

1
2
3
4
5
6
7
8
9

那 覇 港 長 期 構 想 (案)

10
11
12
13
14
15
16
17
18

19
20
21
22
23
24
25
26
27

令和3年12月
那覇港港湾管理者

目 次

1		
2		
3		
4	1 長期構想について	1
5	2 那覇港長期構想の基本理念、将来像、基本戦略(案).....	20
6	3 港湾空間利用計画（ゾーニング）（案）	23
7	4 基本戦略に基づく主要施策・取り組み	26
8	5 施設配置イメージ（案）	38
9	6 その他参考資料	43
10		

1 長期構想について

(1)那覇港長期構想

沖縄県は、日本本土と東アジア及び東南アジアの中心に位置し、わが国の南の玄関口にある。

島しょ県である沖縄県は、食料品や生活物資、観光産業を含む経済活動に必要な物資の多くを、船舶・港湾を使った海上輸送により県外・国外から調達している。那覇港は沖縄県の社会経済活動を支える、沖縄県最大の拠点港湾であり、沖縄県を出入りする貨物の大部分を取り扱う、沖縄で最も重要な港湾となっている。

那覇港では、2003年(平成15年)3月に平成20年代後半を目標年次として、「国際流通港湾機能の充実」、「国際観光・リゾート産業の振興」、「港湾機能の再編」、「環境の保全と創出」、「安心・安全の確保」の5つの方針を定め、「港湾計画」の改訂を行っている。

一方、近接するアジア地域の経済発展や経済グローバル化、人口減少社会の到来等、我が国、沖縄県、那覇港を取り巻く社会経済情勢は、港湾計画改訂当時から大きく変化している。

このような状況を踏まえて、概ね20年から30年先の長期的な視点に立った那覇港の将来構想、ビジョンの策定に向け、2012年度(平成24年度)から有識者や関係行政機関等で構成される「那覇港長期構想検討委員会」を設置し、様々な分野の関係者の助言、提案等を踏まえて、「那覇港長期構想」を策定した。

今回策定した「那覇港長期構想」に基づき、港湾の開発、利用及び保全の指針となる「港湾計画」の改訂等を行い、将来にわたる沖縄県全域の持続可能な発展の推進力となる「みなとづくり」を進めていく。

■沖縄県の位置



■那覇港の位置



■那覇港内の機能配置



(2)那覇港の歴史と概要

12 世紀頃、琉球の各地で按司と呼ばれる首長が登場し、按司は城(グスク)を築き、覇権争いを繰り返してきた。

琉球と外国との交易は、13 世紀に浦添城を拠点とする中山王・英祖が整備した泊港(現在の泊ふ頭)と、浦添市・宜野湾市を流れる牧港川河口にある牧港を利用して始まったとされている。1372 年には、明の皇帝の使者が琉球を訪れ、牧港を通じて中国との交易が始まったことで、多くの宝物や文化が伝わってきた。

15 世紀に、尚巴志が琉球を統一して首里城に居城を移すとともに、旧那覇港(現在の那覇ふ頭)を開いたといわれている。

■ 那覇港全体図



■ グスク時代の勢力図



15～16 世紀にかけて、旧那覇港と泊港を玄関として、琉球王国はアジアの中継貿易拠点としての地位を確立した。中国や朝鮮との交易だけでなく、博多・対馬・堺・坊之津等から多数の日本船が東南アジアの物産を買い求めるために琉球にやってきた。

■ 外国貿易の発展



■ 万国津梁の鐘



首里城正殿に掛けられた「万国津梁の(ばんこくしんりょうの)鐘(かね)」には、「琉球国は南海の勝地(しょうち)にして三韓(さんかん)の秀を鍾(あつ)め、大明をもって輔車(ほしや)となし、日域(じちいき)をもって唇齒(しんし)となす。舟楫(しゅうしゅう)をもって万国の津梁となし、異産至宝は十方刹(じっぽうさつ)に充滿す」(＝琉球国は南の海の良いところにあり、中国と日本の間にある蓬莱の島で、船で万国の津梁、いわば架け橋となって貿易を行い、国に宝物が満ちている)という句があり、当時の活況の様子がわかる。

■ 1422 年頃的那覇港の絵図(沖縄県立博物館所蔵)



■ 那覇ふ頭の様子



参考文献等、図面出典:

沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所 HP、

『やさしく読める 那覇港の歴史』(平成 17 年・沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所)、

『那覇港みなとまちづくりマスタープラン』(平成 21 年・那覇港管理組合)、首里城公園管理センターHP

- 1 那覇港背後のまちは、国内外から様々な人・物・文化が流入し、交流の場として賑わうロマンに満ちた「みなとま
- 2 ち」であり、現在も、その時代の遺跡(防塁等)が残りがつての繁栄と賑わいを今に伝えている。

3

■ 三重城の防塁



■ 三重城ふもとと海岸の現況



4

5 近代の那覇港は、本格的な港湾としての施設整備に1907年(明治40年)に着手し、1915年(大正4年)

6 には1,200トン級の船舶3隻が同時係留可能となった。

7 第2次世界大戦後、壊滅した那覇港は米軍に接收され、那覇、泊両港は米軍により大幅な改修工事が

8 施され、那覇港は20,000トン級、泊港は3,000トン級船舶が係留可能となった。

9 1972年(昭和47年)の本土復帰を契機に、那覇港北岸、泊港、新港を一体的に那覇市が管理すること

10 になり、3港を一元化した那覇港は国の「重要港湾」の指定を受けた。

11 また、2002年(平成14年)4月より、那覇港の港湾管理者が従来の那覇市から、沖縄県・那覇市・浦添

12 市の三自治体で構成する那覇港管理組合へ移行され現在に至る。

■ 那覇港の概要(歴史) ～近代の那覇港～



出典：沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所 HP

(3)長期構想策定の背景

1)那覇港の現状

島しょ県である沖縄県は、県外との貨物輸送の 99%以上を海路に依存しており、その中でも、那覇港は、外貿 7 航路、内貿 24 航路(2021 年 9 月時点)を有する物流拠点、また、離島航路やクルーズ船(2019 年寄港数全国 1 位)等の人流拠点として、県の社会経済活動を支えている。

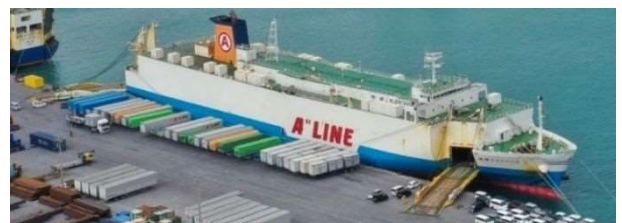
将来は、那覇港の強み・特性であるアジアにおける地理的優位性や、近接する那覇空港との連携、流通加工等を行う物流センター、沖縄のリゾート地としての魅力等を活かし、アジア・沖縄・日本全国を繋ぎ、沖縄県のみならず日本全国及びアジアの成長に貢献する拠点港としての発展を目指す。

■コンテナ船荷役風景



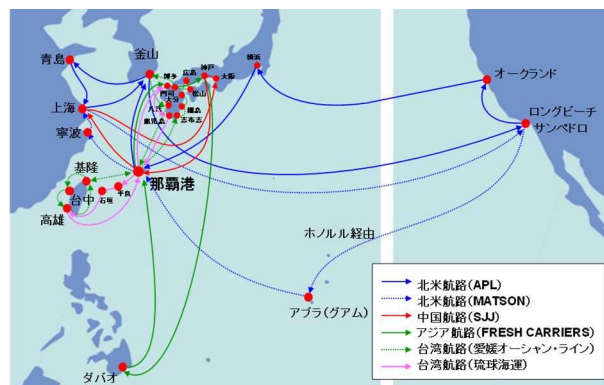
※コンテナ船：貨物を詰めたコンテナを大量に輸送する船舶。主に岸壁に設置されたクレーンによる(荷揚げや荷下ろし)を行う。

■RORO 船荷役風景

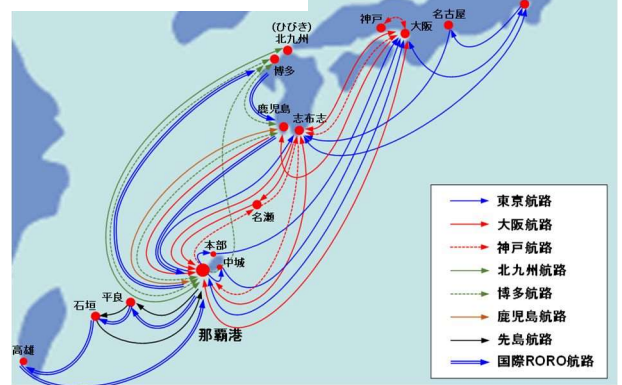


※RORO 船：トラックやトレーラーが、船首や船尾のランブウェイから自走で船内に乗り降りする船舶。クレーンによる荷役作業が不要なため、迅速な荷役やクレーン等の設備がない港湾でも荷役が可能。

■定期コンテナ航路

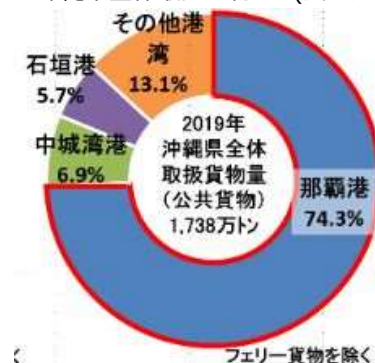


■定期 RORO 航路

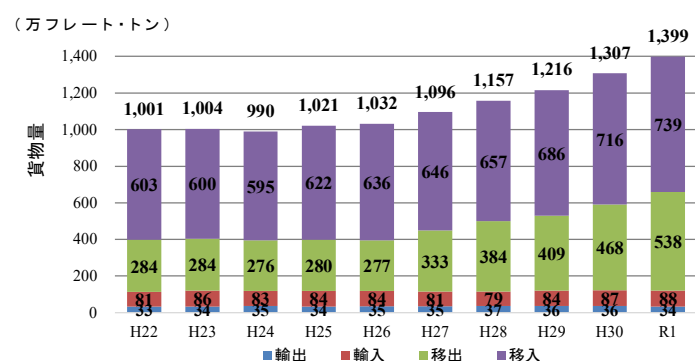


近年、沖縄県への入域観光客の増加等により、県内の物流量も大幅に増加しており、観光・物流は相互に依存する関係が生じている。特に、食品・日用品、レンタカーの取扱いが増加しており、今後も観光振興による観光客数・滞在日数・消費額等の増加に伴い物流量は増加するものと考えられる。更なる観光振興を図る上で、物流量増加への対応も一体的に進める必要がある。

■沖縄県全体取扱貨物量（公共貨物）

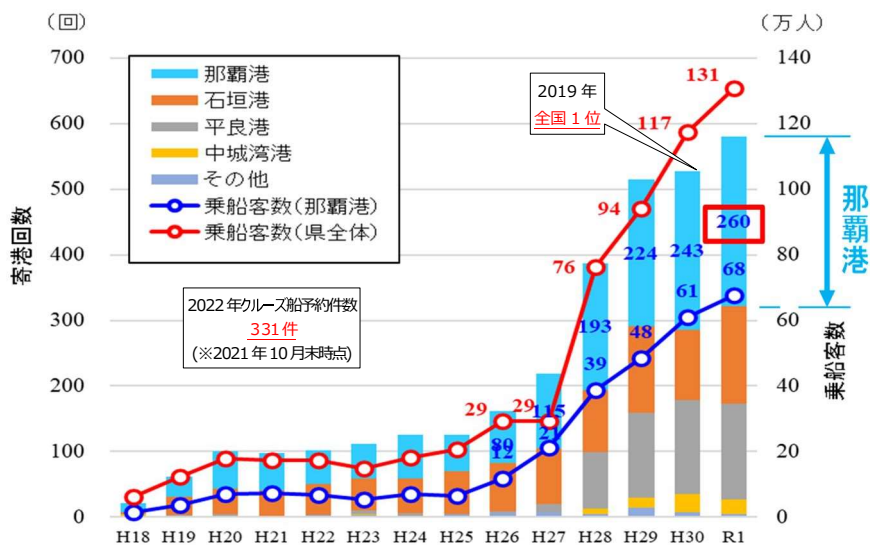


■那覇港の取扱貨物量の推移



近年の沖縄県へのクルーズ船寄港ニーズの高まりを受け、那覇港へのクルーズ船寄港回数(は増加傾向で推移し、2019 年(令和元年)には全国 1 位の寄港回数になった。現在、新型コロナウイルスの影響によりクルーズ船寄港は止まっているが、2022 年(令和 4 年)のクルーズ船寄港予約数は 331 件(2021 年 10 月末時点)となっており、これまで同様、沖縄県に対するクルーズ船社の関心の高さが示されている。また、2019 年(平成 31 年)に国土交通省から「国際旅客船拠点形成港湾」に指定され、将来的に更なるクルーズ船の寄港増加が見込まれることから、将来に向けた那覇港での受入体制を検討する必要がある。

■クルーズ船の寄港回数と乗船者数



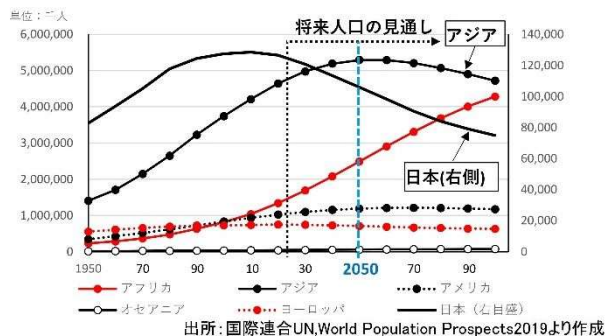
出典: 令和元年版観光要覧(沖縄県)
 沖縄県内に寄港したクルーズ船の2019年実績(速報値)について、沖縄総合事務局

