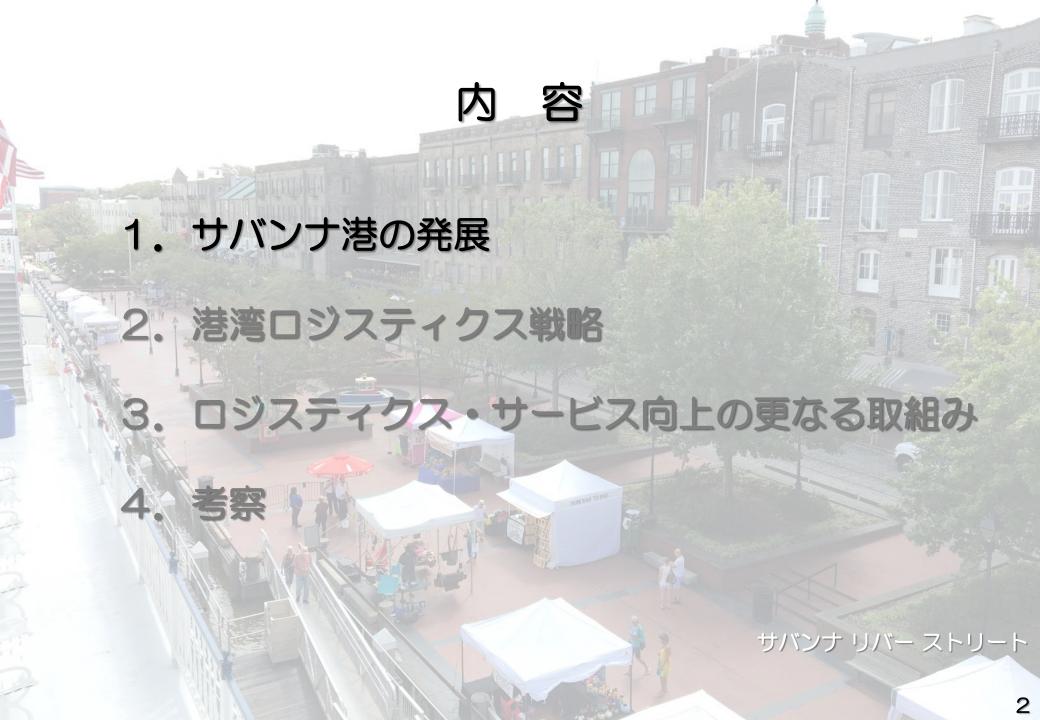


内容

- 1. サバンナ港の発展
- 2. 港湾ロジスティクス戦略
- 3. ロジスティクス・サービス向上の更なる取組み
- 4. 考察



企業立地とジョージア州

Oアメリカは東部に人口が8割

⇒ 東部の発展がアメリカ全体の発展

〇東部のどこを拠点化するか?

⇒ 広大な土地、気候、労働組合を勘案

〇地理的や都市開発状況から選定

⇒ ジョージア州アトランタを拠点化



アトランタの拠点化を機に、、

〇1970年代の州知事が海外企業誘致に積極策

⇒ジョージア州の発展に直結

〇当時、世界2位の経済大国日本に着目

⇒日系企業誘致を強化 (日系企業は現在でも特異な存在)

〇1973年ジョージア州商務省東京事務所設立

⇒アトランタにも日本語が話せる 現地スタッフを配置

サバンナ港の歴史

欧州との貿易港として栄えてきた歴史

18世紀から19世紀にかけて、プランテーションシステム※の

もとで、綿花の生産が盛ん (イギリス領植民地)

シカゴ

アトランタ

※大農園制あるいは栽植植民地制と訳し、 広義には資本主義諸国が植民地や半植民地

で経営した大規模栽培の農園制度



ヨーロッパへの綿花の輸出港として確立 (イギリスの綿花輸入の80%)



サバンナ港からの輸出を中心として栄えてきた (貿易収入を港や道路のインフラへ投資)

