

航空運賃低廉化の限界とポスト香港

—ポスト香港へ向けての沖縄からのラブ・コール—

沖縄大学地域研究所
特別研究員
高 良 守

はじめに

沖縄県は「平和」「自立」「共生」を基本理念に据え、「平和交流」「経済・文化交流」「国際技術交流」の実現へ向けて「国際都市形成構想」を策定した。

時を同じくして目を世界情勢、とりわけアジアに向けてみると1997年7月1日をもって香港が中国へ返還された。現在までアジアの金融センターとして成長し続けてきた香港だが、97年7月1日以降の香港がどのようになるのかは誰にも知る余地はない。国内外においても多数の「楽観論」支持者や、少数ではあるが未だ否定はできない「悲観論」支持者などのさまざまな意見が交差している。

その「悲観論」を象徴するかのように、台湾国民党の動きはかなりシビアである。台湾国民党は、「2,100億円を投じ那覇空港の沖合展開や那覇軍港を整備し、原材料や部品・半製品を沖縄へ持ち込んで、沖縄で製品化（Made in Japan=ジャパン・バリュー）し、高付加価値製品として輸出できる⁽¹⁾」として、沖縄への投資意欲を見せている。

この一連の流れは一体何を意味するものなのだろうか。その答えは「ポスト香港」ということにつきる。台湾は、明らかに香港返還後のリスク分散を念頭においている。また、本県における国際都市形成構想は、「ポスト香港」に向けての沖縄側からのラブ・コールである。

国際都市形成構想は、「ポスト香港」を視野に入れた沖縄のグランドデザインであり、そのために航空運賃低廉化を実現し、沖縄の経済自立に向けた一步を踏み出そうというものである。

一方において、格安航空運賃の3年後の就航を目指し、格安航空会社を設立するため沖縄と本土の財界人でつくる沖縄懇話会が採算性や法律的問題など事業家に向けた事前調査を行うことを決定した⁽²⁾。

さらに、JTAは羽田発着枠配分の前提事業計画として、那覇-羽田間の低運賃事業計画を発表した。同社の奥野社長（当時）によると「運賃はいずれも半額から四割の低運賃にする方針の予定だ⁽³⁾」として、4月以降の新発着枠による那覇-本土（羽田）間の航空運賃低減化の実現へ向けて動き出した。

そこで、本稿は1996年6月以降の一部航空自由化を例に航空運賃低廉化に対する限界と、沖縄がグランドデザインとして描いているアジアの「ハブ」化の確立に向けての具体的な施策を論考する。

