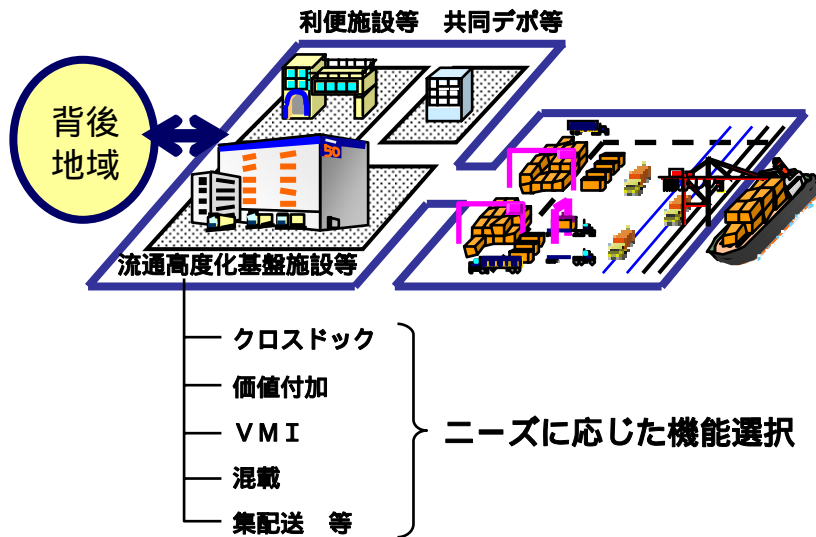
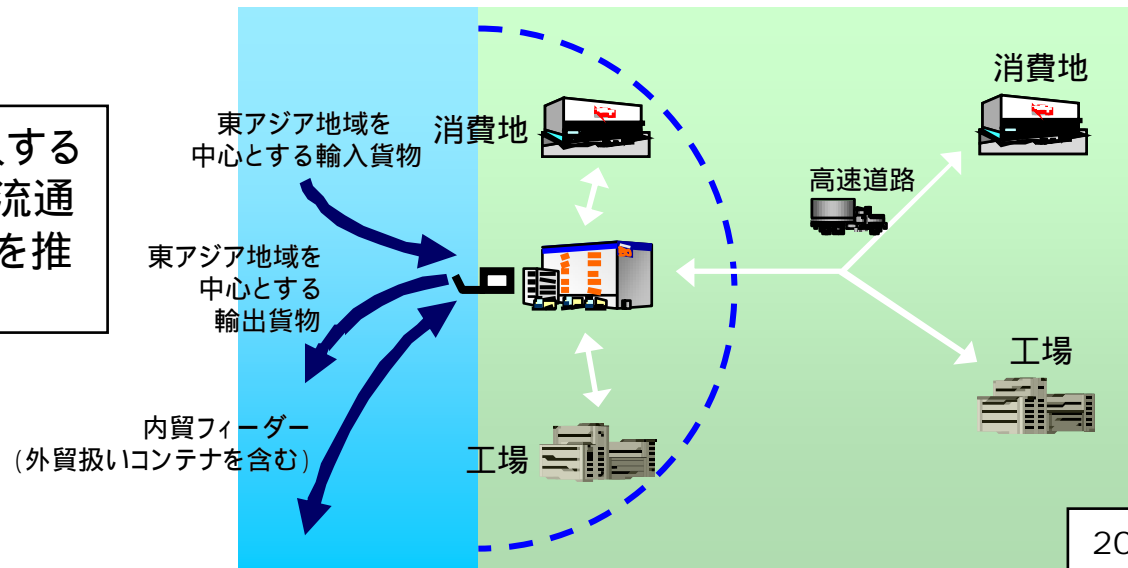
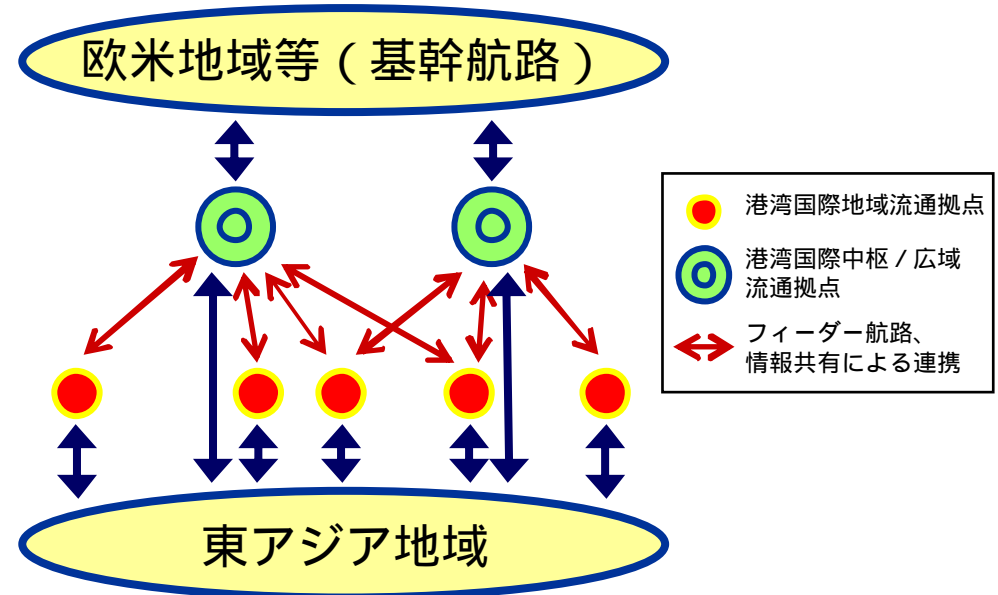


