

# 2 地域経済再生『活力』

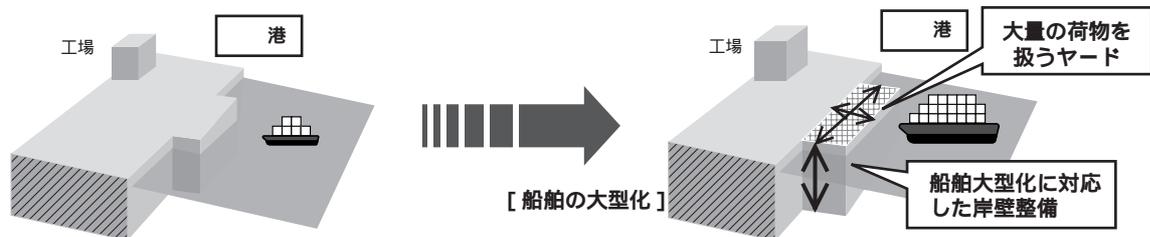
## 地域の経済と雇用を支援する多目的国際ターミナルプロジェクトの推進

海上輸出入貨物の約88%は、我が国のエネルギーや基幹産業を支える鉄鉱石・石炭・穀物等のバルク貨物である。これらの安定的かつ低廉な輸送を確保し、地域経済の活性化を図るため、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、多目的国際ターミナルの整備を推進する。  
(三島川之江港、高松港等)

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【(H14) H14比1.2%減(H15) H14比5%減(H19)】

事業費900億円(対前年度比0.98) 国費583億円(対前年度比0.97)

### 多目的国際ターミナル整備による船舶の大型化に伴うコスト削減



| 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  | 飼料会社E社 | 穀物<br>(メイズ、マイロ) | 2万DWT   | 7万DWT   | 約1,000円/t ~ 1,500円/t |
| 静岡県  | 製紙会社F社 | チップ             | 3.9万DWT | 4.8万DWT | 約2億円/年               |
| 山口県  | 化学会社G社 | 石炭              | 3万DWT   | 5万DWT   | 約25%                 |

### 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

| 港名    | 公共事業の概要 |            |                   | 民間投資の概要       |                  |           |
|-------|---------|------------|-------------------|---------------|------------------|-----------|
|       | 港湾整備事業  | 期間         | 整備施設              | 業種            | 主要企業の投資額(期間)     | 雇用創出の直接効果 |
| 北陸:A港 | 27億円    | H13~H15    | 岸壁(-13m)、泊地等      | パルプ・紙・紙加工品製造業 | 600億円(H17~H20)   | 約150人     |
| 中国:B港 | 200億円   | H9~H30     | 岸壁(-13m)、泊地、航路    | 電気業           | 1,000億円(H15~H20) | 100人      |
| 中国:C港 | 230億円   | H7~H20     | 岸壁(-10m)、泊地、航路等   | 自動車製造業        | 170億円            | 約250人     |
|       |         |            |                   | 化学工業          | 30億円             | 約50人      |
| 中国:D港 | 55億円    | H7~H15     | 岸壁(-11m)          | 化学工業          | 100億円            | 約10人      |
|       |         |            |                   | パルプ・紙・紙加工品製造業 | 830億円(H8~H9)     | 約230人     |
| 中国:E港 | 200億円   | H3~H17     | 岸壁(-11m)等         | 化学工業          | 60億円             | 約50人      |
|       |         |            |                   | 化学工業          | 150億円            | 約100人     |
|       |         |            |                   | パルプ・紙・紙加工品製造業 | 130億円            | -         |
| 中国:F港 | 490億円   | H1~H26     | 岸壁(-12m、-10m)、泊地等 | 化学工業          | 940億円(H8~H20)    | 約200人     |
| 四国:G港 | 180億円   | H14~H20    | 岸壁(-14m)、防波堤、泊地等  | パルプ・紙・紙加工品製造業 | 860億円(H13~H23)   | 約750人     |
| 九州:H港 | 469億円   | H8~H20年代前半 | 岸壁(-11m、-8m)、防波堤等 | 自動車製造業        | 400億円(H8~H16)    | 1,500人    |

