

第1章 第2回委員会・パブリックコメントでの主な意見と対応

1. 第2回委員会での主な意見と対応

(1) 全体に関する意見

1. 第2回委員会での主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
1	物流，観光，防災に「拠点」という言葉で強さを主張してはどうか。	○Ⅲ安全・安心の基本戦略に「・・防災拠点の形成」としました。	説明資料:P11 案 : P55
2	人流ゾーンや物流ゾーンの分離，フェリーを利用する観光客の安全対策をお願いしたい。	○課題に「物流と人流の棲み分けによる安全性の確保」を追加しました。	説明資料:P9 案 : P53
3	港の安全を確保するために，人流と物流を分けた計画としていただきたい。	○課題に「物流と人流の棲み分けによる安全性の確保」を追加しました。	説明資料:P9 案 : P53
4	フェリー・RORO移転候補地は，浅瀬やうねり，大型船入港時の航走波の影響を考慮した計画としていただきたい。	○移転候補地として計画に位置付ける際には，「利便性・安全性の向上を図る」旨を追加しました。	説明資料:P20 案 : P62 施策Ⅰ－⑤
5	現状を踏まえた非常時対策，地震対策，安全面を含め，場所，匂い，うねり対策等，旅客の利便性向上や快適性向上のためにも，早期のターミナルの移転を含めた港湾整備をお願いしたい。	○移転候補地として計画に位置付ける際には，「利便性・安全性の向上を図る」旨を追加しました。	説明資料:P20 案 : P62 施策Ⅰ－⑤
6	公共岸壁をただ増やすのではなく，港湾業者の受け入れ体制を考慮した上で，船の利用の仕方や安全安心に使用できる岸壁の位置づけを検討していただきたい。	○ハード面の整備に当たっては，港湾関係事業者と連携し，既存の公共岸壁等の利用状況や港湾全体での受入体制を考慮し進めてまいります。	—

(1) 全体に関する意見

1. 第2回委員会での主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
7	フェリー待合所を観光拠点とするなら、背後地の成長が見込めるような形で進めるようお願いしたい。	○施策Ⅱ-①に記載のとおり、「フェリーターミナルを核とした賑わい空間の創出」を進めてまいります。	—
8	長期構想では、人流機能として皆が集まる拠点整備を検討していただきたい。また、志布志港は港が狭いので広げるゾーニングの検討をしていただきたい。	○ゾーニングでは、物流や人流等の機能を集約・再編する案を提示するとともに、将来の土地需要の観点から沖合展開の案を示しております。	—
9	沖合展開について、今後の将来のニーズみたいなものを把握し検討していただきたい。	○沖合展開の具体化に際しては、今後の社会経済情勢の変化を踏まえつつ、適切にニーズを捉え、港湾計画に反映してまいります。	—
10	港の整備について、計画時点の物量ではなく、20年から30年後の物量を見据えてダイナミックな港の構想をお願いしたい。	○長期構想検討委員会と並行して実施している将来貨物量の推計において、今後の社会経済情勢の変化を踏まえつつ、適切に貨物量を推計し長期構想や港湾計画に反映してまいります。	—

(2) 物流・産業に関する意見

1. 第2回委員会での主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
1	人口減少や高齢化による労働者不足の課題に対し、中長期構想の中に人材育成や人材確保などの要素を取り入れていただきたい。	○施策内容に、「港に携わる担い手の確保・育成とIT技術の習得促進を図る」を追加しました。	説明資料:P17 案 : P59 施策Ⅰ-②
2	志布志港の発展には、コンテナを中心としたハブ港を目指す取り組みが必要ではないか。	○現在、我が国では、国際コンテナ戦略港湾である京浜港、阪神港において、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実化させるための取組が進められているところです。 ○このような中、志布志港においては、中国・韓国・台湾向けの直航サービスの他に、阪神港への国際フィーダー航路を通じて北米向けの貨物を取り扱っております。 ○鹿児島県としては、引き続き、国の施策と連携を図りながら、志布志港におけるサービスの充実と機能強化に努めてまいります。	—
3	後背地域の成長のためにも高付加価値産業を立地し雇用を生むことが大事である。	○施策内容に「雇用の創出を図る」を追加しました。	説明資料:P22 案 : P64 施策Ⅰ-⑦
4	コンテナヤード拡張は重要と考えるが、使い方の効率化も併せて検討していただきたい。	○施策Ⅰ-②に記載の通り、情報通信技術を活用しつつ、「ゲート処理やヤード内荷役作業の効率化」を進めてまいります。	—
5	外貿定期コンテナ航路の拡充は、県と市が連携し、志布志周辺だけではなく、より広範囲な背後地域から荷物を集める取り組みが必要と考える	○官民一体となったポートセールスや利用促進を図るための支援を実施してまいります。	—

