

## (2) 支援対象とする基盤施設の基本構成と規模

- 民活法の「物流高度化基盤施設」を適用する場合、施設の構成や規模の条件を全て満足しなければならない。
- 港湾国際流通拠点における支援対象とする施設の基本構成については、支援制度適用の必須条件とするベース施設と、整備主体がテナント等の意向を踏まえて取捨選択できるオプション施設に区分することが必要。

＜現状＞  
民活法による支援対象となる基盤施設の基本構成と規模

内容	規模	備考
荷捌き施設 又は保管施設	専用床面積 1,500㎡以上	自動仕分機械等付
流通加工施設	専用床面積 500㎡以上	作業用機械等付
情報化オフィス	専用床面積 100㎡以上	情報処理施設等付
共同利用施設	専用床面積 100㎡以上	会議場施設、研修施設、展示施設等
福利厚生施設		

＜今後＞  
新たな支援制度の支援対象となる基盤施設の基本構成と規模(案)

内容	施設区分		規模	備考
	ベース施設	オプション施設		
荷捌き施設 又は保管施設	○		専用床面積 1,500㎡以上	港頭地区の物流効率化の拠点施設としての役割を果たすためのベース施設。
流通加工施設	○		専用床面積 500㎡以上	同上
情報化オフィス	○		専用床面積 100㎡以上	関係者との情報共有化のための港湾物流情報プラットフォームや、電子タグ等のIT化対応のためのベース施設。
共同利用施設		○		会議場施設、研修施設、展示施設等であり、利用者のニーズに基づき整備する施設。
サービス施設		○		利便施設であり、十分な利用が見込める場合に整備する施設。

上記施設構成による物流高度化基盤施設の  
総延面積：2,500㎡以上

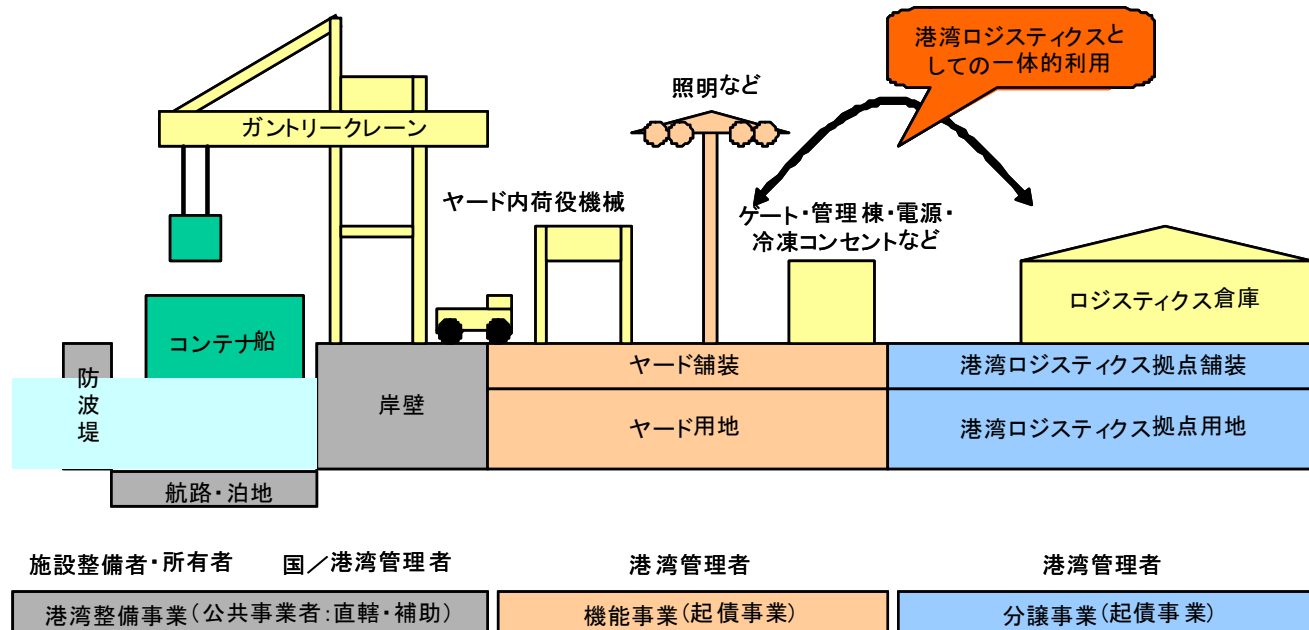
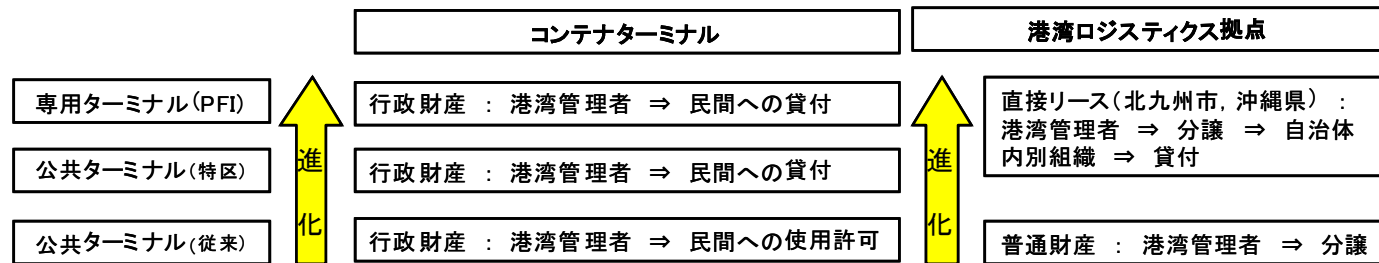
## 2) 用地取得への支援と企業誘致支援への対応

