

那覇港の現状と方向に関する一考察

——流通港湾機能の強化のために——

山 内 盛 弘
(流通経済研究所)

目 次

1. はじめに
2. 沖縄県の地域特性と港湾
3. 那覇港の展開
 - (1) 那覇港の歴史
 - (2) 3埠頭の一元化と機能分担
 - (3) 貨物および旅客の推移
4. 港湾機能上の問題点および展望
 - (1) 港湾施設の整備
 - (2) 港湾施設使用料金体系の変更
 - (3) 港湾を中心とする物流業界の連係強化
 - (4) 港湾経営体制の確立
5. 那覇港の将来計画—結びに代えて

1. はじめに

沖縄の歴史は、港から始まるといつても過言ではない。沖縄の場合、本土の歴史に比べて最初の出発点がほぼ6世紀ないし10世紀、平均して8世紀ほど遅い⁽¹⁾。史書にあらわれた最初の支配者と伝えられる舜天王の即位が1187年、つぎに、察度が中国との貿易関係を開いたのが、1372年である。この時、中国から沖縄へ鉄器が導入されて、農業生産力が飛躍的に向上し、文明の夜明けを迎えることになる。沖縄の統治機構が整うようになってから200年足らずで、沖縄とアジア大陸間の人的物的交流が開始されており、那覇の港や馬天港などが玄関口として使用されていたようである。

那覇港は、尚巴志王が沖縄本島の統治権を確立(1429年)するにあたり、日

本、支那、朝鮮諸国との交易が発展するにつれて、これまでの漁港を貿易港にあてたことに始まる。東京港の築港が、太田道灌の江戸築城の頃（1450年代）であるので、那覇港の方がこれより早く、しかも外貿の役割を果していたことは興味深い。

現在の那覇港も、沖縄の歴史の歩みとともにその延長線上にあるものと考えられるが、具体的には海陸の接点として、次のような拠点機能を果している。

- 本土との間の物資取扱い
- 沖縄本島内先島離島との連絡
- 外国との間の貿易取引
- 魚介類の集荷販売
- 旅客の取扱い
- 貨物保管機能の代行

このように、那覇港は本土の港湾とのニュアンスの異なる地域性に富む特殊な機能を同時に果しているのであるが、将来の那覇港は、港湾機能の一環として、さらに次のような役割を期待されている。

- 流通センター（中央卸売市場等の立地による）
- 流通加工基地（農水産物の加工等）
- とくに中国・東南アジアとの間の貿易

- 文化交流の中継拠点
- レジャー基地
- 台風時の避難基地

本稿では、地方における重要港湾としての那覇港が、沖縄振興開発計画のもとに流通拠点港湾あるいは都市港湾として、地域住民の生活水準の向上に如何に役立ってゆくべきかという視点にたって、その生成・発展および課題・展望等について述べてみたい。

2. 沖縄県の地域特性と港湾

沖縄県は、他府県と異なり、その地理的特殊性から独特の歩みを経てきた。

その中でとくに沖縄の置かれた自然的・地理的・経済的特性の利用を意図した外部勢力から影響を受け、あるいは外部勢力の支配下に置かれた歴史を経ており、このことが沖縄の精神的風土の形成に影響を与えてきた面が大きいにある。

ここで、沖縄の置かれた自然的・地理的特性とは、沖縄県がすべて島から成立っているということであり、その位置が本土と東南アジアとの間にあって、わが国の南の玄関口としての位置にあるということである。

沖縄は、沖縄本島も含め、大小72の島々より成っており、そのうち、有人島が48島ある。その面積は約2,400平方キロメートルで、全国で43番目に広い県となっている。沖縄の場合、広い海原を生産活動の場として活用し、島の間の交流も極めて頻繁であるので、実勢としては、さらに大きいとみなしてもさしつかえない。

第1表 群島別面積と人口動態

	面 積		人 口					
	実 数	%	1950	%	1960	%	1970	%
沖縄群島	1,501	62.8	580.2	83.0	759.3	86.0	840.2	88.9
宮古 //	250	10.5	74.6	10.7	72.3	8.2	60.8	6.4
八重山 //	638	26.7	44.0	6.3	51.4	5.8	44.4	4.7
合 計	2,389	100.0	698.8	100.0	883.1	100.0	945.1	100.0

