

# 構造改革特別区域計画

## 1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

静岡県

## 2 構造改革特別区域の名称

国際港湾交流特区

## 3 構造改革特別区域の範囲

静岡市の区域の一部（清水港臨港地区）

## 4 構造改革特別区域の特性

### (1) 中核国際港湾・清水港を有する静岡市

静岡市(平成 15 年 4 月から)は、人口 70 万人、市内総生産額 2 兆 8,000 億円(平成 11 年)と、県内最大の経済拠点であり、中核国際港湾の清水港をゲートウェイとして活発な貿易と物流が行われている。静岡市における新市建設計画(平成 14 年 2 月 静岡市・清水市合併協議会)によると、合併後の経済運営の方針として「人、物、情報が活発に行き交う独自の中枢経済圏域の確立」を掲げ、「100 万人を超える経済圏域の中枢拠点として、さらには国土中央部(甲・信・越・駿)の枢要な役割を担う都市として、政令指定都市レベルの経済力を持つ、人、物、情報が活発に行き交う独自の中枢経済圏域の確立を目指す」とされている。

こうしたことから、清水港は、政令指定都市レベルの自由闊達な経済拠点の物流を担う装置として、これまでの清水市における清水港から、大きく踏みこんだ構造的な規制緩和が求められている。

また、清水港は、東京からわずか 150km、太平洋国土軸上に位置する、地勢学的に重要な立地条件にある。背後には、東西にわが国の大動脈である東名高速道路や国道 1 号が、また南北には山梨県と結ぶ国道 52 号があり、国道 20 号を經由して長野県へも連絡する幹線ネットワークの結節点に位置しており、清水港を中心とする、静岡市における貿易と物流の規制緩和は、静岡県だけでなく、太平洋国土軸を經由して全国的な経済発展の道を拓くものである。

### (2) 京浜港・名古屋港の中間に位置する清水港の特殊性

清水港は、京浜港と名古屋港に挟まれた「中間港(国土交通省港湾局による)」であり、港湾取扱量においてこれらの港湾と厳しい競争下に置かれている。このため、清水港が港湾物流に係る特段のアドバンテージを置かない場合、コンテナリゼーションの進展のもと、京浜港、名古屋港、大阪港など大港湾へのコンテナ貨物の流出と集中化が発生し、清水港が衰退することが懸念されている。

コンテナ貨物の一港集中化は、海運事情にとっては荷捌のコスト削減に資する

ものの、陸送コストを負担する地元の荷主等にとっては至便な地元港湾を失うことであり、静岡県経済発展にとって大きな障害となる。

### (3) just in time が要請される製造業の集積

清水港は、全国第 8 位の貿易額（平成 14 年・空港除く）を誇っており、工業集積に優れる県西部地域を背後圏に持ち、全国第 4 位の製造品出荷額を誇る静岡県経済を支えている。静岡県の西部地域には、自動車、自動二輪車、楽器、一般機械等の輸出関連企業や半導体など先端技術産業が集積しており、浜松内陸コンテナ基地を経由し、16 の定期コンテナ航路に乗り、全世界に製品が輸出されている。

これらの製造業の物流では、自動車・二輪車等の輸送用機械器具を始めとして、部品・完成品に至る極めて厳密な調達の即応性(just in time)が求められている。清水港のコンテナ貨物量の過半数はこうした自動車・二輪車等であり、グローバルな生産体制の中で just in time の要請に適時適切に応えることが、海陸の物流ターミナルとしての清水港に課せられた課題である。また、国外への生産拠点の流出が続くなか、コスト削減を進める国内製造業にとって、港頭地区での無意味な待ち時間や硬直的なポートチャージ、参入障壁等の規制が物流マネジメントの面で障害となっている。

### (4) 盛んな外資系企業の進出

静岡県内には工場、研究所、配送センター、営業所等 170 を超える外資系企業が立地しており、静岡市に限っても 39 の外資系企業が進出している。進出理由としては「交通の便が良い」「東京に近い」等が示されており、(1)にも記した交通アクセスの良さに影響されていることが窺える。

