

## 各県別海事産業の経済学—沖縄県—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1311

日本海事センター 研究員

野村 摂雄

### 1. 地勢など

沖縄県は唯一の離島県として、日本列島の南西端に位置し（日本唯一の亜熱帯地域）、南北約 400km、東西約 1,000km に及ぶ海域に大小 160 の島（うち有人島 49）から成る。東京へは直線距離にして約 1,500km、空路で 2.5 時間、台北へは約 1.5 時間、上海及びソウルへは約 2 時間である（図 1 参照）。

<図 1> 沖縄県の位置



（出典）沖縄県企業立地推進課ウェブサイトより

沖縄県は、女性の平均寿命が全国 1 位（86.88 歳。男性は 78.64 歳で 25 位）で「長寿の県」として知られる一方で、出生率（12.3）及び合計特殊出生率（11.87）も全国 1 位であるため、65 歳以上の人口比率（17.4%）は最も低い（2010 年国勢調査）。

一般に沖縄の県民性は、「なんくるないさ（何とかなるさ）」の言葉とともに、陽気で楽天的、小さいことにはくよくよしない気質で、付き合いやすいと紹介される。例えば、19 世紀初めの英国人は以下のように述べている。

「われわれは、これほど好意的な人々に出会ったことはかつてない。彼らは舟を横づけにす

ると、すぐ一人が水の入った壺を、もう一人はふかしたサツマイモの入った籠を差し出したが、代価を要求したり、ほのめかしたりするようなことはない。その態度はおだやかで、礼儀正しかった。」(ベイジル・ホール著、春名徹訳『朝鮮・琉球航海記—1816年アマースト使節団とともに—』(岩波文庫、1986年))。

沖縄県は、琉球王国の時代、中国、朝鮮、東南アジア諸国そして日本との外交・貿易を通して「交易立国」として存在していた。琉球王国の交易はいわば中継貿易であり、中国の商品(絹織物、陶磁器など)をアジア各地に運ぶと同時に、中国向けの商品(錫、象牙、香辛料など)をアジア各地より調達していた。琉球王国が交易立国として雄飛していた様子は、1458年に首里城正殿に掛けられた梵鐘(今は重要文化財として沖縄県立博物館・美術館に保存。)に刻まれた文言、「万国津梁」(船の運航によって世界の橋渡しの役割を果たすこと)に見ることができる。

現在の沖縄は、上記の「交易立国」の性格を失っているが、本土との経済格差の是正や米軍依存からの脱却、観光開発に努めており、本土等との物流を中心とした交流には海事産業の果たす役割も大きい。沖縄の立地に着目した全日本空輸(株)は、国際貨物輸送中継基地として那覇を利用しており、現在、国内4空港(成田、羽田、関西、中部)及び国外6空港(香港、バンコク、上海、台北、ソウル、青島)への深夜便を週6日運航している。

## 2. 港湾

沖縄県には、いわゆる重要港湾が6港(那覇港、運天(うんてん)港、平良(ひらら)港、金武湾(きんわん)港、石垣港、中城湾(なかぐすくわん)港)、地方港湾が35港存在する。

### (1) 那覇港

那覇港は、かつての泊(とまり)港、那覇港及び那覇新港が本土復帰を契機に那覇港として一元化されたものである。かつて琉球王国は、航海・造船技術の技能を有する中国人を積極的に受け入れており、彼らの集落「唐営(とうえい)」(後に「久米村(くめむら)」(琉球語では「クニンダ」)や造船所(同「スラ所(じょ)」)も那覇港(現在の那覇埠頭)に築かれた。

現在の那覇港は、沖縄県、那覇市及び浦添市が設立した「那覇港管理組合」(特別地方自治体)が管理者となり、那覇港公共国際コンテナターミナルの運営を那覇国際コンテナターミナル(株)に任せている。日本初の純民間企業によるターミナル運営を実現させたこの取り組みは、民間の経営手法を活用した新たな形として、2006年に日本港湾協会より「日本港湾協会企画賞」を受賞した。

