

潮乃森地区マリーナ周辺エリア整備 基本構想検討業務委託

報告書(概要版)

【抜粋版】

令和7年3月
沖縄市

Ⅲ. 潮乃森地区マリーナ周辺エリア整備基本構想(案)

1. 潮乃森地区マリーナの将来像

1. 2. 県内及び国内における位置づけ

(1) 沖縄県内のマリーナの動向

表 1 沖縄県内（本島）のマリーナの概要

施設名	海上係留		陸上保管		計	適用
	区画数	最大収容長	区画数	最大収容長	区画	
①沖縄マリーナ	45区画	50ft(15m)	65区画	50ft(15m)	110区画	
②北谷フィッシャリーナ	33区画	50ft(15m)	19区画	50ft(15m)	52区画	
③宜野湾港マリーナ	342区画	70ft(21m)	292区画	33ft(10m)	634区画	
④与那原マリーナ	68区画	70ft(21m)	73区画	45ft(13.5m)	141区画	海外SYの拠点に
⑤糸満フィッシャリーナ	97区画	65ft(20m)	140区画	50ft(15m)	237区画	

与那原マリーナ（沖縄県）：今後、海外からのスーパーヨットの受入を行うための浮棧橋等の整備予定。

浦添市（那覇港管理組合）：マリーナの整備計画があり、長期保管を含むスーパーヨットも対象。

宜野湾港マリーナ及び

北谷フィッシャリーナ：50ft（15m）級の比較的大型のプレジャーボートの受入が可能

マリーナの海上係留はほぼ満杯状態

※石垣市や宮古島市へ寄港するスーパーヨットは、港内の岸壁へ直接係留。



図2 沖縄県内のマリーナの位置図

- ・ スーパーヨットや大型艇は数が限られており、利用者の競合、奪い合いの可能性がある。
- ・ 競合状態を回避するため県全体での受入隻数の増大を目指すためのマリーナ間の連携と役割分担が必要。

1. 潮乃森地区マリーナの将来像

1. 2. 県内及び国内における位置づけ

(2)国内におけるスーパーヨットの受入状況

【関東地区】

- ①横浜ベイサイドマリーナ
 - ・ 80～100ftのスーパーヨットが6隻長期保管
 - ・ 専用の栈橋は150ftまでの受入が可能
- ②横浜港の新港8号ビジターバース（通称：ハンマーヘッド）
 - ・ 大型のプレジャーボートの寄港を想定した水域及び施設の開放

【関西地区】

- ①新西宮ヨットハーバー
 - ・ ビジター栈橋で大型のプレジャーボートの受入
- ②神戸港
 - ・ スーパーヨットに特化したマリーナ整備の事業が進行中
 - ・ インバウンドに人気のある瀬戸内海周遊の玄関口としての機能を果たすべく、令和9年頃の開業を予定。



- 関東地区、関西地区でスーパーヨットの受入体制が整う。
- 海外船の玄関口である沖縄に拠点が増えることで、オーナー、キャプテン等による国内周遊のインセンティブが高まる。



図3 国内においてスーパーヨットの受入を積極的に行っている（行おうとしている）マリーナ

1. 潮乃森地区マリーナの将来像

1. 3. 目指すべきマリーナ像

【潮乃森地区のマリーナ期待される条件】

- 沖縄県におけるスーパーヨット等大型艇の受入港として、同じく受入を考えている県内各所と差別化。
- 給油やメンテナンス等の関連サービスを通じてビジター利用とは別（プラスα）の収入と雇用を創出。
- 海外からの来訪が予測しにくいビジターの受入よりも、定置保管（県内係留拠点）とすることでスーパーヨットユーザーに選ばれるマリーナとして存在感を発揮。

【達成するために必要なこと】

- ・ 大型艇を中心に長期保管できる専用バースを積極的に整備することで安定した保管料収入を確保
- ・ 新たな業種参入に伴う雇用の創出と地域経済の好循環を形成

【潮乃森地区のマリーナ整備の基本コンセプト】

‘世界の海をつなぐ、最先端のヨットハブを目指して’

- Plan1 富裕層をターゲットにしたスーパーヨット等大型艇の係留（長期保管）を積極的に進めます
- Plan2 スーパーヨット等のオーナーだけでなく、市民や観光客がともに集い楽しむことのできる開放的な空間を創造します
- Plan3 県内の拠点マリーナとして、国内外のスーパーヨット等のオーナーの様々な要請に応えます

2. 整備方針

2. 1. 水域計画(港口幅、泊地面積、水深等)

