

那 霸 港 長 期 構 想 (案)

令 和 4 年 3 月

那 霸 港 港 灣 管 理 者

目 次

1 長期構想について	1
(1) 那覇港長期構想	1
(2) 那覇港の歴史と概要	3
(3) 長期構想策定の背景	6
(4) 那覇港の課題	13
(5) 中城湾港との機能分担・有機的連携	19
(6) 那覇港長期構想検討委員会	20
2 那覇港長期構想の基本理念、将来像、基本戦略(案)	22
3 港湾空間利用計画（ゾーニング）（案）	25
4 基本戦略に基づく主要施策・取り組み	28
5 施設配置イメージ（案）	40
(1) 港湾空間全体	40
(2) 那覇ふ頭地区	41
(3) 泊ふ頭地区、新港ふ頭地区	42
(4) 新港ふ頭地区	43
(5) 浦添ふ頭地区	44
6 その他の参考資料	45

1 長期構想について

(1)那覇港長期構想

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

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

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

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

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

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

■ 沖縄県の位置



■ 那覇港の位置



■那覇港内の機能配置



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

(2)那覇港の歴史と概要

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

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

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

■那覇港全体図



■グスク時代の勢力図



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

■外国貿易の発展



■万国津梁の鐘 (沖縄県立博物館・美術館所蔵)



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

■首里那覇港図屏風 1840年頃的那覇港 (沖縄県立博物館・美術館所蔵)



■那覇ふ頭の様子

1840年頃 首里那覇港図屏風 拡大(沖縄県立博物館・美術館所蔵)



那覇ふ頭から那覇空港方面を臨む

現在の那覇ふ頭



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」であり、現在も、その時代の遺跡(防塁等)が残りがつての繁栄と賑わいを今に伝えている。

■三重城の防塁



■三重城ふるさと海岸の現況



参考文献等： 沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所 HP、首里城公園管理センターHP

近代の那覇港は、本格的な港湾としての施設整備に明治40年(1907年)に着手し、大正4年(1915年)には1,200トン級の船舶3隻が同時係留可能となった。

第2次世界大戦後、壊滅した那覇港は米軍に接收され、那覇、泊両港は米軍により大幅な改修工事が施され、那覇港は20,000トン級、泊港は3,000トン級船舶が係留可能となった。

1972年(昭和47年)の本土復帰を契機に、那覇港北岸、泊港、新港を一体的に那覇市が管理することになり、3港を一元化した那覇港は国の「重要港湾」の指定を受けた。

また、2002年(平成14年)4月より、那覇港の港湾管理者が従来の那覇市から、沖縄県・那覇市・浦添市の三自治体で構成する那覇港管理組合へ移行され現在に至る。

■那覇港の概要(歴史) ～近代的那覇港～



出典：「空襲を受けた那覇港」、「那覇港歴史館に係留する大型船」、「建設中の新港ふ頭」の写真については、那覇市歴史博物館資料より
「泊大橋」の写真については、那覇港湾・空港整備事務所HPより

出典：沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所 HP

(3)長期構想策定の背景

1)那覇港の現状

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

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

■コンテナ船荷役風景



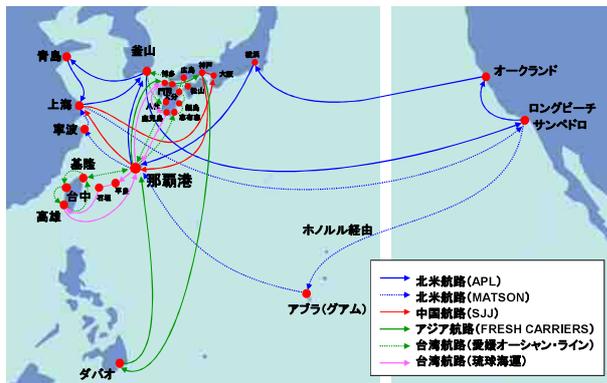
※コンテナ船：貨物を詰めたコンテナを大量に輸送する船舶。主に岸壁に設置されたクレーンによる(荷揚げや荷下ろし)を行う。

