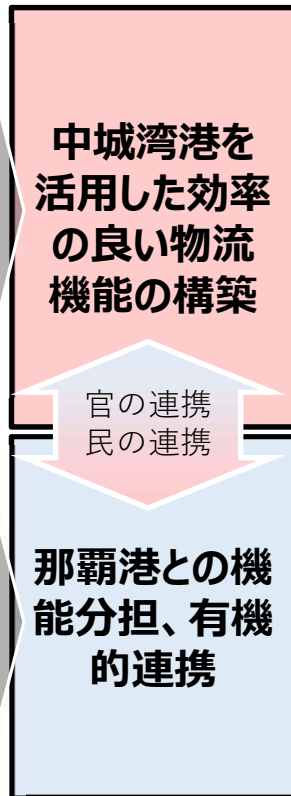


主要施策D 那覇港と中城湾港の機能分担・有機的連携の推進、両港の連携を強化する陸上・海上ネットワークの形成

- ・ 那覇港と中城湾港それぞれの特性を活かし、両港の機能分担・有機的連携を図ることが重要。
- ・ 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。

【両港の特性について】

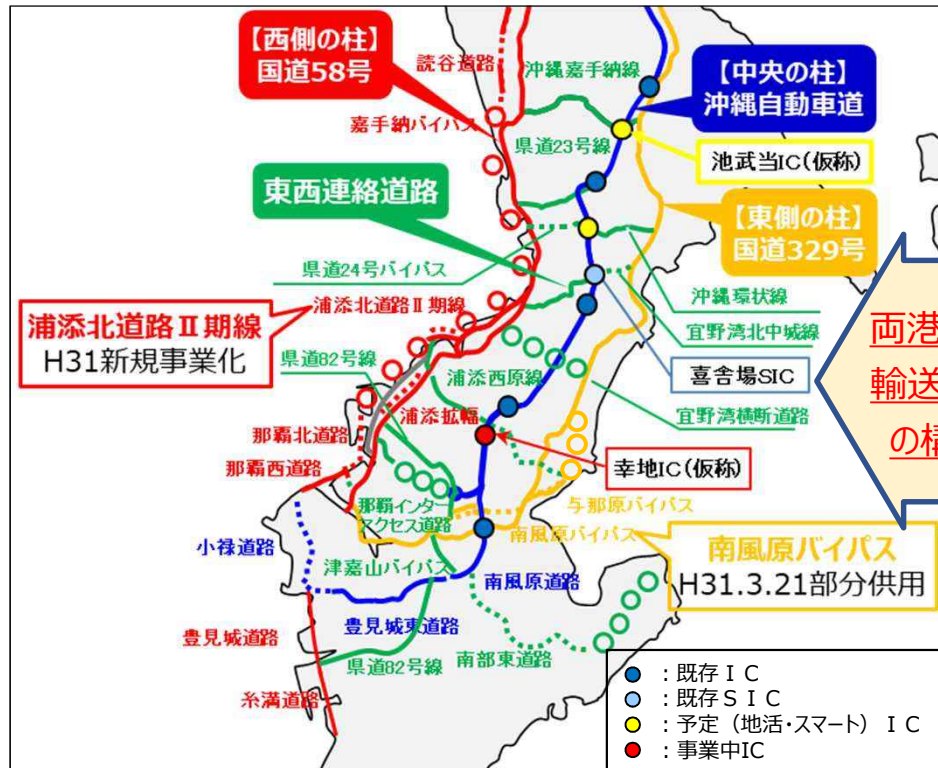
	特性		求める機能・対応
	強み	弱み	
那覇港	①移入貨物が多く、定期航路サービスが多頻度・多方面に展開 ②国際コンテナミナルを保有 ③周辺に流通業（卸売業、倉庫業等）が集積	①内貨は移出コンテナの9割が空、外貨はまだまだコンテナ貨物の総量が少ない（輸送コスト高の要因の一つ） ②港湾用地が狭隘、貨物集中による慢性的な那覇都市圏の渋滞 ③周辺に倉庫等の立地可能用地が不足	①移出の空コンテナを埋める貨物、外貨コンテナ貨物の集貨・創貨 ②港湾用地の代替地 ③倉庫等の立地可能用地
中城湾港 新港地区	①周辺に流通加工・工場が集積 ②（那覇港と比べ）港湾用地に余裕がある ③周辺に新たな倉庫業等が集積できる可能性がある	①那覇周辺の流通業（卸売業、倉庫業等）から時間・コストがかかる（新港地区周辺に流通業の集積が進んでいない） ②取扱貨物が少なく、定期航路サービスが小	①那覇港周辺への時間・コスト削減 ②港湾物流関連企業の立地 ③多頻度・多方面の定期航路サービス



