

石 垣 港 港 湾 計 画 書

— 改 訂 —

令和6年6月

石 垣 港 港 湾 管 理 者
石 垣 市

本計画書は、港湾法第三条の三の規定に基づき、

- ・平成25年10月 石垣市地方港湾審議会
- ・平成25年12月 交通政策審議会第54回港湾分科会

の議を経、その後の変更については

- ・平成29年 5月 石垣市地方港湾審議会
- ・平成31年 1月 石垣市地方港湾審議会
- ・令和 2年 1月 石垣市地方港湾審議会

の議を経た石垣港の港湾計画を改訂するものである。

目 次

I	港湾計画の方針	1
1	石垣港を取り巻く状況	1
2	港湾計画の方針	3
II	港湾の能力	5
III	港湾施設の規模及び配置	6
1	公共埠頭計画	6
2	旅客船埠頭計画	6
3	フェリー埠頭計画	7
4	専用埠頭計画	7
5	水域施設計画	7
6	外郭施設計画	8
7	小型船だまり計画	9
8	マリーナ計画	11
9	臨港交通施設計画	11
IV	港湾の環境の整備及び保全	13
1	港湾環境整備施設計画	13
V	土地造成及び土地利用計画	14
1	土地造成計画	14
2	土地利用計画	15
VI	港湾の効率的な運営に関する事項	16
1	効率的な運営に関する事項	16
VII	その他重要事項	17
1	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設	17
2	大規模地震対策施設計画	18
3	その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項	19

I 港湾計画の方針

1 石垣港を取り巻く状況

石垣港は、沖縄本島の南西約 410km にある八重山群島の中心である石垣島に位置する我が国最南端の重要港湾である。

古くから沖縄本島、日本本土及び台湾等諸外国と八重山群島との間の物流、人流の拠点として重要な役割を果たし、沖縄の本土復帰に伴い、昭和 47 年 5 月、重要港湾に指定された。

本港は、背後圏である八重山圏域の市民生活や経済活動を支える流通拠点として、沖縄本島との大型 RORO 船や竹富島、小浜島、西表島等への離島高速船が就航しており、物流・人流の拠点としても重要な機能を有している。

また、八重山圏域は、八重山上布・ミンサーや与那国織等の工芸、各島の唄や踊りの伝統芸能など独特の伝統文化が育まれ、豊かな自然環境や魅力的な歴史的・文化的特性を有する観光リゾート地域であり、日本の最南端に位置する港として、クルーズ船などの南の玄関口としての役割を果たしている。

加えて、沖縄県は地理的に本土から遠隔地にあり、東西約 1,000km、南北約 400km に及ぶ広大な海域に散在する 160 の島々から成り、東アジアの中心に位置するという地理的特性を有している。八重山圏域は、沖縄県の中でも南西側に位置する 30 余りの島々からなり、中国・台湾と近接する与那国町をはじめ、竹富町の波照間島など我が国の国土及び海洋権益保全上重要な面的広がりをもっている。そのため、石垣港は広大な排他的経済水域 (EEZ) 及び海洋資源の確保、領空・領海の保全、安全な航行の確保に貢献している。

一方で、島しょ環境という特有の地域特性から、台風等の自然災害の発

生時には物流や交通が途絶えることで孤立状態となり、生活物資などが不足するなど島の人々の生活に大きな影響を及ぼしている。周辺離島への交通手段である高速船は、係留施設の不足によって台風時には多そう係留をしている状況にあり、安全・安心に港を利用できる施設整備が求められている。

また、近年の貨物船の大型化（RORO化）の進展及び取扱貨物量の増加による岸壁をはじめとした荷捌施設や保管施設等の不足・狭隘化など、物流環境の課題解決に向けた港湾機能の再編・効率化の取り組みが必要とされている。

加えて、国内外からクルーズ船や超富裕層が所有する大型プレジャーボート等の寄港地として注目されており、それら需要は増加の傾向にあるが、現在の石垣港では増加するクルーズ需要に対応する受入環境の整備が追い付いていない状況にある。また、大型プレジャーボートについても寄港地への経済効果が期待されている反面、長期係留可能な岸壁や船舶修繕施設等の受入環境の整備が求められているが、未整備の状況にある。石垣港は日本の南の玄関口であり、東アジアの交流拠点として世界水準の機能強化が求められている。

