

那覇港長期構想検討委員会

(第5回委員会)

日時：令和3年10月7日(水) 14:00~16:38

場所：パシフィックホテル沖縄 2階 万座の間

【名 簿】 (順不同・敬称略)

学識経験者

委員長	須野原 豊	公益社団法人 日本港湾協会理事長	出	席
委員	池田 良穂	大阪府立大学名誉教授	出	席
委員	大森 保	琉球大学名誉教授	出	席
委員	富川 盛武	沖縄国際大学名誉教授	(WEB)出	席
委員	玉城 絵美	琉球大学工学部教授	欠	席
委員	渡邊 豊	東京海洋大学教授	出	席
委員	神谷 大介	琉球大学工学部准教授	出	席
委員	宮國 薫子	琉球大学国際地域創造学部准教授	出	席

港湾・地元関係者

委員	島袋 完徹	一般社団法人 沖縄港運協会会長	出	席
委員	新垣 盛雄	一般社団法人沖縄旅客船協会会長		
	代理出席	前里 正 専務理事・事務局長		
委員	上原 亀一	沖縄県漁業協同組合連合会会長	出	席
委員	山城 博美	那覇港振興協議会会長	出	席
委員	新垣 旬子	一般社団法人 沖縄県貿易協会会長	出	席
委員	新城 英一	公益社団法人 沖縄県トラック協会副会長	出	席
委員	豊里 友亨	一般社団法人 沖縄県倉庫協会会長	出	席

経済・観光関係者

委員	金城 克也	一般社団法人 沖縄県経営者協会会長	出席
委員	石嶺伝一郎	沖縄県商工会議所連合会会長	出席
委員	渡邊 克江	一般社団法人 那覇市観光協会副会長	出席
委員	當眞 嗣正	一般社団法人 浦添市観光協会会長	出席
委員	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	
	代理出席	前原 正人 専務理事	

国・関係地方公共団体

委員	宮本 順之	海上保安庁那覇海上保安部部長	(WEB)出席
委員	宮城 吉和	財務省沖縄地区税関総務部長	出席
委員	知念 覚	那覇市副市長	(WEB)出席
委員	大城千栄美	浦添市副市長	(WEB)出席
委員	小澤 康彦	内閣府沖縄振興局参事官	(WEB)出席
委員	坂井 功	内閣府沖縄総合事務局開発建設部長	
	代理出席	嶋倉 康夫 那覇港湾空港整備事務所長	
委員	米山 茂	内閣府沖縄総合事務局運輸部長	(WEB)出席
委員	宮城 力	沖縄県企画部部長	
	代理出席	金城 康 交通政策課長	
委員	松田 了	沖縄県環境部部長	(WEB)出席
委員	嘉数 登	沖縄県商工労働部部長	
	代理出席	小度 悟 アジア経済戦略課長	
委員	宮城 嗣吉	沖縄県文化観光スポーツ部部長	
	代理出席	山川 哲男 観光政策課長	
委員	島袋 善明	沖縄県土木建築部部長	(WEB)出席

オブザーバー

山本 貴弘	国土交通省港湾局計画課港湾計画審査官	(WEB)出席
立道 英樹	第十一管区海上保安部警備救難部次長	(WEB)出席

【議 事 録】

1. 開 会

○事務局（橋元） それでは定刻になりましたので、ただいまより那覇港長期構想検討委員会(第5回)委員会を開催いたします。

委員の皆様方におかれましては、御多用中、本委員会に御出席いただき、誠にありがとうございます。

議事に入りますまで、日本港湾協会の橋元が進行を務めさせていただきます。よろしくお願いたします。

まず初めに、本日の配付資料の確認をさせていただきます。

お手元には、議事次第、名簿、配席図、那覇港長期構想検討委員会設置要綱、那覇港長期構想検討委員会(第5回)委員会資料A 4版の資料でございます。主要施策、取組の図A 3版の資料でございます。参考資料といたしまして、国・関係地方公共団体委員からの意見、以上、5種類を配付しております。不足資料等がございましたら、事務局までお申しつけください。よろしいでしょうか。

なお、本委員会は、原則公開としております。

あらかじめ報道関係者にお願いたします。写真撮影などの取材は、委員長挨拶までとさせていただきますのでよろしくお願いたします。

なお、WEBの参加者の皆様にお願いたします。本日の委員会は、都合により2種類のWEB会議アプリケーションを使用して通信いたします。アプリの切替えは都度、事務局が操作いたしますが、場合によっては、映像・音声にお聞き苦しいところが生じる可能性がございますことをあらかじめお知らせいたします。

また、多数の皆様がWEBで参加されておりますので、通信の安定性を確保する観点で御発言時以外はマイク、カメラともにOFFの状態にお願いたします。会議の途中で御発言を御希望の方は、アプリのチャット機能で発言したい旨をお知らせください。よろしくお願いたします。

初めに、那覇港管理組合を代表いたしまして常勤副管理者である田原武文より御挨拶を申し上げます。田原副管理者、よろしくお願いたします。

2. 常勤副管理者挨拶

○那覇港管理組合(田原副管理者) ハイサイ、グスーヨー チュー ウガナビラ。皆様、こんにちは。那覇港管理組合常勤副管理者の田原でございます。本日はお忙しい中、那覇

港の長期構想検討委員会に出席をいただきまして誠にありがとうございます。

さて、沖縄県では1年以上にわたり、県の経済活動の主軸となっている観光産業やその他周辺産業が新型コロナウイルスの影響で甚大な経済的ダメージを受け続けております。そのような状況の中、国内外の貨物を取り扱う那覇港では、日用必需品や経済活動に必要な基本物資は平年並みの取扱いを維持し、大きな落ち込みを回避しております。これも一重に、船社、港運事業者を含め港湾関係者のたゆまない努力、対策の賜物だと考えております。心から感謝申し上げます。

島嶼県である沖縄県は、国内外との物流・人流の全てを港湾と空港で支えており、物資輸送の約99%を港湾を使った海上輸送に頼っております。その中でも那覇港は、県内の公共貨物取扱量の約74%を担う中核的な港湾となっております。沖縄県の持続可能な発展を支えるための機能強化が那覇港に求められております。

一方、2019年に全国1位となった後、翌2020年2月以降、現在に至るまでほぼ皆無となったクルーズ船の寄港については、この新型コロナウイルスの感染が収まり次第、インバウンド観光客をお迎えする準備が整えられるよう観光関係団体、保健行政及び医療機関と連携を図りながら準備をしていきたいと考えております。

沖縄県は、来年本土復帰50周年を迎え、その節目の年から始まる新たな振興計画について現在、議論が進められているところであります。それを踏まえ、那覇港管理組合としては、那覇港の新たな長期構想、港湾計画の策定に向けて港湾機能の再編や新たな施設・機能の展開等の検討作業を進めてきたところであります。

シンガポール建国の父でありますリー・クアンユーの「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」という発言がございますが、これは島嶼県の沖縄にも当てはまるのではないのでしょうか。那覇港が、沖縄県ひいては我が国の環境保全に配慮した持続可能な発展を支える新たな時代の新たな万国津梁となれるよう取り組んでいきたいと考えております。

委員の皆様には活発な御討議をお願いしまして私の挨拶として代えさせていただきたいと思っております。本日は、ユタサルグトゥ ウニゲーサビラ。よろしく願いいたします。

3. 委員の紹介

○事務局（橋元） 田原副管理者、ありがとうございました。

続きまして委員の紹介ですが、お一人お一人御紹介したいところですが、十分な討議の時間をいただきたいため、お手元の出席者名簿をもって委員の御紹介と代えさせていただきます。

ますので御了承を願います。

次に、委員会の成立について報告いたします。

那覇港長期構想検討委員会設置要綱第5条第2項の規定により、委員会は委員の2分の1以上の出席をもって成立すると定められております。本日は委員32名中、会場での参加者17名、WEBでの参加者14名、合計31名の委員に御出席をいただいておりますので、当委員会は成立しておりますことを御報告いたします。

それでは、須野原委員長より一言御挨拶をいただき、以降の議事進行をお願いいたします。須野原委員長、よろしくお願いいたします。

4. 委員長挨拶

○須野原委員長 公益社団法人日本港湾協会の須野原でございます。那覇港長期構想検討委員会の委員長を務めさせていただきます。

先ほど田原副管理者からありましたように、那覇港は本当に沖縄県の物流、産業、生活、観光、様々な活動を支える最も基本的なインフラだと思っております。そういう中で、本長期構想検討委員会につきましては、第4回委員会が平成28年に開かれておりますけれども、その後、地元関係者の皆様の間で懸案事項について合意がなされたということで本日の開催になりました。

那覇港の現在の様々な課題とともに新たな要請に対しても的確に対応できるような形で長期構想をつくっていきたいと思っております。委員の皆様におかれましては、忌憚のない御意見をいただきながら長期構想を策定いただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。

簡単ではございますけれども、私の挨拶とさせていただきます。

それでは、議事を始めたいと思います。事務局から資料の説明をお願いいたします。

5. 議 事

(1) 資料説明

○事務局（高良課長） 那覇港管理組合計画建設課、高良と申します。着座にて第5回長期構想検討委員会の資料の説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

1 ページです。本日の説明資料は3章構成としており、前回から長期間経過していることから、まずは那覇港の概要やその後の状況変化等の説明をし、次に、本委員会から一度切り離して検討することとしていた浦添ふ頭地区について検討結果を説明させていただき、最後に、浦添ふ頭地区も含めた那覇港全体に関する長期構想案について説明し、委員の皆様御意見を頂戴したいと考えております。

2 ページです。これまでの経緯と今後の予定を御説明させていただきます。第1回委員会を平成25年に開催し、第4回委員会を平成28年に開催しております。今回の第5回委員会の後、長期構想案についてのパブリックコメントを実施し、今年度中に長期構想の取りまとめを行いたいと考えております。パブリックコメントについては、今回の委員会での議論内容も踏まえ、事務局でパブリックコメント用の資料を整理し、追って委員長と各委員にメール等で確認の上、実施したいと考えております。

なお、浦添ふ頭地区への移設が日米で合意され、現在、国において配置案の検討中である那覇港湾施設、いわゆる那覇軍港の代替施設については、国から配置案の提示があれば、適宜、本委員会の資料でも参考表記することを検討しますが、長期構想の取りまとめは、あくまで民港に関するものとして進めていきたいと考えております。

3 ページです。初めに、今回、取りまとめようとしている長期構想とは何かについて御説明いたします。長期構想とは、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・要請を基に、おおむね20年～30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間の在り方を構想・ビジョンとして取りまとめるもの。港湾計画は、港湾法に基づく法定計画であり、長期構想を道行きとし、10年～15年後に目指す内容として、港湾施設の規模及び配置等について計画するもの。

なお、港湾計画に位置づけた施設の事業化については、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順次行うこととなります。

