

那覇港における物流戦略・人流活性化に向けた基盤整備検討調査（物流戦略調査）

調査主体	那覇港管理組合		
対象地域	沖縄県 那覇市、浦添市	対象となる 基盤整備分野	岸壁、ふ頭用地 港湾関連用地など

1. 調査の背景と目的

現在、沖縄県が策定中の新たな沖縄振興計画で新たなリーディング産業として期待が高まる臨空・臨港型産業の集積を図り、国際物流拠点の形成を促進するため、国際物流ネットワークの構築、関連施設の整備、物流機能の強化、国内外から物流関連企業の誘致等に取り組むこととしている。

また、東アジア・東南アジアの経済社会情勢の変化や平成21年10月にはANAによる国際航空貨物基地事業が開始され、平成23年8月に臨港道路空港線の完成により、那覇空港と那覇港との交通アクセスが向上し、航空貨物基地や自由貿易地域との連携が可能となっている。

これらには、新たな施設用地などの整備が必要となるため、事前に産業種別毎の荷さばき地や野積場、上屋等のニーズを把握し、新たな企業の進出を加速させ港湾機能の適正配置を行う必要がある。今回、利用者が必要とする港湾整備を推進するため、企業に対し、那覇港への利用意向調査を実施することとした。

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

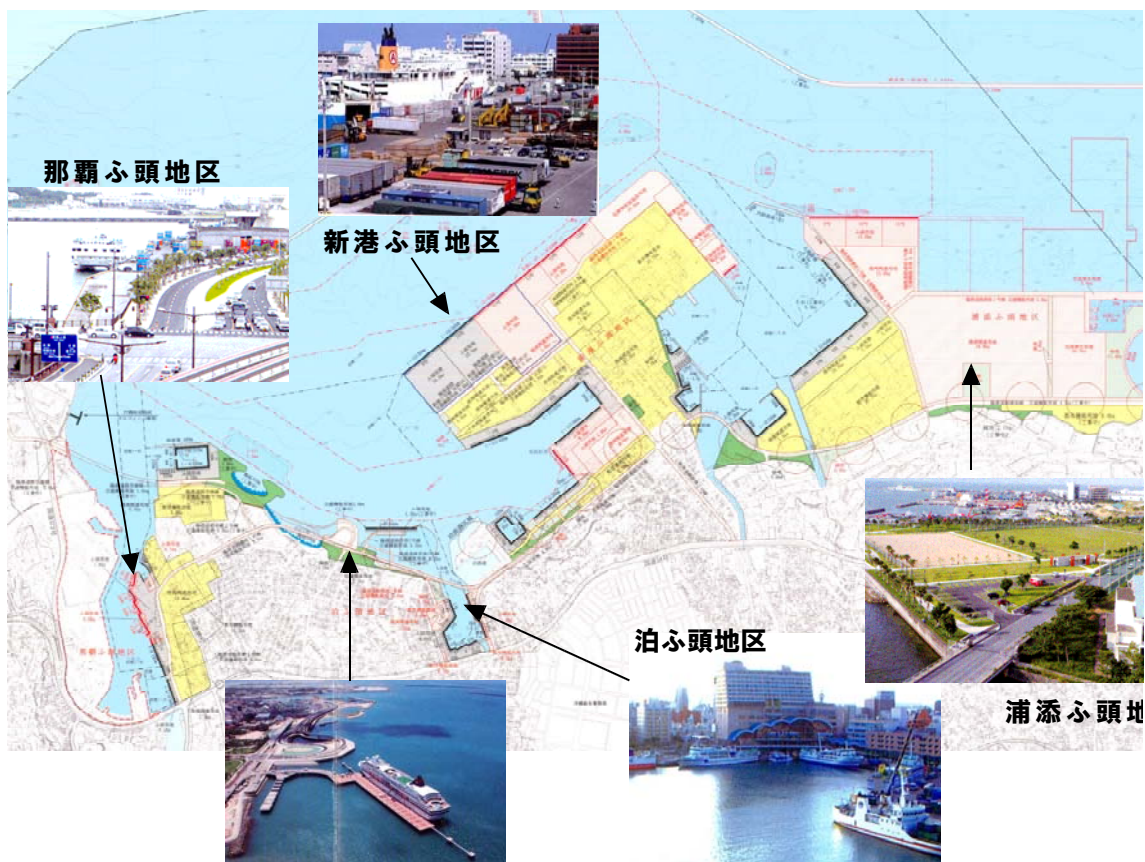
アンケートについては、那覇港への進出が期待される企業を想定し、県内については、メーカー、流通・物流等の県内主要業種を対象とし、本土については、物流事業者、荷主企業を対象とした。また、海外（日系企業）については、韓国、台湾、上海、香港、タイ等に進出している国際物流事業者を対象とした。

ヒアリングについては、那覇港後背地への立地に関心を示した企業に対し、更なる情報収集をおこない、アンケート・ヒアリングの結果から企業の進出条件の整理分析等ニーズを検討するものである。

