

港湾物流におけるFAZについての一考察

三 村 眞 人
李 貞 和

1. はじめに

1985年以降から引き続いた円高は1990年代のグローバル化の流れにともない日本に過剰黒字を増大させた。このような貿易不均衡は貿易相手国との摩擦の要因となり、日本政府には経済のグローバル化に対応できる新たな政策を求められた。そして、日本国内の製造企業の海外進出による逆輸入および製品輸入の増加など輸入依存度が高くなるとともに日米構造協会において日本の輸入施設整備が不十分であることが円滑な輸入を防げるという問題が指摘された。そして、貿易不均衡の解決とともに輸入貨物の効率的かつ迅速な流通を図るとともに国内産業の振興のための政策として1992年7月に「輸入促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」（以下、FAZ法と称する）を施行したのである。

そこで、22地域（港湾17地域、空港6地域：宮城県は港湾と空港の両方を対象にする）が輸入促進地域として指定された。同地域においては輸入貨物の円滑な流通のための輸入促進基盤整備事業、すなわち、輸入貨物の取扱いが効率的に行われる荷捌き施設、保管施設、流通加工施設、展示施設などに対する支援措置法である。輸入促進地域内の輸入貨物の管理運営に対して非輸入促進地域より制度的に規制緩和がされている。港湾の背後地における輸入貨物取扱い整備施設の拡充および管理運営の規制緩和の推進は輸入貨物流通の円滑化及び輸入貨物の拡大を狙ったものである。輸入貨物の98%以上が海上輸送であり、2000年度には外貿コンテナ貨物量が11,028万トン（トランシップ貨物を含めて）、輸入コンテナ貿易額が16.4兆円に至っている¹日本では輸入貨物の管理運営の重要度はますます高くなると思われる。

¹ （社）日本港運協会、「数字で見る日本の港湾2002」2002、pp15～16

従って、本稿では日本のFAZ法の導入による輸入促進とともに輸入貨物取扱いの変化および現状を検討し、港湾の輸入促進地域における輸入貨物の円滑な流通に視点をおいてFAZについて考えてみたいのである。

2. 輸入促進地域の現状

1) FAZ法制定の背景

輸入促進に関する政策は、1980年代から引き続いた米国と日本貿易の不均衡および日本の貿易不公正により日米通商摩擦が生じて米国の日本に対しての市場開放要求は一層に激しくなった（表2-1）。そこで、輸出指向貿易構造から輸入指向貿易構造への転換により日本は輸入促進政策を積極的に押し進めた。その結果、輸入促進事業政策の1つとして「輸入の促進および対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」が立案された。

表2-1 日本の対米貿易推移

（単位；100万ドル）

年度／国名		1985	1988	1990	1993	1999
*北米	輸出	69,798	96,058	97,049	111,702	135,004
	輸入	30,566	50,345	60,761	63,322	74,820
米国	輸出	65,278	89,634	90,322	105,405	128,089
	輸入	25,793	42,073	52,369	55,236	66,942

出所：石井 一生著、『日本の貿易55年』日本貿易振興会、2000年、pp301～304

*北米：米国およびカナダの合計額

上記のような対米貿易構造からFAZ法が立案されたのである。FAZ法は、1992年3月31日付け法律22号に制定されて2002年12月11日法律149号（未施行）まで9回の改正が行われた。立法目的として第1条に、「この法律は、最近における我が国を取り巻く国際経済環境の変化などに対応して、港湾または空港及びその周辺の地域において行われる輸入を支援するための措置などを講ずるとともに、対内投資事業者の事業の実施を円滑に進めるための措置を講ずることにより、国民経済及び地域社会の国際経済環境と調和のある健全な発展を図り、あわせて国民生活の向上および国際経済交流の促進に寄与することを目的とする」と明記している。つまり、地域における輸入促進に寄与する事業を支援するための措置として港湾および空港の

周辺で輸入貨物が集中している地域の輸入施設整備事業の促進及び輸入貨物の流通を分散させていく地域に対して優先的に整備して、輸入貨物施設整備の不足を解消し、効果的に輸入の促進および円滑な輸入貨物取扱いにより輸入貨物を流通させて貿易不均衡を解消し、素早く変化する国際貿易の環境に対応できる輸入促進事業である。