3) 港湾国際地域流通拠点



地域のニーズに応じて集中的に導入する機能を選択し、中枢流通拠点、広域流通拠点と連携して、地域の物流高度化を推進する。



【参考】 港湾国際流通拠点のケーススタディのまとめ

1. 港湾国際流通拠点のコンセプト等

港湾	横浜港	名古屋港	大阪港	北九州港
位置・規模	新山下地区 約24ha	飛島埠頭 第2貯木場埋立地 約20ha 食肉流通センター用地 ha	夢州地区 約80ha	響灘地区 自動車パーツロジスティクスゾーン 13.4ha 住宅産業集積ゾーン 6.4ha
拠点形成に資する立地特性	<ul style="list-style-type: none"> 都心部の商業地区との近接 鉄道駅の近接 	<ul style="list-style-type: none"> 背後の生産拠点 (製造メーカー) 	<ul style="list-style-type: none"> 背後の関西都市圏 海・陸・空のモードの近接 	<ul style="list-style-type: none"> リサイクルポート (リサイクル物流センターの立地) 背後圏での自動車産業の立地
拠点のコンセプト	<ul style="list-style-type: none"> 広域配送の拠点 (首都圏・東日本) より川下に近い流通拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 物流の高度化の拠点 CTと機能の一体化・共有化 	<ul style="list-style-type: none"> 陸海空の最適輸送ルートの選択可能 関西都市圏の生活を支えるCTとの一体的な運用 	<ul style="list-style-type: none"> 中国・アジア地域の住宅建材流通加工拠点 中国とのSCMに対応した自動車パーツセンター
主な導入機能	<ul style="list-style-type: none"> 輸入製品の仕分け・小口配送 ITを活用した共同配送 円滑なアクセス (大黒ふ頭とのアクセス、鉄道との連携など) 	<ul style="list-style-type: none"> 総合保税地域 荷主戦略に沿ったロジスティック機能 生産活動を支援するVMI機能 中部国際空港との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 総合保税地域 輸入製品の仕分け・小口配送 鉄道・航空との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅建材の動脈物流と静脈物流の連携 自動車パーツのJIT納品と共同配送
主な施設構成	<ul style="list-style-type: none"> 流通加工等が可能な配送センター トラックターミナル機能 共同施設と大手荷主施設とのコンプレックス 就業者のための共同利便施設 	<ul style="list-style-type: none"> 新規機能展開ゾーン <ul style="list-style-type: none"> 荷主等物流センター (VMI等) 集配送センター トラックターミナル 梱包センター コンテナ関連ゾーン <ul style="list-style-type: none"> 共同バンブール・共同シャンプール 共同CFS 共同コンテナ用事前ゲート 便益施設 (労働環境の改善) 共同管理棟 	<ul style="list-style-type: none"> 輸入配送センター・クロスドックセンター <ul style="list-style-type: none"> 短期保管、仕分け、流通加工、アセンプル・フルフィルメント 国際VMIセンター <ul style="list-style-type: none"> 保税蔵置 発注にあわせた通関、配送 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅産業集積ゾーン <ul style="list-style-type: none"> 共同物流センター 流通加工センター プレカット工場 ショールーム展示場 自動車パーツ <ul style="list-style-type: none"> ロジスティクスセンター 共同配送センター 共同倉庫 技術サポートオフィス

