

# 令和5年度 空港対策特別委員会行政視察報告書

## 1. 視察日程

令和6年1月30日（火）～1月31日（水）

## 2. 視察先

- (1) 沖縄県庁 国際物流拠点産業集積地域について
- (2) 那覇空港 第2滑走路及び貨物ターミナルについて

## 3. 参加者

委員長 宇都宮高明  
 副委員長 神崎 利一  
 委員 小高 夕佳 葛生 孝浩 藤崎 勇一  
       鳥海 直樹 神崎 勝 水上 幸彦  
       荒木 博 伊藤 竹夫 上田 信博

## 4. 視察の概要

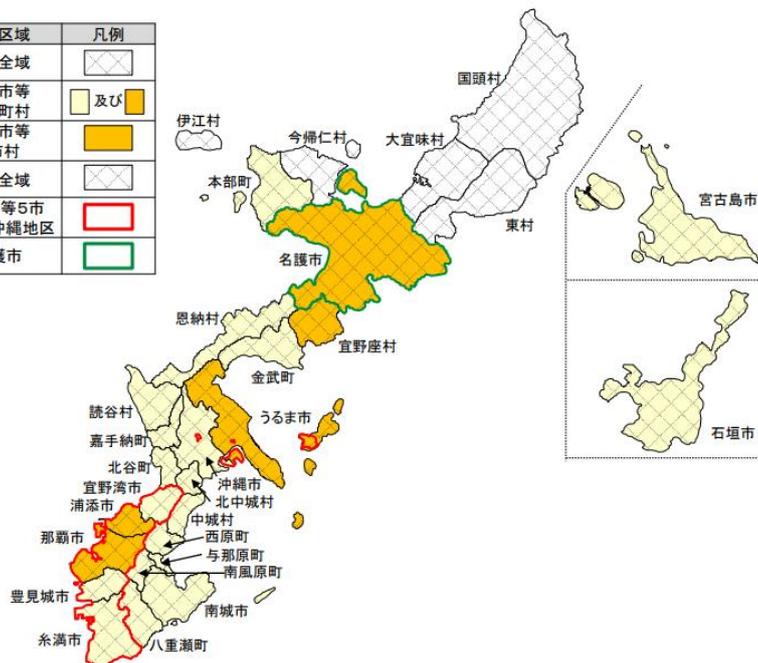
■ 令和6年1月30日（火）午後2時～

【沖縄県庁 国際物流拠点産業集積地域について ～ 国内唯一の国際物流特区 ～】

### 1. 沖縄県の特區制度

沖縄県には、沖縄振興特別措置法に基づき、2つの特区、4つの地域制度が整備されている。

地域	対象区域	凡例
観光地形成促進地域	県内全域	
情報通信産業振興地域	那覇市等24市町村	
<b>情報通信産業特別地区</b>	那覇市等5市村	
産業イノベーション促進地域	県内全域	
国際物流拠点産業集積地域	那覇市等5市 うるま・沖縄地区	
<b>経済金融活性化特別地区</b>	名護市	



#### ①観光地形成促進地域（対象区域：沖縄県全域）

国内外からの観光客の誘客、観光資源の持続的利用、観光の高付加価値化等によって、観光産業の一層の振興を図るとともに、高い国際競争力を有する観光地の形成を図る。

#### ②情報通信産業特別地区（対象区域：那覇市、浦添市 ほか3市）

#### ③情報通信産業振興地域（対象区域：那覇市、宜野湾市 ほか22市町村）

情報通信関連産業の集積と新たな情報通信技術の導入に向けた投資の活発化によって、情報通信関連産業の高付加価値化や生産性の向上を図る。

#### ④産業イノベーション促進地域（対象区域：沖縄県全域）

D Xの推進により製造業等の開発力・生産技術等の向上や沖縄の地域資源や再生可能エネルギーを活用した新事業の創出等に特に寄与する事業を行う企業集積を通じて新たな価値を生み出し、これを普及することにより創出される経済社会の大きな変化を促進する。

#### ⑤国際物流拠点産業集積地域（対象区域：那覇市、浦添市 ほか5市）

急成長する東アジアの中心に位置する沖縄において、地理的優位性を生かし、高付加価値型のものづくり企業や高機能型物流企業等の国際物流拠点産業の集積を図る。

#### ⑥経済金融活性化特別地区（対象区域：名護市）

金融関連産業や情報通信関連産業をはじめ、地理的特殊性・優位性や亜熱帯気候である自然的特性を生かした多様な産業の集積を行うことで、沖縄の経済金融の活性化を図る。

## 2. 国際物流拠点産業集積地域

### 概要

国際物流拠点産業集積地域（国際物流特区）は、沖縄振興特別措置法において規定されており、高付加価値型のものづくり企業やリペアセンター等の国際物流拠点産業の集積を図ることで、沖縄における産業及び貿易を振興し、沖縄における民間主導の自立型経済の構築を目的としており、沖縄県だけに認められた特区制度。

国際物流拠点産業集積地域では、国際物流拠点産業集積計画に基づく措置実施計画について知事の認定を受けた事業者が、対象地域で、機械・装置、建物等を取得した場合における課税の特例措置や中小企業信用保険法等の特例、融資制度を活用することができる。

