

調査成果報告書

石垣港における観光振興に資する港湾基盤の高度利用連携検討調査			
調査主体	沖縄県石垣市		
対象地域	沖縄県石垣市	対象となる 基盤整備分野	港湾

1. 調査の背景と目的

沖縄県の八重山諸島には数多くの観光客が美しい海を求めて訪れている。この海への玄関である石垣港は、周辺諸島へのアクセスの拠点であるとともに、海洋観光レクリエーションの拠点ともなっており観光に関係する計画や施設が存在し、観光リゾートを中心とした地域振興を後押ししている。しかし、現状では対応が十分とはいえず、より一層の対策が求められている。

そのため、観光利用の実態及びニーズの把握を行い、それに対応するための港湾施設等の整備を提案し、民間事業者の早期活用に資する施設配置等を検討する。なお、観光に関する施設の詳細配置や運営計画を既に運営実績があり利用の主体となり得る民間等と協働で検討しその意見を計画に反映することで、今後整備される施設のより高度な運用・利用等による地域への観光客増加や雇用確保等の効果を期待して実施したものである。

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

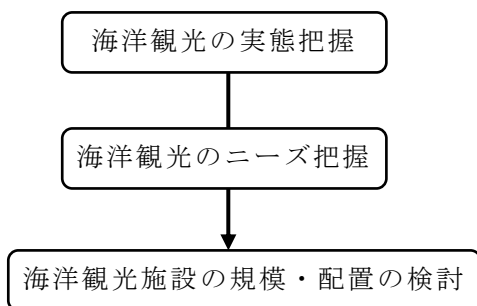
調査は、海洋観光の実態を把握し、現状での課題・問題点の抽出を行い、それに対応する施設計画案を提案するとともにこれを利用するための施策についても提案した。

< 調査の概要 >

- ① 海洋観光の実態把握
 - ・大型クルーズ船の利用実態
 - ・小型船舶の利用実態
- ② 海洋観光のニーズ把握
 - ・大型客船ふ頭のニーズ、要望把握
 - ・小型船だまりのニーズ、要望把握
 - ・人工海浜のニーズ、要望把握
- ③ 海洋観光施設の規模・配置の検討
 - ・大型クルーズ船の将来フレーム、対応施設の検討
 - ・小型船舶の将来フレーム、対応施設の検討
 - ・人工海浜の将来フレーム、利用計画の検討
 - ・海洋観光レク関連土地利用計画の検討

