

那 霸 港 長 期 構 想 参考資料

令和4年4月
那霸港港湾管理者

○ 長期構想、港湾計画とは

【長期構想】

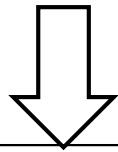
学識者、港湾利用者、行政機関、県民など様々な関係者の意見・要請をもとに、概ね20年～30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間のあり方を構想・ビジョンとしてまとめたもの。

【港湾計画】

港湾の開発、利用及び保全等の方針、港湾施設の規模及び配置等について計画としてまとめたもの。長期構想の道行きとして、10年～15年後に目指す内容を新しい港湾計画にまとめる。

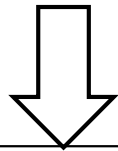
※港湾計画とは、港湾の開発、利用及び保全を行うにあたっての指針となる基本的な計画で、港湾法第3条の3に規定されている法定計画である。
※計画変更にあたっては、地方港湾審議会の審議後、国土交通省に提出。更に交通政策審議会の審議を経る必要がある。

現 那覇港港湾計画（改訂：平成15年3月、改訂以降：一部変更3回、軽易な変更4回）



国際・国内情勢の変化 ⇒ 新たな課題・要請

那覇港長期構想 概ね30年先の視野に立った総合的な港湾空間のあり方について検討



長期構想を道行きとし、10～15年後に目指す内容

次期 那覇港港湾計画 概ね10～15年先を目標年次とした港湾計画について検討



【事業化】

需要の顕在化の状況や緊急性、港湾利用者の意見等を踏まえ、費用対効果分析等を行い、顕在化した需要に対応するために必要となる部分の施設整備の事業化を図る。

○ 那覇港の現状(背後地域)



○ 那覇港の現状(取扱貨物量:全体)

○ 輸出入貨物の推移については、大きな変動はみられない。移出入貨物は、平成27年以降増加傾向である。

○ 取扱量全体の95%以上が公共貨物であり、専用貨物は、石油製品、重油である。

○ 大宗貨物は、輸出は取合せ品、再利用資材、

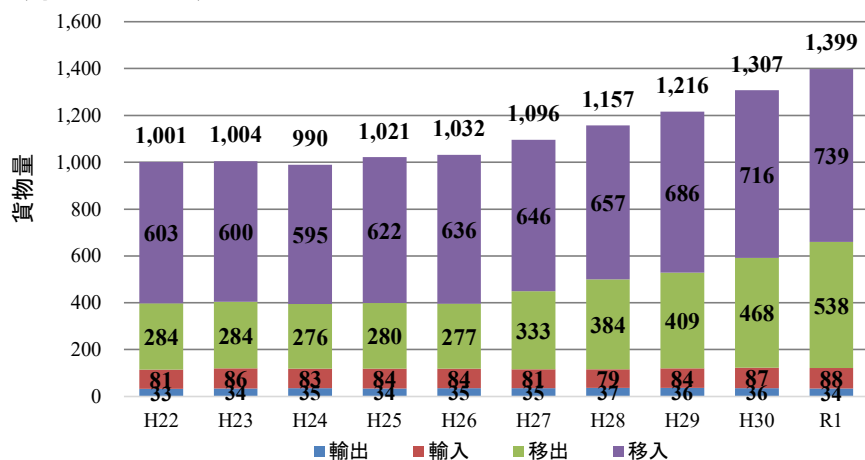
輸入は取合せ品、製造食品、

移出はその他輸送機械、完成自動車、

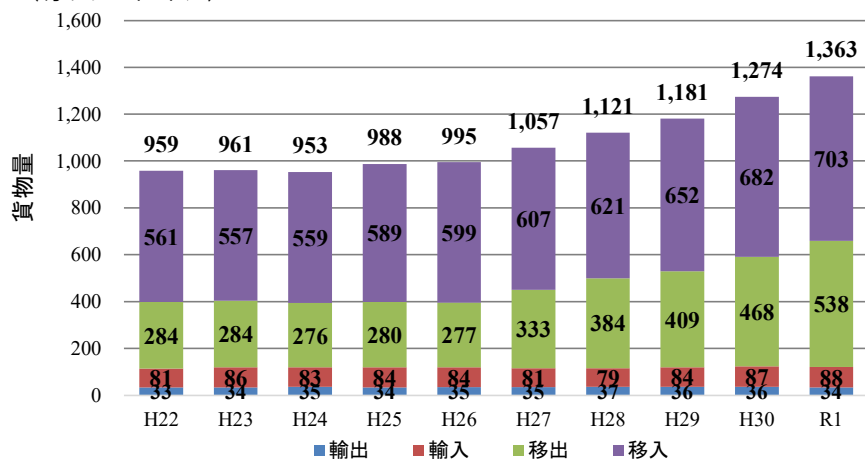
移入は取合せ品、完成自動車である。

■ 那覇港の取扱貨物量の推移

(万フレート・トン) 那覇港の取扱貨物量の推移(公共+専用)

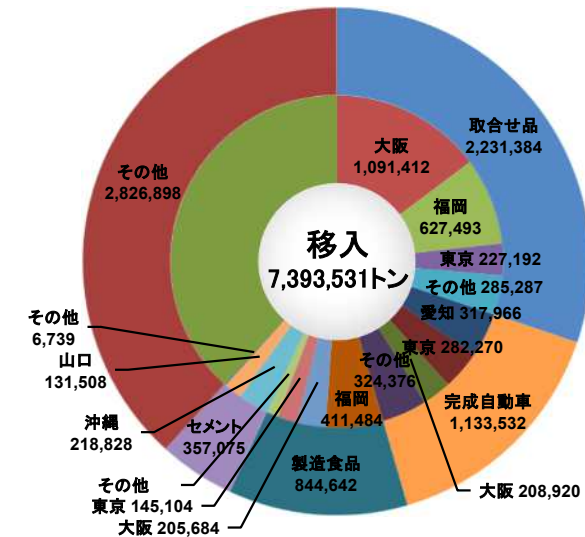
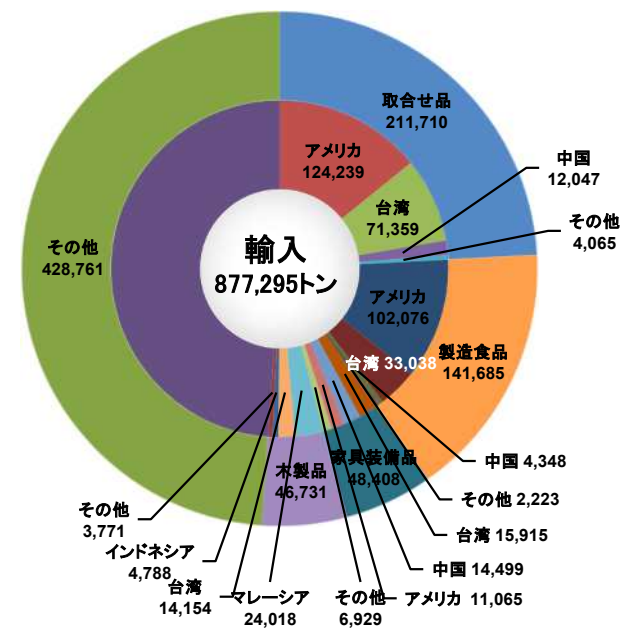
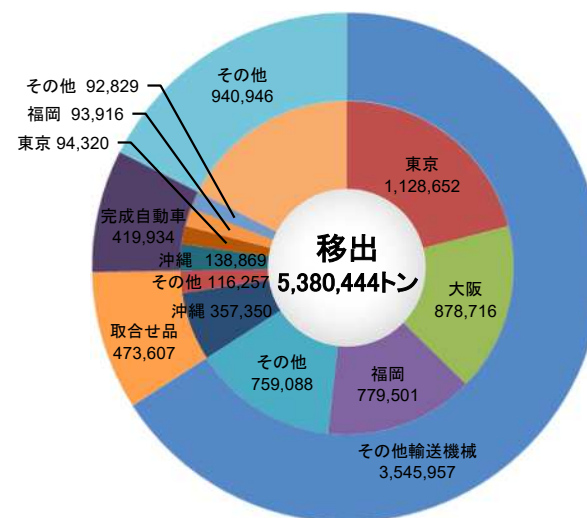
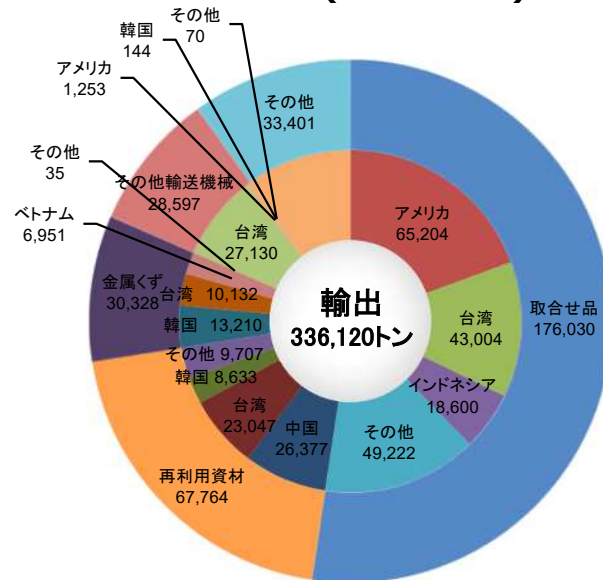


(万フレート・トン) 那覇港の取扱貨物量の推移(公共)



出典: 那覇港の統計 令和元年(2019年)

■ 那覇港取扱貨物(公共+専用)の品目別内訳(令和元年)



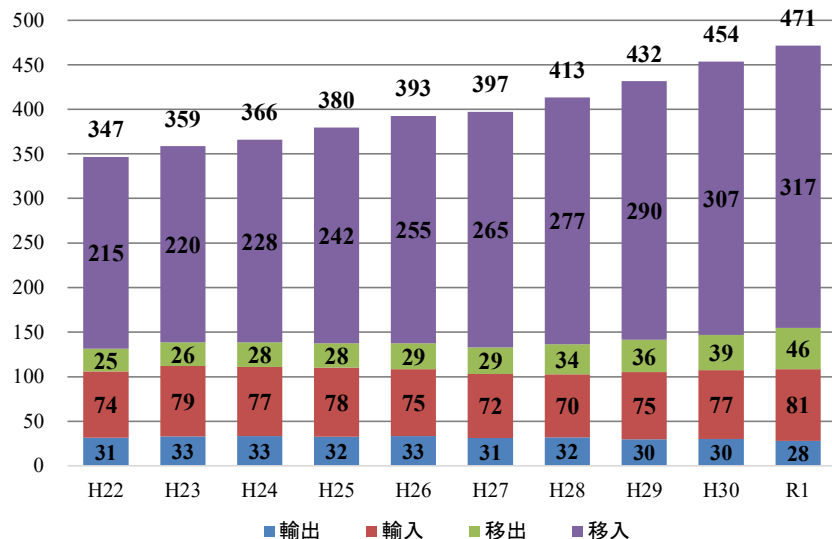
出典: 那覇港の統計 令和元年(2019年)

○ 那覇港の現状(取扱貨物量:コンテナ)

- 輸出入貨物及び移出貨物の推移については、大きな変動はみられない。
- 移入貨物は平成27年以降増加傾向である。
- 大宗貨物は、輸出は取合せ品、再利用資材、輸入、移出、移入は取合せ品、製造食品である。

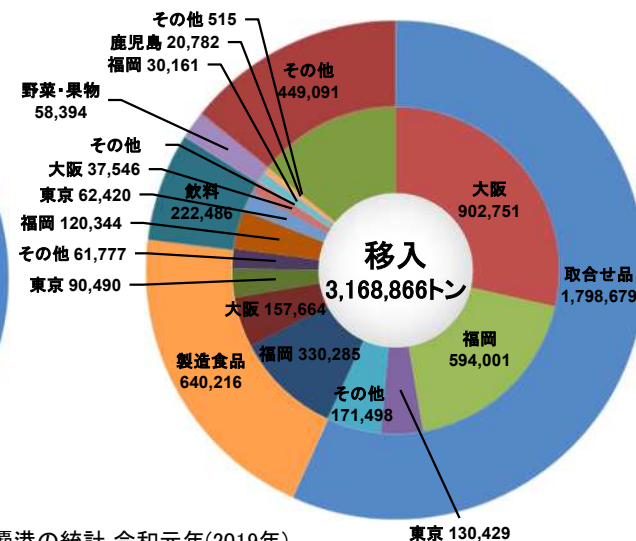
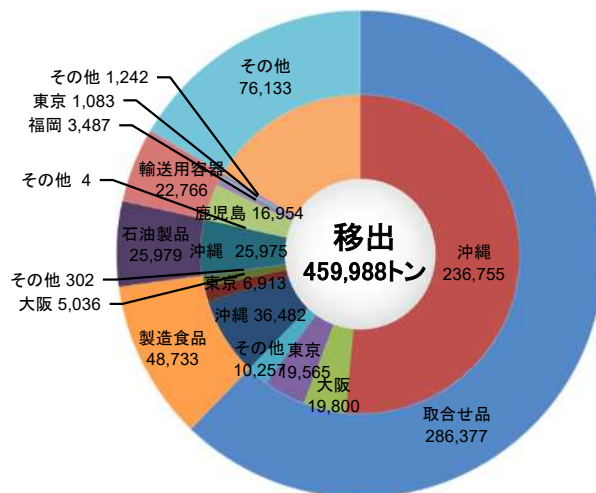
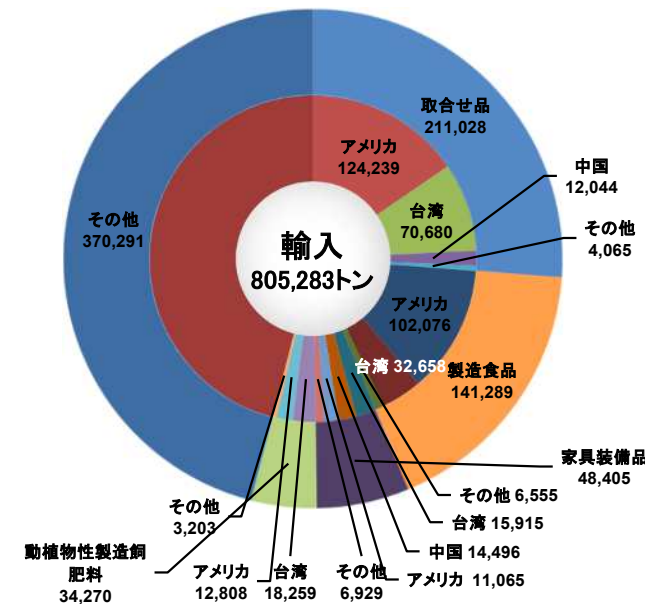
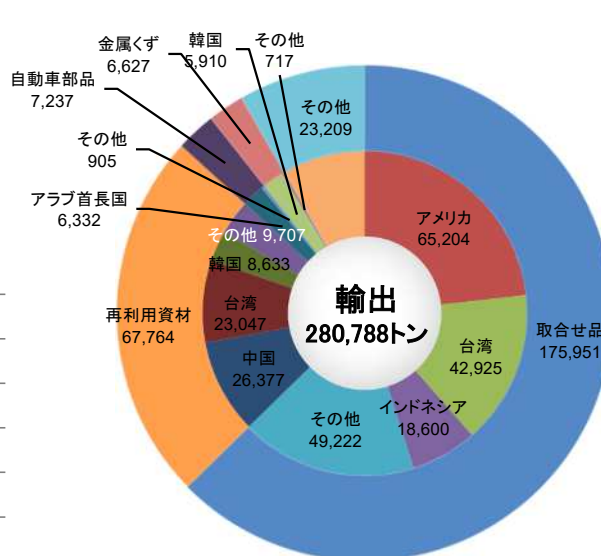
■ 那覇港の取扱貨物量の推移(コンテナ)

(万フレート・トン) 那覇港の取扱貨物量の推移(コンテナ)



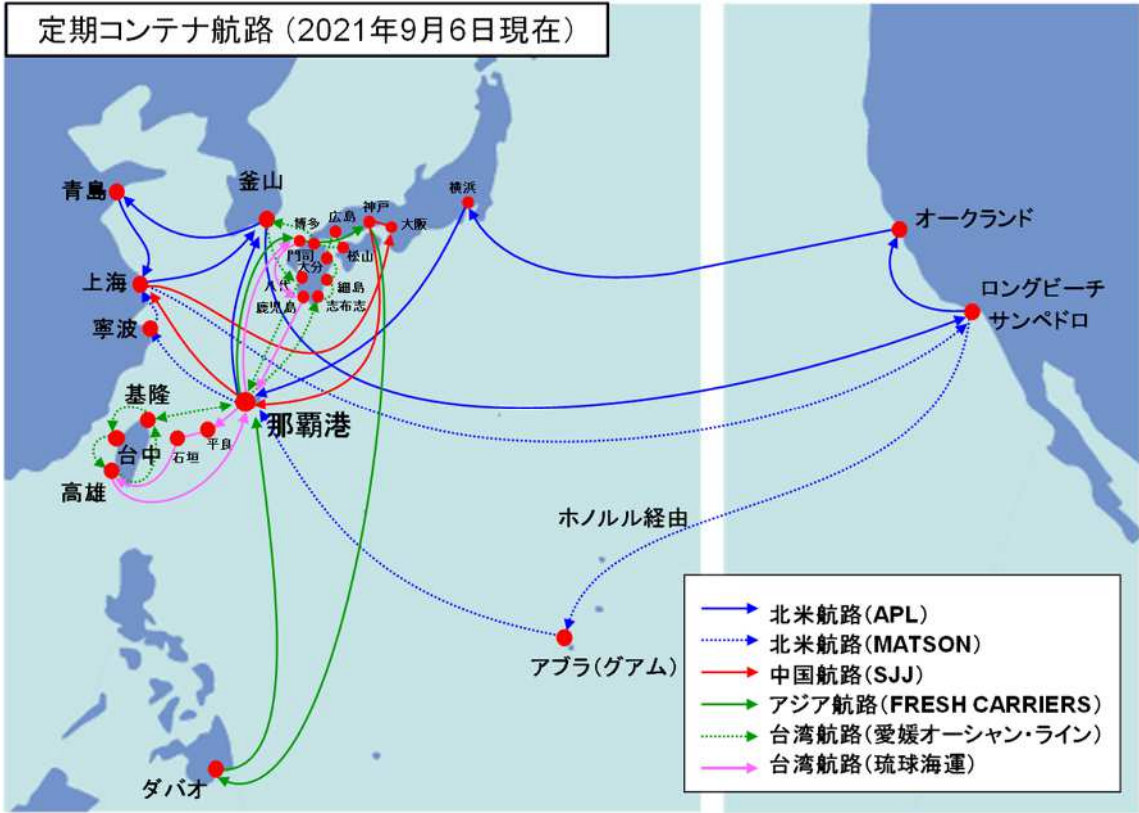
出典: 那覇港の統計 令和元年(2019年)

