

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
【概 要 版】

平成 26 年 8 月

那 覇 港 管 理 組 合

一般財団法人 みなと総合研究財団・株式会社 国建

目次

1	調査の概要.....	1
1.1	調査の目的.....	1
1.2	調査フロー.....	1
2	那覇ー香港間の物流に関する基礎データの収集・整理.....	2
2.1	データ整理結果からの考察（直行航路の利用可能性のある貨物の検討等）.....	2
3	輸出貨物増大モデル・社会実験.....	3
3.1	実施計画の作成.....	3
3.2	実施状況（応募・参加企業数）.....	4
3.3	実施結果（社会実験による輸出貨物の増加）.....	4
3.4	効果の検証、課題の把握.....	6
3.5	今後の取組方針の取りまとめ.....	9
3.6	新たな実証実験の実施スキームの検討.....	9
4	香港直航路定着モデル・社会実験.....	11
4.1	実施計画の作成.....	11
4.2	実施体制の構築.....	13
4.3	船社選定後の状況.....	14
4.4	今後の取り組み方針の取りまとめ.....	15
4.5	新たな輸出ルート of 検討.....	15
4.6	今後の実施スキームのまとめ.....	18

1 調査の概要

1.1 調査の目的

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、外国への直航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。

その解消策として、本事業ではコンテナ単位などで輸出する新規、貨物増大輸出荷主を対象とした社会実験によりコスト、リードタイム等を検証し、物流コストの低減や輸送システムの改善等の検討を行うとともに、香港直航路の運航による社会実験を実施し、航路定着への課題検討、定着への方策の検討を行うものである。

1.2 調査フロー

本調査の実施フローを以下に示す。

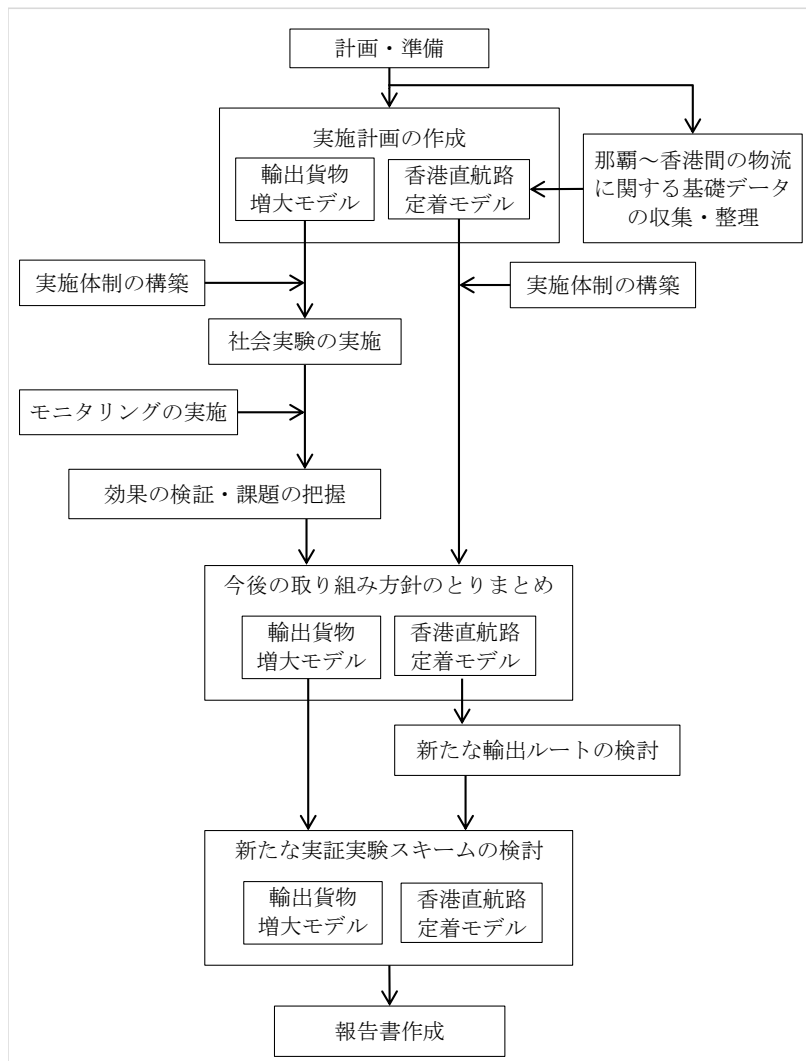


図-1.1 調査フロー

2 那覇－香港間の物流に関する基礎データの収集・整理

香港直航路の定着に向けて、那覇～香港間での貨物の取扱状況や流動状況等の実態を把握するため、将来動向も含めて基礎データの収集・整理を行う。

2. 1 データ整理結果からの考察（直行航路の利用可能性のある貨物の検討等）

（1）香港直航路の開設において、ベースとなる貨物量の把握

「那覇港の統計」より、現状の直行航路（香港まで2週間以上の航路）における貨物の輸送量は、輸出 289TEU（5.6TEU/週）、輸入 2,347TEU（45.1TEU）の計 2,636TEU（50.7TEU/週）である。この貨物は、リードタイムの短い香港直航路を新規開設した際に利用が見込まれる（=ベースの貨物として期待される）と考えられる。

（2）香港直航路の開設時にシフトする可能性のある貨物の例

1）本土港湾（主に博多）経由ルートからのシフト

現状、本土港湾経由で香港へ輸出されている自動車部品、海外港湾（釜山）経由で輸出されている産業機械・再利用資材等の貨物は、香港直航路の開設時に那覇港からの直接輸出にシフトする可能性がある。

