

沖縄における物流の現状と 今後の検討課題について

平成 19 年 11 月 20 日

国際物流戦略チーム事務局

目 次

1. 第一回会合での整理事項	・ ・ ・	1
2. 沖縄における貨物流動の情勢	・ ・ ・	3
3. 参考事例の紹介	・ ・ ・	8
4. 関係機関へのアンケート結果	・ ・ ・	11
5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）	・ ・ ・	17

1. 第一回会合での整理事項

1. 全体の流れ

第1回：平成19年3月27日（火）15:00～

- * 沖縄の国際物流を取り巻く情勢について
- * 沖縄の国際物流戦略策定に向けた検討項目（案）について

第2回：平成19年11月20日（火）13:30～

- ① 沖縄における貨物流動の情勢
県内の物流情勢を精査するとともに、国際物流の最新情勢を紹介。
- ② 参考事例の紹介
国内港湾における取り組み事例を紹介。
- ③ 関係機関へのアンケート結果
フォワーダー・商社・船社等へのアンケート結果を紹介。
- ④ 関係機関における取組状況の紹介
那覇港の現状・中城湾港の企業誘致・那覇空港の今後の展望等について紹介。
- ⑤ 今後の検討課題について
提言の取りまとめに向けて、その内容や実施方針等を議論。

第3回：平成20年2月頃開催予定

- * 提言の取りまとめとその実現に向けて
- * 国際物流に関する広報活動について

1. 第一回会合での整理事項

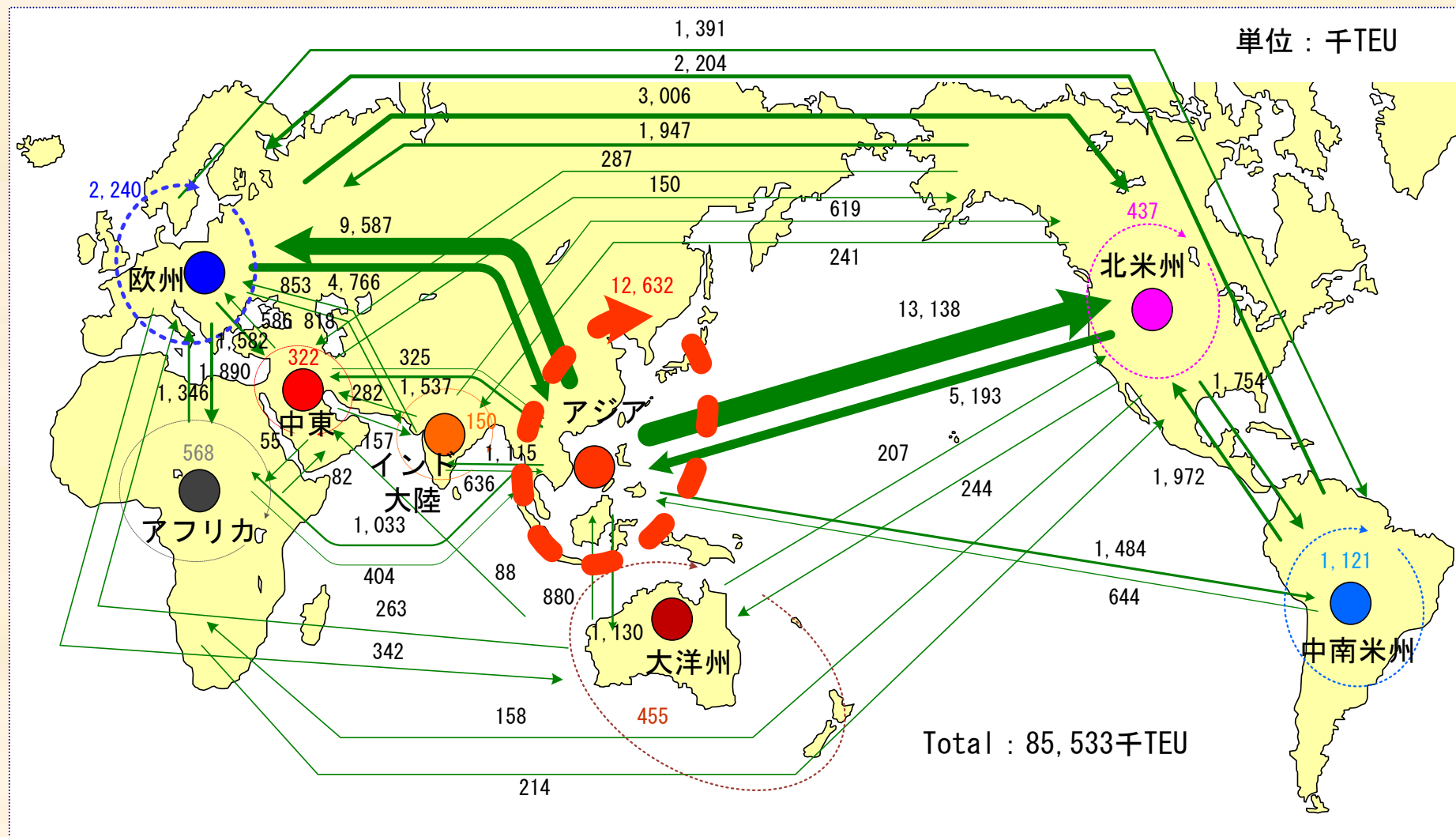
2. 第一回会合での主な意見

- * 官・民一体となった取り組みや企業間の連携が必要。
- * 物流コストの低減は必要だが、それだけでなくリードタイム短縮も不可欠。
- * 空港と港湾が近接している那覇港の特性を活かし、両者の連携による短時間の輸送が重要。
- * アジアの港湾と比べて港湾サービスに絶対的な違いがあり、新たな仕組みなどについて考えていく必要がある。
- * 近隣の主要港湾に対抗するためには、国を挙げての思い切った取り組みが必要。
- * 中国などの港湾が急速に成長していく中で、沖縄で国際物流についてこういった役割を果たしていくべきかについて議論が必要。
- * 船は貨物がない所には来ない。生産工場の誘致や県産品の育成などによる貨物創出の取り組みも行うべき。
- * 那覇港と中城湾港の機能分担についての検討も必要。

