

第1回中城港湾長期構想検討委員会

(委員会・幹事会合同会議)

日時：令和2年9月11日(金) 13:30~15:56

場所：沖縄県市町村自治会館2階ホール

【名 簿】 (順不同・敬称略)

委員長	津嘉山 正光	琉球大学名誉教授	出席
委員	土屋 誠	琉球大学名誉教授	出席
委員	知念 肇	琉球大学国際地域創造学部教授	出席
委員	淵辺 美紀	沖縄経済同友会代表幹事	出席
委員	島袋 修	一般社団法人沖縄港運協会会長	(代理)翁長 竜太
委員	山城 博美	沖縄地方内航海運組合理事長	出席
委員	大城 毅	一般社団法人沖縄県倉庫協会会長	出席
委員	当真 聡	中城湾沿岸漁業振興推進協議会副会長	欠席
委員	下地 芳郎	一般社団法人沖縄観光コンパニオンユース協会会長	(代理)前原 正人
委員	中島 洋	沖縄総合事務局開発建設部部長	出席
委員	東城 英雄	中城海上保安部部長	出席
委員	川口 隆	沖縄地区税関次長	出席
委員	松田 了	沖縄県環境部部長	(代理)長濱 広明
委員	長嶺 豊	沖縄県農林水産部部長	出席
委員	嘉数 登	沖縄県商工労働部部長	(代理)嘉数 裕幸
委員	渡久地 一浩	沖縄県文化観光スポーツ部部長	出席
委員	上原 国定	沖縄県土木建築部部長	出席
委員	島袋 俊夫	うるま市長	出席
委員	桑江 朝千夫	沖縄市長	出席
委員	照屋 勉	与那原町長	出席
委員	瑞慶覧 長敏	南城市長	欠席
アドバイザー	岩永 洋	第十一管区海上保安本部警備救難部次長	出席
アドバイザー	嶋崎 賢太	那覇港管理組合企画建設部次長	出席
幹事	志水 康祐	沖縄総合事務局開発建設部港湾計画課課長	出席
幹事	原田 卓三	沖縄総合事務局那覇港湾・空港整備事務所所長	出席
幹事長	與那覇 聰	沖縄県土木建築部参事	出席
幹事	多良間 一弘	沖縄県環境部環境政策課課長	出席
幹事	能登 拓	沖縄県農林水産部水産課課長	出席
幹事	比嘉 淳	沖縄県商工労働部マーケティング戦略推進課課長	欠席
幹事	嘉数 裕幸	沖縄県商工労働部アジア経済戦略課課長	欠席
幹事	久保田 圭	沖縄県商工労働部企業立地推進課課長	出席

幹事	雉鼻 章郎	沖縄県文化観光スポーツ部観光振興課課長	欠 席
幹事	山田 みさよ	沖縄県文化観光スポーツ部MICE推進課課長	(代理)岸本 吉史
幹事	野原 良治	沖縄県土木建築部港湾課課長	出 席
幹事	佐久川 篤	うるま市経済部部長	出 席
幹事	比嘉 直樹	沖縄市建設部参事	(代理)仲宗根 研
幹事	饒平名 幹貴	与那原町まちづくり課課長	出 席
幹事	石渡 一義	北中城村企画振興課課長	欠 席
幹事	仲村 盛和	中城村都市建設課課長	欠 席
幹事	玉那覇 満彦	西原町建設部部長	出 席
幹事	玉城 勉	南城市土木建築部部長	欠 席

【議事録】

1. 開会

○事務局(橋元) 定刻になりましたので、ただいまより第1回中城湾港長期構想検討委員会(委員会・幹事会合同会議)を開会いたします。

委員、幹事の皆様方におかれましては、お暑い中御出席いただき、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。

会に入ります前に、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、会議次第、出席者名簿、配席図。資料1 中城湾港長期構想検討委員会設置要綱(案)、資料2 第1回中城湾港長期構想検討委員会資料、参考資料といたしまして、うるま市提出資料、同じく沖縄市提出資料、税関の役割、中城湾港パンフレット、以上でございます。不足資料などございましたら、事務局までお申しつけください。

よろしいでしょうか。

それでは、会議を進めさせていただきます。

初めに港湾管理者を代表いたしまして、沖縄県土木建築部上原部長より御挨拶を申し上げます。上原様、よろしくお願ひします。

主催者挨拶

○沖縄県土木建築部長(上原国定) ハイサイ、グスーヨー チュー ウガナビラ。

皆様、こんにちは。沖縄県土木建築部長の上原でございます。開会に当たりまして一言御挨拶申し上げます。

本日は御多用のところ、中城湾港長期構想検討委員会に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃より本県の港湾行政に多大なる御理解、御協力を賜りまして感謝申し上げます。

中城湾港につきましては、平成2年に改訂しました港湾計画を基礎とし、これまで関係各位の御協力を得ながら港湾の整備・振興に取り組んできたところでございます。

この間、物流、産業面では、新港地区において定期航路の就航とともに、船舶の大型化が進み、背後の企業用地には、物流センターやバイオマス発電所等の整備・立地が進展するなど、東海岸の産業拠点形成が進んでおります。

また、観光面では、新港地区に大型クルーズ船、与那原マリーナにスーパーヨットが寄港するなど、計画当時では想定し得なかった環境変化も起きております。

これらは歓迎すべきことではありますが、岸壁の延長不足による非効率な荷さばき作業や、貨物岸壁でのクルーズ船受入れに伴う予約制限、サービス水準の低下、さらには周辺道路の交通渋滞など、新たな検討課題が生じております。

本日設置されます長期構想検討委員会では、こうした課題への対応や持続可能な成長の観点で、今後の中城湾港の在り方、ビジョンについて議論いただき、その成果については、令和3年度に予定している港湾計画改訂や令和4年度から始まる新たな振興計画において、施策・事業として位置づけることとしております。

本日は第1回となりますので、本県や中城湾港が置かれている現状や課題を整理させていただきまして、中城湾港の将来像やそれに向けた基本戦略まで御議論いただきたいと考えております。

新型コロナウイルス感染症の流行の終息が見えない中、経済活動は大きなダメージを受けておりますが、沖縄県の将来のために中城湾港がどのような役割を果たしていくべきか、この閉塞感を打開し

明るい未来の展望に向けた、御意見も含め様々な御助言を賜りますようお願い申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしく願いいたします。

2. 委員紹介

○事務局(橋元) 上原部長、ありがとうございました。

続きまして、次第第2、委員の紹介をさせていただきます。委員の皆様におかれましては、お名前を読み上げさせていただきますので、呼ばれました方は、御起立のほどよろしく願いいたします。

琉球大学名誉教授 津嘉山正光様。

○津嘉山委員 津嘉山でございます。よろしく願いします。

○事務局(橋元) 琉球大学名誉教授 土屋誠様。

○土屋委員 よろしく願いします。

○事務局(橋元) 琉球大学国際地域創造学部教授 知念肇様。

○知念委員 よろしく願いします。

○事務局(橋元) 沖縄経済同友会代表幹事 淵辺美紀様。

○淵辺委員 よろしく願いいたします。

○事務局(橋元) 一般社団法人沖縄港運協会会長 島袋修様。本日は代理の翁長竜太様。

○島袋修委員(代理翁長) よろしく願いいたします。

○事務局(橋元) 沖縄地方内航海運組合理事長 山城博美様。

○山城委員 よろしく願いいたします。

○事務局(橋元) 一般社団法人沖縄県倉庫協会会長 大城毅様。

○大城委員 よろしく願いいたします。

○事務局(橋元) 中城湾港沿岸漁業振興推進協議会副会長 当真聡様でございますが、本日は欠席でございます。

一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー会長 下地芳郎様。代理の前原正人様。

○下地委員(代理前原) よろしく願いいたします。

○事務局(橋元) うるま市市長 島袋俊夫様。

○島袋俊夫委員 よろしく願いいたします。

○事務局(橋元) 沖縄市市長 桑江朝千夫様。

○桑江委員 よろしく願いいたします。

○事務局(橋元) 与那原町町長 照屋勉様。

○照屋委員 よろしく願いいたします。

○事務局(橋元) 南城市市長 瑞慶覧長敏様。本日は欠席でございます。

内閣府沖縄総合事務局開発建設部部長 中島洋様。

○中島委員 よろしく願いします。

○事務局(橋元) 海上保安庁第十一管区海上保安本部中城海上保安部部長 東城英雄様。

○東城委員 どうぞよろしく願いします。

○事務局(橋元) 財務省沖縄地区税関次長 川口隆様。

○川口委員 どうぞよろしく願いいたします。

○事務局(橋元) 沖縄県環境部部長 松田了様。代理の長濱広明様。

- 松田委員(代理長濱) よろしくお願ひいたします。
- 事務局(橋元) 沖縄県農林水産部部長 長嶺豊様。
- 長嶺委員 よろしくお願ひいたします。
- 事務局(橋元) 沖縄県商工労働部部長 嘉数登様。代理の嘉数裕幸様。
- 嘉数登委員(代理嘉数裕幸) よろしくお願ひいたします。
- 事務局(橋元) 沖縄県文化観光スポーツ部部長 渡久地一浩様。
- 渡久地委員 よろしくお願ひいたします。
- 事務局(橋元) 沖縄県土木建築部部長 上原国定様。
- 上原委員 よろしくお願ひいたします。
- 事務局(橋元) オブザーバーでございますが、第十一管区海上保安本部警備救難部次長 岩永洋様。
- 岩永オブザーバー よろしくお願ひいたします。
- 事務局(橋元) 同じくオブザーバー、那覇港管理組合計画建設部次長 嶋崎賢太様。
- 嶋崎オブザーバー よろしくお願ひいたします。
- 事務局(橋元) なお、幹事につきましても本来ならばお一人ずつ御紹介すべきところでございますが、討議時間を確保するためにお手元の出席者名簿にて紹介に代えさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

3. 委員会設置要綱(資料1)

○事務局(橋元) 続きまして、次第第3の中城湾港長期構想検討委員会設置要綱(案)について説明させていただきます。設置要綱を御覧ください。

第1条(趣旨) この要綱は、中城湾港長期構想検討委員会の設置について、その組織、運営その他必要な事項を定める。

第2条(目的) 委員会は、中城湾港に対する諸要請と今後果たすべき役割などを踏まえて中城湾港の将来像を検討し、中城湾港港湾計画の改訂に向けた長期構想の策定に関して助言、提案を行うことを目的といたします。

第3条(組織) 委員会は、委員長及び委員をもって組織いたします。2項、委員長は、委員が互選により選任いたします。以下、割愛させていただきます。

第4条(委員長) 委員長は会務を統括し、会議の議長となり、委員会を代表いたします。

2項、委員長に事故があるときは、委員長があらかじめ指名した委員がその職務を代行いたします。

第5条(委員会の運営) 委員会は委員長が招集いたします。

2項、委員会は委員の2分の1以上の出席をもって成立いたします。以下、割愛いたします。

第6条(幹事会) 委員会の下に中城湾港長期構想検討委員会幹事会を置きます。

2項、幹事会は委員会に付議する事項について検討いたします。

3項、幹事会は幹事長、幹事で組織いたします。

4項、幹事長は沖縄県土木建築部参事をもって充てます。以下、割愛させていただきます。

第7条(オブザーバー) 委員会及び幹事会には、円滑な議事進行を図るため、関係行政職員が出席することができます。

第8条(情報公開) 委員会は公開を原則としますが、以下割愛しまして3行目の、非公開情報に触れるなど、会議を非公開にすべきであると委員長が認めるときは、非公開とすることができるものとします。また、幹事会は非公開を原則といたします。