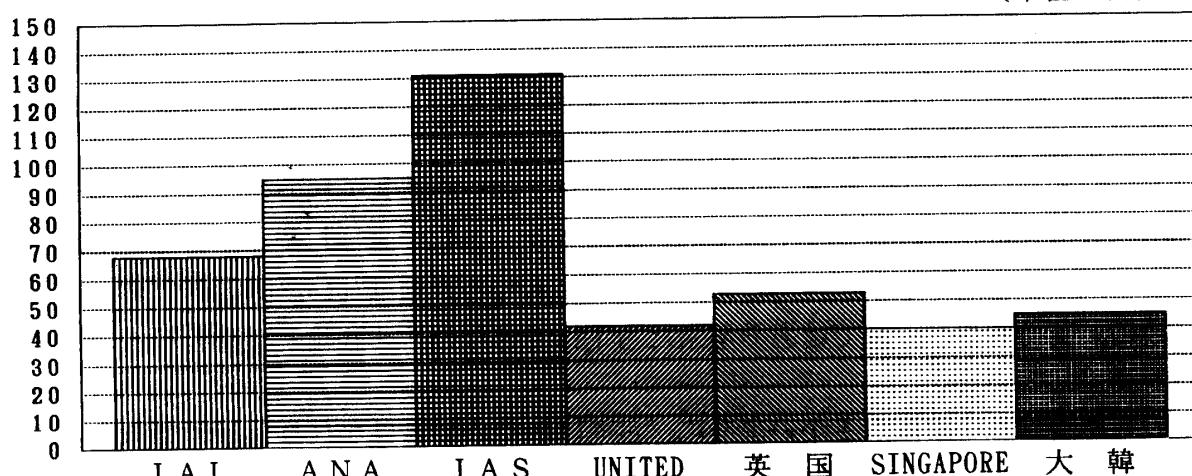
1. 航空運賃の割高要因

(1) 費用比較からの分析

日本の航空運賃はよく世界一高いと言われているが、世界各国と比較してどのくらい高いのだろうか。

図-1 各航空会社の1トンの貨物を1km運ぶコスト（1994年ICOA調べ）

（単位：円）



（出所）1996年12月6日 NHK『クローズアップ現代～格安航空運賃は可能』

表-1 日米航空会社のコスト比較（1トンの貨物を1km運ぶコスト）

（単位：円）

日本			米国		
JAL	ANA	JAS	アメリカン	コナイン	デルタ
67.8	95.3	131.3	41.7	41.8	47.1

（出所）前に同じ

以上からも明らかなように、日本の航空会社の航空運賃は米国の航空運賃の1.5倍から3倍ある。ではどうしてこのように航空運賃の開きが出てくるのだろうか。

日本の航空会社のコスト高について、主に3つの要因が考えられる。まず「機内職に従事する職員の人工費高」である。次の表は、日米の人工費を比較したものである。

表-2 日米の人工費の平均年収の比較

（単位：円）

	パイロット	客室乗務員
日本	2,000万	650万
米国	1,200万	440万

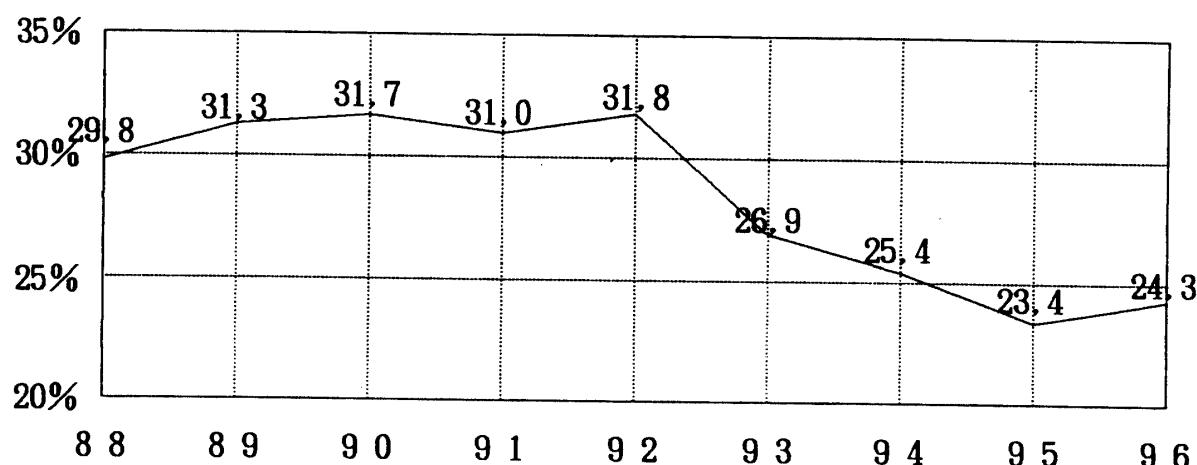
（出所）前に同じ

機内職に従事する職員の人工費を米国のそれと比較した場合、パイロットで約1.7倍、

客室乗務員（ライトアテンダント）で約1.5倍となっている。

では、本県の交通の足でもある J T A の人件費はどうだろうか。1988年の29.8%から若干の変動はあるものの1996年には24.3%となっており、約2割5分から3割の間を推移していることが窺える。

図-2 営業費用に占める人件費の割合 (J T A)



(出所) 「航空再編成の中での航空会社」 立教大学教授 大橋英五

以上のように、人件費の割合は、年々減少傾向にあるものの約2割5分から3割を占めており、J T A もその例外ではない。

(2) 公租公課高

公租公課とは、その空港（港）の使用料や燃料税などをいい、企業自身がコストダウンのために努力しても政府管理の下でどうにもできないものをいう。

この公租公課についても全体の約2割から3割を占め、燃料税に関しては1リットル当たり26円と燃料自体よりも高くなっている。航空労組連合会は、「税金額をアメリカ並みにすれば、20%以上安くできる⁽⁴⁾」とし、公租公課のさらなる減免措置を要求している。

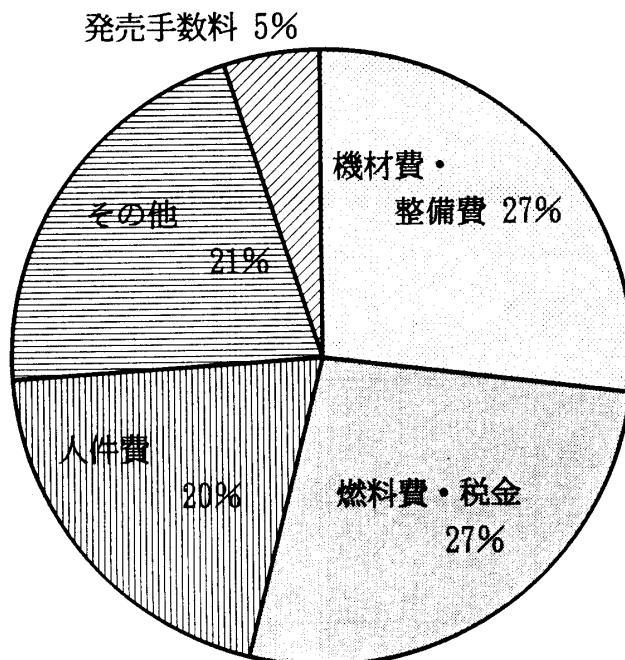
(3) 内部補助

内部補助とは、利益が十分にとれている路線でも赤字路線分をカバーするために価格設定を平準化してしまうものである。つまり、需要の多い路線で得た利益を不採算路線に回して補うために平均的にコスト高にならざるを得ないことである。

例えば、東京－大阪間において特別着陸料を廃止した場合850円安くなり、燃料税を半分にするとさらに約500円、合計1,300円以上安くなる計算である。また、離発着料に関しては世界一高くなっている。

では、具体的に日本の航空会社のコスト構造はどのようにになっているのだろうか。

図-3 平成7年度 JASのコスト構造の割合



(出所) 1996年12月6日 NHK『クローズアップ現代～格安航空運賃は可能』

以上の表からも分かるように、人件費と公租公課で経費全体の約5割を占めている。このように航空運賃の低廉化に向けては、人件費や公租公課の問題等が大きな比重を占めており、とりわけこれらの問題をどれだけクリアできるかにかかっている。さらに、沖縄が目指している格安航空運賃サービス化にあたっては、規制緩和による相乗効果があって始めて現実なものとなる。では、具体的に政府による規制にはどのようなものがあるか、航空運賃一部自由化後の効果を参考に論考してみよう。

