

地域輸入促進に関する政策評価書

平成15年1月

総務省

目次

前書き

第1 評価の対象とした政策等(PDF)

- 1 評価の対象とした政策
- 2 評価を担当した部局及びこれを実施した時期
- 3 評価の観点
- 4 学識経験者を有する者の知見の活用に関する事項
- 5 政策の評価を行う過程において使用した資料その他の情報に関する事項

第2 政策効果の把握の手法及びその結果(PDF)

I. 政策の内容等

- 1 政策の背景等
- 2 政策の内容
- 3 評価の目的

II. 政策の内容等

- 1 政策の効果の把握方法等
- 2 政策の効果の把握の結果
 - (1) 輸入関連インフラの整備状況
 - ア 輸入促進基盤整備事業により設置される施設の整備の状況及び国の支援策の利用の状況
 - イ FAZ施設の整備と計画地域内の港湾・空港などの整備状況
 - (2) 輸入貨物流通促進事業を行う者の集積状況

- ア FAZ地域における集積状況
- イ 集積のメリット発揮の状況
- (3) 地域輸入の促進の状況等
- 3 本政策をめぐる現状等

第3 政策評価の結果及び意見(PDF)

資料編

第1 評価の対象とした政策等

1 評価の対象とした政策

輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法(平成4年法律第22号)に基づく地域輸入促進に関する政策

2 評価を担当した部局及びこれを実施した時期

総務省行政評価局 内閣、総務、法務担当評価監視官

平成13年1月～14年12月 (調査実施局所、調査対象機関等の詳細は、資料4参照)

3 評価の観点

輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法に基づき、輸入促進地域において関係行政機関(総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省及び国土交通省)が講じている政策について、総体としてどの程度効果を上げているかなどの総合的な観点から評価

4 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

本評価の実施計画及び評価書の作成に当たって、政策評価・独立行政法人評価委員会及び政策評価分科会の審議に付し、その結果を取り入れた。

平成13年3月2日(金) 第2回政策評価・独立行政法人評価委員会

平成14年5月24日(金) 政策評価分科会

平成14年11月22日(金) 第20回政策評価・独立行政法人評価委員会

上記委員会及び政策評価分科会の議事要旨及び議事録については、総務省ホームページを参照

(<http://www.soumu.go.jp/kansatu/seisaku-hyoukaiinkai.htm>)

5 政策の評価を行う過程において使用した資料その他の情報に関する事項

貿易統計、港湾統計、事業所・企業統計等

第2 政策効果の把握の手法及びその結果

政策の内容等

1 政策の背景等

(1) 本評価の対象となる地域輸入促進に関する政策は、全国の港湾・空港の中から一定の要件を満たすものを輸入促進地域（以下「FAZ地域」という。）として設定して、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（混雑地のかさ上げ）及び輸入貨物の流通を分散させていく地域における輸入関連インフラの先行的な整備（地域分散）を図るとともに、これら輸入関連インフラの整備等によりFAZ地域へ輸入貨物流通促進事業（注）を行う者を集積させ、集積のメリットを最大限活用することによって効果的に我が国の輸入の促進を図ること等を目的とするものである。本政策は、輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法（平成4年法律第22号。以下「FAZ法」という。）に基づき実施されている。

（注） 港湾又は空港及びその周辺地域において行われる事業であって、輸入された貨物の蔵置、加工、展示又は運送の事業その他の輸入貨物を取り扱う事業を行う相当数の者の当該事業の用に供される施設の設置及び運営を行うもののうち、輸入の促進に寄与すると認められるものとして政令で定めるもの。それらの事業を行う者が整備する施設は、荷さばき施設、保管施設又は流通加工施設、 を利用する卸・小売業者、運輸業者等の行う輸入関連ビジネスを支援する施設、 卸・小売業者の事務所、国の機関の用に供する事務所（税関、検疫所等）となっている。

本政策の立案当時は、国際的に幅広い相互交流が進展する中で、各国間に存在する貿易不均衡は、それが各国の多様な経済状況を反映したものであるとしても、世界の中での保護主義的、地域主義的な動きを強め、我が国が依拠してきた自由な経済活動を支える国際経済秩序の障害となるおそれが出てきていた。このため、我が国としては、国際経済社会と調和のある発展を図ることによって、我が国を含む世界経済の安定的な発展に向けて積極的に貢献することが求められていた。

このような中であって、我が国の輸出入動向は、1980年代前半に大幅に拡大した経常収支黒字が、昭和62年度（1987年度）以降、輸入取り分け製品輸入の増大により縮小傾向を示したものの、1990年代に入って、製品輸入の伸びの鈍化等により再び拡大の兆しを見せ始めた。これに対処するため、我が国としては、輸入の促進を図り、より緊密な国際経済関係を構築していくことが必要であった。

我が国の輸入貨物の物流をみると、地方における貿易関連インフラが依然弱体であるため、東京湾、伊勢湾及び大阪湾の三大港湾等の都市圏を中心に展開しており、大

都市圏においては、輸入貨物の混雑現象が発生している一方、地方においては、中小企業や消費者が輸入品や外国企業進出によるメリットを受けにくい等の状況がみられた。

本政策は、以上のような状況に対応するため立案され、平成4年7月から実施されている。

なお、同法は当初平成8年までの時限付きであったが、その後、地方公共団体等から同法の拡充・延長の要望があったこと、各種支援策の効果の発現には中期的な期間が必要と判断されたことなどを踏まえ、7年にその時限が18年まで延長された。

- (2) また、その後、平成7年にF A Z法の改正が行われて、F A Z地域の中に、新規に輸入貨物流通促進事業を行う者又は当該事業を拡張する者を集積させる地域として新たに「特定集積地区」を設定できることとし、同地区において、新たなタイプの輸入関連ビジネスや新たな方法で行う輸入関連ビジネスその他の輸入関連の事業を行う事業者に対する支援措置を整備している。

この法律改正は、F A Z法の立法時(平成4年)においては、港湾又は空港及び輸入促進基盤整備事業により設置された施設を整備すれば、F A Z地域へ自然に輸入関連事業者が進出(集積)していくものと想定されていたが、景気の低迷が続いていたこともあって、事業者の進出(集積)が低調となっていたこと、既に整備された輸入促進基盤施設(以下「F A Z施設」という。)を前提にいかに実際に輸入関連事業者をF A Z地域へ集積させ輸入促進効果を生み出していくかが課題となっていたことなどを踏まえて行われたものである。

2 政策の内容

地域輸入促進に関する国の政策は、F A Z法、輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法施行令(平成4年政令第250号。以下「F A Z法施行令」という。)及び主務大臣である農林水産大臣、経済産業大臣、国土交通大臣及び総務大臣が共同で定める地域輸入促進指針(平成4年農林水産省・通商産業省・運輸省・自治省告示第1号。平成8年改正)に基づき、以下のとおり実施されている。

国は、地域輸入促進指針において、F A Z地域の設定の要件を定める。国は、都道府県又は政令指定都市が作成した輸入促進基盤整備事業及び輸入貨物流通促進事業(注)の支援に関する計画(以下「F A Z計画」という。)が当該要件を満たすと認められるときは、これに同意する。

国は、同意した計画に従って行われる輸入促進基盤整備事業を行う者が必要とする際、産業基盤整備基金を通じた出資・債務保証、地方公共団体が行う不動産取得税又は固定資産税の減免による減収補てん措置等の支援を行う。また、国は、特定

集積地区に集積する輸入貨物流通促進事業を行う者が必要とする際、産業基盤整備基金を通じた債務保証、地方公共団体が行う不動産取得税又は固定資産税の減免による減収補てん措置等の支援措置を行う（平成7年改正）。

民間事業者等による輸入促進基盤整備事業に係る施設の整備と併せて港湾、空港その他の公共インフラが整備されることが不可欠であることから、国及び地方公共団体は、F A Z計画の達成に資するため、必要な港湾、空港その他の施設の整備の促進に努めるものとされ、また、地方公共団体がF A Z計画を作成する際にも、港湾・空港管理者や関係地方公共団体と十分な調整を行うことを義務付けている。このように、制度的にF A Z施設と公共インフラ（港湾・空港）との一体的整備の確保が想定されている。このほか、税関・検疫手続等の体制についても、同様に、一体的整備の必要性が認識されている。

さらに、F A Z地域においては、輸入の円滑化に資する目的で、外国貨物に課せられる関税及び内国消費税を留保したままで、蔵置、加工、展示等の各種保税機能を総合的に活用できる制度が活用されることが想定されている。

（注）港湾・空港地域において行われる事業であって、輸入貨物を取り扱うもののうち、輸入の促進に寄与すると認められるものとして政令で定めるもの（運輸業、製造業、卸売業又は小売業）

なお、当省の調査で把握した限りでは、31 F A Z施設（30社35施設のうち民間のみで整備した施設3施設及び県のみで整備した施設1施設を除く。）の建設に係る総事業費は約4,858億円となっている。また、地域輸入促進に係る主な支援実績について、F A Z法が施行された平成4年度以降12年度までの累計で見ると、次のとおりとなっている。

）輸入促進基盤整備事業を行う者に対する出資は、産業基盤整備基金によるものは約41億円（11社）、日本政策投資銀行によるものは約42億円（8社）（参考：地方公共団体による出資は約373億円）

）民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法（昭和61年法律第77号。以下「民活法」という。）に基づく物流高度化基盤施設等の特定施設を整備する事業者に対する国の補助金は約76億円（参考：地方公共団体の補助金は約57億円）

）日本政策投資銀行の低利融資は約1,693億円（うち民活法に基づく特定施設の整備に係る無利子融資は約629億円）

地方公共団体が輸入促進基盤整備事業及び輸入貨物流通促進事業を行う者に対して不動産取得税及び固定資産税の減免を行った場合の地方公共団体に対する国の減収補てんは約10億円

輸入促進に関するいわゆるソフト事業関係では、地方公共団体が輸入品展示商談会等を行った場合の国の輸入関連事業者集積事業費補助金は約 17 億円

3 評価の目的

本政策評価は、地域輸入促進に関する政策の総合性の確保を図るため、地域輸入促進に関する政策について、一括して、全体として評価を行い、関係行政の今後の在り方の検討に資するために実施したものである。

政策の効果等

1 政策の効果の把握方法等

ア 本政策の効果は、F A Z 法に基づく政策が総合的に実施されることにより輸入が促進され、ひいては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等をもたらされることであり、下記の過程を通じて生ずることが想定される。このため、本政策評価により、最終的に輸入の促進という効果等がもたらされているか否かについて把握することとした。

第 1 過程 F A Z 計画に主務大臣が同意し、必要に応じ支援措置を利用しつつ、輸入促進基盤整備事業を行う者により計画に掲げる F A Z 施設が整備される。計画地域内の港湾、空港その他の施設が F A Z 施設の整備に合わせて整備される。このほか、税関・検疫手続等の体制についても、F A Z 施設の整備に合わせて整備される。

第 2 過程 F A Z 施設の入居・利用等により、輸入貨物を扱う輸入貨物流通促進事業を行う者が集積する。これにより、物流コストの軽減や共同企業行動の発現等を通じて集積のメリットが発揮され、輸入貨物の流通が円滑化する。

第 3 過程 以上により、輸入が促進され、ひいては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等がもたらされる。

イ 本政策の効果については、次のとおり、当省の現地機関をも活用した関係行政機関、関係団体等からの資料収集・ヒアリング等により把握するとともに、これらにつき、時系列分析及びクロスセクション分析（複数の項目間の関係について統計的な分析を行う手法）を行った。

第 1 過程については、F A Z 計画に掲げられた施設の整備の状況、F A Z 計画に係る港湾、空港その他の施設の整備の状況及び F A Z 計画に係る税関、検疫所等の公共機関の事務所の整備の状況を把握する。

第 2 過程については、F A Z 地域における輸入貨物流通促進事業を行う者の集積

の状況及び開業したF A Z施設の利用状況等を把握する。

第3過程においては、F A Z地域における輸入の状況等を把握する。

この結果は2のとおりである。

(参考) 各省における地域輸入促進に関する政策に係るコスト等の把握状況

政策に係る費用(コスト)と便益(ベネフィット)の把握については、公共事業に関して関係省が、投資費用に対して整備効果がどの程度かを定量的に分析するため費用対効果分析のマニュアルを作成している例はみられるが、地域輸入促進に関する政策など支援策を中心とする政策については、そのコスト等を把握し分析するための評価手法は確立されていないことからマニュアル等も作成されておらず、現時点で関係省において費用対効果分析は実施されていない。

便益としては、本政策の主務官庁の一つである経済産業省では、「F A Zの政策目的に照らせば、F A Z施設のうち港湾・空港機能補完施設タイプの場合、当該施設が存在することによって初めて得られる効果、すなわち F A Z港湾・空港を活用した域内貿易取引の増加、外国貨物が他港湾において陸揚げされ陸送される場合に比して、当該地域への貨物搬送コストの減(及びそれに伴う輸入品価格の低減効果)(中略)F A Z施設のうち集客タイプ施設の場合には、周辺地域への輸入品の浸透効果(地域住民への製品選択機会の拡大)が考えられる」としている。しかし、このような便益を示す統計データはない。

2 政策の効果の把握の結果

(1) 輸入関連インフラの整備状況

ア 輸入促進基盤整備事業により設置される施設の整備の状況及び国の支援策の利用の状況

(要旨)

本政策においては、F A Z地域において輸入促進基盤整備事業を行う者により、都道府県又は政令指定都市が作成し国(主務大臣)が同意したF A Z計画に掲げるF A Z施設が整備されることとなっている。また、国は、同意した計画に従って行われる輸入促進基盤整備事業を行う者が必要とする際、産業基盤整備基金を通じた出資・債務保証を行い、地方公共団体は、同事業を行う者に対して条例に基づき不動産取得税又は固定資産税を減免する。国は、この減免措置を講じた地方公共団体(F A Z計画の承認年度前3年度の財政力指数の平均が0.5未満の都道府県及び0.72未満の市町村)に対して、当該減免分に係る地方公共団体の税収の減収分の一定率を普通交付税の算定において基準財政収入額から控除することとしている。

22 F A Z地域(17の港湾に係るF A Z地域(以下「港湾F A Z」という。))及び6の空港に係るF A Z地域(以下「空港F A Z」という。))1 F A Z地域は、港湾F A Zと空港F A Zの両方を含む。)における輸入促進基盤整備事業により設置される施設の整備の状況及び国の支援策の利用の状況をみると、以下のとおりである。

F A Z地域においては、F A Z法施行令第1条により、()輸入貨物の物流の用に直接供される荷さばき施設、保管施設又は流通加工施設(同条第1号に掲げる施設。以下「1号施設」という。)()1号施設を利用する卸・小売業者、運輸業者等の行う輸入関連ビジネスを支援する施設(同条第2号に掲げる施設。以下「2号施設」という。)()卸・小売業者の事務所・店舗用施設、輸入貨物を原料又は材料とする加工業・製造業の事業場、公的機関・公益法人の事務所(同条第3号に掲げる施設。以下「3号施設」という。)を整備することとされており、このうち、1号施設及び2号施設は、必ず設置しなければならない施設とされている。

22 F A Z地域(17 港湾F A Z及び6 空港F A Z)において計画に掲げられているF A Z施設の整備状況をみると、複合施設機能として整備されるものなど様々な形態のものがみられるが、平成13年3月末現在、16 港湾F A Z及び6 空港F A Zにおいて1号施設及び2号施設が整備されている。また、4 港湾F A Zでは、今後、F A Z施設の整備が予定されているが、これらについて輸入促進基盤整備事業を行う者は、1号施設又は2号施設を設置した後経済情勢が大きく変わり計画策定時の想定どおりに輸入貨物量が増えないことから、既存の施設等で当面对応することとし、今後の経済情勢をみながら施設の整備について具体的に検討することとしている。

国の支援策の利用状況をみると、次のとおりである。

各港湾・空港地域において、輸入促進基盤整備事業を行う事業者数は1ないし3事業者であり、F A Z地域全体では合計30事業者が当該事業を実施している。このうち、12事業者は既存の法人が定款変更等により当該事業を実施しているのに対し、他の18事業者は計画同意後新たに設立されたものである。産業基盤整備基金を通じた出資制度については、後者の場合に利用されるものであり、自己資金や他の手段により資金が確保された7事業者を除き資金を必要とする11事業者はすべて利用している。これらの事業者の中には、出資制度が施設の円滑な整備につながったと評価しているものがみられる。一方、産業基盤整備基金の債務保証を利用している事業者はない。

また、国がF A Z地域の所在する地方公共団体に減収補てんする制度については、自治省令に定める要件に該当し税の減免のための条例を制定している地方公共団体は、11府県のうち10府県、11市町村のうち8市町村となっており、それぞれ8自治体が当該制度を利用している。

以上の状況をみる限りでは、22F A Z地域のいずれにおいても輸入の促進に必要な施設は整備されている。また、整備運営に当たったの支援策についても、必要とする者による利用が図られている。

(ア) 国におけるF A Z計画の同意(承認)状況

F A Z計画は、平成13年3月末現在、表1 - ア - のとおり、22のF A Z地域において、国の同意が行われている。

表1 - ア - F A Z計画の同意(承認)状況

年度	F A Z計画の策定者	F A Z地域に係る港湾又は空港	同意(承認)年月日	参 考	
				特定集積地区 設定年月	総合保税地域 許可年月
平成4	大阪市	大阪港	平成5年3月24日	平成9年2月 平成9年2月 平成9年7月	平成6年3月 平成8年1月
	大阪府	関西国際空港	同上		
	神戸市	神戸港	同上		
	愛媛県	松山港	同上		
	北九州市	北九州港	同上		
	長崎県	長崎空港	同上		
5	(北海道)	(新千歳空港)	平成6年3月14日 (平成11.3.19計画中止)	平成10年3月 平成8年7月	
	川崎市	川崎港	平成6年3月28日		
	横浜市	横浜港	同上		
	広島県	広島空港	同上		
	山口県	下関港	同上		
	大分県	大分港	同上		
6	宮城県	塩釜港(仙台港区) 仙台空港	平成7年3月24日		
	石川県	小松飛行場	平成6年12月22日		
	京都府	舞鶴港	平成7年3月24日		
	鳥取県・島根県	境港	同上		
	高知県	高知港	同上		
	熊本県	熊本港	同上		
7	青森県	八戸港	平成8年3月27日		
	新潟県	新潟港	同上		
	静岡県	清水港	同上		
8	岡山県	岡山空港	平成8年10月1日		
12	茨城県	常陸那珂港	平成12年8月16日	平成12年8月	

(注) 1 当省の調査結果による。

2 平成9年度、10年度及び11年度は実績がない。

- 3 「特定集積地区」とは、輸入貨物流通促進事業の集積を特に促進するため、F A Z地域内に設定する地区(1,000ヘクタール以下)であり、当該地区で輸入貨物流通促進事業を行う者は各種支援措置を受けることができる(平成7年のF A Z法の改正により創設)。
- 4 地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律(平成11年法律第87号)に基づき、都道府県又は政令指定都市が作成するF A Z計画は、平成12年4月から、国の承認事項から同意事項となっている。
- 5 新千歳空港地域は、平成6年3月14日に国の承認を受けてF A Z計画の事業を実施していた。しかし、北海道は、平成10年12月25日の「時のアセスメント」(北海道が実施する政策評価)において、輸入促進基盤整備事業として実施する住宅関連資材・部材の流通加工施設の整備については、関係業界が消極的であり、参画企業の見通しが立たず、施設運営における採算性の面からも推進が見込めないとし、11年3月19日に計画を中止している。
- 6 岡山県地域輸入促進計画においては、平成13年4月16日に水島港及びその周辺地域がF A Z地域として追加されている。

(イ) F A Z計画に掲げる施設の整備の状況

F A Z法施行令第1条では、輸入促進基盤整備事業は、「第1号又は第2号に掲げる施設を設置して行う場合にあつてはそれぞれ第2号又は第1号に掲げる施設のうち少なくとも1以上の施設を設置して行うものとし、第3号に掲げる施設を設置して行う場合にあつては第1号及び第2号に掲げる施設のうちそれぞれ少なくとも1以上の施設を設置して行うものとする」とされており、1号施設及び2号施設は必ず設置することとなっている。

表1 - ア - F A Z法施行令(第1条)で定めるF A Z施設の類型

第1号	荷さばき施設、保管施設又は輸入貨物に係る改装、仕分その他の手入れの用に供する施設
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の用に供する施設、輸入の促進に寄与する新商品(部品を含む。)の開発若しくは輸入貨物の流通の円滑化に資する技術に関する研究開発の用に供する施設、展示施設若しくは見本市場施設、研修施設若しくは会議場施設又は運輸業(倉庫業を含む。)の用に供する事務所若しくは店舗
第3号	輸入貨物の加工若しくはこれを原料とする製造の用に供する施設、卸売業若しくは小売業の用に供する事務所若しくは店舗又は輸入に関する業務を取り扱う国若しくは地方公共団体の機関若しくは民法(明治29年法律第89号)第34条の規定により設立された法人の用に供する事務所

22 F A Z地域(17港湾F A Z及び6空港F A Z)において計画に掲げるF A Z施設の整備状況をみると、複合施設として整備されるものなど様々な形態のものがみられるが、表1 - ア - のとおり、平成13年3月末現在、16港湾F A Z及び6空港F A Zにおいて1号施設

