

那覇港 港湾計画 一部変更

前回改訂:平成15年3月(目標年次:平成20年代後半)

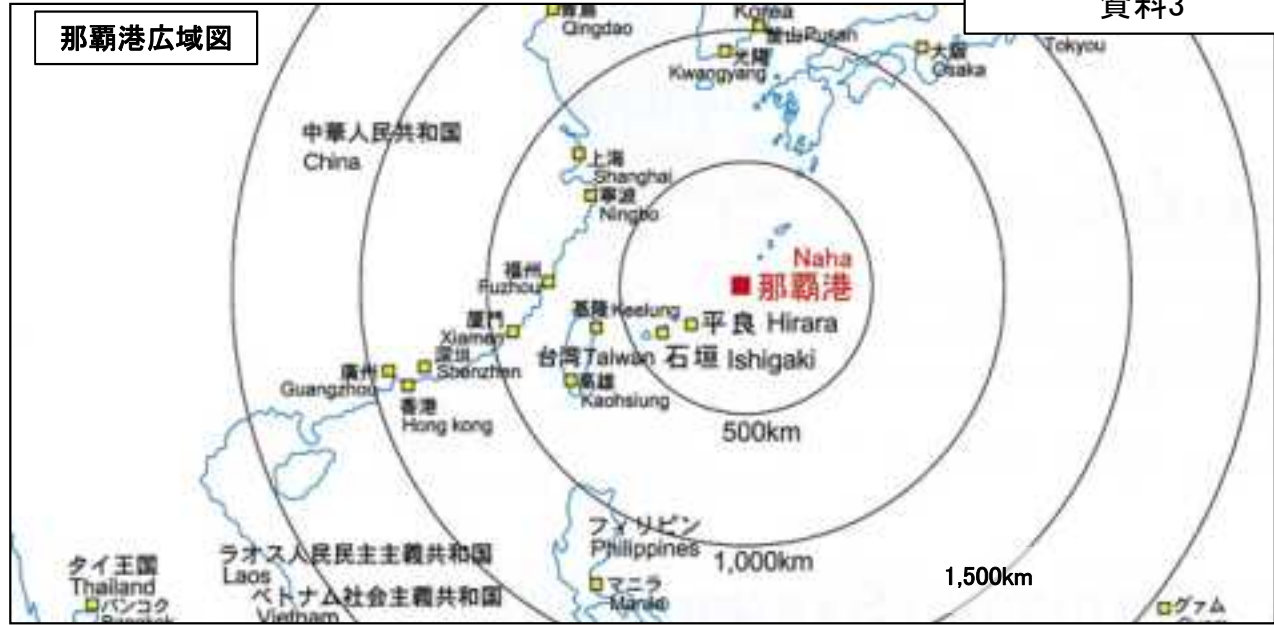
平成28年11月18日
交通政策審議会
第65回港湾分科会
資料3

港湾管理者:那覇港管理組合

那覇港位置図



那覇港広域図



周辺道路網図



港湾計画変更箇所と変更のポイント

【変更のポイント】

- クルーズ需要の増加及び大型船舶の寄港に対応するため、公共ふ頭計画及び水域施設計画を変更する。



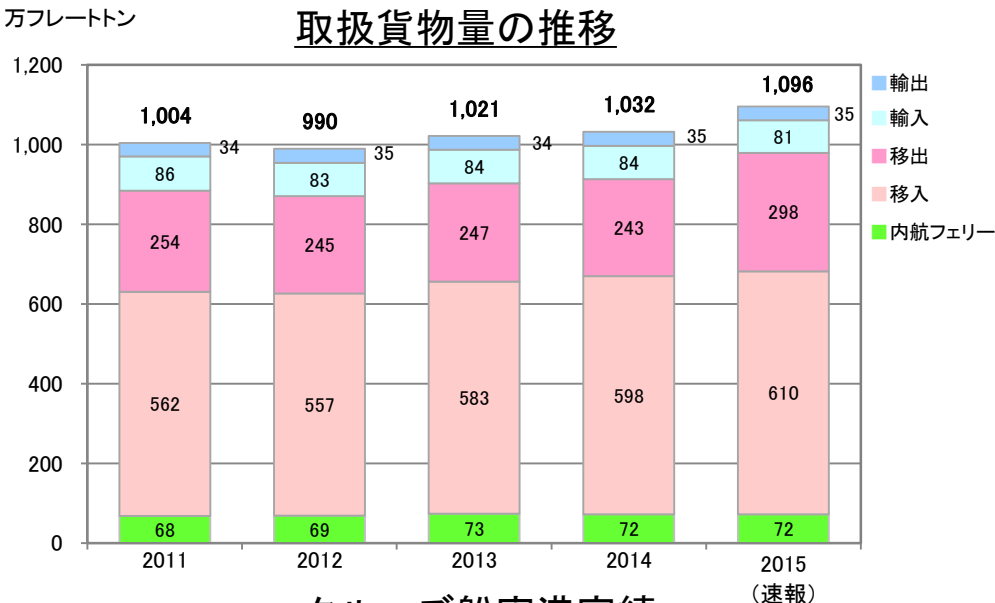
計画変更箇所

写真: Google Earth (平成27年12月撮影)

