

「創貨」に関する取り組み

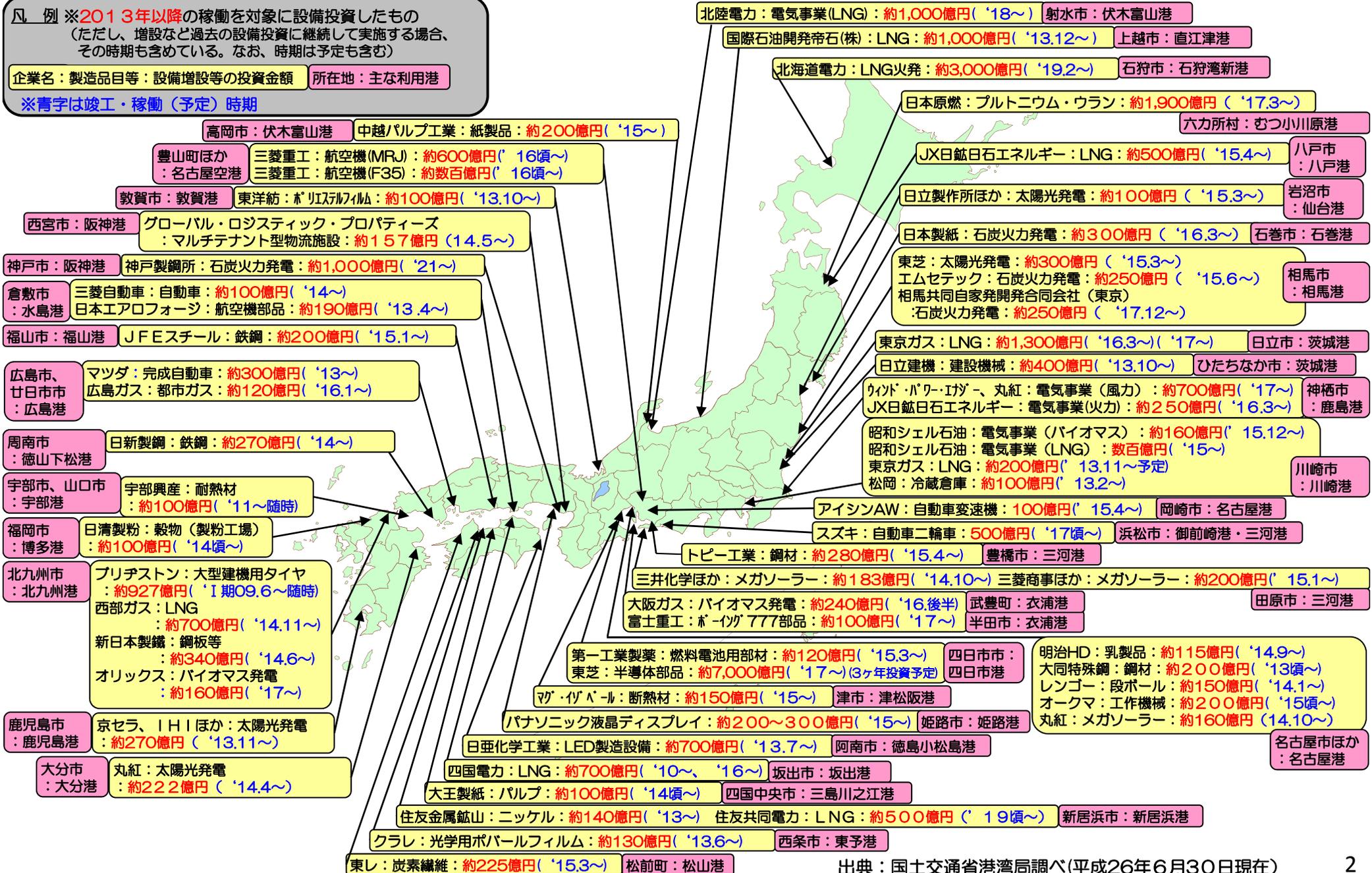
1. 我が国の産業立地の動向

近年の臨海部における大規模な設備投資の予定

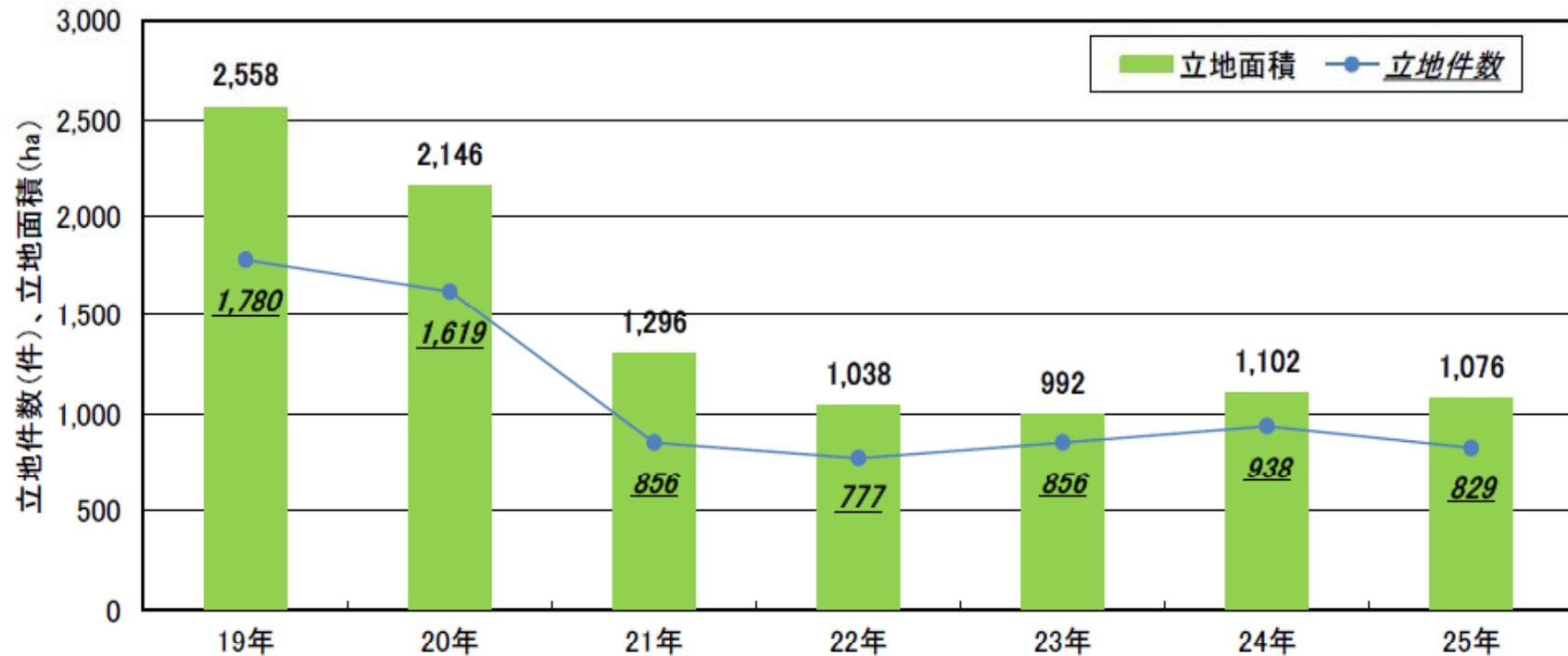
凡 例 ※2013年以降の稼働を対象に設備投資したもの
 (ただし、増設など過去の設備投資に継続して実施する場合、その時期も含めている。なお、時期は予定も含む)

企業名：製造品目等：設備増設等の投資金額 所在地：主な利用港

※青字は竣工・稼働(予定)時期

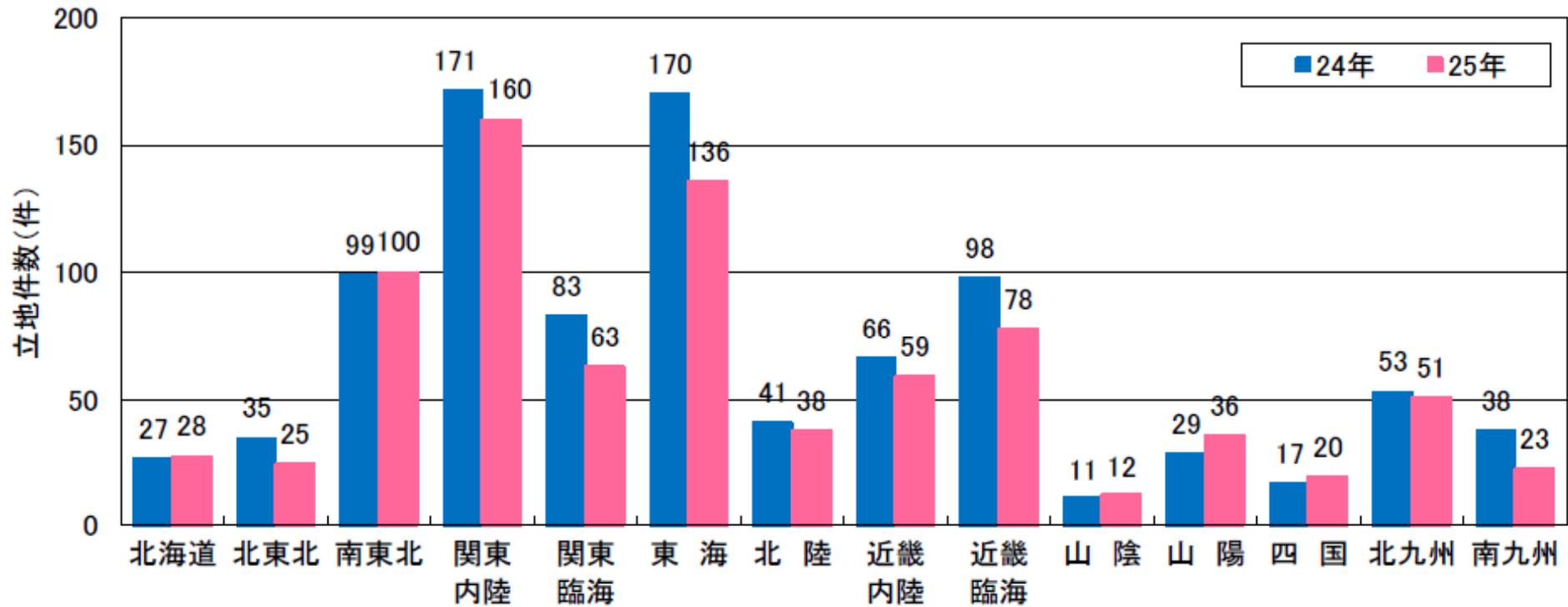


工場立地件数・面積の推移(期別・電気業を除く)



| | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 | 24年 | 25年 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|
| 立地件数(件) | 1,780 | 1,619 | 856 | 777 | 856 | 938 | 829 |
| 立地面積(ha) | 2,558 | 2,146 | 1,296 | 1,038 | 992 | 1,102 | 1,076 |

