

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 千葉県

2 構造改革特別区域の名称 国際空港特区

3 構造改革特別区域の範囲

市川市の区域のうち原木及び原木1丁目から原木4丁目までの区域並びに成田市、富里市、下総町、神崎町、大栄町、栗源町、多古町、蓮沼村、松尾町、横芝町及び芝山町の全域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 日本最大、世界第2位の国際拠点空港

成田空港は、日本の国際航空貨物の60%以上を扱う日本最大の国際空港であり、その航空貨物取扱量は香港空港に次ぐ世界第2位である。

成田空港の輸出入額は19兆9千億円(平成12年度)で、国内2位の横浜港の9兆1千億円の2倍を超えている。

(2) 空港周辺地域における産業集積

成田空港周辺地域では、電子部品製造業等の先端技術産業を中心とする企業95社が進出しており、航空輸送を活用した先端産業の集積が進んでいる。

また同地域には、空港における航空貨物施設の整備や2,180m暫定平行滑走路の供用開始など空港機能の強化に伴い、県や民間の物流基盤の整備とあいまって、物流関連産業の立地・集積が急速に進展しつつある。

その結果、当地域には既に国内主要航空フォワード¹の大半が進出しており、80を超える保税蔵置場・保税工場が立地している。

また今後は、平成14年秋から税関管轄区域の弾力運用¹が始まったことで、運用が適用される地域を含む空港周辺11市町村には、一層の集積が進むこととなる。

1 成田空港の通関を受け持つ東京税関の管轄区域である成田市、大栄町、多古町、芝山町の4市町に加えて、横浜税関の管轄区域である富里市、下総町、神崎町、栗源町、蓮沼村、松尾町、横芝町の7市町村においても東京税関成田航空貨物出張所での通関が可能になった。

(3) 千葉港・木更津港との近接性

本地域は、貨物取扱量 8 年連続日本一の千葉港及び木更津港とは約 30 キロメートルと近接しており、両者は東関東自動車道で結ばれている。本地域は航空輸送と海上輸送の双方を活用できる立地条件にある。

(4) 空港周辺地域はもとより、東京に近接した市川市原木地区においても通関・貨物取扱施設が集積

市川市原木地区には、東京税関東京航空貨物出張所が立地し、成田空港の航空貨物の通関業務が行われている。

そのため、当地区には、空港周辺地域と同様に国内主要航空フォワーダーの大半が進出し、航空貨物の集中運送が行われている。

当地区は東関東自動車道の湾岸市川インターチェンジに隣接するという好立地条件のもとにあることから、都心部への近接性という優れた利便性ととも、成田地域とは東関東自動車道を介して一体的な物流構造を形成し、成田空港における航空物流機能の主要な役割の一環を担うことから、当地区における通関実績は、成田空港の輸出入貨物の 20% にも及ぶ。(平成 13 年)

また当地区は、東京外かく環状道路の建設予定地にも隣接しており、首都圏近郊への道路交通利便性においても抜群の立地環境を有する。

これら物流機能としての優れたポテンシャルにより、当地区は、航空貨物を主体とする物流関連産業の一大集積拠点を形成している。

5 構造改革特別区域計画の意義

(1) 本地域をめぐる課題

国際拠点空港としての地位をめぐるアジア各国空港との競争の激化

近年、アジア地区では香港国際空港、上海・浦東国際空港、ソウル・仁川国際空港など、巨大空港が相次いでオープンし、アジアにおける国際拠点空港としての地位獲得をめぐる競争が激化している。

香港国際空港の貨物取扱量は既に成田空港をしのいでおり、成田空港における物流の迅速化、低コスト化を進めないと、アジア諸空港との競争の中で、アジア地区の国際拠点空港としての機能を失う恐れが現実化している。

この場合、アジアにおける貨物の集配送拠点としての役割を他地域の空港に奪われることとなり、輸送の迅速性とコスト面で、日本の産業はきわめて不利な状況となる恐れがある。

本地域では、航空物流を活用した製造業に加え、近年では、物流関連産業の集積を進めているところであるが、アジアにおける国際拠点空港としての機能を失うと物流関連産業の空洞化が進むことが懸念される。

