

Ⅱ 各湾の状況



1. 沿革と概要

那覇港は、沖縄県の物流、人流の中心的な拠点港湾として沖縄県の経済社会活動を支えており、外国や本土と沖縄及び宮古、八重山や周辺離島とを連絡する沖縄で最も重要な港湾となっている。

古くは、15世紀頃から琉球王府の貿易の拠点として栄え、今日まで沖縄の海の玄関として発展してきた港であり、沖縄で消費される物資や沖縄で生産される農水産物及び軽工業品等、石油製品を除くほとんどの貨物が扱われている。

那覇港は、もともと那覇港、泊港、那覇新港がそれぞれ独立した港湾であったが、昭和47年の沖縄の本土復帰を契機にこれら3港を一元化して那覇港とし、重要港湾として指定された。

当初の那覇港港湾計画は、沖縄と本土及び近隣アジア諸国をはじめ、主要離島を結ぶ流通の拠点としての港湾整備を図ると共に、都市活動に必要な用地の造成を進めることを基本方針として、昭和49年6月に策定された。

昭和60年代には、沖縄県の物流拠点として、今後とも本県の発展に伴う取扱貨物量の増大に対処していくとともに、内外貨物の輸送形態の変化にも対応し、また老朽化、陳腐化した港湾施設の再開発により、既存施設の活性化を図り、より安全かつ効率的な施設が必要となったため、昭和63年2月、目標年次を平成12年とした港湾計画の改訂が行われた。

その後、平成15年3月には、沖縄振興計画に基づき、国際物流産業の展開、国際観光・リゾート産業の振興等を目指した国際流通港湾として、港湾計画の改訂がなされた。

平成28年11月には、輸送船舶の大型化及びクルーズ需要の増大に対応するため、新港ふ頭地区において、公共ふ頭計画及び旅客ふ頭計画等の変更が行われた。

2. 港湾施設の現況

那覇港の港湾施設の概要は、以下のとおりである。

【外郭施設】

名称	延長	型式	備考
新港第1防波堤	3,220m	その他	工事中
浦添第1防波堤	1,650m	〃	
那覇防波堤	900m	〃	

注：船だまりにおける施設は除く

【係留施設】

地区名	名称	水深	バース数	延長	対象船舶
那覇ふ頭	岸壁	9.0m	3	563m	10,000D/W
		7.5m	1	150m	5,000D/W
		5.0m	1	70m	1,000D/W
	物揚場	4.0m		1,113m	50G/T
		3.0m		180m	40G/T
泊ふ頭	岸壁	9.0m	1	340m	70,000D/W
		6.0m	5	588m	3,000D/W
		4.5m	2	168m	500D/W
	物揚場	3.0m		154m	40G/T
				100m	
新港ふ頭	岸壁	13.0m	2	602m	40,000D/W
		11.0m	3	1,321m	20,000D/W
		7.5m	3	1,314m	5,000D/W
		5.0m	1	70m	2,000D/W
	物揚場	4.0m		528m	50G/T
		3.0m		330m	40G/T
		2.5m		686m	20G/T
船揚場			100m		
			100m		
			100m		
浦添ふ頭	岸壁	9.0m	1	210m	7,000D/W
		7.5m	7	941m	5,000D/W
		4.0m		160m	20G/T

資料：平成29年度 土木建築部要覧



平成23年9月

3. 港湾利用の現況

① 港湾取扱貨物量等

那覇港の港湾取扱貨物量は、平成19年から26年までほぼ横ばいであったが、平成27年、28年は増加傾向にある。

平成28年の港湾取扱貨物量は約1,156万トンであり、その内訳は輸移出約421万トン、輸移入約735万トンである。

本港は、沖縄県の生活、産業を支える中核港湾であり、平成28年の県内重要港湾における取扱量シェアは約51%で、公共貨物に限った場合のシェアは約76%を占める。

品目別では、本県の中核港湾ということもあって様々であるが金属機械工業品、特殊品、軽工業品等が特に多くなっている。

船舶乗降人員は平成24年以降増加傾向にあり、平成28年の船舶乗降人員数は約142万人となっている。

② 定期旅客航路

那覇港の定期航路は、東京・神戸・大阪・鹿児島との本土航路、南部周辺離島及び先島との離島航路がある。

本土航路は、フェリー及びROROタイプ貨客船の船舶が主流となっている。

離島航路は、フェリー主流となっており、さらに、旅客の多い航路では旅客高速船の就航もみられる。

【本土航路】

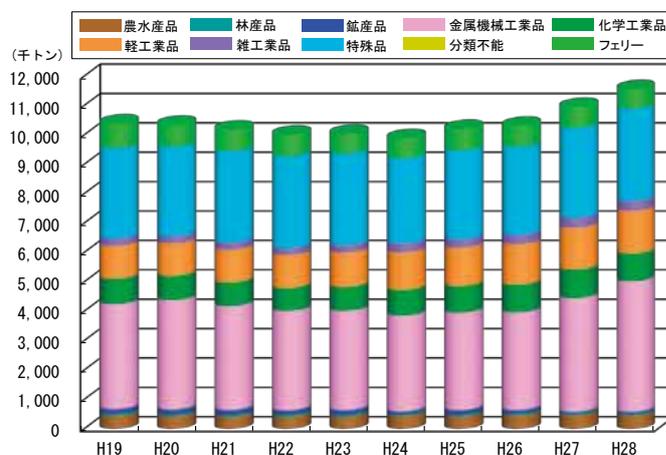
起終点 (寄港地)	船名	船種	業者名	就航回数
神戸/大阪/宮崎/奄美各島/那覇	琉球エクスプレスII	フェリー	マルエーフェリー(株)	3/2週
	フェリー波之上	〃		
鹿児島/奄美各島/本部/那覇	フェリーあけぼの	〃	マリックスライン(株)	1/4日 4隻サイクル で運航
	クイーンコーラルプラス	〃		
	クイーンコーラル8	〃		