2) 那覇港を取り巻く主な社会経済情勢の変化等

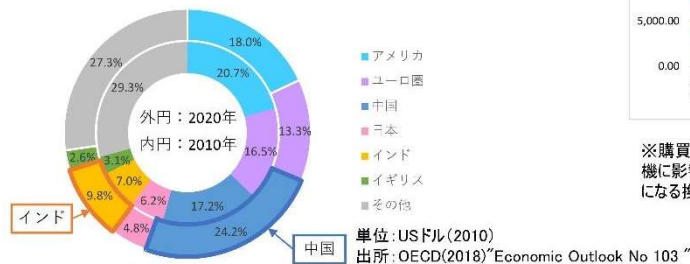
① アジアのダイナミズム（急速な経済成長）

アジア地域の人口は世界最大の規模で 2050 年まで成長し、経済規模もシェアを拡大していくと予想されている。特に東南アジア地域では、各国に製造業の展開(チャイナプラスワン)が進むと同時に、消費国としての存在感を示す国もあり、生産拠点・マーケットの両面での成長が見込まれており、そのダイナミズムを取り込むことは沖縄県・那覇港にとって重要となる。

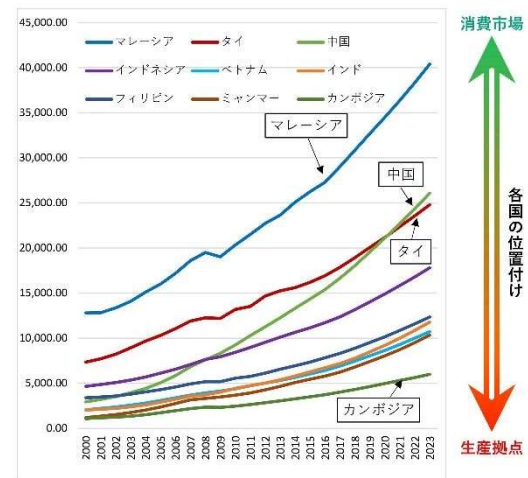
■ 世界人口の将来見通し



■ 世界経済に占める実質 GDP シェア



■ 一人当たり購買力平価 GDP 推移



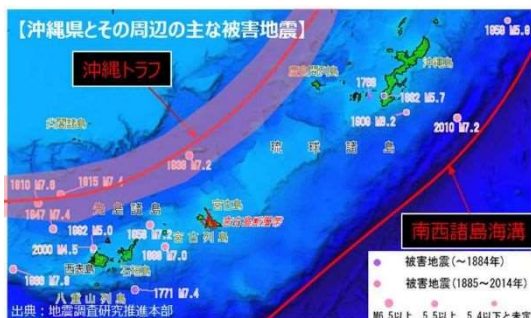
※購買力平価は、各国の通貨を米ドルなどに換算する際に貿易や投資・投機に影響されやすい為替レートベースではなく、各国の通貨の購買力が同等になる換算比率を求めたもの

② 激甚化・頻発化する災害

ここ数年来、全国で激甚な災害が頻発（平成 28 年熊本地震、平成 30 年 7 月豪雨、令和元年 15 号・19 号台風、令和 2 年 7 月豪雨等）している状況にあり、南海トラフ巨大地震等の切迫性が高まり、それに伴う巨大津波の発生や気候変動による高潮・高波等の災害が懸念されている。

沖縄県は本土から距離が離れ、同時被災リスクが低い利点もある一方、想定される沖縄本島南東沖地震等、一度大規模災害が生じた場合、迅速な応援が期待できないことをはじめ、地球温暖化の進展による海面上昇及びそれに伴う高潮・高波リスクの増大も懸念されている。

■ 沖縄県とその周辺の主な地震被害



■ 平成 30 年台風 21 号(神戸港)



■ 令和元年台風 15 号(横浜港)



出典: (神戸港・大阪港)港湾空港技術研究所、国土交通省

1

2

7

8

3



20

21

3

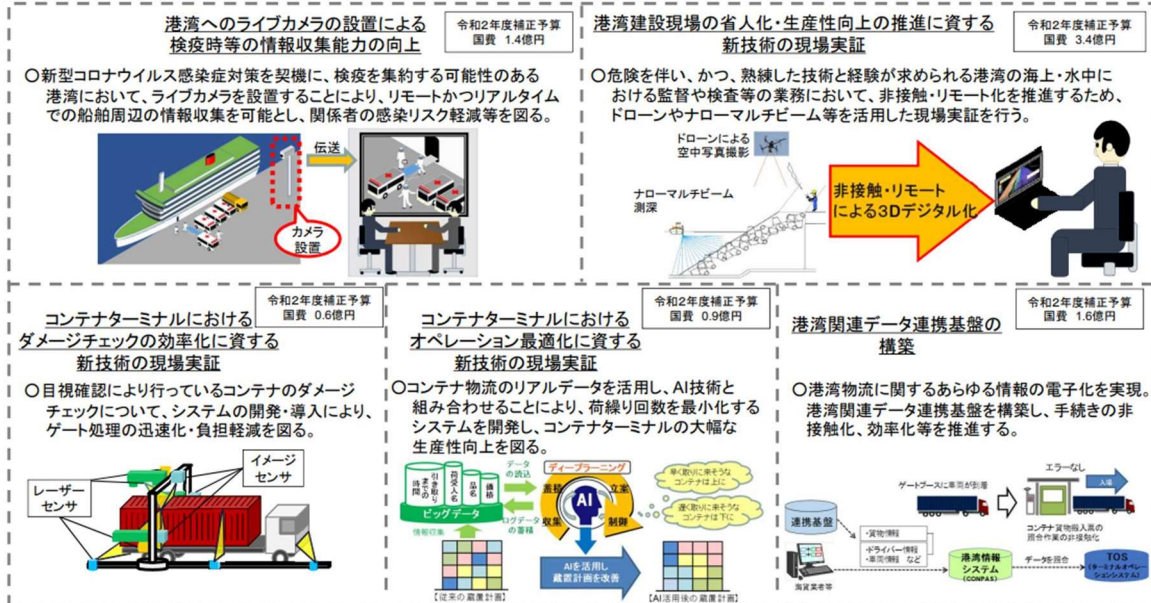


⑥ 港湾におけるDX(デジタルトランスフォーメーション)を通じた生産性向上の推進(国土交通省)

国土交通省では、建設・物流分野において、大胆な効率化等に向けて、リアルデータを積極的に活用し公共事業等のデジタル化に踏み込み、施策の迅速化を図るとともに、新型コロナウイルス感染症対策を契機に、感染拡大防止につながるリモート化、省人化に取り組むことにより、抜本的な生産性の向上を期するDXを加速することとしている。

港湾におけるDX(デジタルトランスフォーメーション)を通じた抜本的な生産性の向上 国土交通省 令和2年度補正予算 国費 8.0億円

○建設・物流分野において、大胆な効率化等に向けて、リアルデータを積極的に活用し公共事業等のデジタル化に踏み込み、施策の迅速化を図るとともに、新型コロナウイルス感染症対策を契機に、感染拡大防止につながるリモート化、省人化に取り組むことにより、抜本的な生産性の向上を期するDXを加速する。



⑦ 港湾物流の担い手となる海運関係事業者の労働人口の減少・高齢化

沖縄県は、貨物輸送のほとんどを海路に依存しており、港湾及び海運は本県の物流を支える上で重要な産業基盤であるが、県内物流量が大幅に増加している一方で、海運関係事業者(港湾労働者、トラックドライバー、内航船員)の労働人口は、減少・高齢化傾向にあり、今後、労働力不足が懸念される。

今後の港湾行政の展望にあたっては、海運関係事業者の持続的発展に資するよう、人材育成・確保に加え、港湾物流業務の合理化・生産性向上の視点も重要である。

■県内港湾労働者数と労働人口の推移



⑧ 臨港道路浦添線の開通等による県民・市民等の浦添西海岸への関心の高まり

2018 年に臨港道路浦添線・浦添北道路・浦添西原線(港川道路)が開通し、2019 年には臨港道路浦添線沿いに大型商業施設がオープンしたこともあり、県民・市民等の浦添西海岸に対する関心が高まっており、那覇港においても港内の自然環境に配慮し活用することが求められている。

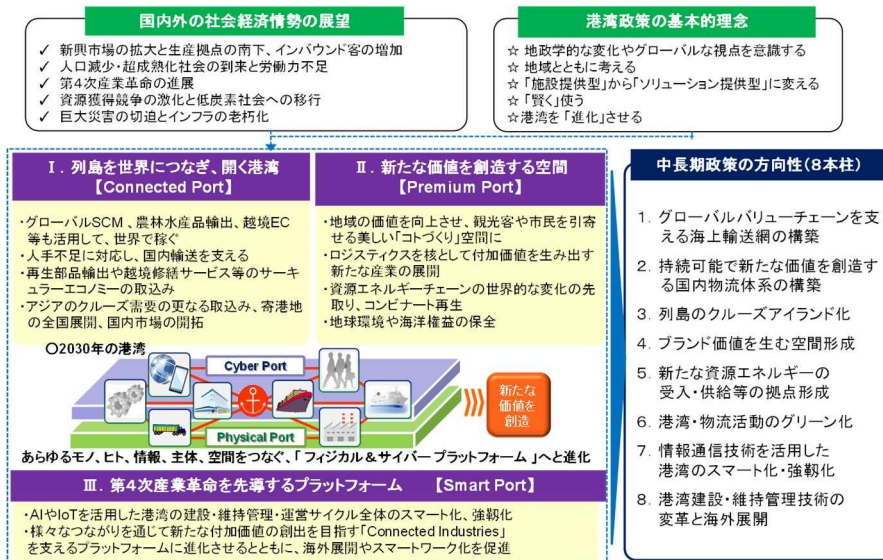
■ 臨港道路浦添線等の整備状況



⑨ 国の港湾の中長期政策『PORT 2030』(平成 30 年 7 月国土交通省港湾局)

2018 年(平成 30 年)7 月、国土交通省は 2030 年頃を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を、「港湾の中長期政策『PORT 2030』」としてとりまとめた。その中で、国際コンテナ戦略港湾の更なる機能強化とともに、「企業のサプライチェーンマネジメントの高度化に対して柔軟に対応するため、多様な速度帯からなる重層的な航路網を形成する」との方針が示された。その他、地域の文化・歴史等を活かした「ブランド価値を生む空間形成」による地域への経済効果の最大化や、「カーボンフリーポート」の実現、ICT 技術等を活用した港湾空間の生産性向上等の方針が示された。

那覇港においても、これらの国の方針と整合を図りつつ、沖縄・那覇港の強み・特性を活かした長期構想の検討を行う。



⑩ 次期沖縄振興計画【新たな振興計画(素案)】(令和３年５月沖縄県)

沖縄県は、来年本土復帰 50 年を迎え、その節目の年から始まる「新たな振興計画」について、現在、沖縄県振興審議会で素案に対する調査審議を行っており、沖縄県の課題として、県民所得向上等に必要な自立型経済の構築に向けた沖縄振興策の必要性が示されている。

また、沖縄県の強み・特性として、アジアにおける地理的優位性と独自の歴史・風土の魅力を挙げ、それらを活かして人・モノ・資金・情報が集積する「アジアの結節点」(※観光、ビジネス、技術開発、貨物の拠点)等の機能を担うことで、我が国の発展に貢献する将来展望が示されている。

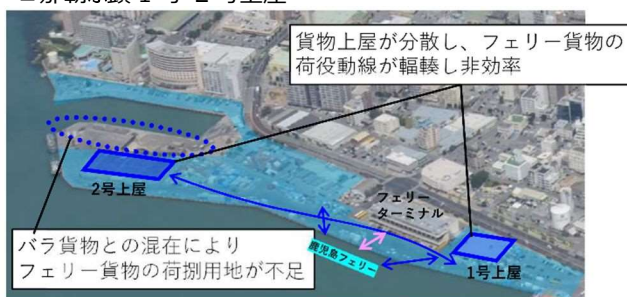
那覇港に係る施策内容としては、観光の高付加価値化に資するクルーズ誘致、シー・アンド・エア等を活かしたアジアの中継拠点港化、流通加工等を行う臨空・臨港型産業の集積、県産品輸出の促進等に関する内容が示されている。その他の内容も含め、全体的に考慮しつつ那覇港長期構想を検討する。

(4)那覇港の課題

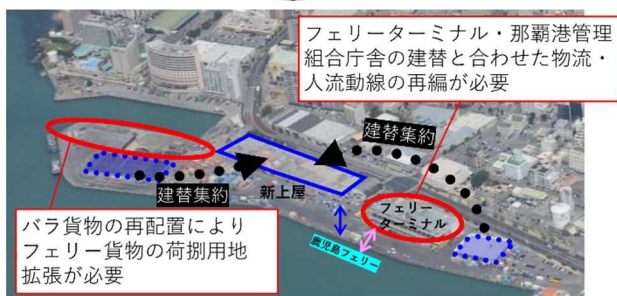
1)ふ頭の狭隘化【那覇ふ頭、泊ふ頭】

- 那覇ふ頭では、フェリー(貨客船)貨物に係る上屋 2 棟が分散するとともに、バラ貨物(砂・砂利)の取扱いや旅客施設との混在等のため荷捌用地が不足し、荷役作業が非効率となっており、現在、上屋の建替・集約の工事中である。今後、旅客施設やバラ貨物の機能再配置による物流・人流双方の最適配置の検討が必要となっている。
- 泊ふ頭では、離島航路の貨物の荷捌用地が狭く、離島航路の出港時刻が重なる中での旅客移動や荷役作業が輻輳し非効率となっている。また、船舶燃料等の危険物取扱施設が市街地に近接しており、機能再配置が必要となっている。