日本の中心にあるという立地特性を生かし、区域内に配送センターを設ける外資系企業があるが、販売物を輸入する際、清水港の便数の少なさがネックとなっている。

清水港は輸出過多の港であり、清水港の一層の発展を図るためには国内市場をターゲットとした流通業者などの外資系企業をさらに誘致しての輸出入バランスの是正も必要である。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

### (1) 背後地の製造業の特性に応じた先進の港湾システム

清水港では、以上のように、物流マネジメントにおいて高度な要求をもつ製造業を背後地に抱えているため、民間の港湾物流業界と行政は、以下のような措置を講じ、港頭地区でのリードタイムを最短にする努力を続けている。

清水港では、港頭地区でのリードタイム(準備時間)を短縮するため、365 日、船舶の入港時間に制限を設けていない。これに対応して、全国に先駆けて約 20

年前から夜間の荷役体制を組み、24時間の荷役サービスを行っている。

さらに、新興津地区には、高機能の国際海上コンテナターミナルの整備が進んでおり、コンテナ荷物の増加、フルコンテナ船の大型化に対応するための水深15メートルの外貿バースが平成15年に1バース供用開始される。岸壁には18列対応のスーパーガントリークレーン3基が大型コンテナ船を迎え、迅速な荷役作業によりターミナルオペレーションを一層効率化する。

港湾計画では、新興津地区にさらに1バースが位置付けられており、平成20年代には5万トン級コンテナ船の2隻同時着岸が可能となる。

平成15年6月にオープンする新興津地区国際海上コンテナターミナルは、整備・運営に当り、現行制度の範囲で民間活力による企業努力が発揮できる仕組みを取った。例えば県が所有するガントリークレーンは、これをオペレートする港湾運送業者が、使用実態に応じて船社に使用料を請求する。このため、業者にとってコンテナ集荷のインセンティブが働く。また電源設備や冷凍コンセント等の附帯設備も、民間企業と整備分担を進め、建設コストを最小限に抑えた。

「清水港VANシステム」として、コンテナ搬出入にかかる手配情報を電子化し、物流業者内の共有化を図っている。これと連動し、H14よりヤード管理に新システムを導入し、コンテナ蔵置エリアの最適化や荷役作業の支援機能を強化した。将来的にはコンテナヤード内の荷役機械の自動化も検討している。

また、情報プラットフォームの構築の一環として、民間ベースでコンテナの搬出入を円滑に行うため、高速道路のノンストップ自動料金支払システム(ETC)を参考に、ノンストップゲートシステムの実証実験が実施されており、早ければ平成15年にも実用化される。

なお、全国的に整備が進む港湾EDIシステム(Electric data interchange)も、清水港は各種届出にかかる利用実績において全国のトップレベルにある。

## (2) 外資系企業誘致活動や静岡県地域輸入促進計画との連携

静岡県では平成14年度から本格的に外資系企業誘致活動に取り組んでおり、14年度は外資系企業を集めての交流会を3回に分けて行うと共に、約50の企業を訪問し意見聴取を行った。この中で清水港を経由するコンテナ経路の増便が望まれている。また、平成15年度には海外ミッションも計画しており、経済産業省事業である「先進的対内直接投資推進事業」への採択申請をしている。

静岡県では平成8年度に清水市を対象地域に「静岡県地域輸入促進計画」(FAZ計画)を策定し、輸出超過の貿易の改善を図っており、同計画に基づき設置された清水港振興株式会社が平成13年度から「清水港ワールドセミナー」を開催し、特に輸入を増やすべく物流拠点の誘致を狙い、在日大使館関係者にポートセールスを行っている。

### (3) 港湾システムのメリットを増幅し、外資系企業誘致にプラスとなる特区の特例措置

(1) であげた清水港の独自の取組みにより、港湾における所要時間の短縮を進めてきたところであるが、貿易活動の一層の円滑化を進め、背後圏産業界の国際競争力を強化するためには、港湾システム全体がフルセットで 24 時間対応化を図る必要がある。

特例措置 No.701、702（税関の時間外臨時開庁手数料の軽減及び職員の常駐）は、関税局業務課資料「通関の一層の合理化について 国境を感じさせない通関」（2002/4/25）に示されている 24 時間フルオープン型の物流体制を、実現に向けて大きく前進させるものである。

