

志布志港長期構想（案）

令和7年1月
鹿 児 島 県

目 次

はじめに

1. 志布志港の概要	1
1-1. 志布志港の位置と役割	1
1-2. 志布志港の沿革	2
1-3. 志布志港の歴史と特長	3
1-4. 志布志港の港勢	4
1-4-1. 概況	4
1-4-2. バルク貨物の状況	5
1-4-3. コンテナ貨物の状況	7
1-4-4. 配合飼料の供給状況	9
1-4-5. 入港船舶の状況	10
1-4-6. 内貿定期航路の利用状況	11
1-4-7. 外貿定期航路の利用状況	12
1-5. 各地区の概要	13
1-5-1. 本港地区	13
1-5-2. 外港地区	14
1-5-3. 若浜地区	15
1-5-4. 新若浜地区	16
2. 志布志港の背後圏の現状	17
2-1. 背後圏の経済	17
2-2. 人口減少・少子高齢化	18
2-3. 道路交通ネットワークの整備	19
2-4. 主な観光資源	20
3. 関連計画等	22
3-1. 国における関連計画等	22
3-2. 鹿児島県における関連計画等	24
3-3. 志布志市における関連計画等	24
4. 志布志港を取り巻く状況	25
4-1. カーボンニュートラルの実現	25
4-2. デジタルトランスフォーメーション(DX)の進展	26
4-3. 製造業の国内回帰とアジアへのシフト	27
4-4. e コマース市場の急成長	28
4-5. 物流の2024年問題	29
4-6. インバウンド需要の回復	31

4-7. 農林水産物・食品の輸出促進	34
4-8. 自然災害リスクの高まり	36
4-9. インフラの老朽化	40
5. 志布志港の課題	41
5-1. 物流・産業に関する課題	41
5-1-1. フェリー・RORO貨物の需要増大への対応	41
5-1-2. コンテナによる原木輸出の横持ち解消	42
5-1-3. 冷蔵・冷凍電源設備の不足への対応	42
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	43
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	44
5-2. 人流・賑わいに関する課題	45
5-2-1. 賑わい空間の創出・再構築	45
5-2-2. 大型クルーズ船への対応	46
5-2-3. 海の玄関口としての景観配慮	46
5-2-4. 緑地公園の低利用化の解消	47
5-3. 安全・安心に関する課題	48
5-3-1. 原木・コンテナ等流出による背後地域への被害低減	48
5-3-2. 泊地埋没による水深不足の解消	49
5-3-3. 長周期波の低減化による港内静穏度の向上	49
5-3-4. 台風時の漂流物への対応	50
5-3-5. 原木・コンテナ等流出による航路閉塞への対応	50
6. 志布志港の長期構想	51
6-1. 基本理念と目指す姿	51
6-2. 基本戦略と取組方針	52
6-2-1. 「物流・産業」に関する基本戦略と取組方針	53
6-2-2. 「人流・賑わい」に関する基本戦略と取組方針	54
6-2-3. 「安全・安心」に関する基本戦略と取組方針	55
6-2-4. 「環境・エネルギー」に関する基本戦略と取組方針	56
6-3. 具体施策	57
Ⅰ. 物流・産業	58
Ⅱ. 人流・賑わい	65
Ⅲ. 安全・安心	70
Ⅳ. 環境・エネルギー	76
6-4. ゾーニング図	80
6-5. 具体施策のスケジュール	85
6-6. 実現に向けて	89
<参考資料>用語集	参考-1

はじめに

志布志港は、九州南東部の太平洋に面した地理的優位性と国内有数の農畜産地域である南九州地域を背後に有し、国内外をつなぐ物流拠点、飼料供給基地として背後地域の産業・経済を支える重要港湾です。

古くから海を糧に栄え、平安時代末期に開かれた大隅、薩摩、日向に誇る広大な荘園・島津荘の唯一の水門(港)として、この地の発展に大きな足跡を残しています。海上交易が盛んになった江戸時代には、内外交易でひらけ、「志布志千軒の町」とうたわれるほどの町並みを形成し、活況を呈していました。

昭和47年に港湾計画を策定し、直近の平成5年の改訂や、その後の一部変更等による現在の港湾計画では、東南アジアと本州を結ぶ航路上に位置する等の恵まれた立地条件と背後圏で進められた広域交通体系の整備を背景に、本港の南九州における交通の結節点としての重要性が今後さらに高まると見込まれ、本県において、特に国際的な流通機能の充実を図るべき港湾として位置づけ、整備を進めてきました。

しかし、港湾を取り巻く情勢は近年で大きく変化し、取扱貨物における原木の増加や都城志布志道路、東九州自動車道等の交通ネットワークの進展など環境の変化に対応するため、船舶の大型化、モーダルシフトの進展、原木輸出量の増大等に対応するための新たな岸壁整備やふ頭再編、港における賑わい創出など、様々な意見が出されました。

このような状況の中、令和5年8月に学識経験者や港湾・地元関係者、行政機関等から構成される「志布志港長期構想検討委員会」を設置し、概ね20年から30年先の総合的な港湾空間の形成と在り方について、目指すべき将来像やその実現に向けた空間利用計画(ゾーニング)、施策などを「志布志港長期構想」としてとりまとめるものです。

長期構想では、「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」を基本理念とし、4つ分野(物流・産業、人流・賑わい、安全・安心、環境・エネルギー)毎に掲げた将来の志布志港の目指す姿の実現に向け、取組を進めていきます。

今後は、この長期構想を踏まえ、港湾計画の見直しについて検討し、志布志港の更なる発展を目指していきます。

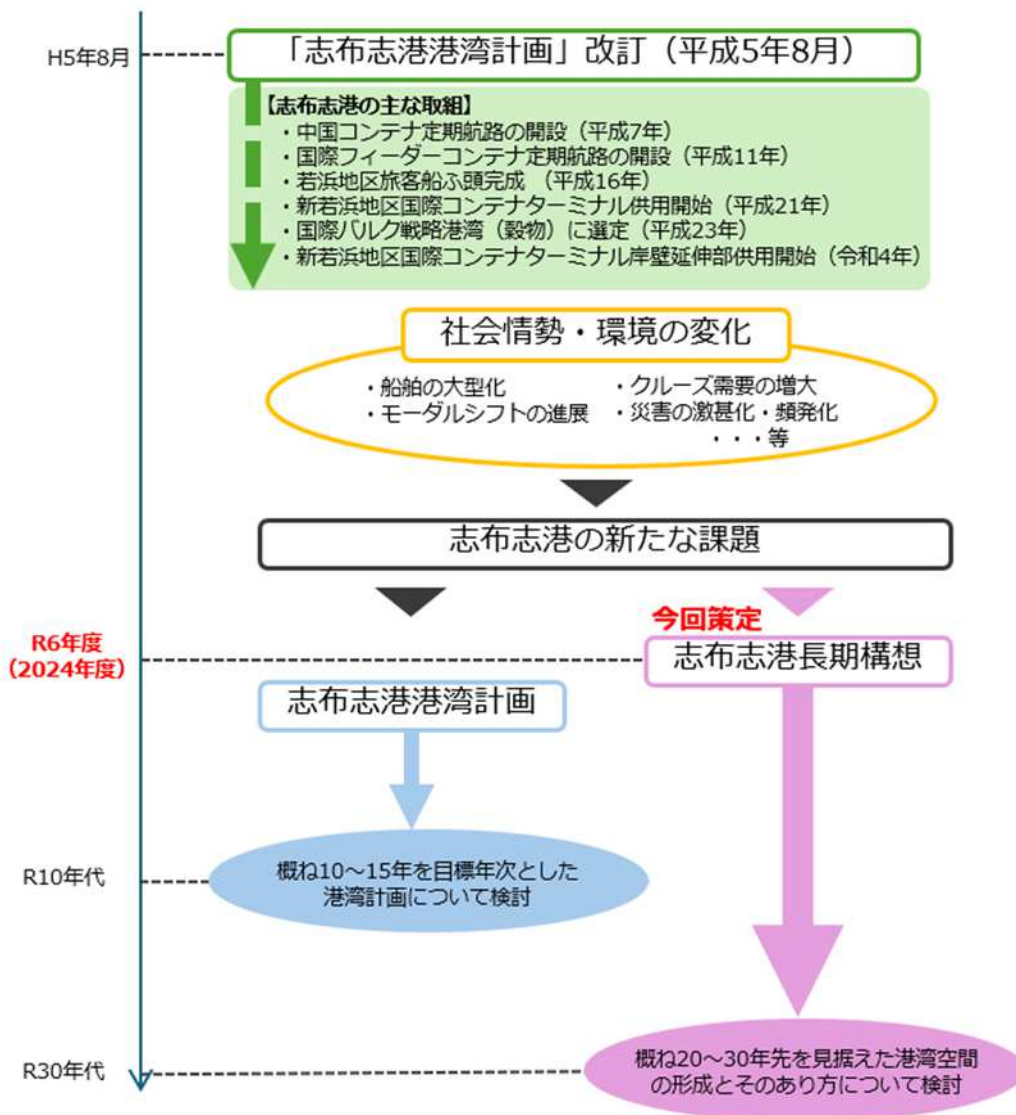
志布志港長期構想の位置づけ

① 性格

長期構想は、志布志港の概ね20年～30年先の将来の姿やそれを実現するための施策の方向性を示したものです。長期構想の検討を開始するに当たっては、平成28年度から国、県及び地元市による勉強会を開催するとともに、令和3年度からは港湾利用者にも勉強会にご参画いただき、志布志港における課題等について意見交換を行ってまいりました。

② 港湾計画との関係

既定の港湾計画について、志布志港を取り巻く環境の変化を踏まえ、現状、利用促進に向けた課題、直近の港湾利用者のニーズ等を把握します。それらを基に長期構想では概ね20年～30年先の方向性を示します。これを受け、概ね10年～15年先を目標年次とした港湾計画について検討を行います。



1. 志布志港の概要

1-1. 志布志港の位置と役割

志布志港は九州南東部の太平洋に面した地理的優位性を有しています。

また、国内有数の農畜産地域である南九州地域を背後地に持ち、南九州における国内外の物流拠点、飼料供給基地として背後地域の産業を支えている重要港湾です。

志布志港の港湾区域は、南北約6kmにおよび、東から本港地区、外港地区、若浜地区、新若浜地区の4つの地区から構成されています。

- ・本港地区は主に漁船などの小型船だまりとして利用されています。
- ・外港地区は東京や阪神、沖縄などを結ぶ内航RORO船や、原木輸出などに利用されています。
- ・若浜地区は、飼料供給基地として配合飼料工場が集積しており、飼料穀物の輸入や飼料の生産・供給が行われています。また、大阪南港を結ぶフェリー「さんふらわあ」も利用しています。
- ・新若浜地区は、平成21年3月に国際コンテナターミナルが供用開始し、中国、台湾、韓国と結ぶ定期コンテナ航路が就航しています。

また、平成23年には九州で唯一の国際バルク戦略港湾(穀物)に選定され、平成29年からは、飼料穀物の効率的な輸入に向けた船舶の大型化に対応するため、国際バルク戦略港湾(穀物)としての整備を行っています。



図 1-1 志布志港の位置

1-2.志布志港の沿革

志布志港は鹿児島県東部地域の流通拠点として重要な役割を果たすべく、昭和44年4月に重要港湾の指定を受け、昭和47年に港湾計画を策定しています。

その後、外港地区の拡張整備を皮切りに、新たに若浜地区、新若浜地区の整備が順次進められてきました。

現在、志布志港は本港地区、外港地区、若浜地区、新若浜地区の4地区で構成され、鹿児島黒牛をはじめ、かごしま黒豚などを生産する国内有数の畜産地帯である南九州地域を背後に有しているほか、九州で唯一の国際バルク戦略港湾に選定されるなど、南九州地域における国際物流拠点として極めて重要な役割を果たしています。

また、近年は志布志港を活用した農林水産物・食品の輸出拡大を図るため、関係企業・団体等と連携し、「農林水産物・食品輸出促進計画」の認定を令和5年5月に受けたところであり、今後重要性が一層高まることが期待されます。

表 1-1 志布志港の沿革

年	内容
昭和44年(1969年)	重要港湾に指定
昭和51年(1976年)	外港地区第一突堤供用開始
昭和55年(1980年)	外港地区第二突堤供用開始
昭和62年(1987年)	若浜地区供用開始、開港指定、植物検疫港の指定
昭和63年(1988年)	無線検疫港の指定、出入国港の指定
平成元年(1989年)	検疫港に指定
平成7年(1995年)	中国コンテナ定期航路の開設
平成9年(1997年)	動物検疫港の指定、指定保税地域の指定
平成11年(1999年)	台湾コンテナ定期航路の開設 国際フィーダーコンテナ定期航路の開設
平成15年(2003年)	韓国コンテナ定期航路の開設
平成16年(2004年)	若浜地区旅客船ふ頭完成
平成21年(2009年)	新若浜地区国際コンテナターミナル供用開始
平成23年(2011年)	国際バルク戦略港湾(穀物)に選定
平成30年(2018年)	志布志港ふ頭再編改良事業着工
	コンテナ取扱量10万TEU突破
令和4年(2022年)	新若浜地区国際コンテナターミナル岸壁延伸部供用開始
令和5年(2023年)	農林水産物・食品輸出促進計画の認定

1-3. 志布志港の歴史と特長

志布志市は鹿児島県の東端に位置し、宮崎県串間市、都城市に隣接しています。明治16年(1883年)に鹿児島県から宮崎県が分置されるまで、島津荘の中心であった都城と同じ日向国諸縣郡に属しており、明治31年(1898年)に大隅国に編入されました。

平安時代末期に開かれた大隅、薩摩、日向に跨る広大な荘園・島津荘の唯一の水門(港)として、この地の発展に大きな足跡を残しています。海上交易が盛んになった江戸時代には、内外交易でひらけ、「志布志千軒の町」とうたわれるほどの町並みを形成し、活況を呈していました。

明治に入り志布志港の海運業は次第に衰微してゆく傾向にありました。開国により全国の港が門戸を開き、抜荷による利益の独占が出来なくなりました。また、廻船による藩米の輸送がなくなりました。

さらに、廃藩置県により、次第に経済圏が拡大されていくなどの状況変化がありましたが、国内交易を中心とする従来の廻船業が外国交易への転換に対応できなかったのが実情でした。

当時の志布志港は権現島影の川口港として何らの防波施設もなく、交易港としての機能を失った旧態のまま放置されていましたが、明治後期になると、ようやく九州南東部の要地として古い港湾の歴史の復活を要望する声が強くなりました。

明治40年(1907年)以降、艦隊の来航が頻繁となり、ときには60隻、70隻を越える大艦隊の碇泊もありました。これは港湾が広く、気候が温暖なため大艦隊の集結に好適な海域であったためですが、物資の補給、将兵の休養のため上陸するには接岸施設がなく、波浪の高いときには汽艇、短艇が海岸に近づけず、上陸にすこぶる不便であったので、港の修築は海軍からの強い要望でもありました。

志布志港の修築を求める要求に対し、県は明治44年(1911年)、港の測量調査に着手し、大正7年(1918年)、県議会で志布志港修築の件が可決され、翌年12月起工式が行われました。工事着手後、大阪商船の定期船寄港など大型船の寄港が予想されたため、港内浚渫、物揚場などの改訂が行われ、昭和6年(1931年)竣工し、昭和10年(1935年)地方港湾に指定されました。

第2次世界大戦で大きな痛手を受けた志布志港は、産業経済が復興するにつれて入港船舶が多くなりました。後背地の曽於郡と都城盆地は社会的経済的に古くから結びつきの強い地域で、この地域の開発と経済浮揚には志布志港の整備が第一の条件でした。

その後、志布志港は鹿児島県東部地域の流通拠点港湾として整備が進められ、昭和44年4月には重要港湾の指定を受けました。昭和47年に港湾計画が策定されて以降、志布志港の整備は加速し、現在に至っています。



中世の交易風景



大正初期

昭和 54 年
(直轄着手前)昭和 59 年
(若浜地区埋立概成)平成 21 年 3 月
(新若浜地区国際 CT 供用開始)

