

沖縄経済と国際貨物 ハブスポーク・ネットワーク

塩 見 英 治
小 熊 仁

1. はじめに

沖縄は、島嶼性でも固有な歴史性に特徴づけられる。島嶼には、一般的に、輸送コストが高く、産業の内的循環が低いために、初期には助成がなされ、次いで、初期制約を克服し、発展が期待できるモデルが想定される。沖縄も、本土復帰した1972年以降、沖縄振興開発特別措置法や沖縄振興開発計画において、経済的に後進している位置づけがなされ、継続的な開発の対象となっており、自律性の確保が期待された。沖縄には、初期条件ともいえる本土との経済格差是正の要素に加えて、基地受け入れの代償の要素が加わり、他府県とは異なる政策措置がとられてきた。これらは、政府主導による沖縄振興計画をはじめとする振興策、特別自由貿易地域制度の創設、沖縄県に対する特別措置などに示される。沖縄の開発計画のなかでは、「経済的自立」が最大の目標にされ、これによって、経済発展のための基礎条件の整備となる産業・社会インフラの整備、高率補助制度に代表される経済振興策がなされてきたが、経済指標でみるかぎり、現在に至るまで、沖縄の経済自立に向けた産業振興策は振るわず、全国平均に比べて、第3次産業の比率は大きく偏向し、失業率が高い。1990代末についてみると、県民所得が全国平均の7割にしかすぎず、完全失業率も全国平均より2.5%高い。そのため、2002年には、

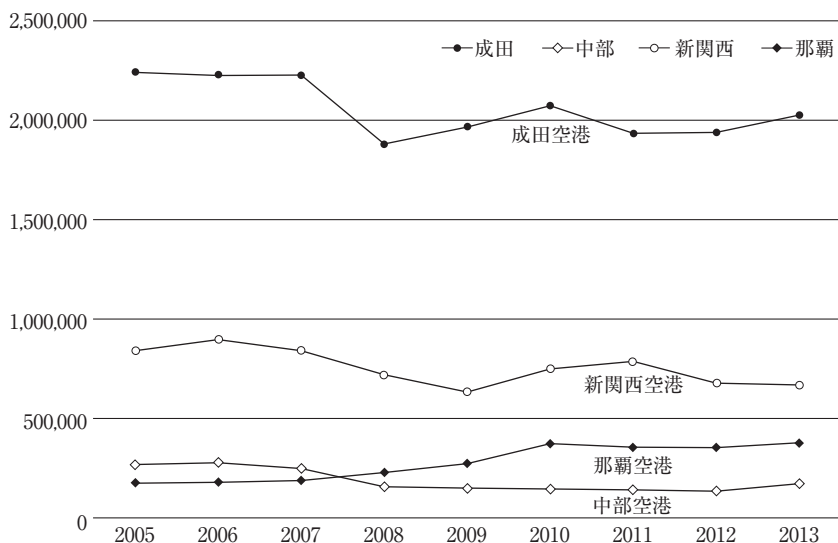
沖縄振興特別措置法（沖縄振興新法）が施行され、これによって、一連の産業振興策がとられ、政策の目標は従来の本土との格差是正をめざす公共事業主体の開発から、経済的自立への条件整備へと切り替えられた。一連の振興策のなかでも、沖縄では、とくに沖縄経済特区に力を入れている。この指定地域に進出した企業には、法人税が減免されるなど優遇措置がうけられる。特定地域は、金融特区と情報特区などに指定された。このため、目覚ましい実効的な成果はあがっていないが、改善の経過は示される。財政面でも自主財源が極端に少なく、国に深く依存している状態が継続していた。しかし、2000以降は、国の三位一体改革で、自主財源の乏しい沖縄が頼みとする地方交付税も大幅に削減され、財政は苦境に立たされているが、最近では、財政状況はやや、自由度が増すようになった一括交付金によって改善している。以上の基本的な産業振興の制約、結果面での経済格差などは、経済活動の結果として内生的に決まり、固定的に持続している。

