

平良港長期構想

令和5年 3月
平良港港湾管理者
(宮古島市建設部港湾課)

irbus DS/Spot Image 2021

目次

1 平良港長期構想検討委員会の概要等	1
2 平良港の長期構想検討の方向性	4
3 主要施策の展開方向(案)	7
4 空間利用計画	45
5 整備計画(案)	49
参考資料	51

1. 平良港長期構想検討委員会の概要等

平良港長期構想の策定に係る背景と目的

1. 平良港の港湾計画は平成20年に平成30年代前半を目標年次として改訂し、その後も様々な要望等に対応するための一部変更等を経て現在に至っている。
2. 当該計画に基づき、港湾の整備が着実に進展している一方で、計画改訂から約10年経過する間に平良港を取り巻く社会経済情勢は大きく変化している。
3. 平良港を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえ、宮古圏域の発展を加速させる「みなとづくり」を進めることを目的に次期港湾計画改訂や新たな振興計画を見据えた長期構想を策定する。



長期構想と港湾計画の関係

<長期構想とは>

学識者、港湾利用者、行政機関、市民など様々な港湾関係者の意見・要請をもとに、概ね20年～30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間のあり方を構想・ビジョンとしてまとめたもの。

<港湾計画とは>

港湾の開発、利用及び保全等の方針、港湾施設の規模及び配置等について計画としてまとめたもの。長期構想を道行きとし、10年～15年後に目指す内容を新しい港湾計画にまとめる。

※港湾計画とは、港湾の開発、利用及び保全を行うにあたっての指針となる基本的な計画であり、港湾法第3条の3に規定されている法定計画である。

※計画の変更にあたっては、地方港湾審議会の審議後、国土交通省に提出。更に交通政策審議会の審議を経る必要。

現 平良港港湾計画 (改訂：平成20年11月、一部変更2回、軽易な変更3回)



国際・国内情勢の変化 ⇒ 新たな課題・要請

平良港長期構想 概ね20年～30年先の視野に立った総合的な港湾空間のあり方について検討



長期構想を道行きとし、10～15年後に目指す内容

次期 平良港港湾計画改訂 概ね10～15年先を目標年次とした港湾計画について検討

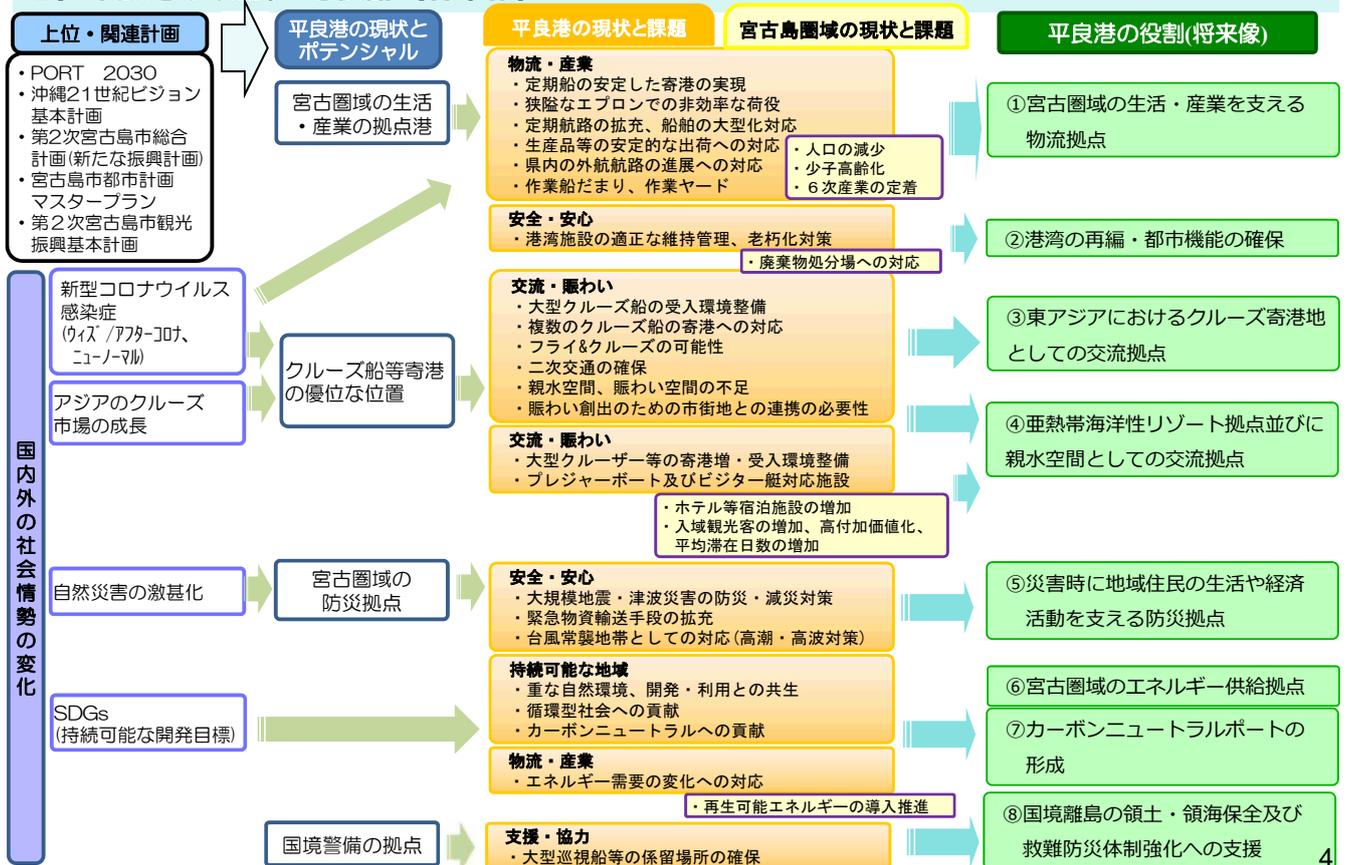
平良港長期構想委員会のスケジュール

年度	段階	スケジュール
R3	長期構想	令和4年2月 第1回長期構想検討委員会 第1回 議事内容 ・調査の進め方 ・平良港の現況と課題 ・平良港長期構想検討の方向性(素案)
R4	長期構想	令和4年9月 第2回長期構想検討委員会 第2回 議事内容 ・平良港長期構想検討の方向性 ・主要施策の展開方向 ・空間利用計画案の検討 ・段階計画案の検討 パブリックコメント 第3回長期構想検討委員会 第3回 議事内容 ・パブリックコメントの報告 ・平良港長期構想案 ・平良港港湾計画案 長期構想の策定、公表
R5	港湾計画改訂	港湾計画改訂案の検討 ↔ 意見交換 ↔ 国土交通省 宮古島市地方港湾審議会に諮問 国土交通大臣へ計画提出 ↔ 諮問・答申 ↔ 交通政策審議会港湾分科会 計画概要の公示

2. 平良港の長期構想検討の方向性

2 平良港の長期構想検討の方向性

1) 平良港の果たすべき役割 (将来像)



2 平良港の長期構想検討の方向性

2) 長期構想の理念と方向性

長期構想の基本理念	
<p>平良港は、宮古島市及び周辺離島地域が抱える課題を克服するための最も重要な社会資本のひとつとして、生活物資の供給、農業などの既存産業や島民の暮らしを支え、観光リゾート産業をはじめとする地域経済を支える新たな産業展開や広域的な交流促進に対応するため、地域ニーズを適切に捉えた機能の再編・強化と空間利用の再構築を図り、地域の自立と活力の維持に貢献していくものとする。</p> <p>また、宮古島市の市街地のウォーターフロントとして、水辺・港の雰囲気を活かした憩いの場を提供することで市民の日常的な水辺への慣れを充足するものとする。</p>	
長期構想の方向性	
平良港の役割	長期構想の施策及び取組
<p>【物流・産業】</p> <p>① 宮古圏域の生活・産業を支える物流拠点</p> <p>② 港湾の再編・都市機能の確保</p>	<p>【施策：圏域の生活や産業を支える物流機能の拡充】</p> <p>① 引き続き宮古圏の生活物資、産業関連貨物等の輸送機能の強化を図る</p> <p>② 冷蔵・冷凍食品等の保管、輸送の支援を図る。</p> <p>③ 農産物等圏域産品の出荷の支援を図る</p> <p>【施策：港湾再編・都市機能確保による機能分担】</p> <p>① 港湾施設の適正な維持管理を図る</p> <p>② 危険物取扱施設用地の移転を検討する</p> <p>③ 廃棄物の海面処分による受入</p>
<p>【交流・にぎわい】</p> <p>③ 東アジアにおけるクルーズ寄港地としての交流拠点</p> <p>④ 亜熱帯海洋性リゾート拠点並びに親水空間としての交流拠点</p>	<p>【施策：大型クルーズ船に対応する機能の拡充】</p> <p>① 国内外のクルーズ船の良好な寄港環境を推進し、国際クルーズ拠点を形成する</p> <p>② クルーズ客の二次交通への対応や観光分散化で住民生活への影響低減を図る</p> <p>③ 地元への更なる経済効果の発現</p> <p>【施策：観光レクリエーション機能、親水空間機能の拡充】</p> <p>① 港湾と市街地との連携を強化し、新たな賑わい空間を創出する</p> <p>② 大型プレジャーボートの受入に対応する</p> <p>③ 域内プレジャーボートの受入環境を強化する</p>

5

2 平良港の長期構想検討の方向性

2) 長期構想の理念と方向性

長期構想の方向性	
平良港の役割	長期構想の施策及び取組
<p>【安心・安全】</p> <p>⑤ 災害時に地域住民の生活や経済活動を支える防災拠点</p>	<p>【施策：圏域の防災、災害に対処する機能の拡充】</p> <p>① 大規模地震対策・津波対策の強化を図る</p>
<p>【持続可能な地域】</p> <p>⑥ 宮古圏域のエネルギー供給拠点</p> <p>⑦ カーボンニュートラルポート(CNP)の形成</p>	<p>【施策：エネルギー需要への対応】</p> <p>① 引き続き圏域のエネルギー供給拠点として機能を果たす</p> <p>② LNG、水素等新たなエネルギー燃料の受入・出荷機能の導入</p> <p>【施策：CNP形成に向けての支援】</p> <p>① 港湾での新エネルギー、再生エネルギー関連施設等の導入を促進し、カーボンニュートラルポート(CNP)を形成する</p>
<p>【支援・協力】</p> <p>⑧ 国境離島の領土・領海保全及び救難防災体制強化への支援</p>	<p>【施策：領海警備及び救難防災体制強化への支援】</p> <p>① 関係官庁や貨物船等との調整を図りつつ、海上保安庁巡視船等官庁船が係留できる場所、水域を確保する。</p>

6

3.主要施策の展開方向

3 主要施策の展開方向 [①宮古圏域の生活・産業を支える物流拠点]

1) 国民の生活や産業を支える物流機能の拡充

(1) 将来の取扱貨物量

- ・平成20年の将来の港湾取扱貨物量は1,026千トンであり、近年は目標に近い実績となっている。
- ・近年、平良港取扱貨物量は、観光に関連するとみられる「完成自動車(レンタカー等)」や「製造食品」、「その他日用品」、また、海保の巡視船等の増船にともない燃料となる「重油」が微増している。
- ・品目別の貨物量の推移や新たに導入される貨物、農産物等の計画等を勘案し、取扱貨物量の需要推計を行う。

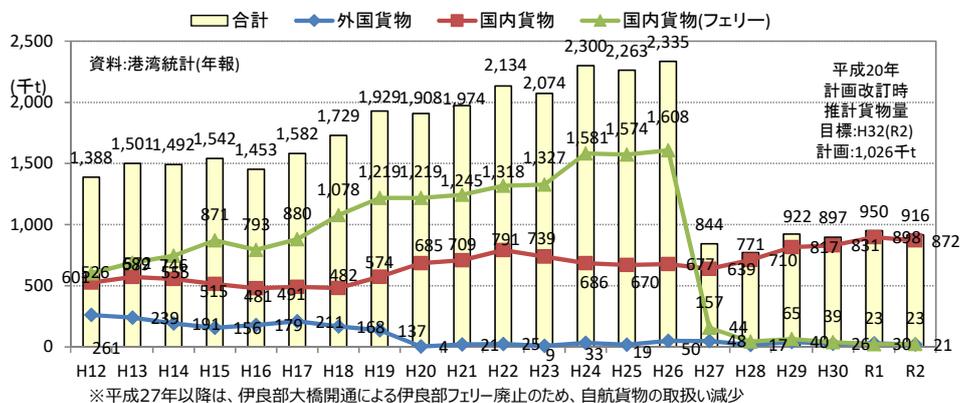


図 平良港港湾取扱貨物量の推移

3 主要施策の展開方向 [①宮古圏域の生活・産業を支える物流拠点]

1) 国民の生活や産業を支える物流機能の拡充

(2) 公共埠頭計画

○南西海運の機能集約

- ・南西海運の荷役を担う平良港運では、現在、第1ふ頭の上屋横に現場事務所を構えており、また本社は宮古島市荷川取に位置している。
- ・南西海運の新造RORO船「よね丸」は漲水地区を利用することから、平良港運では、将来は、取扱貨物の多いRORO船が利用する漲水地区に荷役機能や現場事務所を移転したいと考えており、事務所移転先は、現在整備中の漲水地区の港湾機能用地等が候補となる。



8

3 主要施策の展開方向 [①宮古圏域の生活・産業を支える物流拠点]

1) 国民の生活や産業を支える物流機能の拡充

(2) 公共埠頭計画

○砂糖運搬船の荷役等の効率化

- ・砂糖の繁忙期には、砂糖運搬船は2隻同時接岸し分蜜糖を搬入しているが、定期貨物船の利用時には沖合(避難泊地)に一時待機することもある。
- ・護岸90mを岸壁化し、(-7.5m)220m岸壁を整備することで、隣接する(-6.5m)105m岸壁も利用して、砂糖運搬船の2~3隻同時利用と一般定期貨物船の同時利用が可能となる。