第9条(事務局) 2項、委員会の事務局は、沖縄県土木建築部港湾課及び公益社団法人日本港湾協会に置きます。

第10条(雑則) この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関して必要な事項は、委員長が委員会に諮って定めます。

以上でございます。

これ以降、本設置要綱で本委員会を運営してまいりたいと存じますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と言う者あり)

ありがとうございました。

それでは、御承認いただきましたので、設置要綱の(案)を取りまして、附則に、この要綱は令和2年9月11日から施行するとさせていただきます。

4. 委員長選任

○事務局(橋元) 続きまして次第第4、委員長の選任に移ります。

設置要綱3条2項で、委員長は委員の互選により選出することとなっております。どなたか委員長の推薦がございましたらお願いいたします。

○上原委員 沖縄県土木建築部の上原でございます。

委員長につきましては、昭和58年から令和元年度まで、13期にわたりまして沖縄県地方港湾審議会委員の御経験があります、琉球大学名誉教授の津嘉山委員を委員長に御推薦したいと考えております。いかがでしょうか。

(拍手)

○事務局(橋元) ありがとうございました。

それでは、津嘉山委員に委員長をお願いいたします。よろしくお願ひします。

また、幹事長につきましては、設置要綱6条4項で、幹事長は沖縄県土木建築部参事をもって充てることとなっておりますので、與那覇幹事をお願いいたしたいと思ひます。

與那覇幹事、幹事長をよろしくお願ひいたします。

○與那覇幹事長 與那覇でございます。よろしくお願ひいたします。

○事務局(橋元) それでは、津嘉山委員長、一言御挨拶をお願いいたします。

○津嘉山委員長 皆様、改めまして、こんにちは。ただいま皆様方の御推挙によりまして、委員長を務めさせていただくことになりました津嘉山でございます。ふつつかではございますけれども、一生懸命務めさせていただきますので、よろしくお願ひを申し上げます。

○事務局(橋元) 津嘉山委員長、ありがとうございました。

報道、プレスの方にお願ひでございます。ここから先、写真撮影は御遠慮いただきますようよろしくお願ひいたします。

それでは、以降の議事進行に関しましては委員長にお願ひいたします。津嘉山委員長、よろしくお願ひいたします。

5. 議 事(資料2)

○津嘉山委員長 それでは、これから私のほうで進めさせていただきます。早速でございますが、お手元の次第5の議事に進めさせていただきます。

議事の進め方としては、事務局よりお手元の配付資料の第1回中城湾港長期構想検討委員会資料を一括して説明をいただき、その後まとめて質疑応答、それから委員の皆様方の御意見をいただきたい

ということにいたします。

それでは、事務局のほうの御説明からお願いいたします。

(1) 中城湾港長期構想の策定の背景と目的等について

○事務局(高良) 資料説明を担当しています沖縄県土木建築部港湾課の高良と、本日赤嶺のほうと一緒に説明したいと思いますので、どうぞよろしく申し上げます。

大変恐縮ですが、以降着座して説明させていただきます。

それでは、お手元に資料2を御用意ください。

まず初めに、長期構想の策定の背景と目的、今後のスケジュールについて説明します。4ページを確認ください。

長期構想の策定に係る背景と目的につきましては、中城湾港の港湾計画は、平成2年に目標年次を平成12年とした改訂を行っておりまして、その後も様々な要望に対応するため、一部変更、軽易な変更を行ってきております。

港湾計画の改訂から30年を経過する間に社会経済情勢が変化し、また各地区で新たな拠点形成の動きがあることから、次期港湾計画改訂や令和4年度から始まる新たな振興計画を見据え、沖縄県全体の発展を加速させるみなとづくりを進めることを目的に、長期構想策定に取り組むこととしております。

5ページをお願いします。こちらの資料は、長期構想と港湾計画の関係を示したものとなりますが、下のフロー図を参照ください。

今回議事をいただく長期構想は、次期港湾計画改訂の前段の作業として必要となるもので、長期構想ではおおむね20年から30年先の総合的な港湾空間の在り方を構想・ビジョンとしてまとめるものとなります。

これを踏まえて、次期港湾計画では、長期構想のうちおおむね10年から15年先を目標年次とした具体性の高い港湾施設の整備計画を定めるもので、この計画に基づき、熟度、緊急性の高いものから、順次港湾施設の整備を進めていくこととしております。

続きまして検討スケジュールを説明します。6ページをお願いします。

令和元年度は、関係行政機関による検討会を開催し、行政機関としての意見集約を行いました。今年度は、長期構想の策定に向けて、本日の第1回委員会で社会経済情勢の変化や現状、課題を踏まえた長期構想の将来像と基本戦略について御意見等をいただき、第2回委員会では、基本戦略に基づく主要施策と、主要施策に基づいた中城湾港全体、あるいは各地区の空間利用計画としてのゾーニングについて御意見等をいただき、これを踏まえて、必要に応じて第3回委員会を開催し、年度内に長期構想の策定を予定しております。

この長期構想を踏まえて、令和3年度に沖縄県地方港湾審議会や国土交通省の交通政策審議会の諮問等を経ながら、港湾計画改訂を行う予定としております。

以上が、背景、目的、スケジュールの説明となります。

(2) 中城湾港港湾計画の既定計画について

○事務局(赤嶺) それでは、7ページ目から中城湾港港湾計画の既定計画について御説明させていただきます。

8ページでございます。中城湾港の港湾計画につきましては、平成2年に港湾計画改訂を行っておりまして、その際の目標年次は平成12年で設定してございました。

また、計画の基本方針として7つの方針を定めております。

1つ目は、新港地区において公共ふ頭の整備を進めること、2つ目は、新港地区において企業立地のための工業用地を確保すること、3つ目は、西原与那原地区等において海洋性レクリエーション基地の形成を図ること、4つ目は、離島フェリー等のためのふ頭を整備すること、5つ目は、漁船及び遊漁船のための小型船だまりを整備すること、6つ目は、臨港交通施設を整備すること、7つ目は、住宅用地等のための都市機能用地を確保することでございます。

これらの基本方針を踏まえ、9ページに現港湾計画における空間利用ゾーニングを示しております。新港地区には物流関連ゾーン及び生産ゾーンを、また西原与那原地区と佐敷東地区等には緑地レクリエーションゾーンを設定しております。

10ページでございます。現計画の目標年次である平成12年の目標値に対する平成30年時点の実績値を対比した表でございます。

外貨貨物につきましては、主に専用岸壁での取扱いを想定しておりましたが、近年は石油精製事業の撤退により取扱貨物量が減少したため、達成率は小さな値となっております。また、内貨貨物につきましては、公共岸壁での達成率が半分弱でございますが、新港地区東ふ頭が供用を開始して間もないということもあり、今後取扱貨物量は増加してくると思われまます。

11ページ目からは、主な地区における整備及び利用状況の進捗について整理した資料でございます。

まず、新港地区につきましては、平成2年の港湾計画改訂において3次埋立部分が計画に位置づけられております。また、平成6年度には西ふ頭岸壁が供用開始され、平成28年度には東ふ頭岸壁が供用開始されております。

また、計画時点との相違点としましては、まず鉄鋼業などの重厚長大系の企業誘致から、高付加価値ものづくり企業の誘致に変化しております。この変化とも関連しておりますが、人工島全体が国際物流拠点産業集積地域に指定されております。さらに近年は、計画時には想定していなかったクルーズ船やRORO船が寄港するようになっております。

続きまして、泡瀬地区につきましては、平成7年の港湾計画一部変更において計画に位置づけられております。平成14年度には国が工事に着手し、平成17年度には県が工事に着手しております。その後、平成22年度に港湾計画の一部変更を行い、埋立規模の縮小を行い、面積が約半分になっております。

計画時点との相違点としましては、埋立規模の縮小の際に、計画のコンセプトがスポーツコンベンション拠点に変更されております。また、近年の入域観光客数の増加等を踏まえ、沖縄市で土地利用計画の検証を行っているところでございます。

続きまして、西原・与那原地区につきましては、平成2年の港湾計画改訂において計画に位置づけられております。平成8年度には埋立工事に着手し、平成13年度からは土地の分譲を開始しております。その後、平成28年度に与那原マリーナを供用開始しております。

計画時点との相違点としましては、大型MICE施設の建設地に決定したことが大きな変化でございます。MICE施設と関連した新たなにぎわいを目指したまちづくりを検討しているところでございます。また、近年はスーパーヨットと呼ばれる個人所有の大型クルーザーが寄港するようになっております。

続きまして、佐敷東・知念地区につきましては、平成2年の港湾計画改訂において計画に位置づけられておりますが、平成10年度の港湾計画一部変更において埋立規模の縮小を行っております。その

後、平成15年度と平成18年度に、当時の村長、市長により埋立事業の中止が表明されております。

計画時点との相違点として、埋立計画が中止になったこととございます。また、都市計画区域の見直しが行われて、平成22年度からは南城都市計画区域が設定されております。

続きまして、15ページ目から22ページにかけては、関連する上位計画、関連計画をまとめたものでございます。説明については割愛させていただきます。

(3) 中城湾港長期構想の策定について

① 国内外の社会情勢の変化

ページを飛ばしまして23ページ目、こちらからは国内外の社会情勢の変化をまとめた資料でございます。

24ページでございます。アジアの経済状況につきましては、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おります。

25ページでございます。富裕層の増加につきましては、アジアの経済成長に伴い、中国を筆頭に各国で富裕層が拡大してきております。一方で、日本におきましては、富裕層の旅行需要の獲得状況が低い水準にとどまっている状況でございます。

26ページでございます。超スマート社会につきまして、近年はSociety5.0という言葉をよく耳にするようになっておりますが、物流部門ではLogistics4.0と称しまして、I o Tによる省人化や標準化といった取組が進められているところでございます。

27ページでございます。SDGsにつきましては、沖縄県におきましても令和元年度に沖縄県SDGs推進方針を策定しておりまして、同方針の施策展開におきまして、人流・物流を支える港湾の整備が位置づけられております。

28ページでございます。自然災害のリスクにつきましては、東日本大震災の後に、地震、津波への対策を進めてきているところでございますが、近年は台風等による高潮、高波の被害も懸念されております。また、沖縄県は本土から離れているため、一度大規模災害が発生した場合は、迅速な応援が期待できないといった懸念がございます。

29ページでございます。新型コロナウイルス感染症につきましては、あらゆる現場で感染症対策が進められているところでございますが、中期的な社会変化としましては、DXやサプライチェーンの再構築、また新たな旅行スタイルの普及といった取組が進められております。インバウンドにつきましては、富裕層から回復すると予想されておりますので、富裕層の獲得戦略が重要と指摘されているところでございます。

② 沖縄県の現状と課題

続きまして、30ページ目からは沖縄県の現状と課題を説明させていただきます。

31ページでございます。沖縄県の人口につきましては、平成27年に143万人に達しており、全国が減少しているのに対して、令和12年までは増加すると見込まれております。年齢別人口につきましても、少子高齢化の比率は全国に比べると低い状況でございます。

32ページでございます。沖縄県の産業構造につきましては、全国と比べると第3次産業の割合が全体の約8割を占めております。また、第2次産業の内訳を全国と比べますと、沖縄県は製造業の構成比が低いといった特徴がございます。

33ページでございます。産業基盤・制度につきまして、工業用水の給水区域は東海岸が中心になっており、工業立地法に基づく工業適地も東海岸が中心でございます。中城湾港新港地区は、給水区域