更に、島しょ県である本県の港湾は海上輸送の重要な拠点であることから、切迫性が指摘されている大規模地震・津波対策への対応はもとより、高潮・高波・暴風による災害の頻発化、激甚化への対応を図ることが求められている。

そして、持続可能な地域を形成する観点では、SDGs（持続可能な開発目標）の達成やESG投資（環境、社会、ガバナンス要素も考慮した投資）への関心が高まる中、環境との共生・調和に向けた取り組みのほか、カーボンニュートラルへの対応を図るため脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化が求められている。

2 港湾計画の方針

このような社会経済情勢の変化等に対応するため、2030 年代半ばを目標として、以下の方針を定め、港湾計画を改訂するものである。

【基本理念】

世界とつながり 豊かな自然と共栄する 美しや石垣港

(1) 八重山の暮らしを力強く支える港

- ① 港湾機能の再編・効率化により八重山の物流・産業・交通の拠点機能を強化する

(2) 賑わいを創り続ける美しい港

- ① 世界に開かれた交流拠点にふさわしいリゾート空間を形成する
- ② 背後地域との連携・ネットワーク化により賑わいと活力を創出する

(3) すべての人の暮らしを守る港

- ① 強靱な港づくりにより災害時の安全・安心の期待に応える
- ② 領海警備の拠点機能を備え国土を守る

(4) 豊かな自然と調和した持続可能な港

- ① 低炭素社会の実現に貢献する
- ② 経済活動と豊かな自然が共生し持続可能な都市の形成に貢献する

以上の方針のもと、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成するため、各地区の利用ゾーニングを以下のとおり設定する。

- ① 浜崎町地区は、貨物量の増加や大型化する船舶の対応、領海警備の拠点として物流関連ゾーン及び官公庁船ゾーンとする。
- ② 登野城・美崎町地区は、プレジャーボートや離島高速船等の係留施設を確保するため交流・賑わいゾーン並びに船だまり関連ゾーンとする。

- ③新港地区は、北側を物流関連ゾーン、エネルギー関連ゾーン、官公庁船ゾーンとする。東側については、小型船舶の将来の需要に対応するため、船だまり関連ゾーンとする。南側については、クルーズ船や大型プレジャーボートの受入環境を整備するとともに、海洋スポーツ・レクリエーションの拠点の形成を図るため交流・賑わいゾーン及びマリーナゾーンとする。
- ④新川地区については、将来の需要に対応するため長期的視点で検討を進めるべき開発空間とする。

Ⅱ 港湾の能力

目標年次（２０３０年代半ば）における取扱貨物量、船舶乗降旅客数等を次のように定める。

取扱貨物量	外 貿	５万トン
	内 貿 (うちフェリー)	１５０万トン ６万トン
	合 計 (うちフェリー)	１６０万トン ６万トン
船舶乗降旅客数等		４４５万人

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

1 公共埠頭計画

1-1 新港地区

砂・砂利等の外内貿貨物及び金属機械工業品、特殊品等の貨物を取り扱う一般貨物船及びＲＯＲＯ船の利用のため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深 12 m 岸壁 1 バース 延長 230 m [既定計画の変更計画]

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 230 m (ＲＯＲＯ船用)

[既設の変更計画]

埠頭用地 5 ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

(うち 3 ha 既設) [既定計画、既設]

またこれに伴い、既設の物資補給岸壁 1 バースの計画を削除する

既定計画

水深 12 m 岸壁 1 バース 延長 240 m

埠頭用地 5 ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

(うち 3 ha 既設)

既設

水深 7.5 m 岸壁 1 バース 延長 130 m

水深 7.5 m 岸壁 1 バース 延長 130 m (物資補給岸壁)

2 旅客船埠頭計画

2-1 新港地区

既定計画どおりとする。

既定計画

水深 12 m 岸壁 1 バース 延長 410 m (うち 80 m 既設)

埠頭用地 6 ha (うち 5 ha 既設)

3 フェリー埠頭計画

3-1 浜崎町地区

既定計画どおりとする。

既定計画			
水深	4.5 m	岸壁 1 バース	延長 120 m
物揚場	水深	3.5 m	延長 123 m
物揚場	水深	3 m	延長 200 m
ふ頭用地	1 h a (うち 1 h a 既設)		

4 専用埠頭計画

4-1 新港地区

海上保安体制の構築に対応するため、専用埠頭を次のとおり計画する。

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 180 m [既設の変更計画]

