

物流環境の課題の整理

テーマ1 物流ネットワークの強化

考え方 戦略性を持った路線の誘致・強化

製造業者においては、物流コストはゼロにしたいが、輸出する理由は二つである。一つは現地生産ができない、もう一つは特許関係のコストや技術流出を防ぐため。現地生産はサプライヤー（部品メーカー）との合弁で進出する。

中部圏の輸出の主要貿易相手国は、やはりアジアが多い。上位は中国、タイ、伸びてくるのはベトナム、インドネシア、インドなどだろう。

現状の海上輸送は、名古屋港の利用率は約9割となっている。しかし、運賃が高く路線として弱い方面は、南米、南アフリカが指摘できる。

基本的に、海上輸送を利用するが、試作品や情報機器等の緊急輸送をしなければならないものを航空輸送する。現状の航空輸送は、中部国際空港の利用率は約3割。シカゴ便があった時は、8割が中部国際空港を利用していた。フレイター（貨物専用機）の直行便がなく、特に、北米のシカゴ、アトランタ等の路線が足りない。

中部圏の背後には年間約50万トンの航空貨物が存在すると推計されており、その内中部国際空港の利用割合は22%（10～12万トン）程度しか利用されず、成田空港や関西空港等に流出してしまっている。

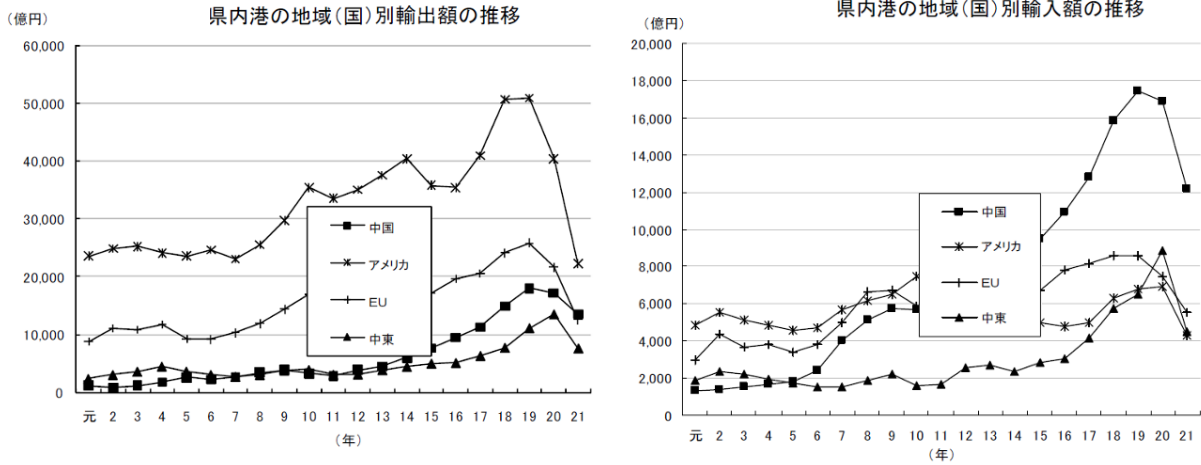
【施策のアイデア（例）】

➤ ターゲットを想定した特定路線の誘致・強化

海上輸送では、名古屋港の利用率は高い割合で維持できており、方面として弱いと指摘された南米、南アフリカ等の路線拡充が重要である。また、航空輸送では、北米路線（特にシカゴ・アトランタ等）の強化が重要である。これら特定路線の船社・航空会社に対する働きかけ（インセンティブ）を強化し、誘致を目指す。

補足データ

図 愛知県内港の地域(国)別輸出入額の推移 (左:輸出 右:輸入)