と工業適地の両方に含まれているということに加えて、国際物流拠点産業集積地域にも指定されております。

34ページでございます。沖縄県の地価の状況につきまして、平均の変動率は7年連続で上昇してきておりまして、伸び率は4年続けて全国トップの状況でございます。特に那覇市を中心に地価の高いエリアが広がっておりまして、物流関係企業からは、地価が高くて手が出せない状況になっているという声もございます。

次に35ページでございます。入域観光客数等につきましては、沖縄県観光振興基本計画において、令和3年度に観光客1,200万人、観光収入1.1兆円を目標としております。新型コロナウイルス感染症等の影響により観光需要は大幅に減少しておりますが、今後コロナ対策を進めることで段階的に回復することが期待されております。

36ページでございます。宿泊施設の立地状況につきましては、入域観光客の増加に伴い宿泊施設も増加してきておりまして、宿泊種別の収容人数につきましては、リゾートホテルが最も多くなっております。リゾートホテルの立地については、西海岸に集中しているという状況でございます。

次、37ページでございます。空と海の玄関口につきまして、那覇空港は、今年3月の第2滑走路の供用開始により、処理容量が13.5万回から24万回に向上しております。

また、那覇港につきましては、クルーズ船の寄港回数が増加傾向にございまして、平成31年は全国1位の260回を記録しております。しかしながら、本島内におきましては、クルーズ専用岸壁が那覇港の泊ふ頭8号岸壁のみですので、既存の物流岸壁を活用しての受入れている状況でございます。そのため、官民連携によるクルーズ受入岸壁を那覇港と本部港で整備中でございます。

次、38ページでございます。クルーズ船につきまして、各関係者の誘致活動により、プレミアムクラスやラグジュアリークラスのクルーズ船の寄港が増加傾向でございます。また、県内各地にスーパーヨットと呼ばれる個人所有の大型クルーザーの寄港が確認されており、特にスーパーヨットにつきましては、滞在期間中の消費が多い傾向にございますので、高い経済効果が期待されております。

39ページでございます。道路の交通渋滞につきましては、沖縄県は自動車への依存度が高い傾向にございますので、人口が集中する中南部都市圏では慢性的な渋滞が発生しております。観光客等の増加に伴いレンタカーなどの自動車も増加傾向のため、今後さらに悪化することが懸念されております。また、海上貨物の大部分が那覇港を利用しておりますので、貨物車両が那覇に集中することも渋滞要因の1つと考えているところでございます。

次、40ページでございます。このような慢性的な交通渋滞の緩和に向け、国道58号、沖縄自動車道及び国道329号の3本の南北軸を東西に連絡するハシゴ道路の整備が進められておりまして、これらの道路整備により東海岸地域とのアクセスが改善され、観光や産業など様々な観点での活性化が期待されるところでございます。

41ページでございます。入域観光客数の増加に関連しまして、県内の物流量も大幅に増加してきております。観光と物流の各断面におきましては互いに関連する課題が生じておりますので、観光振興を進める上では、那覇港と中城湾港の連携や機能強化などといった物流機能の改善が必要となっております。

42ページでございます。沖縄県は島嶼県でございますので、貨物輸送の大部分を海上輸送に依存しております。県内の物流量が増加する一方で、海運関係の労働者の人口は減少傾向や高齢化傾向にございますので、今後労働力不足になるということが懸念されております。したがって、海運関係

事業者の持続的発展に資するよう、物流業務の合理化や生産性の向上といった視点も重要になってきております。

③中城湾港の現状と課題

43ページからは中城湾港の現状と課題を説明させていただきます。

44ページでございます。本島における港湾の機能と役割分担の概要でございますが、本島には那覇港をはじめとした重要港湾が4港、また本部港などの地方港湾がございます。

現在の計画では、那覇港は沖縄県の物流・人流の中心的な拠点港湾、中城湾港は生産機能と流通機能を有する流通加工港湾、金武湾港はエネルギー受入拠点、本部港、運天港は北部圏域の拠点として位置づけられております。

45ページでございます。沖縄本島の東海岸地域には、産業拠点や観光拠点としての様々な機能、魅力がございます。これらの東海岸地域のポテンシャルを發揮するためには、西海岸地域との連携を行うことで、県土の均衡ある発展につなげていくことが必要でございます。

46ページでございます。先日発表された新沖縄発展戦略の提言におきまして、新たな振興計画に必要な重要事項として、「東海岸サンライズベルト発展戦略」が提言されております。この提言におきましても、都市機能が集積する西海岸地域と対をなしながら、東海岸地域の資源を生かした新たな経済軸を形成することが重要とされておきまして、沖縄県では、令和2年度に、関係者や有識者等の意見を踏まえ、「東海岸サンライズベルト構想」を策定する予定でございます。

47ページでございます。中城湾港の取扱貨物量の現状につきまして、専用岸壁での取扱貨物につきましては、平成24年をピークに減少してきております。

その一方で、公共岸壁の取扱貨物につきましては増加傾向にございます。特に平成28年に供用開始した新港地区の東ふ頭における取扱貨物量は、急激に増加している状況でございます。

48ページでございます。那覇港と中城湾港の機能分担・連携につきまして、平成2年の港湾計画改訂時に、那覇港との適切な機能分担を図りつつ、ふ頭の整備を推進することが位置づけられております。当時、那覇港から転換が計画されておりました貨物のうち、砂・砂利等のバラ貨物につきましては転換が図られておりますが、完成自動車等は転換が進んでない状況でございます。両港の連携を強化し、関係者の利便性向上を図るためには、両港をつなぐ道路ネットワークの強化が必要と考えております。

次、49ページでございます。先ほど申し上げました両港の機能分担・連携につきましての将来のイメージ案でございます。こちらにつきましては、那覇港管理組合と調整を進めているところでございます。

50ページでございます。重要物流道路につきましては、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定しておきまして、平成31年4月時点では、左下の図の赤色で示す路線が指定されております。

51ページでございます。新港地区の定期航路の就航状況につきましては、現在、京阪航路、博多航路、鹿児島航路、先島航路の4つの航路がございます。京阪航路のRORO船につきましては非効率な荷役作業を余儀なくされておりますので、大型船に対応した施設整備が必要となっております。

次に52ページでございます。新港地区の企業立地状況につきましては、近年県内外からの製造業や倉庫業等の立地が進んでおりますが、その一方で、県内の産業用地につきましては、まとまった土地が少ない等の課題がございます。今後企業の立地ニーズに応えるためには、新たな産業用地の確保に向けた検討が必要となっております。

53ページでございます。中城湾港新港地区におきまして、平成28年に、県の商工労働部の実証実験として約320台の中古車を自動車専用船で輸出した実績がございます。観光振興に伴い増加するレンタカーなどの自動車貨物を効果的、効率的に運搬するためには、大型の自動車専用船への対応や、一時保管するためのモータープールの確保が必要となっております。

次に54ページでございます。大型貨物船の寄港需要につきまして、現在、新港地区においてバイオマス発電所の建設が進められておりまして、令和3年度から発電が開始される予定でございます。燃料となるヤシ殻等は、東南アジアから大型バルク船により年間約25万トン程度輸入する予定でございます。このほかにも、家畜用の飼料や建築資材の輸入、中古自動車の輸出、また大型クルーズ船の寄港といった大型船舶の需要増加が見込まれることから、これらに対応した大水深岸壁の確保が必要となっております。

55ページでございます。新港地区の交通渋滞につきまして、近年、立地企業の増加に伴い新港地区の労働人口も増加傾向にございます。朝夕の通勤時間帯にはアクセス橋梁付近で渋滞が発生しておりますので、効果的で効率的な交通渋滞の対策の検討が必要となっております。

56ページでございます。中城湾港のクルーズ船の寄港状況につきましては、平成28年の受入開始後、年間20隻台の寄港があり、最大では16万トン級のクルーズ船の受入実績がございます。他方で17万トン級以上のクルーズ船の受入れや貨物岸壁利用に係る予約の制限、また旅客待合所の整備等に対応する必要があります。また、ポストコロナのクルーズ需要を見据えつつ、関係機関と協力し港湾での対策を検討するとともに、経済効果を高めるために、地域と連携した取組を行う必要がございます。

続きまして57ページでございます。東部海浜開発事業につきましては、中部東海岸の活性化を図るため、スポーツコンベンション拠点の形成をコンセプトに整備が進められております。整備に当たりましては、トカゲハゼの生態への配慮やサンゴの移植など、環境の保全にも努めているところでございます。また、現在は、沖縄市におきまして土地利用計画の検証が行われているところでございます。

次に58ページでございます。西原与那原地区のマリナタウンプロジェクトにつきましては、マリーナの整備を除き土地形状は概成しております。平成27年に大型MICE施設の建設地に決定した後、平成30年にマリナタウンMICEエリアまちづくりデザインが取りまとめられておりますので、マリーナの計画・整備に関しましては、大型MICE施設やその関連施設と一体となった観光エリアとして機能するよう検討を進める必要がございます。

59ページでございます。スーパーヨットの寄港状況につきまして、スーパーヨットは船長が24m以上の個人所有の大型クルーザーのことでございますが、与那原マリーナにはこれまで12隻のスーパーヨットの寄港が確認されておりますので、今後与那原や泡瀬地区におきましてマリーナの計画を行う際は、スーパーヨットの寄港需要を踏まえた受入環境を整備することが必要でございます。

次に、60ページでございます。防災対策のハード面につきまして、沖縄本島には那覇港及び本部港に耐震強化岸壁が整備されておりますが、中南部東海岸におきましても、耐震強化岸壁の整備等、防災拠点としての機能が求められております。また、台風の常襲地域でもございますので、高潮被害や高波への対策も求められております。

続きまして61ページでございます。防災対策のソフト面につきまして、新港地区におきましては、国のガイドラインに基づき平成26年度に港湾の防災計画を策定しております。また、平成28年度には発災後の具体的な対応手順を取りまとめた港湾BCPを策定しております。これらのソフト対策は、継続的な訓練や見直しを行うとともに、地元市におきまして避難施設の位置づけ等を行うことにより、

実効性を高める必要がございます。

次、62ページでございます。港湾施設の老朽化の状況でございますが、中城湾港における港湾施設の約7割は建設後20年以上経過しておりまして、特に係留施設については比較的老朽化が進んでいる状況でございますので、日常的な点検や補修工事等の老朽化対策を行っていく必要がございます。

63ページでございます。中城湾港における離島航路につきましては、津堅島と久高島を結ぶ定期航路がございまして、どちらも高速船とフェリーが毎日運行しております。

64ページでございます。大型巡視船の配備につきまして、沖縄周辺海域における領海警備等の業務に従事するため、中城湾港新港地区の東ふ頭に大型巡視船が3隻係留されております。今後、さらに大型巡視船が配備されますと、貨物船との輻輳等により安定的な係留が困難になると推測されるところでございます。

65ページでございます。環境保全の取組につきましては、沖縄県は平成19年に中城湾港港湾環境保全計画を策定しております。沖縄県及び沿岸の関係行政機関は、44項目のアクションプランを適宜拡充、見直しを行いながら、目標達成に向けて努めているところでございます。

66ページでございます。トカゲハゼにつきまして、国内では沖縄本島の中城湾や大浦湾の沿岸のみ生息しており、中城湾は最大の生息地でございます。トカゲハゼの生息に配慮した港湾整備を行うため、県では中城湾全体におけるトカゲハゼ保全計画を策定し、また監視調査を行うに当たり、中城湾全体におけるトカゲハゼ保全に係る監視調査計画を策定し、継続して調査を実施しているところでございます。

