



宮崎県 県土整備部 港湾課

〒880-8501

宮崎市橘通東2丁目10番1号

TEL 0985-26-7188 FAX 0985-32-4459



原木輸出(宮崎港)

うりずんNEXT就航(宮崎港)



さんふらわあ だいせつ就航(宮崎港)



外国クルーズ
(パ・イング・I・デン) 寄港(油津港)



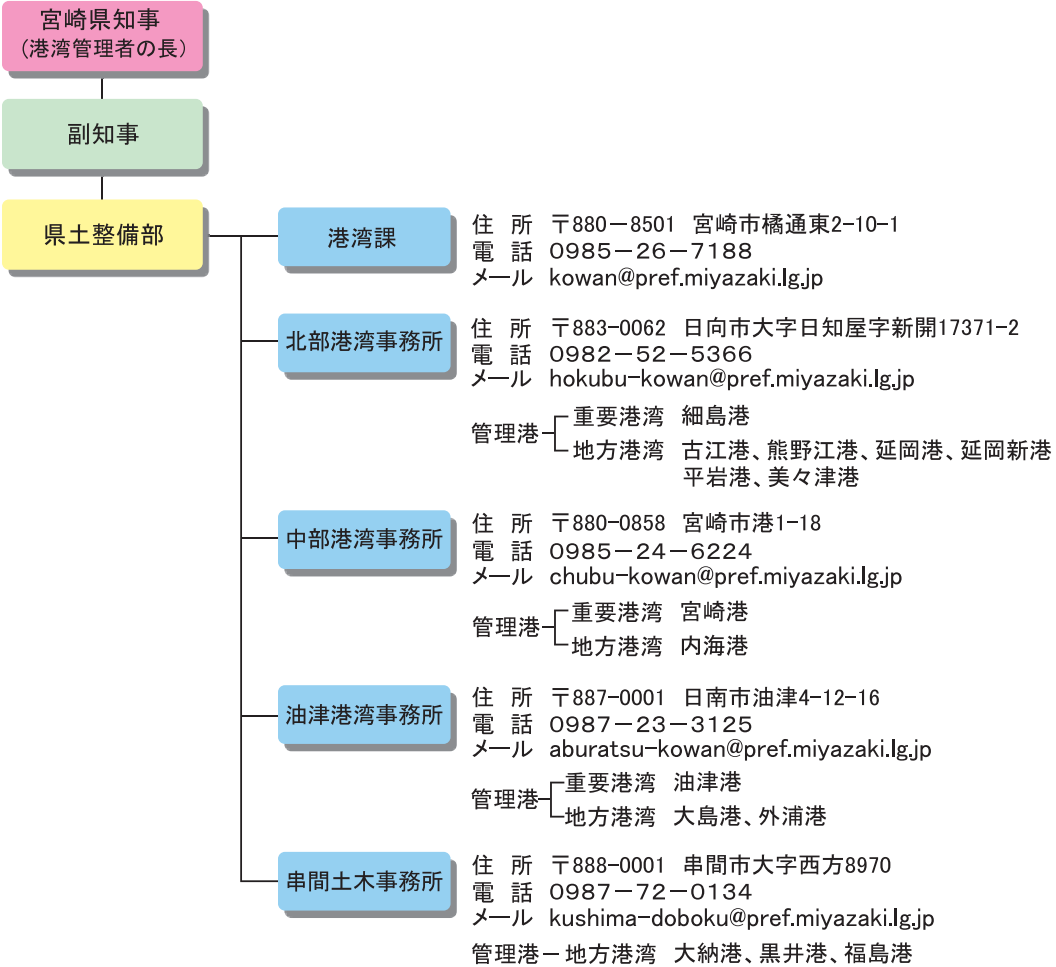
むさし丸就航(宮崎港)

宮崎県の概要

本県は、日本の南西部、九州の南東部に位置し、総面積は7,734km²で全国の約2％を占めている。気候は、その地域や沖合いを流れる黒潮の影響などにより、平均気温が高く温暖な気候に恵まれているとともに、日照時間、快晴日数は全国のトップクラスにある。また、降水量も多く豊富で良質な水が貴重な開発資源となっている。

人口は令和8年2月現在1,014,243人(全国の約1％)となっている。

宮崎県の港湾管理組織図



宮崎県の港湾の地理的特性

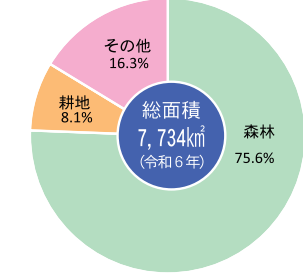


●気 候

日 照 時 間	2,122時間 (全国6位)
平 均 気 温	17.7℃ (全国3位)
降 水 量	2,626mm (全国2位)

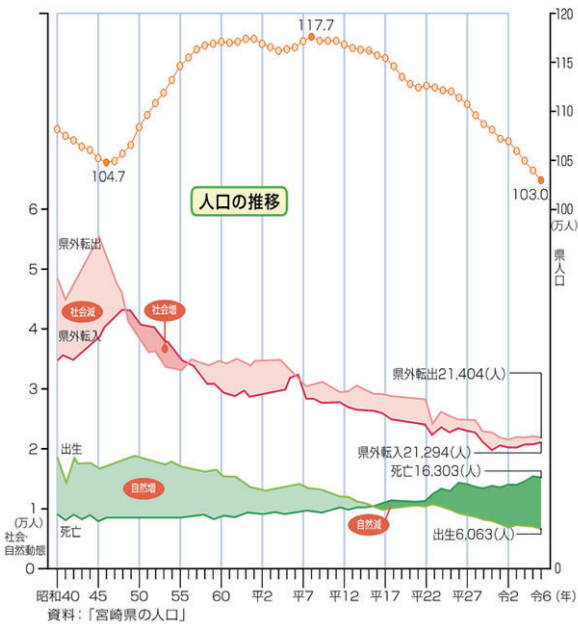
資料：気象庁「日本気候表」
(宮崎市、平成3年～令和2年の平均)

●面積区分

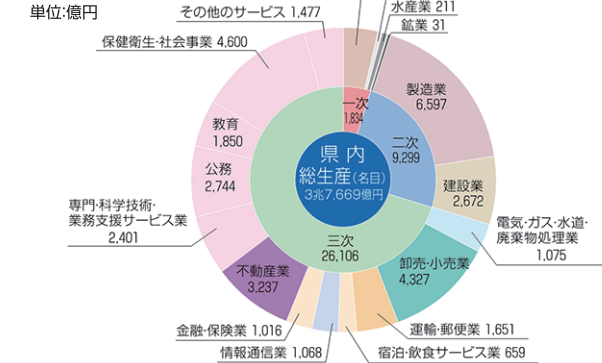


資料：農林水産調・国土地理院

●人口の動態

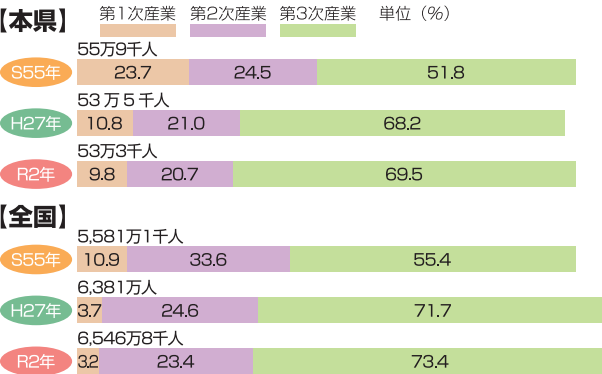


●令和4年 産業別構成(本県)



※県内(国内)総生産は、輸入品に課される税・関税等が加算控除されているため、各産業の合計とは一致しない。

●就業人口



資料：「国勢調査」
※平成27年及び令和2年は不詳補完値により算出
※昭和55年の人口及び割合は不詳を除いて算出
※端数処理により合計は100にはならない

出典)みやざきのうごき2025(宮崎県 総合政策課)

目 次

宮崎県の概要	2	平岩港	33
宮崎県の港湾位置図	3	美々津港	34
県内の主要観光地	4	内海港	34
宮崎県の港湾の概要	5	大島港	35
●重要港湾		外浦港	35
細島港	7	大納港	36
宮崎港	15	黒井港	36
油津港	23	福島港	37
●地方港湾		高鍋港	39
古江港	31	九州の高規格幹線道路網図	40
熊野江港	32	●空 港	
延岡港	32	宮崎空港	41
延岡新港	33		

- 重要港湾 3港
- 地方港湾 12港
- 56条港湾 1港



※距離は、宮崎市役所を拠点とした一般道最短距離



宮崎県の港湾の概要

本県には、3つの重要港湾と12の地方港湾、1つの56条港湾があり、それぞれの港において地域の要請に対応した港湾整備が進められている。その中でも、3つの重要港湾は、太平洋に直接面した南北に長い本県において、県北、県央、県南の3地区にあり、県北の細島港は「外国貿易を含む東九州の物流拠点」として、県央の宮崎港は「南九州の物流拠点」として、県南の油津港は「県南地域の物流拠点」として、重要な役割を果たしている。

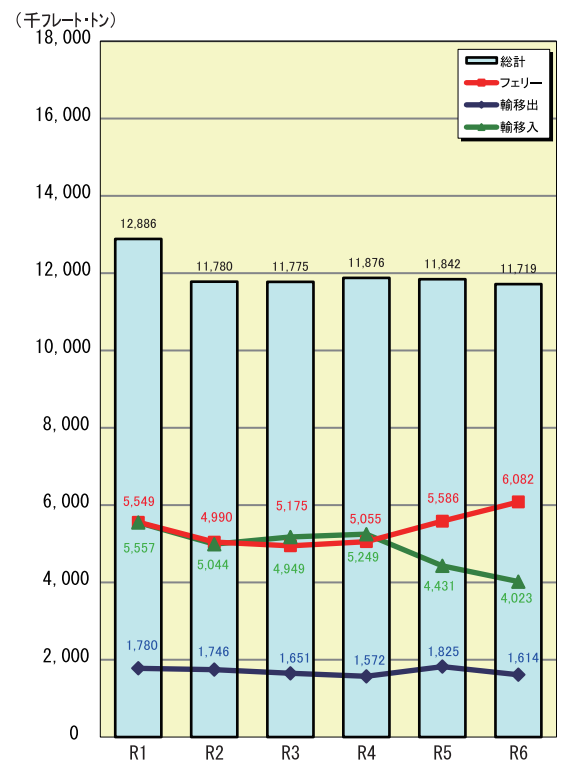
出典「港湾統計（国土交通省）」

●港湾取扱貨物貨物量（令和6年）

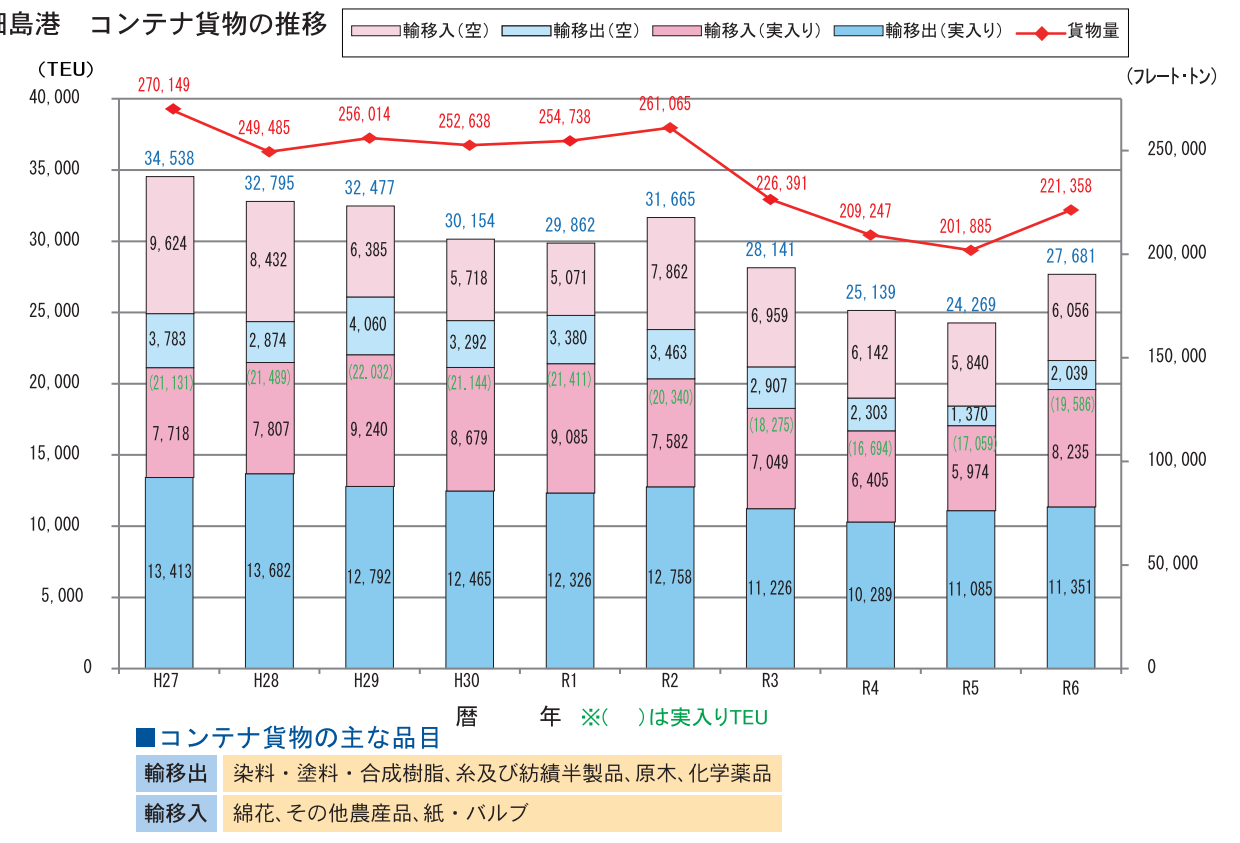
		取扱貨物量 (フェリー)	外国貿易		内国貿易	
			輸出	輸入	移出	移入
重要港湾	細島港	2,407,882	179,702	615,572	705,513	907,095
	宮崎港	7,725,064 (6,082,200)	80,442	2,150	3,852,369 (3,586,640)	3,790,103 (2,495,560)
	油津港	936,615	35,167	488,719	192,591	220,138
	重要港湾計	11,069,561 (6,082,200)	295,311	1,106,441	4,750,473 (3,586,640)	4,917,336 (2,495,560)
地方港湾	古江港	221				221
	熊野江港	6,363			6,357	6
	延岡港	80,457				80,457
	延岡新港	261,762		6,894	15,274	239,594
	美々津港	16				16
	内海港	119,261				119,261
	外浦港	29,359			13,992	15,367
	大島港	181			87	94
	福島港	151,567	41,076		77,982	32,509
県計	地方港湾計	649,187	41,076	6,894	113,692	487,525
	県計	11,718,748 (6,082,200)	336,387	1,113,335	4,864,165 (3,586,640)	5,404,861 (2,495,560)

