

沖縄における物流と社会資本について

平成28年3月8日

 沖縄総合事務局開発建設部
 沖縄県土木建築部
 那覇港管理組合

目次

1	沖縄国際物流戦略チームについて	・・・	1
2	沖縄の国際物流戦略に関する提言（平成20年2月）	・・・	2
3	沖縄の国際物流を取り巻く状況	・・・	3
4	新たな「沖縄の国際物流戦略に関する提言」のとりまとめ	・・・	22

1 沖縄国際物流戦略チームについて

- 「総合物流施策大綱(2005-2009)」(平成17年11月15日閣議決定)に基づき、平成19年3月、沖縄の自立型経済の構築に寄与するため、効率的・効果的な国際物流体系の実現に向けた「沖縄国際物流戦略チーム」を設置。
- 平成20年2月に、「沖縄の国際物流戦略に関する提言」をとりまとめ。
- 平成25年6月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2013-2017)」においても、国の地方支分部局、地方公共団体、経済団体、荷主、物流事業者等の実務者の一層の連携強化が求められている。

【沖縄国際物流戦略チーム】

■目的

沖縄の自立型経済の構築に寄与するため、国際物流戦略の形成を図るべく、**効率的・効果的な国際物流体系の構築**に向けた今後の戦略を検討していく

■構成メンバー

経済団体、物流関係団体、行政関係者

■事務局

- ・ 沖縄総合事務局開発建設部
- ・ 沖縄県商工会議所連合会

※取組事項の進捗状況は毎年フォローアップしていく

■これまでの経緯

○H18.12 国際物流シンポジウム開催

官民一体となった**沖縄版「国際物流戦略チーム」設置の提言**

○H19.3 第1回本会合開催 **沖縄国際物流戦略チーム設置**

○H19.11 第2回本会合開催

○H20.2 第3回本会合開催 **「沖縄の国際物流戦略に関する提言」** とりまとめ

○H20.3 国際物流シンポジウム開催

○H20年度～H26年度 本会合開催(第4～第10回:年1回)

○H27.4.28 沖縄国際物流セミナー(那覇港・那覇空港)開催

○H28.1.15 沖縄国際物流セミナー(中城湾港)開催

○H28.3.8 第11回本会合開催

総合物流施策大綱(2013-2017)(平成25年6月閣議決定)より抜粋

総合物流施策大綱(2005-2009)(平成17年11月15日閣議決定)の策定以来、国の地方支分部局、地方公共団体、経済団体、荷主、物流事業者等の実務者が、国際・国内物流の一体的効率化策を検討する「国際物流戦略チーム」を設置し、地域の実情を踏まえた施策の推進を図ってきた。今後も、物流現場で生じる課題の収集や施策の立案と効果的な実施に向け、一層の連携強化を進める。

2 沖縄の国際物流戦略に関する提言(平成20年2月)

1. 那覇港を中心とした国際物流拠点の形成

～物流の効率化と国際物流関連産業の育成に向けて～

- ① 効率的・効果的に輸送を実現させるため、港湾施設の整備促進に加えて、輸出入手続きの簡素化等港湾サービス機能の更なる充実を図るとともに新たな制度の導入について検討を進める。
- ② 那覇港の後背地に、国内外発着貨物の仕分け・流通加工を行うことができる高機能物流支援施設を整備し、那覇空港との近接性を活かして、港湾・空港が一体となった物流拠点を形成する。
- ③ 「海外⇄那覇⇄本土」輸送の実現に向けて、海外－那覇間の航路を就航させる社会実験を行う。このための具体的な検討を行うため、関係者からなる作業チームを設立する。

2. 中城湾港における流通加工港湾の実現

～物流の効率化と国際物流関連産業の育成に向けて～

- ① 沖縄経済の活性化を図るため、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。
- ② 岸壁等港湾施設の整備を推進するとともに、港湾サービス機能を充実させるなど、ハード・ソフト両面において「産業支援港湾」としての機能強化を図る。
- ③ 定期航路の充実を図るため、新港地区に航路を就航させる社会実験を行う。このための具体的な検討を行うため、関係者からなる作業チームを設立する。