(1) 船種

- 世界のスーパーヨットの大きさは、100～150ft（全長30～50m）の船が主流であり、国内周遊や係留保管の需要も同サイズがボリュームゾーンとなり、世界的にも大型化の傾向にある。
- 200ftサイズの船の寄港を想定すれば、水深は5.5m程度が必要。
- 県内においてスーパーヨットの受入を進めようとしている他の地域は海外からの周遊によるビジター寄港を想定しているケースが大半、これらとの差別化が必要に。
- 国内需要を考慮した場合、200ftサイズの長期係留（定置保管）はハードルが高いが、海外からのビジターによる寄港は大いに期待される。



候補：全長150ft（約45m） 例）サンシーカー131ヨット
全長：40.05m 全幅：8.05m 喫水：2.85m 排水量：190t

**【長期保管の検討対象とするスーパーヨットのサイズ】
150ft（全長45m）程度**

※200ft級のビジター係留についても水深（D=5.5m以上）の確保を条件に検討

(2) 航路水深

200ftの航路水深の収束計算の結果より、航路水深を以下のように設定。

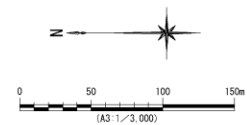
$$D = d + D1 + \text{MAX}(D2, D3) + D4 = 3.50 + 0.79 + 0.25 + 0.5 = 5.04 \quad (\text{D1の計算入力値のDと一致})$$

【航路水深】 D=5.5m

2. 整備方針

2.1. 収容計画(船種、大きさ、隻数等)