(2) 調査結果

(2)－1. 那覇港の現況

那覇港は、4つのふ頭（那覇ふ頭、泊ふ頭、新港ふ頭、浦添ふ頭）から形成されている。

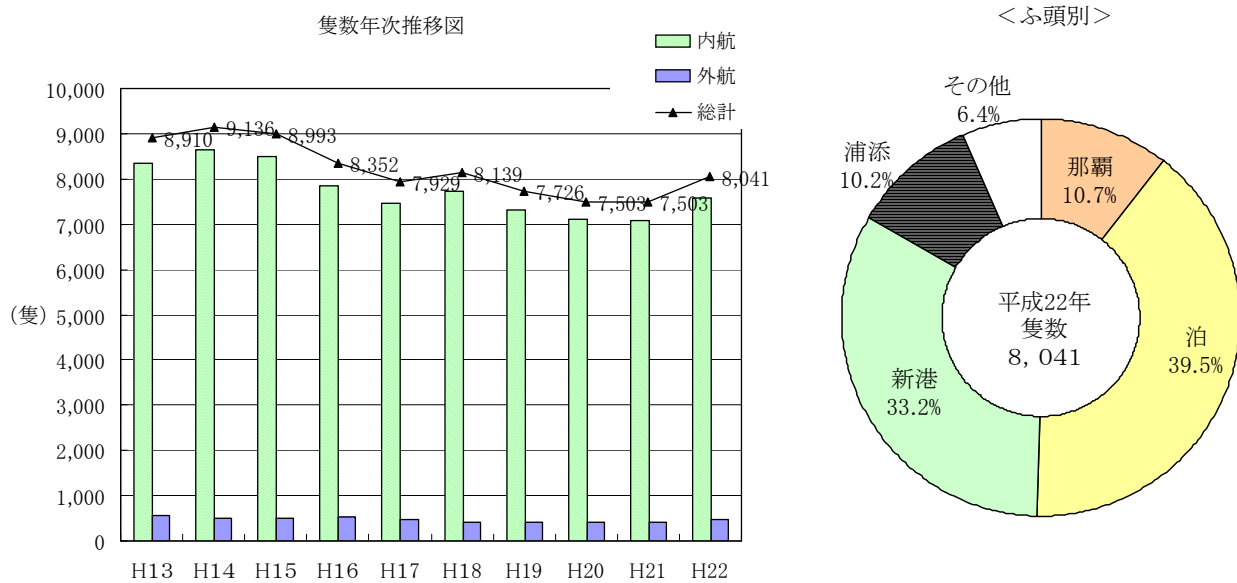


那覇ふ頭	<ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島航路のフェリー、セメント船、穀物船等に利用されており、平成22年の取扱貨物量は、858,584トンである。 ・ふ頭用地が狭く、人流と物流が輻輳しているため、ふ頭の効率化を高める必要がある。 ・上屋が老朽化しており、早期改修が必要である。
泊ふ頭	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺離島を結ぶ定期フェリー、客船及び小型遊漁船等の基地として利用されており、平成22年の取扱貨物量は、510,532トンである。 ・フェリー、貨客船に対応した荷捌き施設が不足しており、また、回頭泊地が狭いため今後のフェリー大型化に対応できない状況である。 ・船舶給油の重油を取り扱っている施設（りゅうせき、儀間石油）があり、これらの施設が住宅地域に近接しており安全上の課題がある。
新港ふ頭	<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄県経済流通の中心として機能しており、現在外貿コンテナ航路や東京、阪神、及び鹿児島航路の定期船フェリー、東京、大阪、博多、鹿児島及び先島航路の船が就航している。平成22年の取扱貨物量は、7,085,479トンである。 ・那覇港取扱貨物量の約7割を占めており、施設に対する取扱貨物量の過多による岸壁及び荷捌き地の不足が生じている。 ・利用岸壁と保管施設が分散立地していることに起因する貨物の横持ちのため荷役の非効率が生じている。
浦添ふ頭	<ul style="list-style-type: none"> ・浦添ふ頭は、セメント、雑工業品を取り扱うふ頭として水深-7.5m～-9.0m、総延長1,120mの内質バースが計画され、現在7バース(延長910m)が供用している。平成22年の取扱貨物量は、1,138,529トンである。 ・直轄により防波堤の整備を実施しているところであるが、利用者からは港内静穏度の改善要望が出されている。 ・6号～8号岸壁背後に港湾施設用地が整備されていないことから、荷捌き地の不足が懸念される。

(2) - 2. 那覇港の利用現況

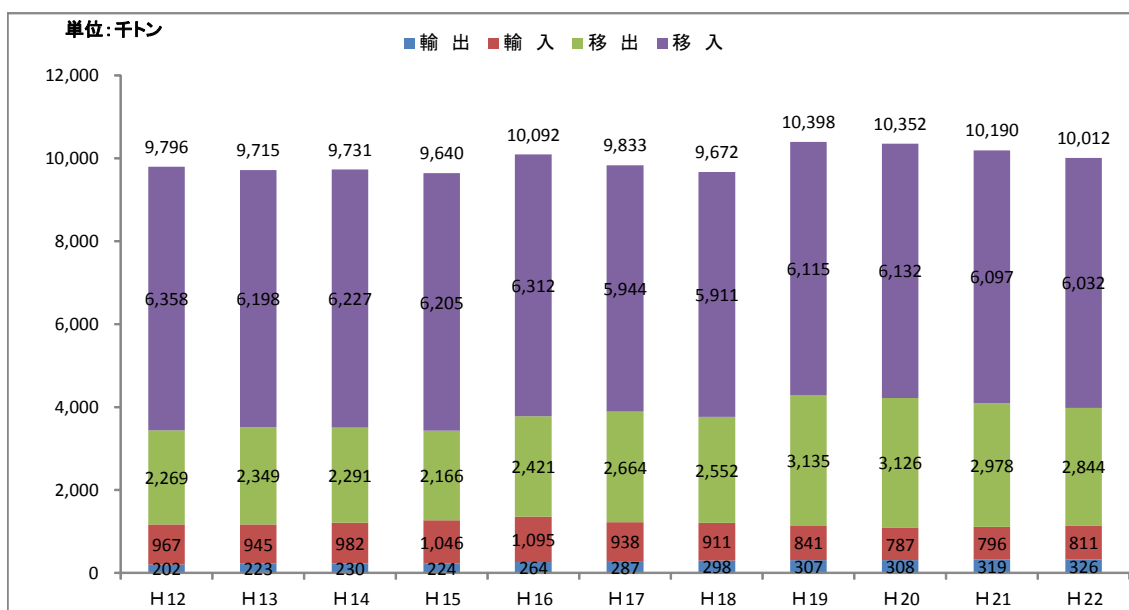
1) 那覇港の入港状況

- ・入港船隻数は8千隻程度で微減している。(H22年は微増)
- ・約94%が内航。
- ・泊ふ頭が約40%で最も多い。



2) 那覇港の取扱貨物量

- ・那覇港の取扱別年次推移は概ね横ばい。
- ・88.6%が内貿である。(H22 データ)
- ・ふ頭別では、新港ふ頭が約7割の貨物量を占めている。



ア) アンケート実施概要

<p>○発送数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケートは荷主企業、物流事業者を対象に沖縄県内、本土および国内企業の海外事業所を対象に実施した。 ・有効発送数は計 3,059 社。内訳は県内荷主企業 555 社、県内物流事業者 52 社、本土荷主企業 1,491 社、本土物流事業者 437 社、海外事業者 524 社である。 <p>○回収率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回答の返信数は計 277 社（回収率 9.1 %）。内訳は県内荷主企業 168 社（回収率 27.7%）、県内物流事業者 26 社（50.0%）、本土物流事業者 38 社（8.7%）、海外企業 15 社（2.9%）である。 ・県内企業の回収率は、27.7%と高かった。とくに物流事業者の回答率が 5 割と非常に高く、関心の高さがうかがわれる。 ・本土物流企業は、8.7%と想定していた程度（10%前後）である。 ・海外企業は、対象を日系企業としたが、回答率はきわめて低かった。 <p>（留意事項：タイについては、2011 年 7 月から 3 カ月以上続いた洪水被害の影響もあると想定される。）</p>

