

モデル港湾による 港湾国際流通拠点の検討

平成17年3月23日
港湾国際流通拠点形成方策研究会事務局

目次

1 . 横浜港	1
2 . 名古屋港	4
3 . 大阪港	9
4 . 北九州港	12

1. 横浜港 広域配送の拠点となるロジスティックハブの形成

新山下地区: 約24ha

立地特性: 都心部の商業地区と近接

求められる機能: より川下に近い流通機能(輸入製品の仕分け、小口配送など)

拠点形成に活かせる立地特性

- ・コンテナターミナル直背後
- ・羽田空港と近接

目指すべき姿: 貨物取扱の受け皿としての拠点

・首都圏・東日本など 背後国とのアクセス充実

・共同配送などITを活用した配送機能

・保税手続の簡素化などソートタイム短縮などによる機能充実



「港湾国際流通拠点」の施設構成

「特定流通業務施設」として、流通加工等が可能で定温設備を備えた配送センター、トラックターミナル機能重視型(周辺道路渋滞の回避)の施設(共同施設と大手荷主施設との複合施設)を整備
関連施設として事業者のための共用利便施設を整備

「港湾国際流通拠点」の形成方策

a) 用地の確保方策

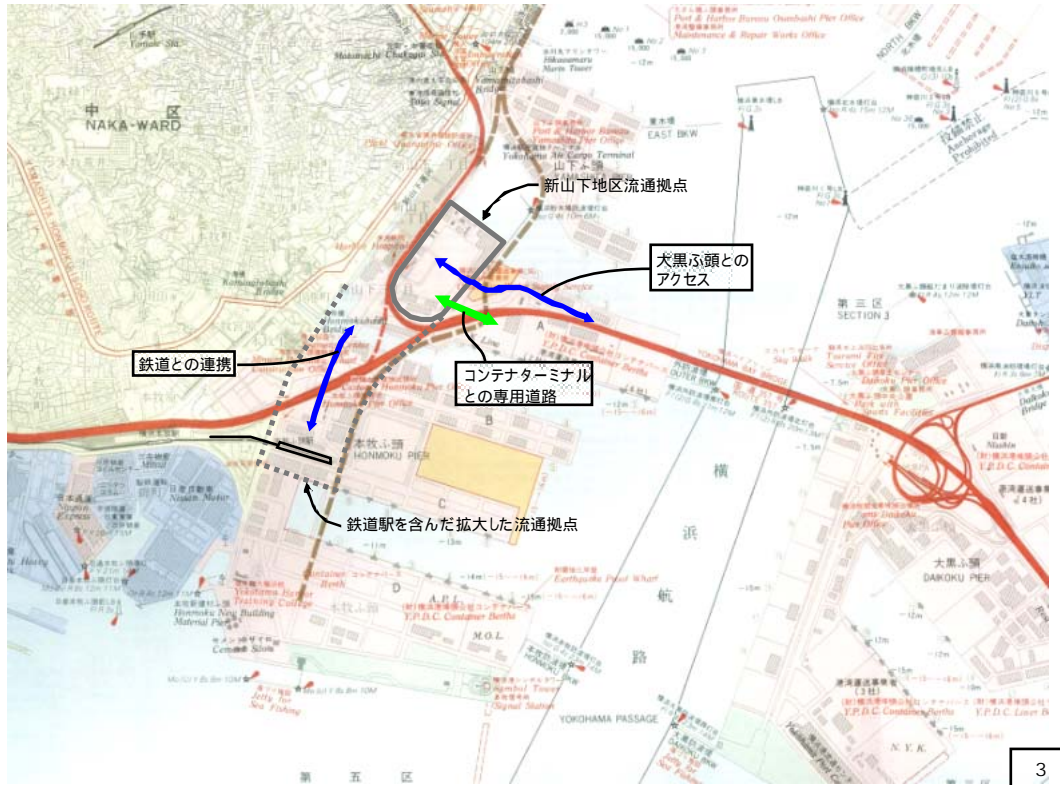
保管掘埋立地(本市所有、分譲予定)と周辺民地との関連性整理

b) 関連基盤施設整備促進方策

「特定流通業務施設」整備資金の補助、無利子、低利融資資金の確保
共同化施設への上乗せインセンティブ
固定資産税等の減免措置、域内道路、厚生施設、緑化整備資金の確保

c) 国際貨物輸送円滑化等ソフト面の推進方策

関税確定時期選択制度の導入
総合保税地域の許可
共同輸配送情報システムの導入支援
コンテナターミナル、「港湾国際流通拠点」間の45fコンテナ等特殊車両通行許可、
車輛登録の廃止もしくは簡素化