しかし、「沖縄21世紀ビジョン」（沖縄振興計画平成24年度～平成33年度）の施策に支えられて展開する最近の国際貨物のハブ・スポーク・ネットワーク国際貨物の取り組みは、沖縄振興の一助として経済発展の可能性を秘めている。東京首都圏での空港貨物の弊害を緩和する中部空港の補完的機能、関西国際空港での国際貨物の展開も国際競争力の強化に役立っていない¹⁾。この中で、図1で示されるように、那覇空港の空港貨物の伸びは、新勢力として注目される。

補助に支えられた経過的な発展か、恒久的な発展が期待されるものなのか注目される。現状では、システム全体として、規模が小さく、ストック機能

1) 日本の交通の国際インフラの競争力は低下している。この中であって、名古屋のセントレア空港の国際貨物の展開は、成田空港の集中を緩和しそれを補完するものと期待され、関西国際空港も代表格になるものと期待されたが、陸送コストの負担にも関わらず、総合的機能と密度の経済の発揮の観点から、成田空港の集中利用が促進されている。

図1 主要空港の国内・国際貨物（積・卸，トン数）の推移 — 中部と那覇の逆転



出所) 日本航空協会『日本航空統計年鑑』各年版による。

も充分でなく、空港容量の制約もあり課題が多い。

本論は、最近の沖縄の国際貨物のハブ・スポーク・ネットワーク国際貨物の取り組みについて、その背景と展開の経過、課題について考察するものである。

2. 特区の展開と帰結

2002年には、沖縄振興特別措置法（沖縄振興新法）に基づき、金融業務特区、情報通信産業特区が展開された。これらの特区は、1999年に開設された経済特区と共に様々な国税と地方税が減免される。経済特区はふ頭整備が遅れ、企業が国内人件費の高さなどから海外進出を選好することから、それら

の特区を進出企業数、雇用者ともに想定を大幅にしたまわったが、2002年以降の特区の展開は、金融特区では進出企業が乏しく成果は芳しくなかったが、情報特区では、IT関連産業の進出が増え、2005年頃まではコールセンターの進出が目立ったが、それ以降は、データセンターの運営、最近ではソフトウェアの進出が目立ち、雇用効果も目立つようになった。沖縄に立地した情報通信関連企業の推移をみると、2002年に58社であったが、2013年には301社になっている。沖縄の失業率も、改善傾向を示しており、全国比率でみると、2000年に失業率が7.97%であったのが、2013年には5.7%となつてこの間、2.27%低下して改善している。2014年の就業者数も、658千人と過去最高水準の規模となっている。人口一人当たりの県民所得も、2002年に全国比で位2002年に72.9%だったのが、2011年には74.3%となつて、わずかであるが改善している。このことから、平成24年の「沖縄21世紀ビジョン」（沖縄振興計画平成24年度～平成33年度）は、従来の自立型経済の構築を継承しつつも、新たな時代の創造に挑むアジア・大西洋の発展に貢献する施策を打ち出している。

3. 沖縄経済の産業と財政の特徴

沖縄経済は、自立には程遠く、従来より「3K経済」と呼ばれてきた。3Kは基地、観光、公共事業であり、これの産業を基軸とした経済構造を意味する。

基地収入の内訳は、外人住宅の賃料や消費、軍用地収入、基地従業員の給与などで、本土復帰時に県民所得に占める比率が約16%であったのが、2014年時点では約5%である。経済面での基地依存度は低下している。嘉手納基地以南の大規模返還や海兵隊員のゲーム移転で一層の低下が見込まれる。受益者も、大きな偏りが指摘される。これに対して、観光収入は、1970年代後

半以降、基地収入を上回り、最近では、基地収入比率の約2倍強を占めるようになってきている。観光入域観光客数は2002年の483万人より2013年には641万人へと増加し、観光収入もこの間、3466億円から約4000億円規模へと増加している。しかし、ホテルなど、主力の企業の殆どが本土企業で、利益が本土に還流されるザル経済の状況が指摘される。このことは、県民所得統計で示される。公共事業については、財政状況の苦境もあって投資が抑制的で低下傾向が続いている。苦境のなかにあって、建設業の比率も産業別県内総生産割合において、2010年においても8.3%と高く、九州6県に比べても、2.6%高い。他に、産業全体の中で、第三次産業に大きく偏っており、産業別県内総生産割合で、2010年に85.5%と高く、九州6県の平均より、12%高い。経済発展を図る上で、製造業の比率との均整のとれた発展が望まれる。農水産漁業（1次産業）も、販売（3次産業）、加工（2次産業）と一体化し、海洋資源を活用した第6次産業化の方向での活性化が求められる。