< 事例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



<事例2> 名古屋港 物流の高付加価値化を実現するロジスティクスハブの形成

飛島埠頭
第2貯木場埋立地 及び 食肉流通センター用地

- 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VMI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



将来発展戦略イメージ
ロジスティクスハブ形成により高付加価値化を実現する場を提供

流通拠点検討地



飛島埠頭 - 16mコンテナターミナル
(事業中+計画)

既存コンテナターミナル
(8バース)

< 事例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

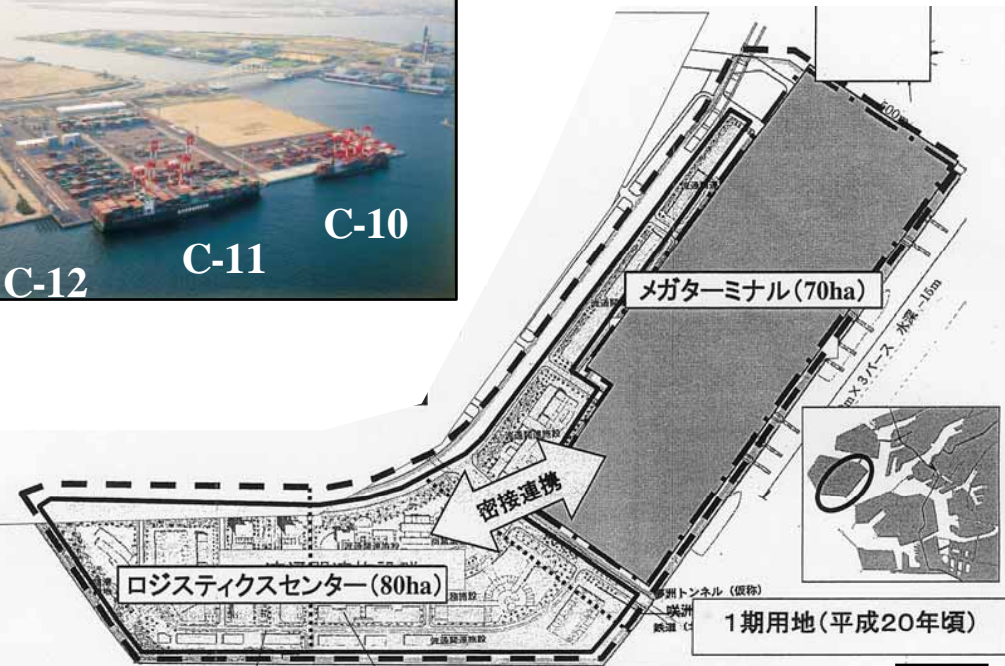
夢洲地区: 約80ha

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



ロジスティクス産業クラスター - の形成



3期用地 (平成30年頃)

2期用地 (平成25年頃)

1期用地 (平成20年頃)