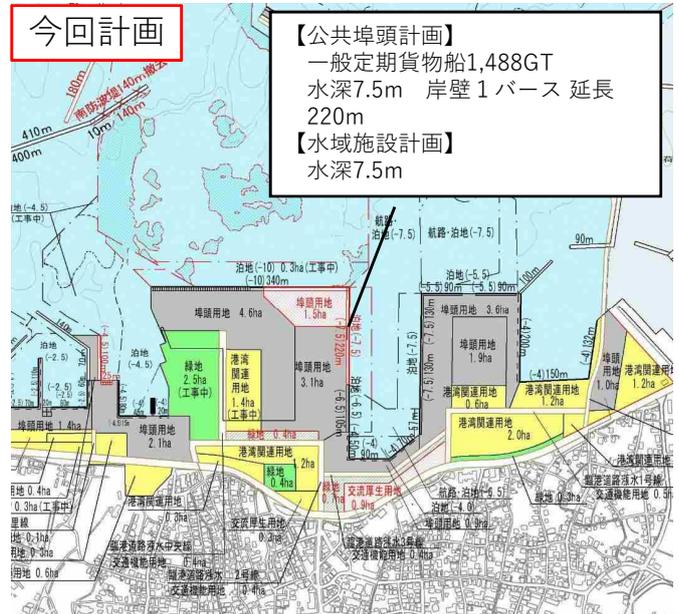
9

3 主要施策の展開方向 [①宮古圏域の生活・産業を支える物流拠点]

1) 圏民の生活や産業を支える物流機能の拡充

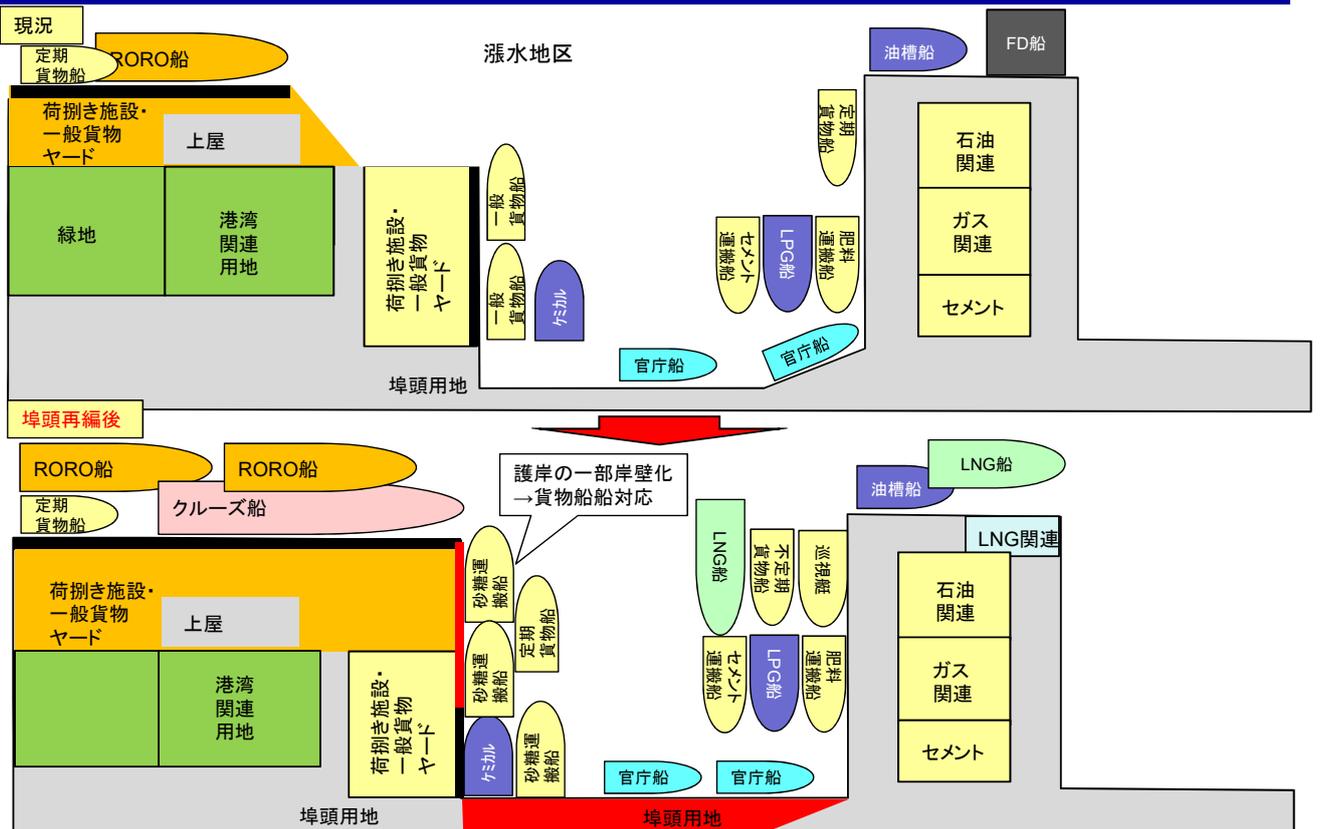
(2) 公共埠頭計画

・砂糖運搬船の荷役の効率化を図るため、また、南西海運の新造RORO船の就航にあわせて荷役機能や一般定期貨物船(ちよ丸等)の漲水地区への移転に対応するため、漲水地区(-7.5m)130m岸壁に接する護岸90mを岸壁に変更し、(-7.5m)220m岸壁とする。



3 主要施策の展開方向 [①宮古圏域の生活・産業を支える物流拠点]

1) 圏民の生活や産業を支える物流機能の拡充



3 主要施策の展開方向 [①宮古圏域の生活・産業を支える物流拠点]

1) 圏民の生活や産業を支える物流機能の拡充

	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
展開目標案	<ul style="list-style-type: none"> ・漲水地区再編事業(岸壁、用地整備)等により、狭隘な用地を拡張し、物流コストを低減する。(整備中(既定計画)) ・定期RORO船の回頭等の港内航行船舶の安全確保を図る。(既定計画) ・護岸90mを岸壁化し、砂糖移出の繁忙期に2~3隻同時利用を可能にし、輸送効率化を図る。(今回計画) ・生鮮食品・冷凍食品等の保管、輸送の支援を図る。 ・AIやIoT等新技術の導入による物流機能の高度化を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期RORO船等の大型化に対応しつつ、効率的な新たな物流拠点を形成する。 ・海外との新たな貨物輸送に対応する。 ・クルーズ船に対応して増深整備された岸壁において、将来のRORO船のさらなる大型化へ対応
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・(-7.5~-9m)岸壁250m及び背後地整備の推進(漲水地区)(既定計画) ・(-9m)岸壁の増深整備 ・護岸90mの岸壁化による(-7.5m)220m岸壁の整備(今回計画) ・南防波堤の撤去、西防波堤の整備、航路・泊地の拡張整備(既定計画) ・多良間航路の移設(新設岸壁(-4.5)125m運用済み) ・AI、IoTツールを貨物の入出庫作業の効率化等の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・漲水埠頭(-7.5~-10.0)440m岸壁の拡張

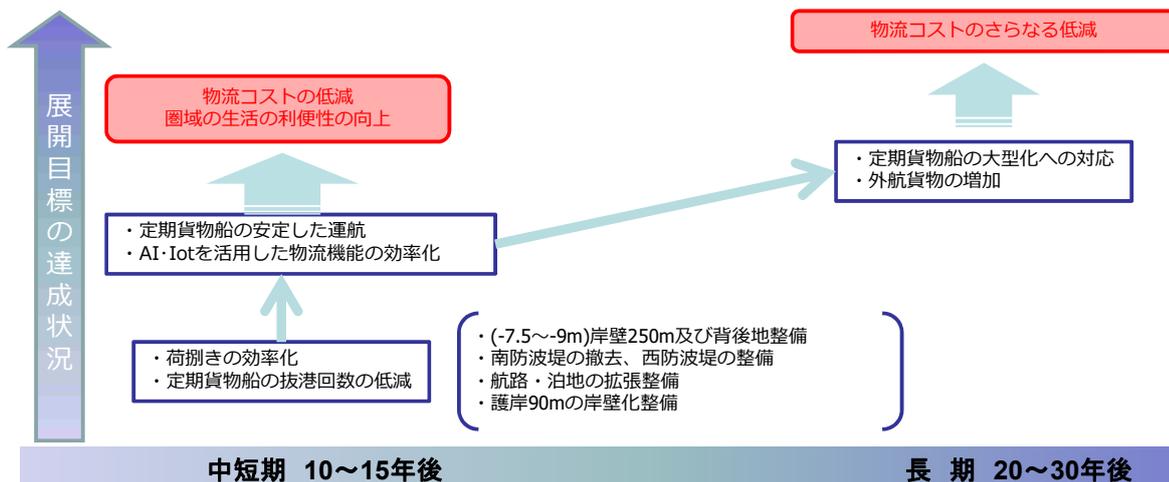


12

3 主要施策の展開方向 [①宮古圏域の生活・産業を支える物流拠点]

1) 圏民の生活や産業を支える物流機能の拡充

	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
施策展開後の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・再編整備により埠頭用地が広くなり、荷捌きが安全で効率化し、物流コストが低減される。 ・岸壁の向きの変更により冬季風浪の影響による離着岸の障害が低減され、さらに航路・泊地の整備による操船性の向上により抜港回数が減る。 ・貨物船利用時に沖待ちする砂糖運搬船の荷役時間や作業時間等が短縮される。 ・物流機能の効率化 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期貨物船の大型化へ対応 ・大型化により輸送効率がより向上 ・外航貨物の増加



13

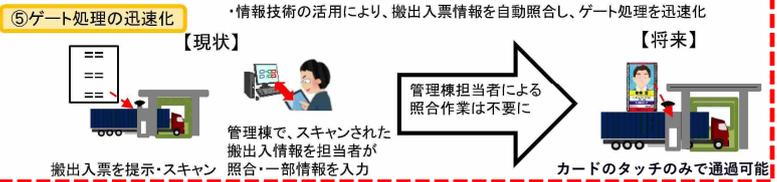
3 主要施策の展開方向 [①宮古圏域の生活・産業を支える物流拠点]

1) 国民の生活や産業を支える物流機能の拡充

(参考) IOT等先進技術の利活用イメージ



IOT技術等の先進技術の導入による物流機能効率化の推進



出典:「港湾の中長期政策「PORT2030」の概要」国土交通省 https://www.mlit.go.jp/report/press/port03_hh_000042.html
「自動運航船の実用化へ向けた取組」国土交通省 https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr7_000041.html

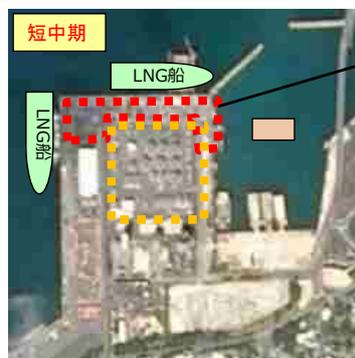
3 主要施策の展開方向 [②港湾の再編・都市機能の拡充]

物流・産業

2) 港湾再編・都市機能確保による機能分担

(1) LNGの受入と危険物取扱施設用地への変更

- ・作業船等の下崎船だまりへのシフトに伴い、第1埠頭のエネルギー関連用地を再編する
- ・第1埠頭(-5.5)バースでLNG船を受入れ、背後にLNGタンク等関連施設を導入する
- ・中期的な施設拡張に対応できるように、石油類を取り扱うエネルギー関連施設の敷地を拡張し、土地利用を危険物取扱施設に変更する
- ・長期的には、下崎地区への危険物取扱施設の移転及び拡充



種別	トン数 (GT)	積載量 (m3)	船長L (m)	船幅B (m)	喫水D (m)	バース長 (m)	水深 (m)
あけぼの丸	LNG	4,505	3,226	99.4	17.2	4.6	120 (船長×1.2) (喫水+1m)

2) 港湾再編・都市機能確保による機能分担

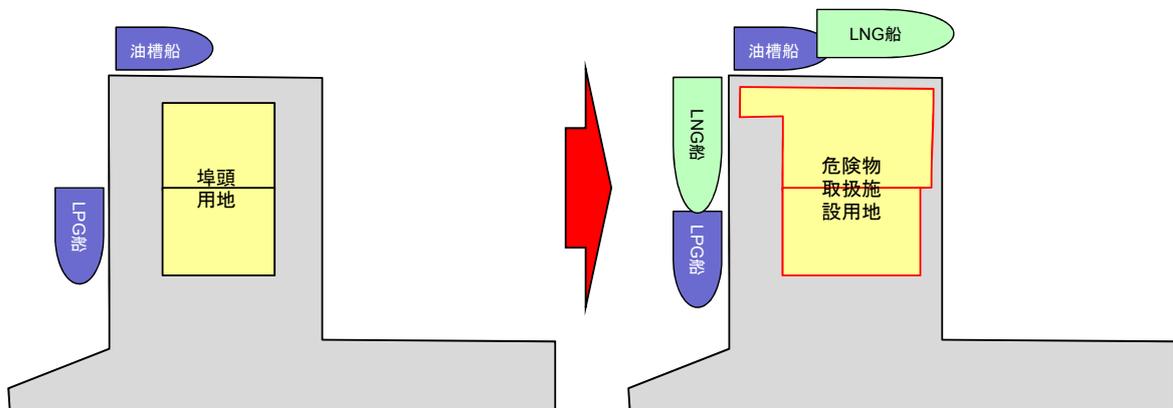
	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
展開目標案	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾施設の適正な維持管理を図る。 ・漲水地区の石油・ガス取扱い施設等の拡充 ・LNGタンカーの受入 	<ul style="list-style-type: none"> ・危険物取扱施設の移転及び拡充 ・廃棄物処分施設の海面処分による受入れ ・浚渫土砂処分場の確保
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・新たなLNGの受入施設の整備 ・危険物取扱施設用地の拡大 ・港湾施設台帳の整理及び管理の強化。 ・施設の老朽化対策及び長寿命化 	<ul style="list-style-type: none"> ・油槽船及びLNGタンカー等に対応する岸壁の整備 ・処分施設の整備 ・処分場の整備