地域ブロック別の立地件数の前年との比較



(備考) 各地域ブロックに含まれる都道府県

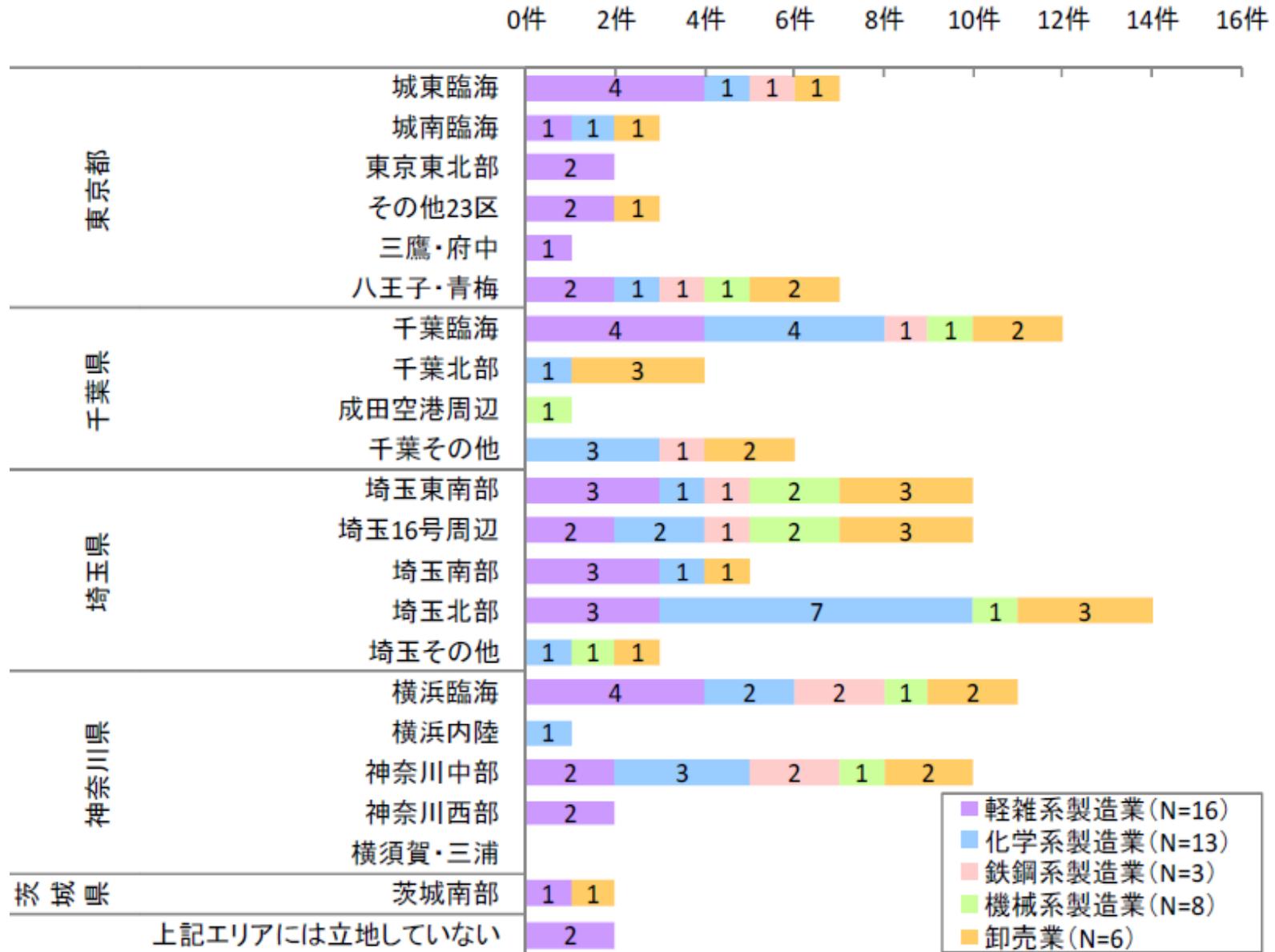
| | | | |
|------|----------------|------|--------------|
| 北海道 | 北海道 | 近畿内陸 | 滋賀、京都、奈良 |
| 北東北 | 青森、岩手、秋田 | 近畿臨海 | 大阪、兵庫、和歌山 |
| 南東北 | 宮城、山形、福島、新潟 | 山陰 | 鳥取、島根 |
| 関東内陸 | 茨城、栃木、群馬、山梨、長野 | 山陽 | 岡山、広島、山口 |
| 関東臨海 | 埼玉、千葉、東京、神奈川 | 四国 | 徳島、香川、愛媛、高知 |
| 東海 | 静岡、愛知、岐阜、三重 | 北九州 | 福岡、佐賀、長崎、大分 |
| 北陸 | 富山、石川、福井 | 南九州 | 熊本、宮崎、鹿児島、沖縄 |

工場立地地点選定理由(電気業を除く)

| | 最も重視 | 重視 | 合計 |
|--------------------|------|------|------|
| 本社・他の自社工場への近接性 | 87件 | 208件 | 295件 |
| 地価 | 29件 | 147件 | 176件 |
| 工業団地である | 21件 | 147件 | 168件 |
| 国・地方自治体の助成 | 24件 | 113件 | 137件 |
| 関連企業への近接性 | 30件 | 90件 | 120件 |
| 市場への近接性 | 29件 | 85件 | 114件 |
| 人材・労働力の確保 | 18件 | 96件 | 114件 |
| 周辺環境からの制約が少ない | 14件 | 97件 | 111件 |
| 地方自治体の誠意・積極性・迅速性 | 17件 | 91件 | 108件 |
| 高速道路を利用できる | 7件 | 71件 | 78件 |
| 原材料等の入手の便 | 13件 | 56件 | 69件 |
| 経営者等の個人的つながり | 4件 | 29件 | 33件 |
| 流通業・対事業所サービス業への近接性 | 3件 | 28件 | 31件 |
| 工業用水の確保 | 2件 | 15件 | 17件 |
| 他企業との共同立地 | 3件 | 12件 | 15件 |
| 空港・港湾・鉄道等を利用できる | 2件 | 12件 | 14件 |
| 学術研究機関の充実(産学協同等) | 2件 | 9件 | 11件 |
| その他 | 33件 | 63件 | 96件 |