■自治体による民間物流事業者関係の用地取得(確保)への支援の実例を以下に示す。

自治体	支援制度名称等	制度内容	支援のポイント
広島県	間接リース方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>■企業局の工業団地土地造成事業(起債)は独立採算を維持。</li> <li>■起債償還可能な分譲価格で分譲。別途、商工労働部立地物流推進室が、立地誘致のための助成措置を実施し、結果として低価格分譲を実現。</li> <li>■助成要件として雇用規模要件あり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■間接リース事業者の大規模初期投資の回避ではなく、出来る限り資産を所有せず、バランスシートからオフバランスさせ、立地企業のキャッシュフローをコアビジネスに集中させるようにしたこと。</li> <li>■土地の新規購入者のみならず、購入済み事業者に対しても、運営中の既存工場(+土地)に対して間接リースを適用し、不公平感を払拭。</li> </ul>
北九州市	臨海部産業用地貸付制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>■臨海部分譲地を対象。</li> <li>■「臨海部産業用地貸付特別会計」を設置し、臨海部分譲地で貸付による企業立地が確定した用地を「港湾整備特別会計」から購入した上で、当該用地を企業に貸し付ける。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■企業の土地利用の状況が「所有」から「賃貸を含む利用」にシフトしていることに対応。売却中心の姿勢から賃貸が行える企業誘致施策への転換を図ったもの。</li> <li>■「臨海部産業用地貸付特別会計」が「港湾整備特別会計」から土地を購入する際の資金については、一般会計から無利子貸付金を充てる。</li> </ul>
沖縄県	特別自由貿易地域用地における「賃貸工場」制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>■港湾課が用地造成を行い、造成後の分譲は商工労働部企業立地推進課が実施。</li> <li>■企業立地推進課内において、企業誘致班が立地環境整備班より「賃貸工場用地」を購入、建屋を整備(沖縄振興調整費)、所有し、入居者にリースする「直接リース方式」である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■賃貸工場は、入居企業が事業を軌道に乗せ、分譲用地の購入につなげるためのステップとして位置づけている。</li> <li>■入居者が100%埋まらない場合、赤字部分について県の一般会計より手当し、低廉なリース料を担保。</li> </ul>

資料)各自治体へのヒアリング等より作成。

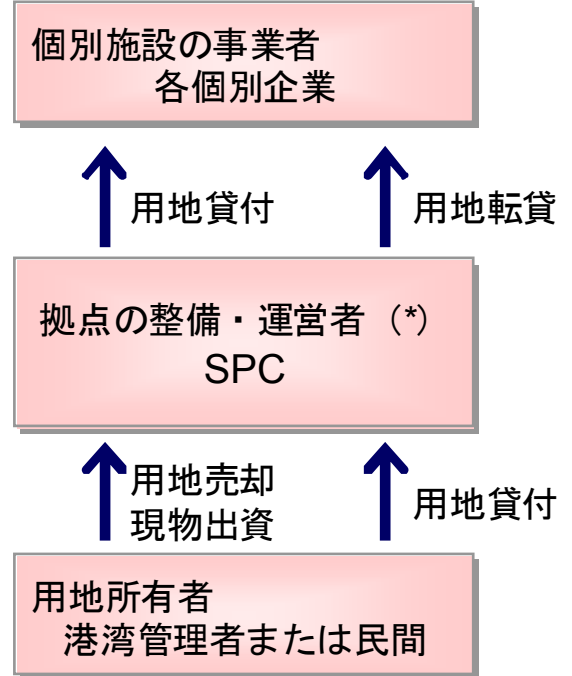
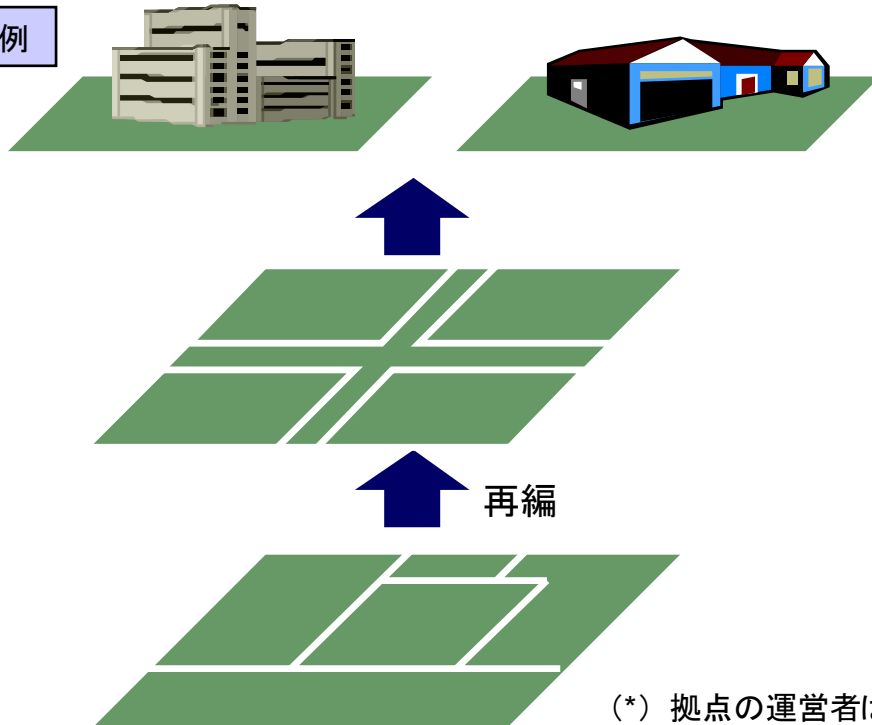
## 【参考】 用地取得への支援の考え方(イメージ)