及び2号施設が整備されている。

表1 - ア - F A Z 計画上の輸入促進基盤施設の整備状況

地域名	同意(承認)年 (計画の目標年)	計画施設	施設区分	左の施設の整備状況 (開業年)
八戸港	平成8年 (平成14年)	八戸港貿易センター	2号・3号	整備済み(平成10年)
		八戸港国際物流ターミナル(1期)	1号・3号	整備済み(平成10年)
塩釜港	平成7年 (平成12年) 延長を検討中	仙台国際ビジネスサポートセンター	2号・3号	整備済み(平成12年)
		仙台港高砂輸入貨物ターミナル	(1号)	整備予定
常陸那珂 港	平成12年 (平成18年)	ひたちなかF A Z物流サイト	1号・2号	整備済み(平成12年)
川崎港	平成6年 (平成12年) 延長を検討中	かわさきファズ物流センター(1期)	1号・2号	整備済み(平成10年)
		インポートマート	(2号・3号)	整備予定
横浜港	平成6年 (平成12年)	横浜港流通センター	1号・2号	整備済み(平成8年)
		横浜ワールドポーターズ	1号・2号・3号	整備済み(平成11年)
新潟港	平成8年 (平成18年)	定温くん蒸施設	1号・2号	整備済み(平成10年)
清水港	平成8年 (平成18年)	興津国際流通センター	1号・2号・3号	整備済み(平成10年)
舞鶴港	平成7年 (平成18年)	第1倉庫	1号	整備済み(平成9年)
		第2倉庫	1号	整備済み(平成9年)
		舞鶴21	2号・3号	整備済み(平成9年)
大阪港	平成5年 (平成18年)	アジア太平洋トレードセンター	1号・2号・3号	整備済み(平成6年)
		大阪ワールドトレードセンター	1号・2号・3号	整備済み(平成7年)
神戸港	平成5年 (平成18年)	神戸航空貨物ターミナル	1号・2号・3号	整備済み(平成6年)
		冷蔵倉庫団地	1号・2号	整備済み(平成7年)
		神戸港国際流通センター	1号・2号・3号	整備済み(平成11年)
境港	平成7年 (平成17年)	さかいみなと貿易センター物流倉庫	1号・2号	整備済み(平成10年)
		夢みなとタワー	2号・3号	整備済み(平成10年)
下関港	平成6年 (平成18年)	山口国際総合センター	2号・3号	整備済み(平成8年)
		定温倉庫等	1号	整備済み(平成7年)
		定温倉庫等	1号	整備済み(平成6年)
松山港	平成5年 (平成15年)	愛媛国際物流ターミナル	1号	整備済み(平成8年)
		愛媛国際貿易センター	2号・3号	整備済み(平成8年)
		愛媛F A Z吉田棟	1号	整備済み(平成10年)
		愛媛F A Z松前棟	(1号・2号)	整備予定

地域名	同意（承認）年 （計画の目標年）	計画施設	施設区分	左の施設の整備状況 （開業年）
高知港	平成 7 年 （平成 18 年）	高知新港輸入物流ターミナル	1 号・2 号・3 号	整備済み(平成 10 年)
北九州港	平成 5 年 （平成 18 年）	北九州国際物流センター	1 号・2 号	整備済み(平成 8 年)
		アジア太平洋インポートマート	2 号・3 号	整備済み(平成 10 年)
		小倉国際流通センター	1 号・2 号	整備済み(平成 12 年)
熊本港	平成 7 年 （平成 18 年）	熊本物流センター(1 期)	1 号・2 号	整備済み(平成 11 年)
		熊本物流センター(2 期)	(1 号)	整備予定
大分港	平成 6 年 （平成 18 年）	大分国際貿易センター	2 号	整備済み(平成 8 年)
		冷凍冷蔵倉庫	1 号	整備済み(平成 8 年)
		食品流通加工センター	1 号	整備済み(平成 10 年)
仙台空港	平成 7 年 〔平成 12 年〕 延長を検討中	仙台空港国際貨物ターミナル	1 号・2 号	整備済み(平成 12 年)
小松飛行場	平成 6 年 （平成 16 年）	国際線貨物ターミナル	1 号・2 号	整備済み(平成 6 年)
		第 1 展示場(販売展示)	2 号	整備済み(平成 8 年)
		第 2 展示場(企画展示)	2 号	整備済み(平成 7 年)
関西空港	平成 5 年 （平成 18 年）	りんくう国際物流センター	1 号・2 号	整備済み(平成 8 年)
岡山空港	平成 8 年 （平成 18 年）	岡山空港航空貨物ターミナル	1 号・2 号	整備済み(平成 10 年)
広島空港	平成 6 年 （平成 17 年）	広島空港国際物流センター	1 号・2 号・3 号	整備済み(平成 8 年)
長崎空港	平成 5 年 （平成 18 年）	長崎国際空港貨物ターミナルビル	1 号・2 号	整備済み(平成 6 年)

(注)1 F A Z 計画及び当省の調査結果による。

2 平成 13 年 3 月末現在の状況である。

3 F A Z 計画において将来整備する構想の輸入促進基盤施設は除いている。

4 「施設区分」欄は、F A Z 法施行令の類型による。

5 「施設区分」欄の () 書きは、施設の整備予定のものである。

F A Z 施設のうち、調査日現在整備されていないものについて、整備が計画どおり進んでいない理由をみると、表 1 - ア - のとおり、輸入促進基盤整備事業を行う者は、計画策定時と経済情勢が大きく変わったことなどから、今後の経済状況をみながら施設の整備について具体的に検討することとしている。

表1 - ア -

輸入促進基盤施設の整備内容

地域名	整備構想施設	整備内容
塩釜港	仙台港高砂輸入貨物ターミナル	<p>本施設は、平成7年3月に同意を受けたF A Z計画（目標平成12年）において、輸入貨物の荷さばき、一次保管、流通加工、研修、情報化オフィス等の総合機能を備えた物流支援施設として整備することとされていたものであり、開業目標年は9年度とされていたものである。</p> <p>（当該施設の整備が計画どおり進んでいない理由） 計画策定時に予想していたとおり輸入貨物量が増えていないこと等から、当該施設は整備していない。当該施設が整備されれば利用したいとする業者もあり、入居希望者等との調整を行い、平成15年度供用開始に向け当初計画よりも規模を縮小して整備することを検討している。</p>
川崎港	インポートマート	<p>本施設は、平成6年3月に同意を受けたF A Z計画（目標平成12年）において、輸入製品・商品の展示施設、会議室、ロビー、外国人参加者のための案内施設、事務室等を備えた常設展示場施設として整備することとされていたものであり、9年には供用開始できる見込みとされていたものである。</p> <p>（当該施設の整備が計画どおり進んでいない理由） 計画策定時に想定した景気の状態となっておらず、需要を見極めているところであり、当該施設は整備していない。1号施設が平成10年4月に開業しており、今後の整備については取扱輸入貨物量の推移や経済状況をみながら検討することとしている。当該施設が整備されていないことによって、効果の発現に大きな支障はない。</p>
松山港	愛媛F A Z松前棟	<p>本施設は、平成9年2月のF A Z計画の一部変更において、愛媛国際物流ターミナルの機能を更に充実するために、愛媛F A Z松前棟（仮称）として、周辺の食品加工業や入居企業が共同で利用できる会議室、輸入資材の保管・加工・販売施設、輸入資材開発のための共同研究施設、管理事務所等を整備し、13年度に開業する予定とされていたものである。</p> <p>（当該施設の整備が計画どおり進んでいない理由） 愛媛県では、「愛媛F A Z松前棟（仮称）」は、主として松前町に所在する輸入関連事業者のために計画された施設で、松山市内の愛媛県国際物流ターミナルの機能を補完するための施設であるが、経済状況が計画策定当時と変化していることもあり、現在のところ具体的な設置計画は白紙の状態である」としている。 松山市内に愛媛県国際物流ターミナルが整備されており、当該施設が整備されていないことによって、効果の発現に大きな支障はない。</p>
熊本港	熊本港物流センター（2期B棟）	<p>本施設は、平成10年3月のF A Z計画の変更において、港湾の整備に合わせ13年度を目途に段階的に整備する予定とされていたものである。</p> <p>（当該施設の整備が計画どおり進んでいない理由） 熊本県は「計画策定当時と社会経済情勢が変化しているため、今後の経済状況、会社の経営状況等をみて建設について検討する」としている。 なお、本施設については、平成11年10月に1期でA棟が整備されており、当該施設が整備されていないことによって、効果の発現に大きな支障はない。</p>

（注）F A Z計画及び当省の調査結果による。

(ウ) 国の支援策の利用状況

a 産業基盤整備基金

(a) 輸入促進基盤整備事業は、輸入貨物を取り扱う事業者の共同利用施設の整備、これに必要な土地の造成、輸入手続の支援等を行うものであり、事業としての採算性に乏しいものであること、輸入促進という緊急不可欠な課題を遂行するために公的機関が自ら運営に関与することが適切な事業であることから、事業の実施に必要な資金の一部を産業基盤整備基金が出資することができることとされている(F A Z法第8条第2号)。

また、産業基盤整備基金は、F A Z計画に基づいて輸入促進基盤整備事業を行う者に対して、当該事業に必要な資金の借入に係る債務の保証を行うこと(同条第1号)とされている。このように、同基金は、輸入促進基盤整備事業を行う者に対して出資を行うこととしているが、当該事業者が出資を受けた資本金を運転資金として消費することは当該事業者の健全な経営を図るとの観点からみて好ましくないため、事業費の相当程度について民間金融機関等から融資を受けることが必要となる。しかし、輸入促進基盤整備事業を行う者は、当該事業に必要な資金を借り入れる場合に、輸入促進基盤整備事業の採算性が低いこと、新たに設立される事業主体であり一般的に担保力に乏しいこと等から信用力に乏しいと考えられるため、産業基盤整備基金による債務保証を行うことができることとしたものである。

22 F A Z地域(17 港湾 F A Z 及び 6 空港 F A Z)における国の支援策の利用状況をみると、表1 - ア - のとおりである。

各港湾・空港地域において、輸入促進基盤整備事業を行う事業者数は1ないし3事業者であり、F A Z地域全体では合計30事業者が当該事業を実施している。このうち、12事業者は既存の法人が定款変更等により当該事業を実施しているのに対し、他の18事業者はF A Z計画同意後に新たに設立されたものである。産業基盤整備基金を通じた出資制度については、後者の場合に利用されるものであり、自己資金や他の手段により資金が確保された7事業者を除き資金を必要とする11事業者はすべて利用している。これら利用している事業者の中には、出資制度が施設の円滑な整備につながったと評価しているものがみられる。

一方、産業基盤整備基金の債務保証を利用している事業者はない。

表1 - ア - 輸入促進基盤整備事業を行う者への支援策の利用状況

地域名	輸入促進基盤整備事業を行う者	産業基盤整備基金の支援策	
		出資	債務保証
八戸港	(株)八戸港貿易センター	利用	実績なし
塩釜港	(株)仙台港貿易促進センター	利用	
常陸那珂港	(株)ひたちなか都市開発		
川崎港	かわさきファズ(株)	利用なし	

地 域 名	輸入促進基盤整備事業を行う者	産業基盤整備基金の支援策	
		出 資	債務保証
横浜港	(株)横浜インポートマート	利用	
	(株)横浜港国際流通センター)		
新潟港	(株)新潟国際貿易ターミナル	利用なし	
清水港	清水港振興(株)	利用なし	
舞鶴港	(株)舞鶴 21	利用	
大阪港	(アジア太平洋トレードセンター(株))		
	(株)ワールドトレードセンタービルディング)		
神戸港	(神戸航空貨物ターミナル(株))		
	(神戸団地冷蔵(株))		
	(株)神戸港国際流通センター	利用なし	
境 港	(株)さかいみなと貿易センター	利用	
下関港	(財)山口県国際総合センター	利用なし	
	(日本通運(株))		
	(下関倉庫(株))		
松山港	愛媛エフ・エー・ゼット(株)	利用	
高知港	高知ファズ(株)	利用なし	
北九州港	(株)北九州輸入促進センター	利用	
	小倉国際流通センター(株)	利用なし	
熊本港	くまもとファズ(株)	利用	
大分港	(株)大分国際貿易センター	利用	
仙台空港	(仙台エアカーゴターミナル(株))		
小松飛行場	(北陸国際航空貨物ターミナル(株))		
関西空港	(りんくう国際物流(株))	利用	
岡山空港	(岡山空港ターミナル(株))		
広島空港	広島エアカーゴターミナル(株)	利用	
長崎空港	(長崎国際航空貨物ターミナル(株))		

(注) 1 経済産業省の資料に基づき当省が作成した。

2 平成 13 年 3 月末現在の状況である。

3 「輸入促進基盤整備事業者」欄の()内は、F A Z 計画を国が同意する前に設立された法人を示す。

ちなみに、F A Z施設を運営している第三セクター（25社）の平成12年度の経営状況について、減価償却費を除いて計算した経常損益でみると、黒字のものが20社、赤字のものが5社となっている。次に、経常損益でみると、黒字を計上しているものが7社、赤字を計上しているものが18社となっている。

- (b) 産業基盤整備基金による出資制度を利用したことについて事業者等からメリットを聴取した結果は、表1-ア-のとおり、特段の意見のなかった1事業者等を除き、施設の円滑な整備につながったと評価している。

表1-ア- 産業基盤整備基金による出資を利用したメリット

地域名	事業者等の意見
塩釜港	当該基金の制度があるため、F A Z施設（仙台港ビジネスサポートセンター）の整備を目指した（平成9年度に全体の11.6パーセントにあたる2億5,400万円の出資を受けた。）
横浜港	不景気により民間からの出資が困難な時期であり、当該基金からの出資がなければF A Z施設（横浜ワールドポーターズ）の整備は困難であった（平成6年度、7年度及び8年度に、全体の12.1パーセントに当たる8億6,500万円の出資を受けた。）
関西空港	F A Z施設（りんくう国際物流センター）の整備に当たり、5億8,800万円の出資を受けており、その分、他からの借入れが減った。
舞鶴港	発行済株式全体の約10.4パーセント（3,740株）の出資を得ており、当該出資が会社の立ち上げに大いに寄与した。
松山港	F A Z推進母体である愛媛エフ・イー・ゼット株式会社の設立及び同社による輸入促進基盤整備事業の展開に寄与した。
境港	産業基盤整備基金からの出資（出資額1億3,300万円、出資割合10.8パーセント）が、株式会社さかいみなと貿易センターの経営安定に大きく寄与した。
広島空港	第三セクターの設立時に4,200万円の出資を受け、これにより自主財源の整備ができた。
熊本港	産業基盤整備基金の出資を利用したことにより、熊本県や熊本市からの出資（各4億円）また、民間事業者からの出資につながった。
北九州港	株式会社北九州輸入促進センターの資本金66億円のうち10億円の出資を受け、事業が推進された。
大分港	有利な条件で出資を受けることができた。

(注) 当省の調査結果による。

(c) 産業基盤整備基金による出資を利用しないことについて事業者等からその理由を聴取した結果は、表1-ア- のとおりである。

表1-ア- 産業基盤整備基金による出資を受けなかった理由

理 由	地 域 数
自己資金又は日本政策投資銀行の無利子融資等を活用できたため	4 港湾 F A Z
日本政策投資銀行の出資を活用したため など	3 港湾 F A Z

(注)当省の調査結果による。

(d) また、産業基盤整備基金による債務保証を利用しない理由を輸入促進基盤整備事業者から聴取した結果は、表1-ア- のとおりである。

表1-ア- 産業基盤整備基金による債務保証を受けなかった理由

理 由	地 域 数
自己資金、補助金(国、県)、日本政策投資銀行などの無利子融資等で対応したため、債務保証が必要な借入金がなかったこと。	10 港湾 F A Z 2 空港 F A Z
担保物権があるため、又は F A Z 計画の同意以前に資金の確保ができていたため	3 港湾 F A Z 3 空港 F A Z
地方公共団体による債務保証を利用したため、又は地方公共団体も出資しており信用力があつたため、債務保証は必要ではなかったこと。	1 港湾 F A Z 1 空港 F A Z
出資者の中に大手企業があり、債務保証がなくとも民間金融機関から借入れができたため	1 港湾 F A Z
特に意見なし	2 港湾 F A Z

(注)当省の調査結果による。

b 地方公共団体に対する減収補てん措置

減収補てん措置とは、F A Z 地域における地方公共団体が、輸入促進基盤整備事業又は輸入貨物流通促進事業に係る一定の施設について、不動産取得税又は固定資産税を減免した場合に、当該減免分に係る地方公共団体の税収の減収分の一定率を普通交付税の算定において基準財政収入額から控除する制度である。ただし、地方交付税交付金を用いるという制約から、減収補てん制度全般の並びで富裕な地方公共団体は除外されており、F A Z 計画の承認年度前3年間の財政力指数の平均が0.5未満の都道府県及び0.72未満の市町村が減収補てん措置の対象となっている(輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法第15条の地方税の不均衡課税に伴う措置が適用される場合等を定める省令(平成7年自治省令第32号)第15条)。

地方公共団体が不動産取得税及び固定資産税の減免をする場合、減免について条例を制定することが前提になることから、減免に係る条例の制定状況についてみると、表1 - ア - のとおり、減収補てんの対象となる11府県（注1）のうち減免に係る条例を制定しているのは10府県、また、減収補てんの対象となる11市町村（注2）のうち8市町村となっている。

（注1）阪神大震災復興の特例措置の適用がある兵庫県を含み、該当施設がない島根県及び減収補てん措置の要件に該当しない熊本県を除く。

（注2）阪神大震災復興の特例措置の適用がある神戸市を含み、該当施設がない多賀城市、塩釜市、日吉津村、松江市、安来市、美保関町、八束町、東出雲町、松前町、別府市、益城町、泉南市、田尻町、早島町、河内町及び減収補てん措置の要件に該当しない熊本市を除く。

表1 - ア - 地方自治体における地方税の不均一課税の実施状況

地域名	府 県	不動産取得税の不均一課税条例の有無	F A Z 地域内市町村	固定資産税の不均一課税条例の有無
八戸港	青森県		八戸市	
塩釜港	宮城県	-	仙台市 名取市 多賀城市 塩釜市 岩沼市	- - - - -
常陸那珂港	茨城県	-	東海村 ひたちなか市	- -
川崎港	神奈川県	-	川崎市	-
横浜港	神奈川県	-	横浜市	-
新潟港	新潟県		豊栄市 新潟市 聖籠町	- - -
清水港	静岡県	-	清水市	-
舞鶴港	京都府	-	舞鶴市	
大阪港	大阪府	-	大阪市	-
神戸港	兵庫県		神戸市	
境 港	鳥取県 島根県	-	境港市 米子市 日吉津村 松江市 安来市 美保関町	- - - - -

地域名	府 県	不動産取得税の不均一課税条例の有無	F A Z 地域内市町村	固定資産税の不均一課税条例の有無
			八束町	-
			東出雲町	-
下関港	山口県		下関市	-
松山港	愛媛県		松山市	-
			松前町	-
高知港	高知県		高知市	
北九州港	福岡県	-	北九州市	
大分港	大分県		大分市	-
			別府市	-
熊本港	熊本県	-	熊本市	-
			益城町	-
仙台空港	宮城県	-	名取市	-
			仙台市	-
			多賀城市	-
			塩釜市	-
			岩沼市	-
小松飛行場	石川県	-	小松市	-
関西空港	大阪府	-	泉佐野市	-
			泉南市	-
			田尻町	-
岡山空港	岡山県		岡山市	-
			早島町	-
広島空港	広島県	-	本郷町	-
			河内町	-
長崎空港	長崎県		大村市	

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「F A Z 地域内市町村」欄の大文字は、F A Z 施設が設置されている市町村を示す。

3 兵庫県及び神戸市については、震災からの復興という観点から、財政力指数にかかわらず、F A Z 法に係る地方税の減収補てん措置の対象とされている。

4 網かけは、F A Z 計画の同意(承認)年度直前の3年間の財政力指数の平均が0.5未満の都道府県及び0.72未満の市町村を示す。

このように減収補てんの対象となるが減免に係る条例を制定していない理由について、地方公共団体は、表1 - ア - のとおり、事業の進ちょく状況と条例整備のタイミングが合わない等のためとしている。

合わない等のためとしている。

表 1 - ア - 減免に係る条例を制定していない等の理由

理 由	地 域 数
事業の進ちょく状況と条例整備のタイミングが合わず不動産取得税の減免は実施していない。	1 港湾 F A Z
計画同意前に施設を整備したため条例の整備ができなかった。	1 空港 F A Z
不 明	2 空港 F A Z

(注) 当省の調査結果による。

減収補てん制度の利用状況についてみると、表 1 - ア - のとおり、前記自治省令に定める要件に該当し当該制度を利用できる地方公共団体（11 府県及び 11 市町村）のうち、それぞれ 8 の地方公共団体（8 県及び 8 市町村）が当該制度を利用している。

表 1 - ア - 輸入促進基盤整備事業を行う者に対して税の減免を行った地方公共団体が減収補てん措置を受けた地域

(単位：千円)

地域名	不動産取得税 [都道府県税]	固定資産税 [市町村税]
八戸港		4,033 (平 12)
新潟港	9,674 (平 11)	5,317 (平 11、12)
舞鶴港		21,413 (平 10、11、12)
神戸港	430,219 (平 10、12)	79,015 (平 10、11、12)
境 港	24,168 (平 12)	19,551 (平 12)
松山港	157,634 (平 9)	
高知港	27,463 (平 12)	13,721 (平 12)
北九州港		134,761 (平 9、10、11、12)
大分港	28,657 (平 9、10)	
岡山空港	7,277 (平 12)	
長崎空港	10,322 (平 9)	3,541 (平 8、9)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 平成 13 年 3 月末現在の数値である。

