

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 第1回委員会資料

沖縄本島における物流の現況・課題と 目指すべき将来像（案）

1. 沖縄本島における物流の現況
2. 沖縄本島の物流を取り巻く課題
3. 目指すべき将来像（案）

令和7年10月28日
沖縄県土木建築部港湾課



1. 沖縄本島における物流の現況

- ー 沖縄県の拠点港湾の概要
- ー 沖縄本島における港湾物流の特徴
- ー 物流を支えるインフラ（港湾、道路・空港）

2. 沖縄本島の物流を取り巻く課題

- ー 沖縄本島の物流を取り巻く課題
- ー 課題と関連するトピックス

3. 目指すべき将来像（案）

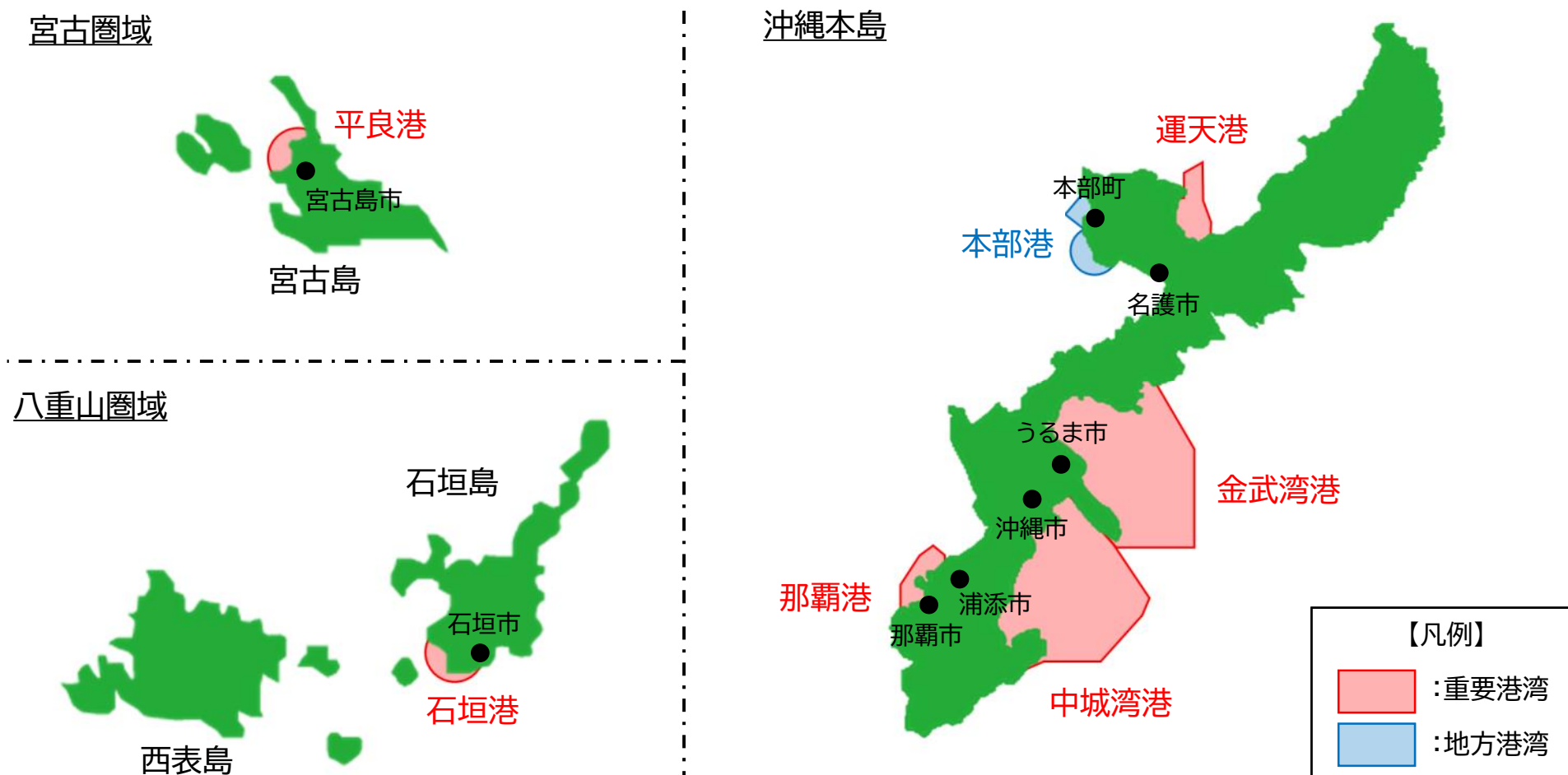
- ー 基本理念と目指すべき将来像
- ー 将来像と基本方針

1. 沖縄本島における物流の現況



沖縄県の拠点港湾の概要

- 沖縄県には重要港湾6港、地方港湾35港(うち避難港2港)合わせて41港の港湾が存在する。
- この内、沖縄本島には重要港湾4港(那覇港、運天港、金武湾港、中城湾港)が配置されているが、運天港は北部離島の拠点港としてのフェリー利用、金武湾港は立地企業における専用貨物の利用が主となっており、実質的な拠点港は南部地域の那覇港、中部地域の中城湾港と、北部地域の本部港(地方港湾)の3港となっている。

