

## 5. 志布志港の課題

### 5-1. 物流・産業に関する課題

#### 5-1-1. フェリー・RORO貨物の需要増大への対応

若浜地区では、フェリーが就航する若浜中央ふ頭2号岸壁背後において、シャーシ台数と乗船待機中のトラック台数が多いことから、シャーシ置場と乗船レーンが混在している状況となっています。

また、外港地区では、第一突堤に就航するRORO船のシャーシプール面積が不足していることから、シャーシプール以外の場所にシャーシを置いている状況となっています。

令和4年12月には東京・沖縄航路のRORO船が大型化して就航するなど、今後更なるフェリー・RORO貨物の需要の増加が見込まれていることから、シャーシプール面積の拡大等の対応が課題となっています。



図 5-1 若浜地区のシャーシプールの利用状況

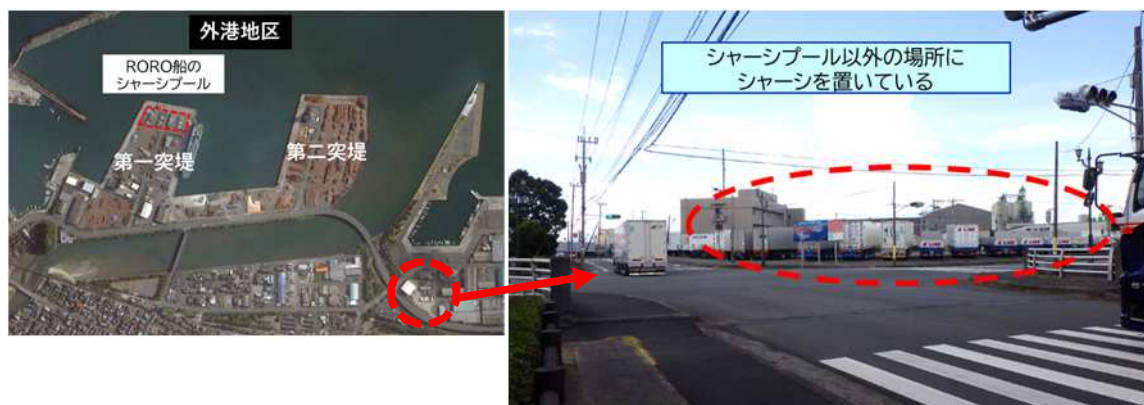


図 5-2 シャーシプール以外の場所での利用状況

### 5-1-2. コンテナによる原木輸出の横持ち解消

原木の輸出取扱量日本一の志布志港では、輸出向けの原木を外港地区にてバンニングした後、新若浜地区の国際コンテナターミナルへと横持ちしており、非効率的な輸送が行われている状況です。

また、昨今の温室効果ガス排出量削減の観点からも、効率的かつ環境への負荷を軽減することが必要な状況です。

このような状況を踏まえ、効率的な輸送の実現に向けたコンテナによる原木輸出の横持ち解消が課題となっています。



図 5-3 外港地区でのバンニングの様子

### 5-1-3. 冷蔵・冷凍電源設備の不足への対応

2024年4月以降のトラックドライバーの時間外労働の上限規制等の動向から、今後長距離トラックから海上輸送へのモーダルシフトの進展が見込まれています。モーダルシフトに伴い、ユニット貨物の増加が予想され、リーファー電源等の整備が課題となっています。



図 5-4 冷蔵・冷凍電源設備の位置



5-1-4. 原木輸出需要増大に伴うヤード面積の不足への対応

外港地区では、原木の輸出需要増大によるヤード面積の不足が顕著となっており、SOLAS区域外に仮置きされている原木が多く、点在している状況となっています。

こうした現状を踏まえ、原木の蔵置ヤード面積の確保と効率的な利用が課題となっています。



図 5-5 外港地区の原木蔵置状況



図 5-6 SOLAS 区域外への原木仮置き状況

### 5-1-5. 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

新若浜地区国際コンテナターミナルにおいては、コンテナ貨物の取扱量増大により、コンテナの蔵置面積が不足しています。

ターミナル内にはコンテナが正規の蔵置場所以外にも置かれており、安全で効率的な荷役を行う観点からもコンテナターミナルの面積不足の解消が課題となっています。



図 5-7 新若浜地区国際コンテナターミナルの利用状況



図 5-8 国際コンテナターミナル内のコンテナ滞留状況

## 5-2. 人流・賑わいに関する課題

### 5-2-1. 賑わい空間の創出・再構築

産業港として発展してきた志布志港は、若浜地区に飼料製造業の立地が進んだことや、新若浜地区の国際コンテナターミナル整備などにより、物流・産業機能が大きく発展してきました。

一方、観光客などの港湾利用者、地域住民等が気軽に海辺に親しむ憩いの空間が不足しているとの声が上がっています。

平成5年に港湾計画が改訂されて以降、約30年経過し、志布志港を取り巻く環境が変化していることから、今後見込まれるニーズを踏まえ、志布志港における賑わい空間の創出や再構築が課題となっています。



図 5-9 賑わい空間の不足



### 5-2-2. 大型クルーズ船への対応

近年の国内外に就航するクルーズ船に対し、若浜地区にある旅客船ふ頭では水深が-7.5mであることから、2～3万GT級以上の大型クルーズ船の接岸が困難な状況です。今後、志布志港にクルーズ需要を取り込むためには、大型クルーズ船の寄港に向けた対応が課題となっています。

また、ハード整備に合わせて、ソフト面も含めた受け入れ環境の整備に努める必要があります。



図 5-10 旅客船ふ頭の水深不足

### 5-2-3. 海の玄関口としての景観配慮

フェリーの発着は、配合飼料工場が集積する若浜地区を利用しています。

待合所周辺には、フェリーを利用する観光客にとって魅力を感じてもらえる景観になっているとは言い難い状況にあります。

交流拠点としての賑わい空間を創出するためには、海の玄関口として、来訪する観光客に向けた景観の配慮が課題となっています。

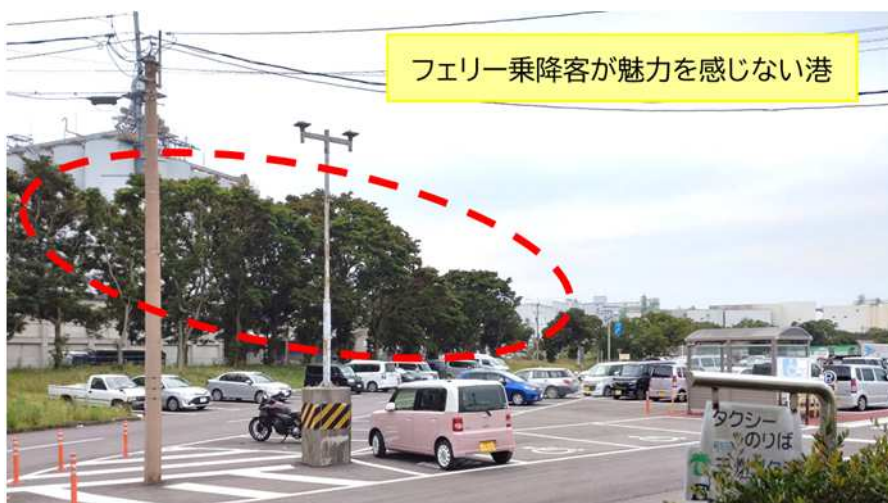


図 5-11 フェリーの待合所から見た景観

#### 5-2-4. 緑地公園の低利用化の解消

若浜地区に集積する配合飼料工場に隣接する若浜運動公園は、主に港湾内就業者のレクリエーションや休息の場としての利用を図るとともに、公共ふ頭と工場用地との緩衝機能を目的として整備されました。

しかしながら、現在、緑地公園の利用率は低下するとともに、樹木の高木化が進んでおり、公園内の状況が外から見えづらい状況です。

港における緑地公園のニーズ等を踏まえ、多くの利用が見込まれる場所への再配置も含めた低利用化の解消が課題となっています。



図 5-12 低利用の緑地公園の位置

### 5-3.安全・安心に関する課題

#### 5-3-1. 原木流出による背後地域への被害低減

多くの原木が蔵置されている外港地区は、背後の前川を挟んで多くの住宅が立地する市街地に隣接していることから、津波が発生した場合、原木流出による被害が懸念されています。

志布志市における浸水想定区域図においても3m以上～5m未満の被害が想定されていることから、市街地への原木流出による被害の低減が課題となっています。



出典：志布志市 HP

図 5-13 外港地区の原木流出のリスク・志布志港の浸水想定区域図



### 5-3-2. 泊地埋没による水深不足の解消

二級河川・前川の河口部に位置する外港地区では、河川からの土砂流入による泊地の埋没により、航行船舶が座礁する危険性があるため、安全な船舶の航行環境を確保する観点から水深不足の解消が課題となっています。



図 5-14 外港地区の泊地埋没の状況

### 5-3-3. 長周期波の低減化による港内静穏度の向上

志布志港は太平洋側に面しており、台風接近時等に長周期波の影響を受ける環境下にあります。

長周期波の影響により、船舶の接岸や停泊が困難となり、代替施設へ避泊した事例もあります。今後、長周期波の低減化に向けた静穏度の向上が課題となっています。



図 5-15 長周期波の影響による避泊事例

## 5-3-4. 台風時の漂流物への対応

港湾では、台風等の荒天時において、流入する河川等からの漂流物が港内に滞留し、啓開活動を行う船舶の航行に支障が生じる事例や、瓦礫等による旅客船埠頭、岸壁利用に際し影響が生じる事例があります。

