

H O S O

細 島 港 を 核 と し た
グ ラ ン ド デ ザ イ ン

海・山・川がつながり、人・モノが行き交う
九州の宝
～ Treasure of Kyushu ～

S H I M A

平成 31 年 3 月
日向市

P O R T

【目次】

1. はじめに

1-1 前計画の改訂の趣旨	1
1-2 前計画の検証	2
1-2-1 前計画の将来像	2
1-2-2 前計画の検証	3
①細島港を核として、経済と産業を支える	3～7
②細島港を核として、賑わいと潤いをもたらす	8～9
③細島港を核として、安全と安心を確保する	9～10
ポート・オブ・ザ・イヤー	10
前計画の策定委員へのインタビュー	11
1-3 計画の位置付け	12～14
1-4 細島港を核とした将来像	15
1-5 計画の背景と目標期間	16

2. 細島港を核として、経済と産業を支える

2-1 インフラ整備・物流環境の充実	17
2-1-1 細島港の整備	17～18
2-1-2 道路網の整備	19～20
2-1-3 物流環境の充実	21～22
2-2 産業の振興と企業誘致	23～25

3. 細島港を核として、賑わいと潤いをもたらす

3-1 賑わいの創出	26～28
------------	-------

4. 細島港を核として、安全と安心を確保する

4-1 防災基盤・地域防災力の強化	29～30
-------------------	-------

5. おわりに

5-1 細島港を核としたグランドデザイン改定協議会 会長より	31
--------------------------------	----

参 考

I 細島港を核としたグランドデザイン改訂協議会 委員名簿	32
II 改訂経緯	33
III 前計画策定後の歩み	34

1. はじめに

1-1 前計画の改訂の趣旨（日向市長 十屋 幸平より）

「前計画を糧に、新計画を道しるべに 細島港を“九州の宝”へ！」



日向市が擁する細島港は、古くから海上と陸上を結ぶ交通の要衝として、時代とともに今日まで発展を続けてきました。

昭和39年には、日向・延岡地域が「日向延岡新産業都市」に指定され、県北地域の産業と生活を支える重要な社会基盤として、その役割を果たしてきました。

近年では、外貿コンテナ航路の開設やRORO船による関西・関東航路の就航、国際物流ターミナルの供用開始などをはじめ、その機能を充実させてきました。

これらのことは、企業や団体、国・県・市をはじめとした多くの先人たちの功績の賜物であると感謝いたしますとともに、私もその思いを引き継ぎ、細島港と圏域のさらなる発展と地方創生の実現に向け、精力的に取り組むを進めたいと考えております。

さて、「細島港を核としたグランドデザイン」は、市政60周年を迎えた日向市の発展をはじめとして、周辺地域の発展も視野に入れた新たな成長戦略として、平成24年2月に策定されたものであります。

前計画は、短期5年、中期10年以内、長期10年以降の目標を掲げ、細島港を核とした「経済と産業」の発展や「賑わいと潤い」の創出、「安全と安心」の確保を目指し、取り組みを進めてきたところであります。

計画の策定から7年が経過し、短期目標の多くは達成が実感でき、中期目標も徐々に進捗が図られています。特に、細島港や東九州自動車道・九州中央自動車道の整備、

企業立地が進んだことなど、様々な相乗効果により、細島港を取り巻く環境は著しく変化しております。

このような大きな変化を踏まえ、細島港の持つ経済・産業をはじめとした広域的な観点を重視するとともに、関係者の皆さまと認識や方向性を共有し、今後の取組みを推進するため、本計画を改訂したいと考えております。

また、細島港は、県内随一の国際貿易港であり、今日では「地域の宝」へと成長してきましたが、本計画に掲げた様々な目標を達成していくことで、隣県を含めた「九州の宝」へと発展していくことを目指したいと考えております。

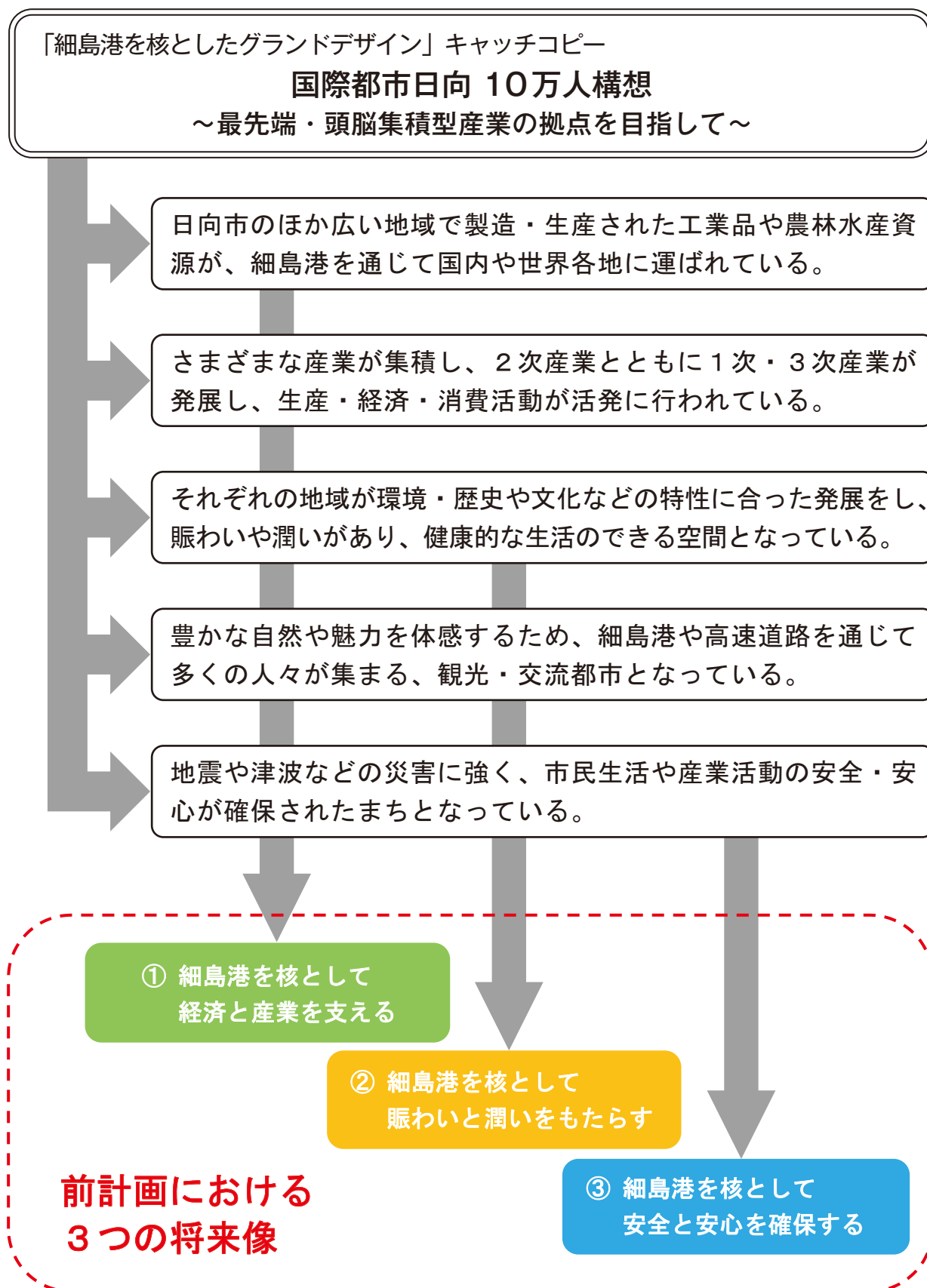
今後は、市民の皆さまをはじめ、企業や団体、国・県・延岡市・門川町をはじめとした各関係団体とさらに連携を深め、本計画の推進を図ってまいりたいと考えておりますので、ご理解とご協力をお願い申し上げます。