ジョージア州の更なる発展には、輸入の拡大が必要

- 1. サバンナ港の発展
- 2. 港湾ロジスティクス戦略

- 3. ロジスティクス・サービス向上の更なる取組み
- 4. 考察

ロジスティクス企業誘致戦略

輸入貨物を安定的に増やすにはどうするか? ⇒大量の輸入貨物を取り扱う企業を誘致すれば良い。

1996年

アメリカ最大の住宅リフォーム小売チェーン
The Home Depot (ホーム・デポ) を誘致
<今では年間数十万本のコンテナ貨物を取り扱う超大手企業>

西海岸から東海岸の港に変えれば、コストが下げられる

投資環境面

港湾背後の広大な土地

地価の安さ

税金の安さ

サービス面

フレキシブルな荷役

輸送時間の正確性

レールネットワークの充実

サバンナ港背後に「大型ディストリビューションセンター」を立地ホーム・デポの誘致が成功したことで、安定的な輸入と流通を確保

現在のロジスティクス・ハブ戦略の原点

ロジスティクスパークの開発(大型DCの集積)



②*Crossroads Business Center*:718万㎡

開発者:サバンナ経済開発庁





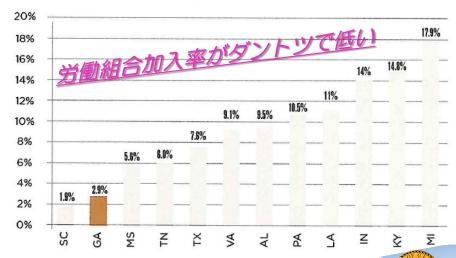






ジョージア州の投資環境

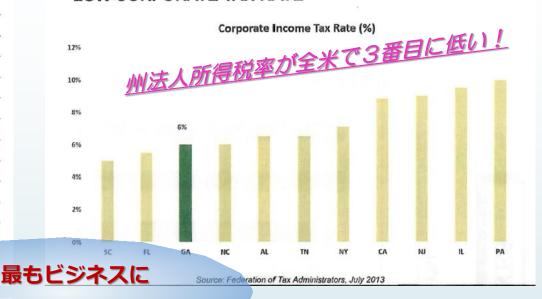
製造業従事者の労働組合加入率



出典: Unionstats.com, 2012 年

PRO-BUSINESS ENVIRONMENT:

LOW CORPORATE TAX RATE

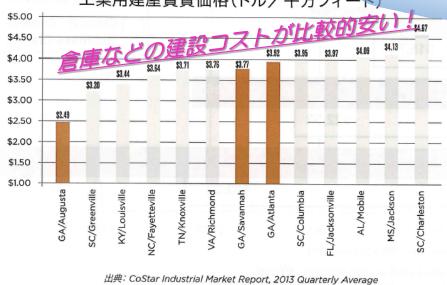


工業用建屋賃貸価格(ドル/平方フィート)

適した州にランク付け! 州の売上税が全米で最も安い!

2

State Sales Tax Rate (%)



GA AL NC FLPA SC IL NJ

5.75%

8.25%

7%

TN

CA

6.25%

インセンティブ制度の紹介(1)

(1) ジョージア州の競争力ある税率(法人所得税) 1969年以降6%の低税率を維持

単一総収入按分率方式 ⇒ 州内の企業の所得のみが対象

(他州のほとんどでは、州内の資産や給与も組み込んで課税)



長期で数百万ドルものコスト縮減が可能



州外の顧客に対する売上が多く、州内の売上が少ない場合 あくまで州内の売上高のみが課税対象!

(例) 1,000万ドルの売上げのうち、州内の総収入が5%なら 1,000万ドル×5%×6%=3万ドルが法人所得税

課税対象額

インセンティブ制度の紹介②

このほかにもまだ様々なインセンティブがある。

(2) 雇用税額控除(新規企業・既存企業ともに対象)

ジョージア州で<u>新たに雇用を創出することで、5年間毎年控除</u>が受けられる。 その間新たに雇用創出した場合も、その分は追加で控除が受けられる。

(3) 投資税額控除 (既存企業のみ対象)

製造 電気通信施設または電気通信サポート施設を州内で3年以上操業し、 それらの施設に新規または追加で5万ドル以上の資本投資を行う企業が申請できる。

(4) 港税額控除ボーナス

<u>ジョージア州の港での輸出入を前年比または基準年比で10%増加させた場合</u>に 利用できる。

基準年の取扱量は、75トン(5FEUまたは10TEU)以上である必要がある。

※雇用税額控除または投資税額控除のいずれかと併用可能。

- 1. サバンナ港の発展
- 2. 港湾ロジスティクス戦略
- 3. ロジスティクス・サービス向上の更なる取組み
- 4. 考察

サバンナ港のロジスティクス・ハブ機能強化

サポート環境 州のインセンティブ 投資環境 ビジネスのしやすさ

ロジスティクス企業



立地環境をあるで近く

荷主企業をフォロー

貨物需要があれば必ず寄港



「ロジスティクス・サービス」の強化でさらにサポート

(コスト低減、輸送時間の速さと正確性、港の使いやすさ など)