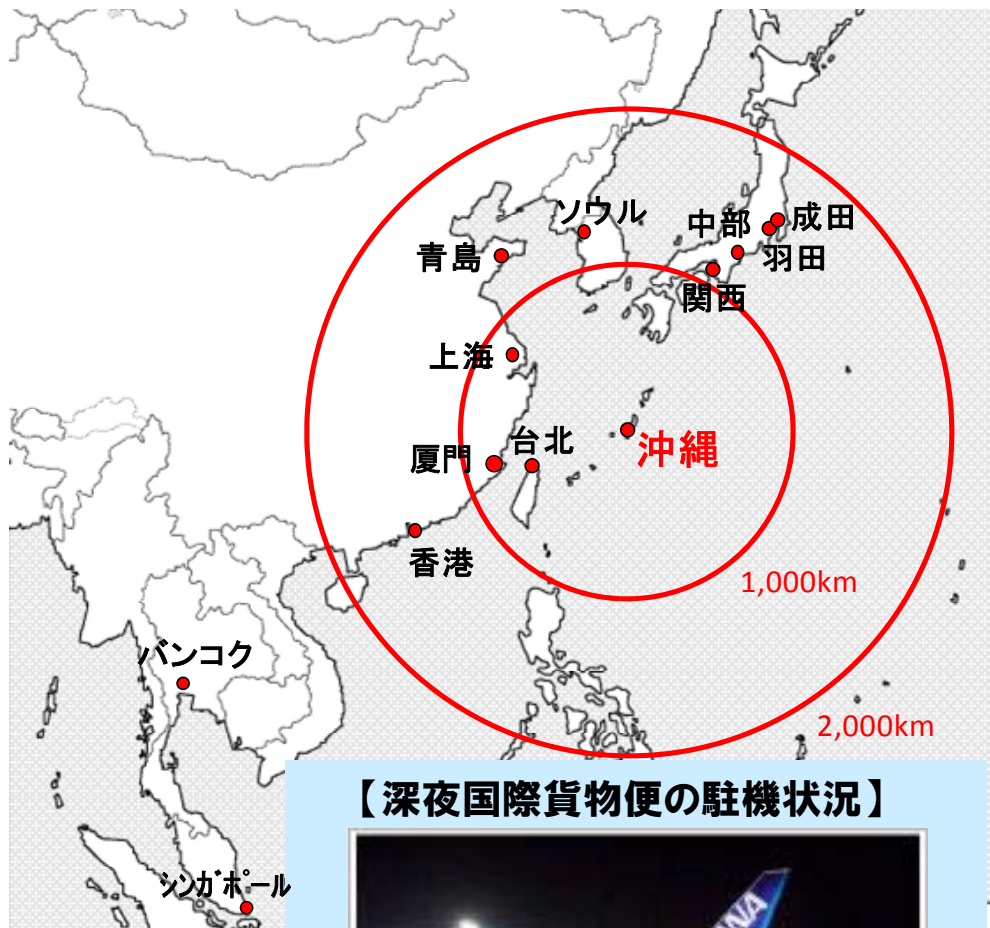
3. 県全体における物流ネットワークの強化

～安定的な輸送による生活利便性の確保～

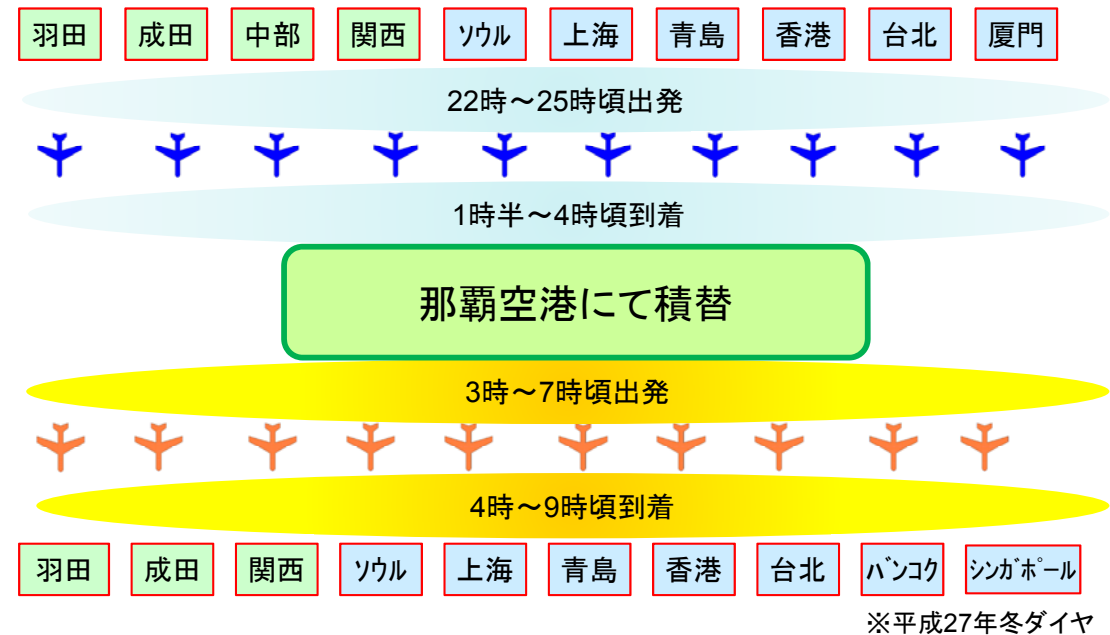
- ① ジャストインタイムの実現を図るため、港湾・空港へのアクセス道路の整備を促進する。
- ② 離島港湾の機能拡充等により、「沖縄本島-離島」間の物流の効率化を推進し、住民の生活利便性を確保する。
- ③ 那覇空港については、今後更なる成長が予想されるアジア域内の物流をにらみ、国際航空貨物の需要増大に対応できるよう、官・民一体となって取り組んでいく。

3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(ANA沖縄貨物ハブの始動)

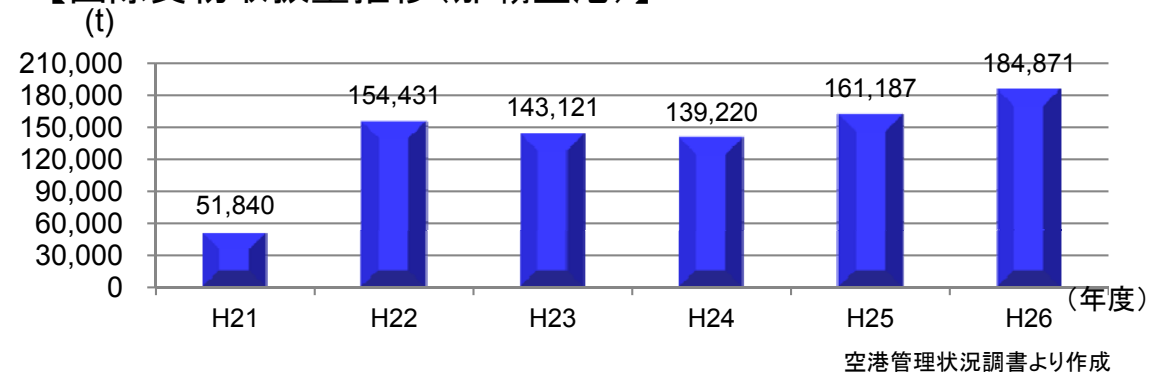
- 全日空が、沖縄のアジアにおける地理的な優位性を活かし、那覇空港と国内3方面(羽田・成田・関西)、海外5方面(ソウル・上海・香港・台北・バンコク)を深夜貨物便ネットワークで接続する「ANA沖縄貨物ハブ」を、平成21年10月より運航開始。
- 平成25年8月より中部線、平成26年1月より青島線、平成26年5月よりシンガポール線、平成27年10月より厦門線の運航を開始。
- 那覇空港の国際貨物量は、成田、関空、羽田に次ぎ、国内第4位。(平成26年度) ※平成25年度は、成田、関空に次ぎ、国内第3位。



【深夜国際貨物便の駐機状況】



【国際貨物取扱量推移(那覇空港)】



3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(那覇空港滑走路増設事業)

○ 現況

- ・滑走路 : 3,000m
- ・旅客実績 : (国内) 1,590万人、(国際) 163万人
(平成26年度、過去最高)
- ・主要路線 : (国内) 144往復/日
(平成28年2月) 東京(28)、福岡(21)、関西(11)、中部(10)、
成田(5)、石垣(18)、宮古(15)等
(国際) 152往復/週
ソウル(40)、台北(38)、香港(22) 等
(貨物) 70.5往復/週
成田(9.5)、関西(9)、福岡(7)、
上海(6)、香港(6)、ソウル(6)、台北(6) 等
- ・国内LCC就航状況: ジェットスター・ジャパン(成田(3)、関西(2)、中部(1))
ピーチ・アビエーション(関西(2)、福岡(1))
バニラエア(成田(1))

○ 空港整備事業の概要



- ・滑走路処理容量: 13.5万回/年→18.5万回/年※
 - ・総事業費: 約1,993億円
- ※回転翼機及び深夜離発着機は含まず

- 平成25年度予算額: 137億円(うち国費: 130億円)
平成26年度予算額: 347億円(うち国費: 330億円)
平成27年度予算額: 347億円(うち国費: 330億円)

○ スケジュール

平成25年 4月	新規事業化(総理の指示で工期短縮)
9月24日	事業概要の告示(航空法第38条)
平成26年 1月 6日	事業決定の告示(航空法第40条)
1月 9日	公有水面埋立の承認、漁業補償締結
1月中旬	工事の着手
3月 1日	起工式典

[今後の見込み]

平成31年 12月	工事の完了(予定)
平成32年 3月31日	供用開始(予定)

那覇空港位置図



安倍総理大臣による施政方針演説

<H26.1.24 第186回国会>

- ・アジアと日本をつなぐゲートウェイ。それは沖縄です。
- ・アジアとの物流のハブであり、観光客を迎える玄関口として、那覇空港第2滑走路は日本の成長のために不可欠です。予定を前倒し、今月から着工いたしました。工期を短縮し、2019年度末に供用を開始します。

<H27.2.12 第189回国会>

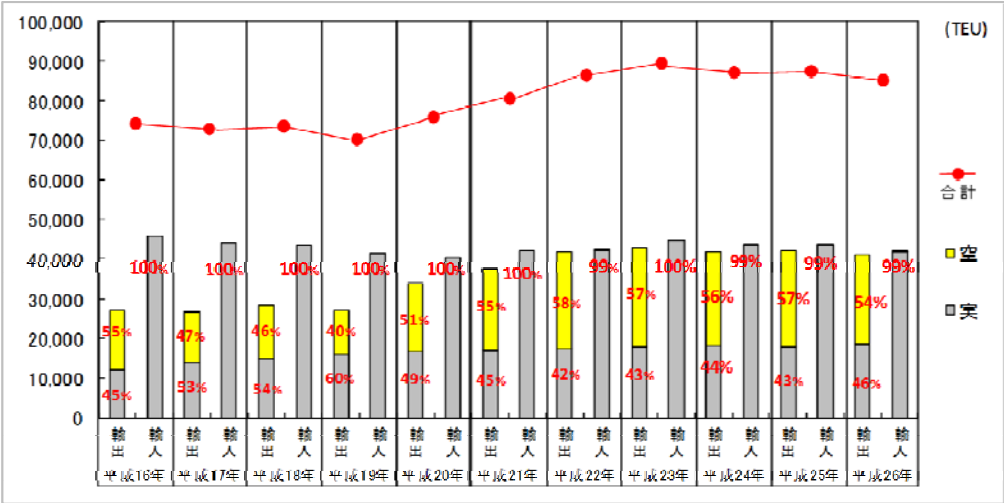
- ・アジアとのハブである沖縄では、那覇空港第2滑走路の建設を進めます。

3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(那覇港内外貿取扱コンテナ貨物量の推移)



外貿コンテナ貨物実入・空別貨物量の推移

【課題】輸出の半分以上は空コンテナである。(片荷輸送)



