

平成 24 年(2012 年) 11 月 7 日
建設経済部 都市政策課

湖南省内陸型国際総合物流ターミナル研究会 を開催します

■ 趣旨・目的

湖南省は、大阪、名古屋から 100km 圏内にあり近畿圏と中部圏をつなぐ広域交流拠点にあり、交通の要衝として発展を続けている。さらに、平成 26 年に供用予定で進められている国道 1 号バイパスと名神高速道路との接続が(仮称)栗東東 JCT にて実現することから、こうした交通の利便性を活かし、新たな物流産業振興の起爆剤となることを目的とした内陸型国際総合物流ターミナル(インランドポート)整備の実現に向けた課題等を検討研究します。

■ 日時

第1回 研究会 平成 24 年 11 月 16 日(金曜日) 午後 2 時から

■ 場所

湖南省役所(東庁舎 3 階大会議室)

■ 内容

○ 研究内容

内陸型国際総合物流ターミナルの実現に向けた現状と課題の整理、候補地の検討、需要の検討、事業化手法の検討など

○ 研究会当面の予定

平成 24 年 11 月 16 日 研究会立上げ
平成 25 年 1 月～2 月 先行事例地視察(北関東)
平成 25 年度 課題等の検討研究(5 回程度)

※ 詳しくは、別紙のとおり。

■ 問い合わせ

担当名： 都市政策課 市街地整備担当

電話： 0748-71-2336

FAX： 0748-72-7964



11 月 17 日(土)～12 月 2 日(日)
湖南三山めぐり実施!

〒520-3288

滋賀県湖南省中央一丁目 1 番地

湖南省役所 秘書広報課

TEL 0748-71-2300 FAX 0748-72-1467

湖南省内陸型国際総合物流ターミナル研究会の設置について

平成 24 年（2012 年）11 月

1. 趣旨

湖南省は、大阪、名古屋から 100km 圏内にあり近畿圏と中部圏をつなぐ広域交流拠点にあり、交通の要衝として発展を続けている。さらに、平成 26 年に供用予定で進められている国道 1 号バイパスと名神高速道路との接続が（仮称）栗東東 JCT にて実現することから、こうした交通の利便性を活かし、新たな物流産業振興の起爆剤となることを目的とした内陸型国際総合物流ターミナル（インランドポート）整備の実現に向けた課題等を検討研究するものである。

2. 経緯

平成 22 年 8 月、阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定され、地方港経由の釜山港接続より有利となる荷主コスト、リードタイム、サービス頻度を実現するための方策のひとつとして、インランドポートを滋賀県内に設置する位置づけが示された。

一方、平成 22 年度から石部地域の住民を構成員とした石部駅周辺まちづくり会議では、立命館大学の支援を受けながら、平成 24 年春に J R 石部駅周辺のまちづくり構想「かっこいい田舎プラン」をまとめあげ、その中で、交通アクセスの強みを活かした新たな物流拠点構想が描かれた。

こうした中、インランドポート整備への地元地域の強い思いを受け、実現に向けた課題整理等を行うなど検討研究を進めていくために本研究会を立ち上げることとなった。委員構成は、学識経験者、物流・倉庫・製造など県内および市内の経済関係団体、県市行政関係など産学官による 13 人。

3. 研究会当面の予定

平成 24 年 11 月 16 日	研究会立上げ
平成 25 年 1 月～2 月	先行事例地視察（北関東）
平成 25 年度	課題等の検討研究（5 回程度）

4. 参考資料（別紙）

- ◎ インランドデポ、インランドポートの定義
- ◎ 地域社会にとってのメリット等
- ◎ 湖南省内陸型国際総合物流ターミナルのイメージ等

湖南省内陸型国際総合物流ターミナル研究会設置要綱

(設置)

