

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

名古屋港管理組合

2 構造改革特別区域の名称

名古屋港産業ハブ特区

3 構造改革特別区域の範囲

名古屋港臨港地区

4 構造改革特別区域の特性

名古屋港産業ハブ特区の区域となる名古屋港臨港地区は、名古屋市、東海市、知多市、弥富町、飛島村の3市1町1村の広範囲に及び、港湾の秩序ある開発や港湾機能を十分に発揮させ、港湾における諸活動を円滑に行わせるための陸域である。

名古屋港は、200万都市である名古屋市を直背後に有するとともに、中部9県（愛知、岐阜、三重、静岡、長野、滋賀、富山、石川、福井各県）に及ぶ広範な経済圏を持った、日本の中央に位置する海のゲートウェイである。

これまで、名古屋市南部から東海市、知多市に至る名古屋港南部臨海地区では、鉄などの基礎素材型産業や石油精製などのエネルギー産業が立地展開し、モノづくりに代表される背後の製造業と密接に関連しながら、中部圏の産業の発展を支えてきた。

弥富町、飛島村の地先となる西部臨海地区では、中部地域の企業のグローバルな展開に応じて港湾物流機能の整備を進め、現在では、道路ネットワークの充実と併せて、中部地域の物流の要としてコンテナターミナルを中心とした一大物流拠点となっている。

このような機能集積に加えて、名古屋港内を将来の第二東名・名神高速道路となる伊勢湾岸自動車道が横断していることや、2005年開港予定の中部国際空港が近接していることから、名古屋港を含むこのエリア一体は、陸海空の結節点として国際的な人・モノの交流拠点となることが期待されている。

また、港内には利用可能な用地が存在していることや、港湾直背後には転用可能な農地があること、近くに木曾岬干拓地という広大な開発可能用地が存在していること等から、

今後の名古屋港エリアの空間活用ポテンシャルは高く、幅広い展開の可能性を有している。

名古屋港背後圏である中部圏は、愛知県の製造品出荷額 25 年連続全国一位に象徴されるように、自動車産業に代表される製造業の世界的な集積地(産業ハブ地域と呼ぶ)である。また、約 1000 万人の人口を有する日本においても有数の経済圏でもある。

名古屋港は、こうした背後圏の産業や巨大な消費圏を有する経済社会と一体的に機能し、輸出入を担う外国貿易において重要な役割を果たしている。2002 年の統計によると、外貿貨物量は五大港中 21 年連続 1 位、輸出入の貿易額 2 年連続全国の港湾中第 1 位、貿易黒字額も 5 年連続 1 位であり、中部地域のみならず日本の経済発展に大きく貢献している国際貿易港(産業ハブ港と呼ぶ)である。

名古屋港は「産業ハブ港」として次の 3 つのねらいを基にして、「産業ハブ地域」である中部地域への貢献を目指している。

「産業ハブ港」としての名古屋港のねらい

メインポートの地位の確立 ~ 基幹航路の維持・拡充 ~

国際産業拠点港の形成 ~ グローバル生産ネットワークの構成要員 ~

多様な産業展開への貢献 ~ 地域経済の新たな発展基盤の確立 ~

このため名古屋港管理組合は、名古屋港臨港地区の管理・運営を通じ、名古屋港の持つ様々なポテンシャルの最大限の活用を図りながら、中部地域企業のグローバルな活動のバックアップと、ものづくり産業の新事業展開の支援を行っていくものである。

5 構造改革特別区域計画の意義

名古屋港産業ハブ特区計画の意義は、民間事業者と行政が名古屋港の機能・空間を活用して、物流と産業が一体となって新展開する地域開発モデルを構築し、地域産業の競争力強化、地域経済活性化はもとより我が国産業・経済の活性化を図ることである。

近年、名古屋港を取り巻く状況は、大きく変化している。

アジア・中国等の台頭によって世界的な産業構造の再編が進む中で、中部地域の企業はグローバルな事業展開や新たな事業への取組みを加速させている。

企業は、アジア諸国を中心とした国際水平分業体制の拡大に対応するため、サプライ・チェーン・マネジメントを構築し、効率的な物流の実現を目指している。

こうした中で、名古屋港は、企業のサプライ・チェーン・マネジメントの構成要員として、港湾コストの削減と港湾サービス向上など、物流の高度化・効率化が要求されている。

また、名古屋港は、資源循環型社会形成に向けて、環境産業などの新たな事業展開の場

としての要請も高い。

このような状況下、中部地域発展の鍵は、中部地域の産業競争力強化に向けた名古屋港と地域産業の新たな発展関係の構築にある。

そこで、企業のグローバル戦略に対応して、陸海空の結節点であるという地域特性を活かした港湾物流の新しい仕組みづくりや、こうした物流機能を活用して自動車産業を始めとした既存製造業の高度化を図る取組みとともに、ものづくりを支援する今後の新たな産業展開を視野においた地域開発モデルを、官民で協力して構築するものである。

6 構造改革特別区域計画の目標

名古屋港産業ハブ特区計画の目標は、中部地域の産業活性化のために、産業ハブ港として名古屋港の機能と空間を活用した港湾物流と臨海部産業の構造改革を進め、その実現によるものづくり産業への貢献を具体的効果で示すことにより、全国に波及させ、我が国経済の活性化につなげることである。

本特区計画の目標実現に向けて、名古屋港全域の物流機能の高度化を図るとともに、ロジスティクスハブの形成と基盤産業ハブの形成という2つの機能別展開によりその実現を図る。

ものづくり産業を支える名古屋港全域の物流機能の高度化

名古屋港では、ものづくり産業の競争力強化のために物流機能の高度化に向けて取り組んでいる。

【背景】

この地域のものづくりに関する主なモノの動きとしては、海上輸送で輸入された原材料を名古屋港東・南部地区に立地する基礎素材型産業やエネルギー産業において1次加工し、これらを陸上輸送して内陸部のものづくり産業で製品化し、再び、この製品を名古屋港西部地区まで陸上輸送した後、海上輸送により海外へ輸出するといった形態である。

このように、名古屋港の背後圏に集積している自動車産業などのものづくり産業は、原材料の輸入から製品の輸出まで、名古屋港を利用して世界各地と活発な貿易を行っている。こうした企業が、最適調達、最適生産、最適販売を実現するため、サプライチェーン・マネジメントの構成要員として、名古屋港の物流機能を効率的に利用することが、地域産業の国際競争力の維持・向上につながる。

このため、名古屋港においては、港湾荷役の24時間化やコンテナターミナル荷役の効率化を始めとして、海上輸送と陸上輸送の結節点としての物流機能の高度化を全域で進めている。

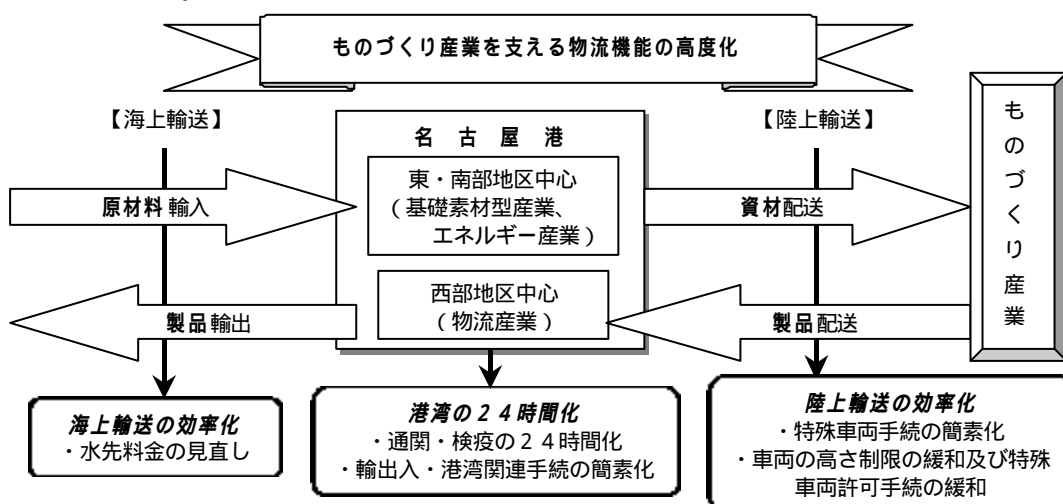
【対応】

港湾の24時間フルオープン化は、世界の港湾におけるグローバルスタンダードとなっている。名古屋港においても、調達、生産、販売に関連する企業が、数多く立地していることから、利用者のグローバル戦略に対応して、企業のシームレスでフレキシブルな物流を実現するために、24時間化を推進する必要がある。そこで、「通関業務時間外手数料の軽減」や「通関業務24時間化」の特定事業と、全国的に実施する「検疫の24時間化」を併せて導入して、利用者に使いやすい、フレキシブルな港湾物流を実現する。

こうした24時間化を支えるための情報システムの構築も必要である。名古屋港は既にコンテナターミナル統一情報システム（NUTS）を独自に稼働させ、他港にはない特色として全ターミナル情報の一元化を行っている。現在、港湾情報プラットフォーム構築に向けた官民による検討会を行っているが、今後、「輸出入・港湾関連手続の合理化（ワンストップサービス・シングルウィンドウ化）」の全国的な実施に合わせて、さらに実現への取組みを強化していく。

また、名古屋港と背後圏産業との間には非常に多くの物流関連車両が往復しており、企業の輸送活動において、港湾と結ぶ陸上輸送の効率化は重要な課題となっている。名古屋港の特徴である完成自動車の輸送や、工作機械の輸送、高さ9.6フィートのコンテナ輸送など、特殊車両として通行の許可申請が必要なケースが多い。こうした陸上輸送の効率化を進める上で、全国で実施する「特殊車両許可手続の簡素化」の導入、及び今後、2次提案で認められる予定の「車両の高さ制限の緩和」によって、輸送効率向上によるコスト削減、環境対策を進め地域産業へ貢献していく。

一方、コンテナ船を始めとして船舶の大型化が進んでいる。名古屋港の東・南部地区には鉄鉱石や石炭などを扱う工場が集積し、日常的に大型の輸送船が入港している。コンテナ船も、船社の経営戦略から大型船の就航が続いており、今後も、継続する見通しである。このような、海上輸送に関する効率化への取組みとして、伊勢湾から名古屋港に至る「水先料金の見直し」の規制緩和の実施により、港湾コストの削減に資するものである。



このような名古屋港全域の物流高度化を進めながら、ものづくり産業への貢献として次の2つの機能別展開を実現する。

機能展開1：ロジスティクスハブの形成

国際水平分業体制の拡大にあって、この地域のグローバルな企業戦略を背景に、輸出入される製品・部品の速やかな配送（港湾物流の効率化・高度化）と、輸入部品・半製品の集約、加工、配送、再輸出、製造等を、迅速かつ効率的・一体的に臨海部で行うことができる、ものづくりを物流の高度化で支える拠点形成（臨海部グローバル生産拠点の形成）を、海上物流の主流であるコンテナを対象として、名古屋港西部地区を中心に展開する。