5 ページです。第4回委員会までの議論状況ですが、今般、令和3年3月に浦添ふ頭地区の方向性について構成団体間で合意したため、本委員会を再開するものであります。

6 ページです。第4回委員会の際に提示していた那覇港の長期的な方向性ですが、青字のように大きく、物流、交流、安全・安心と環境という3つの柱で分類し、取組方針を3点ずつ掲げておりました。

7 ページです。第4回委員会で提示していた港湾空間の機能のゾーニング、浦添ふ頭地区は全体的に未定としておりました。今回の取りまとめに当たっては、浦添ふ頭地区に係る議論内容や、第4回委員会以降の社会経済情勢の変化等を踏まえ、改めて整理したいと考えております。

8 ページです。ここで改めて那覇港の概要についてですが、右下のグラフにあるように、沖縄全体の公共貨物の取扱いのシェアとしては那覇港が約74%となっています。

9 ページです。那覇港の背後地域の概要についてですが、赤塗りの範囲が那覇港、東海岸の青塗りの範囲が中城湾港となっています。緑色の字で記入したものは、クルーズの主なオプショナルツアーの行き先を示しております。

10 ページです。那覇港の港湾空間における機能配置の状況です。図の左側(南側)に那覇空港が隣接しており、北に向かって那覇ふ頭、泊ふ頭、新港ふ頭、浦添ふ頭の4つのふ頭で構成されています。左側にある那覇ふ頭は、主に本土フェリーのターミナルとなっています。続く泊ふ頭は、那覇クルーズターミナルや離島フェリーのターミナルとなっています。新港ふ頭は、那覇港公共国際コンテナターミナルや那覇港総合物流センター等があり、第2クルーズバースは、現在整備中となっております。浦添ふ頭は、国内航路ターミナルや倉庫業が集積しています。

11 ページです。那覇港の歴史として大交易時代について御紹介いたします。中段のところに書いているように、15～16世紀にかけて、現在の那覇ふ頭と泊ふ頭を玄関として、琉球王国はアジアの中継貿易拠点として栄えました。首里城正殿の万国津梁之鐘には、「舟楫をもって万国の津梁となし、異産至宝は十方刹に充滿す」という当時の活況を伝える句が書かれています。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歴史を生かすことは、那覇港のみなとまちづくりの重要なコンセプトとしてきたところ です。

12 ページです。那覇港の近代化の歴史としては、1969年に現在の新港ふ頭が整備着手され、1997年にコンテナ専用岸壁が供用、2014年に那覇クルーズターミナルが供用、2018年に那覇港総合物流センターが供用しております。

13 ページです。那覇港の全体の取扱貨物量の現状です。輸出入は大きな変動はありませんが、紫と黄緑色の移出・移入は平成27年以降、増加傾向にあります。移入が伸びているのは、観光客の増加等に伴う取合せ品やレンタカー等の増加によるもので、移出は空シャーシやレンタカー・中古車が多くなっています。

14 ページです。コンテナ貨物は、内航のRORO船でのコンテナ貨物も含んでおり、移入の取合せ品が多くなっています。この取合せ品とは、小口貨物を1つのコンテナに仕立てた貨物です。

15 ページです。国外コンテナ航路網の状況です。北米とアジアとの航路があるフィリピンに行く航路は冷凍コンテナの船舶。コンテナ船の入港隻数は増加傾向、1隻当たりの船型は大型化の傾向にあります。

ここで訂正がございまして、右側のコンテナ船の大型化の表中の総トンの単位がDead Weight、「DWT」と表記していましたが、正しくはGross Tonnage、「GT」となります。大変すみません、訂正させていただきます。

16ページです。RORO航路網の状況です。近年、RORO船の投入隻数が増加し、大型化も進んでいます。RORO船の大型化については、これまで1万トン級が最大でしたが、これを超え、1万5,000トンの大型船が来年夏頃に就航する予定となっています。

17ページです。航路網の詳細です。県外への国内航路は21航路、県内への国内航路は10航路、外国航路は7航路となっています。今後の戦略として、小回りの利く一般貨物船による航路拡充が見込まれるところです。

18ページです。クルーズ船の寄港の状況です。右上のグラフのように、寄港するクルーズ船が大型化している傾向を示しており、2022年では10万トン以上のクルーズ船の予約が約7割を占めるようになっていきます。なお、令和3年9月末時点における那覇港の令和4年のクルーズ船寄港予約数は328件受けており、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ます。

19ページです。次に、前回以降の主な状況変化についてです。平成30年に、国の港湾行政の中長期政策『PORT2030』が策定されました。例えば、「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」という方針等が示されております。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、特性を生かした長期構想の検討を行ってまいります。

20ページです。2点目として、激甚化・頻発化する災害です。近年、全国で激甚な災害が頻発している状況となっています。沖縄県は本土から距離が離れ、同時被災のリスクが低い一方、迅速な応援が期待できない懸念があり、より一層、耐震強化岸壁等の港湾空間での備えが重要となると考えています。

21ページです。3点目として、新型コロナウイルスについてです。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、新たな旅行スタイルの普及等の取組が進められており、那覇港においても、こうした動きを考慮していく必要があると考えています。

22ページです。4点目として、SDGsへの意識の高まりです。沖縄県では、令和3年2月に、沖縄県SDGs推進方針を策定しています。那覇港においても、同方針で掲げる将来像の内容を踏まえ、経済効果の創出を図るために必要な開発空間を確保しつつ、港内の自然環境や琉球の歴史・文化に配慮し、生かすことで持続可能な開発を実現したいと考えてい

ます。

23ページです。5点目、カーボンニュートラル、グリーン化の動きです。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、カーボンニュートラルポートの形成に取り組むこととしています。

24ページです。6点目、海運関係事業者の担い手不足の懸念です。港湾労働者、トラックドライバー、内航船員といった事業者は、減少・高齢化の傾向にあり、今後、労働力不足が懸念されます。

25ページです。7点目、臨港道路浦添線、浦添北道路、浦添西原線等の開通による海岸への関心の高まりです。大型商業施設も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ます。那覇港においても、海岸の自然環境に配慮し、生かすことを考えていく必要があると考えています。

26ページです。8点目、今年度末で期限を迎える沖縄振興計画の次期計画の素案が今年5月に公表されました。その中では、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等が示されています。

27ページです。新たな振興計画素案における那覇港に関する内容として、観光の高付加価値化に資するクルーズ誘致、流通加工・シーアンドエアを生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ます。その他の内容についても全体的に考慮しつつ長期構想を検討していきます。

28ページです。次に、那覇港における現状の課題について。まずは、ふ頭の狭隘化の状況です。那覇ふ頭では、貨物上屋が分散するとともに、バラ貨物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います。現在、上屋の建替え・集約の工事中となっています。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ります。泊ふ頭では、離島航路の貨物の荷捌用地が狭く、旅客移動や荷役が輻輳し非効率となっています。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ります。

29ページです。2つ目に新港ふ頭における岸壁延長不足、ふ頭の狭隘化です。那覇港の施設は、本土復帰前後にできたものも多く、老朽化が進むとともに、旧式の貨物船対応となっているため、近年の船舶大型化や貨物量の増加に対応できていない状況です。

30ページです。例えば、右上の写真にあるとおり、岸壁延長の不足のため、2隻が綱をクロスして係留し、船同士の接触や綱取り作業の安全確保の課題があるとともに、トレーラー

の出入りが重なった際の待機等の非効率な荷役が慢性化しています。また、中央下の航空写真における水色矢印で表示している範囲はRORO船が利用する岸壁ですが、岸壁直背後の荷捌用地の不足により、点在した暫定的な仮置きスペースへの横持ち輸送が生じています。加えて、荷捌用地不足に伴う暫定的な用地利用によって、一般車両との輻輳や、新港ふ頭内における倉庫等の保管施設用地が確保できない状況にもつながっています。

31ページです。3つ目に公共施設の老朽化です。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状況となっています。引き続き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アンドビルドを含めた抜本的な機能再編が必要となります。

32ページです。4つ目に道路渋滞です。臨港道路や周辺の道路は、慢性的な渋滞が発生しており、今後、物流・人流に係る港湾機能の強化が進むにつれ、ますますの混雑が懸念されます。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年度より工事着手予定となっております。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、将来にわた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ってきます。

33ページです。5つ目に現行の港湾計画で想定した物流及びクルーズ戦略の見直しの必要性についてです。まず、物流について。現行計画では、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%の状況です。一方、来沖観光客数の急増に伴い、内貿貨物量が急増し、目標値の137%となり、内貿ターミナルが逼迫している状況です。このため、新たな長期構想では、アジアネットワークと国内ネットワークをつなぐ、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いと考えています。

34ページです。次に、クルーズについて。現在、那覇港のクルーズ岸壁は1バース、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貨物岸壁を利用しています。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、第2クルーズバースを整備しているところです。なお、現行計画では、クルーズ船の寄港を250回と想定していたところ、令和元年は260回と超過している状況であり、将来に向けた那覇港の対応を検討する必要があります。

35ページです。7つ目に交流・賑わい機能の不足について。那覇港には波之上うみそら公園等の交流拠点施設があり、施設のアメニティやアクセス性の向上等により、さらなる活用を図り、水辺空間の魅力向上を図っていく予定としています。一方、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湾の景観の魅力を十分に生かすことができていないのではないかと考えています。また、沖縄県においては、グラフのオレンジ色の線のように、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の誘致についても取り組むことが必要となってきました。

36ページです。8つ目に貨物船や旅客船以外の船舶の係留環境についてです。円滑な港湾開発・運営に必要な作業船やタグボート、海上保安庁の巡視船の係留スペースが不足しており、岸壁ではない箇所に暫定的に係留するなどの対応が生じています。これらの船も、持続可能な港湾の発展や県民の安全・安心の確保のために重要なものであり、これらの利用環境の改善についても港湾計画において考慮する必要があります。

38ページです。次に、第4回委員会で別途検討することとなっていた浦添ふ頭について説明いたします。那覇港管理組合及び構成団体において方向性を検討、調整し、令和3年3月末に図のような民港の形状案を公表しました。図中の赤線は、現行の港湾計画です。青色の物流空間については、那覇空港との連携も生かし、アジアの中継拠点港としての物流空間を形成。浦添ふ頭、新港ふ頭の一体的利用のため、両地区をつなぐ臨港道路を考慮などの考え方で作成し、ピンク色の交流・賑わい空間については、海とイノーを生かした親水空間、キンザー跡地との一体的利用を想定した観光・ビジネス拠点を創出。海に沈む夕日を最大限に享受などの考え方で作成したものとなります。また、北側の水域に自然的環境を保全する区域を配置しました。

39ページです。これは、浦添ふ頭地区の民港の形状案の目的意識、コンセプトとして、図面と併せて公表したものです。

40ページです。6月に行った浦添ふ頭地区における民港の形状案の県民アンケート調査結果を御説明いたします。

41ページです。15歳以上の県民を対象として2種類の方法で実施し、得られた回答は3,026件でした。下のグラフに示しておりますが、回答者居住地については、那覇市が最も高く約30%、中部地区は約27%でした。年代別については、30代から50代までが最も多く、それぞれ約20%でした。男女比については、おおむね50%の結果となっております。