志布志港においても、過去に同様の事例が発生していることから、このような漂流物による港湾機能の停止を回避するための対応が課題となっています。



図 5-16 荒天時の流木等滞留による港湾機能停止のリスク

## 5-3-5. コンテナ流出による航路閉塞への対応

新若浜地区国際コンテナターミナルでは、地震・津波災害時等におけるコンテナ等の海上流出による航路閉塞の危険性が懸念されています。

過去の被災事例からもコンテナ流出による航路閉塞は港湾機能だけでなく、航行船舶への危険性も高いことから、航路閉塞への対応が課題となっています。



図 5-17 コンテナの海上流出による航路閉塞のリスクと事例

## 6. 志布志港の長期構想

### 6-1. 基本理念と目指す姿

#### <基本理念>

志布志港が発展してきたこれまでの歴史や現在の利用状況を背景に、想定される社会経済情勢の展望や、志布志港の背後地域及び九州地域に果たすべき役割を踏まえ、志布志港の長期的なビジョンとしての基本理念を以下のとおり定めました。

**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)を有しています。
- 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です。
- 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います。

#### <目指す姿>

基本理念のもと、近年の社会情勢や志布志港を取り巻く状況の変化を踏まえ、現状及び今後想定される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)を以下のとおり定めました。

#### 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」

#### 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」

#### 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」

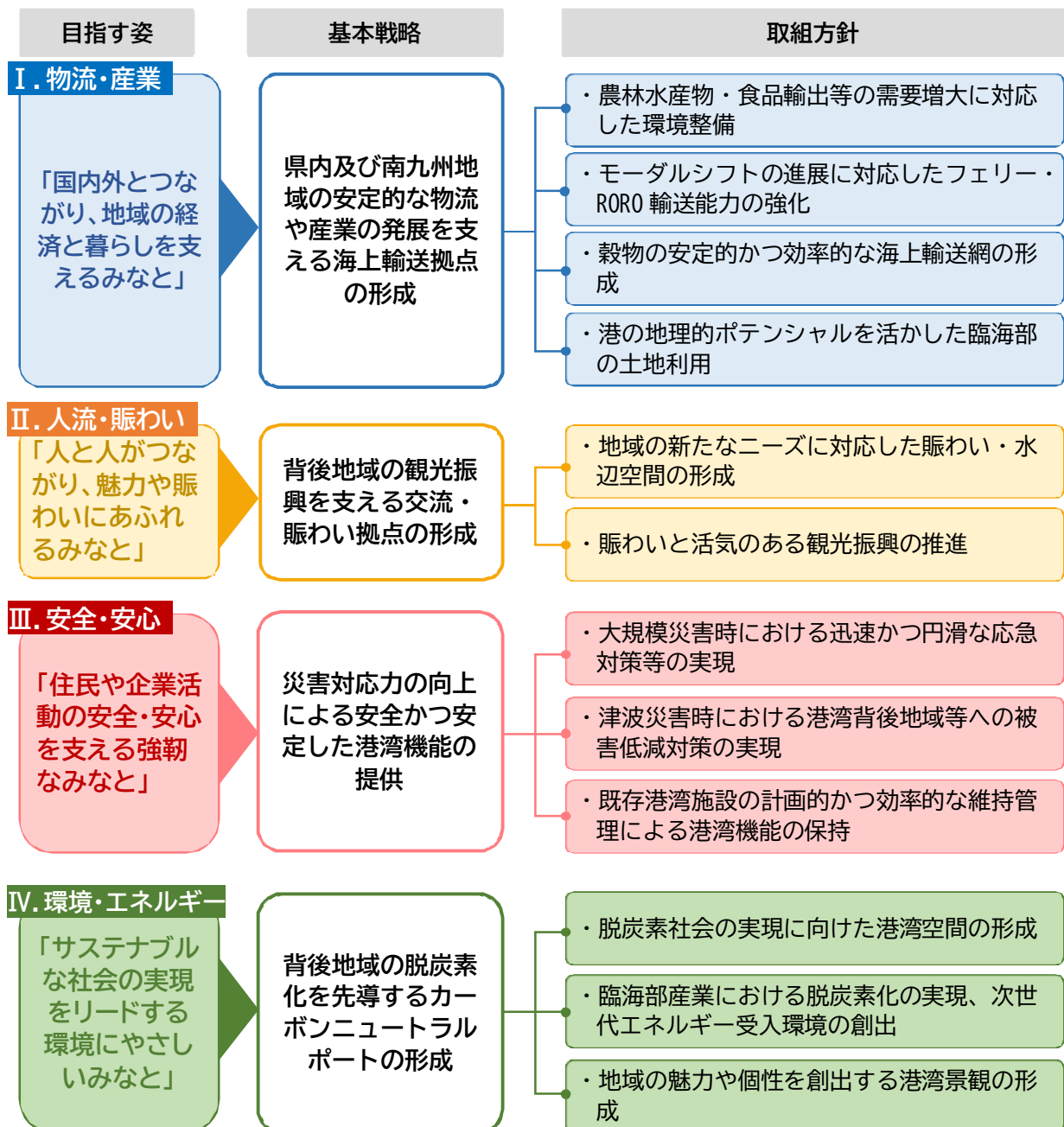
#### IV. 環境・エネルギー

「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」



## 6-2.基本戦略と取組方針

志布志港の目指す姿(将来像)を実現していくため、「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、基本戦略として「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」、「背後地域の観光振興を支える交流・賑わい拠点の形成」、「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」、「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」の4つを定め、これら基本戦略の実行に向けた取組方針を、以下のとおり設定しました。



6-2-1. 「物流・産業」に関する基本戦略と取組方針

志布志港は、鹿児島県内で一次産業を主力とする大隅地域に位置しており、南九州地域における配合飼料の供給基地としての役割を担っています。

近年では、主要幹線道路等の交通ネットワークの充実を背景とした産業立地の促進も活発化しており、農林水産物・食品輸出の増加も見込まれています。

一方で、近年のDXの進展やEC市場の急成長、物流の2024年問題、脱炭素化に向けた取組の加速など社会を取り巻く情勢の急激な変化を背景に、地域を支える物流の効率化や地域産業の活性化が求められています。

このような状況を踏まえ、志布志港における物流・産業の目指す姿としては、「国内外とつながり、地域の経済と暮らしを支えるみなと」を目標に掲げ、その達成に向けた基本戦略及び取組方針を以下のとおり定めました。

(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海上輸送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、今後の物流需要増大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。

6-2-2. 「人流・賑わい」に関する基本戦略と取組方針

鹿児島県は、「桜島」など美しい自然環境が織りなす四季折々の景観、良質で豊かな温泉、世界自然遺産「屋久島」、「奄美大島・徳之島」など魅力ある観光資源を有しています。

令和2年(2020年)の新型コロナウイルス感染拡大に伴う水際措置の強化により県内の訪日外国人旅行者数やクルーズ船の寄港数は、大きく減少したものの、令和5年(2023年)にはコロナ前の水準まで回復しました。

志布志港は、県内でも本州側に位置していることから、大阪南港を結ぶフェリー「さんふらわあ」が週7便運航しており、本州からの玄関口としての役割を担っています。

一方で、観光客などの港湾利用者、地域住民等が気軽に海辺に親しむ憩いの空間や景観への配慮が不足しているとの声が上がっており、利用者の満足度を高めるための賑わい空間の創出が求められています。

このような状況を踏まえ、志布志港における人流・賑わいの目指す姿としては、「人と人がつながり、魅力や賑わいにあふれるみなと」を目標に掲げ、その達成に向けた基本戦略及び取組方針を以下のとおり決めました。

(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交流・賑わい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。



6-2-3. 「安全・安心」に関する基本戦略と取組方針

鹿児島県では、最大クラスの南海トラフ巨大地震が発生した場合、最大震度6強の揺れと最大津波波高12.01mの津波の発生が想定されています。また、令和2年7月豪雨では、大量の漂流物が湾内に溜まり、船舶の安全な航行に影響を及ぼしました。令和5年8月に接近した台風第6号では、鹿児島港への海上輸送が滞り、県内全域でのガソリン流通が停滞しました。さらには、将来の気候変動による影響により、海面水位の上昇、強い台風の増加等に伴う波浪の増大と高潮の増大、津波水位の上昇も想定されており、原木やコンテナの流出による被害の拡大も懸念されています。

一方で、志布志港の港湾施設のうち、建設後50年を超える老朽化割合は現状で24%を占めており、20年後には91%に達する見込みとなっています。

このような状況を踏まえ、志布志港における安全・安心の目指す姿としては、「住民や企業活動の安全・安心を支える強靱なみなと」を目標に掲げ、その達成に向けた基本戦略及び取組方針を以下のとおり定めました。

(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、津波波高約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。

6-2-4. 「環境・エネルギー」に関する基本戦略と取組方針

我が国では、令和2年(2020年)10月に「2050年カーボンニュートラル」を宣言しました。鹿児島県においても、令和12年度(2030年度)までに温室効果ガスの排出量を46%(2013年度比)削減することを目標に掲げました。

志布志港では、若浜地区に産業集積エリアが広がっており、特に温室効果ガス排出量の多い臨海部産業の脱炭素化を推進するため、令和4年(2022年)に「志布志港港湾脱炭素化推進協議会」を設立し、官民連携のもと、カーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けた具体的な取組の検討を進めています。

一方で、志布志港は観光客向けの景観整備が不足しており、配合飼料工場が集積する若浜地区にあるフェリーターミナルの周辺環境は景観面での魅力が乏しいことから、大隅地域の海の玄関口として、来訪する観光客に向けた景観への配慮が求められています。

このような状況を踏まえ、志布志港における環境・エネルギーの目指す姿としては、「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」を目標に掲げ、その達成に向けた基本戦略及び取組方針を以下のとおり定めました。

