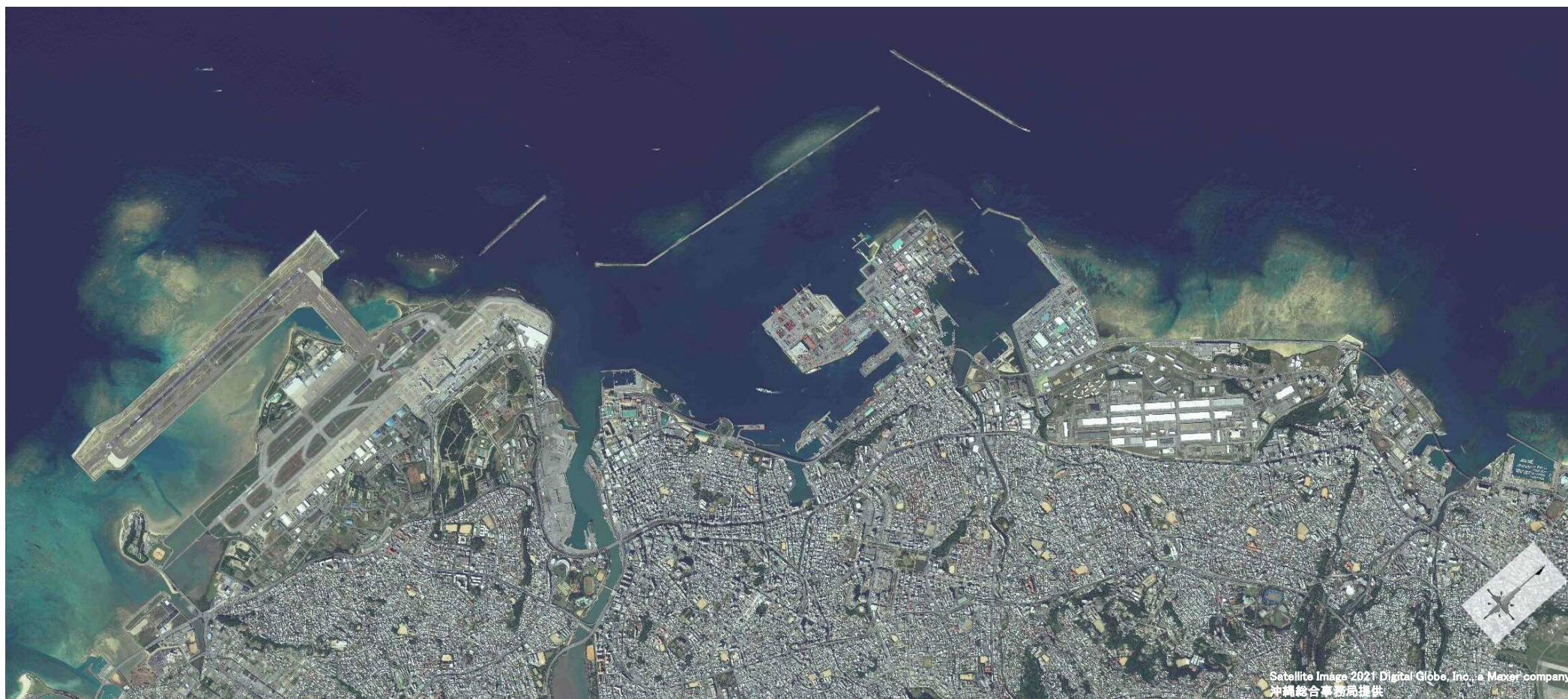


那覇港長期構想検討委員会

(第5回 委員会)



令和3年10月7日
那覇港管理組合

目 次

第1章	(1)第4回委員会までの概要		5
	(2)那覇港の概要		8
	(3)那覇港の現状		13
	(4)第4回委員会以降の主な状況変化		19
	(5)那覇港の課題		28
第2章	浦添ふ頭地区に関する検討・調整内容		37
第3章	那覇港長期構想の構成(案)		47

○ 第5回那覇港長期構想検討委員会について

回 数	開 催 時 期 (案)	検 討 内 容 (案)
第1回 委員会	平成25年 2月5日	1. 現港湾計画の検証 2. 那覇港の現状と課題 3. 那覇港をめぐる社会情勢の変化 4. 那覇港の今後のあり方について
第2回 委員会	平成26年 3月25日	1. 那覇港の長期的な方向性 2. 那覇港の役割 3. 長期構想の展開のゾーニング
第3回 委員会	平成27年 3月26日	1. 那覇港の長期的な方向性 2. 将来構想において想定する需要 3. 長期構想に向けてのステージプラン 4. ゾーニングと主要施設の配置(案)
第4回 委員会	平成28年 3月30日	1. 長期構想の意見と反映 2. 施設配置計画 3. 第2旅客船岸壁配置計画 4. 港湾計画に関連する既定の環境面での配慮事項【参考】
第5回 委員会	令和3年 10月7日	1. 長期構想の構成案 2. 港湾空間のゾーニング(案)、施設配置計画(案)
パブリックコメント (委員意見等を踏まえてパブリックコメント用資料を整理し、各委員にメール等で確認の上、実施)		
第6回 委員会	令和3年度中 (予定)	1. パブリックコメント結果について 2. 長期構想のとりまとめ

○ 長期構想、港湾計画とは

【長期構想】

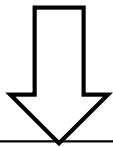
学識者、港湾利用者、行政機関、県民など様々な関係者の意見・要請をもとに、概ね20年～30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間のあり方を構想・ビジョンとしてまとめたもの。

【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。

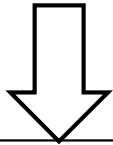
※港湾計画とは、港湾の開発、利用及び保全を行うにあたっての指針となる基本的な計画で、港湾法第3条の3に規定されている法定計画である。
※計画変更にあたっては、地方港湾審議会の審議後、国土交通省に提出。更に交通政策審議会の審議を経る必要がある。

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



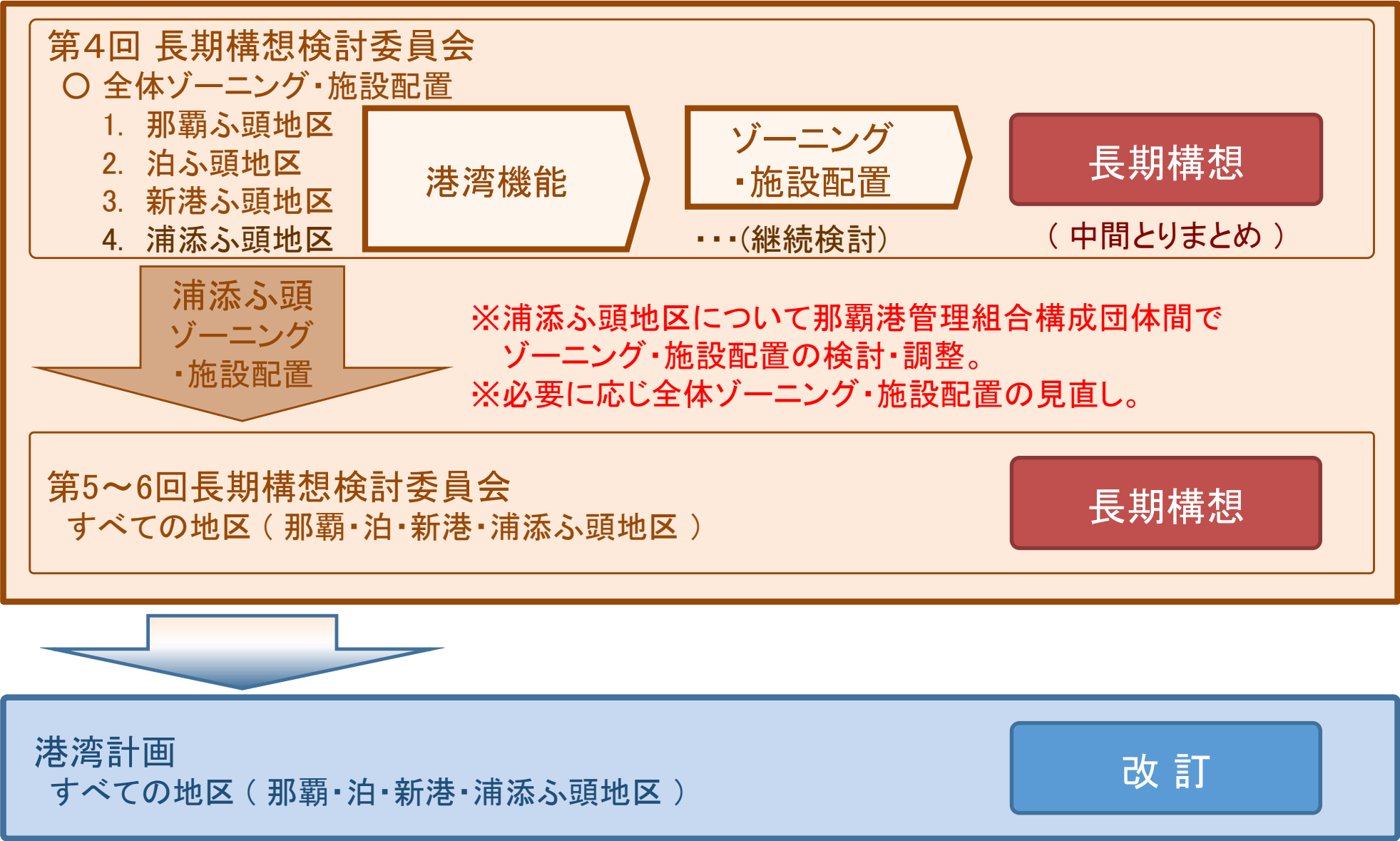
【事業化】

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。

第 1 章

- (1)第4回委員会までの概要
- (2)那覇港の概要
- (3)那覇港の現状
- (4)第4回委員会以降の主な状況変化
- (5)那覇港の課題

○ 第4回委員会までの概要



○ 第4回委員会までの概要

【那覇港の長期的な方向性】

【基本方向】

著しい経済発展を続けるアジアの成長と 活力を取り込む成長エンジンとしての港湾空間の形成

- ① 東アジアの中継拠点港としての展開
- ② 国際コンテナ機能、国際RORO機能の強化
- ③ 沖縄の経済活動の基盤となる産業の創出

アジア・太平洋地域の発展に貢献する海邦交流拠点の形成

- ① 船舶の大型化への対応、複数の旅客船専用岸壁の確保
- ② 定期・定点クルーズの拠点港としての展開
- ③ 観光リゾート空間の形成、ウォーターフロントづくりの推進