()はフェリーによる取扱貨物で内数

●宮崎県の実取扱貨物量の推移



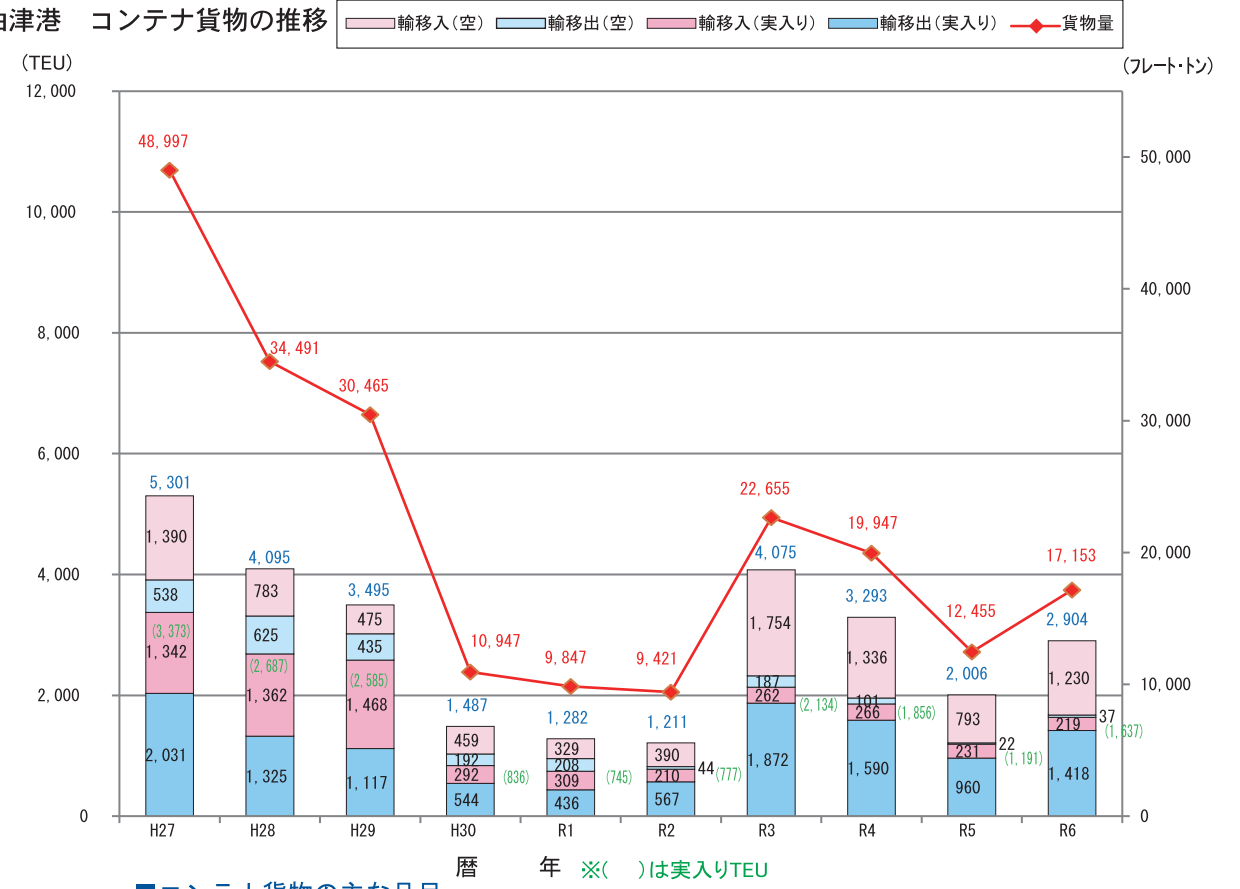
●細島港 コンテナ貨物の推移



■コンテナ貨物の主な品目

輸移出	染料・塗料・合成樹脂、糸及び紡績半製品、原木、化学薬品
輸移入	綿花、その他農産品、紙・パルプ

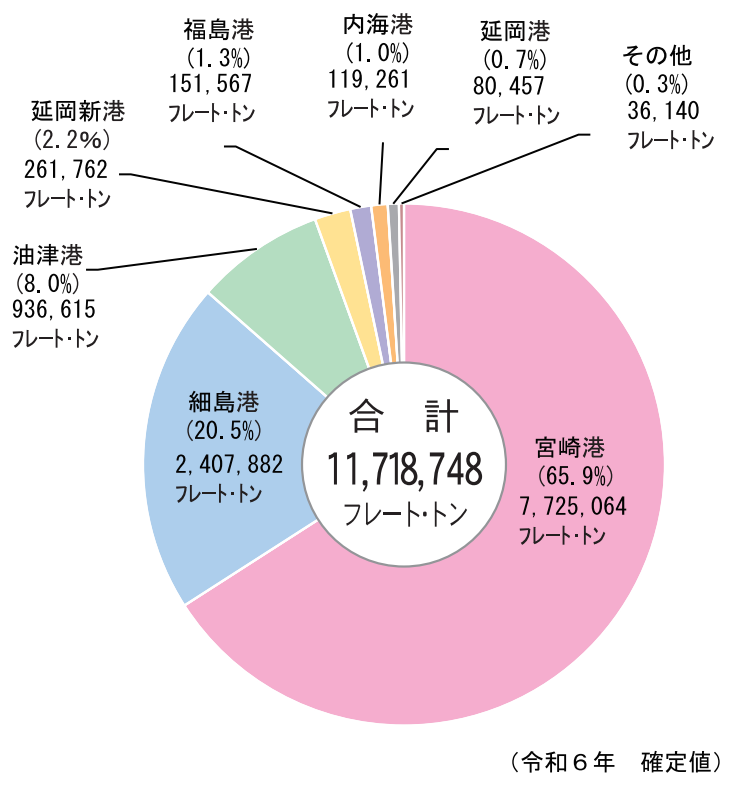
●油津港 コンテナ貨物の推移



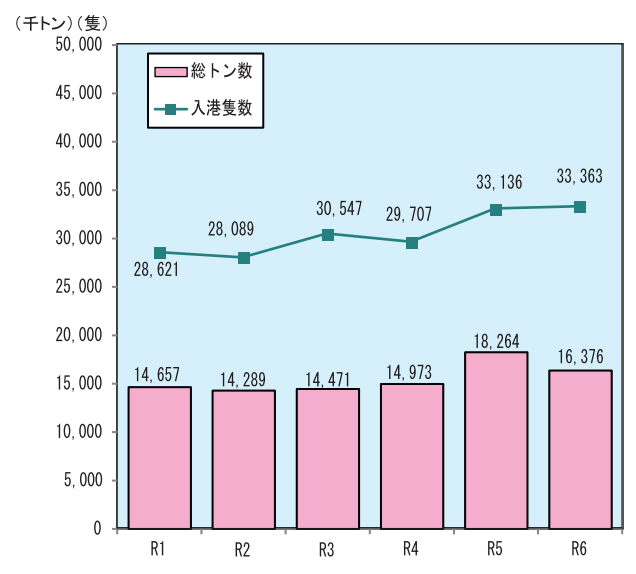
■コンテナ貨物の主な品目

移出	紙・パルプ	TEU……20feet（コンテナの長さ約6m）換算のコンテナ取扱個数の単位。
移入	製造食品	20feetコンテナ1個を1TEU、40feetコンテナ1個を2TEUとして計算する方法。

●取扱貨物の各港別シェア（令和6年）



●宮崎県の入港船舶の推移





重要港湾

細島港 Hososhima Port

- 港湾区域認可 昭和28年2月25日
- 港湾区域告示 昭和28年3月13日
(変更) 平成10年11月27日
- 港湾区域面積 1,289ha
- 重要港湾指定 昭和26年1月19日
- 所在地 日向市

“東九州の物流拠点” “九州の扇の要”

沿革

細島港は古くから海上交通の要衝として、また地域開発の中核として重要な役割を果たしてきた。

明治時代には、四国・阪神方面との間に定期航路が開設され、オランダ人技師デレーケの設計による港湾整備と日豊本線細島港線により貨物量は激増した。昭和26年に重要港湾の指定を受け、各国の外航商船が入港している。また、背後の日向・延岡地区が昭和39年に新産業都市の指定を受け、地域産業を支える流通基盤として発展してきた。近年では相次ぐ外貿コンテナ定期航路の開設、水深13m岸壁や、国際物流ターミナルの供用開始等、東九州地域の物流拠点として機能を拡充させてきた。

しかし、本港は近年の外航商船の大型化に十分対応できない状況であるばかりでなく、顕在化する背後用地不足に適切に対応する必要がある。また、日向灘地震や南海トラフ巨大地震等の大規模地震発生の切迫性が指摘されており、津波対策を含む市民の安全と安心の確保、背後圏の経済活動を維持するみなとづくりが課題となっていた。

これらの要請に対応するため、平成28年2月に港湾計画を改訂し、「宮崎の物流と産業を支え、安全・安心と潤いで満たされた東九州のみなと細島」を目指している。

●細島港港湾計画（平成28年2月改訂） 〔基本方針〕（目標年次：平成40年代前半）

（1）【物流・産業】地域産業の発展を支えていく物流・生産の一大拠点づくり

- ①バルク貨物輸送の効率化とともに、地域産業の国際競争力強化を図るため、バルク貨物取扱機能の強化を図る。
- ②内貿ユニットロード貨物の物流機能を確保するため、既存埠頭の再編による内貿ユニットロードターミナルの機能の強化を図る。
- ③国際コンテナ貨物の増大に対応し、地域産業の競争力強化を図るため、バルク貨物との混在の解消、国際戦略港湾との連携、継続した集貨の取り組み等によるコンテナ取扱機能の強化を図る。
- ④木材関連貨物の増大に対応するため、既存埠頭の再編・集約及び新たな専用埠頭の整備による物流機能の強化を図る。
- ⑤既存施設の延命化及びライフサイクルコストの縮減を図るため、港湾施設の計画的な維持管理を行い、必要な港湾機能を確保する。
- ⑥企業立地の促進による地域経済の活性化及び雇用の創出を図るため、新たな土地造成により、企業の生産活動の場を確保する。
- ⑦港湾の利便性やサービスの向上を図るため、港湾利用者のニーズを十分把握し、効率的な運営体制の確立に取り組む。

（2）【安全・安心】災害に強く、市民の暮らしと企業活動を支える防災拠点づくり

- ①大規模地震・津波発生時に港湾及びその周辺の就労者や住民の生命を保護するため、津波避難対策の強化を図る。
- ②大規模地震・津波発生後に緊急物資の輸送機能を確保するため、大規模地震対策施設の拡充を図る。
- ③大規模地震・津波発生後に早期に港湾機能の回復を図り、地域経済活動を維持するため、港湾BCP等のソフト対策を講じるとともに、防波堤の粘り強い構造化及び大規模地震対策施設の強化に取り組む。

（3）【交流・環境】豊かな地域資源を生かした県北地域の交流拠点づくり

- ①港を訪れる人が港や海に親しめる空間を確保し、快適で潤いのある環境を創造するため、良好な自然環境を保全しつつ、緑地等の親水空間を確保するとともに、クルーズ客船の継続的な寄港を実現するため、誘致活動等を継続して取り組む。
- ②プレジャーボートや漁船の適正な収容を図るため、既存施設の有効利用を図りつつ、小型船だまり機能の充実を図る。

〔目標取扱貨物量〕

外 貿	260万トン
内 貿	220万トン
合 計	480万トン

〔港湾計画の経緯〕

S30. 2	長期計画決定
S47. 3	計画改訂
S50. 9	一部変更 木材取扱施設（追加）、航路計画（追加）、船だまり計画（追加）
S55. 11	一部変更 公共ふ頭計画（追加）、小型船だまり計画（追加） 臨港交通施設計画（追加）、港湾環境整備施設計画（追加）
S62. 3	計画改訂
H3. 2	軽易な変更 小型船だまり計画（追加）、港湾環境整備施設計画（追加）
H6. 2	軽易な変更 小型船だまり計画（変更）
H9. 7	計画改訂
H16. 2	軽易な変更 公共ふ頭計画（変更・追加）、水域施設計画（追加） 臨港交通施設計画（追加）、土地造成及び土地利用計画（追加）
H21. 11	軽易な変更 公共ふ頭計画（削除・追加）、水域施設計画（削除・追加） 臨港交通施設（削除）、土地造成及び土地利用計画（変更）
H22. 7	軽易な変更 公共ふ頭計画（削除）、小型船だまり計画（変更） 土地造成及び土地利用計画（変更・削除）、水域施設計画（削除）
H25. 10	軽易な変更 土地利用計画（変更）
H28. 2	計画改訂
H29. 2	軽易な変更 土地利用計画（変更）
R3. 3	一部変更 公共埠頭計画（追加）、専用埠頭計画（削除）、水域施設計画（追加） 小型船だまり計画（追加）、臨港交通施設計画（追加） 土地造成計画及び土地利用計画（変更・追加） 大規模地震対策施設計画（変更）
R6. 2	軽易な変更 旅客船埠頭計画（追加）、水域施設計画（変更・追加）

沿革

細島港

- 昭和24年 6月 細島港開港
- 昭和26年 1月 重要港湾指定
- 昭和30年 2月 港湾計画策定
- 昭和39年 1月 日向延岡地区新産業都市指定
- 昭和46年 3月 フェリー（川崎航路）就航
- 昭和46年 5月 特定港指定
- 昭和46年 6月 フェリー（神戸航路）就航
- 昭和47年 1月 フェリー（大阪航路）就航
- 昭和47年 3月 港湾計画改訂
- 昭和49年 3月 フェリー（広島航路）就航
- 昭和57年 2月 フェリー（広島航路）休止
- 昭和62年 3月 港湾計画改訂
- 平成2年 4月 フェリー（大阪航路）休止
- 平成5年12月 定期コンテナ航路（釜山）就航（長榮海通）
- 平成7年 3月 定期コンテナ航路（釜山）就航（南星海運（ナムスン））
- 平成7年11月 定期コンテナ航路（神戸）就航（井本商運）
- 平成8年 1月 定期コンテナ航路（台湾）就航（東京船舶（愛媛オーシャンライン））
- 平成9年 7月 港湾計画改訂
- 平成10年 5月 フェリー（神戸航路）休止
- 平成12年 8月 白浜地区岸壁（水深13m）供用開始
- 平成12年10月 定期コンテナ航路（釜山）就航（APL（現CMA CGM））
- 平成13年 3月 日向延岡地区新産業都市廃止
- 平成13年 6月 定期コンテナ航路（釜山）就航（長錦商船（シノコー））
- 平成13年10月 RORO船（大阪）就航（八興運輸：はっこう21）
- 平成16年 3月 フェリー（貝塚航路）就航
- 平成17年 3月 フェリー（貝塚航路）休止
- 平成17年 6月 フェリー（川崎航路）休止（平成17年9月航路廃止）
- 平成18年 8月 RORO船（東京）就航（川崎近海汽船：南王丸）
- 平成19年 1月 定期コンテナ航路（神戸）就航（OOCL）
- 平成22年 8月 重点港湾選定
- 平成25年 2月 定期コンテナ航路（台湾・フィリピン）休止
NYKコンテナライン（愛媛オーシャンライン）
- 平成25年 6月 定期コンテナ航路（釜山）就航（高麗海運）
- 平成25年10月 定期コンテナ航路（中国）就航（神原汽船）
- 平成27年 1月 定期コンテナ航路（韓国・中国）就航（南星海運（ナムスン））
- 平成27年 6月 国際物流ターミナル供用開始
- 平成28年 1月 ポート・オブ・ザ・イヤー2015受賞
- 平成28年 2月 港湾計画改訂
- 平成28年 7月 定期コンテナ航路（韓国・中国）休止（南星海運（ナムスン））
- 平成29年 4月 定期コンテナ航路（釜山）就航（カメラライン）
- 平成29年 7月 「みなとオアシスほそしま」登録
- 令和2年11月 定期コンテナ航路（台湾）就航（愛媛オーシャンライン）
- 令和3年 4月 定期コンテナ航路（釜山）廃止（カメラライン）
- 令和5年 1月 定期コンテナ航路（釜山）再開（CMA-CGM）
- 令和5年 1月 RORO船（東京）休止（川崎近海汽船：南王丸）
- 令和5年 2月 RORO船（東京）就航（川崎近海汽船：豊王丸・富王丸）
- 令和5年12月 RORO船（東京）休止（川崎近海汽船：豊王丸・富王丸）
- 令和6年 5月 定期コンテナ航路（釜山）休止（CMA-CGM）
- 令和7年 4月 定期コンテナ航路（台湾）休止（愛媛オーシャンライン）
- 令和8年 4月 定期コンテナ航路（釜山）休止（高麗海運）
- 令和8年 6月 定期コンテナ航路（台湾）再開（愛媛オーシャンライン）

