

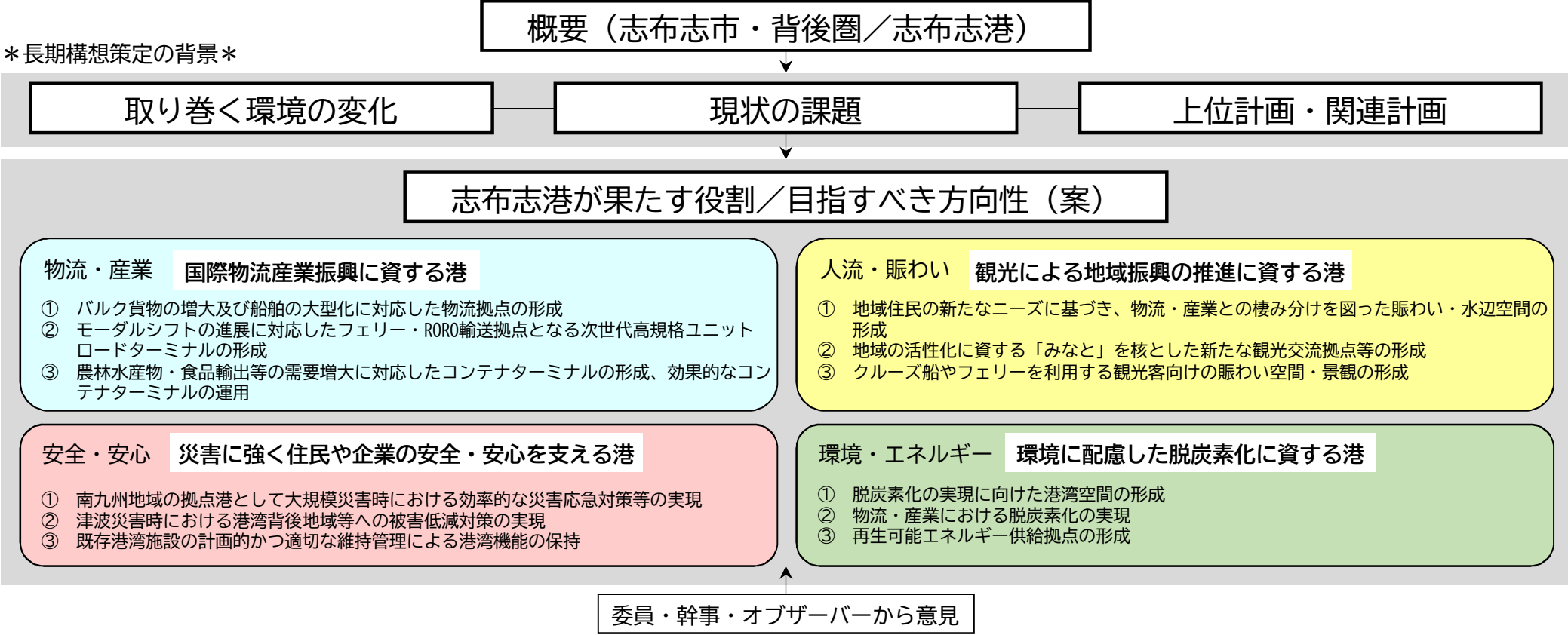
An aerial photograph of a coastal town and harbor. A long, straight pier extends from the foreground into the dark blue water. In the middle ground, there is a large industrial or port facility with several buildings and a dock. The town is visible in the background, nestled between the water and a range of mountains under a clear sky.

志布志港長期構想検討委員会 (第2回委員会)