(単位) 面積 平方キロメートル、人口 1,000人

(資料) 面積=「土地及び林野統計」(1952年)、人口=「国勢調査」

(注) ① 主要島の面積比は、沖縄本島53%，宮古島6%，石垣島11%，西表島13%となっている。

② 面積には、沼川等の内水面も含まれている。

第1表でみるように、63%を占める沖縄群島（とくに沖縄本島）への人口の集中が激しく、90%に達する勢いである。一方、宮古、八重山では減少を示している。

このことは島の特性を如実に物語っている。沖縄県における人口の移動社会

は、2段階、すなわち、先島（宮古島と石垣島のこと）および離島からの本島への労働力流出、つぎに、沖縄から本土への労働力流出である。現在のところ、後者における社会移動は自然増加の範囲内にあるので、県全体としての人口は増加しているが、本土における労働力需要の程度如何あるいは本土資本の進出の程度如何によっては、労働力人口の移動がさらに激しくなることも予想される。

端的にいえば、離島経済の規制要因は、第1に、中央市場から隔離されて、財やサービスの購入に運賃や保管料等が加算されて高くつき、したがって、売るものは安く、買うものは高くなる傾向があること、第2に、地域が狭小であるために人口、資源が少なく、したがって消費物資を中心として本土からの攻勢にさらされていることがある。

沖縄が歴史の歩みとともに、背負ってきた離島苦を緩和するためには、沖縄の地域特性を生かした自主性の回復、および本土からの援助指導を自助のために活かす工夫が必要であろう。そこにおける沖縄の港湾の果す役割は大きい。

3. 那覇港の展開

（1）那覇港の歴史

那覇港の生い立ちは、すでに述べたように15世紀前半にまでさかのぼる。沖縄の勇敢な祖先は入貢貿易以前から、シャムやジャワなどとの交易をしていたことが史書に記されており、とくにシャムとの取引は、ポルトガルやスペインの東洋進出（1570年）まで続けられた。また本土との交通も同時期に開始されている。15世紀中頃、倭寇の侵略に備えるために那覇港口に城塞が築かれ、1609年の島津の侵入の際にも、那覇港の防備が行きとどいていたために運天港から始められたほどである。

その頃から那覇の街は、港を中心として、薩摩との往来や離島からの貢租を積んだ船が出入りし、港街としても賑わっていた。

明治40年、沖縄唯一の商港として築港が開始され、4,500トン級のバースが完成し、大正5年4月に竣工式が行なわれた。

太平洋戦争後、米軍に占領されて、20,000トン級のバースに改修された。昭和28年（1953年）に那覇港北岸が琉球政府に移管され、那覇商港管理法によつて運営されるようになった。

泊港も、元々河口港であり、尚巴志の頃から離島との連絡港に当てられていた。これも米軍によって改修され、29年（1954年）那覇市に移管されている。

那覇港および泊港とも、港湾機能施設が未整備に近い状態で返還されたため、増大する取扱い貨物量と旅客に追いつかず、許容能力を越えていた。

運輸省を中心とした那覇新港調査団は、55年における那覇地区港湾の貨物量を543万トンと推定し、「港湾整備5ヶ年計画」のもとに新港を建設し、すでにその一部は稼動している。那覇港の入港船舶数およびけい留施設は、第2表および第3表のとおりである。

第2表 那覇港入港船舶隻数 (単位 1,000トン)

年次	屯数別						計	
		500以下	500 ～1,000	1,000 ～5,000	5,000 ～10,000	10,000 以上	隻 数	総トン数
40		1,705	451	973	177	86	3,392	5,022
41		1,733	464	1,101	159	89	3,546	5,195
42		1,797	398	1,209	156	99	3,659	5,569
43		1,900	462	1,185	110	118	3,775	5,427
44		1,776	628	1,104	130	83	3,721	5,378
45		1,903	674	1,120	106	57	3,860	5,010
46		1,918	784	1,174	117	60	4,056	5,428

(注) 昭和46年から新港の分を含む

(2) 3埠頭の一元化と機能分担

新港の建設によって、既設の那覇港および泊港を含めて、その管理体制を一元化する方向が打出され、復帰直前の47年5月に浦添市を含む那覇港湾区域が認可されて、那覇港が那覇市に移管されることによって、3埠頭の一元管理化が実現し、今後は沖縄振興開発計画のもとに開発が進められることになる。

第3表 那覇港けい留施設

イ) 大型けい船岸 (水深—4 km以上)

