

沖縄県総合交通体系基本計画 (素案)

沖縄県企画部交通政策課

令和4年1月17日

【目次】

第1章	計画の策定にあたって	1
第2章	交通の現状と課題及び社会情勢の変化	3
第1節	陸上交通に関する現状と課題	3
第2節	離島交通に関する現状と課題	6
第3節	国内及び国際の旅客・貨物に関する現状と課題	7
第4節	社会情勢の変化	10
第5節	将来交通需要の展望	11
第3章	沖縄の将来像	14
第1節	新たな振興計画における県土の将来像の実現に向けて	14
第2節	県土の基本構造について	17
第3節	沖縄本島の構造について	20
第4節	離島地域の構造について	22
第4章	基本計画の目標	24
第1節	目標設定の考え方	24
第2節	計画の目標	25
第3節	重点的に取り組む施策	35
第5章	計画の体系と施策	40
第1節	計画の施策分野について	40
第2節	分野別の施策体系について	42
第6章	計画の推進	82
第1節	計画推進のための組織づくりと進捗管理	82

第1章 計画の策定にあたって

1 策定の背景

- 本県は、沖縄21世紀ビジョン（平成22年3月策定）の実現に寄与するため、沖縄21世紀ビジョン基本計画（平成24年5月策定・平成29年5月改定）を上位計画とした交通分野に関する基本施策の具体的な構想を示した沖縄県総合交通体系基本計画（平成24年6月）（以下「前計画」という。）を策定し、陸・海・空の各交通施設整備や交通ネットワークの拡充整備に取り組んできた。
- 前計画は策定以来9年が経過しており、その間、日本における人口の減少（少子高齢化）や気候変動に伴う異常気象の発生、本県の入域観光客の急増など社会情勢が様々に変化していることに加え、世界共通の持続可能な開発目標（SDGs）や我が国の新たな目指すべき社会像である Society5.0、カーボンニュートラルの実現、新型コロナウイルスの流行など新たな潮流への対応も求められていることから、このタイミングで交通分野の計画目標等を確認する必要がある。
- このため県では、沖縄21世紀ビジョン基本計画等総点検報告書（令和2年3月）と新沖縄発展戦略：新たな振興計画に向けた提言（令和2年3月）を踏まえたうえで、前計画の目標や施策分野、施策体系等の進捗状況を点検するとともに、沖縄21世紀ビジョンに基づき、今後10年間の沖縄振興のあり方を定める新たな沖縄振興計画案（現在、策定作業中）と整合性を図りながら、新たな沖縄県総合交通体系基本計画（以下「本計画」という。）を策定する。

2 計画の意義

- 本県が抱える様々な課題を解決するため、また県土の均衡ある発展を目指すために、交通体系の基本計画を定め、総合的、体系的に整備していくことが不可欠である。
- 特に島しょ県である沖縄では、日本本土とアジア・太平洋地域等との交流はもとより、県内地域内の文化や人々の交流、県内各地域の均衡ある発展、離島の定住環境の確保といった点で、交通体系は県民生活、経済を支える生命線である。

3 計画の役割

- 本計画は、新たな振興計画の実現に寄与するとともに、沖縄の総合交通体系のビジョンとして、今後各方面で交通施策を推進する際の指針となるものであり、県民、民間企業や組織、市町村を含めた関係者全員が協働して取り組むものである。
- また、本計画で示された施策や事業の早期実現のためには、限られた財源をより有効に活用することに加え、PPP や PFI 等の新たな資金調達や多様な事業手法の適用も重要であり、各関係者が一体となって取り組むことを目指す。

4 計画の期間

- 沖縄21世紀ビジョンが令和12年（2030年）を目途とする将来像を定めた構想であること、“沖縄21世紀ビジョン基本計画”が令和4年度からスタートすること、交通関連の施策の中には検討を始めてから実現するまでに10年以上の期間を要するものがあること、以上の点から、本計画の期間は、令和4年度（2022年度）から令和23年度（2041年度）までの20年間とする。