(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ど」

<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。

### 6-3. 具体施策

4つの分野ごとに設定した取組方針に対し、今後、志布志港において具体的に取組んでいく施策を、以下のとおり設定しました。



#### 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

取組方針	具体施策
農林水産物・食品輸出等の需要増大に対応した環境整備	I-① 国際コンテナターミナルの機能強化
	I-② 情報通信技術を活用した港湾のスマート化
	I-③ 外貿定期コンテナ航路の拡充
	I-④ バルク貨物（林産品）ターミナルの形成
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	I-⑤ 次世代高規格ユニットロードターミナルの形成
穀物の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成	I-⑥ 穀物の安定的かつ効率的な輸入拠点の整備
港の地理的ポテンシャルを活かした臨海部の土地利用	I-⑦ 産業用地の確保と企業立地の促進



#### 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

取組方針	具体施策
地域の新たなニーズに対応した賑わい・水辺空間の形成	II-① 地域に開かれた緑地公園の拡充
	II-② みなとを中心とした交流拠点の創出
	II-③ クルーズ船の受入環境整備
賑わいと活気のある観光振興の推進	II-④ 魅力的な観光コンテンツの創出



#### 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

取組方針	具体施策
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	III-① 災害に強い港湾施設・輸送網の形成
	III-② 港湾施設等の整備に必要な不可欠な作業船の係留場所の確保
津波災害時における港湾背後地域への被害低減対策の実現	III-③ 原木・コンテナ流出防止対策の推進
	III-④ 住民等避難体制の構築
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	III-⑤ 戦略的なインフラマネジメントの推進



#### 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

取組方針	具体施策
脱炭素社会の実現に向けた港湾空間の形成	IV-① 脱炭素化の推進に向けた港湾機能の高度化
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	IV-② 臨海部産業の脱炭素化に貢献する港湾空間の創出
	IV-③ 次世代エネルギーの受入環境整備
地域の魅力や個性を創出する港湾景観の形成	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



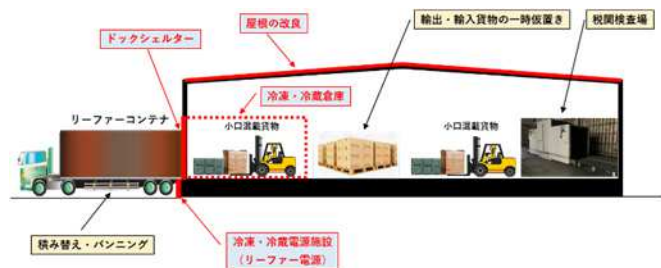
I. 物流・産業

I. 物流・産業 (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)

施策 I - ①：国際コンテナターミナルの機能強化

<具体施策の内容>

- ・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を図ります。
- ・農林水産物・食品の輸出拡大を図るため、既存上屋を改修して冷凍・冷蔵施設等の整備を行います。



出典：鹿児島県 HP「志布志港における農林水産物・食品輸出促進の取組」より

図 6-1 コンテナターミナル内の既存上屋

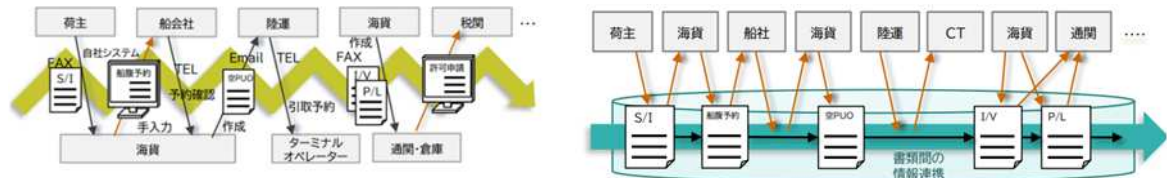
図 6-2 既存上屋の改修のイメージ

I. 物流・産業（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）

施策 I-②：情報通信技術を活用した港湾のスマート化

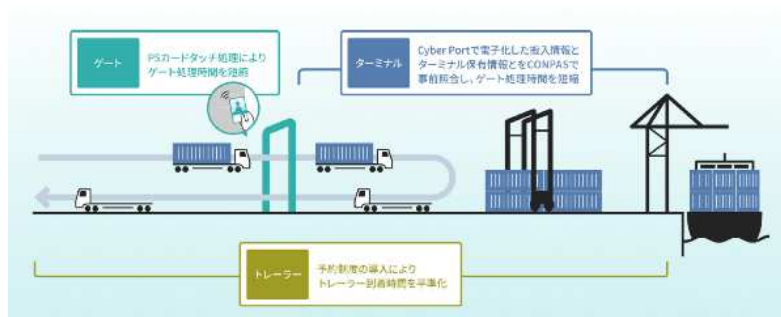
<具体施策の内容>

・民間事業者間の港湾物流手続を電子化する「Cyber Port」や、ゲート処理及びヤード内荷役作業を効率化する「CONPAS(Container Fast Pass)」等の情報通信技術の活用を図ります。



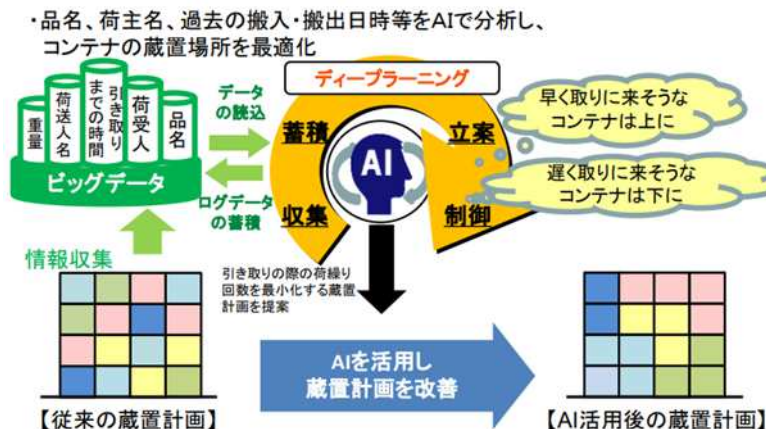
出典：国土交通省港湾局「CP 進捗管理 WG(港湾物流分野)港湾局説明資料」R5.7.13  
サイバーポート進捗管理 WG(港湾物流分野)第2回配布資料 資料1より

図 6-3 現状の事業者間の情報伝達イメージとCyber Portを活用した情報伝達イメージ



出典：国土交通省港湾局サイバーポートHP「CONPAS とは」より(<https://www.cyber-port.net/ja/conpas/>)

図 6-4 CONPASによる物流の効率化のイメージ



出典：国土交通省港湾局「AIターミナル」の実現に向けた目標と工程について」H31.3.28  
図 6-5 AIを活用したコンテナ蔵置場所の最適化のイメージ

I. 物流・産業（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）

施策 I - ③：外貿定期コンテナ航路の拡充

<具体施策の内容>

- ・船社や荷主企業、商社等に対し、官民一体となったポートセールスやセミナーを開催するなど積極的なPR活動に取り組みます。
- ・県産品などの海上小口混載貨物輸送等、志布志港の利用促進を図るための支援を実施します。



図 6-6 ポートセールス活動・セミナーの開催・PRポスターによる魅力発信

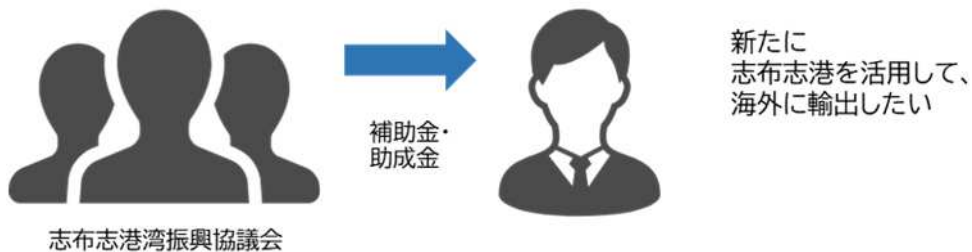


図 6-7 志布志港の利用促進のためのトライアル事業



I. 物流・産業（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）

施策 I-④：バルク貨物（林産品）ターミナルの形成

<具体施策の内容>

- ・点在する原木ヤードを集約するため、新若浜地区に新たにバルク貨物(林産品)ターミナルを整備します。
- ・持続可能な林産品輸送体制の構築を検討します。



点在する原木ヤードの集約  
バルク貨物(林産品)ターミナルを整備

出典：国土交通省九州地方整備局

図 6-8 林産物輸出拠点ターミナルのイメージ

I. 物流・産業 (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)

施策 I-⑤: 次世代高規格ユニットロードターミナルの形成

<具体施策の内容>

- ・外港地区にフェリー機能を移転します。
- ・新若浜地区にRORO機能を移転します。
- ・モーダルシフトを促進する次世代高規格ユニットロードターミナルの形成を図ります。