(2) 物流・産業に関する意見

1. 第2回委員会での主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
6	トラックドライバーの労働時間の上限規制により輸送できない状況になるため、海上輸送の拠点となるために、シャーシ置場確保等のハード対策に加えて、使い方の効率化として情報通信技術を活用したソフト面の取り組みも進めていただきたい。	○具体施策に「情報通信技術を活用した効率的なシャーシ管理システムの導入を図る」を追加しました。	説明資料:P20 案 : P62 施策 I - ⑤
7	長期構想において、財務大臣の指定を受けている地域の増加、減少が生じると手続きが必要なため、事前連絡や通報をお願いしたい。	○税関の必要な手続きについては、早めに個別協議させていただき、円滑に手続きしてまいります。	—
8	港湾関係者と調整を行い、フェリーの利用促進や効率的な輸送を検討していただきたい。	○港湾利用者の皆様と引き続き調整してまいります。	—

(3) 人流・賑わいに関する意見

1. 第2回委員会での主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
1	緑地公園を若浜地区から外港地区への移転する施策について、詳細な移転場所はヤード利用者と調整をお願いしたい。	○緑地公園の移転場所については、今後調整となりますが、ゾーニング案でお示ししているとおり、フェリーの移転先でもある外港地区第2突堤に移転することを想定しています。この点が明確となるよう本編・案にも追加しました。	説明資料:P23 案 : P65 施策Ⅱ-①
2	クルーズ船寄港に伴い志布志市内や大隅半島一円への流れを考えた2次交通の検討が必要と考える。	○施策内容に「広域周遊が可能なツアーメニユーの造成」という視点を追加しました。	説明資料:P26 案 : P68 施策Ⅱ-③
3	クルーズ船寄港に伴い観光コンテンツの充実や交通手段の対策が必要と考える。	○施策内容に「広域周遊が可能なツアーメニユーの造成」という視点を追加しました。	説明資料:P26 案 : P68 施策Ⅱ-③
4	平常時のにぎわい創出も大事であり、港の中だけではなく背後の市のまちづくりと連携が必要と考える。	○頂いたご意見を踏まえ、志布志市に加えて周辺の自治体の意見を伺ってまいります。	—

(4) 安全・安心に関する意見

1. 第2回委員会での主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
1	「安全・安心」に関する基本戦略及び取組方針について、課題にコンテナ流出による航路閉塞への対応とあるが、志布志港は原木も非常に多いため「原木及びコンテナ等流出による航路閉塞への対応」といった文言を入れていただきたい。	○課題を「原木・コンテナ等流出による航路閉塞への対応」としました。	説明資料:P11 案 : P55 施策Ⅲ－③
2	「安全・安心」に関する戦略について、取組方針に迅速かつ円滑な応急対策に取り組みますとあるが、具体的に何年くらいにどうするというようなものはあるか。	○長期構想（案）において、大規模災害時における迅速かつ円滑な応急対策を可能とするため、ハード・ソフト両面から取組を挙げております。個々の取組について、関係者で調整の上、整ったものから順次取り組んでまいります。	—
3	「安全・安心」に関する具体施策を優先的に進めていただきたい。		
4	「安全・安心」に関する戦略のところで、いかに迅速に復活させていくかということで、港湾機能の全般的なBCPの取り入れを検討していただきたい。	○基本戦略の考え方に、「港湾BCPなどのソフト対策」による視点を追加しました。	説明資料:P11 案 : P55
5	港へのアクセスとして人と車の分離といった安全性を保つ必要がある。	○課題に「物流・人流の棲み分けによる安全性の確保」を追加しました。	説明資料:P9 案 : P53
6	津波避難施設に手すり付き階段や電灯等を設置した、防災安全を検討していただきたい。	○施策内容に「移動の円滑化に配慮した」を追加しました。	説明資料:P31 案 : P73 施策Ⅲ－④