<事例4> 北九州港 産業の高度化を図るロジスティックハブの形成

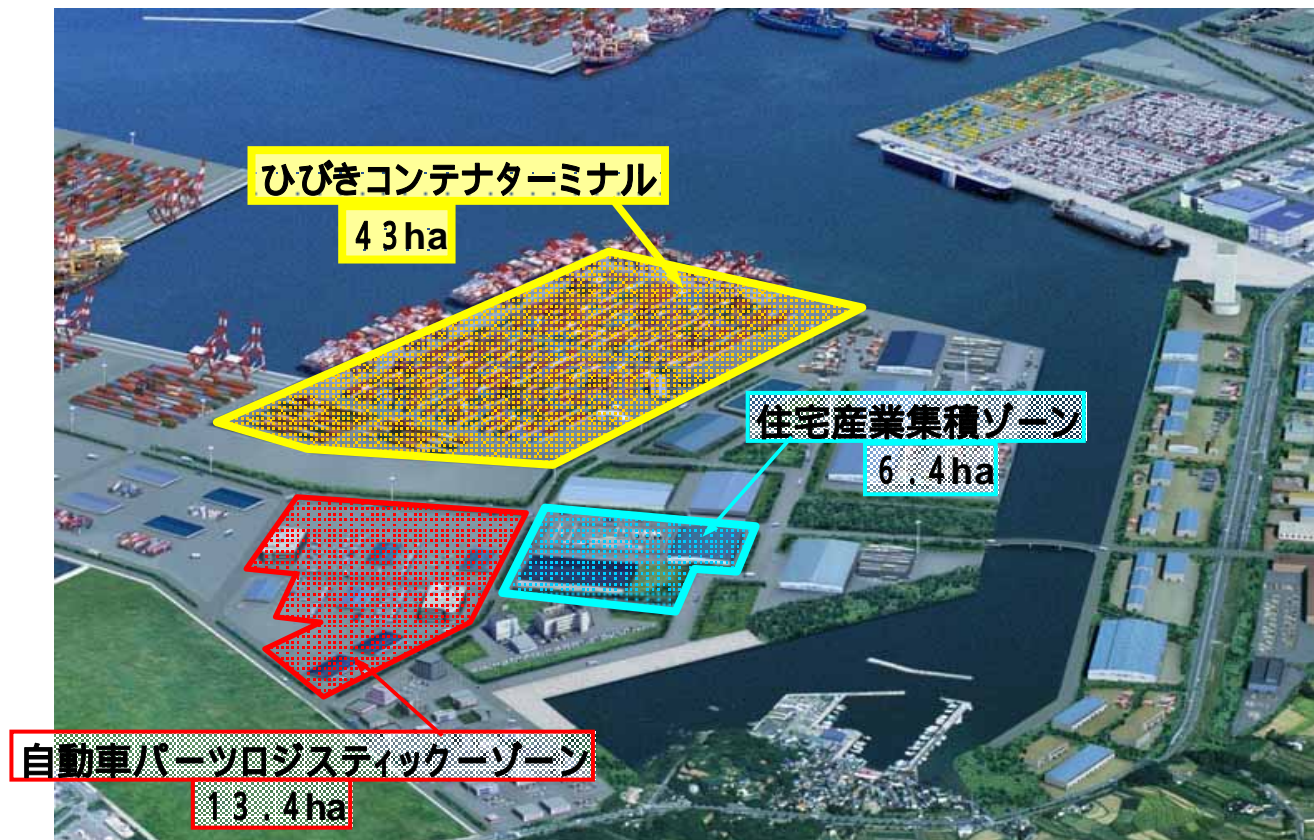
響灘地区 自動車パーツロジスティクスゾーン 13.4ha
住宅産業集積ゾーン 6.4ha