2. 規制による要因

(1) 規制緩和の沿革

運輸省は、航空業界の経営基盤を整え、安定的な公共サービスを国民に提供するという時代の要請もあって昭和47年（72年）にJALを主に国際路線、ANAを主に国内路線、現在のJASを主にローカル路線を割当て、国内航空会社大手三社に対して住み分けを行うよう指示した。しかし、それは昭和61年（86年）に廃止され、各社が競合する路線が増加したが、価格競争には到らなかった。その理由は、運輸省の認可制度により自由な運賃設定を規制し続けてきたことによる。つまり、行き過ぎた競争を防ぐという理由で同一路線同一運賃という原則が貫かれたためだ。

そして1996年6月に運輸省は国際競争力を高める目的で航空運賃の一部自由化を認め、航空会社各社の競争による航空運賃の低廉化を図った。当初、国内の大手航空会社3社の競合により価格競争が起こり、航空運賃の低廉化が期待されていた。しかし結果は、全国に同航空会社3社が競合する路線が20路線あったが、そのうち16路線は3社とも同じ運賃で他の4路線においてのみ最大で500円の運賃差であった⁽⁵⁾。

では、なぜこのような結果になったのだろうか。それは、運輸省が国内航空事業に関する規制を完全に自由化していないところにある。その一つが『需給調整』である。運輸省は航空法第100条「定期航空運送事業を経営しようとするものは、路線ごとに運輸大臣の免許を受けなければならない」を盾に新規航空会社の参入を拒み続けてきた。

つまり、航空事業に新規参入しようとする当該航空会社は、当然ながら採算ベースのあいう利用客の多い路線に進出しようとする。しかしながら、需給調整（需要の多い路線に関しては空港のキャパシティーの問題や、需要の少ない路線についてはエッセンシャル・エラー・サービスなどの問題）のために容易に参入・撤退の許可を出さないという運輸省の規制があった。

ある航空会社では「ローカル路線を多く抱えており、その7割が赤字路線で、残りの3割の収益でもって赤字分をカバーしている（内部補助）⁽⁶⁾」と述べ、逆の意味において規制による陥穀を指摘している。その結果、平均的にコスト高の航空運賃を設定せざるをえない状況なのである。

また、日本の航空機は騒音問題のため空港に止まっている時間が多く、その結果、上手く航空機を回転させることができない。アメリカの航空機の運航率は54%となっているが、日本の国内線航空機は36%しかない⁽⁷⁾。

さらに、価格競争が起こらなかった理由の一つに『幅運賃制』という問題もある。この『幅運賃制』は、運輸省が距離に応じて運賃の上限を決定し、それから最大下限幅25%において航空会社が自由に運賃を決定してもよいというものである。

例えば、那覇－東京間の片道運賃の場合、この『幅運賃制』の下では運輸省が決めた上限額37,921円に対して25%の最大下限幅額は、28,441円（△9,480）となる。運輸省は、この37,921円から28,441円の幅で航空会社が自由に運賃を決定してよいとしている。

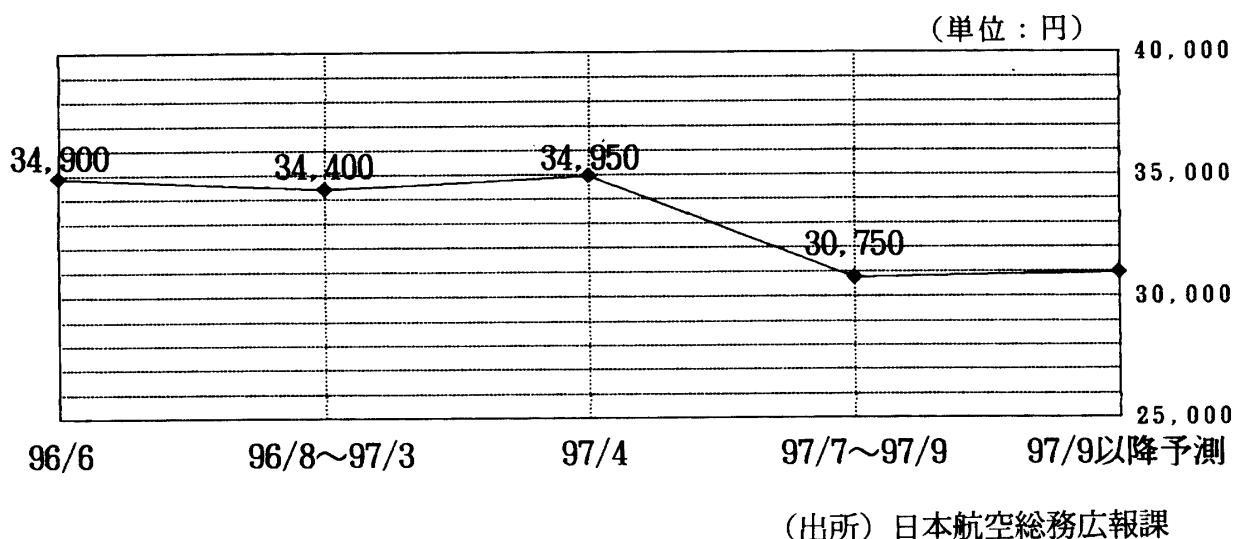
では、その結果どのようにになったのだろうか。航空運賃一部自由化以前では、同じ那覇－東京間において34,900円だったものが、航空運賃一部自由化後（1996年6月以降）は、34,900円と変わらず、その2ヵ月後の8月半ばに34,400円となっている。つまり、結果的に500円のみの引き下げにとどまっている。

『幅運賃制』導入にもかかわらず、運賃が大幅に引き下げられなかった理由を航空会社は、「『幅運賃制』を導入しても今までよりコストを下げるためには航空機の飛行回転率をあげなければならないが、需要の多い羽田等の空港においては、満杯でパンク状態にあり、それが不可能になっている。運賃を下げるために増便をしようとしても羽田のキャパシティーをオーバーしているために増便ができず、航空運賃の低廉化につながらなかった⁽⁸⁾」として、規制及びインフラ整備の限界を指摘している。

