

アジアの国際物流拠点形成を目指す沖縄

～ 那覇空港で始まる国際貨物ハブ事業～

第一特別調査室 まつもと ひでき
松本 英樹

1. はじめに

日本を含むアジアの各主要都市から那覇空港に貨物を一旦集荷し、短時間で目的地別に積み替え、再びスピーディに輸送するという国際貨物ハブ事業が昨年10月から那覇空港で全日本空輸（以下「ANA」という。）により展開されている。この事業の始まりに当たり、沖縄県の仲井眞知事は「那覇空港の国際物流拠点化は、沖縄の振興にとどまらず、アジアの航空貨物需要や成長力、活力を取り込み、我が国の地位向上に大きく貢献する。物流・臨空関連企業の誘致や県産品の販路拡大にも力を入れ、この分野の産業を観光、情報通信関連産業に続く沖縄の第3のリーディング産業に発展させたい」と述べており¹、この事業を契機に国際物流拠点の形成を沖縄振興策の柱の一つに据え、沖縄特有の経済問題や雇用問題の改善にもつなげていきたいという意向を示している。また、今年3月に内閣府沖縄総合事務局の下、県内外の有識者によってまとめられた「沖縄地域経済産業ビジョン - 中間報告 - 」においても、今後強化すべき産業分野の一つとして、国際貨物ハブ事業に関連した物流・臨空関連産業が重視されており、国としてもこれを新たな沖縄振興策の芽として育てたいという方向性を持っている²。

そこで本稿では、沖縄は国際物流拠点にふさわしい魅力を持つのかといった背景や、ANA、沖縄県、政府等の国際物流拠点形成に向けた取組の現状、今後の課題等について述べることとする。

2. 沖縄は国際物流拠点にふさわしい魅力を持つのか

沖縄県やANAなどが、那覇空港を国際物流の拠点空港に位置付け、国内外の各都市とネットワークを構築しようとする主な背景は次のような魅力からと指摘される³。

まず、第一に、地理的優位性である（図1参照）。図1を見て分かるように那覇空港から国内、アジアの主要都市は、約4時間以内であり、アジア向けにスピーディーに航空貨物を輸送できる時間短縮のメリットを持つのである。第二に、アジア域内輸送での強みを発揮できるためである。アジアへの航空貨物輸送は、本土の大規模空港を經由している現状にあるが、国内、アジアの主要都市を行き交う貨物輸送の拠点を沖縄に置くことで、リードタイム・コストなどの面で強みを発揮して日本・アジア間のみならずアジア・アジア間の域内輸送にも直行便が就航したがごとく対応できるのである。第三に、那覇空港の24時間運用体制である。騒音等による影響により夜間運用が制約されている空港に比べ24時間運用の那覇空港では、自由度の高い航空ダイヤの設定ができるばかりでなく、貨物量が飛躍的に増加しているアジア域内の各都市を出発した貨物と国内の貨物とを深夜までに

集め、短時間で効率的に目的地別に積み替えて、翌早朝の時間帯までに各都市に再び配送できる「最遅集荷」、「最速配達」を可能にしたのである。第四に、那覇空港の滑走路増設計画である。現在の那覇空港の年間発着回数は滑走路1本の空港としては国内2番目となっている。しかも航空需要は年々増加しており将来的にはその増加に対応できなくなるおそれも指摘され⁴、滑走路増設に向けた総合調査、PI（パブリック・インボルメント）、環境影響評価等が、国、沖縄県によって進められている。日本本土や近隣

図1 那覇空港を拠点とした就航路線と各地までの所要時間



(出所) 沖縄県ホームページ

のアジア諸国を結ぶゲートウェイ空港として機能拡充を図ることは誘客促進につながるばかりでなく、国際物流拠点として伸張していくことも期待できるのである。また、この他にも既に国内外の航空ネットワークを多く持っていること(国内線31路線、国際線4路線就航)への魅力や⁵、物流・臨空関連産業の創出・集積に当たって若年労働力などの人材を確保しやすいことなども主な背景として指摘される。

さらに、沖縄県の委託を受け、野村総合研究所と沖縄計画研究所が実施した調査によれば、ANAの事業が展開することによる経済波及効果は⁶、事業開始後数年では経済効果156億円、雇用効果は1,500人、中長期的には経済効果350億円、雇用効果は3,400人と見込まれ、これらの経済波及効果は同規模の事業が確保される限り毎年発生するものと分析されている。こうしたことから、沖縄県では、那覇空港が国際物流拠点として発展することは、沖縄県内産品に加えて日本全国の農水産品の輸出拡大や、物流・臨空関連産業の創出・集積による雇用の拡大、アジアのストックポイント⁷としての役割発揮など、県内経済のみならず日本経済全体にもアジア経済のダイナミズムの影響を与え得る効果があると見て官民連携による協力体制で後押ししていこうとしている。

