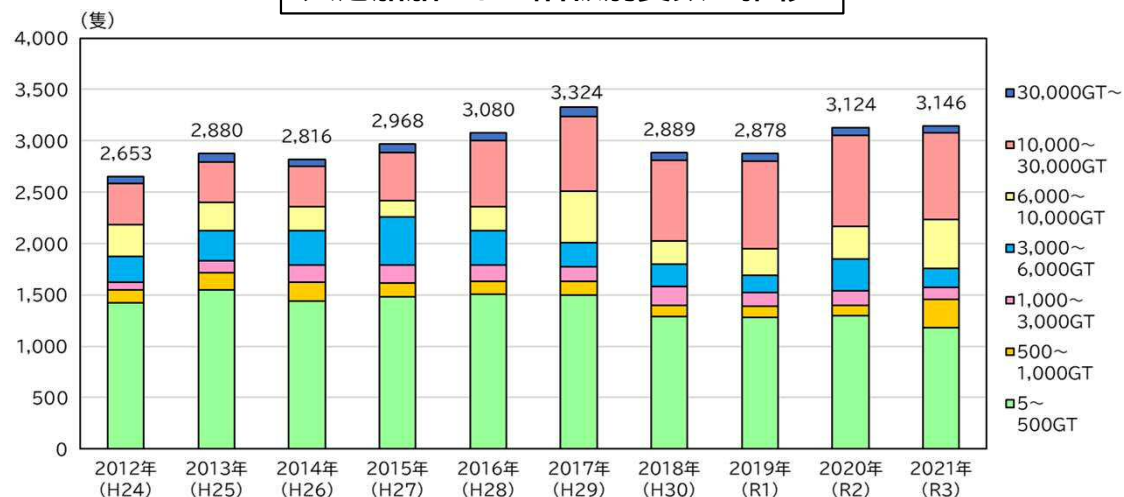


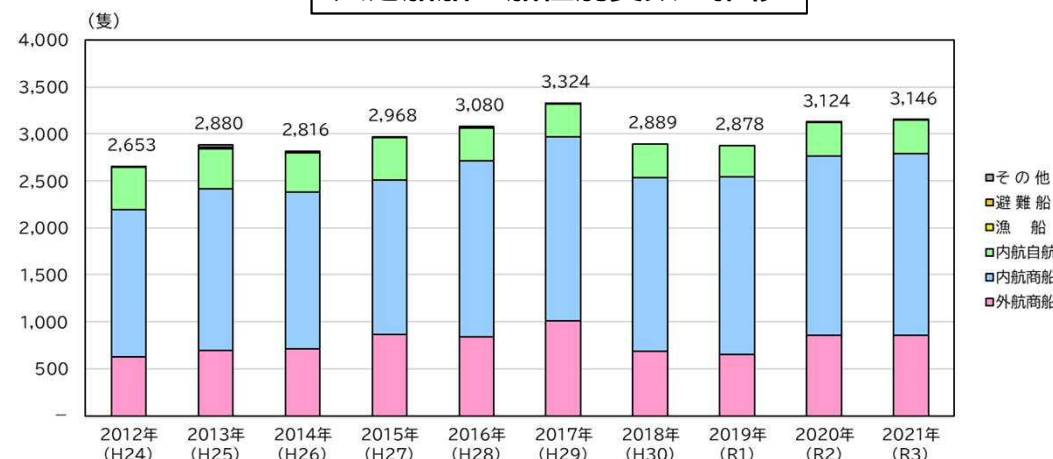
# (3)-6 利用状況(入港船舶状況)

- 入港船舶隻数は2012年(H24)から概ね横ばいで推移している。
- トン階級別では、10,000～30,000GT級の船舶が増加傾向にある。
- 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る。
- 2022年(R4)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。

入港船舶のトン階級別隻数の推移



入港船舶の船種別隻数の推移



出典: 港湾統計(年報)

※内航自航: 内貿航路に就航する自動車航送船(フェリー等)  
 内航商船: 内貿航路に就航する商船  
 外航商船: 外貿航路に就航する商船

にっぽん丸寄港時の様子



出典: 志布志港湾事務所HP

# (3)-7 利用状況(内貿定期航路)

- 内貿定期航路は、東京・阪神・沖縄方面へ4航路、週15便が運航している。
- 内貿定期航路のうち、フェリー、RORO船については、10,000GT以上の大型船が運航している。

## 内貿定期航路

R5.2現在

航路名	寄港地	船社	船名	船型	船種	便数
大阪航路	大阪南～志布志	(株)フェリーさんふらわあ	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	東京行3便/週
			琉球エクスプレス7	13,631	RORO船	沖縄行2便/週
阪神沖縄航路	神戸～大阪～志布志～名瀬～那覇	マルエーフェリー(株)	琉球エクスプレス2	10,758	RORO船	大阪行2便/週
			琉球エクスプレス5	10,034	RORO船	沖縄行2便/週
沖縄航路	志布志～鹿児島～那覇～中城湾	南日本汽船(株)	りゅうなんII	498	貨物船	1便/週
			第三オーナミ	499	貨物船	

## 内貿定期航路航行船舶(例)



出典:(上)フェリーさんふらわあHP (下)鹿児島県撮影

出典:鹿児島県の港湾 PORTS OF KAGOSHIMA 2023

## 内貿定期航路図



# (3)-8 利用状況(外貿定期航路)

- 外貿航路は、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る。
- 外貿航路は、アジア向け航路が3航路で週7便、国際フィーダー航路が週2便運航している。

## 外貿定期航路

R5.2現在

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	1便/週
韓国航路	長錦商船(株)	コンテナ船	2便/週
	CMA CGM	コンテナ船	1便/週
	高麗海運(株)	コンテナ船	1便/週
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	井本商運(株)/OOCL	コンテナ船	1便/週
	井本商運(株)	一般貨物船	1便/週