埠頭	名称	延長 (m)	エプロン巾 (m)	水深 (m)	対象船舶	
					ベース数	重量トン
新港	B 岸壁	105.5	15	-6.0	1	3,000
	C "	420	20	-7.5	3	5,000
	E "	420	20	-7.5	3	5,000
	G "	390		-11.0	2	20,000
那覇	A 岸壁	53	15	-5.0		
	B "	152	15	-5.0	1	1,000
	C "	55	15	-5.0		
	D "	121	15	-5.0	1	1,000
	E "	91	20	-7.5		
	F "	200	20	-7.5	1	5,000
	G "	195	20	-9.5	1	10,000
	H "	178	20	-9.5	1	10,000
	I "	56	20	-7.5		
	J "	76	15	-5.0		
泊	1号岸壁	122	15	-6.0	1	3,000
	2号 "	132	15	-6.0	1	3,000
	3号 "	122	15	-6.0	1	3,000
	4号 "	45	15	-6.0		
	7号 "	177	15	-6.0	1	3,000

そこで、那覇市は、3埠頭の機能分担を進めて、港湾における流通効率を高めることにし、これを次のように定めて推進することになった⁽²⁾。

① 那覇埠頭：本土および外国間の貨客船を対象とし、旅客中心にもってゆく。

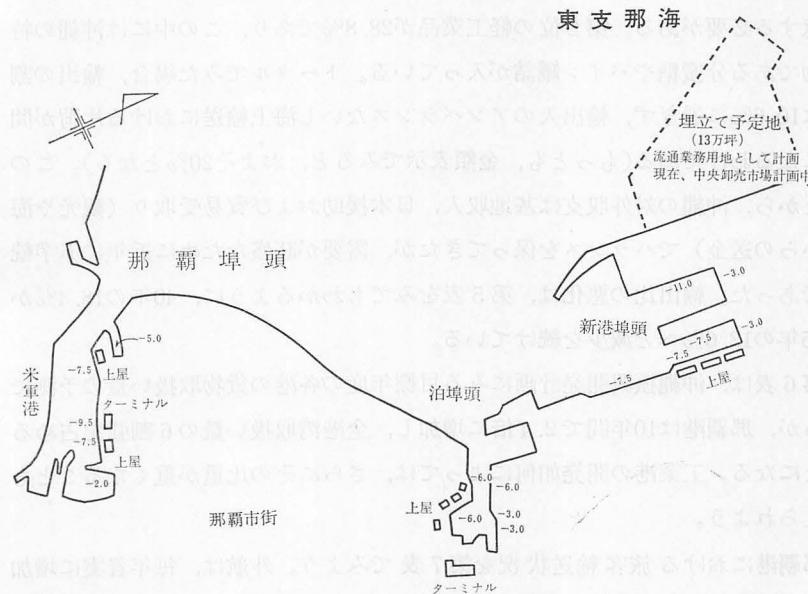
② 泊埠頭：本島内の港および離島港、平良港、石垣港との間を結ぶ貨客

ロ) 小型けい船岸 (深さ4m以下)

埠頭	名 称	延長 (m)	エプロン巾 (m)	水深 (m)
新 港	D 岸壁	130	10	-3.0
	H " "	150	10	-3.0
那覇	K 岸壁	76	10	-3.0
	L " "	97	10	-2.0
	M " "	121	10	-2.0
	N " "	74	15	-5.0
泊	5号岸壁	120	20	-2.0
	6号岸壁	37	20	-3.0

船を対象とする。

③ 新港埠頭：外国、本土および先島との間を結ぶ大型貨物船を対象とす



第1図 那覇港平面図

る。コンテナおよびフェリーを対象とする。

那覇港の平面図は、第1図に示すとおりである。

(3) 貨物および旅客の推移

那覇港は、沖縄の門戸として、物資や旅客が集中し、ここから輸送機関を替えて分散してゆくターミナル機能を果し、とくに背後地那覇市の発展に大きく寄与しており、その意味では典型的な都市港湾である。

まず、昭和46年の品種別貨物取扱い量をみると、第4表にみるように総量362万トンのうち、金属機械工業品（車両、機械、電気製品等）が最も多く、79万トン（21.8%）、ついで、軽工業品（紙、繊維類、食料品等）の70万トン（19.3%）と続いている。前年に比べて最も伸びたのは、特殊品（特需品）であり、減少したのが、軽工業品である。ここに、生産財輸入への質的転換がみられる。

