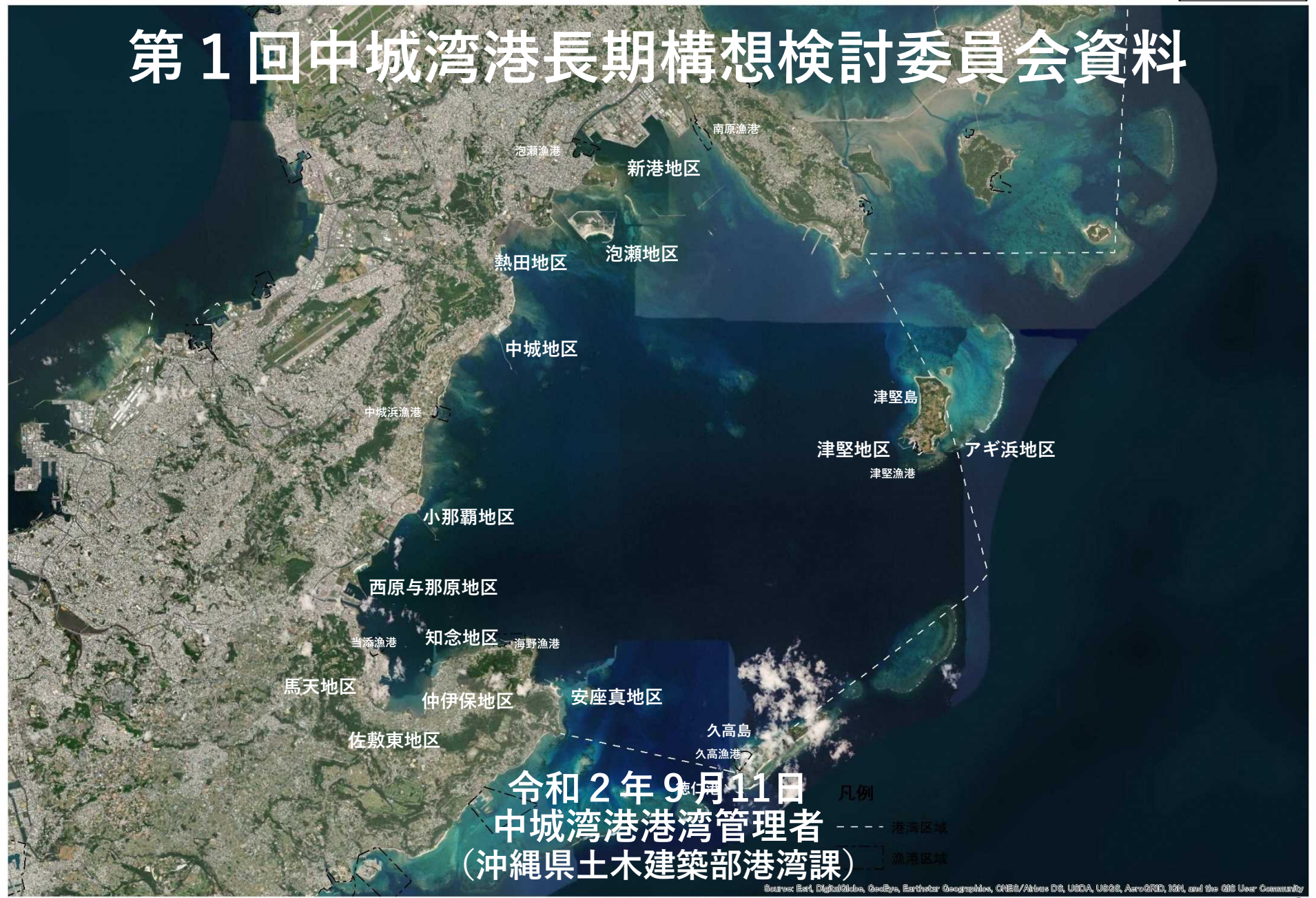


第1回中城湾港長期構想検討委員会資料



(1) 中城湾港長期構想の策定に係る背景と目的等について

(2) 中城湾港港湾計画の既定計画について

(3) 中城湾港長期構想の策定について

① 国内外の社会情勢の変化

② 沖縄県の現状と課題

③ 中城湾港の現状と課題

④ 中城湾港長期構想の基本理念・将来像（案）

⑤ 中城湾港の将来像の実現に向けた基本戦略（骨子）（案）

(1) 中城湾港長期構想の策定に係る背景と 目的等について

中城湾港長期構想の策定に係る背景と目的

1. 中城湾港港湾計画は平成2年に改訂（目標年次平成12年）し、その後も様々な要望等に対応するための一部変更等を経て現在に至っている。
2. 当該計画に基づき、港湾の整備が着実に進展している一方で、計画改訂から約30年経過する間に中城湾港の取り巻く社会経済情勢は大きく変化し、各地区で新たな拠点形成の構想が検討され始めている。
3. 中城湾港を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえ、沖縄県全域の発展を加速させる「みなとづくり」を進めることを目的に、次期港湾計画改訂や新たな振興計画を見据えた長期構想を策定する。



長期構想と港湾計画の関係

<長期構想とは>

学識者、港湾利用者、行政機関、県民など様々な港湾関係者の意見・要請をもとに、概ね20年～30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間のあり方を構想・ビジョンとしてまとめたもの。

<港湾計画とは>

港湾の開発、利用及び保全等の方針、港湾施設の規模及び配置等について計画としてまとめたもの。長期構想を道行きとし、10年～15年後に目指す内容を新しい港湾計画にまとめる。

※港湾計画とは、港湾の開発、利用及び保全を行うにあたっての指針となる基本的な計画であり、港湾法第3条の3に規定されている法定計画である。

※計画の変更にあたっては、地方港湾審議会の審議後、国土交通省に提出。更に交通政策審議会の審議を経る必要。

現 中城湾港港湾計画 (改訂：平成2年8月、一部変更3回、軽易な変更11回)



国際・国内情勢の変化 ⇒ 新たな課題・要請

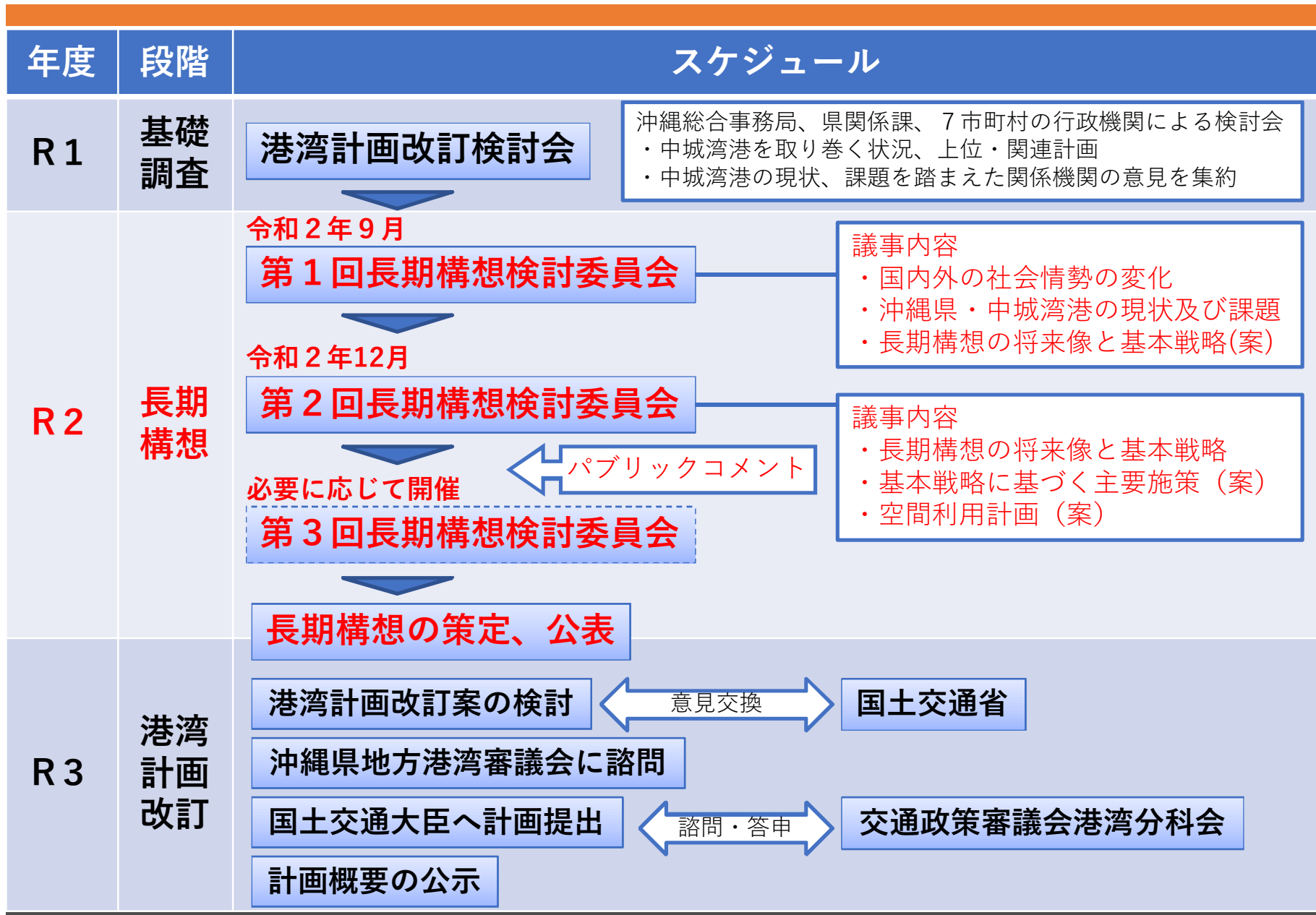
中城湾港長期構想 概ね20年～30年先の視野に立った総合的な港湾空間のあり方について検討



長期構想を道行きとし、10～15年後に目指す内容

次期 中城湾港港湾計画改訂 概ね10～15年先を目標年次とした港湾計画について検討

検討スケジュール（予定）



(2) 中城湾港港湾計画の既定計画について

現港湾計画(平成2年改訂)の概要

計画の目標と背景

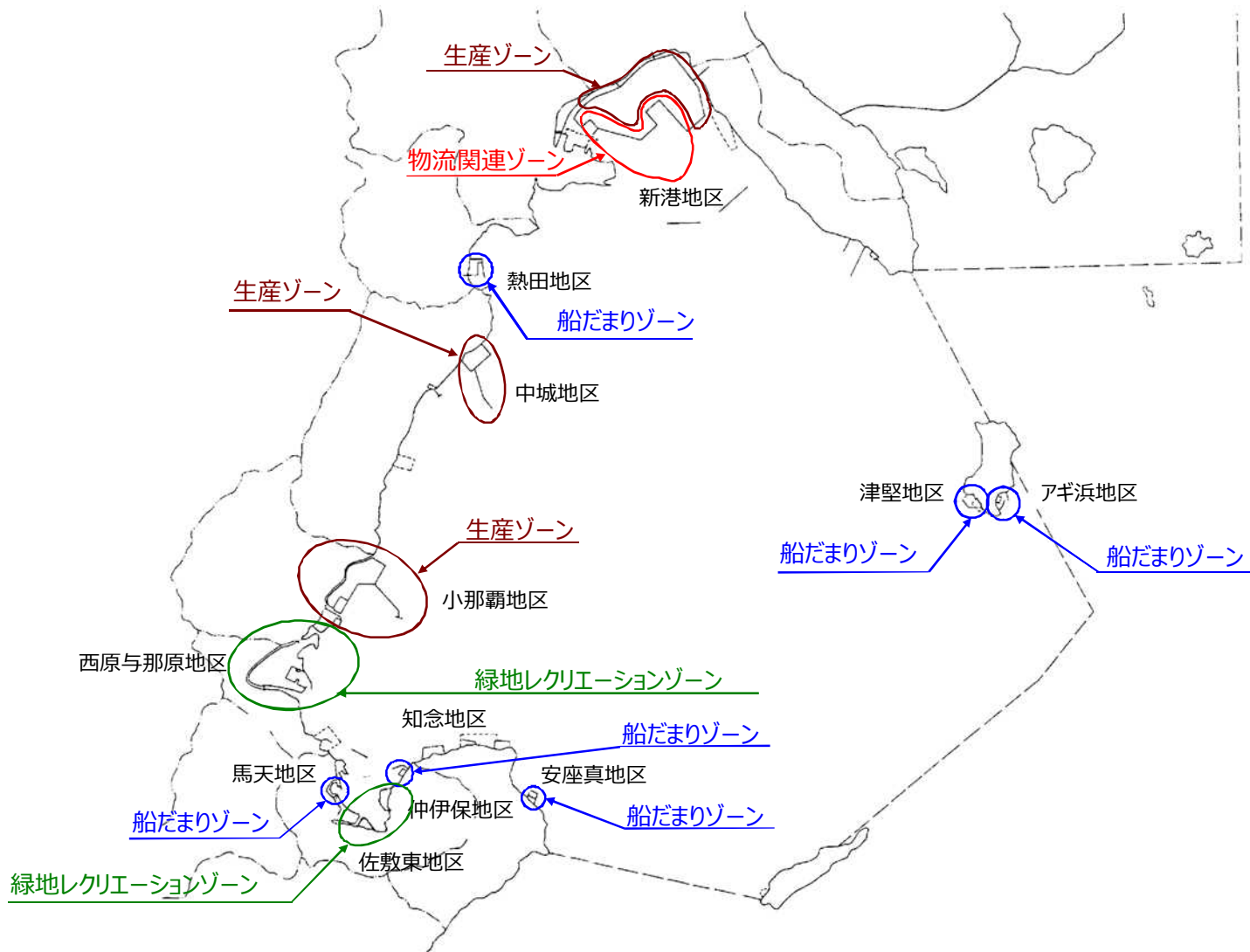
中城湾港は沖縄本島の東海岸地域の発展に資するための開発が強く求められており、流通加工港湾としての物流機能の強化、生産基盤の整備等の促進とともに市民が海と親しむための開発が期待されており、平成12年を目標年次として計画が策定された。