2) FAZ法の主な内容

(1) FAZ法の定義

本法の第2条には、輸入促進基盤整備事業とは、港湾または空港およびその周辺の地域において行われる事業であって、輸入された貨物の措置、加工、展示または運送の事業、その他の輸入貨物を取り扱う事業であると定めている。輸入促進地域においては、輸入貨物の物流について直接提供される荷捌き施設、保管施設または流通加工施設とともに施設を利用する卸・小売業者、運輸業者などの行う輸入関連事業を支援する施設を設置しなければならないと定めている。つまり、FAZ法に基づき、港湾およびその周辺地域を輸入促進地域とする都道府県などの計画を承認し、輸入促進事業を行う第3セクターなどに対する出資を支援するとともに輸入関連企業を支援することである。

(2) FAZ施設の内容

輸入促進基盤施設事業は、輸入貨物の取扱い事業者の共同利用施設の整備、これに必要な上地を構成するとともに輸入手続きの支援策であり、輸入促進に寄与すると認められる円滑な輸入貨物流通促進事業である。そして、第3セクターによって運営が行われる。このような輸入促進基盤施設は、FAZ施設として次の類型に分けられ、FAZの必要条件になっている（表2-2）。そのなかで第1号施設および第2号施設を必ず設置することを定めている。

表 2－2 FAZ法施行令で定めるFAZ施設の類型

第1号	荷捌き施設、保管施設または輸入貨物に改装、仕分けその他の手入れに提供する施設
第2号	輸入貨物を取り扱う事業の業務を支援する事業の事業場に提供する施設および輸入の促進に寄与する新商品（部品を含む）の開発または輸入貨物の円滑化のための技術に関する研究開発に提供する施設、展示施設、見本市場施設など運輸業（倉庫業を含む）に提供する施設
第3号	輸入貨物の加工、製造に提供する施設卸業者、小売業者に提供する事務所または店舗および輸入業務を取り扱う公共機関

出所：総務省、「地域輸入促進における政策評価書」2003年により再作成

また、輸入促進事業はFAZのなかでは効率的な輸入貨物流通のための制度を次のように設けた。

表 2－3 円滑な輸入貨物流通のためのFAZ内の制度

総合保税地域制度	整備された輸入促進地域の土地や施設の内、総合保税地域の基準に適合する地域について通関するまでの関税や内国消費税の支払いが留保される。
特定集積地域	輸入促進地域のなかで卸売業、加工業、物流業など輸入関連業者の集積を特に促進することが地域輸入促進計画によって認められた地区である。

出所：小林 照夫編著『現代日本経済と港湾』成山堂、2001年、147 p により再構成

（3） FAZの体系と支援策

FAZの指定の手続は主務大臣²が輸入促進地域に関する地域輸入促進指針を定め都道府県および指定都市が地域輸入促進計画を策定した計画書に主務大臣が同意して輸入促進基盤施設事業が行われる。そのうえに、輸入促進および対内投資法に基づき、港湾および空港並びにその周辺の地域にFAZを設けて、このFAZ内に輸入に関わる施設や事業を集積するため中核的な施設の整備を行う第3セクターに対する

² 主務大臣は、経済産業大臣、国土交通大臣、農林水産大臣および総務大臣を称する

出資支援をするとともにこの地域への輸入関連企業の集積および事業活動を支援するものである（表2-4）。

表2-4 FAZの主な体系および支援策

輸入促進措置	対内投資事業円滑化措置
<p>①輸入促進地域における輸入促進基盤施設事業に対する支援措置 （要件）</p> <p>－主務大臣による地域輸入促進指針の策定 ↓</p> <p>－都道府県による地域輸入促進計画の作成 ↓</p> <p>－主務大臣による地域輸入促進計画の同意 －産業基盤基金による出資および債務保証 －総合保税地域制度の活用 －輸入促進高度化施設を特定施設に追加</p> <p>②輸入貨物流通促進事業に対する支援措置 （特定集積地区に限る）</p> <p>－中小企業信用保険の特例 －産業基盤整備基金による債務保証 －特別土地保有非課税</p> <p>③特定の製品を輸入するものに対する支援措置</p> <p>－産業基盤整備基金による債務保証 －中小企業信用保険の特例</p>	<p>①対内投資事業を支援する事業に対する支援措置</p> <p>－従業員に対する研修 －調査、指導助言、情報提供、</p> <p>②産業基盤整備基金による出資</p> <p>③特定の対内投資事業者に対する支援措置</p> <p>－国際経済環境と調和する発展に投資すること －国民の消費生活の向上に投資すること －技術・知識の交流に投資すること －産業基盤整備基金による債務保証 －課税特例 －中小企業信用保険の特例</p>

