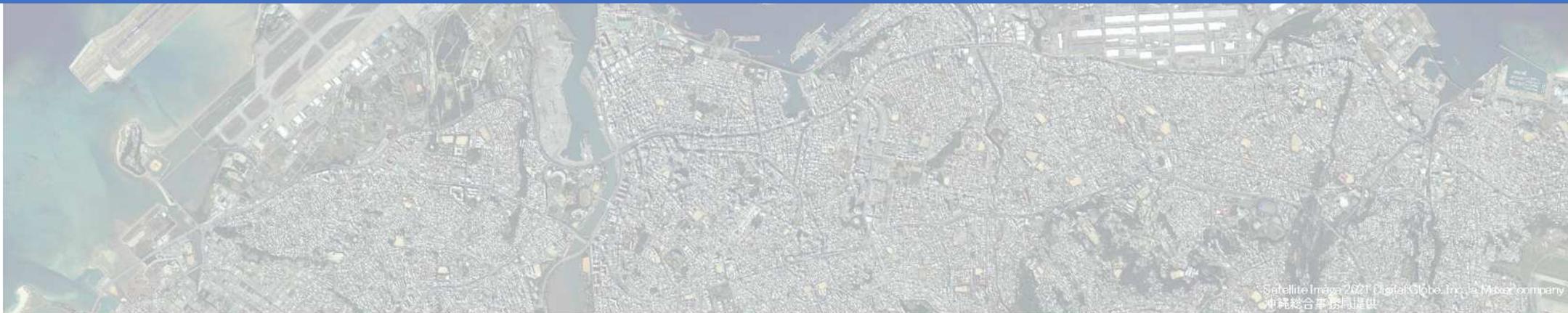




Naha Port Authority



那覇港港湾計画の概要

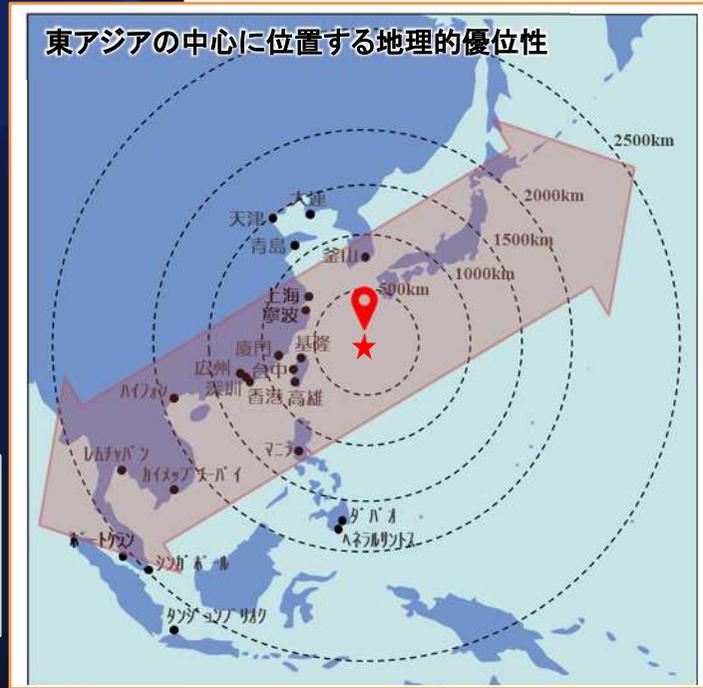
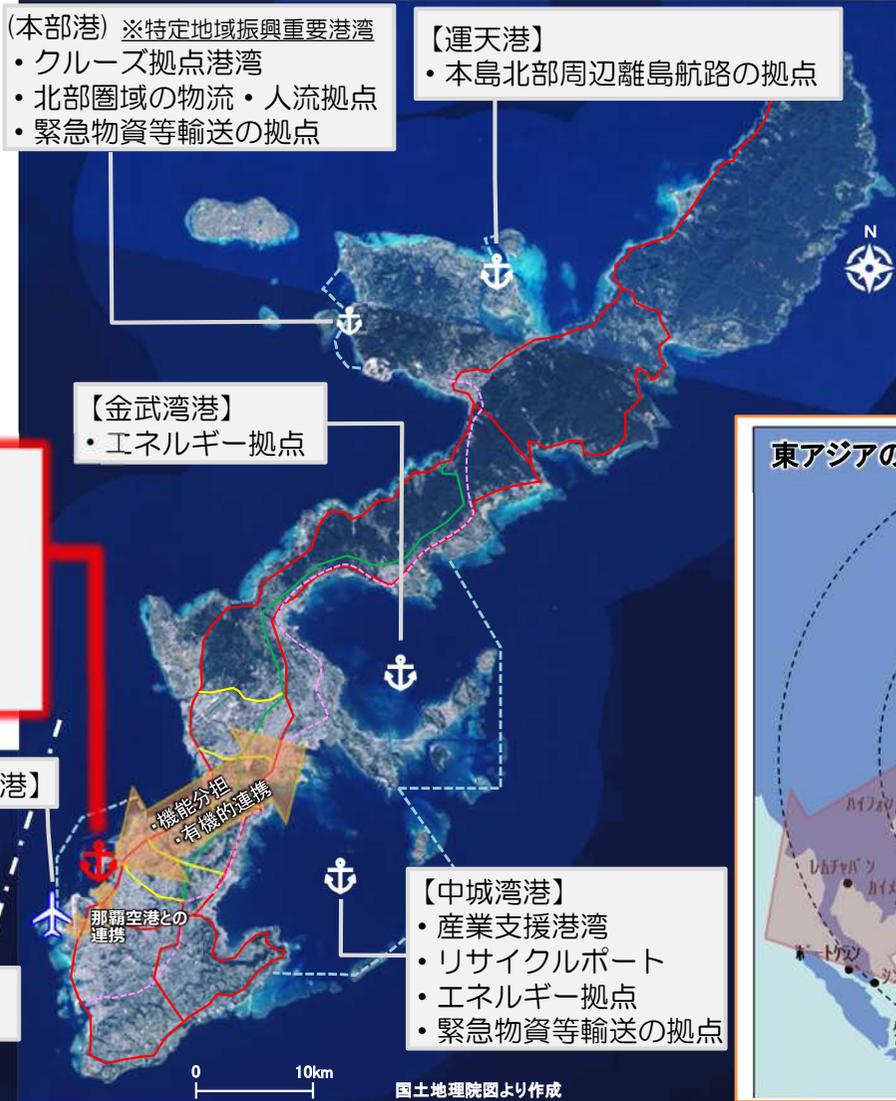
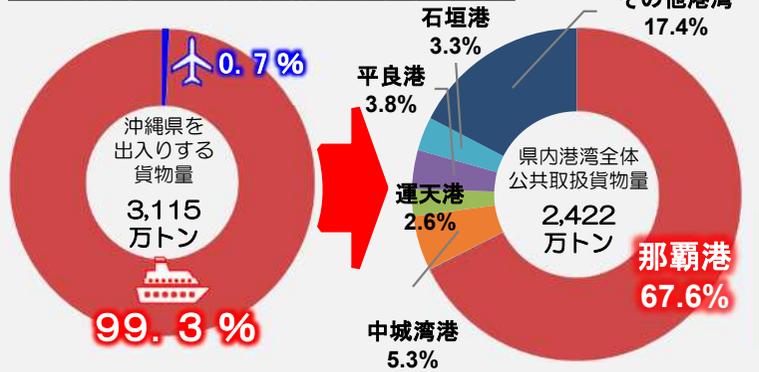


Satellite Image 2021 Digital Globe, Inc. a Maxar company
中統総合事務局提供

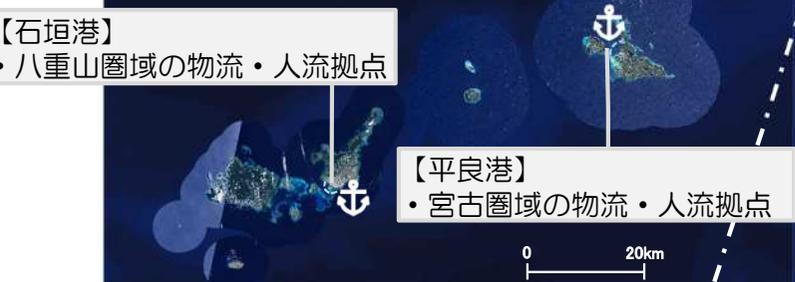
1. 那覇港の概要

- ▶ 島しょ県である沖縄県は、物流の約99%を、船舶・港湾を使った海上輸送が担っている。
- ▶ 現在、那覇港は、外貿7航路、内貿29航路(令和4年8月時点)を有し沖縄県の公共貨物の約68%を取り扱う物流拠点、また離島航路やクルーズ船(令和元年寄港数全国1位)等の人流拠点として、沖縄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。

◆沖縄県内の物流構成(令和2年)