2）航空輸送からのシフト：短いリードタイムを要する食品関係の貨物など

現状、航空輸送されている貨物の多くは、短いリードタイムを要する貨物（食品関係等）だが、リードタイムの短い香港直航路が開設されれば、1週間程度のリードタイムが許容される製造食品、日持ちする野菜等は海上輸送にシフトすると想定される。

また、現状輸送量が多くない魚介類、肉などは、輸送量が増大すれば、航空輸送よりも輸送効率が高い海上輸送（リーファーコンテナ）利用にシフトすることが想定される。

3 輸出貨物増大モデル・社会実験

3.1 実施計画の作成

社会実験の実施計画を以下に示す。

表-3.1 社会実験の実施計画（輸出貨物増大モデル）

項目	実施概要	備考
参加対象者	・ 県内、県外の輸出荷主	・ 県外荷主とも対象とする
対象品目 方面	・ 輸出コンテナ貨物 ①コンテナ単位 ②混載貨物	・ 全ての方面を対象とする。 ・ 「継続性のある商業貨物」を対象とする。 (米軍関係の貨物は対象外)
比較期間	・ 前年度：平成 24 年 4 月 1 日 ～平成 25 年 3 月 31 日 ・ 今年度：平成 25 年 4 月 1 日 ～平成 26 年 3 月 31 日	・ 年度間での比較とする
増大基準	①前年度の輸出コンテナ量を上回るコンテナ量(TEU) ②同上、混載貨物量 (M3)	・ 平成 24 年度のビジネスモデル導入事業を踏まえ、リーファー混載は実施しないため、混載はドライ貨物のみとなる。
支援額	①ドライコンテナ貨物 ・ コンテナ単位の増加分：1 万円/TEU 1.5 万円/FEU ②混載貨物 ・ 1M3 又はトン当たりの増加分：2 千円 ③リーファーコンテナ貨物 ・ コンテナ単位の輸出量：5 万円/TEU	・ 新規荷主 ①新規荷主は、平成 24 年度実績がゼロの荷主と定義。 ②輸出量が新規に増えたケース（ゼロ→○TEU、M3）が対象。 品目、方面等が新規のケースは対象外。
支援対象期間 及び 確認方法	①時期：平成 25 年 7 月 16 日 ～平成 26 年 3 月 31 日 ②方法：B/L 等の証明書類の写し	
支払	・ 平成 26 年 4 月中旬	・ 3 月末日までに支払証明書を発行する。
上限の設定	①コンテナ単位 1 荷主あたり 50 万円を上限 ②混載貨物 1 荷主あたり 15 万円を上限	・ コンテナ単位の上限は、ドライ、リーファーを合わせたものとする。 ・ 1 荷主でコンテナ単位と混載貨物がある場合、それぞれの上限額を適用する。
公募・登録	・ 参加する荷主は、応募の上、登録してもらう。登録は随時とする。	

3. 2 実施状況（応募・参加企業数）

県内外の 22 社から参加申込があり、うち 15 社の輸出貨物が増加し、社会実験による事務局負担金支給の対象となった。

表-3.2 輸出貨物増大モデル社会実験への参加企業数

分類	主な取扱貨物	参加企業数	増加企業数
県内メーカー	塩、小麦粉、もずく、水、ビール、泡盛	6 社	4 社
県内商社	食品、古紙、雑貨、中古車部品等	12 社	8 社
本土商社	古紙	2 社	1 社
物流企業	古紙、再生プラスチック	2 社	2 社
計		22 社	15 社

3. 3 実施結果（社会実験による輸出貨物の増加）

（1）参加企業の増加貨物量

古紙、県産食品等の貨物を中心に計 816TEU、97.4M3 の輸出貨物量増加を達成した。

表-3.3 社会実験参加企業の増加貨物量

No	企業	業種	主な輸送貨物	増加貨物量（年度間）			備考
				ドライ	リーファー	混載貨物	
1	A 社	食品メーカー	塩、菓子類			20.1	
2	B 社	県内商社	県産食品		2	40.3	
4	D 社	県内商社	雑貨、家電	4			
5	E 社	本土商社	古紙	394			支援額上限超え
6	F 社	食品メーカー	小麦粉	2		3.7	
8	H 社	酒類メーカー	ビール	18			
11	K 社	県内商社	県産食品			1.2	
12	L 社	県内商社	中古資材	5		2.2	
14	N 社	県内商社	県産食品	21		0.9	
16	P 社	県内商社	中古自動車部品	18			
17	Q 社	酒類メーカー	もろみ酢			4.4	
18	R 社	県内商社	古紙	10			
19	S 社	県内商社	雑貨			24.6	
21	U 社	物流事業者	古紙	334			支援額上限超え
22	V 社	物流事業者	再生プラスチック	10			
計	(15 社)			816	2	97.4	

