

出國報告(出國類別：考察)

赴日本大阪及神戶港進行客貨運交 流出國報告

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：鍾英鳳業務副總經理

王譽舒副處長

林珮伶經理

謝佳珍經理

張孟琳高級事務員

派赴國家：日本

出國期間：108年12月12日至12月17日

報告日期：109年1月20日

系統識別號：

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數：28 頁 含附件：是否

出國報告名稱：赴日本大阪及神戶港進行客貨運交流出國報告

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

/臺灣港務股份有限公司/行銷運籌處/張孟琳/07-5219000#3331

出國類別：1.考察2.進修3.研究4.實習5.其他

出國期間：民國 108 年 12 月 12 日至 108 年 12 月 17 日

出國地區：日本大阪、神戶

報告日期：民國 109 年 1 月 20 日

關鍵詞：日本、物流、郵輪、水岸開發、海運發展、自由貿易港區

內容重點摘要

神戶港為日本主要的國際貿易港（五大港）之一，與大阪港同樣被指定成超級中樞港灣『阪神港』。阪神港是日本西部最大的物流中心，擁有貨櫃碼頭，渡輪碼頭和各種物流相關設施。阪神國際港灣株式會社由大阪市及神戶市占 30.8% 股權，並於 2014 年 10 月 1 日成立。

本公司與神戶市港灣局於 2017 年 2 月 12 日簽屬合作備忘錄，爾後雙方交流頻繁。神戶市港灣局於 2019 年 8 月 28 日由辻英之局長率隊拜會本公司進行客貨運業務交流，會議席間神戶港對臺灣自由貿易港區業務之營運模式、港口所扮演之角色等內容表達高度興趣，爰邀請本公司赴日本參加神戶港「亞洲集貨專案小組」會議，會中邀請日本港口協會會長久保昌三先生、神戶海運貨運協會理事長須藤明彥先生、日本國土交通省及相關物流業者等，由本公司於會中就臺灣自由貿易港區業務進行分享。

本次出訪由鍾英鳳業務副總經理率隊，除了在貨運面與日本進行交流外，本公司亦於 2019 年 3 月 19 日與大阪港簽署合作備忘錄，為持續推展郵輪業務，並借鏡日本大阪港推廣郵輪觀光經驗，藉由參訪大阪港旅運及通關設施、三井物流倉庫、商業設施及神戶港口周邊水岸開發設施為本次出訪學習重點。

目錄

內容大綱

	頁次
壹、目的.....	5
貳、出國期間與考察行程	6
參、考察內容.....	7
一、 三井不動產	7
二、 大阪市港灣局	11
三、 神戶港水岸商業設施參訪.....	16
四、 阪神國際港灣株式會社.....	19
五、 自由貿易港區業務交流座談會.....	21
肆、心得與建議.....	26
伍、附件.....	28

壹、目的

- 一、參加神戶港「亞洲集貨專案小組」會議，並於會中簡報「自由貿易港區」，推廣自由貿易港區相關業務，提升本公司及臺灣港口的國際能見度。
- 二、與日本港口及物流業者進行業務交流，拓展後續合作之可行性。
- 三、考察大阪港及神戶港水岸開發案例，作為未來台灣港群港區水岸開發方向之參考。

貳、出國期間與考察行程

本次出國期間與考察行程內容詳如下表 1 所示。

表 1 出國期間與考察行程一覽表

當地日期	行程
12/12(四)	高雄-關西
	參觀三井不動產商業設施暨參觀物流中心
12/13(五)	拜會大阪市港灣局
	大阪港通關設施及港口開發案參訪
12/14(六)	三井不動產商場設施考察
	移動到神戶
12/15(日)	神戶港水岸開發案考察
12/16(一)	拜會阪神國際港灣株式會社
	自由貿易港區業務分享座談會
12/17(二)	關西-高雄

參、考察內容

一、三井不動產

接待人員	
三井不動產本部 主事 伊藤史滋先生	三中港澳特萊斯股份有限公司 董事總經理 藤野隆史先生
臺灣三井不動產股份有限公司 主任 玉本伯森先生	三井不動產 海外事業部 Wongwan Muangsuankhwan 小姐

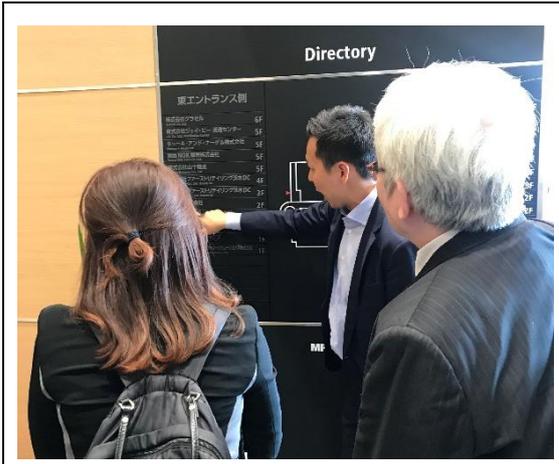
(一) 三井物流倉庫

1. 三井不動產目前所建之物流設施皆為日本國內需求，貨物多為國內貨，並交由業者直接操作(如亞馬遜、樂天)。三井不動產目前於亞洲投資的物流設施僅有泰國，正在台灣尋找物流設施倉庫據點，未來期待與台灣合作的可行性。
2. 三井不動產所蓋倉庫分為三種類型，第一為一般平面型倉庫，第二為坡道式倉庫，第三為迴旋車道倉庫，此類型倉庫在每一層樓都有迴旋車道，方便貨櫃車進出，是一般業者較喜歡之選擇，惟需要較大土地面積。此外，三井倉庫之設計概念是以免震之工法，以避免因地震貨品倒下造成貨損，雖建造成本高，但可以確保存放物品之安全。
3. 由於大阪港土地供不應求，以及日本港灣勞動法的規範較為嚴格，物流設施設在市中心成本較高，爰三井不動產的物流設施以內陸或較偏遠地區居多。此外本次參訪中亦詢問三井倉庫是否有導入 IOT 技術，以減少尖峰時段擁擠，目前三井倉庫僅於東京實施預約制，貨櫃車需事先輸入預計到達時間，以便配位，其餘地區倉庫暫無相關制度。
4. 考量三井不動產倉庫皆建於較偏遠地區，三井不動產也致力於提供友善的工作環境，除了有貨車司機的盥洗設備外，亦提供員工餐廳、

育嬰室、便利商店、接駁車及員工休息室等空間以招募員工，並留住人才。

(二) 三井不動產商業設施

1. EXPOCITY 位於大阪萬博紀念公園中，是一座利用 1970 年世界博覽會會場修建的複合式園區，占地面積共 17.2 萬平方公尺、總建築面積 22.3 萬平方公尺，是日本規模最大的複合型設施，共有 305 家店鋪。
2. EXPOCITY 主要由 LaLaport EXPOCITY 及 8 大娛樂設施構成 (REDHORSE OSAKA WHEEL 、Orbi Osaka、NIFREL、Pokémon EXPO GYM 、GUNDAM SQUARE 、ANIPO、ENTERTAINMENT FIELD、OSAKA ENGLISH VILLAGE)，除了購物商城，另結合了水族館、動物園、博物館，並有全日本最大的 Redhorse OSAKA WHEEL 摩天輪，其最大的特色為所有座艙及地板都是透明結構，可以從高空欣賞太陽之塔以及周邊景色。
3. EXPOCITY 除了購物之外，還結合了娛樂與學習的複合式設施，當中還有主題體驗館例如可與大自然互動體驗的 Orbi Osaka、結合水族館及動物園還有美術館風格的 NIFREL，其中 NIFREL 水族館與一般水族館不同，其名稱由來是來自日語「感性 接觸」(KANSEI NIFREL)，館內分為水族館區及可愛動物區，館內共有技能(可隨依環境變幻身體顏色、埋入沙中或噴水的生物)、顏色(擁有特殊色彩的生物)、水邊(水生生物如河馬、水豚、白老虎等)、行為(狐猴、大嘴鳥、非洲企鵝等)、生物多樣性(利用 3D 投影帶探討生物與環境的關聯)、奇幻時空(採用 zui 新技術的世界 360 度球體屏幕，如同登上太空近距離觀察星空) 七大主題區。透過在館內與動物的接觸，加深遊客對大自然的興趣以及對於日常周遭所發生的小事能有更深刻的體驗。



三井不動産介紹物流倉庫



與三井不動産座談



聽取三井不動産簡報



三井不動産物流倉庫員工餐廳



三井不動産物流倉庫員工餐廳



本公司與三井不動産合影



NIFREL 水族館



三井不動産主事伊藤史滋先生與鍾英鳳業務副總經理合影

二、大阪市港灣局

接待人員	
理事 井戶伸浩 先生	部長 望戶弘道 先生
課長 山下洋一先生	課長 松本優子 小姐
課長 金光尚美 小姐	武山真弓 小姐
奧山陽介先生	

(一)貨運面

1. 大阪港是日本主要的國際貿易港，與神戶港共同被指定為超級中樞港灣『阪神港』。該港自古以來就是京都的海上門戶，市內河道縱橫，有"水都"之稱。現為阪神工業區之核心，輕重工業綜合發展，其工業產值僅次於東京，居日本第二位。主要工業有石油化工、鋼鐵、金屬加工、運輸機械及電機等。大阪港 2018 年貨櫃量為 210 萬 TEU，其中有 80%的貨量出口到上海，目前大阪港的主要貨種為生鮮食品，沖繩一半的生鮮食品來自於大阪港。
2. 在七十年代後期，日本經濟開始發展，人口逐漸密集，產業的發展使得日本開始大規模的填海造陸，大阪市政府以垃圾和浚港淤泥填海造陸建成南港新區，其中三分之二作為港口用地。
3. 目前日本國土交通省已有發展智慧化港口之規劃，但仍沒有具體方案及時程，大阪港也尚未發展自動化港口，其中最大原因在於工會強勢，如發展智慧化港口，勢必影響碼頭工人及相關裝卸業者生計而造成抗爭，目前僅能逐步推動。
4. 大阪港港區營運重心主要集中在南港地區及夢洲的貨櫃碼頭區，其中夢洲 C10-12 貨櫃碼頭區被指定為超級中樞港，多家航運企業(三菱倉庫、上組株式會社、山九株式會社、近畿港運等公司)共同出資成立夢洲碼頭貨櫃公司(DICT)，並於 2016 年開始營運。