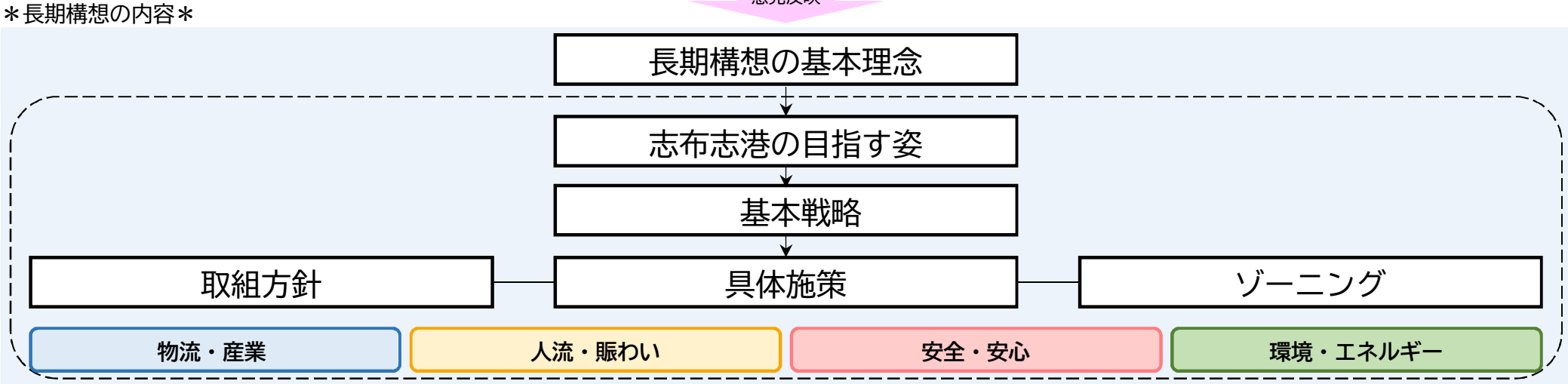
令和6年5月21日

委員会の流れ（第1回→第2回）

第1回



第2回



目次

第2回幹事会 ⇒ 第2回委員会

第1章 第1回委員会での主な意見と対応

- (1) 全体に関する意見
- (2) 物流・産業に関する意見
- (3) 人流・賑わいに関する意見
- (4) 安全・安心に関する意見
- (5) 環境・エネルギーに関する意見

第2章 長期構想の基本理念

第3章 志布志港の目指す姿と基本戦略及び取組方針

- (1) 物流・産業
- (2) 人流・賑わい
- (3) 安全・安心
- (4) 環境・エネルギー

第4章 具体施策

- (1) 物流・産業、人流・賑わい
- (2) 安全・安心、環境・エネルギー
- (3) 具体施策のスケジュール

第5章 ゾーニング

第6章 志布志港長期構想（素案）※別冊

パブリックコメント

[予定]

第3回幹事会 ⇒ 第3回委員会

- 第2回委員会での主な意見と対応
- パブリックコメントの結果について
- 志布志港長期構想（案）

第1章 第1回委員会での主な意見と対応

(1) 全体に関する意見

	主な意見	対応
1	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。	<p>○志布志港の目指す姿の実現に必要な具体施策を検討し、空間利用計画に盛り込んだ。</p> <p>第4章 具体施策【P.26～56】 第5章 ゾーニング【P.57～62】</p>
2	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。	
3	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。	
4	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。	
5	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。	
6	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、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。	

(1) 全体に関する意見

	主な意見	対応
7	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。	<p>○志布志港の目指す姿の実現に必要な具体施策を検討し、空間利用計画に盛り込んだ。</p> <p>第4章 具体施策【P.26～56】 第5章 ゾーニング【P.57～62】</p>
8	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。	
9	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。	
10	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。	

(2) 物流・産業に関する意見

	主な意見	対応
11	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。	○物流・産業分野における志布志港の目指す姿やその実現に向けた取組方針を検討する上で参考とした。 第3章 志布志港の目指す姿と基本戦略及び取組方針 (物流・産業) 【P.22】
12	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。	
13	道路ネットワークの充実により、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。	
14	物流の2024年問題も踏まえ、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。	○コンテナ蔵置等のための用地不足解消のため、コンテナターミナルの拡張や情報通信技術の活用を具体施策に盛り込んだ。 I-① 国際コンテナターミナルの機能強化【P.29】 I-② 情報通信技術を活用した港湾のスマート化【P.30】
15	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。	
16	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。	

(2) 物流・産業に関する意見

	主な意見	対応
17	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。	<p>○コンテナ蔵置等のための用地不足解消のため、コンテナターミナルの拡張や情報通信技術の活用を具体施策に盛り込んだ。</p> <p>I-① 国際コンテナターミナルの機能強化【P.29】</p> <p>I-② 情報通信技術を活用した港湾のスマート化【P.30】</p>
18	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。	○保税制度の円滑な導入の観点から、コンテナターミナルの拡張にあたっては、計画的に関係機関との協議を進めていきたい。
19	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。	○官民一体となったポートセールス活動やセミナーの開催等、航路拡充に向けた具体施策を盛り込んだ。
20	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、貨物獲得の為の助成金制度を活用しながら実績づくりをすべき。	I-③ 外貿定期コンテナ航路の拡充【P.31】