2) 港湾再編・都市機能確保による機能分担

【危険物取扱施設用地の確保】

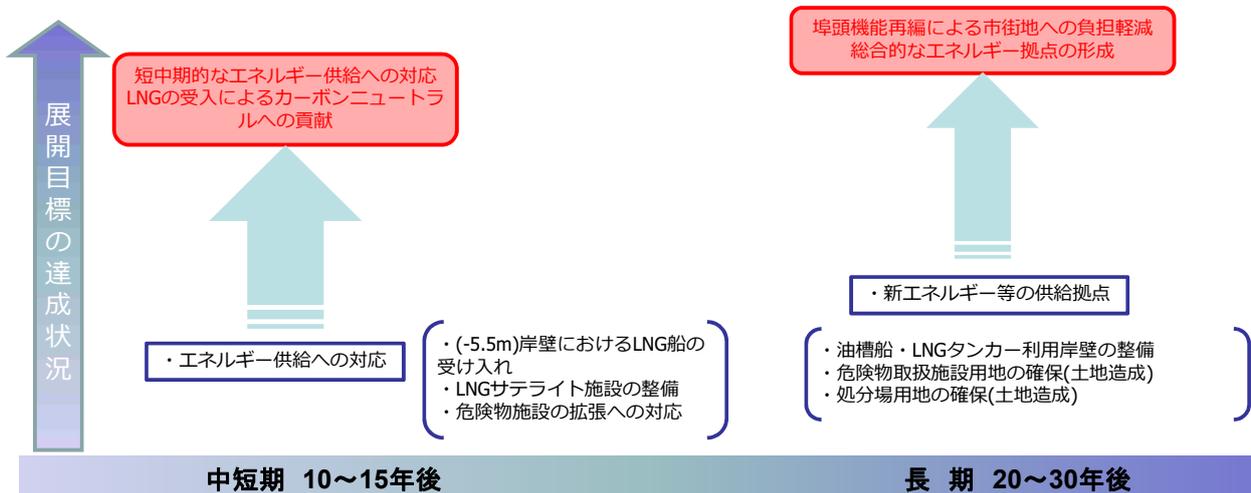
・現在、石油関連・ガス関連の事業者使用する第1埠頭の土地利用を危険物取扱施設用地に変更する。



3 主要施策の展開方向 [②港湾の再編・都市機能の拡充]

2) 港湾再編・都市機能確保による機能分担

	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
施策展開後の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・LNGの受入によりカーボンニュートラルへの貢献 ・危険物取扱施設の短中期的な拡充による宮古圏のエネルギー供給に対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・危険物取扱施設の移転により市街地への影響軽減 ・安定的なエネルギーの供給、LNG、水素、アンモニア等の新たなエネルギーに対応。



3 主要施策の展開方向 [③東アジアにおけるクルーズ寄港地としての交流拠点]

3) 大型クルーズ船に対応する機能の拡充

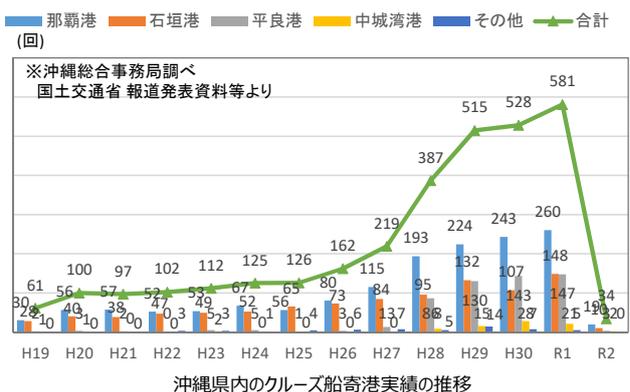
(1) アフターコロナのクルーズ再開を踏まえた検討課題・対応方針等

これまでの取り組み

- ・拡大する東アジアのクルーズ需要や中国大陸発着港の増加に伴い、東アジアのクルーズ拠点としてのポテンシャルを活かす必要性から、大型クルーズ船受入れのための港湾施設の整備が進められている。
- ・クルーズ船の大型化に伴い、乗船客も増加が見込まれることから、入出港の手続き等の迅速化、効率化を図るため、CIQ施設を整備。

検討課題

- ・アフターコロナを見据え、平良港を含め、県内の各港湾の需要の見通しの検討が必要
- ・新沖縄21世紀ビジョン基本計画(令和4年5月)より、これまでのクルーズ船等の大型化や寄港数増加による入域観光客数の増加が、住民生活への負荷となることが懸念されていることから、寄港地周辺の経済的利益の創出と地域への還元の在り方と併せて、良質な観光を確保することで持続可能な観光地づくり等が必要とされている。



3 主要施策の展開方向 [③東アジアにおけるクルーズ寄港地としての交流拠点]

3) 大型クルーズ船に対応する機能の拡充

(2) クルーズ船受入れ体制

- ・2020年2月、横浜港発のダイヤモンド・プリンセスにおいて新型コロナウイルス感染症が発生して以降、日本国内においてクルーズ船の受入れが事実上停止した。
- ・国土交通省及びクルーズ船社では、アフターコロナを見据えたクルーズ再開後の受入れ体制を検討。
- ・沖縄県では令和3年1月に、港湾行政機関、医療機関、観光関連機関、搬送(移送)関連機関等の関係者で構成する「沖縄県クルーズ船受入協議会」を立ち上げ、クルーズ船の受入れに関する条件や、対応等について継続的に協議を行っている。

(3) クルーズ船の需要及び今後の対応

- ・将来のクルーズ船の寄港回数については、住民生活への負担にならないよう、また、質の高い観光を目指す方向性も考慮し、港湾計画改訂までには適切な推計値を設定する。
- ・寄港隻数増加に伴い、クルーズ船の乗客数も増加が見込まれることから、二次交通への対応、みなとまちづくり基本構想に示すみなとまちの整備による観光地の分散化等を進める必要がある。

3 主要施策の展開方向 [③東アジアにおけるクルーズ寄港地としての交流拠点]

3) 大型クルーズ船に対応する機能の拡充

(4) 平良港のクルーズ船対応の岸壁について

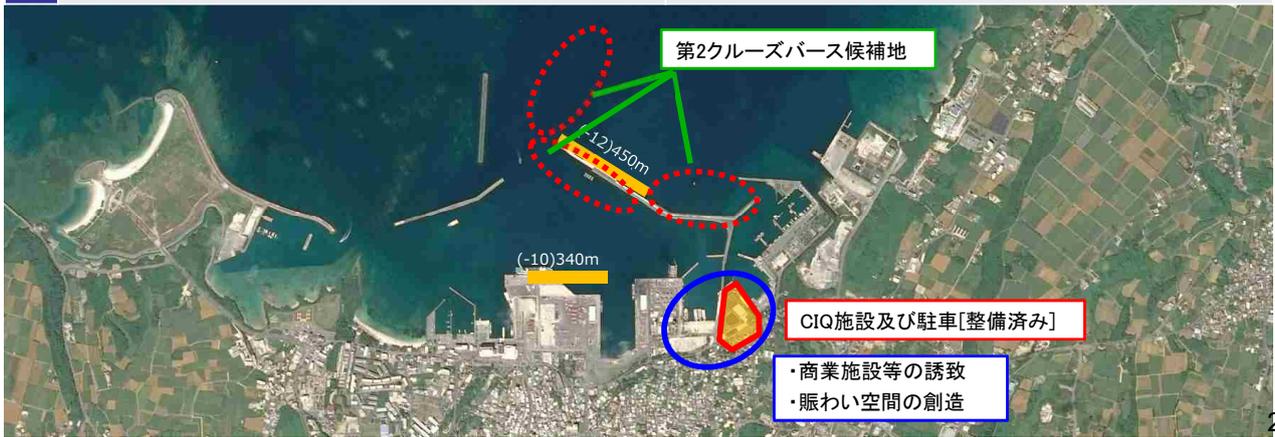
- ・平成29年3月に、増加するクルーズ船の寄港に対応するため、(-10)400m岸壁を位置付けた。
- ・漲水埠頭のRORO船及び旅客船の供用岸壁(-9)340m岸壁を、11万トン級のクルーズ船に対応するため、(-10)340m岸壁に変更した。
- ・平成30年11月には、22万トン級のクルーズ船に対応するため、(-12)450m岸壁に計画変更した。
- ・令和4年4月にはクルーズ船専用岸壁が完全供用され、令和4年6月29日に、クルーズ船として「ばしふいっくびいなす」が初めて接岸した。



3 主要施策の展開方向 [③東アジアにおけるクルーズ寄港地としての交流拠点]

3) 大型クルーズ船に対応する機能の拡充

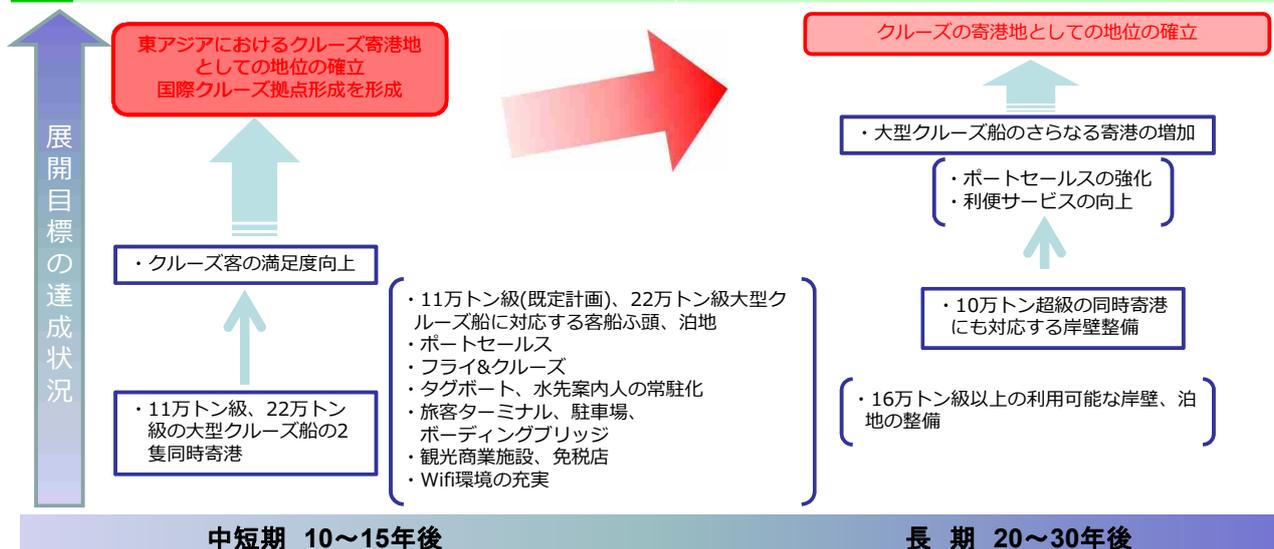
	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
展開目標案	<ul style="list-style-type: none"> 東アジアにおけるクルーズ寄港地として、国内のみならず海外からのクルーズ船の寄港を促進する。 東アジア地域における定期クルーズの定着とクルーズ産業の発展を寄港地という立場で支援する。 国際クルーズ拠点の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 海外との定期クルーズネットワークが定着し、年間を通してクルーズ船が寄港する。 下地島空港を活用したフライ&クルーズの進展により、さらなるクルーズ船の寄港を促進させる。 クルーズの活性化に伴い宮古圏の国際観光光化が進展する。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> クルーズ船の大型化、多寄港に対応する客船ふ頭の整備 二次交通の確保、観光地分散化による混雑の解消 旅客ターミナル、商業施設等の活用 入出国の手続きが迅速に可能なCIQ機能、バス・タクシー等の駐車場の整備 ポートセールスの推進、タグボート、水先案内人の常駐化 下地島空港と連携したフライ&クルーズの実現 免税店、Wifi環境など受け入れ体制の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 寄港隻数の増加に対応するようクルーズ船専用バースを増設する。



3 主要施策の展開方向 [③東アジアにおけるクルーズ寄港地としての交流拠点]

3) 大型クルーズ船に対応する機能の拡充

	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
施策展開後の姿	<ul style="list-style-type: none"> クルーズバースが整備されることで、東アジアにおけるクルーズ寄港地として、周辺諸国地域との定期クルーズ航路の増加が見込まれる。 岸壁の増深により、クルーズ船の2隻同時寄港にも対応できる。 クルーズ寄港地としての知名度が高まると共に22万トン級大型クルーズ船の寄港や同時接岸等の増加も見込まれる。 国際クルーズ拠点が形成される。 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺諸国地域との定期クルーズ船や周遊のクルーズ船の寄港が増え、複数隻数の同時寄港が増加する。 新規の旅客船ふ頭ターミナル及び岸壁の増深により、10万トン超級のクルーズ船の同時寄港にも対応できる。 知名度の向上に伴い世界を周遊するクルーズ船も寄港する。 こうしたクルーズ船の増加に伴い国際化が一層進展する。

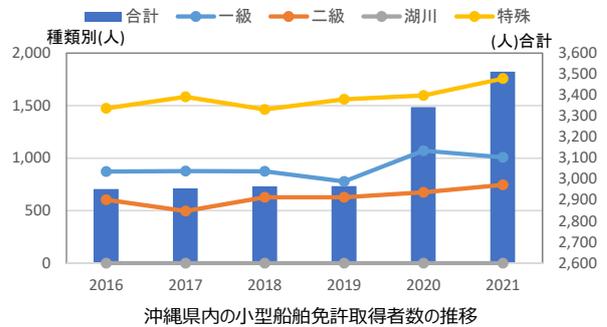
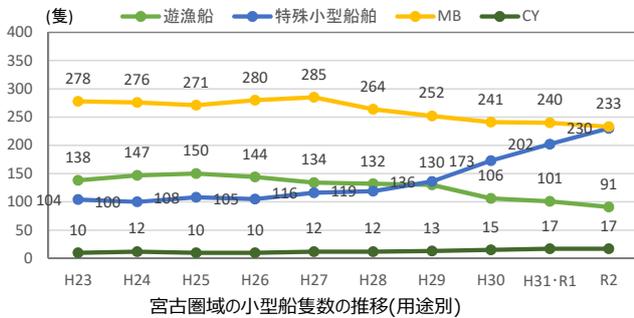


3 主要施策の展開方向 [④亜熱帯海洋性リゾート拠点並びに親水空間としての交流拠点]

4) 観光レクリエーション機能、親水空間機能の拡充

(1) 小型船舶の推移

- ・宮古圏域の小型船舶の推移は、全体的には若干増加傾向で推移しているが、特殊小型船舶（PWC）が増加しているのが主な要因となっている。
- ・遊漁船及びモーターボート（MB）は年々減少し、クルーザーヨット（CY）は、若干増加している。
- ・マリナー利用の希望者も一定程度おり、空きバースの募集にも多数応募がある。（R4年7月現在）



3 主要施策の展開方向 [④亜熱帯海洋性リゾート拠点並びに親水空間としての交流拠点]

4) 観光レクリエーション機能、親水空間機能の拡充

(2) 小型船だまりの対応方針

【西仲船だまり】

- ・大型プレジャーボートや本土、台湾からのビジャー艇の係留施設として利用する。また、小型の官公庁船の係留施設として利用する。

【第2埠頭船だまり】

- ・引き続き、海上保安部等の小型巡視船の係留施設として利用する。

【下里船だまり】

- ・引き続き、地元の漁業者やマリン関連事業者、プレジャーボートの係留施設として利用する。
- ・バリアフリーに対応し、ダイビング等の機材の揚げ降ろしを容易にするため浮棧橋の設置を検討する。