注 1：増加貨物量の単位はドライ貨物、リーファー貨物は TEU、混載貨物は M3

注 2：増加貨物量の合計値は、年度間で増加を達成した企業の増加分の合計

(2) コンテナ貨物の増加分の内訳

増加した貨物の内訳は、大半が古紙である。一部、食品や中古自動車部品の取扱もある。

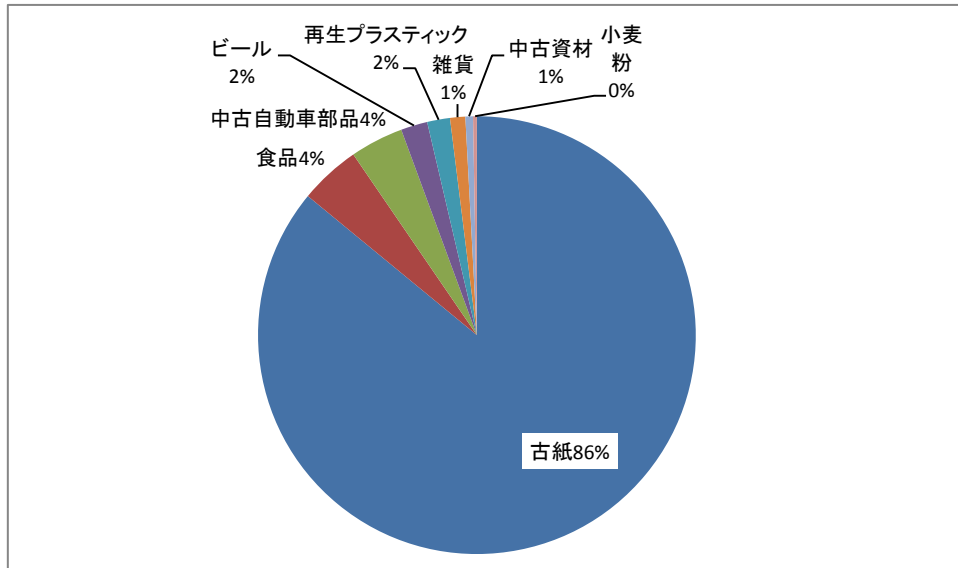


図-3.1 増加貨物の内訳（コンテナ）

(3) 混載貨物の増加分の内訳

混載貨物については、増加した貨物の内訳は、大半が食品である。

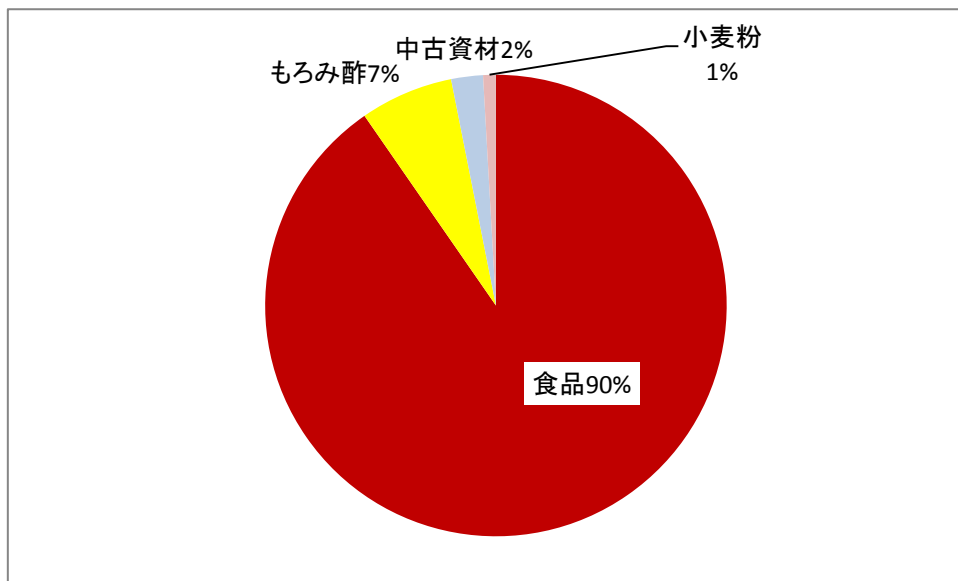


図-3.2 増加貨物の内訳（混載）

3. 4 効果の検証、課題の把握

(1) 効果の検証（社会実験による輸出貨物増大への寄与）

輸出貨物が増大した企業 15 社の増大分の貨物量を合計すると、ドライコンテナ：816TEU、リーファーコンテナ：2TEU、混載貨物：97.4M³ であり、これは平成 25 年度における那覇港の輸出コンテナ貨物量：18,115TEU（実入り、前年比－2.6%減少）の約 4.5%分に該当する。

(2) 課題の把握

1) 那覇港における集荷支援策における基本的な課題

陸続きの本土の諸港湾では、ある港湾の背後圏の輸出貨物は、より航路数や寄港頻度が多くサービスが充実している近隣の主要港に流出している。したがって、背後圏の貨物が流出している港湾は、集荷支援策（事務局負担金の支給）を行うことにより、流出している貨物を当該港湾にシフトさせ、輸出貨物量が増大させることができる。

一方、島嶼地域の玄関港である那覇港の場合、その背後圏は、基本的に沖縄県のみであり、その輸出貨物のほとんどは那覇港を利用している。

※「平成 20 年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査」：沖縄県の輸出貨物のうち 98.8%が那覇港から輸出されている。

したがって、那覇港からの輸出貨物への集荷支援策（事務局負担金の支給）では、他県に流出している貨物がシフトする形での輸出貨物量の大幅な増大は発現しづらい。那覇港においては、輸出貨物量の増大は何よりも輸出取引・貿易の拡大、企業立地の進展によることが基本となり、本土各県とは異なる難しさがある。

上記より、那覇港においては輸出貨物を増やすための輸出取引・貿易促進と連携しながら、港湾利用の拡大を図っていくことが重要である。また、輸出拡大において「輸出貨物の育成、支援」が重要な取組となる。

