



九州でも2番目の長さである、大きな一級河川「川内川」が流れる本市。7月号では、この川について取り上げました。今回は、その川が流れつく「海」の周りで、なんだか動きがあるってうわさが。そこで、今月はそのうわさの場所「川内港」周辺について探っていきたいと思います。



川内港の役割

国際物流拠点

川内港は東シナ海に面し、中国や韓国、台湾をはじめ、東南アジア諸国に非常に近い場所にあることから、周辺国との貿易が盛んに行われるようになりまし。

現在は、韓国との定期コンテナ航路の増便や中国、台湾向けの定期コンテナ航路が相次いで就航するなど、さらなる利用促進が図られているんだって。(現在、中国・台湾航路は休止中)

近年では、国内の木材は伐採の時期を迎え、特に北薩地域では原木が豊富なことから、木材の輸出がより盛んになっているんだとか。

輸出入の規模が大きくなってきたことに伴って、ヤード(貨物置場)が手狭になってきたり、大型船に対応した施設が無いことなどが課題となってきました。

このような中、大型船による効率的かつ経済的な木材輸出を行うため、令和3年3月に国際物流ターミナル整備事業が国土交通省の新規事業として採択され、本年4月に着工が執り行われました。今後、唐浜地区に、水深12メートルの岸壁や、ふ頭用地などを整備するんだって。

川内港って?

川内港は、鹿児島県の北西部、東シナ海に注ぐ川内川の河口部に発展してきました。

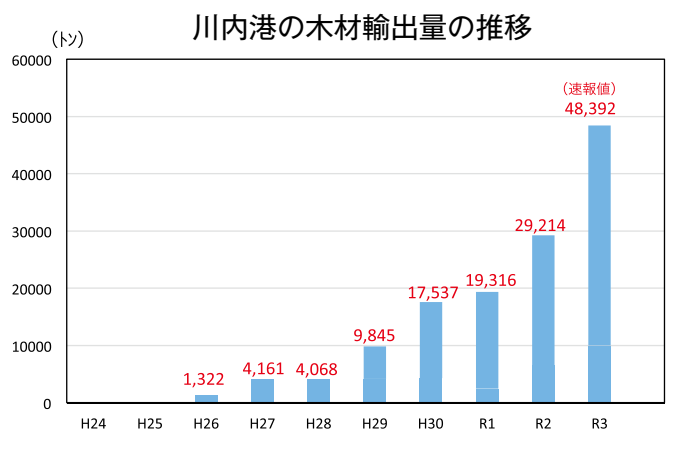
奈良・平安時代には河口右岸の京泊が、坊ノ津、博多津とともに九州三津の一つと称され、京都・奈良方面への海上交通の基地や唐貿易の重要港として繁栄し、当時の名残が唐浜の名にも残っています。

また、島津氏の統治下では、京泊は商港、河口左岸の久見崎は軍港としても利用され、海陸の結節点となっていました。

昭和22年10月に地方港湾に指定され、この年、京泊に近海漁業の根拠地として荷揚場が築造されました。昭和45年5月には重要港湾にも指定されています。

さらに本市においては、平成23年に九州新幹線鹿児島ルート全線開業、平成27年には、南九州西回り自動車道が薩摩水引ICまで供用開始となるなど、高速交通網も充実するとともに、平成26年には、川内港と甑島をつなぐ川内甑島航路の連絡拠点としての役割も担っています。

また、中国江蘇省常熟市と友好



都市盟約を結んでいる本市においては、平成28年に港湾貿易促進に関する協力協定書を締結し、川内港から常熟市へ直接木材を輸出しています。

このような立地から、南九州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を目指して、令和元年に港湾計画が改訂されました。

改訂された川内港港湾計画には、次の3つの基本方針が定められています。

- 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
- 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・にぎわい>地域の交流・にぎわいに資する港づくり

実際、川内港がどんな役割をしているのを見てみよう!



甑島との玄関口

甑島と本土をつなぐ架け橋「高速船甑島」は、以前、串木野新港から運航していた「シーホーク」の老朽化が著しかったことから、早急な代替船の建造のため、市が甑島商船(株)に代わって新高速船を建造して無償で貸し付ける「公設民営方式」を取り入れて、平成26年春、川内港から甑島(里港・長浜港)へ就航させることになったんだって。

高速船ターミナルと高速船甑島は、長崎新幹線「かもめ」や数多くの観光列車を手掛ける工業デザイナー戸岡鋭治氏のデザイン。ターミナル内は木材をふんだんに使用した落ち着いた空間で、乗船券売り場のほかカフェもあって待ち時間もくつろげます。

上甑島の里港まで約50分で到着。終点は下甑島の長浜港で、里港から約40分で到着します。

観光客や島民らに乗せて1日2往復しています。

