



港 格：重要港湾
港湾管理者：宮古島市
所在地：宮古島市（宮古島）
設立年月日：昭和47年5月15日
勢力圏：宮古地域全域（1市1村）

1. 沿革と概要

平良港は、宮古島西岸の市街地沿岸に位置し、宮古地域の拠点港湾として重要な役割を担っている。

古くは、14世紀頃から中山との航路が開設され、漲水港として利用されてきた。近代港湾としては、大正2年地元の商人組合による突堤や荷揚場の整備が始まりとされており、昭和の初期には大阪商船の那覇／宮古／八重山／基隆航路により農産物や砂糖の移出、圏域の拠点港としての役割を担った。

大戦後、千トン級船舶が接岸可能な拡張工事が旧平良市により行われ、宮古地域の拠点港湾として港勢は大いに発展し、沖縄の本土復帰に伴い、旧平良市を港湾管理者とする重要港湾として指定された。

その後、5千トン級船舶の利用が可能な第3ふ頭、石油や砂・砂利が主体の第1ふ頭、さらに1万トン級船舶の利用可能な第2ふ頭が整備された。

昭和61年度からは、平良港の第2期整備計画ともいうべき下崎地区の整備に着手し、下崎北防波堤、下崎西防波堤及び都市機能用地の整備が進められている。また、平成5年5月から、トゥリバー地区においてコースタルリゾート計画の整備が進められている。

一方、宮古圏では台湾との交流拡大及び観光需要の増加が期待されていることや、船舶の大型化及び本土・本島航路フェリー貨物の増大等への対応が求められており、これに対応するため平成12年7月に港湾計画の改訂がなされた。この中で旅客船受入れのための機能や、外内貿機能の強化、防災機能の向上等の位置付けがなされ、下崎ふ頭の整備が進められてきた。

平成20年11月の港湾計画の改訂では、国際観光拠点としての旅客船の受入れ機能の確保や内貿外貿の機能強化を図ることとした。

また、平成29年3月には、14万トン級クルーズに対応した岸壁の整備等を位置づける港湾計画の一部変更が行われた。

2. 港湾施設の現況

平良港の港湾施設の概要は、以下のとおりである。

【外郭施設】

名称	延長	型式	備考
防波堤(北)	890m	混成堤・ケーソン	完成
防波堤(南)	550m	〃	〃
防波堤(西)	400m	〃	〃
防波堤(下崎北)	810m	〃	〃
防波堤(下崎北)(第二)	300m	混成堤・ケーソン、ブロック	工事中
防波堤(下崎西)	2,400m	混成堤・ケーソン	〃
防波堤(北)(トゥリバー)	360m	スリットケーソン	完成

注：船だまりにおける施設は除く

【係留施設】

地区名	名称	水深	バース数	延長	対象船舶
第1ふ頭	岸壁	7.5m	2	260m	5,000D/W
		5.5m	2	180m	2,000D/W
	物揚場	4.0m		257m	100G/T
第2ふ頭	岸壁	7.5m	1	130m	5,000D/W
		6.5m	1	105m	5,000D/W
	物揚場	5.0m	1	60m	200G/T
第3ふ頭					
第4ふ頭	岸壁	4.5m	1	95m	500D/W
	物揚場	4.0m		65m	100G/T
	浮桟橋			45m	130G/T
下里船だまり	物揚場	2.5m		395m	10G/T
	船揚場			20m	10G/T
大浦	物揚場	2.5m		100m	10G/T
	船揚場			60m	10G/T
久松	船揚場			30m	10G/T
トゥリバー	浮桟橋	3.0m		103m	20G/T
	物揚場	3.0m		100m	20G/T
	船揚場			30m	20G/T
下崎	岸壁	10.0m	1	275m	12,000D/W

資料：「土建部要覧」平成29年3月



平成21年2月

3. 港湾利用の現況

① 港湾取扱貨物量等

平良港の港湾取扱貨物量は、平成 27 年の伊良部大橋開通に伴い、定期航路が廃止されたため、フェリー貨物が大きく減少している。平成 28 年の港湾取扱貨物量は、約 77 万トンであり、その内訳は輸移出約 14 万トン、輸移入約 63 万トンとなっている。

品目別では、化学工業品が最も多く、次いで、鉱産品、金属機械工業品の順に多い。

船舶乗降人員および入港船舶隻数についても、平成 27 年以降大幅に減少しており、平成 28 年実績は船舶乗降人員が約 25 万人、入港船舶隻数が約 1 千隻であった。

② 定期旅客航路

平良港の定期航路は、本土、本島(那覇港)及び石垣島(石垣港)を結ぶ航路、また台湾や中国を結ぶ外国航路がある。平成 27 年 1 月に伊良部大橋が開通し、伊良部島(長山港、佐良浜漁港)を結ぶ航路は廃止され、現在の離島航路は、多良間島(多良間港)を結ぶ航路のみが運航されている。

