

# 中城湾港(新港地区)における定期航路実証実験について

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：産業支援港湾、定期航路実証実験、トランシップ、大宗貨物、コンテナ

## 1. これまでの経緯

平成19年3月に設立された“沖縄国際物流戦略チーム”は、「定期航路の充実を図るため、新港地区に航路を就航させる社会実験を行う。」と提言した。

この提言を受けて沖縄県においては、写真-1に示す中城湾港(新港地区)[以下、「新港地区」と記す]へ定期航路を就航させ、新港地区に立地する企業のニーズに対応する「産業支援港湾」として更なる機能の強化を目指すことを目的として、平成23年度より定期航路実証実験を開始し、平成25年度まで継続して実施している。

なお、本実証実験における航路設定にあたっては、平成22年度に実施された、「中城湾港(新港地区)物流拠点化促進調査業務」における、荷主アンケート等に基づく貨物需要の検討結果が基となっている。



写真-1. 新港地区全景

平成23年度から継続している実証実験における就航ルートは、下記に示すとおりである(図-1参照)。

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

平成24年度からは、荷主からの要望の高い大都市圏(大阪)向けの航路拡充を行った。志布志港と大阪港を結ぶ既存の定期航路(さんぷらわあ)を活用して、当該航路と実証実験航路の接点である志布志港において貨物の積み替えを行う方式(トランシップ)とした(図-1,2参照)。

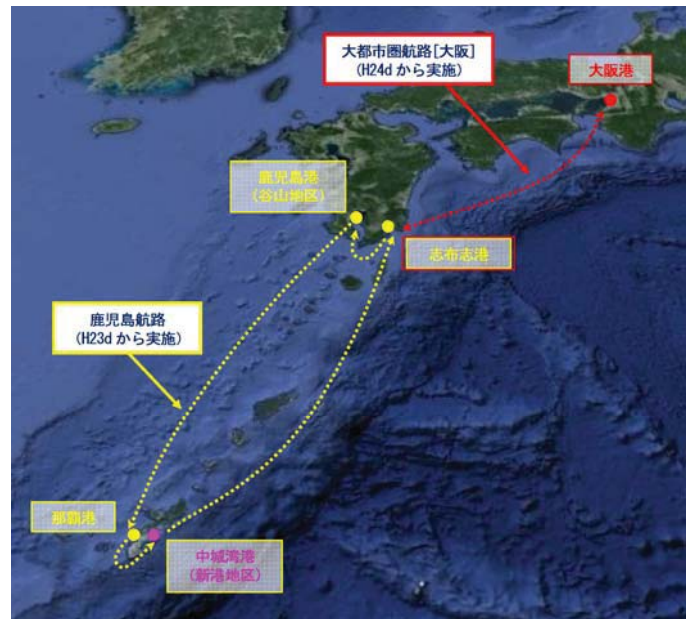


図-1. 実証実験航路

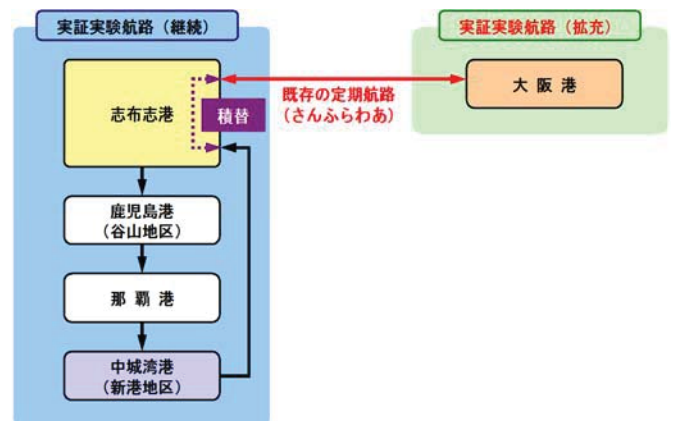


図-2. 実証実験航路(拡充)

## 2. H23～H24 までの取り組み

ここでは、平成23年度から平成24年度までの実績について述べる。

### (1) 使用船舶

志布志港～中城湾港航路において使用している船舶は、

写真-2 に示す 499GT 級(1,500t 積)の船舶である。全長は約 76m である。



写真-2. 使用船舶(499GT 級)

志布志港～大阪港航路において使用している船舶は、写真-3 に示すフェリーさんふらわあ(12,418 総トン)である。全長は約 186m である。



写真-3. 使用船舶(フェリーさんふらわあ)