■RORO 船荷役風景

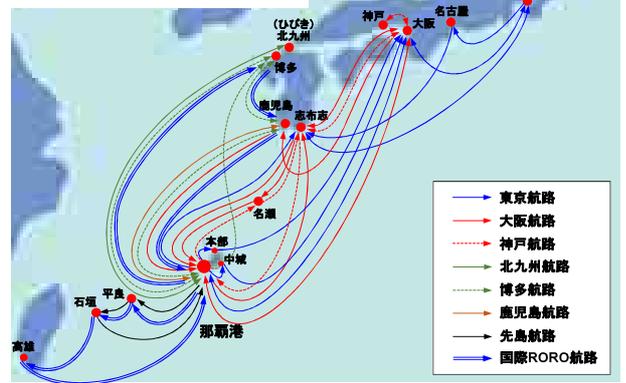


※RORO 船：トラックやトレーラーが、船首や船尾のランプウェイから自走で船内に乗り降りする船舶。クレーンによる荷役作業が不要なため、迅速な荷役やクレーン等の設備がない港湾でも荷役が可能。

■定期コンテナ航路

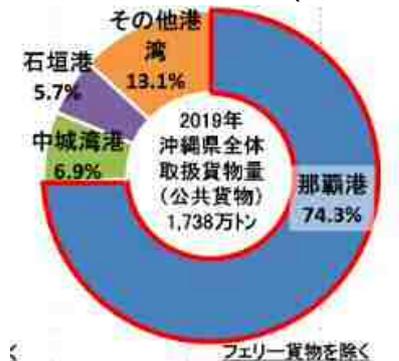


■定期 RORO 航路

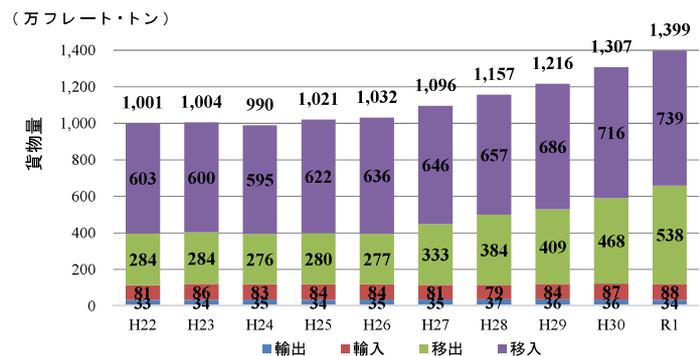


近年、沖縄県への入域観光客の増加等により、県内の物流量も大幅に増加しており、観光・物流は相互に依存する関係が生じている。特に、食品・日用品、レンタカーの取扱いが増加しており、今後も観光振興による観光客数・滞在日数・消費額等の増加に伴い物流量は増加するものと考えられる。更なる観光振興を図る上で、物流量増加への対応も一体的に進める必要がある。

■沖縄県全体取扱貨物量 (公共貨物)

