

平成19年1月26日
交通政策審議会
第21回港湾分科会

資料4

臨海部産業の活性化・立地促進のための 施策について

<目次>

1. 産業を取り巻く動向

- ① 設備投資の国内回帰と国内産業の高付加価値化
- ② 国際分業の進展
- ③ 世界規模の競争激化とめまぐるしい環境変化
- ④ 臨海部における立地動向
- ⑤ 増加するリサイクル産業の立地

2. 臨海部産業の活性化・立地促進のための課題

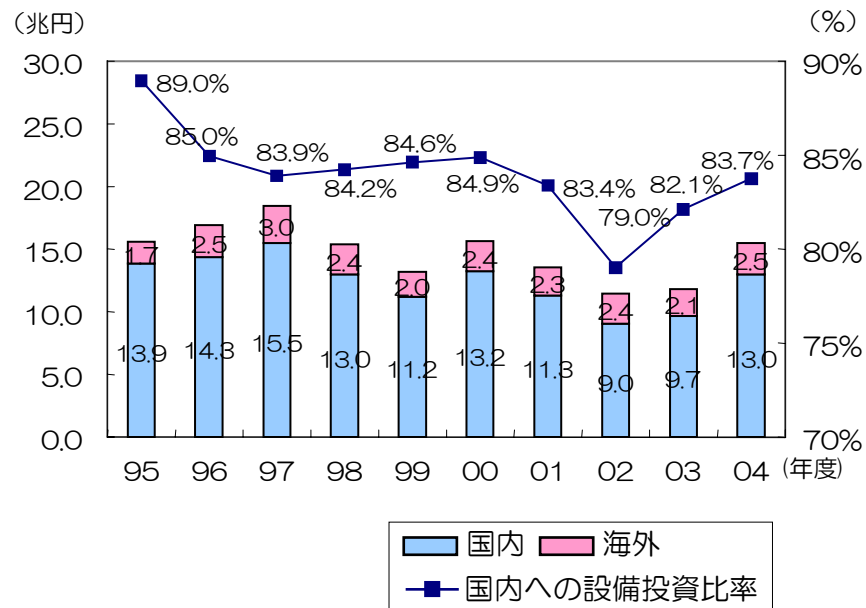
- ① 物流コスト縮減への要請の増加
- ② 産業の高付加価値化に伴うオンタイム輸送への要請の増加
- ③ 関連産業との連携－1
- ④ 関連産業との連携－2
- ⑤ 工場立地・増設のための用地確保
- ⑥ 土地貸付需要の増加
- ⑦ 分譲地に関する情報不足

3. 臨海部産業の活性化・立地促進のための施策(案)

産業を取り巻く動向 ① 設備投資の国内回帰と国内産業の高付加価値化

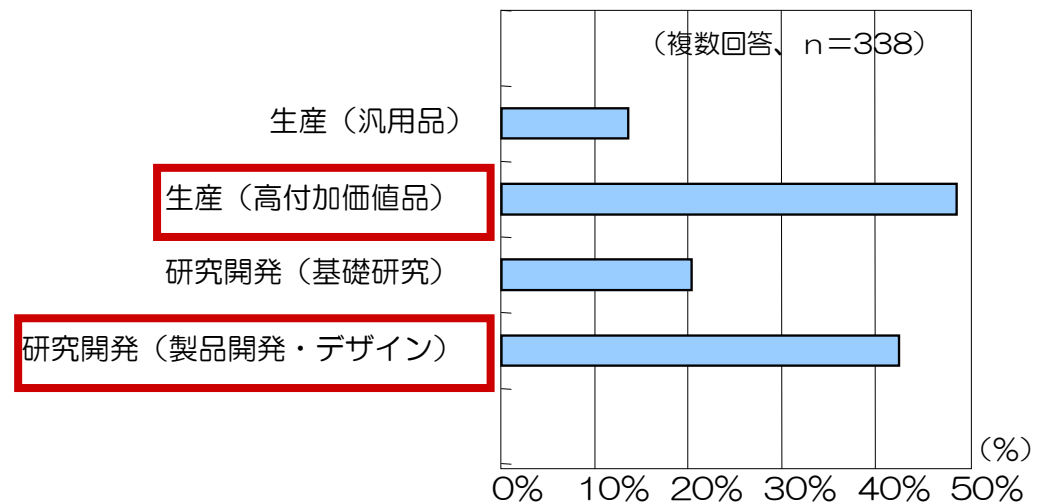
- ・ 日本企業の国内への設備投資比率は2002年を境に増加に転じており、いわゆる「国内回帰」の傾向がみられる。
- ・ 今後国内で拡大する機能としては、高付加価値品の生産や製品開発等の研究開発が多い。