【背景】

名古屋港のコンテナ物流に関して次のような特性がある。

- ・全てのコンテナターミナルが、統一コンピューターシステムで管理されていること
- ・港湾運送事業者の協調体制が確立されていること

こうした特性を背景に、コンテナターミナル荷役の24時間化やターミナルゲートのフルオープン化に向けた取組み（来年度初頭の実証実験予定）を官民共同で進めている。さらに、国際水平分業体制拡大の中で、企業の競争力強化に向けたサプライ・チェーン・マネジメント（SCM）構築において、名古屋港が物流の結節点として利用されるために、より一層の物流効率化を図ることが必要である。

【対応】

ステップ1：コンテナターミナルと一体化した流通加工基地の形成

西部地区のコンテナ施設を核とした物流機能を一層高度化し、流通加工機能を付加して、荷主の企業戦略と一体となったロジスティクスセンターの立地を促していく。

実現に向けては、今までの港湾物流の改革を目指し、総合保税地域の導入でコンテナヤード（CY）と背後用地の一体化を図り、低コストで高能率・高付加価値な港湾物流サービスを、名古屋港独自の新しいシステムとして構築する。（関連事業）（港湾物流革新モデル）

さらに、既存の公共コンテナバースを民間事業者に長期リースする「特定埠頭運営効率化推進事業」を導入し、民間活力を活用した効率的なコンテナターミナル経営の実現によって、コンテナ貨物の増加を図ることも検討していく。

こうした革新的なコンテナターミナルが実現する取組みにより、物流コスト削減、サービス向上が進展することに併せ、企業戦略と一体となったロジスティクスセンターの誘致を進め、港湾における一大流通加工基地を形成する。

ステップ1の実現により、名古屋港は、企業、荷主のサプライ・チェーン・マネジメントの構成要員としての役割を担い、中部地域でグローバル展開する荷主企業の競争

力と、アジア各港との競争関係にある名古屋港の競争力が向上し、貿易促進が実現する。

ステップ2：ロジスティクス機能と加工機能が一体化したグローバル生産拠点の形成

ステップ1実現後、国際水平分業体制への一層の対応を目指して、高度なロジスティクス機能を有したこの地域に、加工・組立機能を持つ企業の集積を進め、ロジスティクス機能と加工機能が一体化した臨海部グローバル生産拠点を形成する。

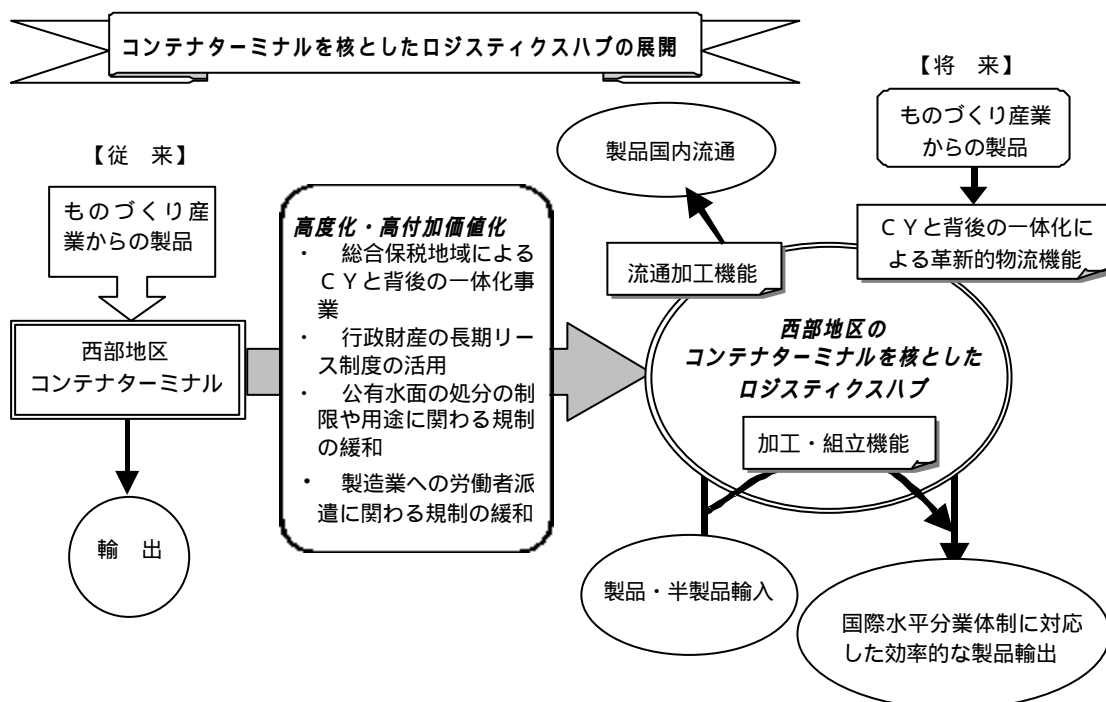
実現に向けては、土地需要の増大が予測されることから、名古屋港周辺まで対象地域を拡大して、用地の有効活用を図りながら、背後地に分散している企業を臨海部に集積させるための企業誘致を行い、高度な物流機能と生産が一体となった産業集積を図る。(臨海部グローバル生産拠点形成モデル)

企業集積のための土地提供に関して、名古屋港内の埋立地は、主に港湾物流関連用地等に用途が限られているものが多いため、「公有水面の処分の制限や用途に関わる規制の緩和」の実施により、事業者の要請に応じたフレキシブルな土地利用を進めていく。(例 西部第7貯木場)

また、港内で土地が充足できない場合には、名古屋港直背後の農用地転用などを視野に入れながら、地域全体で物流と一体となった企業展開を進め、土地活用を促進させる。

さらに、労働者確保の問題への対応として、「製造業への労働者派遣に関わる規制の緩和」により、製造業の臨海部への企業集積を図り、この地域の高い技術力を持つ中小企業の進出を促進するとともに、外資も含めて企業進出の条件整備を進める。

ステップ2の実現により、中部地域産業の生産力アップと雇用の促進、関係自治体の活性化が図られ、臨海部の新しい地域開発モデルとなることが期待できる。



機能展開 2：基盤産業ハブの形成に向けて

名古屋港臨海部基盤産業の技術力、ノウハウを活用し、ものづくりを中心とした中部地域産業の新展開と一体となった、新世代の臨海部基盤産業拠点の形成を名古屋港東・南部地区を中心として展開する。

【背景】

これまで中部地域のモノづくり産業の基盤となってきた基礎素材型産業やエネルギー産業は、技術力向上と安価なコストを背景として台頭してきたアジア・中国等の影響や、日本の国内経済の悪化により事業縮小等が進展し、企業の再編、新規の事業展開等を行っている。

このような企業は、企業の持つ技術力やノウハウを活かした新たな事業転換を進めているものも多い。また、既存企業の規模縮小の結果、遊休化した土地の有効利用として、リサイクル等の新規の環境産業なども進出している。こうした名古屋港を核とした産業新展開が、地域産業全体の新事業展開と一体となって発展していく仕組みが必要である。

【対応】

名古屋港東・南部地区を中心として、臨海部に立地する企業が名古屋港の空間や基盤産業の技術力・ノウハウを活用して新たな展開を図る場合や、新たな企業が臨海部で事業を展開する場合、これらの事業が物流機能と一体的となって展開できるよう、環境や条件を整え産業集積を図る。

このため、今後の企業展開の中長期的視点に立ち、必要に応じてリサイクル事業に関して「再生利用認定制度の対象範囲の拡大」の活用を図る。

また、現在の事業効率化と新たな事業転換を進めるため、全国で実施される「ボイラー等の製造時等検査の簡略化」、「ボイラー等の性能検査に関する自主検査の容認」の実施、及び 2 次提案で認められる予定の「高圧ガス保安法に基づく認定保安検査実施者の変更手続の明確化」などの規制緩和を、企業の必要性に応じて実施する。

さらに、新規の事業展開に向けて、弾力的な土地利用を図るための規制緩和を独自の取組みとして実施する。

潮見ふ頭は、石油貯蔵施設の集積地であるが、昨今の業界再編によって機能が縮小している。このため全国で実施となる「石油コンビナート等災害防止法の規制緩和」によって土地利用を効率的に進め、将来の第二東名・名神高速道路のインターチェンジがあるというポテンシャルを活用した、新たな事業展開を図るための検討を行っている。

公有水面の埋立によって出来た南 5 区等の土地は、「土地利用の処分の制限と用途に関わる公有水面埋立法の規制緩和」により、新たな土地利用の検討を進めていく。

こうした展開により、効率的な物流機能を活かした新エネルギー、リサイクルを軸とした企業集積を促進させ、ものづくり産業を支える新たな基盤産業の育成と資源循環型社会の構築に向けた産業集積を推進する。(ものづくり一体型資源循環産業モデル)

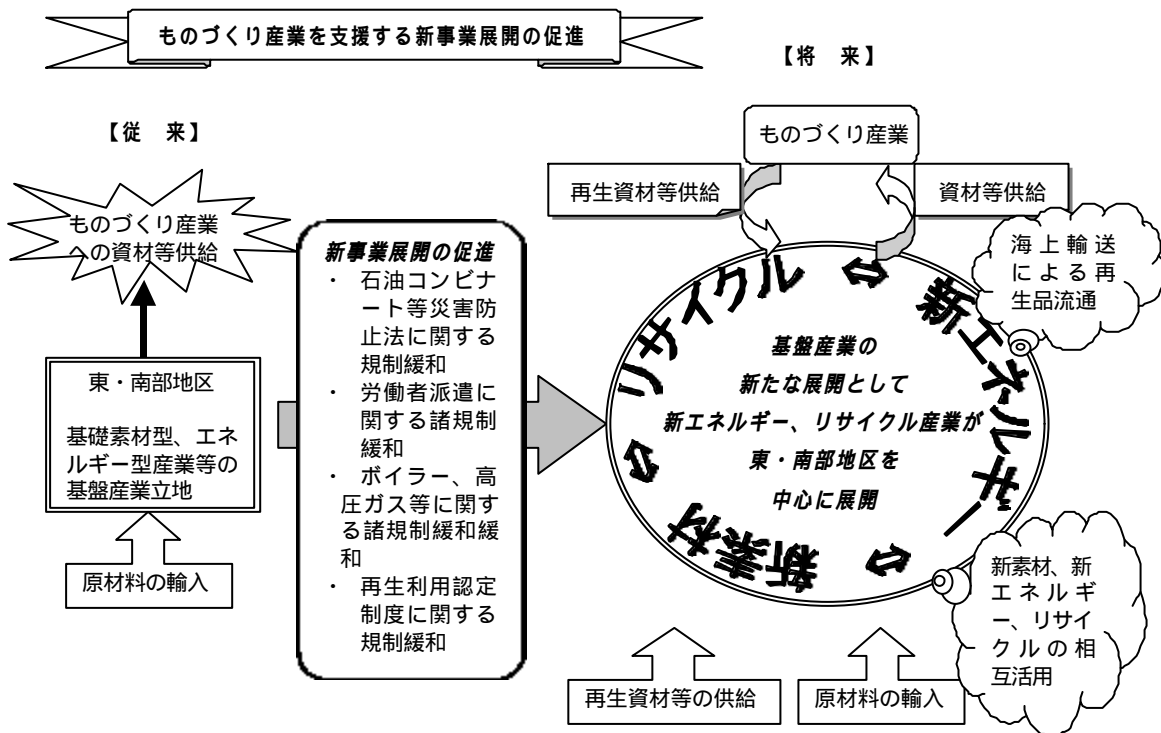
基盤産業ハブの形成により、中部圏のものづくり産業の新展開と一体となった新たな基盤産業の集積が実現し、資源循環型社会構築への貢献や、地域の産業振興の促進と生産額の増大、雇用の拡大につなげる。