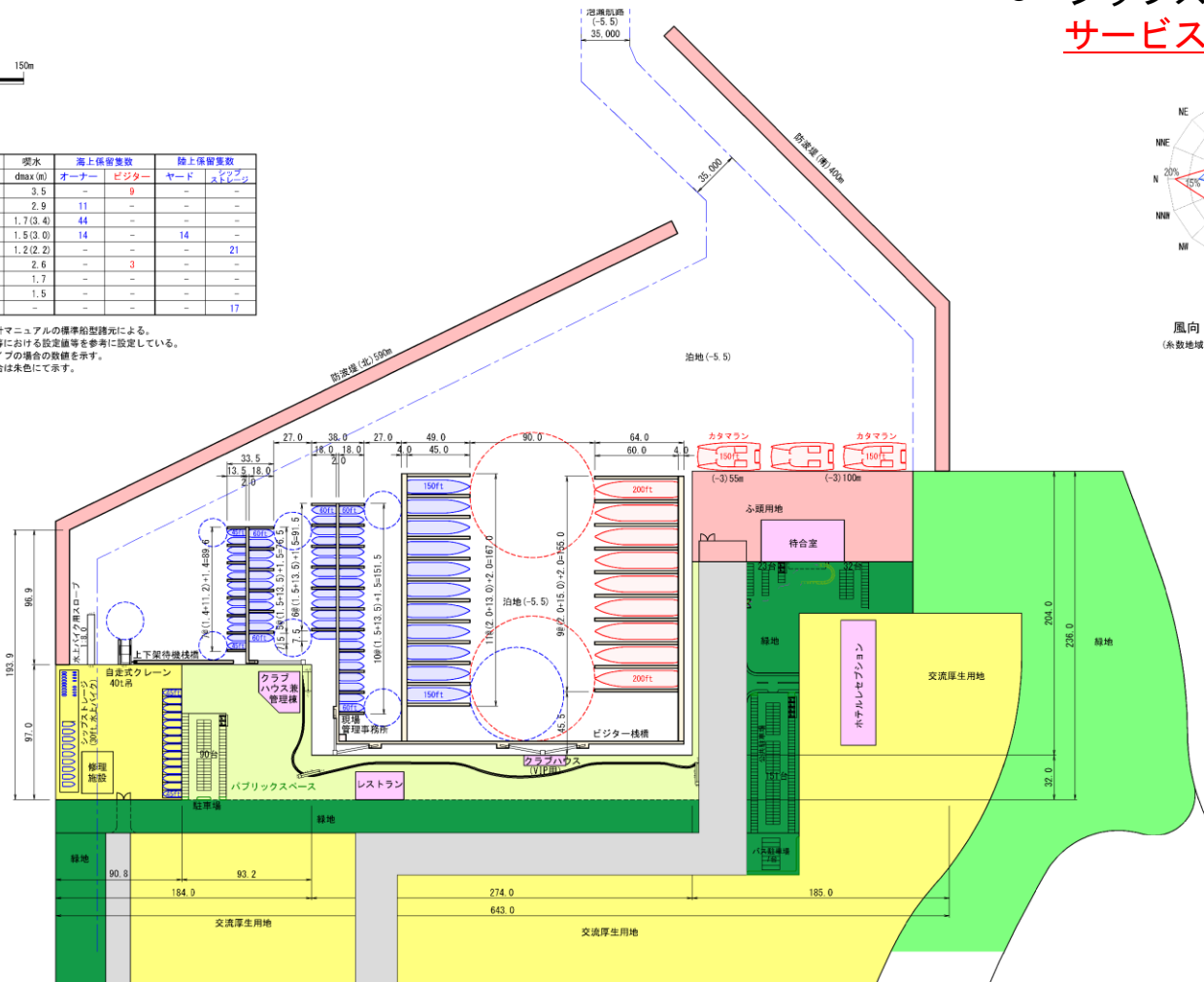
(1) 平面配置案



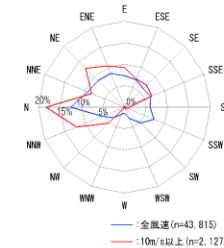
標準船型値および保管隻数

船種/船型	船長 L (m)	船幅 B (m)	喫水 dmax (m)	海上保管隻数 オーナー ビジター	陸上保管隻数 ヤード スライド
スーパーヨット 200ft	60.0	11.6	3.5	9	-
スーパーヨット 150ft	45.0	9.6	2.9	11	-
大型艇 60ft	18.0	5.5	1.7 (3.4)	44	-
中型艇 45ft	13.5	4.6	1.5 (3.0)	14	14
小型艇 30ft	9.0	3.4	1.2 (2.2)	-	21
カタマラン 150ft	45.0	20.0	2.6	3	-
カタマラン 75ft	23.0	11.2	1.7	-	-
カタマラン 60ft	18.0	9.1	1.5	-	-
水上バイク	-	-	-	-	17

注1) 大型・中型艇の諸元は、船用浮橋標準設計マニュアルの標準船型諸元による。
上記以外は、大型艇収容数往マリーナ等における設置数等を参考に設定している。
注2) 喫水の(カッコ)内はクルーザーヨットタイプの場合の数を示す。
注3) オーナーの船舶は青色、ビジターの場合は赤色に示す。



- 現在の港湾計画における小型艇（～10m）中心のマリーナ計画を 150～200ftのSYを収容 できるよう変更。
- 富裕層向けのクラブハウスや様々な利用者が憩うことができるレストラン、パブリックスペースなどを併設し、格式と賑わいを創出。
- シップストレージやメンテナンス施設も備え、総合的なマリーナサービスを提供。



【泊地水深】 D=5.5m

※緑地はみなと緑地PPP活用エリアに位置づける。

図4 マリーナの平面配置案

2. 整備方針

2. 1. 収容計画(船種、大きさ、隻数等)

(2)収容隻数

標準船型値および保管隻数

艇種／船型		艇長	艇幅	喫水	海上係留隻数		陸上係留隻数	
		L OA (m)	B (m)	dmax (m)	オーナー	ビジター	ヤード	シッブ ストレージ
スーパーヨット	200ft	60.0	11.6	3.5	—	9	—	—
スーパーヨット	150ft	45.0	9.6	2.9	11	—	—	—
大型艇	60ft	18.0	5.5	1.7(3.4)	44	—	—	—
中型艇	45ft	13.5	4.6	1.5(3.0)	14	—	14	—
小型艇	30ft	9.0	3.4	1.2(2.2)	—	—	—	21
カタマラン	150ft	45.0	20.0	2.6	—	3	—	—
カタマラン	75ft	23.0	11.2	1.7	—	—	—	—
カタマラン	60ft	18.0	9.1	1.5	—	—	—	—
水上バイク	—	—	—	—	—	—	—	17

