

平成 26 年 度

那覇港輸出貨物増大促進事業(船社対象)検討業務

報 告 書  
【概 要 版】

平成 27 年 6 月

那 覇 港 管 理 組 合  
株 式 会 社 地 域 開 発 研 究 所



## 内容

1	調査の概要	1
1.1	調査目的	1
1.2	これまでの取組	1
1.2.1	平成 22～24 年度：社会実験「那覇港物流ビジネスモデル導入事業」	1
1.2.2	平成 25 年度：社会実験「那覇港輸出貨物増大促進事業」	2
1.3	調査フロー	3
2	那覇－香港間の物流に関する基礎データの収集・整理	4
2.1	データ整理の実施概要	4
2.2	データ収集・整理結果	5
3	那覇港の国際定期航路の就航状況と現況の整理	7
3.1	那覇港の国際定期航路の就航状況	7
3.1.1	航路の変遷	7
3.1.2	各船社の貨物取扱状況	9
3.2	香港との航路・海上輸送ルート構築に向けた動き	11
3.2.1	平成 24 年度以前の状況	11
3.2.2	社会実験による直行航路開設に向けた取組（平成 25 年度）	12
3.2.3	台湾港湾積替え（トランシップ）による輸送ルートの構築（平成 26 年度）	14
4	関係者の意向の整理	16
4.1	船社・船社代理店	16
4.2	荷主企業	17
5	那覇港の国際定期航路開設に係る課題の整理	19
5.1	より使いやすい航路ネットワークの構築	19
5.2	香港などのアジア主要港とのリードタイムの短縮	20
6	今後の方向性と取組方策の検討	21
6.1	今後の取組の方向性	21
6.1.1	今後の取組の方向性：香港とのリードタイムの短い海上航路の確保	21
6.1.2	那覇港～香港間における海上輸送ルートのタイプ	21
6.1.3	よりリードタイムの短い輸送ルートの実現に向けたポイント	22
6.2	今後の取組方策のとりまとめ	23
6.2.1	基本的な考え方	23
6.2.2	今後の取組案	23
7	平成 26 年度の調査の総括	25
7.1	目標としての「香港直行航路」の妥当性	25

7. 2	平成 27 年度・28 年度の取組案.....	25
7. 3	本業務の成果.....	28

## 1 調査の概要

### 1. 1 調査目的

本事業は、「沖縄 21 世紀ビジョン基本計画」に掲げられている「アジアと日本の架け橋となる国際物流拠点の形成」の取り組みとして、「県内事業者等による海外展開や輸出拡大の促進」を具体化するものである。

那覇港では、輸出入貨物量が少なく、また輸入超過（いわゆる「片荷輸送」）となっていることや、外国への直行航路が無いことなどが、本土港湾に比べて輸送コストが割高な要因となっている。

このことを踏まえ、本業務は、那覇港における国際定期航路、海上輸送サービスの現況、経緯等を整理し、主要な船社、物流事業者、荷主の意向を踏まえて、課題を整理し、香港直行航路などの今後の那覇港の国際航路の拡充のあり方や、取り組み方策を検討することを目的とする。

### 1. 2 これまでの取組

#### 1. 2. 1 平成 22～24 年度：社会実験「那覇港物流ビジネスモデル導入事業」

##### (1) 概要

那覇港管理組合では、平成 22～24 年度にかけて「那覇港物流ビジネスモデル導入事業」を実施し、社会実験として、アジアへの混載輸出サービスの定着に向けた取組等を実施してきた。この社会実験では、混載サービスの利用促進ならびにサービス定着のため、混載輸出により輸送される貨物（小口の県産食品等）の海上運賃分の支援を実施した。

##### (2) 抽出された課題

#### 1) 課題 1：小口混載貨物（県産食品が主体）だけでなく輸出貨物全体を増大させる

那覇港の物流を改善していくには、貨物量を大きく増大させ、スケールメリットを生み出すことが重要である。本社会実験では、県産食品等の小口貨物を輸出する荷主企業等のニーズを受け、香港、台湾への小口混載サービスを実施したが、那覇港のコンテナ貨物量の大幅な増大には結びつかなかった。

#### 2) 課題 2：香港へのリードタイムが短い航路の確保

県産食品の輸出が活発である、香港、台湾向けに混載輸出を実施したが、台湾向けは平成 24 年より就航した直行航路を利用することで、リードタイムが大幅に改善された。一方、香港向けは、リードタイムが短い直行航路が就航していないため、上海港や釜山港での積替え（トランシップ）による輸送ルートを利用したが、リードタイムが 2 週間以上かかることもあり、社会実験に参加した荷主企業から「輸送ルートとして使いにくい」とする意見がみられ、今後の輸出拡大に向けたボトルネックになると考えられた。

## 1. 2. 2 平成 25 年度：社会実験「那覇港輸出貨物増大促進事業」

「那覇港物流ビジネスモデル導入事業」の実施を踏まえ、平成 25 年度より、「那覇港輸出貨物増大促進事業」を実施している。本事業は、小口の県産品等に限らず幅広い貨物を支援対象とし、輸出貨物を前年度より増大させた企業に、増大分の貨物量に応じた支援を実施するものである。また、荷主支援加え、輸出貨物増大に向けた方策として、香港への直行航路就航に向けた取組も実施している。

なお、平成 25 年度事業は、平成 26 年度以降の社会実験の前段階”プレ社会実験”として位置付け、次年度以降の実施における課題や改善点の把握を目的として実施している。

表-1.1 これまでの取組

取組名称	「那覇港物流ビジネスモデル導入事業」	「那覇港輸出貨物増大促進事業」
時期	平成 22～24 年度	平成 25 年度
実施目的	・ i) 新たな貨物の掘り起し、ii) 貨物を海外に運ぶ仕組みづくり、のための社会実験を実施し、「物流ビジネスモデル」の導入、定着を目指す	・ 社会実験を通じ、i) 輸出貨物拡大、ii) 航路の拡充、iii) 輸出コストの低減を図る
実施内容	①アジアへの海上混載輸出モデル：小口混載サービスの定着 ②中古車の輸出モデル：沖縄から発生する中古車の輸出による貨物増大	①輸出貨物増大モデル：幅広い貨物/荷主を対象とした支援（インセンティブ）による貨物量増大 ②香港直航路定着モデル：事業者から要望の強い香港への直行航路就航
荷主への支援	・ 混載輸送時の海上運賃分 (①アジアへの海上混載輸出モデル)	・ 前年度よりも増大した貨物 1TEU につき 1 万円 (①輸出貨物増大モデル)
成果	・ 香港、台湾への小口混載サービス定着 ・ 中古車輸出の機運の高まり	・ 年間 800TEU 以上の輸出貨物増大を支援
課題	・ 小口の混載貨物だけでなく、輸出貨物全体の増大 ・ 直行航路がない香港向け輸出は、リードタイムが長い ・ 中古車の輸出は僅かにとどまる	・ 香港直航路は就航できず
次の取組の方向性	i) 県産品以外も含めた、幅広い貨物を支援 ii) 直行航路の就航	i) 増大が見込まれる貨物を対象に、より重点的な荷主支援 ii) 現実的な方策による、香港への輸送ルート（航路）構築 ※平成 26 年度以降に反映させていく
備考	・ 平成 24 年度より台湾に直行航路就航（南西海運、HASCO）	・ 平成 26 年度以降に実施する取組の「プレ社会実験」として位置付け