(4) 安全・安心に関する意見

1. 第2回委員会での主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
7	港の変化による船舶交通の安全確保に配慮した構想を検討して頂きたい。	○ご指摘のとおり、港形の変化により船舶交通が変わりますので、頂いたご意見を踏まえ、航行船舶の安全対策に取り組んでまいります。	—
8	原木・コンテナ流出防止対策について、優先順位を高めていただきたい。	○原木・コンテナ流出防止対策については、他港の事例等も参考に、できる限り早急な対応ができるよう努めてまいります。	—
9	耐震強化岸壁の整備など強靱な港湾整備をお願いしたい。	○耐震強化岸壁の整備や原木・コンテナ流出防止対策については、他港の事例等も参考に、できる限り早急な対応ができるよう努めてまいります。	—
10	原木・コンテナ流出防止について、しっかりと対策をお願いしたい。		

(5) 環境・エネルギーに関する意見

1. 第2回委員会での主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
1	公共ターミナル内に荷役機械の充電設備の整備を検討いただきたい。	○施策内容に「荷役機械の充電設備の整備」を追加しました。	説明資料:P34 案 : P76 施策Ⅳ－①
2	環境エネルギーに関する基本戦略の取組方針について「地域の魅力や個性を創出する港湾景観の形成」については、人流・賑わいの方が関連性が高いと感じるため、考えの整理をお願いしたい。	○施策Ⅳ－④に記載していた「景観」に関する内容を施策Ⅱ－①へ移動しました。 ○施策Ⅳ－④に記載していた「地域づくり・地域再生」に関する内容を施策Ⅱ－②へ移動しました。 ○施策Ⅳ－④に記載していた「歴史的資源の活用」に関する内容を施策Ⅱ－③へ移動しました。	説明資料:P23 案 : P65 施策Ⅱ－① 説明資料:P24 案 : P66 施策Ⅱ－② 説明資料:P26 案 : P68 施策Ⅱ－③

(6) その他意見

1. 第2回委員会での主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
1	馬毛島関連工事でヤードが足りていない状況であり、岸壁利用の調整をお願いしたい。	○近年の状況を踏まえ、円滑な港湾管理に努めてまいります。	—
2	志布志の発展には観光施設などの、集客や雇用率が高まるものを配置し人口が増えることが大事である。	○今回、人流・賑わいの観点から、「みなとを中心とした交流拠点の創出」、「クルーズ船の受入環境整備」、「魅力的な観光コンテンツの創出」等を具体施策に位置づけております。頂いたご意見を踏まえ、官民が一体となって地域づくりに取り組んでまいります。	—
3	今後、モーダルシフトが促進加速化していくことを期待しており、持続可能な物流体系の構築に支援できるよう、情報提供等を今後も行っていきたいと思う。	○モーダルシフトの進展に対応し、フェリー・ROROの輸送能力の強化が図られるよう、引き続き取り組んでまいります。	—
4	いただいたご意見を事務局の方で整理をして、長期構想案をまとめていきたい。	○頂いたご意見を踏まえ、引き続き取り組んでまいります。	—
5	今後も長期構想に向けて、しっかりと取り組みをしていただきたい。	○頂いたご意見を踏まえ、引き続き取り組んでまいります。	—

