

石垣港長期構想

令和 5 年 1 月

石垣港港湾管理者

目 次

1 長期構想について	1
2 石垣港長期構想の基本理念	14
3 石垣港の将来像と基本戦略	16
4 港湾空間利用計画(ゾーニング)	17
5 基本戦略に基づく主要施策・取り組み	20
6 その他参考資料	34
7 石垣港長期構想の実現に向けた推進方針	36
8 用語集	37

1 長期構想について

(1)石垣港長期構想

港湾における「長期構想」とは、港湾管理者が、おおむね 20 年から 30 年の長期的な視点で港湾空間の利用について基本的な方向性を明らかにするものである。

石垣港においては、令和 4 年度に関係行政機関及び港湾利用者等の関係者に加え、観光やまちづくり等、様々な分野の有識者で構成される検討委員会を設置し、各分野からの幅広い意見を踏まえつつ、石垣港の“あるべき姿”として基本理念と将来像を見定め、その実現に向けた基本戦略や取り組みをまとめた「石垣港長期構想」を策定した。

今回策定した石垣港長期構想に基づき、10 年から 15 年の将来を目標年次とした港湾の利用及び保全の指針となる「港湾計画」の改訂等を行い、今後の八重山の発展の礎となる「みなとづくり」に取り組んでいく。



資料：石垣市



サザンゲートブリッジ
資料：石垣市



浜崎町地区
資料：石垣市

石垣港の現況

(2)石垣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3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
大脇 崇	(公社)日本港湾協会 理事長	委員長
神谷 大介	琉球大学工学部工学科 准教授	
下地 芳郎	(一財)沖縄観光コンベンションビューロー 会長	
大濱 達也	石垣市商工会 会長	
平得 脩一郎	八重山青年会議所 理事長	
黒島 一博	石垣市観光交流協会 副会長	
米盛 博明	八重山建設産業団体連合会 会長	
上原 亀一	八重山漁業協同組合 代表理事組合長	
石垣 信治	JA おきなわ八重山地区 本部長	
新川 正人	八重山港運(株) 代表取締役社長	
松田 新一郎	石垣港外国船舶安全対策協議会 会長	
上原 邦男	(株)りゅうせき八重山支店 統括支店長	
神原 潤	(一社)日本中小型造船工業会 理事	
森田 安高	石垣市みなと通り会 会長	
鈴木 達也	八重山ダイビング協会 会長	
深見 和壽	NPO八重山ヨットクラブ 理事長	
前田 博	(一社)石垣海洋少年団 団長代表理事	
石垣 敦子	海上保安協会八重山支部 幹事	
坂井 功	沖縄総合事務局開発建設部 部長	
石嶺 隆二	沖縄総合事務局石垣港湾事務所 所長	
中田 光昭	第十一管区海上保安本部石垣海上保安部 部長	
安里 嗣也	沖縄県土木建築部八重山土木事務所 所長	
大浜 知司	竹富町 副町長	
川満 誠一	石垣市 副市長	
山本 貴弘	国土交通省港湾局 港湾計画審査官	オブザーバー

【検討経緯】

令和4年6月7日

第1回検討委員会

▶ 課題の整理、基本理念・将来像の検討

令和4年9月28日

第2回検討委員会

▶ 基本戦略、主要施策、空間利用計画の検討

令和4年10月17日～11月15日 **パブリックコメント**

令和5年1月18日

第3回検討委員会

▶ パブリックコメントについて、長期構想計画(案)について

令和5年1月31日

公開



第1回石垣港長期構想委員会開催の状況



第2回石垣港長期構想委員会開催の状況



第3回石垣港長期構想委員会開催の状況

(3)石垣港の沿革と概要

石垣港は、沖縄本島の南西約 410km にある八重山群島の中心である石垣島に位置する我が国最南端の重要港湾である。

古くから沖縄本島、日本本土及び台湾等諸外国と八重山群島との間の物流、人流の拠点として重要な役割を果たし、沖縄の本土復帰に伴い、昭和 47 年 5 月、重要港湾に指定された。

本港は、背後圏である八重山圏の市民生活や経済活動を支える流通拠点として、沖縄本島との大型 RORO 船や竹富島、小浜島、西表島等への離島高速船が就航しており、物流だけでなく人流の拠点港としても重要な機能を有している。




近年は、台湾等のアジアに近いという地理的特性から、外航クルーズ船が定期的に就航しており、新型コロナウイルス感染症拡大以前となる令和元年のクルーズ船寄港回数は 148 回に上った。

また、沖縄県は地理的に本土から遠隔地にあり、東西約 1,000km、南北約 400km に及ぶ広大な海域に散在する 160 の島々から成り、東アジアの中心に位置するという地理的特性を有している。八重山圏域は、沖縄県の中でも南西側に位置する 30 余りの島々からなり、中国・台湾と近接する与那国町をはじめ、竹富町の波照間島など我が国の国土及び海洋権益保全上重要な面的広がり有している。そのため、広大な排他的経済水域(EEZ)及び海洋資源の確保、領空・領海の保全、安全な航行の確保に貢献している。

【石垣港の沿革(復帰以前)】

復帰以前	明治 5 年(1870)	明治初期に西表島で炭坑が発見されたのを契機に汽船・万年丸が寄港	
	明治 15 年(1882)	初の海運株式会社が創設される	
	明治 29 年(1896)	石垣港海運会社の出張所が設置され航路を開設	
	大正 13 年(1924)	石垣港に初めて木造栈橋が建設される	
	昭和 8 年(1933)	石垣島台風により栈橋(木造)が被災、復旧の目途立たず	
	昭和 10 年(1935)	石垣町(当時)がコンクリート栈橋築造、20t までの船舶が接岸可能になる	
	昭和 29 年(1954)	琉球政府の重要港湾に指定される	
	昭和 33 年(1958)	米国民政府による石垣港新設のための基礎調査を実施	
	昭和 35 年(1960)	本格的な港湾施設の建設着手	
	昭和 38 年(1963)	新石垣港開港記念式典、八汐丸(676t)が接岸	
昭和 40 年(1965)	米国民政府の援助によって 3,000t 級岸壁 1 バース、1,000t 級岸壁 1 バース、500t 級岸壁 3 バースが完成		

【石垣港の沿革(復帰以降)】

復帰以降	昭和 41 年(1966)	美崎町命名	
	昭和 47 年(1972)	本土復帰と同時期に国の重要港湾に指定	
	昭和 49 年(1974)	港湾計画の策定	
	昭和 52 年(1977)	浜崎町命名	
	昭和 54 年(1979)	港湾計画改訂	
	昭和 59 年(1984)	1 万トン級岸壁(-9.0m)供用開始(浜崎町地区)	
	昭和 60 年(1985)	港湾計画改訂	
	平成元年(1989)	石垣港ターミナルビル完成(浜崎町地区)	
	平成 2 年(1990)	八島町命名	
	平成 5 年(1993)	サザンゲートブリッジ供用開始	
	平成 8 年(1996)	港湾計画改訂	
	平成 14 年(2002)	港湾計画改訂	
	平成 16 年(2004)	耐震岸壁(-9.0m)供用開始(浜崎町地区)	
	平成 18 年(2006)	石垣港離島ターミナル完成(美崎町地区)	
	平成 25 年(2013)	港湾計画改訂	
	平成 26 年(2014)	南ぬ浜町命名	
平成 30 年(2018)	クルーズバースの暫定供用(7 万トン級対応)開始(新港地区)		
令和 3 年(2021)	クルーズバースの供用(20 万トン級対応)開始(新港地区)		

(4)長期構想策定の背景

1)石垣港の現状と課題

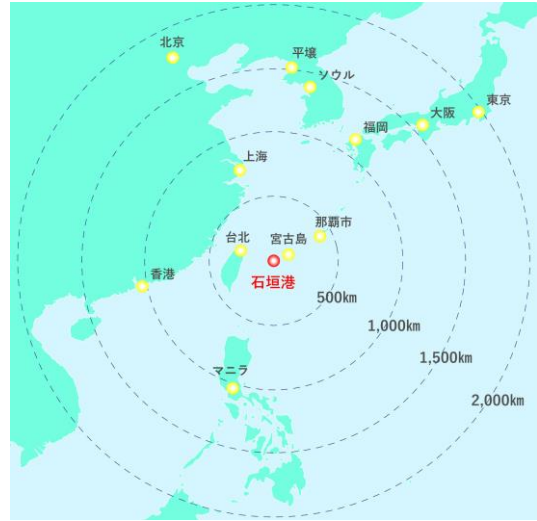
石垣島は南西へ弓状に連なる琉球弧の最西端にあり、日本本土と香港・フィリピンなどの東南アジア諸国との中間に相当する位置にある。

石垣島の南西部にある石垣港は、石西礁湖に面して開けており、西は竹富島、南は大きなリーフ地帯といった自然の防波堤に囲まれた天然の良港である。

このような地理的条件に恵まれた石垣港は、八重山の物流・産業・交通の拠点として重要な役割を果たすと同時に、日本の最南端に位置する港として、クルーズ船などの南の玄関口としての役割や、尖閣諸島などの領海警備の拠点としての役割も担っている。

一方で、島しょ環境という特有の地域特性から、台風等の自然災害の発生時には物流や交通が途絶えることで孤立状態となり、生活物資などが不足するなど島の人々の生活に大きな影響を及ぼしている。周辺離島への交通手段である高速船では、係留施設の不足によって台風時には多そう係留をしている状況にあり、安全・安心に港を利用できる施設整備が求められている。

また、近年の貨物船の大型化の進展や取扱貨物量の増加による岸壁をはじめとする荷捌施設の狭隘化など、物流環境の課題解決に向けた港湾機能の再編・効率化の取り組みが必要とされている。



石垣港の位置



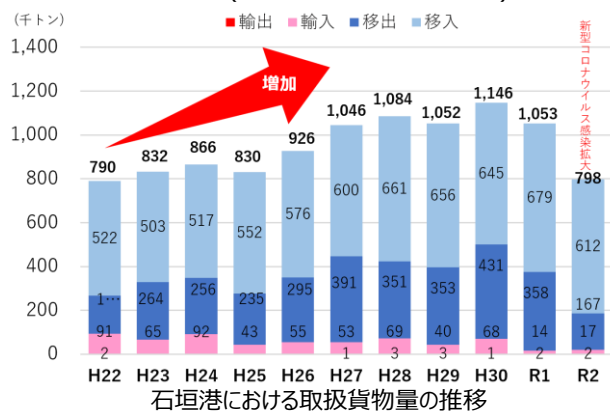
台風で品薄状態のスーパーの様子
(令和4年9月台風11号)



台風時の高速船の係留状況
(令和4年9月台風11号)



石垣港に入港する大型貨物船(令和3年11月)



石垣港における取扱貨物量の推移



荷捌施設の現状(令和4年9月)

注：各課題の問題は利用者へのアンケート・ヒアリングの結果

八重山圏域は、八重山上布・ミンサーや与那国織等の工芸、各島の唄や踊りの伝統芸能など独特の伝統文化が生まれ、豊かな自然環境や魅力的な歴史的・文化的特性を有する観光リゾート地域であり、国内外からクルーズ船や超富裕層が所有する大型プレジャーボート等の寄港地として注目されており、その需要は増加の傾向にある。

このような中、現在の石垣港では増加するクルーズ需要に対応する受入環境の整備が追い付いていない状況にある。また、大型プレジャーボートでは、寄港地への経済効果が期待されている反面、長期係留可能な岸壁や船舶修繕施設等の受入環境が未整備の状況にある。石垣港は日本の南の玄関口であり、東アジアの交流拠点として世界水準の機能強化が求められている。



離島ターミナルの混雑



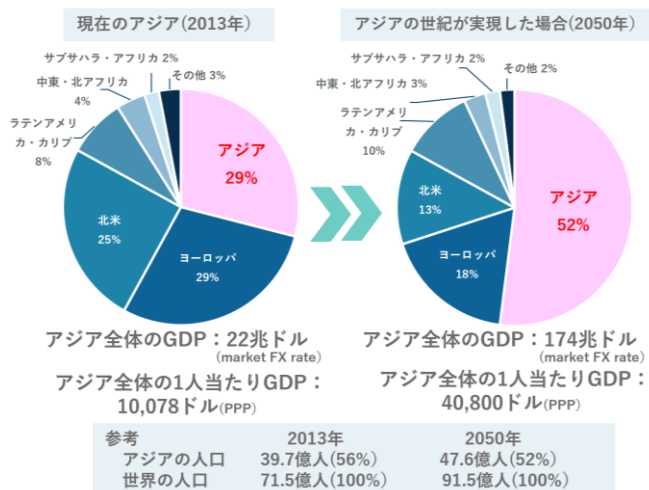
貨物船用の岸壁に係留する大型プレジャーボート
(平成 29 年 3 月)