最後に、計画の改訂にあたり、ご尽力賜りました改訂協議会委員の皆さま、貴重なご意見等いただきました関係者の皆さまに対し、心より感謝申し上げます。

平成31年3月
日向市長 十屋 幸平

1-2 前計画の検証

1-2-1 前計画の将来像



1-2-2 前計画の検証

前計画は、左記3つの将来像の実現に向けて、分野ごとに短期5年以内・中期10年以内・長期10年後以降に分けた目標設定をしていました。

それぞれの目標設定について、6段階の評価を行いました。

完了(○)・事業中(A)・計画済(B)・検討中(C)・未着手(D)・評価なし(—)

① 細島港を核として 経済と産業を支える

以下、4分野の項目ごとに評価を行います。

1. 細島港の整備
2. 海上アクセスの強化
3. 高速道路網の整備
4. 国道や主要道路の整備

1. 細島港の整備

○完了 A 事業中 B 計画済 C 検討中 D 未着手 — 評価なし

目標期間	内 容	達成度・評価
短期 [5年以内]	・ガントリークレーンの増設  H24.7 コンテナターミナルの整備充実	○ H24.7 供用開始
	・コンテナターミナルの拡張	○ H30.10 完成
	・コンテナメンテナンス設備の新設	○ H25.3 建屋完成
	・蔵置場所の拡張	○ H30.10 完成
	・一般(バルク)貨物取扱岸壁の集約  国際物流ターミナル供用式典 H27.6 国際物流ターミナル(17号岸壁)の整備	○ H27.6 供用開始
中期 [10年以内]	港内の岸壁の再編・集約	A
	RORO船ターミナルの整備	C
	コンテナターミナルの機能充実 ・総合的なソフトの充実	A
	港内静穏度の確保 ・南北沖防波堤の完成	A 北沖防波堤は H30.2 完成
長期	工業港地区に新たな企業用地の造成と岸壁の整備 ・公有水面埋め立てによる用地造成(日向製錬所北側等)	C H28.2 港湾計画改訂

2. 海上アクセスの強化

○完了 A 事業中 B 計画済 C 検討中 D 未着手 ー評価なし

目標期間	内 容		達成度・評価	
短期 [5年以内]	中国直行航路の設定	・上海や青島など 	○	H25.10 就航
	国内航路の増便		C	横須賀市との連携
中期 [10年以内]	アジア主要港への航路の開設	・香港、シンガポールなど	D	
	国内航路の増便	・デیلیー化	D	
長期	更なる遠方への航路の設定	・インド、ドバイ、南米方面など	ー	

3. 陸上アクセスの強化
高速道路網の整備

○完了 A 事業中 B 計画済 C 検討中 D 未着手 ー評価なし

目標期間	内 容		達成度・評価	
短期 [5年以内]	東九州自動車道		○	H28.4 北九州～宮崎開通
	県内におけるスマートICの開設		A	国富 H31 予定
中期 [10年以内]	門川ICの双方向化	・門川南スマートインターチェンジ	○	H29.3 供用開始
長期	九州中央自動車道 (九州横断自動車道延岡線)	・全線開通	A	

4. 国道や主要道路の整備

○完了 A 事業中 B 計画済 C 検討中 D 未着手 — 評価なし

目標期間	内 容	達成度・評価
短期 [5年以内]	国道10号財光寺地区4車線化	A
	日向ICー国道10号アクセス道路完成 ・ 国道327号日向バイパス	○ H26.3 供用開始
	小倉ヶ浜有料道路の無料化  ・ 日向ICー県道15号(日知屋財光寺線)ー細島港	○ H25.5 無料化
中期 [10年以内]	国道327号日向バイパスの延伸	・ 定住自立圏の確立 A
	県道15号(日知屋財光寺線)	・ 暫定2車線区間の4車線化 D
	延岡南道路の無料化	C 料金低減に向け準備中
	県道51号(中野原美々津線)整備促進	○ 一部区間D
長期	国道10号平岩ー美々津間の道路改良	—
	県道15号(日知屋財光寺線)延伸	・ 将来構想(門川IC方面への延伸) —
	延岡ー日向間の産業道路	・ 将来構想(片側4車線化) —

前計画で挙げられた目標の達成状況は、短期5年以内のそのほとんどが完了、または事業中であり、順調に港湾や道路等の細島港及び周辺のインフラ整備が進んでいることが分かります。

また、海上・陸上アクセスにおいては、中国直行便の就航や東九州自動車道の開通など、県北地域、宮崎県にとっても重要な経済・産業基盤が整う中、今後は九州中央自動車道の早期開通が真に望まれています。

1-2-2 前計画の検証

以下では、前計画策定後の統計資料を用いて、目標の達成によって得られた効果等について、検証していきます。

統計データをもとに考察すると、細島港における港湾整備や道路整備等の進展に合わせて、コンテナ取扱量（図2）や貿易額（図3）は順調に伸びていましたが、平成28年からは、鉱石の産出国による輸出規制の影響により、輸入貨物取扱量（図1）及び貿易額が大きく減少に転じています。

細島港における原木輸出量（図4）は年々増加していますが、特に平成29年は前年から54%急増し、志布志港に次ぐ全国2位の取扱量となりました。

図1 細島港貨物取扱量の推移

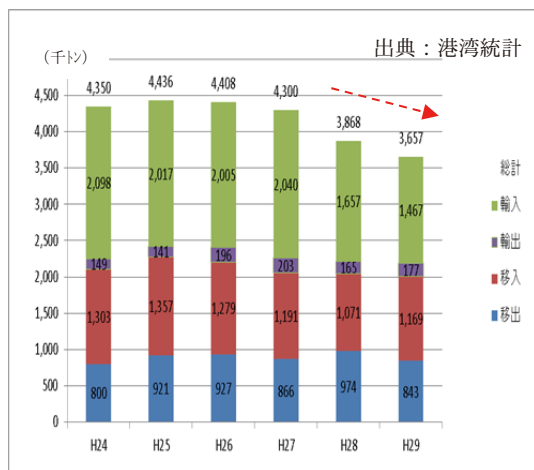


図2 細島港コンテナ貨物の推移

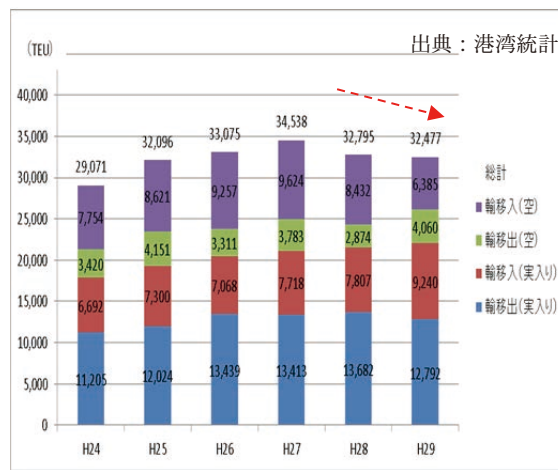


図3 細島港貿易額の推移

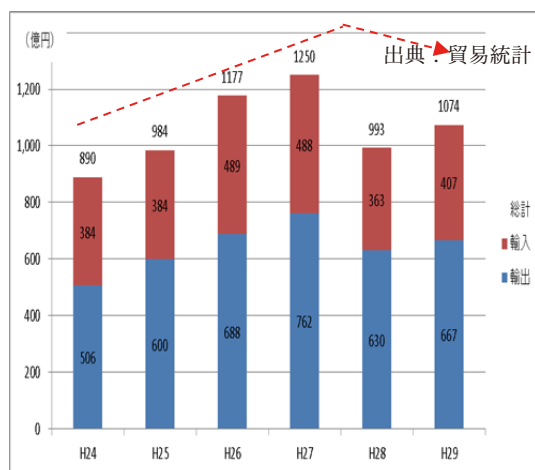
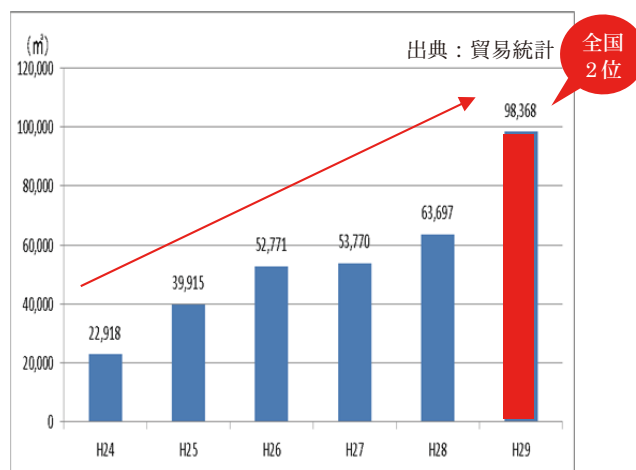


