

## 参考資料：那覇港長期構想(案)への主な意見と対応方針について（パブリックコメント結果）

▷実施期間：令和3年12月27日～令和4年1月26日

▷パブリックコメント意見件数 15名36件

分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
将来像Ⅰ 基本戦略 1	<p>(1) 今回は長期構想で、かつ港湾政策は一朝一夕にできないことは重々承知しているが、『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』のは悠長に感じる。</p> <p>一例をあげると、基本戦略1(1)の取り組み内容の例④は早急に実施されるべき案件である。那覇港の狭隘化は喫緊の問題であり、「中継拠点港」以前の、県民の生活物資輸送の安定化に係る問題である。</p> <p>また、昨今の世界情勢は目まぐるしく変化している。3年前と現在では、海上輸送の状況は全く異なっている。中国から東南アジアへ製造業の拠点がシフトされつつあった状況も、再び中国に回帰しているトレンドになりつつあるようだ。先行き不透明な中でも柔軟に対応しながら、港湾政策にあたってほしい。また、まずはその体制が那覇港管理組合自身に敷かれているかも確認してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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ます。</li> <li>● また、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おります</li> <li>● 那覇港が沖縄県の持続可能な発展を支える上で物流・人流のボトルネックとならないよう、長期構想・港湾計画において国内外 RORO 船ターミナル・一般貨物船ターミナルの拡充・再編を位置付けたいと考えております。</li> <li>● 港湾計画に位置づけられた施設の事業化を図る箇所や時期については、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こととなります。</li> <li>● その際、国とも連携し、緊急性のより高い課題から優先的に解決を図り、できる限り早期に効果が発揮されるよう取り組んで参ります。</li> <li>● また、那覇港の国際競争力の強化、荷主の呼び込みにおいて、経済・社会情勢の変化等に臨機応変に対応できる柔軟性は重要な視点になると考えています。</li> <li>● ご意見を踏まえ、基本戦略1(1)に以下のように追記したいと考えます。 ▷基本戦略1(1) 「③連続直線バース環境の確保による各種貨物船の機動的運用」</li> </ul> <p>【長期構想 P28 I-1-(1)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 今後の組織体制の見直し等については、長期構想や港湾計画に位置づけられた施策の実現に必要な体制構築に向けて適切に対応して参りたいと考えております。</li> </ul> <p>【長期構想 P38 IV-6-(5)】</p>
将来像Ⅰ 基本戦略 1	<p>(2) 島嶼県の沖縄では、そのインフラ整備は重要で、近年、海上物流の取扱量は増加している。是非、計画、実施に時間を要するといわれている岸壁の整備は、大規模かつ迅速に行って頂きたいと思います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 那覇港が沖縄県の持続可能な発展を支える上で物流・人流のボトルネックとならないよう、長期構想・港湾計画において国内外 RORO 船ターミナル・一般貨物船ターミナルの拡充・再編を位置付けたいと考えております。</li> <li>● 港湾計画に位置づけられた施設の事業化を図る箇所や時期については、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こととなります。</li> <li>● その際、国とも連携し、緊急性のより高い課題から優先的に解決を図り、できる限り早期に効果が発揮されるよう取り組んで参ります。</li> </ul> <p>【長期構想 P28 I-1-(1)】</p>

分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
将来像 I 基本戦略 1	<p>(3) 外貨貨物の取扱量の実績値が計画値に届いていないが、この乖離がとても大きい。対して、内貨貨物取扱量は、計画を超える実績値となっている。港湾のニーズを完全に見違えている。</p> <p>なぜ、このような乖離が起きたのか。詳細に分析して、今後の港湾計画を立ててほしい。この過程を経ないうちに「アジアの中継拠点港」へと展開していても、結果が出ないように思われる。</p> <p>(4) 那覇港の強みを、外国の他の港と比較することで、本当に強みなのか見直してほしい。</p> <p>例えば、近隣の高雄港は、那覇港と 850km しか離れておらず、しかもその距離だけ東南アジアに近い。香港港も距離はやや離れているが同様である。</p> <p>また、釜山港は東南アジアから遠いものの、県外(日本)と華北には那覇より近いために、この地域のハブ港として確固たる地位を築いている。再び台湾に目を移すと、高雄港は、国際空港も港とほど近い位置にある。桃園国際空港も近隣の台北港に近い。</p> <p>これら巨大港湾と同様の戦略をとっても「アジアの中継拠点港」はハードルが高い。那覇港は巨大港とは真正面から戦わずニッチ戦術をとる必要がある。(例えば、国内 R O R O 航路網の充実さを生かした、国内外 R O R O 拠点構想など、近隣の航行を強みとする R O R O はまさにアジアの中継拠点港のコンセプトと合うのでは)</p> <p>『舟楫を以て万国の津梁』であった琉球の時代とは、航海技術も東アジアの政治経済、秩序(冊封体制、明の海禁政策など)も貿易のプレイヤー(琉球王国自身が貿易のプレイヤー)も異なる。本当の那覇港の強み、弱みを分析し、それを生かした港湾構想、計画を実施してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現行港湾計画では、中国を発着する欧米航路の貨物を対象としたトランシップを目標としておりましたが、当時想定していなかった中国の急激な港湾整備の進展があり、その目標が実現しておりません。</li> <li>● 一方、沖縄への入域観光客数の急増等に伴い、内貨貨物量は現行計画の目標値の 137%となっております。</li> <li>● 将来の新たな物流戦略として、那覇港は、国内の国際戦略港湾や上海港、シンガポール港、釜山港等のような国際基幹航路のハブ港ではなく、アジアと日本を結ぶ中継拠点港(サブハブ)を目指したいと考えております。</li> <li>● その際、那覇港の特性を踏まえ、那覇港を介して、流通加工等を行う物流施設での貨物の保管や、那覇空港との近接性を活かし、沖縄・日本全国・アジアの荷主に対して、コンテナ船、RORO 船、航空機の組合せによる、多様な速度帯の輸送ネットワークの選択肢を提供することを目指したいと考えております。</li> <li>● このため、長期構想・港湾計画において高規格・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や国内外 RORO 船ターミナル・一般貨物船ターミナルの拡充・再編等を図りたいと考えております。</li> <li>● また、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を図りたいと考えております。</li> </ul> <p>【長期構想 P28 I-1-(1)、I-1-(2)】</p>
将来像 I 基本戦略 1	<p>(5) 外航船の誘致を進める上で重要なのは、沖待ち(喫水調整、バース混雑、パイロット不足等により)がなく、接岸時間を極限まで短縮化することである。</p> <p>那覇港については、コンテナバースが少ないことから、24 時間/365 日稼働化により、稼働率をあげることが必須である。接岸時間を現状の半分にして稼働時間を 2 倍にすれば、ガントリークレーンの能力増強(自動運転)及び無人搬送機導入等の最低限の設備投資で、那覇港コンテナターミナルの能力増強は可能である。(空コンテナの保管や在庫・流通加工拠点については中城港湾との連携及び機能移管が必要である。)</p> <p>港湾 DX が進まないのは、「DX の為の DX となっていること」(手段が目的化している)のが最大の要因であり、喫水やバース数(同時接岸船舶数)や、荷役機器の能力を制約要因として、DX により、達成すべき目標値を明確にして、コンテナターミナルオペレーターをコンセッション方式による入札で外資も含めて再選定することも重要と考えられる。</p> <p>* 現状の取扱い数量では、ターミナルオペレーターにとっては魅力があるとはいえ、同市場規模のホノルル港等をベンチマークの上で、最低でも取扱いコンテナ数を現状の 2 倍程度まで高めることが重要である。(RORO 船の取扱いを除く)</p> <p>また、物理的な制約が多い中で、地政学的なメリットをいかすことを目的とするのであれば、DX の対象として越境 EC</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 那覇港を支える上で海運関係事業者の持続的発展や、那覇港の国際競争力の強化、荷主の呼び込みにおいて、物流効率化や物流コスト低減への対応は重要な視点になると考えています。</li> <li>● 高能率の荷役設備や物流システムの導入等による物流機能の高度化や、AI や IoT 等の ICT を活用した「沖縄型スマートポート」の形成について、関係機関や民間企業等と意見交換を重ね、今後の技術動向も踏まえながら導入を検討していきたいと考えております。</li> <li>● ご提案頂いた取組内容については、関係機関や民間企業等と相談するとともに企業誘致や港湾運営等の参考にさせていただきます。</li> </ul> <p>【長期構想 P28 I-1-(2)】</p>