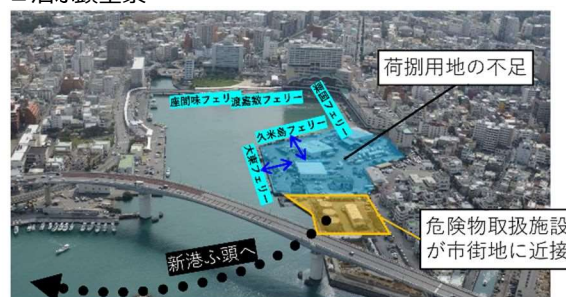
■那覇ふ頭 1 号・2 号上屋



現在の対応状況



■泊ふ頭全景



■泊ふ頭地区の狭隘状況



2)岸壁延長不足、ふ頭の狭隘化【新港ふ頭】

- 本土復帰の1972年(昭和47年)前後に整備した施設も多く、老朽化が進み、近年のRORO船(※)等の大型化や貨物量の増加に対応できていない。
- 特にRORO船が利用する岸壁の延長不足により、網のクロス係留や船舶及び出入りするトレーラー同士の接触に係る安全性の低下が顕在化するとともに、トレーラーの待機が生じる等の非効率な荷役が慢性化しており、岸壁の延伸が必要。
- 岸壁直背後の荷捌用地不足により、新港ふ頭内の点在したスペースへの非効率な横持ち輸送が生じている。また、荷捌用地不足に伴う暫定的な用地利用によって、貨物車両と一般車両の輻輳が生じるとともに、新港ふ頭内における倉庫等の保管施設用地が確保できず、貨物車両が新港ふ頭からの搬出入時間を選べない(渋滞時間を避けられない)ことにも繋がっており、物流用地の拡充が必要。

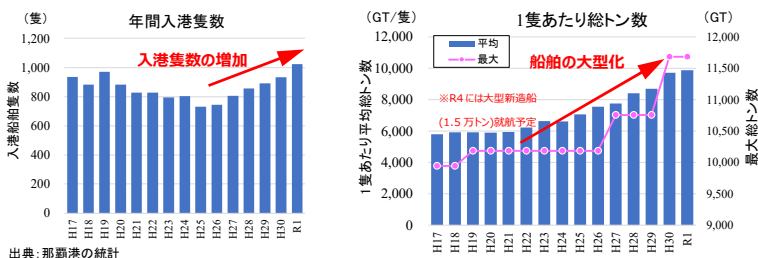
※RORO 船:トラックやトレーラーが、船首や船尾のランプウェイから自走で船内に乗り降りする船舶。クレーンによる荷役作業が不要なため、迅速な荷役やクレーン等の設備がない港湾でも荷役が可能。

1 ■RORO 船



「まりも(近海郵船) 全長 180m、15,800GT 提供：近海郵船

■RORO 船の那覇港への入港実績



■新港ふ頭地区の利用状況と課題 ※新港ふ頭地区は、那覇港全体の取扱貨物量のうち、70%強を取り扱う物流の中心



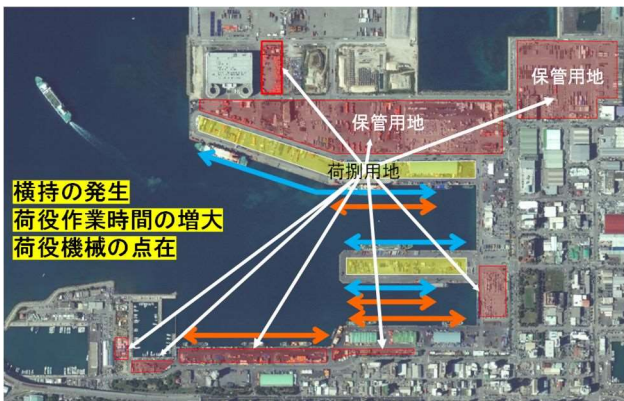
■狭隘な荷捌き用地



■岸壁延長不足による危険・非効率な荷役作業



■荷捌用地不足による点在したスペースへの非効率な横持ち輸送



3)公共施設の老朽化【那覇ふ頭、新港ふ頭】

- 本土復帰から 50 年が経過し、復帰前後に集中的に整備された多くの港湾施設の老朽化が著しく、更新時期を迎えている。
- 戦略的な維持管理が必要であるとともに、中長期的な視点からスクラップ&ビルドを含めた抜本的な機能再編が必要となる。

■ 新港ふ頭1号上屋（令和2年7月 外壁改修前）



■ 新港ふ頭3号岸壁



■ 新港ふ頭1号上屋（内部）



■ 新港ふ頭3号岸壁



4)臨港道路等の慢性的な渋滞【新港ふ頭】

- 臨港道路や周辺の都市内道路において慢性的な渋滞が発生しており、港湾貨物の円滑な輸送に支障をきたしている。
- 今後、物流・人流に係る港湾機能の強化が進むにつれ、特に、泊大橋から曙交差点間の混雑が懸念され、那覇港を利用する港湾関連車両の交通の円滑化が課題となっている。
- このため、2014 年度(平成 26 年度)に臨港道路若狭港町線が新規事業化され、2021 年度(令和 3 年度)より工事に着手予定。
- 一方、当該道路の整備に伴い、新港ふ頭の一部岸壁について将来に渡る利用が困難となるため、貨物岸壁の冲合展開が必要となる。
- 今後、物流・人流に係る港湾機能の強化が進むにつれ、ますます那覇港を利用する港湾関連車両の増加が想定されるため、引き続き、臨港交通体系の必要な拡充・再編を検討する必要がある。

■ 臨港道路港湾1号線（なうら橋から曙交差点向け）



■ 臨港道路港湾1号線（泊大橋から曙交差点向け）



上記写真：那覇港湾・空港整備事務所より提供

■ 臨港道路若狭港町線の完成予想図概要



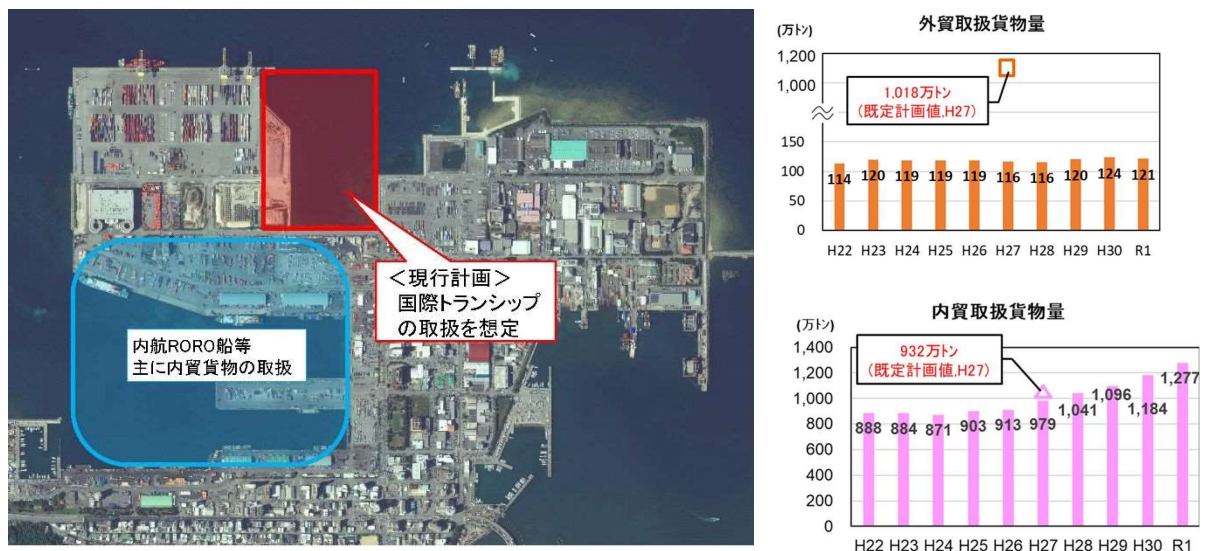
出典：那覇港湾・空港整備事務所HPより

5)物流戦略の見直しの必要性【新港ふ頭】

- 現行港湾計画では、コンテナ船(※)による欧米向け国際トランシップ(※)貨物の取扱いを想定したものの、これまでに実現せず、外貿貨物量は目標値の12%の状況である。
- 一方、入域観光客数の急増に伴い、内貿貨物量は、目標値の137%となり、主に内貿ターミナルが逼迫している。
- アジアネットワークと国内ネットワークを繋ぐ、アジアの中継拠点港としての展開へと物流戦略を見直す必要がある。
- ただし、外貿コンテナ船の大型化は進んでおり、現行港湾計画で想定した対象船舶6万DWT級より大型の船舶(最大8万DWT級)が入港し、満載状態では岸壁水深が足りないため、喫水調整等の非効率な運航が生じている。世界的なコンテナ船大型化の傾向を踏まえた将来の機能配置の検討が必要となっている。

※コンテナ船: 貨物を詰めたコンテナを大量に輸送する船舶。主に岸壁に設置されたクレーンによる(荷揚げや荷下ろし)を行う。
 ※国際トランシップ: 海外の積荷港を出航し、那覇港で別の船舶に積み替えて荷卸港に向かう輸送形式

■ 物流戦略の見直し



■ 新港ふ頭 10 号岸壁を利用するコンテナ船



PRESIDENT CLEVELAND (APL) 全長 299.89 m、75,015GT、6552TEU 積

■ コンテナ船の那覇港への入港実績



6)クルーズ戦略の見直しの必要性【新港ふ頭】

- 現在、16 万 GT 級を超えるクルーズ船の寄港や複数のクルーズ船の同時寄港の際には、既存的那覇クルーズバース(若狭)では対応できず、やむを得ず貨物用岸壁で受け入れており、旅客の移動の安全性や円滑なC I Q 手続、大型バス等の二次交通待機場の確保等が課題となっている。
- 2019 年(平成 31 年)に、国土交通省から「国際旅客船拠点形成港湾」(※)に指定され、現在、22 万 GT 級のクルーズ船を受け入れられる岸壁等(第 2 クルーズバース)を整備中である。
- 現行港湾計画では、クルーズ船の寄港を 250 回 (H30 年代後半) と想定していたところ、2019 年(令和元年)は 260 回と超過しており、将来のクルーズ需要の分析等を踏まえ、クルーズ戦略を見直す必要がある。

※国際旅客船拠点形成港湾: 旅客ターミナルビル等に投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める制度



7)交流・賑わい機能の不足【那覇～泊～新港ふ頭】

- 那覇港には「波之上ビーチ」や「波之上うみそら公園」等の交流拠点施設がある。これら施設のアメニティやアクセス性の向上等により更なる活用を図り、那覇港と県民・観光客等が憩いを共有できる水辺空間の魅力向上を図っていく。
- 一方、県民・観光客が水辺に親しむことができる交流・賑わい空間は限定的であり、また、琉球王国の大交易時代の舞台となった那覇港の歴史（万国津梁のロマン）を感じられる港湾景観の魅力を十分に活かすことができていないと考えられる。（「那覇港浦添ふ頭地区に関する県民アンケート」において、「沖縄の歴史とみなとの関係」に関する認知度は「知っていた／やや知っていた」が約 49%）
- また、近年の観光客 1 人当たり消費額が伸び悩む等、観光振興による地元経済への波及効果を高めることが求められており、フライ・アンド・クルーズや大型クルーザー等の誘致についても良質な観光・ツーリズムの振興を要件に沖縄観光の付加価値を創出する方策として取り組むことが必要となっている。



■観光収入・観光客一人あたりの消費額



8)港湾運営等に係る船舶の係留環境の不足【那覇～泊～新港ふ頭】

- 円滑な港湾開発・運営に必要な作業船やタグボートの係留スペースが不足している。
- プレジャーボートや遊漁船等の保管を行う小型船溜まりが不足している。
- 県民生活の安全・安心を支える海上保安庁巡視船等の官公庁船の係留スペースが不足している。
- 係留スペースの不足から、本来は係留施設ではない護岸等も使用した暫定的な係留環境となっており、機能再配置にあたって考慮が必要となっている。

■ 2号岸壁に係留するタグボート (新港ふ頭)



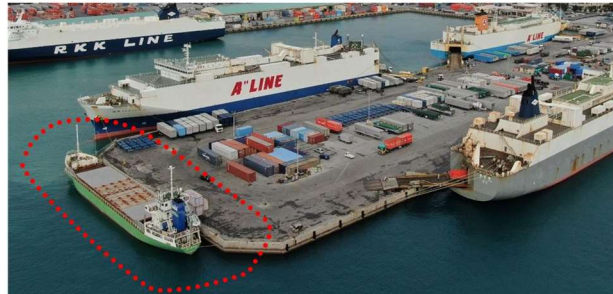
■ コンテナミナル南側護岸に係留する巡視船 (新港ふ頭) (左) ■ 4号物揚場岸壁に係留する取締船 (新港ふ頭) (右)



■ 安謝小型船だまりの内防波堤に係留する小型船 (新港ふ頭)