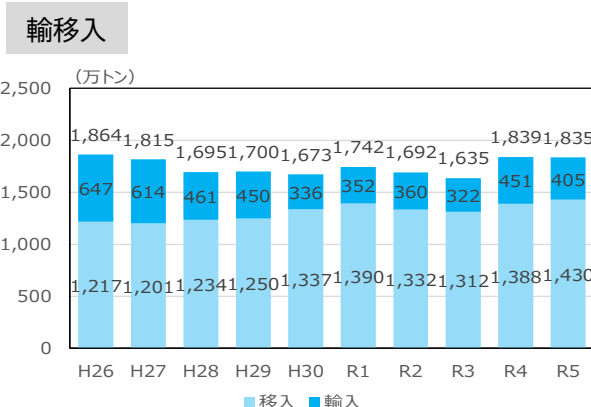
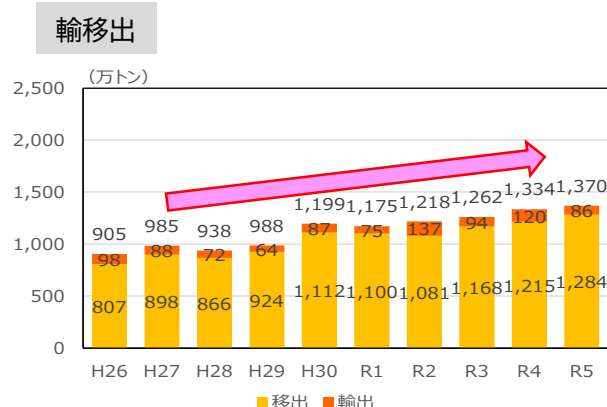


注) 上図は重要港湾6港及び本部港の港湾区域を图示したものであり、全ての地方港湾を图示したものではない

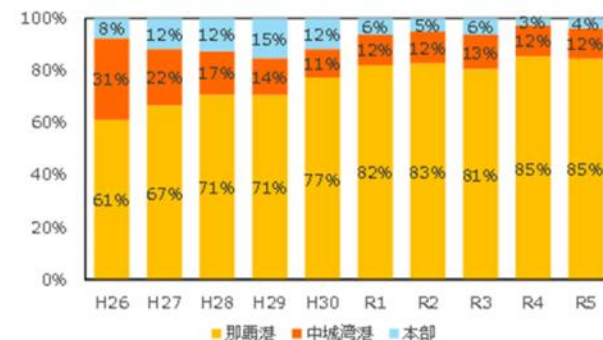
沖縄本島における港湾物流の特徴

- 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、那覇港の取扱割合は年々増加傾向にある。
- 沖縄本島の拠点3港(那覇港、中城湾港、本部港)別の取扱品目は、那覇港の輸移出入ともにその他輸送機械、取合せ品、完成自動車、製造食品の占める割合が高く、中城湾港では輸移出入ともに石油関連品目や砂利・砂の割合が高くなっている。本部港の輸移出では砂利・砂が9割以上を占めており、輸移入では動植物性製造肥料の割合が最も高い。

■沖縄県の港湾取扱貨物量の推移 ※「自航」を含む



■3港の取扱貨物量の推移 ※「自航」は含めない



■拠点3港における出入別取扱貨物量の品目構成(令和5年) ※「自航」は含めない

※「自航」は含めない

那覇港：輸移出

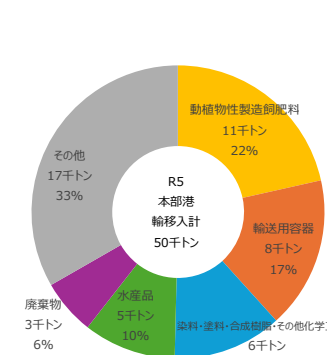
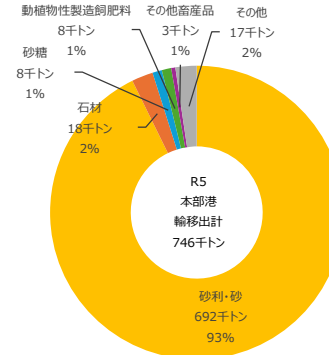
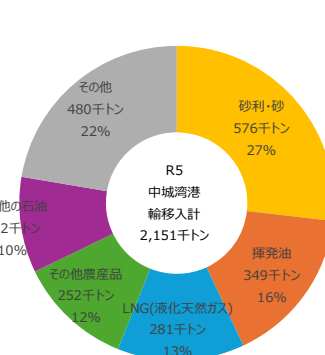
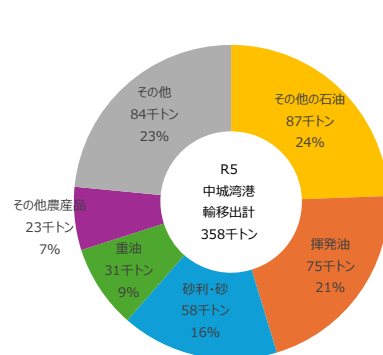
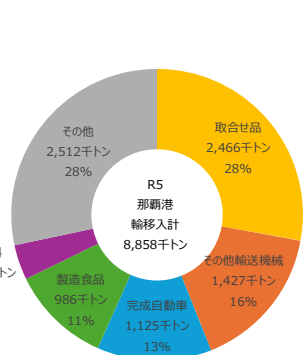
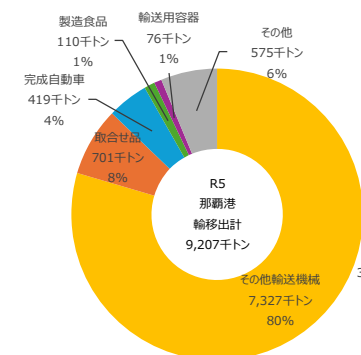
那覇港：輸移入

