

# 本部港中長期計画(仮称)検討委員会

## 第4回委員会資料

1. 計画フレーム
2. 将来取扱貨物量・船舶乗降人員
3. 小型船隻数
4. 第3回委員会からの変更点
5. 本部地区の施設イメージ案
6. 渡久地地区の施設イメージ案
7. 本部港中長期計画の実現に向けた推進方針
8. ロードマップ案

令和8年3月6日  
沖縄県土木建築部港湾課

## 計画フレーム ～ 将来取扱貨物量 ～

### 1) 基準年次及び目標年次

今回の検討では、基準年次を令和元年とし目標年次を概ね10～15年後の令和17年及び令和22年とする。令和2～4年(2020～2022年)は新型コロナウイルスの世界的流行により、社会経済に大きく影響を及ぼしている可能性があるため、港湾取扱貨物量の推計のための基準年次は令和元年(2019年)とした。

### 2) 目標年次貨物量の考え方

目標年次における取扱貨物量については、「港湾計画策定における取扱貨物量の推計ガイドライン(Ver.1.0)」(R6.12、国土交通省港湾局)を参考に設定した。

具体的には、本部港における過去の取扱貨物量の推移や『新・沖縄21世紀ビジョン基本計画』(沖縄振興計画)における人口、県内総生産、観光関連指標等の展望値等を考慮した貨物量を推計した。推計は以下の方法で行った。

- ① 検討方法として経済指標との強い相関がある品種は、回帰分析により令和17年及び令和22年の貨物量の推計を行った。
- ② 上記以外の貨物品種は実績程度とし、過去5カ年平均又は現状程度(基準年次程度)として設定する。
- ③ 沖縄県の特性を考慮した手法により推計が必要な場合は、その都度考慮し設定する。
- ④ 過去5カ年の中で、3年以上取扱いがない場合は取り扱いなしとした。

『新・沖縄21世紀ビジョン基本計画』における社会経済展望値は、右図にしめすとおりである。

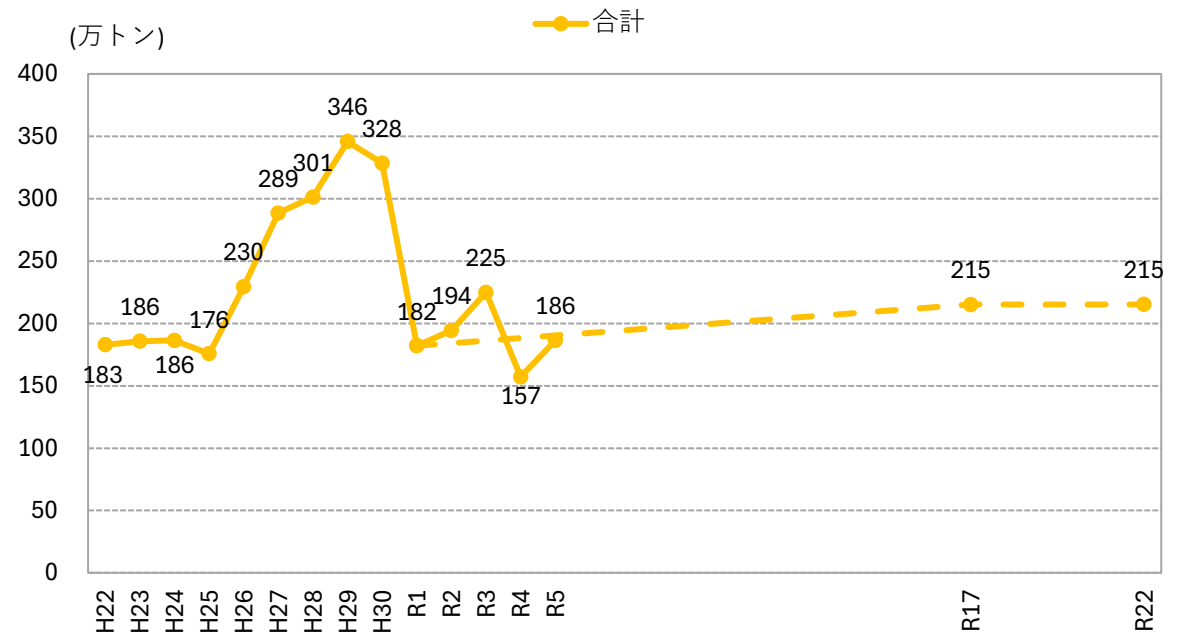
なお、社会経済展望値では、R13年が目標値となっていることから、R13までの年平均伸び率を算出し、目標年次にかかるフレームを設定した。

(4) 社会経済展望値一覧

	R2 (基準値)	R13 (展望値)	年平均 増減率
県総人口	146.7万人	148.6万人	0.1%
労働力人口	75.2万人	78.0万人	0.3%
就業者数	72.5万人	76.1万人	0.4%
（就業構造）			
第1次産業	(4.1%)	(3.3%)	
第2次産業	(14.7%)	(13.4%)	
第3次産業	(81.2%)	(83.3%)	
完全失業率	3.6%	2.5%	
1人当たり県民所得	214万円	291万円	2.8%
名目県内総生産	4兆1,104億円	5兆7,210億円	3.1%
（実質県内総生産）	3兆9,012億円	5兆4,311億円	(3.1%)
（産業別構成）			
第1次産業	(1.5%)	(1.2%)	
第2次産業	(17.2%)	(17.5%)	
第3次産業	(81.3%)	(81.3%)	
離島人口	12.5万人	12.6万人	
域内自給率	71.5%	73.4%	
温室効果ガス排出量		34.0%減(平成25年度比)	

