

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

下関市

2. 構造改革特別区域の名称

下関市・東アジアロジスティック特区

3. 構造改革特別区域の範囲

下関港臨港地区の一部（本港地区及び岬之町地区）

4. 構造改革特別区域の特性

下関港は、主要港湾施設が関門海峡沿いの強制水先区域内に含まれるというコスト面におけるマイナス要因を抱えつつも、本州で東アジアに最も近い地理的特性に加え、毎日就航している日韓フェリー等定時制が高い定期航路網、即日通関も可能なスピーディーな検査体制、高速道路や鉄道への良好な国内アクセス等の優位性を背景として、東アジアと我が国との国際物流において、従来の船舶輸送とは異なり、航空機輸送に匹敵するスピード輸送や、到着時刻の時間指定をも求める荷主等のニーズにも対応できるデリバリーサービス等を実現している。

具体的には、韓国及び中国とは週21便（平成15年4月現在）という我が国港湾の中でも高密度な東アジアとの定期航路網を有し、生鮮野菜や衣料品等鮮度重視の貨物を中心としたコンテナ取扱量の半数以上が、関東・関西等を中心とした関西以東の地域を生産・消費地とするなど日本一広い背後圏を有し、東アジアと我が国大都市圏との高付加価値でスピードを要求される貨物輸送の窓口的役割を担っている。

その一方で近年、東アジアとの国際水平分業の進展や消費者ニーズの多様化に伴って、日本と東アジアとの国際物流において、より一層の輸送時間短縮と多頻度でフレキシブルな輸送ニーズが増大してきている。

下関港では、このような東アジアとの貨物需要の増大等に対応すべく、現在の岬之町地区での外貿コンテナ取扱機能の移転先として、新港地区沖合人工島を、「現代版出島」（行政区域は「長州出島」として下関港の中核施設と位置づけ、平成18年度一部供用開始を目指して整備中である。

また、主要な生産・消費地である関東・関西等との国内長距離輸送における低コスト化、定時性・安定性の向上を図るとともに環境負荷削減のため、幡生地区における鉄道貨物基地計画（モーダルシフト推進事業）を推進しているところである。

これらのプロジェクト等により東アジアとの窓口という下関港の役割を果た

していくためには、我が国有数の国際フェリー基地である本港地区をはじめとする既存港湾施設とが一体となって、大量輸送システムとの役割分担を明らかにしつつ、これまでに培われてきたノウハウを基に、長年にわたって築きあげてきた高付加価値貨物に対応した小口・多品種の高速輸送体制を更に発展させ、よりスピーディーかつフレキシブルで低コストを求める物流ニーズに対応する港湾物流システムを構築していくことが課題となっている。

5 . 構造改革特別区域計画の意義

下関港において実現を目指す「よりスピーディーかつフレキシブルで低コストを求める物流ニーズに対応する港湾物流システム」を構築するためには、下関港における物流コスト削減と効率的な業務体制整備が急務である。

このため、構造改革特別区域計画として、港湾管理者によるハード、ソフトの基盤整備のみならず、「臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業」、「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」等の規制緩和を順次導入し、コスト面及びフレキシブルな物流ニーズへの対応を工夫する民間の活動を支援することを可能とする。これにより、早朝・夜間や休日における通関の自由化、臨時開庁手数料の軽減措置等に伴い、通関業者・港湾荷役業者等の港湾施設内での活動の幅が広がり、新たな貨物需要の喚起、及びこれに伴う新たなビジネスチャンスの拡大が期待される。

併せて現在建設中の沖合人工島の供用開始後において、「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」も追加導入し、民間事業者等のより効率的な港湾運営の支援を可能とする。民間事業者による低コストかつ効率的な港湾運営により、下関港の国際競争力の強化のみならず関連産業の活性化が期待される。これらの環境が整うことにより、沖合人工島と既存港湾施設とが有機的に結びついた物流支援体制が整備され、下関港のポテンシャルが大きく向上することになる。