名古屋港の戦略的な活用による地域産業の持続的な発展を目標として、名古屋商工会議所がとりまとめた『地域産業活性化プラン ～名古屋港の戦略的な活用から～(H15.3)』においても、地域産業活性化に向けた新しい産業展開メニューとして、名古屋港の物流機能と相互に連携する環境産業や新素材、新エネルギー産業を提案している。

この提案では、名古屋港エリアを核としたこのような事業展開を、地域の関係者全体で支援するような推進体制を整えていくべきとしていることから、事業推進組織を平成15年度の早い時期に立ち上げる準備をすすめている。

注：『地域産業活性化プラン ～名古屋港の戦略的な活用から～』

- ・ 名古屋商工会議所主催
- ・ 有識者、民間企業、関係団体、国の地方機関、地方公共団体より、32名で構成。



名古屋港産業ハブ特区計画の目標実現体制

名古屋港全域の物流機能高度化は、ものづくり産業を形成する荷主企業のグローバル戦略にとって基本的な要望であり、並行してロジスティクスハブの形成、基盤産業ハブの形成を推進していく。

前述した「地域産業活性化プラン ～名古屋港の戦略的な活用から～」策定会議が平成14年7月に設置され、名古屋港の活用施策を検討した結果、物流産業の高度化の展開、環境産業の新展開、多様な産業展開の3つの提案がなされた。これを受けて、地域全体の推進体制として関係行政団体による「名古屋港産業情報ネットワーク（仮称）」（事務局 名古屋港管理組合）を設置し、行政の役割分担と情報の共有化を図り、民間事業のサポート体制を平成15年度早期に設立する。

また、ロジスティクスハブの形成に向けては、平成14年12月より港湾関係者とともに「名古屋港口ロジスティクスハブ研究会」^{注1}を組織し、ロジスティクスハブ形成に向けた基本的な検討を行ってきた。今後、事業化に向けて、研究会を発展させて、「名古屋港口ロジスティクスハブ事業化検討会（「仮称」）（事務局 名古屋港管理組合）を平成15年度早期に立ち上げ、総合保税地域による一体化、NUTSとSea-NACCS^{注2}を活用した情報システムの一体化等、具体的な事業化の検討を進める。

注1：「名古屋港口ロジスティクスハブ研究会」

- ・ 事務局 名古屋港管理組合
- ・ 港湾関係事業者、名古屋港管理組合による勉強会

注2：Sea-NACCS

- ・ Sea-Nippon Automated Cargo Clearance Systemの略
- ・ 日本の海上貨物通関情報処理システム

名古屋港産業ハブ特区計画の全体イメージ

次頁に名古屋港産業ハブ特区計画の全体イメージを示す。

名古屋港産業ハブ特区計画の全体イメージ

名古屋港産業ハブ特区計画

< 目 標 >

中部地域の産業活性化のために、名古屋港の機能と空間を活用し港湾物流と臨海部産業の構造改革により港湾・産業両方の競争力を高め、ものづくり産業の活力向上による地域経済・社会の活性化モデルを示し、全国に波及させ我が国経済の活性化につなげること。

名古屋港の物流機能高度化 (名古屋港全域)

特定事業

- ・ 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

全国で実施の規制緩和

- ・ 検疫の24時間化
- ・ 水先料金の見直し
- ・ 特殊車両許可手続の簡素化
- ・ 輸出入・港湾関連手続の合理化

< 機能展開 1 >

ロジスティクスハブの形成
(西部地区を中心として展開)

【ステップ1】

港湾物流の構造改革

関連事業の実施

(総合保税地域による
一体化事業)

港湾物流革新モデル



【ステップ2】

臨海部グローバル産業集積

臨海部グローバル生
産拠点形成モデル

今後実施予定の事業

- ・ 行政財産の長期リース制度
- ・ 公有水面埋立法(処分・用途)の規制緩和
- ・ 労働者派遣に関する諸規制緩和

今後実施予定の事業

- ・ 石油コンビナート災害防止法に関する規制緩和
- ・ ボイラー、高圧ガス等に関する諸規制緩和
- ・ 再生利用認定制度に関する規制緩和
- ・ 労働者派遣に関する諸規制緩和

< 機能展開 2 >

基盤産業ハブの形成
(東・南部地区を中心として展開)

ものづくり産業を支える新たな基盤産業の育成と資源循環型社会の構築に向けた産業構造を創出する

ものづくり一体型資源循環産業モデル

ものづくり産業への貢献

目 標 実 現 体 制

「名古屋港産業情報ネットワーク(仮称)」
「名古屋港ロジスティクスハブ事業化検討会(仮称)」

7 構造改革特別区域の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

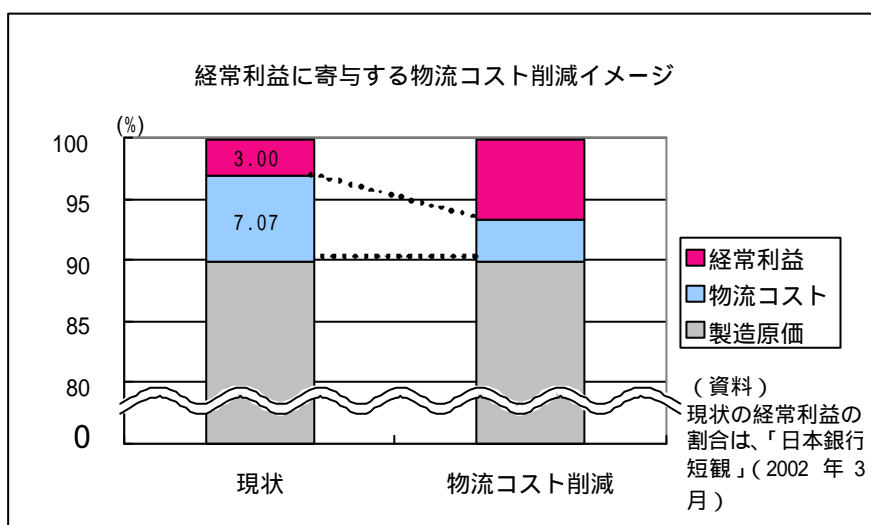
港湾物流機能の高度化、ロジスティクスハブの形成、基盤産業ハブの形成を進め、名古屋港産業ハブ特区の実現によって次のような効果が生ずる。

港湾物流機能の高度化

名古屋港全域における港湾物流機能の高度化は、海陸輸送の結節点として名古屋港を利用するグローバル企業にとって、トータル物流コストの削減と諸手続きの簡素化など物流サービスの向上により、効率的でフレキシブルな物流が可能となる。

日本ロジスティクスシステム協会の「業種別物流コスト実態調査（2001年度）」によると、製造業の物流コストの売上高比率は7.07%となっている。

港湾の24時間・365日フルオープン化など、名古屋港において、港湾コスト削減・リードタイム短縮につながる物流サービス向上施策を実施することで、企業のトータル物流コストが削減され、売上高比率における物流コストの低下が実現すれば、地域の企業の経常利益が増加し、産業競争力の維持・強化へ結び付くこととなる。



ロジスティクスハブの形成及び基盤産業ハブの形成による効果

ロジスティクスハブの形成に向け、現在、コンテナゲートのフルオープン化や情報システムの一元化による港湾情報プラットフォームの構築を進めているが、これらの事業展開と通関制度の見直しによって、リードタイムが3日から1日に短縮が可能となり、物流体系の一層の高度化が推進される。

また、総合保税地域の導入など関連事業の整備等により、コンテナターミナルと背後用地の一体化によるコスト削減（例えば、飛島ふ頭の場合、保税地域の許可にかかる

手数料：約 400 万円 / 月 24 万円 / 月) や、トレーラー利用の効率化 (例えば、沿岸荷役用トレーラーの相互融通が可能) など、付加価値の高いサービスの提供が可能となる。

こういったシステムの構築と次世代高規格コンテナターミナルの整備など、名古屋港独自の物流改革を実施することにより、飛島ふ頭の構造改革を進め、企業のサプライ・チェーン・マネジメントを支援することを通して、地域産業の高度化に資することが可能となる。

さらに、このような高度なロジスティクス機能と加工・組立機能が一体化した、グローバル生産拠点の形成に向けて、加工・組立産業や関連産業の集積を図り、地域の産業の活性化を図る。

この結果、経済的社会的効果としては名古屋港のコンテナ貨物量が増加する。

2002 年確定値では、名古屋港の外貿コンテナ貨物取扱個数は約 180 万 TEU (うち、輸出コンテナ貨物取扱個数 約 91 万 TEU、輸入コンテナ貨物取扱個数 約 89 万 TEU) であるが、様々な物流改革の施策による背後圏の拡大やロジスティクスハブの形成などにより、2007 年に 230 万 TEU、2010 年には 250 万 TEU の達成を目論んでいる。

コンテナ貨物量の増加によって、貨物を扱う港湾関連産業の活性化につながり、さらに、名古屋港を利用する中部地域の産業、荷主企業の生産力・競争力の向上が期待できる。

また、基盤産業ハブの形成では、背後地のものづくり産業を支える産業展開として新エネルギー、リサイクルを軸とした企業集積を図るとともに、物流の効率化により地域産業活動を担保する仕組みを港湾でつくり、名古屋港を次世代の地域産業展開の核として活用する。

このような名古屋港産業ハブ特区の実現によって、企業戦略に対応した地域産業の新展開をリードすることとなり、名古屋港の取扱貨物量 (2002 年 約 1 億 5799 万ト) や外貿取扱貨物量 (2002 年 約 1 億 851 万ト) が増加する。