2)石垣港を取り巻く主な社会情勢の変化

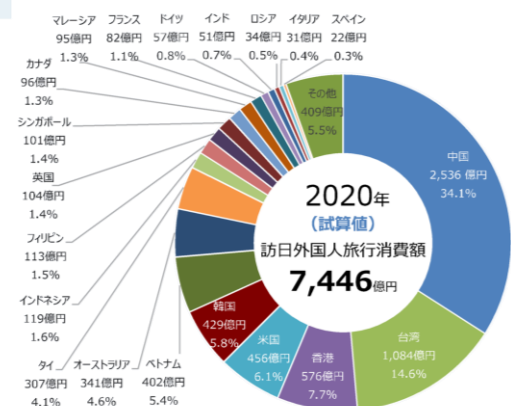
① アジアのダイナミズム (急速な経済成長)

アジア地域の人口は世界最大の規模で 2050 年まで成長し、経済規模もシェアを拡大していくと予想されている。特に東南アジア地域では、各国に製造業の展開(チャイナプラスワン)が進むと同時に、消費国としての存在感を示す国もあり、生産拠点・マーケットの両面での成長が見込まれ、そのダイナミズムを取り込むことは沖縄県・八重山圏域の発展に重要である。

【「アジアの世紀」のシナリオ(GDPの割合)】



【国籍・地域別訪日外国人旅行消費額と構成比(試算値)】



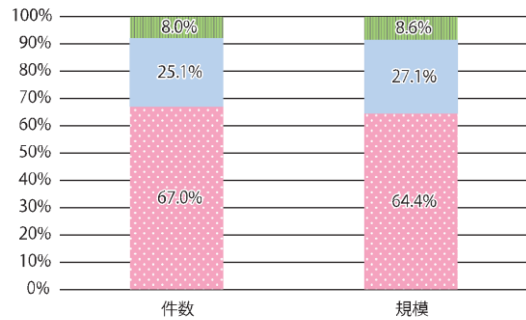
出典:「沖縄県アジア経済戦略構想(平成 27 年 9 月 17 日)」(沖縄県) 「訪日外国人消費動向調査(2021 年 3 月 31 日)」(観光庁)

② 激甚化・頻発化する災害と港湾施設の老朽化

2000年(平成12年)以降の自然災害は、東日本大震災等の地震災害や令和元年東日本台風に伴う洪水・土砂災害、海底火山の噴火による軽石の漂流など、毎年甚大な被害をもたらしている。防災に関する意識調査(令和3年版国土交通白書)では、「10年前と比べて、自然災害の件数(規模)は多く(大きく)なっていると感じる」と回答した人の割合が過半数を占めており、国民の災害に対する警戒感が高まっている。

一方で、港湾施設においては今後、建設から50年以上経過する施設の割合が加速度的に増加し、2018年の

約17%から2033年には約58%にまで増加する見込みであり、石垣港においても塩害等の厳しい環境下にある港湾施設の老朽化や損傷が顕在化しており、安全性と利便性を考慮した施設の更新が求められている。

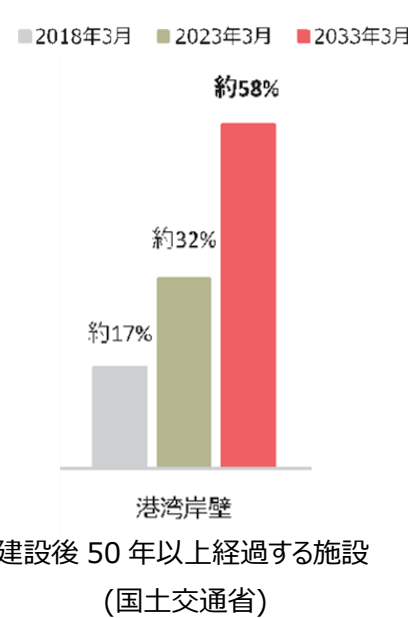


■ 10年ほど前と比べて、件数(規模)は少なく(小さく)なったと感じる
 □ 10年ほど前と比べて、件数(規模)は同程度であると感じる
 ■ 10年ほど前と比べて、件数(規模)は多く(大きく)なっていると感じる
 出典：「国土交通白書(令和2年版、令和3年版)」(国土交通省)

防災に関する国民意識



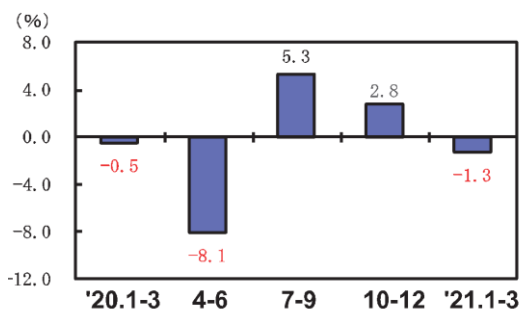
- 平成16年台風第10号**: 新潟中越地震. 最多10個の台風が上陸. 国土交通省四国地方整備局「平成16年台風災害を振り返って」より
- 平成18年豪雪**: 平成18年豪雪. 国土交通省北陸地方整備局「平成29年度今冬の記録」より
- 東日本大震災**: 東日本大震災. 国土交通省「東日本大震災の記録」より
- 御嶽山噴火**: 御嶽山噴火. 国土交通省中部地方整備局多治見砂防国道事務所「御嶽山火山防災だより」より
- 熊本地震**: 熊本地震. 国土交通省九州地方整備局 防災パネル「熊本地震から2年 復興への歩み」より
- 令和元年東日本台風**: 令和元年東日本台風. 国土交通省「国土交通省の取組～被災者の生活と生業(なりわい)の再建に向けた対策パッケージ(抜粋)～」より



石垣港の施設の老朽化の状況

③ 新型コロナウイルス感染症に伴う社会経済の変化とアフターコロナを見据えた取り組み

新型コロナウイルス感染症の感染拡大により社会経済は大きな打撃を受けている。実質GDP成長率は、2020年4-6期は前期比-8.1%と1994年以降で最大の下げ幅を記録し、国土交通分野への影響は、観光関係業界、交通関係業界等を中心に、利用者や予約が大幅に減少した。国内クルーズは2020年10月下旬より順次再開しているものの、運送収入の見込みは立っていない状況である。

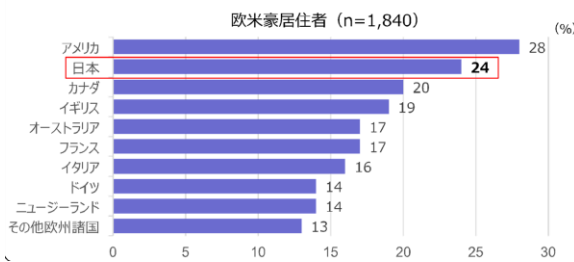
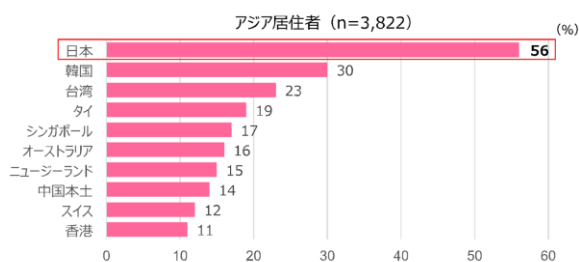


(注) 実質GDP成長率(季節調整済前期比)
資料) 内閣府「2021年1～3月期四半期別GDP速報(1次速報値)」

実質GDP成長率の推移

一方で、新型コロナウイルス感染症の影響が続く中でも訪日意欲は高く、国の「観光戦略実行推進会議」では、インバウンドは消費額の大きい富裕層からの戻りが早いと予想している。我が国の公共衛生レベルの高さをセールスポイントとして、インバウンドが戻ってくるまでの間に、上質なサービスを求める旅行客誘致に必要な取組の推進と、段階的な回復に向けた取り組みが必要とされている。

新型コロナ終息後に観光旅行したい国・地域



出典：2020年8月『DBJ・JTBF アジア・欧米系 訪日外国人旅行者の意向調査(2020年度 新型コロナ影響度 特別調査)』
(株)日本政策投資銀行・(公財)日本交通公社より作成

インバウンドの段階的回復に向けた小規模分散型パッケージツアーの実施

■ 国内外の感染状況等を見極めつつ、感染状況が落ち着いている国・地域から、主催者がビズネストラックに準じた防疫措置を徹底した形で管理された小規模分散型パッケージツアーを試行的に実施。

- 感染状況が落ち着いている国・地域からの受入
- ビズネストラックに準じた防疫措置を徹底
(専用車での移動、一般客との接触回避、PCR検査実施等)
- 感染症や旅行業に精通する専門家の意見も踏まえ、ツアーを選定
- 密を避けたポストコロナに相応しい観光メニューを発掘

実証事業イメージ

感染防止対策を徹底しつつ、管理された小規模分散型パッケージツアー

- ・ 出国前検査証明の取得
- ・ 接触確認アプリのダウンロード等
- ・ 密を避けたポストコロナに相応しい観光メニューを優先的に選定
- ・ 出国前PCR検査

コロナ禍を経た旅行需要の変化に対応した訪日プロモーション実施

■ 我が国の多様な観光資源の魅力や安全・安心への取組に関する情報の発信等により、訪日旅行に対する不安を払しょくしつつ、コロナ禍を経た旅行需要の変化に対応した訪日プロモーションを実施。

- 日本政府観光局(JNTO)によるデジタルマーケティング活用
- 地方送客を促す地域の観光コンテンツの発信強化
- JNTOのウェブサイト、アプリ等を通じた安全安心情報の発信
- オリバラを機に訪問する海外メディアに対しての働きかけ
- 在外公館によるSNSを含むオンライン媒体での情報発信

安全・安心情報の発信

地域の観光資源の魅力の発信

出典：「観光戦略実行推進会議配布資料(第37～第41回)」(観光戦略実行推進会議)

④ クルーズ・大型プレジャーボートの寄港需要の増加

日本の最南端に位置する石垣港は、クルーズ船や大型プレジャーボートの寄港需要が高い。

「新たな沖縄振興のための制度提言書(令和3年4月公表)」では、質の高い観光地形成のための支援制度の中で「クルーズ・スーパーヨット誘致推進制度」を盛り込み、ウィズ・コロナ、アフターコロナを見据えた受入環境の整備が必要であるとしており、クルーズ再開に向けて、国土交通省はクルーズ利用者や寄港する港湾の関係者等の安全・安心の確保に向けたガイドラインの整備と、その実行性を確保するための措置などについて検討している。

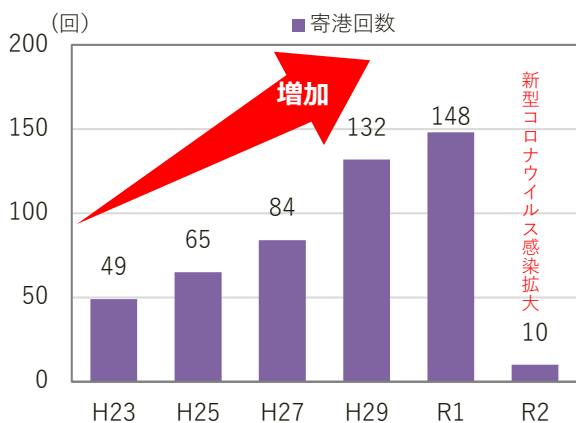
また、政府は、アフターコロナを見据えて、大型プレジャーボートの入国手続きの簡素化を実施しており、今後の大型プレジャーボートの寄港需要の増加が期待される。



クルーズ船の寄港(石垣港)

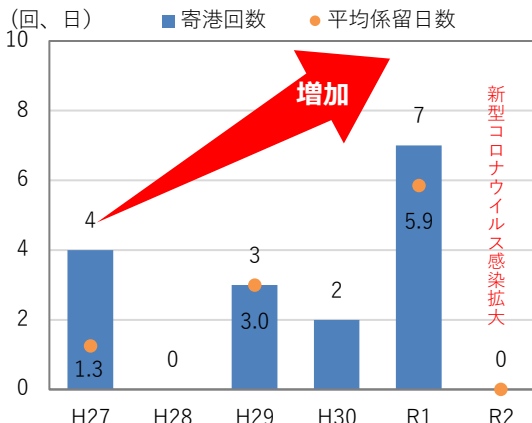


大型プレジャーボートの寄港(石垣港)



