

構造改革特別区域計画

1．構造改革特別区域計画の作成主体の名称

滋賀県

2．構造改革特別区域の名称

滋賀県国際物流特区

3．構造改革特別区域の範囲

彦根市、長浜市、甲賀市、東近江市、米原市、日野町、能登川町、愛知川町、豊郷町、多賀町、近江町の全域

4．構造改革特別区域の特性

(1) 京阪神、中京、北陸の3圏域の結節点

当該区域は、名神高速道路、北陸自動車道、国道1号、国道8号、国道21号、東海道新幹線、JR東海道本線、JR北陸本線等の交通機関の利便性が非常に高く、第二名神自動車道およびインターチェンジの整備が進められるなど、主要幹線交通網に恵まれた交通の結節点である。また、関西国際空港、名古屋空港、大阪港、神戸港、名古屋港、敦賀港などの国際空港、国際港湾まで約1時間と恵まれた立地にあり、内陸地域でありながら国内はもとより海外との優れたアクセス環境を有している。

特に当該区域のうち滋賀県の北部、東部にあたる北陸自動車道、名神高速道路の周辺地域は、近畿圏域、中部圏域、北陸圏域を結ぶ重要な役割を果たしており、名神高速道路、北陸自動車道、国道8号、国道21号など主要幹線道路や東海道新幹線、東海道線、北陸本線などの鉄道網が集中する国土交通の要衝であり、国道8号米原バイパスなど「環びわこ放射状ネットワーク構想」に基づく交通網の充実や米原駅改築橋上化をはじめとする拠点都市地域の整備が進められている地域である。また、本地域では琵琶湖環状線構想が進められており、交流電化区間である北陸本線長浜駅～湖西線永原駅間の直流化（平成18年開業予定）により、北陸圏への鉄道輸送の利便性が飛躍的に向上することになる。さらに、東海と北陸、関西地域を結ぶJR米原駅周辺で大規模物流センター整備構想である「滋賀統合物流センター（SILC）構想」が推進されており、JR貨物が鉄道と道路とのマルチモーダル第1号として米原貨物ターミナル駅の建設を計画するなど交通の要衝としての機能が一層高まることが期待される地域である。

また、当該区域のうち滋賀県東南部にあたる第二名神自動車道周辺の地域は、古くから国道1号が整備され、中部圏と関西圏を結ぶ最短のルートであり、現在、甲賀湖南道路（国道1号バイパス）や第二名神自動車道の建設も進み、甲賀土山インターおよび信楽インターに加え、甲南に地域活性化インターが設置されるなど本県屈指の交通の要衝としての機能が一層強化される地域である。

マルチモーダル...トラック中心の貨物輸送を、海運、鉄道等の大量輸送機関と複合的に組み合わせて行っていくとする物流政策。交通渋滞、環境対策に効果が期待されている。

（2）製造業の集積

本県は、広域交通網の整備、大都市への近接性等交通・物流の優位性から工業立地が進展し、産業の集積が広く進んだことから、県内総生産に占める第2次産業の割合が46.8%と全国一高く、産業分類別では県内総生産に占める製造業の割合が約41%となるなど日本屈指の工業県となっている（内閣府社会経済研究所「県民経済計算年報」平成16年版）。県内総生産の伸びに対する増加寄与率を見ても、製造業は約40%と最も高い比率になっている（昭和50年度～平成13年度）。また、製造品出荷額は5兆7,936億円で全国第16位、付加価値額は2兆3,784億円で全国第14位である（県統計課「平成14年工業統計調査結果報告書」）。

本県の工業構造を製品出荷額の構成で見ると、加工組立型業種が56%と過半数を占め、次いで地方資源型、雑貨型、基礎素材型となっている（県統計課「平成14年工業統計調査結果報告書」）。本県は地理的に内陸であることから、電気機械を中心とした内陸型の加工組立型業種が多く立地し、これが本県工業の中心的産業となっている。

当該区域のうち北陸自動車道、名神高速道路の沿線には長浜市、米原市、近江町、彦根市、豊郷町、多賀町、愛知川町、東近江市、日野町、能登川町が含まれている。これらの地域には21の工業団地が造成され、電子、精密、バイオテクノロジーを中心とする先端産業の立地が進んでおり、三菱樹脂、ヤンマーディーゼル、キヤノン、ブリヂストンなど世界規模で活動している企業や独自に海外展開を行っている県内企業が集積している。

また、第二名神自動車道および国道1号の沿線には甲賀市が位置し、工業団地の開発などにより多くの工業立地が進み、バイエル薬品、塩野義製薬等医薬品関連企業をはじめ製造業の集積が見られる。