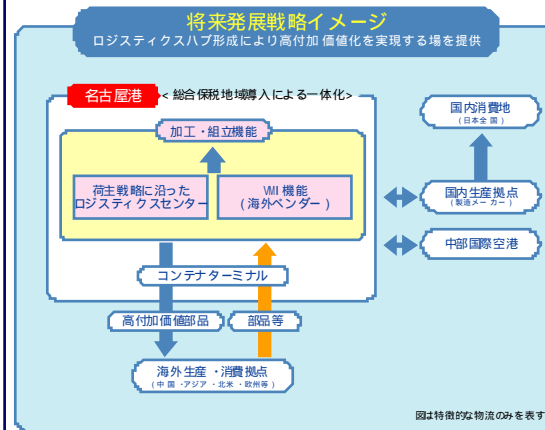


2. 名古屋港 物流の高度化を図るロジスティクスハブの形成

- 施策1 総合保税地域導入によるコンテナターミナルと背後物流施設との機能の一体化・共有化
 施策2 荷主戦略に沿ったロジスティクスセンターの誘致
 施策3 生産活動を支援するVM機能の導入
 施策4 中部国際空港との連携を生かした物流拠点の形成

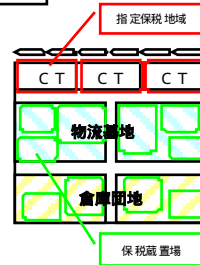
【期待される効果】

- 施策1 施設間の円滑な移動(保税運送手続きの不要化、手数料低減等)が可能
 ・CTと背後物流施設の情報共有化
- 施策2 中国アジア各地から供給される部品等を日本国内や北米等の生産拠点へ配送するためのクロスドック機能の発揮
 ・インセンティブ補助や通勤・就労環境の改善
- 施策3 [セットメーカー側]リードタイムの短縮、在庫レスによるキャッシュフローの改善等
 ・[ベンダー側]全体物流管理に伴うコスト軽減
- 施策4 陸海空の交通結節点としての機能発揮による荷主の物流ニーズへの柔軟な対応



(参考) 総合保税地域

現状

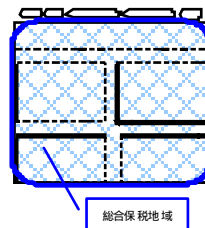


現状の課題

指定保税地域、保税蔵置場では、外国貨物についての可能な作業が限定されている。CT（コンテナターミナル）と背後の保税蔵置場間、また保税蔵置場間の移動の際は、保税運送手続が必要である。また、3つのCTは、一つの指定保税地域で統一されていないため、それぞれ個別に管理され、CT間の貨物移動に保税運送手続が必要である。保税蔵置場の被許可者・貨物管理者として、自ら、すべての保税事務を行わなければならないため負担が大きい。保税蔵置場許可手数料負担が大きい。

