

『沖縄の国際物流拠点形成をめざす提言』の概要

2016年11月／沖縄・国際物流拠点形成研究会

■ 沖縄の国際物流拠点形成へ 沖縄県と日本政府の方針

| | |
|---------------------------|---|
| 翁長雄志 沖縄県知事 | 成長著しいアジアのダイナミズムと連動し、国際物流拠点の形成をめざす。 |
| 日本政府 骨太方針 (2015年7月) | 沖縄を成長するアジアの玄関口に位置付け、沖縄の優位性と潜在力を活かし、日本のフロントランナーとして経済再生の牽引役となるよう沖縄振興策を総合的・積極的に推進する。 |

国は東アジアに開いた沖縄の地理的優位性を活かして沖縄を国際物流拠点にしていこうとの方向性を示しています。だとすれば、国は思い切った制度改革など、もっと具体的な施策を講じるべきなのではないでしょうか。

■ 日本の港湾と那覇港のコンテナ取扱量の現状

世界のコンテナ取扱個数ランキングを見ると、上海をはじめ中国の主要港や韓国の釜山新港が急速に伸びています。それに対し、日本の神戸港は1980年4位から2014年は56位に、同じく横浜港は1980年12位だったのが、2014年は48位に急激に落ちています(右表参照)。アジア各国は「選択と集中」という戦略的観点に立ち、主要港に思い切った優遇措置などを講じて港湾を整備。それに対し日本は……。

世界の港湾別コンテナ取扱量ランキング 2014年(万TEU)

| | 港名 | 取扱量 |
|----|--------|-------|
| 1 | 上海 | 3,529 |
| 2 | シンガポール | 3,387 |
| 3 | 深圳 | 2,404 |
| 4 | 香港 | 2,228 |
| 5 | 寧波 | 1,943 |
| 6 | 釜山 | 1,868 |
| 7 | 青島 | 1,662 |
| 8 | 広州 | 1,641 |
| 9 | ドバイ | 1,525 |
| 10 | 天津 | 1,405 |

| | | |
|----|------------------|-----|
| 28 | 東京 | 500 |
| 29 | コロンボ (スリランカ) | 491 |
| 30 | アルヘシラス (スペイン) | 465 |
| 48 | 横浜 | 289 |
| 51 | 名古屋 | 271 |
| 56 | 神戸 | 265 |
| 60 | 大阪 | 249 |

■ 中途半端でなく思い切った税制改正・規制緩和を

那覇港の外貿コンテナの取扱個数はここ10年、約8万TEU前後で推移し、中国や韓国の主要港湾に比べようがありません(TEU:貨物の容量を表す単位で20フィートコンテナ換算)。それはなぜなのでしょう。

那覇港に寄港した貨物船が、帰りは荷が空っぽ(沖縄から輸出する荷がない)という「片荷状態」で、沖縄に立ち寄れば輸送費が高くなってしまいます。

したがって、那覇港をはじめ沖縄においては、港湾や陸上施設の整備もさることながら、港湾を利用する、また、進出する企業へのインセンティブ(誘因)をもっと高めなければなりません。船舶企業が寄港すれば得するという支援策とともに、製造業をはじめ多くの企業が、沖縄に進出しやすいように、中途半端でなく思い切っ

た税制改正・規制緩和を行うべきです。次の表にあるように、せめてアジアの主要港に匹敵するような優遇措置を講じることです。

(表) アジア各国の港湾関連経済特区の優遇措置

| | 韓国 | 中国 | シンガポール | 日本 |
|------|--------------------------------|---|------------------------------------|--|
| 法人税率 | 24.2% | 25%(香港 16.5%) | 17% | 29.97% |
| 優遇措置 | ◆法人税、所得税3年間免除、2年間減免 ◆労働規制緩和 | ◆法人税2年間免除、3年間50%減免 ◆輸出入の関税優遇 ◆外資規制の緩和 | ◆戦略的産業の法人税15年間免除 ◆本社を置く企業の法人税軽減 | ◆法人課税所得を10年間40%控除 ◆関税課税選択制 ◆法人事業税・固定資産税5年間免除 |

一時的に優遇措置を講じても、その結果、経済が向上し、税収増となれば良いこと。税制優遇・規制緩和を行い、経済的波及効果を生み出すという「税と物流の一体的な改革」が問われているのではないのでしょうか。

■ 沖縄にふさわしい自然と共生した港湾都市づくりへ

船舶は接岸中、生活電源のためエンジンを動かしますが、その燃料の排ガス汚染が国際的問題になっています。エンジンを止めて停泊中の貨物船やクルーズ船に陸上から送電する整備が課題です。また、公園の中に港湾や関連施設がある「那覇庭園港湾都市」構想のように、自然と共生した港湾都市をめざさなければなりません。

■ 中城湾港の整備を急ぎ、那覇港との役割を分担

沖縄第二の港湾、中城湾港には多くの企業が進出し、港湾および陸上施設をもっと充実してほしいとの声が高まっています。中城湾港から那覇港への輸送の交通アクセスの改善や九州など本土との定期船航路の利用促進、拡充も喫緊の課題です。

■ 本部港と世界自然遺産の「やんばる」をリンクさせ、国際観光地めざす

沖縄本島北部の拠点港、本部港は岸壁の増強や整備が進められ、大型旅客船も寄港できるようになってきました。同港をどう活用するかですが、北部一帯に広がる世界的にも貴重な亜熱帯樹林「やんばる」とリンクさせて、ここに一大国際観光地域を形成することではないのでしょうか。「やんばる」は世界自然遺産登録を目前にしているだけに、本部港のいっそうの整備を急がなければなりません。



樹冠が広がるやんばるの森 (写真：環境省)

■ 県民のやる気と県の態勢、国の姿勢ひとつで沖縄の国際物流拠点形成は可能です。沖縄県民一致結束して、国際物流拠点形成に取り組んでいこうではありませんか。国際物流事業の舞台で活躍する人財の育成も急がなければなりません。 [了]