首都圏における物流施設立地エリア(業種別)

業種別 主要な物流施設が立地するエリア



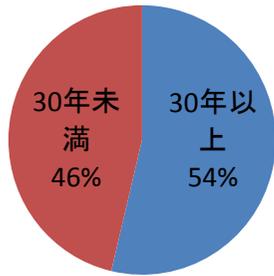
2. 港湾における物流施設の現状

港湾における物流施設の現状

物流施設の老朽化・陳腐化

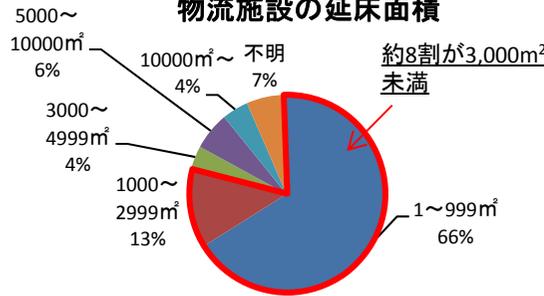
○国際コンテナ戦略港湾に立地する物流施設の過半数は、築30年以上経過しており、老朽化が進展。また、東京区部臨海エリアの物流施設では約8割が3千m²未満であり、小規模なものが多い。

国際コンテナ戦略港湾における臨港地区内の倉庫



※国土交通省港湾局調べ

東京区部臨海エリアの物流施設の延床面積



出典：第4回東京都市圏物資流動調査結果より作成

コンテナターミナル背後の物流施設の立地状況

○大都市港湾のコンテナターミナル背後用地には、既に老朽化が進んだ物流施設が立地しており、新たな開発適地が少ない。



東京港青海埠頭CT背後の民間倉庫

34.2haの用地を東京都が倉庫業者等に長期貸付け

| 倉庫数 | うち築30年以上 | 築30年以上の割合 |
|-----|----------|-----------|
| 27 | 18 | 67% |

出典：東京港ハンドブック2013より作成

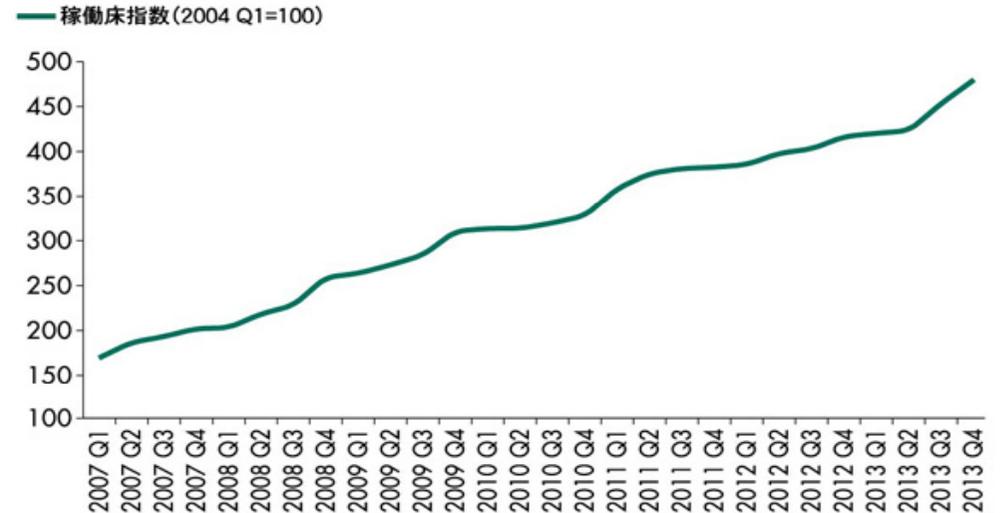
物流施設に求められるニーズの変化

○従来の保管、荷さばき等といった機能に加え、流通加工・集配送等の多様な機能が求められている。

| | 従来（保管が主） | 現在（高機能化） |
|------|--|---|
| 施設 | 低容積・低効率  | 高容積・高効率（大型化）  |
| 利用形態 | 保管  | 保管・加工・梱包・発送  |

首都圏 大型マルチテナント型施設稼働面積指数

○近年、通販等の物流需要の増加を背景に、物流不動産の建設が急速に増加。

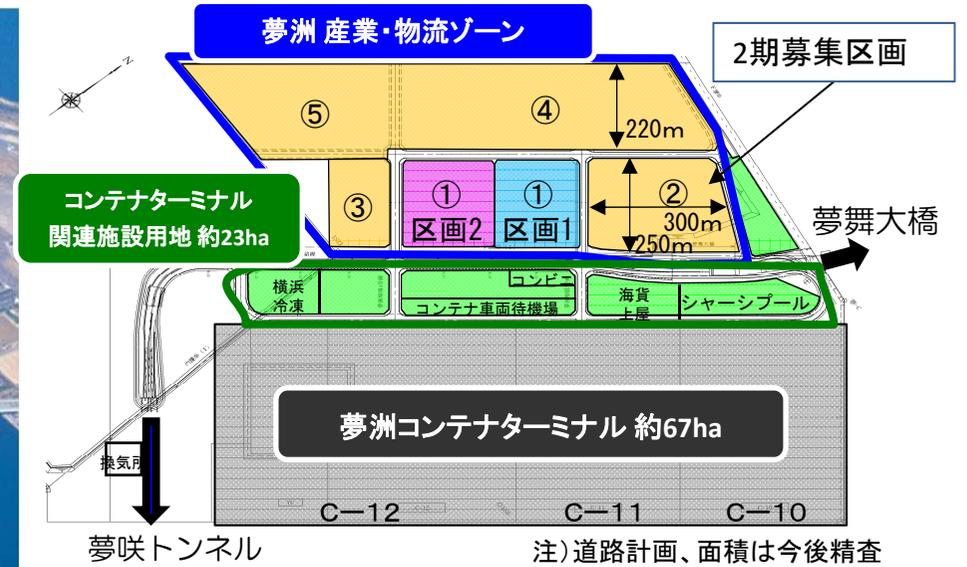


出典：CBRE「事業用不動産レポート」

港湾における物流施設の例(大阪港夢洲地区)