第1条 湖南省が近畿圏と中部圏をつなぐ広域交流拠点にあることを活かし、本市の産業振興及び地域の発展を目的として、港湾、空港以外の内陸部にある貨物の集配、通関業務、保管等が行われる貿易貨物輸送基地（以下「内陸型国際総合物流ターミナル」という。）の実現に向けた取組や課題についての研究及び検討を行うため、湖南省内陸型国際総合物流ターミナル研究会（以下「研究会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 研究会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 内陸型国際総合物流ターミナルの実現に向けた現状と課題の整理
- (2) 内陸型国際総合物流ターミナルの実現に向けた候補地の検討
- (3) 内陸型国際総合物流ターミナルの需要の検討
- (4) 内陸型国際総合物流ターミナル整備に関する事業化手法の検討
- (5) 前号に掲げるもののほか、内陸型国際総合物流ターミナルに関し必要があると認める事務

(組織)

第3条 研究会は、委員15人以下で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 学識経験のある者
- (2) 湖南省内の経済関係団体の推薦を受けた者
- (3) その他市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

3 市長は、団体等の推薦を受けて委員となった者が当該団体等を脱退したときは、その委員を解任することができる。

(会長)

第5条 研究会に会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、研究会を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 研究会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 研究会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 研究会の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 研究会は、指導及び助言を求めため、必要に応じ、顧問並びに参加を置くことができる。

5 研究会は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求めて、その意見又は説明を聴くことができる。

6 研究会の調査審議の手續は、原則として公開するものとする。ただし、公開することによって研究会の適正な運営に支障が生じると認める場合は、研究会の決定により公開しないことができる。

(庶務)

第7条 研究会の庶務は、都市計画の策定に関する事務を所管する課において処理する。

(その他)

第8条 この告示に定めるもののほか、研究会の運営に関し必要な事項は、会議に諮り、会長が定める。

付 則

(施行期日)

1 この告示は、告示の日から施行する。

(委員の任期の特例)

2 この告示の施行の日（以下「施行日」という。）以後最初に委嘱され、又は任命される委員の任期は、第4条第1項の規定にかかわらず、当該委嘱又は任命の日から平成26年3月31日までとする。

(会議の招集の特例)

3 施行日以後又は委員の任期満了後最初に開かれる研究会の会議は、第6条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。

◎ インランドデポ、インランドポートの定義

国土交通省交通政策審議会港湾分科会防災・保全部会「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」答申（2009年3月25日）では、以下のように記載されている。

◆インランドデポ

港湾、空港以外の内陸部にある貿易貨物輸送基地。

貨物の集配、通関業務、保管等が行われる。多くの貿易貨物がコンテナ化されている現在、主としてコンテナの集配、コンテナへの荷詰め・取り出し、空コンテナの一時保管等が行われる。通常、コンテナは船社ごとに管理されている。

注：コンテナの所有権は、国際的には船社所有に対して、賃貸（レンタル）方式が増加する傾向にあり、2008年時点で、コンテナ本数約2,869万TEUの45%を占めている。

資料：国連貿易開発会議 UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009

◆インランドポート

複数の船社がコンテナの集配・保管等の場所として港湾内にあるデポと同様の指定をして、あたかも港湾が内陸部にあるかのように機能し、共同でコンテナを利用することができる内陸部の物流拠点の新たな概念。

注：インランドポートの上記の定義は、和製英語であり、英語としてのインランドポートは、内陸河川港の意味か、内陸のドライポート、又は鉄道と道路輸送等のモード変更用の結節施設（インターモーダル施設）としての語義で用いられており、特にコンテナの共同利用の意味は含まれていない。本用語は、パブリックコメント等の修正指摘の過程で追加されている。平成20年4月11日、交通政策審議会答申「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾のあり方」では、インランドデポに蒸気の意義が付与されており、「インランドデポを活用して、コンテナの片荷輸送やコンテナ輸送等の非効率輸送を解消する」とされている。

