

油津港



宮崎県県土整備部港湾課

〒880-8501 宮崎市橋通東2-10-1

☎0985-26-7188

URL : http://www.pref.miyazaki.lg.jp/contents/org/doboku/kowan/miyazaki_kowan/aburatu.html

1. 概況

油津港は宮崎県の南部の中央に位置し、大島・七つ礁の島により波浪を遮へいし、天然の良港として古くから知られ、奈良朝の頃は遣唐船が寄港、足利時代には天龍船に薪・水、食料等を供給する中継港として栄えた。

江戸時代には、飴肥藩主の手により延長900mの堀川運河の開削が行われ、飴肥杉の搬出がなされた。その後農林産物の需要増加に伴い、船舶の出入りは益々盛んとなり、明治に入り阪神方面との航路が開かれ、明治27年には県費支弁港湾に編入され、泊地の浚渫、木造栈橋を設置し近代的港湾の第一歩を踏み出した。

その後、大正2年には飴肥・油津間に県営鉄道が敷設され港湾と内陸部との流通がスムーズに行われるようになった。

また、古くから漁港としても知られ、県南沖合近海漁業の出漁根拠地および水揚地として県内外の漁船に利用され、その漁獲高も年々増加し、大正6年には農商務省が全国に6ヶ所漁港を指定した中に入り、我が国はじめての地方漁港補助で修築事業により整備され、国内有数の漁港となった。

昭和時代に入り鹿児島、沖縄、阪神、関門との定期船、朝鮮・満州方面への木材輸出等、出入船舶は頻繁となり、昭和6年より本格的修築事業を開始し、昭和15年までに外防波堤、大・小型接岸施設等の建設を行った。その間昭和11年には油津港背後の内陸部に日本パルプ工場（現・王子製紙）が操業を開始し、原料及び製品は油津港を経由された。

戦後になり国土総合開発の特定地域として南九州一帯が指定され、昭和26年に第三種漁港の指定、昭和27年2月に重要港湾の指定、昭和29年には貿易港の指定を受けるまでに躍進した。本港の整備は、昭和30年2月の第6回港湾審議会の議を経て決定された港湾計画に基づき進められ、昭和36年度より49年度まで、5,000トン公共バース、道路、石油基地造成などの整備が実施された。

昭和51年11月の計画改訂では、木材を中心とした地場産業の育成や漁業振興、観光の振興などを基本方針としており、昭和62年より整備を進めていた東地区の9号岸壁（-10m）及び10号岸壁（-12m）が平成10年に完成し、大型のチップ船が入港できるようになった。なお、9・10号岸壁埠頭では、SOLAS条約に基づく保安対策を実施している。また、平成27年3月の港湾計画の一部変更において、大規模地震災害時における輸送体制を早急に構築するために大規模地震対策施

設計画を変更しており、現在、10号岸壁において耐震化工事を進めている。

平成6年3月には、物流機能の充実や海洋レジャー需要の増加への対応、海と触れ合える魅力ある空間の創造などに対応するため計画を改訂。平成11年にはRORO船の東京航路が就航し、平成13年にはコンテナ船の韓国航路、平成21年にはコンテナ船の神戸フィーダーが就航した。しかし韓国航路については、平成29年10月より休止となっている。

堀川地区においては、平成19年までに、堀川運河を中心とした歴史的財産を生かした環境整備を行った。また、クルーズ船寄港時におけるおもてなしや、堀川運河の周辺施設を活かした地域振興の取り組みが評価され、平成30年5月に「みなとオアシス」に登録されている。

平成27年2月には、16万トン級の大型クルーズ船寄港に向けた、着脱式の係船柱や防舷材を設置する係留施設の大幅改良整備が完了し、世界最大の22万トン級の大型クルーズ船に対応するための整備についても平成29年12月に完了した。さらに、令和2年1月にファーストポートとしての受け入れが可能になったことにより、観光振興による地域の活性化が期待されている。