2. パブリックコメントでの主な意見と対応

2. パブリックコメントでの主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
1	<p>・志布志港の将来ビジョン</p> <p>志布志港は、農林水産品の一大生産地を背後に抱えているが、農水産業に携わる生産者の所得は全国でも最下位にあり残念なことだと思います。</p> <p>原因として一次生産品をそのまま首都圏近郊の加工工場への移送するパターンが主流となっており、首都圏への移送のほとんどは国内消費をねらった商流であります。昨今の国内人口減少に伴う国内需要の低迷から、今後志布志地区の農水産の増加は見込めない現状があります。</p> <p>一次産品はどうしても生産者の方々の労力、コストの比重が高く、一次産品のままでの旧態依然の流れでは将来的な事業運営も難しいかと考えられます。</p> <p>今後は日本産品の高度な質を求める海外への売り込みがキーとなるかと思います。</p> <p>また、一次産品のままで出荷する商流ではなく、二次、三次～六次化までを地方で完結させていくことが地域経済活性化のもとになると考えます。</p> <p>そのために、志布志港は農林水産業の生産品を港を使って、国内のみならず、海外へ直接出荷していく港湾にならなければいけません。</p> <p>九州でこのような港湾は、北部の博多港と南部の志布志港がその役割となると考えます。</p> <p>その役割をこなして行くため南九州としては、生産地⇒港湾（志布志港）⇒海外、国内の物流スキームのプロジェクトを立ち上げることが早急に求められます。</p> <p>国内トラック輸送（2024年問題）、温暖化（鉄道輸送網の災害による脆弱性）、環境問題（CO2削減）など事業継続の観点から志布志港の果たしていく役割は非常に重要であると考えます。ビジョンとして、<u>将来の志布志港とその後背地のあり方を描き、志布志港に生産地からの食材を集められる付帯施設の整備、プロジェクトチームの立ち上げを求めたいと考えます。</u></p>	<p>○ <u>本構想においては、取組方針として農林水産物・食品の輸出拡大等に対応した環境整備などの施策に取り組むことを位置づけているところです。</u></p> <p>本県では、農林水産物の輸出促進について、鹿児島県農林水産物輸出促進ビジョンにおける、令和7年度の輸出目標額500億円の実現に向けて、生産体制や販売力の強化に取り組んでいます。令和5年度における県産農林水産物の輸出額は、過去最高額となる約367億円を記録しております。</p> <p>こうした中、志布志港では、農林水産物・食品のさらなる輸出促進に向け、民間事業者や関連団体・行政機関と連携し、令和3年の農林水産物・食品の輸出額である21億円を令和12年には36億円とする「農林水産物・食品輸出促進計画」を取りまとめ、昨年5月に「産直港湾」になったことから、コールドチェーンを確保するとともに、多様な温度帯の貨物に対応した、混載貨物の輸出環境の強化を図るため、冷凍・冷蔵施設の整備等を進めているところです。</p> <p>また、港湾管理者だけでなく、農林水産物の輸出を所管する農政部、販路拡大を図る商工労働水産部と部局横断的に連携し、<u>ポートセールスや利用促進・販路開拓を図るための支援、志布志港を活用した輸出促進など取組んでまいります。</u></p>	—

2. パブリックコメントでの主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
2	南海トラフ地震による3 m～5 mの津波により志布志港に蔵置されている原木が浮遊し、被害を拡大させるとの想定は蓋然性が高いことから、「原木流出による背後地域への被害低減」の課題認識は適当であると思慮いたします。	○本構想に基づき、安全・安心に係る取組を推進してまいります。	—
3	志布志港は、木材輸出量やトウモロコシの輸入量も地域経済の発展にとってなくてはならない港湾施設であると考えております。長期構想として「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」を基本理念に取組を推進することに賛同いたします。	○本構想に基づき、志布志港が地域のポテンシャルと稼ぐ力を引き出せるよう取組んでまいります。	—
4	南海トラフ地震は、長期構想の計画期間中に発生する可能性が高いことから、「 <u>原木・コンテナ流出</u> 」の検討だけでなく、 <u>効果的な流失防止対策を早期に実施する必要がある</u> と考える。なお、ハード対策には時間や費用がかかるため、リスクの被害想定がされる関係者に対しては、津波警報が発令された際には、早期の避難を呼びかける周知活動など <u>ソフト対策も並行して実施することが好ましい</u> と考える。	○志布志港において「 <u>原木・コンテナ流出防止対策</u> 」は、重要な課題であると認識しています。このため、本構想においては、 <u>原木流出防止の検討とコンテナ流出防止の徹底を位置づけているところ</u> です。 <u>具体の施策については、他港の事例等も参考に、できる限り早急な対応ができるよう努めてまいります。</u> また、港湾管理者において、津波避難施設を整備するとともに、 <u>志布志市において、ハザードマップを公開し、市民に広く配付するなど、ソフト・ハードとあわせた対策に引き続き取組んでまいります。</u>	—
5	各ゾーニングの検討で、原木ヤードが新若浜地区にターミナルを計画された。地震、津波、台風等考えると流失防止を含め、早急に整備されたい。		

