

# 1 長期構想について

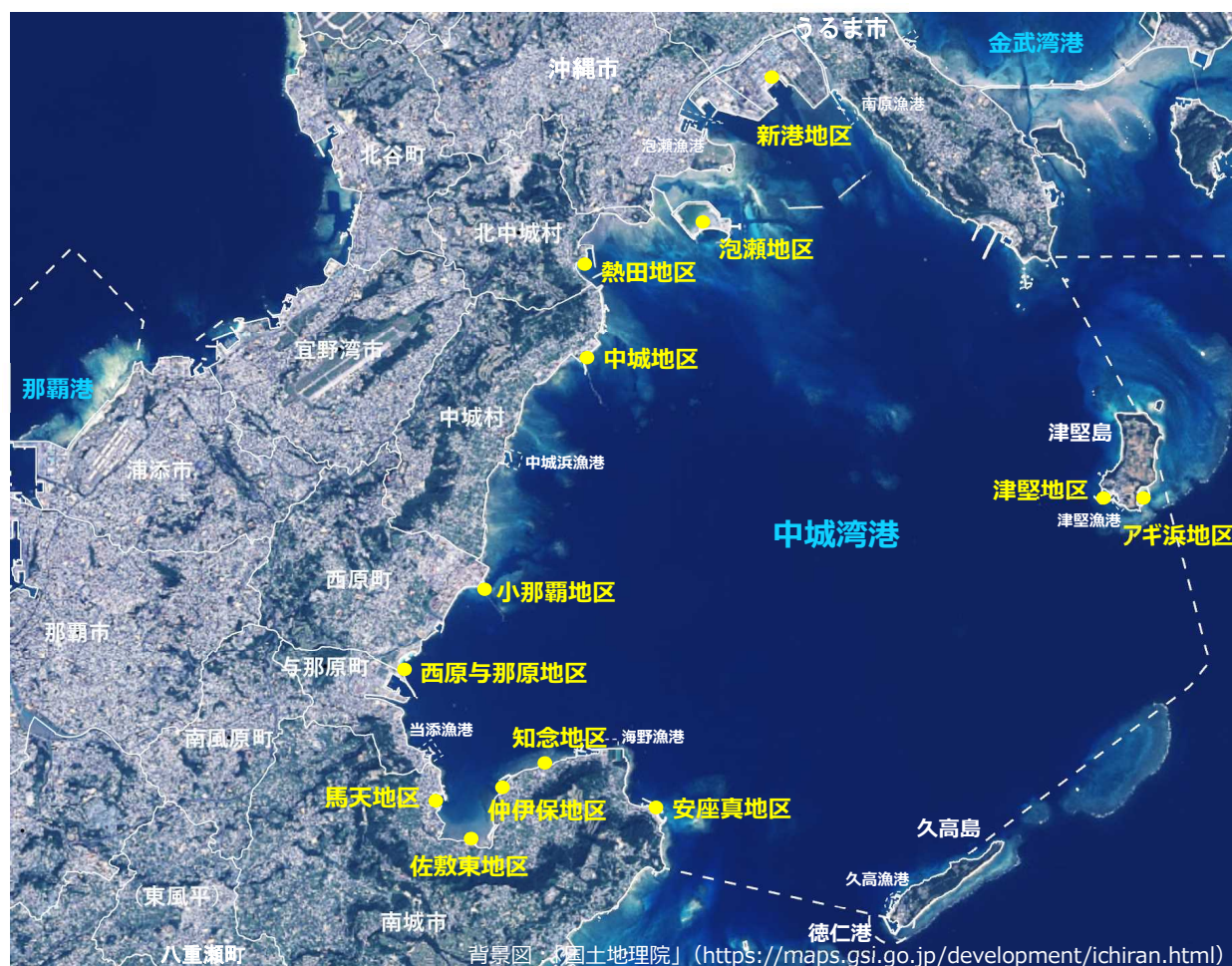
## (1)中城湾港長期構想

中城湾港港湾計画<sup>※</sup>は、平成2年に改訂(目標年次平成12年)し、その後も様々な要望等に対応するための一部変更等を経て現在に至っている。

当該計画に基づき、港湾の整備が着実に進展している一方で、計画改訂から約30年経過する間に中城湾港の取り巻く社会経済情勢は大きく変化し、各地区で新たな拠点形成の構想が検討され始めている。

