

# 出國報告（出國類別：考察）

## 沖繩郵輪會議暨商務會議

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：陳世鴻 高級研究員

劉懷萱 管理師

戎曉鳳 副管理師

梅淑英 高級事務員

派赴地點：日本沖繩縣

出國期間：108年11月12日至108年11月15日

報告日期：109年1月21日

系統識別號：

## 行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數：頁 含附件：是否

出國報告名稱：沖繩郵輪會議暨商務會議

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

陳世鴻/臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司/高級研究員/02-24206250

劉懷萱/臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司/棧埠事業處/管理師/02-24206219

戎曉鳳/臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司/港務處/副管理師/02-24206104

梅淑英/臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司/棧埠事業處/高級事務員/02-24206219

出國類別：1. 考察2. 進修3. 研究4. 實習5. 其他

出國期間：民國 108 年 11 月 12 日至 108 年 11 月 15 日

出國地區：日本沖繩縣

報告日期：民國 109 年 1 月 15 日

關鍵詞：基隆港、郵輪、沖繩郵輪會議、中城港、那霸港、本部港、新碼頭

## 摘要

「沖繩郵輪會議」近幾年皆固定舉辦，為求郵輪業務發展更具有效益，往往併同商務會議辦理。本次郵論會議主軸為「日本沖繩發展郵輪母港」，系列活動包括 11 月 12 日召開會議講演、商務交流，11 月 13 日下午有航商、旅行社與沖繩相關港口單位閉門會議，及 14 日本部港現地考察；參與本次大會邀請出席的郵輪品牌業者有公主郵輪、雲頂集團、歌詩達、龐洛郵輪等，另港口單位方面除了沖繩縣內各港外，日本國內各郵輪港，如境港管理組合、神戶港等代表出席，還有濟州郵輪產業協會，旅行業者 JTB 等相繼出席，充分關注東北亞太地區郵輪市場的發展，並積極欲了解未來航線布置及營運方向。

藉由本次大會活動期間，亦拜訪沖繩縣副知事，不僅是例行的友好往來，更主要是為提升國人搭郵輪旅遊的品質，向沖繩縣政府表達，臺灣郵輪旅客於沖繩旅遊之入出境通關問題，並提出優惠基隆港旅客通關便捷之構想；另在活動期間亦籌劃基隆港、沖繩及濟州三方 MOU 的第一次工作會議，共同研議推廣三方多母港(inter-port)業務及提升郵輪航次與人次等具體方案；有關港口考察的部分，除大會安排的本部港考察其建設及未來港口整體規劃內容，本次亦自行安排現地考察中城港郵輪到港作業與港埠現況，及參訪那霸港之若狹碼頭、物流中心，了解港埠設施、旅客中心設施、通關設備、郵輪補給作業，以及新碼頭未來規劃及建設期程與營運模式等。

# 目次

壹、 參訪目的.....	5
貳、 參訪行程.....	6
參、 參訪成員.....	7
肆、 沖繩郵輪會議重點內容及摘要.....	8
一、 會議議程及相關資料.....	8
二、 會議重點摘要 .....	10
伍、 商務拜訪及三方 MOU 工作會議重點摘要.....	12
一、 拜會沖繩縣副知事重點摘要.....	12
二、 三方 MOU 工作會議重點摘要.....	15
陸、 考察郵輪碼頭及旅運中心重點摘要.....	17
一、 考察中城港 .....	17
二、 考察那霸若狹郵輪碼頭、旅客中心.....	19
三、 考察那霸郵輪新港區及新物流中心.....	22
四、 考察北部町本部港.....	25
柒、 心得與建議.....	27
一、 心得.....	27
二、 建議.....	28

## 壹、參訪目的

沖繩郵輪會議為日本最大的郵輪會議之一，每年幾乎齊聚日本各重要郵輪港口運營高階主管、郵輪航商及日本旅行社等，郵論會議上，針對東北亞的郵輪航線布局及產業發展情形進行討論；另為求更具實質效益，郵輪會議中往往併同商業會議一起舉辦，商務會議串聯官方政府單位政策資源與業者營運作為，針對郵輪航線、郵輪岸上觀光及行銷合作等議題進行研議，提出具體的合作方案。鑒於本公司正積極推動國際郵輪相關業務，以基隆港為臺灣郵輪母港發展核心基地之一，逐步推動基隆港成為亞洲國際郵輪母港之翹楚，參加沖繩郵輪會議和日本重要單位及相關業者交流、互動，不僅鞏固基隆港亞太區域郵輪的地位，並且能觀摩仿效一些國外郵輪運營良好的經驗與做法，精進基隆港郵輪產業的發展。

藉由此次參加沖繩郵輪會議的機會，另實地考察那霸若狹郵輪碼頭及旅客中心、中城港及本部港，以了解現為基隆港最多母港郵輪旅客搭乘前往之沖繩那霸港旅運設施及發展情形，作為以基隆港東西岸旅運中心擴建及新高雄港旅運中心工程的參考標的。其中又值得一提的部分是本部港採用業者與政府合作方案，碼頭硬體設備等由政府出資建設，營運及軟體的部分由雲頂集團得標投資。這種合資方式，值得我們港務公司帶回臺灣參考研究。

安排拜訪沖繩縣副知事，討論郵輪停靠沖繩港口時，臺灣旅客反映之停泊碼頭及通關效率問題，建議沖繩縣政府考量參考臺灣移民署前站查驗或相關措施，以縮短旅客通關時間，提升國人郵輪旅遊品質，並期增進雙方有更多的觀光合作。