那覇港の港湾取扱貨物量は、10,012,220トン(2010年港湾統計)で全国55位にとどまるが、外貿コンテナ取扱量は87,849TEU(112万トン)(2011年速報値。港湾統計)あり、全国14位である。那覇港は、県内重要港湾6港における総取扱貨物量の43.2%(2011年)を占める。専用貨物(石油精製基地等に隣接する専用岸壁で取り扱われる原油、石油製品等)が多い金武湾港と中城湾港を除くと、同シェアは約71%(2011年)にのぼる。那覇港管理組合が(株)

りゅうぎん総合研究所に委託して行った調査では、2010年における那覇港の経済効果は2,243億円にのぼり、13,172人の雇用（県内雇用者数の約2.5%に相当）を生み出している。

那覇港には、外航商船（貨客船及び貨物船）が2011年に年間363隻（6,671,994純トン）、内航商船が4,755隻（8,765,899純トン）入港している（那覇港管理組合『那覇港の統計』平成23年）。那覇港の輸出入貨物は、1,200,368トン（輸出338,552トン、輸入861,816トン）で、米軍関係者の貨物が輸出の7割、輸入の5割近くを占める。移出入貨物は8,806,261トン（移出2,804,971トン、移入6,001,290トン）である。

那覇港には6つの外航コンテナ航路があり（フルコンテナ5、冷凍コンテナ1）、台湾・フィリピン航路の愛媛オーシャン・ライン（株）（本社：愛媛県松山市）のほか、外国船社がそれぞれ週1便または0.5便で、米国、中国、香港、台湾、韓国、フィリピン、グアム、サイパンとをつないでいる。2012年には、241隻（4,250,173総トン）の外航コンテナ船が入港している。

那覇港では、クルーズ船寄港促進のために、港湾機能の強化（入国審査迅速化、大型旅客船ターミナル整備、臨港道路整備など）に取り組んでいる。2009年の外航船による那覇港での乗降人員は126,158人で、国内5位（2010年 港湾統計）となり、また、2012年の外航クルーズ船寄港回数は52回で過去最高となった。

## （2）中城湾（なかぐすくわん）港

中城湾港は本島中部の東海岸に位置し、3市2町2村（うるま市、沖縄市、南城市、西原町、与那原町、北中城村、中城村）にまたがって約45kmの海岸線を有し、その港湾区域（23,958ha。那覇港の港湾区域（3,400ha）の約7倍。）は千葉港（24,800ha）に次いで全国2位を誇る（2012年4月1日現在）。古くは泡瀬（あわせ）港（現在の泡瀬地区）、馬天（ばてん）港（現在の馬天地区）などが本島中北部との交易拠点となり、2本マストの小形帆船「山原船」（やんばるせん）が航行していたという。

沖縄県の本土復帰後、1972年に地方港湾として指定され、1974年には重要港湾として昇格指定されて以降、沖縄経済の自立的発展を図る拠点として、流通機能及び生産機能を併せ持つ流通加工港湾を目指して整備が進められてきた。特に新港地区は1984年より計画的に整備が進められ、1999年には沖縄振興開発特別措置法（現「沖縄振興特別措置法」）に基づき特別自由貿易地域（現「国際物流拠点産業集積地域うるま地区」）として指定を受けた。

中城湾港の港湾取扱貨物量は5,179,989トン（2010年）で、全国77位にとどまるが、外国貿易の取扱貨物量についてみると、3,090,070トンあり（全国48位）、那覇港（1,136,658トン）を上回って県内最大規模である（国土交通省『港湾取扱貨物量等の現況』平成22年）。中城湾港には、2011年に外航商船が年間121隻（2,685,331総トン）、内航商船が3,627隻（1,801,895総トン）入港している。中城湾港の輸出入貨物は3,018,729トン（輸出585,133トン、輸入2,433,596トン）で、移出入貨物は2,361,896トン（移出1,405,913トン、移入955,983トン）である。