(2) 物流・産業に関する意見

	主な意見	対応
21	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、新規取扱い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。	<p>○点在する原木ヤードの集約や持続可能な林産品輸出体制の構築を具体施策に盛り込んだ。</p> <p>I-④ バルク貨物（林産品）ターミナルの形成【P.32】</p>
22	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。	
23	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。	
24	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。	
25	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。	

(2) 物流・産業に関する意見

	主な意見	対応
26	港の拡張を考えるにあたり、物流の2024年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。	○「物流の2024年問題」の影響に伴うモーダルシフトを促進するため、次世代高規格ユニットロードターミナルの形成を具体施策に盛り込んだ。
27	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。	I-⑤ 次世代高規格ユニットロードターミナルの形成【P. 33】
28	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。	
29	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）	
30	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。	
31	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年問題は深刻であり、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。	

(2) 物流・産業に関する意見

	主な意見	対応
32	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。	○穀物の安定的かつ効率的な輸入拠点の形成を図るため、大型穀物船に対応する耐震強化岸壁等の整備等を具体施策に盛り込んだ。
33	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。	I-⑥ 穀物の安定的かつ効率的な受入環境整備【P. 34】
34	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。	○低利用となっている緑地公園の用途変更やアクセス性の高い企業用地の有効活用を具体施策に盛り込んだ。
22 再掲	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。	I-⑦ 産業用地の確保と企業立地の促進【P. 35】
33 再掲	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。	

(3) 人流・賑わいに関する意見

	主な意見	対応
35	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。	○人流・賑わい分野における志布志港の目指す姿やその実現に向けた取組方針を検討する上で参考とした。 第3章 志布志港の目指す姿と基本戦略及び取組方針 (人流・賑わい) 【P.23】
36	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。	
37	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。	
38	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。	
39	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。	

(3) 人流・賑わいに関する意見

	主な意見	対応
40	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。	○低利用となっている緑地公園の移転及び水辺に面した緑地の配置等を具体施策に盛り込んだ。 Ⅱ-① 地域に開かれた緑地公園の拡充【P.36】
41	「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。	
42	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。	
34 再掲	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。	
43	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。	○観光客や地域住民が親しめる交流拠点について、民間の資金やノウハウの活用による新たな交流拠点の創出を具体施策に盛り込んだ。 Ⅱ-② みなとを中心とした交流拠点の創出【P.37】
44	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。	

(3) 人流・賑わいに関する意見

	主な意見	対応
45	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。	<p>○観光客や地域住民が親しめる交流拠点について、民間の資金やノウハウの活用による新たな交流拠点の創出を具体施策に盛り込んだ。</p> <p>Ⅱ-② みなとを中心とした交流拠点の創出【P.37】</p>
46	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。	<p>○ハード・ソフト両面からのクルーズ船の受入環境整備を具体施策に盛り込んだ。</p> <p>Ⅱ-③ クルーズ船の受入環境整備【P.38】</p>
47	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、CIQ体制などの整備を含めた港づくりが必要と考える。	
48	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。	<p>○インフラツーリズム等の体験型観光コンテンツの充実を具体施策に盛り込んだ。</p> <p>○既存施設を活用した釣り文化振興の取組を具体施策に盛り込んだ。</p>
49	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)	<p>Ⅱ-④ 魅力的な観光コンテンツの創出【P.39】</p>
50	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。	

(4) 安全・安心に関する意見

	主な意見	対応
51	<p>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。</p>	<p>○幹線貨物等の輸送拠点としての機能向上を図るため、耐震強化岸壁の整備を具体施策に盛り込んだ。 ○港湾機能の維持、早期回復に必要な作業船の係留場所の確保を具体施策に盛り込んだ。</p>
52	<p>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。</p>	<p>Ⅲ-① 災害に強い港湾施設・輸送網の形成【P.40】 Ⅲ-② 港湾施設等の整備に必要不可欠な作業船の係留場所の確保【P.41】</p>
53	<p>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。</p>	<p>○原木流出による被害リスクが比較的小さい新若浜地区への機能移転を具体施策に盛り込んだ。 ○港湾BCPに基づく蔵置コンテナの安全対策の徹底を具体施策に盛り込んだ。</p>
54	<p>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。</p>	<p>Ⅲ-③ 原木・コンテナ流出防止対策の推進【P.42】</p>
55	<p>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。</p>	

