

国立国会図書館 調査及び立法考査局

Research and Legislative Reference Bureau
National Diet Library

論題 Title	沖縄県の経済特区制度の活用事例―国際物流拠点産業集積地域における近年の取組―（現地調査報告）
他言語論題 Title in other language	Efforts in the International Logistics Hub Industry Development Zone in Okinawa
著者 / 所属 Author(s)	角田昌太郎（KAKUTA Shotaro） / 国立国会図書館調査及び立法考査局 経済産業課
雑誌名 Journal	レファレンス（The Reference）
編集 Editor	国立国会図書館 調査及び立法考査局
発行 Publisher	国立国会図書館
通号 Number	833
刊行日 Issue Date	2020-06-20
ページ Pages	31-42
ISSN	0034-2912
本文の言語 Language	日本語（Japanese）
摘要 Abstract	平成 24（2012）年の沖縄振興特別措置法改正によって創設された国際物流拠点産業集積地域という制度の概要を説明し、同制度下で進行するいくつかの取組の現状と課題を紹介する。

* この記事は、調査及び立法考査局内において、国政審議に係る有用性、記述の中立性、客観性及び正確性、論旨の明晰（めいせき）性等の観点からの審査を経たものです。

* 本文中の意見にわたる部分は、筆者の個人的見解です。

沖縄県の経済特区制度の活用事例

—国際物流拠点産業集積地域における近年の取組—

国立国会図書館 調査及び立法考査局
経済産業課 角田 昌太郎

目 次

はじめに

I 国際物流拠点産業集積地域の概要

- 1 経済特区とは
- 2 日本の保税制度の概要
- 3 沖縄の貿易に係る経済特区の変遷

II 航空貨物に係る取組—沖縄貨物ハブ事業の進展及びサザンゲートの稼働—

- 1 沖縄貨物ハブ事業の概要
- 2 沖縄の国際物流ハブとしての利点
- 3 サザンゲートの概要
- 4 現状と課題

III 海上貨物に係る取組—那覇港総合物流センター—

- 1 那覇港総合物流センターの概要
- 2 現状と課題

おわりに

キーワード：沖縄経済、経済特区、保税制度、国際物流拠点、地域経済

要 旨

沖縄県では近年、国際競争力ある物流拠点形成のために、様々な施策を打ち出している。平成 24（2012）年には、その中心的な施策である国際物流拠点産業集積地域という制度が創設されており、同制度のもとで様々な取組が進行している。

本稿では、国際物流拠点産業集積地域の概要や同制度下で進行するいくつかの取組、それらの現状と課題について紹介する。

航空貨物に係る取組としては、国際物流拠点産業集積地域の創設に先立ち平成 21（2009）年に開始した ANA グループの沖縄貨物ハブ事業と、平成 27（2015）年に稼働したヤマトグループのサザンゲートを取り上げる。

海上貨物に係る取組としては、令和元（2019）年に稼働したばかりの那覇港総合物流センターを取り上げる。

はじめに

沖縄県は、近年、観光リゾート産業、情報通信関連産業に次ぐ新たなリーディング産業を創出するため、臨空・臨港型産業（物流関連産業）に着目し、沖縄を国際競争力ある物流拠点とするべく様々な施策を打ち出している⁽¹⁾。

その中心的な施策である国際物流拠点産業集積地域という制度は、平成 24（2012）年の沖縄振興特別措置法（平成 14 年法律第 14 号。「沖振法」）の改正により創設された。

筆者は令和元（2019）年 8 月、沖縄県那覇市において、国際物流拠点産業集積地域に関する現地調査を行った。その目的は、制度の開始から 5 年以上が経ち、関連する様々な取組が進展していることを受け、沖縄県庁や取組の現場（株式会社 ANA Cargo 沖縄統括支店、沖縄ヤマト運輸株式会社、那覇港総合物流センター）において聞き取りを行うことであった。本稿では、国際物流拠点産業集積地域の概要や同制度下で進行するいくつかの取組、それらの現状と課題について紹介する⁽²⁾。

I 国際物流拠点産業集積地域の概要

沖縄県のウェブサイトでは、国際物流拠点産業集積地域は「沖縄振興特別措置法に基づき創設された経済特区であり、同地域内では税の優遇措置や沖縄振興開発金融公庫の低利融資を受けることができます」と説明されている⁽³⁾。国際物流拠点産業集積地域という制度の性質を把握するため、本章ではまず経済特区の一般的な概要を示し、次にそれに関連して保税制度の概要について解説する。その上で、国際物流拠点産業集積地域という制度の経緯と主な内容を説明することとする。

1 経済特区とは

経済特区とは多くの国において設けられる類似の制度の総称であり、それらに対する統一的な定義があるわけではない。経済特区の理解の一例としては、「一定の地域を指定して、その地域において他地域とは異なる税制（優遇税制）、規制（規制緩和）等の定めを設けて、地域経済の発展、ひいては国民経済の発展に寄与しようとするもの」とする文献がある⁽⁴⁾。

このような経済特区の典型例として、港湾や空港に隣接し、中継貿易や加工貿易を促進することを目的とする自由貿易区、輸出加工区等⁽⁵⁾が挙げられる。こうした地区においては、上述の立地企業に対する優遇税制や規制緩和等とは別に、保税、すなわち当該地区において輸入貨

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、令和 2（2020）年 5 月 18 日である。

(1) 沖縄県『沖縄 21 世紀ビジョン基本計画—沖縄振興計画 平成 24 年度～平成 33 年度—』2012.5, pp.55, 65-67. <<https://www.pref.okinawa.jp/site/kikaku/chosei/keikaku/documents/21kihonkeikaku.pdf>> また、平成 27（2015）年に策定された「沖縄県アジア経済戦略構想」では、構想における 5 つの重点戦略の 1 つ目に「アジアをつなぐ、国際競争力ある物流拠点の形成」が掲げられ、翌年の「沖縄県アジア経済戦略構想推進計画」に反映された（「沖縄県アジア経済戦略構想及び推進計画」2016.4.26. 沖縄県ウェブサイト <<https://www.pref.okinawa.jp/site/shoko/seisaku/kikaku/asia.html>>）。

(2) 本稿において出典を明記していない情報は、現地調査での聴取内容に基づき、文責は筆者にある。

(3) 「国際物流拠点産業集積地域について」2017.12.21. 沖縄県ウェブサイト <<https://www.pref.okinawa.jp/site/shoko/kigyoritchi/kokusaibutsuryutokkunitsuite.html>>

(4) 占部裕典「経済特区税制—沖縄振興特別措置法における「地域優遇税制」—」『日税研論集』58 号, 2008.1, p.151.

