

(2) 民需・雇用や都市・地域活性化に資する基盤整備

物流基盤の整備を通じた地域産業の競争力強化、地域振興の支援

イ) 我が国経済を支え、民需・雇用の創出を促進する多目的国際ターミナルの拠点整備等

海上輸出入貨物の約85%は、我が国のエネルギーや基幹産業を支えるバルク貨物であり、これらの安定的かつ低廉な輸送を確保することにより我が国経済活性化を進めるためにも、多目的国際ターミナルの整備を図る必要がある。これらの実施に当たっては、背後立地企業の需要動向に適切に対応し、民需・雇用の創出にも資するよう、選択的かつ集中的に行う必要がある。さらに、企業の国際競争力の確保を図るべく、老朽化により低下した施設の機能更新を、公共・民間の適切な費用負担のもと実施する。

(三島川之江港、下関港等)

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【H14比5%減(H19)】

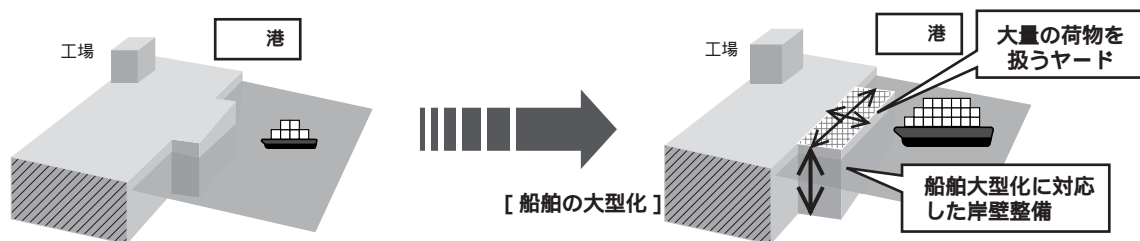
事業費915億円(対前年度比1.27) 国費601億円(対前年度比1.26)

多目的国際ターミナル整備に伴う物流コストの削減事例(企業ヒアリングによる)

【輸送ルート変更に伴うコスト削減例】

都道府県	企業	取扱品目	従来ルート	変更後ルート	物流コストの削減例
青森県	A社	紙	八戸市 京浜港 アジア	八戸市 八戸港 アジア	約30%
山形県	B社	落花生	中国 横浜港 山形県	中国 酒田港 山形県	約75~80%
富山県	C社	活性白土	新潟県内 横浜港 台湾	新潟県内 伏木富山港 台湾	輸送費:年間500万円 (約50%)削減 輸送日数:14日 7日
岡山県	D社	バナナ	東南アジア 神戸港 岡山県内	東南アジア 水島港 岡山県内	約20%

【船舶の大型化に伴うコスト削減例】



都道府県	企業	取扱品目	従来船舶	変更後船舶	物流コストの削減例
北海道	E社	穀物 (メイズ、マイロ)	2万D/W	7万D/W	約1,000円/t~1,500円/t (ヒアリング)
静岡県	F社	チップ	3.8~4.0万D/W	4.8万D/W	約1億円/年
山口県	G社	石炭	3万DW	5万DW	約25~30%