3. 国際物流拠点形成に向けた取組の現状

(1) ANAによる国際貨物ハブ事業

那覇空港でANAが始めている国際貨物ハブ事業では、国内3路線3都市(羽田・成田・関西)、海外5路線5都市(ソウル(仁川)、上海(浦東)、香港、台北、バンコク)に新たに専用貨物便のネットワークを構築した。昼間の旅客便貨物に加え、深夜に専用貨物

便を就航させたことが大きな特徴で、これが「最遅集荷」、「最速配達」のシステムを可能にした(図2参照)。「最遅集荷」システムは、国内・アジアの8都市から沖縄へ向かう貨物便が離陸する21~24時台のギリギリの時間帯まで貨物の集荷を待ち、飛び立つことを実現する。また「最速配達」システムは、那覇空港に深夜に集荷された貨物を、短時間で効率的に積み替え、翌朝4~8時台に再び国内・アジアの8都市に到着させることを可能にしたシステムである。

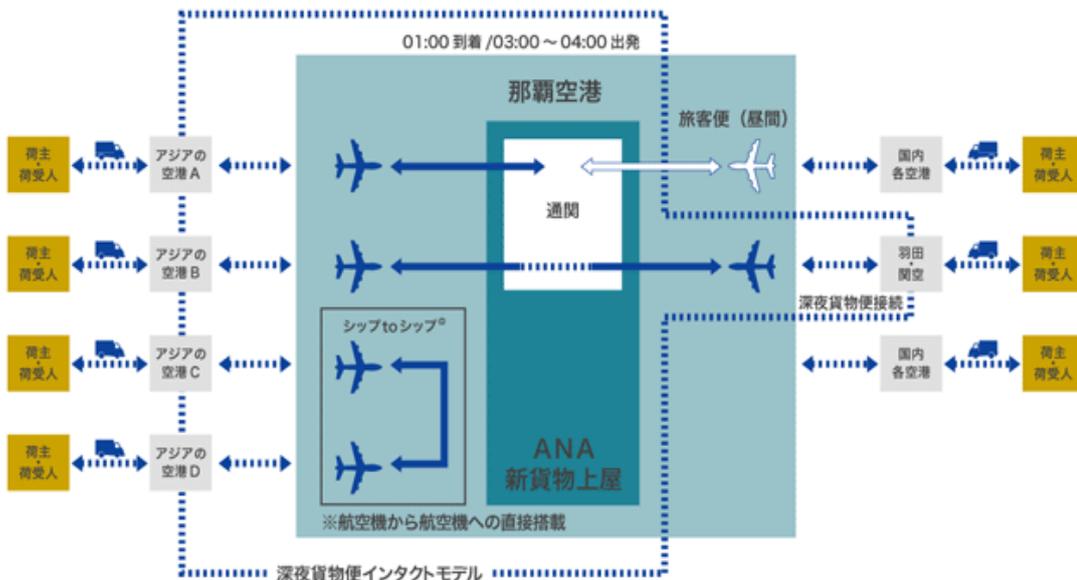


ANA国際貨物ターミナルに運び込まれたコンテナ：現地にて撮影

こうした形態は、車輪の中心とタイヤをつなぐスポークの関係になぞらえて沖縄ハブ&スポーク方式と呼ばれる(図3参照)。遅い集荷、早い配達を可能にしたことにより、日本国内の地方発着の輸送ニーズにも的確に応えることができる等の強みを持っているとされる⁸。また、こうした事業に加え、ANAは通関と航空輸送を一体化させた「Rush」というサービスを始めた。これは、通関機能がない地方空港から、通関手続を行うことができる那覇空港に一旦貨物を集積し、同空港で通関を済ませ、アジアの各都市に輸送を行うことを可能にしたサービスで、地方空港からでもアジアへの貨物輸送を従来より半日から1日程度短縮できる利便性があるとされる⁹。

ANAでは、将来的に国際貨物便を週100便、国内貨物便を週50便程度に増便し、エクスプレス貨物¹⁰も含め年間40万トンの貨物を取り扱うまでにこの事業を成長させたいという構想を持っているとされ、今後の展開が注目される。