図4 原木輸出量の推移



一方、県道日知屋財光寺線の平成22年と平成27年の交通量比較(図5)は、小型車で28%、大型車では45%も増加しています。このことは、平成22年から平成27年までの間、27件の企業立地(図6 投資額約577億円、雇用者約880名)が進んだこと、小倉ヶ浜有料道路が無料化(平成25年5月)となったことが大きな要因であると言えます。



中国木材(株)企業立地調印式 H25.6

また、漁業の水揚量・水揚額(図7)は、ほぼ横ばいとなっていますが、いわがきの生産量(図8)は順調に伸びており、今後の展開が期待されています。

図5 交通量の推移(県道日知屋財光寺線)

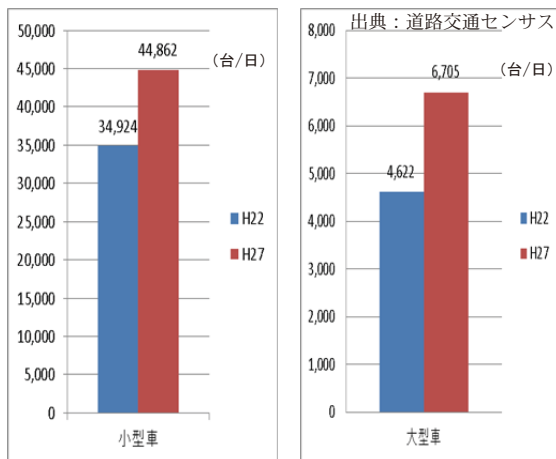


図6 企業立地状況の推移

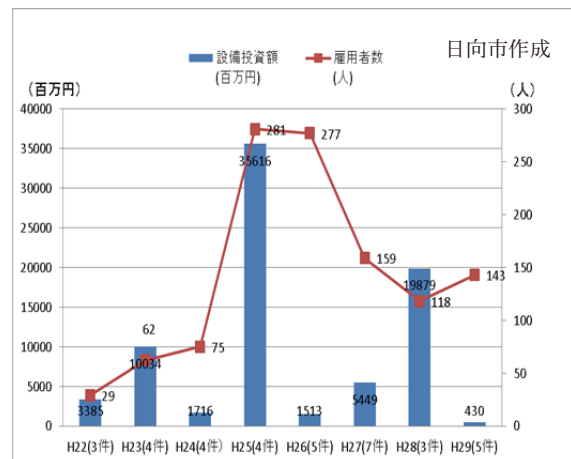


図7 漁業の水揚量・水揚額の推移

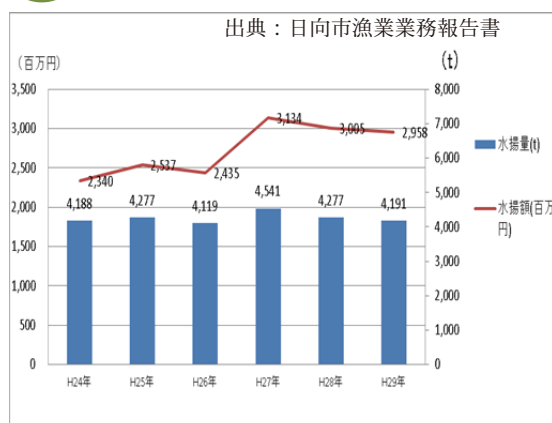
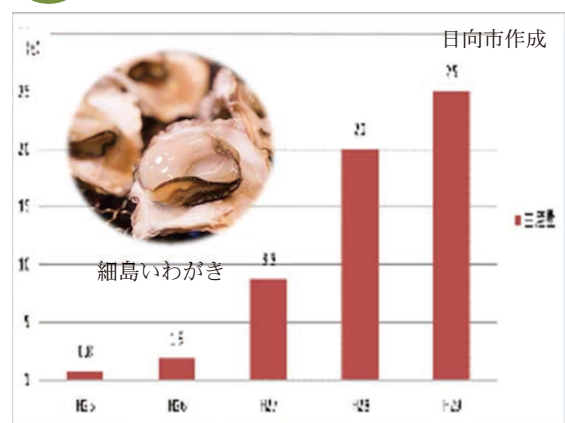


図7 いわがきの生産量の推移



② 細島港を核として 賑わいと潤いをもたらす

前計画では、賑わいと潤いの将来像に対する具体的な目標設定はありませんでしたが、クルーズ客船（図9）や自衛艦（図10）、練習船等の寄港に積極的に取り組み、賑わいの創出を図っています。

平成29年度の「海の駅ほそしま」来客数（図11）は、野菜・果物類の販売開始、世界Jrサーフィン選手権大会を日向市で開催、隣接地に牡蠣小屋「かき寧」が開店、県内初のみなとオアシスとして「みなとオアシスほそしま」が登録されたことなどの相乗効果があり、対前年比33%の伸び率となっています。



みなとオアシスほそしま
登録証交付式 H29.7



しらたか入港歓迎式
H29.5



かき寧（CM撮影）
H29.6

図9 クルーズ船乗客数・寄港数の推移

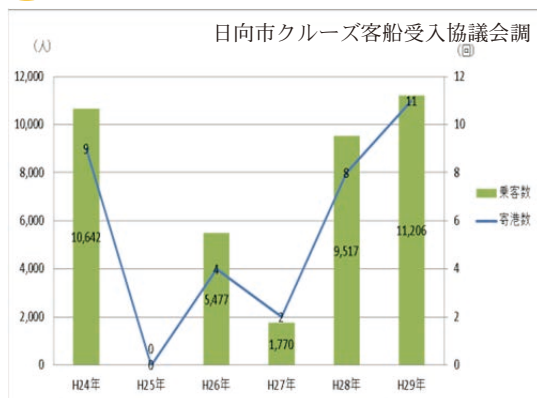


図10 自衛艦艇の入港数の推移

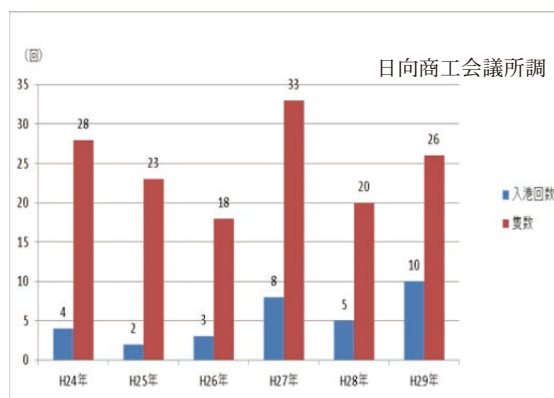
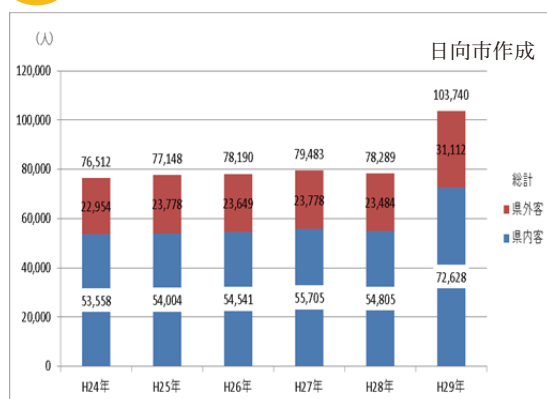