≺広域交通ネットワーク>

鉄道プロジェクト

(1)ネットワークジョージア

<インランドポート>

- 鉄道ショートラインの活用 (トラッカー減少への対応)
- ・ラウンドユースの推進 (空コンテナの有効利用)

(2)GPA MEGA RAIL

- ・2 つのレールターミナルを接続
- ・輸送効率化による背後圏の強化

港のスペックアップ ガントリークレーンなど



サバンナ港

14,000TEU船対応可能

<航路>

サバンナ港拡大プロジェクト

航路增深 (SHEP)

【2016年6月パナマ運河拡張】

アジア⇔米東海岸のループ数増加

Panamax : 5,000TEU⇒14,000TEU

く直背後>

道路プロジェクト

- ・直背後のキャパ拡大
- ・ 516 のターミナル直結

<新規ターミナル(将来構想)>

Jasper Ocean Terminal

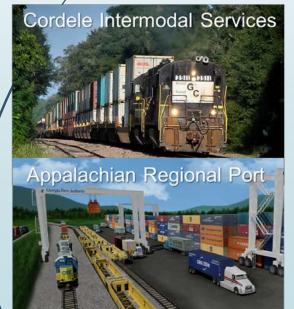
- ・SC州との共同事業
- ・超大型コンテナ船への対応



サバンナ港の各プロジェクト



航路浚渫 /(12.8m⇒14.3mへ増深)



インランドポート整備(ネットワークジョージア)



道路拡幅、IC改良、ターミナルへ直結



<将来構想>ジャスパーオーシャンターミナル 13

GPA メガレールプロジェクト(着手前)

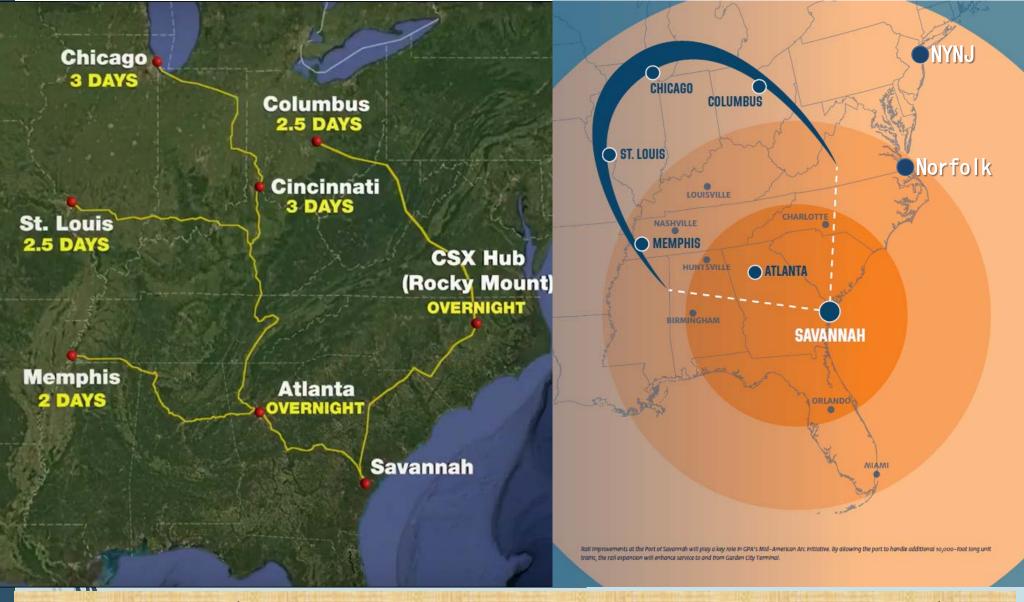
- クラス I の鉄道会社が2社(CSX、Norfolk Southern)
- それぞれ独立したオンドックレールターミナルを所有



GPA メガレールプロジェクト(計画)