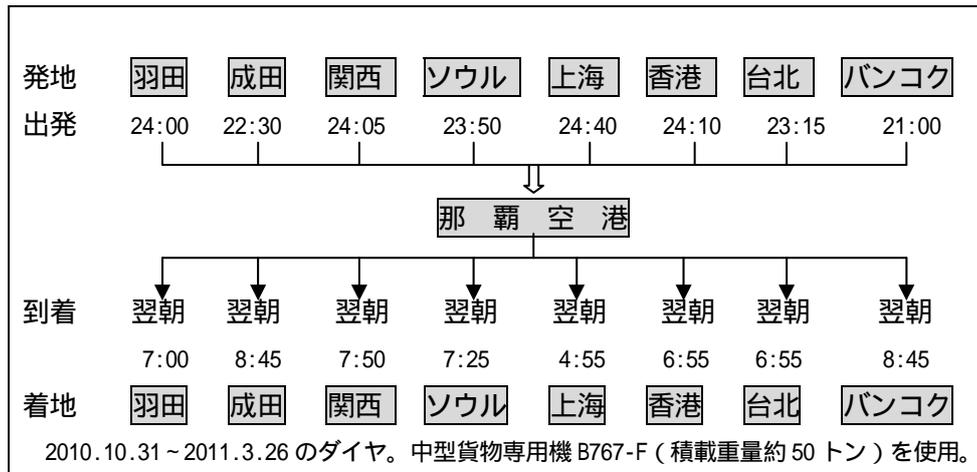
図2 ANA国際貨物ハブ事業の流れ



出典『New Value』(ANACARGO)

(出所)沖縄県ホームページ

図3 沖縄ハブ&スポーク方式による国際貨物便ダイヤ



(出所) ANA CARGOホームページをもとに作成

(2) 沖縄県の取組

沖縄県では、ANAによる国際貨物ハブ事業が那覇空港の国際物流拠点の形成及び物流・臨空関連産業の創出・集積といった沖縄振興としての施策に合致することから、2007(平成19)年7月に相互に協力していくことを基本合意している。これまで沖縄県が進めてきた主な事業は次のとおりである。

ア 新貨物ターミナルの整備支援

「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」(国土交通省 平成20年10月)では、那覇空港の狭隘化・老朽化した既存施設を整備するとともに、国際物流拠点の形成を図っていくとされており、新貨物ターミナルの整備は、その最初の取組として、旧貨物ターミナルを管理運営する大栄空輸(株)を事業主体として進められてきた。同ターミナルは、旧国内線旅客ターミナル跡地に新設され、2009(平成21)年10月25日に供用開始された。延べ床面積は、約4万平方メートルで既存施設の約5倍に広がった。沖縄県では、同ターミナルが、設備投資に耐え得る財政基盤の強化が必要であるとともに国際物流拠点として県内産業界全体に影響する公共性が高いということから、管理運営企業への融資・出資を行っており、2009(平成21)年度は、「ふるさと融資」として14億円の融資と第3セクターにするための出資金2億5,000万円を計上した¹¹。

イ 沖縄国際航空物流ハブ活用推進事業(官民連携の取組)

沖縄国際航空物流ハブ活用推進事業では、那覇空港を核に国内及びアジアの主要都市を結ぶANAの沖縄ハブ&スポーク方式による新たな航空ネットワークを活用し、県産品の販路拡大、臨空型企業の誘致、海外航空会社の就航誘致、外国人観光客の誘客などの事業を一体的に進めて、アジアにおける沖縄ブランドの浸透を図りながら、沖縄に人、物、情報の流れをつくり、国際交流、物流拠点として確立してい

くことが目指されている。2010（平成22）年度は、9企業・団体（電通沖縄、電通、沖縄県産業振興公社、沖縄県物産公社、地域開発研究所、りゅうぎん総合研究所、おきぎん経済研究所、海邦総研、南西地域産業活性化センター）に事業委託され取組が進められることになっており、官民連携の事業として新しい流れをつくることができるか注目される¹²。

具体的に予定されている事業は図4のとおりで、電通沖縄では、ANAの国際貨物ハブ事業稼働1周年に際し、食を含めた沖縄文化の発信を行う予定とされる。これは、ANAが専用貨物便としてネットワークを築いているアジア5都市から流通企業や旅行者などを招いて沖縄のPRを行うほか、県内生産者を海外に派遣し、県産品の販路拡大を支援するというものである。また、沖縄県物産公社は、県が実施するANAのコンテナの一部を借り上げる事業で物産の海外展開をサポートし、沖縄県産業振興公社では、香港、上海、台北に開設が予定されるアンテナショップで、県産品や観光情報の発信のほか、沖縄の物流環境などを紹介し、沖縄の認知度向上を図っていく予定とされる。アンテナショップの海外展開は沖縄県として初めての試みとなるが高級商業地のテナントや高級スーパー内に計7店舗開設する予定で、その運営については県産品の取扱実績のある上海楽数雅路貿易（上海）KITI社（香港）ENグループ（香港）培立特（台北）達成食品（台北）の現地企業5社に任せて、沖縄県では賃料を支援する仕組みが考えられている。また、県内シンクタンクでは、共同で物流関係など臨空型企業の誘致セミナーを国内外の都市で実施し、那覇空港のハブ機能