■ 那覇港取扱貨物(コンテナ)の品目別内訳 (令和元年)



出典: 那覇港の統計 令和元年(2019年)

○ 那覇港の現状(コンテナ 航路網)



■ 那覇港コンテナ船荷役風景

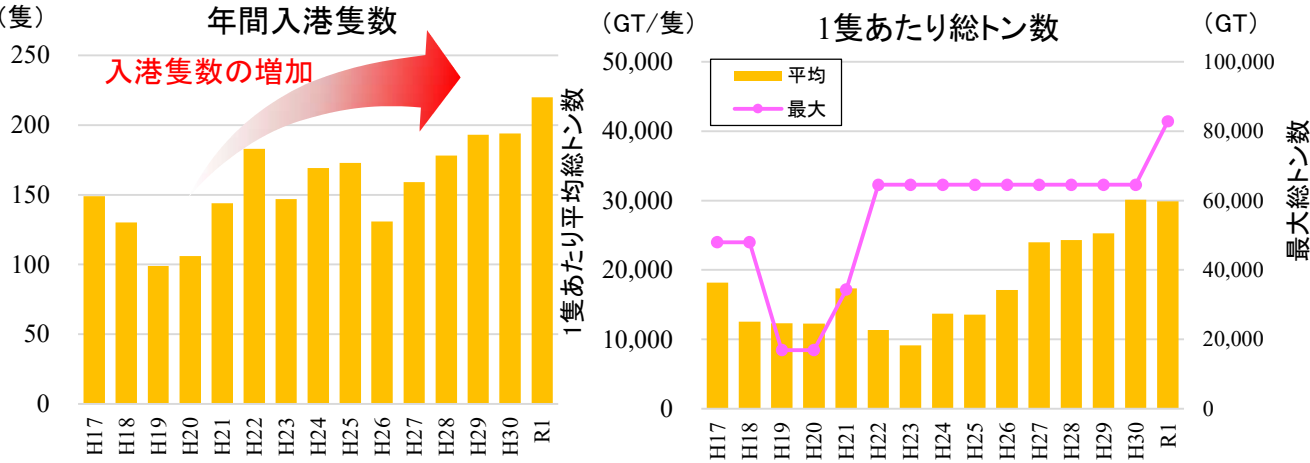


※コンテナ船: 貨物を詰めたコンテナを大量に輸送する船舶。主に岸壁に設置されたクレーンによる(荷揚げや荷下ろし)を行う。

■ コンテナ船の大型化

航路	平成28年				令和3年			
	船名	船社	総トン (GT)	全 長 (m)	船名	船社	総トン (GT)	全 長 (m)
北米	APL SINGAPORE	APL	64,502	276	PRESIDENT CLEVELAND	APL	75,015	300
	APL THAILAND	APL	64,502	276	PRESIDENT KENNEDY	APL	82,794	300
	APL PHILIPPINES	APL	64,502	276	PRESIDENT FD ROOSEVELT	APL	75,752	306
	APL CHINA	APL	64,502	276	PRESIDENT TRUMAN	APL	75,015	300
	APL BELGIUM	APL	65,792	263	PRESIDENT EISENHOWER	APL	82,794	300
	APL KOREA	APL	64,502	276	PRESIDENT WILSON	APL	65,792	277
					MANUKAI	MATOSON	32,575	217
					Manulani	MATOSON	32,575	217
					KAIMANA HILA	MATOSON	48,409	260
					MAUNAWILI	MATOSON	32,575	217
					DANIEL K.INOUE	MATOSON	48,409	260
アジア (台湾ほか)	MYRIAD	愛媛オーシャン・ライン	5,403	115	RESURGENCE	愛媛オーシャン・ライン	9,443	140
	CONFIDENCE	愛媛オーシャン・ライン	5,658	114	REFLECTION	愛媛オーシャン・ライン	9,443	140
	SEA RUBY	MARIANA EXPRESS	15,636	161				
	SEA PEARL	MARIANA EXPRESS	15,636	161				
	KOTA HAPAS	MARIANA EXPRESS	13,491	160				
	KOTA HENING	MARIANA EXPRESS	13,497	160				
中国	GLORY SHANGHAI	HASCO	9,952	141	MILD JAZZ	SJJ	9,994	148
					MILD TUNE	SJJ	9,994	148
フィリピン	PACIFIC VIOLET	FRESH CARRIERS	7,959	138	LADY ROSEBAY	FRESH CARRIERS	9,603	143

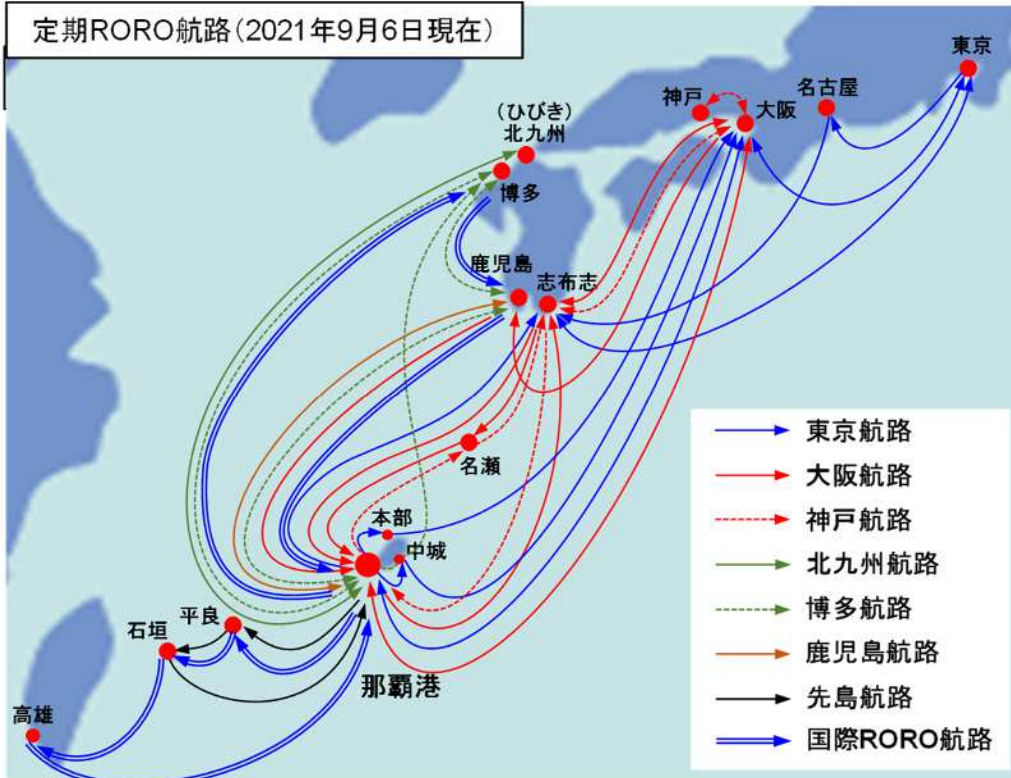
■ コンテナ船の那覇港への入港実績



出典: 那覇港の統計

○ 那覇港の現状(RORO 航路網)

定期RORO航路(2021年9月6日現在)



■ 那覇港RORO船荷役風景

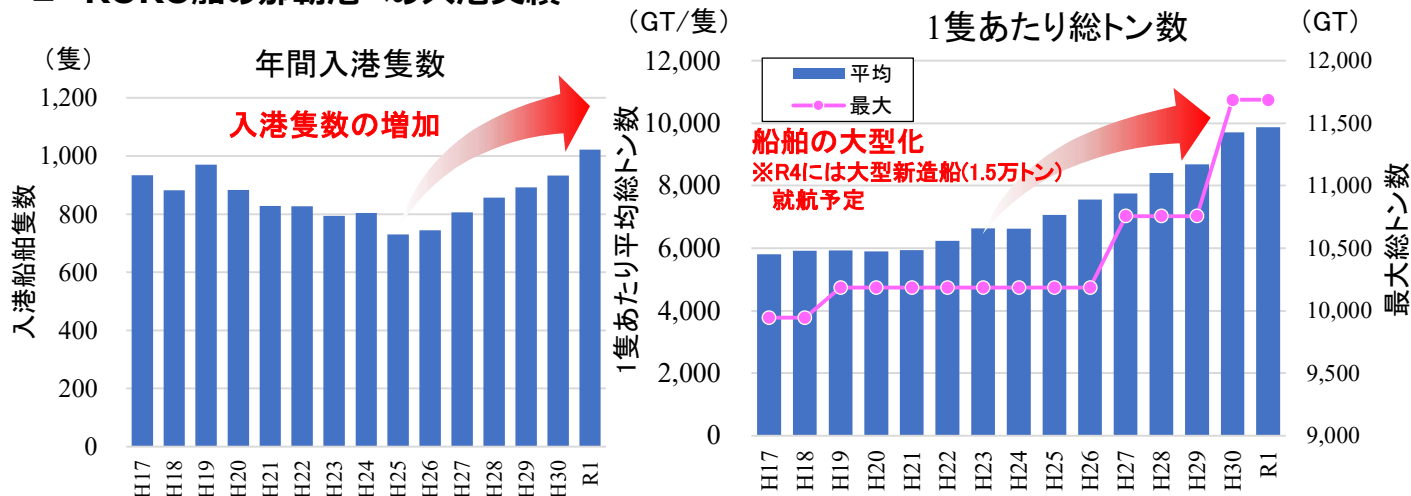


※RORO船:トラックやトレーラーが、船首や船尾のランプウェイから自走で船内に乗り降りする船舶。クレーンによる荷役作業が不要なため、迅速な荷役やクレーン等の設備がない港湾でも荷役が可能。

■ RORO船の大型化と航路網の拡充

航路	平成28年				令和3年			
	船名	船種	総トン (GT)	全長 (m)	船名	船社	総トン (GT)	全長 (m)
東京	琉球エクスプレス2	マルエーフェリー	10,758	159	にらいかないII	琉球海運	11,687	182
	わかなつ	琉球海運	10,185	169	しゅれいII	琉球海運	11,687	182
	琉球エクスプレス3	マルエーフェリー	10,034	169	琉球エクスプレス3	マルエーフェリー	10,034	169
	かりゆし	琉球海運	9,943	154	琉球エクスプレス5	マルエーフェリー	10,034	169
	しゅり	近海郵船	9,813	168	しゅり	近海郵船	9,813	168
大阪	うりずん21	鹿児島荷役海陸運輸	4,252	132	琉球エクスプレス6	マルエーフェリー	10,329	158
					うりずん21	鹿児島荷役海陸運輸	5,848	142
神戸	-	-	-	-	琉球エクスプレス2	マルエーフェリー	10,758	160
北九州	-	-	-	-	琉球エクスプレス2	マルエーフェリー	10,758	160
	-	-	-	-	琉球エクスプレス6	マルエーフェリー	10,329	158
博多	ちゅらしま	琉球海運	10,184	169	ちゅらしま	琉球海運	10,184	169
	みやらびII	琉球海運	10,184	169	あやはし	琉球海運	11,681	182
	しゅれい	琉球海運	6,562	150	わかなつ	琉球海運	10,185	169
	にらいかない	琉球海運	5,613	150	みやらびII	琉球海運	10,184	169
	うりずん21	鹿児島荷役海陸運輸	4,252	132	うりずん21	鹿児島荷役海陸運輸	5,848	142
鹿児島	-	-	-	-	かりゆし	琉球海運	9,943	154
					うりずんNEXT	鹿児島荷役海陸運輸	7,756	145
先島	ちゅらしま	琉球海運	10,184	169	わかなつ	琉球海運	10,185	169
	みやらびII (※国外航路あり)	琉球海運	10,184	169	みやらびII (※国外航路あり)	琉球海運	10,184	169
	にらいかない	琉球海運	5,613	150	かりゆし	琉球海運	9,943	154

■ RORO船の那覇港への入港実績



出典: 那覇港の統計

○ 那覇港の現状（航路網）

■ 国内航路(県外)：21航路

2021年9月6日現在

区 分		寄 港 地 ※赤字は最終港 ※() 寄港地は不定港		船 種	運航回数	接岸岸壁
東京		那覇－大阪－ 東京 －大阪－那覇	定期	RORO船	1/週	新港4・7
		那覇－中城－大阪－ 東京 －大阪－那覇	定期	RORO船	1/週	新港5・6
		那覇－本部－大阪－ 東京 －大阪－那覇	定期	RORO船	1/週	新港6・7
		那覇－志布志－ 東京 －(名古屋)－志布志－那覇	定期	RORO船	3週	新港5・7
名古屋		那覇－ 名古屋 －豊橋－鹿児島－那覇	不定期	自動車運搬船	1/4日	新港5・6・7
大阪		那覇－ 大阪 －那覇	定期	一般貨物船	1/週	浦添1・2
		那覇－ 大阪 －那覇	定期	一般貨物船	1/週	浦添1
		那覇－ 大阪 －那覇	不定期	一般貨物船	3/週	浦添7
		那覇－ 大阪 －鹿児島－那覇	定期	RORO船	1/週	浦添1
		那覇－(伊予三島)－神戸－ 大阪 －那覇	不定期	一般貨物船	1週	浦添6
		那覇－志布志－ 大阪 －志布志－名瀬－那覇	定期	RORO船	1/週	新港5・7
		那覇－ 大阪 －那覇	不定期	一般貨物船	1/週	新港3
神戸		那覇－名瀬－志布志－大阪－ 神戸 －大阪－志布志－那覇	定期	RORO船	1/週	新港5・7
瀬戸内		那覇－三島川之江－玉島－高松－ 新居浜 －那覇	定期	一般貨物船	1/週	浦添5
北九州		那覇－ ひびき －那覇	定期	RORO船	2/週	新港5・7
		那覇－ ひびき －那覇	定期	一般貨物船	1/週	新港1・3
博多		那覇－ 博多 －那覇	定期	RORO船	3/週	新港6・7
		那覇－ 博多 －那覇	定期	一般貨物船	1/週	浦添1・2
		那覇－ 博多 －那覇	定期	一般貨物船	1/週	浦添3
		那覇－ 博多 －那覇	定期	一般貨物船	2/週	浦添2・3
		那覇－ 博多 －那覇	不定期	一般貨物船	4週	浦添8
		那覇－ 博多 －鹿児島－那覇	定期	RORO船	1/週	新港7
		那覇－中城－ 博多 －那覇	定期	RORO船	1/週	新港6・7
		那覇－鹿児島－ 博多 －那覇	定期	RORO船	1/週	新港4・6・7
		那覇－呉－ 博多 －那覇	定期	一般貨物船	1/週	浦添5
鹿児島		那覇－ 博多 －鹿児島－那覇	定期	RORO船	1/週	浦添1
		那覇－ 鹿児島 －那覇	定期	一般貨物船	1/週	浦添2
		那覇－ 鹿児島 －那覇	定期	RORO船	2/週	新港4・6・7
		那覇－本部－与論－和泊－亀徳－名瀬－ 鹿児島 －名瀬	定期	フェリー	1/日	那覇2
		那覇－本部－与論－和泊－与論－本部－那覇	定期	フェリー	1/日	那覇2

■ 国内航路(県内)：10航路

2021年9月6日現在

区 分		寄 港 地 ※赤字は最終港 ※() 寄港地は不定港		船 種	運航回数	接岸岸壁
県内	先島	那覇－ 石垣 －那覇	定期	一般貨物船	1/週	新港1
		那覇－石垣－ 与那国 －那覇	定期	一般貨物船	1/週	新港1
		那覇－ 平良 －那覇	定期	一般貨物船	1/週	新港4・6
		那覇－平良－ 石垣 －那覇	定期	RORO船	2/週	新港4・6・7
		那覇－平良－ 石垣 －那覇	定期	一般貨物船	2/週	新港4・6
		那覇－平良－ 石垣 －那覇	定期	一般貨物船	1/週	新港1・10
		那覇－平良－ 石垣 －那覇	定期	一般貨物船	6/週(不定)	新港1・3
		那覇－平良－石垣 (国外航路に接続)	定期	一般貨物船	1/週	新港1・10
		那覇－平良－石垣 (国外航路に接続)	定期	RORO船	1/週	新港7・9
	周辺離島	那覇－阿嘉－ 座間味 －阿嘉－那覇	定期	フェリー	1/日	泊6
		那覇－阿嘉－ 座間味 －阿嘉－那覇	定期	高速船	2/日	泊7
		那覇－ 渡嘉敷 －那覇	定期	フェリー	1/日	泊5
		那覇－ 渡嘉敷 －那覇	定期	高速船	2/日	泊7
		那覇－ 粟国 －那覇	定期	フェリー	1/日	泊3
		那覇－渡名喜－ 兼城<久米島> －渡名喜－那覇	定期	フェリー	2/日	泊2
		那覇－ 北大東島・南大東島 －那覇	定期	貨客船	6/月	泊1
		那覇－ 北大東島・南大東島 －那覇	定期	貨客船	6/月	泊1

