

平成 29 年度

那覇港輸出貨物増大促進事業（荷主対象）
検討業務（H29）

報 告 書
【 概 要 版 】

平成 3 0 年 3 月

那 覇 港 管 理 組 合

那覇港輸出貨物増大促進事業（荷主対象）検討業務（H29）

株式会社地域開発研究所・株式会社国建共同企業体

目次

業務概要	1
1) 業務概要	1
2) 業務フロー	2
2 那覇港の基礎データの収集・整理	3
基礎データの収集・整理のまとめ	3
2.1 将来動向の整理	4
1) 将来構想における想定貨物需要の考え方	4
2) 将来推計値（まとめ）	4
3 那覇港輸出貨物増大促進事業（荷主対象）の成果のとりまとめ	5
3.1 平成 25～28 年度社会実験の成果と課題	5
1) 社会実験の成果の整理	5
2) 社会実験への評価の整理	6
3) 輸送コスト低減の効果の検証	7
4) 貨物増大に向けた課題の整理	8
4 他港湾における集荷促進策の把握・整理	10
4.1 アンケート調査の実施結果	10
1) インセンティブの目的	10
2) インセンティブのタイプ	10
3) インセンティブの助成額	11
4.2 実施結果のまとめ	14
1) 対象貨物と支援範囲	14
2) 申請等手続きのスケジュール	14
5 実施計画の作成	15
5.1 今後の事業実施の基本方針	15
5.2 事業実施の基本方針	16
1) 社会実験の概要	16
2) 対象期間	16
3) 実施スケジュール	16
5.3 平成 29 年社会実験における補助メニュー	18
6 社会実験の実施	19
6.1 社会実験の周知活動	19
1) 那覇港管理組合 web サイトでの告知	19
2) 社会実験の実施連絡及び参加依頼等	20
3) 社会実験説明会の開催	21
6.2 社会実験参加状況	22

1)	社会実験の参加申込状況	22
2)	社会実験参加申込時点における意見・要望等	22
6.3	社会実験の実施結果	23
1)	参加企業別による輸出貨物量の増加状況	23
2)	輸送タイプ別による輸出貨物量の増加状況	24
3)	品目別による輸出貨物量の増加状況	26
7	モニタリングの実施結果	27
7.1	実施結果	27
1)	輸出状況について	27
2)	輸出における課題・問題点について	27
3)	今回の社会実験の実施について	30
4)	意見・要望等	34
8	効果の検証・課題の把握	36
8.1	モニタリング、ヒアリング結果の整理	36
8.2	輸送コスト低減効果等の検証	36
1)	輸送コスト低減に関するコメント	36
2)	輸送コスト低減の状況	37
8.3	リードタイム	37
8.4	輸送品質	38
8.5	輸送コストについて	38
8.6	今後の貨物増大に向けた課題の整理	40
1)	参加荷主の拡大	40
2)	輸送コスト高緩和への寄与	40
3)	事業の周知	40
9	今後の取組方針のとりまとめ	41
9.1	平成 29 年の成果と課題の整理	41
1)	平成 29 年度の成果の整理	41
2)	平成 29 年度の課題の整理	41
①	参加荷主の拡大	41
②	輸送コスト高緩和への寄与	41
③	事業の周知	41
9.2	今後の取組方針のとりまとめ	42
1)	全輸出貨物を対象とする補助の設定（1 階）	42
2)	増加貨物への補助メニューの継続（2 階）	42
3)	中古車	42
4)	1 申請者当たりの上限額を設定する	42
5)	事業期間の変更	42
9.3	平成 30 年社会実験の事業実施の基本方針（再掲）	43
9.4	平成 30 年社会実験における事業スキーム	44
9.5	平成 30 年社会実験における補助メニュー	46

9.6 平成 30 年社会実験参加状況.....	47
1) 社会実験の参加申込状況	47
2) 輸送タイプ別の参加状況	48

業務概要

1)業務概要

(1)業務の概要

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、輸入超過（いわゆる「片荷輸送」）となっていること、また外国への直航航路が少ないこと等の要因により、本土港湾に比べて輸送コストが割高となっている。この課題の解決に向け、本業務は、コンテナ単位等で輸出する荷主等を対象とした社会実験によりコストや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ものである。

(2)発注者

那覇港管理組合企画建設部企画室

(3)受注者

株式会社地域開発研究所・株式会社国建 共同企業体

(4)業務件名

那覇港輸出貨物増大促進事業（荷主対象）検討業務（H29）

(5)履行期間

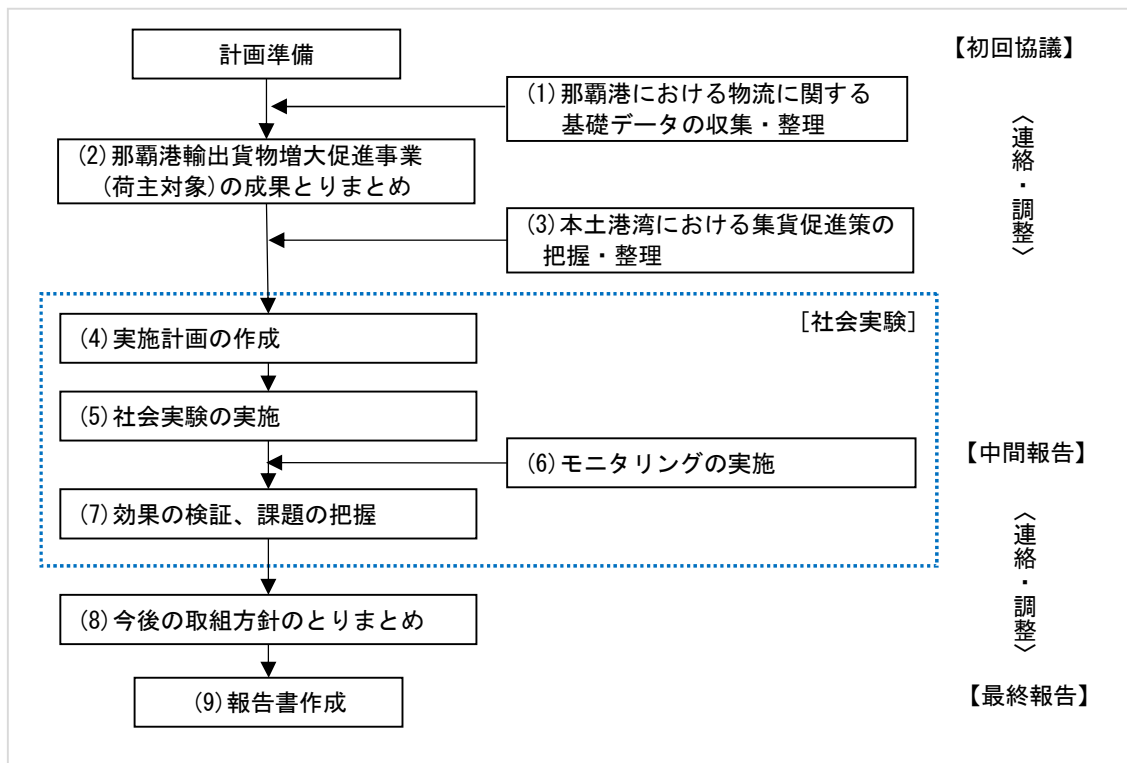
平成 29 年 8 月 9 日～平成 30 年 3 月 28 日

(6)貸与物件

なし

2)業務フロー

業務は以下のフローで行った。



図表 1.1.1 業務フロー

2 那覇港の基礎データの収集・整理

基礎データの収集・整理のまとめ

①沖縄県の輸出入コンテナ貨物 (H15・20・25年度、単位：t)		
	輸出	輸入
コンテナ貨物量の推移	・貨物量の増加 (H15年度の4,381tから、H25年度には11,879tにまで増大)	・貨物量の減少 (H15年度の35,119tから、H25年度の20,917tに減少)
県内港湾の利用状況	・97.0%～99.0% (1%～2%の間で変動) ※県内港湾利用の割合は9割以上を越えており、ほとんどが那覇港を利用している。	・90.0%～96.0% (増加傾向)
②那覇港の輸出入コンテナ貨物 (H25年度、単位：t)		
	輸出	輸入
貨物量	・11,540t	・19,916t
主な相手国	・中国(39.3%)、台湾(26.1%)、タイ(14.7%)	・中国(40.2%)、アメリカ(12.4%)、韓国(5.9%)、台湾(5.6%)
主な品目	・再利用資材(92.7%) ※米軍貨物等を除いた商業貨物では、「再利用資材」の輸出貨物量が突出している	・家具装備品(12.1%)、野菜・果物(11.8%)、製造食品(11.8%)
主な輸出入貨物	・中国、台湾、タイ、韓国向けの再利用資材	・中国からの家具装備品、石材、野菜・果物、その他日用品 ・フィリピンからの野菜・果物 ・アメリカとタイからの製造食品 ・韓国からの飲料
③沖縄県における地域別の海上輸送ルート ※対象地域：アジア、北米 (H25年度、単位：t)		
	輸出	輸入
アジア地域	・直行航路のある中国、台湾、韓国、香港向けには、直行航路を利用した輸出の割合が高い。 ・台湾向けには釜山港トランシップによる輸送が、直行航路の利用量を上回っている。 ・その他の地域向けには、主に釜山港トランシップによる輸送ルートが利用されており、本土港湾経由の輸送ルートの利用はわずかである。	・那覇港との直行航路がないタイ、インドネシア、ベトナムからの輸入は、高雄港、釜山港を主に利用したルートにより輸入されている。
北米地域	・北米向けの輸出貨物は、大半が海外港湾（高雄港、上海港）トランシップにより輸出されている。	・北米からの輸入コンテナ貨物は、大半が海外港湾（高雄港、上海港）トランシップにより輸入されている。 ・神戸港トランシップによる貨物量(H25年度)も全体の約11.4%を占めている。

2.1 将来動向の整理

ここでは、那覇港長期構想検討委員会での検討結果より、那覇港の将来貨物量について整理する。

1) 将来構想における想定貨物需要の考え方

那覇港長期構想策定においては、貨物需要について、現状をベースにマクロ指標等から推計した「現状趨勢部分」、新たな土地需要から発生する貨物に相当する「発展部分」、新たな物流戦略の展開による貨物増加となる「戦略部分」の3区分から検討している。

図表 2.1.1 那覇港長期構想における貨物需要の区分

区分	内容
現状趨勢部分	・わが国の中長期的な経済成長、人口動向を基礎とし、沖縄県の経済成長や人口増加に関わる一連のマクロ指標が、過去10年程度の趨勢が延長されながら推移するという考え方で推計した部分。
発展部分	・新たな土地需要から発生する貨物に相当する部分。 ・産業用地面積をもとに、敷地面積あたりの発生貨物の原単位を用いて推計した部分。
戦略部分	・新たな物流戦略の展開等による直接的な貨物増加部分 ① トランシップ貨物 ② 国際・国内 RORO 貨物

2) 将来推計値（まとめ）

以上より、外貿貨物量の将来推計値をまとめると、約300万トン～460万トン／年となる。

図表 2.1.2 将来推計値

外貿	将来推計値（H30代後半）			
	計	現状趨勢分	発展分	戦略分
計	2,906～4,436	1,340	80～135	1,566～3,096
コンテナ	2,815～4,345	1,249	—	1,566～3,096
非コンテナ	91	91	—	—

資料：那覇港管理組合「那覇港長期構想検討委員会（第3回委員会）資料」より作成

3 那覇港輸出貨物増大促進事業（荷主対象）の成果のとりまとめ

3.1 平成 25～28 年度社会実験の成果と課題

1)社会実験の成果の整理

①参加企業数と貨物増大の推移

(1)参加企業数	
・参加企業数は、平成 25 年度の 22 社から、15 社、16 社、12 社と減少傾向にある。	
このうち、貨物増大企業数は、15 社から、13 社、16 社、12 社と参加企業数ほどではないが、減少している。	
・一方、平成 28 年度の県外企業数は 4 社、新規企業数は 5 社と減少していない。	
・参加企業数、貨物増大企業数、県外及び新規企業数とも平成 27 年度が最も多い。	
(2)貨物の増大	
・増大貨物量（重点貨物と一般貨物の計）は、平成 25 年度から 28 年度にかけて、減少している。	
・増大貨物の合計は、平成 25 年度の 818TEU から、183TEU、634TEU、125TEU と平成 27 年度に増大したものの、平成 28 年度には大きく減少している。	