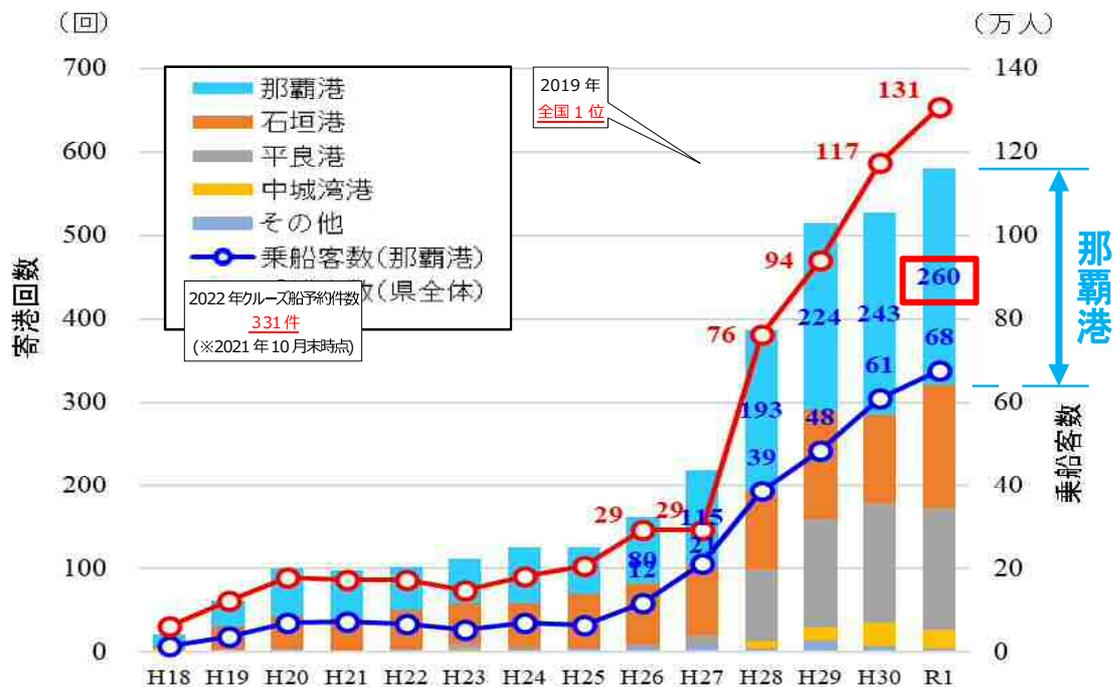


■那覇港の取扱貨物量の推移



近年の沖縄県へのクルーズ船寄港ニーズの高まりを受け、那覇港へのクルーズ船寄港回数(は増加傾向で推移し、2019年(令和元年)には全国1位の寄港回数になった。現在、新型コロナウイルスの影響によりクルーズ船寄港は止まっているが、2022年(令和4年)のクルーズ船寄港予約数は331件(令和3年10月末時点)となっており、これまで同様、沖縄県に対するクルーズ船社の関心の高さが示されている。また、2019年(平成31年)に国土交通省から「国際旅客船拠点形成港湾」に指定され、将来的に更なるクルーズ船の寄港増加が見込まれることから、将来に向けた那覇港での受入体制を検討する必要がある。

■クルーズ船の寄港回数と乗船者数



出典: 令和元年版観光要覧(沖縄県)