3 () 内は、減収補てん措置を受けた年度である。

イ F A Z施設の整備と計画地域内の港湾・空港などの整備状況

(要旨)

本政策においては、国及び地方公共団体は、F A Z計画の達成に資するため、民間事業者等によるF A Z施設の整備に合わせて必要な港湾、空港その他の施設の整備の促進に努めるなど、制度的にF A Z施設と輸入関連インフラ（港湾・空港）との一体的な整備の確保が想定されている。この一体的な整備とは、F A Z施設の開業と港湾・空港の供用とが整合性をもって行われることを意味していると考えられる。

外国貿易が可能な既存の港湾・空港施設を有する地域をF A Z地域に指定する場合は、港湾・空港施設の供用とF A Z施設の開業との整合性の問題は生じないので、一体的な整備の確保が求められるのは、新たに港湾・空港を整備する場合に限られる。この場合、整合性とは、政策上、どの程度の幅をもたせているかは定かでないが、F A Z地域の指定後に当該地域に新しく港湾・空港施設を整備する場合は、港湾・空港施設の供用に合わせてF A Z施設の開業がほぼ同じ時期になるよう整備されることが必要であると考えられる。

このほか、税関・検疫手続等の体制についても、同様の一体的な整備の必要性が認識されている。

さらに、F A Z地域においては、輸入の円滑化に資する目的で、外国貨物に課せられる関税及び内国消費税を留保したままで、蔵置、加工、展示等の各種保税機能を総合的に活用できる制度（総合保税地域制度）が活用されることが想定されている。

22 F A Z地域（17 港湾 F A Z 及び 6 空港 F A Z）において F A Z 施設の開業と港湾・空港施設の整備とが整合性をもって行われているかについてみると、次のとおりである。

14 港湾 F A Z 及び 5 空港 F A Z については、外国貿易が可能な既存の港湾・空港施設の活用を前提として当該地域を F A Z 地域に指定する場合であり、整合性の問題は生じない。

3 港湾 F A Z 及び 1 空港 F A Z については、F A Z 地域の指定後に当該地域に新しく港湾・空港施設を整備する場合であるが、いずれも港湾・空港施設の供用に合わせて F A Z 施設の開業がほぼ同じ時期になるよう整備されている。

また、22 F A Z 地域（17 港湾 F A Z 及び 6 空港 F A Z）における税関、検疫手続等の体制の整備状況についてみると、F A Z 地域のすべてにおいて、開業時点で既に事務所があるか、又は出張対応がされていた。総合保税地域の許可については、F A Z 事業者から申請があり許可基準を満たしているものはすべて認められていた。

以上のとおり、F A Z 施設と港湾・空港施設とは整合性をもって整備されてきているとみられ、また、税関、検疫手続等について、すべての地域において対応できる体制が整っている。さらに、総合保税地域の許可については、輸入促進基盤整備事業を行う者から申請があり許可基準を満たしているものはすべて認められていた。

(ア) F A Z施設と公共インフラとの整備の状況

22 F A Z地域(17 港湾 F A Z 及び 6 空港 F A Z)において F A Z 施設の開業と港湾・空港施設の整備とが整合性をもって行われているかについてみると、次のとおりである(表 1 - イ - 及び 1 - イ - 参照)。

19 F A Z 地域(14 港湾 F A Z (八戸港、塩釜港、川崎港、横浜港、新潟港、清水港、舞鶴港、大阪港、神戸港、境港港、下関港、松山港、北九州港、大分港)、5 空港 F A Z (仙台空港、小松飛行場、岡山空港、広島空港、長崎空港))については、外国貿易が可能な既存の港湾・空港施設の活用を前提として当該地域を F A Z 地域に指定する場合であり、整合性の問題が生じていない。

4 F A Z 地域(3 港湾 F A Z (常陸那珂港、高知港、熊本港)、1 空港 F A Z (関西空港))については、F A Z 地域の指定後に当該地域に新しく港湾・空港施設を整備する場合であるが、いずれも港湾・空港施設の供用に合わせて F A Z 施設の開業がほぼ同じ時期になるよう整備されている。

なお、F A Z 施設と港湾・空港施設の一体的整備については、F A Z 法第 17 条において、「国及び地方公共団体は、同意地域輸入促進計画の達成に資するため、必要な港湾、空港その他の施設の整備の促進に努めるもの」とされ、同条文についての F A Z 法の解説(通商産業省貿易局輸入課編)では、「民間事業者等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、空港その他の公共インフラが整備されることが不可欠である。(中略)このため、F A Z 計画を作成する際にも、港湾・空港の管理者や関係地方公共団体と十分な調整を行うことを義務付けており、制度的に公共インフラとの一体的整備を確保している。」とされている。

表 1 - イ - F A Z 施設の開業と岸壁の整備状況

地域名	同意(承認)年月	FAZ 施設の整備と岸壁の整備の整合状況	開業後の岸壁の整備状況等
八戸港	平成 8 年 3 月	[既存の施設の活用を前提にして F A Z 施設を整備] 外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深 10 メートル以上の岸壁が F A Z 施設開業年までに 8 パースある。これらの施設の活用を前提に、平成 10 年 4 月に 2 F A Z 施設(八戸港貿易センター及び八戸港国際物流ターミナル(1 期))が開業している。	平成 13 年 1 月に八太郎 2 号埠頭に多目的外貿易ターミナルを整備
塩釜港	7 年 3 月	[既存の施設の活用を前提にして F A Z 施設を整備] 向洋地区高砂埠頭の 12 メートル岸壁 1 パース(平成 8 年供用)を始め、外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深 10 メートル以上の岸壁が F A Z 施設開業年までに 9 パースある。これらの施設の活用を前提に、平成 12 年 3 月に 1 F A Z 施設(仙台ビジネスサポートセンター)が開業している。	外貿コンテナに対応可能な 14 メートル岸壁 1 パース(平成 13 年供用)

地域名	同意（承認）年月	FAZ 施設の整備と岸壁の整備の整合状況	開業後の岸壁の整備状況等
常陸那珂港	12年8月	<p>[新規開発中の港湾で、港湾の整備に合わせてFAZ施設を整備]</p> <p>常陸那珂港は整備中の新しい港湾であり、外貿コンテナターミナルの整備は北埠頭地区から段階的に整備されることから、輸入促進基盤整備事業も港湾の整備状況に合わせて段階的に実施していくこととされている。北埠頭外貿コンテナターミナルの供用（平成12年）を始め、外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深10メートル以上の岸壁3バースがFAZ施設開業年までに整備され、平成12年12月に1FAZ施設（ひたちなかFAZ物流サイト）が開業している。</p>	
川崎港	6年3月	<p>[既存の施設の活用を前提にしてFAZ施設を整備]</p> <p>外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深10メートル以上の岸壁がFAZ施設開業年までに15バース整備されている。これら既存の施設の活用のほか、大水深の外貿コンテナバースの整備を進めており、14メートル岸壁1バース（平成8年供用）の整備に合わせて、平成10年4月に1FAZ施設（かわさきファズ物流センター）が開業している。</p>	
横浜港	6年3月	<p>[既存の施設を活用してFAZ施設を整備]</p> <p>本牧埠頭や大黒埠頭の既存の施設を始め、外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深10メートル以上の岸壁がFAZ施設開業年までに47バース整備されている。これらの施設を活用しつつ、平成8年8月（横浜港流通センター）及び11年9月（横浜ワールドポーターズ）にFAZ施設が開業している。</p>	15メートル岸壁1バース（平成13年）、16メートル岸壁1バース（13年）が供用
新潟港	8年3月	<p>[既存の施設を活用してFAZ施設を整備]</p> <p>新潟東港区の西埠頭に整備される大型外貿コンテナふ頭の14メートル岸壁1バース（平成8年12メートル暫定供用）の整備を始め、外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深10メートル以上の岸壁がFAZ施設開業年までに10バース整備されている。これら既存の施設を活用しつつ、平成10年4月に1FAZ施設（定温くん蒸施設）が開業している。</p>	
清水港	8年3月	<p>[既存の施設の活用を前提にしてFAZ施設を整備]</p> <p>外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深10メートル以上の岸壁がFAZ施設開業年までに20バース整備されている。清水港の外貿コンテナターミナルは興津第二埠頭及び袖師第一埠頭に集約されており、これら既存の施設と連携するため、平成10年3月に1FAZ施設（興津国際流通センター）が開業している。</p>	
舞鶴港	7年3月	<p>[既存の施設の活用を前提にしてFAZ施設を整備]</p>	

地域名	同意（承認）年月	FAZ 施設の整備と岸壁の整備の整合状況	開業後の岸壁の整備状況等
		<p>外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深 10メートル以上の岸壁が F A Z 施設開業年までに 5 バース整備されている。舞鶴港西港の第 4 埠頭地区に隣接し、多目的クレーンが整備されている第 2 埠頭地区から 1.5 キロメートルの場所に、平成 9 年 10 月に 3 F A Z 施設（第 1 倉庫、第 2 倉庫、舞鶴 21）が開業している。</p>	
大阪港	5 年 3 月	<p>[既存の施設の活用を前提にして F A Z 施設を整備]</p> <p>外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深 10メートル以上の岸壁が F A Z 施設開業年までに 60 バース整備されている。</p> <p>大阪港はコンテナ埠頭を始め、ライナー埠頭等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められ、海陸空の物流拠点として機能するとともに、平成 3 年に 2 F A Z 施設（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）が着工され、それぞれ平成 6 年 4 月、7 年 4 月に開業している。</p>	さらに、15メートル岸壁 2 バース（平成 12 年、13 年）を整備
神戸港	5 年 3 月	<p>[既存の施設を活用して F A Z 施設を整備]</p> <p>外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深 10メートル以上の岸壁が F A Z 施設開業年までに 90 バースある。</p> <p>関西国際空港（平成 6 年 9 月開港）と神戸港を結ぶ海上アクセスの基地として、六甲アイランドに平成 6 年 6 月に 1 F A Z 施設（神戸航空貨物ターミナル）が開業し、近年の食品輸入の増加による冷蔵倉庫に対する需要増加に対応するため、7 年 3 月に 1 F A Z 施設（冷蔵倉庫団地）が開業している。</p> <p>また、ポートアイランド（第 2 期）における水深 15メートルのコンテナバースの整備（15メートル岸壁 2 バース（平成 8 年）、15メートル岸壁 2 バース（10 年））に合わせて、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の重要な施設として位置付けられ、かつ、中国を中心とする輸入貨物を対象とし、荷さばき、保管、流通加工等の高度物流機能を有する施設として計画された 1 F A Z 施設（神戸港国際流通センター）が平成 11 年 3 月に開業している。</p>	
境 港	7 年 3 月	<p>[既存の施設を活用して F A Z 施設を整備]</p> <p>大型係留施設として水深 13メートル岸壁 1 バース、水深 10メートルの岸壁が F A Z 施設開業年まで 1 バース整備されている。これら既存の施設を活用して、境港外港竹内南地区に輸入貨</p>	

地域名	同意（承認）年月	FAZ 施設の整備と岸壁の整備の整合状況	開業後の岸壁の整備状況等
		物の荷さばき、保管、流通加工を円滑化するための物流支援施設（冷蔵倉庫、普通倉庫、荷さばき施設、流通加工施設）及び物流業者等が入居するオフィス機能のほか、輸入の実務支援機能、情報提供機能、研修・展示機能等を備えたビジネス支援施設として2FAZ施設（さかいみなと貿易センター物流倉庫、夢みなとタワー）が平成10年5月に開業している。	
下関港	6年3月	<p>[既存の施設の活用を前提にしてFAZ施設を整備]</p> <p>外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深10メートル以上の岸壁がFAZ施設開業年までに8バース整備されている。</p> <p>下関港は、本港地区、岬之町地区、東港地区、新港地区等12地区からなっており、細江埠頭、岬之町埠頭の再整備、岬之町コンテナターミナルの完成（平成4年10月）等によって、国際物流拠点として多種多様な貨物に対応できる施設が整備されている。これに合わせて、荷さばき・保管の用に供する倉庫、冷凍保管の用に供する倉庫及び輸入貨物を取り扱う事業者が入居する事務所からなり、岬之町コンテナターミナルと連携して下関港における物流機能の拠点となる施設として、平成6年及び7年に各1FAZ施設（低温倉庫等）が開業している。また、輸入ビジネス支援施設、展示見本市会場、国際会議場、イベントホール等を有する1FAZ施設（山口県国際総合センター）が8年7月に開業している。</p>	
松山港	5年3月	<p>[既存の施設を活用してFAZ施設を整備]</p> <p>外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深10メートル以上の岸壁がFAZ施設開業年までに4バース整備されている。</p> <p>松山港外港地区の大型係留施設としては、最大1万トンクラスの一般貨物船の接岸が可能となっており、平成8年1月に1FAZ施設（愛媛国際物流センター）が開業し、8年3月に1FAZ施設（愛媛国際貿易センター）が開業している。</p>	
高知港	7年3月	<p>[新規開発中の港湾で、港湾の整備に合わせてFAZ施設を整備]</p> <p>建設中の高知新港において、水深14メートルの大水深岸壁を始め水深7.5メートル以上の岸壁8バースが計画されており、平成9年度には、係留施設の一部（水深12メートル岸壁1バース、水深8メートル岸壁1バース）及び埠頭、さらに、コンテナ荷役に対応するガントリークレーンなどの供用が開始されている。これらの港湾施設の整備に合わせて、10年4月に荷さばき、保管、</p>	

地域名	同意（承認）年月	FAZ 施設の整備と岸壁の整備の整合状況	開業後の岸壁の整備状況等
		流通加工機能を備えた 1 F A Z 施設(高知新港輸入物流ターミナル) が開業している。	
北九州港	5 年 3 月	<p>[既存の施設を活用して F A Z 施設を整備]</p> <p>外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深 10 メートル以上の岸壁が F A Z 施設開業年までに 20 バース整備されている。</p> <p>太刀浦コンテナターミナルに隣接して平成 8 年 4 月に輸入貨物の荷さばき・保管、流通加工、配送・仕分け機能を備えた物流棟、情報化オフィス、会議室等を備えた管理棟からなる 1 F A Z 施設（北九州国際物流センター）が開業している。</p> <p>平成 10 年 4 月に、新たな輸入需要を創出するため、輸入ビジネス支援施設として輸入品の卸、見本展示、商取引、情報提供等の機能を備えた 1 F A Z 施設(アジア太平洋インポートマート) が開業している。</p> <p>平成 9 年 3 月に小倉コンテナターミナルが全面供用され、これに合わせて 12 年 9 月に荷さばき・保管等機能を備えた 1 F A Z 施設（小倉国際流通センター）が開業している。</p>	
熊本港	7 年 3 月	<p>[新規開発中の港湾で、港湾の整備に合わせて F A Z 施設を整備]</p> <p>熊本港は平成 7 年 9 月に水深 4.5 メートル岸壁 2 バースが供用開始され、10 年 8 月に水深 5.5 メートル岸壁 2 バースが整備されている。平成 11 年 5 月に水深 5.5 メートル岸壁 1 バース、コンテナ貨物を含む外国貨物を取り扱う水深 7.5 メートル岸壁 1 バースが供用されたのに併せて、11 年 11 月に 1 F A Z 施設 熊本物流センター（A 棟）が開業している。</p>	
大分港	6 年 3 月	<p>[既存の施設を活用して F A Z 施設を整備]</p> <p>外国貿易による輸入貨物を取り扱うため必要とされる水深 10 メートル以上の岸壁が F A Z 施設開業年までに 5 バース整備されている。</p> <p>平成 8 年 11 月、高規格岸壁 2 バースを含む大分港大在コンテナターミナルの供用開始とともに、同月に物流支援施設及び輸入ビジネス支援施設として 1 F A Z 施設(センタービル及び大型冷凍冷蔵庫等) が開業し、10 年 1 月に輸入貨物の荷さばき、保管、検品、荷ぞろえ、仕分け、値札付け、商品のセット化に供する施設として 1 F A Z 施設（食品流通加工センター）が開業している。</p>	

(注) F A Z 計画及び当省の調査結果による。

表 1 - イ -

F A Z 施設の開業と滑走路の整備状況

地域名	同意（承認）年月	FAZ 施設の整備と滑走路の整備の整合状況	開業後の滑走路の整備構想等
仙台空港	平成 7 年 3 月	[既存の施設を活用して F A Z 施設を整備] 平成 4 年に大型ジェット旅客機が就航可能な 2,500 メートルへ滑走路が延長され、さらに、10 年 3 月には本格的な貨物専用便の発着が可能な 3,000 メートル滑走路へと延長された。その後、既存のターミナルに加えて、平成 12 年 7 月に 1 F A Z 施設（仙台空港国際貨物ターミナル）が開業しており、特段の支障はみられない。	
小松飛行場	6 年 12 月	[既存の施設を活用して F A Z 施設を整備] 2,700 メートル滑走路が既に整備されており、この施設の活用を前提にして、平成 6 年 7 月のカーゴルックス航空の就航に伴い、6 年 6 月に暫定的に貨物上屋、くん蒸庫、事務所、トラックヤード等の国際線貨物ターミナルを整備した。その後、輸入した貨物を展示する施設として平成 7 年 11 月（第 2 展示場（企画展示））及び 8 年 4 月（第 1 展示場（販売展示））に各 F A Z 施設が整備されている。	本格的な国際線貨物ターミナル施設を整備
関西空港	5 年 3 月	[新規開発中の空港で、空港の整備に合わせて F A Z 施設を整備] 関西国際空港は 3,500 メートルの滑走路を整備し、平成 6 年 9 月に開港している。開港後一層高まると考えられる生鮮貨物の輸入に対応するため、平成 8 年 11 月に 1 F A Z 施設（りんくう国際物流センター）が開業している。	
岡山空港	8 年 10 月	[既存の施設を活用して F A Z 施設を整備] 平成 5 年 3 月に当初の 2,000 メートル滑走路を 2,500 メートルに延長し、大型機の就航が可能となっていた。その後、平成 8 年 10 月の国の同意を受けて、10 年 10 月に、輸入貨物の荷さばき、保管、流通加工を行うための施設として 1 F A Z 施設（岡山空港航空貨物ターミナル）が開業している。	滑走路の 3,000 メートル延長の整備が済み（平成 13 年 10 月）、航空貨物ターミナルの増設も平成 13 年 10 月に終了
広島空港	6 年 3 月	[既存の施設を活用して F A Z 施設を整備] 平成 5 年 10 月に 1,800 メートルの滑走路を持つ旧空港から 2,500 メートル滑走路を持つ空港へ移転し、開港している。これに併せて、平成 8 年 7 月に、荷さばき施設、流通加工施設、冷凍・冷蔵施設、代理店事務所等を有する 1 F A Z 施設（国際物流センター）が開業している。	滑走路の 3,000 メートル延長の整備が済み（平成 13 年 1 月）、国際物流センターの拡張整備の検討を開始

地域名	同意（承認）年月	FAZ 施設の整備と滑走路の整備の整合状況	開業後の滑走路の整備構想等
長崎空港	5年3月	[既存の施設を活用して F A Z 施設を整備] 長崎空港は、大村湾の海上に 3,000 メートルの滑走路を有しており、輸入航空貨物の荷さばき、保管と通関を行うため、及び輸入貨物を取り扱う物流業者が入居するための中核的施設として、平成 6 年 8 月に 1 F A Z 施設（長崎空港国際物流センター）が開業している。	

（注）F A Z 計画及び当省の調査結果による。

また、今後 F A Z 施設が整備される予定（将来構想を除く。）の地域における岸壁の整備予定についてみると、表 1 - イ - のとおり、今後の岸壁の整備予定に合わせて F A Z 施設を整備することを検討しているものが 4 地域ある。

表 1 - イ - F A Z 施設の整備予定と岸壁の整備予定

地域名	F A Z 施設の整備予定	今後整備を予定するバース
塩釜港	1 施設を整備予定	14 メートル岸壁 1 バース（平成 17 年までに整備予定）
常陸那珂港		
川崎港	1 施設を整備予定	15 メートル岸壁 1 バース（整備予定）
横浜港		
清水港		
舞鶴港		
大阪港		
神戸港		
境港		
下関港		
松山港	1 施設を整備予定	
高知港		
北九州港		
熊本港	1 施設を整備予定	10 メートル岸壁 1 バース（整備予定）
大分港		

（注）F A Z 計画及び当省の調査結果による。

（イ）税関、検疫手続等の体制の整備状況

22 F A Z 地域（17 港湾 F A Z 及び 6 空港 F A Z）における税関、検疫手続等の体制の整備状況を見ると、表 1 - イ - のとおり、F A Z 地域のすべてにおいて、開業時点で既に事務所があるか、又は出張対応がされていた。

