

(続)那覇港をキラリと光る国際トランシップ港に

B&Rマリン企画 代表
橋川隆(当協会理事)

今日の私のテーマは『(続) 那覇港をキラリと光る国際トランシップ港に』ですが、この(続)と言う意味はやはり 3 年前に同じタイトルでこの場で話をさせていただきました。それから 3 年間いろいろと勉強を続けてきて今年がちょうど 4 年目になります。成果としては 1 つの節目に来たかなという感じもしましたので、橋間さんと相談して今日時間をいただいたという次第です。



那覇港の鳥瞰図

まず、沖縄のことをよく御存じの方もあまりご存知でない方もおられますが、今日のテーマの那覇港のコンテナターミナルについては、配ってある資料の表紙をご覧くださいと思います。これが那覇港の鳥瞰図ですが、今日のテーマのコンテナターミナルはコの字型の埋立地の中央にあります。この部分に今現在 2 バースのコンテナ埠頭が出来ていて、クレーンが 4 基装備されている状況です。

なんでこんな勉強をしようかと思ったか。沖縄の位置というのはアジアという視点から見た時、ちょうど北と南の中心になるような良い位置にあります。また、今から 4 年ぐらい前にある人が、こういう良い位置にありながらなかなか那覇港

はその利点を活かしきれてないのではないかと、やはり沖縄の発展のためには那覇港がもっと牽引的な役割を果たしていかなくてはならないのではないかと話されたことも、沖縄に縁のある私にとっては強いきっかけになりました。私がいたころから比べて施設は良くなっているのに、十分に利用されていない。アメリカから米軍関連の貨物を運んでくる APL というコンテナ船が週 1 便寄るのですが、米軍関連の貨物以外は地元で貨物が無いわけです。そのままの状態が 10 年、あるいは 20 年続いているわけです。ほとんど発展していないという状況です。それでこんなことでいいのか、どうにかならないかなと思っていました。後輩の皆さんも沖縄に行って総合事務局で汗をかいて仕事をしていろいろ提案する、構想は打ち出すけれども結局なんにも動いてないままである。失われた 10 年とか 20 年という言葉があるが那覇港はそういう状況が続いていて、10 万個ぐらいのコンテナ取扱いがずっと横ばいの状況になっている。こんな思いが重なって、4 年ぐらい前になんとかないものかと思って勉強してみようと始めたわけです。

2 枚の資料をお配りして、とりあえず 4 年間何をやってきたかということをお話したいと思います。どのように勉強したかということは一枚目の資料に書いてあります。お配りしてある冊子の下に書いてありますが、沖縄の開発建設部長経験者で作る開発建設部長会というのがあって、この会長は池田さんですが、その会員有志の皆さんと議論してまとめ上げてきました。メインは私と橋間さんですが、ときどきこの部長会で集まってお酒を飲んだりする度に報告をして意見をもらったりしてきております。それとウォーターフロント協会の中に沖縄研究会を作って、そこでも議論を進めてまいりました。

平成 25 年に「その 1」から始まって、今年「その 4」の報告書を出したわけです。タイトルは変わらないのですが、年毎に主要なテーマが変わってきています。皆さん想像できるように沖縄自体に貨物があるわけではない、ローカル貨物といえますかベースカーゴといえますか、そういうものはさきほどいいました米軍関係の貨物しかない。米軍の貨物でなければ本船が入ってくることはない。かつては釜山港からフィーダー船で沖縄へ運ばれてきていたという時代もあった。今は本船で運んでいる。ローカルの貨物が全然ないということでやはり那覇港が生きていくとなるとトランシップというものに視点を当てなければならないということです。

平成 24 年前後、オマーンのサララという港が急激に発展してきていました。サララという港は沖縄と同じように地元で貨物がない。アジアから貨物を集めた船がサララに寄っていくわけです。これは当初はシーランドが始めたのですが、現在、主にマースクが拠点としている港です。サララ港に入ってきた大型船がアメリカ東海岸向けの貨物とかヨーロッパ向けの貨物とかを相互に積み替えるトランシップ港の役割を果たしている。その頃この港が勢いよく伸びていた。沖縄もこのサララという港を目標にしたらいけないのではないかということで、これ

をテーマに 2 年間勉強したのが「その 1」と「その 2」です。その後那覇港だけで頑張ってもトランシップ港への道は厳しいということでいろいろ勉強をしている中でさきほど申し上げましたように、那覇港には APL というアメリカの船会社が週一回船を寄せていることに注目しました。APL の南東アジアの拠点は台湾の高雄港ですが、ここにフィーダーで貨物を集めるとか、入ってきた本船同士が貨物を積み替えてアメリカに運んでいる、もちろんヨーロッパにも運びます。その APL に行ってみると高雄港がほぼ満杯になっているので別の拠点も探していかないとアジアの貨物をさばききれないというようなことがあって、それを釜山にするか中国の港にするかということで、どこかにもう 1 つ拠点港を探しているという話がありました。それならば那覇港と高雄港は近いわけだから那覇港が高雄港を補完するということはできないか、那覇港と高雄港の 2 つで 1 つのターミナルという考え方をして、「新たなツインターミナル構想」という提案を昨年しました。これが「その 3」です。そして「その 4」というのはみなさんのお手元にお配りしてある冊子です。これを今からご説明します。

