

中城湾港(新港地区)における定期航路実証実験の経緯と現状

および今後の取り組みについて

與儀 喜章、新垣 健二

株式会社 沖縄建設技研（〒901-2126 沖縄県浦添市宮城三丁目7番5-103号）

キーワード：流通加工港湾、物流実態調査、港湾貨物取扱量、就航ルート、定期航路実証実験

1. 中城湾港(新港地区)の定期航路に係わる主な経緯

写真-1 に示される中城湾港(新港地区)[以下、「新港地区」と記す]は、「流通加工港湾」の実現を目指し、定期航路の実現を図るため、平成23年より、定期航路実証実験が行われている。



写真-1. 新港地区全景

(1) 港湾計画および地域指定等について

新港地区は、昭和49年に「重要港湾」（全国103港）に指定され、昭和56年には「流通加工港湾」として港湾計画に位置付けられている。さらに、平成11年には「特別自由貿易地域(122ha)」に指定され、平成15年には静脈物流ネットワークの拠点港湾として「リサイクルポート」に指定されている。

平成20年には、「沖縄国際物流戦略チーム」による提言が取りまとめられ、『新港地区に定期航路を就航させる社会実験を行う。そのための検討作業チームを設立する』ことが謳われている。

また、平成22年には、全国の重要港湾103港の中から、43港が「重点港湾」として選定されている。沖縄県からは、「那覇港」と「中城湾港」が選定されている。

(2) 定期航路に係わる実証実験等について

平成14年度「物流効率化に資する中城湾港利用促進調査」（沖縄県）の中で、10,000GT級のRO/RO貨物船を東京～神戸～大阪～那覇港～新港地区で就航させ、定期航路実証実験が2回(H14.11, H15.2)実施されている。また、平成18年6月～平成20年3月にかけて、新港地区立地企業に

より、499GT級貨物船(チャーター便)を鹿児島県志布志港～新港地区～平良港～石垣港で就航させている。運行は、貨物量の不足により、船型縮小および航路変更等の対応を行うも不採算のため、休止を余儀なくされた。

平成23年11月～平成24年10月現在、「中城湾港(新港地区)物流拠点化促進調査業務(H23, H24)」（沖縄県）において、499GT級貨物船を鹿児島県志布志港～鹿児島港～那覇港～新港地区で就航させ、「定期航路実証実験」を実施中である。

2. 定期航路の必要性について

ここでは、平成22年実績による沖縄県全港湾、那覇港および新港地区に係わる港湾取扱貨物量について比較し、新港地区の港湾貨物取扱量の実態を明らかにして、「定期航路」の必要性について述べる。

(1) 沖縄県全港湾の港湾取扱貨物量

沖縄県全港湾の平成22年実績の港湾取扱貨物量は、図-1に示すとおりで、外貿・内貿を合わせた総量は約2,770万tonである。品種の内訳は、「鉱産品」（主にバルク貨物）の取扱量が最も多く、全体の約27%を占めている。次いで、「その他」（主にフェリー貨物）[約20%]、「化学工業品」[約18%]、「金属機械工業品」[約14%]の順となっている。飼肥料およびリサイクル品(静脈物流)等を含む「特殊品」は、全体の約13%を占めている。

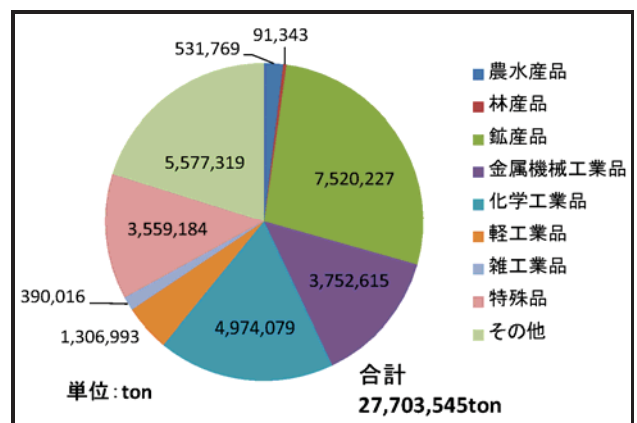


図-1. 沖縄県全港湾の港湾取扱貨物量(平成22年実績)