沖縄の財政構造は、国の財源配分に著しく依存し、自己財源比率が極端に低いことに特徴づけられてきた。1990年には、歳入額の規模は、1980年から10年間で約1.65倍増加し、自主財源の比率は、19%から23%へと僅かに改善した。しかし、2002年には、財政規模は1990年対比で33%増加したが、自主財源は25%と殆ど変わっていない。依存財源のうち、国庫支出金、地方交付税がそれぞれ3割を占めており、全国平均では、国庫補助金の比率は17%であり、この比率の高さが際立っている。極端な財政依存体質は、一連の沖縄の開発計画の実施によっても改善をみることはなかった。自主財源の比率が低いのは法人関係税等、県税収入が約1割と低いことによるものである。地方交付税については、本来、地方公共団体の財源調整や財源保障に役割があった。だが、80年代後半以降、国は地方単独事業を拡大するために、地方債や地方交付税による財政支援を多様化し、地方交付税を通じて政策誘導する方向を強めた。この過程で、地方交付税の機能が変質した。2012年度の国庫支

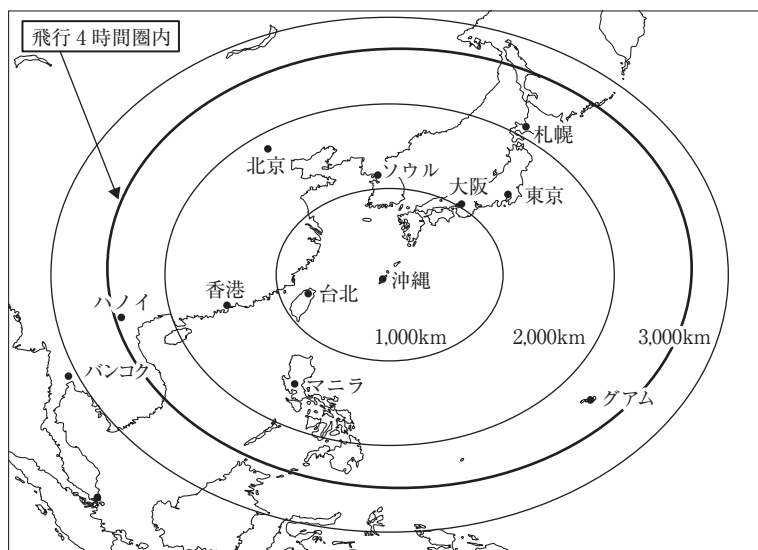
出金と地方交付税の人口一人当たり公的支出額は、全国6位にランクされているが、従来より、国庫支出金の比率が高いのを特徴としていたが、2014年度より、沖縄振興のための一括交付金が拡充されることになった。これに基づく新たな様々な施策が講じられている。

4. 沖縄経済のメリットとデメリット

沖縄にとって最も深刻な問題は、島嶼性その他の地理的条件による外生的条件である。これによって生じる主たる問題には、①生産に有効面積が限定されることによる「規模の経済性」の発揮の制約、②地理的な隔絶性、分断性による対外的に高い輸送コスト、などがある。狭小性に加え、環境面での脆弱性は、経済開発にとってネガティブな要因となる。航空郵送においても、生産性が低くなっている²⁾。しかし、一方、亜熱帯気候区に属し、東アジア地域のほぼ中心に位置する地理的条件と海洋資源の存在、固有の伝統文化の継承は、開発の方向次第では、プラスにもなりうる外生的条件である。長期的には、島嶼性のマイナス要素に縛られず、他地域とのネットワークの形成に有利な地理的条件、自然的要素、伝統的文化の要素を生かせる産業の育成が課題となる。プラスになる外生的要因のなかでも、近隣アジア諸国とのネットワークの形成に有利な地理的条件は、かつて沖縄琉球圏構想にあったように、近年の国際航空ハブのネットワークの展開は、注目される。図2で示されるように、台湾などアジアの大都市を近郊に控えている。