しかし、進出企業の多くは生産現業部門であることから、アジア諸国の国際競争力が高まる中、相対的な企業立地の優位性が低下しつつあり、内需不振、受注単価の低下、構造的な競合輸入品の増加などにより厳しい状況にあり、販路拡大、新事業分野への進出、低コスト・超短納期への対応などの課題を抱えている。また、当該区域は、景気の低迷による企業の設備投資意欲の減退とともに、経済構造や産業構造の変化によって海外への進出が進んだことから、今後はアジア諸国等の国外に目を向けた広域的な視点に立った産業構造の高度化、ソフト化に向けた利便性の高い地域づくりが求められている。このため当該区域では、琵琶湖東北部区域都市開発区域建設計画、びわこバイオステージ構想、みらいの甲賀地域創造プラン等により、既存産業の高度化、高付加価値化を進めるとともに、新産業分野にかかる研究開発機能等が集積する複合型の新しい産業創造拠点の整備を推進しているところである。

(3) 物流の拠点

滋賀県は地の利、産業の集積という強みがあることから、物流事業者による滋賀県の物流ポテンシャルの評価としても、「高速道路の要衝であり配送の利便性が高いこと」、「県内に十分な荷主（製造業、卸売業）の集積があること」が上位を占めており、このような優位性が発揮され国内主要フォワーダーの大半が進出している。

平成15年の滋賀県の普通倉庫面積（1～3類倉庫・建屋）は694千㎡（（社）日本倉庫協会倉庫統計期報）であり、滋賀県発着の物流量は782千トン（全国貨物純流動向調査）となっており、港湾、空港を持たない内陸県としては高い物流ポテンシャルを有している。

また、保税蔵置場は、大阪税関京都税関支署滋賀出張所が属する京都税関支署が所管する京都地区ではこの10年間、許可件数、許可面積ともほぼ横ばいであったのに対し、滋賀地区は許可件数は約2.6倍、許可面積は約1.5倍と大幅に増加し、現在22の保税蔵置場が立地しており、許可面積も京都税関支署管轄内が28,263㎡であるのに対し、滋賀出張所管轄内は59,103㎡となっている。

当該区域は道路・鉄道等交通基盤の優位性、物流関連産業の集積から物流の拠点として大きなポテンシャルを有している。米原市では、敷地面積約17ヘクタールの国内最大級の物流拠点である「滋賀統合物流センター（SILC）構想」が進められ、物流共同化による低コスト化や2次加工による雇用創出などの経済的効果が期待されており、また、国道1号が縦断し、交

通の要衝となっている甲賀市では、第二名神自動車道の開通により、新たな物流拠点の形成が期待されている。

しかし、当該区域は大阪税関京都支署滋賀出張所が所在する草津市から25km圏外にあり、保税蔵置場設置の距離要件を満たしていないため、企業は名古屋等県外の保税蔵置場を利用しているのが現状である。

現在、物流面の課題の中で、荷主にとっては物流コストの増加が最大の問題であり、物流業者では荷主の物流コスト削減ニーズへの対応が最大の問題となっており、物流の多様化・高度化のニーズと相まって、低コスト化への対応は近年競争力を増しているアジア諸国に対抗していくためにも喫緊の課題となっている。新総合物流施策大綱が目標とするコストを含めた国際的に競争力のある水準の物流市場の構築が当該区域においても求められており、製造業の国際競争力を高め、県内産業を活性化していくためには、内陸税関のメリットをフルに活用した国際競争に打ち勝てる物流拠点の整備が必要とされている。

1 類倉庫...一般雑貨などを保管する倉庫（危険品・冷蔵品を除く。）

2 類倉庫...穀物、肥料、セメント、陶磁器などを保管する倉庫（危険品・冷蔵品を除く。）

3 類倉庫...ガラス類、地金、鋼材などの荒荷を保管する倉庫（危険品・冷蔵品を除く。）

5. 構造改革特別区域計画の意義

わが国経済は、中国をはじめとする東アジア地域との間で急速に国際競争力を失いつつある。滋賀県経済は、第2次産業とりわけ製造業に大きく依存した構造となっており、近年のわが国製造業の海外移転等により、県外からの新たな立地は減少し、また、既存工業もわが国経済の低迷による影響を大きく受け、滋賀県経済の活力が低下し、雇用機会が減少するという問題が生じており、県内企業の国際競争力の強化が喫緊の課題となっている。