注1) 大型・中型艇の諸元は、PB用浮棧橋設計マニュアルの標準船型諸元による。

上記以外は、大型艇収容既往マリーナ等における設定値等を参考に設定している。

注2) 喫水の(カッコ)内はクルザーヨットタイプの場合の数値を示す。

注3) オーナーの船舶は青色、ビジターの場合は朱色にて示す。

3. 期待される運営体制

3.1. 整備・運営主体と事業手法の考え方

公共施設等の建設、維持管理、運営等に民間の資金、経営能力及び技術的能力をより取り入れるためには、民間事業者の裁量を最大限発揮できる事業手法を目指す。

●宿泊施設の定期借地権者若しくは購入事業者への要件として

- ①緑地（みなと緑地PPP）
- ②マリーナ＆観光船小型船だまり（PPP/PFI）
- ③水域占用（港湾法）

上記を組み合わせることで民間事業者選定することにより、一体的な活用（計画～維持管理）をしていく。

【水域の占用期間と土地の貸付条件の考え方】

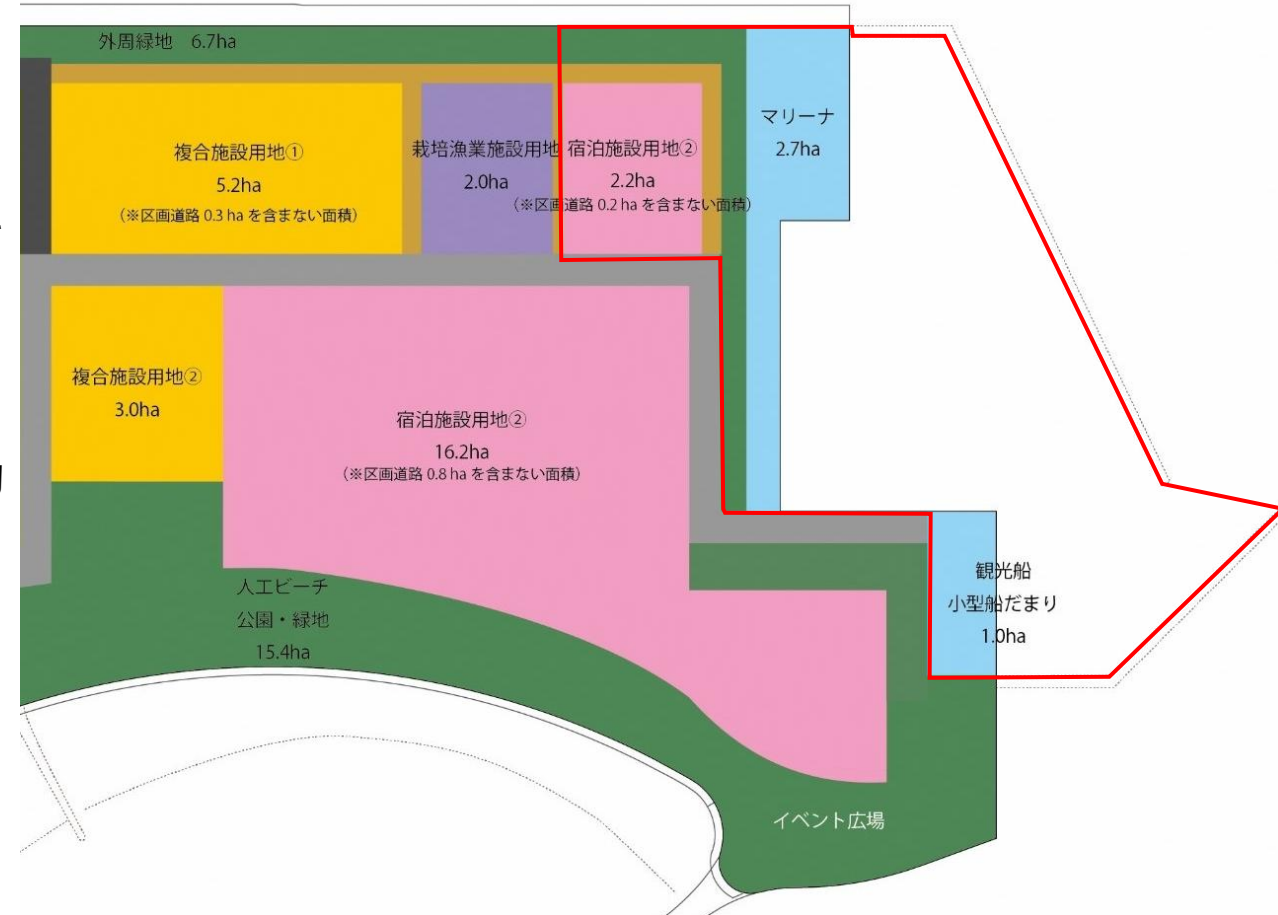
引き続き、他地区で進む先行例の動向把握し、企業等サウディングを継続的に実施することで、関係者と最良の方法を協議し決定。

(1) 水域の占用

水域の占用期間は原則30年（現地着手から事業完了まで）。

(2) 土地の貸付

みなと緑地PPP制度を活用し、事業用定期借地権設定契約を締結。
契約期間は最長30年を原則として、水域で県が認定した占用期間と同一。



※区画道路は市道整備を予定。

図5 想定される事業範囲

3. 期待される運営体制

3. 2. 運営体制整備に際しての留意点

(1) 契約期間の長期化に伴う運営上のリスクへの対応

- ・ホテルなどの施設は、場合によっては参入を希望する民間事業者側からさらに長い50年の期間の契約が要求される恐れもある。
- ・長期の契約においては、契約期間中、社会・経済情勢の変化に十分に対応しきれなかった民間事業者側が、大幅なコスト超過による各種サービスの質の低下を招いたり、事業の中断を余儀なくされたりといったリスク発生。
- ・事業方式において官民におけるリスク分担の考え方を明確に規定し共有する必要がある。
- ・最終的には行政側が責任を負わなければならない事態も想定されることから、事業期間中の定期的なモニタリングや事業評価とこれらに基づく適切な措置が講じられるよう合意。

