

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」

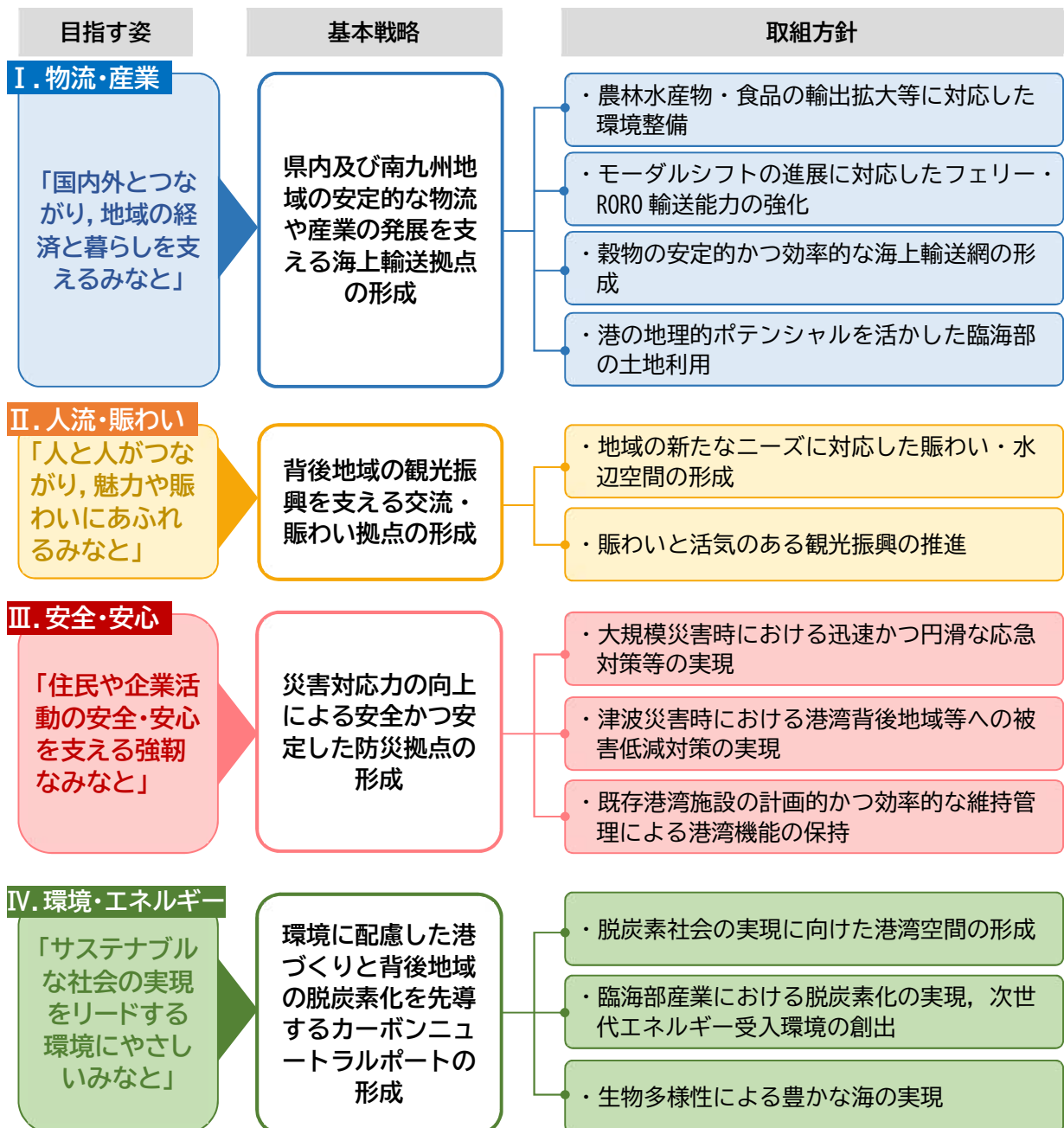
IV. 環境・エネルギー

「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、東九州自動車道や都城志布志道路等の交通ネットワーク整備促進に伴う志布志港へのアクセス性向上により、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 e コマース市場の急成長、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, e コマース市場の急成長
- ・ 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
- ・ 南九州の畜産業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

(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
- ・ 物流と人流の棲み分けによる安全性の確保
- ・ 新たな販路開拓や輸出商社等のニーズに応じた利便性の向上

<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・食品の輸出拡大等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

- ✓ 南九州の畜産業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。

また、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定めました。

(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
- ・大型クルーズ船への対応
- ・緑地公園の低利用化の解消
- ・海の玄関口としての景観への配慮

<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・景観の形成、及び海の魅力を感じる水辺空間の形成に取り組めます。

■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めます。

6-2-3. 「安全・安心」に関する基本戦略と取組方針

鹿児島県志布志市では最大震度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。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＞

- ・鹿児島県志布志市は、最大クラスの南海トラフ巨大地震で最大震度6強、最大津波高6.66m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・コンテナ等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
- ・原木・コンテナ等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防災拠点の形成 ～

- ✓ 想定される大規模災害を踏まえたハード対策や港湾BCPなどのソフト対策による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。

また、全国的な港湾のCO₂吸収に関する取組として、ブルーカーボン生態系の創出や生物共生型港湾構造物の検討・整備が進められており、志布志港においてもCO₂吸収の取組に向けた検討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)

- ・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
- ・CO₂の新たな吸収源の確保

<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>

- ～ 環境に配慮した港づくりと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やブルーインフラの導入を通じて、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：生物多様性による豊かな海の実現

- ✓ CO₂吸収源として期待されているブルーカーボン生態系の創出や環境に配慮した港湾施設整備の促進に取り組みます。

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・食品の輸出拡大等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等への被害低減対策の実現	III-③ 原木・コンテナ等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
生物多様性による豊かな海の実現	IV-④ 環境に配慮したブルーインフラの導入

I. 物流・産業

I. 物流・産業（取組方針：農林水産物・食品の輸出拡大等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

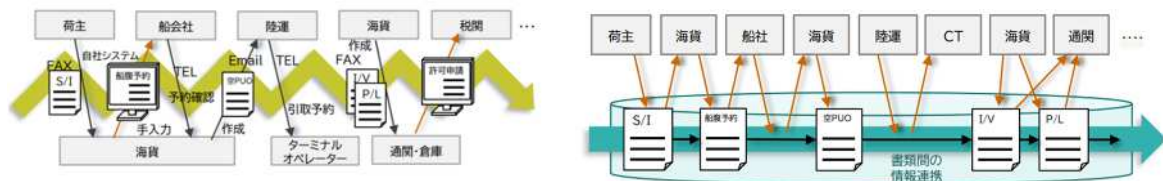
図 6-2 既存上屋の改修のイメージ

I. 物流・産業（取組方針：農林水産物・食品の輸出拡大等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

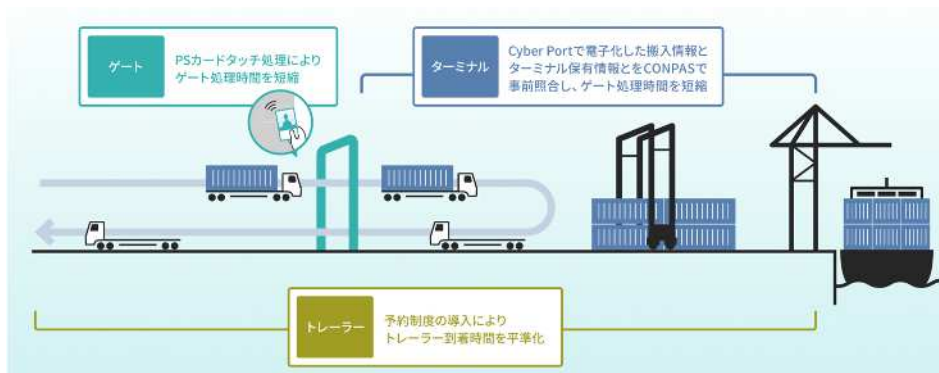
<具体施策の内容>

- ・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。
- ・港に携わる担い手の確保・育成とIT技術の習得促進を図ります。



