

ひら 平良港 港湾計画 改訂



ひらら 平良港の概要

沖縄本島(那覇)まで約290kmの場所に位置している。また、台湾まで約380kmと非常に近い。
 港を通じた海上輸送が、島民約5万人の生活や産業の生命線。
 必要な物資を島外から持ち込むため、取扱貨物量は大幅な入超。
 主要な輸入品は砂・砂利(台湾、中国からの輸入)。
 主要な移入品は、石油類、日用品。移出品は砂糖(那覇港、鹿児島港とのやりとりが盛ん)。
 宮古島を訪れる観光客数は、年間約40万人で、観光収入は、年間約200億円。
 観光客の増大に対応するため、島内各地で宿泊施設の建設が進む。
 (H20現在、28軒のホテル、旅館が営業中。今後7軒開業予定)
 定期外航クルーズが平成20年6月から再開。
 沖縄本島、石垣島と共に宮古島はクルーズ船の重要な寄港地となっている。



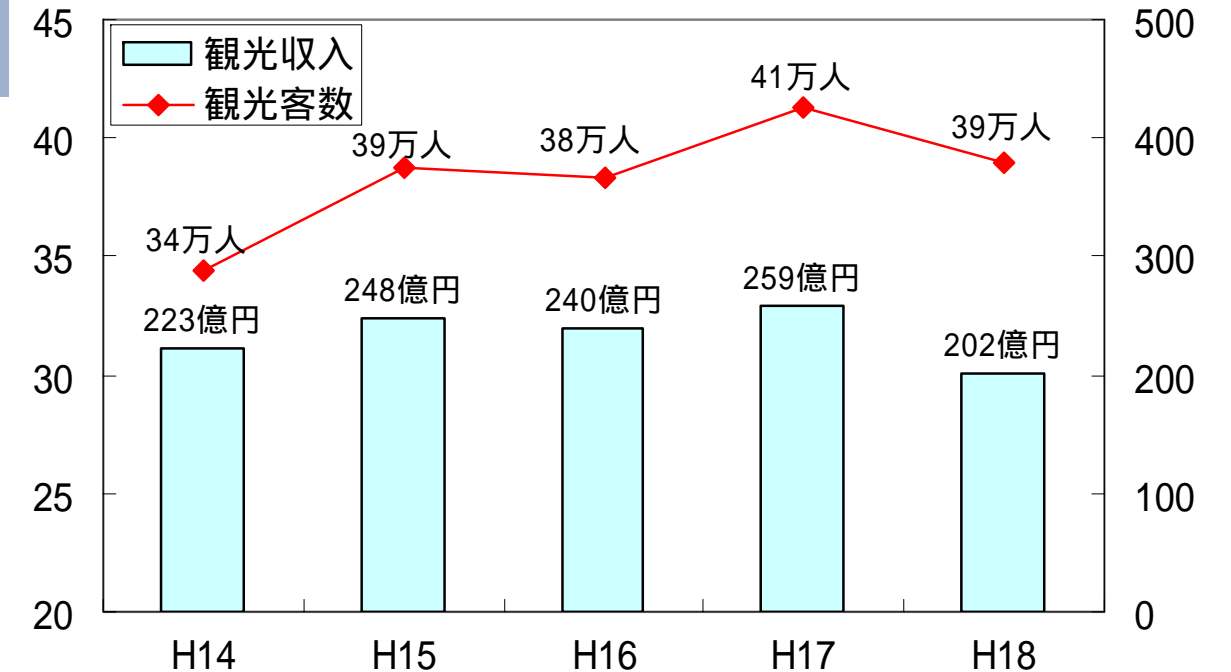
スーパースター・リブラ(42,276総トン)