本次出訪另一重要目的為沖繩、濟州、基隆港三方MOU簽署後的第一次工作會議中，會議中首先各自提出目前郵輪觀光行銷的作為，後提出未來的需求及與合作的可能性，如規劃三地（基隆、沖繩、濟州）多母港航線，及共同行銷等方式促成臺日韓郵輪產業區域經濟的成長。

## 貳、參訪行程

時間	地點	行程內容
108/11/12(二)	臺灣-沖繩	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 臺灣啟程</li> <li>● 拜訪沖繩縣政府副知事</li> <li>● 沖繩郵輪會議</li> <li>● 大會晚宴、業務交流</li> </ul>
108/11/13(三)	沖繩	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 基隆、濟州及日本沖繩三方 MOU 工作小組會議</li> <li>● 現地考察中城港郵輪碼頭與設施</li> <li>● 現地考察那霸港郵輪碼頭、若狹旅客中心，沖繩新拓建的旅運碼頭。</li> </ul>
108/11/14(四)	沖繩	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 考察北部港郵輪碼頭現況與未來發展營運規劃。</li> <li>● 本部町岸上觀光巡查。</li> </ul>
108/11/15(五)	沖繩-臺灣	搭機返回臺灣

## 參、參訪成員

本次出國由基隆港務分公司主辦，成員名單如下：

編號	出國單位	姓名	職稱
1	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司	陳世鴻	高級研究員
2	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司 棧埠事業處	劉懷萱	管理師
3	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司 港務處	戎曉鳳	副管理師
4	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司 棧埠事業處	梅淑英	高級事務員

## 肆、沖繩郵輪會議重點內容及摘要

### 一、會議議程及相關資料:

#### (一)會議議程：



【沖繩郵輪會議2019日程 for TIPC】

日期・時間		行程內容	備註
11月12日	二	13:30	簽到/入場
		14:00-17:00	沖繩郵輪會議(主題演講/論壇)
		17:00-18:00	中場休息
		18:00	晚宴開場
		~20:00	歡迎晚宴
			ザ・ナハテラス 3樓 Adan

#### (二)主談嘉賓：

郵輪會議	職稱	姓名
主持人	財團法人沖繩觀光會議局會長	下地 芳郎
專題演講	歌詩達郵輪亞洲區總經理 沖繩郵輪產業發展—Fly cruise & Inter port 對郵輪產業的貢獻	Mr.Mario Zanetti
會談嘉賓	商船三井客船株式會社 董事	小出 文隆
	PONANT Yacht cruises & Expeditions	伊知地 亮
	靜岡市經濟局海洋文化都市推進本部 副 董事	村松 正章



圖 1、沖繩郵輪會議 2019 與會重要嘉賓



(三)主辦單位分析沖繩郵輪的發展現況：

項次(海運)	2018 年	2019 年預估	2021 年目標
外國旅客人數 (萬)	119.7	137	200
觀光收益 (億/日圓)	340	399	560
那霸港郵輪航次	243	304	無
平良港(宮古島)郵輪航次	143	186	
石垣港郵輪航次	107	157	
中城港郵輪航次	28	44	
其他小港郵輪航次	7(本部 2)	6	
<b>郵輪航次</b>	<b>528</b>	<b>697</b>	
外國旅客國籍/消費排行 (萬人/億日圓)	大陸 44.2 萬人/186 億日圓 台灣 24.2 萬人/58 億日圓 其他 51.3 萬人/96 億日圓		
外國旅客平均停留天數	1 天		



圖 2、沖繩郵輪會議主持人下地芳郎（左）與與談嘉賓，依序為商船三井客船株式會社董事小出 文隆、PONANT Yacht cruises & Expeditions 伊知地亮、靜岡市經濟局海洋文化都市推進本部副董事村松正章

#### (四)主辦單位分析沖繩郵輪發展優勢與劣勢：

優勢	劣勢
1. 沖繩傳統文化祭祀、織物染色、漆器、手工藝、音樂、料理、食材等多樣豐富。	1. 郵輪大型化，專用靠泊碼頭不足。
2. 亞熱帶氣候、熱帶雨林、原生生物等蘊藏豐富的自然景觀。	2. 巴士司機不足。
3. 二次世紀大戰遺留下來的歷史遺跡等，並已列入世界遺產。	3. 外語的觀光導覽的人員不足，且素質不佳。
4. 沖繩有多個具特色的島嶼，可發展跳島固定航線。	4. 掛靠港旅客停留在本地的時間不足。
5. 地理位置優勢(臺灣、大陸、韓國都非常接近)。	5. CIQ 或相關值檢人員不足
6. 沖繩國際機場與那霸港口距離接近，適合發展 FLY-CRUISE。	6. 沖繩本島的觀光不夠多樣性。
7. 大型化船舶靠泊碼頭郵輪整體建設開發案(由官民聯手開發新航點)。	

#### 二、郵輪會議重點摘錄：

(一)2018 年那霸港在日本全國郵輪停靠排名為第 2 名計 243 航次、平良港 143 航次排名第 5、石垣港 107 航次排名第 9，整個沖繩縣 2018 年各港共計 528 航次，較 2017 年 515 航次再創新紀錄，預估 2019 更將高達 697 航次。自郵輪抵達沖繩的旅客人次由 2017 年的 99 萬人次至 2018 年達到 119.7 萬人次，成長 20.91%創新紀錄，2019 年估計可高達 137 萬人次。觀光產值自 2017 年的 29,861 億日圓微幅衰退至 28,343 億日圓，2019 年預估觀光產值 29,100 億日圓。沖繩觀光產值雖然略為下降，但仍相當看好 2020 年與 2021 年，並預估郵輪旅客量將再創新高，預估將達到 200 萬人次。