計画の基本方針

- ① 沖縄本島を背後圏とする流通拠点として、那覇港との適切な機能分担を図りつつ、新港地区において外内貿公共ふ頭の整備を引き続き進める。
- ② 本島中南部市街地における住環境の改善を図りつつ、高度な産業空間の形成を図るため、新港地区において既存市街地からの企業の移転再配置及び新規企業立地のための工業用地を確保する。
- ③ 周辺住民等の海洋性レクリエーション需要の増大に対処するため、西原与那原地区等においてマリーナを中心とした海洋性レクリエーション基地の形成を図る。
- ④ 離島フェリー及び不定期旅客船の利用に対処するため、西原与那原地区及び津堅地区においてフェリー及び旅客船ふ頭を整備する。
- ⑤ 漁船及び遊漁船のけい留施設の不足を解消するとともに、港内の安全性の向上を図るため、西原与那原地区、馬天地区、津堅地区及びアギ浜地区において小型船だまりを整備する。
- ⑥ 港湾と背後地域との円滑な連絡を図るとともに、港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港交通施設を整備する。
- ⑦ 背後地域における住宅用地等の需要に対処するため、新港地区、西原与那原地区、佐敷東地区及び知念地区において都市機能用地を確保する。

現港湾計画(平成2年改訂)の概要

空間利用ゾーニング



現港湾計画(平成2年改訂)の概要

港湾の能力

		平成12年計画目標	平成30年現在	達成率	増減の理由等
貨物量	外貿	6,167千トン	388千トン	6.3%	(公共貨物※1) ・計画時に立地を見込んでいた企業の業種が変化。 ・東ふ頭の供用間もないため、計画時に見込んだ完成自動車の那覇港からの移転が途上。
	(公共)	(1,310千トン)	(32千トン)	(2.4%)	
	(専用)	(4,857千トン)	(356千トン)	(7.3%)	
	内貿	4,964千トン	1,858千トン	37.4%	(専用貨物※2) ・石油精製企業の撤退、精製事業の中止などによる。
	(公共)	(2,412千トン)	(1,031千トン)	(42.7%)	
	(専用)	(2,552千トン)	(827千トン)	(32.4%)	
合計	11,131千トン	2,246千トン	20.2%		
(公共)	(3,722千トン)	(1,064千トン)	(28.6%)		
(専用)	(7,409千トン)	(1,183千トン)	(16.0%)		
港湾利用者数	マリーナ利用者 49千人 緑地利用者 658千人 旅客施設利用者 137千人	マリーナ利用者 8千人 緑地利用者 885千人 旅客施設利用者 251千人	16.3% 134% 183%	・与那原マリーナ、沖縄マリーナ利用者数 ・専用利用申請から推算 ・船舶乗降人員数	

※1 公共貨物とは、公共事業で整備され、港湾管理者等の公共セクターが管理・運営する港湾施設において取り扱われる貨物のこと。

※2 専用貨物とは、専ら特定企業の活動に資する港湾施設において取り扱われる貨物のこと。

資料: H12計画目標の貨物量は「中城湾港港湾計画資料(その1)-改訂-」H2.8、港湾利用者数は「中城湾港港湾計画資料(その1)-一部変更-」H7.11
H30現在の貨物量及び港湾利用者数は「沖縄県港湾課資料」

既定計画と整備・利用状況の進捗（新港地区）

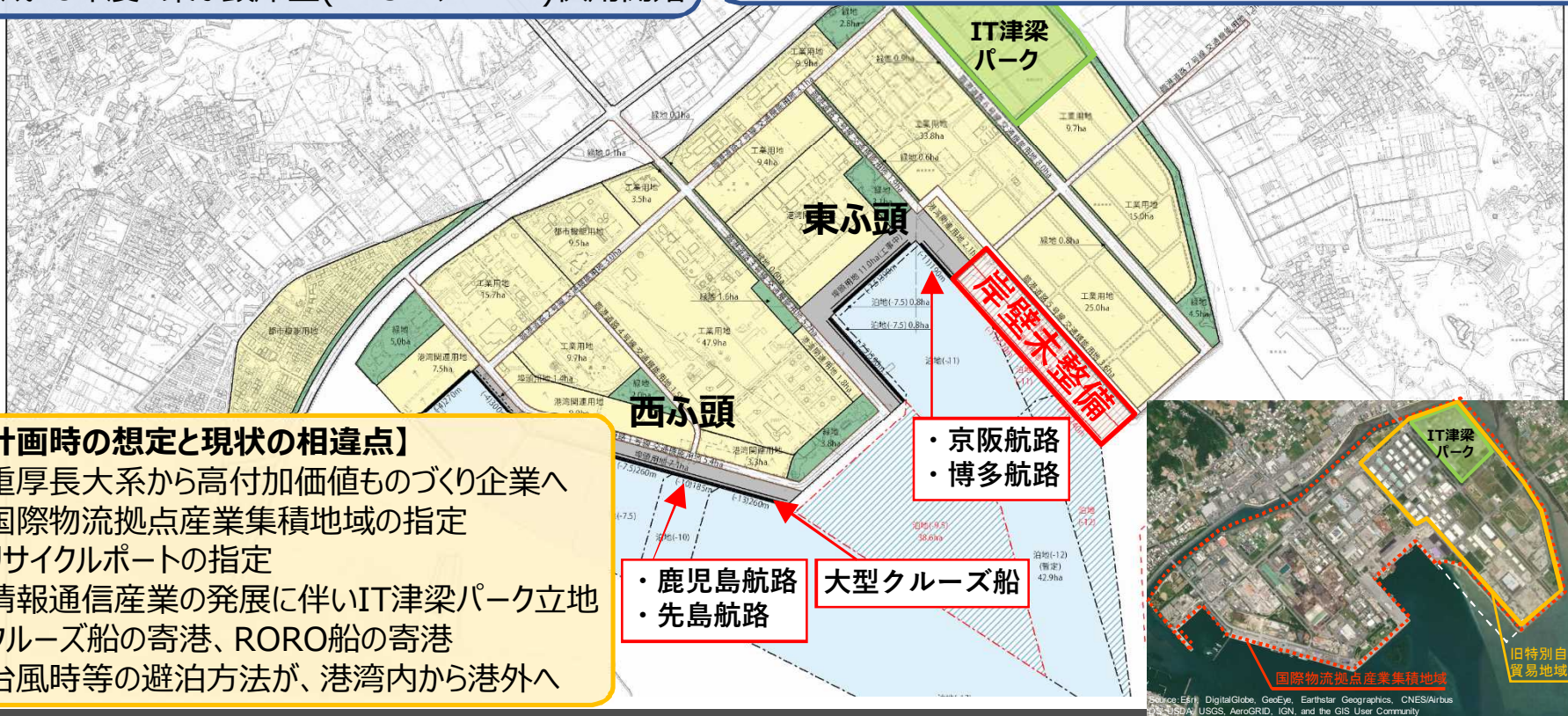
【既定計画と整備進捗】

平成2年度 港湾計画改訂(3次埋立の追加)
 平成4年度 1次埋立(西ふ頭)概成
 平成6年度 西ふ頭岸壁(-10m、-13m)供用開始
 平成10年度 特別自由貿易地域に指定
 平成15年度 リサイクルポートに指定
 平成18年度 2次埋立概成
 平成26年度 国際物流拠点産業集積地域に指定
 平成28年度 東ふ頭岸壁(-7.5m、-11m)供用開始

【利用状況（令和元年時点）】

西ふ頭 計画貨物量:1,116千トン、R1年実績(速報値):1,100千トン
 主な取扱品目:砂・砂利、飼肥料、金属くず
 定期航路:鹿児島航路(週1便)、先島航路(不定期運行)
 クルーズ船:R1年21回寄港(16万GT級まで受入可能)

東ふ頭 計画貨物量:2,397千トン、R1年実績(速報値):93千トン
 主な取扱品目:鉄鋼、砂糖
 定期航路:京阪航路(週1便)、博多航路(トライアル)



【計画時の想定と現状の相違点】

- ・重厚長大系から高付加価値ものづくり企業へ
- ・国際物流拠点産業集積地域の指定
- ・リサイクルポートの指定
- ・情報通信産業の発展に伴いIT津梁パーク立地
- ・クルーズ船の寄港、RORO船の寄港
- ・台風時等の避泊方法が、港湾内から港外へ

既定計画と整備・利用状況の進捗（泡瀬地区）

【既定計画と整備進捗】

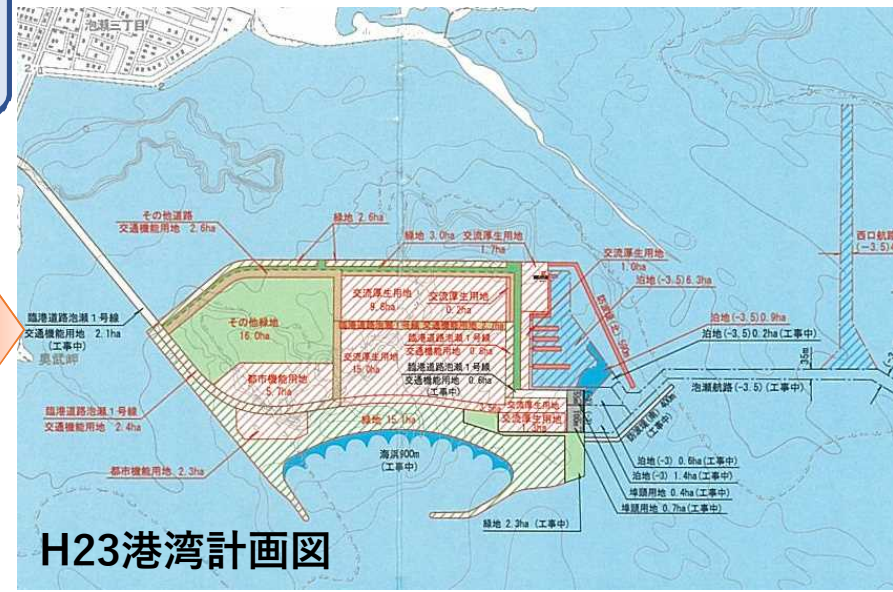
平成7年度 港湾計画一部変更(計画位置づけ)
 平成14年度 国が海上工事に着手
 平成17年度 沖縄県が海上工事に着手
 平成19年度 市長が「第Ⅰ区域は計画見直し前提に推進、
 第Ⅱ区域は推進困難」と方針表明
 平成22年度 港湾計画の一部変更(埋立規模の縮小)
 平成25年度 県が連絡橋の工事に着手

【計画時の想定と現状の相違点】

- ・計画コンセプト：スポーツコンベンション拠点
- ・埋立面積：約185ha → 約91ha
- ・入域観光客数の増加等を踏まえ、沖縄市により土地利用計画を検証中



H7港湾計画図



H23港湾計画図



H7イメージ図
国際交流リゾート拠点



H23イメージ図
スポーツコンベンション拠点



航空写真(H29.2月)

既定計画と整備・利用状況の進捗（西原・与那原地区）

【既定計画と整備進捗】

平成2年度 港湾計画改訂(計画位置づけ)
 平成8年度 埋立工事着工
 平成13年度～ 用地分譲開始
 平成19年度 西原マリパーク開園
 平成28年度 与那原マリーナ供用開始
 平成29年度 大型MICE施設整備計画に対応する
 土地利用計画等の港湾計画変更

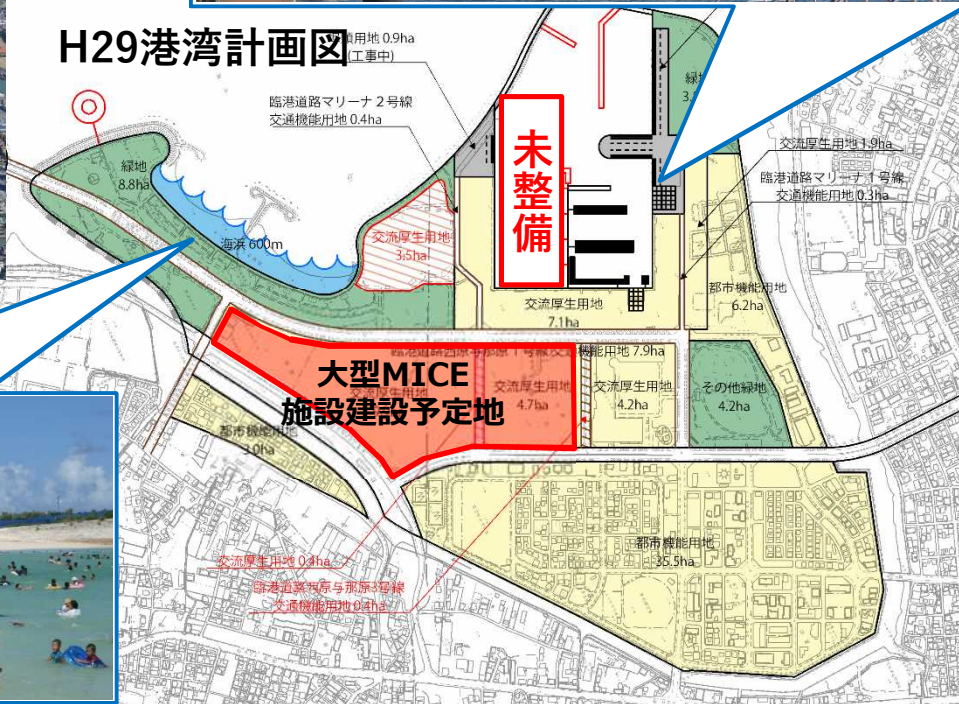
【計画時の想定と現状の相違点】

- ・大型MICE施設の建設地に決定
- ・大型MICE施設と関連した新たな賑わいを目指したまちづくり
- ・スーパーヨットの寄港

与那原マリーナ



H29港湾計画図



西原きらきらビーチ



中城湾港に関連する上位・関連計画

物流・産業

(港湾の中長期政策 PORT2030)

- 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
 - ・航路の輸送生産性向上に向けて、運航事業者や寄港地の港湾管理者、他輸送モードと連携し、設備・運営体制の改善検討
 - ・岸壁の標準化、フェリーふ頭の規格統一化、施設の共同利用や貨物の共同配送
 - ・情報通信技術や自動化技術による「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成
- 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
 - ・設備更新と合わせたインフラの改良・強靱化、企業間共同輸送の促進、大型船受入拠点の最適配置
 - ・資源エネルギーの安定的確保に向けた供給拠点の確保

