

“東九州の物流拠点” “九州の扇の要”

沿革

細島港は古くから海上交通の要衝として、また地域開発の中核として重要な役割を果たしてきた。

明治時代には、四国・阪神方面との間に定期航路が開設され、オランダ人技師デレーケの設計による港湾整備と日豊本線細島港線により貨物量は激増した。昭和26年に重要港湾の指定を受け、各国の外航商船が入港している。また、背後の日向・延岡地区が昭和39年に新産業都市の指定を受け、地域産業を支える流通基盤として発展してきた。近年では相次ぐ外貿コンテナ定期航路の開設、水深13m岸壁や、国際物流ターミナルの供用開始等、東九州地域の物流拠点として機能を拡充させてきた。

しかし、本港は近年の外航商船の大型化に十分対応できない状況であるばかりでなく、顕在化する背後用地不足に適切に対応する必要がある。また、日向灘地震や南海トラフ巨大地震等の大規模地震発生の切迫性が指摘されており、津波対策を含む市民の安全と安心の確保、背後圏の経済活動を維持するみなとづくりが課題となっていた。

これらの要請に対応するため、平成28年2月に港湾計画を改訂し、「宮崎の物流と産業を支え、安全・安心と潤いで満たされた東九州のみなと細島」を目指している。

●細島港港湾計画（平成28年2月改訂） 〔基本方針〕（目標年次：平成40年代前半）

（1）【物流・産業】地域産業の発展を支えていく物流・生産の一大拠点づくり

- ①バルク貨物輸送の効率化とともに、地域産業の国際競争力強化を図るため、バルク貨物取扱機能の強化等を図る。
- ②内貿ユニットロード貨物の物流機能を確保するため、既存埠頭の再編による内貿ユニットロードターミナルの機能の強化を図る。
- ③国際コンテナ貨物の増大に対応し、地域産業の競争力強化を図るため、バルク貨物との混在の解消、国際戦略港湾との連携、継続した集貨の取り組み等によるコンテナ取扱機能の強化を図る。
- ④木材関連貨物の増大に対応するため、既存埠頭の再編・集約及び新たな専用埠頭の整備による物流機能の強化を図る。
- ⑤既存施設の延命化及びライフサイクルコストの縮減を図るため、港湾施設の計画的な維持管理を行い、必要な港湾機能を確保する。
- ⑥企業立地の促進による地域経済の活性化及び雇用の創出を図るため、新たな土地造成により、企業の生産活動の場を確保する。
- ⑦港湾の利便性やサービスの向上を図るため、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。

（2）【安全・安心】災害に強く、市民の暮らしと企業活動を支える防災拠点づくり

- ①大規模地震・津波発生時に港湾及びその周辺の就労者や住民の生命を保護するため、津波避難対策の強化を図る。
- ②大規模地震・津波発生後に緊急物資の輸送機能を確保するため、大規模地震対策施設の拡充を図る。
- ③大規模地震・津波発生後に早期に港湾機能の回復を図り、地域経済活動を維持するため、港湾BCP等のソフト対策を講じるとともに、防波堤の粘り強い構造化及び大規模地震対策施設の強化に取り組む。

（3）【交流・環境】豊かな地域資源を生かした県北地域の交流拠点づくり

- ①港を訪れる人が港や海に親しめる空間を確保し、快適で潤いのある環境を創造するため、良好な自然環境を保全しつつ、緑地等の親水空間を確保するとともに、クルーズ客船の継続的な寄港を実現するため、誘致活動等を継続して取り組む。
- ②プレジャーボートや漁船の適正な収容を図るため、既存施設の有効利用を図りつつ、小型船だまり機能の充実を図る。

〔目標取扱貨物量〕

外 貿	260万トン
内 貿	220万トン
合 計	480万トン

〔港湾計画の経緯〕

S30. 2	長期計画決定
S47. 3	計画改訂
S50. 9	一部変更 木材取扱施設（追加）、航路計画（追加）、船だまり計画（追加）
S55. 11	一部変更 公共ふ頭計画（追加）、小型船だまり計画（追加） 臨港交通施設計画（追加）、港湾環境整備施設計画（追加）
S62. 3	計画改訂
H3. 2	軽易な変更 小型船だまり計画（追加）、港湾環境整備施設計画（追加）
H6. 2	軽易な変更 小型船だまり計画（変更）
H9. 7	計画改訂
H16. 2	軽易な変更 公共ふ頭計画（変更・追加）、水域施設計画（追加） 臨港交通施設計画（追加）、土地造成及び土地利用計画（追加）
H21. 11	軽易な変更 公共ふ頭計画（削除・追加）、水域施設計画（削除・追加） 臨港交通施設（削除）、土地造成及び土地利用計画（変更）
H22. 7	軽易な変更 公共ふ頭計画（削除）、小型船だまり計画（変更） 土地造成及び土地利用計画（変更・削除）、水域施設計画（削除）
H25. 10	軽易な変更 土地利用計画（変更）
H28. 2	計画改訂
H29. 2	軽易な変更 土地利用計画（変更）
R3. 3	一部変更 公共埠頭計画（追加）、専用埠頭計画（削除）、水域施設計画（追加） 小型船だまり計画（追加）、臨港交通施設計画（追加） 土地造成計画及び土地利用計画（変更・追加） 大規模地震対策施設計画（変更）
R6. 2	軽易な変更 旅客船埠頭計画（追加）、水域施設計画（変更・追加）

