

【先-4】 佐野インランドポート事業計画等調査 (対象箇所: 栃木県佐野市(出流原地区^{いずるはら}周辺))

【実施主体】佐野市 ①

目的

佐野インランドポートは、佐野市における交流拠点都市の実現、地域経済の活性化を目指すとともに、我が国港湾物流の効率化に寄与することを目指している。このような状況の中、本調査では、本格的なインランドポート(内陸型港湾)の導入において求められる基本機能を明らかにし、この機能をベースに想定される官民連携方策を検討する。

これまでの経緯

- ・ H16.3 佐野内陸コンテナ総合物流施設構築のための調査(民間研究会)
- ・ H21.3 佐野市都市計画マスタープラン策定
土地利用調整エリアとして、主に産業による地域振興を図るとしている。
- ・ H22.5~H24.2 佐野市内陸型コンテナターミナル研究会(佐野市事務局)
研究会を開催し、実現に向けた構想書を取り纏める。

施設の概要

出流原地区周辺総合物流拠点検討規模 約70ha

- 佐野インランドポート 約11ha
- 近隣民間施設(物流倉庫、工場等) 約15ha
- 緑地公園(防災備蓄倉庫含) 約2ha
- 周辺民間施設(産業団地等) 約42ha など

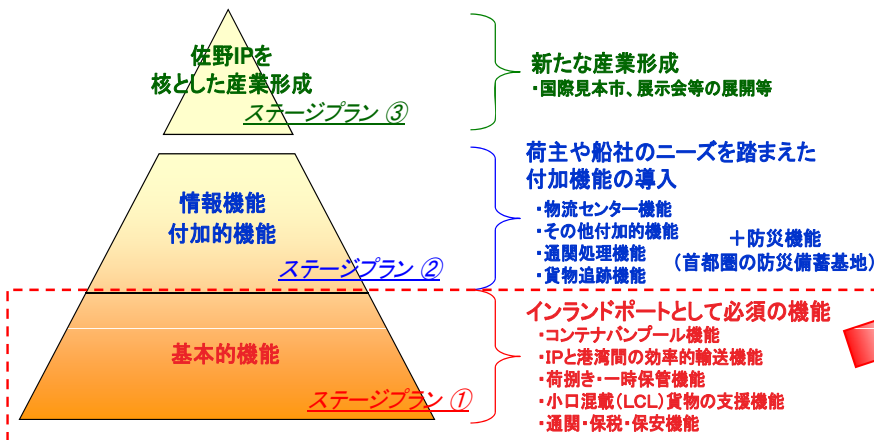
目次

1. 整備計画の立案
2. 佐野インランドポートを核とした近隣民間施設との連携
3. 佐野インランドポートを核とした産業形成
4. 事業化に向けた検討

結論

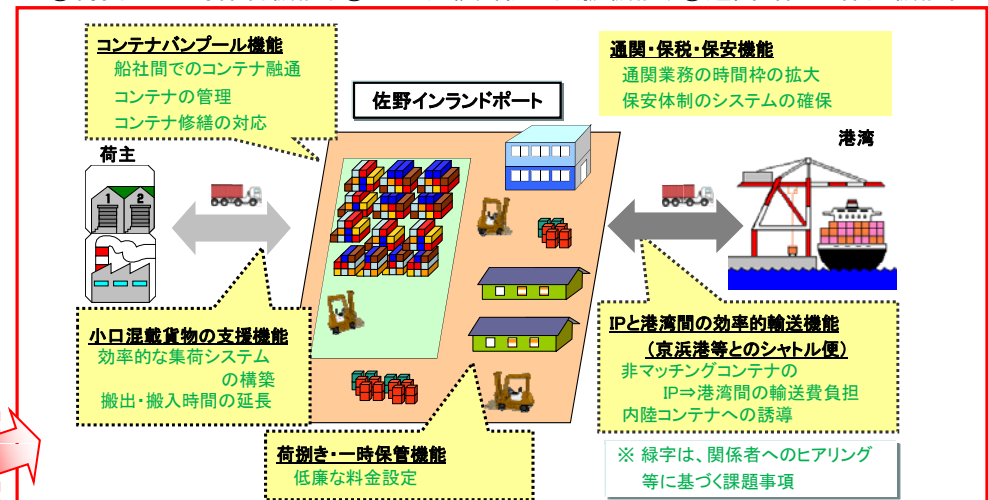
【佐野インランドポートの導入機能】

- ・ 佐野インランドポートは、①基本的機能、②付加的機能・情報機能を導入し、③佐野IPを核とした産業形成を図る。
- ・ これらの機能について、需要に応じた段階的な展開を図る。