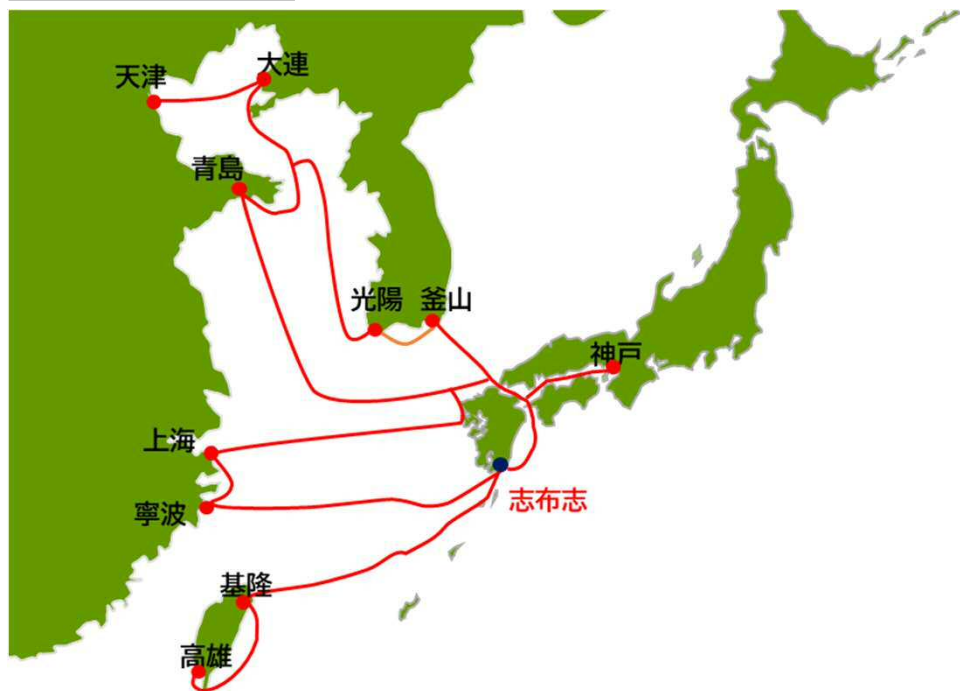
## 外貿定期航路航行船舶(例)



出典:(上)愛媛オーシャンラインHP (下)井本商運HP

出典:鹿児島県の港湾 PORTS OF KAGOSHIMA 2023

## 外貿定期航路図



## 第3章 取り巻く環境の変化

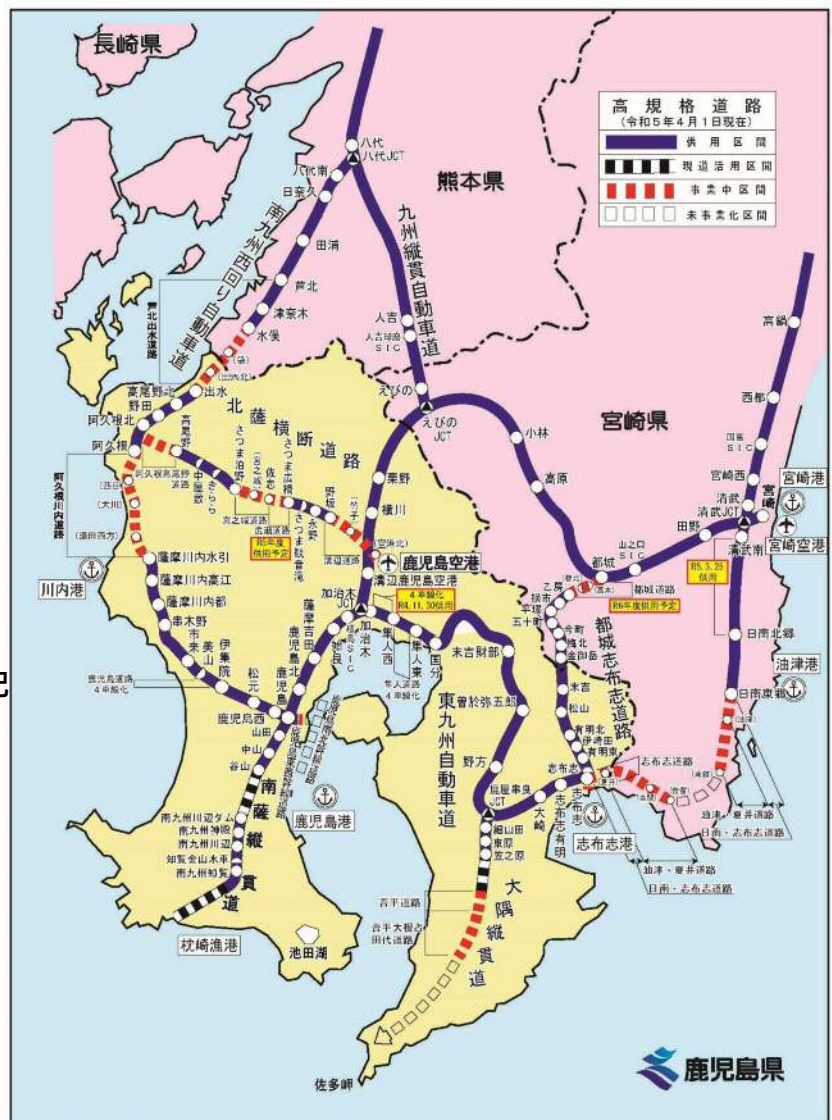
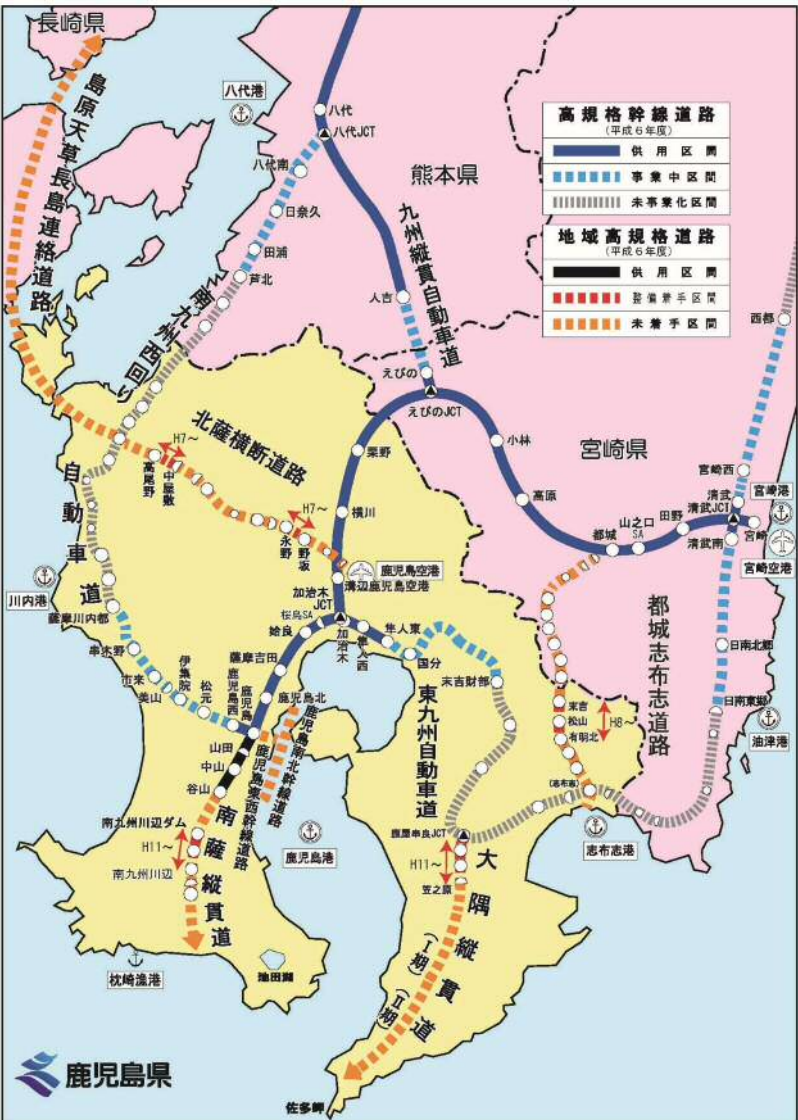
# (1) 整備が進む自動車道