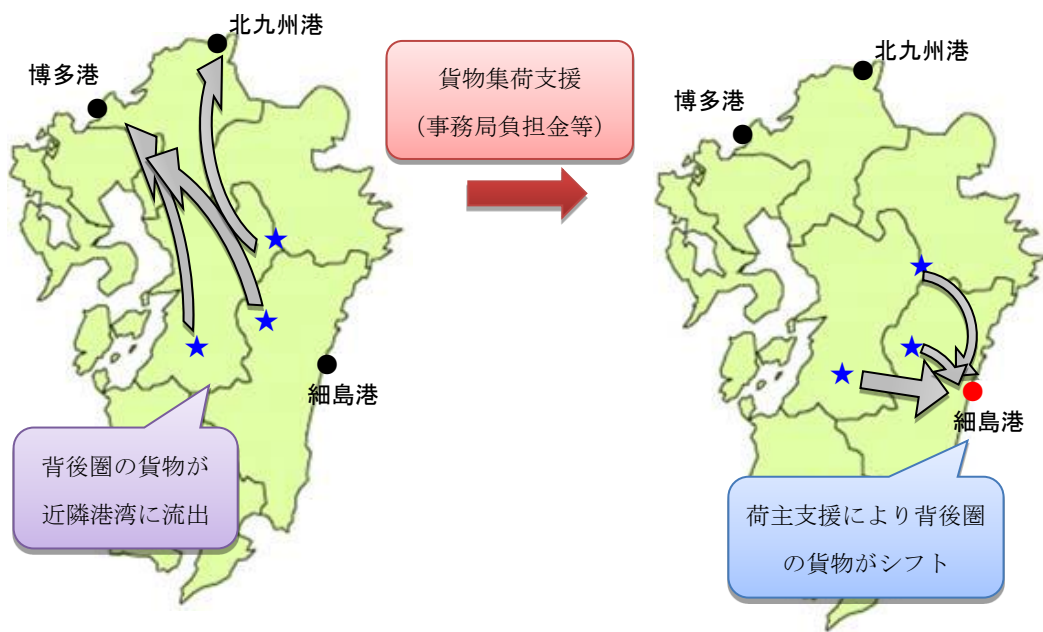


図-3.1 本土港湾（九州地方港等）における貨物シフトの事例

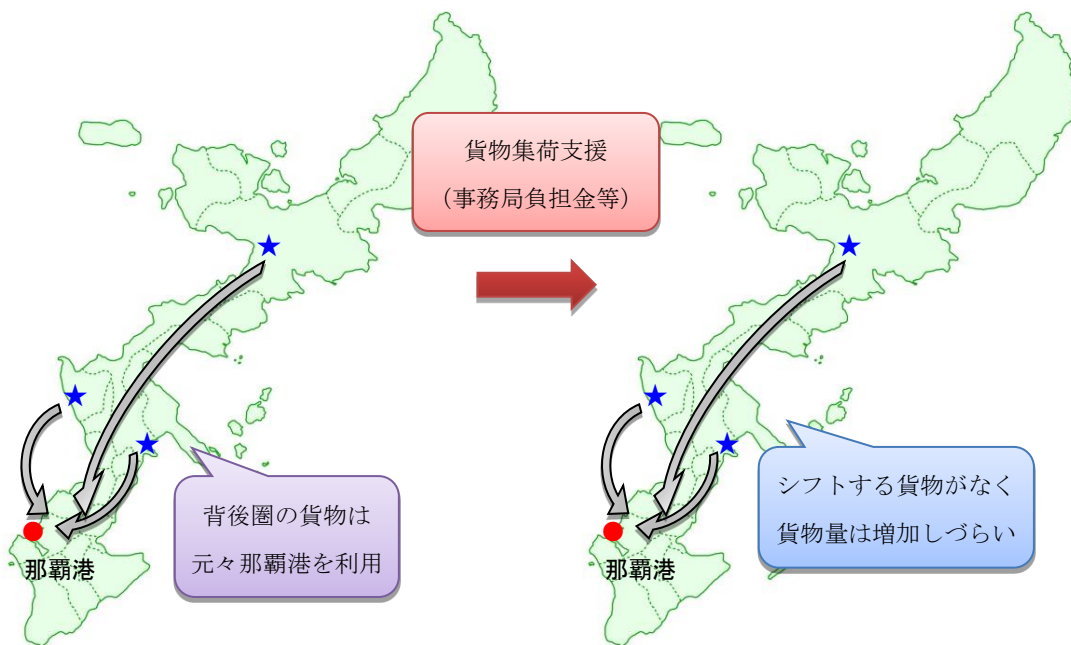


図-3.2 那覇港における貨物集荷

2) 荷主企業等の課題、要望の整理

平成 25 年度の社会実験の実施を通じて把握された課題及び、社会実験の実施に係る荷主の要望は以下の通りである。

①増加する輸出品目の限定

沖縄から海外へ輸出される貨物で増大しているのは古紙が大半である。本社会実験にお

ける事務局負担金対象の貨物のうち、最大は古紙であった。それ以外にコンテナ単位で増加している貨物は少ない。

②県産品は小口混載貨物が中心

食品を中心とする県産品は、出荷のロットが少ない小口貨物が中心であり、混載での貨物輸送が多い。現時点では一部の品目（ビール等）を除き、大きく増加を見込める貨物は少ない。

③新たな成長貨物の育成

上記①②で述べた通り、沖縄からの輸出貨物の増大のためには、古紙に続く、コンテナ単位で増大・拡大することが可能な貨物（新たな成長貨物）を発掘・育成することが求められている。

なお、新たな成長貨物としては、食品、ミネラルウォーター等の県産品、リサイクル貨物とともに、新たに沖縄に進出・立地した企業の輸出貨物も想定される場所である。

④貿易促進策との連携

輸出貨物の増大のためには、県、国等が実施している県産品の輸出促進策（取引促進策）との連携を図りつつ、那覇港管理組合としては物流面を支援していくことが効果的である。

貿易促進策については、県産品等とともに、県内に進出した企業の輸出貨物も対象とすることも必要である。

⑤物流コストの低下・リードタイムの改善

沖縄からの輸出は、貨物量が少ないことから、本土主要港等と比べ、割高なことが多い。また、直行航路や迅速な接続サービスがないことから、香港などへのリードタイムも長い。こうした物流コストとリードタイムの改善が求められている。

⑥メリハリのある事務局負担金の拡充

今年度の1万円/TEU程度の事務局負担金では、新規荷主の開拓、既存荷主の輸出貨物の増大などに結ぶつきにくいことから、一定の条件の下での、増額を要望する声が多かった。