資料：内閣府

石垣港におけるクルーズ船の寄港の推移



資料：石垣市港湾課

石垣港における大型プレジャーボートの寄港の推移

【制度提言(抜粋)】

<クルーズ・スーパーヨット誘致推進制度>

- 本県へのクルーズ船寄港回数は2019年に581回となり、那覇港の寄港回数は全国1位となった。2020年に入ってから、新型コロナウイルス感染症の拡大などの影響により本県へのクルーズ船の寄港は激減しており、しばらくは厳しい状況が続くと見込まれるもの、国の観光戦略実行推進会議において、外国人観光客の回復は富裕層から始まると予想されており、富裕層の獲得戦略が重要と指摘している。
- また、世界全体のスーパーヨット隻数が増加傾向にあり、2018年における世界のスーパーヨットの隻数は9,395隻で、2007年(4,400隻)から2.14倍も伸びている。スーパーヨットで日本を周遊する場合、東南アジア・太平洋諸国の南方から日本に入国し、その後、海岸線沿いに北上し、観光・クルーズを行うため、沖縄が日本の玄関口としての役割を担える可能性がある。
- アフターコロナを見据え、沖縄県が富裕層等の需要を取り込んでいくためには、受け入れる港湾施設とともに、水際対策を行うCIQ機能の強化等を含めた受入環境の整備が課題となっている。
- また、日本の法律では船舶に商用・プライベートの区別がなく、スーパーヨット等の個人所有船舶にも商船と同じルールが適用されることも誘致に向けた課題の1つである。
- スーパーヨットのクルーには南アフリカやフィリピン国籍の方が多く、日本へ上陸する際にはビザが必要となるが、クルーが訪日ビザを申請する場合、気象・海象・オーナーの予定等によって訪日時期が不確定であるなど特有の課題があるため、現状では入管法第16条の「乗員上陸の許可」を取得して上陸しているところ。

資料提供：(一社)スーパーヨット誘致会議・日本

出典：「新たな沖縄振興のための制度提言(令和3年4月)」(沖縄県)

「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ(令和2年9月18日)」(国土交通省)

「旅行しやすいシームレスな移動のための環境整備等について(令和4年1月)」(環境庁)

【クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ(抜粋)】

Ⅱ. クルーズの再開にあたって

- 第一段階：第三者認証取得等準備の整ったクルーズ船と受入港から、**国内のショートクルーズをトライアルとして実施【短期的措置】**
- 第二段階：上記トライアル結果等を踏まえ、得られた知見をガイドラインに逐次反映した上で、本格的に国内クルーズを実施【短期的措置】
- **国際クルーズについては、水際対策の状況や他国の安全・安心対策との調和に留意しつつ、ガイドラインの検討等所要の準備を進める【継続検討】**

スーパーヨットの税関手続きについて

対応 (令和3年12月16日実施済)

- 資格変更手続きの運用を見直し、スーパーヨットの資格変更(資格内変)を認めることとする。
⇒ 資格内変後、外国に向けて出港するまでの間は、特段の税関手続きや検査は不要(資格内変手続き及び留意事項)

- ✓ 資格内変を行うには、申請書類を提出するとともに、税関による必要な検査を受け、残存船用品の通関手続きを行う。なお、当該申請はオンライン申請可能。
- ✓ 資格内変の後、外国向けに出港する際には、資格外変(沿海通航船⇒特殊船舶への変更)の手続きが必要。
- ✓ 資格内変時に予定していた資格外変予定地及び予定日に変更が生じた場合、税関へ連絡を行う。

⑤ **SDGs(持続可能な開発目標)への意識の高まり**

沖縄県において、2021年(令和3年)2月、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」として策定された。沖縄県におけるSDGs推進(沖縄らしいSDGs)の基本理念を「平和を求めて時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支え合い誰一人取り残さない、持続可能な『美ら島』おきなわの実現」としている。

石垣港においても、同方針で掲げる将来像の「希望と活力にあふれる豊かな島」の内容を踏まえ、経済効果の創出を図るために必要な物流及び交流・賑わいに係る開発空間を確保しつつ、将来像の「沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島」の内容を踏まえ、港内の自然環境や琉球の歴史・文化に最大限配慮し活かすことができるよう検討する。



出典：「沖縄県 SDGs 実施指針パンフレット」(沖縄県)

⑥ **港湾・海事分野におけるカーボンニュートラルの実現、グリーン化の推進(国土交通省)**

令和2年10月、政府は「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言した。

これを踏まえ、国土交通省では、国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において、水素、アンモニア等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成に取り組むこととしている。

【パリ協定に基づく主要国の目標】

主要国排出国の約束草案			
国名	1990年比	2005年比	2013年比
日本	▲18.0% (2030年)	▲25.4% (2030年)	▲26.0% (2030年)
米国	▲14~16% (2025年)	▲26~28% (2025年)	▲18~21% (2025年)
EU	▲40% (2030年)	▲35% (2030年)	▲24% (2030年)
中国	2030年までに、2005年比でGDP当たりの二酸化炭素排出を-60~-65% (2005年比) 2030年頃に、二酸化炭素排出のピークを達成ほか		
韓国	+81% (2030年)	▲4% (2030年)	▲22% (2030年)

◆米国は2005年比、EUは1990年比の数字を削減目標として提出(青色)
◆韓国は「2030年(対策無しケース)比37%削減」を削減目標として提出
◆日本の目標は年度ベース(2030年度に2013年度比26.0%削減)

【カーボンニュートラルポート(CNP)の形成イメージ】



具体例

水素・燃料等の大量・安定・安価な輸入や貯蔵などを可能とする受入環境の整備、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等、内航フェリー・RORO化の活性化、荷役機材等の燃料電池化の促進、ブルーカーボン生態系の活用可能性の検討等

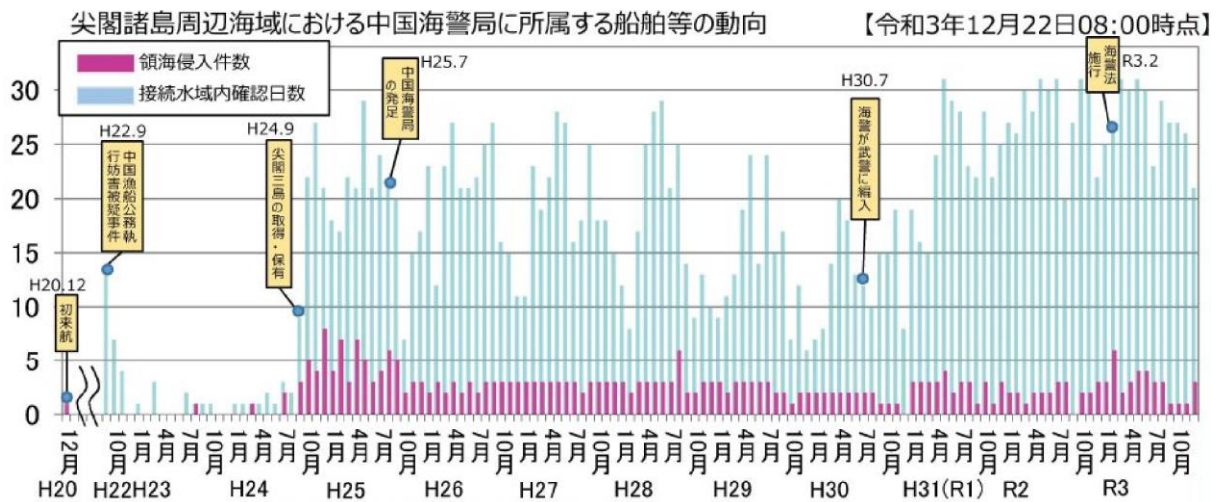
出典：「国土交通白書(令和3年度版)」(国土交通省)

「環境イノベーションに向けたファイナンスのあり方研究会(第1回)」

⑦ 日本の領土をめぐる情勢の変化

尖閣諸島周辺の接続水域内における中国海警局に所属する船舶を確認した最多日数は 333 日(令和 2 年)、連続確認日数は 157 日間(令和 3 年 2/13~7/19 まで) で最長となった。また、中国海警局に所属する船舶の大型化、武装化、増強が確認されている。

海上保安庁は「海上保安体制強化に関する方針(平成 28 年 12 月)」に基づき、巡視船・航空機の増強、基盤整備、老朽巡視船の代替を推進し、尖閣領海警備体制の強化と大規模事案の同時発生に対応できる体制の整備として、大型化・武装化等に対応できる巡視船等(ヘリコプター搭載型巡視船 6 隻、大型巡視船 11 隻(着手済み及び令和 4 年までに整備に着手するもの))を建造中であり、今後も尖閣領海警備体制の強化と大規模事案の同時発生にも対応できる体制を構築していくとしている。



計画	整備	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
【ヘリコプター搭載型巡視船】 総トン数 約6,500トン ヘリコプター1機搭載 全長 約150メートル	3隻			「れいめい」(鹿児島)	「あかつき」(鹿児島)	「あさづき」(石原)					
【ヘリコプター搭載型巡視船】 総トン数 約6,000トン ヘリコプター2機搭載 全長 約140メートル	3隻			「しんごう」(鹿児島)							
【大型巡視船】 総トン数 約3,500トン 全長 約120メートル	6隻			「あやこ」(中城)							
【大型巡視船】 総トン数 約1,500トン 全長 約96メートル	5隻			「つるが」(敦賀)	「あさづき」(敦賀)						



出典：「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議(令和3年12月24日)配布資料」(首相官邸)

巡視船あさづきの就航(令和3年11月)

⑧ **新たな石垣市都市計画マスタープランの策定と石垣港周辺の開発**

石垣市では令和 4 年 3 月に新たなまちづくりの指針となる「石垣市都市計画マスタープラン」を策定した。その中で、石垣港を中心とした「経済都市拠点」と空港跡地を中心とした「行政都市拠点」の 2 つの市街地を“核”とした都市機能の維持・強化と計画的な土地利用を進めるとしている。また、新港地区においては、物流機能やエネルギー供給基地の拡充を図るとともに、大型クルーズ船や大型プレジャーボートの受入環境の整備を推進することや、市街地から新港地区へのアクセスが橋梁一本であり台風時などは通行止めになることから、臨港道路新港 3 号線の整備を促進し、都市拠点との連携強化を図るとしている。

美崎町地区においては、石垣市役所庁舎の旧空港跡地への移転に伴い、中心市街地の空洞化や八重山諸島の中心地としての求心力の低下が懸念されており、石垣市では令和 3 年 3 月に「石垣市役所現庁舎跡地活用基本計画」を策定し“市民と来訪者との交流拠点”をコンセプトに賑わい創出を図るとしている。石垣港においては、八重山圏域の交通結節拠点として離島ターミナルからの人流を美崎町全体に広げ、かつ、背後地域の再開発と一体的な港湾整備によって回遊性や滞留性を高めて求心性を維持することが求められる。



都市構造再編の方向性のイメージ図(石垣市役所現庁舎跡地活用基本計画(令和 3 年 3 月))

注：美崎町～新港地区間に計画されているアクセス道路の構造形式については今後検討する

2 石垣港長期構想の基本理念

八重山圏域及び石垣港を取り巻く社会情勢の変化と現況の課題・問題等は以下のとおりである。

石垣港の強み

- ▶ 東アジアの中心に位置する地理的優位性
- ▶ 豊富な自然環境と独自の歴史・文化
- ▶ 八重山圏域の観光・生活・防災の拠点
- ▶ 市街地との近接性 など

社会情勢の変化

- ▶ アジアのダイナミズム
- ▶ 新型コロナウイルス感染症による社会経済の影響
- ▶ SDGs(持続可能な開発目標)の推進
- ▶ 地球温暖化対策の推進
- ▶ 災害リスクの増加
- ▶ 日本の領土をめぐる情勢

上位・関連計画

- ▶ PORT2030
- ▶ 新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画
- ▶ 沖縄県 SDGs 推進方針
- ▶ 第 5 次石垣市総合計画
- ▶ 石垣市都市計画マスタープラン
- ▶ 第 2 次石垣市観光基本計画
- ▶ 石垣市地域防災計画 など