表2-1 アンケート調査の発送・回収状況

	主な送付先	発送数	有効発送数※	返送数	回収率
県内荷主企業	■沖縄運輸要覧 ■沖縄県企業録+産業振興公社リスト	578	555	142	25.6%
県内物流事業者	■沖縄 JETRO リスト ■那覇港周辺立地企業（地図）	65	52	26	50.0%
県内小計		643	607	168	27.7%
本土荷主企業	■東洋経済社「海外進出企業総覧」 ■金型工業会、半導体製造装置協会の会員企業リスト	1,491	1,491	56	3.8%
本土物流事業者	■物流業者（JIFFA 正会員） ■物流不動産ファンド会社	441	437	38	8.7%
海外企業	■海外進出企業総覧（日系企業） （韓国 13、台湾 57、上海 99、香港 57、タイ 344）	534	524	15	2.9%
計		3,109	3,059	277	9.1%

※海外事業所からの回答数の国別内訳：韓国 1、台湾 1、上海 3、香港 1、タイ 9

※宛先不明等で不達だった分を除く実質の発送数。回収率は有効発送数に対する返送数とした。

イ) 那覇港背後地への立地に関心を示した企業の概要

(1) 全体(50社)

<p>○全体的な回答状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港背後地への立地に関心を示した企業は50社あった。 ・うち県内企業は42社（うち荷主企業25社、物流企業17社）が、那覇港背後地への立地に関心を示している。 ・また本土企業は7社、海外事業所は1社が関心を示した。 <p>○県内企業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・42社のうち、「立地したい／具体的な検討をしたい」との回答は、荷主4社、物流事業者2社。 ・「関心があり、具体的な情報がほしい」との回答は、荷主9社、物流事業者11社である。 ・「関心がある」との回答は、荷主12社、物流事業者4社である。 <p>○本土物流事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・7社のうち、「関心があり、具体的な情報がほしい」との回答は1社、「関心がある」との回答は6社である。 <p>○海外事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回答のあった1社で、「関心がある」を選択しているが、利用イメージに関する具体的な記述もあった。

表2-2 立地意向のある回答企業の集計結果

	県内		本土		海外事業者	計
	荷主企業	物流事業者	荷主企業	物流事業者		
1. 立地したい/具体的な検討をしたい	4	2	0	0	0	6
2. 関心があり、具体的な情報がほしい	9	11	0	1	0	21
3. 関心がある	12	4	0	6	1	23
計	25	17	0	7	1	50

ウ) ヒアリング調査の実施概要

アンケート調査結果をもとに、複数社の進出可能性を示す企業に対し、ヒアリング調査を行い、進出条件等の具体化のための更なる情報収集を行う。

<p>○実施</p> <p>・2月13日～2月17日の期間で那覇港背後地の立地に興味を示した企業に対し訪問、電話を利用し、ヒアリングを実施した。</p> <p>又、ヒアリングに対応出来ない企業の内、2社に対しアンケートの補足としてFAXにて質問を行った。</p> <p>○ヒアリング実施数・率</p> <p>・県内荷主企業14社(56.0%)、県内物流事業者11社(64.7%)、本土物流事業者2社(28.6%)である。</p> <p>・県内企業についてはアンケート有効回答の6割程度、県外企業については2社と当初想定した20社を上回る企業にヒアリング調査に協力頂いた。</p>

表2-3 ヒアリング調査状況

	アンケート回答数	ヒアリング調査実施数	実施率
県内荷主企業	立地したい/具体的に検討したい 4社 関心があり、具体的な情報がほしい 9社 関心がある 12社	立地したい/具体的に検討したい 3社 関心があり、具体的な情報がほしい 3社 関心がある 8社 ※「関心がある」はFAX回答 2社含	56.0%
県内物流事業者	立地したい/具体的に検討したい 2社 関心があり、具体的な情報がほしい 11社 関心がある 4社	立地したい/具体的に検討したい 1社 関心があり、具体的な情報がほしい 7社 関心がある 3社	64.7%
県内小計	42社	25社	59.2%
本土物流事業者	関心があり、具体的な情報がほしい 1社 関心がある 6社	関心がある 2社	
本土小計	7社	2社	28.6%
海外事業者	関心がある 1社		0.0%
合計	50社	27社	54.0%

エ) ヒアリングまとめ

(1) 県内企業

1) 土地需要に関する課題・ニーズ

○課題

今回アンケートで那覇港後背地へ興味を示した企業には、物流の観点から那覇港後背地は利便性の高い場所で、企業の立地には適地であるという認識が有り、適地であるゆえに現在の敷地面積等の手狭感や、分散した各拠点の統合、施設の老朽化、商品のストック等に課題を抱えつつも、土地取得の際のコストに対する懸念や、現在の那覇港後背地が既に狭隘でまとまった敷地の確保の難しさがネックになってその課題を抱えたままになっている。

○具体的なニーズ

手狭感の解消の為に、コストの安い公共で整備された保管機能の充実及び土地取得の際への補助金等が求められている。

保管機能については、特に上屋についての要望が多く、通常の賃貸倉庫から冷蔵、冷凍倉庫や保税倉庫といったプラスアルファを持たせた倉庫についてニーズがあった。但し、単純な保管機能の他に、分散した各拠点の統合も課題としてあげる企業も多く有り、事務所機能等も併せ持つ施設及び、さらに機能を充実させた総合物流施設及び混載基地に対するニーズも確認できた。

2) 道路網の整備に関する課題・ニーズ

○課題

物流事業者を中心に、現在進捗している西海岸道路に期待を寄せつつも、那覇港後背地から国道58号に対するアクセス及び後背地内の交通量に対し道路が狭隘である事から、渋滞等からのコスト、安全面に関する懸念や、津波等の被災からの避難経路の確保が課題となっている。

○具体的なニーズ

西海岸道路については、国道58号の渋滞緩和など大きな期待が寄せられており、早期の完成が期待されていると同時に、西海岸道路から国道58号へのアクセスできる道路について複数設けてほしいというニーズが確認できた。

オ) 企業の進出条件の整理・分析(アンケート・ヒアリング調査)

(1) 物流業務展開のための立地空間の確保

- ・ 県内企業は、現在の敷地・施設について、狭隘性、分散性、老朽化等の問題を抱えており、何よりも那覇港周辺における立地空間＝用地の確保を必要としている。
- ・ 県外企業においても、那覇港背後における用地の確保が進出の条件である。
- ・ 立地箇所については、内航・外航輸送機能をもつ那覇港の直背後であり、那覇都市圏内にあることが条件である。

(2) 高度な物流機能の整備

- ・ 単なる港湾背後の空間ということではなく、国内外との貨物の円滑なやりとりを可能とする高度な物流機能の確保が求められている。
- ・ 必要な機能として、保管、混載取扱、冷凍・冷蔵施設、保税機能、事務所などの高度な物流業務に対応した機能が求められている。

(3) 低コスト立地へのニーズ

- ・ 立地にあたっては、低コストであることが重視されている。
- ・ 具体的には、分譲ではなく賃貸(借地)、物流センターへの入居であり、ストックをもたない形(ノンアセット型)による立地ニーズである。
- ・ 上記のことは、立地に際しての補助・インセンティブへのニーズにも表れている。