(4) 安全・安心に関する意見

	主な意見	対応
56	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。	○津波避難施設の整備や避難意識啓発活動の実施等を具体施策に盛り込んだ。 Ⅲ-④ 住民等避難体制の構築【P.43】
57	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。	
58	昨年、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。	
17 再掲	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。	○サイバーポートの活用によるアセットマネジメントを具体施策に盛り込んだ。 Ⅲ-⑤ 戦略的なインフラマネジメントの推進【P.45】
59	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。	○港湾の位置や形状、周辺の地形条件から「うねり」の進入を軽減させる防波堤整備には多大な費用と期間を要する。 ○有効的な港湾施設の整備とともに、ニーズに基づく港湾機能の再編により、利用船舶の安全かつ安定的な航行・荷役の早期実現を図る。
60	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。	○安全な船舶航行の観点から十分な検討を進めてまいりたい。

(5) 環境・エネルギーに関する意見

	主な意見	対応
61	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。	<p>○脱炭素化の推進に向けた港湾機能の高度化を具体施策に盛り込んでおり、実現に向けて港湾脱炭素化推進協議会の場を活用しながら、関係者と協議を進めてまいりたい。</p> <p>IV-① 脱炭素化の推進に向けた港湾機能の高度化【P.46】</p>
62	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。	
63	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。	<p>○次世代エネルギー関連産業を誘致するため、土地の用途変更や受入環境の創出を具体施策に盛り込んでおり、実現に向けて港湾脱炭素化推進協議会の場を活用しながら、関係者と協議を進めてまいりたい。</p> <p>IV-② 臨海部産業の脱炭素化に配慮した港湾空間の創出【P.47】</p> <p>IV-③ 次世代エネルギーの受入環境整備【P.48】</p>
64	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。	<p>○志布志湾の景観を一望できる場所への緑地の配置や、背後の歴史的遺産を活用した「みなとづくり」を具体施策に盛り込んだ。</p> <p>IV-④ 地域独自の自然や歴史・文化等を活かした景観の形成【P.49】</p>
65	景観に配慮した港湾整備や維持管理が必要。	
66	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。	<p>○県の方針として、適切な間伐を推進するとともに、スギ・ヒノキ等の適地においては、伐採跡地の再造林と計画的な保育を推進するなど、人工林資源の循環利用の定着化を図ることとしている。</p>

第2章 長期構想の基本理念

地域のポテンシャルと稼ぐ力を引き出す、世界に開かれた“志”あふれる 志布志港

- 南九州地域は、豊かな自然環境を生かし育まれた農林水産物や魅力ある観光資源など多くの強み（ポテンシャル）を有している。
- 地域発展の基盤を強化するためには、観光資源の更なる磨き上げや農林水産業、製造業などの各分野において「稼ぐ力」の向上を図っていくことが必要不可欠。
- 志布志港は、これらの取組を支えるプラットフォームとして、世界に広がる「南九州地域の拠点港」を目指し、“志”あふれる地域づくりの一翼を担う。

鹿児島県の「稼ぐ力」の向上 イメージ

● 「稼ぐ力」の向上に取り組む産業

- 本県の基幹産業である 農林水産業 観光関連産業
- 高い技術力を有する 製造業(企業)

● 活力ある産業づくり

- ① 域外から稼ぐ
地域資源を生かし、世界も視野に入れ、地域の外(域外)から資金を稼ぐ
- ② 稼いだ資金を循環させる
稼いだ資金を域内で循環させ、地域経済を強くし、地域に仕事をつくり、地域への人の流れをつくる
- ③ 域外への資金流出を防ぐ
地産地消を推進し、稼いだ資金の流出を防ぐ



地域経済の好循環を高め、本県の持続的発展につなげるのが重要です。

「稼ぐ力」とは

本県の魅力ある地域資源を生かした、地域の経済的な価値を高め、県民の所得を向上させる力

第1章 志布志市の将来像

まちづくりの基本理念



将来都市像

未来へ躍動する創造都市 志布志

【さらに輝く ひと・まち・みなど・ふるさとを目指して】

◎志布志市民憲章（平成29年1月10制定）

市民憲章

ここ志布志市は、行い厚と縁の大地に育まれた素晴らしいふるさとです。その昔、この地を訪れた人智入りが、「元」筑紫早良郡にたく感激され、この地を「志布志」と命名されたと伝えられています。