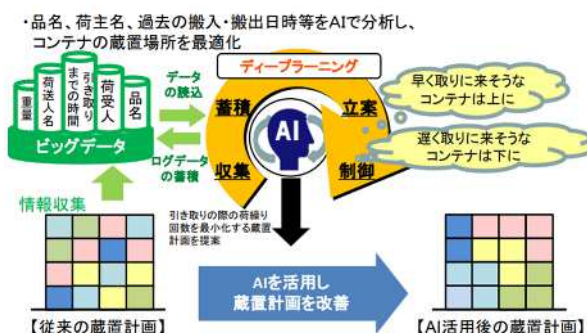
出典：国土交通省港湾局「CP 進捗管理 WG(港湾物流分野)港湾局説明資料」R5.7.13
サイバーポート進捗管理 WG(港湾物流分野)第 2 回配布資料 資料 1 より

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等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



図 6-6 担い手確保及び IT 技術の習得に向けた取組イメージ

I. 物流・産業（取組方針：農林水産物・食品の輸出拡大等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 6-7 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 6-8 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・食品の輸出拡大等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。



図 6-9 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

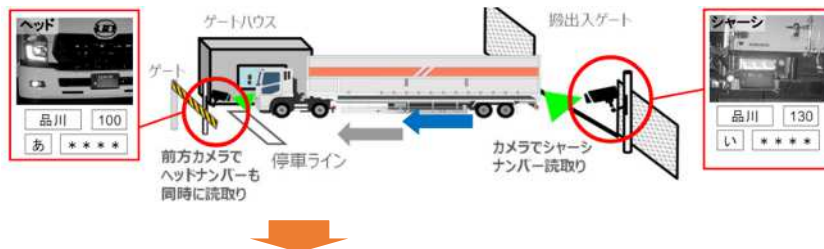
<具体施策の内容>

- ・外港地区にフェリー機能, 新若浜地区にRORO機能を移転し, 利便性・安全性の向上を図ります。
- ・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。
- ・情報通信技術を活用した効率的なシャシー管理システムの導入を図ります。

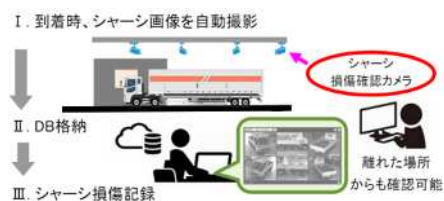


図 6-10 フェリー・RORO 機能の移転候補地と次世代高規格ユニットロードターミナルのイメージ

①入退管理機能が撮影による車番の読取



②車両損傷確認機能が撮影による損傷状況の記録



③車両位置管理機能が撮影による車両の追跡

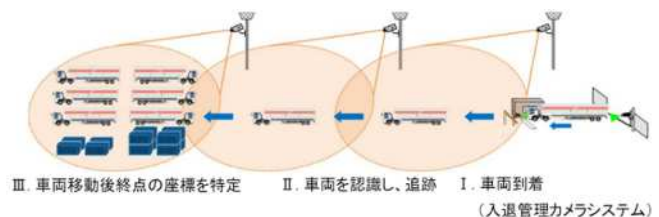


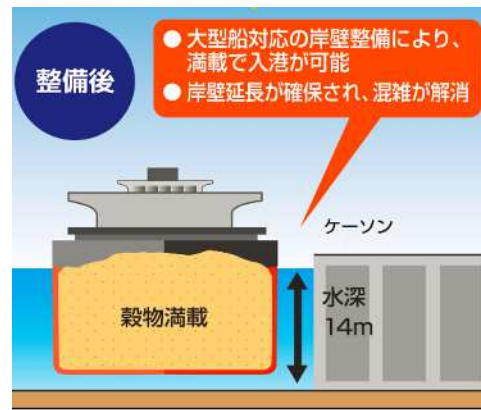
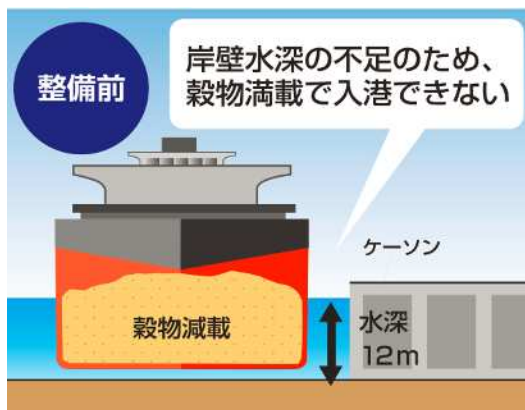
図 6-11 情報通信技術を活用した効率的なシャシー管理のイメージ

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。
- ・荷役体制を考慮した岸壁の利用や位置付けを検討します。



出典：国土交通省九州地方整備局

図 6-12 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、雇用の創出を図ります。

※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 6-13 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、志布志湾の景観を一望できる緑地を配置・整備します。
- ・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や臨港道路沿いの景観に配慮した緑地空間の形成を図ります。
- ・移転後の緑地は、市民や来訪者の憩いの場・親水空間としての形成を図ります。なお災害時においても安全・安心な環境となるよう防災面にも配慮します。

防災面に配慮された緑地のイメージ



景観に配慮した緑地のイメージ



図 6-14 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。
- ・行政や市民、企業、NPO等の連携・協働による地域の取組、海・みなとから見た地域づくり・地域創生の取組を促進します。