2. 沖縄における貨物流動の情勢

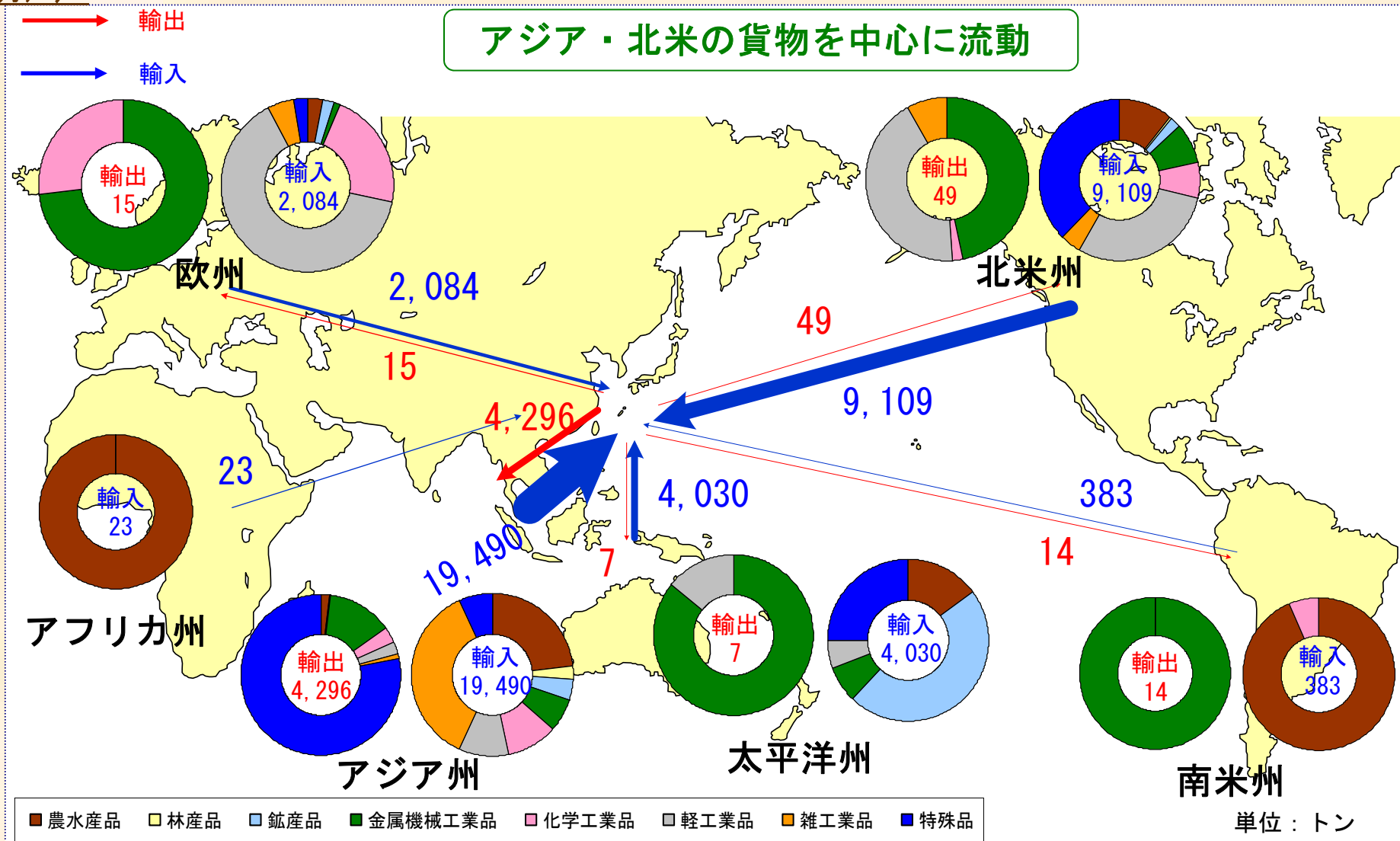
1. 世界のコンテナ流動状況（平成17年）

世界の貨物量の大半はアジアを中心に流動



2. 沖縄における貨物流動の情勢

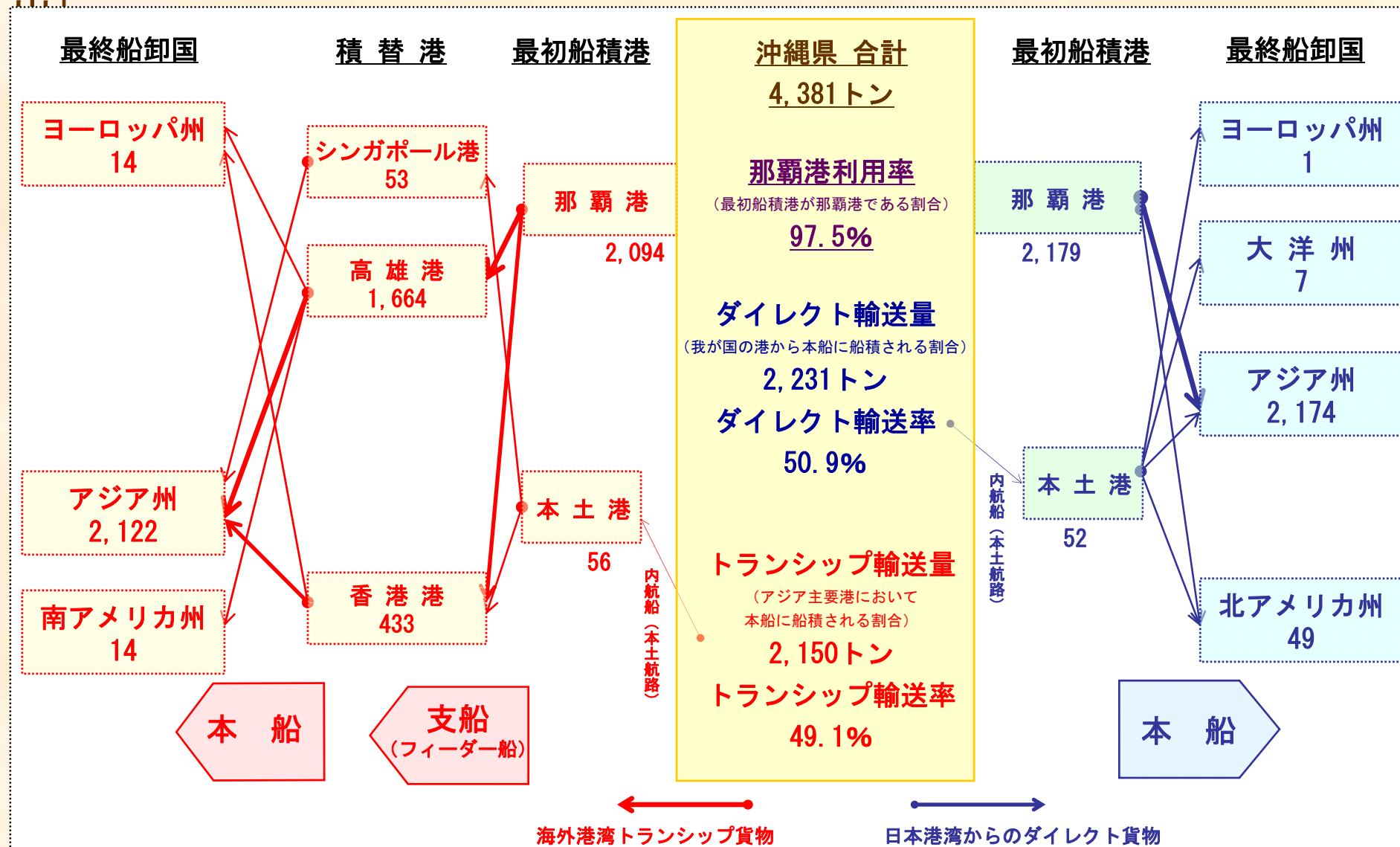
2. 沖縄県に発着する外貿コンテナ貨物の最初船積・最終船卸国（トン（平成15年10月））