出典:鹿児島県 HP

1-4. 志布志港の港勢

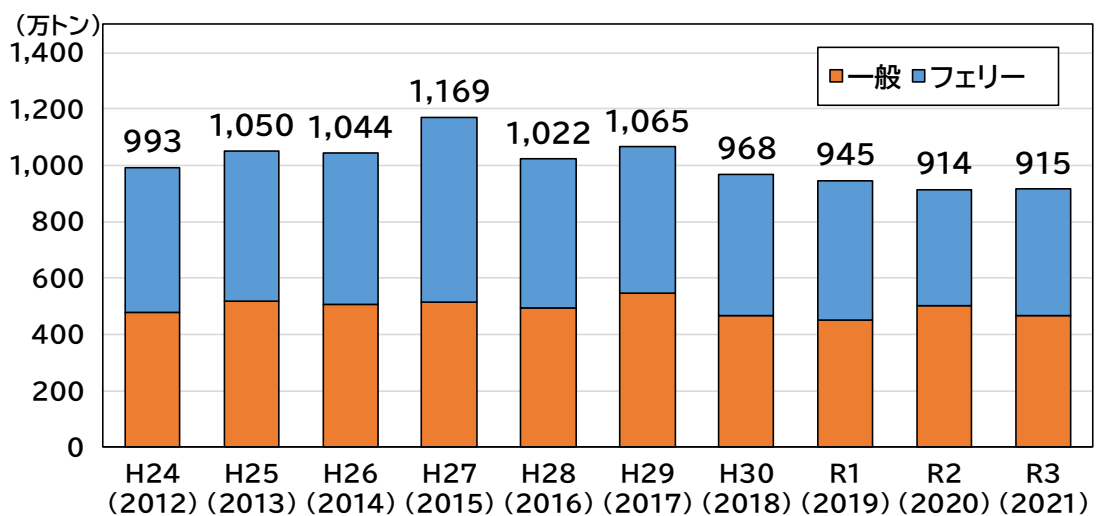
1-4-1. 概況

志布志港の取扱貨物量は平成24年(2012年)から概ね1,000万トン前後で推移しており、一般貨物とフェリー貨物の割合は半数ずつを維持しています。

輸移出入のうち、輸出貨物の占める割合は小さいものの、平成29年(2017年)以降から増加傾向にあり、平成29年(2017年)から令和3年(2021年)で約2.5倍に伸びています。

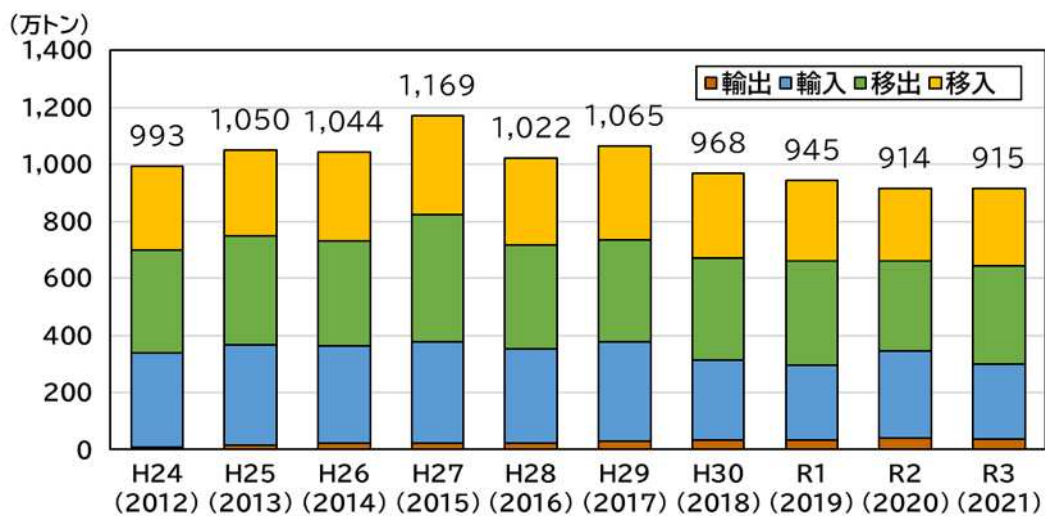
令和3年(2021年)は移出貨物が最も多く、次いで移入貨物が多く取り扱われており、移出入貨物の約7割はフェリー貨物が占めています。

輸出入を品目別で見ると、輸出では原木が多く、輸入ではとうもろこしをはじめとする飼料原料が多くなっています。



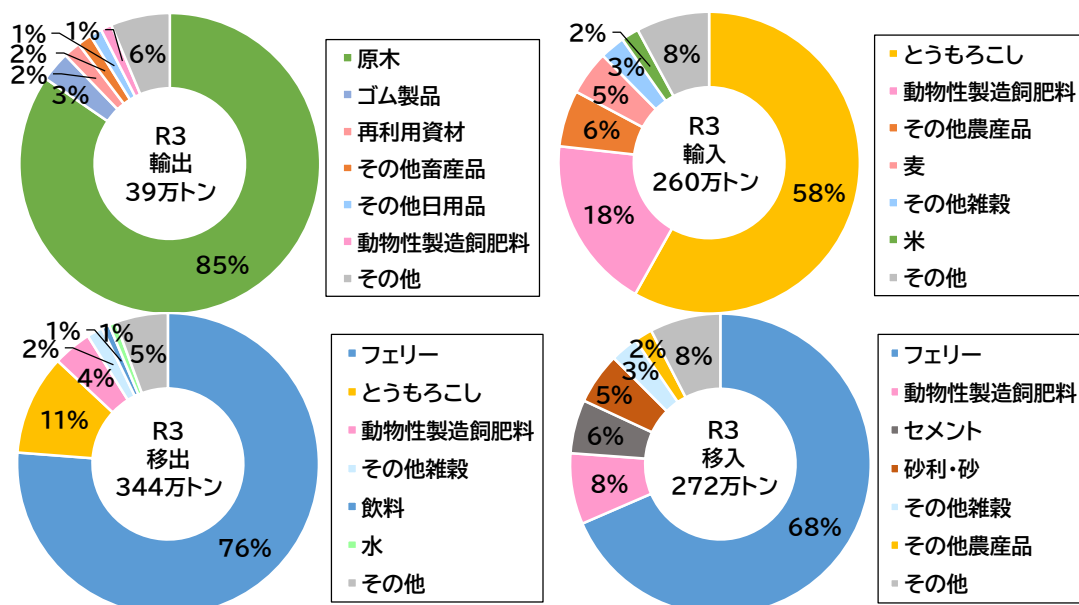
出典：鹿児島県統計資料より作成

図 1-2 志布志港の取扱貨物量の推移



出典：鹿児島県統計資料より作成

図 1-3 志布志港の輸移出入別取扱貨物量の推移



出典:鹿児島県統計資料より作成

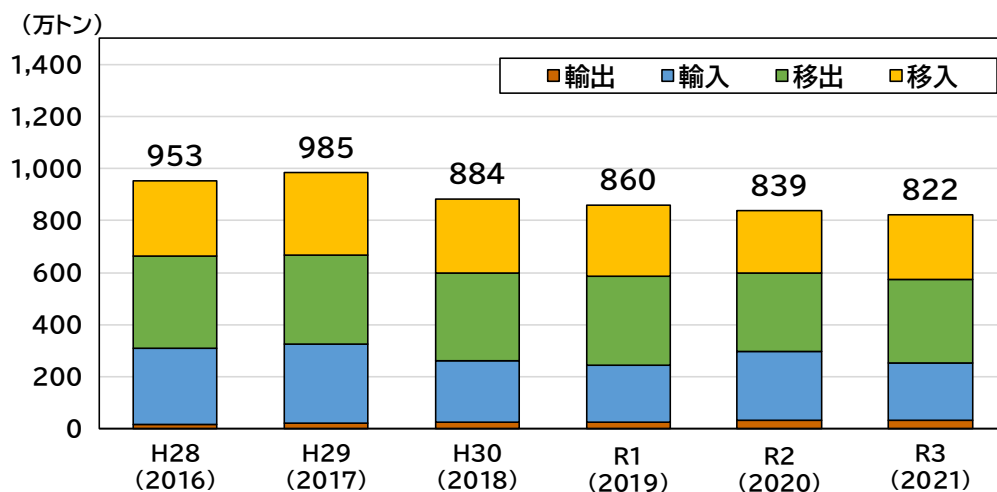
図 1-4 令和3年(2021年)の志布志港取扱品目内訳

1-4-2. バルク貨物の状況

バルク貨物は、輸出貨物の99%が原木であり、その殆どは中国向けとなっています。

輸入貨物は飼料原料に用いられるとうもろこし等が9割を占めており、アメリカやアルゼンチンからの割合が多くなっています。

フェリー貨物を除く移出貨物の大半は飼料原料であり、主に九州向けとなっています。また、移入貨物の大半を占める飼料原料は神戸港、建設用資材は、大分県の津久見港や福岡県の苅田港から運搬されています。



出典:鹿児島県統計資料より作成

図 1-5 バルク貨物の推移

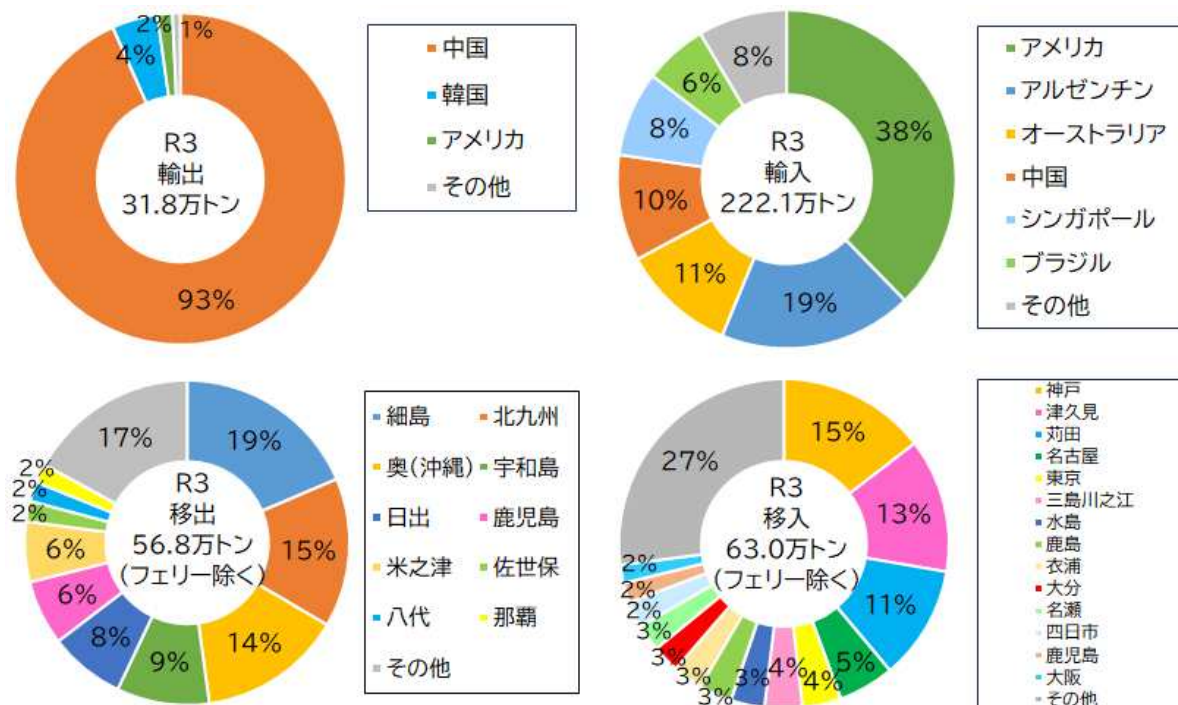
表 1-2 令和3年（2021年）のバルク貨物の内訳

(万トン)

	輸出	輸入	移出	移入	合計
とうもろこし ※	-	151	37	1	190
動植物性製造飼肥料 ※	0	43	10	14	68
原木	32	1	0.1	0.2	33
その他雑穀 ※	-	7	6	8	21
砂利・砂	-	-	1	15	16
セメント	-	-	-	16	16
麦 ※	-	12	0.5	0.1	13
米 ※	-	5	-	0.4	5
完成自動車	-	-	1	3	4
製材	-	-	0.3	3	3
鋼材	-	0.4	-	1	2
フェリー	-	-	262	187	448
その他	-	2	1	1	4
計	32	222	319	250	822
計(フェリー除く)	32	222	57	63	374

※:飼料原料に該当する品目

出典:鹿児島県統計資料より作成



出典:鹿児島県統計資料より作成

図 1-6 令和3年（2021年）のバルク貨物の輸移出入先

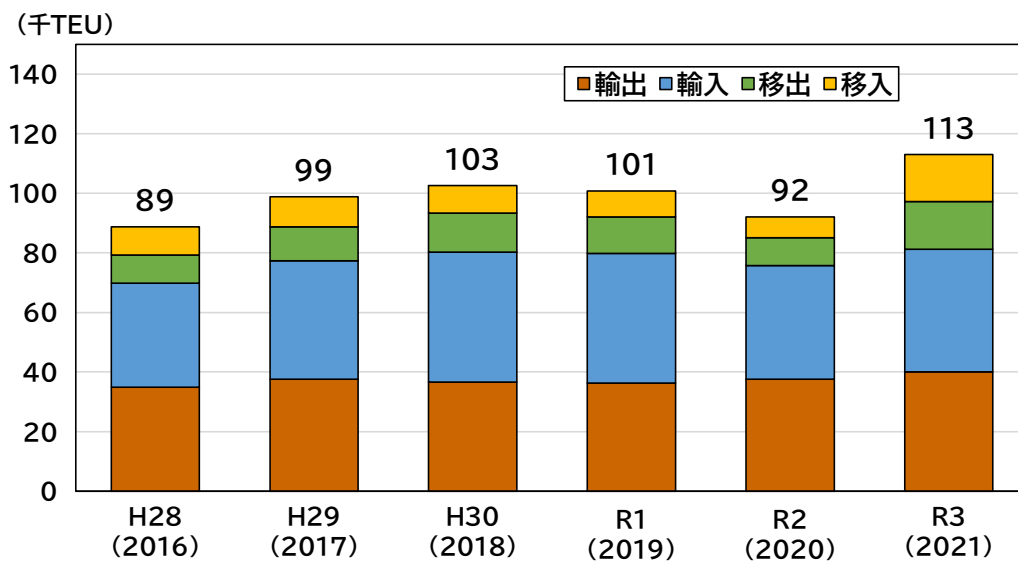
1-4-3. コンテナ貨物の状況

コンテナ貨物の取扱貨物量は10万TEU前後で推移しています。

志布志港では、稲わら等の輸入貨物が多い反面、輸出が少なく、全体の約4割が空コンテナ(「その他」に含む)となっています。

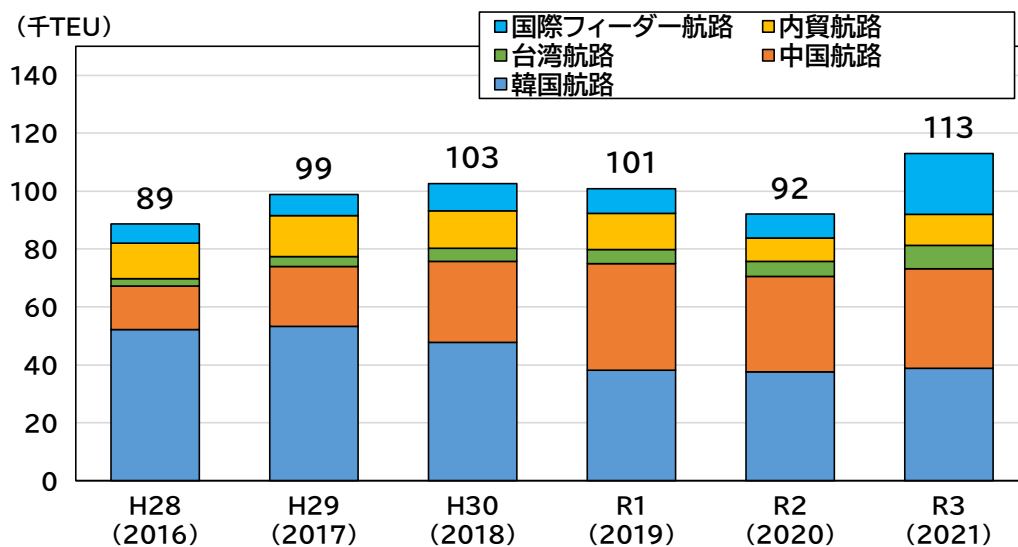
移入貨物は農産品と飼料原料がそれぞれ全体の約3割程度を占めており、移入貨物全体の大半を国際フィーダー航路となっている神戸から移入しています。

