

# 志布志における道路整備と港湾整備の連携

鹿児島県 土木部 道路建設課

## はじめに

鹿児島県は、半島地域や多くの離島など南北約 600km にもおよぶ広大な県土を有しており、陸・海・空の広域交通ネットワークなど、社会資本の整備が重要である。

その中でも、移動手段を自動車交通に大きく依存している当県にとって、物流を支える港湾と道路交通ネットワークの連携は重要であり、当県の骨格をなす高規格幹線道路および地域高規格道路、南九州における国際物流拠点である志布志港において重点的な整備を進めている。



図-1 大隅地域の交通ネットワーク

## 事業概要

### 〔東九州自動車道〕

九州の東海岸部を南北に走る東九州自動車道は、福岡、大分、宮崎、鹿児島県の4県を縦貫する高規格幹線道路である。

加治木ジャンクションで九州縦貫自動車道と連結することにより、九州を一周する循環型高速道路ネットワークを形成し、東九州地域はもちろん、九州全体の産業・経済・文化の一体的浮揚を担う路線である。

全延長436kmのうち、鹿児島県域では約91kmが計画されており、令和3年7月に鹿屋申良ジャンクションから志布志インターチェンジ間が開通し、同区間を含め、これまで約83kmが供用されている。

これに続く志布志インターチェンジから県境の区間においても一日も早いミッシングリンクの解消に向け着実な整備が進められている。



写真-1 鹿屋申良ジャンクション

### 〔都城志布志道路〕

都城志布志道路は、宮崎県都城市と鹿児島県志布志市とを結ぶ全体延長約44kmの地域高規格道路である。九州縦貫自動車道の都城インターチェンジと志布志港を直結することにより、物流の効率化を図るとともに、広域交通ネットワークによる地域間交流・連携の促進等を目的とし、国土交通省、宮崎県および鹿児島県が一体となって整備を進めている。

令和3年2月に有明東インターチェンジから志布志インターチェンジまでが、3月には宮崎県金御岳インターチェンジから末吉インターチェンジまでが開通し、都城市から志布志市までの約32kmが一連の区間としてつながったところである。また、令和4年3月12日には、乙房インターチェンジから横市インターチェンジまでの3.0km区間の開通が予定されている。

現在、鹿児島県域においては、志布志インターチェンジから志布志港までの志布志道路（3.2km）の整備を進めている。



写真-2 末吉インターチェンジ



写真-3 有明志布志道路開通式



## 〔志布志港〕

志布志港は大隅半島東部、宮崎県との県境部に位置し、昭和44年に重要港湾に指定、昭和62年には開港指定を受け、本格的な海外との貿易が開始された。

現在の志布志港は大規模なサイロ会社や配合飼料工場等が立地し、日本有数の農畜産地帯である南九州地域への飼料等の供給基地としての役割を担っている。平成23年には九州で唯一、ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入を実現する海上輸送網の拠点となる「国際バルク戦略港湾（穀物）」に選定され、平成29年度からは、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、大型バルク船に対応する岸壁等の整備を進めている。

また、東アジアに近いという利点を活かし、中国、台湾、韓国への定期コンテナ航路が就航しているほか、神戸、釜山等でのトランシップにより、アジアをはじめ、北米、豪州、欧州等の世界各国と結ばれている。平成21年には、コンテナ船の大型化やコンテナ貨物の輸送効率化に対応するため、新若浜地区国際コンテナターミナルが供用開始しており、令和4年1月には、コンテナ船の2隻同時接岸に対応するため、岸壁延伸（L = 80m）が供用開始する等、南九州における国際物流拠点としての整備を進めている。

このほか、阪神、東京、沖縄とを結ぶ内航フェリー・RORO船による海上交通ネットワークも充実している。



写真－4 志布志港全景



写真－5 志布志港新若浜地区



## 整備効果

これまで述べたように、志布志港の港湾整備と東九州自動車道、都城志布志道路の交通ネットワークが供用されることで、志布志港と周辺都市との交通アクセスが格段に向上し、移動・輸送時間の短縮、時短に伴うコスト縮減による物流の効率化および南九州一帯の回遊ルートの形成などにより、以下のような整備効果が期待されている。

### 〔企業進出による地域経済の好循環〕

港湾と道路の整備により地理的優位性が高まる志布志港周辺において、地元志布志市は平成24年度から「志布志市臨海工業団地」の整備を進めている。

これまでに1～3工区の計8.2haの開発・整備を終えているが、いずれも分譲開始後すぐに分譲企業が決定している状況であり、現在、4工区約3.3ha、5工区約8.6haについて、造成や分譲手続きを進めている。

工業団地への企業の立地が進むことで、新たな雇用機会が創出され、さらに物流業や製造業などの関連する産業がさらに発展するなどの経済効果もすでに発揮されているところである。

なお、都城志布志道路を経由して起点側の都市においても、同様の状況が発現されており、路線一対となって地域経済の好循環を生み出すネットワークが形成されている。



写真-6 志布志市臨海工業団地



写真-7 都城インター工業団地

### 〔輸出商機の拡大による林業再生〕

志布志港における原木輸出量は平成22年以降、11年連続日本一となっており、我が国有数の原木輸出拠点として重要な役割を果たしている。

この背景としては経済成長の続く中国をはじめとしたアジア諸国の需要拡大に反応することで、アジアに近い地の利を活かして、南九州一帯の木材産地から道路ネットワークを活用し、志布志港に原木を集積、海外に向け輸出するという、まさに道路と港湾が連携した結果と言える。

更には、地域の木材を輸出する新規ビジネスにより国産材輸出量が急増することで、地域の林業を再生することにも一役買っている。



写真-8 木材を運搬するトレーラー

## 〔日本の食料供給基地を支えるインフラ整備〕

志布志港背後圏の南九州地域は、牛・豚・鶏などを生産する日本有数の畜産地帯であり、日本の食料供給基地となっている。

このような背景から、志布志港において、穀物運搬船やコンテナ船により、世界各国からとうもろこし、牧草、稲わら等の飼料原料が輸入されており、埠頭内に立地している大規模な穀物貯蔵施設や配合飼料製造業等の関連企業において畜産に必要な配合飼料等が生産されている。

これらの配合飼料は、国内でも有数の生産量を誇っており、九州各地に搬出されているが、都城志布志道路や東九州自動車道の整備により、輸送時間が短縮されることで、安定的な輸送や運搬コストの縮減が可能となり、地域産業の活性化に寄与している。



写真－9 志布志港飼料ターミナル

## おわりに

以上、志布志港及び東九州自動車道、都城志布志道路の概要や事業の進捗状況、整備効果について紹介した。

当県としては、港湾機能と連携した広域交通ネットワークの形成は、地域間の交流連携の強化、産業や観光の振興のほか、地域の安心・安全を確保する上でも極めて重要と考えており、引き続き、都城を含む大隅地域の発展のため、重点的なインフラ整備に取り組んでまいりたい。



図－2 鹿児島県高規格幹線道路・地域高規格道路網図