

視 察 ・ 調 査 報 告 書
＜土木環境委員会＞

令和 7 年第 4 回沖縄県議会（6 月定例会）閉会中

令和 7 年 8 月 22 日（金曜日）

沖 縄 県 議 会

土木環境委員会視察・調査報告書

視察・調査日時

令和7年8月22日 金曜日

視察・調査場所

与那原町、宜野湾市

視察・調査事項

- 1 与那原マリーナの運営状況について
- 2 宜野湾港マリーナの運営状況について

視察・調査概要

別紙のとおり

参加委員（9人）

委員長	仲里全孝
副委員長	糸数昌洋
委員	喜屋武力
委員	大屋政善
委員	下地康教
委員	山内末子
委員	新垣光栄
委員	比嘉瑞己
委員	瑞慶覧長風

委員外議員（2人） 呉屋宏
松下美智子

議会事務局（2人）

議会事務局政務調査課主幹	上運天 慎也
議会事務局政務調査課主査	翁 長賢士

別紙（視察・調査概要）

1 調査事項：与那原マリーナの運営状況について

（１）概要説明

（高良港湾課長、當間港湾開発監、土屋主幹、与那原マリーナ港長）



土木建築部港湾課高良課長及び与那原マリーナ港長から、以下のとおり説明があった。

マリーナを利用する船舶の種類は、主にボート（プレジャーボート、クルーザーを含む）、ヨット（セーリングのため）、ディンギー（主にスポーツ用）、水上オートバイなどである。ボートやヨットの中には、カタマランという船体の胴が2つになっており幅が広いものもある。クルーザーは大型のものが多く、長さ30メートルほどの船舶も停泊している。

マリーナの利用目的としては、利用者アンケートによると、年間利用日数は「11日～50日」が最も多く51.7%、「51日以上」も29.3%に上る。利用目的（複数回答）では、「クルージング/セーリング」が74件で最も多く、次いで「海釣り」が53件、「スポーツ」が17件、「ヨットレース」が15件などとなっている。

与那原マリーナの概要について、平成28年に西原・与那原マリパーク整備の一環として整備され、現在8年が経過している。収容能力は海上68隻、陸置き128隻の合計196隻を収容可能で、ほぼ全てが使用済みであり、待機者がいる状況である。設備として給油施設、駐車場、クレーンなどを備えおり、ビジターからも人気がある。特に、与那原マリーナは「開港」として国際船の寄港が許可されており、沖縄県内で国際船を受け入れられる港は那覇港と与那原マリーナのみである。現在は指定管理者制度により、株式会社シーエンジニアリング沖縄が令和6年から令和10年までの5年間管理している。

沖縄21世紀ビジョン基本計画における位置づけとしては、中城湾港の物流・人流機能強化の一環として、クルーズ船寄港地の形成、スーパーヨット受入環境整備、大型MICE施設と調和したマリーナ整備に取り組むことが明記されている。東海岸地域におけるスポーツコンベンション拠点、マリンタウンMICEエリア、東海岸サンライズボートの形成など、にぎわいの連鎖と魅力ある地域づくりを推進する役割も位置づけられている。今後整備予定の大型MICE施設と連携することが視野に入れられており、マリーナの未整備部分がMICE施設の正面に位置するため、そこをどう発展的に生かしていくか、連動が非常に重要であると考えている。

与那原マリーナの課題への対応状況について、供用開始から8～9年が経過しており、安全に関わる部分を優先し、利便性向上も含めて計画的に修繕を実施する予定である。外来艇への対応については、既に令和6年4月から40隻以上の外来艇を受け入れており、年間100隻を超えると見込まれている。今後のMICE施設の整備に伴い、国内外からの外来艇の増加が予想されており、十分な受け入れ体制の方策を検討している。

今後の整備計画としては、スーパーヨット（長さ30メートル以上の大型船）の受け入れ対応も含めた整備計画を検討している。現状では大型ヨットに必要な440Vの電源や大容量の給水、燃料補給に対応できていない課題がある。