つぎに外国貿易における輸出の割合をみると、最も高いのが雑工業品の37.5%であるが、これは合板が主体であり、かつ取扱い量そのものも小さいことに留意する必要がある。第2位の軽工業品が28.8%であり、この中には沖縄の特産物である分蜜糖やパイン罐詰が入っている。トータルでみた場合、輸出の割合は10.6%に過ぎず、輸出入のアンバランスないし海上輸送における片荷が問題になるわけである（もっとも、金額表示でみると、およそ20%となる）。このことから、沖縄の対外収支は基地収入、日本援助および貿易受取り（観光や海外からの送金）でバランスを保ってきたが、需要が旺盛なために近年は赤字続きであった。輸出比の悪化は、第5表をみてもわかるように、40年の18.4%から45年の12.6%へと減少を続けている。

第6表は、沖縄振興開発計画にみる目標年度の各港の貨物取扱い量の予測であるが、那覇港は10年間で2.4倍に増加し、全港湾取扱い量の6割強を占めることになる。工業港の開発如何によっては、さらにその比重が重くなることも考えられよう。

那覇港における旅客輸送状況を第7表でみよう。外航は、毎年着実に増加し、かつ降客より乗客の方が多い。昭和46年は、両者合せて、297,275人であ

第4表 那覇港貨物取扱い量 昭和46年

(単位 1,000トン)

	外 国 貿 易					沖 縄 内				合 计				
	輸出	輸入	計	構成比	輸出比	移出	移入	計	構成比	出	入	計	構成比	前年比
農林水産品	10	378	388	12.0	2.6	23	15	38	10.1	33	393	426	11.8	2.4
林産品	3	379	382	11.8	0.8	20	0	20	5.3	23	379	402	11.1	13.6
鉱産品	2	0	2	0.1	—	0	0	0	0.0	2	0	2	0.0	—
金属機械工業品	38	672	710	21.9	5.4	79	0	79	20.9	117	672	789	21.8	25.6
化学工業品	1	536	537	16.6	0.2	22	0	22	5.8	23	536	559	15.4	12.9
軽工業品	155	384	539	16.6	28.8	87	74	161	42.6	242	458	700	19.3	-13.7
雑工業品	18	30	48	1.5	37.5	28	0	28	7.4	46	30	76	2.1	8.6
特殊品	66	206	272	8.4	24.3	26	4	30	7.9	92	210	302	8.3	147.5
分類不能品	50	313	263	11.2	13.8	0	0	0	0.0	50	313	363	10.0	4.3
合 計	343	2,898	3,241	100.0	10.6	285	93	378	100.0	628	2,991	3,619	100.0	11.6

注 外国貿易に、本土の分も含む。

資料 那覇市港湾部「那覇港」(1972年)

第5表 那覇港貨物取扱い量の推移 (単位 1,000 t)

年 次		40	41	42	43	44	45
外 国 貿 易	輸 出	449	386	370	436	389	372
	輸 入	1,996	2,257	2,353	2,217	2,362	2,572
	計	2,445	2,643	2,723	2,653	2,751	2,944
	前 年 比	20.3	8.1	3.0	-2.6	3.7	7.0
沖 縄 内	輸 出 比	18.4	14.6	13.6	16.4	14.1	12.6
	移 出	241	235	246	235	241	242
	移 入	40	37	62	61	58	58
	計	281	272	308	296	299	300
合	前 年 比	19.6	-3.2	13.2	-3.9	1.0	0.3
	出	690	621	616	671	630	614
	入	2,036	2,294	2,415	2,278	2,420	2,630
	計	2,726	2,915	3,031	2,949	3,050	3,244
計	前 年 比	20.2	6.9	4.0	-2.7	3.4	6.4
	外 貿 比	89.7	90.7	89.8	90.0	90.2	90.8

(資料) 沖縄開発庁沖縄総合事務局資料集より算出。

る。また、県内のいわゆる離島航路は、停滞気味であるが、45年から増加に転じている。一方、空路は所得の向上、観光旅行、商用、公用需要の増加、離島における空港の整備等の要因のため利用客が上昇している。

4. 港湾機能上の問題点および展望

沖縄県は、4つの重要港湾(那覇港、運天港、平良港、石垣港)、40の地方港湾および2つの避難港、合計46の港湾を有している。その中で、那覇港は地

第6表 港湾貨物取扱い量予測 (単位 1,000トン)