資料：平成 21 年における愛知県内貿易港の輸出入動向より

図 世界の港湾別コンテナ取扱数ランキング

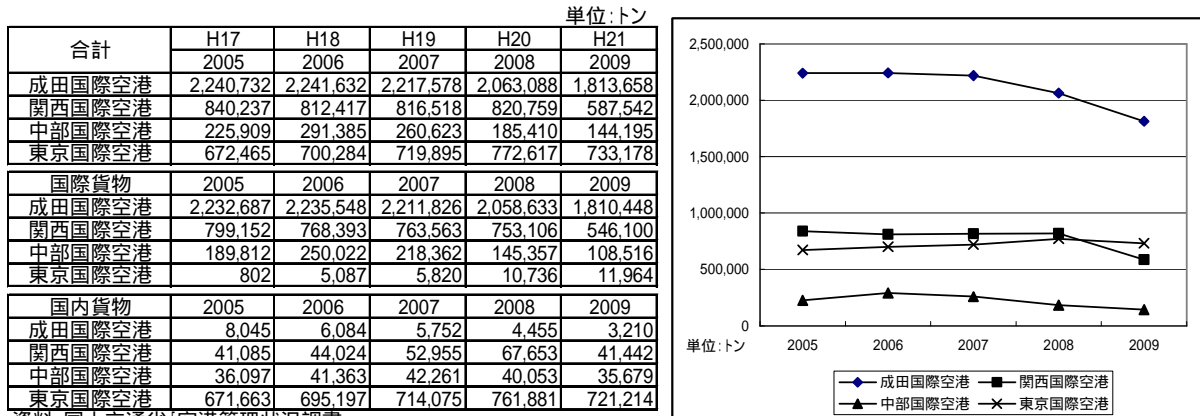
順位	港湾名	1995年	2000年	2005年	2009年	
1	ホンコン(中国)	12,549,746	18,100,000	23,192,200	25,866,400	
2	シンガポール	11,845,600	17,040,000	22,601,630	25,002,000	
3	高雄(台湾)	5,232,000	7,540,387	18,084,000	21,040,096	
4	ロッテルダム(オランダ)	4,786,577	7,425,832	16,197,173	18,250,100	
5	釜山(韓国)	4,502,596	6,280,000	11,843,151	11,954,861	
6	ハンブルグ(ドイツ)	2,890,181	5,613,000	9,471,056	11,190,000	
7	横浜	2,756,811	4,879,429	9,250,985	11,124,082	
8	ロサンゼルス(米国)	2,555,204	4,600,787	8,087,545	10,502,800	
9	ロングビーチ(米国)	2,389,533	4,248,247	7,619,219	1,020,000	
10	アントワープ(ベルギー)	2,329,135	4,082,334	7,484,624	9,743,290	
11	ニューヨーク・ニュージャージー(米国)	2,275,690	3,993,714	6,709,818	8,700,000	
12	東京	2,177,407	3,206,753	6,482,061	8,581,273	
13	基隆(台湾)	2,169,893	3,058,886	6,307,000	7,309,779	
14	ドバイ(アラブ首長国連邦)	2,073,081	3,050,036	5,543,527	7,309,639	
15	フェリクストゥ(英国)	1,898,201	2,899,452	5,208,000	7,007,704	
	名古屋(23)	1,477,359	2,317,489	3,819,294	3,810,769	
	神戸(29)	1,463,515	2,265,991	2,873,277	2,798,002	
	大阪(26)	1,159,051	1,911,919	2,491,198	2,247,024	
	北九州(68)	448,690	1,474,201	2,262,066	2,112,743	
	博多(90)	296,413	510,721	2,094,275	1,843,067	
			412,043	744,165	722,489	
			北九州(136)	483,799	北九州(161)	409,229

資料：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK

(注) 1 出賃と入賃(輸移出入)を合計した値である
 2 実入りコンテナと空コンテナを合計した値
 3 トランシップ貨物を含む。

4 2006年以前は確定値、2007年は暫定値である。
 5 ()内は15位以下の日本の順位である。
 6 日本の港については上位7港を記載。

図 国内主要空港の航空貨物取扱実績の推移



考え方 国内物流ネットワーク網の強化

名古屋港は、周辺道路ネットワークの整備が決定的に弱い。出入口の機能を高めたとしても、アクセス道路のネットワークが悪ければ、物流インフラの価値は低減する。

航空輸送の場合は、海上輸送に比べ物量が少なく、荷主からの集荷は、フォワーダー（国際貨物運送事業者）が各自で行っており、トラックの貨物積載率が高くない。空港と背後地域の拠点との間を共同輸配送が出来ると良い。（現状も、長野諏訪地区・北陸地区の2地域のみ中部国際空港間の共同輸配送の仕組みあり）

名古屋港の取扱量は、中国から日本海経由でアメリカに向かうルートで輸送される貨物量の約10分の1程度。国際競争力と言うのであれば、日本海航路を活用するという視点で、日本海側に輸出拠点となる港湾を整備し、そこへのアクセス道路を集中的に整備するという発想をしたらどうか。

自動車、航空宇宙産業のような製造加工業の輸出拠点を目指すのであれば、太平洋側よりも日本海側に目を向けるべきではないか。

日本海側では、伏木富山港が総合的な拠点港湾に位置づけられる等、この地域にとっては、厳しい材料には事欠かない。伏木富山港については、陸送費が高いため、すぐにそうなるということではないが、中国、韓国、将来はロシア向けの貨物が流れていく可能性がある。

【施策のアイデア（例）】

➤ 国内アクセスネットワークの強化（アクセス道路強化）

道路ネットワークの整備拡充は今後も重要である。名古屋港、中部国際空港からの全方位の道路整備強化が求められる。

➤ 自動車・航空宇宙産業等特定貨物を対象とした貨物誘致制度

中部国際空港では背後圏の背後圏の貨物流出を防ぐ必要があり、自動車・航空宇宙産業等特定貨物（荷主）に対するアクセス面でのインセンティブを導入する。例えば、中部国際空港連絡橋の通行料の減免、有料道路の還付制度の導入などが重要である。

