

志布志港の港湾整備と広域交通ネットワークの構築による相乗効果と今後の事業展開について

田添 賢治¹・池田 歩夢¹

¹九州地方整備局 志布志港湾事務所 工務課 (〒899-7102 鹿児島県志布志市志布志町帖6617-182)

南九州地域の国際物流拠点として重要な役割を担っている志布志港は、港湾整備の進展とともに、港の背後圏で進む広域交通ネットワークの充実により利便性が飛躍的に向上していることから、今後のストック効果や更なる事業展開について発表する。

キーワード 志布志港、港湾整備、広域交通ネットワークの構築、今後のストック効果

1. はじめに

志布志港は鹿児島県東部の大隅半島に位置し、南九州地域の物流拠点港湾として整備が進められ、1919年の本港地区整備着工から100年、1969年の重要港湾指定から50年を超える歴史ある港湾である。

志布志港には、国内主要港（東京、大阪、那覇他）とを結ぶ長距離フェリー・ROROが就航するとともに、新若浜地区には鹿児島県内随一の国際コンテナターミナルを擁し、中国、韓国、台湾などアジア各国とコンテナ定期航路で結ぶ貿易港として発展し、近年の外貿コンテ

ナ取扱貨物量は博多港、北九州港に次いで九州第3位にまで成長している。

また、外港地区では2013年以降、原木輸出が急増しており、取扱数量・輸出額ともに全国シェア約3割を占め、12年連続で不動の全国第1位となっている。

若浜地区には1987年より配合飼料コンビナートが形成されており、家畜の飼料用穀物輸入や配合飼料生産において常に全国トップクラスのシェアを誇るなど、全国屈指の農林畜産地帯である南九州地域の基幹産業を支える重要な役割を果たしている。（写真-1）