- (二) 沖繩郵輪產業的發展，係以成為亞洲的加勒比海為目標，並積極推動母港郵輪業務。為求郵輪觀光更多樣化、具吸引力，於 2020 年推出沖繩、石垣、宮古島等跳島行程，延長郵輪旅客停留沖繩的時間，刺激更多消費。
- (三) 專題演講嘉賓之一的歌詩達集團亞洲總裁 MR. Mario Zanetti 於演講中提及歌詩達將規劃加勒比海到亞洲的新航線。另提及郵輪產業中 fly-cruise 的旅客對郵輪產業的影響不僅是郵輪業，還包含區域性的交通、住宿、觀光等產業的經濟發展；而多母港航線合作或港口間的聯盟操作，同樣也是帶動郵輪區域性產業經濟發展的重要因素。因此郵輪市場要持續擴大，須努力開發 Fly-cruise 與多母港航線營運模式。中場休息時，主動向 MR. Mario Zanetti 交流行銷，其提及十分看好基隆港和沖繩的郵輪市場，2020 年將規劃安排新浪漫號，以那霸、基隆雙母港航線攬客。
- (四) 與談嘉賓之二為 Ponant（法國先鋒）郵輪公司伊知地亮經理相互交流，該公司為 Cucci 的團隊品牌，在歐洲經營豪華探險型小型郵輪十分成功，現正努力開闢亞洲新航線，2021 年 6 月 28 日旗下郵輪自大阪港經沖繩本島及各鄰近小島，最後停靠菲律賓馬尼拉，亞洲的首航行程雖然沒有停靠基隆港，惟伊知地亮經理表示，基隆港極具潛力，未來 Ponant 郵輪必定會開闢彎靠基隆港的航線。

## 伍、 商務拜訪及三方 MOU 工作會議重點摘要

### 一、拜會沖繩縣政府副知事重點摘要

#### (一)拜訪目的:

去(2019)年5月8日沖繩縣副知事率土木建設科同仁拜訪基隆港，考察郵輪港口設施及交流郵輪業務。以基隆港為母港出發的郵輪航程，幾乎有95%的郵輪航次停靠沖繩那霸港，沖繩與基隆港關係密切，自然不在話下。

本次藉由參加沖繩郵輪會議的機會，約訪沖繩縣副知事，除禮貌性的拜訪外，更是為提升每年眾多國人搭乘郵輪赴日本沖繩旅遊的旅遊品質，向副知事表達希望沖繩的移民署官員等CIQ人員，考慮仿效臺灣移民署官員前站查驗的方式，事先登輪作業以加速郵輪入境通關查驗時間，減少旅客入境排隊等候的時間，提供更有效率的郵輪通關作業；另亦代表幾家營運基隆-沖繩航線的郵輪業者向副知事表達，郵輪停靠沖繩港口的泊位需求及遭遇的問題。

#### (二)拜會議題及沖繩縣政府回復內容：

項次	議題說明	沖繩縣府回覆
1	現行郵輪停靠沖繩時，客運碼頭多先以掛靠日本國內港口的郵輪優先，惟臺灣-沖繩航線的郵輪航次非常多，卻無法優先停靠沖繩的客運碼頭，而是被安排至貨櫃碼頭，這對臺灣郵輪旅客較不友善，畢竟臺灣每年有大量的郵輪旅客赴沖繩觀光消費，是沖繩縣重要的客源市場，是否能讓來自臺灣的郵輪有優先安排客運碼頭的權益？	1. 因為日本國內航行權的規範，故掛靠日本港口之郵輪得優先安排客運碼頭，當然沖繩縣正面臨泊位不足的窘境，刻正建設新郵輪碼頭及旅運中心以因應郵輪航次及旅客人數的成長。 2. 另因沖繩縣政府之前並未知道這個情形時常發生，很感謝基隆港務公司提出這個議題，本府會

		儘速請港灣建設科及觀光科研議處理。
2	日方排船時間約為一年，有無可能提早至1年半或更早？旅行社1年前即開始賣票，排船時間不確定將會造成旅行社銷售及作業上的困難，如難以排定出發日期與販售行程等後續作業時間不足。(目前基隆港正在擬定指泊制度，目的是提早提供業者停靠碼頭的資訊)	沖繩縣府觀光局人員表示： 那霸港預排船席可於18-24個月前開放預訂，應該是郵輪業者對規則上的誤解或者溝通上的問題，會儘速與相關人員澄清。
3	韓國、臺灣、香港、大陸等亞洲港口，目前大部分都可以實行前站查驗，唯獨日本沖繩幾乎沒有，以至於旅客排隊通關時間很久，耽誤岸上行程，是否有任何改善措施？(目前掛靠基隆港的郵輪，幾乎都採前站查驗措施，以利外籍旅客快速通關，增加岸上觀光時間)	沖繩縣府觀光局人員表示： 過去曾試辦過前站查驗措施，惟移民署官員飛至前一站(前一港仍必須到公海之後才可以開始查驗，幾乎與抵港後查驗的時間差不多，成效不彰故而取消。本府會再積極研議加速通關作業的做法。
4	那霸港研議提高旅客服務費，請問具體的金額為何？開始實行的時間為何？	沖繩縣府觀光局人員表示： 預計2020年起收旅客服務費。金額為日幣280元，約合新台幣80元。