利用料金体系について、与那原マリーナでは、係留料に加えて年間利用料の10%を附帯施設設備使用料として徴収し、水道・電気は使い放題（メーター不要）のサブスクリプションモデルを採用している。これはメーター検針の手間を省く目的もある。幅の広いカタマラン型船舶に対しては、占有する区画数に応じた使用料を徴収している。

水上オートバイについては、過去に漁業者とのトラブルや反社会勢力の集結があったため、水上オートバイの乗り入れ及び保管を禁止している。



(2) 質疑応答

Q 与那原マリーナの契約内容（ボートの種類、料金）についてどうなっているか。また、M I C E施設と連携する上で、与那原マリーナの活用状況はM I C Eの主要な仕様に盛り込まれているのか。

A 船の種類や大きさによって料金は異なり、長さに基づいた料金設定がされている。ディンギーや水上オートバイは、サイズが異なるため独自の設定がある。M I C E連携については、文化観光スポーツ部と工程をすり合わせながらP P P／P F Iを目指し、可能性調査や企業ヒアリングを行っており、行政と民間の役割分担や、ハード面の整備も勘案して計画を策定するための調査検討を行っている。

Q ヨットには船底が長いものがあるが、陸揚げする際に故障等の問題は発生しないか。

A ヨットの船底の長さに対応した特別な船台を与那原と宜野湾の両方に用意しており、クレーンで引き上げて駐船することが可能である。与那原マリーナはクレーン真下の水深が平均5メートル、左側の海面は7～8メートルと他のマリーナと比較しても深くなっている。

Q 与那原マリーナのスロープは幾つあるか。また、幅が異なるようだが、大型船と小型船で使い分けているのか。

A 2か所にスロープがあり、当初は大型船と小型船で使い分ける考え方であったが、現状では必ずしもそのようにはなっていない。クレーンは1か所にあり、大型船の上げ下ろしは主にそこで行っている。小型艇の上げ下ろしは、重機や船台を使って行う。個人オーナーが自家用車で牽引して海に下ろす場合は、手前側のスロープをよく利用している。奥行きがないため、奥側のスロープは車ではなく、自分で小型のヨットやボートの上げ下ろしをするのに使われている。

Q 与那原マリーナで係留している船舶について、県内と県外の割合はどのくらいか。

A 県外が約6割、県内が約4割である。沖縄のマリーナは、本土に比べて料金が安く、海の環境も優れているため、県外から



の利用者が多い傾向にあることから、指定管理者としては、県外のオーナーは沖縄県民より高い料金設定もありだと思う。

Q マリーナの運営に関して、県民優先枠のような制度はあるか。

A 現在の指定管理者制度においては、県民優先の制度はない。

Q スーパーヨットの定義とはどのようなものか。

A 港湾課では長さ30メートル以上の船舶をスーパーヨットと定義している。

Q 外国船が与那原マリーナに入港する際の税関や入管手続はどのように行われるのか。

A 与那原マリーナは開港としてC I Q（税関・出入国管理・検疫）が実施される。入港24時間前に海上保安庁に通報し許可を得る必要がある。空港で通常行うパスポートチェックや荷物検査などがマリーナで行われる。薬物検査も行われ、過去には違法薬物の検出や無許可入港による逮捕事例もある。

Q 台風などの緊急時の避難対応はどうなっているか。

A 人道的な配慮から船舶を受け入れている。ロープを張るなどの支援は最大限行うが、安全の保証は100%にはできないため、オーナーにはその点を理解してもらっている。管理者が24時間体制で対応することもある。

Q ユーティリティ（水道・電気）について、何か改善点や問題点はあるか。

A 夜間照明が足りず、中央岸壁が真っ暗になるため、水銀灯の設置をリクエストしている。水道・電気の料金は、係留料の10%として徴収される附帯施設設備使用料に含まれているため、使い放題となっており、メーター設置の必要性はない。

Q 陸置きされている小型の船のスペースに中型の船を置いてい



る箇所があるが、料金体系はどうなっているか。また、需要はどのくらいか。

A 小型船用の区画に中型の船を置いている場合は、中型船の使用料を徴収している。スペースを効率的に活用するため、区画の引き直しや詰めることで収容数を増やし、収入を向上させることを計画している。需要は100%であり、現在100名程度の待機者がいる。