5. 夢洲 C10-12 每座碼頭為長度 350 公尺，縱深 500 公尺，水深為-15~-16 公尺，配有 9 台橋式起重機與 26 台軌道式門式起重機(RTG)，並採用租賃與公用碼頭並行方式營運。目前主要靠泊航線為北美、中國、韓國、台灣及東南亞國家等，並以進出口貨櫃為主，一年約有 1400 艘船靠泊。由於夢洲碼頭縱深為 500 公尺，夢洲碼頭貨櫃公司(DICT)考量碼頭後線場地尚未達到使用飽和，故先將後線部分場地作為空櫃堆置，以利航商交還及運送貨櫃。
6. 在智慧港口方面，夢洲碼頭尚無相關規劃，雖該碼頭需靠聯外道路(橋樑)與大阪市連結，但因夢洲碼頭區僅可能於日本黃金周及過年前期間較容易出現貨櫃車回堵於櫃場門哨外之聯外道路外，其餘時間不會產生車輛堵塞於聯外道路情形，惟夢洲碼頭貨櫃公司(DICT)表示目前貨櫃車輛預約進港(貨櫃碼頭)制度係由橫濱港先試行，後續再推展至其他港口。
7. 日本大阪市將於 2025 年舉辦世界博覽會，主場地預定設於大阪市此花區的人工島夢洲，會期為 6 個月。此次是大阪地區第 2 次舉辦世界博覽會，前一次由大阪主辦的博覽會為 1970 年世界博覽會。

(二) 客運面

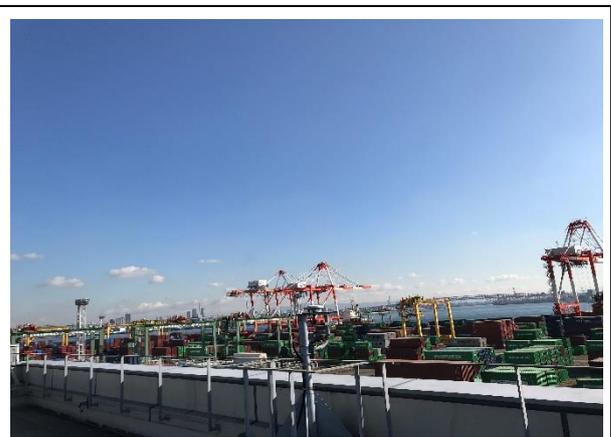
1. 天保山國際客運碼頭位於大阪港天保山，與許多娛樂休閒設施緊鄰，如海遊館、天保山市集商場、天保山摩天輪等，因為碼頭外並無橋樑的阻礙，因此可接待大型郵輪，於 2016 年有接待 16.8 萬總噸皇家加勒比海量子號的實績。原為倉庫改建成二層樓之旅客中心、繫船柱強化至 150 噸。由於國際客運碼頭因過於老舊，自 2019 年起即開始招標重新拉皮整建，將原倉庫分隔層兩層，方便旅客進出之動線布置。
2. 天保山碼頭國際郵輪於 2019 年約接待 62 航次，其中掛靠港為多數佔 50 航次，母港部分多為 11.5 萬總噸的鑽石公主號從橫濱港出發

至大阪港上客的國內多母港模式為主，純母港作業以搭載 200~600 人的小型郵輪為主。郵輪靠泊時，其通關設施是以彈性為主，包含指紋按壓，X 光機等設備皆為機動調度，以配合不同船型及旅客到訪。且旅運中心亦無提供海關辦公室，海關僅在有船靠時才會來。

3. 為了提供郵輪旅客優質服務，大阪市觀光局透過「吸引郵輪客船掛靠大阪港推廣會議」與相關專家學者討論推廣方案政策，並於 2019 年以約 2 千萬日幣(約為台幣 600 萬)委託外部廠商以提供 2020 年預計掛靠大阪港 91 航次的郵輪旅客相關服務。服務內容包含旅遊服務的提供(旅客諮詢台的設置、外語觀光人員導覽、外語觀光計程車、外幣兌換等)、郵輪進港企劃(迎賓活動、郵輪空拍、物產展、首航歡迎儀式、在地文化體驗如茶道及日本和服試穿等)。
4. 天保山碼頭旁有一艘日本丸的帆船，作為提供船員進行實地演練之訓練船。



參訪夢洲貨櫃碼頭



夢洲貨櫃碼頭作業情形



大阪港填土空拍圖



夢洲貨櫃碼頭俯瞰圖



天保山國際客運中心



大阪港鄰近國際知名觀光景點



大阪市港灣局導覽客運碼頭設施



供船員練習之日本丸訓練帆船



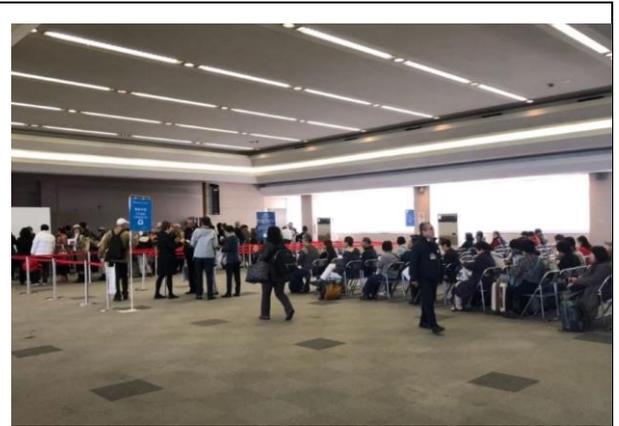
大阪港客運碼頭大巴停靠碼頭上作為候車空間



內部空間以紅龍及移動式隔板彈性運用



1F 收受行李空間



報到櫃台及休息區



手提行李檢查區



行李搬運上船作業

三、神戶港水岸商業設施參訪

接待人員	
局長 辻英之 先生	副局長 加島洋子 小姐
部長 田中誠夫 先生	課長 松木隆一 先生

1. 神戶港於 1868 年開港，主要包含本島、六甲人工島、港灣人工島等。1981 年完成第一個填海造地的港灣人工島，神戶港的港埠營運重心即轉移至此。港灣人工島除了港灣設施外，亦有國際會展場所、購物商場、住宅等，是具有複合性機能的新型都市空間。
2. 神戶港是重要的觀光港口，面朝大阪灣的神戶港樂園(Habourland)，是個綜合性的商業設施。神戶港樂園由舊工廠改建而來，有「umie」和「umie MOSAIC」、「神戶紅磚倉庫」等購物場所和娛樂設施，紅磚倉庫以前為倉儲空間，現在則變成了文具、家具商店以及餐館的文創空間。本次參訪水岸開發及設施如下：
 - (1). 舊倉庫改建：神戶港水岸邊三菱擁有的舊倉庫予以改建成商店，原一層挑高之倉庫以型鋼加鋼承板上澆製混凝土作成二層樓，兩棟間亦以此方式連接將二層樓部份成為一廣大的平面，人們可在二樓自由自在的活動。一樓部份當停車場，可解決停車空間不足的問題。樓上全面成為商場，倉庫外觀保持原來古拙的樣貌，二樓倉庫內屋頂下可見以型鋼補強之方式，並保留原有木頭樑柱顯露於外，倉庫外側以型鋼鋪設走道及樓梯，倉庫外與水岸邊以簡單的鋪面供民衆作為行走的通道及活動空間。室內四周仍是原有的牆，以燈光來營造商場的氛圍。
 - (2). 兵庫縣立美術館：位於神戶港周邊的也是神戶港的水岸開發設施之一，是由安藤忠雄所設計，其清水混凝土鋪面是最大招牌特色。
 - (3). 「BE KOBE」打卡景點：神戶港在水岸邊打造了「BE KOBE」打卡景點，吸引遊客前往。「BE KOBE」於阪神大地震後而誕生，目的在於希望透過「BE KOBE」告訴民衆「神戶的魅力在於人」。此外，

神戶港周邊也有許多遊客釣魚，為避免遊客漁港邊釣魚造成危險，神戶港也特別在港邊設立一個禁止釣魚的告示牌。



與神戶市港灣局合影



雙方致贈禮物(左：鍾業務副總經理英鳳
右：辻英之局長)