コンテナ貨物の輸出入先は、志布志港との直接航路を有する中国や韓国、台湾といったアジアとの行き来が多くなっています。



出典：鹿児島県統計資料より作成

図 1-7 コンテナ貨物の推移（輸移出入別）



出典：鹿児島県統計資料より作成

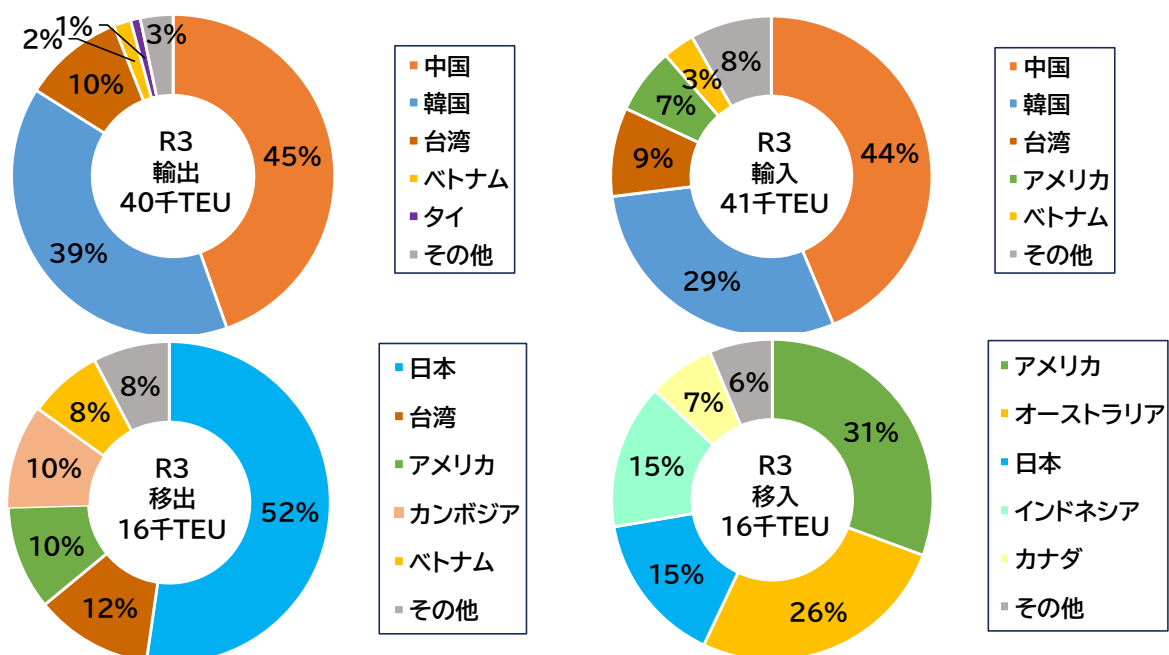
図 1-8 コンテナ貨物の推移（航路方面別）

表 1-3 令和3年（2021年）のコンテナ貨物の内訳

	(千TEU)				
	輸出	輸入	移出	移入	計
その他農産品	0.0	16.0	0.2	5.3	21.5
動植物性製造飼肥料	0.3	5.1	2.2	4.3	11.9
その他日用品	2.2	1.5	0.1	0.2	3.9
ゴム製品	1.4	0.6	1.8	0.0	3.7
化学薬品	0.0	2.8	0.0	0.7	3.6
原木	1.2	0.0	2.3	0.0	3.5
樹脂類	0.0	1.0		2.4	3.4
窯業品	0.1	2.1	0.0	0.0	2.2
製造食品	0.1	1.3	0.5	0.1	2.0
その他	34.7	10.8	9.0	2.8	57.2
計	40.1	41.2	16.0	15.7	113.0

※空欄は取扱量がゼロであり、「0.0」表示は100トン未満の取扱量を示す。

出典：鹿児島県統計資料より作成



出典：鹿児島県統計資料より作成

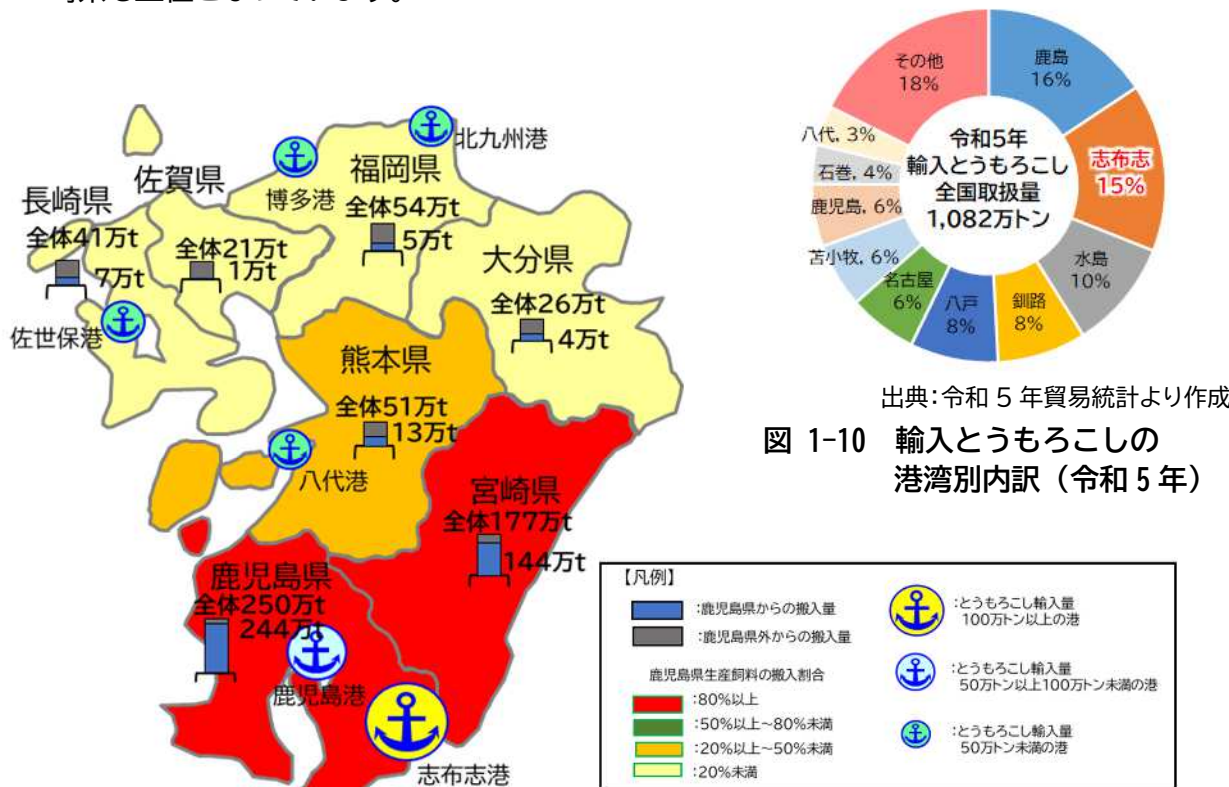
図 1-9 令和3年（2021年）のコンテナ貨物の輸移出入先

1-4-4. 配合飼料の供給状況

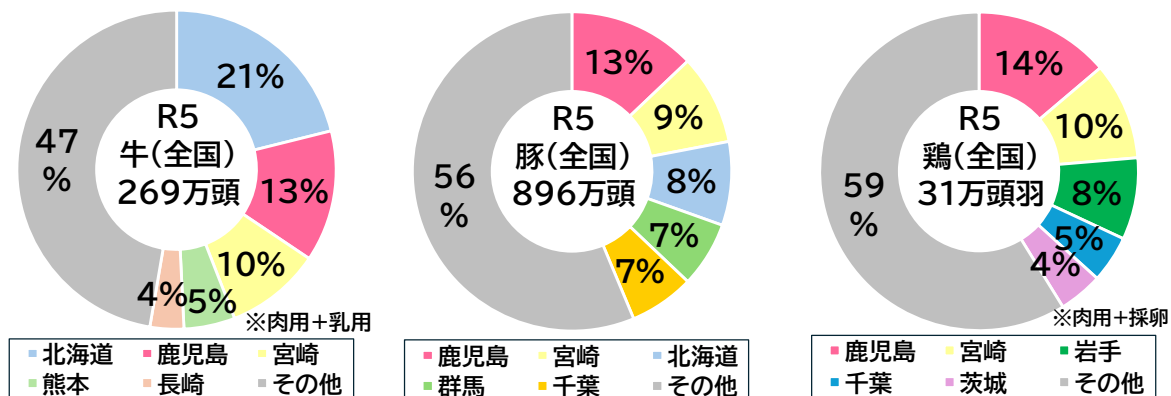
志布志港背後に立地する飼料会社は、輸入した穀物等を原料として配合飼料を製造しており、主に南九州地域における配合飼料の供給基地としての役割を果たしています。

志布志港は、とうもろこしの輸入量が100万トンを超えており、南九州最大の飼料供給基地であり、全国でも鹿児島港に次ぐ第2位の輸入量となっています。

また、背後圏は全国有数の畜産地域となっており、令和5年(2023年)の鹿児島県の家畜飼養頭羽数の割合は、豚、鶏が全国1位と、牛は全国2位となっています。また、隣県の宮崎県も上位となっています。



出典: 平成27年飼料月報をもとに作成
図 1-11 鹿児島県産の配合・混合飼料の供給状況 (平成27年)

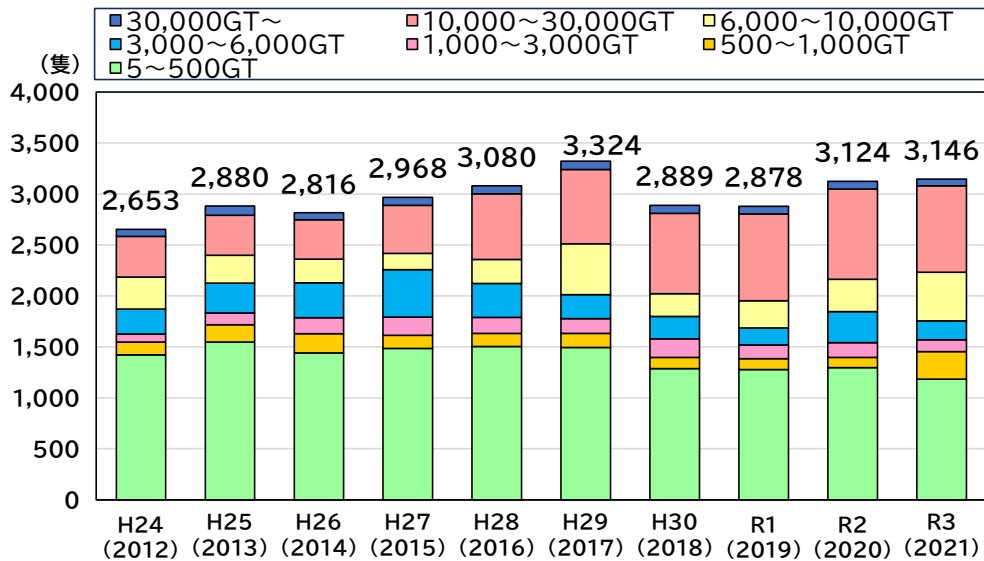


1-4-5. 入港船舶の状況

入港船舶隻数は平成24年(2012年)から3,000隻前後で推移しており、トン階級別では、10,000～30,000GT級の船舶が増加傾向にあります。

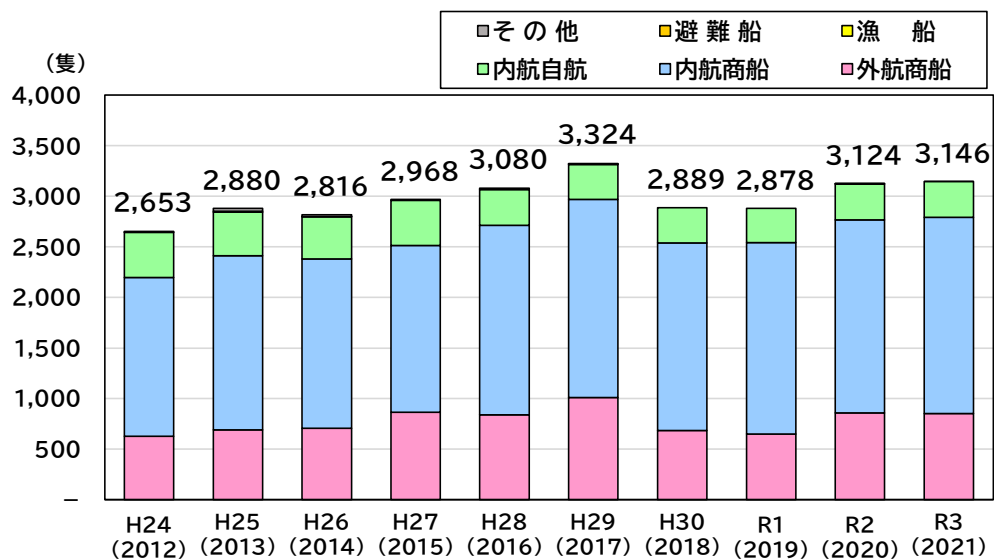
船種別では、内航商船が最も多く、次いで外航商船、内航自航の順となる傾向が続いています。

また、令和4年(2022年)には10年ぶりのクルーズ船寄港となるにっぽん丸が寄港しました。



出典：港湾統計年報より作成

図 1-13 入港船舶のトン階級別隻数の推移



出典：港湾統計年報より作成

図 1-14 入港船舶の船種別隻数の推移

1-4-6. 内貿定期航路の利用状況

内貿定期航路は、外港地区を発着するRORO船が東京・阪神・沖縄方面に、若浜地区を発着するフェリーが大阪南港を往復するなど、4航路、週17便が運航しています。

内貿定期航路のうち、フェリー、RORO船については、10,000GT級以上の大型船が運航しています。

表 1-4 内貿定期航路の利用状況

航路名	寄港地	船社	船名	船型(GT)	船種	便数
大阪航路	大阪南～志布志	(株)商船三井さんふらわあ	さんふらわあさつま	13,659	フェリー	7便/週
			さんふらわあきりしま	13,659	フェリー	
東京・沖縄航路	東京～(名古屋)～油津～志布志～那覇	マルエーフェリー(株)	琉球エクスプレス3	10,034	RORO船	5便/週
			琉球エクスプレス7	13,631	RORO船	
阪神・沖縄航路	大阪～志布志～名瀬～那覇 大阪～神戸港～志布志港～那覇港	マルエーフェリー(株)	琉球エクスプレス2	10,758	RORO船	4便/週
			琉球エクスプレス5	10,034	RORO船	
沖縄航路	志布志～那覇～中城湾	南日本汽船(株)	りゅうなん2	498	貨物船	1便/週
			第三オーナミ	499	貨物船	

出典：鹿児島県 HP「定期航路のご案内」(令和6年2月時点)



出典：鹿児島県 HP「定期航路のご案内」(令和6年2月時点)

図 1-15 内貿定期航路図



出典：商船三井さんふらわあ HP



出典：マルエーフェリー HP

1-4-7. 外貿定期航路の利用状況

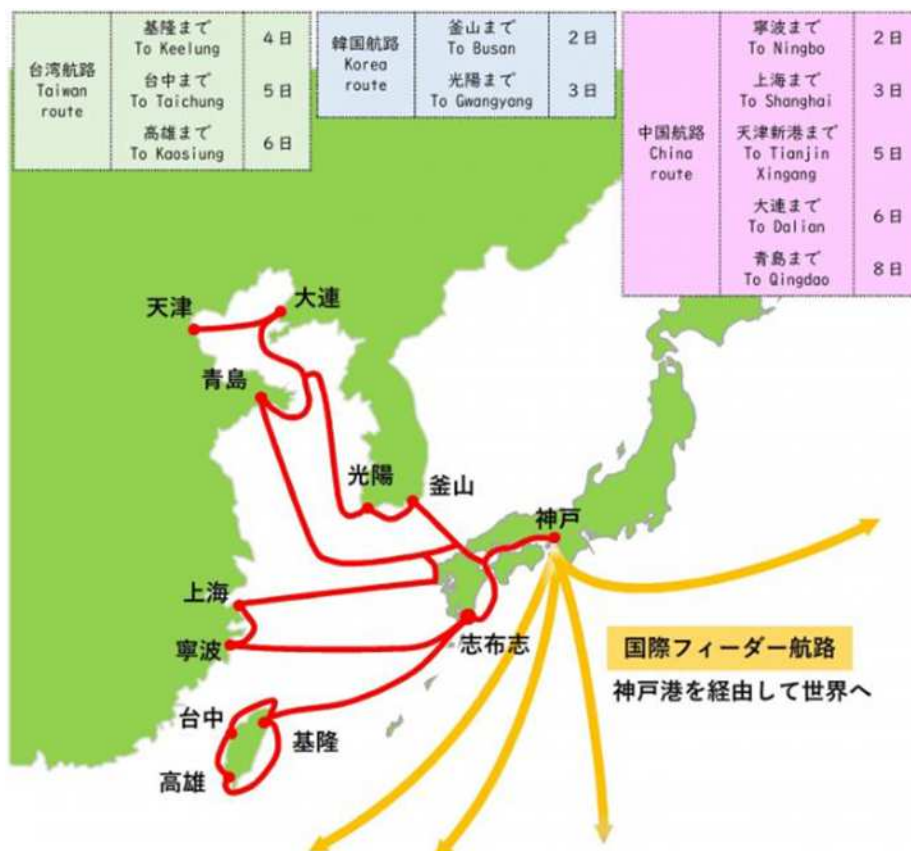
外貿定期航路は、台湾・韓国・中国といったアジア向け航路と神戸港でトランシップを行う国際フィーダー航路があります。

外貿定期航路は、アジア向け航路が3航路で週8便、国際フィーダー航路が週2便運航しています。

表 1-5 外貿定期航路の利用状況

航路	船社	船種	便数
台湾航路	愛媛オーシャンライン(株)	コンテナ船	2便/週
韓国航路	高麗海運(株)	コンテナ船	1便/週
	長錦商船(株)	コンテナ船	2便/週
	CMA-CGM	コンテナ船	1便/週
	南西海運		令和4年10月より休止
	カメラライン(株)		令和3年6月より休止
中国航路	神原汽船(株)	コンテナ船	2便/週
国際フィーダー航路	OOCL	コンテナ船	1便/週
	井本商運(株)	一般貨物船	1便/週