分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
	<p>プラットフォーム事業者の誘致や、投資も有効である。</p> <p>香港最大の EC サイト香港 TV モールは昨年年商 500 億円を突破したが、那覇港から船便でも 5 日以内でリーチできる市場規模はゆうに数 10 兆円を超える。日本商品の競争力は、デフレと円安により極限まで高まっており、沖縄を越境 EC のハブとして、物流だけでなく、金流・情流を含めて政策的に育成をしていけば、結果、沖縄港長期構想の実現に向けてプラスに作用することは間違いありません。</p> <p>地政学的な優位性は物流においてはコンテナ（冷蔵・冷凍も含む）で多品種、少量、多頻度で、高付加価値輸送を実現することで、最大化してくるものと思います。</p> <p>* 現行の沖縄の物流は「高い」「遅い」「使いにくい」で荷主にとってのメリットはほぼゼロであるということをまずは認識するべきだと思います。</p>	
将来像 I 基本戦略 1	<p>(6) 7 ページの「③新型コロナウイルス感染症に伴う社会経済の変化」について、新型コロナウイルス感染症により世界の海上輸送が混乱し、コスト高のみならず、スケジュール通りにコンテナが到着しないことが大きな問題になっています。一方で、那覇⇄台湾(高雄)間の海上輸送は比較的安定しています。これまでは、輸入貨物を那覇港を経由し本土へ移出することは、コストやリードタイムが課題とされてきましたが、那覇港を使うことによる「安定感」がコロナ禍において強みになる可能性、国際コンテナ貨物取扱増大に資する可能性を言及すべきではないでしょうか。</p> <p>14 ページの「物流戦略の見直しの必要性（新港ふ頭）」で言及されている「外貨貨物量は目標の 12%」を改善するうえでも重要な視点の一つであると考えます。</p> <p>また、26 ページの基本戦略 I (2)②③の取組内容を行ううえでの背景（根拠の補強）にも繋がるものと思います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●那覇港の国際競争力の強化、荷主の呼び込みにおいて、輸送ルートのリダンダンシー確保への貢献は重要な視点になると考えています。</li> <li>●今般のコロナ禍においても、大手外食チェーンの貨物について、BCP ルートとして那覇港で輸入し首都圏等へ移出した事例があります。</li> <li>●ご意見を踏まえ、基本戦略 1 (2) ③を以下のように修正したいと考えます。 ▷基本戦略 1 (2) 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、BCP ルートとしての利用提案等による荷主の呼び込み」 【長期構想 P28 I-1-(2)】</li> </ul>
将来像 I 基本戦略 2	<p>(7) 島国日本の中でも本土との距離があり、物流において船路が多くを占めている沖縄では狭い土地の中、対岸をいかに有効的に活用するかだと思います。那覇港だけでなく、北部の港にも分散するなど陸路移動の際にも最短で荷物が届けられるように既存港を利用していただきたいと思います。那覇港に集中すると将来的に満杯になった時の対応、災害の際の利用など問題が多く出てくる可能性が出てきます。県内全ての港湾関係者で問題を共有する機会だと思います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●県の新たな振興計画（案）において、那覇港は「国際流通港湾」として位置づけ、臨空・臨港型産業の集積による国際物流拠点の形成を図ることとされており、那覇港の長期構想（案）においても主要施策として「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」を掲げ、関係する取り組みを推進することとしております。</li> <li>沖縄本島内の各港湾(中城湾港、本部港等)との機能分担や連携強化については、県内産業の持続的発展の観点から、効率的なサプライチェーンの形成に資する港湾物流環境の構築を図るため、各港湾間と総合的、戦略的に推進することが新たな振興計画（案）の施策として位置づけられており、那覇港管理組合においても県とともに機能分担や有機的連携を図っていきたくと考えております。</li> <li>【長期構想 P28 I-1-(3)】</li> </ul>
将来像 I 基本戦略 2	<p>(8) 食料自給率が 40%未満の日本では、付加価値が低い輸入冷凍食品の備蓄を目的に東名阪の三大消費地の港湾地区に冷凍・冷蔵倉庫が乱立している実態がある。こうした冷蔵・冷凍倉庫は、通過型で数量も見込めない輸出食品の取扱いには消極的であり、これが政府が掲げる 2030 年農林水産物輸出 5 兆円のボトルネックとなる可能性は高い。</p> <p>冷蔵・冷凍倉庫については電力消費量が高いこともあり、港湾分野におけるカーボンニュートラルに向けてはマイナス要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●那覇港の国際競争力の強化、荷主の呼び込みにおいて、カーボンニュートラルへの対応は重要な視点になると考えています。</li> <li>●ご意見を踏まえ、基本戦略 2 (1) ①及び基本戦略 6 (2) ②を以下のように修正したいと考えます。 ▷基本戦略 2 (1) 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、再生可能エネルギーを活</li> </ul>