日本企業の国内及び海外設備投資額の推移（製造業）



出典：経済産業省「第35回 海外事業活動基本調査」
をもとに国土交通省港湾局作成

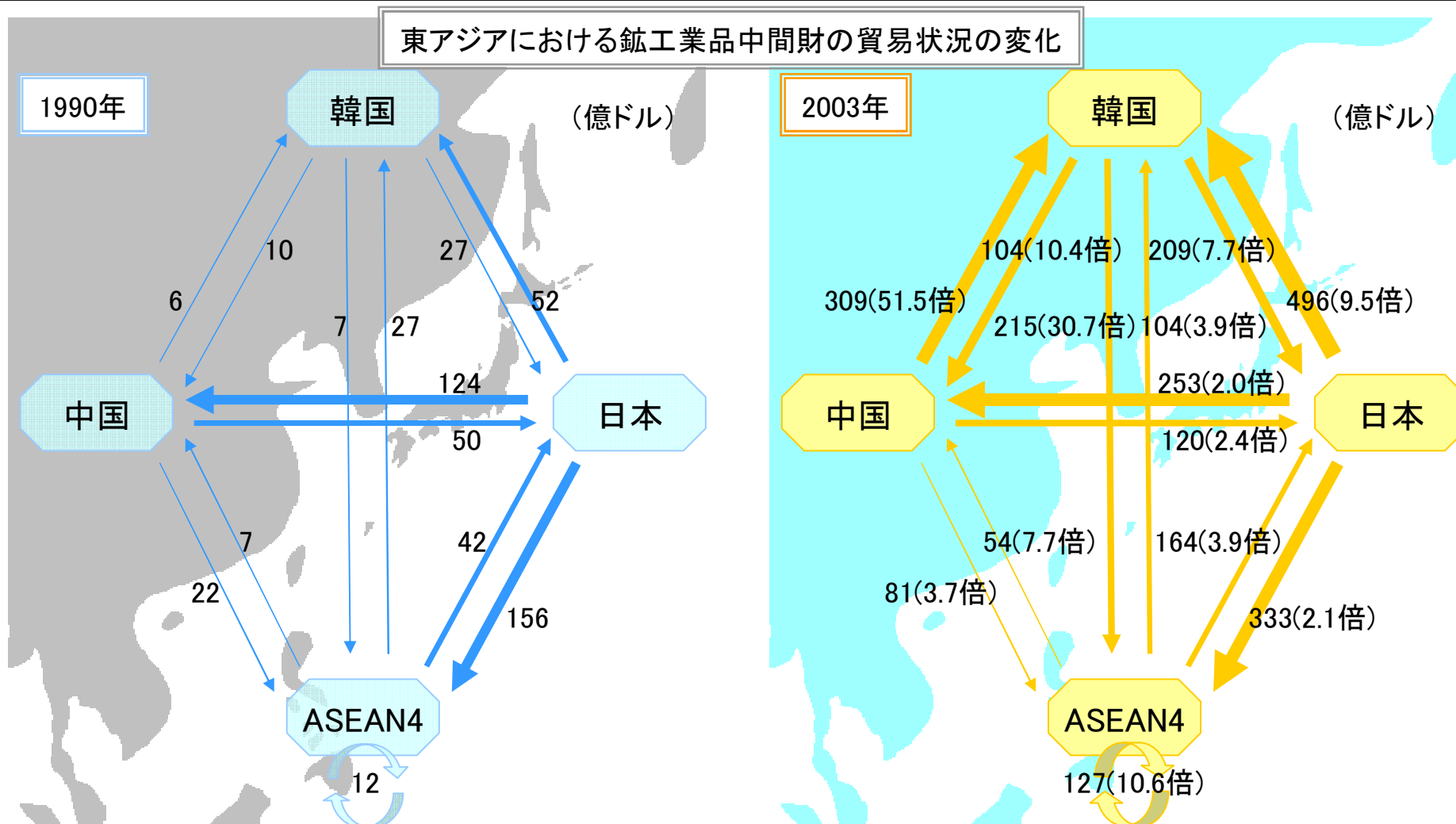
国内で拡大する機能（企業アンケート結果）



出典：日本貿易振興機構「平成16年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」をもとに国土交通省港湾局作成

産業を取り巻く動向 ② 国際分業の進展

- ・ 東アジア域内において鋳工業品の中間財貿易額は、1990年と比較して2003年には大幅に増加している。東アジア全体で見ると、中間財輸出額では我が国からのものが最も多くなっている。
- ・ 海外生産される自動車の鋼板などの中間財が日本から輸出されている。

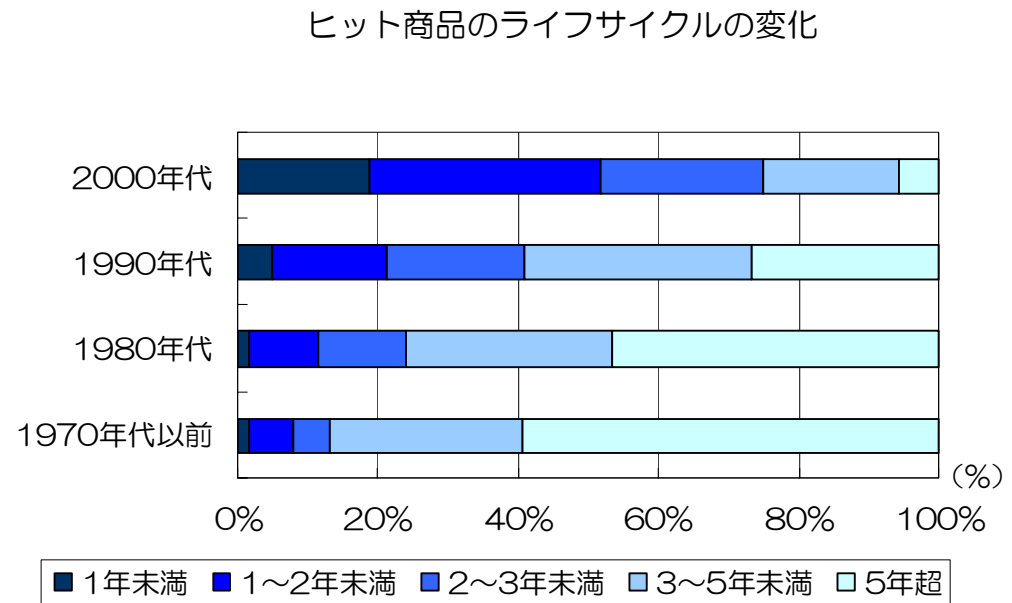
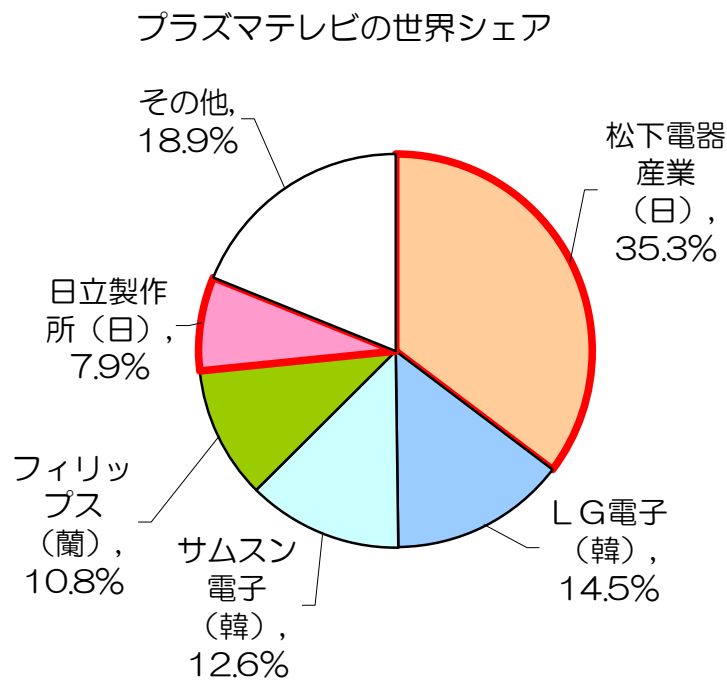


