

佐伯港

大分県土木建築部港湾課

〒870-8501 大分市大手町3-1-1

☎097-536-1111(代)

URL : <http://www.pref.oita.jp/17300/index.html>



1. 概況

佐伯港は、県南部特有のリアス式海岸により形成され、湾口はほぼ東に向いており、豊後水道を経て高知県と対峙している。地形、水深にめぐまれた天然の良港として、旧藩時代から外国との交易もあり、また、近隣離島及び沿岸域との交通の要衝として繁栄してきた。

昭和9年女島地区に海軍航空隊が開設、昭和12年鶴谷防備隊が設置され、この間軍用施設として、葛・鶴谷地区に防波堤、接岸施設等が整備された。さらに昭和16年葛地区に埠頭が完成し、阪神地区との貨物の流通が始まった。

戦後、これらの軍用施設の転用により、木材、セメントを主とする各種企業の立地、施設拡充が進み、併せて背後地産業も逐次発達してきた。また、本港は戦前より木材の集散地として重要な地位を占めており、昭和29年開港に指定、同年12月植物防疫港の指定、また、昭和37年9月太平洋、ゴルフ運賃同盟のアウトポートに認定されて以来、全国木材需要の急速な伸びにともない、外材の輸入量は増加の一途をたどってきた。

このように港勢の進展の中で、昭和34年度より港湾整備事業に着手し、各種港湾施設の拡充がおこなわれてきた。一方、パルプ、造船、セメント、合板等の企業の規模拡大も相次いで行われ、わが国経済の高度成長とともに、臨海工業地帯を形成するに至った。これにともない、港湾取扱い貨物量及び年間入港船舶は急激に増加し、また、出入港船舶の大型化も進んだ。

昭和45年5月重要港湾に指定されたが、天然の良港として利用するだけでは外材の輸入量の増加に対処することができなくなり、大型木材船を対象とした接岸施設、ならびにこれらに付帯した陸上施設の要請がおこった。しかしながら、港内各地区はほとんど既存の臨海企業で占められているため、女島地区を木材専用埠頭として整備を進めてきた。昭和46年に佐伯～宿毛間のフェリー航路が就航を開始した。昭和46年7月港湾計画を策定し、それにもとづき女島地区に15,000トン級の船舶を対象とした水深10m岸壁2バース、埠頭用地6ha、坂の浦地区沖合に2万トン級の船舶を対象とした係留浮標1基を昭和53年度までに完成し、木材の取扱い貨物量の増加に対処してきた。

鶴谷地区は原木、金属機械、砂・砂利等の内貿貨物を取扱うため、2,000トン級の船舶を対象とした水深5.5m岸壁5

バース、埠頭用地4haを昭和57年度に完成した。

葛地区は、大入島をはじめ離島を結ぶフェリーや連絡船の接岸施設が整備されている。また、船舶の大型化に伴い、フェリー2,000トン級を対象とした水深5.5m岸壁1バース、埠頭用地1.9ha、及び臨港交通施設が完成した。

平成5年8月に改訂した港湾計画では、船舶の大型化による輸送効率化に対応するため、女島地区に国際物流ターミナルとして水深14m岸壁等を位置づけ、平成26年3月には水深14m岸壁1バース、埠頭用地3.6haが完成した。これにより、九州東岸ではバルク貨物を取り扱う最大水深の公共バースとなり、広域なバルク貨物の輸入拠点としての利用が期待されている。

また、水深14m岸壁と水深10m岸壁との間に存在した未整備区間が平成30年3月に完成し、720mの連続岸壁となり、物流の効率化が図られた。

加えて、本港背後圏では、東九州自動車道等の高速交通ネットワークの整備が急速に進捗し、平成28年4月には北九州市～宮崎市が直結した。これにより、本港は大分県南地域の流通拠点として、さらに重要な機能を果たすと考えられるため、流通機能の高度化に対応した埠頭用地の拡張等、港湾機能の更なる強化を図ることとしている。