出典:国土交通省 HP

図 6-9 次世代高規格ユニットロードターミナルのイメージ

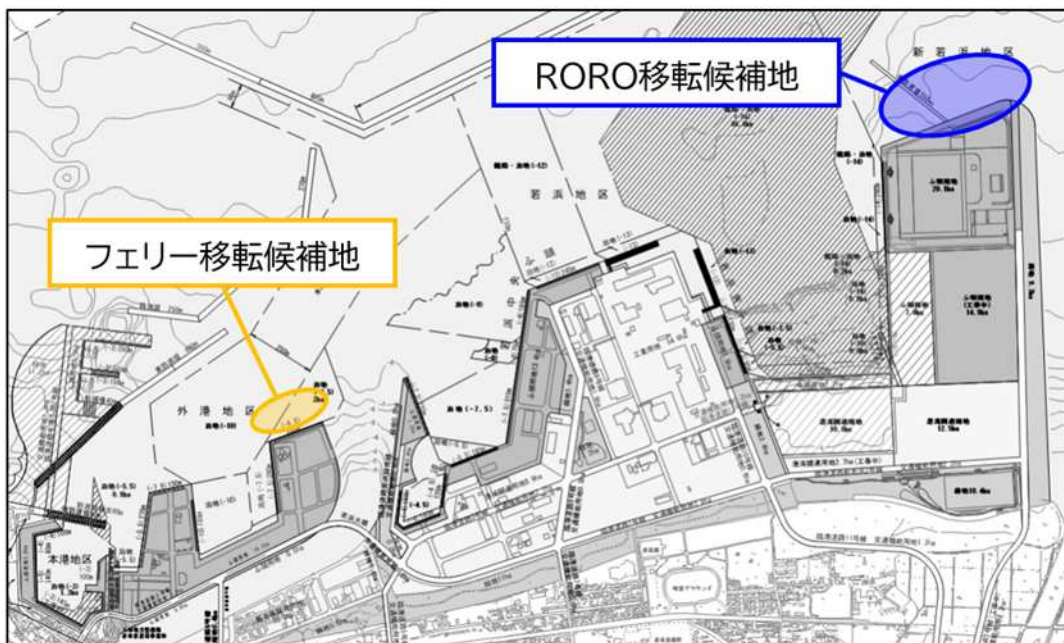


図 6-10 フェリー・RORO機能の移転候補地

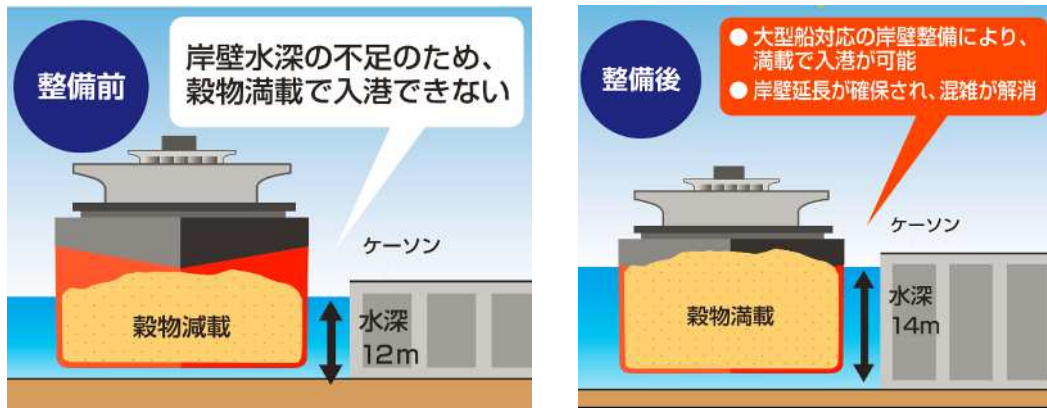


I. 物流・産業 (取組方針：穀物の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成)

施策 I - ⑥：穀物の安定的かつ効率的な輸入拠点の整備

<具体施策の内容>

- ・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を整備します。
- ・企業間連携による共同輸送の促進を図ります。



出典：国土交通省九州地方整備局

図 6-11 志布志港心頭再編改良事業の位置と整備効果イメージ



I. 物流・産業（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）

施策 I - ⑦：産業用地の確保と企業立地の促進

<具体施策の内容>

- ・低利用となっている緑地公園を地域のニーズに基づく用途に変更することで、新たな産業用地の確保を図ります。
- ・アクセス性の高い企業用地を有効活用し、臨海部への高付加価値産業等※の誘致を促進します。

※地域資源活用型の工場（製造・加工・輸出機能）や流通加工等の機能を有する付加価値型の物流施設



図 6-12 若浜運動公園・志布志港内の企業用地

II. 人流・賑わい

II. 人流・賑わい (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)

施策II-①：地域に開かれた緑地公園の拡充

<具体施策の内容>

- ・低利用となっている若浜地区の緑地公園をフェリー機能の移転に合わせて、市街地に近接している外港地区に移転し、水辺に面した緑地を配置します。
- ・外港地区へのフェリー機能の移転に伴い、フェリーターミナルを核とした賑わい空間の創出を図ります。
- ・行政や市民、企業、NPO等の連携・協働による地域活性化の取組を促進します



図 6-13 緑地公園の移転



II. 人流・賑わい (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)

施策Ⅱ-②：みなとを中心とした交流拠点の創出

<具体施策の内容>

- ・観光客や地域住民が親しめる交流拠点に「みなとオアシス」制度の導入を検討するとともに、これらの機能強化を支援します。
- ・「みなと緑地PPP制度」等、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検討します。



図 6-14 志布志港における交流拠点



図 6-15 みなと緑地PPP制度の概要



II. 人流・賑わい（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）

施策II-③：クルーズ船の受入環境整備

<具体施策の内容>

- ・中小型クルーズ船は若浜地区旅客船心頭、大型クルーズ船は外港地区での受入を図ります。
- ・ハード・ソフト両面からクルーズ船の受入環境を整備し、積極的な寄港誘致を促進します。
- ・寄港地観光として大隅地域の魅力を楽しめるよう地域資源を活用したツアーメニューの造成を促進します。



図 6-16 「にっぽん丸」寄港時の様子（令和4年11月）



図 6-17 志布志港周辺の観光資源・イベント

II. 人流・賑わい (取組方針：賑わいと活気のある観光振興の推進)

施策Ⅱ-④：魅力的な観光コンテンツの創出

<具体施策の内容>

- ・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充実を促進します。
- ・既存の防波堤等を有効活用や外港地区の海釣り公園整備等により、観光資源として地域の関係者による地方創生を目的とした釣り文化振興を推進します。



出典：国土交通省資料

図 6-18 インフラツーリズムの事例



出典：国土交通省資料

図 6-19 アドベンチャーツーリズムの事例



出典：国土交通省資料

図 6-20 釣り文化振興の事例



Ⅲ. 安全・安心

Ⅲ. 安全・安心 (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)

施策Ⅲ-①：災害に強い港湾施設・輸送網の形成

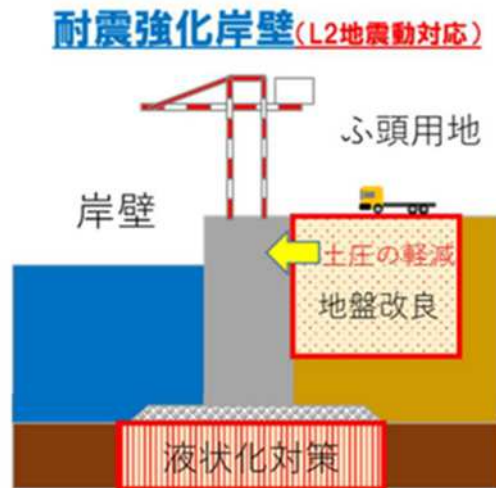
<具体施策の内容>

- ・幹線貨物等の輸送拠点としての機能向上を図るため、耐震強化岸壁を整備します。
- ・長周期波による港内水域への影響分析を行い、静穏度向上に向けた対策を検討します。



出典：国土交通省「第1回次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」(令和 5 年 2 月 2 日)

図 6-21 バルク岸壁（耐震強化岸壁）の整備・コンテナターミナル等の耐震化



出典：国土交通省港湾局「気候変動を考慮した臨海部の強靱化のあり方に係る参考資料」R5.6.28 交通政策審議会港湾分科会 第5回防災部会配布資料 資料5より

図 6-22 耐震強化岸壁整備による被災時の効果事例（令和3年福島沖地震）



Ⅲ. 安全・安心 (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)

施策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

<具体施策の内容>

- ・港湾機能の維持、早期回復に必要な作業船の係留場所を外港地区に確保します。



図 6-23 作業船による漂流物の回収 (令和2年7月豪雨への対応)



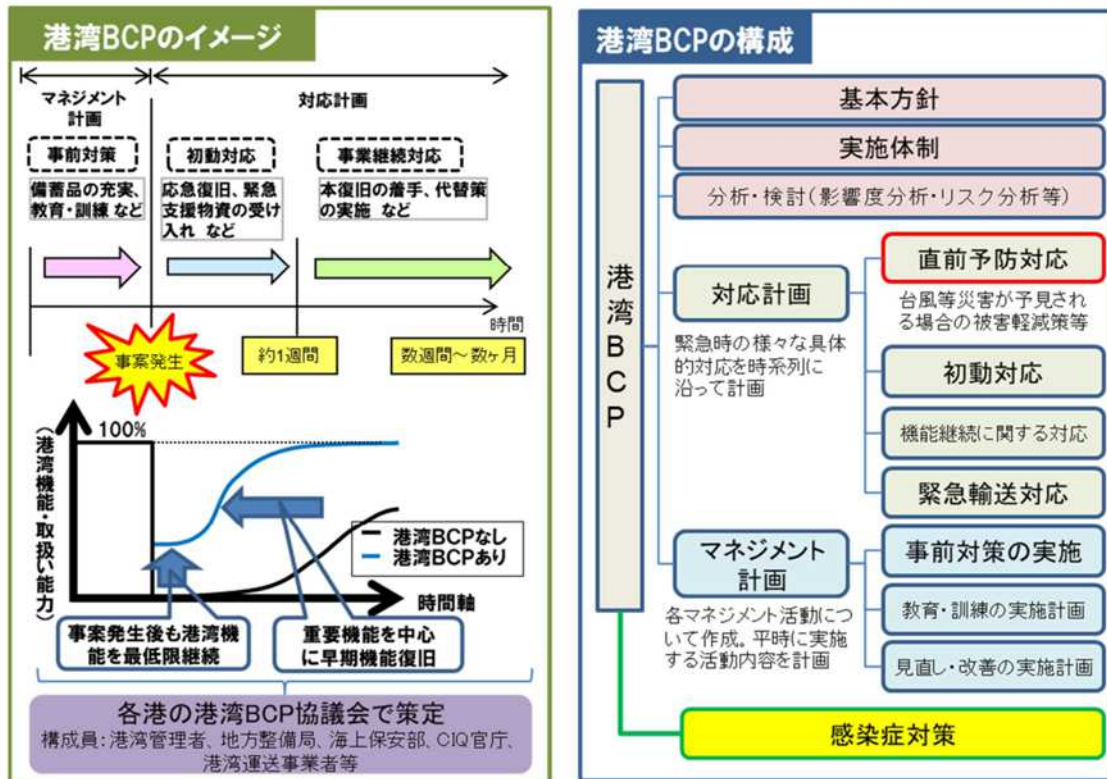
図 6-24 作業船を活用した電力関連会社の作業車両等の海上輸送 (令和5年6月に奄美地方で発生した「線状降水帯」を伴う大雨への対応)