### 1. 3 調査フロー

本調査の実施フローを以下に示す。

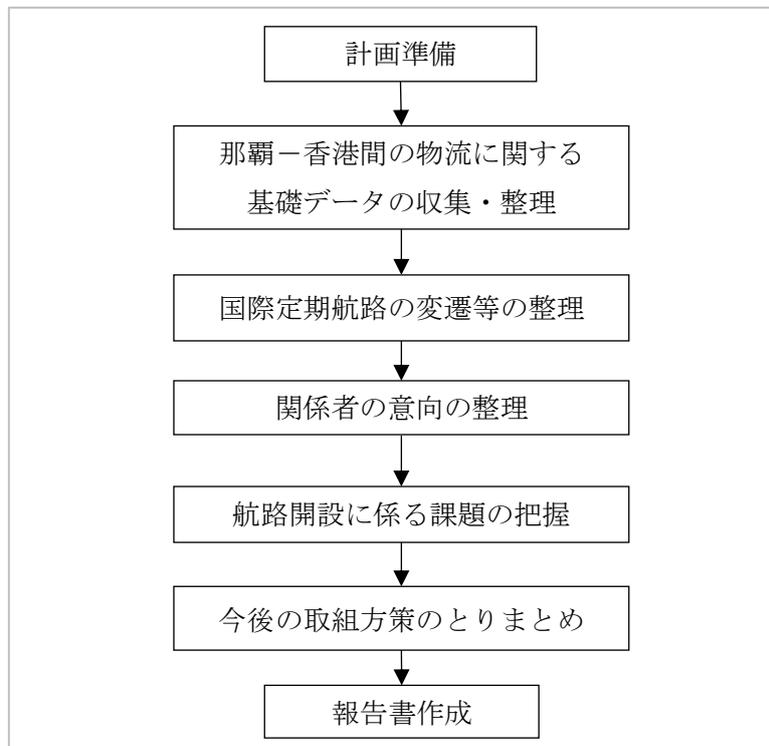


図-1.1 調査フロー

## 2 那覇－香港間の物流に関する基礎データの収集・整理

### 2. 1 データ整理の実施概要

那覇港の物流に係る基礎データとして、以下の統計データの整理を行い、那覇港と香港等との輸出入貨物の取扱や、貿易の状況を把握する。

表-2.1 整理するデータの概要

A) 平成 25 年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査	
データ概要	・国際海上コンテナ貨物の以下の流動実態 (輸出) 国内の生産地から海外の仕向国までの流動実態 (輸入) 海外の原産国から国内の消費地までの流動実態
調査期間	・当該調査年の 11 月 1 日～30 日
対象データ	・平成 25 年度調査データ (平成 25 年 11 月 1 日～11 月 30 日)
データ単位	・貨物量 (フレートトン)
調査対象貨物	・上記期間中に通関申告が行われた、沖縄県を生産/消費地とする海上コンテナ貨物全量 ※米軍貨物等は対象外
B) 那覇港の統計	
データ概要	・那覇港に出入りした船舶、貨物及び施設の利用状況
調査期間	・各年 1 月～12 月 (暦年)
対象データ	・平成 23 年～平成 25 年
データ単位	i) 貨物重量 (トン)                      ii) コンテナ本数 (TEU) ※一部データのみ
調査対象貨物	・那覇港で揚げ/積みが行われた、輸出入貨物の全量 ※米軍貨物含む
C) 貿易統計	
データ概要	・日本から輸出および日本へ輸入された貨物の種類、貿易額、量
調査期間	・各月 1 日～30 日 (月毎の集計)
対象データ	・平成 21 年～26 年データ
データ単位	i) 金額 (千円)                              ii) 貨物重量 (kg、トン) ※一部データのみ
調査対象貨物	・沖縄地区税関で通関申告が行われた全ての輸出入貨物 ※20 万円以下の少額貨物や、非商業貨物を除く

## 2. 2 データ収集・整理結果

### (1) 輸出入貨物の取り扱い状況

#### 1) 輸出貨物は大半が「再利用資材」(古紙、廃プラスチック等)、米軍貨物

「那覇港の統計」でも示されている通り、那覇港における輸出貨物は、大半が古紙等の「再利用資材」、米軍関係貨物等の「取合せ品」である。

米軍関係貨物は、アメリカ船籍の船舶でのみ輸送が許されており、また古紙は運賃負担力が低く、輸入貨物を輸送した空コンテナを利用して輸出されているという特徴がある。那覇港の航路を充実させていくには、「運賃負担力のある商業貨物」を増やしていくことが重要であるが、現状ではそうした貨物は輸出貨物のうちごくわずかである。

#### 2) 商業貨物(米軍貨物等を除く)では、中国との輸出入が最大

各調査より、那覇港における海上コンテナ貨物量は、輸出入共に中国が最大であることが示されている。輸出貨物では、古紙等の「再利用資材」、輸入貨物では食品や生活物資、石材等が輸入されている。

港湾別には、輸出貨物は青島港向けの輸出が、上海港向けの輸出を上回っている。輸入貨物は、大半が上海港利用だが、石材や野菜等は厦門港からも輸入されている。

#### 3) 香港への食品輸出は増大しているものの、貨物量の大幅な増大には至らず

香港では日本食品に対するニーズが近年、高まっており、沖縄からの食品関係貨物の輸出も活発化している。しかし、食品関係貨物はかさ小さく、また航空輸送で輸出される場合も多いため、沖縄から香港への海上コンテナ貨物の大幅な増大には結びついていないのが現状である。

### (2) 輸出入貨物の輸送ルート

#### 1) 中国、タイ、インドネシア等からは海外トランシップによる輸入貨物も多い

「平成 25 年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査」より、海外港湾トランシップによる貨物の輸出入が比較的多い地域、事例としては、中国、タイ、インドネシア、ベトナムからの輸入貨物が挙げられる。

このうち、タイ、インドネシア、ベトナムについては、那覇港との直航航路がない地域のため、国内又は海外トランシップによるルートを使う必要があるが、よりコスト、リードタイムで優位性がある海外港湾トランシップによるルートが使われていると考えられる。

これに対し、中国は那覇港との間に複数の直行航路が就航されているが、釜山港や高雄港、基隆港トランシップによる輸入の実績もある。

#### 2) 国内(本土)港湾トランシップによる輸出の実績は少ない

内航航路を利用し、国内港湾でトランシップするルートでの那覇港の輸出入貨物が輸送

されている事例は、北米からの輸入貨物（神戸港等を利用）、韓国からの輸入貨物（博多港を利用）など、一部地域からの輸入の場合を除いては、実績が少ない。

特に、アジアとの輸出入においては、那覇港から外貿航路を利用し、海外港湾でトランシップをした場合の方が、国内港湾でのトランシップよりも一般にコスト、リードタイムで優位性があるため、国内港湾でトランシップをするケースは少なくなっていると考えられる。

### 3 那覇港の国際定期航路の就航状況と現況の整理

#### 3.1 那覇港の国際定期航路の就航状況

##### 3.1.1 航路の変遷

2014（平成26年）以前の、那覇港の国際定期航路の変遷について、次の表-3.1.1、表-3.1.2の通りに整理する。

表-3.1 2007～2014年の航路開設に係る動き

時期	概要
2007年まで	<p>①北米航路廃止・台湾航路減便</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇港は地方港でも数少ない北米航路寄港港湾であったが、2003年にMaersk、2006年にはAPLも廃止となり、北米航路がなくなった</li> </ul> <p>②中国航路・東南アジア航路のサービス開始</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・台湾航路についても、ユニグローリー、愛媛オーシャン・ライン、APLの航路が相次いで廃止となり、有村産業のみとなった。一方、航路開設については、HASCOの中国航路開設、Fresh Carriers（冷凍コンテナ船）の東南アジア航路開設の動きがあった。</li> </ul>
2008年	<p>○有村産業破産／相次ぐ台湾航路への参入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2008年、那覇港で最も歴史のある外航サービスを展開していた有村産業が破産し、台湾航路がすべて廃止となる事態となった。</li> <li>・そこへHASCO、愛媛オーシャン・ライン、マリアナ・エクスプレス・ラインズ（MELL）が台湾サービスを開始し、年内に台湾航路は計週3便にまで増加した。</li> </ul>
2010～11年	<p>①香港航路開設と休止</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・MELLは新たに北中国、上海、香港、マニラを寄港する中国・香港サービスをスタートしたが、翌年には休止となった。</li> </ul> <p>②北米航路復活</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2006年APLの航路改編以降、那覇港には北米航路のサービスがなかったが、再び2010年にAPLが航路を改編し、北米航路が復活した。</li> </ul>
2012年以降	<p>○台湾航路の充実、メガキャリアとの提携によるワールドネットワーク形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南西海運は2012年、先島航路の延伸で寄港していた厦門に加え、台湾への寄港を開始。さらに、2014年8月には、大型新船投入に合わせ、Wan-Haiが南西海運と提携による高雄接続の那覇向け輸入サービスをスタート。</li> <li>・2014年には、内航船社であった琉球海運が台湾とのRORO航路を開設し、台湾航路は計週4便体制となる。12月には、琉球海運が商船三井と提携し、高雄接続による世界各地との輸送ネットワークを開始することを発表。2015年から本格的にサービスを開始する運びとなった。</li> </ul>