三菱舊倉庫改建為兩層樓商場



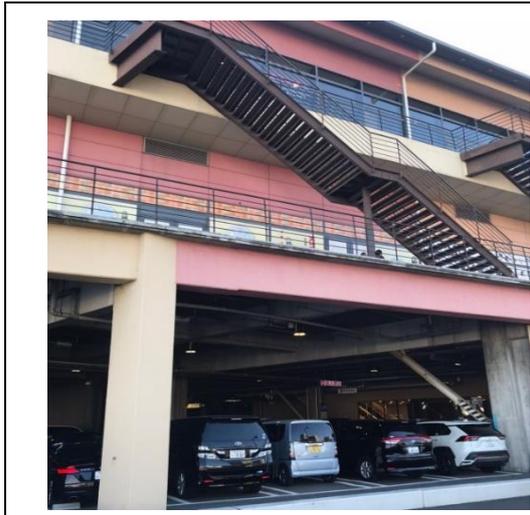
舊倉庫改建



神戶港紅磚倉庫



神戶港 BE KOBE 打卡點



三菱倉庫改建商場一樓停車場示意圖

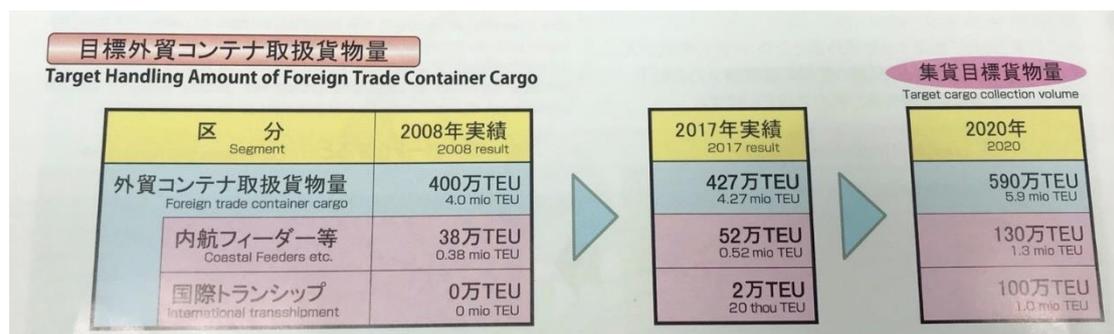


神戸港港邊禁止遊客釣魚告示牌

四、阪神國際港灣株式會社

接待人員	
社長 外園賢治 先生	副社長 吉井真 先生
副社長 徳平隆之 先生	常務 小嶋省一 先生
常務 松井圭一 先生	部長 小倉一仁 先生

1. 日本政府將為提高日本港灣國際競爭力，於 2014 年 10 月將大阪港、神戸港整合為阪神港，並透過三方合作(國土交通省、大阪市、神戸市)方式共同成立阪神國際港灣株式會社，並期以透過業務整合達到營運最適化，並做為西日本港灣發展核心。阪神國際港灣株式會社亦制定了一個中期管理計劃，藉由推動各種措施增強阪神港的國際競爭力。
2. 第一個中期管理計畫主要內容為促進從西日本港口到東亞的貨物，可以在阪神港進行集貨，除維持既有航線外，並擴大其他國際航線。然而中國經濟趨緩及生產基地從中國轉移到東南亞，為了因應此趨勢，阪神國際港灣株式會社於 2017 年起制定了新的《中期管理計劃》(2017 年 4 月至 2020 年 3 月)。為促進農水產及食品的出口，針對小規模、小批量冷凍貨物併櫃運輸的冷鏈物流業者給予相關支援，並針對阪神港的進出貨物進行分析，以找出有效的集貨策略，並加強訪問航商等力求開發新航線。另為了開發新的貨主，前往東南亞等新興地區拜會主要貨主，以行銷阪神港。
3. 大阪港及神戸港的港口發展計畫分別由阪神國際港灣株式會社、大阪市港灣局及神戸市港灣局分別提送予國土交通省審查，整體港口建設則依據產業發展進行滾動式調整。
4. 本次參訪亦詢問阪神國際港灣株式會社對於智慧港口等發展規劃，惟目前智慧港口尚刻由國土交通省整合規劃中，阪神港目前僅有預約領櫃系統。





與阪神國際港灣株式會社交流情形 1



與阪神國際港灣株式會社交流情形 2



與阪神國際港灣株式會社交流情形 3



雙方致贈禮品(左:外園賢治社長・右:鍾英鳳業務副總經理)



與阪神國際港灣株式會社交流後合影

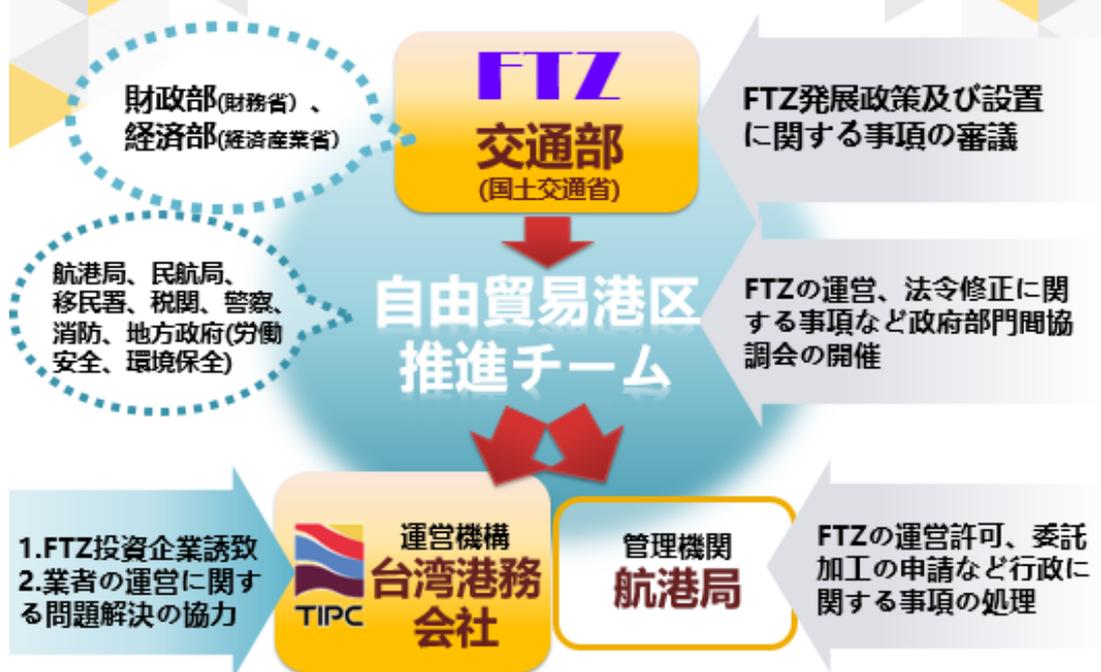


阪神國際港灣株式會社社長外園先生親自解說港口地理區位

五、自由貿易港區業務交流座談會

1. 本案緣 2019 年 8 月 28 日神戶港灣局辻英之局長一行人來台拜會本公司進行客貨運業務交流。其中由本公司就自由貿易港區業務進行簡報，神戶港對上開業務之營運模式、港口所扮演之角色等內容表達高度興趣，並邀請本公司赴日參加神戶港每年定期舉辦亞洲集貨專案小組會議，並就臺灣港口推動自由貿易港區業務進行說明，會中並邀請日本港口協會會長久保昌三先生、神戶海運貨運協會理事長須藤明彥先生、日本國土交通省及相關物流業者共同出席交流。
2. 本次座談會由本公司就自由貿易港區定義、自貿區的法制體系、稅制優惠及操作案例等進行簡報分享，與會物流業者對於臺灣海港自由貿易港區委託加工制度、港區事業自主管理以及最新修正營所稅優惠等皆表示希望神戶港也能提供相關措施以提升神戶港貨物量。
3. 神戶港現行因土地面積不足，以及日本海關管理較為嚴謹，無法像臺灣港口操作自由貿易港區相關業務，神戶港會中也表示業者如有需求，未來也將朝向這方面努力，並期望明年有機會能夠與業者組團來臺參觀自由貿易港區運作情形。

1. 自由貿易港区の仕組み(2/2)



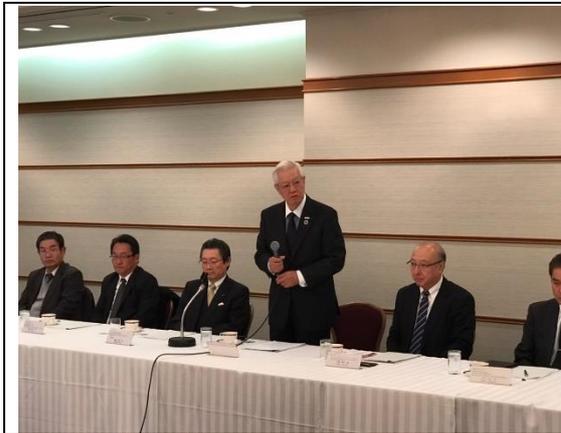
2. 委託加工(2/2)



4. 有關會中日方業者提問問題及本公司初步回應彙整如下：

	日方提問	港務公司回應
1	委託廠商是否都符合免稅資格，成品進口臺灣是否免稅。	國外業者(符合相關條件) 在中華民國境內僅從事準備或輔助性質之活動，自行或委託自由港區事業於自由港區內從事貨物之採購、輸入、儲存或運送，相關貨物進口台灣銷售之所得，免徵營利事業所得稅。
2	委託加工廠商與協力廠商的差別	港區事業與一家主要的加工廠商簽約(即委託加工廠商)，加工廠商可就產品加工程度，與其他工廠共同進行委託加工(即協力廠商)。
3	委託加工業務是否須申請	委託加工業務由港區事業協助向管理機關提出計畫書及相關文件，管理機關核准後即可操作。
4	委託加工の後廠廠商是否會在山區	一般來說業者會將找離港區較近的廠商來進行加工，避免增加運輸成本。
5	港區事業是否都是國外廠商	港區事業以國內物流業者居多，並由物流業者自行攬貨，替國外貨主在自由貿易港區進行相關物流業務。
6	港區事業可自主管理，海關要如何監管	自由貿易港區內設有門哨，港區事業倉庫亦須設置 CCTV，及電子帳冊等供海關遠端稽核。
7	港區土地能否販售	港區土地所有權歸管理機關(航港局)所有，業者只能向營運機構承租土地。
8	高雄港設置 LME 專區的用意	自由貿易港區本來就可從事 LME 業務，會設立專區是當時高雄港當時相關區位及空間已滿，高雄港為 LME 遞交港口，為提供業者操作空間，爰規畫時才設置專區以供業者使用。

9	<p>是否有統計自由貿易港內貨櫃量占比</p>	<p>目前並無特別針對貨櫃量進行統計，惟自由貿易港區對於港口增加貨量(不論貨櫃貨散雜貨)有所助益。</p>
---	-------------------------	---



日本港運協會久保昌三先生致詞



港務公司鍾英鳳業務副總經理致詞



自由貿易港區業務交流座談會議情形 1



自由貿易港區業務交流座談會議情形 2



神戶港「亞洲集貨專案小組」會場



日本港運協會久保昌三先生與鍾副總合影

兵協協など港運団体が賛同交歓会
久保会長「新たな港勢拡大策が必要」
ライバル釜山港と“常に競争関係”