※資料：平成15年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査（国土交通省）

2. 沖縄における貨物流動の情勢

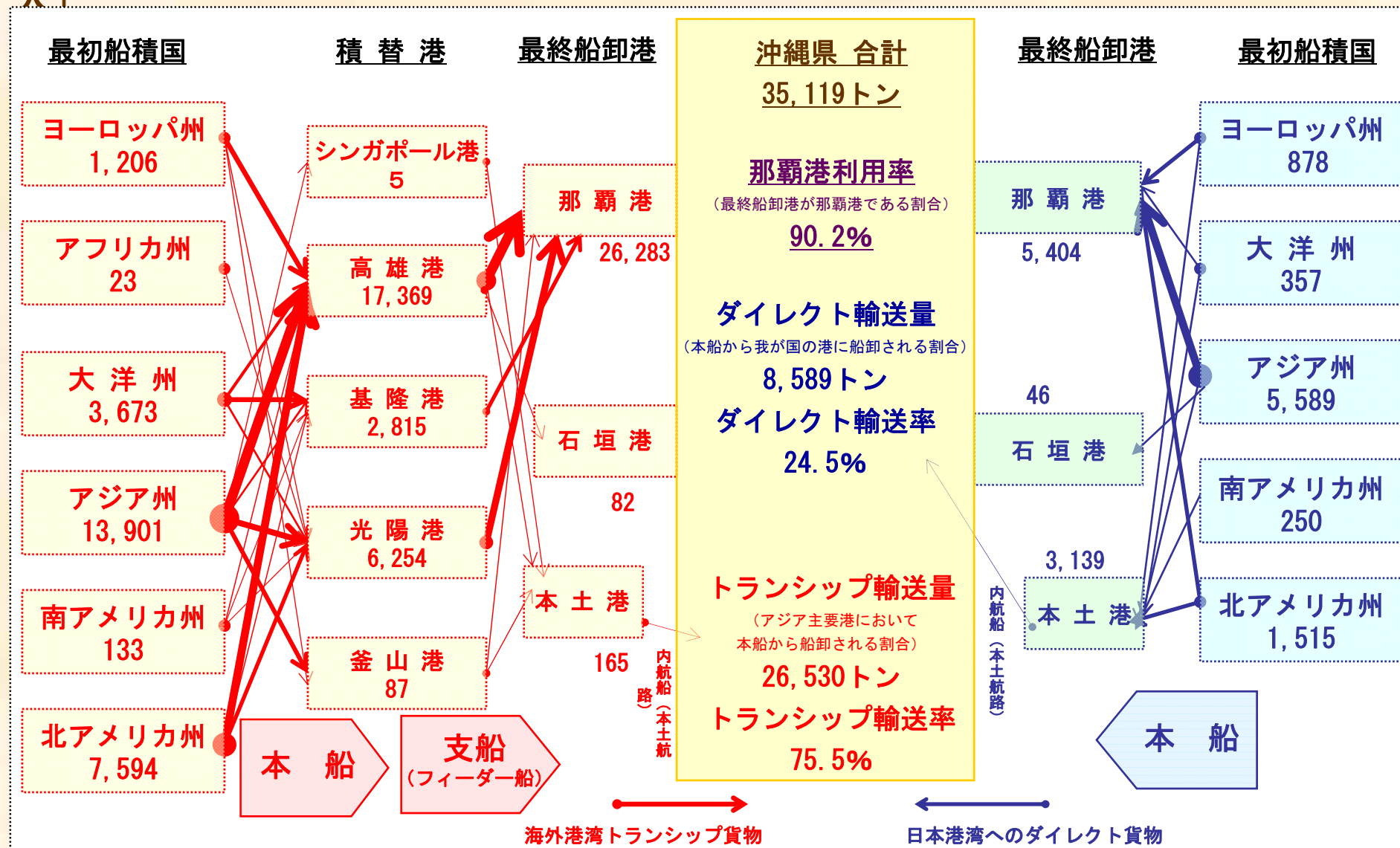
3. (1) 沖縄県に発着するコンテナ貨物の流動（トン（平成15年10月））【輸出】



※資料：平成15年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査（国土交通省）（参考データ集p17参照）

2. 沖縄における貨物流動の情勢

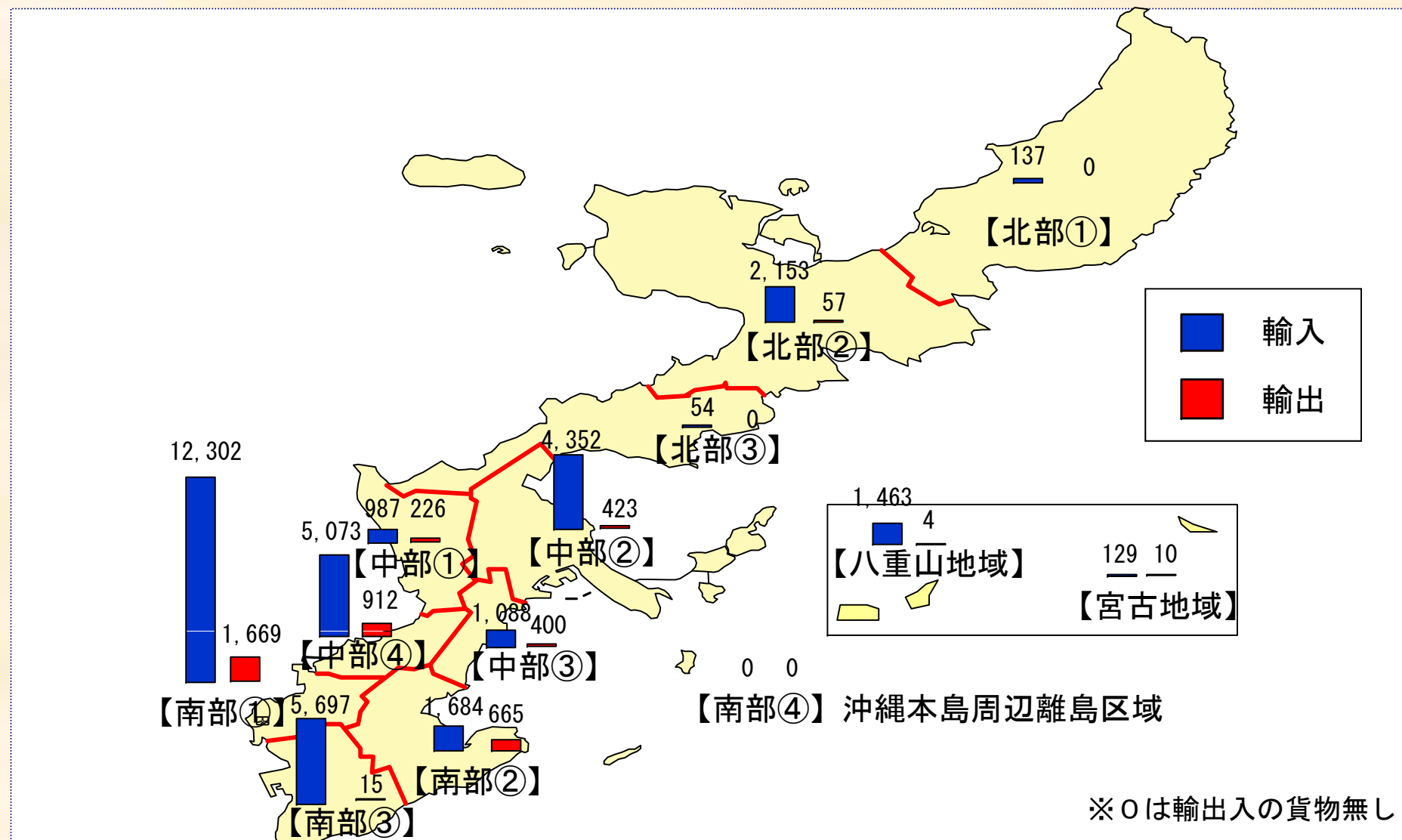
3. (2) 沖縄県に発着するコンテナ貨物の流動（トン（平成15年10月））【輸入】