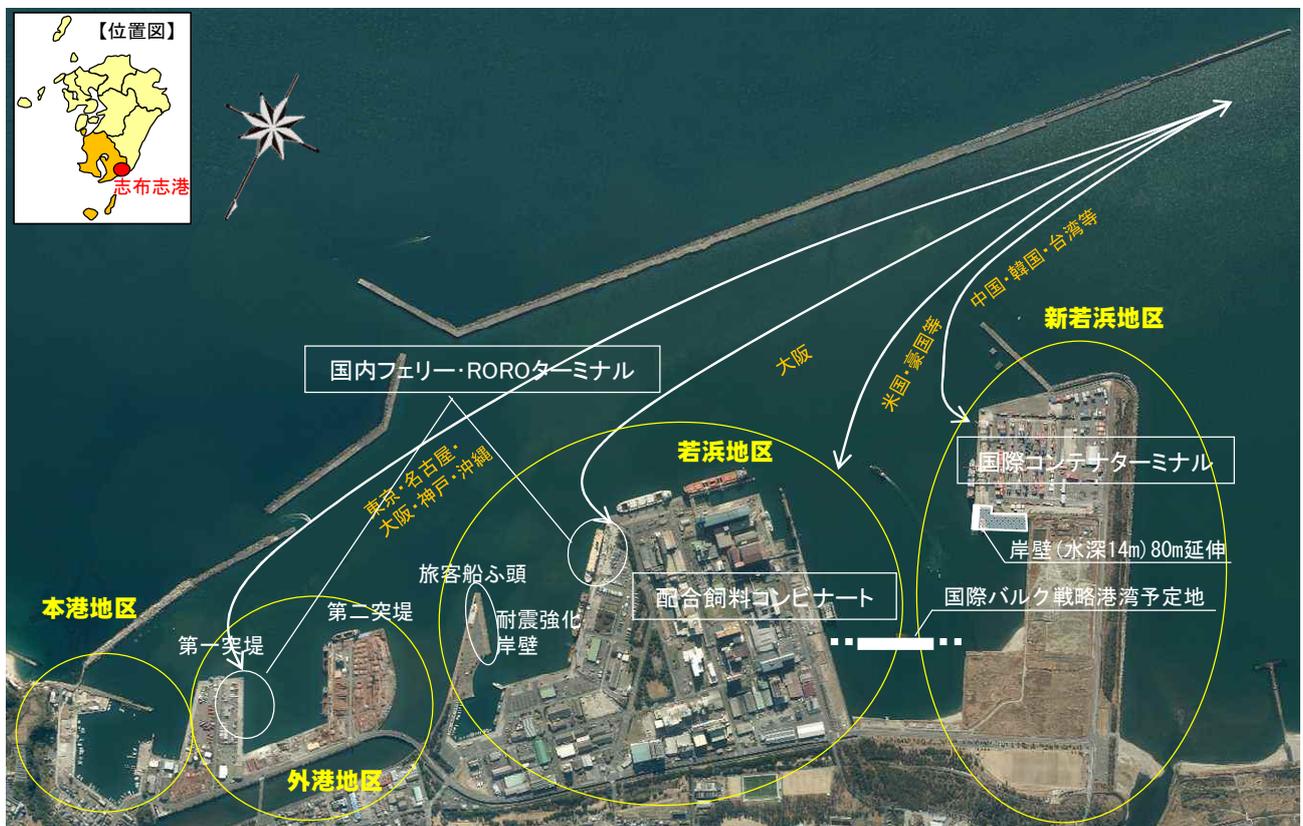


写真-1 志布志港位置図及び各地区について

2. 志布志港の整備概要

志布志港は、本港地区から外港地区、若浜地区、新若浜地区の順に整備が進められており、近年では新若浜地区の国際コンテナターミナルが2009年より供用開始されており、志布志港の取扱貨物量の増加に大きく寄与している。現在は国際物流ターミナル整備事業とふ頭再編改良事業を実施している。

(1) 国際物流ターミナル整備事業（写真-2）

国際物流ターミナル整備事業は、コンテナ貨物の需要増大に対応するため、1995年に着工した事業である。岸壁及び航路泊地は既成し、岸壁（-14m）延長280mの国際コンテナターミナルとして2009年より供用開始している。

整備効果としては、航路数や就航便数の増加が促進され、取扱貨物量の増加に寄与しており、現在は防波堤の整備を残すのみとなっている。

しかしながら、コンテナ取扱量や航路便数の増加に伴い、既存岸壁（延長280m）ではコンテナ船の2隻同時接岸ができず、船舶の沖待ち（滞船）など物流機能に支障を来す事象が発生したため、2018年より既存岸壁の80m延伸整備を実施し、2022年1月より供用開始され、2隻同時接岸が可能となり、船舶の沖待ち（滞船）は解消されている。



写真-2 国際物流ターミナル整備事業

(2) ふ頭再編改良事業（写真-3）

志布志港は2011年に九州で唯一国際バルク戦略港湾（穀物）に選定され、2017年度より水深16m岸壁（暫定水深14m）や岸壁前面の航路泊地等の整備に着手している。

本事業は、配合飼料の原料である穀物の輸入を大型船による一括大量輸入へと転換し、輸送効率化を促進することを目的としており、配合飼料の価格を下げ、南九州地域の基幹産業である畜産業の経営安定化を図る上で重要な事業である。



写真-3 ふ頭再編改良事業

3. 広域交通ネットワークとの相乗効果

近年、志布志港の港湾整備の進展とともに志布志背後圏では、広域交通ネットワークの整備も急速に進展している。九州地方整備局大隅河川国道事務所が整備を進めている東九州自動車道は2021年7月に志布志ICまで供用、また、鹿児島県と宮崎県が主体となって整備を進めている都城志布志道路においても、2021年2月に志布志ICまで供用された。（図-1）

これらの高規格道路が全線開通した場合、整備前と比べ、志布志港から鹿児島市までの所要時間が約50分、志布志港から都城ICまでの所要時間が約30分短縮される。このように、交通アクセスが格段に向上し、志布志港の物流拠点性が更に高まったことから、臨海部では主に志布志港の活用を前提とした畜産品の加工工場、定温倉庫、飼料用倉庫等の新設・拡張が相次ぐなど、企業活動の誘発や地域経済の活性化といった相乗効果がもたらされている。（写真-4）