物への関税等の賦課が留保されることが重要となる。当該地区を拠点とした中継貿易や加工貿易では、保税制度を利用することで、通関業務の負担の低減といった利点が見込まれるためである。したがって、貿易に係る経済特区では多くの場合、保税制度の利用を前提としており、その上で立地企業に対する優遇税制や規制緩和措置等が採られると考えられる。国際物流拠点産業集積地域も貿易に係る経済特区であり、制度上、保税制度の利用と立地企業に対する税制上の優遇措置等が組み合わされている⁽⁶⁾。次節では、日本の保税制度の概要について簡潔に説明する。

2 日本の保税制度の概要

保税制度は、大きく保税地域制度と保税運送制度に分けられる。保税地域制度とは、一定区画の土地や建造物を保税地域とし、当該地域において外国から到着した貨物等⁽⁷⁾を輸入手続未済のまま（すなわち、関税等未納のまま）蔵置等できるようにする制度である⁽⁸⁾。

保税地域が設けられるのには、主に2つの目的がある。第一に、保税地域内に限定して外国貨物⁽⁹⁾の荷さばき・一時蔵置を可能とすることで、通関手続を適正かつ効率的に行うことである⁽¹⁰⁾。第二の目的は、保税地域で外国貨物の長期蔵置や加工・製造等を可能とすることで、国際物流の効率化を図り、中継貿易や加工貿易の発展を促すことである⁽¹¹⁾。

保税運送制度は、港湾・空港や保税地域等の相互間において、外国貨物を外国貨物のまま（すなわち、関税等未納のまま）運送することを認める制度である⁽¹²⁾。

3 沖縄の貿易に係る経済特区の変遷

以下では、国際物流拠点産業集積地域が制度として成立し、現在の形となるまでの経緯を、①米軍占領期の自由貿易地域、②本土復帰後の自由貿易地域及び特別自由貿易地域、③国際物流拠点産業集積地域、の3つの段階に分けて説明する。なお、沖縄県には現在までに、自由貿

(5) 経済特区を扱った世界銀行のレポートにおいて、こうした典型例の分類が行われている（Gokhan Akinci et al., *Special economic zones: performance, lessons learned, and implications for zone development*, Washington, D.C.: World Bank, 2008, pp.9-12. <<http://documents.worldbank.org/curated/en/343901468330977533/pdf/458690WP0Box331s0April200801PUBLIC1.pdf>>; 伊藤白「総合特区構想の概要と論点—諸外国の経済特区・構造改革特区との比較から—」『調査と情報—ISSUE BRIEF—』698号, 2011.2.3, pp.1-2. <https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_3050421_po_0698.pdf?contentNo=1>）。

(6) 「国際物流拠点産業集積地域制度」沖縄地区税関ウェブサイト <https://www.customs.go.jp/okinawa/12_freezone/index.htm>

(7) より正確には、保税地域には輸出の許可を受けた貨物を置く役割もある。関税法（昭和29年法律第61号）では、外国から日本に到着した貨物で輸入が許可される前のものと、輸出の許可を受けた貨物とを併せて「外国貨物」としている（第2条第3号）。

(8) 『保税ハンドブック 改訂8版』日本関税協会, 2018, pp.3-11等。

(9) 外国貨物についての説明は、前掲注(7)を参照のこと。

(10) 保税地域の種類は5つ設けられているが、このうち公的な土地等について財務大臣が指定を行うことで設置される指定保税地域は、外国貨物を一時蔵置することを認め、専ら通関手続の簡易・迅速化を目的としている（関税法第37条）。このほかの4種類の保税地域（保税蔵置場、保税工場、保税展示場、総合保税地域。後掲注(11)も参照のこと）は、いずれも法人等の申請に対して税関長が許可を行うことで設置され、そのうち保税蔵置場は指定保税地域と同様に外国貨物の荷さばき・蔵置に使われるが、蔵置期間が2年（延長可）と長いため、通関手続の簡易・迅速化に加え、長期の蔵置を目的とする（同第42条、第43条の2）。

(11) この第二の目的と実際の制度との関係を見ると、保税地域の種類のうち、保税蔵置場が外国貨物の長期蔵置に（関税法第42条、第43条の2）、保税工場が外国貨物の加工・製造に対応している（同第56条）。このほか法律上は、外国貨物の展示等を機能とする保税展示場（同第62条の2）、以上の機能を併せ持った総合保税地域が規定されている（同第62条の8）。

(12) 『保税ハンドブック 改訂8版』前掲注(8), pp.12-13。

易地域や国際物流拠点産業集積地域のほかに、金融や情報通信産業に係る経済特区制度も設けられているが⁽¹³⁾、本稿ではそれらについての説明は割愛する。

(1) 米軍占領期の自由貿易地域

戦後、米国の統治下に置かれた沖縄では、昭和 33（1958）年に通貨が米ドルに切り替わる⁽¹⁴⁾とともに、外資を積極的に導入するべく、資本取引や貿易・為替取引の自由化措置が採られた⁽¹⁵⁾。この一連の施策の中で「自由貿易地域」という制度が導入されており、昭和 34（1959）年に那覇港に近接する約 8,000m²の敷地と同敷地上の施設 2 棟が自由貿易地域として指定され、翌昭和 35（1960）年に稼働した。

もっともこの制度の内容は、当該地域内に搬入される貨物に関税等が課されず、蔵置や加工・製造等ができるといった、保税地域制度に類するものとなっており、立地企業に課される法人税等については域外と同じであった。また、自由貿易地域開設に当たっては取り扱う製品の一部について日本政府が規制を行ったとされ⁽¹⁶⁾、域内で実際に行われた生産活動はトランジスタラジオの組立てが全体の 9 割程度と、偏りが目立った⁽¹⁷⁾。他方、同時期に労働コストの安い東南アジアの経済特区が台頭したことから⁽¹⁸⁾、米軍占領期の自由貿易地域は大きな成果を上げることはなかった⁽¹⁹⁾。

(2) 本土復帰後の自由貿易地域、特別自由貿易地域

昭和 47（1972）年の本土復帰に際し、自由貿易地域の制度は沖縄振興開発特別措置法（昭和 46 年法律第 131 号）に規定される形で継承された。しかし、復帰後しばらく同制度は活用されず、昭和 62（1987）年ようやく、那覇市鏡水崎原地先の 2.67ha の敷地（那覇地区⁽²⁰⁾）が自由