では、「幅運賃制」導入後における運賃はどのように変化しているだろうか。

以下のグラフは96年6月（幅運賃制導入）以降の那覇－東京間の片道運賃の推移を示したものである。

図-4 通常期における航空運賃の変化



以上のように、運賃自由化後はおおよそ30,000円～35,000円の間で運賃が設定されている。97年4月以降は若干の値上がりがあったが、これは消費税が5%にアップしたことによる影響と考えられる。このことから今後も同路線の運賃は、30,750～31,000円台を推移すると予測される。

さらに、ピーク期には上記の運賃より高く設定され、オフ期には多少低く設定されるという現象が起こっている。96年8月21日から97年3月31日までをみた場合、ピーク期には同路線において35,800円、オフ期29,450となり、ピーク期には通常期よりも1,400高く設定されている。つまり「乗りたい時は高い時」なのである。したがって、幅運賃制をベースとした運賃設定にはどうしても限界があると言わざるをえない。

以上のように、沖縄が目指している航空運賃低廉化のためには、やはり「公租公課」や「人件費」「空港制限」などの問題をどのようにクリアし、沖縄企業としての戦略を何にフォーカス(Focus)するかにかかっている。

(2) 足かけの規制緩和

運輸省は、グローバル・スタンダードを目指し、国内航空会社を強化するとともに国際競争に耐えうる航空会社を育成するため、96年11月21日に航空事業新規企業に対する基本的な考え方をまとめた。それによると――

- ① 「自社で航空機を保有する必要はなく、リースで持つことが可能である」
- ② 「整備等を外部へ委託することが可能である」

などである。

まず①の件に関して「基本的には航空機のみのリースだけではなく、パイロットやフライトアテンダントを含めてのリースが可能である。しかしながら、その航空機を操縦する外国人パイロットに関しては、日本の免許（日本政府が認めた免許）を取得する必要があり、そのためには相当な訓練とコストがかかる⁽⁹⁾」としている。ゆえに、結果的には日本人のパイロットに限られてくるにちがいない。

次に②については航空機が飛行を終え空港で燃料や簡単な諸整備をする際の通常の整備

に関しては外部委託が可能である。しかし、「航空機の定期的な整備（車で言えば車検のようなもの）に関する法定分についての最終チェックは自社の社員が携わらなければならない⁽¹⁰⁾」としている。つまり、テクノロジーの進歩に伴うエンジンや航空機そのものの変化を考えた場合、これらの多種多様な航空機整備のための専門化された人材が多く必要になり、その分コストが引き上げると考えられる。

以上からも明らかなように一部規制が緩和されたとはいえ、日本人のパイロットを採用せざるをえないのであれば、運賃コストの低廉化は期待できるほどのものではない。なぜならば、運賃に加算されている全コストの約3割が人件費に充てられているからだ。

つまり、外国人のパイロットを採用するにせよ日本の免許所得期間の訓練などに費やす余分なコストがかかってしまう。また、②に関しても結果的には専門化された自社社員が必要となるためその分余計にコストがかかってしまう恐れがある。

このように規制に縛られた名ばかりの「規制緩和」の下では、到底沖縄が目指している格安航空会社の設立には無理があると言えるのではなかろうか。

運輸省は5年後には『需給調整』をなくす方向で検討しているが、『幅運賃制』については、何らコメントをしていない。つまり『需給調整』をなくしても前述のグラフからも分かるように『幅運賃制』を適用しても、それほどメリットを見込むことはできないはずである。また、企業の努力ではコントロールできない空港使用料・離発着料・燃料税等の公租公課が約3割近くを占めていては大胆な格安航空運賃を提供することはできない。

航空運賃低廉化のためには、上述のような運輸省管理の規制を大幅に緩和し、また企業（航空会社）自体もコスト削減に努力しなければならない。

では、一方において企業自体コスト削減に向けて具体的にどのような戦略をとればよいのだろうか。

3. サウス・ウェスト航空会社にみる事業戦略

沖縄格安航空会社（仮称）は、「当面は那覇－東京（羽田）間の路線の開設を目指すほか、近い将来に伊丹（大阪）、福岡、札幌などへの参入を検討していく⁽¹¹⁾」と、事業計画を発表した。そのシナリオは、空港使用料や燃料税などの公租公課の減免措置によるものである。

では、大手航空会社3社ともろに競合するこれらの地域への参入は賢明と言えるのだろうか。

サウス・ウェスト航空会社のジェームス・パーカー氏は、「規制緩和（自由競争）の中で成功するには、どこに進出するかを見極めることが重要だ⁽¹²⁾」と述べている。それに対して沖縄格安航空会社が目指している路線は、みな国内航空会社大手3社がすでに確保している路線であり、たとえ新規参入しても飛行回転率向上が不透明なことや、公租公課、人件費の費用などがどれだけ軽減できるのかを考慮すれば手放しに喜べるものではない。

仮に完全なる航空運賃の自由化が実施されるということになり、これらの空港へ進出することができたとしても羽田空港の拡張に伴う増便数は40便と限られており、この増便分を大手3社と他の新規航空会社（沖縄も含む）に公正に割り当てられた場合でも、沖縄に割り当てられるのはごく僅かである。

先にも述べたように、コスト低廉化のためには航空機の飛行回転率を上げる必要があることから、その僅かな増便分によってコストの低廉化へつながるとはどう考えても不可能と言わざ

