

第2回中城湾港長期構想検討委員会
(委員会)

日時：令和3年1月21日(木) 9:58~12:18

場所：ダブルツリーByヒルトン那覇首里城 守礼の間

【名 簿】 (順不同・敬称略)

委員	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	(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	(代理)豊里 友亨
委員	当真 聡	中城湾沿岸漁業振興推進協議会副会長	出席
委員	下地 芳郎	一般社団法人沖縄観光コンパニオンホテル協会会長	欠席
委員	中島 洋	沖縄総合事務局開発建設部部長	(代理)原田 卓三
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	出席
委員	長嶺 豊	沖縄県農林水産部部長	(代理)仲村 哲
委員	嘉数 登	沖縄県商工労働部部長	(代理)松永 享
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	(代理)比嘉 直樹
委員	照屋 勉	与那原町長	出席
委員	瑞慶覧 長敏	南城市長	出席
関係者	崎原 清	公益社団法人沖縄県トラック協会理事	出席
ワザハ	岩永 洋	第十一管区海上保安本部警備救難部次長	出席
ワザハ	嶋崎 賢太	那覇港管理組合企画建設部次長	出席

【議事録】

1. 開会

○事務局(高良) ただいまより第2回中城湾港長期構想検討委員会を開会いたします。

委員の皆様方におかれましては、御多忙の中、御出席賜りまして誠にありがとうございます。

また、現在コロナウイルスに係る県緊急事態宣言ということでございますが、本日は所要の対策を取らせていただいた上で開催させていただくことになりましたので、よろしく願いいたします。

本日の進行及びこの後の議事に入りました後の資料説明、質疑応答の対応につきましては、沖縄県港湾課で対応させていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

議事に入りますまで、私沖縄県港湾課の高良が進行を務めさせていただきますので、どうぞよろしく願います。大変恐縮ですが、以降着座して進行させていただきます。

最初に配付資料の確認をさせていただきたいと思えます。

お手元に配付しております資料は、会議次第、出席者名簿、配席図。資料1 各委員、幹事からの主な意見と対応方針、資料2 中城湾港長期構想の基本理念・将来像、基本戦略(骨子)、資料3 基本戦略に基づく主要施策、取り組み(案)、資料4 空間利用計画(ゾーニング)(案)、資料5 中城湾港長期構想(案)、別添資料1 新たな沖縄振興のための制度提言【中間報告】(物流関係抜粋)、別添資料2 港湾関係者アンケート、ヒアリング調査結果の整理、参考資料1 中城湾港長期構想検討委員会設置要綱、参考資料2 第1回委員会議事録を配付しております。不足資料などありましたら事務局までお申しつけください。

本日の委員会につきましては、第1回委員会で長期構想の検討に当たっては、物流関係事業者の意見も反映する必要があるとの御意見があったことを踏まえまして、第1回委員会の終了後に本委員会参加の関係団体のほか、公益財団法人沖縄トラック協会様へのアンケート調査も行わせていただいております。

そのため参考資料1で配付しております委員会設置要綱の第5条「委員会の運営」第4項の規定に基づきまして、委員長との事前調整により、公益社団法人沖縄県トラック協会様から理事の崎原清様に御出席いただいておりますことを、御報告いたします。

崎原様、どうぞよろしく願います。

○関係者 崎原(公益社団法人沖縄県トラック協会) よろしく願います。

○事務局(高良) 本日の出席者につきましては、お手元に配付の出席者名簿にて紹介に代えさせていただきます。

それでは、会次第に従いまして議事に移らせていただきます。以降の進行に関しましては委員長にお願いいたします。

なお、報道・プレスの方にはお願いですが、ここから先、写真撮影は御遠慮いただきますよう、よろしく願い申し上げます。

それでは津嘉山委員長、どうぞよろしく願います。

2. 議事

○津嘉山委員長 皆様、あけましておめでとうございます。県の緊急事態宣言が出ている段階でコロナ禍も大変ですが、御出席いただきありがとうございます。スペースを取る関係で随分広がっておりますが、ひとつよろしく願い申し上げます。

それでは、かけて議事を進めさせていただきます。

これから議事次第2の議事に入りたいと思いますが、その前に御報告しておくことがございますので申し上げます。

事務局から事前説明の段階で私のほうに調整がございまして、資料5にありますとおり、本日、最終的な取りまとめになる長期構想(案)の整理に至ったということですが、本日の委員の皆様方の御意見を踏まえた精査、検討の結果、全体としての方向性が大きく変わらない場合、または委員会の後に予定されているパブリックコメント等を踏まえて精査、検討させていただきまして大きな変更がない場合は、長期構想の策定に向けたこの助言、提案を目的とする本委員会は本日で締めさせていただきますと考えておりますので、各委員の皆様方には本日ははばかりのない御意見を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に入らせていただきます。

まず事務局から一括して資料についての御説明をいただき、その後にもまとめて質疑応答、意見交換の手順で進んでいきたいと思っております。最初に事務局の資料の御説明からお願いいたします。

(1)各委員、幹事からの主な意見と対応方針 (資料1)

(2)中城湾港長期構想の基本理念・将来像、基本戦略(骨子) (資料2)

○事務局(高良) それでは、資料の説明に入りたいと思っております。

今回、資料1～5について中心に説明させていただきまして、資料1としましては各委員、幹事からいただきました主な意見と対応方針。それから資料2につきましては第1回委員会の資料のおさらり的な部分となっております、第1回委員会で示しました基本理念・将来像、基本戦略に基づく主要施策、取組を今回検討してきておりまして、それに基づくゾーニング、それから委員長からもありましたとおり第1回委員会の御意見、本日いただく意見も踏まえて最終的にはまとめることとなりますが、長期構想(案)まで今回整理できておりますので、主に資料3、4、5を中心に本日資料を説明させていただきたいと思っております。

その前に資料1ということで、各委員から主な意見と対応方針の部分についても補足説明させていただきたいと思っております。まずは資料1をお手元に用意をお願いします。

こちら委員会(幹事会)の主な意見と対応方針を整理したもので、資料1-1が第1回委員会・幹事会、資料1-2が第2回幹事会、資料1-3が第2回幹事会後の個別意見を整理したのとなっております。本日は時間の関係もあり資料1-1の部分の中から3つほど意見を抽出させていただいて、その意見と対応方針を紹介させていただきたいと考えております。

1ページをお開きください。

整理番号3の部分での御意見としまして、プロジェクトを実現するためには税制なども織り込んで検討する必要があるのではないかという意見をいただいております。

対応方針として、県は去年の11月に「新たな沖縄振興のための制度提言」を取りまとめており、県民などの意見を踏まえまして今年の4月に国への提言を予定しております。

港湾関係につきましても、効果的に事業を推進するための必要な制度を要望しておりますが、現在、検討段階ということでございますので、現段階では長期構想には記載をしておりませんと回答させていただいております。

参考までに別添資料1に、制度提言の中間報告の物流関係の抜粋版を添付させていただいておりますが、全体版につきましては沖縄県企画調整課のホームページに公表しておりますのでこちらで参照可能となっております。

続きまして8番、長期構想の策定に当たっては物流関係事業者の意見も反映する必要があるとの御意見がございましたので、対応方針に書いておりますが、御意見を踏まえまして、海上物流を担う主要業団体の4団体の会員企業様に対しましてアンケート調査を行うとともに、過年度に事業者ヒアリング等をさせていただいておりますので、その意見も含めた整理を行っております。

いろいろな意見がございまして、個別具体的にどうしていくかということにつきましては、長期構想の段階においては今後の検討課題であると考えております。ただ、それが取組として今後の検討につなげられるようなキーワード的なものも盛り込みながら、今回主要施策を検討しておりますので、引き続き関係事業様と意見交換を行いながら、効果的な港湾物流とするためにどうしていくかは、引き続き意見交換させていただきたいと考えております。こちらのアンケート調査の結果につきましては、別添資料2で結果を総括した資料を添付してございます。

4ページをお願いします。

25番から27番まで一括して回答しております環境の部分になりますが、意見としましては中城湾港環境保全計画と長期構想の関わりを確認したいということ、それから環境については、これまでの反省も含めて今後の計画に生かしていただくというものになると。それから、貴重な種があるので引き続き環境への配慮をお願いしたいという意見がございました。

対応方針として、まず、中城湾港港湾環境保全計画はどういうものかを前段で説明しております。こちら19年3月に策定しております計画でございまして、水環境、生物の生育・生息環境、良好な触れ合い環境という観点から60項目のアクションプランを定めております。

そのアクションプランに基づく取組を実施しております、28年度に一旦計画総括を終えておりますが、29年度にアクションプランの項目の見直しを行いまして、平成30年度から令和2年度まで継続をしております。

一方、長期構想につきましては、総合的な港湾空間の形成とその在り方を構想ビジョンとしてまとめる段階でございまして、個別具体の環境への影響というものにつきましては、全体を包含する保全計画という既存の環境保全に係る取組の知見を活用しながら、引き続き個別事業の実施に当たっては環境との共生、調和に配慮した事業の実施を検討するというようにしてございまして、別紙1を開いていただきまして、こちらから環境保全の取組に係る現在の内容を整理させていただいております。

5ページが別紙1になっております。上の1ページのスライドの部分です。下の表は左側が取り組んでいる項目、右側が時間軸となっておりますが、例えば全域ではトカゲハゼの保全計画を平成7年度に計画を策定し、10年度から監視をしております。それから、今説明しました中城湾港環境保全計画につきましては、18年度に保全計画を策定し、一旦28年度に終えましたが、29年度以降もアクションプランを見直して継続しております。

それから個別の地区につきましては、例えば泡瀬地区で、湿地、海岸の環境改善をしようというアクションプランがございまして、環境利用、環境学習の推進という取組があります。このように全体、それから個別の地区で行っている調査の成果なりを、例えば5ページの上のスライド1の部分の真ん中に赤で囲っています個別事業として現在実施している東部海浜開発事業との情報提供、それから連携を図って、全体で広域的な環境調査と個別事業の対策を連携させて実施している取組がございまして、引き続きこの長期構想の策定後、来年港湾計画を改訂して今後進めていく個別事業につきましても、こういう知見を活用しながら、引き続き全体の取組との整合を図りながら取り組んでいくことを考えております。資料1の説明は以上となります。