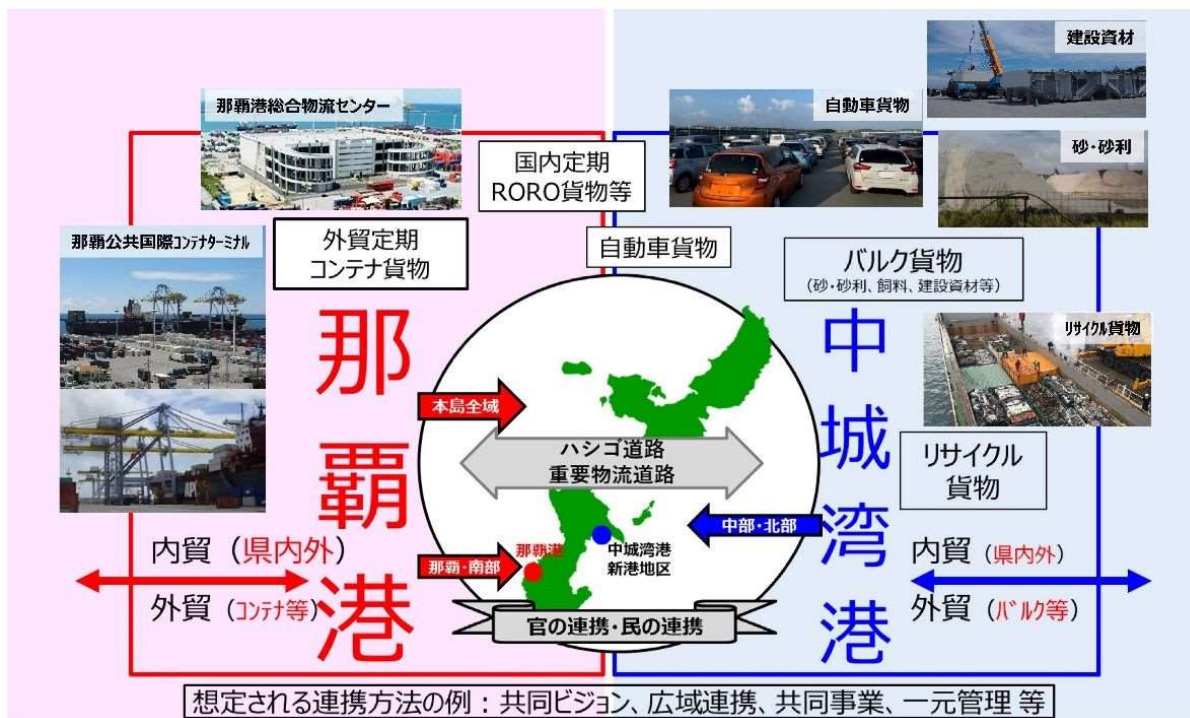
■ 護岸Cに係留する貨物船 (新港ふ頭)



(5)中城湾港との機能分担・有機的連携

令和 2 年度にとりまとめられた中城湾港の長期構想も踏まえ、機能分担と有機的連携を図ることとし、那覇港は、沖縄の「国際流通港湾」として流通加工等の機能を含む国際物流拠点の形成を目指し、中城湾港は、「産業支援港湾」としてバルク貨物の取扱いや生産機能の強化を目指す。

■ 那覇港と中城湾港の機能分担・有機的連携



(6)那覇港長期構想検討委員会

本長期構想の策定にあたっては、港湾関係者に加え、経済や観光等様々な分野の有識者による検討委員会を設置し、計 5 回の委員会を実施し、検討を行っている。

【委員名簿(敬称略)】

(2021 年(令和 3 年)10 月時点)

氏 名	役 職	摘 要
須野原 豊	公益社団法人 日本港湾協会 理事長	委員長
池田 良穂	大阪府立大学 名誉教授	
大森 保	琉球大学 名誉教授	
富川 盛武	沖縄国際大学 名誉教授	
玉城 絵美	琉球大学工学部 教授	
渡邊 豊	東京海洋大学海洋工学部 教授	
神谷 大介	琉球大学工学部 准教授	
宮國 薫子	琉球大学国際地域創造学部 准教授	
島袋 完徹	一般社団法人 沖縄港運協会 会長	
新垣 盛雄	一般社団法人 沖縄旅客船協会 会長	
上原 亀一	沖縄県漁業協同組合連合会 会長	
山城 博美	那覇港振興協議会 会長	
新垣 句子	一般社団法人 沖縄県貿易協会 会長	
新城 英一	公益社団法人 沖縄県トラック協会 副会長	
豊里 友亨	一般社団法人 沖縄県倉庫協会 会長	
金城 克也	一般社団法人 沖縄県経営者協会 会長	
石嶺 伝一郎	沖縄県商工会議所連合会 会長	
渡邊 克江	一般社団法人 那覇市観光協会 副会長	
當眞 嗣正	一般社団法人 浦添市観光協会 会長	
下地 芳郎	一般財団法人 沖縄観光コンベンションビューロー 会長	
宮本 順之	海上保安庁那覇海上保安部 部長	
宮城 吉和	財務省沖縄地区税関総務部 部長	
知念 覚	那覇市 副市長	
大城 千栄美	浦添市 副市長	
小澤 康彦	内閣府沖縄振興局 参事官	
坂井 功	内閣府沖縄総合事務局開発建設部 部長	
米山 茂	内閣府沖縄総合事務局運輸部 部長	
宮城 力	沖縄県企画部 部長	
松田 了	沖縄県環境部 部長	
嘉数 登	沖縄県商工労働部 部長	
宮城 嗣吉	沖縄県文化観光スポーツ部 部長	
島袋 善明	沖縄県土木建築部 部長	
山本 貴弘	国土交通省港湾局計画課 港湾計画審査官	オブザーバー
立道 英樹	第十一管区海上保安部警備救難部 次長	オブザーバー

1

【検討経緯】

2013 年(平成 25 年) 2 月 5 日	第 1 回検討委員会 ▶現港湾計画の検証、那覇港の現状と課題、那覇港をめぐる社会情勢の変化、那覇港の今後のあり方について
2014 年(平成 26 年) 3 月 25 日	第 2 回検討委員会 ▶那覇港の長期的な方向性、役割、展開のゾーニング
2015 年(平成 27 年) 3 月 26 日	第 3 回検討委員会 ▶那覇港の長期的な方向性、将来構想において想定する需要、長期構想に向けてのステージプラン、ゾーニングと主要施設の配置(案)
2016 年(平成 28 年) 3 月 30 日	第 4 回検討委員会 ▶長期構想の意見と反映、施設配置計画、第 2 旅客船岸壁配置計画、港湾計画に関連する既定の環境面での配慮事項【参考】
2021 年(令和 3 年) 10 月 7 日	第 5 回検討委員会 ▶長期構想の構成案、港湾空間のゾーニング(案)、施設配置計画(案)
2021 年(令和 3 年) 12 月 27 日 ～2022 年(令和 4 年) 1 月 26 日	パブリックコメント
2022 年 (令和 4 年) 3 月予定	第 6 回検討委員会 ▶パブリックコメント結果について、長期構想のとりまとめ
2022 年(令和 4 年) 春頃予定	那覇港長期構想 公表

2

2 那覇港長期構想の基本理念、将来像、基本戦略(案)

沖縄県・那覇港を取り巻く社会経済情勢の変化、関係する上位計画、現状と課題を踏まえた那覇港長期構想の基本理念を以下のように設定する。

那覇港を取り巻く社会経済情勢の変化

- アジアのダイナミズム（急速な経済成長）
- 激甚化・頻発化する災害
- 新型コロナウイルス感染症に伴う社会経済の変化
- SDGs（持続可能な開発目標）への意識の高まり
- 港湾・海事分野におけるカーボンニュートラルの実現、グリーン化の推進(国土交通省)
- 港湾におけるDX(デジタルトランスフォーメーション)を通じた生産性向上の推進(国土交通省)
- 港湾物流の担い手となる海運関係事業者の労働人口の減少・高齢化
- 臨港道路浦添線の開通等による県民・市民等の浦添西海岸への関心の高まり

上位計画等

- 国の港湾の中長期政策『PORT2030』（平成30年7月国土交通省港湾局）
- 次期沖縄振興計画【新たな振興計画(素案)】（令和3年5月沖縄県）

那覇港の課題

- 近年の船舶大型化や貨物量増加に対する、岸壁延長の不足、ふ頭の狭隘化
- 整備後50年程度経過した施設の老朽化
- 臨港道路等の慢性的な渋滞
- 物流戦略の見直しの必要性
- クルーズ戦略の見直しの必要性
- 交流・賑わい機能の不足
- 港湾運営等に係る船舶の係留環境の不足

那覇港の強み・特性

- 日本本土と東アジア及び東南アジアの中心に位置する地理的優位性
- 空港との近接性
- 沖縄のリゾート地としての魅力 等

港湾相互間の連携

- 中城湾港との機能分担・有機的連携 等

現状の課題を解消するとともに、那覇港の強み・特性を活かし、アジア・沖縄・日本を繋ぎ、沖縄県のみならず日本全国及びアジアの成長に貢献する拠点港としての発展を目指す。

那覇港長期構想の基本理念

しゅうしゅう

**舟楫をもって万国の津梁となす、
世界と沖縄・日本全国の人・物・文化を繋ぐ“みなと”**

上記の基本理念は、沖縄のみならず日本全国発展に貢献し、貨物の中継拠点に加えて、世界からの旅客と沖縄・日本のモノや文化の架け橋を目指す、という想いを込めたものである。

那覇港の目指す将来像として、＜物流・産業＞ ＜交流・賑わい＞ ＜安心・安全＞ ＜持続可能な開発＞の4本柱とし、将来像実現に向けた施策の基本戦略として、以下の「那覇港7つのチャレンジ」を設定する。

【那覇港の目指す将来像】

将来像Ⅰ＜物流・産業＞
アジアのダイナミズムを取り込み、自立型経済の構築を支える国際流通拠点となる“みなと”

将来像Ⅱ＜交流・賑わい＞
世界と沖縄、琉球の歴史を繋ぎ、観光の高付加価値化に導く“みなと”

将来像Ⅲ＜安全・安心＞
沖縄の経済・生活の強靱化を支える“みなと”

将来像Ⅳ＜持続可能な開発＞
持続可能な発展を実現する“みなと”

【将来像実現に向けた基本戦略】 那覇港7つのチャレンジ

基本戦略1 国内外航路及び空港の連携や流通加工機能等を活かした『アジアの中継拠点港』化による航路網の充実



基本戦略2 空港との連携や物流・交流・商流の相乗効果による臨空・臨港型産業の集積及び創貨



基本戦略3 多様なクルーズを迎え入れ、沖縄の魅力を発信する快適な玄関口の形成



基本戦略4 万国津梁のロマンを感じる、国内外の人・物・文化等の交流を生むウォーターフロント空間の形成



基本戦略5 平時及び災害時等の安全かつ安定的な港湾利用環境の確保



基本戦略6 経済活動と豊かな県民生活、自然環境が共生する良好な港湾環境の創出



基本戦略7 人材と技術を育成する実証フィールドとしての港湾空間の活用



那覇港による沖縄の発展への貢献イメージ

将来像Ⅰ＜物流・産業＞

アジアのダイナミズムを取り込み自立型経済の構築を支える国際物流拠点となる“みなと”

基本戦略 1

国内外航路及び空港の連携や流通加工機能等を活かした『アジアの中継拠点港』化による航路網の充実

基本戦略 2

空港との連携や物流・交流・商流の相乗効果による臨空・臨港型産業の集積及び創貨

国内外航路網の充実や物流効率化等による県内企業の輸出環境向上等の国際競争力強化

安定的な機能発揮を支える

将来像Ⅲ＜安全・安心＞

沖縄の経済・生活の強靱化を支える“みなと”

基本戦略 5

平時及び災害時等の安全かつ安定的な港湾利用環境の確保

平時・災害時における安定的な県民生活の確保、港湾機能の発揮

＜中城湾港との連携＞

「産業支援港湾」として製造業等の生産機能の強化

将来像Ⅱ＜交流・賑わい＞

世界と沖縄、琉球の歴史を繋ぎ、観光の高付加価値化に導く“みなと”

基本戦略 3

多様なクルーズを迎え入れ、沖縄の魅力を発信する快適な玄関口の形成

基本戦略 4

万国津梁のロマンを感じる、国内外の人・物・文化等の交流を生むウォーターフロント空間の形成

観光の高付加価値化に資する多様なクルーズ誘致（沖縄の玄関機能）、交流・賑わいを生む面的開発

持続的な機能発揮を支える

将来像Ⅳ＜持続可能な開発＞

持続可能な発展を実現する“みなと”

基本戦略 6

経済活動と豊かな県民生活、自然環境が共生する良好な港湾環境の創出

基本戦略 7

人材と技術を育成する実証フィールドとしての港湾空間の活用

将来に渡る安定的な港湾機能の発揮、人材育成への貢献

しゅうりゅう

舟楫をもって万国の津梁となす、世界と沖縄・日本全国の人・物・文化を繋ぐ“みなと”

- 世界と沖縄・日本全国の人・物・文化を繋ぐ拠点港として発展
(沖縄が、人・モノ・資金・情報等が集積する新たな時代の新たな「万国津梁」へと発展)
- 中城湾港とも連携し、県産業の振興、生産性向上、県民所得向上に貢献

3 港湾空間利用計画（ゾーニング）（案）

那覇港の目指す将来像の実現に向けて、各地区の特性を踏まえ、様々な機能の調和のとれた空間利用が実現するように港湾空間利用計画（ゾーニング）を設定する。

- 物流機能の中心は、引き続き新港ふ頭と浦添ふ頭として、2つのふ頭の一体的利用を図る。
- 物流機能のうち燃料等の危険物を扱うゾーンは新港ふ頭の北側に配置。
- 離島航路の拠点は引き続き泊ふ頭とし、那覇ふ頭は貨客船ゾーンとする。
- クルーズ船や大型クルーザー等の受入に対応する国際交流ゾーンは、泊ふ頭＋新港ふ頭＋浦添ふ頭で展開。
- 親水レクリエーションゾーンを、那覇ふ頭から新港ふ頭の入り口部分までの連続的な水際線に加え、浦添ふ頭に南北に長く配置。
- 浦添ふ頭北側に、自然環境保全ゾーンを配置