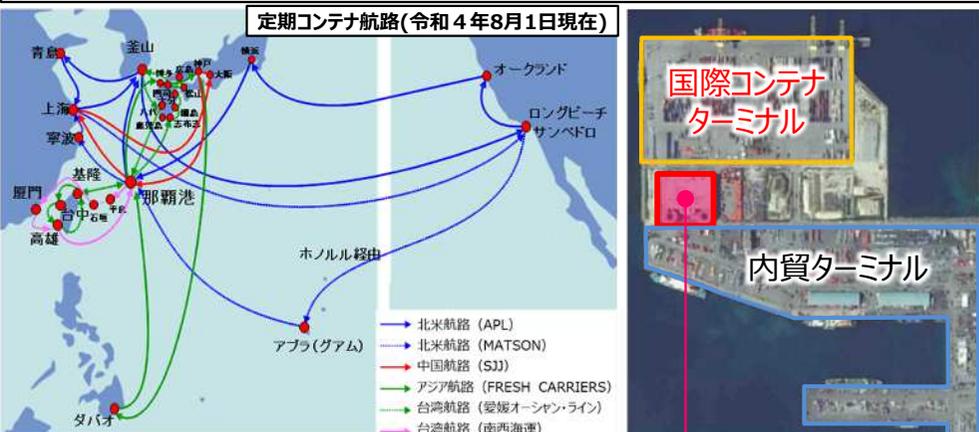
- 凡例
- 港湾区域
 - 高速道路
 - 主要国道
 - 主要県道
 - 工業用水



2. 那覇港の役割と現状 ～物流～

国際流通港湾

- 那覇港は県内唯一の国際コンテナターミナルを有し、北米・アジア航路が就航する国際流通港湾としての役割を担っている。
- 令和元年には新港ふ頭地区に「那覇港総合物流センター」(I期)が供用。東アジア・東南アジアの中心に位置する地理的特性を活かし、輸出入貨物の取扱拠点となるとともに、本土各地との内貿ネットワークや那覇空港との連携を図っている。

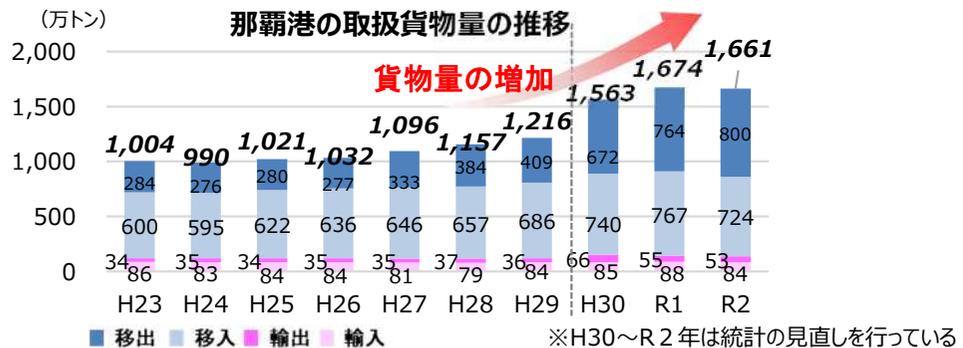


◆導入機能のイメージ

<物流の高度化：保管、積み替え、検査、混載>



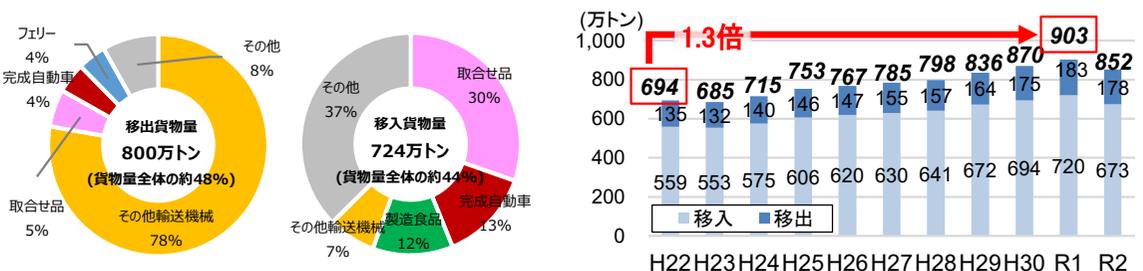
<付加価値の高い貨物を創出>



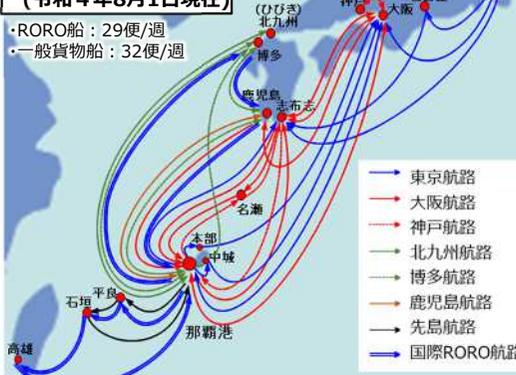
国内複合一貫輸送の拠点

- 那覇港は、本土(京阪、九州等)や先島・周辺離島を結ぶ内貿ネットワーク拠点として、沖縄県の社会経済活動を支えている。
- 近年、沖縄県への入域観光客の増加等に伴い、特に食品・日用品・土産品、レンタカーの取扱増加により、県内の物流量も大幅に増加。
- 取扱貨物量の増加に伴い、RORO船(※)の大型化や増便も進んでいる。

◆移出入貨物の品目別割合 (令和2年) ◆ 那覇港の内貿取扱貨物量の推移(その他輸送機械を除く)



定期RORO航路 (令和4年8月1日現在)



◆ RORO船の総トン数の推移



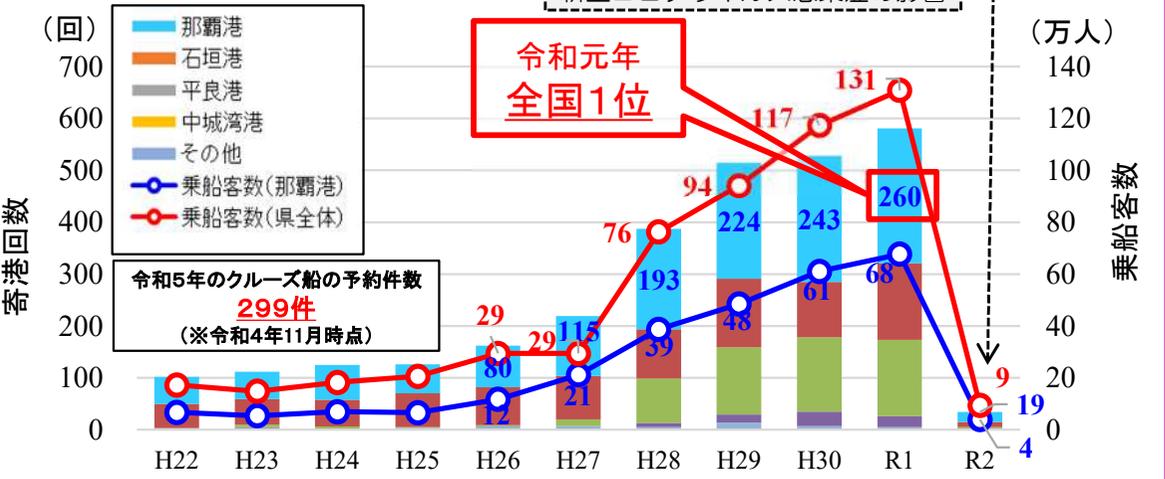
※RORO船：トラックやトレーラーが、船首や船尾のランウェイから自走で船内へ乗り降りする船舶

2. 那覇港の役割と現状 ～クルーズ拠点港湾、交流・賑わい拠点～

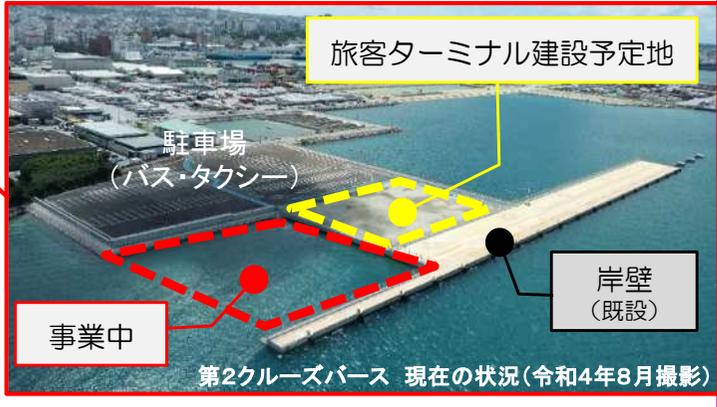
クルーズ拠点港湾

- 那覇港はクルーズ船の受入拠点としての役割を担っており、令和元年にはクルーズ船の寄港回数が全国1位(260回)となった。
- クルーズ船はこれまで那覇クルーズターミナル(泊ふ頭8号岸壁)において受入れてきたが、当該岸壁が利用できない場合は、やむを得ず新港ふ頭地区の貨物用岸壁を利用してきた。
- 令和元年度より22万トン級対応の新たなクルーズターミナル(新港12号岸壁)を整備し、令和5年2月に暫定供用。新型コロナウイルス感染症の影響により、クルーズ船寄港が止まっているが、令和5年の予約件数が299件(令和4年11月末時点)ある等、那覇港に対するクルーズ船社の関心は依然として高い。

