

宮崎港



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/miyazaki.html

1. 概況

宮崎港は古くは、赤江港といわれ、大淀川の河口港として約700年前より船舶の往航が盛んであった。文化年間頃より阪神方面との交通が開け、林産物、農作物の移出、加工品の移入等が増大して港勢隆々たるものがあった。

一方、大淀川は鹿児島県境より日向灘に至る延長100kmに及び、その水量は国内屈指の河川に属し比較的良性の河川であったが、複雑な領主権に左右されて治水工事が行われず、台風の襲来による洪水の頻発、大規模な河川の移動や閉塞が見られ、船運が妨げられた。

そこで、明治22～23年頃に、河口の開削工事が始められ、左岸高州町地先に約500mの千本杭打を施工し、河口を開流して船の出入と洪水の疎通の改善が行われた。

明治33年に日向汽船会社が設立されてからは、神戸、大阪、鹿児島、多度津との交通が開始され、60総トン級と350総トン級汽船が就航し、大淀川を潮航して高岡町までの交通の便に貢献した。しかし大淀川自体はかなりの水深があったが、河床の変化や河口の移動が依然として著しかったので、高岡町までの潮航は中止のやむなきに至った。大正12年、国鉄日豊本線、引き続き私鉄宮崎鉄道(内海線)等の開通にともない、船舶の出入数が少なくなっていった。

昭和2年に、建設省が大淀川改修工事に着手し、また、昭和31年の港湾局改良事業に引き続き、32年度から港湾改修事業が実施され、39年には河口切替を行い港口の安定をはかった。

しかし、大淀川河口を港口とする限り、-3.5mの航路水深の維持すら困難であること、他方、本港に対する輸送需要が急速に増大し、船舶の大型化も必至であること等から、大型港湾としての整備が強く要請されてきた。

このため、昭和48年3月に港湾計画が策定され、15,000トン級の大型船及び12,000トン級のフェリーが接岸できる岸壁、その他の施設の整備を図ることとなった。また、同年4月には重要港湾の指定を受けている。

昭和55年12月には漁業補償交渉が妥結し、日向灘の厳しい海象条件の下、本格的な整備が進められた結果、昭和62年6月には入江が開削され、外海と直接結ぶ北航路が供用された。

また、昭和63年11月の計画改訂では、流通拠点港としての充実を図るとともに「宮崎・日南リゾート構想」の一環とし

てマリーナ・人工海浜などを位置付け、緑地整備と併せて市民に親しまれる港湾整備を進めた。

平成2年4月には、フェリー岸壁及びターミナルビルが完成し、大阪南港との間にフェリーが就航した。その後も沖縄や川崎などのフェリー航路が開設され、RORO船や自動車専用船などの定期船の就航により港勢は飛躍的に伸びたが、近年は、川崎・沖縄のフェリー航路が休止となるなど、取扱貨物量は減少の傾向にある。

この様な中、平成15年3月には内貿ターミナルの機能強化やアジア地域との外貿物流機能の充実などを目指して港湾計画を改訂し、岸壁の耐震化を図ったところであり、今後は、貨物の動向を踏まえながら整備を進めることとしている。

また、平成26年10月には、大阪南港と結んでいたフェリー航路の寄港地が神戸港に変更された。神戸港フェリーターミナルは、神戸市の中心街や高速道路のインターチェンジに近いことから、観光、物流両面での本県経済へ大きく寄与している。また令和4年に予定されているフェリーの大型化に伴い、令和元年11月に港湾計画を一部変更し、安全な航行確保のために航路拡幅整備を進めることとした。

マリーナ・人工海浜については、平成18年までに一ツ葉地区で「みやざき臨海公園」として「サンビーチ一ツ葉」・「サンマリーナ宮崎」などがオープンし、海洋性レクリエーションの拠点となっている。