分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
	<p>因となる。ただし、これらを再生可能エネルギー由来の電力等で行うことによって、国内外サプライヤー・卸商社・小売・倉庫業者としては、逆に二酸化炭素削減の J クレジットも獲得できることから、那覇港への外航船誘致の大きな目玉となり得る。</p> <p>対象となるのは</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 沖縄市場向けの輸入冷凍・冷蔵食品</li> <li>2) 輸出高上位 3 品目 (ホタテ・和牛・日本酒)</li> <li>3) 輸入ワイン</li> </ol> <p>で 30 億円の在庫高で、年間 18 回転させればインバウンド・アウトバウンドで年間 20,000 コンテナの取扱い増になる。</p> <p>アルコール類の取扱いには保税、また、和牛・ホタテなどの輸出に対応するには動物検疫機能も備える必要がある。</p>	<p>用した物流施設やセントラルキッチン等の臨空・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」</p> <p>▷基本戦略 6 (2) ②</p> <p>『「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 (再生可能エネルギーを活用した物流施設、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) 』</p> <p>●ご提案頂いた取組内容については、関係機関や民間企業等と相談するとともに企業誘致や港湾運営等の参考にさせていただきます。</p> <p>【長期構想 P28 I-2-(1)、IV-6-(2)】</p>
<p>将来像 I 基本戦略 2</p>	<p>(9)外貿易物量：目標値の 12% 内貿易物量：目標値の 137%</p> <p>○ 外貿易物量が増えない理由の要因分析が出来ていないのではないかと。</p> <p>沖縄は離島であり食料安全保障の観点からも、食品や生活必需品の本土からの調達、沖縄の市場規模に応じて計画的に達成されなければならない。</p> <p>内貿易物は完全な片荷(入超)でありこの問題を解決する為に、沖縄市場向けの輸入品をベースカーゴとして、コンテナ単位でまとまらない端数在庫は沖縄でクロスストック (複数の荷主向けの貨物を、揚げ港・納入先別にコンテナに積み替えなおして、本土向けにピストン配送する) ことが求められる。</p> <p>沖縄の輸入品を増やす施策として、輸入品比率が高い A 社向けの東アジアクロスストックセンターの構築を提案したい。</p> <p>A 社は本土に 30 店舗を展開し、年商は 6,000 億円規模であり、販売している商品の 50%を輸入品とした場合には、年間のインバウンド・アウトバウンドで年間 100,000 コンテナの取扱い増が期待できる。また、台湾、韓国、(中国) など向けでの活用も期待できますし、例えば北海道のサプライヤー商品を那覇経由で西日本の A 社向けに納入することも期待できます。</p> <p>人口及びインバウンド数がほぼ同規模のホノルルでは A 社は 7 店舗を展開しており、沖縄に A 社ジャパンを誘致 (1 店舗の売上は 200 億円程度) するということも検討すべきだと思います。</p> <p>○ 日本本土にはハブ港となれる港はもはや存在しておらず、東名阪以外の苫小牧、仙台、ひたちなか、清水、松山と那覇の間に、外航船社による外航フィーダーの参入を認めるべきである。本土からの商品は本土で輸出通関を切った上で、那覇港の保税倉庫に保管し、そこからコンテナ積み替え又は沖縄市場向けに再輸入通関を規制緩和を行うことを提案します。</p> <p>輸入商品も、国内市場向けも含めて、一旦、保税倉庫 (冷蔵・冷凍も含めて) に搬入をした上で、国内向けの場合には保税のまま、地方港に外貨として輸送をする仕組みが出来れば、那覇が東アジア市場向けの前線拠点として、海外サプライヤーから注目を集めることは間違いありません。日本は消費財については輸入関税の負担は大幅に軽減されましたが、一方で、輸入消費税の 10%は輸入時にキャッシュアウトすることから、那覇港を東アジアのハブポートとするためには保税取扱いと、24 時間/365 日で税関申告を行えることが必須条件となります。</p>	<p>● 現行港湾計画では、中国を発着する欧米航路の貨物を対象としたトランシップを目標としておりましたが、当時想定していなかった中国の急激な港湾整備の進展があり、その目標が実現していません。</p> <p>● 一方、沖縄への入域観光客数の急増等に伴い、内貿易物量は現行計画の目標値の 137%となっております。</p> <p>● 将来の新たな物流戦略として、那覇港は、国内の国際戦略港湾や上海港、シンガポール港、釜山港等のような国際基幹航路のハブ港ではなく、アジアと日本を結ぶ中継拠点港(サブハブ)を目指したいと考えております。</p> <p>● その際、那覇港の特性を踏まえ、那覇港を介して、流通加工等を行う物流施設での貨物の保管や、那覇空港との近接性を活かし、沖縄・日本全国・アジアの荷主に対して、コンテナ船、RORO 船、航空機の組合せによる、多様な速度帯の輸送ネットワークの選択肢を提供することを目指したいと考えております。</p> <p>● このため、長期構想・港湾計画において高規格・高効率コンテナターミナルの整備及び複合ターミナル化や国内外 RORO 船ターミナル・一般貨物船ターミナルの拡充・再編等を図りたいと考えております。</p> <p>● また、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を図りたいと考えております。</p> <p>● ご提案頂いた取組内容については、関係機関や民間企業等と相談するとともに企業誘致や港湾運営等の参考にさせていただきます。</p> <p>【長期構想 P28 I-2-(1)、I-2-(2)】</p>