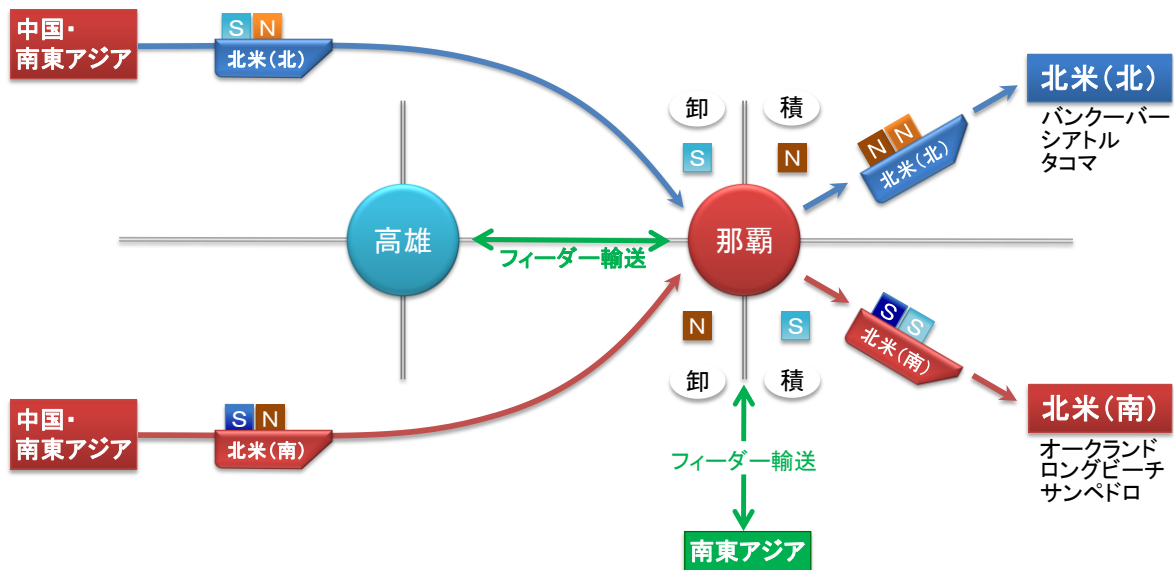
我々はこの勉強をするときに、港湾局がやっている国家戦略港湾がすでに動き出していました。そここのバッティングは避けたいと思っておりました。それで北東アジアではなくて、南東アジアを狙って、そこと那覇との関わりに着眼して、アメリカとアジアとの物流、コンテナの流動はどうなっていくかという推計を「その 1」でしております。2010 年の流動量をもとに我々で 2025 年の流動量を推計してみましたが、平成 24 年のころからもう中国の経済はどちらかというとピークは過ぎていて、これから伸びていくのは南東アジア、つまりアセアン諸国が中心になっていくであろうということで、その結果を踏まえて貨物量、コンテナの流動を推定してみると、北米との流動では南東アジアは北東アジアや南シナ海アジアに比べて伸び率が一番大きいということが予想される。そうすると南東アジアとアメリカ西海岸を結ぶちょうど on the way に那覇港はある。これをうまく利用できないかということに着目したわけです。アメリカとアジアを結ぶ多くの航路が走っているわけですが大体の航路が複数の港を回っていくわけです。コンテナ船というのはどこかに直行してダイレクトにしか走らないというイメージがありますが、実際には 7~8 港よってそれからアメリカに戻るといような大回りの航路で運用している。それならば那覇港を拠点にしてアジアの貨物、特に南東アジアの貨物について、那覇港にフィーダーで集めて那覇港と北米の間をシャトルで繋いでいくという構想を「その 1」で提案しました。そうすると大型船の隻数を減らすことができる。こういうことになって経済効果も上がってくると簡単な計算をしてみました。フィーダーで貨物を集める一方、シャトル便を那覇北米の間で走らせる。こういうリレートランシップ港という提案をしたわけです。ここで我々が主張したのは、日本の本土の港というのはみんな背後地を hinterland としてその貨物を輸出したり輸入したりしているわけです。那覇港というのは

ほとんど産業がないわけですから貨物は非常に限られている。むしろ、那覇港は自分の前に広がっている南東アジアをヒンターランド、フォアランドとする、今までの日本にはない新しいモデルを那覇港で考えたらいいいんだという提案をしたのが初年度の調査です。

次に 2 年目の調査報告の概要ですが、フィーダーでトランシップの貨物を集めるためにどうしたらいいかということと、なんとか沖縄にベースカーゴとなるローカルな貨物を作って創貨する、という勉強、努力が必要なのではないかという 2 本立てで考えてみました。シャトル便のような考え方を二年目の「その 2」でも研究してみました。APL はアメリカから出て横浜、釜山によってから那覇に降りてきてそれから上海、青島、また釜山に寄ってアメリカに戻っていく。こういう航路を走らせているわけです。この航路を活用することを検討するべきではないかと考えてみました。しかし那覇港には貨物がないから APL の船は上海、青島によって荷物を集めてアメリカに戻っていくわけです。ある程度那覇で荷物を集めることができれば上海、青島に寄らなくてもよくなる。そういうことで那覇にトランジットする貨物を集めていけば最終的には今の APL の航路というのは那覇と北米を直行シャトルで結べばよいということで、この APL 航路を活用するという提案をしてみました。これは実は APL に行って話もしました。「貨物が集まればそれは積みますが」というような話も言ってもらっていたのですが、いろいろ話を聞いて勉強していく中で、この APL のこの船はさっき言いましたように軍の貨物を積んでいるんですね。軍の貨物を積んでいるということはアメリカ船籍でないとセキュリティの問題があって積めないのだそうです。アメリカ船籍でなおかつ船員もメインはアメリカ人でなければだめだということで、結局高い船員を乗せているからこの船は高くつくということです。フィーダーで集めてきて乗せるといってもこの船はコストが高くつくのでそううまくゆくかどうか分かりませんよと言われました。ですから実現するのは簡単でないと考えております。以上が「その 1」と「その 2」の概要です。

去年の「その 3」については、さきほど説明しました「ツインターミナル構想」というのを打ち出したわけです。ではツインターミナル構想とはどういうものかといいますと、現在 APL というアメリカの船会社は北米の西岸と南東アジアに複数の航路を走らせています。そして高雄を南アジアの拠点にしています。北の方は釜山が拠点になっている。こういうネットワークを APL は張っているわけです。私どもの去年の「その 3」の提案は、説明しましたように APL の高雄のターミナルが 2 バースあるのですがそれがほとんど満杯になっているということで、どこかに補完港を探している。それで那覇港を補完港として高雄港との 2 つの港を 1 つの港と考えて「ツインターミナル構想」を提案したわけです。