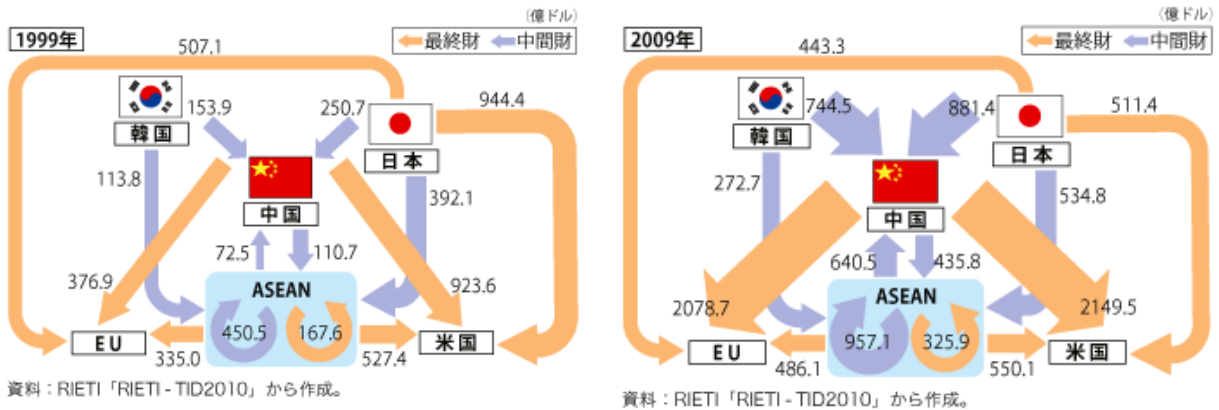
➤ 日本海ルートを意識した荷主目線での基本戦略の構築（協議）

中国 - 日本海 - 北米を結ぶ巨大物流ルートと接続すべく、日本海側の拠点港湾の整備が進められる中、輸送日数の短縮などのメリットがある日本海ルートへのシフトに対抗する基本戦略の議論を始める必要がある。

補足資料

東アジア各国・地域の間接財・最終財貿易動向(1999年 2009年)比較

- ・中国 米国の最終貿易額が急増・絶対額も大



資料：経済産業省「通商白書 2011」より

アジア～北米航路の積載国・地域別荷動き(2007年)

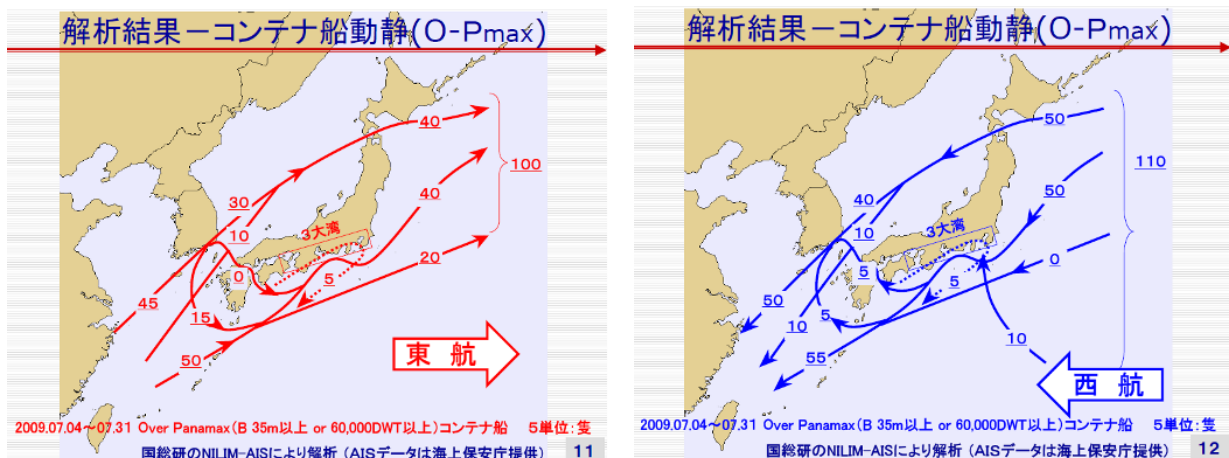
- ・アジア～北米航路の中で、中国(香港) - 北米間が往航で70%(日本の12倍) 復航で40%(3倍)のシェアを誇る。中国に韓国・台湾を含めると、日本海側のコンテナ量の構成比大。

国・地域	往航			復航		
	荷動き量:TEU	前年比	構成比%	荷動き量:TEU	前年比	構成比%
アジア累計	14,389,443	1.0	100%	5660745	16.4	100%
日本	826,117	-6.4	6%	815513	-2.2	14%
韓国	600,401	-1.9	4%	620192	27.1	11%
台湾	584,395	-7.2	4%	728437	55.0	13%
中国+香港	10,065,538	3.0	70%	2,362,848	5.9	42%
(中国)	9,396,224	4.2	65%	1,945,278	4.5	34%
(香港)	669,314	-11.0	5%	417,570	12.9	7%
マカオ	3,980	-23.2	0%	1,400	-17.3	0%

資料：(株)オーシャンコマース「2009年国際輸送ハンドブック」より

AISによる日本周辺でのオーバーパナマックスコンテナ船の動静状況(2009年7月時)

- ・AIS(船舶自動識別装置)によるオーバーパナマックスの動静は、日本海ルートと太平洋ルートがほぼ均衡している。以前は、日本海側ルートはほとんど無かった。



考え方 「日本のまん中」を活かした物流戦略

ものづくりの盛んな中部は輸出が多い。船社・航空会社の路線誘致を行うには、輸出入のコンテナ量のアンバランスが問題で、輸入貨物の確保が求められる。

輸入貨物の確保のため、外資系企業の輸入貨物をターゲットとして、輸入拠点の物流施設の誘致が重要である。名古屋港の背後地の弥富市に昨年大手外資系企業が物流センターを設置した。日本全国の店舗に配送体制を取っている事例でありヒントとなる。