※沖縄県港湾課作成

【沖縄県の道路ネットワーク（「ハシゴ道路」の整備）】

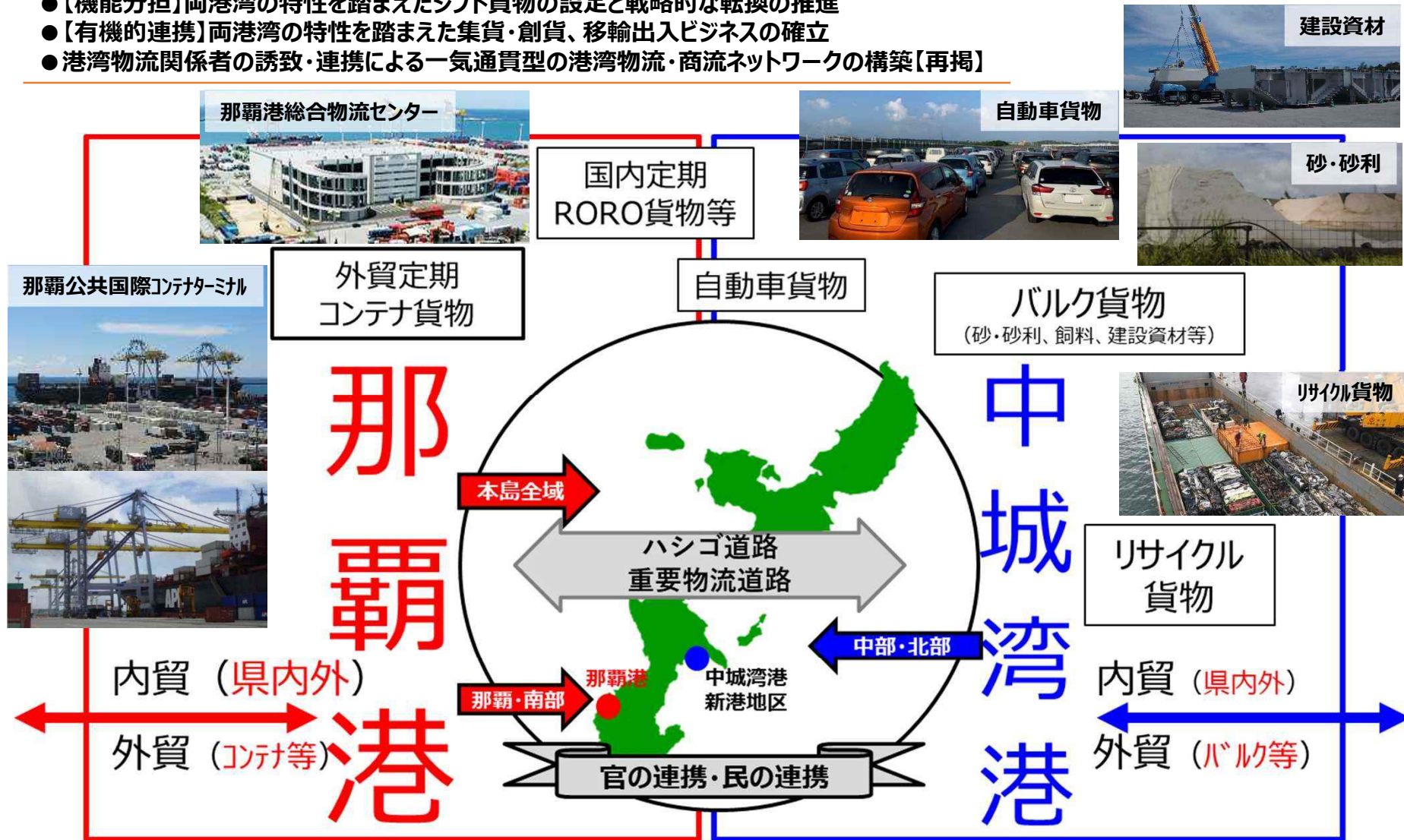
【重要物流道路の指定状況(2020.4.1時点)】



対象	取り組み	短期(5年以内)	中期(15年以内)	長期(30年以内)
新港地区	7 那覇港と中城湾港の機能分担・有機的連携の推進	<ul style="list-style-type: none"> ●【機能分担】両港湾の特性を踏まえたシフト貨物の設定と戦略的な転換の推進 ●【有機的連携】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 ●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【再掲】 	●同左	—
	8 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	<ul style="list-style-type: none"> ●「ハシゴ道路」の整備 ●海上輸送ネットワークの検討 ●両港湾間の効率的な輸送ネットワークの形成を支援する社会実験・実証事業の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ●「ハシゴ道路」の整備、陸上輸送ネットワークの構築 ●海上輸送ネットワークの推進 	—