【平良港の沿革】

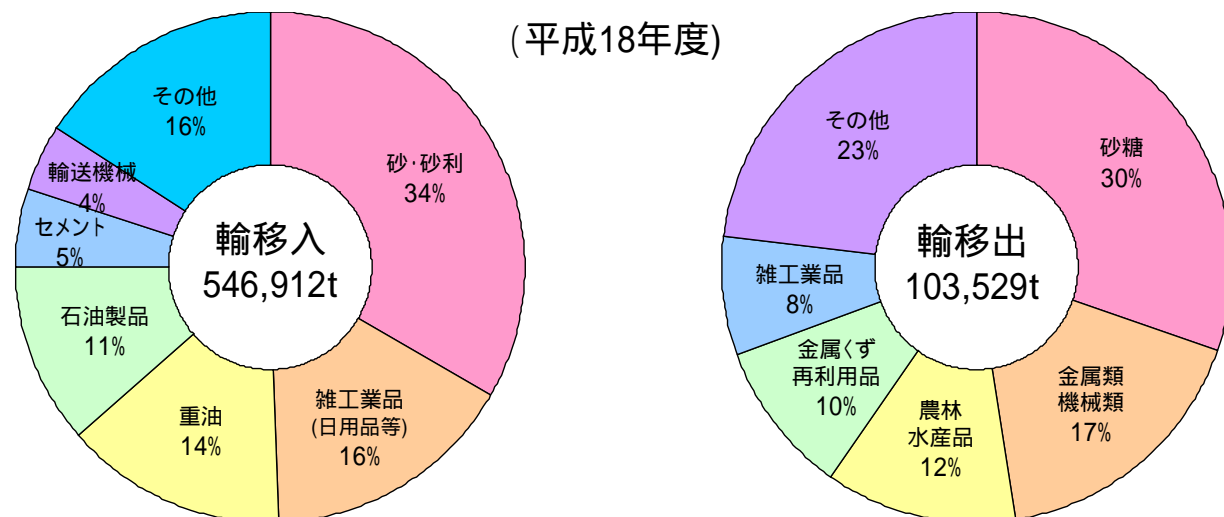
- 昭和47年 沖縄の本土復帰と共に、重要港湾指定
- 昭和51年 本土との定期フェリー就航
- 平成5年 トゥリバー地区の整備着手
- 平成7年 本土との定期RORO船就航
- 平成8年 クルーズ船初入港(新さくら丸)
- 平成11年 定期外航クルーズ航路開設(平成17年まで)
- 平成19年 トゥリバー地区にリゾート施設の立地決定
- 平成20年 定期外航クルーズ再開

観光客数(万人) 宮古島における観光客と観光収入の推移 観光収入(億円)



平良港の品目別取扱貨物量(フェリー除く)

(平成18年度)



ひらら 平良港の現況

[漲水地区 第2埠頭]
 定期フェリーやRORO船が利用。
 フェリーやRORO船は風に弱く、岸壁法線が風向と直交しており、離着岸が難しいため、風が強い冬季に、定期船の入港見合わせや事故等が発生。
 荷捌き地が混雑。旅客の安全性の確保が不十分。

定期船の接触事故状況

接触箇所

荷捌き地の混雑状況

荷役で混雑する荷捌き地を歩く旅客

[下崎地区]
 大型クルーズ船が着岸できる岸壁が漲水地区にないため、市街地から離れた下崎地区の岸壁を暫定利用。

スーパースターリブラ(42,276総トン)の寄港



[漲水地区 第1埠頭]
 砂・砂利、セメント、スクラップ、砂糖、飼肥料といった様々なバルク貨物が混在。
 危険物取扱施設(石油・LPG等のタンク)が市街地の近くに立地。

[下崎地区]
 市街地から離れた場所に耐震強化岸壁が計画。(未着工)

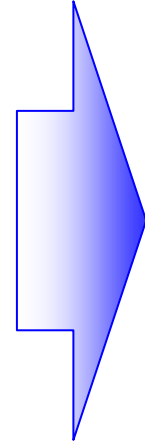
平成18年3月撮影

港湾計画の基本方針

課題及び要請

漲水地区では、風に弱いフェリーやRORO船が利用する岸壁の法線が風向と直交しており、離着岸が難しいため、**風が強い冬季に定期船の入港見合わせや事故が発生**。
 荷捌地が狭く、様々な品目の貨物が混在しており、**円滑な荷捌きが困難**。
 十分な埠頭内通路が確保できておらず、貨物と旅客の動線が混在しており、**安全性の確保が不十分**。
 市街地から離れた下崎地区の岸壁を**暫定利用**している**大型クルーズ船への対応**。
 大規模な地震等、災害時の**緊急物資の輸送が未確保**。