中部国際空港では、全国的に配送できる物流ネットワーク業者がサービスを行っていない。中部圏向けのサービスしか利用できない。全国ネットの国内物流業者を誘致して各地に大小様々な貨物を配送、集荷できるようにすべきである。

外資系企業の進出の際に、農振農用地域指定の解除、都市計画の指定、開発許可などを苦勞したと聞く。土地利用の問題は、臨港地区指定、都市計画・開発許可、農業振興など、港湾管理者、市町村行政、県、国などの権限が分かれており、制度変更にも時間がかかる。企業誘致などはスピードが求められるものであり、背後の産業振興と一緒にできることが望ましいのではないか。港湾や背後の土地利用は、港湾周辺の自治体だけの問題ではなく、行政界を超えた対処が求められるのではないか。

【施策のアイデア（例）】

➤ 輸入系企業(物流センター)の誘致

名古屋港・中部国際空港の背後の特定地区を対象に、税制緩和、特区制度の導入した輸入企業向け物流センターの設置を目指す。

➤ 全国配送サービス体制の構築

道路整備と併せて、国内物流サービスのネットワーク強化として、全国配送サービス体制の構築を行うことが求められる。全国配送ネットワークを有する物流業者の誘致や、既存に行っている共同輸送ネットワークの拡充を目指す。

考え方 空港・港湾の差別化戦略

中部国際空港は、チャーター便の利用が増えている。これは、大型特殊貨物を輸送する際に、他空港にはない港湾機能を有していることから、船舶を用いた Sea & Air 輸送ができるためである。この Sea & Air 輸送をもっと積極的に打ち出していくと良い。

他空港との差別化として、例えば自動車や航空機の部品を輸送するなら中部国際空港だというインセンティブ（優遇制度）をつけると良い。

機体メンテナンス企業を誘致して、成田・関空のバックアップにまわるという選択肢もある。機材をメンテナンスで中部国際空港を利用されれば、自ずと就航路線も増える。

航空物流の強化は、大手航空会社の就航ネットワーク網の中に位置づけてもらうことが重要である。物流量が増加しているアジア地区の外資系の航空会社としては大手3社あり、その内、エバー航空の誘致が重要（他の大韓航空、キャセイは就航済み）。エバー航空は、台湾の企業で台湾の半導体産業の成長一緒にネットワークを強化した。中部も、ものづくりとの結びつきを重視すべきである。

航空物流だけで考えるのではなく、旅客需要を想定した航空会社誘致がある。旅客需要を取り込むには、インバウンド（外国観光客）誘致が重要である。ただし、LCC（Low-Cost Carrier 格安航空会社）は、貨物搭載スペースが少ないこと・駐機時間が少ないため貨物をハンドリングできないことなどから貨物輸送はできない。

【施策のアイデア（例）】

➤ 大型特殊貨物を対象とした Sea & Air 輸送対応

大型特殊貨物を対象とした Sea & Air 輸送の P R による他港との差別化戦略を強化する。大型特殊貨物だけでなく、自動車や航空産業関連部品の輸送なら、中部国際空港が最も条件が良いというインセンティブ制度を導入する。

➤ インセンティブの見直し強化

荷主や航空会社・船社等を誘致するためのインセンティブ制度について、「自動車や航空宇宙産業」といった特定品目や、特定の航空会社・船社をターゲットとしたインセンティブ制度を特化したセールスが重要である。

➤ 海空ポートセールスの共同実施

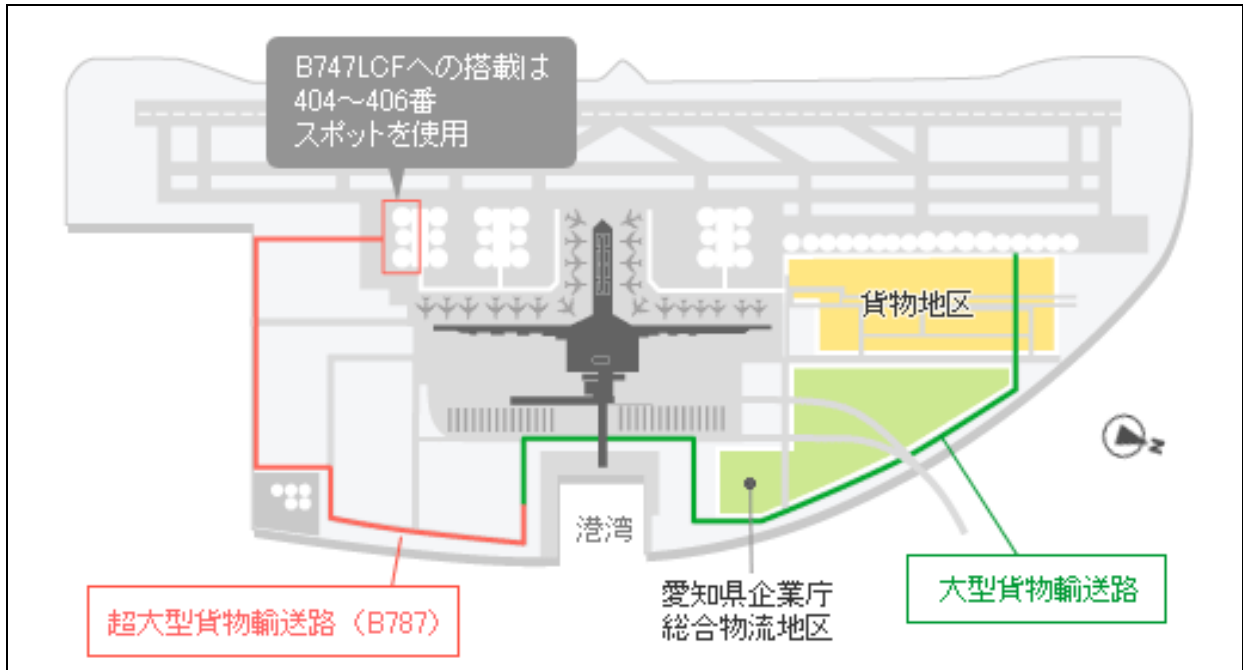
海上輸送と航空輸送のインセンティブを関連づけるなどしながら、既存のインセンティブ制度を見直し、ポートセールスの共同実施が重要である。

