

沖縄の可能性

平成 24 年 2 月 24 日
ハートランド総研 佐々木様

1. 本土復帰 40 年

- (1) 普通の県になりつつある
- (2) 本島米軍基地 18%の面積→5%の所得
- (3) 自立と恩返しの気持

2. 国際貨物ターミナル

貨物 25 万トン -(5年)- 50~75 万トン 拡大予想
国際ターミナル 12 万人 (観光 6 万人) → 拡大計画

3. 空港の発展方向

産業、経済、観光、リゾート、生活、……、
15,000 万人の乗降者、パンク } 夏場、年末年始、…、将来
内観光 12,000~13,000 が限度 }

4. 30 億人の人口と観光

日本 1.3 億人 → 600 万人の観光客
3,000 km、3 時間の範囲に 30 億人の人口
10~30 億人 → 50,000 万人の観光客
歴史的に交流の地

5. 指 標

人 口	S47	96 万人	→	現在	140 万人
県民所得	全国	3,059 千円	→	沖縄	2,049 千円 (一人当)
					暖かさ、低生活費、低ストレス、空気……
平均気温	〃	15 度	→	〃	23 度
開 業 率	〃	4.43%	→	〃	6.13%
100 歳以上人口	〃	22.22 人	→	〃	54.09 人 (10 万人当)
死 亡 率	〃	8.6 人	→	〃	6.7 人 (千人当)

Point6 注目の事業・将来構想計画

ANA 「国際貨物基地構想」

ANA は、沖縄県が本土とアジア各都市から飛行機で 4 時間圏内の距離にあることに着目し、那覇空港を中継基地としてスピーディーな航空貨物輸送を実施しております。

新たな国際航空貨物ネットワークの構築は、輸出の拡大、新たな産業の集積、雇用の拡大など大きな経済効果が期待され、沖縄県としても ANA の国際物流事業を支援していきます。