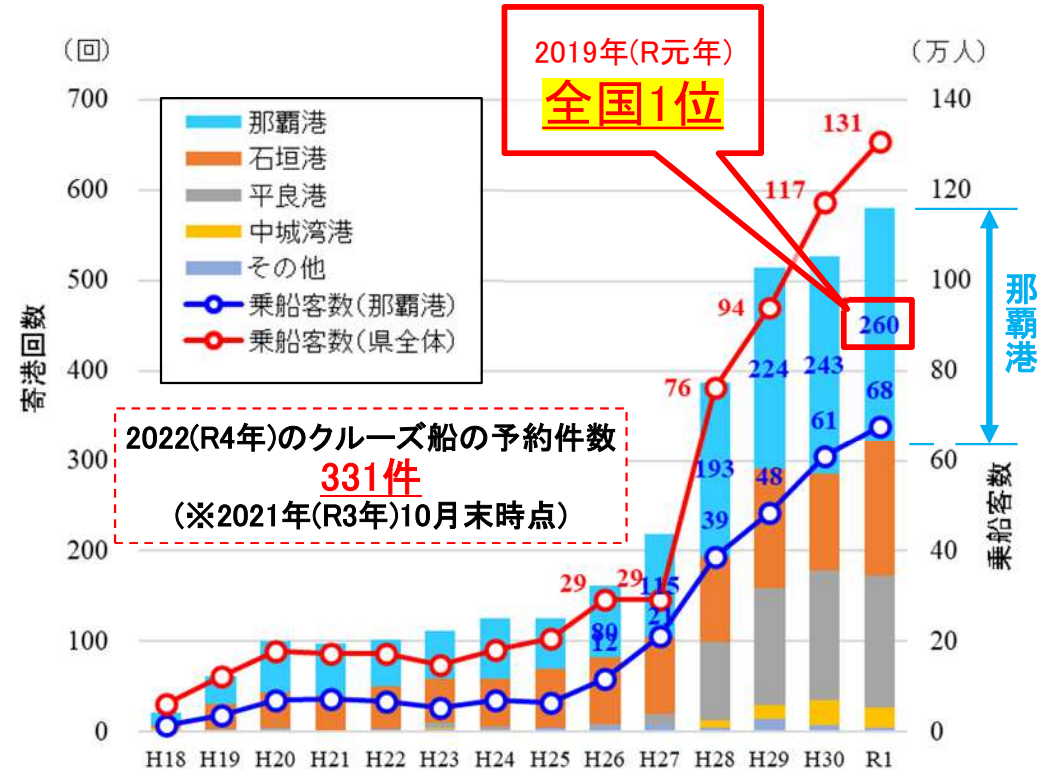
■ 外国航路：7航路

2021年9月6日現在

区 分	寄 港 地 ※赤字は最終港 ※() 寄港地は不定港	船 種	運航回数	接岸岸壁	
北米	ロサンゼルス(サンペドロ)ーオークランドー横浜ー那覇ー 釜山ー青島ー上海ー釜山ーロサンゼルス(サンペドロ)	定期	フルコンテナ船	1/週	新港10
	ロングビーチーホノルルーアプラクグアム>ー那覇ー 寧波ー上海ーロングビーチ	定期	フルコンテナ船	1/週	新港10
中国	上海ー大阪ー神戸ー那覇ー上海	定期	フルコンテナ船	1/週	新港9
アジア	ダバオ<フィリピン>ー那覇ー(博多)ー(神戸)ー ダバオ<フィリピン>	定期	冷凍コンテナ	1/2週	新港9
東南アジア (台湾)	※先島航路の延長 那覇ー平良ー石垣ー高雄ー那覇ー 博多ー鹿児島ー那覇	定期	RORO船	1/週	新港7・9
	※先島航路の延長 那覇ー平良ー石垣ー(厦門)ー高雄ー 那覇ー平良ー石垣ー那覇	定期	一般貨物船	1/週	新港1・10
	那覇ー志布志ー細島ー大分ー広島ー松山ー門司ー釜山ー 八代ー那覇ー基隆ー台中ー高雄ー基隆ー那覇	定期	フルコンテナ船	2/週	新港9

○ 那覇港の現状（クルーズ船寄港数、乗船旅客数）

■ クルーズ船の寄港回数と乗船客数



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

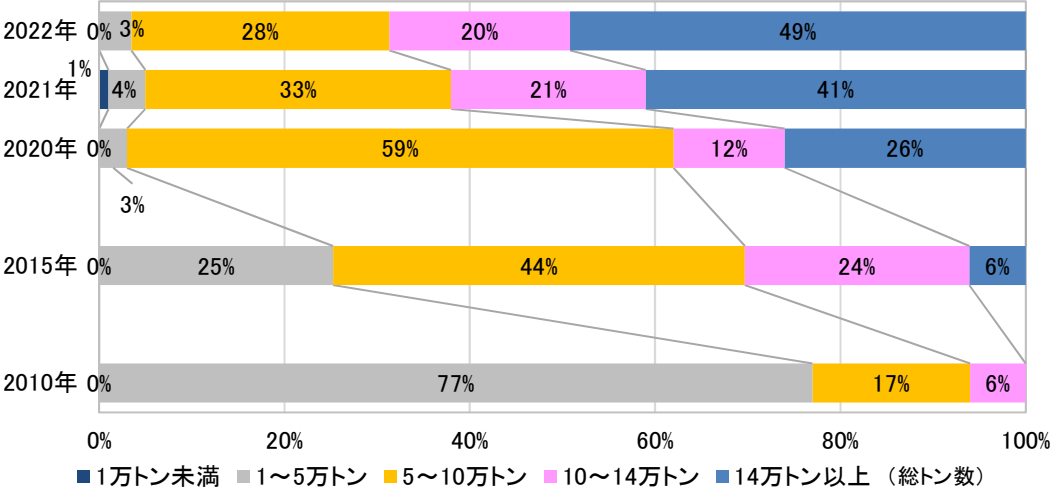
■ ワンダー・オブ・ザ・シーズ(世界最大客船)



総トン数	236,857トン
乗客定員	5,734人
乗組員数	2,300人
全長	362m

出典：ロイヤル・カリビアン・インターナショナル HP

■ 那覇港に寄港するクルーズ船の船型



※2020年～2022年2021年8月20日現在については予約ベース

■ オプショナルツアーの例【那覇】

No	ツアー種類	主な観光	旅程
1	観光＆街めぐり	首里城、王泉洞、泡盛酒造	港出発⇒首里城⇒おきなわワールド(王国村/王泉洞/ハブ公園)⇒泡盛酒造⇒港到着
2	自然＆野生生物	沖縄美ら海水族館	港出発⇒沖縄美ら海水族館⇒港到着
3	観光＆街めぐり	琉球村と世界遺産 識名園	港出発⇒琉球村⇒識名園⇒港到着
4	観光＆街めぐり	首里城と国際通り	港出発⇒車窓観光(波の上ビーチ/龍潭池/県庁⇒首里城⇒国際通り・第一牧志市場⇒港到着
5	観光＆街めぐり	沖縄ショートツアー	港出発⇒平和祈念公園⇒ニライカナイ橋(車窓)⇒港到着
6	アウトドア＆アドベンチャー	世界遺産 斎場御嶽とガンガラーの谷散策	港出発⇒斎場御嶽⇒ガンガラーの谷散策⇒港到着

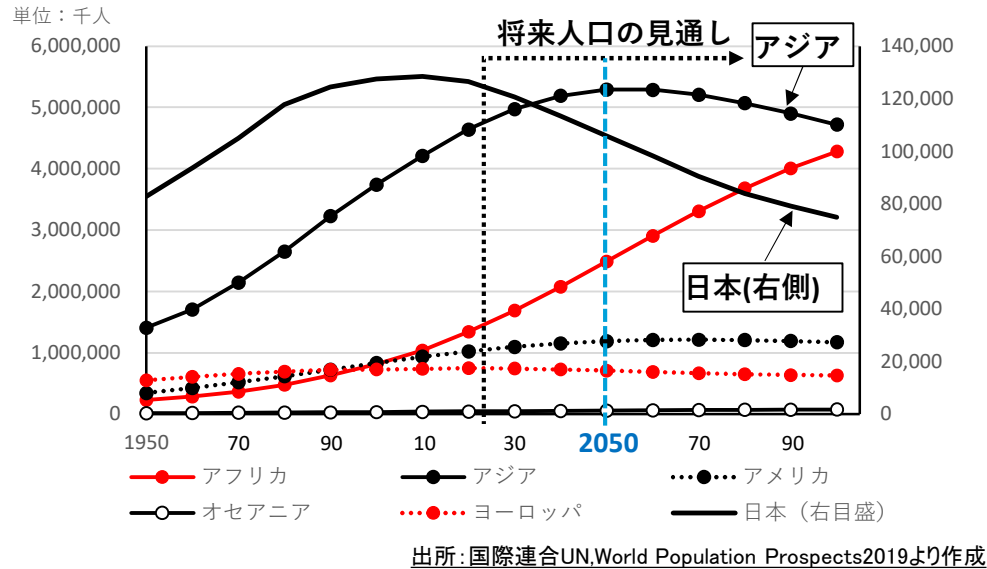
出典：株式会社JTBグローバルマーケティング&トラベル

○ 那覇港を取り巻く主な状況変化

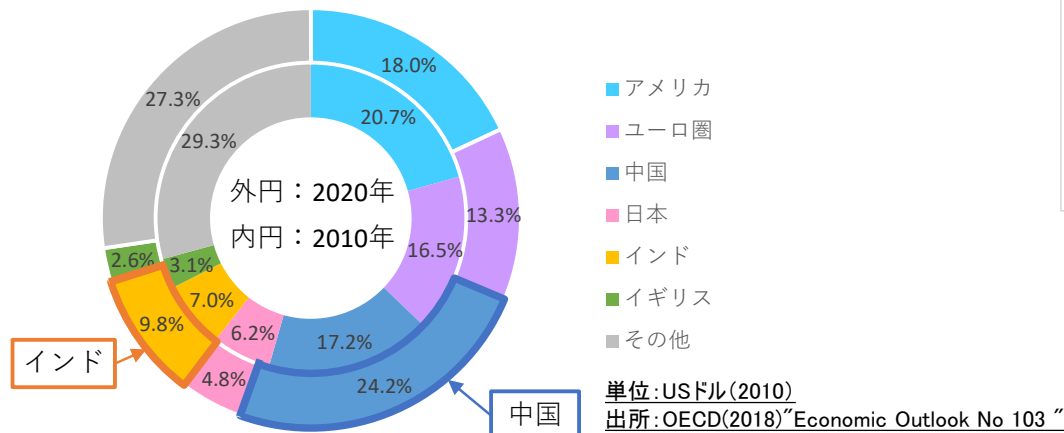
① アジアのダイナミズム(急速な経済成長)

- 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いる。

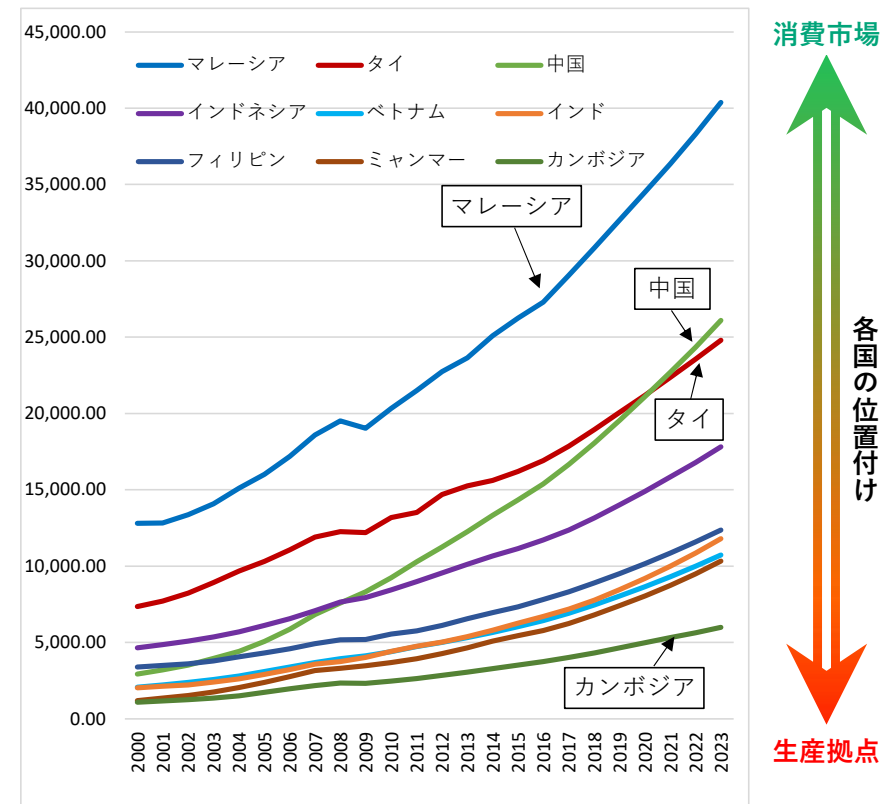
■ 世界人口の将来見通し



■ 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の推移



※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。

出典：World Economic Outlook Database, April 2018

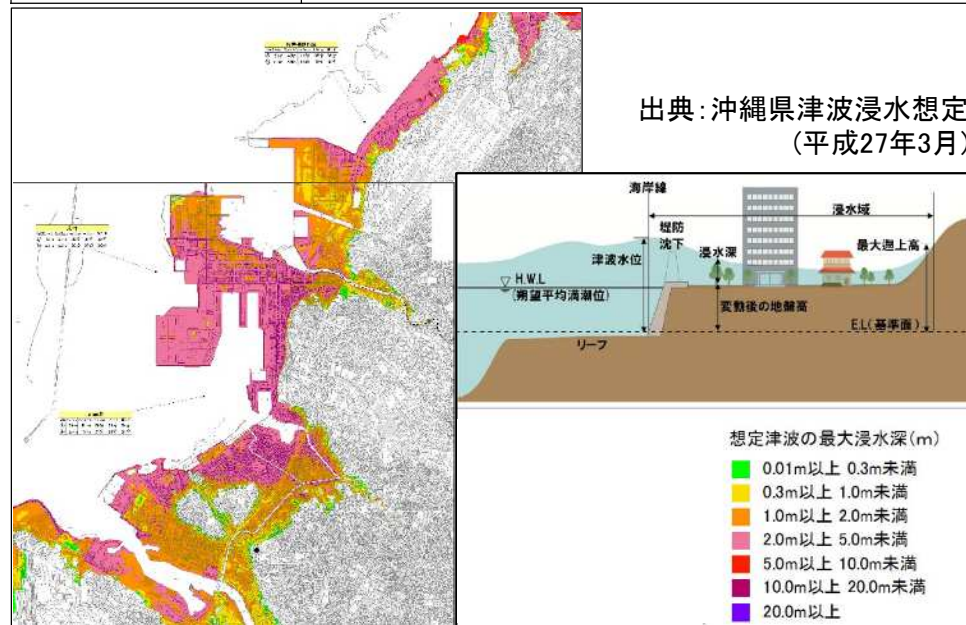
○ 那覇港を取り巻く主な状況変化

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している状況(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西沖地震等、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懸念がある。
- 今後も、地球温暖化の進展による海面上昇及びそれに伴う高潮・高波リスクの増大が懸念されている。

■ 那覇港と周辺の想定地震及び津波の規模

項目	内容
想定地震	沖縄本島南東沖地震、久米島北方沖地震
地震の規模	沖縄本島南東沖地震 Mw 8.2、久米島北方沖地震 Mw 8.1
那覇港の最大震度	震度6強
津波到達時間	地震発生後27分程度で、港内に到着
最大浸水深	岸壁上部で1～4m程度。新港ふ頭地区で最大5m程度



■ 近年の災害による港湾の被災状況

平成30年台風21号(神戸港：自動車の漂流)



出典：平成30年台風21号被害調査の概要(神戸港・大阪港)港湾空港技術研究所
令和元年台風15号(横浜港：船舶の走錨)



出典：令和元年台風第15号及び19号による港湾の被害状況
(令和元年11月19日、国土交通省港湾局)

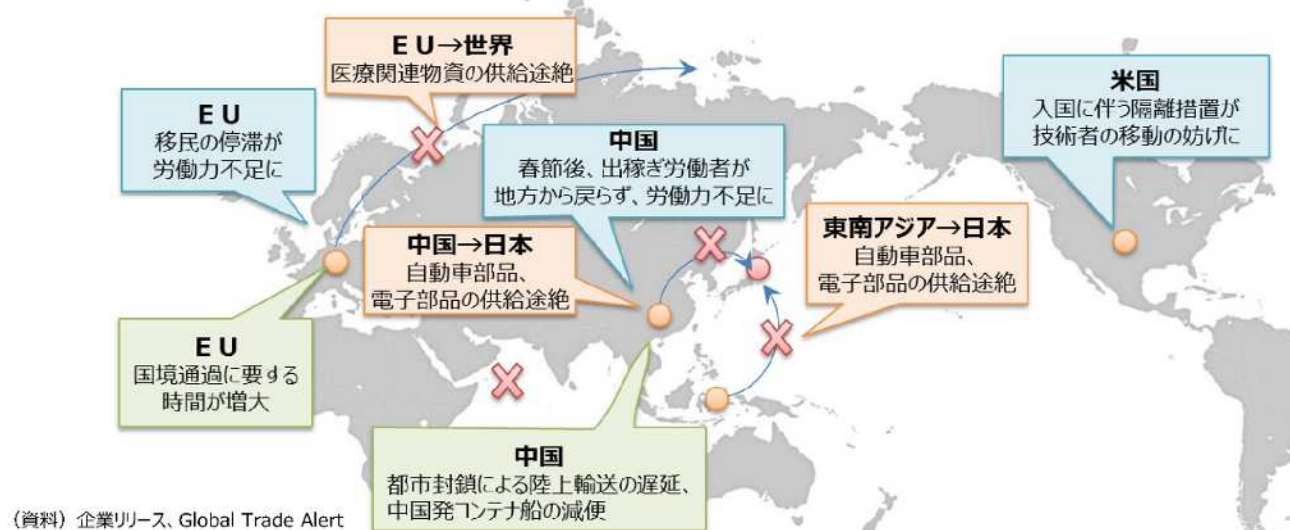
○ 那覇港を取り巻く主な状況変化

③ 新型コロナウイルス感染症に伴う社会経済の変化

- 現在、新型コロナウイルス感染症が世界的に流行し、感染者、死者が増加する中、行政、企業、個人あらゆる現場での感染症対策が進められている。
- 中期的な社会変化として、DX※やサプライチェーンの再構築(生産拠点の国内回帰等)、新たな旅行スタイルの普及(休日分散化、滞在型等)等の取組が進められている。