図4 沖縄国際航空物流ハブ活用推進事業で予定される事業

ハブ&スポーク空港活用型産業振興基本方針、基本戦略の策定	
委員会の設置	電通沖縄と電通が担当予定
臨空型産業の企業誘致	
海外5都市臨空型企業誘致セミナーの開催	
国内主要6都市での臨空型企業誘致セミナーの開催	
セミナー参加企業へのヒアリング調査の実施及び分析	
地域開発研究所、電通、りゅうぎん総合研究所、おきぎん経済研究所、海邦総研、南西地域産業活性化センターが担当予定	
海外航空会社就航誘致事業	
海外航空会社、旅行者の沖縄招聘等	電通沖縄と電通が担当予定
県産品販路拡大事業	
県産品の輸出に係るコンテナスペース借上事業	沖縄県物産公社が担当予定
海外高級スーパー、レストラン関係者の沖縄招聘等	電通沖縄と電通が担当予定
アジア5都市における沖縄集中情報発信推進事業	
海外沖縄県アンテナショップ展開事業	電通沖縄、電通、沖縄県産業振興公社が担当予定
アジア向け情報発信プロモーション事業	電通と電通沖縄が担当予定

（出所）沖縄県資料をもとに作成

の有効性をPRし、企業進出を促していく予定とされる。さらに、ANAの沖縄貨物ハブ&スポークを活用した県産品の販路拡大や臨空型企業の誘致等による空港活用型産業の振興については国内に前例がないため、当該産業振興に向けた基本方針や基本戦略等について協議する有識者による検討委員会の設置も予定されており、実効性のある事業が展開されるよう目指されている。なお、これらの沖縄国際航空物流ハブ活用推進事業の経費は、約6億8,000万円で内閣府の沖縄特別調整費を活用することになっている。

ウ 物流関連投資への助成措置

沖縄県企業立地促進条例及び同施行規則の一部改正がなされ、対象業種に「国際航空運送業及びこれに附帯するサービスを行う事業」を追加し、建物の取得等に要した経費に係る所定の額を補助金として交付できるようにする措置が講じられている。

エ 国際物流従業者の教育・雇用促進の支援

沖縄県では、ANAの地上ハンドリング業務を行う(株)グランドシステム沖縄に対して、沖縄県内の労働市場に対する各種情報を提供するとともに、沖縄労働局が取り扱う雇用奨励金等(賃金助成、設備助成)の活用を助言している。また、2009(平成21)年度内閣府補助事業である従業員研修促進支援事業として、成田・関西空港への派遣研究費の助成が行われている。

(3) 政府の取組

政府の取組としては、2011(平成23)年度概算要求において、沖縄国際航空物流ハブ活用推進事業として5億5,300万円を計上している。沖縄県事業の後押しとして日系の臨空型企業を多く有する国内外の主要都市(香港、上海、台北、バンコク、ソウル、仙台、東京、大阪、広島、福岡)での企業誘致セミナーの開催、海外一部都市(香港、上海、台北)での県産品の展示販売や観光情報の発信、沖縄の物流環境を紹介するアンテナショップの開設、輸送コスト軽減のため航空会社の貨物便(香港、上海、台北、バンコク、ソウル便)のコンテナスペースを借り上げ沖縄県産品の輸出業者に安価で提供する、沖縄の魅力を紹介するため海外(香港、上海、台北、バンコク、ソウル)のTV、新聞、雑誌といったメディアに向けたプロモーション活動や各種イベントの開催を行うことを想定しているとされる¹³。

またこの他、これまで那覇空港を発着する航空機の公租公課については、国内線(旅客便)に係る航空機燃料税は本則の1/2、国内線(旅客便・貨物便)に係る着陸料及び航行援助施設利用料はそれぞれ本則の1/6に軽減してきた¹⁴。しかしながら、更に沖縄県では国際物流拠点の形成に向けて那覇空港の国際競争力を高めるため、国内線(貨物便)の航空機燃料税を旅客便並みの本則の1/2、国際線(貨物便)に係る着陸料及び航行援助施設利用料をそれぞれ国内線(旅客便・貨物便)並みの本則の1/6に軽減するよう内閣府と国土交通省に求め、結果として、2010(平成22)年4月に国内線(貨物便)の航空機燃料税

が本則の1/2、同年7月には国際線（貨物便）の着陸料及び航行援助施設利用料が、それぞれ本則の1/6に軽減されるに至った（図5参照）。これらは那覇空港の競争力を高めていくための措置として沖縄県のみの特例となっている。

図5 沖縄の航空機路線に係る公租公課の軽減措置

	項目	国内線		国際線	
		旅客	貨物	旅客	貨物
那覇空港	航空機燃料税	1 / 2	1 / 2 (沖縄県のみ) H22/4/1~	非課税 (全国一律)	
	着陸料	1 / 6		6 / 10 (全国一律)	1 / 6 (沖縄県のみ) H22/7/1~
	航行援助 施設利用料	1 / 6		本則どおり (全国一律)	1 / 6 (沖縄県のみ) H22/7/1~