< 調査の手順 >

本調査の手順(フロー)は次の通りである。



図表－1 調査フロー

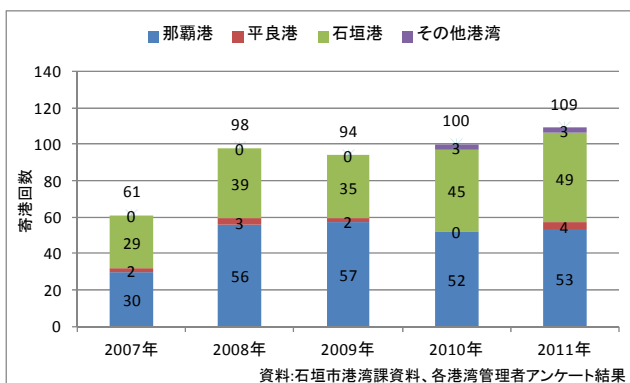
(2) 調査結果

1) 海洋観光の実態把握

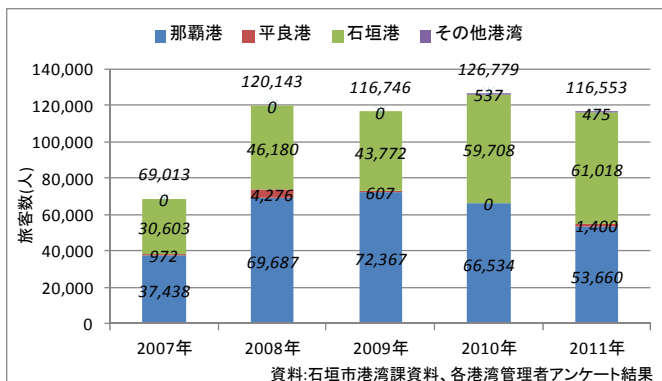
① 大型クルーズ船の利用実態

県内港湾におけるクルーズ船の寄港実績は、2011年実績で寄港回数 109 回、旅客数 117 千人となっている。また、経年的には、寄港回数 100 回前後、旅客数 120 千人前後で推移している。

港湾別では、「那覇港」と「石垣港」が寄港回数・旅客数ともにその殆どを占めている。

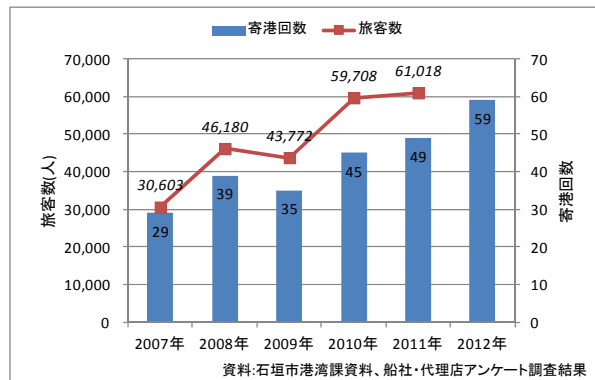


図表－2 沖縄の港湾別クルーズ船寄港回数



図表－3

沖縄の港湾別クルーズ船旅客

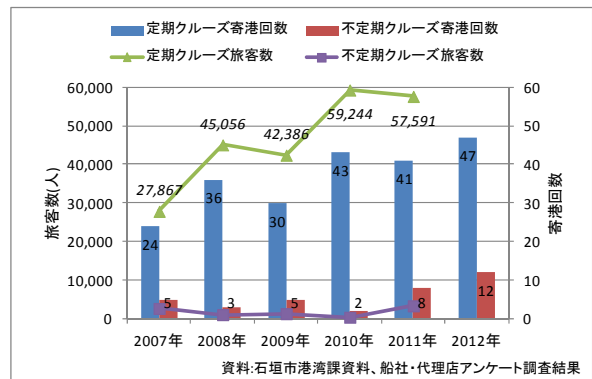


図表－4 石垣港へのクルーズ船寄港実績及び予定

石垣港のクルーズ船寄港実績及び予定は以下のとおりであり、概ね増加傾向で推移している。2011年実績で寄港回数 49 回、旅客数 61 千人となっている。また、2012年予定では、寄港回数 59 回と前年に比べ 10 回増加の予定となっているとともに、過去最大となる 7 万トン級のクルーズ船(「LEGEND OF THE SEA」69,130 総トン)の寄港が予定されている。

定期クルーズ船(スタークルーズ)は若干増減があるものの、2011年実績で寄港回数41回、旅客数58千人となっており、2012年予定では寄港回数47回の予定となっている。

不定期クルーズ船は、2007年～2010年にかけて寄港回数2～5回程度であったが、2011年には那覇港発着クルーズが運航されたこともあり、邦船クルーズ船の寄港が増加している。また、外国クルーズ船は、過去実績で1～2回/年程度の寄港となっているが、2012年予定では6回寄港と増加する予定となっている。



図表－5 石垣港への定期・不定期別クルーズ船寄港実績及び予定

2011年に寄港した「Costa Classica」(52,926総トン)は、上海の港湾会社(上海国際公務)が上海と沖縄を結ぶ定期就航に向けた試験運航として寄港したものである。

トン階級別では、2010年までは「SuperStar Libra」(42,285総トン)、2011年以降は「SuperStar Aquarius」(51,309総トン)が寄港している。また、2012年には過去最大となる「LEGEND OF THE SEA」(69,130総トン)の寄港が予定されている。