## 将来取扱貨物量・船舶乗降人員

計画フレームに基づき、推計した本部港における将来取扱貨物量は、約215万トンとなる。

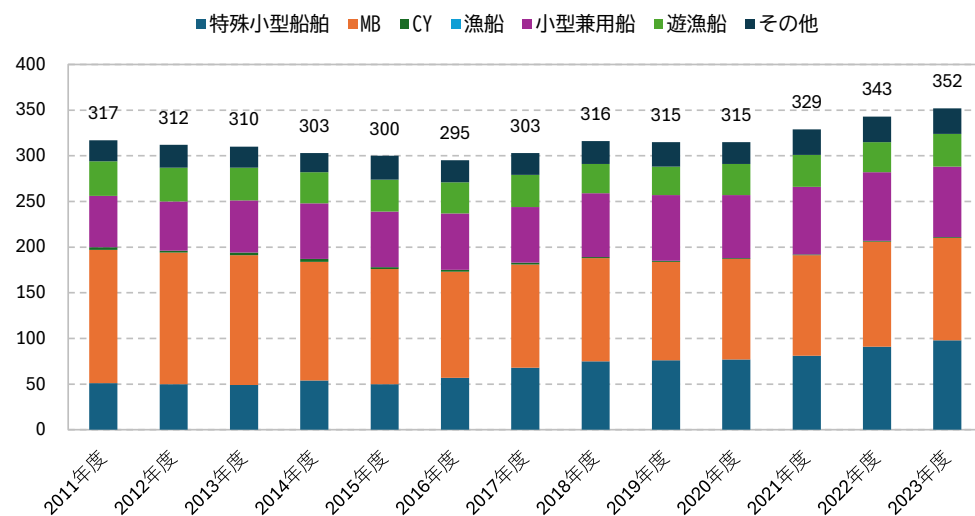


種類	設定値	設定の考え方
クルーズ船 (外国航路)	46万人	沖縄県が行った県全体のクルーズ需要推計に基づき、本部港における将来のクルーズ需要推計を設定
定期航路	74万人	過去の船舶乗降旅客数の推移や「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）における観光関連指標等を考慮して設定 (観光客数等との相関がないため、過去5年平均値とした)
合計	120万人	

計画フレームに基づき、推計した本部港における船舶乗降人員数は、約120万人となる。

# 小型船隻数

小型船だまり計画の対象船舶隻数は、近年ほぼ一定で推移していることから現況隻数とした。対象船舶隻数は、右表のとおりである。



資料：日本小型船舶検査機構 小型船舶統計集(各年3月31日現在)

地区	船型	隻数	漁協分	合計	船長(L) (m)	船幅(B) (m)	喫水 (m)
渡久地区(旧本港地区)	1トン以下	24	4	28	7.0	1.8	1.0
	1~3トン	10	10	20	9.0	2.4	1.4
	3~5トン	0	7	7	11.0	2.8	1.8
	5~10トン	0	13	13	13.0	3.5	2.0
	10トン以上	0	9	9	17.0	4.3	2.2
	小計	34	43	77			
渡久地区(旧垣内地区)	1トン以下	13		13	7.0	1.8	1.0
	1~3トン	0		0	9.0	2.4	1.4
	3~5トン	0		0	11.0	2.8	1.8
	5~10トン	0		0	13.0	3.5	2.0
	10トン以上	0		0	17.0	4.3	2.2
	小計	13		13			
渡久地区(旧エキスポ地区)	1トン以下	8		8	7.0	1.8	1.0
	1~3トン	0		0	9.0	2.4	1.4
	3~5トン	1		1	11.0	2.8	1.8
	5~10トン	0		0	13.0	3.5	2.0
	10トン以上	0		0	17.0	4.3	2.2
	小計	9		9			
本部地区(旧本港地区)	1トン以下	26		26	7.0	1.8	1.0
	1~3トン	12		12	9.0	2.4	1.4
	3~5トン	13		13	11.0	2.8	1.8
	5~10トン	1		1	13.0	3.5	2.0
	10トン以上	0		0	17.0	4.3	2.2
	小計	52		52			
瀬底地区	1トン以下	3		3	7.0	1.8	1.0
	1~3トン	1		1	9.0	2.4	1.4
	3~5トン	0		0	11.0	2.8	1.8
	5~10トン	0		0	13.0	3.5	2.0
	10トン以上	0		0	17.0	4.3	2.2
	小計	4		4			
合計	1トン以下	74	4	78	7.0	1.8	1.0
	1~3トン	23	10	33	9.0	2.4	1.4
	3~5トン	14	7	21	11.0	2.8	1.8
	5~10トン	1	13	14	13.0	3.5	2.0
	10トン以上	0	9	9	17.0	4.3	2.2
	合計	112	43	155			

## 物流機能配置イメージ

### 対象船舶

本部港（旧本港地区）では、RORO船、フェリー、不定期の一般貨物船及び今後就航が想定される大型クルーズ船が対象船舶として想定される。

RORO船、フェリー、不定期の一般貨物船については、現況程度とし、クルーズ船については、23万トン級の大型旅客船を対象とした。

船名	総トン数 (G/T)	重量トン数 DWT	船名	船型	全長 (m)	型幅 (m)	喫水 (m)	必要バース長		必要水深 (m)	岸壁延長 (m)	岸壁水深 (m)
								設定角度	必要延長			
大型旅客船	230,000			クルーズ船	362	47	9.3	45	409.0	10.2	410.0	10.5
しゅれいII	11,687		琉球海運	RORO船	181.51	26.00	6.7	30	226.5	7.4	230.0	7.5
フェリーあけぼの	8,083		マルエーフェリー	フェリー	145.00	24.00	6.3	30	186.6	6.9	190.0	7.5
フェリー波之上	8,072		マルエーフェリー	フェリー	145.00	24.00	6.3	30	186.6	6.9	190.0	7.5
クインコーラルプラス	5,910		マリックスライン	フェリー	143.30	23.00	6.3	30	183.1	6.9	190.0	7.5
クインコーラルクロス	7,914		マリックスライン	フェリー	145.00	24.00		30	186.6		190.0	7.5
一般貨物船		5,000		一般貨物船	87.00	14.30	5.3				130.0	7.0