また、港湾システムの利便性向上の副次的効果として清水港を経由するコンテナ船の便数増加が実現すれば、外資系企業が立地する際の判断材料として大きなプラス要素となる。さらに企業誘致が実現した際には原材料、商品等の輸入による輸出入バランスの改善だけでなく、雇用増加や税収の増加等、県内経済の活性化にも大きな影響を与える。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

### (1) 先進的な港湾物流システムによる全国港湾の国際競争力の向上

90 年代を通じて全国的に港湾の国際競争力が低下したと言われて久しい。原因は、アジアの諸港に比べて見劣りする港湾施設、高いポートチャージ、ワンストップサービス化の遅れなど、船社に対するサービス水準の相対的低下によるところが大きい。

静岡県としては、特例措置 No.701、702（税関の時間外臨時開庁手数料の軽減及び職員の常駐）を活用し、清水港関連企業と協力して、24 時間フルオープン型の港湾物流体制の実現を目指す。

清水港において構造改革が実現した場合、他のコンテナ港への制度の適用拡大が図られるものと思われる。この結果、全国的な港湾物流の規制緩和が進めば、グランド・アライアンスを始めとする欧州・北米航路の日本への寄港が増加し、中国・韓国・東南アジア諸港に遅れを取っている港湾の国際競争力の回復につながる。

### (2) 港湾の国際競争力強化及び外資系企業の誘致に伴う経済の活性化

港湾の国際競争力が強化されることにより、県内企業の物流の即応性が増大するとともに物流コストの低減が図られる。こうしたことにより外資系企業の誘致も促進され、雇用や税収の増加などの県内経済の活性化による県民生活の安定等を実現する。

また、県内だけでなく長野県等の背後県でも国際競争力を備えた企業を数多く抱えているため、港湾の利便性を向上することにより、清水港の利用度を高める

とともに、この特区から周辺県への経済効果の波及も図る。

(3) 特区の特性に鑑みた清水港に必要なアドバンテージ

清水港が、大港湾及びアジア諸港との競争上、特に必要とするアドバンテージは下記の3点である。

- 「早く【迅速性】」 ( 5(1) 関連 )
  - ・ 24 時間、港のフルオープン化  
清水港の施策に関するもの及び今回の特区申請に関するもの
  - ・ コンテナターミナルにおける荷捌の迅速化  
清水港の施策に関するもの
- 「安く【経済性】」 ( 5(1) 関連 )
  - ・ 行政料金と民間料金の双方に係る総ポートチャージの削減  
清水港の施策に関するもの及び今回の申請に関するもの
  - ・ 民間活力を主体とする効率的なターミナルの整備・運営  
清水港の施策に関するもの及び将来の特区申請に関するもの
- 「楽に【機動性】」 ( 5(1) 関連 )
  - ・ 総合保税地域の民間参入  
将来の特区申請に関するもの
  - ・ 清水港 VAN、港湾 EDI 等の港湾 IT による、陸送を含めた合理化  
清水港の施策に関するもの

表 1 清水港に必要なアドバンテージ

必要なアドバンテージ	手 段	清水港独自の取組	特区として推進
早く 迅速性	24 時間、港のフルオープン化		
	コンテナターミナルにおける荷捌の迅速化		
安く 経済性	行政料金と民間料金の総ポートチャージの削減		
	民生活を主体とする効率的なターミナルの整備・運営		( ) 将来
楽に 機動性	総合保税地域の民間参入		( ) 将来
	清水港 VAN、港湾 EDI 及び港湾 IT による合理化		

物流とは、メーカーと顧客を結ぶ上での「やむを得ない手段」であって、上記 3 点に共通すること 時間・コストをゼロに近づけること が、港湾の競争力向上の要諦である。

これらの措置は、特区の特例措置と清水港の取組みが相互に連動することにより、所定の効果を発揮するものである。

この措置の十全な実現により、京浜港・名古屋港に流出している本県のコンテナ貨物(県内発生・消費貨物の約4割)が清水港で取扱われ、清水港へのコンテナ貨物の集積を通じて新規航路の開設が実現する。さらに、物流コストの削減を通じて県内企業の競争力向上に役立つ。

