

# 沖縄国際航空物流ハブ

## ～航空貨物増加に向けて～

2009年の全日本空輸（ANA）による那覇空港の航空物流ハブ化から4年。ANA参入により、那覇空港の国際貨物取扱量は飛躍的に増加したが、参入翌年の2010年をピークに貨物量は思うように伸びていない。さまざまな経済効果が期待された沖縄国際航空物流ハブ。航空貨物の持つ特性や、“沖縄×航空貨物”のメリットを紹介等をしながら、国際航空貨物量増加への手掛かりを探りたい。

### 沖縄国際航空物流ハブの機能

沖縄につくられた航空国際航空物流ハブ（以降、沖縄ハブと呼ぶ）は、沖縄県の国際物流拠点構想と、アジア地域をメインに事業展開を考えたANAによる事業で、沖縄を代表する物流インフラである。

那覇空港の物流ハブ機能は、国内外空港からの貨物をいったん沖縄で集積し、仕向地別に積み替えを行い、再び輸送するものだ。スピーディな輸送が実現されており、日本本土からの貨物を集荷翌日にはアジアの各都市へ配送することが可能となっている。

沖縄は、日本を含めた東アジア地域のほぼ中心に位置していることから、東アジアの主要都市の多くが飛行機で4時間圏内にはいる（図表1）。この地理的優位性に加え、那覇空港が24時間態勢であるということが沖縄ハブの特徴だ。貨物の積み

図表1：沖縄ハブのネットワーク



（出所）ANA ホームページをもとに作成

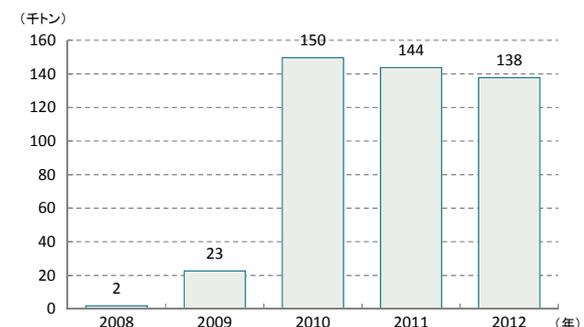
替え、通関等の作業は夜中に行われ、遅い時間に集荷した貨物に対しても翌日配達が可能である。

現在、沖縄ハブは国内3都市と海外6都市を結ぶネットワークがあり、この地域では一晩で貨物を輸送できるスキームが構築されている。なお、ANAでは旅客便により国内地方空港とも繋がっているため、これら地方都市における集荷・配達も可能となっている。

### 物流ハブ化で貨物量増加も、現在は横ばい

航空貨物の物流ハブ化が実現したのは2009年10月で、これを皮切りに那覇空港における航空貨物取扱量は大きく増加した（図表2）。物流ハブ化以前の2008年とハブ化翌年の2010年の実績を比較すると、その差は実に70倍以上である。しかし、貨物量はANA参入の2010年をピークに横ばい傾向にある。参入当初は、取り扱い貨物量で国内3位となったが、現在は順位をひとつ落

図表2：那覇空港の国際航空貨物量（積上、積卸の合計）



（出所）国土交通省 大阪航空局管内空港の利用概況集計をもとに作成

とし、成田、関西、羽田に次ぐ4位となっている。

対東アジアでの物流の「早さ」を前面に打ち出し展開する沖縄ハブだが、なぜ沖縄の国際航空貨物量は増加していないのだろうか。

輸出という観点からみれば、大別すると沖縄ハブの物流量増加には、

- ①日本本土から外国向けの貨物を沖縄にいったん集め、沖縄ハブで海外へ輸出する
- ②県内で外国向け貨物を調達し、沖縄ハブで海外へ輸出する

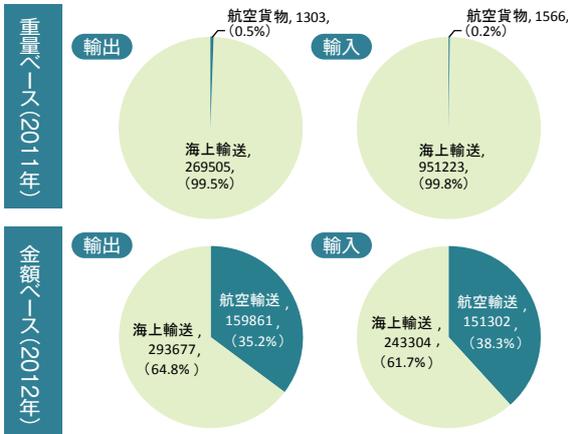
という2つの方法が考えられる。日本の貿易における航空貨物の現状を整理しながら、上記2点の今後の可能性について検討する。

