

港湾国際流通拠点形成方策研究会 第2回研究会での指摘と対応

| 作業課題 | 主な指摘事項 | 対応 |
|---------------------------|--|---|
| (1)わが国の港湾国際流通拠点形成の目指すべき戦略 | <ul style="list-style-type: none"> コスト低減化、民間へのインセンティブ付与等、他国港湾と異なる特徴を打ち出す戦略提示が必要ではないか | <ul style="list-style-type: none"> 釜山港、上海港など他国港湾における国際流通拠点のメリット・デメリットの整理等を通じ、学ぶべき点、同じ失敗をすべきではない点を明確化 【資料1】 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 中枢・中核港湾、地方港など港湾の特性に応じた属性の明確化が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 港湾の特性の違いによる港湾国際流通拠点の目指すべきコンセプトを比較検討 【資料3】 |
| (2)拠点形成に向けたハード面の各種支援方策 | <ul style="list-style-type: none"> コスト低減化や物流形態の変化等、荷主・物流事業者のニーズに対応した(過大とならない)施設整備支援が必要 地震対策、地盤改良への支援が有用 | <ul style="list-style-type: none"> FAZ 施設、物流関係事業者へのヒアリングを通じ用地取得費、施設使用料に関し、既存施設の現状もふまえて今後の施設整備への示唆を整理 【資料2】 |
| (3)拠点形成に向けた手続き柔軟化等ソフト面の支援 | <ul style="list-style-type: none"> 通関、保税制度など関税関係の一層の支援、検疫関係の一層のサービス向上が望まれる | <ul style="list-style-type: none"> 制度の概要整理、物流関係事業者へヒアリング等を通じ保税制度、検疫等に関する課題を整理 【資料2】 |
| | <ul style="list-style-type: none"> IC タグの活用や、情報システムの効率化、国際標準化へのイニシアティブの発揮が望まれる グリーン物流など顧客ニーズに対応するために総合化、3PL 化が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 国際貿易関係者間の情報共有に関する課題と方向性について整理 【資料2】 |
| (4)モデルケースによる港湾国際流通拠点の形成方策 | <ul style="list-style-type: none"> モデル港湾での検討 | <ul style="list-style-type: none"> モデル港湾における検討結果を再整理 【資料3】 |

港湾国際流通拠点に関連した海外事例(参考資料編)

平成17年5月20日

港湾国際流通拠点形成方策研究会事務局

国土交通省国土技術政策総合研究所 主任研究官 安部智久

目次

海外の港湾ロジスティクスハブの概要

港湾におけるロジスティックパークの事例の整理（個別票）

ロッテルダム港

釜山新港

上海港(外高橋地区)

上海港(洋山地区)

台湾（高雄港）

ドバイ港

海外の港湾ロジスティクスハブの概要(1)

| 港湾・開発地区名 | 開発の目的と戦略 | 開発整備の内容 | 開発手法等の特徴 |
|------------------------|---|---|--|
| <p>ロッテルダム港</p> | <p>欧州の中央に立地するという特性と、欧州最大のCTインフラとアクセスの充実を背景に、EU全域の市場をターゲットとした物流団地(Distripark)を整備。 Distriparkの整備により、国内外の投資を誘致することで、地域の雇用機会の維持を図る。</p> | <p>コンテナターミナルの背後3カ所にDistriparkを形成。欧州への保管、配送拠点ならびに多様な価値付加拠点として機能。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 開発面積約300ha • 用地の提供を受け、民間企業ベースで倉庫等を建設。 | <p>保税倉庫の整備ならびに保税手続きの簡素化 アクセス手段の充実(鉄道, 高速道路, 短距離海上輸送) コンテナターミナルとの一体的な整備・運用(専用道路の整備)</p> |
| <p>釜山新港</p> | <p>中国等からのトランシップ貨物の減少等を背景として、国家プロジェクトとして東アジアのロジスティクスハブの形成を図る(「北東アジア経済中心国家」建設)</p> | <p>北側のCT背後を物流団地として整備し、FTZ等に指定。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 開発面積約120ha • 複合的な施設を導入(保管倉庫、宅配サービスセンター、CFS、冷凍倉庫、流通加工施設、展示施設等) | <p>外資系の企業立地に対する優遇措置(税制優遇措置, 立地規制の緩和, 補助金交付, その他行政サービス等) 官民による大規模港湾開発と一体的に進めることで安価な土地賃貸料を実現(契約期間は最長50年) コンテナターミナルとの一体的な整備・運用(FTZとして指定)</p> |
| <p>上海港(外高橋)</p> | <p>改革開放経済政策の一環として、港湾との連携により外資系の貿易・物流企業の誘致を促進する。中国全体のロジスティクスセンターとしての開発を行う。</p> | <p>外高橋FTZ (開発面積1,000ha)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 保管や仕分、配送を行うためのコンテナヤード、倉庫等 <p>外高橋物流圏区 (開発面積 370ha)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 保管や仕分、配送を行うためのコンテナヤード、倉庫等 | <p>外資系の企業立地に対する優遇措置(税制優遇措置、立地規制の緩和等)。 用地や倉庫の安価な提供。</p> <p>FTZ内での措置に加え、コンテナターミナルと物流圏区を一体的に運用(区域内へ持ち込んだ段階で直ちに輸出増徴税を還付。コンテナターミナルと圏区とを専用のゲートで連結。) 用地や倉庫の安価な提供。</p> |

海外の港湾ロジスティクスハブの概要(2)

| 港湾・開発地区名 | 開発の目的と戦略 | 開発整備の内容 | 開発手法等の特徴 |
|----------|---|---|--|
| 上海港(洋山) | <p>改革開放経済政策の一環として、港湾との連携により外資系の貿易・物流企業の誘致を促進する。短中期的には中国全体のロジスティクスセンターとしての開発を行うが、隣接する大水深CTとの連携により、長期的には、北東アジア地域でのロジスティクスハブを形成する。</p> | <p>物流圏区として指定(総開発面積は1,380ha (このうち2005年稼働予定の第一期は125ha)) 保税エリア(用地, 倉庫, コンテナヤード, CFS)、検査エリア、危険物保管エリア、鉄道・内航水運へのトランシップエリア、総合管理エリア</p> | <p>詳細は未定(検討中)であるが、現在稼働している外高橋地区の物流圏区と同様ないはそれ以上の措置が想定されている。</p> |
| 高雄港 | <p>優れた立地条件を活用しアジア太平洋地域のロジスティクスハブを形成。台湾企業や世界企業に対しアジア地域での拠点立地(高付加価値型の産業等)を提供。中国～北米等の貨物の中継地としての機能発揮。</p> | <p>FTZとの指定(港内の5つのコンテナターミナルとその背後エリア 約400haを指定)</p> | <p>外資系の企業立地に対する優遇措置(税制優遇措置、立地規制の緩和、通関手続きのワンストップ化等の簡素化等)。 コンテナターミナルとの一体的な整備・運用(FTZとして指定)。 専門的な国の行政府の設立。</p> |
| ドバイ港 | <p>東洋と西洋との交差点という立地を活用し、20億人程度の市場を対象としたロジスティクスハブを形成</p> | <p>フリーゾーン(Jubel Ali Free Zone (JAFZ))の形成 ・開発面積10,000ha ・賃貸用地、賃貸オフィスビル、賃貸倉庫・簡易工場等</p> | <p>外資系の企業立地に対する優遇措置(税制優遇措置、立地規制の緩和、その他行政サービス等) 用地や上物のリースによる提供 コンテナターミナルとの一体的な整備・運用(ゲート管理の一元化)</p> |