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

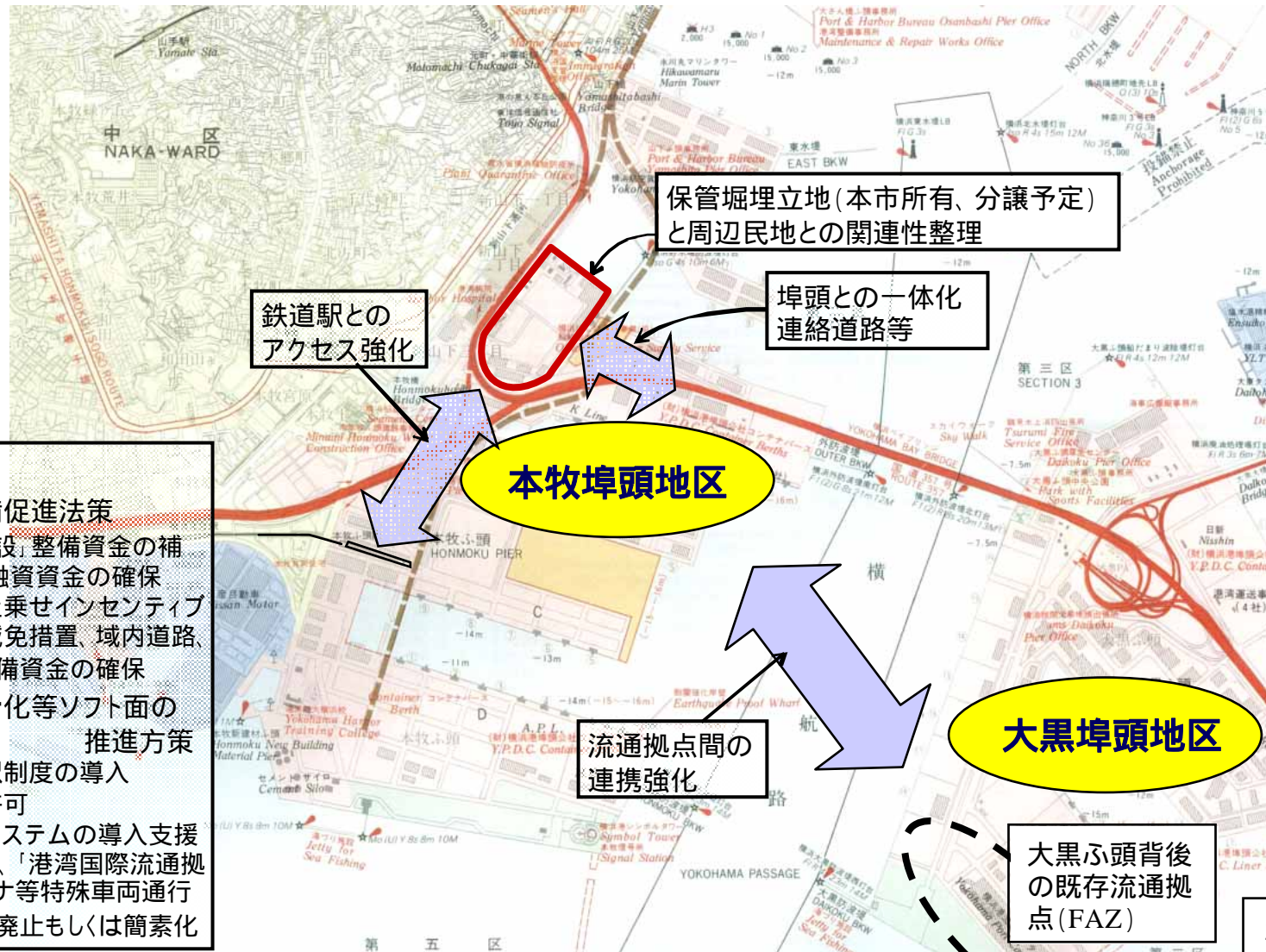
施策2 自動車パーツロジスティックパーク

- 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



2. 今後の課題と所要の支援策

1) 横浜港



- 支援策**
- a) 関連基盤施設整備促進法策
- 「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
- b) 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