➤ インバウンド観光と連携した就航路線強化

訪日旅行促進事業（ビジットジャパン事業）として取り組まれているインバウンド観光誘致と連携し、観光側のポートセールスと物流のポートセールスの戦略構築を共同して対応することが重要である。

補足資料

図 中部国際空港における Sea & Air 輸送の仕組み



資料：中部国際空港株式会社ホームページより

補足資料

表 フライ・セントレア・カーゴ支援メニュー

事業名	対象	内容
フレーター利用促進 【輸出・輸入】	荷主	セントレア発着のフレーターに搭載される貨物において、新たにセントレアを利用いただく貨物に対して、5円/kgを支援。
輸入促進	荷主 フォワーダー	セントレア着の輸入貨物において、前年比増加分に対して、5円/kgを支援。
輸出促進	荷主	輸出ルート毎に、新たにセントレアを利用いただく貨物に対して、5円/kgを支援。
大型・特殊	荷主 フォワーダー	大型貨物などのセントレア利用に対して、5円/kgを支援。【従来の輸入に加えて「輸出」、荷主に加えて「フォワーダー」も対象に】
ビジネスモデル構築	パートナー企業	セントレア発着便の利用を促進し、かつ中部地域の発展に寄与する新しい航空貨物の需要創造や国際物流に関する新たなビジネスモデルの構築に対し、上限100万円を支援。
トラック共同輸送	荷主 フォワーダー	複数の物流事業者や荷主の参加のもと、対象地区と中部国際空港との間で、国際航空貨物を同じトラックに積み合わせて輸送。
新規就航促進事業	エアライン フォワーダー	新規就航、未就航路線の開設、路線の再開に対して支援。【定期的に運行されるフォワーダーチャーターを支援対象に追加し、その場合はフォワーダーへ支払い可能に】

資料：中部国際空港利用促進協議会平成23年度賛助会員大会「平成23年度の当協議会の取り組みについて」より抜粋

考え方 特区制度の導入

貨物があって港湾に船が来るという順番で、船があっても貨物が港湾に来る保障はない。背後の産業の成長、貨物量の増大に応じて、港湾整備が必要となる。中国・上海は港湾の背後地に経済特区があり、その結果として貨物が増え、港湾競争力があがっている。中国の大連では、港湾に製造ラインまで整備している。

物量が増加しているアジア、特に韓国や中国と連携した保税特区の活用が重要ではないか。特区制度を活かして、例えば、航空機の部品を輸出する際には、輸出申告と現地（輸入国）の輸入申告の許可まで一緒に出せるようになると、現地（輸入国）でも物流がスムーズになるし、差別化できる。

【施策のアイデア（例）】

➤ 経済・産業特区制度の導入

アジアの成長地域を参考とした、経済・産業特区の導入による物流対応が重要である。産業用地と港湾機能をセットとした特区指定や特区内の規制緩和対応が重要である。

➤ アジア主要特区との連携(各種事務手続きの共通化・共同化)

アジアの主要特区との連携を図り、アジア主要特区間との貿易に係る事務手続きの簡略化を図ることが重要である。

テーマ2 コスト削減・サービス強化

考え方 コスト削減

船舶の入出港・貨物取扱の一連のコストの中で、最も構成比の高い項目は、港湾荷役（人件費）であり、コスト削減の一番のネックは、この荷役・人件費である。人件費の削減方法として、コンテナターミナルでの機械化（自動化）を導入する方法があるが、大型投資が必要となる。自動化が投資コスト面で進められないのであれば、作業の効率化の追求が必要である。

自動化に伴う初期投資は問題ではあるが、少子高齢化に伴う労働力の確保が難しくなることを考慮すれば、投資は必要だろう。

コスト削減については、港湾管理者が所管する施設使用料等を削減してはいるが、限界がある。パイロット料、水先料の削減も少しずつ対応されている。

地域自治体には、船が入るだけで「特別とん税」が譲与される。入港時に支払う「特別とん税」等もコストである。

中部国際空港については、インセンティブ制度の導入により、着陸料等の減免が行われている。

中部国際空港の連絡橋の通行料が高いため、無料化が必要ではないか。物流用トラックだけでも良いから減免すればコスト削減できる。

【施策のアイデア（例）】

➤ インセンティブ制度と連動したコスト削減対応

空港の着陸料の減免など、インセンティブ制度として実施されているコスト削減メニューがある。荷主から指摘されている有料道路の通行料の減免など、インセンティブ制度として早期実施可能なコスト削減施策を積極的に導入する。

