

来間・前浜港(来間地区)は、宮古島の南岸に位置する与那覇前浜と対岸の来間島(人口157人、島しょ別基本台帳人口平成29年1月1日現在)の北側に位置する港で、来間島側を来間地区、宮古島側を前浜地区と呼ぶ。

以前は前浜地区との間に定期船が就航していたが、平成7年に完成した来間大橋が開通に伴って定期航路は廃止され、現在は、遊漁活動を行う小型船と観光船が利用している。

本港は、昭和47年に沖縄県管理の地方港湾として指定され、これまでに、防波堤、物揚場、船揚場や遊漁船と観光船に対応した浮棧橋等が整備された。



平成23年度

### 港湾関連用語解説

#### ●コンテナ container

もともと「容器」を意味するが、一般には貨物とくに雑貨輸送の合理化のために開発された一定の容器をもつ輸送容器をいう。材質は鋼などであるが、近年はアルミ製の生産が主流。サイズは通常、長さで表示され、10、20、40ftのものが主流。ただし、最近の船舶によるコンテナ輸送においては、40ftを超えるものも用いられている。また、コンテナの幅と高さはそれぞれ8ftが標準であったが、最近では8ftを超える背高コンテナが使用されるようになってきている。

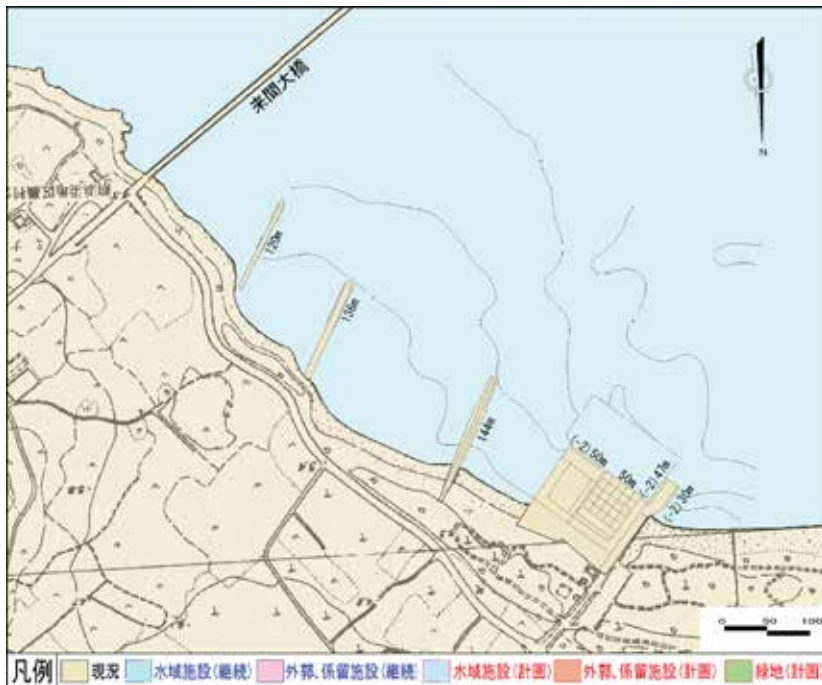
#### ●シャーツ chassis

フレームにエンジン、駆動装置、車軸などが取り付けられているものをいう。海上コンテナ用トレーラーを一般にシャーツと呼ぶ場合もあり、これは普通のトレーラーのように床板や荷箱および自走設備が装備されて



昭和52年6月





## 来間・前浜港(前浜地区) KURIMA・MAEHAMA PORT

港	格：地方港湾
港湾管理者	：沖縄県
所在地	：宮古島市
面積	：198ha
設立年月日	：昭和47年5月15日

来間・前浜港(前浜地区)の西側は、与那覇前浜として延長約2kmの白い砂浜が続いており、背後にはリゾートホテルやゴルフ場も立地している宮古島でも有数のリゾートエリアであることから、観光港湾として利用されることが期待されている。