5 計画の構成

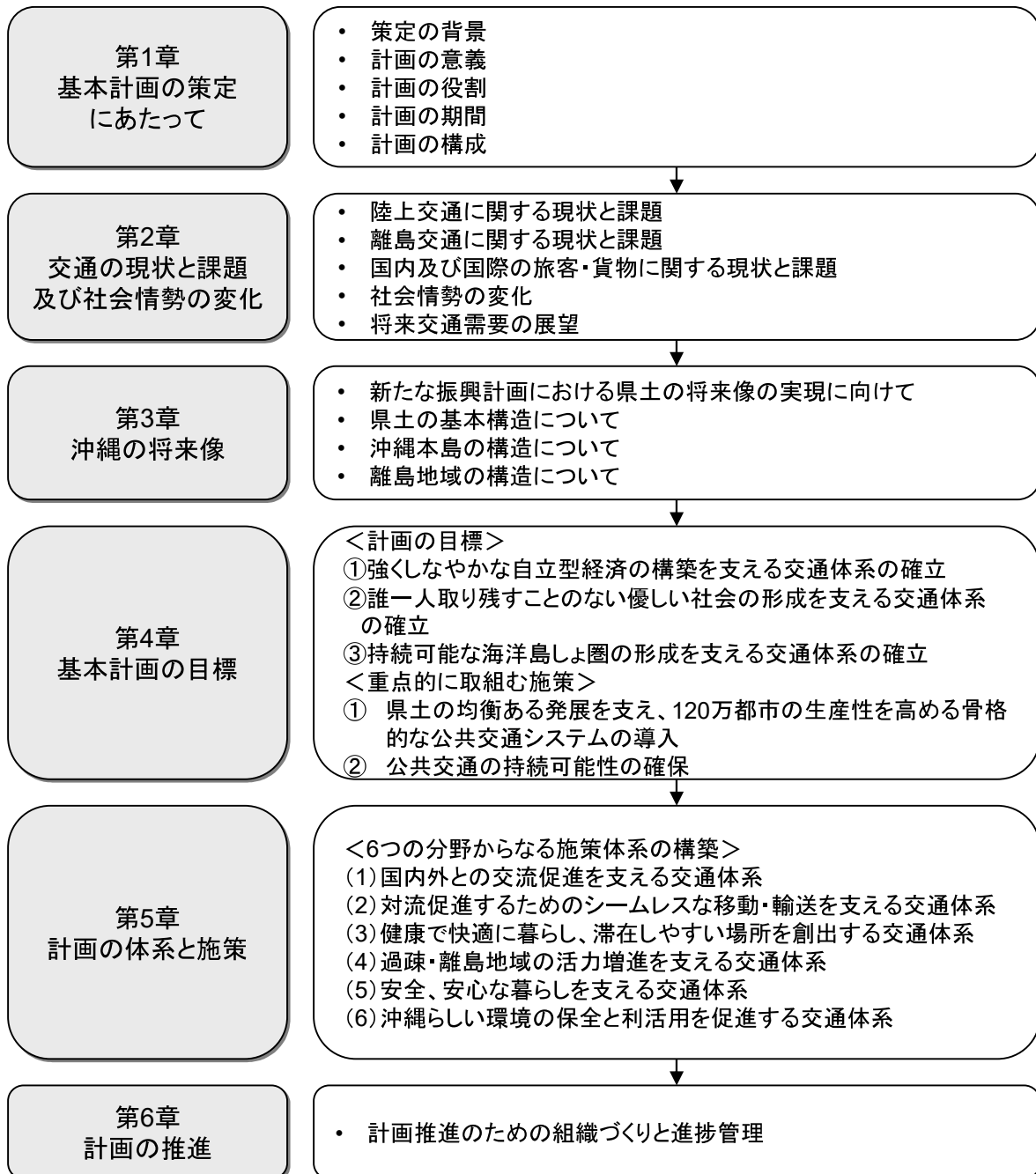


図 基本計画の構成

第2章 交通の現状と課題及び社会情勢の変化

第1節 陸上交通に関する現状と課題

第1 中南部圏域

1 現在の状況

- 中南部圏域は、県内の主要な都市機能が集積し、政令指定都市並みの密度の高い市街地が連坦しており、今後もその受け皿となる地域である。
- 道路網は、那覇空港自動車道豊見城東道路や沖縄西海岸道路豊見城道路、糸満道路などが供用開始しており、ハシゴ道路や2環状7放射道路の整備による機能強化とともに、渋滞緩和、空港までのアクセス時間の短縮、港湾地区の連携強化等が図られた。
- モノレールのてだこ浦西駅までの延長やモノレール駅と結節した那覇バスターミナル、てだこ浦西駅におけるパーク・アンド・ライド駐車場等の整備などにより、既存公共交通の乗り継ぎ利便性が向上し、バスレーン延長や基幹急行バスの運行など、路線バスの速達性の向上が図られた。
- これらの取組に加え、バスロケーションシステムの導入やわった～バス党による広報活動等に取り組んだところ、急激な減少傾向が続いていた路線バスの利用者数についても、下げ止まりの傾向となっている。
- また、ゆとりある歩行空間の確保等の観点から、沖縄観光の象徴的な場所である国際通りにおいて、歩道の拡幅やポケットパークの設置等を行うとともに、那覇市においては毎週日曜日にトランジットモールを実施している。
- 相乗り、時差出勤等については、沖縄県庁や那覇市役所、浦添市役所では、時差通勤が制度化されるとともに、民間企業における時差通勤やノーマイカーデー導入などの取組も進みつつある。
- MM（モビリティ・マネジメント）施策については、わった～バス党などによる広報活動や、沖縄総合事務局と県などの関係機関が連携した「わった～バス大実験」などの広報活動等に取り組んだほか、那覇・浦添・宜野湾・沖縄市では、小学校の副読本において交通問題を取り上げるなど、各市町村における取組がなされた。

2 課題