国際貨物ハブの実施

深夜に、専用貨物機で国内やアジア各都市で集荷した貨物を那覇に運び、効率よく目的地別に積み替えて翌早朝便で、各地へ配送します。

年間の貨物取扱量は、40 万トンを目指しています。

2009 年 10 月スタート

国内地点：成田、羽田、関西

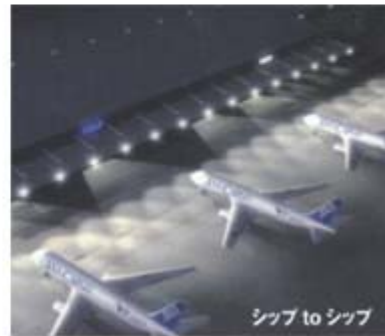
海外地点：ソウル、上海、台北、香港、バンコク

アジアへ向けて広がる可能性

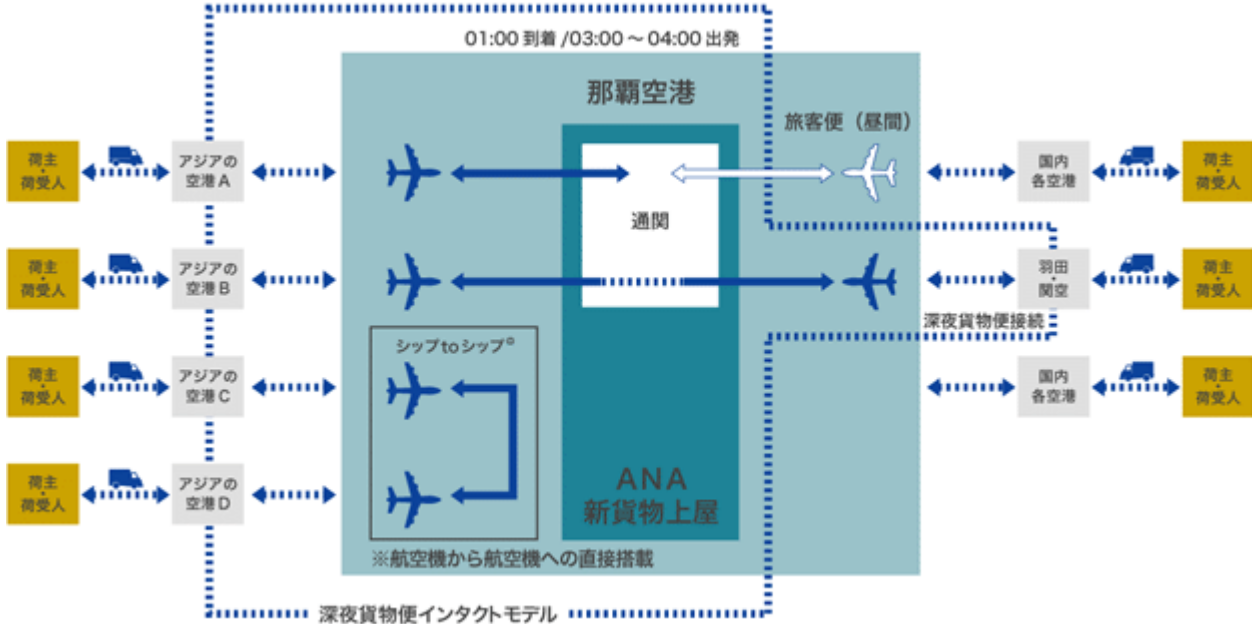
- ・ 日本各地の農水産品・県内産品の輸出拡大
- ・ 物流関連産業の集積
- ・ アジアの「ストックポイント」
- ・ ※航空輸送に適する物資(完成品・部品・食料・医薬品)の保管基

ANA CARGO 独自の「沖繩ハブ&スポーク方式」が実現する充実の高速輸送ネットワーク。

日本を含むアジアの各主要都市から那覇空港に一旦集荷された貨物を、短時間で効率的に積み替え、目的地へスピーディに輸送。独自の「沖繩ハブ&スポーク方式」のメリットを最大限に生かし、直行便レベルのスピードと高いクオリティで、アジア域内をくまなくカバーします。



「沖縄ハブ&スポーク方式」を実現する



出典 『New Value』 (ANACARGO)

日本経済新聞

沖縄貨物ハブ、アジア路線を拡大 全日空・前谷支店長に聞く

2012/2/16 3:00

全日本空輸が那覇空港で運営する国際物流基地「沖縄貨物ハブ」。文字通り「ハブ(=中心軸)」として、沖縄を拠点に国内外の8都市を結ぶ。2009年10月の稼働後、那覇空港の外国貨物取扱量は急増、沖縄県も経済自立の核として期待を寄せる。全日空沖縄支店の前谷哲郎支店長(56)はアジアの需要を取り込みつつ、国際的な貨物拠点に押し上げる戦略を描き、「県とともに沖縄ハブ周辺への企業誘致を進めたい」と話す。



——沖縄ハブの実績は。

「搭載率は75%ほどで、そこそこの実績だ。搭載量は年間約15万トンで、外国貨物量は成田、関西空港に次ぐ国内3位。稼働から2年あまりで、顧客の認知度も向上した」

「ただ、収入では目標を下回る。国際宅配便よりも速く、夕方に日本で集配し翌朝、現地に届けるスピードが一番のセールスポイントだが、高単価で速達性が求められる書類や商品サンプルなどの需要を取り込み切れていない」

——欧州債務危機や昨年のタイ大洪水の影響は。

「欧州向けは取扱量が減少した。タイ向けでは洪水以降、輸送量が増えている。当初は緊急援助物資を輸送したが、工場の操業再開後は部品輸送の需要が出ているようだ」

——アジアの需要動向は。

「必ずしも全体ではないが、アジアには勢いがある。例えば韓国・ソウルから沖縄を経由して中国本土や台湾へ輸送する3国間輸送は好調で、全体の取扱量の4分の1を超えた」

「もともと本土と結ぶ路線は3路線で、海外は5路線。3国間輸送がなければ満載にならず、ハブモデルも実現しない」

「東日本大震災やタイの洪水の影響などで、企業の機能分散が進めば、一段の需要が期待できると考えている」

——今後の成長戦略は。

「新路線を拡大したい。昨年12月に成田—那覇を2便に増やした。東南アジアで沖縄ハブから直行便が飛んでいない都市への需要はまだある。次はシンガポールやインドネシア、ベトナムなどが候補だ」