	基準年次	目標年次	構成比	倍率
那覇港	3,616	8,702	61.6	2.4
運天港	117	245	1.7	2.1
渡久地港	34	85	0.6	2.5
平良港	230	508	3.6	2.2
石垣港	194	346	2.8	2.0
その他地方港湾	185	431	3.1	2.3
工業港	0	3,750	26.6	—
合計	4,376	14,117	100.0	3.2

注 基準年次=昭和46年度、目標年次=56年度

資料 沖縄県「沖縄振興開発計画」

第7表 那覇港乗降人数 (単位 人)

イ) 外航(本土を含む)		40	41	42	43	44	45	46
年次	乗降客別							
	乗 客	79,352	93,992	113,653	133,196	140,351	156,086	153,295
	降 客	73,478	92,665	110,132	127,351	132,830	135,707	143,980
	計	152,830	186,657	223,785	260,547	273,181	291,793	297,275

ロ) 内航(県内)

年次		40	41	42	43	44	45	46
年次	乗降客別							
	乗 客	80,467	81,411	87,133	79,009	66,034	68,084	71,911
	降 客	86,559	89,089	86,479	81,596	69,737	70,041	72,704
	計	167,028	170,500	173,612	160,605	135,771	138,125	144,615

参考 ① 航空輸送(45年)

県外 432,190人、県内 360,830人

② 那覇からの距離(km)

東京 1,600、大阪 1,200、鹿児島 700、宮古 320、八重山 440

資料 那覇市港湾部「那覇港」

域社会、本土あるいは外国との接点にあって、名実ともに沖縄を代表する港湾である。以下、那覇港における主要な問題点をとりあげ、コメントしたいと思う。

(1) 港湾施設の整備

那覇港への入港船舶数は、さきに第2表でみたとおり年々増加しており、46年には4,056隻総トン数543万となっている。このうち、500トン未満のが最も多く、1918隻、ついで1,000～5,000トン級が1,174隻である。1日平均11隻もの入港船を処理するには、那覇港のバースは少なく、たとえば那覇埠頭の滞船率は45年に13.8%となっており、沖待ちによるその経済的損失は大きい。これは、直接的には港湾基本施設の不備不足によるものである。すなわち那覇埠頭と泊埠頭は「米軍より移管されて以来、施設の改修が行なわれておらず、けい留施設は鋼矢板式で老朽化し、また機能施設は皆無の状態である。1965年頃から両港の取扱い貨物量は、標準処理能力の倍余に達して完全にマヒ状態におちいり、港湾労働災害の発生するにおよび、その対処策として安謝地先に新港開発計画が進められた⁽³⁾」のである。

両埠頭には、上屋の設備もなく、野積み場はもちろんのこと、荷揚場まで所狭しと貨物が積上げられ、港湾全体がまさしく青空倉庫の観を呈し、事実、ここが倉庫機能を代行し、ここで売買取引が成立した後に引取られてゆく有様であった。しかも、その間隙をぬって客船の利用客や送迎人が多数出入りし、港湾荷役作業を妨げていた。

那覇港に与えられた役割は、県民生活に必要な消費財の取扱いを中心であったため、積荷の状態やその内容が種々雑多であり、これが港湾の荷役作業の効率化を妨げ、ユニット・ロード・システムなど輸送合理化を進める上の隘路になっている。

しかし、最近、コンテナ輸送やフェリー輸送が増加し、また物資別専用船の入港も目立つようになってきた。このような輸送革新の進展にもかかわらず、那覇港の物流システム化は非常に立遅れているといえよう。その対策として「海上輸送と同時に両端の機能、すなわち荷役・保管・加工および配送関係な

どを不可分一体として把握する体制作り⁽⁴⁾」が那覇港においても必要なことである。

那覇港の置かれた位置、すなわち沖縄唯一の都市港湾、かつ、流通港湾としての性格から考えると、那覇港は地域住民との結びつきを今後とも強化する必要があり、したがって、港湾の機能分化を那覇港の各埠頭のみではなく、他の港湾（今後新設される港湾も含む）との間で考えねばならない。

（2）港湾施設使用料金体系の変更

那覇港の施設使用料金は、従来、アメリカ方式による総合チャージ制が採られてきた。この制度の特徴は、港湾は各種施設を総合的に結合した形で提供することによってその役割が發揮できるものであり、それは岸壁使用料という形で貨物の重量または容積を単位として課されるところにある。

