

第1回沖縄本島における港湾物流グランドデザイン（仮称）検討委員会 議事概要

日時：令和7年10月28日(火)10:00~12:00

場所：沖縄県南部合同庁舎 5階会議室

委員会の開催にあたり、委員紹介ののち委員長の選任を行った。

議事においては、事務局からグランドデザイン（仮称）策定に向けた検討の概要、沖縄本島における物流の現況・課題、将来像について説明したところ、委員から意見等の発言があり、その一部に対しては事務局としての対応方針について回答を行った。その内容は以下のとおりである。

1 グランドデザイン（仮称）策定に向けた検討の概要について

- 上位計画としている新・沖縄21世紀ビジョンの想定年は2030年であるが、これを踏襲した場合は5年で目標年次となってしまう。GW2050 PROJECTS等も検討が進められている中で、本計画の目標年については2030年にあまりこだわる必要はない。【委員】
- 次期振興計画がどのような形で継承されていくかは今後の検討になるが、委員会での議論をまとめて、港湾物流のあるべき方向性を、次期振興計画へ継承していくような取り組みを検討していく。【事務局】

2 沖縄本島における物流の現況・課題、将来像についての意見

1) 長期的視点と観光セクターについて

- GW2050 PROJECTSでは、沖縄への観光客数が倍増する予測を立てており、物流も比例して多くなるので、それを見越して計画を立てる必要がある。【委員】
- 近年観光客数は10年ごとに倍増している状況であり、観光の持続可能性も重要な視点である。観光客数に頼らず観光収入を得るための、量から質への転換も大きな課題である。【委員】
- 観光による自立型経済の構築については、観光客に対して本土から調達した物資を売るだけでなく、県内市場の拡大等も図るという意味合いで捉えるべきである。観光客の増加とともに、那覇港の貨物量が増加するだけでなく、那覇港における本土からの製品の調達の貨物量が減ってでも、中城湾港を中心に県内で生産される貨物量を増やしていく必要がある。【委員】

2) 陸上交通と港湾物流の関連性について

- 陸上交通の現況に関して、臨港道路の交通量等については港湾管理者としても把握できていない。中城湾港と那覇港の接続を強めるためのインターチェンジの新設について資料に織り込みながら、将来ネットワークがつながるような事業等について明記する。【事務局】
- このまま観光需要の増加が続けば道路が機能しなくなることから、持続可能性の観点でも考えていく必要がある。但し、MICE等も考えると観光需要は堅調に増加する見込みであり、観光需要の増加に伴い物流も増加するため、物流効率化は必須である。【委員】
- 物流の効率性・生産性の向上の他、カーボンニュートラルという視点もある。色々な計画を擦り合わせる中で、港湾間の役割分担・連携を、現在の陸上ネットワークの枠組みで議論できるのか検討が必要である。【委員】

3) 港湾背後の用地について

- 港湾内は用地不足であり、港湾区域外に新たな用地を造成して対応している状況である。本島内の輸送においては拠点配送は有効である一方、港に戻ってくるような物流については港湾の中で効率的な立地を検討する必要がある。那覇港、中城湾港、本部港の港湾内の用地について、物流の観点から見直すことが必要である。【委員】

○土地が不足する中、現場からは、多層階型の物流施設の造成が必要との声が挙がっており、将来像としても盛り込む必要があると考えている。現状、多層階施設の整備は個々の企業努力でしかできない状況であり、行政からの補助をお願いしたい。【委員】

○企業の協業化等、人手不足を前提とした環境づくりが重要である。沖縄では物流の7割～9割が海上輸送を利用するため、海上輸送と陸上輸送の連携・連動や、港湾に隣接した物流施設の整備が必要である。【委員】

4) 人手不足と生産性向上の必要性

○全ての業界で人手不足という議論がある中で、「労働生産性」という言葉を使った方が良い。

1人・時間あたりに生み出す付加価値や取扱貨物の量を高めていく必要がある。【委員】

○県内では産業界・物流界ともに人手不足が一番の課題である一方、DXの推進がなかなか進まず、言葉だけ独り歩きしている状況である。【委員】

5) 那覇港と中城湾港の関係と各港の課題

○那覇港と中城湾港の役割分担が描かれているが、今の役割分担を続けていくと那覇港が逼迫してしまう。中城湾港の背後地においては製造業の立地が多いことも踏まえ、エリアの特性を生かした役割の明確化が必要である。【委員】

○那覇港が一極集中によりひっ迫している状況や交通渋滞も社会課題となっており、港湾間の役割分担を明確化する必要がある。【委員】

○那覇港に集中している貨物量を適切に中城湾港へ誘導していくための手段について、色々と深掘りして議論していく必要がある。【委員】

○那覇港に重点的に貨物が集中しており、企業が中城湾港に拠点を置いてそこで荷下ろしをするという状況に至っていない。【委員】

○那覇港には長い歴史の中で貨物が集まっているが、機能移転の可否や施策展開のメニュー出しにあたっては、那覇港に貨物が集中している理由について整理する必要がある。【委員】

○うるま市は内陸部にて新たな企業誘致造成のプロジェクトを進めており、製造業の誘致により中城湾港の高度利用を図っていききたい考えである。また、中部東道路については構想段階のレベルから徐々に具体化してきている。こうした既存のプロジェクトも本計画にリンクする必要がある。【委員】

○中城湾港周辺に近接するような産業を創出することで、大型倉庫や冷凍設備、アクセス強化等の機能整備を図り、那覇港への過度な集中を避けると共に、地域の雇用創出にもつなげていくことが望ましい。【委員】

○本委員会では、中城湾港の利活用がカギになると考えるので、那覇港に集中している貨物を適切に誘導していくための手段を深掘りして議論したい。【委員】

6) 本部港に求められる機能

○本部港の活用については、物流拠点、観光拠点、那覇港との相互利用という役割を目指していきたいと考えており、グランドデザインの中での本部港の位置付けについて十分に議論する必要がある。【委員】

7) Sea & Air 物流

○「Sea & Air 物流」については、那覇空港と那覇港の近接性を活かして色々な産業を誘致しようという考えの中で続けられてきた施策である。今後具体的な物流の可能性について検討を進める。【事務局】

○「Sea & Air 物流」については現実的な物流像を描くことが大切であり、役割分担と同時に、機能補完という面でも検討を進めることが望ましい。また、空港と港湾の接続性確保の観点も

十分な検討が必要である。【委員】

8) 災害対応

○本部港と中城湾港では想定地震が異なるので、同時には起きない。被災シナリオに沿って港による支援を考える上で、港湾の機能が十分かという検討が必要である。【委員】

○災害対応については、津波浸水範囲等について改めて整理した上で、災害時の避難経路や物資の保管等も含めた形でランドデザインの中に位置づけることが望ましい。【委員】

9) 県内離島との連結機能

○沖縄には 38 の離島があり、本島はその拠点となっている。離島にとって港湾施設は非常に重要なインフラであり、3 港だけでなく他の港の整備や航路等も含め、2030 年だけでなく長い目で整備されていくことが望ましい。【委員】

10) 多岐にわたる検討課題ゆえの懸念

○人流、物流、災害対策、産業の育成、生産性向上等、多岐に亘って重要な課題が多く、3 回の委員会ではまとめられるのかが疑問である。論点を細分化するか、大きく切り分けて議論していくことが望ましい。【委員】

以上