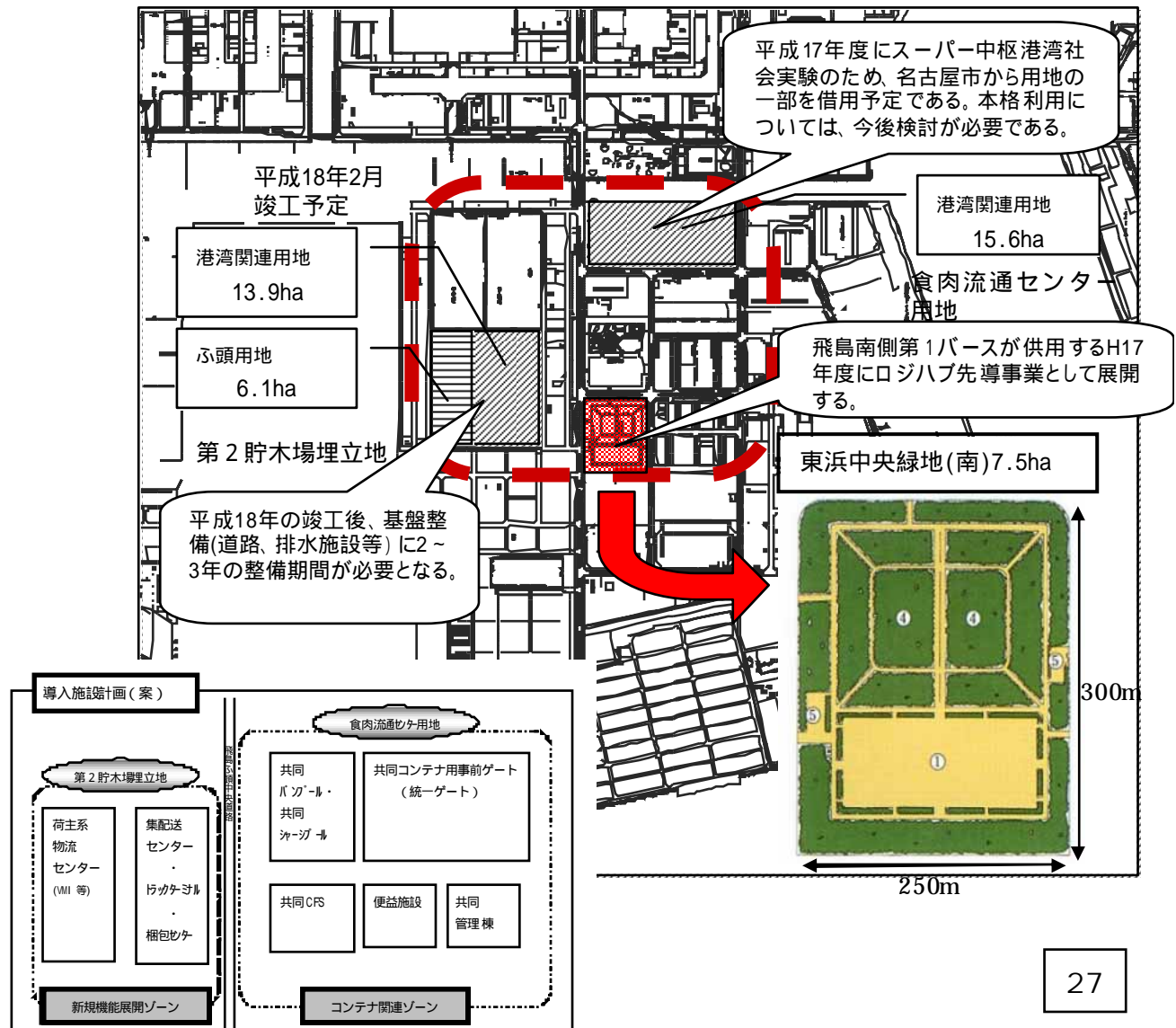
支援策

a) 港湾管理者への支援内容

- 下記事業への補助又は無利子貸付
- 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、上下水施設)
 - 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は除く)
 - その他地区内への港湾整備事業等の優先配分

b) 民間事業者への支援内容

- 下記事業への補助又は無利子貸付
- 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)
 - 用地取得又は賃貸保証金(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)