### 3) 港湾国際流通拠点内およびその周辺の既存物流機能の再編整備への対応 (1) 拠点整備の方法論

- 港湾国際流通拠点として想定される区域内およびその近傍に、老朽化あるいは陳腐化した施設がある場合、これら施設の移転、集約などを含め、当該区域の再編整備を行うことが物流の効率化を図る上で効果的。
- 例えば、当該拠点整備の方法論として、1つの事業者（SPC：特定目的会社（商法上の株式会社））が用地を取得または借用して拠点の整備・運営を行うことが想定できる。

参考例

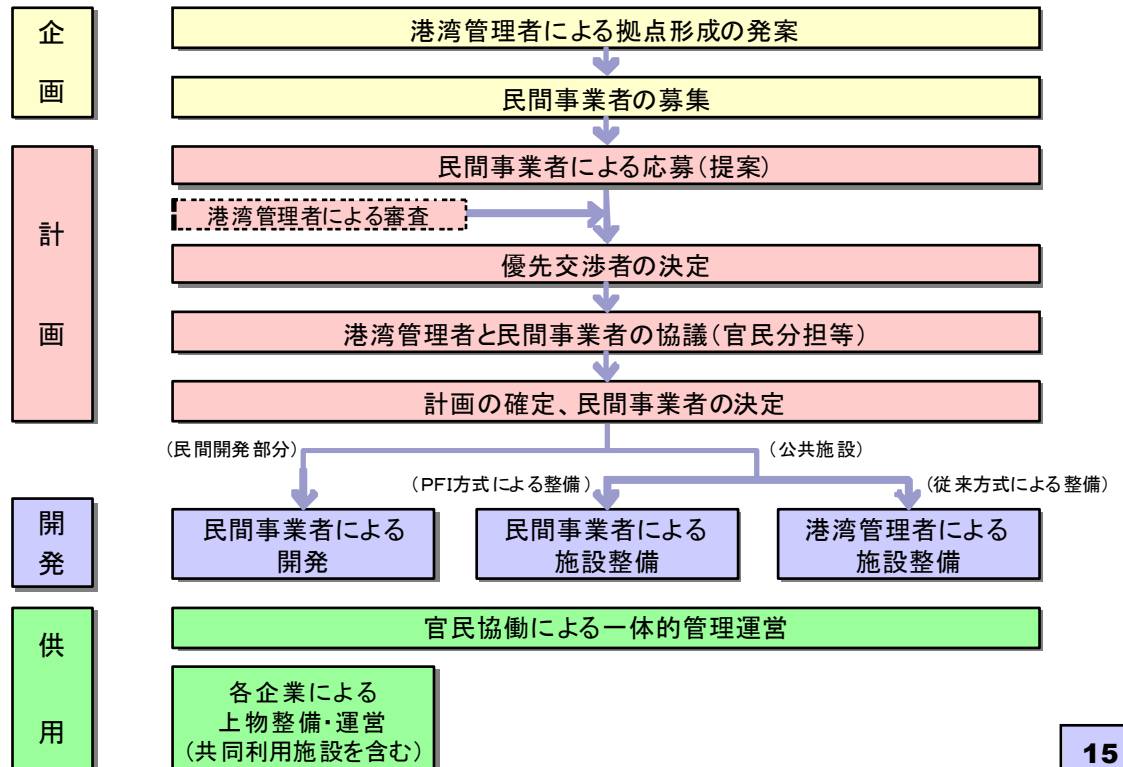


(\*) 拠点の運営者は総合保税地域の管理者にもなる。

## (2) 民間のノウハウ活用による面的拠点整備の手法

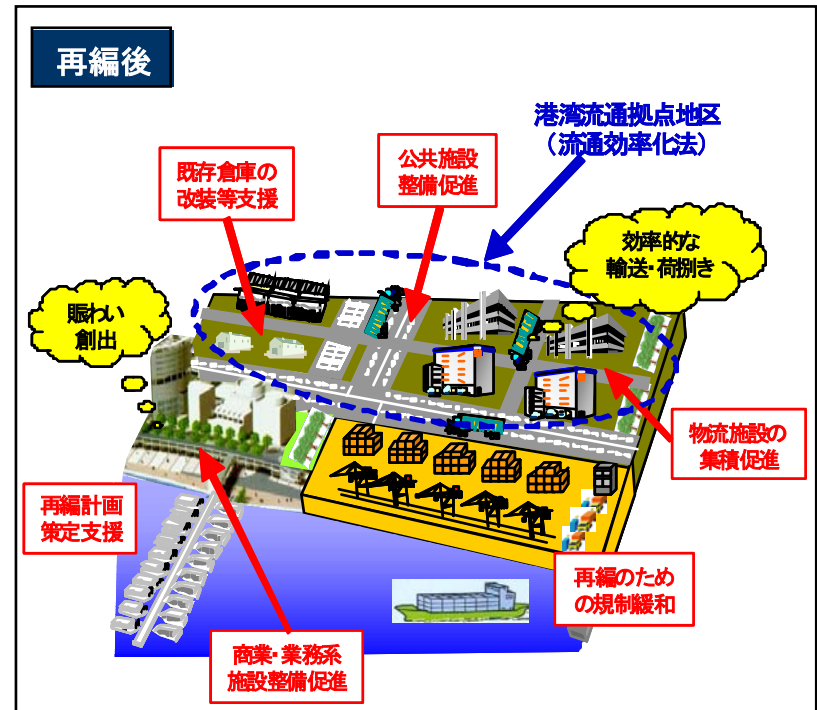