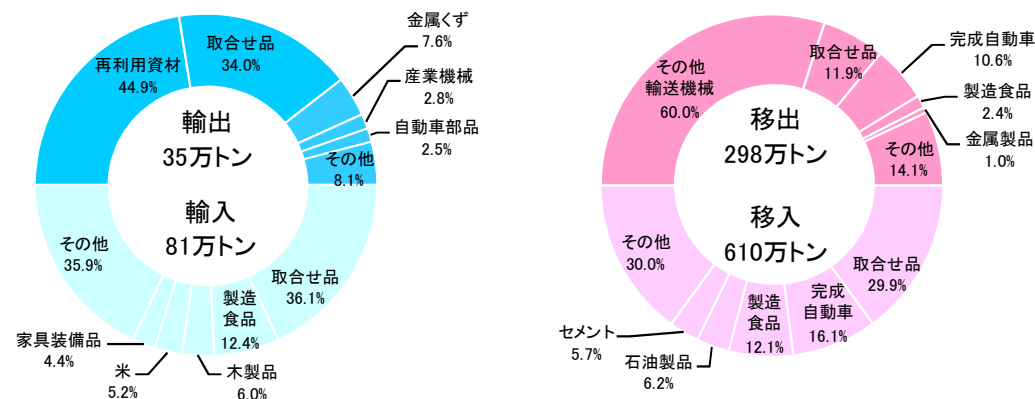
那覇港の概要

- 那覇港は、主に取合せ品や完成自動車を取り扱っており、沖縄県の経済を支えている港である。さらに、離島航路が多数就航しており、県民の暮らしを支えている港でもある。
- クルーズ船の寄港回数は、2015年は115回、2016年は193回（見込み）であり、近年大きく増加している。

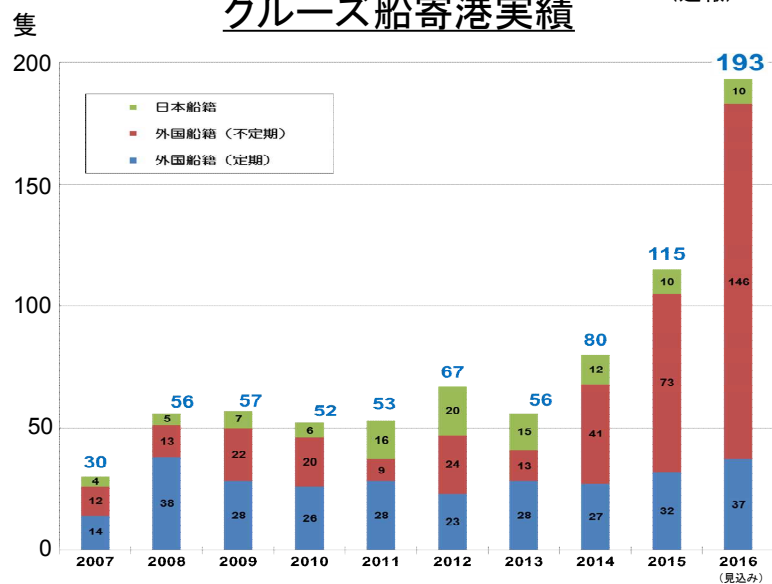
取扱貨物量の推移



品目別取扱貨物量(2015年)