67ページですけれども、こちらにつきましては、これまでのトカゲハゼに係る保全対策の経緯をまとめた資料でございます。直近では、令和元年度にトカゲハゼ保全対策報告検討会を開催しております。

68ページにつきましては、先ほど申し上げました令和元年度のトカゲハゼ保全対策報告検討会の資料でございます。

69ページでございます。循環型社会への貢献につきまして、中城湾港新港地区は平成15年に国土交通省よりリサイクルポートの指定を受けておりまして、リサイクル施設のない離島から新港地区、新港地区から内地までの静脈物流ネットワークを充実させる必要がございます。また、近年はサーキュラーエコノミーの取組を進める企業も増加しておりますので、持続可能な社会に向け、このような新たな動向や価値を取り込んでいく必要がございます。

70ページでございます。低炭素社会への貢献につきましては、先ほどバイオマス発電所の建設について述べさせていただきましたが、沖縄電力様におかれましては、環境特性に優れているLNGの活用促進に取り組まれているとのことでございます。また、那覇港との適正な機能分担を推進することで貨物車両の分散や物流の効率化に寄与すると考えられますので、環境負荷の軽減に貢献できると考えております。

④中城湾港長期構想の基本理念・将来像(案)

○事務局(高良) 続きまして、長期構想の基本理念と将来像を説明させていただきます。

72ページをお願いします。最初に基本理念となります。上の表につきましては、これまで説明しました社会経済情勢の変化や現状及び課題を総括したものとなっております。これらを踏まえまして、中城湾港長期構想の基本理念、テーマとしましては、沖縄の新経済軸、沖縄らしい新たな価値を創造する臨港都市・東海岸サンライズポートを掲げます。

資料中にはございませんが、この名称の考え方としましては、東アジアの中心に位置する、海に囲

まれた海洋島嶼県としての特性を生かした交流拠点の形成を図るため、対外交流の基盤となる港湾の機能強化、利活用を図り、沖縄本島の新たな経済軸となる東海岸サンライズベルト地域のウォーターフロントとして、本県の持続的な発展に貢献し続ける港を目指すという夢と期待を込めて、基本理念として設定させていただいております。

続きまして、73ページをお願いします。基本理念に基づく将来像につきましては、物流・産業、交流・賑わい、安全・安心、持続可能な地域の観点から、中城湾港の将来像(果たすべき役割)を4つに分類し、物流・産業については、自立型経済の構築を支える物流・産業拠点として、中城湾港に集積する企業の利便性を向上させる産業支援港湾としての基盤が充実していること、那覇港との機能分担・連携を図りつつ、安定的・効率的な物流環境が構築されていることを目指します。

交流・賑わいについては、地域資源を活かしたアジアの誇れる国際交流拠点として、クルーズ船やスーパーヨットの受入環境が整っていること、MICE施設等の背後の交流拠点と連携した親水空間が提供されていることを目指します。

安全・安心については、暮らし・仕事・観光の安全・安心を支える中城湾として、東海岸の防災拠点として機能することで、災害に強い強靱な県土となっていること、平時から様々な用途で安心して利用できる港湾環境となっていることを目指します。

持続可能な地域の観点については、経済・社会・環境が統合的に向上した持続可能な中城湾として、希少生物や自然環境が港湾の整備・利用と共生されていること、港湾活動が低炭素化社会・循環型社会に貢献していることを目指します。

⑤中城湾港の将来像の実現に向けた基本戦略(骨子)(案)

続きまして、将来像の実現に向けた基本戦略を説明します。75ページを御覧ください。

4つの将来像の実現に向けて、国・県・市町村・民間事業者が協力・連携して取り組む基本戦略としまして、各将来像の下に2つずつ、合計8つの基本戦略を掲げております。

将来像1の基本戦略①産業支援港湾としての機能拡充の施策イメージとしましては、定期航路の新規開設・拡充やROROターミナルの形成、自動車関連ビジネスを支援する物流環境の整備、大型バルク船に対応するターミナル形成に取り組むほか、新たな産業用地の確保や官民連携によるターミナルの運営、安定的で生産性の高いサプライチェーンの形成支援など、ハードとソフトの組合せで生産拠点の競争力強化につながる機能拡充に取り組むと考えております。

基本戦略②の施策イメージとしましては、物流機能の充実化に取り組むことで、港内の荷さばき作業の効率化を図り、那覇港との機能分担・有機的連携については、その方策について検討を深化させるとともに、両港の連携を強化する道路ネットワークの整備を推進し、その結果両港が県内港湾の流通拠点として共存することで、安定的・効率的な物流環境の創造が図られるよう取り組んでいきたいと考えております。

将来像2、国際交流拠点の基本戦略のイメージとしては、クルーズ船については、専用ターミナルの形成といったハードの取組に加え、寄港地分散や着地型観光の推進など、関係機関や地域の受入団体とも連携し、その経済効果を最大化する方策の検討を進める必要があると考えております。

また、付加価値の高いスーパーヨットについては、寄港実績のある与那原マリーナ等において拠点となる受入環境の整備等に取り組む、高付加価値の観光交流拠点の形成を目指します。

さらに、東部海浜開発事業として整備を進める泡瀬地区の事業の推進や、大型MICE施設や関連施設と調和したマリーナの整備、イベントの開催等によりブランド価値を生む親水空間の提供に取り

組んでいきたいと考えております。

続きまして、76ページをお願いします。

将来像3、安全・安心につきましては、平時からの備えとして、高潮対策としての海岸保全施設の整備や、戦略的な港湾施設の維持管理、離島航路の安定運航等の維持等に取り組み、大規模災害に備えた海上輸送ネットワークの強化、確保に向けては、避難対策や港湾BCPをはじめとするソフト対策、緊急物資搬送機能を確保する臨海部の防災拠点として、耐震強化岸壁等のハード対策を効果的に組み合わせたいと考えております。

将来像4、持続可能の観点では、自然環境、生物多様性の保全、共生に向けた野鳥園等の整備や環境学習の実施、環境に配慮した港湾施設の整備に取り組み、低炭素化社会、循環型社会への貢献については、環境負荷が少ないエネルギー受入拠点の形成を支援するなど、港湾としても地球環境問題への対応に積極的に取り組む必要があると考えております。

以上が、第1回、2回で御意見、御助言をいただきたいことの説明となりますが、77ページと78ページの参考資料を説明させていただきます。

77ページにあります第2回委員会の進め方ですが、本日の第1回委員会では、社会経済情勢の変化や上位・関連計画を踏まえて、中城湾港、沖縄県の現状・課題を整理し、それに基づく基本理念と将来像、基本戦略まで御提示させていただきました。

第2回の委員会では、その基本戦略を踏まえて、イメージをもう少し具体化しまして、短期、中期、長期ということで時間軸を用いた主要施策を検討しまして、最終的に、右側にありますように空間利用計画ということで、その施策に基づいて中城湾港全体、あるいは各地区でどのような機能を持たせたゾーニングをするかというところを提示して議論いただきたいと考えております。

表の下にあります、そのうち短期、中期の施設整備計画や取組につきましては、港湾計画改訂や新たな振興計画の施策に反映させていくことを考えております。

空間利用計画(ゾーニング)のイメージとしましては、78ページに石垣港の事例を提示しておりますが、港湾の各地区でどのようなゾーニングをし、どのようなことに取り組むか、こういったものを中城湾港でも長期構想として作成していくこととなります。

以上が資料の説明となります。

○津嘉山委員長 御説明ありがとうございました。

それでは、議事次第に従って、次は(4)意見交換に入る前に10分程度の休憩を挟みたいと思います。

(午後2時23分休憩)

(午後2時30分再開)

(4)意見交換

○津嘉山委員長 それではこれから今事務局に御説明いただいた資料につきまして、意見交換を始めさせていただきますと思います。

まず最初に説明いただいた資料についての御質問のある方、挙手でお願いいたします。

ソーシャルディスタンスのためかなりスペースをとられていますので、発言の際には、所属と御氏名をお願いいたします。

どうぞ、土屋先生。

○土屋委員 琉球大学の土屋です。全体的なところで少し分かりづらいというか、私の理解不足もあると思いますので質問をさせていただきます。

まず、この中城湾港長期構想の対象というのは、北のほうは津堅島から南のほうは久高島を通過して知念半島までの広い水域全体と理解してよろしいですか。

○事務局(高良) その理解で構いませんが、すみません、久高島のほうが、実は4ページの絵で見ますと含まれているような感じがするのですが、久高島の海岸沿いは一部含まれているのですが、久高島にある徳仁港という、知念の安座真とを結ぶ拠点の港の部分、徳仁港自体は含まれておりませんというところは補足させていただきます。

○土屋委員 ありがとうございます。理解いたしました。

それで、私自身は、この長期構想の検討委員会に、専門分野であります環境面、あるいは生物学の分野からのコメントがほしいということで出席させていただいております。

今日御説明いただいた資料を拝見しますと、それぞれの港の様々な整備、運営に関して、環境とどう関わりがあるのかというような話題は、もし聞き逃しが無いとすれば、ありませんでした。

そこに多くの船が入ってくる、その船の影響が環境に出るか出ないかとか、あるいはこの広い水域に生息している生き物たちにどんな影響が出るかというようなことの話は出てこなかったように理解しました。

それから、また別の見方をしますと、それぞれの港の近くには、県内でも割合よく知られている海藻の養殖地とか、あるいは産地があります。板良敷のヒジキの産地とか、あるいは泡瀬の近くではアーサの養殖をしております。あるいは、広い水域においては水産業も営まれていると理解しておりますけれども、多くのメンバーが参加する会議の中で、そういう港以外の分野とのつながりというのが明確ではなかったような気がするんです。

多くの分野から議論するからこそ、私のような分野のメンバーも、あるいは水産業のメンバーの方も、あるいは環境に携わっている方もこの席に着いておられるのだと理解するんですけども、その全体的なつながりの面が、今日の御説明ではよく理解できませんでした。

それは私の理解不足なのかもしれませんけれども、この先議論する中で、港そのものではなくて、それ以外の環境面、水産業面、観光面等々、ここに参加しておられる方が納得できるような議論ができるような方向を期待したいと思いますけれども、こういう見方は少し間違っているのか、あるいはこの方針についてももう少し御説明いただくことが必要なのか、少し分からなかったもので、御教示いただければと思います。以上です。

○津嘉山委員長 ありがとうございます。

それでは、事務局、今の御質問の点、よろしくお願いします。

○事務局(高良) ありがとうございます。

本日の委員会でお示しさせていただいた範囲というものが、基本理念と将来像と基本戦略でして、次回の第2回委員会では、具体的にどの地区でどういう施設の整備を考えているのかがある程度明らかになってくると思います。例えば港湾施設整備と環境との関係といたしますのはその辺りで示させていただきまして、御意見いただく機会があるかと考えております。

そのようなものも踏まえまして、例えば海藻であるとか泡瀬のほうのアーサの部分というところにつきましても、整備の計画との関係であるとかを留意しながら、お示しすることができるかどうかというところで、しっかり答えにはなっていないかもしれませんが、本日の意見を踏まえまして、次回の委員会で先生からの御助言も出てくるかと思っておりますので、第2回の委員会でしっかり説明させていただきたいと考えております。