総合保税地域制度の活用により、CTと背後の保税蔵置場を一体化

総合保税地域：許可後



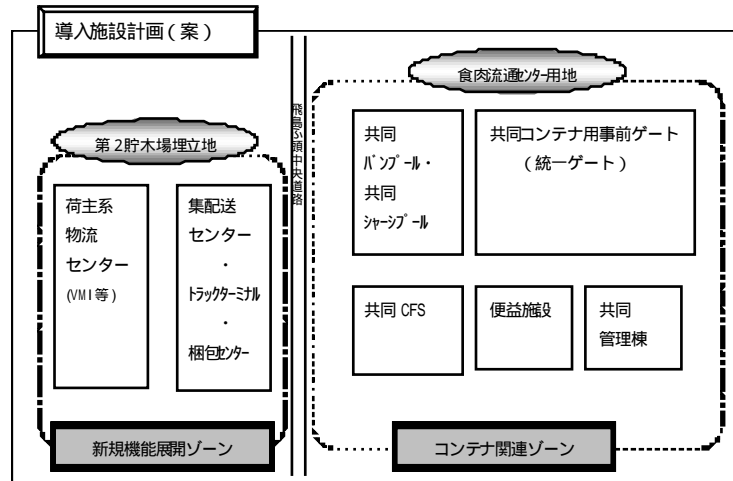
許可後の効果

総合保税地域では、蔵置・加工・展示等の保税地域の機能を総合的に活用でき、将来、国際水平分業体制のなかで部品輸入・再輸出等の展開が可能となる。CTから背後倉庫への移動、各旧保税エリア間の保税運送手続が要らなくなる。保税事務の一部を被許可者が担う事によって、保税事務が軽減できる。保税地域の許可手数料負担が軽減される。

1) 導入施設計画

【導入する施設の特徴】

- ・飛島ふ頭中央道路を挟み、東側はコンテナ関連ゾーン、西側は新規機能展開ゾーンとして展開。
- ・中央道路の東側では、CT機能を直接補完するとともに、物流の効率化・高度化に資する施設として、先進的な取組みとなる**事前ゲートやパンプール等の各種共同施設を配置**。さらに、労働環境の改善を図るため、**便益施設を配置**。
- ・中央道路の西側では、ICに近接する立地条件を生かし、**集配送拠点、および荷主系物流センターを配置**。
- ・飛島ふ頭における用地不足に対応すべく、東浜中央緑地を物流用地として転用し、加工等を行う**価値付加型の物流施設を配置**。



2) 支援内容

名古屋港では特に、「製造業を中心とする産業の国際競争力の強化」、「地域産業の活性化」に重点を置き、港湾管理者、民間事業者への支援内容について検討を行っている。

【港湾管理者への支援内容(国際流通拠点地区内)】

下記事業への補助または無利子貸付

- ・分譲地、貸付地における基盤整備(地盤改良、区画道路、排水施設、上水施設)
- ・既設道路(補助事業道路除く)、既設緑地、既設護岸等の維持補修
- ・用地、既存施設取得(港湾施設改良費統合補助事業、港湾利用高度化促進事業に該当するものを除く)
- ・その他地区内への港湾整備事業等の優先配分

【支援により期待される効果】

- ・分譲、貸付単価を抑え、流通効率化施設の進出や既存施設の高度化の促進

【民間事業者への支援内容(国際流通拠点地区内)】

下記事業への補助または無利子貸付

- ・保管、流通加工施設等の上物施設(例えば、純民間である物流高度化基盤施設の施設要件、支援要件の緩和)
- ・用地取得、または貸付保証金(名古屋港の場合、公有地の長期貸付(20年)時は賃料12ヶ月～87.5ヶ月の保証金が必要)