Ⅲ. 安全・安心 (取組方針：津波災害時における港湾施設背後地域等への被害低減対策の実現)

施策Ⅲ-③：原木・コンテナ流出防止対策の推進

<具体施策の内容>

- ・港湾の事業継続計画(港湾BCP)に基づく事前対策、直前予防対応を実施します。
- ・原木流出による被害軽減に効果的な流出防止対策の検討を行います。
- ・蔵置コンテナの安全対策を徹底します。



出典：港湾分科会第5回防災部会

図 6-25 港湾の事業継続計画（港湾BCP）

Ⅲ. 安全・安心 (取組方針:津波災害時における港湾施設背後地域等への被害低減対策の実現)

施策Ⅲ-④: 住民等避難体制の構築

<具体施策の内容>

- ・津波避難施設(新若浜避難施設・若浜避難高台)を整備します。
- ・防災教育、防災訓練等の意識啓発活動を促進します。
- ・住民、港湾関係者、来訪者への確実な情報伝達手段の確保を支援します。

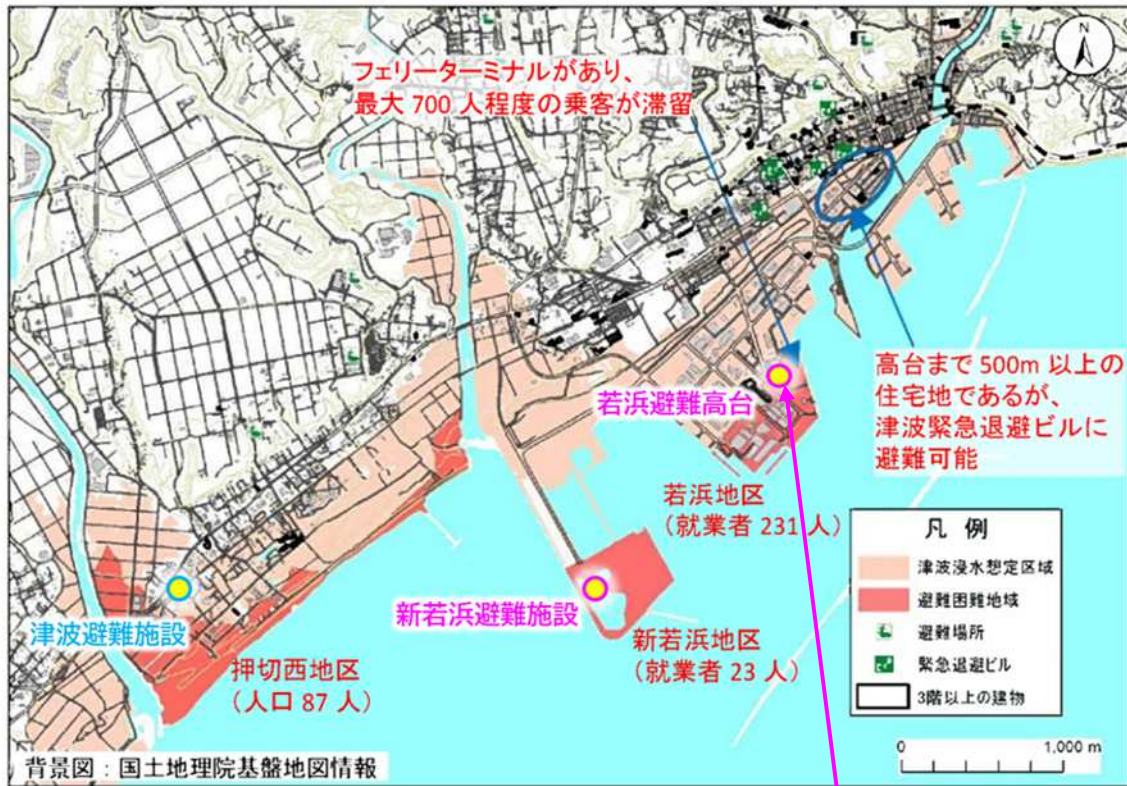


図 6-26 志布志港周辺の避難困難地域と整備中の若浜避難高台

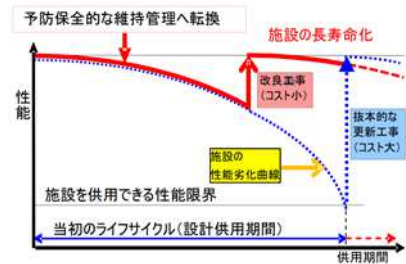
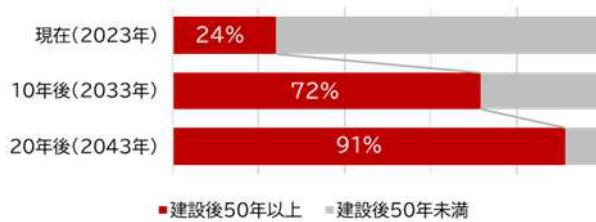


Ⅲ. 安全・安心 (取組方針：既存港湾施設の計画的かつ効率的な維持管理による港湾機能の保持)

施策Ⅲ-⑤：戦略的なインフラマネジメントの推進

<具体施策の内容>

- ・予防保全計画に基づく計画的な点検、補修、長寿命化対策の実施、新技術の活用を図ります。
- ・老朽化や利用状況、地域のニーズに応じた施設の利用転換を図ります。
- ・サイバーポートの活用による効果的かつ効率的なアセットマネジメントを行います。



出典：国土交通省

「港湾施設の戦略的な維持管理の推進について」

図 6-27 予防保全型維持管理への転換



図 6-28 老朽化や利用状況等に応じた施設の利用転換

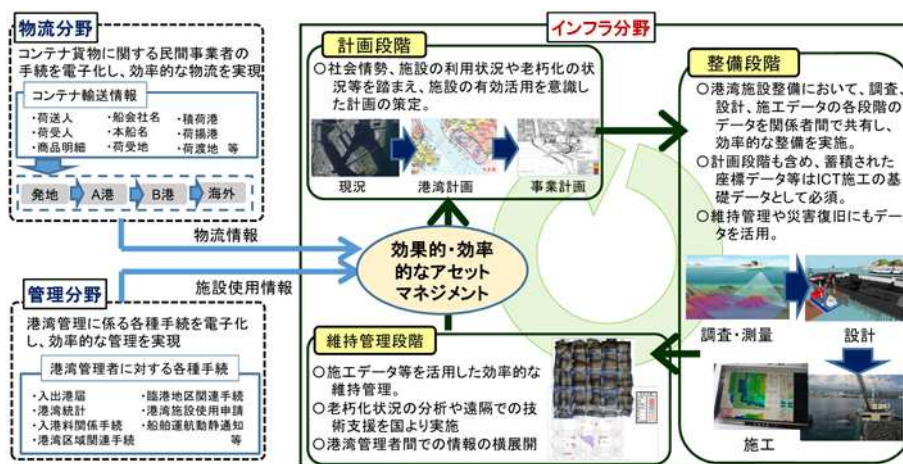


図 6-29 サイバーポートの活用による効果的・効率的なアセットマネジメントイメージ

IV. 環境・エネルギー

IV. 環境・エネルギー (取組方針：脱炭素社会の実現に向けた港湾空間の形成)

施策IV-①：脱炭素化の推進に向けた港湾機能の高度化

<具体施策の内容>

- ・公共ターミナル内の荷役機械の電化やFC化の導入を促進します。
- ・停泊中の船舶への陸上給電設備を整備します。
- ・公共ターミナルに出入りするトラック等のFC化を促進する環境整備を図ります。

<p><b>荷役機械の水素燃料化</b></p> <p>○ディーゼルエンジンで駆動する荷役機械を水素燃料電池(FC)へ転換し、CO<sub>2</sub>を削減。</p> <p>トップハンドラー</p>  <p>ニアゼロRTGイメージ図</p>  <p>豊田通商等がロサンゼルス港においてトップハンドラー等の荷役機器及びドレージトラックのFC化と超高圧水素充填率を用いた港湾水素モデルの実証事業を実施</p> <p>出典：LA港湾局HP</p>	<p><b>船舶への陸上電力供給</b></p> <p>○港湾に停泊中の船舶は、船内のディーゼルエンジンから船内電源を確保しているが、陸上電力供給へ転換し、船舶のアイドリングストップによりCO<sub>2</sub>を削減。</p> <p>陸上給電設備イメージ図</p>  <p>出典：TERASAKI陸上電力供給システムカタログ</p> <p>出典：国土交通省資料 富士電機(株)</p>
<p>三井E&amp;Sマシナリーが門型クレーン(RTG)のFC化に係る開発事業を実施</p> <p>出典：三井E&amp;SマシナリーHP</p>	<p><b>トラック等のFC化</b></p> <p>FCトラック</p>  <p>出典：国土交通省資料 トヨタ自動車HP</p> <p>商用水素ステーション</p>  <p>出典：国土交通省資料 岩谷産業(株)</p>