※DX(デジタルトランスフォーメーション):企業がITを活用して、ビジネスモデルや組織等の変革を進め、競争上の優位性を確立すること。

■ 新型コロナウイルスを受けたサプライチェーンの寸断の一例



出典:「コロナ危機を踏まえた今後 のイノベーション政策の在り方について」経済産業省

【国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策(令和2年12月8日閣議決定)】

2. 経済構造の転換・イノベーション等による生産性向上

(3) サプライチェーン強靱化と国際競争力の向上

今回の感染症の影響により、我が国のサプライチェーンについて海外における生産拠点の集中度が高い製品等の供給途絶など、その脆弱性が顕在化したことを踏まえ国内外でサプライチェーンの強靱化支援を継続する。

■ ポストコロナ時代の滞在型旅行の普及

滞在型旅行の普及

○ 従来の旅行スタイルは混雑や密を作りやすい。

- ・GW、お盆、正月休みに一斉に休暇取得
- ・観光地に一斉に移動

〔 2019年:新幹線乗車率 190%、
東名高速渋滞 最大 40km 〕



混雑する観光(おかげ横丁)



観光客で賑わう商店街
(狸小路商店街)

○ 感染リスクを軽減する旅行スタイルが求められる。

○ 新しい旅行スタイル(滞在型旅行)を提案・普及

イメージ

平日を含む一定期間、好きなところに滞在して、自然、食、文化を地元に入って体験し、学び、楽しむ。

- ・ワーケーション
- ・サテライトオフィス
- ・プレジャー
- ・キッズウィーク

出典:観光庁「日本の観光の再生に向けた取組について」
(観光戦略実行推進会議(第37回))

○ 那覇港を取り巻く主な状況変化

④ SDGs(持続可能な開発目標)への意識の高まり

- 沖縄県において、令和3年2月、全県的なSDGs推進のための基本的な方向性等を「沖縄県SDGs推進方針」として策定。
- 沖縄県におけるSDGs推進(沖縄らしいSDGs)の基本理念を「平和を求めて時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支え合い誰一人取り残さない、持続可能な『美ら島』おきなわの実現」としている。
- 那覇港においても、同方針で掲げる将来像の「希望と活力にあふれる豊かな島」の内容を踏まえ、経済効果の創出を図るために必要な物流及び交流・賑わいに係る開発空間を確保しつつ、将来像の「沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島」の内容を踏まえ、港内の自然環境や琉球の歴史・文化に最大限配慮し活かすことができるよう検討する。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



【目標7】エネルギーをみんなに そしてクリーンに すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する。	【目標11】住み続けられるまちづくりを 包摂的で安全かつ強靭(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
【目標8】働きがいも経済成長も 包括的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する。	【目標13】気候変動に具体的な対策を 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。
【目標9】産業と技術革新の基盤をつくろう 強靭(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。	【目標14】海の豊かさを守ろう 持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する。

基本施策	展開方向	施策展開
3-(1)自立型経済の構築に向けた基盤の整備	万国津梁の精神のもと、世界を結ぶ架け橋としての交流を通し、我が国及びアジア・太平洋地域とともに発展していくため、空港、 港湾 、道路、鉄軌道など、 産業発展に必要な基盤整備を戦略的に進める ほか、規制緩和等による交通・ 物流コストの大幅な低減 や アジアを基軸としたネットワークの構築 など、強くしなやかな 自立型経済の構築に必要な不可欠な条件整備を図り、国際的な競争力を強化 します。	ア 国際交流・物流拠点の核となる空港の整備 イ 人流・物流を支える港湾の整備 ウ 陸上交通基盤の整備 エ 国際ネットワークの構築、移動・輸送コストの低減及び物流対策強化

出典:「沖縄県SDGs推進方針【改訂版】(令和3年2月)沖縄県」

○ 那覇港を取り巻く主な状況変化

⑤ 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)

【2050年の長期を見据えつつ、2030年度までの10年間に重点的に取り組むプロジェクトの戦略的实施】

- 2020年10月、政府は「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言した。
- 国土交通省では、国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において、水素、アンモニア等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成に取り組むこととしている。

カーボンニュートラルポート(CNP)のイメージ(コンテナターミナル等)



照明灯 水素ステーション コンテナトレーラー (FCV)



ストラドルキャリア 荷役機械RTG 陸電供給 (FC)



※FCV: 燃料電池自動車 (Fuel Cell Vehicle) ※FC: 燃料電池 (Fuel Cell)

出典: カーボンニュートラルポート(CNP)の形成について、令和3年3月8日、国土交通省

○ 那覇港を取り巻く主な状況変化

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。

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。

港湾へのライブカメラの設置による 検疫時等の情報収集能力の向上

令和2年度補正予算
国費 1.4億円

○新型コロナウイルス感染症対策を契機に、検疫を集約する可能性のある港湾において、ライブカメラを設置することにより、リモートかつリアルタイムでの船舶周辺の情報収集を可能とし、関係者の感染リスク軽減を図る。



港湾建設現場の省人化・生産性向上の推進に資する 新技術の現場実証

令和2年度補正予算
国費 3.4億円

○危険を伴い、かつ、熟練した技術と経験が求められる港湾の海上・水中における監督や検査等の業務において、非接触・リモート化を推進するため、ドローンやナローマルチビーム等を活用した現場実証を行う。



コンテナターミナルにおける ダメージチェックの効率化に資する 新技術の現場実証

令和2年度補正予算
国費 0.6億円

○目視確認により行っているコンテナのダメージチェックについて、システムの開発・導入により、ゲート処理の迅速化・負担軽減を図る。



コンテナターミナルにおける オペレーション最適化に資する 新技術の現場実証

令和2年度補正予算
国費 0.9億円

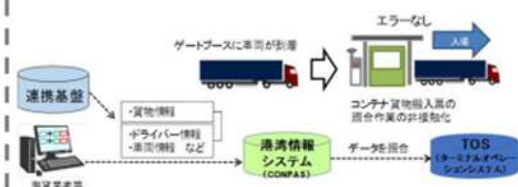
○コンテナ物流のリアルデータを活用し、AI技術と組み合わせることにより、荷繰り回数を最小化するシステムを開発し、コンテナターミナルの大幅な生産性向上を図る。



港湾関連データ連携基盤の 構築

令和2年度補正予算
国費 1.6億円

○港湾物流に関するあらゆる情報の電子化を実現。港湾関連データ連携基盤を構築し、手続きの非接触化、効率化等を推進する。

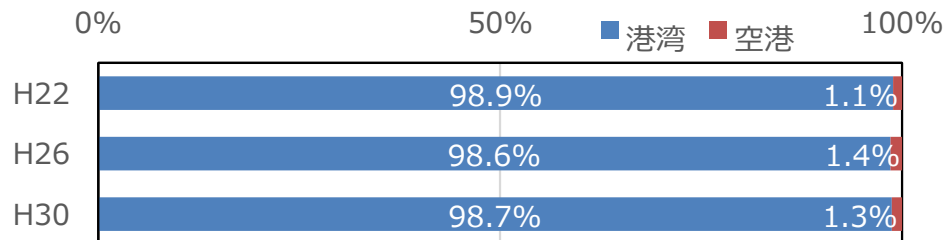


○ 那覇港を取り巻く主な状況変化

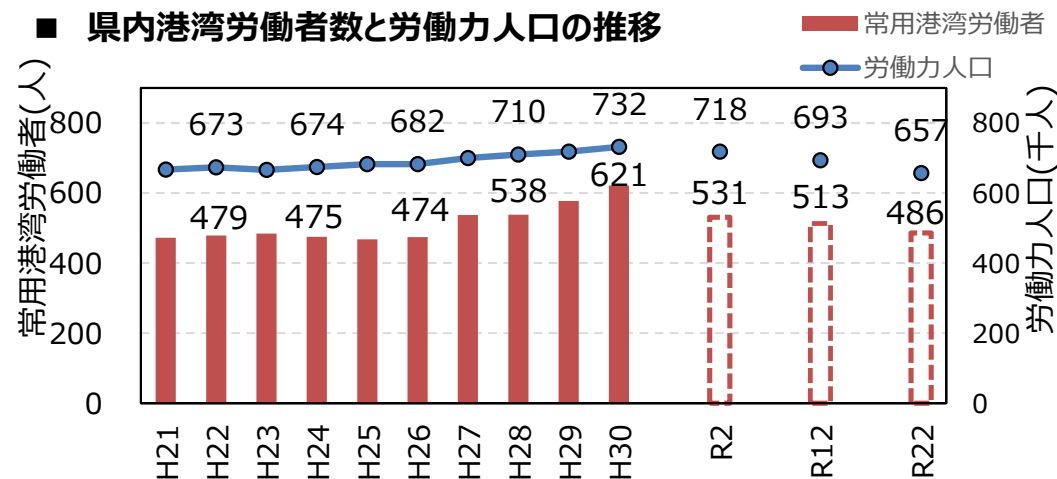
⑦ 港湾物流の担い手となる海運関係事業者の労働人口の減少・高齢化

- 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。
- 県内物流量が大幅に増加している一方で、海運関係事業者の労働人口(港湾労働者、トラックドライバー、内航船員)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。

■ 県内物流の空路・海路の割合



■ 県内港湾労働者数と労働力人口の推移



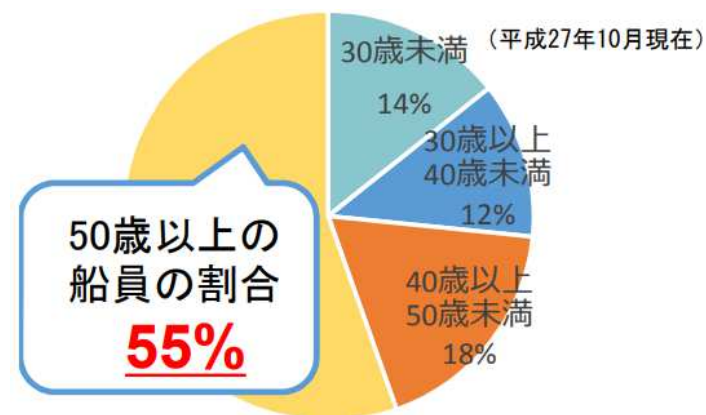
注：常用港湾労働者は年度平均、労働力人口は年平均

注：R2、R12、R13の労働力人口は、(独)労働政策研究・研修機構による推計値

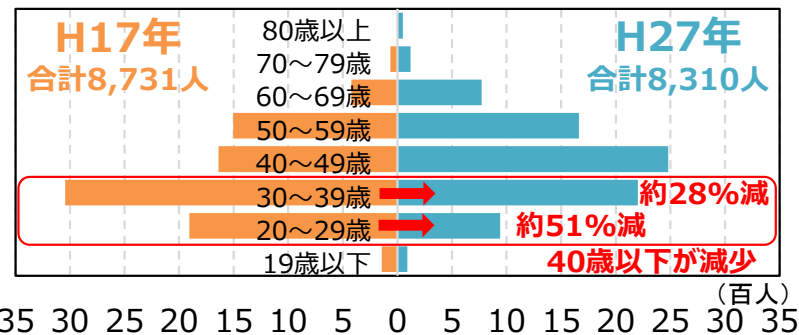
注：R2、R12、R13の港湾労働者は、労働力人口の推計値を基に推計

資料：「労働力調査」沖縄県企画部統計課、「運輸要覧」沖縄総合事務局運輸部

■ 全国の内航船員の年齢構成



■ 沖縄県における道路貨物運送業就業者の年齢構成



資料：「国勢調査」総務省

○ 那覇港を取り巻く主な状況変化

⑧ 臨港道路浦添線等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

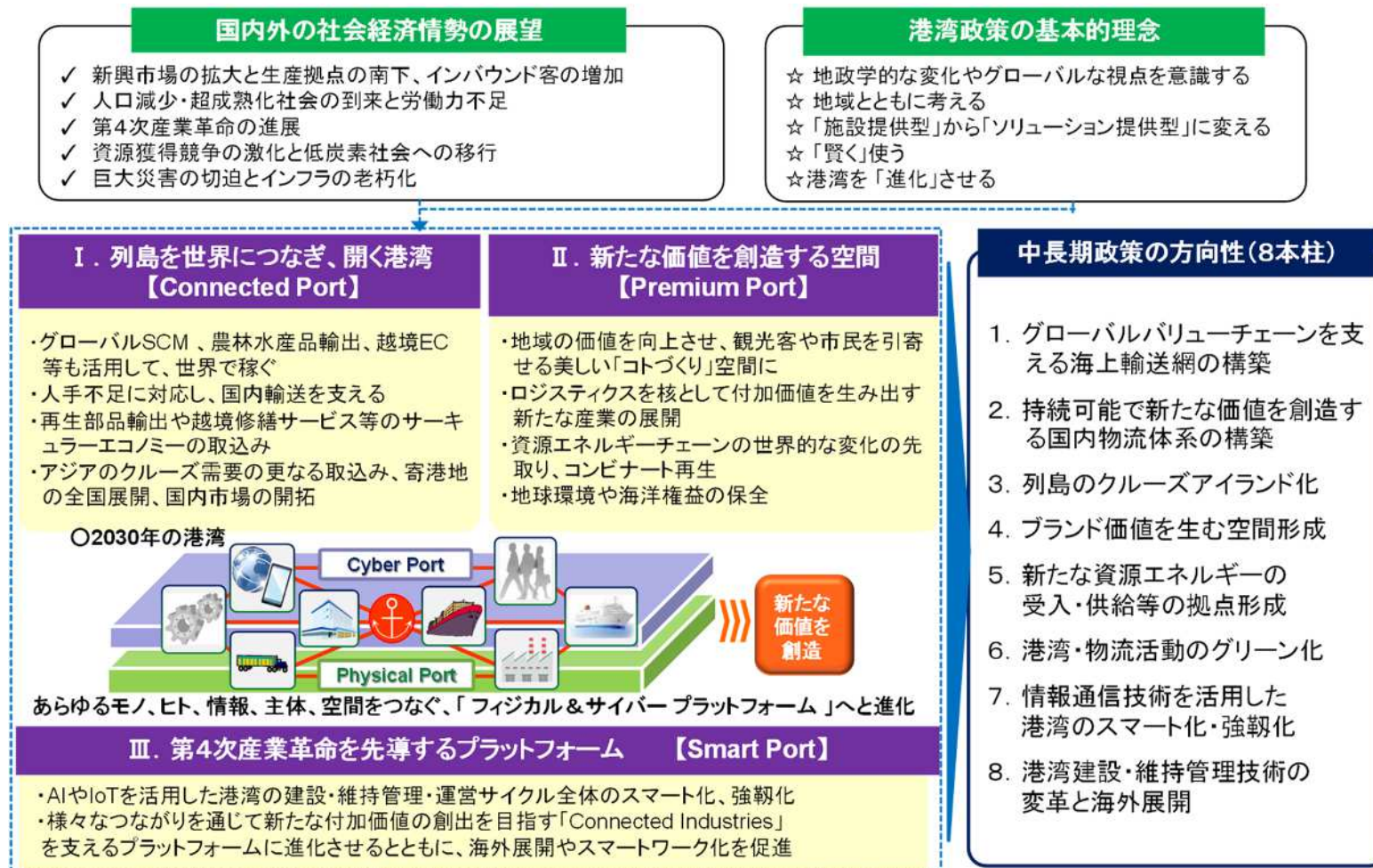
- 2018年3月に臨港道路浦添線・浦添北道路・浦添西原線(港川道路)が開通。
- 2019年6月には、臨港道路沿いに店舗面積約60,000㎡の大型商業施設がオープンしたこともあり、県民や市民等の浦添西海岸に対する関心が高まっている。



○ 那覇港を取り巻く主な状況変化

⑨ 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)

- 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。
- 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、(中略)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しつつ、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。



○ 那覇港を取り巻く主な状況変化

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。
- 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、それらを活かしてヒト・モノ・カネ・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。

【計画策定の意義】

(1)沖縄振興策の推進 <抜粋>

- 同法に規定する沖縄振興計画等の推進により、社会資本の整備が進み、観光産業や情報通信産業の振興など着実な成果が現れている。
- 一方で、一人当たり県民所得は依然として全国最下位の水準にあるなど、自立型経済の構築はなお道半ばにある。

