

志布志港長期構想検討委員会（第1回委員会・幹事会合同）

－ 議事概要（委員等からの主な意見） －

全体に関する意見

- ・ RORO船の需要増大や若浜地区を発着するフェリー関連の荷役作業に影響するうねり等の課題，賑わい創出の必要性などを踏まえ，外港地区の機能拡張や国内物流ターミナル機能の集約について検討いただきたい。
- ・ 志布志港は様々な機能を有する港湾であることから，今後，新たな機能が求められることも想定し，例えば，ヤード面積確保のための沖合展開などの必要性も含めた検討をしておくが良い。
- ・ 港の整備は時間を要するため，完成時に時代遅れの港とならないようお願いしたい。スペック不足が生じないように，みなとづくりはダイナミックに，大きめに造っていただきたい。
- ・ 物流・産業とのすみ分けを図った賑わい・水辺空間の形成にあたっては，各エリアの区域を明示的に表現し，一般市民にも分かりやすくすることが大切。物流・産業エリアについては，各産業のエリアが分かるようしておくことも必要と考える。
- ・ 実体験を踏まえて，港運と観光の混在は危険であり，ゾーニングにより区分し，コンパクトにまとめれば良いと考える。
- ・ 事故防止の観点から，立ち入り制限を明確にした港湾としてほしい。
- ・ 効率的かつ安全な木材輸出施設の配置について検討いただきたい。

「物流・産業」に関する意見

- ・ 物流の効率化にあたって，GXやカーボンニュートラル，モーダルシフトの進展が重要である。地理的優位性を活かして，南九州の関西，関東方面向けの物流拠点になっていただきたい。
- ・ 輸出に対して輸入超過となっている現状ではあるが，今後，輸出を伸ばしていくためには，志布志港をラストポートとする航路づくりを考える必要がある。
- ・ 太平洋に面している地の利を活かし，ハブ港を目指す取組が必要ではないか。
- ・ 原木や農産品の付加価値を高める加工工場の誘致など，港湾背後地の有効活用を検討すべきと考える。
- ・ 物流拠点としての重要性が増す中，志布志港へのアクセス道路の整備は急務。物流の2024問題は深刻であり，陸上輸送と海上輸送のアクセスを含めたコラボレーションは喫緊の課題と考える。
- ・ 今後想定される「速力の制限」も見据え，10～20年度には船舶の大型化に対応した岸壁（240～250mクラス）が必要と考える。
- ・ 原木について，近隣に木材加工の新工場建設の動きもあり，今後取扱いの増加が見込まれる。また，原木蔵置場は飽和状態にあり，新規取扱についてはお断りしている状況にあることから，原木ヤードについても拡張が急務と考える。
- ・ 知事が掲げる稼げる産業づくりを考慮すると，取扱貨物が原木から製材へシフトする流れがある。港にどのような機能が必要か考える必要がある。
- ・ 木材輸出戦略協議会の立場として，志布志市臨海工業団地に予定されている新たな木材加工工場建設により，輸出原木との競合が予想される。

