

沖縄県の国際物流大作戦

平成27年度 第1期 国際戦略推進人材育成事業
Bグループ

教育支援課 上間 勝盛
港湾課 大城 宏治
八重山土木事務所 又吉 哲次
環境政策課 又吉 千秋

目的と現状・課題

- 目的
 - ・ 上海（中国）の国際物流戦略
 - ・ 世界トップクラスの貨物取扱量
 - ・ 沖縄の国際物流戦略
 - ・ 地理的・施設優位性による中継貿易型産業
- 現状・課題
 - ・ 空輸 県産品は限定的（約0.1%）
 - ・ 海上 東アジア主要港と未就航片荷輸送によるコスト高

沖縄県の優位性①


- 充実した航空ネットワーク
- 東アジア主要都市に近接
- 24時間運用空港
- 国際航空貨物ハブ事業



出所：ANA Cargo ホームページ

沖縄県の優位性②

- 増加する海外観光客（クルーズ船寄港）
- 日本で唯一の国際物流特区
- 航空、海上物流施設整備
- 高品質・高技術な製品




出所：沖縄タイムス ホームページ

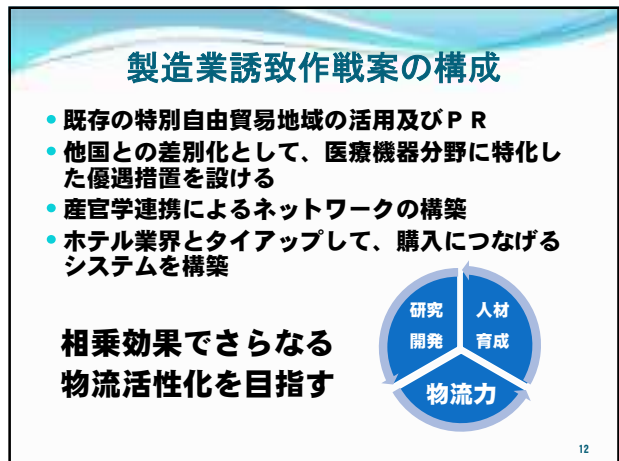
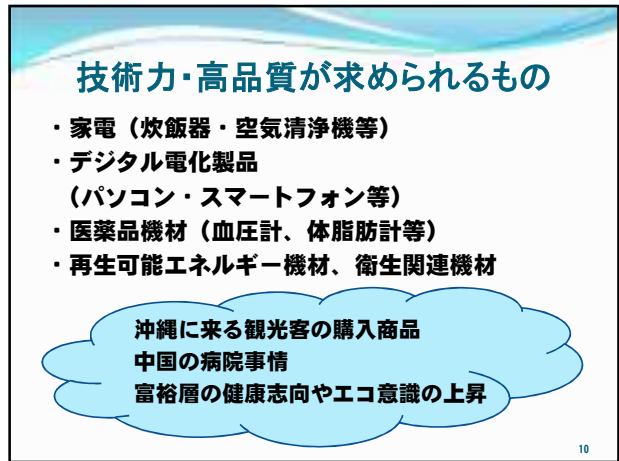
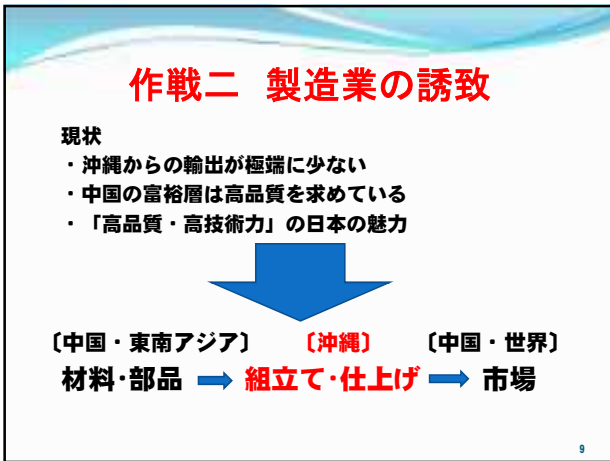
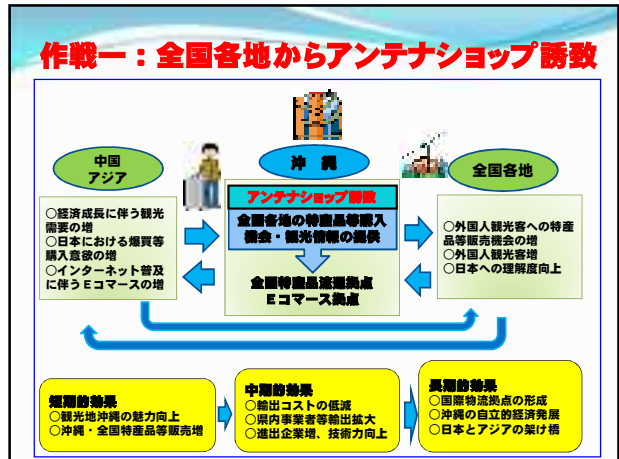
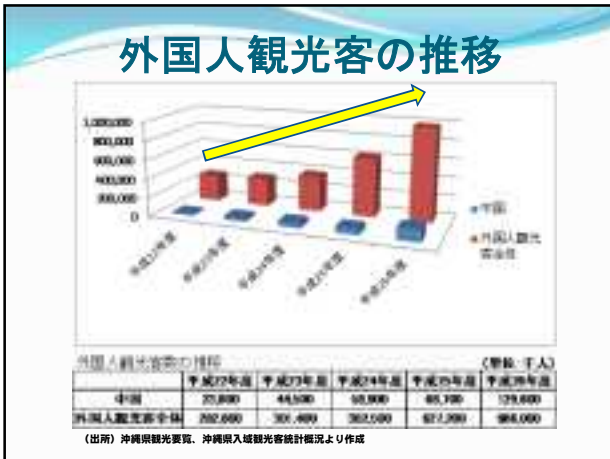
研修を通しての気づき