【「高雄港・那覇港『ツインターミナル構想』における那覇港活用のイメージ】



イメージとして実は皆さん、トランシップ港というと小さい船が周辺からコンテナを集めてきてそこに大型船が入ってきて集まってきた貨物を積んで目的地に行くというイメージが強いと思います。それももちろんトランシップ港ですが、それに加えて私どもが狙っているのは本船同士の積み替えです。どういうことかという意外と本船はたくさんの港を回っているんですね。アジアの複数の港を回っているときにそこにアメリカ向けの荷物があれば取り敢えず積み込む。ところがアメリカに行く航路は西岸の南に行くか北に行くかで、基本的には南に行く船、北に行く船と分かれています。それで、アジアで大型コンテナ船がぐるーっと回って集めた貨物は北に行くもの、南に行くもの両方積んでいるわけです。このままではまずいので、高雄で北に行く貨物は北にいく船に積み替えて北に向かう。南に向かう船はその逆です。つまり高雄港に本船で積んできたもので最終目的地の違うものは降ろして、さらに目的地に持っていくものを積み込んでいく。大型船同士で積替えるということを結構やっている。これはサララなんかでもやっている。こういう大型船同士の積み替えを高雄でやっているわけですが、それを那覇港でもやろうということで考えて提案したのが「ツインターミナル構想」です。昨年 9 月に県が「アジア経済戦略構想」を発表したんですね。私たちもその検討委員会の中の物流部会に呼び出されて、この「ツインターミナル構想」を説明する機会がありました。その結果だろうと思いますが、昨年、沖縄県が発表した経済構想の中で那覇港を「高雄港と連携したサブハブ」という位置づけで採り上げています。県の構想ではツインターミナルと言わないで「ダブルハブ」という表現を使っていて、高雄がメインハブで那覇港がサブハブの役割を持たせるという、そういう表現で採り上げました。この勉強の成果が県でそれなりに評価

されたのではないかと考えております。この「ツインターミナル構想」というのが昨年の「その 3」の調査の提案であります。その「ツインターミナル構想」を実現するにはどうすれば良いかということがこの 1 年間のテーマでして、今年のサブタイトルは「競争力のある L C P (Low Cost Port) 那覇港を目指す」。LCC っていう安い飛行機がありますが那覇港も Low Cost Port を狙って、要するに安い港にして船が入り易くする。そうすれば「ツインターミナル構想」も実現できるのではないかとということでまとめたのが「その 4」の報告書であります。

報告書は大きく三つに分かれておりまして、まず 1 番目では調査が 4 年間に及んだので最近の情勢変化というものを研究しております。それから 2 番目でこの Low Cost Port の具体的なイメージを、3 番目に Low Cost Port の実現に向けた取り組みを述べた構成になっています。

＜アジア諸国のコンテナ港の一層の成長＞

それでは「その 4」報告書に沿って、まずこの 4 年間の情勢変化をざっと見てみます。これは世界のコンテナの取扱量実績の推移ですが、2011 年と 2014 年の上位 10 港の比較ですが、気になるのは香港が低下気味になっていまして、2014 年は 4 位になっていますが現在は 5 位に落ち込んでいます。やはり中国経済が落ちていることでもあります。香港政府の大型船についての対応と取り組みが十分ではないのが原因だと聞いております。その他は大きくは変わっていないのですが、では日本の港はどうかというと、この表からはみ出してしまっていて 20 位の中にも入っていない。これが日本のコンテナ港湾の実情です。

【世界のコンテナ港上位 10 港の推移】

ジュン グ ラ イ	2011 年		2014 年	
	港湾名	取扱量(千 TEU)	港湾名	取扱量(千 TEU)
1	上海	31,500	上海	35,285
2	シンガポール	29,938	シンガポール	33,869
3	香港	24,404	深セン	24,037
4	深セン	22,570	香港	22,283
5	釜山	16,185	寧波	19,430
6	寧波	14,686	釜山	18,678
7	広州	14,400	青島	16,624
8	青島	13,020	広州	16,410
9	ドバイ	13,000	ドバイ	15,249
10	ロッテルダム	11,900	天津	14,050

次に「世界のコンテナの荷動き」をご覧ください。コンテナの流動がどう変化していくかということで、日本海事センターが発表した 2011 年と 2014 年の数値を比較した伸び率が表示されていますが、100%を超えるところはこの 3 年間で伸びたところ、90 何パーセントのところは減少したところです。ご覧いただきますと

＜南東アジアシフトのさらなる進行＞

南東アジアシフトのさらなる進展ということでは、世界全体とアジア全体とアセアンがどうなっているかということで IMF World Economic Outlook の予測を見えます。

【アジア各国の名目 GDP 成長予測 (IMF World Economic Outlook 2015 年 4 月版)】

	名目 GDP (単位: 10 億 US ドル)						名目 GDP 年平均成長率 (2015-20)
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
世界全体	73,963.16	77,670.45	82,083.23	86,820.15	91,797.18	97,249.85	5.6%
アジア全体(※)	22,892.67	24,344.25	26,063.24	27,911.92	29,984.28	32,251.91	7.1%
ASEAN	2,529.40	2,722.38	2,952.16	3,196.61	3,463.31	3,752.34	8.2%
シンガポール	296.06	310.56	328.61	348.20	367.82	389.82	5.7%
インドネシア	895.68	951.94	1,036.56	1,116.97	1,207.43	1,306.62	7.8%
マレーシア	327.89	364.53	399.49	441.25	487.22	538.21	10.4%
フィリピン	308.03	339.77	376.23	416.78	461.29	509.99	10.6%
タイ	386.29	412.30	433.91	458.39	481.66	503.94	5.5%
ベトナム	204.49	219.81	239.02	260.06	284.43	311.21	8.8%
カンボジア	17.81	19.39	21.09	23.03	25.13	27.42	9.0%
ブルネイ	11.24	12.40	13.42	14.53	16.61	17.81	9.6%
ミャンマー	69.14	77.89	88.83	100.75	113.70	127.86	13.1%
ラオス	12.76	13.79	15.00	16.66	18.02	19.47	8.8%
インド	2,308.02	2,510.60	2,755.83	3,012.90	3,311.75	3,639.80	9.5%
その他アジア諸 国計	358.04	387.60	421.83	460.11	500.92	543.79	8.7%