表-3.2 那覇港における外貿航路の変遷

台湾航路 中国航路 (香港航路) 韓国航路 東南アジア航路 北米航路

船社	航路	船種	開設時期	~H13 ~2001	H14 2002	H15 2003	H16 2004	H17 2005	H18 2006	H19 2007	H20 2008	H21 2009	H22 2010	H23 2011	H24 2012	H25 2013	H26 2014	H27 2015	備考
American President Line (APL)	北米航路	コンテナ船	H10.3~H18 H22.7 ~	【1】										【1】					・H23年7月～、航路改編により(釜山経由)北米寄港再開、中国港湾にも寄港
	韓国航路	コンテナ船	H18.4~H22.6							【1】			【1】						
Maersk (Maersk Line, Maersk Sealand)	北米航路	コンテナ船	H8.6~H15.1	【1】															・H15年1月に航路再編(北米⇒東南アジア航路に)
	東南アジア航路	コンテナ船	H15.1~H19.3			【1】													
有村産業	台湾航路	フェリー	S50年~H20.6	【2】															・H20年6月に全航路停止
南西海運/大栄興産	中国(厦門)航路	一般貨物船	H7.2~	【0.5】	【0.75】	【1】						【0.5~ 0.75】				【1】	【1】	・H26年1月より厦門航路と台湾航路を統合	
	台湾航路	一般貨物船	H24.8~												【0.5】				
立栄海運 (Uniglory)	台湾航路	コンテナ船	H10.5~H14.2	【1】															
愛媛オーシャン・ライン	台湾航路	コンテナ船	H20.9~		【1】							【1】					・日本郵船と提携 ・マニラにも寄港(~H27年3月)		
琉球海運	台湾航路	RORO 船	H26.6~														【1】		
SINOTRANS	中国航路	コンテナ船	H17.12~H18.4					【0.5】											・台湾港湾にも寄港
上海海華輪船(HASCO)	中国航路	コンテナ船	H17.7~					【0.5】	【1】									・台湾港湾にも寄港	
Mariana Express Lines (MELL)	南太平洋航路	コンテナ船	H20.9~									【1】							・台湾港湾、香港にも寄港
	中国・香港航路	コンテナ船	H22.3~ H23.9									【1】							・台湾、フィリピン港湾にも寄港
Fresh Carriers	フィリピン航路	冷凍コンテナ	H21.3~									【0.5】							
航路別外貿航路数 (便/週) ※各年末時点	台湾航路			4	4	4	3	3.5	2	2	3	3	3	3	3.5~3.75	3.5~3.75	4	4	
	中国航路			0.5	0.5	0.75	1	2	1.5	2	1.5~1.75	1.5~1.75	2.5~2.75	1.5~1.75	1.5~1.75	1.5~1.75	2	2	
	韓国航路								1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	東南アジア航路					1	1	1	1	0.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	
船種別外貿航路数 (便/週) ※各年末時点	コンテナ船・一般貨物船			3.5	2.5	2.75	3	4	3.5	3	5	5	6	5	5.5	5.5	5	5	
	フェリー・RORO 船			2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	1	1	
	冷凍コンテナ船			0	0	0	0	0	0	0	0	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	
那覇港 外貿コンテナ貨物量 (実入)	輸出 (TEU)			-	-	-	-	14,243	15,306	16,298	16,759	17,020	17,564	18,302	18,594	18,115	18,717	-	
	輸入 (TEU)			-	-	-	-	44,193	43,587	41,419	40,383	42,065	42,126	44,947	43,521	43,610	41,916	-	
	計 (TEU)			-	-	-	-	58,436	58,893	57,717	57,142	59,085	59,690	63,249	62,115	61,725	60,633	-	

注：平成27年は6月時点の運航状況。【 】内は週あたり便数。

資料：那覇港管理組合「定期航路・不定期航路一覧」、日本海事新聞記事等より(株)地域開発研究所作成

### 3. 1. 2 各船社の貨物取扱状況

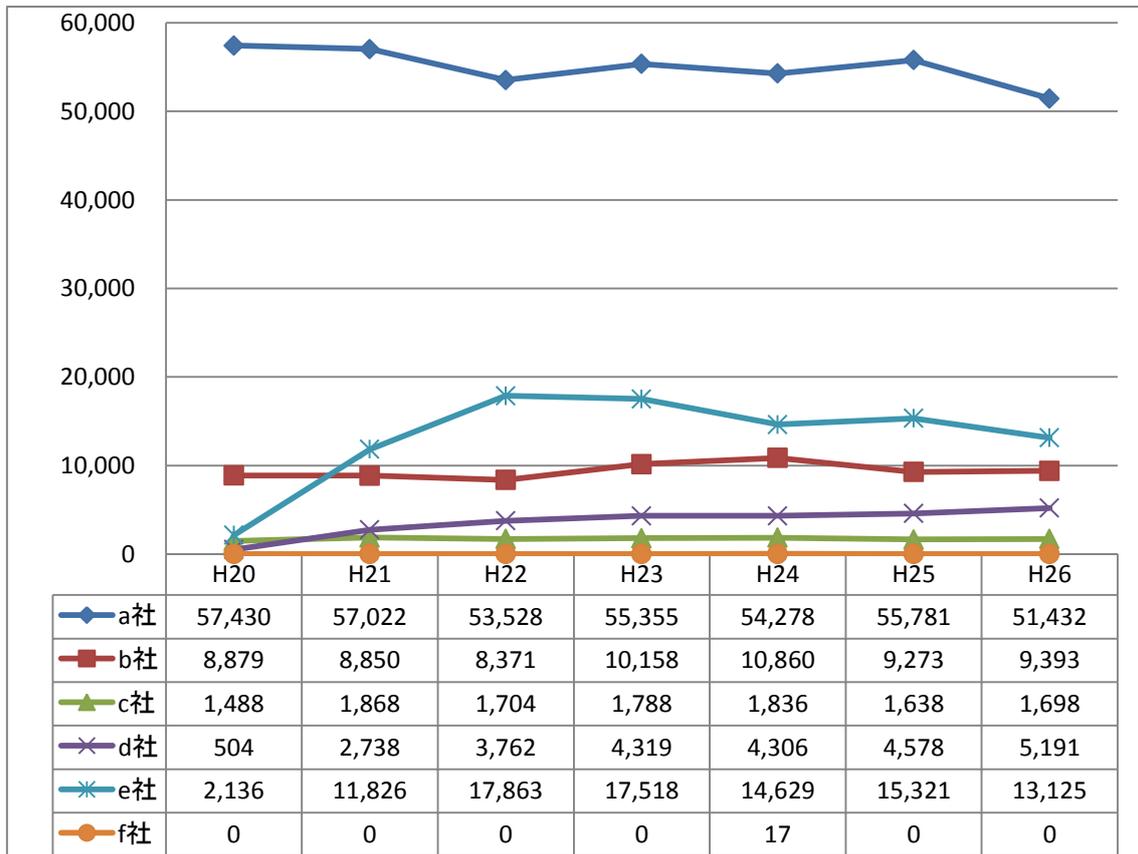
那覇国際コンテナターミナル株式会社（NICTI）で集計しているデータより、国際コンテナターミナル9・10号バースを利用している船社<sup>1</sup>の貨物取扱状況を整理する。