(2)日本経済発展への貢献 ―我が国とアジア諸国・地域を結ぶ拠点― <抜粋>

- 本県は、成長著しいアジアに隣接し、我が国の南の玄関口にある。また、日本本土と東アジア及び東南アジアの中心に位置し、那覇から半径2,000km以内には東京、ソウル、北京、上海、マニラ、香港などアジアの中心都市が入り、特に台北とはわずか600kmの距離にあるなど、ヒト・モノ・カネ・情報が集積する「アジアの結節点」として発展し得る独自の可能性及び潜在力を有している。
- 大きな可能性や潜在力を秘めた地理的な優位性に加えて、独自の歴史・風土の中で育まれてきた、人々を惹きつける魅力「ソフトパワー」を有しており、本県に潜在する優位性を具現化することで、多元的な交流や新たなビジネスを生み出す交流拠点となることも期待される。
- こうした地域特性を有すること等から、新技術・新ビジネスの本格展開前の実証や実装等の先行モデル地域など、アジア・ビジネスの橋頭堡として我が国の経済・社会の発展に貢献することも期待される。

(3)海洋島しょ圏の特性を生かした海洋立国への貢献―海洋政策の拠点― <抜粋>

- 今後は、SDGsへの取組及び海洋政策の推進と並行し、豊かな海洋資源を活用した再生エネルギー、生物資源探索、脱炭素対策など新たな産業の創出をはじめ、地域主体のブルーエコノミーの展開を図ることが望まれる。

○ 那覇港を取り巻く主な状況変化

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)

- 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。

第4章 基本施策

1 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島を目指して

- (1) 世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成
- (2) 自然環境の保全・再生・継承及び持続可能な利用
- (3) 持続可能な海洋共生社会の構築
- (4) 沖縄文化の保存・継承・創造と更なる発展
- (5) 悠久の歴史や伝統文化に育まれた魅力ある空間と風土の形成

2 心豊かで、安全・安心に暮らせる島を目指して

- (1) 子どもの貧困の解消に向けた総合的な支援の推進
- (2) 誰もが安心して子育てができる環境づくり
- (3) 健やかな暮らしと安心を支える充実した医療提供体制の確保
- (4) 高齢者・障害者等を支える福祉サービスとセーフティネットの充実
- (5) 多様性を尊重する共助・共創社会の実現
- (6) 安全・安心・快適に暮らせる生活基盤の充実・強化
- (7) 離島における安全・安心の確保と魅力ある生活環境の創出
- (8) あらゆるリスクに対応する安全・安心な島づくり
- (9) 米軍基地から派生する諸問題及び戦後処理問題の解決の形成

3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して

- (1) 県民所得の着実な向上につながる企業の「稼ぐ力」の強化
- (2) 世界から選ばれる持続可能な観光地の形成と沖縄観光の変革
- (3) ResorTech Okinawa の推進による情報通信関連産業の高度化・高付加価値化
- (4) アジアのダイナミズムを取り込む国際物流拠点の形成と臨空・臨港型産業の集積
- (5) 科学技術イノベーションの創出と次世代を担う持続可能な産業の振興
- (6) 沖縄の優位性や潜在力を生かした新たな産業の創出
- (7) 亜熱帯海洋性気候を生かした持続可能な農林水産業の振興
- (8) 地域を支える第二次産業と県産品の振興
- (9) 希望と活力にあふれる「スポーツアイランド沖縄」の形成
- (10) 島々の資源・魅力を生かし、潜在力を引き出す産業振興
- (11) 誰もが安心して働ける環境づくりと多様な人材の活躍促進
- (12) 自立型経済の構築に向けた社会基盤の高度化とネットワーク

4 世界に開かれた交流と共生の島を目指して

- (1) アジア・太平洋地域の平和構築に貢献する地域協力外交の展開
- (2) 沖縄を結び目とするグローバルな交流ネットワークの形成
- (3) 世界の島しょ地域等との国際協力活動と国際的課題への貢献
- (4) 離島を核とする交流の活性化と関係人口の創出

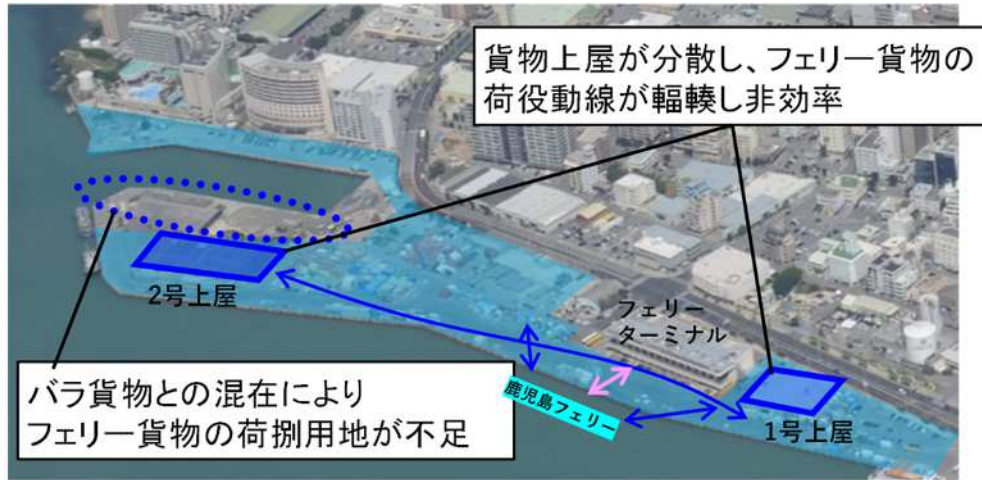
5 多様な能力を発揮し、未来を拓く島を目指して

- (1) 多様な学びの享受に向けた環境づくり
- (2) 「生きる力」を育む学校教育の充実
- (3) 多様な能力を育て、力強く未来を拓く人づくり
- (4) 人口減少に対応し、地域社会を支える人づくりと人材の確保
- (5) 新たな価値を創造し、産業を牽引する人づくりと人材の確保

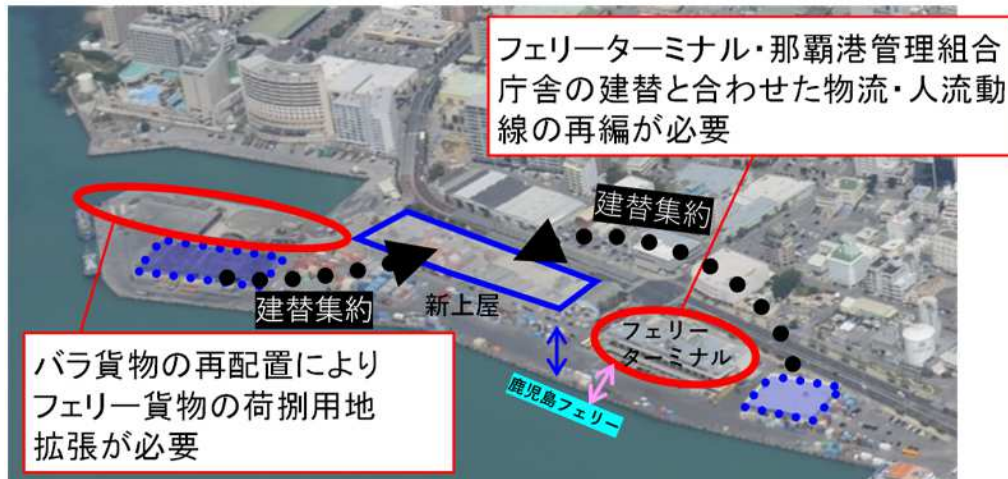
○ 那覇港の課題－①ふ頭の狭隘化 【那覇ふ頭、泊ふ頭】

- 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。

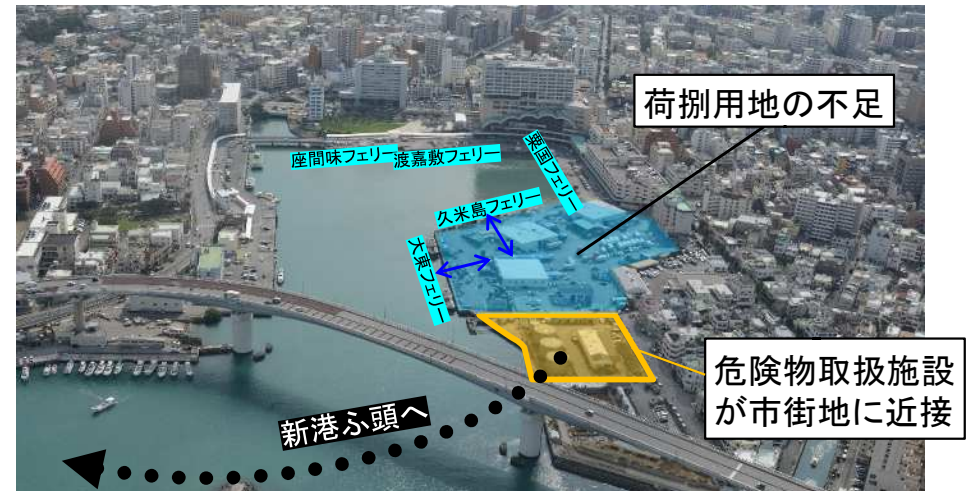
■ 那覇ふ頭1号・2号上屋



現在の対応状況



■ 泊ふ頭全景



■ 泊ふ頭地区の狭隘状況



○ 那覇港の課題－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る綱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いるおり、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と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。

■ 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

【一般貨物船】

小型コンテナ積み等 6～8隻/日



【RORO船】

東京・阪神・九州航路等3～7隻/日



【その他】

サービス船官公庁船等5～6隻/日



岸壁老朽化の進行

臨港道路若狭港町線の事業化に伴い、将来に渡る岸壁利用は困難

突堤(幅100m)の両側に着岸し、荷捌用地が極端に不足

旧式の貨物船対応で設計
(荷捌用地の奥行: 100m以下)
⇒大型化したRORO船が利用
(荷捌用地の奥行200m以上必要)

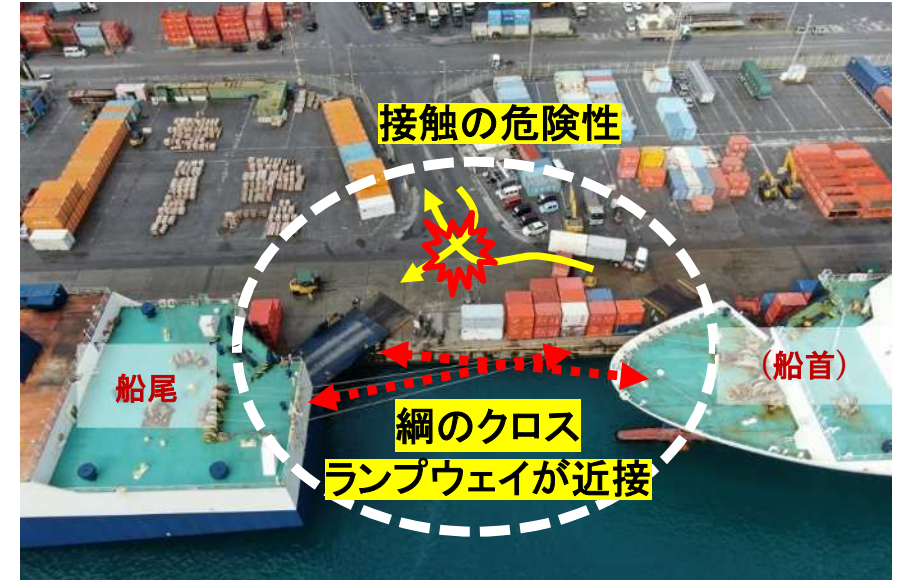
非効率な横持ち輸送、保管施設用地の確保が困難

○ 那覇港の課題－②岸壁延長不足、ふ頭の狭隘化 【新港ふ頭】

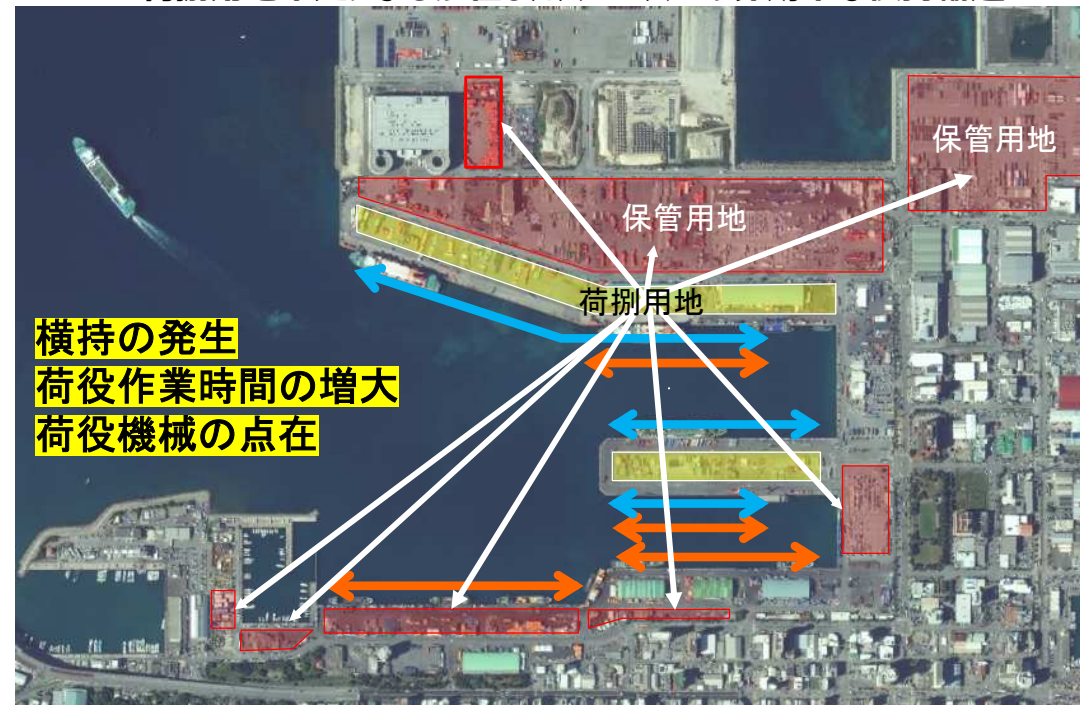
■ 狭隘な荷捌用地



■ 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輸送



○ 那覇港の課題－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4号岸壁



○ 那覇港の課題－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、貨物岸壁の沖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



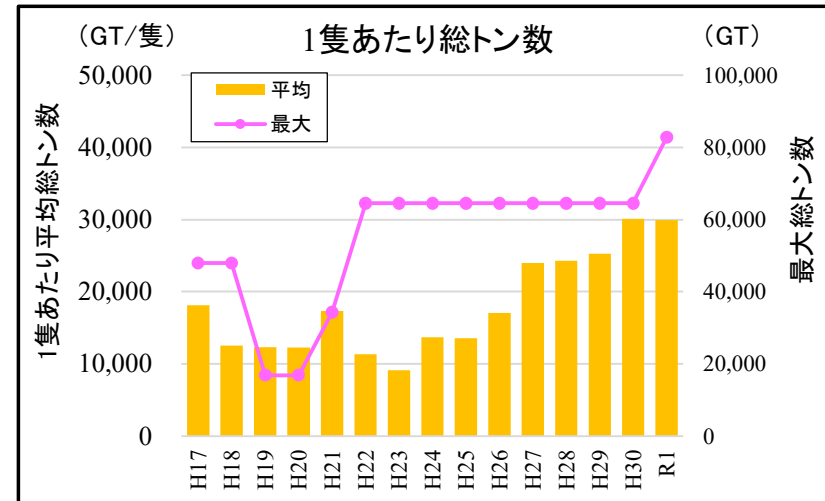
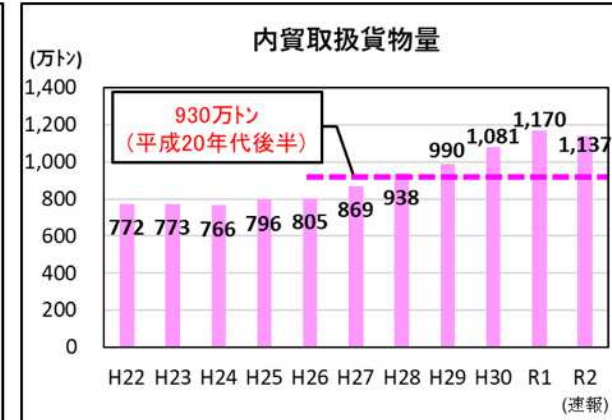
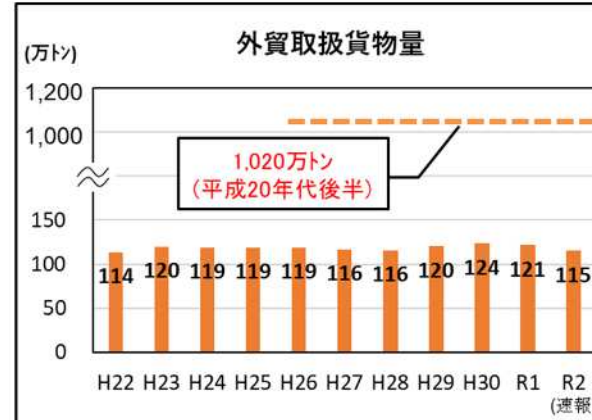
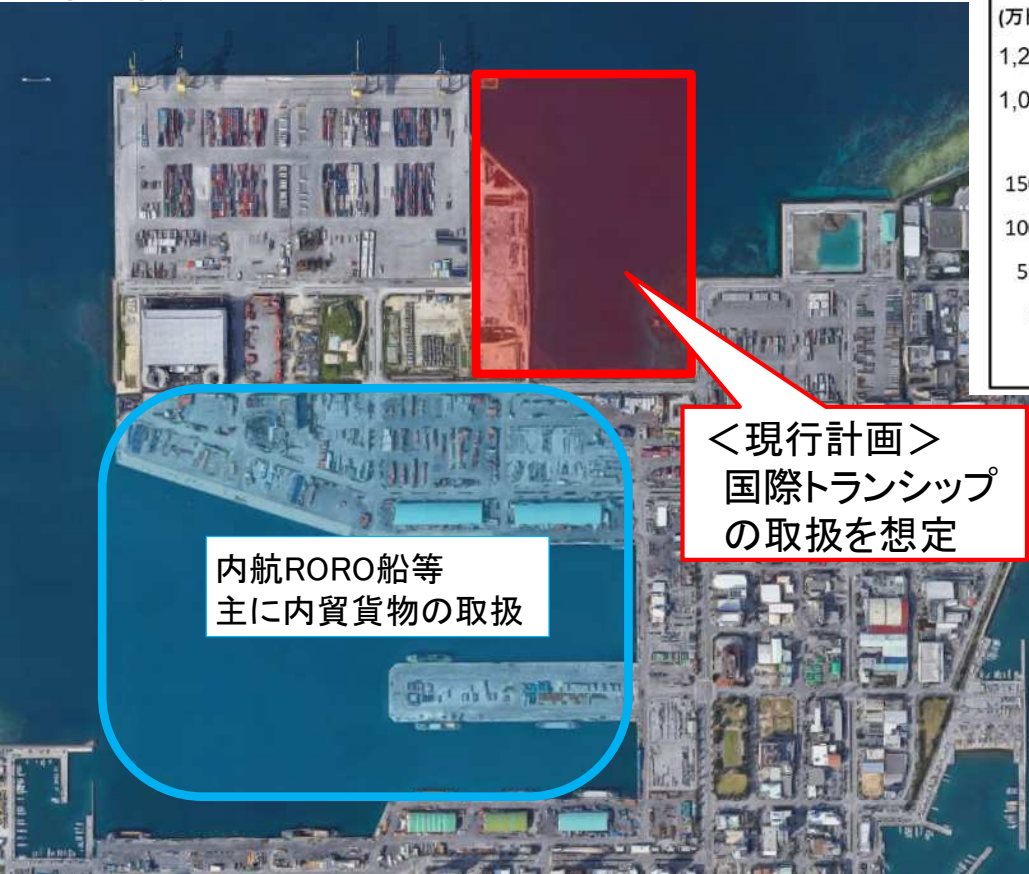
出典：那覇港湾・空港整備事務所H24より