危険物取扱施設(石油・LPG等)が市街地に近い漲水地区に立地。
 新たな産業のための**用地確保**等への対応。



計画の基本方針 (目標年次:平成30年代前半)

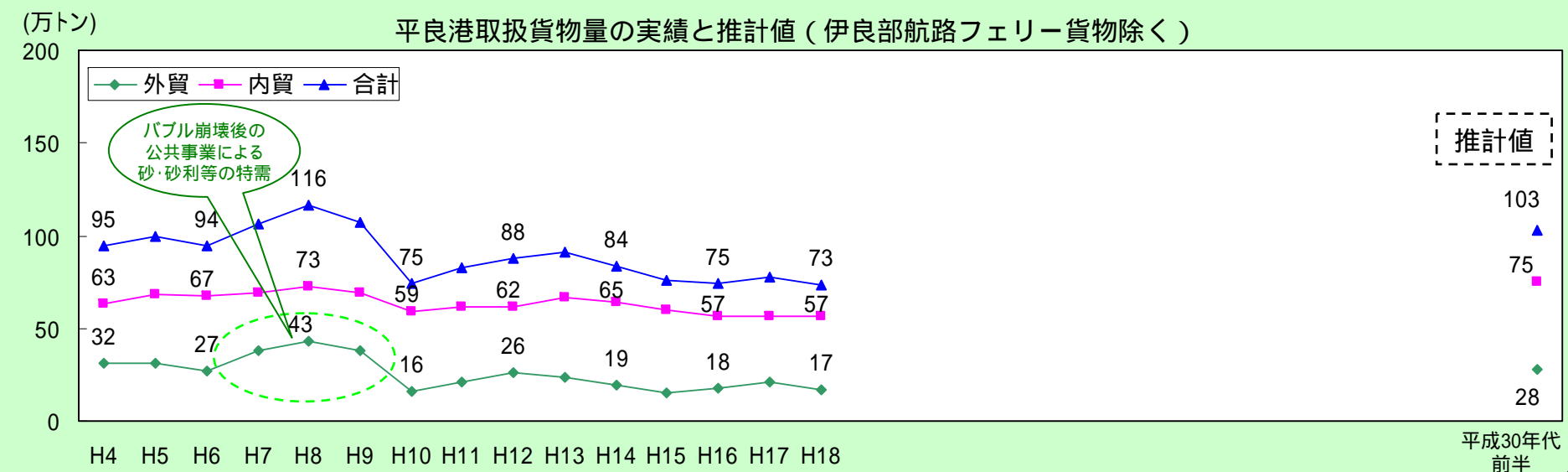
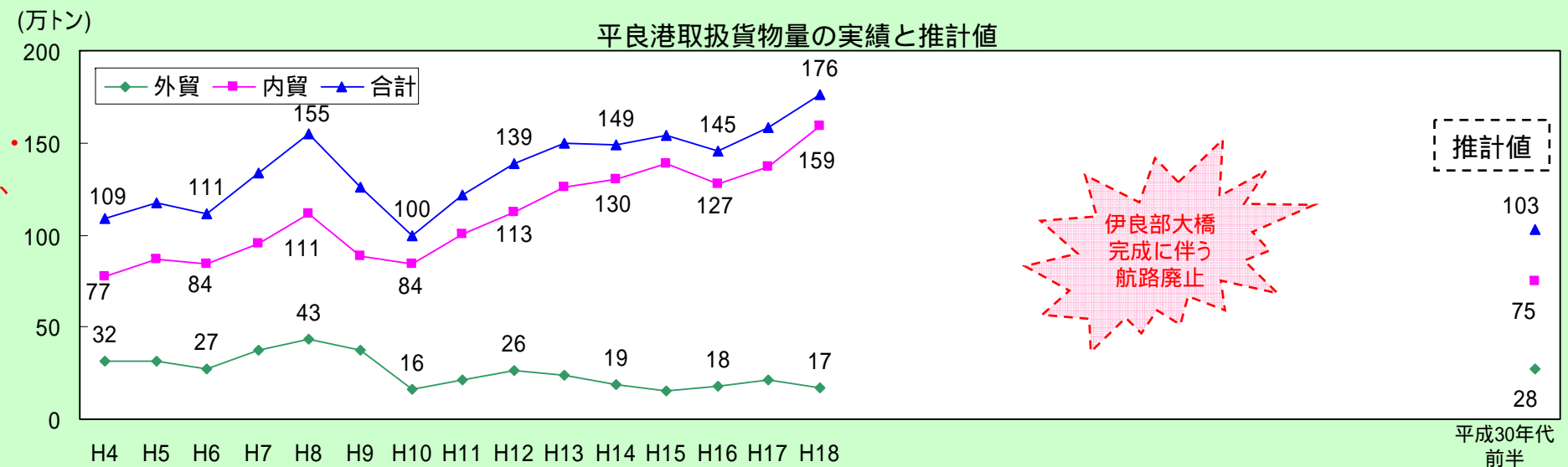
- 安定的な物流機能の確保**(漲水地区)
 - ・就航率の向上等による、安定的な輸送の確保
- 公共貨物取扱機能の拡充・強化**(漲水地区、下崎地区)
 - ・円滑な荷捌きの確保
 - ・物流と人流の動線の分離による、安全性の確保
- 交流機能の強化**(漲水地区)
 - ・国際定期クルーズへの対応機能の強化
- 大規模地震対策施設の適正な配置**(漲水地区)
 - ・災害時における物資の緊急輸送拠点の確保
- 危険物取扱施設の適正な配置**(下崎地区)
 - ・市街地近くに立地する危険物取扱施設の移転
 - ・新たな産業の立地要請への対応機能の強化

