や鹿児島県地域防災計画において、川内港に耐震強化岸壁等の整備を進め、震災時における物資輸送拠点として機能を確保することが位置づけられている。	➔現状、川内港には耐震強化岸壁が確保されていない。	【課題９】 岸壁の耐震性確保
	●今後、想定される貨物量増加に伴い、交通量の増加が予想されるが、現在、京泊地区・唐浜地区と背後地域を結ぶ臨港道路は、唐浜京泊線と京泊港町線による１ルートのみである。	➔事故や災害等により、既存道路が不通となった場合、川内港の物流機能が停止してしまい、背後地域の生活や企業の生産活動に大きな影響を与える恐れがある。	【課題 10】 新たな道路ネットワークの構築
	●京泊地区では台風等により岸壁への越波・越流が生じている。	➔荷役事業者はコンテナの事前移動や積み直し等を強いられており、余分な横持ち費用等が発生している。 ➔事務所は複数回、浸水被害を受けている。 ➔荷役事業者からは、越波・越流対策が強く求められている。	【課題 11】 台風等による 越波・越流被害への対応
	●1973 年から 1980 年代に集中整備された施設の老朽化が進行している。	➔今後、施設の維持・改良・更新費用が集中的に増大することが予想される中、費用の平準化・縮減を図るため、予防保全型の維持管理が求められる。	【課題 12】 港湾施設の老朽化への対応
	●小型船の休憩用係留施設として、港町地区及び久見崎地区に小型船だまりが整備されている。 ●荒天時には、漁船の多くが港町中央地区物揚場(-2.0m)に避難しているが、他港からの漁船の避難やプレジャーボートの利用も多く、係留施設の不足により、防波堤の背後や護岸など係留施設以外の場所への係留を余儀なくされている。	➔係留施設不足により、現状、船間島地区の作業船用の岸壁や京泊地区の陸揚用物揚場等も船舶の休憩用として利用されている。 ➔船舶同士の接触による損傷や転覆事故等が発生している。 ➔川内市漁業協同組合からは、新たな小型船だまりの整備が強く求められている。	【課題 13】 小型船だまり不足への対応
交流・賑わい	●平成 26 年度より、川内港と里港・長浜港を結ぶ川内甑島航路(高速船)が開設し、甑島住民や観光客等の重要な交通手段となっている。 ●川内港ターミナルと川内駅を結ぶ公共交通は民間路線バス１路線とシャトルバス１路線の２路線が運行し、民間路線バスは 4～5 便/日、シャトルバスは 4～6 便/日運行している。	➔市民からは川内甑島航路の利便性向上と市街地との交通アクセス性の向上が求められている。	【課題 14】 離島航路の利便性の 維持・向上
	●薩摩川内市の総合計画では、地域や民間との協働による川内港を活用したイベントの開催などを通して、賑わいを創出し、交流人口を増大することを施策として掲げている。 ●川内港港町地区の「川内とれたて市場」は、平成 28 年のオープン以降、月間延べ 9,000 人以上が訪れ、定期的なイベントも開催されている。	➔市民からは川内港に今後必要な取組として「地域の交流拠点となる施設の充実」等の意見が多くある。	【課題 15】 地域や民間との協働による 港の賑わいづくりの推進
	●唐浜地区、船間島地区に緑地が整備されているが、その他に港湾緑地はなく、 背後地域住民や港湾利用者等が気軽に訪れることができる場が限られている。 ●これらの港湾緑地は活発な利用はされていないが、貴重な親水・休息の空間として持続的な維持管理が望まれる。	➔背後地域住民や港湾利用者などが気軽にレクリエーションやスポーツなどを楽しみ、また、憩い、ふれあうことができる親水空間の充実を図ることが必要。	【課題 16】 親水・休息の空間の 維持・確保

第６章　川内港長期構想

1. 将来像と基本方針

近年、中国、韓国等の東アジア地域の GDP の伸びは著しく、米国に次ぐ経済規模に成長しています。また、ASEAN 諸国の経済発展も著しく、我が国の経済成長を実現する上で、アジア諸国等の成長市場の活力を取り込むことが不可欠な状況となってきています。

一方、我が国の社会経済環境をみると、少子高齢化の進展が著しく、生産年齢人口の減少に伴い、今後、産業の停滞や活力の低下を招くことが予想される等多くの問題を抱えています。

このような環境の中、川内港の背後地域では、紙・パルプ生産、電力や農林水産業等が地域産業の中心を担っており、地域経済を支えています。

他方、オール九州としてアジアとの交流・連携を促進する「ゲートウェイ九州」や「攻めの農林水産業」の実現に向けた輸出の拡充を推進しており、川内港もその一翼を担うための地理的優位性と物流資源を有する重要な港として位置づけられます。加えて、高規格幹線道路の整備によりアクセス性の向上が図られ、流通産業地区とのネットワーク化も形成されつつあります。

このようなことから、川内港においては、背後地域の豊かな個性や活力を引き出し、地域の発展に寄与していくため、地域産業の国際競争力を強化し、産業基盤の形成に資する国際物流拠点として発展していくことが必要です。

また、近年、平成 23 年 3 月の東北地方太平洋沖地震や平成 28 年 4 月の熊本地震等の大規模地震や平成 29 年 7 月九州北部豪雨、平成 30 年 7 月豪雨等の集中豪雨が多発しています。

このような大規模自然災害等の発生は予測できず、災害発生への備えが必要となります。特に、背後地域や離島における人命、財産、産業を守り支えることは必要不可欠なことであり、海上輸送による緊急物資の輸送、救助活動や生活、産業活動の機能維持、復旧・復興や、気候変動による台風の大型化、高潮浸水リスクの増大等への対応が求められます。

このようなことから、川内港においては、地震、集中豪雨等の大規模で広域的な災害に対し、災害発生直後から地域の早期復旧・復興の支援が可能となる物流機能を維持・確保するとともに、津波や高潮等から港を防護し、港湾活動や背後地域等の安全性を維持・確保することが必要です。

次に、港湾は物流や産業、防災・安全の拠点としての機能だけでなく、人々の交流の拠点としての役割も持っています。川内港は国定公園に指定された自然豊かな観光地として注目される甑島との定期航路が開設されており、来訪者の往来を支える交通拠点となっています。今後、地域の活力や魅力を向上させることは観光等の交流人口を増大させるとともに、離島住民の生活や経済を支えることにもつながります。

このようなことから、川内港においては、地域住民の交流拠点として、また、来訪者が憩い安らぐことができる魅力的な空間を創出することが求められます。

以上のことから、川内港が目指す将来像を次のとおり設定します。

将来像の実現に向けて、「物流・産業」面、「安全・安心」面、「交流・賑わい」面において、以下のとおり基本方針を設定し、具体的な施策・取組を進めます。

【将来像】

県北西部地域の産業の競争力強化を支え、アジアとともに成長する川内港

↓

基本方針 1. 物流・産業

国際物流拠点として産業を振興する港づくり

基本方針 2. 安全・安心

地域の安全・安心を確保する港づくり

基本方針 3. 交流・賑わい

地域の交流・賑わいに資する港づくり

2. 空間利用計画

川内港が長期的に目指す将来像の実現に向けて、各地区特性を踏まえ、基本方針に基づき、調和のとれた空間利用が実現するよう空間利用計画（ゾーニング）を設定します。

これらの空間利用計画（ゾーニング）に基づき、各施策を展開します。

ゾーン	内容
物流関連ゾーン	背後地域の産業・経済・生活を支える物流拠点として、 港湾施設及び物流施設の利用に供する空間
生産ゾーン	地域産業の発展や臨海部への企業進出に対応する空間
水産ゾーン	地域の漁業活動が行われる空間
人流関連ゾーン	島しょ部等との往来を支える交通結節点として、旅客船の利用に供する空間
交流拠点ゾーン	人々が海や港を通じて交流し、賑わい・憩うことができる空間
緑地・レクリエーションゾーン	海洋性レクリエーションの場となる海浜や港湾利用者、地域住民のための緑地を含む空間
エネルギー関連ゾーン	背後地域の社会活動を支えるエネルギーを生産・供給する空間
船だまり関連ゾーン	漁船やプレジャーボート等の小型船を係留・保管する空間

