

港湾整備

島嶼県である沖縄においては物資のほとんどが港湾を通じて運ばれているとともに、海上交通は、県民の足、観光客の足となつているなど、県民の暮らしを支える上で、港湾は重要な役割を果たしています。

昭和47年の復帰当時は、岸壁等小規模な施設がほとんどでしたが、沖縄振興開発計画や沖縄21世紀ビジョン基本計画に基づいて社会資本の整備を進めてきました。港湾は、物流・交流拠点としての機能だけでなく、まちづくりへの貢献、産業振興や雇用創出等へも寄与しています。

那覇港

沖縄県の物流拠点である那覇港の貨物量は、昭和49年には約4,300千トンでしたが、人口や観光客の増加による消費等により令和元年には3倍強の約14,000千トンにまで

社会資本の整備について

増加しています。沖縄総合事務局では、物流の効率化や増加するクルーズ需要に対応するため、那覇港において、県内唯一のガントリークレーンを有する国際コンテナターミナル、那覇港と那覇空港やふ頭間を結ぶ臨港道路、クルーズ船専用バース等の整備を行っています。

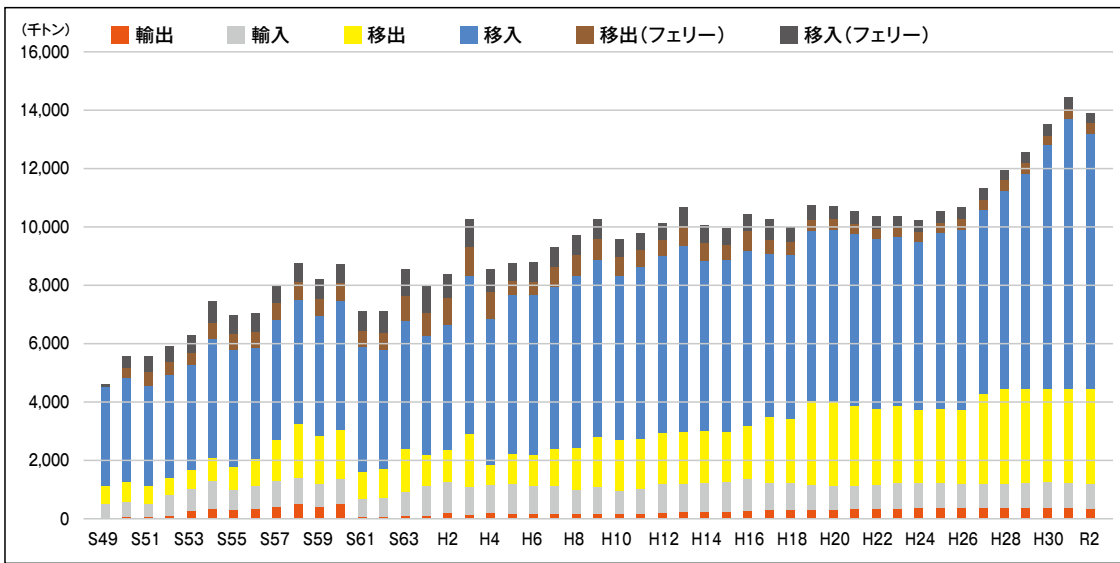


那覇港(令和2年11月)



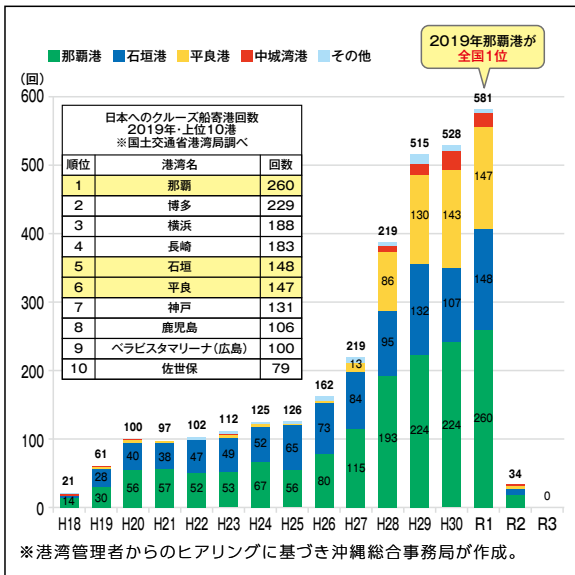
那覇港(昭和47年9月)

