

第92回 運輸政策コロキウム

最近のロジスティクスニーズに対応した
港湾域物流拠点の再開発の方向性

平成20年8月20日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師——久米秀俊 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所主任研究員

2. コメンテーター——井上聰史 国際港湾協会事務総長

3. 司会——森地 茂 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長

■ 講演の概要

1— 研究の背景と目的

アジアを中心とした経済成長の進展、貿易の拡大、産業の国際分業化が進み、これらを支える国際貨物輸送、特にコンテナ貨物輸送が、経済成長を上回る勢いで増加する中、大都市圏を中心に、流通コストの削減、時間の短縮、流通加工による価値付加などを可能とする大規模な物流施設の立地が進んでいる。

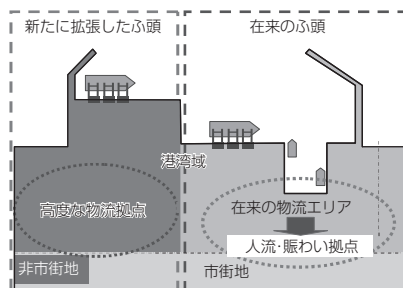
国際海上コンテナ貨物量は、大都市圏を中心に今後更に増加することが見込まれており、港湾域でのコンテナ詰め、コンテナ出しの貨物量、ひいては、港湾域の物流施設立地需要も更に増大するものと考えられる。

これまで港湾行政では、コンテナ船の大型化に伴って拡張したコンテナターミナル背後の埋立地等を物流拠点として整備し、荷主や物流事業者のロジスティクスニーズに対応してきた(図-1)。

例えば、東京港では、明治維新以降、



講師：久米秀俊



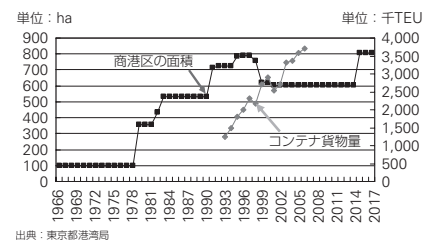
■図-1 これまでの港湾域物流拠点拡張

水面の埋め立てにより新たな物流用地、都市機能用地等を確保してきた。現在の東京港の主要な港湾施設である大井や青海のコンテナターミナルも、こうした埋立地に整備されている。現在は、中央防波堤外側地区で水深16m高規格コンテナターミナルの整備などを進めているが、東京港に残された大規模な用地造成可能な水面は当該地区のみとなった。

東京港は、コンテナ貨物量が飛躍的に増大しているが、このように物流施設を集積させるべき用地の大規模な拡大は望めない状況にあり、既存ふ頭の物

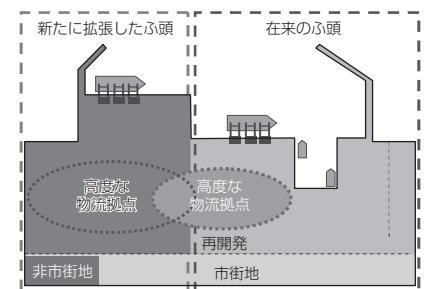


コメンテーター：井上聰史



出典：東京都港湾局

■図-2 東京港商港区面積とコンテナ貨物量



■図-3 新たな港湾域物流拠点拡張の選択肢

流エリアの再開発による機能強化を図ることが重要な課題となっている(図-2, 図-3)。

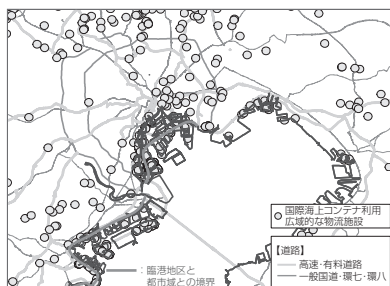
本研究は、物流施設立地ニーズが高い一方で、これら施設整備の用地が限られるなど再開発ニーズが高い東京都市圏をモデル地域として、最近のロジスティクスニーズに対応した、港湾域における国際物流の一層の効率化や安全確保、道路・鉄道などの交通接続性の強化、空間利用の高度化などを可能とする物流拠点再開発の方向性を検討するものである。

2— 最近のロジスティクスニーズ

2.1 物流施設立地動向

国際海上コンテナ貨物を取り扱う広域的な役割を担う東京都市圏内物流施

設の立地状況を見ると、港湾域への立地が多い一方で、主要幹線道路沿いなど内陸部にも多数立地している。また、臨港地区の境界を越えた都市域においても、国際海上コンテナを扱う物流施設が多数立地していることがわかる(図-4)。一方で、海上コンテナを取り扱わない都市内配送用の物流施設が都市域だけでなく港湾域にも多数立地している。