2.1. 空間利用の現況

(1) 京泊地区【現況：物流関連ゾーン、エネルギー関連ゾーン、水産ゾーン】

・外貿コンテナ定期航路のためのターミナル機能や木材チップなどの外貿バルク貨物の輸入拠点となっています。

・背後には火力発電所が立地し、専用ドルフィンにより原油・重油を荷役し、背後地域への電力の安定供給を行っています。また、太陽光発電所も立地しています。

・川内市漁業協同組合前の物揚場において、水産品の水揚拠点となっています。

(2) 唐浜地区【現況：物流関連ゾーン、緑地・レクリエーションゾーン】

・砂利・砂、石材、原木などのバルク貨物の輸送拠点となっています。

・海岸線に隣接して約 2ha の休息緑地が整備されており、貴重な親水・休息の空間として利用されています。

(3) 港町地区【現況：人流関連ゾーン、交流拠点ゾーン、船だまり関連ゾーン】

・川内港と甑島（里港・長浜港）を結ぶ高速船が運航しており、甑島住民や観光客等の往来を支える重要な連絡拠点となっています。

・高速船ターミナルに隣接して、川内市漁業協同組合が運営する直売所・食堂が立地し、イベント等の開催も含めた交流拠点としての役割も担っています。

・小型船だまりが整備されており、漁船やプレジャーボートの係留に利用されています。

(4) 船間島地区【現況：生産ゾーン、船だまり関連ゾーン】

・船間島工業団地が立地し、地域産業の受け皿として、地域の生産活動を支えています。

・紙・パルプ等のバルク貨物の輸送拠点のほか、作業船や漁船等の係留に利用されています。

(5) 久見崎地区【現況：船だまり関連ゾーン】

・小型船だまりが整備されており、漁船やプレジャーボートの係留に利用されています。

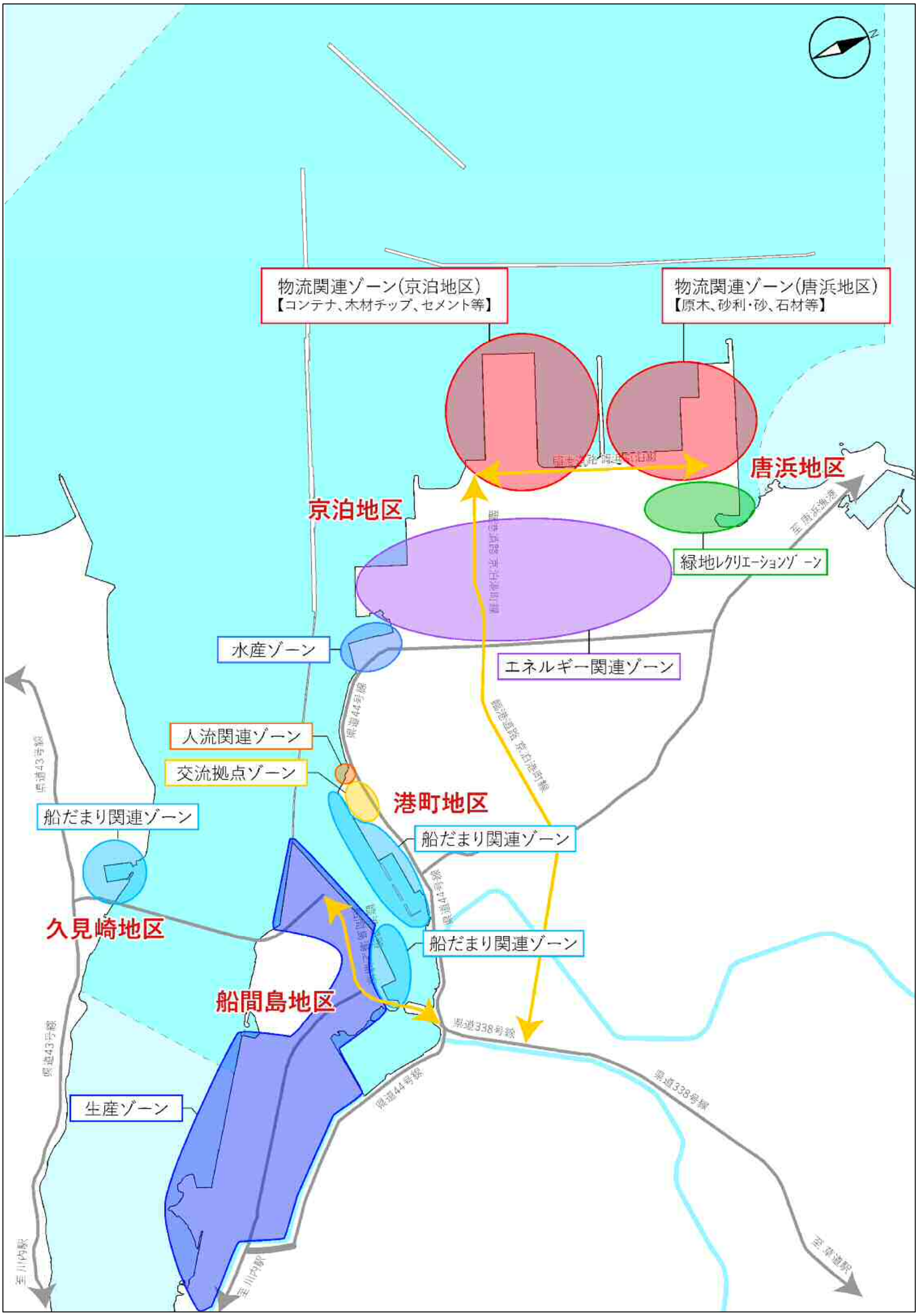


図　川内港の現況ゾーニング

2.2. ゾーニング設定の基本的な考え方

・各地区の現在の利用状況や当該地区への要請に対応し、空間利用の効率化を図ります。

・適切な機能分担や利用再編により既存ストックを最大限に活用することで、新規開発投資を最小限とする空間利用を図ります。

・新たな空間利用にあたっては、長期的な需要を見通し、段階的な開発が可能な空間利用を図ります。

・背後地域におけるゾーニング等の計画と整合した空間利用を図ります。

・周辺環境に配慮し調和のとれた空間利用を図ります。

2.3. ゾーニング計画

(1) 京泊地区【計画：物流関連ゾーン、エネルギー関連ゾーン、水産ゾーン】

・港湾物流機能を強化し、背後地域の競争力の強化を図るため、唐浜ふ頭と連携し、京泊ふ頭周辺を「物流関連ゾーン」とします。

・火力発電や太陽光発電などによる背後地域の産業活動や暮らしを支えるため、エネルギー関連産業の立地企業周辺を「エネルギー関連ゾーン」とします。

・地域の漁業活動等に利用するため、川内市漁業協同組合及び周辺エリア一帯を「水産ゾーン」とします。

(2) 唐浜地区【計画：物流関連ゾーン、緑地・レクリエーションゾーン】

・港湾物流機能を強化し、背後地域の競争力の強化を図るため、京泊ふ頭と連携し、唐浜ふ頭周辺を「物流関連ゾーン」とします。

・既存の休息緑地を維持・保全し、港湾利用者等の貴重な親水・休息の空間を確保するため、唐浜地区休息緑地周辺を「緑地・レクリエーションゾーン」とします。

(3) 港町地区【計画：人流関連ゾーン、交流拠点ゾーン、船だまり関連ゾーン】

・川内甑島航路を維持し、甑島と本土の往来を支えるため、川内港高速船ターミナル周辺を「人流関連ゾーン」とします。

・みなとの賑わい創出による交流人口の拡大を図るため、川内港高速船ターミナル、川内とれたて市場周辺を「交流拠点ゾーン」とします。

・小型船を収容するための空間として、既存小型船だまり周辺を「船だまり関連ゾーン」とします。

(4) 船間島地区【計画：生産ゾーン、船だまり関連ゾーン】

・立地企業等の持続的発展や新たな企業誘致等による地域産業の発展を図るため、既存の生産活動のエリアを「生産ゾーン」とします。

・小型船を収容するための空間として、既存小型船だまり周辺、船間島岸壁(-4.5m)周辺を「船だまり関連ゾーン」とします。