表1 - イ -

F A Z地域における税関・検疫手続等の整備状況（平成13年6月現在）

地域名	税 関	検疫所	植物防疫所	動物検疫所
八 戸 港	八戸税関支署	出張対応（仙台検疫所）	八戸出張所	出張対応（仙台空港出張所）
塩 釜 港	塩釜税関支署	仙台検疫所	塩釜支所	出張対応（仙台空港出張所）
常陸那珂港	出張対応（鹿島税関支署）	出張対応（東京検疫所）	出張対応（日立出張所）	（非指定）
川 崎 港	川崎税関支署	川崎検疫所支所	川崎出張所	出張対応（動物検疫所）
横 浜 港	横浜税関	横浜検疫所	横浜植物防疫所	動物検疫所
新 潟 港	新潟税関支署	新潟検疫所	新潟支所	新潟空港出張所
清 水 港	清水税関支署	清水検疫所支所	清水支所	清水出張所
大 阪 港	大阪税関	大阪検疫所	大阪支所	大阪出張所
舞 鶴 港	舞鶴税関支署	出張対応（大阪検疫所）	舞鶴出張所	出張対応（神戸支所）
神 戸 港	神戸税関	神戸検疫所	神戸植物防疫所	神戸支所
境 港	境税関支署	広島検疫所境分室	境港出張所	出張対応（神戸支所）
下 関 港	下関税関支署	門司検疫所支所下関分室	下関出張所	門司支所
松 山 港	松山税関支署	出張対応（広島検疫所）	松山出張所	出張対応（小松島出張所）
高 知 港	高知税関支署	出張対応（広島検疫所）	高知出張所	出張対応（小松島出張所）
北九州港	門司税関及び戸畑税関支署	門司検疫所支所	門司植物防疫所及び若松出張所	門司支所
大 分 港	大分税関支署	出張対応（福岡検疫所）	大分出張所	出張対応（門司支所）
熊 本 港	熊本出張所	出張対応（福岡検疫所）	八代出張所	出張対応（福岡空港出張所）
仙台空港	仙台空港出張所	仙台空港検疫所支所	塩釜支所	仙台空港出張所
小松飛行場	小松空港出張所	出張対応（大阪検疫所）	出張対応（金沢出張所）	小松出張所
関西空港	関西空港税関支署	関西空港検疫所	関西空港支所	関西空港支所
岡山空港	岡山空港出張所	出張対応（神戸検疫所）	出張対応（水島出張所）	出張対応（神戸支所）
広島空港	広島空港出張所	広島空港検疫所支所	広島支所	広島空港出張所
長崎空港	長崎空港出張所	出張対応（長崎検疫所支所）	出張対応（長崎出張所）	長崎空港出張所

（注）1 当省の調査結果による。

2 「税関」及び「検疫所」の機関名は、法令に基づき当該地域を所管する機関名を記載したものである。

3 （ ）内は、当該地域において出張対応している機関名である。

(ウ) 総合保税地域の許可状況

総合保税地域制度は、輸入の円滑化に資する目的で、F A Z 地域等の貿易関連施設が集積する地域を対象として、外国貨物に課せられる関税及び内国消費税を留保したままで、蔵置、加工、展示等の各種保税機能を総合的に活用できる制度として、F A Z 法の制定に合わせて平成4年に関税法（昭和29年法律第6号）を改正し、創設された。

この総合保税地域については、輸入促進基盤整備事業を行う者から申請があり許可基準を満たしているものはすべて許可されており、現在、表1 - イ - のとおり、4地域が許可を受けている（後述2（2）イ（イ）参照）。

表1 - イ - 総合保税地域の許可状況

F A Z 地域名	計画の承認年月	総合保税地域の許可年月	施設 の 名 称
大 阪 港	平5 . 3	平6 . 3	アジア太平洋トレードセンター
松 山 港	平5 . 3	平8 . 1	愛媛国際物流ターミナル
横 浜 港	平6 . 3	平8 . 7	横浜港流通センター
川 崎 港	平6 . 3	平10 . 3	かわさきファズ物流センター

（注）当省の調査結果による。

(2) 輸入貨物流通促進事業を行う者の集積状況

ア F A Z 地域における集積状況

(要旨)

本政策においては、F A Z 施設の整備が誘因となり、個々の輸入貨物流通促進事業を行う者が当該施設へ新たに入居する等 F A Z 地域へ進出し、これがとどまることが想定されている。この F A Z 地域への集積状況を把握するためには、F A Z 施設へ入居した事業者数及び F A Z 地域全体に進出した事業者数を把握することが必要となる。

まず、整備された F A Z 施設へ新たに入居した事業者数について賃貸型の施設の入居状況で把握したところ、35 施設中 25 施設が 90 パーセント以上の入居率となっており、残りの 10 施設も 60 ないし 80 パーセントの入居率となっているなど、F A Z 施設に事業者が入居すなわち進出していることは認められる。

次に、本政策のねらいは、整備された施設を起爆剤として輸入貨物流通促進事業を行う者を F A Z 地域に集積させることにあることから、F A Z 施設への入居を含め F A Z 地域に進出した事業者数を把握することとしたが、進出だけをとらえている統計はなく、また、これを直接調査・把握することも不可能である。

そこで、既存の統計を用いて事業者の進出状況を把握できないかを検討したところ、F A Z 地域内の事業活動の場所的単位である「事業所」の数を業種別で把握できるものとして事業所・企業統計(指定統計第 2 号)があり、これにより分析を試みることにした。

当該統計は、ある時点に現存する事業所数をとらえたものであり、これを経年比較することにより、一定期間内において進出した事業所数と退出(廃止)した事業所数との差を把握することが可能である。このため、本政策が退出には影響を与えず退出率が一定であるとすれば、政策施行後の事業所数が増加し、かつ、その変化の幅(増加幅)が本政策の打たれていない港湾及び空港に係る地域(以下「非 F A Z 地域」という。)に比べて大きければ、又は政策施行後の事業所数が減少している場合であっても、非 F A Z 地域に比べてその変化の幅(減少幅)が小さければ、本政策の実施により事業者の進出という作用が及んでいるとみることができると考えられる。

なお、F A Z 地域においても、非 F A Z 地域においても、経済環境の変化に伴う経済構造・流通構造の変化等から全国の実業所数の減少と同様に輸入貨物流通促進事業を行う者の数も減少しており、特に、この輸入貨物流通促進事業の 4 業種のうち最も事業所数の多い小売業では、参入率と退出率の間で逆転現象が生じ、既存店の転廃業による閉店の水準に比べ、新規の店舗開設の水準が低迷していることから、減少幅の大小で効果の有無を判断しなければならない状況にある。

ここで、F A Z 地域への事業者の進出状況について、事業所・企業統計(指定統計第 2 号)により、22 F A Z 地域(17 港湾 F A Z 及び 6 空港 F A Z)のうち利用できる統計データのある 18 F A Z 地域(13 港湾 F A Z 及び 5 空港 F A Z)における F A Z 施設の開業前後の実業所数の変化の幅と、これと同時期の非 F A Z 地域の変化の幅とを比較してみる

と、次のとおりである。

まず、港湾、空港ごとに、個々のF A Z地域と非F A Z地域全体とを比較すると、

13 港湾F A Zについては、港湾に係る非F A Z地域(以下「港湾非F A Z」という。)全体よりも減少幅の小さいものが7 港湾F A Z(53.9 パーセント)、大きいものが6 港湾F A Zとなっている、

5 空港F A Zについては、空港に係る非F A Z地域(以下「空港非F A Z」という。)全体よりも減少幅の小さいものが4 空港F A Z(80.0 パーセント)、大きいものが1 空港F A Zとなっている。

この限りにおいては、すべてにおいて政策が作用したということにはなっておらず、その理由としては、地域事情等外部要因が影響している可能性も考えられる。

この外部要因の影響を排除するため地域の特性を反映して設定した非F A Z地域とF A Z地域とを比較してみると、次のとおりである。

港湾F A Zについては、港湾非F A Z全体よりも減少幅の小さい7 港湾F A Zのすべてが、港湾非F A Zよりも減少幅が小さい。

また、港湾非F A Z全体よりも減少幅の大きい6 港湾F A Zのうち、1 港湾F A Zが港湾非F A Zよりも減少幅が小さくなっている。

空港F A Zについては、空港非F A Z全体よりも減少幅の小さい4 空港F A Zのすべてが、空港非F A Zよりも減少幅が小さい。

この限りにおいては、上記の分析とほぼ同様の結果となっている。

以上のとおり、賃貸型のF A Z施設への輸入貨物流通促進事業を行う者の入居にみられるようにF A Z施設への事業者の進出は認められる。一方、F A Z施設を含むF A Z地域全体への事業者の進出状況をみれば、本政策の実施により事業者の進出という作用がもたらされているとみることができるF A Z地域は、18 地域(13 港湾F A Z及び5 空港F A Z)のうち、12 地域(8 港湾F A Z及び4 空港F A Z)となっている。

(ア) F A Z 地域に進出した事業者数の把握等

本政策においては、F A Z 施設の整備が誘因となり、個々の輸入貨物流通促進事業を行う者が当該施設へ新たに入居する等 F A Z 地域へ進出しこれがとどまることが想定されている。この F A Z 地域への集積状況を把握するためには、F A Z 施設へ入居した事業者数及び F A Z 地域に進出した事業者数を把握することが必要となる。

a F A Z 施設への入居状況

まず、整備された F A Z 施設へ新たに入居した事業者数について賃貸型の施設の入居状況で把握したところ、35 施設中 25 施設が 90 パーセント以上の入居率となっており、残りの 10 施設も 60 ないし 80 パーセントの入居率となっているなど F A Z 施設には事業者が入居すなわち進出していることは認められる（後述 2 (2) イ (ア) 参照）。

b F A Z 地域への進出状況

次に、既存の統計を用いて事業者の進出状況を把握できないかを検討したところ、F A Z 地域内の事業活動の場所的単位である「事業所」の数を業種別で把握できるものとして事業所・企業統計（指定統計第 2 号）があり、これにより分析を試みることにした。

当該統計は、ある時点に現存する事業所数をとらえたものであり、これを経年比較することにより、一定期間内において進出した事業所数と退出（廃止）した事業所数との差を把握することが可能である。このため、本政策が退出には影響を与えず退出率が一定であると仮定すれば、政策施行後の事業所数が増加し、かつ、その変化の幅（増加幅）が本政策の講じられていない非 F A Z 地域に比べて大きければ、又は政策施行後の事業所数が減少しても非 F A Z 地域に比べてその変化の幅（減少幅）が小さければ、本政策の実施により事業者の進出という作用が及んでいるとみることができる（注）。

(注) 1 事業所・企業統計の事業所の中で運輸業、製造業、卸売業及び小売業に属するものについて、平成 3 年の事業所数を 100 とし、11 年の事業所数を指数化して変化を把握した。

2 比較対象とする非 F A Z 地域の選定についての考え方は、以下のとおりである。

国土交通省の港湾・空港整備計画において掲げられている中枢国際港湾及び中核国際港湾又は大都市拠点空港、地域拠点空港及び地方空港は、港湾・空港の特性や港湾行政上の位置付け等がほぼ同じもの（ 1 ）として選定されていると考えられる。

具体的には、中枢国際港湾及び中核国際港湾については、その位置付けのグループから F A Z 地域に選定されていないものを非 F A Z 地域として選定した。このほかの港湾については、港湾・空港の輸入量の規模によって、比較する港湾・空港がほぼ同一と考えられるので、港湾・空港 F A Z とほぼ同一の輸入量の港湾・空港非 F A Z を選定した。

(1)

中枢国際港湾：我が国の中枢的な国際港湾で、いわゆる国際ハブ港湾をいう。欧米等と結ぶ長距離基幹航路等世界に巡らされた航路網を有し、高頻度の寄港サービスが提供されるとともに、国内各地と世界とを結ぶ拠点となる大水深で高規格な国際海上コンテナターミナル群を有する港湾

中核国際港湾：中枢国際港湾を補完するとともに、地域のコンテナ輸送に対応した国際海上コンテナターミナルを有する港湾。欧米等と結ぶ長距離基幹航路の航路実現性を有する。

大都市拠点空港：航空ネットワーク形成の拠点となる大都市圏における拠点空港

地域拠点空港：地域ブロックの中心空港

港湾・空港別の比較対象は次のとおりである。

[港湾]

中枢国際港湾

F A Z：横浜港、川崎港、大阪港、神戸港、下関港、北九州港

非F A Z：東京港、名古屋港、四日市港、堺泉北港、博多港

中核国際港湾

F A Z：塩釜港、常陸那珂港、清水港、新潟港

非F A Z：苫小牧港、広島港、志布志港

その他港湾 (2)

輸入量 380 万トン以上

F A Z：八戸港、大分港

非F A Z：{小名浜、釧路}、{鹿島、福山}

輸入量 380 万トン未満

F A Z：舞鶴港、境港、松山港、高知港、熊本港、

非F A Z：{宇野、函館}、{津久見、細島}、{小樽、八代}、{網走、浜田}

(2) その他港湾については、平成 4 年の各港湾の輸入量を大きい順に並べた場合の中間である 380 万トンを境に区分することとした。

次に、非F A Zの選定については、同じく平成 4 年の各港湾の輸入量を大きい順に並べ、各港湾F A Zに直近する上下の重要港湾を選定した。

なお、那覇港は別途指定されている自由貿易地域の影響を受けているため比較対象の港湾非F A Zから除外している。

[空港]

大都市拠点空港

F A Z : 関西国際空港

非 F A Z : 新東京国際空港 (成田)、東京国際空港 (羽田)

地域拠点空港

F A Z : 仙台空港、広島空港

非 F A Z : 新潟空港、名古屋空港、福岡空港

その他空港 (3)

F A Z : 長崎空港、岡山空港、小松飛行場

非 F A Z : (函館空港)、高松空港、松山空港、熊本空港、大分空港、鹿児島空港、青森空港、(福島空港)、富山空港

(3) 年間の輸入量が 1 トン以上で、開港しているもの (() 書きは、現時点で輸入金額が不明なもの)

なお、那覇空港は別途指定されている自由貿易地域の影響を受けているため比較対象の空港非 F A Z から除外している。

なお、F A Z 地域においても、非 F A Z 地域においても、表 2 - ア - のとおり、経済環境の変化に伴う経済構造、流通構造の変化等から全国の事業所数の減少と同様に輸入貨物流通促進事業者数も減少している。特に、この輸入貨物流通促進事業の 4 業種のうち最も事業所数の多い小売業では、参入率と退出率の間で逆転現象が生じ、既存店の転廃業による閉店の水準に比べ、新規の店舗開設の水準が低迷している。

表2 - ア -

事業所数の減少要因

区分	事業を取り巻く環境の変化等の内容
小売業	<p>小売業の商店数は、昭和 57 年以降一貫して減少傾向を示している。この要因の一つとしては、小売業における参入・退出率の逆転現象が挙げられ、既存店の転廃業による閉店の水準に比べ、新規の店舗開設の水準が低迷している状況にある。</p> <p>昭和 57 年以降に商店数が減少したのは従業者規模が 1 人から 4 人までの小規模小売店舗の減少によるところが大きく、中規模以上の店舗については、商店数を増加させてきている。</p>
卸売業	<p>卸売業は平成 3 年に至るまで、商店数、従業者数、販売額それぞれにおいて増加基調を示してきたが、その後減少に転じている。</p> <p>平成 3 年から 9 年にかけての商店数の推移をみると、中小卸売業において減少に転じているものの、大規模卸売業では増加を続けている。</p> <p>卸売業を取り巻く流通構造の変化としては、多段階流通経路の短縮化が進展している（卸売機構の多段階制が崩れつつある中で、一次問屋としての大規模小売店業が、小売店との取引を直接行うことが多くなってきているものと考えられ、中小卸売業の淘汰が進んでいるものと思われる。）。</p>
製造業	<p>我が国企業の海外進出はアジアとの賃金格差を背景に 1970 年代に始まったとされるが、プラザ合意以降の急速な円高の進行は、我が国製造業における国内生産条件を極限まで悪化させ、輸出型産業を中心に生産部門の海外移転の動きに拍車をかけた。非製造業分野では、消費財を中心に低価格の輸入品が流入し、いわゆる価格破壊を引き起こすとともに製造、卸・小売にわたる多段階の企業関係に変化を迫った。この結果、産業の空洞化だけではなく、国内においてもいわゆるアジア価格と呼ばれる低価格化の波が押し寄せることとなり、従来の安定継続的な下請取引関係にも変化が表れている。</p> <p>産業集積は、世界規模の最適調達等による分業ネットワークの広がり、事業所の他地域への移転により、広域化している。</p>

(注)「中小企業の動向に関する年次報告(平成9年度)」に基づき作成した。

(イ) F A Z 地域における輸入貨物流通促進事業を行う者の集積状況

22 F A Z 地域(17 港湾 F A Z 及び 6 空港 F A Z)のうち利用できる統計データのある 18 F A Z 地域(13 港湾 F A Z 及び 5 空港 F A Z)における F A Z 施設の開業前後の事業所数の変化の幅と、これと同時期の非 F A Z 地域の変化の幅とを比較してみると、表 2 - ア - のとおりである。

まず、港湾、空港ごとに個々の F A Z 地域と非 F A Z 地域全体とを比較すると、

13 港湾 F A Z については、港湾非 F A Z 全体よりも減少幅の小さいものが 7 港湾 F A Z (53.9 パーセント)、大きいものが 6 港湾 F A Z となっている、

5 空港 F A Z については、空港非 F A Z 全体よりも減少幅の小さいものが 4 空港 F A Z (80.0 パーセント)、大きいものが 1 空港 F A Z となっている。

この限りにおいては、すべてにおいて政策が作用したということにはなっておらず、その理由としては、地域事情等外部要因が影響している可能性も考えられる。

表2 - ア

F A Z地域における輸入貨物流通促進事業を行う事業所数の状況

非F A Z地域全体との比較

(単位：事業所数)

地域名	平成 3 年		平成 11 年	
		指数		指数
八戸港	5,743	100	5,103	88.9
(塩釜港)	(13,579)	(100)	(12,278)	(90.4)
(常陸那珂港)	(3,223)	(100)	(3,122)	(96.9)
川崎港	9,102	100	7,499	82.4
横浜港	23,422	100	20,276	86.6
新潟港	13,299	100	11,938	89.8
清水港	6,857	100	6,169	90.0
舞鶴港	2,470	100	2,132	86.3
大阪港	11,482	100	9,887	86.1
(神戸港)	(31,440)	(100)	(23,972)	(76.2)
境港	9,461	100	8,317	87.9
下関港	6,681	100	5,389	80.7
松山港	10,599	100	9,376	88.5
高知港	8,794	100	7,791	88.6
北九州港	14,808	100	12,341	83.3
(熊本港)	(14,520)	(100)	(12,589)	(86.7)
大分港	11,276	100	10,185	90.3
港湾非 FAZ 全体	630,101	100	546,169	86.7
(仙台空港)	(13,579)	(100)	(12,278)	(90.4)
小松飛行場	4,234	100	3,682	87.0
関西空港	4,286	100	4,121	96.2
岡山空港	14,834	100	13,170	88.8
広島空港	414	100	405	97.8
長崎空港	1,398	100	1,321	94.5
空港非 FAZ 全体	80,651	100	71,126	88.2

(注) 1 事業所・企業統計調査結果に基づき当省が作成した。

2 ()内のF A Z地域は、次の理由により、当該分析から除外したものである。

阪神淡路大震災の影響等から輸入量が大幅に減少しているもの(神戸港)

港湾整備が新しいためデータが不足しているもの(常陸那珂港、熊本港)

F A Z施設が平成 12 年に供用されているため直近の比較データが存在しないもの

(仙台空港、塩釜港)

3 F A Z施設については、F A Z計画に掲げる一部の施設が整備されれば、何らかの輸入促進効果が発現すると考えられるので、1以上F A Z施設が開業した地域について、

最初に開業した施設を基点にその前後の事業所数を比較することとした。

最初のF A Z施設の開業年は平成6年から11年の各年に分布するが、統計データは3年、8年及び11年しかないため、F A Z施設が開業する前については、事業所・企業統計の3年の数値を使用し、開業後については11年の数値を使用している。

- 4 「港湾非F A Z全体」とは、特定重要港湾及び重要港湾のうちで港湾F A Zを除いた港湾を有する市町村に係る数値である。
- 5 「空港非F A Z全体」とは、輸入実績が1トン以上ある空港のうちで空港F A Zを除いた空港を有する市町村に係る数値である。

しかしながら、このような外部要因は類似の地域に同様な影響が及んでいると考えられることから、この外部要因の影響を排除するため、F A Z地域の特性を反映して設定した非F A Z地域とF A Z地域とを比較してみると、表2 - ア - のとおりである。

港湾F A Zについては、港湾非F A Z全体よりも減少幅の小さい7港湾F A Z（八戸港、新潟港、清水港、境港、松山港、高知港、大分港）のすべてが、港湾非F A Zよりも減少幅が小さい。

また、港湾非F A Z全体よりも減少幅の大きい6港湾F A Z（川崎港、横浜港、舞鶴港、大阪港、下関港、北九州港）のうち、1港湾F A Z（舞鶴港）が港湾非F A Zよりも減少幅が小さくなっている。

空港F A Zについては、空港非F A Z全体よりも減少幅の小さい4空港F A Z（関西空港、岡山空港、広島空港、長崎空港）のすべてが、空港非F A Zよりも減少幅が小さい。

この限りにおいては、上記の分析とほぼ同様の結果となっている。

表2 - ア -

F A Z地域における輸入貨物流通促進事業を行う事業所の集積状況

非F A Z地域における当該事業所との比較

(単位：事業所数)

