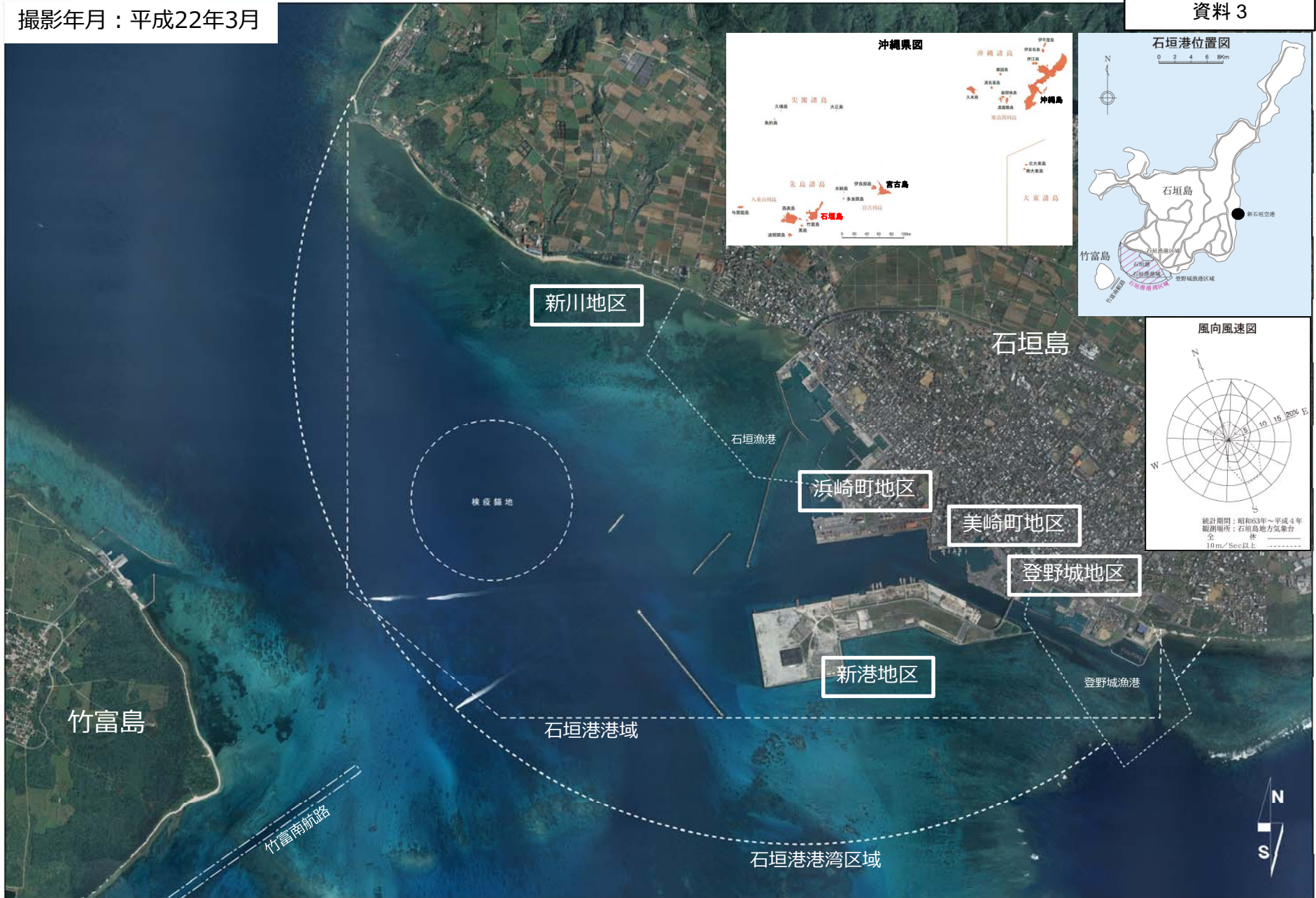


石垣港 港灣計画 改訂

平成25年12月2日
交通政策審議会
第54回港湾分科会
資料 3

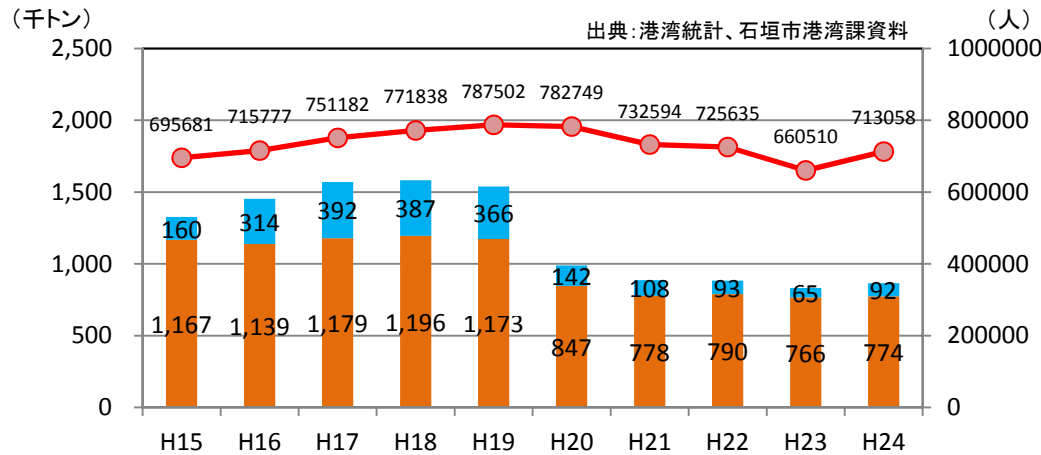
撮影年月：平成22年3月



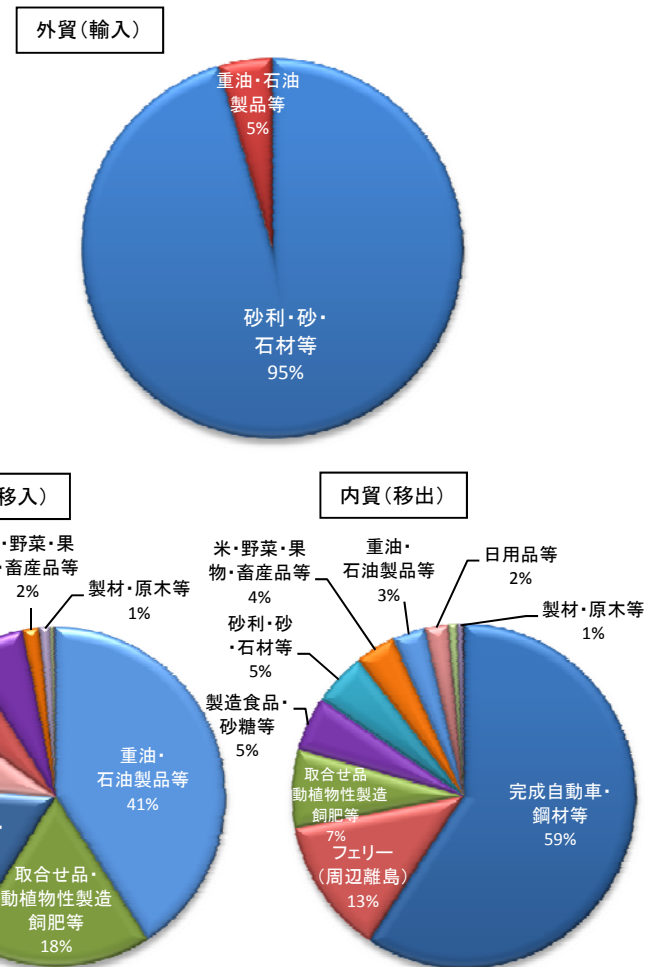
石垣港の概要

- 石垣港は、八重山圏域の人流・物流の拠点として重要な役割を果たしている。
- 石垣港の取扱貨物量は年間約90万トンであり、その約9割が、内貿である。
- 内貿の多くは、沖縄本島からの生活物資(燃料や日用品等)や観光用レンタカー、農業用飼料の移入である。地元産品(パイナップルや砂糖等)は本土へも出荷している。

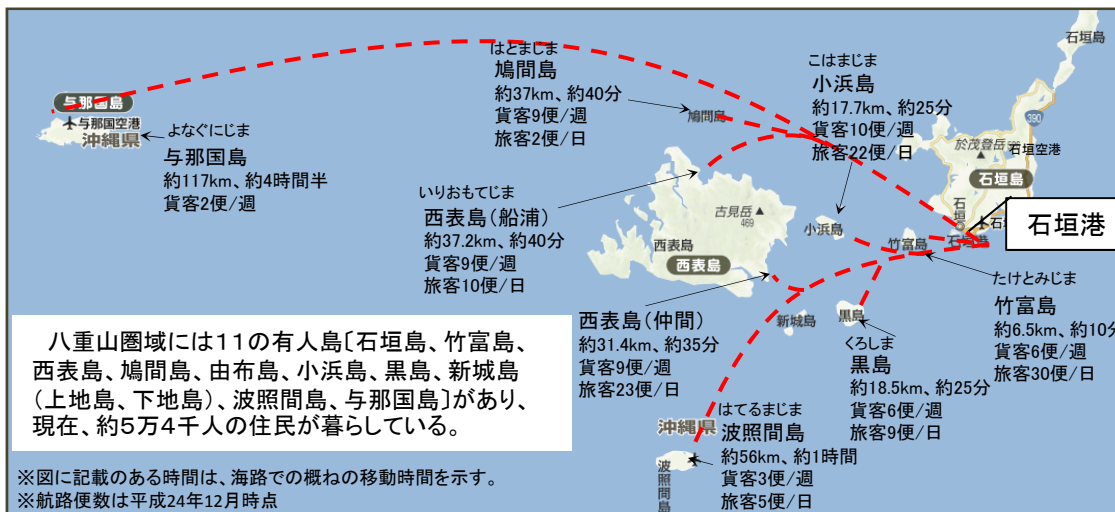
取扱貨物量及び八重山圏入域観光客数



石垣港取扱貨物の品目内訳(H24)



石垣港と八重山圏域の島々を結ぶ生活航路



石垣港 港湾計画の方針

■既定計画(平成14年改訂) (目標年次:平成20年代前半)

【物流・産業】

- ・離島定期航路と圏外定期航路を近接した場所で扱い、離島貨物船についてはヤード確保及びバース競合問題へ対応することで地域の産業振興へ貢献する。

【安全・安心】

- ・登野城地区や浜崎町地区ふ頭の物流機能の分担や人流との分離を図る。特に登野城地区においては再開発に伴い人車混在・混雑の解消を図る。また、バリアフリーの導入により人にやさしい施設整備を図る。
- ・危険物取扱施設を市街地から離れた新港地区の先端付近に移転集約すること等で、市街地・港の安全性の向上を図る。

