

World Watching 205

ワールド・ウォッチング

高雄港・台北港 における 自由貿易港区 (FTZ) の活用



嶋崎 賢太

国土交通省港湾局海洋・環境課
海洋利用開発室専門官



はじめに

台湾の港湾は、アジア・太平洋の海上交通の要衝に位置する地理的優位性を活かして、東アジア、東南アジア、北米間のトランシップ港として発展してきた。

2016年の台湾におけるコンテナ取扱量は1,486万TEUで、そのうち48%がトランシップ貨物となっている。年間コンテナ取扱量が約1,000万TEUにのぼる高雄港をはじめとした台湾の港湾では、中国や東南アジア諸国からのトランシップ貨物の集貨を促進するための累進型インセンティブ制度の導入、荷役機械の自動化、自由貿易港区 (Free Trade Zone : FTZ) 制度の運用等、先進的な取組が行われている。



港湾の民営化

台湾の港湾においては、かつては政府自らが、行政から港湾の管理・運営までを担ってきたが、スケールメリットを発揮して経済規模を拡大させ、アジアのハブ港となることを目指し、2012年3月に、行政と管理・運営を分離して台湾港湾股份有限公司 (Taiwan International Ports Corp., Ltd. : TIPC) を設立し、港湾の民営化を行った。TIPCは、4つの支社 (基隆、台中、高雄、花蓮) を設置し、7つの国際商業港を管轄している。

今般、高雄港と台北港を訪問する機会を得た。直近の高雄港の機能強化については、過去のWorld Watching (第183号) でも報告されているところであるが、本稿では、これらの取組のうち、両港におけるFTZ制度の運用状況に焦点を当ててその概要を報告する。



高雄港の概要

高雄港は台湾南端部西海岸に位置し、2016年のコンテナ取扱量は台湾全体の約7割にあたる約1,046万TEUで、台湾最大の港湾である。背後地は、高速道路まで

2km、空港まで3kmとアクセスに恵まれ、さらに現在はコンテナターミナルから高速道路へ直接乗り入れるためのコンテナ専用道路 (全長4.8kmの高架橋) を整備中であり、物流網の更なる強化に取り組んでいる。

また、高雄市においては、市政府都市發展局が沿岸エリアの開発計画「Asian New Bay Area in Kaohsiung 2014」を策定・公表している。この計画には、高雄港のフェリーターミナル地区の開発計画、背後圏の複合商業貿易特区の開発計画に加え、環境や人に優しいLRT等のグリーントランスポートの開発計画、親水空間の創出等、先進的な取組を含めた産業都市機能の強化のための対策が盛り込まれている。



台北港の概要

台北港は台湾北西部を流れる淡水川の河口に位置し、2004年に国際商港と位置づけられ、基隆港の補助港として発展してきている港湾である。基隆港の5.5倍の広さ (陸域1,038ha、水域2,064ha : 計画含む) を有し、主に石油製品、完成自動車、コンテナを取り扱っている。2016年のコンテナ取扱量は初めて基隆港を超え147万TEUを記録し、台湾内における取扱量は高雄港、台中港に次いで第3位となった。また、今後、風力発電設備の組立・輸送基地が港湾内に設置される予定もある。

港背後の新北市には新竹工業区や新竹サイエンスパークといった台湾北部の工業地域があり、直背後に高速道路が接続し、首都台北まで30分、桃園国際空港まで20分とアクセスも良好である。



台湾におけるFTZ制度の概要

台湾では、基隆港、台北港、台中港、安平港、高雄港、蘇澳港の6港湾と桃園国際空港(台北)の1空港の計7か所において、FTZを設定している。

FTZにおいては、通関作業の簡素化や物流業務の電子化、税金の免除等のメニューを活用することができ、国際貿易における貨物の流通スピードの向上等により、台湾に立地する製造業の生産活動支援とともに、トランシップ貨物の呼び込みを図ることができる。FTZ内への入居可能業種は、貿易業、物流業、コンテナ取扱業(トランシップ等)、倉庫業(配送センター等)、製造業(加工等)、展示サービス業、技術サービス業(リペアセンター等)等となっている。

