

日本とアジア・太平洋の架け橋となる物流・情報・金融の拠点

推進目標 1

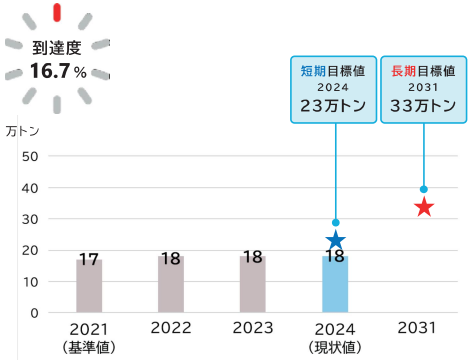


アジア・太平洋の国際物流拠点として確立され、公平で開かれた貿易環境を実現する。

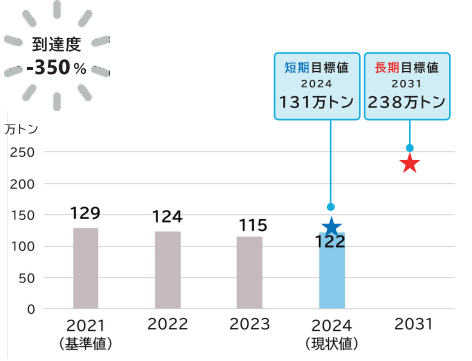
ローカル指標	望ましい方向	基準値	現状値	目標値		進捗 (対基準値)	到達度 (対短期目標値)
				★短期	★長期		
那覇空港の貨物取扱量	↗	17万トン (2021)	18万トン (2024)	23万トン (2024)	33万トン (2031)	↗	16.7%
那覇港の外貿取扱貨物量	↗	129万トン (2021)	122万トン (2024)	131万トン (2024)	238万トン (2031)	↘	-350.0%

【那覇空港の貨物取扱量】は緩やかに増加しているものの、目標値とは乖離があります。これは、コロナ禍を通じた国際貨物便の運休が続く中で、旅客便のコンテナスペースを活用した輸送モデルの拡充に取り組んでいるものの、貨物専用便と比べて大量の貨物を輸送できないことや貨物輸送を行う路線であっても、貨物を取り扱う航空会社や運航便が限られることが課題となっています。引き続き国際物流ハブの認知度向上や航空コンテナスペースを活用した貨物輸送の促進等に努めていく必要があります。

また、【那覇港の外貿取扱貨物量】については、基準値から減少しています。今後は、更なる取扱貨物量の増加に向けて、引き続き港湾機能の高度化や定期航路の誘致・拡充に向けた取組を推進していく必要があります。



5-1 那覇空港の貨物取扱量



5-1 那覇港の外貿取扱貨物量

推進目標 2



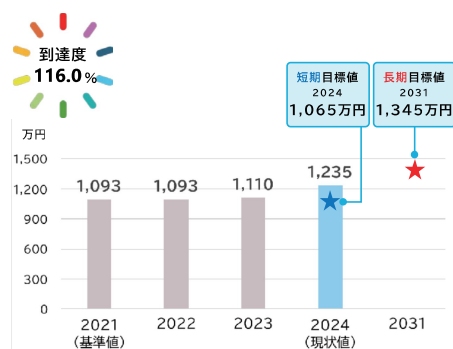
情報通信産業が稼げる産業へと変革し、産業 DX を支えるパートナーとして、沖縄の産業の持続的発展に寄与することを実現する。

ローカル指標	望ましい方向	基準値	現状値	目標値		進捗 (対基準値)	到達度 (対短期目標値)
				★短期	★長期		
情報通信産業における従業者1人当たりの売上額	↗	1,093万円 (2021)	1,235万円 (2024)	1,065万円 (2024)	1,345万円 (2031)	↗	116.0%