●細島港の歴史



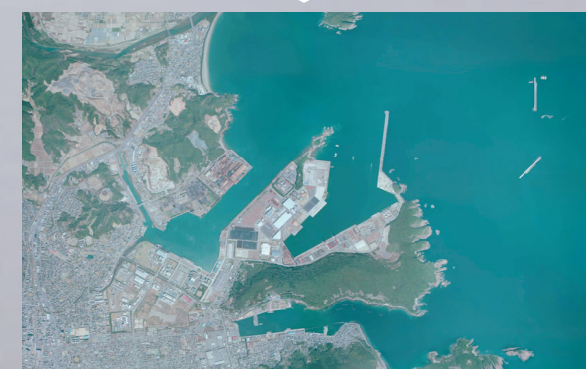
【昭和23年頃】



【昭和42年頃】

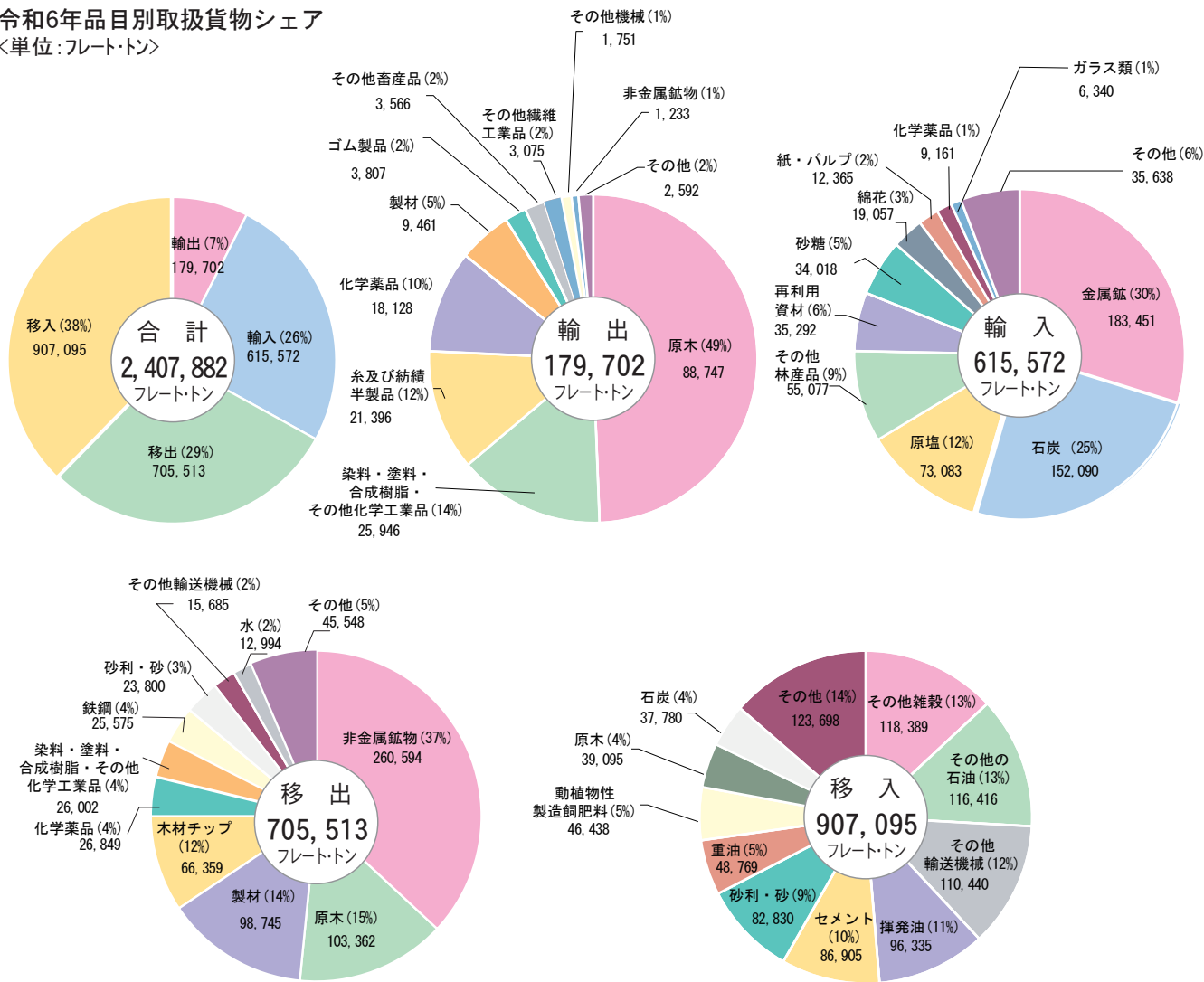


【昭和62年】

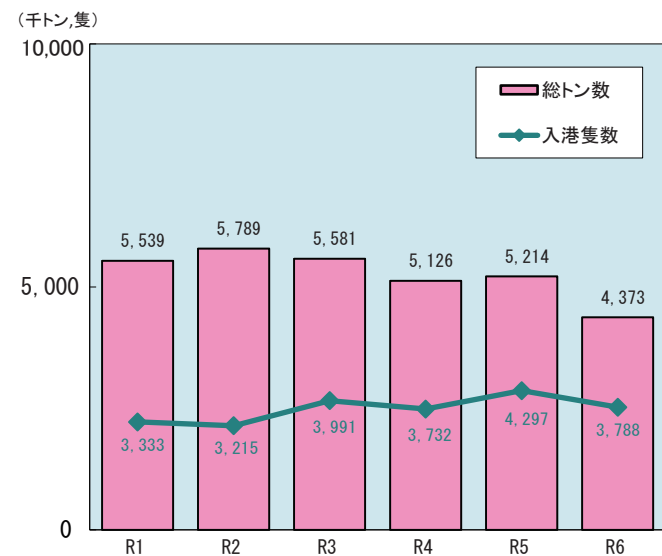


【平成27年】

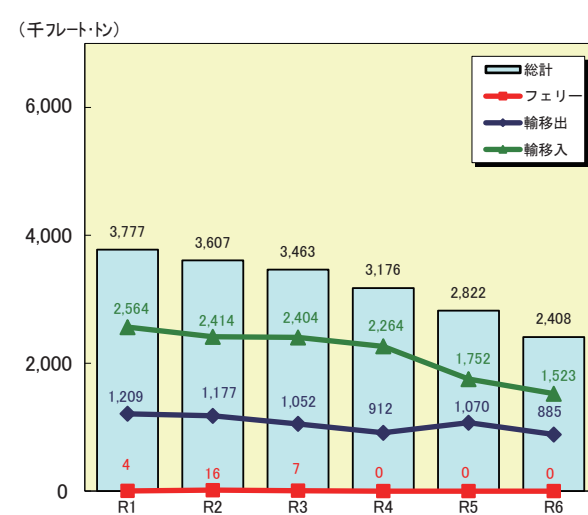
●令和6年品目別取扱貨物シェア
〈単位:フレートトン〉



●入港船舶の推移



●取扱貨物量の推移



●細島港からのネットワーク

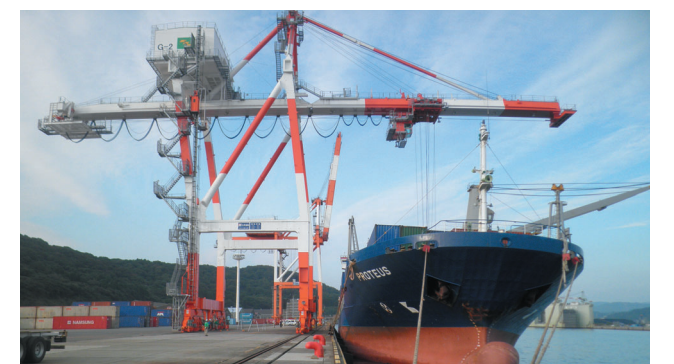


令和8年6月現在

港名	航路名		船会社	開設年月	便数／週	運行スケジュール	就航船舶	積載能力	船舶代理店等 (電話番号)	
細島港	韓国航路	韓国航路	長錦商船 (SINOKOR) 興亜LINE (HEUNG A LINE)	H13年6月 (H5年12月)	1便	細島(金)ー釜山ー広島ー岩国ー徳山下松ー釜山ー今治ー松山ー水島 ー三島川之江ー釜山ー伊万里ー大分ー志布志	HANSUNG WEIHAI (4,900DW) MOJI EXPRESS (4,900DW)	428TEU	八興運輸 (0982-56-0052)	
		中国航路	細島ー上海	神原汽船	H25年10月	1便	細島(木)ー大分ー寧波ー上海ー伊万里ー福山ー水島ー広島	REGAINING EARTH (13,715DW) INTEGRATIVE EARTH (13,715DW) BLOOMING EARTH (13,715DW)	1,090TEU	八興運輸 (0982-56-0052)
								SCARLET ARROW (12,310DW)	1,020TEU	
								神戸航路 (フィーダー)	細島ー神戸	
	台湾航路	細島ー台湾	愛媛オーシャンライン	R8年6月	1便 (隔週)	細島(木)ー志布志ー那覇ー基隆ー台中ー高雄ー那覇ー八代ー釜山 ー松山ー大分	ITX HIGO (12,454DW)	1,048TEU	日本通運福岡支店 (0982-56-1612)	
大阪航路	細島ー大阪ー宮崎	八興運輸	H13年10月	3便	細島(火・木・日)ー堺泉北ー宮崎 〔出港(細島港)時間〕17:00(火・木) 15:30(日) 〔入港(堺泉北港)時間〕7:00(水・金・月) ※大阪で積替えにより千葉へ接続(大王海運)H21年4月～	HAKKODIなた (4,999GT)	13mシャーシ70台 乗用車103台	八興運輸 (0982-52-2185)		



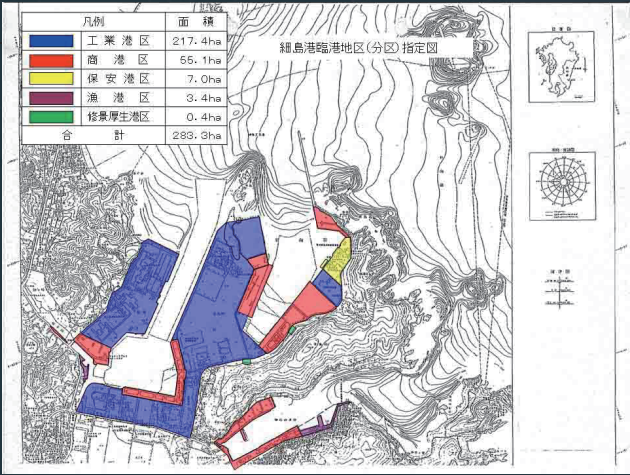
▲ 国際物流ターミナル(17号岸壁)マンガン船荷役状況



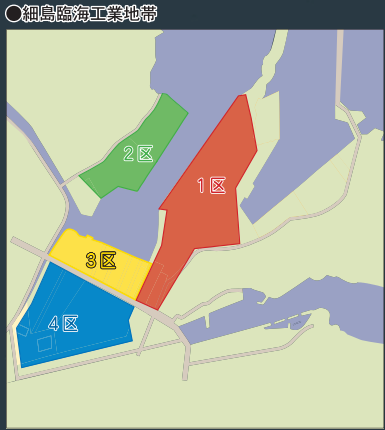
▲ ガントリークレーン

細島港計画平面図

凡 例		
	航路・泊地	(既定計画) (今回計画) (既 設)
	外 郭 施 設	(既定計画) (既 設)
	公 共 岸 壁	(既定計画) (既 設)
	物資補給岸壁	(既 設)
	公共耐震強化岸壁 (緊急物資輸送)	(既 設)
	公共耐震強化岸壁 (幹線貨物輸送)	(既定計画) (既 設)
	公 共 物 揚 場	(既 設)
	公 共 船 揚 場	(既 設)
	専 用 岸 壁	(既定計画) (既 設)
	ドルフィン	(既 設)
	小 型 棧 橋	(既定計画)
	海 浜	(既定計画)
	埠 頭 用 地	(既定計画) (既 設)
	緑 地	(既定計画) (既 設)
	交通機能用地 (臨港道路)	(既定計画) (既 設)
	その他の用地	(既定計画) (既 設)
	将 来 構 想	(土地利用) (道 路)



細島港
Hososhima Port



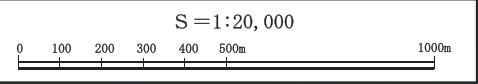
細島港

11



○係留施設（公共）

地区名	施設名	水深 (m)	延長 (m)	船型 (D/W)	バース数	完成年度
工業港	① 工業港 1 号岸壁	-10.0	140	10,000	1	S38
	② 工業港 2 号岸壁	-10.0	220	10,000	1	S45
	③ 工業港 3 号岸壁	-5.5	180	2,000	2	S40
	④ 工業港 4 号岸壁	-5.5	180	2,000	2	S40
	⑤ 工業港 5 号岸壁	-7.5	130	5,000	1	S45
	⑥ 工業港 6 号岸壁	-10.0	185	10,000	1	S45
白 浜	⑧ 工業港 8 号岸壁	-5.5	90	2,000	1	S53
	⑨ 工業港 9 号岸壁	-7.5	260	5,000	2	S53
	⑩ 工業港 10 号岸壁	-10.0	185	10,000	1	S55
	⑪ 工業港 11 号岸壁	-6.5	110	3,000	1	H27
	⑫ 工業港 12 号岸壁	-4.5	180	700	3	S57
	⑬ 工業港 13 号岸壁	-5.5	180	2,000	2	S57
	⑭ 工業港 14 号岸壁	-13.0	260	40,000	1	H11
	⑮ 工業港 15 号岸壁	-7.5	130	5,000	1	H12
	⑯ 工業港 16 号岸壁	-10.0	170	12,000	1	R6
	⑰ 工業港 17 号岸壁	-13.0	260	40,000	1	H26
	⑱ 商業港 2 号岸壁	-7.5	250	5,000	2	H8
商業港	③ 商業港 3 号岸壁	-4.5	540	700	9	H13
	④ 商業港 4 号岸壁	-4.5	180	700	3	H4
工業港	⑱ 工業港 19 号岸壁	-9.0	240	13,000(GT)	1	
	⑳ 工業港 20 号岸壁	-7.5	180	5,000(GT)	1	
	㉑ 工業港 21 号岸壁	-4.5	110	200(GT)	2	
	㉒ 工業港 18 号岸壁	-15.0	300	70,000	1	



九州地方整備局 宮崎港湾・空港整備事務所の航空写真(R7.3撮影)