国

(総合物流施策大綱)

- 荷主、物流事業者など事業者間の連携・共同による物流の効率化
- モーダルコネクットの強化等による輸送効率向上、道路・海上・航空・鉄道の機能強化、物流施設の機能強化、物流を考慮した地域づくり
- 新技術（IoT、BD、AI等）の活用による物流革命

(沖縄国際物流戦略チーム)

- 官・民一体となって、新港地区への更なる企業誘致に努める
- ハード・ソフト両面において「産業支援港湾」としての機能強化
- 定期航路網の充実による物流の効率化及び創貨を図る。また、物流の活性化と県内産業の振興に好循環をもたらす持続的な取組について検討を行う

中城湾港に関連する上位・関連計画

物流・産業

県

(沖縄21世紀ビジョン基本計画)

- 中城湾港新港地区においては、産業支援港湾としての整備を着実に進めるとともに、那覇港との適正な機能分担や定期船就航の実現等により物流拠点の形成を推進
- 中城湾港新港地区においては、物流機能を強化するとともに、臨港型産業の集積を図る
- 国際・国内航路のネットワーク化に取り組むとともに、物流効率化のための施設整備、輸送時間の短縮や物流コストの低減に取り組む
- 企業誘致や関連施設の整備を図るうえで必要となる用地の確保に努めるとともに、物流関連施設の整備を推進し、高付加価値商品や農林水産物・生鮮食品等の保管・流通の拠点形成等を図る

(沖縄県アジア経済戦略構想)

- 那覇港・中城湾港の機能強化等に向けた取り組み
 - ・那覇港と中城湾港の有機的な役割分担や相互振興に向けた管理体制を検討
 - ・中城湾港の産業港としての活用

市町村

- 新港地区の活用可能性をPRし、更なる企業集積、新たな航路サービス等の呼び水にする（うるま市：国際物流トライアル推進事業）
- 中城湾港新港地区において、国・県等関係機関との連携により、沖縄本島中部の物流拠点として港湾機能の充実や取扱貨物量の増加を促進（第4次沖縄市総合計画・後期基本計画）
- 中城湾港新港地区と駐留軍用地跡地の連携を図り、新規産業の誘致（北中城村第四次総合計画・後期基本計画）
- MICE開催に波及する産業を獲得し、経済効果拡大を目指す（与那原町第4次総合計画）
- 漁業の振興（第2次南城市総合計画・前期基本計画）
 - ・漁場の生産力向上、漁場の合理的な利用などを支援し、漁港の機能保全に関する取り組みを推進します。

中城湾港に関連する上位・関連計画

交流・賑わい

国

(明日の日本を支える観光ビジョン)

- クルーズ船受入の更なる拡充

(港湾の中長期政策 PORT2030)

- 列島のクルーズアイランド化
 - ・国際クルーズ拠点と合わせ、フライ&クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行客の満足度向上のための施策を展開
- ブランド価値を生む空間形成
 - ・民間資金を活用したマリーナ開発や長期の水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化
 - ・様々な観光資源の発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じた訪日外国人旅行客の満足度向上、地域への経済効果の最大化

中城湾港に関連する上位・関連計画

交流・賑わい

県

(沖縄21世紀ビジョン基本計画)

- 大型クルーズ船に対応した岸壁やターミナルビル等の整備、国際的な観光リゾート地にふさわしい港湾施設やマリナー等の整備

(沖縄県アジア経済戦略構想)

- アジアを中心とする海外富裕層の獲得を目指した戦略の構築、受入環境の整備
- 拡大するクルーズ市場の獲得
 - ・多様な規模のクルーズ船への効率的な対応、観光地の分散化等を図る観点から、那覇港以外の港湾におけるクルーズ船の受け入れを積極的に推進

(東洋のカリブ構想)

- 官民連携による国際クルーズ拠点及び県内港湾の着実な整備等による寄港地開発の推進

(沖縄MICE振興戦略)

- 中城湾港マリンタウン地区に大規模展示場を備えた大型MICE施設を整備する。宿泊施設や商業施設の修正を図るとともに、交通便利性の向上、海辺や緑空間の特性を生かした憩いの場の確保などにより、緑と海辺のアメニティーを活用した、交流、賑わいのある豊かなまちづくりを目指す

市町村

- クルーズ船の受け入れなどの広域的な観光対策を実施（第2次うるま市総合計画・前期基本計画）
- 東部海浜開発事業の推進（第4次沖縄市総合計画・後期基本計画）
- 企業への土地利用に関する情報の提供および企業誘致に関する情報の収集を実施するとともに、企業の立地可能性を高めるための条件整備など、企業誘致の活動に取り組む（同上）
- アワセ地区における広域交流拠点の形成（北中城村第四次総合計画・後期基本計画）
- 広域交流拠点の核となる観光・文化・商業施設などの導入（同上）
- 熱田地区を拠点にした水中観光船の運航とブルーツーリズムプログラム（北中城村マリンビジョン）
- 観光レクリエーションの進展に対応した水産業の多様化を促進（中城村第四次総合計画・前期基本計画）
- 東海岸地域の風土と特色を生かした観光リゾート地の形成（西原町まちづくり指針、与那原町第4次総合計画）
- 大型MICE施設と関連した新たな賑わいを目指したまちづくりを推進（与那原町第4次総合計画）

中城湾港に関連する上位・関連計画

安全・安心

国

（国土強靱化基本計画）

○適切な施策の組み合わせ

- ・災害リスクや地域の状況等に応じて、防災施設の整備、施設の耐震化、代替施設の確保などのハード対策と訓練・防災教育などのソフト対策を適切に組み合わせ、効果的に施策を推進
- ・「自助」、「共助」及び「公助」を適切に組み合わせ、官と民が適切に連携及び役割分担して取り組む

（インフラ長寿命化基本計画）

○インフラ長寿命化計画等の策定

- ・インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中期的な取組の方向性を明らかにする計画として、「インフラ長寿命化計画」を策定する。さらに、各インフラの管理者は、行動計画に基づき、個別施設毎の具体的な対応方針を定める計画として、「個別施設毎の長寿命化計画」を策定する

（港湾の中長期政策 PORT2030）

○情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化

- ・切迫性の高まる広域的な災害の発生に対し、地域の早期復旧・復興を支援するため、港湾施設の耐震化等
- ・インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中期的な取組の方向性を明らかにする計画として、「インフラ長寿命化計画」を策定
- ・港湾の事業継続計画（港湾BCP）等に基づき、関係行政機関や民間事業者、地元組織との連携体制、協力体制の強化
- ・浸水対策・液状化対策等の事前防災対策、防災教育・防災訓練等の積極的な推進

（総合物流施策大綱）

○災害に強い物流システムの構築、物流機能確保のための老朽化対策

中城湾港に関連する上位・関連計画

安全・安心

県	<p>(沖縄21世紀ビジョン基本計画)</p> <ul style="list-style-type: none">・空港・港湾・漁港における緊急物資搬送機能を有する施設の整備 <p>(沖縄県地域防災計画)</p> <ul style="list-style-type: none">・特に重要な拠点港湾等は、耐震強化岸壁、緑地、背後道路等の整備に努め、震災後の物資輸送拠点としての機能の確保に努める <p>(沖縄県公共施設等総合管理計画)</p> <ul style="list-style-type: none">・点検・診断等に基づく予防保全型の維持管理を導入し、公共施設等の実態把握と必要な措置の実施、耐震化の推進によって、県民、施設利用者の安全・安心を確保
市町村	<p>○海岸や河川の美化、保全による親水空間の整備を推進（中城村第四次総合計画・前期基本計画）</p>

中城湾港に関連する上位・関連計画

持続可能な地域

国

(港湾の中長期政策 PORT2030)

- 港湾・物流活動のグリーン化
 - ・地球環境問題への責任ある対応として、CO2排出源対策の促進
 - ・LNGバンカリング拠点の形成

(総合物流施策大綱)

- サプライチェーン全体における環境負荷低減、輸送モードの省エネ化・低公害化

県

(沖縄21世紀ビジョン基本計画)

- 自然環境の保全・再生・適正利用、持続可能な循環型社会の構築、低炭素島しょ社会の構築

(沖縄SDGs推進方針)

- 自立型経済の構築に向けた基盤の整備
 - ・展開方向：空港、港湾、道路、鉄軌道など、産業発展に必要な基盤整備を戦略的に進めるほか、強くしなやかな自立型経済の構築に必要な条件整備を図り、国際的な競争力を強化する
 - ・施策展開：人流・物流を支える港湾の整備

(中城湾港港湾環境保全計画、中城湾港港湾環境保全計画に関するアクションプラン)

- ・計画の内容及び推進：水環境、生物の生育・生息環境、良好なふれあい環境の観点から定めた44項目のアクションプランを適宜拡充・見直しを行いながら、目標達成に向けて努力する

(中城湾全体におけるトカゲハゼ保全計画)

- ・トカゲハゼ保全の基本施策：(1)トカゲハゼの生活史を考慮した現在の生息域の保全、(2)新たなトカゲハゼ生息地の創造、(3)人工増殖技術の確立

中長期政策の構成

国内外の社会経済情勢の展望

- ✓ 新興市場の拡大と生産拠点の南下、インバウンド客の増加
- ✓ 人口減少・超成熟化社会の到来と労働力不足
- ✓ 第4次産業革命の進展
- ✓ 資源獲得競争の激化と低炭素社会への移行
- ✓ 巨大災害の切迫とインフラの老朽化

港湾政策の基本的理念

- ☆ 地政学的な変化やグローバルな視点を意識
- ☆ 地域とともに考える
- ☆ 「施設提供型」から「ソリューション提供型」へ
- ☆ 「賢く」使う
- ☆ 「進化する」港湾へ

【2030年の港湾が果たすべき役割】

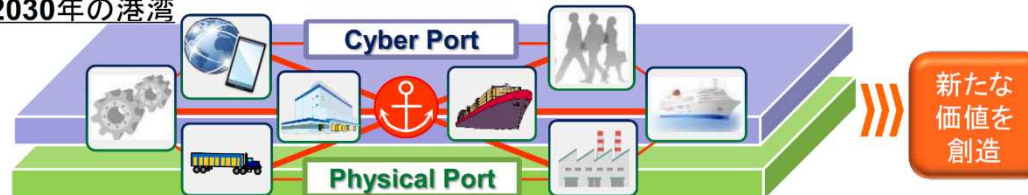
I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】

- ・グローバルSCM、農林水産物輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ
- ・人手不足に対応し、国内輸送を支える
- ・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み
- ・アジアのクルーズ需要のさらなる取込、寄港地の全国展開、国内市場の開拓

II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】

- ・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せ美しい「コトづくり」空間に
- ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開
- ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生
- ・地球環境や海洋権益の保全

○2030年の港湾



あらゆるモノ、ヒト、情報、主体、空間をつなぐ、「フィジカル&サイバープラットフォーム」へと進化

III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】

- ・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化
- ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

中長期政策の方向性(8本柱)

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

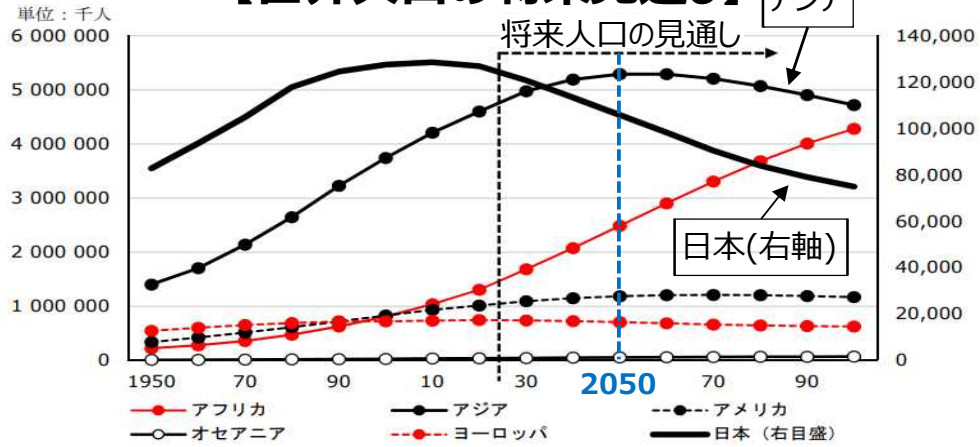
(3) 中城湾港長期構想の策定について

① 国内外の社会情勢の変化

アジアのダイナミズム（アジアの経済成長）

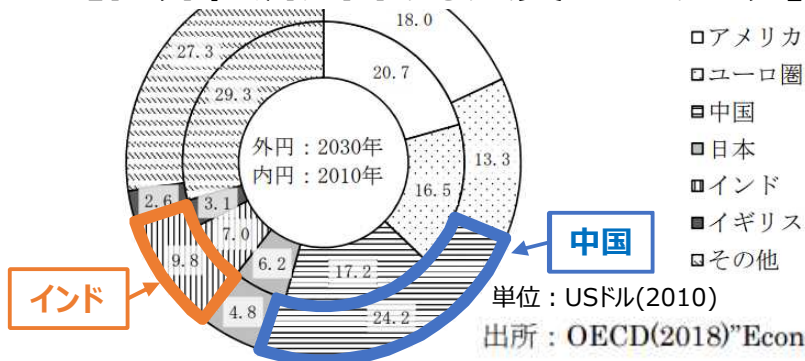
- アジア地域の人口は世界最大の規模で2050年まで成長し、経済規模もシェアを拡大していくと予想されている。
- 特に東南アジア地域では、各国に製造業の展開(チャイナプラスワン)が進むと同時に、消費国としての存在感を示す国もあり、生産拠点・マーケットの両面での成長が見込まれている。