出典：鹿児島県 HP「定期航路のご案内」(令和6年2月時点)



出典：鹿児島県 HP「定期航路のご案内」(令和6年2月時点)

図 1-16 外貿コンテナ定期航路図

1-5.各地区の概要

1-5-1. 本港地区

主に漁船や遊漁船による利用のほか、砂や砂利を取り扱っています。

なお、現在の港湾計画においては、港内に散在する遊漁船や漁船等の適切な収容を図るため、東防波堤の外側に北部船だまりが計画されています。

また、快適な港湾の環境を確保するとともに、周辺環境との調和を図ることを目的とした海浜、緑地が計画されています。



図 1-17 本港地区の概要



1-5-2. 外港地区

主に原木の輸出やRORO貨物、セメント、砂、砂利を取り扱っています。

このうち第一突堤は、RORO貨物や建設資材の移出入に利用されています。

第二突堤は、主に原木の輸出に利用されています。



図 1-18 外港地区の概要



出典:国土交通省 九州地方整備局 志布志港湾事務所 HP

1-5-3. 若浜地区

飼料供給基地として配合飼料工場が集積し、主に飼料原料である穀物等のバルク貨物やフェリー貨物を取り扱っています。

このほか、クルーズ船に対応する旅客ふ頭が耐震強化岸壁として整備され、大規模災害時の緊急物資輸送拠点として位置づけられています。



図 1-19 若浜地区の概要



出典:国土交通省九州地方整備局志布志港湾事務所提供による

1-5-4. 新若浜地区

平成21年(2009年)に新若浜国際コンテナターミナルが供用開始し、中国や台湾、韓国を結ぶアジア向け航路と神戸港でトランシップを行う国際フィーダー航路のコンテナ貨物を取り扱っています。

その後、沖待ち解消による荷役の向上を図るため、コンテナ船の2隻同時接岸が可能となる80mの岸壁延伸を行い、令和4年(2022年)1月に供用を開始しています。

また、南九州における配合飼料の供給基地として、九州で唯一の国際バルク戦略港湾に選定され、飼料穀物の効率的な輸入に向けた大型バルク船に対応する新たな岸壁等の整備を行っています。



図 1-20 新若浜地区の概要

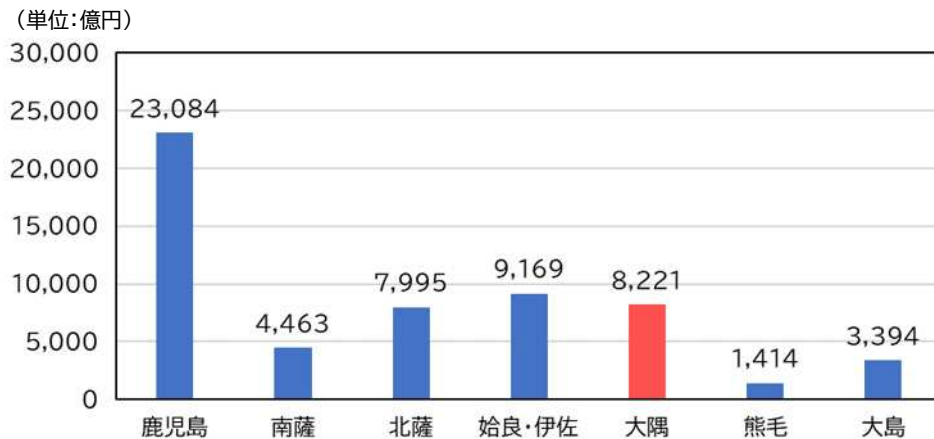


出典:国土交通省 九州地方整備局 志布志港湾事務所 HP

2. 志布志港の背後圏の現状

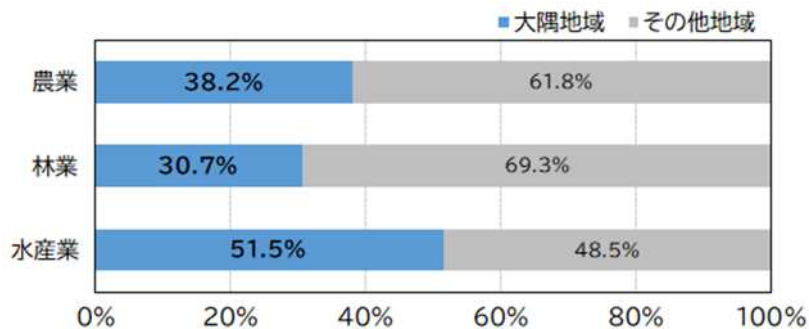
2-1. 背後圏の経済

志布志港の背後圏である大隅地域は、鹿児島県の地域別で見ると鹿児島地域、姶良・伊佐地域に次ぐ総生産額となっています。また、県全体に占める第一次産業の割合が多い地域です。



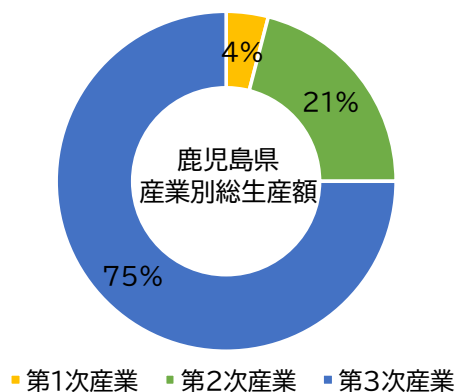
出典:大隅地域 地域振興の取組方針<改訂版>(R5.3 鹿児島県大隅地域振興局)より作成

図 2-1 市町村内総生産額(地域別)

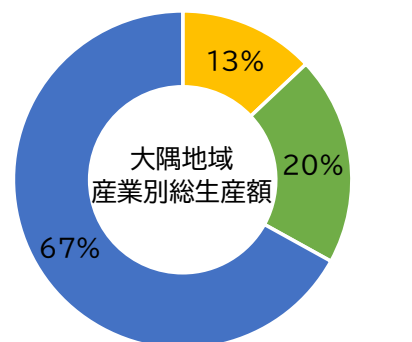


出典:大隅地域 地域振興の取組方針<改訂版>(R5.3 鹿児島県大隅地域振興局)より作成

図 2-2 第1次産業分野別総生産額の県全体に占める大隅地域の割合



■ 第1次産業 ■ 第2次産業 ■ 第3次産業



■ 第1次産業 ■ 第2次産業 ■ 第3次産業

出典:大隅地域 地域振興の取組方針<改訂版>(R5.3 鹿児島県大隅地域振興局)より作成

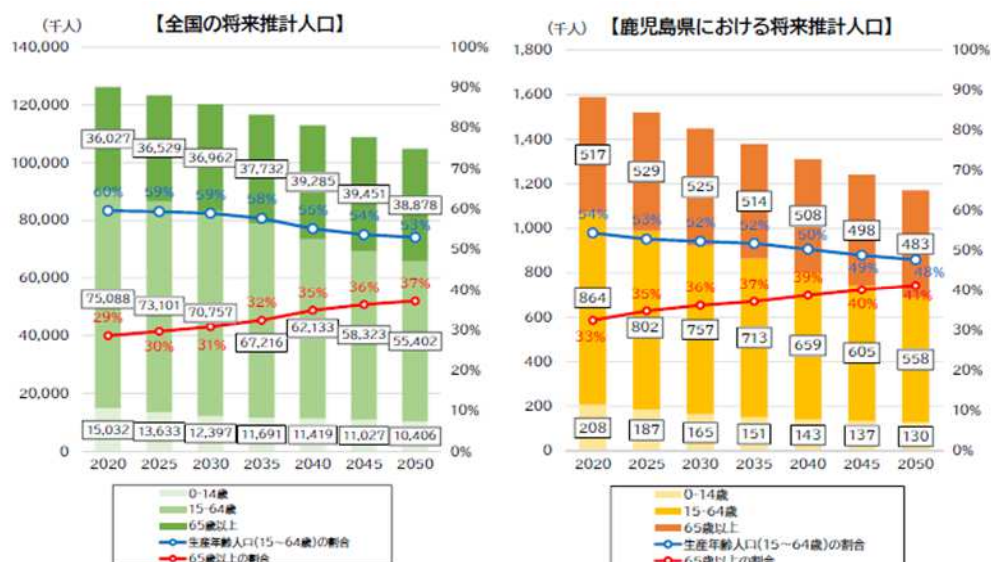
図 2-3 鹿児島県の産業別総生産額割合

図 2-4 大隅地域の産業別総生産額割合

2-2.人口減少・少子高齢化

全国の生産年齢人口(15～64歳)は、2020年から2050年までに約1,970万人が減少(約26%減)するものと予測されています。

鹿児島県の生産年齢人口は、2020年から2050年までに約31万人が減少(約35%減)するものと予想されています。

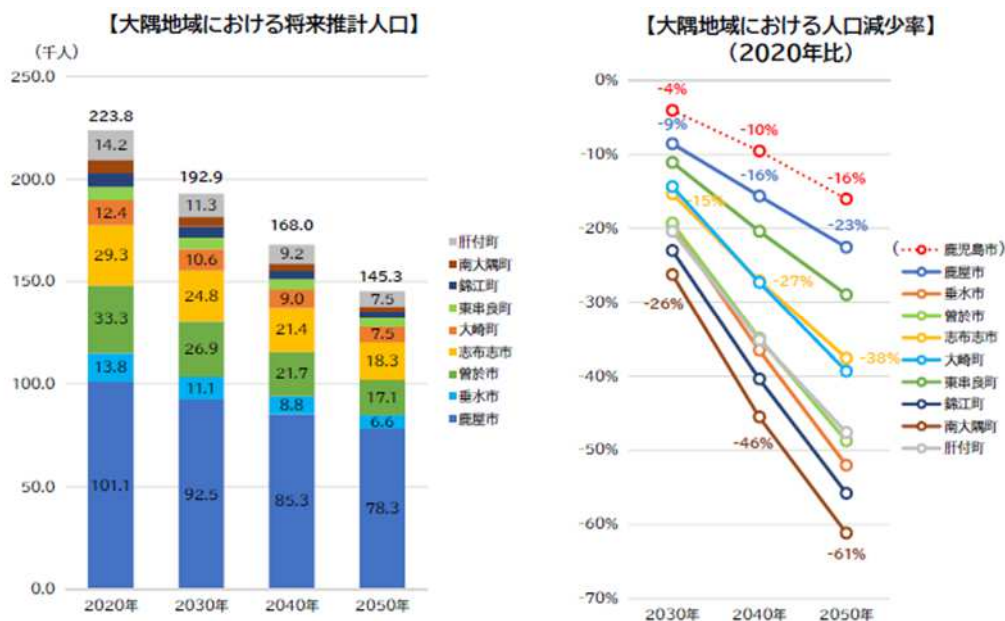


出典: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和 5(2023)年推計)」より作成

図 2-5 全国と鹿児島県における将来推計人口

大隅地域では、2020年から2050年までに人口が約8万人(約35%減)するものと予想されています。

また、都市部である鹿児島市に比べ、大隅地域の市町村の人口減少率は高くなっています。



出典: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和 5(2023)年推計)」より作成

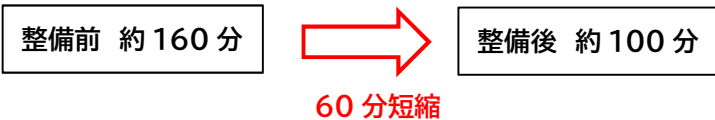
図 2-6 大隅地域における将来推計人口

2-3.道路交通ネットワークの整備

平成6年(1994年)と令和5年(2023年)を比較すると、東九州自動車道や都城志布志道路等の整備により志布志港へのアクセス性は格段に向上しています。

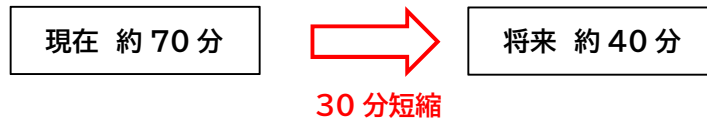
令和6年度(2024年度)には都城志布志道路が全線供用開始予定であり、道路整備による更なる交通ネットワークの機能向上が期待されます。

○志布志港～鹿児島市(東九州自動車道全線供用時)鹿児島～志布志間は供用済



出典:国土交通省 HP「東九州自動車道 志布志 IC～末吉財部 IC 全線開通1年後の整備効果」資料より

○志布志港～都城 IC(都城志布志道路全線供用時)令和 6 年度に全線供用開始予定



出典:鹿児島県「志布志港パンフレット」より

■平成 6 年(1994 年)



■令和 5 年(2023 年)



出典:鹿児島県高規格道路網図

図 2-7 平成6年と令和5年の道路交通ネットワークの比較

2-4. 主な観光資源

鹿児島県には、南北600kmに及ぶ広大な県土の中に、紺碧の錦江湾に雄大に浮かぶ活火山「桜島」など美しい自然環境が織りなす四季折々の景観、特色ある島々、変化に富んだ長い海岸線、奥深い歴史を感じさせる名所、源泉数全国第2位を誇り良質で豊かな温泉など、魅力ある観光資源が豊富です。

世界自然遺産「屋久島」、「奄美大島・徳之島」、世界文化遺産「明治日本の産業革命遺産」、を県内に有しています。

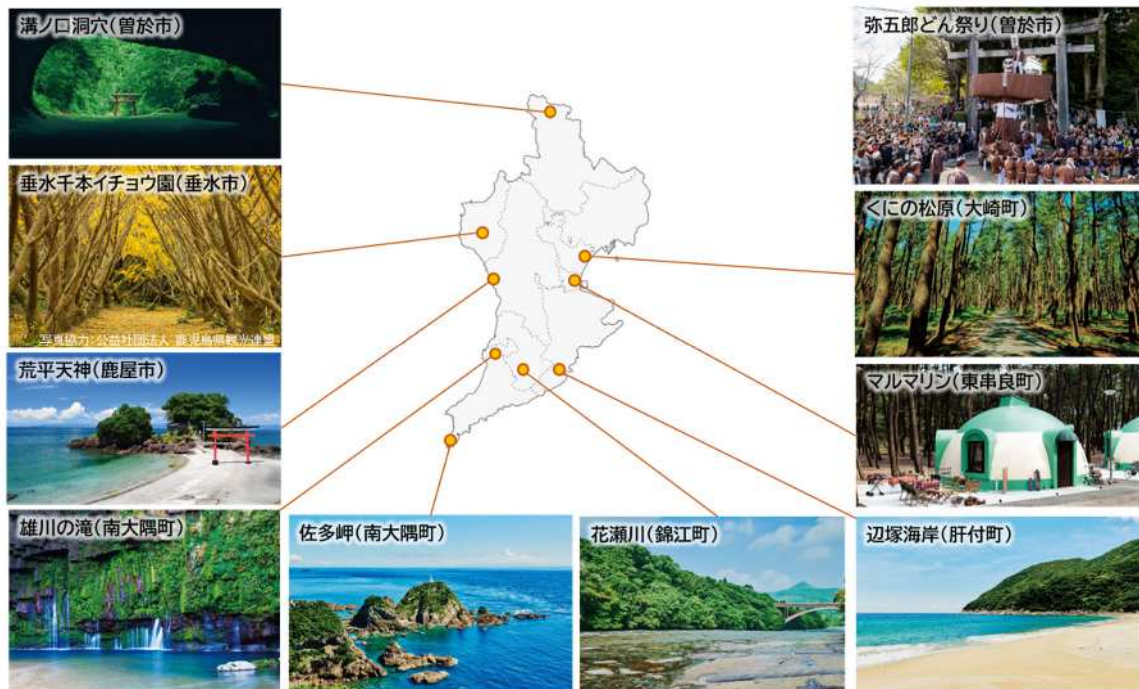


出典：鹿児島県 HP「鹿児島港国際旅客船拠点形成計画」R4.3 一部変更より

図 2-8 鹿児島県の観光資源

大隅地域には、佐多岬、雄川の滝等の豊かな自然があり、弥五郎どん祭りなど貴重な歴史・文化資産にも恵まれています。

志布志港の位置する志布志市には、**枇榔島**、ダグリ岬、大慈寺など、歴史や文化、自然にあふれた観光資源が多数存在するとともに、「志布志お釈迦祭り」や「志布志みなとまつり」などの地域イベントが開催され、賑わいが創出されています。



出典: Oh!すみ大隅地域振興局

図 2-9 大隅地域の観光資源



図 2-10 志布志市の観光資源

3. 関連計画等

3-1. 国における関連計画等

志布志港長期構想の関連計画等として、国においては、「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」や「港湾の中長期政策『PORT2030』」などがあります。