Hososhima Port

12

細島港現況利用図

細島港 Hososhima Port

凡	例
—	事業関係
—	官公庁関係
—	輸送関係
—	木材関係
—	建設資材関係
—	旅客船関係
—	緑地関係
—	製造関係
—	漁業関係
—	食品関係
—	飼料関係
—	燃料関係
—	処分関係
—	メタル関係
—	化学関係
★	津波避難施設



南沖防波堤
(港内静穏度確保)

外港地区

白浜地区

工業港地区

商業港地区

19号岸壁
(RORO船)

旅客船



津波避難施設(東)



津波避難施設(西)

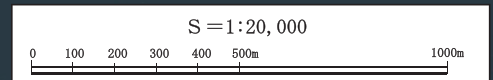


みなとオアシスほそしま

定期航路	
1	コンテナ：韓国航路
2	コンテナ：中国航路
3	コンテナ：神戸航路
4	RORO：大阪航路

上屋・倉庫一覧	
ア	県営上屋1～3号棟
イ	県営上屋4号棟
ウ	センコー（株）竹島倉庫
エ	センコー（株）PDセンター（保税蔵置場）
オ	日向運輸（株）白浜上屋（保税蔵置場）
カ	センコー（株）白浜上屋（保税蔵置場）
キ	八興運輸（株）白浜上屋（保税蔵置場）
ク	日本通運（株）白浜上屋（保税蔵置場）
コ	センコー（株）第2PDセンター（保税蔵置場）

主な立地企業	
a	(株)日向製錬所
b	東ソー日向(株)
c	ウェルネオシュガー(株)
d	科学飼料研究所(株)日向工場
e	南日本くみあい飼料(株)日向工場
f	旭化成(株)日向化学品工場
g	岸上冷蔵(株)
h	旭化成バッテリーセパレータ(株)ハイボア日向工場
i	中国木材(株)日向工場
j	東郷メディキット(株)日向工場
k	MFマテリアル(株)日向工場
l	東西オイルターミナル(株)日向油槽所



九州地方整備局 宮崎港湾・空港整備事務所の航空写真(R7.3撮影)

Hososhima Port

“南九州の物流拠点” “宮崎の海の玄関口”

沿革

県央部の宮崎港は大淀川の河口部に位置し、古くは「赤江港」と呼ばれ、阪神方面との交易があった。その後、背後圏の経済発展の必要性から港湾整備の要請があり、昭和32年より改修事業に着手、48年には港湾計画が策定され、困難を極めた入り江の開削をはじめ、防波堤や係留施設の整備が順次進められた。これらの港湾整備にともない、平成2年に大阪とを結ぶフェリーが就航して以来、RORO船の就航等、貨物航路も充実し、現在、フェリー輸送による内貿貨物を中心に港湾取扱貨物量は県一を誇っている。特に、本県の主要産業である野菜や肉等の農畜産品については、海上輸送により大都市圏へ供給されており、本港は、南九州の物流拠点として重要な役割を担っている。

現在の宮崎港は、施設の狭隘化による利用効率の低下や、背後地への輸送時に市街地を経由することによる物流の非効率化、経済のボーダレス化の進展に伴うアジア地域との物流の活発化などへの対応や、市民の港湾・水辺利用ニーズの多様化、日向灘の豊かな自然環境を活かした水辺空間の形成や砂浜等の保全、港内放置艇への対策等が求められている。

これらの多様な要請に対応するため、平成15年3月に港湾計画を改訂し、「内貿ターミナル機能強化とアジア経済圏で生きる時代の港湾への転換」を目指している。

●宮崎港港湾計画（平成15年3月改訂）

〔基本方針〕（目標年次：平成20年代後半）

- アジアとの間の物流需要に対応するため、外貿貨物取扱ふ頭を整備するとともに、CIQ体制の整備を関係機関に働きかけ、ハード・ソフトの両面から外貿物流機能の充実を図る。
- 宮崎県県央部あるいは南九州における流通拠点として、また輸送コストの縮減、環境負荷の低減等のため、需要が増大するフェリー、コンテナ船等によるユニットロード貨物に対応した内貿物流機能の拡充・強化を図る。
- 既設ふ頭の再編、利用転換を図るとともに、新たな施設整備により、ふ頭の効率性、利便性、安全性の向上を図る。
- 港内において船舶が安全に航行や停泊を行えるよう、港内の航路・泊地の確保を図るとともに、港内の静穏度の向上を図る。
- 港を訪れる人が港や海に親しめる空間を確保し、快適で潤いのある環境を創造するため、緑地等の親水空間の確保を図る。
- 背後地域との円滑な物流を確保するため、港湾背後の幹線道路との連携を図るとともに、港湾内の地区間の連絡強化を図り、臨港交通体系の充実に資する。
- 漁船やプレジャーボートの適正な収容を図るため、既存施設の有効利用を図りつつ、港内に係留施設の整備を計画し、それらの適切な集約・収容を図る。
- 安全で安心な港づくりを目指し、震災等の災害時における緊急物資の輸送に資するとともに、背後地域の経済活動を支えるため、耐震強化施設の拡充を図る。

〔目標取扱貨物量〕

外 貿	180万トン
内 貿 (うちフェリー)	1,120万トン (うち770万トン)
合 計	1,300万トン

〔港湾計画の経緯〕

S48. 3	新規計画
S50. 9	一部変更 小型船だまり計画（追加）
S63. 11	計画改訂
H4. 1	軽易な変更 港湾環境整備施設計画（変更） 土地造成及び土地利用計画（変更）
H8. 3	一部変更 公共ふ頭計画（追加・変更） 旅客船ふ頭計画（追加） 小型船だまり計画（追加）
H15. 3	計画改訂
H21. 11	軽易な変更 土地造成及び土地利用計画（変更）
R1. 11	一部変更 水域施設計画（変更）
R4. 2	軽易な変更 専用埠頭計画（変更）

沿革

宮 崎 港

昭和32年	港湾改修事業着手
昭和48年 3月	港湾計画策定
昭和48年 4月	重要港湾指定
昭和55年12月	漁業補償調印
昭和62年 6月	宮崎港暫定開港（水門開通）
昭和63年11月	港湾計画改訂
平成 2年 3月	フェリー岸壁（-7.5m）、 フェリーターミナルビル完成
平成 2年 4月	フェリー（大阪航路）就航 （細島港からのシフト）
平成 4年10月	フェリー（沖縄航路）就航
平成 6年 4月	フェリー（川崎航路）就航
平成 7年 4月	高速船（種子島・屋久島）就航 （平成11年3月 休止）
平成 7年 7月	みやざき臨海公園 「サンビーチーツ葉」南ビーチオープン
平成13年 7月	みやざき臨海公園 「サンマリーナ宮崎」オープン
平成13年10月	RORO船（大阪）就航 （八興運輸）
平成15年 3月	港湾計画改訂
平成16年 3月	フェリー（貝塚航路）就航
平成16年10月	フェリー（貝塚航路）休止
平成17年 6月	フェリー（川崎航路）休止 （平成17年9月航路廃止） フェリー（貝塚航路）就航
平成18年 4月	フェリー（貝塚航路）休止
平成18年 7月	みやざき臨海公園 「サンビーチーツ葉」北ビーチオープン
平成18年10月	フェリー（沖縄航路）休止
平成26年10月	フェリー（神戸航路）就航 （大阪航路からの変更）
令和 8年 2月	RORO船（東京）就航 （商船三井さんふらわあ）
令和 8年 4月	RORO船（大阪）就航 （鹿児島荷役海陸運輸（南日本汽船））

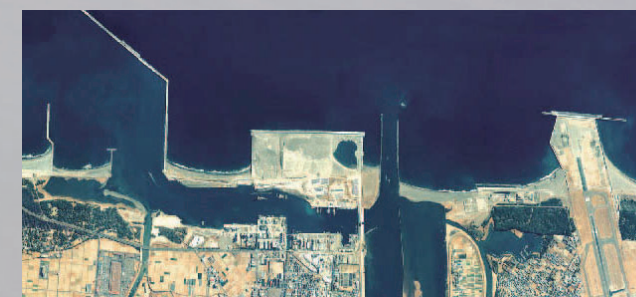
●宮崎港の歴史



【昭和36年頃】



【昭和46年頃】

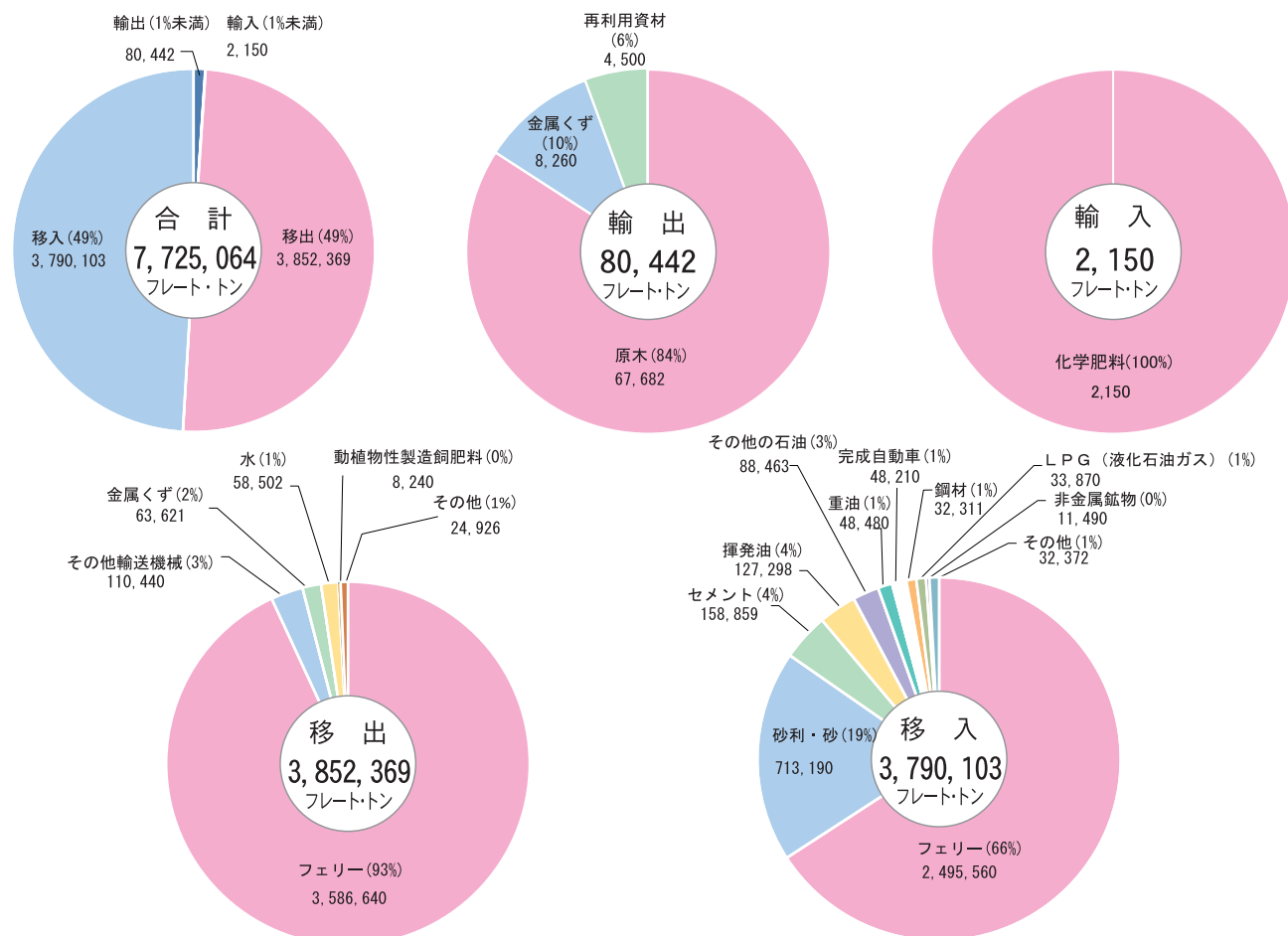


【昭和63年】

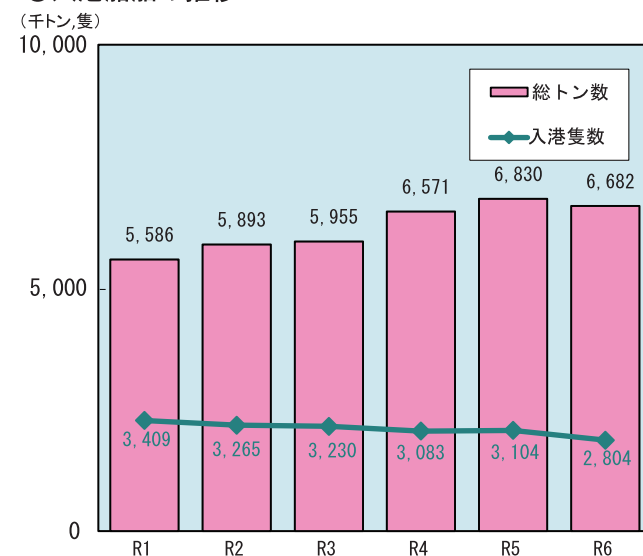


【平成22年】

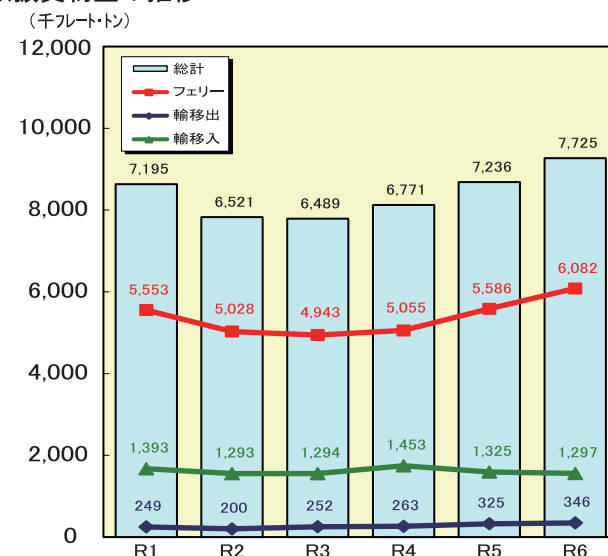
●令和6年品目別取扱貨物シェア ＜単位：フレート・トン＞



●入港船舶の推移



●取扱貨物量の推移



●宮崎港からのネットワーク



令和8年4月現在

港名	航路名	船会社	開設年月	便数/週	運行スケジュール	就航船舶	積載能力	船舶代理店等 (電話番号)
宮崎港	フェリー	宮崎カーフェリー	H26年10月 (H2年4月)	7便	宮崎ー神戸 【出港(宮崎港)時間】 19:10(毎日) 【入港(神戸港)時間】 翌7:30(毎日)	フェリーたちほ (14,006GT)	576名 トラック163台 乗用車81台	宮崎カーフェリー (0985-29-8311)
						フェリーろっこ (14,006GT)		
	RORO	八興運輸	H13年10月	3便	宮崎(火・木・土)ー細島ー堺泉北 【出港(宮崎港)時間】 10:30(木・土) 11:00(火) 【入港(細島港)時間】 13:00(木・土・火) ※大阪で積替えにより千葉へ接続(大正海運) 12/年4月～	HAKKOひなた (4,999GT)	13mシャーシ70台 乗用車103台	八興運輸 宮崎営業所 (0985-25-4114)
						むさし丸 (13,927GT)	12mシャーシ160台 乗用車120台	
宮崎港	RORO	商船三井 さんふらわあ	R8年2月	2便	宮崎(木・土)ー東京ー苅田 【出港(宮崎港)時間】 18:00(木・土) 【入港(東京港)時間】 6:00(土・月)	SFだいせつ (11,401GT)	12mシャーシ135台 乗用車62台	商船 三井さんふらわあ 志布志支店 (099-473-1210)
						うりずんNEXT (7,756GT)	シャーシ100台 乗用車250台	
宮崎港	RORO	鹿児島 荷役海陸運輸 (南日本汽船)	R8年4月	1便	宮崎(木)ー大阪南ー那覇 【出港(宮崎港)時間】 16:00(木) 【入港(大阪港)時間】 8:00(金)			日本通運宮崎支店 (0985-22-2182)