【世界人口の将来見通し】

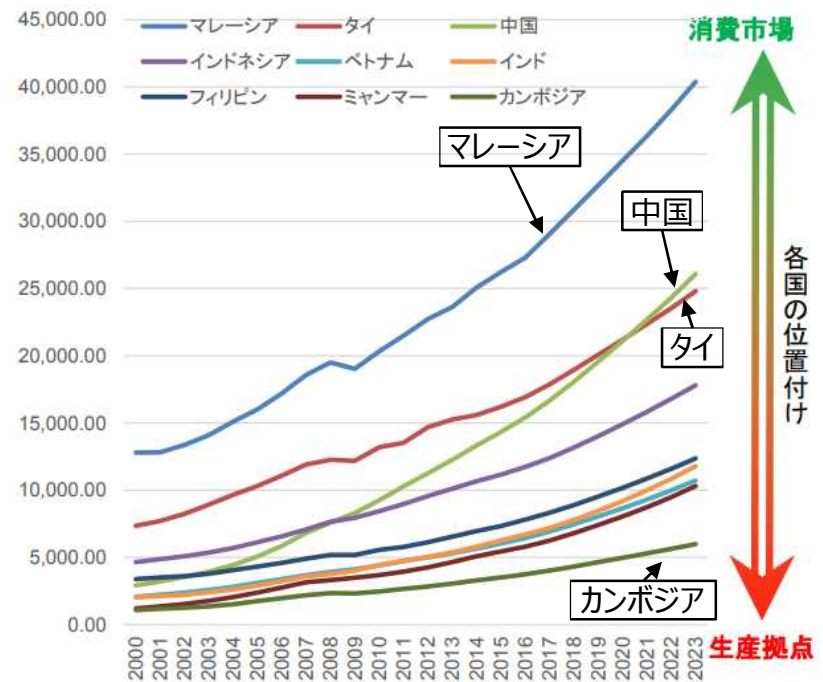


出所：国際連合 UN, World Population Prospects

【世界経済に占める実質GDPシェア】



【一人当たり購買力平価GDPの推移】



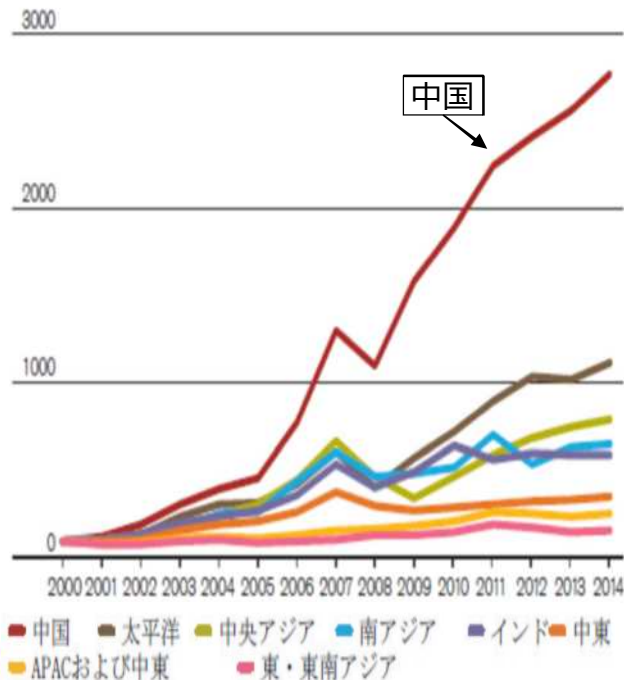
出典「World Economic Outlook Database, April 2018」

※購買力平価は、各国の通貨を米ドルなどに換算する際に貿易や投資・投機に影響されやすい為替レートベースではなく、各国の通貨の購買力が同等になる換算比率を求めたもの

アジアのダイナミズム（富裕層増加）

- 経済成長に伴いアジアの中進国はじめ各国で富裕層が拡大(中国では100万ドル以上の資産を持つ富裕層が2000-2014年で28倍に)。
- 日本は富裕層の旅行需要の獲得状況が低い水準に留まっている。

【アジア各国/地域における ミリオネア数の推移】

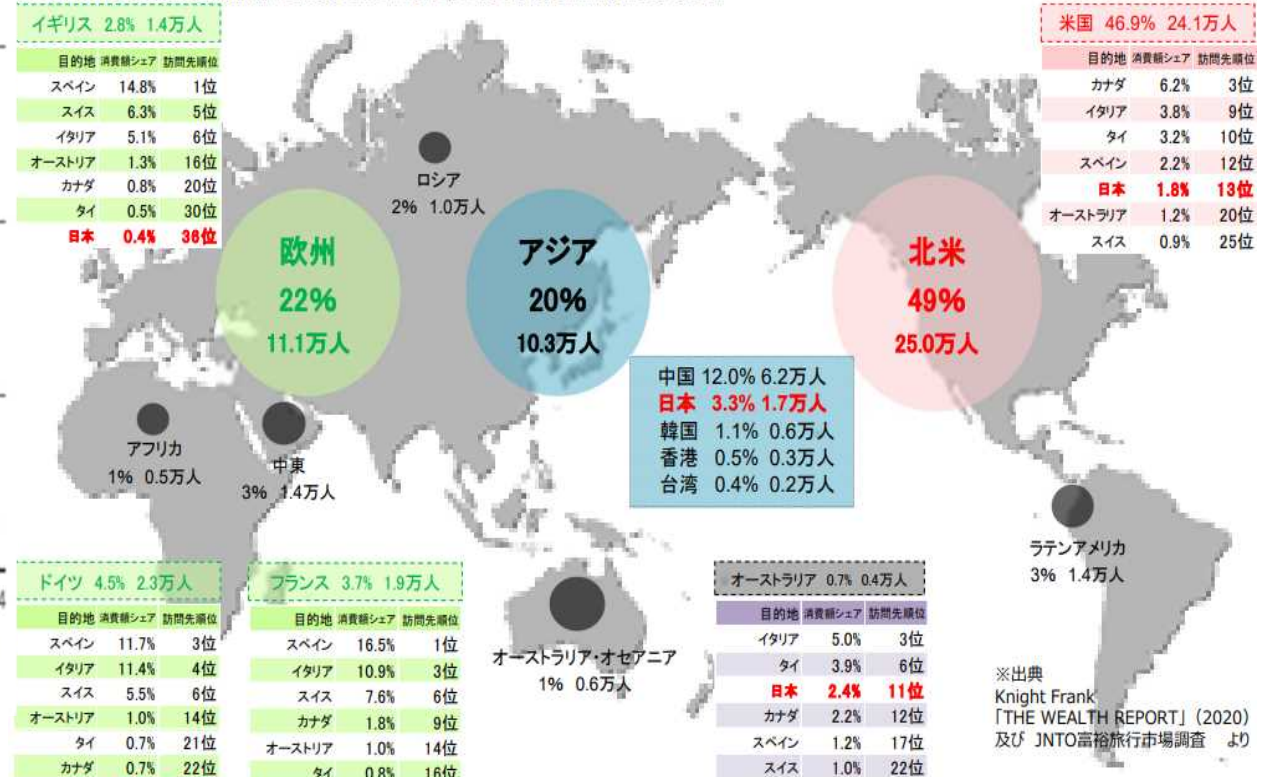


※基準年2000年を100とする

出所：CREDIT SUISSE「リサーチ・インスティテュート グローバル・ウェルス・レポート2014」2014年10月

【世界の富裕層の割合と市場別富裕旅行消費の獲得状況】

※富裕層の分布は保有資産3000万US\$以上の人数を推計。世界全体で約51万人（2019年）
 ※富裕旅行消費の獲得状況は着地消費100万円以上/人回の旅行を富裕旅行として集計



出所：観光戦略実行推進会議(第38回)資料
 観光庁「旅行消費の増加及び休暇分散に向けた取組について」

情報通信技術の発展による超スマート社会 (Society 5.0)

- 「Society 5.0」は第5次科学技術基本計画で示された「狩猟社会」「農耕社会」「工業社会」「情報社会」に続く、目指すべき新たな未来社会の姿。IoTで全ての人とモノがつながり、様々な知識・情報が共有され、新たな価値を生み出すことが期待されている。
- 物流部門では、「Logistics 4.0」と称し、IoTによる省人化・標準化の取組が進められている。

【Society 5.0】

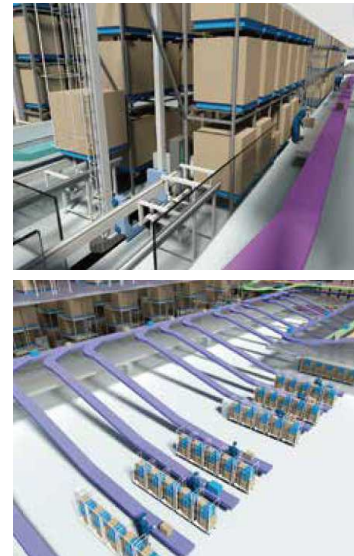
これまでの情報社会(4.0)



出典：内閣府HP

【Logistics 4.0】

【RKK中城総合物流センター(省人化の事例)】



ピクトゥ自動倉庫

- 倉庫管理システムから指示された個数(ケース数)をピッキングし、背面にあるコンベア(2レーン)に投入
- その後、仕分けソーターに搬送され、配送先別に仕分け。
- 出荷頻度の高い商品を集約することにより、出荷スピードの向上と省人化を実現。

出典：琉球海運HP

Logistics 1.0

輸送の機械化

- トラックや鉄道による陸上輸送の高速化、大容量化
- 汽船／機船の普及による海上輸送の拡大

Logistics 2.0

荷役の自動化

- フォークリフトの普及
- 海上輸送のコンテナ化による海陸一貫輸送の実現

Logistics 3.0

管理・処理のシステム化

- WMSやTMSといった物流管理システムの導入・活用
- NACCS等による手続きの電子化

Logistics 4.0

物流の装置産業化

- 倉庫ロボットや自動運転などの普及による省人化
- サプライチェーン全体で物流機能が繋がることでの標準化

SDGs(持続可能な開発目標)への意識の高まり

- SDGsとは、2015年「国連持続可能な開発サミット」において採択された2030年までの国際社会全体の目標。17のゴール(目標)と169のターゲットから構成され、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる総合的な取組。
- 沖縄県においても全県的なSDGs推進のための基本的な方向性等を「沖縄県SDGs推進方針」として策定。また、企業においてもSDGsをいかにして企業経営に取り込み、ESG投資※を呼び込んでいくことが、持続的な企業価値の向上の観点から重要な要素となっている。

※ESG投資：従来の財務情報だけでなく、環境(Environment)・社会(Social)・ガバナンス(Governance)要素も考慮した投資のこと



- 【目標8】働きがいも経済成長も
包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する。
- 【目標9】産業と技術革新の基盤をつくろう
強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。
- 【目標11】住み続けられるまちづくりを
包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
- 【目標13】気候変動に具体的な対策を
気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。

基本施策			
展開方向	施策展開	ゴール	主なターゲット
3-(1) 自立型経済の構築に向けた基盤の整備			
万国津梁の精神のもと、世界を結ぶ架け橋としての交流を通し、我が国及びアジア・太平洋地域とともに発展していくため、空港、港湾、道路、鉄軌道など、産業発展に必要な基盤整備を戦略的に進めるほか、規制緩和等による交通・物流コストの大幅な低減やアジアを基軸としたネットワークの構築など、 <u>強くしなやかな自立型経済の構築に必要な条件整備を図り、国際的な競争力を強化します。</u>	ア 国際交流・物流拠点の核となる空港の整備 イ 人流・物流を支える港湾の整備 ウ 陸上交通基盤の整備 エ 国際ネットワークの構築、移動・輸送コストの低減及び物流対策強化		2. 3 8. 9 9. 2 11. 2 11. a 13. 1

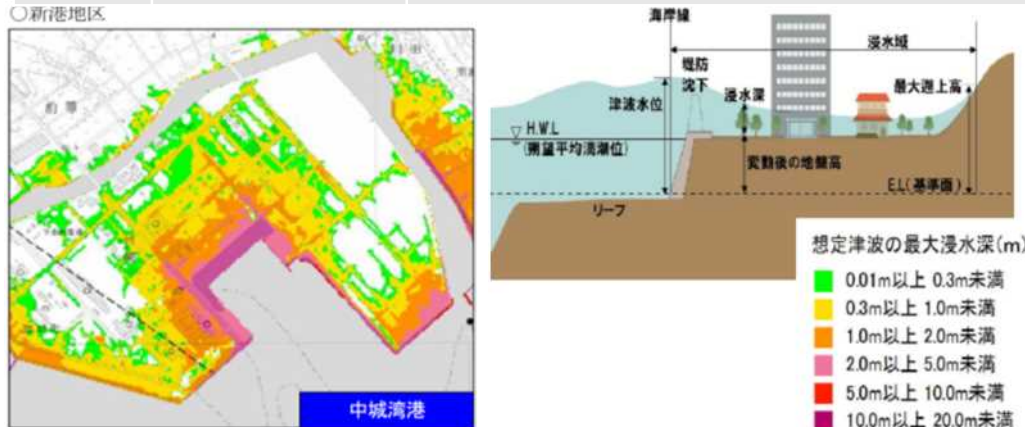
出典：「沖縄SDGs推進方針(令和元年11月29日)」

増加する自然災害のリスク

- ここ数年来、全国で激甚な災害が頻発している状況(平成28年熊本地震、平成30年7月豪雨、令和元年台風第15号・19号、令和2年7月豪雨など)。また、南海トラフ巨大地震等の切迫性が高まり、それに伴う巨大津波の発生や気候変動による高潮・高波等の災害が懸念されている。
- 沖縄県は本土から距離が離れ、同時被災リスクが低い利点もある一方、一度大規模災害が生じた場合、迅速な応援が期待できない懸念がある。

【中城湾港の想定地震及び津波の規模】

項目	内容	備考
想定地震	沖縄県本島南東沖地震3連動	「沖縄本島東方沖地震」、「沖縄本島南東沖地震」、「八重山諸島南東沖地震」の3連動である。
マグニチュード	M9.0	沖縄県地震被害想定調査(平成26年3月、沖縄県)
震度	6強(新港地区周辺)	沖縄県地震被害想定調査(平成26年3月、沖縄県)
液状化	危険度が高い	沖縄県地震被害想定調査(平成26年3月、沖縄県)



【近年の災害による港湾の被災状況】

平成30年台風21号(神戸港:自動車の漂流)



出典:平成30年台風21号被害調査の概要(神戸港・大阪港) 港湾空港技術研究所

令和元年台風15号(横浜港:船舶の走錨)



