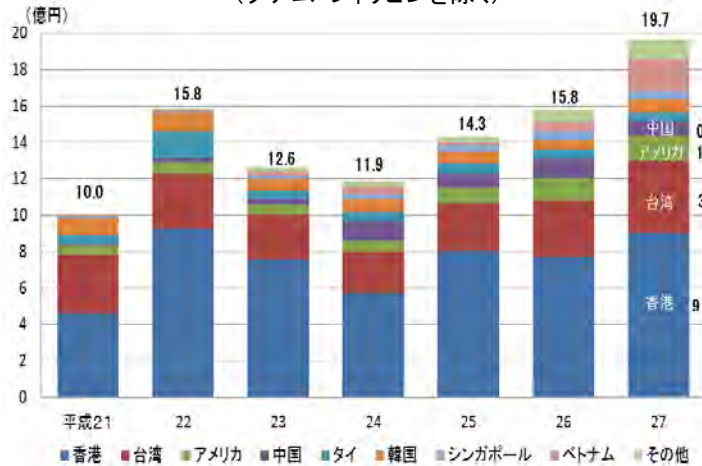


2.3 農林水産業の取組

農林水産物等の輸出促進

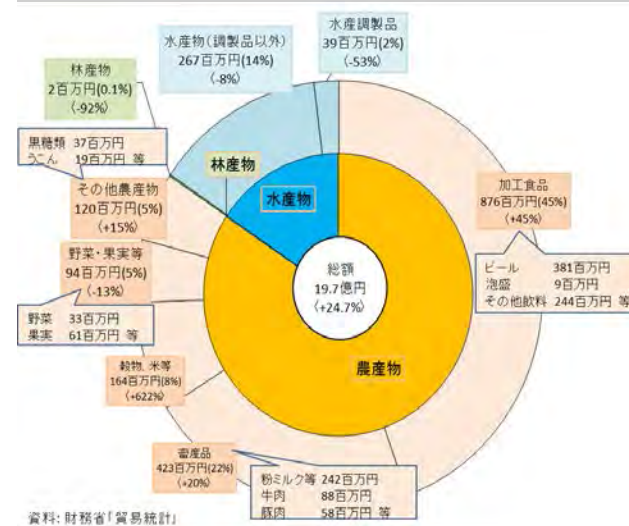
- ・農林水産物・食品の輸出拡大は農林水産等の新たな販路拡大や国内価格の下落に対するリスクの軽減、国内ブランド価値の向上等の産地にとってのメリット。
- ・政府は平成32年の農林水産物・食品の輸出額1兆円目標の前倒し達成。

沖縄県からの農林水産物等の国別輸出額の推移
(グアム・フィリピンを除く)



資料:財務省「貿易統計」

沖縄県からの農林水産物等の品目別輸出額
(グアム・フィリピンを除く)



資料:財務省「貿易統計」

<< 那覇空港の農産物等輸出拠点化構想の検討 >>

平成28年5月「農林水産業の輸出力強化戦略（農林水産業・地域の活力創造本部）」を受け、那覇空港において、暫定LCC施設の移設による貨物エリア拡大や駐機スポットの増設、また、国際物流ハブ化に向けた検討を推進。

(参考)輸出の先進地事例

県育成のいちご「あまおう」を香港、台湾などに輸出
福岡県産品輸出促進協議会(福岡県)

(特徴)

○「あまおう」は「福岡S6号」として福岡県育成品種としてH17年に品種登録。福岡県内の生産者のみ苗を供給。

○中国において品種登録の出願、輸出国において商標登録等の知的財産保護の取組。

○知事のトップセールス、県、JAが一体となったブランド化推進。

	輸出量(t)	出荷時期
平成25年度	80	12~3月
平成24年度	74	



北米など世界20か国へ養殖ブリを輸出
東町漁業協同組合(鹿児島県)

(特徴)