➤ 物流効率化・コスト削減に繋がるインフラ投資の対応

港湾物流での港湾荷役料の削減のためにはターミナルの自動化が有効であると指摘されている。こうした自動化・機械化の大型投資について、他部門からの予算投入や民間活力の導入などを用いて、戦略的に投資することも重要である。

補足資料

名古屋港に係る料金体系

港湾に出入港する際に必要な料金としては、「水先料」、「エスコートボート使用料」、「入港料」、「係留岸壁使用料」、「荷役機械使用量」、「とん税・特別とん税」、「荷役料」等がある。

これら料金は、船舶の大きさ（トン数）、取扱貨物量、荷役時間等により算定される。

詳細は、港湾料率表（Tariff）で示されている。

目 次

港湾管理者の料金

1 港湾施設使用料	5
2 入港料	9
3 港湾区域内の水域又は公共空地の占用料及び土砂採取料	12
4 港湾環境整備負担金	12

港湾管理者以外の者の料金

1 とん税・特別とん税	13
2 水先料	14
3 エスコートボート使用料	15
4 船舶関係電話料	16
5 通船料	19
6 網取放料	22
7 給水料	28
8 バス運賃及料金表	30
9 私設岸壁使用料	35
10 船積貨物警備料金表	37
11 港湾運送事業料金表	39
1) 港湾荷役料金	39
2) 港湾荷役料金（船内荷役料金）	44
3) 港湾荷役料金（沿岸荷役料金）	52
4) 港湾荷役料金（総トン数1,000トン未満の小型船荷役料金）	59
5) はしけ運送料金	63
6) いかだ運送料金	66
7) 検数料	68
8) 鑑定・検査料	81
9) 検量料	99
12 液化化物質運送許容水分値測定手数料及び液化化物質水分測定手数料並びに旅費	113
13 液化化物質積付検査手数料及び旅費	114
14 危険物積付検査に関する手数料及び旅費	115
15 危険物コンテナ収納検査に関する手数料及び旅費	116
16 分析料	118
17 輸出貨物船積料	136
18 通関業務の料金最高額	139
19 船積貨物固定区画料金表	142
20 荷直・荷造料金表	146
21 船内清掃料金表	150

資料：名古屋港管理組合「港湾料率表」より抜粋

考え方 物流の効率化・サービス強化(コンテナターミナルの機能強化等)

インセンティブ制度の強化で、他港湾の荷物をはがすような発想ではなく、機能強化・サービス向上により自然に荷物が集まる考え方をすべきではないか。

CIQ(Customs 税関、Immigration 出入国管理、Quarantine 検疫)に係る手続きの簡素化や IC タグの機能向上による物流効率化の推進などが考えられる。

国内港湾のターミナルの対応は、土曜日は昼までで、日曜日は運営しないと聞いている。時間外の対応も行われるが、特別料金となっている。海外では、休日もほぼ平日と同じ水準で、24 時間、365 日運営されていると聞く。

港湾荷役は、コンテナヤードの作業と船内作業がある。コンテナヤード側の制約が多い。船側・船内荷役は、24 時間対応しているが、コンテナターミナル側の受け取りは、時間的制約がある。

港湾インフラ面では、コンテナターミナルの大水深化の対応が必要である。巨大コンテナ船や本船が就航できないようでは問題である。フィーダー路線では、経由港で本船に乗せ替える必要があるため、リードタイムがかかり、利用できない。

コスト削減を図るためにも、一度に取り扱える貨物量(ロット)を増やす必要がある。30 万トン級どころか、45 万トン級の大型船が運行する時代であり、これら船舶が接岸するには、-17m の推進が必要となる。台湾では-19m の港湾があると聞く。

港湾整備・コンテナ整備は、国からの予算措置によるため、予算化されなければ整備できない。権限・財源の委譲が前提で考えれば、地方で自由に使えれば、違ってくる。複数年かかる事業も地域での理解があれば集中し、スピードアップして整備することができる。

【施策のアイデア(例)】

➤ 大型インフラ集中投資による機能強化

地方への十分な権限・財源移譲が実現すれば、国の予算配分に左右されることなく、地域独自でコンテナターミナルの大水深化・中部国際空港の第二期滑走路等、インフラの集中投資を計画的に推進できるのではないか。

考え方 規制緩和の促進

燃料電池車に搭載しているリチウムイオン電池の輸送に対して危険物取扱に関する規制がかかる。規制条件が厳しい。自動車リサイクルにおける廃車からのリチウムイオン電池の再利用を実施していくためには、何とかしてもらいたい。

コンテナ輸送における道路運送法の規制（積載重量制限）は、必要だと思うが、現場では、車両設備の投資、免許取得・更新コストなど、コスト負担はかなり高いと思われる。物流経費の削減のしわ寄せが、トラック事業者に行き、厳しい事業者があるのではないか。その結果、事故に繋がる悪循環があるのではないか。