(2) 那覇港の港湾取扱貨物量

那覇港の平成 22 年実績の港湾取扱貨物量は、図-2 に示すとおりで、外貿・内貿を合わせた総量は約 1,032 万 ton(全港湾比 37.3%)である。品種の内訳は、「金属機械工業品」の取扱量が最も多く、全体の約 33%を占めている。次いで、飼肥料およびリサイクル品(静脈物流)等を含む「特殊品」[約 30%]、「軽工業品」[約 11%]、「化学工業品」[約 11%]の順となっている。

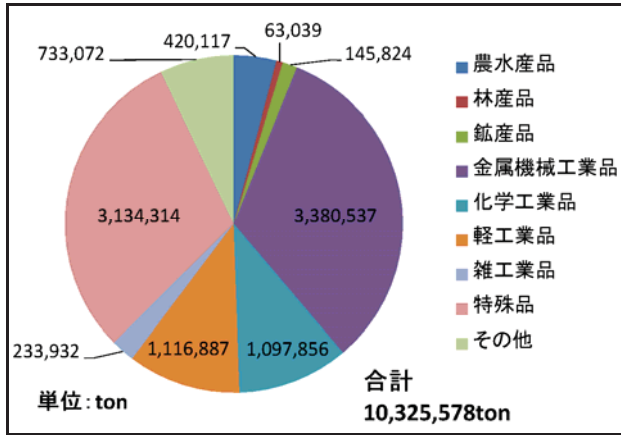


図-2. 那覇港の港湾取扱貨物量(平成 22 年実績)

(3) 新港地区の港湾取扱貨物量

新港地区の平成 22 年実績のチャーター便等の不定期船による港湾取扱貨物量は、図-3 に示すとおりで、外貿・内貿を合わせた総量は約 67 万 ton(全港湾比 2.4%, 那覇港比 6.6%)である。品種の内訳は、「鉱産品」(主にバルク貨物)の取扱量が最も多く、全体の約 59%を占めている。次いで、飼肥料およびリサイクル品(静脈物流)等が主体の「特殊品」[約 21%]、「化学工業品」[約 8%]、「金属機械工業品」[約 5%]の順となっている。バルク貨物およびリサイクル品等の取扱量(約 54 万 ton)は、全体の約 80%を占めている。

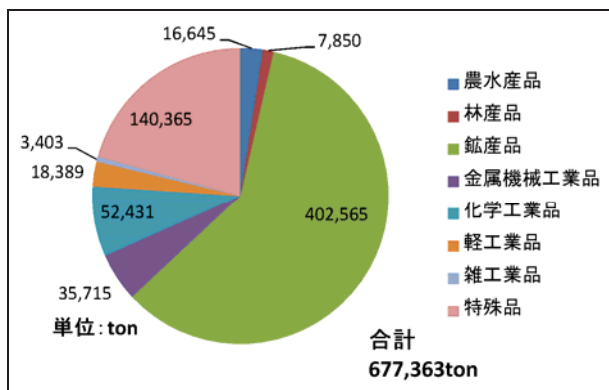


図-3. 新港地区の港湾取扱貨物量(平成 22 年実績)

(4) 港湾取扱貨物量の比較

沖縄県全港湾の港湾取扱貨物量に対する那覇港および新港地区の取扱貨物量を表-1、図-4 に示す。

表-1 および図-4 に示すように、新港地区の平成 22 年実績の港湾取扱貨物量は、沖縄県全港湾における貨物量に対して 2.4%であり、那覇港に貨物量に対しても 6.5%程度である。