## 7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

### (1) 清水港 静岡市 静岡県 日本へと連綴する経済波及効果

海運は、わが国の輸出入量の98%を占めており、海上物流の機能の維持は国民生活にとっても極めて重要である。また、港湾は、いうまでもなく輸出入共通の物流拠点であることから、港湾振興は地域の製造業、物流関連業務、商業など広範な経済に波及する効果を持っている。

集客機能における商業・物販などの消費経済の振興が輸入促進につながるように、また航路・便数の増加が流通コストの低下と国内生産の維持につながるように、これらの機能は相互に補完し合いながら地域経済を発展に導くものである。

### (2) 経済波及の仕組み

特区により港湾物流にコスト・時間面のアドバンテージが付与されると、集荷が容易になり、寄港する航路・便数が連鎖的に増加する。これに、合併・政令指定都市化などによる静岡市への事業所の集積が加わると、流通業界への参入企業が増加し、流通チャネルの増大による流通価格の低下が起こる。

さらに、県西部地区のメーカーは中京方面のメーカーと系列関係が深く、西部地区の経済生産の拡大は中京方面の経済を活性化させ、太平洋国土軸を通じて首都圏へと波及する。

また、物流コストの低下、時間面のアドバンテージは企業誘致を行う際の大きな武器となるため、新たな企業の進出をもたらす、雇用の創出、消費の増加、税収増等の波及効果をもたらす。

なお、総合保税地域の法人指定要件の緩和(No.703)は、流通チャネルへの参入を容易にし、流通コストの低下をもたらすものであるが、準備の都合上、次回以降の申請とする。

図1 物流機能を核とした地域連関(モデル図)