●沿革

細島港

昭和24年 6月	細島港開港
昭和26年 1月	重要港湾指定
昭和30年 2月	港湾計画策定
昭和39年 1月	日向延岡地区新産業都市指定
昭和46年 3月	フェリー（川崎航路）就航
昭和46年 5月	特定港指定
昭和46年 6月	フェリー（神戸航路）就航
昭和47年 1月	フェリー（大阪航路）就航
昭和47年 3月	港湾計画改訂
昭和49年 3月	フェリー（広島航路）就航
昭和57年 2月	フェリー（広島航路）休止
昭和62年 3月	港湾計画改訂
平成 2年 4月	フェリー（大阪航路）休止
平成 5年12月	定期コンテナ航路（釜山）就航（長栄海通）
平成 7年 3月	定期コンテナ航路（釜山）就航（南星海運（ナムスン））
平成 7年11月	定期コンテナ航路（神戸）就航（井本商運）
平成 8年 1月	定期コンテナ航路（台湾）就航（東京船舶（愛媛オーシャンライン））
平成 9年 7月	港湾計画改訂
平成10年 5月	フェリー（神戸航路）休止
平成12年 8月	白浜地区岸壁（水深13m）供用開始
平成12年10月	定期コンテナ航路（釜山）就航（APL（現CMA CGM））
平成13年 3月	日向延岡地区新産業都市廃止
平成13年 6月	定期コンテナ航路（釜山）就航（長錦商船（シノコー））
平成13年10月	RORO船（大阪）就航（八興運輸：はっこう21）
平成16年 3月	フェリー（貝塚航路）就航
平成17年 3月	フェリー（貝塚航路）休止
平成17年 6月	フェリー（川崎航路）休止（平成17年9月航路廃止）
平成18年 8月	RORO船（東京）就航（川崎近海汽船：南王丸）
平成19年 1月	定期コンテナ航路（神戸）就航（OOCL）
平成22年 8月	重点港湾選定
平成25年 2月	定期コンテナ航路（台湾・フィリピン）休止 NYKコンテナライン（愛媛オーシャンライン）
平成25年 6月	定期コンテナ航路（釜山）就航（高麗海運）
平成25年10月	定期コンテナ航路（中国）就航（神原汽船）
平成27年 1月	定期コンテナ航路（韓国・中国）就航（南星海運（ナムスン））
平成27年 6月	国際物流ターミナル供用開始
平成28年 1月	ポート・オブ・ザ・イヤー2015受賞
平成28年 2月	港湾計画改訂
平成28年 7月	定期コンテナ航路（韓国・中国）休止（南星海運（ナムスン））
平成29年 4月	定期コンテナ航路（釜山）就航（カメリアライン）
平成29年 7月	「みなとオアシスほそしま」登録
令和 2年11月	定期コンテナ航路（台湾）就航（愛媛オーシャンライン）
令和 3年 4月	定期コンテナ航路（釜山）廃止（カメリアライン）
令和 5年 1月	定期コンテナ航路（釜山）再開（CMA—CGM）
令和 5年 1月	RORO船（東京）休止（川崎近海汽船：南王丸）
令和 5年 2月	RORO船（東京）就航（川崎近海汽船：豊王丸・富王丸）
令和 5年12月	RORO船（東京）休止（川崎近海汽船：豊王丸・富王丸）
令和 6年 5月	定期コンテナ航路（釜山）休止（CMA—CGM）

●細島港の歴史



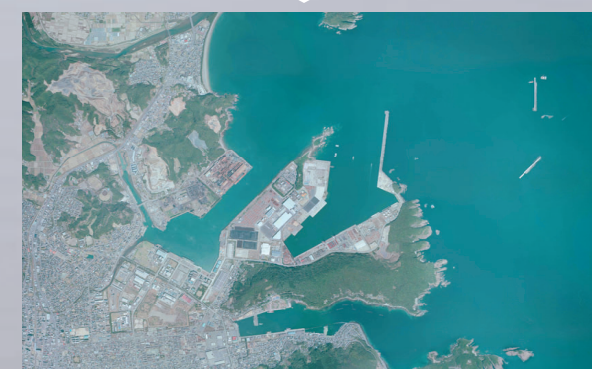
【昭和23年頃】



【昭和42年頃】



【昭和62年】



【平成27年】