※古紙等は商品単価が低く、輸出にかかるコストに占める輸送コスト分が大きいことや、輸出貨物量が多いことから「1万円/TEUでも十分」との声があったが、食品等を輸出する荷主からは、「1万円/TEUでは少ない」との声が多かった。

3. 5 今後の取組方針の取りまとめ

(1) 今後の取り組み方針

1) 輸送コスト低減に向けた長期的な取組

沖縄からの輸出貨物のうち、本土港湾経由の割合は少ないが、それでも輸送ルートの利便性（頻度、小ロット対応など）から、一定程度の貨物が本土港湾経由でアジア等へ輸出されている。

こうした博多港等の本土港湾経由の輸出貨物を那覇港からの直接輸出とし、本土港湾までの輸送を省くことにより、輸送コストを低減させていくことが必要である。

また、事務局負担金の付与により輸出貨物の増大を促進し、輸出入バランスを改善するとともに、全体としての貨物量を拡大することにより、輸送効率化を推進し、トータルの輸送コストを低減させていくことが必要である。

2) 社会実験としての取組（増加タイプ別の事務局負担）

従前の様に、輸出貨物一般での継続では、効果が見込みづらいことを踏まえ、輸出貨物の増加を貨物の種類、性質別に分け、事務局負担金や上限額の引き上げを検討することが重要である。

- ①従前の輸出貨物の増大
- ②本土港湾経由からのシフト
- ③輸出貨物の新規開拓
- ④大量の輸出が見込める貨物
- ⑤那覇港の中継的利用

3) 支援制度の拡充（事務局負担金の増額）

「1 TEU 当たり 1 万円の事務局負担では少なく、また、上限もあることから、輸送コストの低減には大きくは寄与しない」との指摘を踏まえ、その拡充を行う必要がある。

考え方としては、先述の 5 タイプの貨物のうち、②～⑤については那覇港の輸出貨物増大への寄与度等を踏まえ、より支援制度を拡充していくことが考えられる。

支援制度の拡充としては、2 つの面から行う必要がある。

- i) 単位当たりの事務局負担金の増額
- ii) 上限額の水準の引き上げ

3. 6 新たな実証実験の実施スキームの検討

平成 25 年度の取組みの検証、課題の整理、今後の取組方針を踏まえて、新たな支援制度の設定による輸出貨物増大モデルの実施スキームを検討する。

(1) 支援対象とする貨物の分類、細分化

今年度の輸出貨物増大モデルでは、企業ごとに増大した輸出コンテナ貨物が支援（事務

局負担金の支給) 対象であり、貨物の種類による分類や、重点的な取り組みは行わなかったが、次年度は事業においては、荷主・物流事業者の意向等を踏まえて、以下に分類するものとする。

表-3.4 支援制度の対象とする輸出貨物の分類

分類	概要	備考
A：重点的な輸出貨物	<ul style="list-style-type: none"> ・ 那覇港にとりターゲットとなる貨物 ① 本土港湾経由の輸出貨物 ② 新規の輸出貨物 ③ 大量の輸出が見込める貨物 ④ 太平洋諸島への輸出貨物 	それぞれの貨物の定義（詳細）は、別途、定めるものとする。
B：中継輸出貨物	<ul style="list-style-type: none"> ・ 那覇港を通じて、本土から台湾等へ輸出される貨物 	那覇港で積替えられる貨物
C：一般的な輸出貨物	<ul style="list-style-type: none"> ・ A、Bに係らず、前年より増加した輸出貨物 	

（２）事務局負担金水準の検討

1) 基本的な考え方

今後は、輸出貨物のタイプに応じて、事務局負担金の水準を設定するものとする。

那覇港の振興にとり戦略的な重要性をもつ重点的な貨物、中継貨物、太平洋諸島向けの貨物は、一般的な貨物より大きい事務局負担金を設定する。

2) 一般的な輸出貨物

一般的な輸出貨物は、平成 25～26 年度を通して、同一の事務局負担金の水準とする。

3) 重点的な輸出貨物、中継輸出貨物

重点的な輸出貨物と中継輸出貨物については、今後の大きな伸びを期待することから、一般的な輸出貨物の 5 割増しの水準の事務局負担金とする。

4 香港直航路定着モデル・社会実験

4.1 実施計画の作成

(1) 基本方針

香港直航路の開設においては、以下を基本方針とする。

表-4.1 社会実験の基本方針（香港直航路定着モデル）

検討の視点	概要
①ルート	・ 那覇港から香港へ直行する（他港湾へ寄港しない）コンテナ航路、とする。
②時期	・ 平成 25 年中に航路を開設し、平成 26 年 3 月最終週までの運航を想定する。
③頻度	・ 月 2～4 便での航路開設を想定する。
④航路の新設	・ 既存の那覇港寄港航路の再編による就航は社会実験として認めず、新規の航路開設のみを社会実験の対象とする。

(2) 実施計画の作成

上記を踏まえ、香港直航路定着モデル社会実験の実施計画を作成する。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する。