取扱貨物量の見通し

目標年次(平成30年代前半)における取扱貨物量は、**伊良部大橋の完成に伴う宮古島・伊良部島を結ぶフェリー航路の廃止により、減少する見通し**。

内貿 75万トン(平成18年 159万トン)
 外貿 28万トン(平成18年 17万トン)
 合計 103万トン(平成18年 176万トン)

ただし、伊良部航路のフェリー貨物を除いた取扱貨物量については、過去の実績等を踏まえて、設定した。



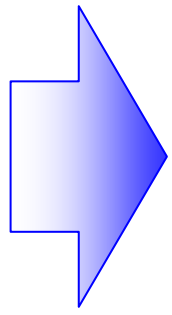
港湾計画改訂の概要

基本方針 番号は3ページ基本方針に対応

【漲水地区】
就航率の向上等による、安定的な輸送の確保

円滑な荷捌きの確保
物流と人流の動線の分離による、安全性の確保
国際定期クルーズへの対応機能の強化
災害時における物資の緊急輸送拠点の確保

【下崎地区】
円滑な荷捌きの確保
(品目毎の特性を考慮した、貨物の適正な分離)
市街地近くに立地する危険物取扱施設の移転
新たな産業の立地要請への対応機能の強化



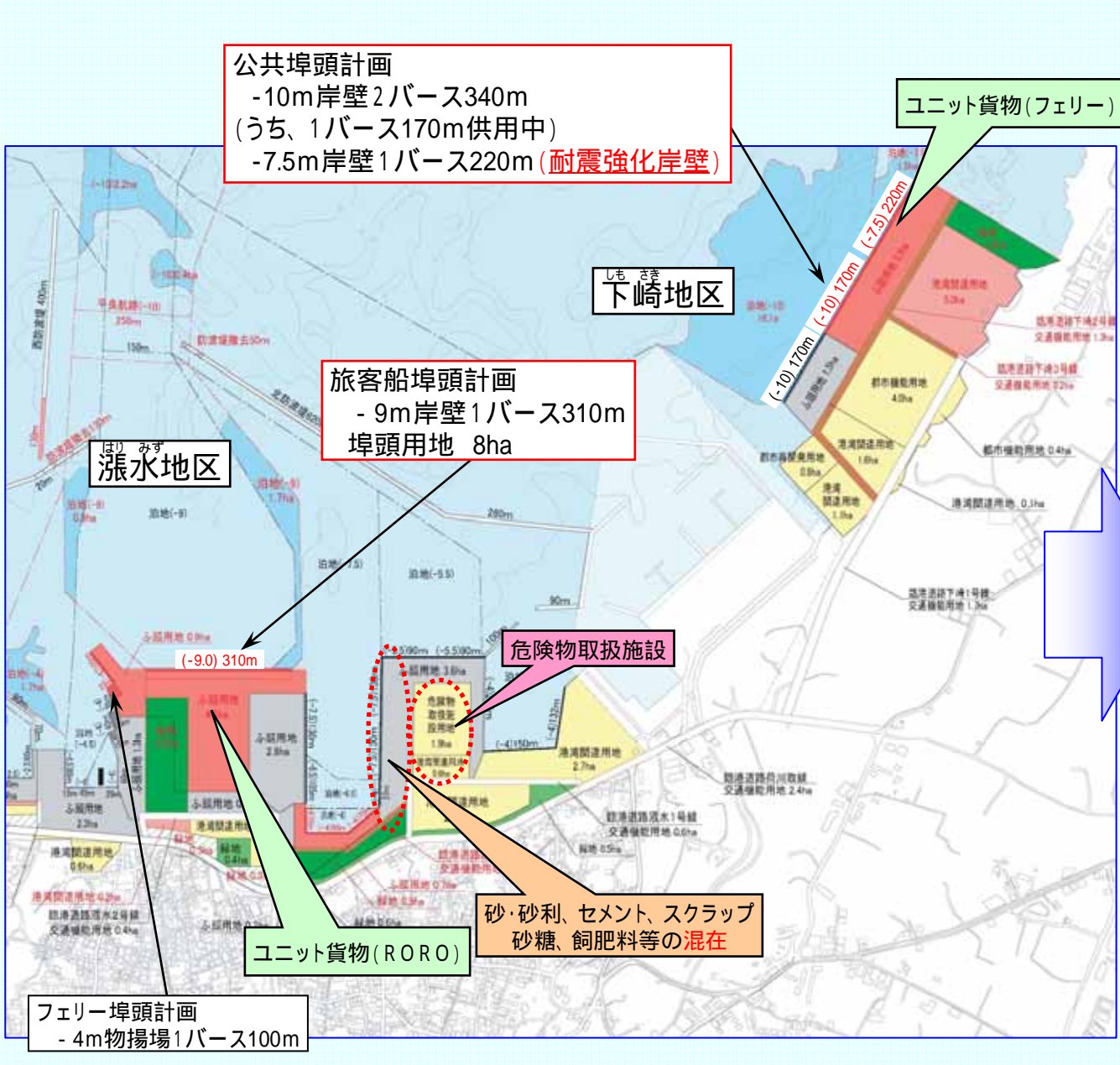
改訂内容

【漲水地区】
定期フェリー及びRORO船の安定的な輸送を行うため、離着岸が容易になる**公共埠頭(旅客船埠頭と共用)を計画**
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**