数値は本則に対しどれだけの軽減措置がとられているかを表している。

(出所) 沖縄県資料をもとに作成

4. 今後の課題

(1) 公租公課の軽減

既に述べたように、沖縄県では、那覇空港を発着する航空機に関して、国内線（旅客便・貨物便）の航空機燃料税が本則の1/2、国際線（貨物便）の着陸料及び航行援助施設利用料が、それぞれ本則の1/6に軽減されているが、県はこれにとどまらず更なる航空機燃料税の軽減と、国際線（旅客便）の着陸料及び航行援助施設利用料の軽減を国に要望している¹⁵。こうした大幅な軽減措置を求める背景には、アジア諸国を中心とする近隣の空港が競って利用しやすい環境整備を進めているためといわれる。例えば、韓国の仁川空港では国際線の着陸料が新規就航から1年間無料、シンガポールのチャンギ空港や香港国際空港でも競って着陸料の軽減措置が導入されている¹⁶。また関西空港でも昨年10月から国際線の新規就航や増便を対象に着陸料を実質無料化しエアポートセールスのインセンティブとしている。こうした近隣の空港と比べ那覇空港は、その規模、施設、公租公課ともに遅れを取っていることは否めないため、競争可能な空港としての整備が必要不可欠であるが、世界人口の約6割を有し、目まぐるしい早さで成長するアジア市場全体の物流に対応していくには、仁川やシンガポールなどの周辺空港と単に競争するのではなく、それを補完し、共存していくことができるような特徴を持った魅力ある空港に変えていくことが重要と思われる。沖縄県や県経済界では、公租公課の軽減措置を図ることによって、国際線（旅客便・貨物便）の就航・増便が実現すれば、国際交流、物流拠点化が進み、物流・臨空関連

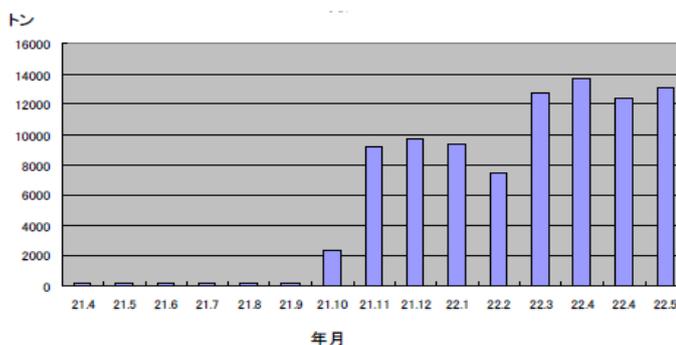
産業の誘致も見込める等、沖縄経済・雇用に良い波及効果をもたらされるとともに、日本経済全体にもアジア経済のダイナミズムの影響を与え、活力となっていくはずだと強調する。しかしながら、本当に沖縄が国際貨物のハブとして成功するのか不確定な状況の中、那覇空港だけ公租公課を軽減することには疑問という声も根強くある¹⁷。こうした声を払しょくし、沖縄が国際物流拠点として成長していくには、例えば、ANA以外の貨物路線の参入や、日系企業の拠点となっているアジアの都市（例えば中国（大連、天津、青島）、ベトナム（ハノイ、ホーチミン）、マレーシア（クアラルンプール）、シンガポールなど）への新たな航空ネットワークの開設等もカギとなる。こうした点からすれば、公租公課の軽減という政策的な後押しは重要な意味を持つことになる。それと同時に、那覇空港の滑走路拡張や充実した施設の整備なども欠かすことのできない要素であるため、こうした諸課題に早急に対応していく姿勢も求められることになる。

（２）県産品等の輸出拡大と計画的出荷・安定供給・高付加価値化

那覇空港の国際貨物取扱量は、ANAの国際貨物ハブ事業が始まる前と比較すると約80倍（月約1万3,000トン）に増え、成田、関空に次ぐ国内3位の取扱高までに至ったとされるが、輸出貨物については極端に少なく全体の貨物量の1%にも満たないといわれる¹⁸。このため、海外航空路線の開拓や、海外アンテナショップ等で県産品等について積極的なPRを行いブランド力の高い商品として認知度を向上させるなどして、輸出拡大を進めていくことが必要になる。ただ、輸出拡大のためには、市場の求めに応じた県産品等の計画的出荷や安定供給が可能なシステムを離島を含め県内で確立していくことや、より付加価値の高い商品づくりが重要であり、こうした体制づくり、商品づくりができるかどうかは今後課題になる。