「沖縄ハブは構想当初、大型機による欧米向け輸送を想定、年間40万トン規模の輸送量を計画していた。しかし、これは08年のリーマン・ショック前の計画。現在は、アジアに軸足を置き、中型機できめ細かく需要に対応しく方針だ」

「国際物流大手の独DHLなどが得意とする商品サンプルや修理品などの顧客を開拓したい。電子機器の修理拠点や物流拠点など、素早い配送が必要な企業が空港周辺にあれば望ましい」

——県も臨空型産業の集積に取り組んでいる。

「県とは運命共同体だと思っている。産業集積は航空会社にとってメリットなので続けてほしい。半面、路線が少なければ企業も進出意欲をそがれるだろう。全日空としては路線を充実し、機能を向上することで企業誘致に貢献したい」

「当面は、県とともに沖縄ハブ周辺への県外企業や物流関連企業の誘致を進める。視察の受け入れや営業活動を積極的に推進していきたい」

〈記者の目〉「沖縄発」貨物、全体の1%未満

那覇空港の2011年の輸出入貨物の総取扱量は14万931トンと、東日本大震災の影響で10年に比べて4.9%減少したが、09年に比べると6.5倍。ほとんどが沖縄ハブの取り扱いだ。

ただ、ほぼ全量が沖縄を通過するだけで、沖縄発の貨物は年間200トン程度と全体の1%未満。積み荷は生鮮品や加工食品がほとんどだ。

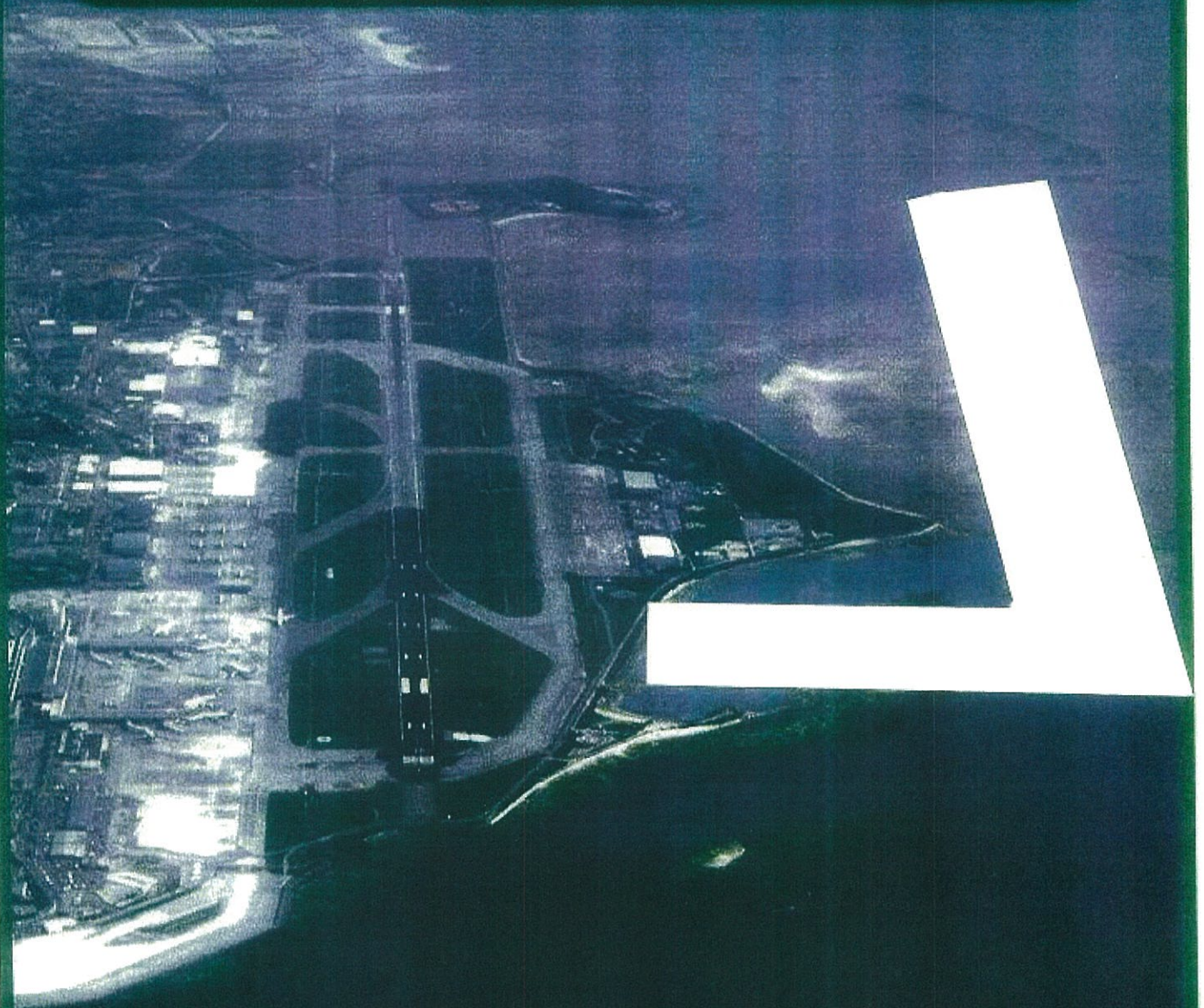
12年度からの新たな沖縄振興特別措置法案には「国際物流拠点産業集積地域」の創設が盛り込まれた。倉庫業や電子機器の修理拠点など、那覇空港で貨物を積み降ろす企業を誘致できれば、沖縄ハブの利用拡大を起点とした地元経済の好循環が期待できそうだ。

