

調査研究報告書

沖縄の国際物流拠点形成をめざす提言

2016年11月

沖縄・国際物流拠点形成研究会

沖縄・国際物流拠点形成研究会の概要

- 1、主宰者 齋藤 勁（元衆議院議員・内閣官房副長官）
花城正樹（民進党沖縄県連代表・那覇市議）
- 2、メンバー 民進党沖縄県連の役員、自治体議員、オブザーバー、アドバイザーらで構成。
※事務局：民進党沖縄県連事務所に置く。
- 3、相談役 関係国会議員
◇衆議院議員・近藤昭一（元環境副大臣）
◇参議院議員・難波奨二（参議院内閣委員長）
◇衆議院議員・大島 敦
（改正沖振法制定時の超党派議員会議座長）
◇衆議院議員・小川淳也（同上事務局長）
※本年7月までは次の議員（当時）も相談役。
◇参議院議員（当時）藤本祐司
◇参議院議員（同）田城 郁

4、これまでの活動

- ①第1回研究会（2016年1月7日）
・県港湾課、沖総局港湾計画課、環境省那覇自然環境事務所国立公園課レク
- ②第2回研究会（同2月8日）
・やんばる・本部港現地視察
- ③国会議員独自研究会（4月14日）
・国交省港湾局計画課、同省航空局航空ネットワーク企画課のレク
- ④関係先に出向いての各担当部署からのレク（4月28日）
・沖縄県商工労働部 企業立地推進課
・沖縄県商工労働部 アジア経済戦略課
・那覇港管理組合（企画建設部長）
- ⑤沖縄県企画調整課からのレク（8月3日）
・沖振法に基づく「課税の特例措置」の延長・拡充に係るレク
- ⑥関係企業・団体等との意見交換会（8月26日）
- ⑦沖縄の課税特例措置の延長等に係る国会議員勉強会（10月6日）
・沖縄県、内閣府沖縄担当部局、財務省からヒアリング
- ⑧県民シンポジウムの開催（10月29日）
- ⑨企業・団体訪問ほか。

目 次

《調査研究報告》	1
はじめに	1
中途半端でなく思い切った税制改正・規制緩和が最大の課題	
求められる国としての国際物流戦略	
県民がひとつになって沖縄の経済的自立へ	
1、那覇港と那覇空港の現状と問題点	4
わが国の産業競争力の低下を危惧	
片荷状態の打開へー那覇港管理組合	
日本唯一の国際物流特区への立地企業に優遇措置ー沖縄県	
「ニワトリ」が先	
クルーズ船寄港の爆発的な増加に対応する那覇港の整備を	
国際ハブとなった那覇空港、国際貨物の取扱量は当初の100倍に	
沖縄の物流の90%以上を占める海運への支援こそ重要	
2、中城湾港の現状と問題点	9
新港地区へ企業進出進む	
中城湾港の定期船航路開設の実証実験に成果	
中城湾港から那覇港への輸送の交通アクセスの改善を	
沖縄の離島の港湾の整備も急ぎたい	
先島など離島各港と県内主要港湾の定期航路の充実拡大を	
3、「やんばる」の世界自然遺産をにらんで本部港の整備急ぐ	12
岸壁は水深9メートルに 大型旅客船も寄港できる	
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	
世界遺産への港湾関係者の貢献に期待	
やんばる関係3村、連携強めて受け入れ準備	
《提言》	15
1、沖縄県民一致結束して国際物流拠点形成へ	15
県民のやる気と県の態勢、国の姿勢ひとつで国際物流拠点形成は可能	
2、東アジア主要港並みの税制優遇・規制緩和策を思い切って講じる	17
「税と物流の一体的な改革」や経済的波及効果を具体的に示す	
3、那覇港と中城湾港のすみ分けと両港の連携及び中城湾港の整備促進を	19
4、やんばるの世界自然遺産登録をにらみ本部港のさらなる整備を	20
5、自然と共生した国際港湾都市づくりへ	20
6、急ぎたい人財（材）の育成	21
7、最後に	22

《調査研究報告》

はじめに

東アジア各国のめざましい経済的発展の中で、沖縄の地理的優位性を活かし、沖縄を東アジアに向けた国際物流拠点にしていくという方向性は、沖縄県民だけでなく国民的課題であると言っても過言ではありません。

2012年3月、沖縄振興特措法の改正にあたって、この法律は「沖縄は成長するアジア地域と近接し、若年人口の割合が多いなど、その潜在力は大きく、分野によっては、わが国全体の発展をリードする可能性がある」とし、そのため、「民間主導の自立型経済」を発展させ「わが国およびアジア・太平洋地域の発展に寄与する21世紀の『万国津梁』をめざす」ものであると評されました。

承知のとおり、2014年11月に誕生した翁長雄志沖縄県政は「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」との方向を明確に示しています。さらに、2015年7月の政府の「経済財政運営と改革の基本方針」いわゆる「骨太方針」では「（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、引き続き、国家戦略として、沖縄振興策を総合的・積極的に推進する」とうたっています。

だとすれば、その方向に向けて国の効果的な手が打たれてしかるべきですが、実際はどうなのでしょう。

沖縄は今も基地問題に揺れ、企業や商工団体、行政機関のそれぞれの部署で、東アジアとの交貿拡大の努力がなされ、港湾の整備が進められているものの、国と県・自治体が一致結束して、国際物流拠点形成をめざし取り組んでいくという大きな流れになっているとは言い難い状況ではないでしょうか。

そんな中、沖縄の国際物流拠点形成の問題点の究明と課題を明らかにするため、沖縄選出国会議員の手によって、2010年10月から「東アジアの物流拠点としての沖縄の港湾の現状と課題」研究会が始まり、2012年4月には、同研究会の『提言』が示されました。さらに、その研究を引き継ぐ形で、2012年9月から「沖縄・国際物流拠点形成研究会」の活動が始まりました。しかし、この研究会は、同年11月の解散総選挙に伴い、『中間報告』をまとめて、やむなく活動の中断となりました。

その後、3年近くのブランクがありましたが、本研究会が、2016年1月から現地沖縄で研究会を開く形で、活動が再開されました。

再開後、国や沖縄県の関係担当部署から現状のレクチャーを受け、県内の関係企業・団体などから多くのご意見を賜るなど、現地視察も含めて、精力的な調査・研究活動に取り組み、今回の『提言』をお示しすることになりました。

中途半端でなく思い切った税制改正・規制緩和が最大の課題

沖縄の国際物流拠点形成が本格化しない現状と課題を端的に物語っているのが、那覇港の外貿コンテナの取扱個数が、沖縄県や那覇港管理組合などの努力によって微増傾向にあるものの、ここ10年、約8万TEU前後で推移しているという点です（TEU：貨物の容量を表す単位で20フィートコンテナ換算）。

那覇港の外貿コンテナの取扱量8万TEUは、アジアの主要港の上海3,529やシンガポール3,387、深圳（しんせん）2,404、香港2,228、釜山1,868（2014年の実績、単位：万TEU）などと比較になりません。

それはなぜか、と言うと、関係者の多くが共通して、沖縄を利用しようにも「輸送費が高い」ことを指摘しています。

そのことと関連しているのですが、「那覇港に寄港した船泊が、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」の問題を取り上げます。そこで、沖縄から積みだす荷を作るため、さまざまな施策が講じられ、自治体が海上輸送に補助金を出すなどの措置を取っているものの、目に見えるような結果を出すまでには至っていません。

それでは、どこに根本的な問題があるのかというと、それは、港湾および陸上施設の整備の遅れもさることながら、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）が弱いということにつきるのではないのでしょうか。

つまり抜本的な対策として、東アジア各国のFTZ（自由貿易地域）に匹敵する制度を整備した「国際物流特区」の創設、いわば中途半端でなく思い切った税制改正（優遇措置）・規制緩和が最大の課題ではないかと考えます。