神戸港の港運関係14団体が6日、神戸ポートピアホテル（神戸市中央区）で合同の賛同交歓会を開き、今年の幕開けを祝った。主催団体を代表して挨拶に立った兵庫港運協会の久保昌三会長（上組会長）は、拡大に向けた集貨、創貨、航路誘致などの取り組みが進められるなか、「一度振り返り、検証した上で深掘りするもの、再構築するものを整理するべき」と指摘。「新たな港勢拡大策が必要だ」との考えを示した。さらにライバルである釜山港について「常に競争関係にあることを忘れてはいけない」とし、オール神戸で港のを取り組むよう提言した。

国際コンテナ戦略港湾“神戸港”として港勢拡大に向けて集貨、創貨、航路誘致などの取り組みが進められるなか、久保会長は「一度振り返り、検証した上で深掘りするもの、再構築するものを整理するべき」と指摘。「新たな港勢拡大策が必要だ」との考えを示した。



挨拶する久保会長

加えて「施策展開には阪神国際港務会社、神戸市、国の頭脳・行動、そしてお金（予算）が必要だ。予算・頭脳・行動があれば神戸港をさらに発展させられる」とし、トランシップ（TS）港としての自信を見せた。

一方で久保会長は、ベンチマークとする韓国・釜山港について「常に競争関係にあることを忘れてはいけない」と述べた。「我々が努力してコストを下げれば、釜山は国費を投入する。アジア広域集貨の取り組みを始めれば、釜山はベトナムに事務所を開設して情報収集とTS貨物の獲得に動いている」と指摘。

その上で「釜山港の2020年予算のうちTSインセンティブ予

算は約12億円。日本では到底考えられないような水準だ」とし、日本の関係者に一層の奮起を促した。

他方、去年12月に開いたアジア広域集貨プロジェクトチームの会合で、台湾港務股份有限公司（TPIC）が参加して自由貿易港区（FTZ）について紹介したことを受けて「台湾の先進的な保税区の事例を紹介していた。しかし、これを実現するには、思い切った政策変更が必要になる。今こそ自己変革、即ち港の変革が求められている」と強調した。

そして久保会長は「世界規模の物流ネットワークで神戸港がハブとして認められるのか、残された時間は

多くない」と危機感を示し「長期で取り組む課題、早急に取り組む課題に分け、港の全ての関係者の意識を業・官民を挙げて取り組む必要がある」と訴えた。

来賓として出席した赤羽国土交通大臣も「日本はアジアの成長をどう取り込みたいかが課題だ。国々の責任者として、官民挙げて港再生に向けて取り組みがほしい」と腹を据えて前進させたい」と支援していく姿勢を示した。

久元新造神戸市長も「今年11月から25年という節目だ。イも港湾の防災対策を推進する時に、神戸港の競争力強化に向けて釜山と競争関係にあるという現状をしっかりと認識し、神戸市としてもしっかりと対応し、これからもアンテナを高くし、外からの情報収集に努めてほしい」と語った。

最後に、国土交通省近畿地方運輸の成瀬英治副局長による幹音頭で歓送へと移った。

神戸経済ニュース
2019年12月16日(月)

台湾の港湾会社を招き「自由貿易港区」について聞く アジア広域集貨PT

2019/12/16 23:34



神戸港でのトランシップ（積み替え）貨物の増加に向けて官民で構成する「アジア広域集貨プロジェクトチーム（PT）」（チーム長・須藤明彦大森造船社長）は16日に第9回の会合を開催した。この日は神戸港とMOU（連携に向けた覚書）を結ぶ台湾の港務管理会社である台湾港務の幹部らを招き、台湾の港湾に関する制度である「自由貿易港区」について話を聞いた。

会合では台湾港務の出張者が、プレゼンテーション形式で自由貿易港区について説明した。基隆、高雄など主要港湾6カ所で、合計およそ1500ヘクタールが自由貿易港区の指定を受けている。同区内での貨物は、関税や貨物税といった税金が免除になる優遇措置があるうえ、検閲が置留だけで済むなど輸出入関連の法令による規制も緩和される。貨物の加工は、同区外の業者に委託することもできるといい、利便性の高さが多くの貨物を呼び寄せる要因になっている。

国土交通省に当たる台湾の交通部を中心に、財政部（財務省）や經濟部（経産省）のほか、出入国管理当局に自治体、警察・消防など幅広い機関が連携した「自由貿易港区推進チーム」が、度々に構築したことで実現したという。出席したPTメンバーの港務関係者や物流関係者などは、詳しく質問するなど熱心に話を聞いた。そのうえで、アジアから神戸港への集貨に向けた税関立業には、今後も幅広く海外事例の収集が必要と改めて確認した。

PTの設置を提唱した日本港運協会の久保昌三会長（上組会長、写真右）は会議の冒頭であいさつし、先進国では人口減少が進む中で、「港湾の持続的な発展のためには、トランシップ貨物の獲得に向けた、港湾での付加価値について議論を深めていかなければならない」と強調していた。

會後日方報導

會後日方報導

肆、心得與建議

一、心得

1. 日本港區土地經上級機關同意可買賣

神戶港面臨港區親水設施開發及相關港埠設施興建之資金需求，經上級機關同意後，將鄰近市區部分港區土地(轉型為親水遊憩)售予飯店業者興建飯店設施，以求財務效益與港埠永續的發展。

2. 港口先填地後決定發展方向

大阪市政府以垃圾和浚港淤泥填海造陸建成南港新區，神戶港島人工島亦是以「移山填海」形式興建，將神戶後方的山丘削平，利用得來的泥土填築興建人工島。人工島建成後首階段先遷入貨櫃碼頭及倉庫等設施，其後逐步發展住宅及商業區，容納 3 萬至 4 萬人居住；六甲島則是利用神戶建置捷運所浚挖之廢土填築。此發展模式與台灣港口填海造地之模式不同，台灣需先有發展產業才可填海造地。

3. 自由貿易港區行銷效果顯著

本公司持續針對自由貿易港區進行招商宣傳，並配合本次參訪向國外業者簡介，能提升國外業者對台灣自由貿易港區之競爭力，增加外來合作之可行性。目前日本各港口因轉口貨物較少，各港口陸續將吸引轉口貨物做為策略目標，臺灣自由貿易港區之設立宗旨為發展轉口，爰引起日方之關注。本次赴日本神戶港進行自由貿易港區交流，日本對台灣自由貿易港區制度除表示興趣，更提出後續有機會將規劃來台進行實務瞭解。

4. 持續發展智慧化港口

日本港口受限於當地工會強勢影響其智慧化港口的發展，目前僅由日本國土交通省針對智慧化港口進行規劃，惟目前有關港口及物流智慧化等具體導入相關應用之設施主要集中在東京，未來才可能陸續擴大到其他西部港口。

5. 舊倉庫改建客運中心，有效利用空間

大阪港天保山國際客運中心雖為舊倉庫改建，可以使用的面積有限，但大阪市港灣局減少施作固定設施，可彈性因應每航次郵輪作業，進行空間規畫調整及簡易通關作業，作為最大化使用。

6. 物流倉庫設施興建應考慮生活機能

三井不動產物流倉庫建置及設施皆以「服務」角度出發，倉庫內設施皆如司機休息室、育嬰室、員工餐廳等，皆希望能提高員工生活機能，留住好的人才，可做為未來打造物流園區之參考。

二、 建議

1. 港埠經營應有更彈性之操作，以求港埠永續發展

雖我國港區土地皆屬國家所有，但建議後續仍可仿效日本方式，於毗鄰市區港區，以設定較長年期的地上權及較優的都市計畫開發條件，吸引業者進駐開發，並同時可挹注開發新港區的資金所需，以求港埠永續發展。

2. 日本選一港口示範智慧港口之作法值得效法

因應港口智慧化為世界趨勢，本公司已於 2017 年開始組成專案小組，全力推動智慧港口，其中智慧港口轉型行動方案主要可以分為海側(船舶操航智能輔助系統、物聯網海氣象即時系統、智能港灣調度整合系統、海事機器人)及陸側(港區智慧交通系統、智慧監控管理系統、自動化貨櫃碼頭)兩大類，共包含七項行動方案，建議可持續透過此一措施，提高台灣港口競爭力。此外，日本政府選擇橫濱港作為智慧港口之示範港，值得台灣效法。

3. 知名國際觀光景點、便利聯外交通及優質服務為吸引郵輪航商掛靠的關鍵

參照日本大阪港推廣郵輪觀光經驗，可以了解到吸引郵輪航商的關鍵仍為具吸引力的知名國際觀光景點，如鄰近的京都及奈良皆有聞名的世界遺產以吸引旅客前往。大阪市為了留住郵輪旅客，客製化水都大阪的郵輪岸上行程，以河川串聯市中心的文化景點，並推出海陸水都套票，建議可納入做為往後港灣城市推廣郵輪觀光的參考。

4. 港區舊倉庫及碼頭空間應有效利用

大阪港利用舊倉庫改建為國際客運中心，並透過活動式的通關設施，海關無須常駐在客運中心，僅須在郵輪靠港時提供空間供檢查空間即可。此一作法可做為基隆港及高雄港後續建置旅運中心之參考。此外，港灣局並利用岸間空間讓大巴停靠，讓旅客能就近上車以解決至停車場的接駁問題，皆可做為旅運空間腹地不足的因應方案。

伍、附件

- 一、 台灣自由貿易港區日文簡介
- 二、 日本媒體報導

台湾自由貿易港区

Taiwan Sea port Free Trade Zone



目次

1

台湾港務会社の紹介

2

自由貿易港区の概要

3

自由貿易港区の業務形態

台湾港務会社の紹介

新体制の移行によって
国際ビジネスの拡大へ



自由貿易港区の概要

1. 仕組
2. 現況
3. 優位性

1. 自由貿易港区の仕組み(1/2)

港湾部に範囲を決めて設置

例

FTZ

貿易、物流、保存配達、
トランシップ、組立、
区内簡易加工、区外委託
加工、貨物再整理、包装
、テスト、検査、展示、
製造（一部のみ）

全部可

1. 自由貿易港区の仕組(2/2)

財政部(財務省)、
経済部(経済産業省)