クルーズ船の寄港回数と乗船客数



出典: 令和2年版観光要覧(沖縄県) 沖縄県内に寄港したクルーズ船の2020年実績(速報値)について、沖縄総合事務局



交流・賑わい拠点

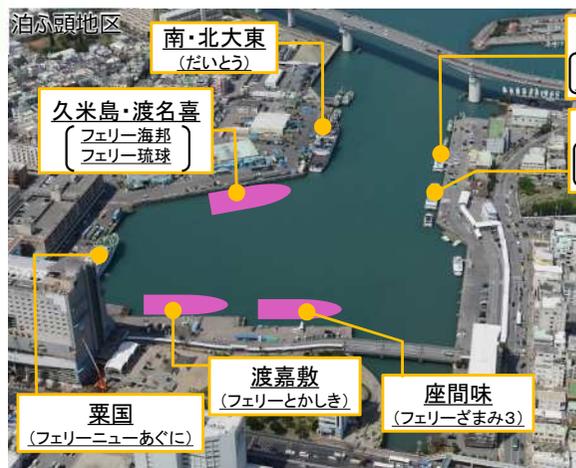
- 那覇港には「波の上ビーチ」や「波の上みそら公園」等の交流拠点施設がある。県民・観光客等が憩いを共有できる水辺空間の魅力向上が求められている。



2. 那覇港の役割と現状 ～ 周辺離島航路の拠点、緊急物資等輸送の拠点 ～

▶ 周辺離島航路の拠点

- 泊ふ頭地区において、周辺離島（座間味島、渡嘉敷島、粟国島、久米島、渡名喜島、南・北大東島）へのフェリー・高速船が就航しており、離島住民の生活や物資の輸送に不可欠な機能を担っている。



◆ 周辺離島航路

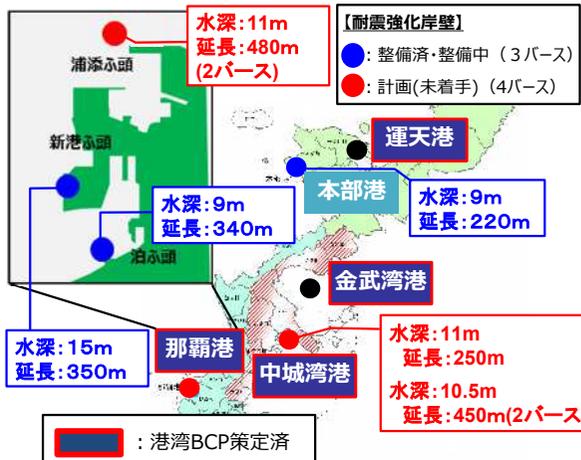


離島名	航路	船主	便数
座間味島	那覇-阿嘉-座間味 -阿嘉-那覇	座間味村	1/日 (高速船:2/日)
渡嘉敷島	那覇-渡嘉敷-那覇	渡嘉敷村	1/日 (高速船:2/日)
粟国島	那覇-粟国-那覇	粟国村	1/日
久米島	那覇-渡名喜-兼城(久米島) -渡名喜-那覇	久米商船	2/日
南・北大東島	那覇-南・北大東-那覇	大東海運	6/月

▶ 緊急物資等輸送の拠点

- 『沖縄県地域防災計画』において那覇港は緊急輸送港湾として位置付けられ、臨港道路の一部は『沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画』において緊急輸送道路等に指定されている。
- 那覇港においては、耐震強化岸壁として「新港ふ頭地区10号岸壁」及び「泊ふ頭地区8号岸壁」が整備済み。

◆ 沖縄本島における耐震強化岸壁の整備状況



◆ 関連計画における位置づけ

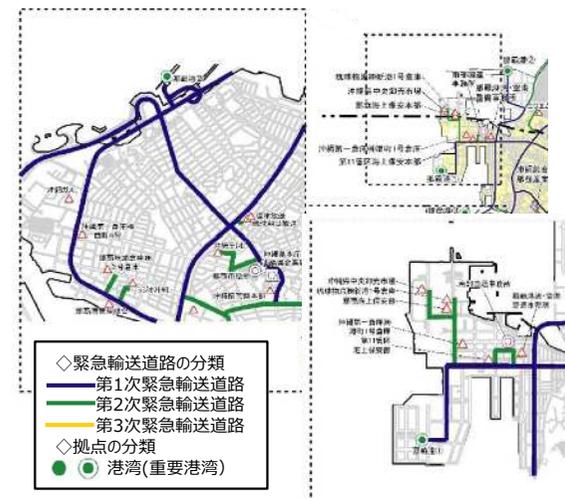
- (5) 緊急輸送港湾
緊急輸送上、重要な港湾は以下のとおりである。

港湾名	管理者	施設名	所在地
主要港湾 那覇港	那覇港管理組合	岸壁 (-13.0m) 耐震: 1バース※	那覇市
重要港湾 那覇港	那覇港管理組合	岸壁 (-9.0m) 耐震: 1バース	那覇市
重要港湾 石垣港	石垣市	岸壁 (-9.0m) 耐震: 1バース	石垣市
地方港湾 伊江港	沖縄県	岸壁 (-7.5m) 耐震: 1バース	伊江村
地方港湾 兼城港	沖縄県	岸壁 (-5.5m) 耐震: 1バース	久米高町
地方港湾 本部港	沖縄県	岸壁 (-9.0m) 耐震: 1バース	本部町
重要港湾 久良港	宮古島市	岸壁 (-7.5m) 耐震: 1バース	宮古島市

また、今後港湾計画の改訂を行い、以下の港湾が加わる予定である。

港湾名	管理者	施設名	所在地
重要港湾 中城湾港	沖縄県	岸壁 (-11.0m) 耐震整備予定	うるま市

資料: 『沖縄県地域防災計画』(R3.6月修正) ※岸壁水深は-15.0m



沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画(H31:2)

3. 那覇港の機能配置・交通ネットワーク

- ▶ 那覇港は、那覇市・浦添市にまたがる港湾であり、那覇ふ頭地区（本土フェリー、セメント、穀物）、泊ふ頭地区（周辺離島フェリー・高速船、クルーズ船）、新港ふ頭地区（外内貿貨物の物流拠点、大型クルーズ船）及び浦添ふ頭地区（内貿貨物の物流拠点）から成る。
- ▶ 那覇港の背後地域は、那覇市を中心に高度な都市機能が集積し、県内各地を結ぶ道路、モノレールが整備されているほか、那覇空港が近接しており、国内外から多くの観光客が訪れる県内の一大消費地となっている。

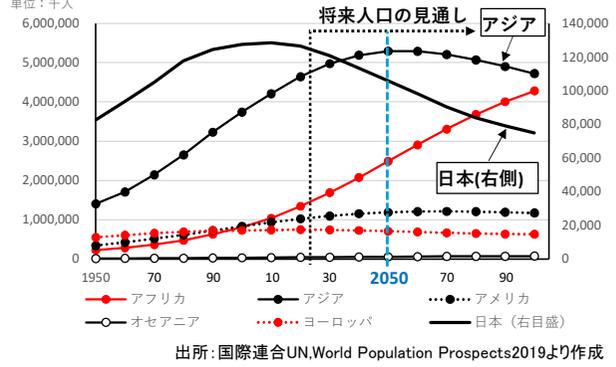


4. 那覇港を取り巻く主な社会経済情勢の変化

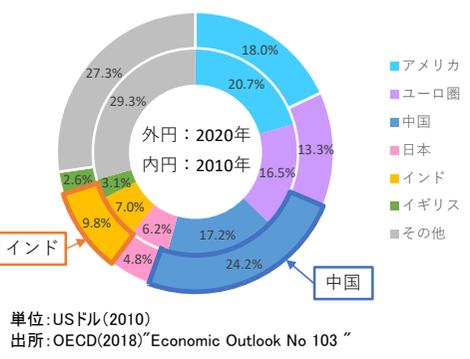
▶ アジアのダイナミズム(急速な経済成長)

- 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



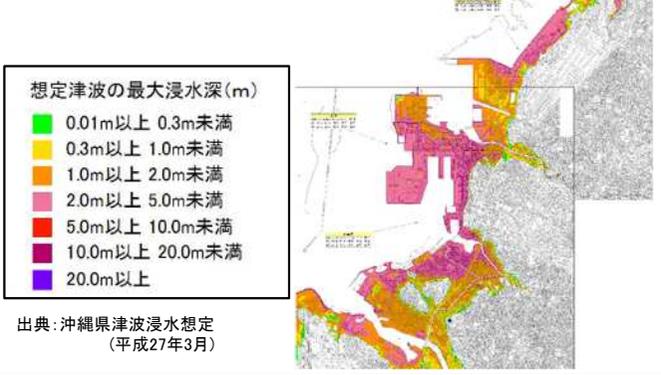
◆ 世界経済に占める実質GDPシェア



▶ 激甚化・頻発化する災害

- 全国で激甚な災害が頻発している状況。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ことや地球温暖化による災害リスクの増大の懸念がある。