(13) 沖振法に基づき、主に各種税制優遇措置が実施されている国際物流拠点産業集積地域以外の経済特区として、「情報通信産業振興地域・特別地区」、「経済金融活性化特別地区」、「産業高度化・事業革新促進地域」、「観光地形成促進地域」がある（「経済特区沖縄」沖縄県ウェブサイト〈<https://www.pref.okinawa.jp/site/shoko/seisaku/kikaku/keizaitokku.html>〉;「沖縄振興特別措置法に基づく沖縄の特区・地域制度について」内閣府ウェブサイト〈<https://www8.cao.go.jp/okinawa/seisaku/okishinhou/2014kaisei/toc.html>〉）。このほか、国家戦略特別区域法（平成 25 年法律第 107 号）に基づく「沖縄県 国際観光イノベーション特区」（「国家戦略特区」沖縄県ウェブサイト〈<https://www.pref.okinawa.lg.jp/site/kikaku/chosei/staff/kokkasenryakutokku.html>〉）、構造改革特別区域法（平成 14 年法律第 189 号）に基づき現在活用されているものに「浦添市子育て応援保育士確保特区」（「第 1～50 回認定 構造改革特区〔都道府県別〕」首相官邸ウェブサイト〈https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kouzou2/ninte_ichiran/02_katuyouplan_ichiran1.pdf〉）がある。

(14) 戦後、昭和 33（1958）年までの沖縄においては、「B 型軍票（通称 B 円）」という米軍発行の通貨が用いられた。

(15) 琉球銀行調査部編『戦後沖縄経済史』琉球銀行、1984、pp.588-595。資本取引の自由化については「琉球列島における外国人の投資」（高等弁務官布令第 11 号）、貿易・為替取引の自由化については「琉球列島における外国貿易」（高等弁務官布令第 12 号）が、いずれも昭和 33（1958）年 9 月 12 日に公布された。自由貿易地域は、「琉球列島における外国貿易」の第 5 項に基づき、自由貿易地域規則（琉球政府規則第 128 号）によって制度として設けられた。

(16) 日本政府は「本土と南西諸島との間の貿易及び支払に関する覚書（日琉貿易覚書）」（昭和 27（1952）年 7 月 10 日）によって、沖縄に貿易上の様々な便宜を与えていたが、自由貿易地域の開設に当たっては本土企業の保護のため、特定貨物の取扱いを認めないなどの介入を行ったとされる（同上、p.1183; 松田賀孝『戦後沖縄社会経済史研究』東京大学出版会、1981、pp.633-647）。

(17) トランジスタラジオを中心とする同地域の輸出額も、昭和 40（1965）年の 449 万ドルをピークに以降は減少をたどり、復帰直前の昭和 46（1971）年には 30 万ドルを下回った（藤田陸博「新しい産業基地形成と自由貿易地域 2」『産業立地』20 巻 5 号、1981.5、pp.53-64）。

(18) 昭和 41（1966）年に設置された台湾の高雄輸出加工区など。高雄輸出加工区については、沖縄の米軍占領期の自由貿易地域の 90 倍近い敷地が用意され、税制の優遇等も外資をひきつける内容であったと指摘されている（琉球銀行調査部編 前掲注(15)、p.1184）。

(19) 同上、pp.1180-1185。米軍占領期に自由貿易地域として指定されていた施設は保税工場として存続したが、その後入居企業が全て退去し、施設も整理された（藤田 前掲注(17)）。

貿易地域として指定された⁽²¹⁾。

本土復帰後の自由貿易地域には制度上、保税地域制度の利用以外に、立地企業に対する法人税等に係る優遇措置が設けられていた。しかし、こうした措置は企業にとって必ずしも十分に魅力的であったとは言えず、那覇地区の入居企業数は供用開始時の 27 社から平成 9（1997）年時点で 11 社にまで減少した。同地区の搬入・搬出額についても、供用開始時から 1990 年代後半にかけて、ともに大きく減少している⁽²²⁾。

平成 10（1998）年には沖縄振興開発特別措置法が改正され、自由貿易地域の優遇措置が強化されたほか、優遇税制が拡充された「特別自由貿易地域」⁽²³⁾も指定できるようになった。翌平成 11（1999）年に沖縄県うるま市の中城湾港新港地区の一部（うるま地区⁽²⁴⁾）が特別自由貿易地域として指定され、当該地区内には賃貸工場⁽²⁵⁾が設置された。特別自由貿易地域については 2000 年代における県全体の搬入・搬出額増加に貢献したとされる一方⁽²⁶⁾、企業の立地件数が大幅に増えることはなく、十分に機能しなかったとの評価もある⁽²⁷⁾。

なお、平成 14（2002）年には沖縄振興開発特別措置法に代わって沖振法が制定されたが、この新法においてもこれらの制度は引き継がれた。

(3) 国際物流拠点産業集積地域

平成 24（2012）年、沖振法の改正により、自由貿易地域及び特別自由貿易地域は制度上、新たに創設された国際物流拠点産業集積地域に発展的に統合され、優遇税制の拡充、対象業種の追加が行われた⁽²⁸⁾。新制度創設に当たっては、平成 21（2009）年に全日本空輸株式会社（ANA）が沖縄貨物ハブ事業を開始したことにより、国内外との物流活動が活発化したため、国際物流拠点産業の集積による沖縄振興が期待されたと説明されている（沖縄貨物ハブ事業については後述）⁽²⁹⁾。国際物流拠点産業集積地域の指定区域については、旧来の両制度下において指定さ

(20) 「那覇地区」という呼称は、国際物流拠点産業集積地域の指定区域の一部として、旧自由貿易地域の指定区域を指す際に用いられる（ただし、平成 26（2014）年に国際物流拠点産業集積地域の指定区域が拡大し、那覇地区は「那覇・浦添・豊見城・宜野湾・糸満地区」の一部となったため、現在は「旧那覇地区」とする場合もある）。

(21) 川上研治「沖縄自由貿易地域開設に伴う税関関係手続（上）」『貿易実務ダイジェスト』28 巻 7 号、1988.7、pp.30-46。

(22) 大城肇「関税制度と自由貿易地域」『琉球大学経済研究』55 号、1998.3、pp.241-270。<<http://ir.lib.u-ryukyu.ac.jp/bitstream/20.500.12000/11811/1/No55p241.pdf>>