○1994年(H6)と2023年(R5)を比較すると、東九州自動車道・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が向上している。

平成6年

令和5年

主要都市への所要時間



概ね四半世紀

・志布志港～鹿児島市  
(東九州自動車道全線供用時)

整備前 約120分



50分短縮

整備後 約70分

・志布志港～都城IC  
(都城志布志道路全線供用時)

現在 約70分

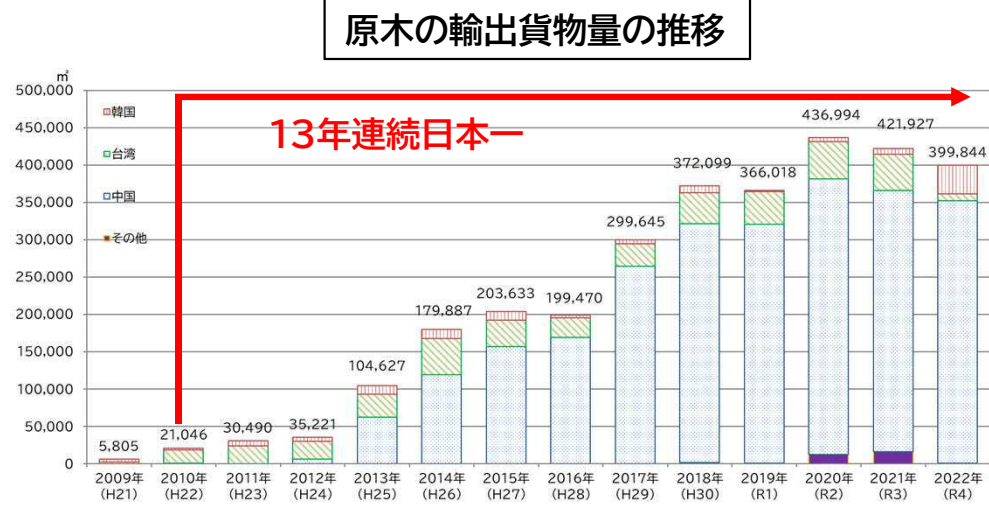
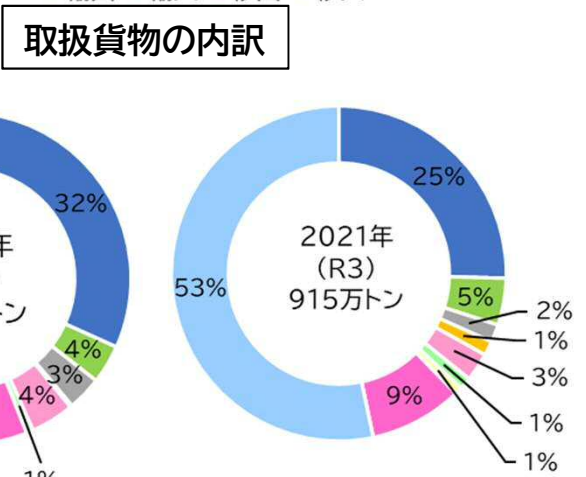
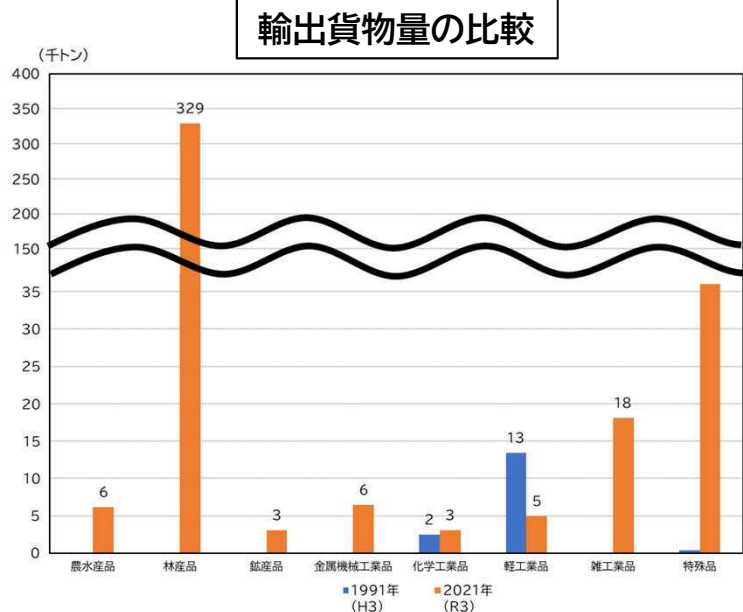
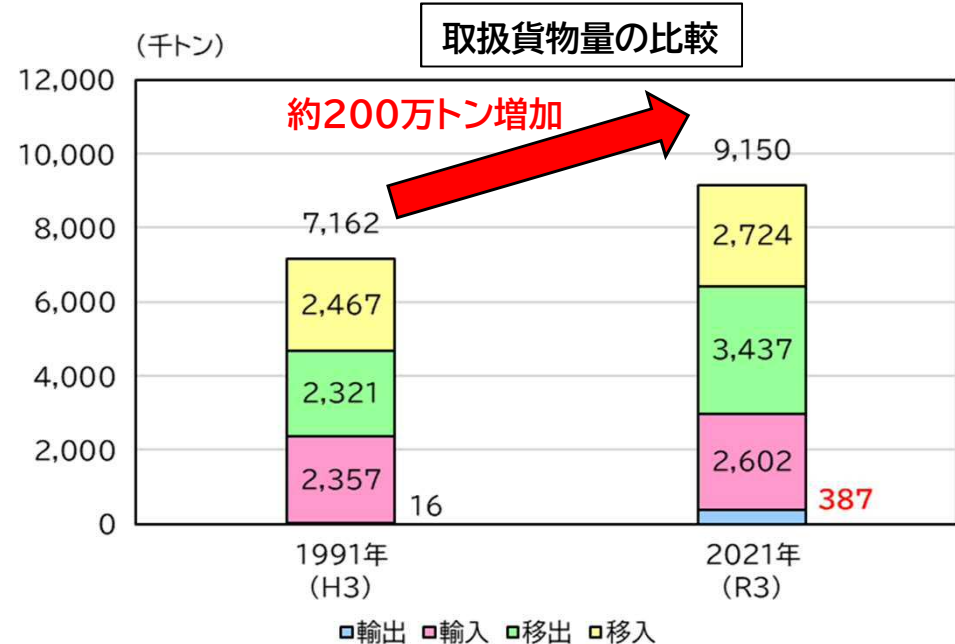