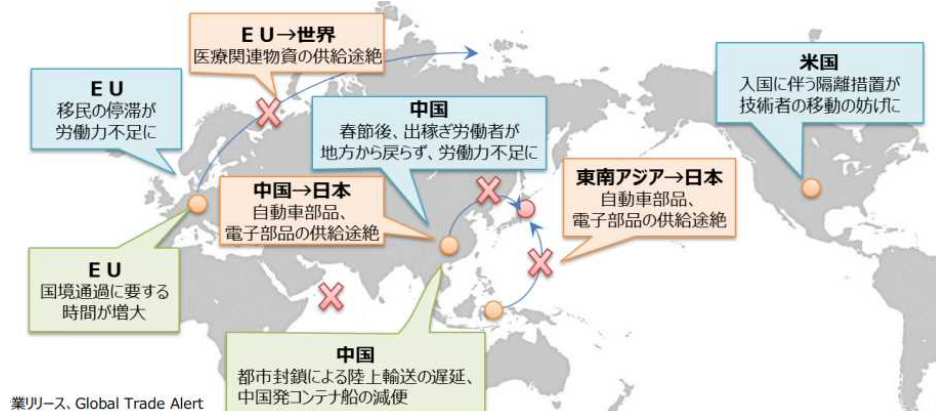
出典:令和元年台風第15号及び19号による港湾の被害状況(令和元年11月19日、国土交通省港湾局)

新型コロナウイルス感染症に伴う社会経済の変化

- 現在、新型コロナウイルス感染症が世界的に流行し、感染者、死者が増加する中、行政、企業、個人あらゆる現場での感染症対策が進められている。
- 中期的な社会変化として、DX※やサプライチェーンの再構築(生産拠点の国内回帰等)、新たな旅行スタイルの普及(休日分散化、滞在型等)等の取組が進められている。
- インバウンドの回復は富裕層から始まると予想され、富裕層の獲得戦略が重要と指摘されている。

※DX (デジタルトランスフォーメーション) : 企業がITを活用して、ビジネスモデルや組織等の変革を進め、競争上の優位性を確立すること。

【新型コロナウイルスを受けたサプライチェーンの寸断の一例】



出典：経済産業省「コロナ危機を踏まえた今後のイノベーション政策の在り方について」

【新型コロナウイルス感染症緊急経済対策(令和2年4月閣議決定)】

IV. 強靱な経済構造の構築

1. サプライチェーン改革

新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、マスク等の衛生用品も含めた我が国の**サプライチェーンの脆弱性が顕在化したことを踏まえ、(略)、国内回帰や多元化を通じた強固なサプライチェーンの構築を支援**する。

【ポストコロナ時代の滞在型旅行の普及】

滞在型旅行の普及

- 従来の旅行スタイルは混雑や密を作りやすい。

- ・GW、お盆、正月休みに一斉に休暇取得
 - ・観光地に一斉に移動
- 2019年：新幹線乗車率 190%、東名高速渋滞 最大 40km



混雑する観光地 (おかげ横丁)



観光客で賑わう商店街 (狸小路商店街)

- 感染リスクを軽減する旅行スタイルが求められる

- 新しい旅行スタイル(滞在型旅行)を提案・普及

イメージ

平日を含む一定期間、好きなところに滞在して、自然、食、文化を地元に入って体験し、学び、楽しむ。

- ・ワーケーション
- ・サテライトオフィス
- ・プレジャー
- ・キッズウィーク

9

出典：観光庁「日本の観光の再生に向けた取組について」(観光戦略実行推進会議(第37回))

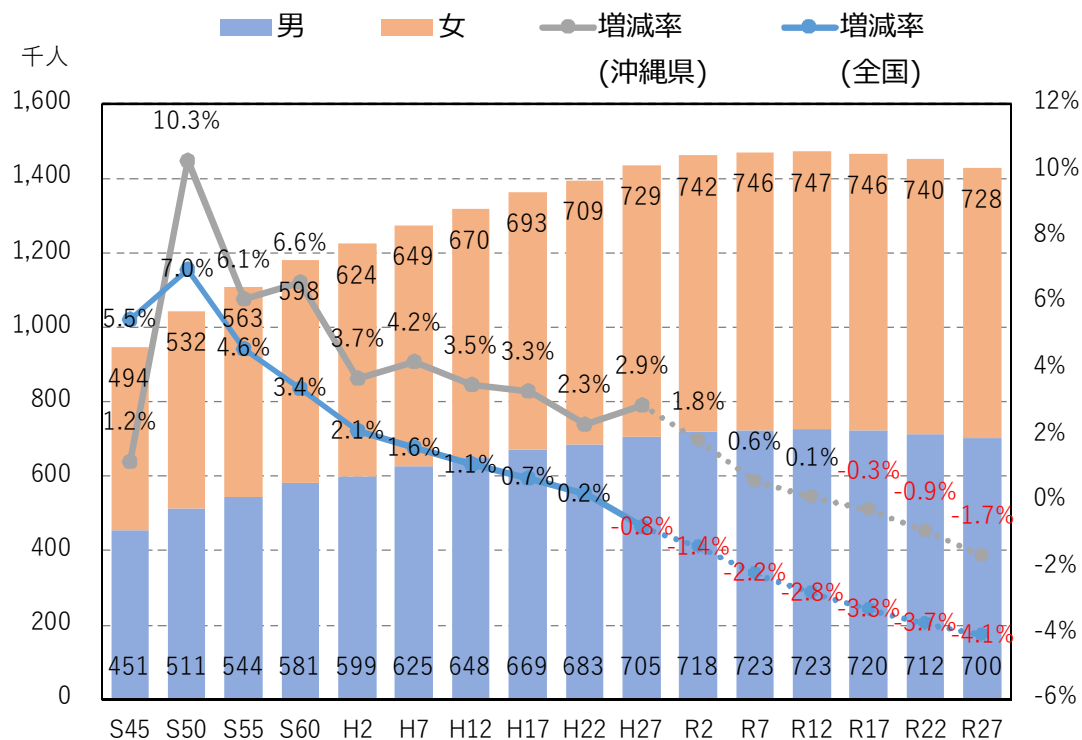
(3) 中城湾港長期構想の策定について

② 沖縄県の現状と課題

沖縄県の人口について

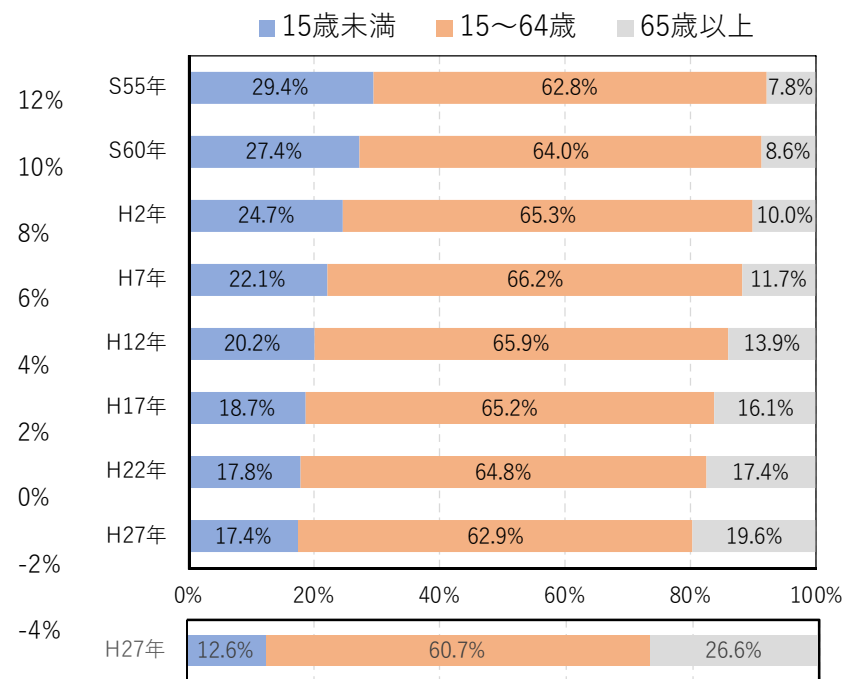
- 沖縄県の人口は昭和50年に100万人を超え、平成27年には143万人に達した。
- 人口増減率は、平成27年に全国は減少に転じたのに対し、依然として沖縄県は増加しており、令和12年頃にピークとなる見込み。
- 年齢別人口では、15歳未満は約17%、15歳～64歳が約62%、65歳以上が約19%。少子高齢化が進展しているが、全国に比べるとその比率は低い。

【沖縄県の人口の推移】



資料：総務省統計局「国勢調査」、沖縄県「平成30年人口移動報告年報」

【沖縄県の年齢別人口比率の推移】



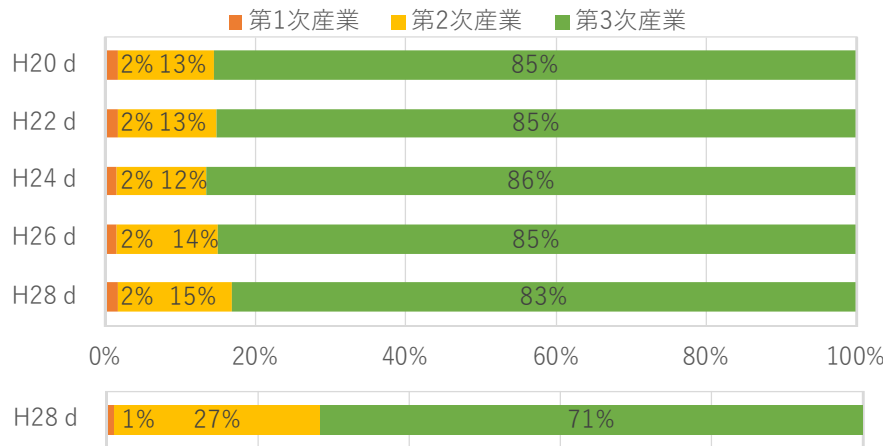
【全国の年齢別人口比率(H27年)】

資料：総務省統計局「国勢調査」

沖縄県の産業構造

- 産業構造の動向は、第1次産業及び第2次産業の占める割合は全体の2割程度、第3次産業は全体の8割以上を占めている。
- 沖縄県の産業構造は、全国と比べ第3次産業の構成比が高く第2次産業が低いことが特徴。第2次産業の中では、建設業の構成比が高く、製造業の構成比が特に低い。

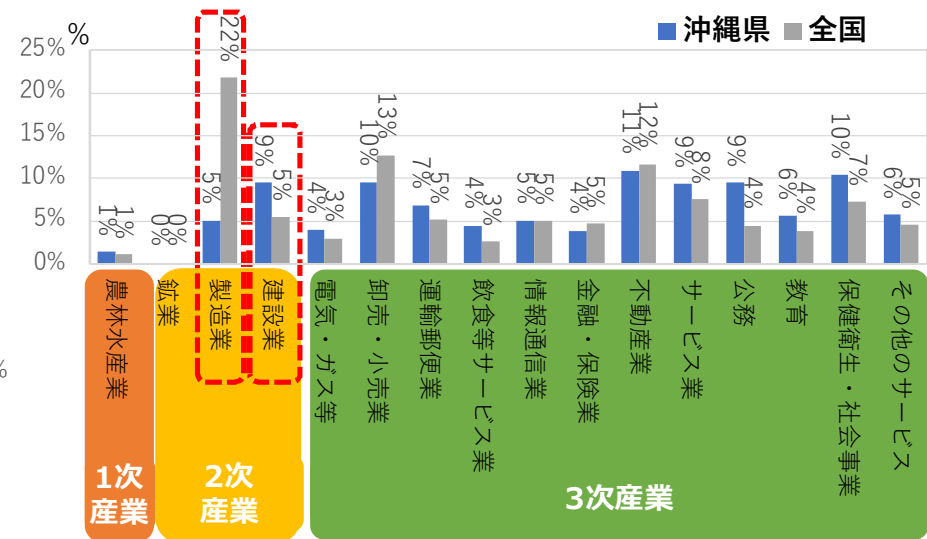
【沖縄県の産業構造の推移】



【全国の産業構造(H28d)】

資料：内閣府「県民経済計算」

【産業別総生産の比較（平成27年度）】



資料：沖縄県「県民経済計算統計表」



衛藤晟一
沖縄担当大臣

- 経済基盤の強化、雇用の安定、そして県民所得水準向上の点から沖縄における製造業の振興は非常に重要と認識。
- 一定程度、製造業の振興は図られてきたものと考えていますが、私としては、製造業の割合を、今の4.5%から10%近くまで最低でも上げないと思っています。
- 沖縄に適した製造業の分析、そして、その定着や集積の方策の検討を委員会を設けて行おうとしているところ。