図表 3.1.1 平成 25～28 年度社会実験の実績の推移

項目\年度	H25 度	H26 度	H27 度	H28 度
参加企業	22 社	15 社	16 社	12 社
貨物増大企業	15 社	13 社	16 社	12 社
県外	3 社	0 社	5 社	4 社
新規	—	3 社	5 社	5 社
①重点貨物/TEU	818TEU/11 社	158TEU/5 社	144TEU/3 社	11TEU/8 社
②一般貨物/TEU		25TEU/6 社	490TEU/13 社	114TEU/3 社
③産業機械 混載貨物/M ³	97.4M ³ /8 社 (混載)	239M ³ /5 社 (混載+自走)	361M ³ /2 社 (混載+自走)	2M ³ /1 社 (混載+自走)
ドライ貨物	816TEU	174TEU	613TEU	119TEU
リーファー貨物	2TEU	9TEU	21TEU	6TEU
計	818TEU	183TEU	634TEU	125TEU

注 1：H25 度においては①～③の区別なし

②コンテナ貨物の推移（参加企業の品目別輸出貨物量）

- ・平成 26～28 年度の参加企業における輸出コンテナ貨物量（増大分以外を含む全輸出货量）は、3,488、1,488、1,439TEU であり、平成 27、28 年度は 1,500TEU 弱で推移している。
- ・平成 28 年度の品目としては、古紙が最大（1,286TEU、89.4%）、次いでビール（111TEU、7.7%）、精米（25TEU、1.7%）であり、それ以外は 10TEU 未満である。

図表 3.1.2 輸出貨物増大促進事業の実績の推移（コンテナ貨物）

H26 度		H27 度		H28 度	
①古紙	3,218TEU	①古紙	924TEU	①古紙	1,286TEU
②ビール	141TEU	②ビール	375TEU	②ビール	111TEU
③化粧品	54TEU	③廃プラ	98TEU	③精米	25TEU
④中古自動車部品	30TEU	④中古車・同部品	32TEU	④県産食品等	8TEU
⑤ベビー用品	28TEU	⑤精米	26TEU	⑤飲料水	4TEU
⑥黒糖・塩	5TEU	⑥中古乗用車	8TEU	⑥小麦粉等	3TEU
⑦精米	4TEU	⑦飲料水	9TEU	⑦黒糖・塩	2TEU
⑧県産食品等	3TEU	⑧黒糖・塩	6TEU		
⑨飲料水	2TEU				
計	3,488TEU	計	1,488TEU	計	1,439TEU

2)社会実験への評価の整理

①社会実験への評価

- ・社会実験に対する参加荷主からの評価は、「役立った」と回答する企業が多く、H26 年度からの 3 年間では、6～7 割を占めている。「やや役立った」を含めると、同じく H26 年度からの 3 年間では、8～9 割を占める。

図表 3.1.3 平成 25 年～28 年度社会実験への参加荷主の評価

項目\年度	H25 度		H26 度		H27 度		H28 度	
役立った	7 社	44%	9 社	60%	12 社	75%	9 社	75%
やや役立った	2 社	12%	3 社	20%	3 社	19%	2 社	17%
影響なし	6 社	38%	3 社	20%	0 社	0%	1 社	8%
その他	1 社	6%	0 社	0%	1 社	6%	0 社	0%

②参加企業からの主な意見・要望

- ・社会実験に対する参加荷主からの主な意見・要望は、支援対象の範囲、手続き、時期、早期の支払いなどであるが、その上で、本事業は、「輸出に役立っており、是非、継続してほしい」である。

図表 3.1.4 参加企業の主な意見・要望

項目	概要
輸出貨物の支援範囲の見直し	・すべての輸出貨物を対象に支援してほしい。
手続きの簡素化	・提出書類の削減、簡素化をしてほしい。
社会実験の早期の実施	・年度末の繁忙期と書類提出時期が重複する。
支援金額の早期の支払い または確定	・年度内の早期支払いまたは確定でないと取引先への販売促進などの還元ができない。
事業の継続	・本事業は、輸出に役立っており、是非、事業を継続してほしい。

3)輸送コスト低減の効果の検証

<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験による輸送コストについて、平成 27 年度では 6 社、平成 28 年度では 2 社が輸送コストの低減の効果があったとコメントしている。 ・輸送コスト低減の効果があったとする企業は、同時に「貨物量増大への寄与」に「役立った」、「やや役立った」と回答している。 ・全般に、社会実験への参加企業は、補助金の分だけ輸送コストが低減される場所であるが、上記の企業は、とくに輸送コストの高さに直面している企業であり、補助金の助成によりそれが緩和されたとする企業であると思われる。

図表 3.1.5 参加企業からの輸送コスト低減に関するコメント(平成 27 年度)

企業	コメント
A社	メインポートとの運賃格差をカバーできた。
B社	海上輸送費の軽減になった。
E社	コスト面において競争力向上につながる。
J社	コストが高いため輸出者に対して負担が緩めた。
L社	海上運賃コストの充填
M社	経費削減になった。

図表 3.1.6 参加企業からの輸送コスト低減に関するコメント(平成 28 年度)

企業	コメント
B社	輸送コストの削減になりよかった。
C社	物流コストを安く抑えられて輸出しやすくなった。

4)貨物増大に向けた課題の整理

①各年度における課題の整理

<ul style="list-style-type: none"> ・平成 25～28 年度において共通する課題は、実施時期、手続きの煩雑さ、支援メニューの拡充など ・これに対し、重点貨物として「少量の輸出貨物」を支援メニューとして追加、社会実験の事前告知など対応してきたところである。 ・今後の社会実験における貨物増大に向けた課題は、以下の点である。 <ul style="list-style-type: none"> ①全ての輸出貨物への支援 <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コスト高は全ての荷主に共通であり、その緩和要望への対応 ②参加荷主の拡大、安定的な確保 ③手続きの緩和 ④社会実験の早期の実施 ⑤支払い金額の早期の支払いまたは確定 ⑥本事業の継続的な実施
--

図表 3.1.7 各年度における貨物増大に向けた課題の整理

年度	内容
平成 25 年度	<ul style="list-style-type: none"> (1)年度末にならないと事務局負担金額が確定せず、取引に反映できないこと (2)事務局負担金の増額などの拡充 (3)増加した輸出量が対象のため、今年度は好調であるが、2年目以降が苦しくなること
平成 26 年度	<ul style="list-style-type: none"> (1)重点貨物の設定等の再検討 企業の動向、意見等を踏まえた支援対象貨物の再検討 (2)荷主支援スキームに係る荷主からの意見、要望への対応 <ul style="list-style-type: none"> 1)支援スキームの見直しによる輸出貨物増大への効果の有無を勘案しながら、支援金額の水準や設定についての再検討 2)支援金額の確定を年度末ではなく、参加荷主企業にとって利用しやすく時期への変更 3)参加荷主企業に負担が少ない手続きとすること
平成 27 年度	<ul style="list-style-type: none"> (1)社会実験の実施時期等 早い時期から社会実験の周知案内・参加受付等を開始すること (2)社会実験に関する意見・要望事項への対応 支援金額の年度末確定の改善、煩雑な手続きの改善 (3)新規輸出事業参入企業など輸出量少量企業への支援メニュー拡充
平成 28 年度	<ul style="list-style-type: none"> (1)社会実験補助メニューの拡充

年度	内容
	<p>「すべての輸出貨物への支援」については、昨年度に引き続き今年度も意見・要望事項として多く挙げられている</p> <p>(2)社会実験の実施時期等</p> <p>なるべく早い時期に業務発注及び社会実験の実施・参加受付を開始するとともに、参加企業に負担にならないような提出書類の簡素化・時間的余裕等について対応すること</p>

②要望・課題に対する対応の検討

・第Ⅰ期（平成 26～28 年度）の参加荷主から得られた、本事業に対する要望や課題への対応策は、以下の通りである。

図表 3.1.8 事業に対する要望・課題への対応策（案）

要望・課題	対応策（案）
すべての輸出貨物を対象に助成してほしい （輸送コスト高緩和への寄与）	<p>全ての輸出貨物を対象とする基礎的な助成（1 階）を設定</p> <p>※平成 29 年 11 月の説明会で告知の上、平成 30 年より実施する。</p>
参加荷主の安定的な確保	<p>基礎的な助成（1 階）の設定により、貨物増大の有無にかかわらず参加メリットが生まれ、参加企業の拡大が期待できる。</p>
手続きの煩雑さを緩和してほしい	<p>台湾向けの支援を貨物量単位での支援とすることで、海上輸送費を証明する資料（領収書等）の提出を不要とする。</p> <p>※前年度データについては、事務局保有データを活用することは引き続き継続。</p>
社会実験の早期の実施	<p>H30～「事前申請方式」への転換</p> <p>11 月説明会⇒12 月交付申請</p>
支援金額の早期の支払いまたは確定	<ul style="list-style-type: none"> ・増加分：1 月実績報告、3 月交付 ・基礎的助成： <ul style="list-style-type: none"> 1～6 月分：7 月実績報告、9 月交付 7～12 月分：1 月実績報告、3 月交付
本事業の継続的な実施	<p>平成 29 年に、対象期間、補助メニュー、手続きなどを改善し、引き続き、輸出貨物増大促進事業を実施していく。</p>

4 他港湾における集荷促進策の把握・整理

4.1 アンケート調査の実施結果

各関係団体から回収した回答の集計結果は以下のとおりである。

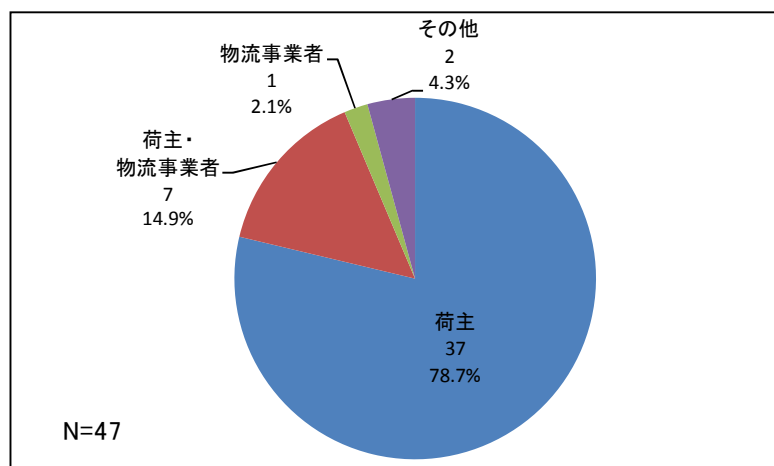
集計対象としたのは、31 港湾が実施するインセンティブ制度 47 事業である。助成金の交付対象として、荷主・物流事業者以外を対象とした事業、バルク貨物を対象とした事業は集計の対象外とした。

なお、集計にあたってはアンケート回答とともに実施主体の WEB サイトも参照した。

1)インセンティブの目的

助成金の交付対象については、「荷主」を対象とする事業が最も多く 37 事業(78.7%)である。次いで「荷主または物流事業者」を対象とする事業が 7 事業(14.9%)である。

事業目的については、「定期航路の利用推進」と「貨物量の増大」を目的とする事業が多い。次いで、「輸出入の促進」、「新規貨物・荷主の獲得」、「企業支援・地域振興」の順に多い。



図表 4.2.2 インセンティブ事業の目的

2)インセンティブのタイプ

(1)タイプの分類

各事業が対象とする貨物の状況から、47 事業を 6 タイプに分類した。輸出入の観点からは 2 パターン、貨物量の観点からは 3 パターンの事業がある。

輸出入のパターン

- (1) : 輸出と輸入の両方を対象とする事業 (輸出入)
- (2) : 輸出を対象とする事業 (輸出)

貨物量のパターン

- (A) : 全ての貨物を対象とする事業 (全量)
- (B) : 過去の実績からの増加分を対象とする事業 (増加)
- (AB) : 上記のどちらも対象とする事業 (全量・増加)

(2)実施主体

県が港湾管理者である港湾で実施されたインセンティブ事業は 34 事業(72%)である。また、県が管理者の港湾における実施主体は、主に以下の 4 パターンである。県が管理者の港湾であっても、港湾所在市が事業主体となる場合が相当数みられる。

図表 4.1.1 インセンティブ事業の実施主体

港湾管理者	実施主体※1	事業数	割合
県	県	6	18%
	県・市	9	26%
	県・市・民	6	18%
	市	5	15%
	その他(不明)	8	23%
	小計	34	100%(72%)
市	市	6	86%
	市・民	1	14%
	小計	7	100%(15%)
一部事務組合	一部事務組合	1	50%
	県	1	50%
	小計	2	100%(4%)
回答なし	小計	4	(9%)
計	—	47	(100%)