【大浦船だまり】

- ・引き続き、地元の漁業従事者の係留施設、荷捌・準備施設として利用する。



3 主要施策の展開方向 [④亜熱帯海洋性リゾート拠点並びに親水空間としての交流拠点]

4) 観光レクリエーション機能、親水空間機能の拡充

(3) マリーナの対応方針

【トゥリバー地区マリーナ】

- 海上保管艇用の浮棧橋は90隻計画されており既設37隻、新設24隻(R4.3月供用)分が整備済み。**令和4年12月現在、61隻分の全てを利用している**。残る29隻分の浮棧橋を引き続き整備する。
- ビジター艇等が利用する棧橋を整備する。(固定棧橋タイプ)
- 陸上保管施設やクラブハウス等、駐車場等の整備を進める。
- トゥリバー地区内で、令和5年(2023年)にヒルトンホテルが開業予定であり、観光客の増加も見込まれることから、マリーナ内または周辺に商業施設等の立地も求められる。

■トゥリバー地区マリーナ利用隻数(R4.1現在)

	隻数
海上保管艇	37隻
陸上保管艇	29隻

■トゥリバー地区マリーナ計画収容隻数

	CY大	CY小	MB大	MB小	DY	計
マリーナ保管艇	20	20	50	90	30	210
ビジター艇	1	1	4	5	2	13
合計	21	21	54	95	32	223



3 主要施策の展開方向 [④亜熱帯海洋性リゾート拠点並びに親水空間としての交流拠点]

4) 観光レクリエーション機能、親水空間機能の拡充

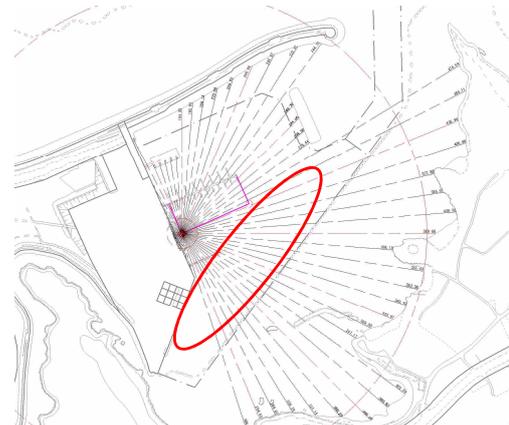
(3) マリーナの対応方針

- 平成15年の台風14号の直撃により、当時整備されていたビジター用及び給油用浮棧橋が損壊した。
- 以前より、台風時は港内の静穏度が悪く、浮棧橋を利用する船も、陸上へ避難している状況であった。
- シミュレーションでは港内静穏度は確保されていることになるが、台風並みの風が吹く場合は、港内発生波は0.5m/s以上になる場合もあるため、対応が必要。
- 港内発生波対策として、ビジター用棧橋を固定棧橋形式で整備すること等を検討する。
- 固定式棧橋の場合は、海上係留艇の台風対策用の綱とりとしても利用できる。

湾内発生波(SMB法) 沖縄県設計要領

確率年	波向	風速 U (m/s)	有効吹送距離 F (km)	湾内発生波			Lo	Ho/Lo	Smax	外海波		合成波
				H _{1/3} (m)	T _{1/3} (s)	H _{1/3}				H _{1/3}		
30年	NNE	53.7	0.22	0.6	1.7	4.5	0.13	10				
	NE	53.7	0.28	0.7	1.8	5.1	0.14	10				
	ENE	53.7	0.32	0.7	1.9	5.6	0.12	10				
	E	53.7	0.33	0.7	1.9	5.6	0.12	10				
	ESE	53.7	0.32	0.7	1.9	5.6	0.12	10				
	SE	53.7	0.27	0.7	1.8	5.1	0.14	10				
	SSE	53.7	0.19	0.6	1.6	4.0	0.15	10				
	S	53.7	0.10	0.4	1.3	2.6	0.15	10				
	SSW	53.7	0.03	0.2	0.9	1.3	0.16	10				
	SW	53.7	0.01	0.1	0.6	0.6	0.18	10				
	WSW	53.7	0.01	0.1	0.6	0.6	0.18	10				
	W	53.7	0.01	0.1	0.6	0.6	0.18	10				
	WNW	53.7	0.02	0.2	0.8	1.0	0.20	10	0.27	0.34		
NW	53.7	0.05	0.3	1.0	1.6	0.19	10	0.28	0.41			
NNW	53.7	0.10	0.4	1.3	2.6	0.15	10	0.26	0.48			
N	53.7	0.16	0.5	1.5	3.5	0.14	10					

注1:湾内発生波算定式(SMB法)は、「港湾の施設の技術上の基準・同解説(上巻)」(H11.4) p88 による
 注2:風速は、「土木工事設計要領(第1編河川編)」(H29.10)における再現期間30年の風速である。
 注3:Smaxは、「港湾の施設の技術上の基準・同解説」H19.7P138波形勾配によるSmaxの変化図より
 注4:Lo=1.56×T²



トゥリバー地区において風波を抑える場合は、こちら側からの風波を抑える必要がある。

3 主要施策の展開方向 [④亜熱帯海洋性リゾート拠点並びに親水空間としての交流拠点]

4) 観光レクリエーション機能、親水空間機能の拡充

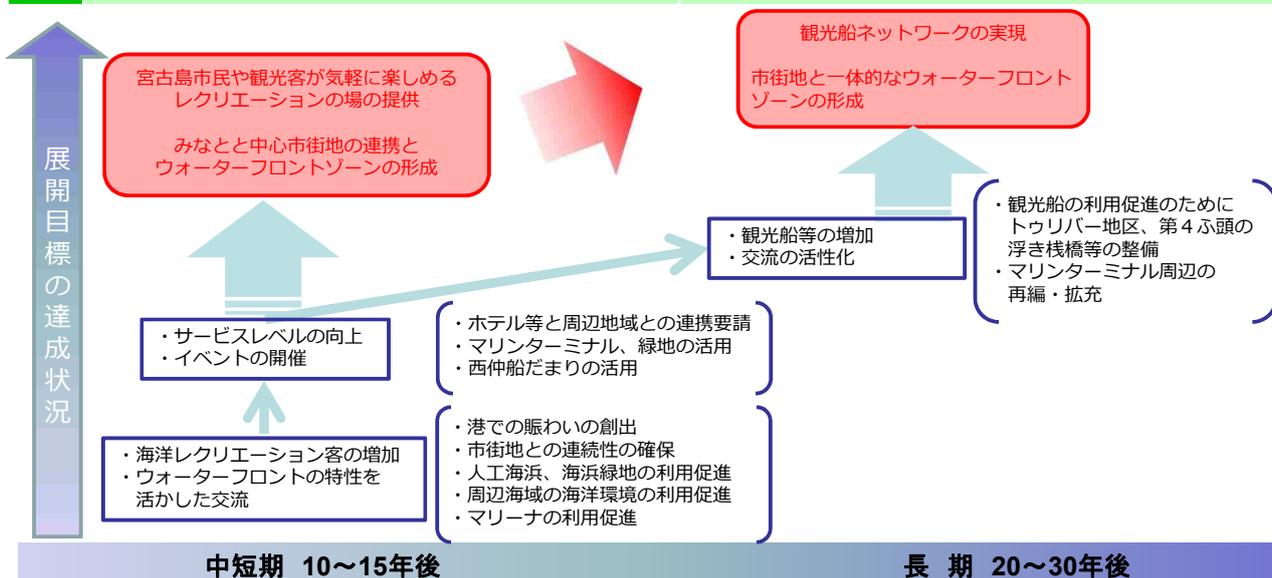
	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
展開目標案	<ul style="list-style-type: none"> 市街地に近いウォーターフロントとして賑わいを取り戻す。 市街地と漲水地区との連携強化を図る。 クルーズ旅客を市街地へ誘導し、賑わいの流れを創る。 ツーリーバー地区の観光、レクリエーション利用を促進する。 その背後に観光関連施設を誘致し、リゾートエリアを形成する。 	<ul style="list-style-type: none"> 平良港における新たな観光リゾート支援 中心市街地と連続的な賑わい空間の創出。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> 第1~2埠頭間の緑地、臨港道路、港湾関連用地等の整備 第4ふ頭、西仲船だまり、下里船だまりの観光船・大型PB等の利用促進 漲水地区の緑地の整備 平良港と市街地を結ぶ通りのサイン、フラッグ等の整備要請 平良港周辺の歴史・文化資源の活用 既設ターミナルを活用した賑わいの創出、イベントの開催 ツーリーバー地区ホテルとマリーナ等周辺施設との連携 ツーリーバー地区人工海浜、緑地、マリーナ、及び周辺海域の海洋環境の保全・利用促進 	<ul style="list-style-type: none"> 継続的な平良港周辺の歴史・文化資源の活用 継続的な賑わいの創出、イベントの開催 ツーリーバー地区、第4ふ頭地区を発着し、宮古島、伊良部島内のリゾート海岸との観光船ネットワークの構築



3 主要施策の展開方向 [④亜熱帯海洋性リゾート拠点並びに親水空間としての交流拠点]

4) 観光レクリエーション機能、親水空間機能の拡充

	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
施策展開後の姿	<ul style="list-style-type: none"> 宮古島市民や観光客が気軽に楽しめる観光レクリエーションの場、親水空間の提供 水辺の雰囲気を活かしたウォーターフロントとしてクルーズ旅客、観光客と市民が交流する。 港湾における賑わいの創出。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光レクリエーション拠点の形成 平良港を発着地とするリゾート海岸との観光船ネットワークの構築

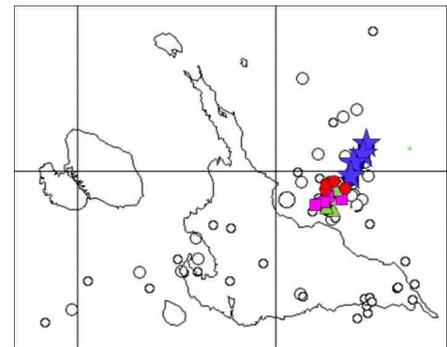
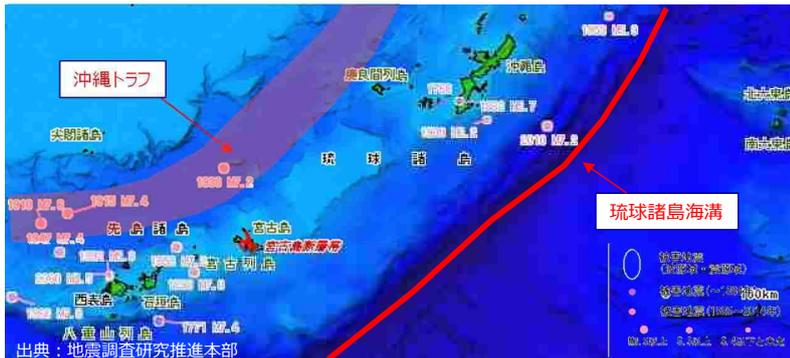


3 主要施策の展開方向 [⑤災害時に地域住民の生活や経済活動を支える防災拠点]

5) 圏域の防災、災害に対処する機能の拡充

(1) 大規模地震対策・津波対策の強化を図る

- ・漲水地区においては、地震・津波・高潮等の災害時の緊急物資輸送等の機能を確保する耐震強化岸壁等を整備する。また、耐震強化岸壁背後に緊急物資輸送拠点等に利用できる緑地を整備する。
- ・漲水地区及びトゥリバー地区においては、津波対策として、市防災計画との連携や、港湾労働者及び観光客の避難場所・避難経路を確保するとともに、避難訓練等を実施する。
- ・災害時において、港湾の重要機能を最低限維持できるよう官民連携を強化するとともに、港湾BCPに示す継続的な教育・訓練の実施や、避難施設の指定、BCPの更新を行い対策の実効性を高める。
- ・港湾施設の老朽化や財政的な制約等を踏まえ、戦略的な維持管理・更新を推進（点検・診断・老朽化対策）
- ・IoT等先進技術を活用した港湾利用者・観光客等への災害情報、避難所情報等の伝達を検討する。



【宮古島の繰り返し地震】

2000年1月～2020年5月の期間内に、マグニチュード3.5以上の地震を表しています。グループX(青☆)、A(緑△)、B(紫□)、C(赤○)

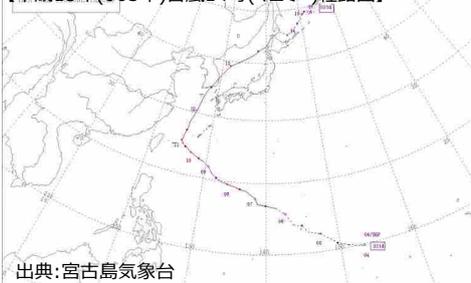
3 主要施策の展開方向 [⑤災害時に地域住民の生活や経済活動を支える防災拠点]

5) 圏域の防災、災害に対処する機能の拡充

(2) 高潮対策の強化を図る

- ・台風銀座と呼ばれる宮古島地方は、台風の接近の多い地域で、年間平均3.8個の台風が接近する。
- ・高潮による浸水への対応として、コンテナ・パレット等の転落防止や荷役機材への強風対策等、港湾関係者、関係機関と協力して対策にあたる。
- ・港湾BCPにおける教育・訓練等を実施する。

【平成15年(003年)台風14号(マエミー)経路図】



出典：宮古島気象台

【高潮浸水想定エリア】
出典：平成19年度沖縄県津波・高潮被害想定調査



【想定される風水害】

ア	昭和32年台風第14号 フェイ
	襲来年月日 昭和32年9月25日、26日
	最大風速 47.0m/s (那覇)
	最大瞬間風速 61.4m/s (那覇)
	降水量 70.7mm (那覇、25～26日)
	死傷者・行方不明者 193名 (うち死者及び行方不明者131名)
	住宅全半壊 16,091戸
イ	第2宮古島台風 (昭和41年台風第18号 コラ)
	襲来年月日 昭和41年9月5日
	最大風速 60.8m/s (宮古島)
	最大瞬間風速 85.3m/s (宮古島)
	降水量 297.4mm (宮古島、3～6日)
	傷者 41名
	住宅全半壊 7,765戸
ウ	平成15年台風第14号 マエミー
	襲来年月日 平成15年9月10日、11日
	最大風速 38.4m/s (宮古島)
	最大瞬間風速 74.1m/s (宮古島)
	降水量 470.0mm (宮古島、9～12日)
	死傷者 94名 (うち死者1名)
	住宅全半壊 102棟 (うち全壊19棟)
	出典：沖縄県地域防災計画 (令和3年6月修正版)