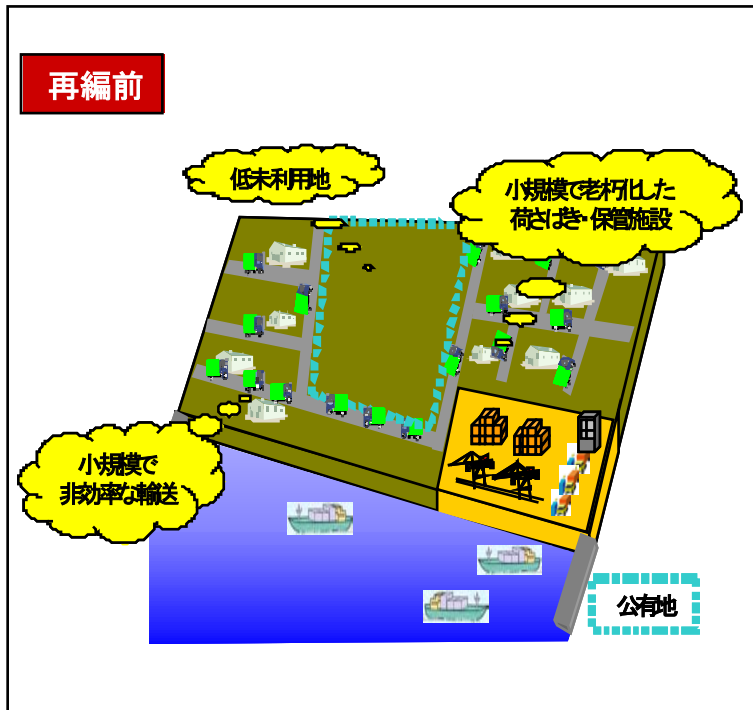
- 地区整備に対して民間企業のノウハウや意見を最大限に採り入れることで、機能再編整備等におけるリスクの軽減を図ることも期待できる。
- このような拠点整備手法を効果的に運用できる環境整備・支援措置を検討しておく必要がある。

参考例  
計画段階から民間事業者のノウハウを活用する場合の面的拠点整備の進め方の例



【参考】

港湾国際流通拠点内およびその周辺の既存物流機能の再編整備イメージ



## 4) その他港湾の高コストに係る課題への対応

■ 港湾の高コスト構造の是正等を通じた全体効率的な物流システムの構築が求められている。この状況において、港湾コスト全体を低減させていくためには、港湾運送に係るコストのみならず、岸壁使用料など港湾コストを構成する各種コストを総合的に見直していくことが必要である。