FTZ
交通部
(国土交通省)

FTZ発展政策及び設置
に関する事項の審議

航港局、民航局、
移民署、税関、警察、
消防、地方政府(労働
安全、環境保全)

**自由貿易港区
推進チーム**

FTZの運営、法令修正に関
する事項など政府部門間協
調会の開催

1.FTZ投資企業誘致
2.業者の運営に関する
問題解決の協力



運営機構
**台湾港務
会社**

管理機関
航港局

FTZの運営許可、委託
加工の申請など行政に
関する事項の処理

2. 自由貿易港区の現況(1/2)

台北港

(106.2ヘクタール)

- 自動車組立
- 海運速達、シーエアー
- 低温流通

台中港

(662.32ヘクタール)

- オイルの混合、販売
- 自転車産業

安平港

(72.1ヘクタール)

- 南部地域のバルク貨物

高雄港

(520.42ヘクタール)

- コンテナのトランシップ
- 貨物混載
- 非鉄金属の引渡(LME)

基隆港

(71.16ヘクタール)

- コンパクト製品
- 3C製品

蘇澳港

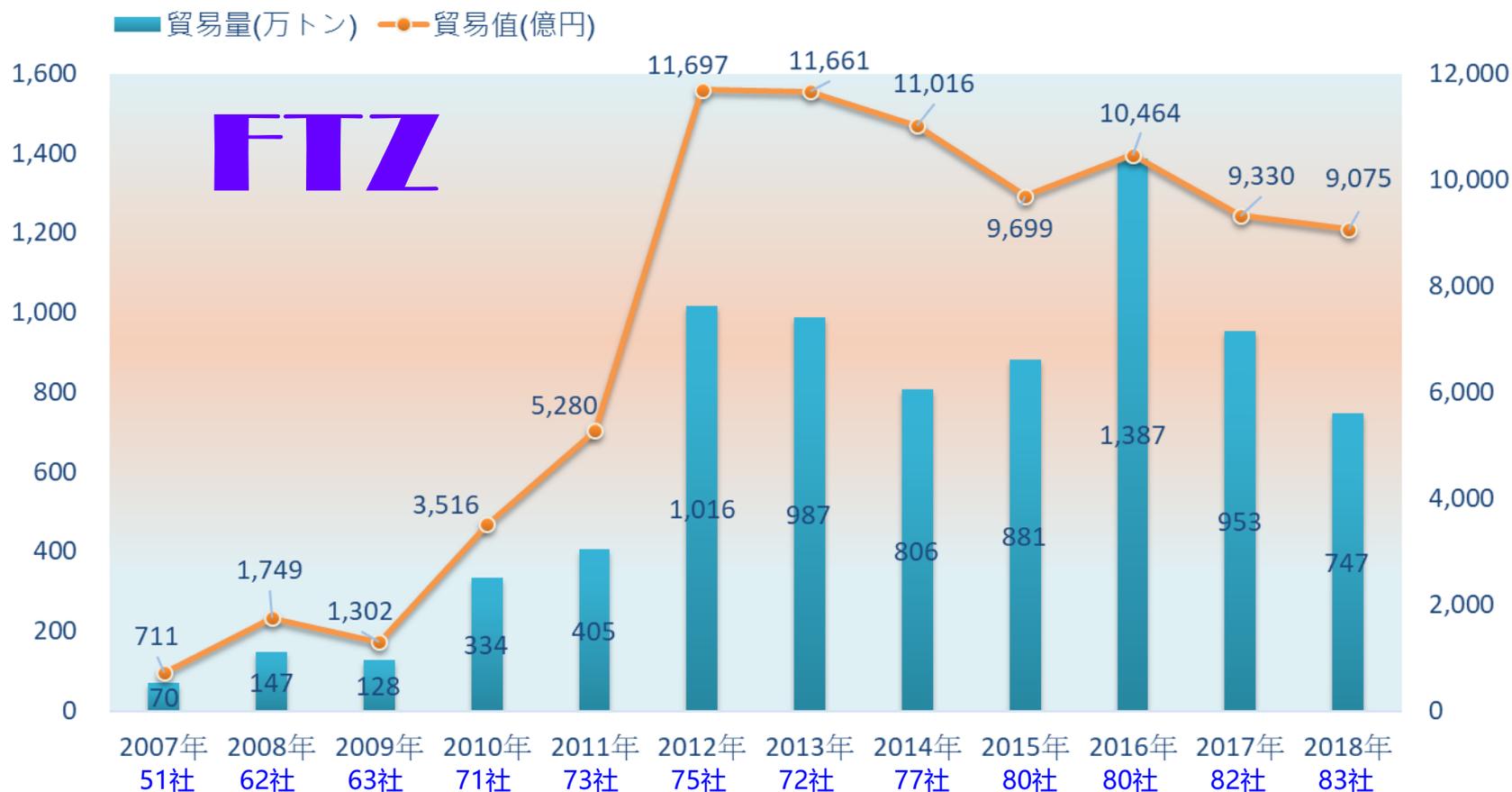
(57.5ヘクタール)

- 電動車の製造



2. 自由貿易港区の現況(2/2)

○ 歴年の貿易量、貿易値及び運営業者数 ○

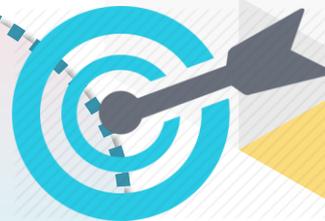


3. 自由貿易港区の優位性(2/3)

営利事業所得税の規制緩和

内容

グローバル物流
運営の多様化及
び世界サプライ
チェーンに対応



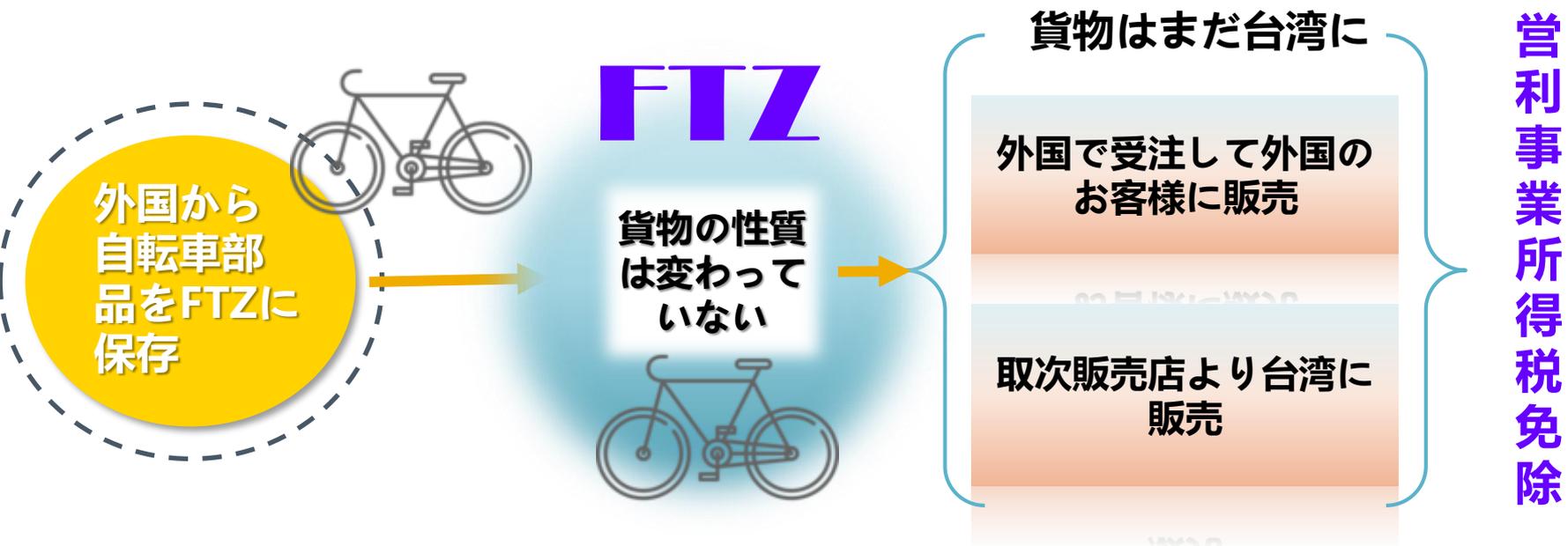
項目	修正後	修正前
免税適用対象	台湾内で準備的または補助的活動のみを行う台湾内外の営利事業者	外国営利事業者またはその台湾支店
免税対象業務	購買、輸入、貯蔵または運送	貯蔵および簡易加工
免税枠	台湾内での販売、台湾外への輸出を問わず、売上高全額が免税	台湾外への輸出：輸出売上高全額が免税 台湾内での販売：台湾内外の売上高総額の10%以内が免税

3. 自由貿易港区の優位性(3/3)

事例

グローバル物流
運営の多様化及
び世界サプライ
チェーンに対応

- 営利事業: アメリカA社
- 主な営業内容: 自転車及び部品の製造と販売
- 説明: 台湾のFTZ事業に自転車部品の輸入を委託し、当該部品をFTZに保管する。



自由貿易港区の業務形態

- 1.貨物集荷配達センター
- 2.委託加工

1. 貨物集荷配達センター(1/2)

例



FTZ



保存・整理・
出荷:

ヨーロッパの企業は台湾FTZの業者に東アジアの食品配達センターを委託し、貨物を高雄港FTZで保存、整理してから目的地に輸出する。



外国からの
荷物



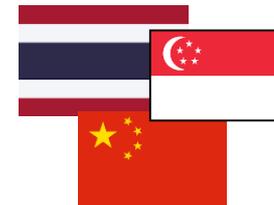
高雄港FTZ

保存

輸入



輸出



1. 貨物集荷配達センター(2/2)

例

区内で簡易加工可能

日本市場の要求に応じて包装、品質管理、ラベル付けを行い、日本へ輸出する。例：アメリカのファーストフードのハッシュドポテトは高雄港で包装を変えて輸出)