その「志」筑紫早良の子孫である私たちは、先人が誇りを携えて戦々と闘いできた「志」の心を市民の基本理念として、市民憲章にあらわすことになりました。

「志」とは、自ら生きる目標を心に決めて目指すことであり、人や地域のために尽くそうとする心です。ひいては、世の中全体のために奉仕する心です。私たちは、先人が築いた歴史や文化を引き継ぎ、「高い目標や夢」と「発案の精神」を持ち、市民一人ひとりがそれぞれの役割を担い、行動を起す。「志」あふれる志布志市を築いていくことを誓います。そのために、

私たちは志布志市民は

- し 自然に親しみ、ふるさとを愛し
- ぶ 文化の誇り高い先人の教訓に学び
- し 平和と平和を求め

“志”あふれる志布志市を創ります

第3章 志布志港の目指す姿と基本戦略及び取組方針

○基本理念のもと社会情勢や志布志港を取り巻く状況の変化を踏まえ、課題の解決に向けて、概ね20～30年後の志布志港が目指す姿（将来像）を定めた。

長期構想の基本理念

地域のポテンシャルと稼ぐ力を引き出す、世界に開かれた“志”あふれる 志布志港

～ 志布志港の目指す姿 ～

I. 物流・産業

「国内外とつながり、地域の経済と暮らしを支えるみなど」

II. 人流・賑わい

「人と人がつながり、魅力や賑わいにあふれるみなど」

III. 安全・安心

「住民や企業活動の安全・安心を支える強靱なみなど」

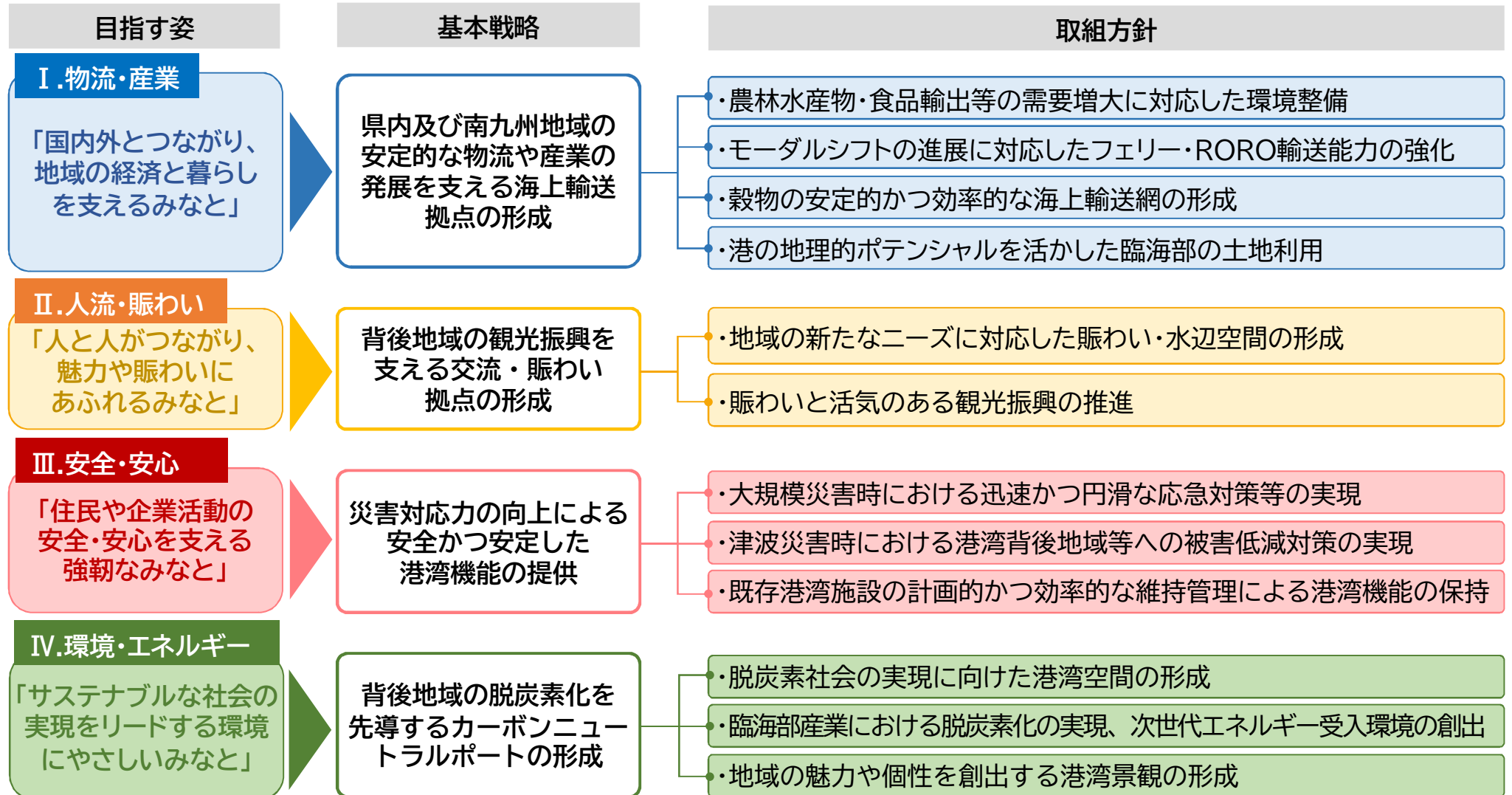
IV. 環境・エネルギー

「サステナブルな社会の実現をリードする環境にやさしいみなど」

○「志布志港の目指す姿」の実現に向け、「Ⅰ.物流・産業」、「Ⅱ.人流・賑わい」、「Ⅲ.安全・安心」、「Ⅳ.環境・エネルギー」の視点から基本戦略を定め、基本戦略の実行に向けた取組方針を設定した。

長期構想の基本理念

地域のポテンシャルと稼ぐ力を引き出す、世界に開かれた“志”あふれる 志布志港



(背景)

- ・DXの進展、EC市場の急成長
- ・農林水産物・食品輸出の増加
- ・物流の2024年問題によるトラックドライバー不足
- ・南九州の畜産を支える飼料生産能力の維持
- ・災害時の安定した物流網の確保
- ・九州屈指の豊富な航路ネットワーク