このため国際物流における競争力のあるインフラの整備や輸送ニーズの変化に対応したシステムの構築は企業の国際競争力を強化するうえで重要な要素となっている。今日、物流に対するニーズはIT化や産業空洞化などの大きな社会経済環境の変化を受けて、多頻度・少量輸送、ジャストインタイム輸送等高度化・多様化しており、本県の内陸工業県としての特性を生かしたビジネスチャンスを見逃さない迅速かつ効率的な製造と物流がリンクした国際物流の拠点づくりが求められている。

当該区域において「琵琶湖東北部区域都市開発区域建設計画」や「びわこ

バイオステージ構想」等の県の基本構想による交通網の整備、産業の育成等を推進し、県が中心となった物流企業等の誘致活動を積極的に進め、また、物流機能の整備とともに通関機能の充実強化を実現することにより、企業の国際競争力が高まり、新たな産業立地、雇用拡大を誘導し、地域経済の活性化が図られる。

6. 構造改革特別区域計画の目標

滋賀県では、地域の有する固有の資源と特性を生かしながら、個性と存在感を競い合う時代に入っているという時代認識に立つとともに、産業空洞化に対する懸念を背景として、平成15年3月に中・長期的な観点から滋賀県産業振興の確かな戦略方向を示す「滋賀県産業振興新指針」(以下「新指針」という。)を策定し「産業創造立県・しが」づくりを進めているところである。

新指針では、時代の変化に対応した地域産業の創生として、滋賀の広域的な資源を生かした地域ぐるみの産業競争力強化に向けた支援体制づくりが必要と考えており、滋賀の産業構造に即した流通・物流機能の充実を目指している。

このような新指針の基本戦略を背景として、構造改革特別区域計画では次の3つを目標としている。

(1) 国際物流機能の強化による貿易の拡大

滋賀県を生産地とする航空貨物の積出空港は関西国際空港が最も多く、滋賀県の航空貨物のうち重量ベースで約7割、金額ベースで約8割が関西国際空港から輸出されている。一方、滋賀県を消費地とする航空貨物も大半が関西国際空港であり、重量ベースで8割、金額ベースで9割強の貨物が関西空港を通じて滋賀県に入っている。

また、滋賀県を生産地とする海上貨物の積出港は重量ベースでは名古屋港が最も多く滋賀県の輸出量全体の約6割に相当し、金額ベースでも名古屋港が多く4割に相当する。一方、滋賀県を消費地とする海上貨物は重量ベースでは名古屋港が最も多く、滋賀県の輸入量全体の約4割を占めており、金額ベースでは大阪港が多く、全体の3割となっている。

当該区域内の立地企業の多くが空港・港湾を利用して製品や原材料の輸出入を行っていることから、国際物流の効率化、迅速化、高度化を図ることは不可欠となっている。しかし、県内で通関する貨物は限られ、多くが空港、港湾周辺等の通関を利用しており、コストの増加、リードタイムの

長期化への対応が課題となっている。保税蔵置場が当該区域内で設置されることにより、荷主企業にとって利便性が高まり、保税運送の活用によるコスト削減や商機に併せた国内取引など効率的かつ機動的な物流の展開が可能となる。

保税蔵置場設置による内陸税関のメリットを活用した迅速、定時、低廉な国際物流システムを構築することにより、リードタイムの1～2日間の短縮、ジャストインタイム輸送等を実現し、県内貨物取扱量の増加を図り、貿易の拡大を目指す。

(2) 国際化、高度化に対応した物流関連企業および産業の立地促進

産業立地に関わる各種支援や税制等の既存の枠組み・制度の見直しとともに、産業活動の動脈となる物流機能を強化することにより、既存企業の活性化に加え、当該区域内への物流関連企業等新規事業者の進出を促すとともに、地域として企業の競争優位に積極的に貢献することにより、地域に調和した産業立地を促進する。

特に、滋賀県の産業構造として、県内総生産に占める第2次産業の構成比が46.8%（全国第1位）と極めて高く、製造業を中心とする事業者にとって、国際物流システムの構築ならびにジャストインタイム等の高度な物流管理体制の展開は喫緊の課題であり、国際化、高度化に対応した特色ある物流拠点を創出し、広域物流を担う新たな物流関連企業の集積を図る。

さらに、京阪神、中京、北陸の3圏域との結節点にある滋賀県の強みを活かしながら滋賀の産業構造に即した物流機能を充実することによって地域間競争力を高め、新たな産業立地を促進する。

(3) 産業の国際競争力の強化

経済のグローバル化が進展する中、製造業を中心とする県内産業においては、世界経済の動向や国際市場の動きに大きな影響を受けるようになっており、産業振興の取り組みにおいてもワールドワイドな視野で対応することが求められている。このため、海外取引を積極的に支援し、世界に通用する産業活動環境を整備することにより、産業の活性化を推進することが重要となっている。