(5) 久見崎地区【計画：船だまり関連ゾーン】

・小型船を収容するための空間として、既存小型船だまり周辺を「船だまり関連ゾーン」とします。

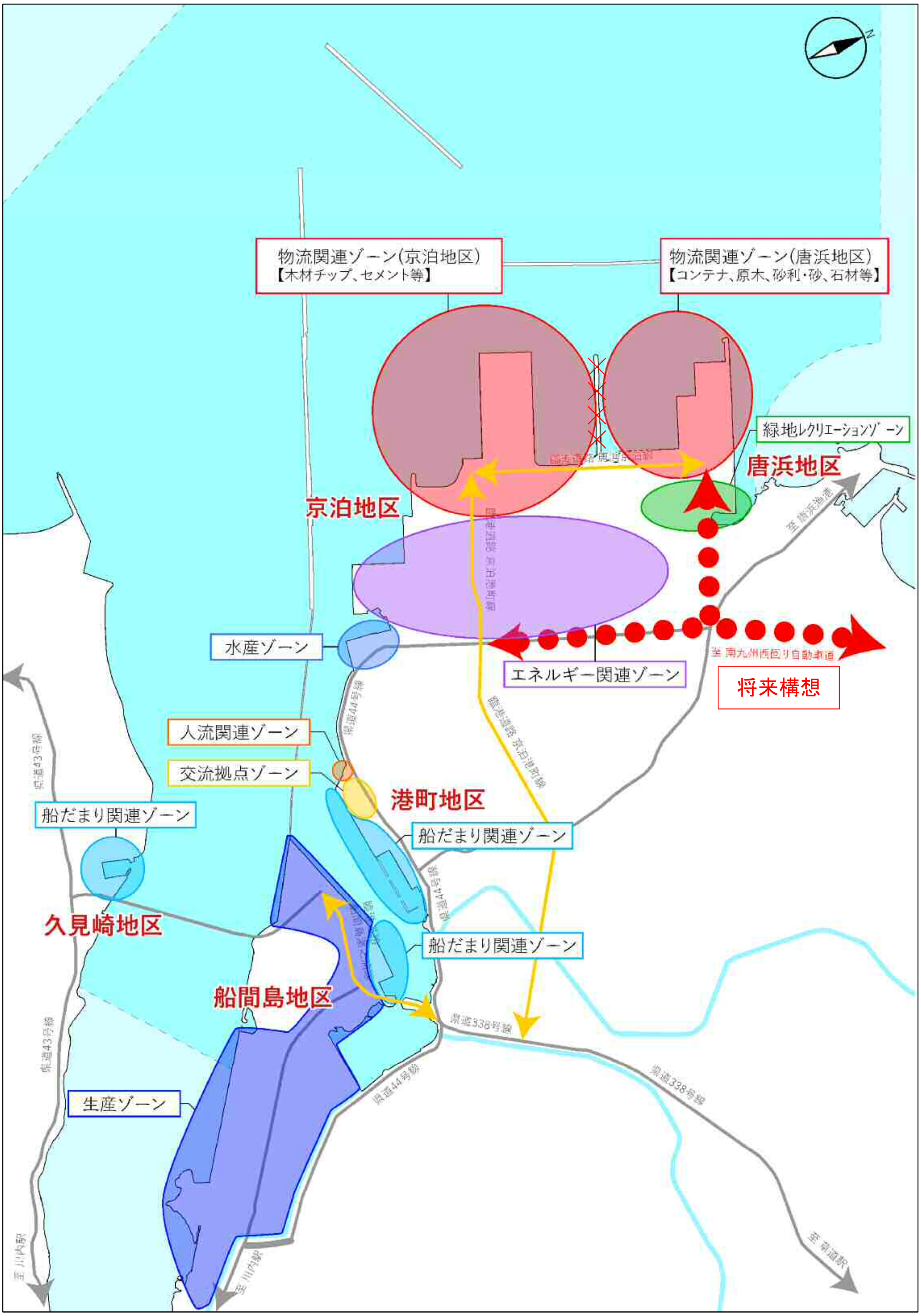


図　川内港の将来ゾーニング

3. 施策・取組

「物流・産業」、「安全・安心」、「交流・賑わい」における 3 つの基本方針と空間利用計画に基づき、前章で整理した川内港の課題の解決に向けた、具体的な施策・取組を進めます。

基本方針 1. 物流・産業

国際物流拠点として産業を振興する港づくり

施策１−１　コンテナ物流機能の強化
施策１−２　バルク物流機能の強化
施策１−３　集貨対策の推進

基本方針 2. 安全・安心

地域の安全・安心を確保する港づくり

施策２−１　港の防災機能の向上
施策２−２　災害リスク回避に向けた港湾機能の維持・確保

基本方針 3. 交流・賑わい

地域の交流・賑わいに資する港づくり

施策３−１　利便性の高い離島への連絡拠点の形成
施策３−２　人々が憩い賑わう港湾空間の形成

■川内港の課題解決に向けた施策・取組の整理【物流・産業】

課題１　コンテナヤード不足への対応

●コンテナの横持ちや積み替え、波に流されないための積み直し等が発生。
●荷役事業者よりコンテナのチェックゲートや十分な保管施設等の充実が求められている。

課題２　コンテナ船の大型化への対応

●船会社より、将来を見据え、コンテナ積載量 2,000TEU 超えの大型船舶も入港可能な大水深岸壁の整備が求められている。
●大型化により抜港された場合、背後地域の事業所は他港への利用転換を余儀なくされ、陸上輸送費の負担が増加する等、競争力低下が懸念。

課題３　チップ船の大型化への対応

●チップ船は貨物積載量の調整や潮待ちを行い入港しており、非効率な状況。
●65,000DWT 級のチップ船が接岸可能な岸壁を確保することが強く求められている。

課題４　バルク貨物の荷捌・保管の効率化の推進

●チップヤードが 2 箇所に分散し、余分な横持ち費用が発生。
●京泊ふ頭内でのチップヤードの拡大・集約化が困難な状況。

課題５　原木取扱機能の不足への対応

●輸出量を調整したり、他港から輸出するため陸上輸送費等が増大する等、非効率な状況。
●荷主事業者より、原木ヤードの確保と大水深岸壁の整備が強く求められている。

課題６　地域の農水産品の輸出促進への対応

●川内港周辺で生産される農水産品の一部は、他県の港で輸出入されており、陸上輸送費が余分に発生。

課題７　漁業活動の安全性の向上・省力化への対応

●漁業者からは安全で省力化を可能となる浮桟橋の設置が強く求められている。

課題８　川内港の利用促進に向けた取組の推進

●地域と連携した企業誘致や積極的なポートセールス等に取り組み、川内港の利用促進を図ることが求められる。

施策 1-1　コンテナ物流機能の強化

- 新たなコンテナターミナルの創出
- コンテナ荷役環境の改善・充実
- コンテナ船の大型化に対応した岸壁の確保

施策 1-2　バルク物流機能の強化

- 木材チップの輸送効率化に対応した岸壁の確保
- ふ頭再編による荷捌・保管機能の拡充
- 原木の輸送効率化に対応した岸壁の確保
- 漁獲物の陸揚げ用浮桟橋の確保

施策 1-3　集貨対策の推進

- 地域と連携したﾎﾟｰﾄｾｰﾙｽの推進
- 地域の企業誘致活動を支える港湾機能の維持・確保
- 新たなコンテナ航路の就航に向けた取組の推進

■川内港の課題解決に向けた施策・取組の整理【安全・安心、交流・賑わい】

課題９　岸壁の耐震性確保

●現状、川内港には耐震強化岸壁が整備されていない。

課題 10　新たな道路ネットワークの構築

●事故や災害等により、既存道路が不通となった場合、川内港の物流機能が停止し、背後地域の生活や企業の生産活動に大きな影響を与える恐れがある。

課題 11　台風等による越波・越流被害への対応

●荷役事業者はコンテナの事前移動や積み直し等を強いられ、余分な横持ち費用等が発生。
●事務所は複数回、浸水被害を受けている。
●荷役事業者より、越波・越流対策が強く求められている。