### 港湾コストに係る課題

港湾の高コスト構造の是正等を通じた全体効率的な物流システムの構築が求められている。

■ 我が国の港湾コストはアジアの主要港に比べ依然として高い水準

■ 発着地間のトータル物流コストは、陸送運賃、海上運賃、港湾荷役料金、通関手数料等の様々なコストにより構成されている

### 港湾コスト低減に係る対応の現状と今後の方向性

#### 【港湾コスト低減に係る対応の現状】

- スーパー中核港湾プロジェクトの推進
- 内航海運の利用促進、港湾運送事業の規制緩和
- アクセスの改善等陸上輸送との円滑な接続
- ターミナルリース料金の低減、施設使用料の値下げ等
- FAL条約の締結作業と港湾情報化の推進
- その他、規模の経済を追求する中で、コンテナ1個当たりの料金の低廉化を進める

#### 【今後の方向性】

- 港湾コスト全体を低減させていくためには、港湾運送に係るコストのみならず、岸壁使用料など港湾コストを構成する各種コストを総合的に見直していくことが必要であり、別途検討を行う必要がある。

### 港湾コスト全体の低減化に向けた施策例

#### 管理運営を中心とした公的部門の改革

- ① 公設民営方式を含めたコンテナターミナル運営の効率化・高度化
- ② 港湾施設料金の低減化・弾力化
- ③ 港湾の広域連携の強化、港湾管理の各主体の適切な役割分担と連携

#### 民間である港湾運送サービスの改革

- ① 規制緩和の着実な実施
- ② 事業規模拡大や作業共同化等港湾運送事業の経営基盤強化
- ③ 港湾荷役機械やオペレーションの高度化・効率化
- ④ メガターミナルオペレータの育成
- ⑤ 24時間フルオープン化への支援、調整
- ⑥ 内航フィーダー輸送の活性化
- ⑦ モーダルシフト

#### 官民共通のソフト・インフラである情報化の推進

- ① 港湾・輸出入業務システムグランドデザインの作成
- ② 港湾物流情報プラットフォームの整備
- ③ シングルウィンドウシステムの向上
- ④ 電子タグ活用によるコンテナ管理・輸送システムの構築
- ⑤ 事業者等の電子化促進 等

### 3-2 課題5: 港頭地区における就労環境の向上

■港湾国際流通拠点における物流機能を支える労働関係の安定化に資するべく、当該拠点の就労者等を対象とする  
 便利施設、港湾緑地の整備など、就労環境の改善を図る。

#### 港頭地区 就労環境改善に係る対応 現状

内陸地区 すべて 港頭地区 市街地から離れていて 等のため夜間等における就労環境が 厳しい

マルチテナン方式において 当該施設単体 利便施設を 設置し 賃料への反映 困難である 利便施設 配備 見送られてい ける 場合もある

#### 対応 課題 今後 取組む方向性

##### 対応 課題

港頭地区における 就労環境 改善

##### 今後 方向性

港頭国際流通拠点 立地する 物流施設等に 就労者 対象として 休憩施設 飲食店 日用品 販売 した 目的とする 店舗 銀行 郵便局窓口等 利便施設 整備促進

#### 港頭地区におけるコンビニエンスストアの立地

- 通常は危険物などを扱うことから一般の人の立ち入りが適切でない保安港区、バンカー港区以外では、「日用品の販売を主たる目的とする店舗」としてコンビニエンスストアの立地を認めている。
- 港湾管理者によっては、分区条例において「知事(又は市長)が公益上必要と認める便益施設」という規定により、コンビニエンスストアの立地を認めている場合もある。

#### 主要港湾におけるコンビニエンスストア立地状況

港湾名	店舗名	店舗数	条例最終改正	条例上の規定ぶり
横浜港	ポートストア	1	平成16年3月	日用品の販売を主たる目的とする店舗
名古屋港	サンクス	1	平成13年1月	管理者が公益上やむを得ないと認めて許可したもの
大阪港	ファミリーマート	1	平成13年3月	日用品の販売を主たる目的とする店舗
北九州港	ファミリーマート ポプラ	2 1	平成13年1月	その他市長が指定する便益施設
東京港	ポートストア	1	平成15年3月	日用品の販売を主たる目的とする店舗
神戸港	商港区 8 工業港区 2		平成14年6月	市長が指定するその他便益施設

注)上記港湾以外においても臨港地区にコンビニエンスストアが立地している。  
 資料) 国土交通省資料より作成。



### 3-3 課題6: 港頭地区に集積する既存物流拠点の機能向上の推進

- FAZ法、民活法においては、新規施設整備に対する支援が中心。全国に先駆けFAZ法の適用を受けた施設等においては、物流ニーズの変化等の環境変化に対応した機能更新に取り組めない状況。
- 港湾国際流通拠点内に立地する既存施設において、既存ストックの有効活用を図りつつ、物流ニーズの高度化に対応した機能向上の取り組みを支援する。