港湾空間の規模・配置について、物流空間については、以下のような考え方で検討を行う。

- 那覇港における将来の取扱貨物量について、人口や県内総生産、入域観光客数等との相関や、那覇港と中城湾港との機能分担等を考慮し、関係機関の意見を踏まえながら、推計を行う。
- 将来の取扱貨物量に対応するために必要な岸壁数を推計し、岸壁背後に必要な用地面積を確保する。
- 岸壁背後に必要な用地としては、ふ頭用地(船舶との積降し作業を行う荷捌用地)と港湾関連用地(港湾関係企業ごとに搬出入待ち貨物の蔵置等のため確保する保管用地（野積場）、倉庫等用地)がある。
- 1隻当たりの積降し貨物量(積載容量)に対して不足が生じないふ頭用地の面積や、将来的な岸壁延長に対して必要と考えられる港湾関連用地の面積に関する他港の事例等を踏まえて、新港ふ頭と浦添ふ頭において将来必要な物流用地面積を推計する。
- また、自立型経済の構築に向けた臨空・臨港型産業の導入を戦略的に図るため、新港ふ頭と浦添ふ頭の両方に、那覇港総合物流センターⅠ～Ⅲ期分と同程度の面積を別途確保する。

岸 壁

ふ頭用地
(荷捌用地)

港湾関連用地
(保管用地)

(倉庫等用地)

クルーズ船用バース(係留施設)については、以下の考え方で検討を行う。

●クルーズ船用バースについては、2016 年度(平成 28 年度)以降、本部港の「国際旅客船拠点形成港湾」への指定や、中城湾港におけるクルーズ専用岸壁の計画検討等、沖縄本島内のクルーズ船用バースの配置に関わる状況変化が生じている。

●現在、新型コロナウイルスの影響によりクルーズ船寄港は止まっているが、2022 年(令和 4 年)の年間寄港予約数が 331 回となっており、那覇港に対するクルーズ船社の関心は依然として高い。

●那覇港としては、本部港と中城湾港との機能分担を図った上で、当面は那覇クルーズターミナル(若狭)及び第 2 クルーズバース(新港ふ頭)での受入により対応しつつ、中長期的には浦添ふ頭を含めた 3 バース体制の構築を図る。

※沖縄県全体のクルーズ需要の分析について沖縄県等の関係機関と連携して精査中である。

●沖縄本島内の将来のクルーズ船の受け入れ体制の想定としては、当面は、沖縄本島内 4 バースで対応し、中長期(概ね 15～30 年後)では、新たな定期・定点クルーズ等の対応のため、沖縄本島内で 5 バースを整備目標とする。

■沖縄本島内の将来のクルーズ船の受入体制の想定

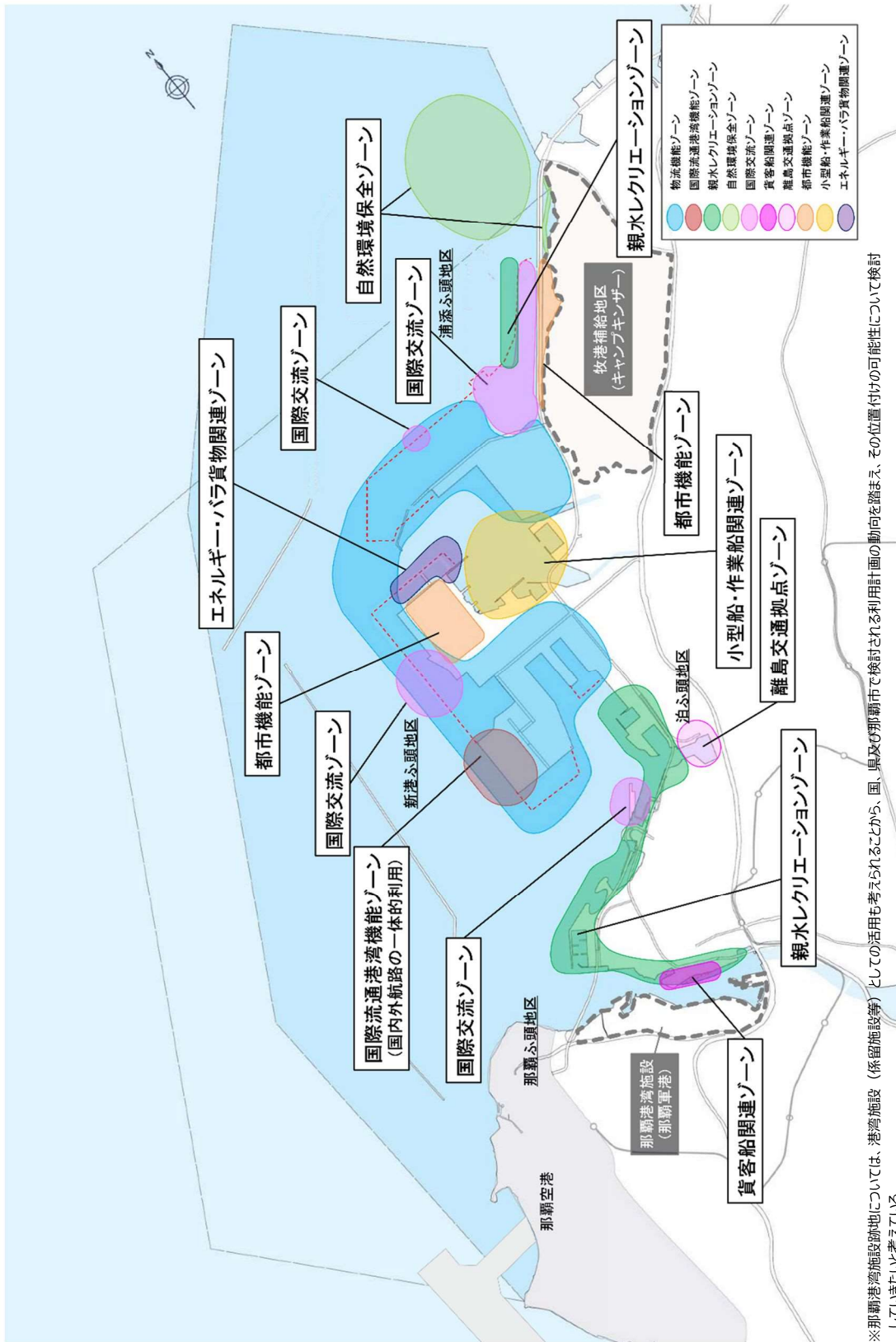
	那覇港			本部港	中城湾港
	那覇クルーズターミナル 【既設】	新港ふ頭 【整備中】	浦添ふ頭 【今回計画】	【整備中】	新港地区 【予定】
現 在	○	△	-	-	△
当 面	○	○	-	○	△
中長期	○	○	○	○	○

△：貨物岸壁の利用

■クルーズ船のオプションルツアー



■港湾空間利用形計画(ゾーニング)(案)



※那覇港湾施設跡地については、港湾施設（係留施設等）としての活用も考えられることから、国、県及び那覇市で検討される利用計画の動向を踏まえ、その位置付けの可能性について検討していきたいと考えている。

※牧港補給地区跡地については、国、県及び浦添市で検討される利用計画の動向を踏まえ、港湾管理署として連携していきたいと考えている。

※令和3年5月19日の第27回那覇港湾施設移設に関する協議会において、代替施設と「浦添ふ頭地区における民港の形状案」の整合を図りつつ移設を進めるべく、防衛省において、国土交通省の協力を得ながら、代替施設を北側に位置付ける形で技術的な検討を加速化させ、米側との間で代替施設の形状案の具体化を図ることを確認している。

4 基本戦略に基づく主要施策・取り組み

2 那覇港の将来像と7つの基本戦略ごとに、実現に向けた主要施策とその取り組みを以下のとおり整理する

将来像Ⅰ <物流・産業> アジアのダイナミズムを取り込み、自立型経済の構築を支える国際流通拠点となる“みなと”				
基本戦略	主要施策	取組内容の例	短中期	長期
基本戦略1 国内外航路及び空港の連携や流通加工機能等を活かした『アジアの中継拠点港』化による航路網の充実	(1)国内外航路の接続や那覇空港とのシー・アンド・エア、航路網と物流センター等の一体的利用等、多様な輸送サービスの構築	①高規格・高能率コンテナターミナルの整備及び複合ターミナル化 ②国内外 RORO ターミナル・一般貨物船ターミナルの拡充・再編 ③那覇港総合物流センターの拡充 ④一時保管（仮置きヤード）や、流通加工、配送機能（物流施設）等に係る保管施設用地、海上・陸上輸送の効率的な連結に必要な用地の拡充（シャーシの立体蔵置や空間の高度利用含む） ⑤コンテナターミナルと国内外 RORO・一般貨物船ターミナルの円滑な接続が可能となる施設配置	○ ○ ○ ○ ○	○ ○
	(2)物流効率化や物流コスト低減等による航路拡充の促進	①船舶への陸電供給や荷役機械等のFC化等、環境に配慮した利便性の高い利用環境の構築 ②那覇港からの直接輸出入の促進による県内発着貨物の輸送効率化 ③国内各地の港湾や台湾等のアジア主要港と連携したネットワーク強化、輸送ルート転換促進等による荷主の呼び込み ④トランスファークレーン等の荷役設備や、貨物車両の搬出入、シャーシ位置管理等に係る物流システムの導入等による物流機能の高度化 ⑤A I や I o T 等の I C T を活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化・強靱化を図る「沖縄型スマートポート」の形成	○ ○ ○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○ ○
	(3)港湾・空港へのアクセス強化	①新港ふ頭と浦添ふ頭の物流空間の一体的利用のためのふ頭間臨港道路の整備 ②那覇港と背後圏、那覇空港を円滑に繋ぐ陸上輸送網の整備 ③那覇空港との連携強化のための港内海上輸送ネットワークの検討 ④中城湾港との連携を強化するための両港間の陸上・海上輸送ネットワークの形成	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○
基本戦略2 空港との連携や物流・交流・商流の相乗効果による臨空・臨港型産業の集積及び創貨	(1)流通加工等の付加価値の高い臨空・臨港型産業の集積促進	①那覇港総合物流センターの拡充をはじめとする、流通加工やコールドチェーンに対応した物流施設等の臨空・臨港型産業の集積促進に必要な用地の確保及び企業誘致 ②空港と港湾が連携したEコマース等の新たな物流ニーズへの対応 ③国内外航路の接続や保税状態での流通加工及び輸出入・移出入等を効率的に行うための、外内貿ふ頭と背後の物流施設等の円滑な接続が可能となる施設配置	○ ○ ○	○
	(2)県内事業者の海外展開や輸出拡大を支える物流環境の整備等	①県産の農水産品輸出拡大のため、ふ頭用地におけるリーファー電源の拡充 ②県産品の海上小口混載輸送による輸出促進 ③生産拠点の形成を図る中城湾港との機能分担・有機的連携による創貨・集荷促進 ④クルーズ船寄港に合わせた船内飲食への県産品提供、クルーズターミナルや港湾緑地等における農水産品や工芸品等の県産品等の販売・宅配・データ収集を行うイベントの実施 ⑤ビジネス交流拠点の形成に向けて、県産品の販路拡大や全国特産品の流通拠点化のプラットフォーム構築を目指す商談機会の創出における海上輸送に関する協力・連携 ⑥県外・国外出荷のノウハウが不足する個別事業者に対する物流専門家による支援、国際物流拠点の形成に向けた人材の確保・育成における海上輸送に関する協力・連携	○ ○ ○ ○ ○ ○	○

注：表中の短中期は概ね15年以内を目標に、長期は概ね30年以内を目標に取り組む案である。

■ 将来像 I 〈物流・産業〉イメージ図

● 国内外海上輸送網や那覇港物流センター等の一体的利用、那覇空港とのシーアンドエア等、多様な輸送サービスの構築

那覇空港と連携強化のための港内海上輸送ネットワークの検討



出典：横浜市HP



トランスファークレーン等による港湾機能の高度化



出典：博多港ふ頭(株)HP

リーファー電源の増設



写真：那覇港国際コンテナターミナル内



● 那覇港総合物流センターの拡充等、流通加工等の物流産業の集積



出典：(株)那覇港総合物流センターHP

● 那覇港と背後圏、那覇空港を円滑に繋ぐ陸上輸送網の整備



若狭町線の完成予想図

出典：那覇港湾・空港整備事務所HP

- ◆新港ふ頭内の点在したスペースへの非効率な持ち出し輸送が生じている。
- ◆貨物車両が路上に待機及び船内に貨物を長時間存置している(出港のための航海の準備が出来ない)。
- ◆保管用地も足りなくなり、貨物の搬出時間を計画的に行えず、周辺道路の渋滞時間を避ける運用が出来ない。

-  : RORO船の利用
-  : 一般貨物船の利用
-  : 海保巡視船・タグボート等の
貨物積卸しのない船の利用
-  : 荷別用地及び保管用地(野積場)
-  : 臨港道路