3年前の夏、台風が八重山地方を暴風雨に巻き込み、航空機や船舶が相次いで欠航となったため、最盛期を迎えていたマンゴーやパイナップルといった沖縄を代表する農産物の出荷が滞るといった事態が起きたことがあった。沖縄県内の1次産業生産額の約4割は離島地域によって支えられているといわれるが、殊更、輸送インフラは脆弱であるため、台風通過による農水産物の出荷の遅れやそれに伴う鮮度劣化という問題を突きつけることになった。こうした沖縄の農水産物の不利性を克服し、足腰の強い供給地をつくり上げていくためには、輸送インフラの強化や行政による輸送コスト低減などの支援も考えられるが、品種開発や鮮度保持に役立つ技術開発を体系的、集中的に研究していくという発想も必要になる。鮮度保持の試みについては、石垣島で県内食品卸業のホクガン（那覇市）が細胞を壊さず

図6 那覇空港の国際貨物取扱量の推移



(出所)第6回沖縄振興審議会総合部会専門委員会(H22.10)資料

に生鮮食品を凍結し、食味の劣化を大幅に低減できる最新冷凍設備「キャスシステム」を県内離島で始めて導入し¹⁹、台風などにより出荷予定がずれても商品価値を落とさず、注文に備えて一定量をストックし計画的出荷・安定供給を可能にした。こうしたシステムが沖縄で普及するならば、アジアなどへの輸出で効果を発揮すると思われるため、今後の展開が期待される。

その一方で、沖縄県産品の輸出だけにこだわらず、羽田に次ぐ国内2位の沖縄の国内航空ネットワークをフル活用して全国から良質な商品（貨物）を集めるアンテナショップのような機能を沖縄が果たし、集めた県外品と県産品を混載してアジア向けに出荷していくことなども沖縄の輸出貨物を増やす方法として考えていく必要がある。なぜなら巨大なアジア市場の求めに応じて沖縄の県産品等の高付加価値化を進め輸出拡大に最大限の努力をしても、品目や量、安定出荷等への対応には限界が生じるおそれも十分考えられるからである。そのため全国で生産される同種の作物を収穫期の動きに合わせて複数産地間で「リレー出荷」するような産地間協体制をつくっていくことなども今後は考えていく必要がある。また、例えば、全国でバラバラに生産されている生花を組み合わせた結婚式用のブーケを沖縄で商品化しアジアに輸出するなど、柔軟な企画力とそれに携わる人材を育てていくようなことができれば新たな産業を生むことも可能ではないだろうか。こうした海外市場を見据えた新たなシステムづくりは、産地間競争による国内各産地の疲弊を和らげ、日本全体の発展に貢献する効果も考えられるため、今後力を入れていく必要がある。

（3）新産業の創出

那覇空港で国際貨物ハブ事業が始まったことに伴い、新産業の創出の機運も高まっている。具体的には、沖縄に集まる国際貨物の最終加工や補修、検査、包装といった物流過程の中で物流・臨空関連産業の創出が可能ではないかといったことや、輸送に急を要する救援物資や医薬品、精密機器パーツなど、より付加価値の高い貨物または商品の備蓄化に関連した産業の創出が可能ではないかといったこと、既に触れたが、国内31路線の定期便就航を誇る沖縄の強みを活用し各県の特産品等を効率よく集めて、必要なものを必要なだけ素早く目的地に運ぶ中継地の特性を生かしたビジネス展開ができるのではないかなどの指摘がある。しかしながら、こうした物流・臨空関連産業の創出・集積が果たされずに国際貨物だけが沖縄を素通りする状態となれば、せっかくの国際貨物のハブ基地も沖縄の自立型経済の構築には貢献しないものになってしまう。そのため今後は、物流・臨空関連産業の誘致とともに海外市場に受け入れられるより付加価値の高い商品、サービスは何かといったマーケティングを進め、ニーズを捉えた産業の創出・集積に力点を置いていくなど、沖縄側の知恵と工夫、努力も重要になるとと思われる。

（4）国際トランジット型のシー・アンド・エア輸送

那覇空港は那覇港から車で約10分程度と距離が近いことから、ANAの国際貨物ハブ事業の開始に伴い、海上輸送と航空輸送を連携させた「シー・アンド・エア（海と空）」による輸送を展開できるとの指摘もあるが、実現のためには課題も多い²⁰。現在、那覇・本

土間の貨物航路は、東京、名古屋、大阪、神戸、新居浜、博多、鹿児島間で複数の船会社により運航されているが、ほとんどが週に1便程度であり²¹、また那覇港の内貿取扱貨物量もこの10年間は800万トンから900万トンの間で推移し、急激な伸長等、特段の変化は見受けられない²²。しかも内貿貨物のうち約7割は移入貨物のため、沖縄からの戻り便に載せる貨物が少なく、大量の空コンテナが発生し高コスト体質を生んでいるなど、物流港湾としての機能は低い現状にある。また、国外航路の寄港数も韓国(釜山)、中国(廈門、上海)、フィリピン(ダバオ)、台湾(高雄、基隆)などとの間で合わせて週6便程度が現状であり、国際物流港湾として発展している釜山や上海に比べ見劣りしていることは否めない。