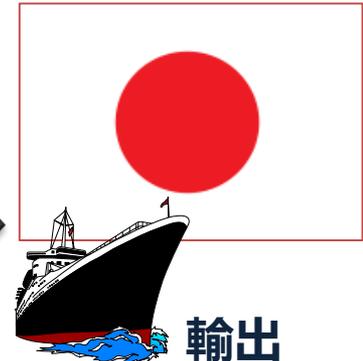
高雄港FTZ

包装変え

品質管理

再整理

ラベル



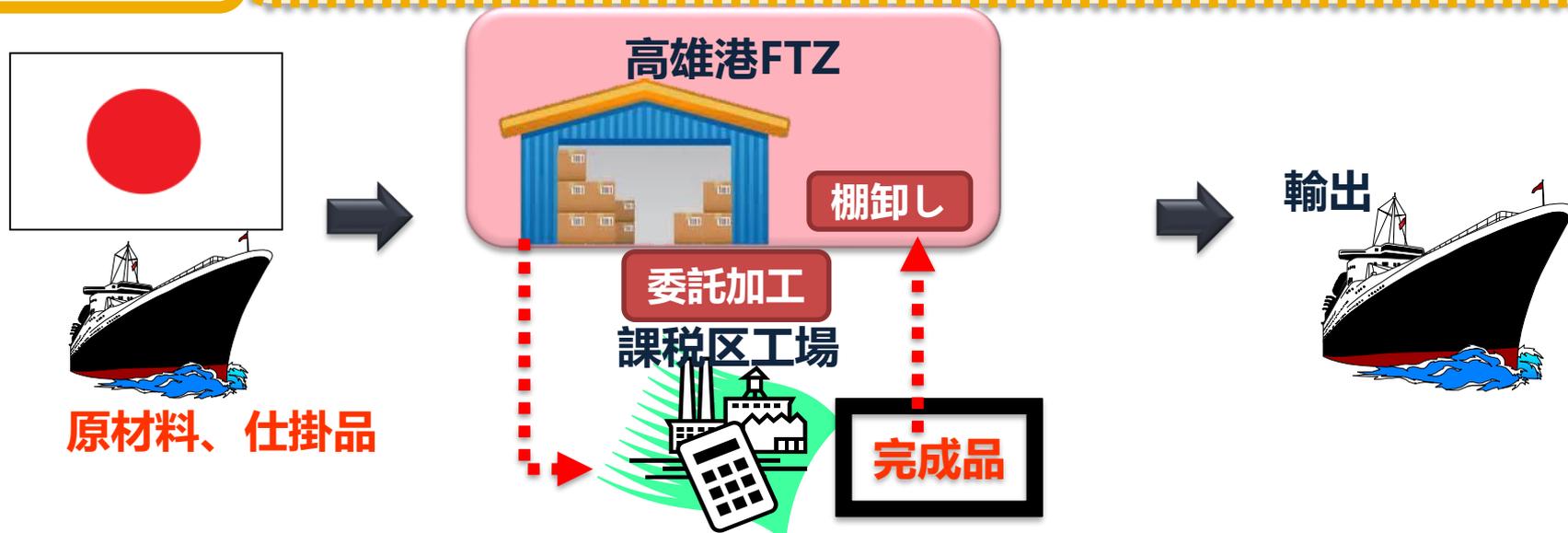
2. 委託加工(1/2)

例



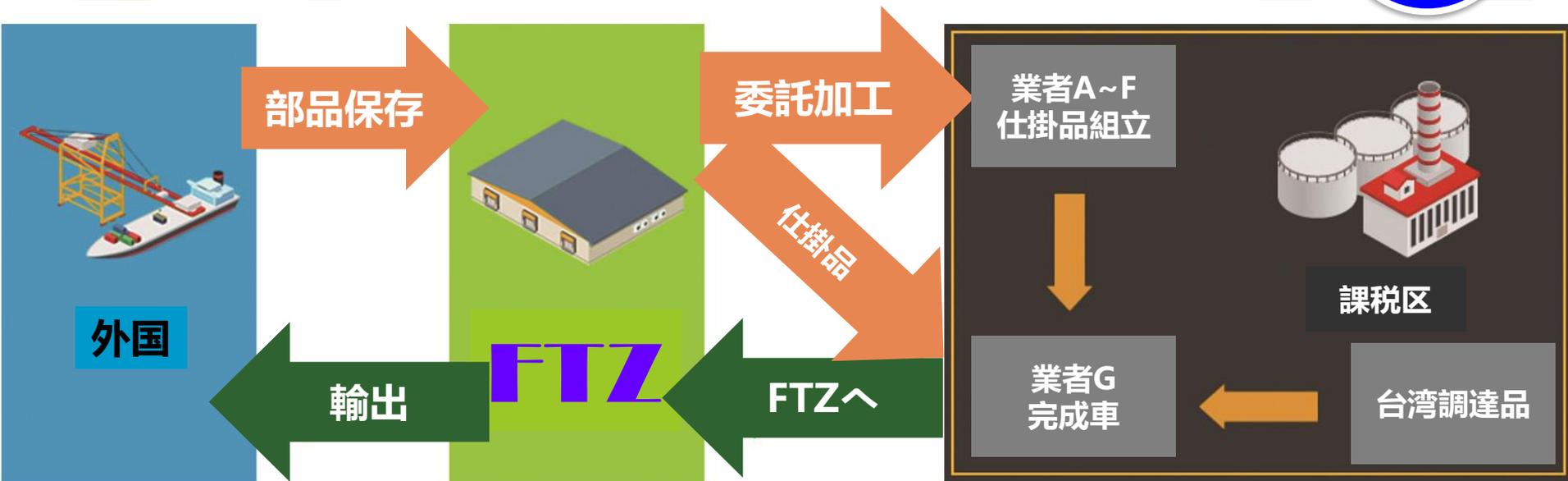
委託加工:

日本の仕掛品を台湾のFTZ経由で一部加工してからその他の国へ輸出する。



2. 委託加工 (2/2)

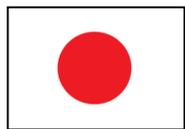
例



自動車組立:

部品保管

エンジン、トランスミッション、ブレーキ部品、板金部品など...



台北港FTZ



輸出
(中東地域)



委託加工

委託加工

完成車

(輸出前の測定等)

受託業者
組立

(協力業者)
仕掛品
組立

シャシー、車体板金、ショックアブソーバー

(国内業者)
調達

照明、椅子、ガラス等...



ご清聴ありがとうございました。

台湾FTZ Website :

<http://taiwan-ftz.com.tw/en/>

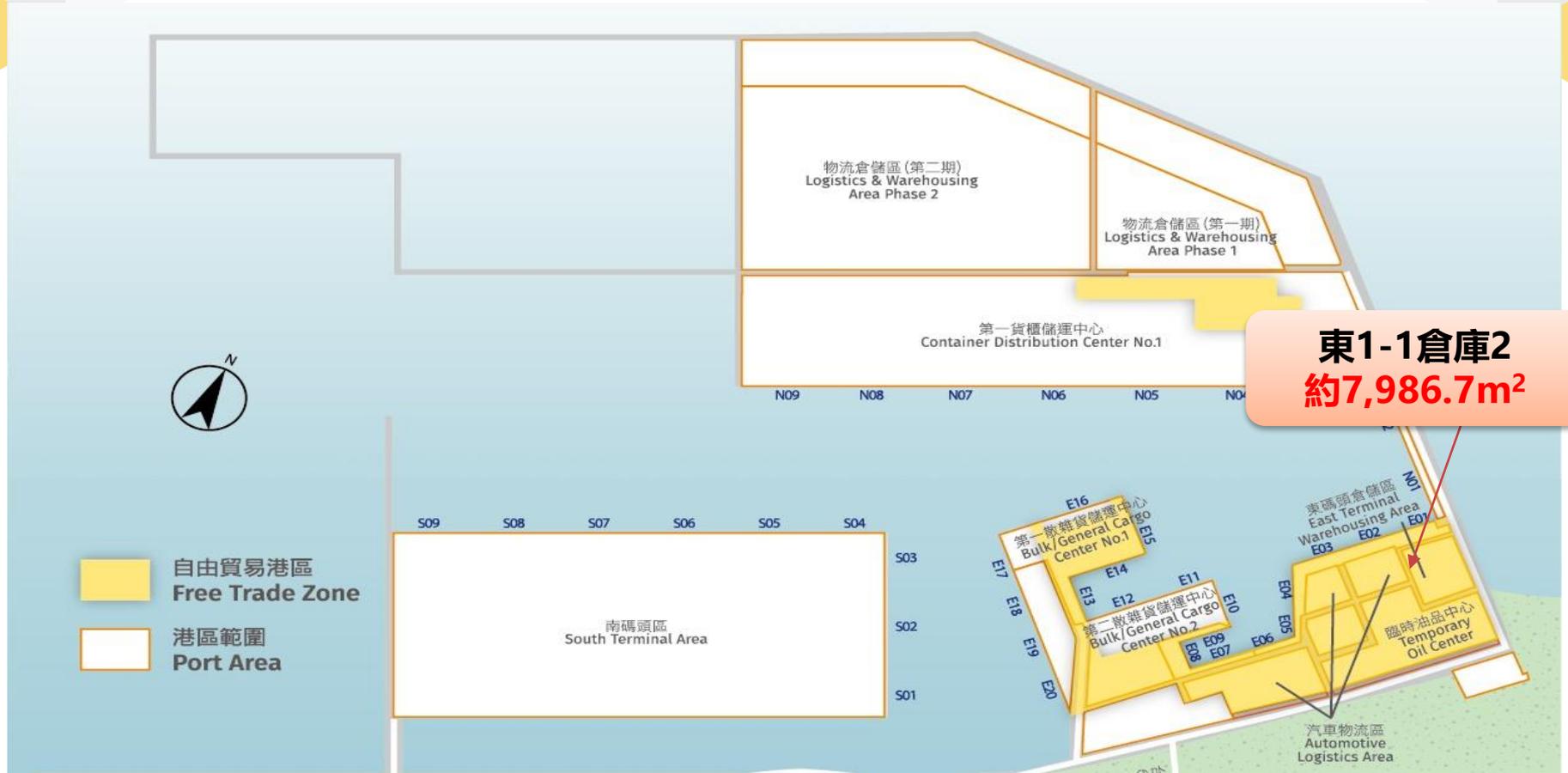
台湾港務株式会社 Website :