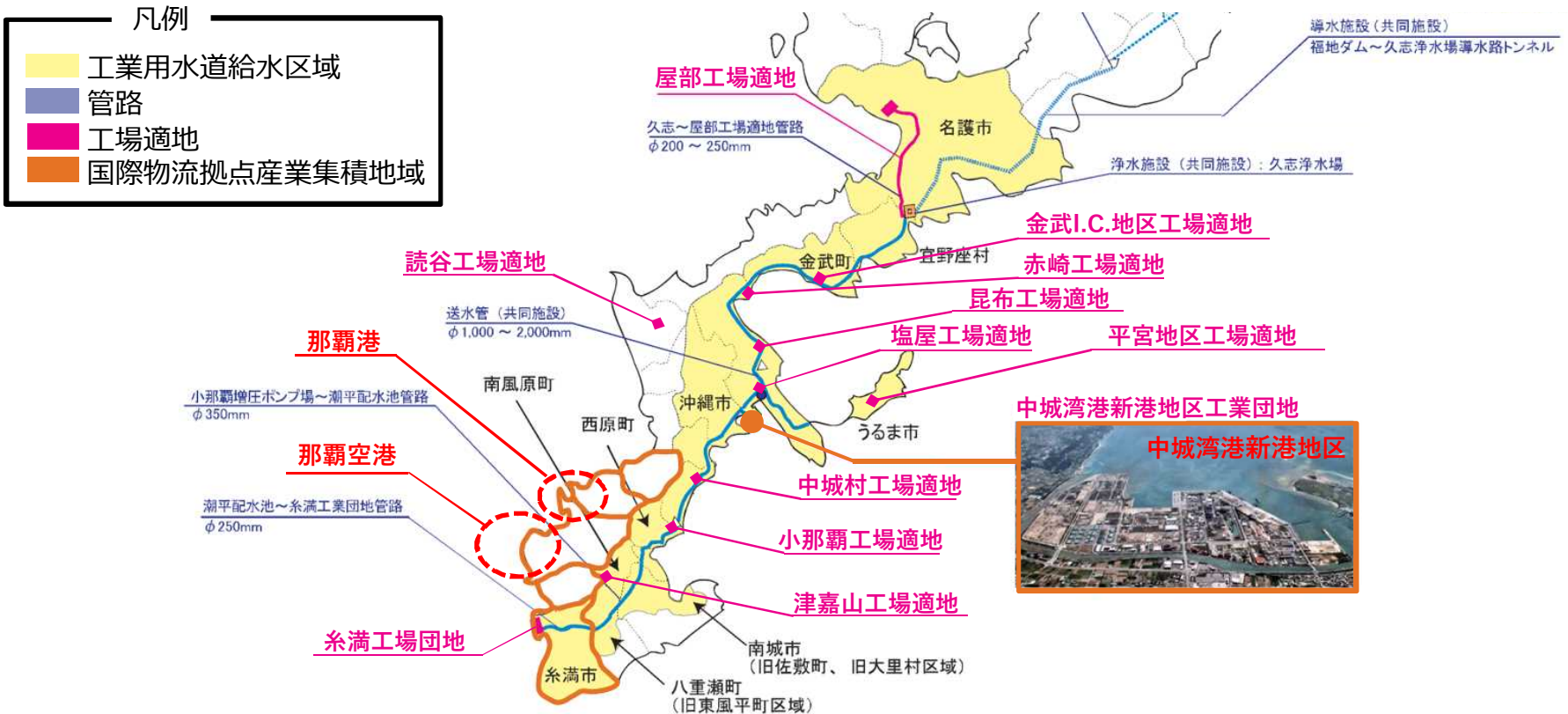
(令和2年6月18日(衆議院)沖縄及び北方問題に関する特別委員会より一部抜粋)

沖縄県の産業基盤・制度（工業用水・工場適地・国際物流産業集積地域）

- 製造業や電気業等に必要となる工業用水は、中城湾・金武湾沿岸等に配水管が敷設され、給水区域は東海岸が中心となっている。
- 工場立地法に基づく工場適地※¹も東海岸が中心となっている。
- 沖振法に基づく国際物流拠点産業集積地域※²は、那覇港・那覇空港隣接自治体全域と中城湾港新港地区が指定されている。

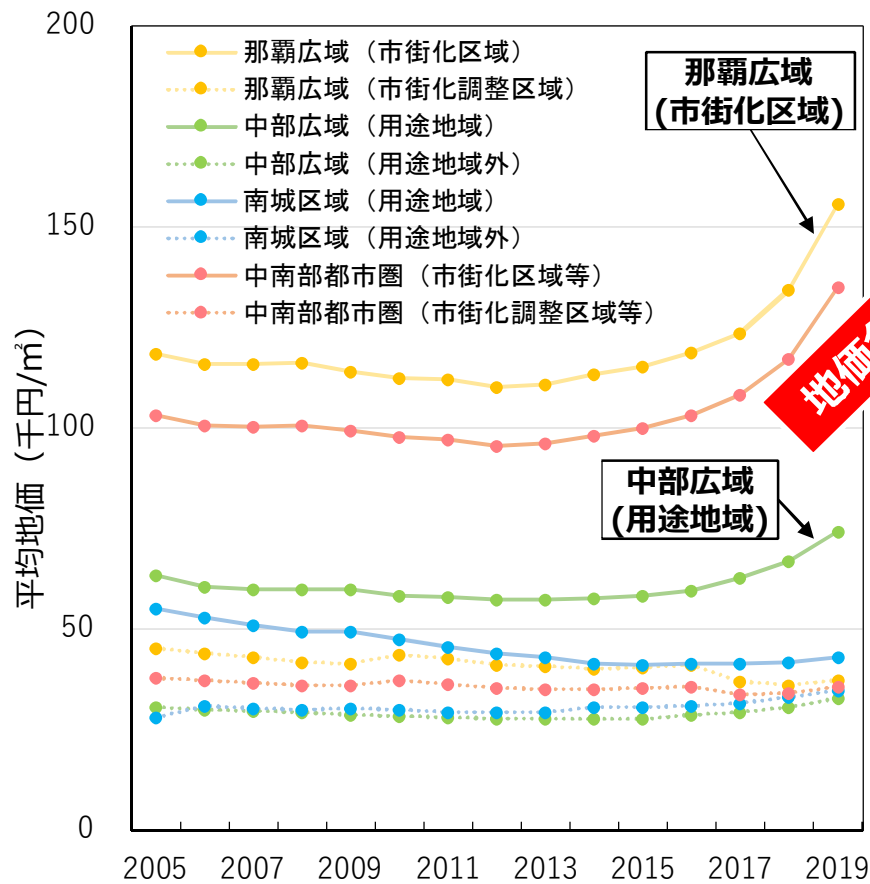
※ 1 工場適地：工場立地法に基づく工場適地調査の結果、工場立地にふさわしい土地として、工場立地調査簿に記載された工業用地。

※ 2 国際物流拠点産業集積地域：高付加価値型のものづくり企業等臨空・臨港型産業の集積を図ることを目的とした物流特区で税の優遇措置等が受けられる。

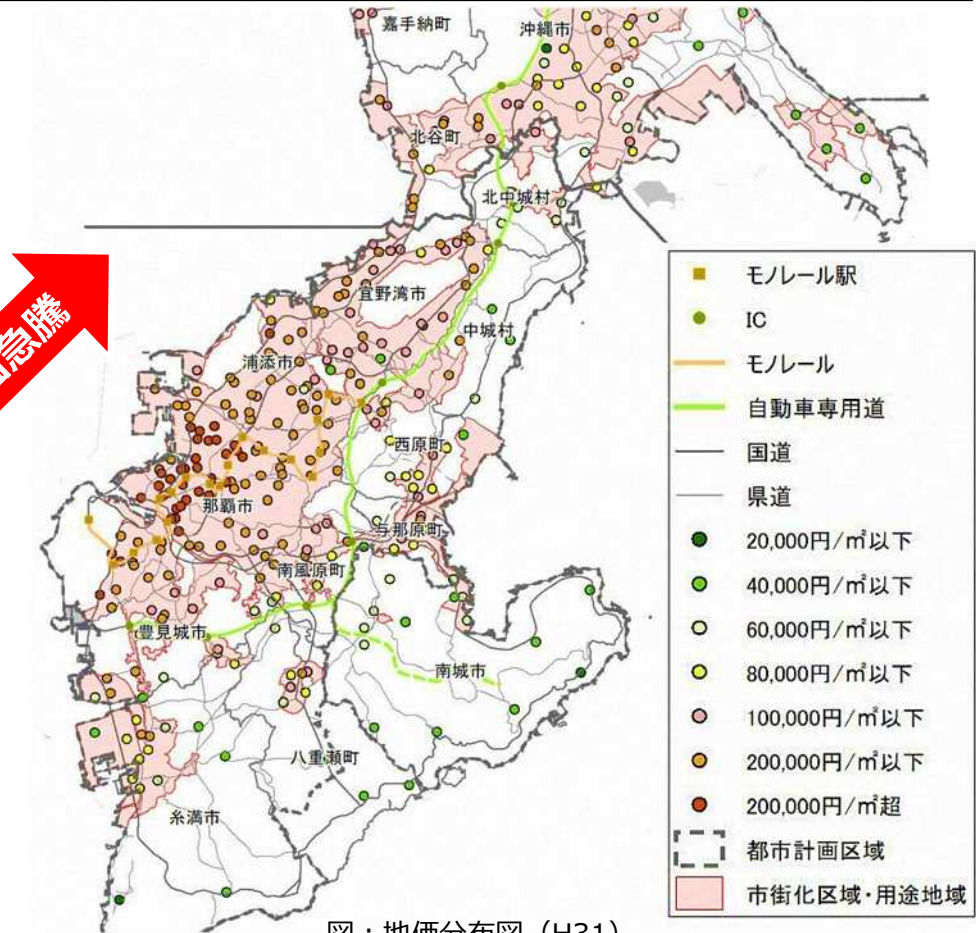


沖縄県の地価の状況

- 県内の公示地価について、全用途(住宅地、商業地、工業地)の平均変動率は7年連続上昇し、伸び率は4年続けて全国トップ。
- 特に那覇市を中心に地価の高いエリアが広がっており、物流関係企業からは那覇港周辺の用地は、高騰が著しく手が出せない状況となっているとの声もある。



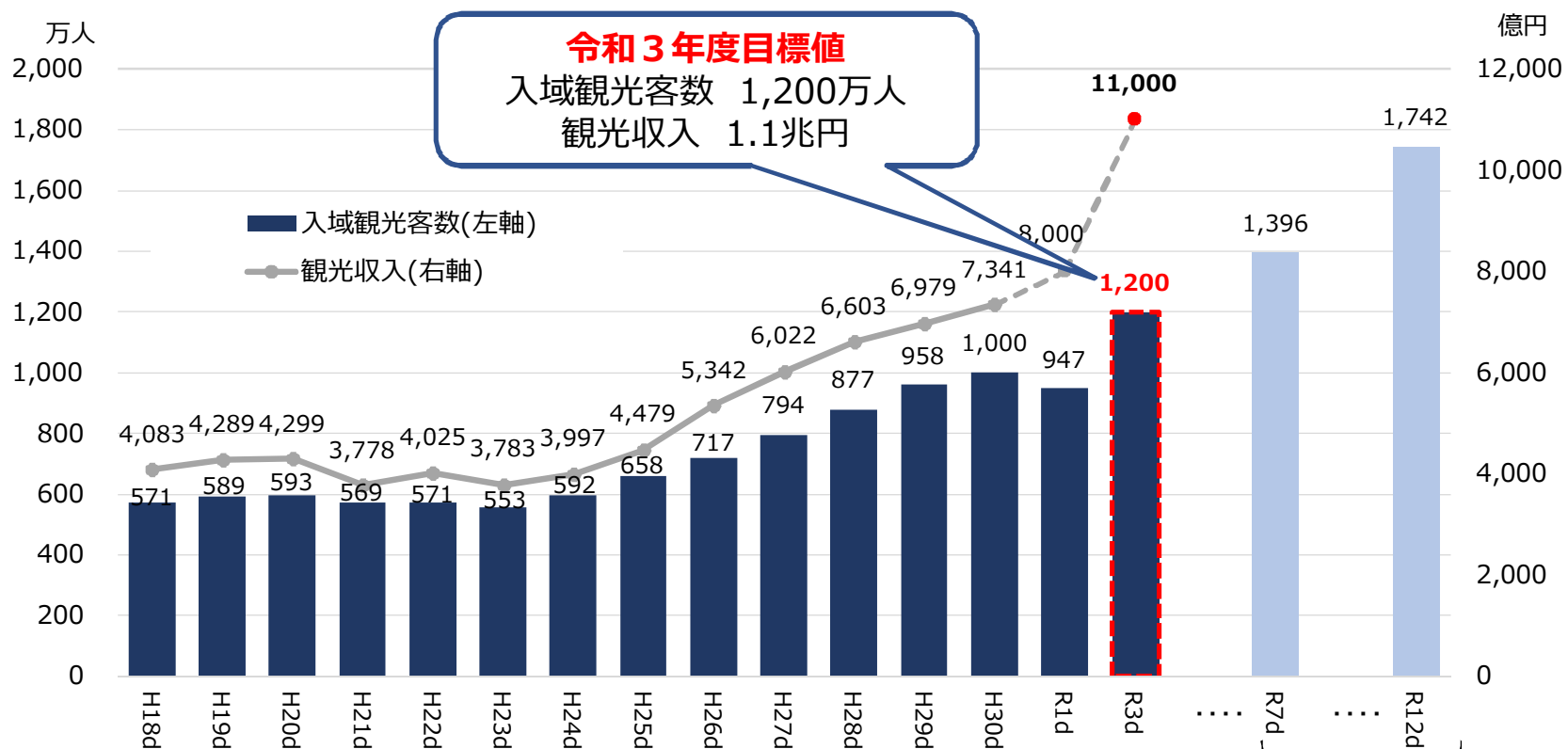
図：区域別平均地価の推移



図：地価分布図 (H31)

沖縄県の観光（入域観光客数等の推移）

- 沖縄県の入域観光客は平成30年度に1000万人を突破。沖縄県観光振興基本計画では、令和3年度1,200万人、観光収入1.1兆円等を目標としている。
- 足元では新型コロナウイルス感染症等の影響により、観光需要は大幅に減少しているが、コロナの収束・対策とともに段階的に回復することが期待される。