那覇市港湾施設使用条例、別表によるとその使用料金は次のようになっている。

- ① 岸壁および物揚場使用料：3円（けい留24時間までごとに総トン数1トンまでごとにつき）
- ② 埠頭通過料：37円（貨物1トンまたは1m³までごとにつき）
- ③ 上屋使用料：基本料金 150円（貨物搬入の日から4日以降1日1トンまたは1m³までごとにつき）
- ④ 荷さばき地使用料：基本料金 75円（上屋使用料と同一条件）
- ⑤ 野積場使用料：基本料金、15円（上屋使用料と同一条件）

ただし、③、④、⑤は貨物搬入の日から3日以内は無料となっている。その他、以上の使用料中、県内運航および県産品に対する割引、専用使用に対する割増料金の規定がある。

ところが、総合チャージ制のメリットを生かせないために、種々の問題点をかかえており、次のような点にあらわれている。

- ① 施設使用料収入が、一般会計に組込まれていたために支出との対応が不明確であること。
- ② 条例14条により、一般使用の期間が上屋、荷さばき地の場合7日以内

野積場の場合15日以内となっており、その使用場所がバースも含めて、完全オープン制であるため、各人の貨物が場所を指定されることなく、次々と積揚げられて、荷主への引渡し作業効率を極度に低下させている。しかも、荷揚場、上屋および野積場が3日間無料で使用できるため、これら施設が荷主にとって無料倉庫としての役割を果し、滞貨現象を増長させていること⁽⁵⁾。

③ 料金徴収は、搬入出入のつど埠頭入口のゲートにおいて荷主から直接行われているので、多数の現場要員が必要であること。

④ 港湾の収支状況は、かなり良好な状態にあり、これは港湾の使用料が本土よりかなり高い水準にあること、従来港湾の整備があまり行われず、既存施設の運営のみを行ってきたことによる⁽⁶⁾。

那覇市は、昭和50年をメドに、本土並み管理形態への移行および港湾利用の合理化を図ることにし、その第一歩としてバースが船会社や港湾会社ごとに一定している泊埠頭の使用料金をアメリカ方式から本土方式へ切替え、48年5月11日から実施した。この特徴は、貨物の占める面積単位（地料）に改め、野積場の3日間無料使用を全廃し、さらに荷役会社に対する専用バースの貸与制度を設けたことなどにある。

新料金は、次のとおりである。

- ① 一般使用の荷さばき料：9円（1日当たり敷地1m²ごとにつき）
- ② 一般使用の野積料：3円（1日1m²当たりにつき）
- ③ 専用使用：170円（荷さばき、野積料をプール料金とし、1カ月1m³当たりにつき）

那覇市の説明によると野積み使用は復帰前は銀行決済や通関手続きなどの関連もあって無料にしてあったが、本土品についてはその必要がなくなったため、野積みの無料制を廃止したことである⁽⁷⁾。このため、最近の泊埠頭は接岸と同時に荷揚げが始められ、トラックで港外へ運び出されるようになり、これまでの滞貨現象がウソのように消えたという。このことは、港湾機能の純化とともに、物流における在庫保管機能の変化を意味し、今後物流機能の主体

と所在および費用負担の問題が表面化するであろう。

(3) 港湾を中心とする物流業界の連携強化

港湾は、海陸輸送機関の接点としてターミナル機能を果しており、物資の流通を円滑化するために、これにかかる諸機能の有機的連係の強化が望まれている。すなわち、一貫輸送体制の確立をめざして協同化ないし組織化を図る必要があるということである。

協同一貫輸送体制を確立するためには、港湾管理者、港湾業者、船会社、倉庫業者、あるいはコンテナ・ターミナル、トラック・ターミナル、および荷主サイドとしての卸売業者等々の物流システム化への努力はもちろん、貨物の流れに沿った関係業界の企業間物流システム化がぜひとも必要となる。その場合、企業内および企業間情報システム化の程度によって、その成否が左右されよう。

そこにおける行政の役割は、業界のシステム化への努力を側面的にバックアップし、港湾や道路の整備、情報システム化の促進、業界の協同活動への動きに対する助成、さらにはグループ化ないし合併等の是否の検討も必要であろう。