出典：経済産業省、厚生労働省、文部科学省「2006年版 ものづくり白書」

(※) この分類は、鋳工業品貿易について、その製造工程における違いに基づき、「素材・原料」、「中間財（加工品、部品）」、「最終財（資本財、消費財）」の3つのカテゴリーに分けたもの。

産業を取り巻く動向 ③ 世界規模の競争激化とめまぐるしい環境変化

- ・ プラズマテレビにみられるように、日本企業は世界市場において、韓国をはじめとする外国企業との激しいシェア争いにさらされている。
- ・ 商品のライフサイクルが短期化しているなど、企業を取り巻く環境はめまぐるしく変化している。



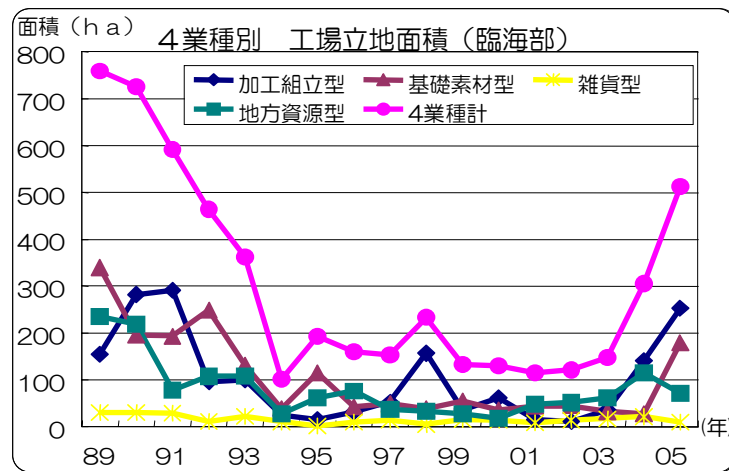
(注) 企業に対し、かつてヒットしていたが現在は売れなくなった商品について、そのライフサイクルをヒアリングしたものを(自社にとって売れ筋商品のことをヒット商品としている。)

出典：日本経済新聞社「主要商品・サービスシェア調査(2005年)」
をもとに国土交通省港湾局作成

出典：中小企業庁「中小企業白書(2005年)」
をもとに国土交通省港湾局作成

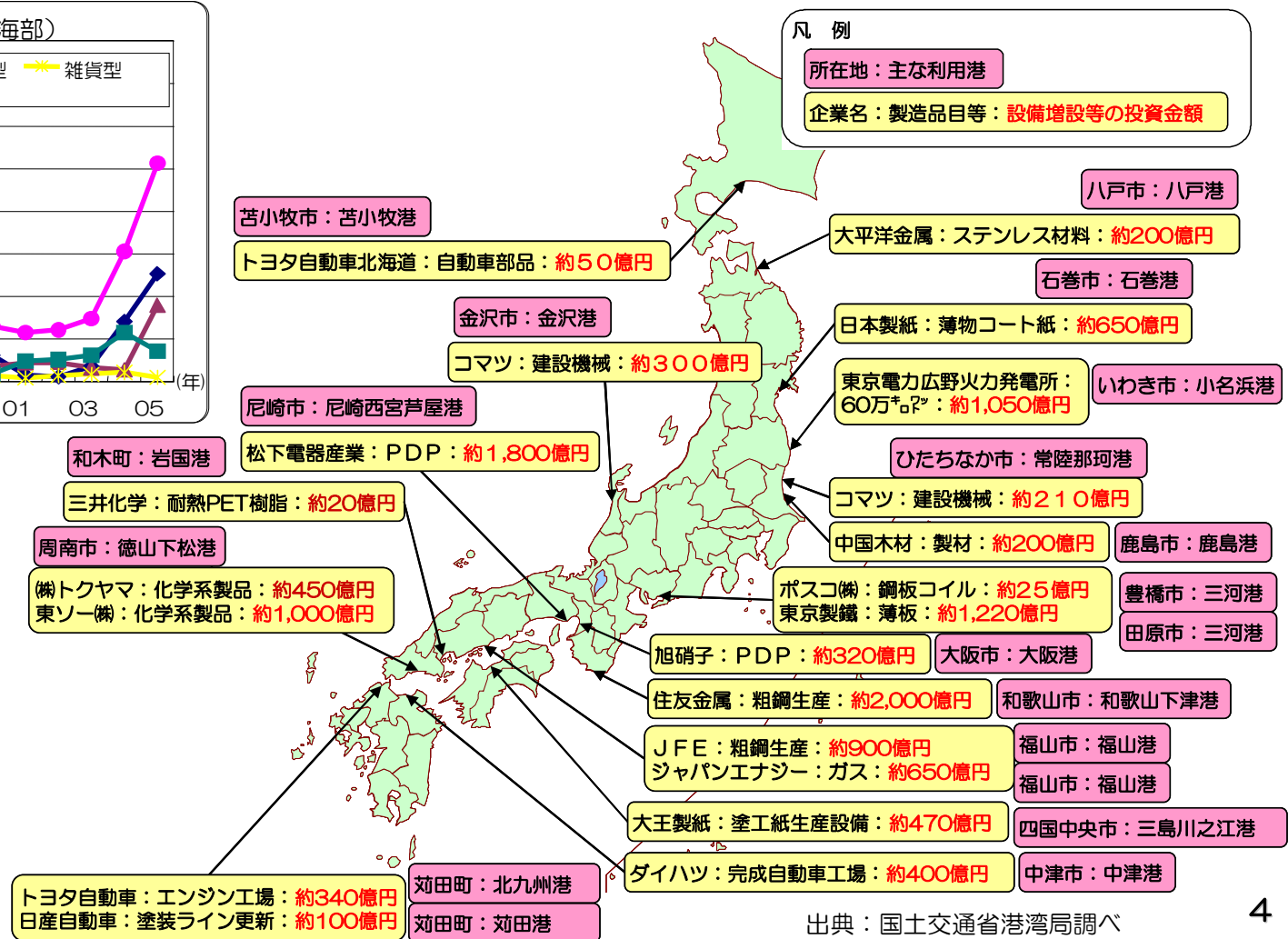
産業を取り巻く動向 ④ 臨海部における立地動向

- ・ 臨海部における工場立地面積はバブル崩壊後減少し、概ね、年100～200ヘクタールであったが、2003年から増加に転じ、2005年には500ヘクタールに増加した。業種別では、加工組立型・基礎素材型業種を中心に増加している。
- ・ 最近の臨海部への設備投資は、地方部においても多くみられる。
- ・ 新規立地だけではなく、既存産業の高付加価値化やアジア向け増産のための設備投資も多い。