【佐野インランドポートの基本的機能と課題事項】

- ・ 基本的機能は、①コンテナバンプール機能、②IPと港湾間の効率的輸送機能、③荷捌き・一時保管機能、④小口混載貨物の支援機能、⑤通関・保税・保安機能。



IP利用に関する民間事業者の意見

- シャトル便は大手事業者主導、佐野IPから荷主へは栃木県内業者の参入も予想される。【運送事業者】
- 栃木県は工業団地が多く、東京・埼玉と比較し、倉庫使用料が安価で競争力もある。【倉庫業者】
- IPの利用は物流コスト低減、輸送時間短縮が条件となる。【荷主】

【先-4】 佐野インランドポート事業計画等調査 (対象箇所: 栃木県佐野市(出流原地区周辺))

【実施主体】佐野市 ②

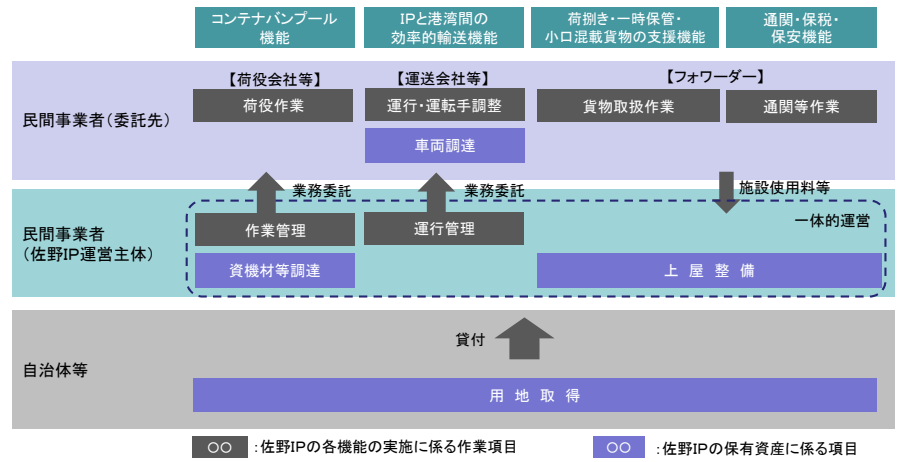
結論(続き)