中城湾港：輸移出

中城湾港：輸移入

本部港：輸移出

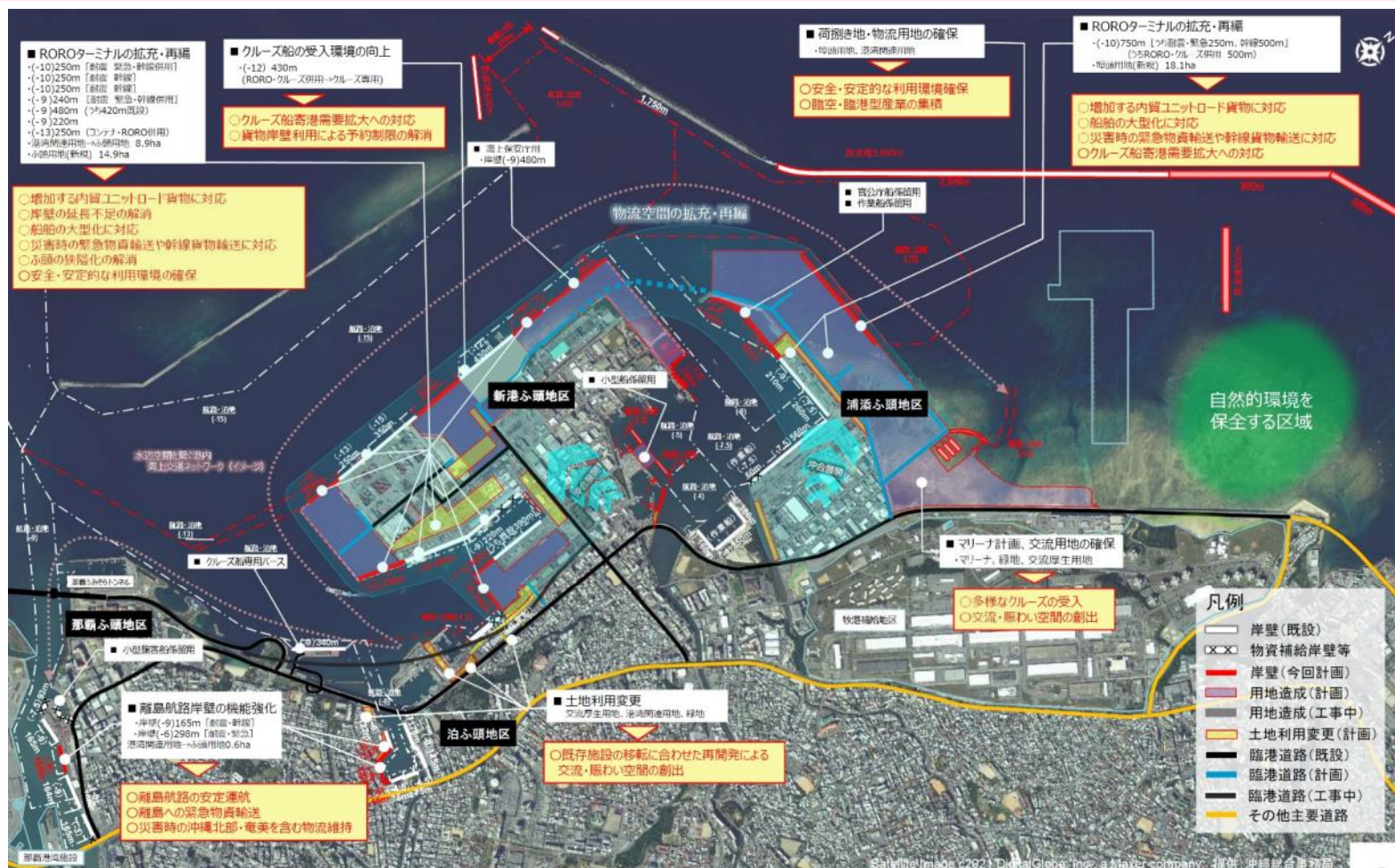
本部港：輸移入



出典：港湾統計

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。



出典：交通政策審議会 港湾分科会資料(令和5年3月)

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船や自動車航送船、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。



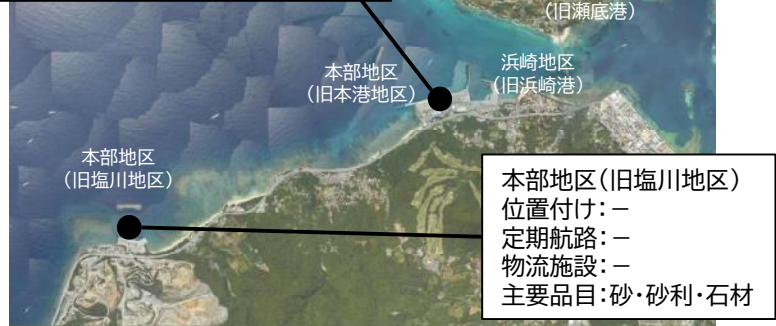
出典：交通政策審議会 港湾分科会資料(令和4年3月)

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、平成12年に国から「特定地域振興重要港湾」に選定され、北部の拠点港湾としての役割を担っている。港湾計画は策定されていないが、沖縄県において「本部港中長期計画(仮称)」の策定に向けた検討が進められている。
- 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。

■本部港の物流・産業における現状

本部地区(旧本港地区) 位置付け: 北部拠点港湾 定期航路: 伊江島航路、鹿児島航路、東京・大阪航路 物流施設: 本部町物流センター、上屋、民間倉庫等 主要品目: 飼肥料、砂糖、農産品等	 瀬底地区
--	--