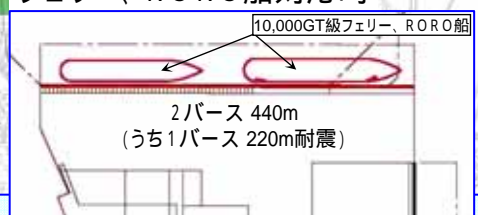
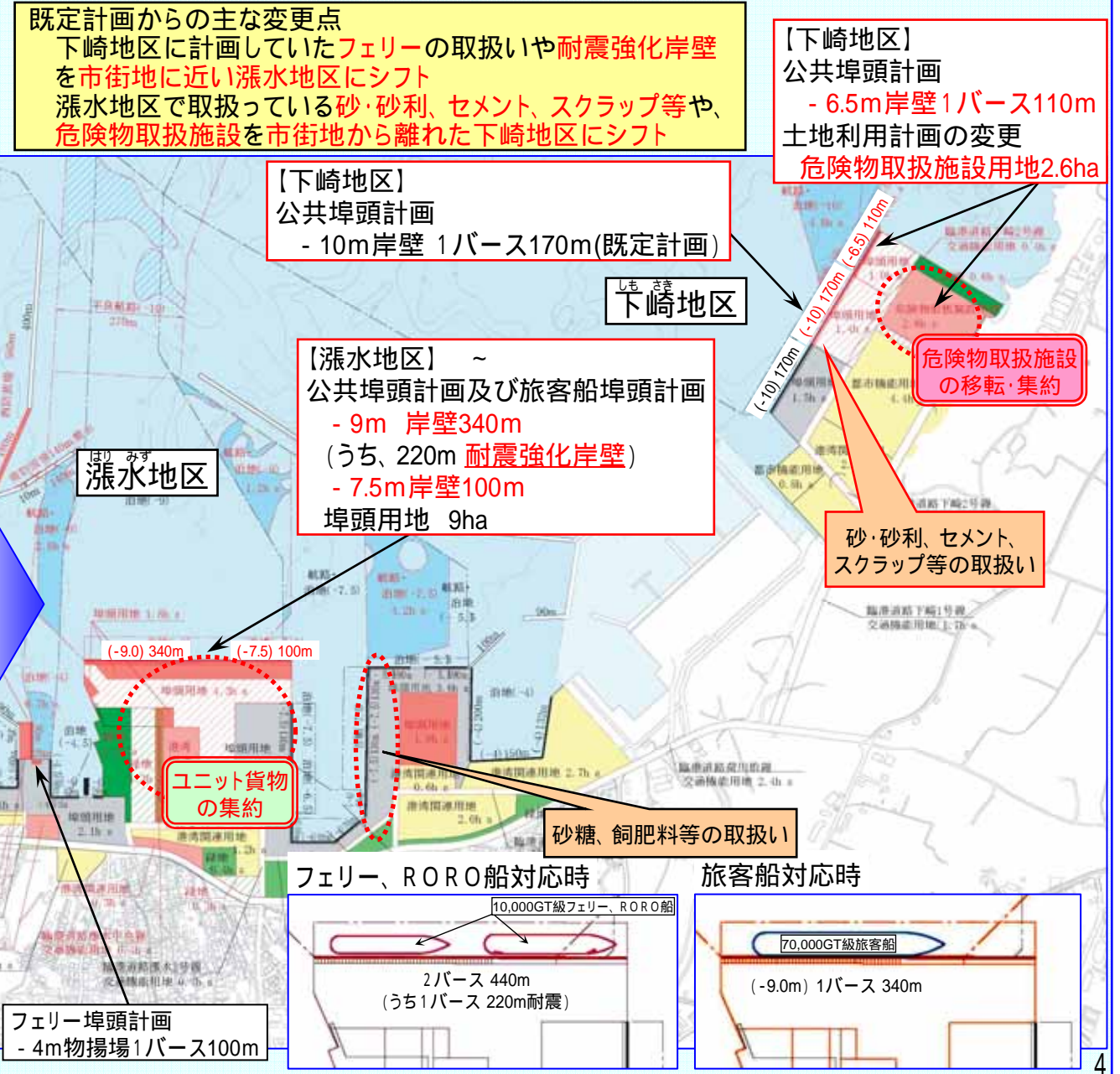
大型クルーズ船の寄港に対応するため、**旅客船埠頭(定期フェリー、RORO船用の公共埠頭と共用)を計画**
災害時の緊急物資の受け入れ等に円滑に対応するため、市街地に近い漲水地区に**耐震強化岸壁を計画**

【下崎地区】
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**
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**

【既定計画】 - 平成12年改訂 -



【今回計画】 番号は基本方針に対応



ひらら 平良港をとりまく状況 (クルーズの動向)

世界のクルーズ参加人口は10年間で約2倍以上増加している。また、日本国内においても近年、クルーズ乗客数は増加傾向にある。近年、外航クルーズにおいて、アジアを訪れる旅客のシェアは徐々に拡大して25%に達しており、アジアへの注目が高まっている。クルーズ人気の高まり(特にアジアクルーズ人気の高まり)により、沖縄県に寄港するクルーズ船が増加傾向にある。また、平成9年より台湾からの国際定期クルーズも就航している。外航クルーズ船の寄港数(県内港湾延べ回数)は平成19年度は61回(実績)、平成20年度は89回(予定)。平成20年10月時点の見込み沖縄においては、沖縄本島(那覇港)、石垣島(石垣港)、宮古島(平良港)が重要な寄港地となっており、外航クルーズ船の寄港に対応できるように整備を進めている。