資料：沖縄県 観光要覧、入域観光客統計概況、令和元年度ビジットおきなわ計画、OCVB

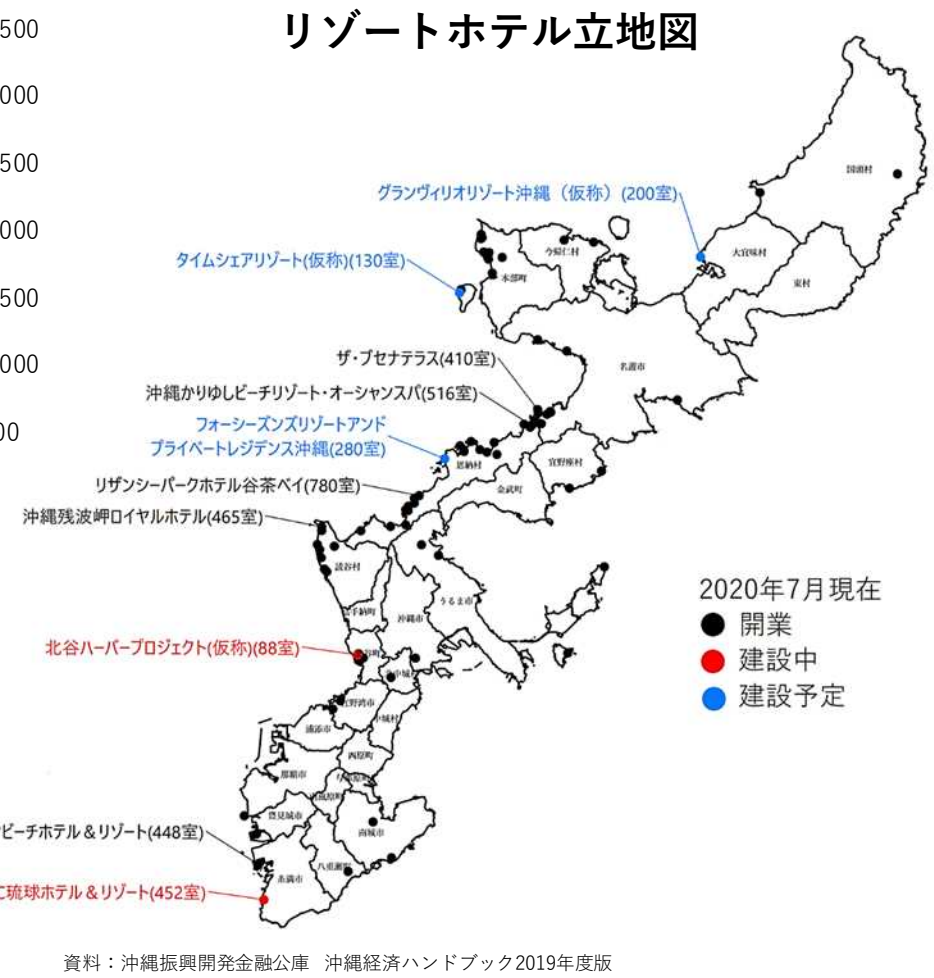
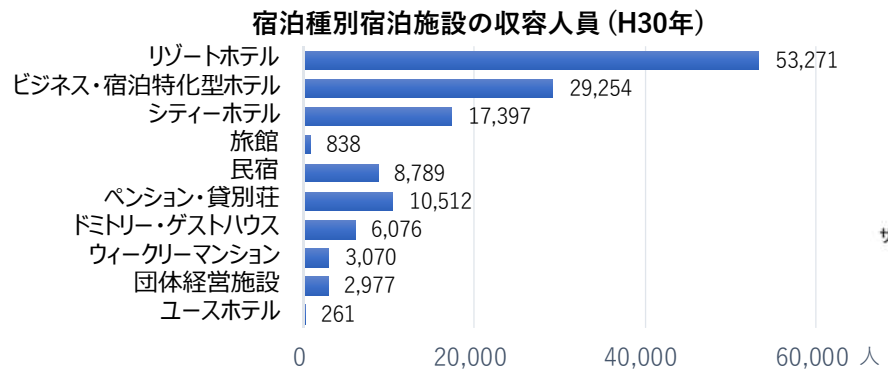
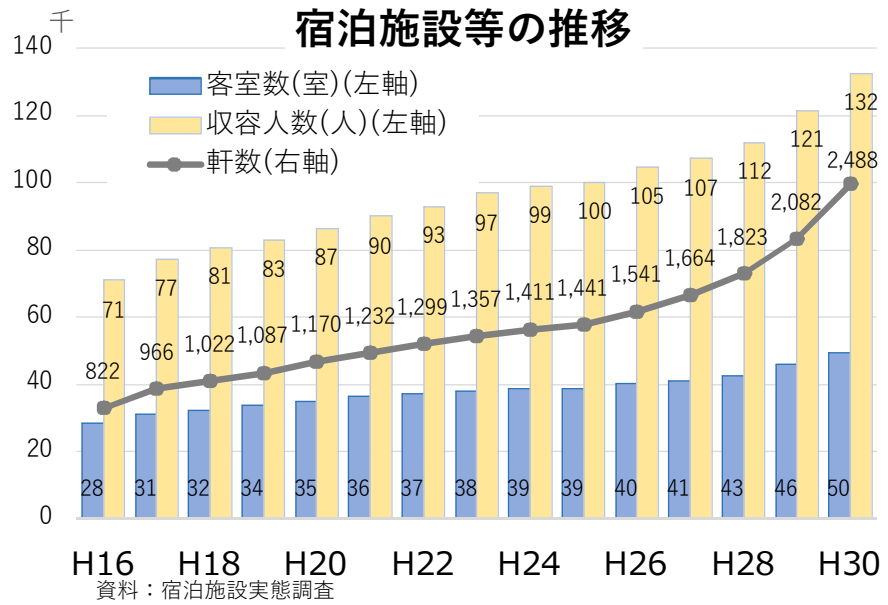
注：R元年度観光収入は目標値

注：入域観光客数R7dおよびR12はOCVB予測値（※コロナ前の予測値）

OCVB予測値
※コロナ前の予測値

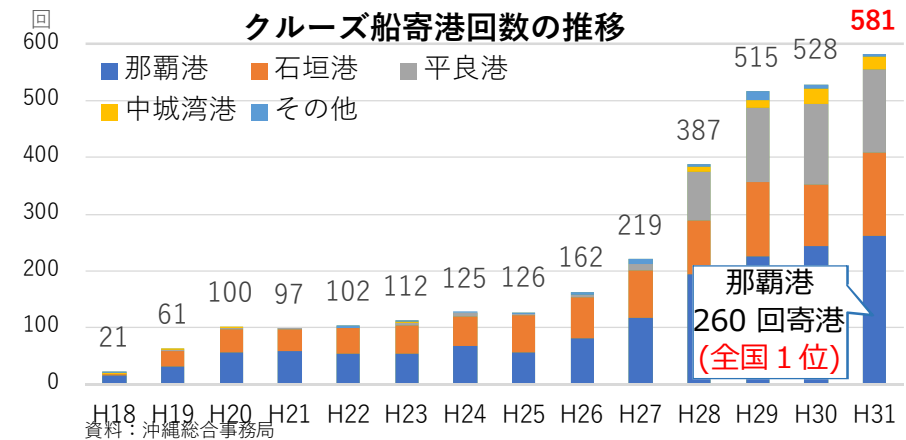
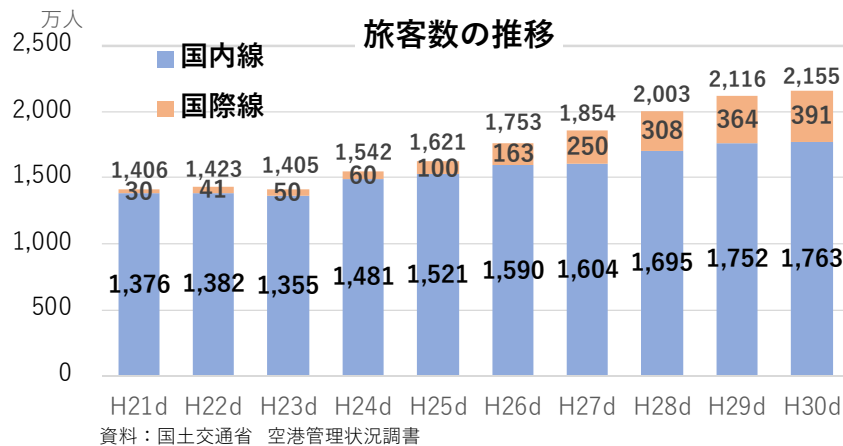
沖縄県の観光（宿泊施設の立地）

- 入域観光客の増加に伴い、県内の宿泊施設も増加。収容人数については、「リゾートホテル」が約53,000人と最も多く、次いで「ビジネス・宿泊特化型ホテル」が約29,000人となっている。
- 主要リゾートホテルの立地状況は西海岸が圧倒的多数となっている。



沖縄県の観光（空・海の本島玄関口）

- 那覇空港の旅客数は増加傾向にあり、平成30年度は2,155万人(全国6位)。また、令和2年3月に第2滑走路の供用を開始し、滑走路処理容量は13.5万回から24万回に向上。
- 那覇港のクルーズ船寄港回数は増加傾向にあり、平成31年は260回(全国1位)。また、沖縄県全体の寄港回数も581回と過去最多を記録。
- 本島のクルーズ専用岸壁は那覇港泊8号のみ。この他、那覇港・中城湾港の既存物流岸壁を活用してクルーズ船を受入。また、官民連携によるクルーズ受入岸壁を那覇港と本部港で整備中。



【那覇港泊8号】



【本部港（整備中）】



沖縄県の観光（ラグジュアリークルーズ・スーパーヨット）

- クルーズ船については、県・OCVB・港湾管理者による誘致活動により、プレミアム・ラグジュアリークラスの寄港(予定)も増加傾向。また、沖縄各地域に、スーパーヨット（外国人富裕層などが個人所有する全長80フィート以上(24m以上)の大型クルーザー）が寄港している。
- 特にスーパーヨットは、滞在期間中の消費が多い傾向にあり、高い経済効果が期待される。

【クルーズ船のクラス（目安）】

カテゴリー	カジュアル	プレミアム	ラグジュアリー
クルー一人当たり乗客数	2.5～3.5人	1.5～2.5人	1～1.5人
乗客一人当たりトン数	25～40トン	40～50トン	50～80トン
総トン数	5万～20万トン	4万～12万トン	1万～5万トン
乗客定員	1500～5000人	700～2500人	100～700人

沖縄県寄港クルーズ船の例



Royal Caribbean International
クアンタム・オブ・ザ・シーズ



Holland America Line
ウエステルダム



PONANT
ロストラル



MSC Cruise
MSC スプレディダ



Venus Cruise
ばしふいつくびいなす



Seabourn Cruises
シーボーン・ソジャーナ

【沖縄圏域へのスーパーヨット寄港実績】

- 2016年頃より、沖縄圏域各地で寄港確認されている。
- 船浮港(西表島)、竹富東港(竹富島)、安護の浦港(座間味)といった小規模離島にも寄港。
- 一度寄港すると比較的長期間滞在する傾向。消費額も大きい。

石垣港	10隻	安護の浦港	4隻
竹富東港	1隻	那覇港	3隻
船浮港	4隻	中城湾港	12隻
平良港	3隻	(令和2年3月時点)	



【スーパーヨットの経済効果の事例(県外含む)】

来訪年	全長	滞在期間	国内支出実績
2013	113.14m	17日	¥27,500,000
	26.26m	10日	¥5,700,000
2015	40.22m	10日	¥15,230,000
	44.94m	10日	¥17,525,000
	54.45m	3日	¥3,428,360
2016	91.50m	30日	¥45,000,000
	27.00m	10日	¥2,500,000
	54.00m	3日	¥12,000,000
	54.00m	22日	¥25,000,000

国内での主な支出項目

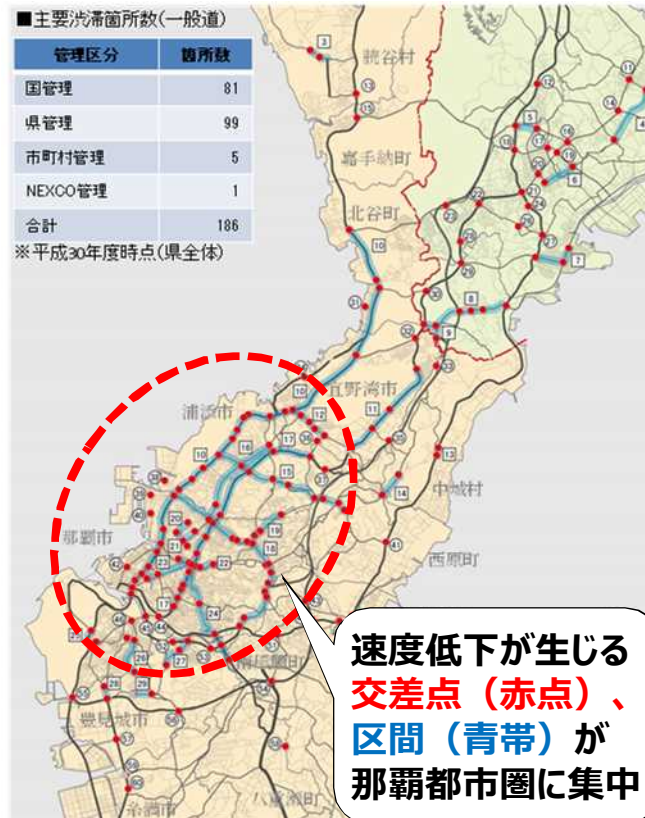
- 地元名産品の購入
- ゲストやクルーの食料調達
- 旅館、ホテルの宿泊
- 観光
- 給油
- 港湾使用料、水道・電気料
- 船、船用品のメンテナンス
- 空港、ビジネスジェットの活用

資料提供：（一社）スーパーヨット誘致会議・日本

沖縄県の道路交通渋滞

- 沖縄は自動車への依存度が高く、人口が集中する中南部都市圏では慢性的な交通渋滞が発生。特に、那覇市内の朝夕の自動車平均速度は、全国で一番遅い状況。
- 道路整備や公共交通機関の利用促進策が進められているが、人口や観光客の増加に伴い自動車・レンタカーも増加傾向のため、今後さらに状況が悪化することが懸念される。
- 海上輸送貨物の大部分が那覇港を利用しているため、貨物車両の集中も渋滞要因の一つ。