※あくまでイメージであり、配置・規模は調整中

コンテナターミナル
第2クルーズ
バス
（貨物量増加
への対応）
海保巡視船

Journal Pre-proof

28

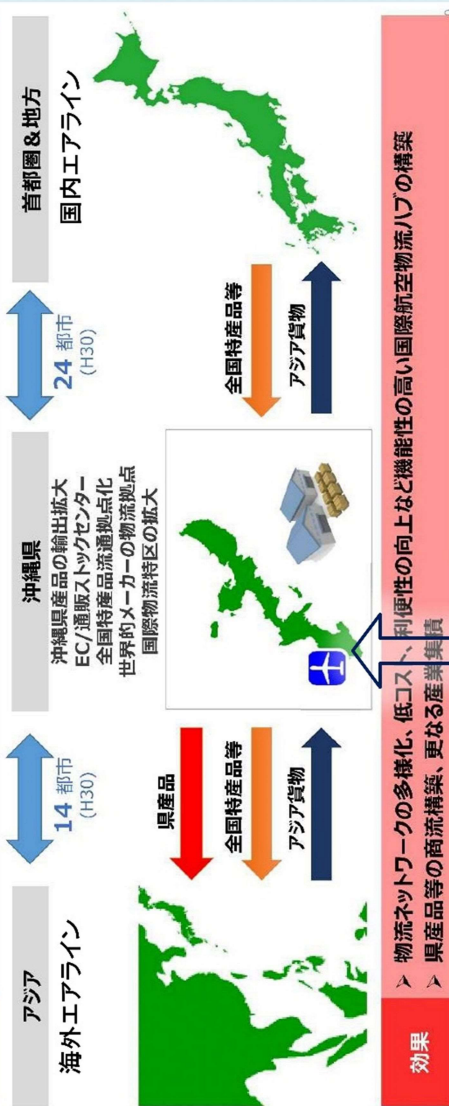
後編再

【那覇空港の物流戦略】

沖縄国際物流ハブの新モデル

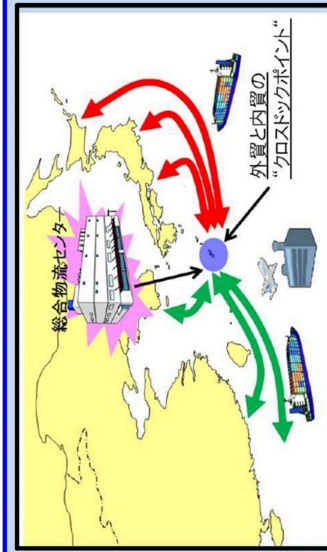


- 対応策**
- ＞ 貨物便に加え、ペリー便（旅客機による貨物輸送）を活用した物流ネットワークの構築
 - ＞ 引き続き伸張するアジアのダイナミズムの取り込み
 - ＞ Eコマース等の新たな物流ニーズへの対応



【シー・アンド・エア】

【国内外航路の接続】



■ 鹿児島県「SHIP&AIR」での活用事例

鹿児島県では、鹿児島県産品の輸出拡大に向けた取組として、沖縄国際物流ハブを活用した海上輸送と航空輸送による新たな輸送スキームを、平成29年12月に構築しました。鹿児島県から沖縄県への輸送距離が短いという地理的優位性を活かした海上輸送ネットワークと那覇空港を基点としたアジア圏への航空輸送ネットワークを組み合わせたことにより、リードタイムの短縮や輸送コストの削減を図り、スピーディーかつリーズナブルな輸送体系を実現しています。

この新たな輸送スキームの活用により、畜産物、水産物、農産物等の鹿児島県産品の輸出拡大に取り組んでいます。

○「SHIP&AIR」輸送イメージ



出典：沖縄国際物流ハブ/県商工労働部

将来像Ⅱ <交流・賑わい> 世界と沖縄、琉球の歴史を繋ぎ、観光の高付加価値化に導く“みなと”				
基本戦略	主要施策	取組内容の例	短中期	長期
基本戦略 3 多様なクルーズを 迎え入れ、沖縄の 魅力を発信する 快適な玄関口の 形成	(1)国際クルーズ拠点の形成	①クルーズ船の大型化への対応、複数のクルーズ船専用岸壁の確保 ②クルーズ船の拠点港化に向けたポートセールス ③官民連携によるクルーズターミナルの整備 ④クルーズターミナル及び周辺の利便性・快適性向上 ⑤クルーズターミナルにおける離島や県内各地の魅力を発信 ⑥クルーズ船寄港に合わせた船内飲食への県産品提供、クルーズターミナルや港湾緑地等における農水産品や工芸品等の県産品等の販売・宅配・データ収集を行うイベントの実施（再掲）	○ ○ ○ ○ ○ ○	○
	(2)観光の高付加価値化に資するフライアンドクルーズの誘致や大型クルーザー等の受入環境の整備	①フライアンドクルーズやラグジュアリー船、エクスペディション船、大型クルーザー等の多様なクルーズの誘致に向けたポートセールスや、沖縄県全体の持続可能なクルーズ振興に向けた港湾管理者間や関係機関との連携の推進 ②那覇クルーズターミナル（若狭）と宿泊施設が立地する背後市街地へのプロムナードの快適性向上 ③那覇空港や那覇クルーズターミナル（若狭）と併設した周辺離島等への旅客船バースの整備検討 ④大型クルーザー等に対応したマリーナの整備 ⑤マリーナ及び周辺の利便性・快適性向上 ⑥クラブハウス等における離島や県内各地の魅力を発信 ⑦奄美地域・沖縄島北部との人流促進や周辺離島とのアイランドホッピング等に対応した旅客船の受入環境及び円滑な利用環境（予約システム等）の確保等、広域観光の振興に向けた民間企業等との連携強化	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○
	(3)観光二次交通の利便性向上	①都市部と第 2 クルーズバースを繋ぐ周辺道路に関するハード・ソフト両面の渋滞対策の検討 ②観光拠点と港湾・空港を自動運行する新たなモビリティの活用への対応や ICT 技術を活用したシームレスな乗り継ぎ環境確保、レンタカー貸渡拠点の確保等の推進 ③第 2 クルーズバース旅客に対するバース周辺施設（卸売市場等）への滞在促進 ④シェアサイクル等の多様な移動手段の利用促進による渋滞緩和 ⑤公共交通網の拡充に関する関係機関との検討	○ ○ ○ ○ ○	○
基本戦略 4 万国津梁のロマンを感じる、国内外の人・物・文化等の交流を生むウォーターフロント空間の形成	(1)基地跡地開発や周辺離島との連携等を活かした多彩で高品質な交流・賑わい拠点の創出	①浦添ふ頭地区における、浦添の自然環境を活かすとともに、牧港補給地区跡地との一体的利用を想定した観光・ビジネス拠点の形成（大型クルーザー等に対応したマリーナ、ビーチ等、ラグジュアリーホテル等用地） ②那覇ふ頭地区の那覇港の歴史等を活かし、那覇港湾施設跡地計画の動向等と連携した交流・賑わい空間への再開発の検討（那覇港管理組合庁舎の建替移転の検討、貨客船ターミナルの利便性・快適性の向上を含む） ③泊ふ頭からの危険物取扱移転に合わせた、離島の魅力発信を含む交流・賑わい空間への再開発 ④新港ふ頭小型船溜まり周辺の港・船の景観等を活かした交流・賑わい空間への再開発	○ ○ ○ ○	○ ○
	(2)地域の歴史・文化等を活かしたウォーターフロント空間の創出や周遊性向上等による、地域のブランド価値向上と県民・観光客の満足度向上・再来訪促進	①「みなとまちづくりマスタープラン」の推進 ②三重城小型船溜まり周辺の臨港道路用地等の活用による賑わい創出 ③散策して楽しいウォーターフロント空間の面的な展開に向けた、周辺地域における那覇市・浦添市の街づくりや民間企業の取組等との連携強化（周辺地域の公園・街路等と連携した良好な景観創出、文化・スポーツ等のイベントとの連携、コミュニケーションツール等を活用した案内等） ④みなとまちづくりの拠点を繋ぐ水際線のプロムナードの整備 ⑤水辺空間を繋ぐ港内海上交通ネットワークの検討	○ ○ ○ ○ ○	○ ○

- 1
- 【参考】 フライ&クルーズの誘致、大型クルーザー等の誘致で期待される効果
- 2

クルーズ乗船

那覇クルーズターミナル

ホテル等

ホテル等

ホテル等

- フライ&クルーズ(クルーズツアーと発着港までの飛行機での移動を組み合わせた旅行形態)は、クルーズ乗船前後に背後地域での宿泊を伴う可能性が高い。
- このため、背後地域での観光消費額の向上が期待される。
- ポートセールスとともに、クルーズ岸壁と宿泊施設が立地する背後市街地を繋ぐプロムナード等の快適性向上に取り組む。

- 沖縄圏域各地に、大型クルーザーが寄港しており、浦添ふ頭へ、浦添離島にも寄港している。)
- 特にスーパーヨット(外国人富裕層などが個人所有する全長80フィート以上(24m以上)の大型クルーザー)は、滞在期間中の消費が多い傾向にあり、背後市街地において高い経済効果が期待される。
- また、船舶メンテナンス等、造船所等における新規需要の獲得も期待される。

那覇港

4隻

中城湾港

12隻

平良港

2隻

石垣港

9隻

出典: 沖縄総合事務局とりまとめ

注意: 集計期間は2016年～2021年8月まで

写真: 与那原マリーナHP

出典: 第1回中城湾港長期構想検討委員会資料より

来訪年

全長

滞在期間

国内支出実績

2013

113.14m

17日

¥27,500,000

2014

26.26m

10日

¥5,700,000

2015

40.22m

10日

¥15,230,000

2016

44.94m

10日

¥17,525,000

2017

54.45m

3日

¥3,428,360

2018

91.50m

30日

¥45,000,000

2019

27.00m

10日

¥2,500,000

2020

54.00m

3日

¥12,000,000

2021

54.00m

22日

¥25,000,000

＜国内での主な支出項目＞

・地元名産品の購入

・ゲストやクルーの食料調達

・旅館、ホテルの宿泊

・観光

・給油

・港湾使用料、水道・電気料

・船、船用品のメンテナンス

・空港、ビジネスジェットの活用

出典: 第1回中城湾港長期構想検討委員会資料より

【スーパーヨットの経済効果の事例(県外含む)】

那覇県におけるスーパーヨット寄港実績】

32

【参考】 みなとまちづくりから背後地域への波及効果イメージ（那覇市・浦添市との連携）



【参考】 クルーズ船への地元食材の提供事例）

■ 主な県産品やイベントの船内イベントの様子



ゴーヤー



■ クルーズ船への販売実績（2018年4月～2019年3月）

食材	数量
おきなわ和牛	9トン
あぐー豚肉	3.2トン
黒糖	160ケース
青果物	7トン
加工品 （飲料・菓子類）	3,000ケース

■ 農産畜産物の海外向け販売額（クルーズ船内での消費を含む）
（2018年4月～2018年10月末）

食材	販売額
畜産物	4,438万円
加工品	681万円
青果品	401万円
販売額	5,520万円

※上下表：沖縄タイムス、琉球新報にて報道（2018年11月20日）より

出典：「令和3年度 港湾計画基礎コース」研修資料（国土交通省 総合国土技術政策総合研究所）より那覇港管理組合作成
注意：上記資料等はJAおきなわに関するものである。

将来像Ⅲ <安全・安心> 沖縄の経済・生活の強靱化を支える“みなと”				
基本戦略	主要施策	取組内容の例	短中期	長期
基本戦略 5 平時及び災害時等の安全かつ安定的な港湾利用環境の確保	(1)防災・減災対策の推進	①地震・津波・高潮等の災害時の緊急物資輸送等の機能を確保する耐震強化岸壁等の整備（新規 RORO 船岸壁等） ②臨港道路の液状化対策や橋梁の耐震補強等、防波堤の粘り強い化等、港湾施設・海岸保全施設等の防災機能強化 ③防災計画に基づくハザードマップの整備・更新、避難機能を備えた施設の整備、避難訓練の実施 ④関係企業等と連携した港湾 BCP に基づく継続的な訓練の実施・見直し ⑤油流出事故等発生時の官民連携した早期対応体制の確保 ⑥大規模災害時等の廃棄物処理にも対応できる海面最終処分場の確保	○ ○ ○ ○ ○ ○	○
	(2)物流と人流の分離	①都市部と第 2 クルーズバースを繋ぐ周辺道路に関するハード・ソフト両面の渋滞対策の検討（再掲） ②新港ふ頭・浦添ふ頭内の臨港道路の再配置 ③新港ふ頭と浦添ふ頭の物流空間の一体的利用のためのふ頭間臨港道路の整備（再掲）	○ ○	○
	(3)離島地域の定住環境を支える離島航路の安定運航の維持	①離島航路に係るふ頭の荷捌き地の拡張 ②離島航路に係るふ頭の物流・人流の動線分離 ③離島航路に係るふ頭の旅客の利便性・快適性の向上 ④離島航路ターミナル等における離島の魅力の発信	○ ○ ○ ○	○
	(4)安全・安心な港湾利用を支える港湾施設の管理・運営	①港湾施設・海岸保全施設等の戦略的な維持管理、ふ頭再編による老朽化施設の廃止・利用転換等のストックマネジメントの推進 ②港湾の水際対策（SOLAS、CIQ、各種感染症、特定外来生物） ③港内の船舶航行状況に応じたボートラジオの導入の検討 ④官民が連携した放置艇・放置車両等の撤去・防止、路上駐車解消 ⑤利用船舶の需要増加や大型化等による狭隘化に対応する小型船溜まりの拡張 ⑥立体駐車場の確保及び適切な利用 ⑦港湾の開発・運営等の安定的実施に必要な、作業船やタグボート等の係留環境整備 ⑧物流空間への一般車両等の立入規制	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	○
	(5)領海保全の支援	①領海保全活動の安定的実施に必要な、巡視船の係留環境の確保	○	

1 注：表中の短中期は概ね 15 年以内を目標に、長期は概ね 30 年以内を目標に取り組む案である。

■将来像Ⅲ〈安全・安心〉イメージ図

- 災害時の緊急物資輸送等の機能を確保する耐震強化岸壁等の整備(新規RORO船岸壁等)
- 防災計画に基づくハザードマップの整備・更新、避難機能を備えた施設の整備、避難訓練の実施