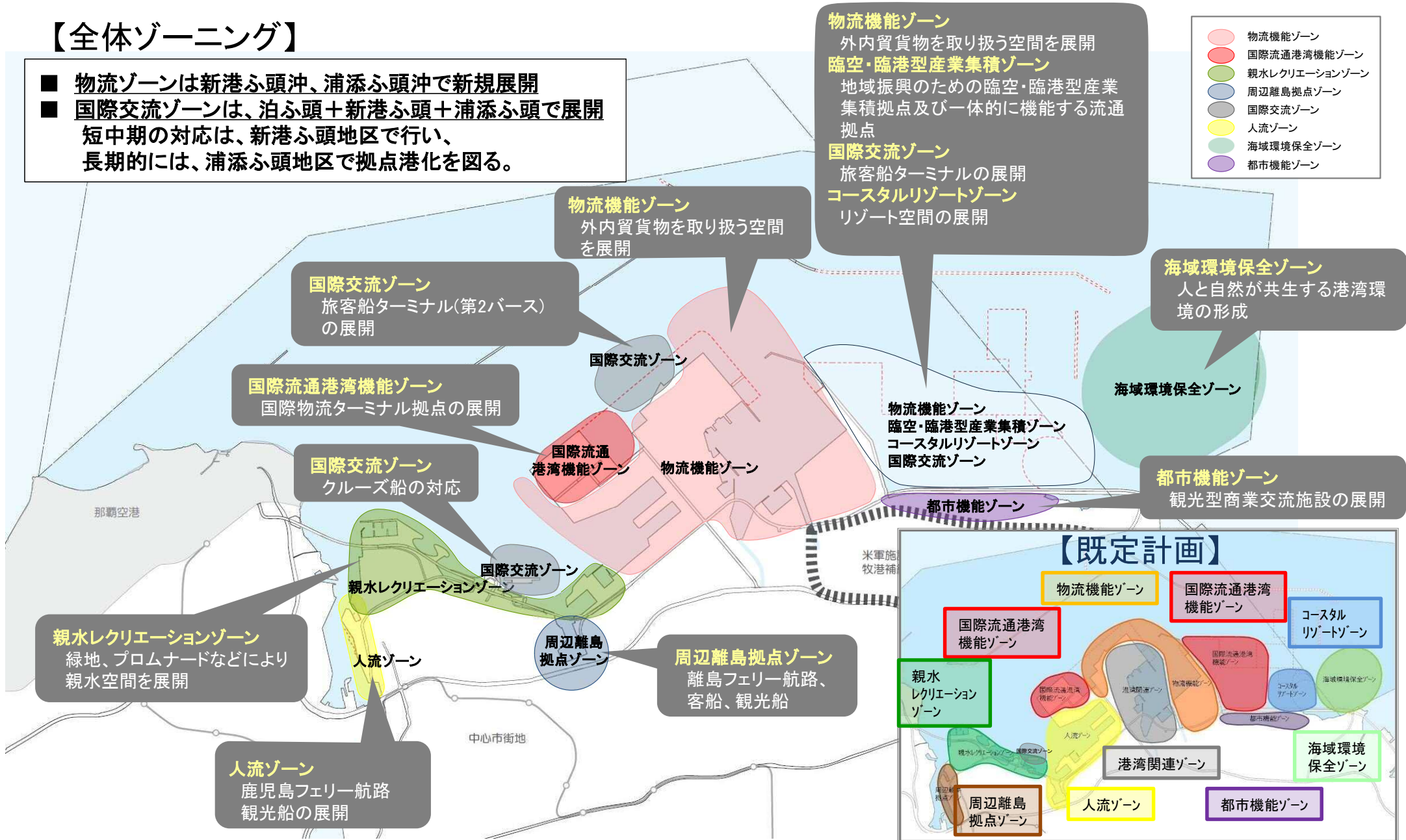
安全・安心な港湾空間の形成と豊かな自然環境との共生

- ① 物流と人流の分離、災害対応力の強化など、安全で効率的な物流機能の構築
- ② 港湾機能再編、臨海部における交通ネットワークの強化
- ③ 豊かな自然環境との共生

○ 第4回委員会までの概要

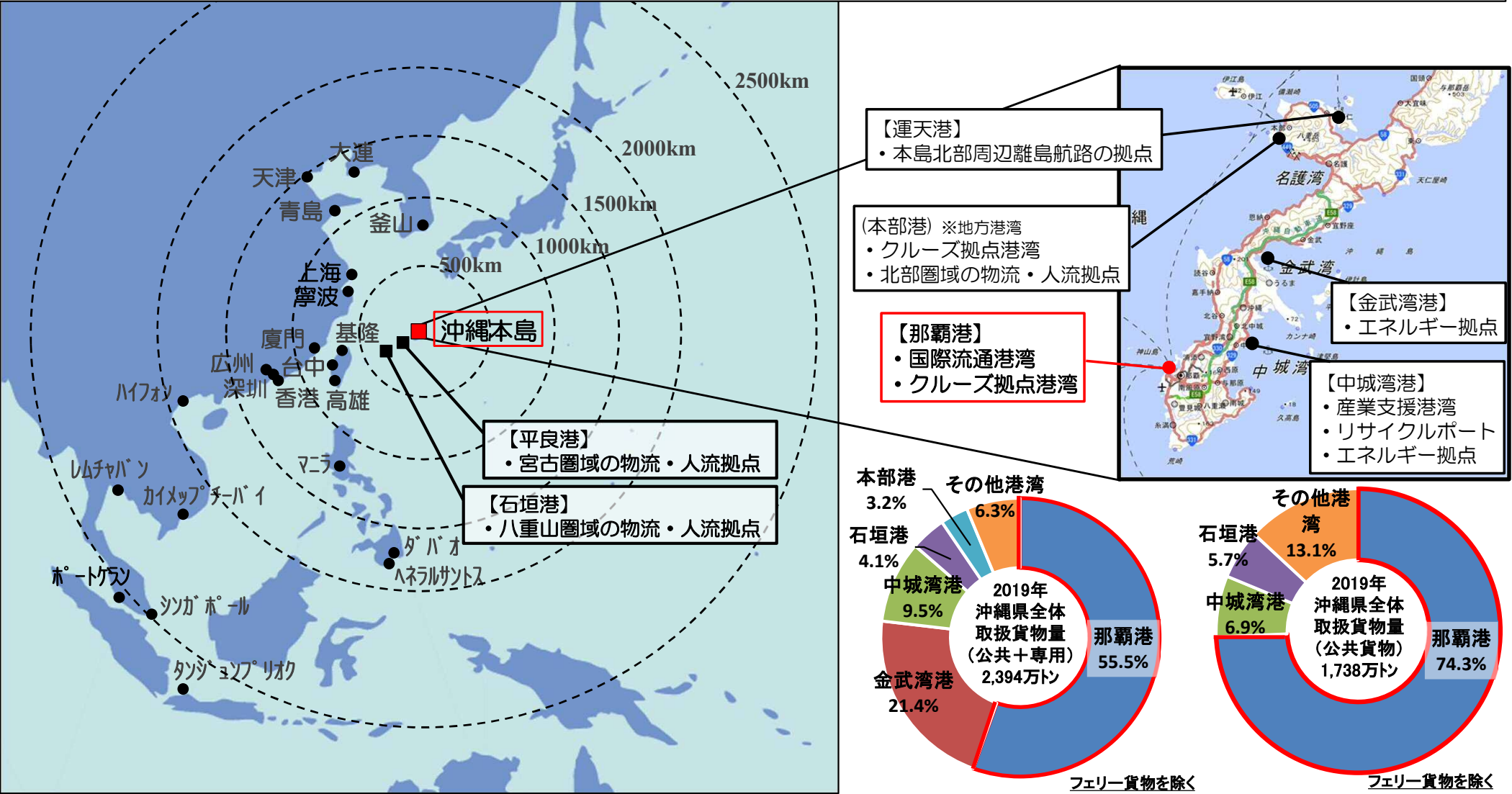
【全体ゾーニング】

- **物流ゾーン**は新港ふ頭沖、浦添ふ頭沖で新規展開
- **国際交流ゾーン**は、泊ふ頭＋新港ふ頭＋浦添ふ頭で展開
短中期の対応は、新港ふ頭地区で行い、
長期的には、浦添ふ頭地区で拠点港化を図る。



○ 那覇港の概要

- 現在、那覇港は、外貿定期7航路、内貿定期20航路を有する物流拠点、また離島航路やクルーズ船(寄港数2019年全国1位)等の人流拠点として、県の経済社会活動を支えている。
- 将来は、流通加工等を行う物流センターや近接する那覇空港との連携、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。





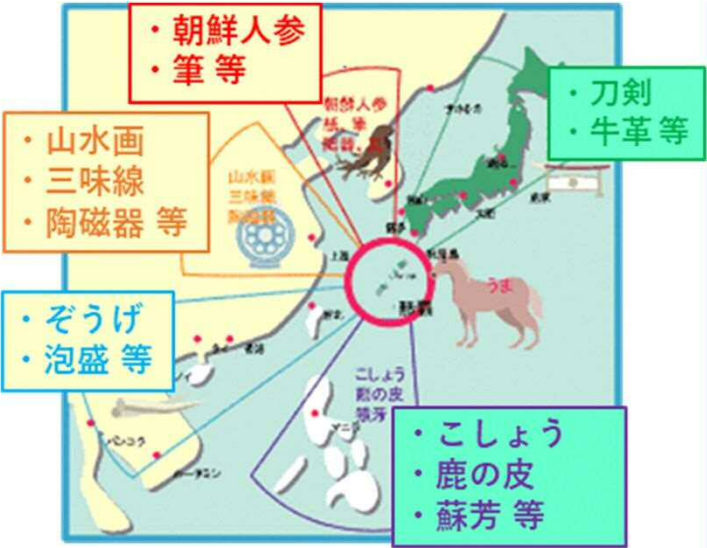
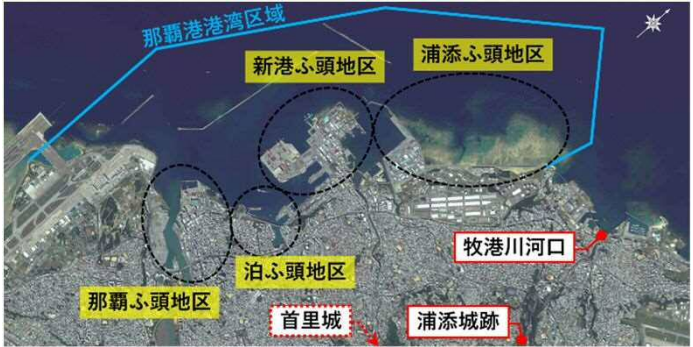
○ 那覇港の概要(那覇港の機能配置の状況)



○ 那覇港の概要(歴史) ～万国津梁のロマン～

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ました。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ます。

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貿易が始まったことで、多くの宝物や文化が伝わってきました。



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ます。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ました。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ました。

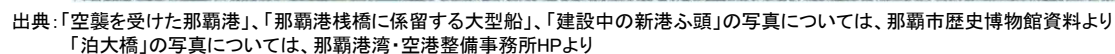
首里城正殿に掛けられた「万国津梁之(ばんこくしんりょうの)鐘(かね)」には、「琉球国は南海の勝地(しょうち)にして三韓(さんかん)の秀を鍾(あつ)め、大明をもって輔車(ほしや)となし、日域(じちいき)をもって唇齒(しんし)となす。舟楫(しゅうしゅう)をもって万国の津梁となし、異産至宝は十方刹(じっぽうさつ)に充滿す」(＝琉球国は南の海の良いところにあり、中国と日本の間にある蓬莱の島で、船で万国の津梁、いわば架け橋となって貿易を行い、国に宝物が満ちている)という句があり、当時の活況の様子がわかります。