◆ 那覇港周辺の津波の規模想定



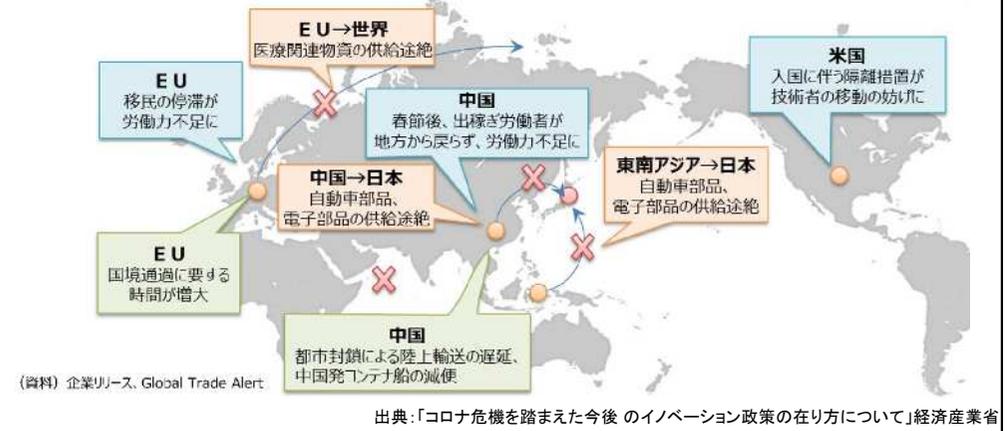
◆ 近年の災害による港湾の被災状況



▶ 新型コロナウイルス感染症に伴う社会経済の変化

- 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。

◆ 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



▶ 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、令和元年11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。



4. 那覇港を取り巻く主な社会経済情勢の変化

▶ 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。



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

▶ 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。

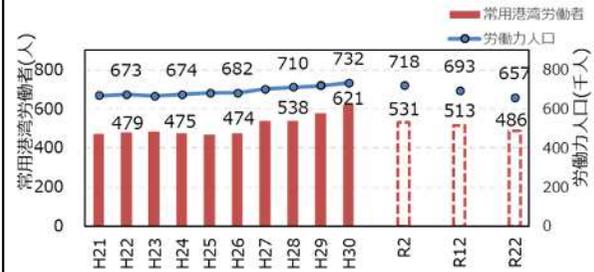


▶ 港湾物流の担い手となる海運関係事業者の労働人口の減少・高齢化

○ 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。

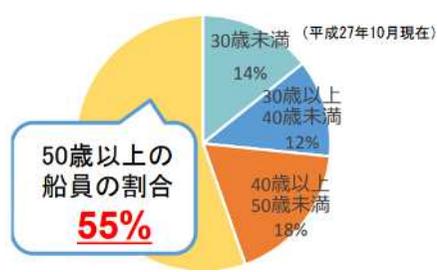
○ 今後の港湾行政の展望にあたっては、海運関係事業者の持続的発展に資するよう、人材育成・確保に加え、港湾物流業務の合理化・生産性向上の視点も重要。

◆ 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



▶ 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

○ 平成30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)が開通し、令和元年6月には臨港道路沿いに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。



4. 那覇港を取り巻く主な社会経済情勢の変化

➤ 国の港湾の中長期政策『PORT2030』(H30.7 国土交通省港湾局)

○ 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とりまとめた。

◆ 2030年の港湾が果たすべき役割

I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】	II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】
<ul style="list-style-type: none"> ・グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ ・人手不足に対応し、国内輸送を支える ・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み ・アジアのクルーズ需要のさらなる取込、寄港地の全国展開、国内市場の開拓 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せ美しい「コトづくり」空間に ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開 ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生 ・地球環境や海洋権益の保全



III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】

- ・AIやIoT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
- ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

【中長期政策の方向性（8本柱）】

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

➤ 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画

- 令和4年5月、県は『新・沖縄21世紀ビジョン基本計画』（沖縄振興計画）を策定。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、沖縄県の自立的発展を図るとともに、我が国の発展に貢献する将来展望が示されている。
- 那覇港に関す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。

【施策展開の基本的指針】

「安全・安心で幸福が実感できる島」の形成

【施策展開の基本方向】

- (1) 平和で生き生きと暮らせる「誰一人取り残すことのない優しい社会」の形成
- (2) 世界とつながり、時代を切り拓く「強くなやかな自立型経済」の構築
- (3) 人々を惹きつけ、ソフトパワーを具現化する「持続可能な海洋 島しょ圏」の形成

【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
 - 世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成
 - 持続可能な海洋共生社会の構築
 - 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 など
- (2) 心豊かで、安全・安心に暮らせる島を目指して
 - 離島・過疎地域における安全・安心の確保と魅力ある生活環境の創出 など
- (3) 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して
 - 県民所得の着実な向上につながる企業の「稼ぐ力」の強化
 - 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 など
- (4) 世界に開かれた交流と共生の島を目指して
 - 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 など
- (5) 多様な能力を発揮し、未来を拓く島を目指して
 - 多様な能力を育て、力強く未来を拓く人づくり など



5. 那覇港の主な課題 ～ 岸壁・ふ頭用地の不足、慢性的な渋滞 ～

▶ 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

- 本土復帰(昭和47年)前後に整備した施設が多く、老朽化が進むとともに、近年の船舶大型化や貨物量増加に対応できていない。
- 特に物流機能の中心である新港ふ頭地区においては、岸壁延長と荷捌用地の不足により、網のクロス係留やトレーラー同士の接触リスク等、荷役作業の安全性確保に課題があるとともに、点在するヤードへの横持ち輸送等の非効率な運用が慢性化している。
- 離島航路の発着拠点である泊ふ頭地区においては、荷捌き用地の不足により旅客移動と荷役作業の輻輳等が慢性化している。



▶ 臨港道路等の慢性的な渋滞

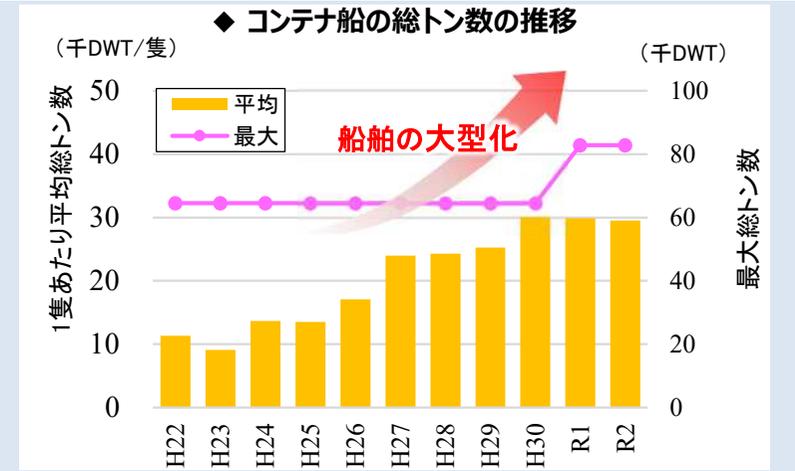
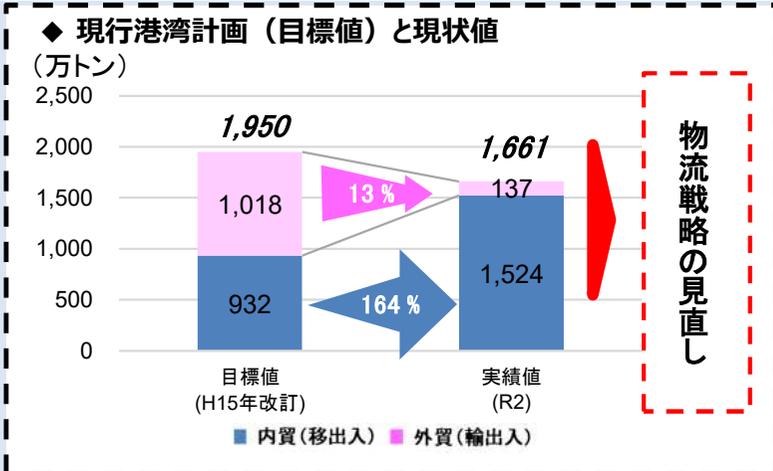
- 臨港道路や周辺の都市内道路において慢性的な渋滞が発生しており、港湾貨物の円滑な輸送に支障をきたしている。



5. 那覇港の主な課題 ～ 物流戦略の見直し、施設の老朽化、港湾運営等に係る係留環境 ～

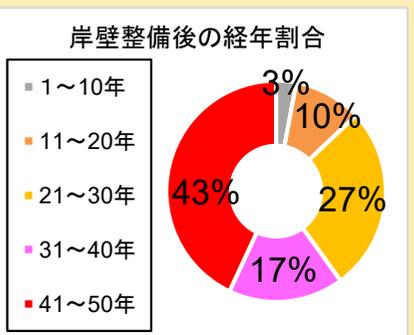
物流戦略の見直しの必要性

- 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13%の状況である。
- 一方、入域観光客数の急増等に伴い、内貿貨物量は目標値の164%となり、主に内貿ターミナルが逼迫している。
- また、沖縄県の産業構造等に起因して、輸出・移出に比べて輸入・移入が多い片荷輸送となり、海上輸送コストが高くなっている。
- このような中、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ことが求められている。
- 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9万DWT級)が入港しており、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る。



港湾施設の老朽化

- 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。



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、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、プレジャーボート・遊漁船等の係留スペースが不足。
- 係留施設の不足のため、本来は係留施設ではない護岸等もやむを得ず使用している状況であり、ふ頭内の機能再配置にあたっては、これらの船舶の係留施設の確保が必要。



5. 那覇港の主な課題 ～クルーズ戦略の見直し、交流・賑わい機能の不足～

クルーズ戦略の見直しの必要性

- これまで、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、既存的那覇クルーズバス(泊ふ頭8号岸壁)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きたところ。
- 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、22万トン級のクルーズ船を受け入れられる岸壁等(第2クルーズバス)を整備し、令和5年2月に暫定供用。
- 現行港湾計画では、クルーズ船の寄港を250回(平成30年代後半)と想定していたところ、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。