地域名	F A Z地域				非F A Z地域			
	平成3年	指数	平成11年	指数	平成3年	指数	平成11年	指数
八戸港	5,743	100	5,103	88.9	25,477	100	21,986	86.3
(塩釜港)	(13,579)	(100)	(12,278)	(90.4)	(21,555)	(100)	(19,143)	(88.8)
(常陸那珂港)	(3,223)	(100)	(3,122)	(96.9)	(21,555)	(100)	(19,143)	(88.8)
川崎港	9,102	100	7,499	82.4	190,592	100	166,126	87.2
横浜港	23,422	100	20,276	86.6	190,592	100	166,126	87.2
新潟港	13,299	100	11,938	89.8	21,555	100	19,143	88.8
清水港	6,857	100	6,169	90.0	21,555	100	19,143	88.8
舞鶴港	2,470	100	2,132	86.3	20,208	100	17,249	85.4
大阪港	11,482	100	9,887	86.1	190,592	100	166,126	87.2
(神戸港)	(31,440)	(100)	(23,972)	(76.2)	(190,592)	(100)	(166,126)	(87.2)
境港	9,461	100	8,317	87.9	20,208	100	17,249	85.4
下関港	6,681	100	5,389	80.7	190,592	100	166,126	87.2
松山港	10,599	100	9,376	88.5	20,208	100	17,249	85.4
高知港	8,794	100	7,791	88.6	20,208	100	17,249	85.4
北九州港	14,808	100	12,341	83.3	190,592	100	166,126	87.2
(熊本港)	(14,520)	(100)	(12,589)	(86.7)	(20,208)	(100)	(17,249)	(85.4)
大分港	11,276	100	10,185	90.3	25,477	100	21,986	86.3
(仙台空港)	(13,579)	(100)	(12,278)	(90.4)	(32,871)	(100)	(30,341)	(92.3)
小松飛行場	4,234	100	3,682	87.0	36,607	100	31,965	87.3
関西空港	4,286	100	4,121	96.2	23,818	100	20,774	87.2
岡山空港	14,834	100	13,170	88.8	36,607	100	31,965	87.3
広島空港	414	100	405	97.8	32,871	100	30,341	92.3
長崎空港	1,398	100	1,321	94.5	36,607	100	31,965	87.3

(注) 1 事業所・企業統計調査結果に基づき当省が作成した。

2 ()内のF A Z地域は、次の理由により、当該分析から除外したものである。

阪神淡路大震災の影響等から輸入量が大幅に減少しているもの(神戸港)

港湾整備が新しいためデータが不足しているもの(常陸那珂港、熊本港)

F A Z施設が平成12年に供用されているため直近の比較データが存在しないもの(仙台空港、塩釜港)

- 3 非 F A Z 地域については、前述 2 (2) ア (ア) の (注) 2 において分類したグループのものを記載した。
- 4 F A Z 施設については、F A Z 計画に掲げる一部の施設が整備されれば、何らかの輸入促進効果が発現すると考えられるので、1 以上 F A Z 施設が開業した地域について、最初が開業した施設を基点にその前後の事業所数を比較することとした。

最初の F A Z 施設の開業年は平成 6 年から 11 年の各年に分布するが、統計データは 3 年、8 年及び 11 年しかないため、F A Z 施設が開業する前については、事業所・企業統計の 3 年の数値を使用し、開業後については 11 年の数値を使用している。
- 5 網かけは、F A Z 地域の減少幅が非 F A Z 地域の減少幅よりも小さいものを示す。

以上の (ア) 及び (イ) のとおり、賃貸型の F A Z 施設への輸入貨物流通促進事業を行う者の入居にみられるように F A Z 施設への事業者の進出は認められる。

一方、F A Z 施設を含む F A Z 地域への事業者の進出状況をみると、本政策の実施により事業者の進出という作用がもたらされているとみることができる F A Z 地域は、18 地域 (13 港湾 F A Z 及び 5 空港 F A Z) のうち、12 地域 (8 港湾 F A Z 及び 4 空港 F A Z) となっている。

(参考 1) 企業活動基本調査からみた事業者の集積状況

経済産業省では、企業活動基本調査により、各都道府県に立地する企業の輸入動向を把握し事業者の集積状況を分析していることから、参考までに、企業活動基本調査に基づく企業の海外仕入高について平成 6 年度と 11 年度を比較してみたところ、表 2 - ア - のとおり、総額、鋳工業及び小売業において、それぞれの全国の海外仕入高に対する F A Z 地域が所在する都道府県の海外仕入高の構成比は上昇している。

しかし、当該調査は、本社の所在地を基準としており、例えば、A 県に本社を置く企業における B 県所在の支社の海外仕入高は、本社 (A 県所在) に算入されることになり、地域の仕入高をとらえられるものとなっていないため、当省では F A Z 地域の動向をとらえる指標として使用しなかった。

表2 - ア -

海外仕入高の推移

(単位：百万円、%)

区 分		平成6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
総額	FAZ	4,054,185	4,852,766	6,170,920	7,351,010	7,128,002	5,421,521
	全国	35,946,267	54,343,695	53,309,383	57,823,347	48,438,785	43,880,067
	構成比	11.3	8.9	11.6	12.7	14.7	12.4
鉱工業	FAZ	1,677,413	2,018,950	2,439,890	2,447,356	2,475,492	2,508,171
	全国	9,345,500	11,626,621	13,338,254	12,959,291	11,128,363	12,394,710
	構成比	17.9	17.4	18.3	18.9	22.2	20.2
卸売業	FAZ	2,127,296	2,531,419	3,308,899	4,515,961	4,277,007	2,546,953
	全国	25,747,511	41,543,805	38,874,637	43,962,375	36,346,196	30,680,168
	構成比	8.3	6.1	8.5	10.3	11.8	8.3
小売業	FAZ	165,664	200,023	218,469	213,761	212,100	230,127
	全国	559,224	907,665	787,874	655,218	644,205	565,675
	構成比	29.6	22.0	27.7	32.6	32.9	40.7

(注) 1 企業活動基本調査結果に基づき当省が作成した。

2 「海外仕入高」は、企業が自ら通関手続を行った輸入額、海外支店の仕入高及び外国間取引額の総額であり、サービス取引は含まない。

3 「FAZ」欄は、FAZ地域が所在する都道府県の合計値である。一部、数値が秘とくとなっている都道府県があり、その数値は計上されていない。

(参考2) 製造品出荷額等及び年間商品販売額からみた事業者の集積状況

FAZ地域において輸入貨物流通促進事業者が集積することによって製造品出荷額等及び年間商品販売額も増加するとして、これにより分析している例もみられることから、参考までに、製造品出荷額等及び年間商品販売額の推移についてみた。

しかし、製造品出荷額等及び年間商品販売額は、直接、輸入貨物流通促進事業者の集積と結び付かないことから、当省の分析には使用しないこととした。

イ 集積のメリット発揮の状況

(要旨)

本政策においては、F A Z地域に輸入貨物流通促進事業を行う者が集積することにより、その集積のメリットが発揮されることが想定されている。

この集積のメリットについては、事業者間の貨物移動に伴う物流コストの削減、情報交流による事業の質の向上、共同受注、共同開発等の共同化という形で現れるものと考えられるが、これらの全体像を既存のデータから直接把握することは困難であるため、間接的ではあるが、上記のメリットの発揮につながるような利用可能なデータにより把握することとした。賃貸型のF A Z施設への入居率は、物流コストの削減や情報交流による事業の質の向上に、また、輸入品展示会・商談会の開催は、共同受注、共同開発等の共同化等につながるものとして、これらの状況をみた。その結果は、次のとおりである。

平成13年6月現在で開業しているF A Z施設のうち賃貸型の35施設の入居率をみると、25施設(71.4パーセント)が90パーセント以上となっており、残りの10施設も60ないし80パーセントとなっている。

F A Z地域におけるF A Z施設等を利用した輸入品展示会・商談会の平成8年度から12年度までの5年間の開催状況をみると、10年度をピークに減少傾向にあるものの、22F A Z地域中19地域において開催されている。

この限りにおいては、集積のメリットに資する基盤の存在や取組がみられる。

(ア) 集積のメリットの発揮状況

集積のメリットについては、事業者間の貨物移動に伴う物流コストの削減、情報交流による事業の質の向上、共同受注、共同開発等の共同化という形で現れるものと考えられるが、これらの全体像を既存のデータから直接把握することは困難であるため、間接的ではあるが、上記のメリットの発揮につながるような利用可能なデータにより把握することとした。賃貸型のF A Z施設への入居率は、物流コストの削減や情報交流による事業の質の向上に、また、輸入品展示会・商談会の開催は、共同受注、共同開発等の共同化等につながるものとして、これらの状況をみた。

a 開業した賃貸型のF A Z施設の利用状況

平成13年6月現在で開業している輸入促進基盤施設のうち、賃貸型の35施設について入居率をみると、表2 - イ - のとおり、25施設(71.4パーセント)が90パーセント以上となっており、残りの10施設も60ないし80パーセントとなっている。

表2 - イ -

賃貸型のF A Z施設の入居率

F A Z地域名	同意(承認)年	F A Z施設	入居率(%)
八戸港	平成8年	八戸港貿易センター	94.1
		八戸港国際物流ターミナル(1期)	100
塩釜港	7年	仙台国際ビジネスサポートセンター	84.7
常陸那珂港	12年	ひたちなかF A Z物流サイト	100
川崎港	6年	かわさきファズ物流センター(1期)	100
横浜港	6年	横浜港流通センター	100
		横浜ワールドポ・ターズ	100
清水港	8年	興津国際流通センター	100
舞鶴港	7年	舞鶴21	物流100、支援87.0
大阪港	5年	アジア太平洋トレードセンター	85.4
		大阪ワールドトレードセンター	94.4
神戸港	5年	神戸航空貨物ターミナル	64.3
		冷蔵倉庫団地	100
		神戸港国際流通センター	100
境港	7年	さかいみなと貿易センター物流倉庫	100
		夢みなとタワー	100
下関港	6年	山口国際総合センター	81.2
		定温倉庫等	100
		定温倉庫等	100
松山港	5年	愛媛国際物流ターミナル	100
		愛媛国際貿易センター	70.0
高知港	7年	高知新港輸入物流ターミナル	100
北九州港	5年	北九州国際物流センター	72.5
		アジア太平洋インポートマート	80.6
		小倉国際流通センター	100
熊本港	7年	熊本物流センター(1期)	100
大分港	6年	大分国際貿易センター	85.3
		冷凍冷蔵倉庫	100
		食品流通加工センター	100
仙台空港	7年	仙台空港国際貨物ターミナル	100
関西空港	5年	りんくう国際物流センター	68
岡山空港	8年	岡山空港航空貨物ターミナル	95.0
広島空港	6年	広島空港国際物流センター	100
長崎空港	5年	長崎国際空港貨物ターミナルビル	97.8

(注) 1 平成13年6月末現在の状況である。

2 経済産業省の資料に基づき当省が作成した。

なお、F A Z施設が整備されたことによる物流コストの削減状況についてみると、表2 - イ - のとおり、輸入貨物の保税蔵置場としての利用のほかに、従来通関手続後、別の場所に移動して行っていたラベリング、梱包及び出荷などの作業ができるようになり、輸送コスト、輸送時間の短縮が図られたとする事業者がみられた。

表2 - イ - 輸送コスト、輸送時間の短縮が図られたとする事例

業 種	輸送コスト、輸送時間の短縮が図られた内容
倉庫業者	横浜港地域がF A Z地域になる前から本社が横浜市にあり、横浜港を利用していたところ、総合保税地域の指定を受けた横浜港流通センター（F A Z施設）が設置された。同センターでは、品物が倉庫に到着すると同時にラベルはり等の流通加工作業ができることに加え、大規模な施設であるのでコンテナ車をプラットフォームに直接つけることができ荷役が飛躍的に短時間に行うことができることから、当社では同センター内に大黒F A Z事業所を開設した。

（注）当省の調査結果による。

b 輸入促進基盤施設を活用した展示・見本市の開催状況

（a）輸入関連事業者集積促進事業費補助金の交付実績

経済産業省は、「(F A Z)法第5条第1項の同意に係る地方公共団体が行うF A Z地域外国事業者支援事業、F A Z地域情報整備事業、F A Z地域輸入品展示商談会開催事業、F A Z地域輸入促進研修事業、F A Z地域輸入品流通ネットワーク構築事業、F A Z地域海外ミッション受入れ等支援事業及び海外シンポジウム開催支援事業に必要な経費の一部を負担することにより(F A Z)法第7条に規定する同意地域輸入促進計画に定める輸入促進地域へ輸入関連事業者を集積させ、もって我が国の効果的な輸入の促進を図ることを目的」(「輸入関連事業者集積促進事業費補助金交付要綱」(平成8年7月5日付け8貿第564号通商産業大臣制定)第2条)として、F A Z地域の輸入関連事業者の集積促進のための補助事業を実施している。

当該補助金の交付実績は表2 - イ - のとおりであり、このうち、直接ビジネスチャンスにつながるF A Z地域輸入品展示商談会開催事業に係る補助金の交付実績は、平成8年度から12年度までの5年間で累計約10億円となっている。

表2 - イ -

補助事業別補助金の交付実績

(単位：千円)

区 分	平成8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	計
FAZ 地域外国事業者支援事業	14,292	29,951	34,666	27,903	27,873	134,685
FAZ 地域情報整備事業	112,249	54,013	36,413	26,834	25,646	255,155
FAZ 地域輸入品展示商談会開催事業	183,253	252,385	268,383	172,861	129,776	1,006,658
FAZ 地域輸入促進研修事業		8,522	6,144	2,921	9,513	27,100
FAZ 地域輸入品流通ネットワーク構築事業			3,586	14,966	1,120	19,672
FAZ 地域海外ミッション受入れ等支援事業		5,000	4,988	124,134	141,111	275,233
海外シンポジウム開催支援事業					17,250	17,250
計	309,794	349,871	354,180	369,619	352,289	1,735,753

(注) 1 経済産業省の資料に基づき当省が作成した。

2 「FAZ地域海外ミッション受入れ等支援事業」の平成9年度及び10年度の補助金の交付実績は、ミッション派遣支援事業の実績である。

(b) 輸入品展示商談会に係る輸入関連事業者集積促進事業費補助金の支出実績

FAZ施設が整備され、FAZ地域において輸入品展示会や商談会が開催されることが、輸入関連事業者が新たに共同開発等のビジネスを拡大することにつながるものと考えられている。このため、経済産業省所管の輸入関連事業者集積促進事業費補助金のうち輸入品展示商談会に係る支出実績を基にして、FAZ地域におけるFAZ施設等を利用した輸入品展示会・商談会の開催状況をみると、表2 - イ - のとおり、平成8年度から12年度までの5年間で、10年度をピークに減少傾向にあるものの、22FAZ地域中19地域において開催されている。

表 2 - イ - 輸入品展示商談会に係る輸入関連事業者集積促進事業費補助金支出実績
(対自治体)

(単位:千円)

自治体名	F A Z地域名	平 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	計
(北 海 道)	(新千歳空港)	35,146	24,743	36,799			96,688
青 森 県	八戸港	0	5,764	6,000	6,000	6,000	23,764
宮 城 県	塩釜港・仙台空港	0	0	0	14,432	0	14,432
川 崎 市	川崎港	0	0	0	0	0	0
横 浜 市	横浜港	0	0	0	0	0	0
新 潟 県	新潟港	0	0	3,344	1,293	0	4,637
静 岡 県	清水港	0	16,990	7,723	11,979	7,409	44,101
京 都 府	舞鶴港	0	980	6,000	5,400	4,180	16,560
大 阪 市	大阪港	15,000	15,000	20,000	0	0	50,000
神 戸 市	神戸港	7,500	3,500	7,473	7,554	9,230	35,257
鳥 取 県	境港	0	3,993	14,340	10,873	10,328	39,534
島 根 県		15,000	12,000	10,500	0	0	37,500
山 口 県	下関港	0	12,690	10,500	9,000	0	32,190
愛 媛 県	松山港	84,750	87,135	84,691	77,170	60,750	394,496
高 知 県	高知港	0	0	0	0	3,187	3,187
北 九 州 市	北九州港	3,849	30,999	1,750	1,500	4,250	42,348
熊 本 県	熊本港	0	0	7,450	0	0	7,450
大 分 県	大分港	0	2,000	1,548	0	0	3,548
石 川 県	小松飛行場	0	14,000	22,430	17,660	14,942	69,032
大 阪 府	関西空港	12,254	10,545	10,043	0	0	32,842
岡 山 県	岡山空港	0	0	0	0	0	0
広 島 県	広島空港	2,754	3,046	2,792	0	0	8,592
長 崎 県	長崎空港	7,000	9,000	15,000	10,000	9,500	50,500
計		183,253	252,385	268,383	172,861	129,776	1,006,658

(注) 1 経済産業省の資料に基づき当省が作成した。

2 北海道については、平成 11 年 3 月に F A Z 計画を中止している。

(c) 輸入品展示商談会による商談・成約状況

輸入品展示商談会の開催による商談・成約状況についてみると、表 2 - イ - のとおり、F A Z 施設等を利用してインポートフェアや国際見本市等を開催して、輸入品取引の成約につなげているもの等がみられる。

表2 - イ -

輸入品展示商談会による商談・成約事例

地域名	展示会、商談会の内容
八戸港	<p>北米ライフスタイルフェスタ</p> <p>北米の生活関連用品の商品サンプル（アウトドアグッズ、インテリア用品、食品等）を展示（平成12年9月28日～10月1日）</p> <p>開催場所：八戸貿易センター、商談件数：232件、成約件数：10件、成約金額：75万円、入場者数：4,800人（注：成約件数・金額は平成12年12月1日現在）</p>
小松飛行場	<p>インポートフェア石川2000 in小松</p> <p>地域企業が海外で直接買い付けた輸入品（ベーカリー機器、革製品、ワイン等）の展示・商談の実施（平成12年10月20日～22日）</p> <p>開催場所：小松中心商店街、商談件数：85件、成約件数：19件、成約金額：1,580万円、入場者数：8万4,000人</p>
舞鶴港	<p>舞鶴港環日本海見本市</p> <p>中国を中心とした対岸諸国からの輸入品の展示商談会（平成12年10月7日～8日）</p> <p>開催場所：舞鶴21ビル、商談件数：27件、成約件数：1件、成約金額：500万円、入場者数：約1万人</p>
神戸港	<p>中国ビジネスチャンスフェア</p> <p>中国からの新規輸入品を中心とした市場性の高い輸入品を集めた事業者を対象とした展示商談会（平成12年11月8日～10日）</p> <p>開催場所：神戸国際展示場、商談件数：2,202件、成約件数：726件、成約金額：36億2,000万円、入場者数：2,866人</p>
松山港	<p>えひめ国際スポーツ・産業フェア</p> <p>海外から輸入されたスポーツ・レジャー用品・用具、各種教材、サービスなどの関連製品を集めた見本市（平成12年10月19日～21日）</p> <p>開催場所：アイテムえひめ（愛媛国際貿易センター） 商談件数：13件、成約件数：40件、成約金額：1億1,623万円、入場者数：3,126人</p> <p>えひめ国際福祉産業フェア</p> <p>介護関連機器・用具、健康関連機器・用具等に関する輸入品・輸入関連産業を集めた見本市（平成12年11月23日～25日）</p> <p>開催場所：アイテムえひめ（愛媛国際貿易センター） 商談件数：98件、成約件数：58件、成約金額：3億8,676万円、入場者数：7,462人</p> <p>えひめ環太平洋ビジネスフェア2001</p> <p>カナダ、オーストラリア、中国を中心とした環太平洋諸国の輸入品・輸入関連産業を集めた見本市（平成13年2月22日～24日）</p> <p>開催場所：アイテムえひめ（愛媛国際貿易センター） 商談件数：21件、成約件数：138件、成約金額：2億4,058万円、入場者数：7,142人</p>

地域名	展示会、商談会の内容
高知港	<p>高知 F A Z 有効提携地域展示商談会</p> <p>姉妹港・友好都市等交流のある国や地域の対日輸出希望商品を集めた展示商談会（平成 12 年 11 月 21 日～23 日）</p> <p>開催場所：新阪急ホテル等、 商談件数：85 件、 成約件数：5 件、 成約金額：930 万円、 入場者数：7,000 人</p>
境港	<p>境港 F A Z 輸入品展示商談会（平成 13 年 2 月 2 日～4 日）</p> <p>地元輸入業者や製造業者を対象にした展示商談会</p> <p>開催場所：米子コンベンションセンター、 商談件数：138 件、 入場者数：約 1 万 4,000 人</p>
長崎空 港	<p>第 3 回インポートフェア長崎 in 大村</p> <p>輸入品の展示、商談・相談（平成 12 年 10 月 20 日～22 日）</p> <p>開催場所：シーハット大村（大村市体育文化センター） 商談件数：68 件、 成約件数：68 件、 成約金額：860 万円、 入場者数：19,000 人</p>
北九州 港	<p>輸入品フェア 2001</p> <p>貿易関連団体・機関及び輸入品取扱企業による輸入品展示商談会（平成 13 年 3 月 3 日～4 日）</p> <p>開催場所：アジア太平洋インポートマート、 商談件数：220 件、 成約件数：60 件、 成約金額：700 万円、 入場者数：2,299 人</p> <p>アジア太平洋リビングフェア</p> <p>アジア太平洋地域諸国の住宅関連製品を紹介する展示商談会（平成 13 年 3 月 15 日～18 日）</p> <p>開催場所：西日本総合展示場、 商談件数：613 件、 成約件数：60 件、 成約金額：1,200 万円、 入場者数：5,688 人</p> <p>韓国輸入品展示商談会</p> <p>韓国製品取扱企業・団体による衣料品を中心とした展示商談会（平成 13 年 3 月 22 日～25 日）</p> <p>開催場所：アジア太平洋インポートマート、 商談件数：130 件、 成約件数：95 件、 成約金額：500 万円、 入場者数：853 人</p>

（注）1 経済産業省の資料に基づき当省が作成した。

2 平成 12 年度輸入関連事業者集積促進事業費補助事業実績報告のうち F A Z 地域輸入品展示商談会開催事業の実績について計上した。

（イ）総合保税地域の活用状況

総合保税地域の許可を受ければ、当該地域の事業者は、蔵置、加工、展示等の各種保税機能を有する施設を総合的かつ弾力的に配置することができ、地域内の各施設の間においてはいち