図11 海の駅ほそしまの来客数の推移



③ 細島港を核として 安全と安心を確保する

目標に掲げていた短期目標である地域防災計画の見直し、避難場所の確保や牧島山・防災桜園へつながる避難階段の整備など、予定より早くその取組みを完了しています。

中期計画に挙げていた避難タワーや避難路等の整備は、計画していた全16施設中の13施設がすでに完成しているなど、前倒しの対応により、地域住民や労働者の安全と安心の確保が図られていることが分かります。

官民が連携して取り組んでいる牧島山・防災桜園では、避難階段や避難場所が整備され、平成28年11月には、国連が制定した「世界津波の日」にチリ共和国との合同津波防災訓練を実施しました。記念として、チリ大使と地域住民が協同で植樹をしました。

また、桜の植樹やみなどを眺望できる散策路としても整備が進んでおり、地元住民だけでなく、近隣小学校の児童、県内外からの来訪者などにも親しまれています。



チリ共和国との合同津波防災訓練 H28.11



合同津波防災訓練記念植樹 H28.11

防災・減災対策

○完了 A 事業中 B 計画済 C 検討中 D 未着手 ー評価なし

目標期間	内 容	達成度・評価
短期 [5年以内]	・避難場所の見直し、確保	○
	・避難階段やスロープの設置  牧島山への避難階段	○
	・避難ビルの指定	○ 随時追加指定中
中期 [10年以内]	・避難タワー等の整備  永江避難タワー	A 16の内13施設完成 H31.2
	早期の港湾機能の回復	・ボートサービスビルの整備 C
長期	防潮施設の整備	・防潮堤・水門・胸壁の整備 C

【ポート・オブ・ザ・イヤー】

細島港は、官民一体となった企業誘致等を進めた結果、多くの雇用を生み出し、地域を活性化させていること、「みなと祭り」「花火大会」などの市民の賑わいの拠点となっていること、市民や港湾関係者が一体となった「防災拠点づくり」に取り組んでいることが総合的に評価され、平成28年1月にポート・オブ・ザ・イヤー2015を受賞しました。

細島港の受賞は、本計画にある3つの将来像全ての取組みが評価されたことになります。



ポート・オブ・ザ・イヤー2015 賞状



盾



表彰式 H28.1



受賞祝賀会 H28.3

【前計画の策定委員へのインタビュー】

前計画を策定いただいた当時の協議会の委員の方々に、現在までの状況や今後について、インタビューを行いました。

○日向地区建設業協会

会長 甲斐 英伸氏

前計画の策定から7年が経過し、細島港だけでなく、東九州自動車道をはじめとしたインフラ整備は、目標よりも急速に進んできたと実感している。

今後は、九州中央自動車道の早期整備が重要であり、熊本県を含めたストック効果に大いに期待しているところである。

一方、本市における大きな課題としては、国道327号バイパスの永田工区から「道の駅」とうごうまでの延伸である。通勤、産業、災害時などに対応できる道路として、極めて優先順位が高いと考えているため、本協会としても早期整備の実現に取り組んでいきたい。