### 新規着工 高松港朝日地区多目的国際ターミナル(水深12m岸壁等)



高松港に多目的国際ターミナル(耐震)を整備することにより、南海地震等の大規模地震発生時に緊急物資輸送拠点として機能するとともに、3万DWT級大型船の入港が可能となるなど、物流コストが削減される。

| 事業概要 | 総事業費 | 約88億円                |
|------|------|----------------------|
|      | 事業期間 | H17~H22              |
|      | 整備施設 | 岸壁(-12m)、航路泊地(-12m)等 |

## 既存ストックの有効活用によるものづくり産業・素材型産業の活力の復活

### 産業関連制度の見直し

船舶の大型化や施設の陳腐化、埋没等の進行に対して、産業関連航路の機能回復・拡充を進め、もって地域産業の競争力の向上を支援するため、エネルギー・鉄鋼港湾制度を約30年ぶりに改正し、水深ごとに規定されている受益者負担率を見直すことで、地域の民間企業の負担を軽減する。

#### 【受益者(民間企業)負担率】

| 現行         |        | 改正後        |        |
|------------|--------|------------|--------|
| 水深13mまで    | 5/10   | 水深16mまで    | 5/10   |
| 水深13～19mまで | 7.5/10 | 水深16～24mまで | 7.5/10 |
| 水深19～24mまで | 9/10   |            |        |

民間専用施設

公共施設

分岐航路-10m

産業関連航路 -16m

航路の埋没

港口

現状：

- ・埋没により、産業の動脈である航路・泊地が一部所要の水深を確保できていない。
- ・大型船舶が入港できないため、非効率な輸送形態になっている。

**制度改正**

(港湾機能の回復・拡充が加速)

- ・大型船舶の入港が可能となり、輸送効率が向上する。
- ・航路の水深が確保され、船舶航行の安全性が向上する。

国際競争力確保の観点からも、早急な対応が必要

### 新規着工 福山港(本航路地区)航路(水深16m)



鉄鋼産業を支える航路の埋没が解消されることにより、船舶の航行安全性が向上するとともに、喫水調整のために積載貨物量を減じることがなくなり、物流コストが削減され、我が国基幹産業の国際競争力強化につながる。

| 事業概要 | 総事業費 | 約104億円   |
|------|------|----------|
|      | 事業期間 | H17～H20  |
|      | 整備施設 | 航路(-16m) |

### 地域の新たなニーズに対応した臨海部の再編促進

産業構造の転換等に伴い顕在化した臨海部の低未利用地は、交通拠点に近接し、水際線を有する一定規模の有効な用地であるが、公有地民有地あるいは利用地未利用地が複雑に入り組んでいる等のため、十分な有効活用が図られていない。一方、近年の景気回復に伴い、臨海部における都市機能、親水空間の形成や、スーパー中枢港湾政策のような新たな物流・産業立地等のニーズがみられるようになってきている。

このため、臨海部の低未利用地を活用し、高度な港湾物流機能を支援するロジスティックス・ハブへの活用方策や、物流機能の再編・集積(ロジスティックス・ハブ)の結果生じる新たな臨海部低未利用地の跡地利用について新たな活性化スキーム及び再編モデルの構築を検討する。(行政経費)