- 幹線道路網の整備については、渋滞緩和が図られているものの、依然として慢性的な交通渋滞が発生していることから、引き続き各拠点を結ぶ道路ネットワークの整備を進める必要がある。
- 都市機能を強化する駐留軍用地跡地を活用した幹線道路の整備については、跡地利用計画の策定に向けた検討状況を踏まえながら、引き続き取り組む必要がある。
- モノレールについては、新型コロナウイルス感染症の拡大以前、観光客の増加等により車両や駅舎等での混雑が課題となっていたことから、収束後の観光客の需要回復に備

え、増加する需要に対応できるよう輸送力の増強等について、引き続き取り組む必要がある。

- 路線バスについては、基幹バスシステムの導入、これに伴うバスレーンの拡充や交通結節点の整備、バス停上屋等の整備による乗り継ぎ環境改善等、引き続き利便性向上に取り組む必要がある。
- 公共交通への利用転換に向けては、公共交通の運行情報等の動的データを含めた経路検索機能の充実などにより、更なるサービス水準向上に向け取り組むとともに、シェアサイクル等の多様な交通手段の導入に取り組む必要がある。
- また、交通渋滞緩和に向けた行動変容を促すため、小学校からのライフステージに応じたMM（モビリティ・マネジメント）の実施や、ピーク時に集中する自動車交通量の削減に寄与する時差通勤の促進に取り組む必要がある。

第2 北部圏域

1 現在の状況

- 北部圏域は、恵まれた自然景観を活かした観光リゾート関連産業とともに、畜産や果樹等の農業が盛んな地域である。
- また、公立大学法人化された名桜大学や国立沖縄工業高等専門学校が立地し、地域の発展を担う人材育成が図られている。
- さらに、世界中から研究者が集う沖縄科学技術大学院大学（OIST）の設置は、大学、公的研究機関及び民間企業・研究所の集積と一体となった知的クラスターの形成の他、新産業の創出や既存産業の高度化に寄与することが期待されている。
- 道路網としては、北部地域を縦断する国道58号恩納南バイパスや名護東道路などの道路が整備されるとともに、主要観光地を結ぶ路線バスの運行等、観光拠点間の周遊性を高める取組が進展した。