▲カーフェリー



▲国際観光船バース



▲サンビーチ ーツ葉



▲サンマリーナ宮崎

宮崎港計画平面図

宮崎港
Miyazaki Port



凡 例

	航路	(既 設)
	泊地	(既 設)
	航路・泊地	(既 設)
	外郭施設	(既 設)
	公共岸壁	(既 設)
	公共耐震強化岸壁	(既 設)
	公共物揚場	(既 設)
	公共船揚場	(既 設)
	ドルフィン	(既 設)
	小型さん橋	(既 設)
	海浜	(既 設)
	ふ頭用地	(既 設)
	緑地	(既 設)
	その他緑地	(既 設)
	臨港道路	(既 設)
	その他道路	(既 設)
	その他の用地	(既 設)
	施設撤去	(既 定)
		(今回計画)

○係留施設（公共）

地区名	施設名	水深 (m)	延長 (m)	船型 (D/W)	バース数	完成年度
既 設	① 第1岸壁	-4.5	120	700	2	S44
	② 第2岸壁	-5.5	270	2,000	3	S46
	⑤ 第5岸壁	-7.5	260	5,000	2	S51
	⑦ 第7岸壁	-7.5	194	6,000(GT)	1	H1
	⑩ 第10岸壁	-9.0	198	10,000(GT)	1	H5
	⑪ 第11岸壁	-9.0	300	50,000(GT)	1	H8
計 画	⑥ 第6岸壁	-4.5	420	700	7	S53
	⑨ 第9岸壁	-5.5	400	2,000	4	H6
	⑫ 第12岸壁	-7.5	390	5,000	3	H9
	⑬ 第13岸壁	-9.0	210	10,000	1	H10
計 画	⑭ 第14岸壁	-9.0	160	10,000	1	
	⑮ 第15岸壁	-12.0	240	30,000	1	
	⑯ 第16岸壁	-9.0	320	10,000	2	

宮崎港

Miyazaki Port

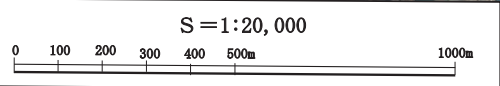
宮崎港現況利用図

宮崎港
Miyazaki Port



上屋・倉庫一覧	
倉庫名称	
西地区	
ア	八興運輸株式会社上屋
イ	マルエーフェリー株式会社倉庫
ウ	株式会社ニチレイ・ロジスティクス九州倉庫
エ	株式会社松浦回漕店倉庫・上屋
オ	八興運輸株式会社倉庫
東地区	
カ	県営上屋
キ	センコー株式会社上屋
定期航路	
1	フェリー：神戸航路
2	RORO：大阪航路(八興運輸)
3	RORO：東京航路
4	RORO：大阪航路(鹿児島前夜海運(南日本汽船))

凡 例	
—	事業関係
—	輸送関係
—	木材関係
—	建設資材関係
—	旅客船関係
—	緑地関係
—	官公庁関係
—	漁業関係
—	食品関係
—	飼料関係
—	燃料関係
—	処分関係
- - -	みやざき臨海公園
★	津波避難施設



九州地方整備局 宮崎港湾・空港整備事務所の航空写真(R7.3撮影)

- 港湾区域告示 昭和28年3月13日
(変更) 平成7年9月18日
- 港湾区域面積 271ha
- 重要港湾指定 昭和27年2月
- 所在地 日南市
- 第3種漁港指定

“県南地域の物流拠点”

沿革

油津港は風光明媚な日南海岸に位置する天然の良港で、江戸時代に飫肥藩主により堀川運河が開かれ、昭和初期には阪神、関門、朝鮮方面への木材搬出が活発となるとともに、昭和13年には製紙工場が背後で操業するに至り、昭和27年に重要港湾に指定された。

昭和30年に港湾計画を策定後、防波堤や係留施設などの整備が進められ、平成10年の東埠頭供用開始により、平成11年には、東京・大阪を結ぶ定期RORO航路、平成21年3月には神戸とを結ぶコンテナフィーダー航路が開設され、県南地域と大都市圏、アジアとの海の玄関口として重要な役割を果たしている。また、平成27年には、16万トン級クルーズ船が寄港可能となったことなどから、近年では多くのクルーズ船が寄港しており、県内のクルーズ受入拠点としての役割も果たしている。

現在の油津港は、港湾施設の狭隘化による埠頭の利用効率の低下、既設埠頭の機能集約・再配置による効率・利便・安全性の向上、人が集い憩い安らぐ空間の形成、港内での放置艇対策、大規模地震に対する対応等が求められている。

これらの多様な要請に対応するため、平成19年11月に港湾計画を改訂し、「県南地域の活力と発展のみなもと“みなとまち、油津”」を目指している。

●油津港港湾計画（平成19年11月改訂）

〔基本方針〕（目標年次：平成30年代半ば）

- ① 宮崎県県南地域だけでなく南九州地域における流通拠点として、増大するコンテナ貨物やRORO貨物等、海上輸送の中核を担うユニットロード貨物に対応するため、内貿物流機能の拡充・強化を図る。
- ② 危険物を含むバルク貨物を集約するため、新たな施設整備を計画するとともに、あわせて既設埠頭の再編、利用転換を行い、埠頭利用の効率性、利便性、安全性の向上を図る。
- ③ 港内において船舶が安全に航行や停泊を行えるよう、港内の航路・泊地の確保を図るとともに、港内の静穏度の向上を図る。
- ④ 港湾における快適で潤いのある環境の創出を図るため、港を訪れる人が港や海に親しむことができる開放的な親水空間及び交流空間の確保を図る。また、漁船やプレジャーボートの適正な収容を図るため、既存施設の有効利用を図りつつ、小型船だまりの拡充を図る。
- ⑤ 大規模地震発生時における物資の緊急輸送に供するとともに、背後の経済活動を維持するため、大規模地震対策の強化を図る。

〔目標取扱貨物量〕

外 貿	80万トン
内 貿	190万トン
合 計	270万トン

〔港湾計画の経緯〕

S30. 2	長期計画決定
S50. 3	一部変更 汚泥浚渫計画(追加) 用地造成及び土地利用計画(追加)
S51. 11	計画改訂
S58. 3	軽易な変更 小型船だまり計画(追加) 臨港交通施設計画(追加)
S63. 11	一部変更 公共ふ頭計画(変更) 小型船だまり計画(変更)
H6. 3	計画改訂
H9. 4	軽易な変更 小型船だまり計画(追加)
H13. 11	軽易な変更 旅客船ふ頭計画(削除) 水域施設計画(削除) 小型船だまり計画(追加・変更) 港湾環境整備施設計画(変更) 土地造成及び土地利用計画(変更)
H16. 6	軽易な変更 小型船だまり計画(変更) 港湾環境整備施設計画(変更) 土地造成及び土地利用計画(変更)
H19. 11	計画改訂
H21. 11	軽易な変更 土地造成及び土地利用計画(変更)
H27. 3	一部変更 大規模地震対策施設(変更)
H28. 2	軽易な変更 土地造成及び土地利用計画(変更)
R4. 3	一部変更 公共埠頭及び水域施設計画(変更) 大規模地震対策施設計画(変更)

●沿革

油津港

- 昭和13年 日本パルプ工場
(現 王子製紙) 操業開始
- 昭和26年 9月 油津漁港第3種漁港指定
- 昭和27年 2月 重要港湾指定
- 昭和29年 7月 油津港開港
- 昭和30年 2月 港湾計画策定
- 昭和51年11月 港湾計画改訂
- 昭和53年 7月 漁業補償調印
- 昭和56年 東沖防波堤整備着手
- 昭和60年 東ふ頭整備着手
(10m岸壁、12m岸壁)
- 平成5年 堀川運河整備着手
(歴史的港湾整備事業)
- 平成6年 3月 港湾計画改訂
- 平成10年 9月 東ふ頭供用開始
(10m岸壁、12m岸壁)
- 平成11年 西沖防波堤整備着手
- 平成11年12月 RORO船(東京)就航
(川崎近海汽船、南王丸)
- 平成13年 1月 定期コンテナ航路(釜山)就航
(南星海運(ナムスン))
- 平成16年 西沖防波堤一部完成(195m)
- 平成19年 8月 堀川運河 夢見橋竣工
- 平成19年11月 港湾計画改訂
- 平成21年 3月 定期コンテナ航路(神戸)就航
(O.O.C.L.)
- 平成27年 2月 大型クルーズ船係留施設完成
(16万トン級)
- 平成29年 3月 東(外)防波堤完成
- 平成29年10月 定期コンテナ航路(釜山)休止
(南星海運(ナムスン))
- 平成29年12月 大型クルーズ船係留施設完成
(22万トン級)
- 平成30年 5月 「みなとオアシス油津」登録
- 令和 2年 1月 クルーズ船のファーストポート
受入体制の整備
- 令和 5年 1月 RORO船(東京)休止
(川崎近海汽船：南王丸)
- 令和 5年 1月 RORO船(東京)就航
(マルエーフェリー：琉球エクス
プレス3、琉球エクスプレス7)
- 令和 6年 3月 クルーズ船のファーストポート
初寄港

●油津港の歴史



【昭和25年頃】

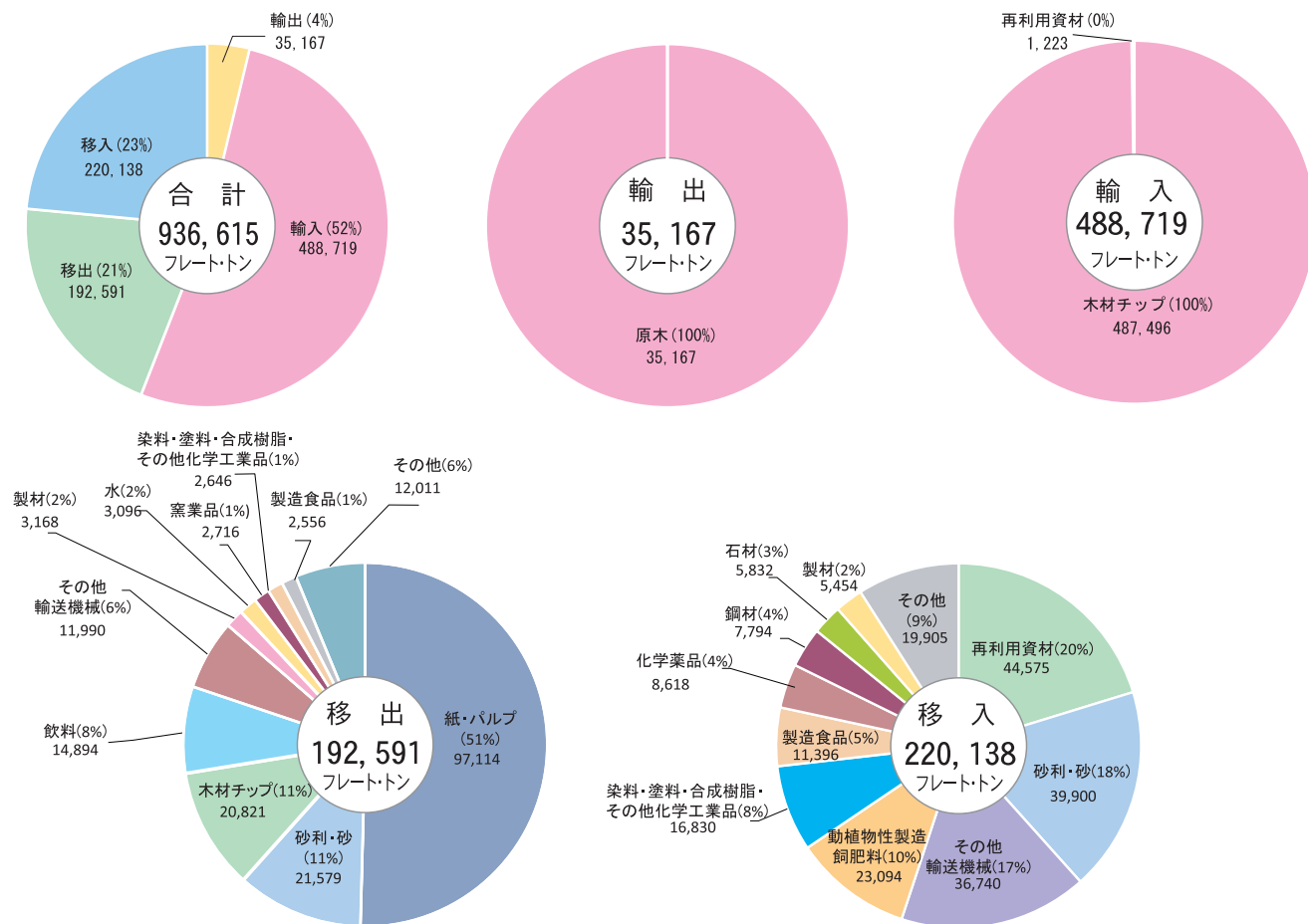


【昭和40年頃】

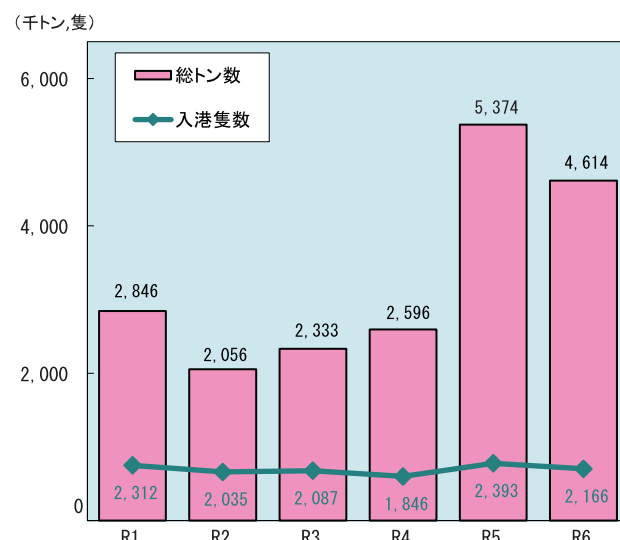


【令和元年】

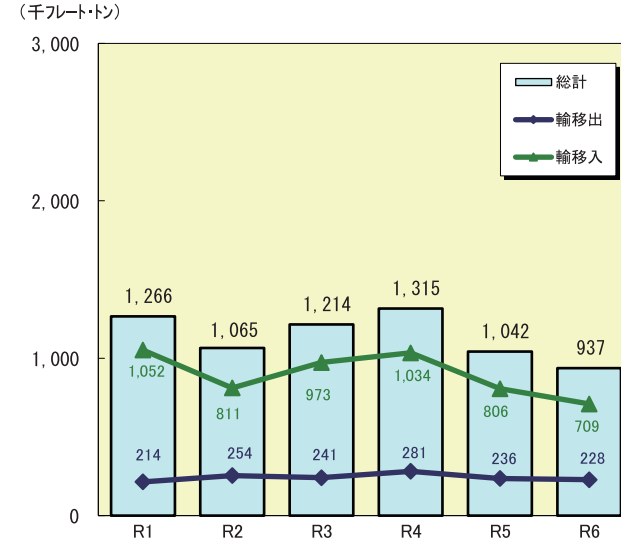
●令和6年品目別取扱貨物シェア ＜単位：フレート・トン＞



●入港船舶の推移



●取扱貨物量の推移



●油津港からのネットワーク



令和8年6月現在							
港名	航路名	船会社	開設年月	便数/週	運行スケジュール	就航船舶	積載能力
油津港	神戸航路 (フィーダー)	油津ー神戸	OOCL (井本商運)	H19年1月	1便	油津(土)ー神戸	さがみ (3,850DW)
	東京航路	油津ー東京	マルエーフェリー	R5年1月	3便	油津(月・水・金)ー東京(一・名古屋)ー油津(一・志布志)ー那覇(一・志布志) ※(名古屋)へは隔週1寄港 ※上下2船就航	琉球エクスプレス3・5 (10,034GT) 乗用車96台 琉球エクスプレス7 (13,631GT) 乗用車202台
							船舶代理店等 (電話番号)
							日本通運 日南支店 (0987-23-2148)
							王子物流 (0987-23-3606)



