

海外事例からのわが国港湾国際流通 拠点形成方策に対する示唆

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

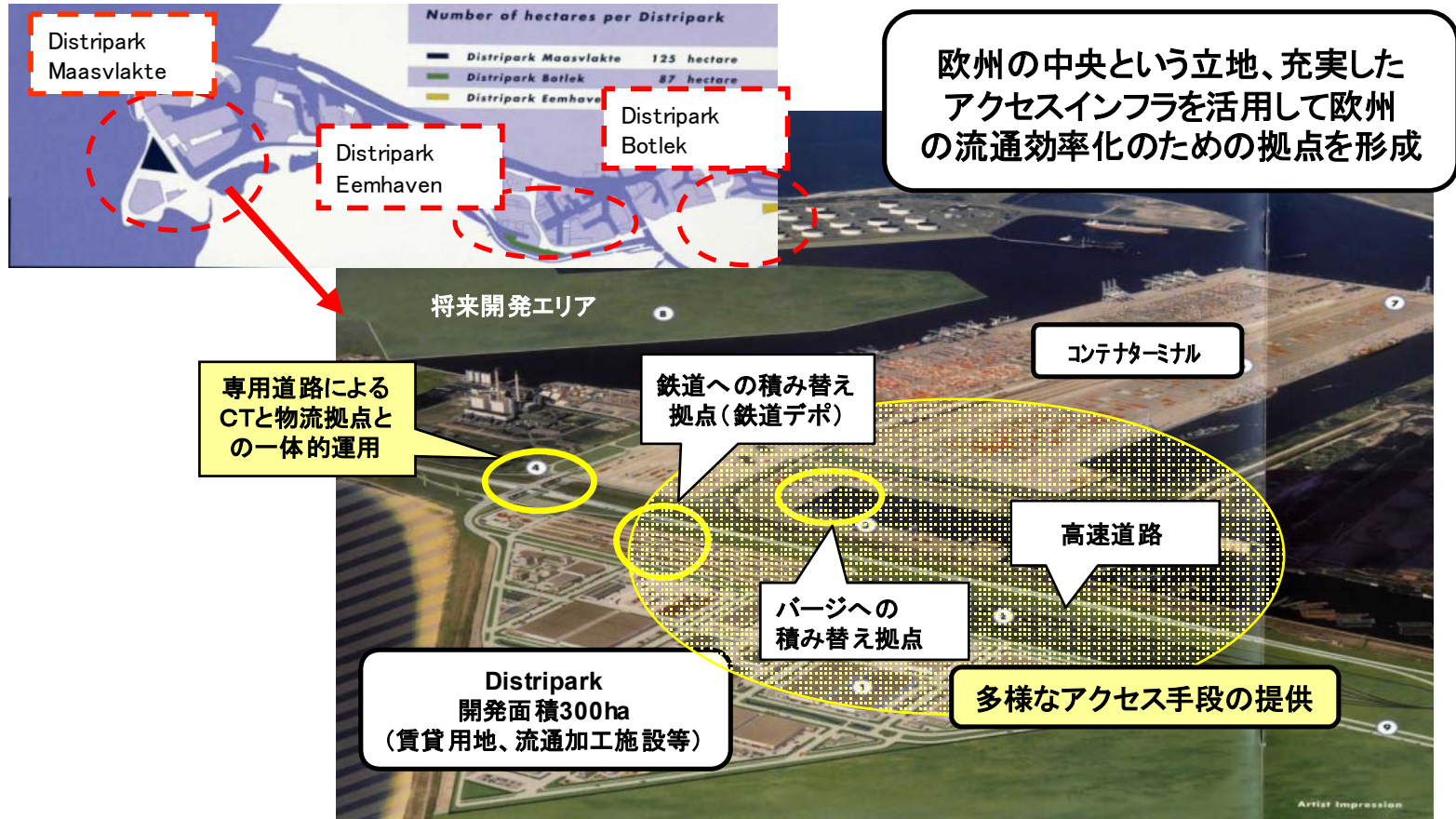
1. 検討の概要	1
2. 港湾国際流通拠点に関連する海外事例の概要	2
2-1 ロッテルダム港 Distriparkの概要	2
2-2 ドバイ港 Jubel Ali Free Zoneの概要	3
2-3 釜山新港 北側物流団地整備計画の概要	4
2-4 上海港 外高橋物流圏区の概要	5
2-5 上海港 洋山物流圏区の概要	6
2-6 高雄港 Free Trade Zoneの概要	7
3. 海外事例からのわが国「港湾国際流通拠点」形成方策に対する示唆	8
3-1 海外の事例から学ぶべき点	8
3-2 海外の事例から同じ轍を踏んではいけない点を踏まえたわが国への示唆	9