30分短縮

将来 約40分

# (2) 取扱貨物の増加

○港湾計画改訂前の1991年(H3)から現在に至るまで、取扱貨物量は200万トン程増加している。  
 ○特に原木の輸出は想定になく、2010年から急激に増加し、13年連続日本一となっている。また、特殊品、雑工業品の輸出货量も増加している。  
 ○品目別の割合はフェリー貨物が増加しており、フェリー・RORO船需要が高くなっている。



出典: 港湾統計(年報)

# (3) 志布志港における賑わい空間の不足

- 志布志港周辺にはしおかぜ公園をはじめとする緑地が整備され、サッカーなどスポーツ合宿等に利用されている。
- 商業港として発展する一方、市民が気軽に海に親しめる空間が不足しているとの声が上がっている。

旅客船心頭



若浜運動公園

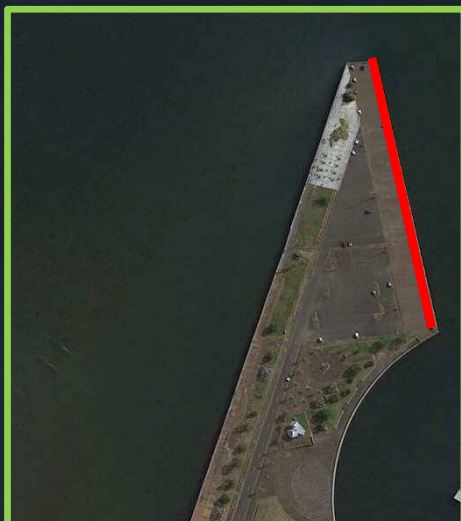


しおかぜ公園



# (4) 災害への備え

○東日本大震災を契機とし、南海トラフ地震など大規模地震災害における幹線貨物物資等の輸送、経済活動の確保に向けた対策が強く求められることとなった。



緊急物資輸送拠点  
(耐震強化岸壁整備済み)



津波避難高台整備中  
(令和6年度完成予定)



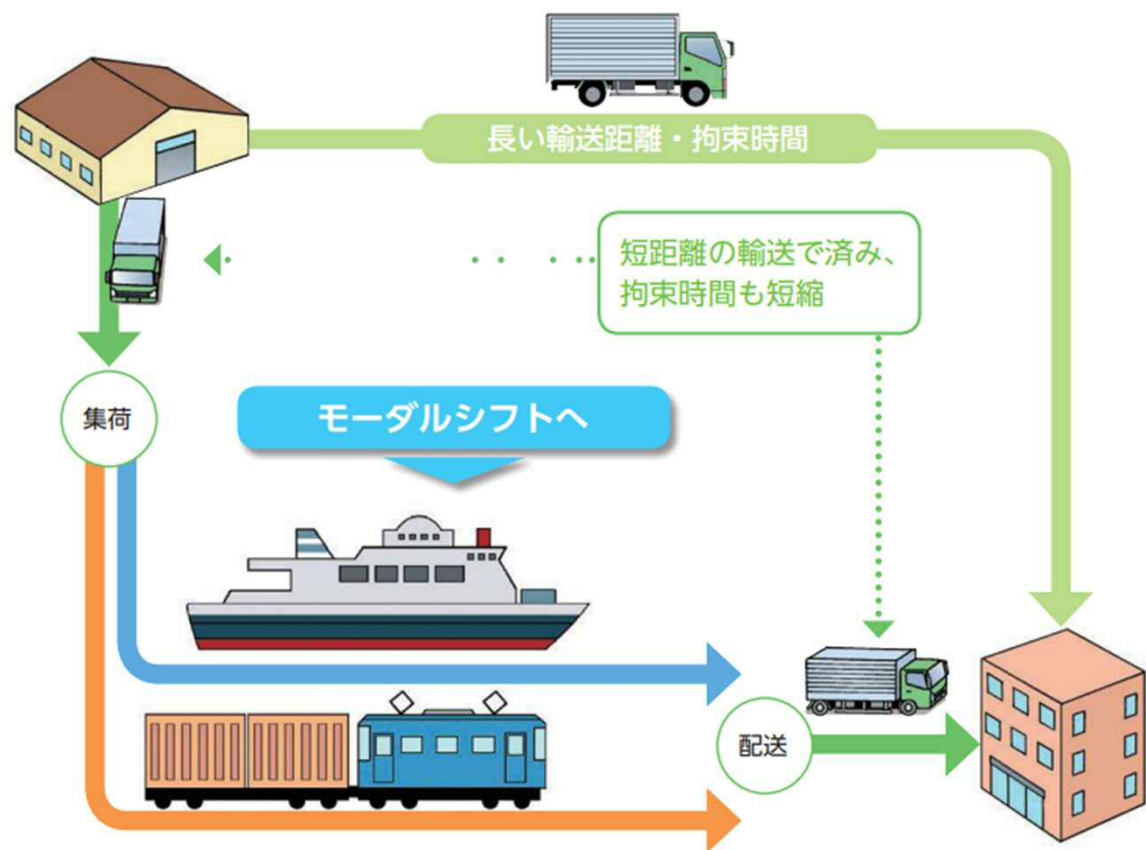
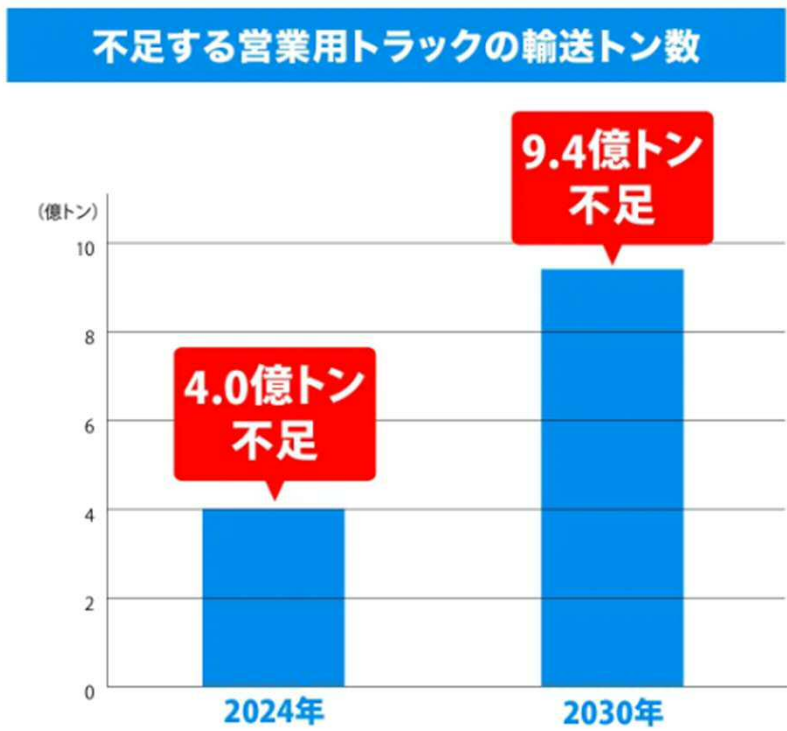
幹線貨物輸送拠点  
(耐震強化岸壁整備中)





