

鹿児島県知事 塩田 康一 殿

川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備事業におけるガントリークレーン設置に関する要望書



令和6年4月

川内港利用荷主・船社・荷役業者・経済団体

川内港は、昭和45年5月の重要港湾指定以来、港湾管理者である鹿児島県に京泊ふ頭をはじめとする港湾施設を逐次整備いただき、同港における港湾サービスが継続できておりますことに厚く御礼申し上げます。

平成16年4月には、韓国定期コンテナサービスが開設され、新たな航路や荷役サービスも充実、コンテナ貨物が堅調に推移し、南九州地域の産業を支える国際物流拠点として順調に発展を遂げ、令和6年4月には、国際コンテナ航路開設20周年を迎えます。

現在、国直轄事業及び県により「川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備事業」が、令和7年度末の暫定供用開始・令和9年度末の完成に向けて進められており、船舶の大型化に対応するための岸壁整備、航路・泊地の浚渫等が実施されております。

近年、世界的な船舶大型化の動きがみられる中、川内港に寄港している韓国系船社2社は、既存の小型船を老朽化や海上保険の関係から近く廃船を行い、新ターミナル暫定供用を機に大型船へ切り替えることとしており、現在休止中の中国航路や台湾航路の船社についても、大型船による接岸が可能となることから再寄港を検討しているところであります。

また、カーボンニュートラル、2024年問題を背景に内航船を活用した新たなコンテナ物流の仕組みも検討されていることから、新ターミナル暫定供用と同時に、川内港は一気に大型船が寄港する港へと大きく変貌していくことが確実であります。

このような状況下において、大型船に対応できる荷役設備が必須となりますが、中でもガントリークレーンはその中心であり、荷役の中核をなす必要不可欠な設備であります。現在、ガントリークレーンは、外航コンテナ航路を持つ国内港のほとんどに整備されていますが、その理由としては、まず第一に、ハーバークレーンでは、目視でコンテナを確認できないことなどによる作業員の安全性を十分確保できないこと、また、ハーバークレーンで大型船に対応した場合、オンデッキ上のコンテナは、前記安全性の問題から積載が制限される場合があること、ハーバークレーンは、荷役スピードが遅くスピード重視のコンテナ船には不向きであることなどの問題があります。

したがって船社にとりましては、ガントリークレーンは大型船にはなくてはならない設備であるとの共通認識であり、仮にこれが唐浜地区国際物

流ターミナルの供用と併せて整備されないこととなると、船会社は川内港からの抜港、航路の廃止等を行うことが懸念されております。

また、ガントリークレーンと既存のハーバークレーンの2基体制になることは、港が機能不全となるクレーン故障への対応ができる大きなメリットがあり、原木の積込作業においても、ハーバークレーンを有効活用することで、荷役作業の効率が大幅に向上します。

さらに、南海トラフをはじめとする大規模地震が発生した場合、港湾など公共インフラに与える影響が懸念されていることから、大規模自然災害時における緊急物資等の輸送拠点としての機能確保が求められており、この観点からもガントリークレーンの設置が必要であります。

一方、川内港を利用する民間企業等は、唐浜地区国際物流ターミナル整備を千歳一隅の好機と捉えており、九州電力(株)旧川内発電所跡地に予定されているサーキュラーパーク九州や川内港久見崎みらいゾーンにおける投資の動き、コンテナ積出港の川内港へのシフトや国際コンテナ戦略港湾への集貨をはじめとする内航船の利用拡大など、国際物流の拡大や地域経済の発展に大きく貢献するものと期待しています。

今般、川内港の更なる利用促進に向けて、川内港を利用する荷役企業等で構成する川内港利用促進協議会において、「川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備に向けた調査報告書」を取りまとめたところであり、今後も官民一体で全力を挙げて川内港の発展に向けた取り組みを進めて参りたいと考えております。

しかしながら、このような取り組みについては、ガントリークレーンの整備なくしては、これを実現することは極めて困難であり、仮に整備が行われないとすれば、地域経済にとって大きなマイナス要因になると言わざるを得ません。

