

〈連載(264)〉

沖縄航路と日本のトランシップ・ハブ港



大阪府立大学大学院 海洋システム工学分野教授
池田 良穂

ゴールデンウィークを利用して沖縄にでかけた。もちろん、大阪からは飛行機で往復した。行きは2時間、帰りは1時間半のフライトで、今年は寒かった本土を離れて暖かさを満喫しようと思っていたが、沖縄に到着すると意外にヒンヤリとしていた。今回の沖縄訪問の旅は、沖縄の海運と港についての調査が主目的で、レンタカーを借りて3日間で400kmを走破して、那覇港をはじめ、本部港、運天港、中城港など本島の各港を訪問した。

本土と沖縄を結ぶ航路では、旅客を扱う船が激減している。最初に沖縄を訪れた40年前には、大阪だけでなく、東京や鹿児島からも旅客フェリーが運航されていた。琉球海運を筆頭に、関西汽船や大島運輸の便があった。さらに海洋博が開催された機会には、照国海運や有村産業も旅客航路を開設し、まさに沖縄航路の旅客船の黄金時代といえた。

しかし、高速の航空機網の充実に伴って、船を利用する旅客は激減し、今ではマルエーフェリー(元大島運輸)とマリックスライ

ンが旅客航路を維持しているにすぎない。沖縄本島から、宮古島、石垣島を結ぶ先島航路からも旅客船の姿は消えている。

旅客船運航で最も頑張っているのがマルエーフェリーで、東京航路、阪神航路、鹿児島航路の3航路を維持している。この中の鹿児島航路では、マリックスラインとの共同配船を行って需給バランスの維持を行っている。この鹿児島航路は、奄美諸島の島々に寄港しながら沖縄までの航海の楽しめる素晴らしい航路だ。途中の島々にも滞在しながら、数日かけて航海するのもお勧めだ。

さて、かつては大いに活躍していた旅客船に代って就航しているのがRORO貨物船だ。那覇港の新港埠頭に行くと、いつもたくさんRORO貨物船が停泊して荷役をしている。

しかし、ゴールデンウィーク中には、数日間、港に停泊したままのRORO貨物船の姿も数隻みられた。これらの本土とを結ぶ幹線航路では、沖縄から本土向けの荷物が少なく、完全な片荷航路になっているとの

こと。沖縄では、食料品以外の物価は結構高く、これは本土からの輸送費が高いことに起因している。

かつて、沖縄は、独立した琉球王国として東アジアの交易の要として栄えた。それが、日本に帰属して、いつの間にか日本の最も端に位置する辺境地区になってしまった。この沖縄の復活のためには、かつての交易の中心として蘇らせることが必要のように思う。アジアの諸国が経済成長して、域内の物流が活発になっている今こそ、沖縄は日本のハブ港になるべきだと思う。

かつてはアジアのハブ港だった神戸や横浜が、ハブ港の地位から外れてから久しい。これは日本がアジアの中で一極集中していたからこそその地位であったが、日本よりもはるかに人口の多いアジアの諸国の経済成長に伴う物流は、総量としては日本発着貨物に比べるとはるかに量が大きくなった。その物流の要となるには、日本の本土の港は、辺境過ぎるので、物流を配分するハブ港としての機能を果たせなくなったのである。

そうした目でみると、日本の中では辺境の地である沖縄が、アジア諸国から見ると東アジア、そして日本のまさに玄関となっているのだ。こうした地理的優位性を生かして、沖縄にトランシップ用のハブ港を造ることを考えてみたい。

1万TEU以上の超大型コンテナ船は、今では、上海や釜山の港には姿を現すが、日本本土の港にはやってこなくなっている。こうした超大型コンテナ船を玄関口の沖縄で受入れ、日本本土の各地方港だけでなく、韓国や中国の沿岸の地方港へのフィーダー

サービス網を充実させて短距離配送することにより、沖縄を東アジアの一大配送センターにするのである。この時には、前述の那覇港のRORO船基地が本土へのフィーダーサービスにおいて重要な役割を演じることとなる。