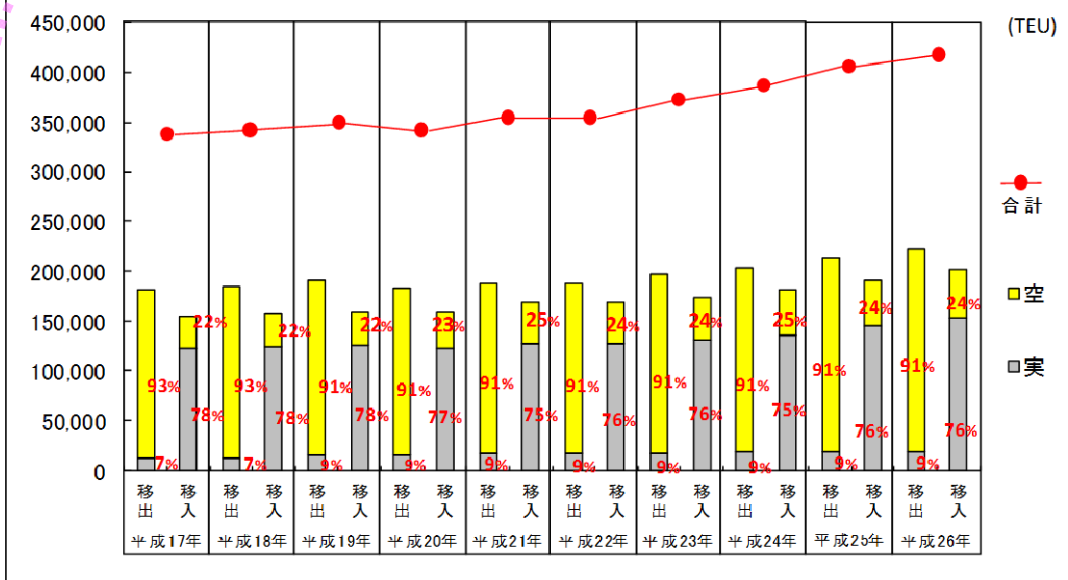
年 度	移出入別	実	空	合 計
平成16年	輸出	12,242	14,983	72,907
	輸入	45,682	0	
平成17年	輸出	14,243	12,607	71,043
	輸入	44,193	0	
平成18年	輸出	15,306	13,247	72,140
	輸入	43,587	0	
平成19年	輸出	16,295	10,862	68,576
	輸入	41,419	0	
平成20年	輸出	16,759	17,432	74,574
	輸入	40,383	0	
平成21年	輸出	17,020	20,712	79,797
	輸入	42,065	0	
平成22年	輸出	17,564	24,341	84,153
	輸入	42,126	122	
平成23年	輸出	18,302	24,600	87,849
	輸入	44,947	0	
平成24年	輸出	18,594	23,342	85,560
	輸入	43,521	103	
平成25年	輸出	18,115	24,097	85,970
	輸入	43,610	148	
平成26年	輸出	18,717	22,252	82,996
	輸入	41,916	112	

※平成21年10月に
ANAハブ開始

(TEU)

内貿コンテナ貨物実入・空別貨物量の推移

【課題】内貿コンテナ貨物は外貿以上に片荷。



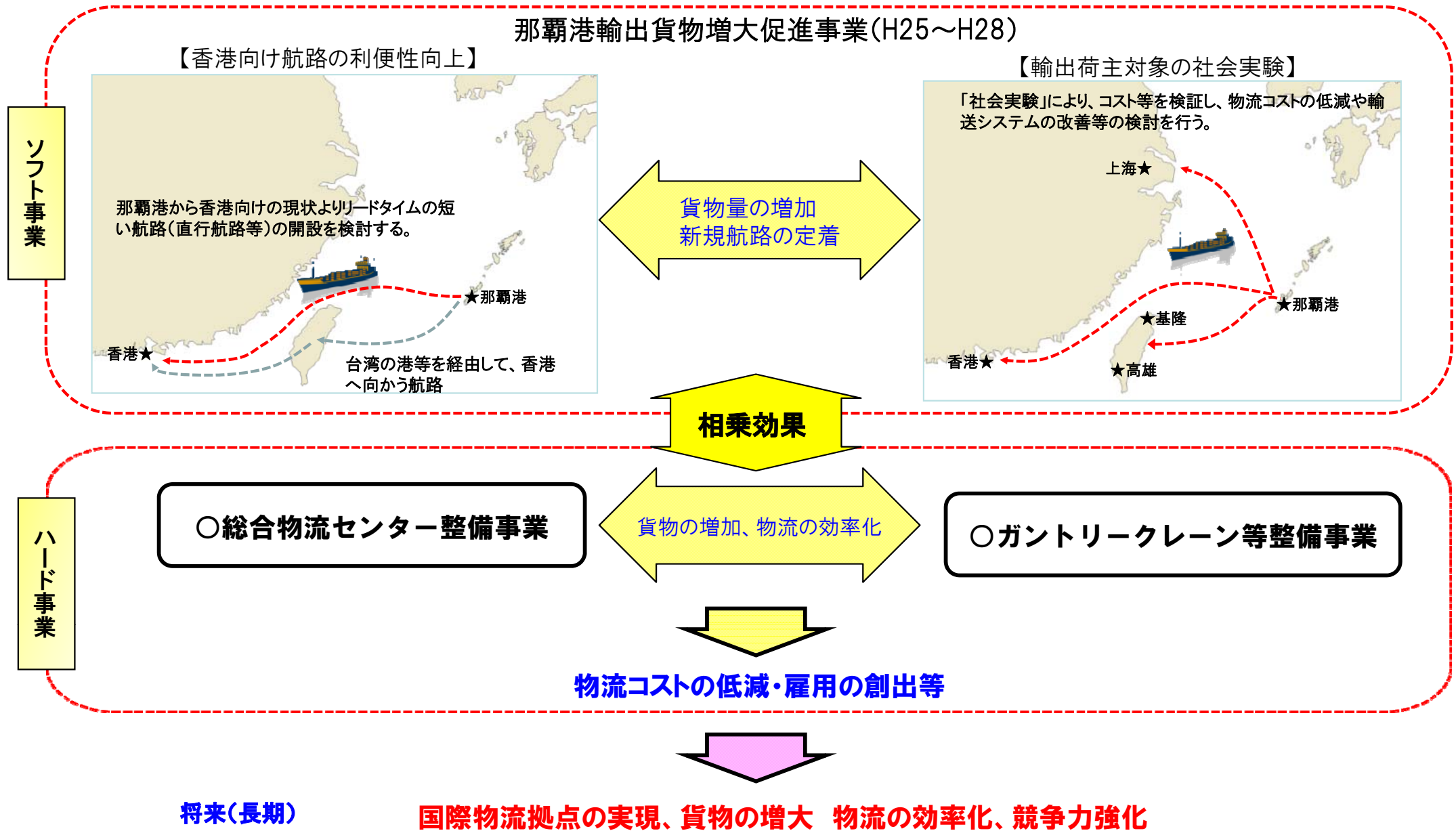
年 度	移出入別	実	空	合 計
平成17年	移出	13,610	168,432	337,405
	移入	122,422	32,941	
平成18年	移出	12,325	172,070	342,265
	移入	123,781	34,089	
平成19年	移出	16,669	174,491	351,857
	移入	125,164	35,533	
平成20年	移出	16,560	166,833	343,953
	移入	123,081	37,480	
平成21年	移出	17,039	171,294	357,751
	移入	127,905	41,513	
平成22年	移出	17,039	171,294	357,615
	移入	127,905	41,377	
平成23年	移出	18,063	179,781	372,085
	移入	132,608	41,633	
平成24年	移出	18,567	184,546	385,147
	移入	136,960	45,074	
平成25年	移出	18,598	194,876	404,974
	移入	146,043	45,458	
平成26年	移出	19,570	203,633	425,200
	移入	154,401	47,596	

※平成21年10月に
ANAハブ開始

(TEU)

3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(那覇港における外貿貨物増大の取組)

社会実験による那覇港発の外貿貨物量増大の取組



3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(那覇港総合物流センター整備)

那覇港総合物流センター整備概要(第1期)

- 整備主体:那覇港管理組合
- 事業期間:平成25年度～平成29年度
 - 平成26年度:実施設計
 - 平成27～29年度:建設工事
- 施設概要:3階建、専有区画面積 約3.2ha
マルチテナント型