折しも、沖縄振興特別措置法などに基づくさまざまな分野・領域の「課税の特例措置」が2017（平成29）年3月に期限を迎えます。

沖縄県は、この制度の延長・拡充を求めています。その実現と合わせて、国際物流特区としての抜本的な税制改正・規制緩和へ踏み出すときが来ているのではないのでしょうか。

求められる国としての国際物流戦略

国の経済政策の基本方針や沖縄県の方向性の提唱にあるように、沖縄の発展は、国の成長戦略に連動します。だとすれば、発展している東アジアをはじめ

南西アジア、中東、北アフリカなどをにらんだ「国としての国際物流戦略」が問われているのではないのでしょうか。

日本郵政が、東アジアで国際物流事業を展開している豪州のトール・ホールディング社を買収したのをはじめ、大手物流企業のあいだで、東アジアをにらんだ国際物流のM&A（企業の合併、買収）の動きが広がっています。これに呼応した政治の側のイニシアティブが問われています。

県民がひとつになって沖縄の経済的自立へ

沖縄の地理的優位性を活かし、九州をはじめ全国の主要港と結ぶ航路を形成し、沖縄に各地の物産・物資を集積し、ここで梱包や、加工など素材の製品化をはかり、東アジアをはじめインド、中東、北アフリカへ輸出するとともに、世界各地から物産、素材、製品などを沖縄に輸入し、梱包・加工・製造し、海外へ輸出し、全国へ移送するという、まさに「万国津梁」としての沖縄づくりが喫緊の課題となっています。

ただ、国際物流拠点形成していくには、港湾や陸上施設の整備はもちろん広大な後背地が必要です。沖縄の場合、基地跡地をフルに利活用すれば、それが可能です。改正沖縄振興特措法とともに「駐留軍用地跡地有効適切利用推進特措法」（跡地利用特措法）が施行され、国の方針として、基地跡地の利活用推進が明確に打ち出されました。国際物流拠点形成という一点に向けて、基地跡地の利活用計画を策定するという、「戦略的」「総合的」な観点が重要なのではないのでしょうか。

港湾整備にあたっては、「東アジアの物流拠点としての沖縄の港湾の現状と課題」研究会の『提言』で示された「那覇庭園港湾都市構想」を思い起し、沖縄ならではの自然と共生する、緑の中の港湾都市づくりです。

本研究会は、整備が進む本部港と、国立公園となったことをステップに世界自然遺産登録の実現をめざす「やんばる」をリンクして、沖縄本島北部を大きな国際観光地域にしていくという方向を提唱しています。つまり港湾都市と国際観光との結合も課題です。

沖縄の国際物流拠点を形づくるのは、県民一人ひとりの気概（やる気）ではないかと考えます。県民がひとつになって、沖縄の経済的自立をめざそうではありませんか。

この『提言』が、その議論の素材となり、実を結んでいくことを願いながら、問題提起と致します。

1、那覇港と那覇空港の現状と問題点

沖縄の国際物流拠点形成をいかにして実現するか。

沖縄県の主要港である那覇港、中城湾港そして3番目に大きい本部港の現状を分析しつつ、その課題を明らかにしたいと思います。

まず、世界各地の港湾のコンテナ取扱個数ですが、その総量は（国土交通省によると）2000年の2億2千万TEUから2013年には6億5千万TEU（20フィートコンテナ換算）と、右肩上がりで伸びています。とくにアジア域の伸びが顕著です。

	2003年	2013年（単位TEU）
全世界	2億9,700万	→6億4,977万（2.2倍）
アジア	1億2,856万	→3億1,233万（2.4倍）
日本	1,506万	→1,967万（1.3倍）

しかし、日本は2千万TEU前後で推移しており、横バイの状況が続いています（右上表参照）。

世界のコンテナ取扱個数ランキングを1980年と2014年を比べると、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るのに対し、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）。

つまり、多くの貨物を扱う中国などに、定期航路が集中しているわけです。

世界の港湾別コンテナ取扱量ランキング

1980年（万TEU）			→	2014年（万TEU）		
	港名	取扱量		港名	取扱量	
1	ニューヨーク	195	1	上海	3,529	
2	ロッテルダム	190	2	シンガポール	3,387	
3	香港	146	3	深圳	2,404	
4	神戸	146	4	香港	2,228	
5	高雄	98	5	寧波	1,943	
6	シンガポール	92	6	釜山	1,868	
7	サンファン	85	7	青島	1,662	
8	ロングビーチ	83	8	広州	1,641	
9	ハンブルグ	78	9	ドバイ	1,525	
10	オークランド	78	10	天津	1,405	
12	横浜	72	28	東京	500	
16	釜山	63	29	コロンボ (スリランカ)	491	
18	東京	63	30	アルヘシラス (スペイン)	465	
39	大阪	25	48	横浜	289	
46	名古屋	21	51	名古屋	271	
			56	神戸	265	
			60	大阪	249	

わが国の産業競争力の低下を危惧

また、コンテナ船の大型化と国際港の大水深の岸壁の整備が進み、岸壁の水深は16mが当たり前で、水深18mの時代になっています。つまり、大型船にすれば、整備が進んだ港湾を最優先に利用することになります。

ところが、日本では、水深16mの岸壁が、横浜に6バースありますが、東京、大阪、神戸はゼロです。「欧米の基幹航路（北米・アジア・欧州の3極を直接

結ぶ航路)の寄港が減るということは、わが国の産業の競争力低下の要因になりかねない」と危惧する声さえあります。

そこで、政府は、2016年度までに水深16mを「12バース」まで整備することになりました。

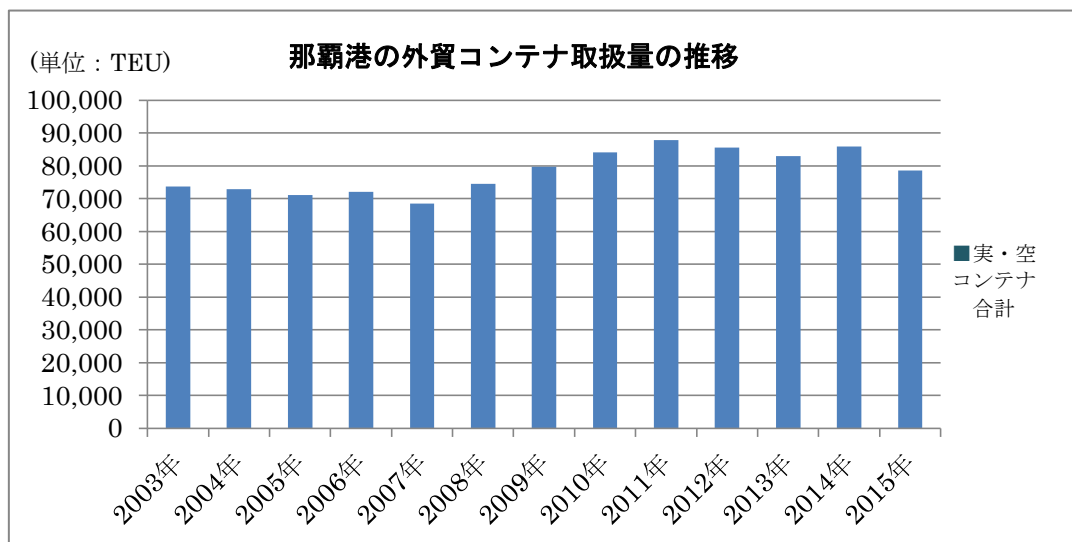
片荷状態の打開へー那覇港管理組合

それでは那覇港はどういう状況なのでしょう。

内貿・外貿コンテナの取扱量はここ10年で、内貿は33万TEUから42万TEUに増えているものの、外貿は8万TEU前後で推移し、増えていません(下のグラフ参照)。

那覇港管理組合は「沖縄から輸出・移出する際の空(から)のコンテナが、外貿は半分以上、内貿は大半を占め、これが、海上輸送コストを高くする原因のひとつとなっており、取扱貨物が増えない要因となっている。このアンバランスを是正して海上輸送コストを下げるのが最大の課題」と強調します。