ロッテルダム港

(1) 概要

| 項目 | 内容 | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--|---|----|----|-------------------------|-------|---|-------------------|-------|---|-----------------------|------|--|
| 1) 規模・土地利用構成 | <p>【Distripark の規模、概要】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="411 344 587 378"></th> <th data-bbox="595 344 707 378">面積</th> <th data-bbox="715 344 1439 378">概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="411 389 587 692">Maasvlakte (マースブラクテ)</td> <td data-bbox="595 389 707 692">125ha</td> <td data-bbox="715 389 1439 692">Delta Terminaをはじめとするヨーロッパ最大のコンテナターミナル群に隣接し、また、5種類の輸送モード(内航海運、鉄道、自動車、短距離フィーダー、大型船舶)とのアクセス距離が1km以内と近接していることから、こうした優位性を活かし、ヨーロッパ市場全体への集配送機能を掌握することをねらいとした同港最大のDistripark。また、Distripark内に税関施設を確保するなど、立地企業のサービス向上にも配慮しており、すでにDHL、Epson、Reebok、日本通運、ニチレイ Eurofrigo、Hankook Tires、Kloosterboer Logistics等ワールドクラスのロジスティックプロバイダー、海運企業が立地している。 さらに北海側沖合を1,000ha規模で埋め立て、コンテナターミナル、ロジスティックセンター、化学工業関連施設や、自然保護・レクリエーション機能を整備するMaasvlakte 2により、さらなる拡張が計画されている。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="411 703 587 904">Botlek (ボトレック)</td> <td data-bbox="595 703 707 904">104ha</td> <td data-bbox="715 703 1439 904">石油化学工場群の中心に位置する化学工業関連の企業戦略に配慮したDistripark。コンテナターミナルのほか、幹線道路(A-15)や内航海運ターミナル、鉄道ケミカルセンターに近接しており、アクセス利便性も高い。 また、Distripark内に税関施設や業務関連施設用地を確保するなど、立地企業のサービス向上にも配慮しており、すでにSchenker Stinnes Logistics、Exel、Datema/Hellmann Worldwide Logistics、De Rijke、Damco Maritime等ワールドクラスのロジスティックプロバイダーが立地している。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="411 916 587 1122">Eamhaven (エームハーヘン)</td> <td data-bbox="595 916 707 1122">65ha</td> <td data-bbox="715 916 1439 1122">ロッテルダム市の市街地やWaalhaven Zuidビジネスパークに近接し、付加価値の高い製品の集配送や業務関連機能を中心とするDistripark。また、Waalhaven PierやHome Terminal等のコンテナターミナル群に隣接するほか、道路、鉄道、短距離フィーダー(Rotterdam Short Sea Terminal)といった輸送モードへのアクセス利便性が高い。すでにMearsk Logistics、日本通運、Menlo Logistics、Geodis Vitesse、Ziegler、Hudig&Veder、VAT Logistics、ニチレイ Eurofrigo等ワールドクラスのロジスティックプロバイダーが立地している。</td> </tr> </tbody> </table> | | 面積 | 概要 | Maasvlakte (マースブラクテ) | 125ha | Delta Terminaをはじめとするヨーロッパ最大のコンテナターミナル群に隣接し、また、5種類の輸送モード(内航海運、鉄道、自動車、短距離フィーダー、大型船舶)とのアクセス距離が1km以内と近接していることから、こうした優位性を活かし、ヨーロッパ市場全体への集配送機能を掌握することをねらいとした同港最大のDistripark。また、Distripark内に税関施設を確保するなど、立地企業のサービス向上にも配慮しており、すでにDHL、Epson、Reebok、日本通運、ニチレイ Eurofrigo、Hankook Tires、Kloosterboer Logistics等ワールドクラスのロジスティックプロバイダー、海運企業が立地している。 さらに北海側沖合を1,000ha規模で埋め立て、コンテナターミナル、ロジスティックセンター、化学工業関連施設や、自然保護・レクリエーション機能を整備するMaasvlakte 2により、さらなる拡張が計画されている。 | Botlek (ボトレック) | 104ha | 石油化学工場群の中心に位置する化学工業関連の企業戦略に配慮したDistripark。コンテナターミナルのほか、幹線道路(A-15)や内航海運ターミナル、鉄道ケミカルセンターに近接しており、アクセス利便性も高い。 また、Distripark内に税関施設や業務関連施設用地を確保するなど、立地企業のサービス向上にも配慮しており、すでにSchenker Stinnes Logistics、Exel、Datema/Hellmann Worldwide Logistics、De Rijke、Damco Maritime等ワールドクラスのロジスティックプロバイダーが立地している。 | Eamhaven (エームハーヘン) | 65ha | ロッテルダム市の市街地やWaalhaven Zuidビジネスパークに近接し、付加価値の高い製品の集配送や業務関連機能を中心とするDistripark。また、Waalhaven PierやHome Terminal等のコンテナターミナル群に隣接するほか、道路、鉄道、短距離フィーダー(Rotterdam Short Sea Terminal)といった輸送モードへのアクセス利便性が高い。すでにMearsk Logistics、日本通運、Menlo Logistics、Geodis Vitesse、Ziegler、Hudig&Veder、VAT Logistics、ニチレイ Eurofrigo等ワールドクラスのロジスティックプロバイダーが立地している。 |
| | 面積 | 概要 | | | | | | | | | | | |
| Maasvlakte (マースブラクテ) | 125ha | Delta Terminaをはじめとするヨーロッパ最大のコンテナターミナル群に隣接し、また、5種類の輸送モード(内航海運、鉄道、自動車、短距離フィーダー、大型船舶)とのアクセス距離が1km以内と近接していることから、こうした優位性を活かし、ヨーロッパ市場全体への集配送機能を掌握することをねらいとした同港最大のDistripark。また、Distripark内に税関施設を確保するなど、立地企業のサービス向上にも配慮しており、すでにDHL、Epson、Reebok、日本通運、ニチレイ Eurofrigo、Hankook Tires、Kloosterboer Logistics等ワールドクラスのロジスティックプロバイダー、海運企業が立地している。 さらに北海側沖合を1,000ha規模で埋め立て、コンテナターミナル、ロジスティックセンター、化学工業関連施設や、自然保護・レクリエーション機能を整備するMaasvlakte 2により、さらなる拡張が計画されている。 | | | | | | | | | | | |
| Botlek (ボトレック) | 104ha | 石油化学工場群の中心に位置する化学工業関連の企業戦略に配慮したDistripark。コンテナターミナルのほか、幹線道路(A-15)や内航海運ターミナル、鉄道ケミカルセンターに近接しており、アクセス利便性も高い。 また、Distripark内に税関施設や業務関連施設用地を確保するなど、立地企業のサービス向上にも配慮しており、すでにSchenker Stinnes Logistics、Exel、Datema/Hellmann Worldwide Logistics、De Rijke、Damco Maritime等ワールドクラスのロジスティックプロバイダーが立地している。 | | | | | | | | | | | |
| Eamhaven (エームハーヘン) | 65ha | ロッテルダム市の市街地やWaalhaven Zuidビジネスパークに近接し、付加価値の高い製品の集配送や業務関連機能を中心とするDistripark。また、Waalhaven PierやHome Terminal等のコンテナターミナル群に隣接するほか、道路、鉄道、短距離フィーダー(Rotterdam Short Sea Terminal)といった輸送モードへのアクセス利便性が高い。すでにMearsk Logistics、日本通運、Menlo Logistics、Geodis Vitesse、Ziegler、Hudig&Veder、VAT Logistics、ニチレイ Eurofrigo等ワールドクラスのロジスティックプロバイダーが立地している。 | | | | | | | | | | | |
| 2) 開発目標・開発方針 | <p>欧州の中央に立地するという特性と、欧州最大のCTインフラと水運・道路・鉄道アクセスの充実を背景に、EU全域の市場をターゲットとした物流団地(Distripark)を整備。</p> <p>Distriparkの整備により、国内外の投資を誘致することで、地域の雇用機会の維持を図る。</p> <p>高度かつ多様な付加価値機能の想定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高価値付加：最終組立、ソフトウェアの埋め込み等 ・その他価値付加：ラベル貼り、消費国の仕様への調整等 ・欧州への流通：保管、仕分け等 | | | | | | | | | | | | |
| 3) 開発方法 | <p>【開発運営主体】 ロッテルダム港務局内のロジスティクス担当部局が担当。</p> <p>【CYとDistriparkとの一体的な運用】 CTとロジスティクス関係施設とを直結する道路 鉄道、道路、河川輸送、短距離海運輸送等の多様なアクセス手段の充実</p> <p>【事業者のインセンティブ】 用地の提供(100年リース、安価な用地の提供) 通関関係の手続き ・通関手続きの簡略化：会社の帳簿と在庫資料を持って税関検査とすることが可能</p> | | | | | | | | | | | | |

| 項目 | 内容 |
|----------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・貨物を24時間倉庫へ在庫することが可能 ・先に倉庫へ在庫してから申告することが可能 .状況に応じ月単位での申告が可能 . |
| 4)その他 (ヒアリング 等による 特記事項) | 現在では、約6,000もの外資系企業がオランダに物流拠点を立地 豊富で質が高く、多様な労働力 |