資料：「運輸要覧」（平成29年12月）、那覇港管理組合「定期航路・不定期航路一覧」（平成29年3月）

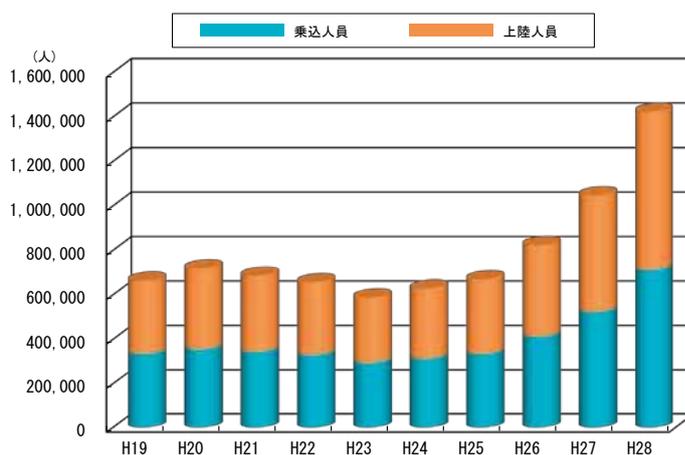
【離島航路】

起終点 (寄港地)	船名	船種	業者名	就航回数
那覇/粟国	フェリー粟国	フェリー	粟国村	1/日
那覇/渡名喜/久米島	ニューくめしま	〃	久米商船(株)	
	フェリー琉球	〃		
那覇/座間味/阿嘉	フェリーざまみ	〃	座間味村	2/日
	クイーンざまみ3	高速船		
那覇/渡嘉敷	マリンライナーとかしき	〃	渡嘉敷村	1/日
	フェリーとかしき	フェリー		
那覇/南北大東	だいたう	貨客船	大東海運(株)	6/月

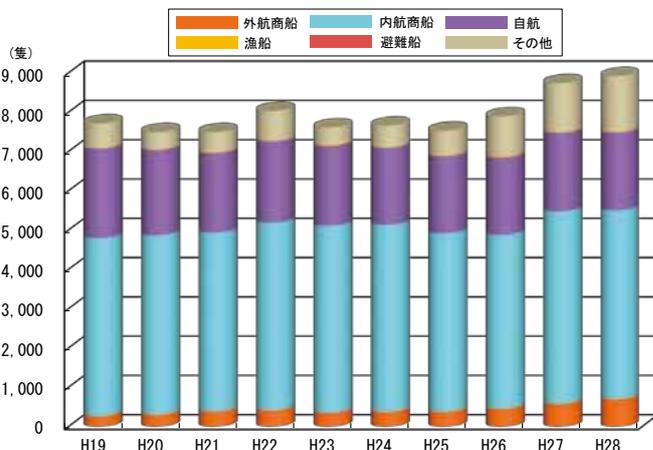
資料：「運輸要覧」（平成29年12月）



港湾取扱貨物量の推移(那覇港)



船舶乗降人員の推移(那覇港)



入港船舶隻数の推移(那覇港)

4. 港湾計画

<港湾計画の経緯>

昭和49年 6月	新 規	(第 63回計画部会)
昭和54年11月	一 部 変 更	(第 88回計画部会) (那覇ふ頭、泊ふ頭、新港ふ頭、浦添ふ頭地区)
昭和59年 6月	一 部 変 更	(第106回計画部会) (浦添ふ頭地区)
昭和63年 2月	改 訂	(第122回計画部会)
平成 2年 7月	軽易な変更	(浦添ふ頭地区)
平成 4年 4月	軽易な変更	(那覇ふ頭、泊ふ頭、浦添ふ頭地区)
平成 5年 8月	一 部 変 更	(第146回計画部会) (新港ふ頭、那覇ふ頭地区)
平成 9年 7月	一 部 変 更	(第163回計画部会) (新港ふ頭、那覇ふ頭地区)
平成13年 7月	一 部 変 更	(第1回港湾分科会) (新港ふ頭、泊ふ頭地区、那覇ふ頭地区)

平成14年 3月	軽易な変更	(那覇ふ頭地区)
平成15年 3月	改 訂	(第6回港湾分科会)
平成17年12月	軽易な変更	(泊ふ頭地区)
平成22年 3月	一部変更	(第37回港湾分科会) (浦添ふ頭地区)
平成22年 9月	軽易な変更	(那覇ふ頭、泊ふ頭、浦添ふ頭地区)
平成24年 7月	一部変更	(第49回港湾分科会) (新港ふ頭、泊ふ頭地区)
平成25年 9月	軽易な変更	(那覇ふ頭地区)
平成28年 3月	軽易な変更	(泊ふ頭地区)
平成28年11月	一部変更	(第65回港湾分科会) (新港ふ頭地区)