出典：東京都市圏物流調査データ

■図-4 国際海上コンテナを取扱う物流施設の立地状況

こうしたことから、港湾域は、本来の国際的・広域的物流を担う役割の一層の発揮とともに、都市内物流の拠点としての役割を加えた、総合的な機能の発揮が期待されている。

2.2 最近のロジスティクスニーズ

近年東京都市圏の港湾域に立地している物流施設は大型化するとともに、単なる保管、荷捌きだけでなく、定温保管、小口仕分け、値付け、包装、検品など多様な流通加工を行っており、多数の従業員が働く場となっている。

例えば、コンピューター周辺機器製造会社A社は、当初埼玉県に開設していた物流施設を2001年に東京港青海ふ頭の物流センター内に移転。約5千坪の延床面積の施設で約130名の従業員を雇用して5千アイテムに及ぶ製品のロジスティクス業務を行っている。港湾域への移転の理由は、大規模な床のスペースが確保できること、搬入する製品の約7割が国際コンテナ貨物による海上輸送

であり港からのドレージコストが軽減できること、埼玉所在時の運送車両による交通渋滞などに対する住民からの苦情を回避できること、宅配便業者が集積するなど貨物の全国配送の利便性が高いこと、などであった。

また、主に欧州からの輸入ワインなどを取扱うB社は、横浜港大黒ふ頭の物流センター内に平成4年(1992年)に物流施設を開設し、輸入ワインの定温保管、全国への小口個別配送などのロジスティクス業務を行なっている。

こうした最近のロジスティクス活動の国際性、広域性、高度性、迅速性等のニーズに的確に対応するため、港湾域の物流拠点では、高度な在庫管理、流通加工などを可能とする大規模な物流施設の集積促進、陸海空の各輸送モード間の接続性向上、従業員等のための利便性向上などのニーズが高い。

加えて、2001年の米国同時多発テロ以降、相手国輸出段階での保安チェック要請(2002年、CSI)、輸出国側民間事業者への貨物の保安対策の実行要請(2006年、C-TPAT)などが相次ぎ、セキュリティ強化に対するニーズも高まっている。

3—港湾域物流拠点の現状

3.1 物流効率化・安全確保面

B社が入居する物流センターは、外国貨物のままで蔵置、加工、展示できる総合保税地域の指定を受けており、B社もその制度を活用したロジスティクス活動を予定していた。保税状態で施設内に保管すれば、販売が確定した商品に対してのみ関税が課税され、返品分や廃棄分には関税が課税されないという当該制度のメリットを活かそうと考えたからである。

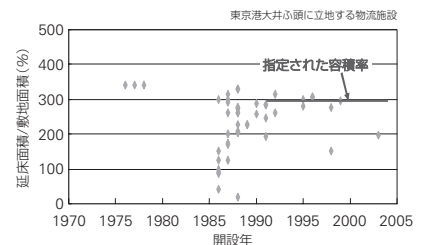
しかし、地区全体の総合保税地域指定ではないため、コンテナターミナルからのワインなどの貨物搬入に通常の手続きを要するなど、当該制度のメリット

を活かせないことから、B社は、コンテナターミナル内で通関を終えて内貨にした後、物流施設内に搬入している。

3.2 空間利用

(1) 港湾域

東京港大井ふ頭は、東京港最大規模のコンテナターミナルを有し、JR貨物ターミナルがふ頭内に位置するなど、貨物輸送利便性に恵まれた東京都市圏、更には、わが国経済を支える物流拠点である。しかし、整備後、20年以上を経た物流施設が多数存在し、指定された容積率に比して十分な空間利用がなされていない(図-5)。



出典：東京港ハンドブック2008

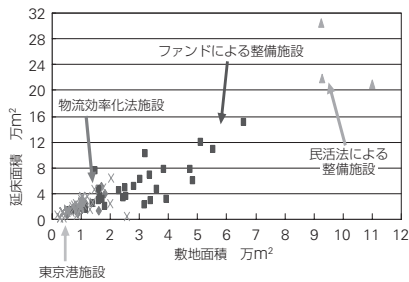
■図-5 港湾域立地施設の空間利用状況

物流施設の規模に着目して、東京港大井ふ頭の施設と東京都市圏における最近のロジスティクスニーズを反映した施設との比較を行った。平成17年度に制度化された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(物流効率化法施設)の計画認定を受けて整備された施設、ファンドを活用して整備されたP社施設を後者の例として、大井ふ頭施設とこれら施設の敷地面積と延床面積の関係を示した。参考に、昭和61年制定の民活法により東京都市圏で整備された物流施設についてもグラフに付加した。