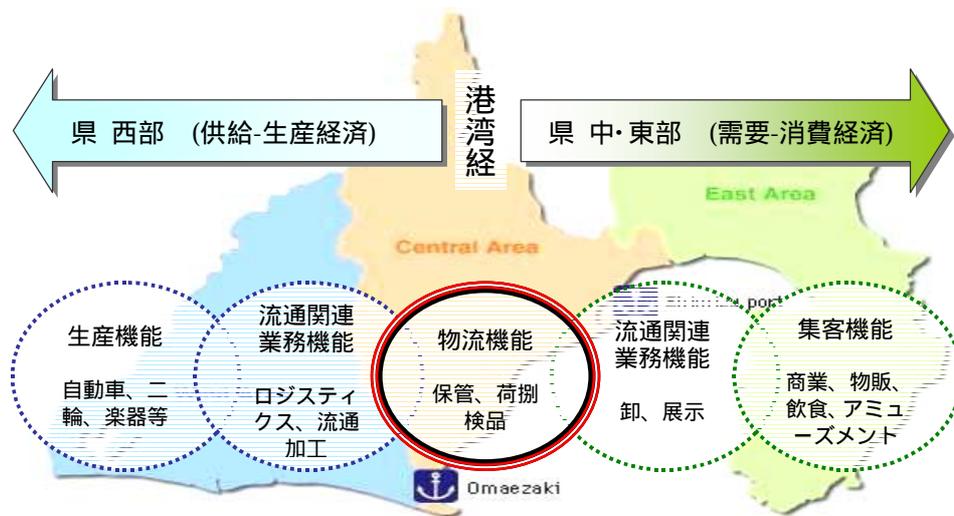


図2 特区及び地域の実施による経済波及フロー

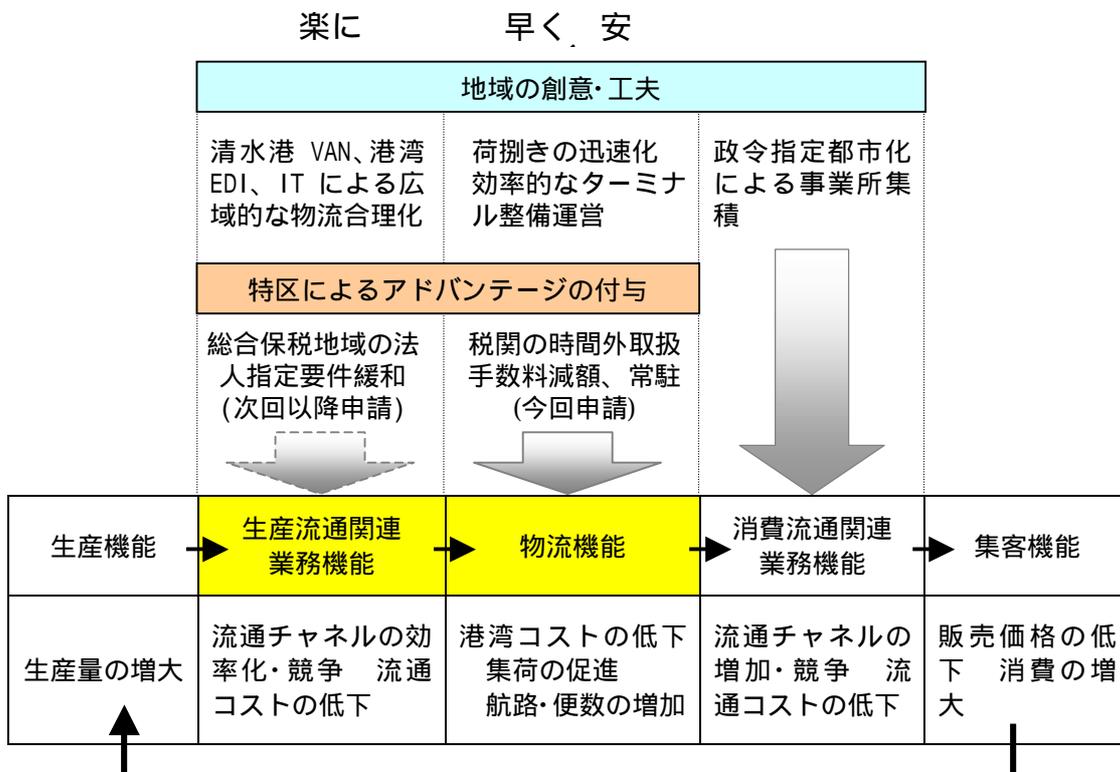


図3 清水港を要とする国土軸の発展



以上のように、清水港は世界を結ぶゲートウェイとしての物流機能の拡充を図り、地域産業の国際競争力を向上させることにより、経済面だけでなく、生活面の改善にも貢献し、静岡県はもとより、わが国の経済発展に貢献していく。

### (3) 数値目標

静岡県内発着貨物に対する清水港の輸出入取扱シェア

特区により付与された港湾物流のアドバンテージは、集荷の促進と航路・便数の増加が連鎖的に発生することにより、港湾経済を中心として波及して行く。今回の特区申請にかかる「経済的社会的効果」を計る基本指標として、名古屋税関による「管内における輸出入貨物の物流動向調査」における、「静岡県内発着貨物に対する清水港の輸出入取扱シェア」を用いる。ちなみにこの数値は、静岡県総合計画の港湾の目標数値として活用しているものであるが、特例措置の実施を受けて、より一層、迅速に達成されることを目指す。

表2 静岡県内発着貨物に対する清水港の輸出入取扱シェア

	平成 14 年	平成 22 年
輸 出	50.4%	65.0%
輸 入	50.6%	70.0%

なお同調査による、海上貨物にかかる静岡県の生産地・消費地別全国比を見ると、輸出については金額ベースで 6.1% (重量ベースでは 1.9%)、輸入については金額ベースで 2.7% (重量ベースでは 1.1%) であり、静岡県では極めて付加価値の高い貨物を取扱っている。輸送用機械器具を始めとする工業製品が大宗を占めているからであり、清水港における貨物の重量ベースの増加は、「てこ」となって更に高い経済効果を発揮することを意味している。

### 清水港取扱貨物量

港湾のフルオープン化に向けた対応等により、清水港の輸出入取扱シェアの増加と比例して港湾取扱貨物量の増加を見込む。平成13年(1773万トン)を基準年とし、年平均伸び率2.9%を想定して、平成20年に2,127万トンを目指とする。

表3 清水港取扱貨物量

	平均伸率	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
外貿	1.035	10,205	10,553	10,914	11,290	11,680	12,086	12,508	12,946
内貿	1.019	7,527	7,632	7,740	7,851	7,965	8,083	8,204	8,328
合計	1.029	17,732	18,185	18,654	19,141	19,646	20,169	20,711	21,274