7 那覇港と中城湾港の機能分担・有機的連携の推進

- 【機能分担】両港湾の特性を踏まえたシフト貨物の設定と戦略的な転換の推進
- 【有機的連携】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
- 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【再掲】



共同ビジョン？ 広域連携？ 共同事業？ 一元管理？

8 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

- 「ハシゴ道路」の整備
- 陸上輸送ネットワークの構築
- 海上輸送ネットワークの検討、推進
- 両港湾間の効率的な輸送ネットワークの形成を支援する社会実験・実証事業の実施



背景図：「国土地理院」(<https://maps.gsi.go.jp/dvelopment/ichiran.html>)

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

- ・ 現在クルーズ船を受け入れている西ふ頭-13m岸壁は本来貨物専用岸壁であり、今後、バイオマス発電燃料を輸入する大型バルク船の寄港増により、更なるクルーズ船の予約制限が見込まれることから、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、クルーズターミナルの整備を推進する必要がある。
- ・ クルーズターミナルの整備にあたっては、アフターコロナのクルーズ需要や2次交通の供給量等の観点も踏まえ、沖縄県内各港湾の機能分担、連携に加え、着地型観光の推進等による地域経済効果の最大化方策の検討など、官民連携のもとハード、ソフトが一体となった受入環境の整備を進める。

【貨物岸壁を利用したクルーズ船の受け入れ状況(新港地区西ふ頭)】



【乗下船から寄港地観光を結ぶ円滑快適な移動(イメージ)】



出典：「SMOOTH VOYAGE」国土交通省港湾局を加筆修正

<課題>

- ・ターミナルビルが未整備
- ・大型バルク船の寄港増に伴う更なる予約制限
- ・アフターコロナのクルーズ再開に向けた安全・安心の受入環境の確保 等

<留意事項>

- ・クルーズターミナルの整備には長期間を要することから、当面貨客兼用バースで受け入れを継続するにあたり、短期的なクルーズ客の利便性、安全性確保の方策の検討も必要

【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】

対応方針

検討項目(案)	検討内容(案)
県内全域の需要推計	<ul style="list-style-type: none"> ・アフターコロナの環境変化や2次交通容量等を踏まえた今後のクルーズ需要予測を行い、中城湾港を含む沖縄県全域と各港湾の需要と求められる港湾機能の検討(各港湾の役割分担、各港湾におけるクルーズバースの整備計画等)。 ・沖縄本島主要3港の共存共生と持続的発展スキームの検討(寄港地分散、予約調整方法の検討等)。
県内各港湾の機能分担・連携	
地域経済効果の最大化	<ul style="list-style-type: none"> ・着地型観光の推進や県産品提供体制、高付加価値型クルーズの誘致など、クルーズ船寄港に伴う地域社会の利益創出・還元の仕組みの検討。

各港湾管理者や関係団体の協力・連携のもと別途検討体制で議論

対象	取り組み	短期(5年以内)	中期(15年以内)	長期(30年以内)
県内全域・新港地区	9 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	<ul style="list-style-type: none"> ● アフターコロナのクルーズ需要と港湾機能の検討 ● 沖縄本島主要3港の共存共生と持続的発展スキームの検討(寄港地分散、予約調整方法等の検討) ● 地域経済効果の最大化方策の検討(着地型観光の推進、移動支援、県産品提供体制等の検討) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 沖縄本島主要3港の共存共生と持続的発展 ● 地域振興に貢献する経済効果の高いクルーズ船受入の推進 	● 同左
新港地区	10 クルーズターミナルの整備	● クルーズターミナル基本計画の検討	<ul style="list-style-type: none"> ● クルーズ船専用バースの整備 ● クルーズターミナルビルの整備 	—
	11 短期的なクルーズ客の利便性、安全性の確保	● 西ふ頭貨客兼用バースにおけるクルーズ客の利便性、安全性の確保	—	—