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「みなとまち」でした。

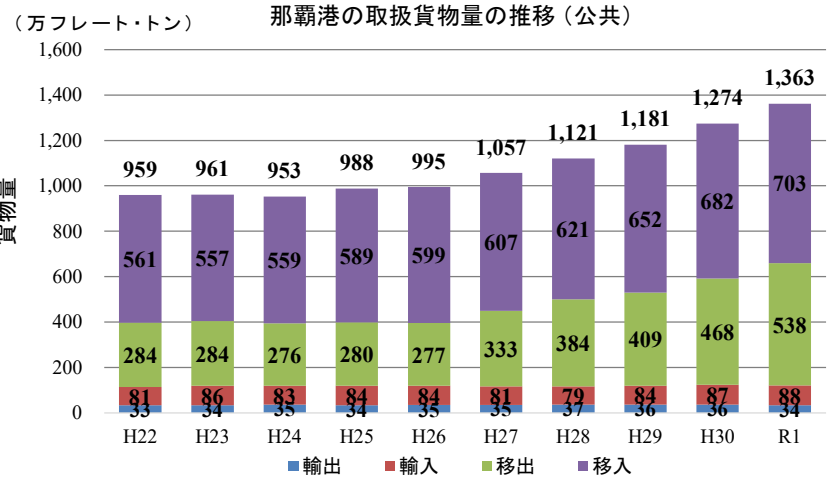
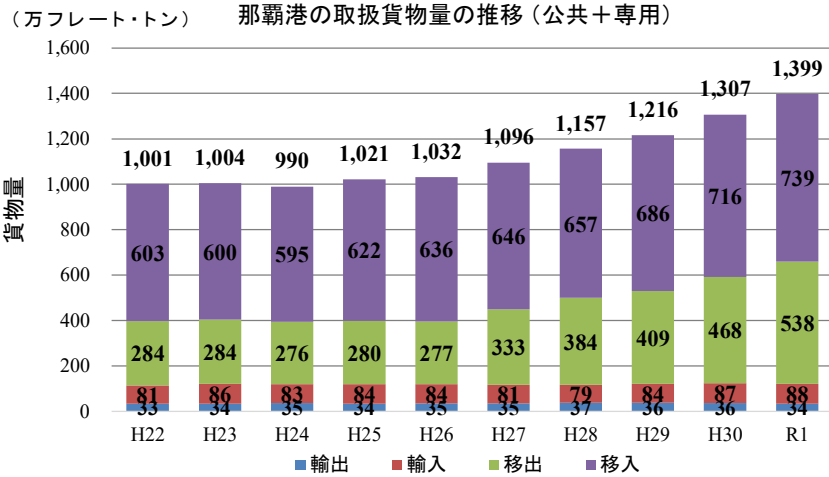
現在も、その時代の遺跡(防塁等)が残り、かつての繁栄と賑わいを今に伝えています。



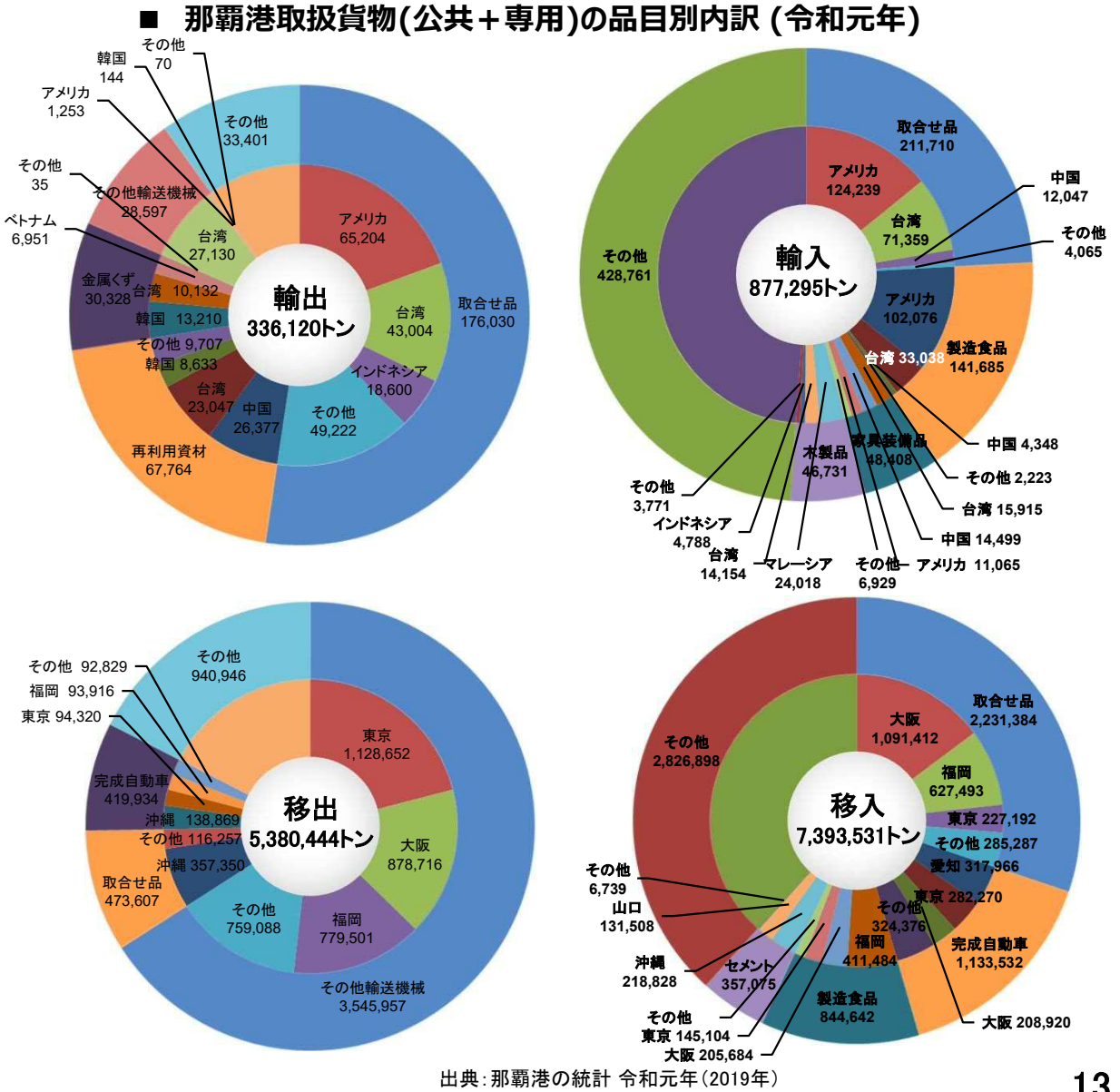


○ 那覇港の現状（取扱貨物量：全体）

- 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。



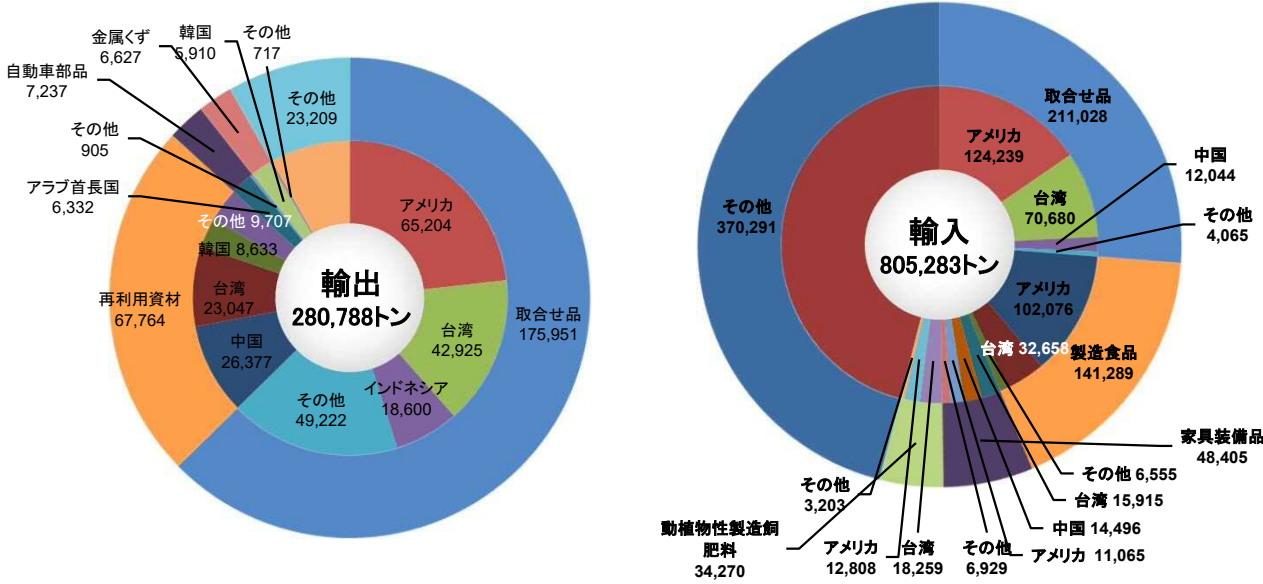
出典：那覇港の統計 令和元年(2019年)