## 国内海上輸送体系の強化とモーダルシフトの推進

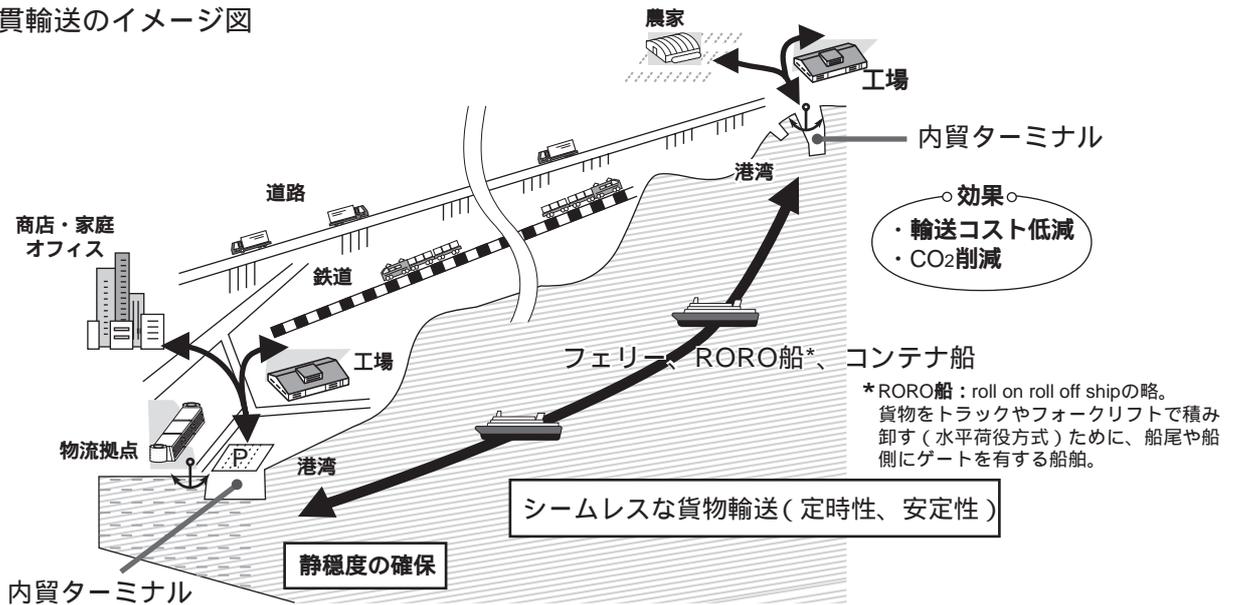
環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、船舶の大型化・高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場等を有し、陸上交通機関と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。  
(青森港、常陸那珂港等)

指標：フェリー等国内貨物輸送コスト低減率【(H14) H14比0.7%減 (H15) 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) 79%(H15) 80%(H18)】

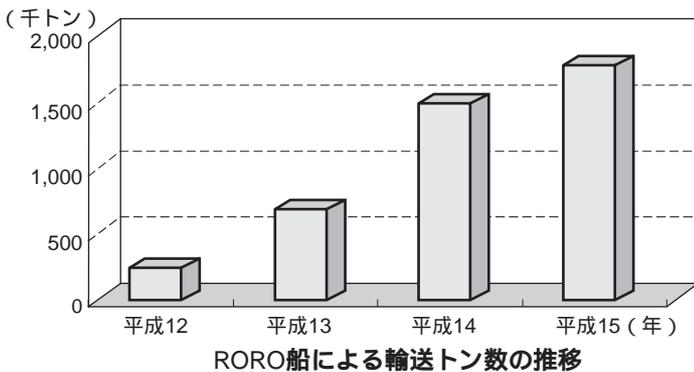
事業費263億円(対前年度比0.85) 国費162億円(対前年度比0.87)

複合一貫輸送のイメージ図

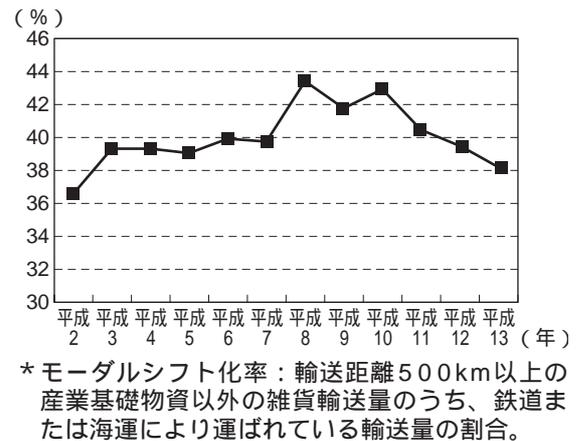


常陸那珂港における複合一貫輸送の推移

RORO船による食料工業品・紙・パルプ・野菜・果物等の輸送トン数が順調に増加している。



モーダルシフト化率\*の推移



### 新規着工 常陸那珂港中央ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル(水深9m岸壁等)

常陸那珂港中央ふ頭地区



常陸那珂港の複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備により、大型RORO船が就航可能となり、貨物の積み残し解消など輸送の効率化が図られ、物流コストが削減される。

| 事業概要 | 内容               |
|------|------------------|
| 総事業費 | 約51億円            |
| 事業期間 | H17～H20          |
| 整備施設 | 岸壁(-9m)、泊地(-9m)等 |