このような状況を踏まえて、概ね20年から30年先の長期的な視点に立った中城湾港の将来構想、ビジョンの策定に向け、令和2年度に有識者や関係行政機関等で構成される「中城湾港長期構想検討委員会」を設置し、様々な分野の関係者の助言、提案等を踏まえて、「中城湾港長期構想」を策定した。

今回策定した「中城湾港長期構想」に基づき、港湾の開発、利用及び保全の指針となる「港湾計画」の改訂等を行い、今後の沖縄県全域の発展の推進力となる「みなとづくり」を進めていく。



【中城湾港の位置】

※「8 その他参考資料 (2)用語集」参照

## (2)中城湾港の沿革と概要

中城湾港は、沖縄本島中南部の東海岸に位置し、北の勝連半島から南の知念半島まで、3市2町2村にまたがるおよそ24,000haの広大な海域を有する港湾である。

古くは、沖縄本島中北部との間に山原船(やんばるせん)が運航し、泡瀬や与那原、馬天を中心として交易の拠点として利用されていた。

昭和40年代に入ると、東洋石油、エッソスタンダード石油(現在の南西石油(株))等が進出し、大規模な石油基地の整備が進められ、大型港湾としての発展の期待が高まった。

沖縄の本土復帰とともに、琉球政府から沖縄県に移管され、その後大型港湾の適地としての開発計画が検討され、昭和49年4月には重要港湾に指定された。

昭和55年7月には、中城湾港開発基本計画を策定し、沖縄振興開発計画に掲げる沖縄経済の自立的発展を図るための拠点として、流通加工港湾の整備が位置付けられ、これを踏まえ昭和56年3月に港湾計画<sup>\*</sup>の改訂を行った。

その後、平成2年8月には、流通加工港湾としての整備を引き続き推進するとともに、地域住民の海洋性レクリエーション活動の場や新たな市街地の整備等の多様な要請に対応するため、新港地区開発の見直し、マリンタウンプロジェクト計画(西原与那原地区、佐敷東地区、知念地区)等を含む港湾計画の改訂を行った(平成10年3月に、佐敷東地区の港湾計画を一部変更し、計画の縮小を行った)。

また、平成7年11月には、本島中部圏の活性化、観光リゾート振興のための戦略的な国際交流リゾートの拠点として泡瀬地区開発計画が港湾計画に位置づけられた(平成23年3月に、港湾計画を一部変更し、計画の縮小を行った)。

平成11年には、新港地区の工業用地、約122haが特別自由貿易地域に指定され、港湾機能を活用した新たな産業と雇用の場の創出が図られることとなった(平成26年6月には、国際物流拠点産業集積地域として約362haに拡大)。

近年では、西原与那原地区において大型MICE施設を核とするまちづくり計画が検討されており、また新港地区において大型クルーズ船の寄港や、大型船舶によるバイオマス発電所<sup>\*</sup>の燃料輸入など、社会経済情勢の変化を反映した新しい動きが見受けられる。