### 区域

○那覇市、浦添市、豊見城市、宜野湾市、糸満市の全域

→那覇空港、那覇港に隣接・近接するとともに、幹線道路で一体的に連結されており、沖縄の経済・産業・貿易の中心拠点として産業の集積に適している。

○うるま市・沖縄市の一部

→中城湾港に隣接するとともに、賃貸工場や県の研究センターが集積しており、日本・アジア向けの国際物流・製造拠点到適している。

## 課税の特例措置

### 【国税】

#### ①所得控除

要件を満たす企業について、設立後 10 年間法人所得税の 40%が控除される。

#### ②投資税額控除

機械及び装置 100 万円、建物及びその付属設備 1,000 万円を超える設備投資をした場合、取得価額の一定割合が法人税額から控除される。

#### ③特別償却

機械及び装置 100 万円、建物及びその付属設備 1,000 万円を超える設備投資をした場合、特別償却が認められる。

### 【関税】

#### ④関税の課税の選択制の適用

外国貨物である原材料を加工・製造し、製品を国内へ出荷（輸入）する場合、輸入原材料に課される関税について、「原料の税率」または「製品の税率」のいずれか低い方を選択できる。

#### ⑤保税地域認可手数料の軽減

保税蔵置場、保税工場などに係る許可手数料が 1/2 軽減される。

### 【地方税】

#### ⑥法人事業税、不動産取得税、固定資産税の課税免除

## 市町村と連携した企業誘致について

### 【沖縄県による誘致活動】

- ・ 県外企業の誘致や相談に対応するワンストップ窓口の設置  
（東京、大阪、名古屋に企業誘致担当者を配置している）
- ・ 県全体としてのプロモーション活動の実施
- ・ 産業集積を図るための税制等支援制度の維持や拡充
- ・ 市町村の産業用地整備に向けた機運醸成や助言

### 【市町村による誘致活動】

- ・ 沖縄県と連携したプロモーション活動の展開
- ・ 市町村独自の誘致活動及び支援策の実施
- ・ 産業用地整備に向けた地元（地権者等）の合意形成及び用地整備

### ① 沖縄県企業立地促進助成事業補助金



工場等を建設し、操業するために取得した投下固定資産の経費等に対する助成を行います。

- 助成額：最大10億円。土地・建物等の経費の最大25%
- 対象経費：土地、建物及びその付属施設、構築物、機械及び装置
- 助成要件：新規雇用10人以上、5,000㎡以上の用地の取得（賃貸）等
- 対象業種：製造業等 ※業種・対象地域等により助成要件等が異なります。

### ② 地域雇用開発助成金【沖縄若年者雇用コース】（賃金助成）



若年者の失業者が特に多い沖縄県において、雇用失業情勢の改善に資するため、事業所の設置・整備を行い、それに伴い沖縄県内に居住する若年求職者（35歳未満）を雇い入れた場合に賃金に相当する額の一部を助成します。

- 支給額：賃金に相当する額<sup>※</sup>の1/3（大企業は1/4）
- 支給期間は原則1年間（6か月毎に2回）。
- ただし、優良事業主<sup>※</sup>の場合はさらに1年間、相当する額の1/2（大企業は1/3）

### ③ 地域雇用開発助成金【地域雇用開発コース】（設備助成）

雇用情勢が厳しい地域等において、創業や設備の増設等、事業所を設置・整備し、それに伴い地域に居住する求職者を雇い入れる事業に対して助成を行うことで、その地域における雇用構造の改善を図ることを目的としています。

- 支給額：設置・整備に要した費用及び対象労働者の数に応じて、規定額<sup>※</sup>を支給。
- 支給は1年ごとに最大3回まで。

### ④ 航空コンテナスペース確保事業



航空会社のコンテナスペースを県が予算の範囲内で借り上げ、県産品等輸出事業者に提供します。

## 質 疑

問 沖縄県と各市との間でどのような連携をしているのか。

答 産業用地の整備や助成金の交付など、各市から要望事項を聞き取りながら、必要に応じて可能な範囲で対応している。また、企業誘致については、県の職員を東京や大阪などに派遣し、企業の相談などに対応するワンストップ窓口を設置している。

問 指定地区の各市において、独自に実施している企業誘致に係る支援内容は。

答 一定期間の固定資産税相当額の補助金交付や雇用奨励金などの支援制度を実施している。

問 航空機関連産業集積について、実績は。

答 平成26年度の法改正により、対象業種に「航空機整備業」が追加され、その後に策定したアクションプランに基づき施策を展開した結果、令和5年3月末時点で7社（整備事業：2社 関連事業：5社）が特定事業として認定されている。

問 地区指定の要件として、面積要件はあるのか。

答 空港への近接や輸送施設等の確保などが要件であるが、面積要件はない。税制特例を受けるため、内閣府や財務省との調整も必要となる。

問 用地整備や地元の合意形成などの運営については、基本的に指定地区の自治体が行っているが、那覇地区のみ沖縄県が運営している理由は。

答 那覇地区については、各市の事業を先導する形で1例目としてスタートしたものであるため、用地整備や企業誘致を含めて、沖縄県が実施したものである。

問 航空機関連産業集積に向けた今後の取り組みは。

答 航空機関連産業については、世界情勢から今後伸びる見込みがあるため、現在の施設や産業用地で対応できるのか、経済界や産業界などから提言を受けながら、検討しているところである。

## 委員所感

### ◆ 神崎 利一 副委員長 ◆

沖縄県には沖縄振興特別措置法に基づき、2つの特区、4つの地域制度が整備され那覇市、浦添市ほか5市で高付加価値型ものづくり企業や高機能型物流企業等の国際物流拠点の集積を図っている。沖縄における産業貿易を振興し、民間主導の自立経済を目的とし、沖縄県だけに認められた特区制度である。