多目的国際ターミナルの整備による民需・雇用創出効果の事例



多目的国際ターミナルのイメージ

A港においては、港湾背後に立地する企業は増産に向けて新たな設備投資を行い、生産能力の増強を予定しており、これに伴い約750人の新たな直接雇用が発生する見込み。

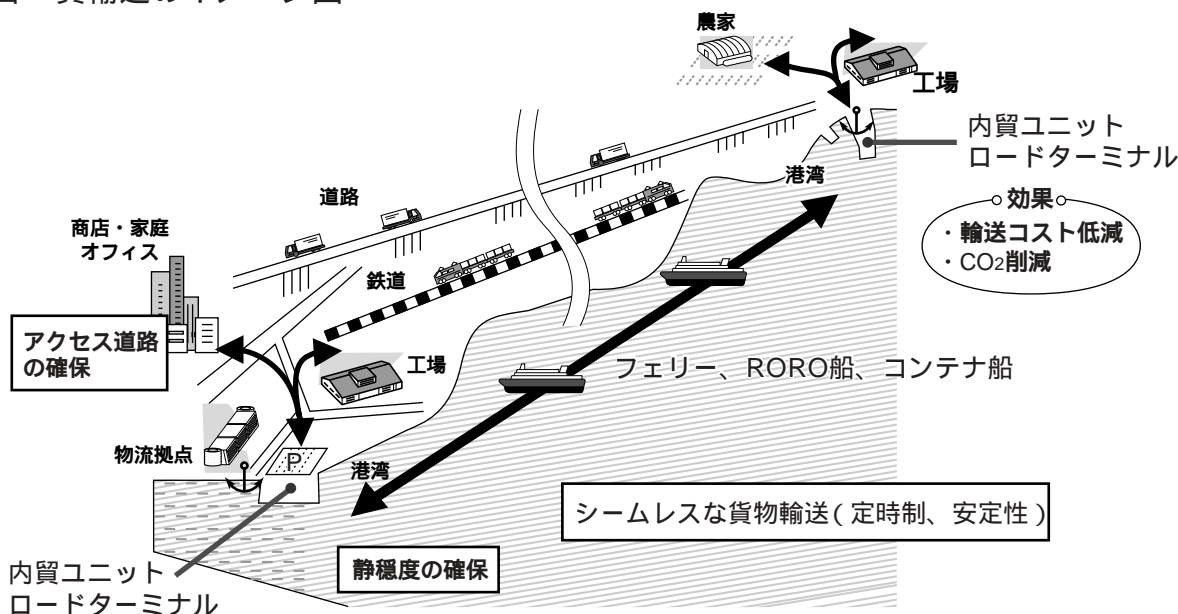
公共事業の概要	港湾整備事業費	約180億円
	事業期間	H14~H18
	整備施設	岸壁(-14m)、防波堤、泊地等
民間投資の概要	関連主要企業の投資額	約860億円 (H12~H23)
	雇用創出の直接効果	約750人

口) 複合一貫輸送等に対応した効率的な国内海上輸送網の強化とモーダルシフトの推進
 環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、船舶の大型化・高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場等を有し、陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送に対応した国内物流拠点を整備する。(青森港、呉港等)