クルーズ船寄港実績



出典：那覇港管理組合資料

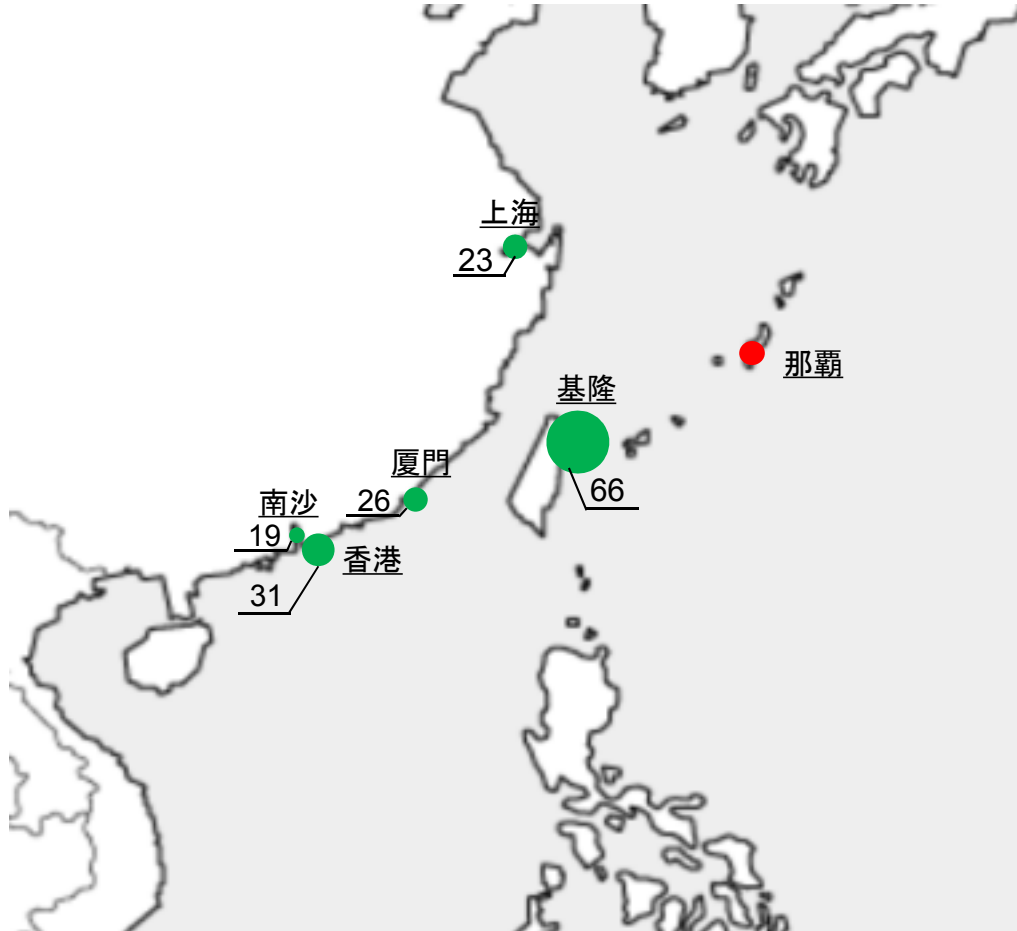
那覇港の主な定期航路(2016年7月8日現在)

航路	船種	便数	航路	船種	便数
北米	フルコンテナ船	1便/週	大阪、鹿児島	フェリー	8.5便/週
中国	一般貨物船	1便/週	東京、大阪 博多、鹿児島、 先島	RORO船	16便/週
	フルコンテナ船	2便/週			
アジア (フィリピン)	冷凍コンテナ船	1便/2週	大東、久米島、 粟国、渡嘉敷、 座間味	フェリー、客船	78.5便/週
東南アジア (台湾)	RORO船	1便/週			
		フルコンテナ船	2便/週		

出典：那覇港管理組合HPより国土交通省港湾局作成

那覇港の概要～定期航路等～

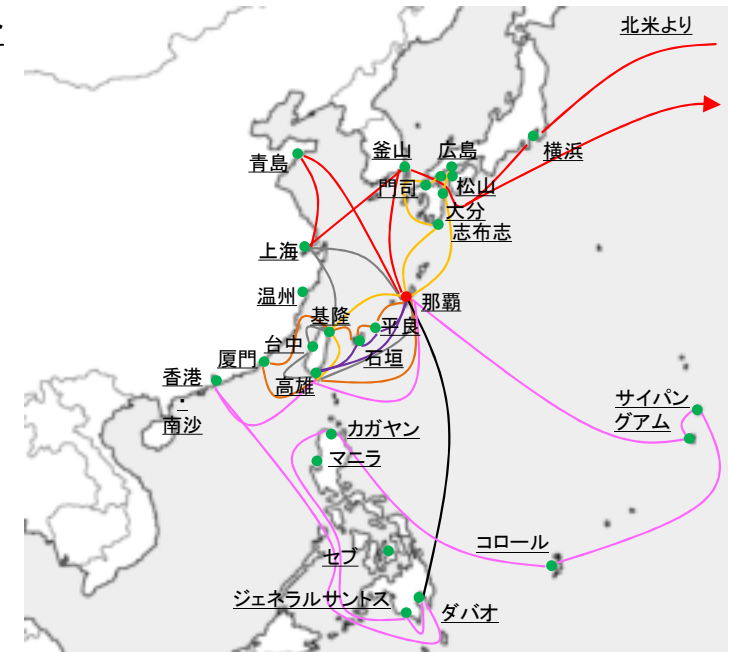
那覇港に寄港するクルーズ船の主な出港地と寄港回数



※数字は寄港回数 (2016年見込み)