【環境】

- ・港湾計画・整備にあたっては自然環境の保全を考慮する。

【人流・交流】

- ・観光客利用の多い登野城地区の再開発を行うことで旅客利便性の向上を図る。その際、離島旅客船等が安全に利用できるよう考慮する。また、外航大型旅客船の寄港促進を図るため旅客船ふ頭を位置づける。
- ・登野城地区において市民が気軽に利用できるウォーターフロント機能や市民と観光客がふれ合える空間を提供する。また、新港地区では市民の多様なレクリエーション需要に対応できる空間を提供する。
- ・登野城地区周辺の開発にあたっては、中心市街地との連携を強化することで空洞化の傾向にある中心市街地の活性化を図る。



■今回計画 (目標年次:平成30年代後半)

【物流・産業】

- ・圏域の生活・産業を支える物流・生産拠点としての役割を果たすため、大型貨物船への対応など外貿物流機能を強化する。
- ・圏域のエネルギーの供給基地としての役割を果たすため、エネルギー供給基地の拡充を図る。
- ・また、所要の静穏度を確保するため防波堤の拡充を図る。

【安全・安心】

- ・災害時に圏民の生活や経済活動を支える防災拠点としての役割を果たすため、耐震強化岸壁や避難緑地等の大規模地震・津波対策等を図る。
- ・国境離島の領土・領海保全及び広大な海域の安全を図る拠点としての役割を果たすため、**領海警備体制等強化への支援**を図る。
- ・また、港内航行船舶の安全確保を図る。

【環境】

- ・自然環境と調和した賑わいの親水空間としての交流拠点としての役割を果たすため、ウォーターフロントにおけるアメニティ基盤の充実を図る。

【人流・交流】

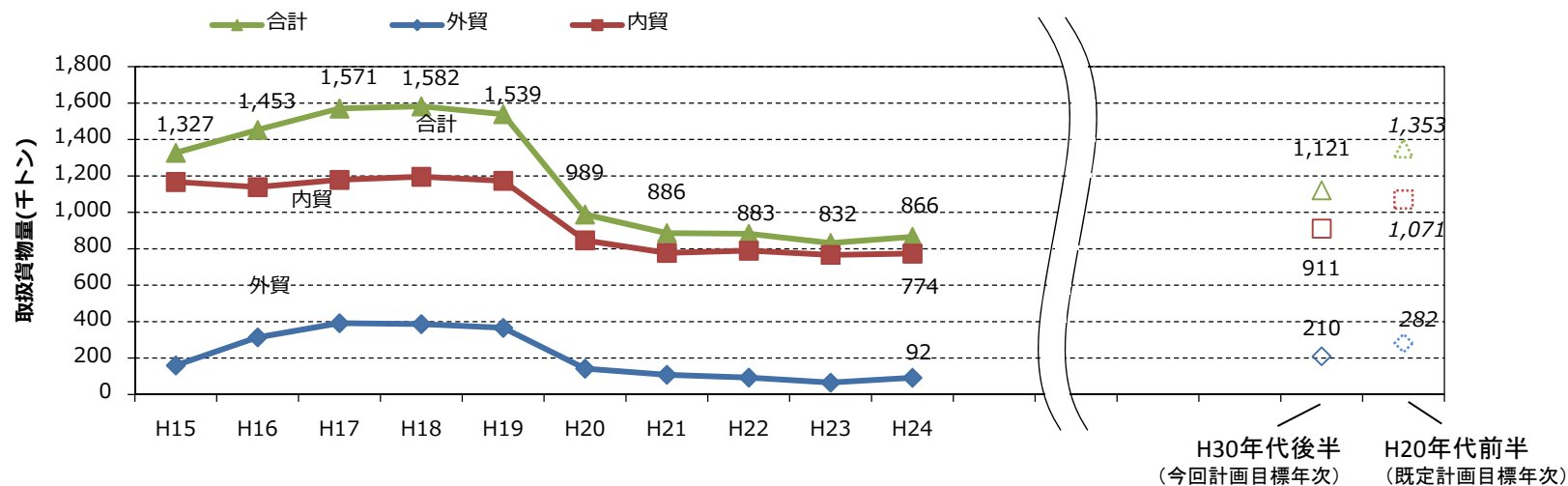
- ・東アジアにおけるクルーズ寄港地としての交流拠点としての役割、亜熱帯海洋性リゾート拠点、自然環境と調和した賑わいの親水空間としての交流拠点としての役割を果たすため、**クルーズ船の大型化や需要増大に対応するターミナル機能の拡充やアクセスの利便性向上を図り**、東アジアの中心に位置する特性を活かした交流・サービス機能の強化、観光レクリエーション機能の拡充を図る。
- ・水辺の雰囲気を活かしたウォーターフロントとして観光客と市民の交流機能の形成を図るとともに、小型船だまりの拡充を図る。

港湾取扱貨物量の見通し

目標年次(平成30年代後半)における港湾取扱貨物量の見通しは、外貿貨物約21万トン(平成24年:約9万トン)、内貿貨物約91万トン(平成24年:約77万トン)、合計約112万トン(平成24年:約87万トン)を想定している。

- ・既定計画で想定していた貨物量を実績が下回った理由としては、経済状況の落ち込みに伴う平成20年の国際フェリー休止による影響が大きい。
- ・国際フェリー休止により、石垣から台湾へ輸送していた空シャーシ輸送量(「その他輸送機械」として輸出計上)が減少したことなどにより、平成19年には合計取扱貨物量が約154万トンであったところ、平成20年には約99万トンまで減少している。
- ・一方で、**新石垣空港が平成25年3月に供用を開始した**ことで、入域観光客数が現状よりも増加すると予想され、将来貨物量としては、エネルギー関連貨物、レンタカー・食料品等の生活関連貨物の増加を見込んでいる。