(那覇支局 牛山知也)

那覇空港

滑走路増設に関する経緯について

～ 総合的な調査及び構想・施設計画段階のとりまとめ ～



那覇空港構想・施設計画検討協議会

平成 21年 8月

3 章

● 需要予測及び施設規模の検討

● 需要予測の精査

- ▶ 調査段階の手順を踏襲し、最新の知見やデータを取り入れた予測モデル(国土交通省国土技術政策総合研究所の航空需要予測手法)を用いるとともに、社会経済指標については、可能な限り最新のデータを使用して算定しました。
- ▶ なお、本需要予測では、自衛隊機等の発着回数については将来も現状どおりとし、民間航空機のみについて予測を行っています。

● 前提条件

		ケース1	ケース2	ケース3	参考ケース
将来人口*1	全国	高位ケース	中位ケース	低位ケース	
	沖縄	高位ケース	中位ケース	低位ケース	
将来の経済成長*2	全国GDP	成長シナリオ(歳出削減ケースB)		成長シナリオ(歳出削減ケースA)	リスクシナリオ
	沖縄GDP	沖縄振興ケース		リスクシナリオ	リスクケース
将来の航空路線網	国内線	H19.10月現状路線+就航(静岡)・撤退(新千歳)表明路線+計画(茨城)路線		H19.10月現状路線+就航(静岡)・撤退(新千歳)表明路線	
	国際線	H19.10月現状路線+就航(香港)表明路線			

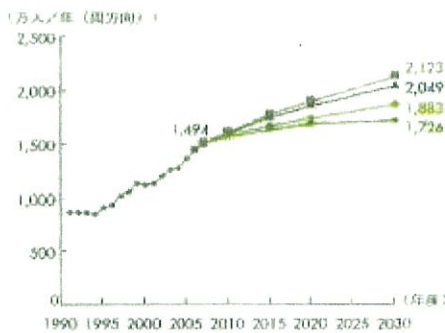
★1 国立社会保障・人口問題研究所が公表した全国及び市区町村別の将来推計人口

★2 ●成長シナリオ及びリスクシナリオは、経済財政諮問会議に提出された内閣府参考試算値

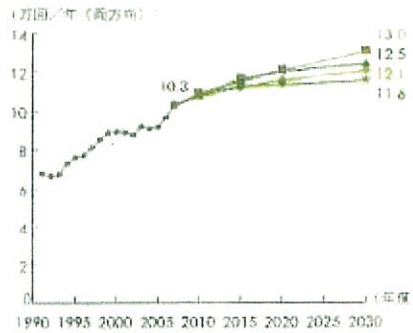
●リスクケース(参考ケース)は、バブルが崩壊した1990年代初頭からの10年間のGDP成長率の平均値を設定