【情報通信産業における従業者1人当たりの売上額】は、当初値から大幅に増加しており、目標値を到達しています。

おきなわITセンサス（2024年度）によると、「売上高が増加した」と回答した企業が45%で、「ほぼ変わらない」と回答した企業が36%となっており、業界全体として好調な事業環境にあるとみられ、アウトソーシングや DX 需要の高まりを反映していると考えられます。

引き続き、情報通信産業が労働生産性の高い産業へ変革していけるよう、商品・サービスの高付加価値化や人材の高度化、先端技術の活用などにより、産業全体の競争力を強化していく施策を展開していきます。



5-2 情報通信産業における従業者1人当たりの売上額

気候変動に適応する強靱なインフラと交通網の整備

推進目標 1



気候関連災害・自然災害に対する強靱さ（レジリエンス）を備えた地域づくり・まちづくりを実現する。

ローカル指標	望ましい方向	基準値	現状値	目標値		進捗 (対基準値)	到達度 (対短期目標値)
				★短期	★長期		
防災拠点となる公共施設等の耐震化率	↗	94.3% (2021)	95.7% (2024)	94.5% (2024)	98.6% (2031)	→	700.0%

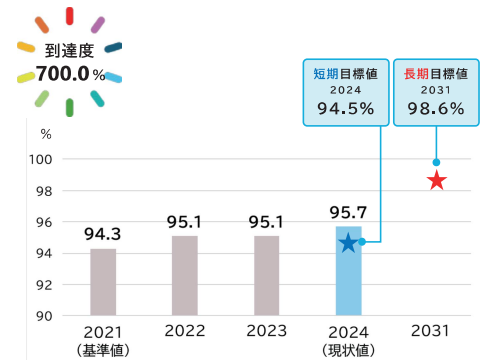
【防災拠点となる公共施設等の耐震化率】は着実に上昇しており、2024年度の「県民意識調査」では、約4割の県民が「防災対策が充実している」と回答しています。県では、県民や建築物の所有者に対し耐震化の必要性、重要性について、普及啓発に積極的に取り組んでおり、その取組の成果が表れつつあります。

引き続き、災害等に対するさらなるレジリエンスの向上を目指し、耐震化支援制度や国の補助事業の周知・活用を加速させ、安全かつ持続可能な建築物の普及を図ります。

また、近年顕在化する気候変動への適応を図るため、沖縄独自の「沖縄型環境共生住宅」の普及啓発や、地域特性に適合した住環境の整備を推進します。併せて、脱炭素社会の実現に向け、本県の気候風土に適した ZEH/ZEB の在り方について深化を図ります。

加えて、島しょ県である沖縄にとって、災害時における「生命線の維持」は最優先課題です。特に、2025年に沖縄本島北部で発生した県導水管破損に伴う大規模断水等の教訓を踏まえ、水道施設の強靱化をはじめ、社会基盤等の防災・減災・長寿命化に向けた取組を一層強化しなければなりません。

具体的には、機能不全がシステム全体の停止に直結する基幹施設の更新・耐震化を最優先で推進します。ハード面の整備に加え、関係機関との緊密な連携のもと、発災時でも迅速に機能を回復できる体制を構築し、島しょ県としてのレジリエンスを最大限に高めた安全・安心な社会を実現します。



6-1 防災拠点となる公共施設等の耐震化率

推進目標 2



2050年度カーボンニュートラルの実現に向け、本県の地域特性に合ったクリーンエネルギーの導入拡大や省エネルギー対策の推進、二酸化炭素吸収源対策等が進み、低炭素で災害に強い、沖縄らしい島しょ型エネルギー社会に向けた基盤形成を実現する。