【基本的機能展開における官民連携の手法】

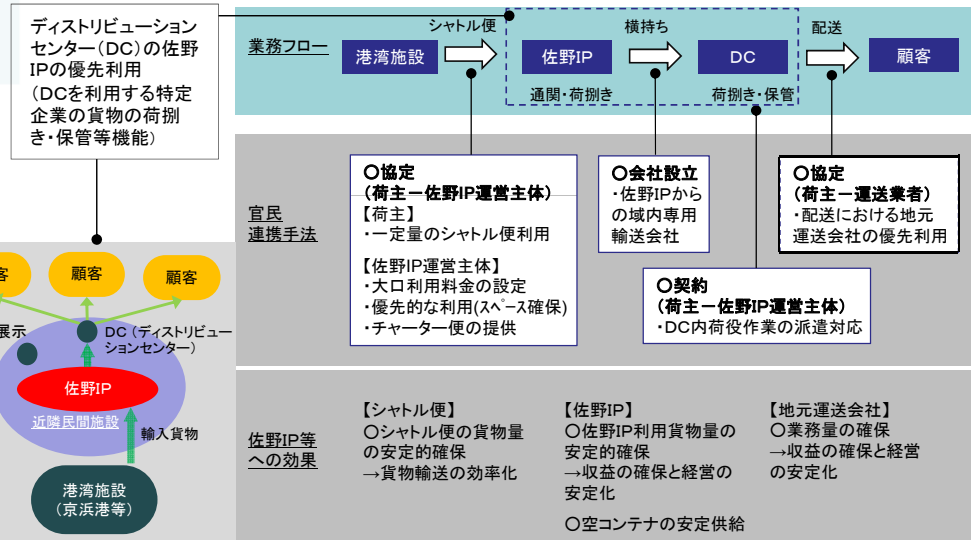
・民設民営、公設民営等の手法を適用する可能性がある。

方式	概要	メリット	デメリット
民設民営 (民間管理方式)	・民間事業者が用地取得や施設整備を行い、運営を行う方式を想定 ・佐野IPにおける一部作業は民間事業者に委託し、その管理を運営者で実施 ・行政の関与は他の方式に比べて少ない。	・民間主導により短期間に効果を発揮することができる。	・事業収益が上がらない場合撤退の可能性が高い。
民設民営 (PFI方式)	・民間事業者等が出資する運営会社により、施設整備(一部または全部)や運営を行う方式 ・行政は、用地を整備し、運営会社に貸し付ける。	・長期間にわたり民間のノウハウを生かした運営が可能	・体制が整うまで、時間と調整を要する。
公設民営 (指定管理者方式)	・指定管理者制度に基づき、民間事業者を管理者に選定し、運営を実施させる方式 ・行政は用地・上屋を整備し、事業者に運営させる。 ・運営者は、各機能に係る作業の一部を民間事業者に委託する。	・公共施設の運営に対し、比較的容易に民間活力を導入することが可能	・行政による施設整備等の負担が発生
【参考】 共同組合方式	・個別機能について、業界団体を中心とした民間事業者が組合形式により運営する方法 ・幹事会社により作業管理を実施し、構成企業は作業を実施、また出資・維持管理費の負担等を行う。	・直接的な利用企業により組織を構成しやすい。 ・事業個別に実施するため、需要変動等に対応しやすい。	・行政の関与が大きい。(施設の保有・管理を含めて行政が実施)

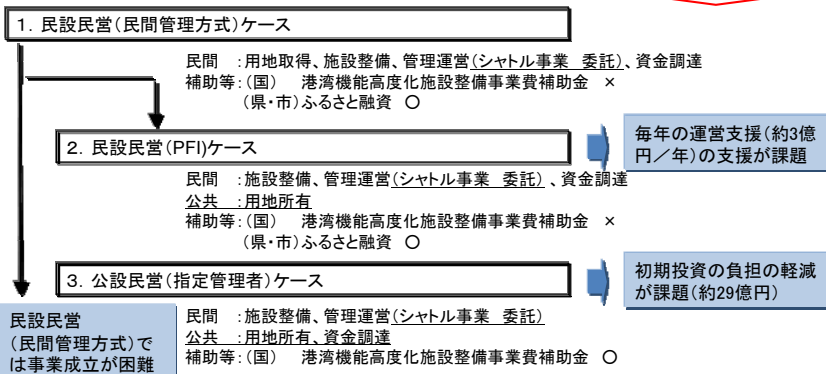
(例) 民設民営(PFI方式)における官民連携



【佐野IPと近隣民間施設との連携(物流センター機能)】



【官民連携の手法別の収支概略検討】



事業化に向けた今後の展望

- 【展望】■佐野インランドポートの実現に向け、関係者(国・県・市・港湾管理者・民間事業者)が一体となった取り組みを展開する。
 ■事業主体の選定、事業実施箇所、敷地面積、施設配置、事業採算性の検討を進める。
 ■事業着手時期は未定だが、関連施設の整備期間に約3年を見込んでいる。

- 【課題】■安定的な貨物の確保のための大口荷主の掘り起し
 ■複数船社のコンテナ管理・マッチングのための基準・制度等の構築
 ■整備事業に活用可能な支援事業の補助率アップや、シャトル輸送によるCO2削減に対する補助制度の充実への働きかけ など