分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
将来像Ⅱ 基本戦略 3	<p>(10) 現在、泊 8 号客船バース（若狭）に入出港する際は、唐口からの出入りのみ許可されている。しかし、コンテナバースからの大型客船の入出港は、倭口を利用することを許可されている。なぜ同様に、泊 8 号客船バースから倭口を通過し入出港することができないのか。</p> <p>今後、できるだけ泊 8 号客船バースに入出港する船舶も倭口が利用できるよう願います。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・唐口は、小型船の入出港船が多く、客船と時間がちがう場合が多いので、調整が難しい。</li> <li>・客船は入出港の時間が決まっても、乗客の集合や税関手続き等に時間がかかる場合があり、小型船とちがうことになる。</li> <li>・過去には、出港する大型客船と入港する大型貨物船が「かち合って」しまい、大型貨物船が長時間港外で待機を強いられたことがあった。</li> <li>・泊 8 号客船バースに入出港する際に倭口利用を可能にすることにより、他船を待たせることなくスムーズに入出港することができ、上記問題を解決することができると思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「沖縄本島内の将来のクルーズ船の受け入れ体制の想定」(長期構想(案)p24)のとおり、那覇港においては中長期的に 3 バース体制の構築を図りたいと考えています。</li> <li>●これら各バースで受け入れるクルーズ船の大きさや利用する航路(港口)、大型船の港内での航行等については港湾利用者との調整や安全面での検討が必要なことから、今後、港湾利用者との調整を行い、関係機関と開催する航行安全検討委員会等で安全性を確認の上、検討を進めていきたいと考えております。</li> </ul> <p>【長期構想 P32 II-3-(1)】</p>
将来像Ⅱ 基本戦略 3	<p>(11) クルーズ船が接岸可能な岸壁において、フライアンド(発着)クルーズが可能となるハード設備を備えたターミナル施設の整備、改修が速やかに必要です。</p> <p>(例)乗船客チェックインスペース、カウンター、待合所、PCR 検査場、乗船客の手荷物 X 線検査場、屋根付きの荷捌き場等の確保。また、下船客の手荷物を船側から税関の手荷物検査場まで運ぶための機材や動線の確保。</p> <p>他、手荷物検査で使用する金属探知機や X 線装置機械等の設置。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●那覇クルーズターミナル（若狭）においては、基本的には小中型船のフライアンドクルーズ、寄港型及び国内周遊等のクルーズ船を対象とし、その他は第 2 クルーズバース（新港ふ頭）において運用することを想定しております。</li> <li>●第 2 クルーズバースでは、官民連携によるターミナルビルの整備を行うこととしており、ターミナルビルを整備する連携船社において、ご意見頂いた点も含め、具体的な設備・運用等について検討を進めていく予定です。【長期構想 P32 II-3-(1)】</li> </ul>
将来像Ⅱ 基本戦略 3	<p>(12) 那覇港を利用するクルーズ船に対して、早期に倭口からの入出港が可能となるよう要望します。長期構想には浦添ふ頭地区において更なる岸壁整備の予定もあり、長期的には現在よりも入出港船舶が増加すると思われます。</p> <p>離島定期旅客船との唐口での輻輳による客船入出港時間の制限が、那覇港へ寄港するクルーズ船社のボトルネックとなっており、構想のある那覇港 3 バース体制には絶対的に不十分です。クルーズの受入れ、物流、人流双方が最大限那覇港を活用するための持続可能な運用ルール策定を強く願います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「沖縄本島内の将来のクルーズ船の受け入れ体制の想定」(長期構想(案)p26)のとおり、那覇港においては中長期的に 3 バース体制の構築を図りたいと考えています。</li> <li>●これら各バースで受け入れるクルーズ船の大きさや利用する航路(港口)、大型船の港内での航行等については港湾利用者との調整や安全面での検討が必要なことから、今後、港湾利用者との調整を行い、関係機関と開催する航行安全検討委員会等で安全性を確認の上、検討を進めていきたいと考えております。</li> </ul> <p>【長期構想 P32 II-3-(1)】</p>
将来像Ⅱ 基本戦略 3	<p>(13)「大型クルーザー」に加え外航スーパーヨット等が長期間にて停泊可能な係留バース(岸壁ではなく浮き桟橋)及び必要とされる CIQ 施設の整備が求められます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●外航スーパーヨットを含む大型クルーザーのビジター利用の受入については、基本的には浦添ふ頭の交流・賑わい空間での対応を想定しています。</li> <li>●また、他のふ頭の既存施設の活用も含め検討してまいります。</li> <li>●その際には、関係機関等と相談し、CIQ 等に係る必要な施設・設備等についても検討したいと考えております。</li> </ul> <p>【長期構想 P32 II-3-(2)】</p>
将来像Ⅱ 基本戦略 3	<p>(14) 那覇ふ頭、泊ふ頭、新港ふ頭地区を結ぶ周辺道路等も同時に整備が必要です。</p> <p>観光が復活し、第 2 クルーズバースが本格稼働した時には、機能強化した結果、旅客及び物流が増え、港湾周辺道</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●物流と人流の導線分離については、第 2 クルーズバースと臨港道路港湾 1 号線（新港ふ頭の出入口）を繋ぐ導線において、那覇市とも連携し、那覇市道の改良工事に取り組んでいるところです。その他の方策も含</li> </ul>

分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
	<p>路や交差点等で交通混雑の問題も顕在化することが予想されます。今後も港湾地区、地域の機能整備では継続的に解消に向けた取組は欠かせないものだと思います。</p>	<p>めハード・ソフト両面の渋滞対策の検討を行っており、引き続き国や道路管理者、港湾利用者等と連携して取り組んで参ります。 【長期構想 P32 II-3-(3)】</p>
<p>将来像Ⅱ 基本戦略 4</p>	<p>(15)15 ページの「県民、観光客が水辺に親しむことができる交流空間は限定的」、の文に関連して、県内の子供を持つ親御さん達から「サップやバナナボート、フライボードやダイビングといったマリレジャーが豊富にあるけど、低所得層の多い県民には気軽に手が出せるようなものではないので、結局釣りやビーチでバーベキューしながらちょっと遊ぶくらいでしか海と関わらないです。那覇のビーチは駐車場も高いし、リゾートビーチに行っても駐車料金から高いし、行く処なんてないですよ!!」と不満の声を多く聞きます。港湾の話から横道に逸れましたが、私が話を聞いた子育て世代の親御さん達の多くはこのような考えです。</p> <p>全土が青い海に囲まれた県にも関わらず子供達が海やクルーザー船を眺めるだけの環境、触れてみたい乗ってみたいと思ふ気持ちから目を逸らしている事自体、県の経済成長を止めていると感じます。</p> <p>そんな事もあり、人材と技術を育成し得る施設、県民所得向上にも貢献できる施設、体験型観光のアップ、教育、雇用へ繋がる案を港湾内に一つでも置く事が出来たら随分変わるのと思ひ、下記諸々記述しております。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●那覇港において、多様なクルーズ誘致や県民・観光客の交流・賑わいを生む面的開発に取り組み、那覇市・浦添市におけるまちづくり等とも連携し、観光の高付加価値化や県民の港へのパブリックアクセス向上を図ることが重要と考えております。</li> <li>●例えば、那覇ふ頭では、港・船の景観を臨む水辺空間を活かした賑わいづくりや観光船の利用を図り、浦添ふ頭では、高付加価値な都市型リゾートの形成（県内外の需要を取り込むマリーナ及び高品質なクラブハウス・ホテル等）や、市民・県民にとっての快適環境都市の玄関口及びレクリエーションの場の創出（親水空間、クルージング文化普及等）を図りたいと考えております。</li> <li>●また、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を図りたいと考えております。</li> </ul> <p>【長期構想 P32 II-4-(1), II-4-(2)】</p>
<p>将来像Ⅱ 基本戦略 4</p>	<p>(16) 国際交流ゾーン、もしくは沖縄軍港跡地のウォーターフロント空間の一部に、会員制ヨットクラブ(建物)を設置+県所有(クラブ所有でもよい)の10艇程を係留できる案を一考していただきたい。</p> <p>(有料会員≒県内会員、県外会員、海外会員、学生会員制度)</p> <p>この倶楽部組織を介して安定的な体験型観光、教育、将来的には国内外の物、人、文化等の交流を生む場所にする。</p> <p>人的側面に限らず、雇用へ繋がる港湾利用活動であり、県の経済活動、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、人材と技術を育成する機会を与える施設、ひいては県民所得向上に貢献できる施設(ハード)+組織体(ソフト)を提案したい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●常時係留やビジター利用のクルーザー等の受入を行うマリーナについては、基本的には浦添ふ頭の交流・賑わい空間での対応を想定しています。</li> <li>●ご提案頂いた取組内容については、関係機関や民間企業等とも相談しながら、マリーナ等における今後の空間デザイン、運営体制の検討等の参考にさせていただきます。</li> <li>●なお、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ます。</li> </ul> <p>【長期構想 P32 II-4-(1), II-4-(2)】</p>
<p>将来像Ⅱ 基本戦略 4</p>	<p>(17) 過去に現地の方から大型クルーザーの旅程組立てを何度か組んだが、沖縄の体制(ハード+ソフト)が整っていない為、CIQ が済み次第、沖縄那覇をスルーする助言をせざるを得ないでいた。</p> <p>沖縄全体が係留場所の不足であることは重々承知しているが、このような商機を逃すのであれば、対応できる経験豊富な人材(ソフト)を早々に配置し、係留場所(ハード)の拡充準備予定である事をアピールしておく事に重点を置けば経済効果があると強く感じた。(寄港地情報の雑誌等があり、不人気情報が流れるとその先かなりのブランディング、広告を立てないと寄港しなくなる。ダイナミズム、、、取り損ねてない?)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●外航スーパーヨットを含む大型クルーザーのビジター利用の受入については、基本的には浦添ふ頭の交流・賑わい空間での対応を想定しています。</li> <li>●また、他のふ頭の既存施設の活用も含め検討してまいります。</li> <li>●ご提案頂いた取組内容については、関係機関や民間企業等とも相談しながら、マリーナ等における今後の空間デザイン、運営体制の検討等の参考にするとともに、広報に取り組んでまいりたいと考えております。</li> </ul> <p>【長期構想 P32 II-4-(1), II-4-(2)】</p>