(4) 交通アクセスの整備

- ・ 国道58号、港頭地区における渋滞も発生しており、今後の円滑な交通を確保するために、道路網の整備が強く要望されている。
- ・ 具体的には、西海岸道路、国道58号へのアクセス道路である。

カ) 物流強化のための条件整備の検討

(1) 高度・多様な物流機能をもつ物流ゾーンの整備

- ・ 以下の内容をもつ物流ゾーンの整備が必要と考えられる。
 - 多様なニーズに対応した物流センター
 - ・ 輸出入／移出入
 - ・ 小口・混載貨物／大型貨物
 - ・ ドライ／冷蔵・冷凍
 - ・ 海上／航空
 - 保税機能などの輸出入物流機能
 - ・ 無料、大型の保税機能
 - ・ 24時間運営など
 - ・ 手続きの緩和など

○立地に際しての補助・インセンティブ

- ・物流ゾーンへの立地への補助・インセンティブ
- ・海上輸送コストへの低減

※「国際物流経済特区」の創設を踏まえた「自由貿易地域・那覇港地区」の設置も考えられる。

(2) 航路網の拡充

- ・内航/外航の航路網の拡充が物流強化のために必要な条件である。

○内航

- ・本土主要都市とのRORO航路

○外航

- ・ベトナム等とのコンテナ航路
- ・上海、台湾等との国際RORO航路

(3) 安全性・防災性の確保

- ・沖縄の玄関エリアとして、以下の安全性に係る対策が求められている。

○安全性

- ・強風ネットなど

○防災性

- ・津波対策のためのタワー
- ・内陸部への避難のためのアクセス道路など

キ) 那覇港の産業空間を必要とする産業の整理

- ・今回のアンケート調査、ヒアリング⁶調査で把握された那覇港の産業空間を必要とする産業の諸タイプは、以下の通りである。

表2-4 那覇港に立地する産業の諸タイプ

地域別	主要な業種	備考
県内企業	物流関連	国内/国際の片方、両方兼ねる等あり 航空関連も
	流通（卸・小売業）	卸商業団地立地企業 県内流通業（スーパー、ホームセンター等）
	製造業	食料品等
本土企業	物流	国際物流など 海上・航空輸送ともあり得る
	物流業の事務処理	BPO、バックオフィスなど
海外企業	物流業	国際物流など 海上・航空輸送ともあり得る

3. 基盤整備による効果

既存の港湾計画の策定から10年近く経過しており、港湾を取り巻く社会情勢が変化している。具体的には、新港ふ頭の国際コンテナターミナルの直背後に、ロジスティクスセンターの企業立地が進められている。さらに、新たな沖縄振興のための国際物流拠点産業集積地域の創設により、臨空・臨港型産業の集積による国際物流拠点の形成促進を図ることとしているが、これには、新たな施設用地などの整備が必要となり、事前に施設ニーズを把握することで、新たな企業の進出を加速させ港湾機能の適正配置をおこなうことができる。

4. 今後の課題

(1) 高度物流機能の具体的な検討

- ・ 那覇港の産業導入空間における方針である「高度物流機能」について、その具体的な機能、内容、規模等を具体的に検討していく必要がある。
- ・ 「高度物流機能」を集約したものとして、ロジスティクスセンターの整備が考えられるが、物流企業等のニーズ、整備事例等を踏まえて、那覇港におけるロジスティクスセンターの具体的な検討を行う必要がある。

(2) 戦略的な産業導入の具体的な展開とニーズの把握

- ・ 本土、海外企業を対象とする戦略的な産業導入について、①臨港型産業の立地、②事務所機能の立地、③臨空・臨港型産業の立地の3つが把握されている。
- ・ 今後に向けては、産業導入施策の具体的な展開を踏まえてこれらの立地ニーズの内容、量などを把握していく必要がある。

(3) 那覇港における国際フェリー・RORO 航路と SEA & AIR 輸送の可能性の検討

- ・ 那覇港を中心とする基隆港、上海港等との国際フェリー・RORO 航路の開設とそれを利用した輸出入品目、貨物量等の把握を行う必要がある。
- ・ また、国際フェリー RORO 航路と航空輸送を組み合わせた SEA & AIR 輸送の可能性と具体的なニーズを把握する必要がある。
- ・ 上記の国際フェリー・RORO 輸送と SEA & AIR 輸送に対応した那覇港のハード・ソフト両面の方策を検討する必要がある。

今回の港湾施設利用者からの意見や提案を踏まえ、安全性、効率性、利便性、快適性の高い港を整備することで、新たな企業の進出、取扱貨物量の増加による輸送コストの低減など経済波及効果などが期待でき、沖縄県の自立型経済の構築に寄与するものである。