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整備

- ・スーパーヨットは滞在期間中の消費が多い傾向にあり、寄港する地域等への高い経済効果が期待される。
- ・スーパーヨットの誘致拡大を図るためには、ウイズコロナ・ポストコロナの時代を見据え、官民連携のもとハード・ソフトの両面での受け入れ環境の整備を行う必要がある。

※スーパーヨット：外国人富裕層などが個人所有する全長80フィート（24m）以上の大型クルーザー

【スーパーヨットの経済効果の事例(県外含む)】

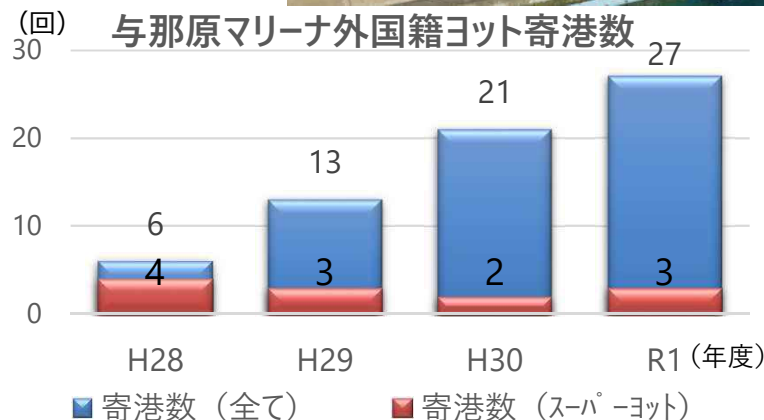
来訪年	全長	滞在期間	国内支出実績
2013	113.14m	17日	¥ 27,500,000
2014	26.26m	10日	¥ 5,700,000
2015	40.22m	10日	¥ 15,230,000
	54.45m	3日	¥ 3,428,360
	91.50m	30日	¥ 45,000,000
2016	27.00m	10日	¥ 2,500,000
	54.00m	3日	¥ 12,000,000
	54.00m	22日	¥ 25,000,000

資料提供：（一社）スーパーヨット誘致会議・日本

国内での主な支出項目

- ・地元名産品の購入
- ・ゲストやクルーの食料調達
- ・旅館、ホテルの宿泊
- ・観光
- ・給油
- ・港湾使用料、水道・電気料
- ・船、船用品のメンテナンス
- ・空港、ビジネスジェットの活用

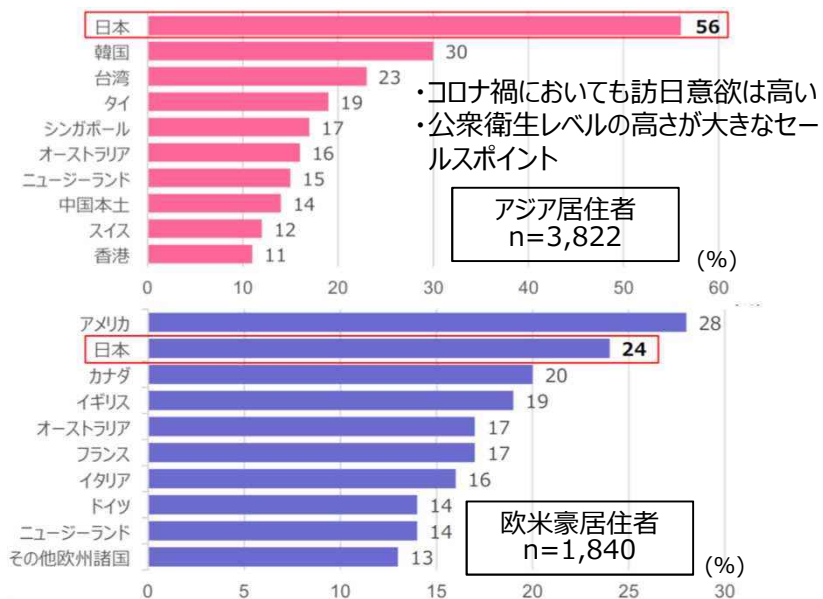
【受入環境の整備(ハード面)】



与那原マリーナについては、整備過程（ホイストクレーンを設置するまで）は、全長50m以上のスーパーヨットも受け入れ可。現状では30m程度まで。
⇒係留施設整備が課題