Q 与那原マリーナの隣接地にある船だまりの利用状況と料金体系はどうなっているか。

A 船だまりはマリーナとは別の施設で、小型船が停泊できる場所となっている。ここも株式会社シーエンジニアリング沖縄が指定管理者として管理しているが、マリーナとは異なる料金体系で利用料が設定されている。

Q 与那原マリーナに放置船はあるか。

A 与那原マリーナには放置船はない。動かない船であっても、港長が所有者を確認し、使用料を徴収するなどして管理している。



【与那原マリーナ内視察の様子】

2 調査事項：宜野湾港マリーナの運営状況について

(1) 概要説明

(高良港湾課長、當間港湾開発監、土屋主幹、宜野湾港マリーナ港長、株式会社シーエンジニアリング沖縄代表取締役)



土木建築部高良港湾課長、宜野湾港マリーナ港長、同マリーナ指定管理者の株式会社シーエンジニアリング代表取締役から下記のとおり説明があった。

宜野湾港マリーナは、昭和62年の海邦国体のヨット競技場として整備され、その後、海洋レクリエーションの拠点として使用されており、現在まで37年が経過している。

収容可能数は642隻（海上350隻、陸置き292隻）で、ほぼ全てが使用済みであり、利用を希望する待機者が多数いる。国内有数の大規模マリーナであり、特に西日本においては1、2を争う規模と認識されている。主な施設として給油施設、駐車場（590台）、35トンクレーン、パワーポストと呼ばれる電気と水の供給設備などを備えている。

管理は指定管理者制度によって行われており、現在は株式会社シーエンジニアリング沖縄が令和5年から令和9年までの5年間管理を担っている。

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画では、「希望と活力にあふれる豊かな島を目指して」という基本施策に基づき、圏域の拠点港湾等の機能強化、地域の振興や魅力あるウォーターフロント空間の形成に取り組むとされている。宜野湾港マリーナはその立地として、西海岸地域における世界水準の都市型オーシャンフロント・リゾート形成の中核施設としてのポテンシャルを秘めていると考えている。

ポテンシャルとしては、マリンスポーツ、海の景色、ビーチ、リゾート

ホテル、ショッピング施設、空港などへのアクセスが良好であり、絶好の立地条件を持っている。また、世界屈指の透明度を誇る国立公園「慶良間諸島」が近く、ダイビングやクルージング、冬季のホエールウォッチングにも適している。指定管理者の調整努力により、ヨットレース、釣り大会、マリニフェスタなど多数のイベントが開催されており、国内有数の人気を誇っている。夏場は月間4000人から5000人規模の観光客が訪れる。

アクティビティ利用者と船舶オーナーとの動線の交錯が課題であったが、この対応として、指定管理者がアクティビティ利用者用の専用栈橋やシャワー・トイレを自主事業で整備し、利用者と船舶オーナーとのすみ分けを図っている。また、旧管理棟もアクティビティ利用者用のシャワーやトイレとして活用している。

放置艇、放置車両、廃船対策も課題であったが、放置車両は全て処理されており、放置艇は1か所に集められ、所有者の意思を確認しつつ順次解体撤去を進めていることから、景観は改善されている。

供用開始から約40年が経過し、2000年頃の大規模改修から四半世紀がたっていることから今後の維持補修や係留施設増設の計画的実施が必要となっている。近年は老朽化対策として、船舶向けの給水・給電設備の更新や栈橋の修繕を実施している。将来的には、物理的にあと一、二本の栈橋を増設する余地があり、約100隻の収容数増加が見込まれるが、波の影響や、工事費用と使用料収入のバランス、どのようなサイズの船を受け入れるかなどを考慮し、現在検討を進めている。



(2) 質疑応答

Q 給電・給水設備について、メーターを設置したほうがよいのか。

A メーターを設置することで利用者の支払納得度が高まり、実績データが得られるメリットはあるが、350隻全てに対して検針を行うには多大な人件費がかかることが、施設管理側にとってはデメリットである。現在は沖縄県が一括で光熱水費を契約しているが、使用料としての回収率は約20%にとどまっている。与那原マリーナでは、係留料に施設使用料を上乗せし、給電・給水を使い放題とする料金体系を採用している。宜野湾港マリーナにおける条例に基づく設定料金は電気代だけで1日1万円にもなり、現状に合わないという問題もある。