分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
将来像Ⅱ 基本戦略 4	<p>(18)「アジアの結節点」、「観光振興による地元経済への波及効果」、「良質な観光・ツーリズムの振興」、「付加価値を創出する」とあるが、いつまでも見るだけの海、乗せられるだけの船、リゾートでのバナナボート、カヌーのお決まりの観光から脱却して、沖縄はもっと多彩な観光や体験を提供出来るのではと思います。</p> <p>その意味で 30 ページの「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の発信」、31 ページの「①小型船溜まりや港湾緑地、海浜等におけるアメニティ機能 強化、親水性の向上」、「②民間活力の導入によるサービス水準の向上、導入エリアの拡大の推進」。</p> <p>○ マリーナの整備、拡充、快適性向上もそうだが、重要なのは個人所有の艇の係留場所の拡充では沖縄の産業には微々たるプラスにしかならず、新たな地域に整備するのであれば(観光客の人目を引く地域が最良)だれもが入会できる有料の会員制ヨットクラブ(飲食、教室施設のあるクラブハウス)を置き、少なくとも 10 艇程の係留ができる場所を準備することで、皆の艇がある場所として県民も入会希望の観光客も関わりある、コミュニケーションの場所になり、ゲストの訪問、子弟のトレーニングの鑑賞、クラブイベントとして大型クルーザーオーナーやクルーとの交流、県物産の紹介(ショップ併設)などが開催される場所として、足が向く場所とするのが良いと思います。</p> <p>(クルーズ船、大型クルーザー用係留地の拡充だけでは係留費と一時的な地域経済への消費は見込めるが、長期的な国内外の物、人、文化等の交流につながらない。結局、県民とは接点が無いので、また眺めるだけのクルーザー。どうやったら乗れるようになるのか、クルーになる道はあるのか、どうやったら購入できるのか、等の動機つけ無しに沖縄県民の意思向上はありえないか。その場所を提供しないと。)</p> <p>(19) 沖縄シーメンズクラブのような施設に仮入居させていただき、琉球ヨットクラブを開設。海側の 60m×90mの入り江を係留場所として設備を拡充させていただいて、クラブ用の同型艇を数艇係留させていただく。</p> <p>継続的なメンバー入会を県内、国内、アジア内で促し、会員会費を永続的な次世代の育成費用に充て、会費の一部を県の収入とする。</p> <p>クルーザーの受け入れ、CIQ にも必要に応じて対応し、係留費用と個別サービス提供による収益を増加させる。</p> <p>SeaSchool を開設、クラブ所有の小型ヨットを有効活用し、次世代にはスポーツの一環として学びの場を提供、未はスタッフ、コーチとして育成し雇用へ繋ぐ。</p> <p>また体験型観光を要望する観光客向けに体験ヨット、各種マリンの講習会、各国の姉妹提携クラブからのビジター会員向けチャーターサービスを提供しリピート層を固め、経済効果の創出並びに、アジア、本土の結節点として活用し、収益増を計る、では如何でしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 常時係留やビジター利用のクルーザー等の受入を行うマリーナについては、基本的には浦添ふ頭の交流・賑わい空間での対応を想定しています。</li> <li>● また、他のふ頭の既存施設の活用も含め検討してまいります。</li> <li>● ご提案頂いた取組内容については、関係機関や民間企業等とも相談しながら、マリーナ等における今後の空間デザイン、運営体制の検討等の参考にさせていただきます。</li> </ul> <p>【長期構想 P32 II-4-(1)、II-4-(2)】</p>