### 外資系企業数の増加

静岡県には現在170を超える外資系企業がある。このうち構造改革特別区域の範囲である静岡市に限って抽出すると以下のとおりとなる。特区認定に伴う港湾の国際競争力強化を一つの要因として進出企業数の倍増を見こんだものである。

表4 静岡市内の外資系企業数

平成4年	平成14年	平成19年(推計)	平成24年(推計)
33	39	44	49

## 8 特定事業の名称

- ・臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業(701)
- ・税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業(702)

## 9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他の構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

【今回の申請項目ではないが、今後の申請を検討している特定事業】

- ・民間事業者等による総合保税地域における一団の土地等の所有又は管理事業(703)

【本県が推進する関連事業】

### (1) 清水港整備事業(新興津地区国際海上コンテナターミナルの整備)

- ・5万重量トン級の大型コンテナ船に対応するため、水深-15m岸壁(耐震強化岸壁)2バース(700m)のうち1バースを整備中である。(現在コンテナターミナルとして利用されている岸壁は、最深で-12.2m)
- ・岸壁背後26haをコンテナターミナル用地として整備する予定である。

- ・平成9年8月に漁業補償妥結、平成11年10月に現地着工した。
- ・ - 15m岸壁1バースは平成15年6月に供用開始する。

(2) 情報プラットフォームの構築

- ・海陸一貫情報システムの構築に向け、国際海上コンテナに係るコンテナ搬出入等の情報の共有や高度な情報交換を実現することにより、ゲート混雑の解消やターミナルオペレーションの効率化・迅速化を図る。

(3) 清水 FAZ 輸入商談会

静岡県地域輸入促進計画（FAZ計画）に基づき、輸入住宅部材やガーデニング用品を対象とした商談会を実施し、輸出額が輸入額の約3倍という輸出入バランスの不均衡是正を図る。

(4) 外資系企業誘致強化事業

- ・国の中心にあり日本市場全体へのアクセスに最適な場所であるという利点をいかし、外資系企業の誘致を行い、雇用の拡大や材料・完成品の輸出入等、貿易の促進を図る。（経済産業省の行う「先進的対内直接投資推進事業」での採択を申請中）

(5) 清水港ポートセミナー

- ・静岡県・静岡市・清水港利用促進協会が組織する「清水港ポートセールス実行委員会」が首都圏、西部地域、東部地域等でコンテナ貨物の荷主企業及び船会社を対象に清水港セミナーを開催し、清水港の利用拡大を図る。
- ・FAZの実施主体会社である清水港振興（株）が在日大使館関係者等を対象としたセミナーを開催。港湾施設や港湾周辺の物流施設のPRを行い、企業誘致や清水港の利用促進を図る。

(6) 清水港興津FAZフェア&フラワーショー

- ・輸入雑貨、食品及び輸入生花等を展示、即売するフェアを開催し、輸入品に親しむ機会をふやすことで貿易の促進を図る。

## 別紙 1

### 1 特定事業の名称

臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業（701）

### 2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

清水港を利用する通関業者等

### 3 当該規制の適用の開始の日

構造改革特区計画認定後

### 4 特定事業の内容

清水港国際物流特区内の保税地域に置かれている輸出入貨物について、構造改革特区計画認定の日以降、通関業者等関税法第98条第1項に規定する承認(臨時開庁の承認)を受ける者が関税法第100条第4号により納付すべき手数料が2分の1に軽減される。

これにより、港のフルオープン化に向けての対応が進み、リードタイムが短縮されることにより清水港の競争力が強化される。

### 5 当該規制の特例措置の内容

#### (1) 港湾施設の位置及び概要

別添資料「清水港要覧 2002」

#### (2) 過去3年間の臨時開庁承認の実績(財務省関税局業務課調べ)

年		開庁承認回数
平成 12 年	清水支署	2 5 3
	興津出張所	4 0 9
	合計	6 6 2
平成 13 年	清水支署	2 0 6
	興津出張所	3 6 6
	計	5 7 2
平成 14 年	清水支署	1 8 8
	興津出張所	4 1 6
	計	6 0 4