東京港大井ふ頭の物流施設の場合、これら施設に比して、敷地面積、延床面積の規模が小さいことがわかる(図-6)。

(2) 港湾・都市境界域

東京港新木場地区では、原木輸入の



■図-6 東京都市圏の物流施設の規模
出典：国土交通省、プロロジスホームページ、東京港ハンドブック

製材輸入への変換に伴って、かつての小規模な木材関係事業者施設の用途転換が余儀なくされ、空間利用は指定容積率200%に対して低位にとどまっている。

一方、港湾域に近接した都市域は、かつて物流施設の集積した地区が業務施設、住宅施設が集積する地区へと変化し、住宅に囲まれた物流施設も散見される。

これら境界域は、港湾・都市双方の機能面で大きな利用可能性を持つにもかかわらず、空間が有効活用されていない。

3.3 交通の接続性・利便性

コンテナ貨物の増加が著しい大都市圏のコンテナターミナル背後では、実入りコンテナのターミナルへの搬入・搬出に加え、散在する小規模なバンプールなどに保管された空コンテナ・空シャーシのピックアップと返却を関連して行っており、これらトラック等の錯綜交通が、交通渋滞等の大きな要因になっている。

3.4 整備手法

港湾域の物流拠点整備の場合、施設整備が中心で、有効な面的整備手法を持っていない。

一方、都市域では、流通業務市街地の整備手法、土地区画整理事業などを利用しており、多彩な面的整備手法のメニューを有している。しかし、原野や農耕地等の未開地を面的整備手法で物流拠点にしたケースが殆どで、既存の

物流拠点に於いて面的な再開発の取り組みを行った事例は殆ど存在しない(図-7)。



■図-7 物流拠点整備手法の変遷

商業施設、住宅のような高層の建築物が建設可能な都市再開発と違い、高層の利用に限界がある物流拠点の再開発の場合には、港湾域・都市域問わずその特徴を十分踏まえた手法を考える必要がある。

4—課題と対応

4.1 課題

計画面の課題としては、再開発地区の再開発の方向性の明確化である。

再開発手法面の課題としては、第一に、物流施設の高度化・大規模化、第二に、交通接続性・利便性の向上、第三に、港湾域の空間利用の高度化、第四に、港湾・都市境界域の空間利用の統合化と考えている。

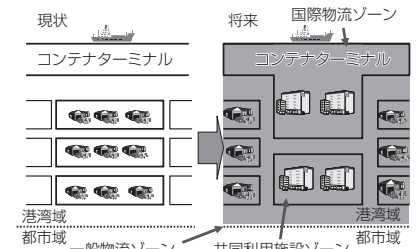
4.2 課題への対応

(1) 計画面

計画面の課題への対応については、地区として担うべき役割、面的に物流拠点化するメリット、課題を地権者や事業者等に明示することが必要である。

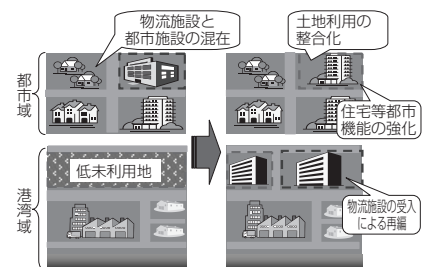
その例としては、第一に、港湾域を総合保税地域制度の扱いが可能なゾーンと一般的な物流ゾーンにゾーニングすることである。前者の場合には、コンテナターミナルとその背後の物流拠点を一体として総合保税地域に指定することによって、エリアとしてのロジスティク

ス機能の強化、保税輸送の円滑化、特殊車両通行の可能性、保安強化などのメリットが期待される(図-8)。



■図-8 港湾域物流拠点のコンセプト例

第二に、港湾・都市境界域の土地利用の統合化を図ることである。都市域に立地する物流施設は、港湾域に移転することによって、周辺の住宅などに左右されることなく物流業務の展開が図られることに加え、移転後の跡地を都市的な利用に供することによって、都市機能の強化が図られ、これら境界域の土地利用の統合化による土地・空間の有効活用が期待される(図-9)。