●沖縄振興ケースは、「沖縄振興計画」の目標が達成した場合のGDP成長率を設定

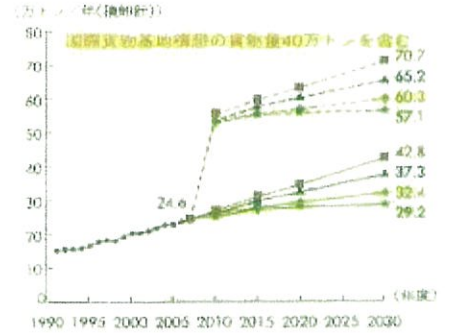
● 航空旅客数(国内線+国際線)



● 発着回数(国内線+国際線)



● 貨物量(国内線+国際線)



●実績値 ●ケース1 ●ケース2 ●ケース3 ●参考ケース ※取組は2009年に開始(予定)する那覇空港の国際貨物基礎増強を反映させたケース

● 施設規模の検討

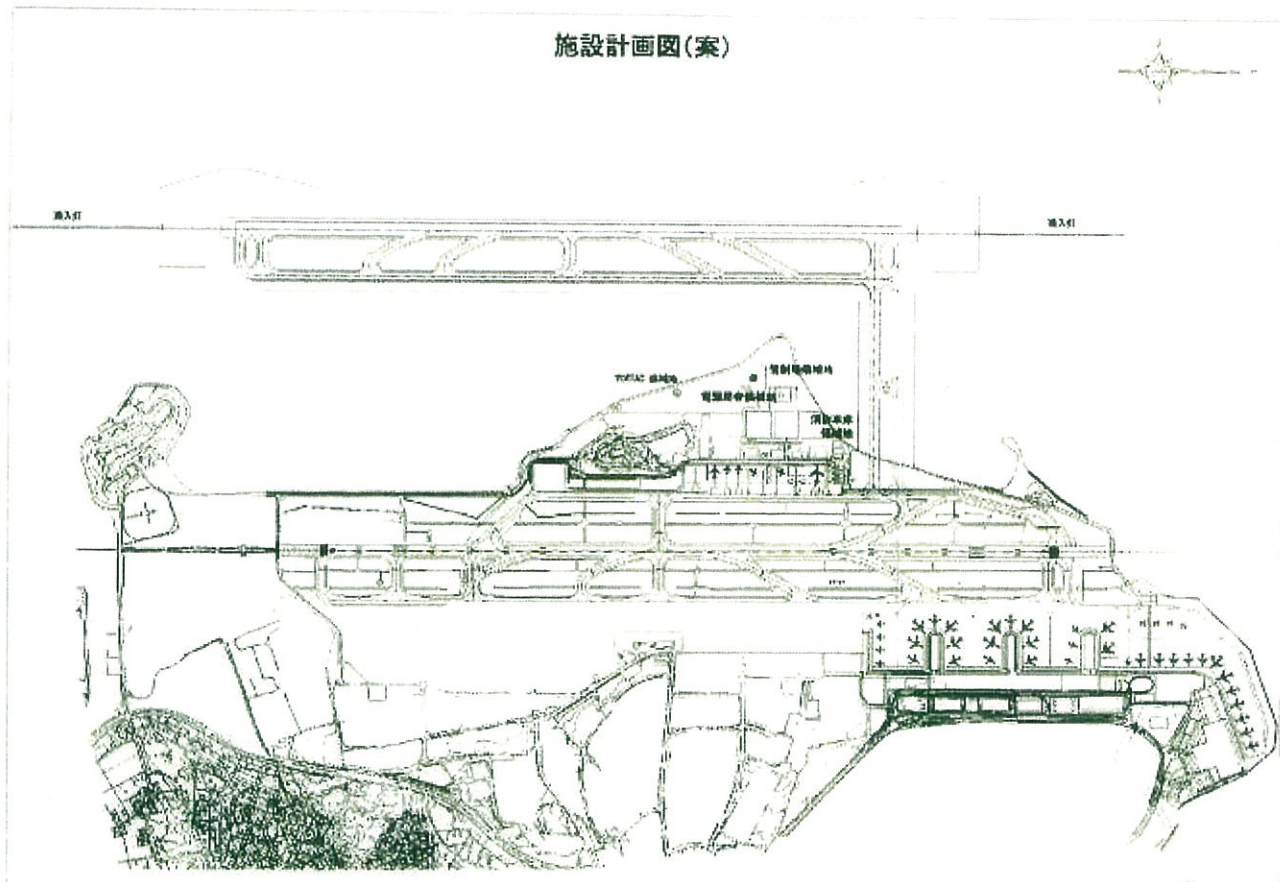
- ▶ 現在那覇空港に就航あるいは就航予定の機材の中で、最も滑走路長を必要とするのは、国際航空物流ネットワークの主要機材であるB767-300Fであり、当該機材が離着陸するために2700mの滑走路長が必要との結果が得られました。
- ▶ ターミナル地域については、2030年度の需要に対して、既存敷地内で対応することが可能との結論が得られました。
- ▶ そのため、調査段階で検討した展開用地については、現時点では、整備の対象から除きました。なお、今後の需要動向を注視しつつ、将来必要に応じて検討する可能性があります。
- ▶ なお、連絡誘導路はターミナル地域との連絡用として1箇所にしました。