2 課題

- 世界自然遺産への登録により更なる観光客の増加が見込まれており、本部港で国際クルーズ船の寄港が可能な岸壁の整備を実施して、観光地としての基盤強化を進めている他、観光拠点や公共施設、各物流拠点へのアクセス性の向上、交通渋滞緩和及び交通安全対策に取り組むとともに、自然と共生を図る交通施設整備が必要である。
- 陸上交通においては、増加する入域観光客及び多様なニーズに対応するため、レンタカーの次世代自動車への切り替えや、既存公共交通の利用環境改善に向けた取組とあわせて、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて、市町村と協働で取組を進める必要がある。
- また、案内標識については、訪日外国人旅行者の受入体制の強化を図るため、翻訳ルールに基づく多言語観光案内サインの統一を図る必要がある。

第3 県土全体

1 現在の状況

- 県土の均衡ある発展などを図る観点から、平成30年5月に鉄軌道の概ねのルートを含む概略計画及びフィーダー交通ネットワークのあり方等を取りまとめた「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」を策定し、当該計画に基づき、市町村と協働による公共交通の充実に向けた取組に着手している。
- 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系の構築に向けて、ノンステップバスの導入や交通結節点のバリアフリー化、市町村によるコミュニティバスの運行など、公共交通サービスの充実により車に頼らず移動できる環境整備に取り組み、ノンステップバスの導入率は全国平均と比較しても高水準となった。
- また、歩道やガードレール等の交通安全施設の計画的な整備補修や自転車通行環境の整備により、安全性の向上が図られた。
- 景観等に配慮した交通環境の整備については、やんばる地域におけるロードキル対策や、主要道路及び観光地へのアクセス道路の重点管理及び飾花、無電柱化に取り組んだ。
- 交通基盤の長寿命化対策については、空港施設の長期的視点での更新計画を定めた、維持管理更新計画書を作成し、点検・修繕計画及び緊急対応について定めると共に、災害時の対応計画である津波避難計画や空港BCPを策定した。
- 沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画に指定された道路に優先的に無電柱化を推進するとともに、国道331号などの緊急輸送道路における落石防止対策・法面崩壊防止対策に取り組んだ。

2 課題

- 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入については、鉄軌道とフィーダー交通が連携する公共交通ネットワークの構築を見据え、北部・中部・南部の各圏域において、市町村と協働で公共交通の充実に向けた取組を推進する必要がある。
- 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系を構築するためには、高齢者等の交通弱者が、車に頼らず移動できる多様な交通手段の確保等に取り組む必要がある。
- 沖縄らしい風景の創出やアメニティ空間の創出を図るため、街路樹を含む歩道空間の適正な管理、ボランティア等の民間活力活用推進などによる効率的・効果的な道路の維持管理を行う必要がある。
- また、橋梁をはじめとする交通インフラ施設は、本土復帰後建設された施設が多く、それらが今後老朽化することから、長寿命化修繕計画に基づいた効果的・効率的な修繕、更新が必要である。
- 災害時の緊急輸送道路や避難経路の確保などの課題に対し、駐留軍用地の返還も視野に入れた体系的な道路網の早期整備や、緊急輸送道路や避難経路において、優先的に無電柱化を行う必要があるほか、市町村におけるハザードマップ等の普及啓発等により、災害発生時の住民の迅速な避難行動に資する取組が必要である。