1. 検討の概要

- アジア地域をはじめとした港湾においては、コンテナターミナルと一体的に機能することで、ロジスティクスに対応するための物流拠点(ロジスティクス・ハブ)の整備が進められている。
- 各国の社会経済状況等が異なるため、これらのロジスティクス・ハブの戦略や施策内容が、そのままわが国の港湾国際流通拠点に適用出来るわけではないが、共通した事項等、参考となる内容も多いと考えられる。
- そこで、これらの海外事例のケーススタディを実施し、以下の観点から、わが国の港湾国際流通拠点整備に対する示唆を得ることとした。
 - ① 学ぶべき点
 - ② 同じ轍を踏んではいけない点
- 検討に際しては、各港湾等への現地ヒアリング調査、ならびに各港湾等の資料(HPやパンフレット等)により情報を収集し、分析した。

2. 港湾国際流通拠点に関連する海外事例の概要

2-1 ロッテルダム港 Distriparkの概要



欧州の中央という立地、充実したアクセスインフラを活用して欧州の流通効率化のための拠点を形成

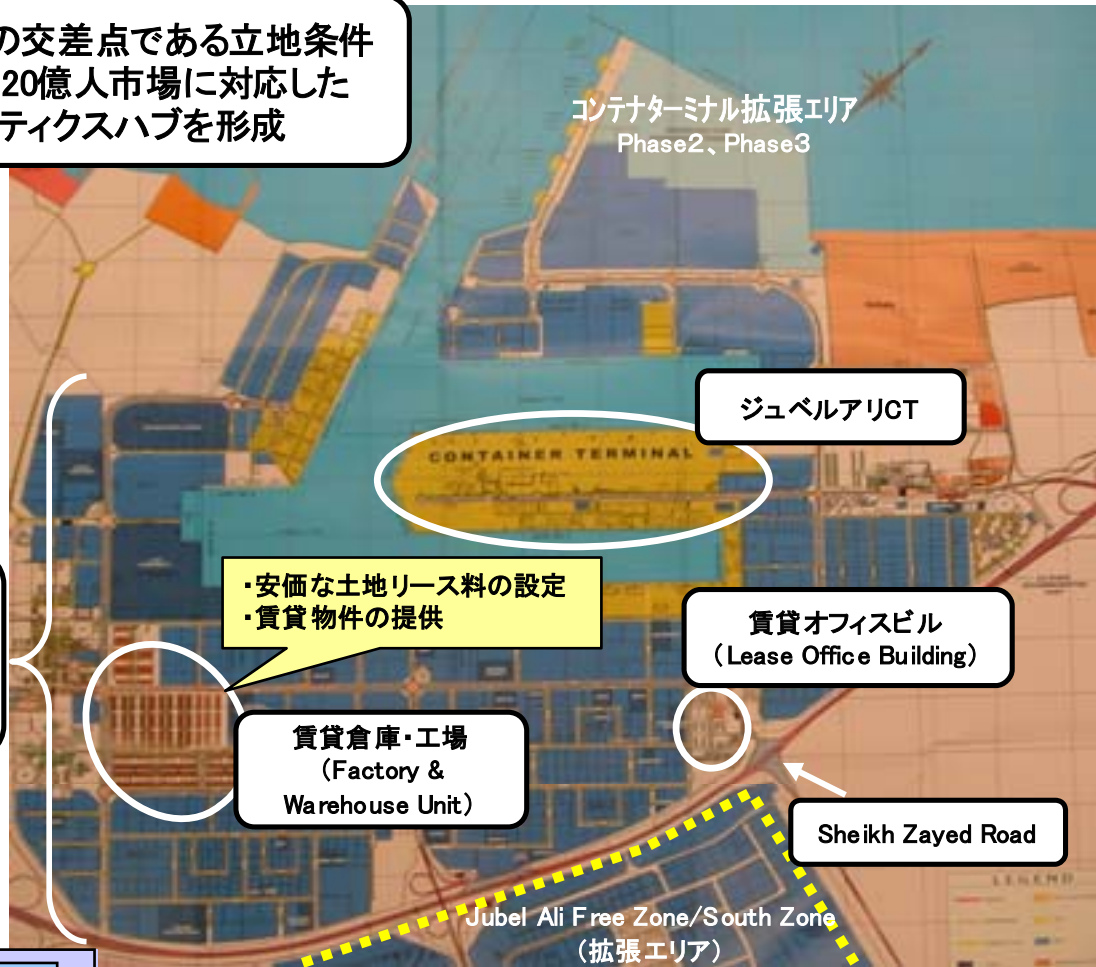
資料) ロッテルダム港資料から作成。なお、上記の写真はDistripark Maasvlakte である。