#### 既存施設の機能向上に係る対応の現状

- 機能陳腐化した施設の再編等を行うための資金力が不足し、利用率の向上(採算性向上)に向けた取り組みが困難となっている物流施設が存在する。
- 例えば、単なる保管施設から在庫管理を行う配送センターへの再編を行うにも、既存施設の情報化対応が困難であり、利用者ニーズに対応したサービスの提供ができないという悪循環に陥っている。

#### 対応の課題と今後の取り組みの方向性

##### 【対応の課題】

- 既存施設を運営している物流事業者等が物流サービス水準の向上に向けた情報機能の高度化、環境保全への対応としての共同物流事業を展開する際に必要となる基盤施設に対する支援措置等を、既存施設の有効活用による物流高度化の推進という観点で考慮する必要がある。

##### 【今後の方向性】

- 港湾国際流通拠点の指定を受けた地区に立地する既存物流施設の増改築、情報システムの導入、薰蒸施設、廃棄物処理施設等の関連施設整備を支援措置の対象として位置づける。

#### 参考: 既存FAZ施設における機能更新の必要性事例

- FAZ中核施設: 平成8年3月供用開始
- 用地: 定期借地(20年、民間からの借地)
- 施設内容: 上屋、倉庫、冷凍倉庫

SCM進展等に伴う計画時点との状況変化に伴う保管貨物の取扱量減少

- 倉庫、冷凍倉庫の利用率低下に伴うテナント企業の収益悪化
- 賃貸料の値下げにより入居率確保
- FAZ会社としての収益性低下、投資能力の低下

テナント企業、FAZ会社としての収益性改善

- 取扱貨物の個品管理が可能な情報システムの導入
- 既存施設に集積する物流事業者による共同物流の実現
- 流通加工機能など新たな物流ニーズに対応した既存施設の機能強化

## 4. 国内輸送に関わる事項

### 4-1 課題7: 港湾と貨物発地・目的地間のアクセスの改善

■ 港湾とその周辺にある鉄道駅、トラックターミナル、高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路とのアクセスを容易にし、貨物特性や荷主ニーズに応じて、国内区間の最適な輸送システムを選択できる環境の整備を促進する。

#### 背後圏とのコンテナ輸送に係る対応の現状

- 国際コンテナの国内輸送の大半は、トラックにて輸送されている。
- 環境問題への対応等から一部では鉄道輸送へのモーダルシフトを進める荷主事業者も存在するが、鉄道利用時の輸送コスト削減を図ることが、鉄道輸送の利用促進を図る上で必要となっている。

#### 対応の課題と今後の取り組みの方向性

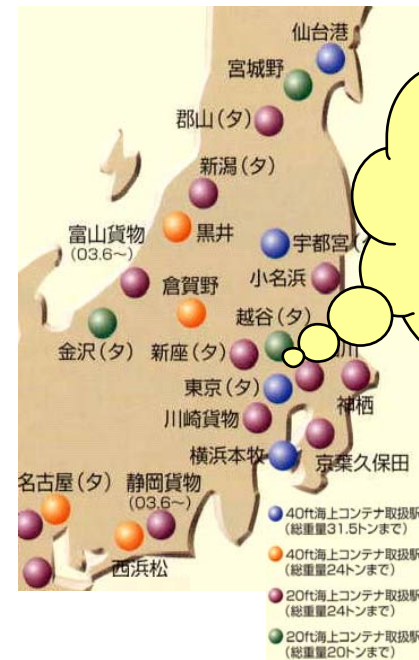
##### 【対応の課題】

- 港湾、鉄道貨物駅等の物流拠点を結ぶネットワークが不十分。
- コンテナターミナルと鉄道貨物駅との間の横持ち輸送の時間安定性の不足。
- 鉄道駅における荷役機械(40ftコンテナ対応)、十分な広さのヤードが未整備。
- 鉄道利用時の輸送コスト(港湾～鉄道貨物駅の横持ち費用)の削減。
- 鉄道ダイヤを新たに設定するには、旅客会社とのダイヤ調整が必要。

##### 【今後の方向性】

- コンテナターミナルと鉄道貨物駅との間の横持ちおよび積み替えを円滑に行うためのアクセス道路、デポ機能の整備促進。
- 鉄道駅における海上コンテナ対応施設の整備促進。
- 貨物鉄道と旅客鉄道のダイヤ調整の円滑化促進。
- 高規格幹線道路網へのアクセス道路の整備促進。

#### 関東及び周辺地域の海上コンテナ貨物駅



【現状は・・・】  
トラック輸送費の低下により、鉄道輸送費(ドレージ費用+鉄道運賃)が割高となり、鉄道輸送の価格競争力が低下している。

## 【参考：海上輸送と鉄道輸送の連携による高速輸送サービスの事例】

■博多港と上海港を高速RORO船で結ぶ「上海スーパーエクスプレス」は、海上輸送と鉄道輸送の円滑な接続により、全国の鉄道貨物駅と上海との間を最短4日（通関済み）のリードタイムで、かつ国際航空輸送の半分のコスト水準で貨物を輸送するサービスを提供している。