るを得ない。

また、資本蓄積や経営能力で勝っている国内大手3社との競合では、沖縄が目指している格安航空会社の設立や、JTAの低運賃航空サービスは不利にならざるをえない。さらに、自由化するということは、経営能力が乏しい企業は必然的に撤退を余儀なくされることをも意味している。

97年8月からJTAは那覇－東京（羽田）間の深夜便を利用して、大人の東京片道運賃16,000円になると発表した。通常料金の46.6%の割引となる。深夜便を利用して通常の約半額の料金で利用できるのであれば、それに越したことはないが、羽田到着後（深夜）の交通アクセスや、JTAの経営基盤を考慮すると手放しで喜べる状態ではない。今後なんらかの解決策を講じる必要がある。

さらにここで先の飛行回転率という側面から重要な問題が浮上してくる。つまり、早朝や深夜については、騒音等の問題で空港に止まっている時間が多いうることは前述したとおりである。それに対してJTAの航空運賃低廉化は、深夜や早朝便を利用したことからすると明らかにその戦略は矛盾してくる。いわゆる昼間の飛行機のエンジン音は、深夜のそれと比較した場合、回りの車などの音にかき消されて深夜ほど気にならないはずである。よって、JTAの航空運賃低廉化は手放しで喜べるものではなく、これらのこととは今後の課題として大いに論ずるべきである。

それでは、永続的に低額の航空運賃を提供し、国際都市形成構想におけるアジア地域の「ハブ」になるにはどのようにしたらよいのだろうか。

1978年の米国の航空自由化におけるサウス・ウェスト社の戦略をもとに沖縄の格安航空会社及び低運賃航空サービス航空会社が生き残るために1つのヒントを見ることにしよう。

「コンチネンタル社やユナイテッド社がサウス・ウェスト社の成功を納めたローコスト戦略を模倣しようと試みたとき、彼らが模倣するのに最も難しかったものはその機種や路線、短い待ち時間などではなかった。これらすべては難なく目につきやすいため、ほとんどが容易に模倣することができた。しかしながら、サウス・ウェスト社の『集中』『儉約』『社員』『楽しさ』というサウス・ウェスト社の文化を再構成することがどうしても困難である。なぜならば、誰もそれが何なのか、またはそれがどのように現れたかを厳密に特定できないからである⁽¹³⁾」と、David J. Collis and Cynthia A. Montgomeryはサウス・ウェスト社の企業戦略を組織論的側面から分析している。

つまり、先のジェームス・パーカー氏が指摘した「路線」について各航空会社は容易に模倣することができたが、なぜかサウス・ウェスト社に勝ことはできなかった。では、一体なぜなのだろうか。サウス・ウェスト社は航空自由化によって自然と成長し続けた企業ではない。同社は、因果曖昧性という競争力の源泉を明確に把握し、自社資源をベースにして戦略を構築することによって利益を維持し、競争相手より優位に立つことができたのである。

因果曖昧性とはしばしば組織能力であり、それは決定的に特定の個人に依存している場合もある。つまり、企業経営を維持していくための特定の人材の能力や全社レベルでの組織能力である。そのことが生き残れるか否かになってくる。

例えば、サウス・ウェスト社では航空機をリースしているのではなく、全機をすべて同じ機種（ボーイング737型機）で大量に購入することにより、第一段階のコスト・ダウンを可能としている。そしてすべて同じ機種であるため、専門化された整備士により短時間での整備が

可能となる。また、乗客が席につく時間を短くするために座席は全て自由席にしている。

一方では、機長を含め客室乗務員すべてが清掃にとりかかるなどして空港に止まっている時間を短縮している⁽¹⁴⁾。

他の航空会社では、このような一連の作業に要する時間が一時間程度かかるのに対してサウス・ウェスト社では20分程度で終えている。結果として、乗客の待ち時間の短縮化につながり、そして往復航空便数の増加が企業利益を生む仕組みになっている。

つまり、従来の他社にはみられなかった組織能力=先に David J. Collis and Cynthia A. Montgomery が指摘した、航空運賃の低廉化のために戦略的に何に『集中』(focus) するのかを明確にし、『社員』(family) がその担当職域を越えて『儉約』(frugality) のために努力し、『楽しく』(fun) をモットーにしている組織文化がサウス・ウェスト社には存在しているのである。

4. 沖縄格安航空会社の戦略

では、具体的に沖縄格安航空会社び低運賃航空サービスを成功させていくには、どのようにすればよいのだろうか。

沖縄としては上述の本土（羽田等）への路線開設をメインとするのではなく、とりわけ近隣の台湾や香港、中国、韓国等への路線開設をメインとし、沖縄への外国観光客を誘致することである。

これは、先のサウス・ウェスト航空会社のジェームス・パーカー氏が指摘したように、路線における重要性を再認識することである。また、台湾の国民党等が97年7月以降「沖縄をポスト香港」としての可能性を大いに期待しているところにある。そのために台湾国民党はBOT方式(Buid and Operation Transfer の略)で必要な資金は、投資家が準備し、インフラ整備完了後ある一定期間その投資家によって管理され投入した資金を回収したのちに譲る)により、2,100億円を投じ那覇空港の沖合展開や那覇軍港のインフラ整備を積極的に進めようとしているのはすでに明記したところである。これらの地域へのパイプを繋げるのが、沖縄がとるべき最も賢明な戦略である。

また、「中継地」としての優位性を絶対的なものにするために、2010年における貿易自由化に向けて、本土という後背地をマーケットにし、輸入促進型による地元産業の活性化を推進すべきである。