(2) 港湾国際流通拠点地区開発への示唆

| 項目 | 内容 |
|------------------------|---|
| 1) 国策・戦略に関する示唆 | <p>【EU 全域の市場をターゲットとした物流団地 (Distripark) を整備】</p> <p>欧州最大の CT インフラと水運・道路・鉄道アクセスの充実を背景に、EU 全域の市場をターゲットとした物流団地 (Distripark) を整備。</p> <p>オランダの雇用水準を維持するという政策目的から、国策として実施。</p> |
| 2) ハード整備に関する示唆 | <p>【CT と Distripark との一体的な運用】</p> <p>CT とロジスティクス用地との間は専用道路で連結されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CT とロジスティクス用地における保税倉庫間は保税輸送となるが、移動許可が不要。 ・CT において荷役を行うための機械の通行が可能。一般車は乗り入れることができない。 <p>【安価な土地の提供】</p> <p>企業との間で賃料について交渉が行われる。</p> |
| 3) ソフト整備に関する示唆 | <p>【通関手続きの簡素化 (前掲)】</p> <p>通関手続きの簡略化：会社の帳簿と在庫資料を持って税関検査とすることが可能</p> <p>貨物を 24 時間倉庫へ入庫することが可能</p> <p>倉庫へ入庫した後の申告が可能。状況に応じ月単位での申告が可能。</p> <p>【その他】</p> <p>EU 域内では非関税となっており、このメリットを活用して欧州でのロジスティクスハブとして機能。</p> |
| 4) その他 (ヒアリング等による特記事項) | <p>港湾関係のストライキに対しては安定している。</p> <p>検疫手続は欧州内では厳しいとの指摘がある。</p> |

釜山新港

(1) 概要

| 項目 | 内容 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--------|---|-------|--------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|-------------------------------------|--------|-----|--------|---|----------|-----|----|------------------|----------|-------|-----|---------------------------------|----|-------|------|---|
| 1) 規模・土地利用構成 | <p>【コンテナターミナル規模】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>バース数</th> <th>心頭用地</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北側 CT</td> <td>14 バース</td> <td>294ha</td> </tr> <tr> <td>南側 CT</td> <td>11 バース</td> <td>235ha</td> </tr> <tr> <td>西側 CT</td> <td>5 バース</td> <td>145ha</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>30 バース</td> <td>674ha</td> </tr> </tbody> </table> | | バース数 | 心頭用地 | 北側 CT | 14 バース | 294ha | 南側 CT | 11 バース | 235ha | 西側 CT | 5 バース | 145ha | 合計 | 30 バース | 674ha | | | | | | | | | | | | |
| | | バース数 | 心頭用地 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 北側 CT | 14 バース | 294ha | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 南側 CT | 11 バース | 235ha | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 西側 CT | 5 バース | 145ha | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 合計 | 30 バース | 674ha | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>【物流団地・後背支援機能規模】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>敷地面積</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北側物流団地</td> <td>308ha</td> </tr> <tr> <td>南側 CT</td> <td>149ha</td> </tr> <tr> <td>西側 CT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>457ha</td> </tr> </tbody> </table> | | 敷地面積 | 北側物流団地 | 308ha | 南側 CT | 149ha | 西側 CT | | 合計 | 457ha | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 敷地面積 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 北側物流団地 | 308ha | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 南側 CT | 149ha | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 西側 CT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 合計 | 457ha | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>【北側物流団地の土地利用】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>土地利用</th> <th>面積</th> <th>構成比</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>複合物流団地</td> <td>123ha</td> <td>40%</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>流通関連施設</td> <td>115ha</td> <td>37%</td> <td>保管倉庫、宅配サービスセンター、CFS、冷凍倉庫、加工・組立・包装 等</td> </tr> <tr> <td>物流支援施設</td> <td>6ha</td> <td>2%</td> <td>管理便宜施設、商品展示施設、コンテナ修理場、空コンヤード、シャーシ置き場、駐車場、ガソリンスタンド・洗車場</td> </tr> <tr> <td>物流関連公共施設</td> <td>3ha</td> <td>1%</td> <td>荷役、通関、その他の港湾支援施設</td> </tr> <tr> <td>後背物流支援団地</td> <td>185ha</td> <td>60%</td> <td>住居、商業、業務、展示、文化、教育、官公庁、供給処理、公共施設</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>308ha</td> <td>100%</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> | 土地利用 | 面積 | 構成比 | 備考 | 複合物流団地 | 123ha | 40% | - | 流通関連施設 | 115ha | 37% | 保管倉庫、宅配サービスセンター、CFS、冷凍倉庫、加工・組立・包装 等 | 物流支援施設 | 6ha | 2% | 管理便宜施設、商品展示施設、コンテナ修理場、空コンヤード、シャーシ置き場、駐車場、ガソリンスタンド・洗車場 | 物流関連公共施設 | 3ha | 1% | 荷役、通関、その他の港湾支援施設 | 後背物流支援団地 | 185ha | 60% | 住居、商業、業務、展示、文化、教育、官公庁、供給処理、公共施設 | 合計 | 308ha | 100% | - |
| 土地利用 | 面積 | 構成比 | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 複合物流団地 | 123ha | 40% | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 流通関連施設 | 115ha | 37% | 保管倉庫、宅配サービスセンター、CFS、冷凍倉庫、加工・組立・包装 等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 物流支援施設 | 6ha | 2% | 管理便宜施設、商品展示施設、コンテナ修理場、空コンヤード、シャーシ置き場、駐車場、ガソリンスタンド・洗車場 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 物流関連公共施設 | 3ha | 1% | 荷役、通関、その他の港湾支援施設 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 後背物流支援団地 | 185ha | 60% | 住居、商業、業務、展示、文化、教育、官公庁、供給処理、公共施設 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 合計 | 308ha | 100% | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2) 開発目標・開発方針 | <p>【韓国における港湾開発政策の基本的方向】</p> <p>光陽港及び釜山港を北東アジア地域における主要港に成長させること</p> <p>地域に根ざした物流基地構築のための港湾後背圏の開発</p> <p>対中国のトランシップ貨物が見込めなくなってきたことへの危惧</p> <p>東アジアの物流拠点化は韓国政府の「北東アジア経済中心国家建設」という国政課題に向けた重要政策と位置づけ。</p> <p>釜山新港は、2006年初頭に稼働開始予定。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3) 開発方法 | <p>【開発主体】</p> <p>B P A (Busan Port Authority : 釜山港湾公社) が担当 . 港湾管理者としての機能を担う会社組織である .</p> <p>【自由経済区域、自由貿易地域の指定】</p> <p>物流団地を FEZ (自由経済区域)、FTZ (自由貿易地域) に指定、税制等の優遇措置を適用し外国企業の立地誘導、貿易の促進を図っている .</p> <p>具体的には港湾地域における物流企業の投資促進に向けて 2004 年 3 月「自由貿易地域の指定及び運営に関する法律」を制定・公表。これにより北側物流団地のうち 122ha に対し港湾自由貿易地域に指定する計画 .</p> <p>【物流団地入居企業に対する格安賃料でのインフラ提供の実現】</p> <p>官民による大規模港湾開発と一体的に進めることで 45 円 (/ 年・㎡) という安価な土地賃貸料を実現 (契約期間は最長 50 年) している . 建物についても同 725 円となっている .</p> <p>【物流団地への立地企業に対するその他の支援措置】</p> <p>国税、地方税の減免措置</p> <p>施設整備、企業活動に対する補助金交付</p> <p>有給休暇の制限・義務雇用制の排除</p> <p>外国人に対する行政サービスの充実、教育・医療の充実 等</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 項目 | 内容 |
|-----------------------------------|---|
| 4)その他（ヒ アリング等 による 特 記事項） | 日本への流通加工拠点としての機能発揮を志向している（例：中国 釜山港口 ジスティクスハブ 日本の地方港） |