※「8 その他参考資料 (2)用語集」参照



【中城湾港の沿革】

近世～昭和初期	沖縄本島中北部との間に山原船(やんばるせん)が運航し、泡瀬や与那原、馬天を中心として交易の拠点として利用される。
昭和 40 年代	東洋石油、エッソスタンダード石油(現在の南西石油(株))等が進出し、大規模な石油基地の整備が進められ、大型港湾としての発展の期待が高まる。
昭和 47 年 5 月	沖縄本土復帰
昭和 49 年 4 月	中城湾港が重要港湾に指定される。
昭和 55 年 7 月	中城湾港開発基本計画を策定。
昭和 56 年 3 月	中城湾港港湾計画 <sup>※</sup> を改訂。沖縄振興開発計画に掲げる沖縄経済の自立的発展を図るための拠点として、流通加工港湾の整備が位置付けられる。
平成 2 年 8 月	中城湾港港湾計画を改訂(2 回目)。地域住民の海洋性レクリエーション活動の場や新たな市街地の整備等の多様な要請に対応するため、新港地区開発の見直し、マリンタウンプロジェクト計画(西原与那原地区、佐敷東地区、知念地区)等を含む港湾計画の改訂を実施。
平成 6 年度	新港地区の西ふ頭岸壁 <sup>※</sup> (-10m、-13m)供用開始。
平成 7 年 11 月	中城湾港港湾計画を一部変更。本島中部圏の活性化、観光リゾート振興のための戦略的な国際交流リゾートの拠点として泡瀬地区が港湾計画に位置付けられる。
平成 10 年 3 月	中城湾港港湾計画を一部変更。自然環境の保全等を図るため、佐敷東地区において土地造成及び土地利用計画を変更した。
平成 11 年 3 月	港湾機能を活用した新たな産業と雇用の場の創出を図るため、新港地区の工業用地約 122ha が特別自由貿易地域に指定される。
平成 15 年 4 月	中城湾港がリサイクルポート <sup>※</sup> (総合静脈物流拠点港)に指定される。
平成 23 年 3 月	中城湾港港湾計画を一部変更。土地需要の変化等に対応するため、泡瀬地区において土地造成及び土地利用計画等を変更した。
平成 24 年 4 月	新たな特区制度として国際物流拠点産業集積地域が創設され、新港地区の特別自由貿易地域が国際物流拠点産業集積地域(うるま地区)となる。
平成 26 年 6 月	新港地区の国際物流拠点産業集積地域(うるま地区)を拡大する形で、人工島全体約 362ha が国際物流拠点産業集積地域(うるま・沖縄地区)に指定される。
平成 27 年 6 月	西原与那原地区の交流厚生用地が大型 MICE 施設の建設予定地に決定。
平成 28 年 8 月	西原与那原地区の与那原マリーナ供用開始。
平成 28 年度	新港地区の東ふ頭岸壁(-7.5m、-11m)供用開始。



新港地区(R2.12 月)



泡瀬地区(R2.12 月)

※「8 その他参考資料 (2)用語集」参照

### (3)長期構想策定の背景

島しょ県である沖縄県は、貨物輸送の95%以上を海路に依存しており、港湾及び海運は本県の物流を支える上で重要な産業基盤である。

近年は、沖縄県への入域観光客数の増加により、県内の物流量も大幅に増加しており、観光・物流の各断面では相互に依存する関係が生じている。そのため、更なる観光振興を進める上では、物流量増大への対応も一体となって進める必要がある。

また、中城湾港新港地区は、平成26年度に国際物流拠点産業集積地域に指定され、高付加価値ものづくり産業等を中心とした企業誘致が行われている。今後、新港地区及びその周辺に立地する企業の生産性を向上させるためには、産業支援港湾としてのより一層の機能の強化・拡充が必要である。

一方で、海運関係事業者の労働人口(港湾労働者、トラックドライバー、内航船員)は、減少・高齢化傾向にあり、

将来の労働力不足が懸念される。今後の港湾行政の展望にあたっては、海運関係事業者の持続的発展に資するよう、港湾物流業務の合理化・生産性向上の視点も重要となっている。

これらの課題に対応するため、那覇港との機能分担・有機的連携を図りつつ、流通拠点としての安定的・効率的な物流環境を創造するため、港湾機能の強化・拡充に取り組む必要がある。

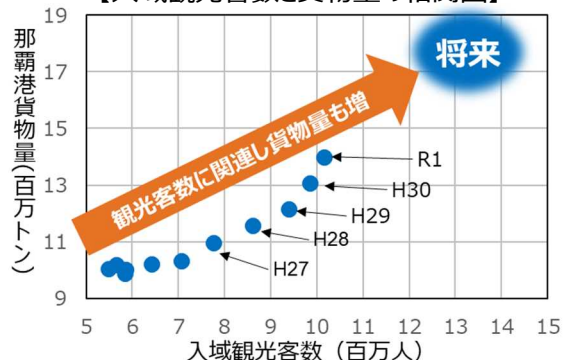
近年の沖縄県へのクルーズ船寄港ニーズの高まりを受け、新港地区において、平成28年から5年ぶりにクルーズ船の受け入れを行っている。これまで、16万トン級のクアンタム・オブ・ザ・シーズやスペクトラム・オブ・ザ・シーズ等の寄港実績があり、周辺地域の経済振興に大きく貢献している。

現在、クルーズ船は西ふ頭の貨物岸壁<sup>※</sup>で受け入れており、バスの待機場所・動線が確保され、2次交通のオペレーション環境が良いとの声もある一方、17万トン以上のクルーズ船の寄港要望や予約制限、旅客待合所整備等に対応する必要がある。