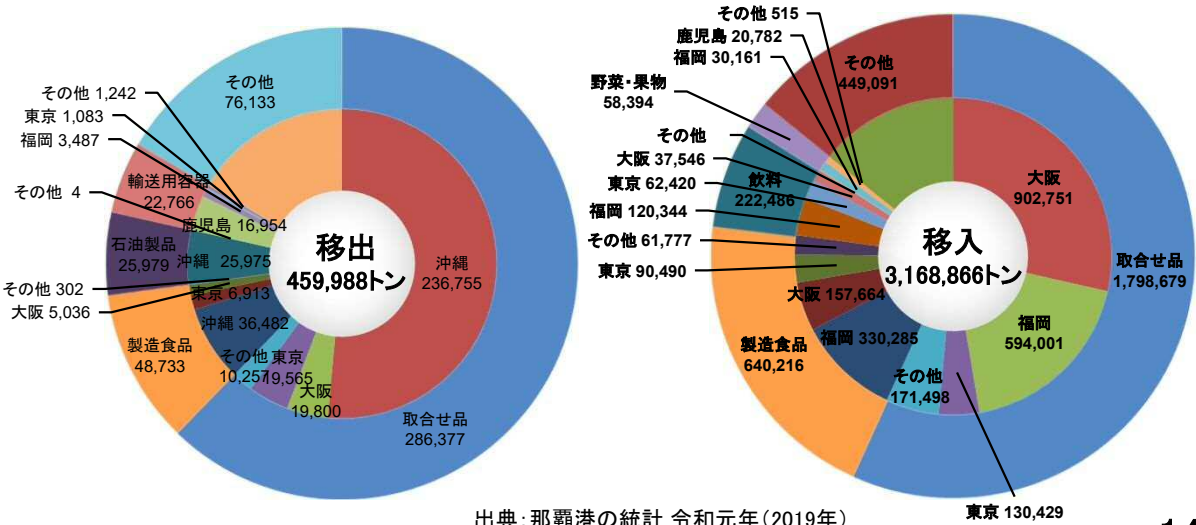
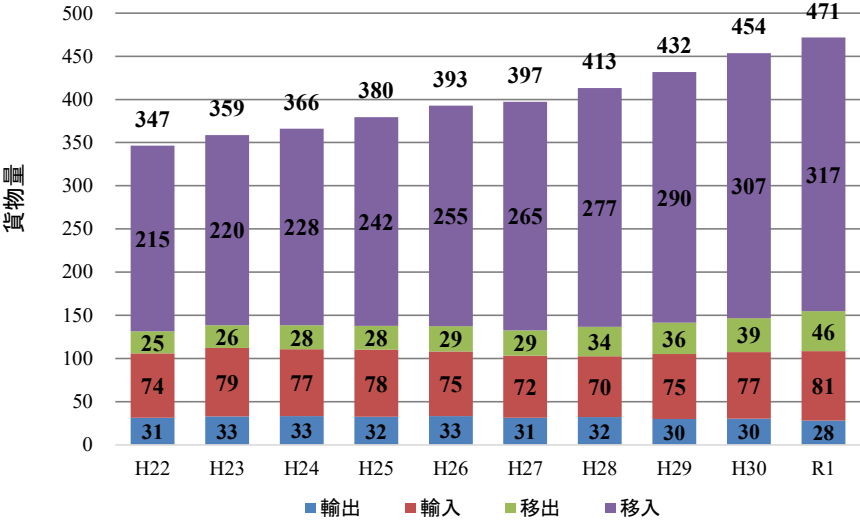
○ 那覇港の現状（取扱貨物量:コンテナ）

- 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。

■ 那覇港取扱貨物(コンテナ)の品目別内訳（令和元年）



（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）

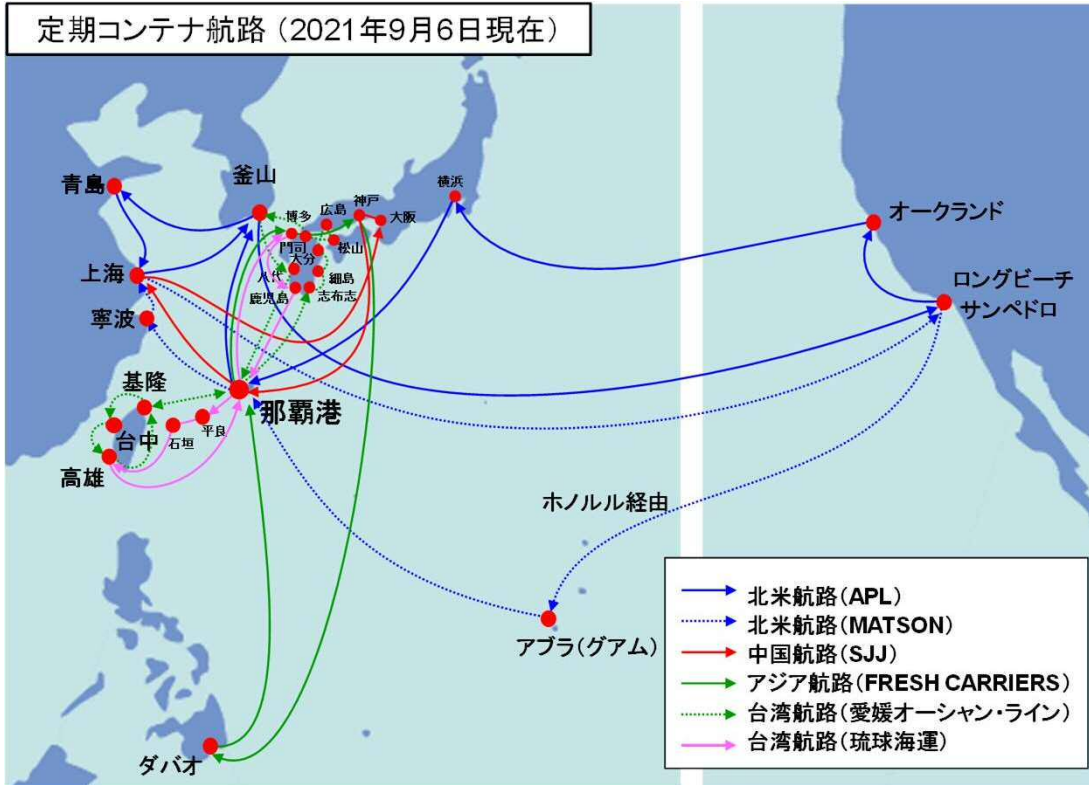
出典：那覇港の統計 令和元年（2019年）

○ 那覇港の現状（コンテナ 航路網）

※コンテナ船とは、貨物を詰めたコンテナを大量に輸送する船舶。
船側には荷役設備はなく、岸壁に設置されたクレーンにより荷役（荷揚げや荷下ろし）を行う。

第1章 (3)

定期コンテナ航路（2021年9月6日現在）



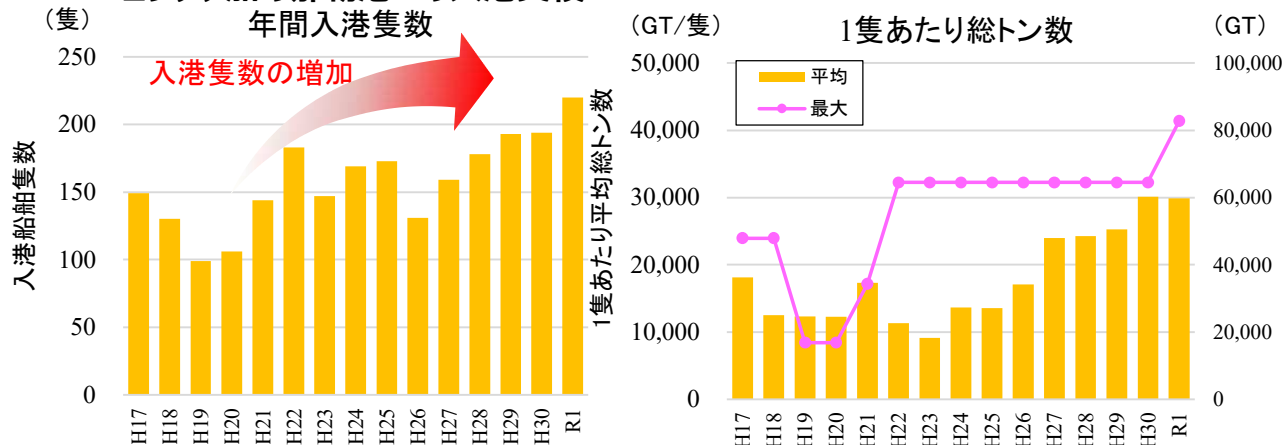
■ 那覇港コンテナ船荷役風景



■ 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
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

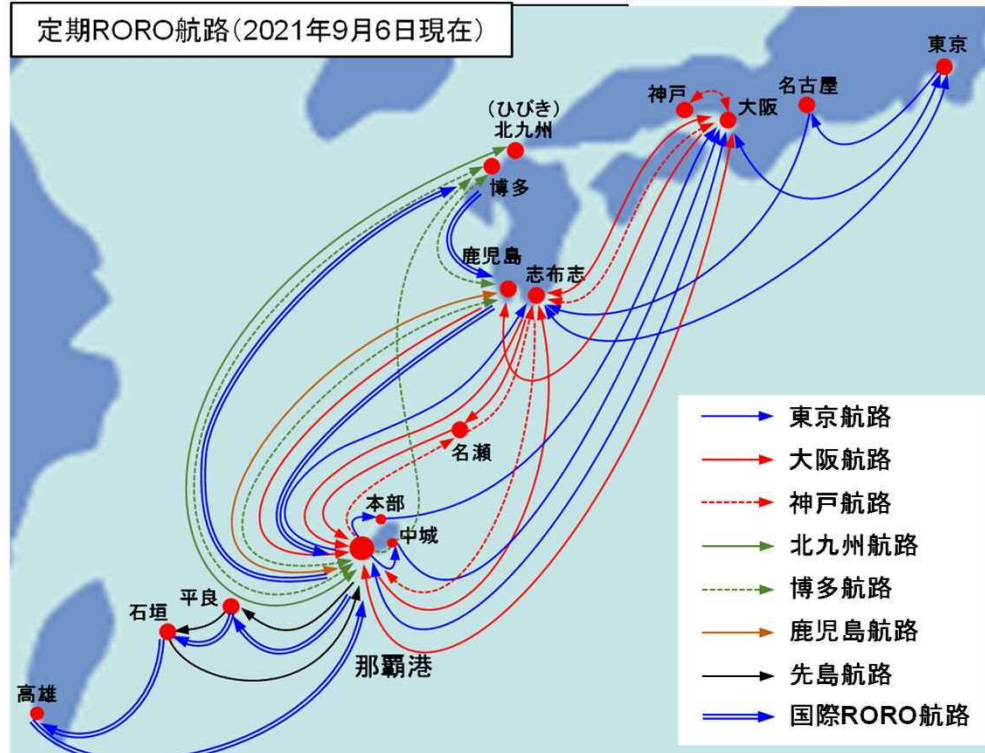


出典: 那覇港の統計

○ 那覇港の現状 (RORO 航路網)

※RORO船とは、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。船内でコンテナを段積みできないため、コンテナ船に比べて貨物の積載能力は劣るが、クレーンによる荷役作業が不要なため、迅速な荷役が可能。

定期RORO航路(2021年9月6日現在)