中城湾港には外航内航ともに定期貨物航路は存在しない。そこで沖縄県は、同港背後圏に立地する企業にとっての物流効率化を図るため、2011年より内航定期航路就航に向けた実証実験を行っている。県によると、2013年3月までの実績は、寄港回数68回、貨物取扱量22,200トン。月平均の取扱貨物量で見ると、この実証実験を始める前の不定期船では226トンであったが、実験航路では1,308トンに伸びている。

### 3. 港湾運送業

一般港湾運送事業者として、那覇港で7事業者（(株) オウ・ティ・ケイ、沖縄港運（株）、沖縄荷役サービス（株）、大共港運（株）、琉球港運（株）、海邦港運（株）、(株) 第一港運）、運天港で1事業者（北部港運（株））、平良港で3事業者（宮古港運（株）、平良港運（株）、(合資) 八汐港運）、石垣港で3事業者（八重山港運（株）、石垣港運（株）、美崎運輸（株））が事業を営んでいる。

このうち琉球海運（株）のグループである沖縄港運（株）は、1951年に琉球海運（株）の運輸部が沖縄港湾荷役運送（株）として独立したものであるが（1964年に現在の名称に改称）、それは沖縄の将来において港湾荷役・運送が重要な産業になるとの見込みから、米軍側が強く勧めたことによるとされる。

### 4. 海運

#### (1) 外航海運

沖縄県には、目下、県内企業として唯一の外航航路を提供している南西海運（株）（1963年創業）がある。同社は、那覇港～基隆間及び那覇港～厦門間の航路に貨物船「せつ丸」（1,484総トン、コンテナ積載量96TEU、1994年6月進水）を不定期に就航させている。同社によると、厦門航路では石材品（墓石、タイル等）や冷凍コンテナによる野菜が多く輸入されているという。同社は、「せつ丸」のほかに、「よね丸」（744総トン、コンテナ積載量128TEU、2011年5月進水）、「なんせい丸」（749総トン、コンテナ積載量125TEU、2003年6月進水）を所有しており、国内定期航路として那覇～宮古・伊良部・石垣間（毎日1便）も運航している。

#### (2) 内航海運

県内に内航海運業登録事業者は16事業者あり、総計39隻（65,055総トン）を運航している（沖縄総合事務局『運輸要覧』（平成24年12月））。登録事業者の最大手は、琉球海運（株）（本社:那覇市、従業員数152名、2012年8月7日末現在）である。

米軍政府直轄の琉球海運部（1948年1月設立）を前身とする同社は、1950年1月に創業し、1960年には球陽丸（3,419総トン）が琉球籍として初めて太平洋を横断するなどの歴史を作ってきた。現在、自社船5隻を含め9隻（計44,481総トン）の貨物船を定期（6航路）・不定期（3航路）で運航する一方、国際航路（台湾航路）の開設（2014年5月予定）を目指して準備

を進めている。新たな「万国津梁」の再現として期待されている。

琉球海運（株）に次いで船隊規模が大きいのは、東亜運輸（株）（本社：那覇市。従業員 98 人。2012 年 3 月末時点）で、琉球石油（株）（現「（株）りゅうせき」）の海上輸送部が 1970 年に独立したものである。同社は、県内の内航海運事業者として初めて ISM コード（国際安全管理コード）適合認定（2002 年 5 月）を受け、また、経営スローガンとして「安船輸走～安全確保・人間力向上・営業力強化～」を掲げている。