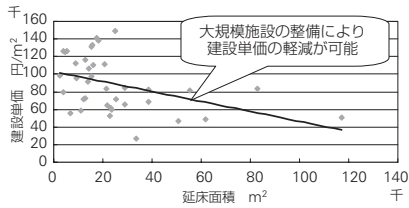


■図-9 港湾・都市境界域物流拠点のコンセプト例

(2) 再開発手法面

第一は、物流施設の高度化・大規模化である。近年、大都市圏港湾域において、高度かつ大規模な物流施設の整備が進んでいる。こうした物流施設の大規模化は、建設単価を軽減させる(図-10)とともに、最近のロジスティクスニーズへの対応を可能とし、事業者の経営状況の改善効果をもたらすことが期待される。

従って、地権者や既存物流事業者の小規模な老朽化施設の敷地面積、延床

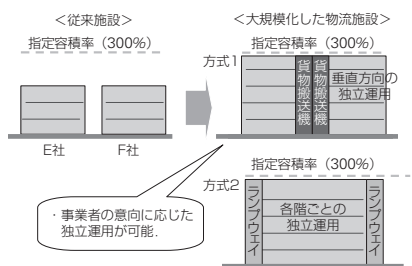


出典：物流効率化法認定施設 国土交通省総合政策局

■図一10 物流施設の延床面積と建設単価

面積を拡大出来れば、より経営状態が改善され、荷主のロジスティクスニーズに的確に対応できる。

なお、事業者には独立運用の意向が強いが、これに対しては、施設の構造を工夫することによって、垂直方向の独立運用、水平方向の独立運用のいずれも対応可能である。また、一定の床面積をテナント貸しすることによって、その収益を建設費用の返済に充てることも考えられる(図一11)。



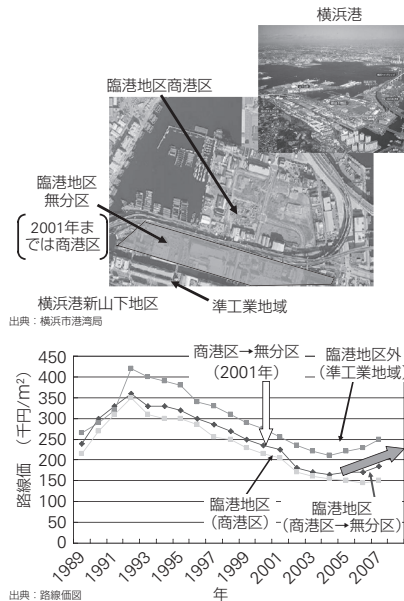
■図一11 地権者による共同施設整備・運用のイメージ

第二に、空間利用の高度化である。厳しい財政状況下、行政による公共施設の整備には限界があり、民間の資金・ノウハウを期待しつつ、官民連携を適切に進める必要がある。そこで、港湾域における敷地の形質の改編、公共施設の整備等が地価に及ぼす影響を検討した。

横浜港新山下地区では、再開発に当たって、2001年に一部を商港区から無分区に変更した。無分区では、商業施設の立地が可能で、現在、ホームセンターなどが立地している。この分区指定の変更が土地利用の増進に及ぼす効果、具体には地価に及ぼす影響を検討した。

臨港地区外の準工業地区の場合、地

価は、1992年をピークに減少したが、2005年以降、地価上昇に転じている。臨港地区商港区の場合、準工業地区よりも地価水準が低く、2005年以降も、地価は上昇に転じていない。一方、無分区に変更したところは、2005年以降、臨港地区外と同様に、率は小さいながら上昇に転じている(図一12)。



■図一12 分区の変更と路線価との関係

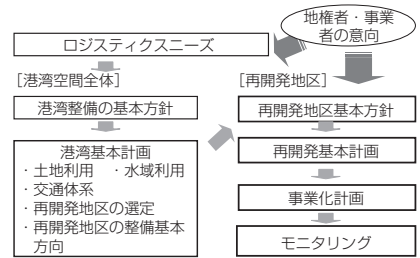
こうしたことから、港湾域において、土地利用の高度化、公共施設の整備を民間主導で行うにあたっては、土地利用増進効果が見込めない分、所要の政策的な支援が必要である。

5—再開発の方向性

5.1 再開発計画の体系化

港湾域の物流拠点としての再開発は、国際物流の効率化や安全確保、港湾全体の開発整備・利用や環境保全、背後都市活動等と密接に関わることから、港湾計画に再開発地区、その役割・機能を位置づける等、重要な行政課題として取り組むことが重要である(図一13)。