既設			
水深	8.5 m	岸壁 1 バース	延長 180 m

5 水域施設計画

係留施設を含む埠頭の計画に対応して、泊地及び航路・泊地を次のとおり計画する。

5-1 泊地

新港地区

水深 12 m 面積 2 ha [既定計画の変更計画]

水深 9 m 面積 1 ha [既設の変更計画]

既定計画	
水深 12 m	面積 3 ha
既設	
水深 7.5 m	面積 1 ha

5-2 航路・泊地

新港地区

水深 12 m 面積 13 ha [既定計画の変更計画]

水深 12 m 面積 8 ha [既定計画]

なお、これに伴い、沖防波堤（西）240 mを撤去する。

既定計画	
水深 12 m	面積 15 ha
水深 12 m	面積 8 ha
なお、これに伴い、沖防波堤（西）240 mを撤去する。	

6 外郭施設計画

既定計画どおりとする。

既定計画	
外防波堤	延長 580 m（うち 480 m既設）
外防波堤（南）	延長 190 m

7 小型船だまり計画

7-1 浜崎町地区

既定計画どおりとする。

既定計画

浜崎船だまり

小型栈橋 4基

ふ頭用地 5ha

なお、これに伴い、次の既設の施設を廃止する。

物揚場 水深4m 延長 80m

物揚場 水深4m 延長 80m

物揚場 水深3m 延長110m

7-2 登野城・美崎町地区

既定計画どおりとする。

既定計画

登野城船だまり

防波堤北（波除） 延長145m（うち115m既設）

防波堤南（波除） 延長 40m

物揚場 水深3.5m 延長190m（うち90m既設）

小型栈橋 6基（うち4基既設）

小型栈橋 4基

ふ頭用地 1ha

なお、これに伴い、次の既設の施設を廃止する。

物揚場 水深3.5m 延長230m

物揚場 水深3.5m 延長115m

物揚場 水深3.5m 延長 65m

7-3 新港地区

新港船だまり

泊地 水深 4 m 面積 1 h a [既定計画の変更計画]

防波堤 延長 5 4 0 m (うち 2 3 0 m 既設) [既定計画]

小型栈橋 1 基 [既定計画]

ふ頭用地 1 h a [既定計画の変更計画]

既定計画

新港船だまり

泊地 水深 4 m 面積 8 h a

泊地 水深 2.5 m 面積 1 h a

防波堤 延長 5 4 0 m (うち 2 3 0 m 既設)

物揚場 水深 4 m 延長 4 3 0 m

小型栈橋 1 基

ふ頭用地 5 h a (荷捌施設用地)

7-4 新川地区

以下の既定計画を削除する。

既定計画

航路 水深 3.5 m 幅員 3 0 m

泊地 水深 3.5 m 面積 1 h a

泊地 水深 3 m 面積 1 h a

防波堤 延長 3 9 0 m

小型栈橋 1 基

船揚場 延長 3 0 m

ふ頭用地 1 h a

8 マリーナ計画

海洋性レクリエーションの需要等に対応するため、マリーナを次のとおり計画する。

8-1 新港地区

新港マリーナ

航路	水深 5.5 m	幅員 100 m	[新規計画]
泊地	水深 5.5 m	面積 5 ha	[新規計画]
泊地	水深 4 m	面積 3 ha	[新規計画]
小型栈橋	3 基		[新規計画]
交流厚生用地	9 ha		[新規計画]

9 臨港交通施設計画

港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とを結ぶため、臨港交通施設を次のとおり計画する。

9-1 道路

登野城・美崎町地区

臨港道路美崎町線 [既定計画]

起点 臨港道路浜崎町線

終点 市道美崎町横 2 号線 2 車線

既定計画

臨港道路美崎町線

起点 臨港道路浜崎町線

終点 市道美崎町横 2 号線 2 車線

新港地区

臨港道路新港線〔既設の変更計画〕

起点 旅客船ふ頭

終点 国道３９０号バイパス ２車線

臨港道路新港３号線〔既定計画〕

起点 臨港道路新港２号線

終点 臨港道路美崎町線 ２車線

臨港道路新港マリーナ線〔新規計画〕

起点 臨港道路新港２号線

終点 新港マリーナ ２車線

既設

臨港道路新港線

起点 危険物取扱施設

終点 国道３９０号バイパス ２車線

既定計画

臨港道路新港３号線

起点 臨港道路新港２号線

終点 臨港道路美崎町線 ２車線

新川地区

以下の既定計画を削除する。

新川地区

臨港道路新川線

起点 新川船だまり

終点 市道観音堂線 ２車線

IV 港湾の環境の整備及び保全

1 港湾環境整備施設計画

港湾の環境の整備を図るため、緑地を次のとおり計画する。

登野城・美崎町地区 緑地 3 h a (うち 1 h a 既設) [既定計画]

