

令和 6 年度
港湾物流グラントデザイン（仮称）策定検討業務委託
報告書（概要）

令和 7 年 3 月
沖縄県土木建築部港湾課

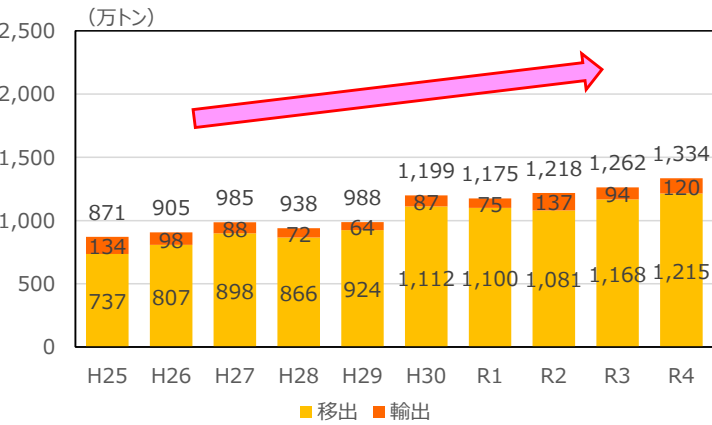
沖縄県の物流を巡る社会情勢

沖縄本島の物流の特徴

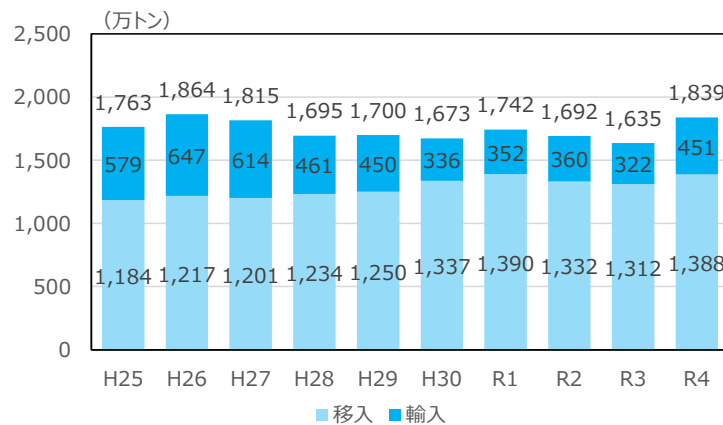
- 沖縄県の港湾取扱貨物量は、輸移出では増加、輸移入では横ばい傾向で推移している。
- 港湾別の取扱量では那覇港が8割超と突出しており、那覇港の取扱い割合は年々増加傾向にある。
- R4取扱貨物量の品目構成では、輸出、移入では取合せ品の割合が高く、移出ではその他輸送機械、輸入ではLNGの割合が最も高い。また、移出入向けでは、完成自動車や砂利・砂が主要貨物として一定の割合を占めている。

■ 沖縄県の港湾取扱貨物量の推移 ※「自航」含む

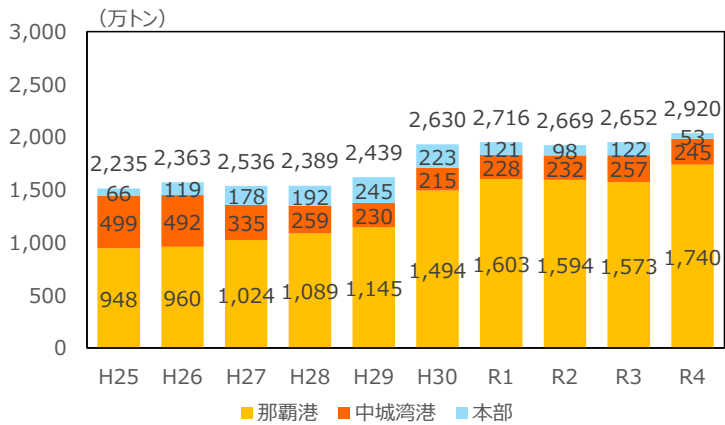
輸移出



輸移入

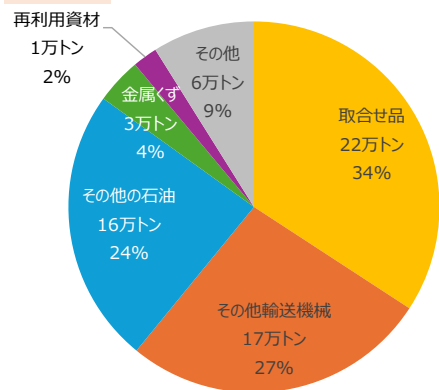


■ 3港湾の取扱貨物量の推移 ※「自航」含めない

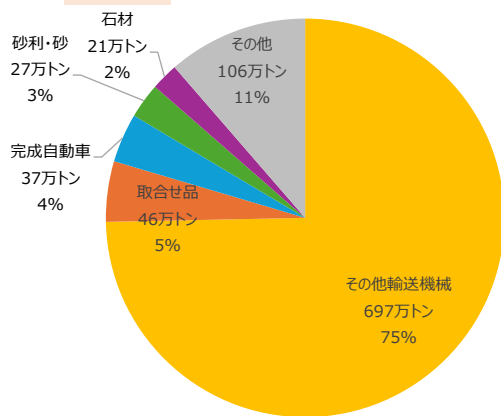


■ 3港の取扱貨物量の品目構成 (令和4年) ※「自航」は含めない

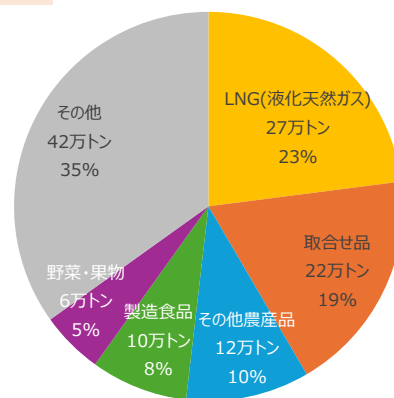
輸出



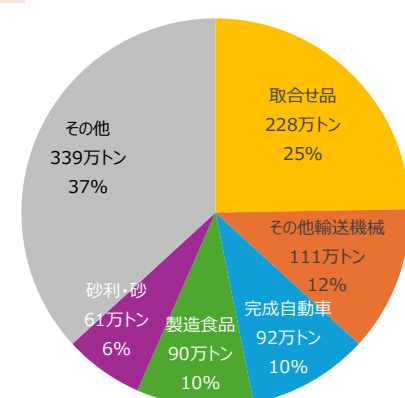
移出



輸入

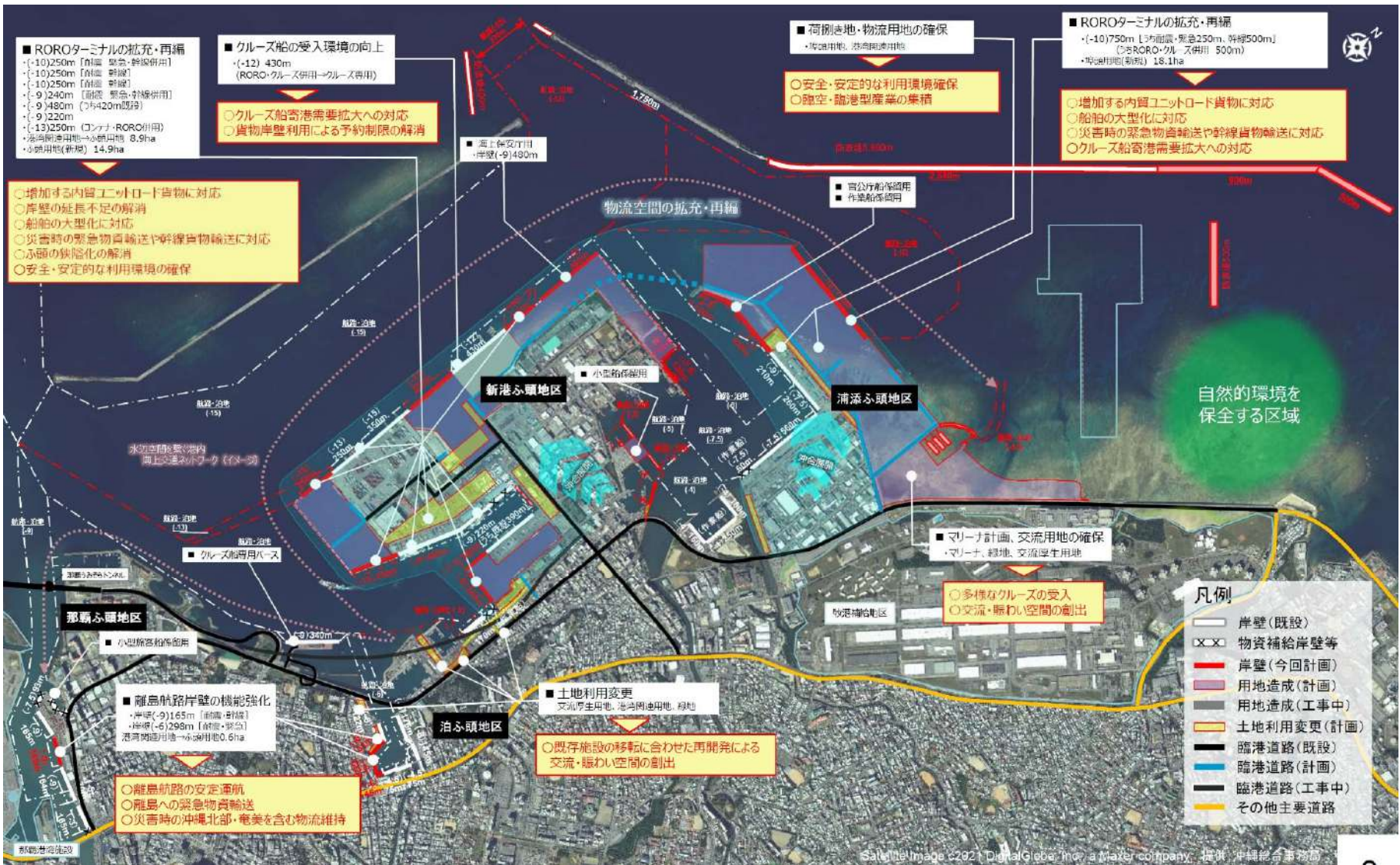


移入



物流を支えるインフラ（港湾：那覇港）

- 南部圏域に位置する那覇港では令和5年3月に港湾計画が改訂されている。
- 貨物量の増加、RORO船等の船舶大型化に伴う岸壁延長・荷捌き用地不足等に対応する物流ターミナル（新港ふ頭地区及び浦添ふ頭地区）、災害時の緊急物資及び幹線貨物輸送機能を維持するための耐震強化岸壁（那覇ふ頭地区、泊ふ頭地区、新港ふ頭地区、浦添ふ頭地区）等が計画されている。



物流を支えるインフラ（港湾：中城湾港）

- 中部圏域に位置する中城湾港でも令和4年3月に港湾計画が改訂されている。
- 大型化するRORO船やPCC、貨物量の増加が見込まれるばら貨物に対応するための物流ターミナル、安定的なクルーズ船受入環境を確保するためのクルーズ専用ターミナル、災害時の緊急物資及び幹線貨物輸送機能を維持するための耐震強化岸壁（いずれも新港地区）等が計画されている。



物流を支えるインフラ（港湾：本部港）

- 北部圏域に位置する本部港は、本部地区には那覇・伊江島への定期フェリー、那覇～鹿児島航路の大型フェリーが毎日寄港し、北部地域の流通港として機能しており、拠点港湾として整備が進められている。また、塩川地区ではセメント製造業の原材料の輸入等も行われ、産業拠点を支援する港湾として整備が進められている。
- 本部地区は、平成29年1月に国から「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾として選定され、平成30年1月には国際旅客船拠点形成計画を策定し、大型クルーズ船寄港対応が可能な岸壁が令和4年11月に供用開始した。

■本部地区



■塩川地区



■国際クルーズ拠点形成計画において整備又は利活用する施設



施設名	規模	整備主体
岸壁	22万トン級対応	整備主体（沖縄県） 令和4年11月供用開始
旅客施設 （ターミナルビル）	2,400m2 （施設規模等、詳細については関係者と協議の上決定）	整備主体（民間事業者予定）
埠頭用地 （バス駐車スペース）	4,500m2 （検討中）	整備主体（沖縄県） 整備済
臨港道路	160m （片側2車線）	整備主体（沖縄県） 整備済
緑地	9,800m2	整備主体（沖縄県） 整備済