集積地域では知事の認定を受けた事業者が、機械や建物等を取得した場合は課税の特別措置及び企業信用保険の特例や融資制度を活用でき、一定の要件を満たせば、知事や主務大臣の確認を受けた法人は設立後、10年間は課税所得を40パーセント控除する特別措置もある。また、支援制度として、沖縄県企業立地促進助成事業補助金や雇用開発の賃金の助成金や設備の助成、航空コンテナスペースの確保などがある。

成田市に於いても、成田空港周辺地域における物流拠点を目指し、地域未来投資促進法の活用を生かし、千葉県と成田市、成田空港株式会社が動き始めている。そして、下福田地区においても、ゴルフ場予定地であったエリアを民間の物流倉庫としての計画も動き始めており、成田空港の更なる機能強化により空港周辺や圏央道インター周辺にも良い影響が及ぶことが見込まれ、今後の動きを注視しながら、今回の視察を生かしたい。

### ◆ 葛生 孝浩 委員 ◆

沖縄県の国際物流拠点産業集積地域の端緒は、米軍統治下において外国製品に対する課税や輸出入許可手を免除することにより沖縄における中継貿易等を促進することを明確化したことにある。それが、本土復帰の際に沖縄振興開発特別措置法の中で法制化され、現在まで改正を重ねてきている。そして、2012年の改正時に沖縄の地域特性に起因した競争条件の不利性（①物流・交通コスト高 ②市場規模小 ③隣接大規模市場無 ④製造業中心の経済対策の効果小）を解消するために、国際物流拠点産業集積地域制度が創設され、航空機整備事業を含む特定産業に対する税制面の優遇や財政支援を行っている。合わせて、沖縄振興計画も10年ごとに見直されており、2012年の第5次計画からは策定主体を国から沖縄県とし、引き続き自立的発展を目標に取り組んでいる。また、沖縄県と市町村の関わりについて、企業誘致の主体は市町村であるが、支援制度の維持拡充や県外企業へのプロモーションなどによって県がサポートしている。

一方、千葉県では成田国際空港の機能強化に合わせて、空港周辺地域にて地域未来投資促進法における重点促進区域を定めることで農振除外、農地転用の特例とする弾力的活用により、物流拠点整備を推し進める方向性が示されている。千葉県の定めた「成田新産業特別促進区域基本計画」において、成田市では上福田・下福田地区の一部が重点促進区域に指定されており、C滑走路供用開始となる2029年3月に合わせて不動産大手のヒューリックによる大型物流拠点開発が今夏から着工予定となっている。なお、成田国際空港の貨物取扱量は2003年に200万トンを超えて以来、概ね同程度で推移しており、最高値の約260

万トンとなった2021年と翌年では世界5位の取扱量となっているが、航空機発着回数50万回に達した際には300万トンを超える見込である。

両県の取組を俯瞰すると、物流分野を対象としている点は共通するものの、前者では不利性を補うために実施しているのに対し、後者では優位性を伸ばすために実施している経緯があった。また、今後の展望について、成田市に企業が進出しやすいようインフラ整備や誘致に注力するのはもちろんのこと、成田国際空港の機能強化に伴う経済波及効果を最大限に高めるために、成田新産業特別促進区域にあたる9市町（成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町）全体の整備が進むよう成田空港圏自治体連絡協議会における連携が重要になると感じた。

#### ◆ 鳥海 直樹 委員 ◆

沖縄県の国際物流拠点産業集積についての視察を行い一番特徴的であったのは、産業振興における背景にあると感じた。

その背景とは、米軍の統治下にあったことから、1959年10月に沖縄における最初の自由貿易地域が設置され、外国貿易の正常な実施及び発展、並びに琉球列島経済の拡大のため必要な事項を高等弁務官布令第12号により目的、自由貿易地域（フリーストードゾーン）などを明確化したことにより急速に沖縄振興を遂げたことによるものである。

特徴的な取組として大きく分けて2つあり、国際物流拠点産業集積制度や航空機関連産業クラスターである。

令和5年12月に作成された「令和4年度 国際物流拠点産業集積計画の実施状況」において、一つ目として、産業集積及び産業用地確保に向けた取組、更なる工場適地への誘致、また産業用地の確保の必要性があることから、関係自治体と連携しながら進める取組実施状況と課題を整理し、更なる産業集積を推進していくことが示されている。二つ目は、航空関連産業クラスターの形成として、海に囲まれている立地特性を活かした港湾機能の高度化に係る技術の導入に取り組むとともに、県の航空関連産業クラスターの形成に向けたアクションプランの策定やプランに基づく航空機整備事業の拡大を促進し、国内では初となる、航空機整備事業（MRO：Maintenance, Repair, Overhaul）を中心とした航空機体整備から派生する装備品やタイヤ、パーツの保管・修理等関連企業の集積や、航空関連産業に従事する人材の育成などに取り組むことで、国際物流拠点産業の集積の相乗効果として貢献していく事業展開を行っている。

なお、企業誘致においては、県と市町村の連携が重要であるが、沖縄県においては企業誘致を地域活性化推進協議会として「沖産協」という組織があり、連携事業を行うことで企業誘致に取り組む推進手法をとっている