外国貿易の増加によって、名古屋港における外国貿易額 (2002 年名古屋税関データ 約 9 兆 6314 億円 このうち、輸出貿易額 約 6 兆 9978 億円、輸入貿易額 約 2 兆 6336 億円) が増大し、日本にとって外貨を稼ぎ、貿易黒字を生み出す地域として、日本経済を支え続けることが可能となる。

また、活発な企業活動によって、25 年連続全国 1 位の愛知県の製造品出荷額 (約 34 兆 5364 億円) の増加や関係市町村の税收増加、雇用拡大が期待できる。

さらに、地域の環境負荷の軽減を促進させ、資源循環型社会形成への取組みが進展する。

「地域経済と名古屋港 報告書」(名古屋港管理組合 平成 12 年 3 月) によると、名古屋港における産業活動が地域経済に及ぼす波及効果は、全体で約 26 兆円。このうち

愛知県内への経済効果は約 16 兆円で、愛知県内生産額 71 兆円の約 22%に相当している。

また、愛知県内への誘発雇用者数 61 万人は、愛知県の就業者数 377 万人の約 16% (6 人に 1 人) に相当している。

このように名古屋港の経済活動は、背後圏に強い影響を及ぼしていることから、名古屋港産業ハブ特区の実現は、地域全体に大きな経済的社会的効果を及ぼし、地域経済の活性化に資することとなる。

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

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

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

名古屋港産業ハブ特区計画の目標に向けて、名古屋港全域の物流機能の高度化を図るとともに、ロジスティクスハブの形成と基盤産業ハブの形成という 2 つの機能別展開によりその実現を図る。

これらを実現する方策として、「物流効率化・高度化」や「事業新展開促進」及び「弾力的土地活用」の諸施策を組み合わせる。

物流効率化・高度化を促進させる名古屋港の特性を活用した関連事業として、総合保税地域によるコンテナターミナルとその背後物流関連用地の一体化事業を進める。

この事業は、「臨時開庁手数料の軽減」や「税関の執務時間外における通関体制の整備」といった特定事業と、全国で実施が予定されている「輸出入・港湾関連手続きの合理化」、「検疫の 24 時間化」、「水先料金の見直し」、「特殊車両許可手続きの簡素化」といった規制緩和や名古屋港独自の物流改革施策を併せて実施することで、港湾物流の効率化・高度化を実現する。

さらに、今後、「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」や「特定埠頭運営効率化推進事業」の特定事業の実施を検討していく。

総合保税地域による一体化事業（関連事業）

【背景】

名古屋港の外貿コンテナ貨物取扱個数は、2002年の確定値によると約180万TEUで、10年間（1992年～2002年）で1.6倍となっている。これは、企業のグローバル戦略とともに施設整備を進めてきた結果、今日の実績となった。

しかし、今後、益々国際水平分業体制が拡大し、企業のサプライ・チェーン・マネジメントが進展するなかで、コンテナ輸送の一層の効率化・高度化が求められている状況にある。

これまで、名古屋港コンテナターミナルにおける物流効率化として、港湾荷役の24時間・365日化等の取組みを進め、既に実現している。

しかし、港湾の完全24時間・365日オープンに向けては、ターミナル内における作業のみならずターミナル外の官民共同の取組みが必要であることから、通関・検疫業務の24時間化の導入を図っていく。

また、コンテナターミナルゲート24時間フルオープン化への実証実験（平成15年夏前の実施予定）に向けた検討を行っており、実証実験後の本格実施は、他港にはない独自のシステムを行うことによって、ターミナルゲートのフルオープン化が可能となる予定である。

上記の物流効率化策と一体的に、港湾物流の高度化と効率化を図るため、コンテナターミナルにおける名古屋港独自の物流高度化事業（関連事業）を以下のように進める。

【目的】 特区内においてコンテナヤード（CY）と直背後の物流保管施設（物流センター、上屋）を総合保税地域で一体化し、輸出入貨物の効率性の追及及び付加価値の高いモノの流れを実現し、港湾物流の革新モデルを構築する。

【現状】 通関作業は保税地域で行われることとなっており、CYは指定保税地域、直背後の物流センターや上屋は保税蔵置場として保税地域の指定を受け、輸出入貨物を取扱っている。現在の保税制度においては、各保税地域は個別に機能し、貨物搬入のための保税地域間の荷動きや手続等が煩雑となっている。

【地区】 特区内における飛島ふ頭、鍋田ふ頭のCYとその背後

【施設概要】 飛島ふ頭及び鍋田ふ頭のコンテナターミナルの施設概要

施設概要

地区名	バース名	水深 (m)	岸壁延長 (m)	ターミナル 面積 (ha)	クレーン 数(基)	岸壁種類
飛島ふ頭	90、91、92号岸壁	10～12	620	17.0	4	公共
	R1、R2、R3	12	900	28.9	6	N C B *
	93、94号岸壁	15	700	22.5	5	公共
鍋田ふ頭	T1、T2	14	735	35.9	5	公社・新方式
飛島南側	工事中 平成17年度1バース(-16m) 供用開始					

* N C B : 名古屋コンテナふ頭株式会社

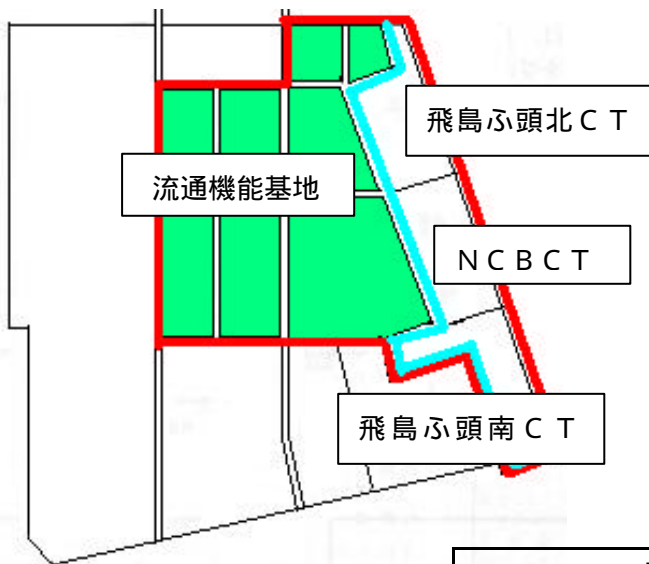
コンテナ船入港実績及び取扱貨物量実績（2001年）

地区名	バース名	入港隻数 (隻)	取扱貨物量 (TEU)		
			輸出	輸入	合計
飛島ふ頭	(北) 90、91、92 号岸壁	583	100,359	104,840	205,199
	R1、R2、R3	1,190	316,567	307,992	624,559
	(南) 93、94 号岸壁	498	180,386	169,050	349,436
鍋田ふ頭	T1、T2	1,252	172,034	164,157	336,191
その他	-	1,209	113,570	107,132	220,702
合計	-	4,732	882,916	853,171	1,736,087

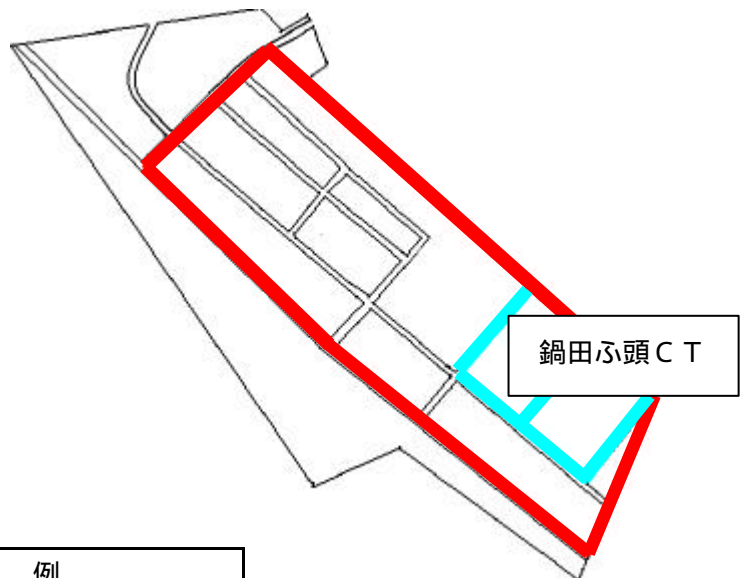
飛島ふ頭流通機能基地




	施設名	進出会社数	用地面積 (㎡)	延床面積 (㎡)
飛島ふ頭流通機能基地	名古屋港流通センター	港運事業者等 23 社	551,094	263,927
	名古屋港国際総合流通センター	港運事業者 9 社	49,934	69,067
倉庫団地	東海倉庫団地	倉庫業者延べ 11 社	99,051	75,764
	名古屋港団地倉庫事業協同組合	倉庫業者 14 社	99,017	57,930

飛島ふ頭

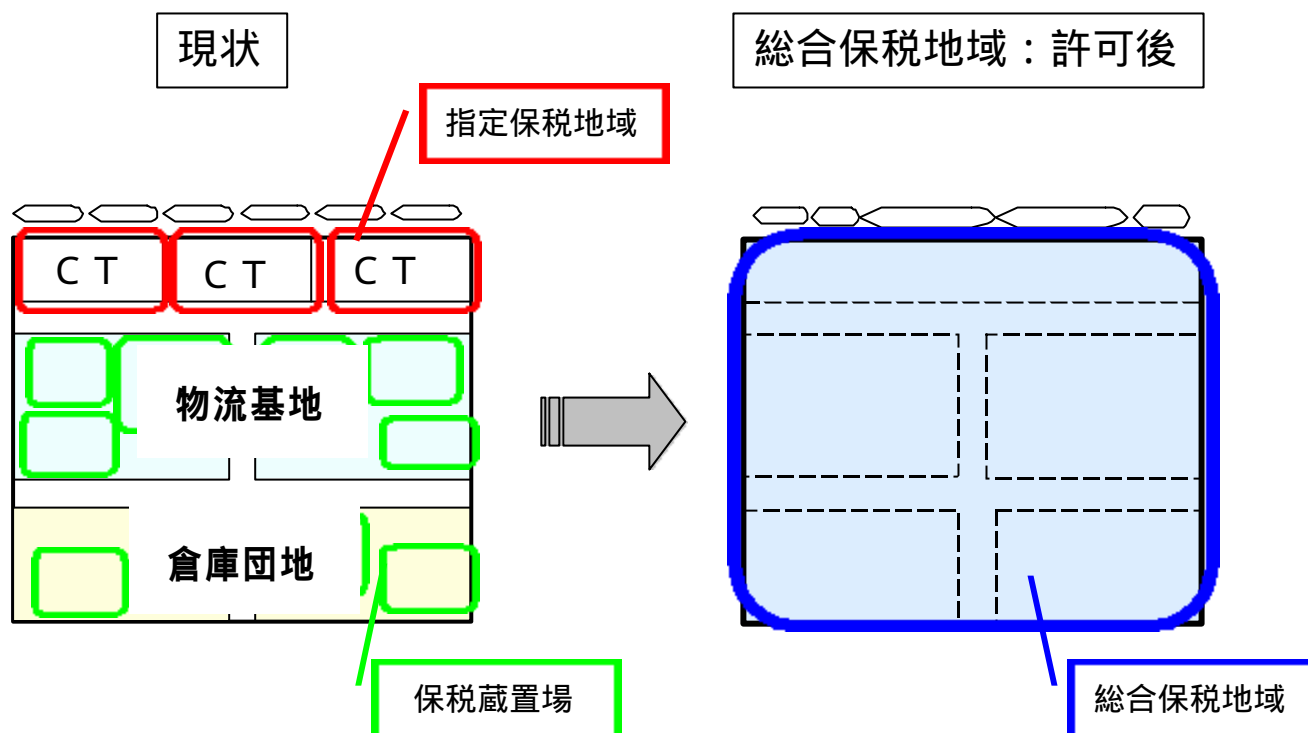


鍋田ふ頭



凡 例	
	コンテナターミナル
	流通機能基地
	一体化エリア(案)