資料：アンケート調査

※1 質問項目「財源」より作成。

3)インセンティブの助成額

(1)単価

47 事業における 94 の単価設定を集計の対象とした。

「TEU」当たりの単価設定としているものが圧倒的に多い(N=75、79.8%)。「t または m³」で単価設定されているものは混載貨物を対象としたものがほとんどである。TEU あたりでは 500～30,000 円の幅があり、5,000 円(19)、10,000 円(20)、15,000 円(5)、20,000 円(10)といったきりのいい額を採るものが多くなっている。また、コンテナ 1 本(TEU・FEU の区別なし)あたりでは 5,000～50,000 円に、輸送 1 回あたりでは 30,000～50,000 円に、t または m³ あたりでは 1,000～5,000 円に設定されている。

TEU あたりをみると、「全量」(A-1、A-2)では半数以上(6/9)を 5,000 円以下が占めているのに対して、「増加」(B-1、B-2)では 7 割以上(15/21)を 6,000 円以上が占めている。「全量・増加」(AB-1)では 5,000 円以下が 23、6,000 円以上は 22 と半々である。

図表 4.1.2 輸送単位別のインセンティブ単価(円)

(N=94^{※1})

TEU		本 ^{※2}		回 ^{※3}		t または m ³	
単価	数	単価	数	単価	数	単価	数
500	1	5,000	2	30,000	1	1,000	1
1,000	3	6,000	1	50,000	1	2,000	1
1,500	2	7,500	1			3,000	1
2,000	3	8,000	1			4,000	2
2,500	3	10,000	2			5,000	1
3,000	2	15,000	2				
4,000	2	20,000	1				
5,000	19	50,000	1				
6,000	1						
7,000	2						
10,000	20						
15,000	5						
20,000	10						
30,000	2						
合計	75	合計	11	合計	2	合計	6

※1 1 事業、1 メニューの中で複数の単価が設定されている場合がある。

※2 本は、「サイズにかかわらずコンテナ 1 本あたり」の意。

※3 回は、「コンテナ個数にかかわらず船積み 1 回あたり」の意。

(2)貨物量、参加荷主

対象貨物量の実績については、31 港湾中 29 港湾からの回答を得た。100TEU 未満から最大で 32,000TEU までの幅がある。貨物量の平均は 4,722TEU である。

執行額については、31 港湾中 27 港湾からの回答を得た。最小で 672 円(0 円を除く)、最大で 13,152 円までの幅がある。TEU 当たり執行額は平均で 5,615 円である。

参加荷主の実績については、31 港湾中 29 港湾からの回答を得た。最小で 3 社(0 社を除く)、最大で 248 社までの幅がある。参加荷主の平均は 39 社である。

表 4.1.3 港湾別・単位当たり執行額

(N=31)

タイプ(港湾)	執行額 (千円)	対象貨物量 (TEU)	TEU 当たり 執行額(円)	参加荷主数 (社)	参加荷主当 たり執行額(円)	備考
B-1	23,020	5,448	4,225	15	1,535	参加荷主数:の べ
	2,650	4,226	627	5	530	
	13,800	3,820	3,613	21	657	
	14,592	3,508	4,160	14	1,042	
	20,000	2,250	8,889	53	377	貨物量の単 位:本
	6,930	2,000	3,465	19	365	
	21,016	1,890	11,120	25	841	荷主:運送事業 者を含む
	2,895	568	5,097	3	965	
	545	151	3,609	3	182	
	—	45	—	5	—	執行額は回答 なし
	0	0	0	0	0	
	—	—	—	—	—	回答なし
	AB-1	30,605	7,790	3,929	46	665
41,135		4,358	9,439	96	428	
18,872		2,569	7,346	45	419	
10,805		1,601	6,749	56	193	
6,000		600	10,000	27	222	
2,170		165	13,152	15	145	
—		23	—	3	0	執行額は回答 なし
A-1 AB-1	2,365	1,444	1,638	13	182	
	—	—	—	—	—	回答なし
A-2 AB-1	32,945	32,061	1,028	79	417	貨物量: 32,022TEU+ 39 コンテナ
	39,262	21,904	1,792	46	854	
A-1	5,740	3,360	1,708	48	120	
B-2	2,135	249	8,574	8	267	
A-2 B-1	10,685	1,458	7,329	87	123	
A-1、A-2、 B-1	46,997	19,719	2,383	41	1146	
A-1、B-1 B-2	45,050	4,645	9,699	248	182	
A-1、A-2、 B-1、AB-1	17,650	1,635	10,795	32	552	
合計	417,864	127,487	1,053	—	—	
平均	16,715	4,722	5,615	39	429	

4.2 実施結果のまとめ

最後に、本アンケートから得られた知見を整理し、平成 29、30 年補助スキーム見直しの参考とする。

1)対象貨物と支援範囲

現行の「輸出」貨物を対象としたインセンティブ制度は、対象貨物を特定の品目に絞り、その全量に対して助成するというパターンが多いことが明らかとなった。

集計した 47 事業のうち、「輸出のみ」を支援対象としている事業は 8 事業(17%)であった。この 8 事業のうち、支援範囲が「全量」である事業は 6 事業、「増加」である事業は 2 事業であった。支援範囲が「全量」である 6 事業のうち、「条件あり」の事業は 4 事業であり、「品目」の条件を設けている事業が 3 事業、「量」の条件を設けている事業が 1 事業であった。

平成 28 年度までの那覇港の補助スキームでは、特定の品目に限定しながら、「前年と比べた増加貨物」が対象となっているが、当該年度の輸出貨物全体と支援するという点で参考になるところである。

2)申請等手続きのスケジュール

申請(支払)の時期については、集約するか、分散させるかの 2 パターンの工夫がみられた。

内訳は、「申請の集約(年 1 回・事後申請)」が 6 事業、「随時受付・随時支払」・「先着順の申請」・「4 半期ごとに申請・交付」が各 1 事業となっている。

一般的に、申請や支払の時期を集約するメリットは、事務局など運営側の負担が軽減されることであると思われる。一方で、荷主等の申請者にとっては時期が分散していた方が利便性は高い。

平成 28 年度の那覇港のインセンティブ制度は、支払の時期が年度末繁忙期と重なり、その改善の要望が多いが、事業の早期実施、支払い時期の分散化の参考事例とすることができる。

5 実施計画の作成

5.1 今後の事業実施の基本方針

第Ⅰ期（平成 26～28 年度）では、輸出貨物量の拡大を目指し、前年度と比べ増大した荷主・貨物に対する補助を実施する社会実験を実施してきた。

3年間の社会実験が終了した平成 29 年には、増大貨物に対する補助を継続する一方、対象期間の変更（従前 4月～翌3月→変 H29年 4月～12月）を行うものとする。

第Ⅱ期（平成 30～32 年）では、補助メニューの内容を大幅に拡充し、また対象期間を暦年（1～12月）に変更した新スキームでの実証実験を実施していく。



図表 5.1.1 事業実施の基本方針

5.2 事業実施の基本方針

1)社会実験の概要

平成 28 年度までと同様に、新規に那覇港から輸出するコンテナ貨物、既に那覇港から輸出している場合は前年度と比較して、増加した分のコンテナ貨物、小口混載貨物、非コンテナ貨物を対象とし、補助金を交付する。

平成29年 事業スキーム

那覇港輸出貨物増大促進事業（荷主対象）

「那覇港輸出貨物増大促進事業（荷主対象）」とは、実証実験として、前年より増加したコンテナ貨物や新規輸出貨物などを対象に補助を行うとともに、コストや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ものです。

輸出を行う荷主への支援を実施しています！

【基本スキームのイメージ】
前年度を上回る実績や新規輸出貨物などに対し、補助金を支払います。

コンテナ貨物

H28年



→

H29年
コンテナ単位の増加分に対して補助します。



小口混載貨物
非コンテナ貨物

H28年



→

H29年
M³単位の増加分に対して補助します。



県産品等の輸出を支援！



台湾向け・台湾経由の輸出を支援！



○ 平成29年の事業概要

対象者	輸出荷主企業 (県内、県外を問いません)
対象貨物	原則、定期航路で輸出される貨物 (小口混載、自走貨物を含む)
参加条件	平成29年4月～12月の輸出量が、 前年同期(平成28年4月～12月)を上回ること
参加方法	参加を希望する荷主企業は、事前に事務局に応募し、登録を行ってください。
貨物の確認方法	B/L等の輸出に係る証明書類(写し)を提出していただきます。
アンケート調査等	参加する荷主・物流事業者の皆様には、輸出システムの改善等のためアンケート調査等へのご協力をお願いいたします。

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」の取組みとして、「県内事業者等による若外展開や輸出拡大の促進」を具体化するものであり、実証実験を通じて、コスト、リードタイム等を検証し、物流コスト低減や輸送システムの改善等の検討を行うものです。

図表 5.2.1 平成 29 年事業スキーム

2)対象期間

対象期間は、平成 29 年 4 月～12 月（前年の同期間よりも増加した貨物）とする。

3)実施スケジュール

- ①H29 年度に、暦年[1～12 月]での事業に切り替える
 - ②H29 年分までは、「事後申請方式」、H30 年分から「事前申請方式」（事前申請→交付決定→輸出開始→実績報告→補助額確定→交付）に切り替える。
 - ③毎年 11 月に翌年の交付申請についての説明会を開催する。
- ※平成 29 年は、[H28. 4～12 月]と[H29. 4～12 月]を比較する。(H29. 1～3 月分は H28 年度事業で補助金を交付済みのため。)

図表-5.1.3 【平成 29 年（H29.4～12 月分）】の社会実験の実施スケジュール

時期	実施内容	備考
H29.11.30	H29、H30 事業の説明会	
H29.12 月上旬	公募開始	
H29.12.22	参加申込（交付申請）期限（第 1 次締切）	第 1 号様式
H29.12.28	交付決定	第 5 号様式
H30.1.20	実績報告期限	第 2 号様式
H30.2.9	実績とりまとめ	
H30.2.16	検査	
H30.2.16	補助金額確定通知	第 6 号様式
H30.2.28	精算払申請書提出期限	第 3 号様式
H30.3 月中旬	補助金交付	

5.3 平成 29 年社会実験における補助メニュー

平成 29 年事業のポイントは、以下の点である。

①増加貨物への補助メニューの継続

- ・前年比で増加した貨物（新規を含む）に対する補助メニューを引き続き実施する。

②事業期間の変更

- ・4～12月を事業期間とする。

③手続きの煩雑さの緩和

- 台湾向け海上運賃データ・領収書の提出の不要化（貨物量単位での支援に）
- 前年度データについては、事務局保有データの活用（既に実施済み、継続）

図表 5.3.1 平成 29 年社会実験の補助メニュー

分類	概要	荷姿	種別	補助金単価		
				ドライ	リーファー	
(1) 重点貨物	①大量貨物	大量かつ継続して増加が見込める輸出貨物 ※輸出計画書を提出	コンテナ	20ft	15,000 円/個	75,000 円/個
				40ft	22,500 円/個	112,500 円/個
				10, 12ft	10,500 円/個	52,500 円/個
	②少量貨物	少量の輸出貨物	コンテナ	20ft	15,000 円/個	75,000 円/個
				40ft	22,500 円/個	112,500 円/個
				10, 12ft	10,500 円/個	52,500 円/個
				混載	3,000 円/M3	15,000 円/M3
	③中古車	継続して輸出が見込める中古車 ※輸出計画書を提出	コンテナ 又は自走	—	30,000 円/台	—
	(2) 一般貨物	分類(1)を除く輸出貨物	コンテナ	20ft	10,000 円/個	50,000 円/個
40ft				15,000 円/個	75,000 円/個	
10, 12ft				7,000 円/個	35,000 円/個	
混載				2,000 円/M3	10,000 円/M3	
自走			—	300 円/M3	—	
(3) 台湾貨物	分類(1)(2)のうち台湾向け、又は台湾でトランシップされる貨物	コンテナ	20ft	10,000 円/個	50,000 円/個	
			40ft	15,000 円/個	75,000 円/個	
			10, 12ft	7,000 円/個	35,000 円/個	
			混載	2,000 円/M3	10,000 円/M3	
		自走	—	300 円/M3	—	
		コンテナ 又は自走	中古車	4,000 円/台	—	
※1 補助金額は当該事業の予算の範囲内において、事務局において決定する。						
※2 (1)重点貨物は前年度より増加した貨物だけでなく、輸出貨物全体を補助の対象とする。増加分以外の貨物(前年度の取扱量に相当する貨物)に対する補助金単価は、(2)一般貨物の補助金単価の 20%(ただし、(1)③中古車の場合は 4,000 円/台)とする。						
※3 上限の設定：1 申請者あたりの上限は、原則として以下のとおりとする。 (1)重点貨物については上限無し (2)一般貨物については、(3)台湾貨物の上乗せ分を含め、コンテナ単位の貨物と自走貨物の合計：50 万円、混載貨物：15 万円						

資料:那覇港輸出貨物増大促進事業(荷主対象)補助金交付要綱(改正:平成 29 年 11 月 30 日)

6 社会実験の実施

6.1 社会実験の周知活動

1) 那覇港管理組合 web サイトでの告知

那覇港管理組合の web サイトを通じ、社会実験の説明会開催情報や参加申込等を掲載し、社会実験への参加を呼びかけた。

図表 6.1.1 那覇港管理組合 web サイトでの情報掲載

The screenshot shows the Naha Port Authority website. At the top, there is a navigation menu with links for TOP, 歴史 (History), 現況 (Current Status), 船舶 (Shipping), 料金 (Fees), 統計 (Statistics), 港湾計画 (Port Plan), 入札・契約 (Bidding/Contracts), ガイド (Guide), and リンク (Links). Below the menu is a banner for a marathon and walk event: "夢のかけはしリレーマラソン&ウォーク ~西海岸間運道路開通マジカ!!! Remember 3.11~".