注) IMF の区分に従い、アラブ諸国や旧ソ連圏の中央アジア諸国、アフガニスタン、パキスタンは除く。

2010 年と 2015 年の成長率を見ると中国が確か 7.6% だと思いましたが、やはりアセアン諸国はアジア全体の伸び率、それに比べると、非常に高い伸び率を今後も維持する。マレーシア、フィリピン、ミャンマー等の伸び率が高い。相変わらず我々が南東アジアに焦点を当てた状況というのはまだ続いている。

＜TPP による国際貿易量の拡大見込み＞

それからトランプ氏やクリントンさんも賛成していないとかの TPP、発効できるか不透明ですが、これが動けば日米の貿易量は 11% 増加するという見通しを、世界銀行は出しています。TPP についてはあまり勉強していませんがこれによって貿易量が伸びるということについてはむしろ貿易手続きや規制などの非関税障壁が撤廃されるということで大きな経済効果をもたらすという期待が持たれています。このような状況を踏まえて、では那



覇はどうなっていくかということですが、やはりこういう状況の中で南東アジアの勢いはまだ衰えていないということで南東アジアとアメリカを結ぶ良い位置にある沖縄の那覇港の立地特性というのは引き続き期待できるのではないかと思います。

＜展開基盤としての APL 北米航路の存在＞

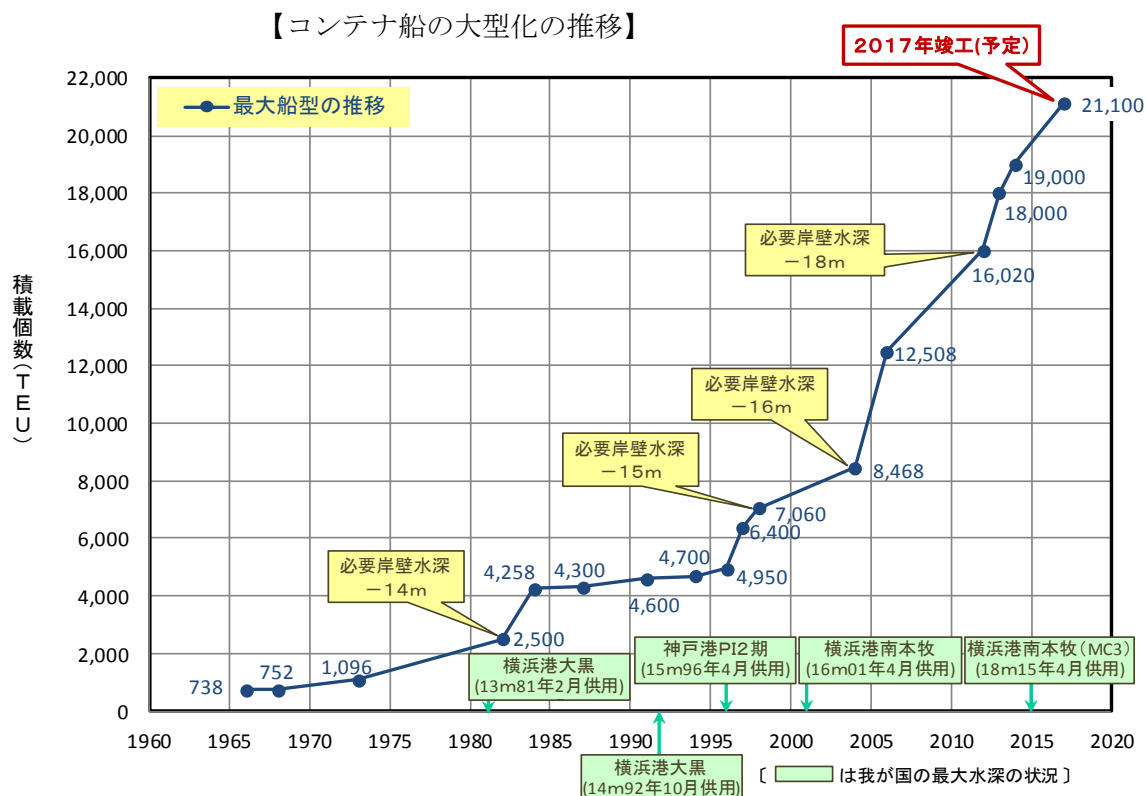
もうひとつは APL です。APL は相変わらずウィークリーで那覇港に本船を寄せているわけですが、実はこの船は横浜には往復寄っていたのですが去年から帰る時だけ寄るようになりました。スキップが本土の港湾で始まっているということです。那覇港には来ていますので那覇港の重みというのは失われていないのではないかと思います。

＜那覇港公共国際コンテナターミナル運営体制の強化＞

次に、ターミナル運営体制の問題ですが、那覇港には 2 バースのコンテナターミナルがあつて、当然公共ターミナルですが、それを NICTI（那覇港国際コンテナターミナル会社）に 2006 年から 10 年間、那覇港管理組合が管理運営を委託してきました。ところがこの NICTI という会社には管理組合はある程度運営の裁量権は与えていると言っているのですが、その裁量権は発揮されておらず、貨物量がどんどん伸びるという状態にはなっていない。この NICTI にはフィリピンの ICTSI という物流会社がメジャーで入っていてこれに地元の港運業者 6 社で構成されていたのですが、昨年 6 月に ICTSI が撤退して今年に入って三井倉庫が替わってメジャーとして NICTI の経営に参加することになりました。三井倉庫というのは船会社ではないので船は持っていないのですが、NVOCC といわれる、貨物を集めて本船につなぐという物流事業を展開しており、地元も三井倉庫が入ったということに大変期待しています。