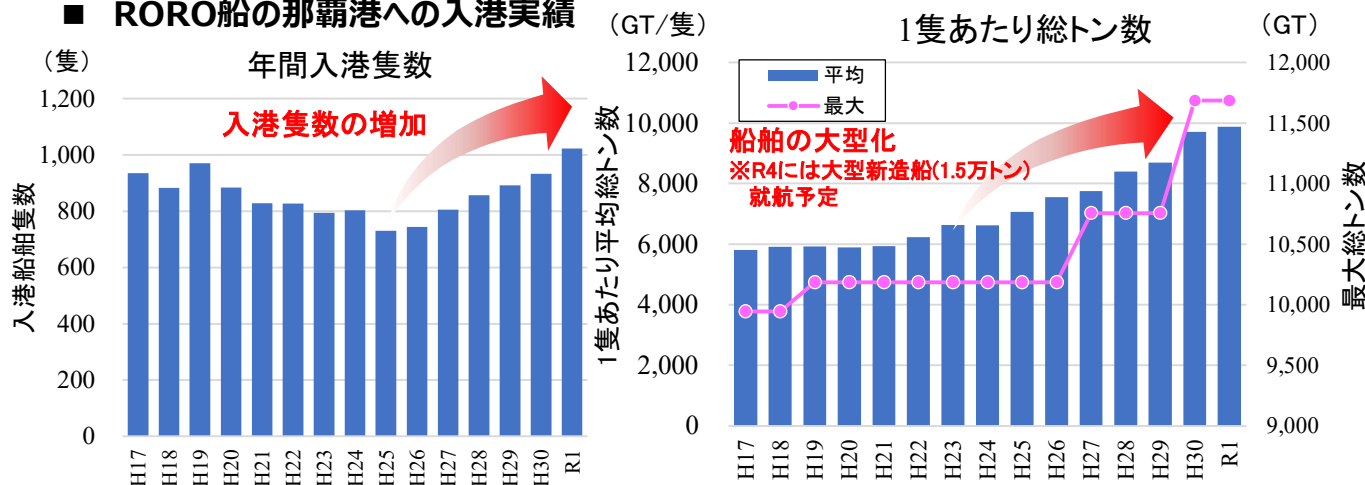
■ 那覇港RORO船荷役風景



■ 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
県 外	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
			定期	一般貨物船	1/週 浦添1
			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
			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
			定期	一般貨物船	1/週 浦添1・2
			定期	一般貨物船	1/週 浦添3
			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
	鹿児島	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
		那覇－ 博多 －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
			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－亀徳－和泊－与論－本部－那覇	定期	フェリー	1/日 那覇2
			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
			定期	一般貨物船	2/週 新港4・6
			定期	一般貨物船	1/週 新港1・10
			定期	一般貨物船	6/週(不定) 新港1・3
	周辺離島	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－阿嘉－ 座間味 －阿嘉－那覇	定期	フェリー	1/日 泊6
			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
			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－ 兼城く久米島 －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

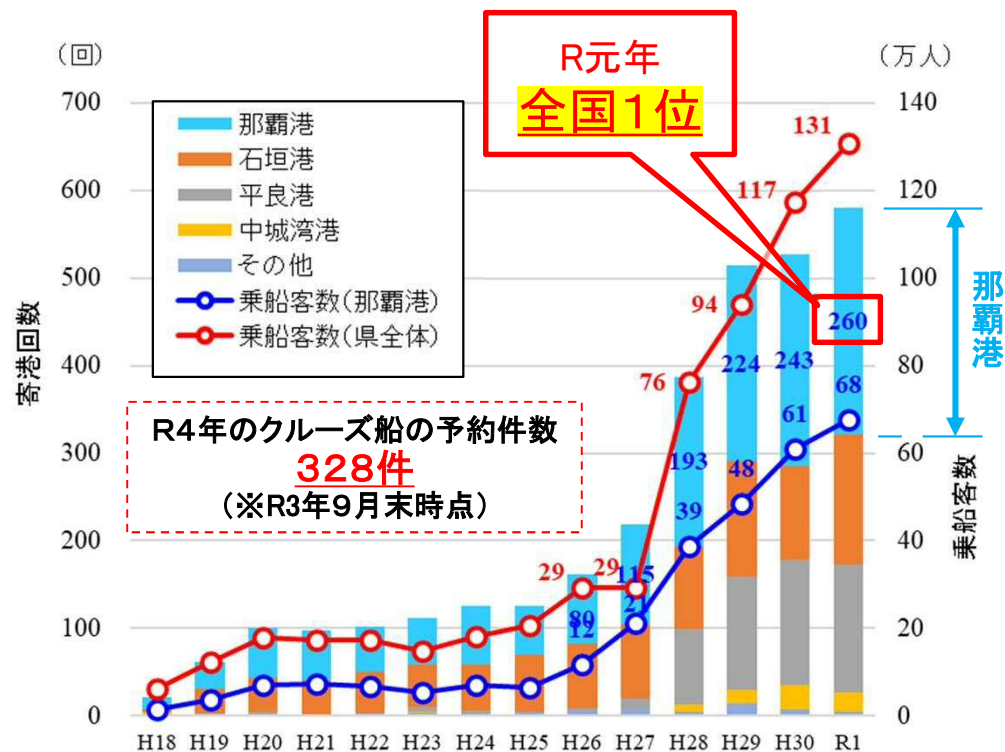
■ 外国航路：7航路

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)－オークランド－横浜－那覇－釜山－青島－上海－釜山－ 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－ホノルル－アブラクグアム>－那覇－寧波－ 上海 －ロングビーチ	定期	フルコンテナ船	1/週 新港10
中国	上海－大阪－神戸－那覇－ 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>－那覇－(博多)－(神戸)－ 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－平良－石垣－ 高雄 －那覇－博多－鹿児島－那覇	定期	RORO船	1/週 新港7・9
	※先島航路の延長 那覇－平良－石垣－(厦門)－ 高雄 －那覇－平良－石垣－那覇	定期	一般貨物船	1/週 新港1・10
	那覇－志布志－細島－大分－広島－松山－門司－釜山－八代－那覇－基隆－台中－ 高雄 －基隆－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

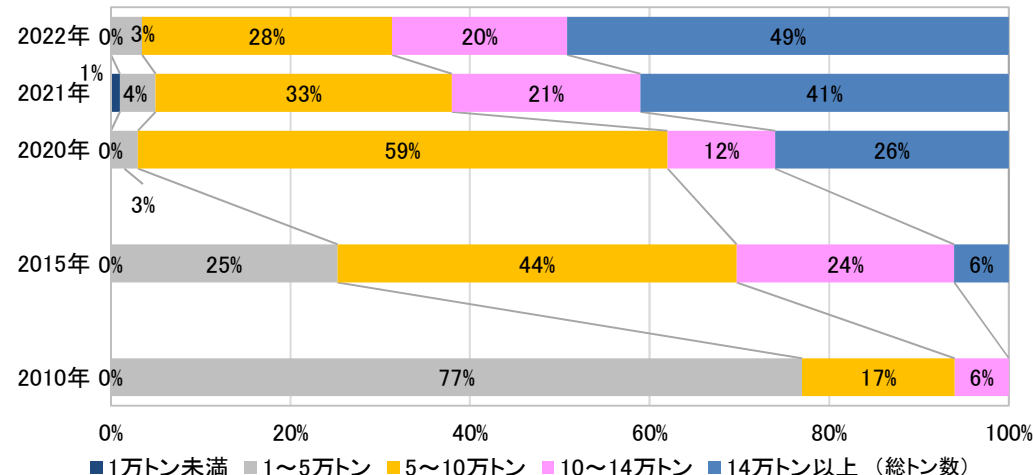
■ ワンダー・オブ・ザ・シーズ(世界最大客船)



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】

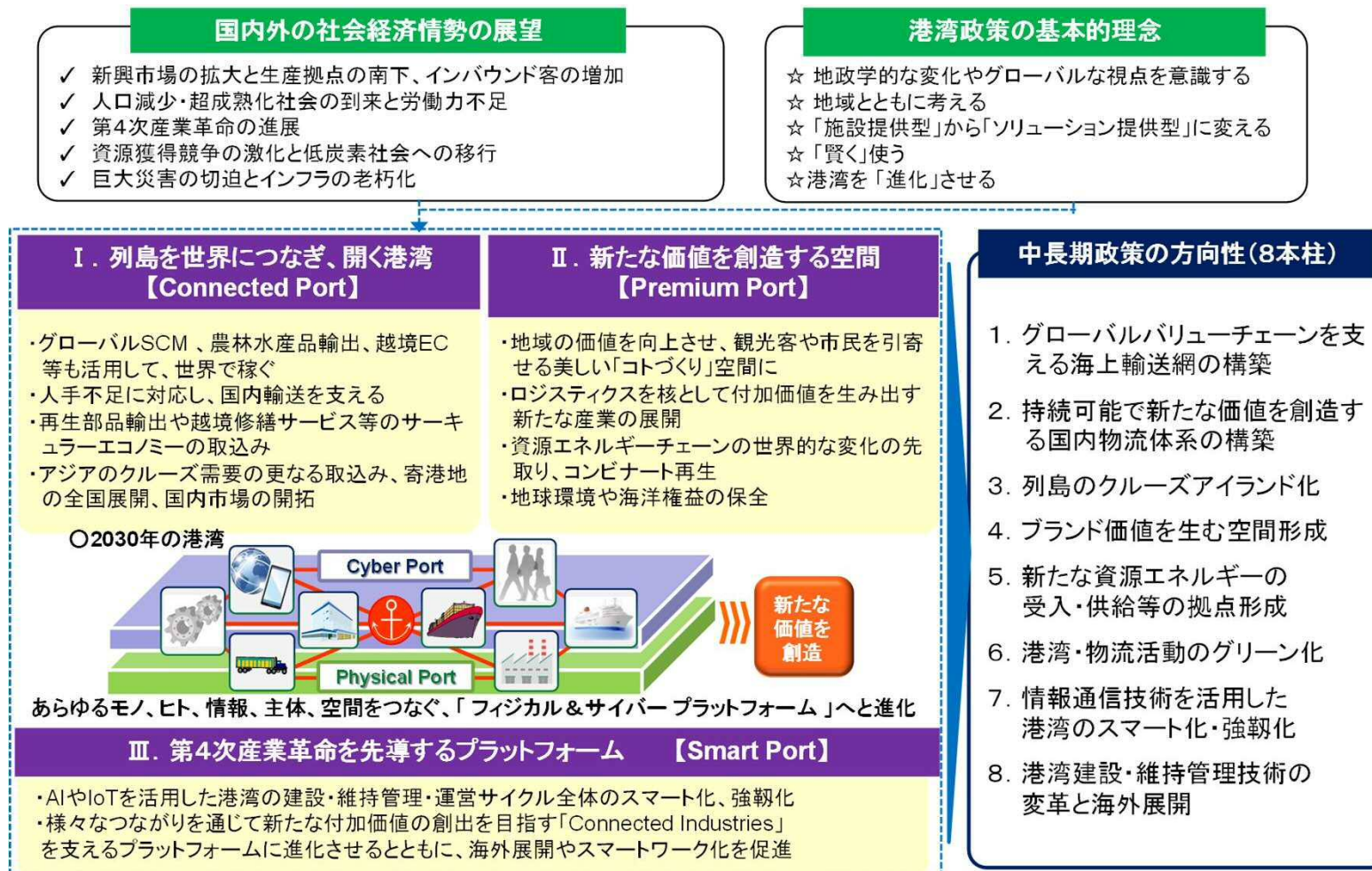
No	ツアー種類	主な観光	旅程
1	観光&街めぐり	首里城、王泉洞、泡盛酒造	港出発⇒首里城⇒おきなわワールド(王国村/王泉洞/ハブ公園)⇒泡盛酒造⇒港到着
2	自然&野生生物	沖縄美ら海水族館	港出発⇒沖縄美ら海水族館⇒港到着
3	観光&街めぐり	琉球村と世界遺産 識名園	港出発⇒琉球村⇒識名園⇒港到着
4	観光&街めぐり	首里城と国際通り	港出発⇒車窓観光(波の上ビーチ/龍潭池/県庁)⇒首里城⇒国際通り・第一牧志市場⇒港到着
5	観光&街めぐり	沖縄ショートツアー	港出発⇒平和祈念公園⇒ニライカナイ橋(車窓)⇒港到着
6	アウトドア & アドベンチャー	世界遺産 斎場御嶽とガンガラーの谷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

