

那覇クルーズターミナル整備事業について

小川 顕¹

¹那覇港管理組合 企画建設部 建設課（〒900-0035 沖縄県那覇市通堂2番1号）

12世紀から14世紀の琉球王国時代の泊沿岸は、天然の水路が利用されて、人流・物流の拠点として賑わいをみせていました。特に先島諸島からの船の往来、さらに諸外国の船も寄港するなど、海の玄関口として交易の中心地となっていたことから、1266年に港の管理事務(貢物・入国審査)を取り扱う「泊御殿・トマドヅンチ」が建設されました。それから約200年後、琉球国王が浦添から那覇(首里)へ遷都したことから那覇港が整備され、泊御殿は廃止となりその姿を消しました。那覇クルーズターミナルは、琉球王国の交易事務の端緒となった「泊御殿」(写真1、2参照)の機能的役割が400百年という悠久の時を経て蘇り、みなとまち那覇を再興するものとして期待されています。本稿では、那覇港の歴史、那覇クルーズターミナルの整備目的、整備概要、旅客船ターミナル基本コンセプトを紹介し、今後の課題について言及します。



写真-1 戦前の泊港



写真-2 現在の泊港

1. 那覇港の歴史

沖縄県における物流・人流の中心である那覇港は、15世紀に尚巴志(しょうはっし)によって琉球の三山を統一したのを機に日本、中国、朝鮮及び東南アジアとの交易が盛んになり発展してきました。泊港はそれ以前の1264年(文応5年)に王府の国港として泊港が整備され、外国との通商が始められています。その後1452年に那覇港が泊港をしのいで琉球国第一の港となり諸外国の船が錨をおろしました。

(戦前)

本格的な港湾としての施設整備は、明治40年に行われました。大正4年には1,200トン級の船舶3隻が同時係留可能となり、その後も数回の拡張工事が行われ、

第2次世界大戦前の係留施設は4,500トン級1隻、2,000トン級3隻が同時接岸できるようになりましたが、1944年(昭和19年)の米軍機の爆撃により那覇港の施設は破壊され使用不能の状態が続きました。

(戦後)

第2次大戦後、壊滅した那覇港は米軍統治の下で接收され、那覇、泊両港は米国政府により大幅な改修工事を行いました。

戦後の那覇港は、沖縄経済の復興に伴い既存の港湾だけでは手狭で対応できないことが多くなり、これを解決する目的で安謝地先に新港の開発計画が進められ、昭和44年に着工し昭和46年には水深7.5m岸壁3バース、水深6.0m岸壁1バースが完成し施設の供用が開

始されました。

港を那覇市が一体的に管理することとなり、那覇港は重要港湾の指定を受けました。昭和 49 年に那覇港の港湾計画が策定される中、泊大橋、波の上橋、なうら橋の建設も計画に盛り込まれ産業・観光振興に大きく寄与しました。

平成 14 年に沖縄県、那覇市、浦添市が共同で那覇港の開発計画と適切な維持管理運営を行うことを目的で「那覇港管理組合」特別地方公共団体を設立、那覇クルーズターミナルの建設をはじめガントリークレーン等が整備され港湾機能が一層強化されています。

那覇港の歴史は、琉球国の時代も日本国沖縄県の時代でも、国や政府の後押しで整備が進められ発展しました。

翻って那覇港の歴史を顧みると、琉球国、米国政府、日本政府と時代を超え国を超えて、東アジア全体の中でも最も重要且つ戦略的な港として、那覇港の価値を認め共有していたと考えられます。

現在の沖縄県は、政府の強力な沖縄政策への後押しもあり、訪れる観光入域客数も 600 万人を超え、外国人観光客も増加しています。那覇港管理組合もさらなる誘客促進を図るために国際海洋リゾート地形成に向けて「那覇港まちづくりマスタープラン」を作成し、泊ふ頭周辺を「外国客船と親しむゾーン」として位置づけています。同プランでは、「万国津梁の浪漫あふれる交流のみなとづくり」エリアとして、国内外を結ぶ大型クルーズ船の寄港・就航を促進する那覇クルーズターミナル整備を打ち出しました。

2. 那覇港周辺のゾーニング

ウォーターフロントエリアを有機的に連結し、大交易時代を築き上げた琉球王国時代のみなとまちのように、人々が集い、活気に満ち、ロマンあふれる交流の場として、拠点ごとに魅力ある空間づくりを行うことを目的として下記の 11 ゾーン設定を行っています。