【支援により期待される効果】

- ・イニシャルコストの負担軽減

【支援条件】

価値付加型物流施設(保管の他に仕分け、梱包、加工、組立、展示機能等)
物流拠点集約型・クロスドック型施設

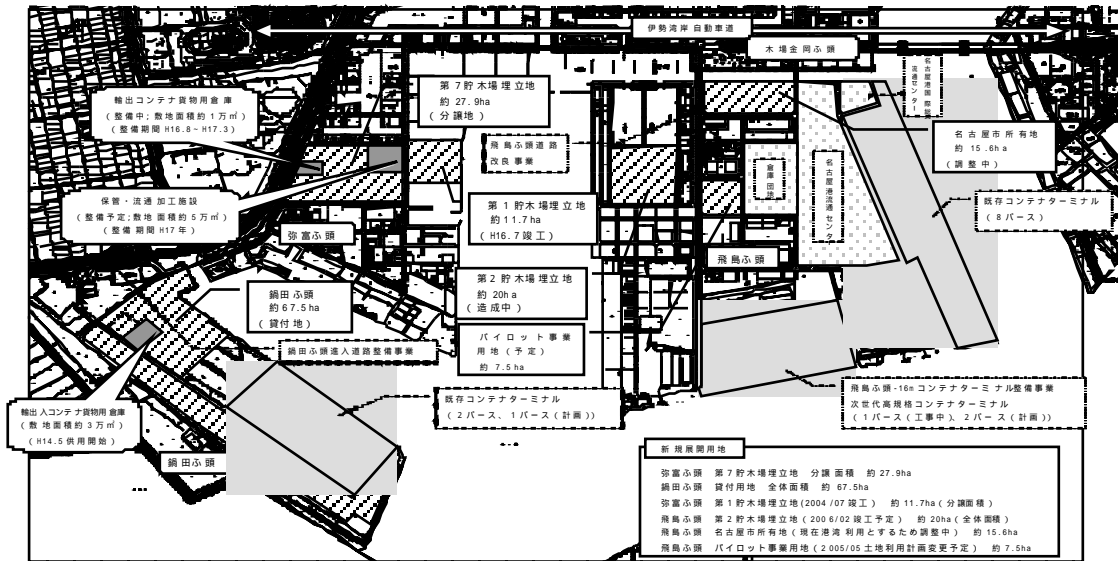
VM物流施設
共同利用施設

などの上物施設を新設または改良する場合で流通効率化の視点に合致するもの。

【支援対象想定地区】

- 名古屋港飛島ふ頭
- ・新規展開用地(第2貯木場埋立地、東浜中央用地、名古屋市所有他)
- ・既存用地(流通センター等の民間用地、CY・バックヤード用地)

3)名古屋港(西部地区)の物流施設開発用地



3. 大阪港 多様なモードの物流が結節するロジスティックハブの形成

「スーパー中核港湾」における位置付け

- 必要な施設整備 (C-12、夢洲トンネル)
- 夢洲ロジスティクスセンター構想
- 物流機能の再編
- メガオペレーターの育成
- 国際交易特区の活用
- 神戸港との連携施策