現状では、本土からの片荷輸送で、上り便にはキャパシティの余裕が十分にあり、このスペースを有効活用することによって輸送効率が向上し、沖縄への物資輸送コストの低減にもつながることとなる。

那覇港には、国際コンテナ埠頭が整備されており、前述のRORO船基地はすぐ隣なので国内の各港への配送にはきわめて便利だ。さらに、中国の沿岸各港への高速RORO船航路網を張り巡らせれば、日本では初めてのトランシップ中心のハブ港機能が沖縄に確立することになる。ただし、シンガポール、上海、釜山に対抗する巨大ハブ港を目指すには、那覇港ではやや手狭だ。

そこで沖縄の地図をみると、那覇とは反対側の太平洋岸にいくつかの良港があることがわかる。

例えば中城湾(なかぐすくわん)は、半島と2つの島で囲われた珊瑚礁の湾で、台風時においても比較的静穏だという。この湾の中央に、日本の造船技術が誇るメガフロート技術を駆使した浮体式ハブ港を浮かべてはどうだろうか。

超大型コンテナ船に対応した大水深岸壁を造る必要もなく、さらにコンテナの移動もメガフロート内で完結すれば、陸上道路の渋滞や環境汚染もない。なによりも、埋め立てて港を造るよりは、珊瑚礁や干潟を破壊することがないので環境への負荷が非

常に小さい。

こうした東アジアのハブ港機能が沖縄に整備されれば、多くの資材が海外から安く運ばれてくるようになり、その資材を使った各種製造業が自然発生的に起業されるようになるであろう。輸送コスト高から、なかなか製造業が育成しにくかった沖縄に、新しいもの作り産業が生まれることとなるのである。

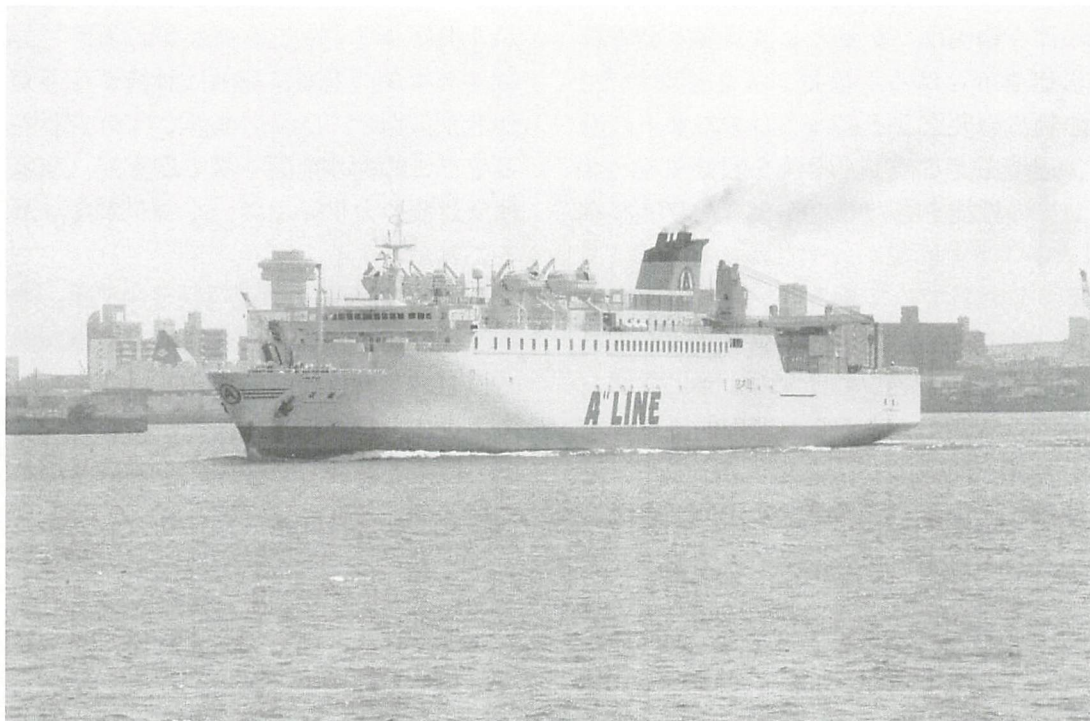
今後沖縄の米軍基地が縮小されれば、その跡地に、自動車産業をはじめとした日本が得意とする各種もの作り産業を進出させてはどうであろうか。沖縄近海には海洋資源も多く、造船や海洋開発機器の製造、保守産業などの誘致も将来性は高そうだ。