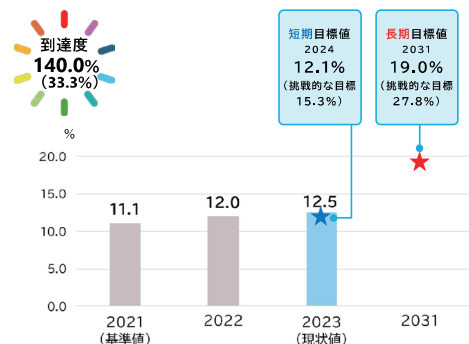
ローカル指標	望ましい方向	基準値	現状値	目標値		進捗 (対基準値)	到達度 (対短期目標値)
				★短期	★長期		
再生可能エネルギー電源比率	↗	11.1% (2021)	12.5% (2023)	12.1% (挑戦的な目標 15.3%) (2024)	19.0% (挑戦的な目標 27.8%) (2031)	➡	140.0% (33.3%)
一人当たりの二酸化炭素排出量	↘	8.0t-CO ₂ /人 (2019)	7.3t-CO ₂ /人 (2022)	6.6t-CO ₂ /人 (2024)	4.8t-CO ₂ /人 (2031)	➡	50.0%

持続可能な脱炭素社会の構築に資する再生可能エネルギー等のクリーンなエネルギーの導入促進や省エネルギー対策の強化、環境と共生するまちづくりなど、世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成を目指して、各種施策を展開しています。

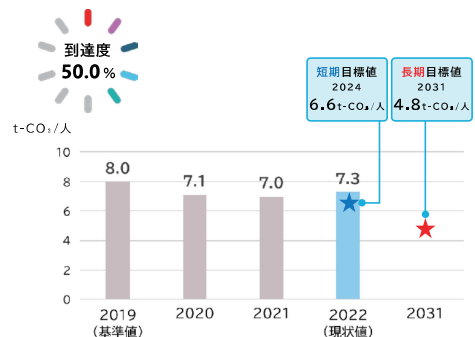
エネルギー施策の推進に関して、本県のエネルギー計画である「沖縄県クリーンエネルギー・イニシアティブ⁶」に基づき、本県の地域特性に合ったクリーンエネルギーの導入拡大に取り組んでいます。具体的には、離島の民間事業者を対象に3年間で合計5,687kWの太陽光発電の導入を支援したほか、水素・アンモニア等の次世代エネルギーの利活用に向けて、各種実証事業を通じた調査研究の促進に取り組んでいます。これら取組を通じて、県内の【再生可能エネルギー電源比率】は、2021年度の11.1%から2023年度の12.5%に増加し、前期実施計画の目標値に到達しています。

一方、【1人当たりの二酸化炭素排出量】は前進しているものの、目標値との乖離は大きく、目標達成に向けて更なる施策の推進が求められています。

本県は、地理的・地形的にエネルギー源を化石燃料に頼らざるを得ないこと、他県と比べて民生部門・運輸部門の二酸化炭素排出割合が高いことなどから、これら本県の不利性や特性を踏まえた脱炭素化の更なる取組の強化が求められています。



6-2 再生可能エネルギー電源比率



6-2 一人当たりの二酸化炭素排出量

推進目標 3



環境と人に優しい地域づくり、交通網・まちづくりを実現する。

ローカル指標	望ましい方向	基準値	現状値	目標値		進捗 (対基準値)	到達度 (対短期目標値)
				★短期	★長期		
公共交通利用者数	↗	29,960千人 (2021)	43,055千人 (2023)	48,000千人 (2024)	69,000千人 (2031)	↗	72.6%
県公用車のEV・PHV 導入台数	↗	59台 (2021)	182台 (2024)	241台 (2024)	600台 (2030)	↗	67.6%

【公共交通利用者数】は前進しており、移動環境の改善に向けた各種施策が成果を上げつつあります。入域観光客数が増加する中、県民と観光客双方がストレスなく利用できる交通環境の整備は、本県の持続可能な発展において不可欠な要素となっています。