出典：本部港国際旅客船拠点形成計画（平成30年1月）より一部更新

物流を支えるインフラ（那覇港と中城湾港の機能分担）

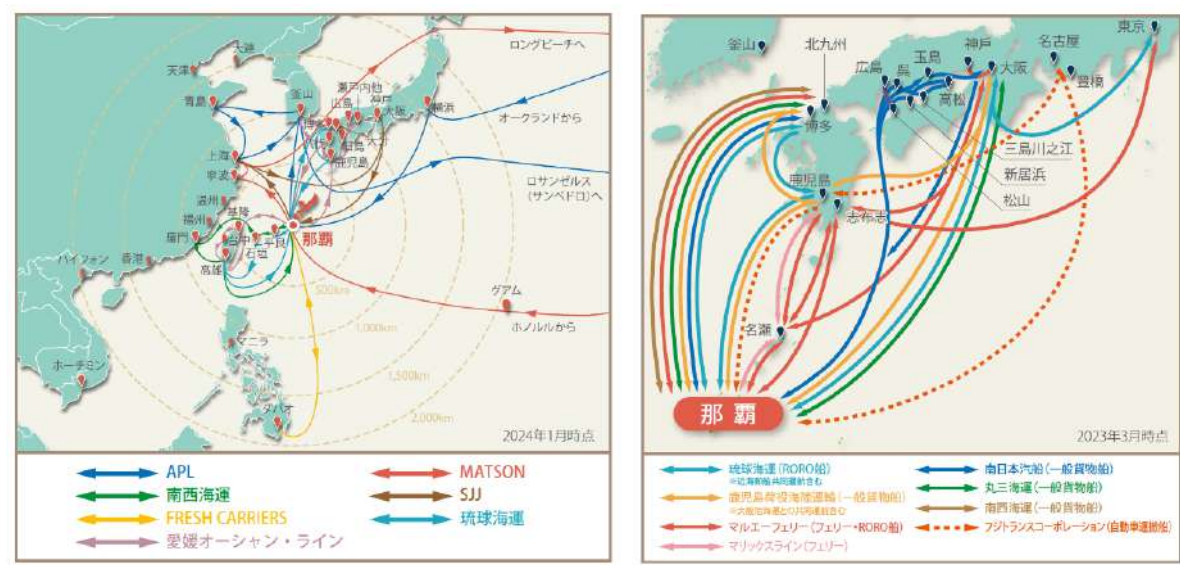
- 両港の港湾計画では、いずれも両港の適切な機能分担・有機的連携を図ることを目指している。
- 両港の機能分担として、那覇港は沖縄の「国際流通港湾」として流通加工等の機能を含む国際物流拠点の形成を目指し、中城湾港は沖縄の「産業支援港湾」としてばら貨物等の取扱いや生産機能の強化を目指すものとされている。



物流を支えるインフラ（港湾：定期・不定期航路（国外・県外）の現状）

- 那覇港においては、台湾、北米、中国、韓国、フィリピンとを結ぶ外貿コンテナ航路7航路、定期・不定期航路は、東京、大阪、神戸、博多、鹿児島等とを結ぶ内貿RORO船・一般貨物船等の29航路が就航している。
- 中城湾港においては、大阪・東京、志布志・鹿児島、平良・石垣とを結ぶ内貿RORO船・一般貨物船等の4航路が就航している他、2024年7月からは新たに大阪・玉島とを結ぶ定期航路の実証事業を開始した。
- 本部港においては、大阪・東京、鹿児島とを結ぶ内貿RORO船・貨客船の2航路が就航している。

■那覇港の定期・不定期航路（左：外貿、右：内貿（県外のみ））



■那覇港の外貿定期航路一覧

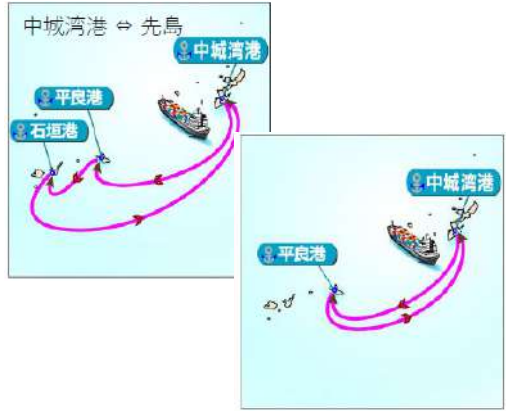
区分	寄 港 地	船 種	総トン数 (国際トン数)	運航回数	所要時間	船 社
北 米	ロサンゼルス(サンペドロ)ーオークランドー横浜ー那覇ー釜山ー青島ー上海ー釜山ーロサンゼルス(サンペドロ)	フルコン	82,794	1/週	15日	APL
	ロングビーチーホノルルーアブラーグラムー那覇ー寧波ー上海ーロングビーチ	フルコン	32,575	1/週	14日	MATSON
中 国	上海ー大阪ー神戸ー那覇ー上海	フルコン	9,994	1/週	96時間	SJJ
ア ジ ア	ダバオ<フィリピン>ー那覇-(博多)-(神戸)-ダバオ<フィリピン>	冷凍 コンテナ	7,959	1/2週	72時間	FRESH CARRIERS
東 南 ア ジ ア (台 湾)	※先島航路の延長 那覇ー平良ー石垣ー高雄ー那覇ー博多ー鹿児島ー那覇	RORO船	10,184	1/週	36時間	琉球海運
	※先島航路の延長 那覇ー平良ー石垣ー厦門ー高雄ー那覇	一般 貨物船	1,488	1/2週	93時間	南西海運
	那覇(1st)ー志布志(1st)ー八代(1st)ー釜山ー松山ー大分ー細島ー志布志(2nd)ー八代(2nd)ー那覇(2nd)ー基隆ー台中ー高雄ー那覇(1st)	フルコン	9,996	1/週	2日	愛媛オーシャン・ライン

※赤字は最終港 ※()寄港地は不定港

■中城湾港の定期・不定期航路
【京阪航路（RORO船）】



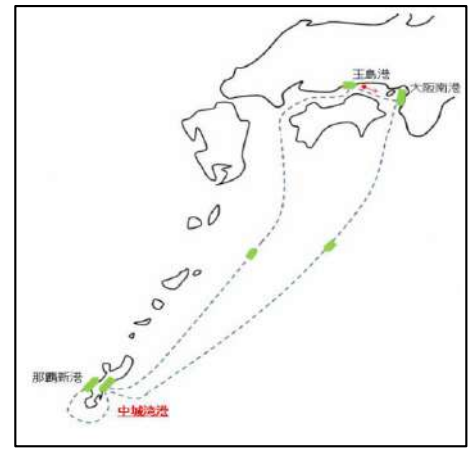
【先島航路（一般貨物船・不定期）】



【鹿児島航路（一般貨物船）】



【大阪・玉島航路（コンテナ船）】

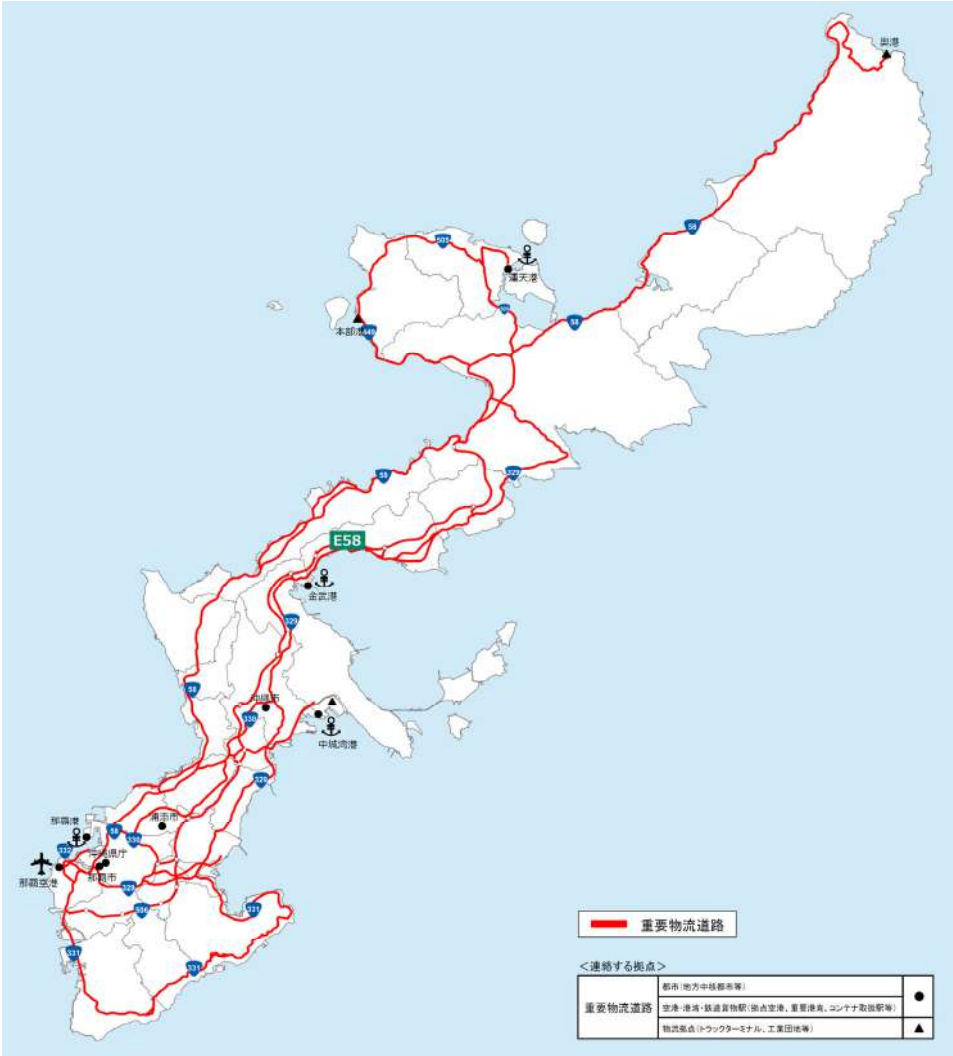


出典：沖縄県企業立地ガイド（2024-2025）
那覇港管理組合HP（那覇港の定期航路一覧表 2023.03.31）
沖縄市HP（瀬戸内大阪中城ラインコンソーシアム チラシ）
うるま市産業政策課（令和5年度国際物流トライアル推進事業意見交換会）

物流を支えるインフラ（道路・空港）

- 道路整備においては、平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保するため、沖縄自動車道や国道58号等の主要な幹線道路が重要物流道路に指定されている。
- 空港整備においては、東アジアの中心に位置する地理的特性と豊富な航空路線網を活用し、那覇空港を沖縄国際ハブとする航空物流ネットワークを展開している。

■沖縄本島における重要物流道路供用区間



出典：沖縄県港湾課

■那覇空港からの航空物流ネットワーク（令和5年1月時点）



※新型コロナウイルスの影響により、一部運休となっている路線があります。（令和5年1月時点）

出典：
総務省統計局「人口統計（令和5年12月期）」
外務省「中国人口統計局発表データ」（令和5年9月25日時点）
外務省「ASEAN（令和5年12月）現在のASEAN（2022年）」