凡例

- 学ぶべき点
- 同じ轍を踏んではいけない点

2-2 ドバイ港 Jubel Ali Free Zoneの概要

東洋と西洋の交差点である立地条件
を活用して20億人市場に対応した
ロジスティクスハブを形成



Jubel Ali Free Zone
/North Zone
(ジュベルアリ・フリーゾーン)
開発面積10,000ha
賃貸用地、賃貸倉庫、賃貸オ
フィスビル等

・安価な土地リース料の設定
・賃貸物件の提供

賃貸倉庫・工場
(Factory &
Warehouse Unit)

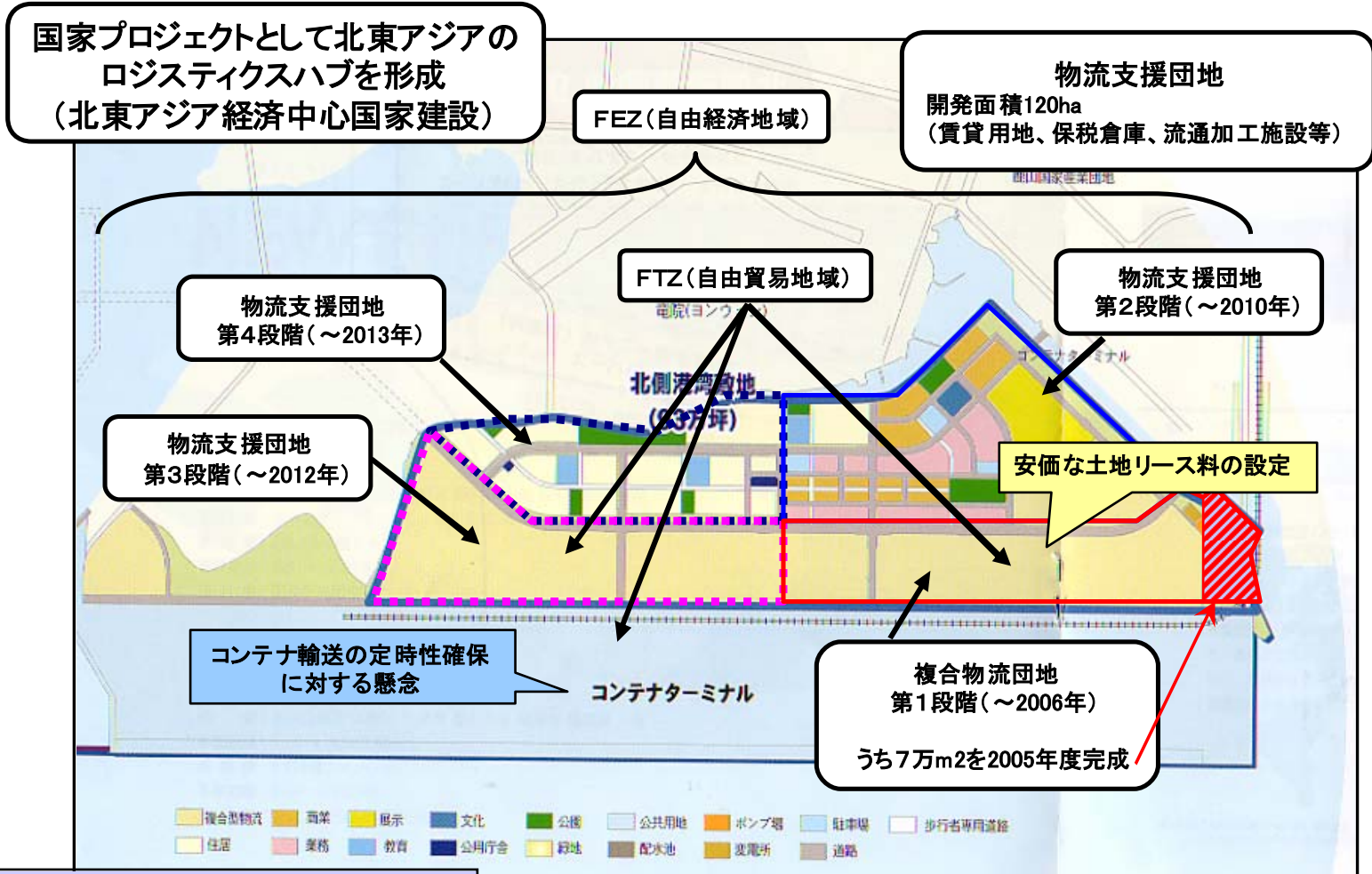
凡例

学ぶべき点

同じ轍を踏んではいけない点

資料)DPA資料、JAFZA資料をもとに作成。

2-3 釜山新港 北側物流団地整備計画の概要



凡例

- 学ぶべき点
- 同じ轍を踏んではいけない点

資料)BJFEZA資料をもとに作成。

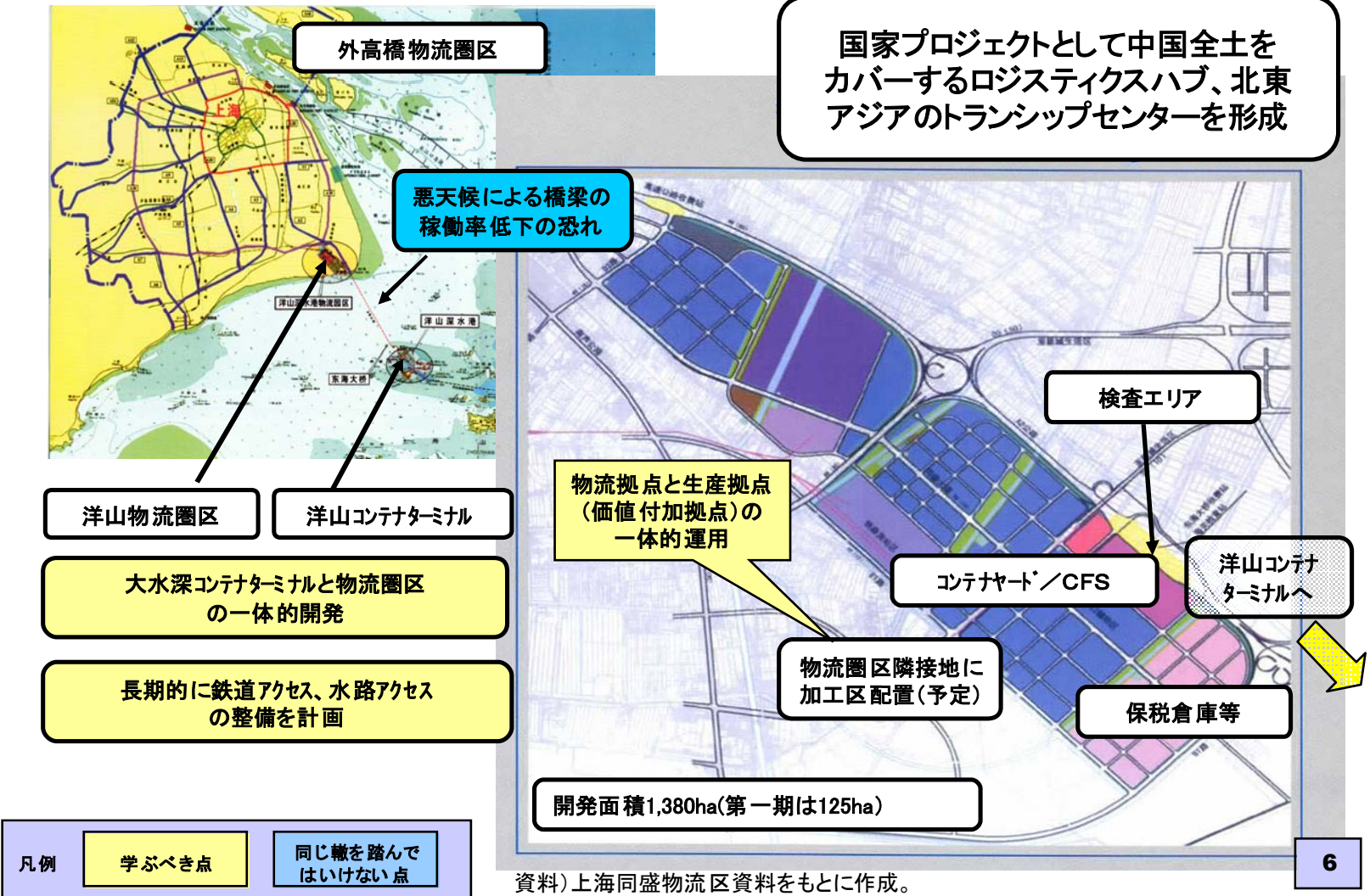
2-4 上海港 外高橋物流圏区の概要



凡例	学ぶべき点	同じ轍を踏んではいけない点