出典:本部港中長期計画(仮称)検討委員会 第2回委員会資料を基に作成
(下図:国土地理院航空写真)

■塩川地区



■本部地区



■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)	2,400m ² (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)	4,500m ² (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	9,800m ²	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（港湾：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。

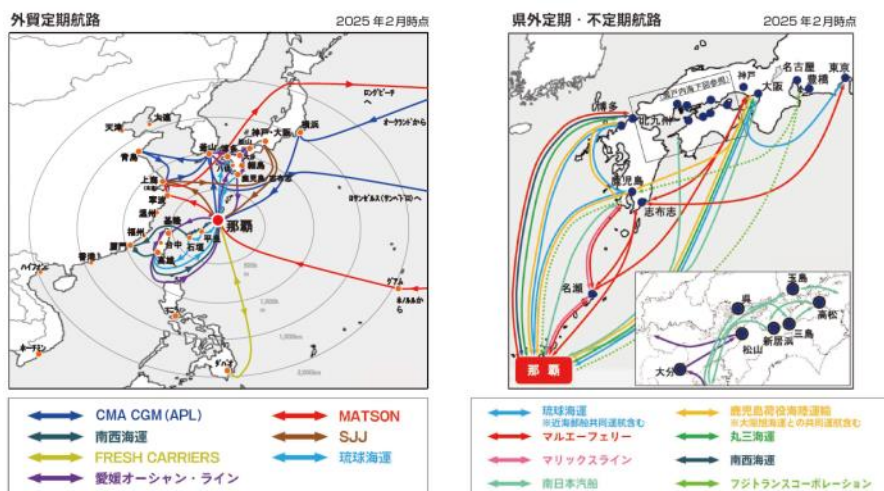


出典：交通政策審議会 港湾分科会資料(令和5年3月)

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））



■中城湾港の定期・不定期航路

【京阪航路(RORO船)】



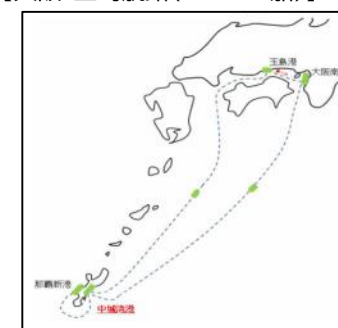
【先島航路（一般貨物船・不定期）】



【鹿児島航路（一般貨物船）】



【大阪・玉島航路（コンテナ船）】



■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	船社
北 米	ロサンゼルス(サンパド)-オークランド-横浜-那覇-釜山-青島-上海	フルコン	82,794	1/週	APL
	釜山-ロサンゼルス(サンパド)				
	ロングビーチ-ホノルル-アブラカラム-那覇-寧波-上海-ロングビーチ	フルコン	32,575	1/週	MATSON
中 国	上海-大阪-神戸-那覇-上海	フルコン	9,994	1/週	SJJ
ア ジ ア	ダバオ<フィリピン>-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	FRESH CARRIERS
東 南 ア ジ ア (台 湾)	※先島航路の延長 那覇-平良-石垣-高雄-那覇-博多-鹿児島-那覇	RORO船	10,184	1/週	琉球海運
	※先島航路の延長 那覇-平良-石垣-(廈門)-(高雄)-那覇-平良-石垣-那覇	一般 貨物船	1,488	1/週	南西海運
	那覇-志布志-細島-松山-大分-釜山-八代-那覇-基隆-台中-高雄-那覇	フルコン	9,996	1/2週	愛媛オーシャン・ライン

※赤字は最終港 ※()寄港地は不定港

出典：沖縄県企業立地ガイド(2025-2026)
 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が展開されている。

■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)



出典：沖縄県企業立地ガイド(2024-2025)

2. 沖縄本島の物流を取り巻く課題



沖縄本島の物流を取り巻く課題

- ・「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。
- ・次頁以降では、各課題に関連するトピックスについて整理した。

分類	共通の課題	各港で取り組むべき課題
物流システム	・海上輸送網の充実・改善 ・陸上輸送網の改善	・那覇港周辺への機能一極集中への対応 ・港湾背後地の整備 ・港湾機能の早期拡充
産業	・カーボンニュートラル需要への対応	・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
環境変化	・物流を取り巻く社会環境の変化への対応	・観光客増加への対応 ・大規模テーマパーク関連貨物増加への対応
安全・安心	・大規模災害発生時等における物流の維持	

トピックス：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、中城湾港や本部港において、航路拡充に向けた実証実験に取り組んでいる。

■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



- 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



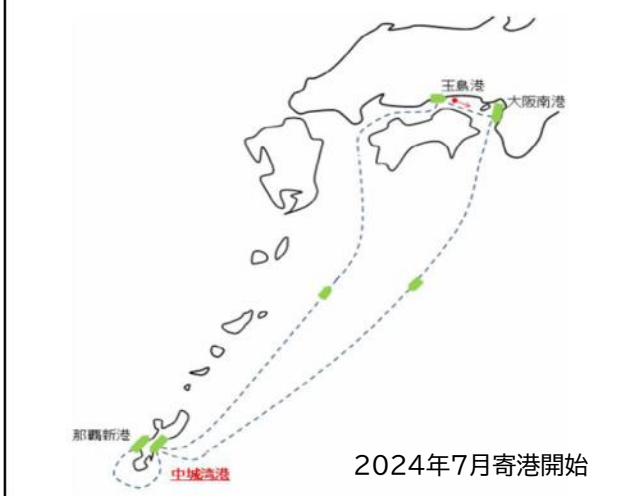
※那覇港で輸入した貨物の一部は本土向けとし、残りは沖縄向けのケースを含む

- 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

出典:那覇港管理組合の取り組み(物流)