続きまして資料2です。こちらは第1回委員会のおさらいとなります。3ページに基本理念の設定でございます。

社会経済情勢の変化や上位関連計画、それから沖縄県中城湾港の現状と課題を踏まえた長期構想の基本理念として、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という基本理念を設定していただきまして、その基本理念に基づく4つの将来像を明確化することで、物流・産業、交流・賑わい、安全・安心、持続可能な地域の4つの観点からの将来像を明確化させていただきました。

右上に整理しておりますが、将来像の実現に向けた基本戦略ということで、4つの将来像の下にそれぞれ2つずつの基本戦略を設定させていただいております。

資料3以降がこの基本戦略に基づく主要施策と取り組み(案)というところまで、これ以降、少し時間を割いて説明させていただきたいと考えております。

(3)基本戦略に基づく主要施策、取り組み(案) (資料3)

○事務局(赤嶺) こちらから説明は港湾課の赤嶺がさせていただきます。よろしくお願いいたします。配付資料の右上に資料3と書いてある資料を御確認ください。

3ページと4ページについてです。先ほど資料2で説明いたしました基本戦略1～8までございまして、左側に載せていますが、その8つの基本戦略に基づいて、主要施策をアルファベットのA～Qまで17の主要施策を検討しております。また、それぞれの施策に対応する形で29の取り組み(案)を検討しております。詳細な取組については、5ページ以降の資料で説明させていただきます。

5ページを御覧ください。こちらから施策の説明に入りますが、資料のまとめ方としては、最初に課題を文章で記載しておりまして、その下に課題に対する絵的な説明を載せております。その後、取組を表でまとめてまして、最後に取組を位置的に示した資料をつけております。全ての施策が共通してこの流れでまとめておりますので、よろしくお願いいたします。

主要施策Aとして、効率的で生産性の高い物流ターミナルの整備、運営でございます。

1つ目の課題としまして、中城湾港背後圏等の生産活動の効率化・活性化を支援するため、海上輸送網の充実化に向け、引き続き新港地区においては航路の新設・拡充に取り組んでいく必要がございます。

2つ目として、新港地区内や背後圏に自動車関連産業の立地が進展しておりますので、こういう自動車貨物に対応する港湾施設の整備を進めていく必要がございます。

3つ目として、今年の7月末に本格稼働を予定しておりますバイオマス発電所の燃料については、港内の横持ちコストの軽減や本土向けの燃料ストック拠点の利用を考慮して、大型バルク船にも対応可能な港湾施設を整備する必要がございます。

4つ目として、効率的で生産性の高い物流ターミナルを形成するためには、船舶、貨物、荷役特性などを踏まえた物流断面の確保を図る必要がございます。また、航路の安定化と集貨の促進を両輪で取り組む必要がありまして、そのためには官民が連携してハード・ソフトの両面から効率的なサプライチェーンの形成を支援する取組を推進する必要がございます。

5ページの下の方に航路の新設・拡充の必要性の説明を載せております。現状では、やはり那覇港に貨物が集中しておりますので那覇港のふ頭内が混雑しておりますし、また倉庫も不足している状態でございます。

また、港周辺では道路の渋滞が発生しておりますので、ドライバーの負担も増えている現状がござ

います。これを緩和して、中城湾港の物流を活性化させることで両港の発展につながると同時に、本島全体の物流効率化に寄与すると考えております。

6 ページを御覧ください。中城湾港新港地区及び背後圏などにおける自動車関連産業の立地状況の説明を載せております。

中古自動車販売店は約6割が中部圏域に立地している状況がございます。また加えて、軽自動車の納車整備センターが近年うるま市近郊に立地しております。これらの状況を踏まえ、東ふ頭にRO-R船やPCC船に対応するターミナルを計画する必要がありますがございます。

7 ページを御覧ください。バルク貨物の状況でございますけれども、現在、西ふ頭背後で家畜用飼料サイロの増設工事を行っております。加えて、バイオマス発電所の稼働も始まりますので、バルク貨物の輸入増加が見込まれております。

また、クルーズ船も寄港しておりますので、西ふ頭のバースの混雑が予想されております。バイオマス発電所に使う燃料は、西ふ頭から発電所まで長い距離を運搬する予定になっておりますので、将来的には東ふ頭で受入れ可能な状況をつくることで輸送距離が短くなりますので、東ふ頭へのバルク船に対応するターミナルを計画する必要があると考えております。

8 ページを御覧ください。上の図は物流ターミナルと背後地の断面図でございますが、航路の拡充や機能的な物流ターミナルの形成を図ると同時に、多様な主体の連携によるハードとソフトの両輪での取組を進め、また、海上物流に関わる官民が連携した効率的なサプライチェーンの形成支援が必要でございます。

下の表に取組を記載しておりますが、短期5年以内、中期15年以内と記載しておりますが、15年以内のハード整備に関しては、来年度改訂を予定しております港湾計画に盛り込むことを予定しております。

取組の1つ目として航路の新設・拡充でございます。具体的には既存航路の継続・拡充の取組、また新設航路開設に向けた実証実験などを考えております。

また、取組の2つ目について、船舶・貨物・荷役特性を踏まえた機能的な物流ターミナルの整備でございます。RO-R船、PCC船、バルク船に対応したターミナル機能整備などを考えております。

3つ目の取組として、官民が連携した効率的なサプライチェーンの形成支援でございます。具体的には港湾物流関係者の誘致、連携による一気通貫型の港湾物流・商流ネットワークの構築など考えております。

9 ページに各取組を平面的に配置した図面を示しております。

次に、11ページを御覧ください。11ページと12ページは主要施策B、既存施設の再編・強化でございます。近年の船舶大型化に伴って、1寄港当たりの取扱貨物量は増加傾向にございます。一方で、現計画に基づき整備されたふ頭用地では十分なスペースが確保できず、効率的な荷さばきに課題があるというところでございます。

また、新港地区の立地企業の増加に伴い、周辺道路の交通渋滞が顕在化しておりますので、これらの課題を解決するためには既存施設の再編・強化が必要でございます。

取組の4つ目として、在来貨物ふ頭の再編・強化を考えております。具体的には、ふ頭用地と保管用地の一体的利用を図る整備、またふ頭内道路、荷さばき地、緑地等の効率的な配置や上屋・物流施設等の確保を考えております。

また、5つ目の取組として、周辺道路の渋滞対策を考えております。

12ページには、各取組を平面的に配置した図を載せております。

次に13ページを御覧ください。主要施策C、新たな産業空間の確保でございます。

県内外企業の旺盛な立地ニーズへの対応に加え、効率的なサプライチェーンの形成を支援する観点から、物流倉庫等の物流関連企業用地を含む新たな産業用地の確保に向けた検討が必要になっておりまして、その説明において国際物流拠点産業集積地域のうるま・沖縄地区の利用状況は昨年3月末時点で86.4%ですので、かなり利用が進んでいる状況でございます。新港地区の未分譲用地が残りわずかですので、内陸部も含めた産業用地の確保の検討が必要になっております。

そこで、現在うるま市さんのほうでは産業基盤整備に係る取組を検討しておりまして、具体的にはうるま市の仲嶺地区において製造業・物流業などをメーンターゲットとした産業誘致を検討しているところでございます。

6つ目の取組として、産業用地の確保・立地促進を上げております。

14ページに、現在考えられる産業用地の候補地というのをピンク色で示しております。

まず陸域から検討を進めていきまして、それでも需要と供給のバランスで需要が大きいということでありましたら、海域での検討も必要になってくると考えております。

15ページを御覧ください。主要施策D、那覇港と中城湾港の機能分担・有機的連携の推進、両港の連携を強化する陸上・海上ネットワーク形成でございます。

那覇港と中城湾港それぞれの特性を生かし、両港の機能分担・有機的連携を図ることが重要でして、また、港湾機能を一体的、効果的に活用するためには両港のアクセス環境の充実が必要でございます。

下に両港の特性について表でまとめておりまして、それぞれの強みと弱み、また、求める機能、対応を整理しております。それぞれの特性を生かしつつ、県全体の効率のよい物流体系を考慮しながら、機能分担や有機的連携の議論を進めていく必要がございます。

16ページを御覧ください。説明資料として、沖縄県の道路ネットワークと重要物流道路の指定状況を載せております。

右側の重要物流道路の指定状況ですが、赤色の線が重要物流道路を示しておりまして、東海岸を縦につなぐ新たな経済軸としてサンライズベルト構想を黄色い点線矢印で示しております。また、西海岸と東海岸をつなぐ道路輸送ネットワークを緑色の点線矢印で示しております。

これらを踏まえて、7番目の取組として、那覇港と中城湾港の機能分担・有機的連携の推進を上げております。

また、8番目の取組として、両港の連携を強化する陸上・海上輸送ネットワークの形成を上げております。

17ページを御覧ください。機能分担の取組としては、両港の特性を踏まえたシフト貨物の設定と戦略的な展開の推進を考えております。

また、有機的連携の取組としましては、両港湾の特性を踏まえた集貨・創貨、移輸出入ビジネスの確立を考えております。

中城湾港の特徴としては、比較的ふ頭用地に余裕があるというところがありますので、荷さばき面積が必要となるような自動車貨物やバルク貨物については、中城湾港のほうが相性がいいのかなと考えております。

次に18ページを御覧ください。こちらは両港のネットワークの形成です。

先ほど少し申し上げましたとおり、東海岸を縦につなぐ新たな経済軸として沖縄県ではサンライズ

ベルト構想を検討しております、それを黄色の点線矢印で示しております。また、西海岸と東海岸をつなぐ陸上輸送ネットワークを緑色の破線矢印で示しております。

また、これらを支援する社会実験や実証実験の実施を検討していきたいと考えております。

次に19ページを御覧ください。主要施策E、アフターコロナを見据えたクルーズ船寄港地の形成でございます。

現在、クルーズ船を受け入れている西ふ頭-13m岸壁は本来貨物の岸壁ですので、今後大型バルク船の寄港が増えることでクルーズ船の予約制限が見込まれてくることから、予約制限の解消や旅客の利便性の確保を図るとともに、安全・安心の寄港再開に対応するためのクルーズターミナル整備というのを推進する必要があります。

クルーズターミナルの整備に当たっては、アフターコロナのクルーズ需要や二次交通の供給量等の観点も踏まえ、官民連携の下ハード・ソフトが一体となった受入環境の整備を進める必要があります。