那覇クルーズターミナルはゾーン 7 に位置づけられ、外国客船の寄港の場所として、人と文化が交流し、親しむことが出来るように旅客船バースの整備とともに関連送迎セレモニーやクルーズ船見学ツアー等を開催し

昭和 47 年の日本復帰を契機に那覇港北岸、泊港、新異文化交流を行うゾーンとなっております。メインアクセス・シンボルロードをそのまま市街地方向へと導き、その先には沖縄県庁そして首里城へ辿り着く位置関係にあります。(図-2 参照)



図-2 みなとまちづくりマスタープラン図

3. 整備内容

(1) 基本施設の概要

1階	バス・タクシー待機スペース、エントランスホール	2,071㎡
2階	CIQ審査スペース(入管16ブース)兼多目的ホール、沖縄伝統工芸品展示スペース(写真-3参照)	2,153㎡
屋上階	送迎デッキ、太陽光発電設備、風力発電設備	244㎡

(参考) 大型旅客船バース

岸壁延長	L=340m	岸壁幅	20m
岸壁水深	9m(実水深10m)	バース数	1
岸壁構造	栈橋構造		
対象船舶	7万G/T級旅客船(運用11万G/T級旅客船)		



写真-3 沖縄工芸品展示スペース

(2) 旅客ターミナル基本コンセプト

①観光客・県民が憩い・賑わえる「交流・観光拠点となるターミナル」

②迅速な入出国等手続や観光情報等のサービス機能の確保など、快適性に優れ、多様な利用ができる「多機能ターミナル」

③沖縄の海の新しい玄関口にふさわしい「シンボルとなるターミナル」

④外国人観光客の利便性を高める「CIQ 機能完備のターミナル」

⑤誰でも利用しやすい「ユニバーサルデザインのターミナル」

4. 本体工事

(1) 敷地及び周辺環境

本敷地は、那覇市若狭海岸より突出した海上に位置し、専用道路により接続された人工地盤であります。敷地周辺の若狭海岸一帯は、那覇西道路、沈埋トンネル出入口、泊大橋を正面に東へは福州園前を抜け58号線へ通じる交通の利便性に優れた場所でもあり、さらに周辺地域は波之上宮より北側へ若狭緑地、若狭公園と緑化の整備も進み、隣接する波之上ビーチ、人工海浜の造成によりウォーターフロント環境が整いつつあります。

(2) 人工地盤の景観整備方針

ジャケットの色彩及び舗装は、南国の海に沖縄固有の織物が浮かび漂うイメージで沖縄らしさを演出し、ジャケットの端部（小口）については、南国の海に伸びる白い水平ラインを強調するコンセプトのもと、コーラルホワイトの塗装が施されています。

(3) 人工地盤及び建築設計条件

平成24年3月に完成したターミナル建設用地は、180m×30mの規模を3分割したジャケットとよばれる人工地盤で構成されています。この人工地盤に建設できる建物の設計条件は、鉄骨造2階建て、建築面積3,150m²（140m×22.5m）、建物高さ12.0m、軒高さ10.5m、均し荷重25KN/m²の範囲内となっています。

建築構造計算完了後、ジャケット設計者によりジャ

ケット構造3次元解析の検証が行われ、安全性を確認しました。

(4) 施設の機能

本施設は、クルーズ船来港時に出入国審査（福岡入国管理局沖縄支局）、動物検疫（動物検疫所沖縄支所）、植物検疫（那覇植物検疫事務所）、税関審査（沖縄地区税関）の各審査業務が中心となります。2階部分に審査部門（C I Q審査）を配置し（写真-4、5、図-5参照）、1階はエントランスホール、インフォメーションを設け審査部門とサービス部門を分離しました。屋内駐車場からは、ツアーバス観光、タクシーによる個人観光へと誘導します。屋上部分は、クルーズ船からの視点場を想定し、歓迎セレモニーが行える空間構成となっています。

クルーズ船が寄港しない場合の2階部分は、ホールに設置された可動間仕切り壁で、C I Q審査家具（移動式）を収納し、各種イベント、展示会、集会、発表会等多目的に使えるホールとして一般開放します。（図-6参照）1階ピロティ空間は、移動式屋台村、イベントの屋外舞台等利用方法が考えられ、周辺空間（パース）とも連動し海上イベント・マリンスポーツの観覧席、夜間には花火大会の観覧等、施設全体が利用できます。