出所：（社）日本物流団体連合会「数字で見る物流2002」2002、234 p

（4）FAZ事業の設定に関する要件

FAZに設けられるとともに地域輸入促進指針として次の様な事項が定められている。輸入促進地域に指定されるためには、都道府県は地域輸入促進指針に基づきFAZ指定を要する都道府県に対して集積状況からみて相当程度の輸入の促進および輸入促進施設の整備が確実に行われる見込みである対象について指定都市は地域輸入促進計画を作成するのである（表2-5）。しかし、輸入促進地域の活性化のため

めに中小企業が積極的に参加するような要件を緩和する必要があると思われる。下記の要件に適合する地域は主な港湾および空港であり、地方地域において輸入貨物量および施設整備・物流事業者や総合保税施設の指定に必要な土地および輸入貨物の流通保管施設を備えている地域が少ないのである。

表 2－5 FAZ事業の設定に関する要件

<p>1. 輸入促進地域の設定に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> －港湾または空港およびこれらと密接性を有する周辺地域に含まれること －相当量の輸入貨物が流通し、または流通することが見込まれること －輸入に係る行政手続きの実施体制および貨物に係る施設整備状況・物流事業者などの集積状況から見て相当程度の輸入促進効果が認められること <p>2. 輸入貨物の流通に関する目標の設定に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> －輸入促進地域における輸入貨物の流通の促進効果が生じる目標年次ならびに輸入貨物の流通促進の方向および目標年次における目標水準を明らかにする。 <p>3. 輸入促進基盤整備事業および輸入貨物流通促進事業の支援に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> －輸入促進地域において支援措置の対象とすべき輸入促進基盤整備事業および輸入貨物流通促進事業の概要を明らかにすること <p>4. 輸入促進地域内の国際経済交流施設の整備の方針に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> －輸入促進地域基盤整備事業または輸入貨物流通促進事業との関係について輸入促進地域国際経済交流施設の整備の方針を明らかにすること <p>5. その他輸入促進地域における輸入の促進に関する重要事項</p> <ul style="list-style-type: none"> －輸入促進に関する輸入手続きなどに係る措置 －地域振興・整備に関する各種の計画との調和
--

出所：通産省資料「FAZの概要」2003年により作成

上記のような、FAZ地域の施設整備事業を進めるとともに積極的に推進しなければならぬのは輸入貨物の迅速な通関手続きである。故に、「表3－2」に言及した「総合保税地域」³ 制度を各地域に採り入れるべきである。

³ 総合保税地域：1、外国貨物の積卸し、運搬若しくは蔵置または内容の点検若しくは改装、仕分けその他の手入れ 2、外国貨物の加工又はこれを原料とする製造 3、外国貨物の展示又はこれに関連して使用する団地および施設をいう。

3. 輸入製品における輸入促進地域

1985年以降、日本の輸入促進事業の推進および円高の影響による日本企業の海外進出の増加にともない国内産業構造同様に貿易構造も変化した。1990年代以降の引き続き円高による日本内生産の製品の国際競争力の低下および東アジア諸国の技術向上により製品、半製品と逆輸入製品の輸入が持続的に増加した。このような輸入製品の増大とともに産業構造の変化による輸入製品の特徴は多様多品種・小口・多頻度出荷であることから港頭地区内の保管施設、上屋、倉庫などの輸入貨物、取扱い施設の重要性が高まった。また、貨物によっては機能的に品質の高い保管を必要とする。したがって、不適切な貨物取扱い施設および煩雑な通関手続きによる貨物の搬入・搬出の遅延が荷主への貨物引き渡し遅延となり、物流コストの増加とリード短縮の阻害要因を招来することから日本の港頭地区での貨物取扱い施設においては益々増加する輸入製品に対する保管施設および荷捌きから輸入製品の値札付け、包装、加工など流通加工が可能な総合的な輸入製品の保管管理施設とともに一層簡素な通関手続きが求められるようになった。