表-1. 港湾取扱貨物量の比較

	全港湾	那覇港	新港地区
貨物量(万 ton)	2,770	1,032	67
全港湾比(%)	—	37.3	2.4
那覇港比(%)	—	—	6.5

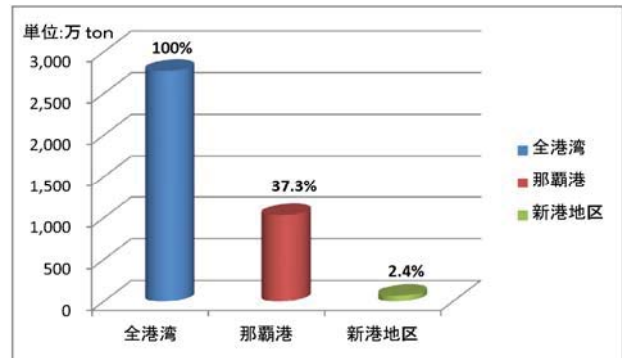


図-4. 港湾取扱貨物量の比較(全港湾比)

新港地区における取扱貨物量の特徴は、バルク貨物主体の「鉱産品」および飼肥料・リサイクル品(静脈物流)主体の「特殊品」の占める割合(約 80%)の大きいことである。

沖縄県全港湾における「鉱産品」および「特殊品」の占める割合は 40%で、那覇港においては 31.7%である。これらの関係を、表-2 および図-5 に示す。ただし、表-2 および図-5 の「特殊品」は「取り合わせ品(コンテナの中身が半別不明なもの)」を除いたものである。

表-2. 港湾取扱貨物量(鉱産品・特殊品)の比較

	全港湾	那覇港	新港地区
鉱産品(万 ton)	752	14	40
特殊品(万 ton)	52	25	14
合計(万 ton)	804	39	54
全港湾比(%)	—	4.9	6.7
那覇港比(%)	—	—	138.5

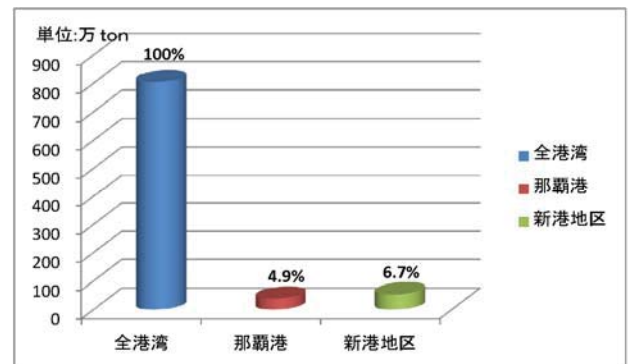


図-5. 港湾取扱貨物量(鉱産品・特殊品)の比較(全港湾比)

表-2 および図-5 に示すように、新港地区においてはバルク貨物主体の「鉱産品」、飼肥料およびリサイクル品主体の「特殊品」(「取り合わせ品」除く)の取扱貨物量の合計は、那覇港の同貨物量を若干ではあるが上回っている。