【内容】CYと背後が個別に保税地域として指定されているものを、一体的、包括的に総合保税地域の許可を受けることにより、シームレスでフレキシブルな付加価値の高い物流の実現を目指し、NACCSを活用した情報システムの構築と併せて、名古屋港独自物流のシステムを構築する。



【効果】

- ・ 総合保税地域というエリアの中で、保税運送手続の不要や使用車両の相互融通及びターミナルと上屋・倉庫情報の一元化によるコスト削減やリードタイムの短縮が可能
- ・ 「港頭地区で積み込まれた貨物のコンテナ扱い」が、全国における実施が認められることから（第2次提案）、総合保税地域との組み合わせによって弾力的な貨物の扱いが可能となり、港頭地区の物流機能が強化される

【対応】現在、名古屋港管理組合と港湾関係者との間で、総合保税地域の被許可者を始めとして、総合保税地域による一体化の物理的、ソフト的な対応方法や、これまでにない革新的な物流サービスの具体的な提供方法について「名古屋港口ロジスティクスハブ研究会」において、平成14年12月より検討しているが、今後は更に、事業化に向けて組織強化して検討を行っていく。

このように、港湾物流の効率化・高度化を進めながら、ものづくり産業と一体となった事業新展開を促進し、併せて弾力的土地活用を進めていく。

事業新展開促進策としては、今後、事業者が必要に応じて、特区において次のような事業を行っていく。

- ・ 高圧ガス製造施設の自主検査対象拡大事業
- ・ 高圧ガス設備の開放検査期間変更事業
- ・ 再生利用認定制度対象廃棄物拡大事業

また、全国で実施予定の次の規制緩和も併せて行う。

- ・ 労働者派遣における物の製造業務への派遣対象業務の拡大
- ・ ボイラー等の製造時検査の簡略化
- ・ ボイラー等の性能検査に関する自主検査の容認

さらに、さまざまな事業展開を図るための弾力的土地活用策として、特区において次の事業の実施を検討していく。

- ・ 公有水面埋立地の用途変更等の柔軟化事業
- ・ 公有水面埋立地における用途区分柔軟化事業

同時に、全国で実施予定の次の規制緩和も活用して進める。

- ・ 工場等の建て替えやコンビナート地区の再開発等における石油コンビナート等災害防止法上の区分・地区用件等の緩和

名古屋港産業ハブ特区における関連事業と実施予定の特定事業及び規制緩和の一覧

名古屋港産業ハブ特区			
関連事業 (港湾物流効率化・高度化)		総合保税地域による一体化事業 (CYと背後用地の一体的利用)	
特区 で 実 施 予 定 の 特 定 事 業	物流効率化・高度化	701：臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業	
		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	
		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	-
		1203：特定埠頭運営効率化推進事業	-
	事業新展開促進	1115：高圧ガス製造施設の自主検査対象拡大事業	-
		1119：高圧ガス設備の開放検査期間変更事業	-
		1304：再生利用認定制度対象廃棄物拡大事業	-
	弾力的土地活用	1201：公有水面埋立地の用途変更等の柔軟化事業	-
		1202：公有水面埋立地における用途区分柔軟化事業	-
	全国 で 実 施 予 定 の 規 制 緩 和	物流の効率化・高度化	505、702、939、1001、1117、1209： 輸出入・港湾関連手続きの合理化
940：検疫の24時間化			
1201：水先料金の見直し			
1203：特殊車両許可手続きの簡素化			
事業新展開促進		905：労働者派遣における物の製造業務への派遣対象業務の拡大	
		918：ボイラー等の製造時検査の簡略化	
		919：ボイラー等の性能検査に関する自主検査の容認	
弾力的土地活用		414、1115： 工場等の建て替えやコンビナート地区の再開発等における石油コンビナート等災害防止法上の区分・地区用件等の緩和	

* 事業名等の前の番号は国のコード番号

* 右欄の は、今回の特区計画において実施する特定事業

* 右欄の - は、今後実施に向けて検討する特定事業

別紙（特定事業番号：701）

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

名古屋港を活用する通関業者

3 当該特区の特例措置の適用の開始の日

構造改革特別区域計画認定後

4 特定事業の内容

名古屋港では、ものづくり産業の競争力強化のために、物流機能の高度化を名古屋港全域で取り組んでいる。

この地域のものづくり産業の代表的なモノの動きとしては、海上輸送で輸入された原材料を名古屋港東・南部地区に立地する基礎素材型産業やエネルギー産業において1次加工し、これらを陸上輸送して内陸部のものづくり産業で製品化し、再び、この製品を名古屋港西部地区まで陸上輸送した後、海上輸送により海外へ輸出するといった形態である。

また、輸出完成自動車のように、内陸部から輸送されて金城ふ頭などの公共バスや新宝ふ頭の民間バスから輸出される場合も多い。

このように、名古屋港の背後圏に集積している自動車産業などのものづくり産業は、原材料の輸入から製品の輸出まで、名古屋港を利用して世界各地と活発な貿易を行っている。こうした企業が、最適調達、最適生産、最適販売を実現するためのサプライ・チェーン・マネジメントの構成要員として、名古屋港の物流機能を効率的に利用することが、地域産業の国際競争力の維持・向上につながる。

このため、海上輸送と陸上輸送の結節点として、名古屋港の物流機能が集積する西部地区のみならず、民間の専用バスが集積する東・南部地区も含めた全域で、港

湾の 24 時間化を始めとした物流機能の高度化を目指した取組みを進めている。

名古屋港では、平成 11 年度より「21 世紀の名古屋港づくり協議会」(事務局 名古屋商工会議所)を設置し、名古屋港の国際競争力の確保及び使いやすい港づくりを目指し地域産業の活性化のための検討を、官民が一体となって地域をあげて取り組んでいる。本協議会においては、港湾コストの削減と港湾サービス向上のための施策をアクションプログラムとしてとりまとめ、その実現に向けた対応と進捗状況等の整理を行っている。

こうした取組みの結果、コンテナターミナルの効率的な運営や入港料等の削減が実現し、名古屋港の使いやすい港づくりが着実に進展している。

例えば、本協議会で要請のあった水先料金の見直しは、全国的な規制緩和の対象となり、平成 15 年度から名古屋港においても実施されることとなった。また、コンテナターミナルゲートの 24 時間フルオープン化に向けては、実証実験についての検討が関係者で行われており、平成 15 年 6~7 月に予定している実証実験の結果を受けて本格実施に向けた検討を行う。

物流高度化に向けたこうした地元の努力と合わせて、貿易業務の一環を担っている国の通関・検疫業務に関わる規制緩和は、港湾の 24 時間化に向けて不可欠な条件である。

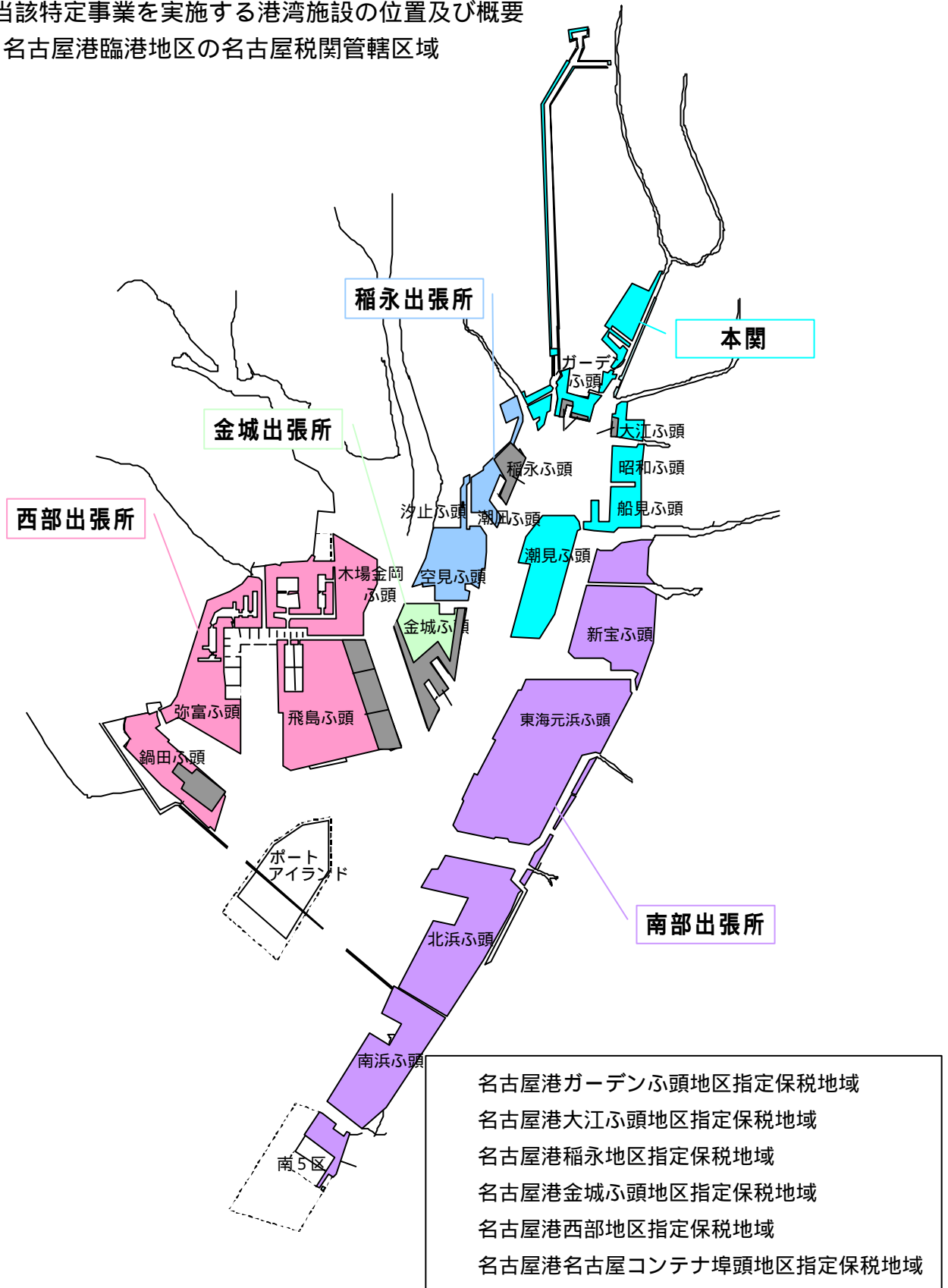
例えば、コンテナターミナルゲートのフルオープン化の本格実施においては、同時に通関・検疫業務を担う職員の配置と、荷主等に負担とならない低廉な時間外手数料等の料金体系が必要であり、特定事業の実施によって、コンテナターミナルにおける実質的な 24 時間化が実現する。