速くて安い国際物流の要請

アジア諸国等と日本の間には、人件費を始めとするコスト面において大きな格差があるため、各産業分野における日本の国際競争力は徐々に低下しつつある。

このような危機的状況を打開し国際競争力を維持するための方策として、各企業における内部努力に加えて国際物流環境の整備が求められており、物流面でのコスト低減と、ビジネスチャンスを逃さない迅速な物流の実現が要請されている。

また、本地域に集積する臨空産業の先端・高付加価値製造業においても、アジア諸国の追い上げが激しく、その競争力を維持していくため、成田空港の機能強化による、より速くて安い国際物流の実現が必要である。

(2) 施策の展開方向

成田空港における国際航空物流機能の維持・強化

アジア諸空港の拡充に対応し、成田空港が今後も国際航空物流拠点としての役割を維持していくためには、アジア諸空港に対抗できる物流スピードと低コストを実現する必要がある。そのため、空港における夜間・休日の貨物取り扱いの円滑化や貨物取扱施設の拡充など、国際航空物流機能の強化が急務である。

企業の物流ニーズに対応した高度な物流機能の集積

企業の国際競争力を維持するためには、物流面での合理化を進めることが必要であるが、そのためには、国際的な供給チェーンを合理化し、物流コストを低減させる非居住者在庫システム²の実現が有効であるものと期待されている。本地域は、航空物流、海上物流の双方を利用でき、首都圏という大消費地に所在することから、航空輸送と海上輸送の最適な組み合わせによる迅速かつ低コストの非居住者在庫システムを実現できる優れた条件を持っている。市場にも近接しており、民間事業者自らが総合保税地域制度を設置、運営できる制度等も活用しながら、新たな物流関連産業の集積を図り、本地域がアジア地区の在庫センターとして機能することをめざすものである。

- 2 非居住者（外国企業）が日本の保税地域を活用して自らの在庫を日本に置くシステム。IT技術等を活用して供給連鎖全体の最適化を図るSCM（サプライ・チェーン・マネジメント）の手法の一つとして近年注目されており、次のようなメリットがある。

日本の部品・原材料ユーザーにとっては海外から輸入したものを在庫しておくことが不要となることから、在庫コストや在庫リスクが大幅に軽減される。

日本の消費者にとっては、安価な輸入品の入手が可能となる。

外国企業にとっては、外国貨物のまま在庫しておくことにより、保税のまま海外へ積み出すことが可能となり、アジア地区の在庫として活用できる。

なお、財務省では、非居住者在庫システムの促進を図るため、平成 15 年度から非居住者による輸入申告を認める方針をとっている。

航空輸送と海上輸送の連携による柔軟で強靱な物流の実現

迅速性に優れた航空輸送と大量輸送性やコスト面で優れた海上輸送の利点を組み合わせ、最適なスピードとコストの組み合わせによる物流を実現することができる。

例えば、海外の在庫状況や販売状況に応じて、航空輸送と海上輸送を最適に組み合わせた輸送手段をリアルタイムで選択して輸出を行うことが可能となる。

また、航空輸送と海上輸送を組み合わせた非居住者在庫システムを実現することにより、低コストかつ迅速な外貨在庫の運営が可能になる。

さらに、航空輸送と海上輸送の柔軟な選択が可能になると、昨年発生した、米国西海岸の港湾ストライキなどの突発事項にも柔軟、迅速な対応が可能となり、国際物流のセーフティネットの構築につながる。

なお原木地区では、東京湾諸港に近接しているという立地条件を活かし、成田空港の航空貨物に加え、海上貨物の取り扱いも行っている。

6 構造改革特別区域計画の目標

(1) アジア地区における国際航空物流拠点としての地位の確保・強化

空港における夜間・休日の貨物取り扱いの円滑化や貨物取扱施設の拡充をはじめ、成田空港の物流機能の高度化を進め、アジア地区の国際航空物流拠点としての機能を維持・強化する。

(2) 新たな物流システムの確立とアジア地区の在庫センター機能の強化

非居住者在庫システムなど新たな物流システムの確立とアジア地区の在庫センターとしての機能の強化を通して、多様な物流関連企業が立地し、企業間の競争と多様な連携により、絶えず物流の効率化が図られる先端的な物流機能の一大集積地をめざす。

