

国際物流戦略と地域振興

〜沖縄国際物流ハブ事業の取り組みから〜



写真提供：全日本空輸株式会社

琉球王国の時代から交易・交流の地として繁栄してきた沖縄。日本の中では南端に位置していますが、アジアを俯瞰してみると、沖縄はその中心に位置しています。沖縄では、2009年秋に国際物流ハブ機能が構築され、日本とアジアの主要都市を最速・最短で結ぶネットワークが確立されました。沖縄では、この機能を活用して県内の産業振興を進めるとともに、全国の地域振興にも寄与していこうとしています。沖縄で進む国際物流ハブの取り組みについて取材しました。

沖縄の地理的優位性を評価

2009年10月、那覇空港の旧旅客ターミナル跡地に敷地面積69,000㎡、延べ床面積44,080㎡の広さを誇る新しい貨物ターミナルが完成し、国際物流拠点としての第一歩がスタートしました。



沖縄県
Okinawa

沖縄は、琉球王国の時代から海洋交易国家として、日本や韓国、中国、東南アジアの諸国と交易・交流を行ってきました。15世紀に鑄造された「万国津梁の鐘」^{※1}には、「万国之津梁」という言葉が刻まれ、古くから世界の架け橋としての役割を担ってきた歴史を伝えています。そして、現代もその歴史を引き継ぎ、交易・交流の地として「21世紀の万国津梁」を目指してきました。

1972年の復帰以前、沖縄には那覇三重城のガリオア倉庫を利用して59年に開設された「自由貿易地域」がありました。これは輸出を意図した自由貿易地域で、運営や輸出の許可などに地域の自主性が大幅に認められ、経済の自由化やドル通貨体制とのセットで位置付けられていたといえます。当時は、グローブやトランジスタラジオなどの加工輸出を行っていましたが、復帰前にこの制度は消滅してしまいました。

復帰後には沖縄振興開発特別措置法に基づいて自由貿易地域制度が創設され、87年に自由貿易地域那覇地区が地域指定を受けましたが、円高による高賃金や競争力のある技術とノウハウの集積力に乏しく、地域経済をけん引するまでの大きな輸出産業育成には結び付きませんでした。

その後、98年には投資税額控除や関税の選択課税制度など制度の拡充が行われ、2002年に制定された

沖縄振興特別措置法にもこの制度は引き継がれました。12年の改正では、自由貿易地域制度をより拡充した形で国際物流拠点産業集積地域制度（国際物流特区）が導入され、旧制度を引き継いで那覇空港そばの一角が「国際物流拠点産業集積地域那覇地区」として地域指定されました。この地区に

立地する企業は、法人税の減免措置のほか、助成などの支援制度を活用することができ、初期投資や人件費にかかるコストを削減できます。こうした制度を生かして、沖縄県では企業立地と貿易振興を推進する取り組みを行ってきていました。

この制度をより有効に活用していくインフラが国際物流ハブ機能です。沖縄県と全日本空輸(株)（以下、ANA）は、07年7月に那覇空港の国際物流拠点形成に関する基本合意書に締結し、那覇空港を国際物流拠点として位置付け、互いに協力していくことを確認しています。

ANAは成田空港や関西空港ですでに国際貨物を扱っていましたが、成田空港は発着時間の制限と発着枠の確保の問題がありました。そこで、成長が著しい東アジアへの高速輸送を集約し、効率的な物流システムを構築しようと考えました。そして、競合相手との差別化を図るために浮かび上がってきたのが、沖縄です。「沖縄を国際物流拠点として位置付けた最大の要因は、地理的な優位性です。主要なアジアの都市とほぼ4時間圏内で結ぶことができます。『なぜ沖縄か』と問われれば、それ以外の何ものでもありません」とANAの貨物事業室沖縄販売部の角田健文さんはいいます。

本格的にスタートした国際物流ハブ事業

2009年10月、那覇空港に新しい国際貨物ターミナルの併用開始と同時に、敷地面積27,700㎡、サッカー場4面分の広さのANA国際貨物上屋が完成。ANAが国際貨物事業をスタートさせ、日本と東アジアの都市を短時間で結ぶ高速輸送ネットワークが構築されました。24時間運用という那覇空港の利点を生かし、ANAが設定した運航ダイヤは、日本を含むアジアの主要都市を22～24時台に出発し、那覇空港を中継地点にして翌朝5～8時台にそれぞれの目的地に到着するというものです。日本からアジア、アジアから日本だけ



那覇空港に隣接した国際物流拠点産業集積地域那覇地区
(写真提供：沖縄県)