また、西原与那原地区においては、大型MICE施設の建設地に決定され、大型MICE施設と関連した新たな賑わいを目指したまちづくりが検討されているほか、同地区の与那原マリーナには、スーパーヨットが寄港する等新たなニーズに対応する必要性が生じている。

アフターコロナのクルーズ・スーパーヨット需要を見据え、関係機関と協力して受入環境の整備を図るとともに、着地型観光の推進などによる経済効果を高めるために地域と連携した取り組みが必要となっている。

【入域観光客数と貨物量の相関図】



【那覇港と中城湾港の連携イメージ】



※「8 その他参考資料 (2)用語集」参照

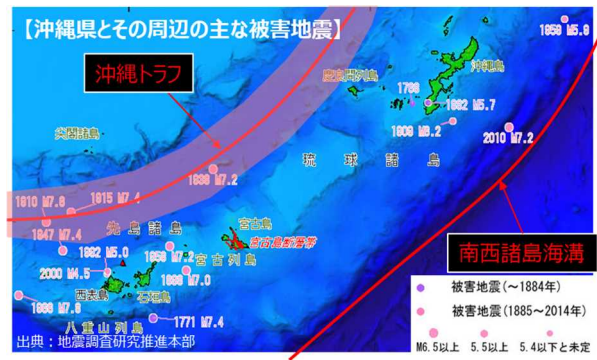


自然災害の面では、近年、平成 28 年熊本地震、平成 30 年 7 月豪雨、令和元年台風第 15 号・19 号、令和 2 年 7 月豪雨など、全国で激甚な災害が頻発している。また、南海トラフ巨大地震等の切迫性が高まり、それに伴う巨大津波の発生や気候変動による高潮・高波等の災害が懸念されている。

大規模自然災害に対しては、防災拠点の整備や防災・減災対策の推進など、ハードとソフトを組み合わせた「多重防御」により被害を最小化する取り組みが必要である。

また、中城湾港における港湾施設については、約 7 割が建設後 20 年以上経過し、特に係留施設※は比較的老朽化が進んでおり、約 3 割が施設の性能が低下している状態である。日常的な点検や補修工事等の老朽化対策を計画的・戦略的に行っていく必要がある。

これらに加え、離島航路の安定運航の維持に努める他、領海保全にかかる活動への支援といった、安全安心を支える取り組みを推進する必要がある。



【平成 29 年台風通過後の仲間港(西表島)】



【新港地区における岸壁背後舗装の陥没】

2015 年「国連持続可能な開発サミット」において、2030 年までの国際社会全体の目標として「SDGs」(持続可能な開発目標)が採択された。SDGs は、17 のゴール(目標)と 169 のターゲットから構成され、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる総合的な取組が定められている。

沖縄県においては、全県的な SDGs 推進のための基本的な方向性等を「沖縄県 SDGs 推進方針」として策定したところである。また、企業においても SDGs をいかにして企業経営に取り込み、ESG 投資※を呼び込んでいくことが、持続的な企業価値の向上の観点から重要な要素となっている。

港湾管理者としても、港湾開発における環境との共生や、脱炭素社会※や循環型社会※の構築に対する支援を推進し、中城湾港の持続可能な発展に向け、責任のある対応を図っていく必要がある。

沖縄県 SDGs 推進方針

令和元(2019)年11月29日  
沖縄県

このような中城湾港を取り巻く社会経済情勢の変化等を踏まえ、今後の沖縄県の発展の推進力となる「みなとづくり」を進めるために、港湾の開発、利用及び保全の指針となる「港湾計画」の改訂に向け、今般、港湾計画を作成する上での総合的な港湾空間のあり方の将来構想、ビジョンとなる「長期構想」を策定する。

※「8 その他参考資料 (2)用語集」参照

**【参考資料：主な地区における既定計画と整備・利用状況の進捗、及び計画時の想定と現状の相違点】**

- ・**新港地区** 平成 2 年の港湾計画<sup>※</sup>改訂において 3 次埋立部分が計画に位置付けられた。また、平成 6 年度には西ふ頭岸壁<sup>※</sup>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た。
- ・計画時点との相違点としては、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、この変化とも関連して、人工島全体が国際物流拠点産業集積地域に指定された。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大型 RORO 船が寄港するようになってきている。