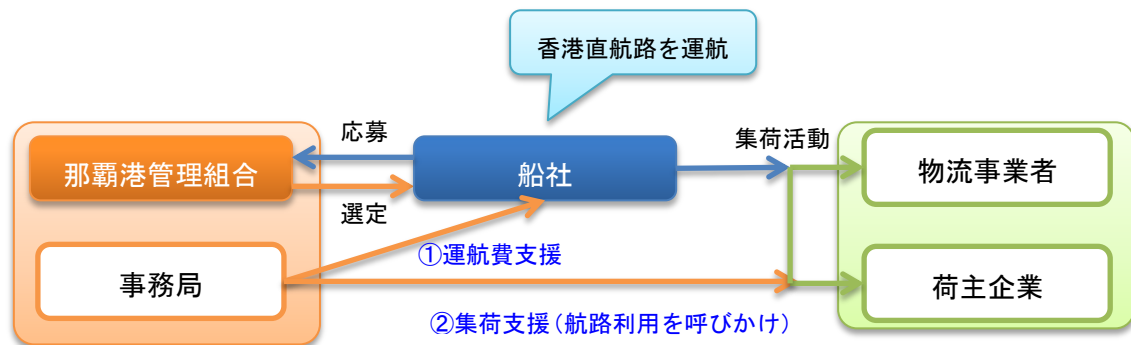


図-4.1 香港直航路定着モデルの実施スキーム

表-4.2 社会実験の実施計画（香港直航路定着モデル）

項目	実施概要	備考
対象航路	・那覇港⇒香港の直航コンテナ航路	・「那覇港の次に、香港に寄港する航路」の開 設を目指すものとする。
対象時期	・平成 25 年 9 月以降 ～平成 26 年 3 月 31 日	・早期の航路開設を目指すものとする。
輸送頻度	・ 2 ～ 4 便/月	・ 事業期間中の運航回数は、 14（月 2 便）～28 便（月 4 便）
支援 実施案	1) 運航費支援 ・那覇港⇒香港運航における、「燃料費の〇 分の一」を支援する。 2) 集荷支援 ・那覇港管理組合、事務局より、香港直航路 の利用促進を呼び掛ける。	【事例】境港国際フェリー航路 ルート：境港－東海－ウラジオストク 頻 度：週 1 便 船 社：DBS クルーズフェリー(株) 運航費支援：補助対象経費の 4/10、往復経費 の 1/10、実支給額 100 万円 開始時期：2009 年 支援主体：環日本海経済活動促進協議会
働きかけ 対象	①那覇港寄港の船社 ②新たに那覇港寄港（航路就航）の可能性が あると考えられる船社	・航路就航の可能性がある船社…那覇港沖合を 運航している（少ない追加コストで寄港可能 である）船社等を想定
公募の 実施案	・公募により船社を選定する。 時 期：9 月中 公募対象：平成 26 年 3 月末まで、那覇港⇒ 香港コンテナ直航便を運航する 船社 公募要件：月 2 ～ 4 便運航 支援要件：上記航路運航経費（燃料費等）の 〇分の一	・費用明細の提示 …応募時に費用明細を提示すること
支払	・平成 26 年 3 月の最終週	
留意事項	・支援が終了すると航路運航を中止する可能 性に留意する必要がある。	

（3）船社への支援金額の検討

那覇港寄港に伴い船社の運航コストが増加することに対応し、かつ航路定着に資することを目的とし、船社への支援金を支給する。

支援金額の検討にあたっては、運航費用（燃料費）の一部を支援するという考え方に基
づき、以下 2 案を検討した。この 2 案を踏まえ、最終的な支援金額は、船社の決定・選定
後に運行計画とも調整し、決定することとした。

表-4.3 船社への支援金額の検討

案	1便あたりの支援額	予算額の合計
案1	50万円/便	2013年9月～2014年3月の実施期間で、 ①週1便（月4便）の運航と想定すると、支援額は 50×4×7=計1,400万円 ②隔週1便（月2便）の運航と想定すると、支援額は 50×2×7=計700万円
案2	100万円/便	2013年9月～2014年3月の実施期間で、 ①週1便（月4便）の運航と想定すると、支援額は 100×4×7=計2,800万円 ②隔週1便（月2便）の運航と想定すると、支援額は 100×2×7=計1,400万円

4. 2 実施体制の構築

(1) 関係者の意向確認（ヒアリング調査）

社会実験の実施にあたり、関係者（船社、荷主企業）の意向を把握した。船社については、①那覇港に寄港する船社（4社）、②香港直航路に関心があると考えられる船社（2社）の意向を確認した。

表-4.4 船社の社会実験参加意向

船社	社会実験（香港直航路定着モデル）参加意向
A社	【○関心あり】 ・ <u>支援額は1航海あたり50万円では厳しいと感じるが、公募があれば応募する可能性はある。</u>
B社	【-参加意向なし】 ・ <u>船のサイズが小さいこともあり、当社としては香港航路の就航は考えていない。</u>
C社	【-参加意向なし】 ・ <u>香港向けのサービスを行う場合も、本土へのフィーダーという形で考えたい。</u>
D社	【○関心あり】 ・ <u>沖縄への寄港は、別の1港をスキップし、既存航路を再編するようなかたちであれば、何とかなるだろう。補助金は実際にどれだけ出なのか知りたい。</u>
E社	【-参加意向なし】 ・ <u>輸出入合わせて実入りで150TEU/週が、寄港を判断する際の最低ラインである。那覇港への寄港は考えられない。</u>
F社	【-参加意向なし】 ・ <u>那覇から香港への貨物量が10本/週という水準では、航路開設は難しい。</u>

(2) 公募の実施、船社の選定

公募の結果、1社(表-4.4中のD社)から社会実験への応募があり、内容を審査の上、社会実験の支援対象として選定した。

4. 3 船社選定後の状況

(1) 船社公募から選定後の経緯

社会実験の実施に際しては公募を実施したうえで、社会実験に協力する船社を選定した。

しかしながらその後、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い状況である。船社の公募から選定後の経緯を以下に整理する。