必要バース長は、全長 + 2 × (型幅 ÷ 2) ÷ tan(係船索角度)とした

必要水深は、喫水×1.1とした

注：総トン数、船型は、船社ヒアリングによる。

注：岸壁水深は、10,000G/TRORO船の標準船型より設定

# 第3回委員会からの変更点

## 第3回委員会資料

### 本部港中長期計画(仮称)における方向性(案)

- 本部港4地区7箇所において、機能再編を行うとともに、北部地域及び各地域の特色を活かしながら港湾機能の強化や、賑わい創出等を図る。
- 物流機能については、本部地区(旧本港地区、旧塩川地区)において機能分担を図りながら、機能強化を図る。
- 北部地域の人流機能(定期旅客航路)については、本部地区(旧本港地区)へ集約を行い、更なる賑わいの創出を促す(伊平屋、伊是名航路の移転については、現段階では計画に含めず社会情勢の変化等で集約の需要が生じた場合、検討を行う)。
- 渡久地地区においては、小型船を対象とした機能強化、周辺地域と連携した賑わい創出等を図る。
- 各種取組における施設整備、管理、運営においては、民間活力の活用を含め検討を行い、効率的、効果的な取組を図る。



## パブリックコメント資料

### 本部港中長期計画(仮称)における方向性(案)

- 本部港4地区7箇所において、機能再編を行うとともに、北部地域及び各地域の特色を活かしながら港湾機能の強化や、賑わい創出等を図る。
- 物流機能については、本部地区(旧本港地区、旧塩川地区)において機能分担を図りながら、機能強化を図る。
- 渡久地地区においては、小型船を対象とした機能強化、周辺地域と連携した賑わい創出等を図る。
- 各種取組における施設整備、管理、運営においては、民間活力の活用を含め検討を行い、効率的、効果的な取組を図る。



# 第3回委員会からの変更点

## 第3回委員会資料

本部港中長期計画(仮称) 取り組み(案)  
【基本戦略③】周辺地域との連携・ネットワーク化により賑わいと活力を創出する

### 【主要施策D】フェリー、旅客船機能の拡充

- 渡久地地区(旧本港地区)は、水納港や那覇港を結ぶ定期旅客航路が就航し、多くの旅客が利用している。夏場や修学旅行シーズンには、大変混雑し待合所に入りきらない、駐車場が不足しているなどの課題がある。
- 本部地区(旧本港地区)では、現在伊江航路が利用している岸壁については整備からかなりの年数が経過しており、老朽化対策が必要となる。

●旅客航路については、本部地区(旧本港地区)への移転を図るとともに、伊江航路の係留位置の見直しを行い人流拠点の形成を図る。

取り組み(案)	地区	短中期	長期
【D-1】人流機能の本部地区への集約による 利便性の向上	本部地区(旧本港地区) 渡久地地区(旧本港地区)		○
【D-2】定期旅客航路に関する埠頭の再編	本部地区(旧本港地区)	○	○

## パブリックコメント資料

本部港中長期計画(仮称) 取り組み(案)  
【基本戦略③】周辺地域との連携・ネットワーク化により賑わいと活力を創出する

### 【主要施策D】フェリー、旅客船機能の拡充

- 渡久地地区(旧本港地区)は、水納港や那覇港を結ぶ定期旅客航路が就航し、多くの旅客が利用している。夏場や修学旅行シーズンには、大変混雑し待合所に入りきらない、駐車場が不足しているなどの課題がある。
- 本部地区(旧本港地区)では、現在伊江航路が利用している岸壁については整備からかなりの年数が経過しており、老朽化対策が必要となる。

●駐車場不足への対応、伊江航路の係留位置の見直しを行い人流拠点の形成を図る。

取り組み(案)	地区	短中期	長期
【D-1】定期旅客船機能の拡充	本部地区(旧本港地区)	○	○
【D-2】駐車場不足への対応	本部地区(旧本港地区) 渡久地地区(旧本港地区)	○	