(2) 港湾国際流通拠点地区開発への示唆

| 項目 | 内容 |
|---------------------------|---|
| 1) 国策・戦略に関する示唆 | <p>【釜山港は北東アジアの物流拠点化に向けた中核と位置づけ】</p> <p>韓国政府は「北東アジア経済中心国家建設」という国政課題に向けた重要政策として北東アジアの物流拠点化を目標に釜山の港湾整備を推進</p> <p>具体的な対象貨物の設定(中国 釜山港 日本など)と日系企業への重点的な誘致活動</p> |
| 2) ハード整備に関する示唆 | <p>【コンテナターミナルと背後物流団地の一体性】</p> <p>北側・南側のコンテナターミナルの直背後に物流団地を形成し、一体性を確保。</p> |
| 3) ソフト整備に関する示唆 | <p>【外資等の企業立地への優遇方策】</p> <p>物流団地を FEZ (自由経済区域) FTZ (自由貿易地域) に指定、税制等の優遇措置を適用し外国企業の立地誘導、貿易の促進を図っている。</p> <p>【物流団地入居企業に対する格安賃料での土地提供の実現】</p> <p>官民による大規模港湾開発と一体的に進めることで 45 円(1年・㎡)という安価な土地賃賃料を実現している。土地造成は海洋水産部が行い、造成コストと切り離れた政策的な意図での賃料設定が可能。競合相手として想定している上海の水準を想定した設定である。</p> <p>その他、外国からの投資を誘致するための様々なインセンティブ(税制や投資支援、生活支援サービス等)の充実を図っている。</p> |
| 4) その他 (ヒアリング等による特記事項) | <p>現在の釜山港においてはフィーダー輸送について以下の問題点が指摘されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用コストは安いけど定時性が保たれないことが多い。フィーダー船バースが大型船バースから離れており、平均 1.8 回のドレージが発生。 ・混雑時にベースカーゴが最優先となるためフィーダー貨物が待たされることもある。 |

上海港（外高橋地区）

(1) 概要

| 項目 | 内容 |
|--------------|--|
| 1) 規模・土地利用構成 | <p>【外高橋保税區: Free Trade Zone】 1990年設立，開發面積約10Km² 進出企業数約8,000社，就業者数約10万人 保管や仕分，配送を行うための用地，倉庫</p> <p>【外高橋物流圈區: International Logistics Park】 2004年7月稼働開始（第一期），開發面積約1Km²（第一期）2.7Km²（第二期） 進出企業数約15社 保管や仕分，配送を行うためのコンテナヤード（14万m²），倉庫用地，倉庫（60万m²）</p> <p>【外高橋C T】 第一期（-12m, 900m 3B），第二，三期（-13.2m, 1566m, 5B）， 第四期（-14.2m 1250m, 4B），第五期（-12.8m, 1100m, 4B） 今後航路の増深予定</p> |
| 2) 開発目標・開発方針 | <p>改革開放經濟政策の一環として，港灣との連携により貿易拠点や製造・加工拠点としての優位性を高め，外資系の貿易・物流の誘致を促進する． 中国全体のロジスティクスセンターとしての開発を行う．また，トランシップ機能も想定されている．</p> |
| 3) 開発方法 | <p>【開発運営主体】 外高橋保税區：専門の組織が運営（外高橋保税區管委會） 外高橋物流圈區：専門の組織 WLC(Waigaoqiao Logistics Centre) が運営 * 港灣自体の管理運営は港務局から改変された株式会社組織である SIPG(Shanghai International Port Group) が担当．</p> <p>【外高橋保税區】 外資への優遇制度 ～輸入関税の免除 ・税関による一括監督管理整理（一括した関税の精算を可能とする） ・企業所得税の免除，輸出増値税の還付等の税制上の措置 ・輸出入割当許可の適用除外，外資100%法人の設立許可 リース料は土地約1,000円(/年・m²)，オフィス約10,000円(/年・m²)，倉庫約550円(/年・m²)</p> <p>【外高橋物流圈區】 「区港一体，港区連動」：港灣と物流圈區の一体的運用を行う． 保税區の優遇制度に加え，以下の措置を講じ本来の意味の自由貿易港とする． ・～圈区内を国外と見なし，区域内へ持ち込んだ段階で直ちに輸出増値税を還付． ・外貨購入や企業設立の面での優遇措置をさらに拡大する．</p> |

| 項目 | 内容 |
|--------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・ 区域内の税関管理を区域外と分離する．港湾と保税区とでそれぞれ必要であった通関手続きが一度で可能となる． <li style="padding-left: 2em;">物流圏区とCTとはゲート（バーコードの読み取りのみ）で直結されている．EDI，情報プラットフォームの整備が行われている． <li style="padding-left: 2em;">競合相手として釜山港と香港を想定し，競争力のある賃料を設定． ・ 1期：土地又は倉庫のリース（土地リース料は1,600円/年・㎡，10年契約が基本で賃料は3年おきに見直し） ・ 2期：倉庫の販売 3期：土地又は倉庫のリースならびに販売 |
| 4)その他 (ヒアリング等による特記事項) | <p>保税区，物流圏区においては，生産活動は認められていない．輸出加工区で行うこととされている．</p> <p>近年港湾地区での労働力の確保が困難で，また地価も上昇している．また物流圏区の賃料は保税区のその数倍と指摘されている．</p> <p>関税について，法律が曖昧であり，また現場レベルでは特例措置に関する運用が徹底されていない．</p> <p>現在はCTへの航路水深が不足しており，増深を行う予定（最大12.5m）であるが，増深されても依然として大型船の入港は困難である．</p> <p>また洋山地区の整備が進んでいるが当地区との距離が約80km程度あり，この間の横持ちによるコスト増が懸念されている．</p> <p>現在のCTのオペレーションは上海市（港湾管理者）が行い能率が低い．また情報化が遅れていると指摘されている．</p> |

(2) 港湾国際流通拠点地区開発への示唆

| 項目 | 内容 |
|-----------------------|--|
| 1) 国策・戦略に関する示唆 | <p>国家主導のプロジェクトとして実施されている。 トップダウンで取り組みが進められている。</p> |
| 2) ハード整備に関する示唆 | <p>【CTターミナルとの一体的運用】 物流圏区はCTと同様に「国外」と見なされ、CTと物流圏区は直結されている。この間は専用の車両のみが通行可能。ゲートを通過するのみで往来が可能。 通関手続きを物流圏区とCTとで一体的に運用。</p> <p>【競合相手を想定した賃料等の設定】 競合相手を明確に想定し、コスト的なメリットが出るような賃料の設定を行っている。 圏区内の荷役機械についてはテナント企業の負担軽減のため WLC (Waigaoqiao Logistics Center) が所有。</p> |
| 3) ソフト整備に関する示唆 | <p>【地域内での保税措置等の特例措置（前掲）】 【物流圏区を一括してマネジメント、プロモーションする主体の存在】 運営主体として独立採算性の WLC (Waigaoqiao Logistics Center) が設立されている。各種行政機関との調整、顧客ニーズの把握、競合相手等に関する市場調査等を行っている。</p> |
| 4) その他（ヒアリング等による特記事項） | <p>物流圏区を活用の一例としては保税扱いでの保管を行い、他国の市場へ配送することが想定されている。 労働者のコストが低い（月給1万円程度）。 トップダウンが進められているが、現場では関係者間の調整に時間がかかり、また手続きの運用も統一されていないとの指摘がある。</p> |