(2) 施設の公的な利用の担保

- ・当該水域及び土地は、契約に伴い、民間事業者側が排他的に利用できる権利を有することに。港湾管理者といえども、正当な理由なくその権利を侵害することは不可。
- ・一方で、自然災害時における防災拠点への転用やイベント開催等の一般市民への開放といった公的な理由による当該施設の一部利用も想定。
- ・契約期間中であっても必要に応じて、利用要請に対する協力を基本協定書をはじめとする契約文書等で明文化しておくこと。

4. 求められる機能

4. 1. 係留隻数確保に向け必要とされる機能

表3 SY受入に際し必須となる機能（施設等ハード面）

	条件	備考
1)水深	- 航路、泊地を含めた-5.5m以上の水深 - 事故を未然に防ぐ係留浮標等の設置	入出港時等における確実な情報提供
2)係留スペース	衝突等の恐れのないスリップ幅とクリアランスを確保した係留スペース	台風等の災害時を想定した対応
3)係留施設	- 全長に応じた十分な長さの浮棧橋 - 十分な強度をもつクリート - 災害時に浮棧橋の脱落の恐れがない係留杭の高さ	
4)附帯施設	- 大型給油施設の整備やタンクローリー、バージ船の手配など大量の給油に対応できる体制整備 400V・200A程度のパワーポスの設置 - 船内利用と洗浄用にも十分な給水システムの導入 - 世界標準のブラックウォーター（排水）処理システムの導入	



図6 浮棧橋:46m×15m区画



図7 給電・給水ポスト



図8 汚水処理ポンプの例



図9 セキュリティ対応例

4. 求められる機能

4. 2. オーナー等の満足度向上のための機能

(1) CIQ対応

- ・ 外国籍船の寄港に際しては、入国審査や税関、検疫といった国内周遊を可能にするためのCIQの手続きへの対応が必要になる。
- ・ スーパーヨットの資格変更や乗員の数次上陸許可に際して緩和策が講じられ、手続きの簡素化が進む。
- ・ 手続きは、船舶代理店が代行する場合もあるが、必要に応じてマリーナ側の対応が必要になる場合もある。

(2) メンテナンス機能

- ・ スーパーヨットの修理等は乗船するクルーが対応することが多いが、塗装等の軽易なメンテナンスであれば、技術者（造船所）の紹介や部品を取り寄せることは可能。
- ・ 一定程度の船舶のメンテナンスに対応できる体制が整っていれば、キャプテン等にとって安心材料になる。
- ・ 長期係留の実現はもちろん、地域内または県内の新たな雇用確保にもつながることから、中長期的にはメンテナンス機能の拡充が期待される。

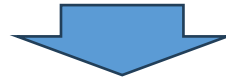
(3) 陸上での施設・輸送体制整備

- ・ スーパーヨットの受入拡大には陸上の各種施設の整備も重要になる。
- ・ 船に乗り込むまでの間に利用するVIP専用のクラブハウスやスーパーヨット利用者のみが利用できる専用のレーン、駐車場、ヘリポートの設置も期待される。
- ・ ヘリポートはオーナー等が整備を望む場合が多く、マリーナと併せて整備できれば、沖縄市の大きな強みになる。

5. 推進体制

5. 1. 整備実現に向けた課題

- ・ 現行のマリーナ計画は、平成23年の検討から10年以上が経過
- ・ 国内大型船需要の拡大と沖縄県内の他所における大型船受入の限界
- ・ 与那原マリーナでのスーパーヨットの受入拡大、浦添市の西海岸開発におけるスーパーヨット誘致の動き
- ・ 県内マリーナ施設のすみ分けと国内におけるスーパーヨット受入拠点としての沖縄県の地位向上を目指す



