

沖縄の拠点港

～那覇港の現状と未来への展望～

那覇港管理組合
常勤副管理者
金城 勉

対談者

沖縄総合事務局
開発建設部長
成瀬 英治



沖縄県の海の玄関口として重要な役割を果たし、昨今のクルーズ需要の増加でも注目されている那覇港の管理を行う那覇港管理組合の金城常勤副管理者に伺いました。

沖縄県における那覇港の役割について

成瀬 本日は貴重なお時間をいただき誠にありがとうございます。那覇港と言えば最近ではクルーズ船の寄港で特に注目を浴びていますが、沖縄県にとって那覇港はどのような役割を担っているとお考えでしょうか。

金城 沖縄の港湾事業については、2016年の経済財政運営と改革の基本方針、いわゆる骨太の方針で、新たにクルーズ船の寄港受け入れのための港湾整備として追加されました。また、沖縄21世紀ビジョンにおいては、観光・ITに次ぐ沖縄の第3のリーディング産業として臨空・臨港型産業を集積し国際物流拠点を形成することが記載されています。これは平成24年度に策定されたもので、まだクルーズについての記載は大きく取り上げられていませんでしたが、沖縄県アジア経済戦略構想においてはアジアをつなぐ、国際競争力のある物流拠点の形成、世界水準の観光リゾート地の実現として物流機能やクルーズ市場の拡大が重点戦略として挙げられています。それぞれにおいて沖縄の港湾に対する期待は非常に大きいことが伺えますが、その上位計画を踏まえ、那覇港として何をしていくか

です。

私は『海上物流コストの低減』に取り組んでいくこと。簡単に言えば、これが那覇港の一番の役割ではないかと考えています。那覇港は空港と港湾を合わせた貨物量の約96%を取り扱っており、県民の生活や企業の経済活動を支えています。なかなかその辺は空気がたまりに当たり前の状況になっていますが、実はこの物流コストというのはすべての生活物資の価格や企業が生産する商品の価格に影響しているのです。そういった物流コストを下げるのが県の経済や生活の安定につながりますので、海上物流コストの低減に取り組んでいくことは那覇港が担っている重要な役割であると考えています。

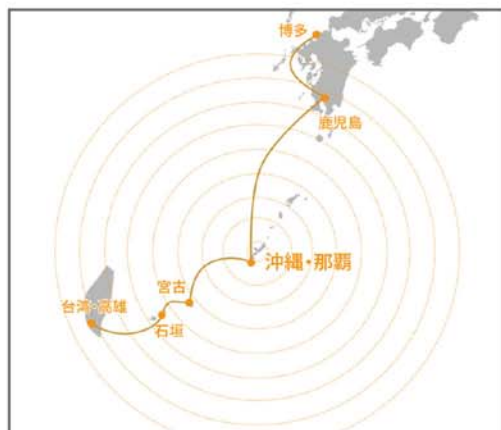
成瀬 海上物流コストが高くなっている原因というのはどういったことが考えられるのでしょうか。

金城 原因としては3つの要素があると考えています。まず1つ目はスケールメリットがないことです。内貿貨物は一定量あるのですが、外貿貨物が施設の持つキャパシティに対して少ないことが原因です。2つ目に、これは構造的な問題ですが、片荷輸送が多いこと、つまり受け入れる貨物に対して送り出す貨物が少ないことです。特に外貿については1つ目の原因で挙げたとおり取扱量が少ない上にその半分は空コンテナ、内貿に至っては9割が空コンテナです。コンテナは船社の持ち物ですから、沖縄に移送した後はコンテナを回収しないと次の貨物が出せないので、空でも回収しないといけないのです。当然そのコストについては入ってくる貨物に転嫁され、物流コストを押し上げる原因になっています。3つ目は競

争原理です。東京や大阪のような規模の大きな港と違ってなかなか競争原理が働いていない状況です。この3つの要素が複雑に絡み合って海上物流のコストが高くなっていると考えます。

成瀬 問題解決のためには、やはり取り扱う貨物を増やすということですか。

金城 そうです。貨物を増やす方法としては2通りあります。1つは、ローカル貨物、要するにベースとなる貨物を増やすことです。県産品をもっと増やして海外、県外に出していく。もう1つは戦略的に韓国の釜山港、台湾の高雄港のように、那覇港を中継拠点として、発展していく東南アジアをターゲットにしたトランシッブを展開して海外から貨物を呼び込むことです。現在、三井倉庫が那覇国際コンテナターミナル(NICTI)の運営に中核企業として参画していますし、また、琉球海運が台湾ハブを使うなど様々な戦略を実行しています。そういったところと連携しながら貨物を増やしていくことによって、輸入で入ってきた貨物を内地へ