(5) 定期航路の必要性について

沖縄国際物流戦略チームの「沖縄の国際物流戦略に関する提言」によれば、中城湾港新港地区においては、

- ① 沖縄経済の活性化を図るため、「官・民一体となって更なる企業誘致」に努める。

②港湾サービス機能を充実させ、ハード・ソフト両面で“産業支援港湾としての機能強化”を図る。

③定期航路を就航させる“社会実験”を行う。

と記されている。

沖縄県土木建築部の「中城湾港事業概要」によると、

①沖縄本島を背後圏とする流通拠点として、“那覇港との機能分担を図りつつ”、公共ふ頭を整備する。

②港湾空間利用ゾーンニングにおいて、新港地区北部を生産ゾーン、“新港地区南部(西ふ頭地区)を物流ゾーン”とする。

現在、新港地区においては、

①港湾取扱貨物量は全港湾の2.4%、那覇港の6.5%であり、適切な機能分担が図られていない。

②立地企業数は124社で、敷地の分譲率は、およそ60%であり、更なる企業誘致が必要である。

③定期航路がなく、産業支援港湾としての機能を果たせていない。

状況にある。このような状況を改善するため、定期航路の就航が望まれ、それを実現するための社会実験を行う必要がある。

定期航路就航の実現を目指して、平成22年度は、新港地区および背後圏の港湾貨物を把握するための「物流実態調査」および定期航路実証実験の就航ルートの検討が行われた。また、平成23年度～平成24年度においては、「定期航路実証実験」が実施されている。

3. 物流実態調査(H22)について

企業アンケートに基づく「物流実態調査」の結果は、表-3に示すとおりである。

表-3. 企業アンケート調査結果

アンケート 送付企業数	回収率 (回収企業数)	アンケート結果による貨物量					
		移 出			移 入		
		年 間 取 扱 貨 物 量 (t/年)	主 な 移 出 先	主 な 移 出 先 との貨物量 (t/年)	年 間 取 扱 貨 物 量 (t/年)	主 な 移 入 元	主 な 移 入 元 との貨物量 (t/年)
地区内	71社 (59%) (42社)	24,214	東京	547	46,504	東京	6,210
			大阪	1,677		大阪	4,308
			福岡	1,600		福岡	3,936
			鹿児島	17,429		鹿児島	28,050
			宮古 石垣	2,961		宮古 石垣	4,000
地区外	100社 (18%) (18社)	54	大阪	54	886	福岡	808
						鹿児島	78
合 計	-	24,268	東京	547	47,390	東京	6,210
			大阪	1,731		大阪	4,308
			福岡	1,600		福岡	4,744
			鹿児島	17,429		鹿児島	28,128
			宮古 石垣	2,961		宮古 石垣	4,000

表-3の企業アンケート調査結果より、移出、移入ともに鹿児島との貨物輸送のニーズが高いことが判明した。

鹿児島への移出貨物量は17,429t/年で、鉄筋、土砂ガラス(産廃)および車両・機械類等である。移入貨物量は28,050t/年で、肥飼料原料、機械類、アルミ製品および家具等である。定期航路実証実験の就航ルートは、表-4に示すように5ルート提案し、取扱貨物量の多いルート④案(鹿児島方面)〔図-6参照〕を推奨した。

表-4. 就航ルート案

ルート ①案	東京～大阪～中城湾港～那覇港～大阪～東京
	移出：東京12t/週+大阪36t/週=48t/週 移入：東京120t/週+大阪85t/週=205t/週
ルート ②案	東京～大阪～那覇港～中城湾港～那覇港～大阪～東京
	移出：東京12t/週+大阪36t/週=48t/週 移入：東京120t/週+大阪85t/週=205t/週
ルート ③案	東京～大阪～福岡～中城湾港～那覇港～福岡～大阪～東京
	移出：東京12t/週+大阪36t/週+福岡30t/週=78t/週 移入：東京120t/週+大阪85t/週+福岡93t/週=298t/週
ルート ④案	鹿児島～志布志～中城湾港～志布志～鹿児島
	移出：鹿児島337t/週 移入：鹿児島543t/週
ルート ⑤案	中城湾港～平良港～石垣港～中城湾港
	移出：宮古・石垣52t/週 移入：宮古・石垣77t/週