こうした現状を改善し、沖縄を国際物流拠点化していくためには、航空貨物輸送と併せて国際トランジット型のシー・アンド・エア輸送を実践していくことも必要であろう。我が国産業の生産拠点、流通拠点、販売拠点等のアジアへのシフトは避けられない流れとなっており、海外拠点間での調達、製造、販売の有機的・一体的運営が以前よりも増して求められる現状においては²³、アジアの日系企業からの最終製品や主要部素材等の貨物を海上輸送で沖縄経由にして、目的地別に分け航空輸送により再びアジア地域等へ運んでいく国際トランジット型のシー・アンド・エア輸送を行う取組も有効であろう。企業側にとってもアジアの主要都市と近接した沖縄をトランジット拠点とすることはコスト面やリードタイムにおいてメリットは高いものと考えられる。こうした観点から、那覇港自体の国際コンテナ貨物等の荷さばき機能、一時保管機能、流通加工機能、配送機能等を有する国際物流関連施設(ロジスティックセンター)機能等を高めるための環境整備が早期に行われる必要がある²⁴。これらの過程においては物流・臨空関連産業の創出の可能性も考えられるため、沖縄側にとってもメリットが生じることになる。

また、現在、那覇空港-那覇自由貿易地域-那覇港の地域をつなぐ連絡道(一部沈埋トンネル)の整備が国の直轄事業として進められているが、新たに連絡道で結ばれる地域を海上貨物と航空貨物の連携のため一体的に活用していくことも重要になる。

(5) ポスト沖縄法・沖縄振興計画との関係

現在の沖縄振興計画(2012(平成24)年3月末までの期限)では、アジア・太平洋地域の国際交流拠点の形成を目指し、国際航空ネットワークの拡充を図っていくことが示されているが、国際貨物のネットワークを構築し、沖縄を国際物流拠点化することによって関連産業の創出・集積を図っていくといった方向性までは触れていない。県内関係者からは、国際物流・臨空関連産業を観光、情報通信関連産業に続く沖縄の第3のリーディング産業に発展させたいという期待の声も上がっており、本年10月に開催された沖縄政策協議会の沖縄振興部会において、沖縄県は、物流にかかる税の減免や規制緩和、立地企業に対する優遇措置が適用される国際物流特区の創設を国に求めている²⁵。こうした動きなどを含めて、今後、ポスト沖縄法・沖縄計画の議論の中で、様々な視点から分析、検討を行っていく必要がある。

5. おわりに

上海の高級輸入スーパーではANAの国際貨物ハブ事業により沖縄から貨物便で空輸した沖縄県産のマグロが販売されるようになってきており、中国市場と沖縄の距離が以前より縮まりその効果が表れ始めているが、現地の人々にとっては、沖縄の知名度はまだ決して高くはないとされる²⁶。というのは農水産物にしても「沖縄産」というよりも「日本産」というブランド力の方がまだ知名度が高く強みを持っているからだそうである。「沖縄」というブランドをいかにPRし浸透させていくか、その仕掛けづくりも課題となるが、この点においては、来年春、沖縄を舞台にした中国映画やドラマが中国全土で放映される予定とされ、こうしたメディアやイベント等を通じた沖縄の知名度向上に期待がかかる。しかし、単に沖縄の知名度だけが向上すれば良いのではなく、重要なことは、那覇空港を中心にアジアとの人、物の流れを本格的に創り出し、国際交流、物流拠点として成長し沖縄経済・雇用にいかに良い波及効果を及ぼしていくかということと、日本経済全体に発展著しいアジア経済のダイナミズムの影響と活力を沖縄からいかに与え得るかということである。そのためにも公租公課の軽減、航空ネットワークの充実やシー・アンド・エアによる輸送、物流・臨空関連産業の創出・拠点化等の環境整備を官民が連携して実現していくことは重要である。また、こうした取組を進めていく際に、国際物流に関わる分野の産業振興の方向性を明確にしておくことも大切であり、特にポスト沖振法・沖振計画等では特区創設を含め、どのような位置付けにするかといった点はよく検討される必要がある。沖縄には、本土復帰後これまで9兆円を超える振興開発事業費が投じられてきたが、今なお多くの課題を抱え、特に産業面においては自立型経済の構築を模索している。沖縄が国際物流拠点として成長を遂げるには、国や県などの支援、かわり方も知恵と工夫、努力が問われることになるが、様々な連携を探ることによって可能性は広がっていくものと思われる。21世紀の万国津梁（かけ橋）として物流を通じアジア地域との経済的結び付きをより強めるといったグローバル戦略を描き、存在感を高めていこうとする沖縄の今後の動向に注目したい。