【平成15年(003年)台風14号(マエミー)による被害】

3 主要施策の展開方向 [⑤災害時に地域住民の生活や経済活動を支える防災拠点]

5) 圏域の防災、災害に対処する機能の拡充

	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
展開 目 案	<ul style="list-style-type: none"> 大規模地震対策・津波対策の強化 高潮浸水対策の強化 港湾施設の点検・診断・老朽化対策の強化 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模地震対策・津波対策の強化 高潮浸水対策の強化
戦 略	<ul style="list-style-type: none"> 漲水地区における耐震岸壁整備の推進(既定計画) 耐震岸壁背後緑地を防災緑地として活用 津波対策施設・避難施設の検討 粘り強い防波堤の検討 平良港港湾BCPの深化・教育・訓練の実施 避難訓練の実施 関連機関と連携した高潮浸水、暴風対策等の実施 港湾施設の適切な維持管理計画の検討 IoT等先進技術を活用した港湾利用者・観光客等への災害情報、避難所情報等の伝達 	<ul style="list-style-type: none"> 継続的に大規模地震・津波対策を進める。 新たな耐震強化岸壁の検討 危険物施設用地の下崎地区・高台移転の検討



3 主要施策の展開方向 [⑤災害時に地域住民の生活や経済活動を支える防災拠点]

5) 圏域の防災、災害に対処する機能の拡充

	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
施策 展 開 後 の 姿	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の緊急物資輸送に対応し、その後の物流機能が可能となる港湾機能を確保する。 想定津波を対象とした防災、減災対策を講じ、離島圏の拠点である平良港の特性を踏まえた災害リスクに対する必要とされる防災力を確保 AI・IoT等を活用した災害情報の発信、避難所情報等の伝達 	<ul style="list-style-type: none"> 各種の災害リスクに対して防災、減災対策を拡充し、宮古圏域の拠点としての機能を維持するために必要な防災力を充実

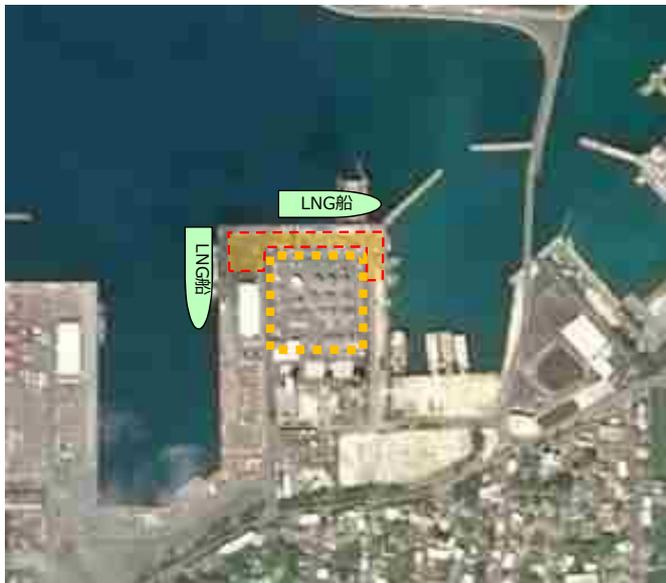


3 主要施策の展開方向 [⑥宮古圏域のエネルギー供給拠点]

6) エネルギー需要への対応

(1) LNG輸送への対応

- ・沖縄電力の宮古第二発電所では、2021年度10月から環境対策やエネルギーセキュリティの向上の観点から、LNGを燃料として利用できるタービンを導入し稼働させている。
- ・平良港へのLNG輸送は、沖縄電力の吉の浦LNG受入施設から小型内航LNG船での受入を想定。
- ・短中期的には、スモールスケールサテライト施設で、受入、貯蔵、LNGローリーにより島内へ運送。



	種別	トン数 (GT)	積載量 (m3)	船長L (m)	船幅B (m)	喫水D (m)	バース長 (m) (船長×1.2)	水深 (m) (喫水+1m)	
	あけぼの丸	LNG	4,505	3,226	99.4	17.2	4.6	120	6.0



3 主要施策の展開方向 [⑥宮古圏域のエネルギー供給拠点]

6) エネルギー需要への対応

	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
展開目標案	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き圏域のエネルギー供給拠点として機能を果たす ・港湾での新エネルギー関連施設等の導入を促進し、再生可能エネルギーの導入比率を高める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き圏域のエネルギー供給拠点として機能を果たす。 ・港湾施設使用電力の再生可能エネルギー比率を高める。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・油槽船舶の大型化等への対応の検討 ・LNG輸送への対応 ・平良港における新エネルギーの試行的導入 ・LNGタンカーに対応する施設整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾関連施設への太陽光発電設置 ・緑地駐車場等大規模駐車場への太陽光発電設置 ・再生可能エネルギーを最大限活用した電気利用のマネジメント ・LNGタンカーに対応する施設整備

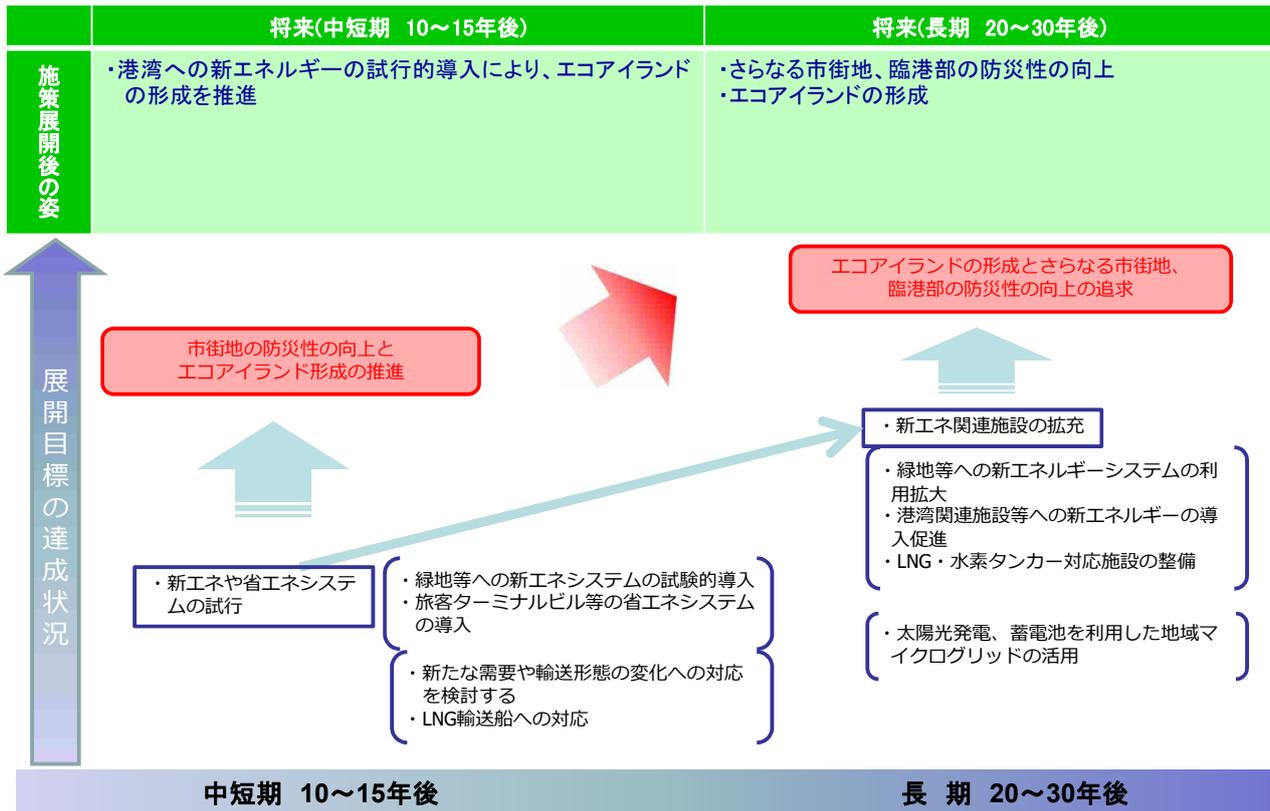


廃棄物処分場を活用した太陽光発電 (大阪港)



3 主要施策の展開方向 [⑥宮古圏域のエネルギー供給拠点]

6) エネルギー需要への対応



36

3 主要施策の展開方向 [⑦カーボンニュートラルポート(CNP)の形成]

7) CNP形成に向けての取組

(1) CNPへの対応

・低炭素社会の構築に向け、平良港においても責任ある対応を図るため、環境負荷の少ないエネルギーであるLNGや水素・アンモニア活用促進し、受入拠点の整備、需要創出・供給拡大を図る。

6. 港湾・物流活動のグリーン化~CO₂排出源・吸収源対策~

- ・洋上風力発電、輸送機械の低炭素化やブルーカーボン活用等による「カーボンフリーポート」の実現
- ・シンガポールとの連携によるLNG供給の国際ネットワークの構築、その推進のためのLNG/バンカリング拠点の形成



【陸電施設事例(宮古島海上保安部)】



宮古デュアル燃料エンジンの概要
(宮古第二発電所 #6, #7)
 > 定格出力: 12,000kW×2機
 > C重油と天然ガスを任意に切替可能なエンジン



液化水素タンク (1,250m³)
小型液化水素運搬船

出典: 沖縄電力決算説明資料(2020年3月期)「経営トピックス」及び「経営参考資料集」

出典: CNP形成に資する取組事例集(国土交通省)

37

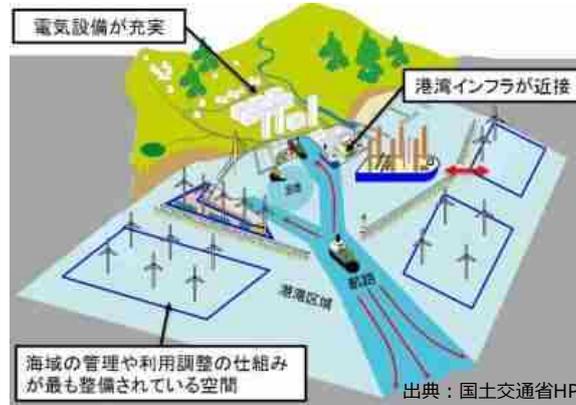
3 主要施策の展開方向 [⑦カーボンニュートラルポート(CNP)の形成]

7) CNP形成に向けての取組

【参考：港湾への洋上風力発電の導入イメージ】

港湾は、以下の要因により洋上風力発電の導入適地として有望視されており、今後大規模な民間投資が見込まれています。

1. 港湾は「海陸の境界という立地特性」を活用して、様々な産業が数多く立地している空間であり、高い電力需要が見込まれるため、送電線などの電気設備が充実している。
2. 洋上風力発電施設の建設や維持管理に利用される港湾インフラが近接している。
3. 港湾法に基づく港湾管理者が存在し、関係者間の合意形成や占用許可に関する一定の手続き等が整備されていることなどから、海域の管理や利用調整の仕組みが最も整備されている空間である。



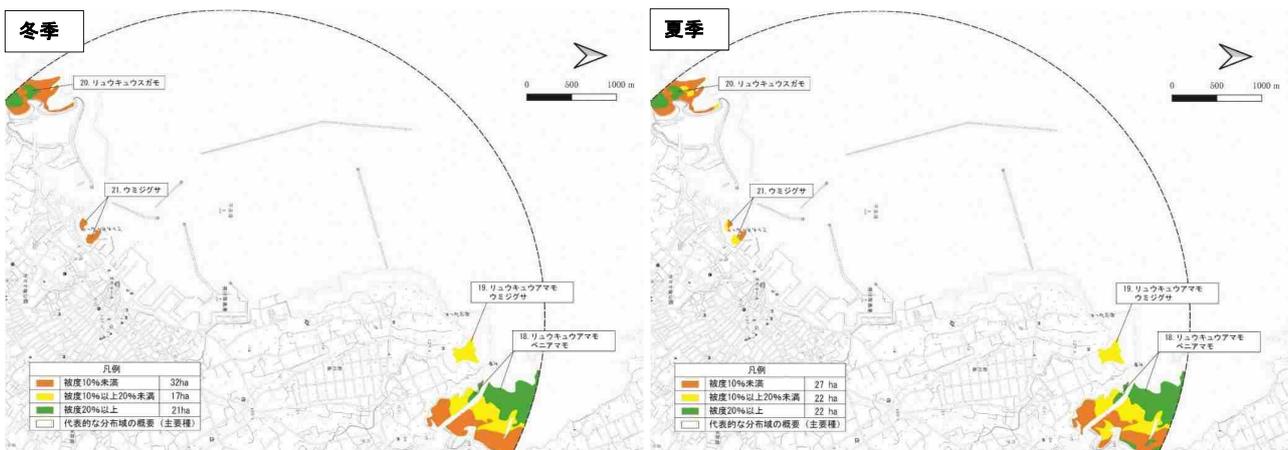
38

3 主要施策の展開方向 [⑦カーボンニュートラルポート(CNP)の形成]

7) CNP形成に向けての取組

【参考：ブルーカーボン生態系】

・平良港における海草藻場の分布状況は、令和3年度冬季、令和4年度夏季に沖縄総合事務局平良港湾事務所が調査を実施しており、トゥリバー地区の海浜緑地前と大浦地区で海草藻場の分布が見られる現状となっており、保全・利活用が求められる。



・被度20%以上の藻場を対象として、ブルーカーボン吸収量は105.35トンCO₂/年と推定され、日本人一人当たりの年間排出量（約9トン）と仮定した場合、12人分の年間排出量を吸収していることとなる。（参考値）

（※海草藻場の吸収量については、「J」ブルークレジット®（試行）認証申請の手引きVer. 2.1（令和4年9月、JBE）」で、全国平均値として、4.9tCO₂/ha/年とされている。本来は、亜熱帯域のリュウキュウスガモ等を対象とした湿重量の調査結果などを用いて算出することが望ましいが、該当する調査結果がないことから、全国平均値を用いて資産した結果となる。）

【参考：CNP形成計画への取組】

平良港においては、現在、平良港CNP形成計画を策定中。平良港における二酸化炭素排出量15.80万トン/年(沖縄総合事務局算出)の削減を目指し、平良港におけるCNP形成に向けた取組、削減目標等を検討中。

39

3 主要施策の展開方向 [⑦カーボンニュートラルポート(CNP)の形成]