第2節 離島交通に関する現状と課題

1 現在の状況

- 離島地域の生活を支える航路、航空路などの交通手段を確保するため、平成25年3月に新石垣空港を開港、平成31年3月には下地島空港国際線等旅客施設が供用を開始し、平良港、石垣港等においては、大型クルーズ船が寄港可能な岸壁等を整備するなど、必要な空港、港湾・漁港、道路を整備したほか、空港や港湾などの交通拠点間の連結強化、本島離島間の航路及び航空路の交通ネットワークの充実を図るための取組を行った。
- 航空路の確保・維持を図るため、欠損に対する運航費補助及び離島航空路線に就航する航空機の購入費補助を行い、航路に関しても運航費補助及び老朽化に伴う船舶の建造または購入費補助を行った。その結果、離島空港の年間旅客数や、クルーズ船寄港回数（平良港・石垣港）は大幅に増加する結果となった。
- 離島住民等の負担軽減を図るため、船賃及び航空運賃の低減を行った。この結果、低減化した路線における航路・航空路の利用者数は大幅に増加している。離島地域における道路については、伊良部大橋や川平高屋線などの供用開始により、離島住民の生活利便性の向上及び観光地へのアクセス性の向上等が図られた。
- また、宮古・八重山圏域においては、電動レンタルバイクや相乗りワゴン、定額運賃制等の新たなサービスに加え、自動運転や日本版MaaS等の実証も行われており、新技術等を活用した新たな交通システムの可能性が芽生えつつある。

2 課題

- 離島地域の生活や産業振興を支える交通体系を確保するため、離島空港や港湾等の必要な施設整備に取り組む必要がある。
- 特に小規模離島の生活や産業振興を支える安全・安心な物資輸送の確保が必要である。
- 離島航空路の確保・維持は、生活の利便性確保の観点から、高速移動手段は重要であるものの、小規模離島の航空路線は需要に限られるため座席当たりの運航コストが高く、構造的に採算性が低いことなどが課題となっている。
- このため、地元自治体、航空会社及び県等の関係者が連携して航空需要の創出に取り組むとともに、不採算路線についての運航費補助や航空機購入などの支援が必要である。
- 離島航路の確保・維持については、航路収支が赤字となっている航路の多くが、燃料費、人件費、船舶取得等の費用の節減が困難であることに加え、利用者の減少や船員の確保など経営面の課題を抱えている。このため、引き続き、航路事業者に対する運営費補助や船舶の建造・購入に対する支援などにより、離島航路を確保する必要がある。
- また、交通コストの低減については、引き続き、離島住民等を対象とした船賃及び航空運賃を低減し、安定的かつ継続的に離島住民の負担軽減に取り組む必要がある。
- 離島地域のバス路線は、その多くが不採算となっているものの、離島・過疎地域の定住条件の整備を図る観点から、生活交通の確保・維持を図る必要がある。
- 離島地域においては、今後急速に高齢化が進展する可能性があり、空港や港から集落までの住民の移動手段の確保が重要となることから、地域の特性・課題に適合したサービスの提供が求められている。

第3節 国内及び国際の旅客・貨物に関する現状と課題

第1 国内及び国際旅客

1 現在の状況

- 沖縄では、国内外との交流を促進するため、那覇空港の第二滑走路や際内連結ターミナルの供用開始、那覇港のクルーズターミナルの整備など、その玄関口となる空港・港湾の整備や、新規航空路線の拡大・拡充を進めてきた結果、平成23年度には552万人だった観光客が平成30年度には初の1,000万人台を突破するなどの増大に繋がった。
- 特に、海外航空路線を拡充したことや、大型旅客船が寄港可能な岸壁の整備を実施し国際クルーズ船を誘致したことにより、平成30年度の外国人観光客数は平成23年度と比べて約10倍に近づく値となった。
- 観光拠点へのアクセス交通網の強化では、那覇空港自動車道等の道路整備の進展により、渋滞箇所数が減少した。また、観光客の利便性向上に向けた取組（バス、タクシー、モノレールなどの運行状況のオープンデータ化、大手検索サイト等で検索できる仕組みづくりなど）が実施された。
- 総合交通結節機能の強化では、那覇空港において、モノレール駅等までの立体連絡通路の整備を行うとともに、那覇バスターミナルにおいても、モノレール駅との連絡通路の整備やバス時刻表のデジタル化、沖縄観光情報センターが設置されるなど、観光客の移動利便性の向上が図られた。