(3) 柔軟で強靱な物流を実現する輸送モードミックスの実現

迅速かつ低コストで確実な物流を実現するため、千葉港・木更津港における機能強化を進め、航空輸送と海上輸送双方を有機的に結び付け活用する輸送モードミックスの実現をめざす。

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) 経済的社会的効果

本計画の実施により柔軟かつ迅速な物流の展開が促進され、企業の国際物流ニーズに対応した物流機能の高度化と物流関連産業等の集積が進むことにより、次のような効果が期待される。

特区内の貨物取扱量が増加する。

平成 19 年の年間取扱貨物量 250 万トンをめざす。(平成 14 年取扱貨物量 194 万トン)

周辺地域への新たな産業集積の形成

平成 19 年度までに 45 社の立地をめざす。

(2) 経済的社会的効果の及ぼす影響

このような経済的社会的効果によって、地域経済の一層の活性化が促進されるとともに、日本の国際物流の中核的な拠点である本地域の物流高度化が日本の物流の高度化をもたらし、日本経済全体の国際競争力を高めることにも資するものである。

また、本地域においては、本県の重点施策として同地域を国際的なビジネス・文化交流の拠点とする「国際空港都市づくり」を進めており、また、国の第 5 次首都圏基本計画(平成 11 年 3 月)においても、業務核都市として位置付けられ、国際的な業務・物流等の世界につながる機能を展開し、国際交流拠点の形成を図るべき地域とされており、本計画の実施がこれらの構想実現の大きな起爆剤となることが期待される。

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

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

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

柔軟かつ迅速な物流の実現により、企業の国際物流ニーズに対応した物流の高度化と物流関連産業等の集積を進めるため、次に掲げる関連事業を実施する。

これらの関連事業と規制の特例措置の導入の相乗効果により、航空貨物の荷捌き施設の増強による大量取扱いの円滑化、航空輸送・海上輸送の低コスト化、

港湾リードタイム（港湾での通関、荷捌き等に要する時間）の短縮、海上輸送航路の多様化などが図られることにより、航空・海上輸送を柔軟に組み合わせた新たな国際物流の展開も期待される。

（１）航空物流基盤の整備

成田国際物流複合基地、空港南部工業団地等の国際航空物流基盤の整備による航空貨物施設の増強を進める。

（２）物流企業等誘致活動

これまでに実施してきた物流事業者を主体とする企業ニーズ等の把握を基礎として、これら物流事業者との連携が期待される製造業等のニーズを把握の上、物流事業者と製造業等他業種との連携や国際物流機能を活かした新しい業態の創出をコーディネートすることなどにより、当地域への産業集積を実現すべく企業誘致活動を積極的に進める。

あわせて、総合保税地域制度を活用した民間事業についての調査、調整を進め、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）を活用した民間事業者の事業化を支援する。

（３）港湾機能の高度化事業

千葉港・木更津港において、コンテナターミナルの拡充整備の検討などを行い、港湾リードタイムの短縮を図り、航空輸送と海上輸送の連携の強化を図る。

（４）港湾の利用促進事業

千葉港・木更津港において、利用促進調査を行い、企業ニーズを踏まえて、ポートセールスなど積極的な航路誘致を行い、航空輸送と海上輸送の連携の強化を図る。

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

特区内に所在する保税地域に置かれている貨物その他これに準ずる貨物に係る臨時開庁の承認を受ける者

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画の認定された日

4 特定事業の内容

行政機関の休日又はそれ以外の日の税関の執務時間外に、特区内において、臨時開庁の承認を受ける者が税関に納付すべき手数料を2分の1に軽減する。

このことにより、休日や税関の執務時間外に成田空港を利用した輸出入コストが軽減され、柔軟かつ迅速・効率的な国際物流の実現によって、企業の国際物流ニーズに対応した物流の高度化と物流関連産業等の集積が促進されることとなり、本地域における世界の物流センターの形成と日本経済全体の競争力の強化が進む。

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 空港施設の位置、概要

成田空港 : (位置) 千葉県成田市外3町、

(概要) 全国主要港別貿易額第1位(シェア約20%)