**航空貨物は少量、高付加価値、高コスト**

島国である日本では貿易において利用される輸送機関は船舶と航空に限られる。日本の貿易における輸送形態は、海上輸送（船舶による輸送）が利用されている場合が大多数である。

海上輸送と航空輸送の割合を重量ベースで見ると、輸出・輸入ともに海上輸送が利用されているケースが圧倒的に多く99%以上を占める（図表3）。航空輸送の割合は1%未満である。しかし、これを金額ベースで見ると航空貨物の割合は3～4割に跳ね上がる（図表3下図）。航空貨物で輸送される品目は比較的高加価値な品目であるということがわかる。

図表3：貿易輸送形態（全国）

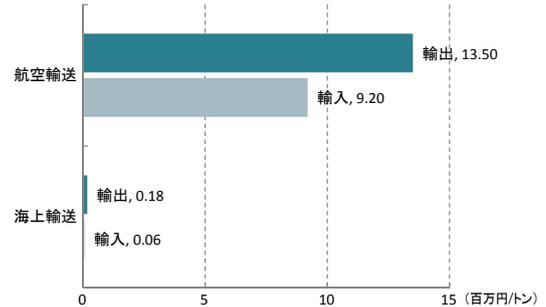


(出所) 国土交通省 2012年 航空貨物レポート、財務省貿易統計をもとに作成

また、航空貨物は航空機による輸送であるため、船舶に比較し、輸送コストが高くなることも

特徴のひとつである。国土交通省によれば、海上輸送の平均コストは輸出：18万円/トン、輸入：6万円/トン程度となっている（図表4）。これに対し、航空輸送では輸出：1350万円/トン、輸入920万円/トンとなり、航空輸送のコストは、実に70倍以上も高くなる。航空貨物で輸送される品目は、輸送コストの高さを補えるほど高付加価値なものでなければならないのである。

図表4：輸送形態別の輸送コスト（2011年 全国）



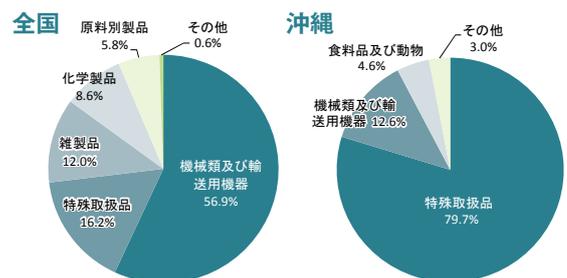
(出所) 国土交通省 2012年 航空貨物レポート

**沖縄の輸出の特徴は再調達品と食品関連**

航空貨物で輸送されている、高価かつ高付加価値な品目とは何か。貿易統計で輸出航空貨物（金額ベース）の品目をみると、「機械類及び輸送用機器（56.9%）」、「特殊取扱品（16.2%）」、「雑製品（12.0%）」、「化学製品（8.6%）」という割合になる（図表5）。なお、全国の輸出における「食品及び動物」の構成比については0.2%程度とごく少量である。

一方、沖縄から航空貨物で輸出される品目をみると、「特殊取扱品（79.7%）」が8割を占め、次いで「機械類及び輸送用機器（12.6%）」、「食料品及び動物（4.6%）」と続く。全国とは傾向が大きく異なり、輸出における食品のウェイトが比較的高い。ちなみに第1位の特殊取扱品は、再輸出品で航空部品が大部分を占めているという。