<平成15年3月 改訂>

(港湾計画の方針)

(1) 国際流通港湾機能の充実

① アジア・太平洋地域における急速な経済発展に対応し、アジア・太平洋地域内における地理的優位性を活かした国際海上コンテナ輸送の中継拠点として、高規格・高能率コンテナふ頭をはじめとする国際物流関連産業の集積する国際流通港湾機能の拡充を図る。

② 港湾 EDIシステムの導入、港湾料金の低減、24時間フルオープン化等国際的水準の港湾サービスの提供を図る。

(2) 国際観光・リゾート産業の振興

① 観光ニーズの多様化によるクルーズ船利用者の増加に対応して、大型旅客船が寄港する国際クルーズ船基地としての機能を強化するとともに、国際海洋リゾート港湾の更なる魅力づけを目指し、浦添ふ頭地区北側にコースタルリゾート地区の形成を図る。

(3) 港湾機能の再編

① 既設ふ頭の再編、利用転換を行い、既設ふ頭の効率性、利便性、安全性の向上を図る。

② 港湾と背後地域との連絡を図るとともに、港湾内の円滑な交通を確保するため、主要幹線道路との連携に配慮しつつ、臨港交通体系の充実を図る。

(4) 環境の保全と創出

① 水際線に対する市民ニーズの高まりを受け、市民や来訪者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、親水プロムナード等のアメニティ空間を確保するとともに、都市に近接して存在する貴重な自然環境を次世代に継承すべき財産として適切に保全・活用することにより、人と自然が共生する良好な港湾環境を形成する。

② 本港及び本港を取り巻く地域の環境の保全のため、廃棄物受入空間を確保する。

(5) 安心・安全の確保

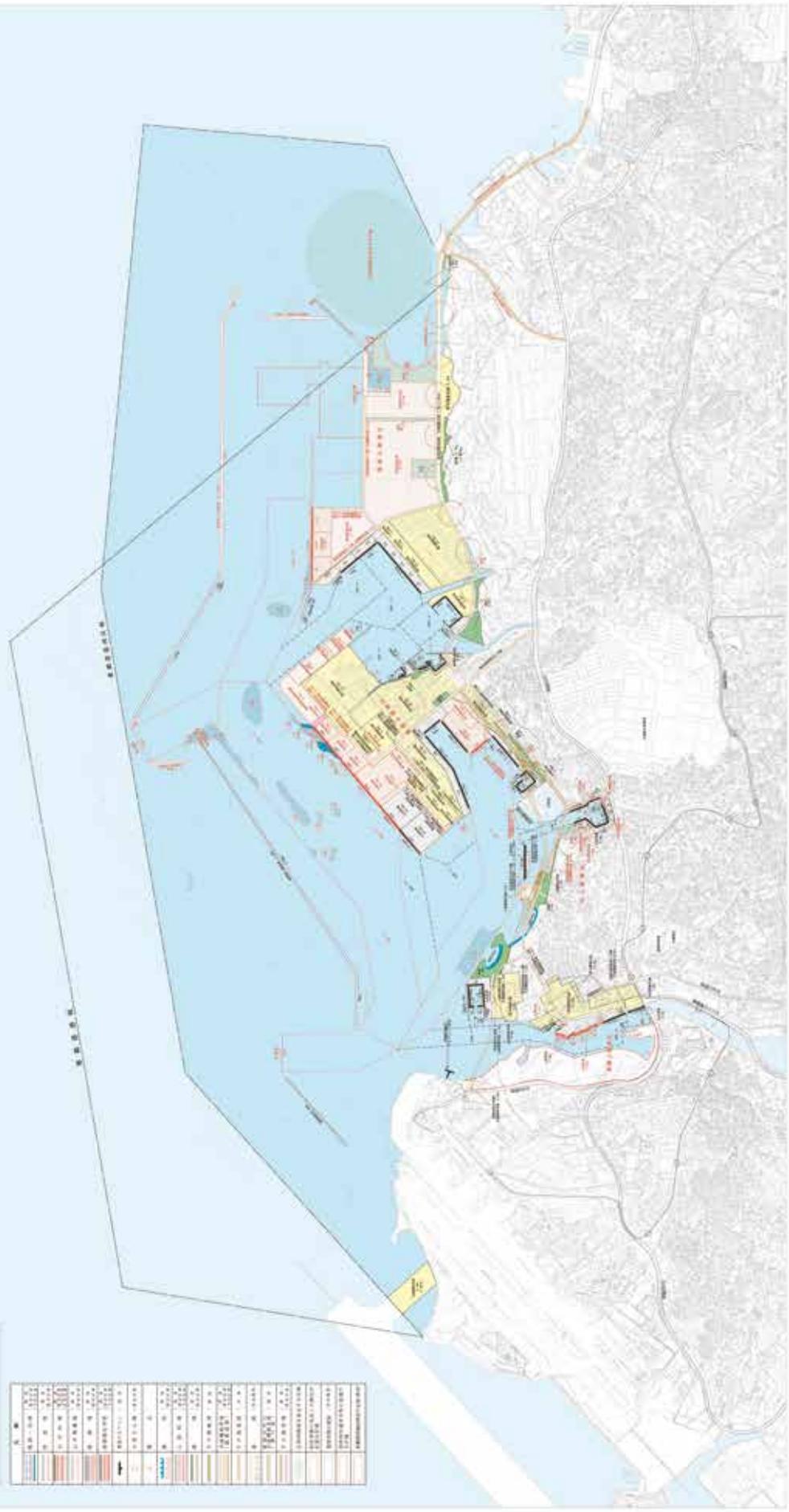
① 適切に防波堤を計画、整備することにより、港内静穏度を向上させて船舶の安全な航行や停泊の確保を図る。