(23) 特別自由貿易地域は、「企業の立地が進んでいない地域であって、相当数の従業員を使用する企業等の集積を促進すること等が沖縄における産業及び貿易の振興に資するため必要とされる地域」を対象とする。自由貿易地域が基本的に場所、規模を問わない制度であったのに対し、特別自由貿易地域は指定に当たって面積等についての要件が設けられており、スケールメリットをいかして企業の集積を図る制度であったと言える（小野田壮「沖縄経済の自立化に向けた新たな産業振興策 特別自由貿易地域の創設等地域振興制度の拡充—沖縄振興開発特別措置法の一部を改正する法律—」『時の法令』1577 号、1998.9.15、pp.8-13）。

(24) 「うるま地区」という呼称は、国際物流拠点産業集積地域の指定区域の一部として、旧特別自由貿易地域の指定区域を指す際に用いられる（ただし、平成 26（2014）年に国際物流拠点産業集積地域の指定区域が拡大し、うるま地区は「うるま・沖縄地区」の一部となったため、現在は「旧うるま地区」とする場合もある）。

(25) 立地企業の初期投資の軽減等を目的に整備され、貸し出される工場設備。

(26) 金岡克文「沖縄自由貿易地域の展開」『日本海域研究』49 号、2018、pp.32-33。<https://kanazawa-u.repo.nii.ac.jp/?action=repository_uri&item_id=44568&file_id=26&file_no=1>

(27) 長嶋佐央里「産業振興に向けた国際物流拠点形成への施策の現状と課題」宮城和宏・安藤由美編著『沖縄経済の構造—現状・課題・挑戦—』沖縄国際大学沖縄経済環境研究所、2018、pp.61-63。

(28) 「国際物流拠点産業集積地域について」前掲注(3)；同上

(29) 「法令解説 県の主体性をより尊重した沖縄振興特別措置法—沖縄振興計画の策定主体を県に変更、一括交付金制度の創設、財政・税制面を中心とした国の支援措置の拡充等 沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律 平成 24 年法律第 13 号 平 24・3・31 公布 平 24・4・1 施行—」『時の法令』1914 号、2012.9.30、pp.35-36。なお、この文献では国際物流拠点産業の例として、物流拠点を活用する高付加価値型のものづくり企業や、e コマース、リペアセンターといった高機能型の物流企業が挙げられている。

れていた地区が引き継がれたが、翌平成 25 (2013) 年には新たに「那覇空港地区」及び「那覇港地区」が追加指定された⁽³⁰⁾。

また、平成 26 (2014) 年の沖振法改正では、地域指定等の権限が主務大臣から知事に移譲されたほか、優遇税制の要件緩和、対象業種の追加が行われた。同年 6 月に沖縄県は国際物流拠点産業集積計画⁽³¹⁾を策定したが、この際に指定区域が大幅に拡大され、那覇、浦添、豊見城、宜野湾、糸満の 5 市全域（那覇・浦添・豊見城・宜野湾・糸満地区）と、中城湾港新港地区全域（うるま・沖縄地区）が新たな対象地域となった（図 1 参照）。

国際物流拠点産業集積地域では、旧来の両制度下で対象とされていた製造業、こん包業、倉庫業、道路貨物運送業、卸売業に加えて、平成 24 (2012) 年の沖振法改正に伴い、特定の無店舗小売業（e コマース）、特定の機械等修理業（リペアセンター）、不動産賃貸業（一定規模の貸倉庫）が新たに対象業種となった。また、平成 26 (2014) 年の沖振法改正に伴い、対象業種に航空機整備業が追加された⁽³²⁾。

保税制度に関しては、那覇地区やうるま地区等が指定保税地域とされているほか⁽³³⁾、本稿で取り上げる事例を始めとする各種施設が保税蔵置場等とされている⁽³⁴⁾。加えて、国際物流拠点産業集積地域独自の優遇措置のうち関税に係るものとして、事業認定を受けた者には、保税地域許可手数料の軽減及び関税の課税物件の選択制⁽³⁵⁾が適用される⁽³⁶⁾。そのほかの税制上の優遇措置としては、国税及び地方税に係る措置（国税：所得控除、投資税額控除、特別償却のいずれかの適用、県税：一定の事業税及び不動産取得税の免除、市町村税：一定の固定資産税の免除（那覇市は事業所税の特例適用））が設けられている⁽³⁷⁾。

図 1 現在の国際物流拠点産業集積地域の指定区域（図中赤色の箇所）



（注）令和 2 (2020) 年 5 月現在。
（出典）「国際物流拠点産業集積地域」沖縄特区・地域税制活用ワンストップ相談窓口ウェブサイト <<https://www.zei-tokku.okinawa/kokusai.html>>

(30) 那覇空港地区は那覇空港貨物ターミナルの所在地、那覇港地区は後述する那覇港総合物流センターの整備地に当たる。現在、この両地区とも「那覇・浦添・豊見城・宜野湾・糸満地区」の一部となっている。

(31) 国際物流拠点産業集積計画は、沖振法第 41 条の規定に基づき策定される計画であり、国際物流拠点産業集積地域の区域、措置の内容及び見込まれる効果等を定めている（沖縄県『国際物流拠点産業集積計画』2014.6. <https://www.pref.okinawa.jp/site/shoko/kigyoritchi/buturyutokku/documents/buturyutokku_keikaku.pdf>）。

(32) 伊達竜太郎「沖縄振興特別措置法に基づく経済特区の活用—企業誘致と起業の促進という観点から—」『沖縄法政研究』18 号、2016.3, pp.1-55. なお、上記の業種のうち、優遇措置の 1 つである法人税課税の所得控除の対象となる業種は、製造業、こん包業、倉庫業、特定の無店舗小売業、特定の機械等修理業、航空機整備業に限られる。

(33) 「保税地域一覧表・承認工場一覧表」税関ウェブサイト <<https://www.customs.go.jp/hozei/hozeiichiran.htm>> 指定保税地域の説明は、前掲注(10)を参照のこと。

(34) 「保税地域一覧表・承認工場一覧表」同上 保税蔵置場の説明は、前掲注(10); 前掲注(11)を参照のこと。

(35) 外国貨物を原料として加工又は製造された製品を国内に引き取る際に課される関税について、原料に対する関税率と製品に対する関税率とのいずれかを選択できる、というもの（通常は原料課税一択）。

(36) 沖縄県「国際物流拠点産業集積地域制度の手引き」2019.11, p.6. 沖縄特区・地域税制活用ワンストップ相談窓口ウェブサイト <<https://www.zei-tokku.okinawa/images/document/kokusai2019.pdf>>

(37) 同上, pp.3-5.

