

「万国の津梁」沖縄をめざして

# 研究会通信

第5号／2016年9月1日  
「沖縄・国際物流拠点形成研究会」  
(再開港湾研究会)

連絡先／民進党沖縄県連 〒900-0022  
那覇市樋川 1-6-12 電話 098-996-5115

## 沖縄を国際物流拠点にするには ○中途半端でなく、思い切った○ 税の優遇措置・規制緩和が必要

— 那覇港・那覇空港・中城湾港を視察後、  
企業・団体との意見交換会開く (8/26)

本研究会は、難波奨二参議院議員（参議院内閣委員会委員長）の参加もえて、8月26日早朝から那覇港・那覇空港・中城湾港を現地視察し、午後、那覇市水道局の「みずプラッサ」で、関係企業や団体、行政担当者との意見交換会を開きました。

### ◆港湾・空港の充実へ施設整備進む

現地視察では、①那覇空港第2滑走路の工事の進捗状況について、内閣府沖縄総合事務所の那覇港湾・空港整備事務所の與那覇健次副所長から、②また、那覇港の現状と臨海道路の建設について、同事務所の知念正吉副所長から、③さらに中城湾港の現状について、同事務所の石嶺隆二中城湾港出張所長からそれぞれ説明を受けました。

### ◆那覇空港第2滑走路の工事、着々

那覇空港は利用客、発着回数が増え、貨物取扱量も国内、ANA 国際ハブを含めて急増中。が、滑走路は1本。念願の第2滑走路の建設が始まり、護岸工事は94%が済み、護岸ケーソン据え付けもほぼ終了、誘導路、滑走路本体部分の埋立工事が着々と進んでいます。



沖総局の説明に聞き入る難波奨二参議院議員（右）

### ◆那覇港、外貿コンテナ取扱を8万TEUから10年で20万TEUに伸ばす

那覇港は内貿44万TEU、外貿8万TEUで若干増える傾向ですが、現状維持の状況が続いています。課題の外貿コンテナの取扱量

を10年で20万TEUに伸ばす計画。クルーズ船の入港も急増し(昨年219回が、今年457回に。うち那覇港は187回)。16万トン級も入港し大型化が進むなか、クルーズ船専用ターミナルの2バース目の増設を計画。



「那覇港をもっと充実させなくしては」の声も（那覇港ターミナルで説明を聞く）。

また、那覇港の円滑な交通・物流の確保に向けて、臨海道路の建設が進み、平成29年度の開通をめざす臨海道路浦添線（4車線／下の写真参照）を視察しました。



(写真提供：沖総局那覇港湾・空港整備事務所)

### ◆中城湾港、西ふ頭には企業進出100% 東ふ頭の水深11m岸壁が供用開始

中城湾港は流通加工港湾。新港地区の西ふ頭では企業への分譲率は100%に。東ふ頭(同、半分程度)では、この7月、水深11mと7.5mの岸壁の供用を開始(下の写真)。11m岸壁の先の航路のしゅん濇工事を続け、岸壁の延伸も検討中。定期航路は鹿児島、先島だが、実証実験として京阪神航路に取組む。



(写真提供：同上)

## 《意見交換会》

### ◆よし、これでやっぴいこうの提言へ

関係企業や団体、行政担当者との「意見交換会」では冒頭、研究会主宰者の花城正樹民進党沖縄県連代表が挨拶し、もう一人の主宰者、元内閣官房副長官の齋藤勁・元衆議院議員が「県民、関係団体・企業が力を合わせて『よし、これでやっぴいこう』という『提言』を今秋、提案したい」との考えを示しました。



企業・団体、行政担当者ら約30人が活発な議論（那覇市の「みずプラッサ」で）

難波奨二議員は「現地を視察して沖縄の持つ可能性が非常に大きいと実感した。沖縄の地理的優位性、実直な県民性を活かし、次の世代に橋渡しをしていくことができれば、それが沖縄の自立となる」と提起しました。

### ◆海外輸送の高コストがネックに

続けて事務局から活動経過を報告し、沖縄の国際物流拠点形成にとって「東アジア各港のFTZに匹敵する『国際物流特区』の創設、中途半端でなく思い切った規制緩和・税優遇措置が最大の課題ではないか」との提案がなされ、意見交換に移りました。

中城湾港の新港地区の企業からは「輸送コストが高く、輸出のネックに。中城湾港から海外への輸送できず一旦、那覇港へ運ぶが、その交通アクセスに問題がある」（特殊タンクを製造するコンボルト・ジャパン）との指摘。

「鉄筋を製造し国内のほか台湾にも輸出しているが、海上輸送は那覇港を利用。那覇港最優先となっていないか」（県内唯一の鉄筋製造メーカーの拓南製鐵）。



これに対し「東ふ頭の供用が7月から始まった。水深11mの岸壁を積極的に使ってもらうことが肝心ではないか」（沖総局港湾計画課）としながらも、同港湾からの海外への輸出の可能性も示唆。

東ふ頭に物流センターを造る計画の琉球海運から「内航、外航の規制、船員や航路の法規制があり、輸送コストが割高に」の指摘が

あり、「輸出する農産物、加工品などの貨物を増やすほかない。中城湾港と京阪神港の実験航路には公募したい」と意欲が示されました。

### ◆沖縄から輸出する荷をつくる

車社会の沖縄で、県は「中城湾港からのベースカーゴとして、東ふ頭で、中古車を整備し、輸出する事業を計画」（県港湾課）、「中古車輸出では本土に一旦輸送し、海外へとなっているが、那覇港から直接輸出の実験を行い、中古車をコンテナに積んで豪州、ニュージーランド、スリランカに輸出したい」（県アジア経済戦略課）との報告もありました。

### ◆海上輸送にも国の財政・制度的支援を

「沖縄の地理的優位性を活かし、貨物量が急増している那覇空港のANA国際ハブ」（沖総局空港整備課）のように、「海上輸送にも国・県の財政的・制度的支援を」との意見が相次ぎ、「沖縄の物流で空輸は数%、大半の輸送を担う海運をどうするか」の課題が鮮明に。

「香港から沖縄の輸送コストは、香港から東京よりも割高。海上輸送で沖縄から輸出するものがないという『片荷』によって輸送コスト高に。海上輸送に対し運賃の補助など大胆な支援をやらねば、沖縄からの物量は増えない」「中途半端でなく、思い切った税制改正、規制緩和をしなければ製造企業も船会社も寄ってこない」（琉球物流）。



さまざまな意見・要望相次ぐ

### ◆やんばるの世界自然遺産と本部港

このほか、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の指摘や、沖縄の木造住宅建築で「県外から安価な材を入れて沖縄で加工する方法はないか」（沖縄建設ユニオン）の提言、「沖縄の農畜産物を世界へ発信したいが、安定生産・安定供給が課題」

（JA 沖縄中央会）の報告、さらに「やんばる」の国立公園化をふまえ世界自然遺産登録となれば北部の国際観光地が形成され、拠点港・本部港について「大型旅客船が接岸できるようにしていきたい」（県港湾課）との報告も。難波奨二議員が「地方の活性化は産官学の連携も含めて国の積極的な誘導策が問われている」と締めくくりました。◆◆◆◆◆◆