分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
将来像Ⅱ 基本戦略 4	<p>(20) 県民アンケートでは、「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」を求める声が挙げられているが、こうした点に配慮することはできないのか（42 ページの 7～9 行目に「マリーナ、ビーチ等を長く設けて西方向への視界が開けるように配置」とあるが、その奥に大規模な物流空間が特段の配慮もなしに存在すれば景観が損なわれ、交流・賑わい空間や一体開発されるキャンプキンザー跡地の価値が大きく毀損されることが懸念される）。</p> <p>(21) 参考資料 35 ページ④及び⑤に記載のある通り、将来的な物流及び人流等のニーズを踏まえて構想案が練られていることは理解できるが、県民アンケート（交流・賑わい空間から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、物流空間の部分もクルーズ船ふ頭にして全て交流・賑わい空間とすべき等）を踏まえて施設配置の見直しができないか組織的に検討して欲しい。参考資料の書きぶりを見ると、「ニーズをしっかり踏まえて案を作っているのだから」と県民アンケートへの対応を放棄しているように見えるが、施設配置については見直し・検討の余地が大いにあるのではないかと感じる。</p> <p>例えば、（短期的なクルーズ船の入港ニーズに対応するには新港ふ頭地区に一時的に第 2 クルーズバースを設けることはやむを得ないと考えられるが）中長期的に考えれば、①新港ふ頭の物流空間の中にボツとクルーズ船バースを配置するのではなく、浦添ふ頭地区にクルーズ船バースを集約し、新港ふ頭地区の第 2 クルーズバースは物流空間に切り替えて展開する、②新港ふ頭地区の小型船だまりを浦添ふ頭地区に集約して空いたスペースは物流空間として活用する、といった対応を採ることで、必要な施設容量等を確保しながら県民の意向にも沿った計画に近づくのではないかと考える。加えて、それぞれの地区で機能の集約・分担を図ることで新港ふ頭地区の物流空間の利用効率も向上するとともに、浦添ふ頭地区の交流・賑わい空間の価値も上がるのではないかと考える。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 港は、多様な機能が混在する中で物流・人流等の諸活動が活発に行われる場所であり、貨物船、貨客船（フェリー）、旅客船等の多様な機能により活気溢れる港の姿も魅力的な景観、観光資源の一つになるのではないかと考えております。</li> <li>● 那覇港では、クルーズ船や毎日同じ時刻に入出港する定期船、物流活動の景観等を活かし、琉球王国の大交易時代の舞台となった那覇港の歴史を感じられる、港・船の景観を臨む水辺空間を活かした賑わいづくりを目指したいと考えております。</li> <li>● その際、物流空間と交流・賑わい空間が調和・融合した景観を形成している海外含む他港の事例を参考にするとともに、那覇市・浦添市におけるまちづくり等とも連携し、両空間の調和・融合のあり方について詳細な検討を進めて参ります。</li> <li>● また、交流・賑わい空間を訪れる観光客等に対して、沖縄・日本全国・アジアから集荷した特産品等を紹介し販売するような、物流・交流・商流の相乗効果を発揮できるよう関係機関と連携し取り組んでいきたいと考えております。</li> </ul> <p>【長期構想 P32 II-4-(1)、II-4-(2)】</p>
将来像Ⅱ 基本戦略 4	<p>(22) 沖縄は海に囲まれているにも関わらず、県民が海に接する機会が少ない都市。海外のリゾート都市から見れば観光客だけが楽しみ、県民は海岸で BBQ を楽しむ事が多いように思う。実際に海に入り綺麗な海や貴重な珊瑚礁を目にして環境の面からもっと大事にしていこうと思って活動している県民は少ないと思う。海のアクティビティで遊べるのは主にリゾートホテルや北部などの限られた施設が多い。次期沖縄振興開発にぜひ西海岸で県民が海に触れ合え、船や飛行機で来た観光客も長時間移動せずに比較的都会でマリネジャーを楽しめる場所を作っていただきたい。例えばマリーナを併設し海の幸を使った美味しいシーフードレストラン、景色のいいビーチ、栈橋、マリンアクティビティが気軽に楽しめる（県民価格・観光価格と分けるとお得感もあり利用が増える）、ヨットのオー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 那覇港において、多様なクルーズ誘致や県民・観光客の交流・賑わいを生む面的開発に取り組み、那覇市・浦添市におけるまちづくり等とも連携し、観光の高付加価値化や県民の港へのパブリックアクセス向上を図ることが重要と考えております。</li> <li>● 例えば、那覇ふ頭では、港・船の景観を臨む水辺空間を活かした賑わいづくりや観光船の利用を図り、浦添ふ頭では、高付加価値な都市型リゾートの形成（県内外の需要を取り込むマリーナ及び高品質なクラブハウス・ホテル等）や、市民・県民にとっての快適環境都市の玄関口及びレクリエーションの場の創出（親水空間、クルージング文化普及等）を図りたいと考えております。</li> </ul>



分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
	<p>ナーさん達とのコミュニケーションが生まれるクラブの併設（会員制にしても良いかも）、高齢者や身障者にも使いやすいスロープや段差の少ない設備）、無料で使えるシャワーやトイレ、BBQ 施設、海の駅を作るなど、海をもっと日常的に楽しめる場所を多く作って欲しいと思います。昔はもっと自由に遊べる海が多く、親戚同士で集まって海で BBQ や海水浴を楽しんでいましたが、今の沖縄の海は県民が自由に使えず、誰かが支配している海で気軽に利用できる場所がないです。西海岸はリゾートホテルのものになり、東海岸にもそのような施設が増えて来ており、沖縄の多くの人は海を眺めるだけになっています。</p> <p>しかしみんな沖縄の海は自慢です。沖縄の海以外知らない大人も大勢います(他の海は汚くて海じゃないと言います)綺麗な海に世界中の人が集まり、地元の人がその楽しみ方を一番よく知っていて大事に使えるような施設などを作っていただけたら良いと思います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ご提案頂いた取組内容については、関係機関や民間企業等とも相談しながら、マリーナ等における今後の空間デザイン、運営体制の検討等の参考にさせていただきます。</li> </ul> <p>【長期構想 P32 II-4-(1), II-4-(2)】</p>
将来像Ⅱ 基本戦略 4	<p>(23) 平成 28 年から沢山のクルーズ船の寄港回数が増え、令和元年の全国 1 位には国際通りは多くの乗客乗員が那覇市内で過ごしており、飲食店や量販店では食事や買い物を楽しんでいる人も多くの方が世界中の方が沖縄を楽しんでいる様子を実際に見てとても嬉しい光景でした。また以前のように世界中の人が旅に出られるようになった際に以前以上に沢山の人が訪れるのを楽しみにしております。</p> <p>オプションツアーで観光地巡りがありますが、沖縄は他の日本地域と違って、多種多様な文化があります。壺屋焼や織物などの体験の他に、世界でも有数の青く綺麗な海を利用してアクティビティを利用するべきだと思います。誇っておりますシュノーケリング、カヤック、SUP と浅瀬で海を楽しめる場所としてうまく海岸を有効活用していただきたいと考えております。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●那覇港において、多様なクルーズ誘致や県民・観光客の交流・賑わいを生む面的開発に取り組み、那覇市・浦添市におけるまちづくり等とも連携し、観光の高付加価値化を図ることが重要と考えております。</li> <li>●その際、クルーズターミナルにおける離島や県内各地の魅力の発信を図るとともに、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の向上等により、地域のブランド価値と県民・観光客の満足度向上、再来訪促進を図りたいと考えております。</li> <li>●また、小型船溜まりや港湾緑地、海浜等におけるアメニティ機能の強化、親水性の向上等、海洋レクリエーション環境の整備に引き続き取り組みたいと考えております。</li> </ul> <p>【長期構想 P32 II-4-(1), II-4-(2), II-4-(3)】</p>
将来像Ⅱ 基本戦略 4	<p>(24) 若狭、波の上、辻、西町あたりは昔から大人の歓楽街のイメージもあり、那覇商業高校を超えると夜から朝方は人通りもなく、暗く、静かになり治安が良いとはいえないイメージの地域です。また昼間も利用できるような施設もないので、近くに住んでいても海側へ用事がないので行くこともない場所です。</p> <p>まずは波の上ビーチ、うみそら公園までのアクセス道をもっと良くすることだと思います。</p> <p>波の上ビーチとうみそら公園を県民・観光客の憩いの場所にするのであれば、横浜の山下公園のような広場を作っても良いのでは。</p> <p>利用しやすく行く理由が増えれば良いかなと思います。定期的にマーケット、例えば週末にはキッチンカーが集う、マルシェの開催、景色が綺麗な海辺のレストラン(泊ゆいまちの食材を最大活用)、アスレチック施設を設置し老若男女誰でもいつでも運動できるようにするなど。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●那覇港では、クルーズ船や毎日同じ時刻に入出港する定期船、物流活動の景観等を活かし、琉球王国の大交易時代の舞台となった那覇港の歴史を感じられる、港・船の景観を臨む水辺空間を活かした賑わいづくりを目指したいと考えております。</li> <li>●その際、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・音楽・スポーツ等の多様なイベントとの連携、コミュニケーションツール等を活用した案内等）や、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に取り組みたいと考えております。</li> <li>●また、ご意見を踏まえ、基本戦略 4（2）②を以下のように修正したいと考えます。</li> </ul> <p>▷基本戦略 4（2）② 「那覇ふ頭の明治橋周辺、三重城小型船溜まり周辺の臨港道路用地、若狭海浜公園等の活用（キッチンカー、マルシェ等）による賑わい創出」</p> <p>【長期構想 P32 II-4-(2)】</p>
将来像Ⅱ 基本戦略 4	<p>(25) 基本戦略 4 (2)「③散策して楽しい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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ご意見を踏まえ、基本戦略 4（2）③を以下のように修正したいと考えます。</li> </ul> <p>▷基本戦略 4（2）③</p>