※資料：平成15年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査（国土交通省）（参考データ集p17参照）

2. 沖縄における貨物流動の情勢

4. 那覇港を経由する外貿コンテナの地区別貨物量（トン（平成15年10月））



※資料：平成15年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査（国土交通省）

3. 参考事例の紹介

1. 港湾整備に伴う臨海部における企業立地状況

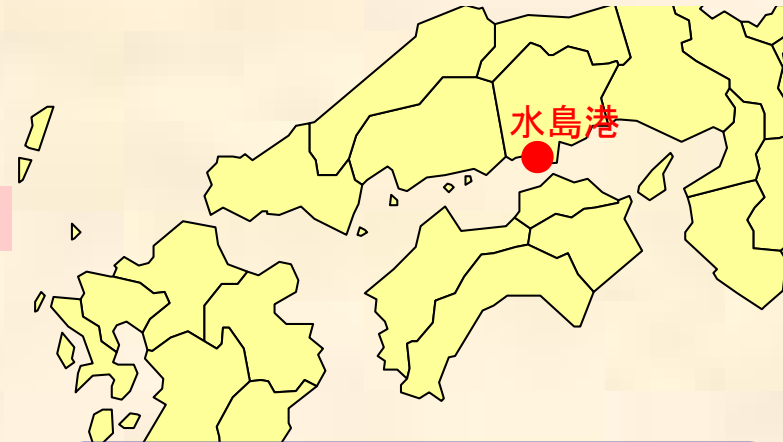
民間投資の促進・雇用の創出効果が見られる

※新聞記事・企業ヒアリングに基づき国土交通省港湾局作成



3. 参考事例の紹介

2. 水島港（岡山県倉敷市）



平成10年度に人工島
「玉島ハーバーアイランド」を供用

※多目的国際ターミナルの整備
約 274億円 (S60~H20)

水島港国際物流・産業特区の概要

- * 国際コンテナターミナルの民間貸付による運営の柔軟性と国際競争力強化の実現
- * 土地利用の規制緩和による新規企業立地の促進
- * 完成自動車のナンバープレートの規制緩和による企業コストの削減・事務量の低減

- * 国際定期航路数：3倍以上
(H10：7航路 → H18：23航路)
- * 直接の経済効果：雇用者数 499人
立地企業数 15社

(港湾管理者による企業ヒアリング結果)

関連企業分を含めた経済効果
(製油工場・製鉄工場の増設等)

- * 投資額：約 830億円
- * 雇用増：約 2,700人

3. 参考事例の紹介

3. 姫川港（新潟県糸魚川市）

酒田港：

- リサイクルポート指定後に遊戯機器・変圧器・廃プラ・廃自動車などのリサイクル関連企業が進出
- 平成19年度から(株)酒田港リサイクル産業センターが操業を開始し室蘭港にも出荷
- コンテナ輸送の伸びが好調



建屋及びストックヤード
(酒田港)



岸壁直背後に立地するセメント工場
(姫川港)

平成15年4月「リサイクルポート※」に指定

※リサイクルポート（総合静脈物流拠点港）

広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点となる港湾。港湾管理者からの申請により、全国で21港が国より指定されている。（参考データ集p34参照）

* 取扱貨物量の増加 ※港湾統計（年報）

H14：413万トン（全国100位以下）

⇒ H17：563万トン（全国83位）

* 再利用資材の輸・移入 ※糸魚川市HP

H14：実績なし ⇒ H18：約8千トン

* セメントの輸・移出 ※糸魚川市HP

H14：約160万トン ⇒ H18：約220万トン

* 入港隻数（外航）が増加 ※糸魚川市HP

H14：77隻 ⇒ H18：120隻

姫川港リサイクルポートの概要

- * 山形県内で発生する木屑（建設廃材）・石炭灰（火力発電所）を姫川港へ海上輸送
- * 姫川港に立地するバイオマス発電（木屑→発電燃料）・セメント工場（木屑→焼成性燃料・石炭灰→セメント原料）において燃料・原料として使用

4. 関係機関へのアンケート結果

1. 那覇港に対する意見

- * 港の直背後地にトータル物流ができる施設を整備してほしい。
- * 港にトラック用の荷捌場があれば、横持ちがなくなるので良い。
- * 定期航路を拡充し、物流コストを引き下げるべき。
- * トランシップを扱うには那覇港は地理的ポテンシャルが高い。
- * トランシップポートを目指すには大手船社が母船を寄せることが必要。
- * 通関が便利で早いという優位性を確立すべき。
- * 生産のない消費地の沖縄ではSea & Airを目指すべき。
- * コンテナ車のための十分な駐車・待機スペースが必要。

4. 関係機関へのアンケート結果

2. 中城湾港に対する意見

- * 施設整備の促進と航路誘致を進め、企業誘致の際の魅力とすべき。
- * 飼料生産量の増加を計画しており、中城湾港の利用度が高まるだろう。
- * 離島へは、那覇港まで陸送するより中城湾港から直接海上輸送したほうが安い。
- * 工業原料や製品は中城湾港での取り扱いとすることが望まれる。

3. 物流全般に対する意見

- * 貨物を作りだすことが、港湾・地域の発展のために重要。
- * 県内企業の輸入貨物を結集させ、量を確保する必要がある。
- * 輸入貨物をまとめてコンテナ化してはどうか。
- * 在庫費用を減らすために、輸入頻度を高めたい。
- * 混載可能な輸送サービスが必要。
- * 連携による共同物流を実現したい。