The main content area features a "新着情報" (New Information) section with a list of news items. One item is highlighted with a red box:

- 那覇港輸出貨物増大促進事業(荷主対象)
1) H29・H30事業への参加申込(交付申請)受付開始(17/12/4)
【申請期限】
平成29年事業: 12月22日(金)まで
平成30年事業: 12月22日(金)までを第1次締切とし、その後も随時受付
2) 実証実験に関する説明会資料(17/11/30開催)
※右側バナーに当該事業(荷主支援専用ページ)を追加しました(2017/12/4更新)

On the right side of the page, there is a sidebar with a "Naha Port Authority" logo and a banner for "那覇港総合物流センター運営事業(公募ページ)". Below this is a red banner with the text "荷主支援" (Cargo Support) circled in red. Further down, there is a "NAHA PORT Promotion Special Site" banner and a "那覇港管理組合のご案内" (Introduction to Naha Port Authority) section.

2)社会実験の実施連絡及び参加依頼等

これまで那覇港管理組合において実施してきた社会実験への参加企業並びに関係機関を対象として、Eメール及びFAXによるダイレクトメールにより社会実験の説明会開催案内、社会実験参加依頼等を行った。

各告知・参加の呼びかけ状況は以下のとおりであり、説明会開催案内は144社、社会実験参加依頼は133社に呼びかけを行った。

図表 6.1.2 ダイレクトメールによる実施連絡・参加呼びかけ状況

業種No	業種区分	説明会 開催案内 2017/11/17	実証実験 参加依頼 2017/12/6	備考
1	荷主	83	91	
2	船社・代理店	5	5	
3	物流事業者	24	26	
4	関係団体	9	9	
5	マスコミ	8	0	
6	行政機関	8	0	
7	その他	7	2	
合計		144	133	

図表 6.1.3 実施連絡・参加呼びかけ例(2017/12/06 説明会開催案内)

那覇港輸出貨物増大促進事業(荷主対象)実証実験 H29・H30事業への参加申込(交付申請)受付開始のご連絡

関係者の皆さまへ
(※bccにて送信しております)

さて、那覇港管理組合におきましては、沖縄県産品等の輸出拡大を物流面から支えるため、荷主企業を対象とする「那覇港輸出貨物増大促進事業(荷主対象)実証実験」を実施しております。

つきましては、実証実験への参加企業を幅広く募集したいと考え、これまで実証(社会)実験に参加されました企業の皆さま、並びに実証実験説明会へのご案内をさせて頂きました企業及び関係機関の皆さまに対しまして、本事業の参加申込み(交付申請)受付開始のご連絡をさせていただきます。

つきましては、実証実験への参加をご検討頂き、是非ご参加頂ますようお願い申し上げます。

ここで、参加申込み(交付申請)の書類(オリジナルデータ等)につきましては、那覇港管理組合のホームページに掲載されておりますので、ダウンロードして作成・提出のほどよろしくお願い致します。

また、同ホームページトップに「荷主支援」のバナーも作成しております。こちらをクリックしてもOKです。

※添付ファイルを参照

また、説明会の配布資料についても、上記組合ホームページに掲載しておりますので、あわせてご確認下さい。

(参考：管理組合ホームページトップ URL)

<http://www.nahaport.jp/>

3)社会実験説明会の開催

平成 29 年および 30 年の那覇港輸出貨物増大促進事業(荷主対象)社会実験の実施にあたり、荷主企業等を対象にした説明会を開催し、本事業の支援スキームの説明や周知広報を行った。

説明会への参加企業及び参加人数は以下のとおりであり、第Ⅰ部は 24 社・31 人、第Ⅱ部は 13 社・19 人であった。

図表 6.1.4 社会実験説明会の開催概要

項目	概要
日 時	平成 29 年 11 月 30 日(水) 第Ⅰ部 10:00～12:00 中古車以外の輸出荷主を対象 第Ⅱ部 14:00～16:00 中古車の輸出荷主を対象
場 所	那覇港管理組合 3 階 議場

図表 6.1.5 社会実験説明会への参加状況

業種No	業種区分	第Ⅰ部		第Ⅱ部	
		企業数	人数	企業数	人数
1	荷主	14	18	3	4
2	船社・代理店	1	1	1	1
3	物流事業者	5	5	5	8
4	関係団体	0	0	0	0
5	マスコミ	0	0	0	0
6	行政機関	4	7	3	4
7	その他	0	0	1	2
合計		24	31	13	19



図表 6.1.6 社会実験説明会の開催状況

6.2 社会実験参加状況

1)社会実験の参加申込状況

平成 29 年社会実験への参加申込状況は以下のとおりであり、県内からの参加が 5 社、県外からの参加が 3 社、総計 8 社からの参加申込があった。このうち 2 社については本年社会実験より新たに参加した企業である。

図表 6.2.1 平成 29 年社会実験参加企業一覧

No	企業	業種	分類		貨物品目	仕向地	備考
1	A 社	食品メーカー	重点	②	食品 (サンゴ Ca)	ラトビア	
2	B 社	貿易業	重点	③	中古乗用車	パキスタン	新規参加 県外
3	C 社	商社	一般	④	古紙	インドネシア、韓国	県外
4	D 社	商社	一般	④	古紙	台湾、タイ、インドネシア	県外
5	E 社	商社	重点	②	ビール等	ブラジル、中国、香港	新規参加 県外
6	F 社	商社	重点	①	ビール等	アメリカ、カナダ	県外
7	G 社	食品メーカー	一般	④	精米	香港、マレーシア	
8	H 社	飲料メーカー	重点	①	ビール等	台湾、オーストラリア等	
			一般	④		ベトナム	

注：表中の内容は、各参加企業から提出された事業計画書の記載内容から作成

2)社会実験参加申込時点における意見・要望等

(1)社会実験に関する意見・要望等

社会実験参加申込時点(事業計画書提出時)において、今回の社会実験に関する意見・要望等を伺った。

結果は以下のとおりであり、「補助メニュー見直し」に関するものでは、輸送費に対する支援への要望等、「申請手続き」に関するものでは簡素化への要望、「その他」では実証実験の中期的な継続への要望があった。

図表 6.2.2 社会実験に関する意見・要望等

項目	実証実験に関する意見・要望等
補助メニュー 見直し	輸送に支援が得られるなら、その分マーケティングや製品開発に力を入れることが可能になる。
	輸送するごとの支援金額が得られるスキームがあれば、支援資金を販売促進費や商品への価格転嫁(値下げ)ができるため、支援資金を更に有効に使用できる可能性がある。
	1社で1申請ではなく、会社の本店や支店単位での申請が可能にならないか？

申請手続き	必要書類・手順を簡素にしていきたい。
その他	現状は海上運賃と港湾作業費が本土と比べて割高となっている。海上運賃は実証事業の補助金である程度帳尻を合わせることができる仕向先があるが、港湾作業費の割高是正は作業員の確保・作業スキルの向上ができてこそ実現します。そのためにも中期的な継続した実証実験による補助を要望します。

注：表中の内容は、各参加企業から提出された事業計画書の記載内容から作成

6.3 社会実験の実施結果

社会実験の実施結果は以下のとおりである。

なお、図表中に用いている H28 と H29 の実績値は、それぞれ同年 4～12 月の 9 ヶ月間における値である。

1)参加企業別による輸出貨物量の増加状況

参加企業による輸出実績のうちコンテナ単位(ドライ・リーファー)での輸出状況は以下のとおりであり、ドライコンテナにおいては全社合計で平成 28 年輸出実績 1,054TEU に対して平成 29 年輸出実績は 1,529TEU と 475TEU 増加(約 45%増)している。また、リーファーコンテナにおいては、平成 28 年、平成 29 年ともに G 社のみの利用である。平成 28 年輸出実績 25TEU に対して平成 29 年輸出実績は 21TEU となり 4TEU 減少(約 16%減)している。

また、企業別においては、B 社を除く全ての企業が貨物量の増加を達成しており、参加企業 8 社のうち 2 社は補助金上限を超える増加量となっている。

図表 6.3.1 参加企業別輸出貨物量実績(コンテナ単位:ドライ・リーファー)

企業	ドライコンテナ			リーファーコンテナ			備考
	H28 貨物量 (TEU) a	H29 貨物量 (TEU) b	増大 貨物量 (TEU) c=b-a	H28 貨物量 (TEU) a	H29 貨物量 (TEU) b	増大 貨物量 (TEU) c=b-a	
A 社	3	4	1	0	0	0	
B 社	0	0	0	0	0	0	
C 社	270	590	320	0	0	0	補助金上限超え
D 社	564	650	86	0	0	0	補助金上限超え
E 社	2	7	5	0	0	0	
F 社	75	100	25	0	0	0	
G 社	15	35	20	25	21	-4	
H 社	125	143	18	0	0	0	
合計	1,054	1,529	475	25	21	-4	

注1：参加企業から提出された実績報告の貨物内訳より作成。

注2：補助金上限超えについては、台湾向け貨物の上乗せ補助を含む合計額による。

注3：H28、29の4～12月(9ヶ月間)の実績値

また、混載貨物並びに中古車・自走貨物の輸出状況は以下のとおりであり、混載貨物においてはH社のみ利用である。平成28年輸出実績0.3M3に対して平成29年輸出実績は4.3M3で4.0M3の増加となっている。

また、中古車・自走貨物においてはB社のみ利用である。平成28年輸出実績0台に対して平成29年輸出実績は15台で、15台の増加となっている。

図表 6.3.2 参加企業別輸出貨物量実績(混載貨物、中古車・自走貨物)

企業	混載貨物(ドライ・リーファー)			中古車・自走貨物		
	H28 貨物量 (M3) a	H29 貨物量 (M3) b	増大 貨物量 (M3) c=b-a	H28 貨物量 (台) a	H29 貨物量 (台) b	増大 貨物量 (台) c=b-a
A社	0.0	0.0	0.0	0	0	0
B社	0.0	0.0	0.0	0	15	15
C社	0.0	0.0	0.0	0	0	0
D社	0.0	0.0	0.0	0	0	0
E社	0.0	0.0	0.0	0	0	0
F社	0.0	0.0	0.0	0	0	0
G社	0.0	0.0	0.0	0	0	0
H社	0.3	4.3	4.1	0	0	0
合計	0.3	4.3	4.1	0	15	15

注1：参加企業から提出された実績報告の貨物内訳より作成。

注2：H28、29の4～12月(9ヶ月間)の実績値

2)輸送タイプ別による輸出貨物量の増加状況

輸送タイプ別の輸送実績のうちコンテナ単位(ドライ・リーファー)での輸出状況は以下のとおりである。

まず、重点貨物である「①大量かつ継続して増加が見込める輸出貨物」は、ドライコンテナが平成28年輸出実績200TEUに対して平成29年輸出実績は243TEUとなり増大量43TEU(約22%増)となっている。「②少量の輸出貨物」については、ドライコンテナが平成28年輸出実績5TEUに対して平成29年輸出実績は11TEUとなり増大量6TEU(約120%増)となっている。リーファーコンテナについては、利用がなかった。

また、一般貨物である「④上記①②を除くコンテナ輸出貨物」については、ドライコンテナが平成28年輸出実績849TEUに対して平成29年輸出実績は1,275TEUとなり増大量426TEU(約50%増)となっている。リーファーコンテナについては、平成28年輸出実績25TEUに対して平成29年輸出実績は21TEUとなり4TEU減少(約16%減)している。