# 第3回委員会からの変更点

## 第3回委員会資料

【基本戦略③】周辺地域との連携・ネットワーク化により賑わいと活力を創出する

【主要施策D】フェリー、旅客船機能の拡充



12

## パブリックコメント資料

【基本戦略③】周辺地域との連携・ネットワーク化により賑わいと活力を創出する

【主要施策D】フェリー、旅客船機能の拡充

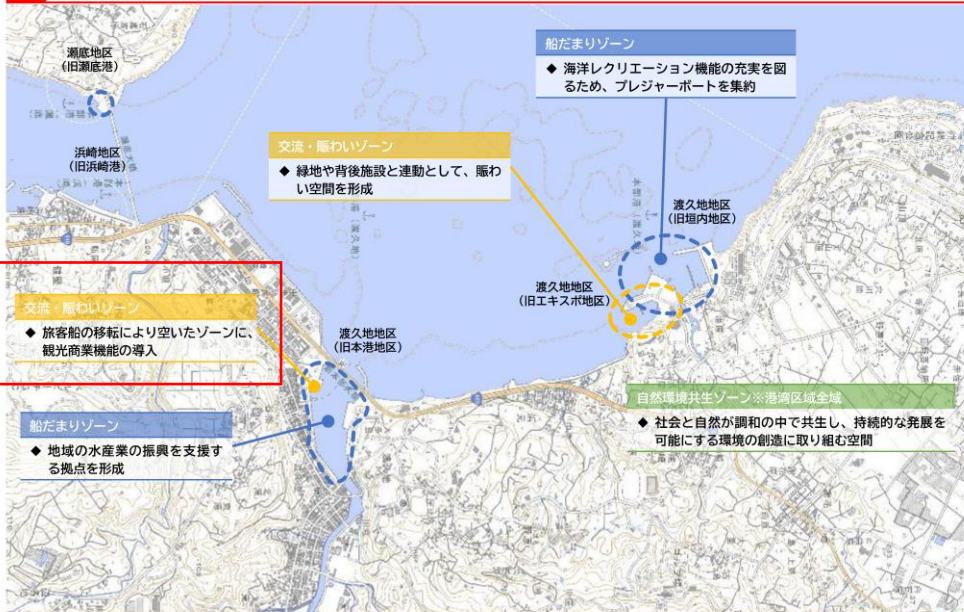


12

# 第3回委員会からの変更点

## 第3回委員会資料

空間利用計画(案)【広域図(渡久地地区)】



電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

## パブリックコメント資料

空間利用計画(案)【広域図(渡久地地区)】

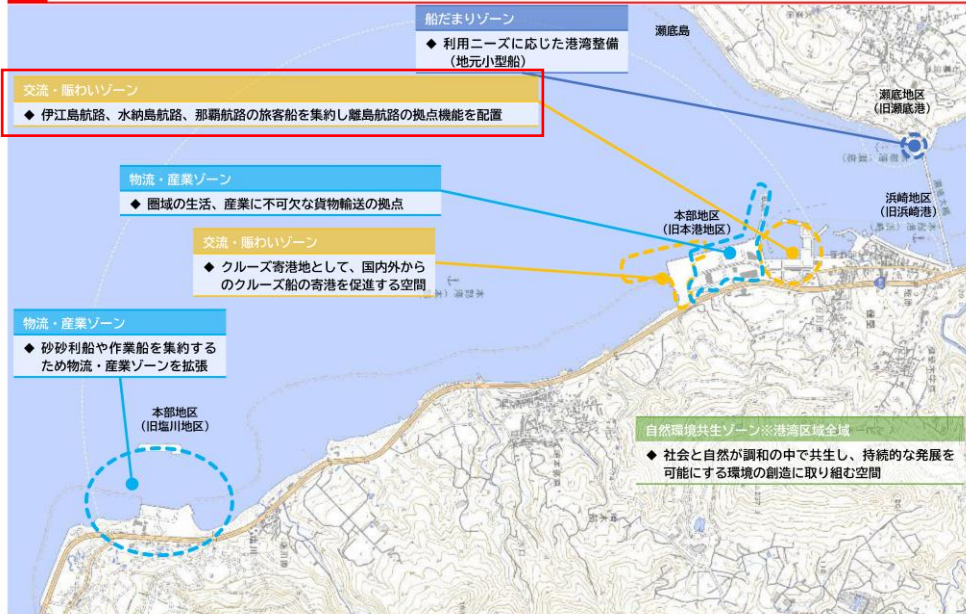


電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

# 第3回委員会からの変更点

## 第3回委員会資料

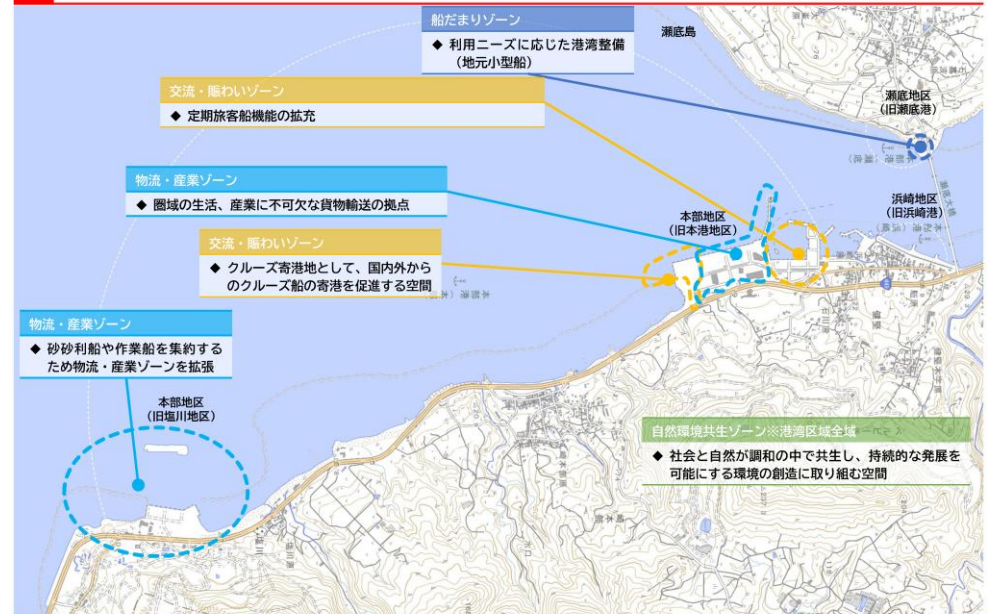
空間利用計画(案)【広域図(本部地区、瀬底地区、浜崎地区)】



電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

## パブリックコメント資料

空間利用計画(案)【広域図(本部地区、瀬底地区、浜崎地区)】



電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

## 本部地区の施設イメージ案

1. 本部地区では、北部地域の物流・産業の拠点機能を強化するため港湾機能の再編・効率化を図る。
2. また、世界に開かれた交流拠点空間の形成、周辺地域との連携・ネットワーク化により賑わいと活力を創出するため、クルーズ船受入環境・体制の強化やフェリー、旅客船機能の拡充を図る。
3. そのために、必要となる施設は、主に以下に示すものとなる。
  - ① 旧日本港地区では大型クルーズ船、定期RORO船、定期フェリー等の利用により岸壁の不足が見込まれることから、RORO船が利用できる規模の岸壁、荷捌のための埠頭用地が必要となる。[B-1][C-1][C-2]
  - ② また、現在旧日本港地区を利用している砂利船等のバルク貨物を扱う船舶や作業船については、旧塩川地区への移転を図るため、旧塩川地区においては係留施設が必要となる。[B-3]
  - ③ 旧日本港地区の岸壁背後の用地では、歩道が整備されているため段差があり荷役作業の支障となっている。また、背後の港湾関連用地では、冷凍冷蔵倉庫が整備されたことで道路として機能していない用地がある。これらを解消し利便性の高い港湾空間とする必要がある。[H-1][B-4]
  - ④ 現在、旧日本港地区で伊江フェリーが利用している岸壁は老朽化が進んできており、今後代替施設が必要となる。そのため、伊江フェリーが利用する岸壁、旅客待合所の再整備を行う必要がある。[B-2][D-1]
  - ⑤ また、旧日本港地区を使いやすい港とするためには、同地区に放置されている廃船等の撤去、移転などの対策や適切な維持管理について早期に取り組む。[H-1]

以上を踏まえ、本部港（本部地区）の施設イメージ案と各案の比較表を次ページに示す。

## 本部地区(旧本港地区)の施設イメージ案(物流機能配置案)の比較表

	A案	B案