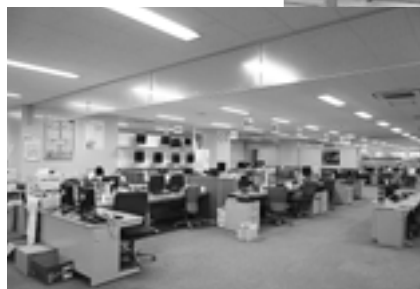
※1 万国津梁
渡しと橋。物事の橋渡しとなるもの。

※2 ガリオア
(GARIOA: Government and Relief in Occupied Areas Fund)
占領地域統治救済資金。第二次世界大戦後、アメリカの占領地における疾病や飢餓などによる社会不安を防止するためにアメリカ政府が支出した援助資金。



昼間は国内線の貨物を扱っている

冷蔵、冷凍用の保管庫もある



国際物流ハブ機能を担う事務所

でなく、アジア間相互の輸送にも対応することができます。また、これまでよりも遅い時間の集荷でも到着が早くなることで、企業の競争力を強化するロジスティックス^{※3}に対応しています。

ANAの国際貨物は、那覇空港を拠点に羽田、成田、関西、香港、バンコク、上海、台北、ソウルの8カ所を結んでいます。使用する機材は中型機のボーイング767型機で、貨物の搭載量は50t。使用されている機材9機のうち、7機は旅客機を貨物機に改造したものです。八つの空港から出発した貨物は、那覇空港で2時間以内に積み替えられ、目的地に向かいます。那覇空港で駐機する際は、貨物上屋と航空機の間、航空機と航空機との距離をできるだけ縮め、コンテナごとにオペレーションして、短時間で積み替える工夫がなされています。

沖縄国際物流ハブでは、国内の地方都市からも旅客機の貨物室を利用して、羽田経由でアジアの主要都市に輸出することができます。また、羽田、成田、関西、那覇のいずれかの空港で通関手続きを済ませることで、通関機能のない地方空港からの荷物でも迅速な輸送を行うことができます。

こうしたメリットを評価し、すでに造船や自動車な

どに用いられる特殊な工具を製造するメーカー、電子部品を扱う企業などが沖縄国際物流ハブを活用しています。国際物流ハブ事業がスタートした翌年の10年には、那覇空港の貨物取扱量は飛躍的に増大。成田、関西に次いで国内第3位に躍り出ました。その後は景気低迷や円高などの影響もあって、わずかな減少傾向はあるものの、12年の那覇空港貨物取扱量は13万7,352t（沖縄地区税関那覇空港税関支署発表）となっています。

ハブ機能を生かしたビジネスの芽

国際物流拠点産業集積地域那覇地区は空港から車で数分の距離にあり、最短・最速で物流に対応できるメリットがあります。加えて、税の減免や助成などの支援制度があるため、近年はハブ機能と優遇措置を組み合わせることで競争力を強化しようと、集積回路製造業や半



国際貨物上屋には「3周年ANA沖縄貨物ハブ」と掲げられていた

※3 ロジスティックス (logistics)
必要な原材料の調達から生産・在庫・販売まで、物流を効率的に行う管理システムのこと。

導体メーカーが立地するようになりました。

また、昨年11月からは宅配事業大手のヤマトホールディングス(株)が、沖縄国際物流ハブを活用した国際宅急便をスタートさせています。現地法人の沖縄ヤマト運輸(株)が24時間通関に対応、関東・関西地区からであれば、香港、台北、上海などの荷物を集荷の翌日14時以降に配達する体制を整えています。さらに、楽天もインターネットショッピングモール「楽天市場」の海外販売サービスでヤマト運輸と連携し、香港のユーザーにクール宅急便で海産物を販売するようになるなど、沖縄の国際物流ハブを活用したビジネスが動き出しています。

今後、ANAでは沖縄と名古屋や青島を結ぶ新規路線の開設や10機目となる貨物専用機の投入など、ネットワークの強化を図っていく予定です。沖縄県も国際物流特区に加え、情報通信産業特別地区などの経済特区をアピールしながら、企業立地を推進しています。那覇空港は1本しかない滑走路に対し、1日300回以上の離発着があり、今後も需要の伸びが期待できるため、滑走路増設の計画も進んでおり、国際物流ハブ機能もさらに充実していくことが予測されます。

国際物流ハブ機能で、全国の地域にも貢献

沖縄国際物流ハブ機能を充実させ、経済特区を活用した企業立地の推進や産業集積などを図っていくとともに、沖縄県が目指しているのは、この機能を活用した県内の産業振興です。そのメニューの一つが、県産品の販路拡大です。県は、今年度の組織改編で商工労働部に国際物流推進課を設置しました。それまで企画部交通政策課が所管していた国際物流拠点の形成・推進の業務と、商工労働部商工振興課が所管していた県産品販路拡大の業務を、一つの課内で連携しながら担っていくことになっています。