<p>5</p>	<p>請問那霸港新旅客中心：</p> <p>(1)預定地位置？</p> <p>(2)是否用公開評選，徵求郵輪業者合作開發？評比指標為何？</p> <p>(3)政府與民間業主雙方主要權力義務為何？</p>	<p>目前規劃：</p> <p>(1)新港區在第 9-10 碼頭</p> <p>(2)新港區第 12-13 碼頭為官民合作的新碼頭，由日本政府、MSC 與 RCCL 合資，由政府出資填土造地，民間業主則興建旅運中心與營運管理。</p> <p>(3)中城港現為新碼頭未完工前，郵輪碼頭不足之備用港。</p>
----------	---	--

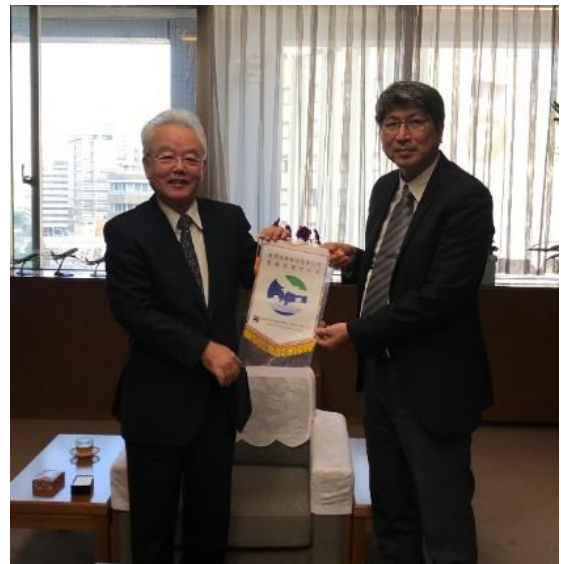


圖 3 (左 1)、圖 4 (右 1)、拜會沖繩副知事雙方互贈禮物



圖 5、與沖繩縣副知事會面情景



圖 6、沖繩當地報紙新聞報導臺灣港務公司拜會沖繩縣副知事

## 二、三方 MOU 工作會議重點摘要：

### (一)工作會議議題：

本次會議三方討論議題及說明如下：

議題	沖繩說明	濟州說明	基隆說明
三方簽定 MOU 之後，有關郵輪行銷的方式與未來實質的做法有哪些計畫？	<p>1. 為了增加旅客在地旅遊時間，明(2020)年 4 月開始，開闢新的跳島行程，郵輪航程至沖繩各個小島(宮古島、石垣島等)，以振興沖繩當地旅遊經濟。</p> <p>2. 對於三方未來營運的多母港航線郵輪，可提供免費接駁車服務。</p>	<p>1. 辦理濟州民眾郵輪行銷活動，舉辦搭乘郵輪體驗的活動，活動經費 50% 由公家及觀光團體補助，50% 為民眾自費。第一次辦理吸引超過 1,000 人以上的民眾申請體驗，最後以抽選方式讓 100 人體驗搭乘郵輪。</p> <p>2. 2020 年更擴大舉辦讓 200 人體驗搭乘郵輪的活動，目的港都先以大陸城市為主。</p> <p>3. 針對未來三方多母港的郵輪行次，可提供迎賓表演等服務。</p>	<p>1. 為了鼓勵三方郵輪母港的發展，自沖繩或濟州母港出發來到基隆的旅客，提供基隆港免費觀光巴士票券、致贈小禮物。</p> <p>2. 自臺灣母港出發到沖繩、濟州的郵輪航次，希望臺灣旅客可以有類似我們作法的優惠措施。</p> <p>3. 期望濟州未來辦理郵輪體驗活動時，將基隆港納入航線中。</p>

(二)工作會議結論：

1. 三方對於推動郵輪多母港營運皆表達意願，三方應提出共同行銷的方案。
2. 每年皆舉辦三方工作會議，由三方輪流依序主辦，2020 年為沖繩主辦、2021 年為基隆港、2022 年則為濟州。
3. 基隆港建議未來三方工作會議辦理時，場地的桌子放置三方國旗，俾利影像紀錄。
4. 有關前站查驗可增加旅客岸上觀光時間，請沖繩觀光協會納入考量，或者研議加速通關效率的方案。



圖 7、三方MOU工作會議開會情景



## 陸、現地考察重點摘要

### 一、考察中城港

(一) 地理位置：中城港位於日本沖繩縣中南部，由沖繩產業主管部門管理，距離那霸市區約 1 小時車程，主要經營貨櫃碼頭，設有自貿區 122 公頃，現場有貨櫃作業與倉儲設備。當那霸港郵輪碼頭不足時，才會安排停靠中城港。(圖片來源：沖繩縣港灣課提供)