＜コンテナ船の大型化と寄港地の絞り込み、カスケード現象の進行＞

それから船社の動きですがコンテナ船の大型化の話はよくお聞きになっていると思いますが、2017 年には 20,000 個積みという船が 22 隻竣工するということで、これらはアジア向け欧州航路に主として投入されることになるでしょう。これだけ大きいのがメジャー航路に入ってくるとことはそこに走っていた船が押し出されるわけで、そういった押し出された船がアジアにもカスケードされてくるということでアジアにおいても寄港地の絞り込みというのは当然行われるようになるでしょう。



＜船社の合併によるアライアンスの組み替え＞

それからもう 1 つ大きな動きは船社アライアンスに変化が起きている。船社アライアンスの現状を見てもらうと、現在大きなアライアンスは 4 つあります。ところが我々が注目している APL というアメリカの船会社は CMA - CGM というフランスの会社を買収することになりました。正確にいうと APL を傘下に収めている NOL という会社を買収することになった。そうすると APL は G6 というアライアンスに入っていて CMA - CGM は OCEAN THREE というアライアンスに入っています。ですからここで、当然アライアンスの組み換えが行われるであろうということが予想されます。又、CMA - CGM はどちらかというとヨーロッパ、アフリカ航路に強い会社だったのですが、APL を傘下に入れたということは太平洋航路に出てこようということが予想されます。これも那覇港にとっては大きなチャンスとしてとらえなければいけないのではないかと思います。

【船社アライアンスの現状】

2 M	O 3	G 6		CKYHE
マースクライン MSC	CMA-CGM CSCL UASC	日本郵船 商船三井 ハパックロイド	OOCL 現代商船 APL	COSCON 川崎汽船 陽明海運 韓進海運 エバーグリーン

<沖縄～台湾航路をめぐる動き>

沖縄はそれ以外の小型の航路に新しい動きがあります。那覇と高雄を結ぶ航路を充実させていこうということで地元の船会社が台湾の船社と組んでやっている。これは実は我々が狙っているものとは別で、大した貨物はないのですが、那覇～貨物をこれらの船で高雄に運んで、高雄からメジャーの船で運んでいこうという狙いをもってこういう新しい航路が最近動きだしていますが、あまりうまく動いているとは言えません。

<競争力のある LCP (Low Cost Port) 那覇港を目指す>

次に、「ツインターミナル構想」を実現するにはどうしたらいいかということですが、これが今年のメインのスタディになるわけです。そのためには 2 つの狙いを実現していかななくてはならない。

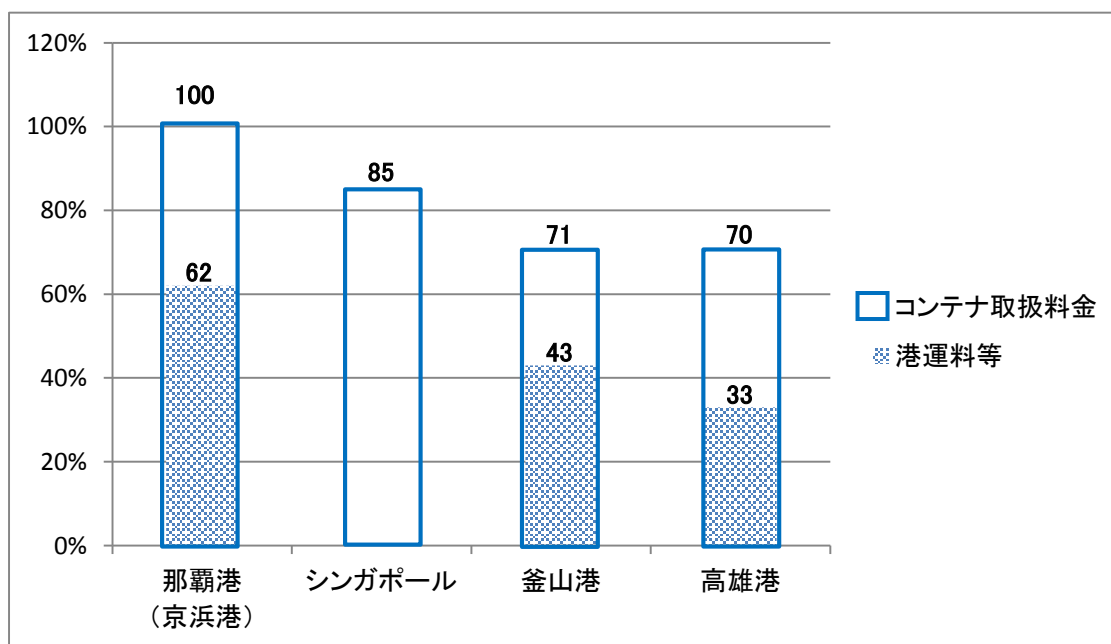
<高速、効率的なトランシップ機能>

1 つはトランシップ機能を効率化していかなければならない。つまり、高雄をスキップして那覇だけというのならいいですが、高雄に寄っていた船が那覇にも寄るわけですから、時間のロスが出る。それを極めて効率的に荷役してなるべく時間のロスを減らしていかなければならない。高速・効率な荷役というものが要求される。

<トランシップの Low Cost 化>

次に、トランシップチャージを安くしないと本船は来ないということになります。これは APL に行っても「安くなければ寄れません。安くなることが最大の条件です」とさかんに言われました。