上海港（洋山地区）

(1) 概要

| 項目 | 内容 |
|---------------------------|---|
| 1) 規模・土地利用構成 | <p>【物流区関係】</p> <p>開発面積 13.8 Km²（2020年までの全体計画）</p> <p>検査エリア，危険物保管エリア，鉄道・内航水運へのトランシップエリア，保税エリア（用地，倉庫，CY，CFS），総合管理エリア</p> <p>このうち第一期は約 1.25 Km²</p> <p>【洋山CT】</p> <p>物流区の沖合 32 Kmの地点に-15.5m 総延長 11,000m(33B)のバースを整備（2020年までの全体計画） 想定取扱能力は年間約 1,500万TEU</p> <p>第一期として2005年に延長 1,600m(5B) 供用開始予定</p> <p>【その他】</p> <p>物流区に隣接して新たな居住都市を建設の予定．開発面積 15 Km²</p> <p>80万人規模の港湾や物流関係者の受入を想定．長期的には市内への鉄道整備も想定．</p> <p>産業区（「臨海新城産業区」：ハイテク産業など）も整備の予定．</p> |
| 2) 開発目標・開発方針 | <p>改革開放経済政策の一環として，港湾との連携により貿易拠点や製造・加工拠点としての優位性を高め，外資系の貿易・物流企業の誘致を促進する．</p> <p>中国全体のロジスティクスセンターとしての開発を行う．当面は水深が不足して大型船が寄港できない外高橋地区等の機能支援を行う．</p> <p>・長期的には，北東アジア地域での国際ロジスティクスハブとして機能させる．</p> |
| 3) 開発方法 | <p>【開発運営主体】</p> <p>現在，上海同盛物流圏区投資開発公司という専門の組織が計画策定等を行っている．（港湾自体の管理運営を行う SIPG(Shanghai International Port Group)とは別組織である．）</p> <p>【物流圏区としての外資系企業等への優遇措置等】</p> <p>1. 詳細は未定であるが，外高橋等の他の物流区と同様ないしはそれ以上（現在許可されていない区域内での加工・生産活動など）の措置が予想されている．</p> |
| 4) その他 （ヒアリング等による特記事項） | <p>CTと物流区は32 Kmの海上橋で結ばれるが，天候の悪化による稼働率の低下が懸念されている．当局は，最低ラインとして年間343日程度の稼働の確保を想定している．</p> <p>既存のCT（外高橋等）との距離が約80 Km程度有り，この間の横持ちについてのコスト増加が懸念されている．特に当面は10バース程度の供用であり，横持ちが相当発生すると懸念されている．</p> <p>CTにおいては当面EDIは未整備となる見込みである．</p> |

(2) 港湾国際流通拠点地区開発への示唆

| 項目 | 内容 |
|---------------------------|--|
| 1) 国策・戦略に関する示唆 | 国家主導のプロジェクトとして実施されている。 ・ 1990年代後半から国務院を中心にF/S等がなされ、2000年には ・ 国家主席が洋山港と物流区の建設を指示。 |
| 2) ハード整備に関する示唆 | 【大規模CTターミナルとの直結】 既にコンテナ取扱貨物量が世界第3位であり、また背後の経済成長によって貨物量の増大が見込まれトランシップ機能の発揮も想定されている洋山CTとの直結。 【産業区との連携】 近傍に整備される産業区との連携も想定されている。 |
| 3) ソフト整備に関する示唆 | 【物流圏区としての外資系企業等への優遇措置等】 域内での保税措置等の特例措置（検討中） 【労働力確保のための取り組み】 居住地区を合わせて整備することにより、港湾や物流に従事する労働者の確保を図っているものと考えられる。 |
| 4) その他 (ヒアリング等による特記事項) | - |

台湾（高雄港）

(1) 概要

| 項目 | 内容 |
|--------------|---|
| 1) 規模・土地利用構成 | <p>【高雄港】</p> <p>2000年から稼働開始．開発面積 397ha（5つのCTを含む）</p> <p>現在5企業が立地．</p> <p>* 今後台中港，中正国際空港でも承認の見込み</p> |
| 2) 開発目標・開発方針 | <p>台湾をアジア太平洋地域のロジスティクスハブとして機能させる．</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アジアの主要港の中心に位置するというロケーションを活用する． 台湾企業や世界企業に対しアジア地域での拠点立地のための条件を提供する． ・グローバルSCMを支援するためのロジスティクス拠点として機能させる． 欧米企業のアジア地域での拠点となることを目指している． ・トランシップに加え，貨物に対して高い付加価値サービスを提供する． 台湾に集積する高付加価値型の産業と連携させる． 中国～北米等の貨物の中継地として機能させる．（高雄港，基隆港，台中港においては中国からの貨物中継が可能） |
| 3) 開発方法 | <p>【開発主体】</p> <p>CEDI(Center for Economic Deregulation and Innovation) という専門組織が中央政府内に設立され，FTZに関する戦略策定ならびに規制の緩和についての関係主体との調整等をおこなっている．</p> <p>【自由港（FTZ:Free Trade Zone）の整備】</p> <p>通関手続きの免除（実質上国外扱いとする）</p> <p>行政手続きのワンストップ化</p> <p>【企業による拠点整備に対する誘致のためのインセンティブの整備】</p> <p>税制優遇措置（貨物税，営業税）</p> <p>土地に関する優遇措置</p> <p>外国人労働者の雇用割合に関する規制の緩和</p> <p>ビザ取得における便宜</p> <p>100%外資の企業の設立許可</p> <p>区域内での商工業行為（企業間の流通，高度な加工等，業務，金融など）の許可</p> <p>【インフラの整備】</p> <p>空港と港湾との連携促進（連絡道路），マルチモーダル輸送の円滑化</p> <p>通関手続きの改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通関手続きのワンストップ化と簡素化 情報化の推進 ・グローバルSCM支援のための情報システム整備 |

| 項目 | 内容 |
|----------------------------------|---|
| 4)その他 (ヒアリング 等による 特記事項) | <p>価値付加サービスの内容として組み立て、包装などが想定されている。</p> <p>非居住者在庫（VMI）は不可能であるとの指摘がある。</p> <p>台湾では近年人件費が高騰し、生産機能は相当大陸へ流出しており、以前からの輸出加工区は立地企業が減少している。FTZはこの空洞化の防止のための措置であると指摘されている。</p> |

(2) 港湾国際流通拠点地区開発への示唆

| 項目 | 内容 |
|---------------------------|--|
| 1) 国策・戦略に関する示唆 | 国家主導のプロジェクトとして実施されている。 CEDI(Center for Economic Deregulation and Innovation) という専門組織が設立されており、この組織が関係行政機関の調整を行う。 |
| 2) ハード整備に関する示唆 | 【CTターミナルとの直結】 高雄港等との連携：港湾や空港と一体的なエリアを FTZ として指定することとなっている。 |
| 3) ソフト整備に関する示唆 | 【地域内での保税措置等の特例措置】 【産業機能との連携】 特に台湾に立地する高度な産業（半導体等）との連携を視野にいれ、産業振興についても政策目的となっている。 |
| 4) その他 (ヒアリング等による特記事項) | - |