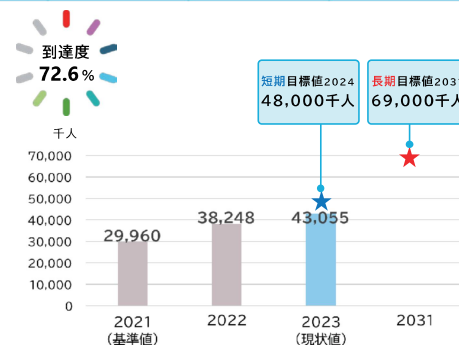
県内では、自治体によるコミュニティーバス運行拡充などの取組が進み、高齢者や児童生徒の移動利便性向上に寄与しています。

一方で2025年に実施した沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ実態調査では、自家用車依存の更なる進行が確認されたほか、慢性的な交通渋滞による定時性の低下や、県民の日常生活、観光客の増加等による移動需要への対応なども課題となっています。

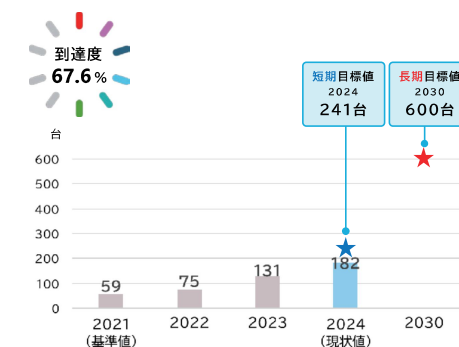
こうした課題に対し、新たな可能性を示す先進事例として、琉球大学が産学官連携で実施している「キャンパスMaaS」が挙げられます。本実証実験では、公共交通利用へのインセンティブ付与を通じてマイカーから公共交通へのシフトを促し、周辺地域の渋滞緩和効果が確認されました。これは、ハード面の整備のみならず、「行動変容」を促すソフト面の取組の重要性を示唆しています。

今後は「クルマから人中心の社会」の実現に向け、環境に配慮したまちづくりと連動し、マイカーに過度に依存せずとも、多様な交通手段をシームレスに利用できる持続可能な交通ネットワークの構築を推進していきます。

※キャンパスMaaS：マイカーを所有しなくても充実したキャンパスライフが実現できるモビリティサービスのこと。



6-3 公共交通利用者数



6-3 県公用車のEV・PHV導入台数

多様な生物・生態系や世界自然遺産を含む自然に囲まれた環境の保全、エコアイランドの実現、自然と調和したライフスタイル

推進目標 1



美しく豊かな自然が保全され、生物多様性の維持を実現する。

ローカル指標	望ましい方向	基準値	現状値	目標値		進捗 (対基準値)	到達度 (対短期目標値)
				★短期	★長期		
重点対策種等の排除・根絶地域数	↗	0地域 (2021)	1地域 (2024)	1地域 (2024)	4地域 (2031)	↗	100.0%
監視海域における赤土等年間流出量	↘	141,172トン (2021)	—	126,500トン (2024)	80,101トン (2031)	—	—

外来種対策として、36重点対策種の継続的な防除に取り組んだ結果、国頭村辺戸及び奥地域における重点対策種「ノヤギ」の排除に至りました。これにより、【重点対策種等の排除・根絶地域数】は現在1地域となり、目標値に到達しています。今後はこの成果を維持するとともに、定期的なモニタリングを通じて、県全域での根絶達成を目指していくことが重要です。

沖縄県は島ごとに固有種が息づく生物多様性の宝庫ですが、近年、多くの外来種が侵入・定着し、生態系だけでなく人の生命や身体、農林水産業にまで深刻な影響を及ぼしています。県では2015年度に「沖縄県外来種対策指針²⁴」等を策定し、県民への普及啓発や情報収集を推進してきました。今後、更なるグローバル化により新たな外来種の侵入リスクが高まることが予想されます。国、県、市町村、関係団体そして県民一人一人が連携し、監視・対策に取り組む体制を構築していくことが求められます。