- ・ 全国のバルク港湾においては、工場の集約や新規企業の進出により整備が進んでいると認識している。志布志港についても同様であり、長期計画の中でも将来的な生産量確保が必要と考える。また、港湾や周辺道路整備の進展をアピールし、新規参入企業の誘致を進めることも必要と考える。
- ・ 日常的に使用されている岸壁以外にスポット的な利用が可能な岸壁が必要。
- ・ 港の拡張を考えるにあたり、物流の2024問題やモーダルシフトに伴う海上輸送への転換が期待される中、道路ネットワークの整備も相まって、海上輸送へのシフトが期待されるため、次世代高規格ユニットロードの形成に向けて、求められる機能や貨物需要を予測しておく必要がある。
- ・ モーダルシフトに伴う海上輸送への転換に対応するため、必要な用地や電源などの設備を確保した計画とする必要がある。モーダルシフトを推進する港湾になるような計画策定を進めてはどうか。
- ・ トレーラーヤード及びシャーシプールが不足しているため、拡張していただきたい。（積込＋積卸台数を考慮した必要面積確保）
- ・ シャーシプール及びフェリー乗船車両用の駐車場が不足している。
- ・ 物流の2024問題も踏まえ、新若浜地区国際コンテナターミナルの拡張が必要と考える。特に輸入コンテナが多い志布志港においては、空コンテナの有効活用のために、一時仮置のための蔵置スペース拡張が急務と考える。また、コンテナヤード管理のシステム化も迅速に進めるべき。
- ・ 新若浜地区国際コンテナターミナルの拡張が急務と考える。空コンテナの移動に無駄な横持ち作業が生じている。また、ターミナルの自動化などについても今後検討していただく必要がある。
- ・ 港湾背後地域への大手企業の進出や海外への販路拡大の取組を鑑み、新若浜地区コンテナターミナルの拡張について検討いただきたい。
- ・ 農林水産物・食品の輸出促進を図るためにも、港づくりの検討が必要であり、貨物獲得の為に助成金制度を活用しながら実績づくりをすべき。
- ・ 道路ネットワークの充実により、志布志港に求められる役割はより広範囲に及ぶことが想定されることから、これまで志布志港を利用していなかった荷主も志布志港を利活用することが想定されるため、このような企業の動向について、ヒアリング等を通じて押さえておく必要がある。
- ・ 今後、将来の労働力不足に対し、DXの活用による物流の効率化や港湾施設の適切な維持管理が重要になってくることから、志布志港の持続的な発展のためにもデジタル活用の観点（港湾物流機能の電子化による業務の効率化、生産性の向上を図るサイバーポート）も視野に入れた検討をしておくが良い。
- ・ 港湾物流は、税関手続きと密接な関係にあることから、港湾機能の拡張や移転にあたっては、早めに協議をいただくことで保税制度を円滑に導入することができると思う。

「人流・賑わい」に関する意見

- ・ 志布志は、これまで港湾整備により発展を遂げてきたことに対し、大変な喜びを持っている。港の整備に伴い、発展を遂げた一方で、住民が親しんできた水辺なども失われていることもあるため、将来的に住民が憩える場所を設けてもらいたい。
- ・ 観光振興を図るためにも、住民がいいまちだと思えるようなまちづくりが大切。港を中心としたコンパクトシティとして、港と居住空間のすみ分けも念頭に置いた港

づくりを考えていくべき。

- ・ 近年は、発地型観光から着地型観光にシフトしているため、それに対応できるような体制づくりが必要と考える。志布志市のまちづくりにも位置付けていくべきと考える。
- ・ コロナ禍を契機とした海釣り需要の高まりを受け、市としても施設整備について検討が必要と考えることから、配置について検討いただきたい。
- ・ 人流・賑わいを活性化させるため、港に商業施設や賑わい創出のための空間が必要。
- ・ フェリー利用者や観光客と地域住民の交流を生み出し、背後地域の生産物販売にも貢献が期待される「道の駅」を設置してはどうか。国道220号の範囲まで含めて再開発を検討することで、より一層志布志港の活性化に寄与すると考える。
- ・ 観光交流拠点として、志布志港ならではの商品（開発）が必要と考える。現代的なフィッシャーマンズワーフ的な場所で志布志の特産品などを販売して人を呼び込むことも考えられるのではないか。
- ・ 観光地として存続させていくことが大事と思われるため、賑わいを取り戻せるよう、住民だけでなく若者や家族連れなど、観光客もターゲットとして、既存の観光施設にも繋がるような総合的な賑わい空間の創出が必要と考える。
- ・ 人流の玄関口となるフェリーターミナルの配置検討と合わせ、フェリー乗船客や市民の憩いの場として、市内の観光スポットとなるような緑地の配置について検討いただきたい。
- ・ スポーツ合宿など本県への経済波及効果が高いフェリー航路の安定的な維持・確保や利用促進につながる賑わい施設の検討をお願いしたい。
- ・ 志布志港周辺の自然豊かな観光コンテンツを活かした人流・交流・賑わいの創出を図るため、外航・内航クルーズ船の受入が可能な施設配置について検討いただきたい。
- ・ クルーズ船需要への対応について、想定が国際クルーズになるか、国内クルーズになるか、仮に、国際クルーズを想定するのであれば、ターミナルや駐車スペース、C I Q体制などの整備を含めた港づくりが必要と考える。
- ・ 若浜地区緑地公園について、現在の利用状況やニーズ、周辺の土地利用を踏まえ、今後の利活用（用途変更など）について検討いただきたい。
- ・ 賑わい空間の形成にあたっては、「みなと緑地PPP制度」の活用など、民間の活力を最大限生かすことを想定したデザインとすることで、地域の価値を高める空間が創出されると考える。
- ・ 防災インフラなどを充実させることで人を集めることもできるのではないか。（インフラツーリズム）
- ・ 長期構想の検討にあたっては、フェリー利用者の増大等に対応するため、港に来た人の二次交通も含め、全体的な地域交通についても考えていただきたい。