課題 12　港湾施設の老朽化への対応

●今後、施設の維持・更新等の費用の集中的な増大が予想される中、費用の平準化・縮減を図るため、予防保全型の維持管理が求められる。

課題 13　小型船だまり不足への対応

●係留施設不足により、船舶同士の接触による損傷や転覆事故等が発生。
●川内市漁協より、新たな小型船だまりの整備が強く求められている。

課題 14　離島航路の利便性の維持・向上

●市民より、離島航路の利便性向上と市街地との交通アクセス性の向上が求められている。

課題 15　地域や民間との協働による港の賑わいづくりの推進

●市民からは川内港に今後必要な取組として「地域の交流拠点となる施設の充実」等の意見が多くある。

課題 16　親水・休息の空間の維持・確保

●背後地域住民や港湾利用者などが気軽にレクリエーションやスポーツなどを楽しみ、また、憩い、ふれあうことができる親水空間の充実を図ることが必要。

施策 2-1　港の防災機能の向上

- コンテナ船の大型化への対応とあわせた耐震強化岸壁の確保（課題９）
- 新たなアクセス道路の確保（課題 10）
- 静穏度向上に向けた取組の推進（課題 11）

施策 2-2　災害のリスク回避に向けた港湾機能の維持・確保

- 港湾施設の適切な維持管理の推進（課題 12）
- 新たな小型船だまりの確保（課題 13）

施策 3-1　利便性の高い離島への連絡拠点の形成

- 離島航路の利便性の維持・向上に向けた取組の推進（課題 14）

施策 3-2　人々が憩い賑わう港湾空間の形成

- 港の賑わいづくりに資する港湾空間の維持・活用（課題 15）
- 憩いふれあうことができる親水・休息空間の充実（課題 16）

基本方針 1. 物流・産業

国際物流拠点として産業を振興する港づくり

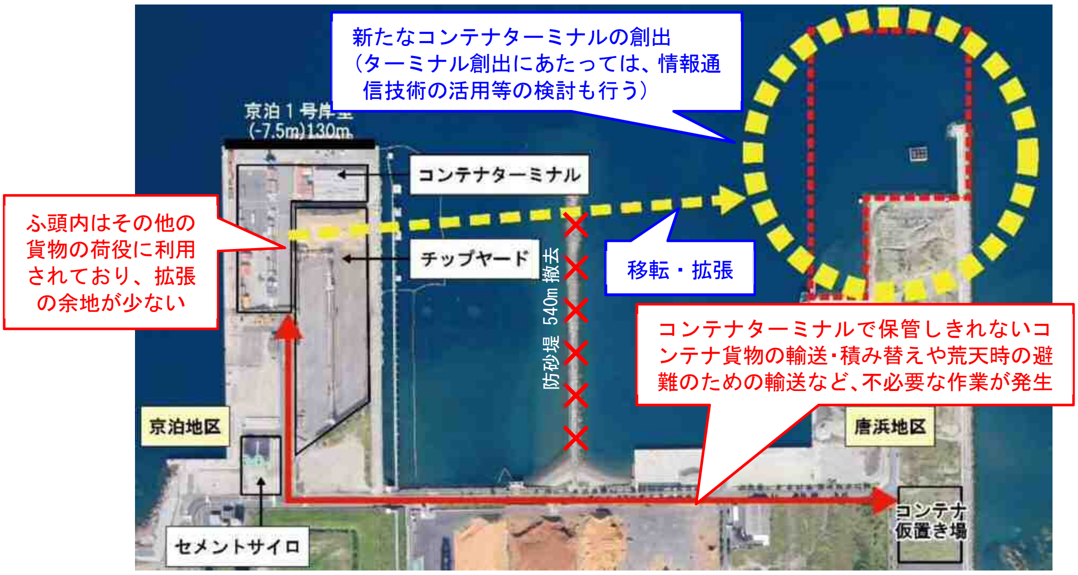
中国や韓国をはじめとするアジア諸国の経済成長やコンテナ取扱個数の増加に対応し、地域産業の国際競争力強化に貢献するため、コンテナターミナルにおける物流機能の強化を図ります。

また、県北西部の流通拠点として、地域産業の振興と持続的発展や競争力強化に貢献するため、バルク物流機能の強化や農林水産品の輸出促進に向けた機能強化に取り組みます。

施策 1－1 コンテナ物流機能の強化

(1) 新たなコンテナターミナルの創出

- 近年、京泊地区コンテナヤードのコンテナ取扱個数は順調に増加し、コンテナヤードの貨物取扱処理能力を大幅に超えており、京泊地区コンテナヤードで保管しきれないコンテナを唐浜地区に仮置きするなど、横持ちや積み替え等の作業が発生しています。
- また、台風等により波が岸壁を越えることがあり、荒天時にはコンテナ荷役事業者が事前に蔵置コンテナを唐浜地区へ移動したり、波に流されないように積み直ししたりすることを強いられています。
- このため、荷役事業者や荷主事業者からはコンテナヤードの拡張が求められていますが、現在のコンテナヤード周辺はその他の貨物の荷役に利用されており、拡張の余地がない状況にあります。
- 以上の課題・要請に対応し、コンテナヤードの荷役作業の効率性・安全性を確保するため、京泊地区ふ頭の物理的制約や荷役事業者・荷主事業者の要請等を踏まえ、唐浜地区において、新たなコンテナターミナルを創出し、コンテナ物流機能の強化を図ります。
- また、地域の農水産品等の安全で効率的な輸出を図るため、新たなコンテナターミナルにおいて、リーファーコンテナや CA コンテナの取扱施設等の充実強化に取り組みます。
- さらに、新たなコンテナターミナルの創出にあたっては、生産性の向上等を図るため、情報通信技術の活用等の検討も行います。



(2) コンテナ荷役環境の改善・充実

●コンテナ荷役活動の効率性・安全性の向上のため、ハーバークレーン等老朽化した荷役設備の更新等により、荷役環境の改善・充実に取り組みます。

●また、コンテナのチェックゲートや通関・検疫のための上屋等の施設がなく、コンテナの管理や検査は非効率な状況で行われており、荷役事業者からはコンテナのチェックゲートや十分な保管施設等の充実が求められていることから、新たなコンテナターミナルの創出とあわせて必要な施設の確保に取り組みます。

(3) コンテナ船の大型化に対応した岸壁の確保

●近年、コンテナ船の大型化が進んでおり、九州地方西側の外貿コンテナ取扱港湾では、コンテナ船の大型化に対応可能な水深 10m 以上の大水深岸壁の整備が進んでいます。

●一方、川内港においては、現状、コンテナ船の大型化に対応可能な大水深岸壁が確保されていない状況にあります。

●このような中、韓国船会社は、現行船舶の老朽化やバラスト水管理条約への対応、輸送効率化のために、2～3 年後にはコンテナ積載量 1,000TEU 超えの大型船舶へ更新する予定であり、船会社からは、将来を見据え、コンテナ積載量 2,000TEU 超えの大型船舶も入港可能な大水深岸壁の整備が求められています。

●また、韓国船会社は複数社との事業統合を進めており、統合会社が運営する定期航路において、コスト削減のため大型船が投入された場合、川内港は岸壁の水深不足により抜港されることが韓国船会社より示唆されています。抜港された場合、背後地域の事業所は他港への利用転換を余儀なくされ、陸上輸送コスト等の負担が増加するなど競争力の低下が懸念されます。

●以上の課題・要請を踏まえ、コンテナの輸送効率化を図り、背後地域の国際競争力の維持・向上を図るため、コンテナ船の大型化に対応した大水深岸壁を確保します。

川内港　現行船舶諸元

船名	建造年（西暦）	船長（m）	船幅（m）	最大コンテナ積載量（TEU）	積載重量トン（DWT）	最大満水喫水(m)	所要岸壁
GLOBAL NUBIRA	1998	99.5	17.0	320	4,900	6.01	岸壁(-7.5m)

老朽化による更新

大型船へ 1,000 TEU型

-10.0m以上が必要 川内港なし

最近の新型船諸元

船名	建造年（西暦）	船長（m）	船幅（m）	最大コンテナ積載量（TEU）	積載重量トン（DWT）	最大満水吃水(m)	所要岸壁
SUNNY CALLA	2015	141.0	22.5	1,103	11,775	8.21	岸壁(-10m)
HEUNG-A AKITA	2015	141.0	25.0	1,006	12,447	8.21	岸壁(-10m)
HEUNG-A XIAMEN	2015	141.0	25.0	1,006	12,442	8.21	岸壁(-10m)
SUNNY ACACIA	2015	137.7	25.0	1,000	12,472	8.22	岸壁(-10m)