そこで、行政(港湾管理者)は、関税・検疫・安全確保など国際物流を巡る諸状況、当該地区の状況、地権者の意向を十分に把握するとともに、関係官



注：「港湾の空間計画に関する基礎的考察」港研報告1986年12月(井上聡史、石渡友夫)をもとに、久米作成。

■図一13 再開発計画体系のイメージ

署の代表者や地権者・事業者から構成される協議会を組織し、官民が一体となって、当該地区の物流拠点としての土地利用や機能配置のあり方、各種施設整備の方向性等を検討するなどの取り組みを始めることが重要である。

まず、物流拠点としての再開発を目指すモデル港湾を対象に、再開発地区の選定、役割・機能、諸施設の配置、地区の運営等を検討する計画調査を行うことが有効である。

一方、国は、管理者の取り組みを支援すべく、モデル港湾に於ける再開発計画調査に対する支援制度を創設することが、再開発を進める上で重要である。

5.2 再開発手法

再開発手法の方向性として、4.1に示した課題の実現に向けて、以下の4点を提案した。

(1) 物流施設の高度化・大規模化

物流事業者や荷主が大規模な共同利用物流施設を整備する場合、垂直搬送機やランプウェイなどの公共的な施設の建設コストが、事業者の多大な財政負担となる場合が多く、特に、地権者が事業者の場合、その負担が大規模物流施設整備を躊躇させる要因ともなっている。

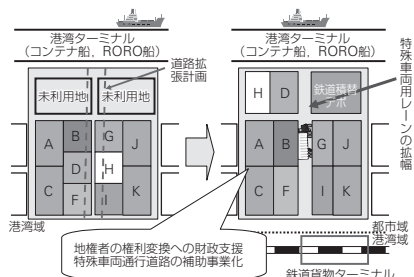
そこで、これら地権者による共同利用目的のランプウェイや垂直搬送機の整備に対して、臨港交通施設整備に匹敵する財政支援を行うことが、地区の再

開発を促進させる上で有効と考えられる。

(2) 交通接続性・利便性向上

例えば、外国ナンバーのシャーシや45フィートコンテナなどを積載した特殊車両が通行可能な道路を整備することが、今後国際物流の効率化に重要な要因になる。

こうした道路の拡幅に併せて、沿道の小規模な敷地規模の事業者の土地や借地権の権利変換を進めるため、そのインセンティブとして譲渡税、固定資産税、登録免許税などの減免などの支援を行うことが、沿道全体の再開発を進める上で有効と考えられる(図-14)。



■図-14 道路整備に併せた沿道再開発のイメージ

(3) 空間利用の高度化

コンテナターミナル直背後の国際物流ゾーン、一般貨物ゾーンの形成に向けて、地権者・事業者の意向を尊重しつつ権利変換を段階的に行い、土地・空間の再開発を進めることが重要であり、例えば、既存地権者や物流事業者の意向に応じた各ゾーンへの権利移転や共同物流施設整備に対し、財政支援等を行うことが有効と考えられる。

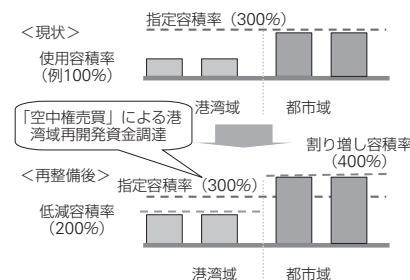
参考事例としては、土地区画整理事業における飛び施工地区区画整理事業があげられる。これは、建て込んだ街中で土地に余裕がないため、建替えの促進が難しく良好な街づくりが進まないなどの場合に、飛び施工地区を設けて、空間的に離れた両地区を一体的に再開発しようとするものである。

港湾域に適用する場合、例えば、外港地区のコンテナターミナル背後の物流エリア内に飛び施工地区を設け、同地区を国際物流ゾーンとし、旧来の物流エリアを一般物流ゾーンとして一体的に再開発することが考えられる。

(4) 港湾・都市境界域の空間利用の整合化

港湾域に隣接した都市域の物流施設の港湾域への移転と低未利用状態にある都市域に隣接した港湾域の物流拠点としての有効活用を図るべく再開発を進めることが考えられる。

都市域に立地する物流施設の港湾域への移転に際し、例えば、港湾域物流拠点の指定容積率に対する空間利用の余剰を都市域に移転し、それに見合う資金を港湾域物流拠点整備資金の一部に充当する、いわゆる空中権売買手法の適用が考えられる(図-15)。