■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



出典:沖縄県港湾課

■本部港から東京・大阪への直接出荷(実証事業)

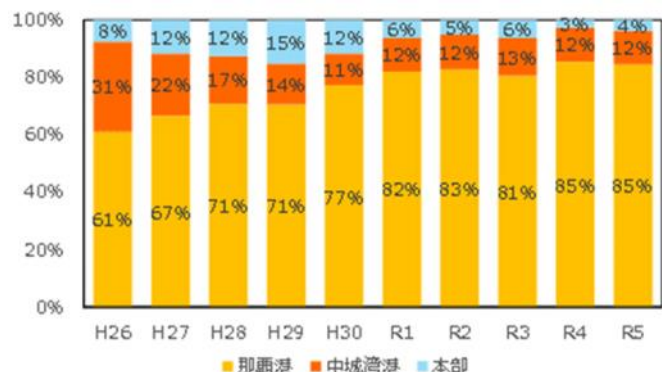


出典:「本部港本土航路開設支援業務報告書(R3.3)」
本部町役場企画商工観光課

トピックス：那覇港周辺への機能一極集中への対応、港湾背後地の整備

- 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



■沖縄本島における工業適地



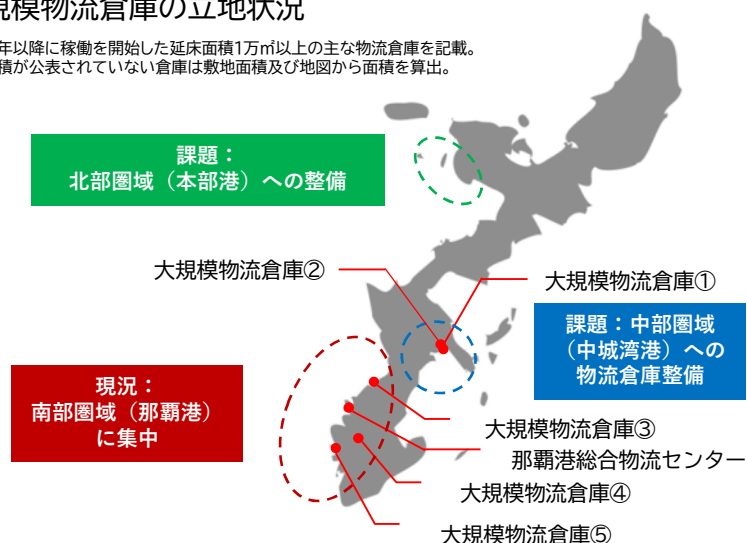
対象区分	業種
分譲用地	製造業・倉庫業・道路貨物運送業・卸売業・特定の機械等修理業・特定の無店舗小売業・特定の不動産賃貸業・航空機整備業(国際物流拠点産業集積地域対象業種)
一般製造業向け賃貸工場	製造業
高度技術製造業賃貸工場	製造業
素材材産業振興施設	素材材関連産業(金型等)

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)

トピックス：カーボンニュートラル需要への対応

- 水素、燃料アンモニア等の受入環境について、中城湾港及び金武湾港が輸入拠点となり、他の重要港湾が二次輸送拠点となるような、CNP(カーボンニュートラルポート)形成が求められる。
- リサイクルポートである中城湾港は、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



- ②輸送車両（トラック等）のFC化



- ③陸上電力供給施設、燃料供給体制整備



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



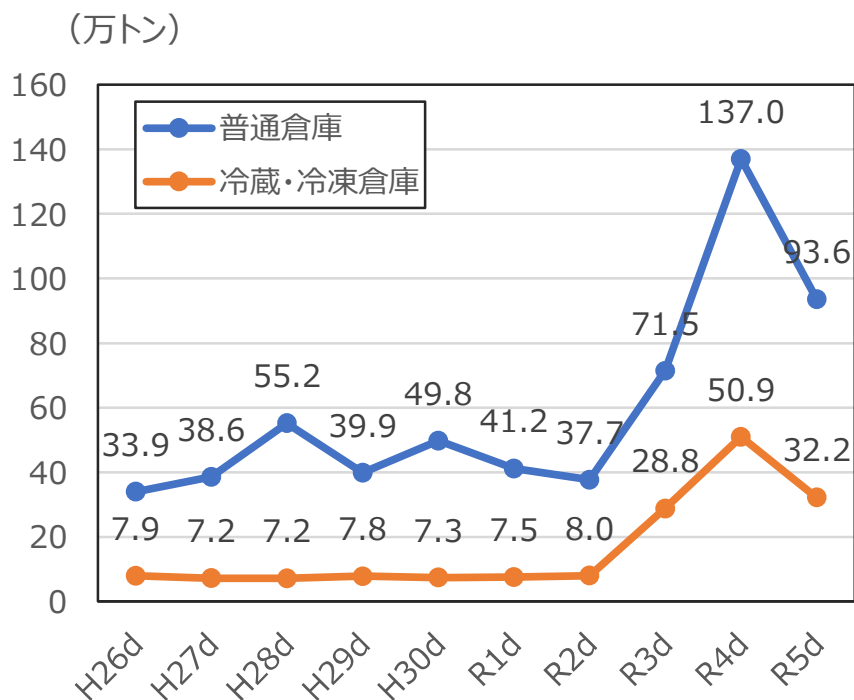
- 中城湾港新港地区では、鉄スクラップを取り扱う製鋼業、廃家電の指定引取場所に指定されているスクラップ加工処理業、ペットボトル処理業の企業が既に立地しており、沖縄県内のリサイクル活動に大きく寄与。
- 今後は、島嶼県である沖縄県においてより良い循環型社会を構築するために、港湾を拠点とした処理施設のない離島からの循環資源の回収、資源としての再利用、県内で処理できない循環資源を県外へ効率的に輸送する静脈物流システムの構築を図る。