② 安全で安心な港づくりを目指し、震災等の災害時における緊急物資の輸送に資するとともに、背後地域の経済活動を支えるため、耐震強化施設の拡充を図る。

那霸港港湾計画図
目標年次 平成20年代後半



色	説明
赤	第一種航路
黄	第二種航路
青	第三種航路
緑	第四種航路
紫	第五種航路
黒	第六種航路
白	第七種航路
...	...



那覇ふ頭地区



平成 29 年 3 月



昭和 47 年 9 月

泊ふ頭地区



平成 29 年 3 月



昭和 47 年 9 月

凡例		航路・泊地 (既定計画)		船揚場 (既設)		撤去		交通機能用地 (既定計画)		開発空間の確保 (将来構想)
		防波堤 (既定計画)		新設増設岸壁 (既設)		撤去 (計)		道路 (将来構想)		防平的な運営を特に促進する区域
		公共岸壁 (計)		専用ドクリン (既設)		ふ頭用地 (既定計画)		その他用地 (既定計画)		郵船港湾施設移設予定地 (参考)
		公共物揚場 (既定計画)		小型さん橋 (計)		陸地 (既定計画)		利用形態の見直しの検討が必要な区域		

新港ふ頭地区



平成 29 年 3 月

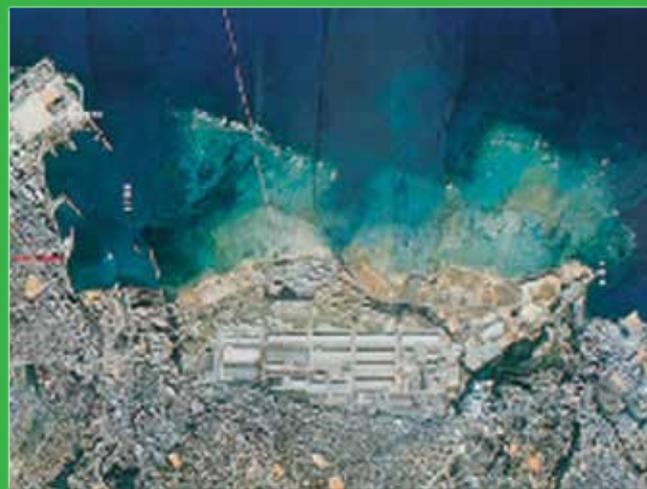


昭和 47 年 9 月

浦添ふ頭地区



平成 29 年 3 月



昭和 61 年 9 月

凡例		航路・泊地(既定計画)		船渠(既定)		撤去		緑地(既定計画)		開発空間の確保(将来構想)
		防定域(既定計画)		船渠(既定)		海浜(計画)		ふ頭用地(既定計画)		効率的な運営を特に促進する区域
		公共岸壁(計画)		船渠強化岸壁(計画)		海浜(計画)		ふ頭用地(既定計画)		那覇港湾施設建設予定地(参考)
		公共物置場(既定計画)		専用ドック(既定)		海浜(計画)		ふ頭用地(既定計画)		
		公共物置場(計画)		小型さん橋(計画)		海浜(計画)		緑地(既定計画)		
						海浜(計画)		ふ頭用地(既定計画)		
						海浜(計画)		ふ頭用地(既定計画)		
						海浜(計画)		ふ頭用地(既定計画)		
						海浜(計画)		ふ頭用地(既定計画)		
						海浜(計画)		ふ頭用地(既定計画)		

那覇港公共国際コンテナターミナル運営事業

《那覇港公共国際コンテナターミナル運営事業》

沖縄振興計画に位置づけられた「民間主導による自立経済の構築」を支援するため、那覇港新港ふ頭地区の9号及び10号のコンテナターミナルを一体的に運営可能な能力を有する民間企業に長期間貸付け、事業者の創意工夫による効率的運営により、国際競争力の向上を図り、国際海上輸送コストの低減や航路誘致による産業立地、雇用拡大を実現することを目的としたプロジェクトである。

那覇港は上海港から約820kmと近く、釜山港と高雄港のほぼ中間という地理的優位性を有していることから、中国諸港と米国や欧州航路を中継する事業モデルの形成を目指している。また、港湾施設の整備も進め、ガントリークレーン4基、リーフアー電源100口の整備が完了した。