■図-15 港湾域余剰容積の都市域への移転のイメージ

6—今後の課題

物流拠点としての再開発を目指すモデル港湾を対象に、再開発地区の選定、役割・機能、諸施設の配置、地区の運営等を検討する計画調査の実施、更には、計画実現のための再開発手法の検討を進める考えである。

また、権利変換により空間利用高度化を図る手法は、港湾域の狭隘な地域における公共施設の充実強化、地区全体としての物流効率化、一層の安全確保等に有効な手段であり、今後、港湾域の特性を踏まえた適用方法について検討を深めていきたい。

新たな再開発手法のコンセプトとしては、例えば、以下の項目が考えられる。

(1) 多様な地権者・事業者ニーズへの対応

① 都市的利用を希望する地権者を考慮した港湾・都市境界域再開発手法

② 再開発に参画できる時期の違いを考慮した段階的手法

③ 再開発をマネジメントする組織体制の強化

(2) 総合的なロジスティクスニーズへの対応

④ 陸路貨物、航空貨物等取扱施設の需要増大への対応

⑤ トレーラー等の待機場所確保など総合的な拠点内交通円滑化に向けたハード・ソフト施策

⑥ 立体道路整備との連携による物流施設高度化

■ コメントの概要

港湾におけるロジスティクス機能の強化のための再開発は、重要かつ時宜を得た研究課題である。その背景や今後の方向性について、国際的な港湾の潮流や日本の港湾の現況に照らして考察し、講演への補足的な提案を行う。

1—世界の港湾とロジスティクス・ハブ

経済のグローバル化の中で、欧米の先進的な港湾は、港湾の伝統的なモデルは立ち行かなくなったという危機感を持ち、港湾の役割の見直しに取り組んでいる。その大きな座標軸が、経済を牽引する新しい産業としてのロジスティクス戦略である。

1.1 変貌する港湾の経営環境

まず、港湾社会の閉塞感が強いのは日本だけであり、先進国の主要港湾は、2000年から2006年までに年13%の伸び(日本は年4~5%の伸びで満足して

いる状況)で、未曾有の好況に湧いている。しかし、環境や空間の制約の中で、世界では、港湾の大規模な開発が追いつかず、2004年及び2005年に顕著に見られるように、先進国の主要港湾の混雑が慢性化した。

次に、1.2で詳述するとおり、港湾の経済的な存在感や影響力が低下していることが大きな課題となっている。

更に、経営環境の変化として、2001年9月11日の米国同時多発テロ事件の発生以降、どの港湾も、国際標準に則ったセキュリティーの実施を具体的に示せなければ荷主や船主から選ばれなくなった。加えて、地球温暖化問題など環境への取り組みも同様に大きな要件となっている。

1.2 迫られる港湾経営戦略の見直し

港湾の伝統的モデルでは立ち行かなくなってきた要素は、次の3点である。

第1に、港湾はターミナルを中心に、最終的な荷主に1秒でも早く届けるといふ、省力化と迅速化をひたすら追及してきたが、その結果、港湾の取扱量の拡大が雇用面など地域経済に直結しない、地域も港湾活動を支える活力が減退するなどの問題に、先進諸国の港湾は直面している。

第2に、ここ20数年間で、マースクライン等大手5社で世界の船腹量の5割以上を有するなど、船社の寡占化が進み、港湾側も寡占企業と交渉せざるをえなくなった。ターミナルオペレーターの寡占化も、大手4社で世界の4割を超えるなど進展しており、港湾側にとって厳しい状況にある。換言すれば、港湾に対する利用者のローヤルティーが低下している。

第3に、いわゆるサプライ・チェーン・マネジメントの進展である。荷主の要求が、ターミナルの費用や時間に関してだけでなく、港湾の範囲を超えて、最終的な荷主まで、いつ、どう到着するか、

つまり、世界銀行が発表したロジスティクス・パフォーマンス上の基準に反映されている、いわばロジスティクス全体のプレディクタビリティに関心が移ってきている。情報提供においても、港湾という1ノードだけの情報を提供するのでは駄目になってきており、港湾以外の情報も併せて提供して、より満足させることができる港湾が選ばれるという、港湾の代替性が高まっている。

1.3 新たな港湾モデルと戦略

以上は、グローバリゼーションがもたらした変化なので、グローバリゼーションの中に解決の鍵を求めしかる。欧米の流れが示唆するところは、従来の港湾の概念を捨てて、ロジスティクス・ハブ港湾に変えていくことである。ここ5~6年来、世界銀行やOECDも、次に述べる対策を含めて、同様の見方に収斂している。

