

港湾ロジスティクス・ゾーンの形成

1. 世界の港湾とロジスティクス・ハブ
2. 日本の港湾政策とロジスティクス戦略
3. ロジスティクス・ゾーン形成の基本的視点

井上聡史

国際港湾協会(IAPH)

変貌する港湾の経営環境

- 急拡大を続ける国際貿易
 - ◆ 大規模な港湾開発プロジェクト
 - ◆ 追いつかぬ整備、慢性化する港湾混雑
- 低下する港湾の影響力
 - ◆ 経営環境の質的な変化
- 国際標準化する港湾の高質化
 - ◆ セキュリティ、環境(大気、海域、生態系)etc

迫られる港湾経営戦略の見直し

- 省力化、迅速化する港湾サービス
→ 地域経済効果の逓減
- 寡占化が進む船社、ターミナル・オペレーター
→ ロイヤリティの低下、交渉力の低下
- 深化する荷主のサプライ・チェーン・マネジメント
→ 総合的なロジスティクス・サービスの要求

伝統的な港湾モデルの陳腐化

新たな港湾モデルと戦略

- ロジスティクス・ハブ港への脱皮
 - ◆ ロジスティクス価値創造者としての港湾
 - ◆ 「海陸の結節点」から「産業港湾」へ
- ロジスティクス・ハブ港への戦略
 - ◆ 高能率・次世代型ターミナルの開発
 - ◆ 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(港湾コミュニティ・システム)
 - ◆ 多様なパートナーシップの展開



ロッテルダム港
マースフラクテII



ルアーブル港
Port2000



アムステルダム港
セレス・パラゴン・ターミナル

シンガポール港
パシル・パンジャン・ターミナル



ロスアンゼルス港/ロングビーチ港
アラメダ・コリダー



ルアーブル港ロジスティクス・パーク



バルセロナ港ロジスティクス・ゾーン(ZAL)

日本の港湾政策とロジスティクス戦略

■ 内向きな港湾政策の限界

- ◆ 真の国際競争力強化策の欠如
- ◆ 未成熟なターミナル・オペレーター
- ◆ 見えない「ロジスティクス・ハブ港湾」ビジョン
- ◆ グローバル化時代の国土・産業政策の不在

■ 新たな可能性と港湾の針路

- ◆ 国内市場と東アジアを両睨みする「国際的なロジスティクス産業拠点」の開発
- ◆ FTA、EPAの流れと港湾

日本の港湾ロジスティクス・ゾーン

地区としての一体的、計画的な整備:

➡ 基本的な要件の確保+集合化のメリット

■ 関税手続きの簡略化

- ◆ 「総合保税地域」の活用、出入り規制・管理
- ◆ AEO、Supply Chain Securityへの対応

■ 良好な労働環境

- ◆ 通勤(公共交通サービス/マイカー対応)
- ◆ 就労環境(照度、温度、湿度)、アメニティ&レク施設

日本の港湾ロジスティクス・ゾーン(2)

- 高い交通接続性
 - ◆ 港湾ターミナルとの一体性
 - ◆ 基幹航路、近海航路/幹線道路、鉄道の接続性
- 空間の高度利用
 - ◆ 高い地価水準の克服
 - ◆ 高度化、立体化の共用インフラ装置
- 情報インフラの充実
- ロジスティクス支援機能の集積
 - ◆ 国際会議、展示、商取引、研修/人材育成など

日本の港湾ロジスティクス・ゾーン(3)

国際的なロジスティクス企業の集積

- 欧州、北米、アジアなど海外企業への情報提供
- 国内投資手続き簡素化、窓口一本化
- 内外のパートナー企業の紹介、協業化支援
- 日本拠点のロジスティクス・モデル・プロジェクト
- 国際的なロジスティクス人材の確保、提供
- 海外企業関係者・家族の生活、教育環境

ご清聴有難うございました