(4) 港湾経営体制の確立

那覇港は、那覇市が運営管理することになっているが、その港湾区域には浦添市も含まれている。港湾が、都市機能と結びつき、地域住民へ寄与する責務を負っているからには、その運営について県民の意志を反映させる組織体の設立が望まれる。

港湾の運営に自主性を持たせるには、地方自治の権利を確保し、財政的にも独立採算がとれるものでなければならない⁽⁸⁾。ちなみに、那覇港における昭和46年の財政事情をみると、第8表のように、運営費30万ドルに対して、使用量収入が71万ドルであり、大幅な収入超過であり、このことは、港湾法第29条にいう財務原則を満たして余るほどの収入である。

したがって那覇港を行政の枠の中から解放し、眞に沖縄県民のための港湾とするために那覇市長を長とする委員会制による民主的管理体制を持っていく方

第8表 那覇港港湾財政（昭和46年）

(単位 ドル)

歳 入	
使 用 料 収 入	
那 覇 商 港	469,993
泊 港	247,792
	717,785
建設工事補助	2,494,274
計	3,212,063
歳 出	
運 営 費	
那 覇 商 港	133,113
泊 港	176,201
	309,314
建設工事費	2,766,638
計	3,175,952
差引剩余金	36,111

資料 日本港湾協会「那覇港港湾整備計画調査報告書」

法が考えられる。この委員会には、県、商工会議所はもちろん、港湾産業関係者、学識経験者、住民代表等も参加されることである。合議体による港湾管理としては、わが国では名古屋港管理組合があり、外国ではロンドンニューヨークなどにみられるポート・オーソリティの制度がある。このことは、大いに検討の余地があるようと思う。

5. 那覇港の将来計画——結びにかえて

筆者は、かつて、学生時代に泊埠頭で荷役会社のチェックカーとして従事し、あるいは本土への渡航の際幾度か那覇港を利用してきた。埠頭の混雑をものともせず、かえってそれが沖縄的な力強さを、あるいは沖縄の縮図を、本質的なものとしてその埠頭群は持っているといえるのではなかろうか。これが100万県民に愛着を持って迎えられている港、那覇港の姿である。

那覇港は、成長期の真最中にあり、将来性に富んだ港である。沖縄振興開発計画によると、25,000トン級のバース2つを含め5,000トン級のバース数は28に達する。

那覇港をとりまく環境条件は、めまぐるしく変ってゆくであろう。輸送革新の進展は直ちに港湾機能の近代化、効率化を要求するであろうし、その他、産

業構造の変化、人口の社会的移動、都市交通、公害問題、コンシューマリズム等、どれをとっても港湾のあり方に直接間接に影響を与えないものはない。

新港埠頭に隣接してその地先を埋立てて、中央卸売市場を建設する計画が進められている。この計画には、県当局の強力な推進策もあって、卸売市場審議会（農相の諮問機関）はこの地域に設置するよう答申しており、53年頃の開設をめざしている。

この地先は、那覇市においても倉庫団地とトラック・ターミナルの建設を予定していたところである。一方、県では卸商業団地の建設を計画して、現在卸売業者の意図を調査中であるが、ここに決定すると、生活関連財を中心とした総合的な流通センターが形成されることになる。政府は、すでに那覇広域を流通業務市街地整備の政令指定都市として閣議決定しており、流通業務団地化の推進によって、港湾および都市機能の維持増進に寄与するところ大であろう。

沖縄のように、市場規模が県内に限定されている場合、流通拠点は集約的に立地させることが規模のメリットを享受する前提条件となる。また、沖縄は多くの島々より形成されているので、港湾と流通業務団地との間の相互依存関係を密にすることによって、物価の安定のためにその機能を十二分に発揮させることが必要となろう。

- 注 (1) 新里、田港、金城「沖縄県の歴史」、山川出版社、(昭和47年) p.11
(2) この一元化構想は、那覇市が日本港湾協会に委託して、その提言にもとづいたものである。
(3) 那覇市「那覇港」(昭和44年)
(4) 山村学、「物流合理化の進展と港湾問題—その対応策—」、港湾産業研究会編「港湾産業の危機と発展」、海文堂、(昭和47年) p.40
(5) 那覇市「那覇市、那覇港湾整備計画調査報告書」日本港湾協会の調査による
(6) 運輸省、「昭和47年版運輸白書」、p.309
(7) 沖縄タイムス、48年5月19日号
(8) 東京都港湾局「世界主要国における管理運営状況調査」、(昭和47年) p.284