<https://www.twport.com.tw/en/>

添付資料： FTZ企業誘致範圍

台北港

- ★建蔽率70%
- ★容積率210%
- ★財産権帰属: 契約期間は投資者に帰属する。



企業誘致面積約7,986.7 m² (0.8ヘクタール)
物流、部品材料、倉庫、包装、価値付けサービス等。

基隆港

★財産権帰属: 契約期間は投資者に帰属する。

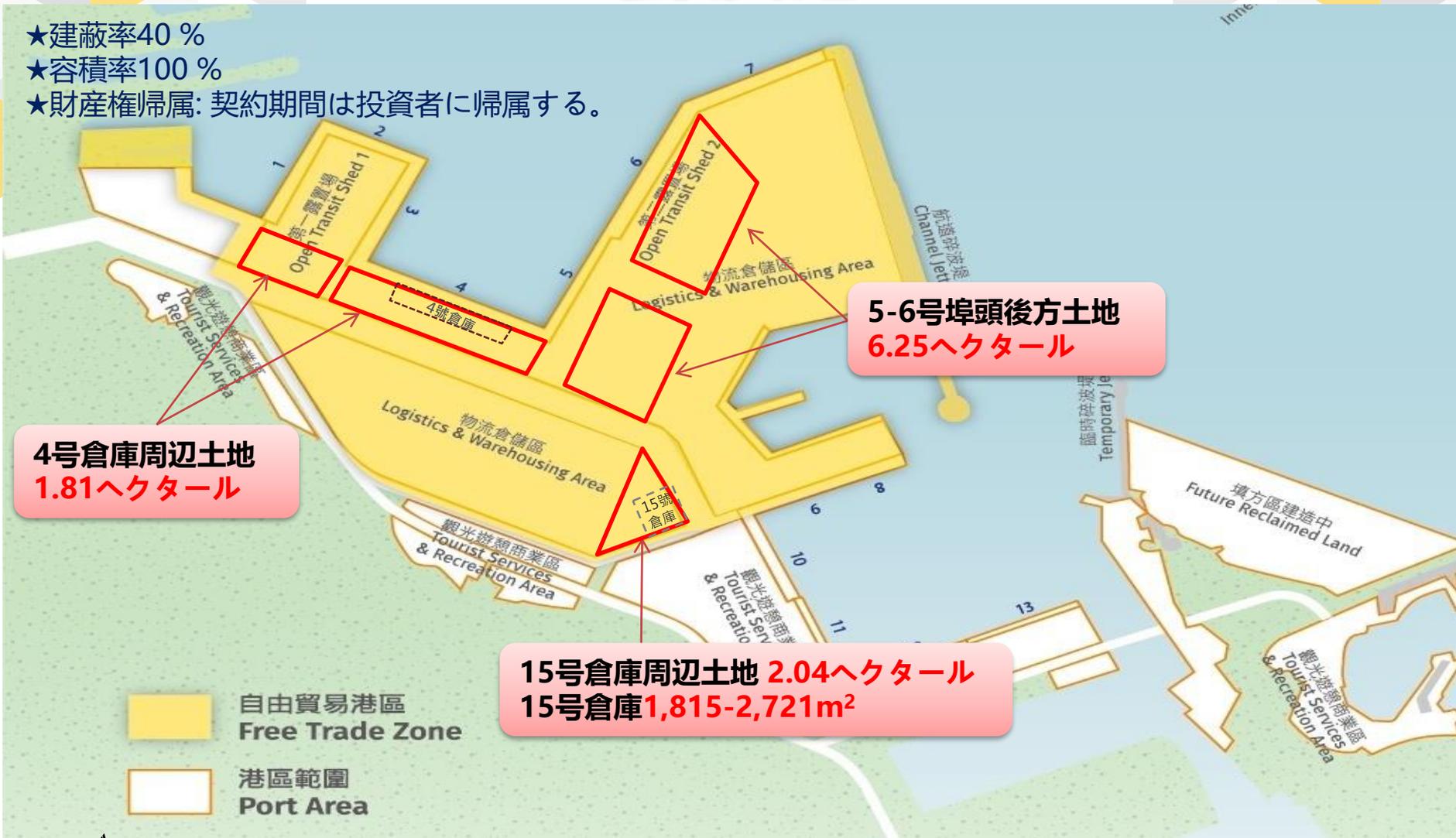


企業誘致面積約837.97m²。

コンパクト製品、部品材料の保存、加工、輸出、配達センター。

蘇澳港

- ★建蔽率40%
- ★容積率100%
- ★財産権帰属: 契約期間は投資者に帰属する。



企業誘致面積約**10.10**ヘクタール、倉庫**1,815-2,721m²**。
グリーンエネルギー産業、物流倉儲及び国際物流等。

台中港

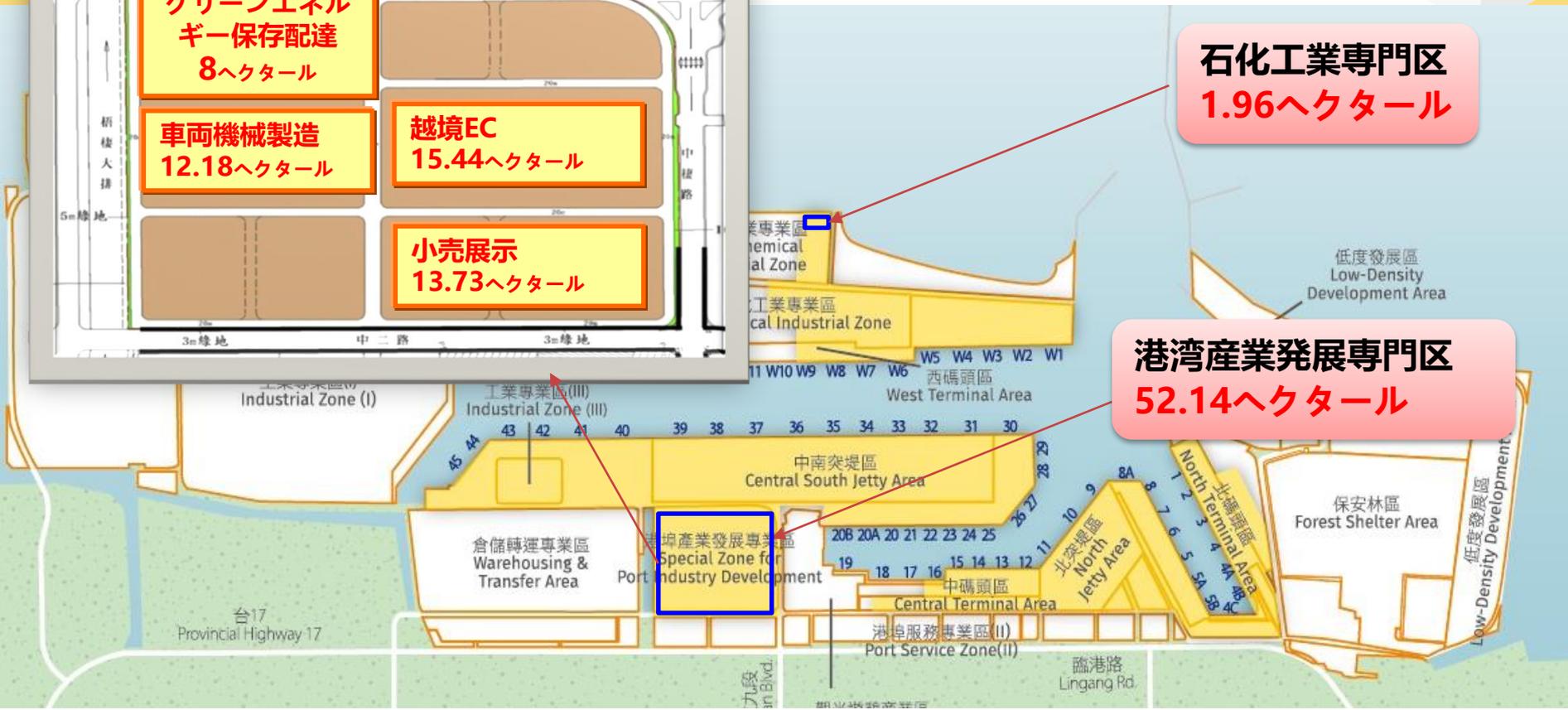
港湾産業発展専門区



- ★建蔽率70% 容積率360%
- ★財産権帰属: 契約期間は投資者に帰属する。

石化工業専門区
1.96ヘクタール

港湾産業発展専門区
52.14ヘクタール



企業誘致面積約**54.1ヘクタール**。
機械、自動車、オートバイ、自転車の組立、保存、配達。

兵港協など港運団体が賀詞交歓会

久保会長「新たな港勢拡大策が必要」

ライバル釜山港と“常に競争関係”

神戸港の港運関係14団体が6日、神戸ポートピアホテル（神戸市中央区）で合同の賀詞交歓会を開き、新たな年の幕開けを祝った。主催団体を代表して挨拶に立った兵庫県港運協会の久保昌三会長（上組会長）は、港勢拡大に向けた集貨、創貨、航路誘致などの取り組みが進められるなか、「一度振り返り、検証した上で深掘りするもの、再構築するものを整理するべき」と指摘。「新たな港勢拡大策が必要だ」との考えを示した。さらに、ライバルである釜山港について「常に競争関係にあることを忘れてはいけない」とし、オール神戸で港の変革に取り組むよう提言した。

国際コンテナ戦略港湾“神戸港”として港勢拡大に向けて集貨、創貨、航路誘致などの取り組みが進められるなか、久保会長は「一度振り返り、検証した上で深掘りするもの、再構築するものを整理するべき」と指摘。「新たな港勢拡大策が必要だ」との考えを示した。