# (5) トラックドライバーの労働規制

- 働き方改革関連法が2018年(H30)7月に施行され、2024年(R6)からトラックドライバーに対する時間外労働の規制が適用されることとなった。
- これに伴い、営業用トラック輸送能力の不足が2024年(R6)には4.0億トン、2030年(R12)には9.4億トンとなることが懸念されている。
- 長距離トラックによる貨物輸送における労働力確保が困難になることが予想されることから、外貿定期航路やRORO船・カーフェリーの内貿定期航路を有し、交通ネットワーク整備の進展に伴いアクセスの向上が図られる志布志港を利用した海上輸送への転換に期待が高まっている。



# (6) 鹿児島県の脱炭素に向けた取組

- 鹿児島県地球温暖化対策実行計画(R5.3)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る。
- 2023年度(R5d)から2030年度(R13d)の8年間で、2013年度(H25d)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る。

<鹿児島県地球温暖化対策実行計画 抜粋>

### ◆脱炭素物流の促進

- ・自動車による陸上輸送の鉄道・海上輸送への転換など「モーダルシフト」による長距離物流の効率化を促進
- ・トラック輸送・海運等の効率化を促進

### ◆港湾・空港における取組の推進

- ・重要港湾において、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じ、カーボンニュートラルポートの形成を推進

温室効果ガス排出削減目標



出典:鹿児島県地球温暖化対策実行計画 (R5.3 鹿児島県)

2022年(R4)12月の港湾法改正により「港湾脱炭素化推進計画」の作成が法定計画化

志布志港では… ↓

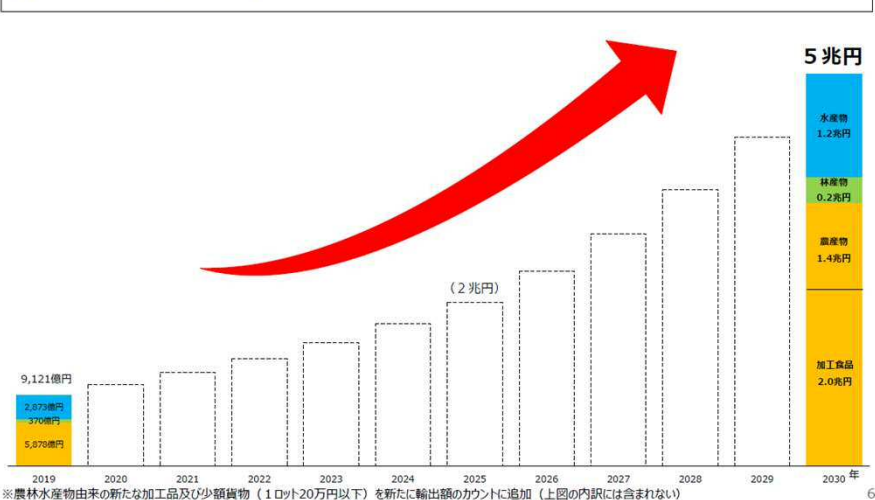
志布志港港湾脱炭素化推進協議会を令和4年12月20日に開催(構成員:民間事業者・団体、国、県、市)

# (7)-1 農林水産物・食品の輸出促進

- 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2025年(R7)までに2兆円、2030年(R12)までに5兆円とする目標を設定した。
- 鹿児島県では、県産農林水産物の輸出拡大を図るため、2018年(H30)に「県農林水産物輸出促進ビジョン」を策定し、2025年度(R7d)における輸出額の目標を約300億円に設定した。
- 目標の実現に向け、戦略的な取組を展開した結果、2021年度(R3d)の輸出額が約311億円となり、4年前倒しで目標を達成したことから、2022年度(R4d)に輸出額目標を300億円から500億円へ見直しを行った。
- 鹿児島県では、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。(志布志港は2023年(R5)に全国3例目となる「産直港湾」になった。)

農林水産物・食品の輸出額目標

2030年に、農林水産物・食品の輸出の目標を5兆円とする。



県産農林水産物の輸出額の推移



< 具体的な取組イメージ >



出典：鹿児島県HP

# (7)-2 農林水産物・食品の輸出促進

- 志布志港は、背後地域が農林水産物の一大生産地となっているポテンシャルを活かし、国際コンテナターミナルを活用し、農林水産物・食品の更なる輸出促進を実施。
- 志布志港には、肉類と魚介類等の冷凍・冷蔵貨物を扱うことが出来る公共上屋がなく、また、お茶と製材・合板等のドライ貨物を扱う公共上屋の気密性が保持出来ていないことから、新たに冷凍・冷蔵施設等を整備し、セミナーや商談会の開催等により輸出環境を強化することで、南九州地域の国際物流拠点として、農林水産物・食品の輸出拡大を図る。

## ●主な対象品目

主な品目	産地
【畜産物】牛肉、豚肉、鶏肉等 【農産物】キャベツ、大根、柑橘類、お茶類 【林産品】製材、合板等 【水産品】養殖ブリ・カンパチ等 【その他】加工食品(味噌、醤油、焼酎等)	鹿児島県及び隣県