42ページです。質問を3つ設定しました。沖縄の歴史と港の関係については、上のグラフから「知っていた」、「やや知っていた」を合わせると約49%、「知らなかった」などは約39%、物流機能の重要性については、「認識を深めることができた」などは約70%、「認識できない」

などは約12%、交流機能の重要性については、「認識を深めることができた」などは約70%、「認識できない」などは約12%の結果が得られました。

43ページです。自由意見については、様々な意見を4つに大分類し、主な意見を分類ごとに整理しています。例えば、地域振興を期待する意見については、「キンザー跡地前面を交流・賑わい空間にする等の観光・景観への配慮」など、開発内容に関する意見については、「物流空間のみ整備して交流・賑わい空間は自然海岸とすべきとするもの」、「物流空間の部分もクルーズ船ふ頭にして全て交流・賑わい空間にすべきとするもの」など。環境保全への配慮等に関する意見については、「現在の海岸への愛着や生態系の状況等を踏まえ、埋立全般に反対、現状のままが良いとするもの」などがございました。

44ページです。そのような様々な意見を踏まえた那覇港管理組合の考え方として、上段①②に示している認知度の結果については、引き続き理解を深めてもらうための広報等の強化が必要であること、③自由意見については、地域振興に期待する意見や市民からの西海岸への愛着に関する意見等を確認したこと、以上を踏まえ、⑤将来にわたり、県産業の持続的な成長を図るためには、那覇港において、浦添ふ頭地区への展開を含め、物流施設の拡充、臨空・臨港型産業の導入に必要な用地確保、観光の高付加価値化等に向けて、交流・賑わい空間の形成等を図るためには、マリーナも含め用地造成が必要、⑧自然環境への影響については、環境現況調査等を実施し、自然環境に配慮した港湾計画の策定を行う、⑨開発内容に関する意見は、「今後、詳細な施設規模・配置等の検討を行っていく中で参考とすること」と考えております。

45ページです。那覇港の長期構想を検討するに当たっては、昨年度に取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にしています。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方向性としています。

46ページです。工業用水等の沖縄県の産業基盤・制度についての資料を記載しています。

48ページです。浦添ふ頭に関する検討や状況変化等を踏まえ、那覇港の長期構想の案を再整理したものです。長期構想の基本理念は、「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・文化をつなぐ“みなと”」としました。これは、沖縄のみならず日本全国の実現に貢献し、貨物の中継拠点に加えて、世界からの旅客と沖縄・日本のモノや文化の架け橋を目指すという思いを込めたものです。

那覇港の目指す将来像として、I～IVのように、物流、交流、安全・安心、持続可能の4本柱として分けました。目指す将来像の実現に向けた施策の基本戦略として、「那覇港7つのチャレンジ」と名付けて、戦略1 流通加工機能等や空港との連携を生かした『アジアの中継拠点港』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集貨促進、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としております。後ほど各戦略について説明していきます。

49ページです。参考に将来像とSDGsの関連を資料としてまとめています。

50ページです。空間規模の設定について。推計等については、手法も含め、今後、国とも調整し精査していくこととしており、ここでは考え方を説明いたします。物流空間については、将来の取扱貨物量を推計して目標値を設定し、それに対応するための岸壁数を推計し、岸壁背後に必要な用地面積を推計するという手順で行います。まず、将来の取扱貨物量は、来沖観光客数と相関が強いと考えられる貨物品目について、他の機関が行っている将来の観光客数の推計値を基にした回帰分析等を行い算出します。次に、将来の取扱貨物量に対応する岸壁数を推計します。岸壁背後に必要な用地としては、1隻当たりの積降し貨物量に対して不足が生じないふ頭用地の面積の確保と、将来的な岸壁延長に対して必要と考えられる港湾関連用地の面積に関する他港の事例を参考にして設定することで推計します。

51ページです。沖縄県全体のクルーズ需要の分析について沖縄県を中心として精査中ですが、那覇港としては、現状でも那覇クルーズターミナル1バースに加えて貨物岸壁2バースでの同時受入れの実績もあり、中長期的には那覇港では3バース体制の構築を図りたいと考えています。

52ページです。基本戦略を実現するための港湾空間の利用計画として、機能配置のゾーニングを示しています。物流機能の中心は、図の青塗り部分のとおり、引き続き新港ふ頭と浦添ふ頭として、2つのふ頭の一体的利用を図ります。貨客船のフェリーは那覇ふ頭、離島航路は泊ふ頭に、引き続き配置したいと考えています。物流のうち、燃料等の危険物を扱うゾーンは新港ふ頭の北側、図の右側に配置しました。クルーズ船やスーパーヨット等の受入れに対応する国際交流ゾーンは、泊ふ頭の那覇クルーズターミナルと、新港ふ頭の第2クルー

ズバス、加えて新たに浦添ふ頭に配置したいと考えています。

親水レクリエーションゾーンについては、これまでプロムナード整備等に取り組んできた那覇ふ頭から新港ふ頭の入り口部分までの連続的な水際線エリアとともに、新たに浦添ふ頭に南北に長く配置したいと考えています。なお、那覇港湾施設跡地及び牧港補給地区跡地については、国、県及び各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おります。

53ページです。4つの将来像と7つの基本戦略ごとに実現に向けた少し具体的な主要施策を整理しました。まずは、将来像Ⅰの物流・産業の関係について、54ページのイメージ図とセットで御覧ください。なお、将来像Ⅰ～Ⅳのイメージ図については、別途準備しておりますA3資料も併せて御覧ください。

54ページです。戦略1、1点目、国内外海上輸送網及び流通加工等の保管施設の一体的利用や、那覇空港との機能連結によるシーアンドエア等、多様な輸送サービスの構築を図るため、必要なハード整備として、国内外RORO船ターミナル・一般貨物船ターミナルの強化拡充等に取り組む。イメージ図の左上です。

2点目、物流効率化や物流コスト低減等による航路拡充の促進を図るため、陸電供給設備や荷役機械等の上物の利便性向上等に取り組む。イメージ図の右上です。3点目、港湾・空港へのアクセス強化を図るため、新港ふ頭と浦添ふ頭間の新規臨港道路の計画、那覇港と背後圏をつなぐ陸上輸送網の整備等に取り組む。イメージ図の中ほどです。としました。

次に、戦略2、1点目、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に対応した物流施設等の物流産業の集積に必要な用地の確保及び企業誘致等に取り組む。イメージ図下の中ほどです。2点目、県内事業者の海外展開や輸出拡大を支えるため、ふ頭用地におけるリーファー電源の拡充等の物流環境整備に取り組む。イメージ図の右上です。としました。

55ページと56ページは参考資料を載せています。

57ページです。将来像Ⅱの交流・賑わいの関係について、58ページのイメージ図とセットで御覧ください。

58ページです。戦略3、1点目、国際クルーズ拠点の形成を図るため、複数のクルーズ船岸壁の確保や、クルーズターミナル及び周辺の利便性・快適性向上、県内各地の魅力の発信に取り組む。イメージ図上の中ほどです。また、クルーズ船寄港に合わせた船内飲食への県産品提供、県産品等の販売・宅配、データ収集を行うイベントの実施等に取り組む。イメージ図の

左下です。2点目、観光の高付加価値化を図るため、フライアンドクルーズの誘致に向けたポートセールスやスーパーヨット等に対応したマリーナ整備等に取り組む。イメージ図の右上です。3点目、観光二次交通の利便性向上を図るため、関係機関と連携して、新たなモビリティの活用や公共交通網の拡充等の検討を行う。としました。

次に、戦略4、1点目と2点目、基地跡地開発や周辺離島との連携、地域の歴史・文化等を生かしたみなとまちづくりの拠点をつくるため、4つの地区それぞれにおいて、交流・賑わい空間の整備や再開発に取り組む。イメージ図の左上です。また、みなとまちづくりの拠点をつなぐ水際線のプロムナードの整備や、港内海上交通ネットワークの検討に取り組む。イメージ図のピンク破線です。3点目、海洋レクリエーション環境の充実を図るため、指定管理エリアの拡大を含め、小型船溜まりや港湾緑地におけるアメニティ機能の強化等に取り組む。としました。イメージ図の右上です。

59ページから65ページにつきましては、参考資料を載せています。

66ページです。将来像Ⅲの安全・安心の関係について。67ページのイメージ図とセットで御覧ください。

67ページです。戦略5、1点目、防災・減災対策の推進として、緊急物資輸送等の機能を確保する耐震強化岸壁等の整備等に取り組む。イメージ図の左上です。2点目、物流と人流の分離を図るため、ふ頭内の臨港道路の再配置等に取り組む。イメージ図の右上です。3点目、離島航路の安定運航の維持を図るため、荷捌き地の拡張や、旅客の利便性・快適性の向上等に取り組む。イメージ図の左下です。4点目、安全・安心な港湾利用を支える港湾施設の管理・運営の確保のため、戦略的な維持管理や、港内交通管制の強化の検討、官民が連携した放置艇・放置車両・路上駐車解消、作業船やタグボート等の係留環境整備等に取り組む。イメージ図の右下です。5点目、領海保全の支援のため、巡視船の係留環境の確保に取り組む。イメージ図の中ほどです。としております。

68ページです。将来像Ⅳの持続可能な開発の関係について。69ページのイメージ図とセットで御覧ください。

69ページです。戦略6、1点目、自然環境の保全、再生、創出を図るため、自然環境・景観に配慮した港湾施設の整備や、自然的環境を保全する区域の設定、海洋教育等での活用に取り組む。イメージ図の右上です。2点目、新エネルギーの活用及び港湾活動の脱炭素化を推進するため、カーボンニュートラルポートの形成計画の策定と、当該計画に沿った陸電供給や荷役機械等に関する環境対策に取り組む。イメージ図の右下です。3点目、循環型社会の

構築を支えるため、リサイクルポートである中城湾港との機能分担・有機的連携に取り組む。4点目、港湾における豊かな労働・生活環境の創出を図るため、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、ICTを活用した港湾のスマート化・強靱化等に取り組む。イメージ図の左上です。5点目、港湾の持続可能な開発・利用・保全を行う体制確保を図るため、PFI等の活用による歳入確保や、学生向け的那覇港見学会の開催等による教育及び人材育成・確保の推進に取り組む。イメージ図の左の中ほどです。としました。

次に、戦略7の主要施策として、物流センターや新規ターミナル、水域等の一部空間を教育・研究機関等による技術開発の実証フィールドとして利用提供することや、実証成果の沖縄型スマートポート形成への還元等に取り組めないかと考えています。イメージ図の左上です。

70ページです。港湾空間全体の施設配置イメージを図示したものです。内容の多くは、先ほどの4つの将来像のイメージ図と重複するので、その説明は割愛させていただきます。新港ふ頭と浦添ふ頭間の防波堤について、現行の港湾計画では撤去して新港ふ頭への航路の向きを緩やかにするという計画でしたが、事業規模や静穏度確保の観点から、現状の施設は撤去しないこととして、船社や関係機関と協力して操船上の課題があるかを再検討していきたいと考えています。