課題としては、他国の特区に劣らない制度設計に向けた検討を行うこと。産業集積地域制度の更なる広報、周知を駆使し活用を促進すること。新規立地企業数、税制活用企業の売上高、労働生産性の向上など定量的効果の把握を行うことであった。

国際空港を持つ本市にとっても、沖縄県における取組は、背景や立地特性は違うものの、

本市の国家戦略特区を活用した今後の制度（特例措置）を活用した産業集積、特に航空機関連産業クラスターの展開を行うことは、成田市の成長エンジンである成田空港の発展も含めて重要であると感じる。引き続き、本市、空港圏市町村、千葉県との連携、成田国際空港会社も含めて一体感をもって空港関連事業を推し進めていく重要性を感じる視察となった。

◆ 水上 幸彦 委員 ◆

沖縄県の商工労働部企業立地推進課立地企業支援班と企業誘致班及び産業拠点整備班、アジア経済戦略課国際物流推進班から国際物流拠点産業集積地域取組の経緯として過去の米軍統治下から本土復帰に合わせて自由貿易地域として指定を受けて沖縄振興特別措置法が制定されたのち同法の改正により2012年（平成24年）特区制度として国際物流産業集積地域が創設され税制措置の要件緩和と対象事業の追加が行われたとの事です。

現在は、沖縄21世紀ビジョン基本計画における施策体系（令和4年から6年）のもと、ANA沖縄ハブ構想（平成21年10月）のコロナによる影響で事業中止して再開のめどが立たない中、沖縄産業立地・地域活性化推進協議会（県・18市町村・金融機関等28機関）で構成される会議で事業を推進するため県担当部署が積極的に市町村と関係企業に出向く事で国際物流ハブ再構築に向けて努力しているとの説明でした。

成田市において平成26年国際医療学園都市構想とエアポート都市構想を提案し東京圏の一部として国家戦略特区に指定を受けて着実に事業を進め、国において令和2年成田空港の更なる機能強化に係る施設変更が許可され、「成田空港に関する四者協議会」において「基本プラン」決定後、令和2年「実施プラン」が策定され、空港周辺9市町でプラン計画の具体的実施について議論を進めているところですが、沖縄県は積極的に関係市町及び進出企業との調整などを行っている事が基礎自治体として事業推進の重要な部分を占めていることから、今後の成田市の企業立地・医療産業集積に生かしていきたいと思えます。

◆ 上田 信博 委員 ◆

沖縄県における、空港を生かした国際物流拠点産業集積地域について視察を行った。

沖縄県には、沖縄振興特別措置法に基づき、2つの特区と4つの地域制度が整備されており、今回視察を行った「国際物流拠点産業集積地域」は、昭和34年の米軍統治下において、沖縄が最初の自由貿易地域が設置されたことを背景に、これまでの社会情勢などに応じて形を変えながら現在の特区に認定された経緯があり、現在、国内唯一の物流特区となっている。

「国際物流拠点産業集積地域」は、東アジアの中心に位置する地理的優位性を生かし、国際物流の産業集積を図ることで、民間主導の自立型経済の構築を目的として、沖縄県や各市において課税の特例や補助金などの支援制度が整備されている。

特区の対象地域としては、那覇空港及び那覇港に近接する5市と中城湾港に近接する2市が指定されており、各市において産業用地の選定や整備のほか、企業誘致に向けた独自の支援制度を設けていた。また、沖縄県においても、県職員を東京や大阪などに派遣し、企業向けのセミナーを県主催で開催し各市の支援制度を紹介するなど、沖縄県と各市との連携を図っていた。

企業誘致や物流の実績としては、新型コロナ発生以前は増加傾向であったが、新型コロナの流行期は国際便の欠航が続いたため国際貨物の取扱量は大幅に減少したとのことであり、新型コロナ収束後は、物流は回復傾向にあるものの、企業誘致に係る特例税制の活用企業は増えていないことから、新たな特例制度の創設や対象区域の拡大、制度の周知などが課題とのことであった。

成田市では、新生成田市場の開場や成田空港の更なる機能強化に加え、地域未来投資促進法を弾力的に活用することで空港周辺の農用地の活用が可能となるなど、企業誘致や産業集積に向け優位な条件は整っていることから、今回の視察で説明のあった取組や課題などを、成田市政の場で生かしていきたい。