下の説明資料に、貨物岸壁を利用したクルーズ船の受入状況や乗下船から寄港地観光を結ぶ円滑快適な移動のイメージを載せております。

20ページを御覧ください。アフターコロナのクルーズ再開を踏まえた検討課題と対応方針としまして、検討課題について2つございまして、まずアフターコロナを見据えた県内全域及び各港湾の需要の見通しと港湾機能の検討が必要でございます。

また、沖縄振興審議会において、寄港地周辺の経済効果と合わせて良質な観光を確保する観光管理の必要性というのが意見として出されております。

21ページを御覧ください。説明資料としてアフターコロナのクルーズ再開を踏まえた検討課題、対応方針を表でまとめております。

それらを踏まえて、9番目の取組として県内全域の需要推計、県内各港湾の機能分担・連携、地域経済効果の最大化の検討を上げており、具体的にはアフターコロナのクルーズ需要と港湾機能の検討、また本島主要3港(那覇港・中城湾港・本部港)の共存共生と持続的発展スキームの検討、また地域経済の最大方策の検討を考えております。

10番目の取組として、クルーズターミナルの整備を上げておりまして、地域にクルーズ船専用のバース整備とクルーズターミナルビルの整備を考えております。

また、11番目の取組として、短期的なクルーズ客の利便性・安全性の確保を上げておりまして、クルーズターミナルが整備されるまでの間、西ふ頭での利便性・安全性の確保を考えております。

次に、下の22ページに平面的に示しております。クルーズターミナルの整備については先ほど申し上げたとおり、西ふ頭と東ふ頭の間で整備を検討しているところでございます。

また、着地型観光の推進に当たっては、圏域・地域の観光地やショッピングへの円滑な移動支援、また戦略的取り込み方策というのでも検討していく必要があると考えております。

23ページを御覧ください。主要施策F、観光の高付加価値化に資するスーパーヨットの受入環境の整備でございます。

スーパーヨットは滞在期間中の消費が多いという傾向がございますので、寄港する地域等への高い経済効果が期待されております。また誘致拡大を図るためには、ウィズコロナ・ポストコロナの時代を見据え、官民連携の下ハードとソフト両面で受入環境の整備を行う必要があります。

経済効果の事例として、下の表に示しているとおり数百から数千万円規模の非常に高い国内消費の

実績がございます。

また、受入環境の整備としてハード面の一例ですが、与那原マリーナでは現在延長30m程度のヨットまでしか受け入れることができませんので、係留施設整備が課題になっております。

24ページを御覧ください。説明資料の右側に受入環境整備のソフト面での対応を載せておりますが、宿泊施設の高付加価値化やデジタルトランスフォーメーションの推進による観光サービスの変革、また、ワーケーション等の新たな旅のスタイルの普及といったものを推進する必要がございます。

以上を踏まえて、12番目の取組として、スーパーヨット受入環境の整備を上げております。具体的にはマリーナの外郭施設や係留施設の整備、また富裕層向けの観光コンテンツの構築などを検討しております。

次に25ページについては、西原与那原地区における検討箇所でございます。与那原マリーナで検討しております。

また、26ページには泡瀬地区における検討箇所を示しております。

27ページを御覧ください。主要施策G、大型MICE施設及び関連施設と調和したマリーナ整備、イベント開催による利用者の拡大でございます。

西原与那原地区では、MICEを中心とした魅力あるまちづくりを図ることとしておりまして、大型MICE施設の利用者の利便性の向上や魅力の向上を図って、地域への経済効果の最大化を図っていく必要がございます。

13番目の取組として、大型MICE施設周辺整備の推進を上げております。具体的には、大型MICE施設と連動したウォーターフロント空間の利活用方策の検討、また賑わいを創出するイベントの検討開催、またハード面では与那原マリーナの北側商業施設の整備といったものを検討してございます。

28ページに取組を平面的に示した図を載せております。

29ページを御覧ください。主要施策K、観光・交流拠点の形成でございます。

東海岸地域の活性化に向け、地域の魅力を生かしたスポーツ拠点や広域的な観光展開の推進を図る必要がございます。説明資料の図として、沖縄市さんのほうで検証された土地利用計画の図面を載せております。

14番目の取組として、東部海浜開発事業の推進・供用を上げておりまして、具体的な取組としてアクセス橋梁の整備、土地造成の推進、また立地企業の進展に伴うスポーツ観光拠点の形成を考えております。

30ページは泡瀬地区の航空写真を載せております。

31ページを御覧ください。主要施策I、海洋性レクリエーション需要への対応と水際空間の有効利用でございます。

海水浴需要など、地域の海洋性レクリエーション需要やマリーナアクティビティへの対応を図る必要がございます。また水際空間を地域資源と捉え、地域活性化に貢献する交流地区の形成を図る必要がございます。

15番目の取組としまして、海洋性レクリエーション需要への対応と水際空間の有効利用を上げております。

具体的な取組としては、人工ビーチの整備、またマリンアクティビティ拠点としての利活用方策の検討、小船だまりの整備などを考えているところでございます。

32ページに、取組を平面的に図示したものを載せております。

33ページを御覧ください。主要施策J、安全・安心を支える環境整備でございます。

地球温暖化に伴う高潮・高波の被災リスクというのが増大してきておりますので、海岸の安全性を高めていく必要がございます。また港湾施設の老朽化が進展してきているということもございまして、戦略的な維持管理・更新を行う必要がございます。また国内外の結節点となる港湾においては、隙間のない水際対策を講じる必要がございます。

16番目の取組として、海岸保全施設の整備(高潮対策)を行います。

17番目の取組として、港湾施設等の戦略的な維持管理の推進を上げています。

18番目の取組として、新港地区において港湾の水際対策を上げております。

34ページに取組を平面図で示しております。

35ページを御覧ください。主要施策K、離島航路の安定運行の維持でございます。

離島の生活拠点港として津堅地区及び安座真地区が機能しておりまして、今後も離島の生活を支える港湾施設の整備を図る必要がございます。

19番目の取組として、船だまり機能の充実を上げており、具体的には港内静穏度の確保や耐震強化岸壁の検討を考えております。

36ページは、取組を平面図に示したものでございます。

37ページを御覧ください。主要施策L、領海保全の支援でございます。

中城海上保安部には大型巡視船が3隻配備されておりまして、こちらについては新港ふ頭東地区に係留されております。大型巡視船が今後さらに配備される場合には、貨物船との輻輳により安定的な係留が難しくなると考えられますので、今後の配備計画を踏まえた係留場所の確保が求められると考えております。

20番目の取組として、領土・領海警備体制強化への支援を上げております。具体的には巡視船等が利用する係留施設等の整備の支援を考えております。

38ページに、検討している係留場所を図示しております。

39ページを御覧ください。主要施策M、防災・減災対策の推進でございます。

大規模災害にはハードとソフトを組み合わせた多重防防御により被害を最小化することが必要とされております。災害時にも港湾の重要な機能を最低限維持できるよう、沖縄県では平成28年度に港湾BCPを策定しております。

BCPについては、継続的な訓練をすることで計画を随時見直し、また、防災計画については、地元紙において避難施設の位置づけなどによって実効性を高めていく必要があると考えております。下のほうに東日本大震災の被災状況や沖縄県内で発生した過去の台風被害を例示として示しております。

40ページですが、下の表に地域防災計画と港湾BCPの比較をしておりまして、地域防災計画は地方自治体が作成して、人命・財産に関わる防災が目的となっております。

一方、港湾BCPは、港湾関係者からなる港湾BCP協議会が策定し、港湾の重要機能の継続が目的となっております。

41ページを御覧ください。右側に港湾BCPの効果と継続的見直しについて、イメージ的なグラフとフローを載せております。

21番目の取組として、ハザードマップの整備・更新、避難施設の指定、避難訓練の実施を上げております。

また、22番目の取組として、関係企業などと連携した港湾BCPに基づく継続的な訓練の実施・見直しを上げております。

42ページに、取組を平面図で示しております。

43ページを御覧ください。主要施策N、防災拠点の整備・本島のリダンダンシーの確保でございます。

耐震強化岸壁については、本島では那覇港と本部港の西海岸のみの整備となっておりますので、中南部東海岸においても耐震強化岸壁の整備、防災拠点としての機能向上が求められております。

取組としては、23番目、災害時の緊急物資等の搬送機能を確保する臨海部防災拠点の整備を上げております。具体的には橋梁の耐震補強や耐震強化岸壁の整備、また臨港道路の液状化対策を考えております。

44ページに取組、45ページに平面図で示しております。

47ページを御覧ください。主要施策O、環境との共生でございます。

中城湾港は、広大な海域にサンゴ・干潟・藻場をはじめ貴重生物などが生息する自然環境を有しております。これまでも多様な自然環境の保全・創造を図るために、トカゲハゼ等の希少生物の保全や海草類などの移植などを行ってきております。引き続き、泡瀬地区において野鳥園・海浜などの新たな環境の創出に取り組んでいるところでございます。今後も施設整備に当たっては、港湾利用とバランスを取りながら自然環境の共生に配慮する必要があります。

48ページを御覧ください。取組の24番目として、海浜・野鳥園の整備、環境学習の実施を上げております。

また、取組の25番目として、環境に配慮した港湾施設の整備を上げております。

また、26番目の取組として、多様な生物の保全を上げております。

具体的な取組として、自然的環境を保全する区域の設定検討、トカゲハゼ・藻場・サンゴ等の保全、民間企業の主体的な環境保全活動機会創出と活動の促進を考えております。

49ページを御覧ください。こちらは取組を平面図で示したものとなっております。

50ページには、参考資料として中城湾港長期構想検討における「自然的環境を保全する区域」の取扱いについて載せております。

51ページを御覧ください。主要施策P、低炭素社会への構築支援でございます。

環境負荷の少ないエネルギーの活用促進及び拠点整備を図っていく必要がありますので、沖縄電力さんのほうではLNGの受入拠点の整備を今やられております。今後、船舶への陸電の供給というものも検討していく必要があると考えております。

52ページには、取組の27番目として、持続可能な社会の構築に向けた新エネルギーの活用を上げております。

また、取組の28番目として、那覇港との機能分担・連携による貨物流動の分散、移動距離の削減を上げております。

53ページに、取組を平面図で示したものを載せております。

最後56ページ、主要施策Q、循環型社会の構築支援でございます。

自然環境との調和を図りながら、県民生活の向上に資する港づくりを目指す必要があるということ踏まえて、島嶼県である沖縄県ではリサイクル施設のない離島から新港地区へ、また新港地区から本土までの海上輸送は不可欠でありますので、静脈物流ネットワークを充実させる必要があります。