具体的には、沖縄格安航空会社を日本の規制の枠にしばられないために、外国籍とするなどの戦略が考えられる。外国籍にすることにより、パイロットをはじめフライアテンダントなど賃金の安い外国国籍社員を雇うことができる。イメージ的には、日本船籍からパナマ船籍、リベリア船籍へと移籍されたのと全く同じ発想である。

そして、そのためにこれらの地域からヒト、モノ、カネ、情報等を沖縄へ引っ張ってくるためのインセンティブづくりも重要な要素となってくる。

企業戦略に関してDavid J. Collis and Cynthia A. Montgomery は「経営者はまぜこぜの自社資源の中から、現時点における有益な資源に投資を行い、それをグレードアップし効果的な戦略によって、それらを競争優位に貢献するような魅力的業界に向けてレバレッジ（テコ入れ）しなければならない⁽¹⁵⁾」として、自社優位のための分析を資源という側面から説いている。

つまり、沖縄に関しては「観光地」・「中継地」がその価値のある資源であり、それはまさ

しく97年7月以降における「沖縄のポスト香港化」である。沖縄企業は、沖縄が持っているそれらの魅力的な資源へ積極的にフォーカス (Focus) し、それらをレバレッジすることによって絶対優位に立たなければならない。

5. 沖縄シン（新・真）比較優位性理論

経済は「成長から経済発展」へと突入していった。

『経済発展論』においてキンドゥル・バーガーは、「経済成長という言葉が、産出量の増加を意味するのに対して、経済発展というのは、その他に、技術的・制度的な生産方法の変化を合わせて意味することばである⁽¹⁶⁾」と説いている。

また、国連が公にした『開発の10年』（1962年）に関する事務総長報告においては、経済発展を「成長プラス社会的・文化的・経済的变化の総体⁽¹⁷⁾」と定義している。

つまり、「経済成長から経済発展」とは、現代のように市場が個性化・多様化・高級化している時代において画一的なモノ（財）の産出量の増加のみをはかるのではなく、社会的・文化的・技術的・地理的变化の組み合わせにより、より豊かになろうとするものである。

沖縄に関すれば、沖縄の持っているポテンシャル、『空間』＝文化・歴史・地の利を上手く活かし、沖縄における比較優位性を明確にアピールし、従前のような政府による高率補助に依存する経済体质から脱却し、極力沖縄自らの力でより豊かになることである。

沖縄はこれまで、本土市場から遠く、市場規模も小さく、水・電気等の供給力不足等のさまざまな問題などで、経済発展は不利とされていたが、とりわけ生産基地がアジアを中心とする地域へシフトしてきたことによって、沖縄の比較優位性が出てきている。

中国時報は「琉球が自由貿易地域として香港に代わり、台湾と中国大陆間の貨物中継地になる可能性が大きい。中国は台湾の貨物が香港を中継することを禁止するので、琉球投資計画があると考えられる⁽¹⁸⁾」と報じている。また劉泰英氏は、「当面、党営の投資計画で琉球の観光事業はもっと発展する。ショッピングセンターとしての発展もある。将来、台湾や東南アジアの人々は、わざわざ香港に買い物に行かなくてもいい⁽¹⁹⁾」と、沖縄の「観光地」・「中継地」としての可能性を大いに評価している。

沖縄が他の地域より有利な、これらの「観光地」・「中継地」としての比較優位理論をリカードやヘクシャー＝オリーンの比較優位理論においてヒントにみることができる。

リカードは「各国が比較優位をもつ商品の生産に特化して、相互に交換を行うならば、そうしない場合に比して、一定量の資源を用いて、いっそう多くの生産物を獲得しうる⁽²⁰⁾」とし、ヘクシャー＝オリーンは、「各国はそれが相対的に豊富にもっている生産要素、特に労働・資本・土地等を多く使って生産される財に比較優位を持つ⁽²¹⁾」と説いている。

沖縄においては、「琉球の賃金はそれほど安くないが、台湾企業が琉球で製品をつくれば、日本製として輸出でき、製品価値を引き上げられる。さらに琉球の土地はまだ安い。これらの条件はすべて琉球に投資する有利な点だ⁽²²⁾」として、ヘクシャー＝オリーンの特に「土地」に関する比較優位理論を裏付けている。また、沖縄では特に若年層の労働力が豊富であることも有利な点である。

しかしながら、彼らの比較優位理論には共通の陥穰がある。彼らの比較優位性理論は、有形財を生産する際の要素のみに重点が置かれているという点である。財には有形無形のものがあり、特に市場が個性化・高級化・多様化し、経済が成長から発展へと移行している現代において

ては、『空間』という無形財=「地域文化」「自然資源の賦存量」「気候条件」も比較優位を生み出す1つの要素と、とらえることができるはずである。

したがって、沖縄における比較優位性理論は、リカードやヘクシャー＝オリーンの説く「土地」「労働力」等の有形財を生産する要素のみにおいて優れているばかりではなく、「文化」や「自然資源の賦存量」、「気候条件」という沖縄が持っている特有の『空間』を利用した無形財を生産する要素においても存在すると言っても過言ではない。

現に、沖縄の産業として成り立っている『観光』『リゾート』は無形財を効果的に利用したものであり、本県の重要な産業の一つでもある。それを可能にせしめているのが他の地域にはない沖縄独自の「文化」や「自然資源の賦存量」、「気候条件」ということにつきるはずである。観光客は各々が他の地域とは違った沖縄の『空間』を味わい、経験・体験を通じ、それに対して代価を支払うのである。

David J. Collis and Cynthia A. Montgomery が指摘するように、現在沖縄における有益な資源は、「観光地」・「中継地」であり、これらをレバレッジすることによって、より多くの生産物を得ることができるのである。