図表 6.3.3 輸送タイプ別輸出貨物量実績(コンテナ単位:ドライ・リーファー)

区分	輸送タイプ	ドライコンテナ			リーファーコンテナ		
		H28 貨物量 (TEU) a	H29 貨物量 (TEU) b	増大 貨物量 (TEU) c=b-a	H28 貨物量 (TEU) a	H29 貨物量 (TEU) b	増大 貨物量 (TEU) c=b-a
重点貨物	①大量貨物	200	243	43	0	0	0
	②少量貨物	5	11	6	0	0	0
	③中古車	0	0	0	0	0	0
一般貨物	④上記を除く輸出貨物 (コンテナ)	849	1,275	426	25	21	-4
	⑤上記を除く輸出貨物 (自走)	0	0	0	0	0	0
	合 計	1,054	1,529	475	25	21	-4

注 1:参加企業から提出された実績報告の貨物内訳より作成。

注 2 : H28、29 の 4～12 月(9 ヶ月間)の実績値

また、混載貨物においては、「②少量の輸出貨物」が平成 28 年輸出実績 57.8M3 に対して平成 29 年輸出実績は 15.6M3 となり 42.2M3 減少(約 73%減)となっている。その他の輸送タイプは平成 28 年及び平成 29 年ともに輸出実績ゼロである。

非コンテナ貨物については、すべての輸送タイプにおいて平成 28 年及び平成 29 年ともに輸出実績ゼロである。

図表 6.3.4 輸送タイプ別輸出貨物量実績(混載貨物、中古車・自走貨物)

区分	輸送タイプ	混載貨物(ドライ・リーファー)			中古車・自走貨物		
		H28 貨物量 (M3) a	H29 貨物量 (M3) b	増大 貨物量 (M3) c=b-a	H28 貨物量 (台) a	H29 貨物量 (台) b	増大 貨物量 (台) c=b-a
重点貨物	①大量貨物	0.0	0.0	0.0	0	0	0
	②少量貨物	0.0	0.0	0.0	0	0	0
	③中古車	0.0	0.0	0.0	0	15	15
一般貨物	④上記を除く輸出貨物 (コンテナ)	0.3	4.3	4.1	0	0	0
	⑤上記を除く輸出貨物 (自走)	0.0	0.0	0.0	0	0	0
	合 計	0.3	4.3	4.1	0	15	15

注 1:参加企業から提出された実績報告の貨物内訳より作成。

注 2:H28、29 の 4～12 月(9 ヶ月間)の実績値

3)品目別による輸出貨物量の増加状況

ドライコンテナにおいては、「古紙」が平成28年輸出実績834TEUに対して平成29年輸出実績は1,240TEUとなっている。増大量は406TEU(48.7%増)と最も多い。次に「ビール」は、平成28年輸出実績202TEUに対して平成29年輸出実績が250TEUとなっており増大量は48TEU(23.8%増)である。また「精米」は、平成28年輸出実績15TEUに対して平成29年輸出実績が35TEUとなり、増大比率が最も大きい(133.3%増)。

リーファーコンテナにおいては、「精米」は、平成28年輸出実績25TEUに対して平成29年輸出実績が21TEUとなり、増大量-4TEU・増大比率-16.0%となっている。

図表 6.3.5 品目別輸出貨物量実績(コンテナ単位:ドライ・リーファー)

品目	ドライコンテナ				リーファーコンテナ			
	H28 貨物量 (TEU) a	H29 貨物量 (TEU) b	増大 貨物量 (TEU) c=b-a	増大 比率 d=c/a	H28 貨物量 (TEU) a	H29 貨物量 (TEU) b	増大 貨物量 (TEU) c=b-a	増大 比率 d=c/a
古紙	834	1,240	406	48.7%	0	0	0	—
ビール	202	250	48	23.8%	0	0	0	—
精米	15	35	20	133.3%	25	21	-4	-16.0%
県産食品等	3	4	1	33.3%	0	0	0	—
中古乗用車	0	0	0	—	0	0	0	—
合計	220	289	69	31.4%	25	21	-4	-16.0%

注1:参加企業から提出された実績報告の貨物内訳より作成。

注2:H28、29の4~12月(9ヶ月間)の実績値

図表 6.3.6 品目別輸出貨物量実績(混載貨物、中古車・自走貨物)

品目	混載貨物(ドライ・リーファー)				中古車・自走貨物			
	H28 貨物量 (M3) a	H29 貨物量 (M3) b	増大 貨物量 (M3) c=b-a	増大 比率 d=c/a	H28 貨物量 (台) a	H29 貨物量 (台) b	増大 貨物量 (台) c=b-a	増大 比率 d=c/a
古紙	0.0	0.0	0.0	—	0	0	0	—
ビール	0.3	4.3	4.1	1409.0%	0	0	0	—
精米	0.0	0.0	0.0	—	0	0	0	—
県産食品等	0.0	0.0	0.0	—	0	0	0	—
中古乗用車	0.0	0.0	0.0	—	0	15	15	皆増
合計	0.3	4.3	4.0	1409.0%	0	15	15	皆増

注1:参加企業から提出された実績報告の貨物内訳より作成。

注2:H28、29の4~12月(9ヶ月間)の実績値

7 モニタリングの実施結果

7.1 実施結果

各参加企業から回収した調査シートの回答結果を基に、モニタリングの実施結果を整理すると以下のとおりである。

1)輸出状況について

(1)輸出状況の評価

各社の輸出状況の評価は、「好調」とした企業が8社中5社、「停滞」は3社で、「不調」とした企業はなく、「好調」が過半数を占めている。

好調の理由については、現地での需要の増加等が挙げられている。一方、停滞の理由については、現地の税制の変更（中古車）や当該商品（古紙）の価格変動の影響が指摘されている。

図表 7.1.1 輸出状況の評価

項目	企業数	構成比
◎好調	5	62.5%
△停滞	3	37.5%
×減少	0	0.0%
合計	8	100.0%

図表 7.1.2 輸出状況に関するコメント(好調・不調等の理由)

項目	輸出状況に関するコメント（好調・停滞等の理由）
好調	<ul style="list-style-type: none">・2017年度から香港と中国向けで取引を開始した為。・全体的に輸出が伸びており、中でも酒類の輸出は伸びている。・出荷量が昨年より増加したため。・日本産ビール需要の増加、または海外からの観光客が増加し海外市場で弊社商品の知名度が向上したため。
停滞	<ul style="list-style-type: none">・現地側税制変更で出荷が止まったに近い状態・古紙価格の大幅な下落状況により、海外の販売先も様子見の状況。また在庫調整等の理由で買いに控えめであるため、海外への販売に苦戦。・殆ど見込めなくなったため。

2)輸出における課題・問題点について

(1)商流面

商流面の課題・問題点については、販促・営業活動における課題や、現地での価格競争における問題点等が挙げられている。

図表 7.1.3 輸出における課題・問題点①（商流面）

項目	課題・問題点
販促・営業	<ul style="list-style-type: none"> ・ディストリビューター（卸売業者）とのミーティングを頻繁に行う。 ・フォーラムを行うなどの宣伝促進。新製品の開発。 ・日本の古紙、その中でも特に雑誌の場合、中国への輸出が不透明になっている。行き先が無くなった今、海外への販売先を増やせるためには品質改善に努めると同時に、インドネシア、韓国以外にも販売先を増やせる必要がある。 ・知名度を向上させるための販促、広告活動に限界がある。
価格競争力	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出業者と供給側での金額ミスマッチが多い。一般荷主への中古車供給元が少ない。 ・船運賃等の物流面が販路確保や価格競争力に大きく影響する。 ・コモディティ（商品）に関しては東南アジア諸国からの日本食材の輸出が増えており、日本からの輸出に比べ価格負けしてしまうため競争が厳しい。 ・外国産米との価格差が大きく差別化を図るのが難しい。 ・輸送費、他各輸出国での関税等がオンされるので、現地生産のビールと比較すると価格が高く不利。

(2)物流面

輸送コストについて問題点・課題を挙げている企業は5社あった。具体的には海上運賃の高さの問題や、価格競争力向上のためのコスト削減などが挙げられている。あわせてリードタイムの短縮・長さを問題点とする事業者が3社あった。

また、荷役・倉庫やドレージ面について、3社が挙げている。具体的には、バン詰め作業、ドレージ手配、冷蔵倉庫の確保などの課題が指摘されている。

図表 7.1.4 輸出における課題・問題点②（物流面）

項目	課題・問題点
コスト	<ul style="list-style-type: none"> ・コスト削減。【ロシア向け】 ・那覇出しのコンテナ海上運賃は本土出し海上運賃に比べ大幅に割高となる。航路によって現行の助成金で割高が是正出来ない。【パキスタン向け】 ・船運賃が基本的に高い。コンテナが取りづらい。【台湾・中国等向け】 ・現地製造でコストの安い競合商品が多いのでなるべく物流コストを抑えたい。【ブラジル・香港等向け】 ・冷蔵コンテナのコストが高い。【香港、マレーシア等向け】
リードタイム	<ul style="list-style-type: none"> ・リードタイムの短縮。【ロシア向け】 ・ブラジル向けのリードタイムが長い。 ・マレーシア向け貨物の輸送期間が長い。
荷役・倉庫・ドレージ等	<ul style="list-style-type: none"> ・1コンテナ分の貨物が溜まるまでに時間を要してしまう。昨年年末に仕入れた車両が未だ船積み出来ずに港にある。荷量が少なくバン詰め作業が特殊な為に歩留まりが上がらずに港湾作業会社が取扱いに対して前向きでない。【中古車】 ・全国的にドレージ手配が厳しくなっている。ドライバー不足という慢性的な問題の上、春節、決算月が重なりドレージの手配が非常に難しい。特にコンテナタリフの半分以下の値段で動いている古紙のドレージ・コスト増は避けられない。 ・輸出用に国内倉庫（特に冷蔵）を提供してくれる場所が少なく供給が少ない。【飲料】

3) 今回の社会実験の実施について

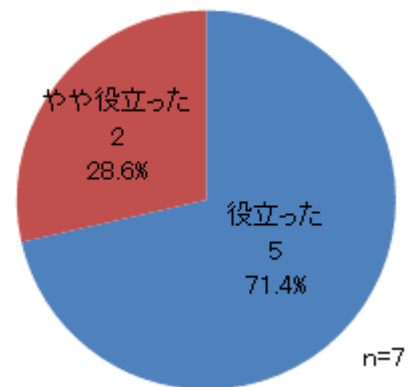
(1) 貨物量増大への貢献状況

今回の社会実験実施による貨物量増大への貢献状況については、8社中7社が「役立った」あるいは「やや役立った」と回答している。また、「その他」については、モニタリング回答時点において実証実験が完了しておらず未検証との回答であり、ほぼ全社が「効果あり」と評価したと言える。

具体的な貢献内容については、輸出に係るコスト削減、問題点の把握等が挙げられている。

図表 7.1.5 社会実験実施による貨物量増大への貢献状況

項目	企業数	構成比
役立った	5	62.5%
やや役立った	2	25.0%
あまり役立たなかった	0	0.0%
影響はなかった	0	0.0%
合計	7	100.0%



図表 7.1.6 社会実験実施による貨物量増大への貢献状況に関するコメント

項目	貨物量増大への貢献状況に関するコメント
役立った	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸出に関する問題点を具体的に考える事ができた。 ・ 輸送コストの削減につながった。 ・ 海上運賃の割高分を是正出来た。
やや役立った	<ul style="list-style-type: none"> ・ 少しでも金額助成があるだけでも違うが、もう少し事業継続のための助成を検討して頂きたい。 ・ 輸出コストの削減につながり収益の改善につながった。

(2)課題・改善策

実証実験の課題・改善策としては、事業の周知、支援内容の拡大などが挙げられている。支援内容については、継続的な実施や、金額の増額や PCC への支援などへの要望が挙げられている。

図表 7.1.7 社会実験実施による貨物量増大への貢献状況に関する改善策

項目	貨物量増大への貢献状況に関する課題・改善策
実施方法	<ul style="list-style-type: none">・全体的には認知度がまだまだ低そうなので、広く利用者が増えれば良い。・今後も補助金額が早めにわかると良い。
支援内容	<ul style="list-style-type: none">・継続的な支援を求めます。また、PCC への支援もお願いしたい。・金額の増大。前年対比を廃止し、積んだ分だけ金額が出るように仕組みを変えて欲しい。・コンテナへの継続的な支援と PCC への支援をお願いしたい。・また、海外への沖縄中古車プロモーション費用を支援していただきたい。
効果	<ul style="list-style-type: none">・問題解決につながるといい。