**(2) 実験費用の支払い方法(志布志港～中城湾港航路)**

実験航路における船腹のチャーター料、燃料費、港費の合計額を基に、載貨容積の50%をスペースチャーターすることによる額として、250万円(税抜)を基本とし、この額から、実験航路において船社が得た運賃を差し引いた額を船社への支払額とした。

**(3) 荷主への支援策(志布志港～大阪港航路)**

実証実験運航(拡充)においては、荷主への支援策を実施した。輸送品目別に以下のとおり、輸送費用に対する補助を行った。

**1) 飲料水**

20ft コンテナ 1 本(又は1,080 ケース)あたり、15,000円(税抜)の支援を実施した(注:1ケース=20 ×6 本)。

**2) 建設資材**

1RTあたり輸送費から現行輸送費(税抜)を差し引いた額の支援を実施した(注:1RT=1容積トン(体積÷1.188))。

**(4) 輸送実績**

実証実験期間(平成24年4月23日～平成25年3月25日)中に、47 航海の運航がなされた。月別の輸送貨物量の推移は、図-3 に示すとおりである。



図-3. 月別の輸送貨物量-1

**1) 定期船実証実験運航(継続)**

平成24年度における1ヶ月平均輸送貨物量は、不定期時の約6.4倍、平成23年度の約1.5倍となり、着実に定期化の効果が得られている。また、定期船実証実験運航(拡充)による中城湾港からの移出貨物も得られており、今後の更なる増加が期待される。

- 輸送貨物総量: 約 17,147t

(1ヶ月平均:約1,460t、1航海平均:約365t)

- ・ 太宗貨物: 志布志港発 動物性飼肥料

(5,437t: 志布志港発貨物の58%)

- 鹿児島港発 製材

(4,384t: 鹿児島港発貨物の56%)

- 中城湾港発 飲料水

(31t: 中城湾港発貨物の81%)

**2) 定期船実証実験運航(拡充)**

実証実験期間中、計2回(計18t: 飲料水13t、建設資材5t)の大阪向け出荷がなされた。

**(5) 沖繩市の取り組み**

沖繩市においては、新港地区および周辺立地企業の操業環境の充実を支援すると共に新たな企業誘致を促進することを目的し、平成24年度より「中城湾港新港地区物流促進事業委託料」(運送費補助事業)および「中城湾港新港地区物流促進支援事業補助金」(コンテナ補助事業)を実施している。

いずれの事業も定期船就航に資することを目的としており、前者は実証実験で取り扱う貨物の陸送費用および水揚げ・積み込み費用を補助するもので、後者は実証実験で使用するコンテナを整備する事業である。

表-1. 配達料及び集荷料の単価表(助成金)

1トン当たりの単価が1,000円未満の場合	1トン当たりの単価が1,000円以上の場合
実費の3分の2	1トン当たりの単価の上限を1,000円とし、その3分の2

表-2. 貨種別船舶積上の単価(助成金)

貨種	中城湾港			
	揚荷		積荷	
	水揚料	助成額	積込料	助成額
木材	1,000	660	1,200	800
肥料	900	600	1,200	800
飼料	700	460	1,200	800
園芸資材	1,450	960	1,500	1,000
建材類	1,500	1,000	1,500	1,000
雑貨	1,500	1,000	1,500	1,000
日用品	1,500	1,000	1,500	1,000
塩化ビニール製品	1,500	1,000	1,500	1,000
黒土	700	460	1,200	800
備蓄水(ペットボトル)	1,500	1,000	1,500	1,000
飲料水(ペットボトル)	1,000	660	1,000	660
スタイロフォーム	1,000	660	1,200	800

### 3. H25の動向

#### (1) 貨物概況

4月14日中城湾港寄港から8月28日中城湾港寄港までの約6ヶ月の期間の中で、21航海の就航が実施された(写真-4参照)。総輸送貨物量は8,951tであり、1航海あたり約471t、1ヶ月(4航海換算)あたり約1,884tとなった。実証実験開始前の1ヶ月あたり貨物量226tに対し約8倍、実証実験開始後の平成23年度中における1ヶ月あたり貨物量984tに対し約2倍と着実に定期化の効果が現れている。太宗貨物の品目は、志布志港発貨物としては動物性飼肥料であり、2,374t(志布志港発貨物の約52%)、鹿児島港発貨物としては製材であり、2,453t(鹿児島港発貨物の約56%)であった。大都市圏航路[大阪]の利用は1回あり、建設資材が13t輸送された。また、飲料水の輸送は2回あり、いずれも鹿児島港卸、熊本向け、2回の合計で11tの輸送がなされた。