4. 関係機関へのアンケート結果

4. フォワーダーからのヒアリング結果※（1）

※主に中国貨物を取り扱うフォワーダー（自ら輸送手段を持たず船社等に貨物を委託して運ばせる物流業者）よりヒアリングを行った。（沖縄総合事務局：平成19年10月）

（A社）

○現状について

- * 中国製品に対する通関検査は、昨今の悪評のためか徐々に厳しくなっている。
- * 中国港湾にて支払う費用が高くなってきている。
- * 中国から日本への輸送費が高くなってきている。 逆に日本から中国への輸送費は空コン回収が主な目的のため安くなっている。
- * 東京港は通関と倉庫においてコンテナから貨物を出す作業がネック。
コンテナヤードからの搬出で半日かかり、コンテナヤードからCFS^{注1)}に行くまで並ばなければならず、遅れが生じてコンテナが間に合わないことがある。
また、貨物が税関で止まって納期が遅れることもある。
- * 上海から東京への輸送の場合、入港後から運搬まで、最短でも1週間程度かかる。
- * 東京港の青海では6時間並んでコンテナ1個を運び出せる状態。本来は1日2～3回転したい。このような厳しい状況の中でドレージ^{注2)}業者は淘汰されてきている。

注1)：小口混載貨物（LCL貨物）をコンテナに詰め、或いはコンテナから出す作業を行う場所。

注2)：海外からコンテナで輸送されてきた貨物をそのまま直接目的地まで陸送する方法。

4. 関係機関へのアンケート結果

4. フォワーダーからのヒアリング結果（1）

○沖縄に対する意見

- * 中国から日本への輸送費が高くなってきているので、沖縄経由で安くなるなら好ましい。
- * 沖縄で通関を済ますことができれば、後は内航で対応できる。必要であればA I Rも考えられる。
- * 沖縄で通関・仕分けをし、現在の仕向地である茨城や栃木に近い港に内航船で運ぶことができれば、リードタイムの短縮ができる。
- * N A C C S（貨物通関情報処理システム）入力を沖縄で行い、コンピューターでデータを東京に送信するようにするのも可能。人件費の安い沖縄で書類関係の手続きを全て行うことが考えられる。
- * 東京で通関する場合には、何か問題が生じた時にすぐチェックに行けるが、沖縄だと遠いので不安が残る。遠いところでも作業の信頼性を築けるようなシステム作りが必要。

4. 関係機関へのアンケート結果

4. フォワーダーからのヒアリング結果（2）

（B社）

○現状について

- * アパレル製品は付加価値が低いものの季節商品などに対して納期が非常にシビアで、これに対応するために博多港SSE^注)等を利用して少しでも早く着くようにしている。
- * 全ての製品で検品（検針）は中国で行っている。とても厳重に行っているので、日本で再度行うことは無い。人件費は本土より沖縄の方が安い、中国の方が安い。
- * 自動車部品の輸送では、取扱量が多いことなどからAIRは必要悪と考えており、緊急時以外には利用しない。動いている貨物も在庫とみなし、抱える在庫は出来るだけ少なくするように在庫管理を行っている。
- * 中国からの納期がシビアな貨物の輸入では、日本までは海上（主にSSEで博多港に）で、国内各地へはAIRで輸送する形態がある。
- * SCMのように、物流に関わる全ての動きをコントロールしていく必要がある。新潟中越地震では裏目に出たが、リスクヘッジとして在庫を増やす動きは無い。
- * 中国船社は激しいダンピング競争を行っている。

注）：上海スーパーエクスプレス株式会社で、上海～博多間を26.5時間で結ぶ高速船を運航している。

4. 関係機関へのアンケート結果

4. フォワーダーからのヒアリング結果（2）

○沖縄に対する意見

- * 那覇港でトランシップを行い内航フィーダーを利用すると、トランシップを行わない場合に比べリードタイムが増加し、結果として輸送時間がかかってしまう。そのため、納期がシビアな貨物については難しい。那覇港で可能性があるトランシップ貨物は、高付加価値が積載されているＬＣＬ貨物で、かつ比較的納期に余裕のある貨物と考えられる。
ＩＴ関連用品などの電化製品は可能性がある。
- * 通関を那覇港で行い、内貿貨物にして扱えるというだけでは那覇港を国際物流拠点とアピールするには弱い。那覇港を国際物流拠点としてアピールするには、24時間荷役が可能であることや、コスト面、高度な機能を有する施設など、他港との差別化が必要である。
- * 沖縄の人件費の安さを活かすことが可能。
- * 複数荷主のＬＣＬ貨物を那覇港で国内仕向け地ごとに仕分けして、内航船で荷主に近接した地方港に輸送することが挙げられる。具体的には、中国からの食品関連貨物で、那覇港の冷凍庫で仕分けし、内航フィーダーの利用が考えられる。
- * 那覇港がターゲットとする中国港湾は、地理的には上海以南の港湾ではないか。