※ホイストクレーン：ボートを上架して陸上保管するためのクレーン

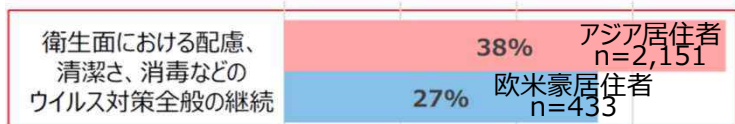
【新型コロナ終息後に観光旅行したい国・地域】



【受入環境の整備(ソフト面)】



【新型コロナ終息後に訪日旅行全般に期待したいこと】

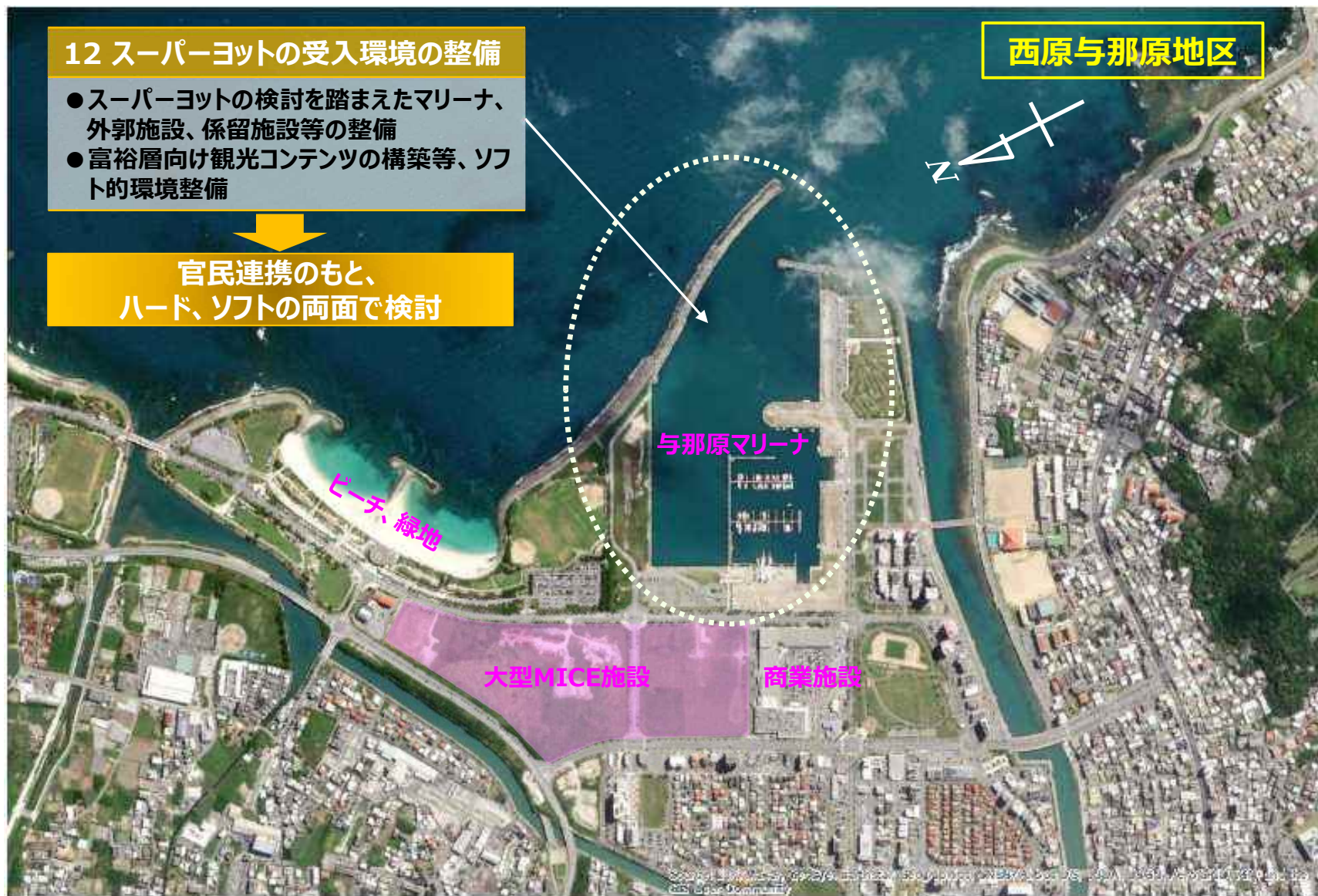


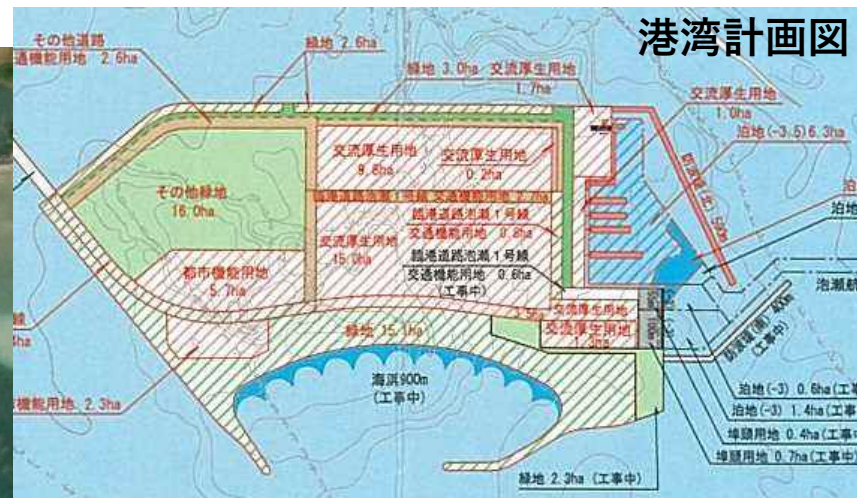
ウィズ・ポストコロナ時代においては、地域経済を支える観光の再生と新たな展開のため、**宿泊施設の高付加価値化**や新たなビジネス展開や事業再生の支援等による観光産業の収益力向上、**デジタルトランスフォーメーションの推進による観光サービスの変革**を支援する。また、**ワーケーション等の「新たな旅のスタイル」の普及を促進**し、旅行需要の平準化に取り組む。

出典：2020年8月「DBJ・JTBF アジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査」((株) 日本政策投資銀行・(公財) 日本交通公社) より作成

出典：観光戦略実行推進会議 (第39回)

対象	取り組み	短期(5年以内)	中期(15年以内)	長期(30年以内)
西原 与那原 地区	12 スーパーヨットの受入環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ● スーパーヨットの検討を踏まえたマリーナ、外郭施設、係留施設等の整備 ● 富裕層向け観光コンテンツの構築等、ソフト的環境整備 	● 同左	—
泡瀬 地区		<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の機運醸成 ● スーパーヨット導入に向けた調査及び検討 	<ul style="list-style-type: none"> ● スーパーヨットの検討を踏まえたマリーナの整備 ● 富裕層向け観光コンテンツの構築等、ソフト的環境整備 	● スーパーヨットの検討を踏まえた外郭施設、係留施設等の整備





12 スーパーヨットの受入環境の整備

- 地域の機運醸成
- スーパーヨット導入に向けた調査及び検討
- スーパーヨットの検討を踏まえたマリーナ、外郭施設、係留施設等の整備