写真-4. 実証実験における輸送状況

#### (2) 貨物量の推移

不定期時(平成23年1月~10月)も含め、平成23年以降の月別貨物量の推移について、図-4に示す。実証実験開始後の1ヶ月(4航海換算)あたり貨物量は、実験開始後からの累計で1,435tとなり、実証実験開始前の1ヶ月あたり貨物量226tに対し約6倍、実証実験開始後の平成23年度中における1ヶ月あたり貨物量984tに対し約1.5倍と着実に定期化の効果が現れている。なお、平成24年10月以降、それまでの取り扱い貨物量に比して急増している。これは、沖縄市の「中城湾港新港地区物流促進事業」により、実証実験航路取り扱い貨物を対象として、中城湾港~荷主間の運送費に対する助成が開始されたこともあり、定期化による効果との相乗効果が現れている。

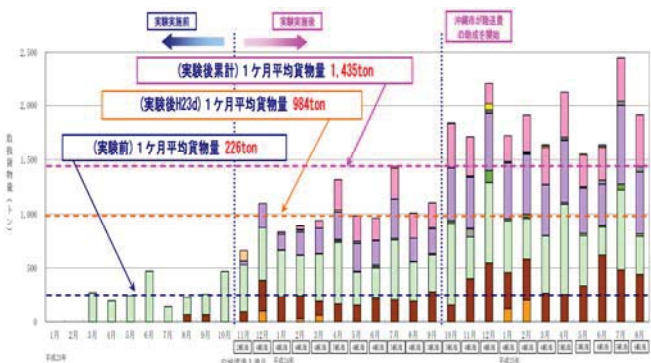


図-4. 月別の輸送貨物量-2

### 4. 定期化による効果

#### (1) 県実証実験事業への効果

沖縄県の実証実験において、地元地主等からの要望の高い大都市圏向けのトランシップ型航路の取組が行われた。さらに、荷主企業へのヒアリングより先島への移出貨物や先島からの移入貨物の需要があることから、沖縄県では、先島航路の実証実験の検討を始めている。

#### (2) 市事業(輸送費等支援事業)への効果

沖縄県の実証実験と並行して、沖縄市の実証実験が始まった平成24年10月から、貨物量の伸びが見られる(図-4参照)。実証実験に協力している企業についても、平成24年10月では、25社であったが、平成25年2月では、39社に増加している(表-3参照)。南部圏では、西原町、南城市、北部圏では宜野座村、国頭村の企業の参加があり、中城湾港新港地区活用の利便性が、見直されている。

表-3. 月別県内参加企業

平成24年10月	25社
平成24年11月	30社
平成24年12月	36社
平成25年1月	36社
平成25年2月	39社

#### (3) 中城湾港新港地区背後圏における効果

中城湾港新港地区においては、中城湾港事業を活用する企業が増加している。同地区のうるま市側においても、市民雇用の比率が高く、当該地区の企業活動が活性化することにより、雇用の拡大に結びつく効果がある。又、定期化による中城湾港新港地区西埠頭の活用により、海上輸送の利便性も高まることから、新港地区内の企業立地が増え、活性化に繋がる効果もある。

#### (4) 沖縄市地域への経済効果

中城湾港新港地区には、市内優良企業が立地している。これらの企業の製品や製品材料等が、西埠頭より定期的に移出・移入できる効果があり、貨物量の増加に繋がる。沖縄市による「中城湾港新港地区物流促進事業委託料」(運送費補助事業)の実証実験がスタートしたことにより、市内企業の貨物量も増加傾向にある。青一色の中に沖縄市の白文字入りコンテナも大きな話題となっており、PR効果は大きく、沖縄市の企業イメージが高まっている(写真-5参照)。今後、中城湾港の活用が増大し、沖縄市の地域活性化、産業振興及び経済活動に大きな効果が期待できる。



写真-5 12ft コンテナ (L 3,658×W2,438×H2,591)

## 5. 課題と対応策

### (1) 実証実験の課題

平成24年10月から行われている沖縄市の実証実験実施後は、沖縄県の実証実験とタイアップして貨物量が増加傾向にある。今後、貨物量をさらに増加させ、定期化を図るための課題を整理する。

#### 1) 貨物量が依然として不足

貨物量は増加傾向にあるが、沖縄県の実証実験の状況では、採算レベルに達していない。今後、定期的に企業へのヒアリング調査および貨物量の把握調査を継続的にを行い、新たな貨物の掘り起こしも必要である。