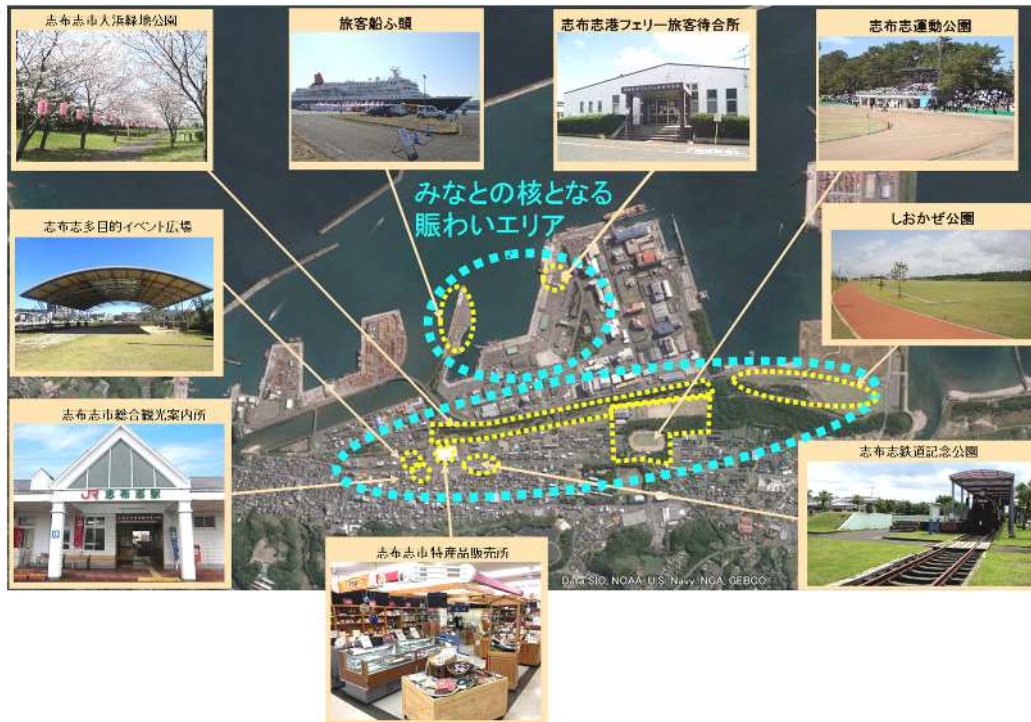


図 6-15 志布志港における交流拠点



図 6-16 みなと緑地PPP制度の概要

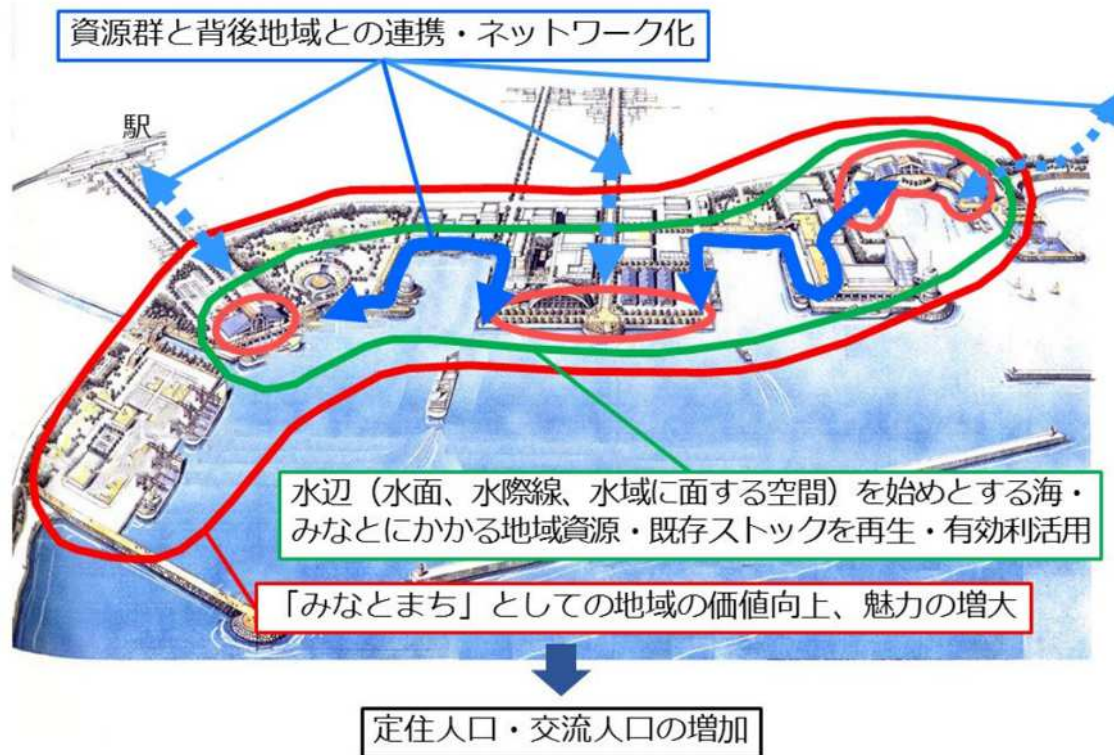


図 6-17 海・みなとから見た地域づくり・地域創生（出典：新みなとまちづくり宣言）



図 6-18 地域と港が連携する空間創出の事例

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ある地域資源や歴史的資源を活用し、広域周遊が可能なツアーメニューの造成を促進します。



図 6-19 「にっぽん丸」寄港時の様子（令和4年11月）



図 6-20 大隅地域の地域資源・イベント・歴史的資源

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 6-21 インフラツーリズムの事例



出典：国土交通省資料

図 6-22 アドベンチャーツーリズムの事例



図 6-23 釣り文化振興の取組

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）

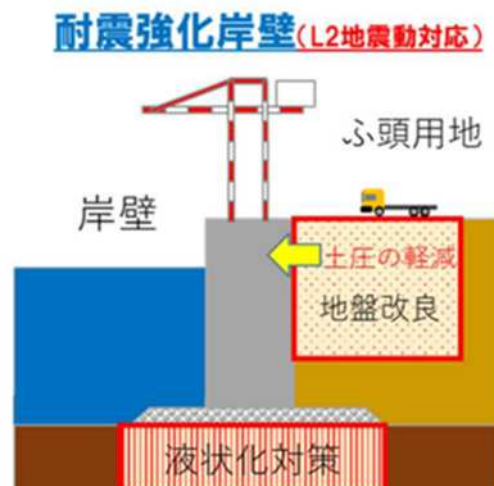
施策Ⅲ－①：災害に強い港湾施設・輸送網の形成

<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。



図 6-24 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 6-25 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 6-26 作業船による漂流物の回収（令和2年7月豪雨への対応）