そこで、FAZにおいて輸入促進事業としての輸入貨物取扱い整備事業は輸入貨物取扱いの問題点の解消を可能とするFAZ内での輸入製品の付加価値の高い保管管理および港湾物流の円滑な流通が期待される。

1) FAZ施設の整備状況

FAZ計画の達成に資するために民間事業者などによるFAZ施設の整備に合わせて必要な港湾および空港その他の施設の整備の促進に努めるなど、制度的にFAZ施設と輸入関連インフラの整備が進められた。なお、円滑な輸入貨物流通のためにFAZ事業について「民間民間事業者による輸入促進基盤整備事業に係る施設の整備と合わせて、港湾および空港その他の公共インフラが整備されるのは不可欠である。」(通商産業省貿易局輸入課編)と強く示唆されている。

港湾の施設整備が重要であるとして取り上げたのは、港湾の国際競争力の低下から国際物流環境の変化および海上輸送コンテナ船舶大型化の趨勢に対応するために日本では、大型船舶の接岸が可能なコンテナターミナル施設整備など港湾インフラ整備事業に積極的に取り組み押し進めている。しかし、ハード側面の改善とともに高い港湾利用料金、簡素な輸入貨物手続きなどソフト側面での改善を早めに行わなければならないのである。従って、このような課題の解消の一環として期待されるFAZを設置して活用することが輸入貿易の促進のためには必要である。そこで、現在設置

されているFAZの地域名および基盤施設などの整備状況は次のようである（表3-1）。

表3-1 FAZ地域名および基盤施設と整備状況

地域名	承認年月	FAZ施設の整備と岸壁の整備の整合状況	岸壁の整備状況
青森県・ 八戸港	1996年3月	外国貿易による輸入貨物を取り扱うために必要とされる水深10m以上の岸壁が8バース、八戸港貿易センターおよび八戸港国際物流ターミナルを開業	2000年に八太郎埠頭に多目的外国貿易ターミナルを整備
宮城県・ 塩釜港・ 仙台空港	1995年3月	港湾）水深12m岸壁1バースを始め、外国貿易による輸入貨物を取り扱うために必要とされる水深10m以上の岸壁9バース、2000年に仙台ビジネスサポートセンターが開業 空港）滑走路2,500m、3,000m延長	外貿コンテナに対応可能な14m岸壁1バース
茨城県・ 常陸那珂港	1990年8月	輸入促進基盤整備事業は港湾の整備状況に合わせて段階的に実施を進めている	
川崎市・ 川崎港	1994年3月	水深10m以上の岸壁が15バース、水深14m、1バースの整備に合わせて1998年に川崎FAZ物流センターが開業	
横浜市・ 横浜港	1994年3月	既存の施設を始め、水深10m以上47バースとともに、1998年に横浜港物流センター、1999年に横浜ワールドポーターズが開業	2001年に、水深15m岸壁1バース、水深16m岸壁バース
新潟県・ 新潟港	1996年8月	大型外貿コンテナ埠頭の水深14m、1バースの整備を始め、水深10m以上10バースとともに定温・薫蒸保管施設が開業	
静岡県・ 清水港	1996年3月	水深10m以上の岸壁が20バース、1998年に興津国際流通センターが開業	

舞鶴港	1995年3月	水深10m以上の岸壁が5バース、1997年倉庫施設が開業	
大阪市・大阪港	1993年3月	水深10m以上岸壁が60バース、大阪港はコンテナ埠頭を始め、ライナー埠頭などの港湾施設やトラックターミナルの整備、南港航空貨物ターミナルの整備が進み、海陸空の物流拠点として機能を整備するとともに1994年、1995年にアジア太平洋トレードセンターワールドトレードセンタービルが開業	1990年、1991年にかけて水深15m岸壁2バースを整備
神戸市・神戸港	1993年3月	水深10m以上の岸壁が90バース、関西国際空港と神戸港をむすび海上アクセスの基地として六甲アイランドに1994年に神戸航空貨物ターミナルを開業、食品輸入の増加に対応する1995年冷蔵倉庫が開業、水深15m岸壁4バース、復興特定事業である「上海・長江交易促進事業プロジェクト」を推進するために神戸港に設ける交易地区として位置付けられ、かつ、1999年に中国を中心とする輸入貨物を対象として、荷捌き、保管、流通加工などの高度な物流機能を有する神戸港国際流通センターが開業	
島根県＋鳥取県・境港	1995年3月	水深13m岸壁1バース、水深10m岸壁1バース、境港貿易センター物流倉庫、夢みなとタワーを開業	
山口県・下関港	1994年3月	水深10m以上の岸壁が8バース、1994年には低温倉庫施設、1996年に山口県国際総合センターが開業	
愛媛県・松山港	1993年3月	水深10m以上が4バース、1996年に愛媛国際物流センター、愛媛国際貿易センターが開業	