2 課題

- 那覇空港については、新型コロナウイルスの流行拡大の影響があるものの、収束後の更なる需要増を見据えた機能拡張の検討が必要であるほか、今後は新型コロナウイルス対策など新しい生活様式を踏まえた機能を拡充する取組も併せて必要である。
- また、国際線が就航する離島空港や国際クルーズ船が寄港する港湾施設においては、更なる観光需要に対応できる施設整備や、新型コロナウイルス対策など新しい生活様式を踏まえたCIQ機能等の拡充と受入体制の強化、交通結節システムの強化に取り組む必要がある。
- 加えて本島中南部都市圏では、空港・港湾と市街地内の産業地間の円滑な移動を可能にするため、新広域道路交通計画、ハシゴ道路、2環状7放射道路等の幹線交通網や大規模な駐留軍用地跡地を活用した幹線道路の整備を図り、臨空・臨港型産業の集積を促進するシームレスなアクセス交通網により産業振興を支える必要がある。
- 観光拠点へのアクセス交通網の強化に向け、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取組を進める必要がある。
- 道路網は、道路整備に伴い渋滞が緩和された箇所もある一方で、人口増加や観光客の増加に伴い、道路等整備を上回る伸びで自動車保有台数等が増加し、慢性的な交通渋滞が生じていることに加え、那覇空港においては、利用者増加に伴う乗降帯・周辺道路の混雑が課題となっており、引き続き道路整備に取り組むとともに、過度な自動車利用から公共交通への利用転換が必要となっている。
- 今後、公共交通への利用転換を図るためには、渋滞情報、交通規制情報、公共交通の運行情報等の動的データを含めた経路検索機能の充実に取り組む必要がある。

- レンタカーや観光バスによる快適な周遊を可能とするため、多言語観光案内サインの統一を図るとともに、世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観の形成や無電柱化に引き続き取り組む必要がある。
- 北部圏域については、世界自然遺産への登録後は更なる観光客の増加が見込まれており、本部港で国際クルーズ船の寄港が可能な岸壁の整備を実施して、観光リゾート地としての基盤強化が進められている他、観光拠点や公共施設、各物流拠点へのアクセス性の向上、交通渋滞緩和及び交通安全対策に取り組む必要がある。

第2 国内及び国際貨物

1 現在の状況

- 那覇空港は、令和2年3月に第二滑走路が供用開始し滑走路処理能力が年間13.9万回から24万回に拡大し、航空物流を支える空港機能の強化が図られた。
- 那覇港では、付加価値型産業の集積を図るため、令和元年5月に那覇港総合物流センターを供用開始し、港湾機能の強化が図られた。また、中城湾港新港地区においては、平成28年度に東ふ頭を供用開始し、産業支援港湾としての機能強化が図られた。
- 国際物流拠点産業集積地域那覇地区においては、平成27年4月にロジスティクスセンターを整備したほか、令和3年1月に、従来の貨物専用機に加え旅客機の貨物スペースを活用する沖縄国際物流ハブの新モデルを発表した。
- 道路網については、那覇空港自動車道や沖縄西海岸道路の他、各圏域における骨格幹線道路の整備が進められ、主要道路の渋滞緩和や那覇空港から名護までの所要時間が大幅に短縮される等、那覇空港や港湾へのアクセス性が向上するとともに、沿線周辺の開発等も促進された。
- 加えて、国道58号恩納南バイパスや国道329号金武バイパスなどが整備されたことにより、中南部圏域から北部へのアクセス性の向上、北部圏域間における交通の円滑化が図られた。