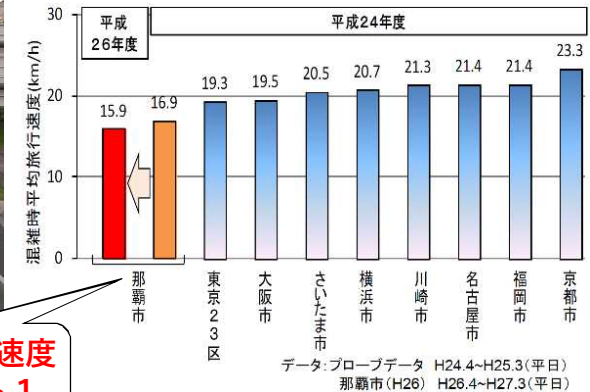
【主要渋滞箇所(一般道)】



【那覇市の渋滞状況(国道58号)】



那覇市は平均速度
全国ワースト1

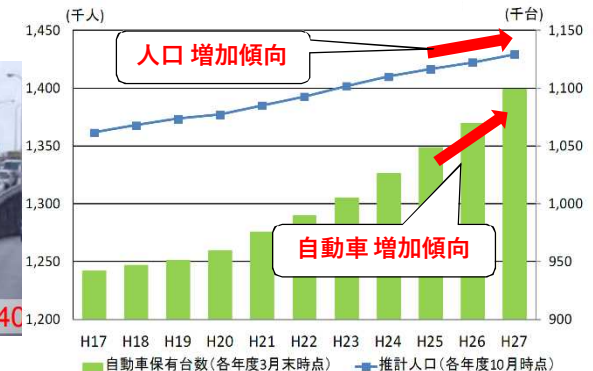


【那覇市の渋滞状況(泊大橋)】



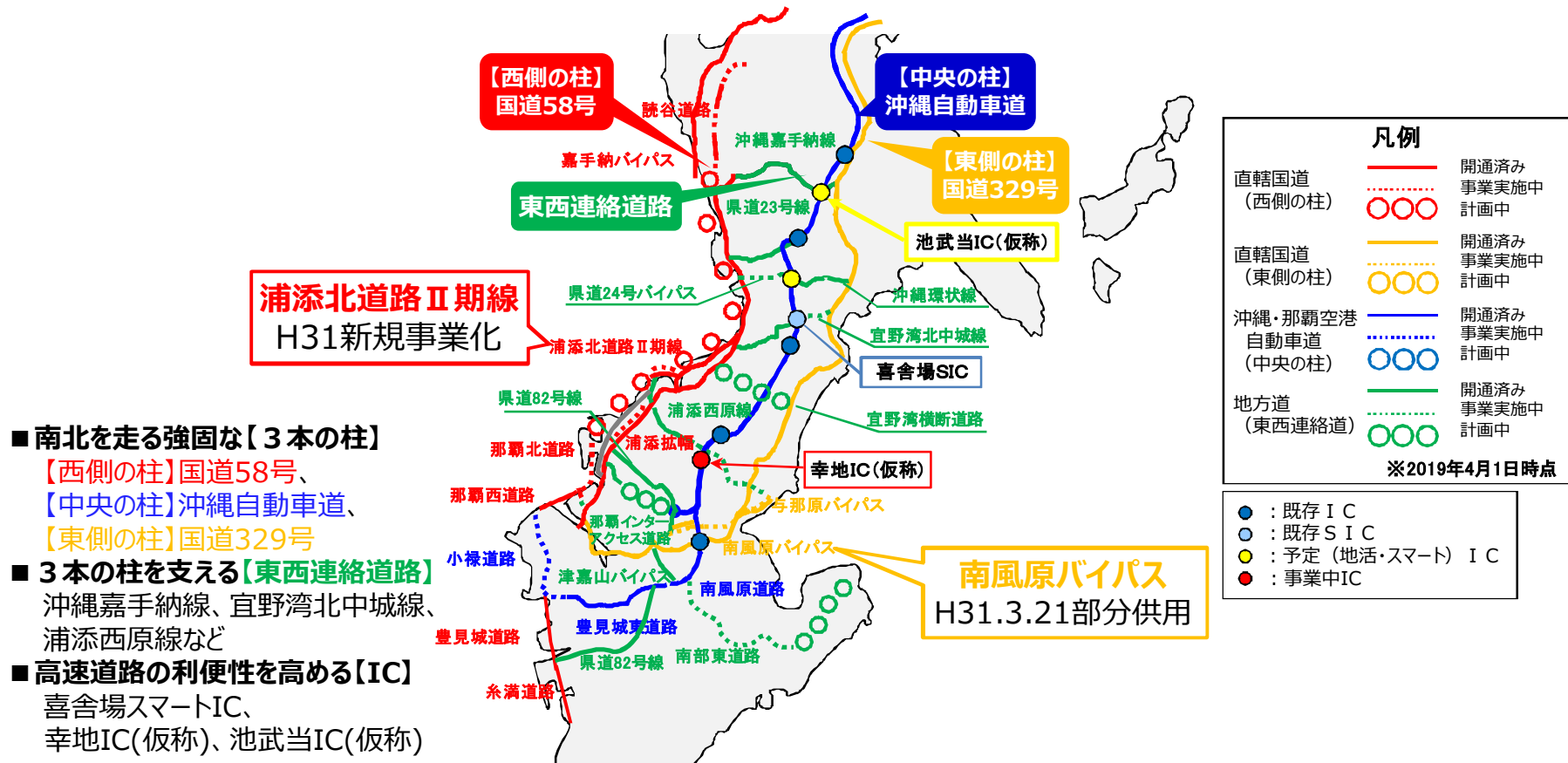
撮影時刻: 16:40

【人口及び自動車保有台数の推移】



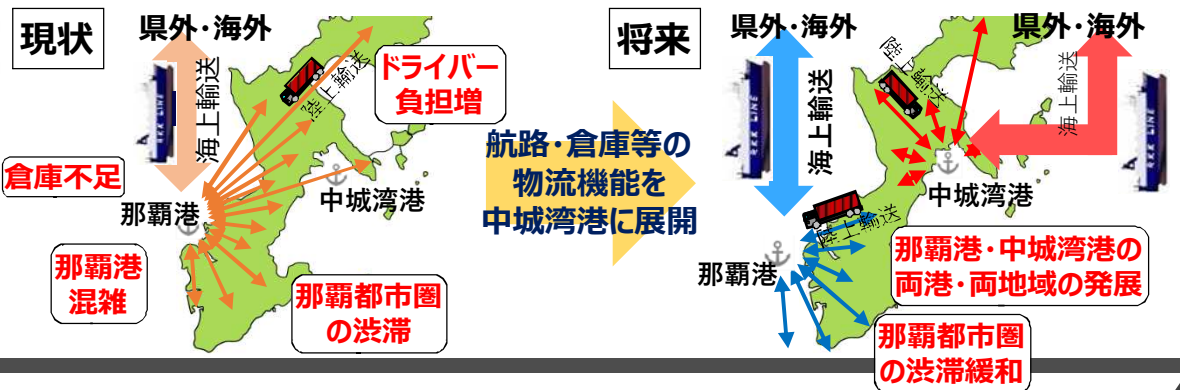
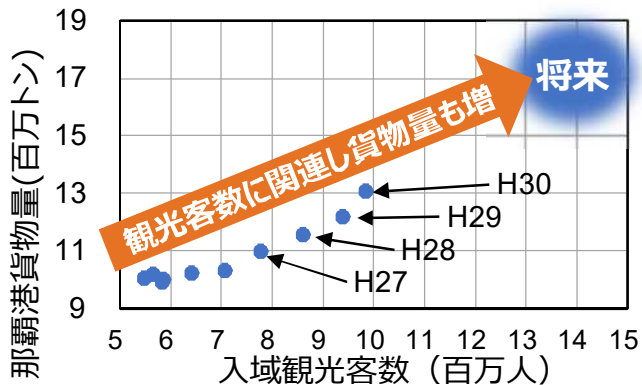
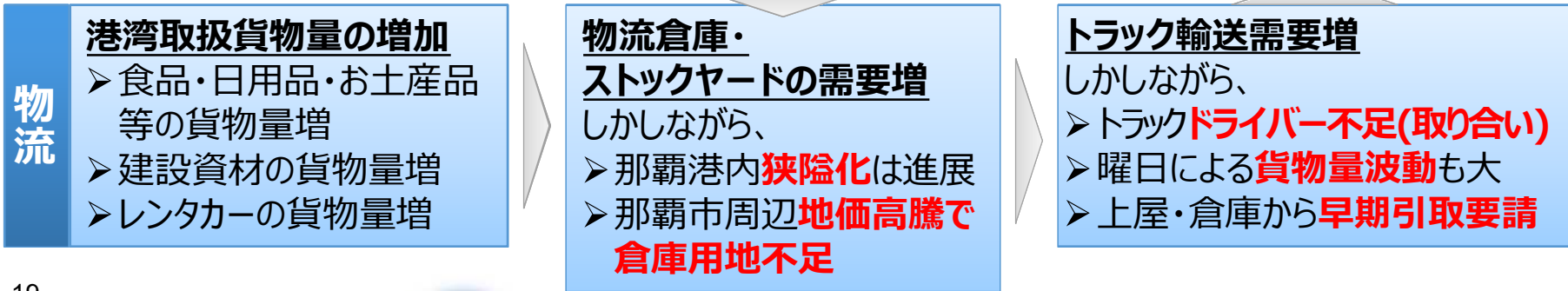
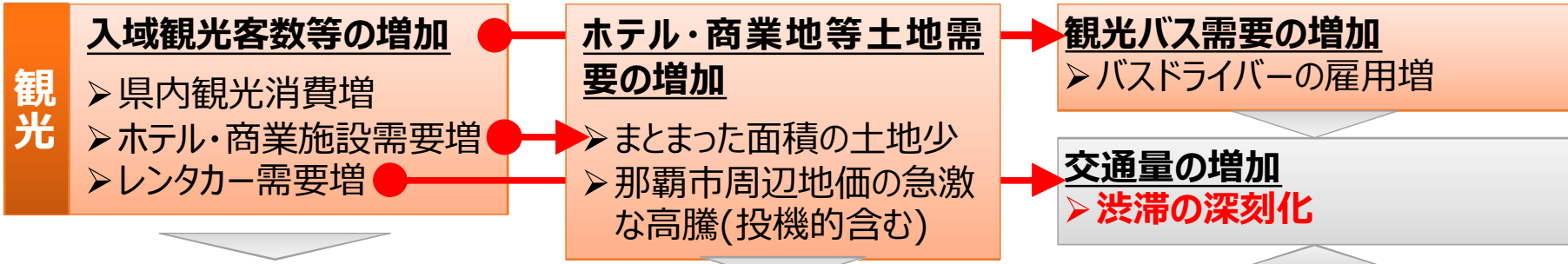
沖縄県の道路ネットワーク

- 慢性的な交通渋滞の緩和等を目的に、国道58号、沖縄自動車道路及び国道329号の3本の南北軸を東西に連結する「ハシゴ道路」の整備が進められている。
- 直轄事業では、国道329号与那原バイパス等の整備が進められており、県事業では南部東道路や宜野湾北中城線等の整備が進められている。これらにより東海岸地域とのアクセス改善し、観光・産業等様々な観点での活性化に期待。



観光振興のための物流環境の改善(南部から中部への展開)

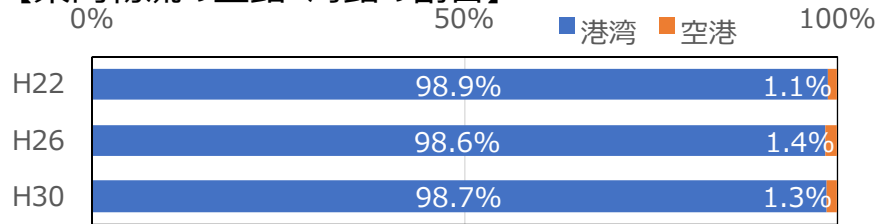
- 入域観光客数の増加など観光振興によって、県内物流量も大幅に増加している。
- 他方で、観光・物流の各断面では相互依存する課題が生じており、更なる観光振興を進める上では、那覇港・中城湾港の連携・機能強化等による物流機能の改善が必要。



港湾物流の担い手となる海運関係事業者の状況

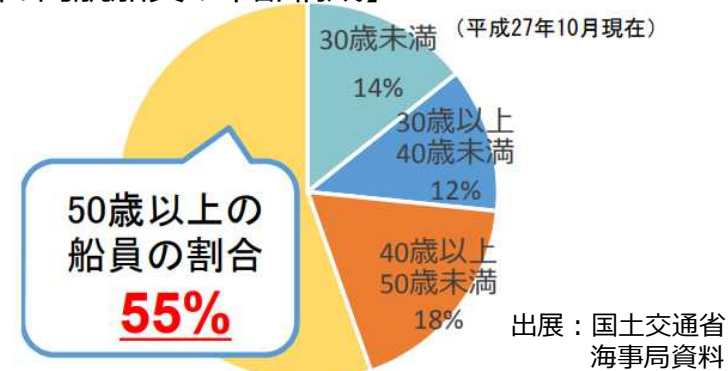
- 島しょ県である沖縄県は、貨物輸送のほとんどを海路に依存しており、港湾及び海運は本県の物流を支える上で重要な産業基盤。
- 県内物流量が大幅に増加している一方で、海運関係事業者の労働人口（港湾労働者、トラックドライバー、内航船員）は、減少・高齢化傾向にあり、今後、労働力不足が懸念される。
- このようなことを背景に、今後の港湾行政の展望にあたっては、海運関係事業者の持続的発展に資するよう、港湾物流業務の合理化・生産性向上の視点も重要。

【県内物流の空路・海路の割合】

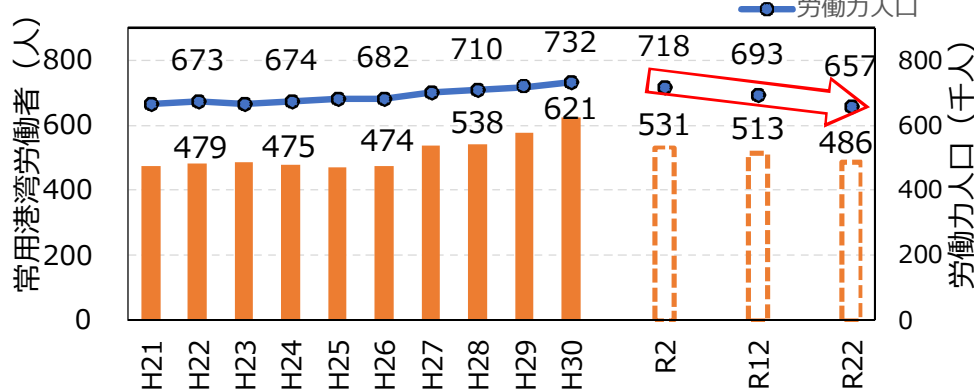


注：港湾は年計、空港は年度計
資料：「港湾統計」国土交通省、「土木建築部要覧」沖縄県土木建築部

【全国の内航船員の年齢構成】



【県内港湾労働者数と労働力人口の推移】



注：常用港湾労働者は年度平均、労働力人口は年平均
注：R2、R12、R13の労働力人口は、(独)労働政策研究・研修機構による推計値
注：R2、R12、R13の港湾労働者は、労働力人口の推計値を基に推計
資料：「労働力調査」沖縄県企画部統計課、「運輸要覧」沖縄総合事務局運輸部

【沖縄県における道路貨物運送業就業者の年齢構成】