【コンテナ取扱料金の比較（40ft コンテナ）】



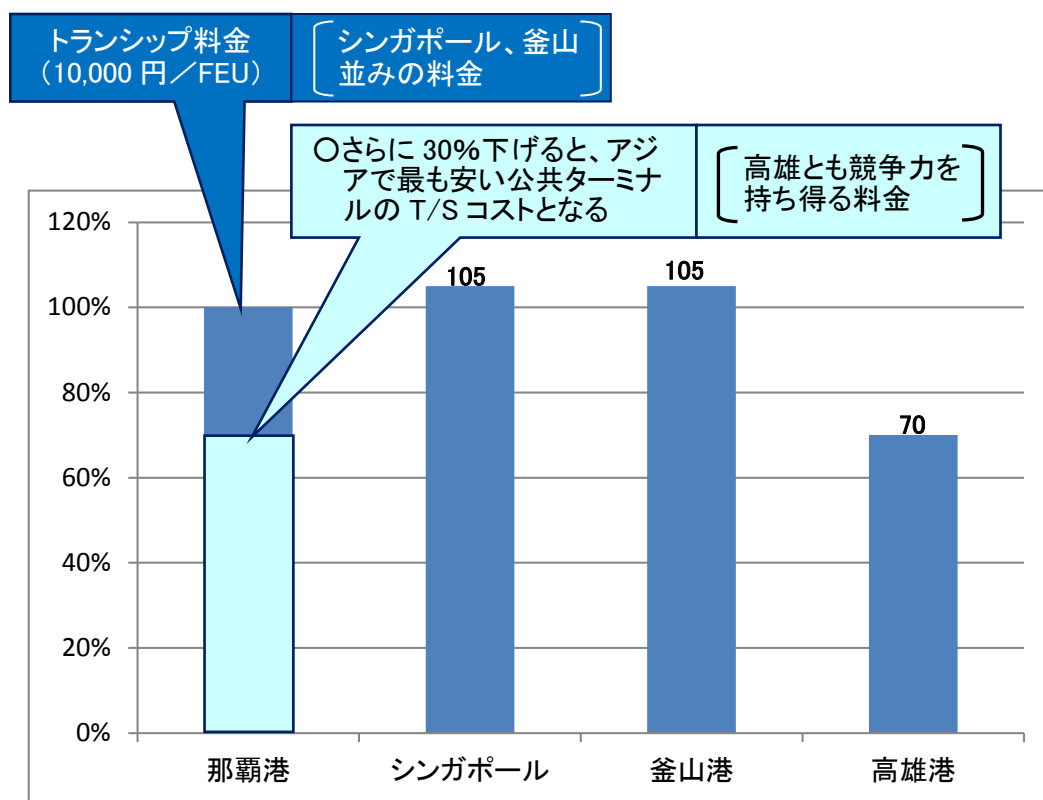
- 注 1) コンテナ取扱料金には、トン税、水先人、タグ、綱取り等は含まず
 注 2) 港運料等：港湾運送事業者による荷役料金、検数等で、グラフの網掛け部分
 注 3) コンテナ取扱料金のうち港運料等に含まれないもの：ガントリークレーン使用料、コンテナヤード使用料、岸壁使用料、ふ頭通過料
 注 4) グラフ中の数値は、那覇港のコンテナ取扱料金を 100 とした場合の指数

	那覇港	シンガポール	釜山港	高雄港
コンテナ取扱料金 (スループット)	17,700 円	15,050 円	12,600 円	12,400 円
指 数	100	85	71	70

〔出所〕関係者ヒアリング、既往調査資料等より作成

上のグラフをみていただくと、これは我々がヒアリングやいろいろな資料から得た、あまり正確ではないのですが、コンテナの取扱料を比較したものです。これは通常のスループットのコンテナつまりターミナルのゲートを出入りするコンテナです。それを扱った場合に一個当たりの取扱料金がいくらになるかを示したものです。やはり日本は那覇港を含めてシンガポール、釜山、高雄に比べて非常に高い。このうち網掛けしてあるのが港運料金で、港運料金までいじるのは難しいから取扱料金を下げるには限界がある。これはあくまでスループットのゲートを出入りするコンテナで、一方トランジットの貨物は船が降ろしてコンテナターミナルの中にあって別の船に積み替えるだけというわけですからどこの港でもスループットの貨物より安い料金を設定しています。それがどうなっているかというと那覇港では今、トランジットの貨物はないのですがトランジップ港を目指すために、何とかトランジット料金を安くしなければならないということが関係者の中で話されています。関係者の間ではスループットだったら 17,000 円するところをトランジット貨物が来れば 10,000 円で扱おうということが内々で話し合われています。残念ながら実績がないものだから 10,000 円という料金はまだ実施に移されていない。10,000 円まで下げれば、シンガポールとか釜山港の料金とほぼ同じになります。

【那覇港のトランシップ料金が 10,000 円/FEU の場合の
アジア諸港のトランシップ料金との比較（40ft コンテナ）】



注) 各棒グラフ上の数字は、那覇港の現在のトランシップ料金を 100 とした場合の、シンガポール・釜山・高雄各港のトランシップ料金の指数

〔出所〕 関係者ヒアリング、既往調査資料等より作成

ところが高雄は非常に安いんですね。したがって高雄を補完するあるいは代替する港になるためにはもっと下げなければならない。我々はこれを 20～30% 下げたらどうかというのが今回の提案です。3,000 円ぐらいを国なり、県から補助してもらって下げたらどうかということで、仮に 3,000 円/個をトランジット貨物に補助した場合、年間 10 万本トランジット貨物が入ってきた場合、3 億円の支出ですね。3 億円ぐらい何とかならないかなということなんですが、例えば日本の戦略港湾はフィーダー貨物には補助をしています。それに港湾局はもう数十億円の支援措置を行っている。また、これは釜山港の例ですが、釜山港もやはりトランシップの貨物を集めようということで年間 40 億円、釜山港湾公社が支援しているという実績があるので我々の想定ですが 3 億円ぐらいはなんとかならないかなと思っています。戦略港湾が数十億円出しているということを見れば何とかできるのではないかなということなんです。