ドバイ港

(1) 概要

| 項目 | 内容 |
|---------------------------|--|
| 1) 規模・土地利用構成 | <p>【Free Zone の規模、概要】</p> <p>Jubel Ali Port 地区：Jubel Ali Free Zone(JAFZ)</p> <p>1985年稼働開始，開発面積 10,000ha(今後 South Zone への拡張の予定)</p> <p>賃貸用地，賃貸オフィスビル，賃貸倉庫・簡易工場</p> <p>日系企業も含め現在約 4,000 社に近い企業が立地</p> |
| 2) 開発目標・開発方針 | <p>原油埋蔵量の枯渇に対応するため，80年代から外資を活用した経済の多角化に向けた取り組みを行っている．</p> <p>東洋と西洋との交差点という立地を活用し，20億人程度の市場を対象としたロジスティクスハブを形成する．</p> |
| 3) 開発方法 | <p>【開発主体】</p> <p>2001年より PCFZC(Ports, Custom and Free Zone Corporation)を設立されている．一体的かつ機能的なサービス提供の観点から，ドバイ港湾庁 DPA(Dubai Port Authority) と JAFZA (Jubel Ali Free Zone Authority) ならびにドバイ税関を統合させ設立．</p> <p>【JAFZ における企業立地支援制度】</p> <p>税制上の優遇措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸出入貨物について非課税 ・ゾーン内での資本・利益を非課税で母国へ移送可能 ・法人税免除（50年間，延長可能） <p>100%外国資本の企業に対しての設立許可</p> <p>身元引受保証人制度（スポンサーシップ制度）の適用除外</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外国企業に対して義務づけられている身元引受保証人（スポンサー）の任命を免除し，費用面，手続き面で優遇 <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外国企業に対する様々なサポートサービスの提供（電子取引に関するサポートやその他ビジネス環境の整備，現地への適応のためのコンサルティング，ビザ等の手続きに関する支援） ・賃貸用地の安価な提供（30円/月・㎡），ならびに上物についてのリースでの提供 ・現地職員の雇用義務に関する制限の適用除外 |
| 4) その他 (ヒアリング等による特記事項) | <p>ドバイ港のコンテナ貨物のうち，50%はトランシップ貨物，残りの50%には JAFZ 内で保管された貨物の再輸出となっており，ドバイ首長国の貿易に対する貢献度は極めて大きい．</p> <p>東アジア・EUと中東・インドとの中継として機能している．</p> <p>労働コストは比較的高いが質も高い．</p> |

(2) 港湾国際流通拠点地区開発への示唆

| 項目 | 内容 |
|-----------------------|--|
| 1) 国策・戦略に関する示唆 | <p>当該国への経済的メリットを主眼とした、国家プロジェクトとしての明確な位置づけと運営の実施</p> <p>各種の顧客ニーズに対応したインセンティブ付与</p> <p>柔軟な組織改編：PCFZC(Ports, Custom and Free Zone Corporation)の設立</p> |
| 2) ハード整備に関する示唆 | <p>中東最大のコンテナ港（コンテナ取扱貨物量世界第10位のドバイ港）との連携（多方面への他頻度国際物流サービス）</p> <p>CTと物流拠点との一体的運用（JAFZ）：ゲート管理の一元化</p> <p>安価な賃貸用地の提供（30円/月・㎡）</p> <p>・賃貸物件の提供（自社施設の整備を望まない企業による進出への対応）、但し必ずしも安価ではないとの指摘もある。</p> |
| 3) ソフト整備に関する示唆 | <p>一体的かつ機能的なサービスの提供：従来からのドバイ港湾庁 DPA(Dubai Port Authority) と JAFZA (Jubel Ali Free Zone Authority) ならびにドバイ税関を 2001 年に統合させ PCFZC(Ports, Custom and Free Zone Corporation)を設立し一体的・機能的なサービスを促進する。</p> <p>その他、外資系立地企業へのきめの細かなサービスの提供：海運企業や荷主等の港湾利用者へのサービス提供や利用者間の仲介を目的とする会社組織（Dubai Trade）の設立と専用のポータルサイトの運営</p> |
| 4) その他（ヒアリング等による特記事項） | - |

検疫・検査に関わる制度等の現況

平成17年5月20日

港湾国際流通拠点形成方策研究会事務局

目次

| | | |
|-------|----------------------------|---|
| 【参考1】 | 輸入時の検疫・検査の概要 | 1 |
| 【参考2】 | 輸出入畜産物の検査の流れ（家畜伝染病予防法） | 3 |
| 【参考3】 | 指定検疫物の輸入できる港（家畜伝染病予防法施行規則） | 4 |
| 【参考4】 | 植物検査の流れ（植物防疫法） | 5 |
| 【参考5】 | 輸入場所の指定（植物防疫法施行規則6条） | 6 |
| 【参考6】 | 食品等の輸入手続きの流れ（植物防疫法） | 7 |
| 【参考7】 | 厚生労働省検疫所食品等輸入届出受付窓口一覧 | 8 |

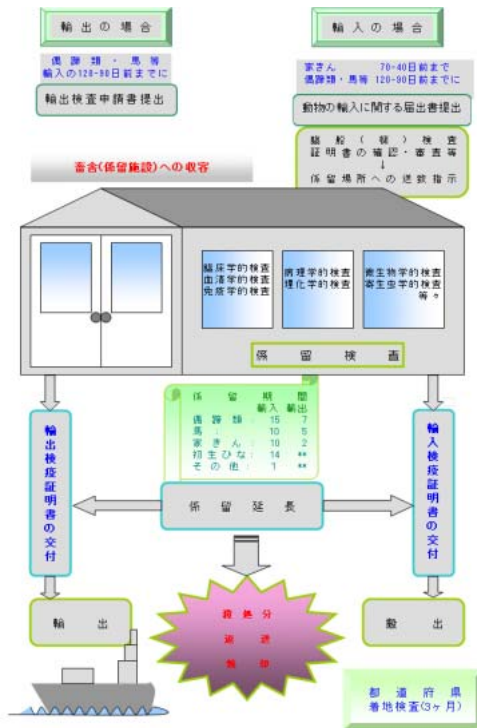
【参考1】 輸入時の検疫・検査の概要(1/2)

| | 動 物 | | |
|------|---|--|--|
| 法律 | 家畜伝染病予防法 | 狂犬病予防法 | 感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律 |
| 目的 | 家畜の伝染性疾病(寄生虫を含む。)の発生を予防し、及びまん延を防止することにより、畜産の振興を図る。 | 狂犬病の発生を予防し、そのまん延を防止し、及びこれを撲滅することにより、公衆衛生の向上及び公共の福祉の増進を図る。 | 感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関し必要な措置を定めることにより、感染症の発生を予防し、及びそのまん延の防止を図り、公衆衛生の向上及び増進を図る。 |
| 対象 | 【検査対象物】 偶蹄類の動物、馬、家さんとその卵、兎、みつばち、犬、これらの動物の骨、肉、皮、毛等、ソーセージ、ハム、ベーコン、穀物のわら及び飼料用の乾草 【検査対象疾病】 監視伝染病(家畜伝染病(26種)、届出伝染病(71種)) | 【検査対象物】 犬、猫、あらいぐま、きつね、スカンク 【検査対象疾病】 狂犬病 | 【検査対象物】 サル 【検査対象疾病】 エボラ出血熱、マールブルグ病 |
| 検査方法 | 【動物】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 臨船検査 ・ 係留検査 【畜産物】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現物検査(省略の場合もあり) ・ 精密検査(必要に応じ) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 係留検査 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 臨機検査 ・ 係留検査 |
| 備考 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸入できる港、空港が定められている。(施行規則第47条) ・ 食肉・食肉製品などは「家畜伝染病予防法」にもとづいて動物検疫を受けた後、「食品衛生法」による食品検査を受ける | <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸入できる港、空港が定められている。(施行規則第47条) | 輸入できる港は成田国際空港と関西国際空港の2空港(「感染症の病原体を媒介するおそれのある動物の輸入に関する規則」(平成11年農林水産省令第83号)第1条) |
| 出典 | ・農林水産省動物検疫所 http://www.maff-aqs.go.jp/ | | |