「安全・安心」に関する意見

- ・ 港湾施設は、災害発生時に支援物資等の受入・輸送拠点としての役割を果たすことから、核となる港湾施設・設備の耐震化について検討いただきたい。
- ・ 災害時において、背後圏の経済活動が停滞することのないよう道路管理者とも連携し、災害に強い輸送網の構築と港湾の実現について検討いただきたい。
- ・ 港湾で働いている方、それから、何より住民、観光客の方々に対して安全性がきちんと担保されているか、保障されているかというのが非常に重要。
- ・ 津波避難施設について、雨・風・寒さといった厳しい気象環境下や夜間でも避難可

能な施設整備を考えていただきたい。

- ・ 昨年のトンガ火山噴火による津波発生に伴う避難時に奄美市で車両渋滞が発生した。歩行困難者に対応した車で避難可能な高台が検討できないか。
- ・ 原木流出対策について、将来的にはより安全な場所への機能移転と安全対策を検討いただきたい。また、現状における流出対策についても検討が必要と考える。
- ・ 原木流出の課題について、効果的な対策であるかの検証はなされていないが、他港では柵を設置して被害軽減を図る対策の事例もあるため、その辺りも参考にしながら検討を進めていただきたい。
- ・ 原木の流出対策と合わせ、ソフト面の防災対策も充実させる必要がある。
- ・ 防波堤開口部から進入する「うねり」への対策が早急に必要。
- ・ 船舶航行の安全確保及び海上の警備・防災面について十分な検討を行っていただきたい。

「環境・エネルギー」に関する意見

- ・ 臨海部産業や船舶燃料における次世代エネルギーへの転換について、需要を見極めながら港湾機能をどのようにしていくか検討する必要がある。
- ・ 港湾設備については、自然エネルギーの活用を促進する必要がある。
- ・ 脱炭素に向けた取組については、「ペロブスカイト太陽電池」といった最新技術を取り入れた計画とされたい。
- ・ 志布志港全体の景観を含めた環境整備、公園緑化等を進めていただきたい。
- ・ 景観に配慮した港湾整備や維持管理が必要。

その他の意見

- ・ 県内他港や志布志港に近い宮崎県の関係機関と情報の共有や交換を行うことで協調の方向性が見出しやすいのではないかと考える。
- ・ 串間港も原木の取扱いが多いと思われる。長期構想の検討にあたっては、近隣港湾との調整も必要と考える。
- ・ バルク貨物（穀物）に関しては、船舶の大型化による海上運賃の削減により、畜産農家への配合飼料の安定供給に向けて、地元で協議会を発足させて進めている。
- ・ 今年から馬毛島における自衛隊施設の整備が本格的に始まっており、資材を積み出す岸壁が足りないと感じている。短期集中的な利用が見込まれるが、岸壁利用の調整をお願いしたい。
- ・ かつて観光地であった枇榔島では海水浴ができる砂浜があった。港の整備が進むにつれ、近隣海岸の砂が減ってきている。港湾区域外の話ではあるが、港の整備と併せて整備ができると良いのではないか。
- ・ 原木輸出日本一に関連して、今後は木を伐採するだけでなく、今回をきっかけに長期的な視点で植林によって森林を保全することについても考えていただきたい。