交流・賑わい機能の不足

- 那覇港にはビーチ、公園、旅客船ターミナル等の拠点が水際線に並んで位置しているが、拠点間や拠点に至るまでのアクセスやアメニティ機能に乏しく、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。
- 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。



◆大型クルーザーの経済効果

観光・地元名産品の購入や、宿泊費のほか、食料調達費・給油費などで利用される。その消費額は滞在日数にさまざまであるが、富裕層の利用が多いことから、1日あたりの消費額は一般の旅客より高く、地域へのより大きな経済波及が期待できる。

滞在日数	支出合計	1日平均支出
30日	約4,500万円	約150万円
10日	約1,750万円	約175万円
3日	約1,200万円	約400万円



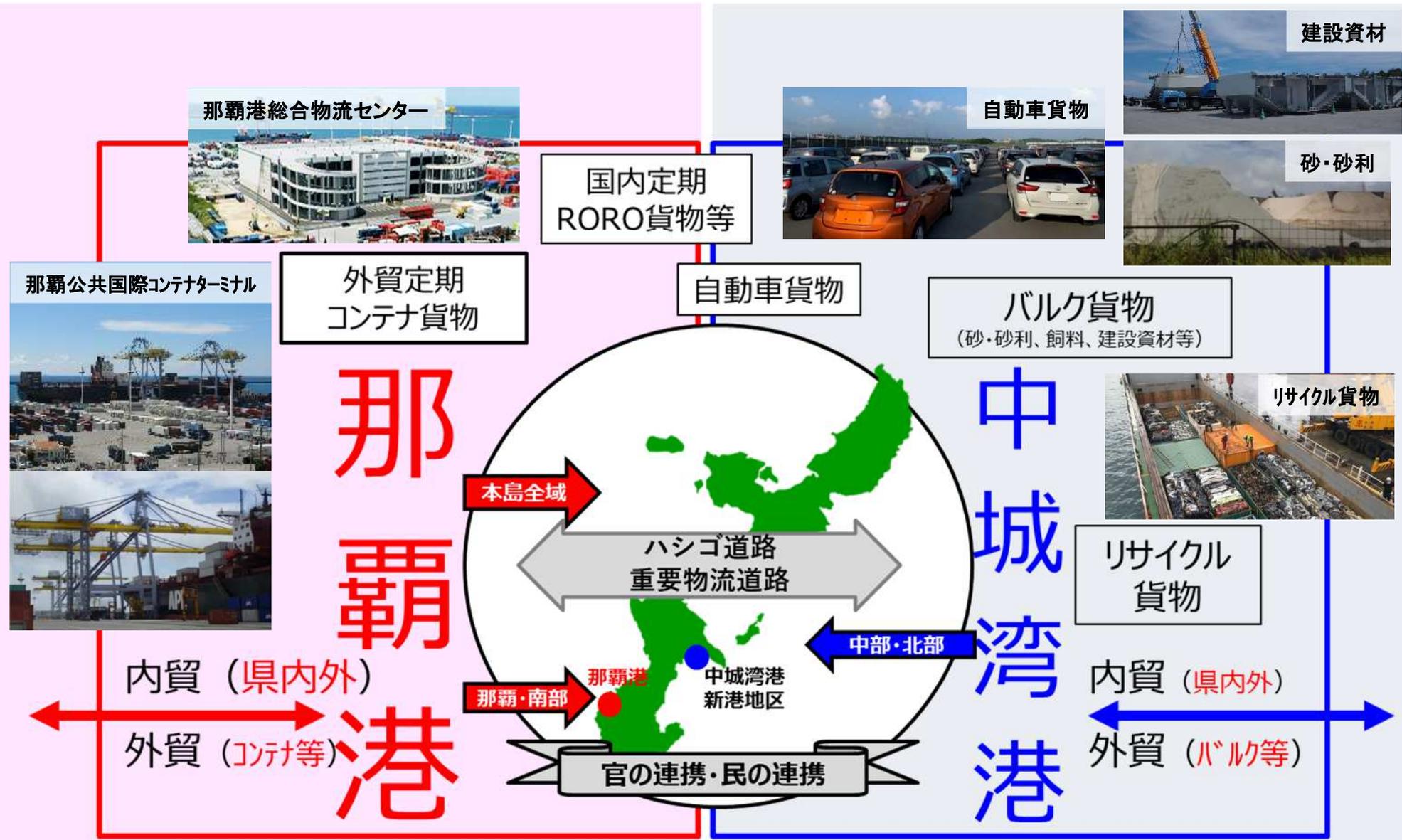
2019.7 クイーン・グレース 全長29.8m (浦添ふ頭地区)

◀ 現状、港湾工事に係る船舶が利用する係留施設等で大型クルーザーに対応

出典：第1回中城湾港長期構想検討委員会資料をもとに作成

6. 中城湾港との機能分担・有機的連携

▶ 令和3年度にとりまとめられた中城湾港の港湾計画(改訂)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。



想定される連携方法の例：共同ビジョン、広域連携、共同事業、一元管理等

7. 港湾計画の方針 ～ 那覇港長期構想、港湾計画の検討の考え方 ～

- 沖縄県・那覇港を取り巻く社会経済情勢の変化、上位計画、現状と課題等を踏まえ、那覇港長期構想、港湾計画の基本理念を以下のように設定。
- 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。

那覇港を取り巻く状況変化

- 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)を通じた抜本的な生産性の向上の推進(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)
- 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画(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 及び 港湾計画 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”**

【那覇港港湾計画の基本理念】

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”

【那覇港の目指す将来像】

＜物流・産業＞

I 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”

＜交流・賑わい＞

II 世界と沖縄、琉球の歴史・文化を繋ぎ、観光の高付加価値化に導く“みなと”

＜安全・安心＞

III 沖縄の経済・生活の強靱化を支える“みなと”

＜持続可能な開発＞

IV 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 —

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『アジアと日本を結ぶ中継拠点港』化による航路網の充実



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



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



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



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



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



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



7. 港湾計画の方針 ～ 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＞

- 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
- 中城湾港の生産機能との連携

- クルーズ等の交流機能と物流・商流との連携による県産品の輸出促進、流通加工等を行う臨空・臨港型産業の集積

将来像Ⅱ ＜交流・賑わい＞



- 観光の高付加価値化と域内需要の活性化に資する多様なクルーズ誘致(玄関機能)、交流・賑わいを生む面的開発

安定的な機能発揮を支える



将来像Ⅲ ＜安全・安心＞

- 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

持続的な機能発揮を支える

将来像Ⅳ ＜持続可能な開発＞



- 将来に渡る安定的な港湾機能の発揮、人材・技術育成への貢献



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”**

- 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

7. 港湾計画の方針 ～ 港湾空間形成の主な考え方 ～

- ▶ 物流空間の沖合展開による拡充・再編・高度化
- ▶ 街側の内港エリアの高付加価値な賑わい空間創出
- ▶ 多様なクルーズの誘致(玄関機能) [船]
- ▶ 経済・生活・自然が共生する空間形成