いち保税運送の手続を要さずに外国貨物の移動が可能となる等手続が大幅に簡素化される。このため、総合保税地域においては、こうした機能を活用し、外国貨物の関税及び内国消費税を留保したままで、例えば、販売までの蔵置、店舗での展示、ファッション・ショー、見本市、宝飾品や服飾雑貨品等の加工などを行うことができる。

平成7年のF A Z法の改正を契機として、8年4月に許可基準の大幅な緩和が行われた。これによりF A Z地域において総合保税地域の許可が格段に得やすくなり、輸入の促進やF A Z地域の円滑な整備に資するものと期待されており、現在、4地域が許可を受けている（前述2（1）イ（ウ）参照）。

(3) 地域輸入の促進の状況等

(要旨)

本政策においては、輸入貨物流通促進事業を行う者が集積し、集積のメリットが発揮され輸入貨物の流通が円滑化した結果、輸入が促進され、ひいては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等がもたらされると想定されている。この輸入の促進の状況を把握するためには、本政策のほか為替レート、景気の動向等が影響すると考えられるが、本政策の効果を輸入実績という側面で把握することとした。

本政策の施行後の輸入実績の伸び率が本政策の講じられていない非F A Z地域に比べて上回っていれば、本政策の実施により輸入実績の増加という作用がもたらされているとみることができると考えられる。

輸入量

F A Z地域においては輸入貨物が相当程度流通し、又は流通することが見込まれていることから、まず、輸入量の変化を分析した。その結果は、次のとおりである。

22 F A Z地域(17 港湾F A Z及び6 空港F A Z)のうち利用できる統計のある18 F A Z地域(13 港湾F A Z及び5 空港F A Z)の輸入量について、F A Z施設の開業前後の平均輸入量の伸び率とこれと同じ時期の非F A Z地域全体の平均輸入量の伸び率とを比較してみると、次のとおりである。

まず、個々のF A Z地域と非F A Z地域全体とを比較すると、

-) 13 港湾F A Zについては、9 港湾F A Z(全体の69.2パーセント)が港湾非F A Z全体の伸び率よりも上回っているが、4 港湾F A Zはそれを下回っている、
-) 5 空港F A Zについては、そのすべてが空港非F A Z全体の伸び率よりも上回っている。

この限りにおいては、すべてにおいて政策が作用したということにはなっておらず、その理由としては、地域事情等外部要因が影響している可能性も考えられる。

この外部要因の影響を排除するため地域の特性を反映して設定した非F A Z地域とF A Z地域とを比較してみると、次のとおりである。

-) 13 港湾F A Zについては、港湾非F A Z全体の伸び率よりも上回っている9 港湾F A Zのうち8 港湾F A Zは対応する港湾非F A Zの平均の伸び率よりも上回っているが、1 港湾F A Zは下回っている。

また、港湾非F A Z全体の伸び率よりも下回っている4 港湾F A Zは、そのすべてが対応する港湾非F A Zの平均の伸び率よりも下回っている。

) 5 空港 F A Z については、そのすべてが対応する空港非 F A Z の平均の伸び率よりも上回っている。

この限りにおいては、上記の分析とほぼ同様の結果となっている。

輸入額

他方、本政策は貿易黒字の解消が背景となっていることから、輸入額によっても分析を行うこととした。その結果は、次のとおりである。

22 F A Z 地域 (17 港湾 F A Z 及び 6 空港 F A Z) のうち利用できる統計のある 18 F A Z 地域 (13 港湾 F A Z 及び 5 空港 F A Z) の輸入額について、F A Z 施設の開業前後の平均輸入額の伸び率とこれと同じ時期の非 F A Z 地域全体の平均輸入額の伸び率とを比較してみると、次のとおりである。

まず、個々の F A Z 地域と非 F A Z 地域全体とを比較すると、

) 13 港湾 F A Z については、9 港湾 F A Z (69.2 パーセント) が港湾非 F A Z 全体の伸び率よりも上回っているが、4 港湾 F A Z はそれを下回っている、

) 5 空港 F A Z については、4 空港 F A Z (80.0 パーセント) が空港非 F A Z 全体の伸び率よりも上回っているが、1 空港 F A Z はそれを下回っている。

この限りにおいては、すべてにおいて政策が作用したということにはなっておらず、その理由としては、地域事情等外部要因が影響している可能性も考えられる。

この外部要因の影響を排除するため地域の特性を反映して設定した非 F A Z 地域と F A Z 地域とを比較してみると、次のとおりである。

) 13 港湾 F A Z については、港湾非 F A Z 全体の伸び率よりも上回っている 9 港湾 F A Z のうち、8 港湾 F A Z は対応する港湾非 F A Z の平均の伸び率よりも上回っているが、1 港湾 F A Z は下回っている。

また、港湾非 F A Z 全体の伸び率よりも下回っている 4 港湾 F A Z のうち、3 港湾 F A Z は対応する港湾非 F A Z の平均の伸び率を下回っているが、1 港湾 F A Z は上回っている。

) 5 空港 F A Z については、空港非 F A Z 全体の伸び率よりも上回っている 4 空港 F A Z はすべて対応する空港非 F A Z の平均の伸び率よりも上回っており、また、空港非 F A Z 全体の伸び率よりも下回っている 1 空港 F A Z は対応する空港非 F A Z の平均の伸び率を下回っている。

この限りにおいては、上記の分析とほぼ同様の結果となっている。

以上、13 港湾 F A Z 及び 5 空港 F A Z のうち、政策の何らかの作用が輸入量及び輸入額の双方でみた場合もたらされているとみられるものは 7 港湾 F A Z 及び 4 空港 F A Z、輸入量でみた場合だけでもたらされているとみられるものが 1 港湾 F A Z 及び 1 空港 F A Z、輸入額でみた場合だけでもたらされているとみられるものが 2 港湾 F A Z、輸入量及び輸入額のいずれでみた場合にももたらされているとみることができなかったものは 3 港湾 F A Z となっている。

これを 2 (2) のとおり事業者の集積を表す数値がみられた 12 F A Z 地域 (8 港湾 F A Z 及び 4 空港 F A Z) についてみると、次のとおりである。

) 輸入量及び輸入額の両方の伸び率が非 F A Z 地域を上回っているものは、 9 F A Z 地域 (6 港湾 F A Z、 3 空港 F A Z)

) 輸入量の伸び率だけが非 F A Z 地域よりも上回っているものは 1 F A Z 地域 (1 空港 F A Z)

) 輸入額の伸び率だけが非 F A Z 地域よりも上回っているものは 2 F A Z 地域 (2 港湾 F A Z)

本政策においては、輸入貨物流通促進事業を行う者が集積し、集積のメリットが発揮され輸入貨物の流通が円滑化した結果、輸入が促進され、ひいては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等がもたらされると想定されている。この輸入の促進の状況を把握するためには、本政策のほか為替レート、景気の動向等が影響すると考えられるが、本政策の効果を輸入実績という側面で把握することとした。

港湾F A Z及び空港F A Z別の輸入実績

ア 政策の施行前後の輸入量及び輸入額の比較

本政策の施行後にF A Z施設が開業していくことから、F A Z地域においては本政策の施行後に輸入の促進という効果が生ずるものと想定される。このため、港湾F A Z、空港F A Z別に、政策の施行前後の平均輸入量又は平均輸入額の変化をみると、次のとおりである。

輸入量

政策の施行前後における港湾F A Zの輸入量の変化についてみると、表3 - のとおり、昭和62年から平成4年までの6年間の平均輸入量が約2億1,042万トンであるのに対し、政策の施行後の6年から11年までの6年間の平均輸入量は約2億2,960万トンと9パーセントの増加率であるが、港湾非F A Z全体の増加率（15パーセント）を下回っている。

一方、空港F A Zの輸入量については、142パーセントの増加率であり、空港非F A Z全体の増加率（42パーセント）をも大きく上回っている。

輸入額

同様にして政策の施行前後における港湾F A Zの輸入額の変化についてみると、表3 - のとおり、昭和62年から平成4年までの6年間の平均輸入額が約9兆2,835億円、政策の施行後の6年から11年までの6年間の平均輸入額は約10兆3,224億円で11パーセントの増加率であるが、港湾非F A Z全体の増加率（15パーセント）を下回っている。

一方、空港F A Zの輸入額については、69パーセントの増加率であるが、空港非F A Z全体の増加率（70パーセント）をわずかに下回っている。

表3 -

輸入量及び輸入額の政策の施行前後の比較

区 分	輸入量（トン）			輸入額（百万円）		
	政策施行前平均 輸入量 a	政策施行後平均 輸入量 b	増加率 b-a/a (%)	政策施行前平均 輸入額 c	政策施行後平均 輸入額 d	増加率 d-c/c (%)
港湾F A Z	210,417,575	229,599,053	9	9,283,453	10,322,421	11
港湾非F A Z全体	563,657,479	649,098,087	15	13,737,343	15,738,694	15
空港F A Z	121,465	294,468	142	843,535	1,426,231	69
空港非F A Z全体	730,699	1,038,896	42	4,465,705	7,599,630	70

(注) 1 港湾統計年報、空港管理状況調書及び関税年報に基づき当省が作成した。

- 2 政策施行前は昭和62年(1987年)から平成4年(1992年)までの6年間の年平均輸入量及び輸入額、政策施行後は6年(1994年)から11年(1999年)までの6年間の年平均輸入量及び輸入額である。

イ 全国の輸入量及び輸入額に占めるF A Z地域の割合

F A Z地域がどの程度輸入の促進に影響しているかについて、輸入実績に占めるF A Z地域のシェアで見ると、次のとおりである。

港湾

全国の港湾における輸入量に占める港湾F A Zの輸入量の割合についてみると、表3 - のとおり、政策の施行前は27.2パーセントであったが、政策の施行後は26.1パーセントに減少している。輸入額においても同様に、政策の施行前は40.4パーセントであったが、政策の施行後は39.6パーセントと減少している。

空港

全国の空港における輸入量に占める空港F A Zの輸入量の割合についてみると、表3 - のとおり、政策の施行前の14.3パーセントに対して政策の施行後は21.9パーセントと大きく増加しているが、輸入額については、政策の施行前の15.9パーセントに対して政策の施行後は15.8パーセントと減少している。

表3 - 全国の輸入量又は輸入額に占めるF A Z地域の割合

(単位:%)

区 分	輸入量		輸入額	
	政策施行前	政策施行後	政策施行前	政策施行後
港湾F A Z	27.2	26.1	40.4	39.6
空港F A Z	14.3	21.9	15.9	15.8

- (注) 1 港湾統計年報、空港管理状況調書及び関税年報に基づき当省が作成した。
- 2 政策の施行前の輸入量又は輸入額の割合は、昭和62年(1987年)から平成4年(1992年)までの6年間の年平均、政策の施行後の輸入量又は輸入額の割合は、6年(1994年)から11年(1999年)までの6年間の年平均である。

ウ 地域輸入の促進の状況等

本政策の施行後の輸入実績の伸び率が本政策の講じられていない非F A Z地域に比べて上回っていれば、政策の実施により輸入実績の増加という作用がもたらされているとみることができると考えられる。

(ア) F A Z地域の輸入量の変化状況

F A Z地域においては輸入貨物が相当程度流通し、又は流通することが見込まれている(F A Z法第3条)ことから、まず、輸入量の変化で分析した。

22F A Z地域(17港湾F A Z及び6空港F A Z)のうち利用できる統計のある18F A Z地域(13港湾F A Z及び5空港F A Z)の輸入量について、F A Z施設の開業前後の平均輸入量の伸び率とこれと同じ時期の非F A Z地域全体の平均輸入量の伸び率とを比較してみると、次のとおりである(表3 - 参照)。

まず、個々のF A Z地域と非F A Z地域全体とを比較すると、

-) 13港湾F A Zについては、9港湾F A Z(全体の69.2パーセント)が港湾非F A Z全体の伸び率よりも上回っているが、4港湾F A Zはそれを下回っており、
-) 5空港F A Zについては、そのすべてが空港非F A Z全体の伸び率よりも上回っている。

この限りにおいては、すべてにおいて政策が作用したということにはなっておらず、その理由としては、地域事情等外部要因が影響している可能性も考えられる。

しかしながら、このような外部要因は類似の地域にも同様に影響を及ぼしていると考えられることから、この外部要因の影響を排除するため、地域の特性を反映して設定した非

F A Z地域とF A Z地域とを比較してみると、次のとおりである。

)13 港湾F A Zについては、港湾非F A Z全体の伸び率よりも上回っている9 港湾F A Zのうち8 港湾F A Zは対応する港湾非F A Zの平均の伸び率よりも上回っているが、1 港湾F A Zは下回っている。

また、港湾非F A Z全体の伸び率よりも下回っている4 港湾F A Zは、そのすべてが対応する港湾非F A Zの平均の伸び率を下回っている。

) 5 空港F A Zについては、そのすべてが対応する空港非F A Zの平均の伸び率を上回っている。

この限りにおいては、上記の分析とほぼ同様の結果となっている。

表3 - F A Z施設開業前後の輸入量の状況

地域名	F A Z施設 開業年	F A Z地域の伸び 率 (%)	非F A Z地域全体 の伸び率 (%)	非F A Z地域の伸び率 (%)
八戸港	平成10年	100.4	96.6	98.2 (その他)
川崎港	10年	97.7	96.6	97.8 (中 枢)
横浜港	8年	109.1	104.1	108.8 (中 枢)
新潟港	10年	104.3	96.6	96.5 (中 核)
清水港	10年	99.1	96.6	96.5 (中 核)
舞鶴港	9年	74.9	98.1	97.0 (その他)
大阪港	6年	122.9	111.2	117.3 (中 枢)
境港	10年	125.7	96.6	90.4 (その他)
下関港	6年	96.9	111.2	117.3 (中 枢)
松山港	8年	125.2	104.1	107.0 (その他)
高知港	10年	72.7	96.6	90.4 (その他)
北九州港	8年	96.0	104.1	108.8 (中 枢)
大分港	8年	112.8	104.1	103.3 (その他)
小松飛行場	6年	10,765.3	128.8	96.1 (地 方)
関西空港	8年	177.7	100.8	102.2 (大都市)
岡山空港	10年	809.9	105.6	155.3 (地 方)
広島空港	8年	147.0	100.8	89.5 (地域拠点)
長崎空港	6年	315.6	128.8	96.1 (地 方)

- (注) 1 当省の調査結果による。
- 2 塩釜港、常陸那珂港、神戸港、熊本港及び仙台空港については、後述2(3)イ(イ)の(注)の理由により当該分析から除外した。
- 3 F A Z施設の開業年については、複数整備されている場合は当初の施設整備年を基準とした。
- 4 「F A Z地域の伸び率」は、F A Z施設の開業年を中心として、開業年の翌年から平成11年までの輸入量の平均と、これと同じ期間さかのぼった年から開業年の前年までの輸入量の平均を比較し、後者を100とした場合の前者の指数である。
- 非F A Z地域全体の伸び率は、F A Z施設の開業年に対応させて同様の方法で算出したものである。
- 5 「F A Z地域の伸び率」欄中、太枠で囲まれた網掛部分は非F A Z地域全体及び非F A Z地域の伸び率を上回るものである。
- 6 「非F A Z地域全体の伸び率」は、港湾非F A Zについては港湾統計における輸入量総計から港湾F A Z分を除いたものの伸び率であり、空港非F A Zについては空港管理状況調書における輸入量総計から空港F A Z分を除いたものの伸び率である。
- 7 「非F A Z地域の伸び率」欄については、前述2(2)ア(ア)の(注)2において分類したグループのものを記載している。
- 8 網掛けは、非F A Z地域を上回っているものである。

ちなみに、港湾F A Zにおける本政策の施行後(平成6年)から平成11年までのコンテナ輸入貨物量の推移をみると、表3 - のとおり、横ばいで推移しているが、港湾非F A Zについては増加傾向にある。

表 3 -

港湾F A Z別コンテナ輸入貨物量の推移

(単位：トン)

地域名	平成6年	7年	8年	9年	10年	11年
八戸港	3,563	25,675	42,618	79,706	118,917	133,495
塩釜港	-	1,799	138,647	204,544	191,892	190,347
横浜港	16,329,546	20,686,581	18,327,107	18,540,700	16,191,663	17,052,998
川崎港	-	-	143,996	227,750	402,667	947,509
新潟港	223,687	296,298	406,320	506,000	579,820	760,660
清水港	889,868	1,020,106	990,665	965,414	958,398	1,105,823
舞鶴港	18,342	26,715	37,011	49,548	61,055	53,059
神戸港	21,383,513	11,192,283	17,029,847	15,726,718	14,734,688	15,604,735
大阪港	8,153,708	13,616,446	12,130,931	12,161,931	11,252,397	13,068,265
境港	659	4,206	16,632	20,711	31,974	44,219
下関港	548,341	544,366	563,753	514,562	563,076	640,599
松山港	4,419	19,792	45,760	78,736	105,704	109,866
高知港	-	-	-	-	19,767	44,305
北九州港	2,290,987	3,109,558	2,928,555	2,412,189	2,212,014	2,194,142
大分港	-	2,768	4,303	8,633	10,895	25,238
港湾F A Z計	49,846,633	50,546,593	52,806,145	51,497,142	47,434,927	51,975,260
指数	100	101.4	105.9	103.3	95.2	104.3
港湾非FAZ計	25,002,455	31,240,029	34,480,141	36,079,411	34,888,617	41,224,864
指数	100	124.9	137.9	144.3	139.5	164.9

(注) 1 港湾統計年報に基づき当省が作成した。

2 「港湾非FAZ計」欄は、港湾統計におけるコンテナ輸入貨物量の総計から港湾F A Z分を除いたものである。

3 下関港については、シャーシ貨物を含む。国土交通省の資料に基づき作成した。

なお、F A Z計画においては、目標とする輸入量が定められており、これを政策効果を分析する上での一つの指標とすることも考えられるが、各F A Z地域の目標年がばらばらで、かつ、目標輸入量の算定方法がF A Z地域ごとに異なることから一律に評価することが困難なこと、また、ほとんどが目標年を平成15年以降に変更しており途中段階の達成状況しかみられないことから、当省の分析の指標としては採用しないこととした。

参考までに平成11年度実績により目標輸入量の達成状況をみると、上記の理由で単純な比較はできないが、21F A Z地域中8割を達成しているものは9地域(42.9パーセント)となっている(資料2参照)。

(参 考)

本政策においては、F A Z地域の輸入が促進されることにより、国民経済及び地域社会の国際経済環境と調和のある発展が想定されている。このことについては、「県内総生産の推移」を用いて分析することが有益であると考えられるが、地域の活性化の状況をこれだけで分析することは困難であるため採用しなかった。

また、本政策は海外へのポート・セールス、エアポート・セールス等の面に効果があり、ひいては地域経済の活性化につながると想定されるので、「外国定期航路数の推移」を用いて分析することも検討したが、外国定期航路の開設は貨物輸入量の増加に大きく貢献すると考えられるものの、本政策による効果との因果関係が不明であるため採用しなかった。

(イ) F A Z地域の輸入額の変化状況

他方、本政策は貿易黒字の解消が背景となっていることから、輸入額によっても分析を行うこととした。上記輸入量と同様に、18 F A Z地域（13 港湾 F A Z 及び 5 空港 F A Z）の輸入額について、F A Z 施設の開業前後の平均輸入額の伸び率とこれと同じ時期の非 F A Z 地域全体の平均輸入額の伸び率とを比較してみると、次のとおりである（表 3 - 参照）。

まず、個々の F A Z 地域と非 F A Z 地域全体とを比較すると、

）13 港湾 F A Z については、9 港湾 F A Z（全体の 69.2 パーセント）が港湾非 F A Z 全体の伸び率よりも上回っているが、4 港湾 F A Z はそれを下回っており、

）5 空港 F A Z については、4 空港 F A Z（全体の 80.0 パーセント）が空港非 F A Z 全体の伸び率よりも上回っているが、1 空港 F A Z はそれを下回っている。

この限りにおいては、すべてにおいて政策が作用したということにはなっておらず、その理由として、地域事情等外部要因が影響している可能性も考えられる。

しかしながら、このような外部要因は類似の地域にも同様に影響を及ぼしていると考えられることから、この外部要因の影響を排除するため、地域の特性を反映して設定した非 F A Z 地域と F A Z 地域とを比較してみると、次のとおりである。

）13 港湾 F A Z については、港湾非 F A Z 全体の伸び率よりも上回っている 9 港湾 F A Z のうち、8 港湾 F A Z は対応する港湾非 F A Z の平均の伸び率よりも上回っているが、1 港湾 F A Z は下回っている。

また、港湾非 F A Z 全体の伸び率よりも下回っている 4 港湾 F A Z のうち、3 港湾 F A Z は対応する港湾非 F A Z の平均の伸び率を下回っているが、1 港湾 F A Z は上回っている。

) 5 空港 F A Z については、空港非 F A Z 全体の伸び率よりも上回っている 4 空港 F A Z はすべて対応する空港非 F A Z の平均の伸び率よりも上回っており、また、空港非 F A Z 全体の伸び率よりも下回っている 1 空港 F A Z は対応する空港非 F A Z の平均の伸び率を下回っている。