さらに、昨年(2011年)の段階で、より大型船(ボイジャー・オブ・ザ・シーズクラス(137千トンクラス)の寄港打診、プリンセスクルーズ(70千トンクラス)の寄港打診がある。

クルーズ船の複数寄港実績としては、2010年10月にスター・クルーズ社の「SuperStar Libra」(42,285総トン)とドイツ船籍の「HANSEATIC」(8,378総トン)が2隻同時寄港している。

一方、寄港断念の実績としては、外国クルーズ船で予定も含め4ケース、邦船クルーズ船で1ケースあった。内容としては、定期クルーズ船(スタークルーズ)とのバース競合によるものが多い。



写真－1 クルーズ船複数寄港時(2010/10/4)の状況

②小型船舶の利用実態

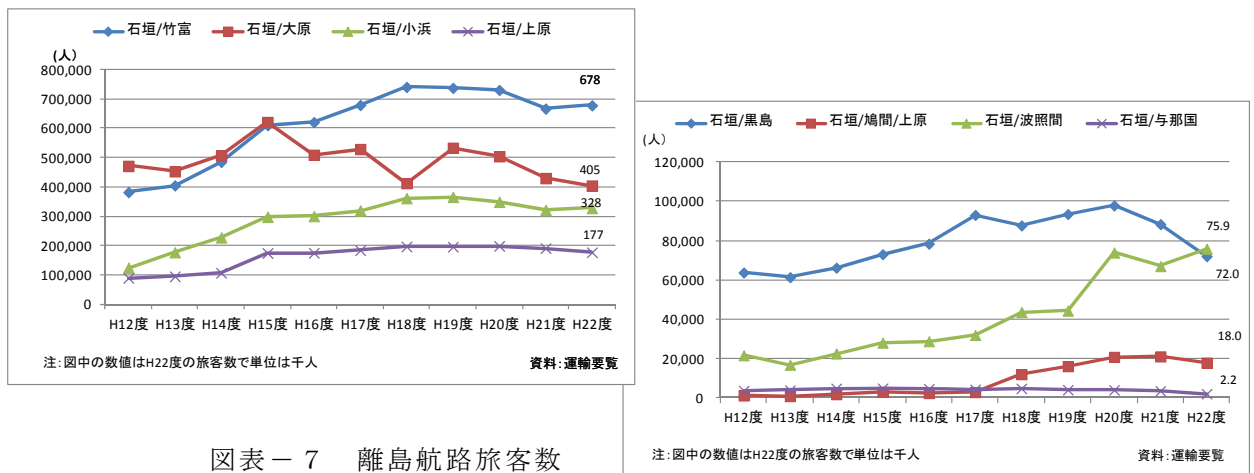
海洋観光に利用される小型船は、周辺離島観光に利用される「離島定期航路船舶」、海域の遊覧を行う「遊覧船・グラスボート」、ダイビング案内を行う「ダイビング船」、個人が楽しむ「プレジャーボート」がある。

「離島定期航路船舶」のうち小型船を運航する船社は3社あり、35隻を運航している。最も近い竹富島(6.4km)は高速船で10分にあり、高速



図表－6 離島航路

船が 27 便/日、フェリーが 6 便/週運航するなど全離島航路で高速船が 95 便/日、フェリーが 47 便/週運航している。これにより年間約 180 万人の旅客が利用している。



図表－7 離島航路旅客数

「遊覧船・グラスボート」を運航している事業者は石垣港に 6 社 10 隻、石垣島北部エリアに 4 社 15 隻ある。

「ダイビング船」を運航している事業者の船舶は石垣港に 35 隻、石垣島北部エリアに 25 隻ある。

官公庁の船舶を除く小型船（総トン数 20 トン未満）は 1,362 隻の登録がある。このうち新たに石垣港への保管希望を有する「プレジャーボート」は 55 隻ある（アンケート調査による）。県外オーナーが石垣島にプレジャーボートを保管したいというニーズ（問い合わせ等）がある。その実態は把握されていないが、県内のマリーナの事例では県外オーナー船舶が全体の 2 割に達している。