図表5：航空貨物の輸出品（2012年、全国、沖縄）

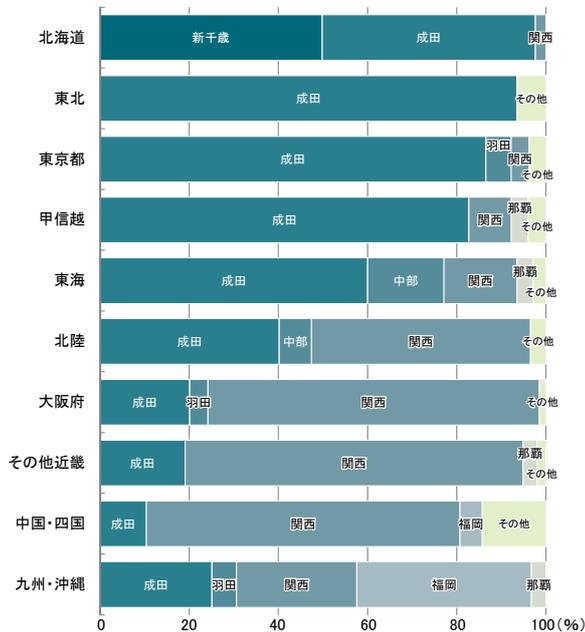


(出所) 財務省 貿易統計をもとに作成

## 本土からの貨物集積 ～地方空港との連携～

物流量増加に向け、日本本土から外国向けの貨物を沖縄に集め、沖縄ハブで海外へ輸出する方法について考えたい。沖縄ハブが連携できる地方空港について、貨物の集荷場所と利用空港の関係をみってみる。例えば、北海道で集荷された貨物については半分が新千歳空港から、残りの半分は成田空港から輸出されている（図表6）。成田空港を利用して輸出されている貨物が東アジア向けならば、那覇空港が利用される可能性はあると考えられる。

図表6：発生・収集地別 利用空港の割合（重量ベース）



（出所）国土交通省 2012年度 国際航空貨物動態調査報告書より作成

成田空港や関西空港は既にアジアの巨大物流ハブ空港として君臨している。東アジアへのリードタイムをみても、仕向地や集荷の時間帯によっては、沖縄を通すよりも短い時間で輸送が行えるという。

しかし、遅い時間帯に集荷した荷物については、沖縄ハブに分がある。遅取早配、いわゆる遅い時間に集荷して、翌日の早い時間帯に届けることのできるシステムは成田、関西空港に対する優位性として考えられるのではないだろうか。

沖縄ハブは貨物機のみでなく、地方空港発の多くの旅客便とも連携している。このため、物流量が大量にあり、混雑する成田空港や関西空港よりも、24時間態勢が整い、遅取早配のメリットが

働く沖縄は活用の可能性が高い。

なお、沖縄ハブ利用のデメリットについては、「わざわざ沖縄を経由する」という点が考えられる。

例えば、東京の事業者が香港へ貨物を輸送したい場合、成田空港を利用すれば貨物は直接仕向地へ届く。沖縄ハブでは貨物をいったん沖縄へ輸送し、仕向地別の乗せ換え作業が行われるため、仕分けミスなどが荷主にとって懸念材料となることも想定される。しかし、もともと国内空港を経由しなければ海外への輸送が行えない状況にある地方空港であれば、「経由地を置く」ことはデメリットにはならないと考えられる。

地方空港との連携についてのもうひとつの懸念事項は、本土では陸運が発達しているため、非常に長い距離でもトラック輸送が行われていることである。輸出空港まで陸送が可能な場合は、コスト面の競争力は落ちてしまう。

## 中継地点・沖縄が見据える市場

沖縄ハブが対象とする対アジアの輸出について、那覇空港と成田空港、関西空港の年間輸出総額を比較すると、その取扱額には圧倒的な差がある（図表7）。これらの空港の周辺には精密機器等の工場群があり、工場で製造された品が航空貨物で輸出されている。沖縄にはこのような工場が少ないため、県内で機械類を調達して貨物量を増やすというのが難しい。

図表7：主要空港におけるアジア向け輸出額（2012年）  
（百万円）

成田空港	4,528,078
関西空港	2,824,546
那覇空港	2,827

（出所）貿易統計をもとに作成

あくまで金額ベースだが、成田空港、関西空港の取扱額を市場としてみると、成田空港の年間輸出総額は4.5兆円である。このうち1%でも沖縄の年間取扱額の20倍以上もある。国際航空貨物の市場は非常に大きいといえるだろう。