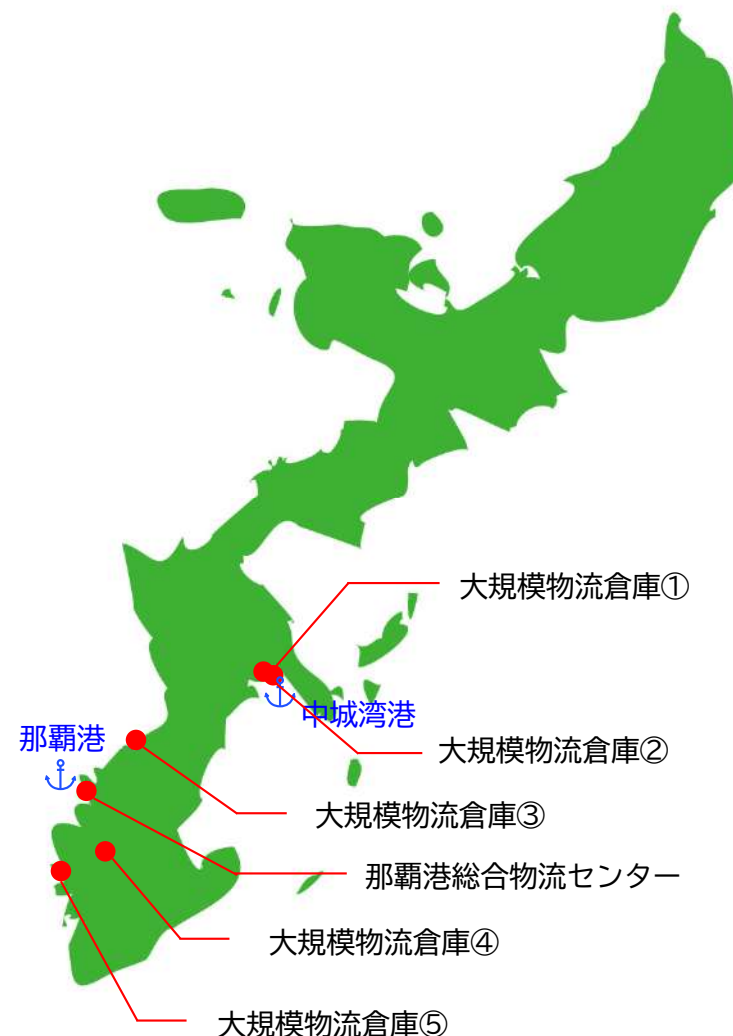
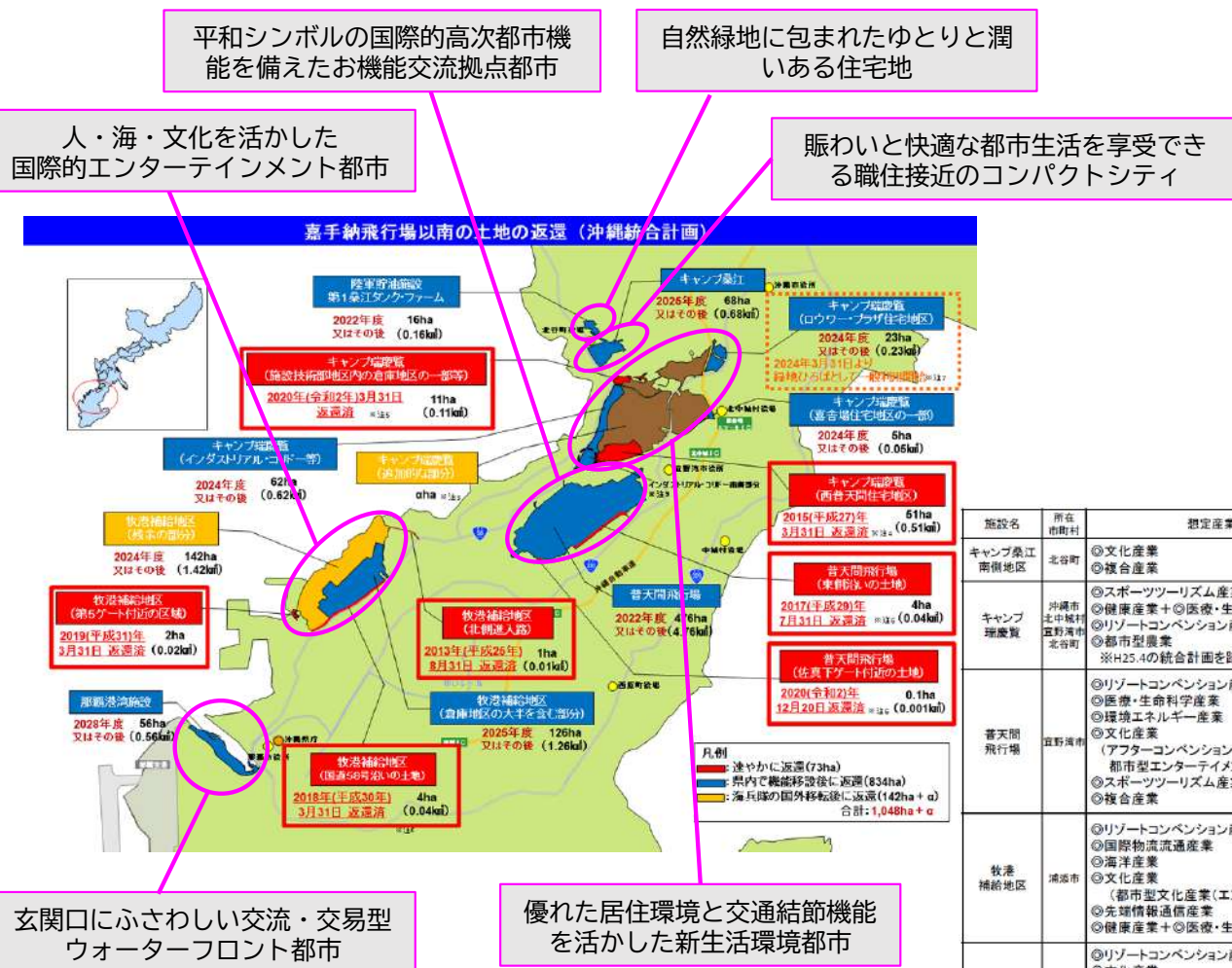
出典：沖縄県企業立地ガイド（2024-2025）

沖縄本島における主な開発計画

- ・ 沖縄本島中南部の所在する嘉手納飛行場以南の米軍施設・区域のうち、約1,018haを超える土地の返還を進める計画である。沖縄県では跡地利用の構想が策定されている。
- ・ 大規模物流倉庫は那覇港、中城湾港のある沖縄本島中南部に立地している。

■嘉手納飛行場以南の土地返還計画・利用構想

■大規模物流倉庫の立地状況



出典：防衛省「沖縄における在日米軍施設・区域に関する総合計画」
 沖縄県「中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想」
 沖縄県「駐留軍用地跡地利用に伴う経済波及効果等に関する検討調査」

施設名	所在 市町村	想定産業
キャンプ桑江 南側地区	北谷町	◎文化産業 ◎複合産業
キャンプ 瑞慶覧	沖縄県 北中城村 五野海中 北谷町	◎スポーツツーリズム産業 ◎健康産業＋◎医療・生命科学産業 ◎リゾートコンベンション産業 ◎都市型農業 ※H25.4の統合計画を踏まえ整理中
普天間 飛行場	宜野湾市	◎リゾートコンベンション産業 ◎医療・生命科学産業 ◎環境エネルギー産業 ◎文化産業 (アфта コンベンションに資する 都市型エンターテインメント産業) ◎スポーツツーリズム産業 ◎複合産業
牧港 補給地区	浦添市	◎リゾートコンベンション産業 ◎国際物流流通産業 ◎海洋産業 ◎文化産業 (都市型文化産業(エンターテインメント)) ◎先情報通信産業 ◎健康産業＋◎医療・生命科学産業
那覇 港施設	那覇市	◎リゾートコンベンション産業 ◎文化産業 (都市型文化産業(エンターテインメント)) ◎国際物流流通産業 ◎複合産業 ◎スポーツツーリズム産業 ＋◎医療・生命科学産業

※ 令和元年以降に稼働を開始した延床面積1万㎡以上の主な物流倉庫を記載。
※ 延床面積が公表されていない倉庫は敷地面積及び地図から面積を算出。

上位関連計画及び類似計画における
本島拠点港湾の位置づけ

上位関連計画及び類似計画の策定状況

- 国内及び沖縄県内の港湾分野に関わる上位関連計画として、「港湾の中長期戦略『PORT2030』」、「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」や「沖縄県総合交通体系基本計画」及び「本島拠点港湾の長期構想」等が策定されている。
- 港湾物流ビジョンの方向性を整理した国内の類似計画として、「愛知県港湾物流ビジョン」、「大阪”みなと”ビジョン」、「関東地方臨海部ビジョン」等が策定されている。
- 「沖縄本島における港湾物流グランドデザイン（仮称）」の策定にあたっては、上記計画等を参考にしながら本島拠点港湾全体の目指すべき将来像（案）を検討する。

【上位関連計画】

・平成30年 7月（目標年次：令和12年）	港湾の中長期戦略「PORT2030」 策定
・令和 3年 3月（目標年次：令和12年度）	東海岸サンライズベルト構想 策定《参考①》
・令和 3年 4月（目標年次：令和32年度）	中城湾港長期構想 策定《参考②》
・令和 4年 4月（目標年次：令和33年度）	那覇港長期構想 策定《参考③》
・令和 4年 5月（目標年次：令和13年度）	新・沖縄21世紀ビジョン基本計画 策定
・令和 4年 7月（目標年次：令和13年度）	第6次沖縄県観光振興基本計画 策定《参考④》
・令和 4年10月（目標年次：令和13年度）	沖縄県総合交通体系基本計画 策定《参考⑤》
・令和 5年 4月（目標年次：令和 8年度）	沖縄県ものづくり振興計画 策定《参考⑥》

【類似計画】

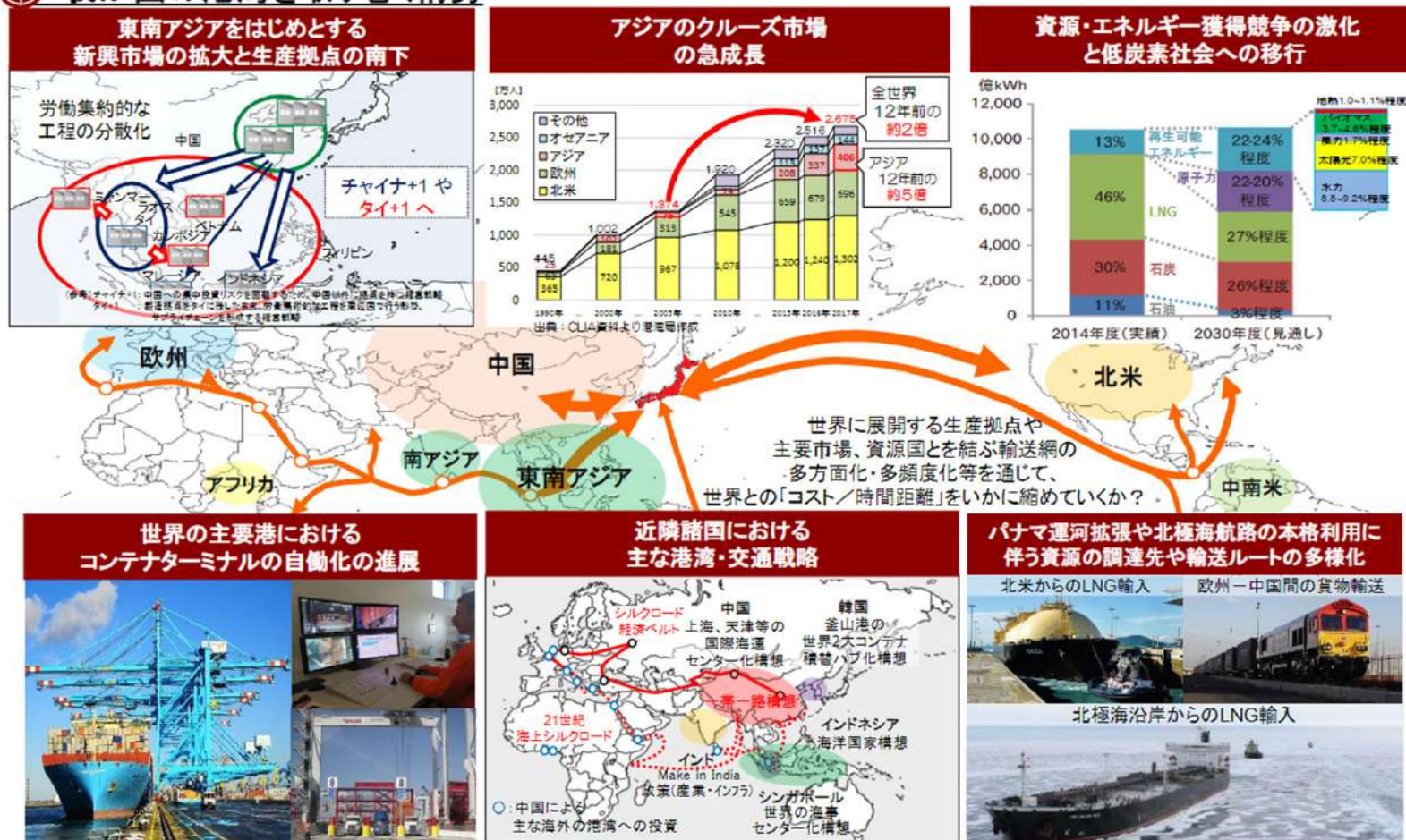
・平成30年 3月（目標年次：令和32年）	愛知県港湾物流ビジョン 策定
・平成30年 （目標年次：令和32年）	関東地方臨海部ビジョン 策定《参考⑦》
・令和 2年 6月（目標年次：令和22年）	四国港湾ビジョン2040～「効・創・適」新しい港の様式～《参考⑧》
・令和 4年 6月（目標年次：令和32年）	大阪“みなと”ビジョン 策定《参考⑨》