国際コンテナターミナル

第3期予定地
【約2.2ha】

第2期予定地
【約3.0ha】

第1期予定地
【約2.6ha】

国内コンテナ取扱岸壁

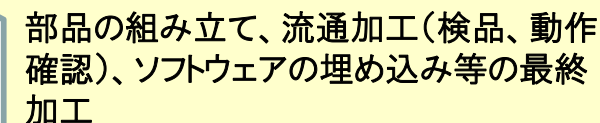
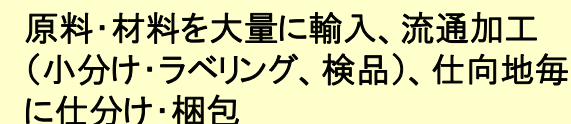
【那覇空港との位置関係】



□那覇港総合物流センターの整備予定地は、那覇国際コンテナターミナルと国内貨物の取り扱い岸壁の間に位置していることから、国際物流機能の集積を促進する総合物流センターの建設に適した場所である。

□那覇港と那覇空港を結ぶ「那覇うみそらトンネル」が開通したことでアクセスが向上しており、海上貨物と航空貨物とのSea and Air、Sea or Airによる連携が進むと総合物流センターの需要は高まると予想される。

①物流の高度化:保管、積み替え、検査、混載



8

NICTIとの賃貸借契約の概要

(1) 賃借人: 那覇国際コンテナターミナル株式会社 (NICTI)

中核企業: 三井倉庫株式会社

(2) 株式の出資比率:

1) 三井倉庫株式会社 : 50%超の株式を保有。

2) 地元港運業者6社他1社 : 残り50%未満の株式を保有

①沖縄港運(株) ②第一港運(株) ③海邦港運(株) ④大共港運(株)、

⑤沖縄荷役サービス(株) ⑥(株)オウ・ティ・ケイ ⑦ジャパンメンテナンスアンドリペア(株)

(3) 契約期間 : 平成28年1月1日～平成37年12月31日(10年間)

(4) 目標取扱貨物量: 25万TEU 現在の苫小牧港(国内9位)と同等の取扱

(外貿コンテナ H26 211,090TEU)

3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(海上輸送航路の拡充等の新たな展開)

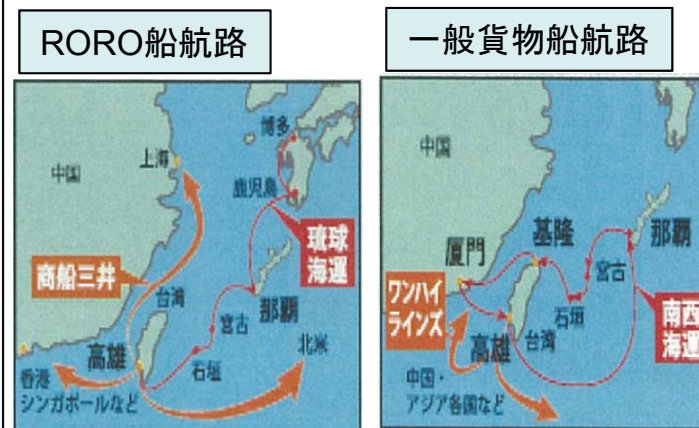
- 台湾と結ぶ国際海上輸送航路の開設と台湾以遠の世界ネットワークの充実。
- 平成26年6月、琉球海運(株)が博多・鹿児島・那覇・先島航路就航のRORO船を、台湾(高雄)まで航路を延伸。
- 平成26年8月、南西海運(株)が台湾(高雄)への航路を新設。台湾船社と業務提携し、高雄を主な中継拠点とするサービスを開始。
- 平成26年12月、琉球海運(株)と(株)商船三井(MOL)との業務提携により、高雄以遠へのトランシップ輸送が可能になる。
- 平成27年4月、那覇港管理組合と台湾港務(TIPC)がパートナーシップ港に関する合意書(MOU)を締結。

台湾への新規RORO航路開設



- 国際RORO航路を活用した海外物流の展開
- RORO船による九州～沖縄～台湾への航路開設による新規需要の開拓

航路ネットワークの充実



- 台湾接続による輸送期間の短縮や、輸送コストの縮減
- 航路ネットワークの充実による県産品の販路拡大

那覇港と台湾のMOU締結



- 両港湾間における人流や物流サービスの展開の促進
- 人員の交流、人材育成の協力

台湾TIPCとのパートナーシップ港に関する合意書(MOU)の締結

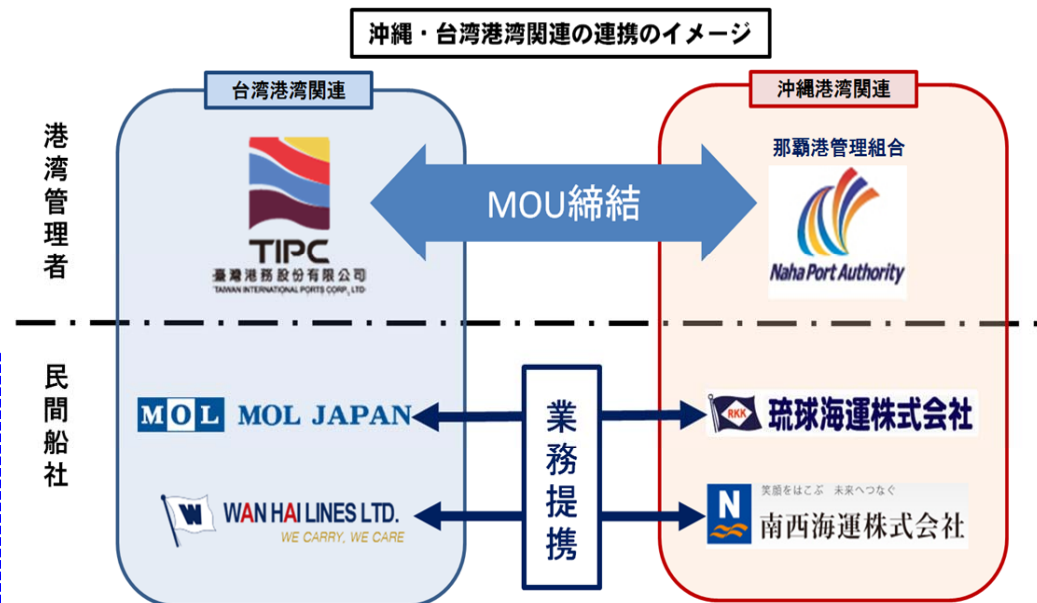
平成27年4月21日に台湾高雄市において、那覇港管理組合と台湾の主要港(高雄港、基隆港等)を管理運営する台湾港務株式会社(TIPC)との間で、物流及び人流に関する交流を促進させ、相互理解と長期的な提携関係強化を図るため「パートナーシップ港に関する合意書(MOU)」を締結しました。

【MOU締結の合意内容】

1. 便利で良質な人流、物流サービスの提供に共同で努める。
2. 両港湾間における物流サービス等の向上に取り組む。
3. 海運に関する情報交流の強化、共有に取り組む。
4. 人員の交流と人材育成に努める。
5. 地場産業等の交流や提携を促進させる

■台湾港務株式会社(TIPC: Taiwan International Ports Corporation)

- ①TIPCは、2012年3月1日に設立された台湾政府が全額出資する港湾運営会社である。
- ②設立以前は主要港湾に行政機関として港務局が置かれ、港湾運営の他、港湾業務行政・航路行政など複数の業務を担当してきた。この業務のうち、港湾運営についてはTIPCが行うこととなり国際港7港(高雄港、台北港、基隆港、他4港)と国内港2港を統括管理している。

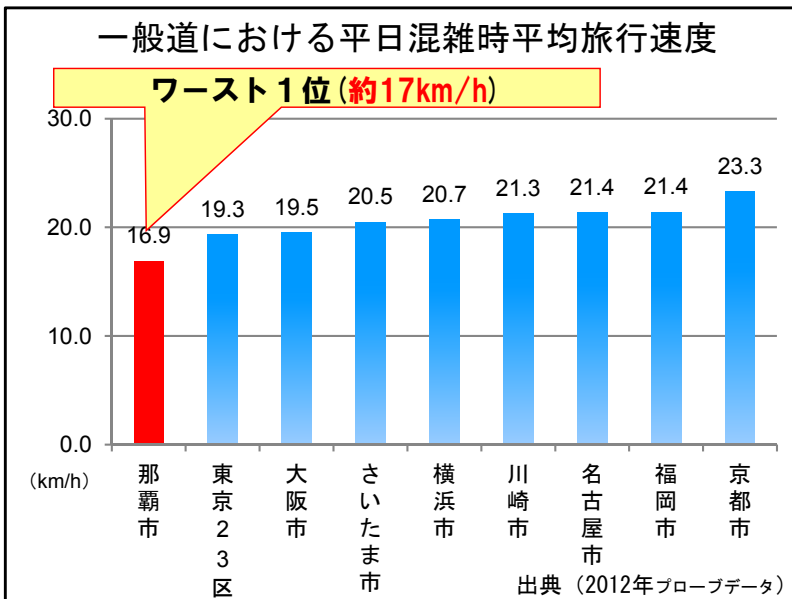


3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(那覇港の円滑な交通・物流の確保)