高知県・高知港	1995年3月	水深7.5m以上の岸壁が8バース、水深14mが1バース、水深12m岸壁が1バース 1998年に高知新港輸入物流センターが開業	
北九州市・北九州港	1993年3月	水深10m以上の岸壁が20バース、1996年に北九州国際物流センター、1998年にアジア太平洋インポートマート、2000年に小倉流通センターが開業された。	
熊本県・熊本港	1995年3月	水深4.5m岸壁が2バース、水深5.5m岸壁が3バース、7.5m岸壁1バースとともに熊本物流センターが開業	
大分県・大分港	1994年3月	水深10m以上の岸壁が5バースおよび大型冷凍冷蔵倉庫、食品流通加工センターが1996年、1998年に開業	
石川県・小松飛行機場	1994年12月	2,700m滑走路、貨物上屋、国際線貨物ターミナル	
大阪府・関西空港	1993年3月	滑走路3,500m、生鮮貨物の輸入に対応するためにりんくう国際物流センターを開業	
岡山県・岡山空港	1994年3月	滑走路2,000mから2,500mに延長、1996年に岡山空港航空貨物ターミナルが開業	2001年に滑走路3,000mの整備
広島県・広島空港	1994年3月	滑走路2,500m、国際物流センターを開業	2001年に滑走路3,000m延長の整備

出所：（社）日本港運協会、「数字で見る港湾2002年」2002年、182p、総務省の資料「地域輸入促進に関する政策評価書」2003年により再作成

2) FAZ地域の機能による類型

FAZの選定は、中枢国際港湾および中核国際港湾とともに港湾・空港の大都市拠点空港、地域拠点空港および地方空港などの特性や港湾行政上の位置付けから行われればほぼ同じである。つまり、産業や人口が集中していることから輸入貨物の需要が大きい①大都市型と②地方型に分けられ、輸入機能が強化しており、すでに輸入貨物の実績がある③既存機能支援型とFAZの計画により輸入の拡大が期待される④新規開発型および⑤港湾・空港の新規開発型として港と空港が同時に指定された地域である。

(1) FAZの類型

- ①大都市型：日本の代表的な貿易港であり、中枢港湾である。そして、輸出拠点港湾にありながら、FAZ指定によるFAZの機能を活用することから輸入品物流拠点地とともに積極的な輸入促進事業により国際物流のハブ港湾が求められる。－指定地域：横浜港、大阪港、神戸港、北九州港などの中枢港湾である
- ②地方型：背後に大きな輸入市場を抱えながらも、商業港としての機能を十分に活かさない地域であるが、FAZ指定により新たな物流拠点を図っている。
－指定地域：川崎港、関西空港
- ③既存機能支援型：承認するときには外貿定期コンテナ航路や国際定期航空航路線が開設とともに相当の輸入実績がある地域として中核港湾を中心に指定され輸入促進事業、輸入促進基盤整備事業を行い地域経済活性化と国際物流中心港を目指している。－指定地域：清水港、新潟港、塩釜港などの中核港湾が指定されている。
- ④新規開発型：輸入実績が少ない地方におけるFAZによる地域振興および地域国際化を狙っている。－指定地域：八戸港、大分港、松山港、舞鶴港などとともに長崎空港、新千歳空港である。
- ⑤港湾・空港・新規開発型：ある地域に同時に港湾と空港をFAZ指定する新規開発型で仙台空港が第1号である。

3) FAZ地域における輸入促進事業の状況

FAZ法を実施後のFAZにおいての輸入促進事業による輸入実績は下記の通りである（表3-1）。

(1) 輸入量

政策の施行による港湾FAZ地域における輸入量の実績を見ると1987年から1992年まで6年間の平均輸入量が約2億1,042万トンに対し、政策の施行後の1994年から11年までの6年間の平均輸入量が約2億2,960万トンで9%の増加率であるが、港湾の非FAZ全体の増加率の15%に対して下回っている。