## ●ハード整備の内容によるコールドチェーンの確保

課題	①冷凍・冷蔵機能が備わっていない ②気密性が保持されていない
対応	①冷凍・冷蔵施設の整備 ②屋根の改良(気密性の確保)

## ●ターゲット

アメリカ、香港、中国、台湾 等

## ●目標

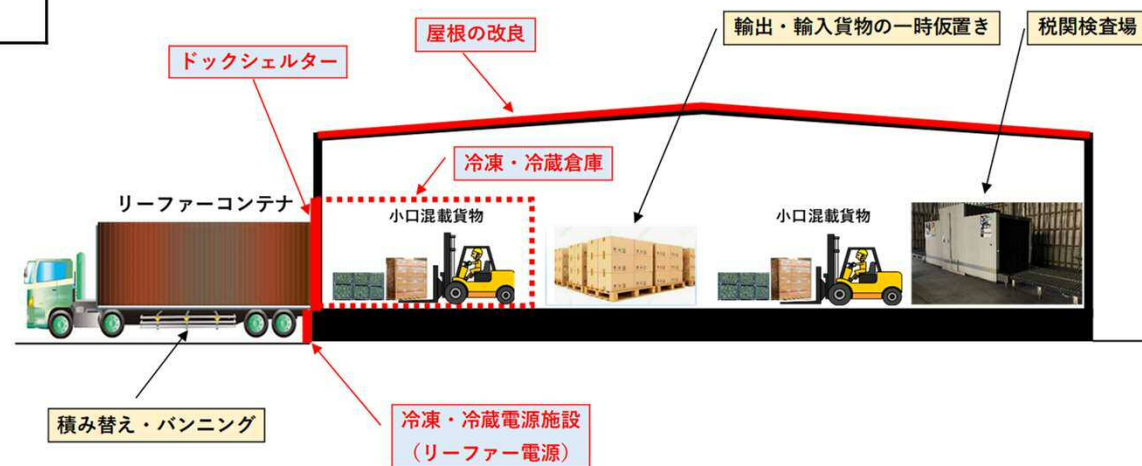
志布志港における農林水産物・食品の輸出額

令和3年  
(2021年)  
実績額:21億円



令和12年  
(2030年)  
実績額:36億円

約1.7倍



## ●ハード整備以外の取組

- ・港湾利用者に対する輸出費用の支援
- ・商社や海外バイヤーを招聘したセミナー、商談会の開催

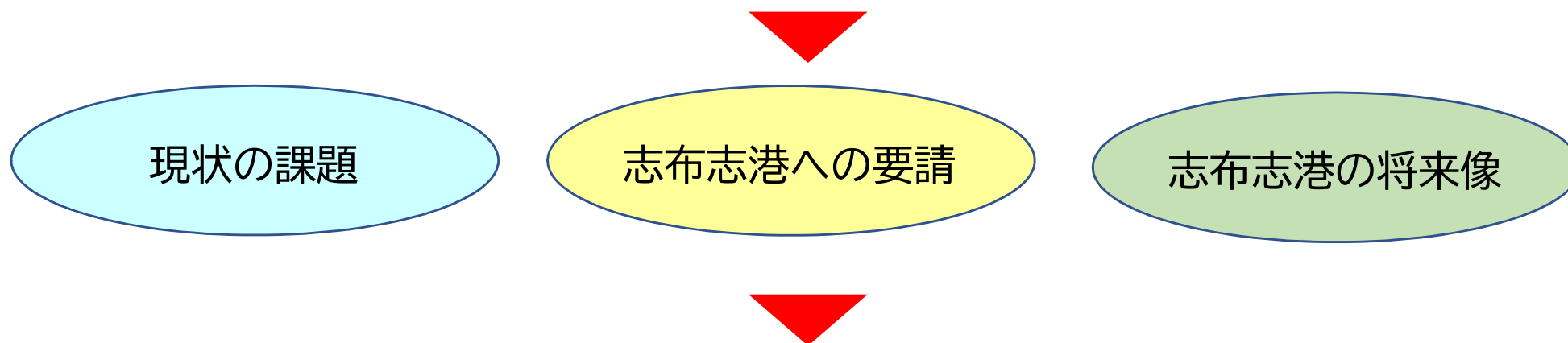
## 第4章 現状の課題

### 1) 今後のあり方に関する勉強会・中長期ビジョンに関する勉強会

- 志布志港を取り巻く環境の変化を踏まえ、利用促進に向けた現状の課題を抽出。
- 現状の課題への対応方針(案)として国, 県, 地元市が作成した「志布志港中長期ビジョン(案)」をベースに, 直近の港湾利用者のニーズ等を把握。

### 2) アンケート・ヒアリング

- 志布志港周辺企業、志布志港内立地企業を対象にアンケート・ヒアリングを実施。
- 現状の利用における課題・要請を把握。
- 将来の志布志港の利用に求められる機能、改善すべき課題を把握