- 富裕層向け観光コンテンツの構築等、ソフト的環境整備

官民連携のもと、ハード、ソフトの両面で検討

泡瀬地区

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

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拡大

- 西原与那原地区では、大型MICE施設の整備を推進するとともに、空港からの交通利便性の確保や宿泊施設、商業施設等の誘致により、MICEを中心とした魅力あるまちづくりを図ることとしている。
- 大型MICE施設の立地により、多くの観光客等が中城湾港を訪れることとなるため、利用者の利便性向上や魅力の向上を図り、地域への経済効果の最大化を図っていく必要がある。

【マリントウンMICEエリアまちづくりデザイン】



与那原町は、「カヌー乗船体験プログラムの構築」や「水路周辺への飲食店等の誘致による賑わいの創出」により、水路を活かした観光プログラムの構築を図ることとしている。

出典：与那原町観光実施計画(H30.2)

対象	取り組み	短期(5年以内)	中期(15年以内)	長期(30年以内)
西原 与那原 地区	13 大型MICE施設周辺整備の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型MICE施設と連動したウォーターフロント空間の活用方策の検討 ● 賑わいを創出するイベントの開催 	<ul style="list-style-type: none"> ● 与那原マリーナ（北側商業施設）の整備 ● 大型MICE施設と連動したウォーターフロント空間の活性化 ● 賑わいを創出するイベントの開催 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型MICE施設と連動したウォーターフロント空間の活性化 ● 賑わいを創出するイベントの開催

13 大型MICE施設周辺整備の推進

- 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、活性化
- 賑わいを創出するイベントの開催
- 与那原マリーナ（北側商業施設）の整備

官民連携のもと、
ハード、ソフトの両面で検討