29番目の取組として、循環型社会の構築支援を上げております。具体的には静脈物流ネットワークの充実、サーキュラーエコノミーへの貢献を考えております。

56ページは平面図で示したものとなっております。

資料3につきましては以上でございます。

(4) 空間利用計画（ゾーニング）（案）（資料4）

引き続き、資料4の説明に移らせていただきます。

資料4は空間利用計画でして、資料3を踏まえて作成したのになります。

3ページを御覧ください。中城湾港の4つの将来像がございまして、この将来像の実現に向けて地区特性を踏まえ、効率的、快適性、安全性の観点から調和のとれた空間利用が実現するようにゾーニングを設定しております。

4つのゾーニングがございまして、1つ目として物流・産業振興ゾーン、こちらは沖縄及び中城湾港背後圏等の産業・経済・生活を支える物流拠点として、港湾施設及び物流施設の利用に供し、また臨海部を利用する企業への対応を図る空間としております。

2つ目、親水・交流ゾーンを設定しております。こちらは人々が海や港を通じて交流し、賑わい・憩うことができる空間としております。

3つ目、小型船だまりゾーンを設定しております。こちらは、地域の水産業の振興を支援するとともに、マリンアクティビティ拠点としての機能強化に取り組む空間としております。

4つ目、共生環境創造ゾーンを設定しております。こちらは、社会と自然が調和の中で共生し、持続的な発展を可能にする環境の想像に取り組む空間としております。

具体的な空間のゾーニングを4ページに載せておりまして、ゾーニングに当たっては、まずは那覇港との機能分担、有機的連携の推進・連携強化を踏まえ、東海岸のサンライズベルトや東西の連携強化を踏まえて、湾内の4つのゾーニングを設定しております。

細かな資料については5ページ以降で説明しておりまして、各地区の空間利用計画ゾーニングの設定を6ページから載せております。細かい説明は割愛していきますけど、各地区の設定に当たっては、全体ゾーニングに基づいて各地区に関連する主要施策の取組を明記しております。

なお、主要施策0の取組、25の環境に配慮した港湾施設の整備と26の多様な生物等の保全については、各地区共通の取組というように設定しております。

後半の地区ごとの説明については割愛させていただきます。

(5) 中城湾港長期構想（案）（資料5）

引き続き、資料5の説明をさせていただきます。資料5が最終的な長期構想の案でございまして、構成だけ説明させていただきます。

1ページに、中城湾港の長期構想の概要を載せております。

2ページと3ページに、中城湾港の沿革と概要をまとめております。

4ページと5ページに、長期構想を策定するに至った背景をまとめております。

6ページと7ページに、主な地区における既定計画と計画上の想定と現状の相違点をまとめております。

8ページに、本委員会の委員の方々のお名前を載せております。

9ページから11ページにかけては、資料2からの抜粋でございます。

12ページから基本戦略に基づく主要施策の取り組みを載せておりますが、こちらは資料3からの抜

粹でございます。

ずっと資料3の抜粋が続いていきまして、33ページに長期的な空間利用計画(ゾーニング)を載せておりますが、こちらは資料4からの抜粋でございます。

最後42ページに、今後の長期構想を進める上での推進方針を載せております。

資料5についての説明は以上でございます。

○事務局(高良) 駆け足となりましたが、資料の説明は以上となります。

○津嘉山委員長 御説明ありがとうございます。

それでは、今、御説明いただいたことを踏まえまして、会議次第2の(6)意見交換に移りたいと思いますが、その前に1時間ほどたちましたので、御説明の整理と少し休憩ということで5～6分程度のインターバルを置きたいと思っておりますので、5分程度でよろしいでしょうか。

それでは、休憩を置きます。

(午前10時49分休憩)

(午前10時57分再開)

(6)意見交換

○津嘉山委員長 再開させていただきます。

今、事務局から資料1から5まで御説明いただきました。

この後は、まとめとして出来上がりました中城湾港の構想案、資料5を中心にします。その基になりました資料3、4を含めまして、資料5に対しての御意見をいただきたいと思っております。

皆さん全員に御意見を伺いたいと思ったのですが、それですと時間が大変ですので、恐縮ですが、特に御意見がおありの方は挙手をいただきましてお願いしたいのですが、キープディスタンスで距離が物すごく遠くて、私のほうからお名前とお顔がはっきりしませんので、御意見を出される方は、お名前と所属をおっしゃっていただいてから御質問あるいは御意見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。

どなたからでもよろしゅうございますが、いかがでしょうか。御質問を含めて御意見いただければ、よろしく願いします。

○瑞慶覧委員 南城市長の瑞慶覧長敏です。先に発言させていただきます。

資料3の19ページですけれども、「地域資源を活かしたアジアの誇れる国際交流拠点」というテーマでございます。この資料の中だと、地域資源を生かすという視点の中長期的視点が見えづらくなっているのではないかと考えています。

確かにクルーズ船、あるいはスーパーヨットの受入、大型MICE、それからウォーターフロントの活用という視点はあるのですが、地区ごとの港湾施設の単体で捉えるのではなくて、静穏な海域利用や湾岸、海岸線からの陸域の景勝地と一体となった地域資源を生かすコンセプトも入れられないか感じております。

少なくとも中城湾港に面する世界遺産、斎場御嶽、中城城、勝連城、あるいは久高島、地元の連携、活用も図られると思っておりますし、西海岸と異なる体験宿泊を含めた観光振興の取組、方向性も打ち出せられると思っております。

ちなみに、南城市では、久高島でのグランピングや知念城跡での民間連携による聖地ダイニングなど、新たな付加価値の高い観光コンテンツづくりに着手しており、こうした取組との連携を視野に盛り込むことはできないかと思っております。

それから、同じく資料3の33から34ページ、「暮らし・仕事・観光の安全・安心を支える中城湾」についてです。資料3においては、佐敷東地区の課題に関して、あえて御指摘したいんですけども、佐敷東地区は平成2年に沖縄県が進めるマリンタウン事業の一地区として、西原与那原地区とともに一体的な海辺のまちづくりをコンセプトに港湾計画に位置づけられておりましたが、トカゲハゼの環境保全等から事業化のめどが立たず、次期計画改訂では抜本的な見直しを行うことになっております。

ただ、この長きにわたり30年事業展開できなかつたことによって、東西を連結する道路整備等の地域振興策は実現できておらず、さらに計画地の護岸老朽化や干潟の陸域化等による背後の住環境悪化が進行したりして、目指してきた海辺のまちづくりとはあまりにかけ離れた状況になってきております。

特に砂州、それから築島の移動によって、住環境の悪化は終戦後の中城湾の港湾利用、これはしゅんせつ土砂の投棄に起因しております。

また、事業化を阻んだトカゲハゼの保全は、中城湾港全体の保全地としての大きな役割を果たしてきております。

この将来像は、地域の暮らし、安全・安心を支えることがコンセプトであって、その実現は、港湾施設がないとか計画がないとかではなくて、港湾内の全体視点で考えるべきであると思っております。

なお、佐敷東地区は次期計画策定で抜本的に見直さざるを得ないのでですけども、目指してきた海辺のまちづくりや取り残される問題解決については、地元自治体だけで対応する範疇を越えておりますので、この課題解決に向けた県関係部局の連携、そして県の主体的な取組を求めていきたいと思っております。

本構想では、佐敷東地区は大きな要素ではありませんが、中城湾に面する地域や住民の暮らしに寄り添うよう、その後の港湾計画や事業展開につなげていただけるよう指摘をしたいと思っております。SDGsの観点からもこれは重要なことと思っております。

次に、資料4の4ページ、12ページです。全体のゾーニングですけども、東海岸サンライズベルトについてです。ゾーニング図には黄色い矢印で示されておりますが、これは別途、県の企画調整課と関係市町村で検討が進められている構想を意味していると思われませんが、中城湾港の長期構想とも関連が高いと考えております。土地利用のゾーニング、そして産業拠点化、海上・陸上交通のネットワークの形成等は、双方の構想のすり合わせや連携を図る必要を考えております。いかがでしょうか。

それから港の機能やその地区周辺の視点だけではなくて、その背後地の地域資源、計画等をもっと取り入れて、その相乗効果で東海岸地域の全体の方向性が見えるようにしていただきたいと思っております。

例えば、南城市では南部東道路の整備が進められております。また、お隣、西原与那原地区のMICE施設予定地からは、南部東道路へのアクセス向上を目指した県道77号線のバイパス計画も進められておりますので、そこら辺をこの図の中に明示できないかとお願いいたします。

それから、中城湾港には先ほども言った世界遺産の斎場御嶽等々が位置しておりまして、西海岸とは異なる観光施設や静穏な海域や海岸線の自然景観を有しております。

将来像での記述とともにゾーニングの代表的な地域資源を図示して、目に見えるような形でゾーニングしてはどうかと思っております。

それから最後に、12、13ページ、馬天地区・仲伊保地区の親水・交流ゾーンを追加していただきたいと思っております。佐敷東地区の計画は示すことはできませんが、海辺のまちづくりのコンセプト

を残して、住環境改善につながる護岸の整備、道路整備、築島の有効活用の方向性を示す必要があると考えております。

また、旧佐敷マリーナと富祖崎公園、北側の未利用地は、民間事業者からの利活用のオファーが実は多く寄せられております。ですから、佐敷東地区の抜本見直しに伴う護岸改修や今後の湾内のクルージングやマリンレジャーの需要等も踏まえたマリーナ改修も見込めるため、ゾーニング設定に入れていただきたい。安座真地区のゾーニングの親水・交流ゾーンの範囲等も見直しが必要でありまして、詳細については本市の担当課と調整、すり合わせを行っていただきたい。以上です。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。

今、特にゾーニングの問題に関して4点ほど御意見がございましたが、事務局からのコメントをお願いしたいと思います。

○事務局(高良) ありがとうございます。

1点目は、陸側の地域資源と海との関わりが見えない、あるいは陸海域の有効活用という観点が見られないということと、あと3番目は地域資源を海と連携、取り込む、その全体が見えるようなゾーニングということは関連すると思っておりますので、こちらは本日の御意見を踏まえまして、ゾーニングの中でありますとか、あるいはもう少し引いた形で地域の資源と港の連携をどのように長期構想の中で示していけるかは、少し検討させていただきたいと思っております。