「片荷輸送」問題の解決のひとつとして、この間、1社ではコンテナ1本を仕立てることができない荷主が多いという現状をふまえて、「那覇港ビジネスモデル導入事業」として、混載コンテナによる小口の輸出貨物という社会実験を実施してきました。さらに、現在、同管理組合として、「荷が増えた分、荷主に1コンテナ当たり1万5千円を補助する」対策を講じています。



日本唯一の国際物流特区への立地企業に優遇措置ー沖縄県

沖縄県としても「那覇港から積み出すベース・カーゴ(基礎貨物)をいかにつくるか」ということで、荷を作り出す企業つまり製造業の誘致に力を入れています(同県企業立地推進課)。同県はこの間、沖縄振興特別措置法に基づいて税制優遇措置や低利の融資制度を講じる「国際物流特区」(国際物流拠点産

業集積地域／日本唯一の物流特区)を設定し、この地域への企業立地に取り組んできました。

2014年6月には「国際物流拠点産業集積計画」を策定し、宜野湾市、浦添市、那覇市、豊見城市、糸満市の5市と、うるま・沖縄地区の一部を国際物流拠点産業集積地域に指定して(右図参照)、対象業種を製造業、特定の機械などの修理業、倉庫業、特定の無店舗小売業、卸売業などとしています。

国税では、法人税は所得控除として最大40%まで控除する(10年間)ほか、地方税では、法人事業税は一定額以上の設備投資に対し、事業税の一部課税を免除、関税では、保税地域蔵置場の許可の手数料は半減などの措置が講じられています。

法人に対する実効税率は、全国水準が31.3%ですが、沖縄の特区内では、設立後5年間は16.3%、同じく6年～10年間は19.5%となっています(右グラフ参照)。

このような優遇措置をアピールし、企業を誘致し、「実績が上がりつつある」と言いますが、前述したとおり、那覇港の外貿コンテナの取扱個数は相変わらず8万TEUのままです。

ただ税優遇措置については、国は「沖縄には(他県にない)破格な優遇措置を講じている」と考えているかもしれませんが、現状としては活用・適用実績が少なく、特区導入の時期が適切か、企業にとって価値ある優遇措置なのか、特区の特典をどんな企業に適用するかなど、の検証が必要です。

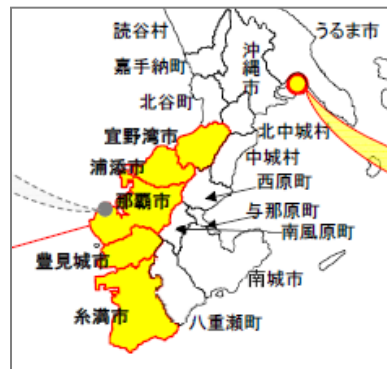
県アジア経済戦略課(今年4月に発足)では、レンタカーの多い沖縄の利点を活かし、供用が開始された中城湾港の東ふ頭に、中古車を整備する施設をつくり、中古車をコンテナに積んで豪州やニュージーランド、スリランカなどに輸出する計画を立て、このほどスリランカへの輸出を開始しました。

沖縄の中古車は、現在、もっぱら那覇港からいったん本土に輸送し、そこから海外へ輸出となっており、「沖縄から直接輸出できないか」という可能性の追求が始まり、そのモデル事業を行うとともに、このほど、その実証実験が開始されました。

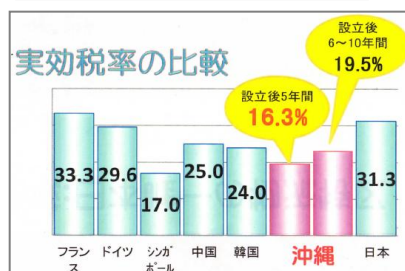
県アジア経済戦略課はまた、県産品の販路拡大として、日本最大規模の「食」をテーマにした国際商談会「沖縄大交易会」を重ねています。

このように沖縄県も那覇港管理組合も沖縄からの輸出拡大へ、さまざまな工夫をしていますが、やはり、国の抜本的な対策、テコ入れが欠かせません。

「ニワトリ」が先



図：沖縄県のHPより



出典：沖縄県企業立地推進課の資料より

一方、那覇港の港湾施設ですが、現在、コンテナを取り扱う9号、10号バース（いずれも水深13m）が稼働しています。将来的には11号バース（水深15m）のほか12号、13号、14号のバース（各9m）を整備する計画となっています。陸上施設についても、この間、ガントリークレーンを2機増設し、4機体制となり、冷蔵（温度管理する）コンテナに対応するリーファー電源施設も40口増設し、100口にするるとともに、現在、国際コンテナターミナルと国内コンテナ取扱岸壁のあいだの土地を利用して「那覇港総合物流センター」（約7.8ha）を国際物流拠点産業集積地域として整備しています（下の図参照）。同センターは、2013年度から計画に着手し、2015年度から工事に着工、今年度から入居企業の公募を開始し、2017年4月に供用を開始する予定です。

「可能性調査を含めてポートセールスを行う中で、強い関心を持つ企業がたくさんあることが分かった」（那覇港管理組合）とのことで、貨物を創出する企業の入居も期待され、港湾施設の整備および基盤強化が進められています。



図：那覇港管理組合の提供資料より（第1期～第3期の予定地）

今、「那覇港港湾計画」の改定作業中で、那覇港の20年、30年先を見通した構想が検討されていますが、これまで、「ニワトリ（施設・設備）が先か、卵（荷）が先か」と言われてきましたが、やはり「ニワトリ」が先です。

那覇港は、視察した国会議員が「国際港としてはあまりに規模が小さすぎる」と感想を述べていますが、バースの増設、陸上施設の充実、後背地の形成などを優先的に取り組むべきではないでしょうか。

一方、那覇港の有効活用をめざして、臨海（産業）道路の建設も進んでいます。すでに、「那覇うみそらトンネル」を軸とした臨港道路に続き（那覇港から那覇市若狭までつながっている）、若狭から同市港町までの国道と臨港道路の合併事業が進められ、さらに那覇港の浦添ふ頭以北の臨港道路（キャン



（写真提供：沖総局那覇港湾・空港整備事務所）

クルーズ船寄港の爆発的な増加に対応する那覇港の整備を

一方、那覇港の手狭さがクルーズ船（旅客船）の寄港のネックにもなっています。せつかく那覇港ふ頭の旅客船ターミナルが整備され、港湾施設の拡張工事も行われ、観光バスの駐車場などが造られて、クルーズ船の受け入れがスム

ーズになりつつあるというのに、最近、クルーズ船の入港を断わらざるをえない事態に直面しました。

那覇港のクルーズターミナルは1カ所しかなく、クルーズ船の寄港が爆発的に増えているなか（2015年は115隻の寄港だったが、2016年は200隻近くの予約が入っている）、あらたな入港の申込みを断わらざるをえず、他の港に回ってもらっているのです。

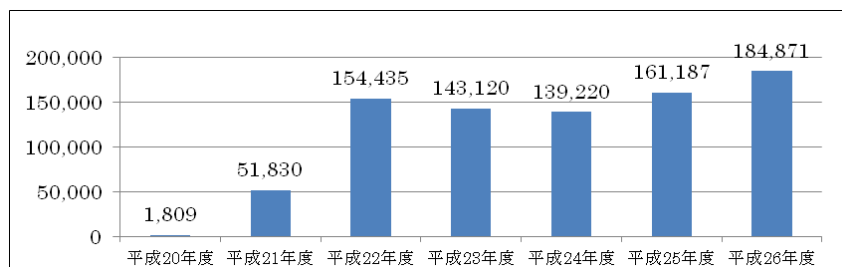
当面の「解決策」として、那覇港コンテナターミナルの北側へ延長したところに「クルーズ・バース」をもうひとつ整備する計画になっています。