それでは、「観光地」としての沖縄の比較優位理性はどこにあるのだろうか。

6. 観光地沖縄の現況

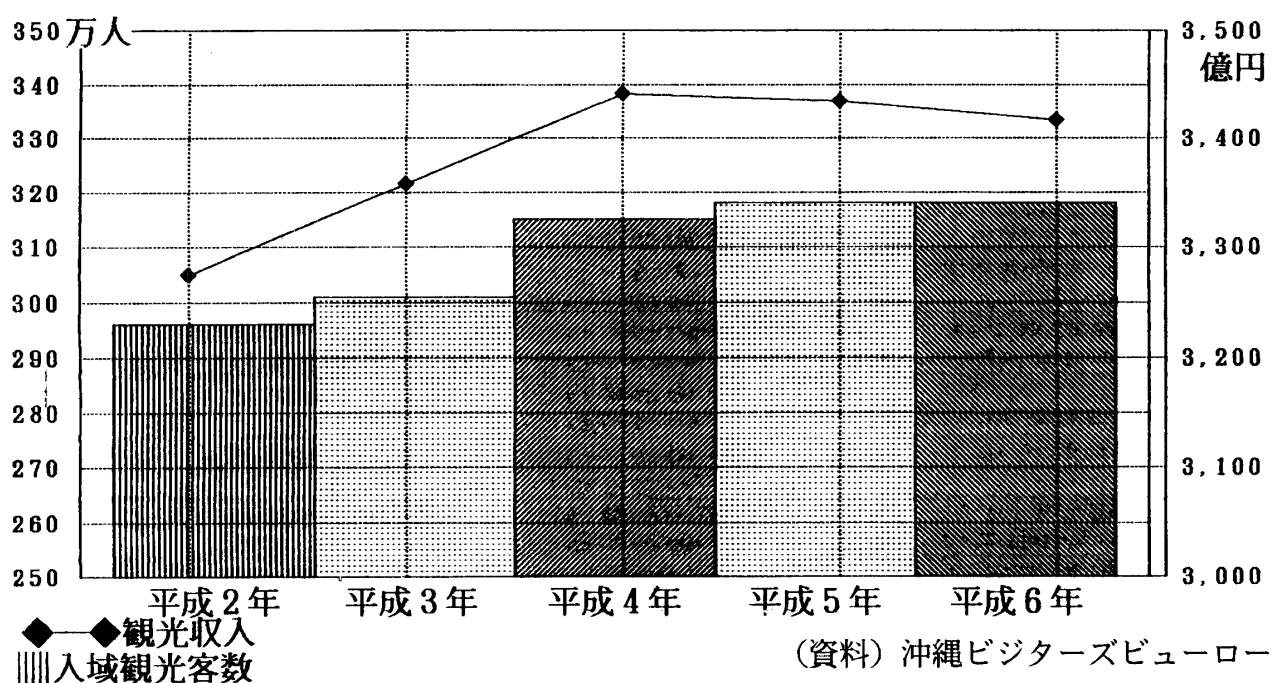
『沖縄における観光客誘致のマーケティング調査』（沖縄ビザーズビューロー）によると、家族で旅行する場合の回答は、北海道、ハワイ、京都に継いで沖縄が第4位となっており、保養・休養する場合においては、ハワイに継いで沖縄第2位、マリンスポーツをする場合ハワイ、グアムに継いで沖縄第3位、歴史・史跡に触れる場合、京都、中国に継いで沖縄第3位となっている。いずれも上位を占めていることが伺える。

以上のことから、沖縄観光においては保養・休養やマリンスポーツを中心とする家族観光型及び、史跡演出型の観光地が求められていることが読み取れる。

入域観光客数をみると、平成2年 295万8,000人、平成3年 301万5,000人、平成4年 315万2,000人、平成5年 318万7,000人、平成6年 317万9,000人となっており、年々増加傾向にある。一方、外国人観光客は1991年 17万4,000人だったものが、92年 17万3,000人、93年 15万2,400人、94年 13万2,000人、95年11万9,000人と年々減少傾向を辿っている。

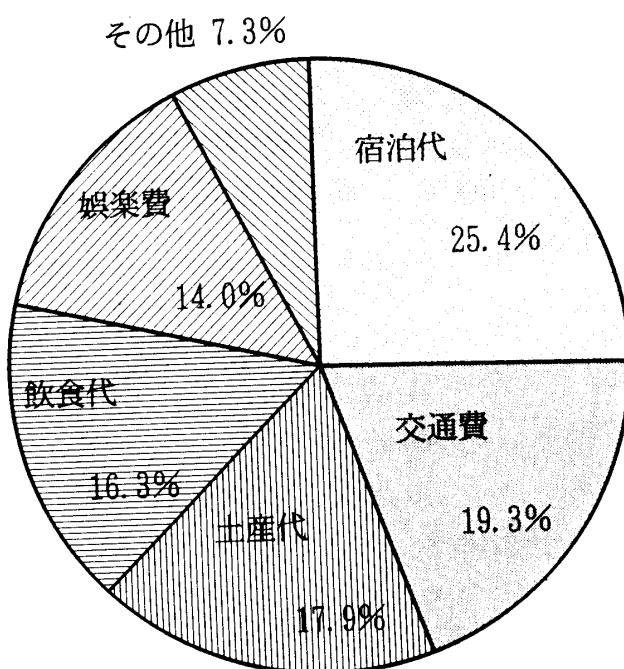
では、観光収入についてはどうだろうか？ 平成2年 3,275億円、平成3年 3,358億円、平成4年 3,442億円、平成5年 3,435億円、平成6年 3,417億円となっており、平成6年を除いては、増加傾向にあると言える。