那覇港取扱貨物量の推移



港湾整備

沖縄のクルーズ船寄港回数の推移



泊大橋架設(昭和60年)



那覇港国際コンテナターミナル



那覇港第2クルーズバース



那覇クルーズターミナル(平成26年4月供用開始)

沖縄総合事務局50年のあゆみ

社会資本の整備について

港湾整備



平成4年の中城湾港



平成10年の中城湾港



平成20年の中城湾港



昭和53年頃の平良港



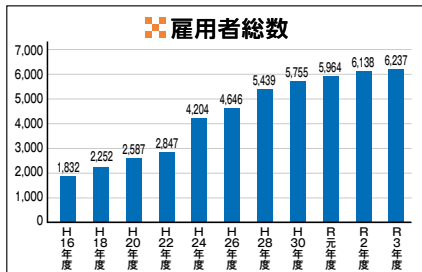
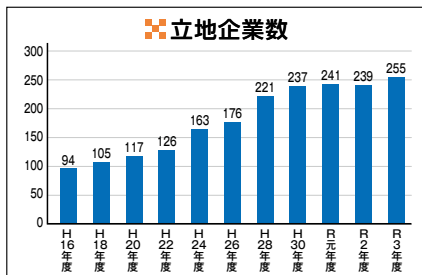
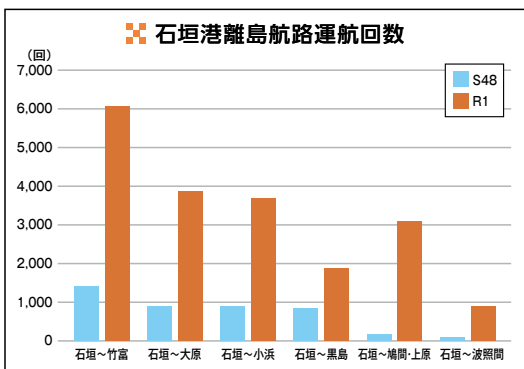
平良港複合一貫輸送ターミナル
(平成29年12月暫定供用)



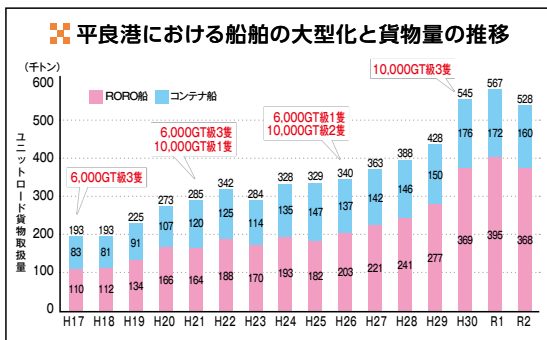
平良港クルーズ船専用バース



竹富南航路位置図



出典：「令和3年度中城湾新港地区雇用状況等調査レポート」
中城湾港開発推進協議会



貨物バースが整備され、安定的な海上輸送の確保と輸送の効率化が図られています。また、クルーズ船専用バースも整備され、現在では、22万トン級のクルーズ船の利用も可能となっています。

中城湾港

中城湾港新港地区は、流通機能及び生産機能を合わせ持った流通加工港湾として計画され、背後に立地する企業の原材料、製品を取り扱っています。平成11年には一部が特別自由貿易地域に、平成15年にはリサイクルポートに指定され

ました。平成26年には新港地区全体が国際物流拠点産業集積地域として指定され、沖縄県の産業振興及び雇用機会の創出を図るための重要な役割を担っています。また、泊地等の浚渫で生じた土砂は泡瀬地区へ活用されており、まちづくりにも貢献しています。

平良港及び石垣港

平良港及び石垣港においては、復帰当初は宮古圏域、八重山圏域の拠点港として1〜2千トン級の船舶に利用されていましたが、復帰後の整備により、1万トン級の船舶が利用可能な

竹富南航路



昭和47年の石垣港



石垣港貨物バース



石垣港クルーズ船専用バース

石垣島と西表島間の海域(石西礁湖)においては、周辺離島住民や観光客に欠かすことのできない定期船等多くの船舶が航行しています。航行船舶の安全・安心を確保するため、多くのサンゴ等、環境に配慮しながら平成23年から浅場の浚渫工事等を実施し令和4年に完成しました。これにより、石垣港と西表島の仲間港間の所要時間が約5分(15%程度)短縮されました。