全国の航空貨物輸出入量・額の6~7割を占める。

(2) 臨時開庁申請の状況と今後の見込み

臨時開庁申請が年間18万回を超える成田空港においては、当該手数料負担軽減の効果は極めて大きいものがあり、成田空港の利便性を高め、その物流ポテンシャルを十分に発揮させ、貿易の振興を図る上で是非とも必要な措置である。

また、成田空港においては、平成14年4月の2,180メートル暫定平行滑走路の供用開始により、平成14年冬ダイヤの貨物便数が前年同期に比べ4割近く増加し、平成14年の貨物量も2割の増加となっていることから、臨時開庁申請が今後更に増加することが見込まれる。

(3) 空港の利便性の向上と施設利用の促進、輸出振興施策などの貿易振興施策
成田国際物流複合基地 (県事業)

成田空港貨物地区北側隣接地において、航空貨物ターミナル機能、物流・流通機能などの複合的な機能を備えた物流基地の形成を図る。

事業期間：平成 3 年度～平成 19 年度

計画規模：78 ヘクタール

空港南部工業団地 (県事業)

成田空港南側貨物地区にほぼ隣接する地域に、物流業等の企業の立地基盤として工業団地を整備する。

面積：41.1 ヘクタール

A 地区：用地取得中

B 地区：分譲中

C 地区：分譲完了 (航空フォワーダー等 10 社が立地)

大栄物流団地 (財団法人千葉県まちづくり公社事業)

成田空港から約 17.5 キロメートル、東関東自動車道大栄インターチェンジから 1.5 キロメートルの地域に、物流業を中心とした企業の立地基盤として大栄物流団地を整備する。

面積：20.1 ヘクタール

造成完了：平成 16 年 3 月 (予定)

海外取引アドバイザー事業 (県事業)

企業の国際展開に関わるさまざまな相談に、民間企業経験者のアドバイザーが無料で相談に応じる。(実施中)

国際取引関心企業データベース事業 (財団法人千葉県産業振興センター事業)

国際取引に関心のある企業情報をデータベース化し公開する。(実施中)

国際ビジネス実務支援 (県事業)

企業の国際展開に必要とされる人材が身近に活用できる制度を NPO との連携のもとに構築し、海外戦略プラン作り、海外市場調査、国内外展示会商談会、海外取引提携交渉・契約書作成、ビジネス通訳・翻訳等、国際展開業務の支援を行う。(実施中)

別紙

1 特定事業の名称

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

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

特区内の民間事業者

(関連事業として実施する物流企業等誘致活動の中で事業者の特定を行う。)

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画の認定された日から 1 年以内

(平成 15 年秋までに事業主体を特定し、平成 15 年度中に事業着手する。)

4 特定事業の内容

特区内において、成田空港の物流ポテンシャルを活用し、民間事業者が総合保税地域を設置・運営する。

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 空港施設、物流・産業基盤の整備と企業の立地・集積による貨物流通の増進

成田空港は、平成 14 年 4 月の暫定平行滑走路供用開始により、平成 14 年冬ダイヤの貨物便数は前年同期に比べ 4 割近く増加し、平成 14 年の貨物量も 2 割の増加となっている。今後も、本来計画の 2,500 メートル平行滑走路の整備とともに、首都圏中央連絡自動車道や北千葉道路、空港周辺幹線道路網の整備も進展することとなる。

また本地域には、県が造成中の空港南部工業団地、成田国際物流複合基地、大栄物流団地、土地区画整理事業による富里臨空工業団地など物流・産業基盤の整備も進んでいる。

さらに、これらの基盤整備等を背景として、本地域には、フォワーダー(郵船航空サービス、日本通運、近鉄エクスプレス等) 及びケータリング事業者(エーエヌエーホテル成田、TFK 等) など多数の企業が既に立地している。

以上のような状況により本地域は、貨物の流通が相当程度増進する地域である。

(2) 総合保税地域制度の活用

本地域は、航空物流ばかりでなく海上物流も利用可能で、首都圏という大

消費地にも近接しており、航空輸送と海上輸送の最適な組み合わせによる迅速かつ低コストの非居住者在庫システムを実現できる優れた立地環境にあることから、民間事業者が自ら総合保税地域を設置・運営することにより、新たな物流関連産業の集積が進展し、アジア地区の在庫センターになり得る地域である。