課題 1 : 小型艇 (30ft、9m) を減らし中型艇 (45ft、13.5m) 以上の収容にシフトした配置計画

課題 2 : スーパーヨット150～200ft (45～60m) クラスの受け入れのための航路、泊地の水深並びに航路幅を確保

課題 3 : スーパーヨットの受入を想定した給電、給水、排水等のインフラを整備

課題 4 : スーパーヨットの長期保管を促すための係留保管基準と優遇策を導入

課題 5 : 国内外事例や企業の声等をもとに民間活力を積極的に取り入れた魅力あるマリーナ

5. 推進体制

5. 2. 関係者の役割と求められる取り組み

表4 関係者の役割と求められる取り組み

関係者	求められる取り組み
沖縄市	・ マリーナの整備・運営体制の具体化 ・ 背後の土地利用等との整合にかかる検討 ・ 企業等サウンディングの継続的な実施 ・ サウンディング結果に基づく公募方法・条件等の考え方の検討 ・ 関係者（沖縄県、国、地元関係団体等）への情報提供と継続的な意見集約・働きかけ
沖縄県	・ 港湾計画の改訂（軽易な変更含む）に向けた対応 ・ 県内各所で進むマリーナ整備方針の調整（競合から連携へ） ・ 沖縄市との情報共有による公募方法・条件の検討 ・ スーパーヨット誘致に向けたプロモーション活動の展開
国	・ 国内外のスーパーヨットの受入等にかかる情報提供 ・ 県と市との間の港湾計画の改訂等に向けた各種調整へのサポート
地元関係団体	・ 潮乃森で進むマリーナの計画・整備にかかる情報の共有 ・ 関係者の更なる機運醸成の支援

6. イメージパース



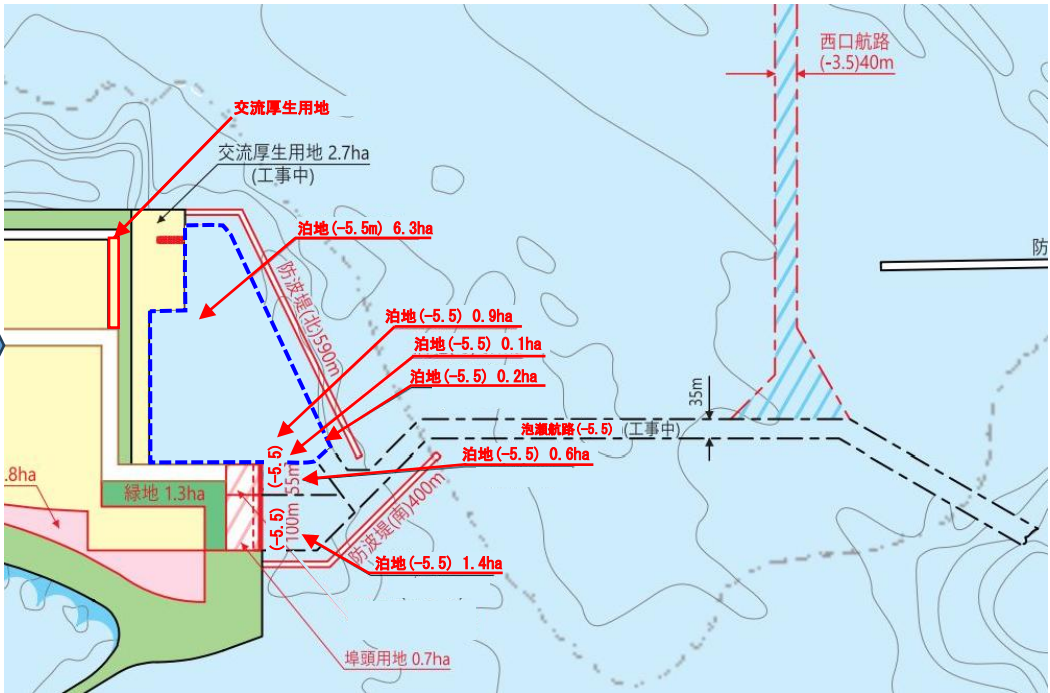
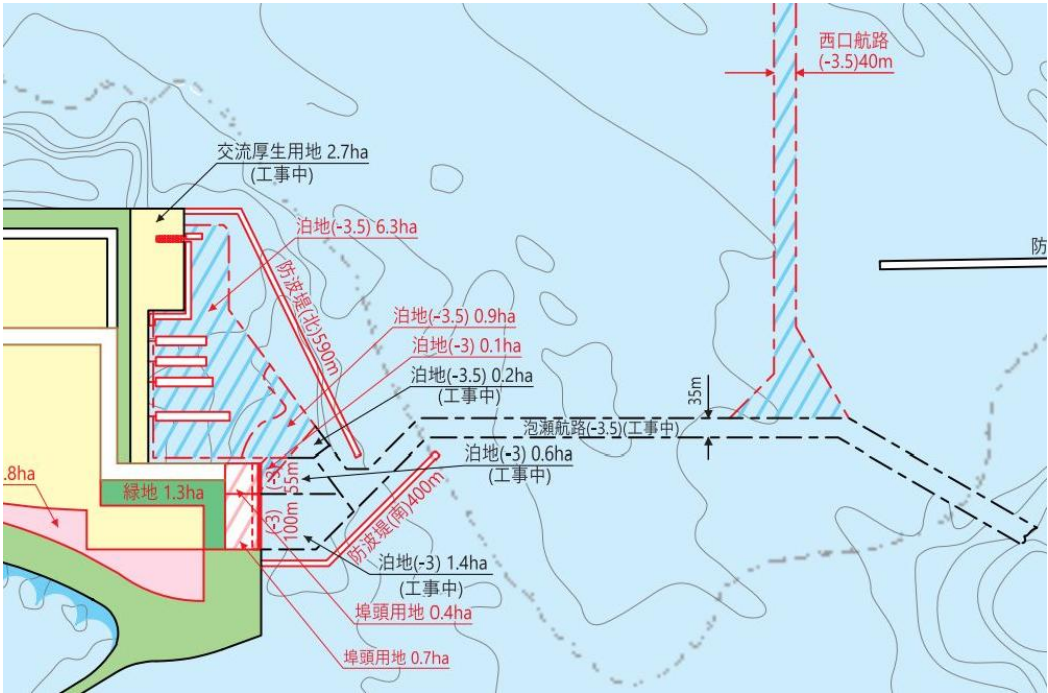
図 イメージパース図（マリーナ全景の鳥観図）