なお、こうした新規需要以外のプレジャーボートは石垣港の浜崎町地区船だまりを利用している。また、ヨットの殆ど（八重山ヨット倶楽部 15 隻）が石垣漁港を利用している。

2) 海洋観光のニーズ把握

①大型客船ふ頭のニーズ、要望把握

クルーズ船の石垣港利用に関する要望・意見として、外国船代理店からは「旅客ターミナルの整備」「タグボートの常駐」「市街地へのシャトルバスサービス」「観光案内所及び両替所の充実」「インターネット等施設」などがあげられている。

邦船船社からは、「現況岸壁周辺の夜間対応」「タグボートの常駐」「市街地へのシャトルバスサービス」「入出港時の歓迎イベントの充実」などがあげられている。

その他石垣港全般に関する要望・意見としては、「港費の減免」「泊地・航行船舶の利用状況の改善」「岸壁上における旅客の安全性確保（ターミナル・ボーディングブリッジ等の整備）」「入出国業務のスムーズ運営」「受け入れ体制の充実（歓迎イベント等の実施）」などがあげられている。

②小型船だまりのニーズ、要望把握

「離島定期航路船舶」を運航している事業者の要望・意見は旅客対応バース及び停泊用バースの整備、燃料給油場所の確保などである。

「遊覧船・グラスボート」を運航している事業者の要望・意見のうち石垣港内を利用している事業者のものは旅客乗降用浮棧橋の整備と荒天時の避難場所の確保、石垣島北部エリアを利用している事業者のものは川平湾の景観を壊さない乗降施設の整備と荒天時に安心して保管できる施設の整備である。

「ダイビング船」を運航している事業者の要望・意見は石垣港内・石垣島北部エリアともに係留場所の確保、バリアフリーの乗降施設の整備である。

「プレジャーボート」の施設（マリーナ、船だまり）に対する要望・意見は台風時においても安心して保管できる施設の整備、海外等からのビジターが利用しやすい施設の整備、県外からの保管需要にも対応できるマリーナの整備等である。

③人工海浜のニーズ、要望把握

市街地内のホテル事業者は、新港地区の人工海浜が開業すれば宿泊客（観光客）は利用するものと見込んでいる。

整備に際しては、観光客が終日楽しめる総合的な施設やサンゴを鑑賞できる場の整備等を求めている。

3) 海洋観光施設の規模・配置の検討

①大型クルーズ船の将来フレーム、対応施設の検討

船社代理店ヒアリング結果によると、石垣島のロケーション(那覇～基隆の途中)からも、ロイヤル・カリビアンやプリンセスクルーズの大型船の寄港可能性があると言及されており、両者は石垣へ視察に訪れるなど関心の高さが伺える。

石垣港のクルーズ船寄港見通しのキーワードは、「クルーズ船寄港の増加・大型化」「近年クルーズ船大型化が顕著」「新規外航クルーズ船社の石垣島来島」などである。なお、今年 2012 年には那覇港に過去最大級の「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ (Voyager of the Seas)」(137, 276GT)の寄港が予定されている。

石垣港が東南アジアと日本・中国の中間に位置していることから、ロケーション的に東南アジアから日本・中国に北上(またはその逆)の際に寄港の可能性が指摘されている。

また、日本・中国発着のクルーズにおいて、那覇港まで寄港するクルーズが石垣港まで南下、または那覇港から台湾・香港等へ南下する途中に石垣港へ寄港する可能性が指摘されている。