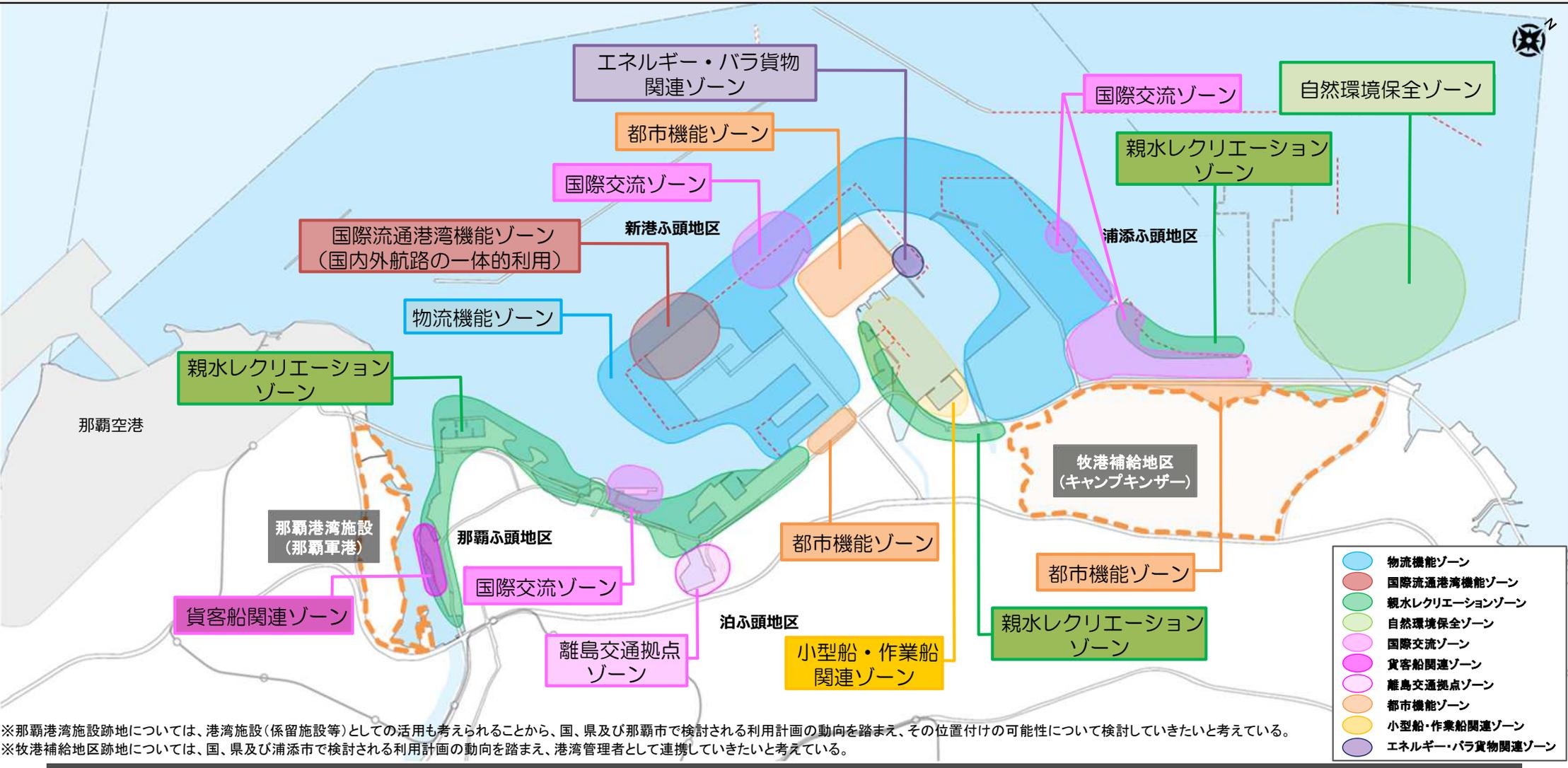
物流空間の
拡充・再編・高度化

経済・生活・自然が共生する空間形成
(浦添ふ頭形状、自然環境保全)

自然的環境を
保全する区域

7. 港湾計画の方針 ～ 港湾空間のゾーニング（空間利用計画）～

- 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、かつ効率的な利用を図る。
- 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、浦添ふ頭に配置。
- 物流機能のうち燃料等の危険物やバラ貨物を扱うゾーンは新港ふ頭北側に配置。
- 周辺離島航路の拠点は引き続き泊ふ頭とし、那覇ふ頭は貨客船関連ゾーンとする。
- 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口部分、新港ふ頭北側から浦添ふ頭の入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。



※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。

8. 港湾の能力 ～ 目標年次における取扱貨物量の設定の考え方 ～

- 取扱貨物量の推計は、概ね15年後である令和17年を目標年次として行う。
- 那覇港における過去の取扱貨物量の推移や、『新・沖縄21世紀ビジョン基本計画』(沖縄振興計画)における人口、県内総生産、観光関連指標等の展望値、中城湾港との機能分担等を考慮した貨物量をベースとする(現状趨勢・発展目標分)。
- 加えて、『新・沖縄21世紀ビジョン基本計画』(沖縄振興計画)や那覇港長期構想に位置付けられた、沖縄・日本全国・アジアを結ぶ「アジアの中継拠点港」化が実現した場合の中継貨物量について、適切な目標値を設定する(戦略的集荷分)。

現状趨勢・発展目標分

取扱貨物量実績
過去10年：H22～R1

- ・社会経済指標と相関のある品種は回帰分析による推計
- ・社会経済指標と相関のない品種は実績程度
- ・沖縄県の特性を考慮した推計

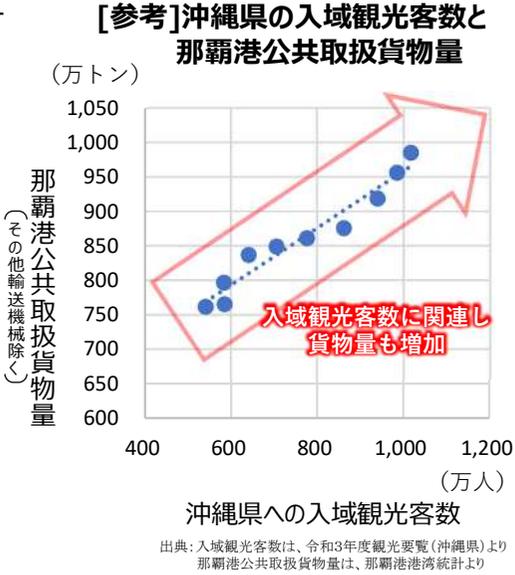
新・沖縄21世紀ビジョン基本計画
(沖縄振興計画)で示された計画の展望値

R17推計貨物量①【2,136万トン】

移入→輸入の転換【-7万トン】
那覇港を利用する企業のヒアリングより設定

中城湾港へのシフト貨物量【-149万トン】
現在那覇港で取り扱われている中城湾港新港地区背後圏(宜野座～西原)の生産・消費貨物の一部

R17推計貨物量①'【1,980万トン】



戦略的集荷分

- ・新・沖縄21世紀ビジョン基本計画
- ・那覇港長期構想

➔ アジアの中継拠点港

- ・サプライチェーンの多様化、強靱化、脱炭素化等のニーズを踏まえた那覇港の中継貨物量の推計

平成30年度全国輸出入
コンテナ貨物流動調査
潜在的な貨物需要の分析

企業ヒアリング情報

R17推計貨物量②【300万トン】

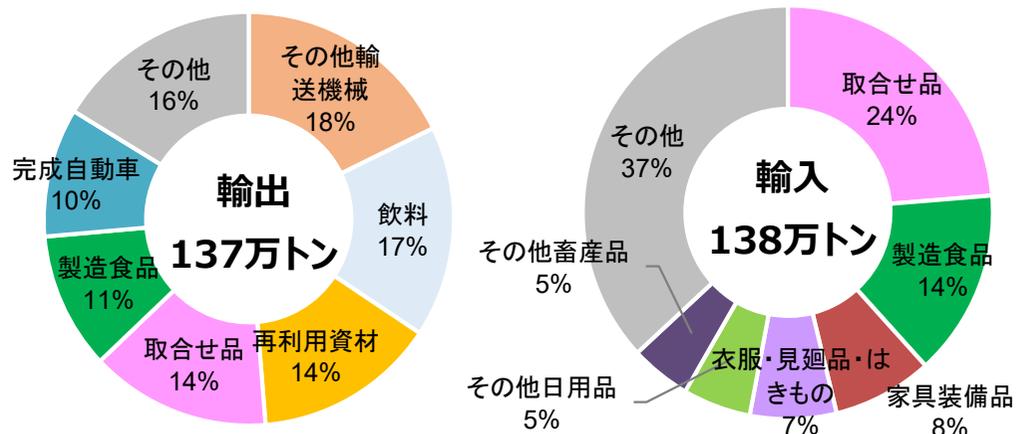
那覇港将来取扱貨物量 ①'+②【2,280万トン】
(目標年次：令和17年)

※注意：端数処理や「港湾計画書作成ガイドライン」により、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

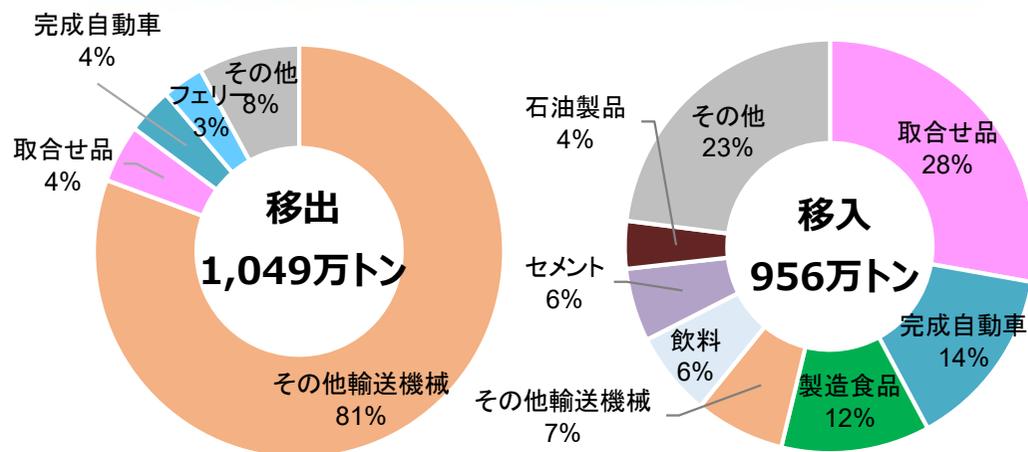
8. 港湾の能力 ～取扱貨物量～

取扱貨物量 2,280万トン

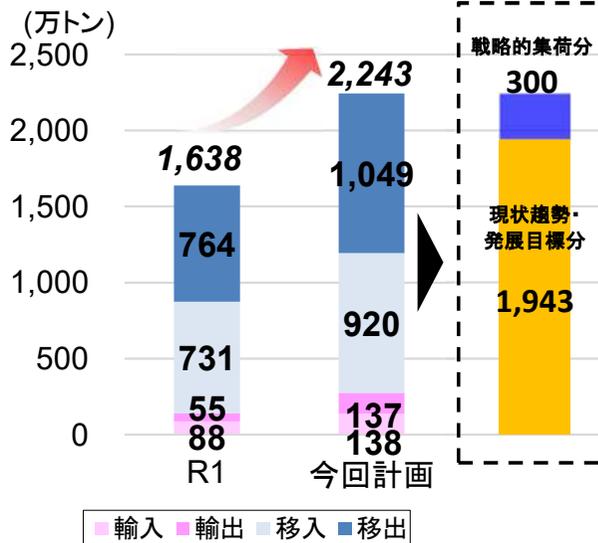
外買取扱貨物量 274万トン



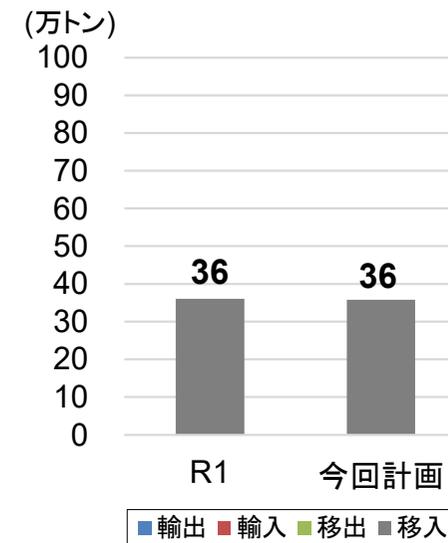
内買取扱貨物量 2,004万トン (うち、専用貨物36万トン)