この限りにおいては、上記の分析とほぼ同様の結果となっている。

表 3 - F A Z 施設開業前後の輸入額の状況

地域名	F A Z 施設 開業年	F A Z 地域の伸び 率 (%)	非 F A Z 地域全体 の伸び率 (%)	非 F A Z 地域の伸び 率 (%)
八戸港	平成 10 年	78.8	81.0	70.2 (その他)
川崎港	10 年	84.3	81.0	85.3 (中 枢)
横浜港	8 年	120.6	122.2	129.3 (中 枢)
新潟港	10 年	88.1	81.0	80.2 (中 核)
清水港	10 年	85.8	81.0	80.2 (中 核)
舞鶴港	9 年	110.4	96.9	94.1 (その他)
大阪港	6 年	137.3	111.3	120.9 (中 枢)
境港	10 年	102.8	81.0	84.5 (その他)
下関港	6 年	87.8	111.3	120.9 (中 枢)
松山港	8 年	148.2	122.2	110.9 (その他)
高知港	10 年	96.2	81.0	84.5 (その他)
北九州港	8 年	119.5	122.2	129.3 (中 枢)
大分港	8 年	131.0	122.2	115.9 (その他)
小松飛行場	6 年	1,392.7	165.0	312.6 (地 方)
関西空港	8 年	160.0	159.5	156.9 (大都市)
岡山空港	10 年	140.3	100.8	71.9 (地 方)
広島空港	8 年	671.7	159.5	195.0 (地域拠点)
長崎空港	6 年	91.1	165.0	312.6 (地 方)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 塩釜港、常陸那珂港、神戸港、熊本港及び仙台空港については、後述 2 (3) イ (イ) の (注) の理由により当該分析から除外した。

3 F A Z 施設の開業年については、複数整備されている場合は当初の施設整備年を

基準とした。

4 「F A Z地域の伸び率」は、F A Z施設の開業年を中心として、開業年の翌年から平成11年までの輸入額の平均と、これと同じ期間さかのぼった年から開業年の前年までの輸入量の平均を比較し、後者を100とした場合の前者の指数である。

非F A Z地域全体の伸び率は、F A Z施設の開業年に対応させて同様の方法で算出したものである。

5 「F A Z地域の伸び率」欄中、太枠で囲まれた網掛部分は非F A Z地域全体及び非F A Z地域の伸び率を上回るものである。

6 「非F A Z地域全体の伸び率」は、貿易統計の輸入額総計を港湾分と空港分に区分し、各々から港湾F A Z分、空港F A Z分を除いたものの伸び率である。

7 「非F A Z地域の伸び率」欄については、前述2(2)ア(ア)の(注)2において分類したグループのものを記載している。

8 網掛けは、非F A Z地域を上回っているものである。

以上、13港湾F A Z及び5空港F A Zのうち、政策の何らかの作用が、輸入量及び輸入額の双方でみた場合もたらされているとみられるものは7港湾F A Z及び4空港F A Z、輸入量でみた場合だけでもたらされているとみられるものは1港湾F A Z及び1空港F A Z、輸入額でみた場合だけでもたらされているとみられるものは2港湾F A Z、輸入量及び輸入額のいずれでみた場合にももたらされているとみることができなかつたものは3港湾F A Zとなっている。

これを前述2-(2)のとおり事業者の集積を表す数値がみられた12F A Z地域(8港湾F A Z及び4空港F A Z)についてみると、次のとおりである。

輸入量及び輸入額の両方の伸び率が非F A Z地域を上回っているものは、9F A Z地域(6港湾F A Z、3空港F A Z)

輸入量の伸び率だけが非F A Z地域よりも上回っているものは1F A Z地域(1空港F A Z)

輸入額の伸び率だけが非F A Z地域よりも上回っているものは2F A Z地域(2港湾F A Z)

(1)から(3)までの政策の効果の把握・分析結果を踏まえて、F A Z法の想定する政策の流れ(過程)に沿って、それぞれの過程において講じられた国の政策(支援策及び関連施策)の効果を把握した結果を整理すると次のとおりとなっている(表3 - 参照)。

表 3 -

政策の効果の把握結果の整理表

(単位：%)

地域名(同意年月)	FAZ 施設の整備	事業所集積状況		輸入量		輸入額	
		F A Z 地域	非 F A Z 地域	FAZ 地域(FAZ 施設開業前後の伸び率)	非 FAZ 地域(同時期の伸び率)	FAZ 地域(FAZ 開業前後の伸び率)	非 FAZ 地域(同時期の伸び率)
八戸(平 8.3)		88.9	86.3	100.4	98.2	78.8	70.2
新潟(8.3)		89.8	88.8	104.3	96.5	88.1	80.2
清水(8.3)		90.0	88.8	99.1	96.5	85.8	80.2
舞鶴(7.3)		86.3	85.4	74.9	97.0	110.4	94.1
境(7.3)		87.9	85.4	125.7	90.4	102.8	84.5
松山(5.3)		88.5	85.4	125.2	107.0	148.2	110.9
高知(7.3)		88.6	85.4	72.7	90.4	96.2	84.5
大分(6.3)		90.3	86.3	112.8	103.3	131.0	115.9
川崎(6.3)		82.4	87.2	97.7	97.8	84.3	85.3
横浜(6.3)		86.6	87.2	109.1	108.8	120.6	129.3
大阪(5.3)		86.1	87.2	122.9	117.3	137.3	120.9
下関(6.3)		80.7	87.2	96.9	117.3	87.8	120.9
北九州(5.3)		83.3	87.2	96.0	108.8	119.5	129.3
関西(5.3)		96.2	87.2	177.7	102.2	160.0	156.9
岡山(8.10)		88.8	87.3	809.9	155.3	140.3	71.9
広島(6.3)		97.8	92.3	147	89.5	671.7	195.0
長崎(5.3)		94.5	87.3	315.6	96.1	91.1	312.6
小松(6.12)		87.0	87.3	10765.3	96.1	1392.7	312.6

(参考)

塩釜(平 7.3)		90.4	88.8	-	-	-	-
常陸那珂(12.8)		96.9	88.8	-	-	-	-
神戸(5.3)		76.2	87.2	78.2	117.3	86.5	120.9
熊本(7.3)		86.7	85.4	-	-	-	-
仙台(7.3)		90.4	88.8	-	-	-	-

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「FAZ施設の整備」欄の「」印は、1号施設又は2号施設が整備されたものである。

3 「事業所集積状況」は、事業所・企業統計の平成3年の事業所数を100とした11年の伸び率である。

4 「非FAZ地域」については、選定分類したグループの伸び率を記載している。

5 輸入量欄の「FAZ施設開業前後の伸び率」は、FAZ施設開業年の翌年から平成11年までの輸入量を、これと同じ期間分さかのぼった年からFAZ施設開業年の前年までの輸入量で除した比率である。

輸入額欄についても同様である。

6 網掛けは、非FAZ地域の数値を上回るものである。

3 本政策をめぐる現状等

(要旨)

ここで、本政策をめぐる現状等をみると、以下のとおりである。

第一に、本政策は輸入貨物の流通の分散をもねらいとしている。これまで同意(承認)されたF A Z計画に係るF A Z地域は22地域(17港湾F A Z及び6空港F A Z)であり、主要な中枢・中核国際港湾及び大都市圏・地域拠点空港を始め、広く全国に設定されている。この22地域のうち20地域は、F A Z法の施行時の平成4年から8年(整備された施設を前提に実際に輸入関連事業者を輸入促進地域へ集積させ輸入促進効果を生み出すことをねらいとして改正された同法が施行された翌年)までに同意(承認)されており、これは同意(承認)の希望があった地域のうち相当程度輸入の促進に寄与すると判断されたものは、早期に同意(承認)を受けたことを示している。

本政策は、F A Z施設を整備し、それによりF A Z地域に輸入貨物流通促進事業を行う者を集積させることを想定している。F A Z計画に掲げるF A Z施設については、計画同意後の諸般の事情に対応しつつ、必要とされるものは整備されてきている。しかし、厳しい経済状況もあり、F A Z計画において予定していた事業者の利用が見込めないと判断し、必置施設である流通加工施設の整備を断念し、その結果、F A Z計画そのものを中止したもの、また、F A Z施設への入居者の確保が難しいこともあり、地方公共団体が賃貸料の一部を補助することにより、入居の促進を図っているところもある。

さらに、港湾F A Zの中には、近年、海上コンテナを利用する輸入貨物について、流通加工を賃金の安い東南アジア等で実施し、港湾地域ではコンテナから輸入品を取り出し、F A Z施設において流通加工することなく荷主に直接届ける形態となっている例もある。

一方、輸入貨物の流通の拠点となる内外の港湾・空港の整備動向をみると、中国の上海(圃東地区)、韓国の仁川空港等に典型的にみられるように、近隣諸国では激化する国際競争に対応するため、港湾・空港機能の一極集中による効率的な港湾・空港の整備を進めている。

このような諸外国の動向等に対応するため、我が国においては、厳しい財政事情の下、港湾は高度かつ全体効率的な物流システムを構築する観点から中枢・中核国際港湾を中心とする国際海上コンテナターミナル整備へ、また、空港は大都市圏の国際拠点空港機能の強化への重点投資化を進めている。

第二に、本政策の立案の背景となった我が国の貿易黒字や米国との通商関係についてみると、貿易黒字については、平成4年に13兆4,800億円でピークに達した後減少に転じ8年には7兆円まで落ち込み、その後また上昇して10年には史上最高の13兆9,914

億円となった。それから後は再び減少傾向にあり、平成 13 年の貿易黒字額は 6 兆円となっている。このような動向の背景には為替レートの変動、貿易構造の変化（垂直貿易から水平貿易への変化）等があるものとされている。

今後の貿易黒字の動向もこれらの様々な要因の影響を受けるものであり、その増減について、あらかじめ予測することは困難であるが、主な貿易相手国の貿易の実態についてみると、米国の世界貿易に占めるシェアは経年的にみても大きな変化はみられず、米国の貿易赤字に占める日本の割合は平成 3 年をピークに一貫して低下し、12 年には対中国と同程度の約 20 パーセントにまで低下している。

このような状況を踏まえ、我が国も、これまでの貿易黒字の縮小に重きを置いた輸入促進政策から、WTO ルールにのっとり貿易・投資の障壁の低減・撤廃に主眼を置いた国際経済社会と調和のある経済社会の発展を促す政策へ転換している。

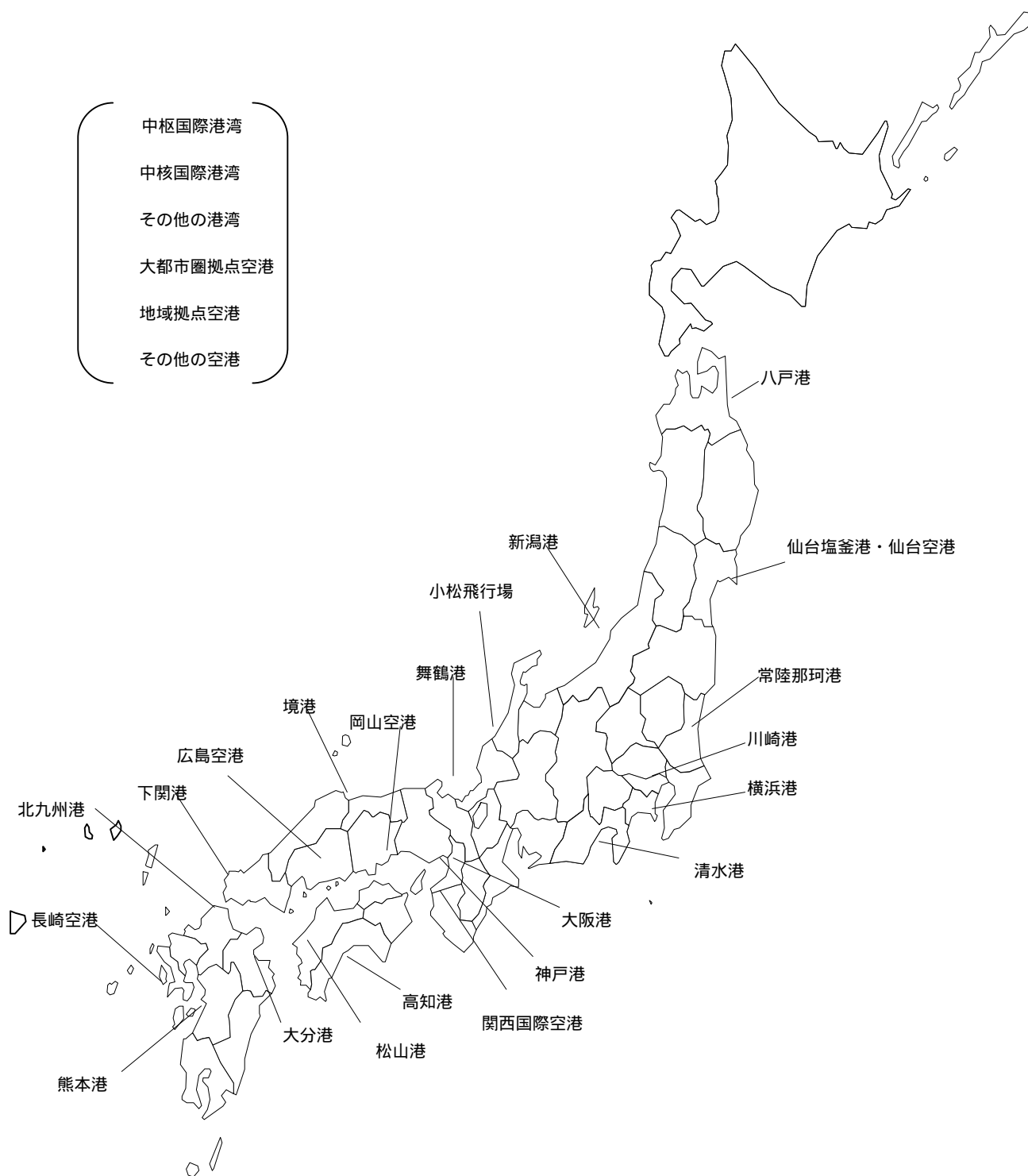
（１）同意された F A Z 計画に係る地域の現状等

ア 同意された F A Z 計画に係る地域の現状

第一に、本政策は輸入貨物の流通の分散をもねらいとしている。これまで同意（承認）された F A Z 計画に係る F A Z 地域は、22 地域（17 港湾 F A Z 及び 6 空港 F A Z）であり、主要な中枢・中核国際港湾及び大都市圏・地域拠点空港を始め、広く全国に設定されている。

（次図参照）

図 輸 入 促 進 地 域



この 22 地域のうち 20 地域は、F A Z 法の施行時の平成 4 年から整備された施設を前提に実際に輸入関連事業者を輸入促進地域へ集積させ輸入促進効果を生み出すことをねらいとして同法が改正された翌年である 8 年までに承認されており、承認の希望があった地域のうち相当程度輸入の促進に寄与すると判断されたものは、早期に同意（承認）を受けたことを示している（年度別の同意(承認)状況は、2 - (1) - ア - (ア)参照）。

イ F A Z施設を取り巻く状況の変化

(ア) 輸入貨物流通促進事業を行う者の集積を取り巻く状況の変化

本政策は、F A Z施設を整備し、それによりF A Z地域に輸入貨物流通促進事業を行う者を集積させることを想定している。F A Z計画に掲げるF A Z施設については、計画同意後の諸般の事情に対応しつつ、必要とされるものは整備されてきている中であって、F A Z地域の中には、表 3 - のとおり、F A Z計画において予定していた事業者の利用が見込めないとして必置施設である流通加工施設の整備を断念し、その結果、F A Z計画そのものを中止したのものや、F A Z施設への入居者の確保が難しいこともあり、地方公共団体が賃貸料の一部を補助することにより、入居の促進を図っているものがあるなど、事業者の集積については、本政策の想定する形で発現するのが困難な状況にある。

表 3 - 輸入貨物流通促進事業を行う者の集積を取り巻く状況の変化

事 例	左の具体的内容
事業者が輸入促進の基盤となるF A Z施設に予定したように集積しなかったことから結果的にF A Z計画そのものを中止した例	<p>北海道は、平成 10 年 12 月 25 日の「時のアセスメント」(北海道が実施する政策評価)において、F A Z計画の推進について、次のとおり再評価している。</p> <p>新千歳空港地域は、平成 6 年 3 月 14 日に国の承認を受けてF A Z計画の事業を実施していた。しかし、平成 6 年には、バブル経済の崩壊による低成長時代に入っており、輸入関連企業が取引の伸びの鈍化に伴い新たな投資などには慎重な姿勢を示す中で、8 年には急速な円高が進行し、輸入における為替メリットは大幅に減少した。また、平成 8 年以降で、新千歳空港の輸入貨物の取扱実績は 3,000 トンから 4,000 トン、苫小牧港では、1,800 万トン台にとどまっている。</p> <p>第二段階事業である流通加工施設の整備計画は、当初想定していた生鮮食料品業界の施設利用が見込まれなくなったため、対象を「生鮮物」から「住宅関連資材・部材」に変更して検討を進めてきたが、依然として事業の具体化と利用者の確保に未確定な要素が多く、施設整備事業に着手できる見通しは立っていない。</p> <p>また、輸入貨物量の実績が計画に対して 3 分の 1 にとどまる</p>

事 例	左の具体的内容
	<p>など輸入貨物量の少ない現状では、将来構想の具体化を検討できるめどが立たないため、このまま推移すると長期間にわたって計画が停滞することが懸念されることから、事業の必要性や今後のあり方などを検討するため再評価を行った。</p> <p>その結果、第二段階事業として想定している住宅関連資材・部材の流通加工施設については、関係業界が整備に消極的で、参画企業の見通しが立たず、施設運営における採算性の面からも推進が見込めないとして、第二段階事業は取りやめることとした。</p> <p>これに伴い、流通加工施設の整備が必須となっている F A Z 計画については、第一段階のインポートマート事業及び将来構想として見込んでいる国際貨物ターミナルや共同物流センターも含め、その計画全体を平成 11 年 3 月 19 日に中止している。</p>
<p>F A Z 施設への入居者の確保が難しいこともあり、地方公共団体が賃貸料の一部を補助することにより、入居の促進を図っている例(東北地方の F A Z 施設)</p>	<p>輸出入貿易関連事業者等の集積育成及び輸出入貿易貨物取扱量の拡大を図ることにより市の産業の活性化に寄与するため、同施設に入居し、輸出入貿易に関連する事業等を行う企業及び団体の入居に要する経費について、市が予算の範囲内で補助金を交付している。</p> <p>補助金の交付対象者は、法人格を有する企業・団体のうち、輸出入貿易関連事業者(小売業、卸売業、運輸業(倉庫業を含む。)等を営む者で、輸出入貿易貨物を取り扱う事業を行い、又は行おうとしている者)輸出入貿易関連事業支援等事業者、輸出入貿易関連技術開発等事業者となっている。</p> <p>補助金の交付の対象となる経費は、補助対象者が輸出入貿易関連事業等を行うことを目的に施設との間で結ぶ賃貸借契約書で定める賃料及び共益費とし、補助金の額は対象経費の 2 分の 1 以内の額としている。</p>

事 例	左の具体的内容
賃貸型のF A Z施設における国内、海外の輸入卸事業者等の負担軽減を図り、早期に集積させることを目的に、賃貸料の一部補助を実施している例(近畿地方の自治体の支援例)	賃貸型のF A Z施設への中小企業及び海外企業の入居促進を図るため、賃貸料の減額を行う制度をF A Z施設の運営会社が設け、これに対して、市が補助金を交付している。 補助対象者は、当該施設を管理運営する事業者で市長が認めるものとなっている。 補助金の交付の対象となる経費は、標準賃貸料と優遇賃貸料の差額に賃貸面積及び入居月数を乗じた金額としている。 なお、標準賃貸料とは、賃貸型のF A Z施設への入居に当たり、中小企業・海外企業を除くテナントに対して設定されている賃貸料であり、優遇賃貸料とは、中小企業・海外企業の施設入居に当たり、それぞれ入居契約書において定められた賃貸料である。

(注) 当省の調査結果による。

(イ) 特定集積地区を設定したF A Z地域における集積状況

a 特定集積地区の設定状況

整備したF A Z施設を中核として輸入貨物流通促進事業を行う者をF A Z地域に一層集積させ輸入促進効果を推進するため、平成7年にF A Z法が改正され、F A Z地域に新たに特定集積地区を設定して、F A Z地域全体として輸入貨物流通促進事業を行う者を集積させる制度を創設した。特定集積地区は、F A Z地域のうち、輸入貨物流通促進事業を行う者の集積を特に促進することが適当と認められる地区(F A Z法第4条第2項第2号)であり、表3 - のとおり、平成13年3月末現在まで、22F A Z地域のうち4地域に設定されている。

表3 - 特定集積地区の設定状況

F A Z地域名	同意(承認)年月	面積(h a)
神戸港	平成9年2月	918
松山港	平成9年2月	997
北九州港	平成9年7月	683
常陸那珂港	平成12年8月	412

(注) F A Z計画から作成した。

b 特定集積地区における事業所の集積状況

F A Z 地域に新たに特定集積地区を設定することにより、F A Z 地域全体として輸入貨物流通促進事業を行う者が集積することが想定されている。また、国は、同意した F A Z 計画に従って特定集積地区において輸入貨物流通促進事業を行う者が必要とする際、産業基盤整備基金を通じた債務保証等を行うとともに、法人税又は所得税における特別償却や特別土地保有税の非課税など優遇税制を措置し、また、地方公共団体が行う不動産取得税又は固定資産税の減免による減収補てん措置等を行うこととなっている。

特定集積地区が設定されている 4 F A Z 地域において、事業者の集積が発生したか否かの状況を事業所・企業統計の「事業所数」でみると、次のとおりである。

特定集積地区が設定されている 4 F A Z 地域のうち利用できる統計データのある 2 F A Z 地域の事業所数についてみると、表 3 - のとおり、2 地域とも特定集積地区設定後の事業所数が設定前よりも下回っている。