#### （1）船社別取扱貨物量の推移

平成20～26年にかけての、船社別の取り扱い貨物量（輸出入・空コンテナ含む）の推移を図-3.1.1に示す。

取扱貨物量が最も多いのは、図中のa社である。a社は米国防務省との契約に基づき、米軍関係貨物の輸送を優先的に取り扱っていることが、安定して貨物量が多い理由である。

e社は那覇港から南太平洋の島嶼地域に寄港する航路を運航しているが、平成22年3月から23年8月にかけては、上海港～那覇港～香港の順に寄港する航路も週1便で運航しており、このことが平成22～23年にかけて貨物量が増大したことの要因だと考えられる。



注：単位はTEU

資料：那覇国際コンテナターミナル株式会社提供資料より(株)地域開発研究所作成

図-3.1 船社別取扱貨物量の推移

<sup>1</sup> 那覇港に寄港する外貿航路を運航している船社のうち、平成26年に国際コンテナターミナル9・10号バースを利用した船社は5社であり、台湾航路を運航する県内船社の2社は共に7号バースを利用しているため、NICTIでは取扱貨物量を把握していない。

(2) 平成 25 (2013) 年の船社別輸出入貨物量 (実入り・空コンテナの内訳)

各船社とも実入り貨物量ベースでは、輸入貨物の取扱量が輸出貨物を大幅に上回っており、差分は空コンテナとして回送していることが示されている。

実入りの輸出貨物量の取り扱いが最も多いのは a 社で、年間約 15,700TEU を輸送している。a 社の輸出貨物の内訳は、米軍関係貨物の他に、中国や韓国、東南アジア向けの古紙やリサイクル貨物であると考えられる。関係者からは、輸出入のインバランス解消のため、古紙の輸出においては割安な運賃を提示することもあると指摘されている<sup>2</sup>。

a 社に次ぐ b 社、d 社、e 社の中では、輸入貨物の取扱量が最も多いのは e 社であり、実入りコンテナベースで年間約 7,300TEU を輸送している。

一方、d 社は輸入貨物量では b 社、e 社に大きく及ばず、輸出貨物量も 3 社の中では最少だが、輸出貨物量に占める空コンテナの比率は 62.5%と、b 社、e 社に比べて低めである。

表-3.3 平成 25 (2013) 年の船社別輸出入貨物量 (実入り・空コンテナの内訳)

		a 社	b 社	c 社	d 社	e 社	合計
輸出	実入り	15,747	877	0	762	829	18,215
	空	12,071	3,605	824	1,271	7,152	24,923
	計	27,818	4,482	824	2,033	7,981	43,138
	空コンテナ率	43.4%	80.4%	100.0%	62.5%	89.6%	57.8%
輸入	実入り	27,849	4,589	814	2,543	7,336	43,131
	空	114	202	0	2	4	322
	計	27,963	4,791	814	2,545	7,340	43,453
	空コンテナ率	0.4%	4.2%	0.0%	0.1%	0.1%	0.7%
合計		55,781	9,273	1,638	4,578	15,321	86,591

<sup>2</sup> a 社の代理店へのヒアリングより

### 3. 2 香港との航路・海上輸送ルート構築に向けた動き

#### 3. 2. 1 平成 24 年度以前の状況

##### (1) 香港直行航路の開設と休止（平成 22～23 年）

平成 22 年 3 月に、シンガポール資本の船社「マリアナ・エクスプレス・ライズ」により、那覇港～香港間に初の直行航路が開設された。この航路は那覇港～香港間を 2 日で結ぶスケジュールで運航され、従前は直行航路がなく、本土港湾や海外港湾でのトランシップが必要であった、沖縄から香港への海上コンテナ輸送の利便性を大幅に高め、沖縄県産品等の香港への輸出拡大に資することになると期待された。

しかし、平成 23 年 8 月、船社の航路再編を理由に、先述の香港直行航路の休止が発表された。これにより、沖縄から香港への海上コンテナ貨物の輸送は、航路開設以前と同様に、本土港湾もしくは海外港湾を経由したルートでの輸送を強いられることとなり、利便性は大きく低下した。

一方、運航船社へのヒアリングでは、航路の休止の理由として、那覇港で取り扱う（揚げ積みする）貨物が少なく、船社の事業採算性の観点から香港直行航路の継続、維持が困難であったことが指摘されている。また、那覇港で取り扱う貨物量の少なさ（特に輸出貨物）は承知しており、当該航路は輸入貨物の取扱を想定した航路開設・那覇港寄港であったとされている。

表-3.4 香港直行航路の開設・休止に関する運航船社の意見

項目	概要
航路開設・ 休止の理由	<ul style="list-style-type: none"><li>・就航から 1 年経過しても貨物量が増える気配がなく、航路を休止した。</li><li>・ただし、那覇港からの輸出貨物よりも、上海→那覇の輸入貨物を見込んだ航路開設であり、那覇港の次に香港に寄港するスケジュールの設定も、那覇港からの輸出貨物の扱いを想定したものではない。</li></ul>
航路開設に 必要な貨物量	<ul style="list-style-type: none"><li>・那覇港への寄港に伴うコストを考えると、最低でも沖縄から週に 50TEU の輸出貨物量が必要だろう。加えて燃料費の高騰なども考慮する必要がある。</li></ul>

注 1：平成 23 年度時点での意見

注 2：運航船社（シンガポール船社）の本社担当者による見解

資料：那覇港管理組合「平成 23 年度那覇港物流ビジネスモデル導入事業検討業務」海外調査結果より作成

### 3. 2. 2 社会実験による直行航路開設に向けた取組（平成 25 年度）

那覇港管理組合では、平成 25 年度に「那覇港輸出貨物増大促進事業」を社会実験として実施し、社会実験の取組の一つとして、那覇港から香港へのリードタイムが短い<sup>3</sup>直行航路の開設を目指す「香港直航路定着モデル」を実施した。

#### （1）実施概要

社会実験では、香港直航路を運航する船社を公募し、船社に対し①運航費の支援、②集荷への協力（荷主に対し航路利用を呼びかける等）を行い、支援していくものとした。

#### （2）船社選定後の状況

社会実験に協力する船社を選定したが、その後、船社側の事情により航路開設の具体的な目途が立たず、香港直航路定着モデル・社会実験を実施できなかった。

#### （3）次年度以降の取組方針の検討

平成 25 年度の取組を踏まえた次年度以降の取組方針として、以下の 3 案の取組方針を検討した。平成 25 年度の取組状況から、船社のリスクが最も小さい C 案がより現実的な選択肢として想定された。

##### 1) A 案：（平成 25 年度同様に）香港直航路を開設

平成 25 年度の社会実験と同様の条件で航路開設を目指す。但し、実現に際しては貨物の確保が条件であり、船社の意見では、航路開設に必要な貨物量(1 寄港あたり 100～150TEU)の確保は難しいとされている。

##### 2) B 案：より現実的な条件による（途中寄港地のある）香港直航路の開設

平成 25 年度は、「香港直航路」として、①新規航路であること、②途中寄港を認めないという厳しい条件により公募を実施したが、船社の航路開設条件として、100～150TEU/便の貨物量が指摘されているのに対し、実際に見込まれる集荷量はその 1/2 未満であった。