即ち、当該港湾に寄港することが新たな付加価値を生み出すという意味でのロジスティクス産業港湾に脱皮する必要がある。この視点は、戦後の日本も元

(参考)大規模な港湾開発の例



■図-16 ロッテルダム港マースフラクテII (2013年に第一段階が稼動予定。埋立総面積は2,000haに及ぶ)



■図-17 アムステルダム港セレス・パラゴン・ターミナル (コンテナ船を両舷から9基のクレーンで同時荷役を行なうことができる革新的ターミナル)

来持っていたはずであるが、欧米の港湾は特に、港湾経営の機軸をその方向に移そうと必死である。ターミナルが今のままでよいということではなく、欧米などでは、次世代型ターミナルへと変換させつつある。講演内容に直結するが、ロジスティクス・パークの形成、背後地へのアクセス強化、情報インフラの利用者への提供が必要である。商取引をIT上で結ぶインフラとなる必要がある。また、欧米では80年代以降進めてきた、港湾管理主体の公営化・民営化を十分に活用して、多様なパートナーシップを展開している特徴が見られる。

(参考) 後背地のアクセスの例



■図-18 ロスアンゼルス港・ロングビーチ港アラメダ・コリダー (両港湾管理者が民間とともに共同のファンドを創設し、コンソーシアムを形成させ、30数kmの貨物専用鉄道を整備。)

(参考)ロジスティクス・パークの例



■図-19 バルセロナ港ロジスティクス・ゾーン



■図-20 ルアーブル港ロジスティクスパーク

2—日本の港湾政策とロジスティクス戦略

日本の港湾政策は、基本的に国際競争力強化の方策が中途半端だが、これは極めて内向きの政策に終始していたことに原因があるようだ。ターミナルオペレーターについても、外資参入には高い障壁がある。また、国内事業者は当該業務だけで収益を生むまでには成熟しておらず、国際的な腕力を持つオペレーターが育ち難い。また、国は、ロジスティクス・ゾーン形成を昨年からの政策に掲げているが、国内市場に向けてのロジスティクス効率を高めるという視点に限られており、ビジョンとしてロジスティクスを日本の戦略的な産業として位置づけていない。国内市場と東アジアの高所得者を両睨みする国際的なロジスティクス産業拠点が国土計画に位置づけられるべきである。近年、日本のFTAやEPA締結がASEAN、韓国、中国、EUとの間でも取り組まれているが、これらに対応した国土づくり、港湾づくりが喫緊の課題であり、こうした新しい時代の港湾の産業政策を明確にする必要がある。

3—日本の港湾ロジスティクス空間

第一に、講演者が指摘した通り、地区としての計画的かつ面的な整備が重要である。ただし、港湾は、国際物流を展開する点で、市街地の住宅や商業・業務施設とはかなり違う条件を満たす必要がある。例えば、国境を越える貨物を扱う以上、通関の機能が必要である。セキュリティの点でも、講演者が触れたとおり、先国会で成立した、日本版AEO (Authorized Economic Operator) に対応し、ゾーンの中に立地させ、集積のメリットを享受させることが有効である。

第二に、港湾ロジスティクス空間で働く労働層は、従前の港湾労働者と異なり、パートの方が多くなっている。港湾は市街地からの交通が不便なので、通勤の足の確保が重要である。大黒埠頭に立地している事業者についても、バ

スが複数の駅とふ頭内主要物流施設とを循環しておらず、駅からの通勤利便性が悪いという。第三に、従来の物流施設と異なり、就労環境の点で、照度、温度、湿度を適度な値に維持する必要がある。某事業者のように、女性労働力を確保するために、保育施設を備える方法も、集合化のメリットとしてある。

更に、高い交通接続性、空間の高度利用、情報インフラの充実、ロジスティクス支援機能強化の必要性については、講演者が述べたとおりである。

最後に、国際的なロジスティクス企業をどう集積させるかも、地区の再編を成功させるために重要である。例えば、手続きの複雑さが欧米アジアの企業、参入の支障とならないよう、その合理化を進めることが必要である。更には国内事業者がグローバル化に対応して飛躍するための条件を整えることも重要である。