○津嘉山委員長 土屋委員の御質問は、今説明いただいたのは主として機能的な面が中心で、環境とか生物面のお話がなかったのですが、そこをどういうふうに取り扱われるかという御質問だったと思いますが。

土屋先生、今の答えについていかがですか。

○土屋委員 御説明ありがとうございました。

今津嘉山委員長から追加の形で質問をしていただいたとおりになんですけれども、いろいろな分野の方がここに参加しておられるということ、うまくこの長期構想に組み込んでいくということが大切だろうと思いますので、その点を多くの方が理解しやすいようにしていただければと思います。

追加で一言だけ発言させていただくとすれば、今まで長い間、中城湾港の計画を進められてきたわけですけれども、環境面ではどのようなことが今まで話題になって、どういう問題が生じていて、これから何をしなければいけないかということも整理していただくといいのではないかと思います。

76ページのスライドには、今後、環境の維持とか、生物多様性の保全等による環境との共生という言葉がありますので、じゃ今までどうであったのかという反省も含めて今後の計画に生かしていただくと、いいものになるのではないかと期待しますので、どうぞよろしくお願いいたします。以上です。

○津嘉山委員長 ありがとうございます。

それでは、事務局のほうは今の御意見を踏まえて、よろしく願いいたします。

そのほか、資料に関する御質問ございますでしょうか。

もしなければ、次に進めさせていただきたいのですが、よろしいでしょうか。

それでは、今事務局に御説明いただいた内容を踏まえまして、それぞれの委員の方から御意見をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

なお、コロナ対策ということで、かなりスペースを取られた配置になっているものですから、名札がよく見えなところもあると思いますので、御発言の際は、恐縮ですけれども所属と御氏名をおっしゃっていただきたいと思います。

こちらから指名をさせていただきますので、その順でお願いいたします。順序としましては、まず民間委員の方、それから学識経験者の委員、それから行政委員という順序でいきたいと思います。

それでは、まず最初に淵辺美紀委員のほうからお願いいたします。

○淵辺委員 改めまして、沖縄経済同友会の淵辺でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

港湾関係のプロの方や関係する市町村の首長の皆様の中で、私は民間委員という立場でどのような意見を言えるかと、正直とまどっているところでございます。

ただ、中城湾港の長期構想計画を見て、あまりにも広大で凄い計画なものですから、果たしてどのような形になるのか、長期で30年後ということであるので、それがまだ正直、イメージがつかないところではございます。

30年後、世界がどうなっているかといいますと、去年国連の人口レポートでは、今の人口77億が、2050年は97億になるそうです。もちろん日本は1億あるかどうかぐらいのことだと思います。すると世界が様変わりするわけです。

私は経済の立場でございますので、沖縄が生き延びるといえるのは、あくまでもどのように経済をきちんと回していくかということが大きな要素だと思います。そうであれば海外との物流・交流は非常に大きな柱になるのではないかと考えているところでございます。

先ほどから話が出ております2022年の沖縄の新しい振興計画、それに向けて提言書を私ども沖縄経

済同友会も今作成しているところで、間もなくでき上がります。その中のキーワードの1つは、沖縄の優位性をいかに最大限に利用するか、発揮するかということがあろうかと思えます。そういう意味では、中城湾港は海外に向けても非常に大きなポテンシャルを持っているものだと思っております。

これだけ大きなプロジェクトを実現するために、一体何が必要かということは、これから細かく検討していかないといけないのではないかなと思うところです。

この中にはないのですが、併せて沖縄関係の税制なども含めて、プロジェクト実現のための税制などもどんどん織り込んでいかないと、実現は達成できないのかと感じているところでございます。

そう言いつつ、30年後を見越して大きなものをつくる中での途中途中のロードマップ的なものがどうなっているのか、そこも非常に細かく作っていかないと、自分たちの地域、あるいは担当するところは、どのように動いていけばいいのかも、ロードマップを示されてないと動きづらいのではとも思っています。

もう1つ、今日説明を聞きながら思いましたのが、中城港、泡瀬、西原、そして新港と4つの拠点を繋いだこれだけ広大な計画ですが、インフラの部分が非常に弱い感じがいたします。今329号線が1本通っていますが、これだけで十分とはとても思えないです。

よって、この4つをつなげた大変広大なものを造っていくのであれば、まずそれを動かすためのインフラ、かつその4つをまとめて1つの構想として練り上げていくのであれば、そこに1本筋が通った、共通したインフラがないことには、これも全体の構想としての一貫性というのはいくらばらばらになっていくのではないかなと思うところでもございます。

私、76ページの基本戦略(骨子)を見まして、本当にすばらしいものですが、先ほど県から御説明がありましたけど、これから先の細かいところに向けての部分はぜひお聞きしていきたいと思っております。

今日でしょうか、新聞に下地発宇宙の旅というのが出ました。大変夢のあるものです。この中城湾港の長期構想は2050年に向けてのものでありますから、夢のあるものを描きつつ、細かいところも押さえていけたらと思うところです。

今日は目の前に島袋市長がいらっしゃいますけど、特に中城は、御存じのとおり貿易大国を目指した阿麻和利の生誕の地でもございます。貿易大国という中では、中城がまた改めて脚光を浴びるようなところになればなという期待を込めて、この計画にこれからも参加させていただきたいと思っております。以上でございます。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございます。事務局のほうは後で取りまとめをお願いしたいと思います。

続きまして、次は島袋修委員、代理の方が出席していらっしゃいますが、御発言いただけるならどうぞ。

○島袋修委員(代理 翁長) こんにちは。沖縄港運協会の翁長と申します。

港湾の発展や活性化には、確たる事業基盤と豊富な経験を有する港運事業者の存在が不可欠だと思います。当該事業者は定期船会社との連携が強く、事業拠点が中城湾港で十分に機能してこそ、本船の定期寄港が充実していくと思います。中城湾港で荷渡し機能である事務所、ヤード、上屋が確立されてこそ現実的になると思われます。

現在、本船荷役を担う事業者是那覇港に集中しているため、中城湾港に本船が入港する場合は那覇港から出張荷役をしています。そのために事業基盤のそろった那覇港の港運事業者が中城湾港に事業

拠点設けるために、先ほど言いました事務所、ヤード、上屋の提供を広く求めたいと思います。

また、BCPの観点からは、那覇港が災害に見舞われた際、代替港が必要であります。那覇港の対応力を維持、復旧させるためにも、一部機能を中城湾港にシフトすることが課題になると思われます。

最後になりますが、那覇港の新港ふ頭には上屋が6つあり、築45年経過し老朽化しています。貨物量の増加に伴い狭隘化しているため、安全・衛生面で懸念されているところです。

県港湾課の皆さんにお願いですが、那覇港についても関係機関と協議、検討していただきたいと思っています。以上でございます。

○津嘉山委員長 ありがとうございます。

次に、山城博美委員、よろしくお願いたします。

○山城委員 沖縄地方内航海運組合の山城と申します。

地方内航海運組合は35の会員がおりまして、全てが海運業をやっているのではなくて、船を動かしているのが13社、あと荷物を取り扱う、集める業者も合わせて35社おりまして、全て内航海運、国内海運だけやっているのではなくて、その中の数社は中国とか台湾という外航もやっております。

船は13社の中で40隻運航しているわけですが、定期航路で京阪神航路、それから実証実験で博多航路、それから鹿児島航路、先島航路という航路を運営しています。

御意見を申し上げる前に現状を申し上げますと、会員企業の琉球海運が、現在京阪神航路、平成17年の実証実験から始まりまして、1万トン型の船を入れているんですけど、当初非常に台風とかそういう低気圧とかに影響されまして、抜港率というのは就航予定の航海に対しまして天気が悪くて港に入れない比率ですけど、これが45%と、半分近くが港に寄れないという状況だったのですが、おかげさまで、開発庁、沖縄県の皆さんのお力によって、航路ブイとか照明とか設置していただいて、抜港率が減って運航効率がよくなっております。

併せまして、最近、うるまの特別拠点地域で作っているいろんな県産品が、この航路によって本土のほうに出荷するということができるしております。併せて農産物、モズクとかも運ばせてもらっております。

今でも港は非常に使いづらい航路ではあるのですが、岸壁の延長とか浚渫とかを今年度からやっていただくということ、この前見させていただきましたが、モータープールが完成しております、これもすぐ供用開始されるということで、大変感謝申し上げたいと思います。

これから御意見申し上げますけれども、今県内に入ってくる荷物の大半が那覇港を拠点としてやっておりますが、沖縄県の経済成長によって、那覇港はピーク状態を超えております。荷物は増えておりまして、それに合わせて船会社は船を増やしたり、大きくしたりしているわけですが、港は全然変わらないものですからパンク状態になっている。併せてそれに向かうトラックとかの交通渋滞が非常に厳しくなっているということです。

この前、浦添市と沖縄県と那覇市とで浦添への移設が合意されたんですけども、これもこれからのスタートということになりますし、いろんな政治的な問題もありますので、かなり遅れると思いますので、これからますます中城湾港の役割といいますか、重要性は非常に増してきますので、ぜひとも長期計画に書いてあるこの案のほうで進めていただいて、早速令和3年度から港湾計画に着手することですので、ぜひとも迅速にお願いできればと思っております。

那覇港との役割分担といいますか、機能を中城港がやっていただくということを、我々も大変期待しておりますので、ぜひ早期に進めていただきたいと思っております。

那覇港はこの貨物、中城はこの貨物と限定されてるわけではありませんので、基本的な機能分担はやりませけれども、生活物資を運ぶ上ではいずれも基本的には同じ港ですので、そういうことでは連携が必要になるわけですが、一番大事なものは、那覇港と中城湾港との間の物流インフラ、アクセスでありますので、ぜひともその辺も併せまして整備していただくと、海運業者としては切に希望いたします。

最後に、令和3年から具体的な港湾計画に入っていく予定のようではございますけれども、もちろん御予定されてると思いますけど、その際は海運物流業者からのヒアリングを徹底してやっていただければと思います。以上です。ありがとうございました。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございました。

御意見をお願いして恐縮なんですけれども、この後全体で20名ぐらいの御意見をいただきたいと思っておりますので、できれば簡潔にまとめてお願いしたいと思います。

次に大城毅委員、お願いいたします。

○大城委員 皆さんこんにちは。沖縄県倉庫協会の大城でございます。日頃は当協会の業務運営に関しまして、関係者の皆様には御協力いただき、この場を借りて改めて御礼を申し上げます。

ところで、当協会としては、中城港湾の長期構想について8月28日に理事会を開催する予定でしたが、その場に港湾課の高良班長と赤嶺主任技師をお招きまして、中城港湾の長期構想の施設を説明してもらい、その後現地視察という計画をしていたのですが、コロナの問題で延期となりまして、また改めて、中城湾港に沖縄県倉庫協会が進出するについてどういうことをすればいいか意見交換会をしたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

当倉庫協会は60年になりまして、12社で構成されています。全社の倉庫保有面積は約74,000㎡ありますけど、倉庫協会の主な業務としては、保管型のDCセンターとTCセンター、また冷凍倉庫もありますけども、各社聞き取りをしますと、大体DCセンター、入庫、出庫、保管、ピッキング業務であります。

その中で、今回那覇港の現状として、当協会はほとんど那覇港に隣接して拠点を構えております。その中で地価の高いエリアが広がっており、土地を購入して上物を建てて営業するのは経営がすごく厳しいものがあります。