出典：経済産業省「工場立地動向調査」
をもとに国土交通省港湾局作成

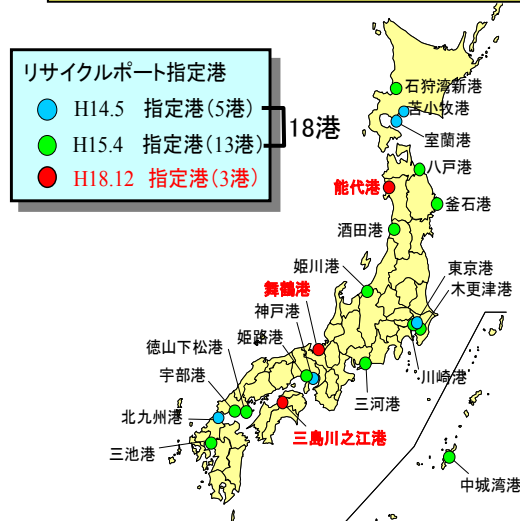
※ ここで言う臨海部とは、岸壁（物場場を含む）・海岸に接する用地又はこれらと一体となっている用地を示す。



出典：国土交通省港湾局調べ

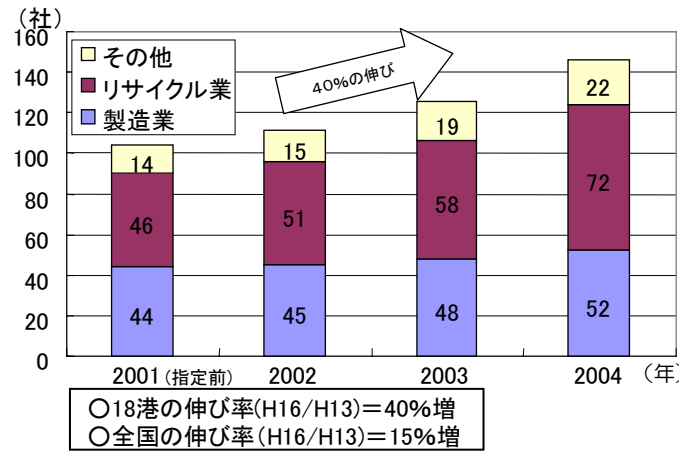
産業を取り巻く動向 ⑤ 増加するリサイクル産業の立地

- ・ 循環資源の輸送にあたっては、大量かつ安価な海上輸送機能を活用したリサイクルポート(総合静脈物流拠点港)の果たす役割が重要である。
- ・ リサイクルポートプロジェクトの推進により、臨海部においてはリサイクル関連企業の立地が進んでいる。