また、緊急性を要する原材料の輸入や完成自動車の輸出等において、コンテナターミナル以外の名古屋港の物流機能のフレキシブルな対応が求められている。

このため、名古屋港の国際競争力の確保と地域産業の活性化につながる物流の効率化に向けて、港湾のコスト削減と 24 時間化を実現し、荷主企業のサプライ・チェーン・マネジメントに対応した港湾サービスが提供できるよう、名古屋港全域において特定事業を実施する。

5 当該規制の特例措置の内容

当該特定事業を実施する港湾施設の位置及び概要
名古屋港臨港地区の名古屋税関管轄区域



概要

名古屋税関出張所管轄別 保税蔵置場・併設保税蔵置場・保税工場

本関

保税蔵置場

	名称	備考
1	大源海運（株）	
2	福山冷蔵（株）	4ヶ所
3	中部倉庫運輸（株）	
4	日本トランスシティ（株）	
5	大藤運輸（株）	
6	名港海運（株）	3ヶ所
7	（株）森吉倉庫	
8	名古屋倉庫（株）	2ヶ所
9	伊勢湾海運（株）	2ヶ所
10	東亜合成（株）	
11	成田冷蔵（株）	
12	三井倉庫（株）	
13	日塩（株）	
14	東洋水産（株）	
15	協同飼料（株）	
16	日本通運（株）	2ヶ所
18	（株）サンラックス	2ヶ所
19	中央倉庫（株）	
20	三菱倉庫（株）	2ヶ所
21	横浜冷凍（株）	
22	名港海運埠頭	
23	（株）上組	2ヶ所
24	城北冷蔵（株）	
26	中京冷蔵（株）	
27	（株）築港	
28	リノール油脂（株）	
29	（株）辰巳商会	
30	丸中興産（株）	
31	シンコーケミカル・ターミナル（株）	
32	ケミカルロジテック（株）	

33	エクソンモービル石油(有)	
34	三井物産エネルギー物流(株)	
35	宝石油化学(株)	
36	新日本石油(株)	
37	東陽倉庫(株)	
38	川西倉庫(株)	
39	中京海運(株)	

併設蔵置場・保税工場

	名 称	備考
1	兼松油槽(株)名古屋油槽所	

稲永出張所

保税蔵置場

	名 称	備考
1	旭運輸(株)	
2	伊勢湾海運(株)	4ヶ所
3	(株)大森廻漕店	
4	岡谷鋼機(株)	
5	(株)上組	3ヶ所
6	川西倉庫(株)	
7	大藤運輸(株)	2ヶ所
8	大洋海運(株)	
9	中京海運(株)	
10	月星海運(株)	
11	東陽倉庫(株)	3ヶ所
12	朽木合同輸送(株)	
13	トレーディア(株)	
14	名古屋埠頭(株)	
15	(株)ニチレイ	
16	日本通運(株)	
17	濃飛倉庫運輸(株)	
18	フジトランスコーポレーション	4ヶ所
19	丸菱商事(株)	
20	三井倉庫(株)	2ヶ所
21	(株)三井物産	
22	三菱倉庫(株)	3ヶ所

23	名港海運(株)	5ヶ所
24	菱洋運輸(株)	

金城埠頭出張所

保税蔵置場

	名 称	備考
1	旭運輸(株)	
2	伊勢湾海運(株)	2ヶ所
3	(株)上組	2ヶ所
4	川西倉庫(株)	
5	東陽倉庫(株)	
6	フジトランスコーポレーション	2ヶ所
7	三井倉庫(株)	
8	三菱倉庫(株)	
9	名港海運(株)	2ヶ所

西部出張所

保税蔵置場

	名 称	備考
1	アイ・ロジスティクス(株)	
2	愛知海運(株)	4ヶ所
3	旭運輸(株)	2ヶ所
5	伊勢湾海運(株)	2ヶ所
6	伊勢湾倉庫(株)	
8	王子埠頭(株)	
9	(株)上組	3ヶ所
10	川崎重工業(株)	
11	川崎重工業(株)	
12	川西倉庫(株)	
13	喜多村工業(株)	2ヶ所
14	岐阜倉庫運輸(株)	
15	キムラユニティー(株)	
16	共英製鋼(株)	
17	ケイヒン(株)	
18	ジェイティ物流(株)	
21	(株)鈴鉦運輸	
22	(株)住友倉庫	

23	住友林業(株)	
24	大源海運(株)	2ヶ所
25	大藤運輸(株)	2ヶ所
28	中央倉庫(株)	3ヶ所
29	中京倉庫(株)	
30	中部木材倉庫(株)	
31	東海協和(株)	3ヶ所
32	東海倉庫(株)	
33	東晃鋼業(株)	
34	東陽倉庫(株)	4ヶ所
36	東洋プライウッド(株)	
37	トヨタ自動車(株)	2ヶ所
38	豊通物流(株)	
39	トレーディア(株)	
40	名古屋港木材倉庫(株)	4ヶ所
41	名古屋港木材倉庫(株)	2ヶ所
42	日通商事(株)	2ヶ所
43	日本通運(株)	2ヶ所
44	日本トランスシティ(株)	
45	濃飛倉庫運輸(株)	
46	橋元運輸(株)	
48	阪和流通センター名古屋(株)	
49	ピー・エー・ジー・インポート(株)	
50	福玉精穀倉庫(株)	
51	藤梱包(株)	
52	フジトランスコーポレーション	7ヶ所
53	(株)富士ロジテック	
54	丸一鋼管(株)	
56	丸紅エネックス(株)	
57	三井倉庫(株)	3ヶ所
58	三菱自動車工業(株)	
59	三菱重工業(株)	
60	三菱倉庫(株)	3ヶ所
61	名京倉庫(株)	
62	名港海運(株)	6ヶ所
63	由良海運(株)	
64	由良海運(株)	

南部出張所

併設蔵置場・保税工場

	名 称	備考
1	愛知製鋼(株)	
2	石川島播磨重工業(株)愛知工場	
3	出光興産(株)愛知製油所	
4	新日本製鐵(株)名古屋製鐵所	
5	大同特殊鋼(株)	2ヶ所
6	トヨタ自動車(株)名港センター併設	

保税工場

	名 称	備考
1	サンエイ糖化(株)	
2	サン食品(株)東海工場	
3	東レ・デュポン(株)東海事業場ケブラー工場	

名古屋税関出張所管轄別 指定保税地域

本関

	名称	所在地	指定年月日	総面積	施設管理者
	名古屋港ガーデン ふ頭地区指定保税 地域	名古屋市港区102, 1 06, 108, 109 - 1	S27.12.16	42,751	名古屋港管理組合
	名古屋港大江ふ頭 地指定保税地域	名古屋市港区大江町2 - 8 ~ 12	S37.03.17	13,644	名古屋港管理組合

稲永出張所

	名称	所在地	指定年月日	総面積	施設管理者
	名古屋港稲永地区 指定保税地域	名古屋市港区潮凧町1 - 2・3, 57 - 2・3, 58, 63 ~ 65, 67, 69, 89 名古屋市港区一州町8 7, 89 名古屋市港区稲永新田字 か611 - 1	S35.07.14	312,730	名古屋港管理組合

金城埠頭出張所

	名称	所在地	指定年月日	総面積	施設管理者
	名古屋港金城ふ頭 地区指定保税地域	名古屋市港区金城ふ頭2 - 7, 3 - 1 ~ 5	S45.02.01	746,151	名古屋港管理組合

西部出張所

	名称	所在地	指定年月日	総面積	施設管理者
	名古屋港西部地区 指定保税地域	愛知県海部郡飛島村東浜 2 - 13・25・26, 3 - 5 ~ 10	S59.11.15	864,831	名古屋港管理組合
		愛知県海部郡弥富町大字 楠3 - 26・30・31, 富浜5 - 1			名古屋港埠頭公社
	名古屋港名古屋コ ンテナ埠頭地区指 定保税地域	愛知県海部郡飛島村東浜 2 - 7 ~ 12	S48.06.20	289,216	名古屋コンテナふ 頭(株)

保税蔵置場において臨時開庁申請を行う場合、申請者は最低 2 名程度の担当者で対応をしている。

南部出張所管轄の鉄鋼関係企業では、原材料の輸入及び製品輸出に 24 時間対応しているため、担当者を 2 交代制で配置している。

名古屋港のコンテナターミナルゲートは、平日、土曜日は 8 時半～17 時までオープンしているが、日祝日はオープンしていない。しかし、指定保税地域であるコンテナターミナルにおいては、検査ヤードへの搬入等、ターミナル内荷役作業を土日祝日にも行っている。

また、ゲートオープン時間との関係から、緊急性を要する場合は、ゲートオープン時間内に保税運送により事業者の保税蔵置場に移し、そこで通関している。

現在、コンテナゲートフルオープンに向けた実証実験について検討が始まっており、今後、本格実施によって時間外の通関、搬出入が可能となり、利用者の要望に対して迅速な対応が可能となる。

当該特定事業を実施する施設を管轄とする税関官署における臨時開庁承認の過去 3 年の実績（財務省関税局業務課調べ）

（単位：件数）

	H12	H13	H14
名古屋港	3,828	3,421	3,387

名古屋港全域において年間 3 6 5 件以上の実績が認められる。

従って、名古屋港産業ハブ特区計画の意義、目標の実現に向けた取組みの一環として、物流の効率化・高度化を進めるために、特定事業を名古屋港全域を対象として実施する。

港湾施設における利用者利便の向上（使用料の軽減、利用手続の簡素化等）又は施設利用の促進（港湾・空港関連インフラの整備、定期航路の誘致等）などを通じて貿易の振興に資する施策

これまでの名古屋港の貿易の振興に資する施策としては、ハード面においては、国際競争力の強化に向けた大水深高規格コンテナターミナルの建設に着手しており、平成 17 年度の 1 バース暫定供用に向けて鋭意取り組んでいる。このターミナルにおいては、国内初の自動化荷役システムの導入や上物整備の一部民間施工など、名古屋港利用向上に向けた革新的な施策を実施する予定である。