那覇港における物流戦略・人流活性化に向けた基盤

整備検討調査（人流活性化）

調査主体	那覇港管理組合		
対象地域	沖縄県 那覇市、浦添市	対象となる基盤整備分野	緑地、海浜など

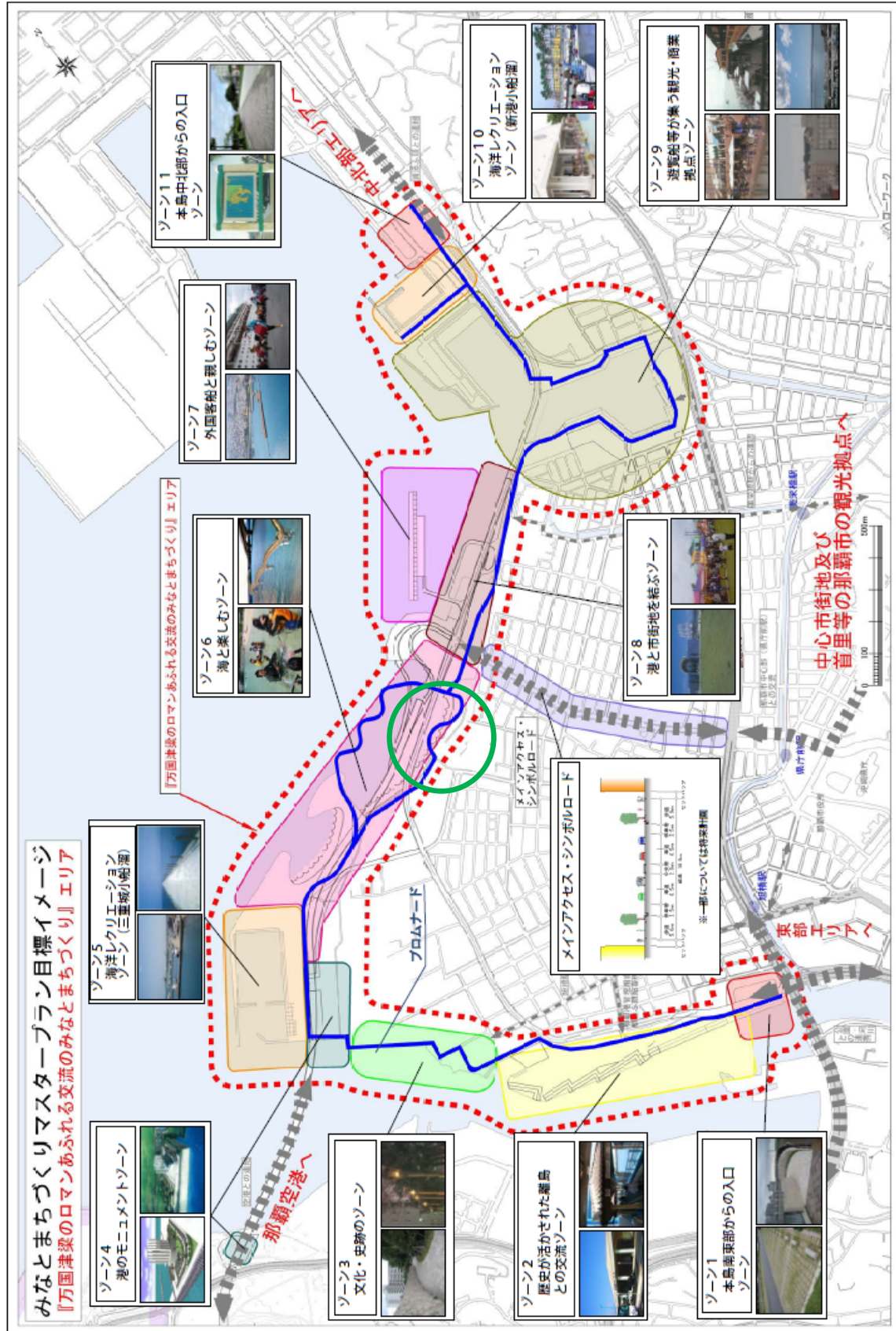
1. 調査の背景と目的

那覇港港湾計画では、「市民や来訪者が港や海に親しめる空間を確保し、快適で潤いのある環境を創造するため、親水プロムナード等のアメニティ空間を確保すること」を位置づけており、さらに、明治橋際から新港ふ頭小船溜まりまでの那覇港ウォーターフロントゾーンにおける、整備のあり方や活性化の方向性を示した「那覇港みなとまちづくりマスタープラン」を平成21年8月に策定しており、同マスタープランにおいても、プロムナードを整備することによって各ふ頭、緑地、旅客船バース等の各拠点を連結させ、ウォーターフロントとしての一体性を保ち、全体としても相乗効果を発揮できる、魅力ある空間作りを行うことを位置づけている。

プロムナードは、水際線に沿って整備される予定であるが、那覇市波之上地区において、海側に張り出した琉球石灰岩の岩壁により分断されている。また、岩壁の両側には、那覇市街地に最も近く、市内唯一のビーチがあり、ウォーターフロントの人流拠点となるが、プロムナード整備予定ラインと同様に分断されている状況である。

当該計画箇所は地元自治会等からも、地域活性化に寄与するとして整備要望があり、NPO法人やクルーズ代理店、地域自治体の意見等を踏まえ、整備検討を行っていく必要がある。

このようなことから、当該地区において、地域に親しまれ、市民や観光客が自由・安全かつ快適に往来できる拠点を整備し、護岸の両側に広がるビーチの利便性向上および、連続したプロムナードによって更なる人流の創出を図ると同時に背後に位置する地元地域の活性化を図るため、プロムナード整備の実現性を検証し、基本事項の検討を行うことを目的とするものである。





2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

地域に親しまれ、市民や観光客が自由・安全かつ快適に往来できる拠点を整備し、地域活性化および、さらなる観光客誘致に繋げたいことから、本調査において大型旅客船パースや波之上緑地等の各拠点を結ぶプロムナードのうち、波之上地区の基本事項の検討を行うものである。

現場踏査と「那覇港港湾計画（平成 15 年 3 月）」や「那覇港みなとまちづくりマスタープラン（平成 21 年策定）」などの上位計画および既存資料の整理により、現場状況および課題の確認をする。

当該計画地には、長い歴史的背景を持つ波之上宮が立地しており、葛飾北斎の浮世絵「琉球八景」のうちの一つ「筍崖夕照（じゅんがいせきしょう）」に描かれている。その「筍崖夕照（じゅんがいせきしょう）」に描かれた自然岩壁がほぼそのままの形で残っており、プロムナードを計画する際には、これらの歴史的背景および自然を考慮し、景観に溶け込み、調和するものとなるよう、十分に検討をおこない、配慮する。

(2) 調査結果

ア) 計画地の自然・歴史的背景

当計画地は希有な自然地形と長い歴史を持つ波之上宮と象徴的な自然岩壁と隣接していることから、その自然・歴史的景観との調和や環境負荷の低減化対策が重要なポイントとなる。また、その風景は葛飾北斎の浮世絵「琉球八景」にも描かれていることから、歴史的文化遺産として観光的 PR や自然岩壁の景観保全についても検討する必要がある。

以下、波上宮と琉球八景について記述する。

○波上宮

当計画地高台にある神社で、信仰の場・景勝地として長年親しまれてきたことを理由に、平成 18 年に波上宮のある敷地一帯「波上（なんみん）」は市指定の文化財（史跡・名勝）となった。海に突き出した琉球石灰岩の崖があり、市内でわずかに残る自然海岸となっている。岩壁には沖縄貝塚時代後期の墓所であった「波上洞穴遺跡」が残っている。また、17 世紀の「琉球新道紀」、18 世紀の「琉球国由来記」のほか「おもろさうし」にも波上の記述があり、信仰の場、王府の行事の場として重要な地であったことが窺える。文化財審議会の答申では「歴史的経緯、文化的位置づけを踏まえ、その地形の変化を防ぐため、史跡・名勝として保全することが急務」と指摘されている。

○琉球八景

葛飾北斎の作品（1832年）。沖縄の風景を描いた8図のシリーズで、中国の「琉球国志略」の白黒の挿絵を元に作成されたとされる。その中の1つ、「筍崖夕照（じゅんがいせきしょう）」は、当計画地である辻側から波の上を描いた浮世絵である。北斎自身は沖縄を訪れた記録はないが、沖縄に対し強い興味と憧れを抱いており、それを幻想的な色彩で表現している。他の7つには「泉崎夜月（いずみざきよづき）」（現：泉崎付近）、「臨海湖聲（りんかいこせい）」（現：三重城付近）、「桑村竹籬（くめむらちくり）」（現：久米付近）、「龍洞松涛（りゅうどうしようとう）」（現：奥武山公園付近）、「長虹秋霽（ちょうこうしゅうせい）」（現：松山から海岸方面付近）、「城嶽靈泉（ぐすくがくれいせん）」（現：城岳公園付近）、「中島蕉園（なかしましょうえん）」（現：那覇バスターミナル付近）がある。