■ 令和6年1月31日（水）

【那覇空港 第2滑走路及び貨物ターミナル】

### 那覇空港の歴史

那覇空港は、昭和8年、旧日本海軍により、小禄飛行場として設置されたのが始まりで、その後本土と台湾を結ぶ中継基地として整備拡張され、軍民共同で使用されていた。

昭和20年6月、米軍の沖縄占領とともに小禄飛行場もその管理下におかれ、大規模な拡張工事によって現在の空港にほぼ近い姿となった。

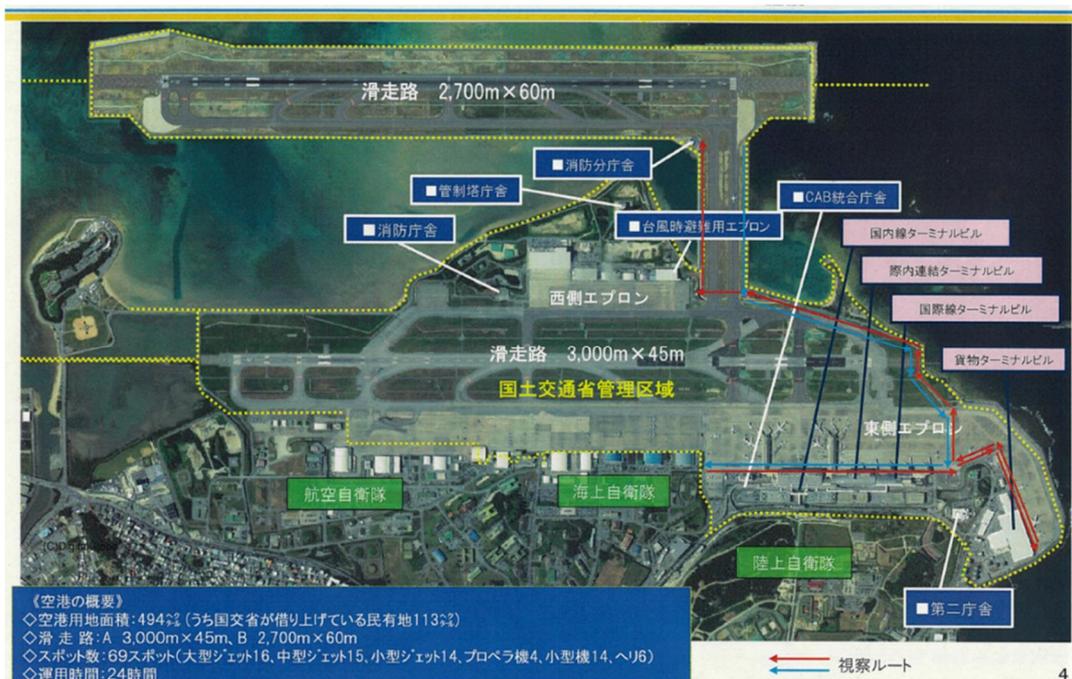
昭和47年5月15日、沖縄の本土復帰に伴い、名称を那覇空港に改められると同時に第二次空港整備計画に組み入れられ整備拡充が行われ、昭和50年7月に開催された沖縄国際海洋博覧会に対応するために、暫定ターミナル地区の整備、滑走路改良（2,700m）、及び誘導路の新設等の工事が実施された。

昭和61年3月、滑走路を3,000mとして供用を開始し、平成11年5月には、現在の国内線旅客ターミナルが供用を開始した。

平成14年12月に開催された交通政策審議会において、将来的に需要が逼迫する事態が予想されるため、今後の航空需要の動向を勘案しつつ空港能力向上策などについて、総合的に調査を進める必要があるとされたことから、滑走路増設案を選定した。

### 那覇空港の概要

- 空港面積 494ha
- 運用時間 24時間
- 滑走路 第1滑走路：長さ3,000m × 幅45m ※昭和61年3月13日供用開始  
第2滑走路：長さ2,700m × 幅60m ※令和2年3月26日供用開始
- 旅客ターミナルビル 16.2万㎡
- 貨物ターミナルビル 約4.4万㎡



## 第2滑走路

航空需要の増加により、ピーク時の発着回数が処理容量に達し、航空機の慢性的な遅延が発生していた。また、滑走路1本で運用していたことから滑走路上での航空機トラブルによる滑走路閉鎖時の代替性がないなどの問題を抱えていた。

このことから、平成25年4月に滑走路増設事業が事業化され、平成26年1月に工事着手。第1滑走路から1,310m離れた沖合を埋め立て、令和2年3月26日に第2滑走路の供用を開始した。

滑走路の運用方法としては、第1滑走路は離陸専用、第2滑走路は着陸専用としているが、風向きによっては入れ替えて運用しており、年間発着回数は、13.5万回から24万回に拡大した。

## 貨物ターミナル ～物流拠点との連携

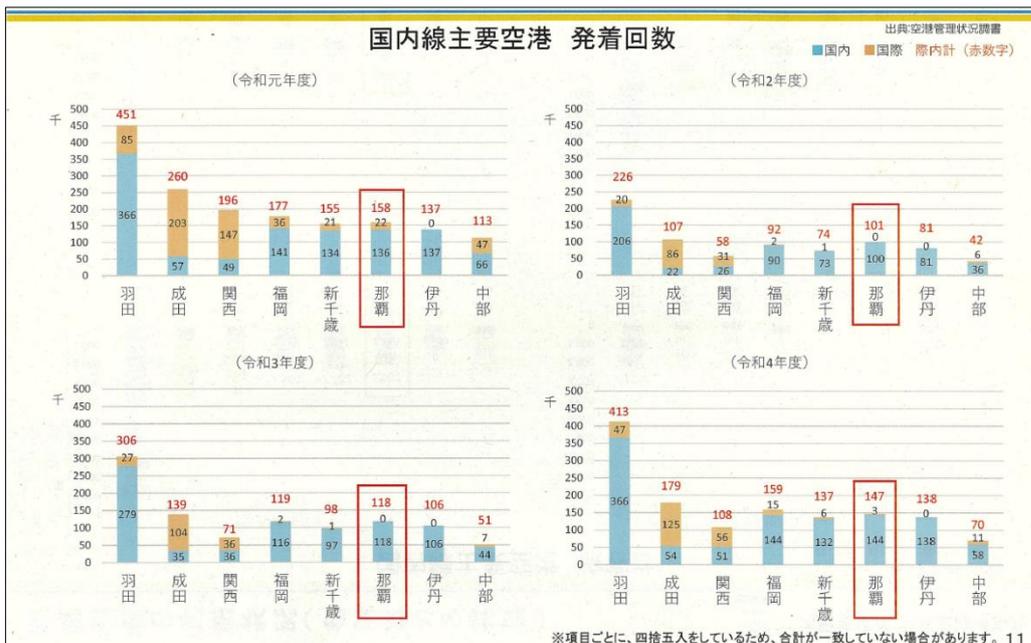
### ■通関機能を備えた貨物ターミナル

国際貨物と国内貨物を一体で扱うことができる24時間稼働のANA専用貨物上屋は、施設内に税関手続きゾーンを備え、短時間で国内・国際貨物の積み替えを可能としている。上屋前には、貨物専用機10機を同時に駐機することができる。