特に、志布志市では、これらの社会インフラを生かし、2013年度より物流アクセス面で優位な臨海工業団地の整備を進め、2016年度よりこれまでに4区画を分譲している。（写真-5）

1工区（3.3ha）では、飼料用普通倉庫および米・青果物・飼料原料定温倉庫が2019年8月より操業、2工区（3.6ha）では、普通倉庫および定温倉庫が2021年12月よ

り操業，輸出入貨物対応普通倉庫および輸出農畜産貨物対応冷凍・冷蔵倉庫が2021年12月より操業している。

3工区(1.3ha)では，倉庫が2021年6月より操業している。2021年12月には5工区を製造（木材関連）企業へ，次々と企業立地が進んでいる。

また，企業の設備投資額は約167億，雇用創出は約220名規模となっている。



図-1 志布志港と高規格幹線道路等

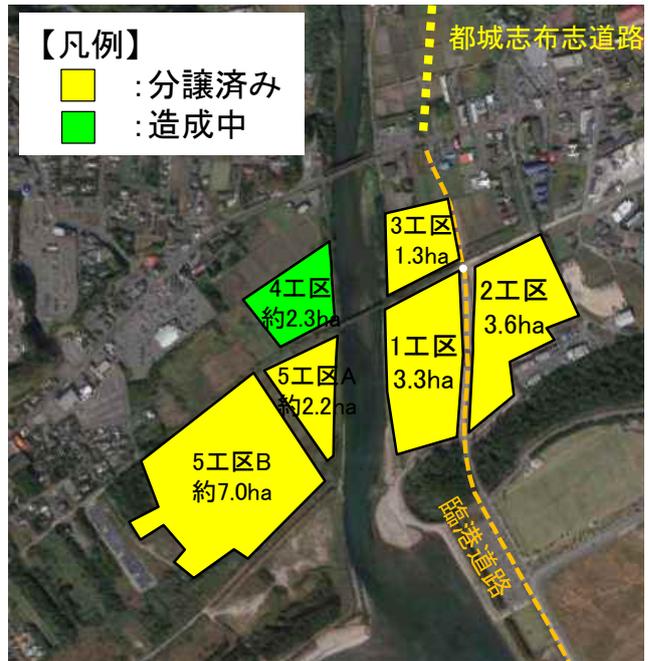


写真-5 臨海工業団地

4. 現状の課題と今後の展開

このように，近年，目まぐるしく発展を遂げている志布志港ではあるが，一方では，社会情勢の変化に伴い，いくつかの課題も浮き彫りになってきている。そのため，国，県，市の港湾行政機関において，「志布志港の今後のあり方に関する勉強会」を2017年から2021年にわたり計6回開催し，志布志港が抱える現状の課題を整理した上で対応方針（案）を取りまとめた。（写真-6）

a) 現状の課題

- ・モーダルシフトの進展や外港地区における原木輸出需要の増大に伴い，外港地区のRORO船と若浜地区のフェリーにおいて，シャーシプールの面積不足が顕在化している。
- ・原木輸出需要の増大に伴い，外港地区の埠頭用地の面積不足が顕在化している。
- ・原木のコンテナ輸出需要増大に伴い，外港地区から新若浜地区コンテナターミナルへの横持ちが頻繁に発生している。
- ・大規模地震津波災害を想定した場合，外港地区においては市街地への原木流出が懸念されるほか，コンテナ，フェリー，ROROなどが利用する重要な幹線物流施設の耐震化が求められている。
- ・コンテナ取扱量の増加に伴い，コンテナターミナルの面積不足が顕在化している。
- ・冷凍・冷蔵貨物の増加に伴い，フェリー・RORO岸壁において，外部電源設備の不足が顕在化している。