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

1. 那覇港の現状

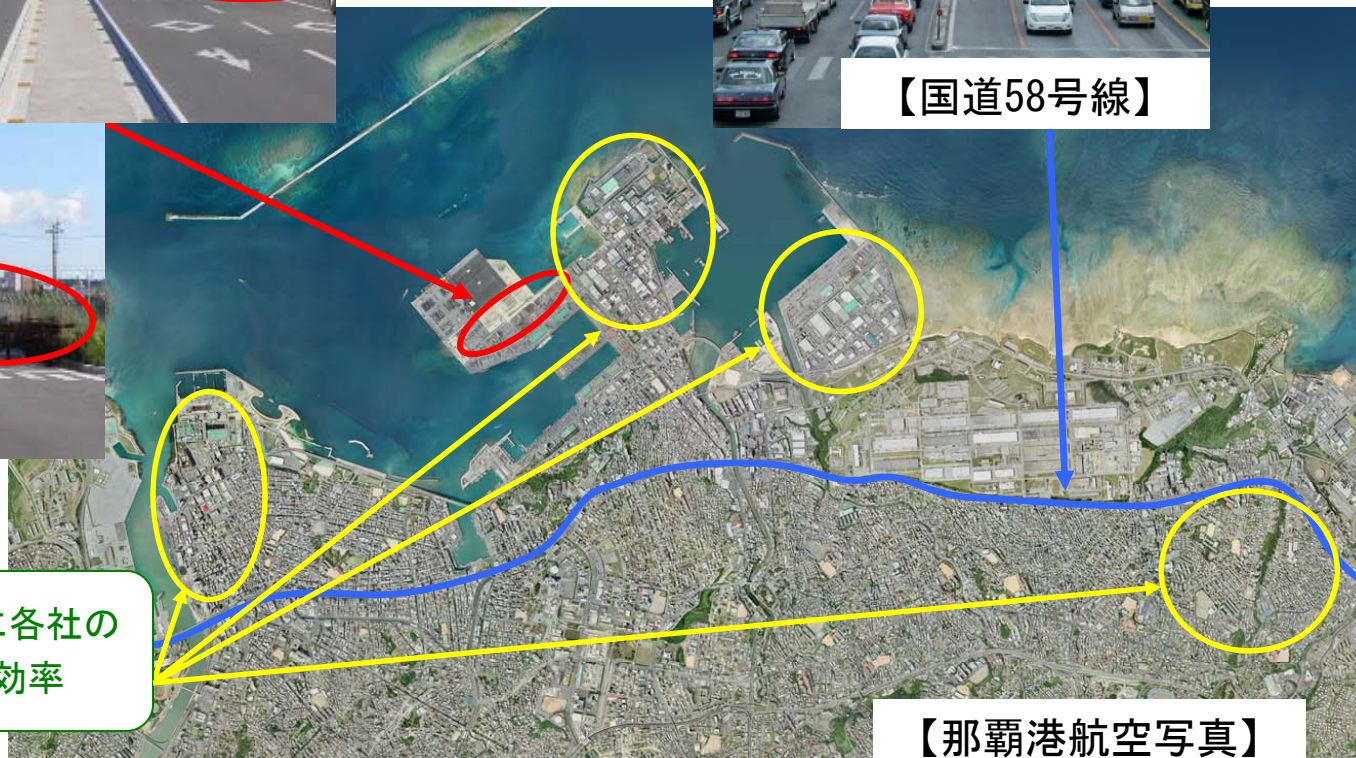
臨港道路にシャーシが放置され車両の通行に支障



主要道路の渋滞による輸送時間のロス



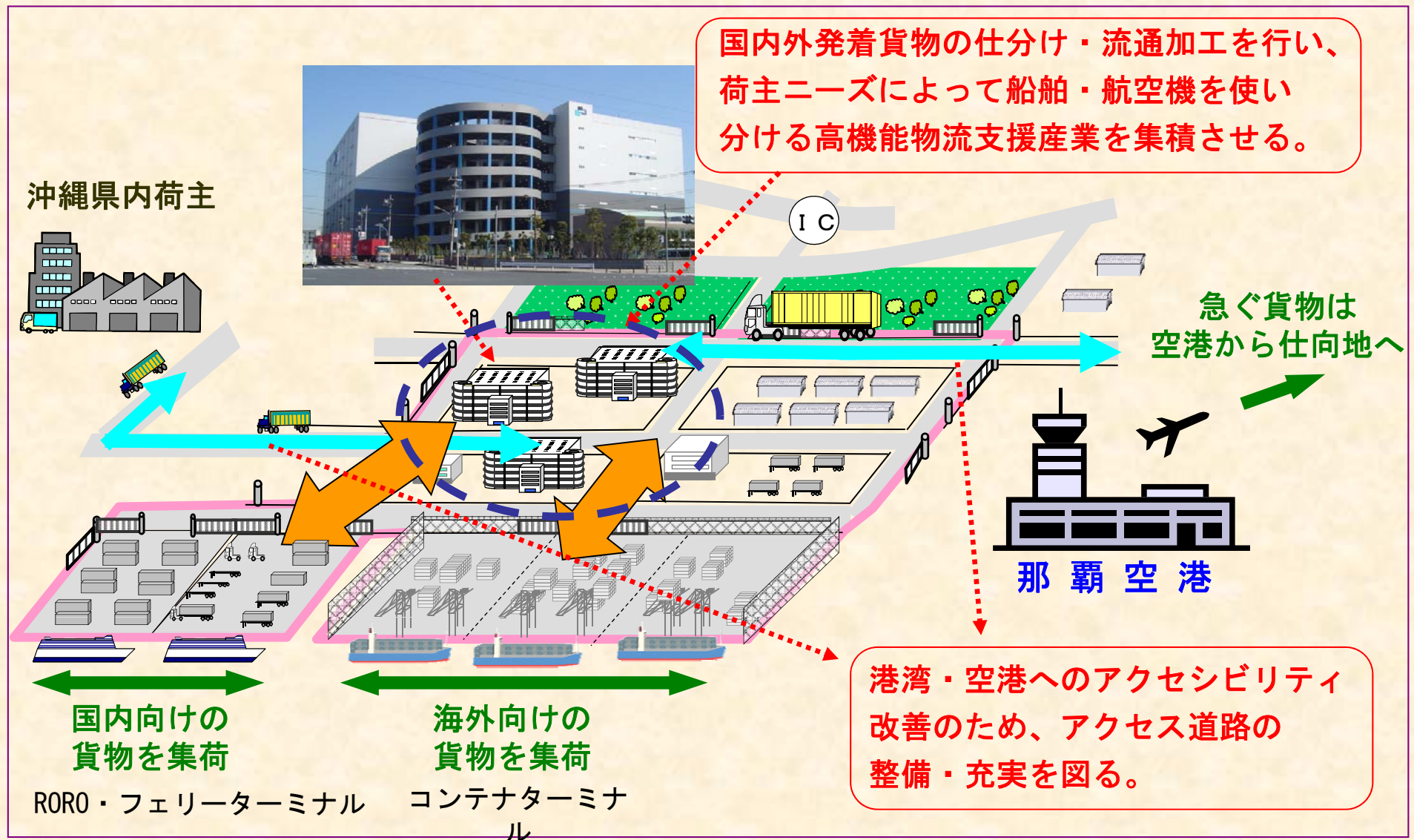
外貿ふ頭から離れた場所に各社の荷捌き施設等があり非効率



【那覇港航空写真】

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

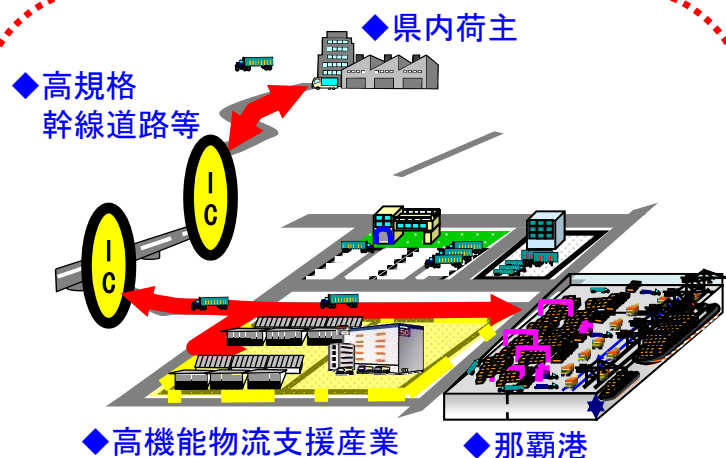
2. 港湾・空港を活用した産業振興策について（イメージ）



5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

3. 港湾・空港へのアクセシビリティの改善

ジャストインタイムの実現や主要幹線道路の渋滞解消のため、
ボトルネック（通行の制約）の解消に努める。



沖縄自動車道等のI/Cへのアクセス道路の整備を進捗させ、荷主－港湾・空港間のアクセス時間短縮を図る。



5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

4. （1）那覇港の将来イメージ

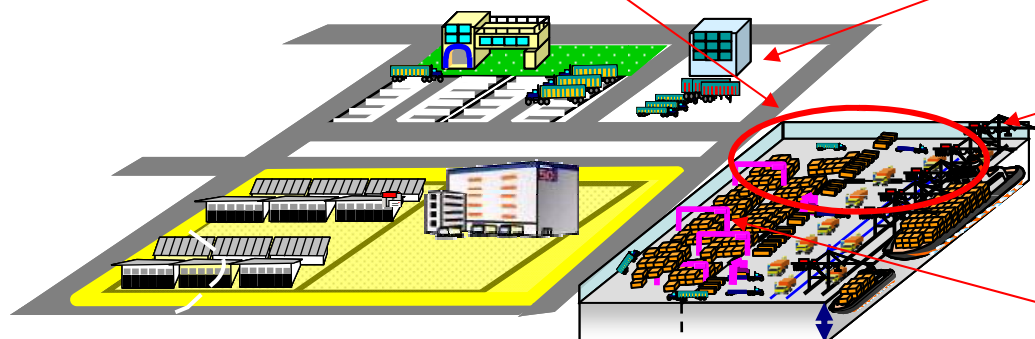
限られた土地を効率的に活用するための取り組み



オンシャーシでの待機場（東京港）



空きヤードをシャーシ置き場として利用（那覇港新港ふ頭地区）



迅速なコンテナ荷役を行うための施設
（ガントリークレーン・トランスファークレーン）

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

4. （2）那覇港の将来イメージ

地理的優位性と充実した本土航路網を活かした“国際物流拠点港の実現”