これからは中城港湾に対しての私の意見ですけども、別の資料であったんですけども、産業用地の課題として、現状、倉庫協会各社が中城港湾の産業用地へ進出したい場合に要件がございますよね。分譲用地確保については、対象業者としては昨年度から倉庫業者も入っていると。でも、その中で、外国、国内への移出が50%以上あるのが条件だというハードルがあります。我々倉庫協会が進出できるように緩和措置ができないかという希望を持っております。

もう1点は、48ページですが、物流網が整備されてないことで、我々倉庫業者もそうですけども、現状中城湾港に琉海さんの船が入っておりますけど、RORO船で京阪航路が週に1便、また博多航路はRORO船で週に2便、(言い直し)2週に1便と、先島航路は不定期になっておりますが、現状は我々が参入しようとしても、那覇港にほとんど拠点を持っておりますので、那覇港で荷物を揚げた場合に、現状のままでは倉庫業界の拠点が宜野湾市や浦添市、また那覇港に隣接しているものですから、ここら辺は横持ちが発生すると。新たな費用が発生するとリードタイムが厳しく、荷主のニーズに応えることができないということでもあります。

その中で、長期構想として、船社のRORO船についても、定期航路、また増便の見直しもこれか

ら、長期計画でありますので、この構想も当然入っていると思いますが、それについてまた意見交換会をしていきたいと思えます。

先ほど述べましたように、倉庫業が参入するについては、移出の割合が80%以上ないと参入できないというハードルが与えられているので、現状これは規制緩和もしてもらいながら、我々の協会も意見交換をしていきたいと思えますので、よろしくお願ひいたします。以上です。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございました。

次に下地芳郎委員お願ひします。

○下地委員(代理 前原) 今日には会長の下地の代理で来ております沖縄観光コンベンションビューローの専務理事の前原と申します。

先ほど御説明いただいた資料の35ページに沖縄県の観光の状況というのがございます。それによると、令和3年度の目標が入域観光客1,200万人で、我々OCVBのほうで以前に予測させていただいた令和12年の数値が1,700万人ということで、沖縄の観光は非常に好調でございました。

ところが、御承知のようにコロナの影響で大分ダメージを受けていまして、先月末に当財団で発表させていただいた2020年度の1月から12月までの入域数が、330万から360万ぐらいだろうという見通しを立てて発表させていただきました。

それはもっぱら国内からのお客様だけで、外国については、空路は全便運休、海路もクルーズ船の寄港なしというような仮定で出した数値でございます。

ただ、長期的に見ると、やはり沖縄観光のポテンシャルは失われてないと思っております。最終的には、我々がコロナ前に予測した予測値の達成も可能であろうと思っております。そういった点からすると、75ページにある将来に向けた基本戦略の将来像に、基本戦略③の部分の、多彩で高付加価値の国際観光・交流拠点の形成というこの部分に、ぜひ夢のある戦略を描いていただきたいと思います。

現在、県のほうで新しい観光振興基本計画の策定が始まっていると聞いておりますので、そことも連携していただいて、ぜひ夢のある構想としていただきたいと思います。以上です。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございました。

続いて土屋委員、お願ひします。

○土屋委員 土屋でございます。先ほど多くのことを質問させていただきましたので、簡単に2点追加をいたします。

今ページを探し切れないうのですが、御説明の中に、中城湾港の環境保全計画というような言葉が出てきたような気がしますけれども、それとこの計画がどう関わっていくのかなどいろいろ勉強したい点もありますので、そのような資料ももしあれば、いつかの機会に見せていただきたいと思います。

もう1点は、次回の検討事項の中にありますゾーニングのところ、先ほど来申し上げている中城湾の広い水域が、このゾーニングの中に含まれていないような図式になっています。ここはどう取り扱われるかについて次回御説明いただければと思えます。以上です。

○津嘉山委員長 事務局よろしいでしょうか。

土屋委員、どうもありがとうございました。

続きまして知念委員、よろしくお願ひします。

○知念委員 知念です。専門が物流なものですからこちらに座らせていただいているのかなと思っ

てます。まず物流はかなり大切で、52ページの新港地区の企業立地状況によると、6,000人以上の雇用が生まれつつあるということです。

物流は、事務局からもありましたが、今インダストリー4.0という時代に入ってきてまして、AIを駆使するのは当たり前で、さらに、これまで部品から製造、そして流通、小売店と、どちらかという縦の連結だったのが今は横の連結という、サービス業との連結とか、例えば沖縄に最も今期待されているのは観光との連結です。

沖縄に進出してくる企業のヒアリング等、それから経済同友会等でお付き合いさせていただいてる企業の態度が明らかに変わってきて、これまでは物流というのは観光ニーズに応えるための物流、観光客に食べ物を補充するための物流という方が多かったのですが、だんだん変わってまいりまして、観光客のデータを基に輸出をしたいというところが増えてまいりました。

これはなぜかと言いますと、滑走路が2本になりましたので、これから大変多くの国から飛行機が来ると。今は手ぶらで来る方が多いので、ベリー便で下のほうがかかなり空いています。とすると、沖縄でオリオンビールなりいろんな試食なさった方が、これはおいしいとか、これほしいと言うと、すぐ発送できるということが可能になりまして、かなりこれから企業の戦略がかかなり変化してきたなというのがある。

どの企業に聞かしても、アジアに開かれた沖縄のポテンシャルは大で、特にお隣の台湾はいち早くアフターコロナに入り、かなりの需要があると見込まれております。

実は山城会長にお越しいただいて、この前研究会を開きました。沖縄発の情報というのは非常に注目度が高く、オンラインでの参加者が大変多くいらっしゃいました。

そしてもう1つ、物流の高度化が必要なのは、今実は物流の最大課題は環境負荷の低減でありまして、特にモーダルシフトが進んでおりまして、従来のトラック重視の貨物から、船をうまく使って、地球規模の環境面に負荷が少ないようにというのが最近の傾向であります。

沖縄県は小さなところで、確かに環境を壊されるとたちまちダメージが大きなものになってしまいますので、かなり高度な物流を整えることは、沖縄だからこそ必要かなと思います。経済面から見ても必要であります。それから環境という点から見ても物流を整えるというのは非常に重要になってくると思います。ですから、どちらかという荷物が動く現場だと思われていますが、現在、物流は産業の要と捉えられているところであります。

情報提供になってしまいましたが、そういった意味からも、今回の中城湾港の整備というのは、沖縄の今後の成長を考えますと非常に大きな意義を持つものと思います。以上です。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございます。

次に行政関係に移りまして、島袋俊夫委員、お願いします。

○島袋俊夫委員 皆さん、こんにちは。うるま市の島袋でございます。

今日は、中城湾港を抱える地元うるま市、沖縄市として、これをテーマに多くの関係者の方々が御尽力され、御議論をいただくことについて、大変頼もしく思っているところであります。

昨年、隣の沖縄市の桑江市長ともども、中城湾港に立地する琉球海運さん、そして県が公募しましたイーレックスさん、バイオマス発電所ですけれども、ともども中城湾港の整備について関係省庁に要請にあがってまいりました。

それで、令和2年度の港湾関連予算につきまして、中城湾港関係の予防保全事業に21億円の予算を回していただきました。関係省庁はじめ、今日ここにおられます開建部の皆様方にも心から感謝を申

上げたいと思います。

さて、うるま市と沖縄市と現在共同で、輸送費の補助事業とか、それから先ほど山城会長からも紹介ありましたが、うるま市独自の取組として、中城湾港新港地区における航路の拡充に向けた実証実験、現在は博多航路をやっていますが、これまで中国、台湾との実証実験等々も行わせていただいたところでもあります。地元行政としても、微力ながら中城湾港のさらなる発展のために鋭意努力をしてみたいと思っているところでもあります。

今日のはうるま市の取組について御紹介させていただくために、別紙資料で皆さんにお配りしておりますが、これまでやってきたこと、現在やっていること、そして将来これが必要ではないかという課題等々について提起をさせていただいているところでもありますので、後ほどお目通しをいただければと思います。

中城湾港、20年、30年のスパンにわたっての長期構想でありますので、地元うるま市の意見を述べさせていただきたいと思います。

新港地区におきましては、昨今、県内外から製造業、物流業の立地が急増しております。県内の企業からも、先ほど大城さんからもお話がありましたが、立地を希望する企業が多々手を挙げておりますけれども、土地の需要に対応できておりません。このような点から、新たな産業用地の確保を検討させていただきたいということで、今回の構想案についてもそれが網羅されておりますが、ぜひそこから辺をもっと積極的に取り組む必要があるのではないかなと思っています。

私ども地元としても、現在、内陸部の仲嶺地区のほうに中城湾港の立地企業をサポートする企業のための工業用地を構想しております、地元説明会を展開しているところでございます。事業者である県のほうにも、こういう企業の方々に幅広く立地を促す御努力をこの長期構想の中で反映させていただければと思うところでございます。

次に、東ふ頭の既定の計画では一般貨物船の利用を想定しておりますが、現在は1万トン級のROR船の就航もあり、そのため定期船舶の大型化、そして輸出入に対応した港湾施設の外貿機能、SOLASの強化を検討する必要があるのではないかという思いがあります。

説明いただいた資料にもありますように、那覇港との適正な機能分担、すみ分け、相互の連携、両港をつなぐ重要物流道路ネットワークの強化も喫緊の課題であります。

昨年10月に琉球海運さんが大型の物流センターをオープンいたしました。それで、今先々心配しているのが、物流が逆に止まるんじゃないかと。仕分けするセンターはできたけど、それを運ぶ道路が、先ほど知念先生からもありましたが、現在立地企業が急増して、関連雇用が6,000名を超しております。物流の方々も入れるともっと増えるだろうと思っています。

そういう方々がこの地域におられますので、大変な交通渋滞を引き起こしているんですね。那覇地区と中城湾港をつなぐ迅速な道路ネットワーク、これが必要ということでありますが、先ほど大城先生からもありましたように、329だけでは、生活道路と物流機能の道路と併用するとどうしても渋滞を引き起こす。それを迅速に迂回させる湾岸道路の構想も必要だと、サンライズベルトを生かすサンライズルートの新設していくという発想が必要ではないかと思っています。

企業集積の実績を踏まえて、さらなる企業集積と雇用者数の増大を見据えた平常時における渋滞緩和策、そしてまた、昨今沖縄も地震がよく起きます。かつてこの新港地区でアラームが鳴ったときに大変な渋滞を起こしました。雇用されている6,000名の方々が逃げ場を失い、この人工島から出られないということがありました。

災害に向けた対応、そしてまた災害に対応できる岸壁の整備等々、併せて耐震強化岸壁の位置づけ等々も長期構想の中に位置づけて整備を図っていくべきではないかということをお提言申し上げたいと思います。以上です。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございました。

続きまして沖縄市の桑江朝千夫さんをお願いします。

○桑江委員 こんにちは。沖縄市の桑江でございます。本日は中城湾港の長期構想に向けての委員会、大変ありがたく思っております。

沖縄市から資料をお配りしておりますので、御覧いただければと思っております。

沖縄市には、泡瀬地区と新港地区の2地区が位置しております。国と沖縄県の大変な御支援と御協力の下、この事業を進めさせていただいていることに感謝申し上げます。改めて御礼申し上げます。

まず泡瀬地区についての意見、そして要望を述べさせていただきます。

1つの要望として、スーパーヨットの寄港先としてぜひとも泡瀬地区を位置づけていただきたいと思っております。隣に与那原町の照屋町長もおりますけれども、既に実績があるところではあります。現計画では、西原与那原地区においてマリーナを中心とした海洋性レクリエーション基地の形成を図るとありますが、そこに東部地域の出島、東部海浜開発事業地域も加えていただきたいと思っております。