【参考1】 輸入時の検疫・検査の概要(2/2)

| | 植 物 | 食 品 |
|------|---|---|
| 法律 | 植物防疫法 | 食品衛生法 |
| 目的 | 輸出入植物及び国内植物を検疫し、並びに植物に有害な動植物を駆除し、及びそのまん延を防止し、もって農業生産の安全及び助長を図る。 | 食品の安全性の確保のために公衆衛生の見地から必要な規制その他の措置を講ずることにより、飲食に起因する衛生上の危害の発生を防止し、もって国民の健康の保護を図る。 |
| 対象 | <ul style="list-style-type: none"> 植物類すべて ・輸入禁止品 わが国に未発生で世界的に被害の大きい病害虫が発生する地域からの、病害虫の寄主植物や病害虫そのもの、および土は輸入が禁止。 ・輸入検査品 輸入禁止品に該当しない植物。苗木・観賞用植物・切花・球根・種子・果実・野菜・穀類・豆類・木材・香辛料原料・漢方薬原料など。 ・検査不要品 植物であっても製材や製茶など高度に加工されたものについては、検査品に該当しないものがある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・販売又は営業上使用する食品 ・添加物 ・器具、容器包装 など |
| 検疫方法 | <ul style="list-style-type: none"> ・植物の種類ごとに必要量を抽出し、病害虫や土壌付着の有無などの検査を行う。 ・精密な検査が必要な場合は、植物防疫所の検定室に植物又は付着病害虫を持ち帰り、顕微鏡等を用いて判定を行う。 ・また、果樹苗木や球根などについては、国の「隔離ほ場」などで一定期間ウィルス病などの検査を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> ・検査所における審査後、要検査のものは －指定検査機関による命令検査 －行政検査 等が行われる。 ・検査不要のものは、通関後構内へ流通 |
| 備考 | <ul style="list-style-type: none"> ・輸入できる港。空港が定められている。 ・野菜・果物などは、「植物防疫法」にもとづいて植物検疫を受けた後、「食品衛生法」による食品検査を受ける | <ul style="list-style-type: none"> ・手続き簡素化のための制度 －事前届出制度(貨物到着予定日の7日前から届け書を受け付け、検査不要であれば貨物の到着前または搬入後速やかに届出済証を交付) －計画輸入制度(特定食品等を繰り返し輸入する場合に一定期間内は届け出が省略可能) <p style="text-align: right;">等</p> |
| 出典 | <ul style="list-style-type: none"> ・農林水産省植物防疫所 http://www.pps.go.jp/ | <ul style="list-style-type: none"> ・厚生労働省検疫所 海外感染症情報 http://www.forth.go.jp/ ・成田空港検疫所 http://www.forth.go.jp/keneki/narita/ ・横浜検疫所 http://www.yokohama-keneki.go.jp/top.html |

【参考2】 輸出入畜産物の検査の流れ(家畜伝染病予防法)



1. 動物を輸入する場合の事前届出及び輸出する場合の事前申請

動物を輸入しようとする場合には、輸入前の所定の期間内(偶蹄類・馬等: 120-90日前、鶏などの家畜: 70-40日前)に動物検疫所長に届け出てください。

また、偶蹄類・馬を輸出しようとする場合には、輸出予定の90日前までに申請書を提出して下さい。

2. 輸入動物の輸入検査申請書の提出

事前届出を提出した輸入動物については、輸入の2日前までに輸入検査申請書を提出するか、若しくは、ANIPASを利用して申請して下さい。

3. 臨船(機)検査

家畜防疫官は、輸入に先立ち、到着した動物の検査を船舶・航空機内で実施します。この折に、添付されている輸出国政府機関発行の検査証明書の審査も実施します。

検査の結果、特に問題がなければ、当該動物を係留検査の場所へ送致する指示をします。

4. 収容

輸入動物は、家畜防疫官の送致指示に基づき、輸出動物は、申請に基づき係留施設に収容して下さい。

5. 係留検査

係留施設に収容された動物は、規則に基づく期間係留され、家畜防疫官により検査が行われます。検査は、採血等により標本を採取し、臨床・血清・微生物・理化学・病理学等獣医学の技術を駆使して行われます。

6. 係留延長・再検査

検査の結果、監視伝染病にかかっているかその疑いのある動物等については、係留を延長して検査を実施します。

7. 殺処分・焼却

検査の結果、監視伝染病にかかっている動物、あるいは、病原体をひろげるおそれのある動物については、返送又は殺処分され焼却されます。

8. 検査終了・検査証明書の交付

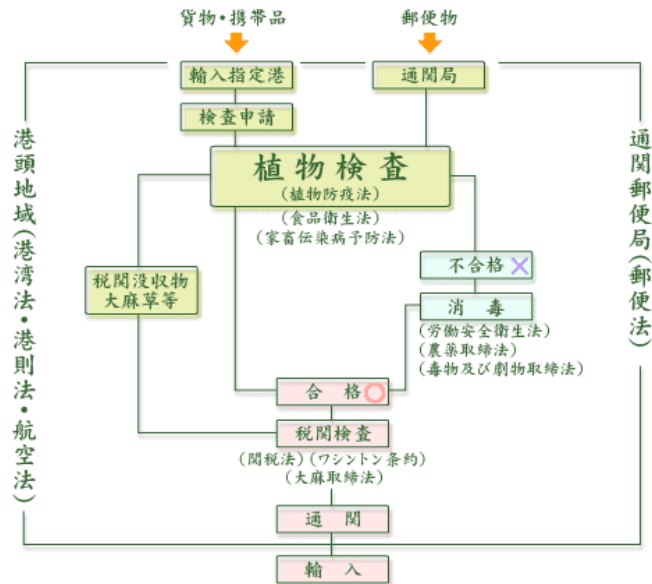
検査の結果、監視伝染病の病原体をひろげるおそれがないと認められた場合には、輸出入検査証明書が交付されます。

ANIPASにて申請された場合には、申請者の端末にその旨記録されます。

9. 着地検査

輸入動物(家畜)については、動物検疫所の輸入検査終了後も、仕向先の都道府県の監視の下、原則として、3ヶ月間の着地検査を実施する必要があります。

【参考4】 植物検査の流れ(植物防疫法)



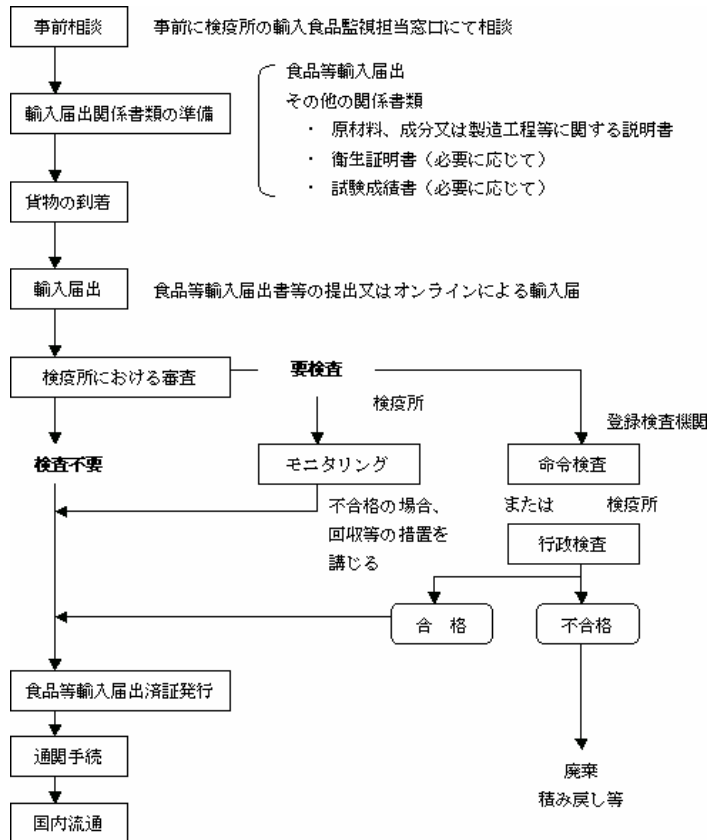
- 貨物の輸送方法は、大型専用船で運ばれてくる本船積み貨物、海上コンテナ詰め貨物及び航空貨物の3つ
- 専用船積み穀類・豆類などは本船内で、専用船積み果実は青果物倉庫で、専用船積み木材は本船上又は貯木場で実施
- 海上コンテナ詰め貨物はコンテナヤード内で検査を実施、
- 航空貨物は、空港内の植物防疫所の検査場で検査を実施。