2006年1月1日、日本ではじめて、完全民間企業である那覇国際コンテナターミナル株式会社(Naha International Container Terminal Incorporation)による運営が開始され、2016年1月1日からは、国内有数の総合物流企業である三井倉庫株式会社が中核企業として経営に参入した。新中核企業のこれまでに培ってきた豊富な経験・人材と海外ネットワークを最大限に活用した取組みにより、新たな貨物獲得や貨物増加に繋がることを期待される。

【国際コンテナターミナルの施設概要】

那覇港公共国際コンテナターミナル	No.9	No.10	No.11 (計画)
供用開始	1997年8月	2006年1月	—
岸壁延長	300m	300m	350m
奥行	350m	350m	500m
実水深 (No.11は計画水深)	14m	15m	15m以上
面積	210,000㎡		175,000㎡
ガントリークレーン	4基 1号機：40t 13列対応 2号機：40t 16列対応 3号機：40t 18列対応 4号機：40t 18列対応		—
リーフアー電源	220V:26口	440V:74口	—
ターミナルオペレーター	那覇国際コンテナターミナル(株) Naha International Container Terminal, Inc.(NICTI)		



那覇港総合物流センター整備事業

国際コンテナターミナル直背後には、内貿岸壁と隣接する港湾関連用地がある。ここに、国際物流機能の集積を促進するための総合物流センターを整備し、那覇港国際コンテナターミナルとの相乗効果を高める。

2013年度から那覇港総合物流センター整備事業に取り組んでいる(2015年度に工事着手、2018年度に工事完了予定)。

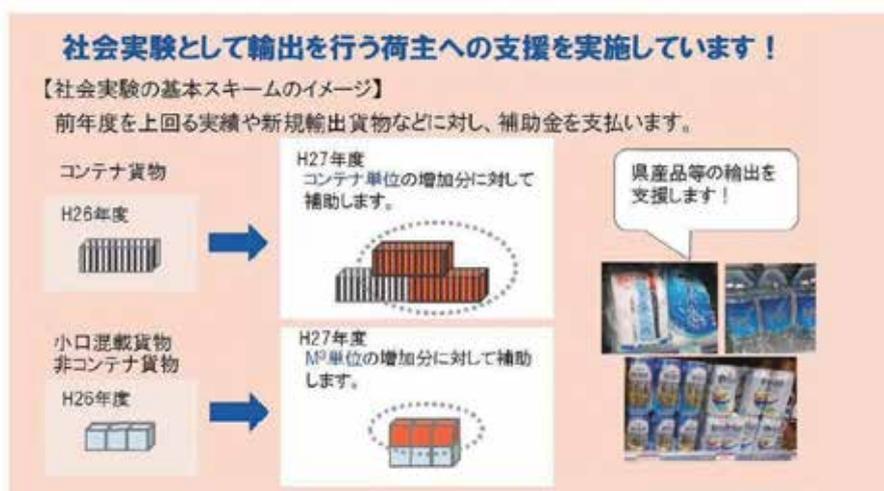
また、近接する那覇空港と那覇港を結ぶ「那覇うみそらトンネル」が2011年8月に開通したことにより那覇空港で進められている沖縄航空貨物ハブ構想により増加した航空貨物とのSea and Air, Sea or Air1による連携を図るなど、那覇港のさらなる発展を目指す。



那覇港総合物流センター 完成イメージ図

那覇港輸出貨物増大促進事業

那覇港の国際貨物は輸入超過(いわゆる「片荷輸送」)であり、輸送コストが割高になる要因の一つとなっている。その解消策として、コンテナ単位などで輸出する荷主を対象とした社会実験を実施し、コスト、リードタイム等を検証することで、物流コストの低減や輸送システムの改善等の検討を行っている。



国際観光産業の振興

《那覇クルーズターミナルの供用開始》

那覇港は、国内有数の国際クルーズ客船の寄港地であり、2015年(平成27年)は過去最高の115隻の客船が訪れた。さらなるクルーズ観光の振興を図るため、旅客船専用バース(泊ふ頭8号岸壁)に那覇クルーズターミナルを整備し、2014年4月より供用を開始しました。また、那覇クルーズターミナルでは利便性向上のため、ボーディングブリッジを2015年4月から供用開始し、エプロンルーフも併設している。

《クルーズ船誘致・受入の取組み》

クルーズ船誘致の取組みとして、国内外で開催されるクルーズコンベンションへ積極的に参加し、那覇港を紹介しているほか、船社の関係者を招へいし、旅客バースの案内なども行っている。

また、客船寄港時には勇壮なエイサーなどで出迎え、歓迎ムードを演出している。

今後は市民参加の受入体制をさらに強化し、国際クルーズ観光の新たな拠点を目指す。



緑地整備

緑地・海浜を整備することにより、市民や来訪者が港や海に親しめる空間、快適で潤いのある環境を創造し、人と自然が共生する良好な港湾環境の形成を図る。那覇港における計画緑地面積は45haである。市街地に近接する波の上地区においては、住民が海に親しめるよう、緩傾斜護岸および緑地を整備し、2013年4月より供用を開始した。