コロナによって観光は今こういう状況にありますが、しかしながら将来においても観光が沖縄県の経済を引っ張っていくというのは間違いなことだと思っております。そこに東海岸側も多く寄与していかなければならない。その意味も込めて、この東部海浜、出島には、宿泊施設、マリーナ用地も整備をして、これからの観光産業をリードしていきたいと考えておりますので、与那原西原地区ともども、富裕層をターゲットにした観光産業に寄与していきたいと思っておりますので、ぜひ構想の中に加えていただければと思っております。

そして、泡瀬地区の2つ目でありますが、この出島は低炭素社会の実現に向けた人工島として整備をしていきます。このように取り組んでいきますので、長期構想への位置づけもお願いしたいと思っております。

続いて新港地区の要望として、うるま市さんと共通するところがありますが、私どもも3点あります。その中で多くのところがうるま市さんと共通して、ともに要請活動を行ってきました。

あえて言わせていただきますが、新港地区の1つ目として、物流についてであります。東ふ頭の岸壁をしっかりと整備をしていただくだけではなくて、ここに寄港する各種船舶の安全な航行ができるように航路の拡幅等の浚渫をしっかりとさせていただいて、なぜかといいますと、浚渫の土砂を使いまして人工島を造っていくと、東部海浜開発事業に有効利用しているわけでありまして。一举両得といいますか、中城湾港の安全な航行を図ることによって、泡瀬地区の埋立事業もしっかりと前に進んでいくものでありますので、御理解をいただければと思っております。

そして2つ目はクルーズ船の受入れであります。クルーズ船の大型化により大変な期待もするところではありますが、西ふ頭にこれまで寄港しております。しかしながら、西ふ頭には現在C I Qに対応できる施設がありません。仮設のテントや仮設トイレ、コンテナ等で対応をして、大変おもてなしとはかけ離れた対応をしているところでもありますので、ぜひとも将来においては専用バースの整備が理想ではありますが、西ふ頭においてまずはC I Qに対応できるターミナルの早急な整備が必要だと思っております。ここは物流と人流・交流、国際交流、両方がバランスよく進んでいけるような

整備が必要であると考えておりますので、計画に位置づけをお願いしたいと思っております。

3つ目に、渚辺委員からもうるま市長からもありました、渋滞の緩和であります。その理由は、うるま市長がしっかり申し述べましたとおりであります。さらにさらに整備をされると、物流も多くなるのは当然でありまして、そしてそこに働く方々もさらに増えるのは確実でありますし、安全面からも、そして物流の速さといえますか、機能を強化するためには、渋滞緩和対策をまず取るべきであろうと思っております。

以上申し述べましたが、これからも我々地域としても、観光、そして経済に寄与するような中城湾港、そして観光に寄与するような泡瀬地区にしていきたいと思っておりますので、これからも御指導、御鞭撻をよろしくお願いいたします。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございました。事務局、よろしいでしょうか。今の御要望。

続いて与那原町の照屋委員、お願いします。

○照屋委員 こんにちは、与那原町の照屋でございます。手短にお話をさせていただきます。

まず中城湾港の長期構想、非常に喜んでおります。そして、大いに期待をしたいと思っております。これまで全て西海岸地域だけが注目され整備もされてきたかと思っております。いよいよ沖縄県の均衡ある発展も含めて、東海岸をしっかりと整備をしていただきたいと思いますと思っております。大いに期待をしているところでございます。

それから、先ほど島袋市長からもありましたように、道路網の整備も西海岸に比べて東海岸は遅れておりますので、港湾と併せて道路網のインフラ整備もぜひ行ってもらいたいと思っております。

それから、最後にスーパーヨットについてちょっとお話をさせていただきます。13ページにありましたように、今現在、与那原マリーナ、右側だけにしか寄港ができませんので、今多くの外国のスーパーヨットから与那原マリーナに入りたいというのがあるようですが、二、三か月待ちのようです。したがって、左側の未整備のところをぜひ早めにポンツーン等の整備をしていただいて、左側にもスーパーヨットが入れるようなマリーナにしてもらいたいと思っております。

スーパーヨットの利点は、私が考えますに、まず滞在するのは1週間、2週間ですが、その期間ダイレクトに経済効果があるということだと思います。スーパーヨットのクルーの皆さんが来ると、例えば1日に買う食材が大体100万単位らしいです。それから、オーナーはスーパーヨットには乗らず、プライベートジェットでここに来まして、それからヨットで二、三日遊んで、オーナー自身はまたプライベートジェットで帰るといったことのようなようです。ですから、富裕層ではなくて超富裕層だということだと思います。

今後は何らかのビジネスチャンスも生まれるのではないかといい気もしています。オーナーは世界をまたにかけて様々な活動をされてる方ですから、そういった期待も今後持てるのではないかといい思っています。世界的に見ますと、スーパーヨットの製造は右肩上がり、造るのを待っているオーナーもまだまだいらっしゃるようであります。需要はこれからあると思っております。東海岸のポテンシャルもあって、静穏海域でございますので、ヨットが寄港しやすいということもあります。

これは基本構想からは外れるかもしれませんが、1つスーパーヨットが来にくいというのに、手続の煩雑さがあるようでございます。それはまた我々のほうも、これとは別に手続の簡素化に向けていろいろこれからコンタクトを取りながら頑張っていきたいと思っております。以上でございます。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございました。

続きまして行政関係委員の中島委員、よろしくお願いいたします。

○中島委員 沖縄総合事務局開発建設部長の中島でございます。国の出先機関として、港湾行政を担っているところでございます。

港湾につきましては、いわゆる港湾施設といった構造物だけではなくて、先ほどお話のある陸域の臨港地区とか、あるいは海域の港湾区域も含めた空間全体を考えていく必要がございます。

そういった中で、港湾計画自体は行政計画なので非常に堅い、フィージビリティがあるのかとか、需要があるのかといったかなりシビアな目で見られますけど、この長期構想委員会は、20～30年後を見通したもっと夢のある絵を描くことが望ましい、今首長様方から意見があった、それぞれの地域をこういうふうにしていきたいとか、あるいは渚辺委員からお話のあった宇宙港みたいな夢のある、そういった議論をぜひ活発に出していただいた上で、うまく事務局に取りまとめいただければありがたいと思っております。

そういった中で、特に港湾でいうと、海上交通ネットワークの中で、先ほど内航の話もありましたけど、世界の中で、特にアジアの中で中城湾がどういうネットワークの中に位置づけられるか、あるいは期待されるか、ニーズがあるかなどを検討して頂きたい。

背後圏需要に限られますので、アジアの需要を取り込むにしても、製造業とかあるいは農水産品の輸出とか、新たなことを考えていかなないとなかなかネットワークが広がっていかないという課題があるかと思っております。

ただ一方で、東アジアだけではなくて、多分20～30年後、インドとかインドネシアとか南アジアも含めてまだまだアジアの成長が続く中で、沖縄がそういう成長を取り込んでいくのかというのは、まだまだ期待するところが大きいのかと思っております。

また、中城湾港も、先ほど言ったようにアジアの中で見たときに、地理的には那覇港と多分一体的に見られているだろうと。また、今沖縄総合事務局でも那覇周辺の幹線道路ネットワークの整備をしております、我々だけではなくて県道なり市町村道含めて道路ネットワークの整備が要りますけれども、そういった中で見たときに、那覇港との機能分担あるいは那覇港と一体となって世界に打って出るということをこれから議論する必要があると思えます。

その意味で今回オブザーバーで那覇港管理組合に出席いただいておりますので、そういった議論もこれから深めていければというふうに思っております。

私からは取りあえず以上でございます。

○津嘉山委員長 ありがとうございます。

先ほど来出ておりますように、港湾は陸上交通も含めての一つの体系は、今御指摘のとおりだと思いますので、事務局ではその点を酌んで計画の中で考えていただければと思います。

続きまして東城英雄委員、お願いいたします。

○東城委員 中城海上保安部長の東城英雄でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

中城海上保安部におきましても、こちらの長期構想におきまして、港則法の港長として港内の船舶交通の安全確保をしっかりと努めてまいりたいと思えますし、また中城海上保安部が所有してあります機動力のある巡視船で、安全安心をしっかりと確保してまいりたいと思えます。

巡視船の姿を見ると、皆さん安心するという声も伺っておりますので、こういう長期構想の中でしっかり海上保安業務として寄与できるよう努めてまいりたいと思えますので、よろしくお願いいたします。以上です。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございます。

次に川口委員、お願いいたします。

○川口委員 沖縄地区税関総務担当次長をしております川口でございます。よろしくお願いいたします。

この7月の人事異動で横浜税関から沖縄地区税関にまいりました。沖縄での勤務は初めてでございます。また、沖縄での生活も初めてでございます。ということもありまして、着任してすぐに県内を視察等する予定でしたが、新型コロナウイルス感染拡大もございまして、まだ十分な視察ができていない状況でございます。

そんな中で、本日は当検討委員会に参加をさせていただきまして、非常に勉強になりました。ありがとうございました。

せっかくの機会ですので、簡単に沖縄地区税関について御紹介をさせていただきたいと思っております。お手元に「税関の役割」というパンフレットを配付させていただきました。詳細はこちらを見ていただければと思いますが、税関は財務省の地方支分部局として全国に9つの税関がございます。沖縄地区税関はその1つでございます。当税関の管轄は沖縄県全域になります。その全域のほか、東西約1,000キロ、南北400キロの広大な海域も管轄してございます。

我々税関には3つの使命というのがございます。1つに安全・安心な社会の実現、1つに適正かつ公平な関税等の徴取、1つに貿易円滑化の推進でございます。我が国におきます経済活動のグローバル化が急速に進む中、沖縄地区税関におきましてもこの3つの使命遂行に全力で取り組んでいるところでございます。

本日、先ほどの議事の中で、中城湾港におきますクルーズ船の受入れのお話でしたが、我々税関といたしましても、観光立国の実現に向けて旅客の円滑な通関、それと厳格な水際取締りによる安全・安心の確保、この2つを両立するために様々な取組を行っているところでございます。

現在、中城湾港におきますクルーズ船が接岸する新港地区西ふ頭というのは、C I Q施設、クルーズターミナルがないために、クルーズ船の中の出入り口付近で税関検査を実施しておりまして、狭隘なスペースで数千人の旅客の検査を行っております。そのため舷門付近で非常に混雑をして、円滑な通関と厳格な取締りの両立には厳しい面がございます。

これらの課題を解決するためにも、長期構想としてクルーズ船を受け入れるための岸壁整備等行う際は、C I Q施設の整備についてもぜひ御検討をいただければと思います。

税関としましても、観光立国を実現するために可能な範囲で協力をしていきたいと考えておりますので、引き続き前広な情報提供等お願いしたいと思います。

本日はありがとうございました。以上でございます。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございます。

次にオブザーバーとして参加いただいております岩永委員、お願いいたします。

○岩永オブザーバー 十一管区海上保安本部の岩永でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

先ほど東城委員からもお話がありましたけど、沖縄における海上保安庁の取組としましては、尖閣における領海警備は御紹介するまでもないところでございますが、そのほかにつきましても、特に海が身近な沖縄としましては、密漁、マリンレジャーの事故防止であるとか、海難救助、あるいは海洋環境の保全、それと島袋委員からございました防災対策も、特に離島である沖縄にあっては、万一の発災時にあっては、まず初動の住民をいかに救うかということ、あるいはここにお集まりの関係の皆様が発災後のインフラを復旧するまでの間、インフラの復旧に必要な要員とか資機材を緊急に運べと