表 3-1 国における関連計画（1）

計画名 (策定年月)	計画の概要
港湾の開発、利用及び保全並びに 開発保全航路の開発に関する基本方針 (令和6年4月)	■我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 ・資源・エネルギー・食糧の安定的かつ効率的な海上輸送網を形成するための官民連携・企業間連携による大型バルク船の受入環境の整備及び企業間の共同輸送等の促進 ・水素・アンモニア等の受入環境の整備 ・国内複合一貫輸送網の強化 ・災害時等における緊急輸送等に内航フェリー・RORO 船を機動的に活用するための取組強化 ■観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用 ・クルーズ船の長期的かつ安定的な寄港を実現するための官民連携によるクルーズ拠点の形成 ・地域の文化・歴史等の特色を活かした美しく魅力的なみなとまちづくり ・クルーズ船、大型のプレジャーボートやその他の水上交通等の多様な船舶の回遊・寄港要請への対応 ・荷役機械等の低・脱炭素化、船舶への低・脱炭素燃料の供給等をはじめとする「排出源対策」の促進 ■国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保 ・災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルートの構築及び航路等の啓開体制の強化 ・港湾及び港湾背後地での社会経済活動の安全性・継続性の確保のための地震・津波・高潮・暴風等に対する防災・減災対策 ・事故及び災害による被害を最小限にとどめ、社会経済活動を維持するための関係機関や民間企業等と連携したコンビナート等の防災・減災対策
港湾の中長期政策「PORT2030」 (平成30年7月)	■グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築 ●国際フェリー・RORO 航路など多様な速度帯での重層的サービスの提供 ・東アジア地域を中心として、貨物ロッドが小さい農林水産物等の輸出促進を強化するため、貨物の共同調達・共同輸送を促進する。 ・企業のサプライチェーンマネジメントの高度化に対して柔軟に対応するため、国際フェリー・RORO 航路やコンテナシャトル航路を強化し、多様な速度帯からなる重層的な航路網を形成する。 ■持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築 ●次世代高規格ユニットロードターミナルの形成 ・内航フェリー・RORO 航路については、災害時等には機動的な輸送手段となることを考慮して、岸壁の標準化等を検討する。また、運行事業者の協力も得てフェリー・ふ頭等の規格統一化を進めるとともに、施設の共同利用や貨物の共同輸送に向けた取組を推進する。 ・海陸一貫輸送網を推進・活用し、国際コンテナ戦略港湾への集貨等を促進するため、ふ頭再編による国際コンテナターミナルと内貿ユニットロードターミナルの近接化、港湾と背後の道路等とシームレスな接続、船舶大型化へ対応した岸壁整備・改良の促進、船舶の性能向上に対応した航路の航行環境の確保等を行う。 ■港湾・物流活動のグリーン化 ●輸送機械の低炭素化やブルーカーボン活用等による「カーボンフリーポート」の実現 ・地球環境問題に港湾としても責任ある対応をしていくため、船舶・荷役機械・トレーラー等の輸送機械の低炭素化や陸上給電設備の導入等の「CO2 排出源対策」を行うとともに、鉄鋼スラグ等の産業副産物を有効活用したブルーカーボン生態系(藻場等)の活用等による「CO2 吸収源対策」を促進する。これらの取組を推進することにより、世界に先駆けた「カーボンフリーポート」の実現を目指す。

表 3-1 国における関連計画（2）

計画名 (策定年月)	計画の概要
KYUSHUコネクトポート構想 (令和元年9月)	■バルク貨物の安定的かつ安価な輸入への貢献 ●国際バルク戦略港湾(志布志港)の整備の推進 ・飼料原料の安定的かつ安価な輸入の実現に向けて、国際バルク戦略港湾である志布志港においてバルクターミナル整備を推進する。 ●船舶の大型化に対応した大水深ターミナルの整備 ・畜産農家に安価で安定した飼料穀物を供給するため、パナマックス船が満載で入港可能な大水深岸壁等を整備する。 ■木材の輸出拡大 ●木材輸出の促進に向けた港湾整備の強化 ・原木の輸出量増大に伴い、顕在化している原木蔵置場不足を解消し、さらなる輸出の促進を図る。 ●碼頭再編等による新たなニーズへの対応 ・老朽化及び利用率が低い港湾施設を集約・再編することにより、今後の輸出拡大に対応したヤードの確保を図る。 ●木材輸出用の大型船に対応した岸壁の整備 ・木材関係の販路拡大が進展していく中、受入国側の施設規模をふまえた木材輸出用の岸壁の整備を行い、さらなる輸出の効率化を図る。 ■交流拠点としての役割の拡大 ●にぎわい交流拠点の整備(みなとオアシス等)、交流拠点ネットワークの強化 ・海浜・旅客ターミナル・広場等みなとの施設やスペースを活用して、住民参加型の継続的な地域振興に係わる取り組みが行われる交流拠点の整備を支援する。 ・他地域の交流拠点との連携促進により新たな人流を創出するとともに、災害発生時には人的・物的相互支援を行う防災ネットワークの強化を行う。
2050年CNに 伴うグリーン成長 戦略 (令和3年6月)	・2020年(令和2年)10月に宣言された「2050年カーボンニュートラル」を受け、地球温暖化へ対応すべく「経済と環境の好循環」を作っていく産業政策となる「グリーン成長戦略」を2021年(令和3年)6月に策定。 ・カーボンニュートラルを実現する上で、今後成長が期待される産業(14分野)における目標を設定。 ・全ての分野において、技術開発から、社会実装と量産投資によるコスト低減を図り2050年に約290兆円、約1,800万人の経済効果・雇用効果が見込まれている。

2050年に向けて成長が期待される、14の重点分野を選定。

・高い目標を掲げ、技術のフェーズに応じて、実行計画を着実に実施し、国際競争力を強化。・2050年の経済効果は約290兆円、雇用効果は約1,800万人と試算。

洋上風力・太陽光・地熱 ・2040年、3,000～4,500万kWの案件形成(比上増) ・2030年、次世代型で14円/kWhを視野(太陽光)	水素・燃料アンモニア ・2050年、2,000万吨程度の導入(水素) ・東南アジアの5,000億円市場(燃料アンモニア)	次世代熱エネルギー ・2050年、既存インフラに合成メタンを90%注入	原子力 ・2030年、高温ガス炉のカーボンフリー水素製造技術確立	自動車・蓄電池 ・2035年、乗用車の新車販売で電動車100%	半導体・情報通信 ・2040年、半導体・情報通信産業のカーボンニュートラル化	船舶 ・2028年よりも前倒してゼロエミッション船の商業運航実現
物流・人流・土木インフラ ・2050年、カーボンニュートラルポートによる港湾や、建設施工等における脱炭素化を実現	食料・農林水産業 ・2050年、農林水産業における化石燃料起源のCO₂ゼロエミッション化を実現	航空機 ・2030年以降、電池などのコア技術を、段階的に技術搭載	カーボンサイクリング・マテリアル ・2050年、人工光合成プラを既製品並み(PCR) ・ゼロカーボンスチールを実現(マテリアル)	住宅・建築物・次世代電力マネジメント ・2030年、新築住宅・建築物の平均でZEH・ZEB(住宅・建築物)	資源循環関連 ・2030年、バイオマスプラスチックを約200万トン導入	ライフスタイル関連 ・2050年、カーボンニュートラル、かつレジリエントで快適な暮らし

政策を総動員し、イノベーションに向けた、企業の前向きな挑戦を全力で後押し。

1 予算 ・グリーンイノベーション基金(2兆円の基金) ・経営者のコミットを求める仕掛け ・特に重要なプロジェクトに対する重点的投資	2 税制 ・カーボンニュートラル投資促進税制(最大10%の税額控除・50%の特別償却)	3 金融 ・多排出産業向け分野別ロードマップ ・TCFD等に基づく開示の質と量の充実 ・グリーン国際金融センターの実現	4 規制改革・標準化 ・新技術に対応する規制改革 ・市場形成を見据えた標準化 ・成長に資するカーボンライシィング
5 国際連携 ・日米・日EU間の技術協力 ・アジア・エネルギー・トランジション・イニシアティブ ・東京ピوند・ゼロ・ウィーク	6 大学における取組の推進等 ・大学等における人材育成 ・カーボンニュートラルに関する分析手法や統計	7 2025年日本国際博覧会 ・革新的イノベーション技術の実証の場(未来社会の実験場)	8 若手ワーキンググループ ・2050年時点での現役世代からの提言

出典:経済産業省「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」(広報資料)

図 3-1 グリーン成長戦略(広報資料)(出典:経済産業省)

3-2.鹿児島県における関連計画等

志布志港長期構想の関連計画等として、鹿児島県においては、「かごしま未来創造ビジョン」や「鹿児島県地域防災計画」などがあります。

表 3-2 鹿児島県における関連計画

計画名 (策定年月)	計画の概要
かごしま未来創造ビジョン (令和4年3月改訂)	■<u>温室効果ガス排出削減対策等の推進</u> ・カーボンニュートラルポートの形成 ■<u>防災・減災対策、国土強靱化の充実強化</u> ・大規模災害時に災害応急対策のため耐震強化岸壁の整備推進 ■<u>人やモノの交流を支える交通ネットワークの形成</u> ・国内外との物流拠点として国際バルク戦略港湾の整備推進
大隅地域 地域振興の取組 方針 (令和5年3月改訂)	■<u>大隅の魅力の発信～大隅の認知度向上</u> ■<u>未来を拓く人づくり～地域や産業を担う人材の確保・育成</u> ■<u>暮らしやすい社会づくり～安心・安全な社会の実現</u> ■<u>活力ある産業づくり～「稼ぐ力」の向上</u>
鹿児島県地域防災計画 (令和6年4月)	■<u>港湾・漁港施設の整備</u> ・志布志港は、耐震強化岸壁、緑地、臨港道路の整備を計画的に推進

3-3.志布志市における関連計画等

志布志港長期構想の関連計画等として、志布志市においては、「第2次志布志市総合振興計画後期基本計画」や「志布志市SDGs推進方針」などがあります。

表 3-3 志布志市における関連計画

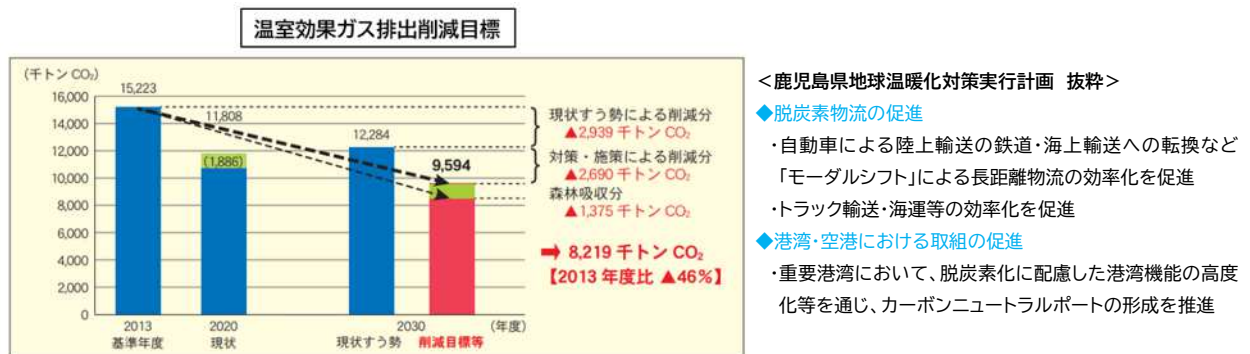
計画名 (策定年月)	計画の概要
第2次志布志市総合振興 計画後期基本計画 (令和4年3月)	■<u>外貿コンテナ定期航路の整備による、国際コンテナターミナルの利用促進</u> ■<u>耐震強化岸壁整備推進及び原木流出防止機能強化による自然災害対策</u> ■<u>ポートセミナーを県と合同で開催して、志布志港の利用を促進</u>
志布志市都市計画マスター プラン (平成30年3月)	■<u>工業・流通業務施設の積極的誘導と1次産業の流通経路の確保</u> ■<u>志布志港周辺・既存の商店街の活性化や駅・港を起点とした観光業の活性化</u>
志布志市 SDGs 推進方針 (令和3年8月)	・総合振興計画の推進を基本に、SDGs の理念や国の動向等を踏まえながら各施策や事務事業を実施することで、全庁をあげて SDGs 達成に寄与する取組を推進 ・実現にあたっては、職員の理解の深化、各施策や事務事業の連携、多様なステークホルダーとの連携を図る

4. 志布志港を取り巻く状況

4-1.カーボンニュートラルの実現

鹿児島県が令和5年3月に策定した「鹿児島県地球温暖化対策実行計画」では、温室効果ガスの削減等のための対策・施策を総合的かつ計画的に推進するため、温室効果ガス排出削減の具体的な行動指針などを定めています。2023年度から2030年度の8年間で、2013年度から温室効果ガス排出量を46%削減することを目標としています。

また、志布志港においては脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等をはじめとした次世代エネルギーの受け入れ環境整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けた取組が求められています。このため、令和4年12月に「志布志港港湾脱炭素化推進協議会」を設置し、CNP形成に向けた具体的な取組の検討を進めています。



出典：鹿児島県 HP「鹿児島県地球温暖化対策実行計画(概要版)」R5.3 より

図 4-1 鹿児島県におけるカーボンニュートラルへの取組



出典：国土交通省港湾局「港湾法の改正について」R5.1.24
 交通政策審議会港湾分科会 第87回港湾分科会配布資料 資料1より

図 4-2 カーボンニュートラルポートの概要

4-2. デジタルトランスフォーメーション（DX）の進展

近年、インターネットやソフトウェアといった技術革新が急速に進んでおり、あらゆる分野における業務効率化が進展しています。特に、従来の作業を抜本的に変革する「デジタル・トランスフォーメーション（DX: Digital Transformation）」が様々な業界・業種で本格的に進展しています。

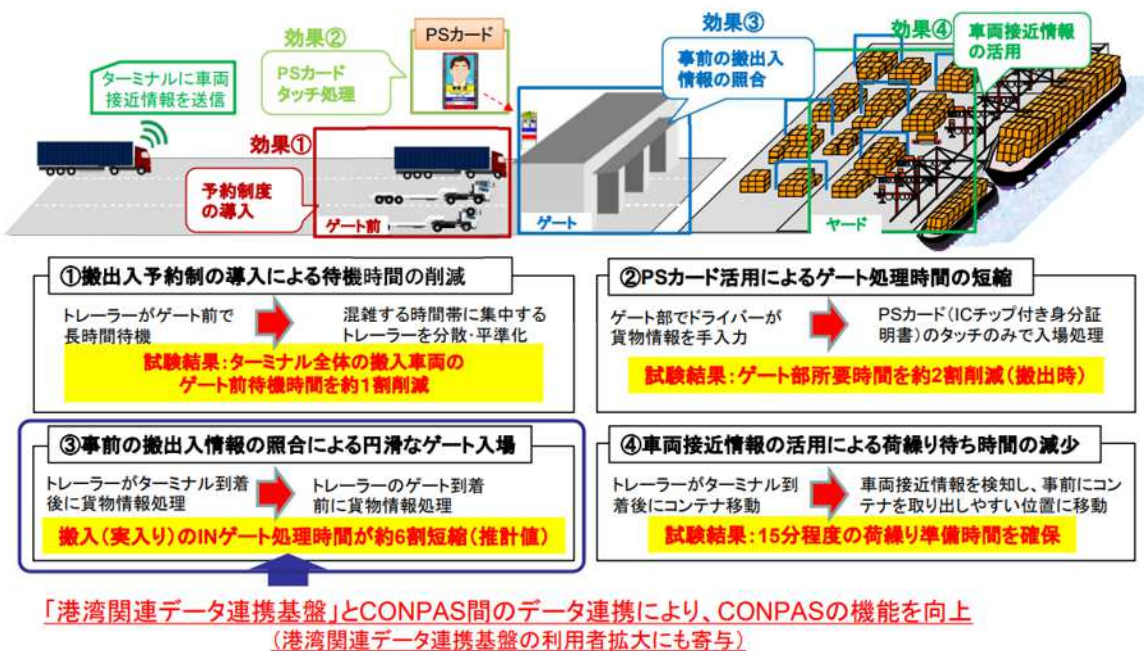
インフラ分野においては、少子高齢化による労働者不足から、作業の効率化、生産性の向上が求められており、国土交通省でもDXの推進を目標として掲げています。

港湾分野では、「Cyber Port」の活用による港湾物流手続の電子化や、「CONPAS」の活用によるゲート待ち時間・混雑の解消、輸送の効率化に伴う生産性の向上に向けて検討しています。