石垣港 港湾取扱貨物量の見通し



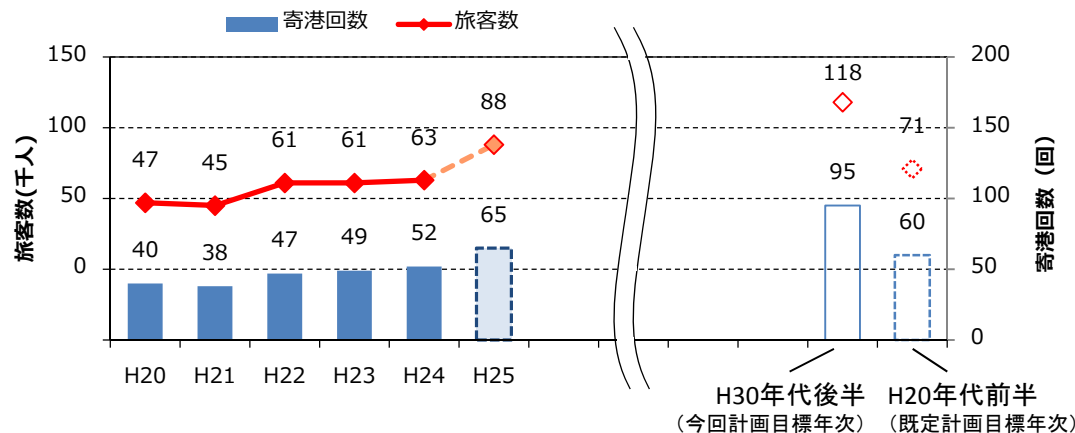
出典：港湾統計、石垣市港湾課資料

クルーズ船寄港回数と旅客数の見通し

目標年次(平成30年代後半)におけるクルーズ船寄港回数の見通しは、95隻(平成24年実績:52隻)を想定。また、クルーズ旅客数は、約12万人(平成24年実績:約6万人)を想定。

- ・石垣港におけるクルーズ寄港回数は増加傾向にあり、既定計画の目標寄港回数は60回(平成20年代前半)を、平成25年には上回る見込み(平成25年には過去最大となる65回の入港見込み)。
- ・沖縄地方に寄港するクルーズ船は年々大型化しており、石垣港へ入港を検討したが、岸壁水深・延長や回頭水域の不足のために寄港を断念したクルーズ船も多く、現在整備中のクルーズターミナルが供用されれば、状況は大幅に改善すると見込んでいる。
- ・今後、中国、台湾から沖縄地方への定期クルーズ航路を中心に、石垣港への寄港回数はさらに増加すると見込んでいる。

クルーズ船寄港回数と旅客数の実績と見通し 出典：石垣市港湾課資料



港湾別のクルーズ船寄港回数 出典：国土交通省港湾局資料

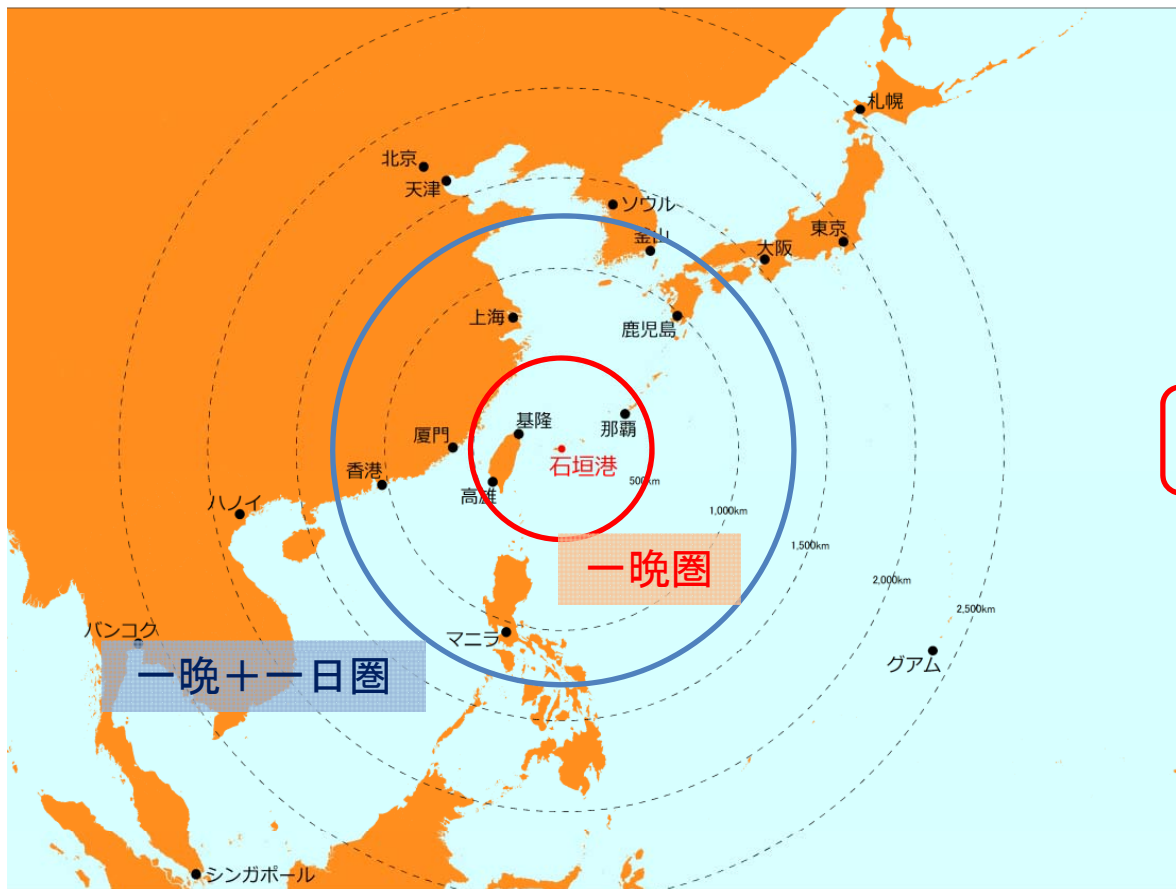
順位	H20		H21		H22		H23		H24	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	横浜	120	横浜	127	横浜	122	横浜	119	横浜	142
2	神戸	108	神戸	93	神戸	103	神戸	107	博多	112
3	那覇	53	那覇	57	博多	84	博多	55	神戸	110
4	鹿児島	44	長崎	49	長崎	54	那覇	53	長崎	73
5	石垣	40	博多	46	鹿児島	52	石垣	49	那覇	67
6	広島	36	石垣	38	那覇	52	名古屋	28	石垣	52
7	博多	35	広島	30	石垣	47	宮之浦	23	名古屋	43
8	長崎	31	名古屋	29	名古屋	27	長崎	21	鹿児島	34