◎ 地域社会にとってのメリット

1) 雇用機会の促進

通関業、倉庫業、ドレージ業（海外からコンテナで輸送されてきた荷物を、直接目的地まで陸送する方法）など、輸出入関連企業の対象地域への進出促進により、雇用機会が創出される。

2) 地域の国際物流拠点の活性化

地域のインランドポートが大都市圏の港頭（空港）地区に代わり、地域の輸出入拠点の補完基地として役割を果たすことにより、周辺港湾のポートセールスや地方空港の国際貨物拠点化を促す要因になる。

3) 地域社会の活性化

地元企業の貿易物流業務への新たな参画により、地域社会への活性化、国際化に貢献できる。

4) 企業誘致の起爆剤

インランドポートが企業立地に適した環境に加え、製造した商品その場で通関できる機能や、工場の近くに保税倉庫を利用したストックポイント機能（配送のための一時保管を主とする物流の中継基地）があれば、港湾付近に立地している企業が地域に移転する可能性が高まる。

◎ 荷主、物流企業にとってのメリット

1) 関税の留保効果

2) 取引の円滑化

3) 輸送コストの削減

4) 倉庫賃料の軽減

5) 検査・トラブル対応の容易性

6) 通関業務や保税輸送等、新たな需要開拓

7) 地域の輸出入貨物の増大

8) 共同配送機能による輸送効率化

9) 倉庫施設確保の容易性

10) 空コンテナ輸送の効率化

（出典：佐野市内陸型コンテナターミナル研究会報告書）

内陸型国際総合物流ターミナルの整備効果

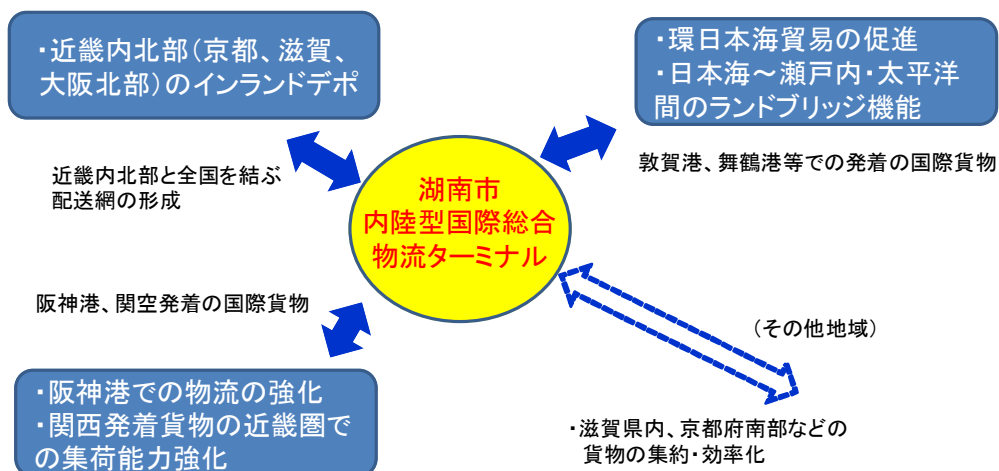
湖南省の優れた地理的環境、高速道路をはじめとしたインフラ環境を活かした内陸型国際総合物流ターミナルの整備を起爆剤として、地域の産業振興の促進を目指す。

- ①地域産業の活性化と雇用の確保や人口の増加、地元消費の活性化
- ②輸出入業の成長と一体となった地域の活性化
- ③物流の効率化による周辺地域産業の発展
- ④国際コンテナ戦略港湾実現のためのインランドポート施策の実現
- ⑤輸出入活動における内陸道路輸送の効率化
- ⑥災害時等のリスク分散の対応が可能
- ⑦生活環境の改善と地球環境改善への貢献

3

各港湾などとの関係

湖南省内陸型国際総合物流ターミナルの設置によって、阪神港等をはじめとする港湾、空港における国際貨物、ならびに滋賀県内および周辺地域の物流の効率化が図られる。



4