○耳川広域森林組合 元代表理事組合長

甲斐 若佐氏

私は、以前から、日向市が発展していくためには、美郷町や諸塚村、椎葉村をはじめとした森林をどう活用していくかが重要であると言いつけてきた。

中国木材株式会社の進出においては、それまでも長期間の紆余曲折があり、平成25年の立地調印当時もまだ反対や賛成など様々な意見があった。

しかし、同社が立地したことで木材価格も安定した水準で維持が続き、林業の活性化につながっており、結果的に良かったと考えている。

また、同社の立地は、豊富な森林資源だけでなく、細島港が重要な決め手になったと聞いている。

今後も細島港を核として、森林資源をいかに有効活用していくかに懸っていると考えている。

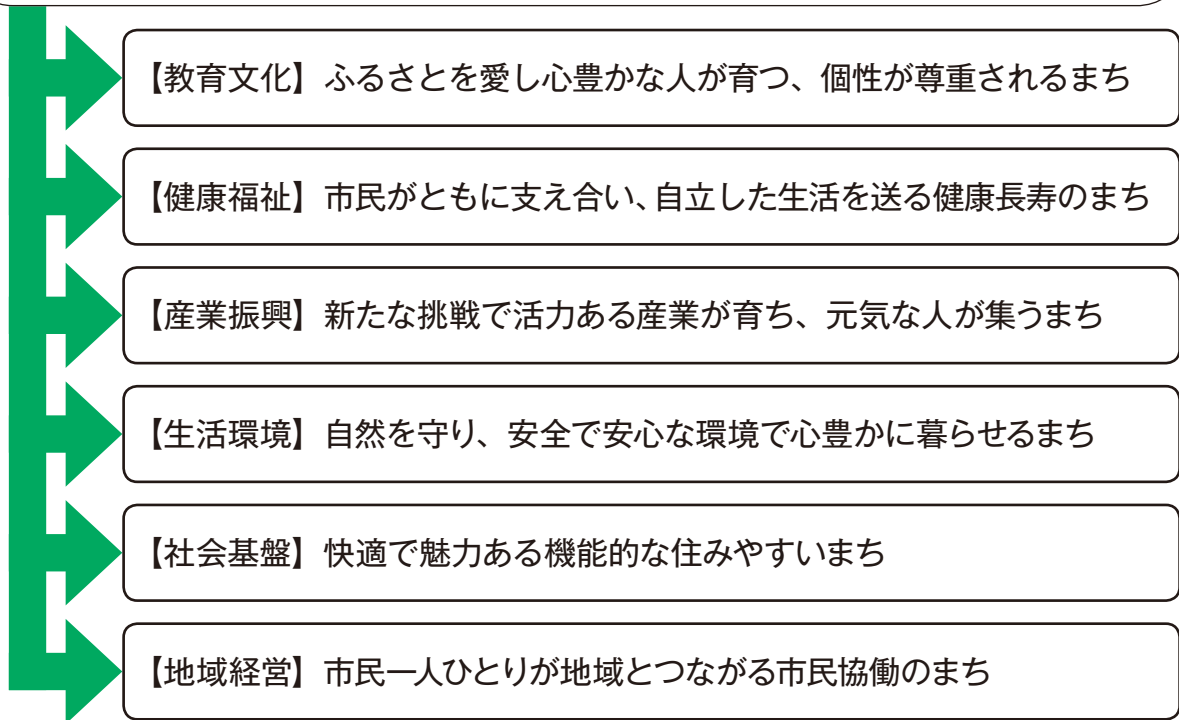
1-3 計画の位置付け

日向市の最上位計画である「第2次日向市総合計画」の構成は以下のとおりです。

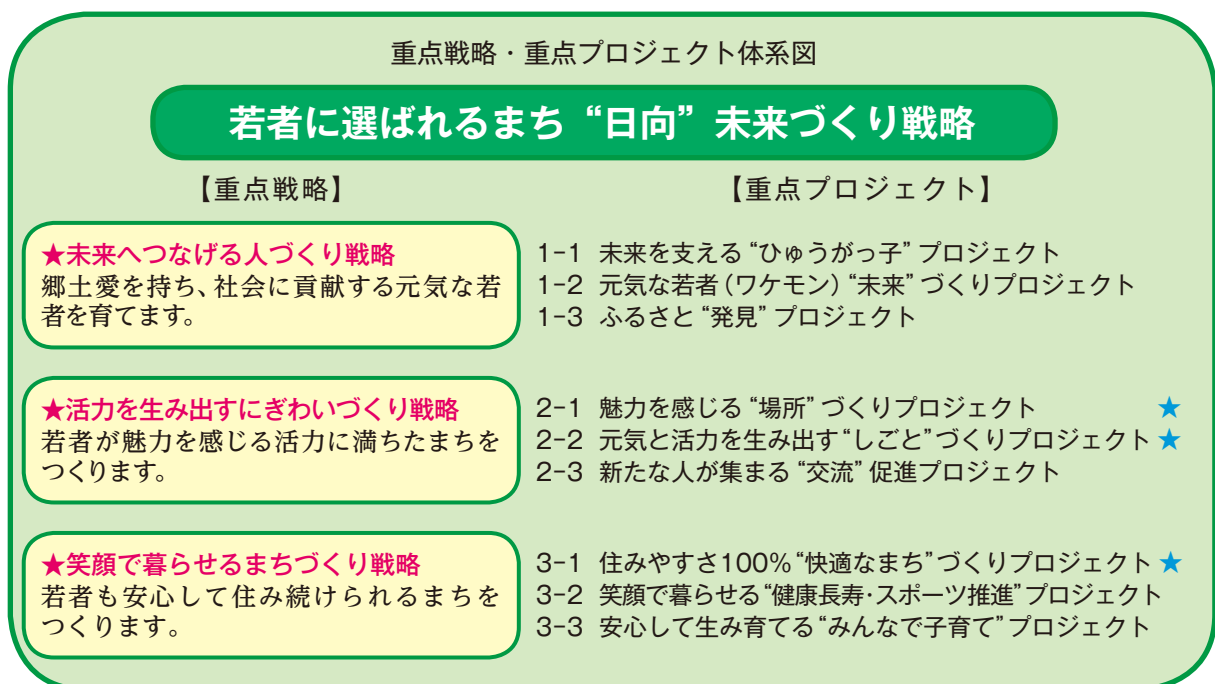
○第2次日向市総合計画（平成29～36年度）

「第2次日向市総合計画」キャッチフレーズ

海・山・人がつながり 笑顔で暮らせる元気なまち



○第2次日向市総合計画 重点戦略・重点プロジェクト体系図



「細島港を核としたグランドデザイン

2-1-1 細島港の整備

目 標 期 間	内 容		期 待 さ れ る 効 果
短 期 (5年以内)	埠頭の再編	港湾計画の変更	物流機能の強化
	国際物流ターミナル (16号岸壁)	岸壁の新設 埠頭用地の整備 ※図1	取扱貨物量の増加
	RORO船の大型化に対応する 岸壁及びヤード	岸壁の新設 埠頭用地の整備	定期航路の拡充、取扱貨物量の増加、モーダルシフトの推進、物流の効率化
	細島港白浜地区コンテナターミナル	コンテナターミナル拡張・機能強化 	取扱貨物量の増加、利便性向上、物流機能の強化
	細島工業港1,2号岸壁上屋	トイレ、多目的スペース整備	クルーズ客船受入れ機能充実
	南沖防波堤	防波堤の完成	静穏度の向上により、船舶の安全性の確保、荷役作業の稼働率向上及び津波に対する浸水被害の低減
中 期 (概ね10年)	18号岸壁	岸壁の新設 ※図2	取扱貨物量の増加
	国道10号と18号岸壁のアクセス道路	新たな臨港道路の整備 (一部供用開始)	物流の効率化、利便性向上、工事用道路としての活用
長 期 (10年以降)	北沖防波堤	18号岸壁整備に伴う、北沖防波堤の延伸	港内静穏度の確保



木材拠点16号岸壁の整備



18号岸壁の整備

① 細島港を核として 経済と産業を支える

2-1-2 道路網の整備

現状と課題、課題に対応する目標設定

平成28年4月、高速道路の空白地帯であった宮崎県にとって、長年の悲願ともいえる東九州自動車道宮崎～北九州間の開通を迎えました。

また、九州中央自動車道の整備も進捗が図られ、人やモノの移動が円滑になってきたと実感できるようになってきました。

高速道路網のストック効果をさらに活かすためには、高速道路の周辺アクセス道路等の整備や延岡南道路の料金低減等、交通量の実態や利用者のニーズに合わせた細島港周辺の国・県・市道の充実・改良等が必要となっています。

また、九州中央自動車道の整備は、熊本県からの人とモノの流れを生み出すことが可能となることから、細島港をはじめとした産業や物流、観光等のストック効果としても期待されており、早期の全線開通が望まれているところです。

さらには、東九州自動車道の全線開通や4車線化の実現についても、細島港の取扱貨物量の増加や経済の活性化等を図る上で必要となってきます。

上記をはじめとした課題に対応するため、下記のとおり目標を設定しました

目標期間	内 容		期待される効果
短期 (5年以内)	国道10号	財光寺地区4車線化	物流の円滑化、安全性向上
	延岡南道路	料金低減	国道10号の渋滞緩和、物流の効率化
	九州中央自動車道	「山都中島西～矢部」間の開通	取扱貨物量の増加、圏域経済の活性化、航路の増便など
	国道218号高千穂日之影道路	「日之影深角～平底交差点」間の開通	取扱貨物量の増加、圏域経済の活性化、航路の増便など
中期 (概ね10年)	市道中央通線	日向市駅～細島商業港の県道昇格	シンボルロードとして、電線類の地中化等の質の高い整備により、安全で潤いと賑わいのある空間の創出
	国道327号バイパス	日向IC～国道327号(永田工区)の早期完成	物流の円滑化、安全性向上
	延岡南道路	無料化	国道10号の渋滞解消、物流の効率化
	国道218号五ヶ瀬高千穂道路	全線開通	取扱貨物量の増加、圏域経済の活性化、航路の増便など
	県道15号(日知屋財光寺線)	新開橋～竹島入口の4車線化	物流の円滑化、安全性向上

2-1-2 道路網の整備

目 標 期 間	内 容		期 待 さ れ る 効 果
長 期 (10 年以降)	県道 15 号 (日知屋財光寺線)	小倉ヶ浜大橋ー総合公園入口の 4 車線化	物流の円滑化、安全性向上
	国道 327 号バイパス	国道 327 号 (塩見・永田地区) ～道の駅「とうごう」の延伸	物流の円滑化、安全性向上
	東九州自動車道	4 車線化	取扱貨物量の増加、圏域経済の活性化、航路の 増便など
	東九州自動車道	全線開通	取扱貨物量の増加、圏域経済の活性化、航路の 増便など
	国道 10 号	旭ヶ丘ー船越間の道路改良 (4 車 線化)	取扱貨物量の増加、圏域経済の活性化、航路の 増便など
	九州中央自動車道	全線開通	取扱貨物量の増加、圏域経済の活性化、航路の 増便など
構 想	県道 15 号 (日知屋財光寺線)	門川 I C 方面への延伸	物流の効率化、安全性向上



九州中央自動車道及び
東九州自動車道の整備状況



国道10号旭ヶ丘―船越間の道路改良



国道327号バイパス及び県道日知屋財光寺線

① 細島港を核として 経済と産業を支える

2-1-3 物流環境の充実

現状と課題、課題に対応する目標設定

近年、港湾や高速道路等のインフラの充実に伴い、物流面における細島港のポテンシャルが高まっています。

また、長距離トラックドライバー不足やモーダルシフトの推進、CO₂排出量削減といった環境への配慮、災害時の代替輸送の確保等が課題となっていますが、その解決策とも言える船舶の重要性は年々高まっています。

以前から細島港周辺の倉庫不足が課題とされていたため、倉庫業を営む港湾運送事業者へヒアリングを行いました。倉庫の必要性や考え方には、様々なものがありました。

「自社倉庫のみで十分な対応ができています」、「自社倉庫では不足するため他社倉庫や県営倉庫を借りて対応している」、「倉庫の新設を検討している」、「ピーク時には県内だけでなく他県の倉庫を借りて対応している」など、営業形態や取扱貨物等により、大きく違いがあることが分かりました。

このような現状に対する全事業者の共通する考えとして、今後は九州中央自動車道等の整備に伴う新規貨物の獲得やスポット貨物への対応、中・長期的に商業港地区の緑地化を視野に入れた商業港倉庫の移転が必要とされていることから、共同倉庫の設置を検討していきたいという意見が出されました。

共同倉庫では、民間と行政が連携して取り組むことで、安価な価格設定が可能となること、新規やスポット貨物の獲得やトライアルで利用しやすい環境を整えることができることがメリットとして考えられます。さらに、共同輸配送によるコスト削減や効率化も可能となることが考えられます。