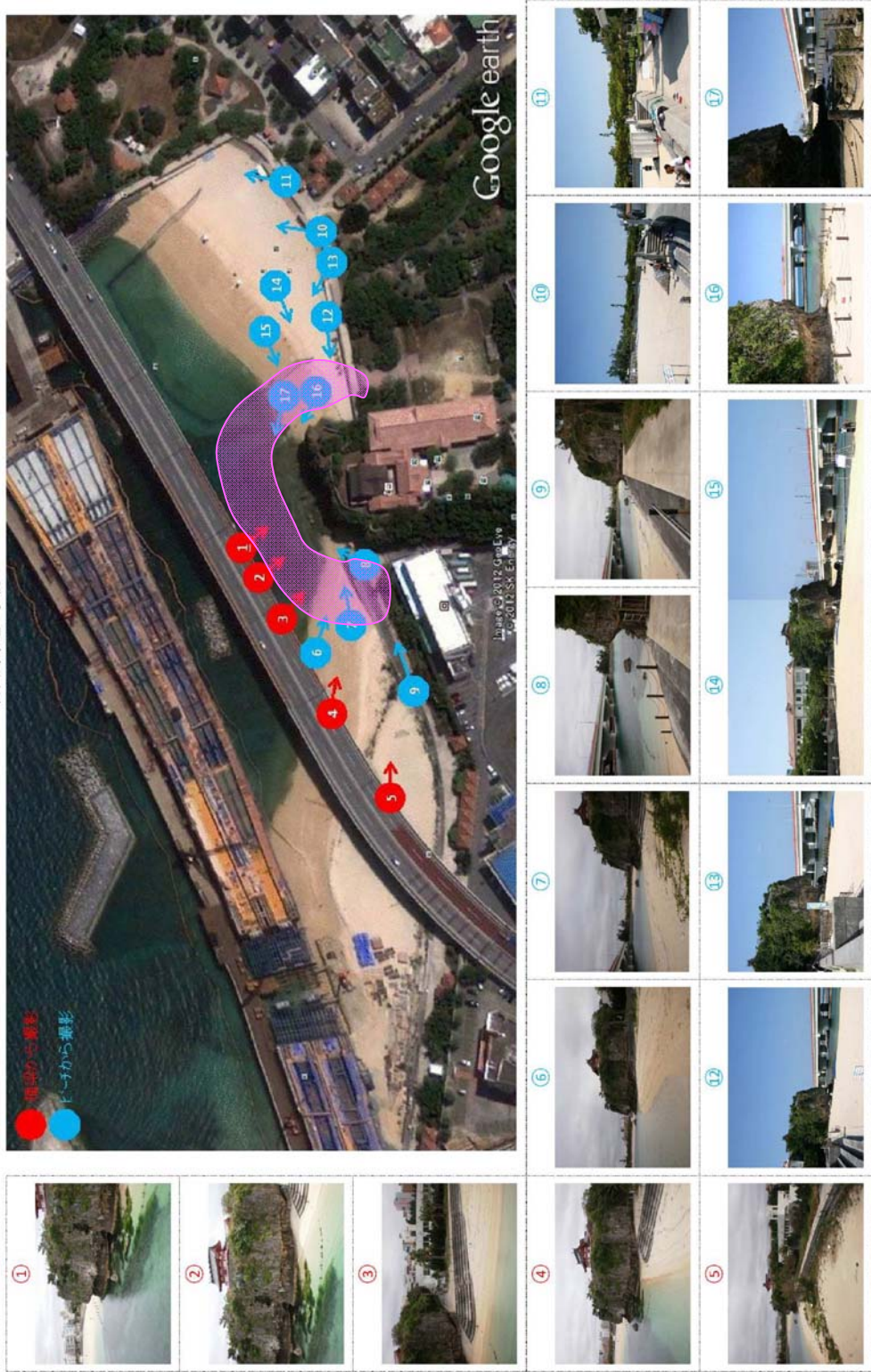
葛飾北斎「筍崖夕照（じゅんがいせきしょう）」

現在では、これらの八景を巡ることを楽しむ旅行者もおり、中でも「竹崖夕照（じゅんがいせきしょう）」に描かれる波の上は一番当時の面影があり、分かりやすい場所となっている。