2) 日本の離島の空港の生産性分析として、小熊仁・塩見英治「日本における離島航空輸送の効率性評価と要因分析」第30回韓日経済経営国際学会議 2015/08 研究論文（プロシーディング）がある。DEAの方法を使用して生産性が低い結論を得ている。なお、米国やEUでは、いわば、規制緩和・自由化のセフティネットとして、Essential Air Serviceの補助施策があるが、日本では、地域振興の観点から離島補助に限定されている特徴がある。沖縄には、このほか、基地の代表ともいえる地域振興の補助策がなされている。Essential Air Serviceについては、塩見英治（2005）を参照のこと。

図2 アジアの中心に近く位置する沖縄



こうしたハブ展開は、沖縄県的那覇空港を起点にアジアの主要都市を航空貨物専用機ネットワークで結ぶ、スピード輸送モデルである。

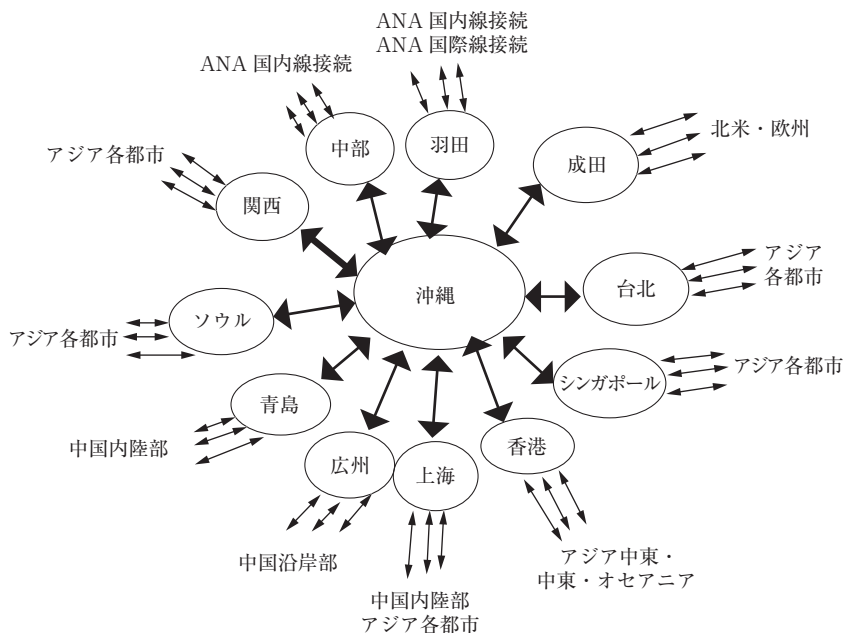
5. 国際貨物のハブ・スポーク・ネットワーク

航空ハブに据えたのは、着陸料や租税などの減免、特区による施設の恩典、人件費の安さ、首都圏空港など混雑空港の容量制約などによる。日本では、規制緩和等のセフティネットとして、航空など高速交通の空白地帯が補助の対象と欧米と異なり、離島が対象となっているが、沖縄では基地の代償として、離島の代表格として特別の支援がなされている。貨物のハブ・スポーク・ネットワークは、米国のフェデックスの創業者のスミスによって、開発したといわれる。限られた便数で、多くの都市間の輸送を可能にさせる。自転車の