○自動車交通に依存している沖縄県内において、産業の中心である那覇市内の交通は、日常生活の交通をはじめ、産業関連の交通や観光交通が混在し、混雑は主要都市の中でワースト1位。

○市内の一般車両が臨港道路港湾1号線へ流入し、港湾物流機能の低下を招いている。

○那覇港及びその周辺で整備が進められている道路ネットワークと連携し、臨港道路や国道58号の著しい渋滞の緩和を図るとともに、那覇港・那覇空港へのアクセス性向上による物流の効率化、観光振興を支援する。



《事業位置図》



3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(那覇港ヤードの狭隘化/港湾と空港の連携)

那覇港ヤードの狭隘化

○那覇港はヤードが狭隘なため、取扱貨物を岸壁直背後ではなく、道路や道路を挟んだ野積み場で蔵置・保管されている状況である。また、その保管用地も1箇所ではなく、新港ふ頭地区内に離散している。



■道路や道路を隔てた野積み場へコンテナを蔵置している状態



■くし型のかつ頭のたけ、荷役作戦のスペースが狭く、大型化した船舶の積載能力に見合っていない。

・ヤード等の分散や、荷役対象船舶と使用ヤードが離れているため、長距離の横持ちが発生し、混雑が生じる等、非効率な利用状況となっている。

・近年増加しているレンタカーを蔵置するため、ヤードを必要としているが、那覇港や周辺において確保することが困難。

※港湾関連事業者ヒアリングより

港湾と空港の連携

○平成23年度にうみそらトンネルが供用。那覇港の4つのふ頭(那覇、泊、新港、浦添)と那覇空港とを結び、その背後圏との円滑な輸送体系が強化された。

○那覇港の港湾空間は狭隘であり、更なる臨空・臨港型産業の集積のための用地が不足している。



■うみそらトンネル

事業の経緯

年度	事業実施項目
平成4年度	臨港道路空港線 事業着手
平成13年度	那覇西道路 事業着手
平成23年度	全線暫定4車線供用開始

【効果】

・交通の転換
(国道58号の交通量54,000台→41,000台)

・渋滞の緩和
(滞留長1,400m→210m)

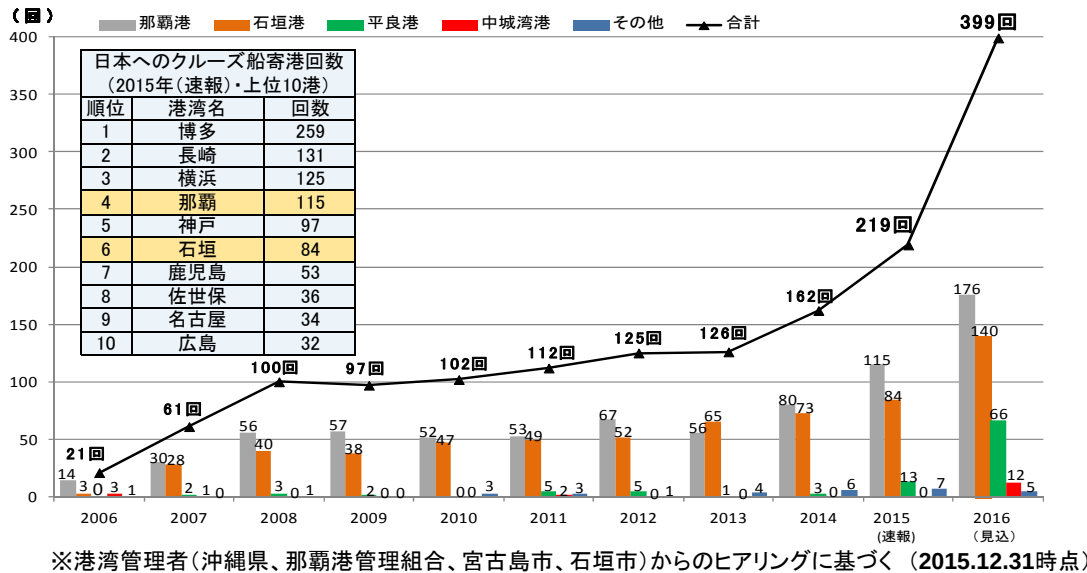
・移動時間の短縮
(那覇空港→那覇新港の移動時間25分→12分) 13

3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(寄港増加・大型化するクルーズ船)

○沖縄のクルーズ船については大型化と寄港増加が同時に進行。観光客増加の一方で、物流への影響も懸念。

【クルーズ船の寄港回数の増加】

- 寄港需要増に伴い、入港できないケースが発生。
- 一方、寄港地が広がる傾向(平良港・中城湾港)。



【アジア最大クラスのクルーズ船の寄港】

- クァンタム・オブ・ザ・シーズが2015年8月那覇港に初寄港。全長が長い旅客船ターミナルを利用できず、コンテナターミナルを利用。
- 一方、貨物船の遅延につながるケースなどが発生。



国際コンテナターミナルに入港するクァンタム・オブ・ザ・シーズ(2015年8月1日)
(総トン数:168,666トン 全長:348m)

【クルーズ船寄港の後押し】

(1) 受け入れ施設の充実強化

①実績のある那覇港、石垣港(拠点港)

クルーズ専用バース(那覇港:供用、石垣港:整備中) + 貨物岸壁の利用⇒複数バース化

②将来のポテンシャルの高い中城湾港、平良港、本部港(準拠点港)

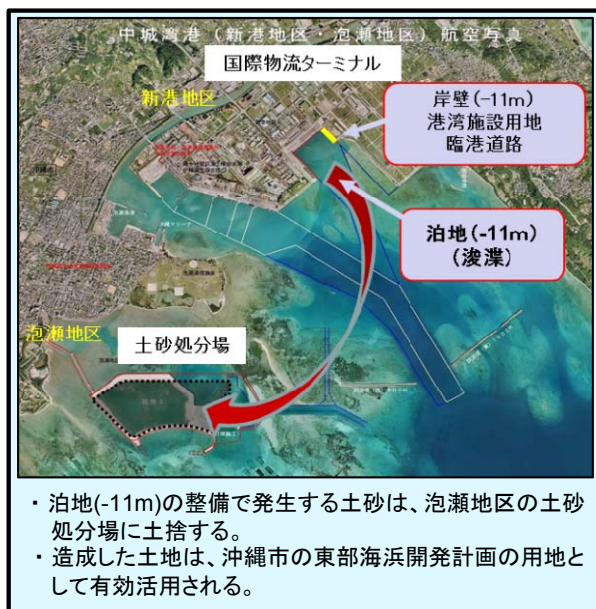
貨物岸壁の利用⇒より大型のクルーズ船に対応できるよう改良(岸壁の延伸(ドルフィン構造等)、航路・泊地の拡幅)

(2) 空港、道路との連携強化 ①多様なツーリズムへの対応 ②滞在時間の確保

(3) 観光施設の充実強化 滞在時間を確保⇒港湾の近くに魅力ある観光施設や商業施設の立地(泡瀬の有効活用等)

3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(中城湾港新港地区)

- 平成28年に新港地区東ふ頭の暫定供用が予定されている。
- 新港地区における定期航路の開設がなされており、さらなる航路数の増加に向け取り組んでいる。
- 背後圏において大規模商業施設の立地がなされている。(例:イオンモール沖縄ライカム)



3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(中城湾港新港地区)

(1) 定期航路の利用促進 ①定期航路等の概要

定期航路

<鹿児島航路> 一般貨物船(コンテナ)

南日本汽船(株)定期運航(H27.4)