#### 2) 鹿児島航路（上り便）が不確定

沖縄県が行っている実証実験では、下り便（志布志港～鹿児島港（谷山地区）～那覇港～中城湾港（新港地区））が定期化となっている。しかし、上り便のスケジュールが不確定のため、移出については那覇港を利用する荷主もあり、貨物量の増加に繋がっていない。

#### 3) 大都市圏航路[大阪]における納期遅れ

現状の大都市圏航路[大阪]は、現状の那覇港利用に対して2日間のリードタイム差が生じている。これは、中城湾港出港後、志布志港においてトランシップを行うことにより、志布志港における積み替えのための1泊及び志布志港→大阪港までの海上輸送時間分が余計に掛かってしまうことによる（図-5 参照）。納期遅れに対する荷主への対応や輸送時間の短縮に向けた取り組みが課題である。

月日 曜日	3月6日 (月)	(内航コテナ)	3月8日 (水)	3月9日 (木)	(フェリー)	3月10日 (金)
那覇港利用	那覇港発	→	大阪港着	2日間の遅延		
中城湾港利用	中城湾港発	→	志布志港着	志布志港発	→	大阪港着

図-5. 中城湾港利用による納期遅れの実績

#### 4) PR活動の実施

沖縄県の実証実験において、広告看板による周知活動が行われている。中城湾港新港地区および近隣市町村における「中城湾港新港地区物流促進事業委託料」（運送費補助事業）および「中城湾港新港地区物流促進支援事業補助金」（コンテナ補助事業）を周知するPR活動も必要である。

### (2) 今後の対応策

実証実験の課題に対する対応策を下記に示す。

#### 1) 貨物量の把握および潜在貨物量の掘り起こし

定期的に企業へのヒアリング調査および潜在貨物量の把握調査を継続的に行う。ヒアリング調査に当たっては、中城湾港新港地区及び近隣市町村（うるま市、北中城村、中城村、西原町等）も対象とし、潜在貨物の掘り起こしにあたる。これまでのヒアリング結果より、移出・移入において、建設業や製造業の業種が多いことから、潜在貨物の掘り起こしには、これらの業種にターゲットを絞り込むことも必要である。

#### 2) 鹿児島航路（上り便）の定期化

上り便を定期化することにより潜在的な貨物の掘り起

こしも期待でき、正規の定期化に繋がる。沖縄市の支援する「中城湾港新港地区物流促進事業委託料」（運送費補助事業）および「中城湾港新港地区物流促進支援事業補助金」（コンテナ補助事業）の活性化に繋がり、結果として、貨物量の増加に繋がる。鹿児島航路（上り便）の定期化については、沖縄県の実証実験となっていることから、今後、沖縄県において、定期化の実現を図ることが求められる。

#### 3) 大都市圏航路[大阪]における納期遅れへの対応

コンテナ単位でまとまった貨物量になった場合、積み替え荷役の作業が煩雑でなく、事務手続きが円滑に進む状態となれば、輸送時間の短縮が図られる可能性があると考えられる。しかし、鹿児島航路の志布志港到着日程が確定していない現状があり、FCL貨物を集荷することは難しいため、当面、荷主に対して納期遅れに対する貨物の時間費用を補填する対応を行う。

#### 4) PR活動の実施

沖縄県の実証実験において、広告看板による周知活動が行われている（写真-6 参照）。中城湾港新港地区における「中城湾港新港地区物流促進支援事業委託料」（運送費補助事業）、「中城湾港新港地区物流促進支援事業補助金」（コンテナ補助事業）を周知する同様な看板設置も効果的である。また、今回のヒアリング調査時に実証実験を呼びかけるリーフレットも配付したが、今後のヒアリング調査時においても継続的にリーフレットを配付し実証実験を周知することも効果的である。



写真-6. 広告看板

## 6. 今後の展望

今後の取り組みとして、鹿児島航路における上り便の定期化が最も重要であり、喫緊の対応が必要な事項である。この取り組みの実現により、鹿児島航路の自立が促進され、大都市圏航路や先島航路の拡充に繋がる。

### 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
- 3) 沖縄県港湾課：中城湾港(新港地区)物流拠点化促進調査(H24) 報告書，平成25年3月
- 4) 沖縄県港湾課：中城湾港(新港地区)物流拠点化促進調査(H25) 報告書，平成25年9月
- 5) 沖縄市役所：中城湾港物流促進調査検討業務 報告書，平成25年3月