○ 第4回委員会以降の主な状況変化 (1/8)

1. 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)

- 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。



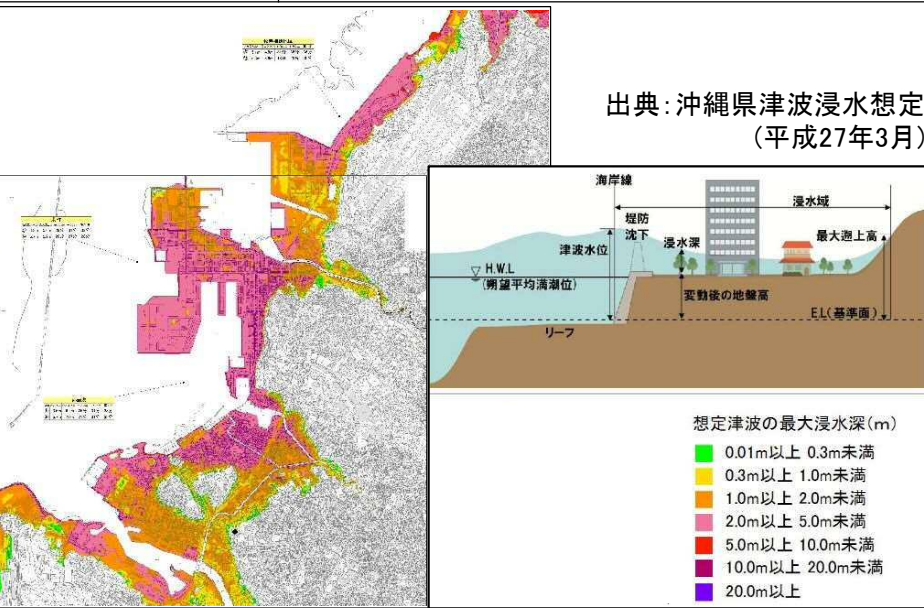
○ 第4回委員会以降の主な状況変化 (2/8)

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月豪雨など)。また、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、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	沖縄本島南島沖地震 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)

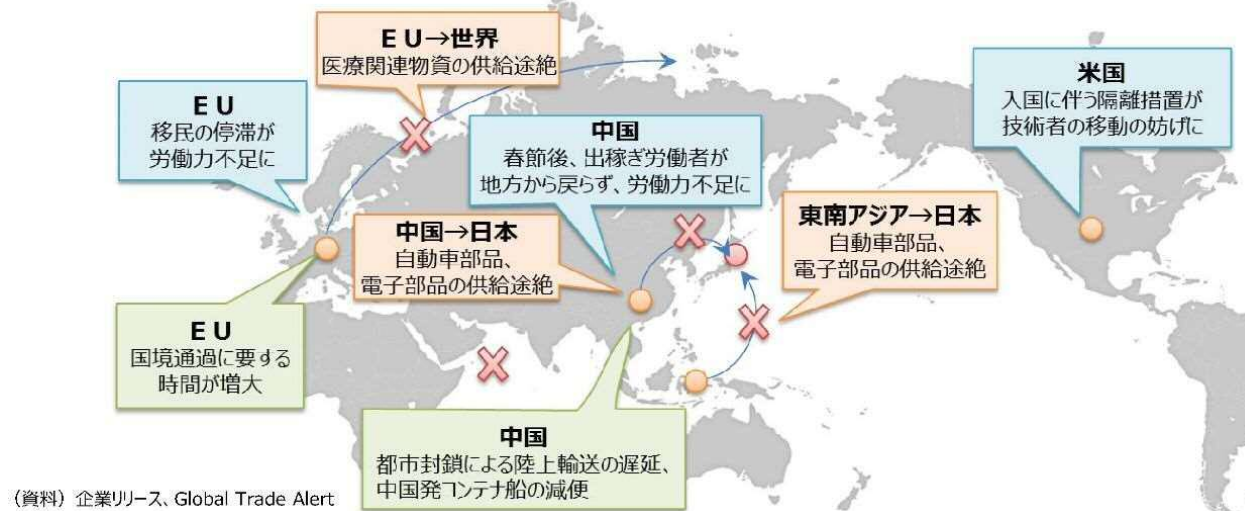
○ 第4回委員会以降の主な状況変化(3/8)

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



(資料) 企業リソース、Global Trade Alert

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、好きなのところに滞在して、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))

○ 第4回委員会以降の主な状況変化 (4/8)

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。



 【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靱(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 包摂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 強靱(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

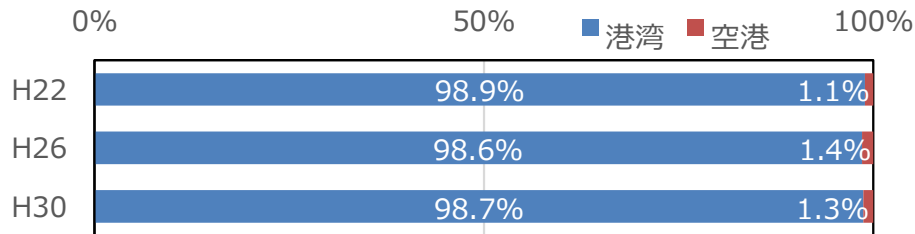
出典:「沖縄県SDGs推進方針【改訂版】(令和3年2月)沖縄県」

○ 第4回委員会以降の主な状況変化 (6/8)

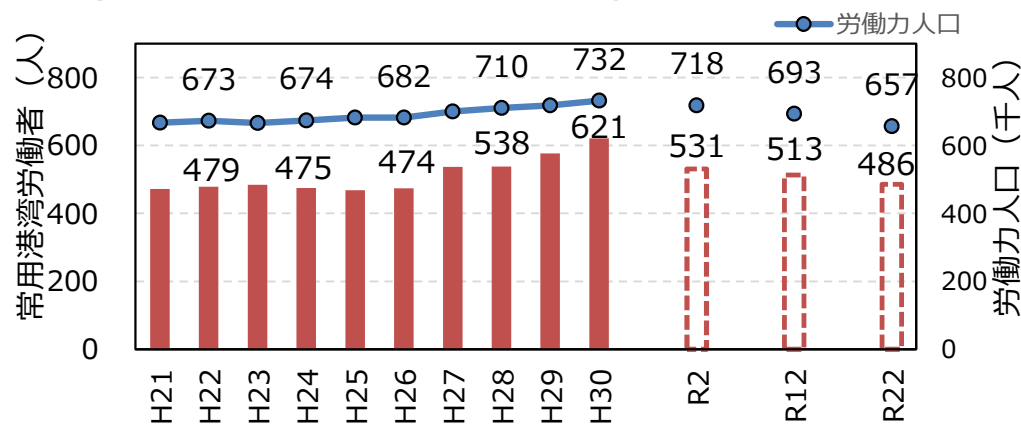
6. 港湾物流の担い手となる海運関係事業者の状況

- 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

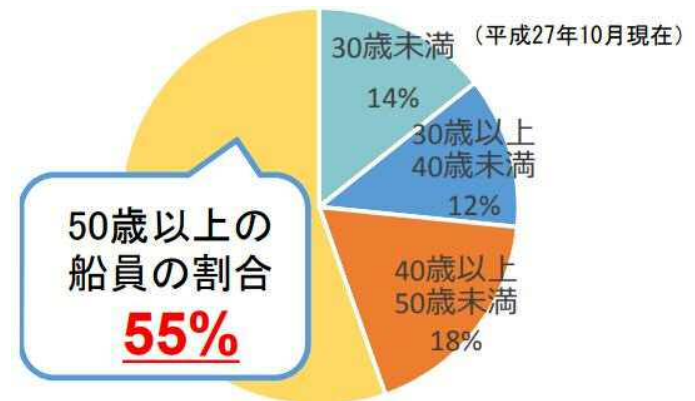


■ 県内港湾労働者数と労働力人口の推移

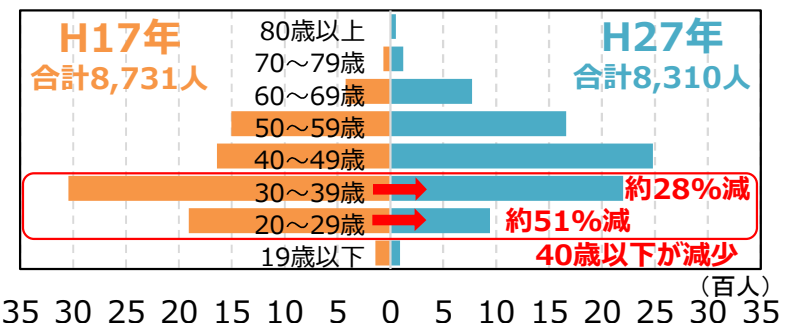


注：常用港湾労働者は年度平均、労働力人口は年平均
注：R2、R12、R13の労働力人口は、(独)労働政策研究・研修機構による推計値
注：R2、R12、R13の港湾労働者は、労働力人口の推計値を基に推計
資料：「労働力調査」沖縄県企画部統計課、「運輸要覧」沖縄総合事務局運輸部

■ 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

○ 第4回委員会以降の主な状況変化 (7/8)

7. 臨港道路浦添線等の開通による県民・市民等の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。



大型商業施設



提供：浦添市



臨港道路(橋梁部)

提供：浦添市

○ 第4回委員会以降の主な状況変化 (8/8)

8. 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。

○ 第4回委員会以降の主な状況変化 (8/8)

8. 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)

- 那覇港に関係する施策内容として、観光の高付加価値化に資するクルーズ誘致、流通加工・シーアンドエアー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。
- その他の内容についても、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

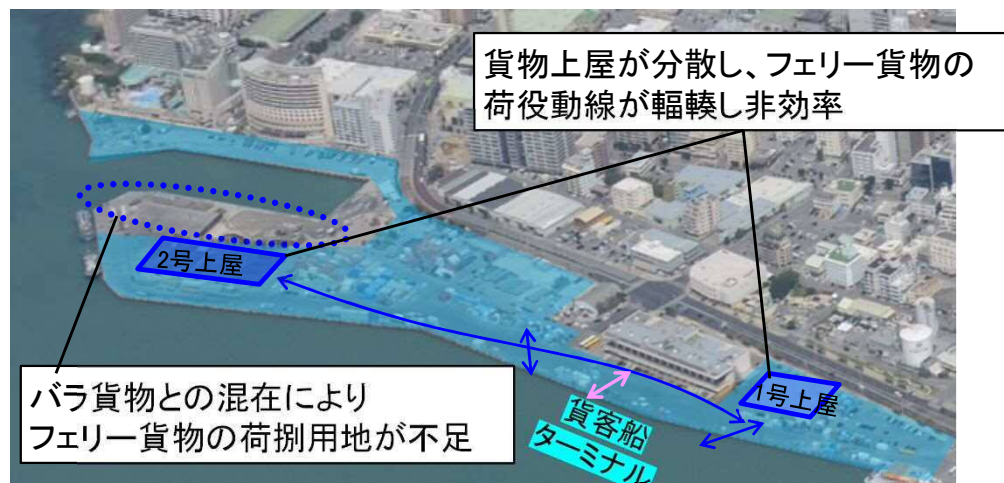
- (1) 多様な学びの享受に向けた環境づくり
- (2) 「生きる力」を育む学校教育の充実
- (3) 多様な能力を育て、力強く未来を拓く人づくり
- (4) 人口減少に対応し、地域社会を支える人づくりと人材の確保
- (5) 新たな価値を創造し、産業を牽引する人づくりと人材の確保