夢洲の土地利用方針

- ・ライフサイエンス及び新エネルギー関連産業の集積
- ・国際物流機能の強化を図るべく物流施設の集積



区画①

所在地：此花区夢洲中1丁目1番9外

面積：約42,936 m² (約12,988坪)

その他：区内に、大阪都市計画都市高速鉄道北港テクノポート線予定地あり

区画②

所在地：此花区夢洲中1丁目1番8

面積：約40,541 m² (約12,263坪)

一次募集の2区画については、2013年10月に株式会社上組、山九株式会社が落札。両社は、初めて地方税を最大ゼロにする特例制度の認定を大阪府・大阪市より受けた。

条件

- 当該地における取扱貨物の総量に対し大阪港の国際海上コンテナ貨物量の割合が30%以上であること
- 高機能物流施設(積み替え、配送、仕分け、流通加工等高効率配送に資する施設・設備、又は医薬品等の保管・仕分けを行うことができる定温管理施設・設備を有する物流施設)の用に供すること

3. 港湾における民間の物流施設 への支援制度

港湾における民間の物流施設への支援制度

| 事業名 | 支援措置 | 対象施設 | 対象港湾 |
|--|---|---|--|
| 特定用途港湾施設整備事業 ⇒国際コンテナ戦略港湾における コンテナ貨物需要の創出(創貨) ※平成26年度新規制度 | 無利子貸付 (国:港湾管理者:民間= 3:3:4) | 全体 | 国際コンテナ戦略港湾 (京浜港、阪神港) |
| 港湾機能高度化施設整備事業 【物流拠点再編・高度化支援施設】 ⇒老朽化・陳腐化した物流施設の 再編・高度化 ※平成26年度新規制度 | 補助 (補助率1/3) | <ul style="list-style-type: none"> ・共用部(ランプウェイ、スロープ等)※ ・共同施設(道路、緑地等) ※免震機能含む | 苫小牧港、仙台塩釜港、 京浜港、新潟港、清水港、 名古屋港、四日市港、 阪神港、水島港、広島港、 徳山下松港、関門港、 博多港、那覇港 |
| 特定民間都市開発事業 【共同型都市再構築業務(港湾)】 ⇒津波等からの避難機能の確保 ※平成26年度新規制度 | (一財)民都機構による 対象事業への参加 (長期・低利の資金提供) | <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設(緑地等) ・都市利便施設(荷さばき施設、避難施設等) ・建築利便施設(エレベーター等) | 全国の港湾 |

国際戦略港湾に立地する物流施設の整備に対する無利子貸付制度(特定用途港湾施設整備事業)

○国際コンテナ戦略港湾において、コンテナ貨物需要の創出に資する流通加工機能を備えた物流施設の埠頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図る。

国際コンテナ戦略港湾において、流通加工機能を備えた荷さばき施設(上屋)又は保管施設(倉庫)を整備する民間事業者に対する無利子貸付を行う。

【対象施設】

国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)の埠頭の近傍に立地する物流施設(上屋、倉庫)