## 県内での航空貨物の調達

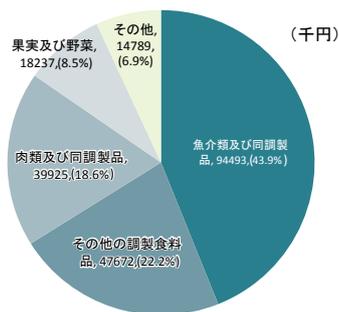
県内で輸出品を調達し、物流ハブに載せるには

どのような方法があるだろうか。現在、沖縄県では航空貨物量を増やすためのさまざまな取り組みが行われているが、課題は多いようだ。

沖縄の出荷品目の特徴は日本本土と比較して食品の割合が高いことだ。対国内でみた場合、亜熱帯気候ということもあり、マンゴーや海ぶどう、各種の島野菜など特色あるラインナップとなる。しかし、東アジアへの輸出を考える場合、亜熱帯気候の農林水産物は東南アジア各地でみられるため、航空貨物の高コストを受け価格競争力が落ちてしまう。

では、現状では沖縄からどのような農林水産物が輸出されているのだろうか。那覇空港から輸出されている食品の内訳をみると、その苦戦のほどがわかる（図表8）。第1位の「魚介類及び同調製品（43.9%）」については、大部分がソイカで、日本食店で刺し身用として使用されているという。3位の「肉類及び同調製品（18.6%）」については、県産豚肉の割合が高いようだ。アグーなどのブランド豚が考えられる。また、4位の「果実及び野菜（8.5%）」においては、沖縄では栽培されていない「りんご」も多く含まれる。沖縄でも普段目にしない意外なものも多く輸出されているということが分かる。

図表8：那覇空港から輸出される食品の内訳（2012年）



(出所) 財務省 貿易統計をもとに作成

### 沖縄県の物流ハブ構想

現在、沖縄県では物流の一大インフラとなった沖縄ハブを通し、沖縄を国際物流拠点の形成を目標にさまざまな施策が行われている。

物流ハブを活用した経済振興として、物流量の増加は必須である。県内における輸出貨物調達の難しさもあるため、食品以外にも機械部品等の増加を見据えた本土企業の誘致なども進められている。

また沖縄ハブの海外での認知度向上に向け、海外での商談会・展示会におけるプロモーション活動も積極的に行われている。

2013年 香港エキスポにおける沖縄ハブブース



沖縄ハブのようなハブ&スポーク空港活用による産業振興については国内には参考になる事例がなく、国際物流拠点実現への課題は多いといわれる。

貨物量増加のために、本土から貨物を集積するにも、沖縄ハブや、航空物流の条件に合う品目について、さらなる掘り起こしが必要であろう。また、大量の物流を扱うとなれば、巨大な倉庫も必要となる。物流量が増加すれば、小さな空港としての仕分け・通関等におけるフットワークを維持することも課題となってくる。

### 沖縄ハブの活用を探る新たな展開

このようななか、沖縄ハブの活用に向けた新たな動きがある。物流大手のヤマトホールディングスは沖縄ハブと連携し、アジア圏への国際宅急便事業に乗り出した。インターネット通販の楽天は、この国際宅急便を利用し生鮮食品の海外販売サービスを展開している。同サービスはネットショップを通じ、香港の富裕層や日本人駐在員をターゲットに、旬のカニやエビを届ける。食べたいと思ったときに商品を届ける、沖縄ハブのリードタイムの早さと、沖縄の中継機能が活かされたサービスだ。

また、ヤマトホールディングスによるパーツセンター事業も、小規模ながら沖縄を物流拠点とする施策のひとつだ。那覇空港隣接地にパーツセンターを設置し、国内外を対象に部品の即日配達が可能となっている。

沖縄が長年構想を練ってきた国際物流拠点化が、民・官の双方向から推し進められている。

(海邦総研経営企画部研究員／瀬川孫秀)