¹ 『沖縄タイムス』（平21.11.5）

² 内閣府沖縄総合事務局経済産業部「沖縄地域経済産業ビジョン - 中間報告 -」（平成22年3月31日）14頁

³ 沖縄県ホームページ「那覇空港の優位性」<<http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/butsuryu/dominant/index.html#dominant01>>を参照。

⁴ 交通政策審議会航空分科会答申（平成14年12月）

⁵ 沖縄県「平成21年版観光要覧」（平成22年9月）14～15頁参照。

⁶ 事業開始後数年については、那覇空港が国際物流拠点となり国際貨物取扱量年間約20万トン規模、航空物流ネットワークを活用して既存の産業が拡大する又は新たな産業が生まれる等による産業の年間事業規模を30億円と推計した際の経済効果。同じく中長期的については、国際貨物取扱量年間約40万トン規模、産業の年間事業規模を80億円と推計した際の経済波及効果。沖縄県企画部「那覇空港国際物流拠点形成推進事業について」（平成21年12月）。

⁷ 航空輸送との相性が良い、スピードが求められる物資（完成品、部品、食料、医薬品など）の保管基地のこと。

⁸ ANA CARGOホームページ<http://www.ana.co.jp/cargo/ja/int/okinawa/okinawa_01.html#c3>

及び<http://www.ana.co.jp/cargo/ja/int/okinawa/okinawa_02.html> 参照。

- ⁹ 『琉球新報』(平 21.9.30)
- ¹⁰ エクスプレス貨物とは、書類、カタログ、製品サンプル、部品、CD-ROM等のうち、企業間での物流など、ドア・ツー・ドア・サービスとともに時間的迅速性や正確性が求められるような貨物のこと。
- ¹¹ 新貨物ターミナルの管理運営業務は、供用開始日(平成 21 年 10 月 25 日)に大栄空輸(株)から那覇空港貨物ターミナル(株)(NACT)に事業承継された。なおNACTは、平成 21 年度末の増資の際に沖縄県や那覇市、県内金融機関が出資し第 3 セクターとなった。
- ¹² 『沖縄タイムス』(平 22.9.9) 参照。
- ¹³ 内閣府沖縄担当部局「平成 23 年度沖縄担当部局新規事業について」(平成 22 年 8 月) 6 頁
- ¹⁴ 航空機燃料税については沖縄振興特別措置法第 27 条及び租税特別措置法第 90 条の 8 を参照。また着陸料及び航行援助施設利用料については国土交通省の「告示」による。
- ¹⁵ 沖縄県「平成 23 年度航空機燃料税等の軽減に関する要望書」(平成 22 年 8 月) 参照。
- ¹⁶ 『沖縄タイムス』(平 21.10.11) 参照。
- ¹⁷ 『琉球新報』(平 21.10.21)
- ¹⁸ 『沖縄タイムス』(平 22.10.28)
- ¹⁹ 『琉球新報』(平 22.10.9)
- ²⁰ 『琉球新報』(平 21.10.26)
- ²¹ 那覇港管理組合ホームページ「那覇港を出入港する定期航路・不定期航路一覧」<<http://www.nahaport.jp/image/pdf/teikikouro091201.pdf>>
- ²² 那覇港管理組合ホームページ「海上出入貨物」<<http://www.nahaport.jp/toukei/toukei21kamotu.pdf>>
- ²³ 中国の現地法人数(製造業)は 2006 年現在 2,376 社。1999 年比の 2 倍となっている。また、中国の現地法人からの輸入額は 2006 年現在 3 兆 1,927 億円となっており、1999 年比の 6.3 倍と急激に増加している。国土交通省航空局「我が国航空物流のグランドデザイン」(平成 21 年 3 月 17 日)<<http://www.mlit.go.jp/common/000041959.pdf>>
- ²⁴ 国際物流関連施設(ロジスティックセンター)の整備・運営事業については、那覇港管理組合が沖縄港運、第一港運などを代表とするグループと 2009(平成 21)年 2 月に基本協定を結んだが、その後、土質調査の事業費がかさむことが判明したなどとして、同グループから事業撤退する旨が那覇港管理組合側に示され、本年 9 月に基本協定は解約されている。『沖縄タイムス』(平 22.8.26)
- ²⁵ 沖縄県が求める税の特例は、「航空燃料税」、「着陸料」、「航行援助施設利用料」、外国貿易船のトン数に応じて課税する「とん税」と「特別とん税」、「固定資産税」、「石油石炭税」の免除や、特区内に立地する企業の「法人税」、「地方税」の減免など。また貨物の通関、検疫手続に関する規制緩和なども求めている。国際物流特区として指定を想定している地域は、那覇空港、那覇港、那覇自由貿易地域、中城湾港新港地区の特別自由貿易地域などとされる。
- ²⁶ 『琉球新報』(平 22.10.21)