### ■空港中心の物流環境整備を推進

那覇空港と那覇港コンテナターミナルは、車で10分の距離にあり、臨空・臨港型の物流拠点として、航空貨物ターミナルの整備、国際物流拠点産業集積地域の指定、物流センター整備といった物流環境の整備を計画的に推進している。

## 那覇空港の利用状況





**質 疑**

問 騒音の苦情等は寄せられているのか。

答 軍用機のスクランブル発進が頻繁にあるため、民間機に関する騒音苦情は、ほとんど無い。

問 全日空の貨物上屋の稼働状況は。

答 新型コロナウイルス感染症により、国際貨物便が全便運休になるなどの影響が現在も継続している状況である。(視察時点)

## 委員所感

### ◆ 小高 夕佳 委員 ◆

那覇空港は、昭和8年旧海軍小禄飛行場として沖縄県で最初の飛行場として完成。戦後24年間のアメリカの管理下を経て、本土復帰。周辺インフラ網や都市モノレール「ゆいレール」とともに整備が進められながら、平成26年には通称B滑走路と呼ばれる新国際線ターミナルビルの供用が開始され、6年を経て2020年3月に増設滑走路が供用開始となった。この那覇空港滑走路増設事業においては総事業費約2,074億円かけて第2滑走路を設置し、これにより、滑走路処理容量は13.5万回から24万回となった。

那覇空港是那覇港に隣接し、航空自衛隊、海上自衛隊、陸上自衛隊を背後に港側に2,700m×60の第2滑走路、陸地部分に3,000m×45mの第1滑走路の2滑走路で24時間空港として稼働している。陸地部分が自衛隊と隣接している為、民間航空機と自衛隊所属の航空機という多種多様な航空機が運行している。また米軍飛行場との関係で、普天間・嘉手納に米軍機が到着する際には民間機は高度調整をしながら飛行が必要であったり、那覇港と隣接している為、高マストの大型船が運行している際には離着陸に影響がでるといった特徴を持つ。

那覇空港のハブ化や航空貨物ターミナルについては新型コロナの影響に取扱い貨物量など回復傾向にあるものの本格的な用途はたっていないとのことであった。

今回の行政視察を経て、物流拠点の整備や企業誘致そして輸出事業など本市にも関係している政策の一端をみる事ができた。そういった中で、やはり成田市の企業誘致や輸出事業など事業の方向性やコンセプトをはっきりと持ち、競合地域の選定等攻めの戦略展開が必要であると強く感じた。

### ◆ 藤崎 勇一 委員 ◆

昭和8年、旧日本海軍により、小禄飛行場として設置されたのが始まり、その後本土と台湾を結ぶ中継基地として整備拡張され、軍民共同で使用され、昭和20年6月、軍の沖縄占領とともに小禄飛行場もその管理下におかれ、大規模な拡張工事によって現在の空港にほぼ近い姿となった。

昭和47年5月15日、沖縄の本土復帰に伴い、名称を那覇空港に改められると同時に第二次空港整備計画に組み入れられ整備拡充が行われ、昭和50年に開催された沖縄国際海洋博覧会に対応するために、暫定ターミナル地区の滑走路改及び誘導路の新設等の工事が行われ、昭和61年3月、滑走路を3,000mとして供用を開始し、平成11年5月には、現在の国内線旅客ターミナルが供用されている。

#### (第2滑走路の整備)

航空需要の増加により、ピーク時の発着回数が処理容量に達し、航空機の慢性的な遅延が発生していたことや滑走路1本で運用していたことから滑走路上の航空機トラブルによる滑走路閉鎖時の代替性がないなどの問題を抱えていたため、平成25年4月に滑走路増設事業が事業化され、平成26年1月に工事着手して、令和2年3月26日第2滑走路の供用を

開始して年間発着回数は、13.5万回から24万回に拡大している。なお、騒音に対する住民対応については、自衛隊機の騒音によって、航空機騒音の苦情はほとんどないため、特に対策はないとのことでした。

#### (物流拠点の連携)

那覇空港は、東アジアの中心に位置する地理的特性と豊富な航空路線網を活用し、那覇空港を沖縄国際ハブとする航空物流ネットワークを展開するための通関機能を備えた貨物ターミナルの整備をするるとともに空港を中心とした臨空・臨港型の物流拠点として航空貨物ターミナル整備、国際物流拠点産業集積地域の指定、物流センター整備といった物流環境の整備を沖縄振興特別措置法に基づき沖縄県と連携しながら計画的に推進しているとのことでした。

#### (新しい成田空港構想)

成田市は、成田空港の更なる機能強化に伴い、現在、滑走路整備や将来の騒音影響を見据えた環境対策など各種の取り組みが順調に進められており、国においても「2030年訪日外国人旅行者数6千万人 訪日外国人消費額15兆円」の目標を掲げています。成田市としても更なる機能強化は、空港周辺地域の活性化と雇用の拡大などにつながるため空港会社・千葉県、周辺自治体と連携して着実に進める必要があります。