図 6-30 脱炭素化推進に向けた取組事例

IV. 環境・エネルギー（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）

施策IV-②：臨海部産業の脱炭素化に貢献する港湾空間の創出

<具体施策の内容>

- ・水素等の次世代エネルギー関連産業を誘致するため、緑地公園などの若浜地区の産業集積エリアに隣接する土地の用途を変更します。



図 6-31 志布志港臨海部のエネルギー転換イメージ



図 6-32 臨海部の脱炭素化の例（水素の場合）

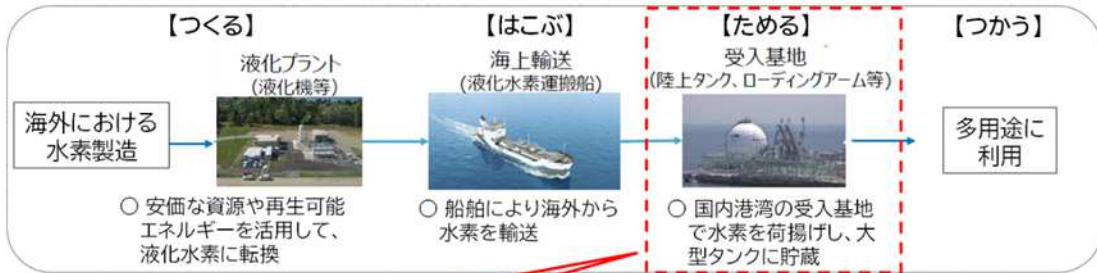


IV. 環境・エネルギー (取組方針：臨海部産業における脱炭素化の実現、次世代エネルギー受入環境の創出)

施策IV-③：次世代エネルギーの受入環境整備

<具体施策の内容>

・港湾オペレーションや臨海部立地産業等の脱炭素化に必要な次世代エネルギー受入環境の創出を図ります。(短中期:若浜地区、長期:外港地区)



(出典)資源エネルギー庁資料(R3.8「水素政策の最近の動向等について」(第2回「CNPの形成に向けた検討会」資料)等から国交省港湾局作成

グリーンイノベーション基金事業(液化水素サプライチェーンの大規模実証)  
日本水素エネルギー(川崎重工業の完全出資会社)、ENEOS、岩谷産業は、液化水素商用サプライチェーン構築のための商用化実証事業を実施(水素供給量:数万トン/年・チェーン<sup>®</sup>、事業期間:2021年度~29年度、事業規模:別途川崎重工業が実施する革新的液化技術開発とあわせ、約3,000億円)

※商用化に向けて既存事業の規模から大型化  
液化水素運搬船(水素タンク容量/隻):1,250m<sup>3</sup>→16万m<sup>3</sup>  
受入基地(水素タンク容量/基):2,500m<sup>3</sup>→5万m<sup>3</sup>

出典:国土交通省資料

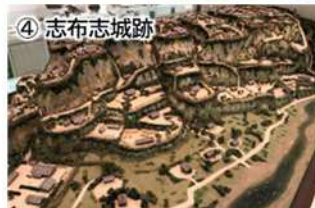
図 6-33 サプライチェーンのイメージ (液化水素の例)

IV. 環境・エネルギー（取組方針：地域の魅力や個性を創出する港湾景観の形成）

施策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

<具体施策の内容>

- ・外港地区において、志布志湾の景観を一望できる場所に緑地を配置・整備します。
- ・志布志港背後の歴史的遺産を最大限活用する観点から、海へ続く臨港道路沿いに緑地空間を形成する等、景観に配慮した「みなとまちづくり」を促進します。



出典：志布志市

図 6-34 志布志港背後の歴史的資源



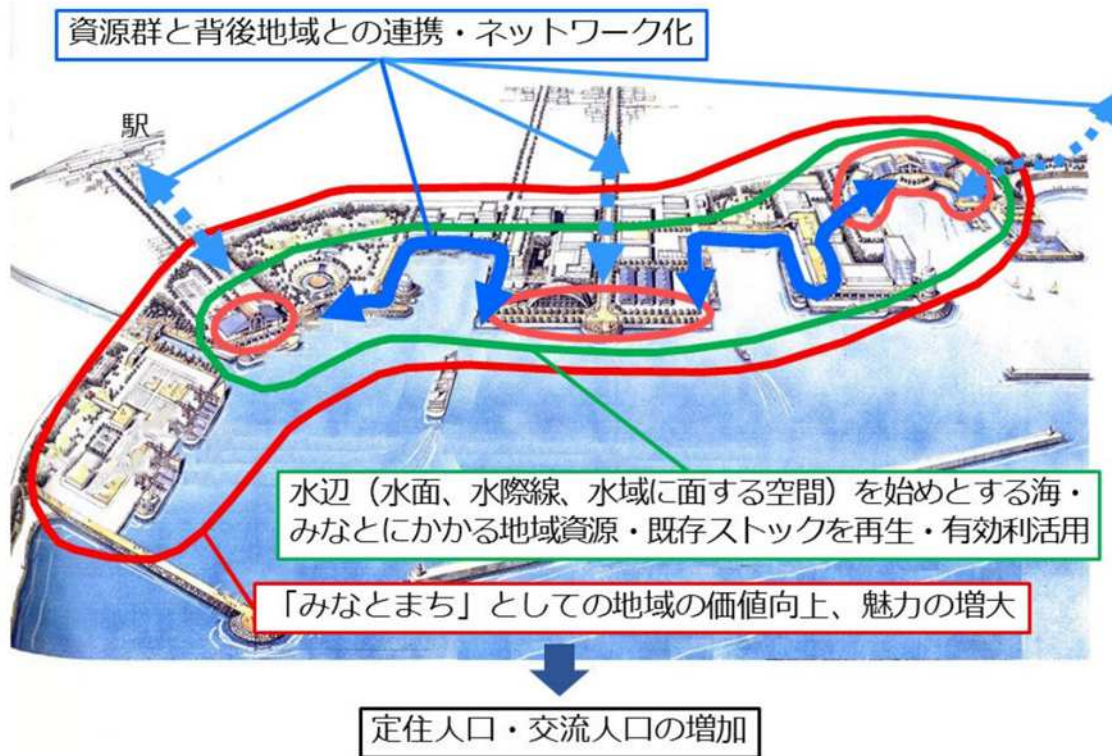


図 6-35 海・みなとから見た地域づくり・地域創生（出典：新みなとづくり宣言）



図 6-36 地域と港が連携する空間の事例



### 6-4.ゾーニング図

20～30年後における志布志港の目指す姿の実現に向けて、各エリアの利用特性を踏まえ、取組方針に基づき港湾機能の調和が図れる空間利用が実現するよう、長期的な視点での空間利用ゾーニングを設定しました。