7) CNP形成に向けての取組

	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
展開目標案	・定期貨物船への陸電供給、LNG発電燃料の受入により、低炭素社会構築へ貢献する。	・次世代エネルギーの受入環境の整備を図り、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図る。
戦略	・定期貨物船への陸電供給 ・LNG輸送の小型内航LNG船への対応 ・CNP形成計画の策定	・LNG、水素等、環境負荷の少ないエネルギー受入基地の整備 ・洋上風力発電、浮力発電の導入 ・荷役機械、トラックのFC化、電動化への支援



勇払LNG受入基地概要(北海道苫小牧市)
LNG受入設備：内航船バース (4,800m³級)
LNG貯蔵設備：LNGタンク (2,700kL) ×1基
敷地面積：21,000m²



あけぼの丸



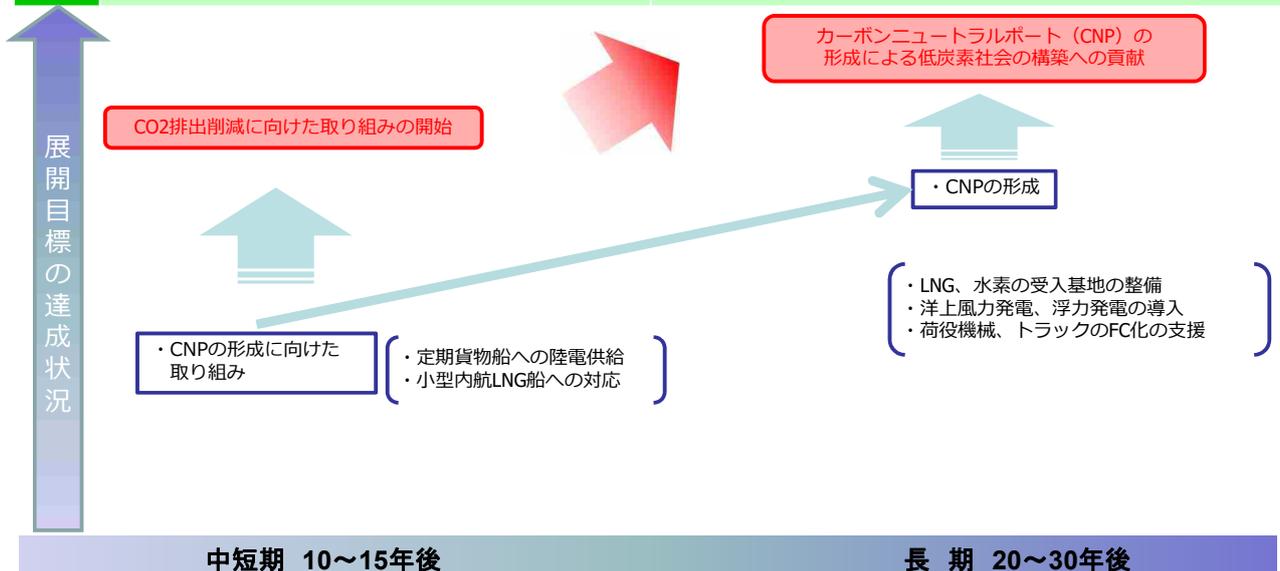
すいそふろんてい
神戸港水素荷揚基地
Hy touch 神戸
2,500m³球形液化水素貯蔵タンク
敷地面積：77,000m²

	種別	トン数 (GT)	積載量 (m ³)	船長L (m)	船幅B (m)	喫水D (m)	バース長 (m) (船長×1.2)	水深 (m) (喫水+1m)	
	あけぼの丸	LNG	4,505	3,226	99.4	17.2	4.6	120	6.0
	すいそふろんてい	水素	8,000	1,250	116.0	19.0	4.5	140	6.0

3 主要施策の展開方向 [⑦カーボンニュートラルポート(CNP)の形成]

7) CNP形成に向けての取組

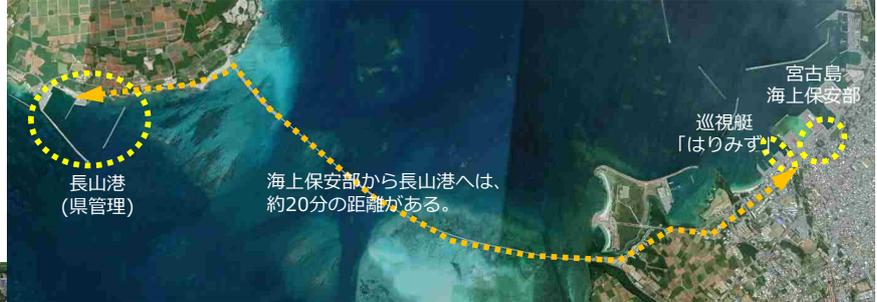
	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
施策展開後の姿	・二酸化炭素排出量の削減に寄与	・カーボンニュートラルポート(CNP)の形成



3 主要施策の展開方向 [⑧国境離島の領土・領海保全及び救難防災体制強化への支援]

8) 領海警備及び救難防災体制強化への取組

	将来(中短期 10～15年後)	将来(長期 20～30年後)
展開目標案	<ul style="list-style-type: none"> ・下崎地区に大型巡視船の係留施設を確保する。(整備済み) ・PM級等の巡視船の係留場所を確保する。 ・関係官庁や平良港を利用する貨物船等との調整を図りつつ、海上保安庁巡視船艇等官庁船が係留できる場所、水域を確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・同左
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・官庁船の係留場所が確保できるように、他利用者、関係官庁、港湾管理者と調整を行う。 ・護岸等の水際線を利活用した休憩バースの検討。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の巡視船等の増加に対応できるよう支援を検討する。



3 主要施策の展開方向 [⑧国境離島の領土・領海保全及び救難防災体制強化への支援]

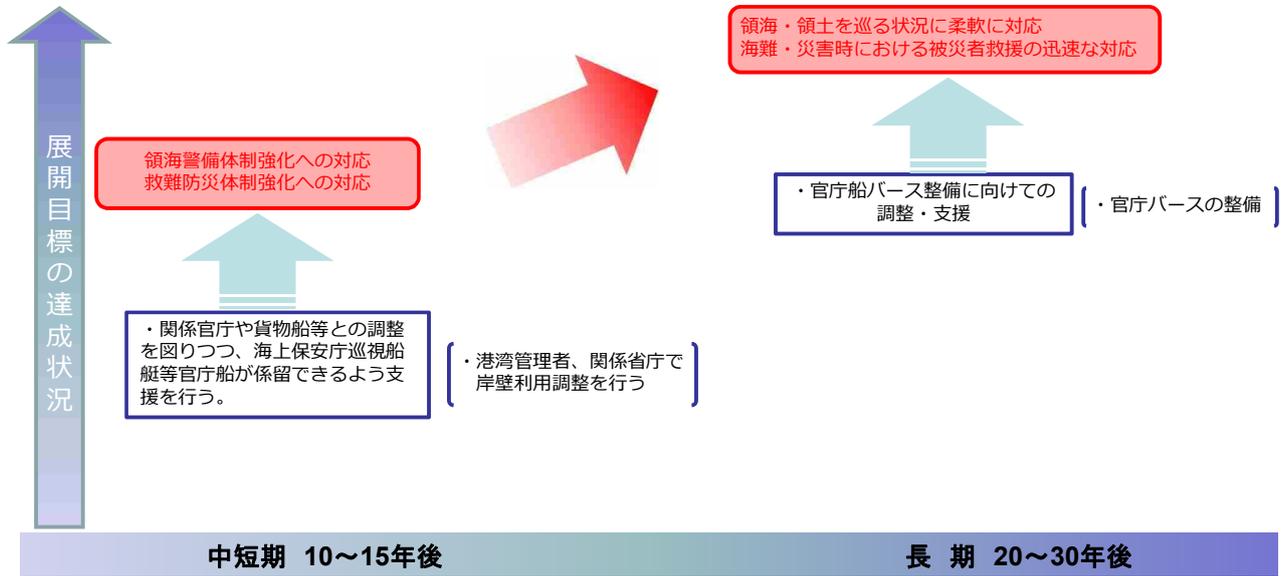
8) 領海警備及び救難防災体制強化への取組



3 主要施策の展開方向 [⑧国境離島の領土・領海保全及び救難防災体制強化への支援]

8) 領海警備及び救難防災体制強化への取組

	将来(中短期 10~15年後)	将来(長期 20~30年後)
施策展開後の姿	<ul style="list-style-type: none"> ・領海警備体制の強化に対応して増派される官庁船に適切に対応 ・海難や災害発生時における官庁船の円滑な活動に対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・同左



4.空間利用計画

4 空間利用計画

3) 港湾利用ゾーニング(案)の空間利用の方向性と考え方

	ゾーン名	空間利用の方向性	空間利用の考え方
物流・産業	物流関連ゾーン	宮古圏の産業・経済・生活を支える物流拠点として、貨物輸送、保管等の利用に供する空間	物流関連施設、エネルギー関連施設が集積していることから、今後も圏域の生活、産業に不可欠な貨物輸送の拠点として整備を進め、貨物輸送の安定性を確保する。
	作業船・官庁船等支援ゾーン	港湾工事の作業船、官庁船の活動を支援する空間	作業船だまり、作業ヤードの移転施設の整備並びに官庁船バース整備水域を確保する。
交流・にぎわい	クルーズ関連ゾーン	東アジアにおけるクルーズ寄港地として、国内外からのクルーズ船の寄港を促進する空間	クルーズバース、旅客ターミナル等の関連施設を整備することで、定期クルーズの定着と沖縄県におけるクルーズ産業の発展を寄港地という立場で支援する。
	旅客ターミナル・交流施設	市民、観光客の交流を促進し、賑わいを創出する空間	旅客ターミナルを基点に、港湾の賑わい施設、市街地、宮古島・伊良部島の観光地と連携を図る。また、漲水地区のマリンターミナルビル、シンボル緑地と連動として、賑わい空間を形成する。
	船だまり関連ゾーン	国内・海外からの大型プレジャーボート(ビジャーボート)を係留する施設 観光船、遊漁船、プレジャーボートが利用する空間	大型プレジャーボートや本土、台湾からのビジャー艇の係留施設として利用する。 観光船、遊漁船、プレジャーボートが利用する海洋レクリエーションの拠点とする。
安心・安全	緑地・海洋性レクリエーションゾーン ビーチ・レクリエーション	快適な港湾環境を創造し、人々が海に親しむことのできる空間	現在も行われている遊覧観光の機能を充実させ、宮古島・伊良部島周辺を周遊、圏域内の観光地やリゾートホテル等を連絡する観光船ネットワークを形成する。 市民・観光客等が海洋性レクリエーション・親水機会を楽しむ場とし、平良港における海洋性リゾートの拠点とする。
	防災機能強化ゾーン	減災・防災に対応する空間	地震・津波・高潮等への対策を強化する。また、避難場所、避難経路を確保し港湾労働者や観光客の安全確保に努める。
持続可能な地域	CNP 拠点、新エネルギー関連ゾーン	新エネルギーの活用及び港湾活動の脱炭素化を推進する空間 洋上風力発電、波力発電の導入を図る空間	LNGや水素の受入れや供給拠点となる環境整備を推進するとともに、洋上風力発電や浮力発電等の導入により、脱炭素社会を実現するためCNPの形成を目指す。 廃棄物処分施設の海面処分による受入れるエリアにおいて、洋上風力発電、浮力発電の導入可能性を検討する。
支援・協力	官庁船等支援ゾーン	官庁船の利用する領海警備基地の空間	作業船だまりの利用と、官庁船バースを整備する水域を確保する。

47

4 空間利用計画

4) 港湾エリア、市街地との連携

市街地との連携方針(案)

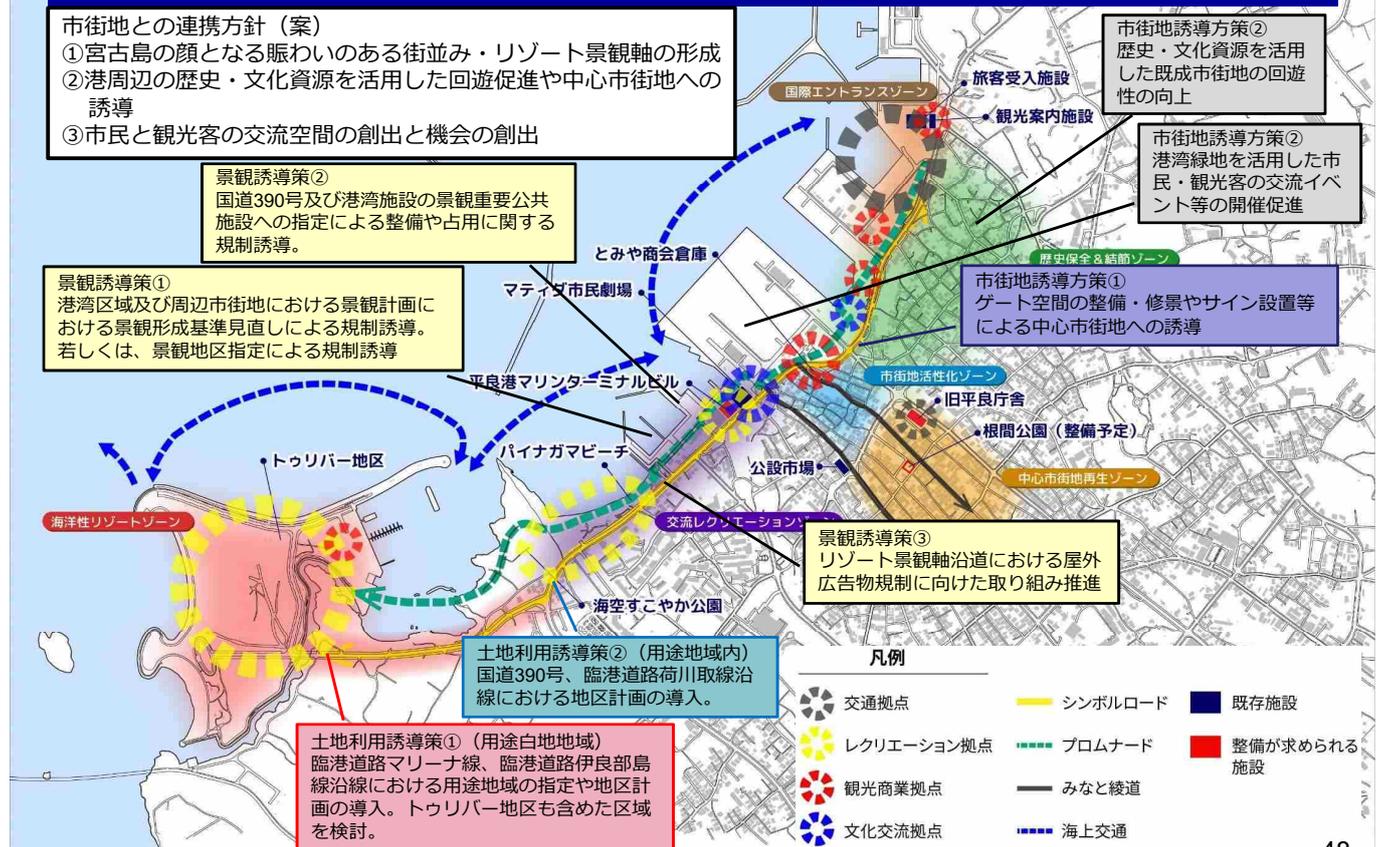
- ①宮古島の顔となる賑わいのある街並み・リゾート景観軸の形成
- ②港周辺の歴史・文化資源を活用した回遊促進や中心市街地への誘導
- ③市民と観光客の交流空間の創出と機会の創出