【本島航路】

起 終 点 (寄港地)	船 名	業 者 名	就 航 回 数
那覇/平良/石垣	しゅれい にらいかない ちゅらしま	琉球海運(株)	2/週

資料：「運輸要覧」(平成 29 年 12 月)

【離島航路】

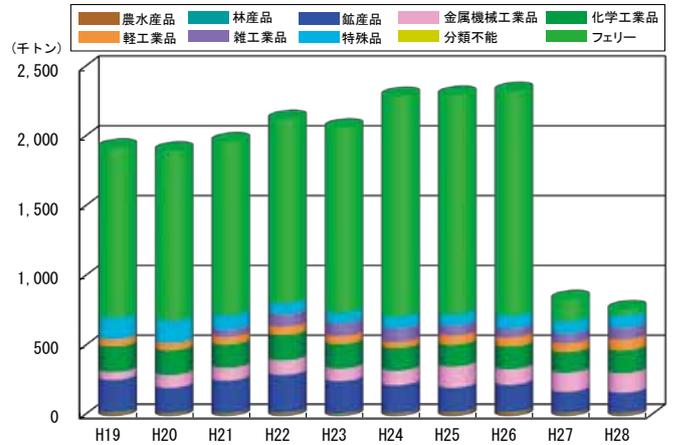
起 終 点 (寄港地)	船 名	業 者 名	就 航 回 数
多良間/平良	フェリー-たらまゆう	(資)多良間海運	6/週

資料：「運輸要覧」(平成 29 年 12 月)

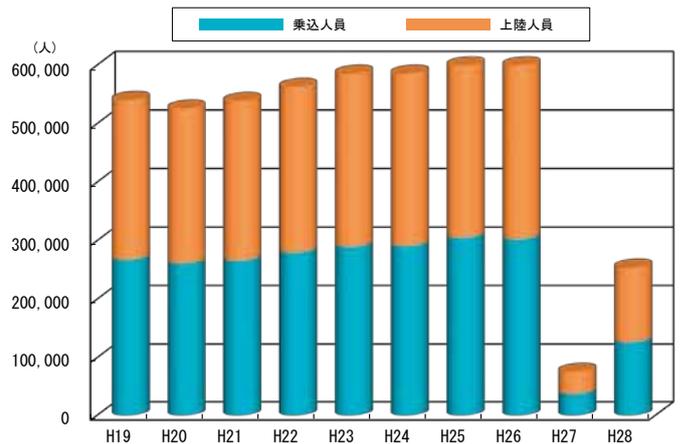
【外国航路】

起 終 点 (寄港地)	船 名	業 者 名	就 航 回 数
那覇/平良/石垣 /台湾(基隆)/中国(廈門) /台湾(高雄)/那覇	せつ丸	南西海運(株)	不定期
博多/鹿児島/那覇/平良 /石垣/台湾(台北、高雄)	みやらびⅡ	琉球海運(株)	1/週

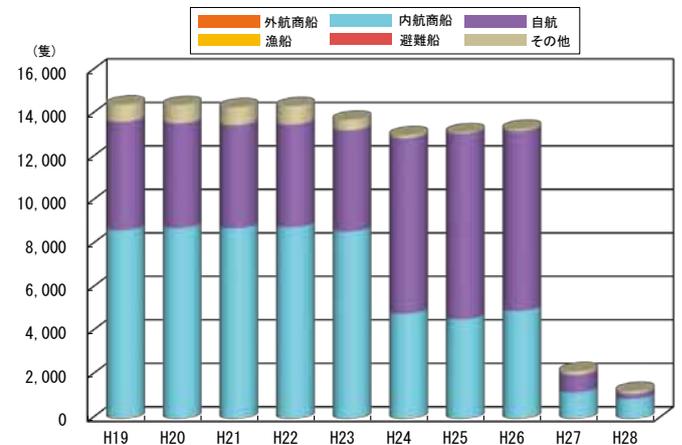
資料：「運輸要覧」(平成 29 年 12 月)



港湾取扱貨物量の推移(平良港)



船舶乗降人員の推移(平良港)



入港船舶隻数の推移(平良港)

4. 港湾計画

<港湾計画の経緯>

昭和49年 6月	新 規 (第63回計画部会)	平成 5年 6月	軽易な変更 (瀬水地区)
昭和52年11月	一 部 変 更 (第80回計画部会) (瀬水地区)	平成 8年 6月	軽易な変更 (トッリバー地区)
昭和55年 7月	軽易な変更	平成10年 2月	軽易な変更 (瀬水地区)
昭和56年 2月	軽易な変更 (瀬水地区)	平成10年12月	軽易な変更 (瀬水地区)
昭和57年12月	改 訂 (第100回計画部会)	平成11年12月	軽易な変更 (トッリバー地区)
昭和60年11月	一 部 変 更 (第111回計画部会) (瀬水、大浦地区)	平成12年 7月	改 訂 (第172回計画部会)
平成元年 2月	軽易な変更 (瀬水地区)	平成20年11月	改 訂 (第33回港湾分科会)
平成 2年11月	改 訂 (第134回計画部会)	平成22年11月	一 部 変 更 (第39回港湾分科会)
		平成28年10月	軽易な変更

