

港湾ロジスティクス・ハブ

港湾ロジスティクス・ハブとは

ロジスティクス・ハブとは、「物流（ロジスティクス）」と「拠点（ハブ）」を組み合わせた言葉であり、港湾ロジスティクス・ハブは、港湾においてコンテナターミナルと一体となって機能する物流拠点のことを言います。

我が国では、港湾で輸入されたコンテナは、内陸の物流拠点まで陸上輸送され、デバンニング（コンテナからの貨物取り出し）された後に、消費地へ運ばれていたため、流通が煩雑で非効率でした（図1上）。また、コンテナターミナルにおいては、船舶の大型化等によりコンテナ取扱貨物量が増加・集中し、ターミナル内の混雑が問題となっていました。このような状況の中、コンテナターミナルの近接地において、デバンニングや流通加工・在庫管理を行い、消費地に直接輸送する効率的な輸送ネットワークを形成する必要性がありました。このため、平成18年度に、「港湾ロジスティクス・ハブの形成」という施策の下、主要な港湾のコンテナターミナルの近接地において、高度荷さばき施設及び付帯する基盤施設を整備する第3セクターに対する無利子貸付制度を創設し、港湾ロジスティクス・ハブの形成を促進してきました（図1下）。

港湾におけるロジスティクス・ハブ機能の強化に向けた取り組み

現在、我が国においては、国際戦略港湾における国際競争力の強化を推進していますが、港湾におけるロジスティクス・ハブ機能の強化は、国際戦略港湾に国内外からの貨物の集約や創出を図る観点からも必要となっています。このため、国際戦略港湾において、荷さばき施設（上屋）に加えて、保管施設（倉庫）を整備する民間事業者に対する無利子貸付制度を平成26年度に創設しました（図2）。当該無利子貸付制度は、コンテナ貨物需要の創出に資する流通加工機能を備えた物流施設のコンテナター

- 対象施設
国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）の埠頭の近傍に立地する物流施設（上屋、倉庫）
- 貸付比率 国：港湾管理者：民間事業者＝3：3：4

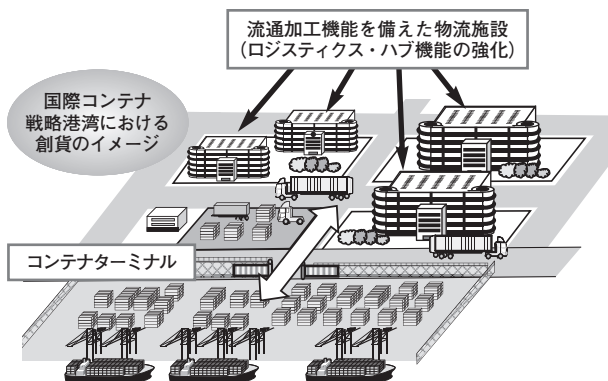


図2 国際戦略港湾における物流施設への無利子貸付制度

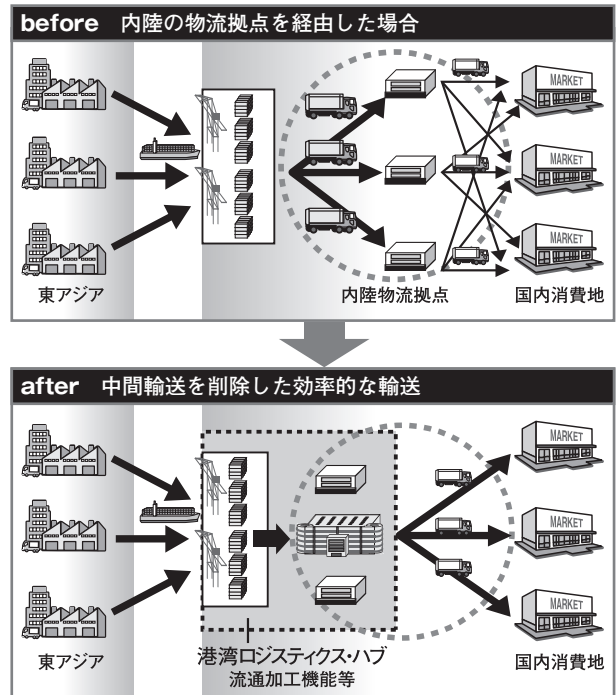


図1 内陸の物流拠点を經由した輸送とコンテナターミナルと一体となった物流拠点の形成による効率的な輸送

ミナル近傍への誘致・集積を促し、国際戦略港湾のロジスティクス・ハブ機能の強化を図るものです。

また、上記の他にも、我が国の主要コンテナ取扱港湾※において、港湾におけるロジスティクス・ハブの形成にも資する支援策を有しています。具体的には、2以上の物流施設の更新を伴う、2以上の事業者による物流施設の整備を対象とする補助制度を平成26年度に創設しています（図3）。当該制度は港湾における小規模かつ老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化を推進することで港湾における防災機能の向上及び効率的な物流網の形成を図るものです。

※対象港湾：苫小牧港、仙台塩釜港、京浜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、阪神港、水島港、広島港、徳山下松港、関門港、博多港、那覇港

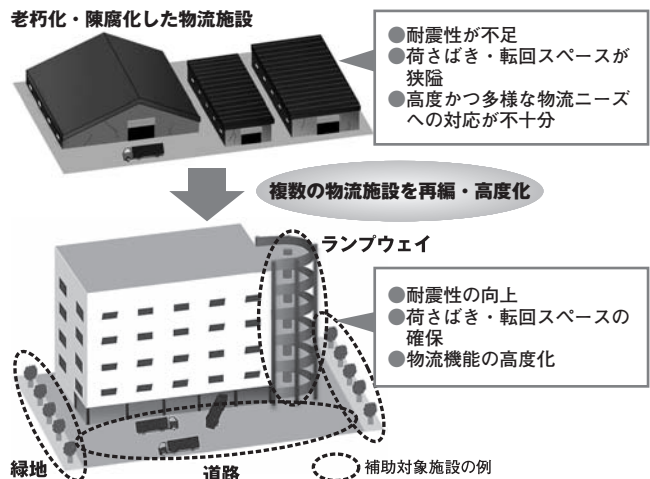


図3 物流施設の再編・高度化のイメージ