沖縄県港湾の外貿コンテナ航路（平成19年7月1日現在）

航路	寄港地	便数
韓国	釜山－那覇－門司－釜山	1/週
台湾	基隆－石垣－平良－那覇	1/週
	高雄－石垣－平良－那覇	1/週
中国	廈門－石垣－平良－那覇	1/週
	上海－那覇－基隆－上海	1/週
アジア	ダバオ(フィリピン)－那覇－神戸－博多－鎮海(韓国)－ダバオ	0.5/週

片荷輸送の解消による料金の低減等

↓
本土航路網の更なる充実

中国をはじめとする
アジア各国との航路網の充実

「海外 ⇄ 本土 ⇄ 那覇」
ルートから
「海外 ⇄ 那覇 ⇄ 本土」
航路の実現へ！

那覇港

ハード・ソフトの
港湾機能の充実

那覇港と本土を結ぶ定期航路
（平成19年7月1日現在）

寄港地	便数
東京－志布志－名瀬	1.5/週
東京－大阪	1/週
東京－志布志	1.5/週
名古屋－大阪	2/週
名古屋－鹿児島	1/4日
神戸－大阪－名瀬－亀徳－和泊－与論	2/週
大阪－博多	2/週
大阪－博多－鹿児島	2/週
大阪	4/週
呉	1/週
ひびき－博多	2/週
博多	3/週
博多－鹿児島	2/週
博多－三池	2/週
鹿児島	3/週
鹿児島－名瀬－亀徳－和泊－与論－本部	4/4日

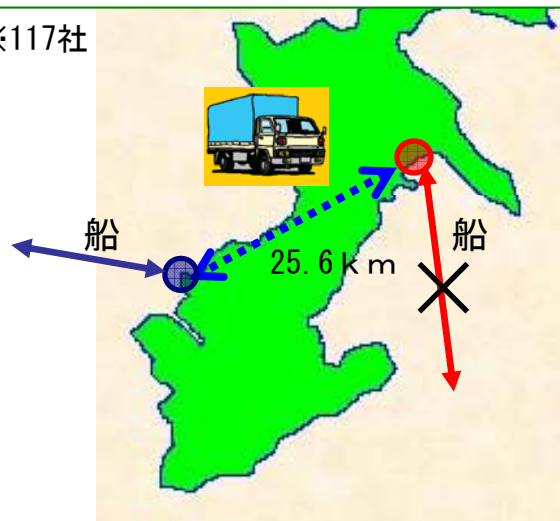
航路スケジュール是那覇港管理組合ホームページより

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

5. 中城湾港の現状

港内立地企業※から那覇港へ陸送しており非効率

※117社



特別FTZ※への企業立地・集積が遅れている

リサイクル関連企業の集積
(リサイクルポートの指定)

※立地企業数22社

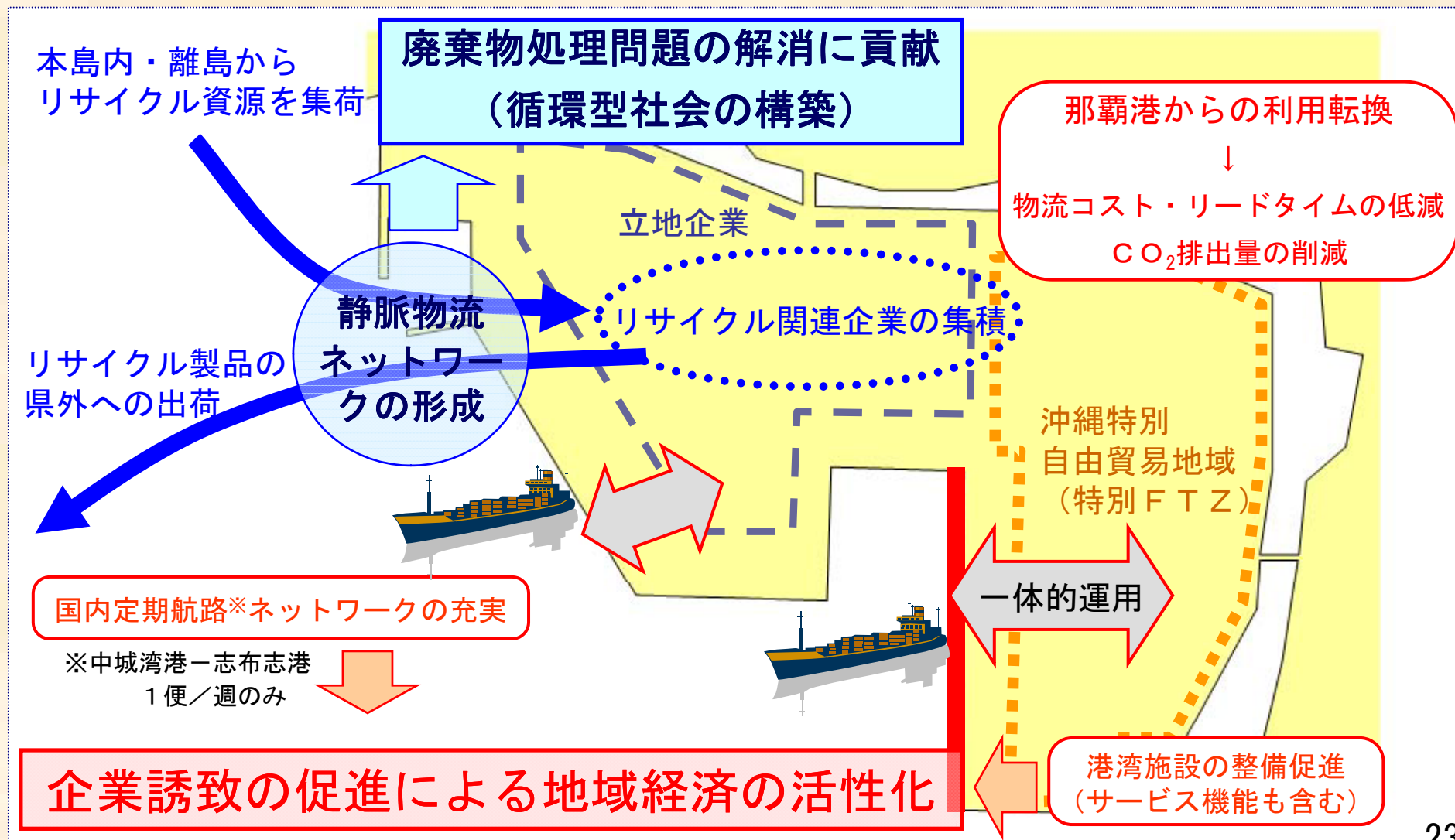
リサイクル関連 企業名（抜粋）	取扱製品
拓南商事	鉄くず・廃家電・廃自動車 など
沖縄計測	廃ペットボトル
タイガー工業	廃プラスチック