出典: 国土交通省「インフラ分野のDXアクションプラン」R4.3

図 4-3 インフラ分野のDXの全体像



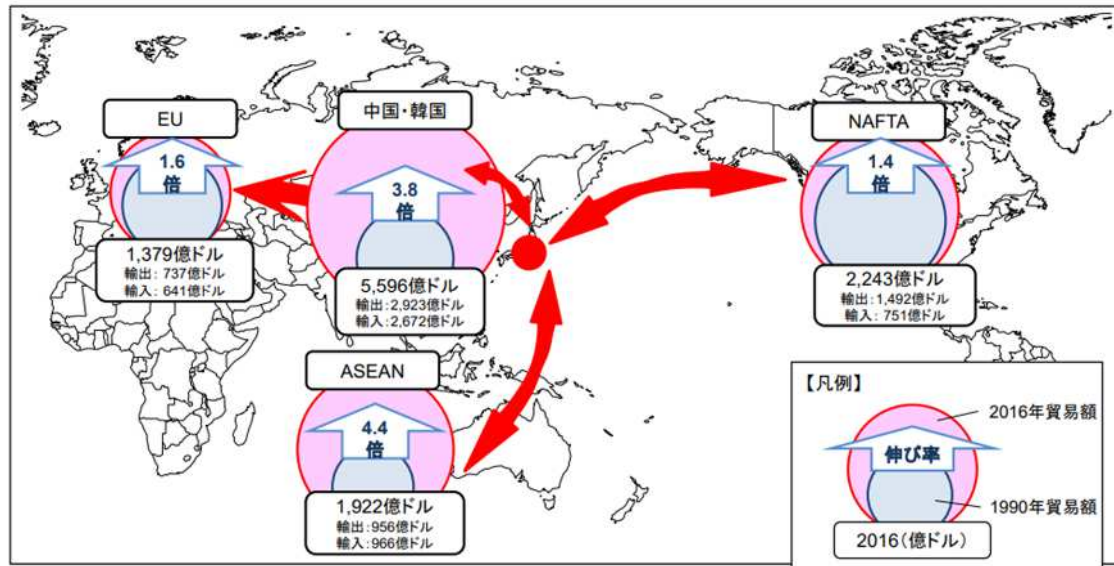
出典: 国土交通省「サイバーポートについて」R2.2.19

図 4-4 CONPASの概要

4-3. 製造業の国内回帰とアジアへのシフト

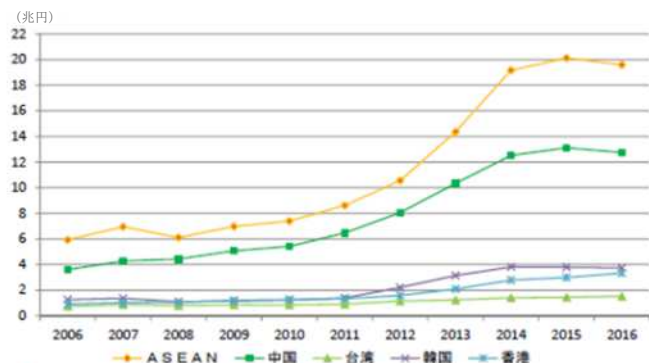
世界各地域において、我が国との貿易額は増大傾向にあり、特にASEAN諸国や中国、韓国等のアジア諸国との貿易額の伸び率が大きくなっています。

我が国とアジア諸国との貿易額は、北米やヨーロッパ地域を上回る規模に成長しており、我が国企業の生産拠点は東アジアから東南アジア諸国へシフトしつつあります。



出典：国土交通省 HP「港湾の中長期政策『PORT 2030』」参考資料集

図 4-5 世界各国と日本との貿易額（1990年⇒2016年）



出典：「目で見えるASEAN～ASEAN経済統計基礎資料～」（平成29年8月 外務省アジア大洋州局）

出典：国土交通省 HP「港湾の中長期政策『PORT 2030』」参考資料集

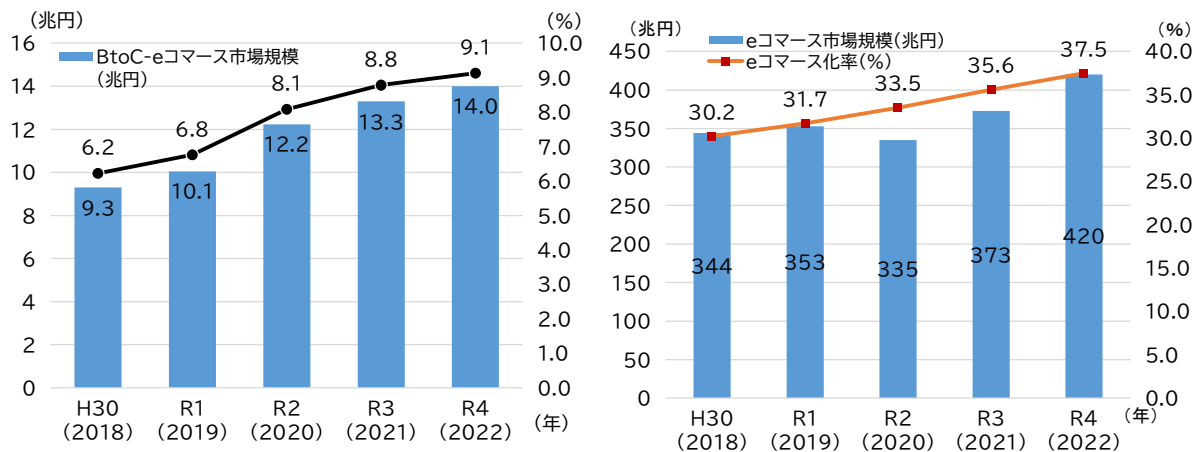
図 4-6 中国等からの生産拠点の南下・我が国の対外直接投資先の変化

4-4.e コマース市場の急成長

令和4年(2022年)の物販系分野BtoC-eコマースの市場規模は、前年の13兆2,865億円から7,132億円増加し、13兆9,997億円となっています。また、BtoB-eコマースの市場規模は、前年の372兆7,073億円から47兆5,281億円増加し、420兆2,354億円となっています。

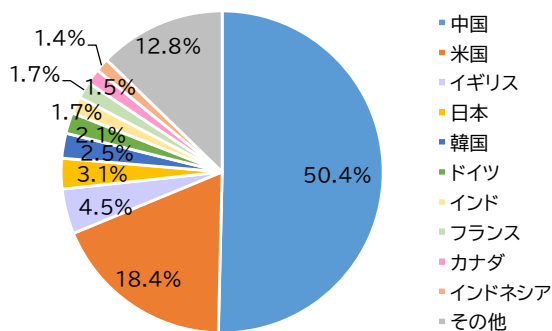
新型コロナウイルス感染拡大に伴う巣ごもり需要の拡大等により、eコマース市場は急成長しており、国別のeコマース市場シェアでは、1位 中国(50.4%)、2位 米国(18.4%)であり、日本は第4位(3.1%)となっています。

令和12年(2030年)時点の世界の越境eコマース市場規模は、令和3年(2021年)比で約10倍まで拡大すると予測されており、その主たる輸送手段であるコンテナ輸送の需要も高まるものと考えられます。



出典:経済産業省「令和4年度 電子商取引に関する市場調査報告書」(R5.8)より作成

図 4-7 国内の物販系分野BtoC及びBtoB-eコマース市場の規模とeコマース化率の経年推移



出典:経済産業省「令和4年度 電子商取引に関する市場調査報告書」(R5.8)より作成

図 4-8 令和3年(2022年)国別eコマース市場シェア

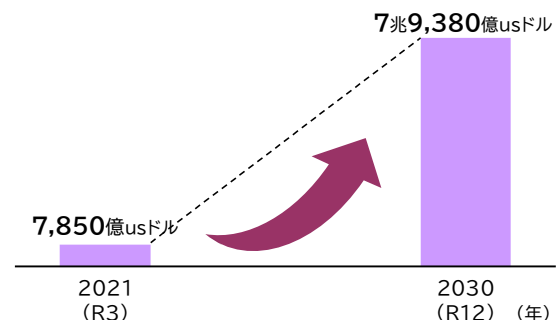


図 4-9 世界の越境eコマース市場規模の拡大予測

4-5.物流の2024年問題

「物流の2024年問題」の影響により、2030年度のトラック輸送能力は約34.1%(9.4億トン)が不足すると予測されています。

発荷主別の不足する輸送能力は、「農産・水産品出荷団体32.5%」と試算されており、最も高い割合となっています。また、地域別では「九州19.1%」と試算されており、地域別に見ても大幅な輸送能力の不足が懸念されます。

九州で生産された農林水産物は、主に関東や近畿に運ばれている状況であり、特に野菜類は生産量の約4割が関東・近畿方面に出荷されており、その方面への輸送能力の不足が懸念されています。

(1) 不足する輸送能力（全体）

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2024年度	14.2%	4.0億トン
2030年度	34.1%	9.4億トン

※2024年度において、荷役時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

(2) 不足する輸送能力（発荷主別）（2019年度データ）

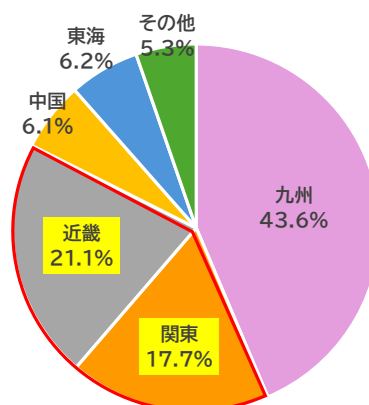
業 界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%
建設業、建材 (製造業)	10.1%
卸売・小売業、 倉庫業	9.4%
特種み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
飲料・食料品 (製造業)	9.4%
自動車、電気・機械・精密、 金属(製造業)	9.2%
化学製品(製造業)	7.8%
日用品(製造業)	0.0%

(3) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データ）

地 域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東 北	9.2%
関 東	15.6%
北陸信越	10.8%
中 部	13.7%
近 畿	12.1%
中 国	20.0%
四 国	9.2%
九 州	19.1%

出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（経済産業省、2023年）

図 4-10 不足する輸送能力



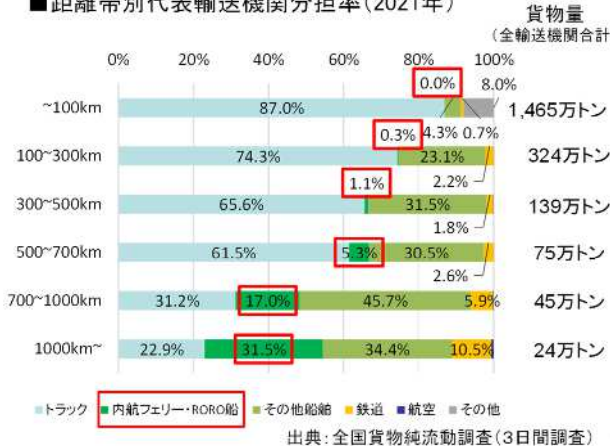
出典：九州農政局 HP より作成（物流の2024年問題特設ページ）

図 4-11 九州産野菜の出荷先

内航フェリー・RORO船による輸送は、1,000km以上の距離帯で全輸送モードの3割以上の輸送量を占めています。

2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等による「物流の2024年問題」等により不足するトラック輸送量に対し、長距離輸送を中心に、陸送から内航フェリー・RORO船による輸送へモーダルシフトが進む可能性があります。

■距離帯別代表輸送機関分担率(2021年)



(参考)

主要都市の東京からの距離

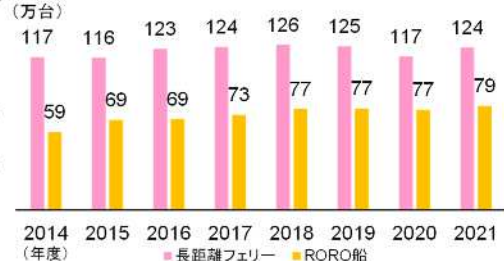


■内航フェリー・RORO船による輸送

- ・長距離輸送は一度に100台以上のシャーシを運ぶことが可能。ドライバーは、有人航送の場合は休憩扱い、ヘッドを切り離せば無人航送となる。



■長距離フェリー協会会員事業者及びRORO船のトラック・トレーラー輸送台数の推移



(長距離フェリー協会の会員事業者)
2023年6月時点の会員は「新日本海フェリー、太平洋フェリー、商船三井フェリー、オーシャントランス、宮崎カーフェリー、名門大洋フェリー、阪九フェリー、フェリーさんふらわあ、東京九州フェリー」の9社

■内航フェリー・RORO船の大型化動向(全国平均)

内航フェリー	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	7,900トン	11,000トン	約1.4倍
シャーシ積載台数	95台	131台	約1.4倍
RORO船	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーシ積載台数	50台	133台	約2.7倍

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の離島航路除く)。
出典: 海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細

■「物流の2024年問題」等により不足する営業用トラック輸送量

	2024年度	2030年度
不足する輸送量	4.0億トン	9.4億トン
不足する輸送量割合	14.2%	34.1%

出典: 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」における(株)NX総合研究所試算

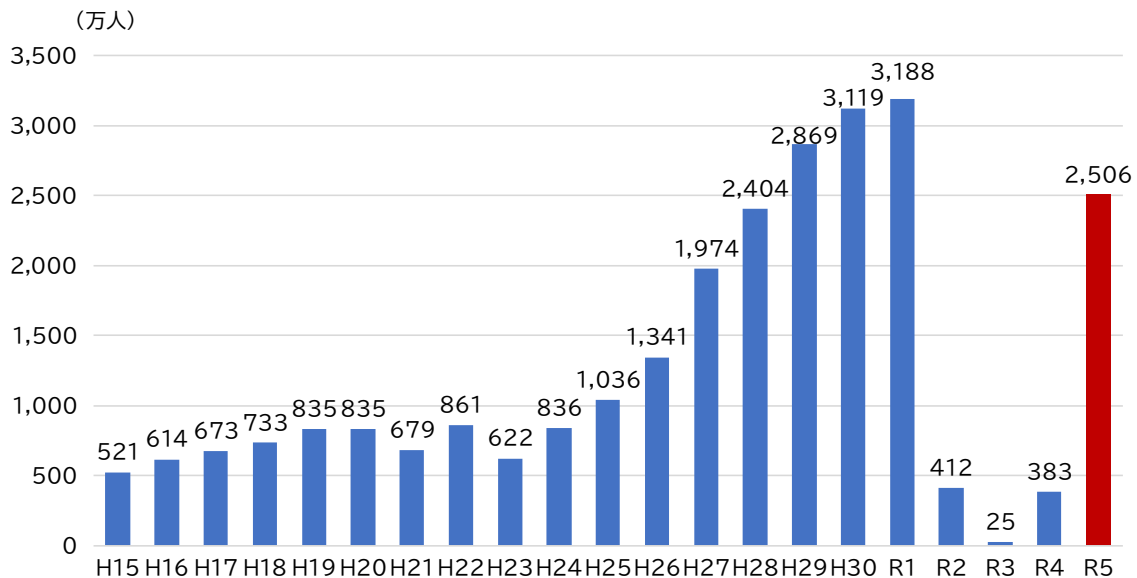
出典: 国土交通省 HP「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会中間とりまとめの概要」

図 4-12 モーダルシフトの進展に向けた検討

4-6.インバウンド需要の回復

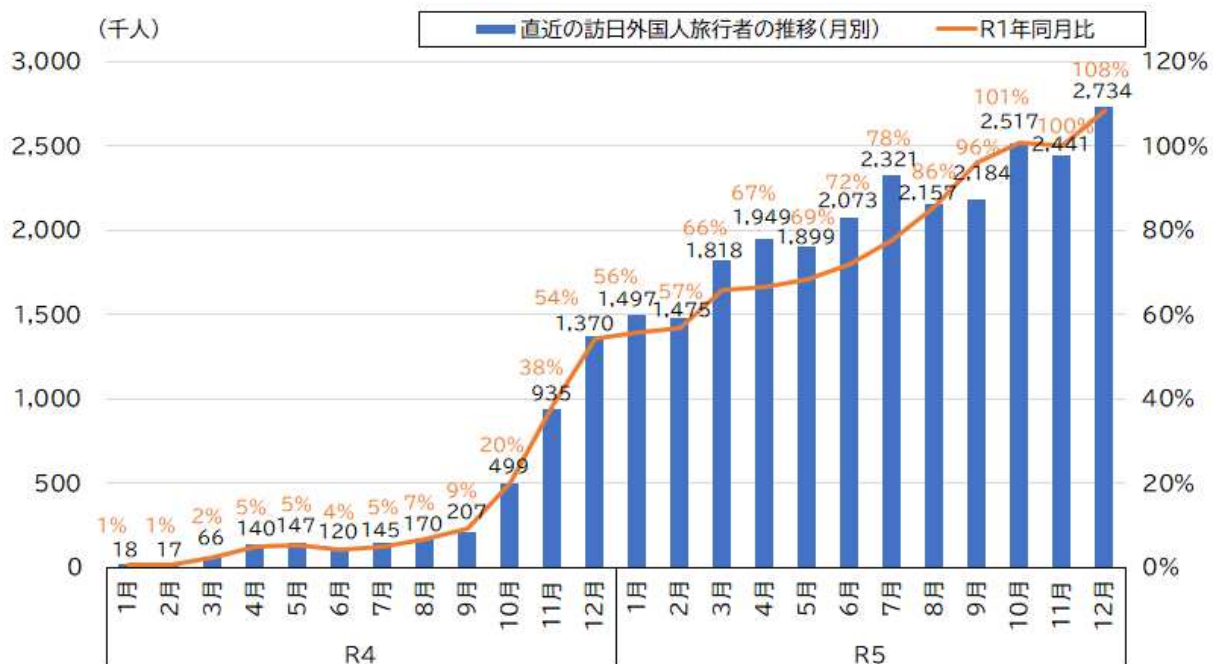
訪日外国人旅行者数は、令和元年(2019年)までは過去最高を更新していましたが、令和2年(2020年)及び令和3年(2021年)の訪日外国人旅行者数は、新型コロナウイルス感染拡大に伴う水際措置の強化により大きく減少しました。