【監視海域における赤土等年間流出量】については5年ごとに推計を実施しており、次回は2026年度の実績に基づき、2027年度に推計を行う予定です。

赤土等の流出は、河川や海域の生態系のみならず、本県の基幹産業である水産業や観光産業にも深刻な影響を及ぼします。このため沖縄県では、主要な流出防止策として、農地周辺への「ベチバー」の植栽（グリーンベルト）を推進し、降雨時の土壌流出抑制を図っています。加えて、役割を終えて刈り取られたベチバーを、しめ縄やかごバッグといったクラフト製品としてアップサイクルする取り組みも進んでいます。

このように地域資源を有効活用した持続可能な赤土流出防止活動は、環境保全と地域経済の活性化を両立させるモデルとして期待されています。

推進目標 2



持続可能な消費・開発、自然と調和したライフスタイルの形成、廃棄物削減などによって資源循環型の社会を実現する。

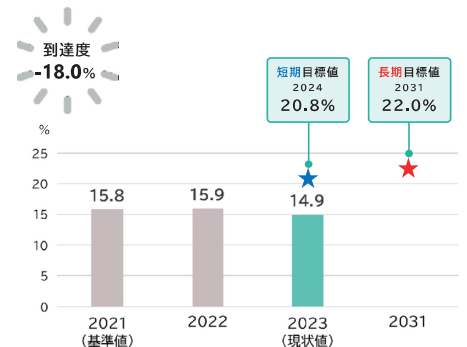
ローカル指標	望ましい方向	基準値	現状値	目標値		進捗 (対基準値)	到達度 (対短期目標値)
				★短期	★長期		
一般廃棄物のリサイクル率	↗	15.8% (2021)	14.9% (2023)	20.8% (2024)	22.0% (2031)	↘	-18.0%
産業廃棄物のリサイクル率	↗	45.2% (2021)	47.5% (2023)	50.6% (2024)	51.0% (2031)	↗	42.6%
食品ロス量	↘	61,450トン (2021)	53,966トン (2022)	58,315トン (2024)	51,004トン (2031)	↗	238.7%

【一般廃棄物のリサイクル率】は後退している一方で、【産業廃棄物のリサイクル率】は向上しており、分野によって成果に差が見られます。一般廃棄物のリサイクル率に関して、県内多くの市町村では、ペットボトルを除くプラスチックや生ごみ等のバイオマスが燃えるごみとして処理されていることが、リサイクル率低迷の要因となっています。そのため、引き続き市町村等と連携し、島しょ地域である本県の実情に適した資源循環の推進および環境負荷の低減化に取り組んでいく必要があります。

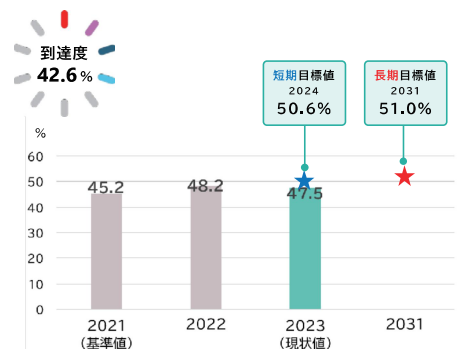
特にプラスチックごみ問題は、海洋生態系や本県の主要産業である観光業に深刻な影響を及ぼしており、マイクロプラスチックによる環境汚染も看過できない課題です。県内各地の海岸には毎年多量のプラスチックごみが漂着していますが、その資源循環においては、輸送コストの増大やスケールメリットの欠如といった「島しょ性」特有の課題に直面しています。これらに対し、県では「沖縄県プラスチック問題の取組に関する指針²⁵」を策定し、「島しょ型プラスチック資源循環社会」の実現に向けた取り組みを加速させています。

また、【食品ロス量】については目標に向けて順調に減少しています。県内の食品ロス推計発生量（2022年度）は53,966トン

であり、その内訳は約6割が家庭系、約4割が事業系と、家庭から発生する割合が高い状況にあります。そのため、家庭における食品ロス削減の普及啓発を推進し、県民一人ひとりが「食べ物を無駄にしない」意識を定着させ、主体的に行動していくことが重要です。