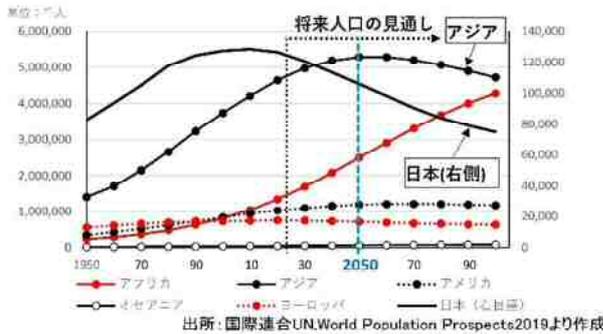
沖縄県内に寄港したクルーズ船の2019年実績(速報値)について、沖縄総合事務局

2) 那覇港を取り巻く主な社会経済情勢の変化等

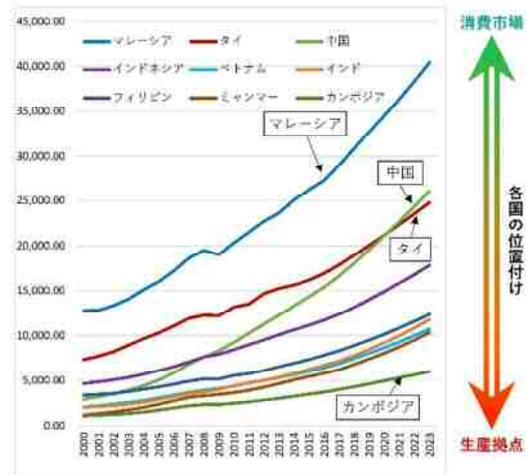
① アジアのダイナミズム（急速な経済成長）

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

■ 世界人口の将来見通し



■ 一人当たり購買力平価 GDP 推移



■ 世界経済に占める実質 GDP シェア

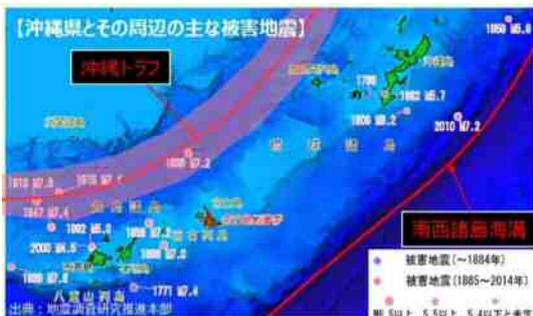


② 激甚化・頻発化する災害

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

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

■ 沖縄県とその周辺の主な地震被害



■ 平成 30 年台風 21 号(神戸港)



■ 令和元年台風 15 号(横浜港)



出典：(神戸港・大阪港)港湾空港技術研究所、国土交通省

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(デジタルトランスフォーメーション)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。

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、2019年(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」として策定された。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。



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)

2020年(令和2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。

これを踏まえ、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。



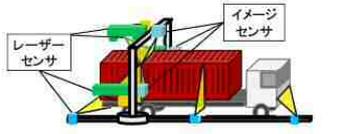
⑥ 港湾におけるDX(デジタルトランスフォーメーション)を通じた生産性向上の推進(国土交通省)

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

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

令和2年度補正予算 国費 8.0億円

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

<p>港湾へのライブカメラの設置による検査時等の情報収集能力の向上</p> <p>令和2年度補正予算 国費 1.4億円</p> <p>○新型コロナウイルス感染症対策を契機に、検査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等を図る。</p> 	<p>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</p> <p>令和2年度補正予算 国費 3.4億円</p> <p>○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。</p> 	
<p>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</p> <p>令和2年度補正予算 国費 0.6億円</p> <p>○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。</p> 	<p>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</p> <p>令和2年度補正予算 国費 0.9億円</p> <p>○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。</p> 	<p>港湾関連データ連携基盤の構築</p> <p>令和2年度補正予算 国費 1.5億円</p> <p>○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。</p> 

⑦ 港湾物流の担い手となる海運関係事業者の労働人口の減少・高齢化

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

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

■ 県内港湾労働者数と労働人口の推移



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

⑧ 臨港道路浦添線の開通等による県民・市民等の浦添西海岸への関心の高まり

2018年(平成30年)に臨港道路浦添線・浦添北道路・浦添西原線(港川道路)が開通し、2019年(令和元年)には臨港道路浦添線沿いに大型商業施設がオープンしたこともあり、県民・市民等の浦添西海岸に対する関心が高まっており、那覇港においても港内の自然環境に配慮し活用することが求められている。

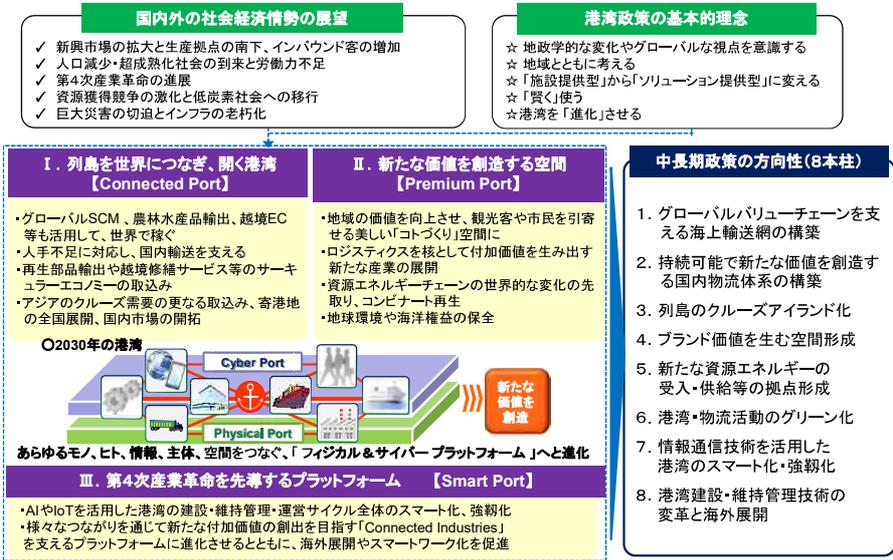
■臨港道路浦添線等の整備状況



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

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

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



⑩ 次期沖縄振興計画【新たな振興計画(素案)】(令和3年5月沖縄県)