出典: 那覇港管理組合HPより国土交通省港湾局作成

外貨定期航路



北米コンテナ航路

出典: 那覇港管理組合HPより国土交通省港湾局作成

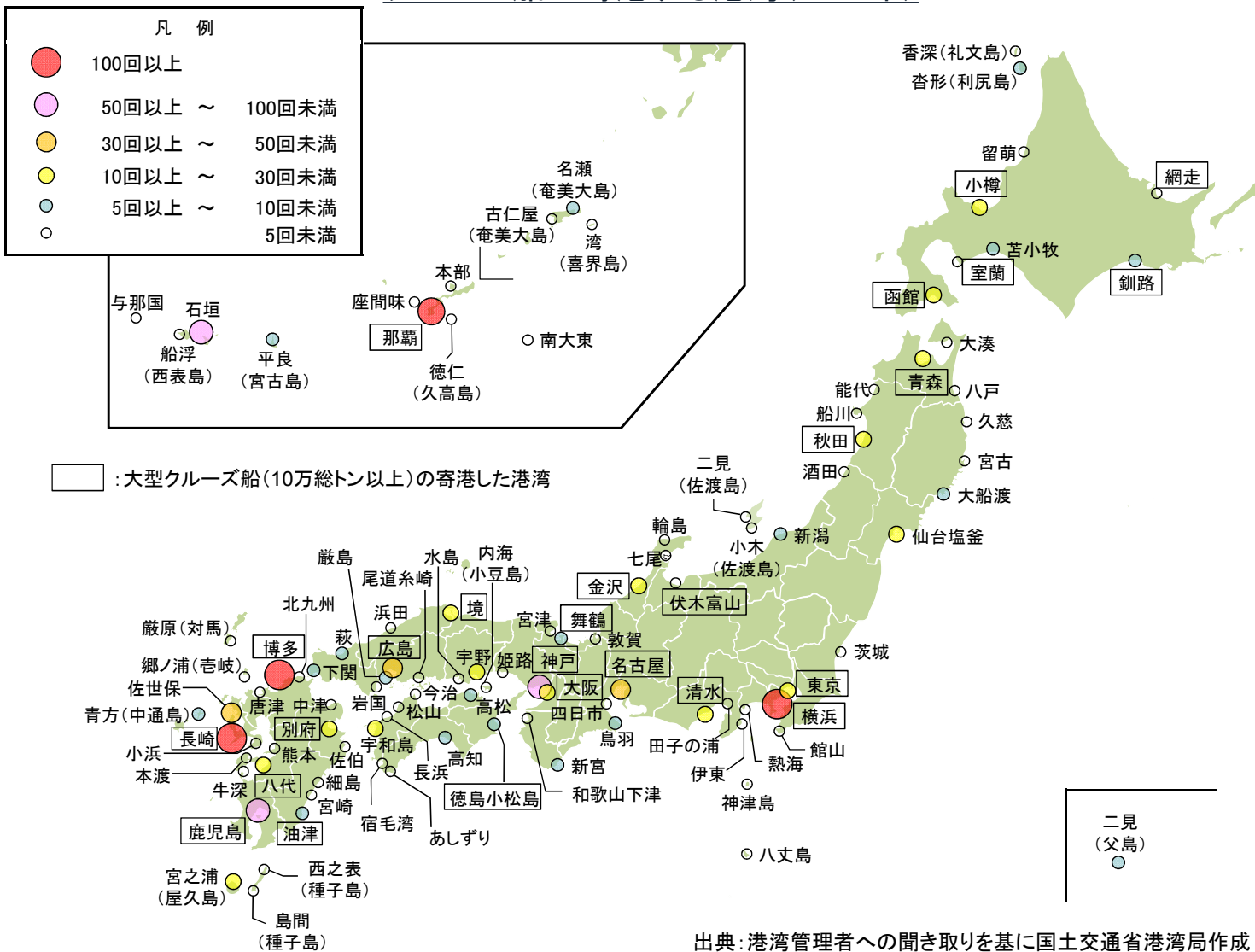


出典: 那覇国際コンテナターミナル株式会社HP

我が国のクルーズの現況

○ 2015年には全国104の港にクルーズ船が寄港しており、那覇港は寄港回数が全国4位（外国船社の寄港回数は3位）となっている。

クルーズ船の寄港する港湾(2015年)



クルーズ船の寄港回数(2015年)