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズ岸壁を南側に延伸</li> <li>旅客待合所は国際旅客船形成計画で想定されている荷捌地内に整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物岸壁を防波堤(南)部分に整備</li> <li>岸壁背後は埠頭用地として荷役機械等が旋回できる幅を確保</li> </ul>
経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>岸壁延長は長く、用地面積は広がるがB案よりも事業費が高くなることが想定される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岸壁延長、用地面積が最も小さく、<u>経済性がよい。</u></li> </ul>
施工性	<ul style="list-style-type: none"> <li>施工中はクルーズ船の寄港ができない。</li> <li>鹿児島航路、RORO航路への影響はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズ船への影響はない。</li> <li>岸壁整備中は鹿児島航路が利用している岸壁への影響が想定され、<u>-10.5m岸壁を利用する等の調整が必要となる。</u></li> </ul>
運用面	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>RORO船、フェリー、クルーズ船の同時寄港が可能となる。</u></li> <li><u>旅客待合所は既設荷捌地内となるため、物流で利用できる面積は小さくなる。</u></li> <li>岸壁法線は、既設岸壁と同じため影響はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>RORO船、フェリー、クルーズ船の同時寄港が可能となる。</li> <li>新たな埠頭用地ができるため、<u>物流で利用できる面積は、A案よりも広がるが、港内での横持ち距離は長くなる。</u></li> <li>既設岸壁と法線が変わるため、<u>風向きによっては接岸、接岸が難しくなる。</u></li> </ul>
自然環境面	<ul style="list-style-type: none"> <li>既設のクルーズバースの整備により背後のダイビングスポットに砂が堆積してきているといわれており、新たな岸壁を整備した場合、<u>更なる影響が懸念される。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備による影響は軽微と考えられる。</li> </ul>
利用者意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>既設岸壁と法線が同じため利用はしやすい。</li> <li>499型船舶、鹿児島フェリー、クルーズ船の3隻が同時接岸できるようになれば利便性がよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ヤードが増えるため利便性は向上する。</li> <li>季節風による影響があるが、バース調整することで対応は可能。</li> <li>新設岸壁部のヤード内で車両の転回は可能と思う。</li> </ul>

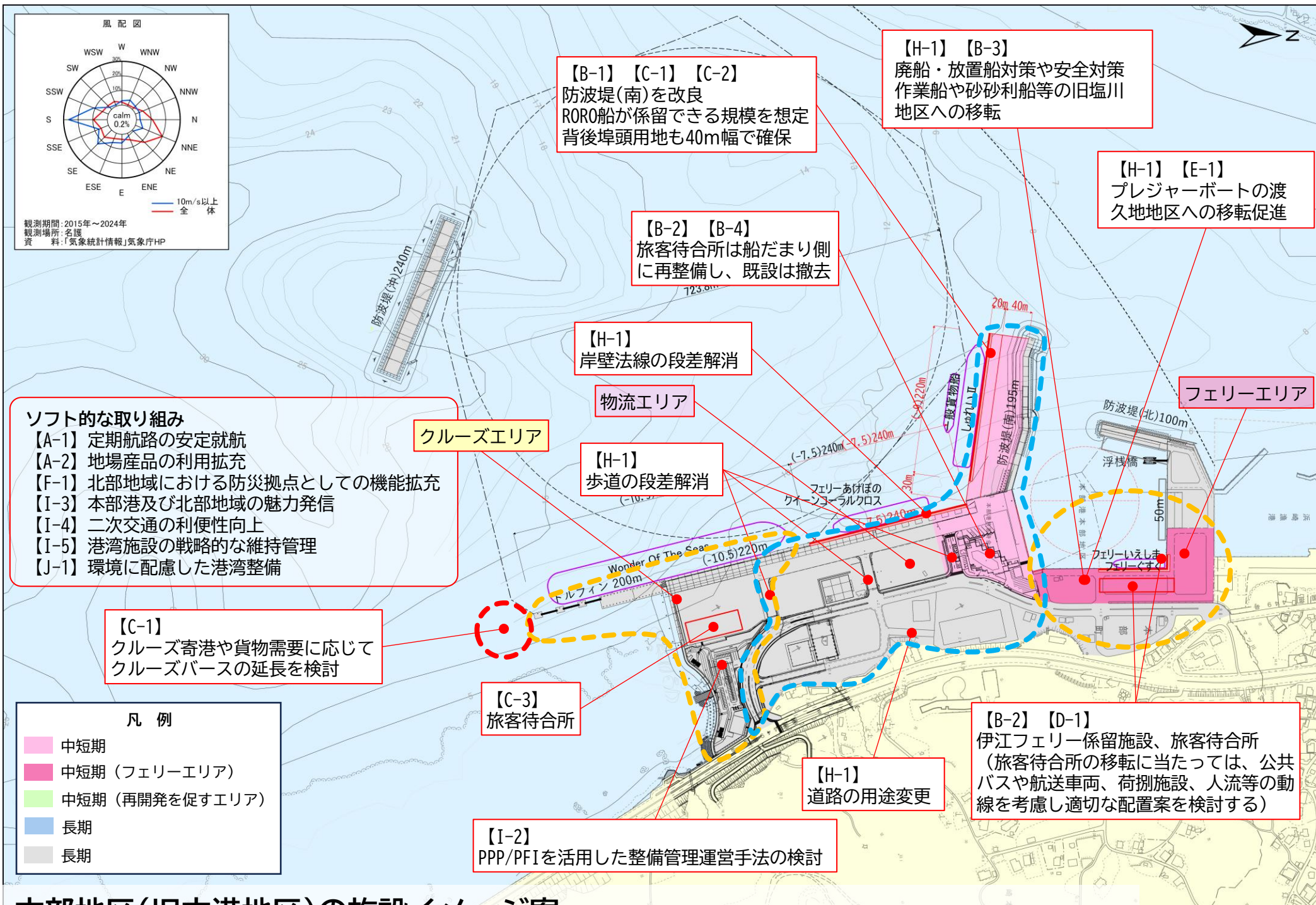
# 本部地区(旧日本港地区)の施設イメージ案(物流機能配置案)