令和4年(2022年)の訪日外国人旅行者数は、水際措置の緩和により回復傾向となり、その後、令和5年(2023年)12月の訪日外国人旅行者数は、令和元年(2019年)同月比で108.2%まで回復しました。



出典:日本政府観光局(JNTO) 統計データ「訪日外客統計」より作成

図 4-13 訪日外国人旅行者数の年次別推移

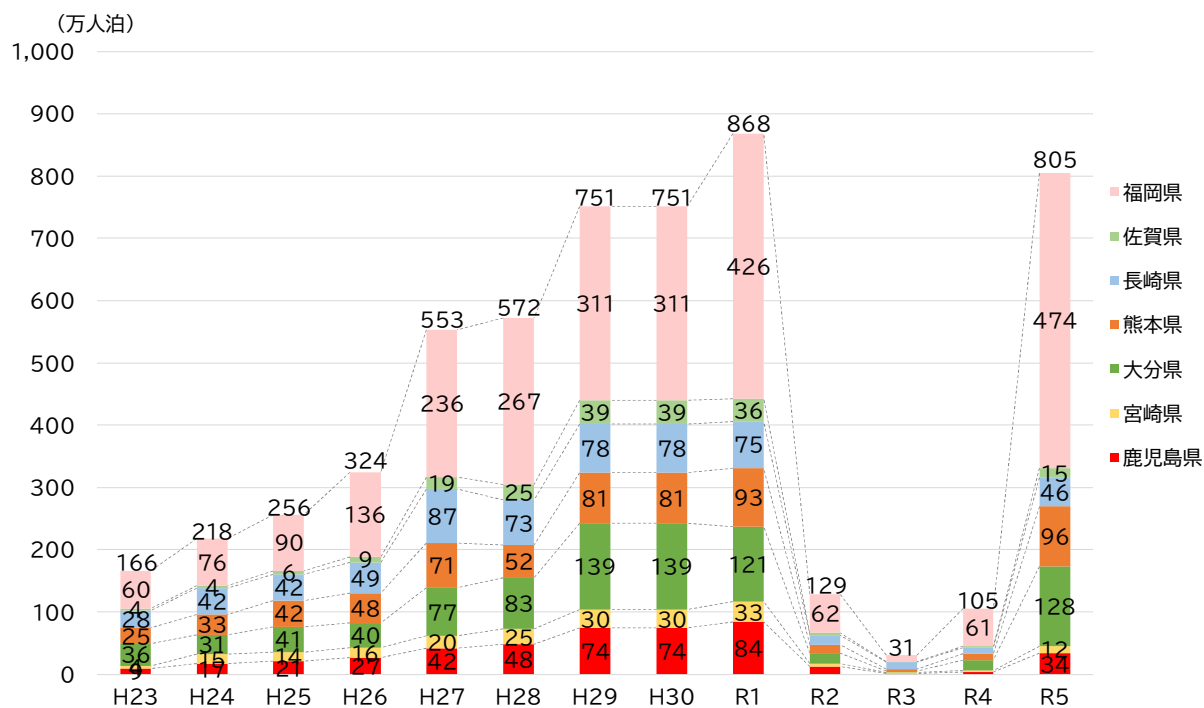


出典:日本政府観光局(JNTO) 統計データ「訪日外客統計 月別暫定値」より作成

図 4-14 訪日外国人旅行者の月別推移(令和4年1月～令和5年12月)

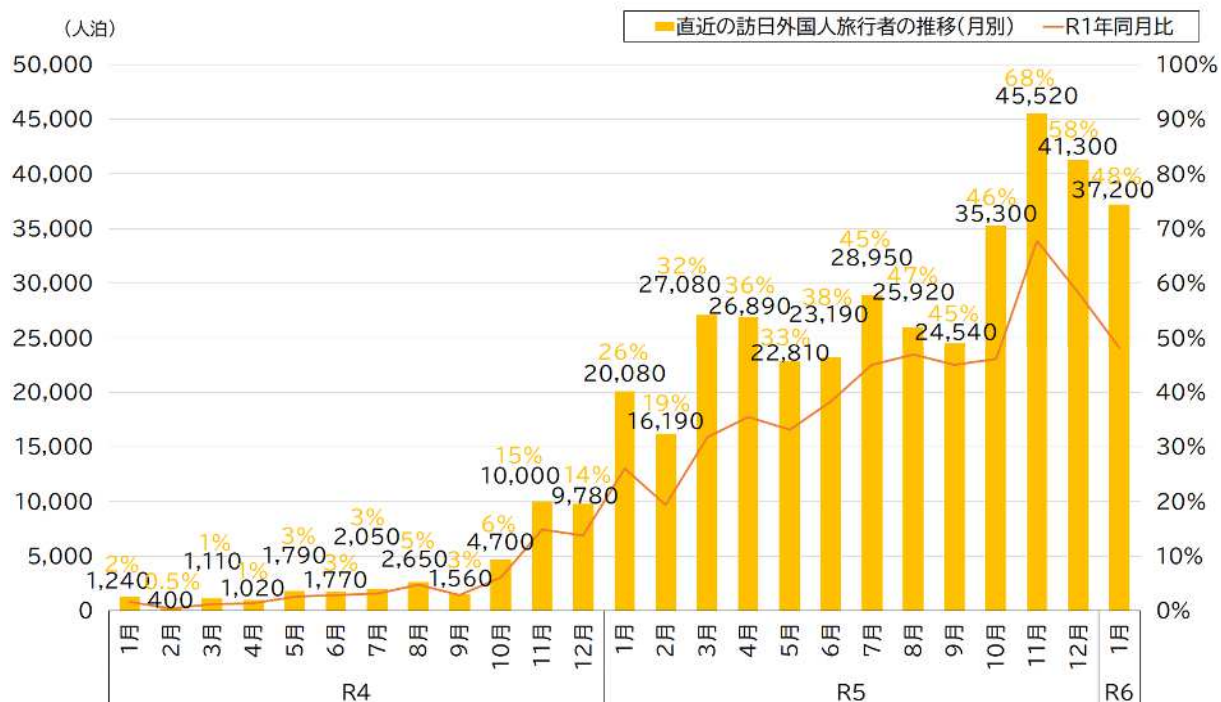
九州における外国人延べ宿泊者数は、新型コロナウイルス感染拡大に伴う水際措置の強化により大きく減少しました。

令和4年(2022年)以降、鹿児島県における外国人延べ宿泊者数は大幅に増加し、令和5年(2023年)11月の外国人延べ宿泊者数は、令和元年(2019年)同月比で68%まで回復しました。



出典:観光庁「宿泊旅行統計調査」より作成

図 4-15 九州における外国人延べ宿泊者数の推移



出典:観光庁「宿泊旅行統計調査」より作成

図 4-16 鹿児島県における外国人延べ宿泊者数の月別推移(令和4年1月～令和6年1月)

令和4年(2022年)12月に日本船による国際クルーズが運航再開し、令和5年(2023年)3月には外国船による国際クルーズの運航が再開されました。

鹿児島県内の港湾においてもクルーズ船の入港実績は順調に回復しています。また、志布志港においても、令和4年(2022年)に10年ぶりのクルーズ船寄港となるにっぽん丸が寄港しました。

一方、国内外の観光需要の回復に伴い、混雑等による地域住民の生活への影響や旅行者の満足度低下が懸念(オーバーツーリズム)されています。

今後、鹿児島港以外の港湾にもクルーズ寄港を可能とする等、観光客の分散を図る必要があると考えられます。



出典:国土交通省 九州地方整備局 志布志港湾事務所 HP

図 4-17 にっぽん丸の寄港時の様子(志布志港)

4-7.農林水産物・食品の輸出促進

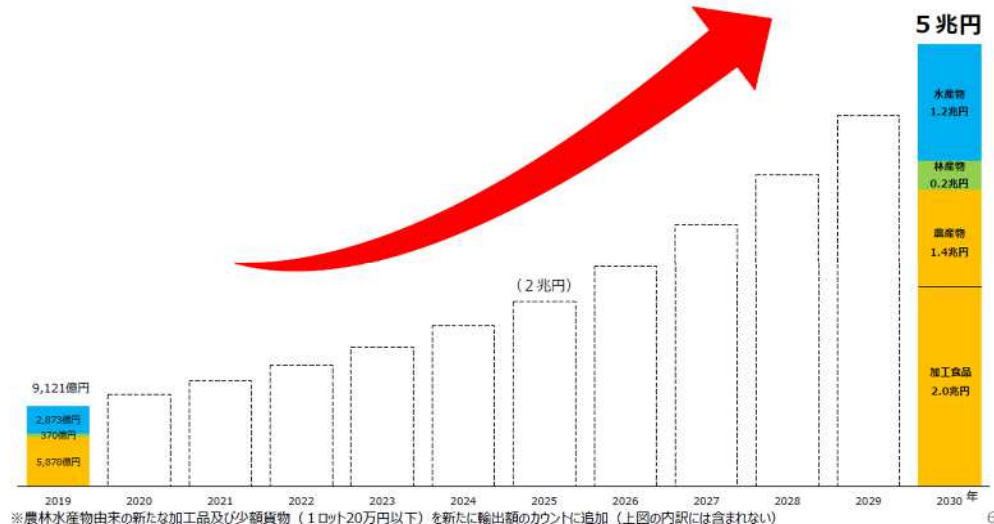
政府は、食料・農業・農村基本計画等において、農林水産物・食品の輸出額を令和7年(2025年)までに2兆円、令和12年(2030年)までに5兆円とする目標を設定しました。

鹿児島県では、平成30年(2018年)に策定した『鹿児島県農林水産物輸出促進ビジョン』に基づき、農林水産物の輸出拡大による『攻め』の農林水産業の実現に向けて戦略的取組を展開しています。

令和3年度(2021年度)の輸出額が、約311億円となり、当初の輸出目標額約300億円(令和7年度(2025年度))を4年前倒しで達成したことから、令和4年度に同ビジョンを改訂し、目標額を約500億円(令和7年度(2025年度))としました。

なお、令和4年度の輸出額は約327億円、令和5年度は約367億円となり、いずれも過去最高額を更新するなど、県産農林水産物の輸出は拡大しています。

このような中、志布志港においては、国土交通省が農林水産省と連携して取組を進める「産直港湾」制度を活用し、志布志港を通じた農林水産物・食品の輸出を促進することとしています。(志布志港は令和5年(2023年)に全国3例目となる「産直港湾」になりました。)



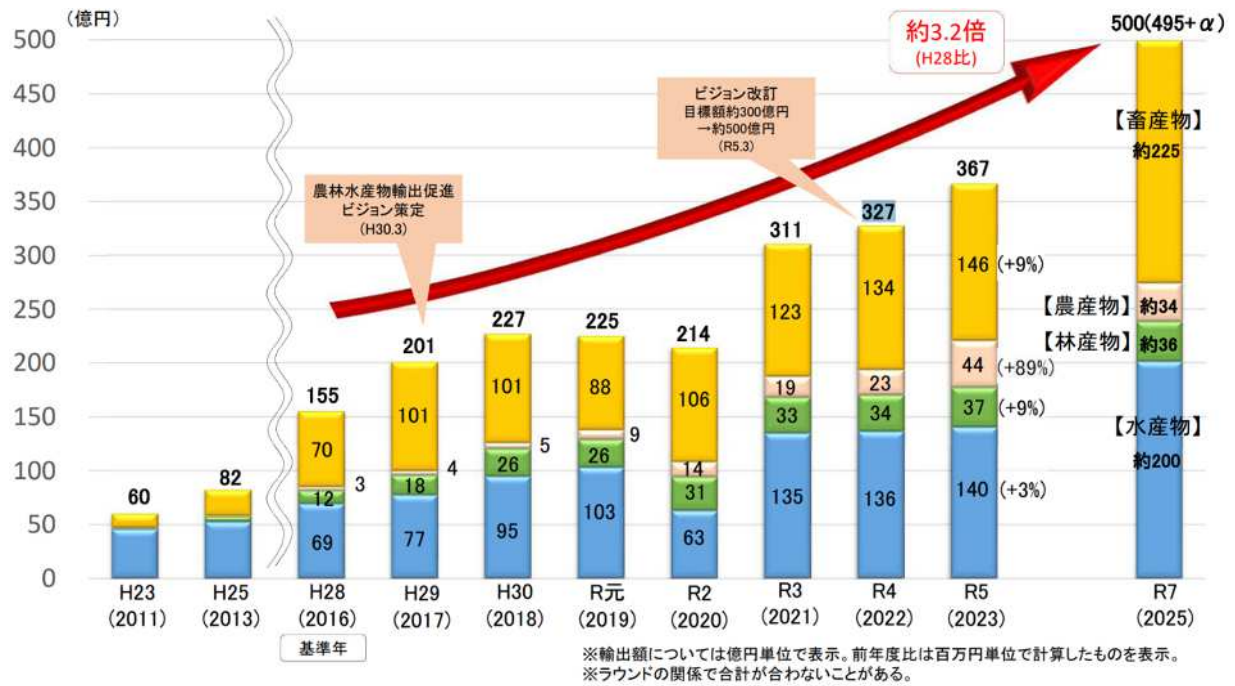
出典:内閣官房 HP「農林水産物・食品の輸出拡大のための輸入国規制への対応等に関する関係閣僚会議」R2年3月6日 第6回配布資料 2『農林水産物・食品の輸出額目標の考え方』より

図 4-18 農林水産物・食品の輸出額目標



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」国土交通省 報道発表資料 別紙1より

図 4-19 具体の取り組みイメージ



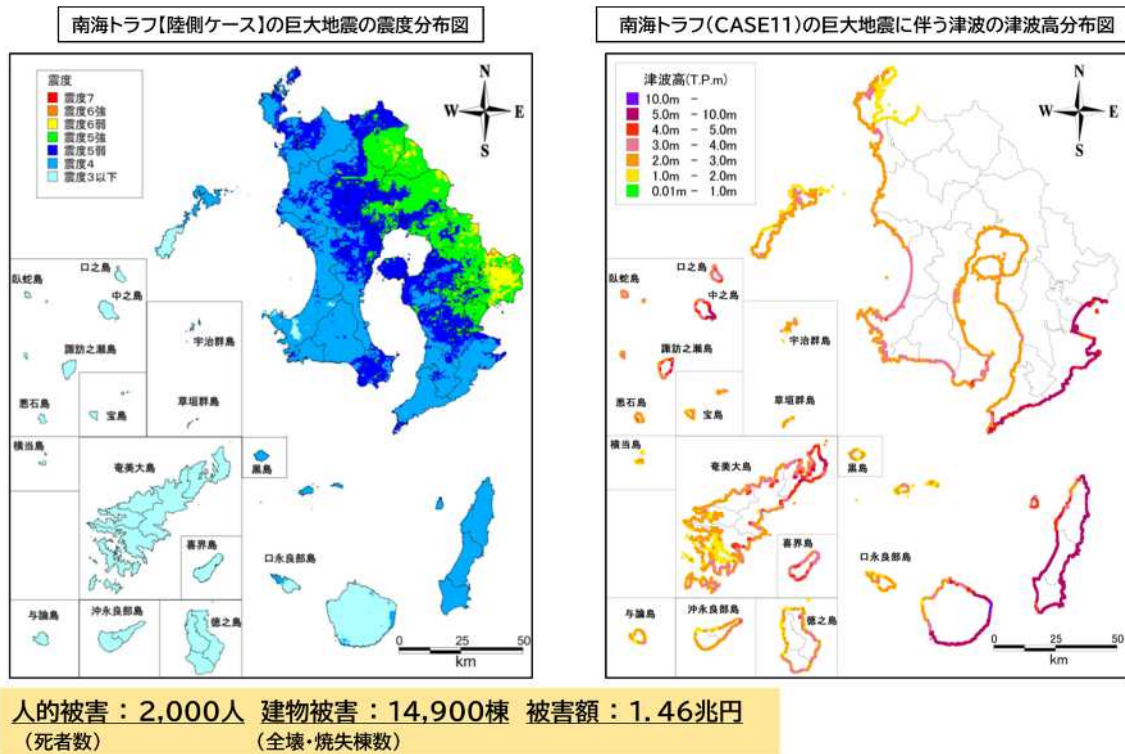
出典：鹿児島県 HP「令和5年度県産農林水産物の輸出額について」

図 4-20 県産農林水産物の輸出額の推移

4-8.自然災害リスクの高まり

① 地震・津波

鹿児島県志布志市では、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、最大津波高6.66mの津波の発生が想定されています。