また、他港にはない名古屋港独自の先進的な取組みとして、名古屋港の全てのコンテナターミナルにおいて、IT を駆使した統一的な情報管理・オペレーションを行うための名古屋港統一ターミナルシステム（NUTS）が機能している。これを活用して、今後、港湾行政手続のシングルウィンドウ化と併せて、港湾物流における官民間の情報の共有化を図るために、港湾物流情報プラットフォーム構築に

向けた検討などの取組みを進めている。

さらに、名古屋港と背後圏を結ぶ道路の利便性を高めることによって貨物増加を図っている。高規格幹線道路との接続をさらに強化する施策として、現在、鍋田ふ頭進入道路を臨港道路として整備している。また、名古屋都市高速と高規格幹線道路との接続など名古屋港を取り巻く道路整備計画によって、利便性が向上することから、広域幹線道路の一層の整備促進や利用促進について関係行政機関へ積極的に働きかけをしている。

ソフト面では、前述した「21世紀の名古屋港づくり協議会」が、平成11年4月より名古屋商工会議所に設立されている。

本協議会では、「名古屋港の国際競争力の確保」と「使いやすい港づくり」という視点から、港湾サービスの向上、港湾コストの削減を目指して官民一体となった取組みを継続的に進めている。こうした取組みはアクションプランとして整理されており、単年度毎の実績を整理するとともに、次年度以降の取組み目標を明確にしている。これまで入港料については、利用者の要望にあった減免、割引を実現し、岸壁使用料などについても競争力のある料金体系の設定を行っている。また、利用手続の簡素化についても一定の成果をあげるなど、貿易の促進につながる施策を実施している。さらに、これまで実現されていない項目については、今後、このアクションプランに基づき継続して取り組んでいく。(別紙参照)

現在、検討しているコンテナターミナルゲートの24時間フルオープン化も本協議会における検討事項である。コンテナターミナルゲート24時間フルオープン化に向けては、地元関係者による検討会を設置し、実証実験を平成15年6~7月に実施する予定で調整を行っている。今後、通関体制の24時間化と併せて、ゲートフルオープン化の早期本格実施に向けて、地元として体制整備を整えていく。

こうした取組みとともに、ロジスティクスハブの形成に向けた総合保税地域の一体化事業を展開させていく。

さらに、2005年には、名古屋港の沖合いに中部国際空港が開港予定であり、陸・海・空ネットワークの形成による物流拠点機能の向上策を検討していく。

また、毎年、地元経済界とともに海外ポートセールスを行っており、航路誘致や企業訪問などを行い、関係者一丸となって名古屋港の利用促進に取り組んでいくとともに、国内の企業に対しても、随時、名古屋港説明会を開催しており、企業の効率的な物流を実現するため、利便性の高い名古屋港の利用を働きかけている。

今後、継続的に荷主の企業戦略と一体となった港湾物流の合理化を進めるとともに、スーパー中枢港湾の候補港として積極的に港湾コスト、サービスの構造改革*を行いアジア諸港を凌ぐ港湾競争力強化を図ることにより、地域産業競争力の強化を通して貿易の振興に資するものである。(次頁参照)

スーパー中枢港湾の候補港としてコスト・サービスの改善策の実施による貿易の促進に資する事業

名古屋港は、日本経済を支えるものづくり産業の中核圏域を背後に持つとともに、陸・海・空の交通結節点としてのポテンシャルを活用し、港湾物流機能の戦略的な改革を行うことにより、背後地産業の国際的なサプライ・チェーン・マネジメントの構築を支援し、貿易の拡大を図るものである。

名古屋港のコンテナ機能の目標

- ・取扱個数：250万TEU（2010年） 180万TEU（2002年）
- ・24時間フルオープン化
- ・港湾コストの約3割減
- ・リードタイムの1日化
- ・メガターミナルオペレーター機能の確立

目標達成に向けた方法

- ・自動化荷役システムの導入
- ・ターミナルの上物整備の一部民間施工による経営的観点の導入
- ・共同オペレーター（荷主系物流会社、邦船社、港運）による複数バースの一元管理・運営
- ・共同オペレーションをサポートする情報の共有化
- ・既存公共ターミナルにおける長期リース制度などの専用化を導入
- ・次世代高規格コンテナターミナルにおけるボリュームインセンティブの導入
- ・ひき船使用料の低廉化
- ・24時間フルオープンの早期実現
- ・港湾物流情報プラットフォームの構築

ロジスティクスハブの形成

陸・海・空交通の拠点性を活かし、ものづくり産業を物流で支援し、背後圏の産業競争力を強化するため、コンテナターミナルと背後用地を総合保税地域制度により一体化したエリアにおいて物流機能の革新を実現するとともに、荷主の企業戦略を一体となったロジスティクスセンターの立地促進、加工組立機能の付加により、中部地域の広域物流・生産拠点を名古屋港に構築する。

アクションプラン一覧表（平成13年度までの実施状況と以後の予定）

港湾サービス関係

項目	内容		平成13年度までに実施	平成14年度	平成15年度	中長期		
グローバルスタンダードの港湾サービスの提供	(1) 伊良湖水道及び名古屋港内の航行管制	伊良湖水道及び名古屋港内の航行管制のあり方とその整合性	伊良湖水道及び名古屋港内管制基準の上限の見直し	-		(名古屋港)	(伊良湖水道)	
			管制基準が、伊良湖水道は船の長さ、名古屋港内は総トン数を対象としているが、船舶の諸元での統一化	-				
			対面通航可能船舶の基準の見直し	-		(名古屋港)	(伊良湖水道)	
			伊良湖水道と名古屋港の管制が連携し、船舶の動静に応じた待機時間のない管制への検討	-				
			エスコートボート配備基準の緩和	-				
			管制手続き事務	海上保安庁では、伊良湖水道の巨大船通航予定情報について、鳥羽海上保安庁からインターネットによる情報提供を開始				
	(2) ターミナルの効率的利用	コンテナターミナルの24時間フルオープンが制度化されていないこと	コンテナターミナルの24時間フルオープン	-				
			コンテナターミナルのゲートオープン時間の見直し	昼休みのゲートオープンについて、飛島南及びNCBコンテナターミナルでトライアルを実施、継続が決定				
			日曜荷役	中央労使協定により、恒久的に実施決定				
	(3) 港湾振興策	効果的な国内外へのポートセールスのあり方	コンテナ荷役体制のあり方	競争力確保のため、港湾運送事業の共同化、協業化への取組みについて	-			
			海外ポートセールス	海外ポートセールス	東南アジアへ実務者によるマーケティング型ポートセールスを実施			
			国内ポートセールス	国内ポートセールス	利用が少ない大手荷主を対象に施設見学会実施			
	(4) 各種規制	競争原理を促す視点からの、諸規制及び慣行の見直し	各種助成	各種助成	ポリウムディスカウント制度として6万総トン数以上の船舶に係る入港料・係留施設使用料を一律5%減免等			
			港湾荷役作業における休憩時間等のあり方	港湾荷役作業における休憩時間等のあり方	-			(ECDの休憩時間)
	諸手続きの簡素化・構築	(1) 港湾諸手続き (入出港手続き等)	輸入貨物の引取り時間	輸入コンテナの引取り時間の短縮	関税法上の手続き	大型X線検査装置の導入により時間短縮		
コンテナターミナル内での作業				NUTSにより、ディスパッチオーダーの発行業務をインタ-ネットで行うNUTS-Webシステムを導入				
各関係官庁への提出書類の統一化・簡素化・ペーパーレス化		各関係官庁への提出書類の統一化・簡素化・ペーパーレス化	関係官庁への提出書類(申請・届出)の削減と様式の統一化		-	(入国管理局)		
			EDI化の推進によるペーパーレス化	港湾EDI Sea-NACCSに続き名古屋港管理組合で独自の陸上EDIを開発	(入国管理局)	(検疫所等)		
(2) 港湾情報通信ネットワーク		港湾関係機関の情報システムのネットワーク化	関係官庁のEDIの導入とネットワーク化によるワンストップサービスの実現により、手続きの簡素化・効率化の推進	港湾EDIとSea-NACCSを接続		(ペーパーレス化)	(ワンストップ化)	
			関係官庁と企業間ネットワークとの接続	-				

* 「名古屋港の国際競争力の確保及び使いやすい港づくりを目指して 平成13年度報告書」(21世紀の名古屋港づくり協議会)より作成

港湾コスト関係

項	目	内	容	平成 13 年度までの対応	平成 14 年度	平成 15 年度	中長期	
国際競争力のある港湾諸料金の体系（トータルコストの削減）	(1) 水先料	サービス面での対応で利用者の要望を満たす方法		外洋航行能力のあるパイロットボートのリプレースを行い荒天時にも対応				
		名古屋港内の水先料を鍋田、飛鳥、金城等航行距離に応じた料金設定の実現可能性		-				
	(2) 入港料	利用者の要望にあった減免、割引の実現可能性	新規航路開設に対する入港料の減額制度の拡充		新規コンテナ航路開設に伴う第 1 船の入港料全額免除等			
			日曜荷役船に対する入港料の減額制度の新設		日曜荷役のために入港した外航コンテナ船の入港料全額免除			
			ボリュームディスカウントによる減額制度の新設		4 万ト総トン以上のすべての大型船の入港料の 5% 減免			
	(3) 港湾施設使用料	競争力ある料金体系の設定（軽減、廃止、単位の変更）の実現可能性	新規航路開設に対する公共岸壁使用料の減額制度の拡充		新規コンテナ航路開設に伴う第 1 船の公共岸壁使用料の全額免除制度拡大等			
			日曜荷役船に対する公共岸壁使用料の減額制度の新設		日曜荷役のために入港した外航コンテナ船の岸壁使用料の 30% 減免			
			荷役日前日入港船に対する減免措置		荷役日 2 日前から荷役日前日までの入港船の荷役日当日午前 8 時までの公共岸壁使用料の全額免除等			
			船舶でいけい場使用料の段階的廃止		船舶でいけい場使用料の段階的割引			
			ボリュームディスカウントによる減額制度の新設		4 万ト総トン以上のすべての大型船の係留施設使用料の 5% 減免			
			荷役機械使用料の単位の細分化（30 分制）		荷役機械使用料の単位の細分化（30 分制）実施			
			電気施設使用料の単位の細分化（12 時間制）		電気施設使用料の単位の細分化（12 時間制）実施			
			料金収納手続きの簡素化 国等への支援要請					
	(4) 船舶給水料・綱取放料 エスコートボート使用料	船舶給水に対して安価な水道料金の適用の実現可能性						
綱取放料・エスコートボート使用料の低減化の実現可能性								
(5) とん税・特別とん税	納付事務の軽減化に資するため、銀行振込等の納付方法の実現可能性		Sea NACCS 利用者に口座振替の方法が選択可能					
(6) 荷役料	休日・夜間割増料金の廃止または単価の軽減若しくは適用時間帯の短縮等競争力のある料金設定の実現可能性							
	港湾コスト低減に資するため、作業の協業化、共同化等の実現について							
港 社 湾 会 施 設 資 本 効 率 有 効 配 置 ・ 用	(1) 横持ち費用、港湾関連 施設の配置・使用	コンテナ関連施設の配置・使用のあり方		横持ち費用の発生を防止できる施設の高度利用、相互利用等の実現可能性	飛鳥ふ頭南側の大水深国際海上コンテナターミナルを平成 17 年度完成を目途に、岸壁、泊地、東航路等の整備に着手等			
		管理者の異なるコンテナターミナルの有機的な活用のあり方		利用船舶の流動性、波動性に対応できる飛鳥ふ頭 NCB、公共各ターミナルの施設の相互利用等有機的な活用の実現可能性				
		取扱貨物によっては、港湾施設が十分でないこと		海側、陸側のバランスのとれた在来貨物取扱施設の整備、運用の実現可能性	弥富ふ頭南側において、在来船用バースとして延長 270m 水深 12m の岸壁が供用開始され、飛鳥地区における在来貨物を取扱う施設が充実			
		効率的な空コンテナ物流について		貨物量の増加、港の活性化促進の実現可能性				
	(2) 社会資本の有効活用	地域経済的視点から港湾施設（土地を含む）の活用のあり方		背後圏へのアクセス道路の更なる整備や臨港道路の充実	伊勢湾岸道路の名古屋南～湾岸弥富インター間において圧縮天然ガスを使用するトラックを対象に実験的に国等が通行料を補助			
				東・西航路の拡幅、増深等更なる航路整備及び規制緩和				
				遊休地のコンテナ施設への活用				
				港頭地区における企業の立地条件の緩和				
			岸壁等港湾施設の休日等の利用促進	旅客船の乗降日を荷役日とみなすことで旅客船を荷役日前日入港船の減免対象に追加				
			低廉かつ効率的なコンテナターミナルの整備促進	新方式により整備された鍋田ふ頭第 2 バースが供用開始し第 1 バースと合わせて一体的利用が可能				