**【利用状況（令和元年時点）】**

西ふ頭	計画貨物量:1,116千ト、R1年実績(速報値):1,100千ト 主な取扱品目:砂・砂利、飼肥料、金属くず 定期航路:鹿児島航路(週1便)、先島航路(不定期運行) クルーズ船:R1年21回寄港(16万GT級まで受入可能)
東ふ頭	計画貨物量:2,397千ト、R1年実績(速報値):93千ト 主な取扱品目:鉄鋼、砂糖 定期航路:京阪航路(週1便)、博多航路(トライアル)

**【既定計画と整備進捗】**

- 平成 2 年度 港湾計画改訂(3次埋立の追加)
- 平成 4 年度 1次埋立(西ふ頭)概成
- 平成 6 年度 西ふ頭岸壁(-10m、-13m)供用開始
- 平成10年度 特別自由貿易地域に指定
- 平成15年度 リサイクルポートに指定
- 平成18年度 2次埋立概成
- 平成26年度 国際物流拠点産業集積地域に指定
- 平成28年度 東ふ頭岸壁(-7.5m、-11m)供用開始

**【計画時の想定と現状の相違点】**

- ・重厚長大系から高付加価値ものづくり企業へ
- ・国際物流拠点産業集積地域の指定
- ・リサイクルポートの指定
- ・情報通信産業の発展に伴いIT津梁パーク立地
- ・クルーズ船の寄港、RORO船の寄港
- ・台風時等の避泊方法が、港湾内から港外へ



- ・**泡瀬地区** 平成 7 年の港湾計画一部変更において計画に位置付けられて、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た。その後、平成 22 年度に港湾計画の一部変更を行い計画を約半分に縮小した。
- ・計画時点との相違点としては、計画縮小の際に、計画のコンセプトをスポーツコンベンション拠点に変更されており、また近年の入域観光客数の増加等を踏まえ、沖縄市において土地利用計画の検証を行っている。

**【既定計画と整備進捗】**

- 平成 7 年度 港湾計画一部変更(計画位置づけ)
- 平成14年度 国が海上工事に着手
- 平成17年度 沖縄県が海上工事に着手
- 平成19年度 市長が「第 I 区域は計画見直し前提に推進、第 II 区域は推進困難」と方針表明
- 平成22年度 港湾計画の一部変更(土地需要の変化等に対応するために計画を縮小)(185ha→91ha)
- 平成25年度 県が連絡橋の工事に着手

**【計画時の想定と現状の相違点】**

- ・計画コンセプト：スポーツコンベンション拠点
- ・計画面積：185ha → 約91ha
- ・入域観光客数の増加等を踏まえ、沖縄市により土地利用計画を検証中



