



最南端の重要港湾

石垣港

石垣港は、沖縄県内で3番目に大きい石垣島の南西部に位置する。八重山地域の観光や暮らしを支える海の玄関口であり、わが国最南端の重要港湾でもある。近年は外国からのクルーズ船寄港の増加にあわせて、観光客数も増えている。コロナ禍で落ち込んだものの、急速に回復しており、受け入れ機能の強化が求められている。

■ 石垣港の位置図と概要



港湾概要	【港湾区域面積】	1,630ha	【総取扱貨物量】	125.4万t (内貿)	【クルーズ船寄港数】	120回 (2024年)
	【臨港地区面積】	44ha		2.2万t (外貿)	【港湾管理者】	石垣市

■ 石垣港のあゆみ

1872	汽船・万年丸が石垣島に寄港。八重山の近代海運の始まり
1924	木造棧橋が建設される
1935	コンクリート棧橋築造
1954	琉球政府の重要港湾に指定
1963	新石垣港開港
1972	本土復帰と同時に、国の重要港湾に指定される
1981	竹富南航路供用開始
1993	サザンゲートブリッジ供用開始
2004	耐震岸壁 (-9.0m) 供用開始
2007	離島ターミナル供用開始
2018	岸壁 (-10m) 暫定供用開始
2021	岸壁 (-10m) 供用開始

離島の生活を支える

石垣港は、沖縄本島の南西400km以西に広がる八重山諸島(有人12島、無人20島)の東側、石垣島にある。沖縄本島や日本本土と台湾を含む諸外国との間の人流・物流の拠点として発展

してきた。1872年に八重山諸島最大の西表島で炭鉱が発見されたのを機に、石垣港の近代海運の歴史が始まる。第2次世界大戦後の米国統治下に、琉球政府が1954年に重要港湾に指定す

ると、近代的港湾としての整備が進む。1972年5月、沖縄本島とともに本土復帰した際、那覇、運天、平良の各港とともに、国の重要港湾に指定された。

観光誘客対応が主力

ブランド牛も出港

現在の石垣港は、八重山諸島を背後圏に持ち、沖縄本島との間に大型RORO定期船が就航し、八重山圏域の生活・産業を支えている。外貿の取り扱いは少なく、主にフィリピンから建設用の砂や砂利を輸入し、廃スクラップを台湾に輸出している。貨物のほとんどを占める内貨は、沖縄本島などからの生活物資の移入が大半だ。主要製品のひとつ、子牛もRORO船に乗って沖縄本

島や本土に送られる。石垣市内で月1回(2日間)開かれる子牛せりには周辺離島の繁殖農家で育った素牛も含め毎月約700頭の売買が行われ、国内各地のブランド牛で知られる肥育農家に引き取られていくという。近年は、飼料価格の高騰が品質の低下を招き、農家の経営に打撃を与えている。

西表島や竹富島、与那国島など周辺離島への定期高速船や外航クルーズ船の発着基地でもあり、人流や観光面からの重要な

役割を担っている。周辺離島への航路は観光客だけでなく、地元住民の生活やビジネスの拠点でもある。外航クルーズ船は寄港回数が訪日観光客数とともに、近年大きく増加。2019年には国内5位となる過去最高の148回の寄港があった。コロナ禍でいったん落ち込むものの、制限解除後は急回復。2024年にはコロナ禍前の水準並の年間120回の寄港があった。2025年には既に200回(2月時点)の予約が入っており、最高記録更新が期待されている。増加の傾向は今後も続くと思われており、2030年代半ばには寄港数が500回に達するとの予測もある。

増加一途の外航クルーズ船寄港

こうした需要に対応するため、石垣港では新港地区に旅客船ターミナルを2021年に完成させ、その後も機能強化を進めている。外航クルーズ船の着岸は現状、水深10.5mの1バースで対応している。22万t級の大型客船に対応した岸壁だ。隣接地に計画中のバースの一部(80m)を加えた延長420mで運用中。1バースあたりのクルーズ船の着岸回数は年間250回程度が限度といわれており、需要増に応じるには2隻同時の入港を可能としなければならず、2バース目の早急な整備が必要だ。水深12m、延長410m(うち80mは整備済)のバースを整備する計画だ。

機能再編も視野に



サザンゲートブリッジ

進む受け入れ体制

石垣港はサンゴ礁が群生する石西礁湖の東側に面する。石垣港南側にはサンゴ礁に加え、石垣島特産物のモズクの漁場に近いため、工事可能時期や航路の整備できる範囲は限定的。クルーズ船のような大型船の回頭水域を確保するためには、既存の沖防波堤(西)を全長400mのうち250mを拡張する必要がある。港内の静穏度を維持するにはまず、沖合にある外防波堤を現行の延長300mから530mに延伸させるから、沖防波堤(西)を撤去する。港湾整備で発生する浚渫土砂を処分するための直轄土砂処分場の整備も進行中。既に外周護岸が概成しており、今後、埋め立て工事に取りかかる。埋め立て造成後は、新たなにぎわい・交流空間やイベント緑地等の活用を予定している。