現在は、主に地元の小型船が利用している。



平成 18 年 11 月



昭和 47 年 11 月

### 港湾関連用語解説

● **コンテナ埠頭 container terminal**

コンテナの海上輸送と陸上輸送を結ぶ結節点となる港湾施設の総称。岸壁、エプロン、マーシャリングヤード、コンテナヤード、フレイトステーション、メンテナンスショップ、コントロールタワー、ゲートなどの固定施設と、本船荷役、コンテナ貨物の授受、保管などのための一連の荷役用可動施設が配備されて、一般にコンテナターミナルと呼ばれる。

● **コンテナフレイトステーション**

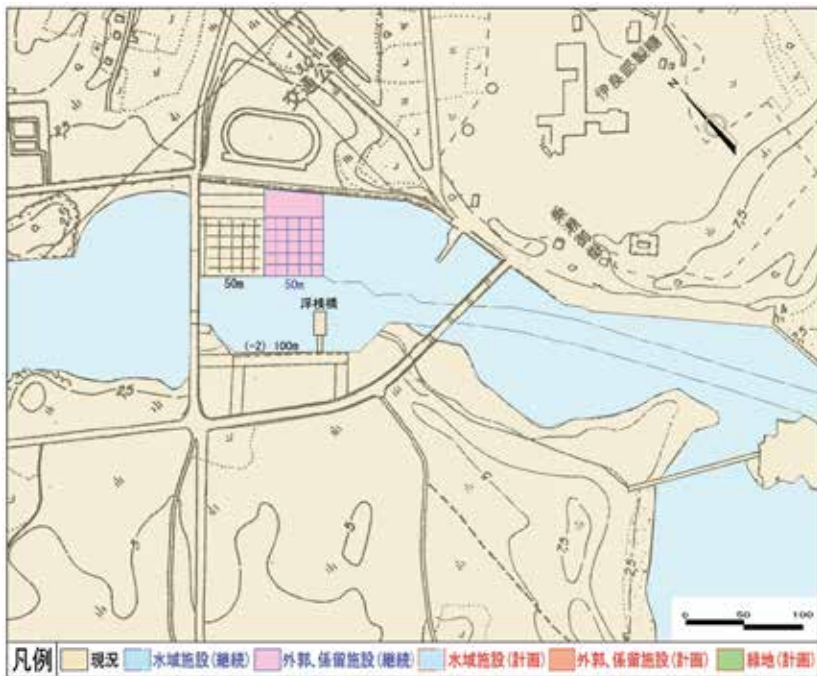
container freight station (CFS)

通常はコンテナターミナルの一部に設置される荷捌き用の施設。輸出される貨物(主として小口貨物)の荷受け。行先別の仕分け、コンテナ詰めをしたり、輸入された混載貨物を仕分けて配送するまでの手続きや作業が行われる。施設の一部を保税上屋として通関も行われる。









# 長山港(渡口地区) NAGAYAMA PORT

**(位置図)** 長山港(渡口地区)

港	格：地方港湾
港湾管理者	沖縄県
所在地	宮古島市
面積	2,237ha
設立年月日	昭和47年 5月15日
港湾区域変更状況	昭和60年10月16日

長山港(渡口地区)は、伊良部島と下地島(人口103人、島しょ別基本台帳人口 平成29年1月1日現在)の間の水路に位置する地方港湾であり、静穏性が高いことから地元の小型船が利用している。

本港は、昭和47年に沖縄県管理の地方港湾として指定され、昭和60年に港湾区域の変更が行われた。

これまでに、物揚場、船揚場、小型船用の浮桟橋が整備されてきた。今後、施設不足を解消するため、船揚場の増設が計画されている。



平成 28 年 10 月



平成 3 年度

### 港湾関連用語解説

- **コンテナヤード container yard**  
本船に積み卸すコンテナと輸送用のシャシを受け渡したり保管する場所で、コンテナターミナルの大半の面積を占める。
- **マーシャリングヤード marshalling yard**  
コンテナヤードの一部で、コンテナ船に直接積み込むコンテナを荷役順序により配列したり、コンテナ船から卸されたコンテナを受け入れる場所。コンテナヤード面積のかなりの割合を占める。