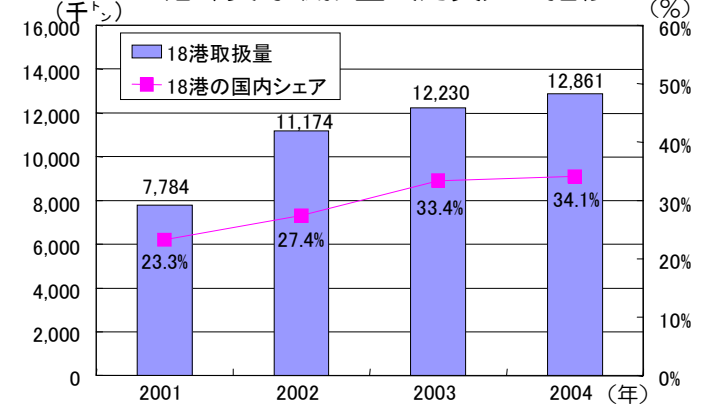


リサイクルポートの指定

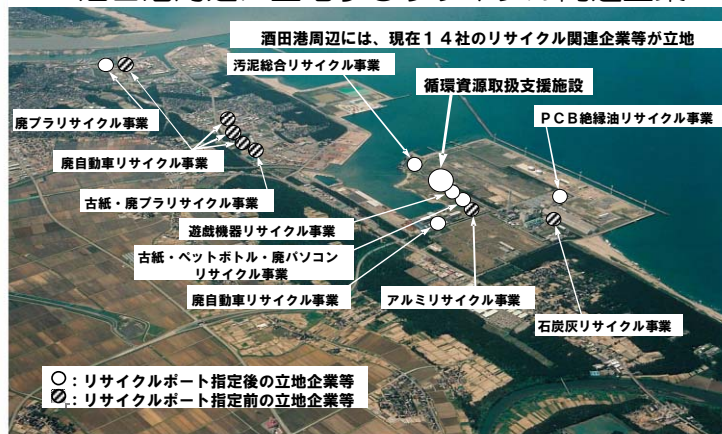
リサイクルポート18港におけるリサイクル関連企業数



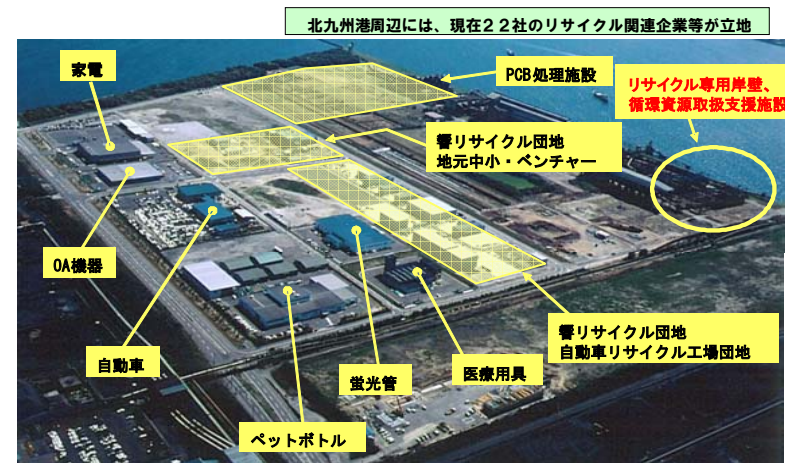
リサイクルポート18港における循環資源取扱量(内資)の推移



酒田港周辺に立地するリサイクル関連企業



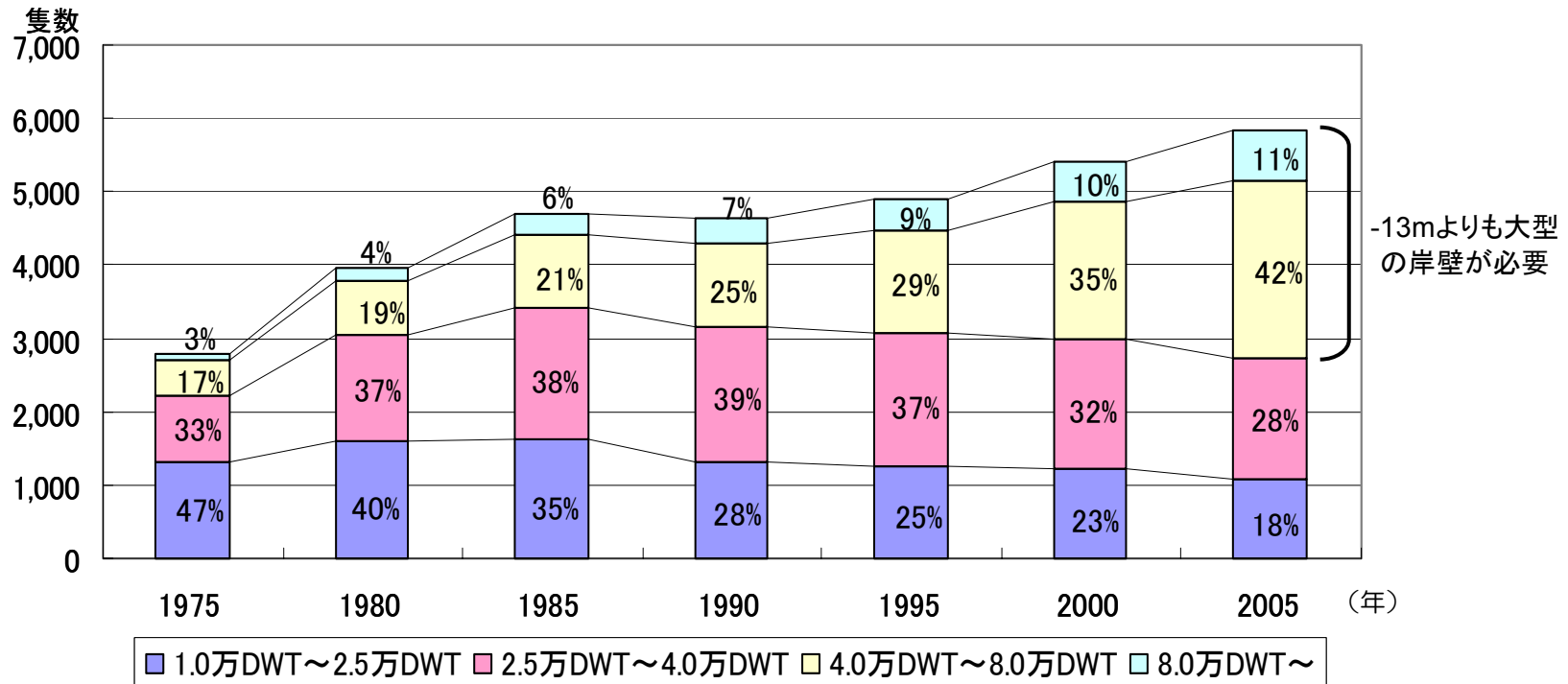
北九州港周辺に立地するリサイクル関連企業



出典：国土交通省港湾局調べ

臨海部産業の活性化・立地促進のための課題 ① 物流コスト縮減への要請の増加

- ・ 石炭等、バルク貨物運搬船の大型化が進んでいる。4万DWT以下の船舶の隻数は減少傾向にある一方で、4万DWT以上の船舶の隻数が顕著に増加している。
- ・ 大型船の増加により、大型船に対応するための岸壁が不足し、入港待ち等も発生している。



出典：日本船主協会「海運統計要覧」をもとに国土交通省港湾局作成
 (注) 1万DWT以上のバルク貨物運搬船が対象。
 グラフ中の数値は当該年における構成比。

貨物船の標準船型

	全長	船幅	満載喫水
1万DWT	137m	19.9m	8.2m
4万DWT	200m	29.9m	11.8m
10万DWT	256m	39.3m	15.1m
15万DWT	286m	44.3m	16.9m

日本船籍の主な大型貨物船

船名	船種	全長	船幅	DWT	満載喫水
ライン オア	鉄鉱石専用船	315m	54m	233,016	18.3m
松浦丸	石炭専用船	270m	47m	84,565	16.5m

出典：港湾の施設の技術上の基準・同解説（平成11年4月）

臨海部産業の活性化・立地促進のための課題

② 産業の高付加価値化に伴うオンタイム輸送への要請の増加

- ・ 産業の高付加価値化により、時間通りの物流が重要となっている。
- ・ 港内静穏度の確保が十分でなく、時間通りの物流に支障をきたしているケースもある。
- ・ また、船舶や岸壁等の破損、船舶の座礁が発生するなど、安全上の問題も発生している。