- ・交通ネットワークの充実化
- ・南九州の畜産を支える飼料生産能力の維持

(課題)

- ・コンテナによる原木輸出の横持ち解消
- ・原木輸出需要増大に伴うヤード面積の不足への対応
- ・コンテナ取扱量の増大によるターミナル面積の不足の解消
- ・フェリー・RORO貨物の需要増大への対応
- ・冷蔵・冷凍電源設備の不足への対応

<目指す姿>

I. 物流・産業

「国内外とつながり、地域の経済と暮らしを支えるみなと」

<基本戦略>

～県内及び南九州地域の安定的な物流や産業の発展を支える海上輸送拠点の形成～

- ✓ 近年の社会を取り巻く情勢の急激な変化に対応し、県内及び南九州地域の安定的な物流や産業の発展を支える拠点としての役割を担う港づくりを目指します。

■取組方針：農林水産物・食品輸出等の需要増大に対応した環境整備
✓ 背後地域の経済の核となる農林水産業や地域住民の暮らしに必要な不可欠となる物流機能の維持・拡大に向けて、今後の物流需要増加に対応するための環境整備に取り組みます。

■取組方針：モーダルシフトの進展に対応したフェリー・RORO輸送能力の強化
✓ 脱炭素化に向けた取組の加速化や2024年問題に伴うトラックドライバー不足等の社会背景の変化に起因するモーダルシフトの進展に対応するため、フェリー・RORO輸送能力の強化に取り組みます。

■取組方針：穀物の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成
✓ 南九州の畜産に必要な不可欠な飼料の安定的な供給を実現するため、効率的な海上輸送網の形成に取り組みます。

■取組方針：港の地理的ポテンシャルを活かした臨海部の土地利用
✓ 東九州自動車道・都城志布志道路等の整備による交通ネットワーク充実化や九州屈指の豊富な航路ネットワークを有する地理的ポテンシャルを活かし、臨海部の土地の有効活用に取り組みます。

(背景)

- ・新型コロナウイルス感染症拡大の収束
- ・入国規制緩和によるインバウンド需要の増加
- ・クルーズ船「にっぽん丸」が志布志港に寄港
- ・賑わい・水辺空間が不足
- ・緑地公園の低利用化
- ・マイクロツーリズムの普及
- ・海釣り需要の高まり

(課題)