このことを踏まえ、次年度以降の取組では、以下のようなより現実的な条件による「香港直航路」の開設を目指すものとした。

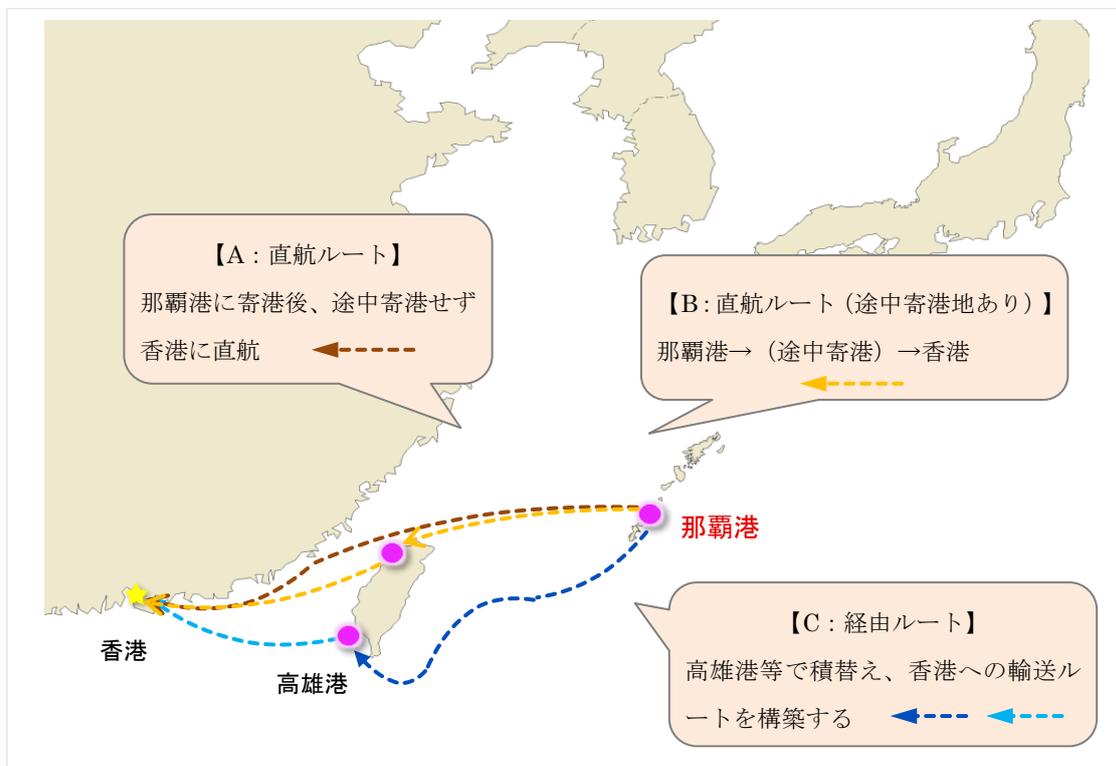
- i) 既存航路の再編でも良い
- ii) 那覇港－香港間の途中寄港を認める

##### 3) C 案：中継による香港輸送ルート構築

「香港直航路」の開設を目指す一方、海外港湾を中継（トランシップ）する輸送方式での、

<sup>3</sup> 那覇港寄港後、途中寄港地を挟まずに香港に寄港するスケジュールを公募条件に設定したため、那覇～香港間のリードタイムは 2 日程度を想定した。

リードタイム短縮化の取組も想定される。なお、県内荷主の要望を踏まえ、リードタイムは最長でも10日未満（那覇港～香港まで）が条件となる。中継に利用する港湾としては台湾・高雄港などが考えられるが、トランシップの円滑化が条件となる。



資料：「平成25年度 那覇港輸出貨物増大促進事業検討業務 報告書」

図-3.2 香港への輸送ルート構築の諸タイプ

### 3. 2. 3 台湾港湾積替え（トランシップ）による輸送ルートの構築（平成 26 年度）

平成 25 年度の社会実験での取組終了後、平成 26 年度に入り、民間船社同士の提携により、那覇港から台湾港湾を經由（台湾港湾でトランシップ）することでの、香港への輸送ルート構築の取組が進められ、那覇港から香港へ、従前よりも短い 6 日間<sup>4</sup>程度のリードタイムで海上輸送するサービスが開始されている。

#### （1）Wan-Hai Lines/南西海運

平成 26 年 8 月より、台湾の大手船社である Wan-Hai Lines は、南西海運との提携により、高雄港トランシップによる那覇港輸出入サービスを開始している。Wan-Hai Lines は、従前は外国船社の台湾～那覇航路をフィーダー航路として利用し、那覇港への輸入貨物を輸送していたが、今回、高雄港への輸出リードタイムが短い（4 日間）南西海運との提携により、那覇港から香港への輸出において、6 日間で輸送するサービスを構築することが可能となっている。

表-3.5 那覇港から香港への輸出サービス①（Wan-Hai Lines）

項目	概要
輸送主体	・ Wan-Hai Lines
代理店	・ 三井倉庫九州
サービス開始時期	・ 平成 26 年 8 月
輸送船社	・ 那覇港～高雄港：南西海運（コンテナ航路） ・ 高雄港～香港：Wan-Hai Lines（コンテナ航路）
香港までの所要日数	・ 6 日間（那覇～高雄：4 日、高雄港積替え：0 日、高雄～香港：2 日）
便数	・ 週 1 便（那覇港出港：火曜日）
備考	・ Wan-Hai Lines が、南西海運の航路から厦門～高雄～那覇の区間で貨物輸送スペース借入（スロットチャーター） ・ 香港トランシップで、世界各国発着の貨物輸送も可能

#### （2）商船三井/琉球海運

平成 26 年 12 月より、大手邦船社の商船三井は県内船社の琉球海運との提携により、高雄港トランシップによる那覇港輸出入サービスを開始している。那覇港から高雄港までは琉球海運の RORO 航路、高雄港から香港までは、商船三井のコンテナ航路で輸送される。

那覇港から香港までの所要日数は、サービス開始当初は 6 日間であったが、平成 27 年 6 月より、高雄港で接続する船のスケジュール調整に伴い、8 日間となっている。

<sup>4</sup> 港から港までの日数

この提携による意義としては、商船三井にとっては日本地方港におけるサービスの拡充、琉球海運にとっては台湾（高雄港）以遠のネットワーク拡充が挙げられる。

表-3.6 那覇港から香港への輸出サービス②（商船三井）

項目	概要
輸送主体	・商船三井
代理店	・オウ・ティ・ケイ
サービス 開始時期	・平成 26 年 12 月
輸送船社	・那覇港～高雄港：琉球海運（RORO 航路） ・高雄港～香港：商船三井（コンテナ航路）
香港までの 所要日数	・4～8 日間 ※高雄港での接続スケジュールにより変動 (那覇～高雄：2 日、高雄港積替え：0 日、高雄～香港：2～6 日)
便数	・週 1 便（那覇港出港：金曜日）
備考	・所要日数は平成 27 年 6 月より 8 日間に変更、平成 27 年 7 月中旬以降は 4 日に変更予定

## 4 関係者の意向の整理

那覇港に寄港する外貿航路を運航する船社や代理店、県内の主要な物流事業者に対して意向調査（ヒアリング）を行い、那覇港の航路拡充に向けた今後の取組方策についての意向を把握する。

### 4. 1 船社・船社代理店

那覇港に寄港する外貿航路を運航する船社や代理店への、ヒアリング結果の概要は以下の通りである。

表-4.1 意向調査の概要（船社・船社代理店）

項目	概要
輸出入貨物の輸送 ・ 取り扱い状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○各航路とも輸入貨物の輸送が主</li> <li>・各航路・船社とも、那覇港からの輸出貨物の取扱は、輸入貨物の取扱に比べてわずかにとどまっており、那覇港への寄港は、主に輸入貨物の取扱を見込んでいる。</li> <li>・近年に航路や輸送サービスを開設した船社は、沖縄からの県産品輸出が活発化していることにも注目しており、今後、沖縄からの県産品等の海上輸出货量が増大していくことにも期待している。</li> </ul>
外貿航路の運航について	<ul style="list-style-type: none"> <li>○各船社とも、現在の航路は継続見込</li> <li>・各船社とも、現状は航路/サービスを継続する意向である。</li> <li>・特に県内船社の2社については、外貿貨物に加え、那覇～先島間の内貿貨物も輸送しており、他船社に比べると、航路の運航、維持が有利な状況であると言える。</li> <li>○他船社との競合</li> <li>・複数の船社から、現在の航路運航状況について「那覇港の貨物量からみて航路本数が多く、競争が激しくなっている」と指摘がされている。</li> </ul>
今後の事業展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>○一部船社が航路拡充に関心</li> <li>・県内船社のA社、外国船社BB社は、那覇～香港等の航路展開も検討したい、としている。</li> <li>・但し、A社BB社ともに、那覇港での輸出入貨物は充分には見込めないことから、実現には行政による運航費等の支援が必要だろう、としている。</li> <li>○県産品の輸出拡大を見込む</li> <li>・各船社とも大幅な貨物の増大は見込んでおらず、特に輸出貨物については、横ばいだろうと予想している。</li> </ul>