○ 那覇港の課題－①ふ頭の狭隘化 【那覇ふ頭、泊ふ頭】

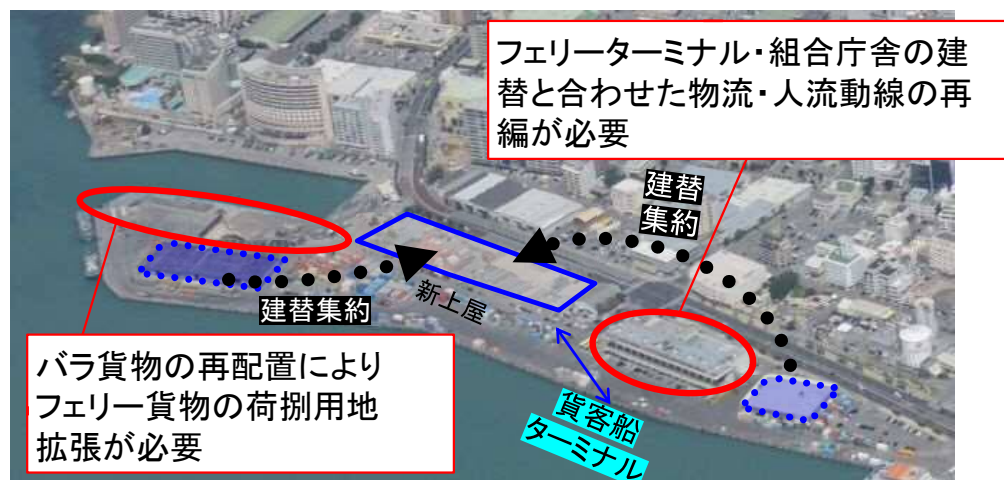
第1章 (5)

- 那覇ふ頭では、フェリー貨物に係る上屋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。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。
- 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が輻輳し非効率。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。

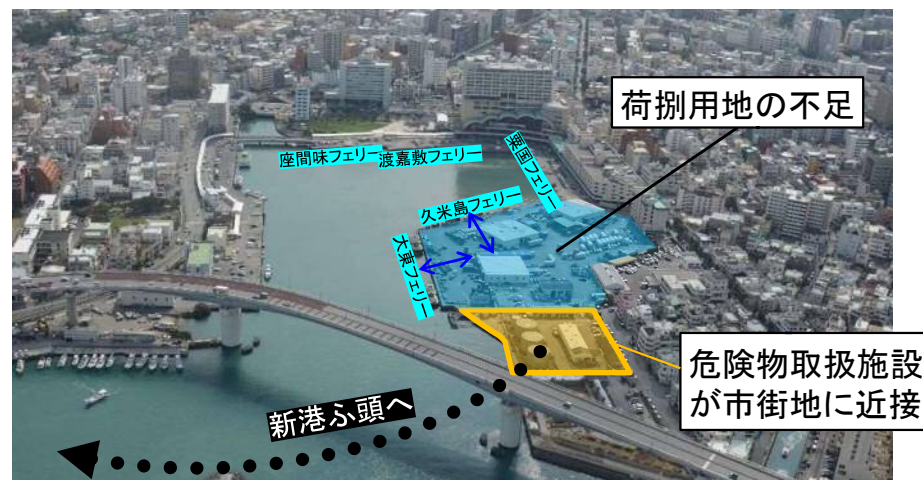
■ 那覇ふ頭1号・2号上屋



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】

第1章 (5)

- 本土復帰の1972年前後に完成した施設も多く、老朽化が進み、近年の船舶大型化や貨物量の増加に対応できていない。
- 岸壁延長の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確保や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。
- 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、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)ことにも繋がっている。

■ 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】

第1章 (5)

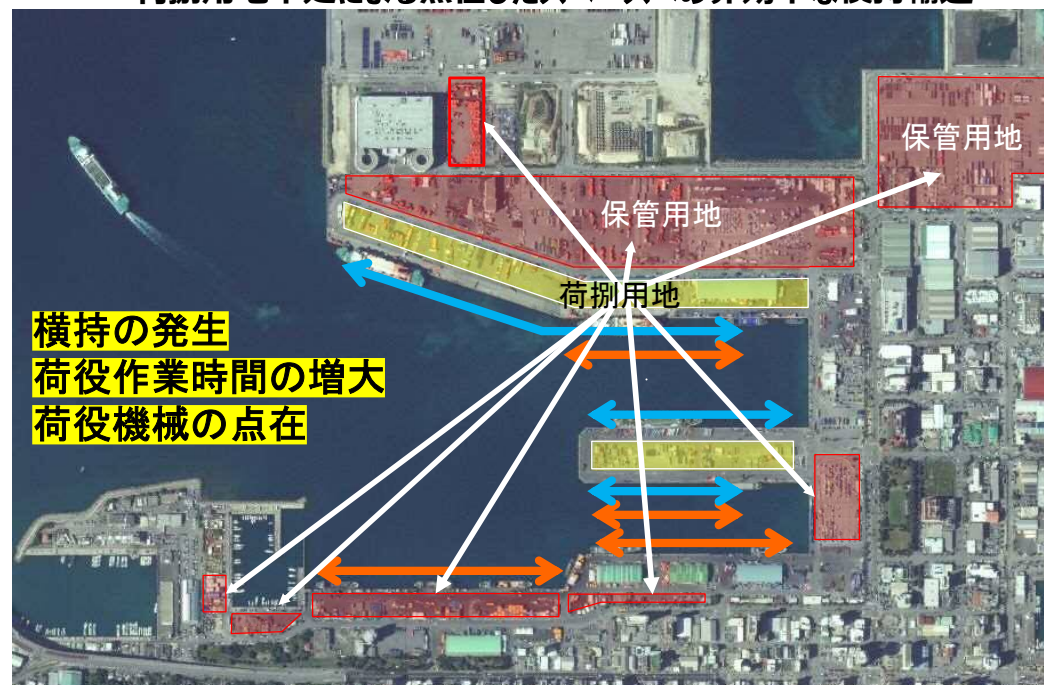
■ 狭隘な荷捌用地



■ 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】

第1章 (5)

- 那覇港の港湾施設は、本土復帰の1972年前後に完成した施設も多く、老朽化が進んでいる。
- 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）



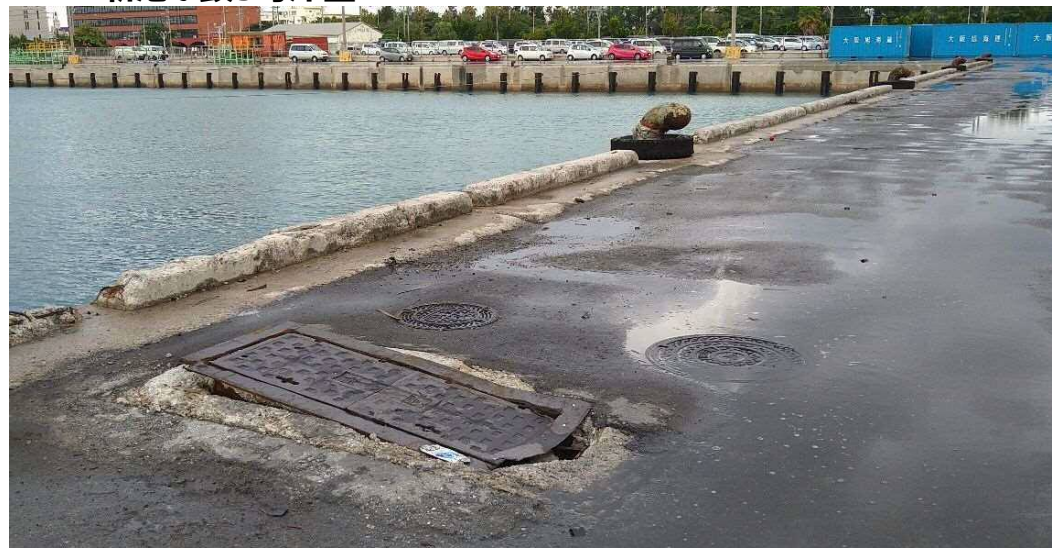
■ 新港ふ頭3号岸壁



■ 新港ふ頭1号上屋(内部)



■ 新港ふ頭3号岸壁



○ 那覇港の課題－④臨港道路等の渋滞 【新港ふ頭】

第1章 (5)

- 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、ますます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大きな課題となる。
- このため、平成26年度に臨港道路若狭港町線が新規事業化され、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。