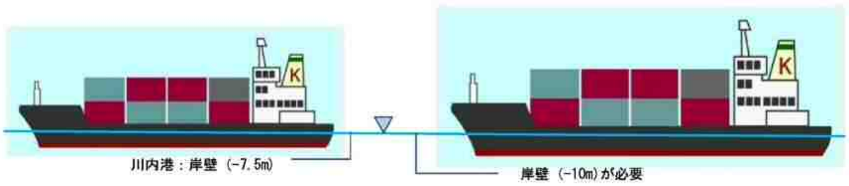


図　川内港の韓国定期コンテナ航路の現行船舶と近年の新型船の諸元

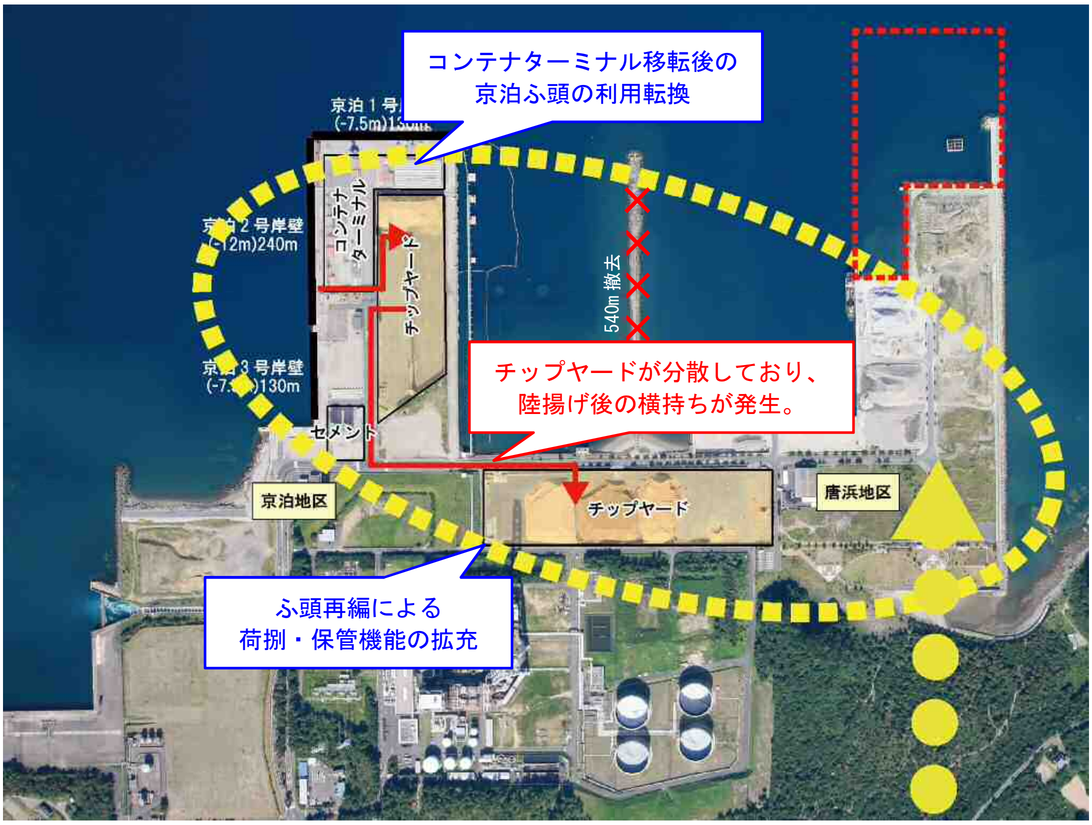
施策１－２	バルク物流機能の強化

(1) 木材チップの輸送効率化に対応した岸壁の確保

- 現在、京泊地区の京泊 2 号岸壁(-12m)では、紙・パルプ製造の原料となる輸入木材チップの陸揚げが行われています。
- 現状、荷主事業者が原料輸入に使用しているチップ船は 50,000DWT クラスが主流となっていますが、輸送コスト低減が喫緊の課題となっており、輸送効率化を図るために 65,000DWT クラスの船も使用しています。
- このような中、荷主事業者の関連工場が利用する伏木富山港では、チップ船の大型化に対応するため、水深 14m 岸壁 1 バースの整備が進められています。
- 現状、川内港には 50,000DWT クラスの船が入港していますが、岸壁の水深不足から、貨物積載量の調整や接岸の時間の調整(潮待ち)を行い、入港しており、非効率な状況になっています。
- また、今後は、川内港に入港するチップ船も、荷主事業者の関連工場の木材チップも積み込んだ状態で入港することも検討されていますが、岸壁の水深不足等の問題により、航行スケジュールが限定されるなど、効率的で柔軟な傭船が計画できない状況にあります。
- このため、荷主事業者からは今後、川内港においても 65,000DWT クラスの船が接岸可能な岸壁を確保することを強く求められています。
- 以上の課題・要請を踏まえ、木材チップの輸送効率化を図り、地域産業の競争力強化に資するため、大型チップ船の接岸に対応する岸壁を確保します。

(2) ふ頭再編による荷捌・保管機能の拡充

- 木材チップは京泊 2 号岸壁(-12m)に接岸したチップ船からベルトコンベアで京泊ふ頭内のチップヤードに陸揚げされていますが、ふ頭内のヤードだけでは保管しきれず、九州電力(株)火力発電所前面の野積場も利用して貨物の保管を行っています。
- このため、京泊ふ頭から九州電力(株)火力発電所前面の野積場までの余分な横持ち費用が発生しています。
- 今後、チップ船の大型化により、一度に輸送する貨物量が増加するため、さらなる貨物の荷捌・保管の効率化が求められています。
- しかし、京泊ふ頭のチップヤード周辺は、その他の貨物の荷役にも利用されており、京泊ふ頭内でのチップヤードの拡大・集約化は困難な状況にあります。
- また、近年、川内港では、コンテナ・バラ貨物による原木の輸出が行われており、荷主事業者は今後も増加する中国等の需要に対応するため、原木の輸出に継続して取り組む意向です。しかし、現状、原木ヤード不足等により、一度に輸送可能な貨物量が限られており、出荷量の調整等を行って輸出しているなど、非効率な状況にあります。このため、荷主事業者からは、原木ヤードの確保等が強く求められています。
- さらに、コンテナターミナルと原木ヤードが離れているため、唐浜地区で原木をコンテナ詰め後、京泊地区までの横持ち費用が余分に発生しています。
- 以上の課題･要請を踏まえ､新たなコンテナターミナルの創出とあわせたふ頭再編により､京泊地区・唐浜地区におけるバルク貨物の荷捌・保管機能の拡充を図ります。
- また、新規貨物ニーズの開拓とあわせて上屋・倉庫など保管施設の確保に取り組みます。



(3) 原木の輸送効率化に対応した岸壁の確保

- 川内港では平成 26 年よりコンテナによる原木の輸出が増加しており、平成 29 年には唐浜 2 号岸壁より一般貨物船による輸出も行われています。
- 荷主事業者は今後も増加する中国等の需要に対応するため、原木の輸出に継続して取り組む意向ですが、現状、唐浜 2 号岸壁は大型船の接岸が困難なため、一度に輸送可能な貨物量が限られています。
- このため、荷主事業者は出荷量の調整を行って輸出している他、他港から輸出するために陸上輸送費が増大しているなど、非効率な状況にあります。このため、荷主事業者からは、大型船に対応した岸壁の確保等が強く求められています。
- 以上の課題・要請を踏まえ、地域産業の競争力強化に資するため、唐浜地区において、新たなコンテナターミナルの創出とあわせて、原木の輸送効率化に対応した岸壁を確保します。

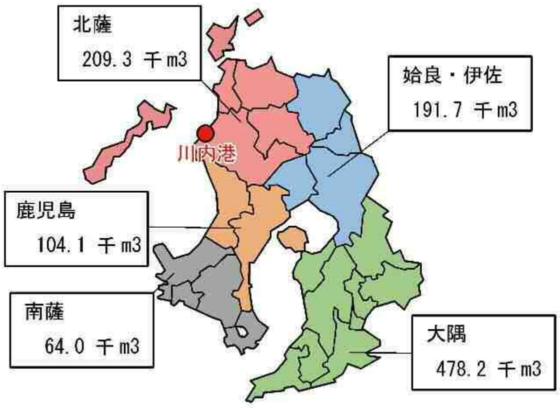


図　地域区分と素材総生産(平成 29 年・本土)
資料｜鹿児島県森林・林業統計

図　原木輸出量(丸番号はﾗﾝｷﾝｸﾞ)
資料｜貿易統計(H29)

写真　原木バンニングヤード

(4) 漁獲物の陸揚げ用浮桟橋の確保

●川内地域の漁業活動は京泊地区の川内市漁業協同組合前の物揚場で行われています。

●しかし、潮の干満差が大きい中、漁業者の高齢化等に伴い、陸揚げ作業時に軽微な事故が発生するなど危険を伴いながらの作業となっており、多大な労力を要するとともに安全性が確保されていない状況にあることから、漁業者からは安全で省力化を可能とする浮桟橋の設置が強く要望されています。

●以上の課題・要請を踏まえ、地域の水産活動の安全性の向上と省力化を図るため、京泊地区において、陸揚げ用浮桟橋を確保します。

写真　漁業者の陸揚げ作業の様子（干潮時）

資料｜川内市漁業協同組合提供

施策１－３　集貨対策の推進

(1) 地域と連携したポートセールスの推進

●薩摩川内市では、川内港の利用促進に向けて、全国各地において定期的に川内港ポートセミナーを開催しています。

●引き続き、川内港の利用促進のため、既存航路の活用促進、インセンティブ制度の充実、地域と連携したポートセールスの強化等に取り組みます。

写真　川内港ポートセミナーの様子

資料｜薩摩川内市

(2) 地域の企業誘致活動を支える港湾機能の維持・確保

●薩摩川内市では、川内港と広域交通網を活かした流通・産業拠点として、川内港及び周辺地区の基盤整備及び企業誘致を推進しており、薩摩川内市における立地協定締結企業は継続的に増加しています。さらに、久見崎地区に新たな産業用地を造成する予定であり、新たな貨物需要も期待されるところです。

●以上の地域の取組や動向を踏まえ、地域の企業誘致活動を支援するため、広域交通網を活かした流通・産業拠点として、港湾機能の維持・確保に努めます。

図　川内港久見崎みらいゾーン開発事業

資料｜薩摩川内市

(3) 新たなコンテナ航路の就航に向けた取組の推進

●外内貿コンテナ定期航路の就航に向けて、試験運行や新規ニーズの掘り起こし等に取り組みます。

基本方針 2. 安全・安心

地域の安全・安心を確保する港づくり

港湾に求められる防災上の役割を踏まえ、川内港の防災機能を効果的に発揮し、大規模地震等の災害時において背後地域及び離島地域の物資輸送拠点としての機能を確保するため、防災・減災対策を推進します。