71ページ、地区ごとの施設配置イメージです。那覇ふ頭についてですが、貨客船ターミナルは現状の位置に引き続き配置、その上下にある明治橋前とホテル前にある物揚場において、イベント船や港内交通船等の利用を図っていきたい。また、このエリアにおいて、中継貿易で栄えた舞台となった那覇港の歴史や港・船の景観を生かして、人が集まれる空間づくりを行い、那覇ふ頭の沖側の三重城小型船だまりから泊ふ頭に至る水際線を引き続きプロムナードや港湾緑地等の親水空間としたいと考えています。

72ページです。泊ふ頭についてです。既設の那覇クルーズターミナルと背後の港湾緑地を一体的に活用できるよう、クルーズ船寄港時のイベント等に取り組んでいきたい。クルーズターミナルの裏側に、例えば棧橋を増設するなどして小型旅客船の係留ができないか、可能性を検討していきたいと考えています。離島航路の拠点は、引き続き現状の泊ふ頭に配置するとしています。

73ページです。新港ふ頭についてです。沖側の「高規格・高能率ターミナル」と書いた青塗箇所が3バース分であり、コンテナターミナルを配置し、既設は左側の2バース、赤点線矢印の位置を大水深バースとします。左側の1バース分は、一部、RORO船の利用を考えてお

ります。図の左下一帯に広く塗っている部分は、国内外RORO、一般貨物船ターミナルとして、現在の狭隘化を解消できるよう拡張・再編したいと考えており、それらのターミナルに挟まれる位置に総合物流センターを配置します。既設は1棟であり、新港ふ頭ではあと2棟の計画としています。図の右上側に、整備中の第2クルーズバース、角の部分は海保巡視船用に充てたいと考えており、その間はRORO船ターミナルとして位置づけたいと考えています。また、図の右側のふ頭端部に、現在は泊ふ頭に立地している危険物取扱施設の移設箇所を配置します。

74ページです。浦添ふ頭についてです。内防波堤より南、図の左側の既設部分は引き続き一般貨物船ターミナルとし、新たに展開する物流空間に、RORO、クルーズ船を配置する。ROROターミナルの背後には物流センターの用地を確保し、新港ふ頭との連絡道路を計画します。また、RORO岸壁・物流センターの周りは、倉庫業等の臨空・臨港型産業の集積を図るため、必要な面積の用地を確保します。交流・賑わい空間としては、スーパーヨットやクルーザー等に対応したマリーナ、ビーチ等を南北に長く設けて、夕日の西方向、図の左上方向への視界が開けるように港湾形状を設定しています。北側、図の右側には、引き続き自然的環境を保全する区域を設定します。

以上、駆け足での説明となりましたが、これで終わらせていただきます。

○事務局（橋元） ここで一旦、10分間の休憩を挟みたいと思いますので、時間がおよそ3時でございますので、再開は3時10分からといたしたいと思います。その後、各委員の皆様から御意見をいただきたいと存じますが、時間の都合上、お一人3分程度でお願いしたいと思っておりますのでよろしくお願いいいたします。

では、3時10分まで休憩ということでよろしくお願いいいたします。

（午後2時53分 休憩）

（午後3時10分 再開）

(2) 討 議

○須野原委員長 それでは、時間になりましたので会を再開したいと思います。

先ほど事務局から説明がありましたので、それも踏まえて委員の皆様から順次、御意見、あるいは御質問を頂戴したいと思います。

進め方としましては、初めに港湾を利用されている方に御意見を伺って、その後に学識経験者の方々、その後行政関係者ということで進めたいと思います。

初めに、島袋委員からお願いいたします。

○島袋完徹委員 私は沖縄港運協会会長の島袋でございます。港湾で働く我々の意見を述べさせていただきたいと思っております。

那覇港においては船の大型化、それから増船、船の隻数が増えることによって船から荷揚げする貨物の量が大幅に増えております。荷捌用地や野積み場の貨物蔵置スペースが足りずに狭隘化して安全面の確保が厳しい状況にあり、それに起因しまして貨物のスムーズな集配送ができないと、支障を来しております。それと港内で港運事業者が使用している施設が効率的な配置になっていないために本船の荷役作業に時間がかかっていると。現在の施設、ヤードの再配置をして効率のいい作業ができるようにしてもらいたいと思っております。

それから新港ふ頭におきましては、上屋が6棟あるわけですが、いずれも築45年以上経過していて、これも老朽化によって雨漏り、それによって貨物の濡れ等が起きているのが現状であります。

今申し上げたような状況が続けば船会社や、あるいはユーザー、港運会社の経済的な損失だけではなく、那覇港のイメージを損なうことになるかと思っております。ぜひこれらの点を那覇港長期構想の中に組み入れてもらいたいなと思っております。できれば短期構想の中に入れていただければと思っております。

以上、3点については現状、我々の港運会社が実際に思っている内容でございます。以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。引き続きまして上原委員、お願いします。

○上原委員 沖縄県漁連の上原でございます。

私のほうから少しお話しさせていただきますが、那覇港長期構想の先ほど説明を受けた中身については特に異議はなくて、船舶の大型化等々も含め、先ほど言った施設の狭隘化等を解消するためには必要不可欠であると考えているところです。

ただ、私のほうからは、那覇港内には泊漁港と安謝港のあたり、小型船溜まりは漁船が数多く利用させていただいておりますので、船舶の安全航行についての部分だけはしっかり対応していただきたいと。特に新港地区の南側のRORO船の部分を拡張するということですが、そこは離島交通ゾーンの既存の離島航路と私どもの泊漁港からの出航の船が交差し合うところですので、その沖合はすぐそばですから、そのあたりの交通の在り方、整備の仕方はしっかりと検証された上で進めていただければと思っております。よろしく願いいたします。

○須野原委員長 ありがとうございました。引き続きまして山城委員。

○山城委員 那覇港振興協議会の会長をしております山城と申します。那覇港振興協議会はその名のとおりに、那覇港の貿易と観光の振興を図る目的で昭和62年にできた団体です。大体海運、港運、それから離島の渡嘉敷島や座間味島の市町村を含めた37者で構成しています。そういう意味で那覇港を利用させてもらっている立場から申し上げますと、先ほど高良課長からの報告があった、まさにそのとおりでなと思っておりますけれども、我々がひと言で申し上げますと、那覇港は昭和47年(1972年)の沖縄の本土復帰後、エリア的にはほとんど広がっていないと思っているんですよね。ところがその間に恐らく貨物は3倍から5倍ぐらいに増えているんじゃないかと。

こちらの資料の12ページには、過去10年間で1.4倍に増えたんだと書いてありますけれども、今の那覇港がこんな形になって、1969年ですか、それから現在までに貨物は大体3倍以上増えているのにエリア的には広がっていないということは、狭くなるのが当然でありまして、では船会社はどんなことをやっているかといいますと、船の増便をするということ、それから貨物船、旅客船もそうですが、これを増やすこと、それから老朽化してリブレイスのために大型化していくということで対応してきております。

同時に、物流の近代化に合わせてコンテナからトレーラーにどんどん広げていっているわけです。これはスピードアップ、いわゆる燃料が三度のオイルショックで上がっていますので、これを抑制するために荷役を早めてゆっくりに走れるということで、コストダウンを図っているわけですが、そういうことでバースもヤードのほうも、コンテナというのは4段ぐらい積み上げることはできるのですが、トレーラーはそういうことができませんので、ますます狭隘化していくということで、那覇港が非常に混雑化して狭隘化して非効率化していくということで、コスト高になるし、危険が増えるし、いわゆる渋滞によって炭素が増えていくという状況になっております。

これが今はコロナの状況でありますけれども、コロナが終息して5年、10年後、沖縄にさらに観光客が増えていくとどうなるのだろうかということで気が気でならない状況です。輸送責任も果たせないようなことにもなりかねないと危惧しているわけですが、今日いただいた那覇港管理組合さんの資料、現状分析もしっかり整理しておられまして、改善するための文案もしっかり計画されているということで、ぜひスピードアップして進めていただきたいと思います。以上です。ありがとうございました。

○須野原委員長 ありがとうございました。引き続きまして新垣委員、お願いします。

○新垣旬子委員 こんにちは。沖縄県貿易協会の新垣旬子です。

私どもは、会の設立時は輸入業者が多かったですが、今では輸出業者のほうが多い状況です。沖縄県はハブ空港ということでエアの充実を進めていますが、実際に商品を大量に輸出する際はいつも船を使用しますね。長期構想の説明を伺い、素晴らしいと感じていますし、その将来像が早く実現することで、関係する事業者も国と連携した色々な働きができるのではないかと思います。

輸入コンテナが少ない、外国から寄港する船が少ないために、輸出のときに使用するコンテナが不足している状況もありますが、すぐには解決しません。世の中はどんどん動いていますし、例えば急にこの国では沖縄のこういうものが売れる、交流や物流がはじまるといったことに対応できるように、長期の計画のなかにも日頃の計画があるといいと思っています。輸入がないと輸出ができない。輸出しないと輸入もあがらない。これが貿易における私どもの考えです。スピードアップした港の充実はとても大事だと思っておりますので、ぜひ御考慮いただければと思います。

○須野原委員長 ありがとうございます。引き続きまして新城委員、お願いします。

○新城委員 沖縄県トラック協会の副会長を仰せつかっております新城と申します。今年の5月に私どもの協会の総会において、副会長としての任務を拝命させていただきました。またこの長期構想検討委員会の先ほどいろいろとお話をいただいた中で勉強不足なところがあるなど感じています。

いずれにしましても、那覇港長期構想がしっかり出来上がって、それから私ども陸上輸送という流れになるのかなと思っております。

当然ながら、県内に流れ込む貨物の9割方が海上輸送貨物ということもありますので、その後の細かい輸・配送のサービスと申しますか、そういったところに私どもの重きがありまして、そのときの施設として、例えば浦添地先の用地が取得できたらいいなとか、そういったことが我々の業界でも話をさせていただいているところがございます。

その辺も含めて、私はもう1つ、労働安全衛生委員会の委員長と、それと防災部会の部会長も仰せつかっていますが、その観点からもこの会に参加させていただきながら、その資料をまたその委員会、部会に生かしていければいいなと考えております。以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。続きまして豊里委員、お願いします。

○豊里委員 沖縄県倉庫協会の豊里と申します。日頃より当協会の業務につきまして、関係者の皆様には御協力をいただきましてこの場をお借りしましてお礼を申し上げます。

先ほど第4回までの検討委員会の概要、長期的な方向性を御説明いただきまして確認させていただきました。基本的な方向性に沿って計画が進みますと、これからの那覇港の役割、重要性がこれまで以上に増してまいります。それに伴う諸々の課題、問題点等々を含め、那覇港の長期構想を確実に進めていく中で、倉庫協会としまして果たす役割、その分の議論をしてまいりたいと考えております。