国際 RORO 航路図

移出できれば、空コンテナの中を埋めることができます。さらに、内地から移入した貨物を台湾を通じて東南アジアや諸外国へ輸出していくことで貨物と呼び込んで、空コンテナを埋めて、コストを下げていくという戦略も考えているところですが、しかし、トランシップを行っていくに当っては、例えばハンドリングチャージや内航コストの低減など様々な課題がありますので、貨物を創る前にいろんな仕組みを変えていく必要があります。海上物流コストを低減できるインセンティブ制度を構築し、これが持続的に行われていくことで航路や貨物が増え競争力が生まれてくる。そうすると企業は貨物を出しやすくなり、物価も安くなる、ひいては沖縄の振興に寄与し、上位計画の目的が達成されるというシナリオを考えているところです。

那覇港における物流について

成瀬 先日報道で見ましたが貨物取扱量が1045万トンで過去最高になったというのを耳にして、正直に申し上げてそ



ダブルナンバー取得車両



台湾での走行状況

うなたくさん扱っていたのだと驚きました。

金城 貨物量は外貿内貿コンテナ取扱量で全国7位になっています。外貿は横ばいですが、内貿は全国3位と健闘しています。これは沖縄の人口の増加と観光客の増加でベースカゴが伸びてきていることに起因していると考えられます。実際、中身を見てみますと、やはり製造食品や飲料が増えてきています。

成瀬 人が多くなればなるほど必要になるものですね。

金城 そうですね。これらは移入としてシャーシコンテナで入ってきていると考えられ、その分移出として空シャーシが増えてきています。

成瀬 貨物についてはさきほどのトランシップの話もありますけれど、今後の新しい構想として国際ROROがあるのかなと思いますがいかがでしょうか。

金城 国際ROROについては日本でも多く動いているわけではありません。以前に上海エクスプレスが国際ROROを行っていました、世界的に動いている

のはやはりコンテナ船ですね。ですから冒頭でも述べましたように、海上物流コストの低減を図るために、国際コンテナ船と国内RORO船のトランシップを戦略的に取り組んでいきたいと考えています。また、コンテナターミナルの構造的な課題としては、コンテナ船、RORO船、クルーズ船では防舷材が異なるので、たとえばクルーズ船に対応した岸壁にRORO船を停めようとするランブウェイが岸壁まで届かない場合があります。内地では脱着式の防舷材がありますがそういう船の大きさや機能の違いに対応できる細かい施設整備を行っていないといけません。

成瀬 沖縄と海外両方のナンバープレートをつけて相互に公道に乗り入れ可能となるような、いわゆるダブルナンバーの車輛も取り扱っているのでしょうか。

金城 ダブルナンバーについては琉球海運が台湾の高雄港で実施しています。2年前から県を中心に台湾政府と調整していました。昨年、那覇港と台湾港務株式会社(TIPC)がパートナーシップ港の締結(MOU)をしたことから、今現在、台湾サイド限定でRORO船で運んだ8台のシャーシについては、台湾側のシャーシヘッドと連結して公道を走れるようになっていきます。

クルーズについて

成瀬 先日の新聞報道で拝見しましたが、クルーズ船の乗客数が初めて100万人を達成し過去最高となりました。那覇港におけるクルーズの現状についてはどのような状況でしょうか。

金城 先に誤解が生じないように説明し

ておきますが、乗込人員と上陸人員の合算で100万人、つまり乗りこんだときと降りたときで1人がダブルカウントされていきます。乗降客で100万人です。ただ、実際急激に伸びているのは事実です。その内容を見てみますと、外国客が平成26年約22万人から平成27年は約40万人と大幅に伸びています。一方県外客はほぼ横ばい、最近ではみんな飛行機ですからね(笑)。県内客は伸びてはいませんが約5万人程度の増加ですので、やはり1番の要因は外国客といえます。

成瀬 ここまで伸びた要因としてはどういったことが考えられるのでしょうか。

金城 やはりクルーズです。クルーズが伸びた理由は、これは欧米を中心とした大手クルーズ船社の加盟する業界団体がまとめたリポートによりますが、まずアジアクルーズが現在最も成長性が高いエリアとして急激に伸びていて、その中でも最も人気があるのは日本です。

2016年の寄港予定数で日本は1526回、次いで2位となる中国は850回です。確かに人気があることがわかります。ではなぜ日本にクルーズが集まるのか、それはアジアクルーズにおける平均の泊数が2015年は5.3泊、シヨートステイが人気であることが要因と考えられます。アジアクルーズの出発地は天津・上海・アモイ・香港・台湾などほぼ決まっています。その近辺から5泊程度で行ける場所となると、たとえば上海以北発であれば日本海側の地域や九州、また、アモイ・香港・台湾発であれば沖縄と、自然と日本が寄港先として人気が出てくるわけです。とくに中国、台湾を含め、きれいな海が無い地域から来た方々は沖縄

November★December 2016