表-4.5 船社公募から選定後の経緯

時期	経緯
2013年8月～9月	・那覇港に寄港する船社等に対し、那覇港→香港の直行航路を開設することへの意向を確認。
2013年10月3日	・那覇港→香港の直行航路を開設する船社を公募
2013年10月23日	・社会実験に協力する船社を選定(表-9.1.1のD社)。 ⇒「月1便、12月もしくは1月に開設見込」
2013年12月	・船社(本社・東京)を訪問し、状況確認 ⇒「開設見通しは2月」との回答
2014年1月	・那覇港管理組合が船社を訪問。3月中の航路開設を要請。
2014年3月下旬	・那覇港管理組合より、船社への照会。 ⇒配船は、5月以降、との回答。
2014年3月下旬	・次年度の航路開設を想定し、社会実験期間を延長。
2014年6月	・船社を訪問の上、再度確認するも、貨物の確保の見通し難、マニラ港混雑対応等により実施時期が確定しづらいとのこと。 ⇒7月中の配船は不可、との回答。
2014年7月末	・船社D社より、社会実験に協力する船社選定の取り下げ願提出。
2014年8月	・船社D社の選定を取り下げ。

(2) 船社による香港直航路開設が未実現の理由

船社が香港直航路の開設を見送り、社会実験が開始できていないことの要因として、以下2点が挙げられる。

1) 見込貨物の輸出の遅れ

県内の飲料メーカー及び県内商社が、香港・マカオ向けの継続的な輸出貨物として、久米島産のミネラルウォーターの輸出に向けた取り組みを行っている。輸出が実現すれば月当たり50TEU程度の貨物量が発生するとして、船社は香港直航路におけるメインカーゴと

して考えていた。

しかし荷主側では輸出先の要望に合わせた容量のボトル作成の「金型」の確保が遅れたため、輸出の目途が立たない状況にあった。船社側は久米島からの出荷、那覇港での荷役等を準備していたが、当面は輸出が実現しないと判断した。

2) マニラ港混雑対策等による、船社の社内決裁の困難化

2014年2月より発生しているフィリピン・マニラ市内の渋滞対策に起因する、トラックの走行規制により、マニラ港ではコンテナのCY搬出の遅れや本船沖待ちが深刻化し、コンテナ船社が対応に追われている。

社会実験に公募し、選定された船社もマニラ港に就航する航路を運航しており、本件への対応に迫られたことで那覇港の航路改編、香港直航路の開設に取り組めない状況であった。

4. 4 今後の取り組み方針の取りまとめ

(1) より現実的な条件によるリードタイムの短い香港直航路の開設

平成25年度は、香港直航路として、新規航路であること、また、途中寄港を認めないというやや厳しい条件であった。こうした条件の下での香港直航路についての船社の開設条件は、100~150本/便であるのに対し、見込まれる集荷量はその1/2未満であった。

次年度においては、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する。

- 既存航路の再編でも良い
- 那覇港－香港間の途中寄港を認める

(2) 中継による香港輸送ルートの構築

那覇～香港間の直航路の開設を目指す一方、海外港湾を中継する輸送方式でのリードタイム短縮化を目指す。

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、接続の円滑化が求められる。

4. 5 新たな輸出ルートの検討

船社、荷主へのヒアリング結果等を踏まえて、台湾港湾等を中継する、那覇港から香港への新たな輸出ルートのあり方について検討する。

(1) 輸出ルートの整理

1) 直航ルート（途中寄港地なし）

那覇港に寄港後、途中寄港せず香港に直航する航路の就航が実現すれば、那覇港～香港

間の所要日数は2日程度となり、最もリードタイムが短い香港向けの海上輸出ルートとなる。

但し、実現に際しては貨物量の確保が条件となる。船社へのヒアリングによると、週1便の寄港で、100～150本の実入り貨物の確保が必要貨物量となる。

2) 直航ルート（途中寄港地あり）

上記1)の途中寄港なしの香港向けの航路開設と比較し、那覇港～香港間で途中寄港する航路は、リードタイムはより長くなるが、船社にとっては選択の幅は広がることになる。

途中寄港地のある那覇港～香港の直航航路は、上海港、高雄港等、どの港に寄港するかにより所用日数は異なるが、香港までの所要日数は1港寄港で4日程度、2港寄港で6日程度が想定される。この場合も、船社が那覇港に寄港することの判断は、貨物量の確保が条件となる。

3) 経由ルート

海外のハブ港経由での香港への輸送ルートとしては、上海港、青島港、釜山港、基隆港、高雄港経由のルートが考えられる。

このうち、上海港（APL、HASC0）、釜山港（APL）、基隆港（NYK）経由のルートについては、昨年度の社会実験（那覇港物流ビジネスモデル導入事業）において、10日以上 のリードタイムを要したため、利用荷主からその短縮化を要望されたところである。

（2）主要荷主・物流事業者の利用意向の整理

香港までの輸送ルートについての県内荷主の要望・条件は、10日未満のリードタイムとリーファー輸送のあること、航路の安定性・継続性、妥当な範囲で輸送コストである。

表-4.7 香港までの迅速な輸送ルートの要望・条件

項目	概要
①リードタイム	<ul style="list-style-type: none"> 10日未満が望ましく、短いほど良い 直行が無理な場合は、高雄港経由で1週間程度が望ましい。
②リーファー輸送	<ul style="list-style-type: none"> 生鮮品等を含めた食品輸送においても利用する、そのため、リーファーコンテナが利用可能であること
③継続性	<ul style="list-style-type: none"> 航路が安定的、継続的に運航されること (スケジュールが頻繁に変更されたり休止等があると使いづらい)
④輸送コスト	<ul style="list-style-type: none"> 輸送コストが高いと荷主は利用を避けることから、妥当な範囲であることが利用の条件

資料：荷主、物流事業者へのヒアリングより作成

(3) 高雄港経由の香港への具体的な輸送ルート

上記の要望・条件を踏まえると、近隣ハブ港経由による香港までの輸送ルートは、高雄港での積替え輸送により従前よりも香港までのリードタイムを短縮することができる可能性のある、琉球海運と南西海運に絞られる。