これより、石垣港におけるクルーズ船対象船舶は那覇港へのクルーズ船入港予定を考慮して「140, 000GT 級旅客船」を提案した。

また、寄港隻数は、これまでの実績及び寄港計画等に基づき定期で 58～68 隻、不定期で 12 隻、合計で 70～80 隻と推計される。

図表－8 将来のクルーズ船対象船舶

対象船舶	全長 (L)	型幅 (B)	満載喫水 (d)	備考
140,000GT級 旅客船	311.1m	38.6m	8.8m	那覇港に寄港予定の 最大船舶:「Voyager of the Seas」

資料:大人の旅クルーズ【日本の船旅・世界の船旅】HP

石垣港のクルーズ船対応の岸壁規模は、クルーズ船の複数寄港需要に対応するものとして、「2 バース」を提案するものとする。このうち、1 バースについては、既定計画(工

事中)である 70,000GT 級旅客船対応の「水深 9.0m 岸壁延長 340m」とし、新規の 1 バースについては、140,000GT 級旅客船対応の「水深 10.0m 岸壁延長 360m」を提案した。

図表－9 旅客船埠頭計画

地区名	対象船舶	岸壁延長	岸壁水深	バース数	備考
新港地区	140,000GT級 旅客船	360m	-10.0m	1バース	今回新規計画 (砂砂利バースとの併用)
	70,000GT級 旅客船	340m	-9.0m	1バース	既定計画(工事中)

資料:今回新規計画の係留施設諸元は、対象船舶(Voyager of the Seas)の船型より設定した。

旅客ターミナル施設は、石垣港の位置づけが寄港地(目的地)であり、発着港でないことから発着港として必要なチェックインカウンターや飲食施設等を除いた「旅客ホール」「CIQ 検査場」「店舗(特産品等)」「観光案内所」「両替所・郵便局」「バス・タクシー駐車場」等を見込む。

旅客ターミナル規模は、長崎県松ヶ枝国際ターミナル(H22.3 オープン)を参考に「建築面積 2,400 m²」「延床面積 2,000 m²」を提案した。

バス・タクシー駐車場は、ピーク時(2 隻同時着岸)の利用を想定して規模を検討し、6,000m²(バス 39 台、タクシー65 台)が見込まれる。

また、周辺離島へのオプションツアーに対応するため、客船ふ頭に離島航路高速船が着岸できる施設(浮棧橋)を提案した。

②小型船舶の将来フレーム、対応施設の検討

「離島定期航路船舶」は将来 36 隻が見込まれている。

現段階では新たな施設整備は考えず、利用方法の見直し(旅客バースについては既存の 4 基中 1 基がある航路の専用になっているものを見直すことや停泊施設については離島定期航路船舶のみを集約した利用とすること等)で対応するものとした。

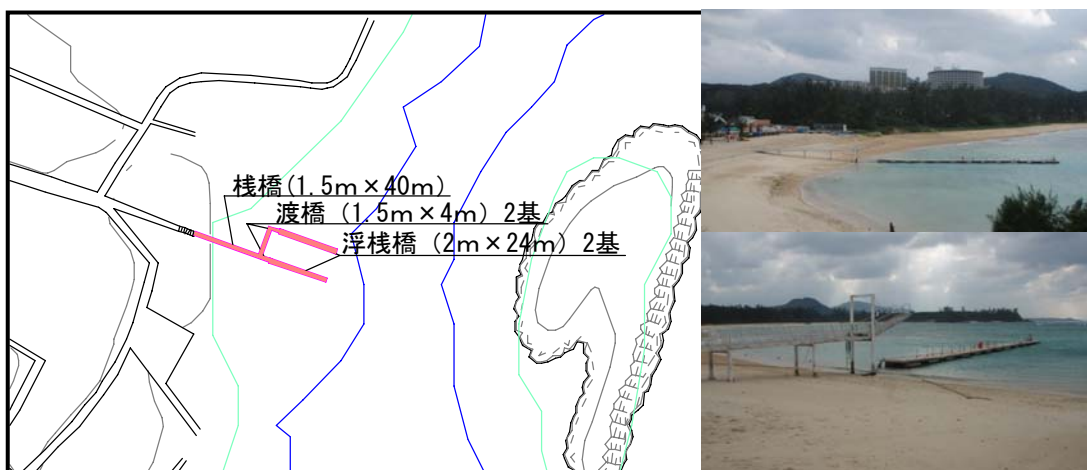
「遊覧船・グラスボート」は現状程度と見込まれている(石垣港内 10 隻、石垣島北部エリア 15 隻)。