2. パブリックコメントでの主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
6	港内にコンビニやスーパーマーケットを作る。港湾関係者はもとより旅行者や流通業者および地元民が利用することにより志布志港は栄える。	○志布志港は市街地に隣接しており、志布志市においても港湾を活かした「快適」で「安全」、かつ「活力」のあるまちづくりを目指しながら、文化・財産を「継承」していくまちづくりを進めているところです。 このため、本構想において、みなとを中心とした交流拠点の創出などの施策に取り組むことを位置づけているところです。 本構想に基づき、今後とも、志布志市と連携しながら、志布志港の発展と背後地の地域振興につながるよう取り組んでまいります。	—
7	周遊バス（フェリーターミナル-駅-市役所-志布志麓-宝満時-漁港-しおかぜ公園-志布志港入り口交差点-サンキュー・ニシムタ-銀座街）を作る。港湾関係者はもとより旅行者や流通業者および地元民が利用することにより志布志港は栄える。		
8	一丁田地域あるいは大原地域などにポータル（所謂どこでもドア）のハブ空港ならぬハブポータルを作る。港と高速道路と連携し物資や人の流通の要所拠点となり志布志港は栄える。		
9	高速志布志 I C 付近に道の駅を作る。港湾関係者はもとより旅行者や流通業者および地元民が利用することにより志布志港は栄える。		
10	後背地（関屋から前川にかけての市街地、台地（安楽川と前川に挟まれた大原・昭和台・上昭和・中学校通・横尾下・弓場ヶ尾・宇都など））にコンビニ・スーパーを作る。港湾関係者はもとより旅行者や流通業者および地元民が利用することにより志布志港は栄える。		

2. パブリックコメントでの主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
11	志布志にも大きな救急大病院が必要であり、高台にメドベッドの拠点センターを作る。港湾関係者はもとより旅行者や流通業者および地元民の医療の要所拠点となり志布志港は栄える。	○志布志港は市街地に隣接しており、志布志市においても港湾を活かした「快適」で「安全」、かつ「活力」のあるまちづくりを目指しながら、文化・財産を「継承」していくまちづくりを進めているところです。 このため、本構想において、 <u>みなとを中心とした交流拠点の創出などの施策に取り組むことを位置づけているところ</u> です。 <u>本構想に基づき、今後とも、志布志市と連携しながら、志布志港の発展と背後地の地域振興につながるよう取り組んでまいります。</u>	—
12	育てる漁業の再構築を図り、商品開発を通して、中央緑地を利用した物産館にて提供するシステムをお願いしたい。また交流を進めるために、このゾーンへの新たな進入路も計画できればと思う。現在の耐震バースの利用度を上げる対策も必要と考える。		
13	人流・賑わいの創出を図る一貫として外港地区への緑地公園の配置が検討されているが、当地区にはフェリーターミナルも同時に移転する計画となっている。面積的に限られている事を考慮すると、駐車スペース等の確保が大きな課題になると思える。位置的に車両を利用する利用が増えると考え事から、現在、道路前川沿いにある緑地帯を再整備し、散策道及び車両の駐車スペースとして活用する事で訪れる方々の利便性向上が図られるのではないかな。		
14	現在の志布志港は物流だけの港で住民が行ってみたいと思うような魅力がない。ウッドデッキのある港でフィッシュ&チップスやピザなどが食べられる開放的交流の場所を設け、 <u>市外県外から若者が訪れたくなる町、港を作って欲しい。</u>		