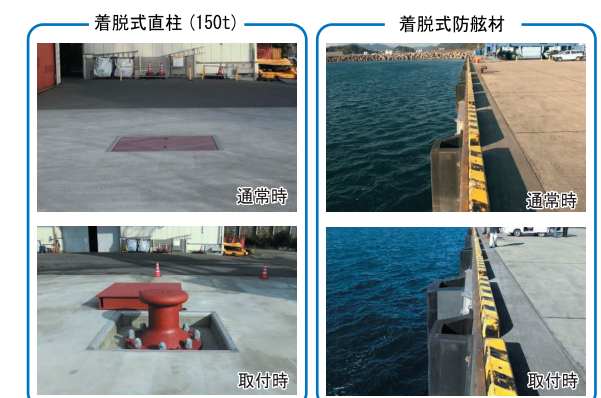
▲東地区外貿多目的公共埠頭



▲夢見橋



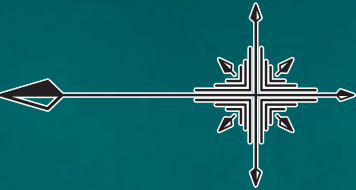
▲コンテナ船荷役状況



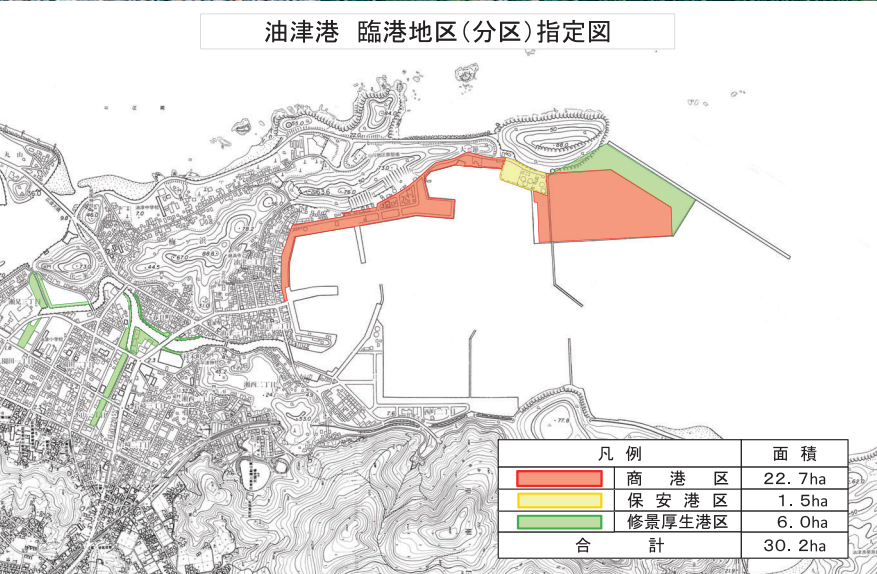
▲係留施設の画期的改良

油津港計画平面図

油津港
Aburatsu Port

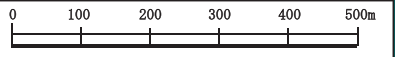


凡 例	
	航路・泊地 (既定計画)
	航路・泊地 (既設)
	航路・泊地 (今回計画)
	防波堤 (既定計画)
	防波堤 (既設)
	公共岸壁 (既定計画)
	公共岸壁 (既設)
	物資補給岸壁 (既設)
	公共耐震強化岸壁 (緊急物資輸送) (今回計画)
	公共耐震強化岸壁 (幹線貨物輸送) (今回計画)
	公共物揚場 (既設)
	公共船揚場 (既設)
	小型棧橋 (既定計画)
	埠頭用地 (既定計画)
	埠頭用地 (既設)
	緑地 (既定計画)
	緑地 (既設)
	臨港道路 (既定計画)
	臨港道路 (既設)
	その他道路 (既設)
	その他の用地 (既定計画)
	その他の用地 (既設)
	将来構想 (道路)
	将来構想



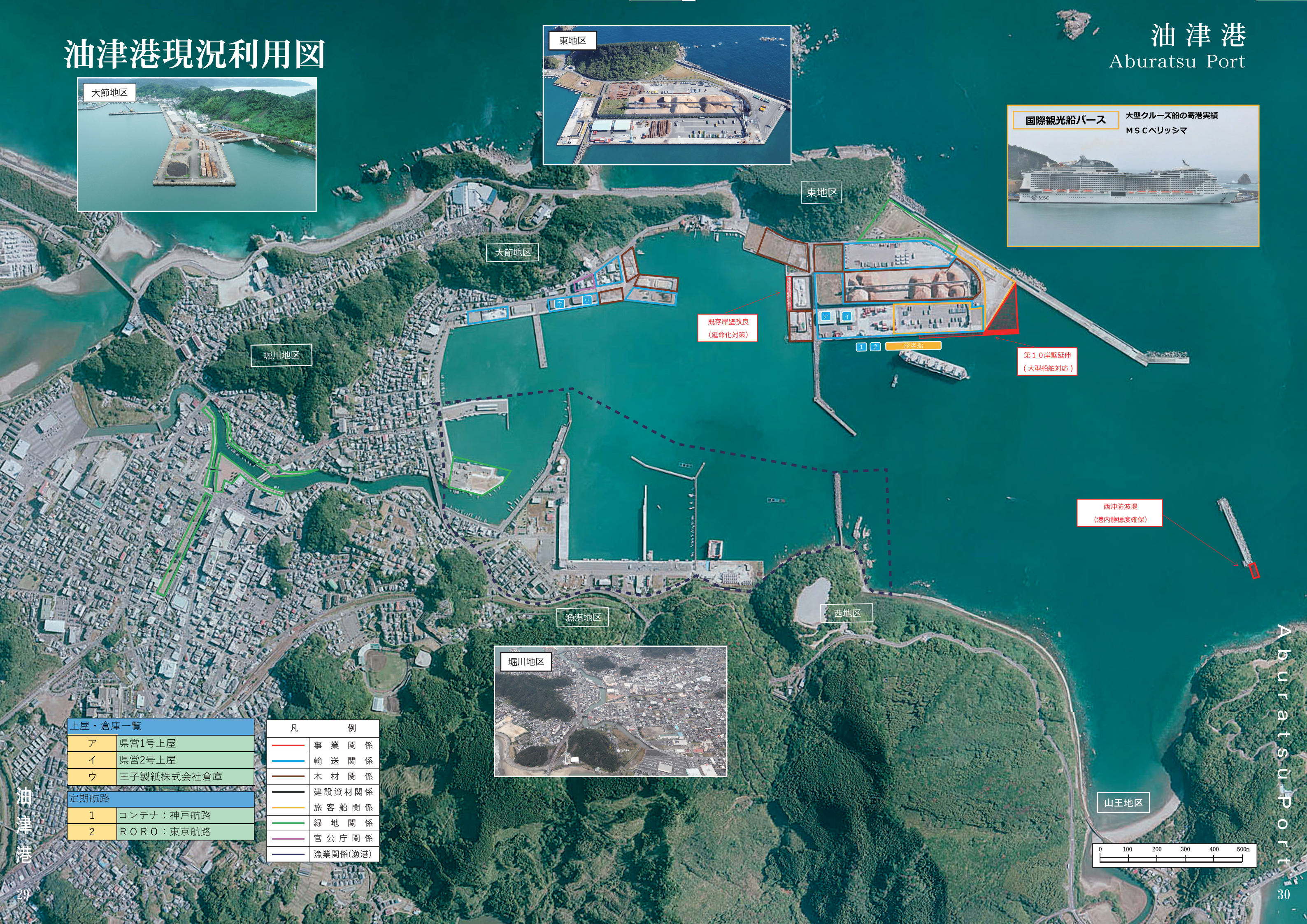
○係留施設 (公共)

	地区名	施設名	水深 (m)	延長 (m)	船型 (D/W)	バース数	完成年度
既 設	東地区	① 第1岸壁	-5.0	70	1,000	1	S47
		② 第2岸壁	-7.5	130	5,000	1	S47
		③ 第3岸壁	-5.0	70	1,000	1	S46
	大節地区	⑤ 第5岸壁	-5.5	194	2,000	2	S42
		⑥ 第6岸壁	-7.5	150	5,000	1	S42
		⑦ 第7岸壁	-7.5	152	5,000	1	S37
		⑧ 第8岸壁	-6.6	102	3,000	1	S15
	漁港地区	第1岸壁	-5.0	450	1,000	5	S54
計 画	東地区	⑨ 第9岸壁	-10.0	240	13,000 (GT)	1	
		⑩ 第10岸壁	-12.0	260	50,000	1	
	西地区	⑫ 第12岸壁	-5.5	200	2,000	2	



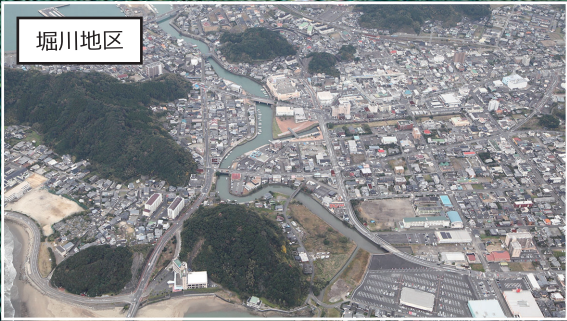
油津港現況利用図

油津港
Aburatsu Port



上屋・倉庫一覧	
ア	県営1号上屋
イ	県営2号上屋
ウ	王子製紙株式会社倉庫
定期航路	
1	コンテナ：神戸航路
2	RORO：東京航路

凡	例
—	事業関係
—	輸送関係
—	木材関係
—	建設資材関係
—	旅客船関係
—	緑地関係
—	官公庁関係
—	漁業関係(漁港)





古江港

Furue Port

- 港湾区域認可 昭和38年4月22日
- 港湾区域告示 昭和38年6月11日
(変更) 平成18年5月15日
- 港湾区域面積 576ha
- 所在地 延岡市北浦町

漁業の町、北浦 漁業活動の拠点

沿革

本港は、県北の延岡市北浦町に所在し、風光明媚なりアス式海岸に位置しており、平成18年5月には、効率的・効果的な港湾の投資・運営を目指して、「直海港」と「古江港」が統合し、「古江港」として一元管理することとなった。

本港は、直海地区、古江地区および阿蘇地区の3つの地区で構成されている。

○取扱貨物状況

施設名(※1)	水深(m)	延長(m)	船型	品目
第4物揚場	3.0	115	20(G/T)	水産品

(※1:統計上の施設名称である)



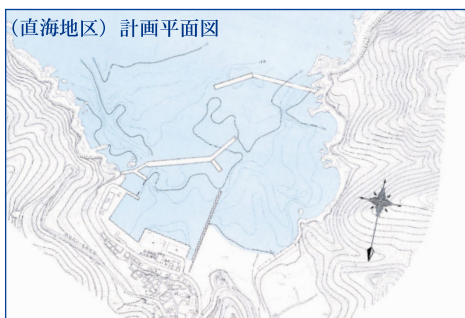
(直海地区) 令和2年11月撮影



(古江地区) 令和5年2月撮影



(阿蘇地区) 令和5年2月撮影



●直海地区

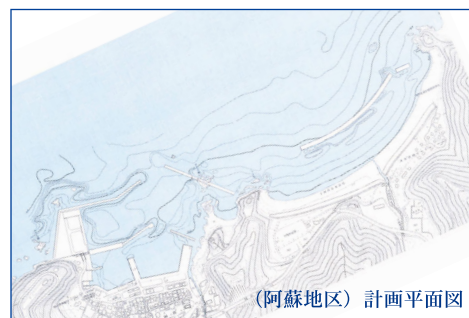
本地区は、県の最北端（大分県境）に位置し、地理的条件の劣る直海地区の主要な輸送手段として、また、地域住民の生活の場として大きな役割を果たしてきた。

港の整備が進むにつれ漁業が盛んとなり、現在ではまき網、底びき網などの漁業の拠点として利用されている。



●古江地区

本地区は、延岡市北浦町の中心部に位置し、古くから付近住民の生活・生産・流通の場として栄え、港も重要な役割を果たしている。



●阿蘇地区

本地区は、もともと小さな漁村にすぎなかったが、近年のハマチ等の養殖業の増加に伴い港の整備が進み、今昔の変貌の著しい港となっている。また、隣接地には美しい下阿蘇海水浴場やビーチリゾート「浜木綿村」があり、多くの人で賑わっている。



熊野江港

Kumanoe Port

- 港湾区域認可 昭和38年4月22日
- 港湾区域告示 昭和38年6月11日
- 港湾区域面積 345ha
- 所在地 延岡市

めぐまれた自然環境とレクリエーション活動の場

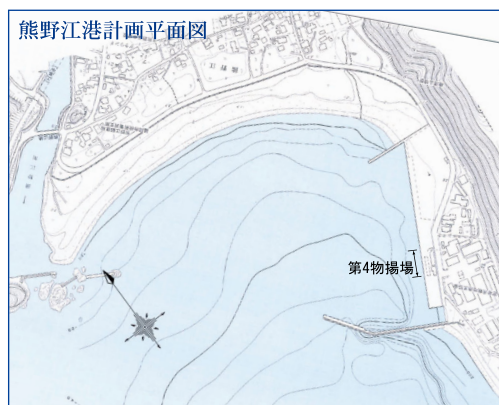
沿革

本港は、従来離島航路の基地として、また、木材の積出港として利用されていたが、現在は水産加工の製品、原材料の移出入及び漁船施設として利用されている。港の背後では宮崎県水産振興協会により栽培漁業の研究が行われている。また、隣接する海浜は、キャンプ場・海水浴場・ハンググライダーの着地点となっており、県内外の人々で賑わっている。

○取扱貨物状況

施設名(※1)	水深(m)	延長(m)	船型	品目
第4物揚場	2.0	30	5(D/W)	水産品、動植物性製造飼肥料

(※1:統計上の施設名称である)