クルーズ船寄港断念の状況 出典：石垣市港湾課資料

区分	クルーズ船寄港断念の実績及び状況
外国船代理店	<ul style="list-style-type: none"> ・2011年「LEGEND OF THE SEA」(約69千トン): 入港希望は4回であったが、他船(スタークルーズ)社と岸壁競合のため寄港断念。 ・2011年「VOYAGER OF THE SEAS」(約137千トン、喫水8.8m): 入港要請のため担当者が石垣まで来たが、喫水・岸壁延長・回頭水域不足のため寄港断念(既定計画において新港地区に計画する施設でも喫水・岸壁延長が不足)。 ・2012年「ZAAMDAM」(約69千トン): 他船(スタークルーズ)社と岸壁競合のため寄港断念。 ・2012年「SAGA RUBY」(約24千トン、喫水8.4m): 寄港打診があったが、喫水不足(水深-10m必要)のため平良寄港へ変更。 ・2012年「オリエンタルドラゴン」(約18千トン): 貨物船との輻輳があったため、寄港日を土曜日に変更。
邦船社	<ul style="list-style-type: none"> ・2012年「ぱしふいっくびいなす」(約26千トン): 他船(スタークルーズ)社と岸壁競合のため寄港日を変更。

石垣港のクルーズ市場における位置

- 夕方出港して翌朝入港できる範囲(一晩圏)に、台湾(観光客700万人/年)や沖縄本島(同600万人/年)といった観光地があり、途中寄港地として選択しやすい位置。
- また、夕方出港して一日のクルージングを経て翌々日の朝入港できる範囲(一晩+一日圏)には、中国本土やフィリピンが位置。
- これら地域は、カジュアルクルーズの黎明期にある約7億人の人口を抱える成長市場。



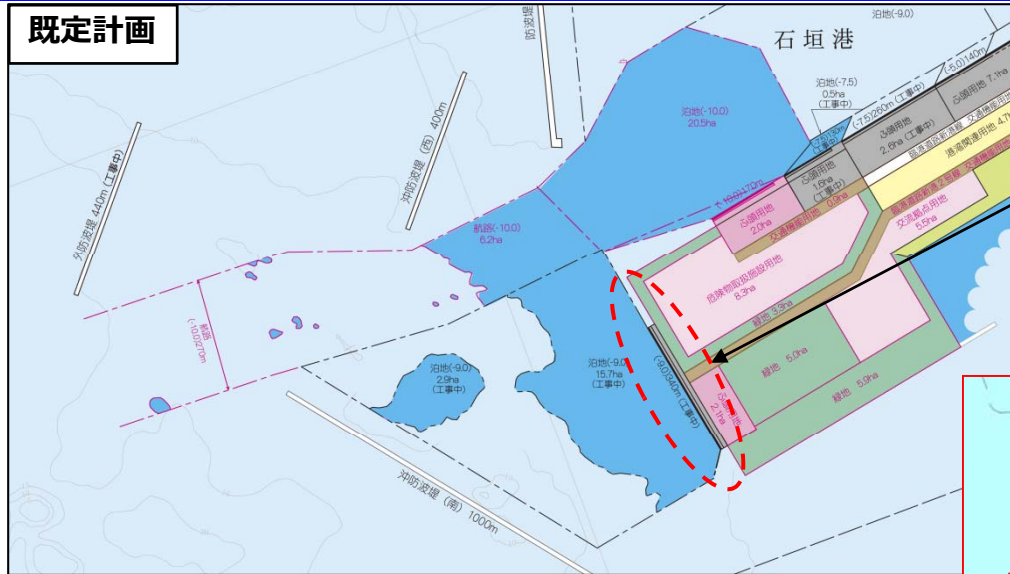
	台湾	日本	中国等
ラグジュアリ			飛鳥IIなど
プレミアム			
カジュアル (海のLCC)			成長市場

石垣港に定期的
に寄港中

	人口(万人)	
山東省	9,600	海南省 800
江蘇省	7,800	台湾 2,300
浙江省	5,400	フィリピン 9,400
福建省	3,700	韓国 4,900
広東省	10,500	日本 12,700
	圏域計	67,100

計画変更内容(新港地区:旅客船ふ頭計画・水域施設等)