Ⅱ 航空貨物に係る取組—沖縄貨物ハブ事業の進展及びサザンゲートの稼働—

以下では、国際物流拠点産業集積地域の制度下で、航空貨物についてどのような取組が行われているのかを紹介していく。

上述のように、国際物流拠点産業集積地域という制度の創設に当たっては、ANA の沖縄貨物ハブ事業の開始を受け、国際物流拠点産業の集積による沖縄振興が期待されたと説明される⁽³⁸⁾。また、現在沖縄県が推進する「国際物流拠点の形成」においては、沖縄貨物ハブ事業の開始や国際物流拠点産業集積地域の創設などをその第一ステージに位置付け、それに続く様々な取組を展開させている⁽³⁹⁾。そのため、本章ではまず沖縄貨物ハブ事業の概要や、沖縄の国際物流ハブとしての利点について説明したのち、第二ステージ以降の取組の代表例として、ヤマトグループ⁽⁴⁰⁾が稼働させているサザンゲートの概要を紹介する。

1 沖縄貨物ハブ事業の概要

沖縄県においては、その地理的優位性（後述）をいかした国際物流拠点の形成が従来から目指されてきた。特別自由貿易地域の創設に先立つ平成 4（1992）年の「第 3 次沖縄振興開発計画」においては、「我が国の南における国際的な物流中継加工拠点の形成を図る」と明記されており⁽⁴¹⁾、また平成 14（2002）年の「沖縄振興計画」においては、国際物流関連産業を重点産業の 1 つに位置付け、その集積と「国際物流拠点の形成」を図るとうたっている⁽⁴²⁾。

こうした沖縄県における構想と、アジア主要都市を結ぶ国際航空貨物輸送ネットワーク構築を目指す ANA の戦略が一致したことから、平成 19（2007）年に両者間で「那覇空港の国際物流拠点形成に関する合意」が締結され、両者が協力することとなった⁽⁴³⁾。平成 21（2009）年、那覇空港の新貨物ターミナルの供用開始に合わせ、同敷地内に ANA 国際貨物上屋が完成し、沖縄を拠点にアジアの主要都市を結ぶ沖縄貨物ハブ事業がスタートした。また、平成 26（2014）年には ANA の貨物事業室と ANA ロジスティクスサービス株式会社の事業が統合され、以降は新たに営業を開始した株式会社 ANA Cargo が沖縄貨物ハブ事業を担っている⁽⁴⁴⁾。

(38) 『時の法令』前掲注(29)

(39) 「沖縄国際物流ハブに関するパンフレット」p.4. 沖縄県ウェブサイト <<https://www.pref.okinawa.jp/site/shoko/asia/kikaku/documents/hubpanf.html>>

(40) ヤマトホールディングス株式会社と、ヤマト運輸株式会社を始めとする傘下のグループ会社により構成される企業グループ（「事業概要」ヤマトホールディングス株式会社ウェブサイト <<https://www.yamato-hd.co.jp/business/index.html>>）。

(41) 「第 3 章 1（8）」『第 3 次沖縄振興開発計画』p.22. 内閣府沖縄総合事務局ウェブサイト <http://www.ogb.go.jp/-/media/Files/OGB/Soumu/sinkou/shinkou-kaihatu/dai3ji_shinkou.pdf?la=ja-JP&hash=D4614D7338C4A70A25D0C462AAC5C0CD7A08C89D> なお、沖縄振興開発計画は沖縄振興開発特別措置法の規定に基づき、沖縄県知事が作成した案の提出を受けて、内閣総理大臣が行ったものである。

(42) 「沖縄振興計画 第 3 章 振興施策の展開 1（4）」内閣府ウェブサイト <<https://www8.cao.go.jp/okinawa/3/32.html>> なお、平成 14（2002）年の沖縄振興計画は沖振法の当時の規定に基づき、沖縄県知事が作成した案の提出を受けて、内閣総理大臣が決定を行ったものである。この段落の内容については、「沖縄国際物流ハブに関するパンフレット」前掲注(39)も参照のこと。

(43) 沖縄県・全日本空輸株式会社「那覇空港の国際物流拠点形成に関する合意」2007.7.5. ANA ウェブサイト <<https://www.ana.co.jp/pr/07-0709/pdf/07-ana-okinawa0705.pdf>>

(44) 「企業情報」ANA Cargo ウェブサイト <<https://www.anacargo.jp/ja/company/>>

2 沖縄の国際物流ハブとしての利点

沖縄を、いわゆるハブ & スポーク型⁽⁴⁵⁾の国際物流ネットワークの拠点とすることの利点としては、特にその地理的優位性と、那覇空港が24時間運用可能である点が指摘されている⁽⁴⁶⁾。

沖縄の地理的優位性とは、東アジアの主要市場の中心に沖縄が位置しており、東アジア各国の主要都市の多くが那覇空港から飛行4時間圏内にあることを指す(図2参照)。アジア域内の貨物輸送需要は今後も伸びが期待されており、沖縄を中心に貨物ネットワークを構築することにより、そうした需要の取り込みができるのではないかと見込まれている⁽⁴⁷⁾。

また、那覇空港が24時間運用可能であることについては、国内の他の空港と比較した際の大きなメリットであると言える⁽⁴⁸⁾。例えば、日本国内で国際貨物の取扱量が最大である成田空港の場合、近隣への騒音の関係から深夜・早朝時間帯の運航が制限されている。羽田空港についても、日中時間帯は旅客便運送が優先され、貨物専用機の運航が制限されている状況である⁽⁴⁹⁾。

沖縄貨物ハブ事業は、こうした沖縄の利点をいかし、貨物量が飛躍的に増加しているアジア域内の各都市を出発した貨物と国内の貨物とを深夜までに那覇空港に集約し、短時間で効率的に目的地別に積み替えて、翌早朝の時間帯までに各都市に再び出荷できる「最遅集荷・最早配達」を可能にしている⁽⁵⁰⁾。

さらに、沖縄貨物ハブ事業の特徴として、ANAの旅客便ネットワークとの連携、すなわち、旅客機の床下貨物室を使用するベリール便の活用により、日本国内の多くの都市と迅速な接続が可能であるという点が挙げられる。沖縄が日本屈指の観光地であることから、那覇空港は国内各地との旅客路線が最も豊富な空港の1つであり、そのことが物流にも恩恵をもたらしていると言える⁽⁵¹⁾。

図2 沖縄の地理的優位性



(出典)「沖縄国際物流ハブに関するパンフレット」p.4.
沖縄県ウェブサイト <<https://www.pref.okinawa.jp/site/shoko/asia/kikaku/documents/hubpanf.html>>