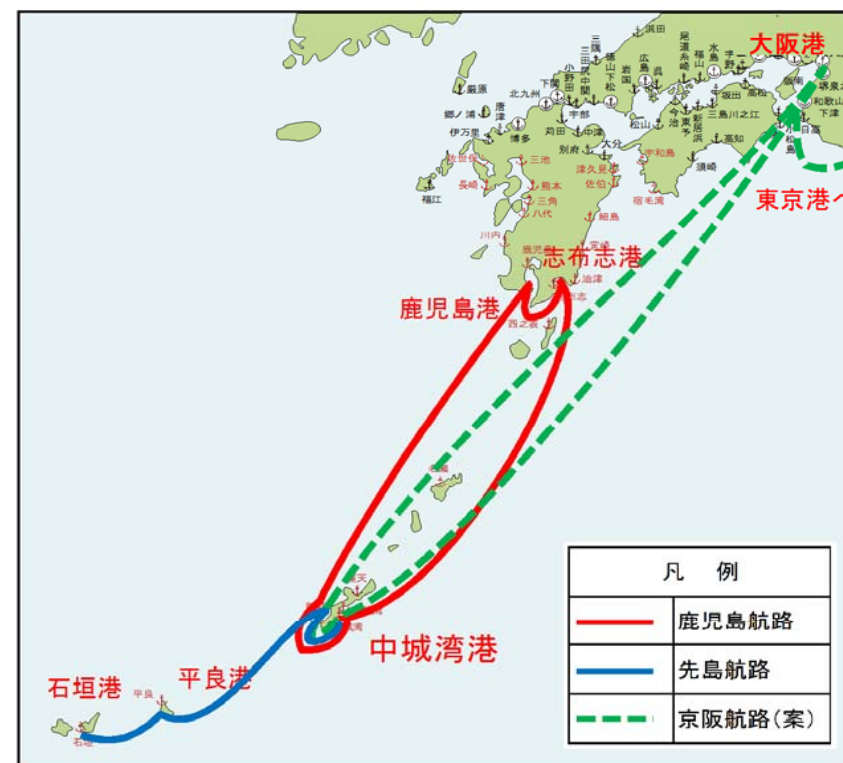
○新港地区→志布志港→鹿児島港→那覇港

<先島航路> 一般貨物船(コンテナ)

南西海運(株)定期運航(H26.11~)

○新港地区→(那覇港)→平良港→石垣港

概要図



実証実験航路(案)

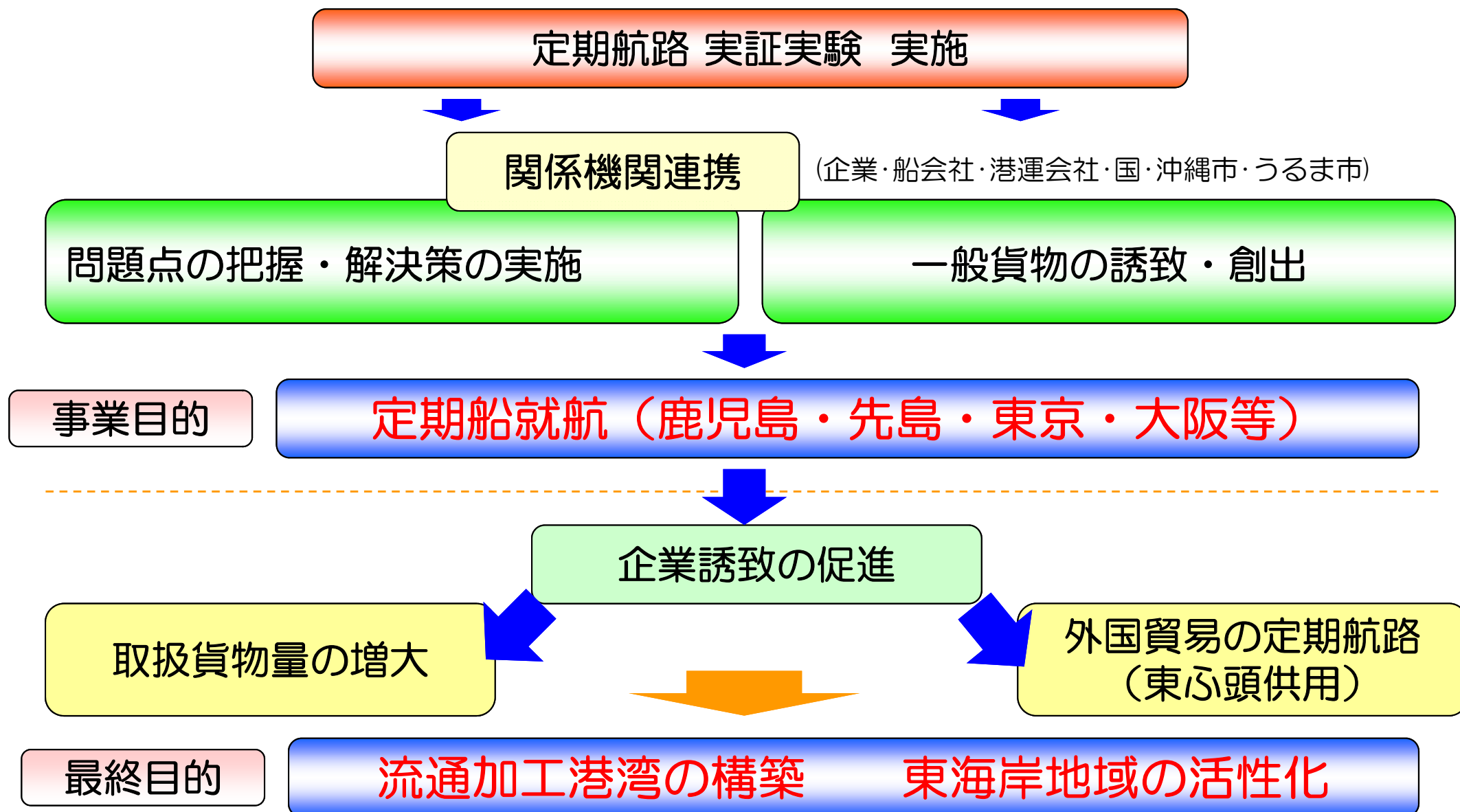
<京阪航路(案)> RORO船(中古車、シャーシ等)