2. パブリックコメントでの主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
15	子供や大人でも楽しめるアクティビティ施設や志布志湾の景色を見ながら楽しめる船上食事施設，人が楽しく集うキャンプ場やＢＢＱ場，船を待つ人や帰港した人がゆっくりできる癒やしのオープンカフェ，大隅出身の有名人やご当地キャラが集まるイベント広場などを提案します。誰でも楽しめる施設を設置することで観光客や地域の人などが気軽にこれる場所になると思う。また観光客の増加も考えられます。	○本構想においては，みなとを中心とした交流拠点の創出などの施策に取り組むこととしています。 また，県大隅地域振興局が令和5年に策定した「大隅地域の地域振興の取組方針」においては，地域の観光資源の発掘や磨き上げに努め，自然や環境，自転車・バイク，健康・癒しなどをテーマとする各種ツーリズムや農家民泊など，地域の特性を生かしたツーリズムを推進することとしています。 いただいた御意見については，今後の施策の展開に際し，参考にさせていただきます。	—
16	みなとにフェリーさんふらわあや志布志湾を見ながらゆっくりできるオープンカフェや大隅の良さを活かした販売店の施設を設置することで，観光客だけでなく，地元の人にも集まると思う。		
17	大隅の魅力を伝えるなら，ツアーメニューの中に大隅地区の自然に触れられる荒平天神，若潮酒造，鹿屋スカイミュージアムを入れたらいいと思う。		
18	大隅地域の魅力を楽しめるような地域資源を活用した大隅の名物がある飲食店や佐多岬から見える絶景などをツアーメニューに追加すれば，観光客が大隅を満喫できると思う。		
19	志布志湾の中心に位置する枇榔島は国定公園に指定されており，港のあり方を考える上で大きな存在であるが，記載が一切ない。しっかりと位置づけをし，活用を検討すべきだと思料する。	○本構想のP20志布志港の背後圏に位置する志布志市の観光資源として「枇榔島」について追加しました。	案：P21

2. パブリックコメントでの主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
20	体験型コンテンツに釣りや登山などの体験活動を取り入れることで、大隅の自然を知ってもらえると思う。	○本構想においては、魅力的な観光コンテンツの創出などの施策に取り組むこととしています。 また、県大隅地域振興局が令和5年に策定した「大隅地域の地域振興の取組方針」においては、地域の観光資源の発掘や磨き上げに努め、自然や環境、自転車・バイク、健康・癒しなどをテーマとする各種ツーリズムや農家民泊など、地域の特性を生かしたツーリズムを推進することとしています。 いただいた御意見については、今後の施策の展開に際し、参考にさせていただきます。	—
21	体験型コンテンツにサイクリングや登山などの体験活動を取り入れることで、大隅の自然を知ってもらえると思う。		
22	体験型コンテンツに釣りやカヤックなどの体験活動を取り入れることで、大隅の自然を知ってもらえると思う。		
23	空間から電力を取り出すフリーエネルギーの拠点センターを作る。企業や家庭をはじめ車両・海の船舶・空の船舶（所謂UFOと呼ばれていたもの）のエネルギー供給拠点となり志布志港は栄える。	○本構想では、環境・エネルギーの分野について、臨海部産業の脱炭素化に貢献する港湾空間の創出や次世代エネルギーの受入環境整備などの施策を位置づけています。志布志港周辺における今後需要を見ながら、取組んでまいります。	—
24	今後の長期的な展望として、志布志港の物流・人流のための港湾整備が盛り込まれているが、自然環境の保全・再生・親水性向上等にも配慮して整備すべきではないか。	○御意見の趣旨を踏まえ、「保全・再生」については「環境・エネルギー」分野の施策Ⅳ-④「環境に配慮したブルーインフラの導入」を追加しました。 また、「親水性の向上」については、「人流・賑わい」分野の施策Ⅱ-①「地域に開かれた緑地公園の拡充」を追加しました。	説明資料P37他 案:P79他 施策Ⅳ-④ 説明資料P23 案:P65 施策Ⅱ-①

2. パブリックコメントでの主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
25	今後の長期的展望として、鹿児島県と志布志市が共同で、地方自治法に基づく一部事務組合を設立し港湾管理者となるべきではないか。	○志布志港においては、これまでも港の整備や維持管理、ポートセールス、利用促進を図るための支援等の実施など、輸出入の促進に向けて、志布志市と連携し取組んできているところです。 本構想の実現に向け、引き続き連携して取組んでまいります。	—
26	海上自衛隊の定期的な寄港地を目指し、食糧供給基地の機能充実を図るため、備蓄倉庫の整備を図るべきではないか、並びに、食料調達についても、地元を優先すべきではないか。	○自衛隊の運営については、防衛省において判断されることとなります。食料の備蓄倉庫については、志布志市において、災害時を想定して設置を検討しています。	—
27	外港地区西側にクルーズ船の受け入れ整備が計画されているのであれば、ヨットハーバーを備えた施設として考えてほしい。	○ヨットハーバーについては、現時点で具体的な需要を確認できていないため、志布志港周辺における今後の動向を注視してまいります。	—
28	港湾機能の維持に必要な作業船はありがたい。これに加えて、普段の湾内に浮遊しているごみの除去が可能な船の導入は考えられないか。(県内持ち回り可)	○港湾管理上支障がある場合には、速やかにゴミ等の撤去が図られるよう努めているところです。	—
29	さんふらわあを利用する市民の声として、船を降りての風景は数十年間全く変わらない。さらに鬱蒼と木が茂り故郷の発展が感じられなく寂しい。緑地の管理も行き届いているとは思えないので、別の土地利用を考えるべきと思う。	○本構想では、施策Ⅱ-①に若浜地区の緑地公園をフェリー機能の移転と併せて外港地区に移転し、にぎわい空間の創出を、施策Ⅳ-②に水素等の次世代エネルギー関連産業を誘致するため、土地の用途変更を位置づけています。	—