- 沖縄県内の港湾分野に関わる上位関連計画は、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画策定（以下、新・沖縄21世紀ビジョン）をはじめ、港湾の長期構想計画、交通体系基本計画、観光基本計画、産業ビジョン等の各分野において取組の方向性が取りまとめられており、何れも新・沖縄21世紀ビジョンの施策を踏襲した内容となっている。《参考①～⑥を参照》
- 港湾物流の将来的なビジョンが整理された類似計画は、「愛知県港湾物流ビジョン」等が全国各地で策定されており、これらの将来ビジョンは港湾の中長期戦略「PORT2030」の取組方針に基づき、主に①国際物流の機能強化、②国内物流体系の構築、③新エネルギー活用による脱炭素化社会の実現等に着眼して整理されている。《参考⑦～⑨を参照》
- よって、将来像（案）の検討にあたっては、新・沖縄21世紀ビジョンの施策及び港湾の中長期戦略「PORT2030」に着目して整理する。

上位関連計画（港湾の中長期政策『PORT 2030』）

- 「港湾の中長期政策『PORT 2030』」とは、国土交通省港湾局が2030年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等をとりまとめたものである。
- 本計画では、将来の施策展開に備えて、従来の政策の枠組にとらわれず、幅広い観点から議論を重ね、次の8つの政策の柱を掲げている。（主に港湾物流に関連する項目：①・②・⑤）

我が国の港湾を取り巻く情勢



【8つの政策の柱】

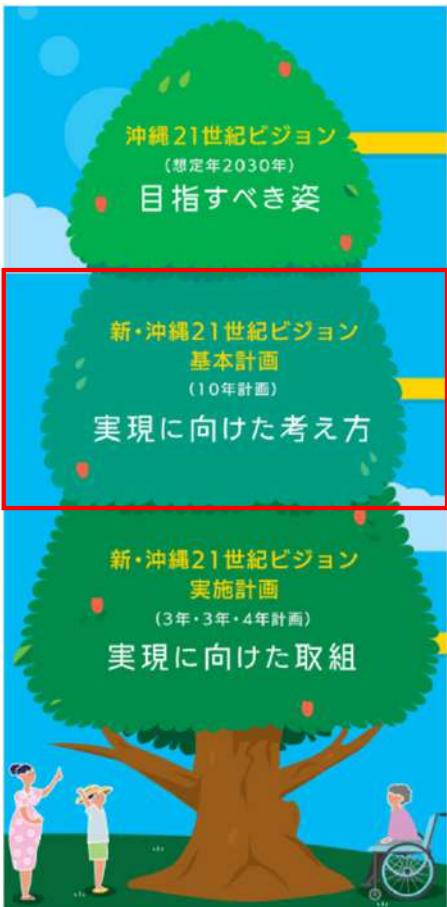
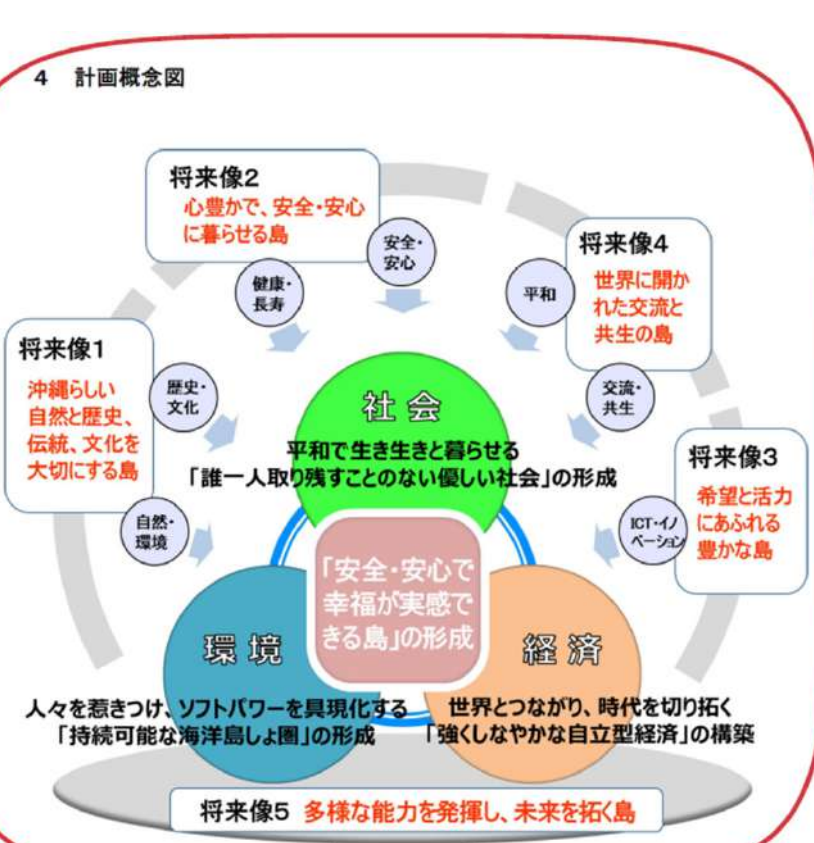
- ① グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
- ② 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
- ③ 列島のクルーズアイランド化
- ④ ブランド価値を生む空間形成
- ⑤ 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
- ⑥ 港湾・物流活動のグリーン化
- ⑦ 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
- ⑧ 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

上位関連計画（新・沖縄21世紀ビジョン基本計画）

- 本計画は、本土復帰からこれまで50年間の沖縄振興の成果と課題等を踏まえ、本県の自主性と主体性の下、本県の優位性や発展可能性を存分に引き出すことで、「沖縄21世紀ビジョン」に掲げる県民全体で共有する沖縄の将来像の実現と固有課題の解決を図り、本県の自立的発展と県民一人ひとりが豊かさを実感できる社会の実現を目標としている。

計画の特徴は、SDGsを取り入れ、これまでの沖縄振興の柱であった「社会」と「経済」の2つの基軸に、新たに「環境」の枠組みを加え、**社会・経済・環境の3つの枠組み**に対応する形で、「誰一人取り残すことのない優しい社会」の形成、「強くなやかな自立型経済」の構築、「持続可能な海洋島しょ圏」の形成の基軸的な3つの基本方向を示すとともに、施策展開の基本的指針として「安全・安心で幸福が実感できる島」の形成を掲げた点にある。

4 計画概念図



県土の広域的な方向性と圏域別展開

沖縄県内の各地域(圏域)の個性や特長を伸ばし、その価値や活力が大きくなるよう取り組みとともに、各地域が、お互いに連携・交流をして、補完し合いながら多様な地域特性が調和する魅力的な県土づくりを進めます。

北部圏域

- やんばるの自然を守る環境共生型社会の構築
- 生活環境基盤等の充実
- 観光振興及び歴史文化の継承・発展
- イノベーションの推進及び農林水産業等の振興
- 持続可能なまちづくりの推進
- 周辺離島における定住条件の整備及び地域活性化



中部圏域

- 自然環境の保全・再生及びクリーンエネルギーの推進
- 歴史文化の継承・発展及び観光振興
- 県全体を牽引する産業振興
- 持続可能な基幹都市圏の形成
- 生活環境基盤等の充実及び最良地域の振興



八重山圏域

- 八重の自然を守る環境共生型社会の構築
- 自然環境等を生かした観光及び文化・交流
- 生活環境基盤等の整備・充実
- 農林水産業及び地場産業の振興
- 持続可能なまちづくりの推進



宮古圏域

- エコアイランドの実現
- 自然環境等を生かした観光及び文化・交流
- 生活環境基盤等の整備・充実
- 農林水産業及び地場産業の振興
- 持続可能なまちづくりの推進

県土の広域的な方向性

- 中南部都市圏の形成と駐留軍用地跡地の有効利用
- 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展開
- 世界とつながる北部圏域、宮古・八重山圏域の持続可能な発展
- 小・中規模離島や過疎地域等における持続可能な地域づくり
- シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

南部圏域

- 自然環境の保全・再生及びクリーンエネルギーの推進
- 歴史文化の継承・発展及び観光振興
- 県全体を牽引する産業振興
- 持続可能な基幹都市圏の形成
- 生活環境基盤等の充実
- 離島における定住条件の整備及び地域活性化



「沖縄本島における港湾物流グランドデザイン(仮称)」

の策定に関連するトピックス

上位・関連計画における取り組み・沖縄本島における物流の課題

- 「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」の中で示されている取組方針を俯瞰した上で、関連団体へのヒアリング等を基に、沖縄本島における物流の課題について体系的に整理した。

分類	共通	那覇港 (南部圏域)	中城湾港 (中部圏域)	本部港 (北部圏域)
物流システム (ソフト)	- 海上輸送網の充実・改善（拠点港湾間物流、離島物流）【①】 - 陸上輸送網の改善（物流・人流の分離）【②】	那覇港周辺への機能一極集中への対応【③】	那覇港からの機能分担（受け皿としての機能拡充、一部貨物の移転・集積）【③】	那覇港からの機能分担（受け皿としての機能拡充、一部貨物の移転・集積）【③】
物流インフラ (ハード)	陸上輸送網の改善（道路整備による渋滞解消）【②】	- 港湾機能の早期拡充（新港ふ頭再編、船舶大型化への対応）【④】 - 港湾背後地の整備（コンテナ置場、シャーシプールの拡充）【④】	港湾機能の早期拡充（新港地区早期整備、アクセス道路の改善）【④】	大規模集客施設関連貨物の増加への対応（アクセス道路の整備）【⑤】
産業	- インバウンド需要への対応【⑤】 - カーボンニュートラル需要への対応【⑥】	- コールドチェーンの整備（冷蔵・冷凍倉庫の拡充）【⑥】 - 完成自動車輸送の効率化【⑥】	- コールドチェーンの整備（冷蔵・冷凍倉庫の拡充）【⑥】 - 産業誘致を念頭に置いた物流機能確保【⑥】 - 完成自動車輸送の効率化【⑥】	- 大規模集客施設関連貨物の増加への対応（貨物増加への対応）【⑤】 - コールドチェーンの整備（冷蔵・冷凍倉庫の拡充）【⑥】
環境変化	- 労働環境（トラック運転手、港湾労働者）の改善【⑦】 - 新技術（DX、自然エネルギー）活用による物流効率化【⑦】	クルーズ船寄港時の渋滞対策【⑤】	新規航路誘致・維持による港湾の利便性向上【⑥】	大規模集客施設立地による観光客増加に伴う渋滞対策【⑤】
安全・安心	大規模災害発生時等における物流の維持（拠点施設の整備）【⑧】			

課題【①】：海上輸送網の充実・改善

- 那覇港では、海上輸送における片荷輸送の解消や輸送効率化、ドライバー不足の解消や労働環境の改善のために様々な取り組みが進められている。また、中城湾港では航路拡充に向けた実証実験が行われている。

■大阪・玉島⇄中城湾港航路の就航

	日	月	火	水	木	金	土
⇒		中城	那覇	中城	⇒	玉島	大阪
入港		16:00	7:30	8:00		8:00	8:00
出港		17:00	12:00	10:00		12:00	15:00

2024年7月寄港開始

出典：沖縄県港湾課

■那覇港を利用した輸送の効率化（支援事業）

従前:本土港湾経由の那覇港への輸入貨物
⇒新ルート:那覇港への直輸入へのシフト

従前

新ルート

- 削減のポイント
- ・本土港湾と倉庫・物流センター間の往復輸送、本土港湾と那覇港の海上輸送
- 期待される効果
- ・輸送コストの削減、リードタイムの短縮化

従前:本土港湾からの陸上・海上輸送
⇒新ルート:那覇港輸入と本土への海上輸送

従前

新ルート

- 削減のポイント
- ・本土港湾と倉庫・物流センター、取引先への陸上輸送
- 期待される効果
- ・輸送コストの削減、ドライバー不足への対応、CO2削減、BCP対応など