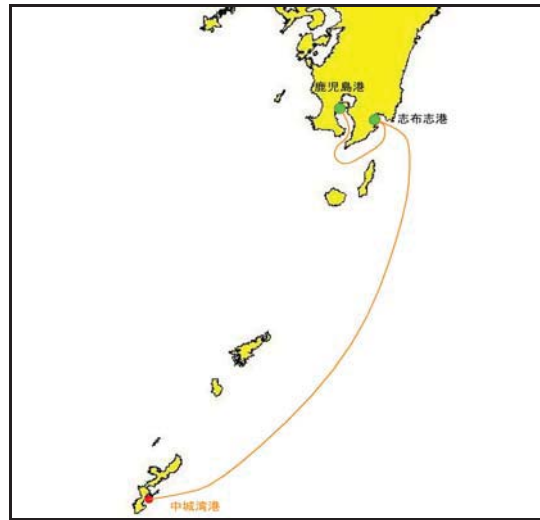


図-6. ルート④案(鹿児島方面)

4. 平成23～24年度の定期航路実証実験について

定期航路就航実験における就航ルートは、図-6のルート④案(鹿児島方面)に基づき、下記のように設定した(図-7参照)。

下り：志布志港～鹿児島港(谷山地区)～那覇港～中城湾港(新港地区)～志布志港

上り：中城湾港(新港地区)～志布志港

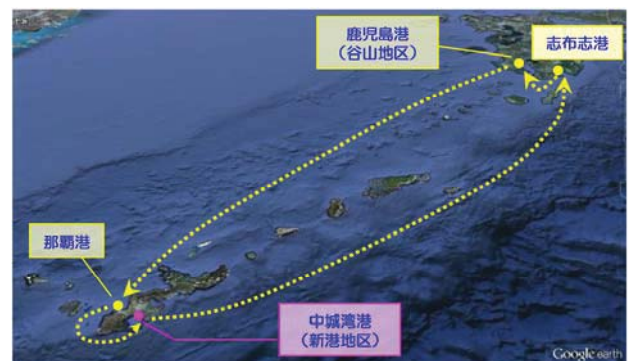


図-7. 就航ルート

図-7に示す就航ルートにおいて、平成23年11月21日の新港地区への初入港から平成24年9月24日までに43回寄港している。

(1) 定期航路実証実験の実績

実証実験中（H23年11月～H24年3月）の航海毎の貨物量及び主な品目・重量について、図-8および表-5に示す。1航海当りの新港地区揚貨物量は、平均246tに対し、新港地区積貨物量は、0tであった。コンテナを空の状態で見送っている状況である。また、貨物品目は、動物性飼肥料と製材が大半を占めており、取り扱い品目も限られている。

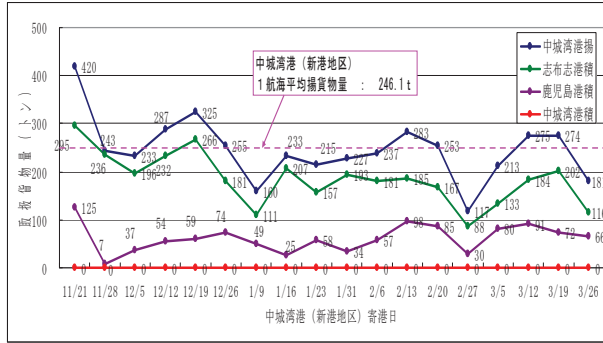


図-8. 寄港日別の輸送貨物量

表-5. 貨物品目及び重量

揚荷・積荷	品目	重量(t)
(新港地区)揚荷	麦	190.0
	製材	1802.9
	ガラス類	17.4
	動物性飼肥料	2295.0
	砂利・砂	98.0
	化学肥料	6.5
	その他	20.1
	合計	4429.9
(新港地区)積荷	—	0.0

(2) 定期化の効果と課題

定期化の効果を図-9に示す。実証実験前（平成23年1月～10月）の不定期時の1ヶ月平均貨物量は、226tであったのに対し、実証実験後（平成23年11月～平成24年9月）の1ヶ月平均貨物量は、1,023tと4倍以上の増加となり、定期化の効果が得られたと考える。一方、1,500t積船舶の50%スペースチャーターを行っていることから、1航海あたりの貨物量としては750t程度を必要とする。しかし、現状では1航海平均で約250tの貨物量しかないことから、更なる利用促進が望まれる。