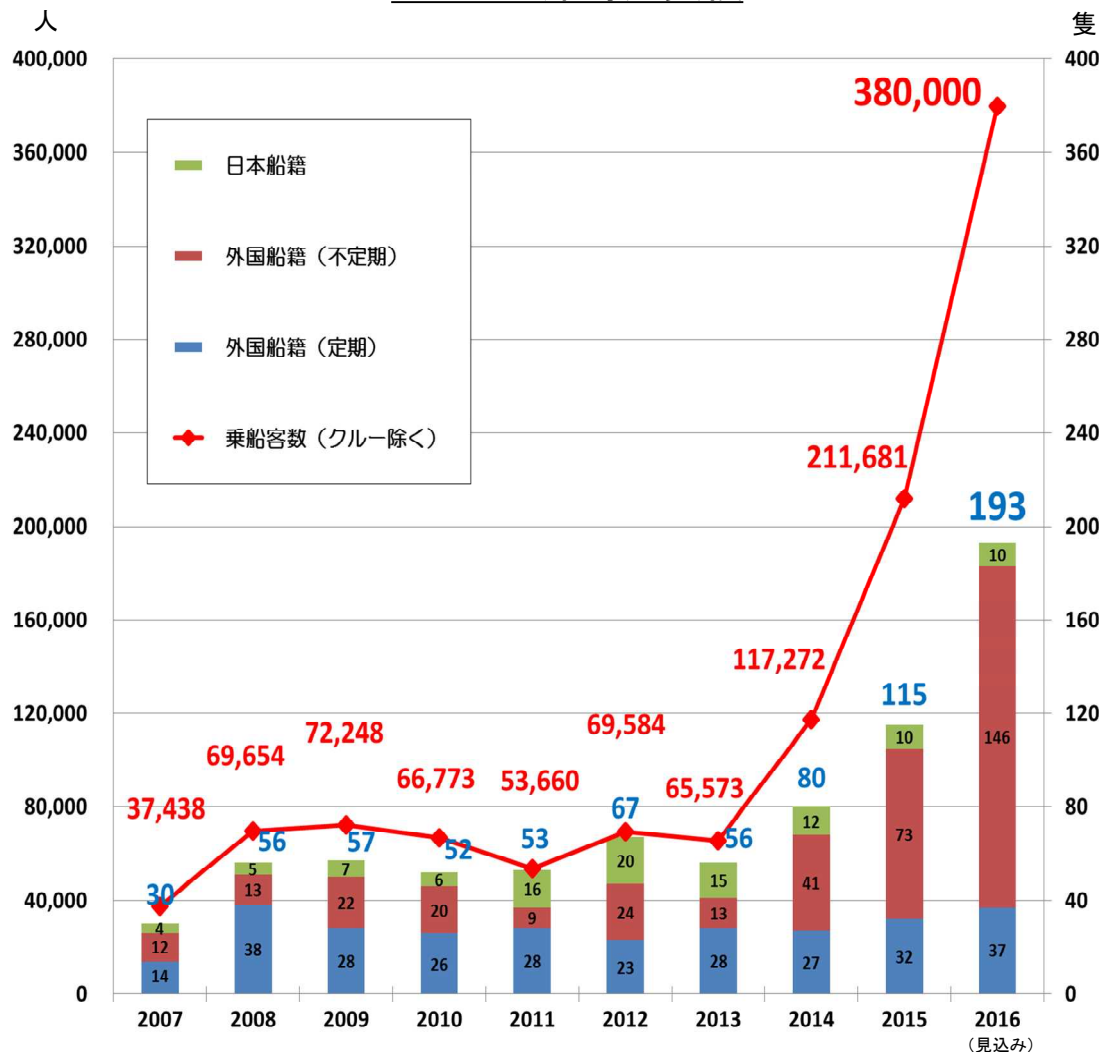
順位	港名	寄港回数	
		寄港回数	うち外国船社
1位	博多港	259	245
2位	長崎港	131	128
3位	横浜港	125	37
4位	那覇港	115	105
5位	神戸港	97	42
6位	石垣港	84	79
7位	鹿児島港	53	51
8位	佐世保港	36	34
9位	名古屋港	34	4
10位	広島港	32	25

出典：港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

那覇港へのクルーズ船の寄港状況

- クルーズ船の寄港回数は、2015年は115回、2016年は193回（見込み）であり、近年大きく増加している。
- 現在、旅客船専用ふ頭は1バースであり、同じ時間帯に複数の寄港要請がある場合、貨物取扱ふ頭を利用して受け入れている。（2016年は3隻同時寄港9回、2隻同時寄港34回の見込み）

クルーズ船寄港実績



出典：那覇港管理組合資料

クルーズ船3隻同時接岸状況 (2015年7月28日)



貨物岸壁着岸隻数

	2014年	2015年	2016年※
同時着岸回数	6回	11回	43回
貨物岸壁利用隻数	6隻	18隻	53隻

(※)2016年9月30日現在の見込み

那覇港におけるクルーズ船受入施設（現状）

- クルーズ船が同時寄港する場合は、クルーズ専用ターミナルである泊8号岸壁の他、貨物岸壁（新港7号及び新港9・10号）で受け入れている。
- 泊8号岸壁は、13万GT級までのクルーズ船が受入可能であり、これを超える大型クルーズ船は、新港9・10号岸壁で受け入れている。
- 今後のさらなる受け入れの増加に対応するため、新たな旅客船対応の係留施設を計画する。