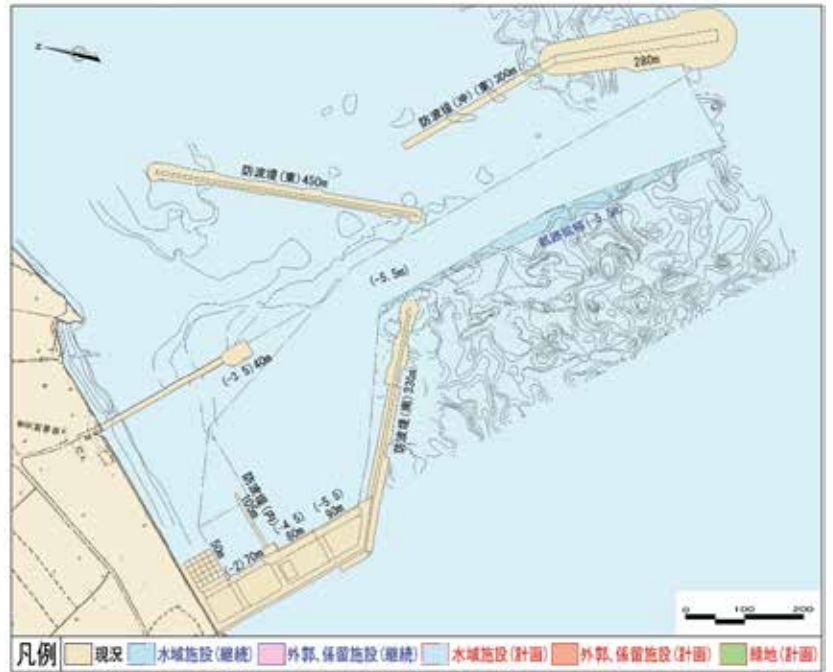
# 多良間港(普天間地区) TARAMA PORT



多良間港  
(普天間地区)

位置図

格：地方港湾  
 港湾管理者：沖縄県  
 所在地：多良間村(多良間島)  
 面積：480ha  
 設立年月日：昭和47年5月15日  
 港湾区域変更状況：平成19年4月1日



凡例  
 現状 水域施設(継続) 外郭、係留施設(継続) 水域施設(計画) 外郭、係留施設(計画) 緑地(計画)

多良間港(普天間地区)は、宮古島の西約67kmの多良間島(人口1,160人、島しょ別基本台帳人口平成29年1月1日現在)の東側に位置する地方港湾であり、平良港との間に定期フェリーが就航しているほか、肥料を運ぶ不定期船や地元の小型船等が利用しており、前泊地区の補完港としての役割を担っている。

本地区は、昭和47年に普天間港として沖縄県管理の地方港湾に指定され、平成19年に多良間港(普天間地区)になった。これまでに、防波堤-4.5m岸壁、-5.5m岸壁、小船たまりの施設等が整備されてきた。

現在は、航路上の安全確保のため、航路拡幅整備が進められている。

## 【定期航路】

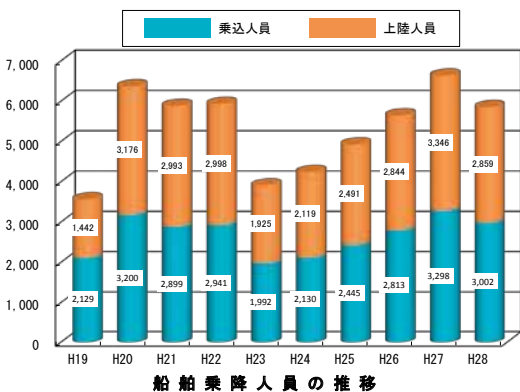
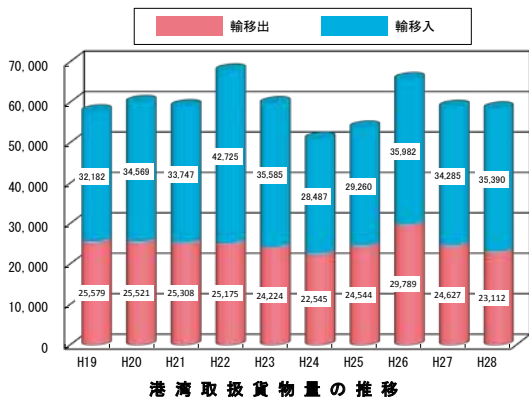
◇フェリー 平良/多良間 6便/週  
 [フェリー-たらまゆう 457G/T]