○組合独自の「養殖管理技術書」を作成し、均一な品質を維持。

○HACCP対応を初め、徹底した衛生管理体制の下で、加工・出荷。

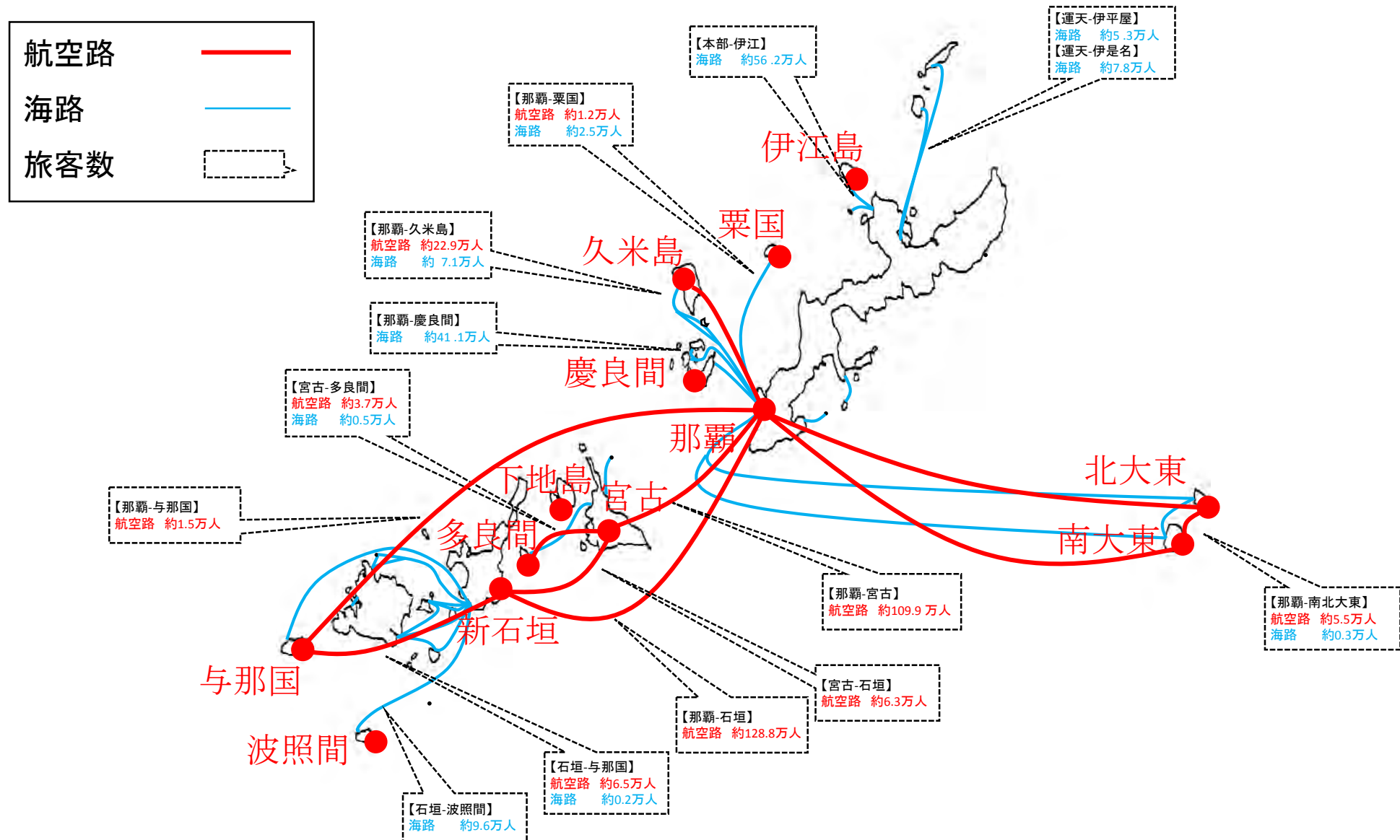
○国内外の展示会・商談会へ積極的に出展。

	輸出額(千円)	輸出量(t)	出荷時期
平成26年度	1,650,000	1,094	周年出荷
平成25年度	1,300,000	803	



2.4 離島県の沖縄を支える交通ネットワーク

沖縄県内の航空路・海路ネットワーク



※背景の地図はイメージのため、縮尺・位置等は実際とは異なる
 ※旅客数はH26年度の値(「運輸要覧」より)

沖縄県内の航空路

航空機材の導入方針

JTA (Japan Trans Ocean)