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

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

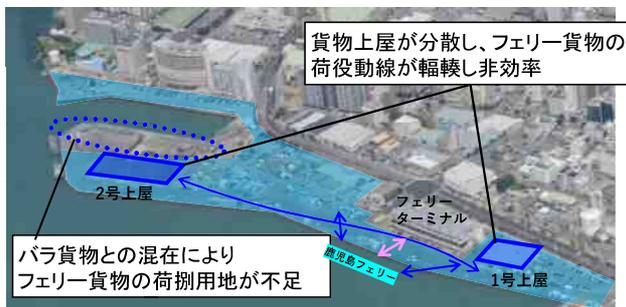
那覇港に係る施策内容としては、観光の高付加価値化に資するクルーズ誘致、シー・アンド・エア等を活かしたアジアの中継拠点港化、流通加工等を行う臨空・臨港型産業の集積、県産品輸出の促進等に関する内容が示されている。その他の内容も含め、全体的に考慮しつつ那覇港長期構想を検討する。

(4)那覇港の課題

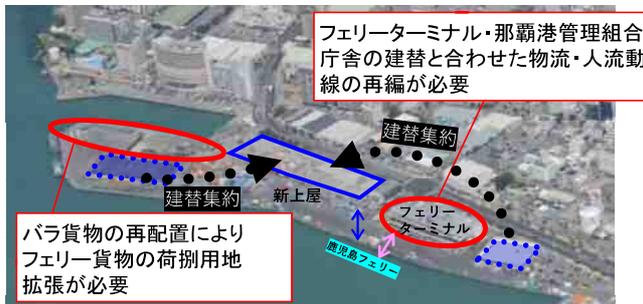
1)ふ頭の狭隘化【那覇ふ頭、泊ふ頭】

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

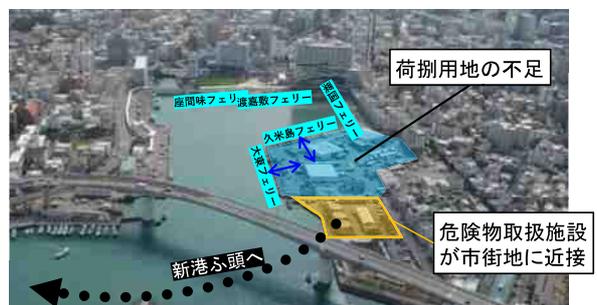
■那覇ふ頭 1号・2号上屋



現在の対応状況



■泊ふ頭全景



■泊ふ頭地区の狭隘状況



2)岸壁延長不足、ふ頭の狭隘化【新港ふ頭】

- 本土復帰の1972年(昭和47年)前後に整備した施設も多く、老朽化が進み、近年のRORO船(※)等の大型化や貨物量の増加に対応できていない。
- 特にRORO船が利用する岸壁の延長不足により、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土地利用によって、貨物車両と一般車両の輻輳が生じるとともに、新港ふ頭内における倉庫等の保管施設用地が確保できず、貨物車両が新港ふ頭からの搬出入時間を選べない(渋滞時間を避けられない)ことにも繋がっており、物流用地の拡充が必要。

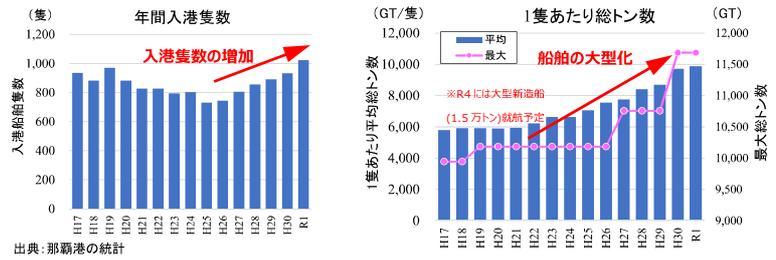
※RORO船:トラックやトレーラーが、船首や船尾のランプウェイから自走で船内に入り降りする船舶。クレーンによる荷役作業が不要なため、迅速な荷役やクレーン等の設備がない港湾でも荷役が可能。