車輪の中心軸をハブに見立て、放射状にスポーク都市とを結ぶ。N本のスポーク路線で、総都市数は $N(N+1) \div 2$ となり、都市ペアの累増がもたらされる。中心軸のハブでの集中的管理・運営はハンドリングコストの節約をもたらす。スポーク空港からの中心軸の空港での積み替え・コンソリゼーションは積載量をあげ、単位収入を向上させる。その上で、需要密度をあげ、国際間ゲートウェイ間の路線をつなぐ。航空ネットワークには、最近、普及しているLCCのポイント・ツー・ポイントなどがあるが、大手のネットワーク航空会社は、とくに、国際運航の大手企業は、ハブ・スポーク・ネットワークを選好している。貨物には、コンビ、専用機、旅客機のベリーー輸送があるが、大型輸送で貨物輸送に制約が少ない点で専用機が利用される。近年、LCCの影響で専用機の利用が増加している。航空貨物の特性はスピードで、流行のアパレル品、高付加価値の電子部品、生鮮の高級食料品などである。那覇空港では、国際貨物ハブとして、JCA、ANAがこうしたハブとして貨物専用機を利用して、日本とアジアの主要都市を結び、ヤマトと提携して、「国際宅配便」と「国際クール宅配便」によ達を可能にしている。那覇は、図3のように、ANAの日本国内接続便がある中部、ANAの国内線・国内線の接続がある羽田、北米・欧州路線を多く持つ成田、アジア各都市の路線を有する関西、アジア地域では、アジア各都市を結ぶ台北、アジア・中東・オセアニアを結ぶバンコク、アジア各都市を結ぶシンガポール、アジア・中東・オセアニアを結ぶ香港、2時中国内陸部。アジア各都市を結ぶ上海、中国沿海部を結ぶ広州、中国内陸部を結ぶ青島、アジア各都市を結ぶソウルをつなぐ中心核となっている。

例えば、翌日配達運航ダイヤでは、それらの都市から、B767-300貨物専用機で22～24時に出発し、ハブの那覇に到着後、夜間に積み替えをし、翌日早朝に各アジアの都市に届けることになる。接続ネットワークが充実しており、製造業のサプライ・チェーンの需要にも対応することができる。国内

図3 ANA の沖縄の国際航空貨物のハブ/ネットワーク



出所) ANA ホームページにより作成。

地方発着でも他社より遅い集荷，早い配達が実現できて地方のニーズに対応でき，那覇空港での一元的通関により，出発地と到着地におけるリードタイムの短縮ができるとしている。商品力も，エコノミー，書類。小荷物，大口商品などのラインアップができており，最新のITシステムにより，予約⇒受託⇒通関⇒輸送⇒引き渡し」の各プロセスのリアルタイムでのモニタリングが可能となっている。他に，製造業や小売り業向けの高付加価値物流サービスを展開している。

現代のサプライ・チェーン体制では，物療センター，物流拠点で，クロスドッキングが重視される。確かに，小売業等において，マーチャンダイジング，品揃えを前提に，店舗別の陳列まで配慮した作業が処理されているが，

これが支配的だとはいえ、拠点の中継のポイントでは、支援の多様な機能があることに留意しなければならない。輸送の物療拠点では、積み替えの機能とともに、受発注を伴ったストック機能がみられる。情報化の高まりのもと、通信販売機能が盛んになり、受発注と商品の発送を可能とする一定のストック機能が必要となる。もっとも、古典的な季節波動と景気波動に適合する長期のストック機能ではない。このことは、輸送の物流拠点だけでなく、アマゾンの事例で示されるように、小売り、卸売り棟の傾向であり、クロスドッキングが中心だとはいえ、多様な機能の存在があることを忘れては適合する長期のストック機能ではない。このことは、輸送の物流拠点だけでなく、アマゾンの事例で示されるように、小売り、卸売り棟の傾向であり、クロスドッキングが中心だとはいえ、多様な機能の存在があることを忘ならない。

沖縄の物流ハブの活用には、中継モデルと、在庫モデルを想定している。前者では24時間通関・中継機能を活用し、圧倒的に有利なりード・タイムのカットを実現し、日本 ↔ アジア間、アジア ↔ アジア間の翌日配達を実現し、また、那覇空港及び羽田・成田・関西との豊富なネットワーク接続により、地方都市からアジア都市への翌日配達を実現できる。これには翌日配達
の国際宅配便、日本全国の趣味期限に配慮することなく新鮮な特産食品のア
ジア向け輸出、電気・精密機器などリペアパーツなどの海外拠点向けの高付
加価値製品の迅速な輸送に適しているとしている。特産品では、他地域との
コラボレーションにより商品力がアップしており、これには、福井県の越前
ガニと北海道の毛ガニの味覚比較セット、青森県のリンゴ、和歌山県の柿、
山梨県のぶどうのギフトセットなどがあげられる。沖縄を拠点としたコラボ
商品、セット商品、ハラル商品等の製造、加工の可能性が出ている。2000年
1月からは静岡県産のいちごの香港への輸出が開始され、2001年4月からは、
近郊アジア香港、台湾などに静岡県産の高糖度トマト、わさびやその加工品、
水産加工品等の輸出を行っている。後者については、促進の大きな課題になっ