【釜山港における支援策の概要】

対 象			支 援 策 概 要	年間支給実績額
イン セン ティ ブ 措 置	増加量 実績量	船社	○増加量支援 積替貨物の増加量に対し、5,000～10,000 ウォン／TEU を支給（上 限額：40 億ウォン／社）	約 155 億ウォン （約 14 億円）
			○実績量支援 積替貨物の比率（当該船社積替貨物量／積替貨物総量）に 50 億 ウォンを乗じた額を支給（総額：50 億ウォン）	
		フィーダー 船社	○実績量支援 積替貨物の占有比率（当該船社積替貨物量／積替貨物総量）に 20 億ウォンを乗じた額を支給（総額：20 億ウォン、上限額：2 億ウォン ／社）	約 10 億ウォン （約 1 億円）
	増加量	ターミナル オペレータ ー	○増加量支援 積替貨物の増加量に対し、5,000 又は 7,000 ウォン／TEU を支給 （上限額：20 億ウォン／社）	約 35 億ウォン （約 3 億円）
	北 港・新 港間積替	船社	○積替陸上輸送支援 北港・新港間の積替貨物の陸上輸送に対し、10,000 又は 15,000 ウォン／TEU を支給	約 45 億ウォン （約 4 億円）
		ターミナル オペレータ ー	○積替ターミナル利用支援 北港・新港間の積替貨物の海上輸送に係るターミナル費用に対 し、20,500 又は 41,000 ウォン／TEU を支援	
	小 計			
港 費 減 免 措 置	北 港・新 港同時寄 港	船社	○積替ターミナル利用支援 北港・新港を同一航路で同時に寄港するコンテナ外航船社に対 し、入出港料、接岸料、停泊料を免除	約 15 億円 （2007 年）
	10 万トン 以上外航 船舶	船社	○10 万トン以上コンテナ外航船社支援 総トン数 10 万トン以上のコンテナ外航船に関し、10 万トンを超過 するトンに限り、入出港料、接岸料、停泊料を免除	左記措置に加え、 荷主に対する積替 貨物に係る港費減 免措置等含む
	小 計			



釜山港湾公社による積替・集荷支援総額は、約 40 億円／年以上に達する見込み

注）為替レート（2013 年 4 月末時点）：0.09 円／ウォン
 【出所】国土交通省港湾局「国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー」、
 2013 年 7 月

＜トランシップ港にふさわしい港湾施設の充実・・・ハードインフラの整備＞

このためにどういったことをしていけば良いかということですが、まず、ハードインフラについて二つの提案をしたいと思います。那覇港には 9 号と 10 号という 2 つの岸壁があって、水深は 9 号が -14m、10 号が -15m です。ところが港湾計画上は -13m になっているので、航路も -13m でしか整備されていない。したがって、こんな深い岸壁であるにもかかわらず、APL の 6 万 t 級の船が入ってくるときには、実は釜山で貨物を降ろして喫水調整をして現在入ってきているという状況

です。せっかく深い岸壁がありながら有効に活用されていないということ、あるいは 10 号岸壁はすこし延長が不足しています。これに対して早急に整備を図る必要がある。クレーンについては私どもが調査を始めた平成 25 年には 2 基しかありませんでしたが、今は 4 基のクレーンが整備されていて、クレーン基数としてはトランシップ港として取り敢えず 10 万 TEU 取り扱っていくのに問題ないくらいの状況になっている。

【ステージ別整備内容】

ステージ	狙 い	便数/週	整備内容
First Stage	北米西岸(北/南)積替 (20~40万TEU)	2~4	・入出港航路の水深-15mの確保 ・-15mドルフィン設置による10号岸壁延長340m確保 ・クレーン 6基体制
Second Stage (将来構想)	北米西岸(北/南)積替 (60~80万TEU)	6~8	・岸壁水深-15m増設(連続3バース確保) ・クレーン 8~10基体制

＜3 バース連続ターミナルの実現＞

それから 3 バース連続ターミナルの実現、これはやはりコンテナターミナルとしてはいま 2 バースですがもう 1 バースを造るということを早く計画決定して、船社に対しても、こういうことをいろいろやりますよということをアナウンスしていく必要があるでしょう。

＜コンテナターミナル運営の強化＞

【NICTI の新たな経営体制】

那覇港国際コンテナターミナル株式会社(NICTI)
三井倉庫株式会社 沖縄港運株式会社 株式会社 第一港運 海邦港運株式会社 ジャパンメンテナンスアンドリペア株式会社 沖縄荷役サービス株式会社 (株)オウ・ティ・ケイ 大共港運株式会社

つぎにソフトインフラの充実ということでターミナル運営ですね。これはさきほど三井倉庫が NICTI という運営会社に参加したという話をしましたが、NICTI というのは単なる施設の運営管理者で自分がポートセールスするとか値段を下げて貨物を集めるとかは一切しないで、ただ施設の維持管理

理をしているだけの様な会社です。しかし、配当ができているという話を聞いて

ています。今のままでいいじゃないかという感じで、この体質をどう評価していいか悩みますが、少なくとも発展していこうという姿勢が感じられない。これは三井倉庫が入ることによって変わってほしいと思っています。とりあえず、前の 10 年間の契約を継続しているとのことですが、三井倉庫が入ったことによって今後 10 年間 Low Cost トランシップ港を目指すためにどうやっていくかというビジネスプランというものを早く作っていく必要があるだろうと思っています。

＜オペレーションの高効率化＞

次がオペレーションの効率化ということで、なにしろ荷役時間を短くして船が入ってすぐ出られるようにしたい。ところが今の那覇港の荷役体制というのは船会社毎に港運業者がついている、俗に言う縦割り体制になっているので、港運会社は自分の船会社のための対応をすればいいので基本的には作業員が不足していると言われていますが作業員を増やそうとしない。作業員がいなくてクレーンを 3 基使おうと思ってもクレーンのオペレーターがいなくてというような問題が出ています。博多や名古屋でやっている荷役体制についてオペレーションの共同化とか協業化を図って併せて Low Cost 化に繋げる。オペレーションの共同化のためにはどういうロードマップを描くかということに急がないといけないだろうということです。これはなかなか難しい問題ですがこれに取り組まないと先程言った「ツインターミナル構想」の実現は難しい。これは大きな課題です。