○ 那覇港の課題－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



○ 那覇港の課題ー⑥クルーズ戦略の見直しの必要性 【新港ふ頭】

- 現在、17万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、既存の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CIQ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。

※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

9号岸壁での受入状況



レジェント・オブ・ザ・シーズ
69,130 GT, 264m

新港ふ頭地区

9号岸壁

7号岸壁

スーパースター・アクエリアス
51,309 GT, 229m

ホイジャー・オブ・ザ・シーズ
137,276 GT, 311m

泊ふ頭地区

泊8号岸壁からつづく車列

8号岸壁

那覇クルーズターミナル
供用: 2014年4月1日

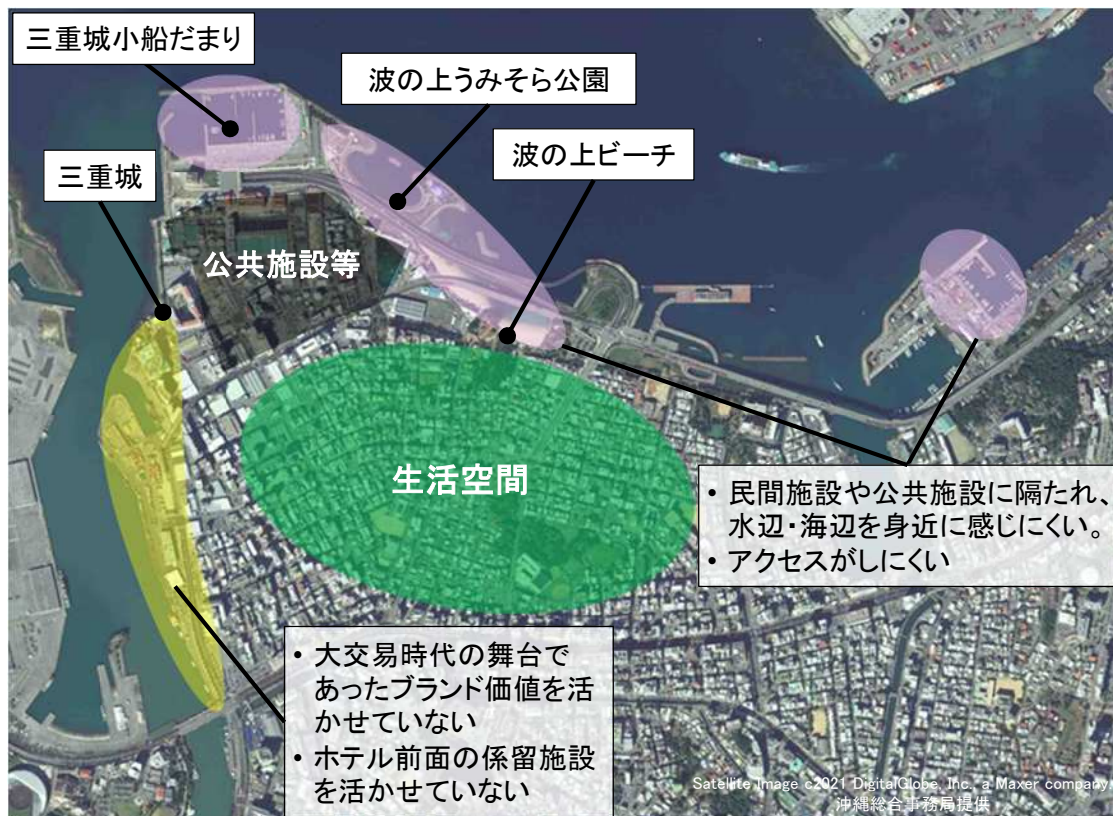
第二クルーズターミナル完成予想図(整備中)



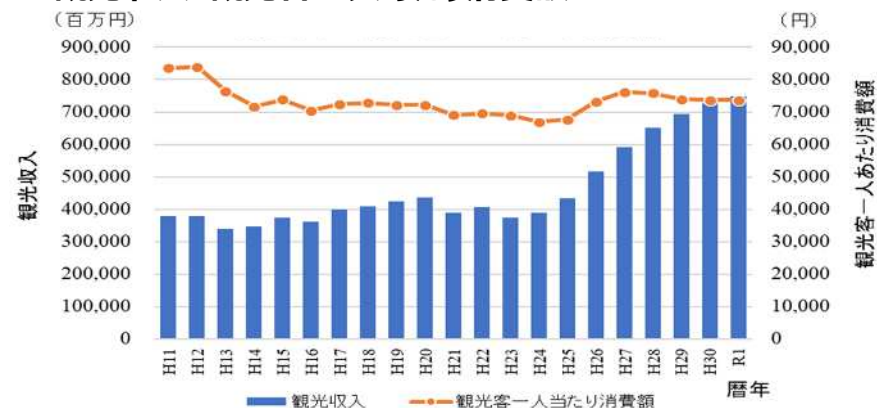
写真:クルーズ船3隻同時接岸状況 2015.7.28

○ 那覇港の課題－⑦交流・賑わい機能の不足 【那覇～泊～新港ふ頭】

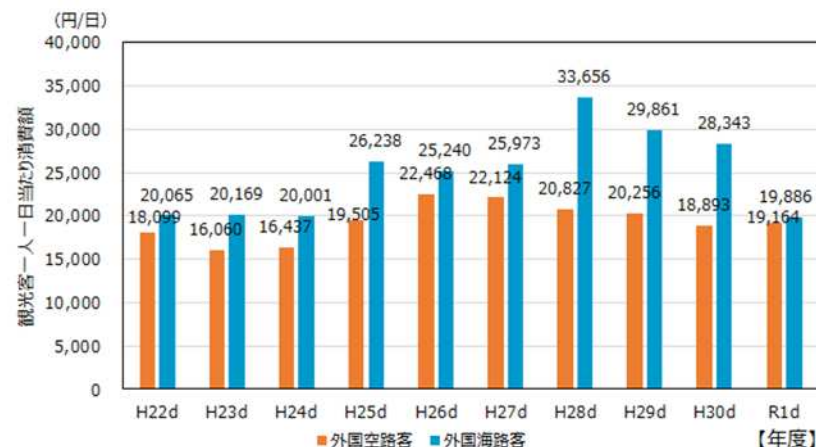
- 那覇港には「波之上ビーチ」や「波之上みそら公園」等の交流拠点施設がある。これら施設のアメニティやアクセス性の向上等により更なる活用を図り、那覇港と県民・観光客等が憩いを共有できる水辺空間の魅力向上を図っていく。
- 一方、県民・観光客が水辺に親しむことができる交流・賑わい空間は限定的であり、また、琉球王国の大交易時代の舞台となった那覇港の歴史(万国津梁のロマン)を感じられる港湾景観の魅力を十分に活かすことができていないと考えられる。
(「那覇港浦添ふ頭地区に関する県民アンケート」において、「沖縄の歴史とみなとの関係」に関する認知度は「知っていた／やや知っていた」が約49%)
- また、近年の観光客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・観光客一人あたり消費額



出典: 令和元年版観光要覧(沖縄県)



○ 那覇港の課題－⑧港湾運営等に係る船舶の係留環境の不足

- 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)



■ コンテナターミナル南側護岸に係留する巡視船 (新港ふ頭)(左)

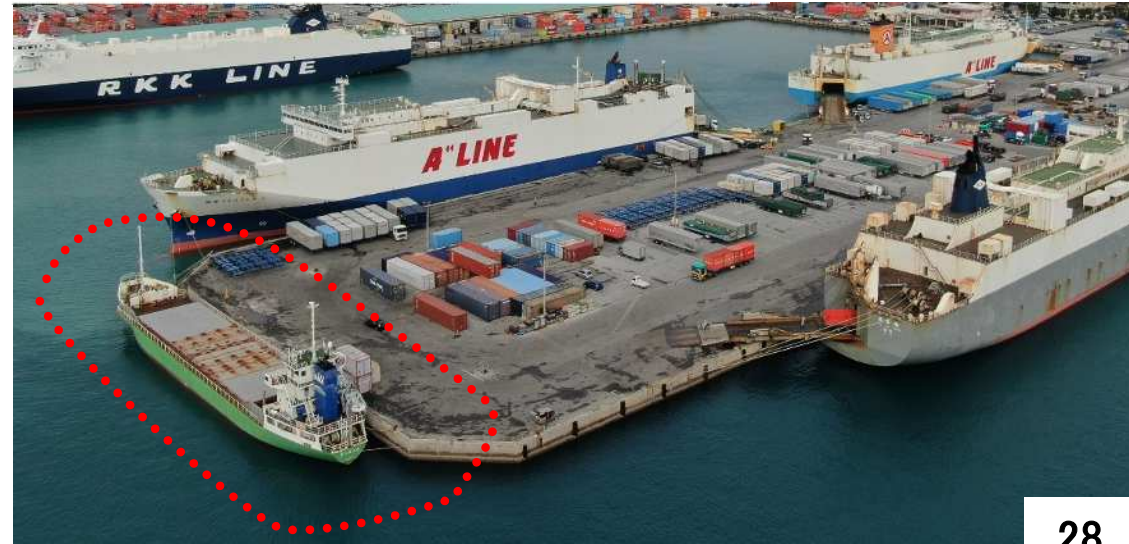
■ 4号物揚場岸壁に係留する取締船 (新港ふ頭)(右)



■ 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)



○ 浦添ふ頭地区に関する検討・調整内容

【浦添ふ頭地区における民港の形状案】（令和3年3月31日公表）

※図中の赤線は既定計画 ※今後の波浪解析等を踏まえて、波除堤や突堤等が必要になる可能性がある。 R3. 3. 26 那覇港管理組合構成団体調整会議 Naha Port Authority



●人と自然が共生する港湾環境の形成のため、自然的環境を保全する空間を配置

- 那覇空港との連携も活かし、アジアの中継拠点港としての物流空間を形成。
- 浦添ふ頭・新港ふ頭の一体的利用のため、両地区をつなぐ臨港道路を考慮。
- 臨空・臨港型の産業等の導入を図るため、必要な物流用地を確保。
- 交流・賑わい空間の理念も踏まえ、物流空間を南側及び沖側へ配置。

- 海とイノーを活かした親水空間、牧港補給地区跡地との一体的利用を想定した観光・ビジネス拠点を創出。
- 牧港補給地区跡地からの景観も含め、海に沈む夕日を最大限に享受。
- 牧港補給地区跡地との連続性・一体感を持つよう、将来的な連結部分も考慮。
- アジア地域の富裕層獲得のため、ラグジュアリーホテル等を整備するための用地を確保。

※図中の赤線は、現行の港湾計画を示す。

○ 浦添ふ頭地区に関する検討・調整内容

【浦添ふ頭地区における民港の形状案の作成にあたっての考え方】（令和3年3月31日公表）

- 浦添ふ頭と新港ふ頭の国内外海上輸送網及び流通加工等の物流施設の一体的利用とともに、那覇空港とのシーアンドエアも活かし、アジアへの多様な速度帯による重層的な航路サービスを全国・アジアの荷主に提供する、アジアの中継拠点港としての物流空間を創出する。
- 地域振興のための産業拠点として、浦添ふ頭と新港ふ頭の物流空間の一体的利用や中城湾港との連携により臨空・臨港型の産業等の導入を図る。
- 富裕層の長期滞在型観光の拠点となる世界水準の観光リゾート地を形成するため、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・ビジネス拠点を含む交流空間を創出する。
- 空間配置に関し、交流・賑わい空間は、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、都市軸との連続性、交流・賑わい空間からの景観を考慮する。
また、交流・賑わい空間と物流空間の間を繋ぎ、多様な機能の調和により新たな価値を創造する空間を配置する。
物流空間は、それらの空間の配置に対応しつつ新港ふ頭との一体的利用による効率的な物流体系の構築を考慮し配置する。
- 県全体・背後地域における将来の産業戦略、中城湾港との機能分担、那覇港における課題及び需要や、両空間を繋ぐ空間の利用形態等の検討を踏まえ、物流及び交流・賑わい空間の規模及び配置を検討する。
- 人と自然が共生する良好な港湾環境の形成を図るため、自然的環境を保全する空間を配置する。

○ 浦添ふ頭地区に関する県民アンケートについて

1. 県民アンケート調査について

(1). 調査の目的

本調査は、令和3年3月31日に公表した「浦添ふ頭地区における民港の形状案」について、県民の意見を聴取し、今後予定する長期構想や港湾計画改訂に向けた参考とするために実施した。

(2). 調査対象

沖縄県在住の15歳以上の方を対象とした。

(3). 調査方法

以下の2通りの方法で実施した。

- ①モニター調査(モニター登録者へのWEB配信調査)
- ②オープン調査(当組合HP掲載によるオープン調査)

(4). 調査期間

令和3年6月12日(土)9時から27日(日)17時まで

(5). 質問内容(問1～問6:選択形式、問7:自由記述)

問1 あなたの居住地を教えてください。

問2 あなたの年齢を教えてください。

問3 あなたの性別を教えてください。

問4 沖縄の歴史と港は密接に関係し、時代の要請に対応して港のあり方・規模も変化してきました。このことをご存じでしたか。

問5 物流・貿易の拠点として那覇港の機能を強化することの重要性について、認識を深めることができましたか。

問6 交流・賑わいの拠点として那覇港の機能を強化することの重要性について、認識を深めることができましたか。

問7 浦添ふ頭地区の民港の形状案について、ご意見がありましたらお聞かせください。

○ 浦添ふ頭地区に関する県民アンケートについて

2. 県民アンケート調査結果(総評)について

- 令和3年6月12～27日に、15歳以上の県民を対象として、無記名でのモニターとオープン^①の2種類の 방법으로、自由記述形式により実施した。
- 回答数は、3,026件であった。
- 今回の調査目的は、統計的な分析を行って数値の大小による判断を行うものではなく、長期構想や港湾計画等におけるハード・ソフトの取組の検討の参考とするためのもの。
- 浦添ふ頭地区の民港形状案に対して地域振興を期待する意見や開発内容に関する意見、環境保全への配慮、他港での対応を求める意見等、幅広い意見を頂いた。

3-1. 属性及び調査結果について

(1). 属性について

問1 居住地については、那覇市が30.4%で最も高く、次いで中部地区が27.4%、南部地区が17.5%となっている。(図-1)

問2 年齢については、40代が22.6%で最も高く、次いで50代が22.1%、30代が20.6%となっている。(図-2)

問3 性別については、男性が50.6%、女性が47.6%、不明が1.8%である。(図-3)