- ・賑わい空間の創出・再構築
- ・大型クルーズ船需要への対応
- ・緑地公園の低利用化の解消

<目指す姿>

Ⅱ.人流・賑わい

「人と人がつながり、魅力や賑わいにあふれるみなと」

<基本戦略>

～背後地域の観光振興を支える
交流・賑わい拠点の形成～

- ✓ 県内観光の玄関口として、アフターコロナの需要の高まりに対応し、背後圏を含む地域の観光振興を支える拠点としての役割を担う港づくりを目指します。

■取組方針：地域の新たなニーズに対応した賑わい・水辺空間の形成

- ✓ アフターコロナのクルーズ需要の高まりやフェリーの機能移転に対応し、多くの観光客や港湾利用者が集う賑わい空間の形成、及び海の魅力を感じる水辺空間の形成に取り組みます。

■取組方針：賑わいと活気のある観光振興の推進

- ✓ インフラツーリズムやアドベンチャーツーリズム等の体験型観光コンテンツの需要を取り込み、背後地域と連携した賑わいと活気ある観光振興の推進に取り組みます。

(背景)

- ・ 鹿児島県は、最大クラスの南海トラフ巨大地震で震度6強、津浪波高約12mを想定
- ・ 幹線貨物輸送用の耐震強化岸壁が未整備
- ・ 気候変動の影響により災害の甚大化が懸念
- ・ 高度経済成長期に集中整備されたインフラの老朽化が加速
- ・ 既存インフラの維持管理費の増大

(課題)

- ・ 原木流出による背後地域への被害低減
- ・ 泊地埋没による水深不足の解消
- ・ 長周期波の低減化による港内静穏度の向上
- ・ 台風時の漂流物への対応
- ・ コンテナ流出による航路閉塞への対応

<目指す姿>

Ⅲ.安全・安心

「住民や企業活動の安全・安心を支える強靱なみなと」

<基本戦略>

～災害対応力の向上による安全かつ安定した港湾機能の提供～

- ✓ 想定される大規模災害を踏まえた災害対応力を向上させ、頻発化・激甚化する自然災害から地域や産業を守り、安全・安心を支える港づくりを目指します。

■取組方針：大規模災害時における迅速かつ円滑な応急対策等の実現
✓ 逼迫する巨大地震や気候変動に伴い甚大化する大規模災害の発生に対応するため、迅速かつ円滑な応急対策に取り組みます。

■取組方針：津波災害時における港湾背後地域等への被害低減対策の実現
✓ 津波災害時における人的・物的被害を最小限に抑えるため、港湾背後地域等への被害低減対策に取り組みます。

■取組方針：既存港湾施設の計画的かつ効率的な維持管理による港湾機能の保持
✓ 既存港湾施設の老朽化に伴う維持管理費の増大に対応するため、計画的かつ効率的な維持管理による港湾機能の保持に取り組みます。

(背景)

- ・政府は令和2年(2020年)10月に「2050年カーボンニュートラル」を宣言
- ・鹿児島県は令和12年度(2030年度)までに温室効果ガス排出量を46%削減する目標
- ・若浜地区には温室効果ガス排出量の多い臨海部産業が集積
- ・水素等の次世代エネルギー受入用地の不足
- ・観光客向けの景観の魅力不足

(課題)

- ・港湾機能や臨海部産業の脱炭素化によるカーボンニュートラルポート(CNP)の形成
- ・水素等の次世代エネルギーへの転換の促進
- ・既存用地の利用転換
- ・海の玄関口としての景観への配慮

<目指す姿>

IV.環境・エネルギー

「サステナブルな社会の実現をリードする環境にやさしいみなと」

<基本戦略>

～背後地域の脱炭素化を先導する
カーボンニュートラルポートの形成～

- ✓ 臨海部産業や港湾物流の活動における次世代エネルギーの利活用を通じて、背後圏を含む地域の脱炭素化を先導する拠点としての役割を担う港づくりを目指します。

■取組方針：脱炭素社会の実現に向けた港湾空間の形成

- ✓ 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、港湾機能の脱炭素化に配慮した港湾空間の形成に取り組みます。

■取組方針：臨海部産業における脱炭素化の実現、次世代エネルギー受入環境の創出

- ✓ 臨海部産業の脱炭素化の実現に必要な水素等の次世代エネルギーの利活用を図るため、次世代エネルギー受入環境の創出に取り組みます。

■取組方針：地域の魅力や個性を創出する港湾景観の形成

- ✓ 訪れる方々へ楽しみや癒しを提供するため、志布志湾の眺望等の地域独自の魅力を活かした良好な港湾景観の形成に取り組みます。