※同社のサービスは、鉄道のみならず、航空機（国内線）、内航船との接続によるサービスも提供されている。

### 【リードタイム短縮が可能となった要因】

■輸出入貨物の通関に際しては、通常、積み地・揚げ地側の双方に個別の船会社、フォワーダーが存在し、各社間で情報伝達を行う必要があるが、**同社は顧客ニーズに応じ全工程を自ら一元的に行うことが可能**であり、また、事前申告制度などを最大限活用することで、**情報伝達の効率性を上げ通関時間を大幅に短縮**する。

■海上輸送時間、荷役時間、通関時間を高度にコントロールできることを背景に、国際海上輸送では極めて珍しい貨物到着時間帯指定サービスを提供する。

#### JR コンテナによる、中日間一貫輸送サービスです。

九州エリアなら・・・入港 翌日午前 納入可能。 関東エリアなら・・・入港 翌日夕方 納入可能。  
関西以西なら・・・入港 翌日午後 納入可能。 北陸エリアなら・・・入港 翌々日午前 納入可能。

##### 【火曜日出航便】

月：17:00 CY CUT  
火：午前 上海出港  
水：早朝 博多到着・輸入通関  
木：午後 お客さま納入

##### 【金曜日出航便】

木：17:00 CY CUT  
金：午前 上海出港  
土：早朝 博多到着・輸入通関  
日：午後 お客さま納入



#### 国内 RO-RO 船への接続サービスです。

関西エリアなら・・・入港 翌日午前 納入可能。 関東エリアなら・・・入港 翌々日午前 納入可能。  
中部エリアなら・・・入港 翌日午後 納入可能。 北陸エリアなら・・・入港 翌々日午前 納入可能。

##### 【火曜日出航便】

月：17:00 CY CUT  
火：午前 上海出港  
水：早朝 博多到着・輸入通関  
木～金：午後 お客さま納入

##### 【金曜日出航便】

木：17:00 CY CUT  
金：午前 上海出港  
土：早朝 博多到着・輸入通関  
日～月：午後 お客さま納入



## 4-2 課題8: 特殊コンテナ等の取扱、輸送効率化を可能とする環境の整備

■ 連結車両による複数コンテナの同時輸送や、家電製品等の容積がち貨物の輸送の効率化において利用されている45ftコンテナや連結コンテナなどがコンテナターミナルから港湾国際流通拠点に円滑かつ迅速に輸送できる状況を整備することが、更なるコスト削減を推進していく上で重要。

### 特殊車両の走行に係る対応の現状

- 現在、20ft、40ftといった通常サイズのコンテナについては、コンテナ単位でコンテナターミナルと背後の港頭地区物流施設との間で横持ち輸送が行われている。
- 港湾国際流通拠点の地区への一般車両の進入を厳格に制限した場合、45ftコンテナや連結車両等の特殊な車両の走行に制限は受けない。
- ただし、一般車両の進入を制限（一般車両との動線分離の確保）できない場合は、道路交通法および保安基準が摘要され、長さ、高さ、重量の制約を受ける。