■ RORO 船

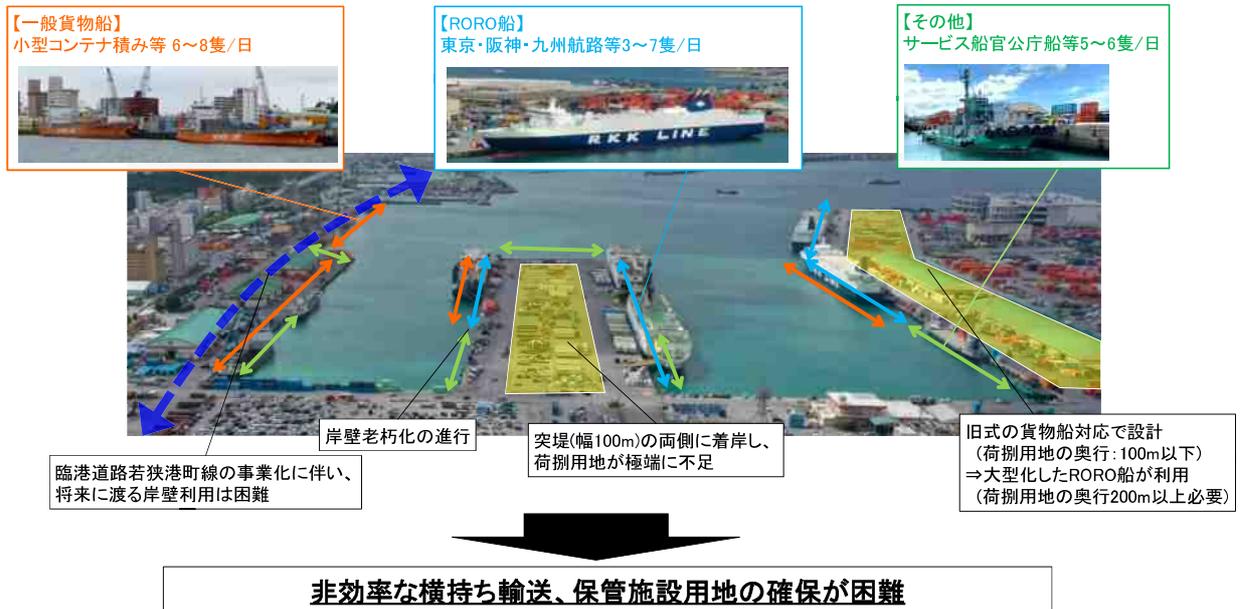


「まりも(近海郵船) 全長 180m、15,800GT 提供：近海郵船

■ RORO 船の那覇港への入港実績



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



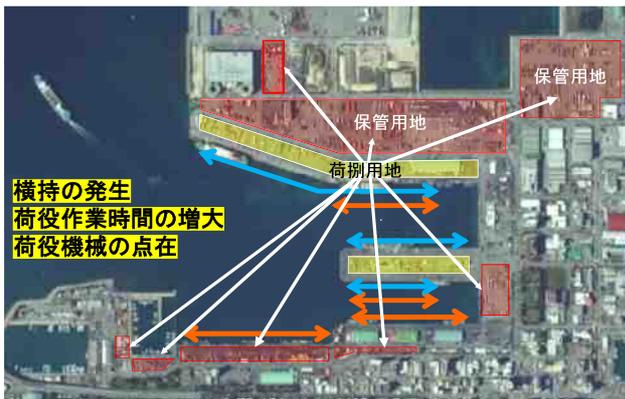
■ 狭隘な荷捌き用地



■ 岸壁延長不足による危険・非効率な荷役作業



■ 荷捌用地不足による点在したスペースへの非効率な横持ち輸送



3) 公共施設の老朽化【那覇ふ頭、新港ふ頭】

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



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、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。
- 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。