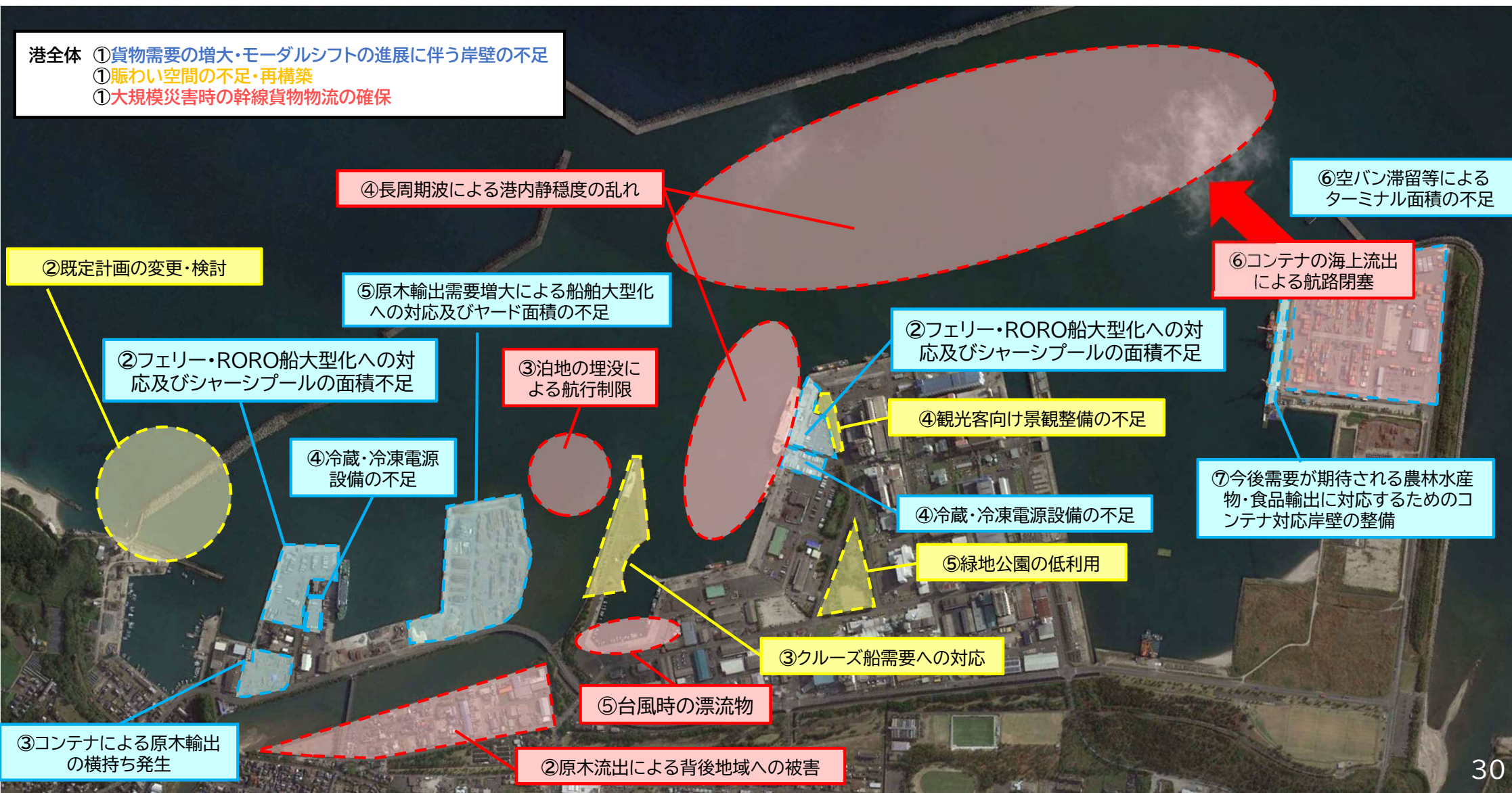


- 現状利用における課題への対応を検討
- 志布志港への要請に対する対応を検討
- 志布志港の将来像に向けた検討

# (2)-1 主な課題(全体)

- 貨物需要の増大及び船舶の大型化への対応 ⇒ 物流・産業 ■
- モーダルシフトの進展への対応 ⇒ 物流・産業 ■
- 原木輸出量の増大への対応 ⇒ 物流・産業 ■ , 安全・安心 ■
- 港における賑わい創出への対応 ⇒ 人流・賑わい ■