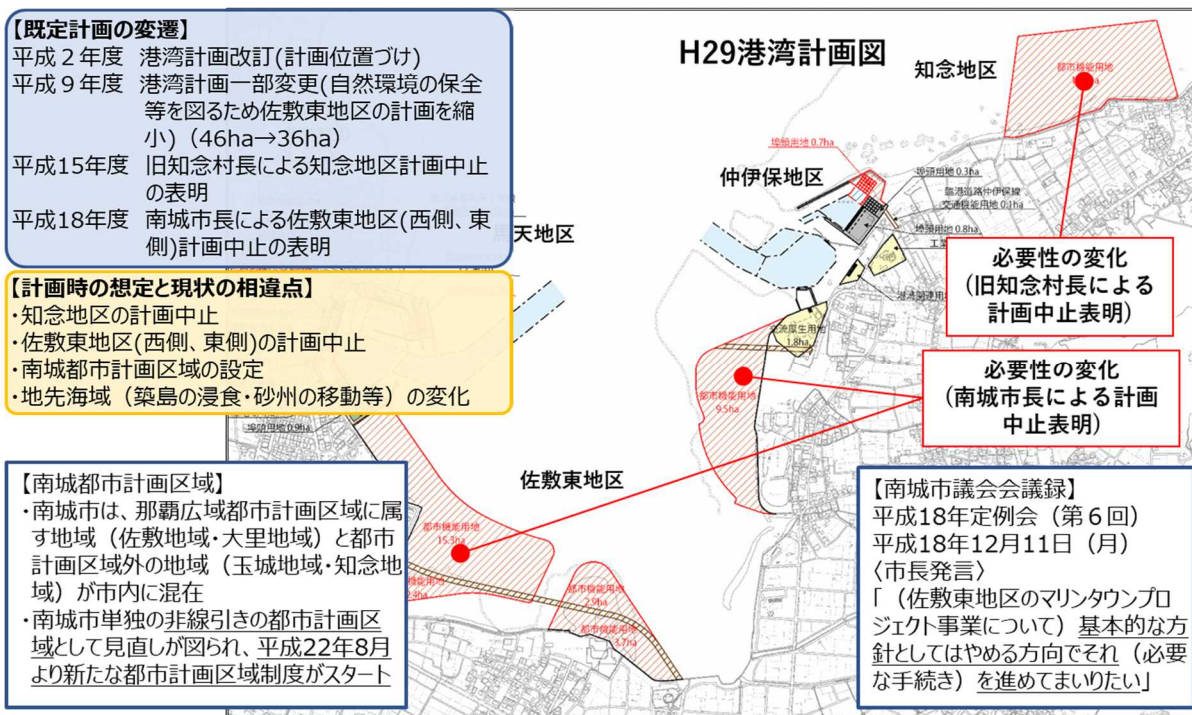
※「8 その他参考資料 (2)用語集」参照



- ・**西原与那原地区** 平成2年の港湾計画<sup>※</sup>改訂において計画に位置付けられ、平成8年度に埋立工事に着手し、平成13年度から土地の分譲を開始している。その後、平成28年度に与那原マリーナを供用開始した。
- ・計画時点との相違点としては、平成27年に大型MICE施設の建設予定地に決定したことが大きな変化であり、県、与那原町、西原町において、MICE施設と関連した新たな賑わいを目指したまちづくりを検討している。また近年は与那原マリーナにスーパーヨット<sup>※</sup>が寄港するようになっている。



- ・**佐敷東地区・知念地区** 平成2年の港湾計画改訂において埋立計画が位置付けられたが、平成10年3月の港湾計画一部変更において計画縮小を行った後、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いる。
- ・計画時点との相違点としては、埋立計画が中止になったことが大きな変化であり、また都市計画区域の見直しにより、平成22年度からは南城都市計画区域が設定された。



※「8 その他参考資料(2)用語集」参照

#### (4)中城湾港長期構想検討委員会

本長期構想の策定にあたっては、港湾関係者に加え、環境や観光など様々な分野の有識者による検討委員会を設置し、計2回の委員会を実施し、検討を行っている。

##### 【委員名簿(敬称略)】

氏名	役職	摘要
津嘉山 正光	琉球大学 名誉教授	委員長
土屋 誠	琉球大学 名誉教授	
知念 肇	琉球大学国際地域創造学部 教授	
淵辺 美紀	沖縄経済同友会 代表幹事	
島袋 修	一般社団法人 沖縄港運協会 会長	
山城 博美	沖縄地方内航海運組合 理事長	
大城 毅	一般社団法人 沖縄県倉庫協会 会長	
当真 聡	中城湾沿岸漁業振興推進協議会 副会長	
下地 芳郎	一般財団法人 沖縄観光コンベンションビューロー 会長	
中島 洋	沖縄総合事務局 開発建設部長	
東城 英雄	中城海上保安部長	
川口 隆	沖縄地区税関 次長	
松田 了	沖縄県環境部長	
長嶺 豊	沖縄県農林水産部長	
嘉数 登	沖縄県商工労働部長	
渡久地 一浩	沖縄県文化観光スポーツ部長	
上原 国定	沖縄県土木建築部長	
島袋 俊夫	うるま市長	
桑江 朝千夫	沖縄市長	
照屋 勉	与那原町長	
瑞慶覧 長敏	南城市長	
岩永 洋	第十一管区海上保安本部 警備救難部 次長	オブザーバー
嶋崎 賢太	那覇港管理組合 企画建設部 次長	オブザーバー

##### 【検討経緯】

- 令和2年9月11日 **第1回検討委員会**  
▶課題の整理、基本理念・将来像、基本戦略(骨子)の検討
- 令和3年1月21日 **第2回検討委員会**  
▶主要施策、空間利用計画、長期構想計画の検討
- 令和3年2月16日～3月15日  
**パブリックコメント**
- 令和3年4月 **策定**