さらに、これらの計画の実現は、今後の成長が見込まれる東アジアと我が国との国際的な海陸一貫高速輸送の先導的な港湾物流モデルともなり得るものであって、単に下関港における貿易拡大にとどまらず、貿易立国日本において、多様な価値観にきめ細かく対応できる港湾物流システムが全国に波及し、地元経済のみならず日本経済の活性化に資することが期待できる。

6 . 構造改革特別区域計画の目標

下関港においては、
物流における更なる低コスト化
スピーディーかつフレキシブルな物流ニーズに対する体制整備
を目標とする。

まず第一に、既に毎日就航している日韓フェリー航路を中心として実績のある時間外通関業務に係るコストを削減し、よりコストパフォーマンスの高いサービスの実現を可能とすることで貿易拡大を促進する。

それと同時に、より利便性の高い時間帯へのデリバリーサービスを実現するため、民間事業者等が、既存定期航路のスケジュール変更や新規航路誘致等を検討しており、近々関係者による調整が図られる予定となっている。この実現を前提として、税関において新たな執務時間外の時間帯における通関需要に対応した体制を整えて頂くことにより、きめ細かな物流サービスの提供を可能とし、更なる貿易拡大を促進する。

また、平成 18 年度に予定されている沖合人工島の一部供用開始に向け、民間事業者等を主体とした管理運営についての検討、及び物流関連企業や加工貿易産業の誘致を推進するとともに、沖合人工島全体の総合保税地域化を図ることによって、沖合人工島の効率的な管理運営の実現を図る。

さらに、本港地区の国際フェリーや沖合人工島における取扱貨物のうち、関東・関西方面向けを中心とした内陸物流において、鉄道輸送へのモーダルシフト化に向けて、既存鉄道貨物ターミナルの移転及び機能拡大を前提とした、「下関港新港地区モーダルシフト推進事業」を推進することによって、国際海上輸送と一体となって、定時制・安定性の高い内陸物流の実現を図る。

これらの事業を着実に実現することで、環境問題をも配慮した先進的港湾物流システムを構築し、併せて需要増が見込まれる東アジアとの貿易において、大量輸送システムとの役割分担を明らかにしつつ、鮮度を重視した高付加価値貨物に対応して、より一層の低コスト化とスピーディーかつフレキシブルな物流の実現を目指す。

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) 現状ベースでは、臨時開庁手数料の軽減により、年間約 4,000,000 円のコストダウンが可能となる。

(算出根拠)

過去3年間の平均臨時開庁件数：約 6400 件 / 年

1時間当たりの平均処理件数：約 6 件 / 時間

(輸出 9 件 / 時間, 輸入 3 件 / 時間)

1時間当たりの臨時開庁手数料：7800 円 / 時間

$7,800 \times 6,400 \div 6 \times 0.5 = 4,160,000$ 円

なお、手数料軽減に伴いさらに貨物取扱い量の増が見込まれる。

- 2) 下関港におけるコンテナ貨物の取扱量については、平成 14 年度では約 6 万 5 千 TEU となっており、また平成 20 年代後半を目標とした既定の下関港港湾計画においては、

- ・沖合人工島が一部供用開始となる平成 18 年度：約 10 万 TEU

- ・目標年次である平成 20 年代後半：約 15 万 TEU

としている。

これに臨時開庁手数料の軽減措置や、税関において新たな執務時間外の時間帯における通関需要に対応した体制を整えて頂くこと等の特定事業の導入や、国内物流におけるモーダルシフト化推進に伴うコストダウン等により、目標年次である平成 20 年代後半において、約 18 万 TEU(約 20%程度の伸び)となることを見込んでいる。

- 3) 現在、民間事業者等において調整が進められている既存定期航路のスケジュール変更、又は新規航路誘致等による新たな時間外通関業務のニーズが実現すれば、「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」を速やかに追加導入することにより、貨物需要の増大や航路誘致が進展し、通関業者のみならず、荷役業者・倉庫業者等関連企業への波及効果及び生産・消費活動の多様化を支えるフレキシブルな物流ニーズへの対応が期待できる。

- 4) 平成 18 年度一部供用開始予定の沖合人工島について、人工島の管理運営を民間事業者等の視点から行い、併せて加工貿易産業等の誘致等を図り、人工島全体での自由で効率的な総合保税地域化を図ることにより、さらなる貿易の促進が期待できる。

