知っていますか？　志布志港の今と未来！

鹿児島県において，概ね 20 年から 30 年先の港の魅力や機能を生かしたまちづくりを取りまとめた「志布志港長期構想」が令和７年３月に策定されました。そんな志布志港を今回は特集します。

志布志港とは

志布志港は、九州南東部の太平洋に面した地理的優位性と国内有数の農畜産地域である南九州地域を背後に有しており、南九州地域における国内外の物流拠点、飼料供給基地として背後地域の産業を支えています。

志布志港には、４航路週８便の外貿定期コンテナ航路と４航路週 16 便の内貿定期フェリー・ＲＯＲＯ航路が就航しています。令和７年の外貿コンテナ貨物取扱量は九州では博多港、北九州港に次ぐ第３位であり、近年は 10 万 TEU 超（１TEU ＝ 20 フィートコンテナ１個分の単位）で推移しています。また、木材輸出は 16 年連続日本一を達成しています。

2011（平成 23）年に九州で唯一の国際バルク戦略港湾に選定され、2017（平成 29）年から船舶の大型化に対応する新たな岸壁等の整備を進めています。

志布志港の特徴

北から本港地区、外港地区、若浜地区、新若浜地区の４地区から構成される南北約６km におよぶ国の重要港湾です。

本港地区は、主に漁船などの小型船だまりとして利用されています。外港地区は、東京や阪神、沖縄などを結ぶ内航ＲＯＲＯ船や木材輸出に利用されています。若浜地区は、飼料供給基地として配合飼料工場やサイロが集積し、飼料穀物の輸入や飼料の生産・供給が行われています。また大阪南港とを結ぶフェリーさんふらわあも就航しています。新若浜地区は、中国、台湾、韓国などを結ぶ定期コンテナ航路が就航しています。

▼現在の志布志港　※ 2023 年３月撮影



道路と港がつながり、広がる物流

東九州自動車道や、令和７年３月に全線開通した都城志布志道路など、広域道路ネットワークの整備が進み、志布志港へのアクセスはますます便利になっています。こうした道路と志布志港を生かし、トラックによる長距離輸送の一部を船舶などに切り替える「モーダルシフト」を進めることで、環境負荷の低減によるカーボンニュートラルの実現や、トラック運転手の労働時間規制への対応につながることが期待されています。

▼高規格道路路網図　提供元：鹿児島県



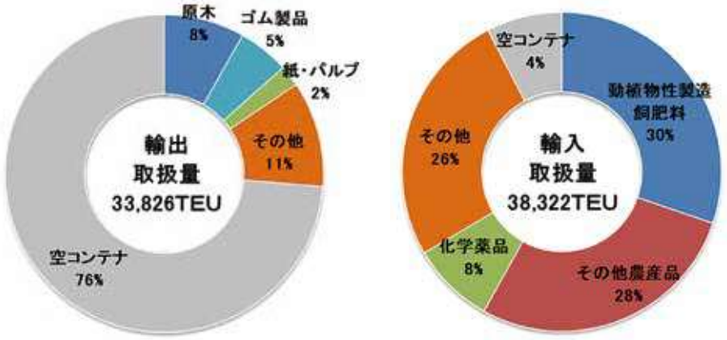
▼主要都市への所要時間



数字で見る志布志港の物流力

志布志港は、農林水産物や飼料原料など、さまざまな貨物が行き交う物流拠点です。輸出では木材が16年連続全国1位、輸入ではとうもろこしが全国2位となっています。また、コンテナ取扱量は九州３位を誇るなど、国内外を結ぶ重要な港として大きな役割を担っています。

▼ 2024 年輸出入コンテナ貨物取扱量　※港湾管理者からの情報を元に市作成



世界へ広がる、志布志港の可能性

志布志港の周辺地域では、多くの農産物や畜産物、水産物が生産されており、志布志港は、こうした地域の特産品を海外へ届ける重要な役割を担っています。

港には冷凍・冷蔵倉庫などが整備されており、食品の鮮度や品質を保ったまま輸出できます。また、全国で３港目となる「産直港湾」として、地域で生産された農林水産物や食品を海外へ送り出せる環境づくりが進められています。

さらに、志布志港は九州で唯一、穀物を効率よく輸入するための重要な港に指定されています。大型貨物船に対応した施設整備を進め、畜産飼料となる穀物を安定して受け入れることで、南九州の畜産業を支える役割も担っています。

▼　国際バルク戦略港湾のイメージ　提供元：鹿児島県