八重山圏域を取り巻く課題

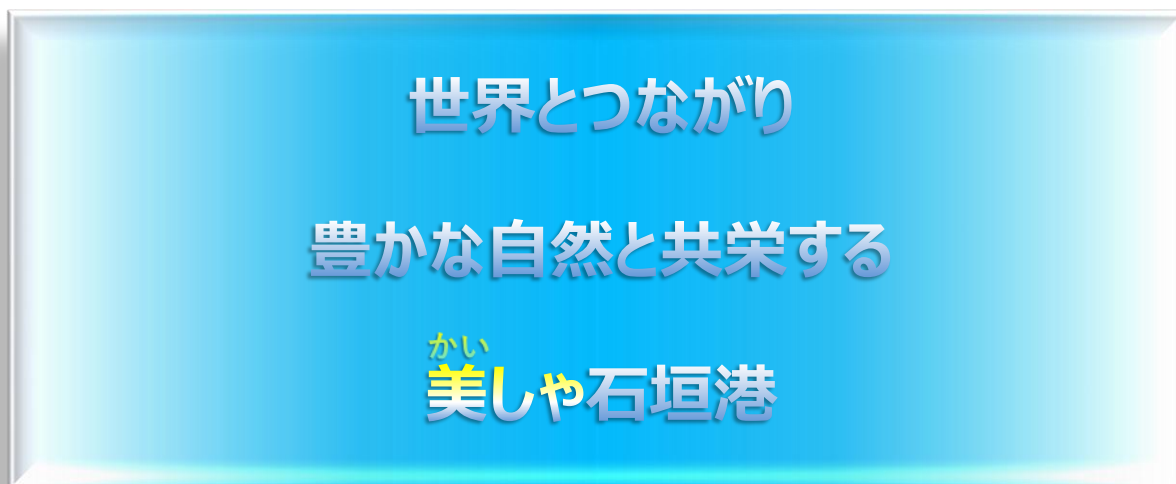
- ▶ 人口の漸増・高齢化の進展
- ▶ 観光客の増加と受け皿不足
- ▶ 災害リスクの増加・警戒感の高まり
- ▶ 中国海警局所属船舶の大型化・武装化
- ▶ コンパクトな都市集積とスプロール化の進行
- ▶ 観光客急増による自然環境への負荷
- ▶ 公共・交易施設の老朽化と都市インフラの未整備 など

石垣港の課題・問題

- ▶ 船舶の大型化等に伴う港湾施設の不足
- ▶ 新港地区アクセス道路の不足
- ▶ 船舶の大型化に伴う離島桟橋の不足
- ▶ 船舶修繕施設の不足
- ▶ クрузス船受け入れ環境整備の遅れ
- ▶ 大型プレジャーボート受入環境の未整備
- ▶ 耐震強化岸壁などの不足
- ▶ 海上保安拠点機能の確保
- ▶ カーボンニュートラルポートの実現
- ▶ 観光客の急増による自然環境への負荷
- ▶ 中心市街地・新港地区・旧空港跡地の連携及び港と一体となった市街地の形成 など

八重山及び石垣港を取り巻く社会情勢の変化、関係する上位計画、現状の課題・問題を踏まえ、八重山圏域のくらしの拠点港としての役割に留まらず、豊かな自然と歴史・文化など多彩な魅力に溢れ、世界中から訪れる人々で賑わう美しい港を実現させるという強い想いを込めて、石垣港長期構想の基本理念を以下のように設定する。

石垣港の基本理念



3 石垣港の将来像と基本戦略

(1)石垣港の目指す将来像と基本戦略

長期構想の基本理念に基づいて、「物流・産業」「交流・賑わい」「安全・安心」「持続可能な開発」の観点から石垣港の将来像と基本戦略を以下のとおり設定する。

将来像Ⅰ 八重山の暮らしを力強く支える港

基本戦略 1

港湾機能の再編・効率化により八重山の物流・産業・交通の拠点機能を強化する

将来像Ⅱ 賑わいを創り続ける美しい港

基本戦略 2

世界に開かれた交流拠点にふさわしいリゾート空間を形成する

基本戦略 3

背後地域との連携・ネットワーク化により賑わいと活力を創出する

将来像Ⅲ すべての人の暮らしを守る港

基本戦略 4

強靱な港づくりにより災害時の安全・安心の期待に応える

基本戦略 5

領海警備の拠点機能を備え国土を守る

将来像Ⅳ 豊かな自然と調和した持続可能な港

基本戦略 6

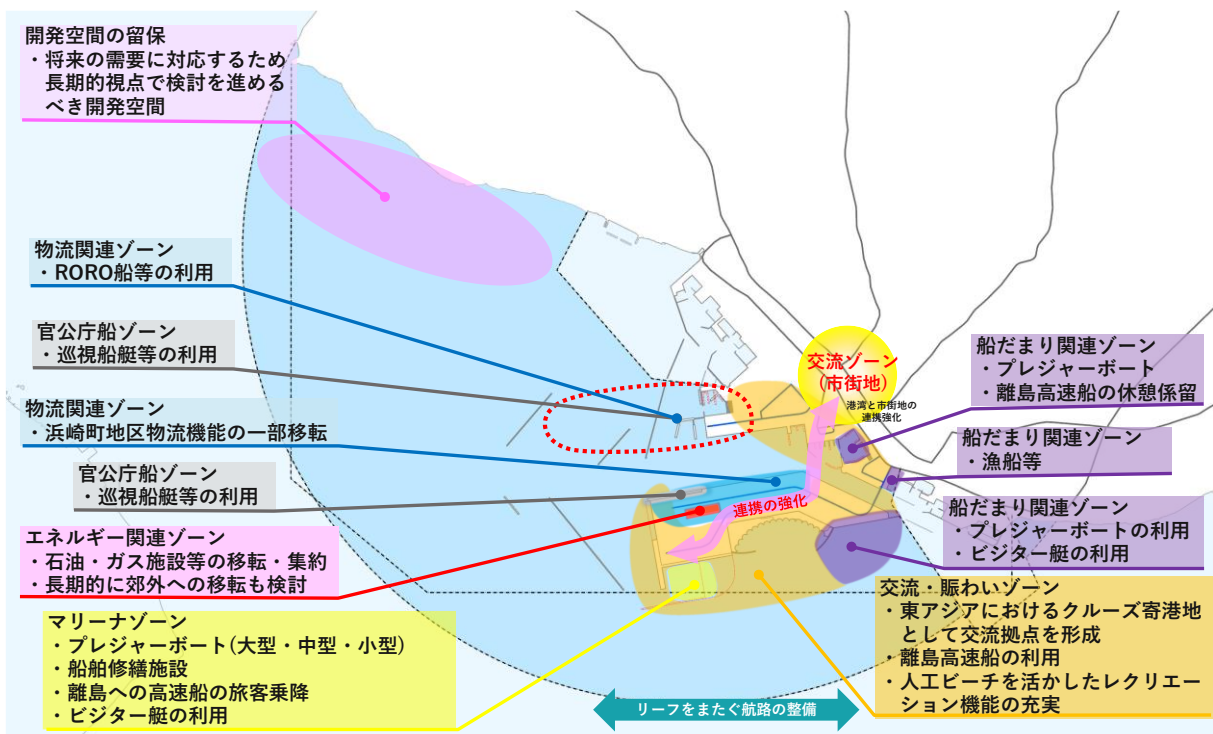
低炭素社会の実現に貢献する

基本戦略 7

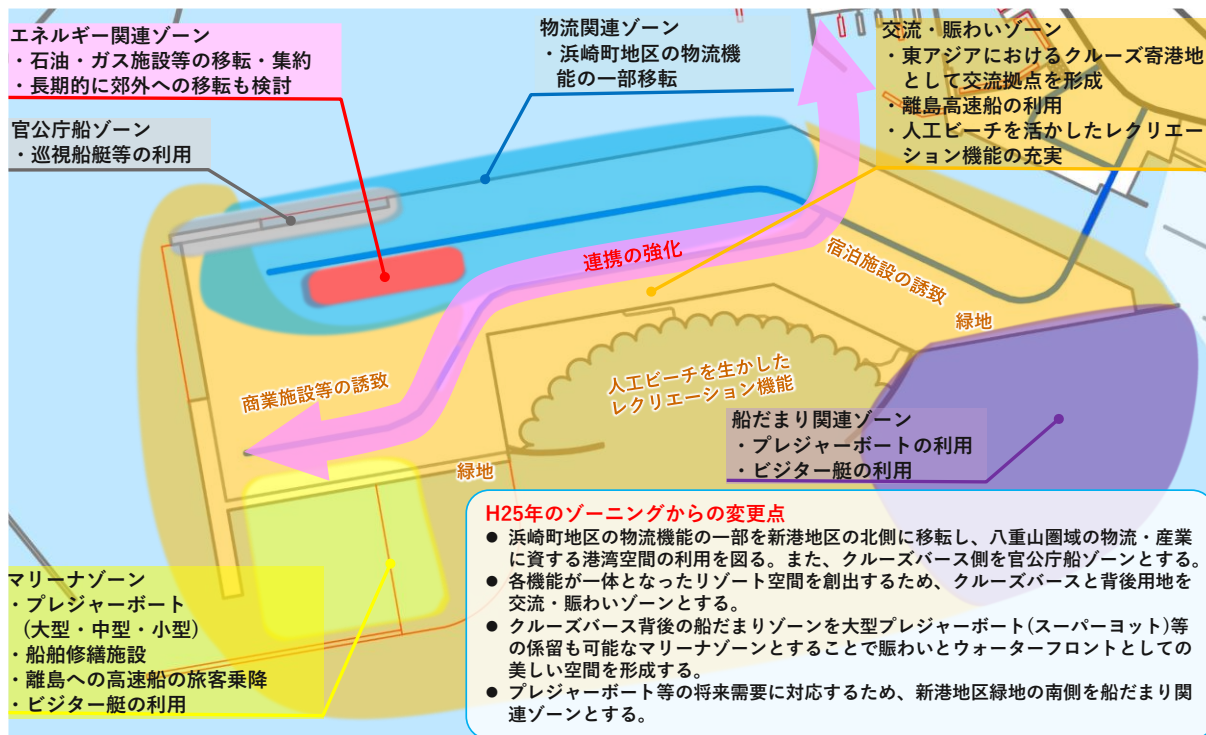
経済活動と豊かな自然が共生し持続可能な都市の形成に貢献する

4 港湾空間利用計画(ゾーニング)

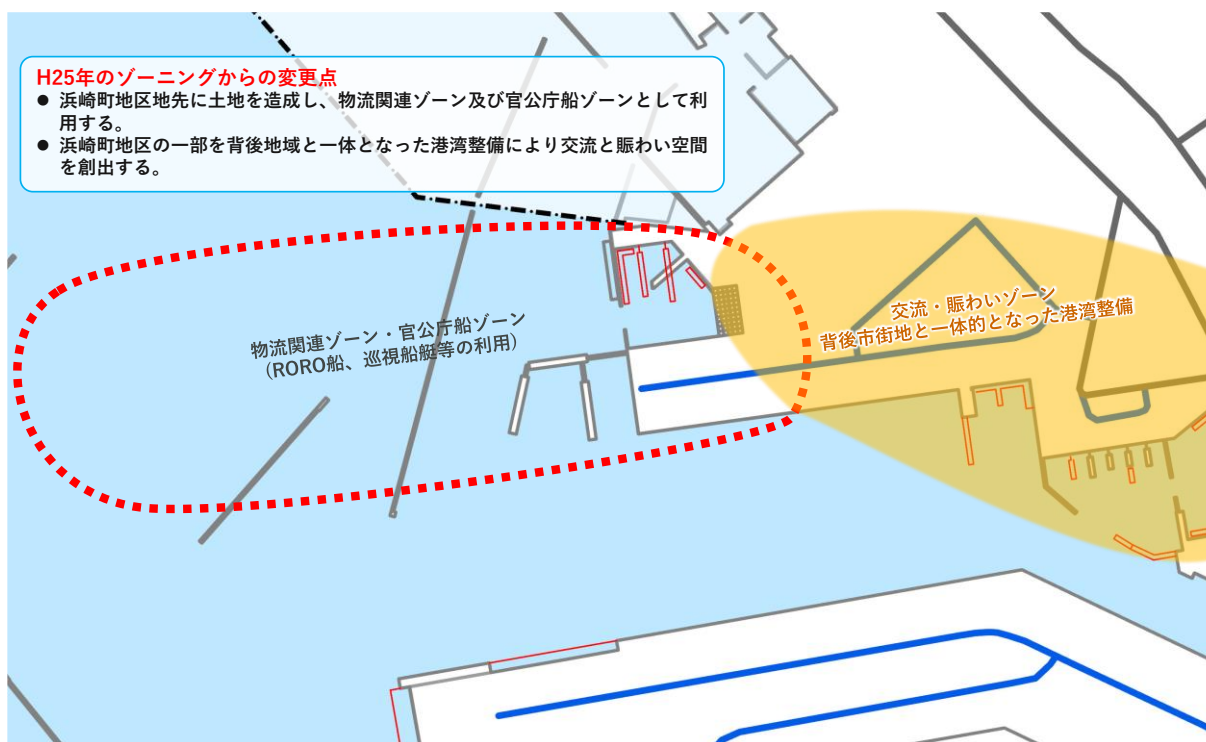
石垣港の目指す将来像の実現に向けて、各地域の特性を踏まえ、様々な機能の調和のとれた空間利用が実現するように港湾空間利用計画(ゾーニング)を設定する。