7-2 一般廃棄物のリサイクル率



7-2 産業廃棄物のリサイクル率

基地から派生する諸問題の解決の促進、平和を希求する沖縄として世界平和への貢献・発信

推進目標 1



基地から派生する諸問題の解決が進んでいる。

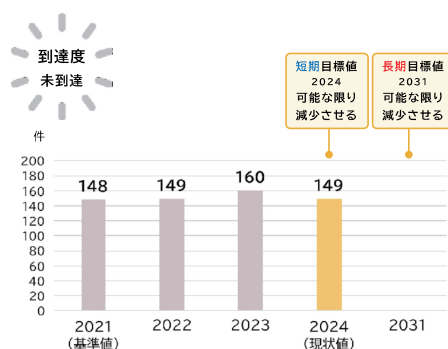
ローカル指標	望ましい方向	基準値	現状値	目標値		進捗 (対基準値)	到達度 (対短期目標値)
				★短期	★長期		
米軍基地関係事件・事故数(刑法犯等含む)	↘	148件 (2021)	149件 (2024)	可能な限り減少させる (2024)	可能な限り減少させる (2031)	➡	未到達
航空機騒音環境基準達成率	↗	65% (2021)	66% (2024)	76% (2024)	82% (2031)	➡	9.1%

【米軍基地関係事件・事故数】は増加しており、県ではこれまで米軍及び日米両政府に対し、綱紀粛正や隊員教育の徹底など、実効性のある再発防止策を繰り返し求めているほか、沖縄コミュニティ・パートナーシップ・フォーラムを通じて関係機関と意見交換を行うなど、対策が進められています。

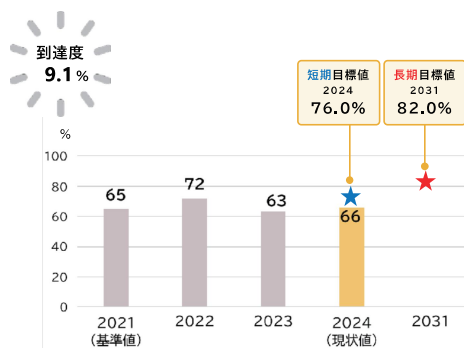
【航空機騒音環境基準達成率】は基準値からは微増しているものの、依然として環境基準を超過しています。また、2024年度「県民意識調査」では、基地問題対策への充足度が14.5%に留まっています。

引き続き、日米両政府に対して米軍基地の整理・縮小や日米地位協定の抜本的な見直し、航空機騒音規制措置の厳格な運用など、過重な基地負担の軽減を求めていく必要があります。

また、平和を希求する「沖縄のこころ」を国内外に発信することで、諸問題の解決促進と国際社会の平和に寄与することを目指します。



8-1 米軍基地関係事件・事故数(刑法犯等含む)



8-1 航空機騒音環境基準達成率

推進目標 2



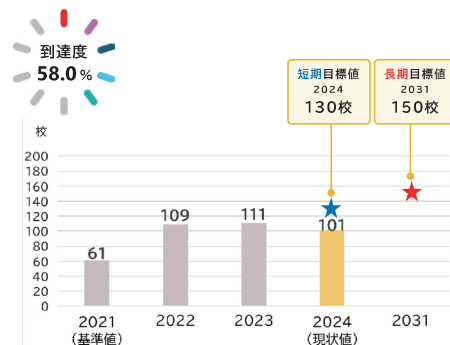
平和を希求する「沖縄のこころ」が継承され、国内外に広く発信され、世界平和への貢献を実現する。

ローカル指標	望ましい方向	基準値	現状値	目標値		進捗 (対基準値)	到達度 (対短期目標値)
				★短期	★長期		
平和祈念資料館による平和講話等の実施学校数	↗	61校 (2021)	101校 (2024)	130校 (2024)	150校 (2031)	↗	58.0%
平和に関する社会貢献活動に取り組む個人や団体の数(累計)	↗	12団体 (2021)	18団体 (2024)	18団体 (2024)	42団体 (2031)	↗	100.0%