分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
	<p>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、<b>文化・スポーツ</b>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）」</p> <p>以下に修正。イベントの種類が少ないためもう少し範疇を広げて様々な所と連携できるようにしていただきたい。</p> <p>「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、<b>文化・音楽・お祭り・スポーツ</b>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）」</p>	<p>「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、<b>文化・音楽・スポーツ</b>等の多様なイベントとの連携、コミュニケーションツール等を活用した案内等）」</p> <p>【長期構想 P32 II-4-(2)】</p>
<p>将来像Ⅲ 基本戦略 5</p>	<p>(26) 「将来像Ⅲ(安全・安心) 基本戦略 5 (1) 防災・減災対策の推進」の「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」について、中長期的にみて、海上保安庁、沖縄総合事務局、警察、消防、自衛隊、在沖米軍、医師会、その他トラック協会、海運会社なども連携し通行許可証の発行や運用、防災訓練などを実施・検討しても良いのでは。</p>	<p>●訓練等の実施・見直しにあたっては、ご意見も踏まえ、県や市等の関係機関や民間企業と連携を図り、対応してまいりたいと考えております。</p> <p>【長期構想 P36 III-5-(1)】</p>
<p>将来像Ⅲ 基本戦略 5</p>	<p>(27) 泊 8 号岸壁クルーズ船専用バース（若狭）を使用した、大規模地震時等の緊急時輸送訓練(トライアル)の実施の提案。</p> <p>※主な訓練内容の提案例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時を想定した RORO 船の接岸シミュレーション。</li> <li>・ランプウェイは降ろせるのか、係船柱等に干渉したりしないか。ランプ受台を新港ふ頭まで取りに行くことが不可能な場合の想定シミュレーション等。</li> <li>・エプロン上、また岸壁背後上に資機材はどのくらい仮置まできるのか。</li> <li>・荷揚げ前後の輸送体制、連絡体制等の確認。</li> </ul>	<p>●訓練等の実施にあたっては、頂いたご意見や施設使用上の課題等も踏まえ、県や市等の関係機関や民間企業と連携を図り、対応してまいりたいと考えております。</p> <p>【長期構想 P36 III-5-(1)】</p>
<p>将来像Ⅲ 基本戦略 5</p>	<p>(28) 新港ふ頭地区において老朽化した上屋（1号、2号及び3号等）に関しては、臨港道路若狭港町線の長期的なプロジェクトの進捗に伴い別の場所へ移転されるものと伺っている。</p> <p>一方で、昨今の世界や日本各地にて地震災害等が多発していることから、外壁改修等が行われているものの、些か耐震構造等に不安を感じる。</p> <p>また、地震時ではないものの、5月27日に本部港内の倉庫で男性が鉄製の扉の下敷きとなった死亡事故が近況の例であるように、事故が発生してからの対策では遅い。</p> <p>長期的な若狭港町線プロジェクトとのタイミング及び行政予算上の都合もあると思うが、早急な対策が重要だと考える。</p> <p>※上屋の問題を3)、若狭港町線のプロジェクトを4)と並べて記載されていることから、認識としてはご理解されているものと想定します。</p>	<p>●ご指摘の新港ふ頭の1号～3号上屋については、令和4年度より建て替え事業に着手する予定です。</p> <p>●その他の施設を含め、引き続き、港湾施設・海岸保全施設等の戦略的な維持管理とともに、ふ頭再編による老朽化施設の廃止・利用転換等の抜本的なストックマネジメントや、民間活力の導入も含む持続可能な管理運営体制の確保が必要になると考えております。</p> <p>【長期構想 P36 III-5-(4)】</p>
<p>将来像Ⅳ 基本戦略 6</p>	<p>(29) 浦添ふ頭地区の交流・賑わい空間を価値あるものとするため、ビーチを南北に長く取ることは当然として、パルコ北東側に広がる自然海岸との一体感も意識した開発を行なってほしい。</p>	<p>●浦添ふ頭の交流・賑わい空間において「ビーチ等」を南北に長く配置するとともに、浦添市のまちづくりや、国、県及び浦添市で検討される牧港補給地区跡地の利用計画の動向も踏まえ、港湾管理者として連携してい</p>