ているが、沖縄に物流拠点を確保することによって、深夜受注でも翌日配達を可能とする物流モデルである。これには、アジア向けの通販・Eコマース拠点、アジア向けのリペアパーツ等のストック拠点、電子機器等の検査・修理拠点が想定されており、これにより、アジアのニーズに対応しつつ日本品質での受注。輸送の実現、各地の拠点の沖縄への集約による効率化を達成している。また、災害の少ない沖縄拠点の活用によるリスク分散とBCPへの貢献が想定されている。

情報産業も多角化を展開しており、対応可能である。2001年度には、楽天、ヤフーなどの沖縄貨物ハブの活用や東芝グループのパーツセンターが進出している。しかし、Eコマースは羽田空港も取り組んでおり、近隣地域のASEANも対抗の動きが予想され、現在でも、沖縄のEコマースに結びついたストック機能は充分、働いていないなど課題が多い。

これを支えているのが、公的支援であり、2012年の沖縄振興特別措置法に基づく国際物流拠点産業集積地域の遇措置には、対象業種を限定の上、国税に関し、新たに設立された常時雇用者15名以上の企業に着いて、新設後、10年間、法人税の40%控除のほか、投資税制控除、特別償却、関税の恩典が与えられ、地方税に関しても、法人事業税の課税免除、不動産取得税の課税免除、固定資産税の課税免除が受けられる。賃料もやすく設定しており、例えば、那覇空港周辺の国際ロジスティックセンター等の賃料は、成田・羽田周辺の施設の賃料の3分1から2分の1の水準になっている。

沖縄の国際物流拠点の特徴は、平成26年度に、特区エリアの指定が県知事に委譲され、うるま・沖縄基地の中域港湾に隣接する国際物流・製造拠点、那覇空港の空港貨物ターミナルと国際ロジステックセンター、那覇港コンテナターミナルを包括してその範囲を拡大し、物流業のみならず、機械修理業、通信販売業、航空整備業を対象としている点である。また、マーケティング活動も活発に展開されており、日本国内外の食品サプライヤー、約131社と

バイヤーの約100社が集う日本最大級の食品商談会が開催され、支援体制も充実している。規模の経済の発揮を十分に果たしていない現状では、今後のさらなるマーケティング活動の展開は課題である。

那覇空港を中心とした物流拠点の構築は企業誘致をふまえ計画的に推進し、最終的に第3ステージでの国際物流拠点産業集積地域に那覇港総合物流センターを整備し、航空機整備産業の収差席、空港・港湾周辺地域への展開が予定されており、現在、国際物流拠点産業集積地域での3号棟の物流センター整備を含む第二ステージの段階にある。新滑走路の建設を含め、インフラの更なる拡張は、用地拡張の制約が多いことから難題でもある。

首都圏混雑を回避できる夜間での就業は、差別化と競争優位を支えている。また、旅客輸送では、LCCのシェアが向上しており、折り返し時間の短縮による生産性の向上を戦略モデルのかなめにしていることから、地上での貨物積載の余裕がなくなってきている。ベリーでの貨物積載のスペースも小さい。東アジアはベリーの比率が高いと言われるが、東アジアでもエアアジアのように、LCCの成長の勢いは大きい。しかし、航空貨物は、スピードが特性とはいえ、対抗の海上コンテナの速度が増している。断然、コストも安い。今後は、片荷になるアンバランスは航空貨物には宿命はあるが、フォーワダー等との連携、マーケティング活動等の促進により方面別、方向別でのバランスを取り、全体の積載量を増加させることによって、単位収入を向上させ、単位コストの引き下げによって運賃の低下に努め、収入を高めねばならない。さらには、現地の情報産業・製造業の発展との相乗効果を期待したい。