<平成20年11月 改 訂>

(港湾計画の方針)

1)安定的な物流機能の確保

離島においては港湾が地域の生活に不可欠な交通基盤であるため、就航率の向上等、輸送の安定性を確保する。

2)公共貨物取扱機能の拡充・強化

所要の規模を有した埠頭用地を計画し、円滑な荷捌きを確保するとともに、物流と人流の動線を分離して安全性を確保する。

3)交流機能の強化

国際定期クルーズに対応するため旅客船埠頭を計画し、東アジア諸国に近いという地理的特性を活かした観光振興に取り組む。

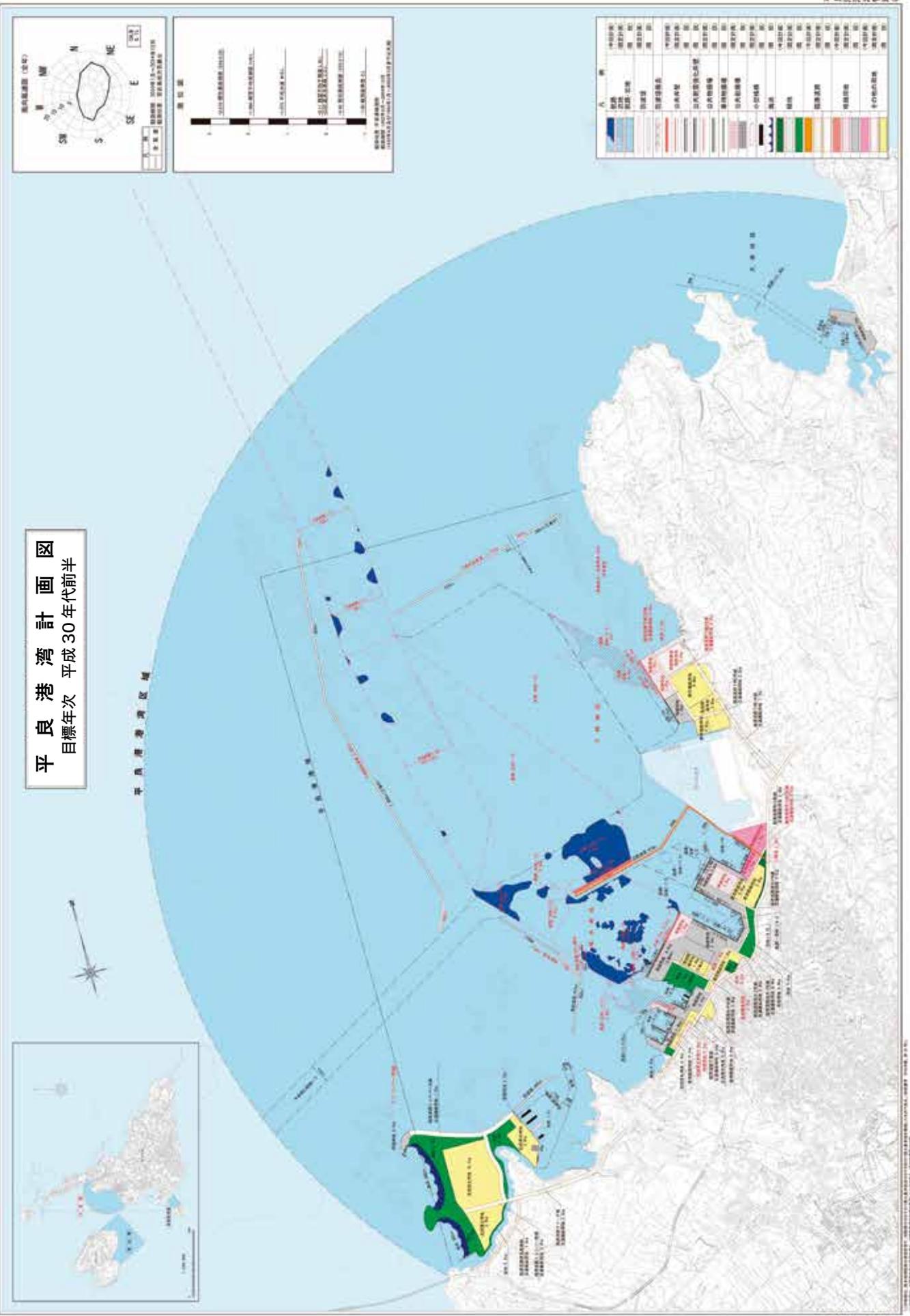
4)大規模地震対策施設の適正な配置

市街地に近い瀬水地区に耐震強化岸壁を計画し、大規模な地震等の災害時の緊急物資の輸送を確保する。

5)危険物取扱施設の適正な配置

新たに危険物取扱施設用地を計画し、市街地の近くに立地する危険物取扱施設の移転を進めるとともに、新たな産業の立地要請に対応する。

平良港湾計画図
目標年次 平成30年代前半



下崎地区



平成 21 年 2 月



昭和 52 年 11 月

漲水地区



平成 21 年 2 月



昭和 52 年 11 月

トゥリバー 地区



平成 21 年 2 月



平成 元年 2 月

凡 例		
	航路	(今回計画)
	泊地	(既定計画)
	航路・泊地	(既 設)
	防波堤	(今回計画)
	防波堤	(既定計画)
	防波堤撤去	
	公共岸壁	(今回計画)
	公共岸壁	(既定計画)
	公共岸壁	(既 設)
	公共耐震強化岸壁	(今回計画)
	公共物揚場	(今回計画)
	公共物揚場	(既 設)
	専用物揚場	(既 設)
	公共船揚場	(既 設)
	小型棧橋	(既定計画)
	小型棧橋	(既 設)
	海浜	(既 設)
	緑地	(今回計画)
	緑地	(既定計画)
	緑地	(既 設)
	臨港道路	(今回計画)
	臨港道路	(既定計画)
	臨港道路	(既 設)
	埠頭用地	(今回計画)
	埠頭用地	(既定計画)
	埠頭用地	(既 設)
	その他の用地	(今回計画)
	その他の用地	(既 設)

下崎埠頭計画

平良港では漲水地区に物流機能が集中しているが、近年の貨物量の増加、定期船の大型化に伴い、新たな物流拠点として以下のとおり計画されているのが下崎ふ頭である。

- ①砂・砂利、セメント、スクラップ等のバルク貨物取扱いを下崎地区に集約するため公共埠頭(-10m岸壁 1 バース)を計画する。