それから、2点目にありました佐敷東地区の住環境悪化ということは、こちら事前の事務レベルの打ち合わせでも十分御指摘されているところです。一方で、佐敷東地区の部分ではトカゲハゼの生息もあるということで、防災という観点での人命と環境の両立をどう図っていくか、資料の中にはそういうことにも留意しながら取り組むということで、(資料3)34ページに、佐敷東地区を安全・安心の観点で少しくローズアップさせていただきまして、今、瑞慶覧委員から御指摘のありました築島の浸食とか、砂州の移動に伴い海域が陸化していて、普通河川の河口が閉塞していることで、内水氾濫の被害を起しているという御指摘は十分承知しております。

一方で、トカゲハゼの保全もございますので、そういった人命、防災と自然環境の共生を図るというエリアを便宜的な区域として設定させていただきまして、この中でこういった対応ができるかというのは、先ほど県のほうの主体性ということもありましたので、引き続き連携して取り組ませていただければと考えております。

それから今、佐敷マリーナも含めたお話がございましたが、もう少し事務レベルで詰めさせていただき、この部分を長期構想でどう位置づけるかというところは改めて検討させていただきたいと考えております。以上です。

○瑞慶覧委員 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

○津嘉山委員長 そのほか、どうぞ。

○当真委員 中城湾沿岸漁業振興推進協議会の当真と申します。よろしくお願いいたします。1回目の協議会は参加できなくて大変申しわけなく思っております。2点ほど質問させていただきたいと思っております。

まず1点目は、地域として、与那原出身として、MICEについてお伺いしたいと思います。あくまでもMICE誘致ありきで中長期計画が立てられているような感じはしますけれども、MICEが来ないとしたときの選択肢もあるのかどうか、まず1点目です。

これから県も国も努力していただいて、MICE誘致に向けてこれからも努力はあると思うのですが、その中で、本来であれば2020年にMICEが完成していたであろう。しかし、これがずっと延びている状況があります。

今、考えてみると、これは個人的な意見になるかもしれませんが、我々としても県、国に何度か要請して、MICE誘致のためには道路インフラの整備がどうしても必要だということで、何度か要請に足を運んだことがあります。

現状からすると、MICEだけが来て、インフラ整備はされていないということになると、地域にとってはいささか迷惑になる可能性もあると鑑みているところでございます。その辺も含めて、今サライズの構想がありますので、逆にその辺を先に整備した後に、MICE誘致もあり得るのではないかとこのところも考えているところでございますけれども、その辺がまず1点、お伺いしたいところでございます。

2点目は、ちょっと水産業の観点からですけれども、皆さんも御存じかと思いますが、今泊にある県漁連競争市場、それからLLP(有限責任事業組合)等が糸満に移動されて、そこに集約していくというところで、東と西のバランスを考えて、東海岸にも大型水産拠点、そういうところまで検討していく考えがあるのかどうか、その2点をお伺いしたいと思います。以上です。

○津嘉山委員長 ありがとうございます。

それでは今、当真委員のほうからの御質問2点、MICEに関するものと水産拠点に関するものです。事務局お願いいたします。

○事務局(高良) まず、MICEの部分につきましては、ここで計画されているということの前提に立った検討ということで進んでおりますので、来ない場合の想定は検討してはおりません。引き続きその計画が実現するという前提に立って、MICEと港湾のウォーターフロントの相乗効果を生み出すような施策に今後取り組むことを想定して、この長期構想は描いていくこととしております。

それから、インフラの部分につきましても、この件につきましては我々の所管を外れる部分がございますので、持ち帰りましてまた関係部局の調整をさせていただきたいのですが、MICEのいろいろな協議会の中であるとか、推進体制の中で、連動したインフラの整備の取組がされていると認識しております。こちらはまた今後調整、確認をしていきたいと考えております。

それから、水産の部分につきましては、我々の港湾の部分の所管から、資料3の31ページになります。主要施策のIで地域の水産業等の振興支援ということで、我々港湾としても小船だまりという施設を抱えておりますので、そういった利活用を通してこういう支援ができないかということは念頭に置いてやはり進めるべきだろうということで盛り込んでいる部分もあります。具体的にはそういった拠点の整備にはなかなか言及できる立場ではないのですが、そういった御意見があったということで受けておきたいと思っております。

○津嘉山委員長 当真さん、よろしゅうございますか。

それでは土屋先生、お願いします。

○土屋委員 ありがとうございます。琉球大学の土屋でございます。

前回の委員会で、この長期構想を検討すべき地域は中城湾全体であるということを確認させていただきました。ただ、水が存在する場所は全体であるというふうに理解できますが、では陸域はどこまでを含むかは明確ではありませんでした。もしそれが決まっているのであればありましたら御教示いただきたい気もします。それを踏まえまして、数点コメントさせていただきます。

資料3の17ページ、那覇港と中城湾港の大きな文字が書いてある図の下に「共同ビジョン?」「広域連携等?」という文字にクエスチョンマークがついています。このクエスチョンマークの意味は何でしょうか。全く同じ図が長期構想の案にも含まれていますので、そこは明確であったほうが良いと思うので、クエスチョンマークに何か意味があるのであれば、それは示しておいたほうがよいだろうと考えます。

それから、同じ資料の31ページで、これは先ほども少し御議論があったところですが、海洋レクリエーションの幾つかの項目がありまして、その中で自然と私たち県民が触れ合うような項目が欠落しているように見えます。

最初に御説明いただいた環境保全の書類も拝見しましたが、そこでは県民が自然と触れ合うという重要性について言及しておりました。特に子供たちが日常的に地域の自然と触れ合うというのは非常に大切なところであろうと思いますので、それもレクリエーションの1つとして書き込むことができるのであればここに書き込みますし、また別項目を立てるのであれば、この自然との触れ合いについてはぜひ御記入いただきたいという気がします。

3つ目は39ページでこれは質問ですが、39ページの左上の図に沖縄トラフという文字があって、そこから矢印が出ています。この矢印が示すものは何でしょうか。それからピンクのゾーン、これが沖縄トラフだろうと認識していたんですが、ちょっとその辺りが曖昧でした。

同じ図に琉球諸島海溝という文字があります。最近「琉球諸島海溝」という言葉を使うのでしょうか。ちょっと耳になじんでいない単語だったので確認願えたらと思います。

それから、同じ図に「被害地震」という言葉が出てきます。被害地震というのも何か定義があるかどうか、専門外で分かりませんでしたので教えていただければと思います。

4つ目は、全体的にいえることですが、先ほどの御意見とも関係する水産業との兼ね合いで、拝見している資料の中では水産関係に関わるだろうと考えられる単語等は、小型の船が停泊するような船だまりについての記述がありますけれども、それ以外の活動の様子が記述されていません。海域を水産業の皆さんが利用するというのは大変重要な部分であろうと思われるので、漁師の皆さん等が活動される区域も明確にされるとよろしいかと思います。それが次の資料4のゾーニングに関わってきます。

5番目の意見として、(資料4)4ページのゾーニングの図に、楕円形その他の囲みで、こういうゾーンを計画しているという説明をいただきました。でもゾーニングという言葉から私が想像するのは、対象区域である中城湾港全体をどのように区分けして私たちが利用していくのかという意味で、全体がどこかのゾーンに入っていないとゾーニングとはいえないのではないかと思いますので、では楕円形その他の形で囲まれていない地域はどう考えたらいいかというのが明確ではないのではないかと思います。

例えば広い水域は水産業で利用されているわけです。水産業で利用していく地域としてゾーンを明確にしておくというのも一つの方法だろうと思います。また、この図では中城地区と小那覇地区の間は海岸線がかなり空いています。ここはどう利用していくのかということなども説明しないと、完全なゾーニングとはいえないのではないかと思います。

最後に、資料5の長期構想の案についてですが、繰り返しは避けませんが、1つだけコメントさせていただくとすれば、非常に小さい文字が結構ある。このまま印刷されるかどうか分からないのでコメントとしてお聞きいただきたいのですが、この長期構想の案を県民の皆さんに御披露

するときにはぜひ見やすいもの、レイアウトを考えたものをお作りいただくといいだろうと思います。

それと、専門外の皆さんには分かりづらい言葉が幾つか出てきますので、ぜひ最後に用語集等をおつけいただくと見やすいのではないかと考えます。以上です。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございます。

今土屋先生のほうから6点ほど質問、御意見含めてございました。これも事務局のほうでの対応についてお願いします。

○事務局(高良) ありがとうございます。

陸域をどこまで捉えるかというところですが、今回長期構想ということで、港湾という視点に立った長期構想がありますけれども、いろいろ地域のイベントとか、取組もトピックとして載せながら、港湾と地域資源を連動させて関係機関で盛り上げていくというような構想にしていきたいと考えております。

次年度以降、具体的に長期構想に定めたインフラの部分を中心に港湾計画に落としていくということになるのですが、基本的には陸域の部分は、港湾法の及ぶ範囲が計画のメインになってくるかなと思っておりますが、引き続きどう捉えるかというのは確認していきたいと考えております。

それから2点目の17ページのクエスチョンの部分につきましては、那覇港との連携をする、その推進の体制としてどういった方法があるだろうかという幾つかのパターンを、例えばこういうケースがあるのではなかろうかということでクエスチョンで明示させていただいているところです。見方によっては検討中の資料がそのままここに載っているという見え方もしますので、表現方法を少し検討させてもらいたいと考えております。

主要施策Iの海洋レクリエーション需要の部分について、自然との触れ合いの視点というところは非常に重要な御指摘と考えておりますので、その点でどういった取組が記載できるかというところは、持ち帰り関係市町村も含めて調整させていただきたいと考えております。

防災のところの矢印については、矢印の向きがちよっとずれてしまっているというところもあるかと思っておりますので、琉球諸島海溝の記載も含めて今一度確認します。

それから全体の水産業に係る活動の部分については、事前の調整の中でもそういう点がもう少し見えるような資料にということがありました。また反映されてない部分がありますので、そこをしっかりと反映させていきたいと考えています。