【公共貨物】



【専用貨物】



【公共貨物の主な増加品目】

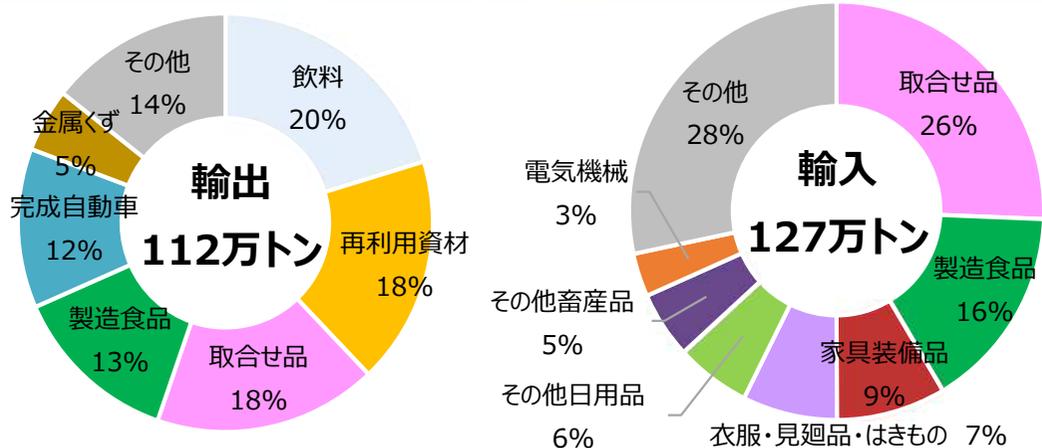
外内貿	品目	R1年 (千トン)	今回計画 (千トン)	増加量 (千トン)
輸出	飲料	3	226	223
輸出	製造食品	2	146	145
輸出	完成自動車	4	138	133
輸入	取合せ品	212	327	115
輸入	衣服・見廻品・はきもの	27	94	67
移出	その他輸送機械	5,808	8,452	2,644
移入	取合せ品	2,231	2,653	422
移入	飲料	290	633	343
移入	製造食品	845	1,121	277

※注意：端数処理や「港湾計画書作成ガイドライン」により、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

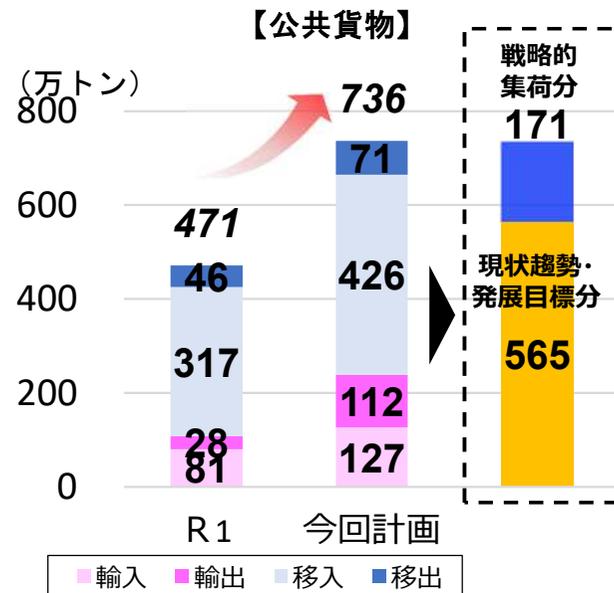
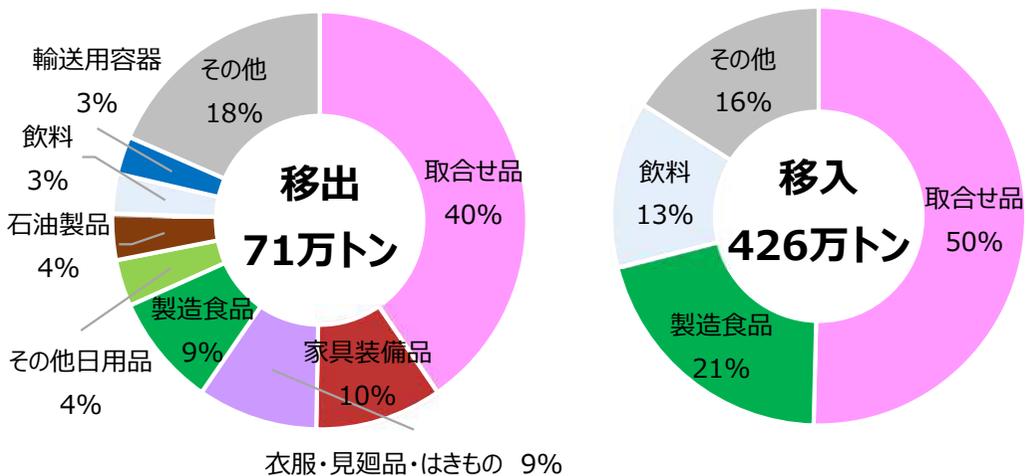
8. 港湾の能力 ～コンテナ取扱貨物量～

取扱貨物量 740 万トン

外貨コンテナ取扱貨物量 239 万トン



内貨コンテナ取扱貨物量 498 万トン



【公共貨物の主な増加品目】

外内貨	品目	R1年	今回計画	増加量
輸出	飲料	3	226	223
輸出	製造食品	2	146	145
輸出	完成自動車	4	138	134
輸入	取合せ品	211	326	115
輸入	衣服・見廻品・はきもの	27	94	67
移出	家具装備品	1	71	70
移入	取合せ品	1,799	2,147	349
移入	飲料	222	550	328
移入	製造食品	640	880	239

(千トン)

※注意：端数処理や「港湾計画書作成ガイドライン」により、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

8. 港湾の能力 ～ 船舶乗降旅客数 ～

- ▶ フェリー及び高速船に係る船舶乗降旅客数の推計については、過去の船舶乗降旅客数の推移や『新・沖縄21世紀ビジョン基本計画』（沖縄振興計画）における観光関連指標等を考慮して回帰分析による推計を行う。
- ▶ クルーズ船に係る推計については、沖縄県が行った県全体のクルーズ需要推計に基づき、那覇港における将来のクルーズ需要を推計する。

フェリー、高速船

久米島・渡名喜航路  <small>「フェリー海邦」久米商船(株)HPより</small>	渡嘉敷航路  <small>「フェリーとかしき」渡嘉敷村HPより</small>
粟国航路  <small>「ニューフェリーあくに」粟国村HPより</small>	座間味航路  <small>「マリンライナーとかしき」※高速船 渡嘉敷村HPより</small>
南大東・北大東航路  <small>「だいとう」大東海運(株)HPより</small>	座間味航路  <small>「フェリーぞまみ3」座間味村HPより</small>
鹿児島航路  <small>「フェリー波之上」マルエーフェリーHPより</small>	座間味航路  <small>「クインズまみ3」※高速船 座間味村HPより</small>

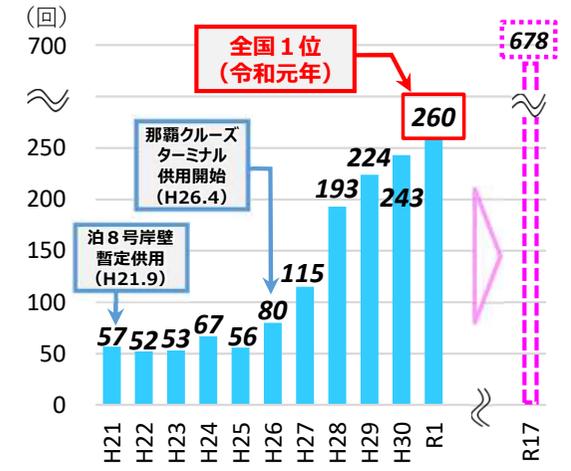
< 推計フロー >



クルーズ船

	MSCスプレンドィダ 総トン数：137,936トン 全長：333.33m 型幅：37.92m
	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ 総トン数：138,194トン 全長：311.12m 型幅：38.60m
	にっぽん丸 総トン数：22,472トン 全長：166.65m 型幅：24.00m

▶ 那覇港のクルーズ寄港回数と将来推計



出典：R元年までの寄港回数は、那覇港管理組合調べより
R17年の推計値は沖縄県クルーズ需要推計より算出

※注意：端数処理や「港湾計画書作成ガイドライン」により、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