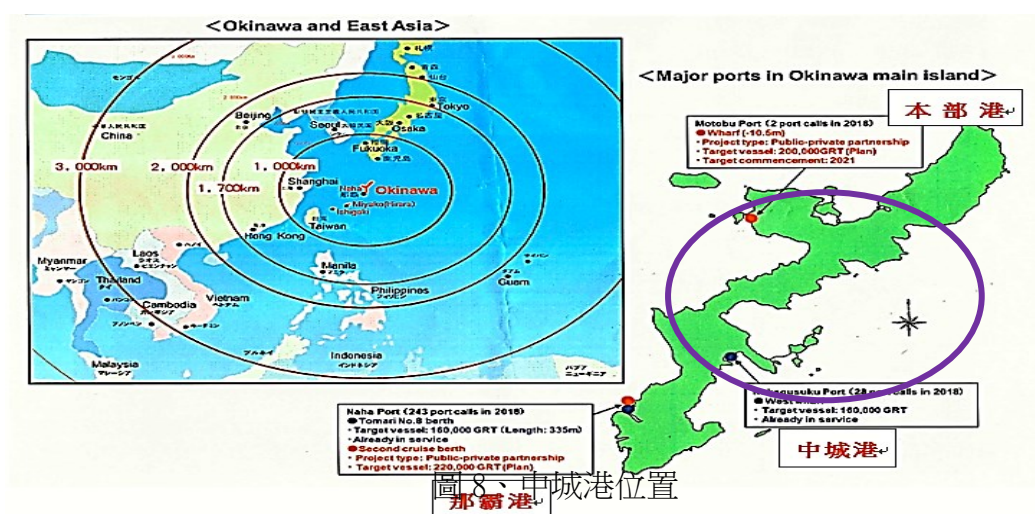


圖 8、中城港位置

(二) 碼頭資料：

項次	說明	備註
碼頭水深	分別為-7.5、-11、-13 米	
碼頭長度	450 公尺	
船舶噸數	8 萬噸以上 — 22 萬噸。	
通關設備	1. 直接以三角錐、橫桿擺設旅客上下船動線。 2. 無遮雨棚、無兌幣服務、無移民署報到櫃台、X 光機等安檢設備。	僅供掛靠船停泊
碼頭繫纜柱	有 50 噸及 100 噸拉力之繫纜柱。	
停泊艘次	2018 年共計有 28 行次郵輪，其中有 4 航次為 22 萬噸量子級以上之郵輪，及約 20 多航	那霸港碼頭不足時，才會安排

	次的麗星郵輪。	停靠中城港。
其他	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 因為無旅客服務中心，並未收取旅客服務費，主要財源來自加水及碇泊費（碇泊費每噸 4 日圓/24 小時）。</li> <li>2. 計程車業者會自行上網查看船到港時間或互相通知同業到港接送旅客，無固定車隊經營。</li> <li>3. 旅客多以接駁巴士或計程車接駁到大型商場 Aeon。接駁巴士有時為政府與民間業者共同投資以提供服務。</li> </ol>	距離那霸機場 27 公里、那霸港 22 公里。



圖 9、中城港以三角錐橫桿排列旅客下船動線

## 二、考察那霸若狹郵輪碼頭及旅客中心

### (一) 那霸若狹郵輪碼頭：

#### 1. 地理位置：

(圖片來源：沖繩縣港灣課、那霸港口管理局提供)