港 格：重要港湾
港湾管理者：沖縄県
所在地：名護市、今帰仁村（沖縄本島西海岸）
設立年月日：昭和47年5月15日
勢力圏：北部地域全域（1市2町9村）

1. 沿革と概要

運天港は、沖縄本島北部の本部半島の東側に位置し、本部半島、古宇利島及び屋我地島に囲まれた天然の良港である。

琉球王府時代には今帰仁間切所が設置され、北部の行政の要所であった。また、17世紀の薩摩軍の琉球侵入時に第1歩を踏み入れた港として、その後も薩摩との航路として利用された。

大正期から昭和にかけては、奄美諸島や近隣離島との流通の中心地として畜産物・サトウキビ等を取り扱い、黒糖の本土向け積み出し港として栄えた。

戦後、北部製糖が水深5m、1,000トン級の船舶の利用ができる岸壁を建設、本格的な港湾機能が再開し、昭和47年5月には沖縄の本土復帰と同時に沖縄県を港湾管理者とする重要港湾に指定された。

昭和50年に開催された沖縄国際海洋博覧会の資材搬入港、観客輸送港湾として位置づけられたことから、港湾施設の整備拡充がなされ、10,000トン級の岸壁などが完成した。また、沖縄本島海域で唯一の天然の避泊地である羽地内海の整備も行われた。

その後、本港と沖縄本島北部の拠点である名護市街地までの道路整備が進んだことにより本港の利便性が高まり、昭和63年から伊是名航路が、平成2年から伊平屋航路が本港の利用をはじめ、本格的なフェリーふ頭の整備が求められていた。このようなことから、平成4年3月に港湾計画の改訂が行われ、平成19年にはフェリー埠頭が全面共用された。

平成27年には陸上電力供給施設が整備され、フェリーへの電力供給が可能になるとともに、電動ボーディングブリッジへ直接供給することが可能になった。

2. 港湾施設の現況

運天港の港湾施設の概要は、以下のとおりである。

【外郭施設】

名 称	延長	型 式	備 考
該当なし			

注：船だまりにおける施設は除く

【係留施設】

地区名	名称	水深	バース数	延長	対象船舶
運 天	物揚場	3.5m		90m	200G/T
		3.0m		30m	100G/T
	2.0m	10m		30G/T	
上運天	船揚場	30m	1	170m	10,000D/W
		90m		120m	1,000G/T
	4.5m	30m			
運天原	物揚場	2.0m		50m	
	船揚場			50m	
湧 川	船揚場			30m	
				20m	
呉 我	船揚場			19m	
屋 我	船揚場			20m	

資料：平成29年度 土木建築部要覧



平成 20 年 9 月

3. 港湾利用の現況

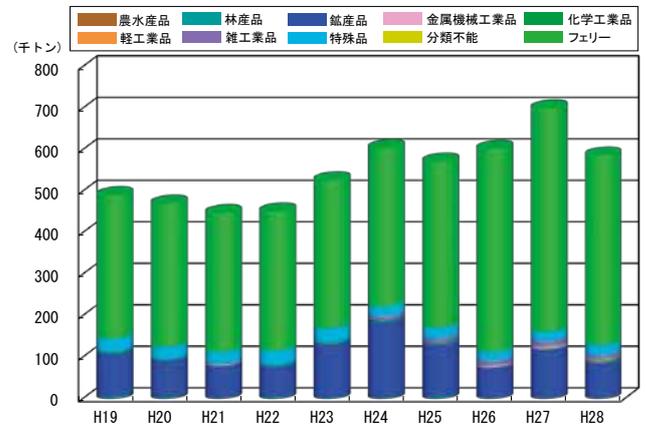
①港湾取扱貨物量等

運天港の港湾取扱貨物量は、平成 23 年から増加傾向にあり、平成 27 年は過去 10 年で最も多い約 70 万トンであった。

平成 28 年の港湾取扱貨物量は約 59 万トンであり、その内訳は輸移出約 29 万トン、輸移入約 30 万トンである。

品目別では、北部離島の拠点港としてフェリーが利用していることから、貨物量の大半はフェリーが占めており、次いで、鉱製品の貨物量が多い。

船舶乗降人員及び入港船舶隻数は、平成 17 年 2 月に古宇利大橋が開通したことによりいずれも減少したが、近年増加傾向にあり、平成 28 年の船舶乗降人員は約 14 万人であった。



港湾取扱貨物量の推移 (運天港)

②定期旅客航路

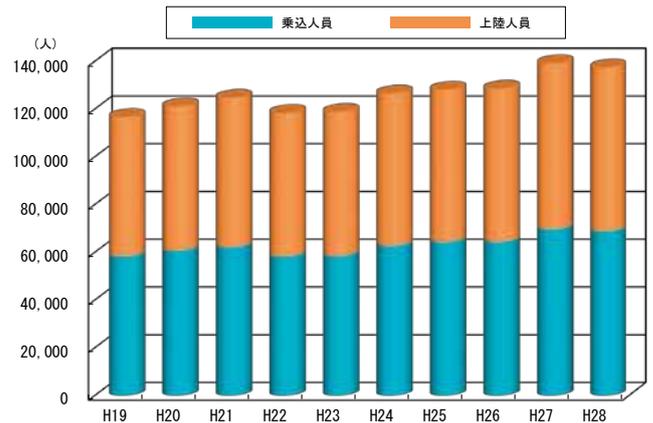
運天港の定期航路は、現在、伊平屋島（前泊港）及び伊是名島（仲田港）への 2 航路があり、いずれの航路ともフェリーが就航している。