港湾空間の形成イメージ（物流）



- 荷捌用地不足のため、
- ✓ 新港ふ頭内の点在したスペースや那覇ふ頭の用地への過剰な横持ち輸送が生じている。
 - ✓ 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）。
 - ✓ 保管スペースが無く、貨物の搬出入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。

再編後

＞ 連続直線バス環境の確保や複合利用による、状況変化への柔軟な対応



凡例

	荷捌用地・野積場
	臨港道路(既設)
	臨港道路(事業中)
	臨港道路(計画)
	その他主要道路



◆導入機能のイメージ

物流の高度化
(保管、積み替え、検査、混載)

東アジア、東南アジア等

混載貨物 原材料 製品

国際コンテナ船 航空輸送 国内外RORO船

付加価値

(仕入れ)

国内外 (部品・半製品)

付加価値

小分け

検品

仕分け・梱包

付加価値

組み立て・加工

日本製 (完成品)

那覇港総合物流センター

(保管・検査・仕分け・混載)

国内外RORO船 航空輸送 県内輸送

・本土各地へ移出

・県内小売店舗へ配送

付加価値

本土各地へ移出

・世界各國へ輸出

付加価値

世界各國へ輸出

輸出

＞ 物流空間の拡充・再編・高度化による外内貿貨物の円滑な接続

＞ 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

「次世代高規格ユニットロードターミナル」の例

自動料金決済

情報通信技術を活用したシャーン共同管理等

船舶自動運転

船舶自動運航

ユニットロードターミナルと個々のロジスティクス施設間を自動運転で接続

宿泊・休憩施設

車両の自動運転

陸上給電施設

自動離着岸装置

運輸事業者との協働によるターミナル規格の統一

リーファー電源の増設

出典：国の港湾の中長期政策「PORT2030」(H30.7 国土交通省港湾局)より

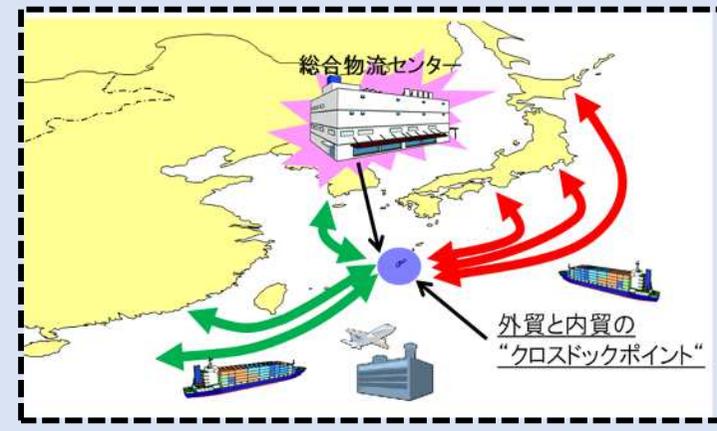
※上図はあくまで参考例であり、今後、那覇港の利用に則した効率化（高度化）の検討を行う。

※：RORO船用岸壁と計画するが、長期を見据え、計画改訂後における社会情勢や那覇港への要請の変化等を踏まえた上で、その施設配置や諸元、利用形態等を慎重に判断する。
注：上之屋道路は、沖縄県で実施している道路事業である。

【参考】多様な輸送サービスの構築（アジアの中継拠点港）のイメージ

国内外航路の接続

- 国内外との海上輸送網
- 港湾旅客による消費活動
- 保管・流通加工等を行う物流施設



【シー・アンド・エア】：日本全国から船で集め、アジアへ航空機で輸出 等

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



- 効果**
- 物流ネットワークの多様化、低コスト、利便性の向上など機能性の高い国際航空物流ハブの構築
 - 県産品等の商流構築、更なる産業集積

鹿兒島県「SHIP&AIR」での活用事例

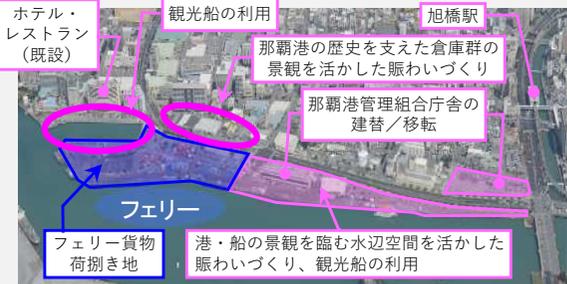
鹿兒島県では、鹿兒島県産品の輸出拡大に向けた取組として、沖縄国際物流ハブを活用した海上輸送と航空輸送による新たな輸送スキームを、平成29年12月に構築しました。鹿兒島県から沖縄県への輸送距離が短いという地理的優位性を活かした海上輸送ネットワークと那覇空港を基点としたアジア圏への航空輸送ネットワークを組み合わせることにより、リードタイムの短縮や輸送コストの削減を図り、スピーディーかつリーズナブルな輸送体系を実現しています。この新たな輸送スキームの活用により、畜産物、水産物、農産物等の鹿兒島県産品の輸出拡大に取り組んでいます。



出典：沖縄国際物流ハブ（沖縄県商工労働部）資料より作成

港湾空間の形成イメージ（交流・賑わい ②） ～ 面的開発、プロムナード、海上交通ネットワーク ～

➤ 那覇港湾施設跡地計画の動向等と連携した、那覇ふ頭地区の再開発の検討（イメージ：今後詳細検討）



参考：天王洲アイルの様子
出典：東京都港湾局HP

➤ 水辺空間を繋ぐ
港内海上交通ネットワークの検討

➤ 観光の高付加価値化に資する大型クルーザー対応のマリーナ
➤ 自然環境を活かした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



出典：新みなとまちづくり宣言-「新しいみなとまちづくり」(R1.5 新みなとまちづくり研究会)



凡例

- 交流・賑わい空間
- 多様なクルーズ誘致の玄関機能
- 臨港道路(既設)
- 臨港道路(計画)
- その他主要道路
- 沖縄都市モノレール

➤ 泊ふ頭からの危険物取扱移転に合わせた再開発（イメージ：今後詳細検討）

➤ 新港ふ頭の小船溜まり周辺の再開発（イメージ：今後詳細検討）

Satellite Image ©2021 DigitalGlobe, Inc., a Maxar company. 沖縄総合事務局提供

港湾空間の形成イメージ（安全・安心①）～ 防災 ～

凡例

- 緊急物資等輸送用岸壁(既設)
- - - 緊急物資等輸送用岸壁(計画)
- 幹線貨物輸送用岸壁(既設)
- - - 幹線貨物輸送用岸壁(計画)
- 第1次緊急輸送道路(臨港道路)
- - - 第1次緊急輸送道路(其他道路)
- 臨港道路(計画)
- 📍 津波避難場所・ビル
- 📍 津波避難場所等の検討箇所

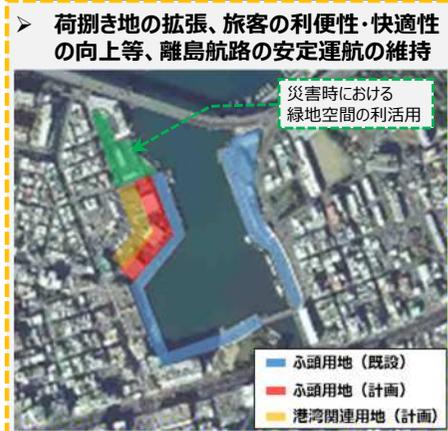


注：津波避難場所・ビルの位置は、那覇市防災マップ（津波災害警戒区域マップ）、浦添市防災マップ（2022.02）より作成し、那覇港周辺部分のみを掲載している。

港湾空間の形成イメージ（安全・安心②） ～ 離島航路やその他船舶の係留環境の確保、危険物取扱施設 ～

凡例

- 緊急物資等輸送用岸壁(既設)
- 緊急物資等輸送用岸壁(計画)
- 幹線貨物輸送用岸壁(既設)
- 幹線貨物輸送用岸壁(計画)
- 第1次緊急輸送道路(臨港道路)
- 第1次緊急輸送道路(その他道路)
- 臨港道路(計画)



➤ 危険物取扱施設の沖合移転

新港ふ頭地区

浦添ふ頭地区

那覇ふ頭地区

泊ふ頭地区

➤ タグボートの係留環境の確保



➤ 小型船だまりの拡張 (新港ふ頭地区 小型船だまり)



Satellite Image 2021, DigitalGlobe, Inc., a Maxar company. 沖縄総合事務局提供

港湾空間の形成イメージ（持続可能な開発）～ 自然環境配慮、豊かな労働環境、人材育成 ～

▶ 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



参考：名古屋港富浜緑地

出典：(公財)名古屋港緑地保全協会HPより

▶ 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

▶ 自然環境・景観に配慮した港湾形状、構造・工法の導入

- ・埋立面積を可能な限り小さくし、海とイノーを活かした親水空間を設ける
- ・海に沈む夕日を最大限に享受できる形状とする。

凡例

- 緑地(計画含む)
- 用地造成(計画)
- 臨港道路(既設)
- 臨港道路(計画)
- その他主要道路



▶ 緑地を活用した港湾に関する見学会の実施等



参考：新港ふ頭地区における見学会の様子



参考：港湾の取り組みに関する展示ブース(清水港・清水マリビル)

▶ 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



▶ 「自然的環境を保全する区域」の設定

カーミーシーでの自然観察会の様子
出典：浦添市HPより