### 対応の課題と今後の取り組みの方向性

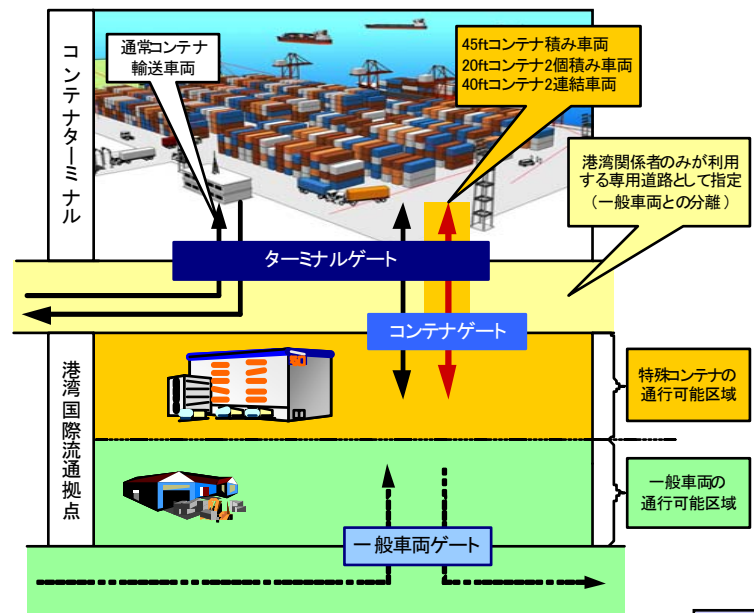
#### 【対応の課題】

- 特殊車両と一般車両との動線分離の確保

#### 【今後の方向性】

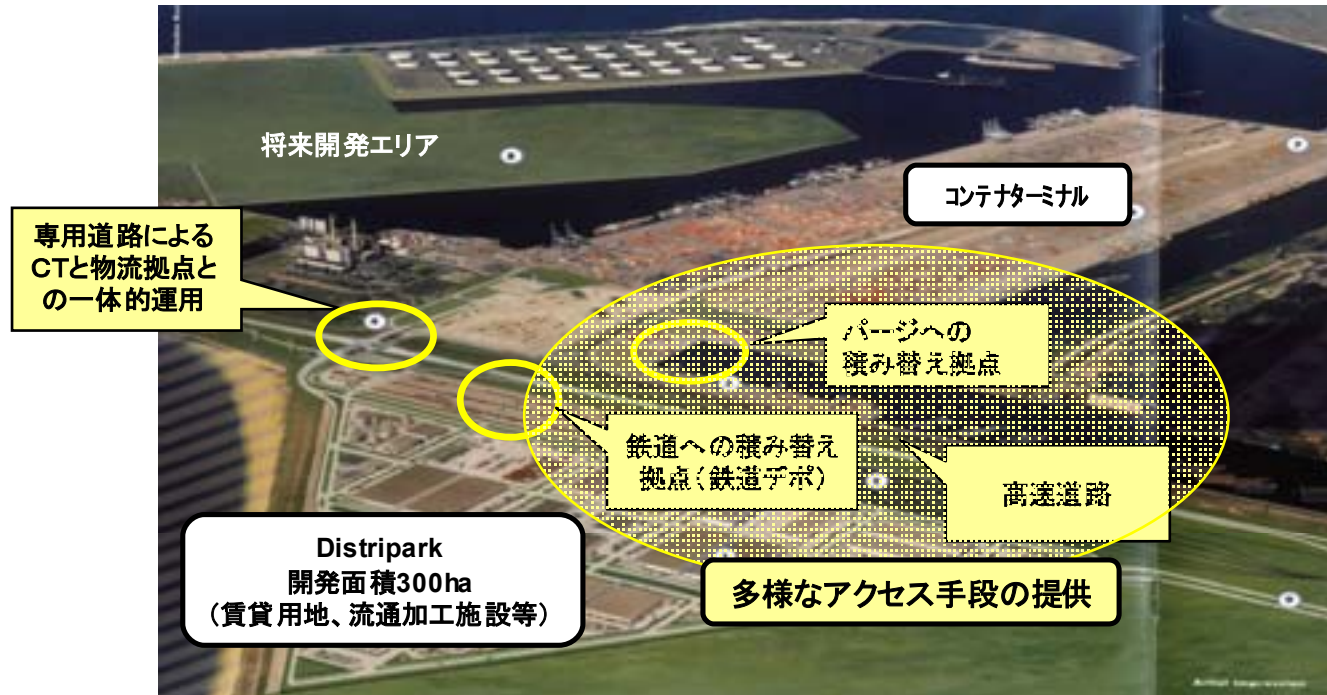
- 海外事例にも見られるようにコンテナターミナルと港湾国際流通拠点を物理的に一体化できるような地区指定を行う。
- 土地利用により特殊車両と一般車両の動線を分離する。
- コンテナターミナルと流通拠点間の専用道路を整備する。

### 特殊コンテナ等の輸送車両と一般車両の動線分離による安全性確保の方向性



## 【参考:ロッテルダム港における取り組み事例】

- ロッテルダム港においては、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。また、両施設の間には専用道路を整備するとともに、一体的に保税地区として扱っている。
- また、他地域への輸送の円滑化、迅速化という点では、鉄道デポ、高速道路へのアクセス、海上輸送への積み替え拠点といった機能配置も行われている。



### 4-3 課題9: 空コンテナ輸送の効率化を可能とする環境の整備

- コンテナ貨物の発着地は、内陸地区にまで広く及んでいる。内陸地区の荷主事業者にとっての貿易は、輸出での空コンテナの手配、輸入では空コンテナの返却までを含んだもの。
- これら空コンテナ輸送の効率化にも対応することで、発着地間におけるトータル物流コストの削減、リードタイムの短縮の実現に寄与するものと期待。

#### 空コンテナ輸送に係る対応の現状

- 内陸地区施設を利用する荷主事業者は、輸出入のたびに港頭地区との間で空コンテナを横持ち輸送しており、費用削減やリードタイム短縮に限界がある。

#### 対応の課題と今後の取り組みの方向性

##### 【対応の課題】

- 内陸地区施設との間における空コンテナ輸送の削減。

##### 【今後の方向性】

- 内陸部における船社と連携した空コンテナデポ(インランドデポ)の整備促進。
- 内陸部の空コンテナデポにおけるコンテナ管理に係わる情報システムの整備促進。

#### 内陸地区との空コンテナ輸送効率化イメージ