※那覇港で輸入した貨物の一部は本土向けとし、残りは沖縄向けのケースを含む

出典：那覇港管理組合の取り組み（物流）

■博多港⇒那覇港⇒中城湾港⇒博多港（実証事業）

※2023年度

実証実験スケジュール

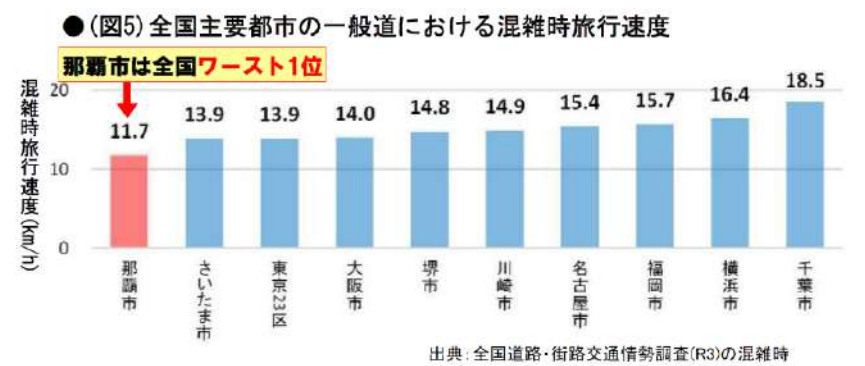
那覇港	中城湾港	博多港	那覇港	博多港
水 19時入港	木 14時入港	金 19時入港	日 19時入港	火 13時入港
木 11時出港	木 16時出港	土 18時出港	月 11時出港	火 18時出港

出典：沖縄県港湾課

課題【②】：陸上輸送網の改善

- ・ 沖縄本島の一般道の渋滞は著しく、一般道の旅行速度は全国でもワーストクラスとなっている。
- ・ 那覇市内にはモノレールが存在するものの、その他の陸上交通が自動車に限られるため、人流と物流が混在。港湾周辺においても一般車の流入が物流に影響を及ぼしている他、国道58号のバスレーン規制により交通容量が更に低下しており、鉄軌道の整備等、物流・人流の分離に向けた新たな取り組みが必要であると考えられる。

■那覇港周辺における交通渋滞の状況



●国道58号松山交差点 (写真①) ●臨港道路泊大橋 (写真②)

出典：事業評価監視委員会審議資料—一般国道58号 那覇北道路他 (令和5年12月、内閣府沖縄総合事務局開発建設部)

■バスレーン



標 識	バス専用レーン	バスレーン規制 対象時間 (現行)	
		方向	規制時間
通行できる車	バス タクシー 二輪車	北谷→那覇	07:30-09:00
一般車両	第1通行帯以外を通行	那覇→北谷	17:30-19:00

※土・日・休日等を除く

■鉄軌道計画の概要



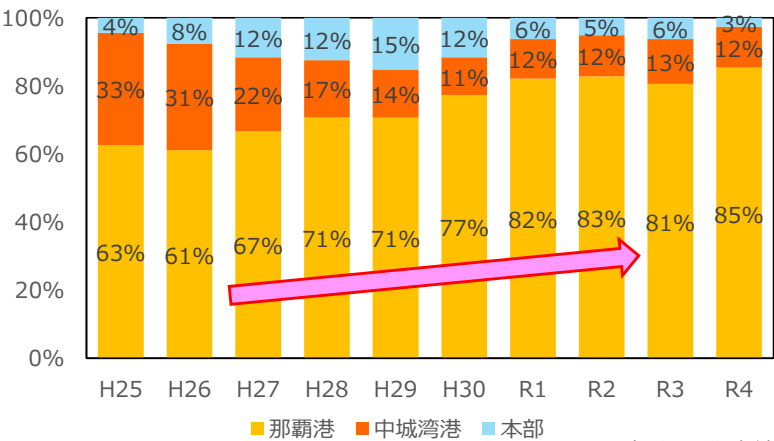
【路線延長】
約67～68km

【経由地】
那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市

課題【③】：那覇港周辺への機能一極集中への対応

- 現状として、沖縄県内の取扱貨物量では那覇港が突出しているが、大規模物流倉庫の整備や産業用地の活用等により中城湾港や本部港への機能分担を図り、一極集中を是正していくことが必要である。
- 一方、機能分担を図ることで各港間の輸送量が増加すること考えられるため、前述の陸上輸送網・海上輸送網を充実させることとの両輪で考えることが必要である。

■貨物量の現状（那覇港への一極集中） ※「自航」含めない



出典：港湾統計

■沖縄本島における工業適地

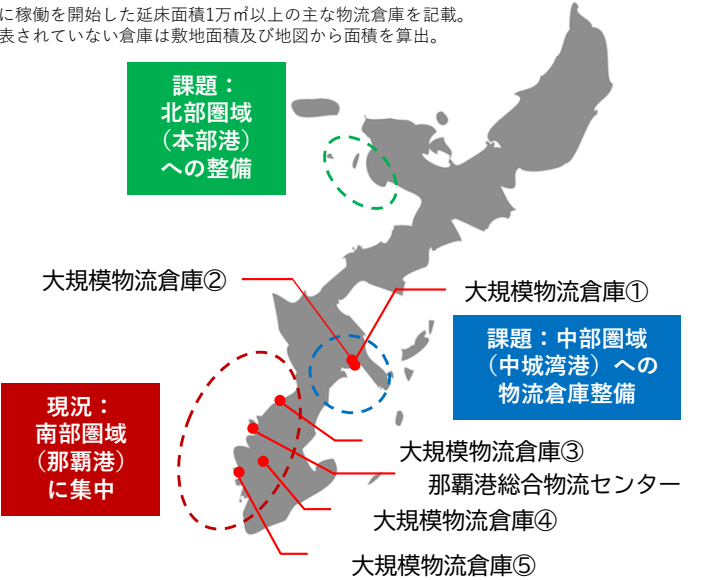


対象区分	業種
分譲用地	製造業・倉庫業・道路貨物運送業・卸売業・特定の機械等修理業・特定の商店舗小売業・特定の不動産賃貸業・航空機整備業(国際物流拠点産業集積地域対象業種)
一般製造業向け賃貸工場	製造業
高度技術製造業賃貸工場	製造業
素材材産産振興施設	素材材関連産業(金型等)

国際物流拠点産業集積地域
(中城湾港新港地区工業団地)
・全体面積：392.4ha
・旧一般工業用地：102.6ha
・旧特別自由貿易地域：122.4ha
(うち分譲用地は90.0ha)
・埠頭用地：24.4ha
・港湾関連施設用地：37.0ha
・住宅用地：37.1ha
・その他(緑地等)：68.9ha

■大規模物流倉庫の立地状況

※ 令和元年以降に稼働を開始した延床面積1万㎡以上の主な物流倉庫を記載。
※ 延床面積が公表されていない倉庫は敷地面積及び地図から面積を算出。



出典：沖縄県企業立地ポータルサイト（一部加筆）

課題【④】：港湾機能の早期拡充

- 那覇港・中城湾港の港湾計画で位置づけられた埠頭再編や施設整備は、早期実現を図っていくことが必要である。
- 加えて、物流の動線として、各港湾における臨港道路の整備のみならず、港湾周辺で計画されている高規格道路・一般広域道路やそれらに接続する道路についても、早期整備を図っていくことが必要である。

■那覇港（新港ふ頭地区）の再編計画

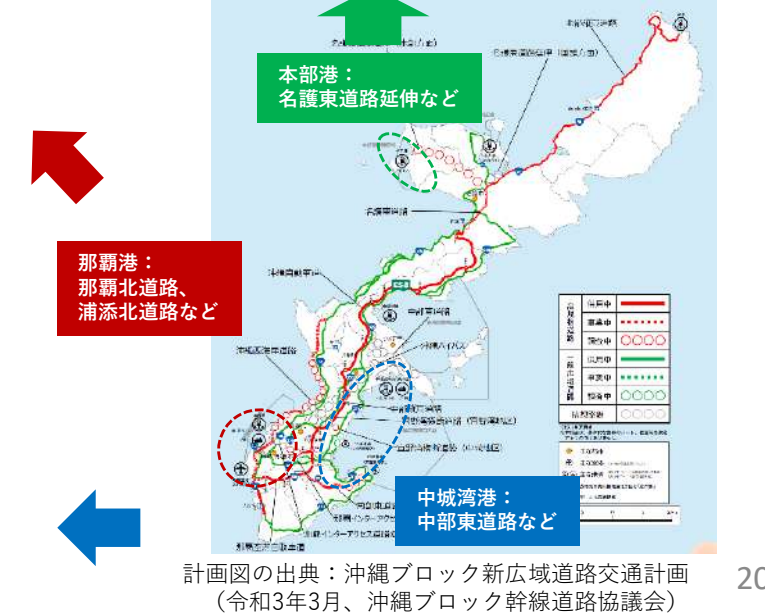
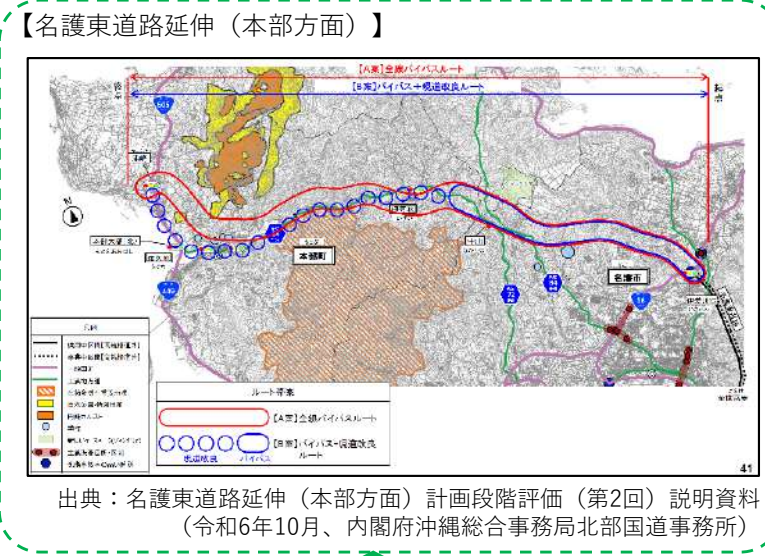
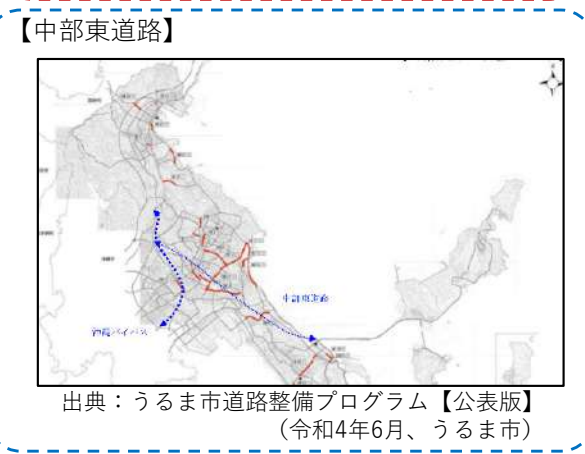
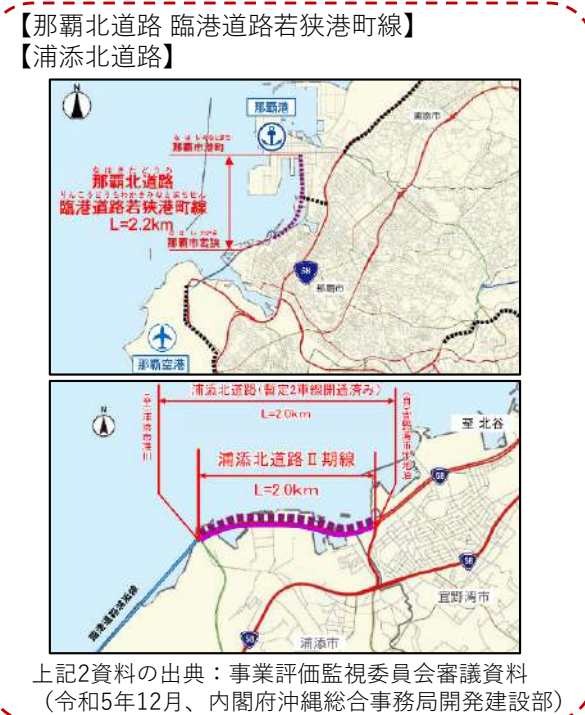