クルーズ船の受入環境の整備

- 公共ふ頭計画に旅客船ふ頭計画を追加するとともに、水域施設計画を変更する。
- 岸壁延長については世界最大船長のクルーズ船であるオアシス・オブ・ザ・シーズを、岸壁水深については世界最大喫水のクルーズ船であるクイーンメリー2を、それぞれ対象船舶とする。

寄港対象とするクルーズ船の船型(船長・喫水)

【延長】

Oasis of the Seas
(世界最大船長のクルーズ船)



全長: 361m
全幅: 66m
満載喫水: 9.1m
総トン数: 225,282トン
旅客定員: 5,400名
国内寄港: なし
アジア寄港: なし
初就航: 2009年

出典: ロイヤルカリビアンインターナショナルHP

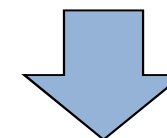
【水深】

Queen Mary 2
(世界最大喫水のクルーズ船)



全長: 345m
全幅: 41m
満載喫水: 10.3m
総トン数: 148,528トン
旅客定員: 2,592名
国内寄港: 横浜港、大阪港、長崎港
アジア寄港: 上海港
初就航: 2004年

出典: 株式会社カーニバル・ジャパンHP



岸壁仕様:
延長 430 m
水深 12 m



【公共ふ頭計画】

■ RORO船
-9m岸壁 × 630m (3B) 既定計画

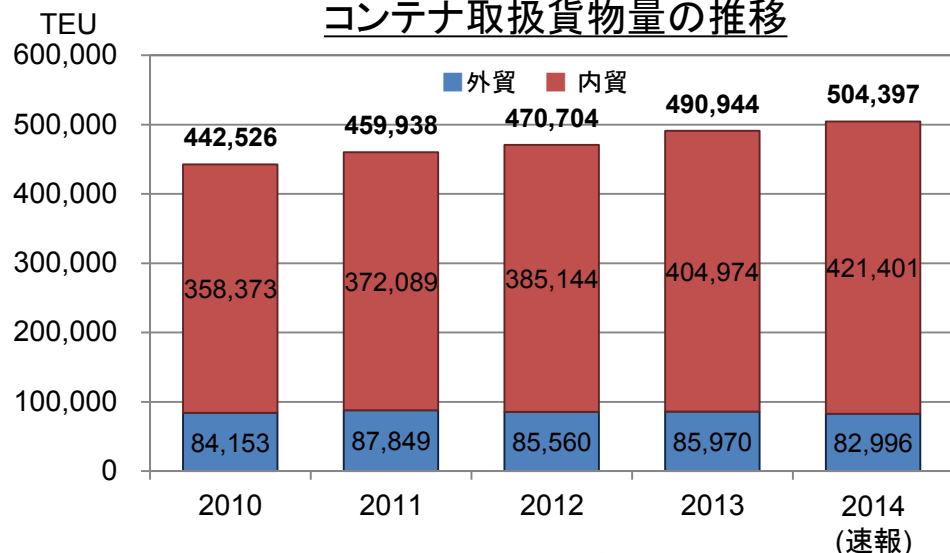
【公共ふ頭計画及び旅客船ふ頭計画】

■ RORO船及びクルーズ船
-9~-12m岸壁 × 630m (3B)
(うち延長430mを水深12mとする)

大型コンテナ船への対応

- 那覇港では、新港ふ頭に寄港している北米コンテナ航路において、当初計画の対象船舶(4万DWT、必要水深13m)より大型のコンテナ船(66,520DWT、必要水深15m)が既に入港している。
- 現在、船社は前港の釜山港や横浜港で積荷を少なくするなど調整しており、非効率な運航となっている。
- 大型コンテナ船に対応するため、公共ふ頭計画の変更を行う。(新港ふ頭10号岸壁(既設・計画水深13m)を15mに増深)