輸出貨物取扱 企業名（抜粋）	取扱製品	輸出先
(株)カメラ・アジア・パシフィック	フレキシブルプリント 基板製造装置	中国・ベトナム・韓国
OMJP(株)	電極レーザー溶接装置	台湾・韓国
(株)アクロラド	放射線検出装置	フランス・アメリカ・イギリス・フィンランド等

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

6. 中城湾港の将来イメージ

環境負荷の軽減と企業誘致の促進に貢献



5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

7. 那覇港と中城湾港の機能分担について

那 覇 港

- ① 沖縄における物流の玄関口
 - 背後圏域は“沖縄全体”
 - 県内物流ネットワークの強化
- ② 国際物流拠点の形成
 - ・ 国内外貨物の中継拠点
 - ・ 国際物流関連産業の構築
 - ・ ロジスティックセンター等の有効活用
- ③ 那覇空港との近接性を活かした新たな輸送ネットワークの構築

コンテナ貨物を中心とした
“物流拠点港湾”

中 城 湾 港

- ① 新港地区及び周辺地区に立地する企業の取扱貨物を対象
 - ・ 背後企業の貨物（製品・原料等）の搬出入
 - ・ 特別FTZとの一体運用

相互の機能補完
災害時等の代替機能

物流コストの低減・企業競争力の向上

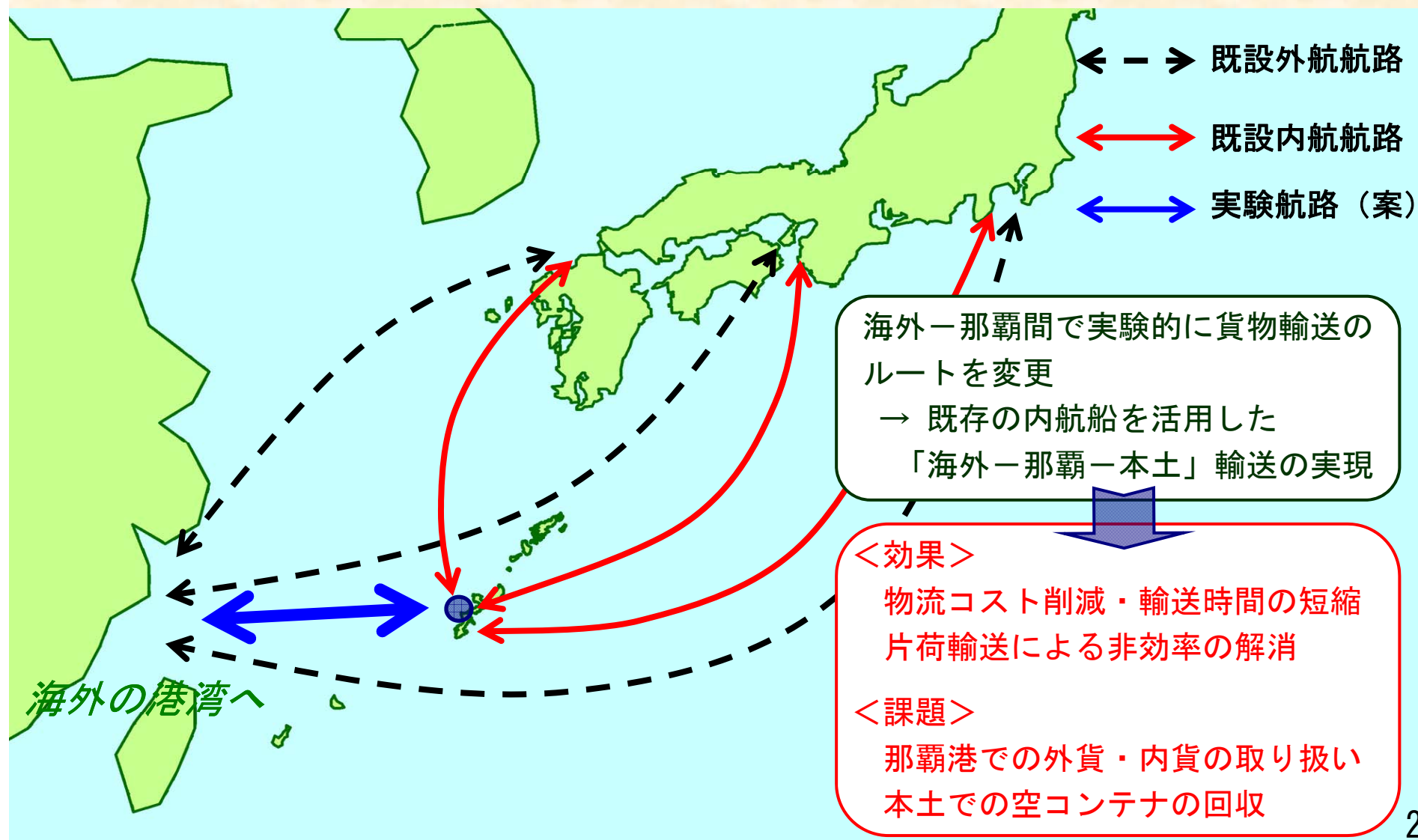
- ② リサイクルポートとしての機能活用
 - ・ 県内リサイクル貨物の集積による静脈物流ネットワークの形成

立地企業のニーズに対応した
“産業支援港湾”

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

8. 社会実験の実施について

（1）貨物輸送のルート変更実験（案）



5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

8. 社会実験の実施について

（2）中城湾港での新航路就航実験