地区に含まれない海域のゾーニングの捉え方というところですが、資料4をお手元に御用意いただきたいのですが、6ページ以降から各地区の空間利用ゾーニングの設定ということで、4ページにある全体のゾーニングを各地区にクローズアップしたゾーニングにしております。

6ページに説明がありますが、共通する取組、例えば主要施策Oの環境に配慮した港湾施設整備であるとか、多様な生物の保全ということは各地区の共通の取組ということで各地区において明示しているところですが、あくまでもここは地区の説明となっておりますので、これを全域で見たときに、それから外れる海域を、例えば水産業の振興を支援するようなゾーンでありますとか、水産業にも漁業権の部分とかあると思っておりますので、この水域をゾーンの中でどう捉えていくかというところは、もう少し整理させていただきたいと考えております。

それから、資料の体裁については御指摘のとおり修正していくことを考えております。

今すぐ答えられない回答ばかりで恐縮ですが、以上となります。

○津嘉山委員長 土屋先生、よろしゅうございますか。

引き続き、知念先生お願いします。

○知念委員 琉大の知念です。県のほうから別冊子で物流関係抜粋、どうもありがとうございました。こういう抜粋が出ること自体、物流が非常に今後の経済に重要であるということがお分かりかと思えます。

実は先週事前レクがあったのですが、それから物流が非常に変化しまして、ワクチンをどう運ぶかというのが世界の話で、ファイザーだと-70度、イギリスでは-20度、これをどうやってメーカーから日本に運んで、各自治体に運ぶかというのが非常に問題でありまして、これにはコールドチェーンという物流の技術が必要になってきます。

今回のコロナウイルス、今いろいろな国が威信をかけて薬を開発しているんですが、もっといえばいろんな国が威信をかけて物流の整備に当たってしまっていて、真っ先に整備が進んだのがシンガポールでして、シンガポールが既にアジアにおけるワクチン物流の拠点になっております。シンガポール中心にアジアのワクチン供給が進むこととなります。

どうしてかという、シンガポールにおいてコールドチェーンの技術が非常に進んでいる。例えば倉庫です。沖縄は今倉庫が足りないですが、コールドチェーンに対応した倉庫がシンガポールには存在するというので、シンガポール中心にならざるを得ないということです。

今後コールドチェーンの技術、例えば食料でしたら以前は20%ぐらいがコールドチェーンを使っていましたが、今は30%を超えてしまっていて、これからは50%ぐらいいこうと言われております。ですから、これにいち早く到達したところが経済的なコンペティションにおいても優位に立つということで、情報提供になってしまいますけれども、抜粋の中の128ページの国際物流産業集積地域とか、137ページの国際海上物流ネットワーク形成促進制度、港湾物流高度化推進制度と言いますが、全てが国際競争力を持ったものでないというところまで来ております。しかし、逆にいえばそれを確立してしまえば非常に沖縄の競争力というものがアップするということです。ですから、今経済をどうやって原状回復するかは非常に問題ですけれども、まず物流が高度な基盤として整備されないとスムーズな原状回復ができないとなっております。

実はサプライチェーンという言葉も、去年からサプライチェーンネットワークとか、チェーンだけでは足りなくて、ネットワークじゃないと駄目だということまでいってしまっていて、我々研究者の中でもこの1年で様変わりいたしました。

沖縄では土地が狭いということもありまして思い切った物流の整備ができないのですけれども、中城湾港ならそれができるのではないかと希望を持っております。

情報提供になったかと思いますが、こういったことも踏まえてこの構想をぜひ進めていただきたいと思っております。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございます。今知念先生のほうからコールドチェーンの御提案がありましたけど、事務局からコメントございましたらお願いします。

○事務局(高良) ありがとうございます。

荷主とかに選ばれる強い物流といいますか、そういった機能を持った港湾、あるいはサプライチェーンを有する物流網というのは非常に重要だと認識しておりますので、引き続きそういう視点に立って中城湾港の長期構想を進めていきたいと考えております。ありがとうございました。

○津嘉山委員長 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

○照屋委員 与那原町長の照屋でございます。1点だけ確認をさせていただきます。

資料5でいいますと19ページの上のほう、資料3でいいますと18ページになりますが、黄色い矢印で東海岸サンライズベルトというのが出てくるのですが、実は沖縄県のほうでサンライズベルト構想策定委員会というのが別に走り出しておりました、来月15日も会議があります。それは中城村、北中城村、それから西原の首長も入ってくる会議になるのですが、県土の均衡ある発展ということで東海岸についてこれから発展をどう考えていくかという策定委員会になるのですが、その会議の中で、今後いろいろ深化していく中で、この長期構想にどのように加えていくか、その辺の加筆はあり得るかどうかの確認をさせてください。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、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。

現在並行してサンライズベルト構想の検討委員会が進んでおりました、構想の中における記載ぶりのチェックも並行しており、中城湾港の長期構想の部分は、そこでも当然読めるような連携を図っていく必要があると思います。

一方で東海岸サンライズベルト構想の大きな視点に立ったときに、長期構想の中でそういったものを逆にフィードバックする必要があるものについては、今後調整の上記載をしていくことはできるかと思えます。

先ほど来、港と陸域のつながりとか海域全体の利活用という御指摘もあります。一方で基本的に長期構想については、来年の港湾計画改訂に向けての港湾の開発と利用と保全の方針ということを中心に書き込んでいく一方で、地域のウォーターフロントの活性化に資するような取組もトピックとしていきたいということを考えていますが、港湾の構想でもう少し広域的な捉え方をどう書き込んでいくかというところについては、今まさにサンライズベルト構想の部分もありますので、その中に港湾が包含されるような形を取るのか、関連付けを検討していきたいと考えております。ありがとうございます。以上です。

○津嘉山委員長 照屋委員、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

そのほか、どうぞ。

○松田委員 県環境部でございます。よろしくお願ひいたします。

3点お願いがございます。まず1点目、資料3の50ページでございますけれども、中城湾港長期構想検討における「自然環境を保全する区域」の取り扱いについてということで、2番目の対応方針で、今長期構想におけるゾーニングの対象外としたいということで、各市町村との調整が行われているような状況だと認識しております、その下のほうに、港湾計画の策定や個別施設の整備に関して必要な保全対策に取り組みながら、引き続き区域の指定に向けた検討を進めていくお考えであると理解してございます。

県環境部としましては、先ほど南城市の瑞慶覧市長からも御発言がございましたけれども、地域の安全安心のための施設整備、あるいは防災設備等の設置等については進めるべきものであると考えてございまして、その必要性は十分理解してございます。

一方で、資料3の49ページでございますけれども、中城湾港には貴重な動植物の生息・生育あるいは鳥類の飛来地であるということで、貴重な自然が残っている重要な地域であるという認識も持っております。そのため、今後自然環境を保全する区域の設定につきまして引き続き御検討を進めていただきまして、港湾計画策定段階等で改めてしっかりと検討を行っていただきたいというのが1点目でございます。

それから2点目、49ページの図面の状況でございますが、平成19年の時点ということで、その後若干新しい生息地が見つかったりしているところがございますので、図面を時点更新していただけないかというのが2点目でございます。

それから最後3点目、同じく47ページでございますけれども、港湾部局等でトカゲハゼの保全に從來から取り組んでおられまして、その状況も私どもも十分把握しておりまして、この取組については非常に高く評価しているところがございます。この表にもございますように、いろいろな取組をしている状況の中でも、若干減少傾向が見られるというところがございますので、この点についてもさらなる保護対策の強化を図っていただきたいということでございます。以上でございます。

○津嘉山委員長 ありがとうございます。今、環境関係の松田委員のほうから3点ほど生物環境保全等に関する事で御意見がございましたが、事務局コメントをお願いします。

○事務局(高良) 3点あると認識しています。港湾計画の段階で環境への影響という面でしっかり検討を進めるということと、あとは図面のデータを最新の情報に更新することと、トカゲハゼの保全についても港湾サイドでの対策を引き続きということについては、御意見のとおり対応していきたいと考えております。

○津嘉山委員長 松田さん、よろしいでしょうか。

そのほか、どうぞ。

○関係者 崎原(公益社団法人沖縄県トラック協会) トラック協会の崎原と申します。港運協会にも属しておりまして、その視点からお尋ねをしたいと思っております。

私ども物流業者は自ら物を生産しているわけではなくて、全て荷主企業であるお客さんのものを運ばせてもらっております。そのような意味から、ありとあらゆる物を扱うということになります。

中城湾港でも、スムーズにフレキシブルに物が流れていくと、そういう物流システムを確立していただければというふうに思っています。有機的に港湾が機能するということをぜひ考慮に入れた港づくりをしていただければと思います。

そのためにも、今の中城湾港は大幅な改造が必要だろうというふうに思っています。新しくバースを造ることも港を造ることかもしれませんが、既存の港を使い勝手のいい港にするという意味で改造が必要だろうと思っています。

資料3の12ページにあります西ふ頭の緑に色塗りされたところがあります。現在は臨港道路になってると思いますが、将来は荷さばき地として使うということの意味合いで緑になっているのでしょうか。ぜひ荷さばき地を拡充していただいて、使い勝手のいい港にしていきたいなというふうに思っています。構想でそうなっているのです、この点はぜひ実現をしていただきたいなというふうに思っています。

それと、外国貨物と内国貨物、外貨と内貨のゾーンの仕分けができてないような、混在しているような感じがして、将来はどうしても分けなければいけないだろうと、内貨と外貨を一緒にするのはどうかと思います。

それと、港湾地域の線引きができていないのか、どこからどこまでが港湾地域かという線引きはされてないのではないのかなと感じています。

それと最後に、この構想をスピーディーに完成させていただきたい。後背地に立地している企業は多大なる投資をしているんですね。この投資を生かすためにも、構想を迅速に進めていただければ、相乗効果が出てきて港の活性化にもつながるのかなというふうに思っています。以上です。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございました。今はインフラの整備と貨物の仕分け、それから早く施設を造るという3点ほどの御意見です。これも事務局のほうからのコメントをお願いいたします。

○事務局(高良) 崎原委員、港湾地域というのは、臨港地区とか地域の線引きみたいなことですか。

○関係者 崎原 (公益社団法人沖縄県トラック協会) 他のところは港湾地域というのは線引きがされていると思うんですね。中城湾港に関しては、どこからどこまでが港湾地域なのかという線引きがされていないのではないかなという意味合いで、どこからどこまでが港湾地域かなという、そういう意味合いです。