港全体 ①貨物需要の増大・モーダルシフトの進展に伴う岸壁の不足  
 ①賑わい空間の不足・再構築  
 ①大規模災害時の幹線貨物物流の確保



④長周期波による港内静穏度の乱れ

⑥空バン滞留等によるターミナル面積の不足

⑥コンテナの海上流出による航路閉塞

⑤原木輸出需要増大による船舶大型化への対応及びヤード面積の不足

②フェリー・RORO船大型化への対応及びシャーシプールの面積不足

②既定計画の変更・検討

②フェリー・RORO船大型化への対応及びシャーシプールの面積不足

③泊地の埋没による航行制限

④観光客向け景観整備の不足

④冷蔵・冷凍電源設備の不足

④冷蔵・冷凍電源設備の不足

⑦今後需要が期待される農林水産物・食品輸出に対応するためのコンテナ対応岸壁の整備

⑤緑地公園の低利用

③クルーズ船需要への対応

⑤台風時の漂流物

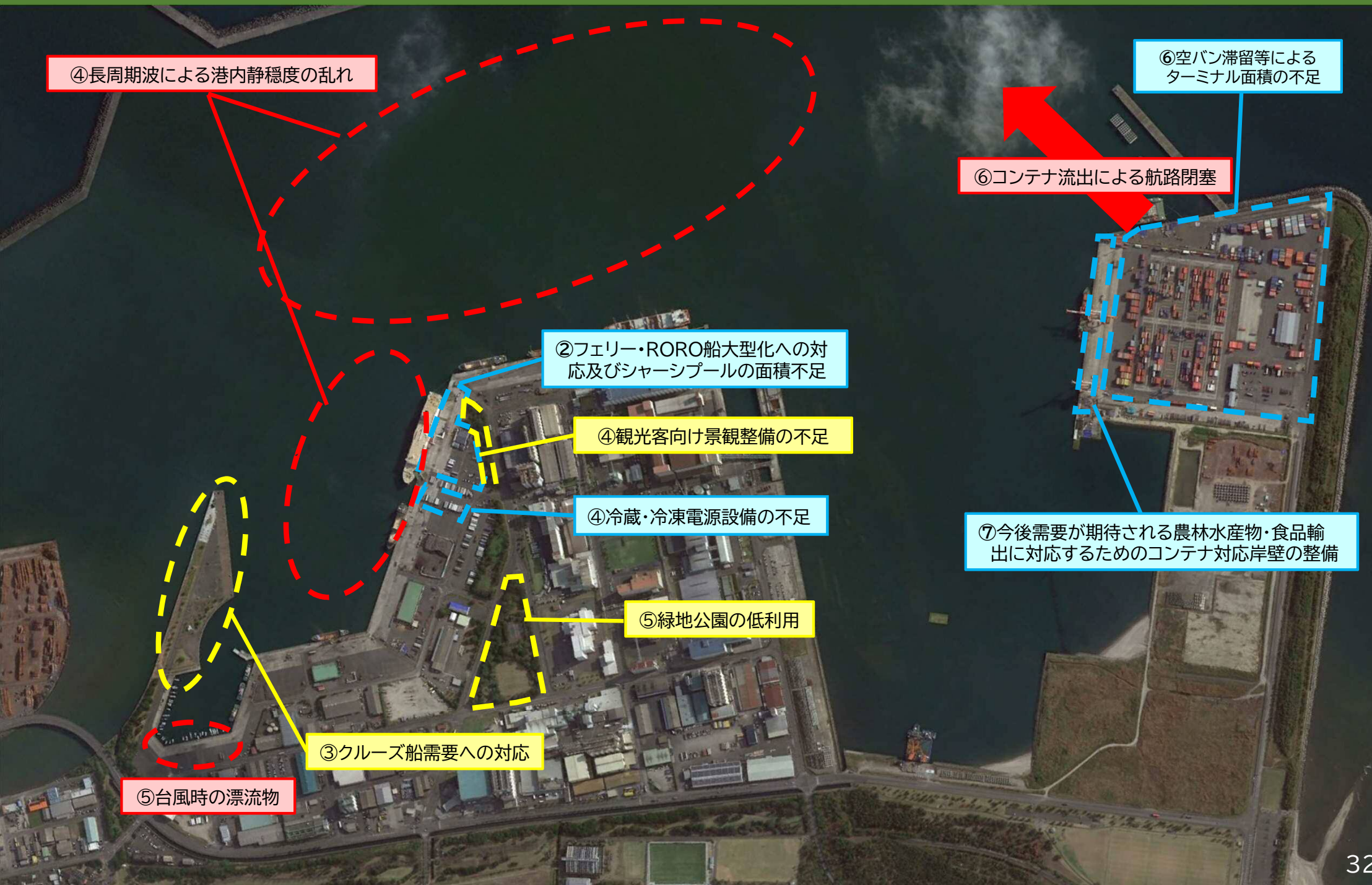
③コンテナによる原木輸出の横持ち発生

②原木流出による背後地域への被害

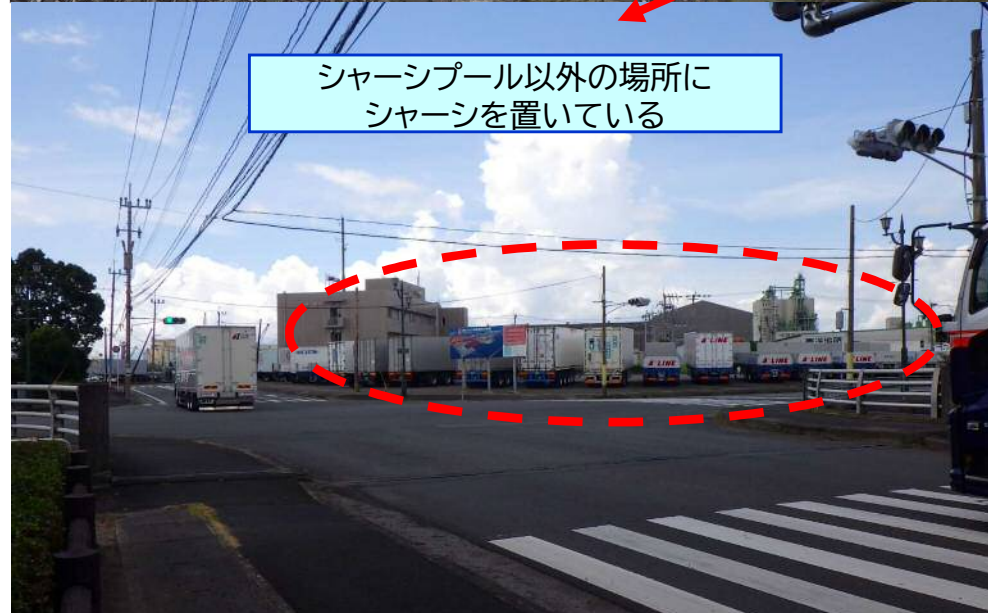




## (2)-3 主な課題(若浜地区・新若浜地区)



### ②フェリー・RORO船大型化への対応及びシャーシプールの面積不足



### ③コンテナによる原木輸出の横持ち発生

外港地区で原木をコンテナにバンニングしている



外港地区から新若浜地区への埠頭間の移動が発生



約4.2km

### ④冷蔵・冷凍電源設備の不足

長距離トラック輸送から海上輸送への転換が進むことが予想され、電源設備が不足



外港地区

若浜地区

リーファーコンテナ用電源等の設備が不足



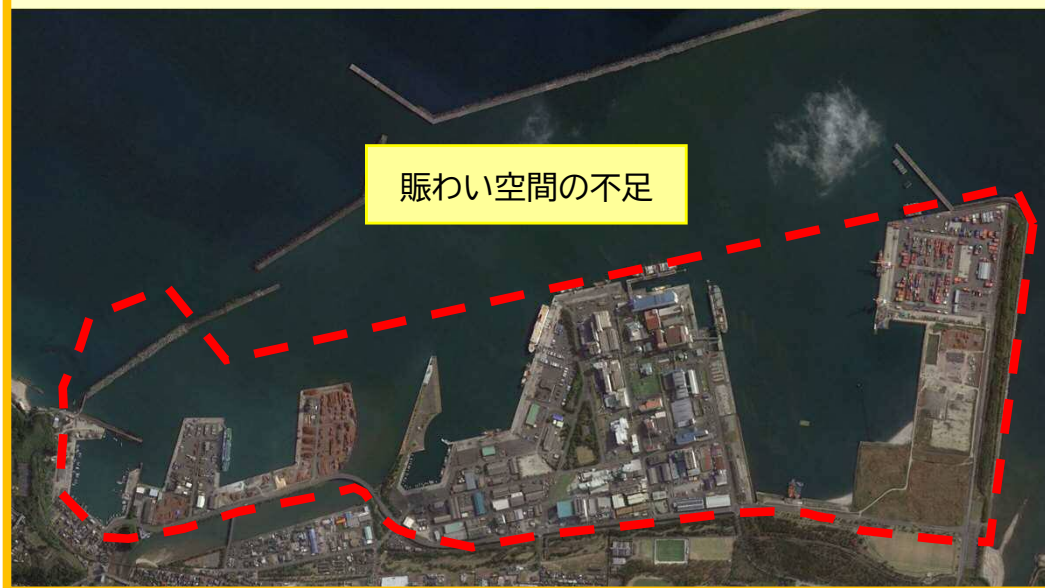
### ⑤原木輸出需要増大による船舶大型化への対応及びヤード面積の不足



### ⑥空バン滞留等によるターミナル面積の不足



### ①賑わい空間の不足・再構成



### ③クルーズ船需要への対応



### ④観光客向け景観整備の不足



### ⑤緑地公園の低利用



### ②原木流出による背後地域への被害

原木流出による背後地域への被害リスク



市街地への原木流出による被害が懸念



### 志布志市の浸水想定区域図



津波浸水想定区域	浸水想定高さ
20m以上	20m以上
10m以上 20m未満	10m以上 20m未満
5m以上 10m未満	5m以上 10m未満
3m以上 5m未満	3m以上 5m未満
2m以上 3m未満	2m以上 3m未満
1m以上 2m未満	1m以上 2m未満
0.3m以上 1.0m未満	0.3m以上 1.0m未満
0.01m以上 0.3m未満	0.01m以上 0.3m未満

浸水が想定されている背後地域への原木流出の危険性

出典: 志布志市HP