* 「名古屋港の国際競争力の確保及び使いやすい港づくりを目指して 平成 13 年度報告書」(21 世紀の名古屋港づくり協議会) より作成

別紙（特定事業番号：702）

1 特定事業の名称

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

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

名古屋港を活用する通関業者

3 当該特区の特例措置の適用の開始の日

構造改革特別区域計画認定後

4 特定事業の内容

名古屋港では、ものづくり産業の競争力強化のために、物流機能の高度化を名古屋港全域で取り組んでいる。

この地域のものづくりに関する主なモノの動きとしては、海上輸送で輸入された原材料を名古屋港東・南部地区に立地する基礎素材型産業やエネルギー産業において1次加工し、これらを陸上輸送して内陸部のものづくり産業で製品化し、再び、この製品を名古屋港西部地区まで陸上輸送した後、海上輸送により海外へ輸出するといった形態である。

また、輸出完成自動車のように、内陸部から輸送されて金城ふ頭などの公共バスや新宝ふ頭の民間バスから輸出される場合も多い。

このように、名古屋港の背後圏に集積している自動車産業などのものづくり産業は、原材料の輸入から製品の輸出まで、名古屋港を利用して世界各地と活発な貿易を行っている。こうした企業が、最適調達、最適生産、最適販売を実現するため、サプライ・チェーン・マネジメントの構成要員として、名古屋港の物流機能を効率的に利用することが、地域産業の国際競争力の維持・向上につながる。

このため、名古屋港においては、名古屋港の物流機能が集積する西部地区のみならず、民間の専用バスが集積する東・南部地区も対象として、全域において港湾の

24 時間化を始めとした海上輸送と陸上輸送の結節点としての物流機能の高度化を進めている。

名古屋港では、平成 11 年度より「21 世紀の名古屋港づくり協議会」(事務局 名古屋商工会議所)を設置し、名古屋港の国際競争力の確保及び使いやすい港づくりを目指し地域産業の活性化のための検討を、官民が一体となって地域をあげて取り組んでいる。本協議会においては、港湾コストの削減と港湾サービス向上のための施策をアクションプログラムとしてとりまとめ、その実現に向けた対応と進捗状況等の整理を行っている。

こうした取組みの結果、コンテナターミナルの効率的な運営や入港料等の削減が実現し、名古屋港の使いやすい港づくりが着実に進展している。

例えば、本協議会で要請のあった水先料金の見直しは、全国的な規制緩和の対象となり、平成 15 年度から名古屋港においても実施されることとなった。また、コンテナターミナルゲートの 24 時間フルオープン化に向けては、実証実験についての検討が関係者で行われており、6~7 月の実証実験の結果を受けて本格実施に向けた検討を行う予定である。

物流高度化に向けたこうした地元の努力と合わせて、貿易業務の一環を担っている国の通関・検疫業務に関わる規制緩和は、港湾の 24 時間化に向けて不可欠な条件である。

例えば、コンテナターミナルゲートのフルオープン化の本格実施においては、同時に通関・検疫業務を担う職員の配置と、荷主等に負担とならない低廉な時間外手数料等の料金体系が必要であり、特定事業の実施によって、コンテナターミナルにおける実質的な 24 時間化が実現する。

また、緊急性を要する原材料の輸入や完成自動車の輸出等において、コンテナターミナル以外の名古屋港の物流機能のフレキシブルな対応が求められている。

このため、名古屋港の国際競争力の確保と地域産業の活性化につながる物流の効率化に向けて、港湾のコスト削減と 24 時間化を実現し、荷主企業のサプライ・チェーン・マネジメントに対応した港湾サービスが提供できるよう、名古屋港全域において特定事業を実施する。

5 当該規制の特例措置の内容

職員の常駐を希望する日及び時間帯は、次のとおりである。

【職員の常駐を希望する日及び時間帯】

- ・ 平日 17 時から 21 時まで
- ・ 土曜日、日曜日、祝日 8 時半から 17 時まで

理由

名古屋港における過去3年の臨時開庁承認の実績を以下に示す。

名古屋港の臨時開庁承認の過去3年の実績

	H12	H13	H14
本 関	73	96	116
稲永出張所	251	213	227
金城埠頭出張所	949	907	440
西部出張所	2,453	2,126	2,501
南部出張所	102	79	103
名古屋港全体	3,828	3,421	3,387

(財務省関税局業務課調べ)

過去の実績より、名古屋港においては、今後とも臨時開庁申請が確実に見込めると判断できる。

なお、稲永、金城、南部の各出張所の実績は少ないが、稲永については衣料関係、金城埠頭については自動車関係、南部については石炭等の原材料及び自動車関係の貨物において臨時開庁申請がされており、今後とも継続的に、必要に応じて申請を行っていく旨、事業者から要望がある。

このため、税関の執務時間外における通関体制の整備の特定事業については、名古屋港全域を対象とする。

平日の臨時開庁の時間帯については、次のような理由による。

平成14年10月から実施されている「7DAYSOープントライアル」のうち、2月14日から3月13日までの期間の臨時開庁申請について、港湾関係企業に対してアンケートを実施した結果は次表の通りである。

臨時開庁申請実績 (H15.2.14~H15.3.13)

平日時間帯	申請件数	土日祝日 申請件数
17~18時	13	/
18~19時	7	
19~20時	5	
20~21時	11	
21~22時	21	
合 計	57	

* : 大手通関業者4社にアンケート

* : 期間中、平日20日、土日8日

本結果より、平日においては17時以降21時の間で申請実績が認められる。さらに、主な荷主企業及び通関業者に別途ヒアリングを実施した結果、通常20時までは業務を行っており、需要に応じ延長して対応している実態があることから、21時までの開庁とする。

なお、アンケート結果の21時から22時の申請分については、アンケート先に問い合わせたところ、調査期間における特例であるとのことである。

一方、名古屋港運協会の会員37社に対して行った「コンテナターミナルゲート24時間フルオープン化に関するアンケート調査」によると、コンテナの時間外ゲート搬出入の潜在需要は、輸出入ともに17時～21時において多くの要望がある。通関検査時間とゲート搬出入要望時間は必ずしも一致するものではないが、いずれも時間外の対応のなかで緊急性を追求する観点から、ゲート搬出入要望時間と通関検査時間については概ね一致すると想定できることから、開庁時間を21時までとする。

土日については、アンケート結果より1日当たり10件程度の申請が認められる。背後圏のものづくり産業を支える工場等は、土曜、祝日も平日と同様に稼働していることから、海外との物流サービスが滞ることのないよう、午前8時半から17時までの開庁とする。

現在日曜日は、企業、工場等が休みの関係から名古屋港のみならず全国的に実績が少ないが、名古屋港では平成12年1月より、日曜日入港の外航コンテナ船について、入港料の全額免除、岸壁使用料の30%減額を実施しており、港湾管理者としても日曜荷役促進に努めている。

また、ターミナル内の荷役については、港運各社によりコンテナ船の積み卸し作業体制が整っているのはもちろんのこと、検査ヤードへの搬入やコンテナの積み替えなど、ターミナル内荷役作業は本船入港に合わせて日曜日にも実施しているところである。

港湾の24時間、365日化の実現は、日本の港湾の国際競争力の確保のみならず、我が国産業の競争力を強化するためにも早期に実現すべき大きな課題である。

名古屋港においても、国際展開を進める背後地企業のサプライ・チェーン・マネジメントの構築を支援することや、生鮮食料品など緊急を要する品物の円滑な流通を確保するため、積極的な対応を図るべきであると考えている。

さらに、名古屋港は、東西主要港との間で中間港的性格を有していることから、船会社の利便性を最優先に考えた場合、東西両港のスケジュールに合わせ、日曜日も含めた柔軟な体制も整える必要がある。

日本における高コスト構造の是正のため、最適物流体制、最適生産体制の実現を目指し、地域全体のシステムを日曜稼働体制にするには多少の時間がかかるものと考えられるが、港湾システムの日曜体制構築によって企業の日曜稼働体制構築を誘導する

こととなり、地域全体の構造改革の進展により今後は日曜日の通関も増加するものと考えられる。(荷主企業ヒアリングより)

こうしたことから港湾管理者としては、今後も、日曜日をはじめとした 24 時間、365 日フルオープン化の実現に向けて、前述の「21 世紀の名古屋港づくり協議会」(事務局 名古屋商工会議所)での継続的検討とそのフォローアップ等に積極的に関与していくとともに、利用者の意向把握や関係者との調整を図るなど、その体制整備を着実に進め、需要の拡大に向けて努力を進めていくものである。

なお、日曜日の開庁については、午前 8 時半から 17 時までの開庁としているが、需要の実態を把握したうえで詳細について財務省と別途調整することとしたい。