対応施設は 2 案提案した。A 案はダイビング船とともに利用する新たな船だまりを新港地区の南に展開する案であり、B 案は現状の利用に近い案として美崎町地区船だまりを利用する案である。

「ダイビング船」は石垣港に 35 隻、石垣島北部エリアに 25 隻と見込まれている。

石垣港の対応施設は 2 案提案した。A 案は遊覧船・グラスボートとともに利用する新たな船だまりを新港地区の南に展開する案であり、B 案は既存の浜崎町地区船だまりを利用する案である。

石垣島北部エリアの計画案は、観光客の乗降用施設となる浮棧橋を川平湾に設置する案と北部エリアの基地となる船だまりを整備する案を検討した。



図表－１０ 川平湾浮棧橋等配置案

「プレジャーボート」は、浜崎町地区船だまり(既存)と石垣漁港で計画されているフィッシャリーナを含めて一体的に利用する案を検討した。

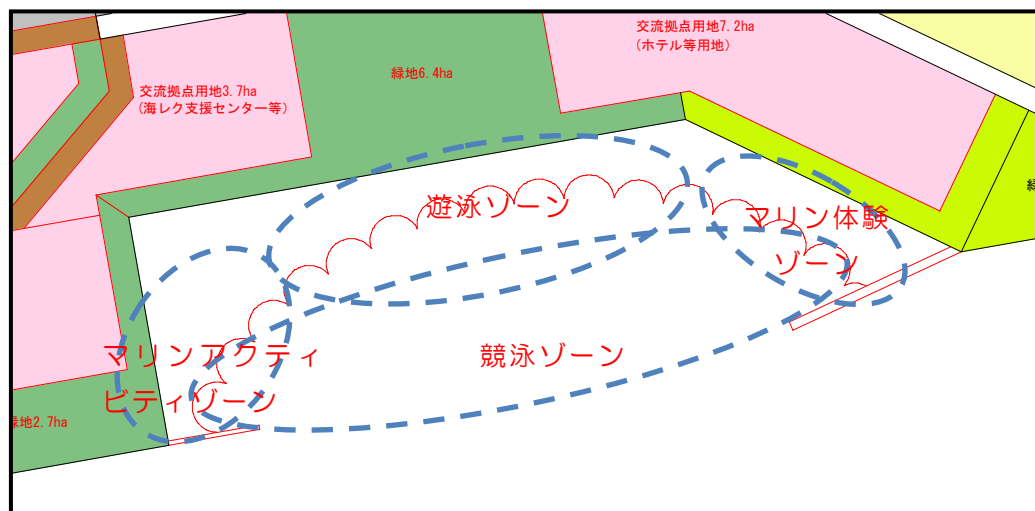
なお、ヨットに関しては、ビジターを含めて中心市街地に最も近い美崎町地区船だまりに浮棧橋を設けて利用する案を提案した。

③人工海浜の将来フレーム、利用計画の検討

新港地区には既定計画により全長 1,000mの人工海浜が計画されている。

将来の既存ビーチ利用も考慮した石垣港内での海水浴参加者数(住民、観光客)を約 8万人と推計し、人工海浜の規模を算定すると約 600mが見込まれる。

これより 600mを遊泳用ゾーンとするがこれ以外にカヌーやウインドサーフィン、水上オートバイ等を楽しめるマリンアクティビティゾーンを約 200m、サンゴ礁や海洋生物とふれ合い体験シュノーケリングや体験ダイビングが安全に行えるマリン体験ゾーンを約 200m、将来石垣島トライアスロン大会等の競技会を開催できる遊泳水域を海浜沖合いに 1,000m設ける案を提案した。