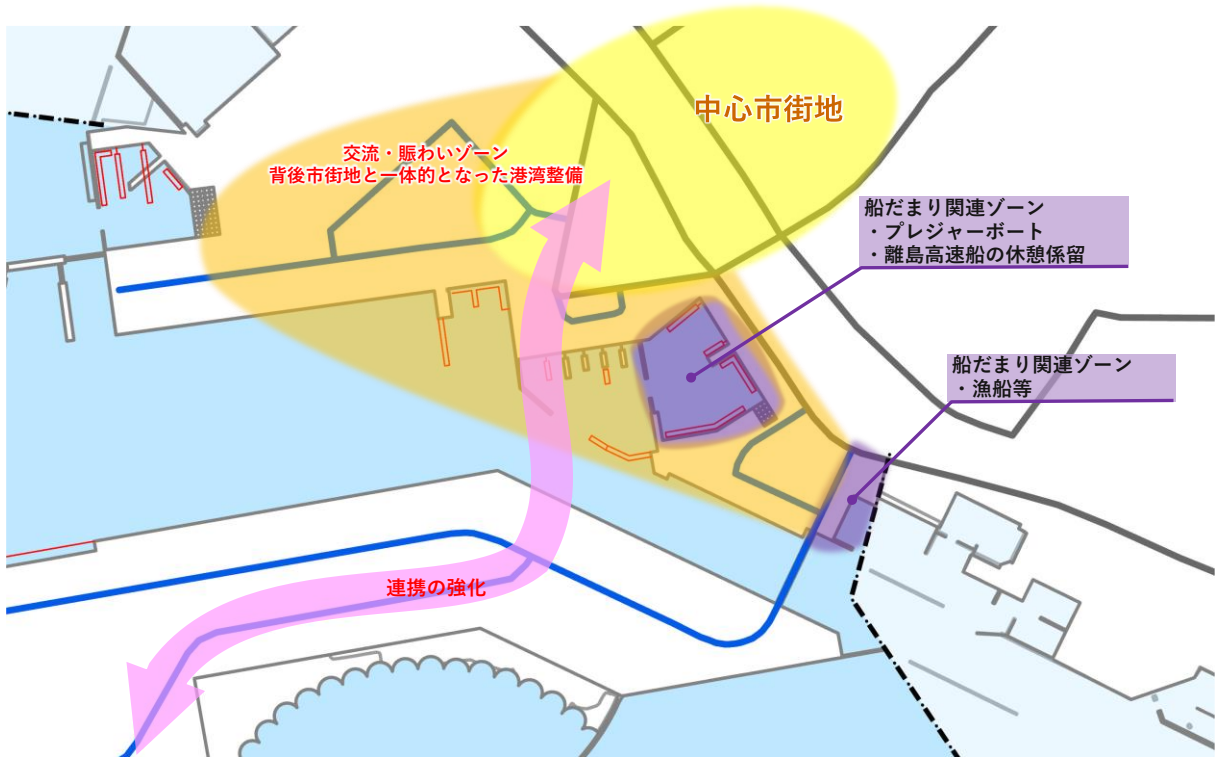
石垣港長期構想における港湾空間利用ゾーニング



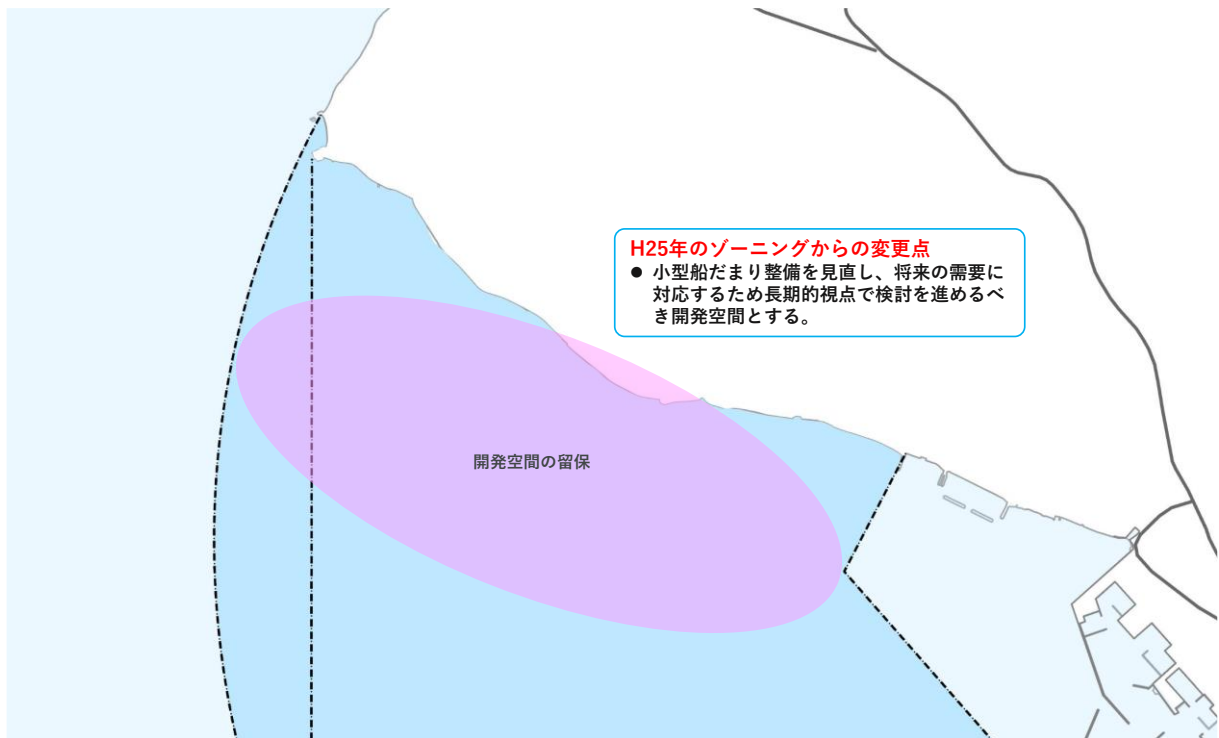
石垣港長期構想における港湾空間利用ゾーニング(新港地区)



石垣港長期構想における港湾空間利用ゾーニング(浜崎町地区)



石垣港長期構想における港湾空間利用ゾーニング(美崎町地区・登野城地区)



石垣港長期構想における港湾空間利用ゾーニング(新川地区)

5 基本戦略に基づく主要施策・取り組み

石垣港の将来像と基本戦略の実現に向けた主要施策とその取り組みを以下のとおり設定する。

石垣港における基本戦略に基づく主要施策と取り組み

物流・産業

基本戦略 1 港湾機能の再編・効率化により八重山の物流・産業・交通の拠点機能を強化する

主要施策 機能の再編・効率化による物流機能の拡充・強化

- A-1 大型RORO船等に対応した新たな岸壁・用地の確保
- A-2 港湾機能の再編による港湾施設の利便性の改善
- A-3 離島の物流・交通の拠点としての施設整備の推進
- A-4 アクセス機能の強化
- A-5 ハード・ソフト両面からの渋滞・事故対策
- A-6 ICT 技術等の先進技術の導入による物流機能効率化の推進

主要施策 八重山の生活・産業に資する土地利用の見直しによる産業振興

- A-7 海上土砂処分場確保に伴う新たな土地造成及び土地利用の見直しによる産業振興
- A-8 PPP/PFI による民間活力の導入

交流・賑わい

基本戦略 2 世界に開かれた交流拠点にふさわしいリゾート空間を形成する

主要施策 クルーズ船受入施設の拡張整備、旅客ターミナルの整備の推進

- B-1 クルーズ需要に対応した岸壁・ターミナル・臨港道路の整備
- B-2 大型クルーズ船に対応した前面泊地の確保

主要施策 プレジャーボート係留施設の整備

- B-3 大型プレジャーボートの受入環境の整備・プレジャーボート係留施設の確保

主要施策 質の高い観光地の形成

- B-4 クルーズバス背後マリーナへの高速船浮桟橋整備によるクルーズ旅客の周辺離島へのシームレスな移動の実現
- B-5 各機能と一体となったリゾート空間の創出
- B-6 ポートセールスの推進
- B-7 二次交通に配慮した観光マネジメント
- B-8 ターミナル周辺の利便性・快適性・魅力の向上
- B-9 ウィズ・コロナに対応した受入環境の整備

基本戦略 3 背後地域との連携・ネットワーク化により賑わいと活力を創出する

主要施策 背後地域との連携・ネットワークの構築による賑わい空間の拡大・創出

- B-10 背後地域との情報ネットワーク化による賑わい機能の強化
- B-11 人流動線確保のための臨港道路新港 3 号線の整備による両市街地へのアクセス性の向上
- B-12 みなとオアシスを活用した交流拠点機能の強化
- B-13 人工海浜の整備による賑わいの創出
- B-14 人流と交流の活性化に向けた推進体制の構築による観光マネジメントの強化

安全・安心

基本戦略 4 強靱な港づくりにより災害時の安全・安心の期待に応える

主要施策 安全・安心な港づくりの推進

- C-1 災害時の物資輸送機能の強化
- C-2 臨港道路の液状化対策や橋梁の耐震補強等、港湾施設・海岸保全施設等の粘り強い防災機能の整備
- C-3 港湾BCPの継続的な訓練の実施・見直し
- C-4 高速船等の係留施設の適正化
- C-5 港内静穏度の確保
- C-6 竹富町役場周辺の臨港道路見直しによる事故等の危険性の排除

基本戦略 5 領海警備の拠点機能を備え国土を守る

主要施策 海上保安部巡視船係留施設の確保

- C-7 海上保安部巡視船係留施設の確保

持続可能な開発

基本戦略 6 低炭素社会の実現に貢献する

主要施策 カーボンニュートラルポートの形成促進

- D-1 カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画の策定
- D-2 低炭素社会実現に向けた取組の推進

基本戦略 7 経済活動と豊かな自然が共生し持続可能な都市の形成に貢献する

主要施策 魅力ある持続可能な港湾空間の形成

- D-3 地域住民・港湾労働者に配慮した緑地、休憩所等としての港湾緑地の整備推進
- D-4 豊かな自然環境やまちの文化・歴史、景観に配慮した港湾空間の形成
- D-5 自然環境・景観に配慮した港湾形状・構造・工法の導入
- D-6 港湾工事に伴うサンゴ等の移植

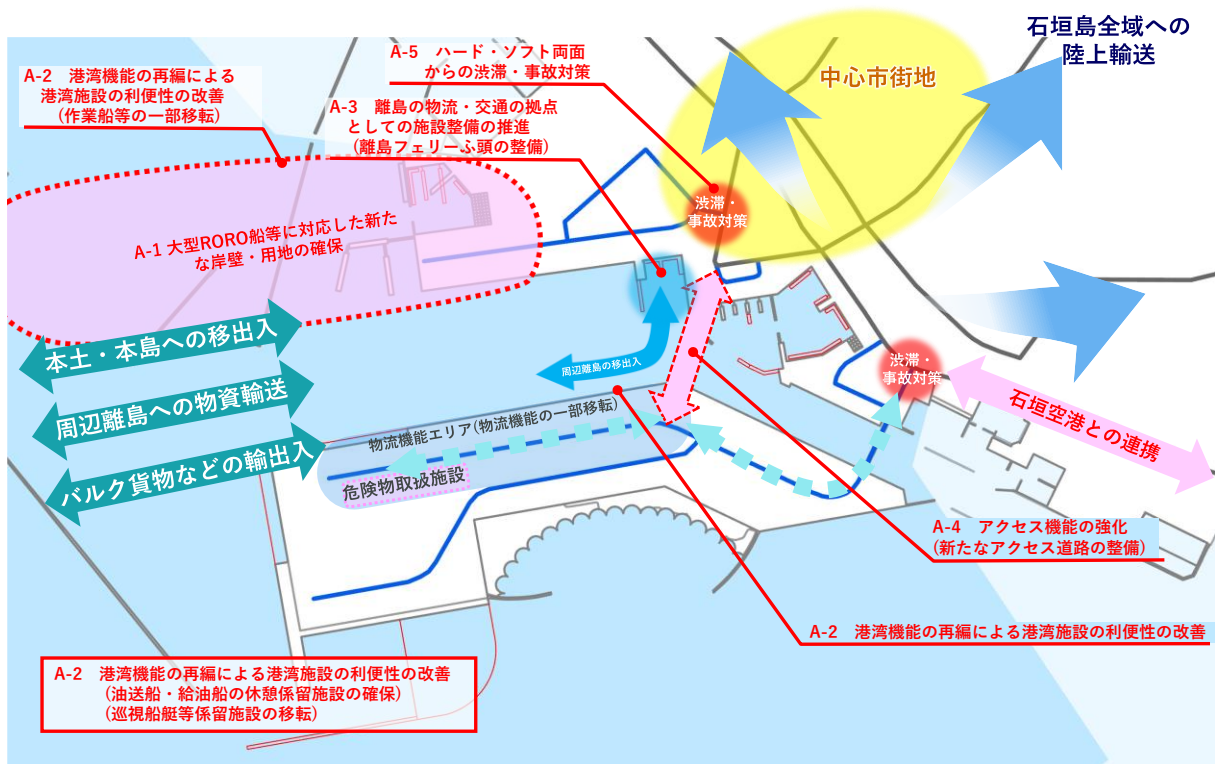
基本戦略 1 港湾機能の再編・効率化により八重山の物流・産業・交通の拠点機能を強化する