また、港湾活動の安全性の確保に向けて、越波・越流対策とあわせた港内静穏度の向上、港湾施設の老朽化対策等に取り組みます。

さらに、小型船の日常的な係留場所や荒天時における避難場所を拡充するため、適正な水域利用に基づく小型船の収容空間の形成に取り組みます。

施策２−１ 港の防災機能の向上

(1) コンテナ船の大型化への対応とあわせた耐震強化岸壁の確保

- 川内港は背後地域の産業を支える流通拠点としての重要な役割を果たしており、大規模地震等の発災時においても、地域産業の事業活動の維持・継続のため、被災による経済活動等への影響を最小限とする港湾機能の確保が必要です。
- また、本土と甑島を結ぶ拠点として、被災時の緊急物資輸送に対応し、被災地域の支援を図る役割を担う必要があります。
- このため、発災時において、被災による背後地域産業の経済活動等への影響を最小限にとどめるとともに、甑島への緊急物資輸送に対応するため、唐浜地区において、コンテナ船の大型化への対応とあわせて、耐震強化岸壁を確保します。

(2) 新たなアクセス道路の確保

- 唐浜地区における新たなふ頭整備に伴い、交通量の増加が予想されますが、現在、京泊地区・唐浜地区と背後地域を結ぶ既存臨港道路は、唐浜京泊線と京泊港町線による 1 ルートのみであり、事故や災害等により、既存道路が不通となった場合、川内港の物流機能が停止してしまい、背後地域の生活や企業の生産活動に大きな影響を与える恐れがあります。
- また、川内港は災害発生時等において、背後地域産業の事業継続を図るための幹線貨物輸送や甑島への緊急物資支援を図るための緊急物資輸送の役割を担う必要があり、事故や災害発生時においても物流機能を継続して発揮できるよう、リダンダンシーを確保するため、新たなアクセス道路を確保することが必要となっています。
- このため、新たなふ頭整備に伴う交通量増加に対応する交通機能の強化を図るとともに、事故や災害発生時におけるリダンダンシーを確保し、川内港の物流機能が継続して発揮できるよう、唐浜地区において、新たな臨港道路を確保します。

●また、川内港背後地域においては、高規格幹線道路「南九州西回り自動車道」鹿児島～川内間が全線供用開始され、鹿児島市方面のアクセス性が向上したところであり、また、平成 27 年 4 月には唯一未事業区間だった川内～阿久根間も新規事業化され、今後は熊本方面のアクセスも大きく改善されることが期待されています。

●以上の広域交通網の整備の進展を踏まえ、県北西部の流通拠点として、広域物流ネットワークの形成に向け、将来を見据えた長期構想として、関係機関と連携を図りながら、高規格幹線道路との接続強化に向けた取組を進めます。

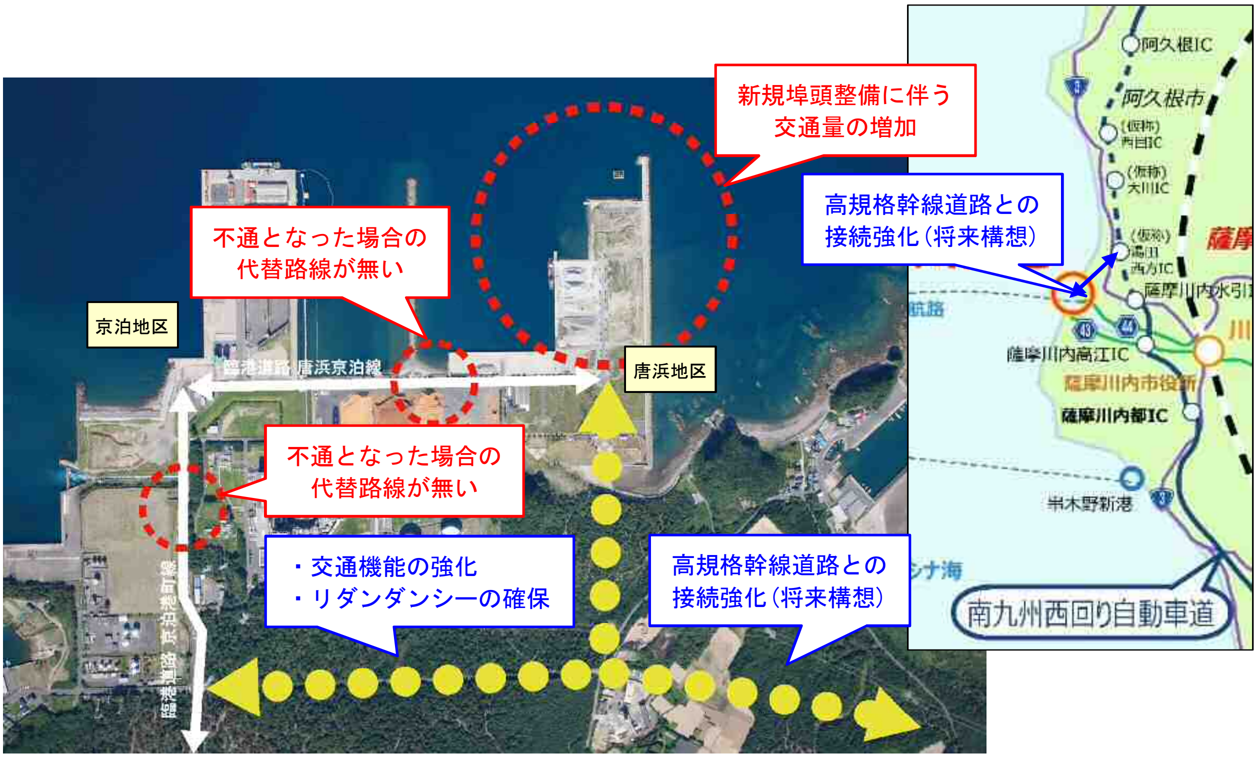


図　新たな臨港道路の整備・広域物流ネットワークの構築

(3) 静穏度向上に向けた取組の推進

●京泊地区では台風等により波が岸壁を越えることがあり、荒天時にはコンテナ荷役事業者が事前に蔵置コンテナを唐浜地区へ移動したり、波に流されないように積み直ししたりすることを強いられており、余分な横持ち費用等が発生しています。