令和3年11月撮影



延岡港

Nobeoka Port

- 港湾区域認可 昭和28年2月25日
- 港湾区域告示 昭和38年6月11日
- 港湾区域面積 883ha
- 所在地 延岡市

延岡市の流通拠点

沿革

本港は、一級河川五ヶ瀬川・北川の河口に位置し、延岡市を中心とする県北地域の生活物資の移出入港として古くから活用されてきた。

現在の取扱貨物の殆どは砂利・砂・原石等であるが、小型漁船の基地としても利用されており、水産品も水揚げされている。

しかしながら、本港は河口港であるため、航路の維持が困難であるとともに、河口付近においては不規則な三角波が発生し、小型船の航行に支障をきたしている。

このような状況に対応するため、本港では航路泊地の浚渫、防波堤の整備を行い、航行船舶の安全確保を図っている。

また方財地区においては、漁船の係留施設が不足し、漁業活動に支障をきたしているため、物揚場の整備を進めるとともに海岸の侵食防止と有効利用を図るため、公園整備を行い、平成15年より供用している。

○取扱貨物状況

施設名(※1)	水深(m)	延長(m)	船型	品目
方財1号栈橋	3.0	125	20(G/T)	水産品
大武1号岸壁	4.5	300	300(D/T)	砂、砂利、石灰石、非金属鉱物
大武2号物揚場	3.5	245	300(D/T)	砂、砂利

(※1:統計上の施設名称である)



令和5年2月撮影



延岡新港

Nobeokashin Port

- 港湾区域認可 昭和45年8月24日
- 港湾区域告示 昭和47年12月12日
- 港湾区域面積 1,000ha
- 所在地 延岡市



美々津港

Mimitsu Port

- 港湾区域認可 昭和28年2月25日
- 港湾区域告示 昭和38年6月11日
- 港湾区域面積 312ha
- 所在地 日向市

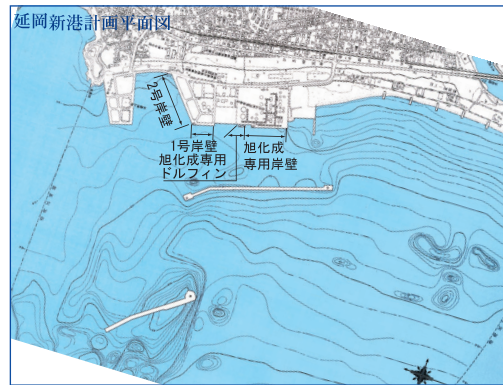
県北の新しい物流拠点

沿革

本港は、土々呂漁港の一部に含まれていたが、貨物量の増大に伴い昭和43年に建設計画が打ち出され、昭和47年に港湾区域を設定、同年度から産業関連施設整備事業（旭化成より申請）として防波堤建設に着手した。（※1：統計上の施設名称である）

昭和49年度以降改修事業、環境整備事業等による整備を進め、昭和54年に第1ふ頭を、昭和60年に第2ふ頭を、また、昭和63年、平成9年には県営上屋の供用を開始した。

本港は、延岡市を中心とする県北生活圏の一般物資、化学薬品・石油等などの化学工業品を取り扱う流通拠点港として重要な役割を担っている。



○取扱貨物状況

施設名(※1)	水深(m)	延長(m)	船型	品目
旭化成専用ドック	6.0	38	3,000(G/T)	重油
旭化成専用岸壁	6.0	200	3,000(G/T)	化学薬品、LNG(液化天然ガス)
第1号岸壁	6.0	120	3,000(G/T)	—
第2号岸壁	5.5	300	2,000(G/T)	木材チップ

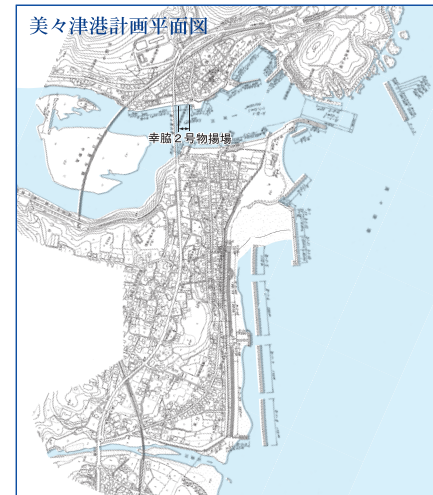


令和5年2月撮影

神武天皇の御船出地 漁業活動の拠点

沿革

本港は、耳川河口に位置し、神武天皇の御船出地（日本海軍発祥地）伝説が残る港で 古くから耳川上流地域の木材や生活物資を運ぶ高瀬船、京阪神方面からの千石船が往来していたが、現在は漁業の基地としてこの地域において重要な役割を果たしている。



○取扱貨物状況

施設名(※1)	水深(m)	延長(m)	船型	品目
幸脇2号物揚場	2.0	50	5(G/T)	水産品

(※1：統計上の施設名称である)



令和5年2月撮影



平岩港

Hiraiwa Port

- 港湾区域認可 昭和45年8月24日
- 港湾区域告示 昭和45年9月18日（変更）昭和50年8月8日
- 港湾区域面積 29ha
- 所在地 日向市



内海港

Uchiumi Port

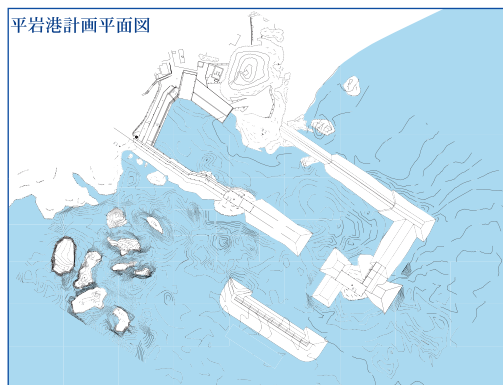
- 港湾区域認可 昭和28年2月25日
- 港湾区域告示 昭和28年3月13日（変更）昭和46年12月21日
- 港湾区域面積 264ha
- 所在地 宮崎市

漁業活動の拠点

沿革

平岩港は、小倉ヶ浜南端に位置しており、昭和45年に56条港湾から地方港湾に昇格、同年より局部改良事業に着手し、外郭施設、係留施設の整備が進められ、現在は小型漁船の基地として利用されている。

隣接する小倉ヶ浜を中心としたこの一帯は、海水浴・磯遊び・サーフィンなどの海洋性レクリエーションが盛んであり、若者を中心として賑わっている。また、小倉ヶ浜は、全国的に有名な「ハマグリ基石」の材料であるチョウセンハマグリ産地でもある。



令和5年2月撮影

宮崎港の補完港

沿革

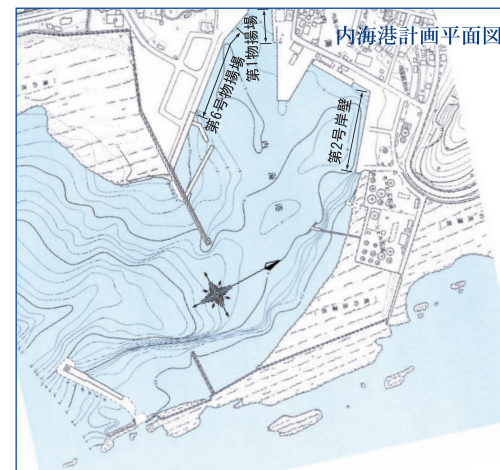
内海港は、古くより宮崎市の門戸として利用され、明治時代には大阪～鹿児島航路の定期寄港地となっていた。しかし、内海川からの砂の流入と外海からの波浪の侵入により港内に土砂が堆積し、船舶の出入りに支障をきたしていたため、大正時代に多額の費用を投じて整備された。

現在は、石油製品等の貨物の取扱いや漁業の基地として利用されている。

○取扱貨物状況

施設名(※1)	水深(m)	延長(m)	船型	品目
第2号岸壁	5.0	165	1,000(G/T)	砂利、砂、石材、セメント、揮発油、その他の石油
第1号物揚場	2.0	124	—	水産品
第6号物揚場	4.0	232	600(D/W)	—

(※1：統計上の施設名称である)



令和3年11月撮影



大島港

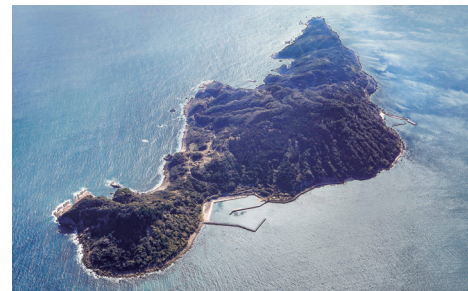
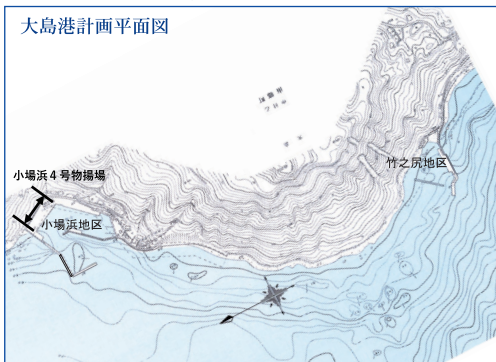
Oshima Port

- 港湾区域認可 昭和38年11月20日
- 港湾区域告示 昭和39年2月14日
- 港湾区域面積 140ha
- 所在地 日南市南郷町

トロピカルアイランド 人々の足となる離島の港

沿革

本港は、日南市南郷町の離島である大島に位置し、小場浜地区と竹之尻地区の2つに分かれている。大島は日南海岸国定公園の中心に位置し、アコウ等の亜熱帯植物が多く繁茂する緑の島で、周辺には海中公園が散在している。本港は離島である大島と本土を結ぶ定期旅客船の寄港先として利用されており、生活や観光を支える港として重要な役割を果たしている。また、本島では民間事業者による観光交流拠点施設（宿泊施設 等）の整備が行われている。



令和5年2月撮影 竹之尻地区 令和5年2月撮影

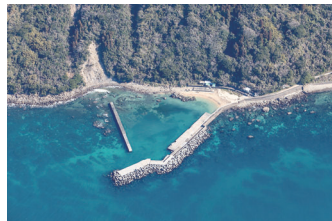
○取扱貨物状況

施設名(※1)	水深(m)	延長(m)	船型	品目
小場浜4号物揚場	2.0	100	-	砂利・砂、産業機械、原木 等

(※1:統計上の施設名称である)



小場浜地区 令和5年2月撮影



竹之尻地区 令和5年2月撮影



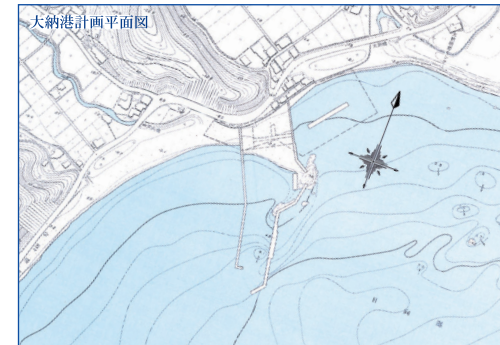
大納港

Onou Port

- 港湾区域認可 平成2年7月30日
- 港湾区域告示 平成2年8月31日
- 港湾区域面積 38ha
- 所在地 串間市

沿革

本港は、近海に好漁場を有しているため、本格的な港の整備が望まれていた。そのため、平成2年7月に56条港湾から地方港湾へ格上げされ、同年より局部改良事業(平成12年度からは統合補助事業)により整備に着手し、平成14年3月に概成した。



令和3年11月撮影



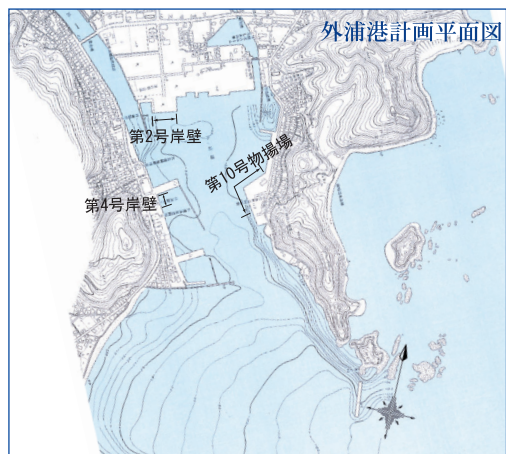
外浦港

Tonoura Port

- 港湾区域認可 昭和28年2月25日
- 港湾区域告示 昭和38年6月11日
- 港湾区域面積 147ha
- 所在地 日南市南郷町

沿革

本港は、港の奥行きが深く周囲を山で囲まれているため、港内は波静かであり、台風などの荒天時には船舶の避難港として利用される天然の良港である。現在の取扱貨物は主に砂・砂利であるが、漁業の基地にもなっており水産品も取り扱われている。また、周辺には日南海岸国定公園の海中公園も散在しており、水中観光船も就航している。



令和3年11月撮影

○取扱貨物状況

施設名(※1)	水深(m)	延長(m)	船型	品目
第2号岸壁	5.5	90	2,000(G/T)	砂利、砂、廃土砂
第4号岸壁	4.5	40	700(G/T)	水産品
第10号物揚場	4.0	125	500(G/T)	水産品、砂利、砂

(※1:統計上の施設名称である)



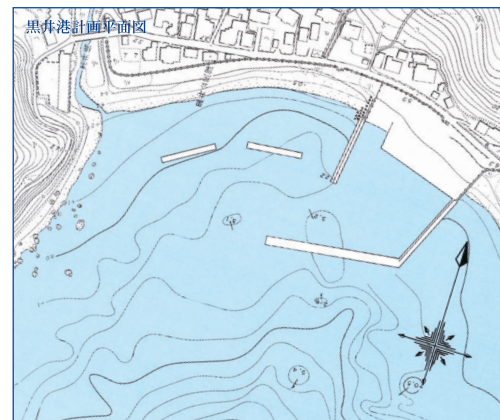
黒井港

Kuroi Port

- 港湾区域認可 昭和51年2月20日
- 港湾区域告示 昭和51年3月9日
- 港湾区域面積 177ha
- 所在地 串間市

沿革

本港は、宮崎県の串間市に位置する県最南端の港である。周辺には全国的に有名な都井岬があり、その先端標高250mの断崖に建つ灯台は、半世紀以上前から130万燭光の光で洋上を照らし続けている。本港は、昭和51年3月に56条港湾から地方港湾に格上げされ、同年度より局部改良事業で整備を進め、平成5年に概成した。



令和3年11月撮影

串間市開発の拠点

沿革

福島港は、志布志湾に面した河口港であり、古くから運輸交通上最も重要な港湾として利用され、旧藩時代には秋月藩の御用船も出入りし、その後明治時代になるに従い海上の移出入が盛んとなった。

特に明治37年、阪神方面との定期航路の寄港地になると、阪神方面との貨物の動きは隆盛を極め、県南地区の門戸として栄え、また、本港を拠点とする漁船も増加する等、港湾の利用度が増大した。

