

沖縄型金型

<12>

芽吹く技術

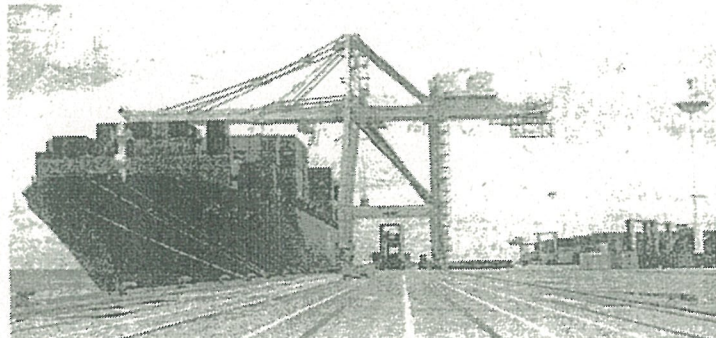
沖縄をアジア市場展開の拠点に。うるま市の国際物流拠点産業集積地域に立地する企業や進出を予定する企業は、アジア市場に近い沖縄の地理的優位性を生かした事業戦略を異口同音に語る。那覇空港を中継拠点（ハブ）とする全日本空輸（ANA）の国際航空貨物事業が、拠点化への印象を強くさせている。一方で海上輸送は航路が少なく、コストや時間が割高になるなどの課題を抱える。

国際流通湾港機能の充実を

一方、沖縄地区税関によると、那覇空港の外国貨物取扱量のうち、ANAハブ事業開始前の08年の総取扱量は93

課題

不十分な海上輸送機能



那覇港に寄港した外航船。現在は7路線の就航にとまどっている。那覇港国際コンテナターミナル

5割だったが、10年は08年比1.58倍の14万8164トンド国内空港取り扱いは東京、大阪に次ぐ3位に急伸した。県は同様に那覇港を輸送拠

点にするトランシップ（積み替え）貨物の推進を図りたい考えたが、国内輸送を自国籍船に限るなどのカボタージュ規制がネックになっている。県商工振興課の金城陽一課長は「沖縄へ寄港しても、輸送費が割高な内航船に積み替えなければならない。經由する利点がないのが現状だ」と説明する。

県によると、カボタージュ規制を緩和した海外事例として韓国の釜山がある。釜山は03年に規制を解除し、内航コンテナ取扱量が増加。09年は前年比5.7倍の3万9114TEU（1TEUは長さ20mのコンテナ換算）に伸びたという。

県の要請でカボタージュ規制は一部緩和され、那覇市とうるま市の国際物流拠点産業

物流拠点化に規制の壁

集積地域で日本の船舶運航事業者が運航する外国籍船に限定し認められたが、利用実績はない。

金城課長は「沖縄も釜山のようにコンテナの中継拠点として注目される可能性はある」と強調。沖縄からの貨物が少ない中で、航路網を充実させるためには「ANAハブの仕組みを海上輸送にも取り入れる必要がある」と指摘する。

製造業にとってもコンテナ輸送コストの低減化は競争力の強化につながる。「船舶航路網の拡充は進出企業の事業支援にもつながる」と金城課長。アジア市場と連動した沖縄型の海上輸送モデルの構築が、産業振興の鍵を握る。

（謝花史哲）
（水一金曜掲載）