加えて「施策展開には阪神国際港湾会社、神戸市、国の頭脳・行動、そしてお金（予算）が必要だ。予算・頭脳・行動があれば神戸港をさらに発展させられる」とし、トランシップ（TS）港としての復権に自信を見せた。

一方で久保会長は、ベンチマークとする韓国・釜山港について「常に競争関係にあることを忘れてはいけない」と述べた。「我々が努力してコストを下げれば、釜山は国費を投入する。アジア広域集貨の取り組みを始めれば、釜山はベトナムに事務所を開設して情報収集とTS貨物の獲得に動いている」と指摘。

その上で「釜山港の2020年予算のうちTSインセンティブ予



挨拶する久保会長

算は約12億円。日本では到底考えられないような水準だ」とし、日本の関係者に一層の奮起を促した。

他方、去年12月に開いたアジア広域集貨プロジェクトチームの会合で、台湾港務股份有限公司（TIPC）が参加して自由貿易港区（FTZ）について紹介したことを受けて「台湾の先進的な保税区の事例を紹介して頂いた。しかし、これを実現するには、思い切った政策変更が必要になる。今こそ自己変革、即ち港の変革が求められている」と強調した。

そして久保会長は「世界規模の物流ネットワークで神戸港がハブとして認められるのか。残された時間は

多くない」と危機感を示し、「長期で取り組む課題、早期に取り組む課題に分け、港の携わる全ての関係者の意識を変え、官民を挙げて取り組む必要がある」と訴えた。

来賓として出席した赤羽一嘉国土交通大臣も「日本は東南アジアの成長をどう取り込んでいけるのかが課題だ。国交省の責任者として、官民挙げて神戸港再生に向けて取り組みが進むよう、腹を据えて前進させていきたい」と支援していく姿勢を示した。

久元喜造神戸市長も「今年は震災から25年という節目だ。今後も港湾の防災対策を推進すると同時に、神戸港の競争力強化に向けて釜山と競争関係にあるという厳しい現状をしっかりと認識し、神戸市としてもしっかりと対応する。これからもアンテナを高くし、海外からの情報収集に努めていきたい」と語った。

最後に、国土交通省近畿地方整備局の成瀬英治副局長による乾杯の音頭で歓談へと移った。

台湾の港湾会社を招き「自由貿易港区」について聞く アジア広域集貨P T

2019/12/16 23:34



神戸港でのトランシップ（積み替え）貨物の増加に向けて官民で構成する「アジア広域集貨プロジェクトチーム（P T）」（チーム長・須藤明彦大森廻漕店社長）は16日に第8回の会合を開催した。この日は神戸港とMOU（連携に向けた覚書）を結ぶ台湾の港湾管理会社である台湾港務の幹部らを招き、台湾の港湾に関する制度である「自由貿易港区」について話を聞いた。

会合では台湾港務の出席者が、プレゼンテーション形式で自由貿易港区について説明した。基隆、高雄など主要港湾6カ所で、合計およそ1500ヘクタールが自由貿易港区の指定を受けている。同区内での貨物は、関税や貨物税といった税金が免除になる優遇措置があるうえ、検疫が書面だけで済むなど輸出入関連の法令による規制も緩和される。貨物の加工は、同区外の業者に委託することもできるといい、利便性の高さが多くの貨物を呼び寄せる要因になっている。

国土交通省に当たる台湾の交通部を中心に、財政部（財務省）や経済部（経産省）のほか、出入国管理当局に自治体、警察・消防など幅広い官庁が連携した「自由貿易港区推進チーム」が、強力に機能したことで実現したという。出席したP Tメンバーの港湾関係者や物流関係者などは、詳しく質問するなど熱心に話を聞いた。そのうえで、アジアから神戸港への集貨に向けた戦略立案には、今後も幅広く海外事例の収集が必要と改めて確認した。

P Tの設置を提唱した日本港運協会の久保昌三会長（上組会長、写真右）は会議の冒頭であいさつし、先進国では人口減少が進む中で、「港湾の持続的な発展のためには、トランシップ貨物の獲得に向けた、港湾での付加価値について議論を進めていかななくてはならない」と強調していた。

神戸港・アジア広域集貨PT

久保会長、TS獲得に付加価値の議論を

TIPCが台湾FTZの制度を紹介

アジアの貨物を神戸港に取り込んでトランシップ（TS）拠点としての復活を目指す「アジア広域集貨プロジェクトチーム」（チーム長＝須藤明彦・神戸海運貨物取扱業組合理事長、大森廻漕店社長）が16日、神戸市内で第8回会合を開いた。今回は神戸港とMOU（協力覚書）を締結している台湾港務股份有限公司（TIPC）が参加して自由貿易港区（FTZ）の仕組みを紹介、日本の制度との比較などを行った。

今回の会合には、PTの提唱者である日本港運協会の久保昌三会長（上組会長）も出席した。久保会長は「PTは成長著しいアジアからの貨物を神戸港に取り込むことをコンセプトに港湾関係者がチームとなって結成された。初めての試みであり、“重い扉”を開けるといふ難しい課題であったが、様々なアイデアを駆使してスピード感をもって取り組まれていることに感謝したい」と挨拶した。

一方、昨年度から始まったトライアル事業についても「神戸港の物流改善のみならず、BCPの観点からも港湾の持続性を確保するために非常に重要な取り組みだ」と指摘。

その上で「神戸港の持続的な発展には港湾の付加価値について長期的な視点で検討していく必要がある。日本など先進国では人口減少に歯止めがかからない状態だ。港湾の持続可能な発展のためにも、TS貨物の獲得に向けた港湾の付加価値について議論を進めていかなければならない」との考えを述べた。

会合は非公開で行われたが、事務局である神戸市港湾局によると、TIPCが台湾FTZの仕組みや概要について紹介したという。

台湾FTZは港湾エリアに範囲を決めて設置されており、日本の国土交通省にあたる交通部を中心



挨拶する日本港運協会の久保会長
(16日、神戸ポートピアホテル)

に、財務部（財務省）や経済部（経済産業省）など関係行政機関が「自由貿易港区推進チーム」としてタッグを組み、運営機構であるTIPCが投資企業の誘致や企業の運営に関する問題解決に協力している。

台北港や台中港、高雄港など台湾内に6カ所開設されており、18年の貿易総額は約9000億円（83社）に達する。

FTZでは関税や貨物税の免除

といった優遇税制に加え、電子帳簿による遠隔監督が行われ、通関の免除で流通時間・コストを削減。加工・製造や組み立てなどで貨物価値の向上を図っている。「委託加工」では日本の仕掛品をFTZ経由で一部加工してからその他の国に輸出するといった流通も実現している。

こうした台湾のFTZの仕組みと日本国内の保税制度について比較、神戸港に取り入れることができないう議論が行われた。今後、事務局である神戸市港湾局が保税制度の詳細について比較調査し、それをたたき台に議論を深めていくことにしている。

なお、日港協の久保会長の提言で2017年3月に発足したPTでは、「東南アジア⇄西日本各地のローカルカーゴの集貨」「アジア諸港でTSされている東南アジア→北米向けコンテナ貨物の取り込み」に向けた戦略を官民で検討している。

域T
広P
アジア
集貨

自由貿易港区の優位性 台湾港務招き議論 神戸港のTS機能強化図る

【関西】東南アジアから神戸港への貨物集貨策について官民で検討する「アジア広域集貨プロジェクトチーム(PT)」(チーム長 須藤明彦・神戸海運貨物取扱業組合理事長、大森廻漕店社長の)第8回会合が16日、神戸市内であった。今回は台湾の港務運営会社「台湾港務(TIPC)」の鍾英鳳副社長らを招待。神戸港のトランシップ(積み替え、TS)機能強化に向け、台湾主要港で導入する自由貿易港区(Free Zone)の概要や優位性などについて説明を受けた。

会合の冒頭、PT発足の提唱者で日本港運協会の久保昌三会長があいさつし、「チームが取り組む」神戸港を活用したトランシップ事業は、企業の物流改善だけでなくBCP(事業継続計画)の観点からも成果を上げている。しかし、神戸港の持



あいさつする久保会長

続的な発展には港湾の付加価値を高めることが重要」と指摘。その上で、「ローカル貨物が伸び悩む中、トランシップ貨物の獲得に向け、港湾の付加価値を高める議論を進めていかななくてはならない」と強調した。

令の規制対象外となっており、グローバル物流のサブライチエーションの二環として機能していることを紹介した。

海事プレス

2019年12月18日(水)

久保会長「港湾の持続可能な発展を」

■神戸港アジア集貨PT、台湾と意見交換

神戸市は16日、アジア広域集貨プロジェクトチームの第8回会合をポートピアホテル(神戸市)で開催した。同チームは、東南アジアなどから神戸港への貨物集貨を図るため、日本港運協会の久保昌三会長の提言の下に設置された。チーム長は須藤明彦神戸海運貨物取扱業組合理事長(大森廻漕店社長)。今回は、神戸港と覚書(MOU)を締結している台湾港務(TIPC)の代表団も出席した。

冒頭、久保会長はあいさつに立ち、同チームについて「アジア広域集貨という難しい課題に、アイデアとスピード感を持って取り組んでくれており感謝している。特

に昨年度から始めたトランシップ事業は、神戸港の物流改善のみならず、BCP(事業継続計画)の観点からも港湾の持続性を確保するために非常に重要だ」と述べた。

また「神戸港の持続的な発展のためには長期的な視点で検討していく必要がある。日本をはじめ先進国では人口減少に歯止めがかからない状態だ。港湾の持続可能な発展のためにも、ローカル貨物の伸び悩む中、トランシップ貨物の獲得に向けた港湾の付加価値について議論を進めないといけない。今回はTIPCを交



あいさつする久保昌三日本港運協会会長(右)

えて世界レベルでの港湾の付加価値について議論したい」と述べた。

TIPCからは鍾英鳳副社長、王譽舒高雄支社副所長などが出席。台湾の港湾の現況や港勢、貨物の取り扱いについて説明した後、意見交換を行った。