【貸付比率】

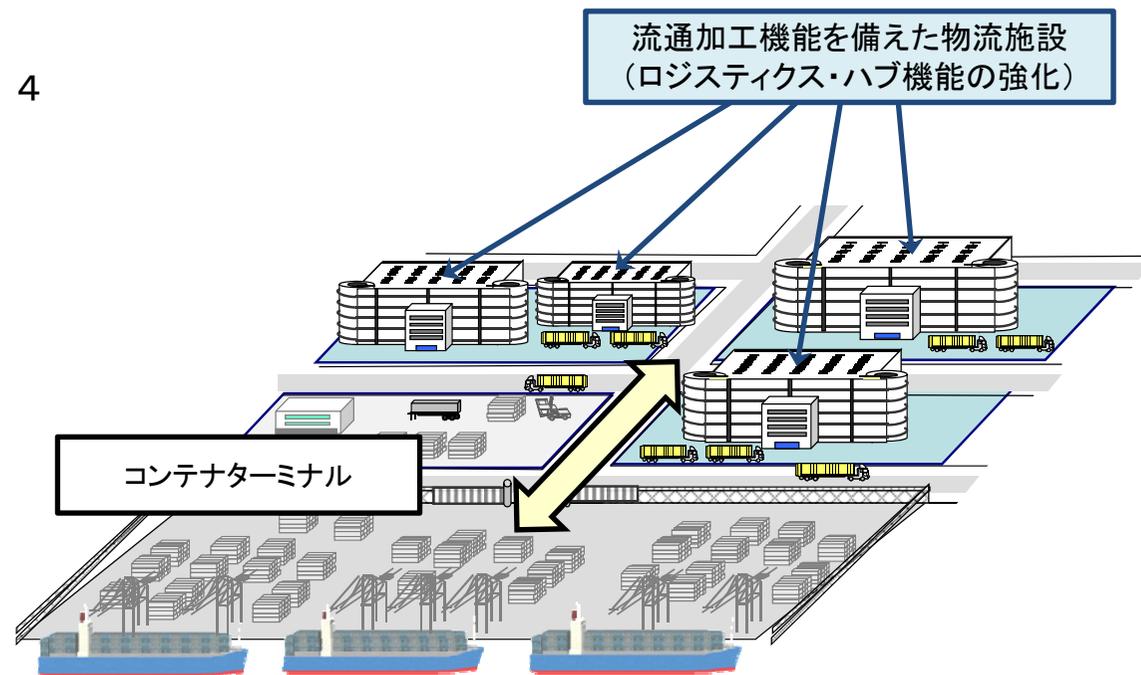
国 : 港湾管理者 : 民間事業者 = 3 : 3 : 4



流通加工機能を備えた物流施設



物流施設における流通加工(包装・梱包)状況



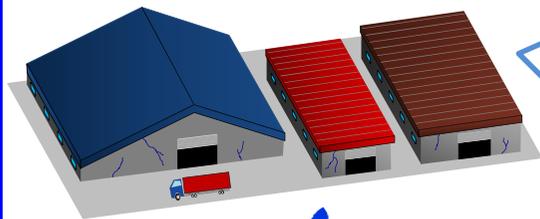
【国際コンテナ戦略港湾における創貨のイメージ】

老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に対する補助制度(港湾機能高度化施設整備事業)

○港湾に立地する物流施設の老朽化・陳腐化が進展しており、地震等の大規模災害時には、耐震性不足による施設の倒壊や物流の寸断、緊急輸送への支障等が懸念される。また、平常時においても、敷地内の荷さばき・転回スペースが狭隘であることや、周辺道路における渋滞の発生、昨今の高度かつ多様な物流ニーズへの対応が不十分といった課題が顕在化している。

港湾における防災機能の向上及び効率的な物流網の形成を図るため、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設を再編・高度化する民間事業者への補助を行う。

老朽化・陳腐化した物流施設



- ・耐震性が不足
- ・荷さばき・転回スペースが狭隘
- ・高度かつ多様な物流ニーズへの対応が不十分

【対象事業】

以下の要件を全て満たす事業

- 2以上の物流施設の更新を伴う、2以上の事業者による物流施設の整備であること
- 整備される物流施設の延床面積が3千m²以上となること
- 当該港湾における防災機能の向上及び物流の効率化が図られるものであること

【対象港湾】

- 苫小牧港、仙台塩釜港、京浜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、阪神港、水島港、広島港、徳山下松港、関門港、博多港、那覇港

※臨港地区に限る

【補助対象施設】

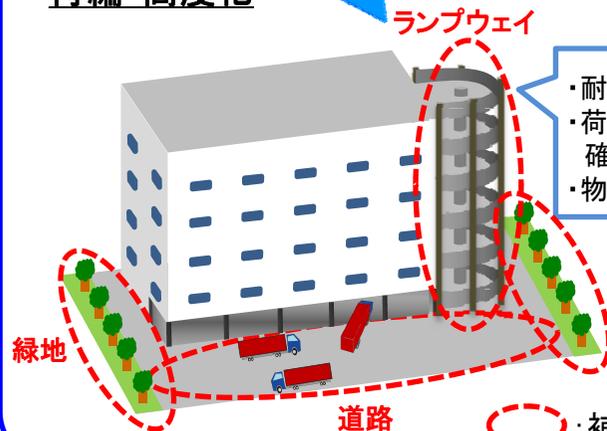
- 物流施設の共用部(ランプウェイ、スロープ等)※及び共同施設(道路、緑地等)

※免震機能を含む

【補助率】

- 1/3

複数の物流施設を
再編・高度化



ランプウェイ

- ・耐震性の向上
- ・荷さばき・転回スペースの確保
- ・物流機能の高度化

緑地

道路

○: 補助対象施設の例

港湾における民間活力を活用した津波等からの避難機能の確保 (特定民間都市開発事業【共同型都市再構築業務(港湾)】)

○物流・産業等の機能が沿岸部に集積する港湾においては、津波等の大規模災害の発生時における避難場所の確保が課題となっているが、現状では、港湾労働者等の避難が可能な高台や避難施設が十分に確保されていない。

港湾労働者等の津波等からの避難場所を確保するため、避難機能を備えた物流施設等を整備する民間事業者への支援を行う。(一財)民間都市開発推進機構を通じた支援制度)

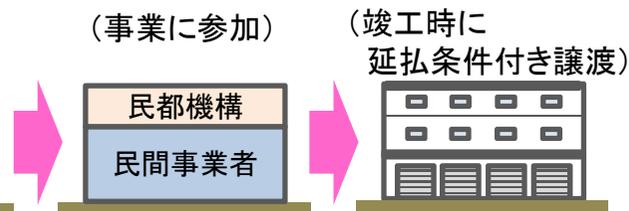
【支援スキーム】

- (一財)民間都市開発推進機構が事業費の一部を負担し、共同事業者として民間事業者の実施する施設整備事業に参加する。施設竣工後、同機構は施設の同機構持ち分を民間事業者に譲渡し、長期延べ払いで返済(20年償還)を受ける。