県内産業においても世界規模の競争のなか国際分業体制が進展し、アジアをはじめとする世界各地で最適地生産を展開しており、受発注、原材料調達、在庫管理、配送をグローバルな規模で統合的に管理し、全体最適を

目指すサプライチェーンマネジメント（SMC）が進展している。

規制緩和を通じた国際物流機能の強化により、市場の変化に応じた適正在庫管理、物流全体におけるリードタイムの短縮・コストの削減等を可能にし、県内産業の国際的な競争力を強化する。

7. 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

本計画および関連事業の実施により企業の国際物流ニーズに対応した物流機能の高度化と物流関連企業等の集積が進み、内陸税関のメリットを活用した国際物流の拠点整備が整えられ、次の経済的社会的効果が期待できる。

（1）貨物取扱量の増加

保税蔵置場の設置について県内企業の意向を調査したところ、特区内において17社が設置の意向を示しており、平成16年末現在で22カ所ある保税蔵置場が平成19年度末までに新規設置20カ所および既設で許可内容の変更予定1カ所の42カ所になる見込みである。この立地により、県内の貨物の流通量が相当程度増進することが見込まれ、平成19年には、税関滋賀出張所の取扱額も輸出については217,000百万円（平成15年は144,935百万円）、輸入については11,000百万円（平成15年は7,526百万円）と大幅な増加が期待される。

（2）新たな産業集積の形成

平成19年度までに物流関連業者等17社が特区内に保税蔵置場設置の意向を持っていることから、現在県南部に集中している内陸通関機能が県北部・東南部にも拡張され、本県を縦・横断する高速道路沿線に新たな物流の拠点が形成されることになり、平成19年度末までに物流関連および新規製造業を中心に30社程度の企業立地が見込まれる。また、工業団地と物流拠点があわさった新たな産業拠点の形成が図られ、新規投資、事業機会の拡大が推進され、約1,700人の新規雇用の創出および個人所得の増加といった地域経済への効果も期待できる。また年間約3億5千万円の県税収入の増も見込まれる。

8. 特定事業の名称

706 距離基準の延長による保税蔵置場の設置促進事業

9. 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他の構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

(1) 物流企業等誘致活動の推進

平成16年7月に実施した製造業者、物流業者に対するアンケート調査の結果等を基に製造業者のニーズを把握し、物流業者との連携やマッチングを支援するとともに、当該区域内への物流企業の誘致を進める。

関連事業等

新たな物流拠点の形成を実現させるためには、荷主企業が立地する生産拠点の整備充実が不可欠であり、当該区域内の既存工業団地等への企業誘致を推進する。

長浜サイエンスパーク

- ・所在地 長浜市田村町
- ・分譲中 7区画 5.2ha
- ・長浜バイオ大学を核にバイオ産業拠点の形成を目指す工業団地。

東上坂工業団地

- ・所在地 長浜市東上坂町
- ・分譲中 1区画 1.0ha
- ・「近畿・中京・北陸の結節点」が魅力の工業団地。

のたがわ・志賀工業団地

- ・能登川町種
- ・分譲中 9区画 9.4ha
- ・地下水が豊富で、交通の利便性も優れた工業団地

甲賀西工業団地

- ・甲賀市甲賀町隠岐
- ・分譲中 2区画 14.8ha
- ・阪神圏と中京圏の中間に位置し、今後の発展が期待される工業団地。

甲南フロンティアパーク

- ・甲賀市甲南町柑子
- ・分譲中 22区画 20.9ha
- ・第二名神の整備により立地ポテンシャルが高まる工業団地。

(2) 滋賀県経済振興特別区域制度

滋賀県では、地域経済の活性化と県全体の経済振興を図るため、市町が

らの提案にもとづき、地域の特性を活かした力強い、もしくはモデルとなるような産業振興策の実施が見込まれる地域を「経済振興特別区域」と認定し、この地域での取り組みを3～5年程度、集中的な支援を行う「滋賀県経済振興特別区域制度」を推進している。

同制度では、税制措置として法人事業税、不動産取得税、固定資産税の県税の課税免除および不均一課税といった優遇措置を整備している。財政措置として企業の開発等に対する資金補助を行い、金融措置として低利・無担保での融資制度を創設し起業・創業環境基盤の整備に対する支援を図るほか、道路等の大規模な社会資本の整備に対し、優先的取扱い等の適切な配慮を行うなど幅広い特例措置を地域と期間を限って一体的に講じることとしており、地域経済活性化の起爆剤として取り組んでいる。本構造改革特区対象地域の自治体においては、物流拠点の整備、推進のために同制度の活用について検討を進めているところもある。