また、これまで就航していた古宇利航路は、平成 17 年 2 月に古宇利大橋が開通したことにより廃止となった。

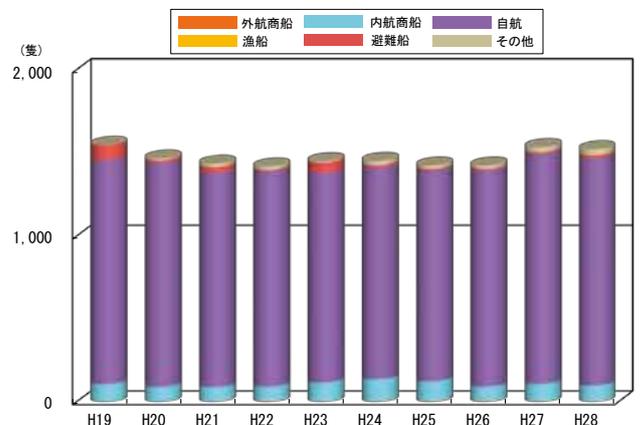
【離島航路】

起 終 点 (寄 港 地)	船 名	業 者 名	就 航 回 数
運天/伊平屋	フェリーいへやⅢ	伊平屋村	2/日
運天/伊是名	フェリーいぜな尚円	伊是名村	2/日

資料：「運輸要覧」（平成 29 年 12 月）



船舶乗降人員の推移 (運天港)



入港船舶隻数の推移 (運天港)



4. 港湾計画

< 港湾計画の経緯 >

昭和51年11月	新 規 (第76回計画部会)	平成 2年 4月	軽易な変更 (仲尾次地区)
昭和55年10月	軽易な変更 (運天、屋我地区)	平成 4年 3月	改 訂 (第140回計画部会)
昭和59年10月	軽易な変更 (上運天、仲尾、真喜屋地区)	平成11年 3月	一 部 変 更 (第168回計画部会) (その他道路)
昭和61年10月	軽易な変更 (運天原地区)	平成19年11月	軽易な変更 (呉我地区)