図表－１１ 人工海浜利用ゾーニング案



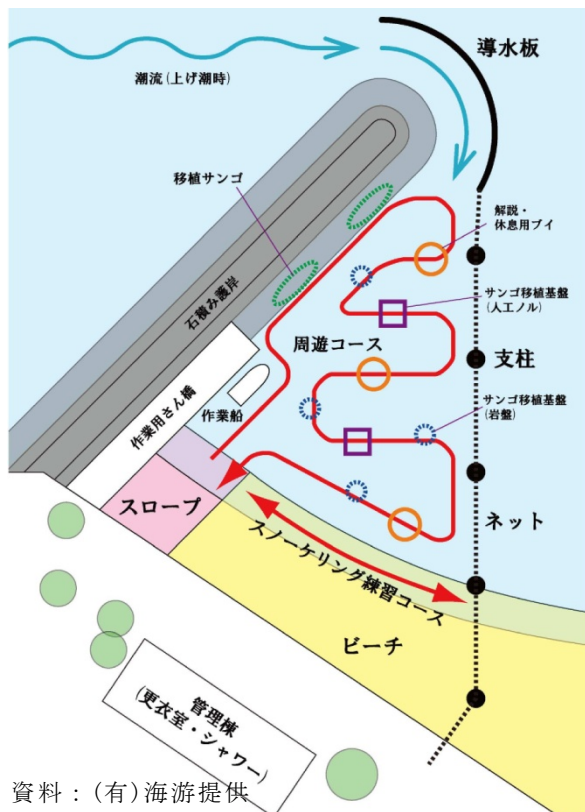
遊泳ゾーンは人工海浜以外の施設整備は必要ない。
背後に利用者が休める緑地とレンタカー等で来訪するための大規模な駐車場が必要である。

写真－２ 遊泳ゾーンイメージ



水上オートバイなどを海面に降ろすためのスロープや浮棧橋があることが望ましい。

写真－３ マリンアクティビティゾーンイメージ



写真－4 マリン体験ゾーンイメージ



写真－5 競泳ゾーンイメージ

④海洋観光レク関連土地利用計画の検討

既定計画では新港地区のリゾート系土地利用（面積 11ha）をすべてホテル用地としている。これを一般的なリゾートホテルの規模で見ると約 1,500 人規模のリゾートホテルが立地できるものである。将来の石垣島の宿泊需要と島内のホテルの増加状況から勘案して、さらにこれだけの規模のホテルが立地すると現在でも低下傾向にある島内ホテルの稼働率を一層引き下げることになり、得策ではない。

このため、新たな土地利用の案を提案した。

一つは体験型複合施設であり、沖縄本島の事例（読谷村青い海、読谷村むら咲むら）等がある。これは陶芸やガラスアート体験、三線体験、レストラン、土産店等がセットになった施設であり、規模も 3～4ha 程度のものである。



写真－6 複合型体験施設事例 (Gala 青い海)

こうした施設は、商工会議所等が期待する「雨天時にも楽しめる施設」でありクルーズ客船代理店などが期待する「クルーズ客や船員が気軽に立ち寄れる施設」となりえる。

また、複合施設を構成するそれぞれの施設(店舗)はさほど大きなものではなく、現在市内で営業している小規模な施設を集約する形で実現できるものである。但し、可能ならば何らかの目玉施設(上記の事例では施設のオーナーが製塩会社であることから塩作り施設)を公共セクターと商工会等が共同で立案し民間セクターが運営することが望ましい。