このため、本県としては、同制度の活用を広く呼びかけ、また、国際物流に対する考え方を明らかにすることにより、当該区域自治体および民間事業者の事業化を支援する。

(3) 琵琶湖東北部区域都市開発区域建設計画の推進

琵琶湖東北部の開発整備を推進し、総合的、体系的な交通施設の整備を図るとともに、東西交通網の結節点という地理的条件を生かした企業誘致を推進し、既存産業の高度化、高付加価値化を進めるとともに、新産業分野に係る研究開発機能とその生産機能等が集積する複合型の新しい産業創造拠点の整備を図る。

(4) びわこバイオステージ構想の推進

大学等学術研究基盤を拠点とした滋賀にふさわしいバイオ産業を創出・育成するための土壌づくりを進め、滋賀のバイオ産業を振興するびわこバイオステージ構想を推進し、バイオベンチャーの創出、企業集積、人材定着を図り、バイオクラスターの形成を目指し、地域経済の国際競争力を強化する。

(5) みらいの甲賀地域創造プランの推進

製薬業、窯業など地域に根ざした産業の活性化を図り、異なった業種間の研究開発協力や情報交換などを推進するとともに、コミュニティービジネスや新たな起業形態も視野に入れた個性的な発想や企画・活動を持つ地

域起業を推進し、地域経済の活性化を図る。また、第二名神自動車道などの交通網の整備から期待される効果を最大限に発揮するため、地域活性化に向けた組織的・持続的な取り組みを推進する。

(6) 滋賀税関支署の設置要望活動

平成6年9月に本県および物流関連業者の要望により、大阪税関京都税関支署滋賀政令派出所が開設された。その後、輸出入実績の伸びや県および地元経済界の強い要望が考慮され、大阪税関京都税関支署滋賀出張所が草津市に開設された。本県産業の国際競争力を強化し、県内経済を活性化していくためには、物流機能の強化に加えて、通関機能の一層の充実強化が必要となるため、大阪税関滋賀税関支署の早期設置を要望し、組織・人員体制および地域ニーズに密着した税関機能の充実強化を実現する。

参考（市町村等の取り組み）

滋賀統合物流センター（SILC）構想（米原市）

米原市においては、近畿圏、中部圏、北陸圏のいずれにも近く、交通の結節点であるという立地条件を活かし、JR貨物によるターミナル整備計画に合わせ、モーダルシフトの推進と物流効率化を図る滋賀統合物流センター構想の推進を図っており、本特区構想とも連動した取り組みを検討している。

別紙

1. 特定事業の名称

706 距離基準の延長による保税蔵置場の設置促進事業

2. 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

特区内において、管轄の税関官署から路程で25kmを越え概ね100km以内に保税蔵置場設置を行う事業者

3. 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画の認定の日

4. 特定事業の内容

特区内において民間事業者が内陸税関のメリットを活用できるよう、距離基準の延長により保税蔵置場の設置を促進する。

(1) 事業に関与する主体

特区内において管轄の税関官署から路程で25kmを越え概ね100km以内に保税蔵置場設置を行う事業者

(2) 事業が行われる区域

彦根市、長浜市、甲賀市、東近江市、米原市、日野町、能登川町、愛知川町、豊郷町、多賀町、近江町の市町のうち、管轄の税関官署から路程で25kmを超え概ね100km以内の地域を対象とする。

5. 当該規制の特例措置の内容

当該区域は、関西国際空港、名古屋空港、大阪港、名古屋港、敦賀港などの国際空港、国際港湾から100km圏内に位置している。また、関西・中部・北陸を結ぶ結節点として、名神高速道路、北陸自動車道、国道1号、国道8号、東海道新幹線、JR東海道線、JR北陸本線等の交通機関が集中している地域であり内陸税関地域として新たな物流拠点の形成が見込まれる。また、関連事業として実施している工業団地に企業が立地し、また規制緩和措置の活用による保税蔵置場が設置されることで、工業団地と物流拠点があわさった産業拠点の形成が図られる。

保税蔵置場については、平成19年度末までに構造改革特別区域における

規制緩和措置の活用によるものだけで、特区内において新規設置20ヶ所および既設で許可内容の変更予定1カ所を見込んでおり、保税蔵置場における取扱貨物量については、税関滋賀出張所の取扱金ベースで、平成19年度には、輸出については72,000百万円、輸入については3,500百万円の増が見込まれ、全体としてみれば保税蔵置場の設置促進によって、貨物の流通が相当程度増進することが見込まれる。

また、当該区域は、管轄の税関官署から路程において100km以内の距離にある地域である。