Q 利用者の居住地（県内・県外・外国）の割合はどうか。

A 宜野湾港マリーナには外国籍の利用者はほとんどおらず、日本国籍を有している、または沖縄に住所を移している外国人がいる程度である。県内と県外の利用者の割合は、約5.5対4.5、あるいは6対4で県内のほうが多い。ただし、県外出身者でも住所を沖縄に移し、住民税を沖縄県に納めている場合は県民として扱っている。

Q 施設の使用許可において、県民を優先する制度はあるか。

A 指定管理者を引き継いだ時点から、県民優先という区分けはなく、順番待ちリストに基づく運用をしている。待ちの期間が長い方もいるため、その中でさらに分けるという管理がなかなか難しい状況である。

Q 待ちリストの状況と、待機期間はどれくらいか。

A 全体で約300艇の待機者リストがある。海上係留の大型バースには160隻が待っており、年間2隻程度しか入れ替わりがないため、何年も待っている方が多数おり、中には平成の時代から待っている方もいる。一方、小



型の陸置きスペースは比較的待ちが少ない場合もある。待ちリストの実態については、他マリーナに停泊中や、船の購入を検討中など様々な状況の利用者がいるため、今後実態調査を行う必要があると考えている。順番が来たとしても、希望するサイズの船が入れる空きが出ない場合があり、話合いで順位を調整することもある。

Q 船に宿泊している方の実態は調査されているか。

A マリーナを定宿にしているような方は約10名程度いる。あるいは別荘代わりに利用している方もいる。オーバーナイト自体は禁止していないが、船に住所を置くことについては、管理棟に郵便物が届くなど、課題がある状況である。

Q 使用許可の期限設定は可能か。

A 10年などの期限を設けることは検討すべき課題だが、期限が到来した際に即退去してもらうことは、ほかに船の行き場がない場合難しいなどの問題がある。公共マリーナであるため、民間マリーナのように一方的な退去を求めるのは困難であり、海邦国体当時からの利用者もいるため、対応は慎重に行う必要がある。

Q 放置艇の処理はどのように進めるのか。

A 現在、放置艇の所有者が不明な場合や、所有者が亡くなって相続放棄された場合、あるいは係争中のケースなど、複雑な状況の船が10数隻残っている。契約書ではなく使用許可に基づく運用のため、処理が難しい面がある。行政代執行手続による処分は、他県での事例を参考に研究を進めている段階である。ただし、処分費用が1隻当たり数百万円かかる場合もあり、その回収方法も課題となっている。指定管理者の業務としては、督促状の送付までが範囲とされている。現在、放置艇が占有しているスペースは収益を生んでおらず、台風時の二次災害のリスクもある。



Q 水上オートバイの扱いについて、与那原マリーナとの違いは何か。

A 宜野湾港マリーナでは水上オートバイの保管・利用が可能であり、専用の置場が設けられている。一方、与那原マリーナでは、漁師とのトラブルを避けるため、水上バイクの利用を禁止している。

Q マリーナの収益性や指定管理者の経営状況について、指定管理者とし

て改善策はあるか。

A 指定管理者としては、沖縄の観光リゾートとしての付加価値を収益につなげるべきであり、投資を含めた民間主導の検討も可能だが、県の施設であるため県の立場を見ながら一緒に動いている。いろいろな関係者と懇親を深め、声を聞くとともに関係者間の利害調整を図っている。近辺の商業施設との連携やイベント開催を通じて地域振興にも取り組んでいる。

Q マリーナ施設の改善状況についてどうなっているか。

A 昭和62年に建設された旧管理棟は、現在、飲食店への貸出しと、アクティビティ利用者用のシャワー・トイレとして改修され活用されている。また、かつて残材置場だった芝生スペースは美化され、観光客の待ち合わせ場所として利用されている。駐車場もオーナーと観光客の動線を分離することで、トラブルが減少した。これらの改善は、指定管理者が自主事業として行ったものも多く、多額の費用（初年度のごみ処分費用だけで指定管理計画の6倍）を投じている。

以上