指標：フェリー等国内貨物等輸送コスト低減率【H14比4%減(H19)】

指標：複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率【75%(H12) 80%(H18)】

複合一貫輸送のイメージ図



複合一貫輸送によるコストまたは環境負荷の削減事例

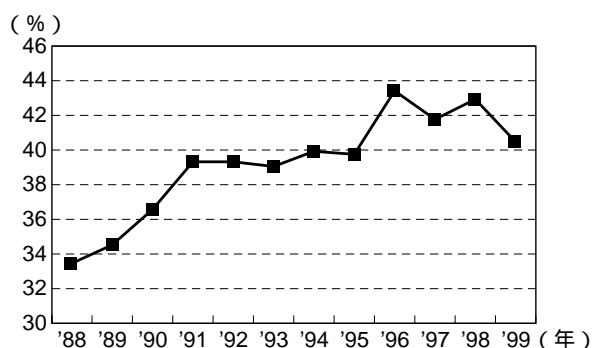
A社のコスト削減事例

関東～近畿間の海上輸送比率を15～20%から100%に引き上げること等により、A社全体で15%の物流コストを削減。

B社の環境負荷削減事例

関東から九州向け製品輸送の約80%をトラックから海運に転換することにより、B社の全トラック輸送に係るCO₂排出量の8%の削減を見込む。

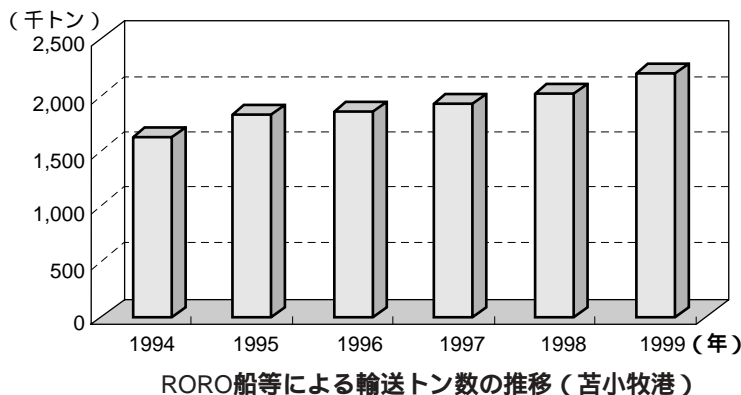
モーダルシフト化率*の推移



* モーダルシフト化率：輸送距離500km以上の産業基礎物資以外の雑貨輸送量のうち、鉄道または海運により運ばれている輸送量の割合。

複合一貫輸送の具体事例

農産品・紙・パルプ等を、国内各地に輸送している苫小牧港では、RORO船等による輸送トン数が順調に増加している。



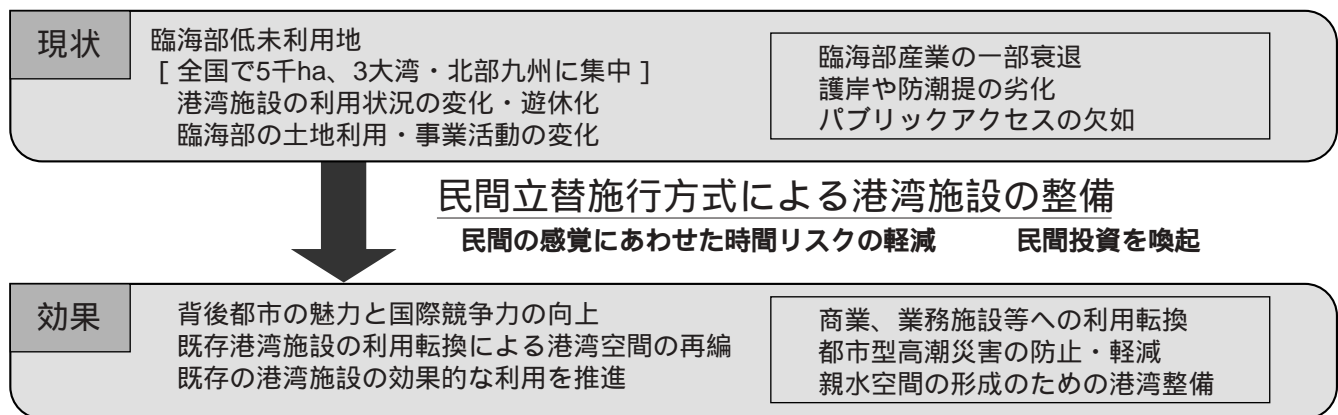
臨海部における都市再生・構造改革特区への取組み

構造改革を一体的かつ整合的に実行することにより、民間需要が持続的に創出される環境を整備するため、臨海部における都市再生・構造改革特区への取組みの一層の推進を図る。

イ) 臨海部における都市再生への取組み

平成15年5月に都市再生特別措置法が改正され、同法による民間都市再生事業計画の認定事業者が行う港湾施設の整備に対する無利子貸付けを行うことが可能となった。

民間の感覚にあわせた時間リスクの軽減や、民間投資を喚起することにより、臨海部における都市再生を一層推進する。



都市再生無利子貸付けの支援スキーム

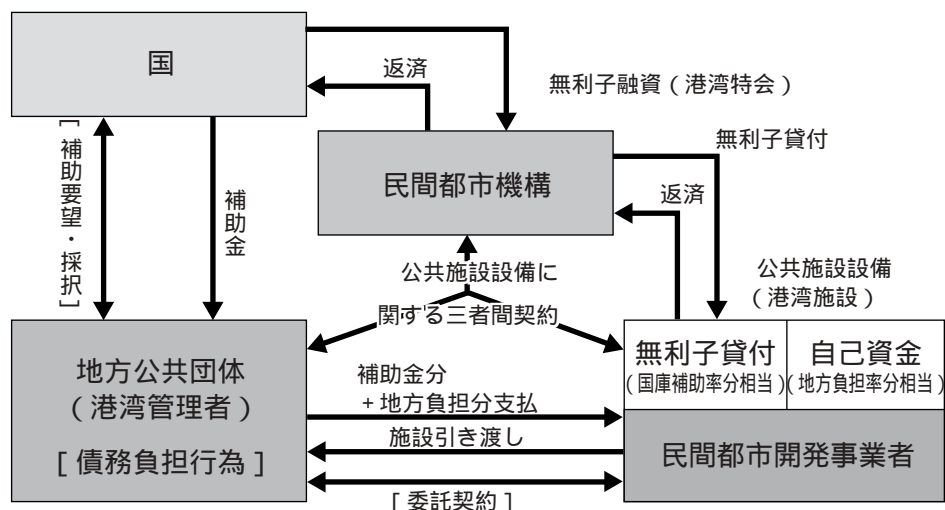
1. 支援対象施設

民間都市再生事業計画の認定事業者が認定事業として行う、港湾計画において定められた以下の施設の整備事業。但し、港湾法等の規定等により、国がその費用を負担し、若しくは補助することができることとされている事業に限る。

[水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設(道路、運河)、港湾環境整備施設(緑地、広場)]

