

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

1. はじめに

鹿児島県は、半島地域や多くの離島など南北600 km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、そして世界につながる玄関口である志布志港について重点的な整備を進めている（図-1）。

2. 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。

全延長約436 kmのうち、鹿児島県域では約91 kmが計画されており、これまで加治木ジャンクションから鹿屋串良ジャンクション間の約



図-1 大隅地域の交通ネットワーク

63 kmが供用されている（写真-1）。

鹿屋串良ジャンクションから志布志間の約19 kmにおいては、令和2年度の供用に向け、現在、橋梁工事や改良工事等が進められている。

これに続く志布志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て着実な整備が進められている。



写真－1 鹿屋串良ジャンクション



写真－2 有明北インターチェンジ

3. 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 44 km 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。

鹿児島県域については、約 22 km のうち、これまでに末吉インターチェンジから有明東インターチェンジ間の 12.6 km を供用している（写真－2、3）。

現在、宮崎県境から末吉インターチェンジまでの末吉道路（2.9 km）、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の有明志布志道路（3.6 km）、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（3.2 km）の整備を進めており、このうち末吉道路と有明志布志道路の2区間については令和2年度末の供用を予定している。

4. 志布志港

重要港湾である志布志港は大隅半島東部、宮崎県との県境部に位置し、南九州地域における国内外との物流拠点として着実に発展し続けている（写真－4）。



写真－3 伊崎田インターチェンジ



写真－4 志布志港全景

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、岸壁等の整備を進めている。



写真-5 志布志港新若浜地区

また、外貿コンテナ定期航路および国際フィーダー航路が、4航路、週11便体制で就航するなど、博多港、北九州港に次ぐ九州第3位の外貿コンテナ取扱港となっている。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、平成30年度からは、コンテナ船の2隻同時接岸に対応するため、岸壁延伸の整備に着手する等、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（写真-5）。

このほか、阪神、東京、沖縄等とを結ぶ内航フェリー・RORO船（貨物をトラック等で海上輸送するために積み卸し用の出入路を有する船舶）による海上交通ネットワークも充実している。

5. 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する。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。

(1) 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、地元の志布志市では平成24年度から「志布志市臨海工業団地」の整備を進めている（写真-6）。

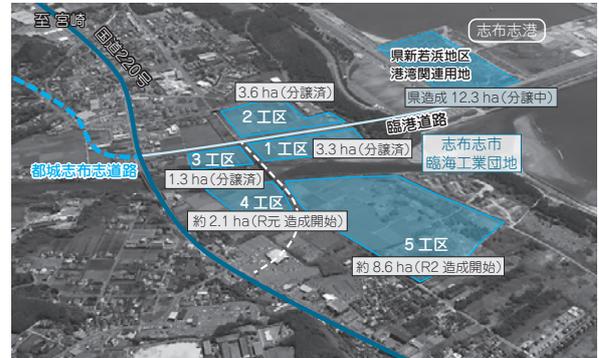


写真-6 志布志市臨海工業団地

これまでに1～3工区の計8.2haの開発・整備を終え、いずれも分譲開始後すぐに購入企業が決定している状況である。現在、新たに4、5工区約10.7haの分譲を計画し、すでに一部において造成を開始している。

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、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、都城志布志道路を經由して北側の都城市においても、同様の状況が発現されており、沿線一体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-7）。

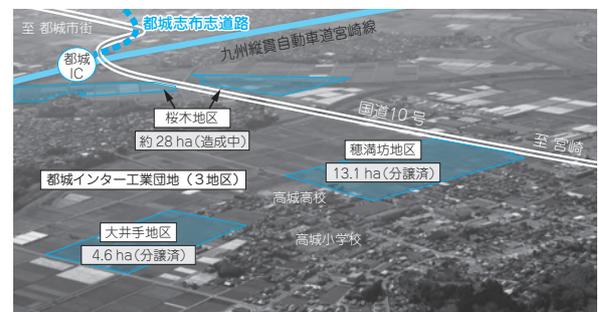


写真-7 都城インター工業団地

(2) 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、10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対し、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交通ネットワークを活用し、原木を志布志港に集積、船舶で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（写真－8）。



写真－8 木材を運搬するトレーラー

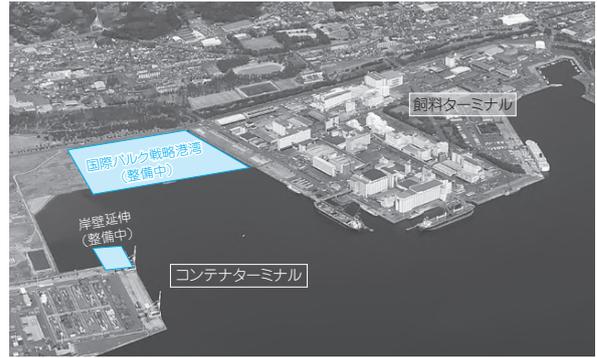
さらには、地域の木材を輸出する新規ビジネスにより国産材輸出量が急増することで、地域の林業を再生することにも一役買っている。

(3) 日本の食料供給基地を支える地域産業の活性化

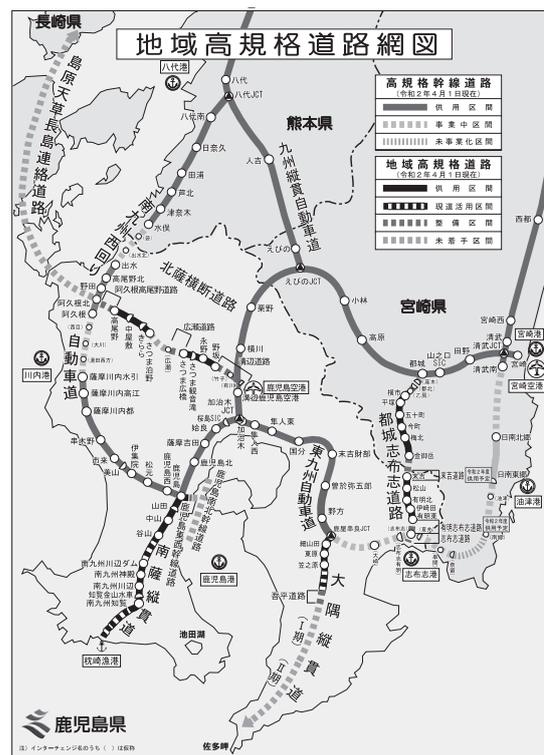
志布志港背後圏の南九州地域は、牛・豚・鶏などを生産する日本有数の畜産地帯であり、日本の食料供給基地となっている。

このような背景から、志布志港には、バルク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（写真－9）。

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、九州各地に運搬されている。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（図－2）。



写真－9 志布志港の飼料ターミナル



図－2 鹿児島県地域高規格道路網図

6. おわりに

今回、東九州自動車道、都城志布志道路および志布志港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。