陸側の対応として、新港地区では旅客船ターミナルの背後地

害もあって老朽化が著しいことから、2023年から老朽化対策工事を実施した。これまでに18本あるつり材を取り替えたほか、今後、伸縮装置交換、防食塗装の塗り替え、舗装打ち替え、取り付け道路部分の補修などを行う予定だ。

橋梁増設や親水空間など

2013年の港湾計画改訂において、港湾と背後地域の臨港交通強化のため、臨港道路新港3号線の計画が位置づけられた。現状では、新港地区と背後を結ぶアクセラ道路として臨港道路新港線(サザンゲートブリッジ経由)の1ルートのため、外航クルーズ船が着岸するとサザンゲートブリッジの前後では交通渋滞が慢性的に発生する。寄港数の増加を見越して、橋梁の整備が求められている

内航RORO船の岸壁は背後の港湾用地が既に手狭な状況に



外防波堤整備状況



周辺離島への定期高速船



MSCベリッシマ

なっている。周辺道路の渋滞を招き、物流の非効率を発生させている。そこで新港地区側に新

バス(延長230m、水深9m)を整備して、機能を集約・移転する計画だ。移転による効率アッ

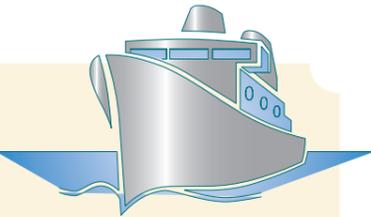
プを狙うとともに、跡地をにぎわいあるウォーターフロントに再開発する構想もある。



CIQ施設イメージ

Ishigaki port

PICK UP



台湾と貨客船の定期航路開設へ

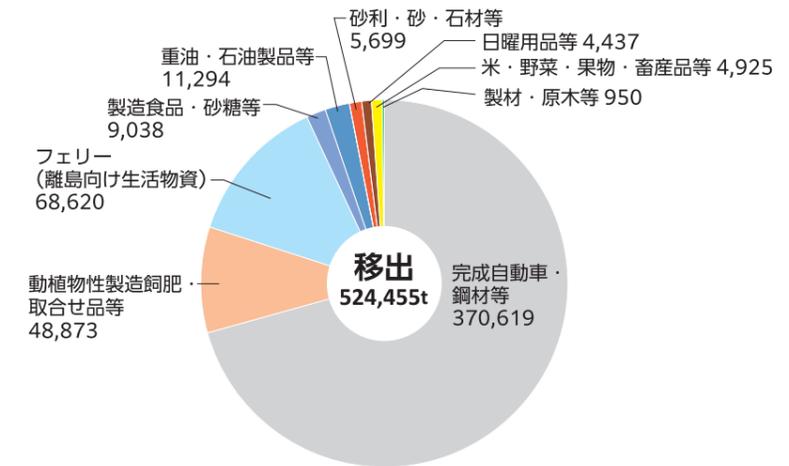
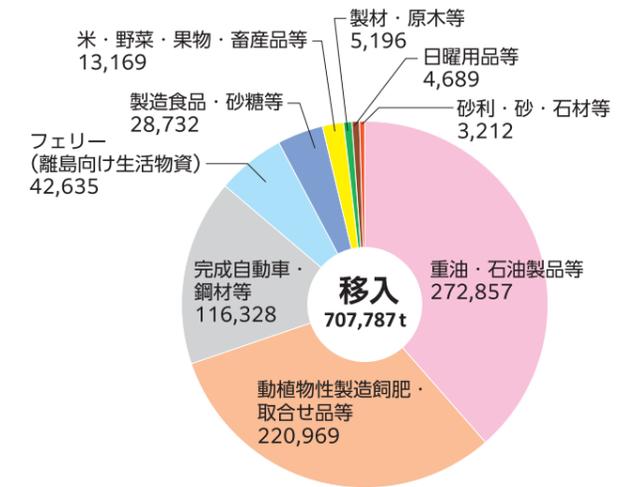
石垣島は那覇市から410km南西にあり、地理的には約230km離れた台湾・基隆港との距離の方が近い。2019年の入域観光客数約147万人のうち、外国人約17万人の半数は台湾が占めた。石垣市は台湾との結びつき強化が、観光客数の上積みや持続的な経済発展につながると見て、台湾・基隆港との間で定期航路の開設に取り組んでいる。市庁に「石垣・基隆定期フェリー航路開設準備課」を設置するなど、全庁挙げた準備を展開。これまでに運営法人の設立、船舶購入契約の締結

などの支援や、就航環境の整備を進めている。交流人口の増加で、さらなる観光振興のほか、若年層の就労機会の増加、台湾からの企業進出などが期待されている。生活物資はこれまで九州や沖縄本土からの1ルートに限られた。台湾ルートの開設は災害時のリダンダンシー(代替性)の観点からもメリットが大きい。基隆港との間を片道約9時間で結ぶ。週3~4便運行し、年間の運行便数は280便(140往復)を想定。今秋にも就航する。



(取材協力・資料提供:内閣府沖縄総合事務局石垣港湾事務所、沖縄県石垣市)

■ 取扱貨物量の内訳 ■ (2023年 確報値)



■ クルーズ船の寄港回数と乗客数の推移 ■