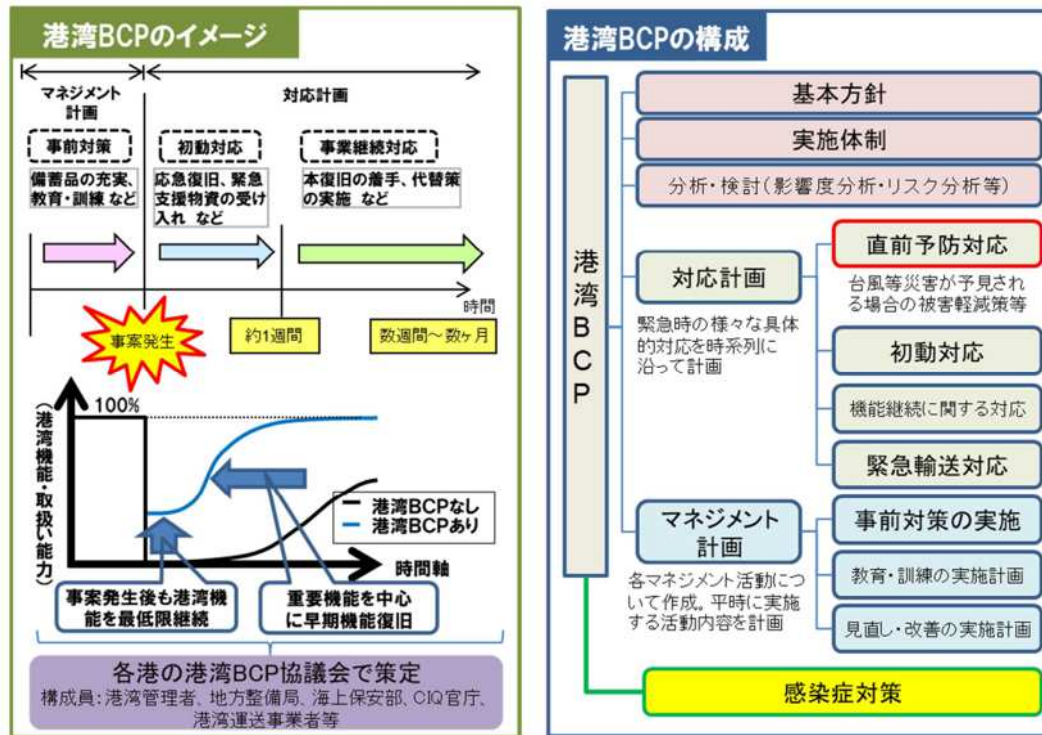
図 6-27 作業船を活用した電力関連会社の作業車両等の海上輸送
（令和5年6月に奄美地方で発生した「線状降水帯」を伴う大雨への対応）

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・コンテナ等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・コンテナ等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。



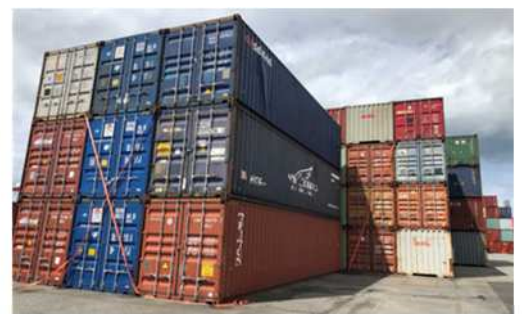
出典：港湾分科会第5回防災部会

図 6-28 港湾の事業継続計画（港湾BCP）



出典：高潮・津波バリア研究会HP

図 6-29 原木流出防止柵の事例



出典：台風来襲時の蔵置コンテナ等の安全対策の

実施事例集 ver.1.0（令和3年7月）

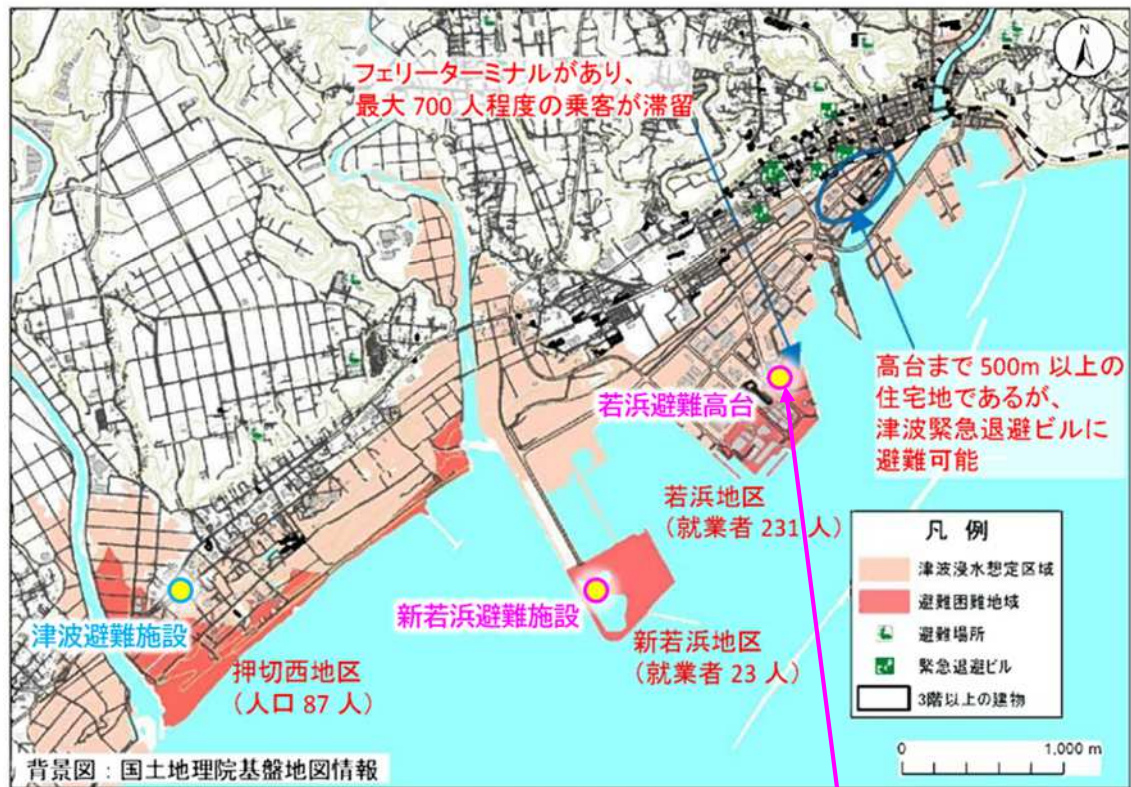
図 6-30 固縛器具やラッシングベルトによるコンテナの流出防止対策

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>

- ・移動の円滑化に配慮した津波避難施設（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。



（令和6年度整備完了予定）

図 6-31 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。

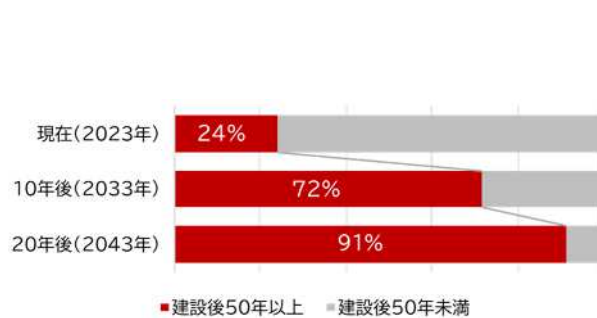
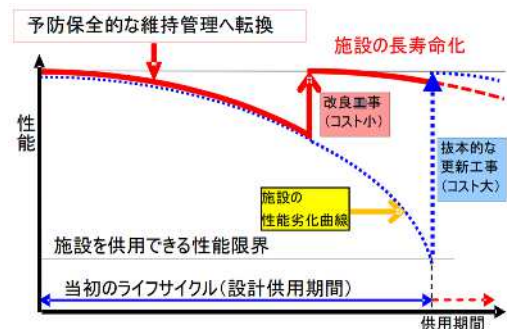