現在、倉庫協会の会員企業のほとんどが那覇新港ふ頭に隣接して拠点を構えておりますが、貨物量に対する倉庫の不足が現在顕著に表れています。

浦添ふ頭地区の整備が進むことで倉庫用地の取得が可能になれば、会員企業としましても倉庫建設の計画が現実として整ってくるのではないかと考えております。

ただその際に、倉庫業法が参入しようと希望していても、少し大きな課題が残ってきている状況です。港湾運送事業法では港湾内で事業活動に事業の許可が必要だということで、独自での事業が難しいということで、我々倉庫事業者独自で港湾内での事業を行うには、港湾運送事業者の協力がなければいけないという現実があります。また、そのためには事前協議も必要になってきます。

そこで倉庫協会としましては、浦添ふ頭地区全てを港湾内移設ということではなく、現在の港町のような形で海運、物流事業者が特別な許可・規制のない参入用地の分譲用地を確保していただければ、かなりいい形で取得ができるのかなと考えております。

また、昨年、中城湾港の長期構想検討委員会もございました。その中でも倉庫協会の会員・各社が中城湾港の産業用地に進出する際に当たっては、条件の1つに国内外への移出の50%以上という条件があったようです。現状としては非常に高いハードルになっておりますので、何とかその規制を緩和していただきたいと協会としては申し上げているところでございます。

今回の浦添地区の分譲用地の取得につきましては、当協会のほうとしましても、物流各社のヒアリングを踏まえて港湾計画を進めていただきたいと考えております。倉庫協会からは以上です。ありがとうございました。

○須野原委員長 ありがとうございました。引き続きまして石嶺委員。

○石嶺委員 商工会議所連合会の石嶺と申します。

この検討委員会の目的が、30年先の視野に立った長期構想ということになりますと、資料集の最初の表紙にありますように、左側の那覇空港から那覇軍港、那覇港、そしてキャンプ・キンザーに至る一帯を全体の長期構想という形で検討すべきではないかと思ってい

ます。いわゆる西海岸地域というところですが、この西海岸地域は単に海と空の交通の要衝だけではなく、キャンプ・キンザーの跡地利用も相まって、これからとても大きな価値を生み出す空間だと思っております。そういう形でこれからの県経済の振興発展にかなり大切な空間ではないかと考えております。

その一方で、東南アジアという視点で見れば、近隣でいう韓国、中国、台湾、そしてシンガポールという形で、この近隣諸国では国際競争力のある空港、それから港湾が数多く存在しているわけですから、沖縄県がアジアのダイナミズムを取り込むということであるんだったら、それに見劣りしない、あるいはそれから頭ひとつ飛び抜けた機能を持つ特色ある施設機能を持たなければいけないのではないかと考えています。

私は素人ですから、ぜひ御専門の方に御検討をいただきたいのは、先ほどのアンケート調査にもあったのですが、賑わい・人流のところから物流空間が見えないようにしてくれとか、物流空間はなしにしてくれというような意見がさっと目に入ったのですが、そこは気になりまして、施設の配置イメージ図の中にも大型コンテナ船の隣にクルーズ船バースがあって、その隣にRORO船があって、その近くには廃棄物処理用地もあるという形になると、これは物流も、それから人流・賑わいの部分も中途半端な形にならないのかなと思っていまして、専門家の方に御検討をいただきたいのは、例えば西海岸地域は、人・情報・金・ビジネスの集積空間という形の特化、それから中城湾港は、物流の国際拠点機能を持たせるという形での大きなすみ分けができないのか、30年先となりますと2050年ですので、そこまでそういう形のすみ分けをするようないき方はできないのだろうか。

当然、那覇港にも物流機能はあってしかるべきなんですけど、大きく機能を振り分けたときに、東は物流、西は人流・商流、ビジネス、そういう形の機能を持たせた上で国際競争力を持っていくのはできないのか、ぜひ御検討いただきたいと思います。私からは以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。引き続きまして渡邊委員、お願いします。

○渡邊克江委員 那覇市観光協会の渡邊克江と申します。

高良様のお話を聞いて非常にうれしく思ったのが、交流・賑わいの案を拝見させていただきました。前々から思っていたのが、沖縄は本当に魅力的な海があるのに、その海をもっとうまく生かしたような港であってほしいと思っておりました。例えば観光客が港に入ってきたときに、あるいは港を利用したときに、もっとわくわくするようなスポットであってほしいと思っておりました。観光のお客様は海を満喫する、体験するだけではなく、

もっと港から海を眺めたり、あるいは迫力あるクルーズ船などを眺めたり、そういったふうに那覇港を楽しめるような場所であってほしいと思っています。

というのもここ数年、那覇市の観光は、宿泊業をしていて感じるのは、那覇市に滞在する方が少なくなっているんです。ダイレクトに離島に行ってしまう、ダイレクトにやんばるに行ってしまう、那覇で泊まって那覇を満喫する方が少なくなっています。そのためにも、今後、近い将来、30年後、この那覇市でもう1つ、那覇港を生かしながら新たな観光スポットができることを期待したいと思っています。以上です。ありがとうございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。引き続きまして當眞委員、お願いします。

○當眞委員 浦添市観光協会の當眞と申します。

先ほど商工会会長のお話や那覇市観光協会の方のお話と同様の意見ではありますが、まずは観光の視点から考えますと、クルーズ船でみえたお客様を迎え入れる玄関口になりますので、その際に物流と混在しているところが非常に気になっているところがございます。沖縄の玄関口であって日本の玄関口にもなり得る受入れの施設が、印象的にすごく沖縄らしい印象を持って観光地としての顔、表情を持った港にしてほしいというのが我々の願いであります。

そういう面では、今の状況からすると、こうならざるを得ないのかなということも言えると思いますが、全てを完成した暁には、やはりどこか1か所にまとめるとか、そういう施設をもって観光客の受入れをするものと、また背後地には県内の在住者の皆さん、県内宿泊者の皆さんの方とクルーズ船に宿泊している方々との交流でいいますと、1つの観光地化というところの観光施設、これは文化施設、観光商業施設、文化伝統を紹介する施設とか、あとは飲食、例えばフィッシャーマンズワーフ的な大きな施設、そしてヨットハーバーとか、いろいろなものを併設した1つの顔を持つ地区として、そこを開発してほしいと考えています。物理的な戦略から質的な戦略というものを少し考えていただきたいなと思っています。以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。引き続きましてWEBで参加いただいております。初めに、前里委員、お願いします。

○新垣盛雄委員（代理 前里） 旅客船協会としては今現在、会員事業者が泊ふ頭で5社が各離島航路を利用しているところです。泊ふ頭については貨物の荷捌用地が狭いことと、離島航路の出航離島の旅客の移動、あるいは荷役が輻輳している。非常に非効率だと。

というような機能の再配置が必要だという検証の結果も出ており、そしてまた臨港道路若狭港町線が今年、令和3年度から工事着工する予定ということになっており、それに伴って泊ふ頭の沖合に第2架橋が新設されるということになっているようですので、これらについては離島航路の船舶の出入り口に入出港に影響のないような安全安心で利便性、あるいはまた効率性の高いよい港づくりの検証をお願いできればと思っております。以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。引き続きまして経営者協会の金城委員、お願いします。

○金城委員 経営者協会の金城でございます。

御意見です。先ほど石嶺委員からもありましたが、東アジア地域の国際流通拠点港を目指すのであれば、ライバルであるシンガポール、あるいは上海、香港、高雄、釜山等の港との競争力の比較も含め調査研究を行い、長期構想に反映させるべきだと思います。

もう1点は質問事項です。那覇軍港はゾーニングに含まれていないということですが、その理由について教えていただきたい。そしていつ頃、ゾーニングが可能になるのか、その点も教えていただきたいと思っております。以上です。

○須野原委員長 2点目の質問につきまして、特に那覇軍港の件でありましたので、事務局、お答えいただけますか。

○事務局（照屋参事監） 那覇港管理組合参事監の照屋と申します。

まず、那覇港湾施設那覇軍港のゾーニングに含まれないのかという御質問です。那覇軍港につきましては、現在、陸域については那覇港湾の範囲には含まれておりません。水域については港湾区域に入っております、提供水域等が含まれております。

那覇軍港の跡地利用につきましては、現在、那覇市を中心に地権者と地主会等と協議等がなされていまして、管理組合としましても、その動向を踏まえて必要なときに那覇港として協力できるようなことについて検討していきたいと考えております。

現在の取組状況は、まだ具体的な跡地利用等に踏み込んだ状況ではないと理解しておりますので、もう少し跡地利用の検討が進んでいきましたら、適切な時期に協力させていただきたいと考えているところでございます。以上です。

○金城委員 ありがとうございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。引き続きまして沖縄観光コンベンションビューローの前原委員、お願いします。

○下地委員（代理 前原） 沖縄観光コンベンションビューローの前原でございます。

34ページにいろいろなクルーズ戦略の見直しということで課題が書いてあるんですけども、コロナ後のクルーズ産業を取り巻く環境、こういったところも踏まえて戦略の見直しをお願いしたいと思います。現在、県のほうで行われている新たな振興計画の議論の中でも、県が提唱する東洋のカリブ構想につきまして、この構想がコロナ前の構想なのでコロナを踏まえて見直しをする必要があるといったような指摘がなされております。

その見直しの際に、重要な視点が27ページに記載していただいているのですが、観光の高付加価値化に資するクルーズ誘致の視点が重要なのだらうと思います。経済効果を重視した戦略の変更が重要だと思います。この点についてもいただいた参考資料の中で総合事務局の運輸部さんもコロナ禍前のような大型船の過剰寄港による二次交通問題を緩和するためには、経済効果の大きいラグジュアリー船等の誘致が必要だというような指摘もありますけれども、まさにそのとおりではないかと考えます。以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。港湾利用者の方は終わりました。引き続きまして学識経験者を順次お願いしたいと思います。

初めに、池田委員からお願いします。

○池田委員 大学でクルーズ、物流、海運の研究をやっている立場から意見を述べさせていただきます。

まず1つ目は物流で、説明の中に国際化が必ずしも伸びなかったという話で、それはアメリカからの航路だけを見ていたというところがあるのかなと思います。今回、アジアからのゲートウェイということで、ターゲットを、日本の中では一番南の西にあって、まさにアジアのゲートウェイであり、アジアの後ろにはインドがあり、中東があり、そして欧州があり、そういうところまで続いている場所、すなわち一番先に日本にタッチできる場所にあるので、そのメリットを生かすことが非常に重要ではないかと思えます。

日本の港がアジアのハブ港を目指すべきかどうかは、日本の経済力が中国に比べると非常に小さくなっているのです、はたして中国やシンガポールの港と同じようなハブ構想を目指しているのかには非常に疑問があるのですが、逆に中国のハブ港に行く船を途中でワンタッチさせて、高速のRORO船網が日本国内に張り巡らされていますので、それを利用して日本国内各地への特急便網を構築する、すなわち那覇港をトランジット港として使うことは非常に有用なのではないかなと思っております。