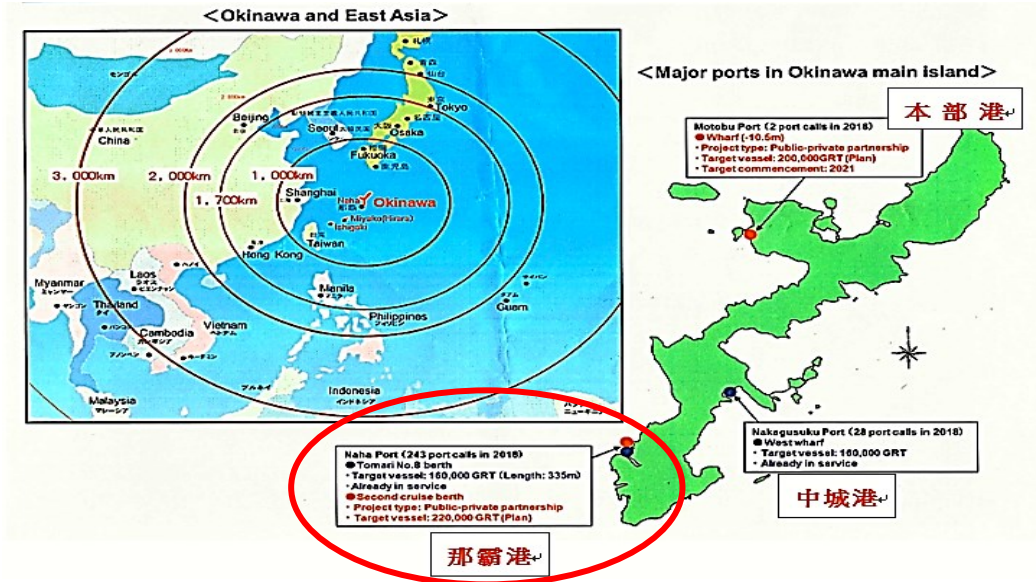


圖 10、那霸港位置

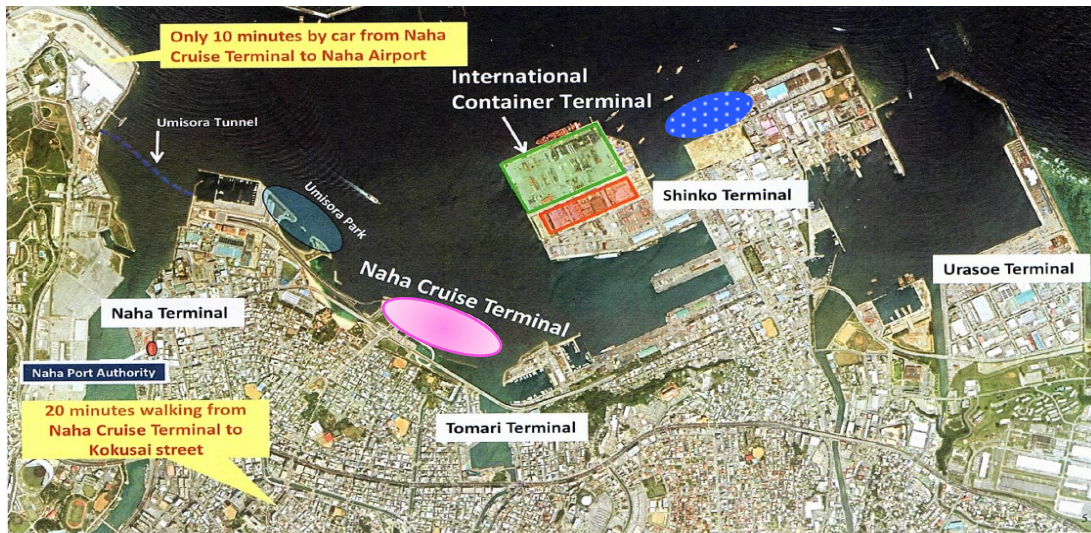


圖 11、那霸港相關區域位置

- 顏色說明
- 粉色區域 ( )：那霸郵輪旅客中心
  - 藍色區域 ( )：新港區第 2 郵輪靠泊預定地
  - 紅色區域 ( )：新物流中心

2. 郵輪碼頭資料：

(1) 土地面積約 600 公頃、水域面積約 3,200 公頃

(2) #8 碼頭即為若狹郵輪碼頭，全長 372.5 公尺，可停靠 355 公尺以下、17 萬噸以下的郵輪。



圖 12、那霸郵輪港區域圖

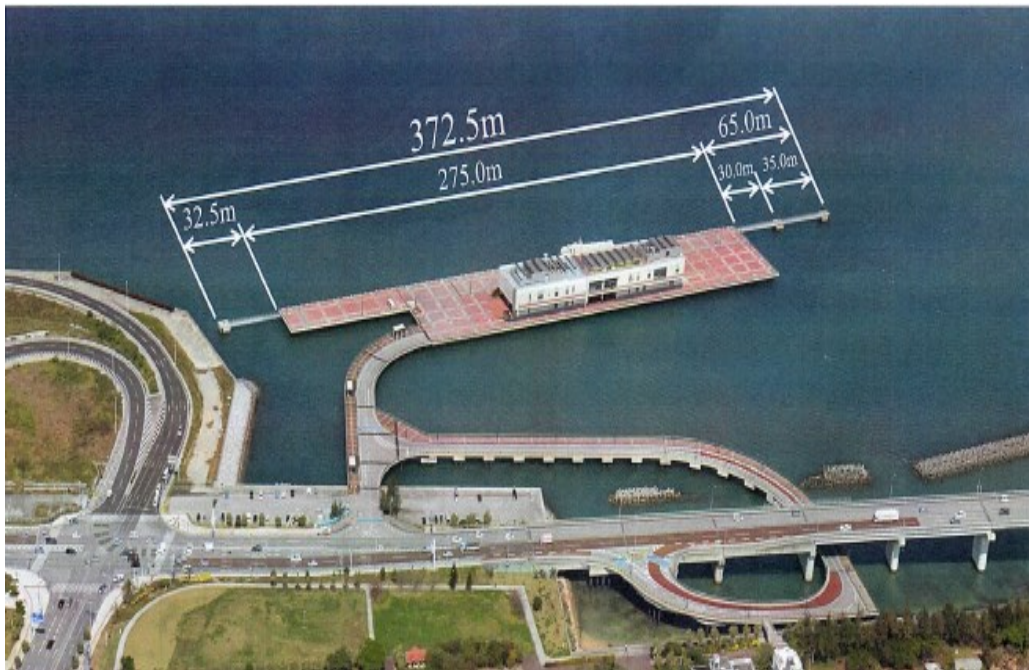


圖 13、那霸港郵輪碼頭資料

## (二) 若狹郵輪碼頭的旅客中心

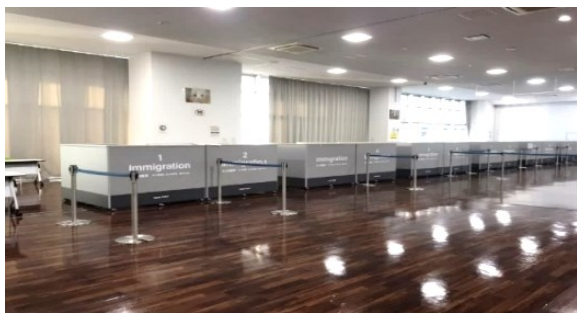


圖 14、若狹旅客中心移民署查驗櫃檯 12 座



圖 15、若狹旅客中心 2 多功能兌幣機及提款機設備

### 旅客服務中心設施：

- (1) CIQ：海關、防檢局、移民署櫃台 12 座
- (2) X 光機 5 部
- (3) 諮詢櫃檯
- (4) 多功能幣兌幣機 2 台
- (5) 提款機 1 台
- (6) 旅客橋 1 座
- (7) 警備室
- (8) 哺乳室
- (9) 巴士停等站
- (10) 計程車招呼站
- (11) 候船大廳
- (12) 免稅商店
- (13) 男、女廁所