●また、京泊地区に位置する事業所では、これまでに複数回、浸水被害も受けています。

●このため、京泊地区においては、港内静穏度の向上とあわせた越波・越流対策が求められています。

●以上の課題・要請を踏まえ、京泊地区において、高潮や台風等からふ頭を防護するため、静穏度向上に向けた取組を推進します。

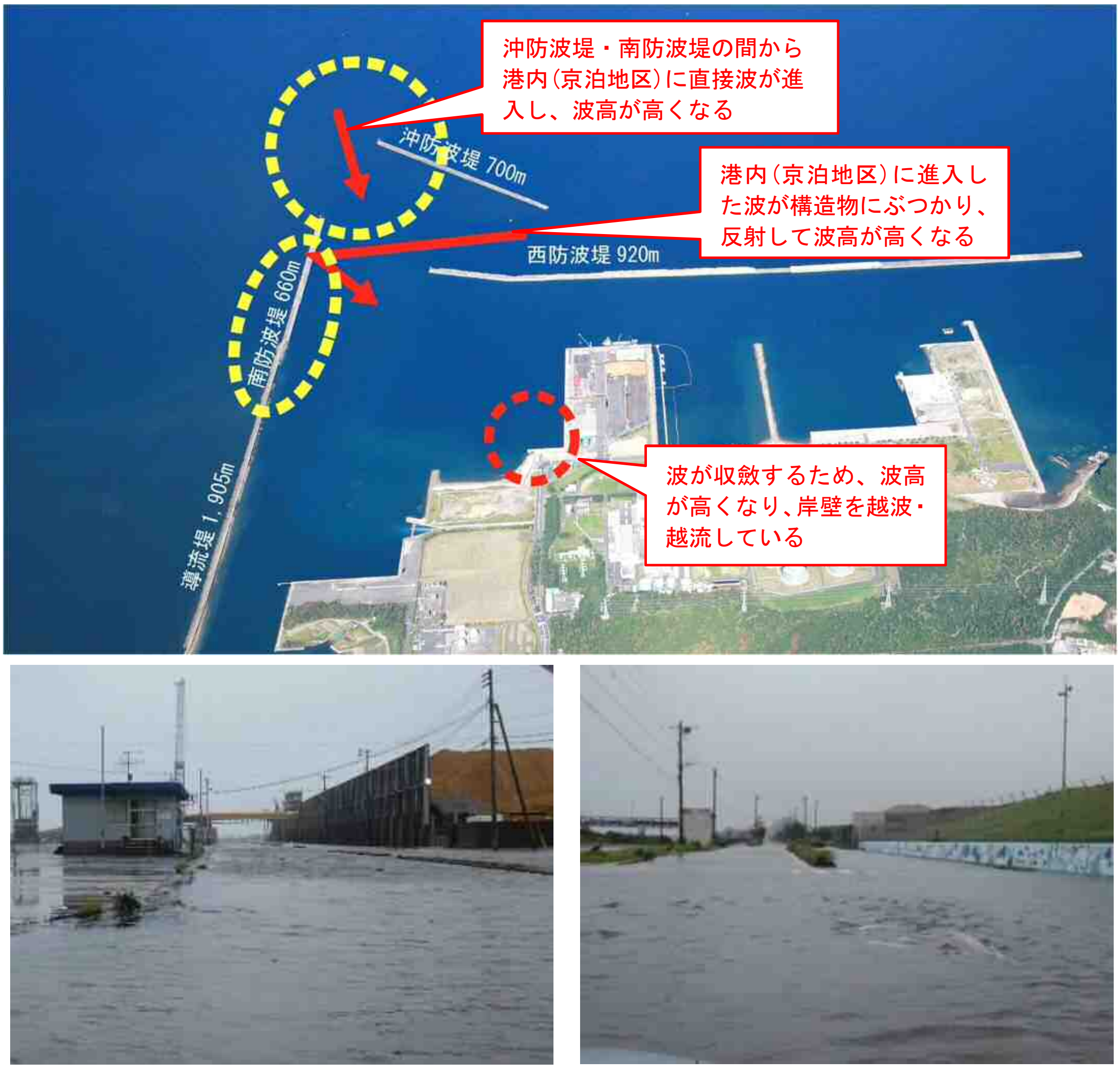


図　台風等による京泊地区の越波・越流被害

施策２−２　災害リスク回避に向けた港湾機能の維持・確保

(1) 港湾施設の適切な維持管理の推進

●既存の港湾施設の老朽化の進行や財政制約等を踏まえ、維持・改良・更新費用の平準化・縮減を図るとともに、施設の延命化を図るため、予防保全型の維持管理を推進します。

(2) 新たな小型船だまりの確保

●川内港においては、漁船やプレジャーボートの休憩用係留施設として、港町地区及び久見崎地区に小型船だまりが整備されていますが、係留施設不足により、現状、船間島地区の作業船用の岸壁や京泊地区の陸揚げ用物揚場等も船舶の休憩用として利用されています。

●荒天時においては、漁船の多くが港町中央地区物揚場(-2.0m)に避難していますが、プレジャーボートの利用や他港からの漁船の避難も多く、係留施設の不足により、防波堤の背後や護岸など係留施設以外の場所への係留を余儀なくされており、船舶同士の接触による損傷や転覆事故等が発生しています。

●このため、川内市漁業協同組合からは、新たな小型船だまりの整備が強く求められています。

●以上の課題・要請に対応し、小型船の係留の利便性の向上及び安全性の確保のため、船間島地区及び港町地区において新たな小型船だまりを確保します。

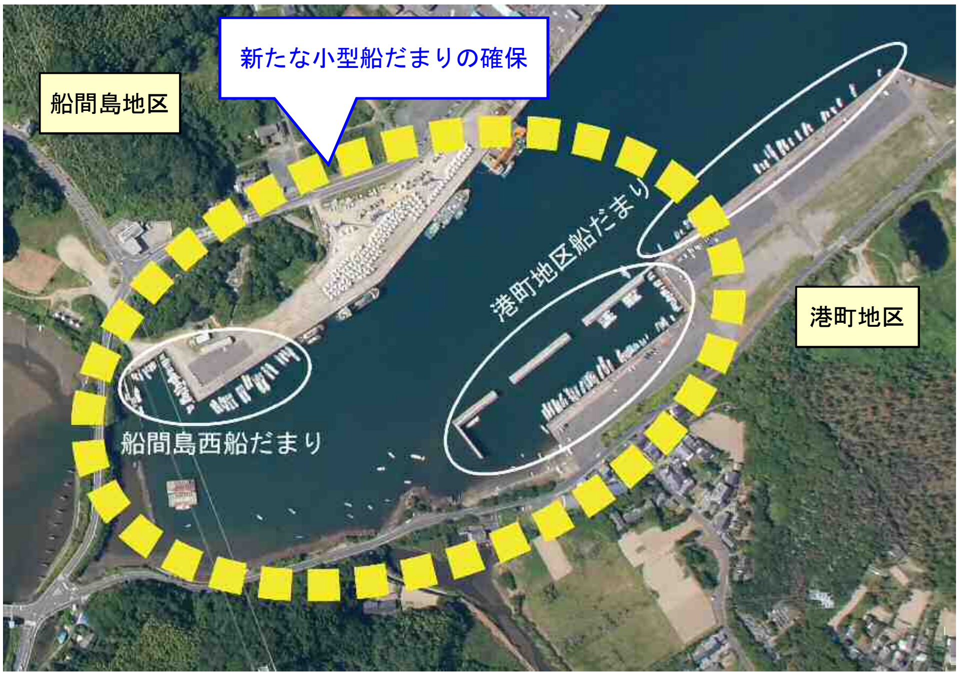


図　新たな小型船だまりの確保

基本方針 3. 交流・賑わい

地域の交流・賑わいに資する港づくり

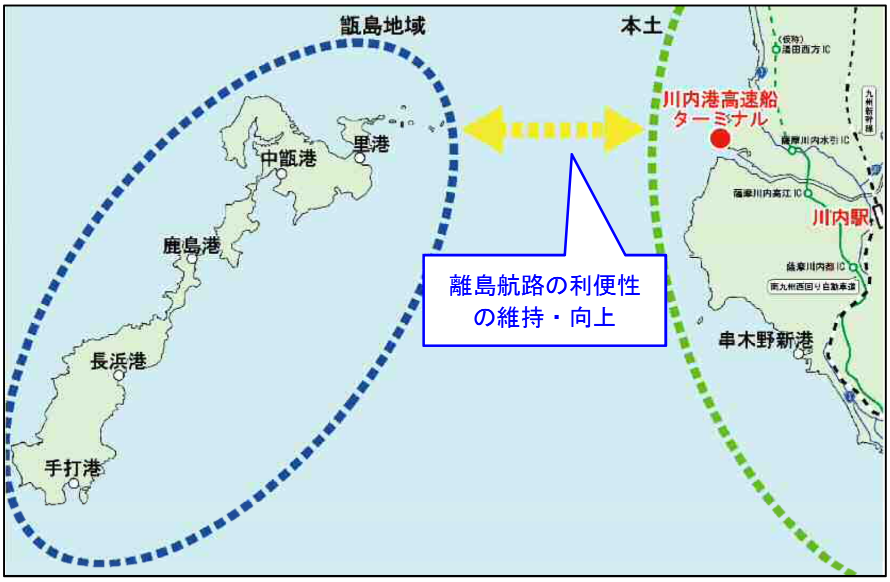
交流・賑わいを創出し、地域の魅力向上に資するため、地域や民間と協働したイベントの開催や親水・休息空間の維持・確保等に取り組み、来訪者が憩い楽しむことのできる港づくりを進めます。

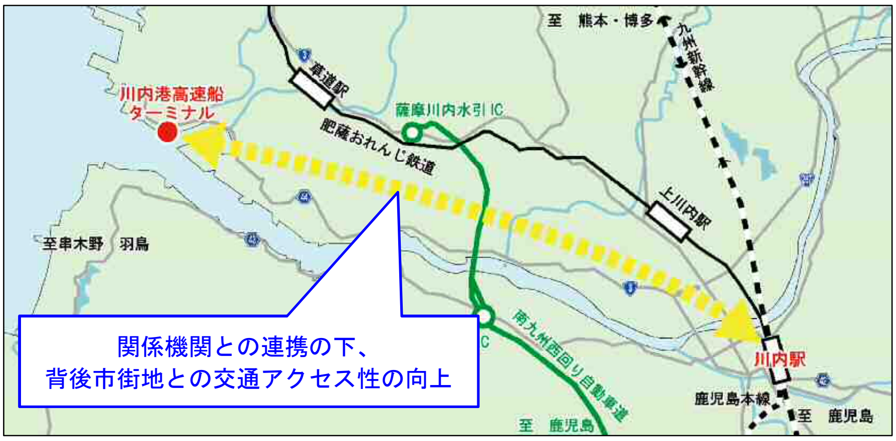
また、甑島住民や観光客等の往来を支える重要な交通手段として、川内甑島航路の安定した運航や陸上公共交通との連携強化により背後地域との交通アクセス性の向上に取り組みます。

施策３－１　利便性の高い離島への連絡拠点の形成

(1) 離島航路の利便性の維持・向上に向けた取組の推進

- 川内港と里港・長浜港を結ぶ川内甑島航路（高速船）が開設し、甑島住民や観光客等の往来を支える重要な交通手段となっており、市民からは航路の利便性向上や市街地との交通アクセス性の向上が求められています。
- 川内甑島航路の利便性の維持・向上に資するため、関係機関等と連携しながら、川内甑島航路の利用促進を図るとともに、川内港高速船ターミナルと市街地を結ぶ陸上の公共交通との連携強化に向けた取組に努めます。