(3)リードタイムについて

a)リードタイムの評価

社会実験参加企業の海上輸送時のリードタイム(那覇港 CY-仕向港 CY 間の輸送日数)は以下のとおりである。

直航便のある台湾およびトランシップによるアジア向けについては、リードタイムは「適正」と評価されている。中でも台湾向けについては、翌日着のサービスもあり、特に短さが評価されている。

一方、欧米・南米向けについてはいずれもリードタイムは「長い」との評価で、理想の輸送日数について、ロシア・ブラジル向けは所要日数 45 日に対し 30 日、ニューヨーク向けは所要日数 30 日に対し 14~21 日となっている。ただし、国内主要港からの輸送日数を見ても、南米向けは 40~50 日、米国東海岸向けは 4 週間程度要しており、那覇港からのリードタイムが特に長いわけではなく、ビジネス面からみた理想のリードタイムとして回答していると考えられる。

図表 7.1.8 リードタイムの評価

仕向地	直航／トランシップ (TS)	リードタイム (CY-CY)				
		積替地	日数	船社	評価	理想の日数
ロシア	TS	(不明)	45 日		▲長い	30 日
香港	TS	高雄	3 日	MOL	○適正	
ブラジル	TS	(不明)	45 日	NYK	▲長い	30 日
パキスタン	TS	高雄、ポートケラン	26 日		○適正	
台湾 (台中)	TS	高雄	4 日	MOL	○適正	
台湾 (基隆)	直航	—	1 日	愛媛 オーシャン	◎十分 短い	
ニューヨーク		(不明)	30 日		▲長い	14～21 日
ジャカルタ	TS	釜山、シガポール	29 日	APL	○適正	

b)利用船社・ルートを選定理由

利用船社・ルートを選定理由については、海上運賃の安さが3社、リードタイムが短いことが2社、使いやすさが1社となっている。

台湾向けについては輸送コストとコンテナ確保を考慮、香港向けについてはリードタイムを考慮して選定した企業が多くなっている。その他エリア向けについては、リードタイムを考慮して選定、荷受人からの希望によるという理由もあがっている。

図表 7.1.9 利用船社・ルートを選定理由

項目	企業数	構成比	回答者の仕向地
海上運賃等の安さ	3	37.5%	パキスタン、台湾、米国
リードタイムが短い	2	25.0%	香港、台湾
使いやすさ	1	12.5%	ロシア
その他 (選択肢がない、荷受人の指定)	2	25.0%	インドネシア、ブラジル
合計	8	100.0%	

(4) 輸送コストの評価

輸送コストについては、評価が分かれている。大幅に高いが2社、普通が3社、その他・不明が3社となっている。

理想のコストについては、本土と同等レベル、半額以下などの目安が示されている。

図表 7.1.10 輸送コストの評価

項目	企業数	構成比	回答者の仕向地
大幅に高い	2	25.0%	インドネシア、台湾
やや高い	0	0.0%	
普通	3	37.5%	ブラジル、米国
安い	0	0.0%	
その他	2	25.0%	ロシア、香港、台湾
不明	1	12.5%	パキスタン
合計	8	100.0%	

【その他の内容】

- ・他社と比較した事がない為、なんとも言えない。
- ・冷蔵コンテナの海上運賃が高い。

(5) 輸送品質について

輸送品質(輸送時における傷み等が発生したかどうか)については、回答者全員が「特に問題なし」としている。

図表 7.1.11 輸送品質

項目	企業数	構成比	備考
問題あり	0	0.0%	
問題なし	8	100.0%	
合計	8	100.0%	

4)意見・要望等

(1)那覇港海上輸送機能への意見・要望等

那覇港の海上輸送機能への意見・要望等は以下のとおりである。

航路については、東南アジア航路に対する要望（ダイレクト航路開設、航路拡充、リードタイム短縮）が3社あった。

また、港湾施設については、中古車輸出用の車両ヤードの整備の要望が1社あった。

図表 7.1.12 那覇港海上輸送機能への意見・要望等

項目	那覇港海上輸送機能への意見等【仕向地・品目など】
航路	・ 航路の所要時間に関して、もう少し短縮できたらありがたい。【ロシア向け】
	・ 東南アジア向けの船社が2社しかなく、そこでまた古紙を運べるかどうかになると APL しか選択肢がないのが現状。もし船社が増え、航路拡充ができるのであれば、価格競争力はもちろん、サービス多にもなるので、物流量の増加につながると思う。【インドネシア向け】
	・ 東南アジアへのダイレクト航路の拡充(新規船社誘致含む)を強く要請する。現状では向け地が限られ、売り先拡大が困難なため。【今後、東南アジア向けに輸出】
	・ 沖縄→ハワイ向けで選べる船社が少なく距離に比べ輸送の運賃が割高になる。【米国向け】
	・ 現在はマレーシアへも輸出を行っているが、MOL を利用し最短でも2週間かかるため、1週間ほどに短縮されると良い。 航路：那覇⇒高雄⇒シンガポール⇒マレーシア【マレーシア向け】
車両ヤード	・ 港湾荷役用地でなく車両整備等が出来る車両置き場の整備をお願いしたい。また、港に車両が来るまでにコンテナかPCCか決まっていない場合が多々ある。コンテナとPCCのPCCの取扱い港湾作業会社が異なる為に港へ車両が搬入された際にどちらの作業会社に取り扱うか決められず荷受けでトラブル（押し付け合い）が発生したケースがある。【品目：中古車】

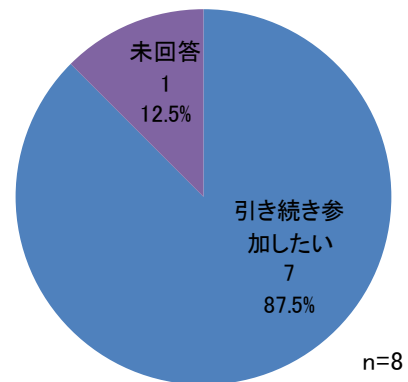
(2)今後の社会実験への参加意向

今後の社会実験への参加意向については、参加企業8社のうち7社が「引き続き参加したい」としている。また、残りの一社については「実験完了後に検討」としている。

参加意向の利用については、輸送費支援があることによる輸出需要の喚起や、削減した輸送コストの活用によるコスト競争力の効果などが挙げられている。

図表 7.1.13 今後の社会実験への参加意向

項目	企業数	構成比
引き続き参加したい	7	87.5%
検討の上決める	0	0.0%
参加は見合わせる	0	0.0%
未回答	1	12.5%
計	8	100.0%



図表 7.1.14 今後の社会実験参加意向の理由

項目	今後の社会実験参加意向の理由
輸出の動機付け・ 需要喚起の効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 結果が出るまで続行する。 ・ 実証実験による補助金は、輸出による利益がほとんどなくても輸出する方向へ導ける一番大きいカギになる。 ・ 那覇港の利用状況を伝えることで今後の展開に活かしてほしい。
削減費用の活用・ コスト競争力の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 支援いただけると、その分を製品開発や宣伝に活用できる。 ・ 輸送費等をカスタマーへ還元したり、また現地にて沖縄県の商品のプロモーションが可能のため。 ・ 輸送コストの削減になるため。 ・ 海外への輸放量拡大のため。経費削減のため。 ・ フレート価格の上昇もあり。

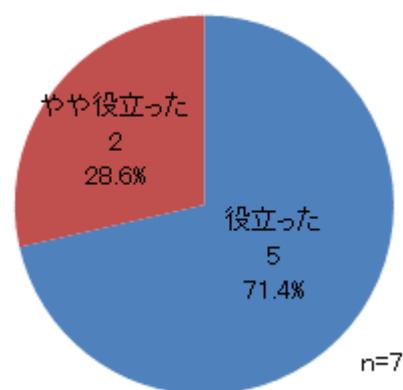
8 効果の検証・課題の把握

8.1 モニタリング、ヒアリング結果の整理

・社会実験に参加し、モニタリングに回答した企業のうち、5社（62.5%）は、「役立った」、2社（25.0%）は、「やや役立った」と7社（87.5%）の企業が役立ったと評価している。（1社は、実証実験が完了していないための「その他」としている。）

図表 8.1.1 社会実験実施による貨物量増大への貢献状況(再掲)

項目	企業数	構成比
役立った	5	71.4%
やや役立った	2	28.6%
あまり役立たなかった	0	0.0%
影響はなかった	0	0.0%
合計	7	100.0%



8.2 輸送コスト低減効果等の検証

1) 輸送コスト低減に関するコメント

・社会実験に参加し「役立った」、「やや役立った」とする企業のコメントにおいて、「輸送コストの削減につながった」、「海上運賃の割高を是正できた」、「収益の改善につながった」との指摘がされている。

図表 8.2.1 社会実験実施による貨物量増大への貢献状況に関するコメント(再掲)

項目	貨物量増大への貢献状況に関するコメント
役立った	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出に関する問題点を具体的に考える事ができた。 ・輸送コストの削減につながった。 ・海上運賃の割高を是正出来た。
やや役立った	<ul style="list-style-type: none"> ・少しでも金額助成があるだけでも違うが、もう少し事業継続のための助成を検討して頂きたい。 ・輸出コストの削減につながり収益の改善につながった。

2) 輸送コスト低減の状況

- 平成 29 年度の本事業による輸送費用の低減効果は、品目、方面、輸出货量により異なるが、輸送費用に占める助成額の割合は、再生資材類で 2.3%、食品で 4.0%、飲料で 2.9%と 2.3～4.0%の範囲である。
- これは、上限額（1 階分 30 万円、2 階分 50 万円）が設定されているためである。
- 一方、上限額が設定されていない機械の場合は、19.8%に達している。

図表 8.2.2 輸送コストに占める補助額の割合（平成 29 年）

品目\項目	TEU あたり コスト(A)	TEU あたり 補助額(B)	補助率 (B/A)
再生資材類	79,678 円	1,838 円	2.3%
食品	173,468 円	6,963 円	4.0%
飲料	201,391 円	5,893 円	2.9%
機械	171,354 円	34,000 円	19.8%

8.3 リードタイム

- 平成 29 年度の本事業におけるリードタイムについては、8 社中、4 社が「適正」、1 社が「十分に短い」、3 社が「長い」としている。
- 「適正」とした 4 社は、パキスタン、ジャカルタ、台湾（台中）、香港である。
- 「十分に短い」は、台湾（直航）向けである。直航で 1 日で到着することへの評価である。
- 「長い」としたのは、ブラジル、ロシア、ニューヨーク向けであり、理想の日数は、30 日、30 日、14～21 日である。これらの地域は、元々遠隔地であり、日本の主要港からも同程度の日数を要している。

図表 8.3.1 H29 輸出貨物増大促進事業におけるリードタイムへの評価（再掲）

仕向地	直航/トランシップ ^o (TS)		リードタイム (CY-CY)			
		積替地	日数	船社	評価	理想の日数
パキスタン	TS	高雄、ポートケラン	26 日		○適正	
ジャカルタ	TS	釜山、シガポール	29 日	APL	○適正	
台湾（台中）	TS	高雄	4 日	MOL	○適正	
香港	TS	高雄	3 日	MOL	○適正	
台湾（基隆）	直航	—	1 日	愛媛 オシヤン	◎十分 短い	
ブラジル	TS	(不明)	45 日	NYK	▲長い	30 日
ロシア	TS	(不明)	45 日		▲長い	30 日
ニューヨーク		(不明)	30 日		▲長い	14～21 日

8.4 輸送品質

- ・参加企業 8 社のうち 8 社が輸送品質について、「問題なし」と回答している。

8.5 輸送コストについて

社会実験参加企業の輸送コスト（CY-CY 料金）について、コンテナ 1 本当たりの輸送コストを整理した。

仕向け地別では、香港向けが最も低く、次いで台湾となる。

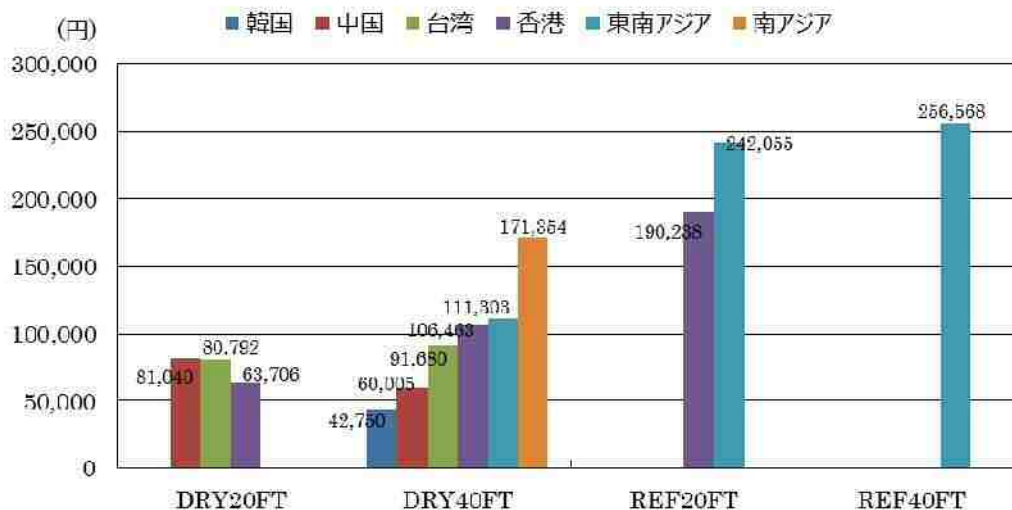
コンテナサイズ別では、中国向けでは、20FT よりも 40FT の方が低くなっている。これは、40FT を使う古紙輸出の影響が考えられる。