なりましたら、人も勢力も航空機も船も有している海保としては、非常に皆様のお役に立てると自負しているところでございます。もちろん食料とか水、そういったライフラインの確保に非常にお役に立てるものと我々は確信しているところでございます。

そういった中、海上保安庁としましては、こういった防災であるとか、その他海上保安業務に適切に対応するために、ある程度冗長性を持った勢力の配備が必要かなと考えているところでございますが、いずれも職員一同、一県民としまして沖縄県内の地域に溶け込んで、一県民として、住民として生活しているところでございます。

しかしながら、近年、第十一海上保安本部というのは、先般横浜の第三管区を超えまして、日本最大の管区本部に成長したところでございまして、安定的な岸壁の確保、基地の確保という面からしましても、那覇、中城、石垣、宮古、大きく4か所に分かれておりますが、地域の港湾等にも相当なインパクトを与えるような存在になっているのではないかなと懸念しているところでございます。

こういった中、海上保安庁の業務はときどきの事情に応じまして増減がありますので、なかなか計画的にというところは進まない面もあったのですが、長期的なビジョンの検討というものの中に参加する機会を与えていただきまして、皆様の社会経済活動と両立を図るための検討もできるのかなと非常にありがたく思っております、十一本部といたしましても積極的に今後議論に参加させていただきたく考えているところでございます。

引き続き地域の一員として、港湾の一員として積極的に議論に参加していきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。以上です。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございます。

それでは、続きまして嶋崎委員、お願いいたします。

○嶋崎オブザーバー 那覇港管理組合の嶋崎でございます。本日はオブザーバーとして参加させていただきましてありがとうございます。

那覇港におきましても、現在計画改訂に向けた検討を行っているところであります。今日の話聞いて一層思ったことでございますけども、中城湾港と那覇港が連携をして、また物流と観光が相乗効果を発揮して、沖縄の経済、生活の向上、そして国全体の成長への貢献を図っていくということが重要だなと考えております。

そういった観点から、今後も引き続き議論を注視させていただきまして、その内容も踏まえながら那覇港の検討も進めたいと思っております。引き続きよろしくお願いいたします。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございます。

引き続きまして行政委員の松田委員、お願いいたします。

○松田委員(代理 長濱) 松田部長が本日別用務で、代理出席として私長濱が出席しております。

76ページに将来像に向けた基本戦略(骨子)(案)として、基本戦略⑦良好な港湾環境の維持、生物多様性の保全等による環境との共生、それからその3行下に、環境に配慮した港湾施設整備と記載していただいております。

港湾計画は、本県の物流・産業の拠点となる重要な取組であると認識しております。環境保全につきましても、これまで取り組まれてきていると思いますが、貴重な種が生息している場所でもありますので、これから具体化する中で、引き続き環境への配慮についてもお願いできればと思います。以上です。

○津嘉山委員長 ありがとうございます。

続いて長嶺委員、お願いいたします。

○長嶺委員 沖縄県農林水産部長の長嶺でございます。よろしくお願いいたします。

まず私からは資料2の54ページに記載がございますが、大型貨物船の寄港需要の増加の中で、現在新港地区におきまして、沖縄県飼料協業組合が事業主体となってサイロ等の整備を行っております。この事業の実施に当たりましては、海外からの大型飼料運搬船の寄港が課題でございましたが、今般、航路幅及び喫水の拡大、それから岸壁の改善工事等によって寄港が可能となります。それが条件といえますか、サイロ整備の実現につながっております。

これまで沖縄総合事務局をはじめ関係各位には、実施に当たりまして御尽力、御協力をいただきました。この場をお借りして感謝を申し上げたいと思います。

それから、中城湾港周辺海域におきましては、水産業、漁業でございますが、この周辺海域では、一本釣漁業、それから刺網漁業、あと潜水器漁業等の漁船漁業、それからクルマエビ、モズク、ヒトエグサ(アオサ)、それから海ぶどう等の養殖業が営まれております。

御承知のとおり漁業につきましては、海水の汚濁など海洋環境にも影響を受けやすい業でございますので、76ページの将来像の4のほうでは、経済・社会・環境が統合的に向上した持続的な中城湾港という骨子の案が掲げられております。今後、長期構想、それから港湾計画の検討に当たっても、こういった漁業への配慮についても議論が行われてくると思いますので、よろしくお願いいたしますと思います。以上でございます。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございます。

次に渡久地委員、お願いいたします。

○渡久地委員 沖縄県文化観光スポーツ部の渡久地でございます。私のほうから3点申し上げたいと思います。

1点目は、資料の58ページでございますマリントウンの件でございます。県では中城湾港マリントウン地区へのMICE施設の建設を含めましたMICEエリアの形成を目指しておりまして、今年度は新たな基本計画の策定に向けて取り組んでいるところです。

現在、民間事業者との対話や専門家委員会の意見、地元市町村の意向ですとか、新型コロナウイルス感染症の影響によります業界動向も踏まえながら、素案の策定を進めているところでございます。

また、MICEエリアにつきましては、ビジネス旅行者などから選ばれるエリアとするために、MICE施設を軸としながらも、マリントウン全体でMICEを含むビジネスツーリズムを受け入れられる環境の整備を目指しておりまして、例えばMICE施設だけではなくて、海岸、洋上、道路、公園、公有水路といった、エリア内にあります屋外公共施設のMICEへの活用も検討していきたいと考えております。

このため、スーパーヨットの寄港ですとか、今回の中城湾港長期構想策定において、基本戦略案として掲げております物流、マリナー整備、防災、環境保全などの同港湾の機能向上は、MICEエリアの魅力の向上、ひいては東海岸全体の発展につながるものと考えておりまして、引き続き関係者の皆様と連携をしながら取り組んでいければと思っております。

それからクルーズですけれども、クルーズにつきましては、残念ながら現在新型コロナウイルス感染症の影響で、今年3月以降寄港がない状況でございますけれども、2019年は沖縄県への寄港回数は581回で、全国で1位となっております。

一方で、寄港回数の内訳では、那覇港が約半数を占めるなど寄港地に偏りが生じていますほか、寄

港するクルーズ船の多くが無料の観光地や免税店などを巡る団体ツアーのカジュアル層向けのクルーズであり、寄港地の分散化と1人当たりの県内消費額の向上が課題となっております。

そのため、中城湾港を含みます県内の各港湾への寄港の分散化ですとか、個人旅行者の増加、それから富裕層を対象としたクルーズ船や離島を巡る船などの誘致を進めることで、クルーズ船の寄港によります経済波及効果を最大化していきたいと思っております。

それから、最後にスーパーヨットですけれども、先ほど沖縄市長や与那原町長からもございましたけれども、スーパーヨットにつきましては、少人数で非常に消費単価が大きいということで、それから受入れに係ります費用対効果が大きいので、1人当たりの消費単価の向上という沖縄観光の目標とも重点施策とも合致しますので、これを積極的に進めたいと考えております。

そのため、与那原、泡瀬マリーナにおきます施設整備計画に合わせまして、ソフト面での受入環境整備につきましても、関係者間で連携をして進めさせていただければと思っております。以上でございます。ありがとうございました。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございました。

嘉数登委員の代理の嘉数裕幸委員、お願いいたします。

○嘉数登委員(代理 嘉数裕幸) 沖縄県商工労働部アジア経済戦略課長の嘉数と申します。

私ども商工労働部としましては、本日配付しました資料の75ページ、将来像に向けた基本戦略骨子案の中の将来像1、自立型経済の構築を支える物流・産業拠点の実現に向けて、様々な施策を展開していく必要があるだろうと考えております。

今日委員の皆様からいろいろな御意見をいただきましたけれども、新たな産業用地の確保とか、東ふ頭の岸壁の整備の必要性、あと中城湾港新港地区周辺の道路ネットワークの整備など、東海岸の今後の産業の活性化を図るためにどれも重要な課題と捉えております。庁内の関係部局と連携しながらしっかり施策を進めてまいりたいと考えております。以上です。

○津嘉山委員長 ありがとうございます。

それでは、上原委員、お願いいたします。

○上原委員 沖縄県土木建築部長の上原でございます。中城湾港に関連する土木建築部所管事業の取組状況についても御紹介させていただきたいと思っております。

港湾に関する内容は事務局から説明がありましたので、その他の社会資本整備分野について紹介させていただきます。

委員の皆様から御意見をいただきました中城湾港と那覇港との連携につきましては、物資輸送の9割以上を港湾に依存する本県の特性を踏まえますと、両港湾の機能を効果的に活用することが重要と考えております。このため、道路事業による連携強化の取組としまして、体系的な道路網を構築するハシゴ道路ネットワークの整備を進めております。

短中期的には、東西連絡道路として宜野湾北中城線の早期供用、さらには高速道路の利便性を高めるインターチェンジとしまして、沖縄自動車道への新たなインターチェンジとなる幸地インターチェンジの早期完成、また池武当インターチェンジの早期事業化に向けて取り組んでいるところであります。

長期的には、国直轄事業で進めております沖縄西海岸道路などの整備によりまして、両港湾のみならず那覇空港も含めたシームレスな道路ネットワークが形成されることで、機能的な物流環境の支援が可能になると考えております。

また、まちづくりの観点では、令和2年2月に開催いたしました那覇広域都市計画区域における区域区分検討協議会第2回委員会におきまして、中長期的な対応として、中南部都市圏を一体の都市として都市計画区域を再編することも視野に入れるとの方向性が示されておりますので、中城湾港の長期構想の検討に当たっては、その動向や関係市町村の意見も踏まえながら検討を進めていきたいと考えております。

土木建築部としましては、引き続き関連する社会資本の整備とその効果的な活用を図りながら、島嶼県である本県の社会経済活動、県民生活の利便性確保に必要な中城湾港の物流・人流機能の強化に努めてまいり所存でございます。以上でございます。

6. その他

○津嘉山委員長 どうもありがとうございました。

幹事の皆さん方には別途議論いただいたと思いますけども、この場で何か発言したい御意見等ございましたらお時間取りたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、今各委員のほうから長期構想に対する要望なり、あるいは御意見等踏まえて出させていただきましたので、事務局のほうで次回の委員会にこの御意見等を反映させていただいて、議論していただきたいと思います。御意見いただきまして、どうもありがとうございました。

本日は、各委員の皆様方、幹事の方々の御協力によりまして、私の不手際もありましたけれども、議事が進んでまいりましてありがとうございました。

これで、一応予定の議題が終わりましたので、事務局のほうにお返ししたいと思います。よろしくお願ひします。どうもありがとうございました。

○事務局(橋元) 津嘉山委員長、どうもありがとうございました。

また、各委員、幹事の皆様にも、長時間にわたり熱心な御討議、ありがとうございました。

今後のスケジュールについて連絡いたします。

第2回中城湾港長期構想検討委員会の幹事会を11月頃に、同じく第2回中城湾港長期構想検討委員会を12月頃に開催を予定しております。改めてスケジュール調整をさせていただきますので、その節はよろしくお願ひいたします。

また、駐車券の割引について連絡いたします。自治会館の駐車場を御利用の方は、受付テーブルに設置している認証機に駐車券を通すと割引適用になります。駐車券を通してお帰りくださいませ。

それでは、以上をもちまして第1回中城湾港長期構想検討委員会(委員会・幹事会合同会議)を閉会いたします。

皆様、どうもありがとうございました。

7. 閉 会