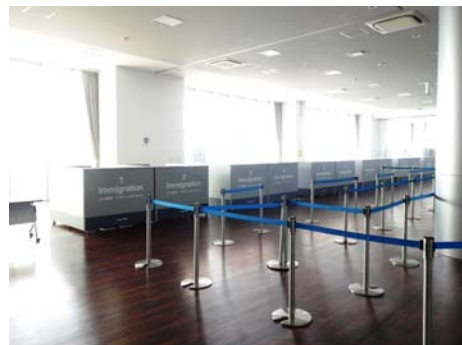
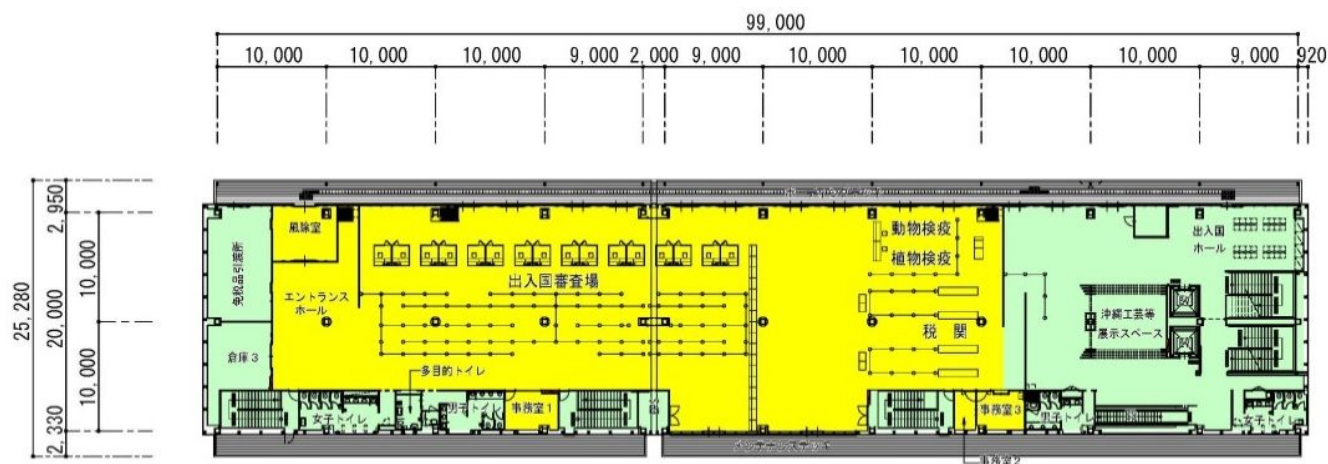