それだけに、那覇港の港湾計画の改訂において、国際物流への対応をはじめ那覇港の、戦略的な、そして確実に、かつ飛躍的に取扱量を増大させていく計画と将来像の提示に期待されるところです。

国際ハブとなった那覇空港、国際貨物の取扱量は当初の100倍に

一方、航空貨物ですが、東アジアの主要空港の国際貨物取扱いの激しい競争の中で、那覇空港では、2009年10月から始まった

【表1】那覇空港の国際貨物取扱量の推移（単位トン）



ANA（全日空）の国際ハブ事業によって、国際貨物の取扱量は2008（平成20）年度1,809トンだったのが、2014（平成26）年度18万4,871トンに、じつに約100倍に急増し（表1参照）、国際貨物取扱量は成田、関空、羽田に次ぐ取扱量となっています（表2参照）。

【表2】国際貨物取扱量（2014年度）

順位	空港名	取扱量(トン)	シェア
1	成田国際	2,076,287	58.5%
2	関西国際	719,451	20.3%
3	東京国際	310,234	8.7%
4	那覇	184,871	5.2%
5	中部国際	176,142	5.0%
6	福岡	50,118	1.4%
7	千歳	10,869	0.3%
—	その他	21,808	0.6%

そのため、国際ハブ発展に伴う作業場の拡充などの用地確保が問題となっています。

また、那覇空港は、現在、3千メートルの滑走路が1本で、急増する貨物のほか、国内線1,590万人（2014年度、以下同じ）、国際線163万人の旅客、主要路線の国内1日149往復をまかない、自衛隊機も使用しています。

このような中、政府は2013年6月、「物流施策大綱」に基づく「総合物流施策推進プログラム」の中で、「那覇空港の機能強化」を打ち出し、那覇空港の第二滑走路の増設を決定し（滑走路の長さ2千7百メートル、総事業費1,993億円、供用開始2020年3月を予定）、今、その工事が着々と進められています。

沖縄の物流の90%以上を占める海運への支援こそ重要

那覇空港の国際ハブの急伸は、沖縄の地理的優位性をうまく生かしているからです。全国からANAの航空網で集められた貨物は、いったん那覇に運び込まれ、未明に行き先ごとの仕分け作業を行い、早朝にはソウルや香港、上海、台北、バンコクなど周辺アジア諸国へ届けられています。電子部品など、時間価値の高い貨物を運ぶことができる航空貨物の特徴が生かされています。

さらに、三重県が、那覇空港ハブを活用する県内業者に輸送費補助を実施していますが、行政サイドの支援措置が、航空貨物の利用をあと押ししています。

しかし、航空貨物が急増したといっても、沖縄の物流においては、その占める割合は数パーセントで、9割以上を海運が担っています。

だとすれば、沖縄の地理的優位性が、海運にこそ、生かされるべきであって、海運および港湾を拠点としての国際物流部門に対し、行政の分厚い支援措置が講じられてしかるべきではないでしょうか。

沖縄の物流業者は「少量の荷物でも海上は輸送費が安い、が、時間がかかる。航空は早い、が、輸送費が高い。ただ、現状は航空貨物に補助金がついているので、航空の方が安くなる。そのためかえって海上輸送の方が高くなり、その物流コストがネックになっている。海上輸送にこそ、大胆な補助をしてもらわないと、沖縄から出す物量は増えないのではないか」と指摘します。

実際問題として、「香港からの輸入の場合、香港から沖縄の輸送コストは、香港から福岡あるいは香港から東京よりも割高となっており、内航運賃が高いという条件も加わって、香港から沖縄を経由して東京への輸送費は、香港から直接、東京へ運ぶ場合の、倍、3倍の輸送費となってしまう」というのが現状で、「海上輸送では、沖縄経由は（国が輸送費を全額補助して）輸送費無料というぐらいの政策を取ってもらわなければならない」との声さえ出しています。

2、中城湾港の現状と問題点

次に、沖縄の第2の港湾、中城湾港の現状を見てみます。

中城湾港は、これまで「沖縄本島中南部の東海岸に位置する天然の良港」として物資輸送の中継点であり、周辺離島への連絡港として利用されてきました。沖縄の本土復帰に伴って、今度は物流・産業の拠点としても位置付けられ、新港地区を中心に港湾整備が行われ、今、工業用地の整備と流通機能、生産機能を合わせ持った「流通加工港湾」として整備が進められています。



写真提供：沖総局那覇港湾・空港整備事務所
／青線の枠内が国際物流拠点産業集積地域

新港地区へ企業進出進む

第一期計画で、西ふ頭の用地造成と港湾施設が整備され、第二期計画で、東ふ頭の埋立事業が行われました。新港地区は、税制優遇や低利融資を行う国際物流拠点産業集積地域に指定されたこともあって、西ふ頭では、すでに企業への分譲率は100%に、東ふ頭も分譲率が50%と、企業誘致が進んでいます。西ふ頭は、港湾計画で定めた取扱貨物量の年間110万トンを超えました。

東ふ頭も、水深11m、7.5mの岸壁が今年7月から供用開始となり、大型船が入港できるようになり、陸上での上屋（荷ばきする施設）の整備や、岸壁に続く航路のしゅん渫が行われています。

ちなみに、2016年3月現在、新港地区への立地企業数は、199社で約5,300人が働き、沖縄県の産業を支える重要な役割を担っています（次の表参照）。

【表】中城湾港の地区別用地分譲・立地企業状況（2016年3月現在）

<西ふ頭地区>

分譲期間	分譲対象面積	分譲済面積	分譲率	立地企業数
1989年～2010年7月	71.3ha	71.3ha	100%	60社

〔主な立地企業〕

- ・拓南製鐵（鉄・非鉄スクラップ加工処理等）

<東ふ頭地区>

分譲期間	分譲対象面積	分譲済面積	分譲率	立地企業数
1995年～	121.6ha	60.5ha	50%	139社

〔主な立地企業〕

- ・日プラ（大型水槽用アクリルパネル製造）
- ・沖縄日立建機（建設・運搬機械の製造・販売・レンタル）
- ・コンボルトジャパン（燃料タンクの製造、据付、販売）
- ・新里酒造（泡盛酒造）

中城湾港の定期船航路開設の実証実験に成果

そのほか、クルーズの寄港事業では、4万トン級をはじめ大型クルーズ船が今年だけでも10数回寄港するようになってきました。観光客は、うるま市や沖縄市、北中城村で受け入れが行われています（ただ、現状は「旅客船が寄港しても観光客が下船せず、経済効果はうすい」との指摘もあります）。

さらに、中城湾港における定期船の航路開設の実証実験が、2011年11月から2014年度まで鹿児島航路で実施され、実績をふまえて、2015年4月から鹿児島航路の自主運航が開始されました（したがって、鹿児島航路を活かさなければなりません）。また、先島航路も独自の定期運航が始まっています。

年内には中城湾港と京阪神の港との航路の実証実験を始める予定で、大都市圏航路開設の計画が動き出します。

「阪神、京浜との間の航路もよいが、鹿児島港に続き、九州主要港との定期航路の開設の実証航路も検討してはどうか」の意見も出ています。九州では佐賀県のように、県産品の海外販路拡大事業に積極的に取り組んでいるところもあります。沖縄が、このような地域と連携して、海外事業展開で協力しあえば、九州域の一次産業だけでなく、二次製品の製造業の産業にも弾みがつき、九州・沖縄域の経済の活性化に寄与し、文字通り、沖縄が東アジアに開いたフロントランナーの役割を果たすことができます。

中城湾港から那覇港への輸送の交通アクセスの改善を

ただ、新港地区に進出している企業からはさまざまな苦情、要望、意見が出ています。

製造業を営む企業は「製品を北海道から沖縄まで輸送（販売）し、台湾にも輸出する計画を進めているが、輸送コストが高い」という輸送費の高コスト問題のほか「中城湾港から海外へ輸送する条件がないため、輸出の際、中城湾港の工場から那覇港に製品を運んでいるが、陸上輸送の交通アクセスで時間がかかり過ぎる」と、交通ルートの改善を求めています。