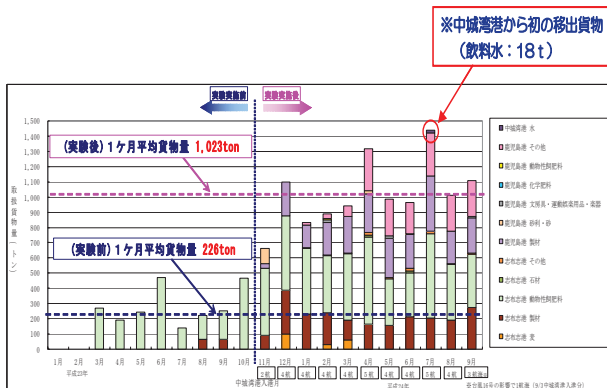


図-9. 月別の輸送貨物量

(3) 問題点の整理と解決策の検討

実証実験からの問題点および解決策を次に示す。

1) 貨物量が依然として不足

これまで1航海平均約246tである。一方、1,500t積船舶の50%スペースチャーターを行っていることから、1航海あたりの貨物量としては750t程度を必要とする。月に平均4航海となることから、月約2000tの不足となり、更なる集荷促進策の実施が必要である。

2) 上り便の志布志港寄港日程が不定

新港地区を出航後、志布志港に入港するまでの間、設定された寄港地以外の港に寄港している。そのため、貨物の志布志到着時刻が確定できず、移出貨物が出せない状況となっている。新港地区-志布志間の寄港予定地を固定する、あるいは、志布志到着時刻を確定できる寄港地に限定する方が考えられる。新港地区発着貨物の十分な確保をした上で、船会社との綿密な調整が必要である。

3) 大都市圏、先島方面等への航路の拡充

荷主のアンケート・ヒアリング調査から、大阪等、大都市圏への寄港や先島方面への航路延伸の要望がある。

現状の航路設定では、大都市圏への寄港は不可能であるが、志布志港、鹿児島港と大阪を結ぶトランシップ航路の設定が考えられる。費用面やリードタイムに係る検討、荷主・船会社との協議・調整が必要である。

先島方面への延伸については、時間距離的な実現可能性はあるが、実証実験で投入されている船舶のスケジュール、費用採算性を考慮すると、現在設定されている航路における貨物量を確保し、採算性を確保することが先決である。

4) 運賃低減に向けた取り組みの必要性

船倉内に収めて輸送していた貨物を、コンテナ輸送に転換する際に、コンテナへの積み出しに係る追加費用が発生する。この追加費用に対する公的な補助を荷主に対して付与することが考えられる。また、コンテナ貨物の転換を図った荷主に対して、転換量に応じた諸税（消費税、法人税、固定資産税等）の減税といった方策も考えられる。

5. 今後の展望について

平成24年度より、一括交付金事業を用いて沖縄市、うるま市により沖縄県の「定期航路実証実験」を支援する事業が展開されている。前者は、コンテナ導入および運送費等（水揚げ費・陸送費）の支援事業であり、後者は新港地区を拠点として物流貨物を集積するために新たな物流ネットワークの構築を目指している。沖縄県、沖縄市およびうるま市が連携して事業を進めることにより、「定期航路実証実験」の問題点解決を図ることを目標としている。

新港地区ではバルク貨物（鉱産品等）、飼肥料・リサイクル品（特殊品等）の取扱量が多く、リサイクルポートの推進、那覇港との機能分担の実現に向け定期航路化が必要である。

参考文献

- 1) 沖縄県港湾課：中城湾港(新港地区)物流拠点化促進調査業務 報告書，平成23年3月
- 2) 沖縄県港湾課：中城湾港(新港地区)物流拠点化促進調査 報告書，平成24年3月