(現行) B737-400

(新機材) B737-800 **貨物室容量 約1割増**

※2019年度末までに全12機の更新を行う予定

※2016年2月より新機材による運航開始

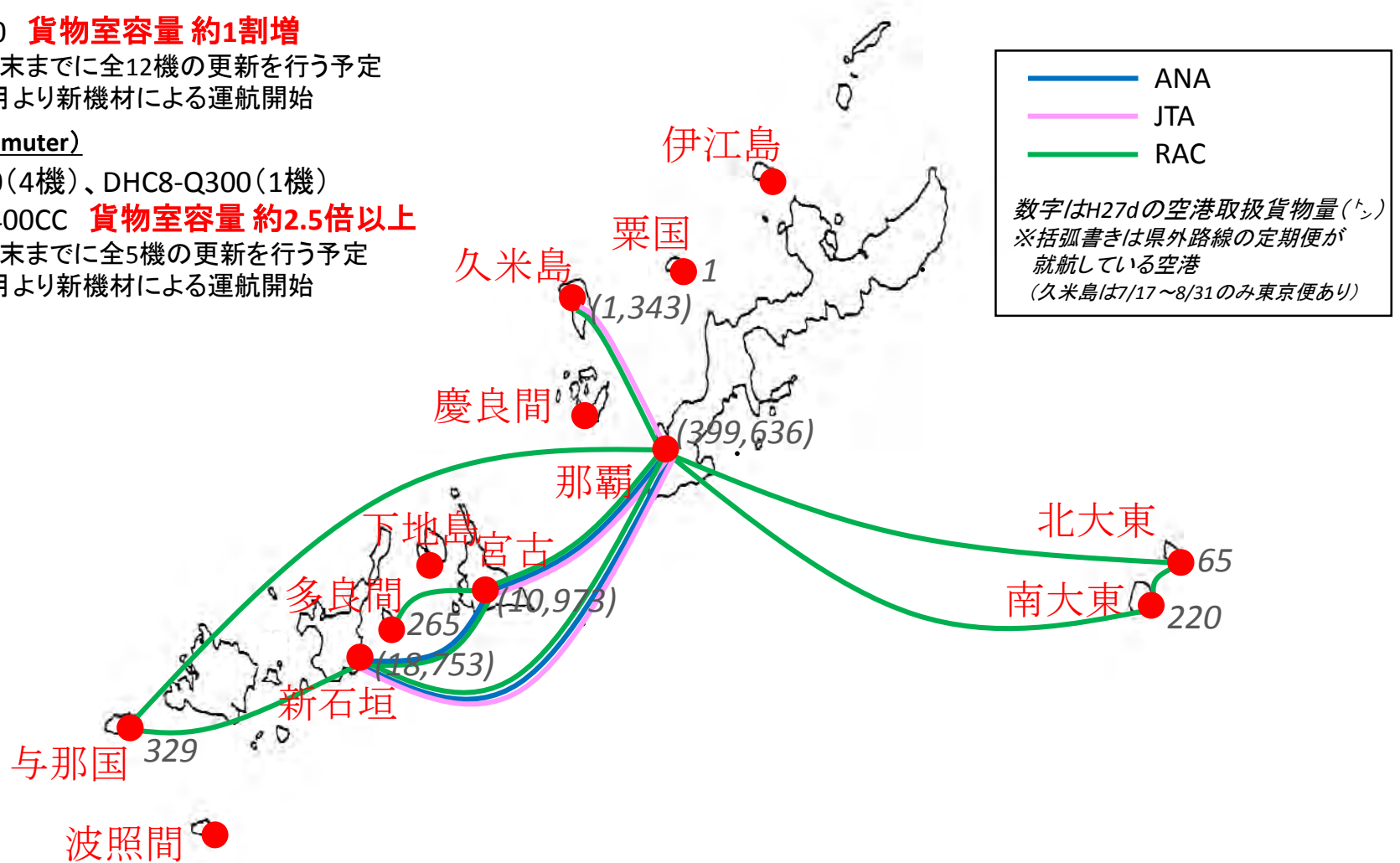
RAC (Ryukyu Air Commuter)