デメリットとしては、各社の様々なシステムや作業等の標準化が必要となることなどが挙げられます。

コンテナターミナルについては、効率的な荷役システムの構築や荷役機械の機能強化を図ることが国際競争力の強化につながります。

また、ポートセールス活動や横須賀市久里浜港との連携等を進め、航路の増便や拡充につなげることは、取扱貨物量の増加や共同倉庫の建設等の様々な取組みに必要となります。

上記をはじめとした課題に対応するため、下記のとおり目標を設定しました。

目標期間	内 容		期待される効果
短期 (5年以内)	物流効率化法	はっこう21のリプレースに併せて幹線部分の輸送を海上輸送に転換	トラック乗務員の労働時間短縮による労働環境の改善、運送事業への雇用の拡大
	細島港の現状・活用PR	企業を対象に細島港利活用の提案	企業の経費削減及び取引拡大など

2-1-3 物流環境の充実

目 標 期 間	内 容		期 待 さ れ る 効 果
短 期 (5年以内)	倉庫	倉庫の新設	物流の効率化、取扱貨物量の増加
	共同倉庫	先進事例、設置主体や運営方法等の検討	
	細島港白浜地区コンテナターミナル	チェックンブリッジ増設 トラックスケール設置 効率的な荷役システムの構築 荷役機械の高度化・導入検討	取扱貨物量の増加、利便性向上、物流機能の強化
	内航フィーダー	内航フィーダーの増便	利便性の向上、取扱貨物量の増加
	外貿航路	中国・韓国航路の増便 台湾航路の誘致	利便性の向上、取扱貨物量の増加
中 期 (概ね10年)	特定流通業務施設と物流拠点	日向 IC、門川 IC、延岡 JCT 付近への施設整備と拠点形成	取扱貨物量の増加、雇用の創出 (物流機能を兼ね備えた倉庫を複数誘致することで、宮崎、鹿児島向け貨物を北部九州を経由することなく取り扱えるようになるとともに、西九州への貨物の取り扱いも可能)
	共同倉庫	設置主体や運営方法等の決定 倉庫の新設	新規貨物の獲得、物流コスト削減、輸配送の効率化、取扱貨物量の増加、
	商業港倉庫	移転先としての県有地、その他用地の確保	物流の効率化、商業港緑地の整備促進
	国内航路	堺泉北港や久里浜港等との航路検討 フェリー航路の検討 RORO 船航路のデイリー化	経済の活性化、企業の経費削減、取引拡大や新たな企業進出 モーダルシフトの推進 利便性の向上、取扱貨物量の増加
	東南アジア航路	東南アジア航路の誘致	利便性の向上、取扱貨物量の増加
長 期 (10年以降)	国内航路	フェリー航路の誘致	取扱貨物量の増加



南王丸 関東航路



はっこう21 関西航路

① 細島港を核として 経済と産業を支える

2-2 産業の振興と企業誘致

現状と課題、課題に対応する目標設定

業種を問わず、多くの企業において、労働者不足や高齢化が深刻な問題となっています。

さらに、宮崎県は高校卒業後の県内就職率（地元定着率）において、全国最低レベルが長年続いていました。そのため、近年では、キャリア教育の推進を積極的に取り組み、日向商工会議所は第6回キャリア教育推進連携表彰において最優秀賞を受賞し、財光寺小学校及び大王谷学園が文部科学大臣賞を受賞するなど、全国的にも高い評価を得るまでに至っています。今後は、キャリア教育の推進とともに、海事産業の人材の育成にも取り組んでいく必要があります。

また、平成29年7月に宮崎県初の「みなとオアシス」として「みなとオアシスほそしま」が国土交通省港湾局から登録されましたが、新たな特産品の開発やSea級グルメ全国大会への出店等、今後の展開が求められています。

近年は、企業立地が進み、細島港周辺だけでなく延岡市等においても、企業が立地するための用地不足が課題となっています。また、企業によっては、臨海部ではなく内陸部を希望することや、その他の多様なニーズに応えることが必要となっています。

今後、期待されている新エネルギー源として、メタンハイドレートがありますが、採掘コストや安全性等が課題とされています。一説では、日本の近辺には日本で使用されている天然ガスの約100年分もの埋蔵量があるとの調査結果がありますが、正確には公表されていません。日向灘付近にも相当な量が埋蔵されているとされていますが、今後、資源化に向けた様々な課題が解消された際には、新たな経済・産業の起爆剤となることが予測されています。

上記をはじめとした課題に対応するため、下記のとおり目標を設定しました。



出前授業の様子（キャリア教育）



みなとオアシスSea級グルメ全国大会in
魚津 H29.11

2-2 産業の振興と企業誘致

目 標 期 間	内 容		期 待 さ れ る 効 果
短 期 (5年以内)	労働者不足	外国人労働者の受入環境整備 キャリア教育の推進 生産性の高い設備投資	人材不足の解消、地元定着率の向上 生産性の向上
	海事産業の人材	出前講座、港湾カレッジ等の検討	海事産業の人材の確保、地元定着率の向上
	林業担い手	地域内の苗木生産、造林、素材生産、製材、加工、流通の従業員の増加	「伐って、使って、すぐ植える」という資源循環型 林業の構築による、木材、木材製品の安定供給
中 期 (概ね10年)	特産品	特産品開発、Sea級グルメ全国大会への出店・誘致	6次産業化、経済の活性化
	工業団地	延岡JCT周辺、日向市内陸部への工業団地の整備、企業誘致	製造・物流関連企業の立地による圏域経済の活性化、貨物量の増加
	工業振興	県北地域の工業会と自治体等が連携し、企業の成長を推進	圏域経済の活性化
	18号岸壁	18号岸壁背後地の埋め立てによる用地造成	企業の立地、雇用の確保、地域経済の活性化、定住人口の増加
長 期 (10年以降)	新エネルギー資源	メタンハイドレート等による発電や供給拠点形成の検討	経済活性化、貨物量の増加
構 想	企業誘致及び物流拠点(倉庫群)	産業団地の整備(東九州自動車道付近)	細島港の活用促進及び企業進出による雇用及び産業活性化
	木材取扱量	目標 全国1位	林業の活性化、経済の活性化

将来の姿

平成30年6月に「重要港湾細島港整備促進民間期成会」が設立され、7月には総決起大会が開催されるなど、細島港の整備促進の機運が高まる中、10月には九州初となる女性の組織「ひむか港づくり女性の会」が設立されており、民間を中心とした動きが活発になってきています。

このような動きに大きく後押しされ、官民一体となった取組みにより、短期目標が着実に進み、細島港の全体的な取扱貨物量が増加し、RORO岸壁の整備につながっています。

道路網では、短期目標を着実に進めることで、アクセス道の安全性の向上、物流の効率化が図られ、細島港の取扱貨物量の増加や圏域経済の活性化につながっています。

物流面では、ハード・ソフト両面の取組みが進み、細島港の利便性や就航環境が向上し、航路の増便や拡充が図られています。さらに、共同倉庫の研究の結果、民間と行政が一体となり倉庫の建設が進み、その後の運営体制も確立されています。

産業・企業誘致面では、労働者不足の対策や担い手の確保など、産業の振興や企業誘致を進める上で基本となる取組みが継続的に推進され、徐々にその効果が表れています。

細島港及び道路網の整備がもたらす物流の効率化により、工業団地の整備に合わせた新たな企業・産業の誘致、振興が推進されています。

木材取扱量は、輸出や移出が順調に増加を続け、全国の港湾の中で1位に至っており、木材・木材製品の安定供給が図られ、就業人口も増加しています。

上記の取組みに加えて、新エネルギーなどの新たな挑戦により、雇用が創出されるとともに経済が活性化し、定住人口の増加（＝定住自立圏の確立）につながっています。



重要港湾細島港整備促進民間期成会
設立総会 H30. 6



ひむか港づくり女性の会
設立総会 H30.10



高速道路と細島港のストック効果を
アピールする総決起大会 H30. 7

② 細島港を
核として
賑わいと潤い
をもたらす

3-1 賑わいの創出

現状と課題、課題に対応する目標設定

現在、細島港においては、年間10回程度のクルーズ客船や自衛艦艇等を受け入れています。今後、受入環境の整備に取り組むとともに、定期航路やバルク船等の物流に支障がないように共存を図ることで、港全体の有効活用を図っていくことが必要です。