また、空港会社においては、成田空港を取り巻く菓の課題を踏まえ、旅客施設の「ワンターミナル化」や物流機能を集約した新貨物地区の整備道路や鉄道アクセスの改善等について、中長期的な課題や環境変化に対応可能な「新しい成田空港」構想の中間とりまとめを公表し、併せて新旅客ターミナルと新貨物地区の建設候補地も示されました。

現在、空港会社では関係者と調整を進めながら、中間とりまとめにおける方向性の具現化に向けて取り組んでいると伺っておりますが、同構想は本市における将来のまちづくりに大きな影響を与えるものであることから、今後、構想がさらに具体化される中であっては、成田市の持続的発展に向けた考えを市議会（空港対策特別委員会）としても積極的に発言し、空港との共生・共栄につながる構想となるよう市とともに取り組んでいく必要があると感じました。

#### ◆ 神崎 勝 委員 ◆

昭和6年に旧日本海軍により飛行場建設が計画され、昭和8年に約13万㎡を整備し那覇飛行場として完成した。

昭和47年5月に、運輸省の管理する第2種空港に指定され滑走路2,500メートルから11月に2,700メートルに延長、昭和61年には3,000メートルまで延長された。現在の滑走路は3,000m×45m、2,700m×60m（令和2年供用開始）の2本で運用し、処理容量13.5万回から24万回となっている。

コロナ禍前の1本の滑走路時は、年間発着16.6万回の実績もあり、アジア便や台湾などの便が好調であり、関西空港に次ぎ4番目の発着回数であった。第1滑走路は離陸専用とし、第2滑走路は着陸専用とすみ分けされることにより、航空機の運用もしやすいようだ

が、自衛隊機のスクランブル発信や陸海空軍の飛行機も滑走路を使うため、管制とのやり取りは多忙のようだ。

一方、ターミナルに関しては、那覇空港旅客ターミナル、貨物ターミナルの2つのターミナルがあり、県内の離島、本土、海外を合わせて30以上の路線が就航しており、また観光客が多いことから繁忙期は日本航空や全日空を中心に臨時便が多くなるとのこと。

国内の通常の空港は6時～23時までしか使えないため、例えば20時以降に空港に荷物が到着すると当日中に発送ができず、翌朝6時まで待つことになる。これに対し、那覇空港は24時間発着が可能な空港であるため、那覇空港を使うとアジアの空港に深夜に発送ができ4時間程度で荷物を届けることができる。この貨物輸送があるために、那覇空港は深夜3時頃が一日のうちで最も忙しくなるようだ。

今後の課題として、空港の需要が高まることにより、限られた空港敷地でどれだけの運用を増やせるのか、空港利用客を誘導できるか、さらには国際線を含めたターミナルのさらなる拡張、空港施設の塩害からの防護など、対策が必要と考える。

ただ一番怠ってはいけないのは、空港や航空機の安全対策であり、空港周辺の騒音問題などにはいていねいな対応を求めたい。空港敷地も民間からの借地もあるとのことだが、航空機からの騒音問題は特になく、自衛隊機からの騒音に悩まされているとのこと。

コロナ禍も終息したことにより、以前のように活気のある空港になりますことを期待する。

#### ◆ 荒木 博 委員 ◆

2020年3月26日に供用開始した第2滑走路は、長さ2,700メートル、幅60メートルで、第1滑走路(3,000メートル×45メートル)の沖合いを埋め立てたもので、総事業費は約2,074億円です。第2滑走路の運用開始により、第1滑走路は主に離陸、第2滑走路は着陸と使い分けるようになり、スポット数は69スポットで(大型ジェット16、中型ジェット15、小型ジェット14、プロペラ機4、小型機14、ヘリ6)機で24時間運用しています。

また、令和2年1月から供用が開始した新管制塔は高さ88mと成田空港の管制塔より1m高く、羽田空港の管制塔の115mに次ぐ高さとなっており、悪天候対策としては、台風の通過の多い那覇空港の環境を踏まえて、新管制塔では風揺れ制御装置(ダンパー)が暴風による揺れを打ち消すように機械的に制御するような設計になっています。また、管制塔体の形状についても風洞実験などを行った結果、ひし形の角を削った八面体にて設計されており、環境に合わせた風振れ対策などがなされています。

貨物ターミナルは、沖縄を基点に日本とアジアの主要市場を結ぶ新しい航空ネットワークで、那覇空港から全国へ、そしてアジアから全世界への物流を支えており、国際物流の拠点基地となる重要な役割を期待されています。

那覇空港の視察を通して、第3滑走路が整備される成田空港と重ね、その運用方法や貨物ターミナルと周辺物流拠点との連携について、多くを学ぶことができ、今後の委員会活動に生かしていきたいです。

◆ 伊藤 竹夫 委員 ◆

那覇空港は、観光客の増加や物流拠点にかかる航空需要の増加などにより、ピーク時の発着回数が処理容量に達し、航空機の慢性的な遅延が発生していたことや、滑走路1本で運用していたことから滑走路上の航空機トラブルによる滑走路閉鎖時の代替性がないなどの問題を抱えていたことから、令和2年3月に第2滑走路が整備された。