平成18年11月



昭和47年11月







多良間港(前泊地区)は、多良間島の北側に位置する地方港湾であり、平良港との間に定期フェリーが就航しているほか、多良間島の北方約8kmの水納島への連絡船や地元の小型船等が利用している。

本地区は、昭和47年に前泊港として沖縄県管理の地方港湾に指定され、平成19年に多良間港(前泊地区)となった。これまでに、防波堤、小船だまりの施設、-4.5m岸壁、旅客待合所、さらには水納島への不定期連絡船及び遊漁船に対応した浮棧橋等が整備されてきた。



平成 28 年 10 月



昭和 47 年 11 月

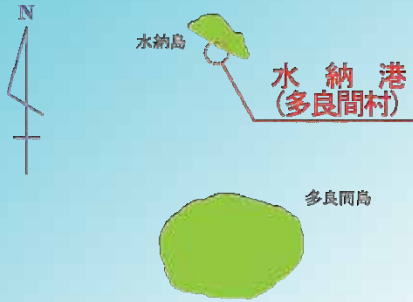
## 港湾関連用語解説

- **TEU twenty-foot equivalent units**  
20ft(コンテナの長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位。  
大部分のコンテナオペレーターは、ISO規格の20ftコンテナや40ftコンテナ等の形状(容積)が異なる複数のコンテナを採用しているため、場合により、コンテナの単純合計個数で取扱量を計るよりも、20ftコンテナ1個を1TEU、40ftコンテナ1個を2TEUとして計算の方が実態を適切に把握することができる。
- **FEU forty-foot equivalent units**  
40ft換算のコンテナ取扱個数の単位。
- **FCL Full container load cargo**  
コンテナ1個分を満たすことができる貨物。
- **LCL Less than container load cargo**  
コンテナ1個分を満たすには足りない小口貨物。



# 水納港(多良間村)

## MINNA PORT



港 格：地方港湾  
 港湾管理者：沖縄県  
 所在地：多良間村  
 面積：42ha  
 設立年月日：昭和47年 5月15日  
 港湾区域変更状況：平成 4年11月20日

水納港(多良間村)は、多良間島の北約8kmの水納島(人口5人、島しょ別基本台帳人口 平成29年1月1日現在)の南側に位置する地方港湾であり、多良間島(前泊地区)との間に不定期連絡船が就航しているほか、地元の小型船や近海で遊漁活動を行う遊漁船が休憩や避難に利用している。

本港は、昭和47年に沖縄県管理の地方港湾として指定され、平成4年に港湾区域の変更が行われ、これまでに、防波堤、物揚場、船揚場等が整備されてきた。



平成 18 年 11 月



昭和 47 年 11 月

### 港湾関連用語解説

#### ●ユニットロード unit load

船舶や自動車、鉄道などの貨物積載方法および積載状態(積載量)による経済性・効率性を高め、このことが貨物輸送全体の効率化を図ることとなるよう、雑貨などの物品を1つにまとめた貨物。代表例として、コンテナやパレットおよびシャシを用いた貨物輸送がある。ユニットロードに対応する船舶輸送としては、フェリーポート、コンテナ船およびRORO船によるものが代表的である。

#### ●複合一貫輸送 intermodal transport

特定の貨物が船舶、鉄道、自動車、航空機など種類の異なる2つ以上の輸送手段により相次いで運送される場合を複合輸送あるいは複合運送(combined transport)というが、この場合、荷送人の戸口で貨物が詰められ、かつ封印された貨物を輸送の中継地で一度も開封することなく荷受人の戸口まで単一の運送人の一元的な責任管理のもとに届けることをいい、コンテナの普及により普遍化した。

#### ●海上ハイウェイネットワーク

海のITS、港湾荷役の効率化・サービス向上等のソフト面の施策と湾内航行のボトルネックの解消のための国際基幹航路整備や高能率なコンテナターミナルの整備等のハード面の施策とを組み合わせることにより、速達性及び定時性、効率性を確保した海上物流ネットワーク。