平成28年2月の細島港港湾計画の改訂において、細島港商業港地区及び幡浦地区が緑地として位置付けられました。

地域の現状として、旧細島駅跡地は、現在、日向市の所有地となっていますが、利活用の方向性が定まっています。

商業港地区で営業している倉庫については、将来的に工業港地区への移転等を見据えることとなっており、その移転先の確保が課題となっています。

「みなとオアシスほそしま」周辺においては、大型バスの駐車できるスペースがないことやトイレ不足といった受入環境の整備が課題となっています。

また、「海の駅ほそしま」をはじめとした、オアシスの構成施設の情報発信やまち歩きコースの開設、特産品の開発といったソフト面の充実、カフェなどの賑わい施設等のハード整備も一体となって取り組むことで、さらなる誘客と満足度の向上を図り、滞在時間の延長につなげていくことが必要です。

幡浦地区では、地域の長年の懸念であるチップヤードの移転が課題となっており、早期解決が望まれています。

岸壁やコンテナターミナルの整備が進む一方、自然の磯場環境が貴重となってきています。近年、海洋において海草等により吸収・固定される炭素「ブルーカーボン」が注目されており、地球温暖化への対応が本格化する中、港湾における藻場・浅場の整備によるCO2削減について官民が一体となり活動していくことが求められています。

上記をはじめとした課題に対応するため、下記のとおり目標を設定しました。

目 標 期 間	内 容		期 待 さ れ る 効 果
短 期 (5年以内)	訪日外国人旅行者のための受入環境	(ハード面) 港湾施設へのトイレ、観光案内、交流スペース、Wi-Fi等の整備 (ソフト面) ・市内観光周遊バスの充実 ・多言語対応市内公共交通マップの作成 ・多言語対応観光交通案内 Web ページの作成	訪日外国人旅行者の快適・円滑な観光により、観光消費の拡大につながり、クルーズ船旅行客が次回、F I T (個人旅行や家族旅行) として来訪を期待
	認定「海の駅」	車で陸から、ボートなどで海から、どちらからでもアプローチできるマリンレジャーの地域活性化拠点の整備	舟艇利用者の利便性を高める施設としての位置づけの他、さまざまな活動を通じマリンレジャーの玄関口、子供たちへの海洋教育拠点、地域活性化のシンボル拠点としてとしての活用が可能
	「海の駅ほそしま」	本市の新鮮な海の幸を提供する「海の駅ほそしま」を食の拠点として、観光客に話題性の高い「細島いわがき」などの情報発信	観光誘客、観光消費の拡大
	「細島まち歩きルート」	細島地区の優れた自然景観や歴史・文化的資源を活かした町歩きコースの開設	新たなクルーズ客船のオプションルツアーとして活用
	賑わい施設	物産、カフェなどの店舗誘致	観光地、オアシス等の交流人口・滞在時間・消費額の増加、地域の活性化
	大型バス等の受入環境	トイレ整備、駐車場の確保	観光地等の交流人口・滞在時間・消費額の増加、地域の活性化
	磯場への道路	牧島山からの磯場への道路整備	親水空間への誘導、観光誘客
	牧島山	トイレの整備	ウォーキングコースの確立、観光誘客
	細島港の知名度	通称の検討と決定	PR 効果の向上、観光誘客
	旧細島駅跡地	利活用策の検討と実施	地域の活性化
	藻場・浅場造成	ブルーカーボンの活用	官民一体となった港湾環境への取組
中 期 (概ね10年)	細島港の知名度	国際姉妹港・友好港の締結	観光地等の交流人口・滞在時間・消費額の増加、地域の活性化
	特産品	特産品開発、Sea級グルメ全国大会への出店・誘致	観光地等の交流人口・滞在時間・消費額の増加、地域の活性化
	緑地(倉庫・チップヤード移転)	商業港地区・幡浦地区の年次整備	親水空間の創出、観光地等の交流人口・滞在時間・消費額の増加、地域の活性化
	国内航路	フェリー航路の検討	
長 期 (10年以降)	国内航路	フェリー航路の誘致	取扱貨物量の増加、交流人口の増加

② 細島港を核として 賑わいと潤いをもたらす

ブルーカーボンについて



ブルーカーボンとは

- 2009年10月に国連環境計画 (UNEP) の報告書において、海洋生物に取り込まれた (captured) 炭素が「ブルーカーボン」と命名され、吸収源対策の新しい選択肢として提示された。
- 四方を海に囲まれた日本にとっては、沿岸域の吸収源としてのポテンシャルは大きく、ブルーカーボンの活用にあたっては、その評価方法や技術開発の確立が重要となる。

国連環境計画 (UNEP) の報告書
「ブルーカーボン」



【ブルーカーボンについて】

- ・ 海表面の0.2%にあたる沿岸域にて50%以上を吸収
- ・ 陸より海の方が多くの炭素を吸収 (1.5倍程度と推定)

ブルーカーボンに関与する
海洋生物の例

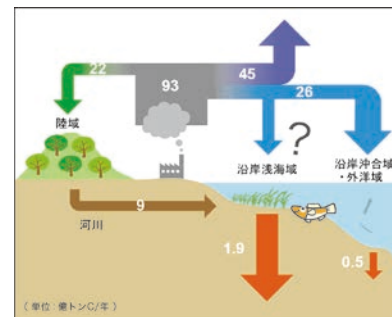


アマモ
写真:「ブルーカーボン」(地人書館)



マングローブ林
写真:港湾空港技術研究所

炭素循環のイメージ



出典:「ブルーカーボン」(地人書館)

排出された二酸化炭素のうち、一部が陸域(22億t-C/年)や海洋(26億t-C/年)に吸収される。

1

出典: 国土交通省

将来の姿

平成30年9月、細島港周辺の各種団体や民間企業、国、県、市により「細島港商業港地区の活性化に向けた将来構想策定協議会」が設置され、細島港商業港地区及び幡浦地区に位置付けられた緑地を中心とした、将来構想や整備方針等について、議論を深めています。

その結果を受けて、細島港周辺のハード・ソフト両面の充実を図ることで、まず地元住民の満足度が高まっています。そのことが、市外、県内外、国内外の観光客等に対しても満足度が高まることとなり、細島港周辺だけでなく、県北地域や県央地域への波及効果も高まっています。

観光客が増加するとともにリピート率も高まり、観光産業等の活性化につながることで、賑わいが賑わいを呼ぶ好循環が生まれています。

③ 細島港を 核として 安全と安心を を確保する

4-1 防災基盤・地域防災力の強化

現状と課題、課題に対応する目標設定

細島港周辺における防災施設等の整備については、予定より早期に整備が進んでおり、周辺住民や労働者の安全・安心の確保が図られています。今後の整備も進めながら、避難訓練等による被害の防止・低減も同時に進めていく必要があります。

一方、細島港周辺には、国や県等の出先機関が複数存在していますが、これらの機関は災害応急対策及び復旧・復興の拠点として、大規模な津波が発生した場合でも、その機能を維持・確保することが非常に重要となっています。

しかし、いずれも臨海部の海拔の低い場所に位置しており、津波襲来時には、その機能を維持することが困難とされていますので、防災機能を備えた合同庁舎の整備が必要となっています。

また、細島工業団地付近では、日常的に大型車両等の交通量が増加しており、安全性の確保や交通事故の防止のため、特に臨港道路における交通安全対策が求められています。

上記をはじめとした課題に対応するため、下記のとおり目標を設定しました。

目標期間	内 容		期待される効果
短期 (5年以内)	避難場所	特定避難困難地域に避難タワー等の整備	想定されている津波被害者 15,000 人の解消
	避難訓練	牧島山等の避難場所への避難	整備した津波避難施設への避難訓練の実施による人命被害の解消（ハード事業を生かすソフト事業）
	防波堤	細島港白浜地区余島の防波堤の強化	防波堤強化による津波来襲時の減災効果
	臨港道路	交通安全対策	安全性確保、交通事故の防止
中期 (概ね10年)	津波による港湾漂流物	細島港及び工業団地付近の流出防止対策	岸壁等で保管しているコンテナや木材等の流出防止による被害軽減
	防災合同庁舎	防災合同庁舎の建築	早期の復興・支援体制の確保
長期 (10年以降)	細島港工業港地区・白浜地区・商業港地区の防潮施設	防潮堤（L1）・水門・胸壁の整備	L1 津波から生命・財産の保全 高潮時の減災、津波来襲時の減災効果