2 課題

- 本県の島しょ性に起因する片荷輸送等による割高な海上輸送コストが課題となっている中で、本県に競争力のある国際物流拠点の形成に向けて、国際物流ネットワークの拡充、世界最高水準を見据えた拠点空港の整備促進及び国際流通港湾機能の強化などにより、アジアのダイナミズムを取り込む臨空・臨港都市の形成を図る必要がある。
- また、国際物流ネットワークの強化に向けては、沖縄国際物流ハブの新モデルによる国際物流ネットワークの拡充を図るため、国際線の復便及び新規路線の誘致に向けた取組を行う必要があるほか、物流機能の拡充を図る上では、消費者ニーズに即したサプライチェーンの構築が必要となっているため、市場に近接した立地での出荷調整等を行うための物流貯蔵施設等の確保や、船舶輸送を基本とするコールドチェーン体制の構築など総合的な物流の効率化に向けた取組を推進する必要がある。

- 沖縄本島の物流を支える道路網では、新たな道路整備に伴い渋滞が緩和された箇所もある一方で、人口や観光客の増加に伴い、自動車保有台数等が増加し、慢性的な交通渋滞が生じている。
- 加えて本島中南部都市圏では、市街地を分断する大規模な駐留軍用地の存在によって歪な都市構造を余儀なくされていることから、新広域道路交通計画、ハシゴ道路、2 環状7 放射道路等の骨格的な幹線交通網や大規模な駐留軍用地跡地を活用した幹線道路の整備・充実を図るとともに、臨空・臨港型産業の集積・活性化を促進するため、那覇空港、那覇港、中城湾港へのシームレスなアクセス環境を充実させる重要物流道路等の強化により、産業振興を支える必要がある。

第4節 社会情勢の変化

1 交通政策を取り巻く動向

- 世界的に歩行者中心の道路空間構築に向けた空間整備の動きが加速している。
- 日本でも道路法の改正により、歩行者中心の道路空間構築や自動運転への対応が進められている。
- 国では次期交通政策基本計画が策定され、交通サービス・インフラの維持や技術革新への対応、ライフスタイルの変化への対応等に向けた取組が進められている。

2 災害や疫病等のリスク

- 国内外で自然災害（台風、豪雨、地震など）により甚大な被害が発生している。
- コロナ禍による変化（With コロナ、ポストコロナへの対応）が急務となっている。
 - ▶ リモートワークや交通手段の転換による公共交通利用の減少
 - ▶ 次の災害発生に備えた強靱な地域づくりやデジタル化の推進、コロナを契機にしたまちづくり

3 新技術の利活用

- Society5.0の実現による経済発展と社会的課題の解決の両立を目指し、スマートシティやスーパーシティ、MaaS、自動運転等の官民連携による取組が実施されている。

4 気候変動を取り巻く動向

- 国内外において気候変動による影響が顕在化しており、気候変動に適応したインフラ整備が求められている。
- 国は令和2年10月に2050年までに脱炭素社会の実現を目指すと宣言しており、運輸部門においても2030年代半ばまでに乗用車新車販売で電動車100%の実現を掲げるなど、関連する取組を強化としている。

第5節 将来交通需要の展望

1 新型コロナウイルス感染症による影響と収束後の展望

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、世界全ての市場において観光需要が大幅なマイナスとなった。
- 入域観光客に関しては、短期的には新型コロナウイルスの影響を受け、回復する時期を見極める必要があるものの、中長期的な予測はあまり変わらないと想定される。
- 第6次沖縄県観光振興基本計画が目指す沖縄観光の将来像「世界から選ばれる持続可能な観光地」の実現に向け、各地域社会が受忍できる一定の量を求めながら、滞在型観光の推進や観光産業の高付加価値化など、質の向上による沖縄観光の変革が必要である。
⇒短期的には感染症拡大前の水準を目指すことが必要であり、顕在化している課題も解決しながら進めることが重要である。
⇒また、新たな振興計画（素案）では、実施計画を3年ごとに策定することとしているため、本計画もその時期に合わせてモニタリングを実施し、将来交通需要を確認していくこととする。
⇒新型コロナウイルス感染症の収束後は、関係機関と連携し、安全・安心な観光施策の実施、推進を検討していくとともに、滞在型リゾートの浸透（滞在日数が増加）や東アジア等の富裕層の増加が期待されることから、受入環境の整備等により沖縄観光の付加価値を高め、観光産業のさらなる発展と雇用拡大への貢献が期待される。
⇒持続可能な観光を志向する観光客も増加していることから、観光における脱炭素化やSDGsに適応した観光地としてのブランド力の強化を図るため、環境容量等を踏まえた持続可能な観光施策が必要である。
⇒コロナ禍で利用客が減少した交通事業者の体力回復を図り、県民の足としての機能を維持することが必要である。