A案



B案

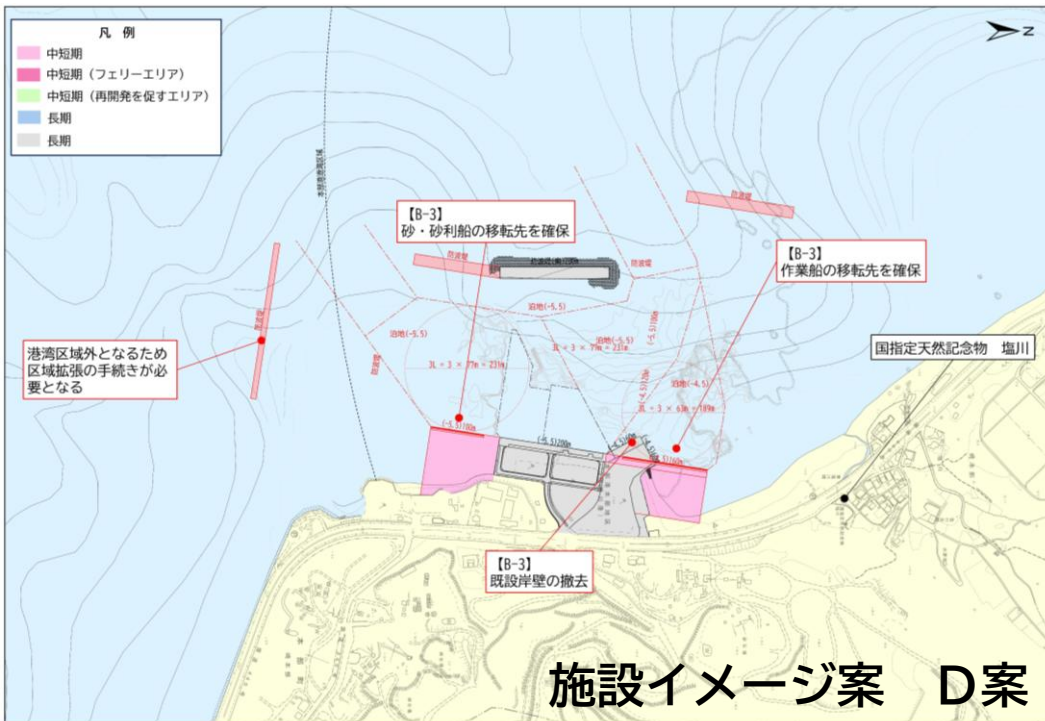
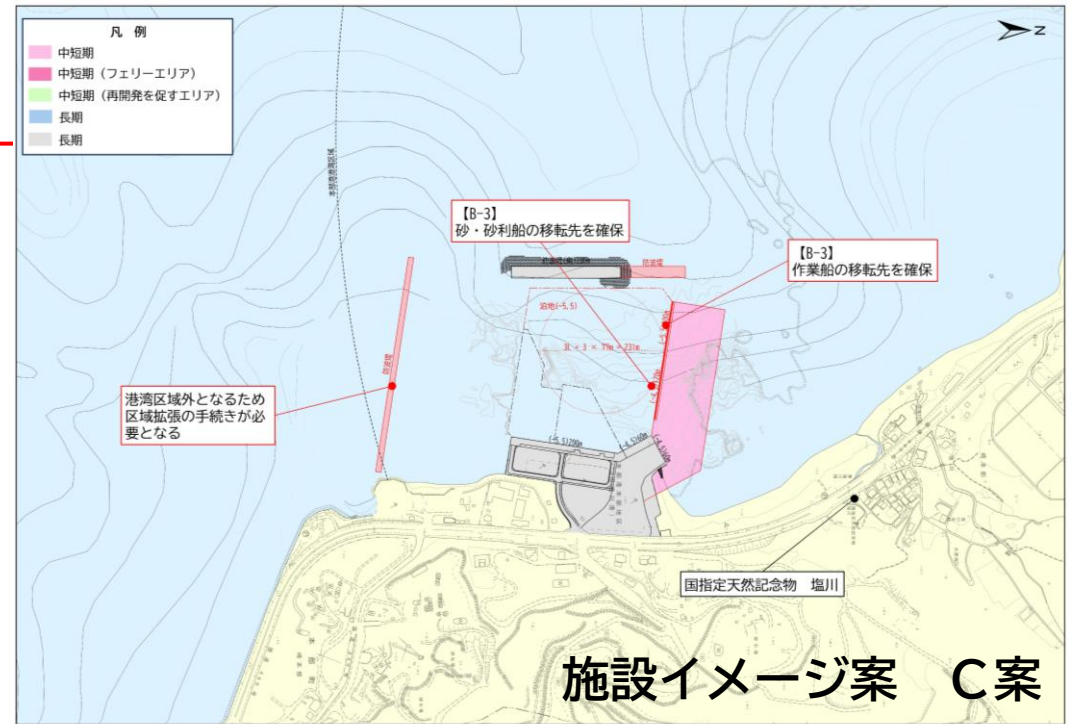
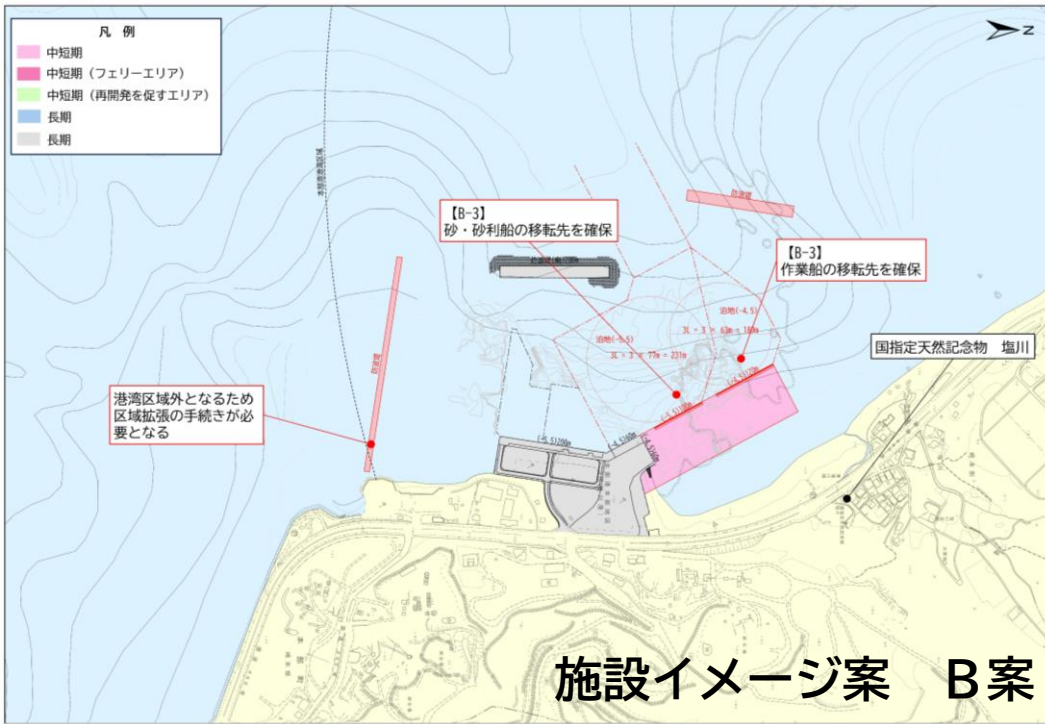