それについてのハードはだいぶ整ってきているので、むしろいかにそういう航路を誘致するかが大事だと思います。多分、台湾の高雄港等と競合という形になると思いますが、

そういう現実的なところをまず狙うことが大事ではないかと思っています。

その点では、今回の港湾計画にしても、外航のコンテナ船と内航のRORO船の岸壁が非常に近いとか、メリットがたくさんあると思っています。

それからクルーズに関しては、20年、30年後がどうなるかは非常に難しいところがあるのですが、中国の経済が失速しない限りは、今240万人ぐらいの中国人がクルーズを楽しんでいます。もう20～30年後には1,000万人ぐらいになるだろうという予想はたくさん出ておまして、コロナの後でも欧米のクルーズが復活したところではお客さんが殺到しますので、恐らく東アジアでもそういう状況になるのではないかと思います。

一応、那覇港は3つの専用バースができるということで、ひと安心ではあるけれど、これで本当に足りるのかというのは微妙なところもあるように思います。それは逆にいうと、本部港や中城港と連携しながら沖縄本島全体としてクルーズの受入れが十分にできるかという視点で考えていくのが大事なのではないかと思っております。

それと物流と人流をすみ分けたほうがいいのかという御意見がございましたが、私のクルーズもたくさん乗った個人的な経験でいうと、多分、宮古島や石垣島で自然を堪能した人が那覇に求めているものは、むしろ離島の中にもこういう都会があるんだというようなところを求めているのではないかという感じがしています。したがって、必ずしも物流と完全に切り分けるほうがいいのかと少し疑問が残ります。むしろ那覇港に来ていただくクルーズのお客さんには物流の大事さを知っていただくような港湾のツアーも含めて、むしろ物流も非常に大事だということも含めて見ていただくようなことができるほうがいいのかと感じがしており、クルーズ埠頭と物流埠頭を完全に分ける必要もないのかなと思います。

それから那覇港では泊港を中心にして周辺離島の基地になっておまして、いろいろ統計を見せていただきますと、那覇港を発着する周辺離島のお客さんの数は随分増えていることを聞かれています。例えば、石垣島に来た観光客のうち130万人もの人が船で周辺離島に行っている。いわゆるアイランドホッピングという形で幾つもの離島を回っている。そういう観光戦略をとらないと那覇の周辺離島もそのうちに過疎化が進んで、今は公営船ですが、その運航すら難しくなるというようなことになりかねないので、やはり観光客をきちんと離島に流していくことが大事だろうと思っています。そのため、泊港の拡充というのか、どんな形にしたらいいか、この場合は人流と物流と分けて考えないといけないと思いますが、周辺離島への観光拠点としての機能をさらに強化することが大事になると思いま

す。

それともう1つは、唯一の本土への旅客船航路のある鹿児島-奄美-沖縄航路も、那覇港を起点にしていますが、だいぶ古いターミナルになってしまって、あそこをきちんと改修して拠点化することが必要だと思います。鹿児島側から観光客が船で流れてくることはほとんどないと思うので、逆に沖縄に入ってきた観光客を与論島や奄美の南の島々に流すという形で広域な観光に発展させることもよいと思います。その拠点が那覇港になっているというシステムをつくっていけば、違う形の広域観光ができるのではないかと思います。以上でございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。大森委員、お願いします。

○大森委員 私は大森と申します。よろしくお願いします。私はどちらかというと、あまり港を使ったことがないのですが、経験であるとしたら海洋調査でいろいろな港を使ったりして、那覇港は「しんかい」で海底に潜るときの拠点にいつもしていましたので、それで使わせていただきました。

私の視点はどちらかというと、そういう意味では物流とか人流の視点ではなくて、実際に使ってみてどういう感想というところからしたいと思います。

港にあまり魅力がないというか、どこが顔でどこがどこなのかというのは、あまりよく分からない。そんな感じで、できれば非常に魅力的ないつでも誰でも来られるような、そういう港であってほしい。例えば生活者が、今日は港に行ってみようよと言えるような施設とかがあるといいなと思いますが、どこへ行ったらいいんだろうという感じですね。

それから新しいところでは、つい2週間ほど前にも現場を見て歩いたのですが、とても空気がいいですね。だからとても新鮮な空気その日はよく眠れてとても健康になれるという意味で、自然の持っている魅力ですね。健康パワーもあれば、いろいろな人たちの学びの場であるとか、レクリエーションとかリフレッシュとか、持っている自然をぜひ生かしていただきたいと思います。

それは浦添の北側の保護地区は、西側海岸はほとんどみんなテトラポットで埋められてしまっているのですが、唯一、ここだけがまだ西海岸に残っているところなんです。なので非常に貴重な自然海岸です。サンゴもあり海藻もまだいるし、いろいろな野生動物もまだいますので、そういうものが都会のすぐ近くで、物流とか物を運んだり大きな荷物が動くけど、その足元でそういうのが生きていてパワーを与えているところをぜひ楽しんでいただけるような場所にしてほしいと思います。以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。渡邊委員、お願いします。

○渡邊豊委員 渡邊です。まず、今日紹介していただいた長期構想案の内容は個人的には好意的に見ております。

その理由は、那覇港の参考になる港はどこかなとずっと考えているのですが、すぐ思い浮かびまして、ヨーロッパの中小港、特に地中海です。例えばニース港とか、かなり人が住んでいて、ただ山が迫っていますから平地が少ないですよね。ですからROROターミナルに平気でコンテナ船が横にあったりとか、客船がすぐ横にあったり、船の上から見ると洗濯物が干してあるような街並みに物流が重なって見えたり、スーパークルーズが停まっているところにハーバーもあったり、全部一体に混ざっているというよりは融合しているようなところは、ヨーロッパ中の至る所にあります。結構活発な港もあるんですね。

そもそも何かをどこかに移そうとしても土地がない。すぐ隣のまちになったり、国になったりですよね。皆さん工夫しながら長い歴史を生きているので、そういう港を海上から見ると美しいです。物流が醜いと感じる港は少ないです。

そういう観点からすると、まだ那覇は物流が美しくなれていないだけであって、成長途上じゃないかな。例えばハイテクの導入も進んでいませんよね。

そういう面では大型クルーザーが近くにあって、コンテナ船があって、ROROがあっても別に将来的には工夫をすればいい港になると私は信じています。

まずRORO船とフェリー、コンテナターミナルがヨーロッパで大きな港でも一緒になっています。理由は簡単です。ROROしか使えないようなお客さんがコンテナに乗りたければ、RORO船で、船で行きますか、ありますよと言えばその港が使われますけれども、いや、うちはコンテナだけですなんて言ったら、RORO、フェリー、ヨーロッパでは鉄道も港に直結しているのですが、全部のお客さんを失ってしまうんですよね。

この報告書に書いてあるように、いろいろな異なるものが融合していくということは、港の中に異なる機能が近くにあってお互いに手を結びあって橋渡しをするという必要がありますから、那覇を観光だけの港にしてしまってもうどうなのかな、失うものが大きすぎるのではないかなと思います。物流が美しくなる方法の1つとしては、総合物流センターの第2期、第3期です。これをいち早く行うことが大切なのですが、ここに関係者の方もいらっしゃると思いますが、中小の倉庫会社さん、企業さん、この沖縄の那覇のみんなでも寄り集まって自費でなんていうのは多分無理だと思うんです。これは本土でもそうです。今は本土で東京郊外、大阪郊外で何が起きているかということ、GLPとプロロジスとか、日本でい

うと大和ですね。総合物流不動産が巨大な物流総合センターをつかって、そこに物流企业さんやメーカーまでどんどん物流をやろうとしているところが間借りしていつているんです。減損なんかという仕組みがあって、このほうが使う側の税金も安いんです。建てる側は不動産ですから、それで建てて入居されればもうかりますよね。

ということを見ると、民民ですけれども、物流倉庫さんが自費で出費する額は少ない状態で巨大な物流センターが歩まれるということにもなりますし、そういう視点も入れて那覇港全体が観光もそして物流も美しくなっていたらいいなと思います。以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。引き続きまして神谷委員、お願いします。

○神谷委員 琉球大学の神谷です。よろしくお願いします。

全体として20年後の長期構想という話をしながら、実は書かれていることは現実の今の課題に対してどうやって解決していこうかという形で、ありがたい姿に対してバックキャストではなくて、今の課題をどうやって解決していこうかという形の現実的なものがすごく中心になって、もう少し夢のある話があった方がいいのではないのかなというのが正直な感想です。

その上で3点、お話しさせてもらいたいと思います。

1点目は、防災、安全安心というところで、もちろん島ですから、災害があったときに外部からの支援というのは港に依存する部分がありますけれども、那覇港が沖縄本島にとって重要なことは当たり前ですけれども、それだけではなくて周辺の小規模な離島の支援においても那覇港が機能していなければならないという視点は絶対に忘れてないでください。それから大きな岸壁だけが生き残っていて、小さい岸壁、小さい座間味や慶良間に行く船が動けないような状況になってはいけません。そのことはしっかり意識していただけたらと思います。それが1点。

2点目は、クルーズの話ですけれども、3つのクルーズバースができますという話で、実際に若狭の部分と第2クルーズバースと浦添の部分があって、クルーズのお客さんに沖縄本島をどうやって回ってもらいたいのか、例えば3つが全部観光バスで回っていくという話ではなくて、バス事業者さんも人手不足です。そう考えると、例えば若狭に関しては歩いて那覇のまちに入ってもらいましょうね。じゃ歩いて楽しい那覇のまちにするための港とまちづくりの連携はどうあるんですか。

今那覇の場合はまちが出来上がっていますから、道路空間をどのようにしてデザインするのか。浦添の場合だと、牧港補給地区がありますから今からまちづくりをしていく。で

は今からのまちづくりとクルーズバースをどのようにデザインしていくのか。第2バースに関しては周りに物流の部分がありますから、荷捌の場所がありますから、多分そこに関しては基本的に観光バスで動いてもらいましょうという形の使い分けと、沖縄本島としてのクルーズの描き方、10年後、20年後にどういったクルーズ観光で選ばれる島になるのか、そのときの役割としての那覇港をまちづくりと一緒にデザインしていただけたらと思います。

3点目は、先ほども振興計画の話等々もありましたけれども、振興計画の中でも片荷輸送の問題や物流コストの問題がよく出てきていて、かつ生産性の話が根本的なところでいつも出てきています。そのときに今物流の話に特化というよりは、港湾における生産性、港湾の中での労働生産性という部分と、物流が改善することによって沖縄経済にとっての生産性、そのためには港はどのような役割を果たさないといけないのか。本当は沖縄経済のモデルがあって、本当はそれに対してリクエストが来るものだと思いますけれども、実は振興審議会でもあまりそういう話にはなっている感じがしないんです。