コンテナ取扱貨物量の推移

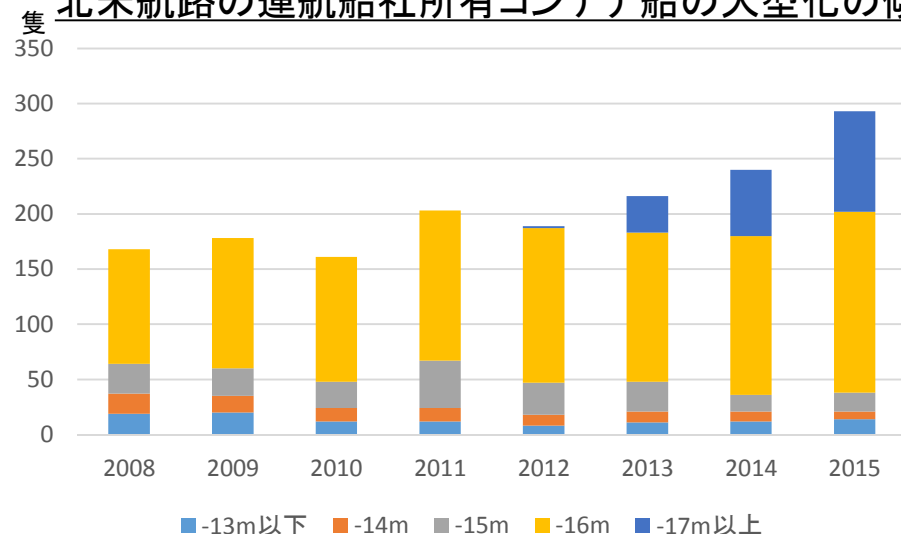


コンテナ船の航路一覧表

航路	寄港地	便数	主要品目
北米	サンペドロ～オークランド～ダッチハーバー～横浜～釜山～那覇～青島～上海～釜山～横浜～サンペドロ	1便/週	取り合せ品 その他(食料品)
中国	上海～温州～基隆～台中～高雄～那覇～上海	1便/週	取り合せ品
フィリピン	ダバオ<フィリピン>～那覇～(神戸)～(博多)～ダバオ<フィリピン>	1便/2週	その他(日用品)
東南アジア	香港～高雄～那覇～サイパン～グアム～ホノルル～ヤップ～コロール～ジェネラルサントス～ダバオ～香港	1便/週	その他(食料品) 取り合せ品
	マニラ～高雄～基隆～那覇～志布志～門司～三田尻中関～松山～広島～基隆～高雄	1便/週	その他(食料品) 取り合せ品

出典: 那覇港管理組合HPより国土交通省港湾局作成

北米航路の運航船社所有コンテナ船の大型化の傾向



出典: 国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

現在就航している船舶



APL KOREA
 トン数 : 66,520D/W
 船長 : 276.3m
 船幅 : 40.0m
 満載喫水 : 13.0m

⇒ 必要水深15m

写真: シッピングアクセス HP

主な計画変更箇所

<目的> 大型コンテナ船に対応
 <内容> 公共ふ頭計画及び旅客船ふ頭計画
 (外貨コンテナ埠頭)
 水深13m(現状)→15m(今回計画)
 延長300m(現状)→350m(今回計画)

<目的> 大型旅客船に対応
 <内容> 水域施設計画
 水深15m(既定計画)
 幅員300m(既定計画)→370m(今回計画)

<目的> 大型旅客船に対応
 <内容> 水域施設計画
 水深15m(既定計画)
 幅員300m(現状)→370m(今回計画)



<目的> 大型旅客船に対応
 <内容> 公共ふ頭計画及び旅客船ふ頭計画
 (内貨ユニットロードふ頭及び旅客船ふ頭)
 水深9m(既定計画)→9m~12m(今回計画)
 延長630m(うち延長430mを水深12mとする)
 水域施設計画(泊地)
 水深9m 1ha(既定計画) → 水深12m 1ha
 水深 9m 2ha(今回計画)