## 本部地区(旧本港地区)の施設イメージ案

## 本部地区(旧塩川地区)の施設イメージ案の比較表

	A案	B案	C案	D案
概要	・旧塩川地区南側に砂・砂利船のための岸壁及び作業船のための係留施設を整備	・旧塩川地区北側に砂・砂利船のための岸壁及び作業船のための係留施設を整備	・旧塩川地区北側沖合方向に砂・砂利船のための岸壁及び作業船のための係留施設を整備	・旧塩川地区南側に砂・砂利船のための岸壁を整備、北側は-4.5m岸壁を撤去し作業船のための係留施設を整備
経済性	・係留施設の他、異常時にも係留できるようにするため防波堤が必要となり事業費が高価となる。	・係留施設の他、異常時にも係留できるようにするため防波堤が必要となり事業費が高価となる。	・防波堤は必要となるものの、4案の中で最も施設規模が小さいため事業費が最も安価となる。	・係留施設の他、異常時にも係留できるようにするため防波堤が必要となり事業費が高価となる。
施工性	・既存施設への影響は軽微と考えられる。 ・港湾区域の外側に防波堤が配置されるため、港湾区域拡張の手続きが必要となる。	・既存施設への影響は軽微と考えられる。 ・防波堤の配置によっては、港湾区域を拡張するための手続きが必要となる。	・同左。	・既存施設の撤去が必要となり他に比べ施工性は悪い。 ・港湾区域の外側に防波堤が配置されるため、港湾区域拡張の手続きが必要となる。
運用面	・民間の砂・砂利ヤードが直背後にあり利便性は高い。	・民間の砂・砂利ヤードから遠くなるため、 <u>A案、D案よりも利便性は劣る。</u>	・係留施設がL型に配置されるため、投資効率性が悪い。 ・民間の砂・砂利ヤードから遠くなるため、 <u>A案、D案よりも利便性は劣る。</u>	・民間の砂・砂利ヤードが直背後にあり利便性は高い。
自然環境面	・影響は軽微と考えられる。 ・塩川集落からも離れており騒音などの影響も小さい。	・国指定天然記念物である塩川に近いため、 <u>塩川(湧き水)への影響が懸念される。</u> ・塩川集落に近く騒音の影響が懸念される。また、 <u>海浜への影響が最も大きい。</u>	・影響は軽微と考えられる。 ・塩川集落に近くなるため騒音の影響が懸念される。	・影響は軽微と考えられる。 ・塩川集落に近くなるため騒音の影響が懸念される。
利用者意見	・連続バースであり利便性は高い。 ・塩川集落から離れているため騒音の心配も少ない。	・連続バースでないため <u>アンカーロープの影響で利用できない箇所が出てしまう。</u>	・ <u>アンカーロープの影響で利用できない箇所が多くなってしまふ。</u>	・塩川集落への騒音が心配である。