資料) WLC資料をもとに作成。

2-5 上海港 洋山物流圏区の概要

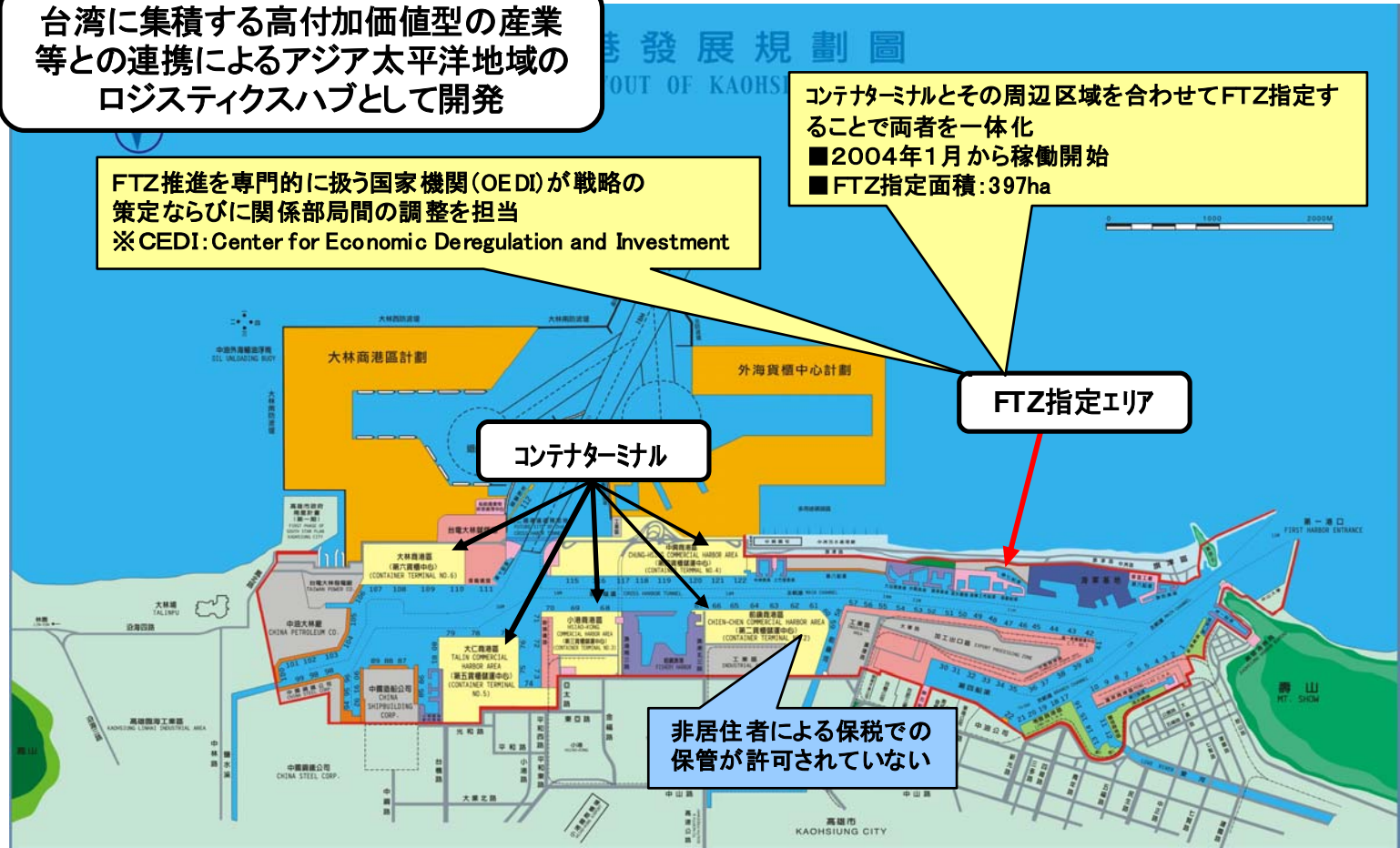


2-6 高雄港 Free Trade Zoneの概要

台湾に集積する高付加価値型の産業等との連携によるアジア太平洋地域のロジスティクスハブとして開発

FTZ推進を専門的に扱う国家機関(OEDI)が戦略の策定ならびに関係部局間の調整を担当
 ※ CEDI: Center for Economic Deregulation and Investment