つきましては、国際物流拡大に伴う地域経済の成長、鹿児島県の発展に欠くことができない次の項目について、格別のご高配を賜りますよう強く要望いたします。

- 1 令和7年度末の暫定供用開始に合わせたガントリークレーンの設置**
- 2 唐浜地区国際物流ターミナルの令和9年度末の完成**

ガントリークレーンの必要性について

【船舶の大型化・内航船の活用】

- 既存の韓国系船社(興亜ライン、高麗海運)の300TEU積クラス・コンテナ船(以下「小型船」という。)は、耐用年数経過や海上保険の関係で近く廃船が決定している。この場合、九州の港で広く使用されている1000TEU積クラス・コンテナ船(以下「大型船」という。)へ移行の予定
- 現在休止中の中国航路船社(神原汽船)、台湾航路船会社(愛媛オーシャン)が大型船による接岸が可能になれば、再度川内港へ寄港を検討
- カーボンニュートラル、2024問題を背景に内航船を活用した新たなコンテナコンテナ物流の仕組みを検討



【ガントリークレーンの必要性】

— ガントリークレーンと既存ハーバークレーンの比較検討 —

- **安全性:**ハーバークレーンは、岸壁からの操作となるため、船が大型化する程オペレーターからの死角が増え、船上作業員を目視できないことで事故のリスクが増大
- **荷役制限:**ハーバークレーンで大型船(9列4~5段)に対応した場合、オンデッキ上のコンテナは、上記安全性の問題から積載が制限される場合がある
- **荷役効率:**ハーバークレーン荷役能力 15~20 個/時間
ガントリークレーン荷役能力 30~40 個/時間
コンテナ船は荷役スピードを重視

ハーバークレーン



ガントリークレーン



【ガントリークレーンと既存ハーバークレーンの2基体制のメリット】

- ガントリークレーンの故障時に大型船の一時的なコンテナ積卸に対応
- 丸太の積卸にも使用可、丸太運搬船へ重機搬入にも使用可
- 丸太の積込み作業時間によって、現行より使用時間、使用料がUP

川内港への集荷・創荷に向けた取り組み

1 民間事業者・薩摩川内市・薩摩川内市貿易振興協会による取り組み

【集荷力の向上】

- インセンティブの拡充
- 新たな貨物、荷主、商社の川内港利用の拡大
- ポートセールスによる知名度の向上
- 継続的なマーケットリサーチ
- 物流事業者の体制強化

【物流サービスの向上】

- 釜山航路の継続拡充
- 新規航路(中国航路・台湾航路)の誘致
- 内航の利用促進
- リーフターサービスの向上
- 小口混載サービスの向上
- タグボートの確保
- 動物検疫、植物検疫の対応拡充
- 燻蒸、検査費用の軽減

【貿易商流の拡大】

- 自治体広域連携による地域産品の輸出促進
- 常熟市との港湾貿易協定の推進
- 木材輸出の促進及び製材輸出の検討
- 貿易を始めようとする荷主、商社への支援

【企業誘致の促進】

- サーキュラーパーク九州、川内港久見崎みらいゾーン等への企業誘致の促進

2 国・県にお願いしたい取り組み

【基本的な機能施設の確保】

- コンテナ施設の機能向上
- 木材用の岸壁ヤードの確保
- 上屋・倉庫の確保



唐浜地区国際物流ターミナル供用開始後に目指す姿

- 南九州の産業を支える物流拠点目標 年間5万 TEU
- カーボンニュートラルポートの実現
- 南海トラフ地震発生の代替港湾としての機能強化
- 鹿児島県の西側の農林水産物の輸出拠点
- 全国トップクラスの丸太の輸出拠点

令和6年4月

中越パルプ工業株式会社川内工場
執行役員工場長 富田 実

京セラ株式会社鹿児島川内工場
工場長 村上 潔

日本特殊陶業株式会社 執行役員
SCM Solutions & Services カンパニー
プレジデント 三浦 芳郎

九州電力株式会社鹿児島支店
執行役員 鹿児島支店長 樋口 和光

サーキュラーパーク九州株式会社
代表取締役 春木 優
代表取締役 中臺 澄之

株式会社シノコー成本
代表取締役社長 李 東勲

高麗海運ジャパン株式会社
代表取締役 金 智泰

オリエントオーバーシーズコンテナラインリミテッド
日本代表 藤江 成宏

井本商運株式会社
代表取締役社長 井本 隆之

愛媛オーシャン・ライン株式会社
代表取締役 渡部 哲

日本通運株式会社 川内支店
支店長 秋枝 豊雄

中越物産株式会社
代表取締役 下須 嘉行

鹿児島海陸運送株式会社
代表取締役社長 大西 英二郎

株式会社共進組
代表取締役社長 竹之内 日出晴

川内商工会議所
会頭 橋口 知章

薩摩川内市商工会
会長 今藤 尚一

薩摩川内市貿易振興協会
会長 橋口 知章