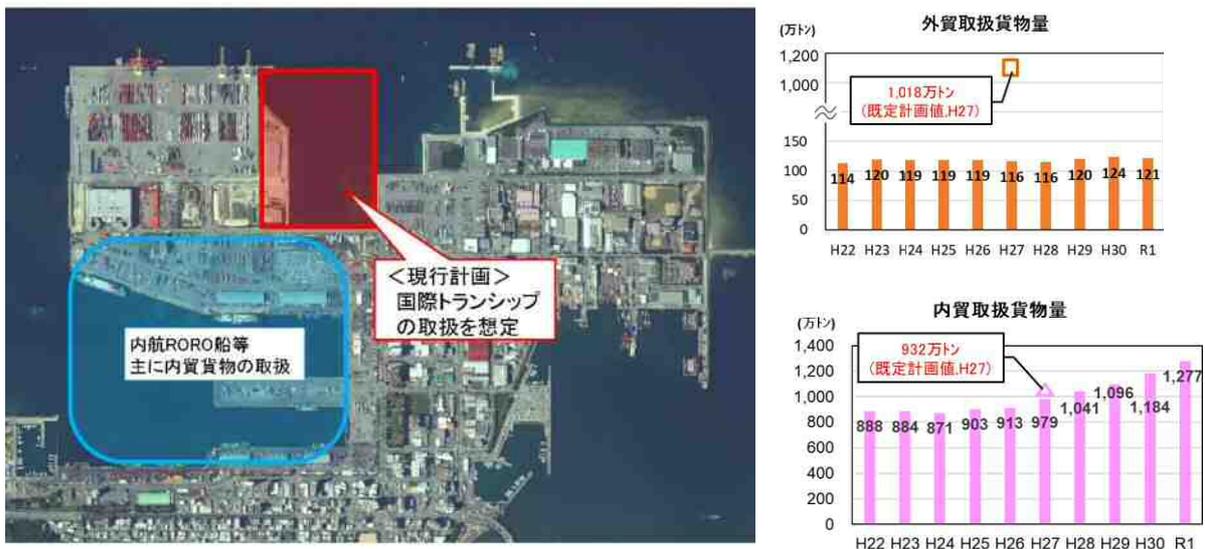


5)物流戦略の見直しの必要性【新港ふ頭】

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

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

■物流戦略の見直し



■新港ふ頭 10号岸壁を利用するコンテナ船



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

■コンテナ船の那覇港への入港実績



6)クルーズ戦略の見直しの必要性【新港ふ頭】

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

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

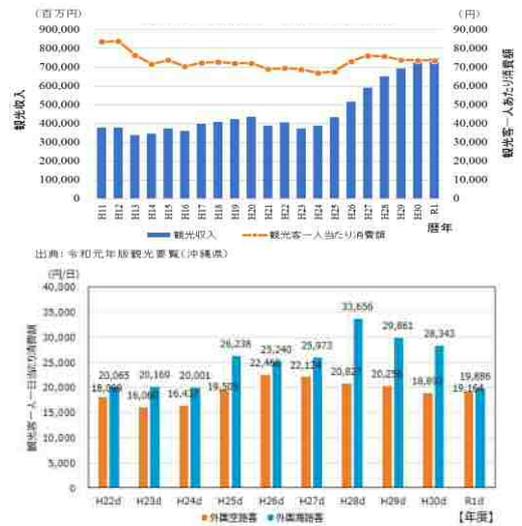


7)交流・賑わい機能の不足【那覇～泊～新港ふ頭】

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



■ 観光収入・観光客一人あたりの消費額



8) 港湾運営等に係る船舶の係留環境の不足【那覇～泊～新港ふ頭】

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

■ 2号岸壁に係留するタグボート (新港ふ頭)



■ コンテナ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)