＜適切な船社セールス＞

それから船社セールスですが、これも先程申し上げましたように APL を CMA - CGM が買収した。CMA - CGM はシンガポールにアジア航路の指揮をする本社を作っているそうですが、やはり適切な船会社に対して適切な部門、効率的なポートセールスをやっていかなければいけないということです。いったいいくらにしてくれるのと言われた場合に安い料金の提案をしていかなければ難しいだろうと思います。

＜航路誘致に向けた社会実験の実施＞

いままで言って来た以外に社会実験をやったらどうかという提案をしています。航路誘致をして行くうえで、狙いをつけた船社に対して、今は 3 割下げろといいましたが社会実験の場合はもっと下げなくてはならないのではないか。最終的には 3 割は下げるが取り敢えずは 5 割下げろといった社会実験をやって船社を呼び込む。これには県なり国の補助というものがなくてはならない。これは国に理解をしてもらうための働きかけをしていかななくてはならないと思っています。何れにしても申し上げたことは地元だけではできないことではないので、国に理解をしてもらい支援をしてもらわなければいけないだろうと思います。改めて那覇港の役割というものを国に理解してもらったらどうだろうか。

＜沖縄の総合力強化に向けた那覇港の役割＞

ご存知のように隣に那覇空港がありますが、那覇空港は空港法に指定された拠点空港として位置づけられています。ここで ANA の貨物事業が展開されていて今やアジアに向けてのハブ空港の役割を果たしていて、沖縄の発展をリードしている。沖縄では当然、本土との接続は海と空しかないわけで、那覇空港は拠点空港として非常に重い扱いを受けている。それに対して那覇港は、国際戦略港湾や国際拠点港湾よりランクの低い重要港湾という位置づけしかされていらない。那覇港をうまく利用することで沖縄の発展に繋がっていくということを国にもよく理解してもらって国の支援を求めることが重要だと思います。

＜リレートランシップ港としての那覇港＞

それからリレートランシップ港としての那覇港ですが、先程少し触れましたように那覇港の特性というのはヒンターランドがアジアだということです。南東アジアの貨物を集めて積替えをするという機能は那覇でしか期待ができない、本土にはない港湾モデルです。こういう港湾モデルを将来の姿として港湾政策に位置付ける必要があるということです。聞くところによりますと、国交省では 2030 年を目標とした港湾政策の中期ビジョンを策定するとのことですので、その中でトランシップ港としての那覇港の位置づけが明確になればと思っています。

＜国際拠点港への格上げ＞

つぎに具体的にどう那覇港を支援していくかということですが、1 つは国際拠点港湾への格上げ。皆さんご存知でしょうか、私もこの勉強をして最近知ったのですが、昔あった特定重要港湾という港格はなくなって、これは皆国際拠点港湾ということで港湾法の改正によって名称変更されました。国際拠点港湾の上には国際戦略港湾があって、昔あったスーパー中枢港湾というのもまだ位置付けとしては生きているというのを最近知りました。そういう中で那覇港は単なる重要港湾でしかないので、沖縄にある他の小さな港と同格の地方港湾並みのような扱いになっています。トランシップ機能を中枢とする港湾として那覇港を国際拠点港湾に格上げをしてもらおう。そうすることによって社会実験なんかも強力な支援を受けられるというようにしたらどうか。沖縄では他にも手厚い支援がなされているわけですが、国際拠点港湾に格付けされると、さきほどの構造改革特区による特定埠頭の管理者である NICTI は、神戸、大阪、横浜などにある港湾運営会社と同じように港湾運営会社にすることができるようになる。こうなれば国や港湾管理者が出資することもできるし、いろいろ支援がしやすくなる。格付けされることによって新しい制度を使ってもっと強力な港湾ターミナルになれるのではないかなということです。

＜既往支援策への上乗せ支援等＞

那覇周辺の 5 市域、うるま地区というのは沖縄振興特別措置法の経済特区の「国際物流拠点産業集積地域」になっています。したがって那覇港なども国税とか関税とか地方税について非常に厚い特典を受けることになっています。できれば、私どもの提案は併せてここに国家戦略特区の指定をしたらどうか。沖縄では既に観光ビジネスでは国際戦略特区の指定がなされているんですが、物流拠点についても国家戦略特区にする。この国家戦略総合特区というのは規制改革を大胆にやっという狙いです。国際ターミナルをトランシップ港にするということはいろいろな意味で規制をはずしていかなければならない。できれば国家戦略特区にしてもらえるように検討してはどうかと思います。

＜創貨土壌の改良に向けた取り組み＞

あとは付けたしですが、できれば貨物を創り出すということが必要だということでロジスティックセンターですね。世界の港湾の背後には大きなロジスティックセンターがあって、貨物の選別とか一部加工を含めたこともやっているわけです。沖縄の場合はどっちが卵かにわとりかということがありますが、できるだけ早く南東アジアを狙ったロジスティックセンターを創り出して行って、ローカル貨物を増やすということを支えていく必要があります。

それからもう 1 つ A/A タウンと言っているのですが、沖縄の市町村は既に多くの国なり都市と姉妹関係を結んでいます。意外と多いなと思ってびっくりしますが、アメリカとアジア、アジアは思ったよりは少ないのですが、こういうつながりを沖縄の市町村は持っているのです。沖縄と言えば 1 つはアジア、1 つはアメリカですから、A/A タウンというのはアメリカ・アジアそれぞれのリトルタウンを沖縄本島、諸島を含めて誘致して、そこに行けばそのタウンの雰囲気、文化、歴史に触れることが出来る、そしてタウンコアは那覇に設けるというふうにしたらどうか。こうして観光に繋げていってできればこれがローカルの貨物を増やすということに結びつけられないかというようなことです。これは単なる思い付きの提案でしかありませんが、以上のようなことも併せて述べたのが私どもの報告でございます。御清聴ありがとうございました。