(45) 中心となる拠点に貨物を集約させ、そこから各拠点に配送を行う物流の形態を指す。集配基地と路線網の関係を車輪に例えた表現であり、ハブは車輪の中心、スポークはハブと輪をつなぐ棒を示す言葉である。

(46) 「沖縄国際物流ハブに関するパンフレット」前掲注(39), pp.3-6; 松本英樹「アジアの国際物流拠点形成を目指す沖縄—那覇空港で始まる国際貨物ハブ事業—」『立法と調査』311号, 2010.12, pp.83-94. <https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rippou_chousa/backnumber/2010pdf/20101201083.pdf>; 株式会社ANA Cargo ソリューション企画部「国際物流拠点としての沖縄ハブ」『運輸と経済』76巻6号, 2016.6, pp.77-84等を参照。

(47) 沖縄の地理的優位性は、当然航空貨物のみならず後述の海上貨物にも関係するものであるが、沖縄における国際物流拠点形成の取組は航空貨物に係るものが先行しているという事情を踏まえ、本章で説明することとした。

(48) なお、通関業務に関しても24時間対応がなされている。

(49) 「離着陸制限(カーフュー)内運航」成田国際空港株式会社ウェブサイト <<https://www.naa.jp/jp/csr/curfew/>>; 株式会社ANA Cargo ソリューション企画部 前掲注(46)等を参照。

(50) 株式会社ANA Cargo ソリューション企画部 同上等を参照。

(51) 同上

3 サザンゲートの概要

物流ハブにおけるビジネスモデルの1つとして、ストックポイント（機械の保守パーツ等の保管拠点）が挙げられる。輸送網の集中するハブにパーツセンターを置くことで、緊急で発生した機器の補修等に迅速に対応することが可能であり、拠点を各地に分散配置する場合に比べて在庫コスト等の圧縮にもつながるとされる⁽⁵²⁾。

ヤマトグループが平成27（2015）年から稼働させている沖縄グローバルロジスティクスセンター（通称「サザンゲート」）は、航空貨物に係る新たな取組として沖縄にストックポイントを設けた事例である。平成22（2010）年からアジアを中心に本格的な宅急便事業の海外展開を開始したヤマトグループは、平成24（2012）年からはANAと連携し、沖縄を物流ハブとして活用した国際宅急便のサービスを展開している⁽⁵³⁾。平成25（2013）年からはヤマト運輸株式会社と沖縄ヤマト運輸株式会社が那覇地区の3号棟でパーツセンターの運用を行っていたが⁽⁵⁴⁾、平成27（2015）年には沖縄ヤマト運輸株式会社が新たに那覇地区で供用が開始された4号棟に入居し⁽⁵⁵⁾、サザンゲートを開設した⁽⁵⁶⁾。

サザンゲートの稼働に当たっては、3号棟で既に利用が始まっていた東芝自動機器システムサービス株式会社等のパーツセンターがサザンゲートに移転したほか、新たにホシケミカルズ株式会社等も同施設の利用を開始した⁽⁵⁷⁾。特に、化粧品の受託製造を行うホシケミカルズは、サザンゲート内に化粧品の充填工場を開設したことで注目された。保税地域内の施設であるサザンゲートにこうした設備を設けることにより、海外で製造した容器を保税状態のまま使用でき、またヤマトグループのネットワークを利用した迅速な輸送が可能となるなど、多くの利点が見込まれる⁽⁵⁸⁾。

4 現状と課題

沖縄貨物ハブ事業の開始以前、国際貨物をほとんど扱ってこなかった那覇空港は、事業開始後、貿易の中継地としての利用を中心に、平成26（2014）年頃まで国際貨物の取扱量を大きく伸ばしている。しかし、以降の国際貨物の取扱量は伸び悩み、特に平成30（2018）年以降は米中貿易摩擦等の影響⁽⁵⁹⁾で数字を落としている（図3参照）。こうした状況を踏まえ、沖縄貨物

(52) 同上

(53) 「沖縄をハブとしてアジア全域に国際物流ネットワークを一ヤマトホールディングス株式会社 グローバル事業戦略担当 マネージャー 相川広充氏」『JMA マネージメント』2巻4号、2014.4、pp.8-11等を参照。

(54) ヤマト運輸株式会社・沖縄ヤマト運輸株式会社「国際ロジスティクスセンター施設内「パーツセンター」運用開始および開所式のお知らせ」2013.7.26. ヤマトホールディングス株式会社ウェブサイト <https://www.yamato-hd.co.jp/news/h25/h25_32_01news.html>

(55) 昭和62（1987）年に自由貿易地域として指定を受けた那覇地区では、まず1号棟及び2号棟が建設され、昭和63（1988）年から供用されている。その後、国際物流拠点産業集積地域への移行に伴い、新たに建設された3号棟が平成24（2012）年から、4号棟が平成27（2015）年から供用されている。このうち、4号棟は5階建てと階数が多く（1・2号棟は2階建て、3号棟は4階建て）、延べ床面積も一番大きい（約26,600m²）。沖縄ヤマト運輸株式会社は現在4号棟の全フロアを使い、サザンゲートを運営している（沖縄県商工労働部企業立地推進課『沖縄県企業立地ガイド—アジアと日本を繋ぐビジネス HUB 沖縄—経済特区沖縄— 2020-2021』2020.3、pp.23-24。<https://www.pref.okinawa.jp/site/shoko/kigyotitchi/okinawa_kigyotitchi_shiryo.html>）。