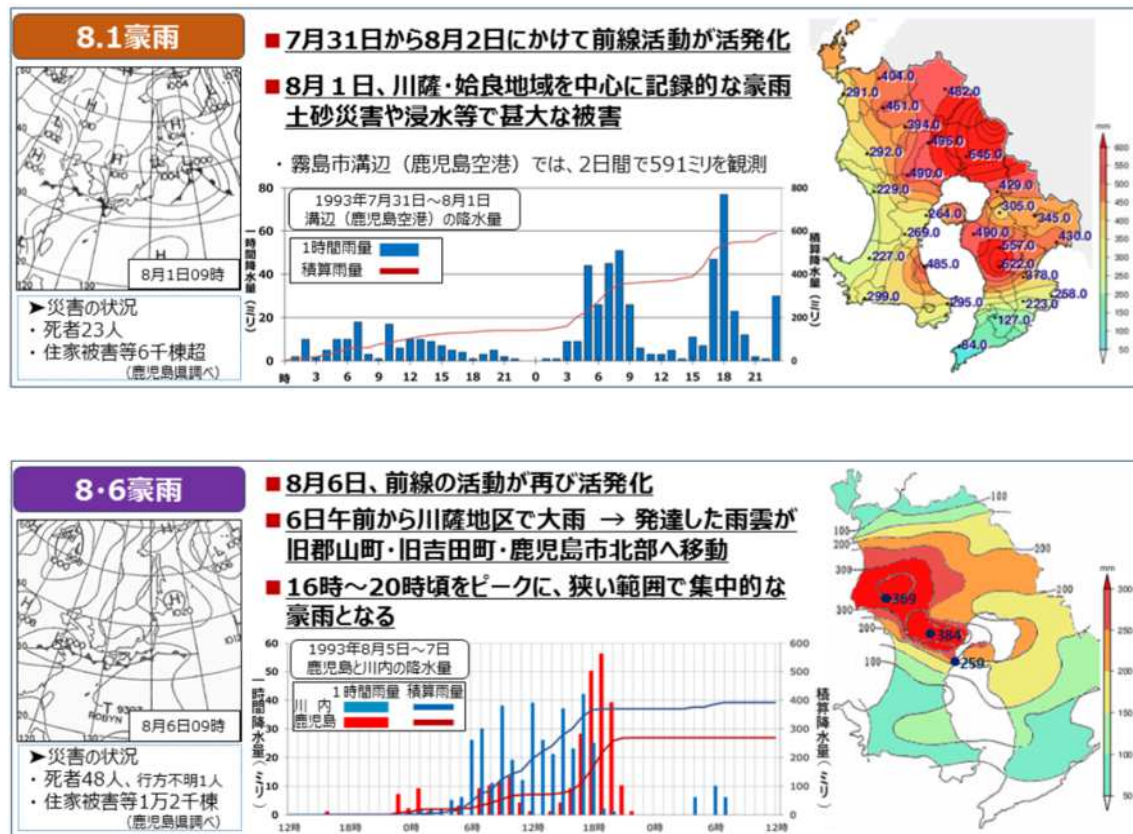
出典:鹿児島県 HP「鹿児島県地震等災害被害予測調査 報告書概要版」H26.2 より

図 4-21 南海トラフ巨大地震発生時の鹿児島県の被害予測

②風水害

鹿児島県に甚大な被害をもたらした平成5年(1993年)8月豪雨(8.1豪雨と8.6豪雨)から30年が経過しました。

また、令和5年(2023年)8月に接近した台風第6号では、長引く台風の影響により本州や九州北部から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。各地での給油所で在庫不足による給油量の制限や臨時休業等の対応が行われました。



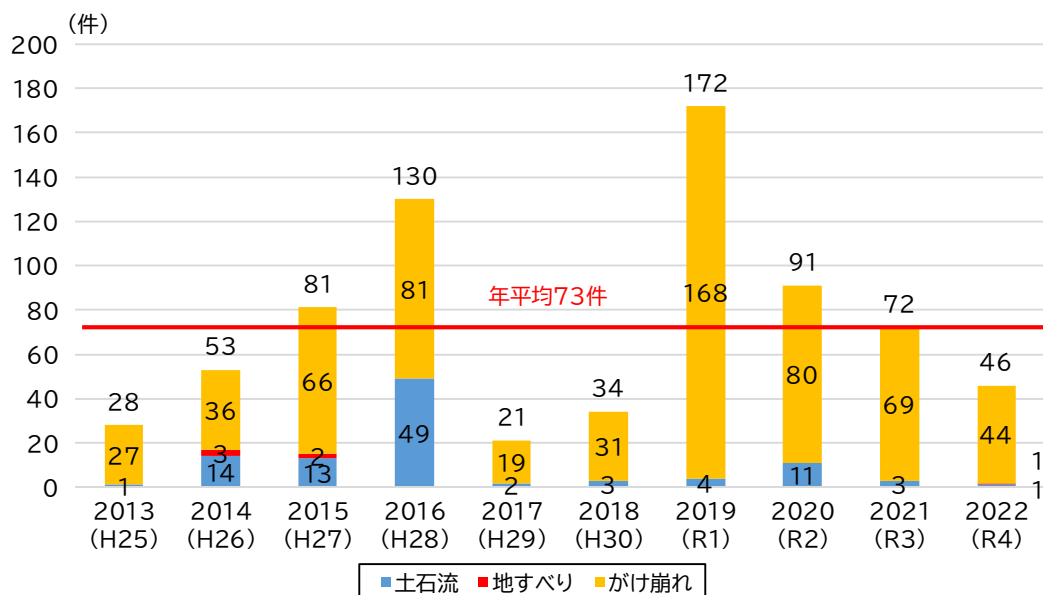
出典：鹿児島地方気象台 HP「平成5年8月豪雨 大雨の特徴」より
<https://www.jma-net.go.jp/kagoshima/dis/199308/index.html#oame>

図 4-22 過去の大災害の概要

③土砂災害

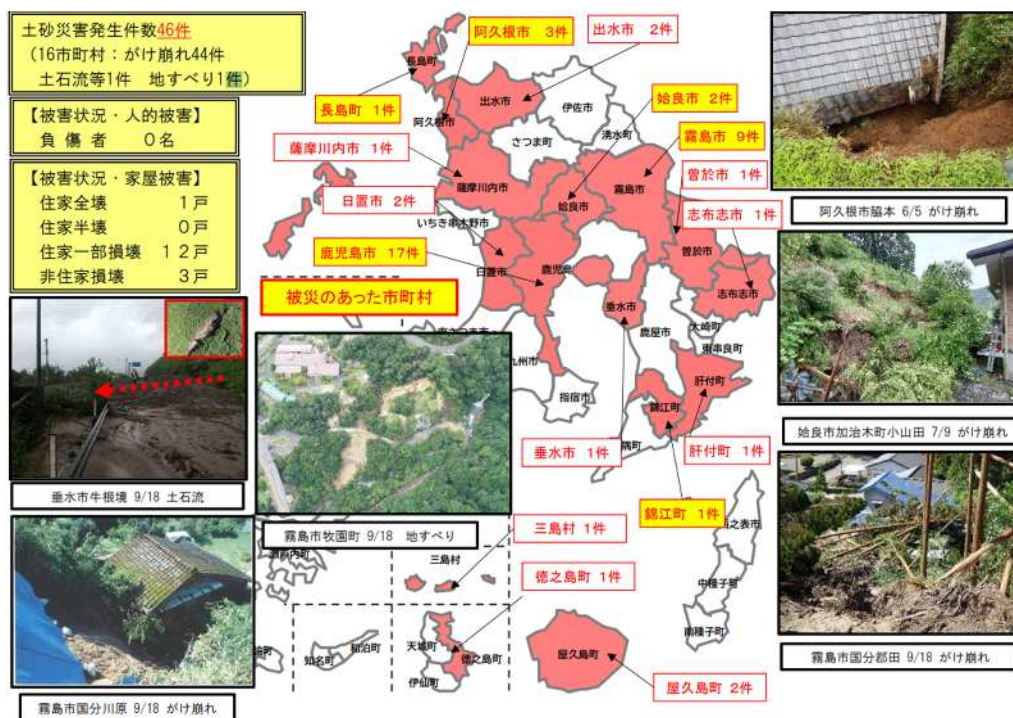
鹿児島県では、平成25年(2013年)から令和4年(2022年)までの10年間に、年平均73件の土砂災害が発生しています。

大隅半島において、土砂災害が発生した場合、長期間の集落の孤立化が懸念されます。



出典：鹿児島県 HP「鹿児島県で過去に発生した土砂災害 近年の土砂災害」より作成
<https://www.pref.kagoshima.jp/ah08/infra/kasen-sabo/sabo/kakonodosyasaigai.html>

図 4-23 鹿児島県で過去に発生した土砂災害

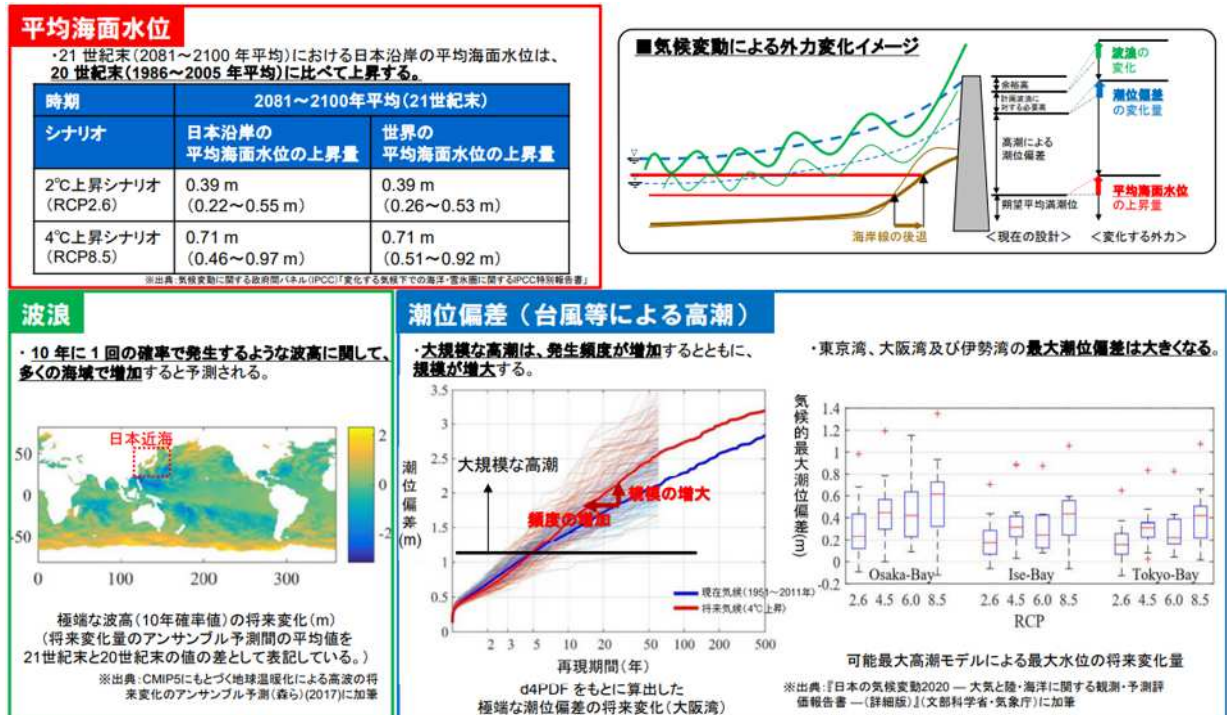


出典：鹿児島県 HP「鹿児島県で過去に発生した土砂災害 過去の土砂災害の記録」
「令和 4 年に発生した土砂災害(12 月 31 日現在)」より

図 4-24 令和4年に発生した土砂災害

④気候変動による日本沿岸への影響

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、高潮の発生頻度増加に伴う規模の増大、津波水位の上昇が懸念されています。



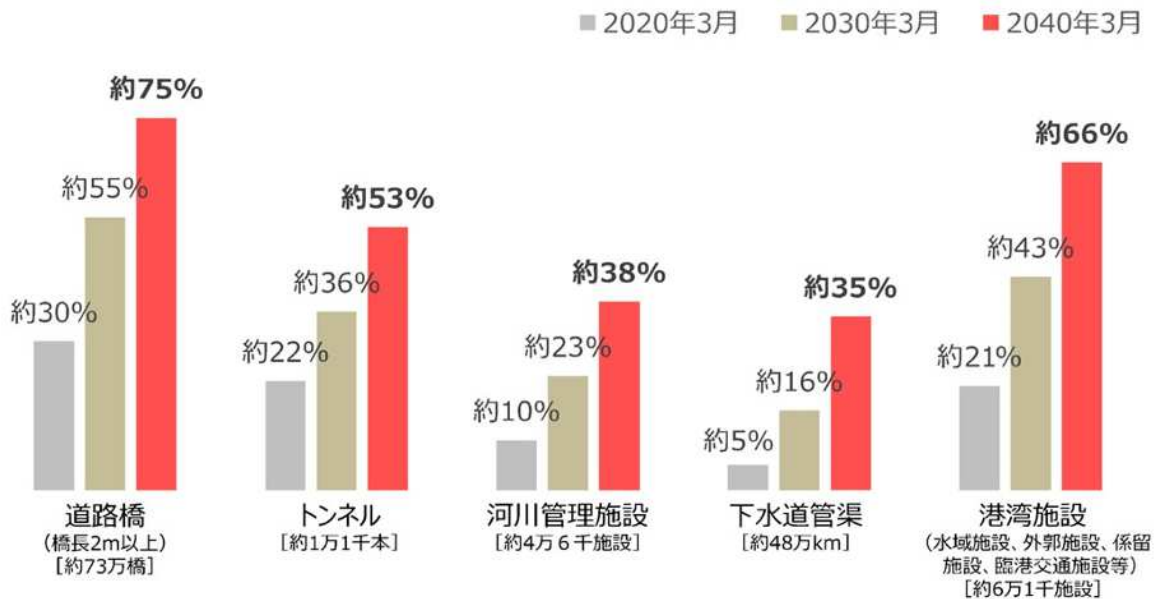
出典：国土交通省港湾局「気候変動を考慮した臨海部の強靱化のあり方に係る参考資料」R5.6.28
交通政策審議会港湾分科会 第5回防災部会配布資料 資料5より

図 4-25 気候変動による影響

4-9.インフラの老朽化

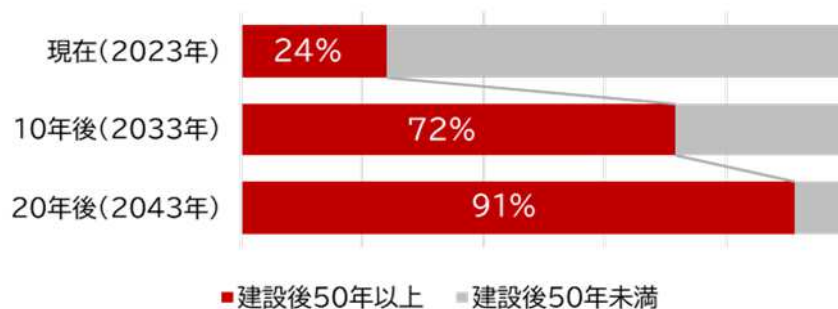
高度成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなっています。

志布志港においては、建設後50年以上となっている港湾施設は、2023年で全体の24%を占めています。さらに、20年後の2043年には全体の91%が建設後50年以上を経過する見込みとなっています。



出典:国土交通省インフラメンテナンス情報「建設後50年以上経過する社会資本の割合」より

図 4-26 建設後50年以上経過する社会資本の割合



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 4-27 志布志港の港湾施設の老朽化の割合

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の状況

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



出典：国土交通省「九州みなとオアシス HP」

図 5-10 九州管内他港の賑わい空間

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 5-11 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。

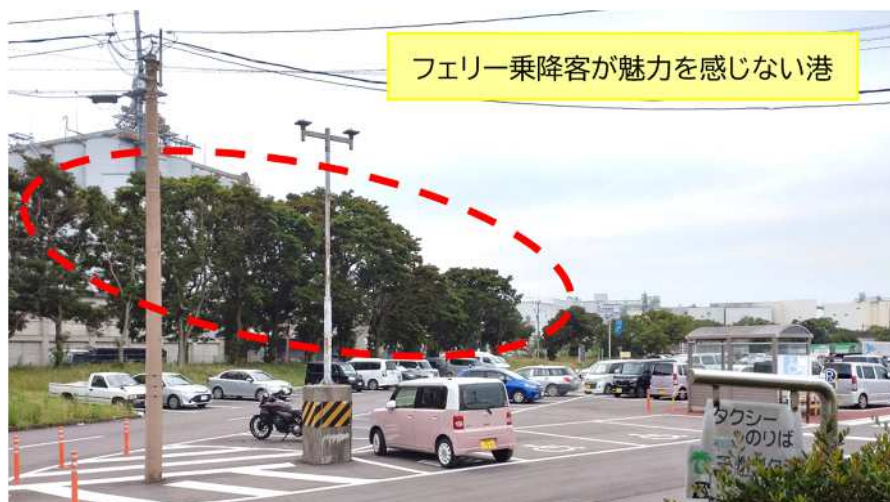


図 5-12 フェリーの待合所から見た景観

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レ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 5-13 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・コンテナ等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 5-14 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 5-15 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 5-16 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 5-17 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. 原木・コンテナ等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 5-18 コンテナの海上流出による航路閉塞のリスクと事例