- 新港ふ頭・浦添ふ頭内の臨港道路の再配置による物流と人流の分離



- 主要臨港道路における渋滞対策の実施



- 荷捌き地の拡張、旅客の利便性・快適性の向上等、離島航路の安定運航の維持



- 官民が連携した放置艇・放置車両等の撤去・防止、路上駐車車の解消
- 港湾の開発・運営等の安定的実施に必要な、作業船やタグボート等の係留環境整備



将来像Ⅳ＜持続可能な開発＞ 持続可能な発展を実現する“みなと”				
基本戦略	主要施策	取組内容の例	短中期	長期
基本戦略 6 経済活動と豊かな県民生活、自然環境が共生する良好な港湾環境の創出	(1)自然環境の保全、再生、創出	①「自然的環境を保全する区域」の設定、海洋教育等への活用 ②自然環境・景観に配慮した港湾形状、構造・工法の導入 ③港湾工事に伴う、防波堤背後等へのサンゴの移植 ④護岸等の緩傾斜化・親水化、緑地の整備等による良好な環境の創出、みなとへのパブリックアクセスの向上 ⑤住民参加型のみなとまちの維持管理体制の構築	○ ○ ○ ○ ○	
	(2)新エネルギーの活用及び港湾活動の脱炭素化の推進(カーボンニュートラルポート(CNP)の形成)	①中城湾港との機能分担・連携による貨物流動の分散、移動距離の最適化 ②「CNP 形成計画」の策定と、当該計画に沿った取組推進による脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化（物流・人流に係る船舶への陸電供給、荷役機械等の FC 化、バイオディーゼル燃料等の供給環境確保等） ③水素等の新エネルギー利用について、東海岸等の県内エネルギー拠点の取組と連携し、新港ふ頭危険物取扱施設用地等で対応 ④民間企業における新たな技術開発の実証等との連携や、那覇港の取組成果の県内他港への展開への協力	○ ○ ○ ○	○ ○
	(3)循環型社会の構築を支える港湾環境整備	①那覇港の流通機能を活かした、リサイクルポートである中城湾港との機能分担・有機的連携による再利用商品等の創貨促進 ②中城湾港との連携を強化するための両港間の陸上・海上輸送ネットワークの形成（再掲） ③廃棄物の適正な管理・処理を行うための海面最終処分場の確保	○ ○ ○	○ ○ ○
	(4)港湾における豊かな労働・生活環境の創出	①「みなとまちづくりマスタープラン」の推進（再掲） ②港湾労働者、地域住民等に配慮した緑地、広場、休憩所等の確保 ③上屋再編に合わせた事務所・店舗等を併設した複合施設化の整備検討 ④AI や IoT 等の ICT を活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化・強靱化を図る「沖縄型スマートポート」の形成（再掲）	○ ○ ○ ○	○ ○
	(5)港湾の持続可能な開発・利用・保全を行う体制確保	①民間活力の導入による持続可能な管理運営体制の確保 ②産官学の協力による児童・学生等向け的那覇港見学会の開催等による、港湾・海事分野の教育及び人材育成・確保の推進 ③賑わい空間やクルーズ寄港時以外におけるクルーズターミナル等を活用した、那覇港のみなとまちづくりや、将来ビジョン等に係る学習や議論の場の創出	○ ○ ○	
基本戦略 7 人材と技術を育成する実証フィールドとしての港湾空間の活用	(1)研究開発成果や革新技術を試す実証フィールドとしての港湾空間の活用	①物流センターや新規コンテナ・RORO ターミナル、マリーナ、港湾空域（水域）等の一部空間を、高専・大学・スタートアップ企業等による技術開発の実証フィールドとして利用提供 ②実証成果の「沖縄型スマートポート」形成に係る取組への還元 ③賑わい空間やクルーズ寄港時以外におけるクルーズターミナル等を活用した、異文化理解・国際理解の促進に係るイベントや、沖縄の歴史・文化の学習の場等への空間提供 ④クルーズ寄港時の学生等によるおもてなし活動を通じた国際交流及び国際理解教育の推進	○ ○ ○ ○	○ ○

1 注：表中の短中期は概ね 15 年以内を目標に、長期は概ね 30 年以内を目標に取り組む案である。

■将来像Ⅳ〈持続可能な開発〉イメージ図

●AIやIoT等のICTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化・強靱化を図る
「沖縄型スマートポート」の形成



参考：港湾の中長期政策「PORT2030」(H30年7月 国土交通省港湾局)

●港湾労働者、地域住民等に配慮した緑地、広場、休憩所等の確保



出典：(公財)名古屋港緑地保全協会HP

●自然環境・景観に配慮した港湾の形状
「自然的環境を保全する区域」の設定、海洋教育等への活用



出典：浦添市HP



- 異文化理解・国際理解の促進に係るイベントや、沖縄の歴史・文化の学習の場等への港湾施設の活用
- 産官学の協力による学生向けの那覇港見学会の開催等による、港湾・海事分野の教育及び人材育成・確保の推進

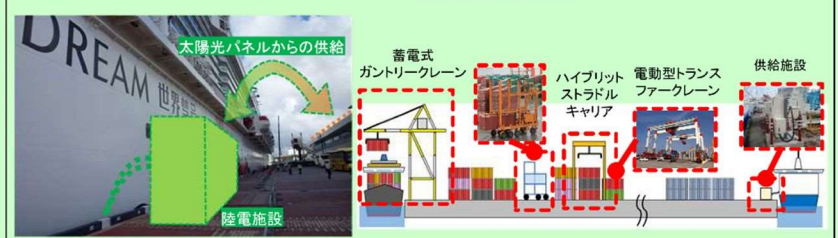


出典：那覇港湾・空港整備事務所HP

- 新エネルギーの活用及び港湾活動の脱炭素化の推進(カーボンニュートラルポートの形成)

※クルーズ船への陸電供給を検討中(泊8号)

※電動化荷役機械等の導入



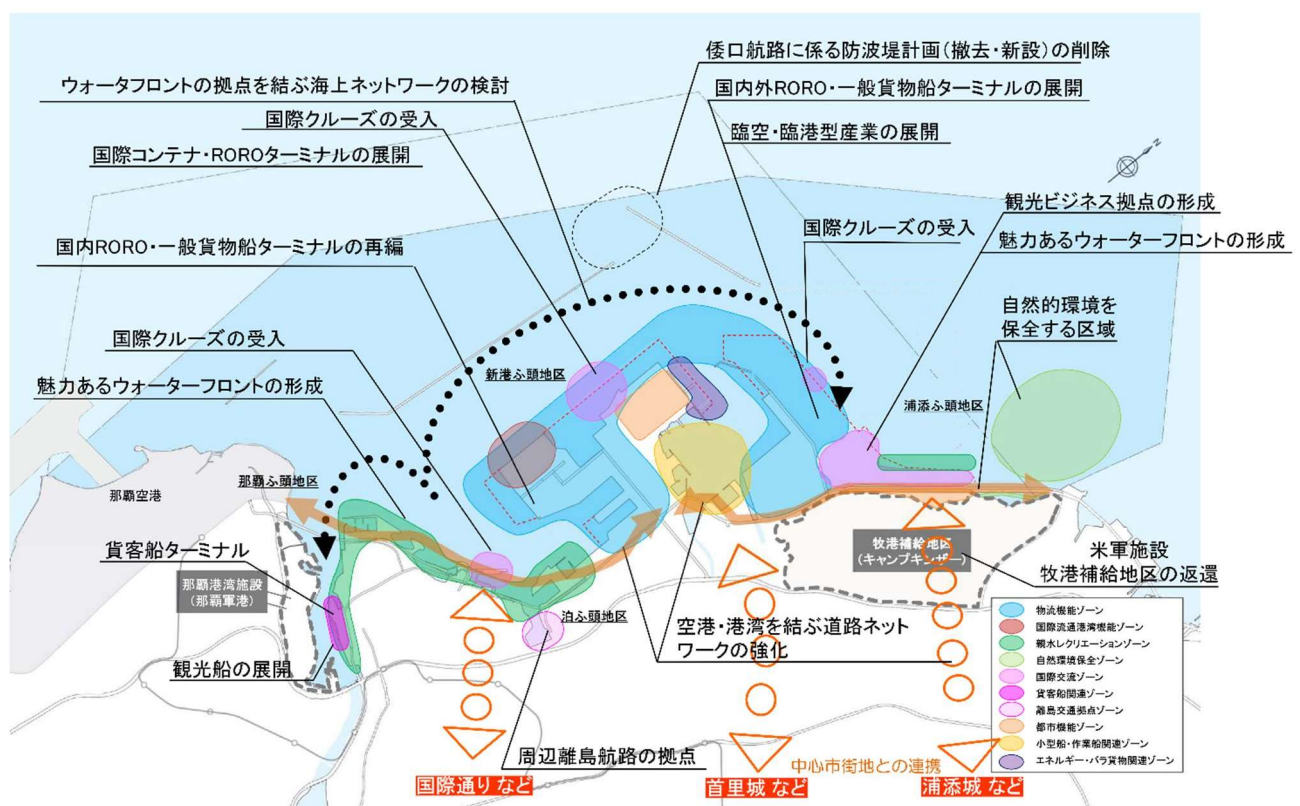
5 施設配置イメージ（案）

那覇港にて展開される主要施策に基づき、各地区における施設配置イメージ(案)を以下のとおり設定した。

(1)港湾空間全体

港湾空間全体の施設配置イメージ（案）は以下のとおりである。

なお、新港ふ頭と浦添ふ頭の間の防波堤について、現行の港湾計画では撤去して新港ふ頭への航路の向きを緩やかにするという計画であったが、事業規模や静穏度確保の観点から、現状の施設は撤去しないこととし、船社や関係機関と協力して操船上の課題があるかを再検討していく。



※那覇港湾施設跡地については、港湾施設（係留施設等）としての活用も考えられることから、国、県及び那覇市で検討される利用計画の動向を踏まえ、その位置付けの可能性について検討していきたいと考えている。

※牧港補給地区跡地については、国、県及び浦添市で検討される利用計画の動向を踏まえ、港湾管理者として連携していきたいと考えている。

※令和3年5月19日の第27回那覇港湾施設移設に関する協議会において、代替施設と「浦添ふ頭地区における民港の形状案」との整合を図りつつ移設を進めるべく、防衛省において、国土交通省の協力を得ながら、代替施設を北側に位置付ける形で技術的な検討を加速化させ、米側との間で代替施設の形状案の具体化を図ることを確認している。

(2)那覇ふ頭地区

那覇ふ頭地区の施設配置イメージ（案）は以下のとおりである。

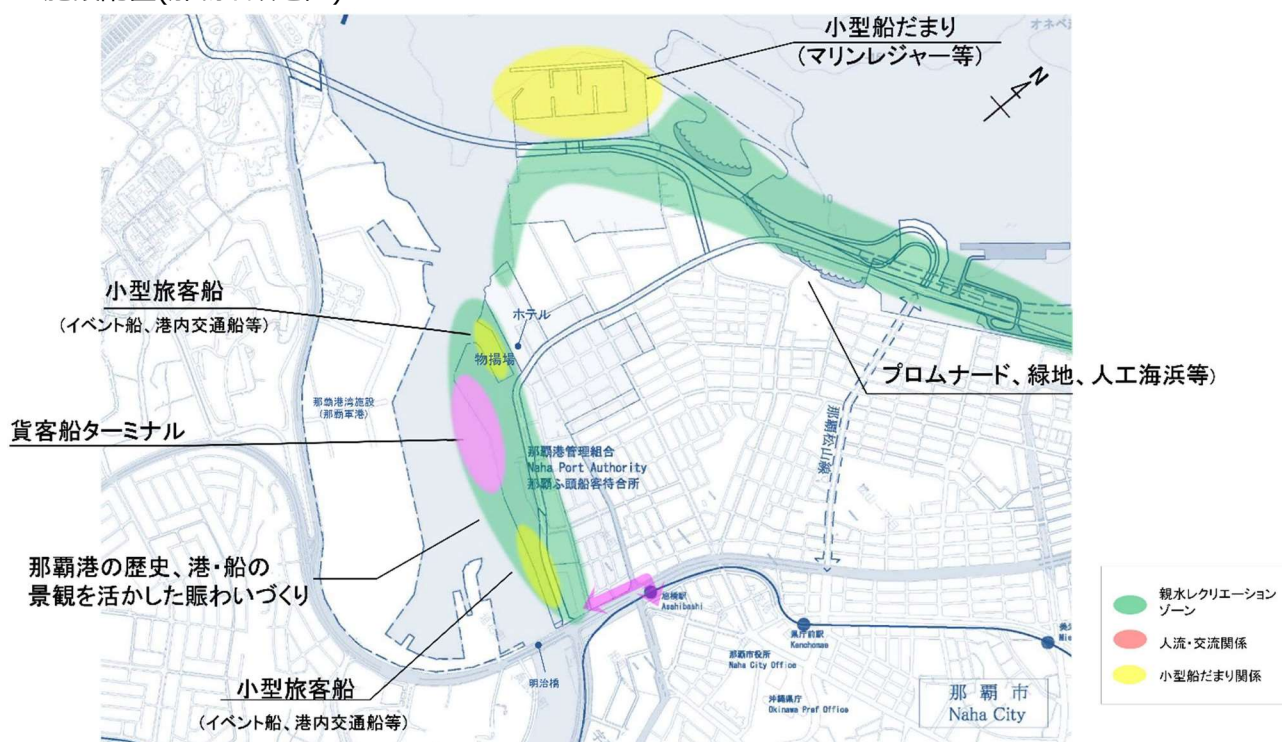
貨客船ターミナルを引き続き配置する。

明治橋前とホテル前にある物揚場において、イベント船や港内交通船等の利用を図る。

中継貿易で栄えた舞台となった那覇港の歴史や港・船の景観を活かして、人が集まれる空間作りを行う。

那覇ふ頭の沖側の三重城小型船だまりから泊ふ頭に至る水際線を、引き続きプロムナードや港湾緑地等の親水空間とする。

■施設配置(那覇ふ頭地区)