■ 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】



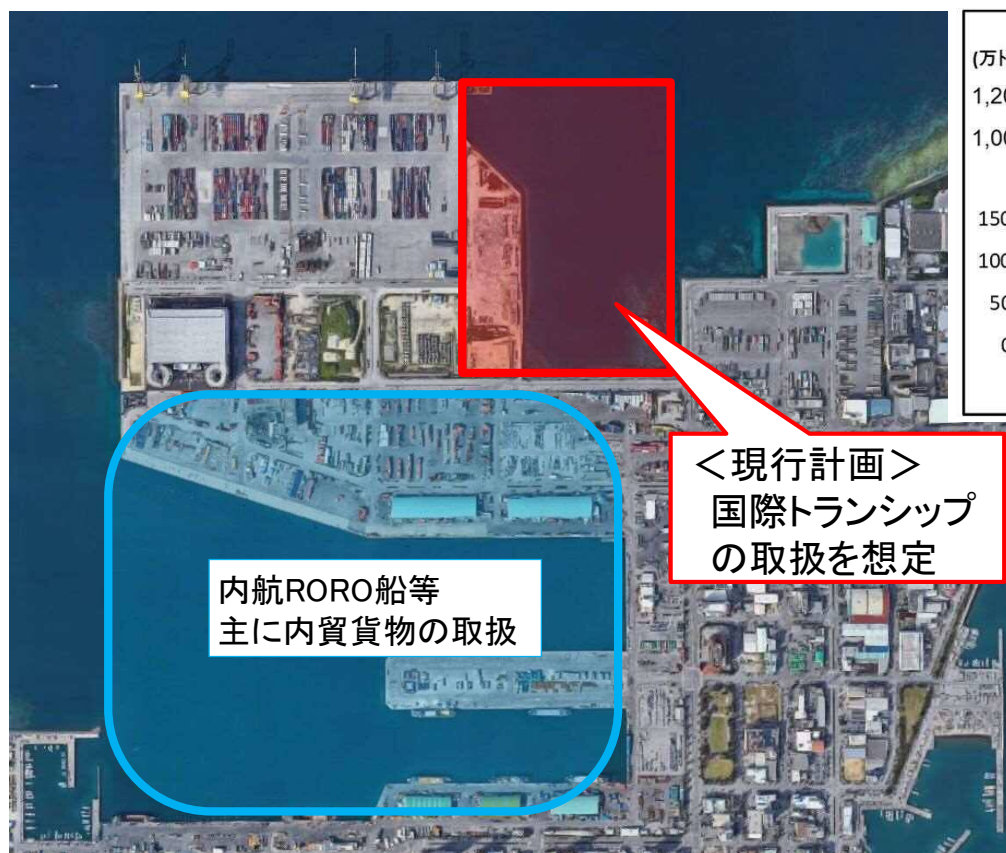
出典：那覇港湾・空港整備事務所HPより

○ 那覇港の課題－⑤物流戦略の見直し【新港ふ頭】

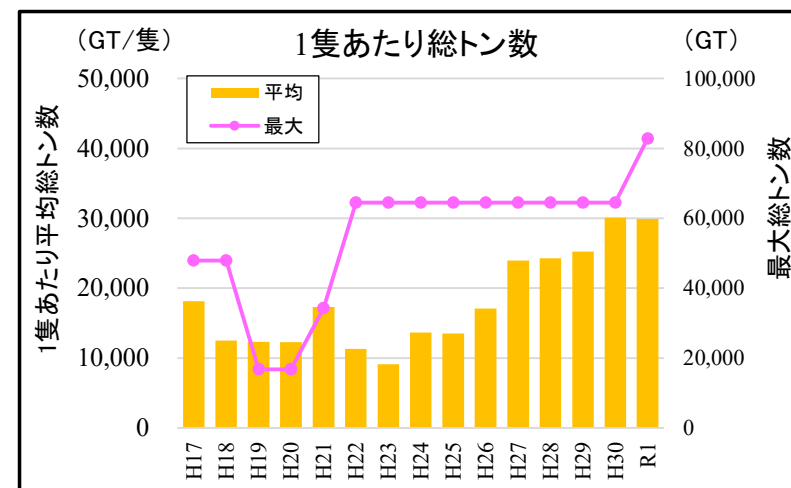
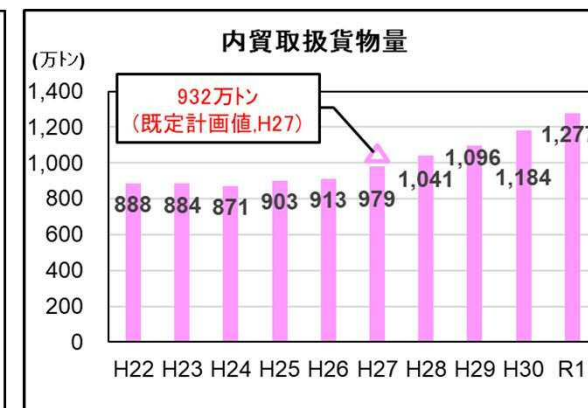
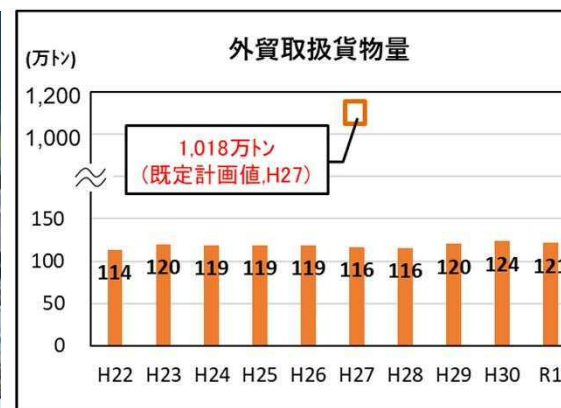
第1章 (5)

- 現行港湾計画では、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。
- 一方、来沖観光客数の急増に伴い、内貿貨物量は、目標値の137%となり、内貿ターミナルが逼迫。
⇒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し。
- 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。

※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



航空写真: Satellite Image c2021 DigitalGlobe, Inc., a Maxar company. 沖縄総合事務局提供



○ 那覇港の課題－⑥クルーズ戦略の見直し【新港ふ頭】

第1章 (5)

- 現在、16万トン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。
- 平成30年に、国土交通省から「官民連携による国際クルーズ拠点を形成する港湾」※に選定され、現在、22万トン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。
- 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、令和元年は260回と超過。

※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



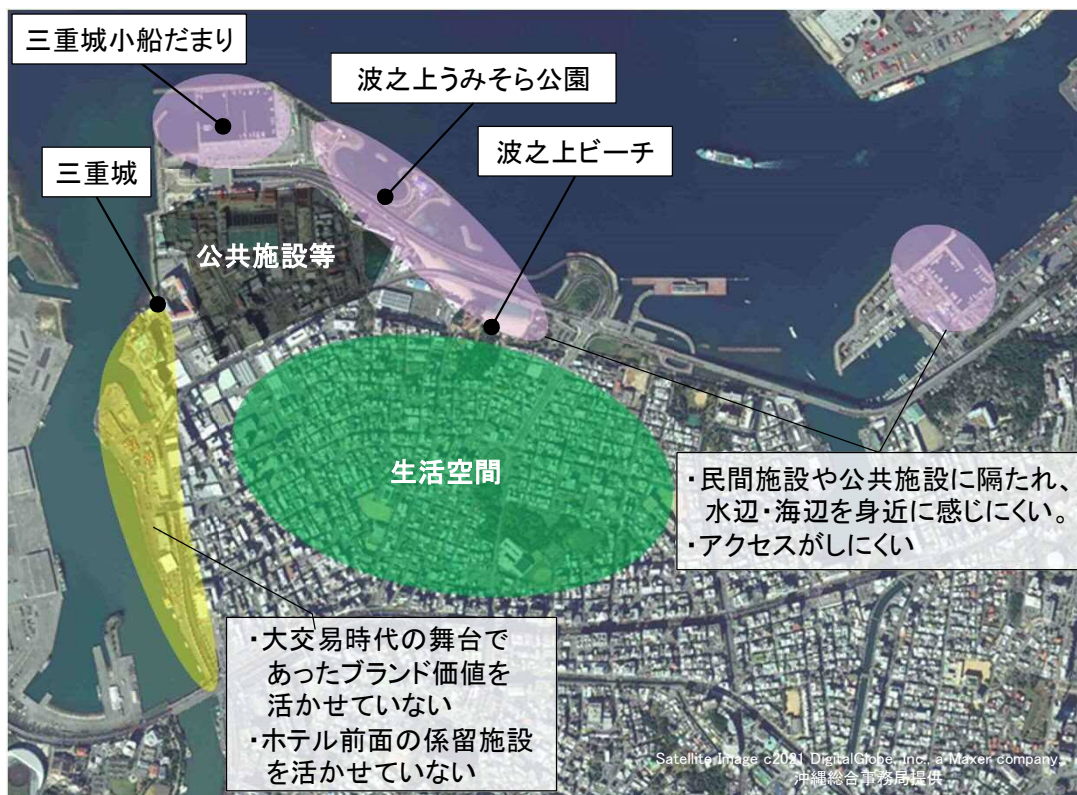
第二クルーズターミナル完成予想図(整備中)



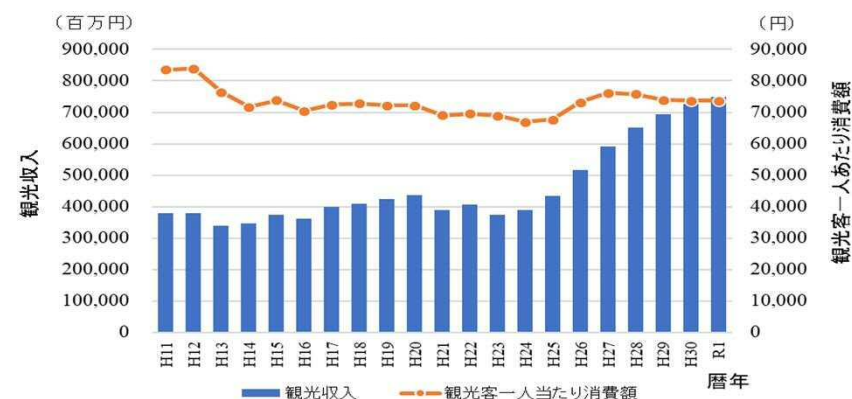
写真:クルーズ船3隻同時接岸状況 2015.7.28

○ 那覇港の課題－⑦交流・賑わい機能の不足 【那覇～泊～新港ふ頭】第1章(5)

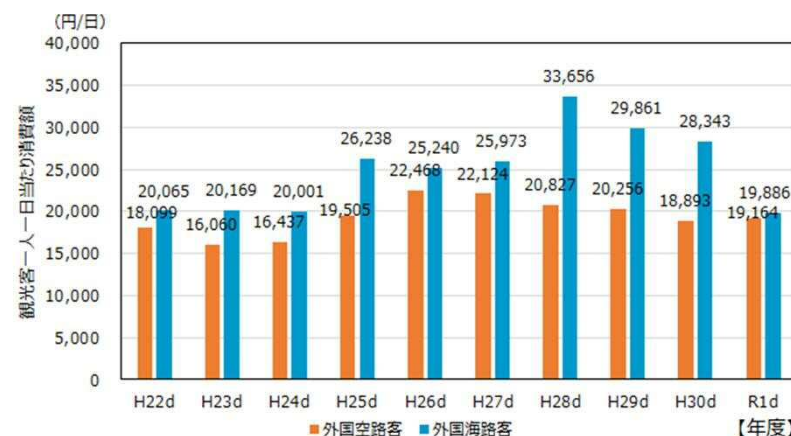
- 那覇港には「波之上ビーチ」や「波之上うみそら公園」等の交流拠点施設がある。これら施設のアメニティやアクセス性の向上等により更なる活用を図り、那覇港と県民・観光客等が憩いを共有できる水辺空間の魅力向上を図っていく。
- 一方、琉球王国の大交易時代の舞台となった那覇港の歴史(万国津梁のロマン)を感じられる港湾景観の魅力を十分に活かすことができていないと考えられる。(「那覇港浦添ふ頭地区に関する県民アンケート」において、「沖縄の歴史とみなとの関係」に関する認知度は「知っていた／やや知っていた」が約49%)
- また、近年の観光客1人当たり消費額が伸び悩む等、観光振興による地元経済への波及効果を高めることが求められており、フライ・アンド・クルーズやスーパーヨット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。



■ 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利用環境

第1章 (5)

- 円滑な港湾開発・運営に必要となる作業船やタグボートの係留スペースが不足。
- 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。
- 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。
- 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。

■ 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)