- 5) 国内物流のモーダルシフト化を推進することにより、二酸化炭素排出量削減等環境問題に貢献し、かつ低コスト及びスピーディーな先進的物流システムを構築することができる。

8. 特定事業の名称

701 臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業

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

(1) 下関港において実現を目指している「よりスピーディーかつフレキシブルで低コストを求める物流ニーズに対応する港湾物流システム」構築を促進するためには、上記特定事業の導入のほか、諸条件が整い次第、下記特定事業を追加導入することが必要である。

1) 特定事業：702 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

導入時期：既存定期航路のスケジュール変更、又は新規航路誘致等による新たな時間外通関業務のニーズ発生後速やかに
平成15年7月には、変更計画申請予定。

2) 特定事業：703 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

導入時期：平成18年度（沖合人工島供用開始後）

(2) 特定事業に関連する事業その他特に必要と判断される事項は以下の通りである。

1) 外国貿易においては、CIQ 関係官庁による一体的な事務処理を行って頂いてこそ、貿易の促進に大きく寄与できる。したがって、税関以外の CIQ 関係官庁にも、現状で処理して頂いている時間外貨物需要等以外の新たな需要に対応できる体制をとって頂くこと。

2) 需要増が見込まれる海上コンテナ貨物の国内物流において、鉄道輸送への転換を促進するために、鉄道貨物ターミナルの建設などを行う下関市新港地区モーダルシフト推進事業を速やかに実現すること。

3) 強制水先制度の緩和については、下関港を利用する定期航路船舶の多くが、韓国や中国との間を、シャトル便の如く頻繁に結んでいる現状を踏まえると、入港頻度が高い一部船舶は、強制水先区内の航行環境を把握しており、航行安全環境に支障はないと考えている。よってこの緩和を実現することは、下関港に係る物流コストの削減効果が大きいことから、今後とも引き続き緩和要望を行う。

また外国籍コンテナ用シャーシ通行規制の緩和については、国際フェリーが着岸する細江ふ頭周辺の狭隘な荷さばき地において、荷役作業の負担軽減

に大きな効果があり，スピーディーな輸送システム構築に資する。よってこの緩和を実現することは，下関港に係る物流システムの効率化を促進する効果が大きいことから，今後とも引き続き緩和要望を行う。

- 4) 下記の各種振興策（既存及び新規設定予定）を活用し，下関港における貿易を促進すること。

岬之町コンテナターミナルの港湾施設使用料減免措置

(A) 係留施設

ア) 定期航路に就航する船舶で、就航1年未満の船舶：免除

イ) 定期航路に就航する船舶で、就航1年以上の船舶：50%

(B) 上屋・荷さばき地・冷凍コンセント・計量器 : 50%

(C) 荷役機械：取扱貨物量に応じて50～75%

海外ビジネス支援資金融資

輸出入業務を行う企業に対する低利融資

下関市企業立地促進条例に基づく奨励金制度

(A) 工場等設置奨励金

固定資産税相当額を3年間交付

(B) 雇用奨励金

新規雇用者1名につき20万円交付

沖合人工島での港湾施設使用料減免制度検討

沖合人工島への進出予定企業等から構成される「下関港沖合人工島利用協議会」において検討予定

別紙

1. 特定事業の名称

701 臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業

2. 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

特区内において業務を行う通関業者

3. 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画認定後

4. 特定事業の内容

現在，下関港本港地区，岬之町地区において，定時制があり確実性が高い定期航路が就航している。これらの航路は，休日・夕刻等の時間帯においても外国貨物又は輸出貨物等の取扱いが恒常的に存在している。これらの地区において業務を行う通関業者は，臨時開庁手数料の軽減事業を実施することにより，コスト削減が可能となる。このことにより，早朝・夜間や休日における通関の自由化や通関業者・港湾荷役業者等の港湾施設内での活動の幅が拡がり，新たな時間帯における時間外通関業務対応も含め，潜在的ニーズが高い関東・関西圏方面へのスピードを要求される小口貨物等を中心とした更なる貨物需要を喚起し，継続的に貿易の促進に資することを目指す。