### 三、 考察那霸新郵輪港區及新物流中心：

#### (一) 那霸新郵輪港區：

1. #9~#13 碼頭為新港區位置，現有 2 個繫船台，離岸距離分別為 110 公尺及 150 公尺。碼頭全長 430 米，水深 12 米，可停靠 22 萬噸以下郵輪。
2. #12~#13 碼頭位置為新郵輪碼頭的客運中心預定地。
3. 新郵輪中心為官方和民間企業合作，由政府填海造地，建設碼頭硬體設施由旅運中新的興建與營運管理則由世界排名第二大的郵輪集團皇家加勒比（RCCL）與第四大的郵輪集團地中海航運（MSC）攜手合作，提供商業設施、候船區、觀光服務等。
4. 投資的郵輪業者可享有一年 250 天的優先靠泊權、存續時間為 30 年。
5. 預計於 2022 年開始營運，旅運目標為達成郵輪 108 航次/年，至 2030 年達成郵輪 205 航次/年。



圖 16(上)、圖 17(下)、新旅運碼頭及旅客中心位置

## (二) 那霸新物流中心：

1. 2017 年那霸國內外貨櫃量總計 57 萬 582TEU，在日本總貨櫃量排名第 7；那霸港的國際貿易量為 8 萬 638TEU，在日本排名第 16，內需量為 48 萬 9,944TEU，在日本國內排名第 3。在在顯現那霸港在日本海運貨運的地位不容小覷，因應貨運量的成長及郵輪補給的需求，刻正建設新的物流中心。

### 2.新物流中心簡介：

(1)2012 年確認新蓋物流中心的計畫可行性、2015 年 11 月開始興建、2018 年本體完工，全部經費計 93 億 8 千萬日圓。

(2)2019 年 5 月那霸港綜合物流中心正式啟用。

(3)建地面積 26,400.73 平方公尺、建物面積 15,369.81 平方公尺、全部面積為 45,828 平方公尺，建物高度 26.61 公尺。

(4)辦公大樓共 7 層。

(5)物流區 3 層，每層面積 10,495 平方公尺，計 31,485 平方公尺：

第一層--冷凍、冷藏區，儲放需各類冷凍冷藏食品，現有九州日立物流公司承租。

第二層--冷凍、冷藏、海濱漁貨區，目前有沖繩黑砂糖協會、沖繩快遞公司、琉球運輸公司承租。

第三層--食品、飲料、雜貨區，現有沖繩運輸公司、九尾物流、琉球物流公司承租。



圖 18、那霸新物流中心外觀



圖 19、那霸新物流中心的低溫冷藏區，架上為沖繩特產-沖繩黑糖，存藏量幾乎佔沖繩總產量的 98%



圖 20、那霸新物流中心的冷凍倉儲區、溫度達-60 度 C



## 四、 考察本部港

(一) 地理位置：(圖片來源：沖繩縣港灣課提供)

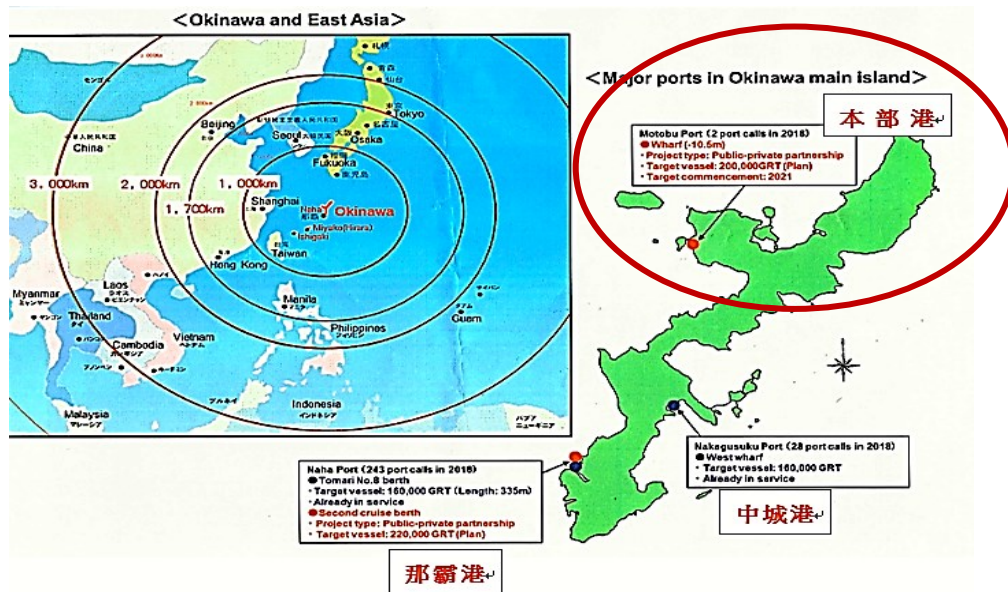


圖 21、本部港位置

(二) 碼頭資料：

### 1. 本部港：

- (1) 現有郵輪碼頭長 220 公尺，水深-10.5 米。
- (2) 貨櫃碼頭水深-7.5M，長度 240 公尺，以貨櫃船定期航線為主。
- (3) 2017 年郵輪停靠 5 個艘次、2018 停靠 2 艘次。