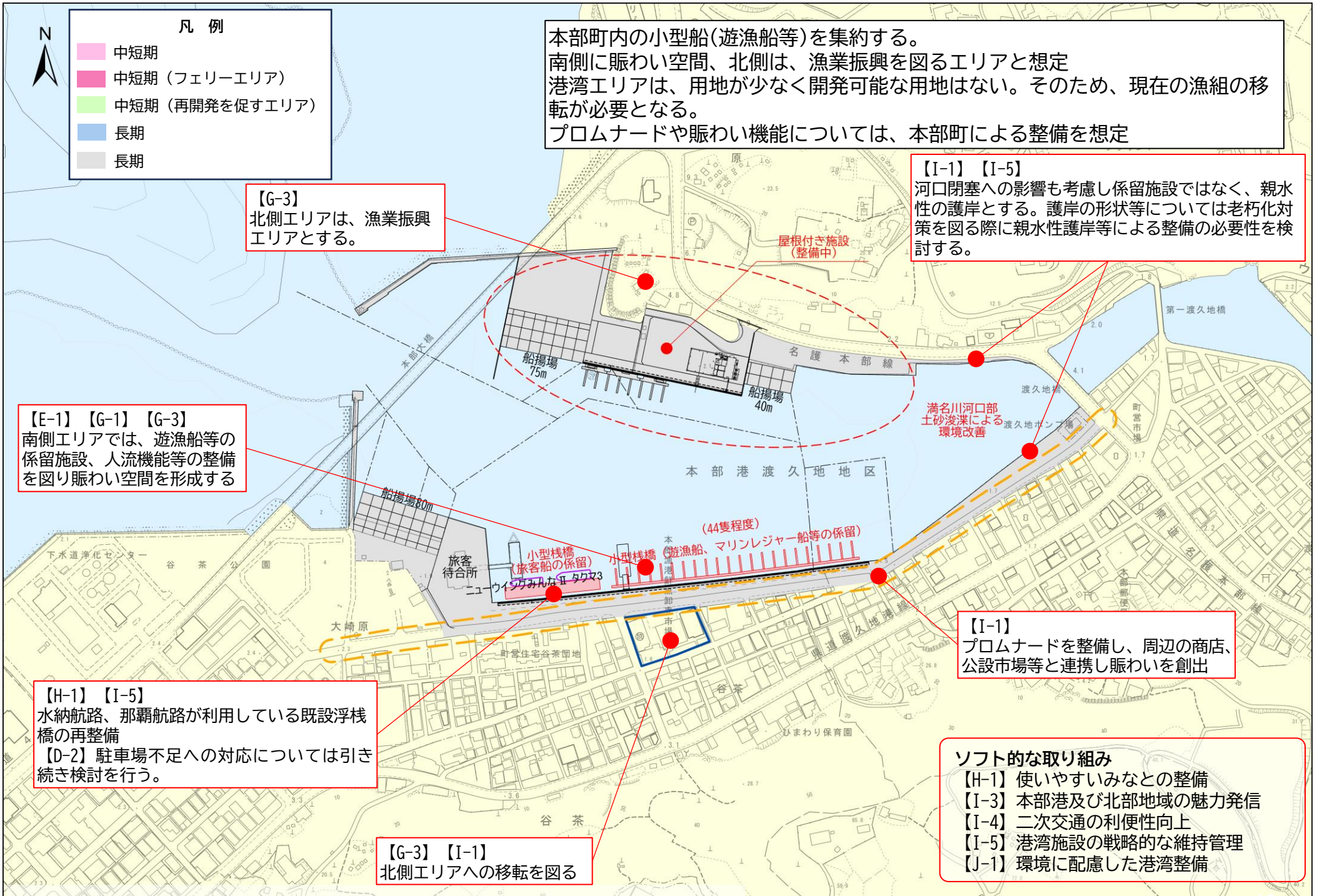




## 渡久地地区の施設イメージ案

1. 渡久地地区では、多くの人で賑わう活力のある港湾とするため、周辺地域との連携・ネットワーク化により賑わいと活力を創出する。
2. また、安全で安心して利用できる港湾とするため、小型船だまりの機能充実、港湾利用者が使いやすいみなとの整備を進める。
3. そのために、必要となる施設は、主に以下に示すものとなる。
  - ① 使いやすいみなとの整備を図っていくためにも、廃船・放置船対策や安全対策、利便性の向上、適切な機能分担等が求められている。[H-1]
  - ② そのため、プレジャーボートの移転促進や利用形態に応じた棲み分けを図る必要があり、新たな係留施設が必要となる。[E-1][G-1][G-2][G-3]
  - ③ また、定期旅客船利用者の駐車場不足への対応が必要となる。[D-2]

以上を踏まえ、本部港（渡久地地区）の施設イメージ案を次ページに示す。



## 渡久地地区(旧本港地区)の施設イメージ案

# 渡久地地区(旧エキスポ地区、旧垣内地区)の施設イメージ案