図 6-32 志布志港における港湾施設の老朽化の割合



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 6-33 予防保全型維持管理への転換



図 6-34 老朽化や利用状況等に応じた施設の利用転換

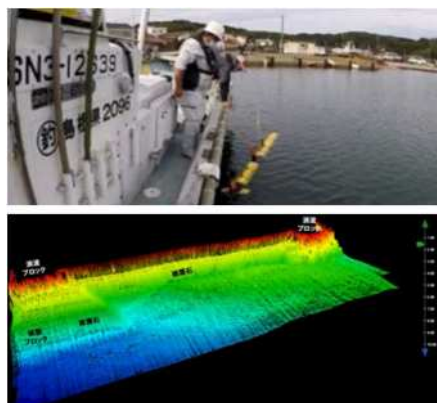


図 6-35 水中ドローンによる水中部可視化技術

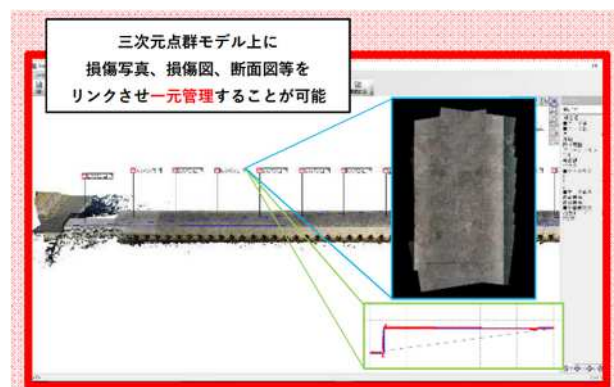


図 6-36 AI や三次元点群モデルを活用した港湾施設の定期点検支援技術

出典：国土交通省 HP「港湾の施設の新しい点検技術 カタログ(案)(令和3年3月)」

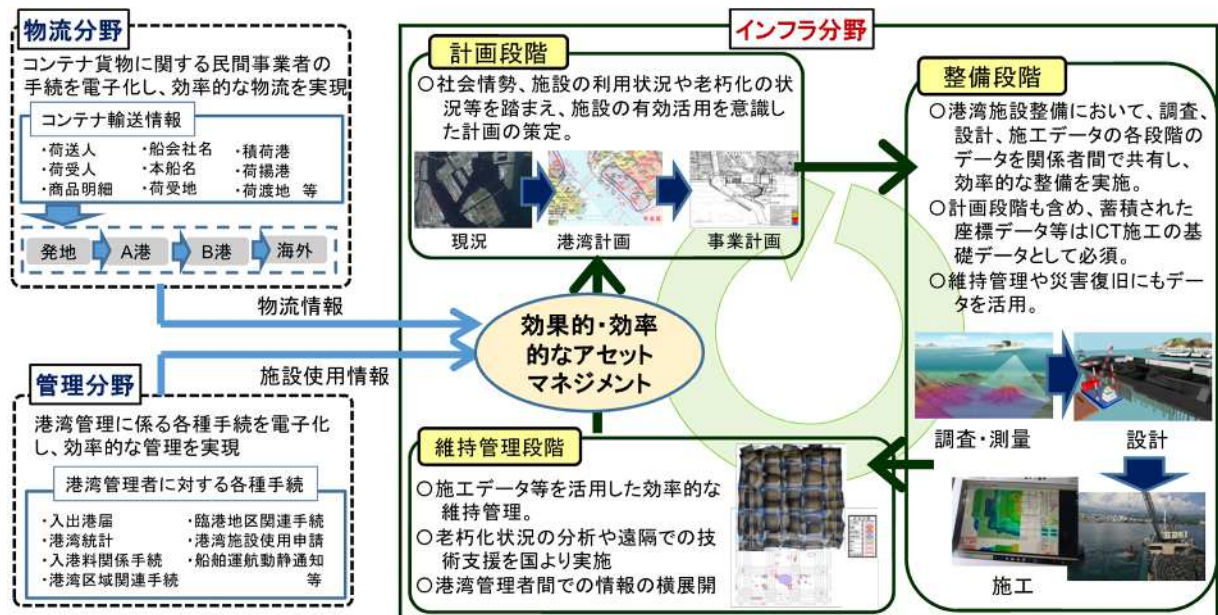


図 6-37 サイバーポートの活用による効果的・効率的なアセットマネジメントイメージ

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や荷役機械の充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。



図 6-38 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 6-39 若浜運動公園跡地における次世代エネルギー受入整備のイメージ