- ②石油、LPG 等の危険物取扱いを下崎地区に移転するため、公共埠頭(-6.5m岸壁 1 バース)及び危険物取扱施設用地を計画する。



完成イメージ図

漲水地区再編計画

漲水地区は、平良港の物流拠点として整備してきたが、近年のクルーズ需要の増大やクルーズ船の大型化に対応するため、漲水地区再開発を以下のとおり計画している。

- ①大型クルーズ船の寄港に対応するため、旅客船埠頭(定期フェリー、RORO 船用の公共埠頭と共用)を計画する。
- ②災害時の緊急物資の受け入れ等に円滑に対応するため、市街地に近い漲水地区に耐震強化岸壁を計画する。
- ③定期フェリー及び RORO 船の安定的な輸送を行うため、公共埠頭(旅客船埠頭と共用)を計画する。
- ④安全かつ円滑な荷捌きを行うため、埠頭用地の拡張を計画する。



完成イメージ図



整備状況(平成28年11月)

トゥリバー地区計画

平良港コースタルリゾートは、トゥリバー地区において海陸の生態系を活用した「自然」や宮古島の伝統文化を反映した「風土」を基調として、地元市民と観光客との「交流」、マリンスポーツ、トライアスロンなどの海陸の「スポーツ」、離島特有の落ち着いた雰囲気の中での「アメニティ」などの基本理念に基づき、宮古島を代表する本格的なマリンリゾートの一大拠点を整備するものである。

防波堤、人工ビーチ、マリーナ、海浜緑地、埋立造成などは公共で、また高質なサービス水準が要求されるホテル、コテージなどは、民間により一体的に整備される。



完成イメージ図

避難泊地計画

沖縄は台風の常襲地域であり、沖縄本島間近を通過するものだけで年平均6個にも及ぶ。また、台風の規模が大きく、進行速度が遅いため、台風の来襲があった場合、船舶は九州の有明海や奄美諸島での避難を余儀なくされており、その結果、定期船が長期的に欠航することがたびたび発生し、県民生活の安定に支障をきたしている。

特に、先島地方においては、適当な避難泊地が無いのが現状であり、今後、運航船舶の稼働率を高めると同時に、台風に対する船舶の安全性を確保していく必要性が極めて高く、早急な避難泊地の整備が重要な課題となっている。

平良港は、宮古島の北西部に位置し、池間島や伊良部島に囲まれた地形条件に恵まれており、下崎ふ頭前面に既存の防波堤に加え、将来的には避難泊地区域を囲むように防波堤を整備し、ゆるぎない安全を誇る海のセーフティスペースを創出する。