沖縄県産品は国際的な認知度が低く、付加価値の高い商品はまだ少ないのが現状です。製造業の割合も

低く、食品製造が中心の県内企業は中小規模事業所が多いため、海外輸出をにらんだ事業もそれほど多くありません。

そこで、昨年度から一括交付金などを活用して、県内生産者の販路拡大支援を行っています。県内生産者の海外派遣や海外バイヤーの招へいのほか、大型商談会の開催、プロモーション活動などを行ってきました。また、国際物流ハブ事業がスタートした当時から、ANAの国際貨物用コンテナを借り上げて県産品を輸出しています。今後は、輸出に伴う食品検査や成分分析、海外展開を図るための人材育成や商品開発の支援なども検討していくということです。

さらに、県産品にとどまらず、国際物流ハブ機能を活用して、全国の特産品を輸出する拠点を形成していく取り組みも進めています。沖縄では、那覇港と那覇空港を活用した空と海の輸送を連携させた「AIR&SEA」にも期待が寄せられていますが、この機能を生かして、全国の特産品を海外市場に展開する機能が担えると考えています。

また、県内と県外の原料を組み合わせた商品開発などを進め、地域同士が相乗効果をもたらすようなコラボレーションにも積極的に取り組んでいこうとしています。例えば、北海道ではおなじみの(株)ロイズコンフェクトは06年から国産カカオを石垣島で試験栽培しており、07年には子会社ロイズ石垣島が設立され、沖縄県産の塩や黒糖を使った菓子を販売しています。また、宮古島産のムラサキイモと静岡産の米粉やイチゴを組み合わせたスイーツの商品開発も進んでおり、すでに他の地域とのコラボ商品の芽が出てきています。



県内の土産品店で販売しているロイズ石垣島の商品

※4 情報通信産業特別地区

情報通信関連産業の集積を図るために導入された経済特区で那覇、名護などが地域指定されている。特区内に進出する企業は、一定の要件を満たせば法人税の特例措置を受けることができる。

こうした動きを前向きに受け止め、海外で認知度が高く、高付加価値の商品が多い地域と連携することで、互いに利益を得ていこうというわけです。県産品の販路拡大で借り上げているコンテナにも50%まで県外の商品を受け入れており、多くの地域と連携することで、沖縄の産業振興とともに全国の地域振興にも寄与していこうとしています。

この6月には東京で「沖縄国際航空物流ハブ活用提案セミナー」を開催。那覇空港を拠点にした輸出事業の利点について、全国の都道府県関係者らに説明するなど具体的な活動が始まっています。

地域間連携で優位性をより強化する

沖縄で国際物流ハブ機能が構築された背景には、那覇空港の24時間運用や豊富な若年労働力、那覇空港と那覇港一帯を結ぶ「那覇うみそらトンネル」開通によるAIR&SEAへの期待など、いくつかの理由があります。しかし、最大の要素は地理的優位性といえるでしょう。

北海道でもかつて新千歳空港国際エアカーゴ基地構想^{※5}がありました。その背景には、欧米に最も近い北海道の地理的優位性を生かしていくという考え方がありました。また、世界規模で見ると経済的に発展している地域は北半球に多く、近年は北極圏航路への期待も高まっており、北海道が重要な位置付けにあることに変わりはありません。また、新千歳空港に近接して利便性の高い苫小牧港があり、空と海の輸送連携の基盤もあります。

物流機能を生かした地方の活性化戦略には、地域の産業集積の基盤に支えられた物流活動の強化に加え、地理的特性を生かしてグローバルな市場を視野に入れた物流の拠点形成を図るという方向があります。沖縄と北海道は、南北に長いわが国の地勢の中で両端にありますが、グローバルな広がりで見れば、それ

ぞれ南方圏、北方圏の中継拠点として優位な条件にあります。北海道では3月に「北東アジア・ターミナル構想^{※6}」が策定されていますが、沖縄における国際物流ハブの取り組みを参考に、改めて新千歳空港の国際ハブ機能を生かす方策について検討していくべきでしょう。

ここでは、沖縄の国際物流ハブと競い合うだけでなく、南北で連携しながら機能や役割を分担していくことが重要ではないでしょうか。過大な投資を抑制し、重点化を図る意味でも、地域間の連携は必要でしょう。互いに協力することで弱点を克服し、強みを増大させるつながりも生まれます。また、地方の声を中央に届けていく道が広がり、説得力を増していくことになるのではないのでしょうか。



那覇空港の国際物流ハブ拠点と那覇港をのぞむ

※5 新千歳空港国際エアカーゴ基地構想

成田空港を補完することを目指して、新千歳空港を国際貨物輸送拠点にしていこうという構想。1986年に北海道が戦略プロジェクトとして策定した。年間20万tの国際貨物取扱量を目標としたが、成田空港の処理能力の向上などにより補完の必要性が薄れ、実質的に断念した。現在、新千歳空港の国際貨物は3～5千t程度で推移しているが、近年は空港近くに物流拠点を整備する計画もある。

※6 北東アジア・ターミナル構想

北東アジアに近接した地理的優位性を生かし、物流や人流の拠点となることを目指して2013年3月に北海道が策定した構想。