③ 細島港を核として
安全と安心を確保する

将来の姿

避難施設や防波堤等のハード整備と避難訓練等のソフト対策によって、効果的な防災対策が図られており、災害時においても万全の体制が確立されています。

大津波襲来時においても、復旧・復興の拠点として必要な国・県の出先機関の機能が保たれ、迅速な初動が可能となっています。

また、災害緊急支援物資の輸送拠点として、早期に港湾機能を回復させる体制が整っています。

長期目標にある防潮施設の整備に向けて、住民や企業、国・県・市・町が一体となった整備促進に取り組んでおり、日本一の安全と安心が確保されたまちづくりを目指しています。



牧島山避難広場



津波防災訓練

5. おわりに

5-1 細島港を核としたグランドデザイン改定協議会 会長より

「官民が知恵を出し合い、海図のない大海を渡ろう！」

前計画の策定から7年を経て、数か月にわたって民間企業や業界団体、行政の各部門の代表者と「グランドデザイン」改定について意見を交わしてきました。

7年の間に、東九州道の北九州市までの全通や新たな企業立地、ポート・オブ・ザ・イヤー2015の受賞など、全国的には少子高齢化が叫ばれる中、日向市を中心とする県北地域は着実な歩みを遂げてきました。

一方で、コンテナの伸び悩みや内航ネットワーク強化の必要性、港頭地区の狭隘など課題についても議論されました。

インフラ整備に関してはフローとストックとのバランスが重要ですが、今後は、造れば使われた高度成長期とは異なった地域経済モデルを模索し、海図のない大海に乗り出すこととなります。官民が多くの知恵を出し合って、活きた「グランドデザイン」となることを願っています。

細島港を核としたグランドデザイン改訂協議会 会長
長崎県立大学経営学部国際経営学科
教授 山本 裕



参 考

I 細島港を核としたグランドデザイン改訂協議会 委員名簿

	所 属	役 職	氏 名
1	長崎県立大学経営学部国際経営学科	教授	会長：山本 裕
2	細島港運協会・細島地区海運組合	事務局長・専務理事	副会長：浅尾 新一
3	旭化成株式会社延岡支社	次長兼企画管理部長	山本 卓也
4	中国木材株式会社	生産本部長	中山 育雄
5	センコー株式会社 日向PDセンター	所長	船津 和志
6	日本通運株式会社延岡支店	国際輸送課長	谷口 一郎
7	八興運輸株式会社	常務取締役	佐藤 博文
8	日向運輸株式会社	常務取締役業務部長	吉野 彰仁
9	日向市漁業協同組合	代表理事組合長	是澤 喜幸
10	宮崎県トラック協会県北支部	支部長	和田 憲明
11	国土交通省延岡河川国道事務所	所長	田浦 峰星
12	国土交通省宮崎港湾・空港整備事務所	所長	藤澤 友晴
13	国土交通省宮崎運輸支局	支局長	嘉村 英夫
14	宮崎県県土整備部北部港湾事務所	所長	平部 隆典
15	宮崎県県土整備部日向土木事務所	所長	明利 浩久
16	みなとオアシスほそしま協議会	会長	河野 豊
17	牧島山防災・桜園保全共同体協議会	会長	木下 唯雄
18	日向商工会議所	専務理事	黒木 正一
19	延岡市企画部企画課	課長	赤木 繁男
20	延岡市商工観光部工業振興課	課長	河野 修
21	門川町まちづくり推進課	課長	岩田 一男
22	日向市産業集積・物流担当	理事	甲斐 敏
23	日向市商工観光部	部長	福田 幸一
24	日向市商工観光部観光交流課	課長	長山 尚広
25	日向市農林水産部林業水産課	課長	松永 雅春
26	日向市総務部防災推進課	課長	長友 正博
27	日向市建設部都市政策課	課長	古谷 政幸
28	日向市商工観光部商工港湾課	課長	春尾 和人

Ⅱ 改訂経緯

(1) 第1回「細島港を核としたグランドデザイン」改訂協議会

日時：平成30年5月30日（水）

内容：改訂の趣旨、各団体等の現状と課題、現在と今後の取組みについて



(2) 第1回行政会議

日時：平成30年6月20日（水）

内容：骨子（案）、目標設定等について

(3) 第2回「細島港を核としたグランドデザイン」改訂協議会

日時：平成30年6月27日（水）

内容：骨子（案）・イメージ等について



(4) 第3回「細島港を核としたグランドデザイン」改訂協議会

日時：平成30年8月2日（木）

内容：改訂（素案）等について
キャッチフレーズについて



(5) 「細島港を核としたグランドデザイン」書面協議 平成30年9月

(6) 「細島港を核としたグランドデザイン」書面確認 平成31年2月

前計画策定後 (H24.2 以降) の歩み

年 月	分 類	項 目
H24.7	細島港の整備	ガントリークレーン増設
H25.10	物流環境の充実	中国直行便就航
H25.3	物流環境の充実	コンテナメンテナンス建屋完成
H25.3	物流環境の充実	宮崎 45 フィートコンテナ物流特区認定
H25.5	道路網の整備	小倉ヶ浜有料道路の無料化
H25.6	産業の振興	中国木材(株)企業立地調印式
H26.10	産業の振興	工業用水 50 周年式典
H26.3	道路網の整備	東九州自動車道 日向 I C ～都農 I C 開通
H26.3	道路網の整備	日向 I C - 国道 10 号アクセス道路供用開始
H27.5	細島港・道路網の整備	インフラストック効果(経済財政諮問会議資料に細島港事例紹介)
H27.6	細島港の整備	国際物流ターミナル(17 号岸壁) 供用開始
H28.1	細島港・物流・産業・防災	ポート・オブ・ザ・イヤー 2015 受賞
H28.2	ビジョン・計画	細島港港湾計画改訂
H28.4	道路網の整備	東九州自動車道 北九州～宮崎市開通
H28.11	地域防災力	「世界津波の日」合同津波防災訓練記念植樹
H29.3	ビジョン・計画	物流拠点づくり戦略ビジョン策定(宮崎県北部広域行政事務組合)
H29.3	道路網の整備	門川スマート I C 供用開始
H29.3	物流環境の充実	細島港コンテナ取扱量 50 万 TEU 達成記念式典
H29.7	物流環境の充実	横須賀市久里浜港～細島港トライアル
H29.7	賑わいの創出	「みなとオアシスほそしま」登録
H30.3	細島港の整備	細島駿潮所 国登録有形文化財登録
H30.4	細島港の整備	石井啓一国土交通大臣 細島港視察
H30.6	細島港の整備	「重要港湾細島港整備促進民間期成会」設立
H30.8	細島港の整備	日本港湾協会九州地区連合会副会長に十屋市長就任
H30.9	賑わいの創出	「細島港商業港地区の活性化に向けた将来構想策定協議会」設置
H30.10	細島港の整備	「ひむか港づくり女性の会」設立
H30.11	賑わいの創出	「細島港清掃活動」細島地区区長公民館長会緑綬褒状受賞
H31.3	ビジョン・計画	細島港を核としたグランドデザイン改訂

細島港を核とした グランドデザイン 2019. 3

発行 日向市

〒883-8555

宮崎県日向市本町 10 番 5 号

日向市商工観光部 商工港湾課

TEL 0982-52-2111

A faint, light gray outline map of the island of Kyushu, Japan, serves as the background for the entire page. The map shows the main island and its surrounding smaller islands and peninsulas.

を 港 島 細 た し と ド ソ ラ ン ザ イ ン

海・山・川がつながり人・モノが行き交う

九州の宝
～ Treasure of Kyushu ～