項目	概要
	<ul style="list-style-type: none"> <li>一方で、一部船社は、県内企業等による近年の沖縄県産品の輸出拡大や、行政による輸出拡大に向けた支援事業等の取組を注視しており、県産品は今後増大していく可能性がある輸出貨物として期待されている。</li> </ul>
行政への意見、要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>○航路開設に向けた取組や船社支援</li> <li>・今後の航路拡充、新規航路開設の可能性があるとしている船社は、航路拡充には行政の支援が必要かつ効果的だとしている。</li> <li>・一方、一部船社は、船社間における公平な競争状態を妨げる恐れがあるとして、航路開設に向けた取組や支援を行うことは慎重に考えるべき、だとしている。</li> <li>○輸出貨物増大に向けた荷主への支援</li> <li>・各船社とも、荷主への支援を行うことで貨物量増大に繋がるとして、荷主への支援を行うことは好意的に捉えている。</li> </ul>

#### 4. 2 荷主企業

##### (1) 香港直行航路の利用に関する意見

沖縄から主に香港向けに輸出されている貨物は、県産品や食品関係の貨物のほか、県内商社が扱う雑貨、化粧品等が主体である。香港直行航路が運航されれば、従前よりもリードタイムが短縮され、食品等の輸送における利便性が高まるとして、県産品を扱う商社等は利用意向を示している。

##### (2) 香港へのリードタイム

食品等の貨物を扱う一部の荷主企業は、「リードタイムは短いほど望ましい」とする考えから、6日間よりも更に短い日数となることを望んでいる。一方、主要な荷主企業の中でも、「6日程度であれば十分に利便性が高い」として、これ以上の大幅な日数短縮がされなくともよい、とする意見もみられる。

表-4.2 香港直行航路の利用に関する意見（荷主企業）

考え方	主な意見
○基本的には、香港直行航路の開設は歓迎する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・化粧品やベビー用品等、定期的に香港向けに輸出している貨物がある。香港への直行航路ができれば、現在の輸送ルートよりも利便性が高まると考えられるため、利用したいと考えている。(商社 a 社)</li> <li>・農産物の輸出を今後、拡大していきたい。リードタイムが短い香港直行航路が利用できればプラスになる。(商社 b 社)</li> <li>・取引先である香港側のバイヤーも、リードタイムの短い海上航路就航を</li> </ul>

考え方	主な意見
	期待している。輸出取引の活発化に繋がることが期待されるため、直行航路を利用したい。(商社 c 社)
○リードタイムについて	<p>① (高雄港トランシッフルートで実現されているよりも短い) 6 日未満が望ましい</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2 日程度で香港に輸送できる航路ができればベストである。(商社 a 社)</li> <li>・ 4 日程度が望ましい。(食品メーカー d 社)</li> <li>・ 農産物の輸出を想定すると、なるべく短いリードタイムが望ましい。(商社 b 社)</li> </ul> <p>② (高雄港トランシッフルートで実現されている) 6 日程度で充分である</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 冷凍品の食肉加工品の輸出を想定しているが、現状の 6 日でも特に問題ない。(食品メーカー g 社)</li> <li>・ 従前は 2 週間程度かかっていたことが問題だったが、1 週間程度であれば問題ない。(商社 c 社)</li> </ul>

資料：各社へのヒアリング等より(株)地域開発研究所作成

## 5 那覇港の国際定期航路開設に係る課題の整理

### 5.1 より使いやすい航路ネットワークの構築

那覇港の国際定期航路は、直行で輸送できる地域（港湾）が少なく、積替え（トランシップ）による輸送を必要とする地域が多い。また、国際定期航路の頻度も少ない。

台湾港湾（高雄港、基隆港）とは、近年の県内船社による航路開設もあり、航路頻度が多く、リードタイムも短い、それ以外のアジアの主要港との航路ネットワークが少ない。

県産品の出荷拡大、沖縄への企業誘致の促進のためには、那覇港においては、輸出入とも使いやすく、輸送頻度も多い国際航路ネットワークの構築が課題である。

表-5.1 那覇港のアジア主要港とのネットワーク

港湾 (方面)	便数 /週	運航船社	所要日数(日)		備考
			輸出	輸入	
釜山港	1	・ APL	5	1	・ APL は米軍関係貨物の輸送を優先
青島港	1	・ APL	1	—	・ APL は米軍関係貨物の輸送を優先
上海港	2	・ APL	2	5	・ APL は米軍関係貨物の輸送を優先
		・ HASCO	2	5	
基隆港	3	・ 南西海運	2	4	・ HASCO の台湾港湾寄港スケジュールは流動的
		・ HASCO	4	3	
		・ 愛媛オーシャン・ライン	1	1	
高雄港	5	・ 南西海運	4	2	・ マリアナは輸出時のリードタイムが長く、輸入向けの航路 ・ HASCO の台湾港湾寄港スケジュールは流動的
		・ HASCO	5	2	
		・ 愛媛オーシャン・ライン	2	2	
		・ マリアナ・エクスプレス・ライNZ	19	2	
		・ 琉球海運	2	2	
香港	1	・ マリアナ・エクスプレス・ライNZ	17	4	・ 輸出時のリードタイムが長く、輸入向けの航路
シンガポール港	—	—	—	—	・ 直行航路なし
レムチャバン港	—	—	—	—	・ 直行航路なし

注：平成 27 年 6 月時点での航路開設状況より作成、所要日数は一般的なスケジュールに基づき記載（時期等で一部変動あり）

## 5. 2 香港などのアジア主要港とのリードタイムの短縮

上記の使いやすい航路ネットワークの構築の一部であるが、とくに重要なのは、今後の県産品等の出荷拡大を支えるため、香港等と那覇港とのリードタイムの短縮化である。

香港は、県産品の大きな輸出先であるが、現状では直行航路（マリアナ・エクスプレス・ライズ）では3週間、釜山港・上海港トランシップによる輸送では14日間程度を要しており、賞味期限のある食品の輸送には向いていない。そのため、野菜、畜産品等の鮮度を要する県産品の多くは、（輸送費支援があることもあり）那覇空港からの航空便により輸送されている。

もともと昨年、南西海運・ワンハイラインズ、琉球海運・商船三井の提携により、高雄港トランシップによる輸送ルートで、那覇→香港間を6日間程度で結ぶサービスが実現したところである。高雄港での航路の接続を改善することにより、若干のリードタイムの短縮も見込まれるところである。

しかし、県産食品を輸送するルートとしては、より短いリードタイム（2日間程度）の確保＝直行航路の開設が望まれるところである。なお、香港まで2日間のリードタイムで到達する航路は、東京港、博多港にもなく、実現すれば那覇港の地理的優位性（香港に近い）を発揮したことになる。

表-5.2 香港、高雄港と主要港とのリードタイム

港湾/方面		タイプ	港間の 輸送日数	便数 /週	備考
博多港	香港	直行航路	3～9	6便	3、4日間の航路は週1便のみ
		トランシップ	5～15	11便	5日間の航路は週1便のみ
	高雄	直行航路	3～8	8便	4日間の航路は週1便のみ
		トランシップ	7～8	2便	7、8日間の航路は週1便のみ
東京港	香港	直行航路	3～9	29便	3日間の航路は週2便のみ
		トランシップ	13	1便	
	高雄	直行航路	4～10	17便	4日間の航路は週2便のみ
		トランシップ	7	1便	