主要施策の視点



- ▶ 利用船舶の大型化(RORO化)等による取扱貨物の増加や荷役形式の変化により、既存施設が狭隘化していることから効率的な物流環境を整備する必要がある。
- ▶ ICT(情報通信技術)やIoT(車両等を遠隔操作する技術)及びAI(人工知能)等の先進技術を活用した、効率的で生産性の高い物流機能を導入する取り組みが必要である。
- ▶ 周辺離島の物流・交通の拠点としての機能強化に取り組む必要がある。
- ▶ 八重山の船舶交通の結節拠点として、安全かつ迅速な船舶交通環境の整備に取り組む必要がある。
- ▶ 新港地区へのアクセス道路がサザンゲートブリッジのみでは、台風などの異常気象時には新港地区が孤立化することから、アクセス性の改善に取り組む必要がある。

主要施策	取り組み	短中期	長期
港湾機能の再編・効率化による物流機能の拡充・強化	A-1 大型RORO船等に対応した新たな岸壁・用地の確保	○	○
	A-2 港湾機能の再編による港湾施設の利便性の改善	○	○
	A-3 離島の物流・交通の拠点としての施設整備の推進	○	
	A-4 アクセス機能の強化	○	
	A-5 ハード・ソフト両面からの渋滞・事故対策	○	○
	A-6 ICT技術等の先進技術の導入による物流機能効率化の推進	○	○



基本戦略 1 港湾機能の再編・効率化により八重山の物流・産業・交通の拠点機能を強化する取り組み 1

石垣港におけるICT等先進技術の利活用イメージ

基本戦略 1 港湾機能の再編・効率化により八重山の物流・産業・交通の拠点機能を強化する取り組み 2

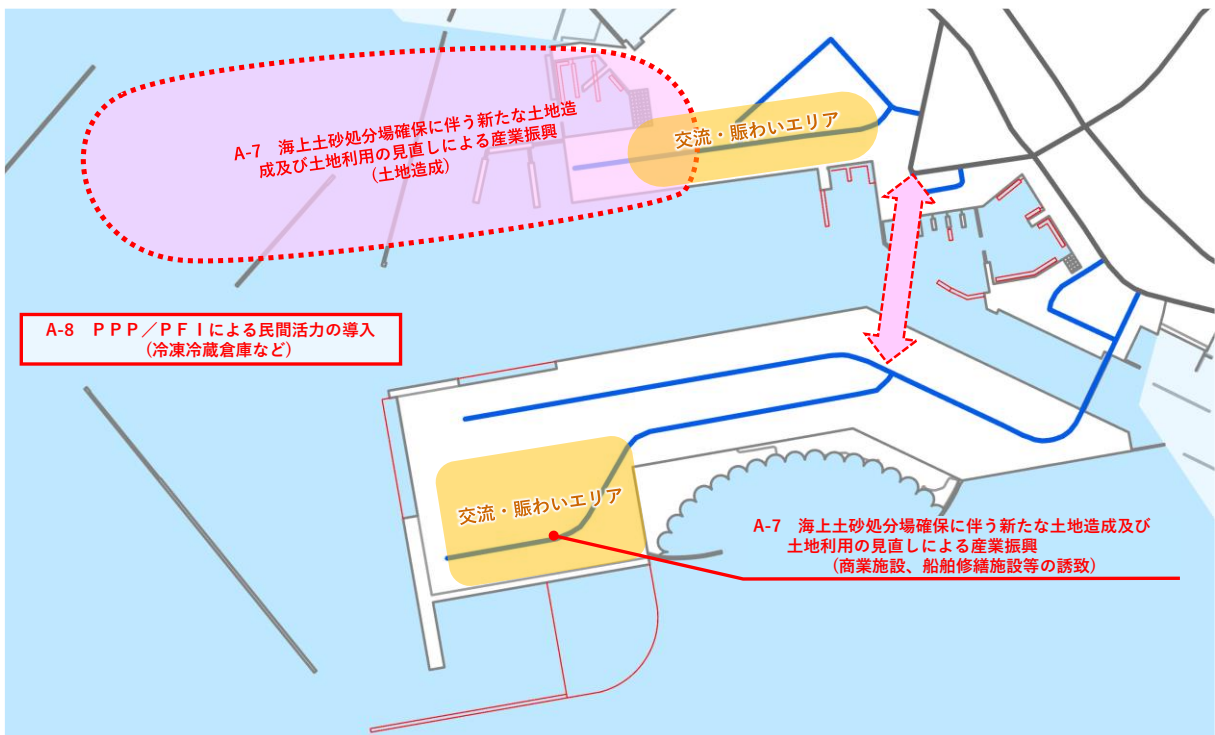
基本戦略 1 港湾機能の再編・効率化により八重山の物流・産業・交通の拠点機能を強化する

主要施策の視点



- ▶ 八重山の産業活動の効率化・活性化を支援するため、新たな土地造成及び土地利用の見直しに取り組む必要がある。
- ▶ 離島の固有課題である台風等の災害などにより物資供給が途絶えることから、安定した物資供給機能確保のためにPPP(官民連携)/PFI(公共施設等運営権利制度)等を活用した冷凍冷蔵倉庫の誘致に取り組む必要がある。

主要施策	取り組み	短中期	長期
八重山の生活・産業に資する土地利用の見直しによる産業振興	A-7 海上土砂処分場確保に伴う新たな土地造成及び土地利用の見直しによる産業振興	○	○
	A-8 PPP/PFIによる民間活力の導入	○	



基本戦略 1 港湾機能の再編・効率化により八重山の物流・産業・交通の拠点機能を強化する取り組み 3



引用：株式会社那覇港総合物流センターHP

PPP/PFI の取り組み事例(那覇港総合物流センター)

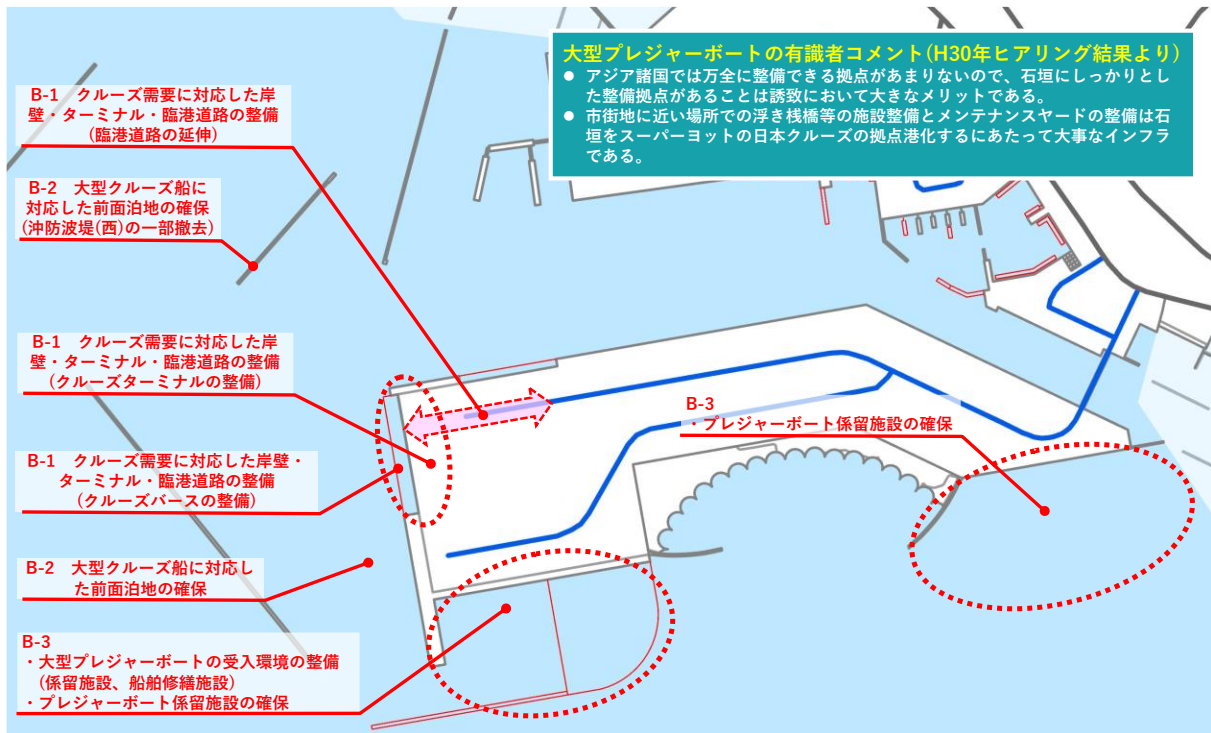
基本戦略 2 世界に開かれた交流拠点にふさわしいリゾート空間を形成する

主要施策の視点



- ▶ 観光客数の増加や移動手段の多様化に対応した旅客の利便性・快適性・魅力の向上を図る必要がある。
- ▶ クルーズ船の安全な回頭水域の確保及びクルーズ船の回頭泊地が航路と重複していることから航行の安全性を確保するための取り組みが必要である。
- ▶ 質の高い観光を実現するため、クルーズターミナルの整備など、利便性・快適性の向上の取り組みが必要である。
- ▶ 世界に開かれた交流拠点として、大型プレジャーボート(スーパーヨット)の寄港需要に対応した長期係留可能な岸壁やその他必要な施設の整備に取り組む必要がある。
- ▶ プレジャーボートの係留施設が不足していることから、係留施設の確保に取り組む必要がある。
- ▶ 質の高い観光地を形成するためシームレスな交通結節拠点機能を強化する取り組みが必要である。
- ▶ 訪れるすべての人が安全・安心・快適に過ごせるよう、アフターコロナ・ウィズコロナに対応した受入環境を整備する取り組みが必要である。

主要施策	取り組み	短中期	長期
クルーズ船受入施設の拡張整備、旅客ターミナルの整備の推進	B-1 クルーズ需要に対応した岸壁・ターミナル・臨港道路の整備	○	
	B-2 大型クルーズ船に対応した前面泊地の確保	○	○
プレジャーボート係留施設の整備	B-3 大型プレジャーボートの受入環境の整備・プレジャーボート係留施設の確保	○	○
質の高い観光地の形成	B-4 クルーズバス背後マリーナへの高速船浮棧橋整備によるクルーズ旅客の周辺離島へのシームレスな移動の実現	○	
	B-5 各機能と一体となったリゾート空間の創出	○	
	B-6 ポートセールスの推進	○	○
	B-7 二次交通に配慮した観光マネジメント	○	○
	B-8 離島ターミナル周辺の利便性・快適性・魅力の向上	○	
	B-9 ウィズ・コロナに対応した受入環境の整備	○	



基本戦略 2 世界に開かれた交流拠点にふさわしいリゾート空間を形成する取り組み 1



基本戦略 2 世界に開かれた交流拠点にふさわしいリゾート空間を形成する取り組み 2

基本戦略 3 背後地域との連携・ネットワーク化により賑わいと活力を創出する

主要施策の視点



- ▶ 背後地域との連携の強化に取り組む必要がある。
- ▶ 背後地域との情報ネットワーク化による賑わい機能の強化に取り組む必要がある。
- ▶ みなとオアシスを活用した交流拠点機能の強化と地域活性化に取り組む必要がある。
- ▶ ウォーターフロントとして求心力のある港づくりに取り組む必要がある。

主要施策	取り組み	短中期	長期
背後地域との連携・ネットワークの構築による賑わい空間の拡大・創出	B-10 背後地域との情報ネットワーク化による賑わい機能の強化	○	○
	B-11 人流動線確保のための臨港道路新港 3 号線の整備による両市街地へのアクセス性の向上	○	
	B-12 みなとオアシスを活用した交流拠点機能の強化	○	○
	B-13 人工海浜の整備による賑わいの創出	○	
	B-14 人流と交流の活性化に向けた推進体制の構築による観光マネジメントの強化	○	○



基本戦略 3 背後地域との連携・ネットワーク化により賑わいと活力を創出する取り組み



みなとオアシスの取り組み(南の島の星まつり)



人工ビーチの活用(トライアスロンの開催)

基本戦略 4 強靱な港づくりにより災害時の安全・安心の期待に応える

主要施策の視点



- ▶ 石垣港を含む中心市街地は高潮浸水想定区域や津波災害警戒区域に指定されていることから、沿岸災害(津波・高潮)に強い港づくりが必要である。
- ▶ 災害時における緊急物資の輸送拠点として、耐震強化岸壁や緊急輸送道路(臨港道路)の整備が必要である。
- ▶ 災害発生直後においても港湾の重要な機能を最低限維持できるよう、港湾BCP(港湾事業継続計画)の継続的な訓練の実施・見直しが必要である。
- ▶ 台風等の自然災害時でも高速船などが安全・安心に利用できる係留施設を確保する必要がある。
- ▶ 竹富町役場周辺の臨港道路における事故等の危険性を排除する必要がある。
- ▶ 港内の安全性を確保するための静穏度を確保する必要がある。