図 6-40 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）



図 6-41 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：生物多様性による豊かな海の実現）

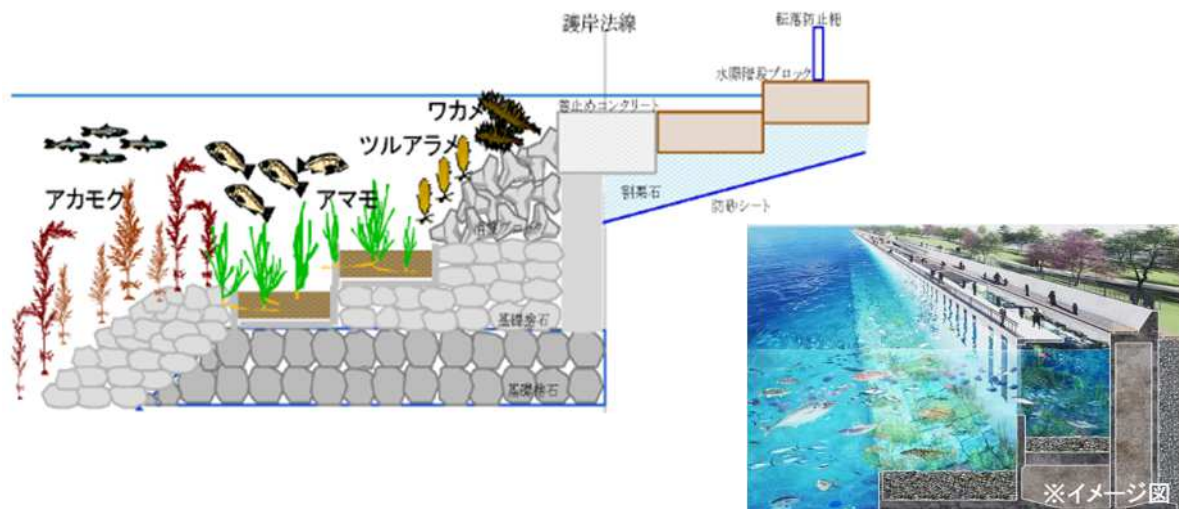
施策IV－④：環境に配慮したブルーインフラの導入

＜具体施策の内容＞

- ・CO2吸収促進に向けた藻場や干潟の造成を検討します。
- ・生物共生型港湾構造物を活用した港湾施設整備の促進による環境に配慮した港づくりに取り組みます。



図 6-42 ブルーカーボン生態系（藻場・干潟）



出典：国土交通省 HP「ブルーカーボン生態系について」

図 6-43 生物共生型港湾構造物

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。

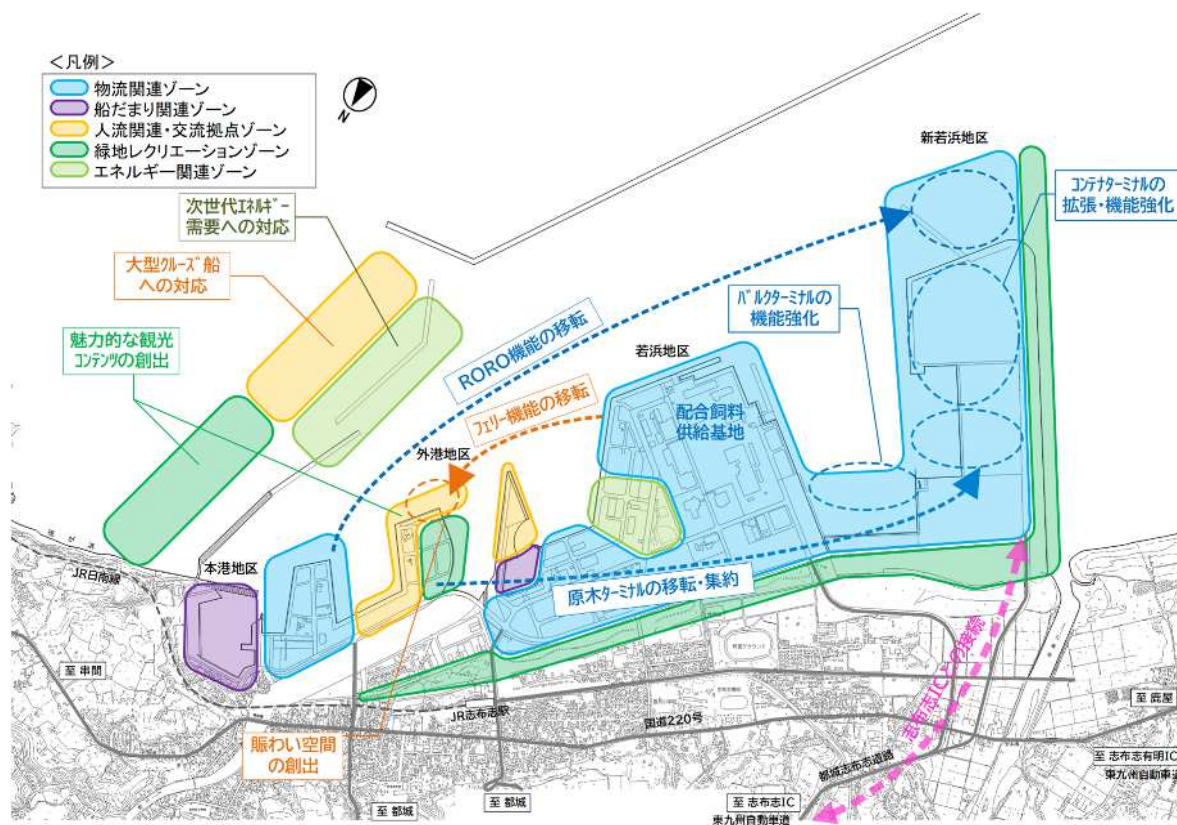


図 6-44 志布志港のゾーニング

「Ⅰ. 物流・産業」の具体施策及びゾーニング

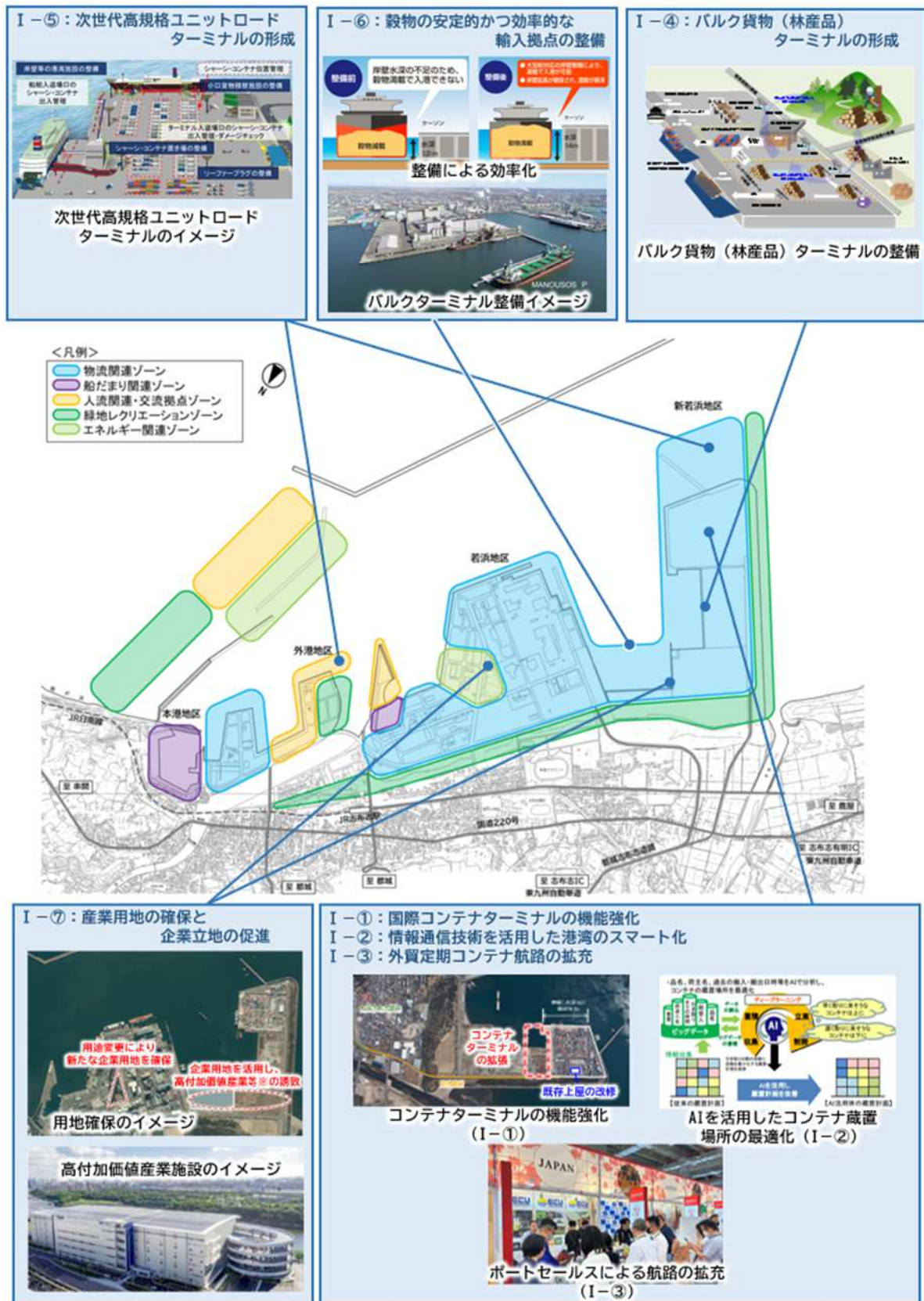


図 6-45 物流・産業分野における具体施策とゾーニング

「Ⅱ. 人流・賑わい」の具体施策及びゾーニング

Ⅱ-④：魅力的な観光コンテンツの創出

海釣り公園の整備

体験型観光コンテンツの充実

Ⅱ-③：クルーズ船の受入環境整備

クルーズ船受入環境の整備
イメージ

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

緑地の整備による賑わい空間の創出 (Ⅱ-①)

出典：清水港客船誘致委員会HP

みなと緑地PPPによる交流拠点の創出 (Ⅱ-②)