資料：「SHIPPING GAZETTE」（2015.6/14～6/20）

## 6 今後の方向性と取組方策の検討

調査を踏まえ、那覇港～香港間におけるリードタイムの短い海上輸送ルートの拡充に向けた方向性、取組方策を整理する。

### 6. 1 今後の取組の方向性

#### 6. 1. 1 今後の取組の方向性：香港とのリードタイムの短い海上航路の確保

従前、那覇港から香港までの輸送ルートは、釜山港、上海港等でのトランシップによる輸送ルートが主であり、2週間程度のリードタイムを要していたが、平成26年度中には民間事業者の取組により、那覇港から香港までの所要日数を従前の約2週間程度から大幅に短縮し、6日で輸送する海上輸送ルートが実現したところである。

一方、県内荷主企業には、6日より更にリードタイムが短い輸送ルートの構築を望む意見もある。また、那覇港と香港との近接性からも、6日より短い日数での輸送は可能なことから、今後は更なるリードタイムの短縮、荷主企業の利便性向上に向けた取組を行っていく。

#### 6. 1. 2 那覇港～香港間における海上輸送ルートのタイプ

よりリードタイムを短縮し、荷主企業の利便性向上を目指した輸送ルートとして、①近隣ハブ港トランシップ（積替え）ルート、②途中寄港ありの直行ルート、③途中寄港なしの直行ルートの3タイプがある。

表-6.1 香港へのリードタイム短縮を目指した輸送ルートのタイプ

タイプ	概要	リードタイム等
タイプⅠ	【近隣ハブ港積替えルート】 近隣ハブ港でトランシップする輸送ルート	高雄港、基隆港でのトランシップ 6日程度のリードタイムが実現
タイプⅡ	【途中寄港ありの直行ルート】 那覇港→途中寄港→香港の途中寄港ルート	上海港経由などを想定 3～5日程度のリードタイムを想定
タイプⅢ	【途中寄港なしの直行ルート】 那覇港→香港の直行ルート	2日程度のリードタイムを想定

#### (1) <タイプⅠ>近隣ハブ港積替えルート：平成26年度において実現

平成26年の南西海運・ワンハイラインズ、琉球海運・商船三井の提携により、近隣ハブ港である高雄港積替えルートが構築された。これにより、ワンハイラインズ、商船三井とも、那覇→香港で6日間程度のリードタイムに短縮化されたところである。

#### (2) <タイプⅡ>途中寄港ありの香港直行ルート

タイプⅡは、那覇港と香港間に途中寄港地のある直行航路が就航したケースである。基

本的に、那覇港と香港間にある港湾（台湾港湾や、中国港湾が想定される）に寄港することが想定される。

### （3）＜タイプⅢ＞途中寄港なしの香港直行ルート

那覇港～香港間に途中寄港地がない直行航路が開設されれば、香港までの所要日数が最短の海上輸送ルートとなる。一般的な船舶であれば、那覇港～香港間は2日間程度で運航できる距離であり、この”2日間”が海上輸送における那覇港～香港間の所要日数で最短となるケースである。

#### 6. 1. 3 よりリードタイムの短い輸送ルートの実現に向けたポイント

よりリードタイムの短い輸送ルートの実現に向けたポイントとしては、以下2点が挙げられる。

表-6.2 よりリードタイムの短い輸送ルートの実現に向けたポイント

項目	概要
輸出入貨物の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○直行航路、積替えルート共に、貨物量の確保が必須</li> <li>・海上輸送ルートの定着には、輸送ルートを利用する貨物が充分にあることが必要である。</li> <li>・平成26年度に実現した、＜タイプⅠ＞「近隣ハブ港による積替えルート」においても、十分な貨物量の確保には至っておらず、特に輸出貨物の利用はわずかであるため、輸出入貨物の確保は、輸送ルートの定着・継続に重要である。</li> </ul>
航路運航費用・那覇港寄港費用の低減 （船社への運航費支援、インセンティブ付与）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○船社費用負担低減に繋がるが、支援がなくなれば、航路を休止してしまう可能性もあり</li> <li>・政策的に定期航路の開設を促進するには、船社へのインセンティブ（寄港費用への支援）付与を実施し、船社的那覇港寄港により発生する負担・費用（施設使用料、運航費など）を支援することも有効である。</li> <li>・一方、定期航路の開設・継続に必要な貨物量と現実の集荷量とのギャップがあまりに大きいと、社会実験により航路運航費用の支援を受け、一時的な航路開設が実現しても、定着・継続は困難になる（社会実験が終了し、支援がなくなれば、航路を休止してしまう）。</li> <li>・このことを踏まえると、運航費の支援を行うだけでは、航路の定着には不十分であり、船社や当該港湾関係者による積極的な集荷促進は重要な取組である。</li> </ul>

## 6. 2 今後の取組方策のとりまとめ

### 6. 2. 1 基本的な考え方

- i) 香港との直行航路の開設・定着にむけて段階的にアプローチしていく
- ii) 航路開設に際しては、船社、荷主に対する適切な支援策を実施する。

### 6. 2. 2 今後の取組案

#### (1) 第1段階：＜タイプⅠ＞積替え輸送ルートの定着・継続

香港との直行航路開設に向けた”第1段階”として、平成26年度に民間事業者の取組として実現した、那覇～台湾港湾～香港の輸送ルートを拡充していくことが考えられる。

#### (2) 第2段階：＜タイプⅡ＞途中寄港ありの直行航路の開設

##### 1) 概要

“第2段階”は、“第1段階”での輸送ルート構築、貨物量の増大を踏まえ、那覇港と香港間に途中寄港地のある直行航路の開設を目指すものである。

那覇港と香港との直行航路の開設に向けては、香港との輸送貨物量の増大の程度、船社の以降を踏まえて、寄港地あり／寄港地なしの航路開設の社会実験を行うものとする。

##### 2) 取組における留意事項（那覇～香港間の途中寄港地）

###### ①＜タイプⅠ＞との関連（リードタイム）

この＜タイプⅡ＞での取組は、途中寄港地や航路スケジュール次第で、那覇港～香港間のリードタイムに幅が生じることが想定される。

本取組は、先述の＜タイプⅠ＞よりも更なるリードタイムの短縮を目指す目的で実施することから、社会実験として実施（船社を支援）する場合、那覇港～香港間の所要日数が、＜タイプⅠ＞よりも短縮されるスケジュールによる航路であることが必要である。

###### ②既存航路との競合

那覇港～香港間の途中寄港地は、中間にある台湾や中国港湾が想定されるが、現在、複数の船社が中国、台湾に寄港する外貿航路を運航している。

社会実験として運航を支援する香港への直行航路は、その途中寄港地によっては、台湾、中国に寄港する航路を運航する他船社との競合を招くことが想定される。そのため、運航船社との調整等により、既存航路と競合しない途中寄港地の設定が望ましい。

#### (3) 第3段階：香港への途中寄港なしの直行航路の開設

“第3段階”は、途中寄港地なしの那覇～香港直行航路の開設である。”第2段階”と比較すると、途中寄港地がないため、リードタイムがより短くなるが、航路定着には、“第2段階”以上の貨物量が必要となる。

表-6.3 香港直航路の定着モデル実施の取組案

段階	取組	取組開始に必要な貨物量	取組を通じた目標貨物量	支援措置
現状	<タイプⅠ>積替えルートの構築 ※民間事業者により既に実現	(既に実現)	—	・荷主企業への輸出貨物増大への支援 ・船社支援はとくになし
第1段階	<タイプⅠ>積替え輸送ルートの拡充 ・積替えルートの取扱量の増大に向けた取組を社会実験として実施する。	60TEU/週 ※現状の貨物量	100TEU/週	・荷主企業への輸出貨物増大への支援 ・積替え費用への支援など
第2段階	<タイプⅡ>途中寄港地ありの直行航路の開設を目指す ・運航船社を支援し、途中寄港地ありの直行航路運航を、社会実験として実施する。	100TEU/週	150TEU/週	・荷主企業への輸出貨物増大への支援 ・船社への航路運航費用の一部支援
第3段階	<タイプⅢ>途中寄港地なしの直行航路の開設を目指す ・運航船社を支援し、途中寄港地なしの直行航路運航を、社会実験として実施する。	150TEU/週	200TEU/週	・荷主企業への輸出貨物増大への支援 ・船社への航路運航費用の一部支援
最終目標	○香港直行航路の定着 ・途中寄港地なしの直行ルートの定着化、多頻度化	—	—	・支援なし (民間ベースによる航路運航)