3 章

● 滑走路増設案

▶ 具体的な施設配置案の検討結果は以下のとおりです。

● 施設計画図(案)



- (注) ▶ 本検討では、現状の飛行経路・周辺空域、進入・出発経路等から判断して計画を行うこととするが、実施に向けては、より詳細な検討を行い決定する必要がある。
- ▶ また、無線・管制施設についても、現状で判断可能な範囲で計画するが、他の無線・管制施設との電波干渉・障害等の有無について確認する必要があることから、実施に向けては更なる詳細な検討を行い決定する必要がある。

● 概算事業費

概算事業費 約 1,900億円

- ▶ 増設滑走路及び連絡誘導路 1式 約 1,800億円
- ▶ 管理施設 1式 約 100億円

5 施設計画段階意見募集の結果

- ▶ 施設計画段階では、構想段階で選定した滑走路増設案を対象とした具体的な施設配置等について、県民との情報の共有を目指し、平成21年6月22日から7月21日にわたり意見募集を実施しました。
- ▶ 施設計画段階意見募集の結果、17人の方から37件の意見をいただきました。
- ▶ 寄せられた意見の検討・対応状況をとりまとめた結果、施設計画段階における追加検討事項はないものと考え、意見募集の際に提示した施設計画図に基づき、今後、施設計画をとりまとめて参ります。
- ▶ なお、自然・社会環境等の意見については、今後環境アセスメントを進める中で詳細な検討を行っていくこととなります。

(沖縄事業再生研究会)

第 33 回勉強会 (平成 21 年 11 月 13 日)

アジア GW 構想のグローバルビジネス！ — 華僑 4 千万に学ぶ和僑と沖縄コラボ —

講 師： 大津山 訓男 氏 アットマークベンチャー株式会社 代表取締役

1997 年の設立以来、ニュービジネス協議会で約 140 回の月次フォーラムを継続しておられる大津山先生が、和僑、華僑、印僑に学ぶアジア圏の海外進出や経済活動について、沖縄の可能性と将来について講演をしていただいた。