出典：沖縄県HP(リサイクルポート指定概要)

トピックス：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。一方で、特に那覇周辺では用地が不足していることなどから、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について、北部・離島地域における農林水産業の持続的な維持増進のため、本県の地理的な条件不利性について他生産地との競争条件の平準化が求められている。

■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)

トピックス：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



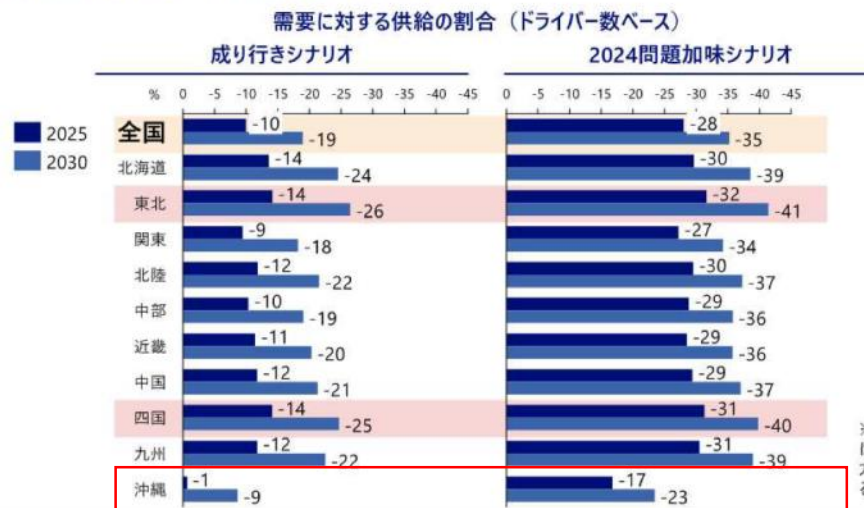
〔出典〕日本ロジスティクスシステム協会（JILS）「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

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



※地域別の区分けは、国土交通省地方整備局の管轄する都道府県を参照

現在の物流ネットワークを維持しようとすると、料金の割増や運送頻度の低下が生じる恐れ

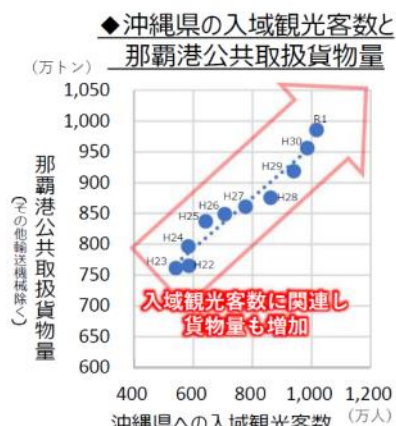
出典：株式会社野村総合研究所「第351回NRIメディアフォーラム」（令和5年1月19日）
「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方 ～地域別ドライバー不足数の将来推計と共同輸配送の効用～」

出典：2024年問題について（国土交通省）

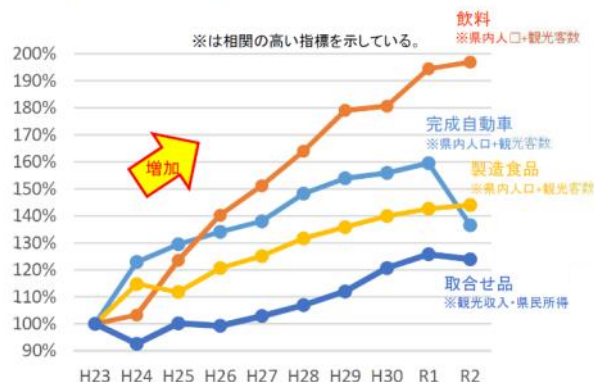
トピックス：観光客増加への対応

- 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係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る一方で、大型旅客船の寄港拠点でもあり、市内中心部への幹線道路との接続部で渋滞が発生している。

■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



オアシス・オブ・ザ・シーズ
（22万トン級、全長360m
乗客定員5,484人）



MSCスプレディダ
（13万トン級、全長333m
乗客定員3,274人）

■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

トピックス：大規模テーマパーク関連貨物増加への対応

- 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、今年7月に大規模テーマパーク「JUNGLIA OKINAWA」が開業しており、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の活性化が期待される。
- 「JUNGLIA OKINAWA」をはじめとした集客施設の整備に伴い、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)



■JUNGLIA OKINAWAがもたらす効果

①目標入込客数	初年度:約100~150万人 (需要額:約2,000億円)
②経済波及効果	初年度:約6,600億円 開園後15年間:約6.8兆円
③経済波及効果 (雇用創出)	初年度:約7万人 開園後15年間:約88万人

出典:①沖縄タイムス(2025年8月23日)
②③関西大学プレスリリース(2025年1月28日)