上記 2 地域と特定集積地区が設定されていない F A Z 地域とを比較すると、1 地域の事業所数の減少幅は特定集積地区が設定されていない F A Z 地域の減少幅よりも小さくなっており、もう 1 地域は大きくなっている。

表 3 - 特定集積地区設定前後の事業所数の比較

(単位：事業所)

区 分	松山港地域 (平成 9 年 2 月設定)		北九州港地域 (平成 9 年 2 月設定)		その他 1 6 F A Z 地域 の平均	
	平成 3 年	11 年	3 年	11 年	3 年	11 年
運輸業関係	564	535	1,218	1,131	9,452	9,247
指数	100	94.9	100	92.9	100	97.8
製造業関係	1,582	1,248	1,789	1,455	27,079	21,361
指数	100	78.9	100	81.3	100	78.9
卸売業関係	2,226	2,112	2,972	2,385	24,705	22,602
指数	100	94.9	100	80.2	100	91.5
小売業関係	6,227	5,481	8,829	7,370	72,517	64,175
指数	100	88.0	100	83.5	100	88.5
計	10,599	9,376	14,808	12,341	133,753	117,385
指数	100	88.5	100	83.3	100	87.8

- (注) 1 事業所・企業統計調査結果に基づき当省が作成した。
- 2 阪神淡路大震災の影響等から輸入量が大幅に減少している神戸港、港湾整備が新しいためデータが不足している常陸那珂港地域は、事業所数への影響があると考えられるので除いている。
- 3 指数は、平成3年を100とした場合の11年の数値である。
- 4 網掛けは、その他の16FAZ地域の平均よりも高いものである。

特定集積地区を設定した2FAZ地域について輸入貨物流通促進事業を行う者の一つである貿易関連事業者の集積状況をみると、表3- のとおり、いずれも特定集積地区内の当該事業者数は横ばいとなっている。

表3 - 特定集積地区を設定したFAZ地域における貿易関連事業者の集積状況
(単位:事業者)

FAZ地域名	平成9年	10年	11年	12年
松山港	不明	-		-
北九州港	不明	+1	-1	+2

(注) 本表は、次の資料に基づき作成した。

松山港地域：愛媛県国際取引企業リスト（社団法人愛媛県産業貿易振興協会作成）

北九州港地域：社団法人北九州貿易協会会員名簿

(ウ) 輸入コンテナの取扱方法の変化

港湾FAZの中には、近年、表3- のとおり、海上コンテナを利用する輸入貨物について、流通加工を賃金の安い東南アジア等で実施し、港湾地域ではコンテナから輸入品を取り出し流通加工することなく荷主に直接届ける形態となっている地域もあり、FAZ施設を整備しても、事業者の集積や輸入貨物の流通の円滑化に結び付きにくい状況も現れてきている。

表3 -

コンテナ貨物の流通を取り巻く状況の変化

事 例	左の具体的内容
人件費の安いアジア地域で流通加工を済ませ、F A Z施設で流通加工することなく、荷主に直接コンテナを輸送している例（清水港地域港運貨物事業者）	昔はコンテナ貨物を港で荷おろしして輸入業者に輸入貨物を渡していた。例えばワインに日本で流通させるためのラベルを貼ったりする流通加工をしていたが、今は、日本の人件費が高いため東南アジアなどで流通加工を済ませてくるので、F A Z制度が導入された後ぐらいから、港で荷おろしせず通関して、そのまま輸入者まで直接届けるコンテナが多くなってきた。

（注）当省の調査結果による。

また、全国輸出入コンテナ貨物流動調査で、コンテナ貨物の混載状況をみると、表3 - のとおり、混載貨物は減少しており、一概には言えないがコンテナ貨物が荷主に直接届けられているものがあることを示している。

表3 -

コンテナ貨物の混載状況

（単位：千トン、％）

区分	混載されていない貨物	混載されている貨物
平成10年 （構成比）	4,970 （92.5）	404 （7.5）
5年 （構成比）	4,287 （91.0）	423 （9.0）
元年 （構成比）	3,155 （87.8）	440 （12.2）

（注）1 全国輸出入コンテナ貨物流動調査から当省が作成した。

2 調査期間は、平成元年は10月1日から31日まで、5年は11月1日から30日まで、10年は10月1日から31日までである。

ウ 輸入貨物の流通の拠点となる港湾・空港整備の動向

（ア）港湾整備の動向

港湾については、中国の上海（圃東地区）に典型的にみられるように、近隣諸国では港湾機能の一極集中によるコンテナ等の物流の効率化が図られており、このような実態等を踏まえ、我が国においては国際物流拠点の機能強化を図るため、中枢・中核国際港湾を中心に整備を進めることとしている。

「第9次港湾整備七箇年計画」(平成8年12月13日閣議決定。平成9年12月12日改定)では、国際的な相互依存関係の深化と競争の激化、安全で安心できる暮らしへの要求の強まりなど、昨今の社会・経済環境の大きな変化に的確に対応していくため、以下のような目標を示している。

- ）国際競争力を有する物流ネットワークの形成
- ）信頼性の高い空間の創造
- ）活力とやさしさにみちた地域づくりの推進

当該計画における具体的な港湾整備事業の概要は、表3 - のとおりである。

表3 - 第9次港湾整備七箇年計画における港湾整備事業の概要

区分	該当地域	該当港湾名	主な整備内容	事業費
中 枢 国 際 港 湾	東京湾地域	東京、 横浜 、 川崎	国際海運ネットワーク における拠点形成 ・大水深コンテナターミナルの整備	1兆5,700 億円
	伊勢湾地域	名古屋、四日市		
	大阪湾地域	大阪 、 神戸 、堺泉北		
	北部九州	北九州 、博多、 下関		
中 核 国 際 港 湾	北海道	苫小牧	国際海運ネットワーク における拠点形成 ・コンテナターミナルの拠 点的整備	
	日本海中部	新潟		
	東東北	塩釜		
	北関東	常陸那珂		
	駿河湾沿岸	清水		
	中国	広島		
	南九州	志布志		
	沖縄	那覇		
そ の 他	-	-	複合一貫輸送等に対応した国内物流基盤の充実 ・ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備等 災害に強い港湾システムの構築 ・ 臨海部における防災拠点等の整備	4,500億円 2,000億円

区分	該当地域	該当港湾名	主な整備内容	事業費
			<ul style="list-style-type: none"> ・コンテナターミナル等の耐震強化岸壁の整備等 海上交通の安定性の向上 	5,900 億円
			<ul style="list-style-type: none"> ・ 防波堤、航路、泊地の整備等 地域の活力を支える豊かな港湾空間の創造 	1 兆 200 億円
			<ul style="list-style-type: none"> ・ 親水緑地等の整備 ・ 港湾再開発、新たな空間の創出 ・ 地域の生活を支える基盤となる港湾の整備等 良好な港湾環境の形成 	4,800 億円
			<ul style="list-style-type: none"> ・ 廃棄物海面処分場の整備 ・ 汚泥しゅんせつ等による水質、底質の改善等 	

(注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

2 網掛けされている港湾は、港湾 F A Z である。

3 「その他」欄の「 - 」については、具体の地域又は港湾名の明示がないことを示す。

(イ) 空港の整備の動向

空港については、韓国の仁川空港に典型的にみられるように長距離国際線用の滑走路を複数備えた大規模な空港が整備されている実態等を踏まえ、我が国においてはグローバル社会におけるしかるべき地位を確保するために、大都市圏の国際拠点空港機能を強化することとしている。

「第7次空港整備七箇年計画」(平成8年12月13日閣議決定。平成9年12月12日改定)策定時の「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」(平成8年12月11日航空審議会答申)等は、国際及び国内の航空ネットワークの拠点となる大都市圏における拠点空港の整備が喫緊の課題であること、2大都市圏と結ぶネットワークを形成するジェット化空港(ジェット機の就航が可能な空港をいう。)の配置及び大型機の就航

を図るための滑走路の延長は概成しつつあること等から、空港を大都市圏拠点空港、地域拠点空港及び地方空港に区分し、以下のような整備方針を示している。

- ）大都市圏拠点空港の整備を最優先課題とする。
- ）地域拠点空港については、国際及び国内の航空ネットワークの形成及び強化を図るため、所要の整備を推進する。
- ）地方空港については、継続事業を中心とする。また、需要への対応を基本としつつ、既存空港の高質化等を進める。

当該航空審議会答申の概要は、表 3 - のとおりである。

表 3 - 第 7 次空港整備七箇年計画策定時の航空審議会答申等（概要）

区分	該当空港名	答申の概要	事業費
大都市圏拠点空港	新東京国際 東京国際 関西国際 中部国際	航空ネットワーク形成の大都市圏拠点空港の整備を最優先課題として取り組む。 国際ハブ空港の整備（新東京国際空港及び関西国際空港の 2 期施設、中部国際空港の整備） 国内拠点空港の整備（東京国際空港の沖合展開事業の早期完成、首都圏新空港の調査等）	3 兆 6000 億円
地域拠点空港	新千歳 仙台 新潟 名古屋 広島 福岡 那覇	地域拠点空港（地域ブロックの中心空港）については、次の観点から、国際・国内のネットワークの形成及び強化を図るため、航空需要の動向を勘案しつつ、所要の整備を推進 国際航空については、当該ブロック内の需要に対応し、近中距離の国際路線を中心に国際ネットワークを形成する拠点 国内航空については、2 大都市圏との交流に加え、2 大都市圏以外の地域間を結ぶ多極型のネットワークを形成するための拠点	
地方空港	上記以外の一般空港	空港の新設及び滑走路の延長は継続事業中心 新規事業については、需要への対応を基本としつつ、就航率の向上等既存施設の高質化を図るための滑走路の延長等所要の整備	

（注）1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

2 網掛けされた空港は、空港 F A Z である。

(2) 貿易を取り巻く情勢の変化

ア 日本の貿易黒字

本政策の立案の背景となった我が国の貿易黒字は、本政策が発足する平成4年の黒字額を100(13兆4,849億円)とすると、表3 - のとおり、5年99.2、6年91.9、7年74.0、8年50.0と減少していた。その後、上昇に転じ平成10年には103.8となったが、再び減少に転じ13年においては48.7(6兆5,637億円)となっている。

このような動向の背景には為替レートの変動、垂直貿易から水平貿易への貿易構造の変化等があるものとされている。

表3 - 輸出額及び輸入額並びに貿易収支の推移

(単位:億円)

区分	輸 出 (a)		輸 入 (b)		貿易収支 (a - b)	
		指 数		指 数		指 数
平成2年	414,569	96.4	338,552	114.7	76,017	56.4
3	423,599	98.5	319,002	108.0	104,597	77.6
4	430,123	100.0	295,274	100.0	134,849	100.0
5	402,024	93.5	268,264	90.9	133,760	99.2
6	404,976	94.2	281,043	95.2	123,933	91.9
7	415,309	96.6	315,488	106.8	99,821	74.0
8	447,313	104.0	379,934	128.7	67,379	50.0
9	509,380	118.4	409,562	138.7	99,818	74.0
10	506,450	117.7	366,536	124.1	139,914	103.8
11	475,476	110.5	352,680	119.4	122,796	91.1
12	516,542	120.1	409,384	138.6	107,158	79.5
13	489,792	113.9	424,155	143.6	65,637	48.7

(注) 1 貿易統計調査結果(財務省関税局資料)に基づき当省が作成した。

2 指数は平成4年を100としたものである。

イ 米国の商品貿易赤字

米国の商品貿易赤字は、平成3年以降拡大しており、12年には4,300億ドルを超えている。日本に対する赤字額は、表3 - のとおり増加しており、平成12年には816億ドルに達しているが、米国の商品貿易赤字額全体に占める日本の割合は3年をピークにほぼ一貫して低下しており、12年には中国と同じ程度（約20パーセント）となっている。

このような状況を踏まえ、我が国も、これまでの貿易黒字の縮小に重きを置いた輸入促進政策から、WTOルールにのっとり貿易・投資の障壁の低減・撤廃に主眼を置いた国際経済社会と調和のある経済社会の発展を促す政策へと転換している。

表3 - 米国の商品貿易赤字の推移

(単位：億ドル、%)

年	平2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
対世界	1,017	667	845	1,156	1,506	1,587	1,702	1,815	2,298	3,288	4,361	
内 訳	対日本	411	434	496	594	657	591	476	561	641	734	816
	比 率	40.4	65.1	58.7	51.4	43.6	37.2	28.0	30.9	27.9	22.3	18.7
	対中国	104	127	183	228	295	338	395	497	570	687	841
	比 率	10.2	19.0	21.7	19.7	19.6	21.3	23.2	27.4	24.8	20.9	19.3
	対カナダ	77	60	80	108	140	171	216	163	186	322	506
	比 率	7.6	9.0	9.5	9.3	9.3	10.8	12.7	9.0	8.1	9.8	11.6
	対EU	-	-	-	1	81	83	151	169	269	434	558
	比 率	-	-	-	0.1	5.4	5.2	8.9	9.3	11.7	13.2	12.8
	その他	-	-	-	224	333	404	464	425	632	1,111	1,640
	比 率	-	-	-	19.6	22.1	25.4	27.2	23.4	27.5	33.8	37.6

(注) 外務省の資料に基づき当省が作成した。

第3 政策評価の結果及び意見

地域輸入促進に関する政策は、具体的には、次のような流れでその効果が発現すると想定されている。

主務大臣が同意したF A Z計画に掲げるF A Z施設（荷さばき施設、展示施設等）が、必要に応じ国の支援措置を利用しつつ、輸入促進基盤整備事業を行う者（第三セクター等）により整備される。また、港湾・空港施設や税関・検疫手続等の体制がF A Z施設と一体的に整備される。

F A Z施設の入居、利用等により輸入貨物流通促進事業を行う者が集積し、集積のメリットの発揮により輸入貨物の流通が円滑化する。

F A Z地域において輸入の促進等がもたらされる。

本政策の評価に当たっては、このような政策の流れに沿ってその効果を把握することとし、把握した結果に基づき、関係行政機関の各種施策が、総体としてどの程度効果を上げているかなどについて、一括して、全体として評価した。その結果は次のとおりである。

まず、F A Z施設と港湾・空港施設との一体的な整備の状況（整備時期の整合性）を22F A Z地域において把握した。整備時期の整合性を把握するという趣旨から、新規に港湾・空港施設が整備される地域を対象としたが、これらのいずれの地域においてもF A Z施設と港湾・空港施設とがほぼ同じ時期に整備されていた。また、F A Z施設と税関、検疫手続等の体制との一体的な整備の状況（整備時期の整合性）について同様の趣旨で把握したが、すべての地域においてF A Z施設の開業時点で既に事務所があるか、又は出張対応のための体制が整備されていた。このほか、関税法（昭和29年法律第61号）の総合保税地域については、輸入促進基盤整備事業を行う者から申請があり許可基準を満たしているものはすべて許可されていた。

次に、本政策の効果が発現しているかについて、F A Z施設の整備、輸入貨物流通促進事業を行う者の集積並びに輸入量及び輸入額の変化の状況を把握した。

まず、F A Z施設の整備状況についてみると、22F A Z地域のいずれの地域においても輸入の促進に必要な施設は整備されていた。

次に、F A Z地域への輸入貨物流通促進事業を行う者の集積状況を、F A Z施設へ入居した事業者数及びF A Z地域に進出した事業者数により把握した結果は、次のとおりである。

) 整備された F A Z 施設へ新たに入居した事業者数について賃貸型の施設の入居状況で把握したところ、35 施設中 25 施設が 90 パーセント以上の入居率となっており、残りの 10 施設も 60 ないし 80 パーセントの入居率となっているなど F A Z 施設には事業者が入居すなわち進出していることは認められる。

) F A Z 施設への入居を含め F A Z 地域に進出した事業者数の把握については、これをとらえている統計はなく、また、これを直接調査・把握することも不可能であることから、F A Z 地域内における事業活動の場所的単位としての「事業所」の数が把握される事業所・企業統計(指定統計第 2 号)により分析を試みることとした。

当該統計は、ある時点に現存する事業所数をとらえたものであり、これを経年比較することにより、一定期間内において進出した事業所数と退出(廃止)した事業所数との差を把握することが可能である。このため、本政策が退出には影響を与えず退出率が一定であるとすれば、政策施行後の事業所数が増加し、かつ、その変化の幅(増加幅)が本政策の講じられていない非 F A Z 地域に比べて大きければ、又は政策施行後の事業所数が減少している場合であっても、非 F A Z 地域に比べてその変化の幅(減少幅)が小さければ、本政策の実施により事業者の進出すなわち集積という作用が及んでいるとみることができると考えられる。

そこで、22 F A Z 地域(17 港湾 F A Z 及び 6 空港 F A Z)のうち利用できる統計データのある 18 F A Z 地域(13 港湾 F A Z 及び 5 空港 F A Z)の事業所数についてみると、いずれの F A Z 地域においても、F A Z 施設の開業前に比べ事業所数は減少しているが、F A Z 施設の開業前後の減少幅がこれと同時期の非 F A Z 地域のそれよりも小さくなっているもの、すなわち集積しているとみられるものが 12 F A Z 地域あった。

さらに、この 12 F A Z 地域について、輸入実績を把握したところ、これらの地域すべてにおいて輸入実績(輸入量又は輸入額)の伸びが非 F A Z 地域を上回っていた。

上記 から までの分析を前提とすると、輸入実績(輸入量又は輸入額)において効果をとらえた場合、本政策の実施に伴う作用が及んでいるとみられるものは 18 F A Z 地域中 12 F A Z 地域である。

ここで、本政策をめぐる現状等をみると、以下のとおりである。

第一に、本政策は輸入貨物の流通の分散をもねらいとしている。これまで同意(承認)された F A Z 計画に係る F A Z 地域は 22 地域(17 港湾 F A Z 及び 6 空港 F A Z)であり、主要な中枢・中核国際港湾及び大都市圏・地域拠点空港を始め、広く全国に設定されている。この 22 地域のうち 20 地域は、F A Z 法の施行時の平成 4 年から 8 年(整

備された施設を前提に実際に輸入関連事業者を輸入促進地域へ集積させ輸入促進効果を生み出すことをねらいとして改正された同法が施行された翌年）までに同意（承認）されており、これは同意（承認）の希望があった地域のうち相当程度輸入の促進に寄与すると判断されたものは、早期に同意（承認）を受けたことを示している。

本政策は、F A Z施設を整備し、それによりF A Z地域に輸入貨物流通促進事業を行う者を集積させることを想定している。F A Z計画に掲げるF A Z施設については、計画同意後の諸般の事情に対応しつつ、必要とされるものは整備されてきている。しかし、厳しい経済状況もあり、F A Z計画において予定していた事業者の利用が見込めないと、必置施設である流通加工施設の整備を断念し、その結果、F A Z計画そのものを中止したもの、また、F A Z施設への入居者の確保が難しいこともあり、地方公共団体が賃貸料の一部を補助することにより、入居の促進を図っているところもある。

さらに、港湾F A Zの中には、近年、海上コンテナを利用する輸入貨物について、流通加工を賃金の安い東南アジア等で実施し、港湾地域ではコンテナから輸入品を取り出し、F A Z施設において流通加工することなく荷主に直接届ける形態となっている例もある。

一方、輸入貨物の流通の拠点となる内外の港湾・空港の整備動向をみると、中国の上海（圃東地区）、韓国の仁川空港等に典型的にみられるように、近隣諸国では激化する国際競争に対応するため、港湾・空港機能の一極集中による効率的な港湾・空港の整備を進めている。

このような諸外国の動向等に対応するため、我が国においては、厳しい財政事情の下、港湾は高度かつ全体効率的な物流システムを構築する観点から中枢・中核国際港湾を中心とする国際海上コンテナターミナル整備へ、また、空港は大都市圏の国際拠点空港機能の強化への重点投資化を進めている。

第二に、本政策の立案の背景となった我が国の貿易黒字や米国との通商関係についてみると、貿易黒字については、平成4年に13兆4,800億円でピークに達した後減少に転じ8年には7兆円まで落ち込み、その後また上昇して10年には史上最高の13兆9,914億円となった。それから後は再び減少傾向にあり、平成13年の貿易黒字額は6兆円となっている。このような動向の背景には為替レートの変動、貿易構造の変化（垂直貿易から水平貿易への変化）等があるものとされている。

今後の貿易黒字の動向もこれらの様々な要因の影響を受けるものであり、その増減について、あらかじめ予測することは困難であるが、米国など主な貿易相手国の貿易の実態についてみると、米国の世界貿易に占めるシェアは経年的にみても大きな変化

はみられず、米国の貿易赤字に占める日本の割合は平成3年をピークに一貫して低下し、12年には対中国と同程度の約20パーセントにまで低下している。

このような状況を踏まえ、我が国も、これまでの貿易黒字の縮小に重きを置いた輸入促進政策から、WTOルールにのっとり貿易・投資の障壁の低減・撤廃に主眼を置いた国際経済社会と調和のある経済社会の発展を促す政策へと転換している。

以上のように、地域輸入促進政策において、輸入の効果的促進が期待できる港湾・空港は、ほぼFAZ地域として同意（承認）されており、また、近年の経済状況の下で本政策の想定する形で事業者の集積による輸入の促進効果が発現するのが困難な地域もみられ、今後新たにFAZ施設の整備が行われても、それが十分な事業者の集積をもたらすことが必ずしも期待できる状況にはない。

このため、本政策については、新たなFAZ地域の設定に係る主務大臣の同意については、上記の状況等を踏まえ慎重に対応すること、また、既存地域に係る新たなFAZ施設の整備への支援については、その効果が明らかに認められるものに限定することが課題である。