FTZにおけるインセンティブは以下のとおりである。

①税制上の優遇¹⁾

- ・関税、貨物税、営業税、たばこ・酒税、たばこ健康寄付税、貿易推進サービス費、港区サービス料の免除

②通関サービス上の優遇

- ・審査、通関については、事後申告により免除可能
- ・輸入品(A国→台湾)を別品目に加工し輸出(台湾→B国)する場合には、2つの通関を合わせて1つの通関(A国→台湾→B国)として申告することにより両方の関税を免除可能

③規制緩和²⁾

- ・外国労働者の雇用比率の上限について、製造業の場合には通常15~20%程度であるところ、FTZ内立地企業については40%まで緩和

工場は事前に政府からの認証を受ける必要があり、かつ、CCTV等による内部の常時監視とナンバリングによる在庫の管理、政府機関への報告義務を負う。

(2) 複数国間での貨物混載ハブ

(MCC: Multi-Country Consolidation)⁴⁾

自動車や機械の部品、E-Commerce商品等の小ロットの貨物を、複数国からFTZに集め、保税状態で仕分け、ラベリングや再包装等の加工を行い、別の複数の目的国別に積出す。メリットとしては、1か国からではコンテナを一杯にできないような小ロットの貨物でもコンテナの空きスペースを活用できる点や、輸送・積替・仕分けサービスを港湾に立地させることができ、コンテナの取扱貨物量を増加できる点。また、これらの集貨の結果、寄港数や航路数が多くなることにより、短いリードタイムでの積替が可能になるため、更に貨物が集まりやすくなるという相乗効果も期待される。

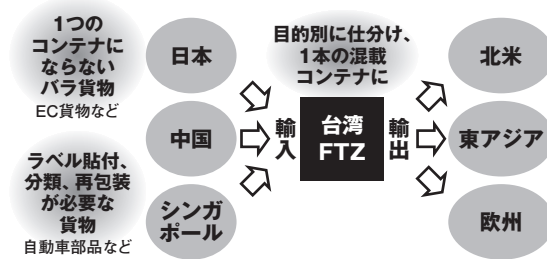


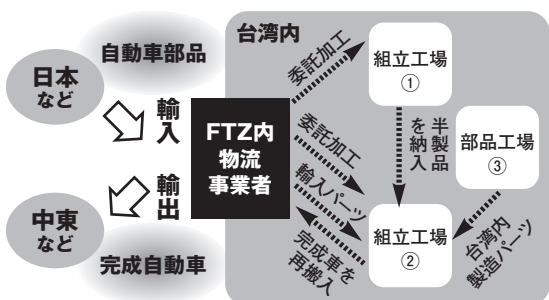
写真1 高雄港FTZ保税倉庫での自動車部品仕分けの様子 (筆者撮影)



FTZ制度の活用事例

(1) 自動車の委託加工・再輸出³⁾

FTZに立地する物流事業者が自動車部品を輸入し、台湾内の委託先企業において、加工を行ったり、台湾内で製造された部品との組み合わせを行い、完成車として輸出する。これにより、自動車製造を港湾近傍のエリアにおいて免税状態で行うことが可能となり、リードタイムや製造費用の圧縮を図ることが可能。輸出入に係る通関手続は事後申告に代えることができ、本来輸入等の際に必要な関税等は事後申告の際に免除されることになっている。なお、輸出入にあたっては、不正な輸入を防ぐために、FTZ内倉庫と委託先の加工



おわりに

台湾のFTZ内の物流施設は、その中で製品の付加価値を高め、再輸出することにより、外貨を稼ぎ、一定規模の新たな雇用も創出していた。

これは産業構造の大きな転換期を迎えている我が国の港湾政策を検討する上で、大きな示唆になると考えられる。その際、信頼性の高い“Made in Japan”ブランドと関税法の総合保税地域制度を活かして、強い国際競争力を有する新たなロジスティクス産業を臨海部に育成していく観点が重要になると考えられる。

引き続き、周辺諸国の港湾政策を注視しつつ、産業支援の観点も踏まえた港湾政策の検討・立案が必要であると考えられる。

【出典】

台湾港務株式会社HP (<http://www.twport.com.tw/>)

1) 3) 4): 台湾港務株式会社FTZ概要説明資料

2): 「台湾における外国人労働者の受け入れについて」日本商工会議所