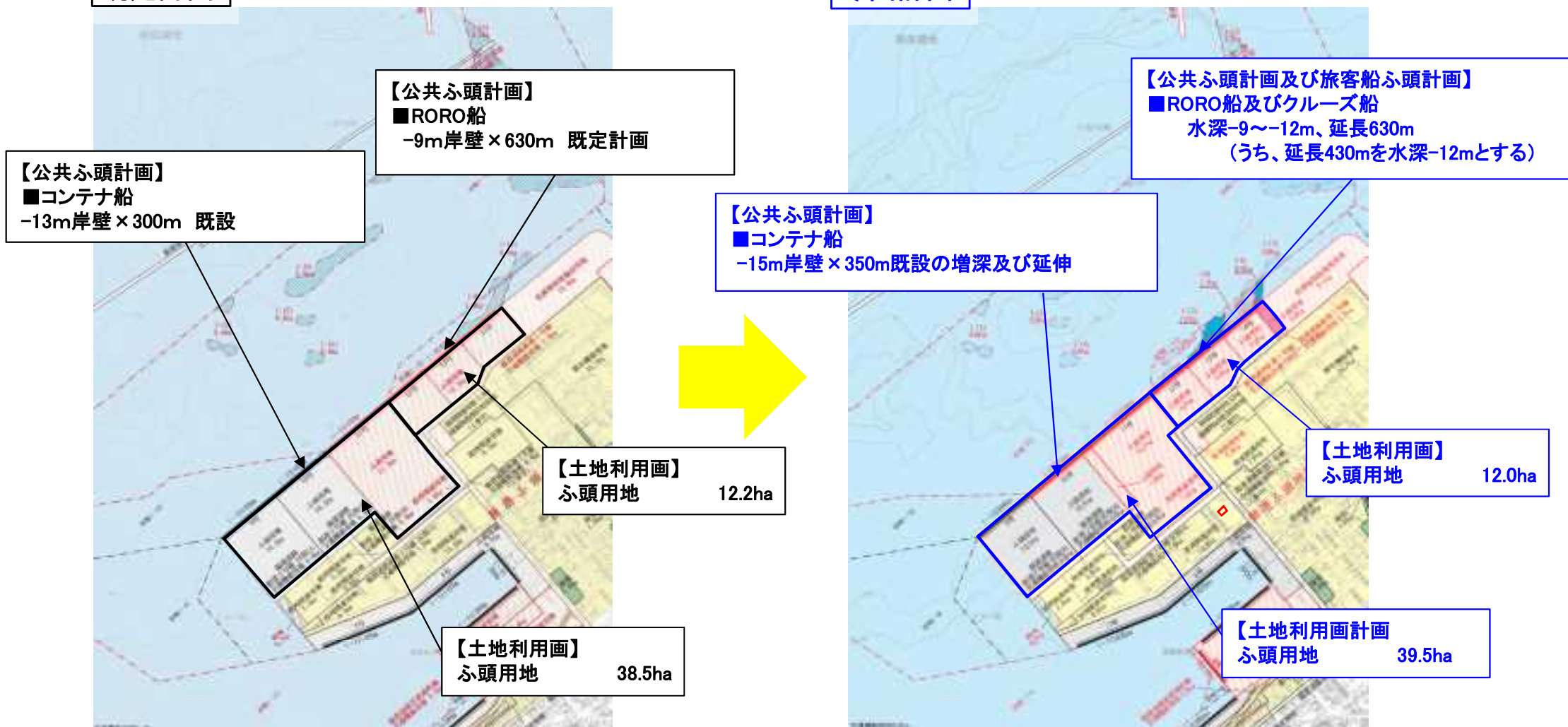
確認事項	「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」との適合
<p>コンテナ機能の強化</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1) 海上輸送網の基盤の強化</p> <p>① 国際海上コンテナ輸送網の強化</p> <p>近年、コンテナ船の更なる大型化、船会社同士の連携の進展、アジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、我が国を代表する港湾でさえ、欧米との長距離基幹航路(以下「基幹航路」という。)のサービス頻度が減少している。また、基幹航路への新造大型船の投入により、既存船舶が他の航路に転配され、船型の大きな航路から小さな航路へ玉突き現象的に船舶の大型化が進む、いわゆるカスケード効果の影響を注視する必要がある。このような現状を踏まえ、今後我が国の港湾においては、物流コストの削減等により、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える国際海上コンテナ輸送網を強化する。(後略)</p> <p>V 港湾相互間の連携の確保</p> <p>2 各地域における港湾相互間の連携</p> <p>⑩ 沖縄地域</p> <p>(前略) 沖縄地域の港湾では、国際物流拠点産業集積地域の制度等を活用して、物流の拠点としての機能を向上させる。(後略)</p>
<p>魅力ある交流空間の形成</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理</p> <p>③ 観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成</p> <p>観光による地域の活性化や人々の交流を支えるフェリー、旅客船、クルーズ船等の多様な要請に対応した、快適で利便性の高い交流空間を形成する。このため、地域の特性に配慮した旅客ターミナル施設や交流施設を整備する。また、まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成する。さらに、運河等を活用して水上ネットワークを活性化するとともに、地域の観光資源等を活用した水辺の賑わい空間を創出する。</p> <p>また、観光立国の推進、中国等からの訪日旅行者の増加に向けて、外国クルーズ船の日本寄港を促進するため、ポートセールス活動や旅客の利便性確保などに関係機関と連携して取り組む。(後略)</p> <p>V 港湾相互間の連携の確保</p> <p>2 各地域における港湾相互間の連携</p> <p>⑩ 沖縄地域</p> <p>(前略) また、異なる魅力をもつ離島が点在するという特性を活かして、クルーズ船のネットワークの充実に向けて、本島及び離島の港湾が連携して取り組む。さらに、沖縄特有の環境と共生したみなのつくりをより一層進める。(後略)</p>

計画変更内容(新港ふ頭地区)

- 公共ふ頭計画に旅客船ふ頭計画を追加するとともに、水域施設計画を変更する。旅客船ふ頭計画は、大型旅客船の延長や喫水に対応するため、岸壁の一部(430m)を-9mから-12mに増深する。
- 大型コンテナ船(66,520 DWT)に対応するため、新港ふ頭地区10号岸壁を-13mから-15mに増深するとともに、300mから350mに延伸する。

既定計画

今回計画



計画変更内容(倭口航路、唐口航路)

○大型旅客船(22万GT)の入港を可能とするため、航路を300mから370mに拡幅する。