■中城湾港（新港地区）の再編計画



上記2資料の出典：交通政策審議会 港湾分科会資料

■港湾と接続する主な高規格道路・一般広域道路



課題【⑤】：観光客増加への対応

- 沖縄県では、観光客が特定の地域に集中しないように、地方部への誘客を推進している。特に北部地域では、大規模なテーマパークの整備が進んでいる。テーマパークの運営に伴い、飲食、物販、宿泊施設などの関連産業が発展することで、地域全体の経済が活性化が期待される。
- 北部地域に建設中のテーマパークの整備に伴い、交通渋滞による物流への影響も懸念されるが、名護東道路の整備によって、観光客や物流アクセスの向上が期待されている。

■北部地域の主要観光地（計画含む）



出典：令和4年度第2回沖縄総合事務局 開発建設部事業評価監視委員会

■大規模テーマパークの計画概要

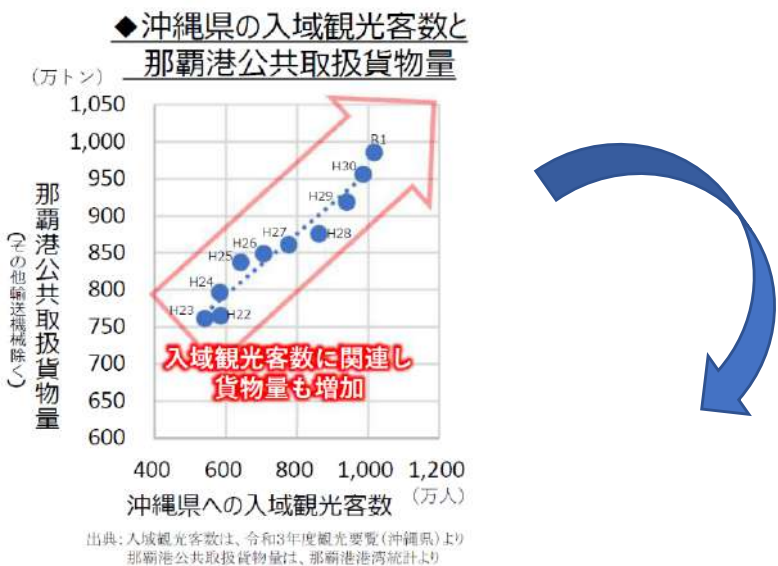
計画概要	
目標入込客数	約300万人 (東京ディズニーランドは3,000万人)
主な施設	アトラクション、 レストラン、ショップ等 (雇用規模1,000～1,500人)
敷地面積	約60ha
開業時期	2025年夏

出典：琉球新報（2023年11月28日）

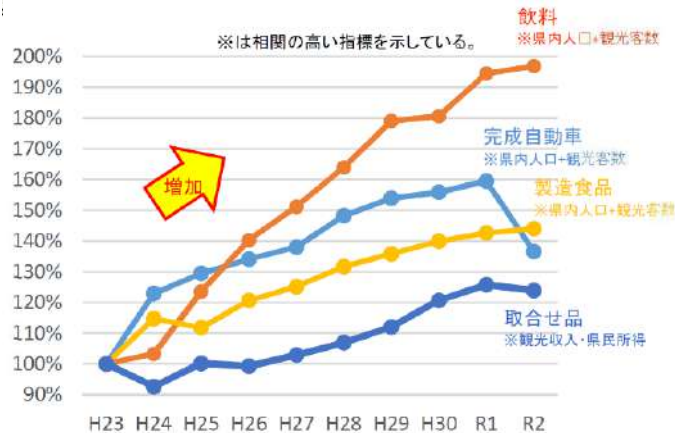
課題【⑤】：観光客増加への対応

- 那覇港の公共取扱貨物量は、沖縄県の入込観光客数と高い相関を示している。また、主な移入品も観光客の需要に関係する品目の増加が顕著である。今後も観光需要に応じて貨物量が増加することが想定される。
- 那覇港新港ふ頭地区は、那覇港の取扱貨物量の約70%を取り扱う主要な物流拠点であり、大型旅客船の寄港拠点である。円滑な物流確保が求められる。特に、那覇港から市内中心部への幹線道路との接続部での渋滞が懸念される。

観光客と貨物量増加の関係性



那覇港の主要な品目[移入]の伸び（H23年値=100%）



出典：那覇港(改訂) 交通政策審議会第88回港湾分科会資料

円滑な港湾物流の確保の必要性

応募者	那覇港管理組合、MSCクルーズ（MSC社）、ロイヤル・カリビアン・クルーズ（RCL社）
国際クルーズ拠点形成の目標	東洋のカリブ構想の実現に向け、那覇港発着のフライ&クルーズの推進など国際クルーズの拠点化を図ることにより、質の高い世界水準の国際観光リゾート地の実現を目指す
寄港回数の目標	運用開始年（2022年）：108回 目標年（2030年）：205回

係留施設の利用に関する考え方

- MSC社・RCL社は旅客施設の整備・所有をすることにより、クルーズ船専用岸壁について、優先的な利用を認める。
- 優先的な利用予約できる日数：毎年最大250日
- 優先的な利用予約の存続期間：30年間
- 優先的な利用予約の実施時期：
係留施設を利用する日の前々年の1月1日から同年6月30日までの間に、係留施設の利用予約を行い、確定させる。
- 係留施設を利用する日の前々年の7月1日以降の利用予約については、MSC社及びRCL社と他のクルーズ船社を平等に取り扱う。

新港ふ頭地区

- MSC社・RCL社が、東アジアのクルーズ拠点として優先的に使用予定。
- ◆新港地区12～13号岸壁（22万トン級（計画））
- ◆旅客ターミナル（MSC社・RCL社）
○MSC社・RCL社がC10ホール、待合所、商業施設、観光案内所等を有する旅客ターミナルビルを整備

泊ふ頭地区

- ◆泊ふ頭8号岸壁（既設）

出典：那覇港国際クルーズ拠点整備事業（国土交通省港湾局）



出典：那覇港 臨港道路整備事業（若狭港町線）国土交通省港湾局

課題【⑥】：基幹産業を支える機能の拡充、新たな産業の誘致に対応する施設の整備

- 沖縄県の普通倉庫、冷蔵・冷凍倉庫の寄託貨物は、過去10年間で大幅に増加している。増加の背景には、観光客の増加や大型店舗の開業、家庭での冷凍食品の需要増加が影響している。一方で倉庫の新設・拡充は難しい環境にある。
- 沖縄県から県外に出荷される県産農林水産物は、本県の地理的な条件不利性の改善を通して他県の産地との競争条件の平準化を図ること、北部・離島地域における農林水産業の持続的な維持増進が求められる。また、アジア向けの農水産物、食品の輸出増加が期待される。

■沖縄県内港湾の自動車取扱状況



出典：港湾統計より整理

■倉庫の種類別にみた寄託貨物量



※普通倉庫の余託貨物は、その他化学工業品（石油製品等の貨物を除いている）

出典：運輸要覧（内閣府沖縄総合事務局運輸部）

■沖縄県の農産物



出典：内閣府沖縄総合事務局農林水産部

■沖縄県のアジア向け品目別輸出額



出典：沖縄からの農林水産物・食品の輸出の状況について（内閣府沖縄総合事務局農林水産部）

課題【⑥】：基幹産業を支える機能の拡充、新たな産業の誘致に対応する施設の整備

- 沖縄は本島東海岸に発電所や油槽所、製造業等が多く立地しており、エネルギー関連貨物は中城湾港及び金武湾港で輸入されている。このため、①水素、燃料アンモニア等の受入環境は、中城湾港及び金武湾港が輸入拠点（一次輸送拠点）となり、その他の重要港湾では二次輸送拠点となることを想定したCNP形成が求められる。
- リサイクルポートである中城湾港は、鉄スクラップを取り扱う製鋼業、廃家電のスクラップ加工処理業、ペットボトル処理業の企業が立地している。循環型社会を構築するために、港湾を拠点とした循環資源の回収、資源としての再利用、県内で処理できない循環資源を県外へ効率的に輸送する静脈物流システムの構築が求められる。

■沖縄におけるCNP形成に向けた取組の方向性等

【具体的な取組の検討例】

①荷役機械等の低炭素化・水素燃料化
・電動化（ハイブリッド）、FC化、再エネ由来電源への転換等を検討



ガントリークレーン ストラドルキャリア フォークリフト

②輸送車両（トラック等）のFC化



FCTラック 水素ステーション

③陸上電力供給施設、燃料供給体制整備



陸上電力供給施設（泊小頭地区） 電力供給設備



出典：沖縄におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた方向性（沖縄総合事務局）

■中城湾港（リサイクルポート）の概要



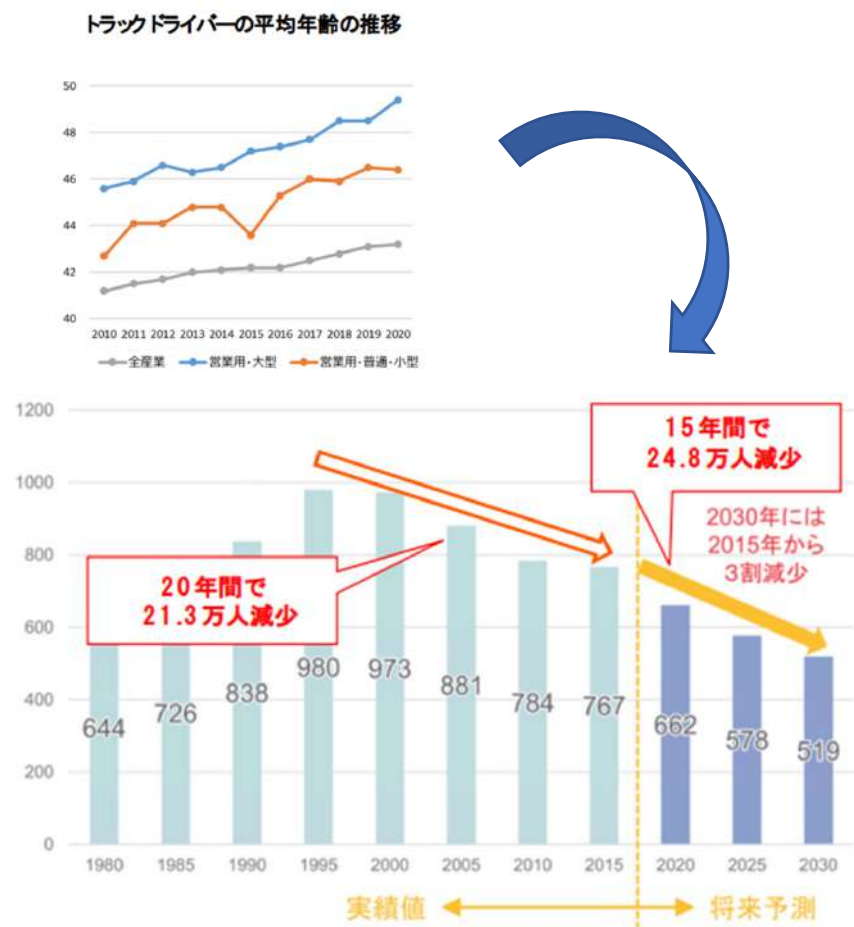
- 中城湾港新港地区では、鉄スクラップを取り扱う製鋼業、廃家電の指定引取場所に指定されているスクラップ加工処理業、ペットボトル処理業の企業が既に立地しており、沖縄県内のリサイクル活動に大きく寄与。
- 今後は、島嶼県である沖縄県においてより良い循環型社会を構築するために、港湾を拠点とした処理施設のない離島からの循環資源の回収、資源としての再利用、県内で処理できない循環資源を県外へ効率的に輸送する静脈物流システムの構築を図る。

出典：沖縄県HP（リサイクルポート指定概要）

課題【⑦】：物流を取り巻く社会環境の変化への対応

- トラック運転手等の高年齢化等による担い手不足が顕在化しており、2030年には全国で3割減少する見込みであることから、物流従事者の労働環境改善等について、早期の対応が求められる。
- 2024年問題の進展による影響としては、沖縄県では全国よりも需給ギャップが小さいものの、2030年には約23%の荷物が運べなくなると予測されている。