圖 22、本部港碼頭資料示意圖

## 2. 擴建工程：

- (1) 擴建 100 公尺鋼板樁式碼頭、100 公尺繫靠船台，含原 220 公尺碼頭，全長共計 420 公尺。
- (2) 可停靠 20 萬噸以上郵輪。
- (3) 預計 2021 年開始營運，採 Public-private partnership 模式，公部門與民間合作，政府興建碼頭，民間業者興建旅運中心與經營管理。
- (4) 目前由雲頂集團得標，投資興建一座占地 2,400 平方公尺，備有商場的國際郵輪旅客服務中心，及一座立體停車場。



圖 23、本部港碼頭擴建完工示意圖

## 柒、心得與建議

### 一、心得

- (一)本次沖繩郵輪會議舉凡會議場地位置交通方便、場地佈置雅緻、流程流暢、時間長短得宜及討論的議題具有意義，許多接待貴賓細節也都相當用心，讓出席本次會議的各方貴賓，不僅賓主盡歡，且得到許多郵輪市場變換等資訊，可謂收穫豐碩；更令人驚豔的是大會的晚宴安排，場地中間為 Buffet 區，與會的各位賓客可以自在地拿取食物後，移動到場地四周用餐，移動便利可充分地與場上貴賓交流，晚宴場中還有沖繩在地的民俗舞蹈表演，令人印象深刻。主辦單位用心的安排國際會議活動的經驗，相當值得本公司未來辦理相關活動時的參考。
- (二)會議與談人、專題演說的嘉賓皆提及亞洲郵輪產業前景看好，目前是許多大型郵輪業者積極搶攻的區域，未來幾年間將開闢許多來自歐、美、加、加勒比海到亞洲地區的郵輪航線。港務公司面臨大型化國際郵輪日益增多，碼頭設施與國際化的服務，需要更積極地強化軟硬體設備，並且效法沖繩的作法，不僅出國參與國外的相關活動，也每年在台灣舉辦郵輪會議，廣邀國外郵輪業者、郵輪港口運營者等相關菁英前來交流、互通有無，讓臺灣持續與國際接軌，並在郵輪市場上建立舉足輕重的地位。
- (三)為了延長旅客在沖繩觀光停留的時間，沖繩政府正積極地與航商合作，開闢郵輪跳島（宮古島、石垣島及沖繩本島）行程，臺灣周遭也有許多值得觀光的離島（如金門、馬祖、綠島等），這種新型的郵輪操作模式，值得進一步評估與研究。
- (四)本次出國行程中，不論是郵輪會議、拜訪沖繩縣副知事、及考察沖繩各港，都可以感受到沖繩政府的積極與努力，並且與業者合作開拓產業，官方提供資源再透過業者經營的專業與彈性，使得港口建設更有效率、更具經濟效益。以及

在郵輪港口建設與經營採沖繩官民合作的模式，以上這些值得參考。

(五)這次考察沖繩那霸港、中城港及本部港，深刻感受到他們皆積極建設，強化郵輪碼頭及旅運中心軟硬體，以提升競爭力。臺灣郵輪旅客量、航次皆雖逐年成長，惟若不積極經營，在競爭激烈的市場上，很容易被迎頭趕上，因此我們必須兢兢業業，爭取更多郵輪停靠臺灣，不僅港口硬體建設強化，也要朝智慧化港口方向努力，讓臺灣在亞洲郵輪產業上扮演領先的角色。

## 二、 建議

(一)建議推動臺灣郵輪旅遊航程逐漸從 4 天 3 夜延長至 6 天 5 夜，航程景點需要更多元性，例如跨足到日本本島及韓國濟州島，新的旅遊行程，必能吸引更多喜好搭乘郵輪旅遊的旅客，透過沖繩、基隆及濟州三方協議，致力於共同發展三母港、或雙母港航線，定能增加郵輪旅客量及提升三方區域經濟。

(二)為了提升臺灣及日本沖繩雙方的郵輪觀光品質，建議沖繩縣政府與我們臺灣觀光相關單位，共同向郵輪公司提出郵輪船舶更新的建議，例如多年航行基隆港-那霸港的麗星郵輪寶瓶星號，可以更換新船，讓郵輪品質更提升也更具吸引力。

(三)沖繩縣政府為緩解郵輪旅遊不斷成長，碼頭不敷使用之衝擊，那霸港、本部港都投入碼頭擴建、興建工程，由政府出資負責填土與碼頭興建，再由民間業者投資旅運大樓、硬體設備、商場等取得經營管理權；本公司於 2014 年亦與皇家加勒比海郵輪公司合資投資建設澎湖金龍頭郵輪碼頭，後因郵輪業者退出而未成，沖繩縣政府兩件郵輪業者投資案，尚未正式營運，後續仍有待觀察，惟此種模式可吸引郵輪業者投資碼頭，進而規劃郵輪航線靠泊，對於發展郵輪，以及改善旅運中心空間與碼頭不足的問題，值得推動辦理。

(四)由於臺灣的郵輪市場進入成熟市場，旅客成長趨緩，我們需要有因應計畫，建議與郵輪公司合作開發新的航線，以吸引旅客，或者藉由更多元豐富或者富有特色的岸上觀光行程，如提供在地觀光巴士、贈送優惠票券或迎賓表演等，以吸引外籍郵輪旅客來臺灣。

(五)建議加強與地方政府合作，以提升郵輪旅客服務，例如強化市區觀光及交通的多語指標，提供在地觀光導覽的外語志工服務，市容美化與清潔，讓郵輪旅客有更友善及舒適的觀光環境。