防災面に配慮された緑地のイメージ (Ⅱ-①)

図 6-46 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

Ⅲ－④：住民等避難体制の構築

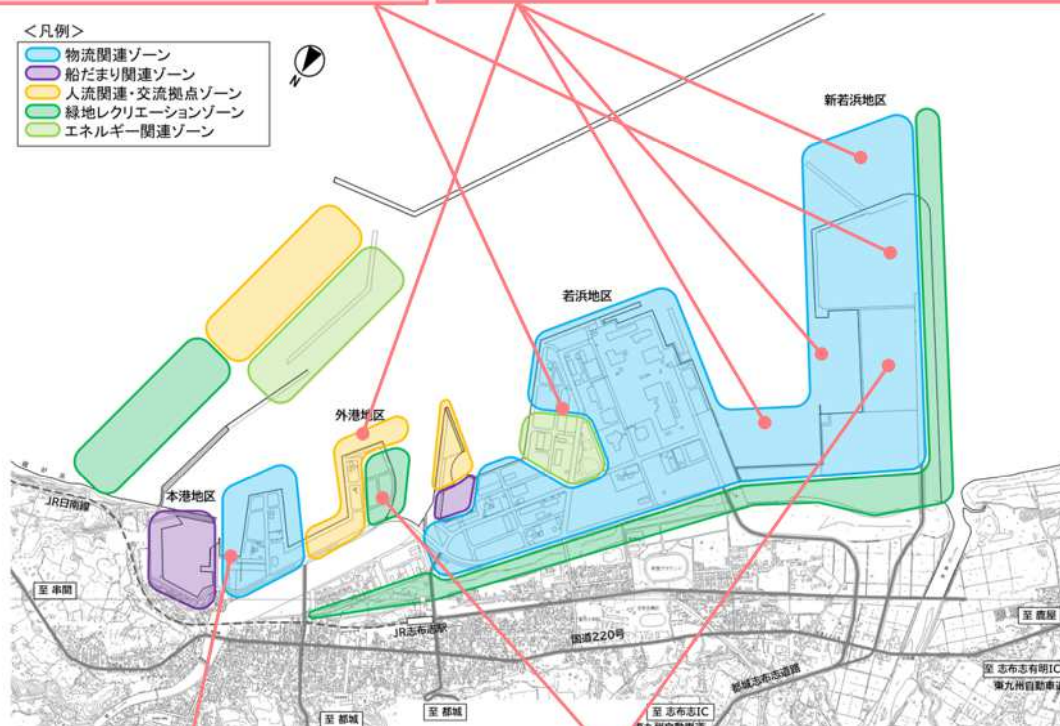


Ⅲ-①：災害に強い港湾施設・輸送網の形成



<凡例>

-  物流関連ゾーン
-  船だまり関連ゾーン
-  人流関連・交流拠点ゾーン
-  緑地レクリエーションゾーン
-  エネルギー関連ゾーン



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



災害への対応、港湾機能の維持・回復

Ⅲ－③：原木・コンテナ等流出防止対策の推進



流出防護柵の設置

Ⅲ-⑤：戦略的なインフラマネジメント
の推進(港全体) 老朽化の割合

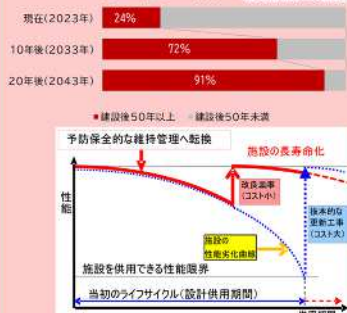


図 6-47 安全・安心分野における具体施策とゾーニング

「IV. 環境・エネルギー」の具体施策及びゾーニング

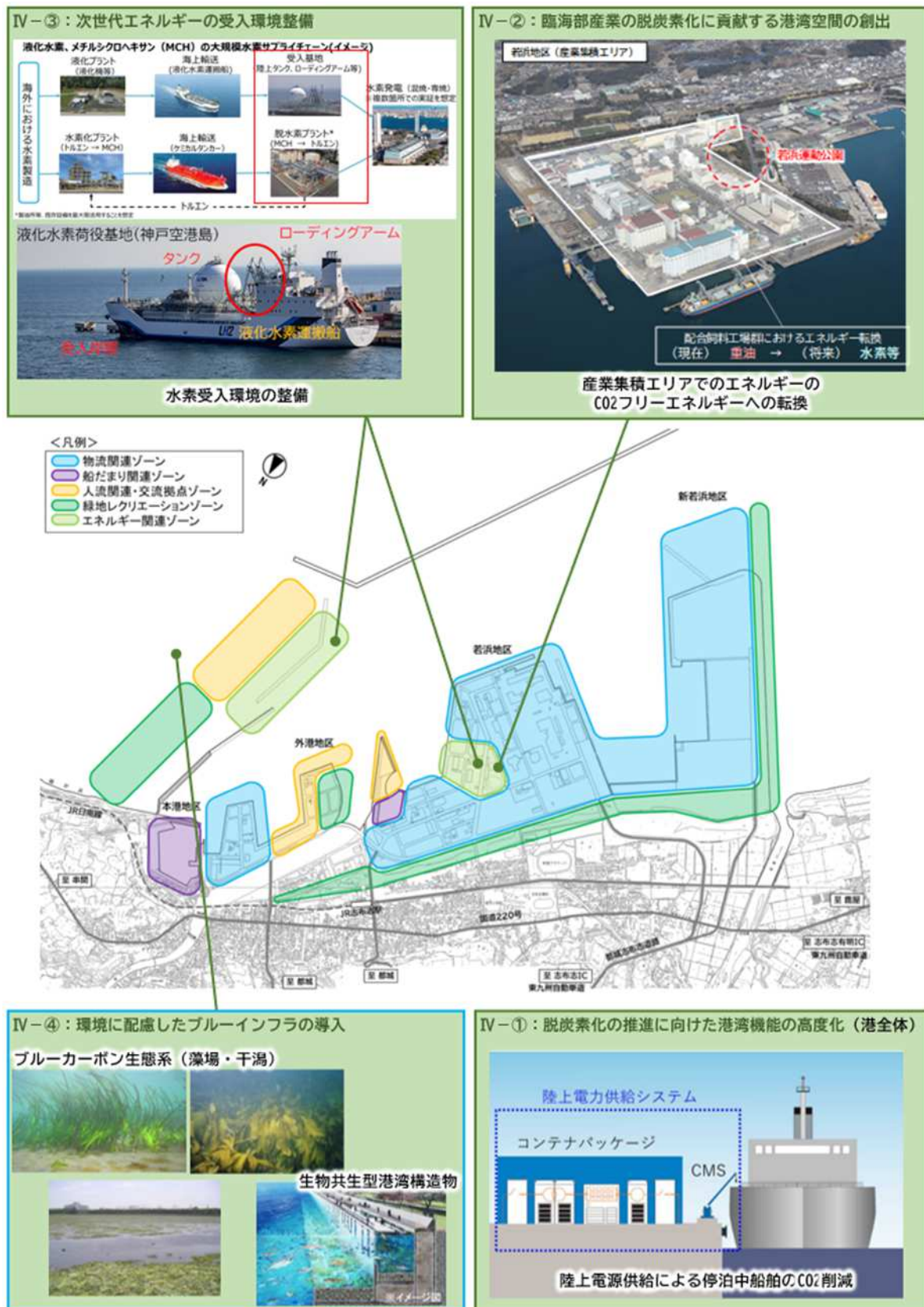


図 6-48 環境・エネルギー分野における具体施策とゾーニング

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・食品の輸出拡大等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
		港に携わる担い手の確保・育成とIT技術の習得促進		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
		効率的なシャーシ管理システムの導入			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
		荷役体制を考慮した岸壁の利用		新規	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・雇用創出			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