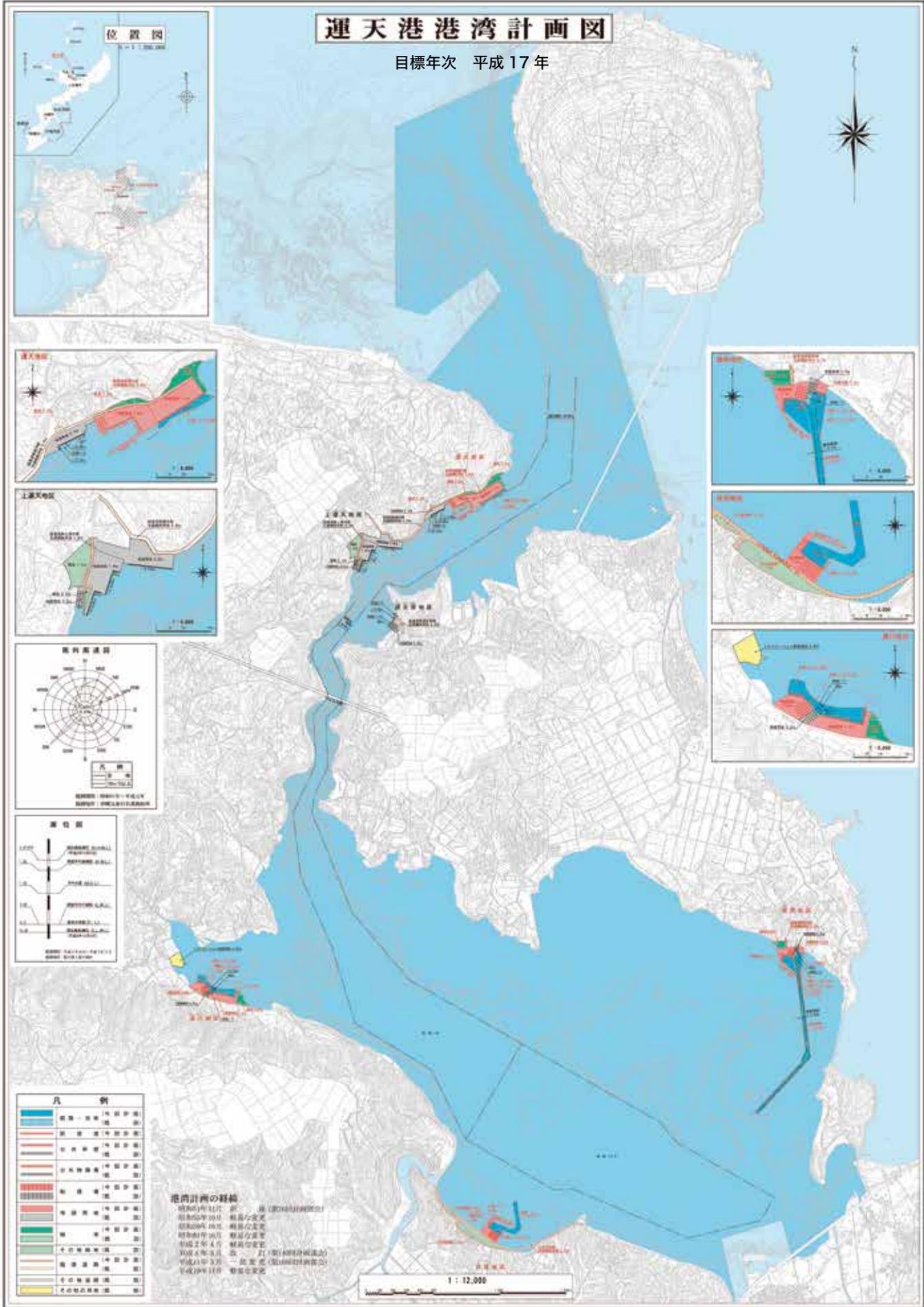
<平成4年3月 改 訂>

(港湾計画の方針)

- ①本島北部周辺離島航路の拠点として、フェリー輸送需要の増大に対応するため、上運天地区においてフェリーふ頭を整備する。
- ②砂・砂利等の取扱貨物の増大に対応するため、運天地区において公共ふ頭を整備する。
- ③漁船、遊漁船等の係留施設の不足等に対応するため、運天地区、上運天地区、湧川地区、呉我地区及び屋我地区において小型船だまりを整備する。
- ④優れた自然環境を保全するとともに、その自然を活用した快適な環境の創造を図るため、運天地区、上運天地区、湧川地区及び屋我地区において緑地を整備する。

<施設計画の概要>

施設計画	地区名	施設内容	備 考	施設計画	地区名	施設内容	備 考				
公共ふ頭計画	運 天	岸壁(-5.5m) 2B 200m ふ頭用地 1ha	2,000D/W級	小型船だまり計画	屋 我	泊地(-1.5~-2.5m) 2ha 航路(-2.5m) 幅員30m 防波堤 130m 物揚場(-2.5m) 115m 船揚場 40m ふ頭用地 1ha					
フェリーふ頭計画	上運天	岸壁(-4.5m) 2B 240m ふ頭用地 2ha	1,000G/T級			港湾環境整備 施設計画	運 天 上運天 湧 川 屋 我	緑地 1ha 緑地 1ha 緑地 1ha 緑地 1ha			
小型船だまり計画	運 天	防波堤 150m 物揚場(-2.5m) 160m 船揚場 30m ふ頭用地 1ha						土地造成及び 土地利用計画	運 天 上運天 湧 川 呉 我 屋 我 運天原 合 計	ふ頭用地等 5ha(4ha) ふ頭用地等 5ha(2ha) ふ頭用地等 3ha(2ha) ふ頭用地等 4ha(1ha) ふ頭用地等 2ha(1ha) ふ頭用地等 1ha	()は土地造成を伴う土地利用計画で内数。
		上運天	船揚場 30m ふ頭用地 1ha								20ha(10ha)
	湧 川	泊地(-1.5~-2.5m) 2ha 物揚場(-2.5m) 275m 船揚場 50m ふ頭用地 2ha									
	呉 我	泊地(-1.5~-2.5m) 1ha 航路(-2.5m) 幅員30m 防波堤 170m 物揚場(-2.5m) 55m 船揚場 70m ふ頭用地 1ha									



運天原地区



平成 15 年 6 月



昭和 63 年度

湧川地区



平成 15 年 6 月



昭和 56 年 3 月

凡例

	航路・泊地 (今回計画)		公共物揚場 (今回計画)		ふ頭用地 (今回計画)		臨港道路 (今回計画)
	(既定計画)		(既定計画)		(今回計画)		(既設)
	防波堤 (既設)		船揚場 (既設)		緑地 (今回計画)		その他道路(計画)
	公共岸壁 (今回計画)		(今回計画)		(既定計画)		その他の用地(既設)
	(既定計画)		その他緑地 (既設)				

呉我地区



平成 28 年 10 月



昭和 56 年 3 月

屋我地区



平成 15 年 6 月



昭和 56 年 3 月

凡例		航路・泊地 (今回計画)		公共物揚場 (今回計画)		ふ頭用地 (今回計画)		航路道路 (今回計画)
		航路・泊地 (既定計画)		公共物揚場 (既定計画)		ふ頭用地 (既定計画)		航路道路 (既設)
		防波堤 (既設)		船揚場 (既設)		緑地 (今回計画)		その他道路 (計画)
		公共岸壁 (今回計画)		船揚場 (今回計画)		緑地 (既定計画)		その他の用地 (既設)
		公共岸壁 (既定計画)				その他緑地 (既設)		

ワルミ大橋

ワルミ大橋(仮称)は、屋我地島と本部半島の間にあるワルミ海峡を渡海し、本部半島(今帰仁村天底)と屋我地島(名護市運天原)を連結する橋梁であり、平成22年12月に開通した。



平成20年9月

古宇利大橋

古宇利大橋は、古宇利島と屋我地島とを結ぶ延長1,960mの橋梁である。本橋梁は、平成17年2月に開通し、通行無料の一般道としては伊良部大橋に続く、日本第2位である。



平成20年9月