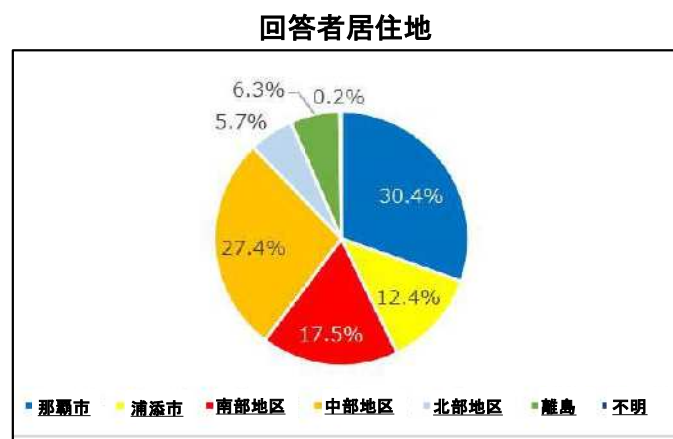


図-1

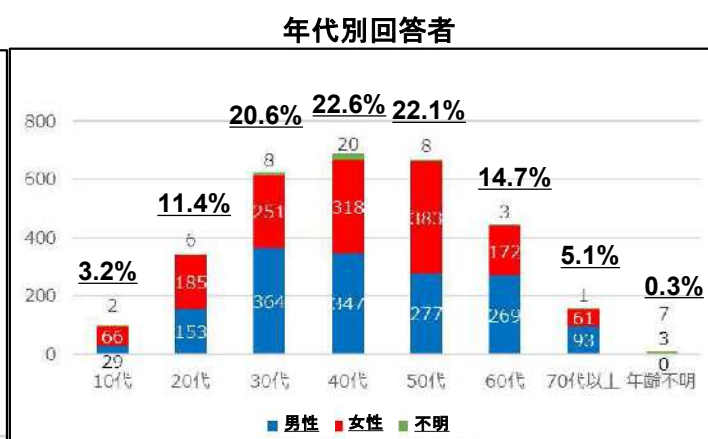


図-2

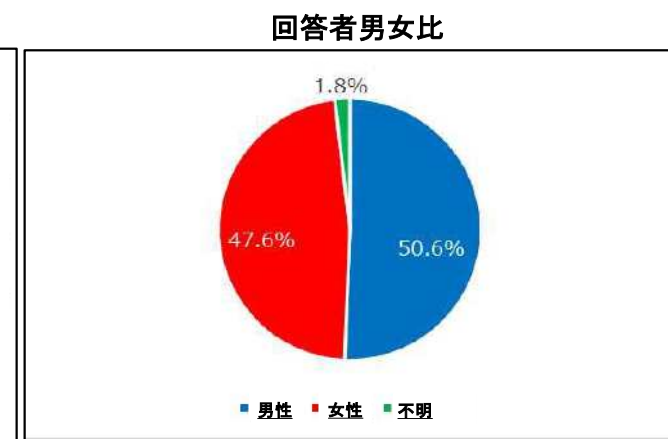


図-3

○ 浦添ふ頭地区に関する県民アンケートについて

3-2. 属性及び調査結果について

(2). 調査結果について

問4 沖縄の歴史と港は密接に関係し、時代の要請に対応して港のあり方・規模も変化してきたことへの認知度について

沖縄の歴史と港の関係についての認知度は、「知っていた(やや知っていた)」の割合は49.0%で、「知らなかった(あまり知らなかった)」が39.4%、「どちらとも言えない」が11.3%であり、未回答が0.3%であった。(図-4)

問5 物流・貿易の拠点として那覇港の機能を強化することの重要性について、認識を深めることができたかについて

物流・貿易の拠点としての機能強化の重要性について、「認識を深めることができた(やや認識できた)」の割合69.6%で、「認識できない(あまり認識できない)」が12.5%、「どちらとも言えない」が17.5%であり、未回答が0.4%であった。(図-5)

問6 交流・賑わいの拠点として那覇港の機能を強化することの重要性について、認識を深めることができたかについて

交流・賑わいの拠点としての機能強化の重要性について、「認識を深めることができた(やや認識できた)」の割合は70.4%で、「認識できない(あまり認識できない)」が12.4%、「どちらとも言えない」が16.9%であり、未回答が0.4%であった。(図-6)

沖縄の歴史と港の関係

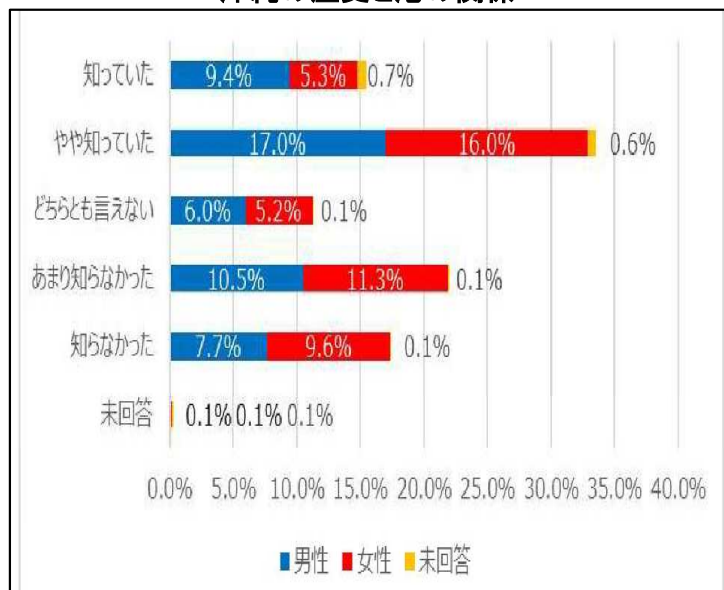


図-4

物流・貿易の拠点としての機能強化の重要性

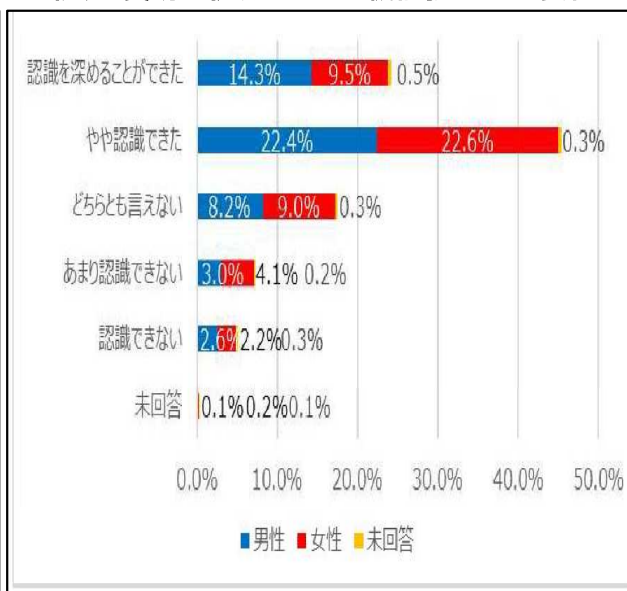


図-5

交流・賑わいの拠点としての機能強化の重要性

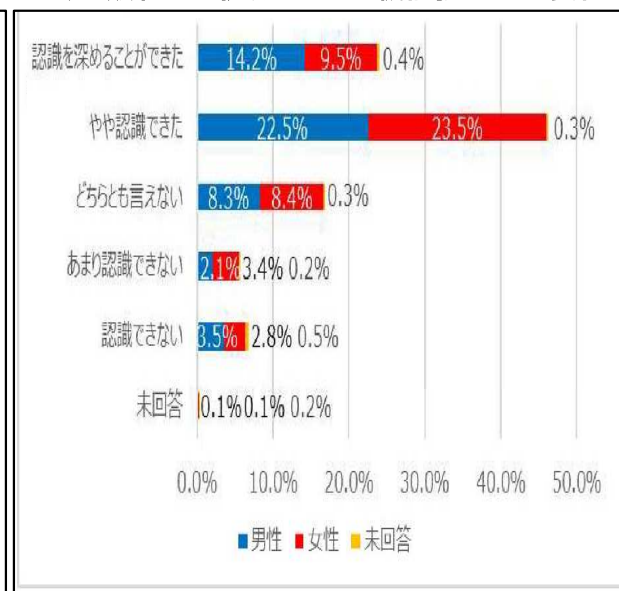


図-6

○ 浦添ふ頭地区に関する県民アンケートについて

3-3. 属性及び調査結果について(問7関連)

地域振興を期待する意見	キンザー跡地前面を交流・賑わい空間にする等の観光・景観への配慮や、自然環境への配慮された形状である点を評価するもの
	現状の港湾混雑の解消に向けて期待するもの
	沖縄県、地元・浦添市のコロナ収束後の物流・観光への対応や将来の発展を支えるために重要とするもの
	県民の憩いの場になることを期待するもの
	アジアの中継拠点港としての発展に期待するもの
開発内容に関する意見	物流空間のみ整備して交流・賑わい空間は自然海岸とすべき、物流空間の部分もクルーズ船ふ頭にして全て交流・賑わい空間にすべきとするもの
	マリンレジャーやバーベキュー、スポーツ施設、公園等、交流・賑わい空間に係る施設構成に関するもの (個別施設について必要／不必要の両方)
	モノレールの延伸や駐車場の確保等、交通アクセスの強化に関するもの
	交流・賑わい空間からの視界にできるだけ物流空間が入らない等の景観への配慮に関するもの
	沿岸の道路の立体化やキンザー跡地からのアクセス道路整備等、キンザー跡地との一体的利用に関するもの
環境保全への配慮、他港での対応を求める意見	現在の海岸への愛着や生態系の状況等を踏まえ、埋立全般に反対、現状のままだと良いとするもの
	自然環境への影響の懸念や不安等、自然環境保全に関するもの
	新港ふ頭等の拡張や効率的利用、中城湾港等の他港の利用で対応すべき(対応できるのではないかなど)、既存施設での対応を求めるもの
	新港ふ頭等で未開発用地が残っている中で、浦添ふ頭への展開は時期尚早ではないかというもの
	観光偏重の将来戦略は不適切であるとするもの
その他	「特になし」、「意見なし」、「わからない」
	趣旨不明の回答、民港形状案に関係のない回答 等

○ 浦添ふ頭地区に関する県民アンケートについて

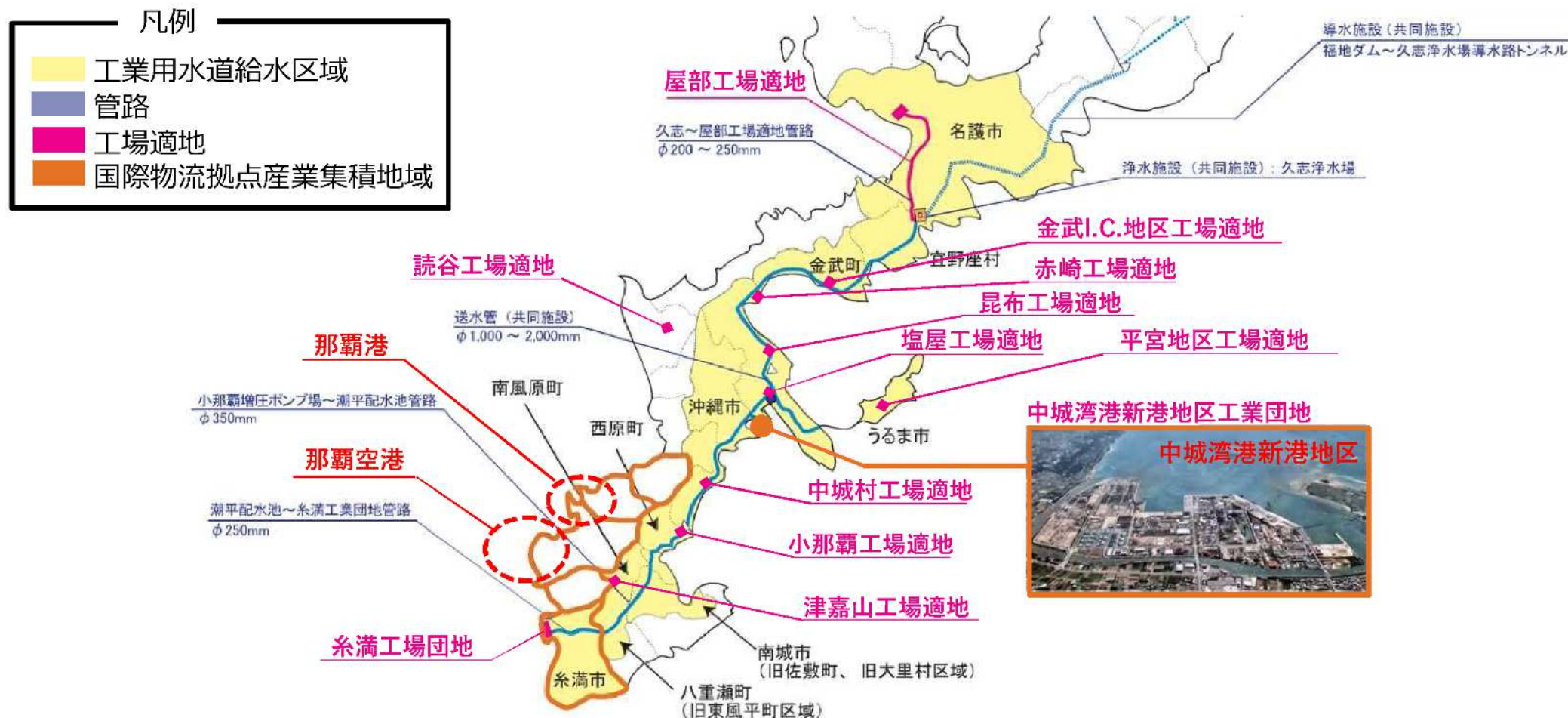
4. アンケート結果に対する那覇港管理組合の考え

- ①「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)」の割合は約49%となっており、那覇港の歴史文化を活かした”みなとまちづくり”を推進する上では、引き続き理解を深めてもらうための広報等の強化が必要であると考えます。
- ②また、「物流・貿易の拠点としての機能強化の重要性」や「交流・賑わいの拠点としての機能強化の重要性」に関する認知度については、「認識を深めることができた(やや認識できた)」の割合は、ともに約70%となっていることから、那覇港が担っている役割や機能について、理解が深まったと考えています。引き続き広報等の継続が必要であると考えています。
- ③さらに自由意見では、那覇港が担う物流や交流等の地域振興に期待する意見や市民からの西海岸への愛着に関する意見等を確認することができた。
- ④浦添ふ頭地区の民港形状案は、中城湾港との機能分担も考慮して那覇港の将来の取扱貨物量を推計し、それに対応するために必要な物流施設の配置について、新港ふ頭地区の拡張を最大限図った上で、浦添ふ頭地区に展開するという流れで検討を行った。
- ⑤那覇港管理組合としては、将来に渡り、県産業の持続的な成長を図るためには、県最大の物流拠点港湾である那覇港において、浦添ふ頭地区への展開を含め、産業活動に伴う物資輸送の増加に対応できる物流施設の拡充、自立型経済の構築に向けた臨空・臨港型産業の導入に必要な用地確保が必要と考える。また、観光の高付加価値化等に向けて、富裕層の獲得等に資する交流・賑わい空間の形成等を図るためには、マリーナ等の整備と合わせて埋立による用地造成が必要と考える。
- ⑥これらの観点から、那覇港浦添ふ頭地区における物流空間と交流・賑わい空間は、物流・交流・商流の相乗効果の発揮等のためにそれぞれ必要な機能であると考えます。今後、浦添展開の必要性についてわかりやすい説明の工夫をしていく。
- ⑦なお、港湾計画に基づき事業化を図るに当たっては、需要の顕在化の状況を精査し、費用対効果分析等を行った上で、実施することとなる。物流空間については、まずは新港ふ頭地区を中心とした施設整備や既存施設の効率的利用、中城湾港との機能分担等を進める中で判断することとなる。
- ⑧自然環境への影響については、今後、港湾計画改訂に向けた作業の中で、那覇港全体の環境現況調査を実施する予定、その後、環境への影響の分析を行い、自然環境に配慮した港湾計画の策定を行う予定。
- ⑨開発内容に関する意見については、今後、関係企業や民間企業の意見等も踏まえつつ、詳細な施設規模・配置等の検討を行っていく中で、参考としていきたい。

○ 沖縄県の産業基盤・制度(工業用水・工場適地・国際物流産業集積地域)

- 製造業や電気業等に必要となる工業用水は、中城湾・金武湾沿岸等に配水管が敷設され、給水区域は東海岸が中心となっている。
- 工場立地法に基づく工場適地※も東海岸が中心となっている。

※ 工場適地:工場立地法に基づく工場適地調査の結果、工場立地にふさわしい土地として、工場立地調査簿に記載された工業用地。



○ 那覇港に関連する上位・関連計画

1) 沖縄国際物流戦略チーム(内閣府 沖縄総合事務局)(2007年(平成19年)3月)

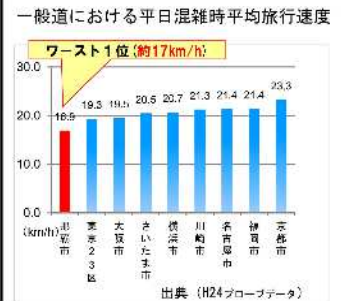
2007年(平成19年)3月に内閣府沖縄総合事務局設置の、「沖縄国際物流戦略チーム」(経済団体、物流企業や関係団体、自治体や関係する行政機関により構成、以降戦略チームとする)は、2020年(令和2年)2月までの15回にわたる本会合を通し、効率的・効果的な国際物流体系の構築にむけた検討を行っている。2017年(平成29年)3月に改訂された「沖縄の国際物流戦略に関する提言【改訂版】」案では、戦略チームは以下の4つの提言を打ち出している。

- ①那覇港を中心とした国際物流拠点の形成
- ②中城港湾における流通加工港湾の実現
- ③県全体における物流ネットワークの強化
- ④新たな潮流を捉えたウチナーの可能性発掘

那覇港の臨港道路における取り組み

沖縄総合事務局

- 自動車交通に依存している沖縄県内において、産業の中心である那覇市内の交通は、日常生活の交通をはじめ、産業関連の交通や観光交通が混在し、混雑は主要都市の中でワースト1位。
- 市内の一般車両が臨港道路港湾1号線へ流入し、港湾物流機能の低下を招いている。
- 那覇港及びその周辺で整備が進められている道路ネットワークと連携し、国道58号や臨港道路の著しい渋滞の緩和を図るとともに、那覇港・那覇空港へのアクセス性向上による物流の効率化、観光振興を支援する。



資料: 戦略チーム第10回本会合
「資料-1『沖縄総合事務局開発建設部の取り組み』」
(内閣府 沖縄総合事務局)



○ 那覇港に関連する上位・関連計画

2) 沖縄防災連絡会(内閣府 沖縄総合事務局)