■道路貨物運送業の運転従事者数の推移



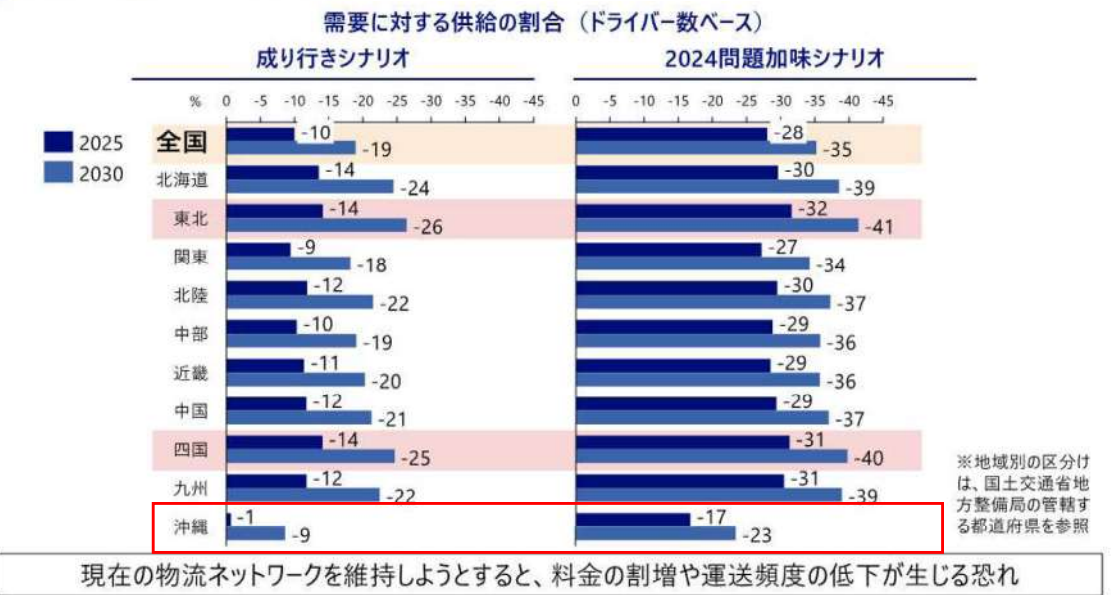
（出典）日本ロジスティクスシステム協会（JILS）「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

原出典：我が国の物流を取り巻く現状と取組状況
（2022年9月2日、経済産業省・国土交通省・農林水産省）

■2024年問題による需給ギャップ

成り行きシナリオと2024年問題加味シナリオの需給ギャップ

2024年問題を加味すると、2030年には供給不足により全国の約35%の荷物が運べなくなる東北と四国といった、地方部がより逼迫する



出典：株式会社野村総合研究所「第351回NRIメディアフォーラム」(令和5年1月19日)
「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方 ～地域別ドライバー不足の将来推計と共同輸配送の効用～」

出典：2024年問題について（国土交通省）

課題【⑦】：物流を取り巻く社会環境の変化への対応

- 2050年の脱炭素化社会の実現に向けた取り組みとして、沖縄県では、クリーンエネルギー活用（低炭素化・自律分散型化・地産地消化）の将来像を示している。
- 社会課題の解決や経済・産業構造の変革等を図り、持続的発展を実現するうえで、沖縄県では令和6年2月にDX推進計画を策定し、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画の各施策にデジタル技術面から貢献することを位置付けている。物流グランドデザインの策定にあたっては、本計画の生活分野や産業分野の取り組みが関連するものとする。

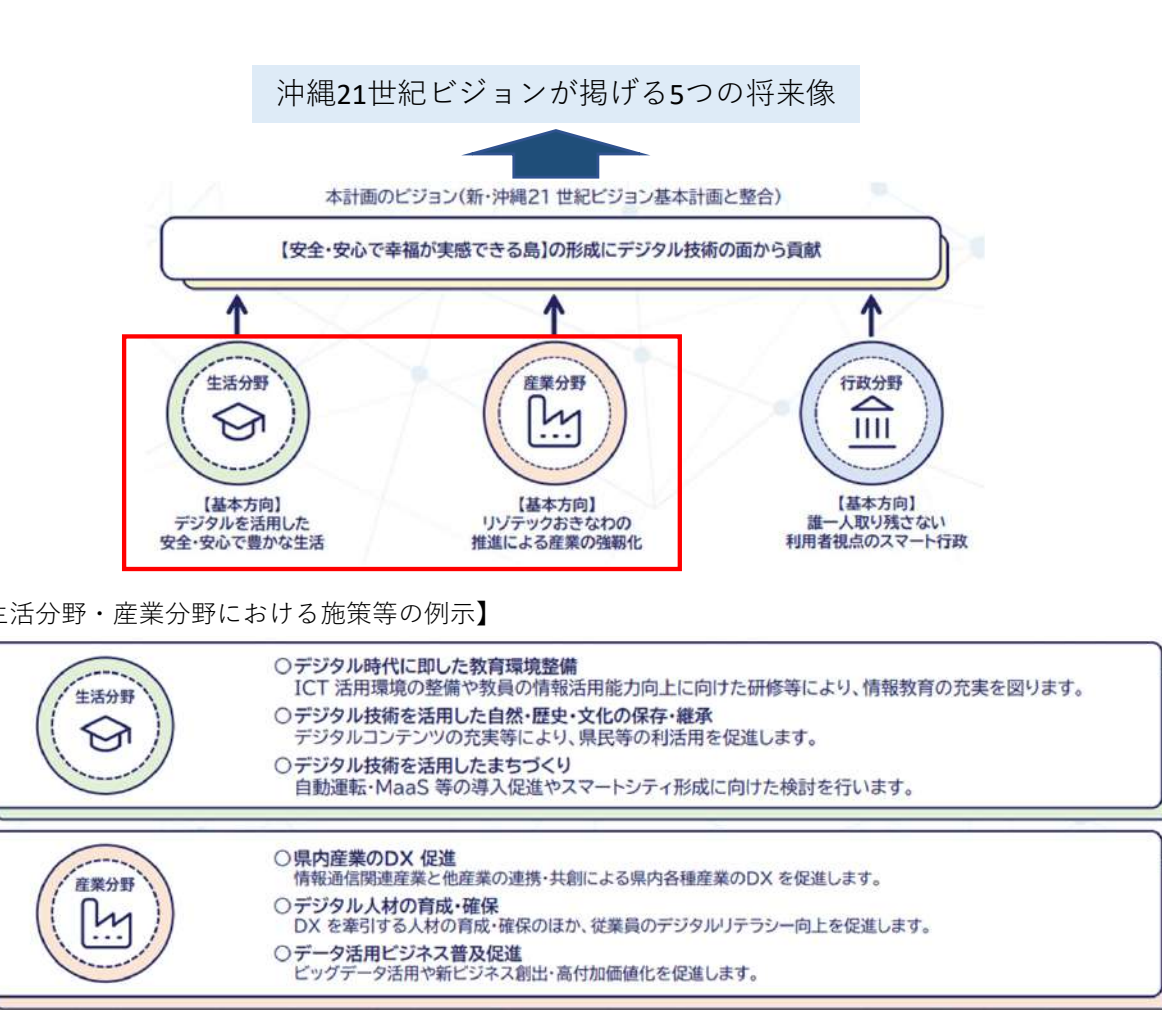
■沖縄県におけるクリーンエネルギー活用の将来像・基本目標



●基本目標（2030年度将来像の実現に向け、沖縄県が今後10年間で取り組む施策の方向性を示したもの）

I エネルギーの低炭素化	II エネルギーの自立分散化	III エネルギーの地産地消化
・エネルギー源の一層の低炭素化の促進 ・エネルギー消費の抑制	・限られたエリアでのエネルギー自給システム（末間島等）により、安定供給とレジリエンスの強化 ・自立分散型システムと集中型システムの協調	・エネルギーの活用等を通して、地域社会や地域経済へ貢献 ・地域の実情に合わせたエネルギー源の地産地消化の促進

■沖縄県におけるDX推進の方針

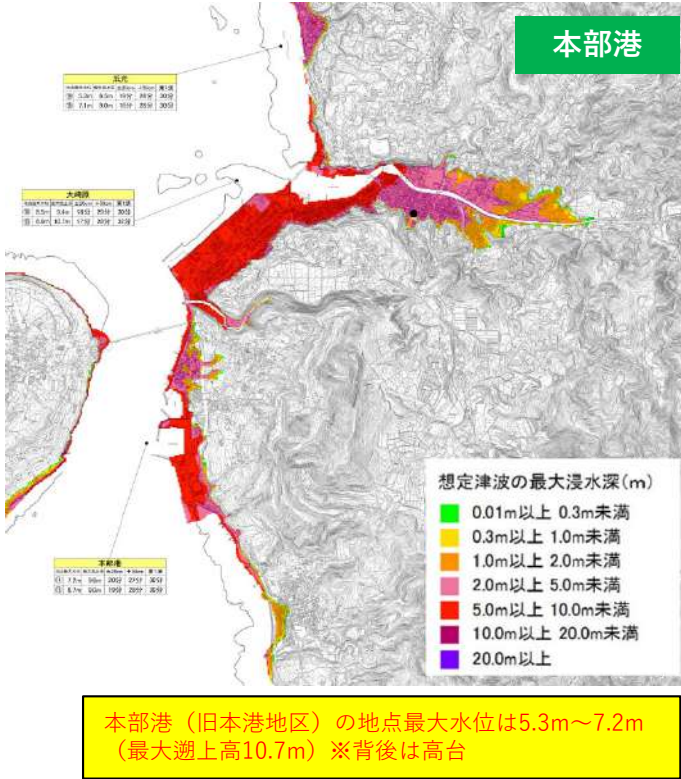
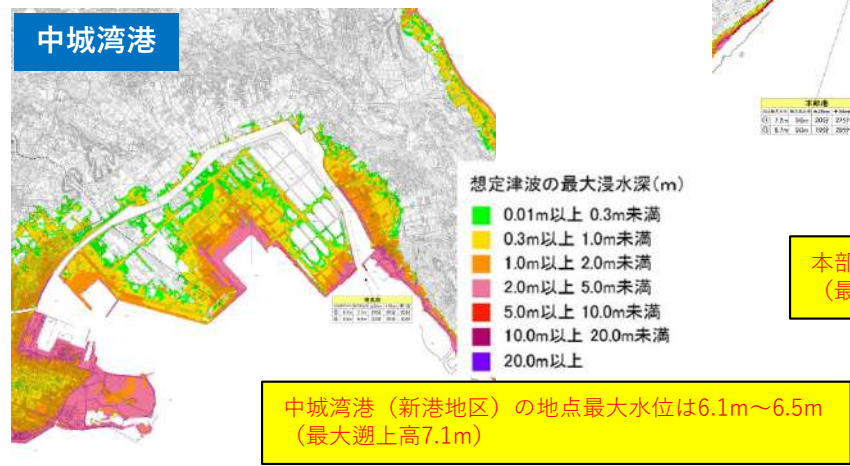
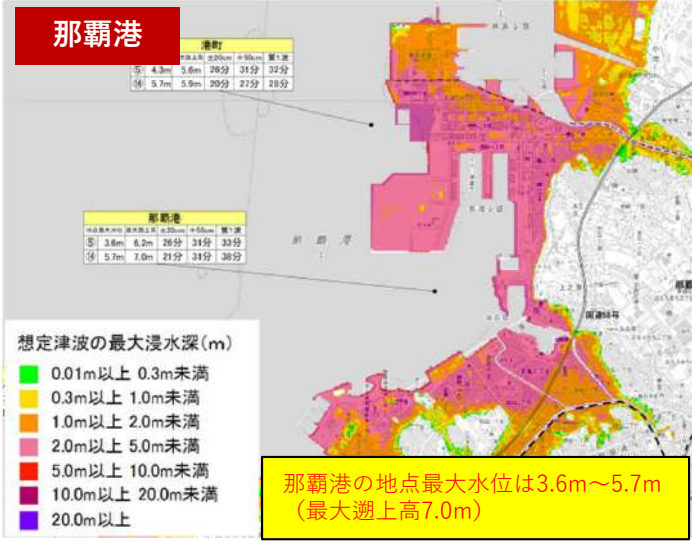