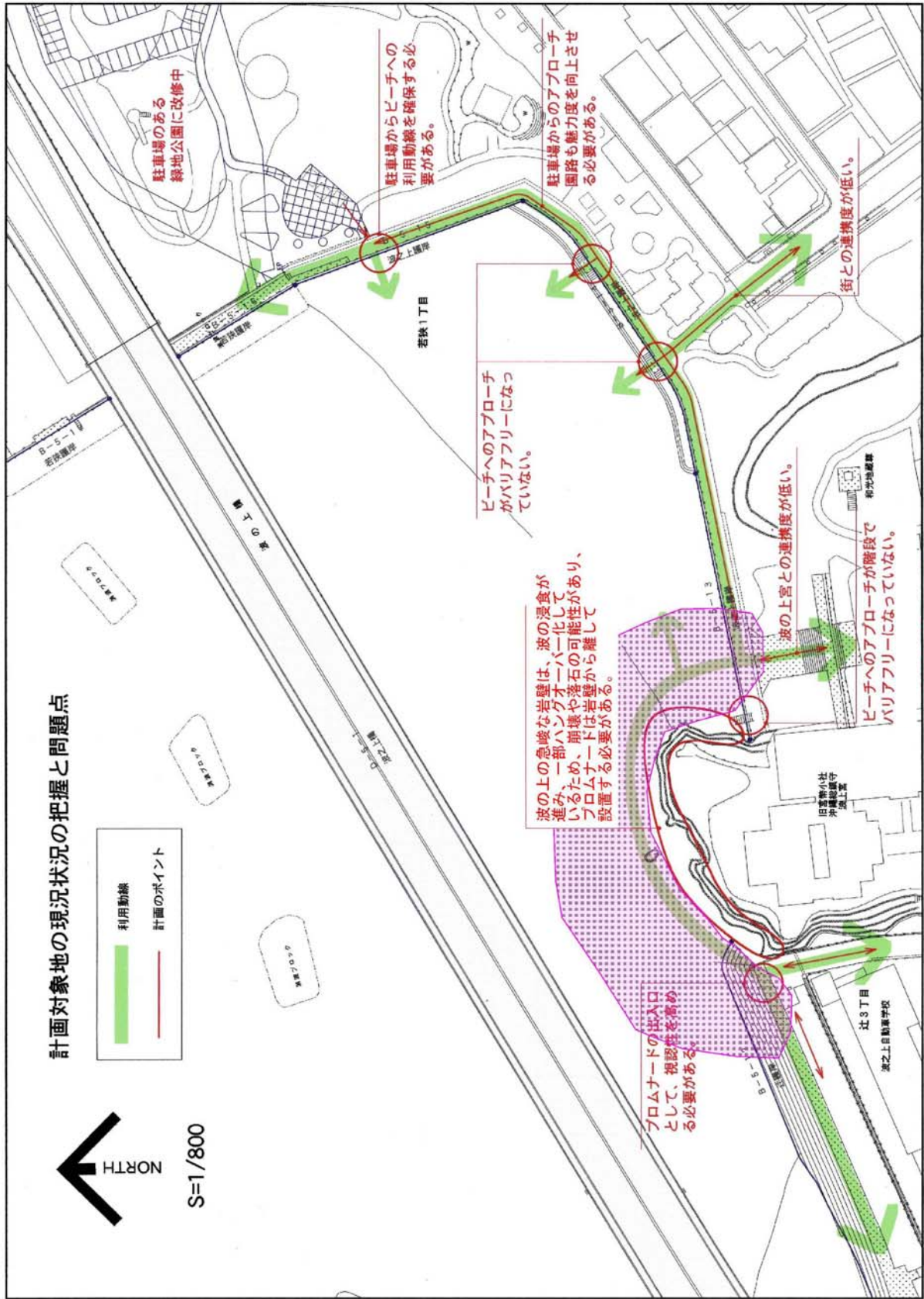
イ) 計画対象地の現況の把握と問題点の抽出

計画地の現況および、その問題点を現場踏査により確認し、整理した。なお、次頁以降に現場写真と、課題を抽出し整理した図面を示す。

5. 計画対象地の現状状況の把握と問題点の抽出



計画対象地の現状状況の把握と問題点



現況と問題点

- ・ 波の上宮や那覇市街地との連携度が低い。
- ・ プロムナードの出入口は視認性を高める必要がある。
- ・ ビーチへのアプローチがバリアフリーになっていない部分がある。
- ・ 波の上宮北側の急峻な岩壁は、波の浸蝕が進み、一部張り出しているため、崩壊や落石の可能性があり、プロムナードは岩壁から離して設置する必要がある。
- ・ 若狭側の海岸を駐車場のある緑地公園に改修中で、駐車場からビーチへの利用動線を確保する必要がある。
- ・ 辻側のビーチは現在工事のため一時閉鎖中であり、若狭側のビーチ利用者数は辻側閉鎖後の平成17年をピークに減少傾向にあるため、辻側のビーチの供用開始と共に両ビーチをつなぐプロムナードの整備により、ビーチ全体の波の上の魅力を再度発信していく必要がある。

(下表 波の上ビーチ利用者数一覧 参照)

■波の上ビーチ利用者数一覧 (単位：人)

		合計	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	備考
平成11年	若狭側	74,238	1,365	7,584	11,491	22,554	20,142	8,526	2,576	
	辻側	141,875	2,117	11,112	17,328	31,502	50,581	21,287	7,948	
	計	216,113	3,482	18,696	28,819	54,056	70,723	29,813	10,524	
平成12年	若狭側	94,189	9,768	17,238	14,502	18,170	20,863	8,993	4,655	
	辻側	140,656	9,546	20,602	20,578	31,680	33,211	15,010	10,029	
	計	234,845	19,314	37,840	35,080	49,850	54,074	24,003	14,684	
平成13年	若狭側	99,339	7,364	9,448	13,128	30,043	29,203	6,756	3,397	
	辻側	142,850	9,031	11,383	19,517	45,835	40,353	10,340	6,391	
	計	242,189	16,395	20,831	32,645	75,878	69,556	17,096	9,788	
平成14年	若狭側	90,414	10,373	16,468	9,521	16,643	23,120	10,266	4,023	
	辻側	163,056	12,704	24,768	16,257	34,744	49,111	20,056	5,416	
	計	253,470	23,077	41,236	25,778	51,387	72,231	30,322	9,439	
平成15年	若狭側	122,006	9,675	13,367	14,267	28,206	34,417	15,589	6,485	
	辻側	168,335	14,583	21,532	22,591	44,057	43,327	16,406	5,839	
	計	290,341	24,258	34,899	36,858	72,263	77,744	31,995	12,324	
平成16年	若狭側	152,221	13,385	24,771	16,248	39,773	39,017	14,003	5,024	那覇西道路建設のために辻側を一時閉鎖
	辻側	0								
	計	152,221	13,385	24,771	16,248	39,773	39,017	14,003	5,024	
平成17年	若狭側	155,477	11,966	18,157	14,153	44,075	39,297	19,453	8,376	辻側一時閉鎖中
	辻側	0								
	計	155,477	11,966	18,157	14,153	44,075	39,297	19,453	8,376	
平成18年	若狭側	111,965	9,035	16,376	12,554	29,048	28,292	11,466	5,194	辻側一時閉鎖中
	辻側	0								
	計	111,965	9,035	16,376	12,554	29,048	28,292	11,466	5,194	
平成19年	若狭側	108,393	8,369	13,706	13,439	28,367	24,897	13,463	6,152	辻側一時閉鎖中
	辻側	0								
	計	108,393	8,369	13,706	13,439	28,367	24,897	13,463	6,152	
平成20年	若狭側	106,598	8,174	12,946	14,808	26,859	27,362	10,464	5,985	辻側一時閉鎖中
	辻側	0								
	計	106,598	8,174	12,946	14,808	26,859	27,362	10,464	5,985	
平成21年	若狭側	102,547	7,609	18,190	10,128	22,869	27,742	12,332	3,677	辻側一時閉鎖中
	辻側	0								
	計	102,547	7,609	18,190	10,128	22,869	27,742	12,332	3,677	
平成22年	若狭側	90,531	5,624	9,592	12,958	22,164	23,905	10,926	5,362	辻側一時閉鎖中
	辻側	0								
	計	90,531	5,624	9,592	12,958	22,164	23,905	10,926	5,362	
合計	若狭側	1,307,918	102,707	177,843	157,197	328,771	338,257	142,237	60,906	
	辻側	756,772	47,981	89,397	96,271	187,818	216,583	83,099	35,623	
	計	2,064,690	150,688	267,240	253,468	516,589	554,840	225,336	96,529	