アジア系の LCC は大注目。特にエアアジアが登場したことで格安旅行が可能になった。エアアジアのハブはクアラルンプール。チケットはだいたい 800~900 バーツ、3000 円程度と激安。ポリシーは、「バス並みの料金で利用できる飛行機」。エアアジアは、クアラルンプールとバンコクを中心に 100 以上の路線を持ち、東南アジアをカバーしている。



**LCC 急成長 16M 利用 100 FLIGHT (AIR ASIA)
5% から 25% の国民が LCC 利用 (1 月日本を抜く)**

沖縄 3 時間圏内に 30 億人の人口

[AirAsia](#)

[AirAsia Long Haul](#)

[Firefly](#)

(FlyAsianXpress の子会社)

(Malaysian Airlines の子会社)

[Air Philippines](#)

[Cebu Pacific Air](#)

[Jetstar Asia Airways](#) (カンタス航空の子会社)

[Tiger Airways](#) (シンガポール航空の子会社)

[Valueair](#) (Jetstar Asia Airways の子会社)

[Bangkok Airways](#)



第 34 回勉強会 (平成 21 年 12 月 4 日)

国際認証の現状と今後 ビューローベリタスの場合 認証制度が出来ること・認証制度で出来ること

講 師： 武藤 眞美 氏 (むとうまさみ)

ビューローベリタスジャパン・システム認証事業本部営業部エリアマネージャー

1954 年山梨県生まれ、中央大学ラグビー学部 (本当は法学部) 卒業後、日系の損害保険会社を経て 1986 年アメリカンエクスプレスインターナショナル入社。法人カード営業及びカスタマーサービスを経験。この時に知遇を得た一人が、現在の遊び友達でありご近所様でもあり鍼のお得意様でもある平松庚三氏。最近平松氏の群馬・月夜野農場を耕す小作人でもあり実家山梨の農家の血に目覚めつつある可能性が高い。1999 年外資系 ISO コンサルティング会社を経て、2002 年ビューローベリタスの前身である「BVQI JAPAN」(その後現在に社名変更)へ転身。国際標準規格である ISO を含む第三者認証審査に関わる営業、顧客への案内を行う。(講師ご紹介) から

沖縄の産業振興のイメージ

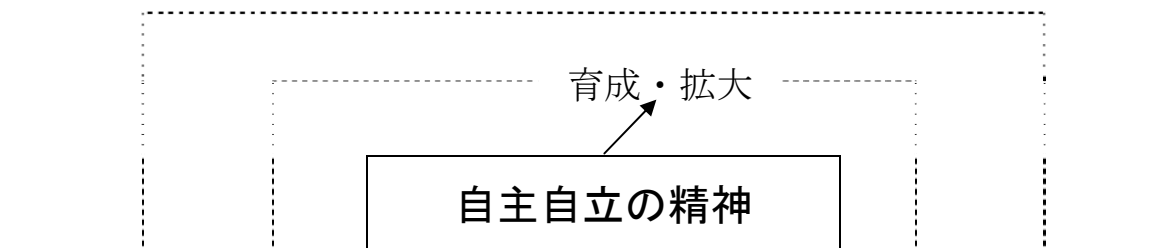
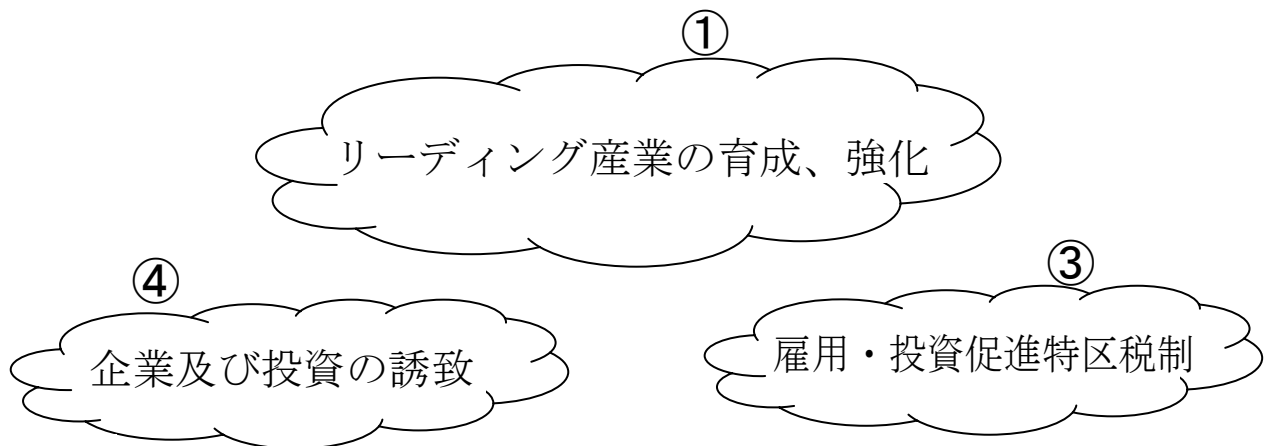