### （3）旅客船業

沖縄県の旅客船業は、離島地域の生活及び県の主要産業たる観光業を支える足として重要である。現在、県内には 20 の定期航路があり、大東海運（株）、久高海運（合名）など 22 事業者（うち 6 は地方自治体）が運航している（2010 年 12 月時点）。沖縄県では、離島航路補助のほか、沖縄県離島海運振興（株）（略称「りかいしん」）による支援措置が利用されている。「りかいしん」は離島航路事業の支援を目的として、1979 年に沖縄県、沖縄振興開発金融公庫、関連市町村のほか航路事業者などの民間企業・個人などによって出資・設立された会社で、各離島の航路事情に応じて建造した船舶を、離島航路事業者にリースし、また、運転資金の貸付を行っている。さらに、県は 2012 年より新たに、離島住民や離島出身の高校生等に対する 20%～70%程度（航空路については 40%程度）の運賃割引や、一部の離島航路（高校や中核病院のない「小規模離島」であって赤字の航路）に対する船舶の建造及び購入費用の補助を行うなど、離島交通ネットワークの維持・充実を図っている。

## 5. 造船・舶用工業

沖縄県には、造船所として、本島に 2（琉球造船鉄工（株）、新糸満造船（株））、宮古島市に 2（（合名）伊計造船所、（有）宮古造船所）、石垣市に 1（八重山漁業共同組合造船所）の計 5 事業所がある。造船関連工業としては、上記琉球造船鉄工（株）及び新糸満造船（株）のほか、7 事業者（ヤンマー沖縄（株）、琉球内燃機（株）、（株）沖縄機械整備、（有）津島工業、（株）ネオテック、（株）マリンサービス、（有）総合マリン沖縄）が事業を営んでいる。

県内造船業の最大手である新糸満造船（株）（本社：糸満市西崎町。従業員 98 人。2013 年 3 月末時点）は、1953 年に小門（おど）造船鉄工（株）（本社：下関市）の社長が「糸満造船」として設立した。当時、沖縄県内に検査・造修に対応できる造船所がないために、わざわざ下関市まで船舶の回航を余儀なくされる沖縄海運事業者の不便を解消するためであったという。新糸満造船は、2006 年に日本最大のシンクロリフトシステム（船舶を海・陸間で昇降させるエレベーター）を導入したが、この大きさのシステムを導入したのは、県内のフェリー等が大型化してきたからであり、改めて「県内の船を県内で県民の手で」という思いがこめられているという。

## 6. 船員教育・育成機関

沖縄総合事務局運輸部の管内で雇用されている船員数は1,658名（予備員を含む）で、その内訳は汽船683名、漁船356名、官公庁船・曳船・はしけ等619名である（2011年10月1日現在）。地区別では、沖縄地区1,393名、宮古地区92名、八重山地区173名となっている。

かつて沖縄県には、沖縄海上技術学校（2005年廃止）があったが、現在、船員教育を行う機関としては、沖縄県立沖縄水産高等学校（糸満市）及び沖縄県立宮古総合実業高等学校（2008年に沖縄県立翔南高等学校（宮古島市）と沖縄県立宮古農林高等学校とが統合して発足）がある。

沖縄県立沖縄水産高等学校は、1904年に創立された村立水産補習学校（糸満村）を前身として100年を超える歴史を有し、高校野球やカヌー、ボクシングなどスポーツでも全国に名を馳せている。同校は、いわゆる高校として3年間の本科（海洋技術科、総合技術科）、そして高校卒業後に進学する2年間の専攻科（漁業科・機関科、無線通信科）を設置しており、また、大型実習船「海邦丸五世」（499総トン、2002年竣工。図2参照）による乗船実習を行っている。

<図2>新糸満造船で整備中の「海邦丸五世」



（出典）筆者撮影

同校の3級海技士口述試験の合格率は、2007年より連続して100%を誇り、また、2012年には、同校で初めて在学中に1級海技士の筆記試験（筆記試験のみ受験資格を有する。）に合格した者も現れた。こうした同校の教育及び学生の質の高さは業界からも高く評価されている結果、県内外の有力海運企業がその卒業生を船員として採用してきており、漁業科・機関科ともに2006年以来就職内定率100%が続いている。