これら課題実現への橋渡しとして講演者には、既存の港湾の物流エリアの国際ロジスティクス・ゾーンとしての再開発に関し、更に研究を深めて頂きたい。

■ 質疑応答

Q エリアを整理するという従来の発想ではなく、港湾の中で機能を集約して一層高度な空間をつくることは良い発想と思われるが、港湾域の特性を活かした物流施設の機能のあり方をどう考えるか。

A 久米：総合保税地域に立地している事業者も、輸入した製品を港湾で基本的には内貨にしていることが多い。コンピューター、自動車その他の電化製品など Vender Managed Inventory (外国の供給者が日本の倉庫を使い、販売先が決まった後に通関手続きを行って購入先に配送すること等により返品、廃棄品等には課税されない仕組み) という取り組みが始まっている。このような港湾でない

とできない独自の機能を促進させることが大事と考える。

また、港湾と都市の境界域では、陸陸貨物取扱いや商業業務など都市機能展開ニーズが高く、これらを考慮した物流拠点のあり方を考える必要がある。

Q コメンテーターから、ロジスティクスハブ港を目指す欧米の大規模港湾の開発の例を紹介されたが、本当にそこまでコンテナの取扱量は伸びるのか。

A 井上：まず、欧米は、コンテナターミナルのためだけに港を大規模にしているわけではない。ターミナルを核にしつつ、ロジスティクス産業の活動空間として、ターミナルの倍ぐらいの用地を主要港湾は確保している。この点が、日本の主要港湾と異なる。なお、当協会が最近まとめたコンテナの需要予測においては、2020年までは、途上国を除いても、先進国の港湾での伸びは極めて高い。もちろん、サブプライムローンの影響で短期的には変動があるかもしれないが、10～20年のスパンでは、伸びていくので過大投資ではないだろう。貿易は常に発着がある訳で、中国やインドの成長により、欧米など受け手側地域の港湾も相応に忙しくなる。

Q 東南アジアの港湾との比較で、日本の港湾に欠けていることは何か。

A 久米：中国の廣州港南沙港区は、2004年に設立されたトヨタ廣州をはじめとした立地企業のロジスティクスを支えるために、わずか5年でコンテナターミナル10バース、アクセス道路等を整備している。これに対し、日本では、コンテナターミナル1バースを整備するのに5年を要することがざらである。ロジスティクスニーズに対し、スピード感が大事である。

また、日本では、主に自治体の起債事業によって用地造成を行っており、債務返済を滞らせないために用地分譲方式とすることが多い。このため資金力の厳しい事業者には進出が困難などの課題がある。

A 森地：韓国釜山港の場合、用地費を極めて低額としており、国策として国際競争力を高めている。

Q 関東や関西の港湾で、どれぐらいの容量が必要なのか、費用はどうか。

A 久米：例えば、横浜港新山下地区では、57,000㎡の施設を、中小企業がわずかな自己資金を元手にファンドを活用して整備した例がある。同地区の既存物流事業者も、最近、老朽化した施設の建替えに着手し始めている。また、東京港青海地区に立地しているコンピューター周辺機器製造事業者は、新たな西日本の拠点と

して、大阪港に物流センターを新設した。中部地方はもっと元気である。これらのニーズに対応できる受け皿が必要である。

A 井上：資金の問題も大事で、日本のインフラの場合、すべてを税金で対応するので、スピード感が無い。ロスアンゼルス港・ロングビーチ港アラメダ・コリダーの例も、2割を港湾側、3割を連邦の資金とし、残りの資金は民間のコンソーシアムが提供した。アムステルダム港の例も、市役所が7割、民間が3割を負担した。日本では、こうした方法の他に、3セクの活用もありうる。日本の公共投資の仕組みは、種となる資金として、世界と競争する際に活用できる可能性がある。民間事業に対しても、政策投資銀行だけでなく、色々な資金調達先を検討していくべきである。ロンドン港では、シェルの跡地の開発主体を世界中か

ら募って成功させた。

C 国土交通省港湾局の課題認識も、講演者及びコメンテーターと基本的に同じ方向で、臨海部の物流拠点の整備を推進している。昨年から、物流拠点のための用地が不足している東京湾や大阪湾を対象に物流拠点の整備に関する勉強を開始したところ。

具体的には、東京港等で、コンテナターミナルに隣接して、流通加工等を行う物流拠点が形成されるよう、国際物流に特化した地区を設定することの可能性を検討している。

また、こうした新たな物流拠点の形成に当たっては、在来の物流拠点の再編にも資するようその方向性を検討すべきと考えており、今後、港湾管理者等と調整していきたい。

(とりまとめ：久米秀俊、藤崎耕一)