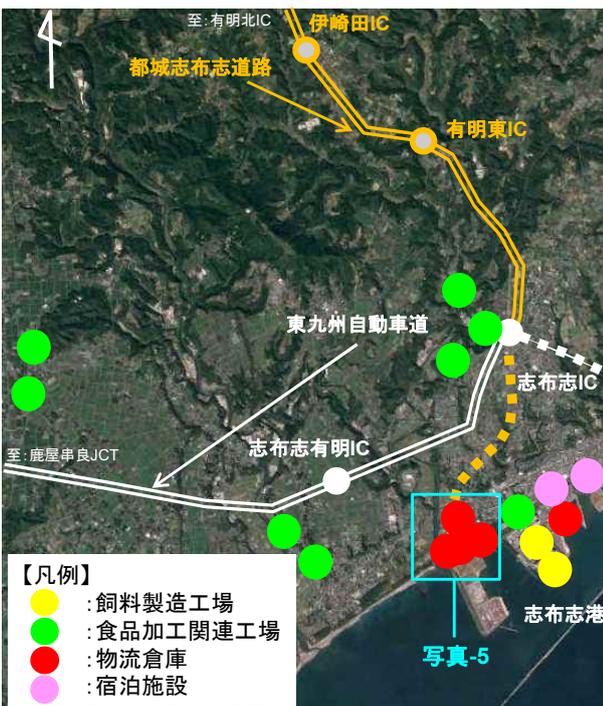


写真-4 志布志港周辺の企業進出状況

b) 対応方針（案）

- ・新若浜地区に新たな岸壁を整備し、海上輸送の効率化とコスト削減を図ることにより、原木輸出需要の増大及びコンテナ取扱量の増加に対応するとともに、大規模地震津波災害発生時の市街地への原木流出を回避し、背後住民の安全・安心を確保する。
- ・外港地区に複合一貫輸送ターミナル（RORO、フェリー）を集約することにより、モーダルシフトの進展に対応する。
- ・外港地区の建設用資材（セメント、砂、砂利）を若浜地区のフェリー跡地へ移転することにより、各地区の利便性向上を図る。

ただし、この対応方針（案）は、あくまで港湾行政機関のみで取りまとめたものであり、港湾利用者のニーズは反映されていないことから、現在、港湾利用者が集まる協議会等に積極的に参加し、ニーズの把握に努めている。

また、その一方では、2020年3月31日に閣議決定された「食料・農業・農村基本計画」において、2030年までに農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標が設定され、鹿児島県においても2018年3月に農林水産物輸出促進ビジョンを策定し、様々な取組が展開されている。鹿児島県の農業産出額は、2019年から4年連続で全国第2位を堅持しており、中でも牛（肉用種）と豚は鹿児島県が第1位で宮崎県が第2位、鶏（ブロイラー）は宮崎県が第1位で鹿児島県が僅差で第2位であることから、南九州地域が如何に全国屈指の畜産地帯であるかが窺える。

輸出額においても、2020年はコロナ禍の影響により若干下回ったものの、2018年以降は年間200億円以上で推移している。その背景としては、鹿児島県が鹿児島県産品の海外への販路拡大等を図るため、国際展開する国内大手小売業者と2020年10月に連携協定を締結し、主に東南アジアを中心に、志布志港からの輸出を開始したことが挙げられる。

また、農林水産物をコンテナで輸出する際は小口混載となる場合が多く、これまでに志布志港には小口混載を取り扱う事業者がないことが課題であったが、今般、志布志市内の取扱代理業者と東京の輸送業者が連携し、2022年5月よりドライ貨物を対象とした小口混載サービスが開始され、冷凍・冷蔵品の小口混載サービス開始に向けた調整も進んでいることから、南九州地域の特産品である牛・豚・鶏をはじめ、青果物など農産物の輸出拡大といった今後のストック効果が期待される。

5. おわりに

志布志港の港湾整備が進捗するとともに、広域交通ネットワークが充実したことにより、志布志港の利便性が格段に向上しただけではなく、新たな企業進出や雇用拡大、企業間連携による利用促進等の起爆剤となり、地域経済の活性化に繋がっている。

今後は、農林水産物の輸出促進をはじめ、志布志港の更なる利用促進に向けて、ハード・ソフトの両面において官民連携の取組を強化し、よりよいみなとづくりに努めて参りたい。



写真-6 志布志港における現状の課題への対応方針（案）