リーファーコンテナは、香港向け 20FT ではドライの約 3 倍、40FT では 2.4 倍である。

図表 8.5.1 仕向けエリア別輸送コスト(CY-CY 料金)平均値の状況

コンテナ種類	コンテナサイズ	仕向エリア	輸送コスト (円)
ドライ	20 F T	中国	81,040
		台湾	80,792
		香港	63,706
	40 F T	韓国	42,750
		中国	60,005
		台湾	91,680
		香港	106,463
		東南アジア	111,303
リーファー	20 F T	香港	190,238
		東南アジア	242,055
	40 F T	香港	256,568

注1：各社輸送コスト資料より



品目別では、下表の通りであり、比較できる40FTでは、食品類、中古車・建機、再生資源の順の輸送コストになっている。一般に古紙などの再生資源は、空コンテナを埋める貨物として低い海上運賃が設定されていることが反映されている。

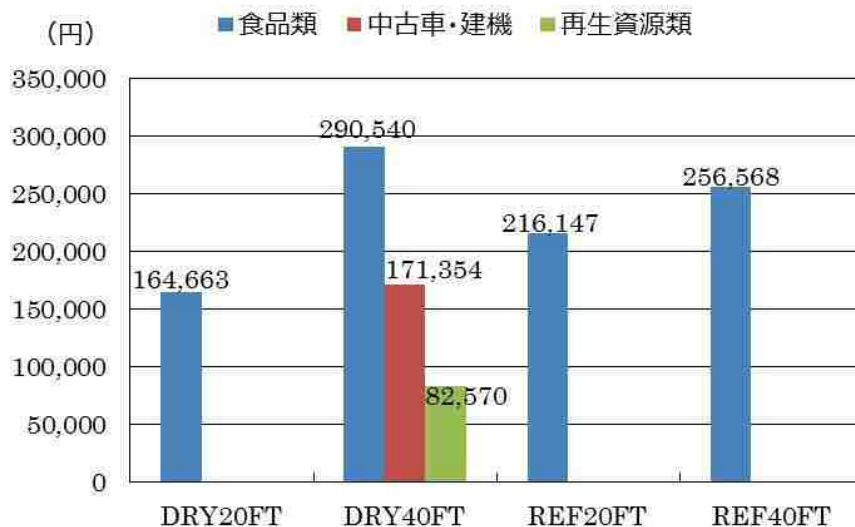
同じ食品類では、ドライの40FTは、20FTの1.8倍の輸送コストである。一方で、リーファークンテナの40FTは、20FTの1.2倍となっている。

図表 8.5.2 品目別輸送コスト(CY-CY 料金)平均値の状況

コンテナ種類	コンテナサイズ	仕向エリア	輸送コスト(円)
ドライ	20FT	食品類	164,663
	40FT	食品類	290,540
		中古車・建機	171,354
		再生資源類	82,570
リーファークンテナ	20FT	食品類	216,147
	40FT	食品類	256,568

注1：各社輸送コスト資料より

注2：換算レートが不明である場合は、113円/US\$とした。



8.6 今後の貨物増大に向けた課題の整理

1)参加荷主の拡大

- ・前年に比べ輸出貨物量が増大した荷主のみが対象であるため、減少した荷主は参加できない。結果として、社会実験への参加企業は毎年変動し、かつ参加企業数は減少している。また年により参加企業が変わるため、継続的なデータが集めづらい。
- ・今後の貨物増大に向けては、参加荷主を拡大する必要がある。

2)輸送コスト高緩和への寄与

- ・輸送コスト高は、沖縄の輸出荷主の共通の課題であるが、一部の荷主にしか支援できない。
※前年比で減少した荷主は対象外となり、好調な荷主(前年比増大した荷主)に支援・補助が集中してしまう。
- ・前年比減少した荷主・貨物に対しても、輸送費支援を行うことで、輸送コスト高の緩和に寄与し、貨物増加を促進することが期待される。

3)事業の周知

- ・本事業について、なお認知度が低いことから積極的な広報等を行う必要がある。

※「手続きの緩和」と「社会実験の実施時期の改善、支払額の早期化」は、平成29年事業で対応済みであり、平成30年以降においても継続するものとする。

9 今後の取組方針のとりまとめ

9.1 平成 29 年の成果と課題の整理

1)平成 29 年度の成果の整理

平成 29 年は、

①参加荷主

- ・新規参加の 2 社を含む 8 社が参加した。

新規参加のうち 1 社は、大手の日本食品の輸出商社であり、もう 1 社は中古車の輸出商社である。

②増大貨物量

- ・前年と比べ増大したコンテナ貨物は、475TEU（ドライ）、混載貨物は、4.1M3 である。
- ・リーファー貨物と中古車・自走貨物はゼロであった。

③品目

- ・古紙が 406TEU（85.5%）、ビールが 48TEU（10.1%）とこの 2 品目で 95%以上を占める。

④社会実験への評価

- ・回答した 7 社はすべて、貨物量増大に「役立った」、「やや役立った」と回答している。

2)平成 29 年度の課題の整理

①参加荷主の拡大

- ・前年に比べ輸出貨物量が増大した荷主のみが対象であるため、減少した荷主は参加できない。結果として、社会実験への参加企業は毎年変動し、かつ参加企業数は減少している。また年により参加企業が変わるため、継続的なデータが集めづらい。
- ・今後の貨物増大に向けては、参加荷主を拡大する必要がある。

②輸送コスト高緩和への寄与

- ・輸送コスト高は、沖縄の輸出荷主の共通の課題であるが、一部の荷主にしか支援できない。
※前年比で減少した荷主は対象外となり、好調な荷主（前年比増大した荷主）に支援・補助が集中してしまう。
- ・前年比減少した荷主・貨物に対しても、輸送費支援を行うことで、輸送コスト高の緩和に寄与し、貨物増加を促進することが期待される。

③事業の周知

- ・本事業について、なお認知度が低いことから積極的な広報等を行う必要がある。

※「手続きの緩和」と「社会実験の実施時期の改善、支払額の早期化」は、平成 29 年事業で対応済みであり、平成 30 年以降においても継続するものとする。

9.2 今後の取組方針のとりまとめ

1)全輸出貨物を対象とする補助の設定（1階）

・沖縄の輸送コスト高は、全輸出貨物・荷主に共通の課題であり、その緩和は、輸出量の拡大に寄与する。従って、全ての輸出貨物を対象として補助を実施する。

→参加荷主の拡大をはかる

→全ての輸出貨物について輸送コスト高を緩和し、輸出促進をはかる

2)増加貨物への補助メニューの継続（2階）

・前年比で増加した貨物に対する補助メニューは、引き続き実施する。

→那覇港により重要かつ有望な輸出貨物については、より厚みのある補助を行い、一層の輸出拡大をはかる

→対象は、一般貨物、重点貨物（大量貨物、少量貨物）、台湾向け貨物とする。

3)中古車

・沖縄からの輸出におけるベースカーゴ候補として、中古車は別枠で取り扱う。

・H29、H30年においては、全輸出貨物に対する補助を実施する。

4)1 申請者当たりの上限額を設定する

・1階：全ての輸出貨物を対象とする基礎的な補助、2階：増加貨物への補助（一般貨物、重点貨物、台湾向けの総計）について、それぞれに上限額を設定する。

①基礎的補助（1階）：コンテナ単位及び自走貨物：30万円 混載：10万円

②増大分補助（2階）：コンテナ単位及び自走貨物：50万円 混載：15万円

※中古車は、別枠とし、1申請者当たりの上限額は設定しない

※但し、補助金額は当該事業の予算の範囲内において、事務局において決定する。

5)事業期間の変更

・従前：4月～翌3月末（年度）

・変更：1月～12月（年）

9.3 平成 30 年社会実験の事業実施の基本方針（再掲）

第Ⅰ期（平成 26～28 年度）では、輸出貨物量の拡大を目指し、前年度と比べ増大した荷主・貨物に対する補助を実施する社会実験を実施してきた。

3 年間の社会実験が終了した平成 29 年には、増大貨物に対する補助を継続する一方、対象期間の変更（従前 4 月～翌 3 月→変 H29 年 4 月～12 月）を行うものとする。

第Ⅱ期（平成 30～32 年）では、補助メニューの内容を大幅に拡充し、また対象期間を暦年（1～12 月）に変更した新スキームでの実証実験を実施していく。



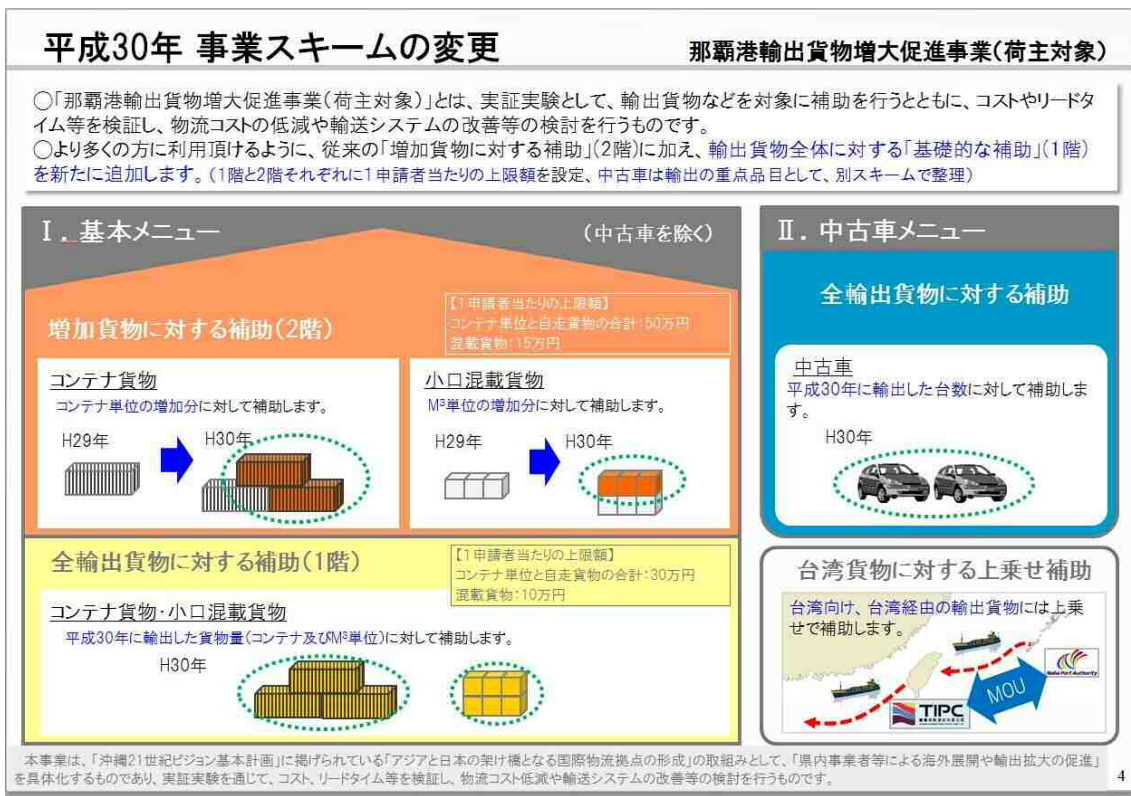
1

図表 9.3.1 事業実施の基本方針(再掲)