既定計画



【旅客船ふ頭】

クルーズ船の寄港増加及び大型化に対応するため、水深12mの岸壁を計画。

岸壁：水深9m 延長340m

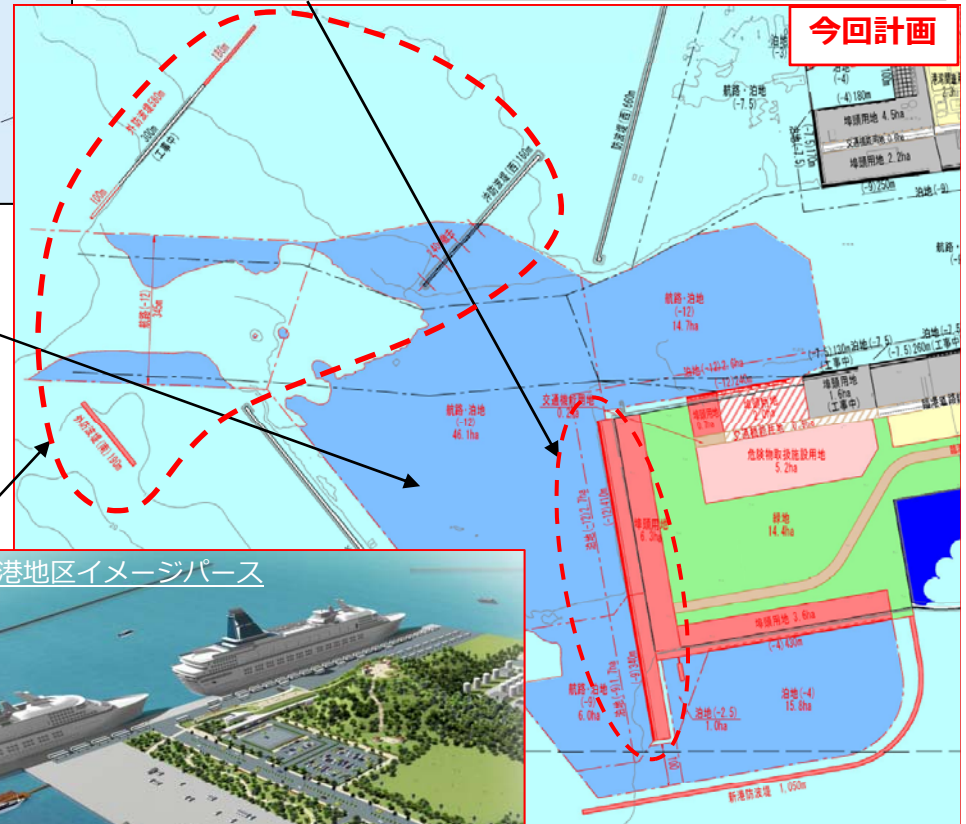
⇒ 水深12m 延長410m (新規計画)

(対象船型:クイーンメリーII, 140,000トン級)

水深9m 延長340m (配置の変更)

(対象船型:70,000トン級の標準船型)

今回計画



【水域施設】

クルーズ船の大型化に対応するための水域施設の拡張・増深。

航路：水深10m、幅員270m

⇒ 水深12m、幅員345m

泊地：水深9m、面積18.6ha

⇒ 水深12m、面積2.7ha(泊地)

水深12m、面積46.1ha(航路・泊地)

水深9m、面積1.7ha(泊地)

水深9m、面積6.0ha(航路・泊地)

【外郭施設】

対象船舶の大型化に対応するための水域施設の拡張に伴い、防波堤の配置を変更。

沖防波堤(西)：延長400m ⇒ 延長160m

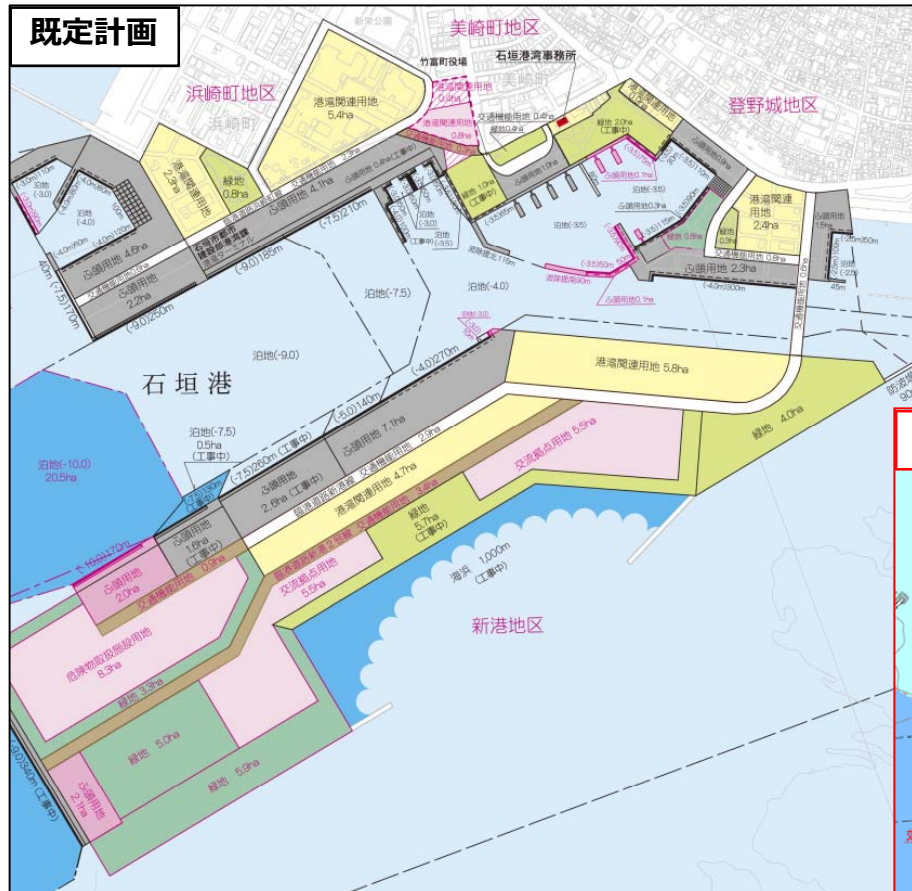
外防波堤：延長440m ⇒ 延長580m

外防波堤(南)：延長190m(新規計画)