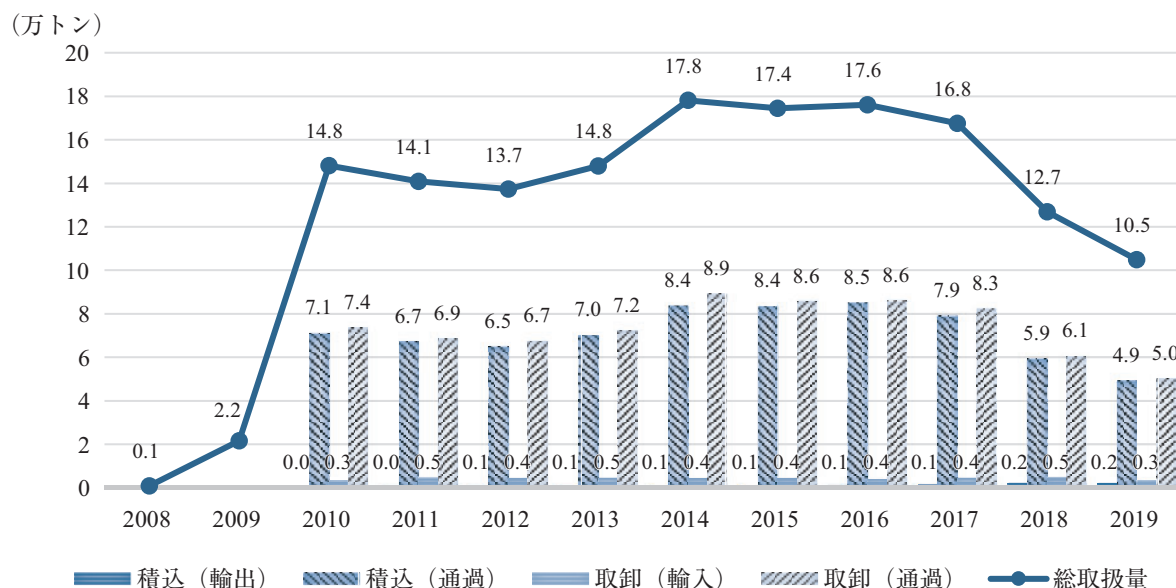
(56) 「沖縄グローバルロジスティクスセンター「サザンゲート」が稼働」2015.11.17. ヤマトホールディングス株式会社ウェブサイト <https://www.yamato-hd.co.jp/news/h27/h27_73_01news.html>

(57) 「ヤマト国際物流 きょうから稼働」『沖縄タイムス』2015.11.18; 「沖縄工場」ホシケミカルズ株式会社ウェブサイト <<https://www.starlab.co.jp/international/okinawa.html>>

(58) 「ホシケミカルズ—沖縄「サザンゲート」に化粧品の充填工場 製造受託とスピード出荷で越境 EC を支援—」『Logi biz』15巻112号、2016.3、pp.44-47。

ハブ事業については平成 29（2017）年以降複数回の減便が行われており、令和 2（2020）年 1 月には週 70 便から週 50 便への大幅な減便が発表された⁽⁶⁰⁾。

図3 那覇空港の国際貨物取扱量の推移（2008-2019 暦年）



（注 1）2008 年及び 2009 年は、取扱量の内訳が公表されていないため、総取扱量のみ示した。

（注 2）「積込（通過）」及び「取卸（通過）」は、那覇空港を外国貨物のまま通過した貨物についての統計値。

（出典）沖縄地区税関那覇空港税関支署「那覇空港貨物取扱量推移表（速報）」を基に筆者作成。

今後、航空貨物に関して沖縄で国際物流拠点の形成を一層推し進めるに当たっては、これまでの取組に加え、計画の第二ステージに掲げられている e コマースや通販の在庫拠点設置⁽⁶¹⁾といった新たな需要を獲得するほか、ANA 以外の航空会社の参入も含めた路線の充実が求められる。航空貨物に係る設備については、那覇空港の第 2 滑走路の供用が令和 2（2020）年 3 月 26 日に開始しているほか⁽⁶²⁾、那覇地区の 1 号棟・2 号棟の建替えを含めた整備が計画されており⁽⁶³⁾、今後の追い風となり得る。

Ⅲ 海上貨物に係る取組—那覇港総合物流センター—

以下では、国際物流拠点産業集積地域の制度下における海上貨物に係る取組として、令和元（2019）年 5 月に稼働した那覇港総合物流センターの取組を紹介する。

⁽⁵⁹⁾ 2018 年後半以降、米中貿易摩擦や中国経済の減速により、世界の財貿易の伸びが鈍化していると指摘されている。アジア諸国・地域でも、中国向けを中心に輸出が低調となっている（「第 1 章第 1 節 2 世界的な財貿易の縮小」内閣府『世界経済の潮流 2019 年 II 米中貿易摩擦下の世界経済と金融政策』2020.2, pp.22-42 等を参照）。

⁽⁶⁰⁾ 「ANA 貨物週 20 便減へ 沖縄発着 共同運航で体制維持」『沖縄タイムス』2020.1.24 等。また、令和 2（2020）年 3 月末には、新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大の影響で、4 月中は沖縄貨物ハブ事業の全便が運休となると報じられており、今後が見通せない状況にある（「ANA 貨物、全便運休 コロナ影響、来月 1 ヶ月間」『琉球新報』2020.3.27 等を参照）。

⁽⁶¹⁾ 「沖縄国際物流ハブに関するパンフレット」前掲注⁽³⁹⁾

⁽⁶²⁾ 「那覇空港第二滑走路が供用開始いたします！」2020.3.25. 那覇空港旅客ターミナルビルウェブサイト <<https://www.naha-airport.co.jp/news/9159/>>

⁽⁶³⁾ 「国際物流拠点那覇地区 1・2 号棟建替えへ」『沖縄建設新聞』2017.6.12. <http://www.okitel.info/articles/7detail.php?article_id=1706121001&mode=detail>

1 那覇港総合物流センターの概要

沖縄県が推進する「国際物流拠点の形成」においては、上述のように航空貨物に係る取組が先行しているが、平成 28（2016）年に沖縄県が策定した「沖縄県アジア経済戦略構想推進計画」では、那覇港も国際物流拠点形成の戦略の対象に位置付けられ、具体的な施策として那覇港総合物流センターの整備が挙げられている⁽⁶⁴⁾。

令和元（2019）年 5 月に稼働した那覇港総合物流センターは、那覇港の新港ふ頭地区に整備された、3 階建ての物流棟をメインとする総合物流施設である（物流棟の各フロアの面積合計は約 31,500m²）。那覇港管理組合⁽⁶⁵⁾が整備を行い、地元海運会社の琉球海運株式会社など 4 社が出資した特別目的会社が管理運営を行う PFI 方式を採用している⁽⁶⁶⁾。同センターは那覇港の国際コンテナターミナルと国内貨物取扱岸壁の中間に位置しており、国際船と国内船双方の貨物を扱えることから、貨物の保管・積替え、加工といった作業を集約的に行い、国際物流機能が集積されることが期待されている。また、那覇港は那覇空港から約 7km と距離が近く、両者を結ぶ海底トンネル（那覇うみそらトンネル）が平成 23（2011）年に開通してアクセスが向上していることから、今後海上貨物と航空貨物の連携が進み、同センターの需要が高まることが見込まれている⁽⁶⁷⁾。

なお、令和元（2019）年に稼働した那覇港総合物流センターの整備は第 1 期として計画されたものであり、今後隣接する第 2 期・第 3 期の予定地において、同様の施設が整備される見通しである⁽⁶⁸⁾。