9.4 平成30年社会実験における事業スキーム

1) 平成30年の社会実験の概要

- ①「増加貨物への補助」(2階)に加え、「基礎的な補助」(1階)の追加
 - ・参加荷主等の要望を踏まえ、従来の「増加貨物に対する補助」(2階)に加え、輸出貨物全体を対象とする「基礎的な補助」(1階)を新たに追加する。
 - ②上限額の設定
 - ・「増加貨物に対する補助」(2階)、「基礎的な補助」(1階)それぞれに1申請者当たり
の上限額を設定する。
- ※補助金額は当該事業の予算の範囲内において、事務局において決定する。
- ③中古車への補助
 - ・中古車は、重点品目として別スキームで位置づける。
 - ④台湾貨物への補助(上乘せ)
 - ・引き続き、台湾向け、台湾経由の輸出貨物に対しては上乘せの補助を実施する。
 - ⑤事業期間の変更
 - ・従前：4月～翌3月末(年度) 変更：1月～12月(年)

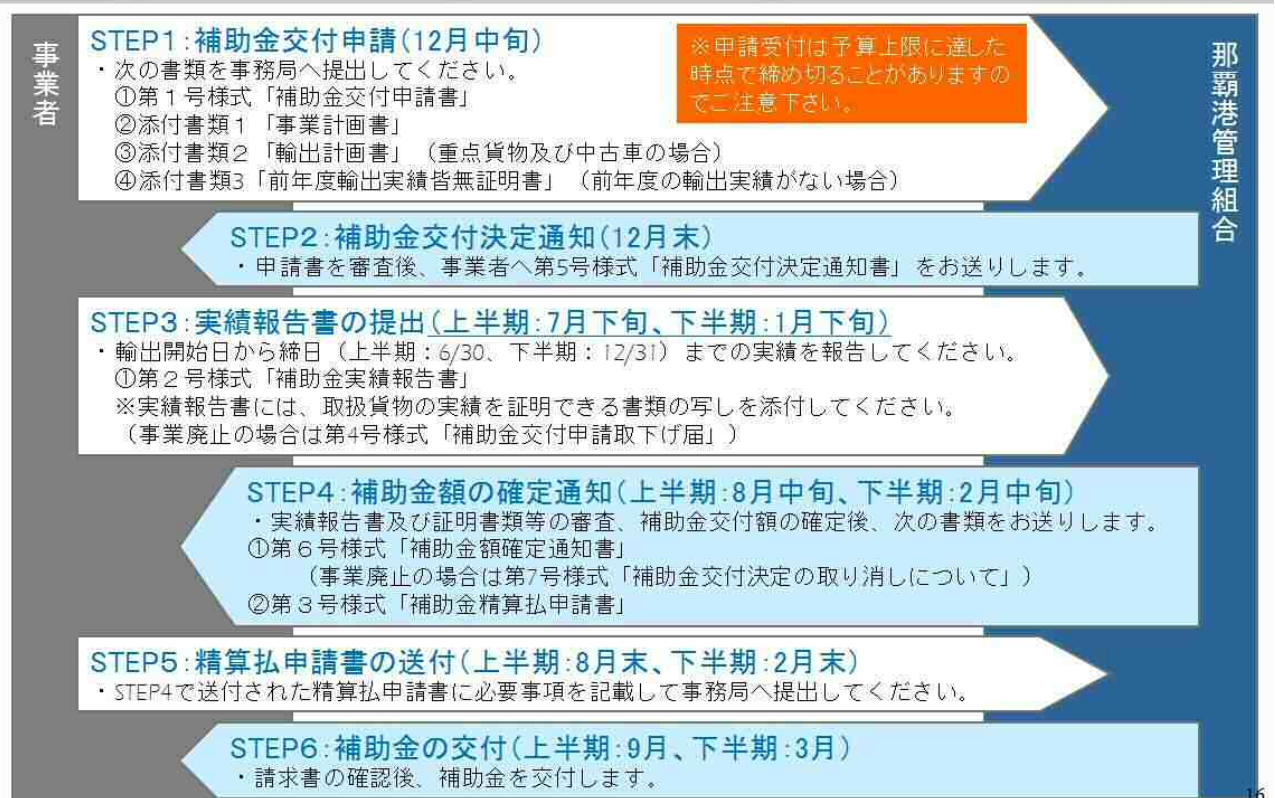


図表 9.4.1 平成30年事業スキーム

2) 実施スケジュール

平成30年からは、1～12月を事業期間とし、以下のスケジュールで実施する。

補助金申請から交付まで(案)那覇港輸出貨物増大促進事業(荷主対象)補助金



図表-9.4.2 平成30年の実証実験のスケジュール

9.5 平成 30 年社会実験における補助メニュー

平成 30 年社会実験における支援スキームは、実施主体である那覇港管理組合と調整の結果、以下に示す補助メニューとなった。

図表 9.5.1 平成 30 年社会実験の補助メニュー

I. 基本メニュー(中古車を除く)					
増加貨物に対する補助(2F)					
【1申請者当たりの上限額】 コンテナ単位と自走貨物の合計:50万円、混載貨物:15万円					
分類	区分	概要	貨物種類	補助金単価	
				ドライ貨物	リーファー貨物
A 重点貨物	①大量貨物 ※輸出計画書を提出	大量かつ継続して増加が見込める輸出貨物	コンテナ貨物	20ft:15,000円/個 40ft:22,500円/個 10,12ft:10,500円/個	20ft:75,000円/個 40ft:112,500円/個 10,12ft:52,500円/個
	②少量貨物	少量の輸出貨物	コンテナ貨物	20ft:15,000円/個 40ft:22,500円/個 10,12ft:10,500円/個 混載:3,000円/M3	20ft:75,000円/個 40ft:112,500円/個 10,12ft:52,500円/個 混載:15,000円/M3
B 一般貨物		分類Aを除く輸出貨物	コンテナ貨物	20ft:10,000円/個 40ft:15,000円/個 10,12ft:7,000円/個 混載:2,000円/M3	20ft:50,000円/個 40ft:75,000円/個 10,12ft:35,000円/個 混載:10,000円/M3
			自走貨物	300円/M3	—
C 台湾貨物 (分類A、Bに上乗せ)		分類A、Bのうち台湾向け、又は台湾でトランシップする貨物	コンテナ貨物	20ft:10,000円/個 40ft:15,000円/個 10,12ft:7,000円/個 混載:2,000円/M3	20ft:50,000円/個 40ft:75,000円/個 10,12ft:35,000円/個 混載:10,000円/M3
			自走貨物	300円/M3	—
全輸出貨物に対する補助(1F)					
【1申請者当たりの上限額】 コンテナ単位と自走貨物の合計:30万円、混載貨物:10万円					
分類	概要	貨物種類	補助金単価		
			ドライ貨物	リーファー貨物	
全輸出貨物	那覇港から輸出される全ての貨物	コンテナ貨物	20ft:2,000円/個 40ft:3,000円/個 10,12ft:1,400円/個 混載:400円/M3	20ft:10,000円/個 40ft:15,000円/個 10,12ft:7,000円/個 混載:2,000円/M3	
		自走貨物	60円/M3	—	

II. 中古車メニュー			
(全輸出貨物に対する補助)			
【1申請者当たりの上限額】 なし			
分類	概要	貨物種類	補助金単価
D 中古車	今後、継続して那覇港からの輸出が見込める中古車(トラックを除く) ※輸出計画書を提出	コンテナ又は自走貨物	30,000円/台
E 台湾貨物 (分類Dに上乗せ)	分類Dのうち台湾向け、又は台湾でトランシップする貨物	コンテナ又は自走貨物	4,000円/台

※1)補助金額の決定
補助金額は当該事業の予算の範囲内において、事務局において決定します。

※2)1申請者当たりの上限額の設定

補助メニュー	コンテナ単位と自走貨物の合計	混載貨物
全輸出貨物への補助(1階)	30万円	10万円
増加貨物への補助(2階)	50万円	15万円
中古車	なし (ただし、平成31年以降の上限額の設定については、平成30年の結果をみて検討する予定)	

資料：那覇港輸出貨物増大促進事業（荷主対象）概要説明資料

9.6 平成 30 年社会実験参加状況

1)社会実験の参加申込状況

平成 30 年社会実験への参加申込状況（H30 年 3 月現在）は以下のとおりであり、県内からの参加が 10 社、県外からの参加が 12 社、総計 22 社からの参加申込があった。このうち 5 社については本年社会実験より新たに参加した企業である。

図表 9.6.1 平成 30 年社会実験参加企業一覧

No	企業	業種	分類		貨物品目	仕向地	備考
1	A 社	食品メーカー	重点	②	食品 (サンゴ Ca)	ロシア	
2	B 社	貿易業	重点	③	中古乗用車	パキスタン、スリランカ等	県外
3	C 社	貿易業	重点	③	中古乗用車	タイ等	県外
4	D 社	商社	一般	④	古紙	インドネシア、韓国	県外
5	E 社	商社	一般	④	古紙	台湾、中国、タイ、ベトナム	県外、新規
6	F 社	貿易業	重点	①	肥料	ベトナム、中国	県外、新規
7	G 社	物流業	一般	④	古紙	韓国、台湾、タイ	県外
8	H 社	貿易業	重点	②	飲料、菓子類	香港、台湾等	
9	I 社	商社	一般	④	古紙	台湾	
10	J 社	商社	一般	④	古紙	台湾、中国等	県外
11	K 社	飲料メーカー	重点	②	酒類	台湾、香港	
12	L 社	貿易業	重点	①	廃プラスチック	タイ、マレーシア等	県外、新規
13	M 社	商社	一般	④	ビール	ブラジル、香港島	県外
14	N 社	商社	重点	①	ビール	北米、カナダ等	県外
15	O 社	貿易業	重点	②	黒糖、加工品	台湾	
16	P 社	貿易業	一般	④	精米	香港、マレーシア	
17	Q 社	貿易業	重点	②	お菓子、黒糖	台湾、香港	
18	R 社	商社	重点	②	飲料水	香港	県外
19	S 社	食品メーカー	重点	②	小麦粉	香港	
20	T 社	飲料メーカー	重点、一般	①、④	ビール	台湾、豪州、NZ 等	
21	U 社	貿易業	一般	④	古紙	韓国	県外、新規
22	V 社	貿易業	一般	④	古紙、廃プラ、バイク	台湾、タイ、ベトナム	新規 ※ 申込手 続き中
			重点	③	中古乗用車	台湾、香港	

注：表中の内容は、各参加企業から提出された事業計画書の記載内容から作成

2)輸送タイプ別の参加状況

社会実験参加企業における補助メニューの輸送タイプ別参加状況は以下のとおりであり、重点貨物である「①大量かつ継続して増加が見込める輸出貨物」が4社、「②少量の輸出貨物」が7社、「③継続して輸出が見込める中古車」が3社の参加となった。また、一般貨物である「④上記①②③を除くコンテナ輸出貨物」は10社となった。

一般貨物の「⑤上記①②③を除く自走輸出貨物」については、今年は参加ゼロであった。

図表 9.6.2 平成 30 年社会実験輸送タイプ別参加状況

No	企業	業種	分類	貨物品目	輸送タイプ				
					①	②	③	④	⑤
1	A社	食品メーカー	重点	食品 (サンゴ Ca)		○			
2	B社	貿易業	重点	中古乗用車			○		
3	C社	貿易業	重点	中古乗用車			○		
4	D社	商社	一般	古紙				○	
5	E社	商社	一般	古紙				○	
6	F社	貿易業	重点	肥料	○				
7	G社	物流業	一般	古紙				○	
8	H社	貿易業	重点	飲料、菓子類		○			
9	I社	商社	一般	古紙				○	
10	J社	商社	一般	古紙				○	
11	K社	飲料メーカー	重点	酒類		○			
12	L社	貿易業	重点	廃プラスチック	○				
13	M社	商社	一般	ビール				○	
14	N社	商社	重点	ビール	○				
15	O社	貿易業	重点	黒糖、加工品		○			
16	P社	貿易業	一般	精米				○	
17	S社	貿易業	重点	お菓子、黒糖		○			
18	T社	商社	重点	飲料水		○			
19	R社	食品メーカー	重点	小麦粉		○			
20	U社	飲料メーカー	重点、一般	ビール	○			○	
21	V社	貿易業	一般	古紙				○	
22	Q社	貿易業	一般	古紙、廃プラ、バイク				○	
			重点	中古乗用車			○		
	合計				4	7	3	10	0

注1：表中の内容は、各参加企業から提出された事業計画書の記載内容から作成

注2：輸送タイプの詳細は以下のとおりである。

重点貨物①：「大量かつ継続して増加が見込める輸出貨物」

重点貨物②：「少量の輸出貨物」

重点貨物③：「継続して輸出が見込める中古車」

一般貨物④：上記を除く輸出貨物(コンテナ)

一般貨物⑤：上記を除く輸出貨物(自走)