【参考5】 輸入場所の指定(植物防疫法施行規則6条)

| 港 | 飛行場 |
|---|--|
| <p>紋別港、網走港、根室港、花咲港、釧路港、十勝港、苫小牧港、室蘭港、函館港、小樽港、石狩湾港、留萌港、稚内港、青森港、八戸港、宮古港、釜石港、大船渡港、石巻港、仙台塩釜港、秋田船川港、能代港、酒田港、相馬港、小名浜港、日立港、常陸那珂港、鹿島港、木更津港、千葉港、京浜港、横須賀港、直江津港、柏崎港、新潟港、伏木富山港、七尾港、金沢港、内浦港、敦賀港、田子の浦港、清水港、御前崎港、三河港、衣浦港、名古屋港、四日市港、舞鶴港、阪南港、大阪港、神戸港、姫路港、新宮港、和歌山下津港、境港、浜田港、宇野港、水島港、福山港、尾道糸崎港、竹原港、呉港、広島港、岩国港、平生港、三田尻中関港、山口港、宇部港、関門港、徳島小松島港、詫間港、丸亀港、坂出港、高松港、宇和島港、松山港、今治港、三島川之江港、高知港、須崎港、博多港、苅田港、三池港、唐津港、伊万里港、長崎港、佐世保港、比田勝港、厳原港、水俣港、八代港、三角港、熊本港、大分港、佐伯港、細島港、油津港、志布志港、鹿児島港、川内港、米ノ津港、金武中城港、那覇港、平良港、石垣港</p> | <p>千歳空港、函館空港、青森空港、仙台空港、秋田空港、福島空港、成田国際空港、東京国際空港、新潟空港、富山空港、小松飛行場、名古屋飛行場、中部国際空港、関西国際空港、美保飛行場、岡山空港、広島空港、高松空港、松山空港、福岡空港、長崎空港、熊本空港、大分空港、宮崎空港、鹿児島空港、那覇空港、嘉手納飛行場</p> <p>※携帯する植物については釧路空港、帯広空港、旭川空港、山形空港、庄内空港、鳥取空港、出雲空港、山口宇部空港、高知空港及び佐賀空港も飛行場とする。</p> |

出典) 農林水産省植物防疫所 <http://www.pps.go.jp/>

【参考6】 食品等の輸入手続きの流れ(植物防疫法)



【食品等輸入届出手続きの簡素化・迅速化の制度】

| 制度 | 概要 |
|------------------|--|
| 事前届出制度 | すべての食品等について、貨物到着予定日の7日前から届出書を受け付けており、検査の必要な物等を除き貨物到着前又は搬入後速やかに届出済証が交付される。 |
| 計画輸入制度 | 特定の食品等を繰り返し輸入する場合、初回輸入時に輸入計画を提出し審査の結果問題がなければ、一定期間は次回からの輸入の都度の届出が省略できる |
| 外国公的検査機関の検査結果の受入 | 輸出国の公的検査機関で事前に検査を受け、その成績書が添付されている場合は、当該貨物について検査所における当該検査が省略される。ただし、輸送上において変化するおそれのある項目（細菌、カビ毒等）は除く。 |
| 同一食品等の継続的輸入 | 特定の食品等を繰り返し輸入する場合、初回輸入時届出書に検査成績書を添付し、審査の結果問題がなければ、一定期間は当該項目について、次回からの輸入のつどの検査が省略される。 |
| 輸入食品等事前確認制度 | 輸入される食品等が食品衛生法に適合することを事前に確認し、当該食品等及びその製造加工業者を登録することにより、登録された食品等については、輸入時検査が一定期間省略されると共に、届出後速やかに届出済証が交付される。 |

【参考7】 厚生労働省検疫所食品等輸入届出受付窓口一覧(1/2)

| 疫所名・課(官)名 | 担当区域 |
|-------------------------|--|
| 小樽検疫所食品監視課 | 北海道（千歳空港検疫所支所の担当区域を除く。） |
| 千歳空港検疫所支所 検疫衛生・食品監視課 | 北海道（新千歳空港に限る。） |
| 仙台検疫所食品監視課 | 青森県 岩手県 宮城県（仙台空港検疫所支所の担当区域を除く。） 秋田県 山形県 福島県 |
| 仙台空港検疫所支所 検疫衛生・食品監視課 | 宮城県（仙台空港に限る。） |
| 成田空港検疫所食品監視課 | 千葉県（成田市、香取郡大栄町、香取郡多古町及び山武郡芝山町に限る。） |
| 東京検疫所食品監視課 | 茨城県 栃木県 群馬県 埼玉県 東京都（東京空港検疫所支所の担当区域を除く。）山梨県 長野県 |
| 東京検疫所食品監視第二課 | 千葉県（野田市、柏市、流山市、松戸市、鎌ヶ谷市、船橋市、習志野市、浦安市、市川市及び東葛飾郡（沼南町）に限る。） |
| 千葉検疫所支所 検疫衛生・食品監視課 | 千葉県（成田空港検疫所及び東京検疫所食品監視第二課の担当区域を除く。） |
| 東京空港検疫所支所 検疫衛生・食品監視課 | 東京都（東京国際空港に限る。） |
| 川崎検疫所支所統括食品監視官 | 神奈川県（川崎市に限る。） |
| 横浜検疫所食品監視課 | 神奈川県（川崎検疫所支所の担当区域を除く。） |
| 新潟検疫所食品監視課 | 新潟県 |
| 名古屋検疫所食品監視課 | 岐阜県 愛知県（名古屋空港検疫所支所の担当区域を除く。） |
| 清水検疫所支所統括食品監視官 | 静岡県 |
| 中部空港検疫所支所 食品監視課 | 愛知県（中部国際空港に限る。） |
| 四日市検疫所支所 検疫衛生・食品監視課 | 三重県 和歌山県（新宮市及び東牟婁郡に限る。） |
| 大阪検疫所食品監視課 | 富山県 石川県 福井県 滋賀県 京都府 大阪府（関西空港検疫所の担当区域を除く）奈良県 和歌山県（四日市検疫所支所担当区域を除く。） |
| 関西空港検疫所食品監視課 | 大阪府（関西国際空港に限る。） |
| 神戸検疫所食品監視課 | 兵庫県（神戸検疫所食品監視第二課の担当区域を除く。）岡山県 徳島県 香川県 |

【参考7】 厚生労働省検疫所食品等輸入届出受付窓口一覧(2/2)

| 疫所名・課(官)名 | 担当区域 |
|-------------------------|--|
| 神戸検疫所食品監視第二課 | 兵庫県（神戸市東灘区及び灘区に限る。） |
| 広島検疫所食品監視課 | 広島県（広島空港検疫所支所の担当区域を除く。）愛媛県 高知県 |
| 衛生・食品監視課境分室 | 鳥取県 島根県 |
| 広島空港検疫所支所 検疫衛生・食品監視課 | 広島県（広島空港に限る。） |
| 福岡検疫所食品監視課 | 福岡県（門司検疫所支所及び福岡空港検疫所支所の担当区域を除く。）佐賀県（鳥栖市及び唐津市に限る。）長崎県（老岐郡、下県郡及び上県郡に限る。）熊本県（熊本市、荒尾市、玉名市、菊池市、山鹿市、玉名郡、鹿本郡、菊池郡及び阿蘇郡に限る。）大分県 |
| 門司検疫所支所統括食品監視官 | 福岡県（北九州市、直方市、飯塚市、田川市、山田市、行橋市、豊前市、中間市、遠賀郡、鞍手郡、嘉穂郡、田川郡、京都郡及び築上郡に限る。） |
| 統括食品監視官下関分室 | 山口県 |
| 福岡空港検疫所支所 検疫衛生・食品監視課 | 福岡県（福岡空港に限る。） |
| 長崎検疫所支所 検疫衛生・食品監視課 | 佐賀県（福岡検疫所衛生・食品監視課の担当区域を除く。）長崎県（福岡検疫所衛生・食品監視課の担当区域を除く。）熊本県（福岡検疫所衛生・食品監視課の担当区域を除く。） |
| 鹿児島検疫所支所 検疫衛生・食品監視課 | 宮崎県 鹿児島県 |
| 那覇検疫所 食品監視課 | 沖縄県（那覇空港検疫所支所の担当区域を除く。） |
| 那覇空港検疫所支所 検疫衛生・食品監視課 | 沖縄県（那覇空港に限る。） |

出典)厚生労働省輸入食品監視業務ホームページ
<http://www.mhlw.go.jp/topics/yunyu/tp0130-1e.html>