○新港地区→大阪港→東京港 *週1便を予定

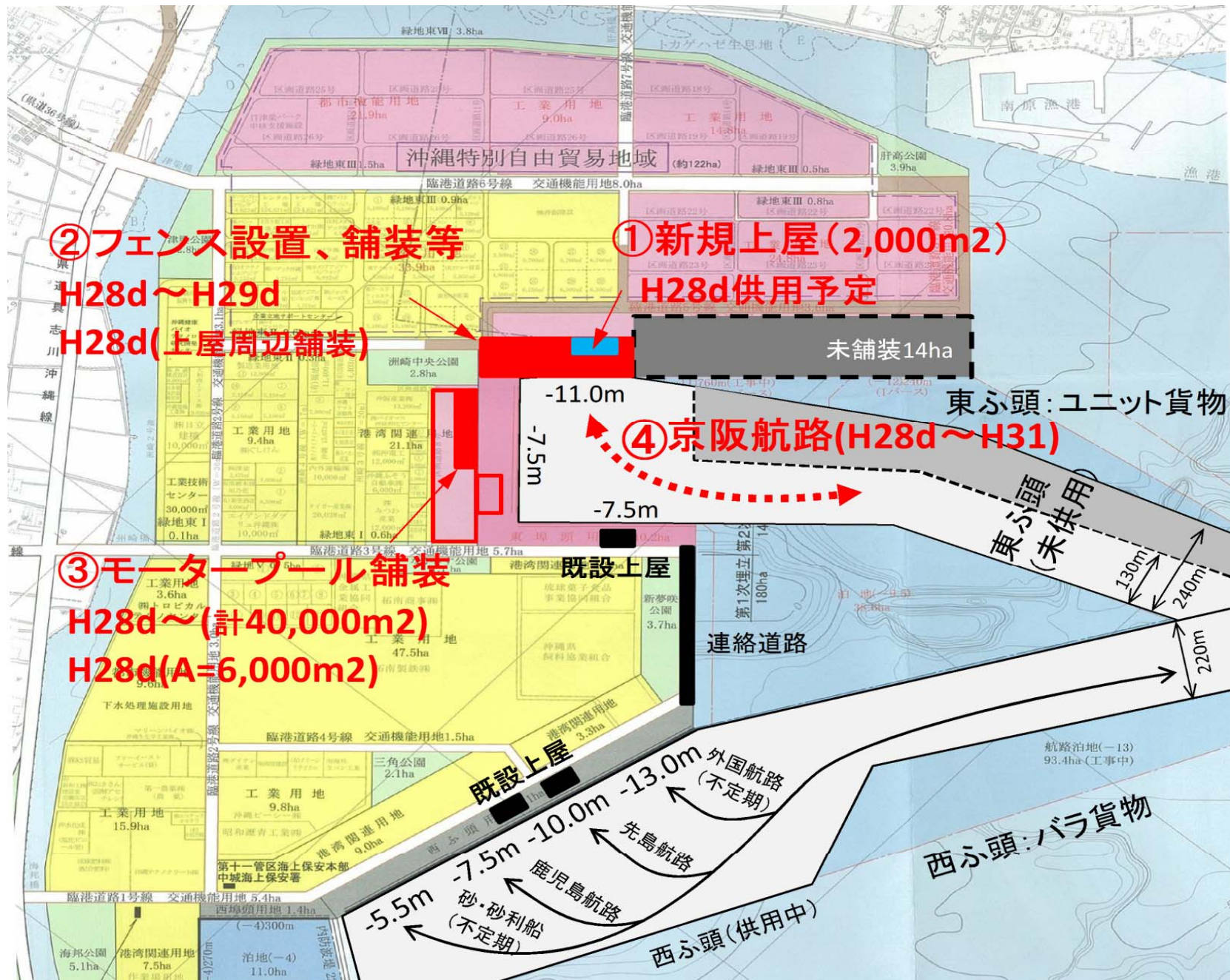
○中古車を主要貨物とし定期航路化を図る

3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(中城湾港新港地区)

(2) 今後の事業展開 ①定期船就航に向けたスキーム



（２）今後の事業展開 ②整備計画案

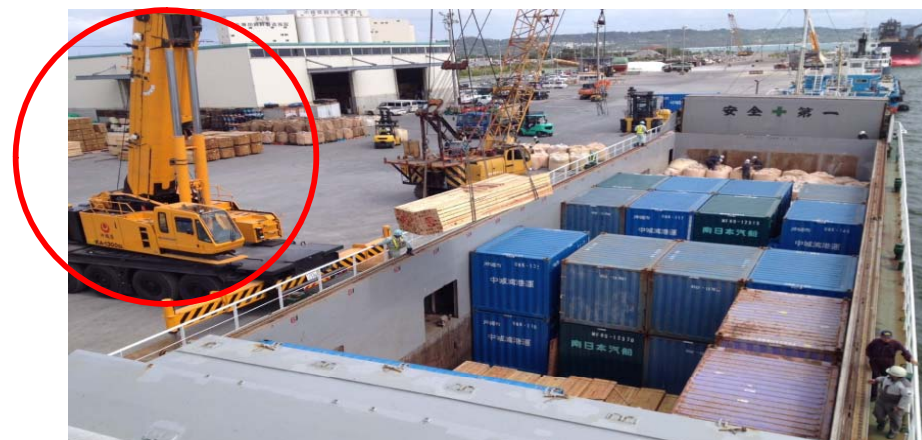


(3) その他の取り組み

○新港地区の取扱貨物量増加に向け実証実験と並行して取組に着手

①荷役機械の導入 (H25.3供用)・・・トラッククレーン(130t吊)

- ・ 荷役作業の効率化
- ・ 多種貨物への荷役対応
- ・ コスト縮減



○東ふ頭の供用開始に向けた上屋等の整備

②東ふ頭上屋整備 1棟増設 (H28年末供用予定)

- ・ 取扱貨物量増加に対応
- ・ キャノピー付き (2,000m²)
- ・ モータープール舗装等を段階的に施工

既存上屋：西ふ頭 2棟 (各1,000m²)
東ふ頭 1棟 (1,000m²)



既設上屋

3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(平良港・石垣港)

- 平良港や石垣港では、船舶が大型化しており、ふ頭用地の狭隘化や、荷役作業効率の低下が生じている。
- 通常は貨物船利用の岸壁にクルーズ船が寄港しており、貨客混在による物流作業の非効率化や安全性の低下が生じている。

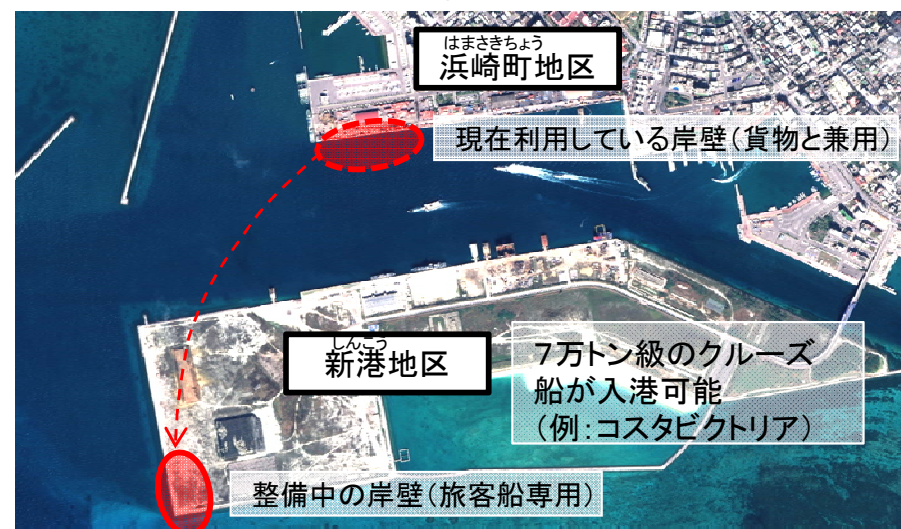
【平良港】

- 砂・砂利や鉄くずを取り扱う岸壁でクルーズ船を受け入れている。
- 現在、複合一貫輸送ターミナルを整備しており、旅客船を受け入れられるよう延伸する計画がある。



【石垣港】

- 現在7万トン級のクルーズ船を受け入れる岸壁を整備している。
- 現在就航中の定期クルーズ船を、2年後に受け入れられるよう工事を推進。



3 沖縄の国際物流を取り巻く状況(道路ネットワーク【ハシゴ道路・2環状7放射道路】)

【ハシゴ道路】

- 長期間を要する事業ほど、段階的な進捗と効果の発現を示すことが重要
- 3本柱において、交通配分にアンバランスが発生(沖縄自動車道への交通を配分)
- 交通の集中する西海岸、特に2環状7放射道路と重なる箇所を重点整備

【2環状7放射道路】○那覇市内の混雑時旅行速度が16.9km/hと全国ワースト1

- 通過する交通を迂回させる環状機能と集中する交通を分散させる放射機能の強化
- 外郭環状道路の整備(沖縄西海岸道路、那覇空港自動車道)、東海岸への放射道路の整備(南風原バイパス、与那原バイパス)