6. 課題と展望

以上、沖縄経済の格差と現状、沖縄の地理的メリットを生かした経済の活性化につながる可能性がある国際貨物のハブ・スポーク・ネットワーク国際貨物のハブ・スポーク・ネットワークと課題について論じた。沖縄は日本が高度経済成長の地歩を固めているときに、米軍のアジア戦略の拠点として膨大な基地に建設が押し進められ、返還後は、日本政府が開発のための法律や計画を策定し、国の主導のもとに開発の実施がなされてきた。実施計画の策定、アクションプランの策定について一部、自主決定権が与えられているとはいえ、全体の意思決定、基本的な計画策定には自立決定権はない。財政配分も、然りであった。こうした意味での基本的な自治の不在の要素に、経済的自立の条件の欠如が重なる。沖縄の開発計画のなかで、最大の目標にされたのは、経済的自立である。しかし、この経済的自立の定義は明確になされておらず、現実には、曖昧な経済的自立論だけが先行する結果となった³⁾。大規模な開発によっても、経済指標で示される経済格差は解消されず、むしろ、開発は経済問題を深刻にしている。経済的自立の構想についても、代表的で支配的なものは、内発的発展による自立論と、自由貿易地域の再編を含むアジアの周辺地域との連携による自立論である。前者では経済的自立を確立するための要因として、①対外収支の正常化、②産業構造のバランス、をとらえる。①では、中央政府や域外からの援助なしに地域経済を自立させることを重視し、②では、産業が波及的連鎖をもち均齊的に成長することを重視する。ここでは、経済発展の動因を地域の経済構造に内蔵し、それを地域内の経済循環の中から再生産し、持続的な発展へといかに進化させるかが課題と

3) 筆者の塩見は、『リージョンの時代と島の自治』（2006）所収の「オーランドと沖縄の財政と経済の比較」において、オーランドには島民権の概念があり、独自憲法までも有した自治権が確立しているおり、西洋の離島にはこれが少なからずみられ、自律のみを目指す沖縄との差異点である指摘を行った。

なっている。経過をみると、現実には、発展の動因の核となるエンジンが内臓されていない。後者の②は、周辺のアジア周辺都市と結んだ自由貿易圏を形成し、そのなかで貿易と投資を活発にしようとするものである。ここにおいても、基底となるのは、日本国内やアジア圏域における比較優位性を考慮して、産業構造を改善することであり、これによって優位性が発揮された産業と、自由貿易地域との有機的連携が求められる。経過的には、コスト条件など比較優位を発揮する条件に乏しい。このほか、最近では、閉鎖された空間としての島嶼性や環境の要因を重視し、サステナビリティの視点で自立の概念と成立の条件を探る見解なども主張されている。経済の固有の発展段階に応じた内発的な発展を目指すもので、環境制約を重視する点で注目される。本論文は、環境視点は考察できなかったが、別の機会に論じるとして、国際貨物のハブ・スポーク・ネットワークの促進と共に、当面、産業構造を改善し、有意性が発揮できる産業、自由貿易地域との連携が求められることを提唱するものである。国際貨物では、片荷問題があり、採算面の改善のためにも、今後、フォーワダー、ネットワーク航空企業との連携強化をはからねばならない。沖縄のハブ・スポークネットワークの展開は、公的支援に支えられて沖縄振興の一助にはなっている。しかし、システム全体として、規模の経済が充分、生かされていない。国際競争力の向上に大きく貢献しているわけでもない。ASEAN など近隣諸国との競争要素もある。用地確保難からインフラ拡張にも制約がある。国内線のネットワークがまだ十分に生かされておらず、沖縄の知名度を高め潜在的需要を掘り起こし、振興と製造業の振興につながる物流の取り組みを振興し、大都市圏からの貨物が主体でローカルな貨物が集めきれていないので、リードタイムをさらに短縮して余地があり、沖縄の振興と製造業の振興につながる一層の物流、製造業、情報産業の発展との融合を期待したい。