ウ) 計画の方向付け

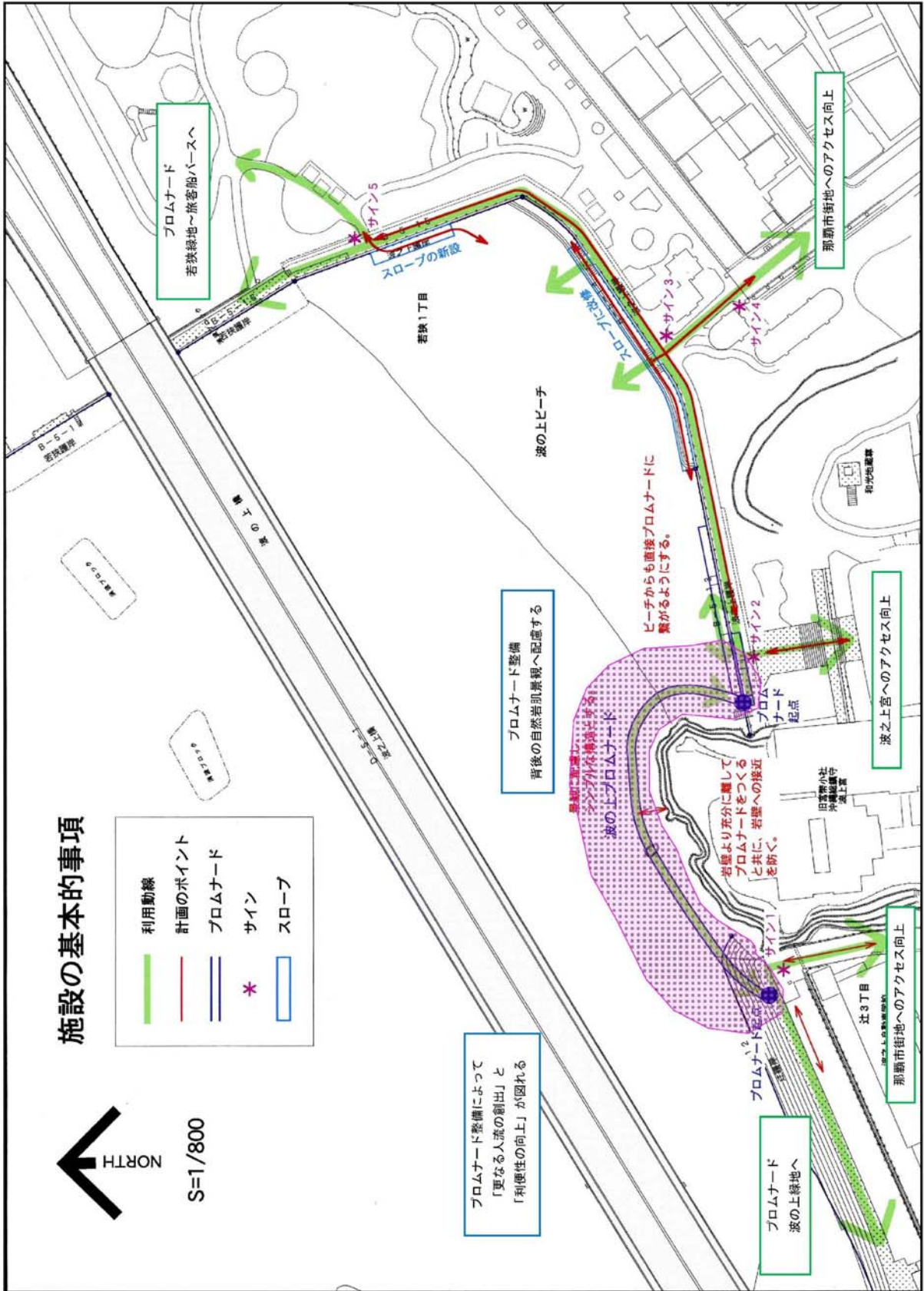
①基本的考え方

- 辻側と若狭側をつなぐ、バリアフリーで安全なプロムナードづくり
- 琉球八景の一つに数えられる波の上宮の自然岩肌景観を活かし、調和と景観保全に配慮した海上のプロムナードづくり
- 環境負荷を低減させ、景観性に配慮して、橋脚の規模と数量を必要最小限とする。
- すべての人が安全に利用できるように、ユニバーサルデザイン化と、夜間の安全な利用にも配慮する。
- 波の上宮の自然岩肌との安全な距離を確保したプロムナードの平面線形とする。

②施設の基本的事項

(次頁 図：施設の基本的事項 参照)

- プロムナードの起点は、波の上側は既存のコンクリート階段の非バリアフリーと、岩との接近を改良するため、波の上宮へのアプローチ動線部とし、辻側は岩からの安全距離を確保しつつ、既存のコンクリート階段護岸上とする。
両起点部に、方向サインを設置し、利用動線をスムーズに誘導する。
- 波の上ビーチの利用者も、スムーズにプロムナード利用ができるように、スロープを設ける。
- プロムナードの床レベルは、起点を基準に岩の前面部をできるだけ低くしたバリアフリースロープにする。
- プロムナードの平面線形は、落石等に対する安全確保のため、岩壁から一定距離を確保する。
- 起終点部には、車やバイク、自転車の進入を防止する車止めや、荒天時の利用を制限する人止め柵（ゲート）の設置も検討する。



 当該計画地

3. 基盤整備による効果

那覇港ウォーターフロントゾーンにおいて、水際線での移動動線が途切れている当波之上地区をプロムナードで連結させることにより、「那覇港みなとまちづくりマスタープラン（平成21年8月策定）」に位置づけたとおり、ウォーターフロントとしての一体性を保ち、全体としての相乗効果を発揮できる、魅力ある空間作りを行うことができ、連続したプロムナードによって、分断された若狭側、辻側の両ビーチの利便性向上と更なる人流の創出が図れ、地元地域の活性化に与える影響も大きいものと考えられる。

今回の調査において、現場条件や計画の方向性を確認・整理したことにより、設計および施工へ速やかに意向できる。

4. 今後の課題

（1）地元との合意形成等

当該計画地は、地元自治会等からも、地域活性化に寄与するとして、整備に対する要望のある箇所であり、今後は、地元自治会等の意見を集約し、合意形成図るとともに、那覇市都市景観審議会に諮り、景観との調和も図っていく。

（2）設計での配慮等

①プロムナード橋脚部

プロムナードの橋脚は、現況地盤の土質等のボーリング調査を行い、そのデータに基づき、基礎工を検討する。

②プロムナード歩道部

プロムナード歩道部の平面線形は、岩壁の詳細な安定度、安全性の調査に基づき、岩壁からの距離を確保しつつ、やわらかな曲線線形の歩道となるよう検討する。また、岩肌の前面を最小限の高さとすることも含め、バリアフリーのスロープ化を検討する。

③付帯施設

プロムナードの利便性および安全性を高めるための付帯施設としては照明、車止め、サインなどが考えられる。