(3)泊ふ頭地区

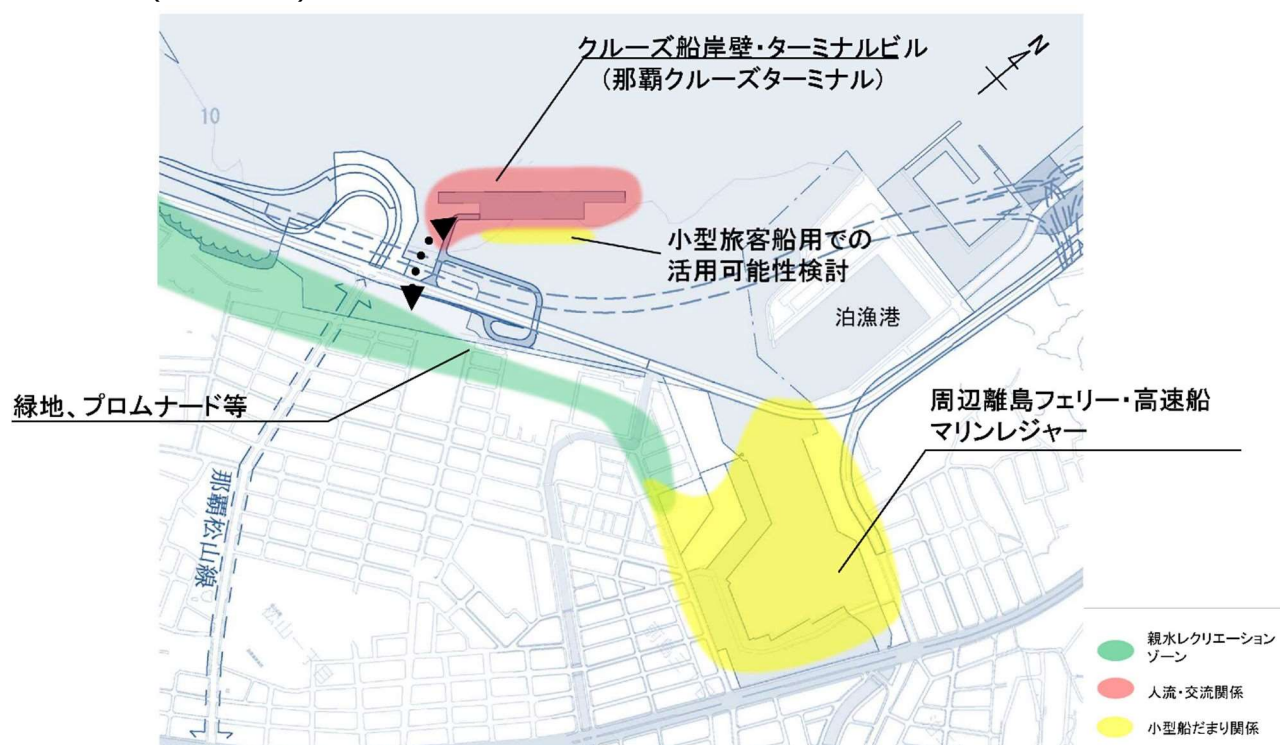
泊ふ頭地区の施設配置イメージ（案）は以下のとおりである。

既設の那覇クルーズターミナルと背後の港湾緑地を一体的に活用できるよう、クルーズ寄港時のイベント等に取り組む。

クルーズターミナルの裏側に栈橋を増設する等、小型旅客船の係留利用可能性を検討していく。

離島航路の拠点は、引き続き現状の泊ふ頭に配置する。

■施設配置(泊ふ頭地区)



(4)新港ふ頭地区

新港ふ頭地区の施設配置イメージ（案）は以下のとおりである。

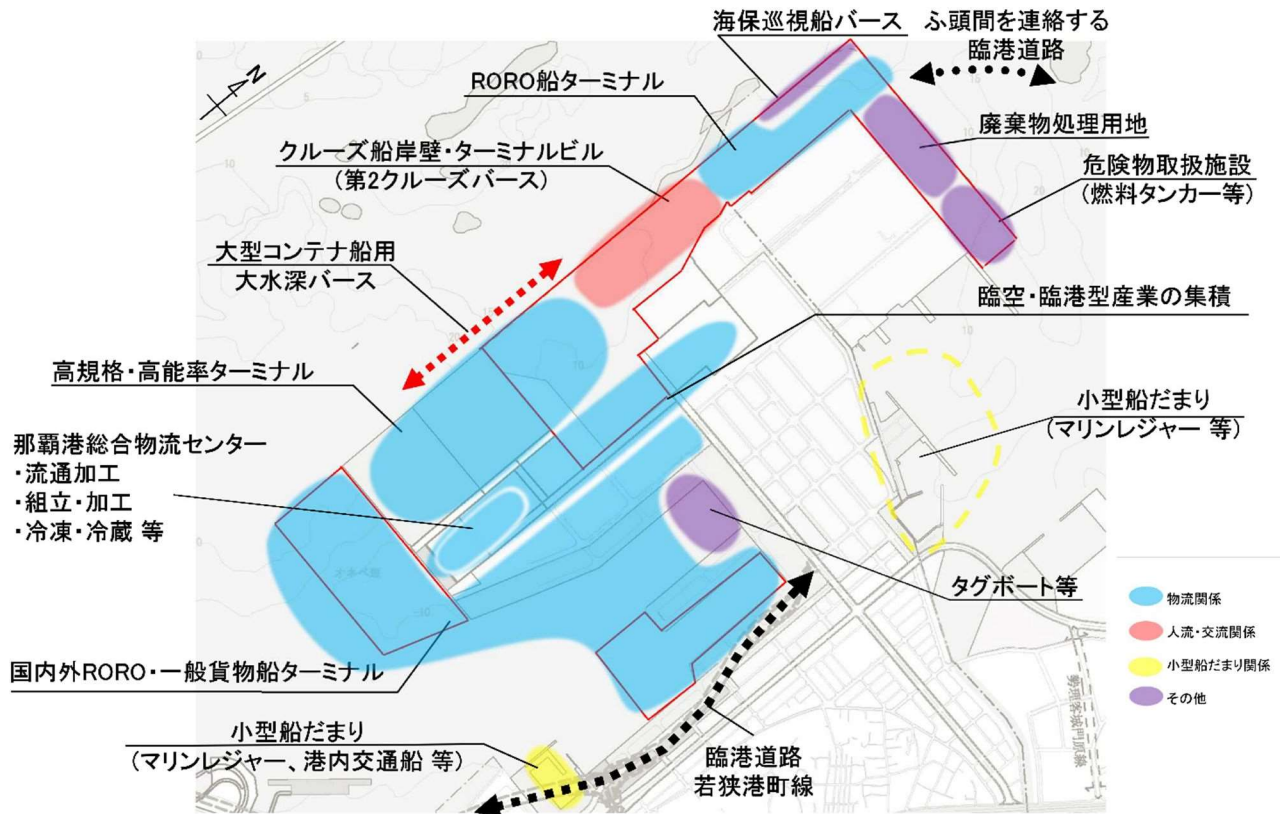
地区の南西側に「高規格・高能率ターミナル」(コンテナターミナル)を 3 バース配置し、北側 2 バースを大水深バースとする。また、同南側 1 バース分は一部 RORO 船の利用も想定する。

地区中央部から南側にかけて、国内外 RORO・一般貨物船ターミナルとして、現在の狭隘化を解消できるよう拡張・再編を図る。また、これらのターミナルに挟まれる位置に総合物流センター(既設 1 棟・計画 2 棟)を配置する。

地区の西側に整備中の第 2 クルーズバース、同北西側の部分は海保巡視船用バースを配置し、その間は RORO 船ターミナルとして位置づける。

また、地区北側に、現在泊ふ頭に立地している危険物取扱施設の移設箇所を配置する。

■施設配置(新港ふ頭地区)



(5)浦添ふ頭地区

浦添ふ頭地区の施設配置イメージ（案）は以下のとおりである。

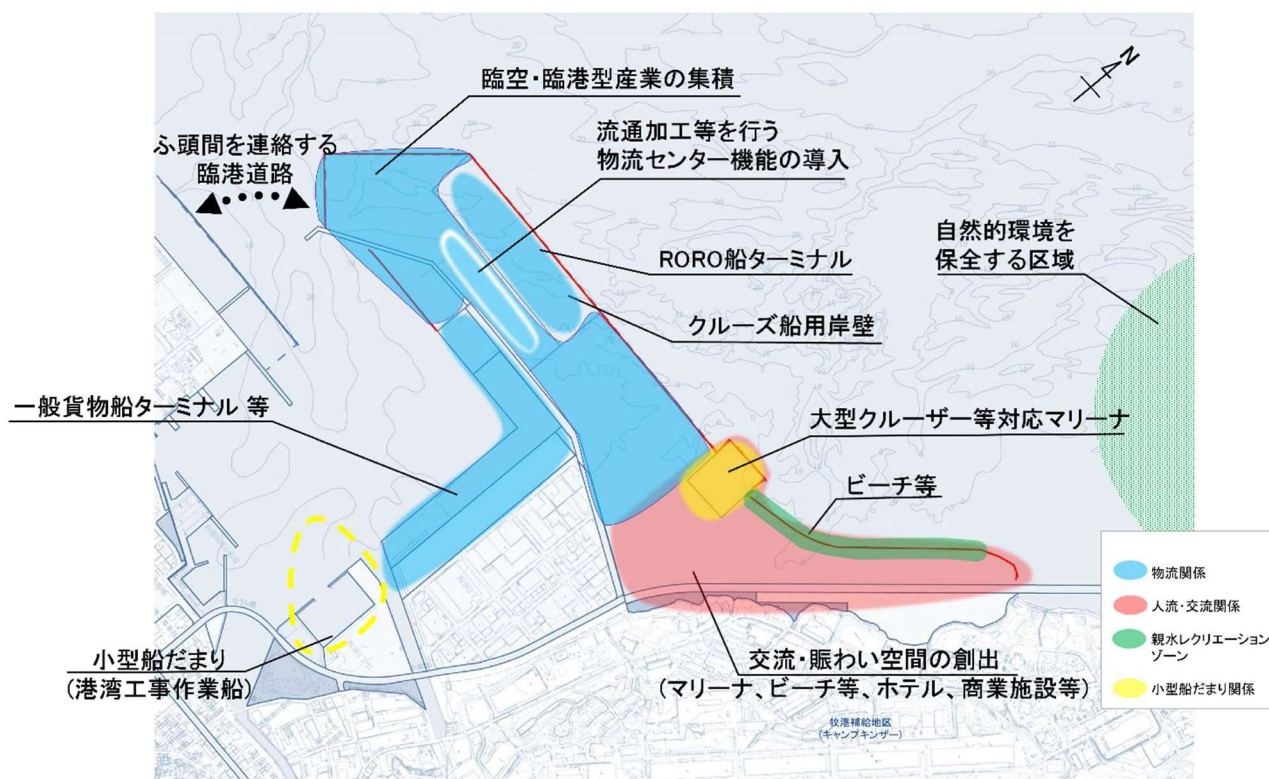
内防波堤より南側部分は、引き続き一般貨物船ターミナルとし、新たに展開する物流空間に、RORO 船ターミナル、クルーズ船用岸壁を配置する。RORO 船ターミナルの背後には物流センターを配置するとともに、新港ふ頭との連絡道路等による両ふ頭の一体的利用を図る。

また、RORO 船ターミナル・物流センターの周辺は、倉庫業等の臨空・臨港型産業の集積を図るための用地を確保する。

交流・賑わい空間としては、大型クルーザー等に対応したマリーナ、ビーチ等を南北に長く設けて、夕日の西方向への視界が開けるように配置する。

北側海域には、引き続き「自然的環境を保全する区域」を設定する。

■施設配置(浦添ふ頭地区)



6 その他の参考資料

那覇港に関連する上位・関連計画

国、県、市町村が定めた那覇港に関連する上位計画等については、以下のとおりである。

1)「港湾の中長期政策『PORT 2030』」

国土交通省港湾局 2018 年(平成 30 年)7 月

2)沖縄の国際物流戦略に関する提言【改訂版】

沖縄国際物流戦略チーム（内閣府 沖縄総合事務局）2017 年(平成 29 年)3 月

3)沖縄 21 世紀ビジョン実施計画

沖縄県 2017 年(平成 29 年)10 月改訂

4)次期沖縄振興計画【新たな振興計画(素案)】

沖縄県 2021 年(令和 3 年)5 月

5)第 5 次沖縄県観光振興基本計画（改訂版）

沖縄県 2017 年(平成 29 年)3 月

6)那覇市都市計画マスタープラン

那覇市 2020 年(令和 2 年)3 月

7)第五次浦添市総合計画

浦添市 2021 年(令和 3 年)3 月

本冊子「那覇港長期構想(案)」に含まれる主要施策や空間利用計画（ゾーニング）、施設配置イメージ等の内容、位置等の情報は、構想として概略的に表現したものです。また、今後の社会経済情勢の変化等により、記載内容に変更が生じる可能性があります。

〈問い合わせ先〉 〒900-0035 沖縄県那覇市通堂町 2-1



那覇港管理組合企画建設部計画建設課

TEL : 098-868-0336 FAX : 098-862-4233

E-mail : public-comment_2021@nahaport.jp