岸壁前面の静穏度が保たれていない例



台風通過後のうねりが港内に侵入。岸壁前面が擾乱し、コンテナ船等の接岸ができない。

長周期波の影響による船舶、防舷材の破損



沖合1,000km以上に発生した台風を原因とする長周期波により、原料運搬船が自社専用岸壁へ接岸中に動揺し、防舷材及び船舶が破損した。

低気圧による船舶の座礁

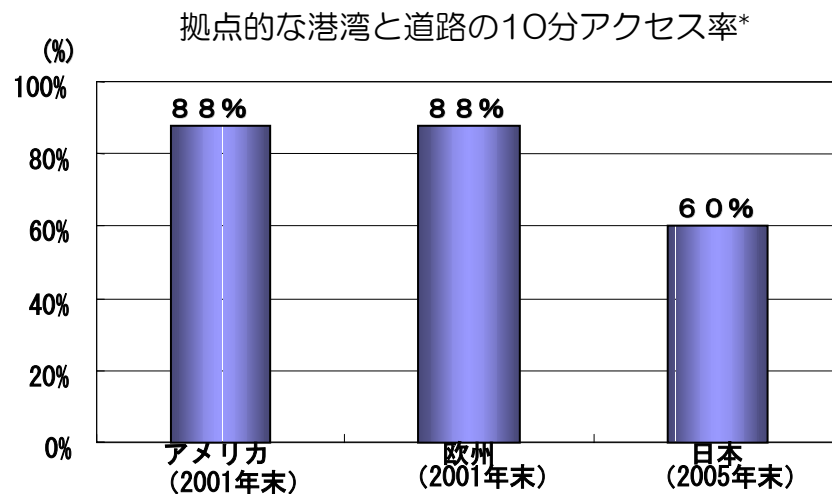


発達した低気圧の接近に伴う風浪により鉄鋼原料船が流され、防波堤に接触し座礁した。

出典：国土交通省港湾局調べ

臨海部産業の活性化・立地促進のための課題 ③ 関連産業との連携

- ・ 関連産業との円滑な連携を図るための港湾と広域的な幹線道路との接続、港湾内の円滑な道路交通が十分ではない。
- ・ コンテナターミナル等の国際物流拠点と産業拠点との連携を促進することが重要である。



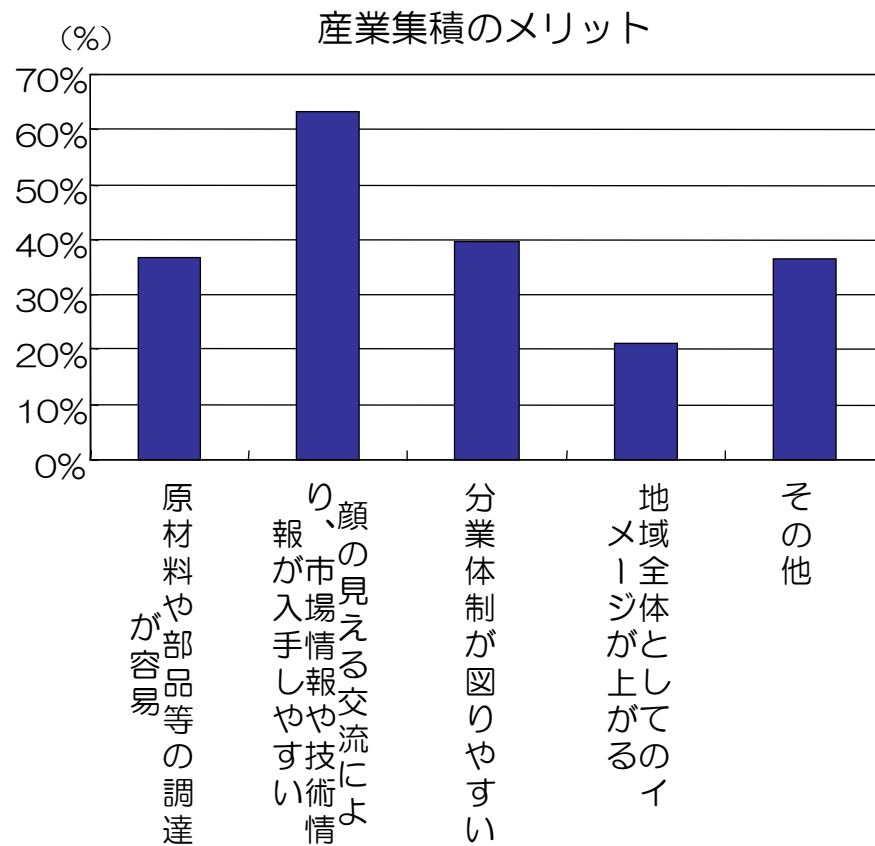
出典：国土交通省道路局調べ
* 拠点的な港湾と高規格幹線道路・地域高規格道路等のICが10分以内でアクセス可能なものの割合

埠頭間の連絡が非効率



臨海部産業の活性化・立地促進のための課題 ④ 関連産業との連携

- ・ 産業の高付加価値化に伴い、複数企業等による相互の部品調達や市場情報、技術情報のやりとりが増加しており、これらの円滑化を図るため、産学官の連携が重要である。
- ・ また、産学官が連携することにより、行政が細やかなニーズを把握し、スピードある対応を図ることが求められている。