3) 大阪港

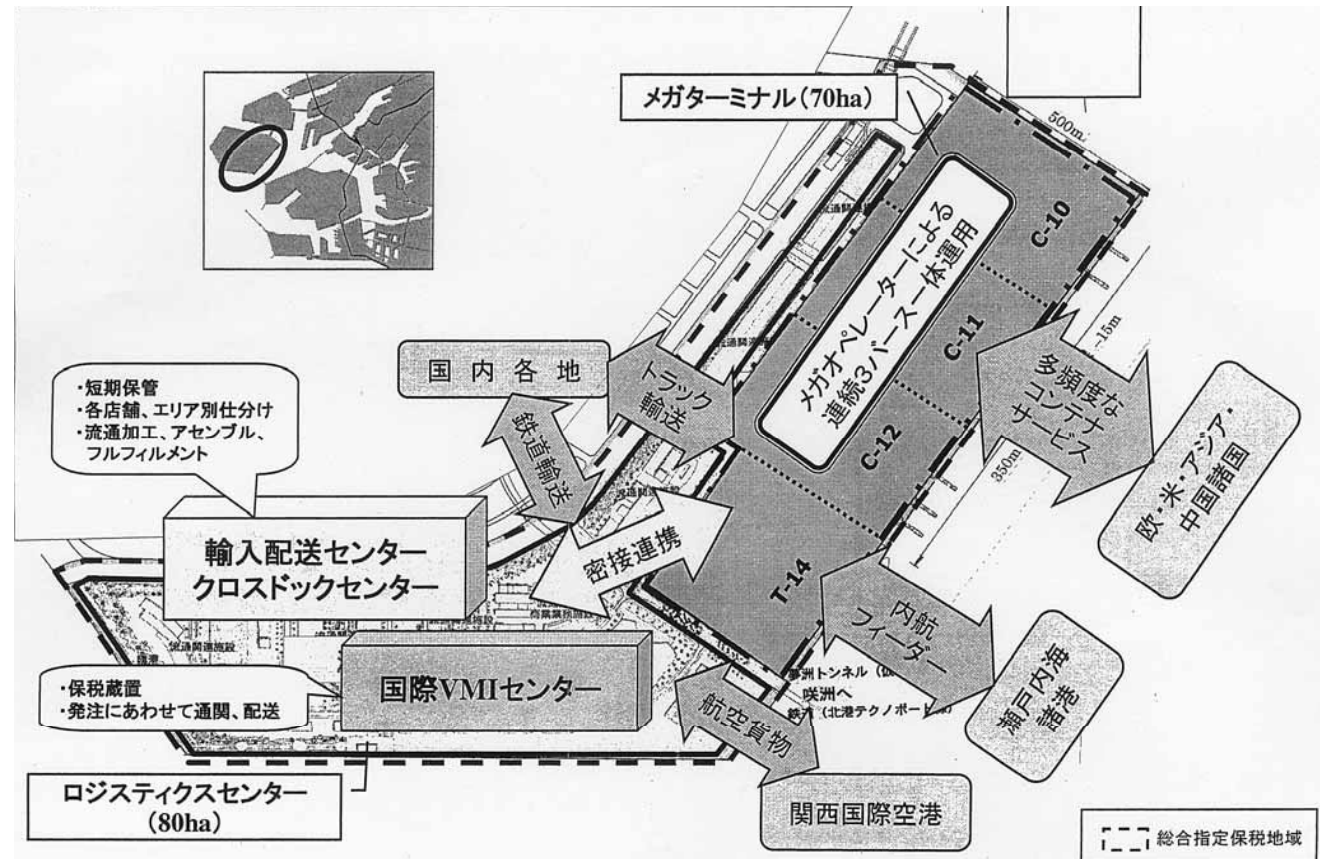
支援策

a) 行政による実施

- 用地造成や、上下水道、道路整備などの基盤整備

b) 民間事業者への支援

- 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
- ロジスティクスセンターの整備・運営主体



4) 北九州港