2. 対象事業者

都市再生特別措置法による民間都市再生事業計画の認定事業者



3. 港湾管理者からの立替資金の支払い

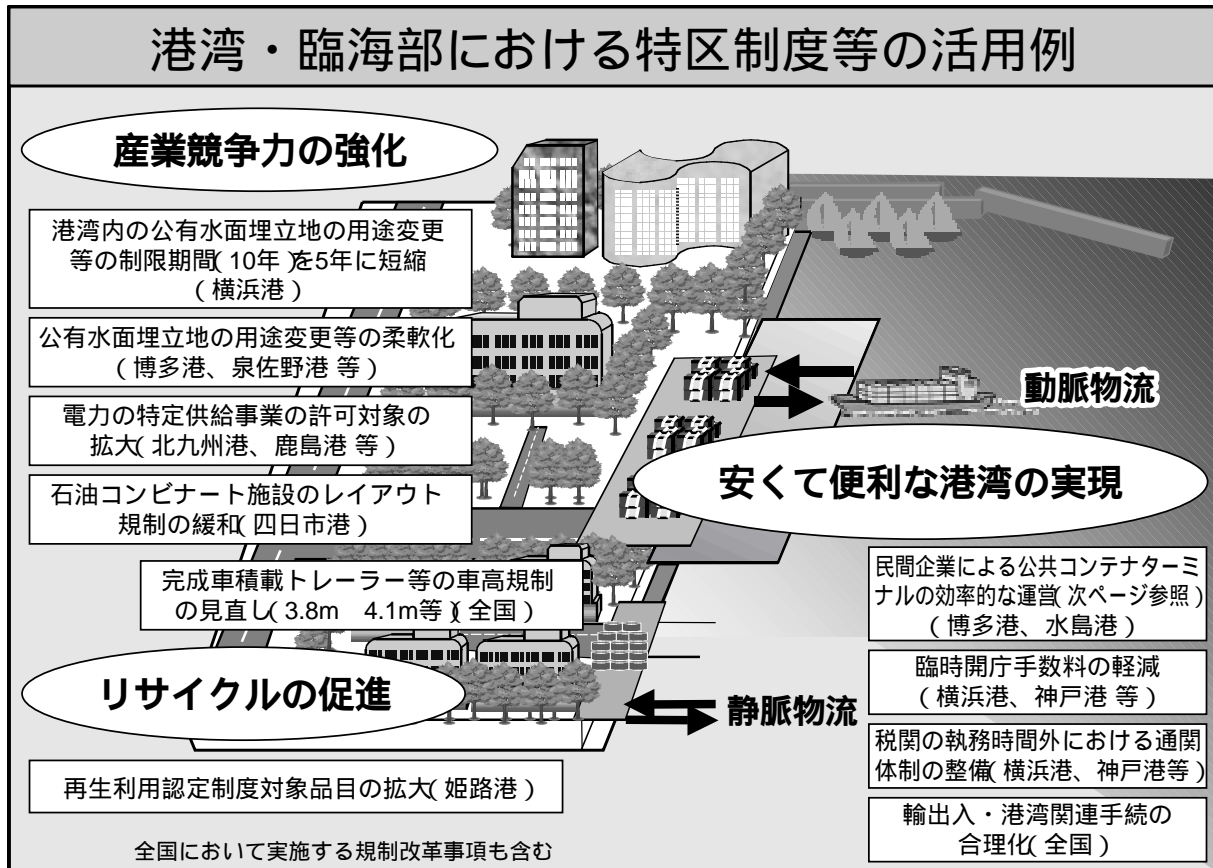
港湾管理者は公共施設の整備費を後年度に延払いすることが可能となる。(通常は立替年度の翌年度からの5年償還。特別の場合は、一般財源分については20年償還することが可能。)

ロ) 臨海部における構造改革特区への取組み

経済社会の構造改革の推進及び地域の活性化を図るため、地域の特性に応じた規制の特例の導入により地域が自発性を持って構造改革を進めることができる構造改革特区の制度化が進められ、構造改革特別区域法の成立(平成14年12月:平成15年5月一部改正)、構造改革特別区域基本方針の閣議決定(平成15年1月:平成15年7月一部変更)を経て、平成15年4月以降、第3回まで構造改革特区が誕生している。

この構造改革特区は臨海部においても多く認定されている。(北九州港、四日市港等)

特区制度等のソフト施策とハードの活用を推進することにより、国際物流機能の強化、臨海部における既存立地企業の再編、新産業分野の展開等を促進し、産業の高付加価値化、コストの低減等を図っていく。



臨海部における未利用埋立地の活用(「臨海部における埋立地の流動化調査」)

特区制度においては、公有水面の埋立てについて、港湾内の埋立地の用地変更等の制限期間(10年)を5年に短縮すること等により、埋立地の土地利用促進を図り、産業競争力の強化等に資することとしている。この規制緩和措置について、その利用状況や社会経済的効果・周辺地域への影響等を検証しつつ、今後の埋立地の利用促進方策を検討する。(非公共)