出典：沖縄県クリーンエネルギー・イニシアティブの概要〔改定版〕
～2050年度脱炭素社会の実現に向けて～（2022年3月、沖縄県）

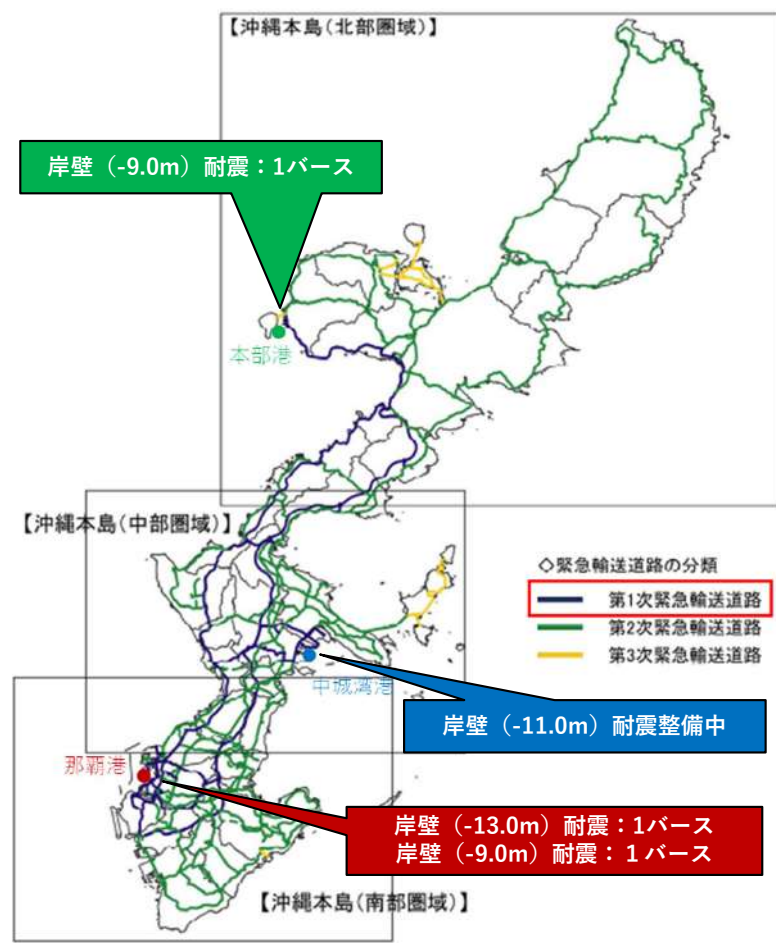
課題【⑧】：大規模災害発生時等における物流の維持

- 那覇港・中城湾港・本部港の地点最大水位は4～7m程度であり、港湾機能維持のための津波対策が求められている。
- 那覇港・中城湾港・本部港には耐震強化岸壁が配置されており、これらと接続する緊急輸送道路が、大規模地震発生時等における緊急物資などの輸送機能を担っている。
- この他、沖縄県はその全域が離島であるため、台風等で物流輸送が停止すると生鮮品が不足する。特に、近年はインバウンドを含めた観光客の増加等により必要物資量も増加しており、安定的な物資の備蓄・供給が求められる。

■ 拠点3港における想定津波浸水深



■ 沖縄本島における耐震強化岸壁・緊急輸送道路



出典：沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画【令和6年3月】

出典：沖縄県津波浸水想定(平成27年3月)津波防災地域づくりに関する法律に基づく設定

出典：沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画(令和6年3月、沖縄県)

目指すべき将来像（案）

沖縄本島における物流の課題

- 前述の課題について、関連団体へのヒアリング等を基に内容を精査し、沖縄本島における物流の課題について改めて体系的に整理。

分類	共通	那覇港 (南部圏域)	中城湾港 (中部圏域)	本部港 (北部圏域)
物流システム (ソフト)	- 海上輸送網の充実・改善（拠点港湾間物流、離島物流） - 陸上輸送網の改善（物流・人流の分離）	那覇港周辺への機能一極集中への対応	那覇港からの機能分担（受け皿としての機能拡充、一部貨物の移転・集積）	那覇港からの機能分担（受け皿としての機能拡充、一部貨物の移転・集積）
物流インフラ (ハード)	陸上輸送網の改善（道路整備による渋滞解消）	- 港湾機能の早期拡充（新港ふ頭再編、船舶大型化への対応） - 港湾背後地の整備（コンテナ置場、シャーシプールの拡充）	港湾機能の早期拡充（新港地区早期整備、アクセス道路の改善）	大規模集客施設関連貨物の増加への対応（アクセス道路の整備）
産業	- インバウンド需要への対応 - クルーズ船への物資補給の対応 - カーボンニュートラル需要への対応	- コールドチェーンの整備（冷蔵・冷凍倉庫の拡充） - 完成自動車輸送の効率化	- コールドチェーンの整備（冷蔵・冷凍倉庫の拡充） - 産業誘致を念頭に置いた物流機能確保 - 完成自動車輸送の効率化	- 大規模集客施設関連貨物の増加への対応（貨物増加への対応） - コールドチェーンの整備（冷蔵・冷凍倉庫の拡充）
環境変化	- 労働環境（トラック運転手、港湾労働者）の改善 - 新技術（DX、自然エネルギー）活用による物流効率化	クルーズ船寄港時の渋滞対策	新規航路誘致・維持による港湾の利便性向上	大規模集客施設立地による観光客増加に伴う渋滞対策
安全・安心	大規模災害発生時等における物流の維持（拠点施設の整備）			

目指すべき将来像（案）

- ・ 沖縄本島における物流の課題の解決を図るうえで、目指すべき将来像（案）について5つの基本方針を立て、各々に結び付く課題解決の方向性について整理。

【5つの基本方針とその方向性】

基本方針1. 豊かな未来の沖縄を万国津梁により先導する。

- ・ 海上輸送網の強化・充実（国際航路、本土航路、離島航路）
- ・ 空港との近接性を活かしたSea & Air物流の創出・展開

基本方針2. 沖縄の物流効率とパフォーマンスの向上を目指す。

- ・ 選択と集中による役割分担（国際コンテナ、内航定期、国際バルク、自動車等）
- ・ 島内の道路ネットワーク、港湾アクセスの性向上
- ・ 港湾DX等の活用による物流の最適化

基本方針3. 沖縄の産業を支え、次世代産業を創出・育成する。

- ・ 産業空間の確保による新たな物流・商流の展開
- ・ コールドチェーンの構築（冷蔵・冷凍倉庫の整備）
- ・ 物流と観光の共存と推進（自立型経済の構築）

基本方針4. 沖縄の港湾物流から脱炭素社会へ貢献する。

- ・ 次世代エネルギー等の導入・活用
- ・ 脱炭素型物流の展開

基本方針5. 自然災害にも安心で強い沖縄をつくる。

- ・ 安全・安心な物流基盤の整備
- ・ 生活物資の安定的供給（物流BCPの構築）

基本方針 1. 豊かな未来の沖縄を万国津梁により先導する。

- ・ 沖縄は、歴史的に多くの国々との交流を通じて発展。未来の沖縄は、この伝統を受け継ぎ、「みなと」から持続可能な発展と豊かな社会を実現する。

■ 海上輸送網の強化・充実（国際航路、本土航路、離島航路）

国際定期航路：【那覇港】北米航路等の既存航路の維持、アジア域内航路の強化・拡充

本土定期航路：【那覇港】定期航路サービスの充実・強化（就航地域、就航頻度）
【中城湾港】沖縄本島北中部の物流効率化、那覇港のサポート

離島定期航路：【那覇港・中城湾港・本部港】既存機能の強化・充実

■ 空港との近接性を活かしたSea & Air物流の創出・展開

国際物流拠点産業集積地域との連携：

【那覇・浦添・豊見城・宜野湾・糸満地区】
那覇空港との近接性を活かした新たな商流の展開
【うるま・沖縄地区（中城湾港新港地区）】製造業や物流関連施設の集積と活用

Sea & Air物流：【那覇港】：港湾と空港の接続性の向上

※Sea & Air物流
沖縄の地理的特性、物流サービス海上輸送の経済性と航空輸送のスピードを組み合わせた輸送方法により、海上輸送で大量の貨物を運び、現地で航空輸送に切り替えることで、迅速かつ効率的な物流を実現する。

基本方針 2. 沖縄の物流効率とパフォーマンスの向上を目指す。

- 物流の最適化に地域が一体となって取り組む。物流システム全体の効率化とパフォーマンス向上を実現し、持続可能な成長と繁栄を達成するための基盤を築く。
- 選択と集中による役割分担（国際コンテナ、内航定期、国際バルク、自動車等）

選択と集中：【那覇港】 国際コンテナ、内航定期コンテナ・RORO、Sea & Air
：【中城湾港】 国際バルク（バイオマス燃料、飼料・肥料）
国内バルク（リサイクル資源、建設資材等）
中古自動車輸出（非コンテナ）

相互扶助：【中城湾港】 那覇港の機能補完
：【本部港】 北部物流における那覇港・中城湾港の機能補完
- 島内の道路ネットワーク、港湾アクセスの性向上

ネットワーク：【本島内】 沖縄本島3港のネットワーク機能の強化、
物流専用道路・レーン等の工夫・検討

クロスドック：【本島内】 本島中央部での積替え機能の検討

アクセス向上：【各港】 主要幹線道路とのアクセス性向上（臨港道路整備）
大型クルーズ船寄港に伴う物流への負荷の軽減
- 港湾DX等の活用による物流の最適化

データ連携基盤の構築：【各港】 港湾関連のデータの電子化、関係者間での共有

新技術の現場実証：【各港】 自動化技術（自動離着岸装置等）の導入・実証

ターミナルの効率化：【那覇港・中城湾港】 コンテナ置場、シャーシプールの拡充

基本方針 3. 沖縄の産業を支え、次世代産業を創出・育成する。

- 沖縄本島3港を核として、既存産業を支援するとともに、次世代産業の創出と育成を目指し、持続可能な物流システムを構築することで自立型経済の実現を目指す。

■ 産業空間の確保による新たな物流・商流の展開

産業創出 : 【那覇港】 臨海・臨空型産業の集積・展開、高機能物流施設の展開
【中城湾港】 付加価値の高い産業の誘致と高機能物流施設の展開

県内発貨物 : 【本島内・本部港】 農水産品の6次産業化、加工・保管施設の整備

■ コールドチェーンの構築（冷蔵・冷凍倉庫の整備）

冷蔵・冷凍倉庫の整備、コールドチェーンの構築

: 【那覇港】 国内外定期航路・国際空路との近接性を活かした相乗効果の発揮

【各港】 低温保管、低温輸送、温度モニタリング、品質・衛生管理体制の充実

- ・低温保管：冷蔵・冷凍倉庫や特定温度管理施設
- ・低温輸送：冷蔵・冷凍トラック、冷蔵コンテナ、航空輸送との連携等
- ・温度モニタリング：温度センサーや記録装置による異常検知体制
- ・品質・衛生管理：国際標準の衛生基準の確保

■ 物流と観光の共存と推進（自立型経済の構築）

クルーズ母港化対応 : 【那覇港】 物資（食品、水等）供給体制の構築、施設の拡充

物流と観光の共存 : 【各港】 物流と人流の輻輳回避、幹線道路とのアクセス改善・工夫

基本方針 4. 沖縄の港湾物流から脱炭素社会へ貢献する。

- 2050年のカーボンニュートラル実現に向け、物流分野から沖縄の次世代エネルギー等の導入・活用を促進するとともに、環境に配慮した物流システムの構築を目指す。

■ 次世代エネルギー等の導入・活用

- エネルギー受入環境：【中城湾港・金武湾港】次世代燃料、バイオマス燃料の輸送拠点
（水素、燃料アンモニア等の輸入の一次輸送拠点）
- 船舶燃料転換支援：【各港】陸上電力供給施設等の整備

■ 脱炭素型物流の展開

- 物流分野におけるカーボンニュートラルの促進
 - ：【各港】荷役機械等の低炭素化・水素燃料化
 - ：【本島内】輸送車両（トラック等）のFC化
 - ：【各港】離島のカーボンニュートラルの支援
- リサイクルポート：【中城湾港】臨海部のリサイクル産業との連携、離島リサイクル

基本方針 5. 自然災害にも安心で強い沖縄をつくる。

- 沖縄県は、多くの離島を含む島嶼県であり、物流の確保が地域の生活や経済活動にとって非常に重要。特に、自然災害が頻発する地域では、安心で強固な物流システムの構築を目指す。

■ 安全・安心な物流基盤の整備

耐震強化岸壁・緊急輸送道路の整備：【各港】物流機能の維持、緊急物資輸送

港湾の津波・防災対策：【各港】港湾物流機能の維持

安定的な物資の備蓄・供給体制の確保：【本島内】地域防災計画との連携

■ 生活物資の安定的供給（物流BCPの構築）

台風等による物流輸送の停止に対する対応：【全体】港湾のリダンダンシーの強化