沖縄県は「那覇港までの陸上輸送は助成している。中城湾港からの輸出は社会実験レベルでは試みている」と説明しますが、中城湾港と那覇港の交通アクセスの改善と、東ふ頭の11m岸壁の延伸や陸上施設の充実など、中城湾港からの海外への輸出の条件整備が大きな課題となっています。

このほか、「鹿児島との定期航路が開設されても、海上輸送の際はやはり那覇港を利用せざるをえない。やはり那覇港最優先となっていないか」（製造業）との指摘もあります。

朗報としては、海運業の企業が中城湾港にロジステックスセンター建設を予定しており、「これが中城湾港の活用の、ビジネスモデルになるのではないか。那覇港一極集中からの脱皮につながれば」と期待が寄せられています。

沖縄の離島の港湾の整備も急ぎたい

沖縄第3の本部港は次項で取り上げますが、その他の先島など離島の港湾の整備事業を見てみたいと思います（この項は、2012年11月に開いた先の研究会で、沖縄県港湾課から報告してもらった内容を基にまとめています）。

先島など離島各港と県内主要港湾の定期航路の充実拡大を

<平良港>（宮古島市）では、平良漲水（ひららはりみず）地区複合一貫ターミナル改良事業として、耐震性を備え、大規模災害などで宮古圏域のライフラインの確保や経済活動の海上輸送の拠点づくりが進められています。

<石垣港>では、石垣港新港地区旅客船ターミナル整備事業によって、貨物船と客船が別々にふ頭を使用できるようになり、「安心・安全が確保される」と

期待されています。八重山圏域で、石垣よりさらに西方の、竹富島、西表島などのいわゆる石西礁湖（せきせいしょうこ）で、航路の拡幅などの事業（竹富南航路整備事業）が進められています。

＜兼城港＞久米島の兼城港の取扱貨物量は年間 40 万トン程度で推移し、久米島産の天然水の大規模出荷など島の産業の貨物を扱う拠点となっています。ただ、貨物量に対し、ふ頭が狭いため、増える貨物に対応して 2013 年度より岸壁拡張（水深 5.5m×100m、泊地水深 5.5m）の整備が進んでいます。

＜多良間港＞宮古島西方の多良間島の多良間港は、宮古島の平良（ひらら）港との間のフェリーが就航し、定期フェリーの大型化などもあり、2010 年度から同港の前泊地区の整備（泊地水深 4.5m防波堤 30mなど）が始まり、翌年度に完了しています。その結果、年間取扱貨物量はおおむね 6 万トンで推移、ただ乗降人員は最盛時 1 万 2 千人から、最近は 6 千人前後まで減少しています。

＜小浜港＞石垣島西方の小浜島（NHK の連続ドラマ「ちゅらさん」の舞台）の北東に位置する小浜港は、定期高速船が 1 日 26 便運航し、定期フェリー（週 11 便）が就航しています。この間、防波堤、物揚場、船揚場、浮棧橋、旅客待合所などの整備によって、乗降人員は年間 13 万人ほどだったのが、NHK の放映のあとはとくに 40 万人に急増しました。また、年間取扱貨物量は 1 万 2 千トン前後で推移しています。これから船揚場や港口の波除堤（220m）の整備、就航最大船舶の泊地の拡張などが行われています。

沖縄の国際物流拠点形成が進展すれば、これらの先島など離島各港と那覇港・中城湾港・本部港との定期航路網の整備がますます重要になってきます。

3、「やんばる」の世界自然遺産をにらんで本部港の整備急ぐ

本部港は、これまで沖縄本島北部圏域の人の移動とモノの流通の拠点の役割を担い、石炭運搬船の利用や鹿児島航路および伊江航路のフェリーが就航、美ら海水族館観光の台湾との定期船も就航し、大型クルーズ船も寄港しています。

岸壁は水深 9 メートルに 大型旅客船も寄港できる

しかし、これまでは風波に煽られて貨物船が外側の岸壁に衝突したり、高波が岸壁に押し寄せるなど、事故や災害があり、耐震化をはじめ岸壁の増強や整備が進められ、このほど水深 9m（長さ 220m）、7.5mの岸壁の改良がほぼ終了しました。



薄青の部分が泊地（水深 9 m）、赤色の部分が岸壁の改良（水深 9 m、7.5 m、耐震化など）

物流センターの冷凍冷蔵倉庫もでき上がり、本島北部圏域の農産物の出荷の条件が整いつつあります。さらに陸上施設の整備や臨海道路の建設などのほか、台風時や冬場の風浪時の越波対策として、沖合の防波堤（長さ 240m）の造成が喫緊の課題となっています。問題は、大型クルーズ船（5 万トン級）が寄港できるよう整備された本部港をどのように活かすか、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

沖縄本島北部の東村、大宜味村、国頭村の 3 村地域の亜熱帯樹林を指して「やんばる」と呼んでいます。本研究会では早くから、整備が進む本部港と、世界自然遺産をめざしている「やんばる」をリンクさせて、本島北部に国際観光地を形成すべきだとして、調査研究を進め、今年初めには現地視察を行いました。

やんばるは、日本全国からすれば、わずか 0.1%ほどの面積にすぎませんが、ヤンバルクイナやノグチゲラ、ケナガネズミなど、それこそ「ここにしかいない」生物が多く、日本全国で確認されている鳥の半数、カエルでは 4 分の 1 ほどの種類がいると言われています。近くの美ら海水族館と相まって現在でも注目の観光地で、本島北端にもかかわらず、毎年 50 万人の観光客が訪れています。



ブロッコリーのような樹冠（写真提供：環境省那覇自然環境事務所提供）

希少な動植物の宝庫は、今から 1 千万年ほど前の地殻変動で、島に取り残された生物が独自に進化した地域であり、かつ、世界的にも貴重な亜熱帯樹林です。

そこで、環境省は「百万年前までは同じ島だった」という「奄美と琉球」（奄美、徳之島、やんばる、西表島の 4 地域セット）というくくりで、世界自然遺産の登録をめざしています。

世界自然遺産の登録では「世界遺産の価値とともに、将来にわたって、その価値が守られるという保証」を示さなければなりません。そのひとつが、やんばるの国立公園化でしたが、この 9 月に、国立公園として全国で 33 番目の、「やんばる国立公園」が誕生しました。環境省としては、これをステップとして、ユネスコ世界遺産センターへ「奄美・琉球」の世界自然遺産登録の推薦書を提出し、2018（平成 30）年夏をめどに登録実現をめざしています。

世界遺産への港湾関係者の貢献に期待

環境省は、やんばるをはじめ「奄美・琉球」の世界自然遺産の登録への推薦に当たって、同時に、管理計画を作らなければなりません。その計画のひとつが、世界遺産の価値についての啓発活動です。「奄美・琉球」の場合、「啓発

を行う場」として、また、「海外からの来訪者の増大に伴う外来種の侵入防止」の役割を『港湾』が果たしてほしい」と強調しています。

つまり「港湾関係者には『われわれも世界遺産に貢献している』という姿勢をぜひ、持っていただきたい」と注文しています。「奄美・琉球」の世界自然遺産登録が実現すれば、わが国では「知床」「白神山地」「屋久島」「小笠原諸島」に続く5番目の世界自然遺産となります。

内外から、多くの観光客が来訪してくるのは間違いありません。

本部港は、大型旅客船の受入れ港になるとともに、「世界遺産の価値の啓発活動」を担い、やんばる観光の交通の基点となります。そこで「本部港から本部半島を周回し、美ら海水族館、本島北部の東端の大浦湾を結ぶLRT（低床式軌道電車）の観光電車を走らせてはどうか」との声（※）もあります。