○事務局(赤嶺) 何点か御質問があった中で順序よくお答えできるものをお答えしていきますけども、1つ目の12ページの緑色の部分は何ですかという御質問については、凡例で示しているとおりに現在緑地の部分を緑色で表現していきまして、委員のおっしゃる臨港道路はオレンジ色で示しています。ただ、ふ頭のエリアを荷さばき地と港湾関連用地を分断するような形で臨港道路が走ってますので、そういった形態だとやっぱり使いづらいというお話も聞こえてきますので、より使い勝手のいい港にするように計画の中で検討して位置づけていきたいというふうに考えております。

また内貨と外貨は分けたほうがいいのかというお話もございまして、おっしゃるとおり外貨貨物についてはSOLASに基づいた安全的な運航をしていかないといけないというのがありますので、内貨と外貨というのは基本的には分けたほうがいいのかという側面は非常に理解しております。ただ港の利用形態とかを考えながら運用面と計画面、その辺はスケジュールを考えながら検討を進めていきたいと考えています。

あとは港湾区域の線引きについてですけど、臨港地区という意味合いでもしよろしければ、島の中は既に整備が完了した段階で臨港地区に随時含めていっておりますが、まず港湾の岸壁、荷さばき地、港湾関連用地については全て臨港地区の中でのふ頭として使うエリアというふうに設定しております。あと背後の工業用地についても臨港地区に一部入れておりますが、それ以外の部分が確かにあったりしますので、その辺のお話のことかと思えます。またこれについては。

○関係者 崎原 (公益社団法人沖縄県トラック協会) 港湾法等の関連で、港湾地域とはというふうに、そういう言葉が出てくるわけです。こっちは出てこない臨港地区というふうに出てくるんですけど、それは整合性が取れないんじゃないですか。港湾法とか港湾条例とか、そういうものと。

○津嘉山委員長 用語の定義といえますか、そういうことがきちんとあるのであればそれを示されたらどうですか。

○事務局(赤嶺) 分かりました。今の御発言の内容については事務局のほうで一度調べさせていただいて回答したいと思います。ありがとうございます。

○事務局(高良) 多大な投資をしているのでスピーディーにということはおっしゃるとおりで、そういったことを念頭に取組んでいきたいと思っております。

○津嘉山委員長 3点目の質問は、実施の時期とかそういうことをおっしゃったんでしょうか。今の崎原さんの御質問、3番目の早期に整備ということでしたけど、時間的なものですか。

○関係者 崎原 (公益社団法人沖縄県トラック協会) 3番目のスピーディーにということですか。

要は後背地に企業は立地して多大な投資ももう行われているんです。そういう投資が有効的に回収というのか、うまく企業が立ち回っていけるように、この構想をスピーディーにやっていただきたいと、そういう意味合いです。

○津嘉山委員長 分かりました。事務局よろしいでしょうか。タイムスケジュールのようなことが分かれば一番いいんじゃないのかなということだと思います。

○事務局(赤嶺) (うなづく)

○津嘉山委員長 どうもありがとうございました。

そのほかいかがでしょうか。淵辺さんどうぞ。

○淵辺委員 経済同友会淵辺でございます。よろしくお願いたします。

まずは今回の長期構想案ですけれども、前回私どもが話しましたことをしっかり入れ込んで立派なものをつくってくださったことに感謝申し上げます。ありがとうございました。私の言いましたところはきちんと書いていただきまして、拝見してありがたく思っております。

その上で、構想案はできて終わりではなくて、先ほど崎原さんからもお話がありましたが、これをどうするかということこそが重要ではないかと思っているところです。

そこで、これは県民のパブリックコメントをいただくということになっていますが、この中で実現に向けてのものを若干表記する必要はないのかということを考えます。

具体的には、これだけ市町村にまたがり、多くの組織にまたがり、各部署にまたがりというものですけれども、それを動かすための横串を刺すような司令塔的な組織をつくる必要はないかとか、先ほど土屋先生からもお話がありましたが、17ページ、那覇港と中城湾港のこのクエスチョンで書いているところ、もし一元管理するのであれば那覇港と中城湾港の管理体制をどうするかとか、具体的なところを落とし込んでいかないことには実現に向かわないと思いますので、そこを御検討いただきたいと思います。

それと併せて、観光は、いろいろな分野がありますけれども、本当に実のあるものにするためにはプロの人材育成も必要ではないかなと思います。スーパーヨットとか、それこそVIPとか富裕層が来ますけれども、彼らの動きは特別です。そういった方たちの動向も把握した上での造り方とか、そういったところまでを次のステップでは考えるべきではないかなと思います。VIPトラックとか、そういう作り方ひとつで全然違ってくるのではないかと思っているところでもあります。

それからお願いですけれども、先ほど私意見を申し上げて御回答いただいた中で、交通網につきましては資料1の3ページでしょうか。島袋市長やほかの方もおっしゃったんですが、交通網については今後の検討と考えております。でも交通網、アクセスは大変大事ですので、ここはぜひこれからも重視して、考えて具体的につくり込めたところまでをやっていたらと思います。

併せて、今日いただきました資料3の20ページの「地域資源を活かしたアジアの誇れる国際交流拠点」の検討課題が赤いままで残ってますが、赤い課題のままではパブリックコメントには持っていけないのではないか、そこをどういうふうにするという案も取りあえず示す必要があるのではないかと思っております。

それから、先ほど土屋先生からもありましたけれども、前回御説明にいらしたとき本当に分からない言葉だらけでして、今回それを構想案の中の後のほうにいろいろ綴ってくださいましたので助かりました。ただリダンダンシーとか、分からないのがまだ残っていますので、もう1回県民の方にも分かるようなものを拾い上げて、それも整理していただけたらありがたいと思います。

できましたら構想案のところの一部でもいいですから実現に向けてというのが1つあったら、本当に現実的に動いていくという意思表示になるのかなという気がいたします。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。

今4点ほどお話があったと思いますが、事務局お願いします。

○事務局(高良) ありがとうございます。

構想ができて終わりではないというのはまさにそのとおりと考えています。中城湾港には既存の推進団体があります。新港地区協議会でありますとか開発推進協議会がありますので、そういった既存の団体との連携をもう少し強化しながら、この構想を推進していく体制が取れないかという検討は必要だと考えております。どういった形で進行管理ができるかを検討していきたいと考えてます。

那覇港との管理体制についてもいろいろな表記がありまして、少し混乱させてしまったところもあると思うのですが、いずれにしても現段階では、今後の具体的な機能分担でありますとか、連携の方策は具体的な深掘りが必要でありますので、連携の仕方にもいろいろ選択の方法がある、その中からどういうことが効果的かはこれからの検討ということでしっかり取り組んでいく意味合いを残すということで、この表記は残しておきたいと思っておりますが、表記方法については改めて検討していきたいと考えております。

スーパーヨットの受入れについても、港湾の受入施設だけでは当然選ばれる観光地にはならないと思っておりますので、関係部局、市町村と一緒に検討していきたいと思っておりますし、交通網に関しましても、今回長期構想を踏まえて来年港湾計画ができますと、ある程度この港からどれだけの交通量が発生するのか、集中するのかという数字も出てくると考えてますので、そういったものを道路サイドとデータをやり取りしながら、周辺にどういった道路のネットワークが必要かという議論ができるようにしていきたいと考えております。

それから、構想を推進する、実施するということころを、長期構想の中でもう少しそこに向けてというところを書き込めるようにやっていきたいと思っております。以上です。

○津嘉山委員長 よろしゅうございますか。

先ほどから向こうでお手が挙がってましたが、どうぞ。

○川口委員 沖縄地区税関の川口と申します。よろしくお願いいいたします。

資料3の基本戦略に基づく主要施策取組案でございますが、その中でアフターコロナを見据えたクルーズ船寄港地の形成等の説明がございました。資料3の19ページから22ページでございますが、新港地区の取組におきましてクルーズターミナルの整備が盛り込まれまして、中期15年以内の構想としてクルーズ船専用バースであるとか、クルーズターミナルビルが整備されるということになっております。それとまた、それが整備されるまでの間は、新港地区西ふ頭でクルーズ旅客の利便性、安全性を確保しつつクルーズ船を受け入れていくということになってございます。

これは短期の5年以内ということでございますが、前回もお話しさせていただいたのですけれども、新港地区西ふ頭には、現状C I Q施設、クルーズターミナルがございません。そのため税関の検査に際しましては、クルーズ船の舷門、これは船の中でございます。船内の出入口付近で税関検査を実施しておりまして、非常に狭隘なスペースで数千人の旅客の検査を行っているところでございます。そのため舷門付近で非常に混雑をして、円滑な通関、それと厳格な取締り、この両立には非常に厳しい面がございます。クルーズ旅客の利便性や安全性の確保のためにも、クルーズ船専用バースやクルーズターミナルビルが整備されるまでの間におきまして、暫定の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。

先般、宮古島を視察させていただいたんですが、宮古島では暫定のC I Q施設、これが既に完成してございました。ぜひこれと同等レベルの暫定C I Q施設について御検討をいただければと思います。

またクルーズ船専用バースであるとか、クルーズターミナルビルの整備については、中期15年以内の施策になってございますが、新型コロナが収束してクルーズ船の入港が増加した際は前倒しで実施するという御検討いただければと思います。

税関といたしましても、観光立県であります沖縄の発展にできる限り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をお願いしたいと思います。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した。

今、沖縄地区税関の川口さんから2点の御意見だったと思います。事務局お願いします。

○事務局(高良) ありがとうございます。

短期的には西ふ頭に入れるということで、短期的といえども利便性、安全性の確保は必要だということの御意見も市町村も含めましてありまして、この取組を設定させていただきました。

いろいろな御意見がありますので、短期的に各機関が持っている課題であるとか、旅客の安全性、利便性も踏まえてどういう対応をしていくかというのは、これから意見交換をしていきながらどういう対応ができるか検討させていただきたいと考えております。

それから、今後コロナが落ち着いてどういうふうに必要な回復していくかということにはなりますが、当然専用ターミナルを造りまして、現在は貨物岸壁で受け入れていまして、予約制限とか、あと旅客の利便性に問題が大きくありますので、専用ターミナルが必要だと考えて今回位置づけるわけですが、早期の整備につながるように国の関係機関とも調整しながら取り組んでいきたいと考えております。