『ハシゴ道路ネットワーク』の整備

■南北を走る強固な【3本の柱】

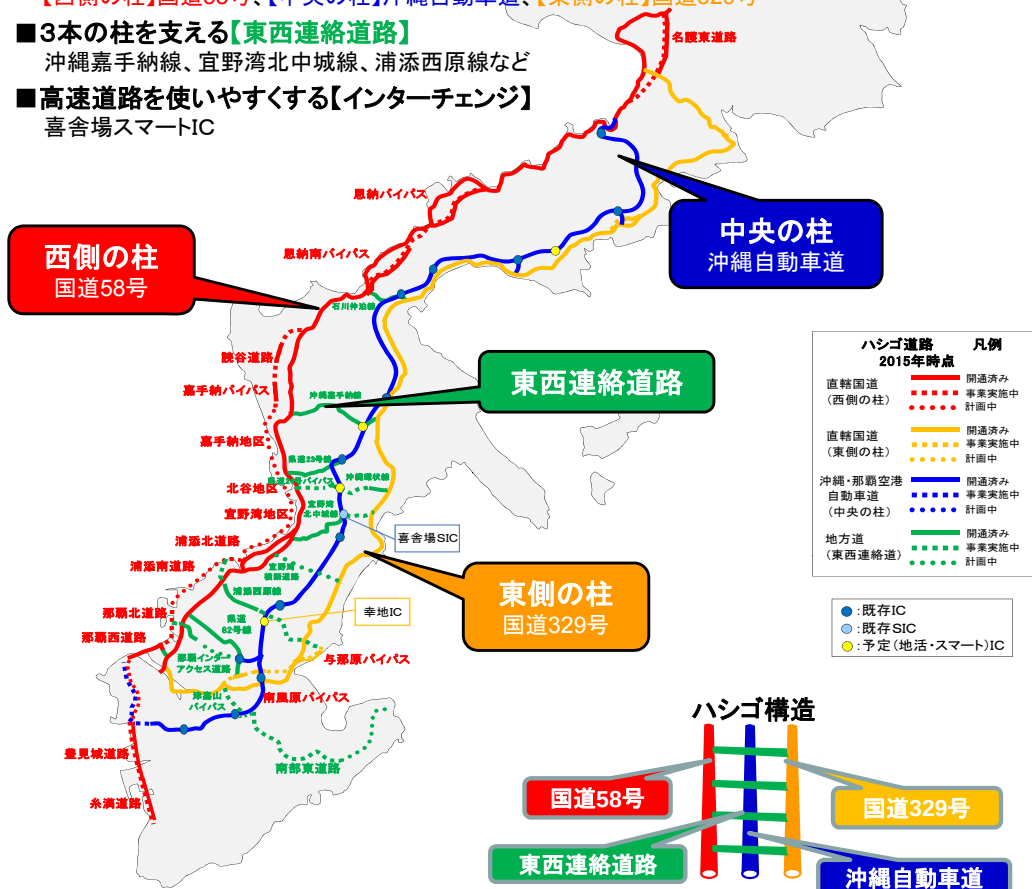
【西側の柱】国道58号、【中央の柱】沖縄自動車道、【東側の柱】国道329号

■3本の柱を支える【東西連絡道路】

沖縄嘉手納線、宜野湾北中城線、浦添西原線など

■高速道路を使いやすくする【インターチェンジ】

喜舎場スマートIC



『2環状と7放射道路』の整備

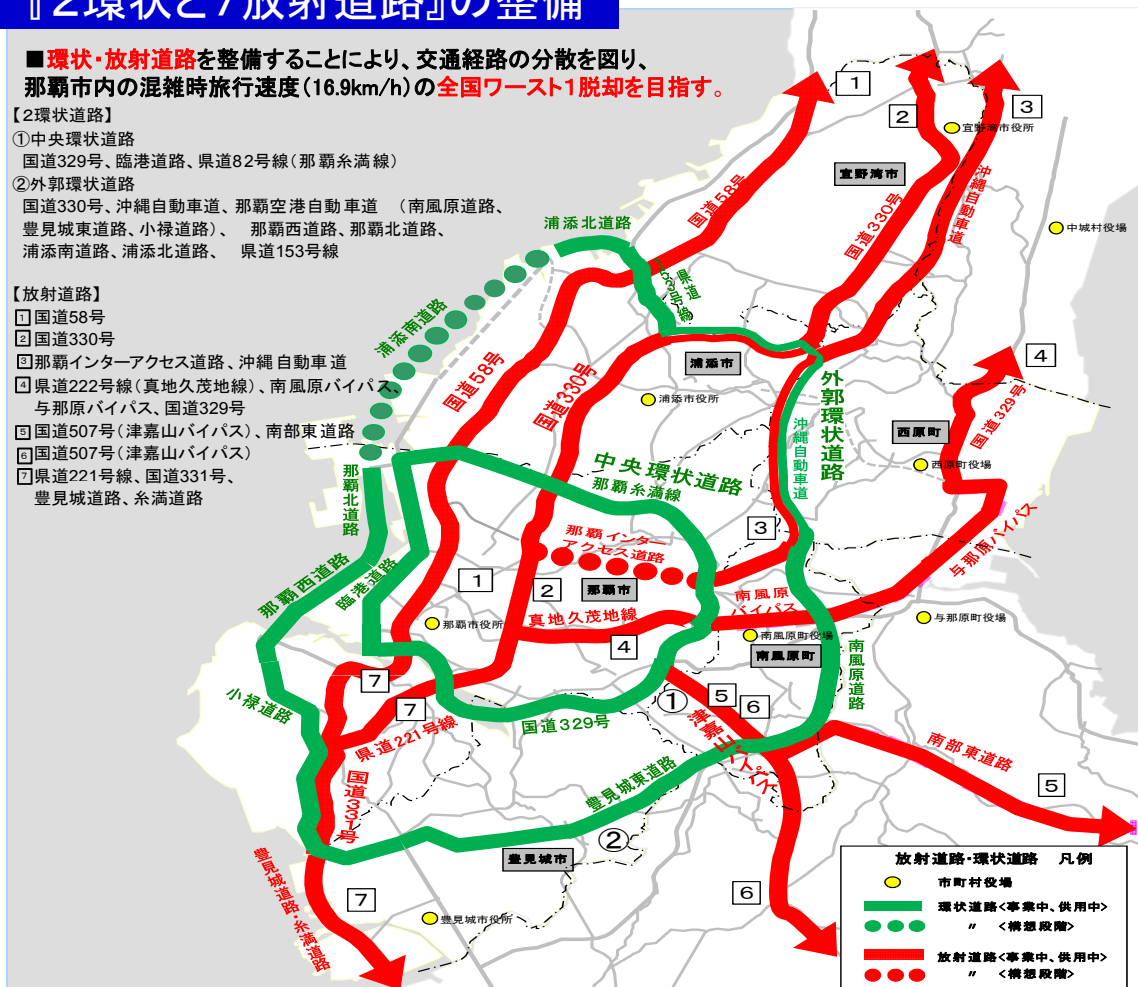
■環状・放射道路を整備することにより、交通経路の分散を図り、那覇市内の混雑時旅行速度(16.9km/h)の全国ワースト1脱却を目指す。

【2環状道路】

- ①中央環状道路
国道329号、臨港道路、県道82号線(那覇糸満線)
- ②外郭環状道路
国道330号、沖縄自動車道、那覇空港自動車道(南風原道路、豊見城東道路、小禄道路)、那覇西道路、那覇北道路、浦添南道路、浦添北道路、県道153号線

【放射道路】

- ①国道58号
- ②国道330号
- ③那覇インターアクセス道路、沖縄自動車道
- ④県道222号線(真地久茂地線)、南風原バイパス、与那原バイパス、国道329号
- ⑤国道507号(津嘉山バイパス)、南部東道路
- ⑥国道507号(津嘉山バイパス)
- ⑦県道221号線、国道331号、豊見城道路、糸満道路



4 新たな「沖縄の国際物流戦略に関する提言」のとりまとめ

- 「提言」策定から8年あまり経過し、21世紀ビジョンの策定、港湾整備の現状、航路の開設状況、背後圏の動向など近年の沖縄における国際物流を取り巻く状況が変化している。
- 沖縄における物流と港湾・空港の在り方を再検討するとともに、効率的・効果的な国際物流体系の実現に向け、「提言」に新たな戦略を盛り込むことを目指す。

■提言見直しに向けた工程(案) (平成27年度～平成28年度)

沖縄国際物流セミナー H27年4月28日・H28年1月15日

- * 那覇港・那覇空港・中城湾港の事例を中心とした沖縄の国際物流の現状の把握
- * 実務者による課題解決に向けた方向性の提起

第11回本会合 H28年3月8日

- * 「提言」に新たな戦略を盛り込むための意見交換

幹事会 H28年度

- * 戦略の検討のための部会として幹事会を開催

第12回本会合 H28年度

- * 新たな戦略を盛り込んだ「提言」のとりまとめ

具体的な取り組みの実施

- * 効率的・効果的な国際物流体系の構築に向けて、関係者が連携して、「提言」で出された具体的戦略の実現に努める。

行政における施策の反映

- * 沖縄振興計画実施計画への反映
- * 県内主要港湾の港湾計画改訂
- * 港湾や空港のハード整備・ソフト施策の推進

沖縄における
自立型経済の実現化へ！