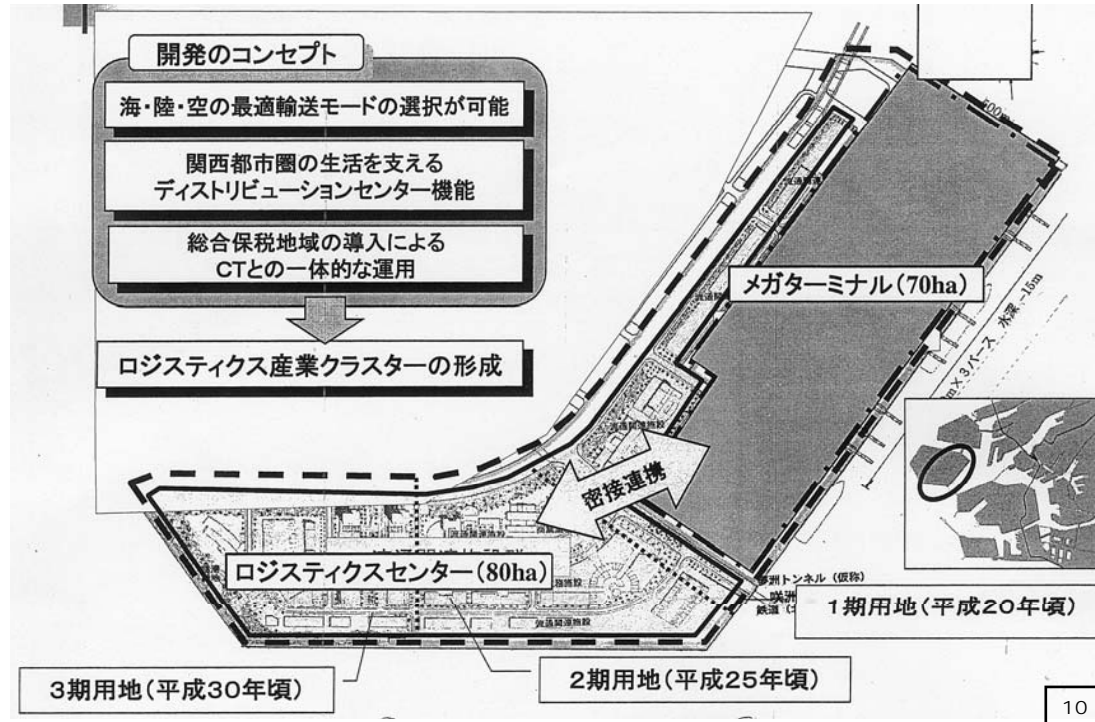
夢洲ロジセンターにおけるコンセプト

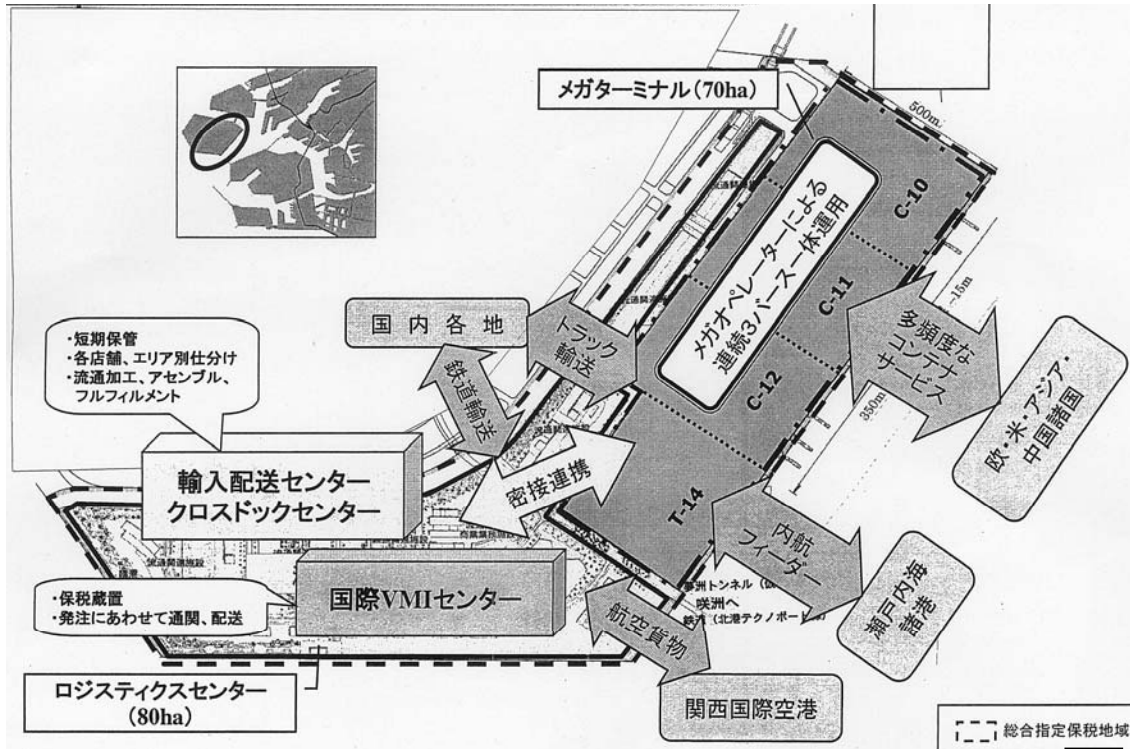
- 海陸空の最適輸送モードの選択が可能
- 関西都市圏の生活を支えるディストリビューションセンター機能
- 総合保税地域の導入によるCTとの一体的な運用

実現に向けた民間と行政の役割分担

- 行政: 用地造成や、上下水道、道路整備などの基盤整備、企業誘致のための規制緩和促進やインセンティブ策の導入など
- 民間: ロジスティクスセンターの整備・運営主体