世界唯一の亜熱帯照葉樹林とふれあうエコツーリズム（写真提供：同上）

さらに国頭村には世界唯一のヤンバルクイナの観察施設があり、ヤンバルクイナの観察をガイドする民間人も活躍しているなか、「林業家らの協力を得て『ヤンバルクイナ国際ガイド』の育成を急ぐべきだ」との意見もあります。

※沖縄は車社会ですが、今、鉄軌道の計画やLRT（ライトレール・トランジット／次世代型路面電車システム）の導入の議論が活発になっています。LRTに関連して言えば、本部半島周回・観光電車とか、中城湾港と那覇港の交通アクセスが問題となっている中、両港間で人とモノを運ぶ低床軌道式電車の建設など、実現可能性の高いところや、やり易く効果的なところから着手することが肝心なのではないでしょうか。同時に、沖縄の国際物流拠点形成という戦略性に立った鉄軌道・LRTの計画でなければならないと考えています。

やんばる関係3村、連携強めて受け入れ準備

環境省の「やんばる」の国立公園化・世界自然遺産登録の作業に連動して、地元の東村、大宜味村、国頭村の3村の動きも活発になっています。

国立公園・世界自然遺産の意義や実現までのスケジュールについて、村議会や集落、農業委員会などを通して、住民の理解を求めるとともに、「グリーンツーリズム、ダムツーリズム、エコツーリズムなどの体験型観光、農業と観光を結び付けた活動を通して国立公園・世界自然遺産登録への住民の参加を求めていきたい」と精力的な取り組みが続いています。

とくに、この7月には、国頭村奥間の国頭村観光物産センターの隣接地に、やんばるの国立公園指定、世界自然遺産登録を見すえた「3村観光連携拠点施設」が落成し、関係3村の連携を強めています。

《提 言》

1、沖縄県民一致結束して国際物流拠点形成へ

沖縄の国際物流拠点形成を提案してきた団体のひとつ、浦添商工会議所は、20年前の1997年9月に、フィリピンの米海軍スービック基地跡地利用の事業を視察しました。

1992年、米海軍がスービック基地から撤退し、基地のあったオロンガポ市は、基地従業員が失業し、基地周辺産業も大きな打撃を受けて、多くの市民は「(基地撤退に) 途方にくれていた」と言います。

そんな中で、元オロンガポ市長で、スービック湾都市開発庁(SBMA/フィリピン大統領の直轄公社) 長官のリチャード・ゴートン氏がイニシアティブをとって、外資導入などによる経済復興に取り組みました。

まず、米軍の空港や港湾、工場などのインフラ施設を有効利用し、法人税を5%とするなど税制の優遇措置や、原料・消耗品・資本設備の輸入に対する租税・関税の免除など、税制面でのインセンティブ(誘因)をつけて、台湾などから企業誘致を進めました。

進出する企業側にとっては、米軍で鍛えられた造船・船舶修理、電気・機械工事などの有能な熟練工が得られるメリットがありました。

水深20mの港湾には米国、台湾・高雄などからコンテナ船が次つぎに寄港し、スービック国際空港は「アジアのハブ」空港として機能しました。

米軍基地跡地の効果的な利活用事業に取り組んで、その結果、スービック閉鎖時点で基地労働者1万6千人だったのが、返還10数年後には、労働者の数は8万2千人に増え、その所得も基地当時の10倍、地価は4倍以上にハネ上がったと報じられています。

同時に返還された米空軍クラーク基地の跡地利用も同様の経済効果を生み出しています。

浦添商工会議所は、そのときの視察報告の中で、「沖縄県全体を自由貿易地域とするような思い切った産業振興策を展開すべきだ」として、輸出入を規制している関税法令の見直しや企業立地促進のための税制上の優遇措置などの制度面の改革をはじめ、輸送コストの低減、航路網の拡充、空港・港湾等のインフラの整備——などを提言しています。

この間、浦添商工会議所の会頭を務めてきた湧川(わくかわ)善充氏は今、「物流特区、IT(電子・情報)化などによって国際競争力の高い『ハブ港湾』を那覇新港・浦添ふ頭に建設し、沖縄の物流コストを、外国から国内への物流コストと同等の運賃まで下げることができれば、沖縄の地理的優位性を活かす形で、内外から集めた原材料や部品などを沖縄で加工し製品化して、それを内外に販売することが可能となる。そうすれば、沖縄経済の自立が実現し、それが日本の経済に貢献することになるのではないか」と主張しています。

県民のやる気と県の態勢、国の姿勢ひとつで国際物流拠点形成は可能

基地の島・沖縄の国際物流拠点形成にとって、フィリピンのスービック・クラーク基地の跡地利用事業は大いに参考になるのではないのでしょうか。

わが国の国土面積の1%にも満たない沖縄県に、在日米軍基地の約75%が集中し、県面積の約10%、しかも使い勝手のある土地が、米軍基地に占められている中、現在の沖縄は、何をやるにしても手狭すぎます。

ところが、「沖縄における施設及び区域に関する特別行動委員会」(SACO)の最終報告(1996年12月)からすでに20年、返還合意がなされながら、多くの基地・施設の跡地の利活用はこれからという段階です。

また、沖縄の米軍基地の大半を占めている米海兵隊も、米軍再編のなか、沖縄から撤退することになると、併行して、自衛隊の基地・施設の再編もそ上にあがり、いっそう基地返還が進むこととなります。

基地が港湾整備の障害となっている現状を直視し、少なくとも現在、返還が合意されている基地の早急な返還を実現させなければなりません。

港湾のロジスティクスや倉庫・加工・製造業など後背地の企業、ビジネス・教育機関、住宅などの都市機能形成には用地が欠かせません。基地返還を促進し、その用地を確保しなければなりません。

ただ、心配なのは、基地跡地が有害な物質で汚染されていないか、です。過去、跡地利用をしようとして、有害物質が発見され、その除去などのために、利活用計画が遅れ、計画自体を断念せざるをえないという事態に追い込まれた経験があります。

そこで、改正沖縄振興特別措置法とともに施行された「沖縄県における駐留軍用地跡地の有効かつ適切な利用の推進に関する特別措置法」(跡地利用特措法)では、基地返還が合意されたら、引渡し前に当該土地の区域の全部について有害物質の調査など「支障除去措置を実施する」ことが義務付けられました。

基地跡地の利活用をどうするか。現在、関係自治体で、SACO合意による返還予定の基地・施設の跡地利用計画が立てられています。国際物流拠点形成という一点に向けて、戦略的、総合的な基地跡地利用計画を策定すべきではないのでしょうか。

問題は、そのイニシアティブです。

沖縄県はこれまで、国際物流拠点形成の担当部門の改編に取り組んでいます。その点を評価しつつも、国際物流拠点形成に向けて、内外の物流業界の動向や課題の分析とともに、国や県内外の関連企業等との連携をコーディネートし、リードする、つまり、それらを統括する特化した担当部署が必要なのではないのでしょうか。

さらに、浦添商工会議所は、スービック現地視察で、「経済発展に燃える現地の人びとの『気概』を感じた」と報告しています。

スービックの成功について、スービック湾都市開発庁の幹部のひとは「米軍基地なきあとをどうするかは、われわれしだいであった。ゴードン長官のり

リーダーシップを信じ、成し遂げようとがんばったわれわれの気持ちが成功の要因だった」というのです。

沖縄県のリーダーシップと県民の気概（やる気）に期待するとともに、決め手は、それを支える国の戦略的な姿勢ではないかと考えています。

2、東アジア主要港並みの税制優遇・規制緩和策を思い切って講じる

那覇港の外貿の取扱量が増えない要因の「片荷」問題の打開のため、那覇港では、国際コンテナ定期航路を開設した船会社には港湾料金の減免、コンテナの取扱量に伴う補助金の支給、混載コンテナの実験などの工夫がなされ、「物流コストが高い」という物流業者などの声を受けて、輸送費への助成措置などが講じられています。