なお、施設内にイベント広場やフードコート等があるとより一層観光客やクルーズ客・クルーズ船員等が立ち寄りやすいものとなる。

今ひとつは、マリンアクティビティゾーンの活動を支援するもので、沖縄本島の事例(宜野湾マリン支援センター)がある。

これは、

県民・市民が身近にある海に安全で気軽に楽しめる親水性のある施設

- ◆ 周辺海域を生業としている観光業者、マリン関連事業者を支援し、宜野湾西海岸地区の観光産業としての確立と質の向上
- ◆ マリンスポーツの指導員や資格者を育成し、地元雇用の拡大を目的に
 - 地元宜野湾の海を知りたい、遊びたい
 - マリンスポーツを体験してみたい
 - 県内外の小中学生にも海を体験させたい
 - 必要な資格を取得して働きたい
 - 沖縄の海の歴史文化を勉強したい

という市民、県民、観光・修学旅行客のニーズに応える施設として整備されたものである。



写真－7 宜野湾マリン支援センター

3. 基盤整備による効果

こうした整備により民間事業者等に対して次のような効果が期待できる。

新港地区に大型クルーズ船対応施設が整備拡充されることで新たな観光客の流れが生まれ、交流拠点用地への民間事業者の進出が促進される。

離島定期航路の小型船が利用する乗降用栈橋の利用方法を見直すことでより効率的な運用が可能となる。

また、停泊場所を集約することで台風等に際して他の船舶とのトラブルが無く安全に避難できるようになる。

ダイビング船・遊覧船の施設を集約すること、浮栈橋を整備することでこれらの事業者の活動が活発化することが期待される。

石垣島北部で乗降用の浮栈橋を整備することにより同地域で活動するダイビング船・遊覧船への老人や身障者等の乗船も容易となる。また、砂浜へ乗り上げることが無くなるため景観上も改善される。

さらに近くに活動のベースとなる小型船だまりを整備することでこれらの事業者が安全に活動できるようになる。

石垣港内をベースとするダイビング船等も寄港地(休憩場所)としてこの船だまりを利用して昼食をとることなどが可能となり、ダイビング客の利便性が向上する。

マリーナを整備することで島内のマリンスポーツが振興されるとともに県外からの利用者も取り込むことで新たな観光客を呼び込むこととなる。

また、ヨット用の浮栈橋を登野城地区に整備することでビジターヨットの利便性、安全性が向上し、クルージングの寄港地としてポテンシャルが向上、寄港増加につながる。

これらの施設を指定管理者として NPO 法人等に委託することで利用者のニーズに的確に対応できる運営が期待できるとともにその NPO の活動の活性化が期待される。

人工ビーチにマリンドームを整備することで修学旅行生徒等の大人数の海レク体験が安全に提供できるようになる。

人工ビーチにマリンドームを整備するとともに背後にマリンドームセンターを整備することでマリンドーム関連事業者の育成・支援が可能となる。

また、ハーリー体験等も容易に行えるようになることから八重山漁協が行う同事業(ハーリー体験事業)を本格的かつ安全に行うことが出来るようになる。

4. 今後の課題

港湾施設に関しては、まず港湾計画に位置づける必要がある。

事業実施に際しては、既存施設の利用計画見直し等も必要なことからプログラムを検討して段階的に進めることが必要である。

小型船施設については、利用者の意見を反映して計画案を作成したが、対立する機能の利用者との調整が必要と思われるものもあり、計画位置づけまでにワークショップ等で整理する必要がある(例えば、ヨットの美崎町地区利用に関しては、港内航行の安全確保の上で危険との意見もある)。

船だまりやマリーナ等については、運営に関して利用者の意見を反映することが望ましく、関係団体や NPO 等への管理委託(指定管理者等)を検討する必要がある。

新港地区の土地利用に関して提案している施設は、いずれも港湾行政の中での実現は難しく、企画課や商工課等関係各課が参画して検討を進めなければ具体化は難しいものと思われる。このため、関係各課や商工会等と連携した計画検討が必要である。