GPA メガレールプロジェクト ~Mid-American Arc~



- ●異なる鉄道会社が同じ行先を共有できて連結作業もなくせるため、効率的な運用が可能
- ●ニューヨーク・ニュージャージ港やノーフォーク港の背後圏に対する競争力強化

内容

- 1. サバンナ港の発展
- 2. 港湾ロジスティクス戦略
- 3. ロジスティクス・サービス向上の更なる取組み
- 4. 考察

考察① 日本の港湾のこれからを考える

<現状の課題と対応>

コンテナ取扱量の減少



使いやすい港湾づくり 港湾の施設機能向上

インセンティブハード整備が主

これが正解でいいのか?



成長し続けるための 経営戦略は?



サプライチェーンの最適化

- ・サービス品質の向上
- ・全体コストの縮減

ロジスティクス企業の意見把握

- ・民間企業にできること ・ 行政が思いつかないこと
 - 港湾づくりに活かせるサービス

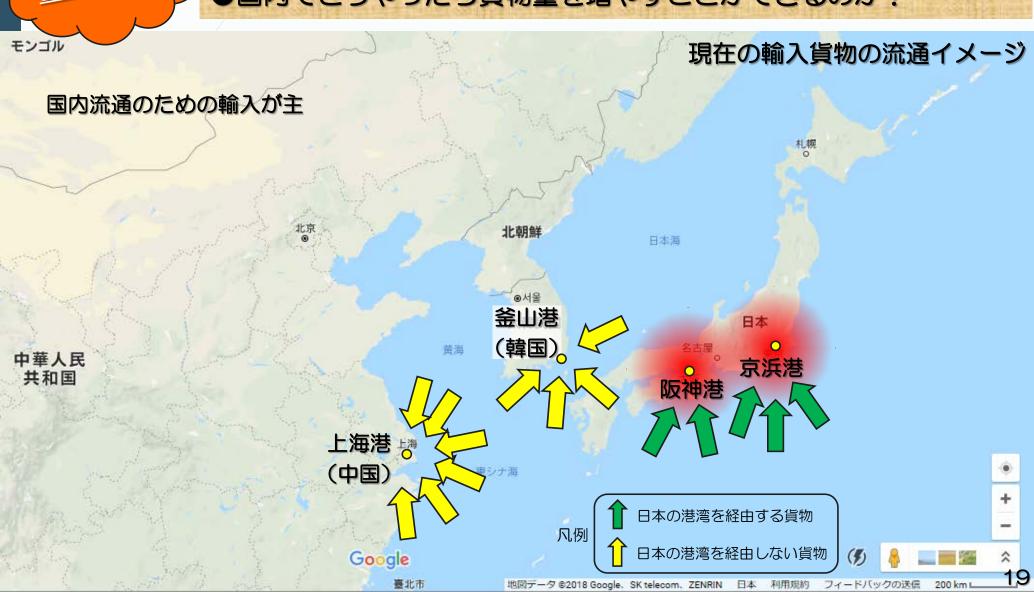
高品質なロジスティクスサービスの提供

ロジスティクス・ハブポートへの脱皮

考察② 背後圏の拡大(現状)

