

## 沖縄・那覇 国際物流拠点の創生 海から空へ、中継貿易基地機能の充実

東京藝術大学美術学部建築科 講師 博士(工学) 河村 茂

### 1. 沖縄の産業振興 国際航空貨物のもつポテンシャル

これまで沖縄の産業振興といえば、1980年代の観光リゾートに始まり、1990年代のITを経て、現在では国際物流の時代に入っている。沖縄の観光開発については、周知の通り多くの人々から支持を得て、今日もなお根強い人気がある。また、ITの方も国際インターネットの接続拠点(GIX)として、現在、主流の東京→米国→香港の流れに対し、沖縄→(台湾)→香港の流れは通信速度が5倍も速く、送信に伴うデーターの劣化を抑え大量送信が可能であることから、迅速な決済が求められる金融・証券等の分野で活用の可能性が広がっている。

しかし、これらに劣らず**国際物流とりわけ航空貨物には大きなポテンシャル**がある。即ち、沖縄は発展を続ける東アジアの中心に位置し、航空ネットワークにより**那覇空港は、国内だけでなくアジア主要都市と2～4時間で結ばれており、大変にアクセスが良い**。具体には、国内線37都市のほか、アジア線23都市、北米線10都市、ヨーロッパ線12都市、オセアニア線9都市、南米線1都市との間に**航空路線**を有し、海に臨んで**24時間運用可能な眠らない空港**として、「いつでも、どこでも」また「旅客と一緒にでも」輸送可能という条件を有している。

沖縄のもつ、この**地理的優位性**と海に臨む**立地特性**は、国際物流において強力な武器となる。また、沖縄は、古くからアジア諸国を相手に**中継貿易港**として、その役割を果たしてきた歴史的経緯もある。このように沖縄・那覇は、地理的特性や歴史的沿革、また隆盛する東アジアの経済状況やそれら国々の民の所得の上昇などからみて、今後、見込まれる国際航空物流の拠点としてのポテンシャルは、相当に高いといえる。



那覇空港



那覇空港を起点とした航空ネットワーク図

「地方創生」支援プロジェクト



## ○那覇空港、国際物流の現状

2009年10月、全日空は、週6日、海外4路線5都市（ソウル、上海、台北、香港、バンコク）と国内3路線3都市（羽田、成田、関空）を中型機で結んで、沖縄貨物ハブ事業を開始した。いまでは午前1時過ぎに、全日本空輸（ANA）の貨物専用機「B767-300」（1日8機）が、エンジン音を響かせ那覇空港に飛来する姿は、未明の光景として日常的な風景となっている。

那覇空港の北側に位置する沖縄貨物ハブの建屋内（約28,000 m<sup>2</sup>）では、日本の各地（昼間に国内の空港を飛び立った**旅客便**で、旅客とともに運ばれてきて那覇空港内に一時保管されている貨物を含む。）、また東アジアの主要都市から到着した様々な貨物を、短時間のうちに目的地別に仕分ける作業が、200人からの手作業で行われている。そしてエプロンには、「フレーター」と呼ばれる全日空の**貨物専用機**が並び、荷を積むべく駐機している。

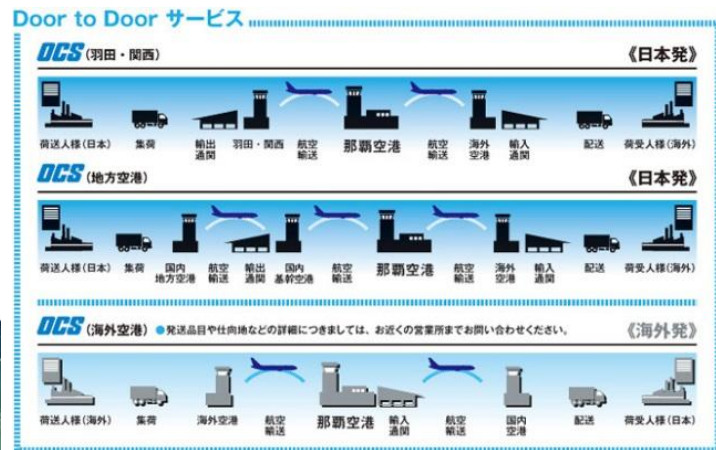
この貨物専用機は、羽田や成田また関西や中部の各空港、そしてソウルや台北、上海、香港、バンコクなどを午後10～午前0時台に出発し、那覇空港に深夜の午前1～4時台に到着したものである。貨物は仕分けが済み通関、検疫を通ると、午前4～6時台には各方面別に積み込まれ那覇空港を後にする。沖縄航空貨物の特徴は、通関手続きや検疫がスピーディなことである。