○川口委員 よろしくをお願いします。

○津嘉山委員長 よろしいでしょうか。ありがとうございます。

時間も押してきましたが、あと1、2、どうぞ。

○東城委員 中城海上保安部長の東城英雄といいます。

資料3の37、38ページであります。大型巡視船の岸壁の確保につきましては、御案内のとおり大型巡視船につきましては、こちらにあります領土・領海警備体制の強化はもちろんのこと、海難救助やいろいろな面で海上の安全安心のために活動しております。

また自然災害におきましても、海上、陸上に関わらず機動力を駆使しまして、離島からの孤立された方の救助、または給水等の支援活動など、機動力をフルに活用して対応しておりますので、やはり巡視船といいますのは機動力として非常に必要不可欠でありますので、こちらで取り上げてもらっています大型巡視船の岸壁の安全確保に係る取組につきましては、どうか引き続き御理解をいただきますようよろしくお願いいたします。

中城海上保安部としましても、引き続き海の安全安心のために万全を尽くしてまいりたいと思いません。以上です。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございます。今は中城海上保安部からの御提案で、巡視船のバースに関する整備の御要望です。事務局、今の御意見に対してのコメントをお願いします。

○事務局(赤嶺) 御意見ありがとうございます。巡視船の係留場所の確保につきまして課題があるということは認識しておりまして、今後港湾計画を改訂していくに当たっては、そういった観点も含め位置づけできないか検討していきたいと考えておりますので、引き続き調整させていただきますよう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。

こちらのほうでお手が挙がっておりました。お隣のほうからお願いします。

○長嶺委員(代理 仲村) 沖縄県農林水産部農漁村基盤統括監の仲村でございます。

港湾計画とはちょっと離れるんですけど、今日の質問の中で当真委員、土屋委員のほうから水産業に関しての御質問がありましたので、水産業を所管している立場から少しお話をさせていただければと思っております。

中城湾港の区域の中には、港湾以外に漁港もあります。漁港については農林水産部のほうで対応していますので、地域の水産業の振興に関して、特に漁港の整備等については、引き続き地域の皆さんと意見交換をしながら利用しやすい漁港整備等に努めてまいりたいというふうに思っております。

あとゾーニングの中でどういうふうに使分けするかという御質問があった中で、資料3の31ページのほうには書いているんですけど、32ページには抜けているので、先ほど事務局にお願いしたのですが、その中に地域水産業の振興支援が全域のところで書かれているので、ただこの表現の仕方をどういうふうにするかについては事務方同士で調整をさせていただければと思っております。

港湾区域の水域の中には、漁業者のほうで特定漁業権という形で漁業できるエリアを設定しているところがありますけれども、非常に細かいところになってしまうのでそういうところは表現されてないですけれども、どういうふうに表示するかについては事務方同士で相談させていただければというふうに思っております。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。今は農水関係の御提案です。事務局コメントをお願いします。

○事務局(高良) 引き続き農林水産部とも調整させていただきます。

○津嘉山委員長 2点ほどございましたけど、コンタクトを取っていただいて意見の聴取をお願いしたいと思います。ありがとうございます。

あと1点、お手が挙がっていました。どうぞ。

○オブザーバー 嶋崎 那覇港管理組合の嶋崎です。本日はオブザーバーとして参加させていただきましたありがとうございます。時間もない中申し訳ありませんが、那覇港と中城湾港の連携の観点から2つ連携のお願いをさせていただきたいと思っております。

那覇港は御指摘いただいたコールドチェーンも含めて国内外と多頻度でつながる流通港湾の機能の強化、これを目指していきたいと考えております。

中城湾港には、背後圏に対する流通機能に加えまして、特に貨物を生み出す機能という面で期待をしています。

その観点から、例えば1つ循環資源について御意見をお聞かせいただきたいと今後思っております。

中城湾港は沖縄唯一のリサイクルポートで、その機能を具体的にどう強化するのかという点に関心を持っております。その中で金属くずなどの廃棄物を沖縄の各地から集めてそのまま出すというのではなく、加工などをして新たな価値を生み出す可能性があるのではないかと考えています。廃棄物は受入側の規制も厳しくなっていく傾向だと思っておりますので、そういう付加価値をつける工夫が関連する産業界と連携してできることがないか、その中で必要な港湾施設、行政として支援できることがないかという問題意識でございます。

これは県の港湾課さんのほうでやるべきことと商工労働部さんのほうと協力してやることとあると思いますが、今後、ぜひそういう具体的なことについても御意見を伺い、連携をさせていただきたいと考えております。

もう1点、防災についても、那覇港においても計画の改訂に向けて、背後圏に緊急物資を輸送するために耐震強化岸壁が大体幾つ必要でというところを改めて精査していきたいなと思っております。

那覇港と中城湾港から、周辺の離島もあると思いますし、背後圏に緊急物資を輸送するためには、両港で耐震バースが何バース必要になるか、どこに物資を集めて配送していくかなど、詳しい検討をしていく上で引き続き連携させていただけたらなと思っております。

以上2点でございます。ありがとうございます。

○津嘉山委員長 ありがとうございます。それでは事務局お願いいたします。

○事務局(赤嶺) 2つの連携についてですけれども、1つ目につきまして、中城湾港はリサイクルポートに指定されておりまして、資料3の最後の56ページの平面図にリサイクル関連貨物の集積と書かれているエリアの中にはリサイクル貨物を取り扱う事業者さんがいらっしやいまして、こちらについては商工労働部さんの取組の中で、ここに立地している企業の方がまだ使えるパーツを取り出して、それをコンテナに詰めて輸出すると、そういった取組がなされておりまして、これはまさに中城湾港と那覇港の連携の代表たる貨物かなと思っております。こういう取組が今後進んでいきまして、中城湾港でも必要な港湾機能が出てきましたら、それはまた港湾計画にも反映していきたいと考えております。

2つ目の防災の面につきまして、中城湾港でも新港地区において耐震強化岸壁の整備を予定しておりますので、位置づけに当たっては、背後圏をどこまで検討するか、また緊急物資をどのように配送するか、そういった観点は非常に重要だと思っております。引き続き那覇港管理組合さんとは意見交換をしながら調整し連携していきたいと思っております。よろしく申し上げます。以上です。

○津嘉山委員長 どうもありがとうございます。ちょっと私の手際が悪くて時間を過ぎてしまいましたが、最後に全体のまとめ方とか、そういうことで何か御意見がございましたらお願いしたいんですが、どうぞ土屋先生。

○土屋委員 津嘉山先生には議事を2回進めていただきましたけれども、先生のお考えを勉強する機会がありませんでした。先生のお考えが既に反映されているのであればそれで結構ですが、その辺りも含めてお聞かせいただければと思います。

○津嘉山委員長 私は全体的なまとめの方向としてはこの方向でよろしいかと思うのですが、2点ほど気になる点がありまして、その1つは、先ほどお話が出たかと思いますが、最近尖閣諸島の情勢が非常に厳しくなって、いわゆる警備艇の数が大分増えてきておりまして、その係留、あるいは出動時期のときの準備とか、そういうときのスペースが、これは八重山が一番近いでしょうけど、やはり沖縄本島でもそれに対応しなくてはいけないのではないかという点が1つあります。

それから、最近自然災害が非常に厳しくなっておりますので、先ほど耐震岸壁の話もありましたけれども、特にBCPの問題をやはり港湾の地域の中では、特に沖縄の場合は小さい島国ですし非常にフラットですので、例えば津波等の災害が出た場合の対応が非常に厳しくなってくるので、BCPに対しての対応、あるいはそういった耐震ももちろんですが、自然災害に対する対応が非常に大事ではないかというふうに考えておりまして、その点を今の計画の中できちんと位置づけて考えを入れていただければいいのではないかというふうに思います。

それからもう1つ、沖縄本島の場合は表玄関になるのは那覇港で、それに対して大事な役割を担うのが中城湾港ですので、両港の今の港としての機能はそれぞれ分担をしながら十分役割を果たしてほしいのですが、もう1つ大事なことは、両港をつなぐ内陸の交通が、人流、物流含めて非常に重要で

はないかと思えます。その点を考慮して内陸の交通と港湾をきちんとつないでいかないと十分機能しないのではないのかと心配しております。その点を考慮いただければというふうに考えております。以上です。

そのほか、最後に全体的なことでも御意見ありましたらお願いします。

ないようでしたら、そろそろまとめのほうにいきたいのですが、よろしゅうございましょうか。

(意見等なし)

ありがとうございました。貴重な御意見をいただきましてありがとうございました。

このあたりでまとめに進みたいと思いますが、最後に進め方についての調整をお願いしたいと思います。

冒頭で申し上げましたように、本日の意見や今後のパブリックコメント等を踏まえた長期構想の精査、検討の結果、大幅な変更が生じない場合は、この委員会の役割は今日でひとまず終わりというふうにしたいと考えております。

そこで、各委員の皆さんにお諮りしたいのですが、本日の意見や今後のパブリックコメントの精査、検討を踏まえた長期構想の最終案ができましたら、この結果については一応私のほうでお預かりとさせていただきます。第3回委員会ですらに検討が必要でないと考えられる場合は、この最終案を各委員に送付して確認いただくという形にさせていただいて、もし第3回委員会が必要だということになりましたら、改めてまた委員会の御案内あるいは確認作業をさせていただくということで進めさせていただきたいと思いますが、この点いかがでしょうか。よろしゅうございましょうか。

(異議なし)

○津嘉山委員長 どうもありがとうございました。それでは、委員の皆さんの御賛同が得られましたので、そのような方向で進めさせていただきたいと思えます。ありがとうございます。

それでは、事務局のほうに本日の各委員からいただいた意見、あるいはこの後のパブリックコメントの結果を精査、検討いただいて、長期構想の最終案を取りまとめていただきまして、改めてまた委員長との調整をいただいて、最終案にまとめていただきたいということで、事務局のほうにはお願いしたいと思います。

それでは、この辺で検討委員会を閉じたいと思えます。どうも御協力ありがとうございました。事務局のほうにお返ししますので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。

ちょっと時間も過ぎてしまいましたが、津嘉山委員長、それから各委員、オブザーバーの皆様、長時間にわたりまして熱心な御討議をありがとうございました。

以上をもちまして第2回中城湾港長期構想検討委員会を閉会いたします。

本日はどうもありがとうございました。

3. 閉 会