着工前

工事中

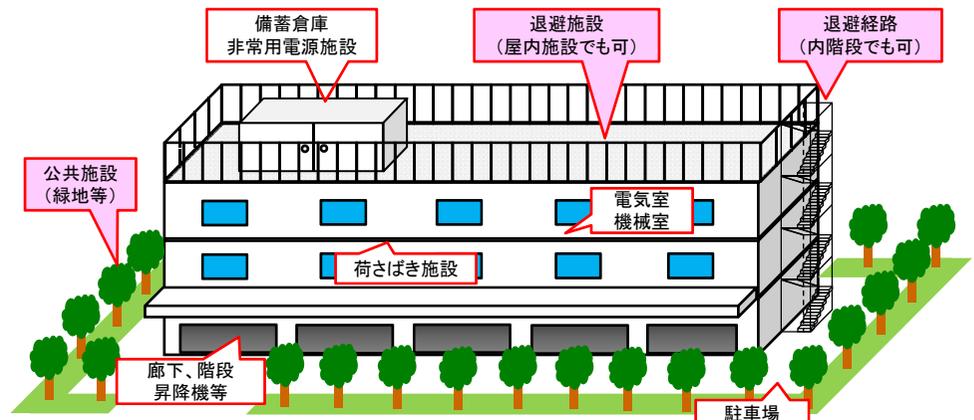
竣工後



【支援要件】 以下の支援要件をすべて満たすことが必要

- 緑地、道路、港湾における係留施設等の公共施設の整備を伴うもの
- 事業区域面積:500m²以上 延床面積:2,000m²以上
- 防災上有効な施設(退避経路及び退避施設等)を有する建築物(港湾労働者等の津波等からの一時的な避難場所としての利用に供されるものに限る。)の整備に関する事業
- 地方公共団体等が定める避難計画等への位置づけ
- 地震や津波に対する構造安全性の確保

○支援対象施設のイメージ(倉庫の例)



【支援対象施設】

- 上屋、倉庫、旅客船ターミナル、港湾業務施設等における以下の公共施設、都市利便施設、建築利便施設の3施設を支援対象とする。

| | |
|--------|--|
| 公共施設 | 緑地、道路、港湾における係留施設等 |
| 都市利便施設 | 荷さばき施設、旅客待合所、旅客乗降用施設、退避施設、退避経路、備蓄倉庫、非常用発電施設、駐車場、休憩所等 |
| 建築利便施設 | 昇降機、共同利用部分(玄関ホール、廊下、階段、便所等)、電気室、機械室等 |

【支援限度額】

- 上記3施設の合計額又は総事業費の50%以内のいずれか少ない額

支援対象施設の例

支援要件を満たすために必要な施設

4. 国際コンテナ戦略港湾（阪神港・京浜港） における「創貨」の取り組み

神戸港における創貨（企業進出）インセンティブ

創貨促進のため平成26年4月1日から市税優遇制度を拡充

【税優遇】

| | 優遇項目 | 改正前（～平成26年3月31日） | 改正後（平成26年4月1日～） |
|---|-------------|--|--|
| 市 | 固定資産税・都市計画税 | 5年間1/2軽減 土地・建物償却資産 | 5年間 9/10軽減 土地・建物償却資産 拡充 |
| | 固定資産税・都市計画税 | 3年間1/2軽減 土地・建物償却資産 要件：中核事業（特定事業のうち、次の①～②のいずれかを満たす延床面積1,000㎡以上の施設整備を行うもの） ①土地取得 ②医療分野の研究開発 | 5年間9/10軽減 土地・建物償却資産 要件：中核事業（特定事業のうち、次の①～③のいずれかを満たす延床面積1,000㎡以上の施設整備を行うもの） ①土地取得1ha以上 ②投資額(土地除く)10億円以上 ③医療分野の研究開発 拡充 |
| | 事業所税（資産割） | - | 10年間9/10軽減 土地・建物・償却資産 要件：特例中核事業（中核事業のうち、次の①，②いずれかを満たすもの） ①土地取得5ha以上 ②投資額(土地除く)50億円以上 新設 |
| 県 | 不動産取得税 | 1/2軽減 限度額：2億円（土地・建物） | 1/2軽減 限度額：2億円（土地・建物） |

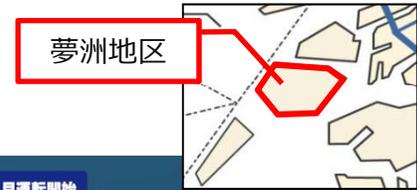


【補助金】

| | 優遇項目 | 改正前（～平成26年3月31日） | 改正後（平成26年4月1日～） |
|---|----------------|------------------|---|
| 市 | 雇用創出型製造業集積促進補助 | - | 補助率： 投資額(土地除く)の3%以内 限度額： 5億円(5年分割で支給) 要件：次の①～③全ての要件を満たす企業 ①常用雇用者100人以上 ②土地取得2ha以上 ③投資額(土地代除く)25億円以上 新設 |