施策３−２　人々が憩い賑わう港湾空間の形成

(1) 港の賑わいづくりに資する港湾空間の維持・活用

●川内港港町地区の「川内とれたて市場」は、平成 28 年のオープン以降、多くの市民等に利用されており、定期的なイベントも開催されています。

●そのような中、市民からは川内港に今後必要な取組として「地域の交流拠点となる施設の充実」等の意見が多くあります。

●港の賑わいづくりによる交流人口の増大に資するため、定期的なイベントの開催等のソフト的な取組を継続的に行えるよう、引き続き、港湾空間を活用していきます。

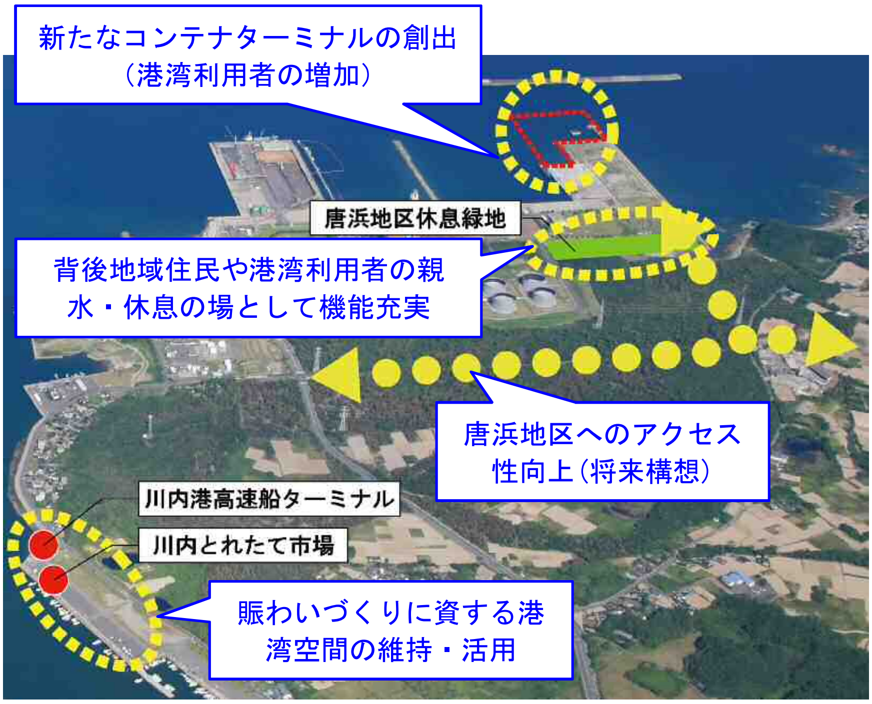
写真　川内港にぎわい祭りの様子

(2) 憩いふれあうことができる親水・休息空間の充実

●唐浜地区の新たなふ頭整備に伴う港湾利用者の増加を見込み、既存緑地の親水・休息の空間としての機能を充実し、魅力向上を図ります。

●長期的には、新たなふ頭整備とあわせて、新たなアクセス道路の整備による唐浜地区へのアクセス性向上を図り、背後地域住民の緑地へのアクセス性の向上を図ります。

●また、港湾利用者等と連携した施設の管理に関する仕組みづくり等に取り組みます。



■長期構想の施策・取組と対応時期

施策			取組内容	取組時期の考え方	取組時期			対象地区
					短期 （概ね 10 年以内）	中期 （概ね 11 ～15 年）	長期 （概ね 16 年～）	
物流・産業	1	コンテナ物流機能の強化	新たなコンテナターミナルの創出	京泊地区コンテナヤードは手狭であり、唐浜地区へのコンテナの一時移転等の作業が発生している等、荷役作業の効率性や安全性が確保されていない状況にあることから、早急な対応が必要である。	○	○		唐浜
			コンテナ荷役環境の改善・充実	荷役機械の老朽化により荷役作業の効率性や安全性が確保されていない状況にあり、航路スケジュールの遅れ等の影響が生じている。新たなコンテナターミナルの創出とあわせて早急な対応が必要である。	○	○		唐浜
			コンテナ船の大型化に対応した岸壁の確保	韓国定期航路の使用船舶は老朽化等により、2～3 年後には大型船に更新予定である。船会社からは岸壁の水深不足により抜港が示唆されているため、早急な対応が必要である。	○	○		唐浜
	2	バルク物流機能の強化	木材チップの輸送効率化に対応した岸壁の確保	50,000DWT クラスのチップ船の接岸にあたっては、貨物積載量の調整や潮待ちを行いながら、貨物を荷役しており、非効率な状況である。また、今後、輸送コスト低減のために 65,000DWT クラスのチップ船の利用も計画されている中、主要貨物である木材チップの輸送効率化に向けた対応に順次取り組んでいく必要がある。		○	○	京泊
			ふ頭再編による荷捌・保管機能の拡充	チップヤードの分散により、余分な横持ち費用が発生している他、原木ヤード不足により、出荷量の調整を行って輸出しているなど非効率な状況にある。 京泊地区・唐浜地区におけるバルク貨物の荷捌・保管機能の拡充を向上するため、新たなコンテナターミナルの創出とあわせて、早急な対応が必要である。	○	○		唐浜 京泊
			原木の輸送効率化に対応した岸壁の確保	背後地域の豊富な森林資源やアジア地域等の堅調な需要により、将来の原木輸出量の伸びが期待されるが、現状、岸壁の水深不足等により、出荷量の調整を行って輸出しているなど非効率な状況である。背後地域産業の国際競争力の強化に資するため、原木の輸送効率化に向けた岸壁確保は急務である。	○	○		唐浜
			漁獲物の陸揚げ用浮桟橋の確保	漁業活動は潮の干満差が大きい中、漁業者の高齢化等に伴い、陸揚げ作業時に軽微な事故が発生するなど危険を伴う作業となっており、多大な労力を要するとともに安全性が確保されていないことから、早急な対応が必要である。	○			京泊
	3	集貨対策の推進	地域と連携したポートセールスの推進	薩摩川内市の積極的な川内港のポートセールスとあわせて、川内港の利用促進のため、既存航路の活用促進、インセンティブ制度の充実等に継続して取り組んでいく必要がある。	○	○	○	全体
			地域の企業誘致活動を支える港湾機能の維持・確保	薩摩川内市の企業誘致活動を支援するため、広域交通網を活かした流通・産業拠点として、将来にわたり、港湾機能の維持・確保に努めていく必要がある。	○	○	○	全体
			新たなコンテナ航路の就航に向けた取組の推進	地域産業の競争力強化に資するため、港湾機能の強化とあわせて、コンテナ定期航路の維持・確保に向けた取組が必要であり、関係機関等との調整に順次取り組んでいく。	○	○	○	唐浜
安全・安心	1	港の防災機能の向上	コンテナ船の大型化への対応とあわせた耐震強化岸壁の確保	自然災害はいつどこで起こるか予測できない状況であり、大規模地震等の大規模自然災害の発生は切迫していることから、大規模地震等対策施設の拡充は早急な対応が必要である。	○	○		唐浜
			新たなアクセス道路の確保	唐浜地区の新規ふ頭整備に伴い、交通量の増加が予想されるとともに、災害時等における幹線貨物輸送や緊急物資輸送の役割を担うことから、交通機能の強化とリダンダンシーの確保のため、新規ふ頭整備とあわせて、代替ルートとなる臨港道路の整備に順次取り組んでいく。		○	○	唐浜 京泊
			静穏度向上に向けた取組の推進	台風等による越波・越流は荷役事業者や背後事業所に大きな被害をもたらしており、対応が必要である。			○	京泊
	2	災害リスク回避に向けた港湾機能の維持・確保	港湾施設の適切な維持管理の推進	川内港では、施設毎の維持管理の方針を定める「維持管理計画」と港湾全体の各施設について老朽化の方針や優先順位を示す「予防保全計画」を策定済みであり、計画的な維持管理及び老朽化対策を推進するとともに、定期的な計画の見直し等を図る必要がある。	○	○	○	全体
			新たな小型船だまりの確保	係留施設不足により、船舶同士の接触による損傷や転覆事故等が発生しており、小型船の係留の利便性の向上及び安全性の確保のため、早急な対応が必要である。	○			船間島 港町
交流・賑わい	1	利便性の高い離島への連絡拠点の形成	離島航路の利便性の維持・向上に向けた取組の推進	川内甑島航路は甑島住民や観光客等の往来を支える重要な航路であり、航路の利便性の維持・向上が求められる。 利便性の維持・向上に向けて、関係機関等との調整に順次取り組んでいく。	○	○	○	港町
	2	人々が憩い賑わう港湾空間の形成	港の賑わいづくりに資する港湾空間の維持・活用	市民の港におけるイベントの開催及び情報発信等のニーズは高く、賑わいづくりの場として活用されるよう、引き続き、臨海部空間の維持・確保に努めていく必要がある。	○	○	○	港町
			憩いふれあうことができる親水・休息空間の充実	貴重な親水・休息の空間として、既存港湾緑地の持続的な維持管理や魅力向上等に順次取り組んでいく必要がある。	○	○	○	全体

※長期構想の施策に対する取組時期については、今後の川内港を取り巻く国内外の社会情勢の変化により、変更があることも想定される。