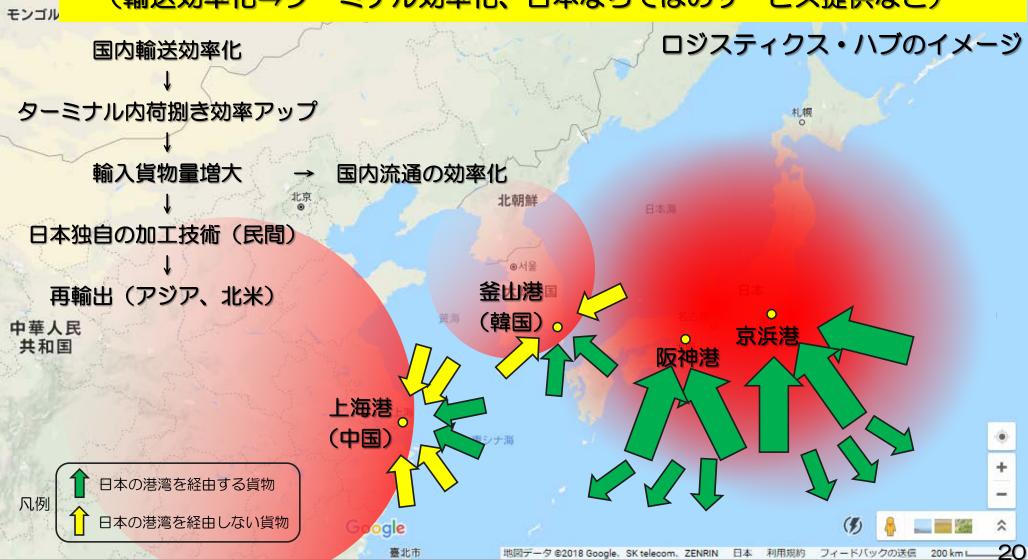


- ●海上輸送で運ばれた貨物は、その背後へ陸上輸送で流通させる
- ●国内でどうやったら貨物量を増やすことができるのか?

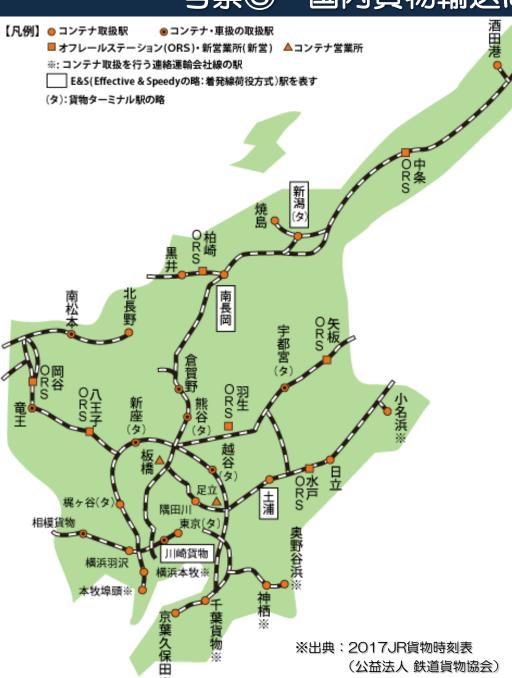


考察② 背後圏の拡大(目標)

- ●背後圏を日本国内から東アジア全域に切り替え、さらに取り込む
- ●背後圏を拡大するために、日本でどういう付加価値を付けられるかが課題 (輸送効率化⇒ターミナル効率化、日本ならではのサービス提供など)



考察③ 国内貨物輸送における現状分析と提案



〈日本の鉄道ネットワークの現状(首都圏)〉

- 全国にわたってネットワーク整備はされている。
- 首都圏でも内陸部にターミナルが分散してある。
- 国際コンテナ規格のまま輸送できる路線もある。
- 旅客線路と併用している区間もある。

<日本の貨物輸送環境の課題>

- トラックに勝る優位性が低い。 (輸送時間)
- ・走行時間の制約がある(旅客線路併用区間)
- ・トンネルや橋梁など構造上の課題(建築限界等)
- ・物流サービスの維持にはドライバーが不足。

<提案 (Step I) 短距離輸送貨物の増加>

- 旅客線路併用区間の解消 (専用路線の新設)
- ・駅舎の拡張とオンドックレールとしての再整備
- 内陸ターミナルからの流通は短距離トラック強化



<提案(StepⅡ)構造問題の解消>

・需要の多い路線から、建築限界等の課題を解消するための改良

考察④ ロジスティクス・ハブ戦略構築のメニュー

(1)輸入貨物の流通加工を効率化

- ・港で輸入貨物を流通加工できる高度化倉庫を集積
- モーダルシフトの国内輸送強化と合わせて、相乗効果を期待

(2) 輸入貨物を港で加工して再輸出(日本独自の付加価値)

- 日本でしかできない加工技術を駆使して、海外へ再輸出
- 関税を軽減できるよう総合保税地域の設定等をあわせて実施

(3)輸入貨物と輸出貨物のバランス調整

- 鉄道輸送強化による地方港を巻き込んだ戦略港湾での貨物調整
- ・コンテナ量の調整により、ヤードの利用を効率化

(4) 貨物増大に対応するための受け皿確保(港湾の再開発)

- ・高度化倉庫の集積や上屋再編による新たな土地の確保と有効利用
- ・突堤間の埋立による広大な荷捌き地確保とオンドックレールの整備