- (1) 物流拠点としての規模の違い
 - ・ 沖縄県の優位性を活かした戦略が必要
- (2) 県産品（日本産品）の認知度
 - ・ 都道府県毎の産地はそれほど関係ない
 - ・ いいモノは売れる（認知度が重要）
- (3) 上海の経済力・所得水準の高さ
 - ・ 所得水準向上、観光需要の増
 - ・ インターネットの普及に伴うEコマース増

沖縄県の優位性とは

- (1) 東アジアの中心に位置する地理的優位性
 - ・ アジア主要都市へ短時間での移動、輸送が可能
 - ・ 日本とアジアの架け橋と成り得る絶好の位置
- (2) 沖縄国際物流ハブ
 - ・ 24時間運用可能な空港
 - ・ 拡大する国際・国内航空ネットワーク
- (3) 外国人観光客数の増
 - ・ 沖縄県の観光誘致策
 - ・ 日本政府のビザ緩和措置等





作戦三:物流ネットワークの強化・連携

【上海における物流ネットワーク】

航空ネットワーク 海上ネットワーク

リンク

陸上ネットワーク
(高速道路・鉄道)

リンク

- 沖縄物流戦略においても物流ネットワークの強化・連携は不可欠

1. 海上物流ネットワークの強化(その1)

- ハブ化、拠点化が理想的

1位・上海

2位・シンガポール

3位・香港

沖縄

しかし、

- インフラ整備に莫大な費用がかかる
- 上海, シンガポール, 香港に対抗するのは非現実的

1. 海上物流ネットワークの強化(その1)

【提案: 航路中継によるネットワーク強化】

- 1対1の航路を新設するより、中継化の方が容易でリスクも低い

沖縄

- 量は限られるが、頻度増、コストダウンにつながる

2. 海上物流ネットワークの強化(その2)

- 海上物流のコンテナ化が進んでいる
- しかし、沖縄発の貨物量が少ないこと等から、コンテナ船の航路増は容易ではない
- 一方、クルーズ船(人流)好調

【沖縄へのクルーズ船・コンテナ船の通過数】

コンテナ船 クルーズ船

2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014

(出所) 国土交通省資料

2. 海上物流ネットワークの強化(その2)

物流(コンテナ船)

人流(クルーズ船)

+

【提案: 国際フェリーの導入・誘致】

(出所) 日本国際フェリー協会HP

2. 海上物流ネットワークの強化(その2)

【フェリーの特徴(他の輸送手段との比較)】

- リードタイム: 航空 < フェリー < コンテナ船
- 料金: コンテナ船 < フェリー < 航空

【国際フェリー導入のメリット】

- 人流を取り込むことにより、新たな航路を取り込みやすい
- トラック等で直接積み込み、積卸しが可能

※詳細は個人発表で

3. 物流ネットワークの連携促進

【提案: 航空物流と海上物流の連携促進】

- 航空物流には迅速性が求められる
- フェリーは、荷役がスピーディーなため、航空物流との連携促進が可能

「沖縄県の国際物流大作戦」のまとめ

【好循環型戦略モデル】

- ・沖縄型自立経済の確立
- ・国際物流拠点の確立

作戦3: 物流ネットワークの強化・連携

作戦1:全国各地からアンテナショップ誘致

作戦2: 製造業の誘致

作戦2: 製造業の誘致

作戦3: 物流ネットワークの強化・連携

作戦1:全国各地からアンテナショップ誘致