そういう意味では、沖縄経済にとって物流は、那覇港の課題がいっぱいありましたけど、例えば那覇港の強みはどこにあるんですか。生産性という観点から見たときに、強みがどこにあって、課題のある部分を変えてあげるだけでものすごく効率性が上がります。それから生産性が上がりますよという。それが例えば先ほどどなたかの話にありましたけど、日本の他の港と比べたら、アジアの他の港と比べたときに、どこに特徴があって、どういう使われ方をする港になるのか。それが沖縄県経済にとってどういうプラスになるのかという役割の部分、その辺がもう少し明確にデザインできたらいいのかなと感じました。以上です。

○須野原委員長 ありがとうございました。引き続きまして宮國委員、お願いします。

○宮國委員 観光とまちづくりについて研究しています宮國と申します。

詳細な御説明をありがとうございました。高良さんの説明でこれからの計画とかがよく分かりました。私としては皆様の御意見を聞きながら何を言いたいかわからなくなってきたのですが、アーバンディベロップメントセンターと二次交通とSDGsについて申し上げたいと思います。

UDCというのはアーバンディベロップメントセンターというものです。ハンブルグのハーフェンシティというところにアーバンディベロップメントセンターがあり、これは幅5メートル、縦8メートルぐらいのジオラマですが、まちの人たちが集えるような建物の

中に模型を置いて、ハンブルグは港町ですが、1990年代からこれからの30年後を見越してどのような発展をしていくのかということを考えてつくられた模型です。この模型の周りに人々が集えるような場所を設けて観光客から地域住民、そういう人たちが集まってまちの発展を討論できるような建物をつくったということで大変話題になっております。

ハンブルグのハーフェンシティは貿易を盛んにする、そして観光客も来てもらうといったまちづくりを1990年からやっております、だんだんいろいろなものができてきて大変素晴らしい景観の港町になっております。先ほど物流の景観もきれいに見せたいというようなお話がありましたけれども、そういったところを含めた1つの例になるのではないかと思います。

ハンブルグのハーフェンシティもいいのですが、ほかにも経済の中心になる物流役を港が担う、それもあるのですけれども、観光の立場からいうと、世界のいろいろな場所でフィッシャーマンズワーフとかニューヨークのサンシティポートとかメリーランドの港、こういったところは人々が行きたい観光の1つのデスティネーションになっていたということもありますので、やはり魅力的なものにしていかなくてはならないだろうなと思います。

先ほど言ったUDC、アーバンディベロップメントセンターを観光レクリエーションエリアにつくって、地域の人たちも意見を言えるような場所にしていけたらいいのではないかなと思います。

次に二次交通のことですけれども、那覇港にクルーズ船が着いていたころは、私もそこでアンケート調査を行ったりしたんですけれども、団体の観光客以外の個人観光客は、皆さんはここからどうやってまちに行ったらいいかさっぱり分からないという感じで、那覇市のガイドサービスも午前中しか行っていなくて、午後に着いた観光客は本当にどこに行っているか分からない。スマホを持って探して国際通りまで行くとか、私たちが調査をやっていたら、学生の調査のアルバイトの人たち3人と私ともう1人の先生とかでやっていたら、私たちにそのガイド、これからどうやってどこに行けばいいんだということ聞いてくるとか、そういう人的サービスなんかもあまりちゃんとしてなくて、これでクルーズがたくさん来るといって自負している沖縄県なのかなと思って、少し悲しくなったんですけれども、そういったこともあるので、そこに来た人たちをどう受け入れるか、どのようにガイドしていくかということが大事なかなと思いました。

二次交通について話したかったんですけれども、先ほどの先生方がおっしゃったみたいに、人が歩けるような文化というんですか、ペDESTリアンカルチャーと言いますけれど

も、そういうような場所を観光のためにはつくらなければいけないでしょうし、簡単に市内に行けるような二次交通ですね。この間、ニュースで、3年後のパリオリンピックでは、フランスのアーバンループで短い距離の間をさっと少人数で乗っていけるような交通機関を開発しているとかいうこともあります。

また、魅力的な船、いろいろな島へ向かわせる船も瀬戸内海で最近、2019年に開発されたものもありますので、そういった事例をたくさん集めて、どのようなものが一番那覇港に合っているのか、これからの開発に合っているのかというのを精査していくことが大事なのかなと思います。

そして3番目にSDGsですけれども、SDGsには17の目標、169のターゲットがありまして、これから那覇港が発展していくんですけれども、例えば目標の8には12個、細かいターゲットがありますし、目標の11、住み続けられるまちづくりには10個の細かいターゲットがありますし、また14、海の豊かさを守ろう、こちらにも10個の細かいターゲットがありますので、このターゲットを一つ一つつぶしていくとか、そのようにして各々のターゲットに合わせて那覇港なりの指標をつくり、それを5年ごとぐらいにモニターしていくというような枠組みをつくると、またよろしいのではないかなと思いました。終わります。

○須野原委員長 ありがとうございました。引き続きましてWEBで参加いただきます沖縄国際大学の富川委員、お願いします。

○富川委員 私のほうから2件お願いしたいと思います。

1点目は、長期構想における臨空・臨港産業の促進というのがあるのですが、これの記述が弱いのではないかとということで、もう少し深くやったほうがいいと考えておりました。御承知のように、臨空・臨港型の産業の促進は、沖縄21世紀ビジョン、これは30年のロングスパンです、それから現行の沖縄21世紀ビジョン基本計画、そしてこれからの新たな沖縄振興計画の素案の段階ですが、そこにも臨空・臨港産業の促進が多く記述されております。事前に事務方には記述についての資料をお送りしましたので、興味のある方は後で御覧になっていただきたいと思います。

これの対応は、私が資料をいただいたのは月曜日だったのですが、今日の新しい資料の48ページにちゃんと「那覇港の目指す将来像として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物流拠点となる港」と書いてありまして、その中の戦略2の中に、「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産

業の促進」と書いてありますので、これですとしたいと思います。

1点だけ、アジアのダイナミズムについてですが、現在、インバウンドもゼロでして、相当厳しい状況が続いておりますが、我々が分析した結果では、このアジアのダイナミズムがコロナによって根底から全壊したわけではないと考えております。この基底にあるダイナミズムはいずれコロナが終息してくると、アジアの国々のそれぞれの事情、それぞれの構造変化はあるやにしても、このダイナミズムが全くなくなることはないのではないかということで、ここにちゃんと掲げたことに対しては了としたいと思います。

もう1点は、先ほど金城委員からも御指摘があったのですが、この構想における那覇軍港の位置づけについてでございます。現在は那覇、それから泊、新港、浦添ふ頭の4地区が対象になっておりまして、これは当然、返還が見通せないことによって触れられていないと思うのですが、20年、30年先の長期的視野に立った構想と位置づけられておりますので、ぜひどこかで取り入れることが必要かと思っております。

先ほどの事務方の御回答では、まだ返還の見通しが無いからというニュアンスでおっしゃったと思いますが、実は跡地利用の計画は返還が見えてからではなくて、返還とは別に今すぐ返還されても対応できるように、そのポテンシャルを吟味してまちづくり等に生かして、いつ返還されてもいのようにやるのがこの意義だと思っております。返還されてからでは遅くなると思います。

そういう意味で、入れ方の問題があるかと思っておりますけれども、現在、那覇市のほうでは平成7年に、那覇軍港跡地利用基本構想を出しておりますし、その後も合意形成に向けていろんな委員会をしておりますし、そういうところと意見交換をすとか、あるいは先ほどの新たな振興計画における位置づけ等々も横に見ながら、この可能性の吟味がまだ弱いと思っております。ここもぜひ吟味していただいて、いつ返還されてもいのように、そのときにこの構想にどう組み込むかをぜひ検討していただきたいと思っております。

確かにまだ返還されていないという事情は分かるのですが、返還されてからでは遅いと思っております。ぜひ御検討をお願いしたいと思います。以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。港湾利用者の方、また学識経験者に御意見を伺ってきましたけれども、事務局のほうで行政機関の方々に事前に意見照会を行っているようですので、ここでその結果を少し御報告いただけますか。

○事務局（高良課長） ここで事務局より行政機関から事前にいただいた意見及び当組合の対応方針を紹介させていただきます。複数の御意見をいただいておりますが、時間の都合

上、各機関1つの意見を紹介させていただきます。その他の意見につきましては、参考資料を御参照ください。よろしいでしょうか。

まず、海上保安庁那覇海上保安部です。今後、港湾利用者からの意見を踏まえて、港湾計画の改訂に向けた作業が進められていくと思料しますが、港内の安全確保のため、航行安全委員会の開催や港湾法(港湾の施設の技術上の基準)に基づいた十分な検討等、必要な安全対策を講じていただきますようよろしくお願いいたします。

加えて、那覇港の整備に伴い長期間の工事が見込まれるところ、工事中の安全確保のため、航行安全委員会の開催等、必要な安全対策の実施をお願いします。

また、那覇港長期構想検討委員会において策定される長期構想を基に港湾計画が改訂され、港湾整備が進められると思料します。今後、港湾整備の進捗に伴い船舶交通の輻輳が予想されることから、港湾区域内の船舶交通の安全を確保するため、港則法上の港域を拡張する必要が生じるものと考えられますので必要な御協力をお願いします。

当組合の対応方針でございます。御意見を踏まえ、長期構想・港湾計画や整備、管理運営の検討をまいります。また、港則法上の港域の見直しについて必要な協力を行ってまいります。

次に、財務省沖縄地区税関でございます。意見として、クルーズ船の需要予測は国際状況における政治的要因や経済的要因もあり難しいと思うが、これまでの入港実績や伸び率を踏まえ、受入れ施設の整備を計画・実施していただきたい。現在、第2クルーズバースの岸壁整備が実施されているが、国際クルーズ船の受入れについては、C I Q施設の整備も必要であるので速やかな整備をお願いしたい。また、整備されるまでの間においても、暫定のC I Q施設の整備についてぜひ検討を願いたい。コロナウイルスの状況を鑑みるに、ウィズコロナやアフターコロナ、今後同様の感染症が発生した場合を想定したクルーズ船の入港に係るガイドラインを策定し、感染予防対策や船内で感染症患者が発生した場合の対応についても考慮しておく必要があるのではないか。

当組合の対応方針でございます。御意見を踏まえ、長期構想・港湾計画や整備、管理運営の検討をまいります。暫定で対応するC I Q施設については、設置位置や費用、必要の是非も踏まえて検討を進めます。また、現在、クルーズ船の入港に際しては、当組合において船舶ガイドライン及び港湾ガイドラインへの適合状況を確認するとともに、県内の港湾・医療・搬送・観光の関係機関で構成する協議会において合意を得た上でクルーズ船受入れを行うことになっております。今後、同様の感染症が発生した場合についても、