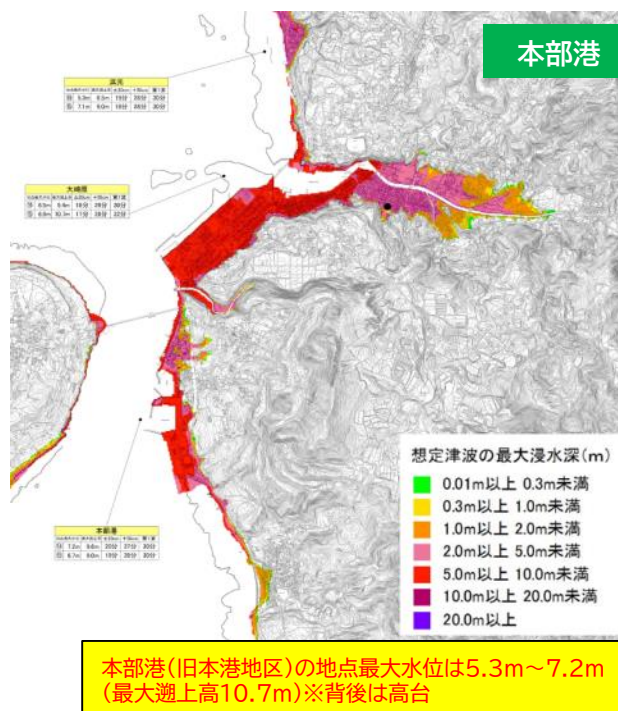
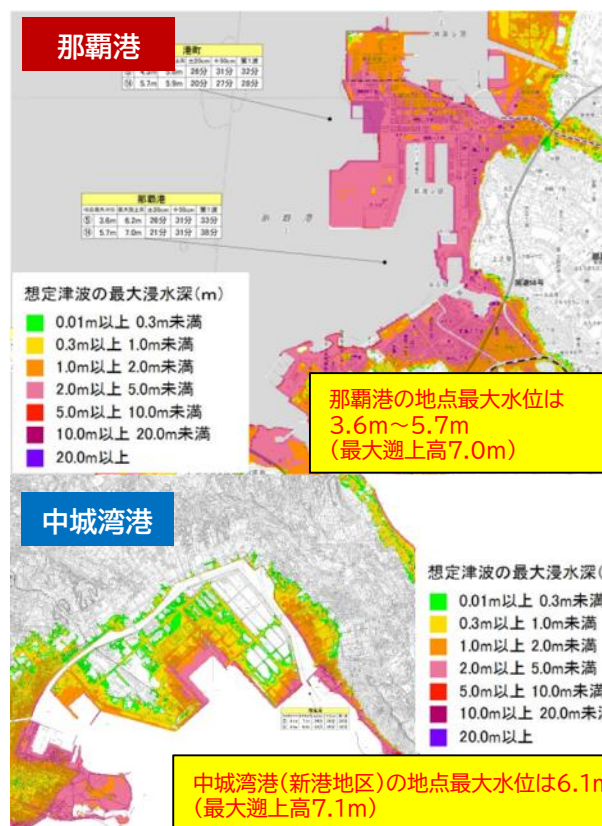


出典:令和6年度第2回
沖縄県環境影響評価
審査会資料

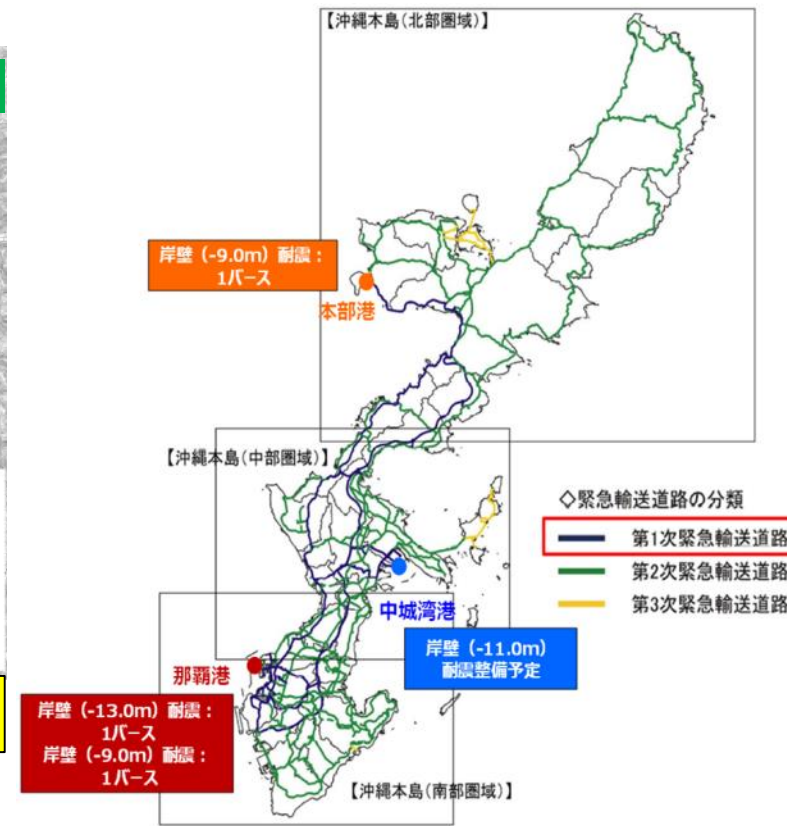
トピックス：大規模災害発生時等における物流の維持

- 那覇港・中城湾港・本部港における津波の地点最大水位は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)

3. 目指すべき将来像（案）



基本理念と目指すべき将来像（案）

- 沖縄本島における港湾物流の諸課題を解決すべく、基本理念「物流の力で、暮らしも産業も観光も豊かにする沖縄の未来づくり」の下、5つの目指すべき将来像と、その実現に向けた12の基本方針を設定した。