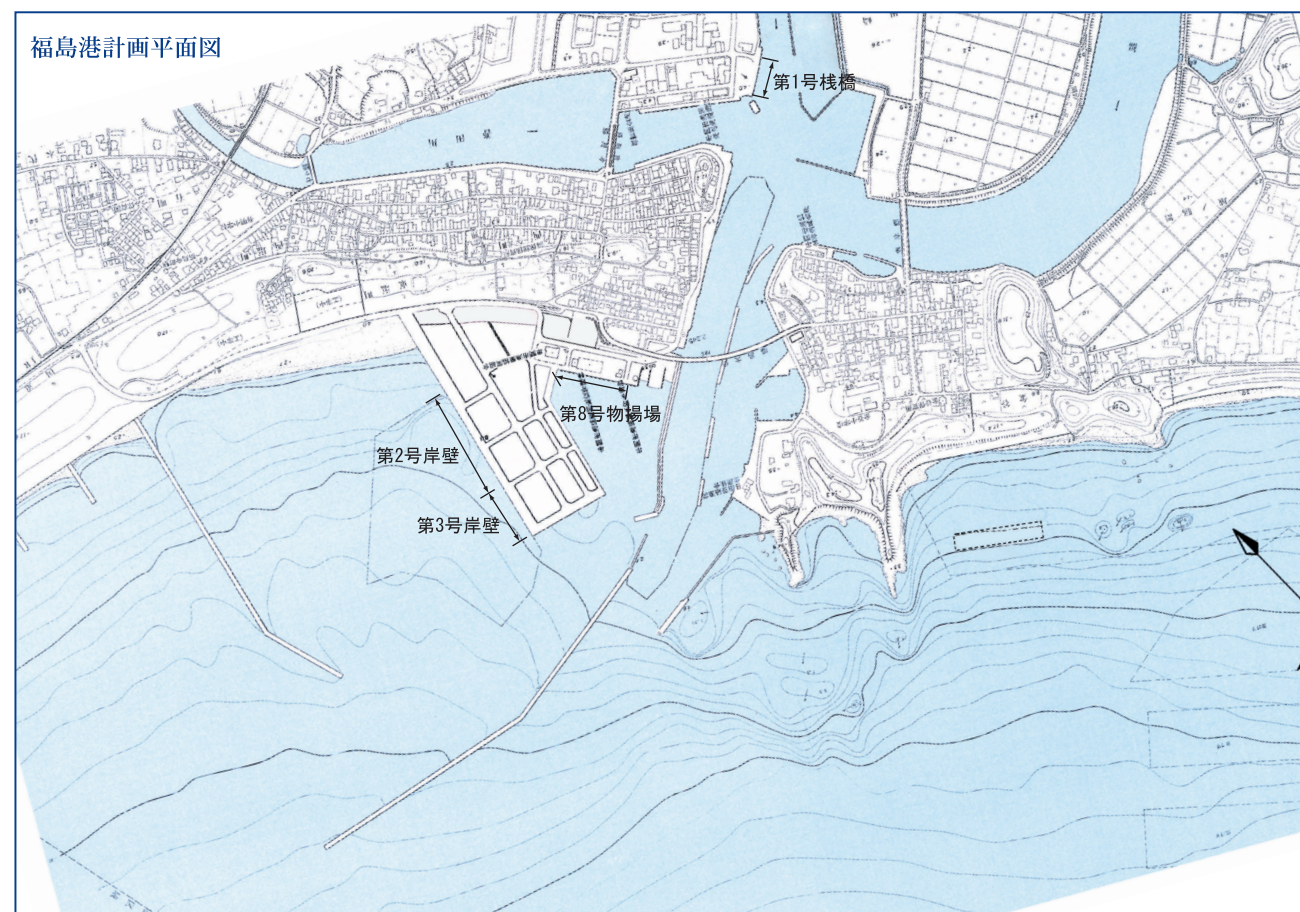
このため、港湾の改修が必要となり導流堤などを建設し、土砂の移動に備えたがそれも河口港のため限度があり、航路の水深維持が困難なことから大型船の入港が出来ない状況であった。

このような状況を改善するため、昭和58年より外港地区に岸壁(-5.5m)2バース、岸壁(-7.5m)1バース等を備えたふ頭の整備を進め、平成14年10月に概成したところである。

近年では、水産品を取り扱う第8物揚場において、漁業活動の効率化・軽労化を図るための浮棧橋を整備し、平成24年10月に供用開始したところである。



令和5年2月撮影



●福島港港湾整備

1. 串間市を背後圏とする、諸物資の円滑な流通を確保するための流通拠点として整備する。
2. 港湾の安全を確保するとともに、港湾の機能が充分に発揮できるよう所要の港湾施設を整備する。

○取扱貨物状況

施設名(※1)	水深(m)	延長(m)	船型	品目
第1号棧橋	3.5	97	-	水産品
第2号岸壁	5.5	200	2,000(D/W)	木材チップ、石灰石、石材、重油、動植物性製造飼肥料
第3号岸壁	7.5	130	5,000(D/W)	原木、石材
第8号物揚場	3.0	180	-	水、重油、水産品、動植物性製造飼肥料

(※1: 統計上の施設名称である)



▲バルク船荷役状況

高鍋港 Takanabe Port

●所在地 高鍋町

沿革

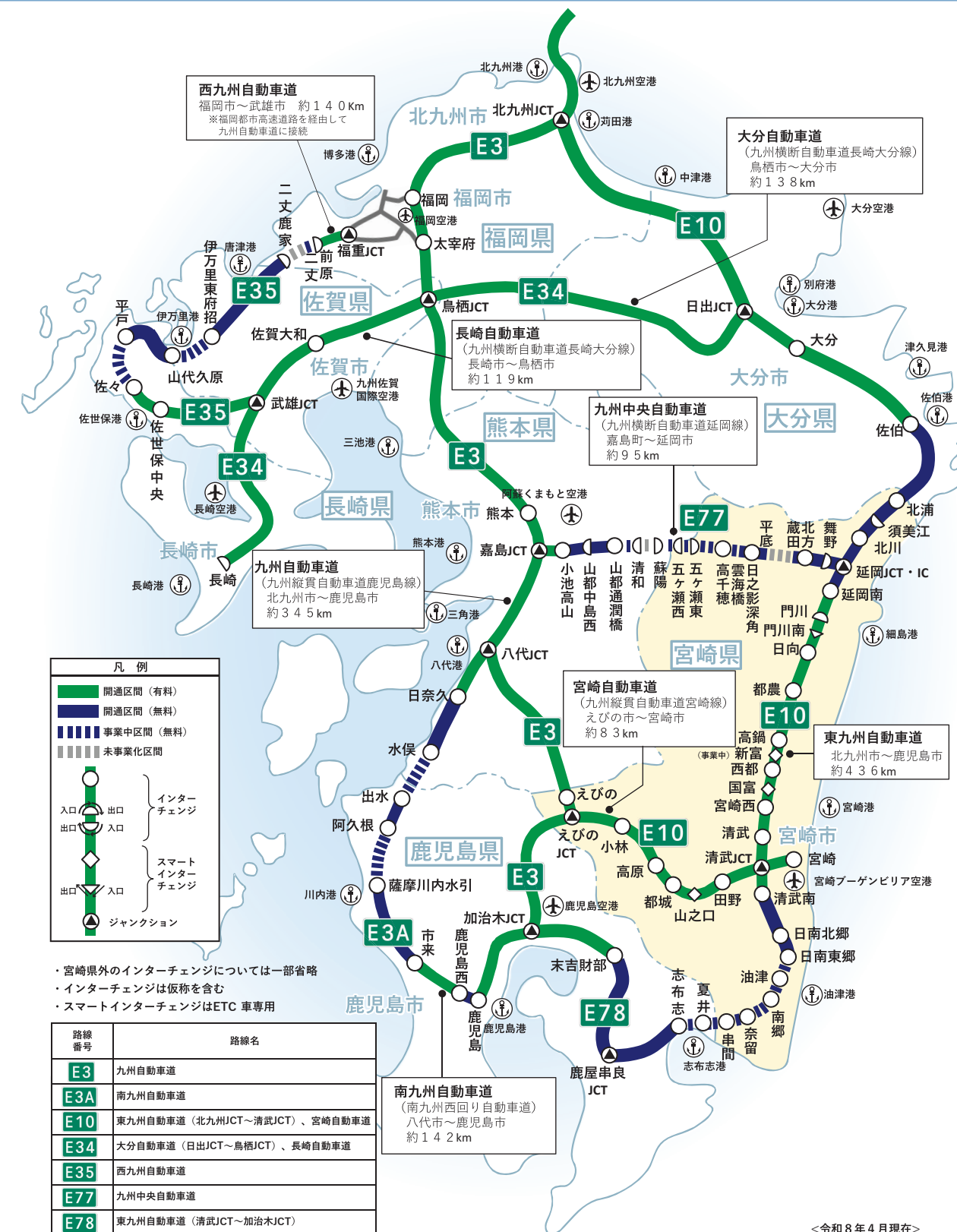
本港は県のほぼ中央に位置する56条港湾で、現在は港湾としての利用はされていないが、海水浴場やキャンプ場が立地し、近年では地域の海洋性レクリエーション活動の拠点となっている。

本港の背後圏は農業を中心とした第一次産業が盛んな地域であるが、他の産業についての集積に乏しく、人口も伸び悩み、高齢化が進む等、地域経済は停滞傾向にある。このため、本港背後地域の経済活動の活性化に寄与するような港湾整備が要請されている。



令和3年11月撮影

九州の高規格幹線道路網図





宮崎空港 Miyazaki Airport

- 設置管理者 国土交通大臣
- 所在地 宮崎市
- 管理面積 183ha
- 滑走路 2,500m

親しまれる空港づくりに 向けて TAKE OFF

概要

宮崎空港は、宮崎市中心部から南に約7km、車で約15分のところに位置し、高速道や宮崎港に近接する交通至便な立地条件に恵まれた都市型空港である。

昭和18年、旧日本海軍によって建設された宮崎空港は、昭和29年に運輸省航空大学の訓練飛行場として再開され、昭和32年から公共用飛行場として利用されてきた。昭和41年には、当時のローカル空港としては全国で初めてジェット機が就航し、以来、乗降客数も漸次増加の一途をたどっていたが、平成9年をピークに減少傾向にある。

滑走路の延長は、供用開始当初は1,300mであったが、昭和54年3月に1,900mに、平成2年3月には2,500mに延長され、大型機の就航が可能となった。また、昭和40年にASR（空港監視レーダ）が、平成2年にはILS（計器着陸装置）がそれぞれ設置されるなど、安全性の向上も図られている。

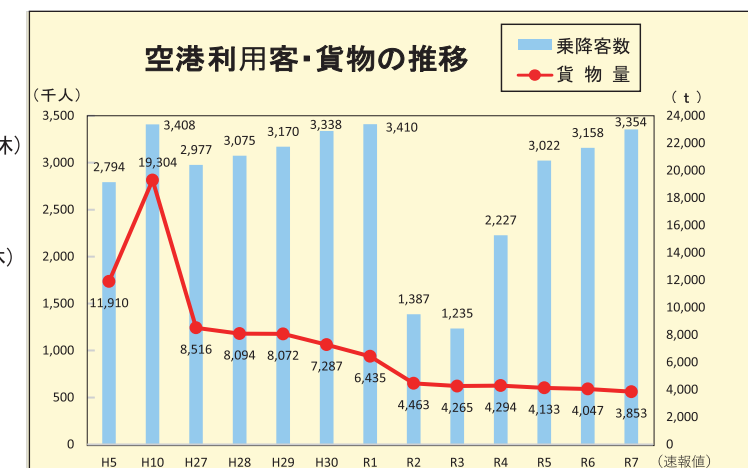
平成8年7月にはJR宮崎空港線が開通、地方空港として初めて鉄道が直接空港へ乗り入れることで交通アクセスが一段と良くなった。また、平成11年6月にはC.I.Q施設等国際化に対応した空港ターミナルビルの拡張工事が完了し、韓国、台湾さらに平成27年3月には香港航路が開設された。そして、格安航空会社（LCC）による、大阪線や成田線の就航が進むなど、空港の利便性、快適性といった機能の充実がますます図られているところである。



令和7年3月撮影

沿革

- S 18. 12 旧海軍飛行基地として建設
- 29. 10 国立（現独立行政法人）航空大学の訓練飛行場として開港
- 29. 11 宮崎ー福岡ー大阪線開設
- 31. 1 宮崎空港待合所が完成。全国4番目のターミナルとなる
- 32. 4 飛行場の供用開始（A滑走路 1,300m・B滑走路 1,340m）
- 32. 7 鹿児島ー宮崎ー大阪線開設
- 36. 5 第二種空港に政令指定
- 37. 6 A滑走路 1,500m・B滑走路 1,360mに変更告示
- 37. 11 宮崎空港ビル株式会社設立
- 38. 3 宮崎空港ターミナルビル（旧）完成
- 38. 7 鹿児島ー宮崎ー東京線開設
- 39. 4 A滑走路 1,500mの供用開始
- 40. 10 鹿児島ー宮崎ー名古屋線開設
- 41. 3 A滑走路 1,800mの供用開始
- 41. 10 ローカル空港として初めてジェット機（B727-100）が就航（宮崎ー東京線）
- 42. 1 宮崎ー高知線開設（平成19年1月運休）
- 47. 3 宮崎ー松山ー岡山線開設（平成17年2月運休）
- 48. 10 宮崎ー熊本線開設（昭和58年12月運休）
- 51. 7 宮崎ー長崎線開設（平成21年1月運休）
- 53. 11 宮崎ー沖縄線開設
- 54. 4 A滑走路 1,900mの供用開始
- 55. 6 B滑走路の廃止
- 63. 3 初の国際チャーター便（香港）運航
- H 元. 7 東京線ダブルトラッキング化
- 2. 3 滑走路 2,500mの供用開始
新旅客ターミナルビル完成
- 2. 7 ボーイング747型機就航
- 4. 6 宮崎ー札幌線開設（平成9年11月運休）
- 5. 4 大阪線ダブルトラッキング化
- 5. 11 宮崎ー広島線開設（平成14年11月運休）
- 5. 12 新貨物ターミナルビル完成
- 6. 9 宮崎ー大阪（関西）線開設（平成19年3月運休）
- 6. 9 東京線・大阪線トリプルトラッキング化
- 8. 7 JR宮崎空港線開設
- 9. 12 宮崎ー岡山線開設（平成17年2月運休）
- 11. 2 国際線施設開業
- 11. 6 旅客ターミナルビル増改築工事完成
- 11. 10 空港内に入国管理局宮崎出張所が開設
- 12. 7 G8サミット外相会合で、アメリカ、ロシア、ドイツ、イタリア、フランスから政府特別機来航
- 13. 4 宮崎ーソウル線開設（アジアナ航空就航）
- 14. 4 税関及び検疫所の宮崎空港出張所開設
宮崎ー広島線開設（平成22年10月運休）
- 14. 8 宮崎ー東京線にスカイネットアジア航空就航
- 16. 10 宮崎空港開港50周年
- 20. 6 宮崎ー台北線開設（エバー航空就航）（平成21年10月運休）
- 22. 1 宮崎ー台北線にチャイナエアライン就航
- 26. 10 宮崎空港開港60周年、愛称として「宮崎ブーゲンビリア空港」を命名
- 27. 3 宮崎ー香港線開設（香港航空就航）（平成30年10月運休）
- 27. 8 宮崎ー大阪（関西）線にピーチアビエーション就航
- 29. 10 宮崎ー福岡線にオリエンタルエアブリッジ就航
- 29. 12 日本初小型機対応ロングPBB供用開始
- 29. 12 宮崎ー成田線開設（ジェットスター・ジャパン就航）
- 29. 12 宮崎ーソウル線にイースター航空就航
- 30. 3 国際線専用保安検査場供用開始
- R 5. 9 宮崎ーソウル線の運航再開（アジアナ航空）
- 6. 11 宮崎ー台北線の運航再開（タイガーエア台湾）



※大阪航空局 管内空港の利用概況集計表（速報値）より