景観誘導策②
国道390号及び港湾施設の景観重要公共施設への指定による整備や占用に関する規制誘導。

景観誘導策①
港湾区域及び周辺市街地における景観計画における景観形成基準見直しによる規制誘導。若しくは、景観地区指定による規制誘導

土地利用誘導策①(用途白地地域)
臨港道路マリーナ線、臨港道路伊良部島線沿線における用途地域の指定や地区計画の導入。トゥリバー地区も含めた区域を検討。

土地利用誘導策②(用途地域内)
国道390号、臨港道路荷川取線沿線における地区計画の導入。



48

5.整備計画

5 整備計画

施策内容	スケジュール		役割分担			
	中短期	長期	管理者	国	他官庁	民間等
物流・産業						
1)県民の生活や産業を支える物流機能						
(1)-7.5～-10m岸壁、ふ頭用地の整備（再編事業(既定計画))	○			○		
(2)防波堤の撤去、航路・泊地の整備（既定計画）	○			○		
(3)-7.5m岸壁90mの延伸整備	○			○		
(4)-7.5～-10m岸壁の延伸(検討中)		○		○		
(5)冷凍冷蔵施設整備	○		○			○
(6)上屋整備の検討	○		○			
(7)上屋の増設の検討		○	○			
(8)AI・IoT等活用による物流機能の高度化・効率化	○		○			○
2)港湾再編・都市機能確保による機能分担						
(1)エネルギー関連施設の敷地拡張	○		○			○
(2)新たなLNGの受入施設の整備	○					○
(3)施設の老朽化対策及び長寿命化	○	○	○	○		
(4)危険物取扱施設用地の移転		○	○			○
(5)海面処分用地の整備		○	○		○	
交流・にぎわい						
1)大型クルーズ船に対応する旅客船機能の拡充						
(1)22万トン級の客船ふ頭整備（既定計画）	○			○		
(2)第2客船埠頭の整備		○		○		
(3)二次交通の確保、観光地分散化による混雑の解消	○		○		○	○
(4)タグボート、水先案内人の常駐化		○	○			○
(5)旅客ターミナル、商業施設等の活用		○	○			○
2)観光レクリエーション機能、親水空間機能の拡充						
(1)下里船だまりに浮き桟橋を整備	○		○			
(2)トゥリバー地区マリーナの浮き桟橋の整備	○	○	○			
(3)トゥリバー地区マリーナの商業施設、クラブハウスの整備	○	○	○			○
(4)漲水地区のにぎわい施設の整備	○		○			○
(5)市街地との連続性の確保	○		○		○	○
(6)マリーナ、人工海浜、海浜緑地の利用促進	○		○			○

5 整備計画

施設内容	スケジュール		役割分担			
	中短期	長期	管理者	国	他官庁	民間等
安全・安心						
1)圏域の防災・災害に対応する機能の拡充						
(1)津波避難、津波対策施設の検討（公共施設・民間施設）	○		○			○
(2)粘り強い防波堤の検討		○		○		
(3)危険物施設用地の移転		○	○			○
(4)港湾BCPの進化・教育・訓練の実施	○		○	○	○	○
(5)港湾施設の適切な維持・管理計画の検討	○		○			
(6)AI・IoT等を活用した災害情報、避難場所情報の伝達	○		○			○
持続可能な地域						
1)エネルギー需要への対応						
(1) LNG輸送のISOコンテナ・小型内航LNG船への対応	○		○			○
(2)港湾施設における新エネシステムの試験的導入、省エネシステムの導入		○	○			○
(3) LNG・水素タンカー対応施設の整備		○	○			○
2)カーボン・ニュートラル・ポート(CNP)形成に向けての支援						
(1)定期貨物船への陸電供給	○		○			
(2) LNG輸送のISOコンテナ・小型内航LNG船への対応	○		○			○
(3) LNG、水素の受入基地の整備		○	○			○
(4) LNG船への燃料供給		○				○
(5)洋上風力発電、浮力発電の導入		○	○			○
(6)荷役機械、トラックのFC化の支援		○	○			○
支援・協力						
1)領海警備及び救難防災体制強化への支援						
(1)巡視船等官庁船の係留施設の利用調整	○		○		○	
(2)官庁船バースの整備		○	○		○	

基本理念

平良港は、これらの地域が抱える課題を克服するための最も重要な社会資本のひとつとして、農業などの既存産業や島民の暮らしを支え、観光リゾート産業をはじめとする地域経済を支える新たな産業展開や広域的な交流促進に対応するため、地域ニーズを適切に捉えた機能の再編・強化と空間利用の再構築を図り、地域の自立と活力の維持に貢献していくものとする。

また、宮古島市の市街地のウォーターフロントとして、水辺・港の雰囲気を活かした憩いの場を提供することで市民の日常的な水辺への憧れを充足するものとする。

将来像 1：圏域の産業振興の拠点

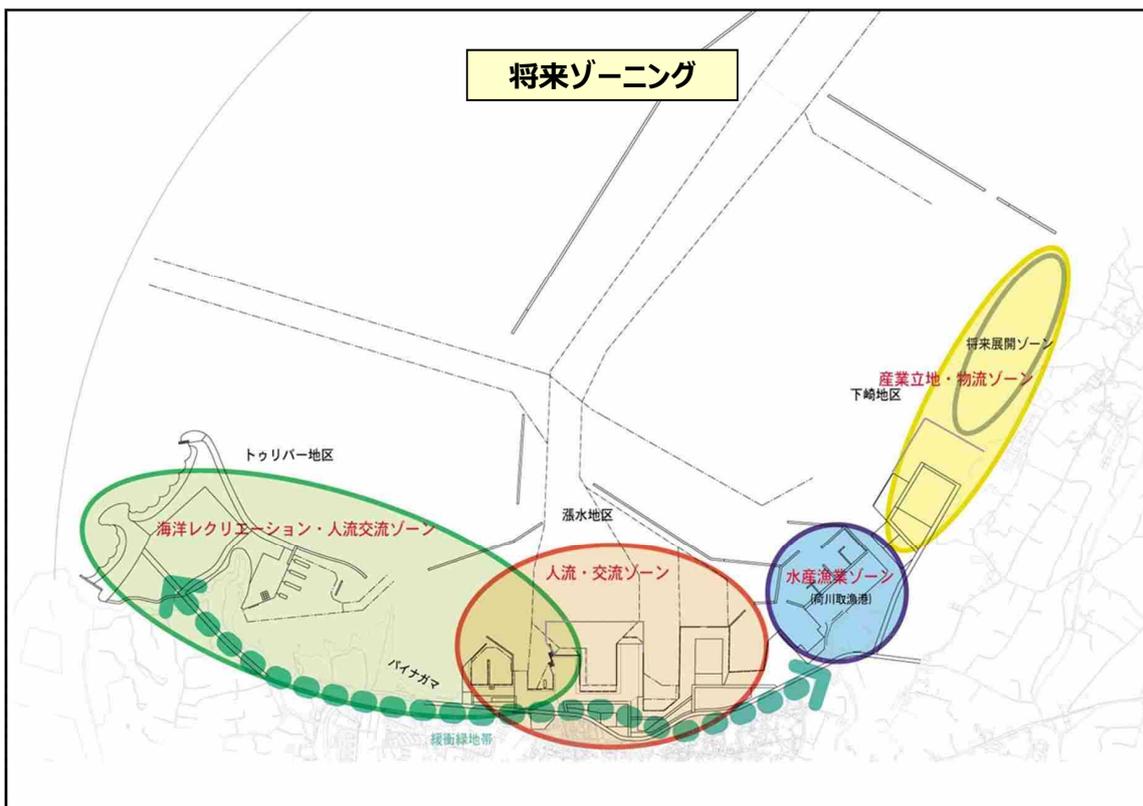
- 離島圏のハンディキャップを跳ね返し、競争力を維持する安定的な輸送基盤
- 地域の活力向上に資する新たな産業のための空間確保

将来像 2：圏域の観光振興の拠点

- 圏域の海の玄関口
- 地域のリーディング産業の拠点となる観光・リゾート拠点
- 海洋性レクリエーション活動拠点

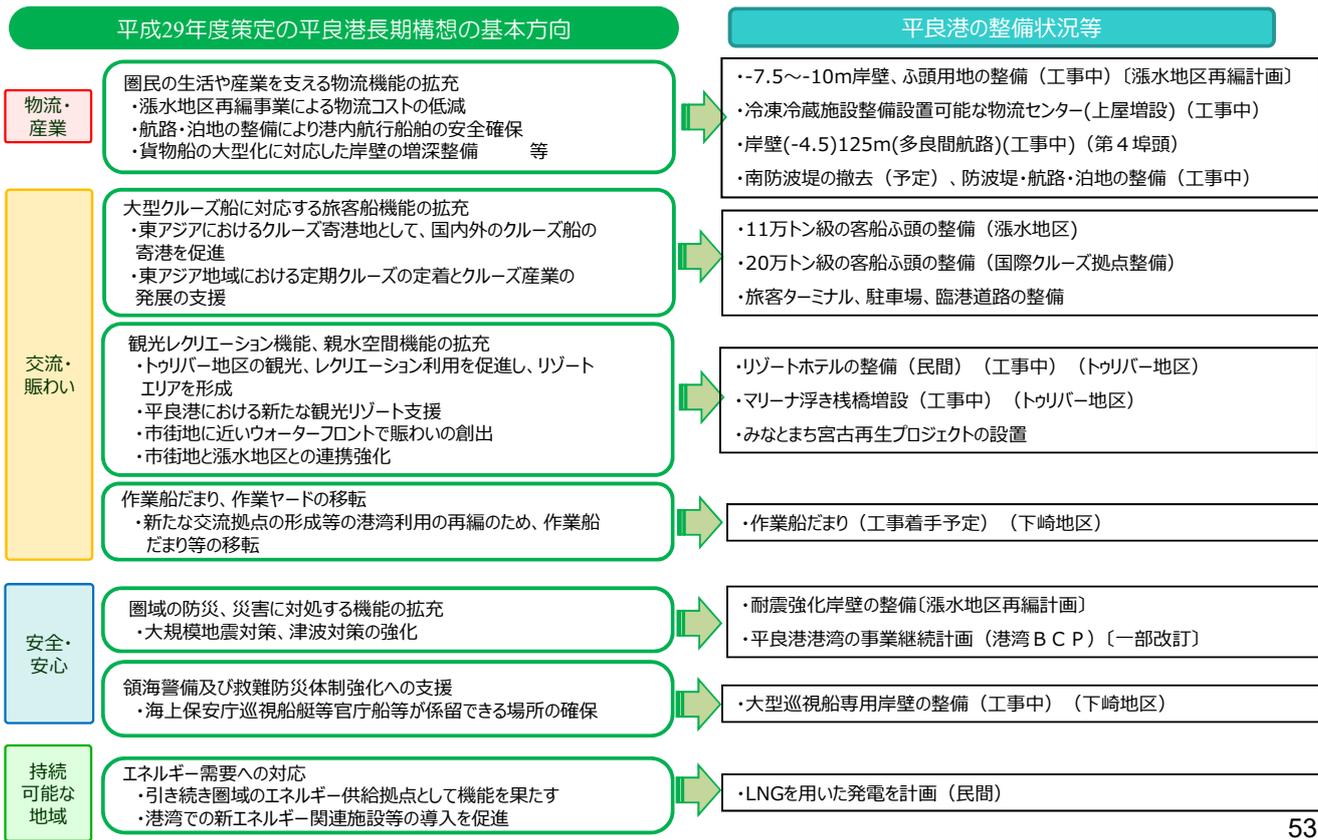
将来像 3：圏域の生活支援の拠点

- 圏域の暮らしを支える輸送基盤
- 暮らしの安全を支える防災拠点
- 暮らしに豊かさを与えるアメニティ基盤



平成29年度策定の平良港長期構想を踏まえた平良港の整備状況等

平成29年度策定の平良港長期構想を受けた、岸壁等の整備状況並びに具体化に向けた検討状況は以下のとおりである。



港湾の能力に関する資料

1. 港湾取扱貨物量

(1) 港湾取扱貨物量の設定値(H20年改訂時)