基本理念 「物流の力で、暮らしも産業も観光も豊かにする沖縄の未来づくり」

将来像1
沖縄から国内外へシームレスな
物流ネットワークを展開する

基本方針1－1 海上輸送網の強化・充実
基本方針1－2 空港との近接性を活かしたSea&Air物流の創出・展開

将来像2
沖縄の物流効率と
パフォーマンスの向上を目指す

基本方針2－1 選択と集中による役割分担
基本方針2－2 島内の道路ネットワーク、港湾アクセス性の向上
基本方針2－3 港湾DX等の活用による物流の最適化

将来像3
沖縄の産業を支え、
次世代産業を創出・育成する

基本方針3－1 産業空間の確保による新たな物流・商流の展開
基本方針3－2 コールドチェーンの構築
基本方針3－3 物流と観光の共存と推進（自立型経済の構築）

将来像4
沖縄の港湾物流から
脱炭素社会へ貢献する

基本方針4－1 次世代エネルギー等の導入・活用
基本方針4－2 脱炭素型物流の展開

将来像5
自然災害にも安心で
強い沖縄をつくる

基本方針5－1 安全・安心な物流基盤の整備
基本方針5－2 生活物資の安定的供給（物流BCPの構築）

将来像１：沖縄から国内外へシームレスな物流ネットワークを展開する

- 沖縄は歴史的に多くの国々との交流を通じて発展してきた。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。

将来像の実現に向けた基本方針	具体的な施策(例)		
	取り組み内容		取り組むべき港・地域
1-1 海上輸送網の強化・充実	国際定期航路	- 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	那覇港
	国内定期航路(本土)	航路サービスの充実・強化(就航地域、就航頻度)	那覇港
		- 沖縄本島北中部の物流効率化 - 那覇港のサポート	中城湾港
	国内定期航路(離島)	既存機能の強化・充実	那覇港、中城湾港、本部港
1-2 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	那覇空港との近接性を活かした新たな商流の展開	那覇、浦添、豊見城、宜野湾、糸満地区
	Sea&Air物流	港湾と空港の接続性の向上	那覇港

※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。

将来像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。

将来像の実現に向けた基本方針	具体的な施策(例)		
	取り組み内容		取り組むべき港・地域
2-1 選択と集中による役割分担	選択と集中	- 国際コンテナ - 内航定期コンテナ・RORO - Sea&Air	那覇港
		- 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)	中城湾港
	相互扶助	那覇港の機能補完	中城湾港
		北部物流における那覇港・中城湾港の機能補完	本部港
2-2 島内の道路ネットワーク、 港湾アクセス性の向上	ネットワーク	- 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	全域
	クロスドック	本島中部で貨物の積替え機能検討	全域
	アクセス向上	- 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	那覇港、中城湾港、本部港
2-3 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	港湾関連のデータの電子化、関係者間での共有	那覇港、中城湾港、本部港
	新技術の現場実証	自動化技術(自動離着岸装置等)の導入・実証	那覇港、中城湾港、本部港
	ターミナルの効率化	コンテナ置場、シャーシプールの拡充	那覇港、中城湾港

将来像3：沖縄の産業を支え、次世代産業を創出・育成する

- 沖縄本島の拠点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。

将来像の実現に向けた基本方針	具体的な施策(例)		
	取り組み内容		取り組むべき港・地域
3-1 産業空間の確保による 新たな物流・商流の展開	産業創出	- 臨海・臨空型産業の集積・展開 - 高機能物流施設の展開	那覇港
		- 付加価値の高い産業の誘致 - 高機能物流施設の展開	中城湾港
	県内発貨物	農水産品の6次産業化	全域
		加工・保管施設の整備	本部港
3-2 コールドチェーンの構築	立地特性を生かした コールドチェーン構築	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	那覇港
	低温保管	冷蔵・冷凍倉庫や特定温度管理施設の充実	全域
	低温輸送	- 冷蔵・冷凍トラック、冷蔵コンテナの充実 - 航空輸送との連携	全域
	品質・衛生管理	- 温度センサー等によるモニタリング体制の充実 - 国際標準の衛生基準の確保	全域
3-3 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	- 物資(食品、水等)供給体制の構築 - 施設の拡充	那覇港
	物流と観光の共存	- 物流と人流の輻輳回避 - 幹線道路とのアクセス改善・工夫	那覇港、中城湾港、本部港

将来像 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。

将来像の実現に向けた基本方針	具体的な施策(例)		
	取り組み内容		取り組むべき港・地域
4-1 次世代エネルギー等の導入・活用	エネルギー受入環境	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)	中城湾港(、金武湾港)
	船舶脱炭素化の支援	陸上電力供給施設等の整備	那覇港、中城湾港(、金武湾港、運天港)
4-2 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	荷役機械等の低炭素化・水素燃料化	那覇港、中城湾港、本部港
		輸送車両(トラック等)のFC化	全域
		離島のカーボンニュートラルの支援	那覇港、中城湾港、本部港
	リサイクルポート	- 臨海部のリサイクル産業との連携 - 離島リサイクル	中城湾港

将来像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である。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。

将来像の実現に向けた基本方針	具体的な施策(例)		
	取り組み内容		取り組むべき 港・地域
5-1 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	- 物流機能の維持 - 緊急物資輸送	那覇港、中城湾港、本部港
	港湾の津波・防災対策	港湾物流機能の維持	那覇港、中城湾港、本部港
	安定的な物資の備蓄・ 供給体制の確保	地域防災計画との連携	全域
5-2 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	港湾のリダンダンシーの強化	全域