現状の輸出通関は、航空フォワーダーに任せているため、工場から一旦空港のフォワーダー施設まで転送し、そこで輸出通関手続きを対応している。工場からキャリア（航空会社）の施設に直接荷物を運搬して、そのまま通関出来る仕組みを作ってみてはどうか。（通関手続きと通関場所の分離）

危険物について、消防法とIMDGコード（国際海上危険物規則）の整合が取れていない。事務作業としては突合に余分な体力が必要となっている。

オープンスカイは旅客よりも貨物の方が進んでいる。航空貨物は第5の自由化まで対応済み。海上輸送は、原則自由であるため、航空貨物の第7（他国間輸送）・第9（カボタージュ）の自由化議論は検討余地が有るかもしれない。ただし、大韓航空（仁川）、キャセイ（香港）を対象としたネットワーク強化なら、第5の自由化で十分であるため物流面でのオープンスカイの規制緩和は必要がない。一方の旅客のオープンスカイ（規制）の自由化は難しい。

【施策のアイデア（例）】

➤ 危険物取り扱い等の規制緩和の促進

燃料電池車の構成部品などを対象に効率的な物流工程の妨げになっている諸規制の緩和が求められる。具体的には、燃料電池車に欠かせない「リチウムイオン電池」等に対して、火災危険性から輸送面や施設（管理）面での制限がある。特区制度の導入に合わせて、輸送制限や施設制限に対する、諸規制の緩和が求められる。

➤ コンテナ輸送における輸送制限の規制緩和の促進

国際海上コンテナについては、国内輸送時には「国際貨物限定条件」の制限内での輸送に限ったり、海外で普及している45フィートコンテナは国内輸送制限から普及していない。輸送効率を高めるため、特区制度の導入にあわせて、こうした諸規制の緩和の促進が求められる。

補足資料

国における規制・緩和の取組状況

「規制・制度改革に関する分科会」における協議対応状況より

規制・制度事項	関係省庁	改革等の実施状況
リチウムイオン電池の取扱規制の見直し	総務省	学識経験者、消防機関や関係業界団体を代表する者等から構成される「リチウムイオン電池に係る危険物施設の安全対策のあり方に係る検討会」を発足し、平成23年8月9日に第1回を、平成23年9月14日に第2回を、平成23年11月17日に第3回検討会を開催し、 リチウムイオン電池の火災危険性について実証実験を行うとともに、その結果を踏まえた危険物施設等の安全対策のあり方について検討を行った。平成23年12月5日の第4回検討会において結論を得た上で、当該結論を踏まえて速やかに所要の措置を講ずる予定である。
国際コンテナの国内利用の促進	国交省	国際貨物限定条件を緩和し、国内貨物運送に対しても同一条件で特殊車両通行許可を実施できるかを検討するため、大型車両の通行実態や道路構造への影響、違反状況など必要な調査分析を開始した。 平成24年度中に検討の結論を得ることを目標とする。
45フィートコンテナ運送に係る環境整備	国交省	構造改革特別区域「みやぎ45フィートコンテナ物流特区」においては、特区における特例措置により通行する45フィートコンテナ用車両が平成23年9月5日より実走行を開始した。国土交通省においては、 当該車両の通行の安全面等の検証を実施する。構造改革特別区域推進本部評価・調査委員会においては、平成25年度に特区における特例措置の在り方について評価する予定である。
港湾経営の民営化	国交省	「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」（平成23年法律第9号。第177回通常国会において成立。）により港湾法等所要の法改正を行った。また、本改正を受けて、港湾法施行令等の関係政省令の整備を行っているところであり、国際戦略港湾（阪神港、京浜港）等において、民の視点により港湾の一体運営を行う「港湾運営会社」に係る規定は、平成23年12月15日に施行済みである。
営業区域外における通関業務の取扱いの緩和	財務省	輸出通関における保税搬入原則の見直し後の営業区域外における通関業務を行いやすくするための施策（例えば、輸出申告後に船積港が変更された場合に、許可を受けている区域内と許可を受けていない区域内の手続について、「同一人から依頼を受けた通関業務その他税関官署に対する手続で相互に関連するもの（通関業法第9条ただし書）」として認める範囲の拡大等）については、関連事業者からの意見も踏まえつつ、平成23年度中に結論を得るべく検討中である。
法令遵守優良企業による海外グループ会社に対する貨物の輸出等に係る許可の手続の簡素化	経産省	特定子会社包括許可制度については、事業者の利便性向上を図るため、資本要件の緩和等を内容とする関連通達の改正作業を実施中です。平成23年度中にパブリックコメントを終了し、4月に改正通達を公布・施行する予定である。
C I Qの合理化	法務省 財務省 厚労省	平成23年5月に関係省庁間会議を実施。その後、各レベルの協議を適宜行い、運航前の事前調整や到着時の手続の迅速化など、機動性・効率性を高めるための方策について、平成23年度中に結論を得るべく関係省庁間で検討中である。