こうした地理的な特性を活用して、航空貨物のハブ機能が那覇空港に設けられている。こうした機能と、海のハブ機能を連結すれば国際複合物流機能が発揮できる。

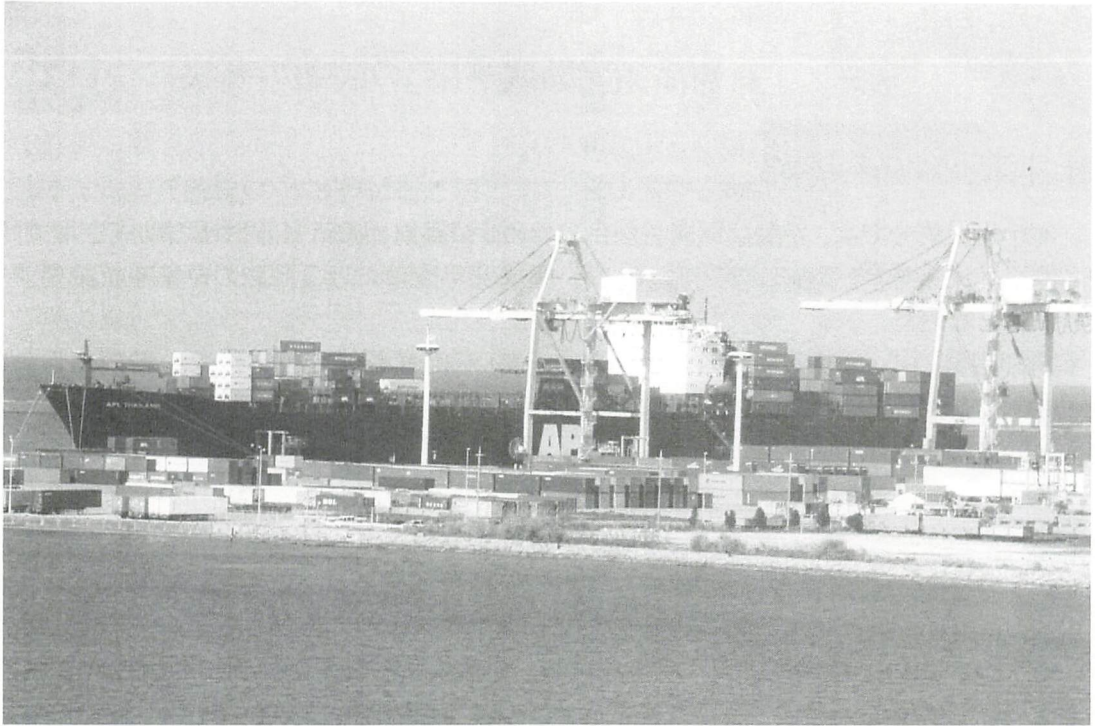
沖縄振興の名のもとに大きな予算がつけられているが、中長期的な沖縄振興を見据えて、まずは社会基盤として海陸の物流ハブ港をつくりあげてもらいたいものだ。



美しい珊瑚礁に囲まれた中城湾



那覇港を出港して本土に向かうマルエーフェリーの「飛龍21」。残された数少ない旅客フェリーの一隻で、志布志・東京航路に就航している。



那覇港の国際コンテナターミナルで荷役中のAPLのコンテナ船。



那覇港に停泊する高速RORO貨物船