

「万国の津梁」沖縄をめざして

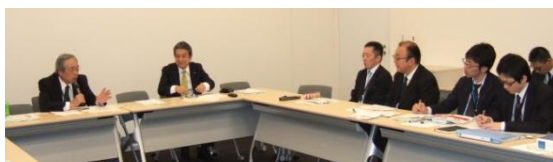
研究会通信

第3号／2016年4月25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

◆国会議員の独自の研究会開く

—「東アジアの国際物流の現状と国際物流拠点としての沖縄の課題」をテーマに国交省港湾局・航空局からレクを受ける—



本研究会の相談役の国会議員が独自活動として4月14日、参議院議員会館会議室で、「東アジアの国際物流の現状と国際物流拠点としての沖縄の課題」をテーマに、国土交通省の港湾局および航空局からレクを受けました。

難波奨二参議院議員や近藤昭一衆議院議員、小川淳也衆議院議員の代理で秘書、関係秘書、民進党政務調査会スタッフが出席。



冒頭、本研究会を主宰する齋藤勁元衆議院議員（民進党沖縄県連相談役）が挨拶（写真左。右側・難波奨二参議院議員）、

「国際物流の政策を実行している国土交通省と連携して研究活動を強めたい」と国交省のレクに感謝し、調査・研究を深めたいと述べました。

まず、国土交通省港湾局計画課の宮崎祥一課長から「東アジアの国際物流および那覇港・中城湾港の現状」について報告を受けました。



世界各地の港湾のコンテナ取扱個数は、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）と伸びて右肩上がり。とくにアジア域が伸びています。しかし、日本は2千万TEU前後で推移し、横バ

イの状況が続いています（表参照）。

世界のコンテナ取扱個数ランキングを1984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が急速に伸びているのに対し、日本の神戸港が1984年4位から2014年は59位に、同じく横浜港が1984年4位だったのが、2014年は59位に急激に落ちています。要するに、たくさん貨物がある中国などに定期航路が入っているわけです。

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

◇わが国の産業競争力の低下要因に

欧米の基幹航路（北米・アジア・欧州の3極を直接結ぶ航路）の寄港が減るのは、「わが国の産業の競争力低下の要因」になりかねません。

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。ところが、日本は、横浜には水深16mが6バースありますが、東京、大阪、神戸はゼロ。そこで、政府は、2016年度までに水深16mを「12バース」まで整備する方針です。

◇那覇港——入港できない旅客船も

那覇港はどうでしょうか。コンテナ取扱個数は内貿・外貿合わせて年間50万個で、ほぼ横バイ。そのうち外貿コンテナは8万個前後で推移しています。コンテナは9号、10号バース（いずれも水深13m）で取り扱っていますが、将来的には11号（水深15m）のほか12号、13号、14号の各バース（各9m）を整備する計画。

那覇港は最近、クルーズ船の寄港が爆発的に増えて入港拒否の事態に。「物流とクルーズ船の利用を合わせて考えてはどうか。那覇港の将来像の検討が急がれる」。

◇流通加工型港湾としての中城湾港

中城湾港は、流通加工型港湾として計画さ

れ、浚渫（しゅんせつ）土砂で埋立て、埋立ての進捗率は96%。岸壁が順次供用され、企業の進出も進んで平成28年3月現在、新港地区立地企業数は199社で約5,300人が働き、沖縄県の産業を支えています。

◇中城湾港の地区別用地分譲・立地企業状況
(平成28年3月現在)

<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 |
|-------|---------|--------|-----|-------|
| 平成7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）

<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 |
|-----------|--------|--------|------|-------|
| 平成1～22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）
- ・沖縄県飼料協同組合（飼料原料の保管事業）

◇那覇空港の国際ハブ

—国際貨物取扱量が6年で約100倍に急増—

続いて国交省の航空局航空ネットワーク企画課の松本正一・航空物流企画調整官から東アジアの主要空港の国際貨物取扱量の説明を受けました。

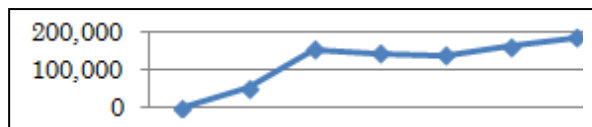
国際貨物取扱量ランキングでは香港のチェック・ラップ・コック空港が1位、韓国の仁川空港が2位ないしは3位、成田空港は6位です。成田空港が（経由するなどして）扱っていた物量が香港などに流れている傾向にあります。

◇東アジアの主要港における

国際貨物取扱量の推移（単位：千トン）

| | 2005年 | 2013年 | 2014年 |
|---------------|-------|-------|-------|
| 香港空港 | 3,402 | 4,127 | 4,376 |
| 仁川空港 | 2,120 | 2,395 | 2,474 |
| 上海・浦東空港 | 1,602 | 2,159 | 2,334 |
| 台北・桃園空港 | 1,692 | 1,556 | 2,073 |
| 成田空港 | 2,233 | 1,941 | 2,043 |
| シンガポール・チャンギ空港 | 1,834 | 1,850 | 1,844 |

国内では取扱量はやはり成田がグンを抜いていますが、それでも那覇空港の平成26年度の全国ベースの取扱量は18万トン余で全国4位。那覇空港は平成22（2010）年に、全日空（ANA）の沖縄ハブ（那覇空港の国際ハブ）が稼働して、平成20（2008）年度1,809トンだった国際貨物取扱量が、平成26（2014）年度18万4,711トンに約100倍に急増（グラフ参照）。そこで「那覇空港の機能強化」に向けて、那覇空港の滑走路増設事業（2,700m×60mの滑走路の増設＝総時事業費約1,993億円、使用開始・平成32（2020）年3月31日）が進められています。



《質疑・意見交換》

◇沖縄の国際物流拠点形成にはベース・カーゴ（貨物）が課題

- Q) 東アジアの成長の中で地理的優位性がある沖縄の国際物流拠点としての可能性は。
- A) 沖縄で中継貨物以外に、（沖縄で製造し、あるいは消費する）ベースカーゴ（貨物）がどれだけあるか、による。

◇わが国産業の将来像を見据えた港湾政策

- Q) が国の産業も海外に移す展開から国内に戻りつつある。将来の産業を見据えながら、各港湾のすみ分けを考える時代となりつつあるのではないか。
- A) 世界の情勢、企業の動きで大きな変化が



出てきている。那覇港管理組合で那覇港の将来像を策定中だが、20年先、30年先を見据えた港湾政策を策定すべきではないか。

写真上：質問する近藤昭一衆院議員

◇進む国際物流のM&Aに注目

- Q) 日本郵政が豪州の（東アジアで物流事業を展開している）トール・ホールディング社を買収した。このような動きの評価は。
- A) 総合政策局国際物流課 勝山潔課長：日本の物流業者もアジアへ進出しており、物流業者の提携も進んでいる。国際物流のM&A（企業の合併、買収）の動きを注目している。