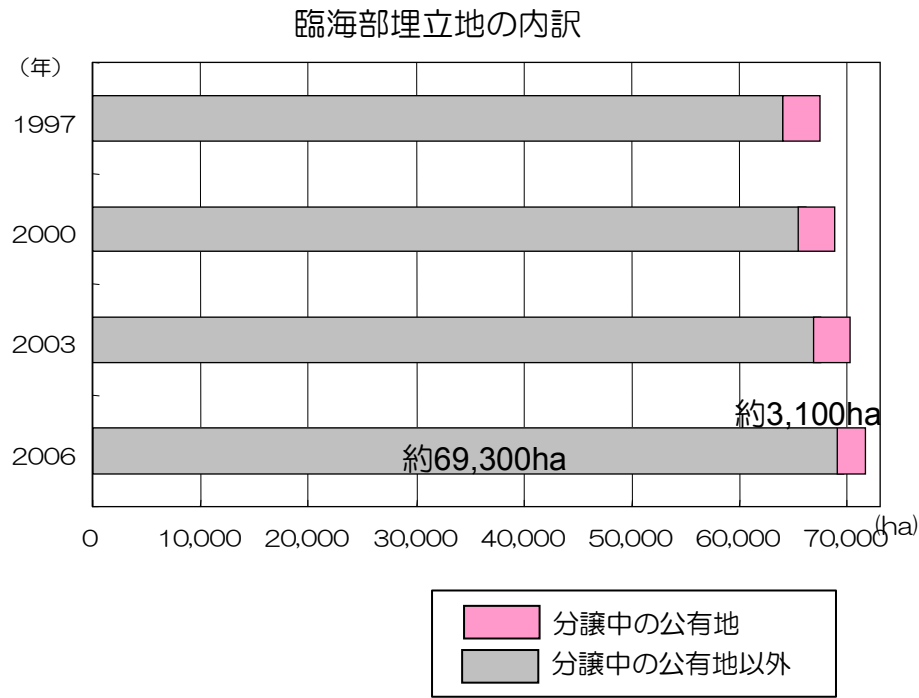
(注) 複数回答のため、合計は100を超える

出典：中小企業庁「中小企業白書2003」

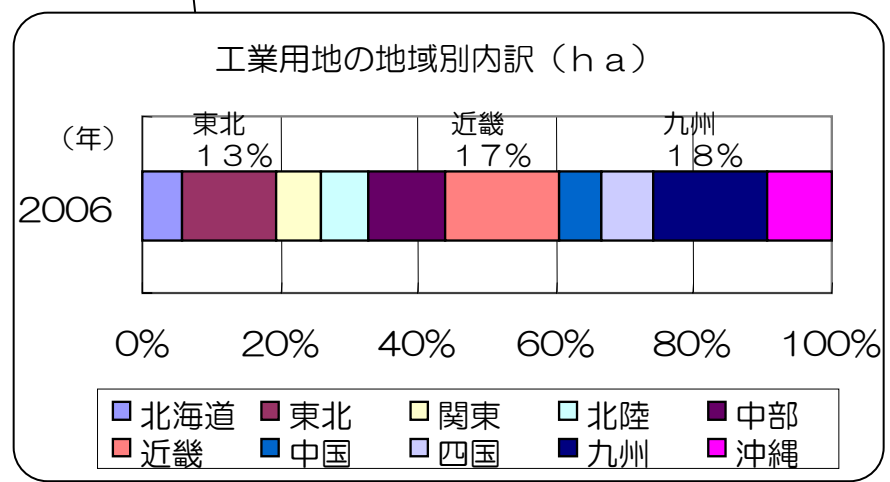
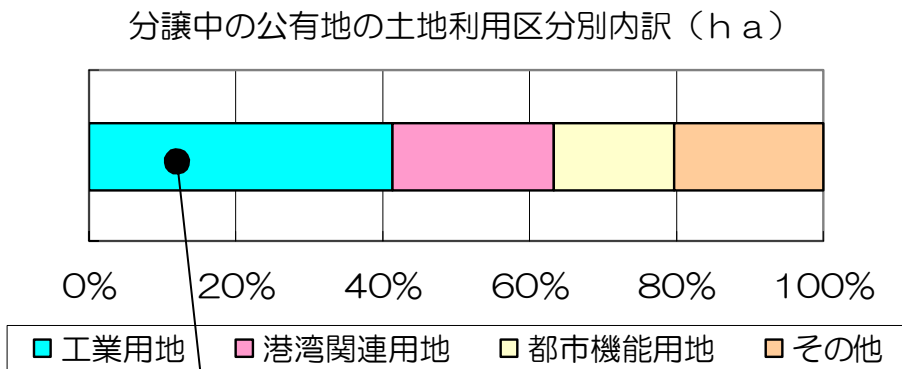


臨海部産業の活性化・立地促進のための課題 ⑤ 工場立地・増設のための用地確保

- ・ 臨海部の埋立地約72,400haのうち、約3,100haが分譲中の公有地となっている。
- ・ 分譲中の工業用地は約1,100ha、分譲中の公有地の約4割であり、地域別内訳をみると、九州、近畿、東北に多く存在している。