さらに沖縄から出す荷を増やすために、県産品の海外販路の拡大、中古自動車の海外への沖縄から直接輸出する実験など、各方面でさまざまな努力がなされています。

しかし、残念ながら、問題の抜本的な打開策とはなっていません。

やはり、根本的な問題は、進出企業や物流業者、船会社などに、税制の優遇措置や規制緩和、さまざまな財政支援など、同港を利用するにあたっての制度・サービス面のインセンティブの付与につきるのではないのでしょうか。

そのため、沖縄県はこの間、国に対し、「国際物流経済特区」の創設に向けての制度改革として、具体的には、次表にあるような要望をしてきました。

沖縄県としての税制改正・規制緩和の要望（2012年）

税の特例	①立地企業の法人税10年間免除(現行：10年間35%所得控除) ②航空機燃料税の全額免除(現行：本則2分の1)、外貿船のとん税全額免除(新規)、内航船の免税油の使用許可(同)、船舶固定資産税の10年間免除(同)、国際展示場の出品の関税・消費税免除(同)
規制緩和	①保税蔵置期間の無期限化(新規) ②沖縄経由の輸送貨物の沖縄での動植物検疫の免除(同) ③保税許可手数料免除(現行：2分の1) ④選択課税制度の適用(継続) ⑤特区と国内港湾の航路の外国籍船による内国貨物輸送許可(現行：自貿、特自貿立地企業のみカボタージュ規制一部緩和)
金融支援	○沖縄振興開発金融公庫による資金の確保(継続)
財政措置その他	①那覇空港着陸料・航行援助施設利用料の全額免除(現行：本則6分の1) ②地方税課税免除および空港、港湾費用免除による減収補填措置 ③物流拠点に必要な国有地の県への無償譲渡、民有地買上・借上・物流インフラ整備・管理機構設立への財政支援 ④認定後3年間の輸送費助成(新規)

(注)◇航空機燃料税の本則は租税特別措置。

◇とん税は入港船のトン数に比例して課税(国税)。

◇保税蔵置期間は輸出入の手続きをせず蔵置する期間。

◇「選択課税制度」は外国貨物を原料として製造された製品を国内に引き取る（輸入する場合、製品または原料のいずれか低い方の関税率を選択できる制度。

◇カボタージュは国内輸送への他国の業者の参入の規制。

このうち実現したのは、立地企業の法人税 10 年間免除措置で、所得控除の現行 35%が 40%になっただけ。あとは、現行のままです。

海外では、港湾関係・立地企業の法人課税所得は、韓国が所得税の 3 年間免除、中国・上海は同 2 年間免除、シンガポールが同 15 年間免除などとなっており、このほか韓国では釜山新港背後の物流拠点の企業優遇策として法人税免除のほか、間接税の免除、安い敷地賃貸料（年㎡当たり 45 円→日本の横浜港同 3,360 円、神戸港同 4,620 円）、税関等の申告手続きの簡素化、外国語インフラの整備、外国学校・外国病院・薬局の開放——などの諸条件が講じられています（次の表 1、表 2 参照）。

（表 1）釜山新港背後の物流拠点の企業優遇措置

自由貿易地域インセンティブ	経済自由区域インセンティブ
<ul style="list-style-type: none"> ●（投資外資企業等を対象に）法人税・所得税 3 年間免除、2 年間 50%、収得税・登録税・財産税・土地税＝15 年間免除 ●間接税免除および払戻し（付加税・酒税・消費税・交通税・農特税・教育税の免除） ●安い賃貸料、敷地賃貸料 45 円/㎡・年（周辺の 3 分の 1）、建物賃貸料 725 円/㎡・年、最大 50 年まで賃貸可能および永久施設物の建築を許可 ●物流活動の申告（税関等）手続きの簡素化（移動・譲渡、外国物品の使用・消費・補修作業などの活動に対し） 	<ul style="list-style-type: none"> ●金融環境の改善 ●義務雇用制の排除（障害者・高齢者等） ●雇用・労使環境（無給休日および無給生理休暇の許容） ●外国語インフラの拡充（公文書を外国語で発刊・受付・処理） ●外国学校および教育開放（敷地・施設提供、外国人教員の採用許可） ●経営あい路の解消（外国人投資オンブズマンや国際商事紛争仲裁期間設置）●行政支援（ワンストップ行政サービス） ●外国病院および薬局の開放（外国資本による外国人専用病院・薬局設立許可） ●外国放送の開放

（表 2）アジア各国の経済特区の事例

	韓国	中国	シンガポール	日本
特区設定	釜山、仁川に経済自由区域	上海に金融貿易区、各市に輸出加工区	国家全域	沖縄での国際物流拠点産業集積地域
法人税率	24.2%	25%(香港 16.5%)	17%	29.97%
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> ◆法人税、所得税の 3 年間免除、2 年間減免 ◆労働規制の緩和 ◆英語による行政手続き ◆外国人学校の設立支援 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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

東アジアの主要港の特例措置を教訓にすれば、取るべき措置は中途半端ではだめです。日本の再生へ沖縄を国際物流拠点にしていくという戦略的な観点をもって、思い切った優遇措置を講ずべきです。

沖縄物産の海外販売に取り組んでいる企業家も「沖縄を、上海や台湾、香港などのアジアの主要港の法体系にしないと勝負にならない。関税法の適用除外、税免除、輸出入手続きの簡素化、それに行政権限の地元自治体への移譲が行われてはじめて国際物流拠点形成が進むのではないか」と指摘しています。

「税と物流の一体的な改革」や経済的波及効果を具体的に示す

使い勝手の良い港湾になれば、海運・港湾関係をはじめ多くの関連企業が進出し、ひいては国や自治体の税収増につながってきます。国の税制優遇や財政支援が、結果的には国の財政に大いに寄与することを忘れてはなりません。

沖縄県は過去、那覇港の国際物流拠点形成によって10年間で2万5千人の雇用を創出、経済効果が少なくとも3,600億円と試算を明らかにしています。

また那覇港管理組合では、那覇港の整備および利用による経済効果は648億円、関連する製造業・卸小売業・個人サービス業による効果は1,595億円の計2,243億円になり、この額の間接財を除く付加価値額は1,295億円となり、それは県内総生産額の3.5%を占め、雇用効果は1万3,172人の見込みで、これは県内雇用者数の2.5%相当し、地方税収効果は35億円になると試算していました。

沖縄県には、税制優遇措置によって一時的に税収減となっても、結果的にそれをはるかに上回る富を生み出すという「税と物流の一体的な改革」の提起や、国際物流拠点形成による経済的波及効果を具体的に示してほしいと考えています。その大きな経済効果を積極的に示して、国の助力の拡大、県内関係企業の積極的な事業拡大につなげてほしいと期待しています。

3、那覇港と中城湾港のすみ分けと両港の連携及び中城湾港の整備促進を

「国際物流拠点産業集積地域」の那覇地区（那覇空港に隣接）の旧自由貿易地域と、うるま市（中城湾港湾）の旧特別自由貿易地域は、現在、那覇地区には主に国際航空貨物ハブ機能を活用した「ロジスティクス企業」「半導体等の電気電子製品・精密機械・医薬品等の高付加価値製造業」「農水産物・生鮮食材等の保管・流通拠点」「電子商取引・通信販売等の無店舗小売業」が、また、うるま市地区には「工作機械・産業機械の高い加工技術を持つ製造業」「先端高度部材加工の付加価値の高い製造業」の企業の誘致が進められています。それだけに那覇港と中城湾港の機能のすみ分け、また、その連携が課題となっているのではないのでしょうか。

中城湾港では、水深11mの東ふ頭の供用が始まり、琉球海運が近く東ふ頭にロジスティクスセンターを設置する予定であり、かつ九州や阪神などの大都市圏との定期航路の開設の試みも進んでいます。