資料：規制改革に関する分科会 資料3 「「規制・制度改革に関する閣議決定事項に係るフォローアップ調査の結果」（平成24年1月27日）より

テーマ3 管理・運営体制の強化

考え方 港湾間連携の推進

伊勢湾内の港湾との連携について、例えば、三河港は自動車専用港湾、名古屋港はコンテナ港湾といった役割を特化した分担はできるのではないかと。

伊勢湾の中では、四日市港もある。四日市港は三重県であり、中京都の枠組みから外れてしまう。しかし、四日市港は、スーパー中枢港湾整備時は名古屋港と一体的に捉えられ、また、港湾法の改定に伴い、港湾運営会社・民営化等の推進は、四日市港・名古屋港を1単位として捉えるように国は指定している。

地域として、港湾運営の一体化への議論もしていく必要があるのではないかと。四日市港とは規模も貨物構造も違うが、愛知県内は自動車関連部品の輸出機能において共通項もあり、名古屋港と三河港との内航フィーダー輸送を活用していくような連携も可能性としてはあり得るのではないかと。

港湾の過度の民営化には反対したい。国家の安全保障にかかわる問題がある。民営化すべき点と公的管理の区分が必要である。

ターミナル運営は、世界のグローバルオペレーターの知見を得ながら民営化を進めても良いのではないかと。PFIによる民間投資について、アジアで急激な成長を遂げている港湾は、外資による民間投資がなされている。

ターミナルの民間投資を考えると、岸壁等（通称、下物）は公共負担し、ガントリークレーン等の上物を民間が分担しなければ投資されない。上下一体で民間投資を求めるのでは採算が合わないため、投資されない。また、ターミナルの投資に加え、オペレーションの運営会社への投資・運営もセットにならないと魅力を感じないのではないかと。

グローバルの視点から見れば、道州制の視点も必要だし、東南海地震のリスクを考えると、太平洋の港だけでは対処ができない。入港料などで得られる県税収入も、県単位ではなく、日本全体、広い視野で考えるべきではないかと。

【施策のアイデア（例）】

➤ 港湾間の役割分担調整

国際物流機能を強化するためには、近接港湾・空港間の役割分担調整が重要である。名古屋港と四日市港の一体化に向けた取組が進められる中、三河港も含め、伊勢湾内の港湾機能の役割分担調整を図り、各港湾の機能特化を図る必要がある。

ヒアリング調査対象一覧

世界各国の大都市制度・大都市政策の事例研究・分析

(敬称略)

No	所属・業種	役職	氏名
1	東京大学	准教授	城所哲夫
2	国学院大学	准教授	細井 長
3	株式会社地域・交通計画研究所	所長・代表取締役	斉藤道雄
4	大阪市立大学	教授	永井史男
5	明星大学	教授・情報科学技術センター長	西浦定継
6	愛知大学	准教授	野田 遊
7	中央大学	教授	山崎 朗
8	首都大学東京	教授	大杉 寛
9	京都府立大学	教授	青山公三
10	日本貿易振興機構 アジア経済研究所	新領域研究センター長	大西康雄

規制緩和など企業立地促進のための課題の整理

(敬称略)

No	所属・業種	役職	氏名
1	愛知淑徳大学	教授	真田幸光
2	神戸国際大学	教授	中村智彦
3	名城大学	教授	福島 茂
4	名古屋学院大学	教授	有賀敏之
5	青山学院大学	教授	港 徹雄
6	西部文理大学	学部長・教授	柏木孝之
7	ジェット口対日投資部	対日投資課	
8	コーディネーターネットワーク筑波会議		
	筑波研究学園都市交流協議会	事務局長	
9	発電機電動機等製造	専任	
10	出版業(産業界紙)	代表取締役社長	

グローバル人材の育成・活用のための課題の整理

(敬称略)

No	所属・業種	役職	氏名
1	国際ビジネス研究会 (社)中小企業診断協会愛知県支部		野田さえ子
2	可馳企業管理諮詢(上海)有限公司	総経理代表取締役社長	畑 伴子
3	木工機械製造	人事部主管	
4	名古屋大学大学院	准教授	米澤彰純
5	情報提供サービス	社外広報グループ	
6	労働者派遣業	マーケティング担当	
7	電子計算機等製造	人事部担当 常務取締役執行役員	
8	一般社団法人海外事業支援センター 名古屋(OBAC)	アドバイザー	福田政翁
9	名古屋商科大学	学長	栗本 宏
10	民営職業紹介	グローバル事業部長執行役員	

物流環境の課題の整理

(敬称略)

No	所属・業種	役職	氏名
1	自動車製造	主任	
2	内燃機関電装品製造	室長	
3	運送代理店	課長	
4	港湾運送	副部長	
5	神戸大学	教授	竹林幹雄
6	東京工業大学	准教授	花岡伸也
7	名古屋港管理組合	企画調整室 港営部	
8	名古屋工業大学	教授	山本幸司
9	中部国際空港(株)	営業推進本部 航空営業部	
10	発行のみの新聞業(物流業界紙)	新聞局 編集員	

中京都構想具体化検討基礎調査報告書

平成24年3月

愛知県知事政策局企画課

〒460-8501 名古屋市中区三の丸三丁目1番2号

電話 052-954-6088 / FAX 052-971-4723

E-mail:kikaku@pref.aichi.lg.jp

委託先 三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

〒463-8621 名古屋市中区錦3丁目20-27

電話 052-203-5322 / FAX 052-201-1387