空港FAZの輸入量については、142%の増加率であり、空港非FAZの全体の増加率の42%に対しては大きく上回っている。

(2) 輸入額

FAZ政策の施行前後における港湾FAZの輸入額の変化についてみると、1986年から1992年までの平均輸入額が約9兆2,835億円に対して、政策の施行後の1994年から1999年までの6年間の平均輸入額が約10兆3,224億円で11%の増加率であるが、港湾の非FAZ全体の増加率の15%を下回っている。

空港FAZの輸入額については、69%の増加率で空港非FAZの全体の増加率の70%に対しては下回っている。

表3-1 輸入量および輸入額の施行前後の比較

区分	輸入量 (トン)			輸入額 (百万円)		
	政策施行前 平均輸入量	政策施行後 平均輸入量	増加 率・%	政策施行前 平均輸入額	政策施行後 平均輸入額	増加 率・%
港湾の F A Z	210,417,575	229,599,053	9	9,283,493	10,322,422	11
港湾非 F A Z	563,657,479	649,098,087	15	13,737,343	15,738,694	15
空 港 F A Z	121,465	294,468	142	843,536	1,426,231	69
空港非 F A Z	730,699	1,038,896	42	4,465,705	7,599,630	70

出所：総務省の資料により再作成

以上FAZと非FAZの輸入量と輸入額をみると港湾を中心にするFAZにおける輸入は若干増加したもののFAZ地域での輸入が著しく拡大したとは言えないのである。一方、空港FAZ地域の輸入貨物は非FAZ地域とともに高い増加率を示してしており、港湾FAZにおける増加率と比べ、その伸び率は著しいものが見られる。

4. 輸入促進地域の課題

FAZ法は輸入の促進および対内投資の円滑化を図るために施行されたのである。前節で述べたように輸入促進事業は国際貿易に生じる貿易不均衡を解消し、円滑な輸入貨物流通を目指して押し進められたのである。しかし、輸入製品は、FAZ地域とともに非FAZ地域でも増加しており、輸入貨物を円滑に流通させるためには下記の調査で示した問題点を改善する必要がある。港湾管理運営における荷主の主な要望については1990年、1998年、2003年の調査で示すように輸入貨物の円滑な流通が遅れの要因を指摘している（表4-1）。

表4-1 港湾管理運営における荷主の主な要望

1990年（日本国際フレイトフォワータ・輸入促進のための海外物流調査報告書）	1998年（ジェットロ・物流コスト比較調査）	2003年（国土交通省・物流の効率化を目指して物流関係者に対してのヒアリング調査）
<ul style="list-style-type: none"> 一他法令、消費税、内国税、通関などが非常に複雑な仕組みになっている 一特定業者偏重施策ではなく、小企業者にも利用できる施設や制度を導入 一海運、海貨、港湾における総合的な情報管理および手続きにより料金の適正化、通関業務の電算化により通関手続きの迅速化 一港湾施設拡充および港湾利用金の低廉化 	<ul style="list-style-type: none"> 一港湾利用時間の延長 一港湾利用料金が諸外国港湾より高い 一荷役時間の延長 一貨物到着前の貨物の引取許可 一保税地域主義の見直し 一検査・検疫などの他法令に関する同時並行 一関税納付先行主義の見直し 一通関時間の延長 一通関手続きの情報化の迅速に拡大実施 	<ul style="list-style-type: none"> 一休日荷役作業CYオープン時間の延長を積極的に実施 一港湾運送事業の新規参入の拡大 一コンテナ搬出入に時間がかかりすぎる 一CYの慢性的な混乱の解消 一通関手続きの時間延長 一IT化を進め、手続き、作業などの効率化 一港湾サービスおよび港湾機能強化

ー検査・検疫の簡素化および輸入促進の側面において他法令関係の見直し ー輸入貨物の保管施設の不足	ー倉庫業の料金規制の事前届制の見直し	
--	--------------------	--

出所：社団法人JIFFA「輸入促進のための海外物流調査報告書」1990年、ジェトロ、「物流コスト比較調査」1998年、国土交通省、「規制緩和に関する関係者のヒアリング調査結果」2003年、一マリンタイムデリーニュース2003年5月26日、6月17日～18日付けにより作成