新港地区イメージパース

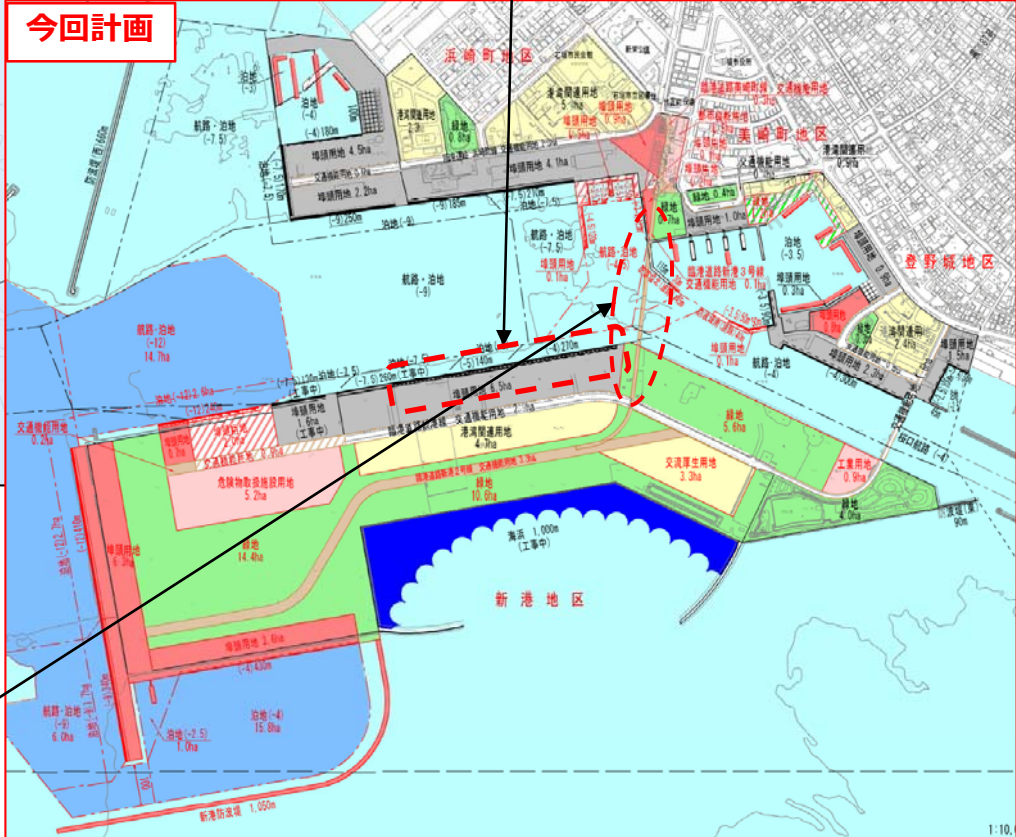


計画変更内容(新港地区:臨港道路・物資補給岸壁)