5. 当該規制の特例措置の内容

- 1) 税関の執務時間外において貨物の積卸し又は運搬をすることが出来る港湾施設の位置及び概要

(位置): 下関港臨港地区の一部(本港地区及び岬之町地区)

(概要) 以下の通り

A) 本港地区

細江ふ頭は，主として韓国釜山港とを結ぶ日韓フェリー航路，中国青島港とを結ぶ日中フェリー航路に利用されている。

毎日就航している日韓フェリー航路は，出港時刻が 19 時となっており，乗客及び貨物の取扱業務が恒常的に時間外業務となっているほか，週 2 便の日中フェリー航路も，日曜日に入出港行うこととなっている。このため，土曜，日曜及び祝日においても乗客及び貨物の取扱が，多数の通関業者・港湾運送業者等により国際フェリーターミナル周辺にて行われている。

そのほか，第一突堤，第二突堤においても水産物，穀類，アルミニウム等を中心とした在来貨物の取扱いがある。これらの地区においても，平日は 19 時頃まで，土曜，日曜及び祝日についてもデイトム(08:30~17:00)に貨物取扱業務が行われている。

B) 岬之町地区

韓国馬山港との週 6 便の定期コンテナ航路が、火曜日を除く毎日就航しているほか、平日には週 5 便の韓国釜山港、各週 1 便の中国青島港、台湾高雄港及び香港とも定期コンテナ航路が就航している。本港地区同様、取扱貨物を速やかに通関するため、平日は 19 時頃まで、土曜、日曜及び祝日はデイトタイムの午前中を中心に、本船荷役に合わせたヤードオペレーション業務が行われている。

- 2) 過去 3 年間に於ける各年にいずれかの年において臨時開庁申請が 365 回以上あること

下関港においては、7759 件 (H12)、5929 件 (H13)、5527 件 (H14) と、いずれの年も満足している。

門司税関業務部に確認済み

- 3) 利用者利便の向上（使用料軽減、利用手続きの簡素化等）又は施設利用の促進（関連インフラ整備、定期航路誘致等）等貿易の振興に資するための施策が特区計画に盛り込まれていること

施設利用の促進施策

下関港の運輸・物流機能の中核施設となるべき沖合人工島を、平成 18 年度一部供用開始を目途に鋭意整備中である。この沖合人工島は、ふ頭用地に限っても 21.2ha の広さがあり、既存の岬之町コンテナターミナルの 4.5 ha に比べ 5 倍以上の広さとなる予定であり、大幅な貨物量増に十分対応できる。

そのほか、既存定期航路が利用している岸壁等の改良も順次実施中である。

利用者利便の向上施策

岬之町地区においては、定期航路の誘致を促進するため、係留施設、荷役機械、コンセント電源等の港湾施設使用料の減免制度を設けている。

岬之町コンテナターミナルの港湾施設使用料減免措置

(1) 係留施設

ア) 定期航路に就航する船舶で、就航 1 年未満の船舶：免除

イ) 定期航路に就航する船舶で、就航 1 年以上の船舶：50%

(2) 上屋・荷さばき地・冷凍コンセント・計量器 : 50%

(3) 荷役機械：取扱貨物量に応じて 50～75%

さらに沖合人工島供用開始後の新港地区についても、人工島の管理運営方法等の検討を行っている「下関港沖合人工島利用協議会」において、港湾施設使用料の減免制度についての検討を行う予定である。

また、海外ビジネスを行う企業を支援する制度として、輸出入業務を行う企業に対し低利融資を行う「海外ビジネス支援資金融資」制度を設けているほか、下関市内への企業立地促進策として、下関市企業立地促進条例を定め、固定資産税額に相当する工場等設置奨励金を3年間交付することや新規雇用者1名につき20万円の雇用奨励金を交付する制度及び資金を低利で融資する「工場立地促進融資」制度等を、市独自に設けている。

以上のことから、下関市としては本事業を実施することにより、下関港において貿易の促進が図られる。