この貨物便は時差を考慮すると、アジアの都市に朝6時～7時台に到着、貨物は税関を通ると、陸送により午前中には各メーカーやスーパーマーケット、オフィスなどに届けられる。

全日空では、昼間に成田や関空と東アジアの間を往復した貨物専用機を、深夜早朝には那覇と東アジアの往復に充てることで、一日2往復（往路4時間+駐機2時間+復路4時間 計10時間）の効率的な機材運用が可能となっている。現在、全日空の沖縄貨物ハブ事業は、フライト先の空港が2009年当初の8地点から12地点に拡大している。



航空貨物施設等の配置関係図



貨物輸送ドアツードアのイメージ図

「地方創生」支援プロジェクト



## 2. 沖縄の国際物流ハブ戦略 ハブ&スポーク・システム※

貨物輸送を、海と空とで比較してみると、重量ベースでは海上輸送が 99%を超え圧倒的であるが、金額ベースでみると、その 3～4 割を航空輸送が占めており、軽薄短小、高付加価値品（速達性、希少性）を中心に、空の果たす役割が大きいことがわかる。

経済成長を遂げるアジア諸国は、今後、順次、生活水準を高めていくものとみられ、これに伴い東アジア 20 億人（中国 13 億、東南アジア 6 億、日本 1 億）の市場を対象に、航空の有利性を発揮する商品が空を駆け回るものと見込まれる。

しかし、航空貨物として扱われる高付加価値品は、アジア 20 億人の多くを対象とする必要はなく、その 0.01%でも市場規模は 2000 万人、0.001%だと 200 万人となり、「夕張メロン」や「栃木のスカイベリー」も十分に成立し、日本の農家の販路拡大につながる。将来的には、アジア諸国の経済発展に伴い、そうした需要（多品種少量で高付加価値のもの）は順次、拡大していこう。

しかし、そうした高次な需要は、輸送面においてスピーディさや任意性（いつでも、どこへでも）、また安定的な供給が求められることから、供給元の多地点化（どこからでも）も必要となる。そうした条件を考慮すると、国内外の多くの空港との間にハブ&スポーク・システムを形成している那覇空港は、大変優位な状況にあるといえる。

具体的に、航空貨物として、どんな品物が扱われているのかとみると、現在は航空関係部品が多いが、沖縄県では、速達性が求められる修理・交換用パーツ部品、高価な医薬品や機械・電子部品、また鮮度が求められる高級食材等の農水産品など高付加価値物資が、その対象になるという。

「宅急便」のヤマトグループでは、全日空の沖縄貨物ハブを活用し、2012 年 11 月から上海や香港、台湾向けに、書類を翌日配達する**国際宅急便**を開始している。また、2013 年 10 月には、香港（平成 23 年から宅急便事業を展開）において、味覚や安全性に定評のある日本の生鮮品を翌日には顧客に届ける、「国際クール宅急便」の事業も始まった。今後は、順次、東アジア地域に拡大していく予定という。

そうなるインバウンドなどとして、日本に観光にきたアジアの人々が、日本の各地をまわり、そこで目にした新鮮で美味しい旬な幸をお土産として購入すると、帰国にあわせ自宅に届くようになる。

※ハブ&スポーク・システムとは、那覇空港を自転車のハブに例えると、スポークは各地の空港からのフライトが、これに相当する。

「地方創生」支援プロジェクト



### 3. アジアの物流拠点へ 特区で推進

2014年の那覇空港における貨物の総取扱量は18万5087トン、全日空が沖縄貨物ハブの稼働を開始した2009年に比べると約8~9倍(2008年比較で200倍近く)に増え、成田、関空、羽田に次ぐ取扱量を誇っている。那覇空港を中継拠点とすると、アジアだけでなく欧米向けの貨物も従来より1日早く送れる。このように那覇空港は、スピードが強みなのである。事業としてはまだ採算が十分でない面もあるが、鮮度が求められる高級果物等をアジアの富裕層向けに速達するべく、既に需要の掘り起こしに入っている。