2 現状と課題

上記のとおり、現在那覇港は那覇空港と並んで国際物流拠点の形成が進められる途上にあるが、沖縄の海上貨物は、外国貿易（輸出入）と内国貿易（本土との間の移出入）に共通する課題を持つという点で、航空貨物とは事情が異なると言える。

ここでは課題が分かりやすい指標として、コンテナ貨物の取扱量を見ることとする。那覇港のコンテナ貨物取扱量総計は近年まで一貫して増加傾向にあるが、内国貿易・外国貿易のいずれにおいても、県内への物資運搬（移入・輸入）が多くを占めており（図 4 参照）、移出・輸出に伴う空コンテナの搬出が多い「片荷問題」が生じている。そのため、移出・輸出の増大を図ることが今後の課題であり、那覇港総合物流センターでは超冷凍設備の活用による沖縄近海マダゴの移出・輸出といった新たな貨物の創出が試みられている⁽⁶⁹⁾。今後、那覇港総合物流センターの整備といったハード面の事業に加え、並行して進められているソフト面の事業⁽⁷⁰⁾を踏ま

(64) 「第 5 章 1」 沖縄県『沖縄県アジア経済戦略構想推進計画』2016, pp.12-14. <<https://www.pref.okinawa.jp/site/shoko/seisaku/kikaku/documents/dai5syoul.pdf>>

(65) 那覇港の開発発展と利用の促進、管理運営を目的として、平成 14（2002）年に沖縄県、那覇市及び浦添市の 3 自治体が設立した一部事務組合。

(66) 「那覇港総合物流センター」那覇港管理組合ウェブサイト <<https://nahaport.jp/introduction/logisticscenter/>>; 「会社概要」株式会社那覇港総合物流センターウェブサイト <<https://nplc.jp/company/>>

(67) 「那覇港総合物流センターの特徴」株式会社那覇港総合物流センターウェブサイト <<https://nplc.jp/feature/>> 等。

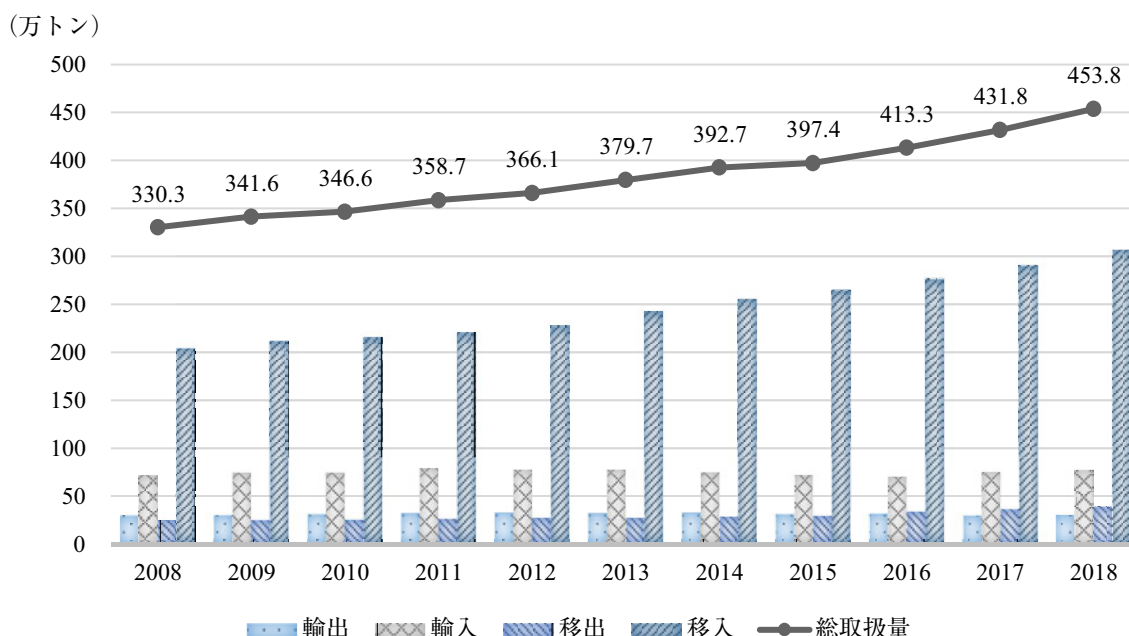
(68) 那覇港管理組合企画建設部企画室「那覇港管理組合の取り組み（物流）」2019.9, p.16. <https://nahaport.jp/sp/userfiles/files/s04_buturyu-torikumi.pdf>

(69) 「那覇港総合物流センターの特徴」前掲注(67)等を参照。

(70) 新規航路開設・定着への課題や方策の検討を行うことを目的とした船社対象の実証実験や、物流コストの低減や輸送システムの改善等の検討を行うことを目的とした輸出荷主対象の実証実験が行われている（那覇港管理組合企画建設部企画室 前掲注(68), p.10）。

え、貨物取扱量がどのように推移していくかが注目される。

図4 那覇港のコンテナ貨物取扱量の推移（2008-2018 暦年）



（出典）那覇港管理組合「那覇港の統計 平成 30 年（2018 年）」p.112 を基に筆者作成。

那覇港総合物流センターの稼働状況については、初年度（令和元（2019）年度）の取扱いの目標としていたコンテナ量の 9 割弱を 12 月末時点で達成し、順調な滑り出しであることが報じられている⁽⁷¹⁾。

おわりに

本稿で取り上げた事例を始めとして、様々な取組が国際物流拠点産業集積地域の制度の下で現在も進行中である。本稿では言及できなかったが、航空関連産業クラスターの形成を目指す取組⁽⁷²⁾では同制度の利用だけでなく、情報通信産業に係る制度により集積が進む IT 企業との連携等も視野に入れるなど、沖縄県における各種施策の要素を複合的に取り入れた試みが行われている。独自の経済特区制度を活用することにより、新たな産業の開拓を進める沖縄県の動向が、今後も注目される。

なお、今回の現地調査において、貴重な時間を割いて御協力いただいた訪問先の皆様には、この場を借りて感謝申し上げる。

（かくた しょうたろう）

(71) 「アジアのハブ 期待背負う 那覇港総合物流センター（那覇市）」『日本経済新聞』（沖縄版）2020.3.6.

(72) 平成 30（2018）年 10 月、那覇空港内に航空機整備施設が完成しており（MRO Japan 株式会社が入居）、航空機整備事業（Maintenance, Repair, Overhaul: MRO）を中心とした航空関連産業クラスターの形成が目指されている。