【物資補給岸壁】

新港地区の小型船だまりに作業船等に移転し、官公庁船等が利用可能な岸壁とすることにより、**領海警備体制**の強化等に対応。

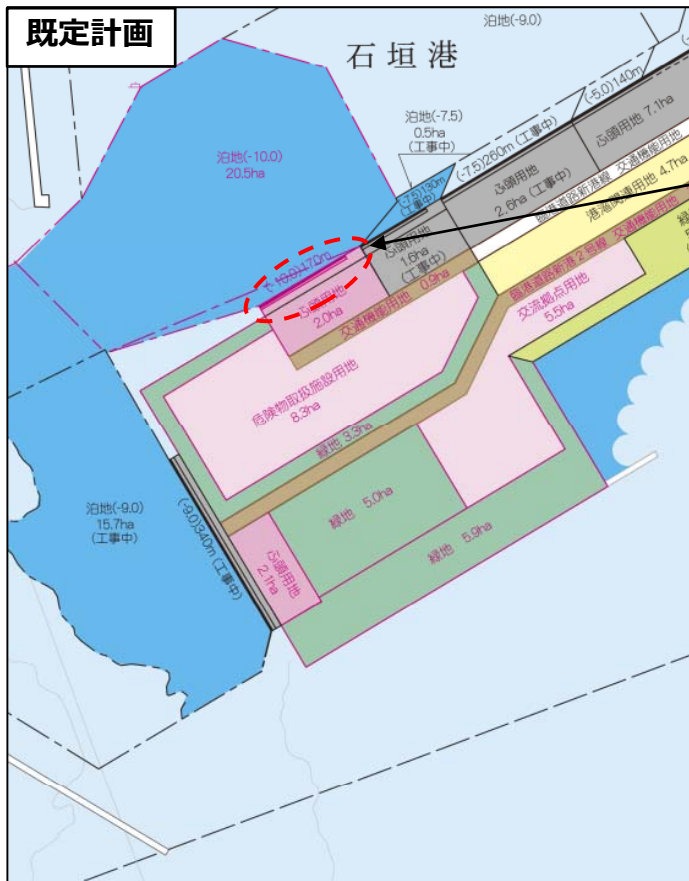


【臨港道路】

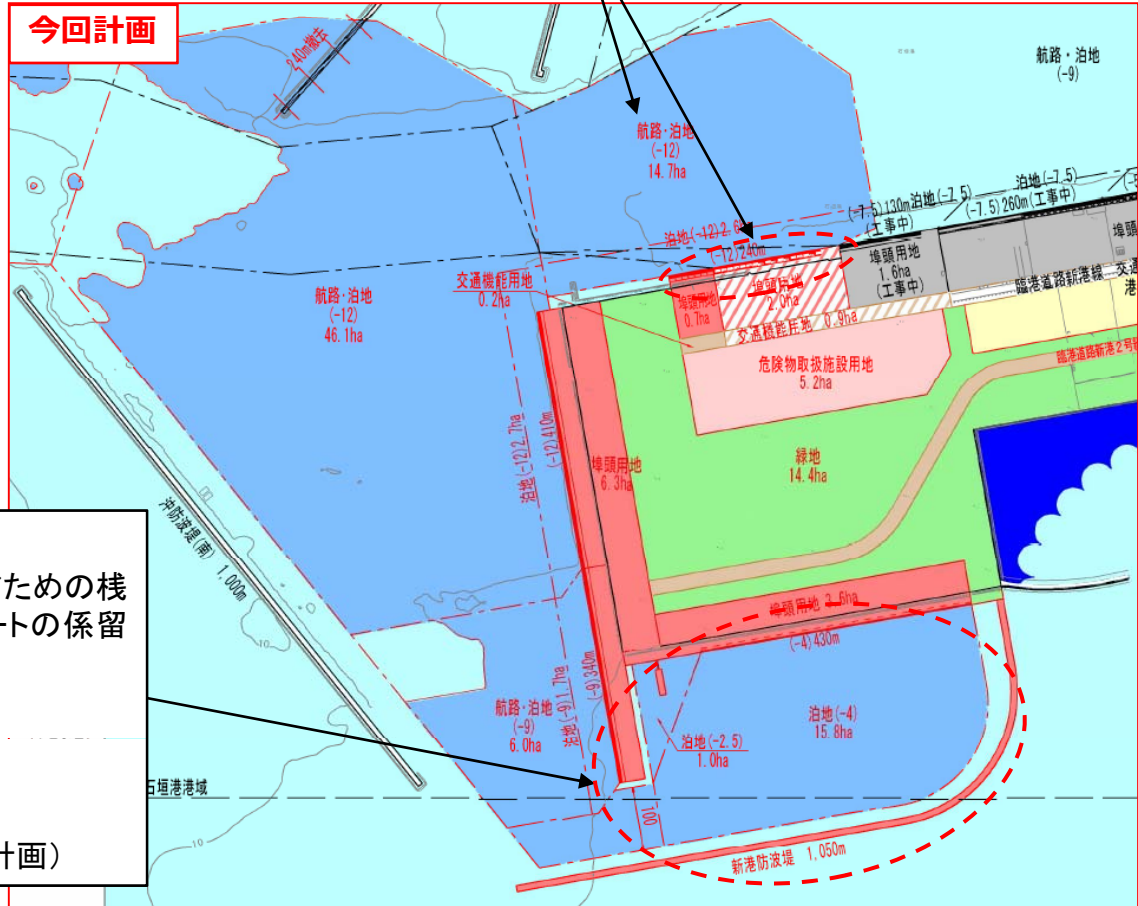
人流・物流の車両を分離するため臨港道路を計画。新港地区への唯一のアクセスである臨港道路新港線の通行止リスクを軽減し、リダンダンシーの確保にもなる。

臨港道路：臨港道路新港3号線（新規計画）

計画変更内容(新港地区:公共埠頭計画・小型船だまり等)



【公共ふ頭計画】
 外貿貨物船(砂・砂利の輸入)の大型化に対応し、公共埠頭計画、水域施設計画等を変更。生活物資・肥育用牧草の輸入にも対応。
 岸壁：水深10m、延長170m ⇒ 水深12m、延長240m
 泊地：水深10m、面積20.5ha ⇒ 水深12m、面積2.6ha(泊地)
 水深12m、面積14.7ha(航路・泊地)



【小型船だまり等】
 旅客船から周辺離島へ向かう小型旅客船に乗り継ぐための棧橋設置や、作業船の集約、一時的なプレジャーボートの係留が可能な小型船だまりを新港地区に計画。
 物揚場：水深4m 延長430m
 小型棧橋：1基
 泊地：水深4m 15.8ha
 水深2.5m 1.0ha
 防波堤：1050m (いずれも新規計画)

確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
旅客船埠頭計画 (新港地区)	<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><u>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。</u></p> <p>(後略)</p>
多目的ターミナルの 増深計画 (新港地区)	<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>② バルク貨物等の輸送の強化</p> <p>石油、天然ガス、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物(以下「バルク貨物」という。)は、我が国の産業や国民の生活を支えるために必要な物資である。また、自動車、建設機械等の主としてRORO船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。これらの物資の低廉な輸送は、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上のために重要である。</p> <p><u>このため、臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境負荷の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の国際物流ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷さばき等に係る機能を強化する。</u></p> <p>(後略)</p>

※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(平成23年9月15日施行)