以上のことから、インフラ施設整備とともに制度の手続きの簡素化および規制緩和の必要性がある。そこで、FAZにおける輸入促進地域の既存のFAZの輸入促進事業を活かして輸入貨物の円滑な流通を図りながら、地域経済の活性化および国際貿易構造の変化に対応するために今後は次のようなことが課題として考えられる。

第1に、ITシステムによる「大都市型」FAZ地域と「地方型」FAZ地域間の輸入貨物についての情報を迅速に相互交換ができるように連携をすることから輸入貨物の円滑な流通を図ることである。

第2に、「既存機能支援型」地域のFAZを活性化させて、港湾利用料の低廉化、通関手続きの簡素化、ITシステム化とともに「新規開発型」ハブ港湾・空港とともに近隣のFAZとの差別化およびハード側面とソフト側面の整備の推進により荷主のニーズに適切に対応が可能な港湾利用者が使いやすい港湾・空港を作ることである。

第3に、FAZ地域の総合保税地域制度の導入を拡大するべきである。既存の保税地域では保税倉庫、保税工場、保税展示場などの別々に施設が設けられていることから貨物を保税扱いのまま移動するためには保税運送の許可が必要である。一方、総合保税地域では、事業者は外国貨物を搬出するまでの関税、消費税など、間接税の納付が留保されることから物流コストの軽減やリードタイムの短縮などのメリットがある。しかし、総合保税地域の指定には、土地、施設および加工・展示・倉庫施設を設けるなど一定の要件があるために参入が困難であることから要件の緩和を検討しなければならない。さらに、輸入促進事業は中小企業などの官民の参入で行われる事業であることから輸入促進地域の活性化のために事業者に対する優遇措置の拡大およびFAZの運営支援とともに国際貿易構造の変化ー国際分業、日本の海外生産の拡大ーにより輸入製品は、今後も引き続いて増加することからFAZ地域の輸入促進基盤施設を効率的に運営するべきである。

5. むすび

本研究では、輸入貨物が集中している地域における輸入関連インフラの整備の促進および輸入貨物流通促進事業によるFAZ法に基づき、効果的な輸入促進事業を行うことで国際貿易の貿易不均衡の解消を図りながら、日本の港湾の国際競争力および物流コストの軽減や貨物リードタイムの短縮についてFAZ機能のメリットを積極的に活用することを検討してみたのである。

輸出入貨物の98%以上が海上輸送で行われている日本では、港湾の管理運営により国内・国際経済は大きく影響を受ける。港湾には、物流機能、商業的機能、情報的な機能、サービス、公務的な機能が集積されている。さらに、FAZ法は、既存機能をより活かすこととともに総合保税地域内の手続きの制度を緩和することにより企業の活動が有利に展開される⁴。

したがって、輸入促進事業による輸入製品の増加にともない不可欠な要件は近年の輸入製品の多様多種品、小口、多頻度出荷という特徴上から荷捌き、高度な保管施設および効率的な荷役作業時間のためのコンテナターミナルの弾力的な稼働体制および効率的な官民の管理運営および簡素な通関手続き並び他法令関連手続きの同時並行、そして、現在四つのFAZ（大阪港、松山港、横浜港、川崎港）に指定している総合保税地域を他のFAZ地域にも拡大の推進を計ることである。つまり、FAZ制度の機能を活かし、円滑な輸入貨物流通を実現することから低下している日本港湾を活性化させてこそ国際競争力が生み出されると考えられる。

参考文献

- 天田 乙丙著、『港運がわかる本』成山堂、2003年
 市来 清也著、『港湾管理論』成山堂、1996年
 小林 照夫編著、『現代日本経済と港湾』成山堂、2003年
 柴田 悦子編著、『現代の港湾』税務経理協会、1998年
 鈴木 暁著、『国際物流の理論と実務』成山堂、2000年

⁴ 武城 正長編著、『国際交通論』1998年、195p

富田 功著、『港湾機能の課題と展望』成山堂、1994年

三村 真人著、『貿易と港』成山堂、1998年

日本港湾経済学会編著、「港湾経済研究No. 41」成山堂、2002年

高知県、「輸入促進地域整備事業及び輸入貨物流通促進事業の支援に関する計画」、
2001年

http://www.nittsu.co.jp/news/butsuryu_news/