図-5 入域観光客数及び観光収入



さらに、観光客一人当たりの消費額はどうだろうか。観光客が沖縄に落とすとされている一人当たりの消費額の平均は10万7,500円で、その内訳は、宿泊代が25.4%と一番高く、交通費19.3%、土産費17.9%、飲食費16.3%、娯楽費14%となっている。

図-6 観光客一人当たりの消費額の構成（平成6年）



(資料) 前に同じ

以上のように、宿泊費・交通費・飲食費を含めると全体の約61%となる。つまり、航空機による入域観光客は、パックツアーや航空会社代理店を通してくるため、観光客が落とす金額の約61%は本土へ流れる仕組みになっている。したがって、単純な計算だが沖縄に来る観光客のすべてがパックツアーや代理店を通しての観光客と仮定した場合、平成6年における観光収入の3,417億円のうち、約2,518億円は沖縄を素通りし、わずか1,400億円しか歩留りしないことになる。少なくとも3,417億円の5割程度は沖縄に歩留りせず、本土へそのまま流れているとみても間違いない。

以上のことから、本県の観光関連産業のさらなる活性化の課題としては、ノービザ制度などのとりわけ外国人観光客を沖縄へ引っ張ってくるためのインセンティブを確立し、娯楽施設の提供やシーズとニーズを考慮したマーケティング思想の導入を図ることである。その結果県内の関連製造加工業者への受注を増大させるというような、自己完結型の経済システムを構築することである。

ゆえに、航空運賃の低廉化のためにも本土をメインとしつつも、観光客を国内外から幅広く受け入れるようにし、2010年の貿易自由化を目前に日米貿易摩擦の一助となるようにしなければならない。

おわりに

沖縄の持っているポテンシャルを可能にせしめるためには、沖縄企業としての全社レベルでの能力が試されることになるだろう。運輸省は5年後には「需給調整」を減速的になくす方向で検討しているようだが、「幅運賃制」がどのようになるのか。また、離島を多くかかる本県にとっては、自由化に伴う航空会社の路線撤廃等の弊害が予想される。それに対して国からの補助制度によるエッセンシャル・エアー・サービス（不可欠航空運送サービス）が可能なのか。加えて、さらなる公租公課の低減が図られるのか否かも沖縄格安航空会社にとって重要な課題となってくる。仮に可能でなければどのような施策をもって対処するのか。

これまでの傾向をみていくと、なぜベクトルが本土にしか向かわないのか、なぜアジアの交流点を目指している沖縄が、アジアへベクトルを向けた戦略をとらないのか不思議でならない。

航空運賃低廉化にとってみても、従前のような名ばかりの「航空自由化」では台湾が望んでいる、また沖縄が目指している「ポスト香港」はありえない。したがって、沖縄の格安航空運賃サービスを実現し、それを起爆剤としてアジアのハブ化を目指すためには、運輸省による制度的側面の大幅な規制緩和と、沖縄企業としての経営ノウハウが問われることになる。

以上のことをクリアして、格安航空会社及び航空運賃低廉化が沖縄の経済発展の原動力（エンジン）になれば沖縄にとってこれほど明るいニュースはない。

政府の沖縄に対する理解とともに沖縄の努力が大いに期待されるところである。

【注】

- (1) 経済日報 1996年12月10日
- (2) 琉球新報 1996年12月12日
- (3) 琉球新報 1997年1月7日
- (4) 航空労組連絡会
- (5) NHK『クローズアップ現代』1996年12月6日
- (6) NHK『クローズアップ現代』1996年12月6日
- (7) 「『次』はこうなる」堺屋太一 講談社 P.224
- (8) NHK『クローズアップ現代』1996年12月6日
- (9) 琉球銀行総合企画部企画課：運転保馬氏へヒアリング
- (10) 琉球銀行総合企画部企画課：運転保馬氏へヒアリング
- (11) 琉球新報 1996年12月19日
- (12) NHK『クローズアップ現代』1996年12月6日
- (13) David J. Collis and Cynthia A. Montgomery. 1995
"Competing on Resources : Strategy in the 1990's"
HARVARD BUSINESS REVIEW July-August 1995. p p.122
- (14) NHK『クローズアップ現代』1996年12月6日
- (15) David J. Collis and Cynthia A. Montgomery. 1995
"Competing on Resources : Strategy in the 1990's"
HARVARD BUSINESS REVIEW July-August 1995. p p.124
- (16) 「経済発展の理論」西川潤 日本評論社 P.14
- (17) 「経済発展の理論」西川潤 日本評論社 P.15
- (18) 琉球新報 1996年12月12日
- (19) 琉球新報 1996年12月12日
- (20) 「新版：経済原論」千種義人著 慶應通信株式会社 P.241
- (21) 「入門経済学」伊藤元重 日本評論社 P.316～317
- (22) 琉球新報 1996年12月12日

【参考文献及び資料】

- 1) David J. Collis and Cynthia A. Montgomery. 1995
"Competing on Resources : Strategy in the 1990's"
HARVARD BUSINESS REVIEW July-August 1995. p p.118-128
- 2) NHK『クローズアップ現代～格安航空運賃は可能か 相次ぐ航空新会社の設立』
1996年12月6日（金）
- 3) 沖縄・本土間航空運賃軽減に関する提言書 平成元年11月 沖縄経済同友会
- 4) 「新版：経済原論」千種義人著 慶應通信株式会社
- 5) 「入門経済学」伊藤元重 日本評論社
- 6) 「経済発展の理論」西川潤 日本評論社
- 7) 「『次』はこうなる」堺屋太一 講談社
- 8) "FOCUS" THE FUTURE OF YOUR COMPANY DEPENDS ON IT AL RIES ダイヤモンド社