那覇港から高雄港経由による10日未満の輸送が可能なルートは、琉球海運（エバーグリーン等）、南西海運（ワンハイラインズ）による輸送ルートであり、その所要日数は、概ね6～8日程度である。

※船社間での今後の調整により、更なる日数の短縮化も考えられる。

両輸送ルートとも、香港まで輸送するコンテナは、既に那覇港へ輸入のために輸送されたコンテナを利用することを想定している。

両ルートともリーファーコンテナの利用は可能である。

表-4.8 高雄港経由による香港迄の輸送ルート

船社	積替港	提携船社	香港までの 所要日数	リーファー サービス
琉球海運	高雄港	台湾のA船社	6日程度	あり
南西海運		台湾のB船社	8日程度	あり

注：HASCOによる上海港経由のリードタイムの短い香港への輸送ルートも考えられる。

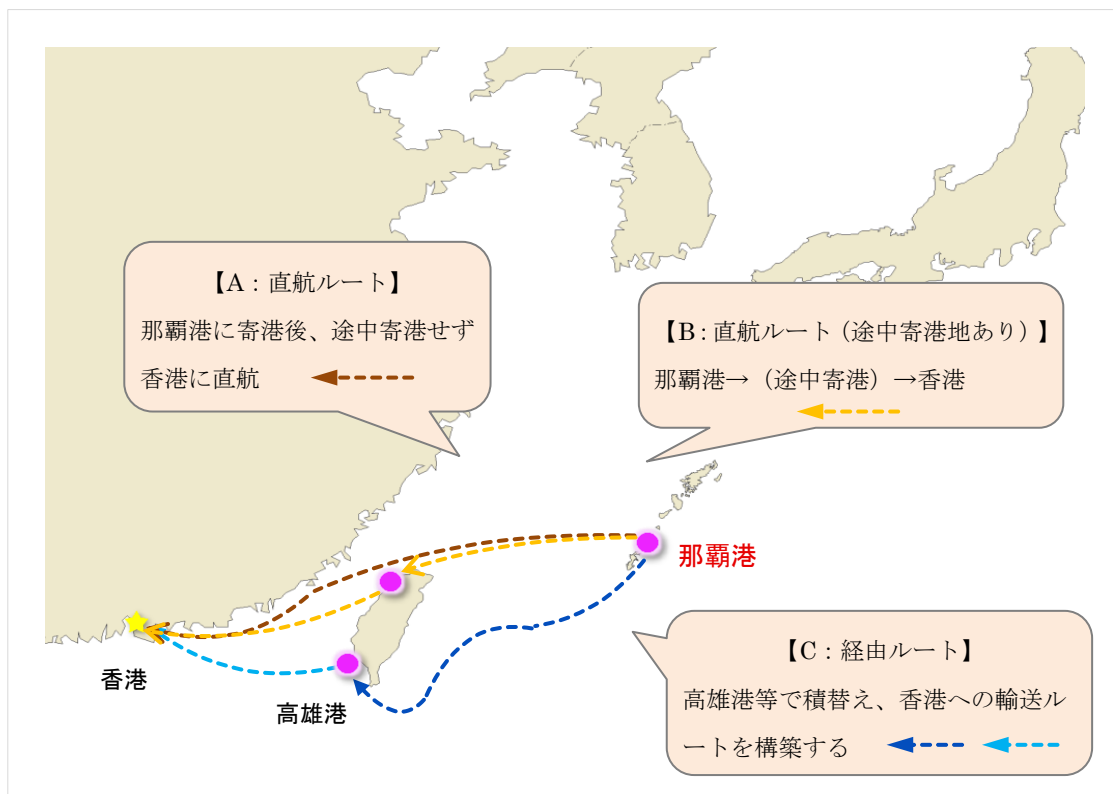


図-4.2 香港への輸送ルート構築の諸タイプ

4. 6 今後の実施スキームのまとめ

今後の取り組み案としては、高雄港経由の香港輸送ルートを開拓し、香港直航ルートを含め2つのルートでのリードタイムの短い香港輸送ルートの開設を目指すものとする。

表-4.9 香港への航路定着モデル 今後の実施スキーム案

タイプ	概要
【A：直航ルートの構築】	<p>①ルート：那覇港から香港への直航（途中寄港なし） ②新再編：既存航路の再編でも良い ③頻 度：2～4 便/月</p> <p>【支援措置（案）】※1 寄港当たり ・最大 200 万円/便程度（寄港費用の一部） ※船社ヒアリング、境港での事例により、直航の際の寄港費用の一部として、1 寄港当たりを最大 200 万円/便とした。</p>
【B：途中寄港による直航ルートの構築】	<p>①ルート：香港までに途中寄港も認める ②新再編：既存航路の再編でも良い ③頻 度：2～4 便/月</p> <p>【支援措置（案）】※1 寄港当たり ・最大 100 万円/便程度（寄港費用の一部） ※船社ヒアリング、境港での事例により、途中寄港の際の寄港費用の一部は、直航よりも低く、1 寄港当たりを最大 100 万円/便とした。</p>
【C：経由ルートの構築】	<p>①ルート：高雄港等を経由の香港までの迅速輸送ルートの構築 ②新再編：既存航路の再編でも良い ③積替え：高雄港～香港間は、他船社による輸送（積替え）でも良い ④頻 度：1 便/週</p> <p>【支援措置（案）】※輸送コンテナ当たり ・コンテナ調達費用、コンテナクリーニング費用として、船社に対し、事務局負担の水準を設定する。 ドライコンテナ：4.0 万円/TEU、5.5 万円/FEU リーフターコンテナ：5.5 万円/TEU、7.75 万円/TEU ※船社ヒアリングにより、コンテナ調達費用とクリーニング費用相当分。台湾船社のコンテナが那覇港に無いこともあることから、有無に係らず調達できる水準とした。</p>