注：「取組開始に必要な貨物量」「取組を通じた目標貨物量」は、那覇港～香港間の週あたり輸出入貨物量

## 7 平成 26 年度の調査の総括

### 7. 1 目標としての「香港直行航路」の妥当性

#### (1) 那覇港の新規航路の開設地域としての妥当性

県産品の輸出先として、台湾とともに香港は大きなターゲット地域であり、リードタイムの短い海上航路が望まれている。今後は、シンガポール、マレーシア、ベトナムなどもターゲットとして考えられるが、県産品の輸出先としては、当面は香港が有望である。

したがって、那覇港の新規のコンテナ航路の開設地域として、香港航路は妥当性をもつものである。

#### (2) 航路開設に向けた取組の実施スケジュールの妥当性

6章で整理した通り、那覇港～香港間の直行航路の就航には、社会実験として、途中寄港地がある航路の運航を実施する場合でも、那覇港～香港間の輸出入貨物量：100TEU/週が最低水準として考えられるが、現状の那覇港～香港間の輸出入貨物量は約 60TEU/週、であり、必要な水準に及ばない。

沖縄と香港との輸出入は、食品を中心に増加しているところである。しかし、輸出貨物としての食品は、かさが小さいこと、航空貨物の利用が多いことから、海上コンテナ貨物としての大幅な増大は、短期間では難しい。同様に、沖縄と香港との工業製品の輸出入の増大も、沖縄における企業集積を必要とすることから短期間では難しい。

したがって、(1) で述べた通り、那覇港にとって香港との航路開設は妥当性をもつものであるが、短期的（平成 28 年度まで）ではなく、長期的に取り組む目標であると考えられる。

### 7. 2 平成 27 年度・28 年度を取組案

#### (1) 平成 27 年度を取組案：高雄港トランシップによる輸送ルートの拡充・定着

##### 1) 基本的な考え方

高雄港積替えの輸送ルートの利用貨物量を増大し、その定着を図るものとする。平成 25 年の那覇港と香港との輸出入貨物量は計 3,067TEU<sup>5</sup>、週あたり約 60TEU であるが、輸出貨物を中心に貨物量の増大を促進し、航路開設が可能な水準までの貨物量増大（60TEU/週→100TEU/週）を目指すものとする。

##### 2) 実施する取組

#### ①高雄港トランシップにより発生する費用の支援により、輸出貨物量増大を図る

高雄港トランシップによる輸送ルートは、直行航路と比較すると、高雄港でのトランシップに費用を要する。

そのため、この輸送ルートを利用する輸出貨物の増大を図るには、”トランシップにより

<sup>5</sup> 輸出：356TEU、輸入：2,711TEU。

追加で発生している分の費用”を支援し、荷主にとってより低コストでの利用が可能とすることで、輸送ルートを利用する輸出貨物の増大が図れると考えられる

支援を行う場合、対象としては、i) 運航船社、ii) 利用荷主企業、の 2 パターンが考えられる。

## ②将来的な直行航路開設の可能性調査・運航船社確保

船社へのヒアリングにより、直行航路開設の可能性を検討し、また将来的な直行航路開設の社会実験実施を見据え、運航船社の確保を行う。

### (2) 平成 28 年度以降の取組案

#### 1) 基本的な考え方

##### ①航路開設が可能な水準までの輸出貨物量の増大を目指す

平成 27 年度に実施した、貨物量増大に向けた取組を継続し、社会実験としての航路開設実施が可能な貨物量 (100TEU/週以上) を目指していく。

##### ②十分な貨物量・運航船社が確保できたら、直行航路開設の社会実験を実施

社会実験の実施が可能な水準の貨物量に近づいた場合、香港へのよりリードタイムの短い直行航路の開設を、社会実験として実施する。

なお、直行航路については、<タイプⅡ>途中寄港地あり、<タイプⅢ>途中寄港地なしの両選択肢があるが、船社との調整の上で決定する。

#### 2) 実施する取組

##### ①直行航路開設の社会実験の実施

直行航路開設の実施にあたっては、香港への輸出及び輸入貨物の増大状況、直行航路開設に応じる船社の有無等により、航路、船社、実施時期を慎重に検討するものとする。

航路開設・運航が実施可能だと判断されれば、船社への運航費支援を実施したうえで、社会実験を実施する。

表-7.1 平成 27・28 年度の取組案

時期	取組案	備考
平成 27 年度	①貨物量の増大に向けた取組： →高雄港トランシップによる輸送 ルート利用貨物の支援	
	②将来的な直行航路開設の可能性 調査・運航船社確保： →船社へのヒアリング	・平成 26 年度調査で関心を示した船社を 中心に意向確認、働きかけを実施する。
平成 28 年度 以降	①直行航路開設の社会実験： →船社を確保し、運航費を支援した 上で直行航路を運航	・必要貨物量が確保できた場合に実施す る。

### (3) 取組に際しての留意事項

#### 1) 各船社の香港への中継輸送ルートの構築

台湾港湾（高雄港、基隆港）積替えによる香港等への輸送ルートは、平成 26～27 年にかけて、琉球海運・商船三井（6 日）、南西海運・ワンハイラインズ（6 日）とともに、愛媛オーシャン・ライン/日本郵船（那覇港→香港 7 日）がある。

また、HASCO は自社船による上海港積替えでの香港への輸送サービス（10 日程度）、APL も自社船による香港への輸送サービス（約 2 週間程度）を実施している。

これら各船社の輸送ルートは、集荷を巡って競争・競合しており、今後の再編も考えられるところである。したがって、各社の取組を注視していく必要がある。

#### 2) 船社支援と貨物創出

船社への運航費支援による航路開設は、運航費を確保すれば、可能ではある。但し、実際の貨物量が増えてこなければ、船社も意欲を喪失し、航路の継続は困難である。

沖縄の場合、何よりも輸出入貨物を増やすことが、航路の拡充（航路新設、増設など）のために重要である。但し、沖縄の場合、隣県の輸出入貨物の那覇港へのシフトは本土各港と比べて、難しいことから、県内での輸出入貨物を増やすことが必要である、そのためには、輸出入取引・貿易の活発化が前提となる。

### 7. 3 本業務の成果

昨年度からの「那覇港輸出貨物増大促進事業」における香港航路開設に向けた取組の成果としては、以下の点があげられる。

#### (1) 那覇港関係者における認識の共有化

平成 25～26 年度を通じて、港湾管理者である那覇港管理組合が、香港へのリードタイムの短縮化を目標に、検討・取組を実施したところ、その取組は、那覇港に係わる船社、物流事業者に知れ渡ることになった。結果として、平成 25 年度には、那覇港の課題・目標として、「香港へのリードタイムの短い輸送ルートの構築」が、共通のものとして認識される様になった。

また、「香港へのリードタイムの短い輸送ルートの構築」においては、輸出貨物増大促進事業、中古車等の輸出促進、企業誘致などと連携し、輸出貨物の増大と平行して実施していくことが大事である点が認識される様になったところである。

#### (2) 実際の動きへの波及

上記の共通認識、「那覇港の課題・目標としての香港へのリードタイムの短い輸送ルートの構築」は、折から台湾航路のコンテナ、RORO 航路の開設、拡充を進めていた船社（南西海運、琉球海運）をして、台湾止まりではなく、台湾港湾（高雄港、基隆港）接続の香港への輸送ルートの検討することになった。このことは、大手の国際コンテナ船社との提携による中継輸送ルートの構築に結びついたとことである。

上記の動きをみて、従前から那覇港に寄港していた愛媛オーシャン・ラインも、那覇港出港の後、九州ではなく、基隆港に寄港し、日本郵船に接続するサービスを開始したところである。

こうした香港までのリードタイムの短い輸送ルートの実現を促進した点は、本業務の成果ともいえる。但し、これらの輸送ルートが定着・継続していくかどうかは、貨物量増大などの今後の取組にかかっているといえよう。