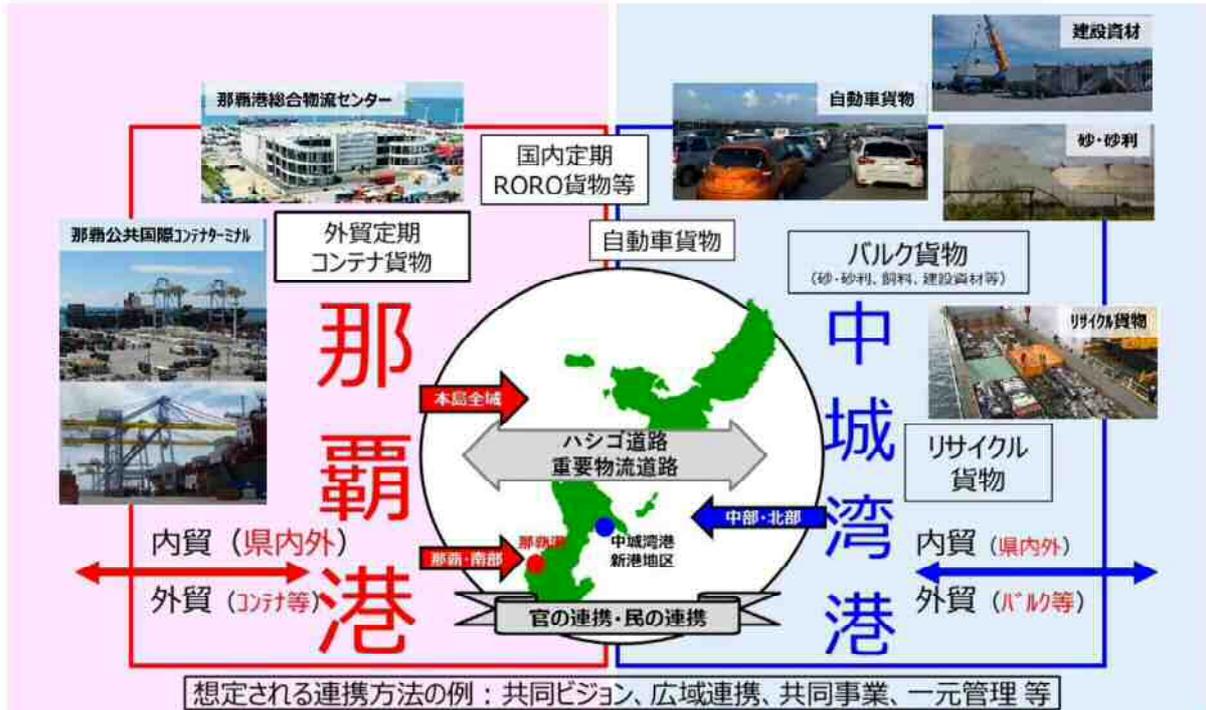
■ 護岸Cに係留する貨物船 (新港ふ頭)



(5)中城湾港との機能分担・有機的連携

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

■ 那覇港と中城湾港の機能分担・有機的連携



(6)那覇港長期構想検討委員会

本長期構想の策定にあたっては、港湾関係者に加え、経済や観光等様々な分野の有識者による検討委員会を設置し、計6回の委員会を実施し、検討を行っている。

【委員名簿(敬称略)】

(令和4年3月時点)

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

【検討経緯】

2013年(平成25年) 2月5日	第1回検討委員会 ▶現港湾計画の検証、那覇港の現状と課題、那覇港をめぐる社会情勢の変化、那覇港の今後のあり方について
2014年(平成26年) 3月25日	第2回検討委員会 ▶那覇港の長期的な方向性、役割、展開のゾーニング
2015年(平成27年) 3月26日	第3回検討委員会 ▶那覇港の長期的な方向性、将来構想において想定する需要、長期構想に向けてのステージプラン、ゾーニングと主要施設の配置(案)
2016年(平成28年) 3月30日	第4回検討委員会 ▶長期構想の意見と反映、施設配置計画、第2旅客船岸壁配置計画、港湾計画に関連する既定の環境面での配慮事項【参考】
2021年(令和3年) 10月7日	第5回検討委員会 ▶長期構想の構成案、港湾空間のゾーニング(案)、施設配置計画(案)
2021年(令和3年) 12月27日 ~2022年(令和4年) 1月26日	パブリックコメント
2022年(令和4年) 3月29日	第6回検討委員会 ▶パブリックコメント結果について、長期構想のとりまとめ
2022年(令和4年) 春頃予定	那覇港長期構想 公表