2012年(平成24年)11月に内閣府沖縄総合事務局設置の、「沖縄防災連絡会」(国、自治体、道路・港湾・空港の管理者、電力・石油・ガス事業者、物流・通信事業者など32機関から構成、以降防災連絡会とする)は、大規模地震・津波災害の発生を想定し、発災後の迅速な被災者救援・救助、及びインフラ応急復旧にかかる各機関の連携を目的としている。

防災連絡会は分野別に部会を設置し、それぞれの対応を検討しているが、「主要港湾の啓開、昨日復旧のあり方検討部会」における検討、具体的な取組は以下のとおりである。

- ① 復旧シナリオ検討 ② 港湾BCPの策定
- ③ 「災害発生時における緊急的な応急対策業務に関する包括的協定書」締結
- ④ 港湾等防災会議の設置 ⑤ 防災訓練の実施

資料: 第7回沖縄防災連絡会「資料4『各部会からの検討状況報告等について』」(内閣府 沖縄総合事務局)

「主要港湾の啓開、機能復旧のあり方検討部会」の検討状況報告

島嶼県である沖縄は、大規模災害により被災した場合の緊急物資の輸送は物的には海上輸送(港湾)に頼らざるを得ず、緊急物資の輸送船や作業船等が航行・接岸できるよう、主要港湾の航路啓開及び港湾施設の早期復旧を行うことが必要である。

これまでの主な検討状況

① 復旧シナリオの検討

沖縄管内の主要港湾(那覇港、中城湾港、平良港、石垣港)について、平成24～25年度に東日本大震災クラスを想定した被害想定(地震・津波の規模設定、津波シミュレーション、各港の被害想定)を検討するとともに、被害想定に基づく復旧シナリオを検討した。

② 港湾BCPの策定

大規模災害時に当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう、沖縄管内の重要港湾6港(那覇港、中城湾港、金武湾港、運天港、平良港、石垣港)について港湾BCP(港湾の事業継続計画)の検討を行い、平成29年3月までに全重要港湾の港湾BCPを策定した。その後も、必要に応じ見直しを図っている。

③ 「災害発生時における緊急的な応急対策業務に関する包括的協定書」の締結

沖縄管内の重要港湾において、災害が発生した場合における被害の拡大防止と被害施設の早期復旧を目的として、沖縄総合事務局・港湾管理者(沖縄県、那覇港管理組合、宮古島市、石垣市)・港湾関係団体(埋立浚渫協会など7団体)で、平成28年3月に包括的協定書を締結した。

復旧シナリオ及び港湾BCPを策定した港湾



包括協定の締結(H28.3.23)



「主要港湾の啓開、機能復旧のあり方検討部会」の検討状況報告

これまでの主な検討状況

④ 港湾等防災会議の設置(連絡体制等の構築)

平成28年3月に締結した包括的協定では、関係者間で連絡体制の構築や資機材等の情報を共有することとなり、平成30年4月に包括協定締結者による港湾等防災会議を立上げ、情報共有を図る体制を構築した。

第1回 港湾等防災会議 (H30.4.12)



⑤ 防災訓練の実施

防災対応力の高度化を図るため、台風・高潮を想定した防災訓練を各港で毎年度実施するとともに、大規模津波・地震防災総合訓練については平成27年度より順次各港で実施してきている。

石垣港 大規模津波・地震防災総合訓練 (H29.11)



今後の実施予定

① 大規模災害発生時の通信手段の確保

TV会議システムを平成30年度に整備予定。(沖縄局基幹LANシステム更新の中で対応)

② 緊急時の作業許可手続きに係る関係者調整

災害時の作業許可手続きについて弾力的かつ柔軟な運用が出来るよう、平成30年度内に関係者(海上保安部・沖縄総合事務局・港湾管理者)の調整を行う。

③ 防災訓練の実施及び港湾BCPの見直しによる防災対応力の高度化

引続き各港で防災訓練を実施するとともに、訓練を踏まえ必要に応じ港湾BCPの見直しを行い、防災対応力の高度化を図っていく。

○ 那覇港に関連する上位・関連計画

3) 沖縄21世紀ビジョン実施計画(2019年(平成31年)3月改訂 沖縄県)

沖縄21世紀ビジョン(以降21世紀ビジョンとする)は、2010年(平成22年)3月に策定され、2030年のあるべき沖縄の姿を描く、沖縄県による長期構想である。「沖縄21世紀ビジョン実施計画(後期:2017年度(平成29年度)～2021年度(平成33年度))」では、基本施策3「希望と活力にあふれる豊かな島を目指して」の(4)では、「アジアと日本の架け橋となる国際物流拠点の形成」のための、港湾機能の強化があり、関連数する指標、及び事業は以下のとおりである。

資料:「沖縄21世紀ビジョン実施計画改訂版(2019年(平成31年)3月)」(沖縄県)

指標名		基準値	沖縄県の現状 (計画策定時)	H33年度の目標	全国の現状 (参考年)
1	那覇空港の国際貨物取扱量	15万トン (22年度)	19.6万トン (28年度)	40万トン	成田204万トン 関空70万トン (27年度)
2	那覇空港の海外路線数 (貨物便)	5路線 (23年度)	9路線 (28年度)	10路線	—
3	臨空・臨港型産業における新規 立地企業数(累計)	47社 (23年度)	74社 (27年度)	260社	—
4	臨空・臨港型産業における雇用 者数	663人 (23年度)	1,313人 (27年度)	5,400人	—
5	那覇港の外貨取扱貨物量	120万トン (23年)	116万トン (27年)	342万トン	126,791万トン (24年)
6	中城湾港(新港地区)の取扱貨物 量 (供用済岸壁対象)	61万トン (23年)	107万トン (27年)	230万トン	—

【施策】② 輸送手段及び避難地等の確保						
主な取組	年度別計画					実施 主体
	29	30	31	32	33	
○港湾機能の強化						
那覇港総合物流センター事業 (土木建築部)	総合物流 センター建 築工事	→ 供用開始				那覇港管理組合
	総合物流センターの整 備					
那覇港物流機能強化事業 (土木建築部)	機能再編、貨物増大促進事業及び岸壁等の整備					国 那覇港管理組合
那覇港産業推進・防災事業 (土木建築部)		新港ふ頭4 号上屋延 命化(完了)	新港ふ頭5 号上屋延 命化(完了)		那覇ふ頭 1、2号上 屋建替(完了)	那覇港管理組合
	船客待合所・上屋の延命化、耐震化及び建替等の実施					
	ガントリークレーン延命化等の実施					
物流拠点化・機能強化事業(中城湾港・新港地区) (土木建築部)	京阪航路		→			県
	定期航路実証実験					
			事業完了			
	上屋外構整備					
				事業完了		
	港湾施設の機能強化					

○ 那覇港に関連する上位・関連計画

4) 第5次沖縄県観光振興基本計画(改訂版)

2017年(平成29年)3月に改訂された「第5次沖縄県観光振興基本計画(改訂版)」では、港湾に関連する分野として、次のような域圏別の基本方向を展開している。

中部圏域では、中城湾港マリンタウン地区に建設予定の大型MICE(マイス)施設の整備、クルーズ船の受入体制の強化やスポーツコンベンション拠点の形成が打ち出されている。

また、南部圏域の糸満市から浦添市に至る西海岸地域においては、リゾート及び都市型ホテルや飲食・ショッピング、コンベンション、マリーナ・人工ビーチ、レクリエーション等施設の集積により、アジアなど国内外・県内外との交流拠点の形成が打ち出されている。

○ 那覇港に関連する上位・関連計画

5)那覇市都市計画マスタープラン（令和2年3月 那覇市）

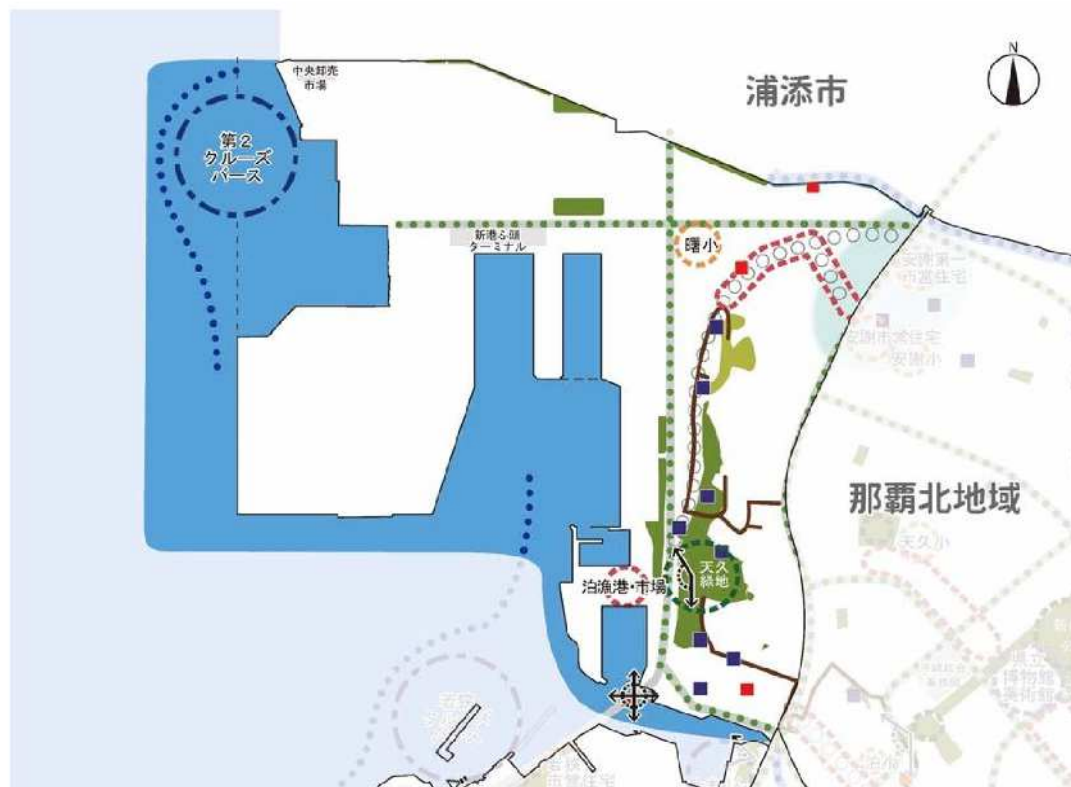
3. 地域まちづくり方針

(1)那覇新港周辺地域

<地域の将来像>

新港ふ頭の周辺は、国際的な物流機能の形成に向けて、港湾機能を活かした流通関係の産業集積と新たな大型旅客船バース(第2 クルーズバース)を中心とした魅力的なゲート空間の創出を図ります。また、小学校区を中心としたコミュニティづくりにより、一体感のある暮らしのエリアの安全で快適な生活環境の形成を進めます。市の中心部や隣接する那覇新都心地区などの市街地と、緑あふれる天久の台地や魅力的な水辺の空間を有機的に結びながら、活気のあるウォーターフロントのまちづくりを推進します。

暮らしと交流方針図



緑・水辺

- 公園・緑地
- 自然緑地
- 緑の軸
- 水辺の軸
(河川・海)
- 公園空白地域

歴史・景観

- 歴史・文化遺産
(馬場道跡などの場合)
- 集落景観
- 都市景観形成地域
- 景観資源
- シンボルロード
- 地域の顔となる道路
- 歴史の散策路
- 眺望

交流スポット

- 歴史文化スポット
- 自然・レクリエーションスポット
- コミュニティスポット
- 商業交流スポット
・広域的な商業機能
・駅周辺の商業機能
・徒歩圏の生活サービス機能
- 交通交流スポット

○ 那覇港に関連する上位・関連計画

5)那覇市都市計画マスタープラン（令和2年3月 那覇市）

3. 地域まちづくり方針

(7)那覇西地域(※那覇ふ頭～泊ふ頭)

<地域の将来像>

うみそら公園や波の上ビーチ、離島・観光航路や大型旅客船バースなどの特徴的な海辺の空間と機能を活かした、憩いと交流のまちづくりを推進します。海浜部までの快適で魅力的な歩行空間の創出や公共交通の利便性の向上を図り、中心部に隣接する立地条件を活かした多彩な都市機能が集積・充実する都市型リゾート地区の形成を推進します。また、海に親しめる安全安心でゆとりある住宅地の形成を図ります。かつての港町の歴史を今に伝える地域の歴史・文化遺産を活かした、潮騒が聞こえ・歴史が薫るまちづくりを進めます。

暮らしと交流方針図



緑・水辺	歴史・景観	交流スポット
- 公園・緑地 - 自然緑地 - 緑の軸 - 水辺の軸（河川・海） - 公園空白地域	- 歴史・文化遺産（馬場道跡などの場合） - 集落景観 - 都市景観形成地域 - 景観資源 - シンボルロード - 地域の顔となる道路 - 歴史の散策路 - 眺望	- 歴史文化スポット - 自然・レクリエーションスポット - コミュニティスポット - 商業交流スポット - 広域的な商業機能 - 駅周辺の商業機能 - 徒歩圏の生活サービス機能 - 交通交流スポット

○那覇港に関連する上位・関連計画

6)第五次浦添市総合計画（令和3年3月 浦添市）

施策1－4 西海岸地域の開発

<施策のめざす方向>

○西海岸地域は、牧港補給地区の跡地利用計画との一体性に配慮しつつ、新規産業の拠点形成及び都市近郊海浜リゾートの形成をめざします。

○沖縄県、那覇市等との連携のもと、那覇港浦添ふ頭地区の機能拡充を進めるなど、人流・物流の活性化をめざします。

基本的な取り組み(今後5年間の主な取り組み)	
1-4-1 港湾の整備	
1-4-1-①	浦添ふ頭地区の整備を促進します。そのために、防波堤など外部施設の整備などを促進します。
1-4-1-②	那覇港における国際流通港湾機能の拡充を促進します。 そのために、港湾施設や物流機能の拡充等、港湾サービスの向上の促進や物流機能の効率化、物流コストの低減化に取り組みます。
1-4-1-③	那覇港の物流機能の円滑化、国道58号の複線的な交通流の緩和を図ります。そのために、沖縄西海岸近隣浦添北道路II期線の早期開通を促進します。
1-4-2 新規産業拠点の形成	
1-4-2-①	西海岸地区における新たな産業拠点の形成等に際しては、牧港補給地区跡地との一体的利用を想定した開発を目指します。
1-4-2-②	西海岸地区に新たな産業拠点の形成を図ります。そのために、那覇港管区組合との連携による港湾計画の改訂及び浦添ふ頭地区への企業誘致に取り組みます。
1-4-2-③	新たな企業等の立地促進を図ります。 そのために、国や県と協力しながら、税制上の優遇措置等の拡充に努めます。
1-4-3 都市近郊型海浜リゾートの形成	
1-4-3-①	那覇港浦添ふ頭コースタルリゾート地区については、世界水準の観光リゾート地の形成を図ります。そのために、環境アセスメント業務を進めるとともに、マリナやビーチなどの整備により交流拠点機能の導入に取り組みます。
1-4-4 港湾環境の保全と創出	
1-4-4-①	那覇港浦添ふ頭コースタルリゾート地区北側の「自然的環境を保全する区域」については、保全・活用を図り、人と自然が共生する海域環境の形成に努めます。
1-4-4-②	海浜等の利活用に努めます。 そのために、「海域環境保全マニュアル(那覇港管理組合策定)」を基本方針に地域住民やNPO団体等と連携・協力します。

● 那覇港浦添ふ頭コースタルリゾート地区

那覇港浦添ふ頭コースタルリゾート地区は、少子高齢化や人口の減少が顕著な中においても、雇用の創出や県民所得の向上を図り、日本及び沖縄の経済のけん引役としての役割が期待されています。

(資料)浦添コースタルリゾート計画検討調査報告書(平成20年度)

○ 那覇港に関連する上位・関連計画

7) 港湾の中長期政策『PORT2030』（平成30年7月 国土交通省港湾局）

4. ブランド価値を生む空間形成

<施策の内容>

- ① 外国人クルーズ旅行客のみならず、我が国国民も楽しむことができる魅力的な空間を創出するため、海からの視点も考慮した「海に開け、船を迎え入れる」美しい景観の形成を推進する。
また、防災とも両立した快適で潤いのある「おもてなし空間」を創造するため、歩行者空間の充実や港湾の持つ静穏な水域や背後都市・自然等との接続性を活かしたパブリックアクセスを整備する。
- ② 物流・産業機能の沖合展開に対応し、移転後の内港地区等を有効活用するため、多様化・高質化する都市開発と連携し、民間資金も活用した新たな手法による港湾の再開発を促進する。例えば、民間資金を活用したマリーナ開発や長期の水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通の利用による回遊性の強化など港湾空間の特性やメリットを活かし、陸域・水域の一体的な利用を促進する。
- ③ みなとに賑わいを呼び込み、外国人旅行客・市民の交流の場を提供するため、港湾協力団体等との協働により、それぞれの地域の文化・歴史を活かしたみなとまちづくりやみなとオアシスの活性化を行うとともに、市民が安全・多目的にみなとを利用できるような環境を整備する。
- ④ インバウンド需要を取り込むため、文化・歴史、ビーチスポーツ体験・景観・自然環境・魚食、さらには工場夜景・水辺のライトアップを活用したナイトタイムエコノミーなど、様々な観光資源を発掘し磨き上げ、魅力的なコンテンツ作りを促進する。
また、快適な旅行を提供することによって、外国人クルーズ旅行客の満足度向上、地域への経済効果の最大化を図る。

4. ブランド価値を生む空間形成

- ・ 民間資金を活用したマリーナ開発や長期の水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化
- ・ 様々な観光資源の発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じた訪日外国人旅行客の満足度向上、地域への経済効果の最大化