2. パブリックコメントでの主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
30	志布志港の臨港道路は雑草が繁茂し、景観を損ねている状態が頻繁に確認できる。現在は港湾緑地の管理を志布志市に委託しているが、臨港道路も含めて市に港湾全体の景観維持作業を委託する等、一元管理を基軸に継続性のある施策を検討すべきと思う。	○臨港道路及び港湾緑地の維持管理については、限られた予算の中で、主に交通安全上、危険な場所や市街地に近い場所などを優先し草木の伐採、側溝清掃などを行っています。また、しおかぜ公園については、市に伐採等の維持管理を協力していただいております。今後も志布志市と連携して適切な維持管理が図れるよう努めてまいります。	—
31	港湾区域内は、国・県・市の管理区域が明確でなく、道路と工場区域との境界等には、雑草等の伐採管理が悪く、美化環境が良くない。一元化された環境整備についても検討いただきたい。		
32	モーダルシフトの進展に対応する施策の記載があるが、機能面だけでなく運転手に配慮した整備も重要と感じる。貨物車両運転手の休憩施設またはそれに準ずる設備を整備することで、さらなる利用促進が図られるのではないかと思います。	○本構想では、モーダルシフトの進展に対応した、次世代高規格ユニットロードターミナルの形成の施策を位置づけています。これは、フェリー・RORO船による、スムーズな輸送の効率性向上のため、情報通信技術や自動技術を用いた荷役の効率化を図るターミナルです。これらを活用することにより、物流コストの低減や荷役時間の短縮を図るとともに、陸上輸送のドライバー不足の対応が期待できます。また、トラック輸送と比較して、フェリー・RORO船を使うことで、ドライバーの労働時間の短縮や休息時間の確保が可能になります。	—

2. パブリックコメントでの主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
33	<p>海を育てる取り組みと、漁業の発展を考えた取り組みも整備するべきではないか。交流拠点となる、みなとオアシス制度の導入には大いに理解するところであり、<u>命を育む海のブルーインフラ拡大を、是非志布志湾でも実現をするべきではないか。</u>カーボンクレジット制度を見越した取り組みとして、藻場の保全、育成などを行いながら、クレジット分をみなとオアシスや、みなと緑化PPP、もしくはPFIなどの施設運営費にすることで、持続可能な運営を目指すことも考えて頂きたい。持続可能な環境整備は、持続可能な漁業にもつながること。木材輸出による山林の伐採がすすむ事でも考えられる、川への栄養の不足。そのことを考えると、海そのもので、命の循環を生み出す取り組みも、重要な問題だと考えますので、是非整備を頂きたい。</p>	<p>○御意見の趣旨を踏まえ、環境・エネルギーの具体施策にC O 2 吸収促進に向けた藻場や干潟の造成や生物共存型港湾構造物を活用した港湾施設整備の促進による<u>環境に配慮した取り組みを追加</u>しました。</p>	<p>説明資料： P37他 案：P79他</p> <p>施策Ⅳ－④</p>
34	<p>志布志港の東側に新たに突堤を形成して、一部をコアジサシ等の産卵場に開放して頂きたい。また、陸側の浅場にも産卵場を形成することで、Co2の削減や海洋生物のふ化に繋がると考える。40年以前に、鯛の宝庫と言われていた豊かな志布志港を取り戻すためにも、自然環境や生物多様性の観点にも、十分に配慮された開発になる事に期待したい。</p>		