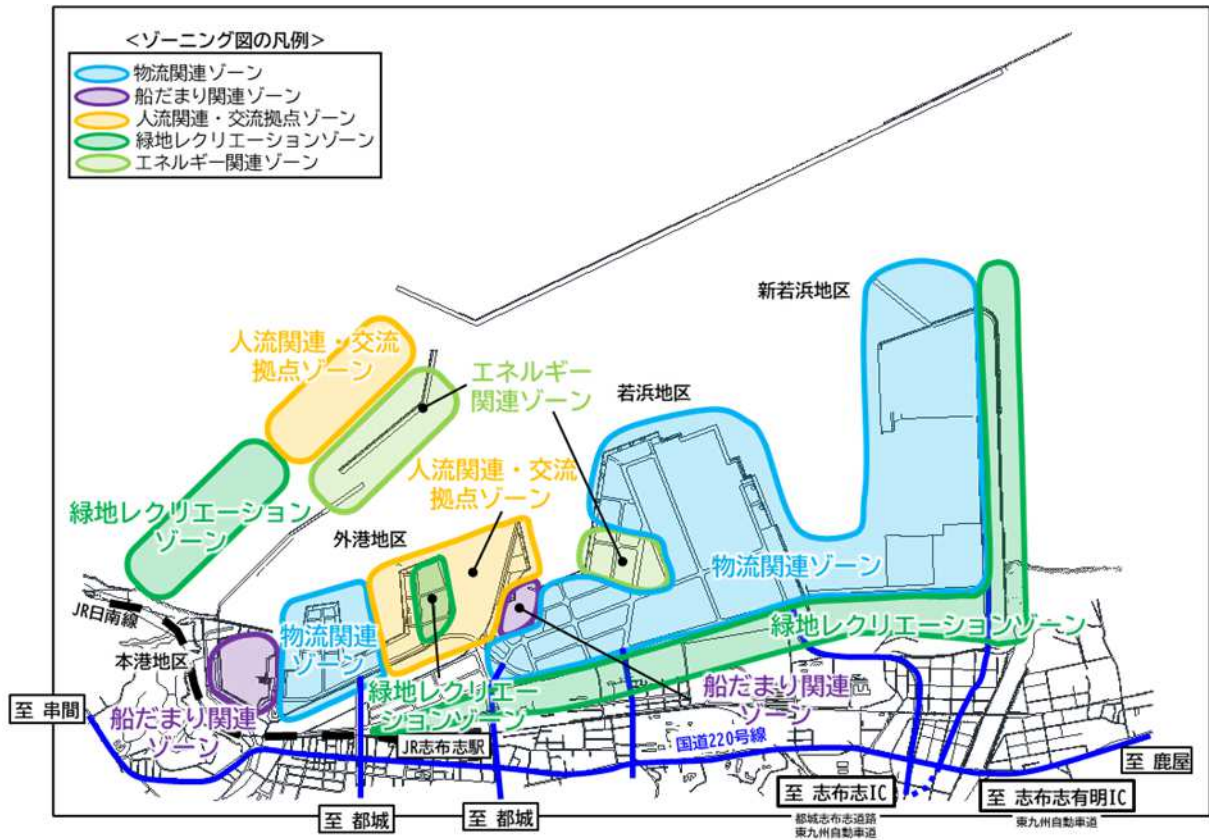


図 6-37 志布志港のゾーニング

「I. 物流・産業」の具体施策及びゾーニング

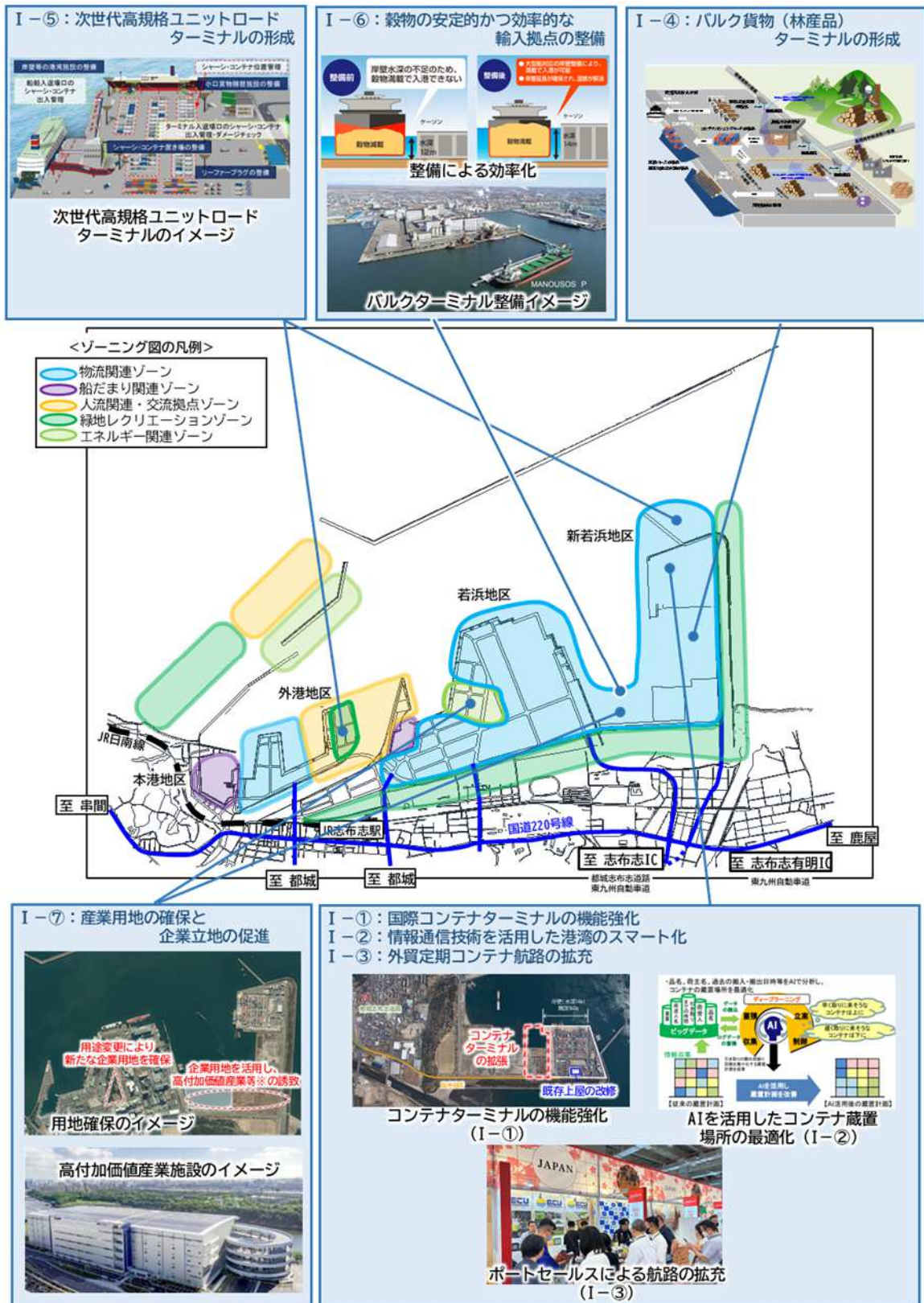


図 6-38 物流・産業分野における具体施策とゾーニング



「Ⅱ. 人流・賑わい」の具体施策及びゾーニング



図 6-39 人流・賑わい分野における具体施策とゾーニング



「Ⅲ. 安全・安心」の具体施策及びゾーニング

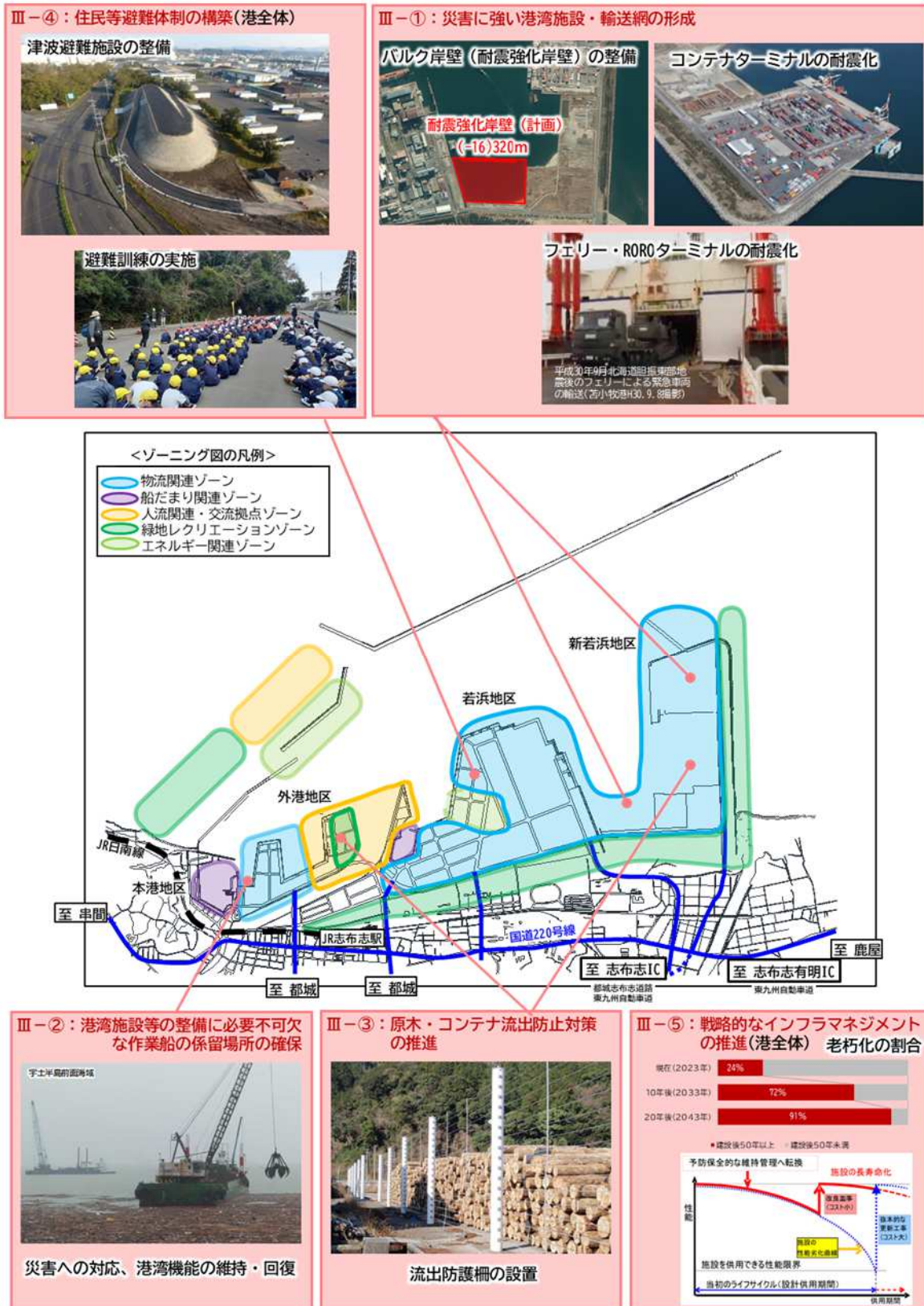


図 6-40 安全・安心分野における具体施策とゾーニング

「IV. 環境・エネルギー」の具体施策及びゾーニング

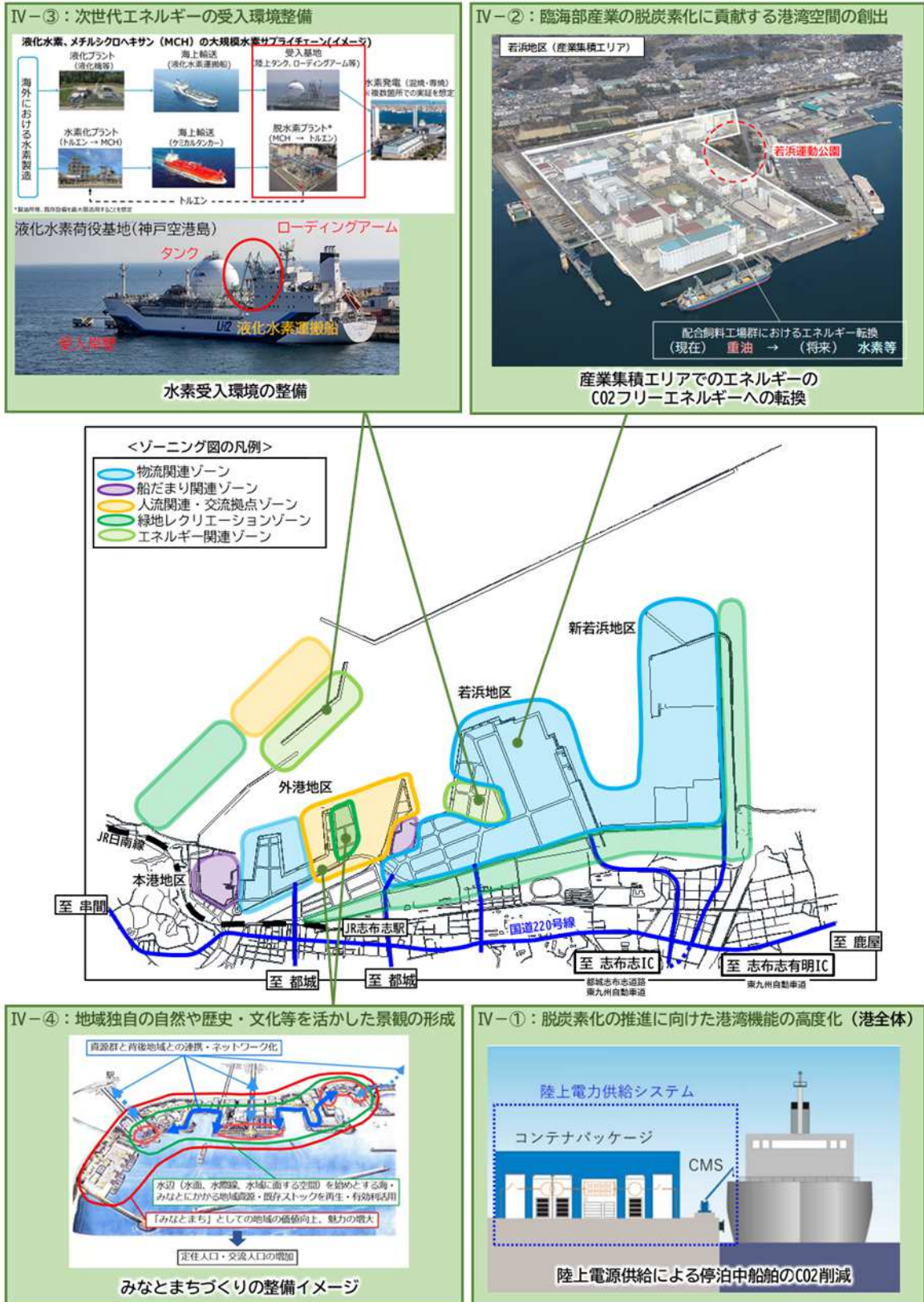


図 6-41 環境・エネルギー分野における具体施策とゾーニング



6-5.具体施策のスケジュール

「6-3.具体施策」において設定した施策に対し、短中期的な視点で取り組むべき施策と長期的な視点で取り組むべき施策に区分した想定スケジュールを以下のとおり整理しました。

**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

具体施策	施策内容	目標時期		対象地区名
		短期・中期	長期	
農林水産物・食品輸出等の需要増大に対応した環境整備				
I-① 国際コンテナターミナルの機能強化	コンテナターミナルの拡張	→		新若浜地区
	冷凍・冷蔵施設等の整備	→		新若浜地区
I-② 情報通信技術を活用した港湾のスマート化	Cyber Port、COMPAS等の情報通信技術の活用	→	→ 新規	新若浜地区
I-③ 外貿定期コンテナ航路の拡充	官民一体となったポートセールス活動等の実施	→	→	
	海上小口混載貨物輸送等の支援の実施	→	→	
I-④ バルク貨物（林産品）ターミナルの形成	バルク貨物（林産品）ターミナルの整備	→		新若浜地区
	持続可能な林産品輸送体制の構築	→	→ 新規	新若浜地区

具体施策	施策内容	目標時期		対象地区名
		短期・中期	長期	
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				
I-⑤ 次世代高規格ユニットロードターミナルの形成	フェリー機能の移転	→		若浜地区 →外港地区
	RORO機能の移転	→		外港地区 →新若浜地区
	次世代高規格ユニットロードターミナルの形成	→	→	外港地区、新若浜地区
穀物の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成				
I-⑥ 穀物の安定的かつ効率的な輸入拠点の整備	大型穀物船に対応する耐震強化岸壁等の整備	→		新若浜地区
	企業間連携による共同輸送の促進	→	→	新若浜地区
港の地理的ポテンシャルを活かした臨海部の土地利用				
I-⑦ 産業用地の確保と企業立地の促進	低利用となっている緑地公園の用途変更	→		若浜地区
	臨海部への高付加価値産業等の誘致促進	→	→	新若浜地区

短期・中期 → 概ね15年後まで      長期 → 概ね15年後以降      → : 短・中・長期で取り組む施策      → / → : 継続して取り組む施策



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

具体施策	施策内容	目標時期		対象地区名
		短期・中期	長期	
地域の新たなニーズに対応した賑わい・水辺空間の形成				
II-① 地域に開かれた緑地公園の拡充	水辺に面した緑地の整備	→		外港地区
	フェリーターミナルを核とした賑わい空間の創出	→		外港地区
	行政や市民、企業、NPO等の連携・協働による地域活性化	→ 新規		
II-② みなとを中心とした交流拠点の創出	「みなとオアシス」制度の導入・機能強化	→ 新規		
	民間活力を導入した新たな交流拠点の創出	→		外港地区
II-③ クルーズ船の受入環境整備	クルーズ船の受入環境整備・寄港誘致	→ 新規		若浜地区、外港地区
	地域資源を活用したツアーメニューの造成	→ 新規		
賑わいと活気のある観光振興の推進				
II-④ 魅力的な観光コンテンツの創出	体験型観光コンテンツの充実化	→ 新規		
	釣り文化振興の推進	→ 新規		外港地区

短期・中期 → 概ね15年後まで      長期 → 概ね15年後以降      → : 短・中・長期で取り組む施策      → / → : 継続して取り組む施策

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

具体施策	施策内容	目標時期		対象地区名	
		短期・中期	長期		