図 イメージパース図（アイレベル）

7. 港湾計画の見直しに向けて

現在のマリーナ計画を、民間活力を最大限に引き出すことを目的として柔軟な内容に変更。



 レクリエーション等活性化水域

	埠頭用地	交流厚生用地
概要	係留施設と一体となって港湾貨物の荷捌き、船舶乗降旅客の取扱等を行うための用地	港湾を通じた人的・経済的な国内外の様々な交流活動を推進する施設、又は、港湾におけるレクリエーション活動の用に供する施設、及びこれらに付随する施設のための用地
具体的な利用形態	エプロン、荷さばき地、上屋等	交流施設、文化施設、マリーナ、スポーツ・レクリエーション施設等

【変更を想定する事項】

(既定計画)

泊地 (-3. 0)
泊地 (-3. 5)
泡瀬航路 (-3. 5)
小型棧橋6基、船揚場10m
その他道路 (区画道路) の一部

(民間活力の導入を見据えた計画)

⇒ 泊地 (-5. 5)
⇒ 泊地 (-5. 5)
⇒ 泡瀬航路 (-5. 5)
⇒ レクリエーション等活性化水域
⇒ 交流厚生用地

凡 例	
	航路・泊地 (今回計画) (既定計画) (既 設)
	防 波 堤 (今回計画) (既定計画) (既 設)
	公 共 岸 壁 (今回計画) (既定計画) (既 設)
	公共耐震強化岸壁 (緊急物資輸送用) (今回計画)
	公共耐震強化岸壁 (幹線貨物輸送用) (今回計画)
	公 共 物 揚 場 (既定計画) (既 設)
	公 共 船 揚 場 (既定計画) (既 設)
	専用小型棧橋 (今回計画)
	専用物揚場 (既 設)
	ドルフィン (既 設)
	シーバース (既 設)
	1 点 ブイ 式 (既 設)
	小 型 棧 橋 (今回計画) (既定計画) (既 設)
	海 浜 (既定計画) (既 設)
	魚 釣 模 橋 (既定計画)
	埠 頭 用 地 (今回計画) (既定計画) (既 設)
	緑 地 (今回計画) (既定計画) (既 設)
	そ の 他 緑 地 (既定計画) (既 設)
	臨 港 道 路 (今回計画) (既定計画) (既 設)
	そ の 他 道 路 (既 設)
	そ の 他 の 用 地 (今回計画) (既定計画) (既 設)
	施 設 撤 去
	物資箱船岸壁
	外航旅客の良好な受入環境を形成する区域
	開発空間の留保

IV. 考察と申し送り

1. 業務全般を通しての考察(必要とされる視点)

視点1 期待される潮乃森のマリーナ像の確立

- 意見交換会では、想定する国内外の富裕層をターゲットにしたスーパーヨット対応のマリーナを志向することについて、概ね好意的な反応が見られた。
- 今後は、この期待されるマリーナ像を如何に浸透させ、後述する港湾計画の内容変更や補助事業をはじめとする制度的な補完体制の構築につなげていけるかが鍵となる。
- 意見交換会とは別に、港湾管理者をはじめとする当事者同士の協議・調整の場を設け、方法、手順、役割分担を明確にしていくやりとりが必要、「全体」対応と「個別」対応の使い分けが、今後さらに重要になってくる。