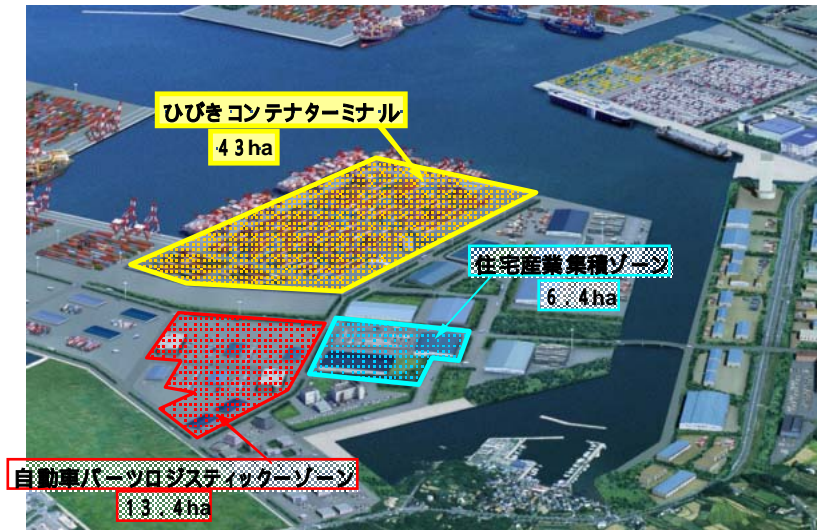
4. 北九州港 産業の高度化・効率化を図るロジスティックハブの形成

施策1 住宅建材の動脈物流と静脈物流の連結

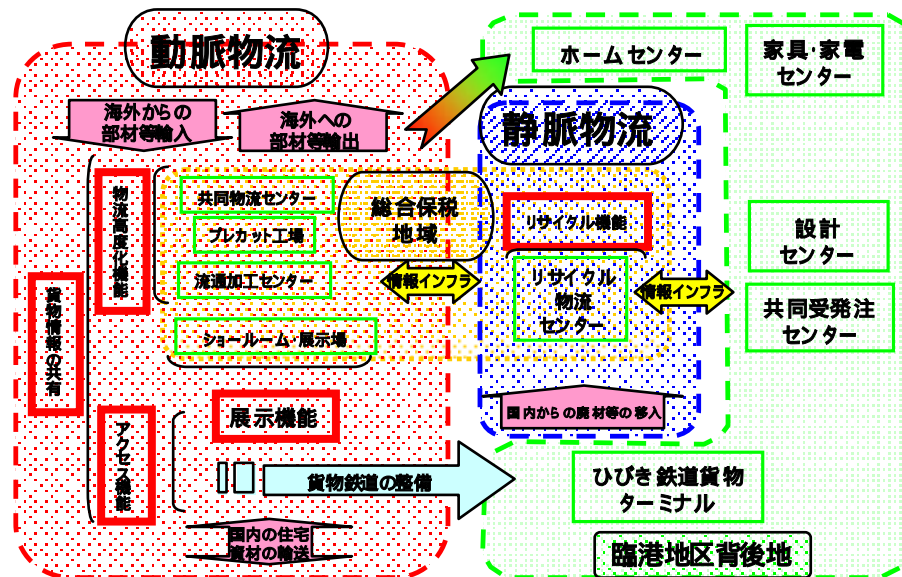
- 中国・アジア地域の住宅建材流通加工拠点
- リサイクルポートとしての充実

施策2 自動車パーツロジスティックパーク

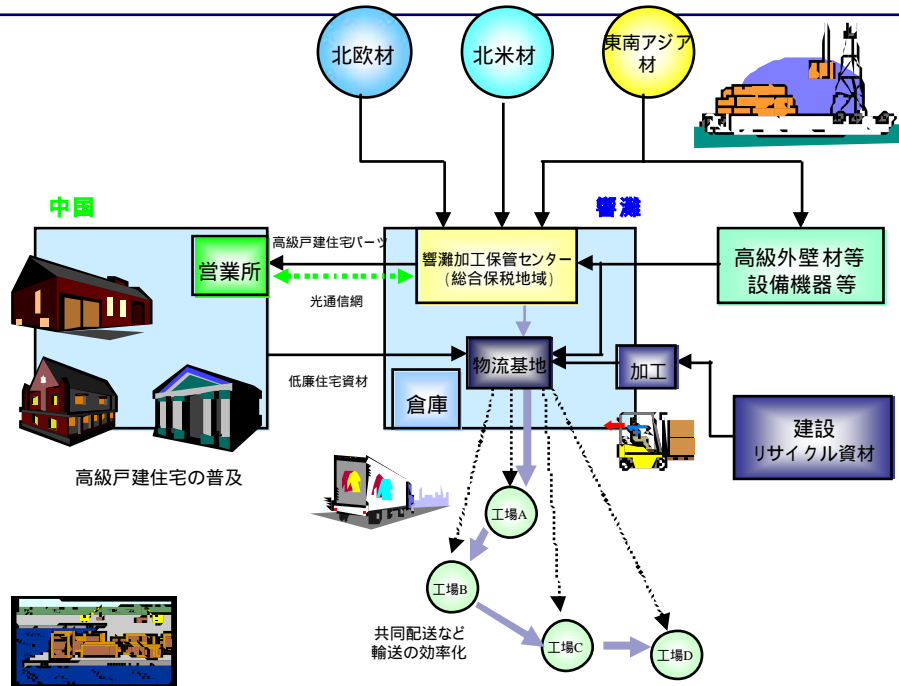
- 中国とのSCMに対応したパーツセンター
- 共同配送による効率化



施策1 住宅建材の動脈物流と静脈物流の連結

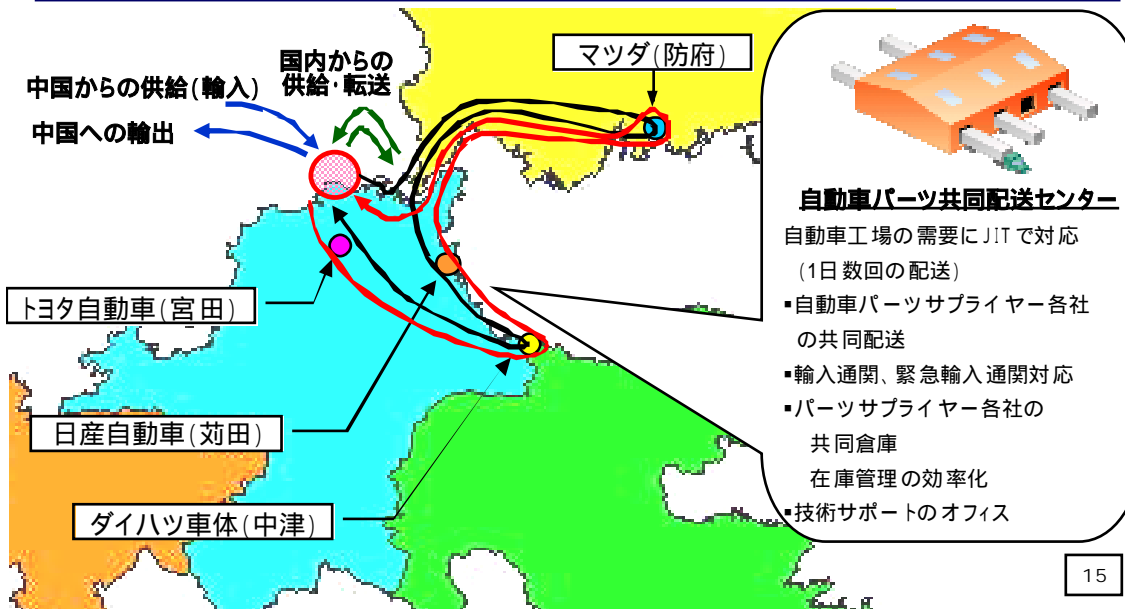


(参考)住宅資材の流通モデル