参考文献

- 内田真人（2002）『現代沖縄経済論』沖縄タイムズ社。
 オヘロ・ベタション、岡沢憲芙監訳（1995）『北欧の政治』早稲田大学出版部。
 来間泰男（1998）『沖縄経済の幻想と現実』日本経済評論。
 川瀬光義（2013）『基地維持政策と財政』日本評論社。
 塩見英治（2004）「オーランドの自治と経済（上）」『琉球新聞』12月16日号。
 塩見英治（2004）「オーランドの自治と経済（下）」『琉球新聞』12月17日号。
 塩見英治（2006）「オーランドと沖縄の経済と財政」『オーランドと島の自治』。
 塩見英治・斎藤実（1998）『現代物流システム論』中央経済社。
 新崎盛暉・比嘉正夫・家中茂編（2005）『地域の自立 シマの力（上）』コモンズ。
 畠『沖縄問題・基地常識』亜紀書房、1998年。
 富川盛武・百瀬恵夫（1999）『沖縄経済・産業―自立化への道』白桃書房。
 富川盛武・二村泰弘（1999）『アジアから見た OKINAWA-THE・沖縄戦略産業』日本貿易振興会・アジア経済研究所。
 仲村清司、宮台真司（2014）『これが沖縄の生きる道』亜紀書房。
 松島泰勝（2002）『沖縄―島嶼経済史』藤原書店。
 松島泰勝編著（2015）『島嶼経済とコモンズ』晃洋書房。
 宮城辰夫・植草益・大城保（2000）『沖縄経済 変革のダイナミズム』NTT出版。
 国際情報通信・金融特区促進協議会編（2004）『沖縄金融専門家会議』沖縄タイムズ社。
 山崎朗（2015）『地域創生のデザイン』中央経済社。
 沖縄県（2000年）『第3次沖縄振興開発計画総点検報告書』。
 沖縄県（2002年）『沖縄振興計画の概要』。
 内閣府（2002）『沖縄振興計画』。
 内閣府（2002）『沖縄振興特別措置法のあらまし』。
 沖縄県総務部財政課（2004）『沖縄県財政の状況』。
 沖縄県企画部企画調整課（2014）『沖縄県経済動向』平成26年。
 沖縄県（2012）『沖縄21世紀ビジョン基本計画』。
 沖縄県企画部企画調整課（2014）『沖縄県経済動向』。
 沖縄県（2005）『第2次沖縄県情報通信産業振興計画』。
 沖縄県（2012）『情報通信産業立地ガイド』。
 沖縄振興開発金融公庫企画調査部調査課（2004）『沖縄経済ハンドブック』沖縄振興開発金融公庫。
 名護市「国際情報通信金融特区構想」。
 www.okinawahaiso.jp/ANA Cargo「ANA 沖縄貨物ハブ&新・航空 ネットワーク」。
 Aland Landskapsstyrelse（2002）, The Aland Islands : An Inspiration for Contemporary Crisis Management, Aland Landskapsstyrelse。
 ASUB（each year）, Statiscal Yearbook of Aland, Mariehamn : Department of Statistics and Economic Research in Aland (ASUB)。
 Baldacchino, G. and D. Milne eds. (2000), Lessons from the Political Economy of Small Islands, ST. Martin's Press, INC.,
 Daftary F. (2000), Insular Autonomy : A Framework for Conflict Settlement? A Comparative Study of Corsica and the Aland Islands, ECMI, Working Paper, No.9.

- Government of Åland, Department of Trade and Industry (2004), *The Åland Economy*.
- Lindholm, G., (1996), “Recent Development in the Evolution of the Åland Autonomy”, in Lyck, L., ed., *Constitutional & Economic Space of the Small Nordic Jurisdictions*, Copenhagen : NordREFO.
- Lindstrom, B., “Culture and Economic Development in Åland” in Baldacchino, G. and D. Milne eds. (2000). *the Political Economy of Small Island*.
- Lindstrom, B. (1997), “Åland ‘s Challenge to the Baltic Region : Are Territorial Sovereignty and a Common Public Diccourse Pre-conditions for a Functioning Democracy?” in Joenniemi P. ed. *Neo-Nationalism or Regionalism? The Restructuring of Political Space around the Baltic Rim*, Copenhagen : NordREFD.
- Lyck, L. Ed. (1996), *Constitutional and Economic Space of the Small Nordic Jurisdictions*, nordREFO.
- Ministry of Finance, Finland (2001), *Taxation in Finland*.
- UM (2001), *Autonomy-An Alternative to Secession?*, UM, Publications of Ministry for Foreign Affairs.