視点2 港湾計画の内容変更への対応

- 港湾計画の内容変更について、港湾管理者である県より次の指摘があった。
 - 現行計画において、埠頭用地（小型船だまり計画）の交流厚生用地への変更は、すでに物揚場としての南防波堤の整備が進んでいることから、構造上また予算執行上も難しいこと
 - 更なる水深の確保（3.5m→5.5m）及び北側防波堤の沖出しについては、今後の調整に委ねられること
 - 調整に際しては、地元の強い要請と変更に足る条件（需要の変化等）を示す必要があること
- 港湾計画の内容変更には、港湾管理者である県との個別の協議・調整が必須となる。
- 沖縄市として、内容変更に向け、どんな情報を、どの程度提供する必要があるか、担当者間で明確にするとともに、基本構想の策定時において、市民を含めより多くの関係者の意見等集約の機会を積極的に設けていく。
- 用地変更が難しいとされる小型船だまり計画の問題についても、カタマラン等の水深の浅い大型艇は水深3mでも十分に接岸及び係留ができる。配船等のオペレーション対応によって同エリアを有効に活用する発想が重要となる。

1. 業務全般を通しての考察(必要とされる視点)

視点3 早期の段階での民間事業者の知見等の活用

- 民間事業者の早期の段階での係わりは、民間主導のマリーナの整備及び運営を進めるに当たって重要な鍵となる。
- どのような条件であれば、事業者が魅力を感じ、採算の面で不安を抑えることができるか、ともに考え志向していく事業パートナーのような位置づけが期待される。
- 一方で、優先交渉者にとって事業への早期の係わりは、それだけ経営的なリスクを高める可能性がある。
- 民間事業者側のリスクへの対応について、優先交渉者の決定と同時に締結する基本協定書に明記しておく。

視点4 マリーナ計画の拡張及び経営の安定に向けた対応

- スーパーヨットの受入拡大に合わせ、水深の更なる確保や北防波堤の拡張などを要求していく場合、そのような収容等に対しての需要があるのか、事業の採算性と併せ、出来るだけ正確な情報を把握しておく必要がある。
- 係留の意向等について、オーナーやキャプテンに直接訊ねることは難しく、マーケットが重なるアジア圏をはじめ、船舶代理店やマリーナなどの関係者より国内外の事情を広く収集する。
- マリーナ経営の安定に向けては、係留料等施設使用に関する適正な料金設定の考えも重要になる。
- 県内での競合や不均衡な状態を出来るだけ避ける意味でも、施設内容と適正な価格帯について検討しておく。

1. 業務全般を通しての考察(必要とされる視点)

視点5 マリーナ施設計画の検討に資する情報の収集

- 現在、国内にはスーパーヨットに対応したマリーナ施設の計画・設計等にかかるマニュアルは存在しない。
- PIANCが公表する「スーパーヨット施設の設計・運営ガイドライン」が参考となる基準として存在。
- これらの内容は欧州の係留実態を反映したものであり、各基準が我が国に適しているかは判断が分かれる。
- 現在、PIANCでは同ガイドラインの見直し作業を始めており、新たな知見が盛り込まれることが予想されることから、潮乃森でのマリーナ整備は、この改訂版に基づく対応が求められる。
- 我が国特有の事情を考慮する観点から、「港湾の技術上の基準と同解説」と（一社）日本マリーナ・ビーチ協会が発行するを対象にした「プレジャーボート（24m以下）用浮桟橋設計マニュアル」を参考にすることが望ましい。
- これらの資料に基づく基準や施設整備の考え方を突き合わせ、潮乃森に適した内容、条件としていくことが重要。

視点6 整備促進に向けた制度等創設に向けた働きかけ

- 現在、マリーナ整備を含むスーパーヨットの受入促進を目的とした施設等の整備は、管理者または地元自治体自らが予算を確保し行わなければならない。
- 一方で、クルーズ船に関する事業補助の対象範囲をスーパーヨットにまで広げることができれば、港湾管理者だけでなく、整備を担う可能性のある民間事業者にとって、大きな助けとなる。
- 潮乃森は背後の土地利用を含め規模の大きな、新規のマリーナ整備であることから、「構造改革特区制度」を活用した各種の特例措置の適用も考えられる。
- 港湾計画に定める用途の考え方やみなと緑地PPP制度への沖縄市の係わりなど、潮乃森の特性に応じた制度運用の広がりや機能強化策に対し、今一度、焦点を当て検討していくことも重要な観点である。