新港地区 緑地 3 2 h a (うち 1 3 h a 既設)

[既定計画の変更計画]

既定計画

登野城・美崎町地区 緑地 3 h a (うち 1 h a 既設)

新港地区 緑地 3 4 h a (うち 1 5 h a 既設)

V 土地造成及び土地利用計画

港湾施設の計画に対応するとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間の形成を図るため、土地造成計画及び土地利用計画を次のとおり計画する。

1 土地造成計画

用途 地区	埠頭 用地	港湾 関連 用地	交流 厚生 用地	都市 機能 用地	交通 機能 用地	危険物 取扱施 設用地	緑地	海面 処分 用地	合計
浜崎町	(1) 1							(15) 15	(16) 16
美崎町・ 登野城	(1) 1								(1) 1
新港	(2) 2		(6) 6		(1) 1		(3) 3		(11) 11
合計	(2) 2		(6) 6		(1) 1		(3) 3	(15) 15	(27) 27

注 1)：() は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

注 2)：端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

2 土地利用計画

用途 地区	埠頭 用地	港湾 関連 用地	交流 厚生 用地	都市 機能 用地	交通 機能 用地	危険物 取扱施 設用地	緑地	海面 処分 用地	合計
浜崎町	(12) 12	(8) 8			(3) 3		(1) 1	(15) 15	(39) 39
美崎町・ 登野城	(8) 8	(3) 3		1	(2) 2		(3) 3		(15) 15
新港	(18) 18	(6) 6	(19) 19		(8) 8	(5) 5	(32) 32		(87) 87
合計	(37) 37	(17) 17	(19) 19	1	(13) 13	(5) 5	(36) 36	(15) 15	(141) 141

注 1) : () は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

注 2) : 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

VI 港湾の効率的な運営に関する事項

1 効率的な運営に関する事項

石垣港の利用状況を踏まえるとともに、港湾利用やサービス向上についての協議会等の活用を通じて、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。

VII その他重要事項

1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

今回新規に計画する施設及び既に計画されている施設のうち、本港が国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設は以下のとおりである。

新港地区

岸壁 1 バース 水深 12 m 延長 230 m [既定計画の変更計画]

岸壁 1 バース 水深 9 m 延長 230 m [既設の変更計画]

泊地 水深 12 m 面積 2 ha [既定計画の変更計画]

泊地 水深 9 m 面積 1 ha [既設の変更計画]

臨港道路 新港線 [既設の変更計画]

起点 旅客船ふ頭

終点 国道 390 号バイパス 2 車線

以下の施設等については、上記の施設が機能するために必要な部分に限る。

石垣航路 水深 12 m 幅員 345 m [既設]

航路・泊地 水深 12 m 面積 13 ha [既定計画の変更計画]

航路・泊地 水深 12 m 面積 8 ha [既定計画]

外防波堤 延長 580 m (うち 480 m 既設) [既定計画]

外防波堤(南) 延長 190 m [既定計画]

2 大規模地震対策施設計画

(1) 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、以下の施設について、大規模地震が発生した場合に物資の緊急輸送等に供するため、大規模地震対策施設として計画する。

新港地区

水深 12 m 岸壁 1 バース 延長 230 m [既定計画の変更計画]
道路

臨港道路新港線 [既設の変更計画]

起点 旅客船ふ頭

終点 国道 390 号バイパス 2 車線

(2) 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設は次のとおりである。

浜崎町地区

水深 9 m 岸壁 1 バース 250 m [既設]

新港地区

水深 9 m 岸壁 1 バース 230 m [既設の変更計画]

道路

臨港道路新港線 [既設の変更計画]

起点 旅客船ふ頭

終点 国道 390 号バイパス 2 車線

3 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項

(1) 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化

石垣港におけるカーボンニュートラルポート形成に向け、次世代エネルギーの活用促進に向けた取り組みを推進するとともに、陸上電力供給による船舶のアイドリングストップなど、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化に向けた取り組みを推進する。