主要施策	取り組み	短中期	長期
安全・安心な港づくりの推進	C-1 災害時の物資輸送機能の強化	○	○
	C-2 臨港道路の液状化対策や橋梁の耐震補強等、港湾施設・海岸保全施設等の粘り強い防災機能の整備	○	○
	C-3 港湾BCPの継続的な訓練の実施・見直し	○	○
	C-4 高速船等の係留施設の適正化	○	
	C-5 港内静穏度の確保	○	
	C-6 竹富町役場周辺の臨港道路見直しによる事故等の危険性の排除	○	

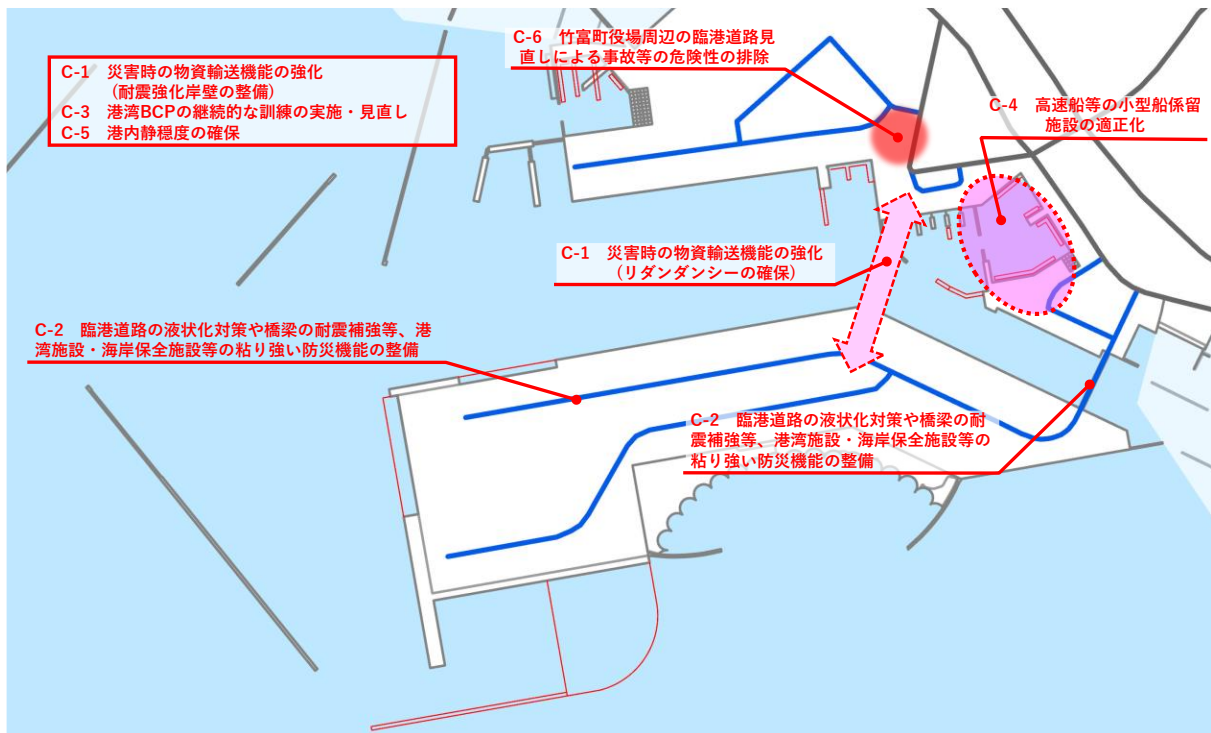
基本戦略 5 領海警備の拠点機能を備え国土を守る

主要施策の視点

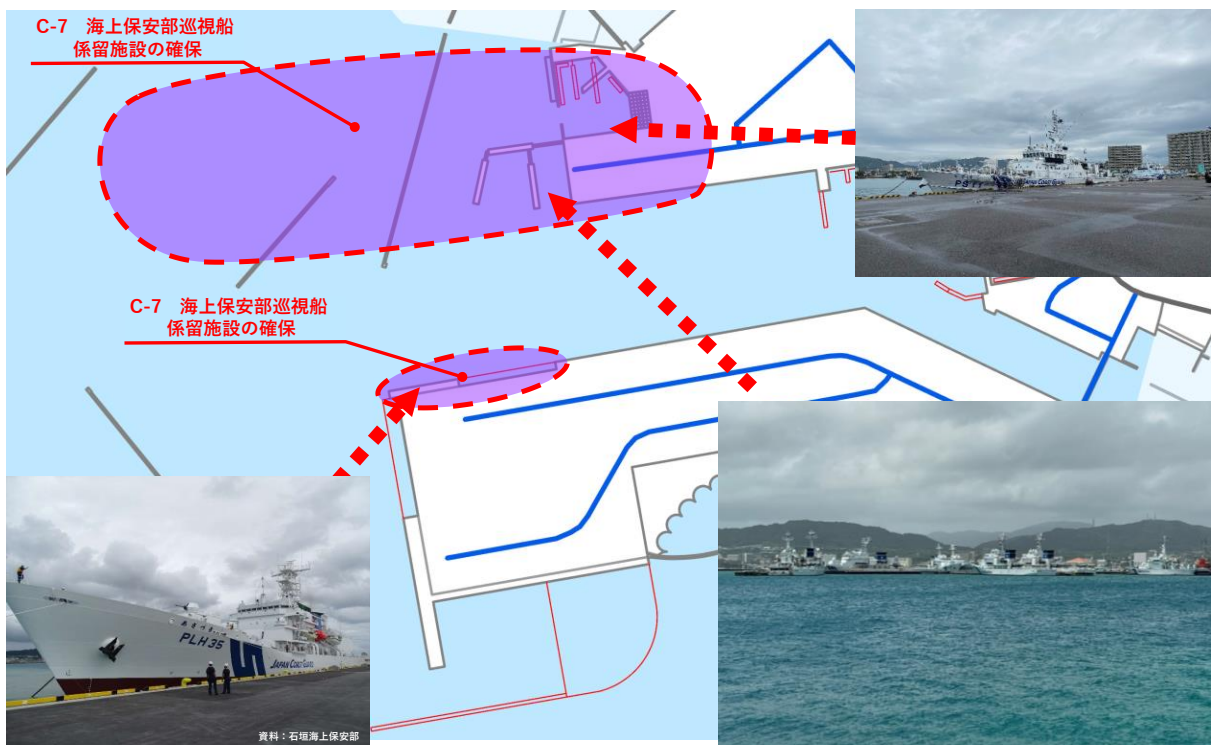


- ▶ 領海警備等、海上保安の拠点機能の確保が必要である。

主要施策	取り組み	短中期	長期
海上保安部巡視船係留施設の確保	C-7 海上保安部巡視船係留施設の確保	○	○



基本戦略 4 強靱な港づくりにより災害時の安全・安心の期待に応える取り組み



基本戦略 5 領海警備の拠点機能を備え国土を守る取り組み

基本戦略 6 低炭素社会の実現に貢献する

主要施策の視点



- ▶ 低炭素化社会実現のため、カーボンニュートラルレポート(CNP)の形成を促進する取り組みが必要である。
- ▶ 環境負荷の少ないエネルギーの活用を促進する取り組みが必要である。

主要施策	取り組み	短中期	長期
カーボンニュートラルレポートの形成促進	D-1 カーボンニュートラルレポート(CNP)形成計画の策定	○	
	D-2 低炭素社会実現に向けた取組の推進	○	○

基本戦略 7 経済活動と豊かな自然が共生し持続可能な都市の形成に貢献する

主要施策の視点



- ▶ 豊かな自然環境やまちの文化や歴史、景観に配慮した港づくりが必要である。
- ▶ 中心市街地と一体となった持続可能な地域の形成に取り組む必要がある。

主要施策	取り組み	短中期	長期
魅力ある持続可能な港湾空間の形成	D-3 地域住民・港湾労働者に配慮した緑地、休憩所等としての港湾緑地の整備推進	○	
	D-4 豊かな自然環境やまちの文化・歴史、景観に配慮した港湾空間の形成	○	
	D-5 自然環境・景観に配慮した港湾形状・構造・工法の導入	○	○
	D-6 港湾工事に伴うサンゴ等の移植	○	○

- D-1 カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画の策定
- D-2 低炭素社会実現に向けた取組の推進

上屋等の屋上への太陽光発電システムの導入(イメージ)



荷役機械の電動化など(イメージ)



資料:東京港埠頭HP、三井E&S造船HP、三井広報委員会HP、三菱ロジスネクスト提供

ブルーカーボン生態系の造成(イメージ)



干潟(神戸港 兵庫運河)

船舶への陸上電力供給、燃料供給(LNG、水素、燃料アンモニア等)

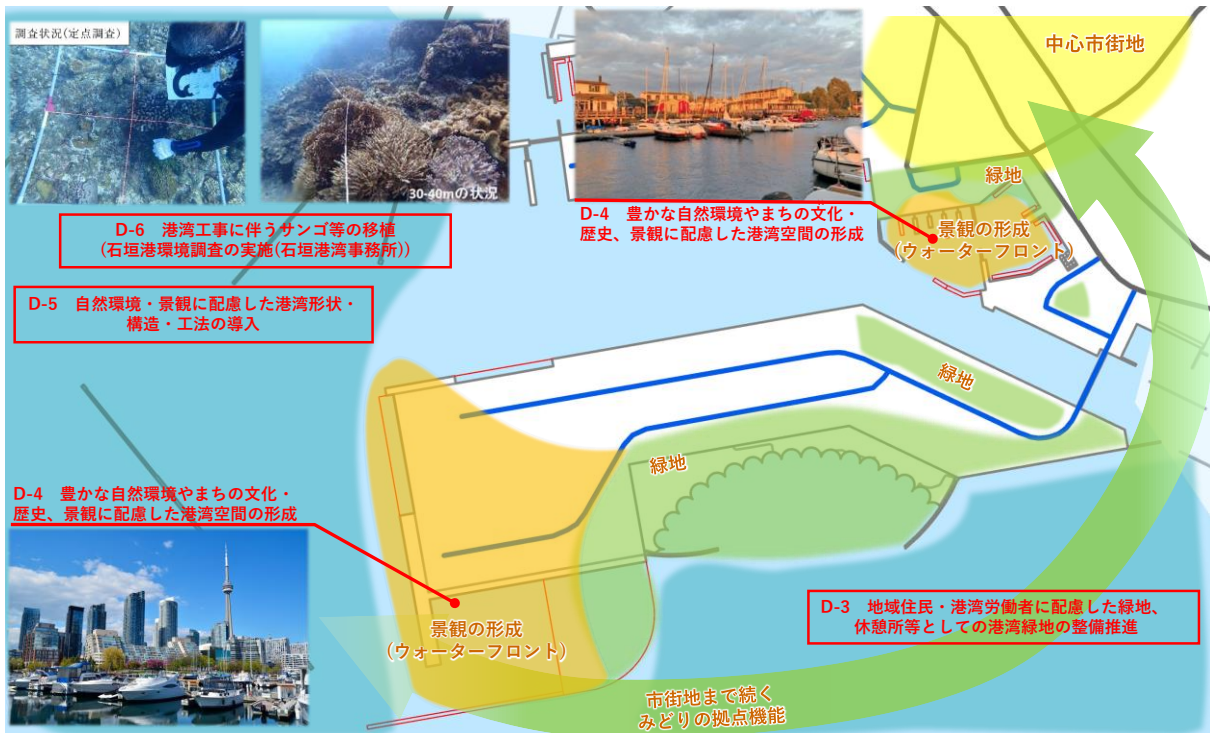


照明のLED化



出典:国土交通省「CNP 形成に資する取組事例集」

基本戦略 6 低炭素社会の実現に貢献する取り組み



整備後



国道390号



石垣港クルーズバス(八重山ミンサー)