※2006年の「分譲中の公有地」については、2005年の調査結果を用いている。



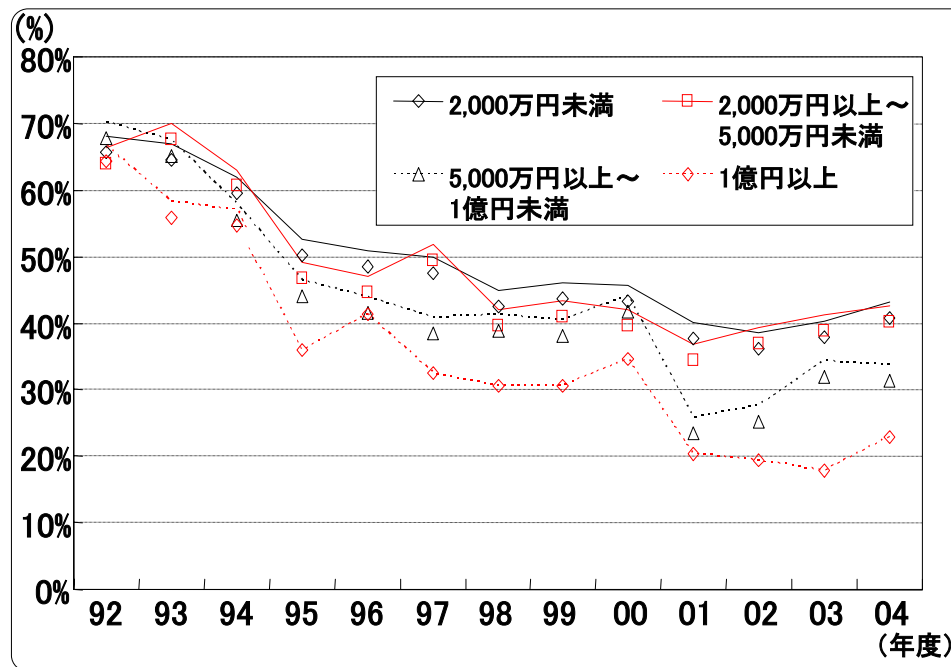
出典：国土交通省港湾局調べ

出典：国土交通省港湾局「臨海部土地情報」をもとに作成

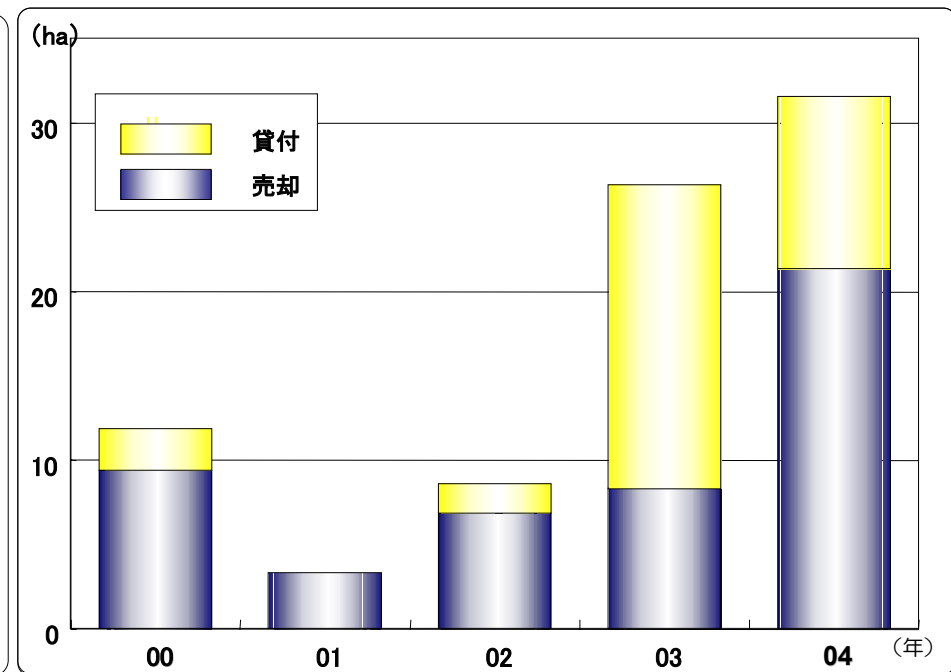
臨海部産業の活性化・立地促進のための課題 ⑥ 土地貸付需要の増加

- ・ これまでは、立地にあたって、「土地は買うもの」と考える企業が多かったが、最近では、機動的経営のため、「土地は借りるほうが有利」と考える企業が増えている。
- ・ 臨海部においても、公共の造成地の貸付が増加している。

土地に関して「今後所有が有利」と考える企業の割合
(資本金規模別)



臨海部の公有造成地の分譲（売却・貸付）の動向
(東京・神奈川)



出典： 国土交通省土地水資源局「土地所有・利用状況に関する企業行動調査」

出典： 国土交通省港湾局調べ

臨海部産業の活性化・立地促進のための課題 ⑦ 分譲地に関する情報不足

- ・ 工場立地場所の選定にあたり、分譲地に関する広域的な情報、詳細な情報、民間企業が売却を希望する用地に関する情報が不足している。
- ・ 土地需要サイドと土地供給サイドの間の情報共有が不十分となっている。

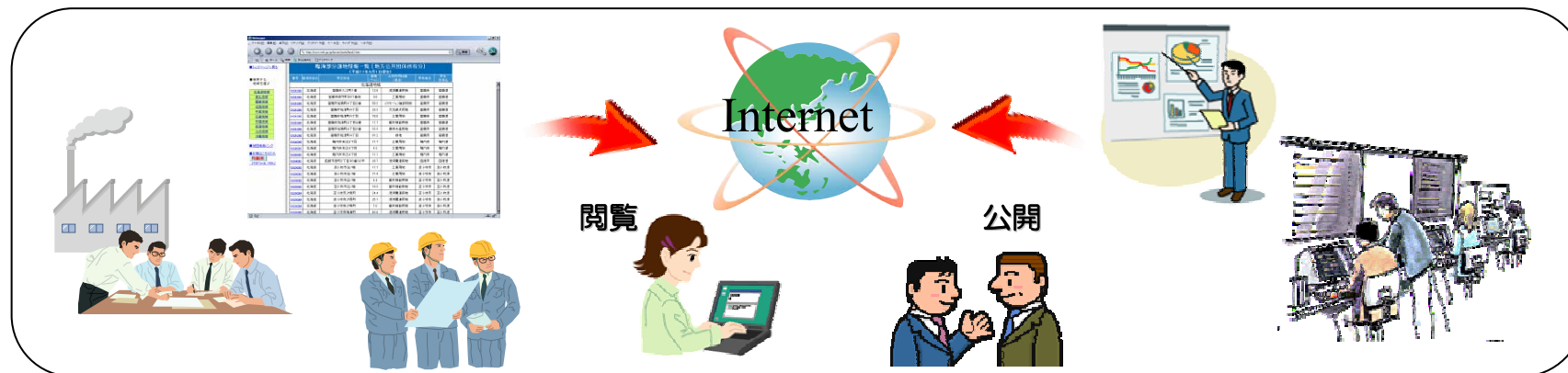
需要サイドの課題

- ・ 立地可能な場所があるのかわからない。
- ・ 立地場所のリスクに関する情報など、幅広い情報が得られることが望ましい。

情報共有が
不十分

供給サイドの課題

- ・ 公有の分譲地情報について、広く情報発信していく必要がある。
- ・ 民有地についても用地の仲介機能を含め、分譲地情報を提供するシステムや組織が望まれる。



臨海部産業の活性化・立地促進のための施策(案)

1. 日本の産業を取り巻く動向

- 世界規模の競争の激化
- 周辺諸国との分業
- 日本企業の海外進出と国内回帰
- 国内産業の高付加価値化の進展
- 企業を取り巻く環境のめまぐるしい変化

2. 臨海部の目指すべき方向性

- ・ 日本の産業の国際競争力の強化
- ・ 基礎素材型産業(いわゆる重厚長大産業)の高付加価値化
- ・ 加工組立型業種を中心とした新規立地
- ・ 産業の経済効果を通じた地域の活性化

3. 臨海部の特性

- ・ 海運の利用が容易
- ・ 都市に近く背後の人口が多い
- ・ 都市に近く産官学の連携が容易
- ・ 既に産業が集積しており、これらのとの連携が可能
- ・ 高速道路へのアクセスが悪い場合がある
- ・ 臨海部造成地の地価が高い

4. 支援の方向性

国際的な競争条件を整備

- ・ 企業の需要に対応したインフラ整備(既存インフラの有効活用)
- ・ 工場の新規立地・増設に合わせた用地の再編・確保
- ・ 臨海部造成地のリースの円滑化

地域・企業のニーズにきめ細かに対応

- ・ 産学官含めた協力体制の構築・ニーズのくみ上げ
- ・ 産官連携等によりインフラ整備のスピードアップ
- ・ 臨海部用地情報の提供
- ・ 循環資源の海上輸送円滑化

広域的な連携の推進

- ・ 広域的な幹線道路との接続、港湾内の道路交通の円滑化
- ・ コンテナターミナル等の国際物流拠点との連携

臨海部産業の活性化・立地促進のための施策(案)

国際的な競争条件を整備

- 企業の需要に対応したインフラ整備(既存インフラの有効活用)
- 工場の新規立地、増設に合わせた用地の確保、再編
- 臨海部造成地のリースの円滑化

地域・企業のニーズにきめ細かに対応

- 産学官含めた協力体制の構築・ニーズのくみ上げ
- 産官連携等によりインフラ整備のスピードアップ
- 臨海部用地情報の提供
- 循環資源の海上輸送円滑化

広域的な連携の推進

- 広域的な幹線道路との接続、港湾内の道路交通の円滑化
- コンテナターミナル等の国際物流拠点との連携