写真-4 出入国審査ブース

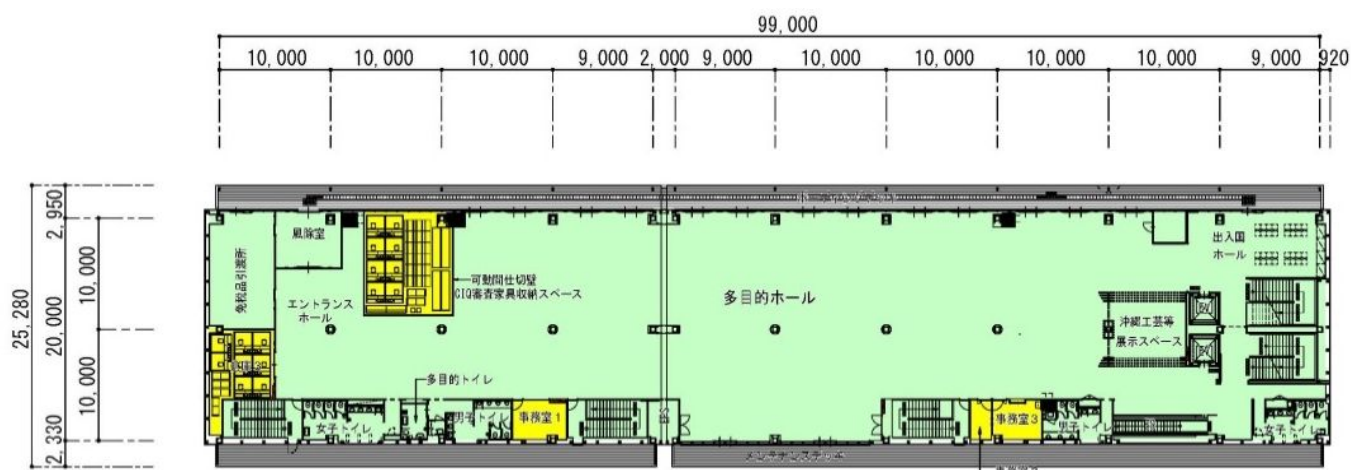


写真-5 動植物検疫・税関検査ブース



(クルーズ船寄港時：C I Q審査場として使用)

図-5 ターミナル2階平面図



(一般開放時：多目的ホールとして使用)

図-6 ターミナル2階平面図

(5) デザイン・色彩

敷地及び周辺環境に考慮し、人工地盤のコンセプトを崩さず整合を図るため、建物にも白い水平ラインを生かす色彩とデザイン、ジャケット高欄と同化する色彩とデザインを施しています。またクルーズ船が主役となるよう華美なデザインは避けつつ、屋上部には空調室外機の目隠しも兼ね波を模したルーバー、パーゴラのデザインとなっております。(パーゴラ部には、ソーラーパネル、風力発電を設置し省エネにも配慮しております。写真-5 参照)



写真-5 那覇クルーズターミナルの eco 装置

まとめ

(1) 事業主体

那覇クルーズターミナル整備事業は、「美しい水辺を眺められる公園都市エリア」にする目的で平成 14 年 7 月、「沖縄振興計画」の施策の展開として位置づけられスタートしました。国直轄では大型旅客船バース整備を行い、ターミナル建設は泊ふ頭旅客ターミナル建設調整委員会を設置して、那覇港管理組合(沖縄県・那覇市・浦添市)が関係行政機関及び観光経済団体と一緒に整備方針をとりまとめて推進した事業です。

(2) 歴史的意義

那覇港のはじまり、それは泊港を起点としています。琉球王が首里に遷都する前の 1264 年(文応 5 年)に泊港が整備されました。その後は、那覇港が整備されたことにより、日本、中国、朝鮮など、人流・物流の国港として使用されました。当時の国王であった英祖王は、1266 年(咸淳 2 年)に臣下に命じ泊御殿(公館)を建造、官吏による入国審査や交易事務が執り行われたことは既に述べたとおりです。那覇クルーズターミナル整備事業は、現在の那覇港 600 余年の歴史にとどまらず、悠久の時を経て泊ふ頭地区で入国審査(CIQ 等)が復活した歴史的意義は大きく、感慨深いものとなりました。

(3) 事業成果

那覇港泊ふ頭の水際線は、臨港道路那覇空港線(うみそらトンネル)と背後地(市街地)が一体となった外国客船の寄港の場所として、人や文化の交流拠点としての賑わいを魅せています。2012 年には 67 回の寄港があり延べ 7 万人のお客様が那覇港を訪れました。那覇クルーズターミナル完成によって、本年は過去最高の 84 回の寄港を予定しております。

(4) 今後の課題

那覇港は当面、観光型寄港地として実績を積み上げながら中長期的には国内外のフライ&クルーズを考えています。現在の那覇港湾施設は、クルーズ専用バースはひとつしかありません。よって、クルー

ズ船が那覇港に 2 隻入港(写真-6 参照)した場合、一隻については那覇新港ふ頭の貨物バースに接岸している状況です。さらに貨物バースに接岸したクルーズ船周辺(写真-7 参照)では、貨物と人が混在する状況を早急に改善することが課題となっています。

今後は、拠点港を視野に入れ、近隣アジア諸国のクルーズのホームポート(母港)となれるよう、種々の対策を講じ、より一層の経済効果を生み出せるよう努力していきたいと考えております。



写真-6 2 隻同時入港の様子



写真-7 貨物バースに接岸したクルーズ船

謝辞

本事業に関わったすべての皆さまに心から感謝を申し上げます。お陰さまで今年も那覇港にはカジュアルからラグジュアリーまで多種多様なクルーズ船が寄港します。是非、「那覇クルーズターミナル」で琉球の交易時代に思いを馳せてみませんか。心よりお待ちしております。