2 航空旅客

- 那覇空港の旅客数は、2018年度に2,155万人/年（2016年度から8%増）、同発着回数は16.4万回/年（同26%増）まで伸長した。
- 航空旅客輸送を取り巻く環境は、近隣の東アジア諸国の経済発展に伴う国際観光需要の増加、LCCによる小型多頻度の国際航空ネットワークの拡充、沖縄県の観光施策の充実など大きく変化しており、新型コロナウイルス感染症の収束後においては、沖縄県を発着する航空旅客数の増加が予想される。
- 沖縄県への入域観光客は、東アジア諸国の国際観光需要の増加やインバウンド観光施策の充実等により、さらなる増加が想定される。
⇒際内連結によるターミナルビル一体化、第二滑走路の供用に続き、駐機スポットの新設、再配置など更なる空港機能強化に取り組むことで、将来の航空需要にも対応可能となる。
⇒また、第二滑走路の供用によって、滑走路処理容量が大幅に拡大し、滑走路閉鎖など有事の際の代替性も確保された。

- 一方、生活路線としての離島航空路の航空旅客数は、離島人口は減少傾向にあるものの、多様な観光需要等を踏まえると、概ね横ばい程度で推移すると見込まれる。

3 海上旅客

- 2019年の沖縄県内へのクルーズ船の寄港回数は、那覇港が260回を記録するなど全国第1位となっている。
- 今後、高齢者世代の富裕層の増加や、近隣の東アジア諸国における所得水準の向上により、新型コロナウイルス感染症の収束後においては、国際観光需要、国際クルーズ船需要の増加が見込まれる。
- また、那覇港における旅客ターミナル整備や、本部港における岸壁の新設及び改良等の取組により、沖縄の国際クルーズ船需要は着実に増加することが見込まれる。
- 生活路線としての離島航路の海上旅客数は、離島人口の減少に伴い減少する可能性が高いが、多様な観光需要やその他の関係人口の増加を含め、概ね横ばいで推移すると見込まれる。

4 航空貨物

- 那覇空港における国内貨物輸送量は概ね横ばいで推移し、国際貨物輸送量は平成21年の「ANA 沖縄貨物ハブ」の開始以降、概ね増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大に伴う航空物流を取り巻く環境の変化等により大幅な減少に転じていることから、貨物専用機に加え旅客便の貨物スペースを活用した新たな航空貨物ネットワークの拡充が必要である。
- 一方、離島空港（県管理空港）の国内線の貨物輸送量は概ね横ばいで推移しており、離島住民への生活関連物資の輸送のため、空路による貨物輸送需要は今後も現在の水準で推移するものと想定される。

5 海上貨物

- 本島港湾の海上貨物は、令和元年度時点では輸出入および県外への移出が減少傾向、県外からの移入が増加傾向にある。
⇒東アジア・東南アジア主要港と国内をつなぐ中継拠点（サブハブ）の形成に向けた取組の推進等により、貿易が活性化され、貨物の増加が期待される。
- 一方、離島港湾の貨物取扱量は概ね横ばいで推移しており、離島住民への生活関連物資の輸送のため、船舶による貨物輸送需要は今後も現在の水準で推移すると想定される。
- 貨物取扱量の増加や物流コストの低減に向けては、物流効率化を図る施設整備や集貨・創貨の取組による貨物の増大など、生産性向上を高めるためのハード・ソフトが一体となった取組の強化が必要である。