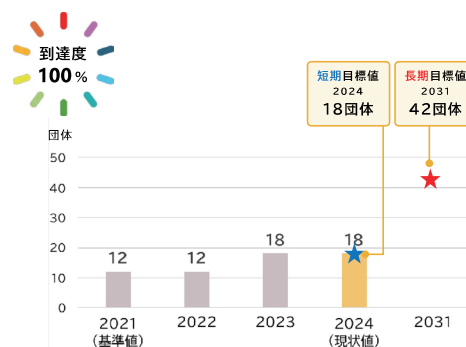
【平和祈念資料館による平和講話等の実施学校数】および【平和に関する社会貢献活動に取り組む個人や団体の数(累計)】はともに増加しており、平和教育の普及は着実に前進しています。

戦後80年が経過し、戦争体験者から直接証言を聞く機会が減少する中、沖縄戦の実相と教訓を次世代へ正しく継承することは、かつてないほど重要な局面を迎えています。これを受け、県では2024年度より新たに「沖縄戦の語り継ぎ手養成講座」を開講するなど、沖縄戦の記憶や記録を次世代へ語り継ぐ担い手の育成・確保に取り組んでいます。あわせて、地域・学校・文化施設が緊密に連携し、平和ガイドの養成や学習交流といった地域社会主導の取り組みが活発化しています。

また、県では、沖縄と同様の歴史的背景を持つアジア諸国や国内の学生を対象とした交流事業を推進しています。対話を通じて相互理解を深め、共に平和について考える機会を提供することで、次世代による国際的な平和構築への貢献を目指しています。



8-2 平和祈念資料館による平和講話等の実施学校数



8-2 平和に関する社会貢献活動に取り組む個人や団体の数(累計)

共助・共創型の安全・安心な社会の実現

推進目標 1



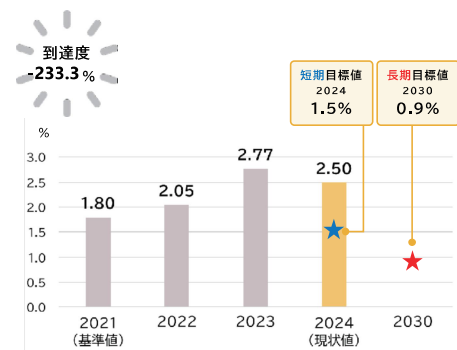
行政、家庭、企業、ボランティア等の地域社会を構成する各主体が一体となって防災・防犯に取り組み、安全・安心に暮らせる地域を実現する。

ローカル指標	望ましい方向	基準値	現状値	目標値		進捗 (対基準値)	到達度 (対短期目標値)
				★短期	★長期		
飲酒絡み交通人身事故の構成率	↘	1.8% (2021)	2.5% (2024)	1.5% (2024)	0.9% (2030)	↘	-233.3%

【飲酒絡み交通人身事故の構成率】については進捗が後退しており、依然として深刻な状況にあります。飲酒運転の撲滅に向けた取り組みを加速させるとともに、節度ある飲酒習慣への理解を深め、アルコールに起因する犯罪防止を強力に推進していく必要があります。

共助・共創型の安全・安心な社会を実現するためには、行政、家庭、企業、ボランティアといった地域社会の各主体が一体となり、防犯ネットワークの構築や災害時の地域防災力の強化に努めなければなりません。

また、大規模災害に備えた広域的な連携体制を構築するため、県と市町村等との連携した取組の強化が求められています。あわせて、地域のセーフティネット機能を高めるためにも、各種施策の周知や啓発活動を徹底し、社会全体で安全・安心な地域づくりを推進することが不可欠です。



9-1 飲酒絡み交通人身事故の構成率