分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
		<p>きたいと考えております。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●なお、ご意見頂いた浦添ふ頭北東側海岸の前面水域には引き続き「自然的環境を保全する区域」を設定することとし、同区域を海洋教育等に資する区域としたいと考えております。</li> </ul> <p>【長期構想 P38 IV-6-(1)】</p>
<p>将来像Ⅳ 基本戦略 6 (施設配置イメージ (浦添ふ頭地区))</p>	<p>(30) 新しいクルーズ船岸壁が完全な閉鎖型で設置されると、自然的環境を保全する区域の生態系が破壊される可能性がありますので、生態系の専門家の意見を踏まえ、海流をできるだけ変えない構造にする工夫が重要だと思います。また、自然的環境を保全する地区の岸壁は階段状に設置し、遊歩道や緑地帯を多く設置するなどの工夫により、多くの県民や観光客が憩える環境にすべきだと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●浦添ふ頭地区については、自然環境・景観に配慮した新たな埋立地の規模や形状を検討し、浦添の自然環境を活かした交流・賑わい空間を創出したいと考えております。その際、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に取り組みたいと考えております。</li> <li>●自然環境への影響については、現在、港湾計画改訂に向け、那覇港全体の環境現況調査を実施中であり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を策定する予定です。また、事業化に当たっては、環境影響評価法等に則った手続きを行うとともに、自然環境に配慮した護岸等の構造・工法の導入を検討して参ります。</li> </ul> <p>【長期構想 P38 IV-6-(1)】</p>
<p>将来像Ⅳ 基本戦略 6</p>	<p>(31) 9 ページ「⑨国の港湾の中長期政策「PORT2030」」について、本項目に限りませんが、那覇港の長期構想計画を着実に推進する上で、そのエンジンを担う那覇港管理組合の組織の在り方の課題等を棚卸する必要があるのではないかと（セルフチェック）。</p> <p>例えば、ハード面に加えてソフト面を推進する人材の登用（出向）や、沖縄県のソフト面で関連する部局（例えば商工労働部等）との役割分担の整理、出向体制を維持する前提での人事異動の最適な在り方の検討等が考えられます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●今後の組織体制の見直し等については、長期構想や港湾計画に位置付けられた施策の実現に必要な体制構築に向けて適切に対応して参りたいと考えております。</li> </ul> <p>【長期構想 P38 IV-6-(5)】</p>
<p>将来像Ⅳ 基本戦略 7</p>	<p>(32) 港湾現場作業を行う女性職員（フォークリフトオペレーター、コンテナトレーラードライバー等）のための、作業員休憩所、トイレ化粧室等の施設の快適化。東京港有明ふ頭などの施設等、県外施設の事例の研究、調査。）</p> <p>海運関係事業者の人材確保に向けて、港湾管理者、直轄の港湾整備部署以外との連携。（例（案）：沖縄県商工労働部、企画部 等）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●那覇港の持続可能な発展のためには、港湾における豊かな労働・生活環境の創出や、港湾の持続可能な開発・利用・保全を行う体制確保等は重要な視点になると考えています。</li> <li>●このため、港湾労働者、地域住民等に配慮した緑地、広場、休憩所等の確保や、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・確保を図りたいと考えております。</li> <li>●なお、那覇港内のトイレについては順次快適化の取組を進めているところであり、整備中の上屋においては作業員休憩所を設ける計画となっております。</li> <li>●港湾・海事分野の人材育成・確保に向けては、沖縄総合事務局や県商工労働部等の関係機関や業界団体等とも意見交換を行いながら、港湾管理者として実施できる具体的な取組を引き続き検討してまいります。</li> </ul> <p>【長期構想 P38 IV-7】</p>

分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
施設配置イメージ (浦添ふ頭地区)	<p>(33) 軍港に関する記述がないのはあまりに不誠実。都市部に残された貴重なサンゴ礁の海を埋めてはならない。</p> <p>那覇の喧騒を抜けて眼前に現れる真っ青な海の開けた眺望こそが沖縄の宝であり言い訳程度に自然環境を保全する区域を設けても、開発による損失は計り知れない。</p> <p>基地と引き換えに山を削り海を埋め道路や港を造る今の沖縄の振興の在り方は世界中の人々特に Z 世代から見放され、観光立県も成り立たなくなる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和 3 年 5 月の第 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おります。</li> <li>【長期構想 P27】</li> <li>● 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、観光の高付加価値化に資する交流・賑わい空間の形成等に必要用地確保が必要と考えております。</li> <li>【長期構想(参考資料)P35】</li> <li>● 浦添ふ頭地区については、自然環境・景観に配慮した新たな埋立地の規模や形状を検討し、浦添の自然環境を活かした交流・賑わい空間を創出したいと考えております。その際、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に取り組みたいと考えております。</li> <li>● また、同地区の北側水域には、貴重な生態系を保全する空間として「自然的環境を保全する区域」を設定することとし、同区域を海洋教育等に資する区域としたと考えております。</li> <li>【長期構想 P38 IV-6-(1)】</li> </ul>
その他	<p>(34) 交流・賑わい空間の創出でマリナー、ビーチ等、ホテルなどを配置する構想になっている。それと同時に現在、浦添地先に米軍港が建設される予定となっている。軍港とリゾートが両立できるはずがなく、絵に描いた餅と言わざるを得ない。艦載機の洗浄剤や、原子力空母や潜水艦の放射能漏れなどによって海浜が汚染することも予想される。そのような海は、観光客どころか市民も利用しないのではないか。そもそも目の前に軍港がある時点で、リラックスして休暇を楽しむことなどできない。</p> <p>軍港ができれば、治外法権で組合の管理権は及ばない。事あれば、港湾全体が軍事優先で利用されることになり、攻撃の標的ともなる。市民の命と暮らしを危険にする軍港建設に対して反対すべき。</p> <p>幸い浦添市の西海岸は、豊かな自然が残っている。自然破壊で税金の無駄遣いの埋め立てそのものをやめて、SDG's に沿った港湾整備を強く求める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和 3 年 5 月の第 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おります。</li> <li>【長期構想 P27】</li> </ul>
その他	<p>(35) 返還される軍港跡地の利用方法が全く分からない、この区域の在り方を示さず那覇港の長期構想を練ることはできない。</p> <p>それらしいことを並べて那覇港拡張の必要性を唱えているが、公共工事がしたいだけではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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ます。</li> <li>【長期構想 P27】</li> </ul>

分類	主な意見の内容 (※ページ番号はパブリックコメント時点の資料のもの)	意見に対する対応方針
その他	<p>(36) 富裕層の誘致を行うのであれば、富裕層がプライベートで過ごすホテル以外で心地よく過ごせる施設を、浦添ふ頭周辺で施設を作る必要があると思います。その施設で地域の人たちの交流、賑わい空間ができれば理想的です。</p> <p>旧ライカムゴルフ場はとても緑が綺麗な場所でしたが、今は建物が立っており跡形も無くなってしまっています。</p> <p>牧港補給地区(キンザー)の跡地利用としては、今のゆったりした広大な緑の敷地を有効活用し、少し高台から海を眺められる施設、散歩やジョギング、ピクニックが楽しめる緑豊かな公園、沖縄の文化を身近に感じれる美術館など、近代的で便利な建物と、自然と文化を楽しめる施設の両方を作って欲しいと思います。</p> <p>また県外海外からリモートワークで沖縄で仕事ができる環境整備も必要だと思います。</p>	<p>●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ます。</p> <p>【長期構想 P27】</p>