さらに、ここで中古自動車を整備し、直接、海外へ輸出する試行が始まり、県産品の二次製品化や新たな製造業の工場の進出なども想定されます。中城湾港では、20フィートコンテナなど大型貨物の取扱いが増えている中で、国際港湾として対応可能な大型クレーンの設置はもちろん、ガントリークレーンの導入などによる荷役作業の効率化や、水深11mの岸壁の延伸などの港湾施設を充実させる事業をもっと急ぐべきだと考えます。

那覇港および那覇空港と中城湾港湾の産業地域とを結ぶ道路の渋滞の問題は、この間、中城湾港と高速道路を結ぶ県道36号線の開通などによって便利にはなっているものの、交通アクセスの抜本的な改善を急がなければなりません。

4、やんばるの世界自然遺産登録をにらみ本部港のさらなる整備を

やんばる国立公園が誕生し、やんばるの世界自然遺産登録が目前となってきました。世界自然遺産登録となると、当然、やんばるの観光客は、少なくとも現在の数倍に、急増するのは明らかです。

地元の受け入れ態勢については、地元3村（東村・大宜味村・国頭村）が3村の拠点施設を設置するなど態勢を固め、住民の理解の促進にも取り組んでおり、自然の保全とともに、観光客の質やニーズの変化に応える地域の態勢づくりが進んでいくものと確信しています。

一方、内外から多くの観光客を受け入れる玄関口の本部港の課題です。たしかに5万トン級の旅客船の接岸が可能になったとはいえ、ターミナルなど陸上施設の充実やさらなる岸壁の拡充、さらに世界遺産の価値とやんばるの保全を啓発するための施設と態勢づくりなどが、喫緊の課題となっています。

観光の交通アクセスの整備という面では、県内でLRT（低床式軌道電車）導入の議論が高まる中、やんばる観光に向けた「本部港から本部半島を周回し、美ら海水族館、本島北部の東端の大浦湾を結ぶ」LRT導入も現実的な課題ではないかと考えます。

那覇港と那覇空港、中城湾港からのやんばる観光ルートの整備も必要です。

このようにして、やんばるの国立公園の実現ひいては世界自然遺産登録となれば、それは沖縄本島北部の活性化に大きく寄与するとともに、沖縄県全体にとっても、その波及効果が大いに期待できます。だとすれば、やんばる世界自然遺産登録へ、県民の気運がもっと高まってしかるべきではないでしょうか。

とくに、「奄美・琉球」というくくりでの世界自然遺産登録であることをふまえて、沖縄県と鹿児島県そして関係自治体のあいだの連携がもっと進んでいくものと期待しています。

5、自然と共生した国際港湾都市づくりへ

那覇港をはじめ沖縄の国際港湾の開発のコンセプトは、なんとといっても自然との共生ではないでしょうか。港湾施設はもちろん後背地も、植樹帯や庭園の中にあるという姿にしなければならないと考えます。

先の研究会では、港湾施設と都市機能における緑地の割合を 30%以上にすべきだと提唱しています。

全国各地の都市づくりで、スマート・シティが広がっていますが、使用するエネルギーも自然再生エネルギーを活用しなければなりません。わが国および世界の港の未来像となるような「那覇庭園港湾都市」をめざすべきです。

那覇港ターミナルの運営会社である「那覇国際コンテナターミナル」(NICTI)との過去の意見交換では、船舶の停泊中の生活電力の陸上からの供給が話題となりました。

船舶は岸壁の係留中、生活電力確保のためエンジンをかけたままとなっていますが、燃料（重油）を消費するので、CO₂の排出が増えます。そこで、陸から送電すると、エンジンを止めて、燃料費の大幅な節約になるとともに、CO₂の排出を抑え、環境改善にも役立つわけです。

このような「スマート・ポート」について、NICTIによると、「米国カリフォルニア州のロングビーチでは CO₂ 対策として、陸からの送電を行っている実例がある。海外でもめずらしいが、日本にはまったくない」とのことです。

「バンカーセーブ」（燃料の節約）が課題の船主にすれば、「スマート・ポート」は魅力であり、寄港するメリットが増えて、一石二鳥です。

停泊中の船舶に陸から送電するには変電所の電圧を高くすることが必要となりますが、那覇港は、リーファー（冷蔵・冷凍）電源のプラグを増設したので、その電力を引き込むため変電所の電圧を上げることを考えれば、「船舶がその電力を引く配電盤を備えさえすれば、（陸からの送電が）可能となる」とのことです。技術的には実行可能の課題となっています。

沖縄域の熱水鉱床、レアメタル、天然ガスなど天然資源を開発・輸出し、港湾都市のエネルギー源となる太陽光・風力・波浪・海洋深層水などの自然再生エネルギーの研究開発も併行して、推し進めなければなりません。

中城湾港の場合も、港湾整備で発生したしゅん濘土砂で造成した「中城湾港（泡瀬地区）港湾環境整備事業」いわゆる「東部海浜開発」によって、人工海浜や海洋レジャー、スポーツコンベンション施設などが整備されています（この開発計画には賛否両論あります）が、少なくとも地域住民に潤いのある場を提供する施策とともに、良好な港湾環境を形成することが課題ではないでしょうか。

6、急ぎたい人財（材）の育成

沖縄の海外観光客の急増、観光リゾート産業の発展に伴い、従前から「通訳案内士」の本格的な養成が指摘されています。また、観光に次ぐ産業となっている IT 産業では IT 人財の育成が重要になっています。

とくに IT 産業においては、これまでの ITC（データセンター）や ISP（インターネットのプロバイダー事業）、IX（インターネットの中継事業）に続いて、IOT（インターネットにそれ以外のさまざまな「モノ」を接続する事業）の時代となると言われています。

IOT では新しいビジネスの開発が進むとみられ、情報処理の技術だけでなく、経済情勢の分析や経営のノウハウを身に付けた人づくりが必要です。

加えて、国際物流事業の分野で活躍する人づくりをどうするか、です。沖縄の国際物流拠点形成が進めば、東アジアにとどまらず、中東、北アフリカ、欧州をもにらんだ事業の展開となります。このような展開を念頭に置いて、語学力に加え、物流の知識、物流業務の効率化とサービス向上、新規の市場・顧客・サービスの開拓、国際ビジネスノウハウを身につけた人財（材）の育成が、企業内教育や社会教育の分野だけでなく、学校教育においても問われてきます。

国際物流、観光、IT 産業で、新しく道を開く人財育成の計画を、国、県、市町村、教育機関が連携して、早急に策定し、実施しなければなりません。

7、最後に

沖縄の国際物流拠点形成をめざす本研究会はこの間、沖縄県や那覇港管理組合、内閣府・沖縄総合事務局、国土交通省、環境省、財務省などの多くの行政担当者から教示を受け、現地調査、関係業界との意見交換会などを重ねて、『提言』をまとめるに至りました。

とくに、県民各層との交流では、海上輸送の高運賃の背景、観光客の増加と県民所得の関係、付加価値を生み出す農水産物の生産、沖縄の物産の輸出企業と海外のバイヤーを仲介する商社の役割、沖縄の木造住宅建築の発展へ新設航路を活用した県外からの材の移入と加工技術の開発、IT の進展に伴う IOT 時代への対応、特区制度の在り方などさまざまな問題点とその打開策や課題について学ばさせていただきました。

関係者の皆様に深く感謝するとともに、これからも沖縄県民の皆様と手を携えて、『提言』の実行に移して参りたいと思います。

そのためには「沖縄・国際物流拠点形成推進県民会議」（仮称）のような推進母体も必要なのではないか、と考えています。

今後とも関係者の皆様のご指導、ご協力をお願い申し上げます。

以上

調査研究報告書
沖縄の国際物流拠点形成をめざす提言

【発行年】2016年11月

【作成・発行】沖縄・国際物流拠点形成研究会
＜事務局＞〒900-0022

那覇市樋川1-6-12-B1F 民進党沖縄県連内
電話 098-996-5115 FAX098-996-5116