コンテナターミナルとその周辺区域を合わせてFTZ指定することで両者を一体化
 ■ 2004年1月から稼働開始
 ■ FTZ指定面積: 397ha



非居住者による保税での保管が許可されていない

凡例

- 学ぶべき点
- 同じ轍を踏んではいけない点

資料) 高雄港HP等から作成。

3. 海外事例からのわが国「港湾国際流通拠点」形成方策に対する示唆

3-1 海外の事例から学ぶべき点

学ぶべき点	具体的内容	該当事例
①港湾ロジスティクス・ハブ形成の国策上の位置付け	■投資の促進や港湾の振興、産業競争力維持等の目的から国策として港湾ロジスティクスハブを位置付けている。	ドバイ港、上海港（外高橋、洋山）、釜山新港、台湾（高雄港など）
	■国家戦略としての港湾ロジスティクスハブの形成を円滑に実現するため、各種行政機関間の調整や、プロモーション活動等のための専門的組織が設置されている。	ドバイ港、上海港（外高橋、洋山）、釜山新港、台湾（高雄港など）、ロッテルダム港
②企業の立地誘導環境の整備		
1) 用地取得などハード面に対する支援	■物流企業は地価負担力が低く、また近年では企業の立地や撤退等のビジネスサイクルも早い。このような動向に対応するため土地等のリース制度を設けている。	ドバイ港、上海港（外高橋、洋山）、釜山新港
	■鉄道、高速道路、空港など、他の輸送モードとの接続に十分な配慮がなされている。	ドバイ港、ロッテルダム港
2) 企業誘致策などソフト面に対する支援	■外資系企業をはじめとした企業を港湾ロジスティクスハブへ誘導するための支援施策を設けている。 （例：税制優遇措置、事業規制の緩和、労働力確保における規制の緩和、外資系企業に対するビジネスサポート等）	ドバイ港、上海港（外高橋、洋山）、釜山新港、台湾（高雄港など）
③コンテナターミナルとロジスティクス・ハブとの一体性確保	■港湾ロジスティクス・ハブはコンテナターミナルの直背後に整備されている。これらの中に専用道路を設けたり、一体的に保税地区として扱っている場合も多い。	ドバイ港、上海港（外高橋、洋山）、釜山新港、台湾（高雄港など）、ロッテルダム港

* 該当事例については、今回のヒアリング等で確認された事例について掲載した。

3-2 海外の事例から同じ轍を踏んではいけない点を踏まえたわが国への示唆

わが国への示唆の項目	示唆の具体的内容	該当事例
<p>①港湾ロジスティクスハブ内で行うことが想定される活動内容の明確化と、それに応じた通関等の制度の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 港湾ロジスティクスハブにおいては、その立地や事業環境を活用して、様々な企業が戦略を展開することが期待され、これら想定される活動内容の明確化が必要。 ■ VMI や価値付加機能が想定される場合には、これに対応した制度を設けることが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 上海港においては現在生産活動が許可されていない。 ■ 台湾（高雄港など）においては、非居住者による保税扱いでの在庫保管が許されていない。
<p>②サプライチェーン全体の輸送効率化のための輸送モード間の一層の円滑化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 港湾ロジスティクスハブは、国内外のサプライチェーン全体をシームレスに繋ぐ機能を果たすべきであり、輸送モード間（海上輸送と鉄道輸送等）の連携促進と輸送の質（輸送の安定性、輸送リードタイム等）の一層の充実。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 釜山港では混雑によるフィーダー輸送等の遅れが指摘されている。 ■ 上海港（外高橋）では水深の不足による本船の入港制限が行われている。 ■ 上海港（洋山地区）：霧や強風による連絡橋の稼働率の低下に対する懸念が指摘されている。
<p>③関係主体間の調整の円滑化など</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 港湾ロジスティクスハブの運営に際しては、多くの行政関係等の主体が関与することから、これらの連携の円滑化が必要。 ■ 通関等の制度の運用に統一性を保つことが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 上海港や台湾（高雄港）において、調整の困難さが指摘されている。 ■ 上海港では、通関手続きが税関担当者によって扱いが異なる点が指摘されている。

* 該当事例については、今回のヒアリング等で確認された事例について掲載した。