基本戦略 7 経済活動と豊かな自然が共生し持続可能な都市の形成に貢献する取り組み

6 その他参考資料

(1)石垣港に関連する上位・関連計画

国、県、市町村が定めた石垣港に関連する上位計画等については、以下のとおりである。

国	<p>「港湾の中長期政策『PORT 2030』 国土交通省港湾局 2018年(平成30年)7月</p> <p>中長期政策の方向性(8本の柱)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築 2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築 3. 列島のクルーズアイランド化 4. ブランド価値を生む空間形成 5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成 6. 港湾・物流活動のグリーン化 7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化 8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開
沖縄県	<p>新・沖縄 21世紀ビジョン基本計画(案) 沖縄県 2022年(令和4年)4月</p> <p>・再生可能エネルギーの導入推進、持続可能な観光受入体制の構築、クルーズ船やスーパーヨットの誘致、災害に強い都市圏の形成、美崎町地区の都市再開発と一体とした観光・リゾート拠点の整備、物流機能の強化、新石垣空港から石垣港及び周辺離島との交通便利性の向上や広域交流・広域連携の促進</p> <p>石垣都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」</p> <p>沖縄県 2017年(平成29年)6月</p> <p>・持続可能な低炭素島しょ都市の構築、持続可能で環境共生型の観光地の形成、港湾整備と一体的な開発によるウォーターフロントの創出、都市内外を問わず多くの人々が訪れる多様な交流空間の整備、国際的なクルージング拠点の整備、回遊性のあるまちの形成</p>
石垣市	<p>第5次石垣市総合計画 石垣市 2022年(令和4年3月)</p> <p>・大型旅客船の誘致・機能の拡充、アジア・太平洋の玄関口としての国内外との多様な交流の推進をするための基盤整備、DXの推進による安全で質の高い市民生活・都市活動の実現、国土強靱化の推進、再生可能エネルギーの利用促進・脱炭素化の推進</p> <p>石垣市国土強靱化地域計画 石垣市 2022年(令和4年3月)</p> <p>・中心市街地の活性化、市街地の再整備・拡大、観光交流拠点としての石垣島らしさの確立、港湾機能の強化と賑わいあふれる港湾施設、公園・緑地の整備、国際交流の推進、地域の安全性確保、ICT基盤の利活用の推進、防災力の強化、災害対応力の強化、水害に強いまちづくり、自然景観の保全、環境共生型まちづくりの推進、持続可能・循環型社会の構築</p>

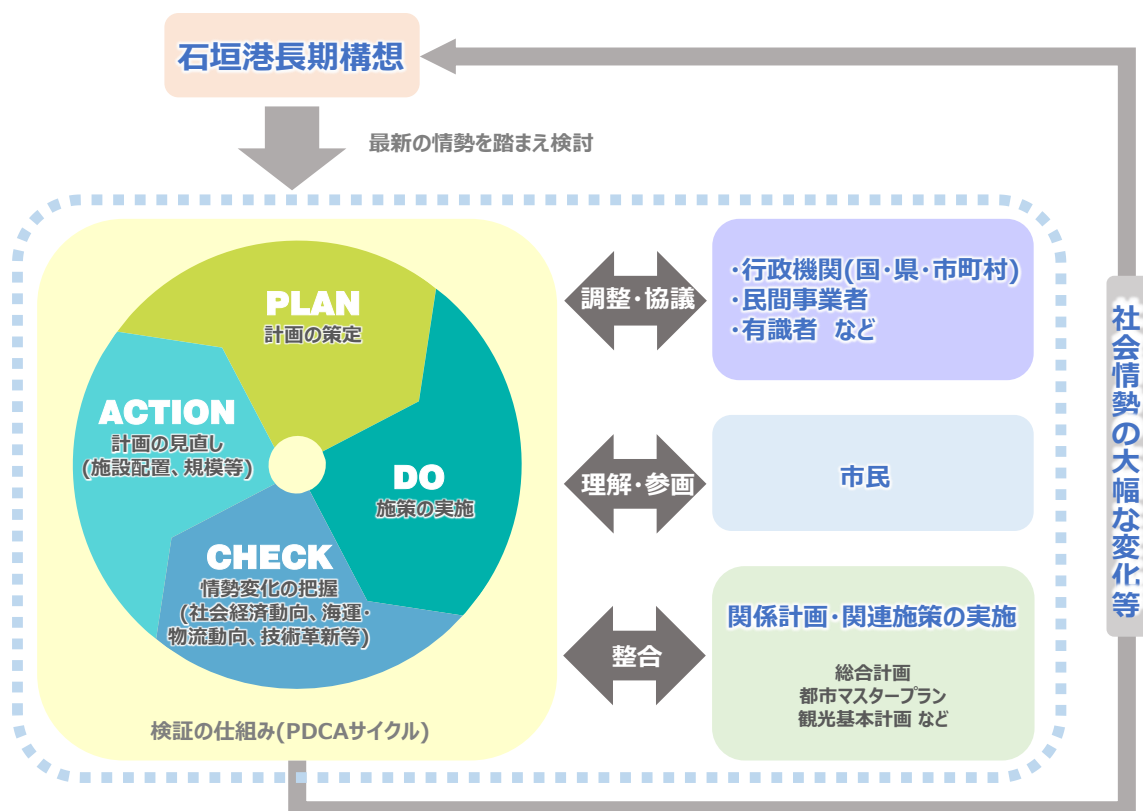
石垣市	<p>石垣市都市計画マスタープラン 石垣市 2022年(令和4年)3月</p> <p>・港湾を活かした八重山圏域の都市機能の立地誘導、物流・生産機能、ターミナル機能の拡充、エネルギーバース・大型国際旅客船ターミナル・臨港道路・港湾緑地等の整備推進、物流機能やエネルギー供給基地の拡充、大型クルーズ船・スーパーヨットの受入環境の整備推進、臨港道路新港3号線の整備促進・都市拠点との連携強化、港湾機能の分離分担、埠頭用地・泊地等の整備拡充、国際旅客船ターミナル施設の整備・機能拡充、新港地区のみどりの創出、環境負荷の低減、耐震強化構造の岸壁整備、地震や沿岸災害（津波・高潮）の防止対策、フェリーを含めた多様な移動手段のシームレス化</p>
	<p>第2次石垣市観光基本計画 石垣市 2022年(令和4年)3月</p> <p>・円滑な2次交通体制の構築、移動にかかる諸手続きのデジタル化促進、脱炭素型モビリティの推進、観光地美観向上の推進、市街地の魅力度UPを通じた回遊性の向上、観光コンテンツやガイドサービスの高品質化、地域主導型観光の推進、長期滞在型観光の推進、オーバーツーリズム対策の実施、包摂的で多様性のある観光まちづくりの推進</p>
	<p>石垣市地域防災計画 石垣市 2016年(平成28年)3月修正</p> <p>・耐震強化岸壁・緑地・背後道路等の整備、震災後の物資輸送拠点としての機能の確保</p>
	<p>石垣市役所現庁舎跡地活用基本計画 石垣市 2021年(令和3年)3月</p> <p>・八重山諸島の中心地として市民や来訪者が集まる魅力ある空間の創出、シンボル性の高い八重山らしい外観の形成、市民の交流を促進するコミュニティ拠点の形成、路線バスの乗り継ぎ・広域アクセスの向上、駐車場の拡充、交通利便性の向上、離島ターミナルからの回遊性の向上</p>

7 石垣港長期構想の実現に向けた推進方針

本長期構想における「物流・産業」、「交流・賑わい」、「安全・安心」、「持続可能な開発」の観点で定めた4つの将来像の実現に向けた施策は、複雑かつ多様化・高度化しており、港湾分野だけでは実施できない事項や効果が十分に発揮されない事項も多い。

そのため、施策の展開に際しては、港湾分野のみならず産業や観光、道路・交通、防災・維持管理、環境・まちづくり等に関わる行政機関・有識者・民間事業者との連携と、市民の理解と参画を得た推進体制の構築が重要である。

また、本長期構想に基づき策定される港湾計画においては、計画期間が概ね10年から15年となることから、社会情勢の変化等を踏まえた検証を継続的に実施する必要がある。港湾計画の内容については、PDCAサイクルにより必要性・有効性を検証するとともに、関係機関等との調整・協議をはじめ、関連計画等との整合を確認し、必要に応じて港湾計画の変更等の見直しを実施することで本長期構想の実現を推進する。



PDCAサイクル：Plan(計画)、Do(実行)、Check(測定・評価)、Action(対策・改善)の仮説・検証型プロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めようという概念。

石垣港長期構想のPDCAサイクルと推進体制のイメージ

8 用語集

用語	定義
IoT (アイ・オー・ティー)	(Internet of Things の頭文字)モノのインターネット。車両等のモノがインターネット経由で通信すること。
ICT (アイ・シー・ティー)	(Information and Communication Technology の頭文字)情報通信技術。通信技術を活用したコミュニケーションを指す。
ウォーターフロント	市民が居住や労働・娯楽・交通などの都市活動の諸環境として利用できる、水際線に接する陸域周辺および水域を併せ持った地域。
浮棧橋	客船の乗降や貨物を荷役するため船舶を係留する施設の一つで、箱型の浮体を用いたもの。浮体であることから、いかなる潮位でも一定の高さで乗降・荷役できるメリットがある。
上屋	荷揚げした貨物や船に積み込む貨物を一時的に保管するための施設。
AI(エー・アイ)	(Artificial Intelligence の頭文字)人工知能のこと。
SDGs (エスディー・ジーズ)	(Sustainable Development Goals の頭文字) 持続可能な開発目標。2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のこと。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない (leave no one behind) 」ことを誓っている。
大型プレジャーボート	一般的に外国人富裕層などが個人所有する全長 80 フィート(24m)以上の大型クルーザーのこと。別名「スーパーヨット」、「メガヨット」と呼ばれることもある。
カーボンニュートラル ポート	海外・国内各地との物流や人流の結節点・産業拠点となる港 湾において、水素・燃料アンモニア等の次世代エネルギーの安定的かつ安価な輸入や貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて温室効果ガス の排出を全体としてゼロにすることを目指す港湾をいう。
クルーズ船	乗客に船旅 (クルーズ) を提供するための旅客船のこと。巡航客船とも言う。
係留施設	貨物の積み卸しや客船の乗降のために船舶が停泊する施設。岸壁、棧橋、物揚場などがある。
港湾計画	港湾法により港湾管理者が策定する長期的な港湾の開発利用保全の基本を定める計画のこと。
CIQ (シー・アイ・キュー)	税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)の略で、人や貨物の国際的な移動に必要な手続き及びその施設を指す。税関は財務省、出入国管理は法務省、検疫は厚生労働省と農林水産省(動物検疫・植物検疫)が所管する。
シームレス	「継ぎ目のない」という意味で、転じて複数のサービス間のバリアをとり除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。
耐震強化岸壁	大規模な地震が発生した場合に、緊急物資や避難者等の海上輸送を確保するために、通常のものより耐震性を強化して建設される岸壁のこと。

用語	定義
バース	港内で荷役、旅客の乗降などを行うための岸壁、棧橋等の船舶係留施設のこと。
泊地	港湾内で船舶が安全に停泊することができる水面のこと。
PPP (ピー・ピー・ピー)	(Public Private Partner ship の頭文字)公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政や民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫を活用し、財政資金の効果的使用や行政の効率化を図るもの。
PFI (ピー・エフ・アイ)	(Private Finance Initiative の頭文字)公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術能力を活用して行う手法。
BCP (ビー・シー・ピー)	(Business Continuity Plan の頭文字)業務継続計画。災害発生時に機能低下を最小限にし、早期の機能回復を図るための対策等を定めた計画。
マリーナ	ヨットやモーターボードを対象に、係留、保管、その他のサービスの提供を目的とする港湾のこと。
みなとオアシス	「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設として、国土交通省港湾局長が申請に基づき登録するもの。
リダンダンシー	「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、本書においては、自然災害等による障害発生時に、一部の港湾の途絶や破壊が八重山圏全体の機能不全につながるや、予め港湾機能を多重化したり、予備の手段が用意されているような性質を示す。
臨港道路	港湾で主要道路と連絡して貨物や車両の輸送を円滑に行うための道路のこと。
RORO 船 (ローロー船)	Roll-on Roll-off ship の略で、クレーン等の荷役機械は使用せず、トレーラー等が自走して乗り込み、シャーシ(荷台)ごと輸送するため、船尾や船側にランプウェイ(通路)を有する船舶。
岸壁	船舶を係留させて、貨物の積み卸し、船客の乗降等の利用に供する施設のこと。
ダイナミズム	内に秘めた力強いエネルギー。活力。力強さ。
ゾーニング	自治体が自らの行政区画について、どのような土地利用が望まれるか、開発が可能かについて、条件や区分などの設定に応じて地図上に色分けをして示すことによって、秩序だった土地利用や開発を促す手法のこと。



〈問い合わせ先〉

〒907-0013 石垣市建設部港湾課

TEL : 0980-82-4046 FAX : 0980-83-1784

E-mail : kouwan@city.ishigaki.okinawa.jp

本冊子「石垣港長期構想」に含まれる主要施策や空間利用計画（ゾーニング）等の内容、位置の情報は、構想として概略的に表現したものです。また、今後の社会経済情勢の変化等により、記載内容に変更が生じる可能性があります。