国内主要空港の国際貨物取扱量(成田・関空除く)

貨物の仕分け作業

国際科学技術大学院大学

#### ○課題を乗り越え

しかし、課題は山積している。ハード面では、仕分け場やストックヤードの整備、また仕分けラインの自動化(コンピューターの自動読取で方面別に分類し目的地別に仕分ける)や第2滑走路の整備(2019年の供用をめざし工事着工)などがあげられる。一方、ソフト面では、航空貨物需要の掘り起こしを図り、その顕在化に向け、①単価の高い品物(高級土産品、生鮮食品・妻もの、宝飾品、部品、チップ、キー、即日性が求められるもの修理部品など)の比重を増やしていくこと、また食料品などは長期的な安定供給が求められることから、緯度等に応じ気候変化に推移性のある日本の風土を活かし、②国内各地の地方空港から旅客輸送とあわせ、小口で多くの品を集荷するシステムの構築を図ること。さらに、③空港に近接し関連企業の立地を促進することなどが課題となる。

#### ・国際物流拠点産業集積地域(国際物流特区)

県は、国際物流拠点の形成をめざし、那覇空港の駐機量や発着量の低減に取り組むとともに、2013年に国から那覇空港地区を国際物流拠点産業集積地域として指定を受けると、翌2014年には産業集積計画を策定、これに沿って所得税の高率な税額控除、特別償却など税制上の特例措置、また事業所税、不動産取得税や固定資産税の免除などの特例措置を運用することで、高付加価値型のものづくり企業や高機能型の物流企業など、臨空・臨港型産業の集積を促進している。

「地方創生」支援プロジェクト



また、沖縄のもつ経済性、環境性などを考慮し、空港と港そして倉庫地区相互の間を結ぶ自動搬送システムなど、空だけでなく海や陸とも結び、シームレスでの（継ぎ目がない）滑らかな物流の実現をめざしている。

沖縄は、これら物流面だけでなく、担い手としての人材の育成にも取り組んでいる。即ち、アジアだけでなく世界各地との**知（情報、知識、技術、価値）の交流**を活性化すべく、県は国に働きかけ那覇空港の立地特性を活かし、国の内外から叡智を集め世界最高水準の教育研究を行う場として、2011年9月に**国際科学技術大学院大学**を恩納村に立地させた。この国際大学では、理事長はじめ経営陣に**ノーベル賞受賞者を多く登用（5人）**し、その運営にあたらせており、企業や外部研究機関とも連携し、近未来の産業を育て沖縄経済を牽引すべく動いている。

#### 参考資料等

The Asahi Shimbun Globe :2010.9 沖縄、脱基地経済への対応 NO.48 「目指すはアジアのハブ」

[http://globe.asahi.com/feature/100920/02\\_1.html](http://globe.asahi.com/feature/100920/02_1.html)

松本英樹(2010):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～立法と調査No.311、第一特別調査室

沖縄県ホームページ：国際物流拠点産業集積地域について <http://www.pref.okinawa.jp/>

2014.2.16 産経ニュース「アジアの空駆ける」国際物流ハブ目指す沖縄ルポ

#### 掲載写真等

那覇空港 <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/ja/>

那覇空港を起点としたアジア主要都市との航空ネットワーク図 <http://www.anacargo.jp/ja/int/okinawa/>

航空貨物施設等の配置関係図、貨物輸送ドアツードアのイメージ図 <http://www.anacargo.jp/ja/int/okinawa/>

国内主要空港の国際貨物取扱量（成田・関空除く） 経済広報センター

航空貨物の仕分け作業 <http://www.kkc.or.jp/society/network/>

国際科学技術大学院大学 <http://www.oist.jp/ja/news-center/photos>

「地方創生」支援プロジェクト