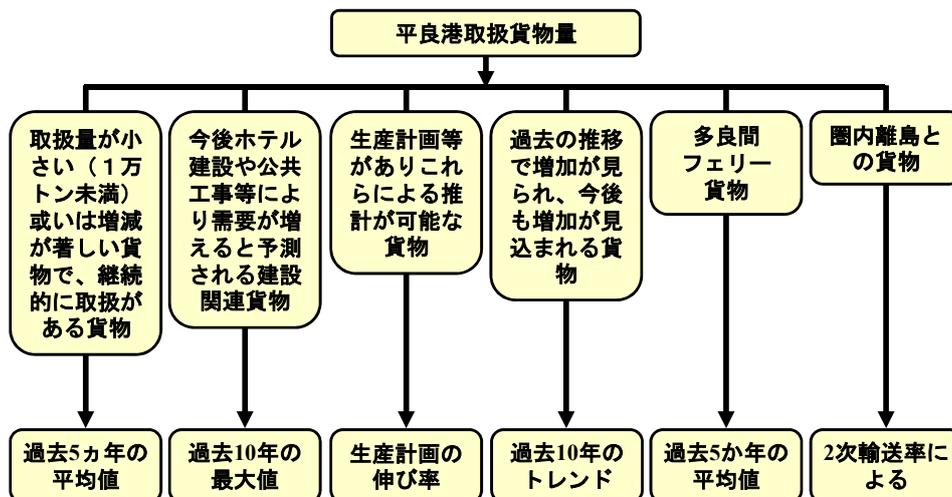
		2006年 (平成18年)	品目	主な利用者等	2020年 (平成32年)	主な推計理由	
合計		1,758			1,026		
小計		168			276		
外	輸出	3	金属くず		20	過去10年間のトレンドにより推計	
	輸入	163	砂・砂利	各種工事用	256	過去10年間の最大値(H12)により推計、但し、H19年値は除く	
		2	その他輸入品				
小計		1,590			750		
内	移出	653			222		
		13	農林水産品		10	過去の実績(平均値)により推計:圏内(周辺離島)向けは過去の2次輸送率を基に推計	
		1	林産品		1	圏内向けは過去の2次輸送率を基に推計	
		6	砂・砂利	各種工事用	18	圏外移出は過去の実績(平均値)により推計、圏内向けは過去の2次輸送率を基に推計	
		18	金属類、機械類		20	過去の実績(平均)により推計、圏内向けは過去の2次輸送率により推計	
			石油製品	E3燃料	60	宮古島で生産したE3燃料	
		2	化学工業品		2	圏内向けは過去の2次輸送率を基に推計	
		31	砂糖		27	過去の実績(平均値)により推計:圏内(周辺離島)向けは過去の2次輸送率を基に推計	
		3	その他軽工業品		4	圏外移出は過去の実績(平均値)により推計、圏内向けは過去の2次輸送率を基に推計	
		8	雑工業品		8	同上	
		3	廃棄物		10	同上	
		10	金属くず、再利用品		18	金属くずは過去10年間のトレンドにより推計、その他圏外移出は過去の実績(平均値)により推計	
		6	その他特殊品		4	同上	
			分類不能のもの				
		553	フェリー	沖縄本島・周辺離島	42	本島・石垣及び多良間は過去の実績(平均値採用:伊良部向けは橋梁に伴い無くなる)により推計	
	外	移入	937	計		528	
			15	農林水産品		12	過去の実績(平均)により推計
			5	林産品		3	同上
			19	砂・砂利		28	過去10年間の最大値(H14)により推計。
			0	その他鉱産品		0	
			12	金属類		13	過去の実績(平均)により推計
			22	輸送機械		23	過去の実績(平均)により推計
			28	セメント	琉球セメント他2社	65	過去10年間の最大値(H12)、圏域(周辺離島)からは過去の実績(平均)により推計
			4	その他薬品		5	同上
			77	重油	りゅうせき	74	過去の実績(平均)により推計
			62	石油製品	りゅうせき・宮古ガス	125	域内消費(石油製品66.5千トン)は過去の実績(平均)により推計、E3燃料生産(移出用)に58.2千トン
			7	その他化学工業品	化学肥料等	6	過去の実績(平均)により推計
		16	軽工業品		23	同上	
		88	雑工業品	日用品等	86	同上	
			くずもの	E3燃料用	5	八重山地域からのE3燃料用の廃糖蜜	
		11	動植物性製造飼料		12	過去の実績(平均)により推計	
		16	その他特殊品	輸送用容器等	8	同上	
			分類不能のもの				
		555	フェリー	沖縄本島・周辺離島	41	本島・石垣及び多良間は過去の実績(平均値採用:伊良部向けは橋梁に伴い無くなる)により推計	

港湾の能力に関する資料

1. 港湾取扱貨物量

(2) 貨物量推計の考え方

○貨物量推計の基準年次は平成18年、目標年次は平成30年代前半



港湾の能力に関する資料

2. 港湾取扱貨物量の推移

(1) 平良港港湾取扱貨物量の推移



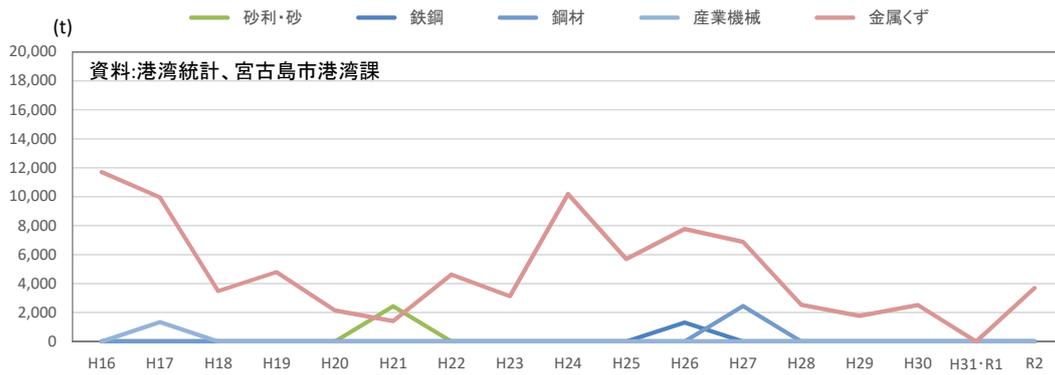
(2) 平良港港湾取扱貨物量の推移(フェリー貨物除く)



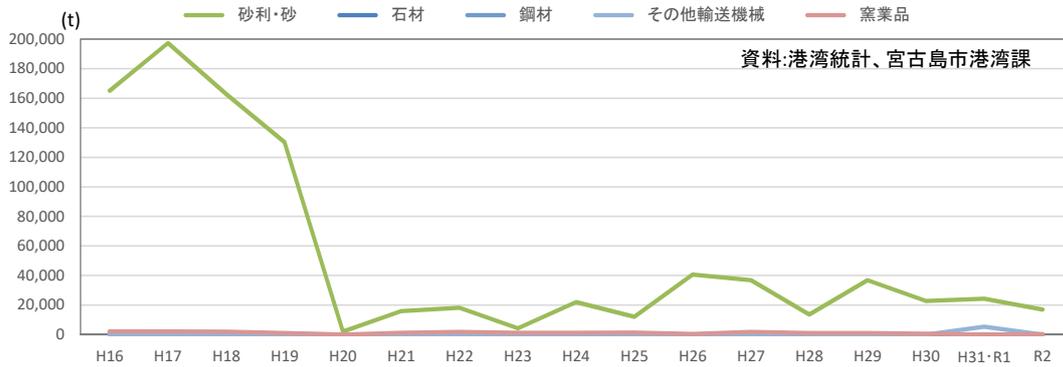
港湾の能力に関する資料

2. 港湾取扱貨物量の推移

(1) 輸出



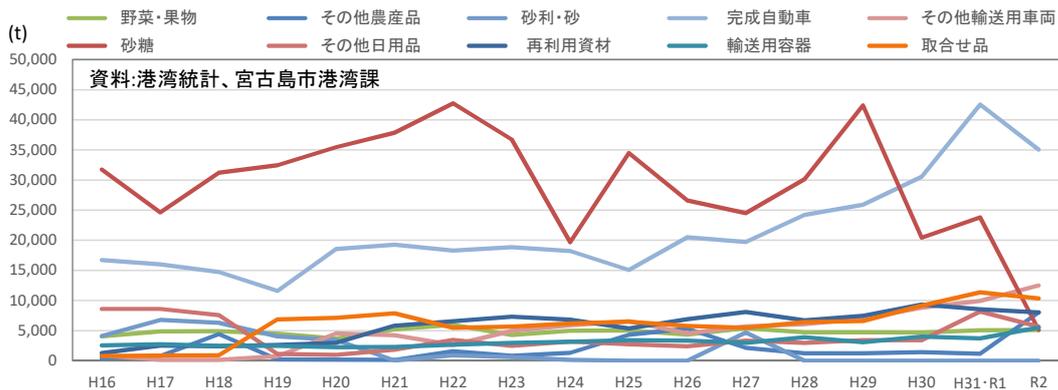
(2) 輸入



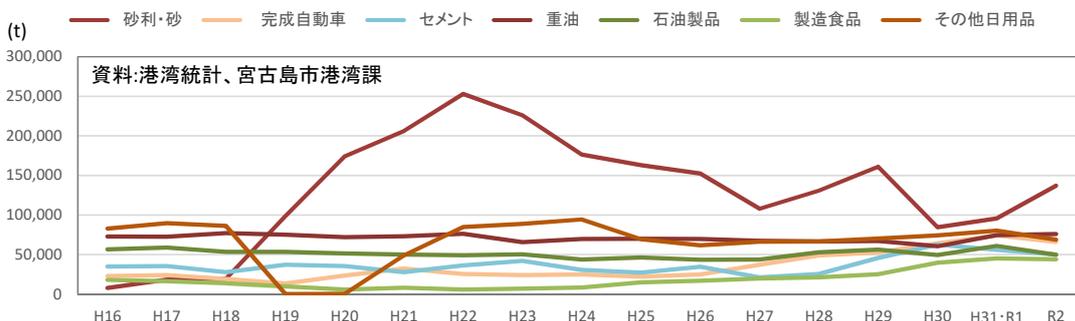
港湾の能力に関する資料

2. 港湾取扱貨物量の推移

(3) 移出



(4) 移入



1. バースウィンドウ

現況	日							月							火							水							木							金							土						
	0	2	4	6	8	10	12	0	2	4	6	8	10	12	0	2	4	6	8	10	12	0	2	4	6	8	10	12	0	2	4	6	8	10	12	0	2	4	6	8	10	12	0	2	4	6	8	10	12
高水地区 第3地区 (7.5)148m 2-3 (R1-EF3)								不定期貨物船(砂糖)							セメント船							セメント船							LPG船																				
(7.5)137m 1-3								ばね丸																																									
(-5.5)90m 1-4 (C-1-1)								油槽船							油槽船							油槽船														油槽船													
(-5.5)90m 1-5 (C-1-1)															CFD船等利用																																		
高水地区 第4地区 第5地区 用パス (-12) 450m	クルーズ船																																																
高水地区 第6地区 (7.5)-10 250m (工事中)	クルーズ船																																																
(7.5)130m 2-2 (C-1-1)								不定期貨物船(砂糖)														不定期貨物船(砂糖)														不定期貨物船(砂糖)													
(-6.5)105m 2-3 (C-1-12)								不定期貨物船(砂糖)														不定期貨物船(砂糖)														不定期貨物船(砂糖)													
(-4)50m 2-4-1								暫行船(監務船、運務船等)																																									
埠頭再編後	0 2 4 6 8 10 12							0 2 4 6 8 10 12							0 2 4 6 8 10 12							0 2 4 6 8 10 12							0 2 4 6 8 10 12							0 2 4 6 8 10 12							0 2 4 6 8 10 12						
高水地区 第3地区 (7.5)148m 2-3 (R1-EF3)								不定期貨物船(砂糖)							セメント船							セメント船							LPG船																				
(7.5)137m 1-3								不定期貨物船(砂糖)																																									
(-5.5)90m 1-4 (C-1-1)								油槽船							油槽船							油槽船														油槽船													
(-5.5)90m 1-5 (C-1-1)															LNG船																																		
高水地区 第4地区 第5地区 用パス (-12) 450m	クルーズ船																																																
高水地区 第6地区 (7.5)-10 250m	クルーズ船																																																
(7.5)130m 2-2 (C-1-1)								不定期貨物船(砂糖)																																									
(-6.5)105m 2-3 (C-1-12)								不定期貨物船(砂糖)														不定期貨物船(砂糖)														不定期貨物船(砂糖)													
(-4)50m 2-4-1								暫行船(監務船、運務船等)																																									

宮古島市みなとまちづくり基本構想

1. みなと交通の整備方針

(1) 交通手段別整備方針

- ① シームレスでノンストレスな移動を実現するモビリティの導入
 - ・ 旅客受入施設からトゥリバー地区までの各拠点を結び、シームレスかつノンストレスな移動を提供する環境に配慮したグリーンズローモビリティを導入する。また、ロープウェイ等の高架を運行するモビリティや自動運転モビリティの導入可能性について検討する。
 - ・ 高い目線からの眺望を楽しみながら移動ができるオープントップバス(2021年8月に島内導入済み)を活用したシャトルバスを導入する。



オープントップバス



グリーンズローモビリティ

- ② 海辺の景観を楽しみながら歩けるプロムナードの整備
 - ・ 旅客受入施設からトゥリバーまでの海岸沿いに、海辺景観を楽しみながらの移動が可能な連続性のあるプロムナードを整備する。
 - ・ 海岸部の移動距離が約4kmとなることから、各所に休憩機能を設ける。
- ③ 自転車利用等を促進するレンタサイクルの導入
 - ・ 各ゾーンの拠点(旅客受入施設、トゥリバー、旧平良庁舎等)にレンタサイクルを設置する。また、次世代移動手段として注目されている電動キックボードの導入について検討する。



レンタサイクル(ポート型)

- ④ 海上交通の拠点整備
 - ・ 多様な移動手段の一つとして、海岸部の拠点を結ぶ海上交通の導入に向けた拠点を整備する。
 - ・ なお、採算の確保に向けては、クルーズ船の寄港状況を踏まえたビジネス性の検証やフライト客の利用を促進する運営手法について検討を行う。
- ⑤ 多言語サイン設置
 - ・ 分かりやすい多言語(英語、中国語、台湾語、韓国語)の誘導・案内サインを設置することで、円滑な移動を支援し、まちの回遊性を高める。



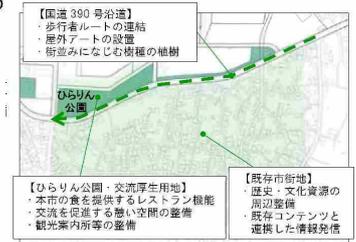
水上タクシー

1. みなと交通の整備方針

(2) 交通軸別整備方針

① 宮古みなとシンボルロード

- ・国道 390 号及びトゥリバー地区までの幹線道路を『宮古みなとシンボルロード』として位置づけ、ゾーン毎（3 区分）に沿道街路樹や景観整備を変更することで、各ゾーンのコンセプトに合致した沿道整備を図る。また、シンボルロードにおいては、オープントップのシャトルバス運行を想定する。



② みなと海浜プロムナード

- ・プロムナードでの移動にあたっては、休憩や食事ができるスポットを一定間隔で設ける必要があるため、プロムナード沿道においては可能な限り商業系の用途を誘導する。
- ・グリーンスローモビリティ、サイクリングロード、歩行スペースを設け、安全性を確保するためにそれぞれの動線を分離する。

③ 宮古みなと綾道（市街地部）

- ・市街地部（活性化・再生ゾーン）を結ぶ散策路として、中心市街地部の新しい「みなと綾道（あやんつ）」を目指す。
- ・メインルートにサイクリングロードの整備を検討する。

④ 海上交通

- ・海上交通として水上タクシーを導入し、航路については、西仲船だまり⇄マティダ市民劇場⇄トゥリバー地区マリーナ⇄トゥリバービーチ、を接続するルートを想定する。
- ・さらに、利用者ニーズ等を踏まえながら、離島や遠方へと向かうルートの拡大についても検討を行う。