(8月のごあいさつ)

平成23年8月1日(月)

最近の新聞に出ている沖縄振興計画の記事を読みながら、私ならこうだと考えました。結局、**地方自治体の抜本改革と沖縄の自主自立の精神の向上**がポイントだと思います。

- ① **沖縄のリーディング産業**(観光、情報通信、物流、科学技術など)の育成強化の方向を明確化する。当面の人材は地方自治体の整理者を加味する。
- ② **産業振興特区**(公平に全国数ヶ所)を強化充実させるために、**地方自治体を抜本改革**し、**沖縄振興一括交付金**を集中的、効果的、事後検証的に活用する。
- ③ **沖縄振興特区の税制**は雇用・投資促進税制をメインとする。従前の沖縄特例税制は自立・公平の観点から3年程度で返上する。
- ④ **産業振興特区を整備しつつ全国及び地域から企業及び投資の誘致**を図る。



経済基盤の整備・②産業特区の充実

沖縄振興一括交付金(地方自治体の改革、集中的、効果的に)

【イメージ】

エコアイランド特区の整備

- ・ 目的に沿った使い易い制度、地域の広域化
- ・ 沖縄振興一括交付金の活用
- ・ 対象投資重視の人的、物的投資減税
- ・ クリーンエネルギー研究、開発、育成の促進
- ・ 関連助成制度の充実と周知
- ・ 低炭素社会のモデル地域、拠点

目的：エコアイランド関連企業の誘致

- ・ 企業と人材の育成確保
- ・ 立地やメリットの充実とアピール
- ・ 他産業との連動、波及と循環
- ・ 沖縄の地域特性と技術導入

期待：地域の発展と繁栄

- ・ 海洋エネルギーの実用化
- ・ 太陽光発電
- ・ 風力発電
- ・ バイオマス

【克服すべき課題】

- ① 特区制度の入口の諸要件を使い易くする。法人格、資本金、投資額、雇用数等の厳格な要件を改め、投資設備、雇用事実に着目して制度を運用する。
- ② 沖縄振興一括交付金の交付に当っては、事前、事後における投資等の助成効果等を計数的に明確にし、産業振興にとって効果のある助成とする。
- ③ 太陽光発電の国（電力会社）の買取り義務、発電設備の一時（100%）償却の税制特例の周知と活用に向けた体制づくり。

「本土とは異質の世界」を沖縄に創造する必要がある。

この章の全体的な構想、イメージを的確に表現している「キーワード」は**エコアイランド沖縄**であると思う。この言葉の表題として、その内容を例示的、具体的に、基本的考え方を述べたい。

原子力発電のない本県の環境負荷を低減するために、沖縄の将来性、今後の可能性を考えればこのような資源節約的で、再生産、持続可能なクリーンエネルギーの普及とコスト低減化に取り組む。世界一エネルギー負荷の少ない島**エコアイランド沖縄**を目指すため、太陽光発電や風力発電、波力発電などクリーンエネルギーの導入の拡大に取り組む必要がある。

ハワイのクリーンエネルギー・イニシアティブ（2030年までに70%をクリーンエネルギーに転換）は、現在の数パーセントである。同じ島嶼地域の沖縄は、このような生き生きとした目標が必要である。