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					
Ⅲ-①	災害に強い港湾施設・輸送網の形成	幹線貨物等の輸送機能向上を図る耐震強化岸壁の整備			外港地区、新若浜地区
Ⅲ-②	港湾施設等の整備に必要な不可欠な作業船の係留場所の確保	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			外港地区
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					
Ⅲ-③	原木・コンテナ流出防止対策の推進	港湾の事業継続計画に基づく事前対策、直前予防対応の実施			
		原木流出防止対策の検討・実施			外港地区、新若浜地区
		原木輸出機能の移転			外港地区 →新若浜地区
		コンテナ流出防止対策の実施			新若浜地区
Ⅲ-④	住民等避難体制の構築	津波避難施設の整備			若浜地区、新若浜地区
		防災教育、防災訓練等の意識啓発活動の実施			
		住民、港湾関係者、来訪者への確実な情報伝達手段の確保			

具体施策	施策内容	目標時期		対象地区名	
		短期・中期	長期		
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					
Ⅲ-⑤	戦略的なインフラマネジメントの推進	予防保全計画に基づく計画的な点検、補修、長寿命化対策の実施・新技術の活用			
		老朽化や利用状況、地域のニーズに応じた施設の利用転換			新規
		サイバーポートの活用による効果的かつ効率的なアセットマネジメント			新規

短期・中期 → 概ね15年後まで      長期 → 概ね15年後以降      : 短・中・長期で取り組む施策      / : 継続して取り組む施策

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				
具体施策	施策内容	目標時期		対象地区名
		短期・中期	長期	
脱炭素社会の実現に向けた港湾空間の形成				
IV-①	脱炭素化の推進に向けた港湾機能の高度化	公共ターミナル内の荷役機械の電化、FC化の導入・促進		外港地区、若浜地区、新若浜地区
		陸上給電設備の整備		外港地区、若浜地区、新若浜地区
		トラック等のFC化を促進する環境整備		外港地区、若浜地区、新若浜地区
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				
IV-②	臨海部産業の脱炭素化に貢献する港湾空間の創出	次世代エネルギー関連産業の誘致に向けた産業集積エリア周辺土地の用途変更		若浜地区
IV-③	次世代エネルギーの受入環境整備	次世代エネルギー受入環境の創出		若浜地区、外港地区
地域の魅力や個性を創出する港湾景観の形成				
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	志布志湾の景観を一望できる緑地の整備		外港地区
		港湾背後の歴史的遺産の活用による「みなとまちづくり」の推進		

短期・中期 → 概ね15年後まで      長期 → 概ね15年後以降      : 短・中・長期で取り組む施策      : 継続して取り組む施策



## 6-6.実現に向けて

志布志港長期構想では、志布志港が目指す姿として、物流・産業分野では、「国内外とつながり、地域の経済と暮らしを支えるみなと」、人流・賑わい分野では、「人と人がつながり、魅力や賑わいにあふれるみなと」、安全・安心分野では、「住民や企業活動の安全・安心を支える強靱なみなと」、環境・エネルギー分野では、「持続可能な社会の実現をリードする環境にやさしいみなと」を掲げ、これらを実現するための基本戦略と取組方針のもと、ハード・ソフト両面から様々な施策を示しました。

今後、早期に取り組むべき施策については、志布志港港湾計画に反映させ、以下の事項に留意しつつ、長期構想の実現に向けた取組や体制づくり等を継続的に進めていきます。

### ➤ 情勢変化への柔軟な対応

施策を進める中で、社会経済情勢や地域の実情等が変化する可能性もあることから、継続的にPDCAサイクルを実行し、必要に応じて適宜計画の見直しを行います。

### ➤ 民間活力の導入

厳しい財政状況に鑑み、効果的・効率的な社会資本整備の推進を図るとともに、民間事業者等における新たな事業機会の創出や投資の喚起を行います。

### ➤ 関係者との連携強化

港湾は、多様な産業活動・地域住民の生活を支える重要な物流・生産基盤であると同時に、人々が集う交流拠点でもあり、関係者は多岐にわたります。そのような中で志布志港に求められる役割を果たすため、民間企業や地域住民をはじめとする港湾利用者、関係行政機関等との連携・協働により、効果的・効率的な施策を展開していきます。