国や関連協会も含めた関係機関と連携し、対応していきたいと考えております。

次に、那覇市からの意見です。那覇港湾施設の跡地利用については、現在、本市において合意形成活動全体計画の第2ステージに移行した段階である。那覇港湾施設は、港湾計画上、利用形態の見直し検討を要する区域と位置づけられており、岸壁・護岸等区域の管理等について協議が必要となると思われる。今後、策定される跡地利用計画策定後、速やかに、都市計画手続きが行えるよう、那覇港長期構想での位置づけが必要ではないか。検討をお願いしたい。

当組合の対応方針でございます。那覇港管理組合としましては、那覇港湾施設跡地計画の動向等と連携しながら、那覇ふ頭地区の再開発の検討を進める必要があると考えており、那覇港管理組合の庁舎の建替え移転の検討や那覇港湾施設跡地計画の動向も踏まえた那覇ふ頭地区の再開発の検討とされているところです。引き続き意見交換や連携した検討をお願いいたします。速やかに都市計画手続きが行えるための那覇港長期構想での位置づけについては、具体的にどのような内容を想定しているか、相談・調整させていただきたいと考えております。

続きまして浦添市です。牧港補給地区と交流・賑わい空間は、西海岸道路(高架道路)によって分断されることが懸念されることから、ペDESTリアンデッキによる人流導線の確保等、両空間を有機的に連結する方策を検討していただきますようお願いいたします。

当組合の対応方針でございます。既定計画では、交流・賑わい空間とキャンプ・キンザー跡地が連結する範囲は、浦添ふ頭地区の北側の一部分のみとなっております。今回の形状案においては、海岸エリアの交流・賑わい空間を南北に長く設定することにより、背後の都市軸との連続性に加え、キャンプ・キンザー跡地と連結する範囲が西洲の交差点部まで広がっております。これにより、キャンプ・キンザー跡地の前面に広く交流・賑わい空間が広がることから、多様な開発が可能となると考えており、一体的な利用が図れるものと期待しております。御意見をいただいたペDESTリアンデッキを含めたより具体的な方策について、関係機関等の意見を踏まえつつ、貴市における背後のまちづくりと連携して検討させていただきます。

続きまして内閣府沖縄振興局です。内閣府が8月24日に公表した「新たな振興策の検討の基本方向について」との整合性について、本基本方向をベースに基本方針が策定され、これに基づき沖縄県が新たな振興策を策定されることになっています。

当組合の対応方針でございます。基本方向における1. 新たな沖縄振興策の必要性で課

題認識として掲げられている自立的発展や豊かな住民生活の実現に向けた県民所得向上等について、今回の長期構想案でも重要な視点としており、そのために必要な施策を整理しているところです。また、5.産業の振興等の内容とも整合が取れているものと認識しております。

続きまして内閣府沖縄総合事務局開発建設部です。長期構想検討委員会は、長期的な港湾空間の在り方を学識者、港湾利用者、行政、県民等、様々な関係者と議論・合意形成を図りつつ取りまとめるものである。委員会資料の基本戦略、主要施策、取組の一部については、それに至る社会情勢の変化やそれに伴い予想される那覇港の課題、必要性などを明確にし、適切に関係者と議論・合意形成を図るために、上記を考慮した考え方を整理いただき、丁寧な資料作成をお願いしたい。そのほか、物流関係、クルーズ関係、カーボンニュートラルなどのグリーン関係、デジタル関係について御意見をいただきました。

当組合の対応方針でございます。御意見を踏まえ、適切な資料作成等を行っていくとともに、パブリックコメントや最終取りまとめに向けて国土交通省による港湾計画案の確認手続きに係る視点も念頭に置いた御助言等を引き続きお願いいたします。

続きまして沖縄総合事務局運輸部です。首里城周辺や国際通り等の影に埋没されがちなウォータースタンプ地域（ウォーターフロント）地域のイメージを向上させるためには、クルーズ船等の観光客や市民がふだんから散策して楽しめるよう、洗練されたショップやカフェ等が立ち並び、沖縄らしい景観が息づき、観光客と市民が共に憩い・集うまちとして、港湾区域のみならず、その周辺地域を含めたウォーターフロント地域の一体的な魅力向上が必要と考える。

当組合の対応方針でございます。公園・街路等と連携した景観形成や商業施設等の誘致も包含されると考えられること、また、商業施設の誘致や文化・スポーツ関連イベントは官民ともに行い得ると考えられることから、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、浦添市のまちづくりや民間企業の取組等との連携等の取組内容を検討してまいりたいと考えております。

続きまして沖縄県環境部です。激甚化・頻発化する災害のような課題を整理する際には、将来的には気候変動による災害の激甚化・頻発化が懸念される旨についても整理いただきたい。また、計画全体として、将来の気候変動影響を視野に入れた内容としていただきたい。

当組合の対応方針でございます。御意見を踏まえ、港湾計画改訂や整備、管理・運営に当たって、将来の気候変動の影響も視野に入れて、コンテナ貨物等の蔵置に係る適切な配置等の検討や港湾施設・海岸保全施設等の適切な維持管理を行ってまいります。

続きまして沖縄県商工労働部です。離島や北部地域の県産品も含んでいる。また、小口混載貨物輸送に至る過程での集荷、流通加工も含めていることから、以下の修正を提案したい。県産品の小口混載貨物での海上輸送による輸出促進。

当組合の対応方針でございます。離島振興や北部振興にも貢献したい思いを示す趣旨で特出しで記載していますが、県全体のバランスの観点から違和感があるという御指摘と理解し、「県産品の海上小口混載輸送による輸出促進」に修正いたします。

続きまして沖縄県土木建築部です。クルーズターミナル及び周辺の利便性・快適性向上について、クルーズ船寄港時における第2クルーズバース周辺道路の渋滞対策についても包含されていると理解してよいか。取組事項を分けて記載したほうがよいのではないかと。

当組合の対応方針でございます。包含されておりませんが、御意見を踏まえ、主要施策「観光二次交通の利便性向上」の取組内容の例として、「都市部と第2クルーズバースをつなぐ周辺道路に関するハード・ソフト両面の渋滞対策の検討」を追記します。

以上で、各行政機関からの意見に対する対応方針の説明を終わらせていただきます。

○須野原委員長 ありがとうございます。委員の皆様からの御意見を伺ってまいりましたし、行政機関の方からの御意見に対しての当面の管理組合の対応について御説明をいただきました。ほかに御意見等はございますか。

特にならなければ、今日はオブザーバーで国土交通省港湾局の山本審査官と第十一管区海上保安部警備救難部の立道次長に参加いただいておりますので、お二人のほうから御意見等がありましたらと思いますが、初めに山本審査官、特に意見はございますか。

○オブザーバー（山本） 国土交通省の山本です。様々な御議論を大変ありがとうございました。御説明と皆様からの御意見を通じて、那覇港が非常に魅力ある歴史、美しい海、それから多くの魅力を持っていること、併せて港としても美しい海をどう生かしていくか、人流と物流をどう両立していくか、また岸壁、ヤードの不足をどう解決していくかといういろいろな課題があるということをお伺いすることができました。大変ありがとうございました。

こういった課題への対応が、最後のアウトプットで示されたゾーニングなどのイメージでまとめられているということだと思いますけれども、長期構想を受けた港湾計画を検討する場においても、今回御議論いただきましたような、施設整備だけではなくて、港をどのように使っていくか、よりよい、どういった機能を持たせていくかということも議論をさせていただきながら港湾計画も作成していくということでございます。

ですので、この先の港湾計画につなげるためにも、最終の長期構想の取りまとめの中で

ぜひよい取りまとめをしていただいで、港湾計画に反映していただければと思いますので引き続きよろしくお願ひします。私からは以上です。ありがとうございました。

○須野原委員長　ありがとうございました。立道次長さんからは御意見ござひますか。

○オブザーバー（立道）　第十一管区海上保安部警備救難部次長の立道と申します。説明等をいろいろいただきまして、私も大変理解が進みました。ありがとうございました。

当方に関しては領海保全の支援ということで業務の御紹介もしていただいでおりますけれども、そのほかにも我々としましては、沖縄県、主に県内の海域におきまして、海域利用者の方の安全安心といったところの業務を日々行っているところでござひます。この業務を安定的に実施するためには、巡視船艇の係留環境につきまして安定的な確保が必要だということござひまして、今回の長期構想検討委員会の資料の中にも当方の巡視船バスについて記載をいただいでいるということござひますので、これの獲得に向けて我々も努力してまいりますので引き続き御審議のほどをよろしくお願ひいたします。以上です。

○須野原委員長　ありがとうございました。内閣府の沖縄振興局の方から御意見があるようですのでお願ひします。

○小澤委員　沖縄振興局の小澤でござひます。せっかく当てていただいたので手短かに。

先ほど行政委員からの意見等の管理者からの回答の参考資料という形で配られていたものがあるのですが、これは意見としてこの会議で出たという扱ひで取り扱っていただければ幸いでござひます。以上です。

○須野原委員長　ありがとうございました。ほかに委員の皆様、御意見はござひますか。沖縄総合事務局の運輸部の方から御意見があるようです。どうぞ。

○米山委員　沖縄総合事務局運輸部長の米山と申します。

先ほど参考資料で御紹介いただきましたけれども、またOCVBの前原さんからもコメントを言及いただきましたが、クルーズ船の大型化に対応した施設整備も必要かと思いますが、一方で、コロナ禍の前、大型クルーズ船の寄港によって周辺地域で、いわゆるオーバーツーリズムの問題が生じていたと伺っておりますので、今後、大型クルーズ船を誘致するに際しては、オーバーツーリズムの問題がまた惹起されることのないように慎重に御対応をいただければと思います。私どものほうからコメントさせていただきましたように、なるべく客単価の高いようなクルーズ船中心に誘致を進めていただければと存じます。よろしくお願ひいたします。

(3) 議論の総括

○須野原委員長 ありがとうございます。ほかに御意見等はございますか。

特にないようですから、時間も当初の予定になっていますので、このあたりで締めたいと思いますが、その他にないようでしたら事務局にマイクをお返ししたいと思います。

今回の意見を踏まえまして事務局で検討を進めて、次回第6回につなげていきたいと思っています。

では、事務局、よろしく申し上げます。

(4) その他

○事務局（橋元） 須野原委員長、どうもありがとうございました。

○那覇港管理組合（田原副管理者） 委員の皆さん、先生方、活発な議論と貴重な意見をいただき、誠にありがとうございます。この意見につきましては、今日で一つ一つ答えたいところなんですけれども、時間がございませんので、改めて各委員のほうに那覇港管理組合はこういうふうを考えていますということで報告で代えさせていただきたいと思っています。

また、その後、第6回の長期構想検討委員会も視野に入れていますが、その前にパブリックコメントを実施したいと考えておりますので、その内容につきましても事前に委員の皆様方に確認をした上で実施していきたいと思っておりますので、ぜひ御了承をいただきたいと思っています。以上でございます。

○事務局（橋元） 田原副管理者、ありがとうございました。

以上をもちまして、那覇港長期構想検討委員会(第5回)委員会を閉会いたします。

委員の皆様には、長時間にわたりまして熱心な御議論をありがとうございました。

6. 閉 会