大阪港における創貨（企業進出）インセンティブ

大阪港全体でグリーン分野等の企業誘致に取り組んでおり、とりわけ夢洲地区では、総合特区制度と相まってコンテナ埠頭と一体となった企業誘致を展開



関西イノベーション国際戦略総合特区



規制緩和

税制支援

財政支援

金融支援



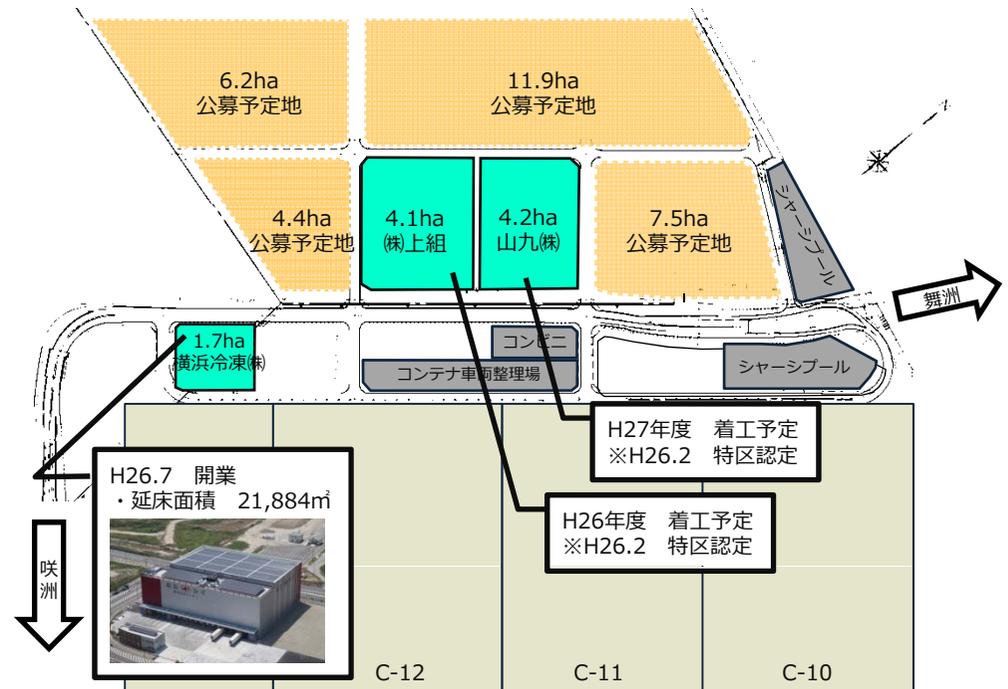
大阪府市特区税制

地方税が、5年間ゼロ+5年間1/2 (最大の場合)

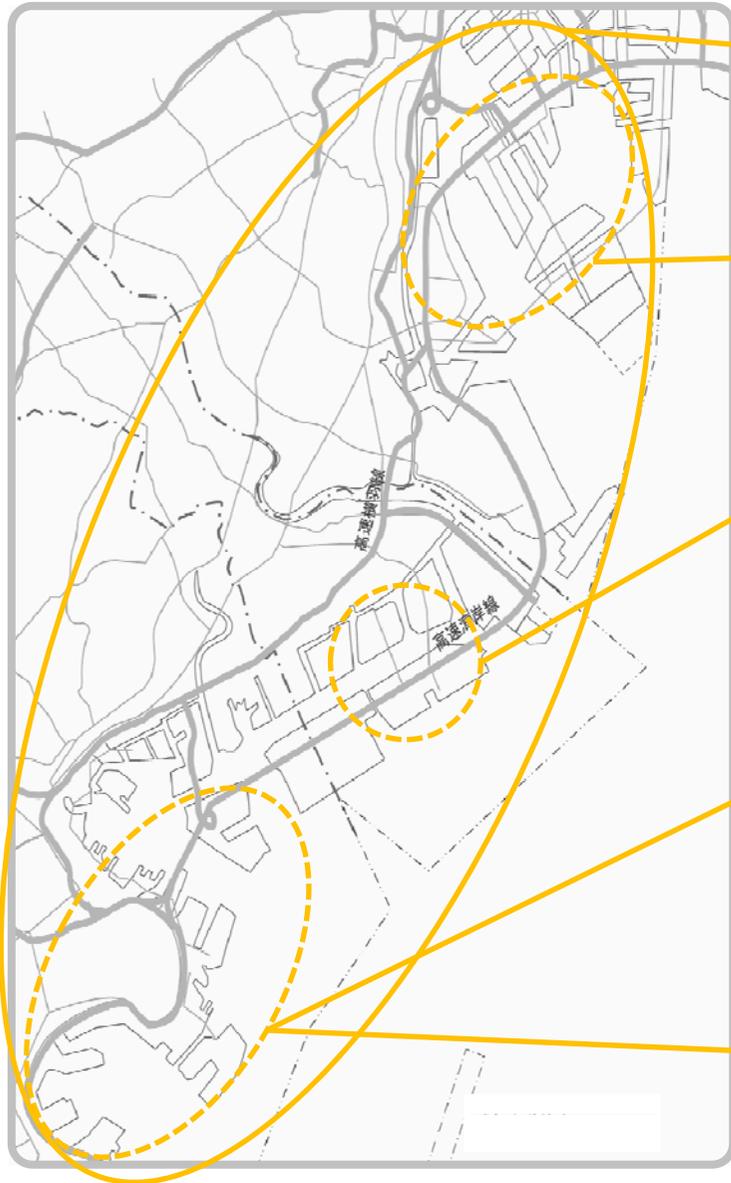
〈インセンティブ対象事業〉グリーン分野・ライフサイエンス分野及び両分野を支援する物流等の事業

地方税ゼロ(最大)!

- 対象税目
 - (市税) 固定資産税, 都市計画税, 法人市民税, 事業所税
 - (府税) 法人府民税, 事業税, 不動産取得税
- 対象分野
 - 医薬品, 医療機器, 先端医療技術, 先制医療, バッテリー, スマートコミュニティ など
- 申請受付
 - 2016年3月31日まで



「創貨」に関する取組について



○京浜港を活用した地域再生計画

- ・京浜港のコンテナターミナルを利用するために物流施設の整備や機械設備等の導入を行う事業者に対して、利子補給金制度を活用

○港湾施設用地への大規模倉庫群の誘致

- ・昭和58年に規則を制定し、周辺の地価より低廉な価格で公有地を倉庫事業者等に貸し付ける制度を創設
- ・現在約110ヘクタールの用地に延べ約120社の物流関係企業が立地

○東扇島総合物流拠点地区の形成

- ・コンテナターミナルの直背後にコンテナターミナルを利用する高機能流通加工施設等を誘致
- ・平成26年2月までに進出企業の全て（9社）が事業を開始

○物流施設誘致施策の検討

- ・この間、大手物流施設建設事業者等にヒアリングを実施
- ・今年度は、ロジスティクス機能強化に向けた取組を推進するため、基礎調査を実施
- ・保管施設に対する無利子貸付制度など国の支援の活用
→港湾計画への位置づけを検討

○市有地の倉庫業者への売却

- ・ロジスティクス機能強化のため、平成25年に磯子区杉田地区の臨港地区市有地を倉庫業者へ公募・売却
- ・南本牧ふ頭等を活用し、ロジスティクス機能の集積を検討