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	志布志湾の景観を一望できる緑地の整備			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
		安心・安全な空間の形成			外港地区
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			
		民間活力を導入した新たな交流拠点の創出			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-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
		地域資源や歴史的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 新規 / → : 継続して取り組む施策

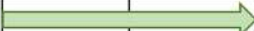
Ⅲ.安全・安心 住民や企業活動の安全・安心を支える強靱なみなと

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
		長周期波による港内水域への影響分析			
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・コンテナ等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・コンテナ等の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
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			

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

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 荷役機械の充電設備			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
生物多様性による豊かな海の実現					
IV-④	環境に配慮したブルーインフ ラの導入	CO2吸収促進に向けた藻場や干潟の造 成			外港地区
		生物共生型港湾構造物の活用による 環境に配慮した港づくり			
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					

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。

<参考資料>

用語集 (1/3)

用語	定義
移出・移入	国内のある地域から別の地域へ物資を移動させること。
港湾区域	営造物としての港湾を管理運営するために必要最小限度の区域について、国土交通大臣又は都道府県知事が港湾管理者となるべき関係地方公共団体に対して認可した水域であり、港湾管理者が港湾法により管理権を行使する区域のうちの一つ。
国際バルク戦略港湾	アジアの主要港湾に匹敵する物流コストサービスを実現し、我が国の産業の競争力や国民生活の向上に不可欠な物資の安定的かつ安価な供給を実現するための港湾。
国際フィーダー航路	国内の主要港で基幹航路に接続する支線的航路のうち、国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)と国内各港と結び外貿コンテナの2次輸送を担う航路のこと。
コンテナ	貨物、特に雑貨輸送の合理化のために開発された一定の容積をもつ輸送容器。アルミ製が主流。サイズは通常、10、20、40フィートが主流。国際コンテナの幅は8フィートが標準で、高さは8フィート6インチと9フィート6インチの2種類、長さは45フィート、48フィートもある。米国国内の輸送では53フィートも使われている。
コンテナターミナル	コンテナ輸送方式における海上輸送と陸上輸送の接点となる港湾施設。船へのコンテナの積み卸しや、コンテナの保管・輸送、これに要する各種荷役機械の管理等をつかさどる一連の施設を有するエリア。荷役機器は RTG、ストラドル・キャリアなどが使われる。
サプライチェーン	生産から消費までの情報と物の流れを効率化し、消費者ニーズを反映した商品をスピーディーに適正な価格で提供するための仕組み。
シャーシ	自動車の車台のこと。港湾では、特にコンテナを搭載して、トラクターヘッドに牽引される台車を指す。
重要港湾	国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点となる港湾や、その他、国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定められたもの。
静穏度	港内の航路、泊地の静穏の度合いのこと。船が運航や係留する際の安全性を表す値。
耐震強化岸壁	大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送の確保や、復旧完了に至るまでの幹線貨物(国際海上コンテナ等)輸送を確保するため、通常よりも耐震性を強化して建設される岸壁。

用 語 集 (2/3)

用 語	定 義
長周期波	長周期波とは、周期の長い(数十秒～数分)海面変動のことで、特に周期が30秒以上の長周期波については、船舶が大きく動揺し、荷役障害や係留索の切断、防舷材ならびに船体の損傷などの事故が引き起こされることがある。
トランシップ	積荷港から荷卸港まで、同一船舶で運送されずに、途中港で積み替えられること。トランシップ又は、外貿フィーダーという。
ドルフィン	数個の独立した柱状構造物で、陸岸から離れたところに設けて係船岸に利用するものである。
バルク貨物	穀物・石炭などのように包装せずに積み込まれる貨物。バラ積み貨物ともいう。
物流の2024年問題	時間外労働の上限(休日を除く年960時間)規制等が適用される。この規制は、他の業態よりも労働時間が長いとされるトラック事業については、労働時間が制限されることで、①1日に運ぶことができる荷物の量が削減、②トラック事業者の売上げ・利益の減少、③ドライバーの収入の減少、④収入の減少による担い手不足などが懸念される。
ブルーインフラ	藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物のことをいう。
ポートセールス	船舶・貨物を誘致し、港湾の利用促進を図るためのPR活動。
みなと緑地PPP制度	飲食店・物品販売店、宿泊施設といった収益事業にかかる施設を緑地等に自己負担にて設置し、その収益を公共部分の整備・管理運営に充当させる計画を立案・認定された民間事業者が当該緑地等(行政財産)の貸付を認める制度
モーダルシフト	トラックによる貨物輸送を船または鉄道などの大量輸送機関に切り替えること。ドライバー不足や交通渋滞、大気汚染を解消するため、特に大量一括輸送が可能となる幹線輸送部分を内航海運や鉄道貨物による輸送に転換すること。
輸出・輸入	外国と国内の間で物資を移動させること。

用語集 (3/3)

用語	定義
ユニット貨物	船舶や自動車、鉄道などの貨物積載方法および積載状態(積載量)による経済性・効率性を高め、このことが貨物輸送全体の効率化を図ることとなるよう、雑貨などの物品を1つにまとめた貨物。
ユニットロードターミナル	荷役効率や輸送機関の運用効率の向上、物品の破損、紛失の防止等を目的として、複数の貨物をコンテナやパレット及びシャーシを用いて輸送に適した単位にまとめた輸送方式。フェリー、コンテナ船、RORO船などの船舶が就航するふ頭をユニットロードターミナルと呼ぶ。
横持ち	特定の場所に置かれたコンテナや貨物を別のコンテナヤード、上屋、倉庫などに搬入、またコンテナヤード、上屋や倉庫等から本船岸壁やターミナルへ運ぶことをいう。
リーファー電源	冷蔵・冷凍輸送を行うために冷却装置を内蔵したリーファーコンテナ用の電源設備のこと。
eコマース	Electric Commerce(電子商取引)の略称。電子的な手段を用いて商品やサービスをオンラインで売買するビジネスモデルのこと。ECには「B to B」「B to C」「C to C」の3種類がある。
GT	船舶の大きさを、その船舶の容積で表す場合に用いる。旅客船や貨客船の大きさを示すのに用いられる。
RORO	荷物をトラックやフォークリフトで積み下ろすために、車が乗り込む入口がある船。
SOLAS	海上における人命の安全を守ることを目的とし、船舶の構造、設備などの技術的要件や、検査の実施等について定めている。海事分野において安全強化を図る目的で改正され、港湾施設の保安も規定された。
TEU	20フィートコンテナに換算したコンテナ個数を表す単位で、20フィートコンテナは1TEU、40フィートコンテナは2TEUとなる。