年間365回以上の臨時開庁承認がなされている。

#### (3) 開港に所在する港湾施設における利用者利便の向上(使用料の軽減、利用手続きの簡素化等)又はこれら施設利用の促進(港湾関連インフラの整備、定期航路

の誘致等)などをつうじて貿易の振興に資する施策

港湾のフルオープン化に向けての取組み

- ・清水港では全国の港に先駆け、荷役作業を元日を除く年中無休、24時間体制で行なっている。
- ・コンテナターミナルのゲートについてもオープン時間の延長に向けた取り組みを進めており、従前、オープン時間帯は月～土 8:30～16:00であったが平成14年2月からは火～金は30分早め 8:00～16:30とし、昼休みもオープンしている。

現在のところ、時間外は必要に応じオープンしているが、「税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業(702)」の実施に併せ、コンテナ貨物の荷捌きの迅速化を推進するため、オープン時間を延長する。

- ・港湾EDIや清水港VANにより諸手続きのペーパーレス化に取り組んでいる。

港湾インフラの整備に向けての取組み

- ・コンテナ船の大型化に対応するため、-15mの大水深岸壁を供えた新興津埠頭の整備を進めているが、平成15年6月には18列6段積みのコンテナクレーン3基を供えた1バースが供用開始となる。
- ・ノンストップゲートシステムの実証実験等コンテナターミナルのIT化を進めており、国際物流拠点としての機能強化に努めている。

使いやすい港づくりに向けての取組み

- ・清水港の港湾施設使用料は他港と比較し低廉であるが、新興津コンテナターミナルは使用料を据え置くこととし、実質的な利用料軽減を図る。
- ・新規航路の誘致に資するため使用料の減免制度を創設する。
- ・静岡市、清水港利用促進協会と協力して、北米航路等の大型航路の誘致活動を重点的に進めている。

観光交流施設の整備に向けての取組み

- ・平成5年3月に清水市全域を対象として輸入促進地域(FAZ)の承認を受けており、輸入品販売施設も整備されている。
- ・清水港では、日の出地区や駅南臨港地区で再開発事業が進められており、港市場、河岸の市、ドリームプラザ等の観光交流施設が営業を開始している。こうした施設は、観光客や地元市民の人気を集めており、遠洋マグロや輸入品等の消費が拡大している。

## 別紙 2

- 1 特定事業の名称  
税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業（702）
- 2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者  
清水港を利用する通関業者等
- 3 当該規制の適用の開始の日  
構造改革特区計画認定後
- 4 特定事業の内容  
名古屋税関清水支署(興津出張所)に対する臨時開庁申請が確実に見込める時間帯において、予め職員を常駐させることとし、その他の時間帯については、個々の申請に応じて、職員を配置できる体制とする。  
こうした体制が取られることにより、港のフルオープン化に向けての対応が進み、リードタイムが短縮されることにより清水港の競争力が強化される。

- 5 当該規制の特例措置の内容  
清水港では全国の港に先駆け、コンテナ貨物を含む全ての貨物にかかる荷役作業を、元日を除く年中無休、24 時間体制で行なっており、臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業が実施されることにより、税関の執務時間外における貨物の通関需要が顕在化するものと認められる。

本船の寄港スケジュール(別紙:清水港取扱い輸出入コンテナ貨物航路別曜日別取扱量推計)に対応して、主要な通関業者およびコンテナターミナルにおいて別紙(構造改革特区申請資料～臨時開庁申請に係る時間帯)のとおり年間52回以上の臨時開庁申請が確実に見込める時間帯に税関職員の常駐を希望するものである。

さらに、火曜日の 17-19、木曜日 17-19、土曜日の 17-19、日曜日の 9-11 及び 17-19 についてはコンテナ船の寄港時間が一定しないものの臨時開庁申請は確実に見込めるため、早めの 1 時間について常駐を希望するものである。

なお、この点については財務省と別途協議し、調整することとしたい。

曜日	臨時開庁申請が確実に見込める時間帯
月	17-18
火	17-18
水	17-18, 18-19
木	17-18
金	17-18, 18-19
土	9-10、10-11、17-18
日	9-10、17-18