(現行) DHC8-Q100(4機)、DHC8-Q300(1機)

(新機材) DHC8-Q400CC **貨物室容量 約2.5倍以上**

※2017年度末までに全5機の更新を行う予定

※2016年4月より新機材による運航開始



那覇港 施設現況

岸壁 (-13.0m) 300m×2

〈接岸可能最大船舶〉
6.5万トン級

○外貿コンテナ船が定期利用
APK KOREAの6万トン級 (5千TEU)
○再利用資材を主に輸出、食料品を主に輸入
H26: 約16万トン(再利用資材・輸入)
約10万トン(食料品・輸出)

ガントリークレーン

3号機 2014年7月供用開始
4号機 2015年5月供用開始

岸壁 (-11.0m) 420m

〈接岸可能最大船舶〉
2万トン級

○本土もしくは県内離島間の定期、
不定期の貨物船が利用
○完成自動車を中心に移入
H26: 約21万トン(完成自動車・移入)

岸壁 (-7.5m) 260m

〈接岸可能最大船舶〉
7千トン級

○主に本土間の定期貨物船が利用
○鋼材、取合せ品を主に移入
H26: 約4万トン(鋼材・移入)
約20万トン(取合せ品・移入)

新港ふ頭地区

浦添ふ頭地区

岸壁 (-7.5m) 650m

〈接岸可能最大船舶〉
5千トン級

○主に本土間の定期貨物船が利用
○製造食品、取合せ品を主に移入
H26: 約10万トン(製造食品・移入)
約55万トン(取合せ品・移入)

岸壁 (-11.0m) 390m

〈接岸可能最大船舶〉
2万トン級

○主に本土間の定期貨物船が利用
○完成自動車、取合せ品を主に移入
H26: 約26万トン(完成自動車・移入)
約30万トン(取合せ品・移入)

那覇ふ頭地区

岸壁 (-9.0m) 165m

〈接岸可能最大船舶〉
1万トン級

○セメントを主に移入
H26: 約19万トン
(セメント・移入)

泊ふ頭地区

岸壁 (-6.0m) 131m

〈接岸可能最大船舶〉
3千トン級

○離島フェリーが主に移出入で利用
H26: 約9万トン(フェリー貨物・移入)
約9万トン(フェリー貨物・移入)

岸壁 (-11.0m) 420m

〈接岸可能最大船舶〉
2万トン級

○本土もしくは県内離島間の定期、
不定期の貨物船が利用
○完成自動車、製造食品を主に移入
H26: 約25万トン(完成自動車・移入)
約22万トン(製造食品・移入)

中城湾港（新港地区）施設現況



背後に県飼料協業組合が立地しており、本土より配合飼料（H26：約12万トン）やトウモロコシ（H26：約2万トン）を移入。
中北部の牧場等へ供給。

公共事業等の建設資材として、主に海域から採取した砂・砂利を移入（H26：約80万トン(うち海域：約78万トン)）。主に平良港に移出（H26：約12万トン(うち平良：約7万トン)）

うるま市に球陽製糖が立地しており、サトウキビの搾り汁から糖蜜を分離した粗糖（上白糖などの原料）を本土へ移出（H26：約0.4万トン）。

背後に拓南製鉄が立地しており、製鉄の原材料となる金属くずを主に本土から移入。（H26：約4万トン）

岸壁（-5.5～-13m） 975m

＜接岸可能最大船舶＞
4万トン級

＜供用年月＞

H 3. 1 岸壁(-5.5m) 270m
H 5.12 岸壁(-7.5m) 260m
H 6.11 岸壁(-10m) 185m
H 6.11 岸壁(-13m) 260m

岸壁（-11m） 190m

＜接岸可能最大船舶＞
1万8千トン級
（暫定）5千トン級

＜供用年月＞

H 28. 4（暫定）
H 29. 7（予定）

岸壁（-7.5m） 780m

＜接岸可能最大船舶＞
5千トン級

＜供用年月＞ H 28. 7

定期航路については、先島航路（南西海運）、鹿児島航路（南日本汽船）、久米島航路（玉福商事）が就航している。

さらに、H28年12月より京阪航路の定期航路化に向けた実証実験を予定している。