施策2 自動車パーツロジスティックパーク

自動車パーツ共同配送センターを基点に、自動車工場にパーツをJIT納品する。
各サプライヤーのパーツを共同で配送を1日数回行う。

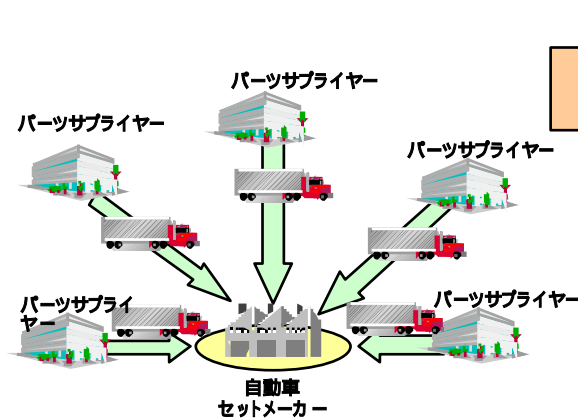


(参考) 自動車パーツサプライヤーの共同輸送

パーツサプライヤーの共同輸送を実現させることにより、輸送費削減と輸送の効率化を図る。
トラックの削減、積載率の向上、CO2の削減などに対応する。

現行

各パーツサプライヤー各社が個別にトラックを手配している為、積載効率に無駄がある。コスト高を招いている。



施策後

ひびきCTの背後地にパーツ受渡しデポが立地し、トラックを共同で利用してセットメーカーに輸送することで、積載効率が高まる。これにより輸送コスト及びCO2が削減される。