第2滑走路は、第1滑走路から約1,300m離れた海上を埋め立て整備しており、台風も多いエリアであることから、高波対策や強風対策が多く講じられていたのが印象的であった。また、嘉手納飛行場や普天間飛行場に向かう米軍機と那覇空港を離発着する航空機の飛行経路が交差することから、それぞれの高度が指定されているといったことも、特徴的であった。

貨物ターミナルについては、視察時は、まだ新型コロナウイルス感染症の影響が残っており、那覇空港の特色であるANAの貨物上屋は稼働していない状況であったが、コロナも落ち着き、徐々に回復傾向とのことであった。また、視察時には東側エプロンを広げる工事を実施しており、空港周辺を自衛隊に囲まれ敷地拡大が難しいといわれる中でも、空港の機能強化に取り組んでいることを窺うことができた。

成田空港は、第2滑走路の北伸や第3滑走路の整備などの更なる機能強化、「新しい成田空港」構想、そして地域未来法に基づく空港周辺の土地利用の弾力化など、今後の成田市及び空港周辺自治体、成田空港の発展に必要なピースは揃ったと考えられることから、これからは、関係機関が一体となり同じ方向を向いて進んでいくことが求められる。成田市議会（空港対策特別委員会）としても、今回の視察で学んだことを生かし、役割を果たしていきたいと考えている。

## 委員長所感

成田空港周辺土地利用に関して農水省は、成田空港の国際物流拠点機能に資するため「地域未来投資促進法」の弾力的な活用により、4 ha を超える農地転用許可の場合の千葉県からの農水大臣協議を不要としました。そこで千葉県は、同法に基づき成田空港周辺9市町を推進地域とする基本計画を令和5年3月末までに作成し、令和5年度、地元市町と協議を進めています。

この地域未来投資促進法により、成田市下福田や多古町をはじめ成田空港周辺地域に今後、国際物流拠点が整備されていくことが予想されますので、この成田空港周辺地域を、関税等の特区地域にすることは、成田空港周辺地域のみならず、日本経済にも貢献すると考えています。

そこで、現在日本で唯一の国際物流特区として沖縄県だけに与えられている「国際物流拠点産業集積地域」のこれまでの経緯や特区の内容等を視察することで、成田空港周辺地域が日本で2番目の国際物流特区になるための研修を行うことといたしました。併せて、この特区の一翼を担われている那覇空港の視察も行いました。

市から県への視察でしたが、大変丁寧な視察対応をして頂きました県庁の皆様と、成田空港とのご縁で空港内貨物地区や制限エリア等充実した空港研修を行って頂きました那覇空港事務所の皆様にお礼申し上げます。

### (Ⅰ) 国際物流産業集積地域制度の効果と課題(沖縄県の資料より)

#### ◆効果

- ・新型コロナの発生以前は、製造品出荷額、海上移出入量等で概ね増加傾向にあった。特に倉庫面積は令和2年度から大幅に伸びた。
- ・新型コロナの影響を受け、令和2年度以降、特に国際線航空貨物の取扱量が大きく減少した。
- ・国際物流拠点産業集積地域制度の特例税制活用企業も令和2年度に減少して以降、伸びていない。

#### ◆課題

- ・他国の特区に劣らない制度設計に向けた検討(特例措置の検討)
- ・国際物流拠点産業集積地域制度の活用推進(広報・周知)
- ・効果的かつ効率的な国際物流拠点産業集積地域設定の検討(地域拡充や区域見直しの検討)
- ・制度の安定的な維持(インセンティブの維持)
- ・新規立地企業数、税制活用企業の売上高・労働生産性の向上(定量的効果の把握)

### (Ⅱ) 那覇空港貨物ターミナル

国際貨物と国内貨物を一体で扱うことのできる24時間稼働のANA専用貨物上屋は、施設内に税関手続きゾーンを備え、短時間で国内・国際貨物の積み替えを可能にしている「通関機能を備えた貨物ターミナル」です。

しかし、新型コロナの影響で、令和元年総貨物取扱量303千トンのうち100千トンを含めていた国際線貨物取扱量は、令和5年1千トンまで減少し、総貨物取扱量も121千トンにとどまっています。

現時点では、ANAの運行再開の見通しはわからない、とのことでした。しかし、那覇空港は東アジアの中心に位置する地理的優位性があることから、成田・東京2時間20分、大阪1時間50分、ソウル2時間20分、上海2時間30分、台北1時間40分等々魅力ある空港です。

滑走路が増設され滑走路処理容量が、年間13.5万回から24万回になった那覇空港の今後の発展を期待いたします。

(総括)

アジアと日本を繋ぐビジネスHUB“沖縄“とうたわれているとおり、地政学的な立場をもとに今後努力していこうとの姿勢を感じました。しかし、新型コロナの影響を受け、国際物流産業集積地域制度も那覇空港の国際線貨物取扱量も回復は道なかであると思いました。

一方、成田空港における国際航空貨物取扱量は、新型コロナ下の令和3年2,591千トンは、成田空港開港以来取扱最高値となり日本全体の国際空港貨物の大半を取り扱う、一大貿易拠点となっています。

この東京経済圏の航空貨物の拠点である成田空港の周辺地域を日本で2番目の国際物流産業集積地域に指定することは、日本経済に大いに貢献すると確信しています。韓国仁川空港・台湾桃園空港には、大きな自由貿易ゾーンが隣接されています。沖縄県、国のご指導頂き成田空港第3滑走路供用開始時に国際物流特区になるよう活動しなければなりません。

空港対策特別委員会

委員長 宇都宮 高明