

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、舞鶴港等)

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)】

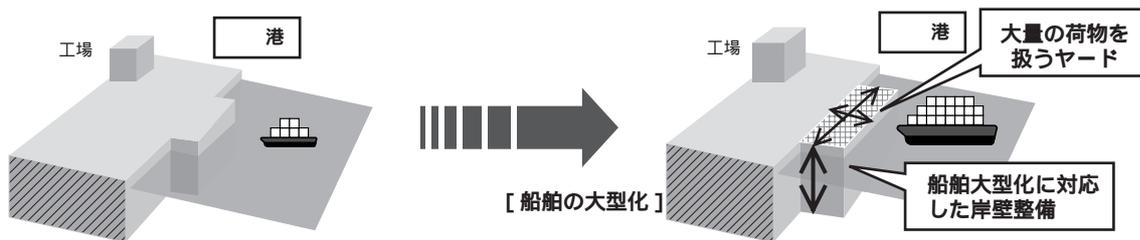
事業費1,035億円(対前年度比1.07) 国費683億円(対前年度比1.08)

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

輸送ルート変更に伴うコスト削減例

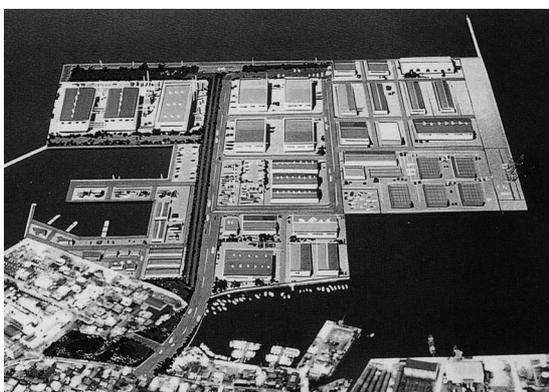
都道府県	企業	取扱品目	従来ルート	変更後ルート	物流コストの削減例
青森県	製紙会社A社	紙	八戸市 京浜港 アジア	八戸市 八戸港 アジア	約30%
山形県	製菓会社B社	落花生	中国 横浜港 山形県	中国 酒田港 山形県	約75~80%
富山県	化学会社C社	活性白土	新潟県内 横浜港 台湾	新潟県内 伏木富山港 台湾	輸送費:年間500万円(約50%)削減 輸送日数:14日 7日
岡山県	商社D社	バナナ	東南アジア 神戸港 岡山県内	東南アジア 水島港 岡山県内	約20%

船舶の大型化に伴うコスト削減



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(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25~30%

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(三島川之江港)

港湾背後に立地する製紙工場H社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

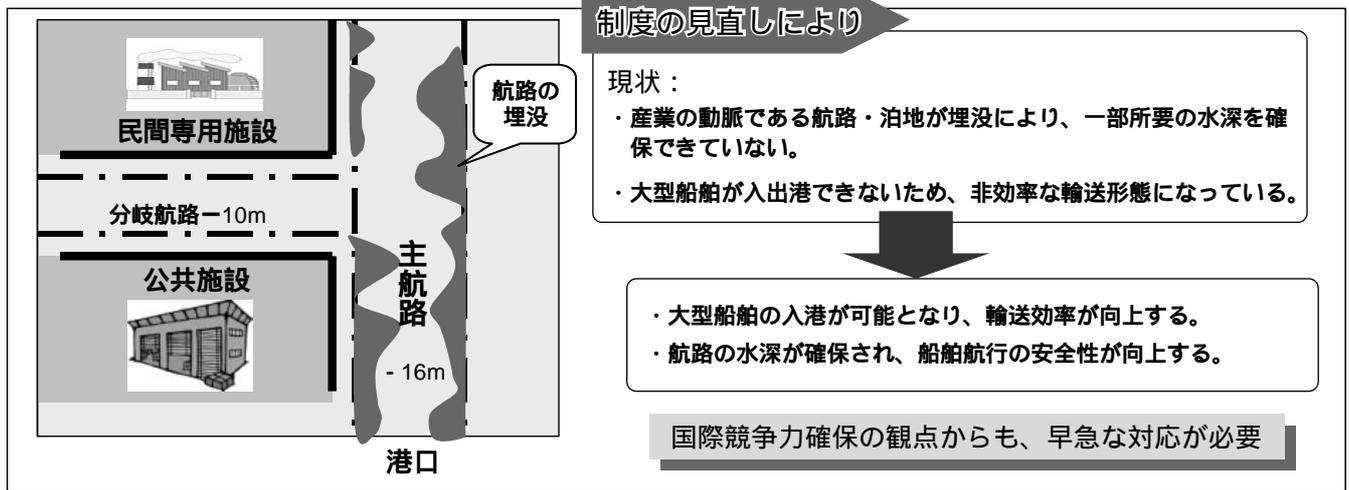
既存ストックの有効活用によるものづくり産業・素材型産業の活力の復活

産業関連制度の見直し

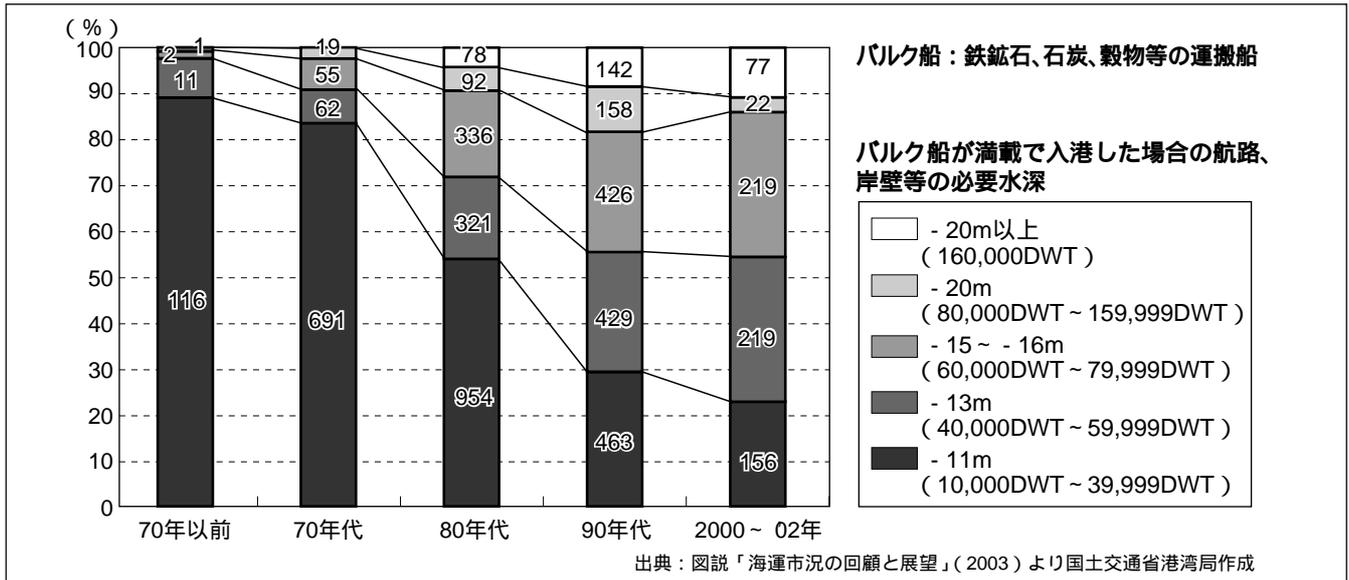
我が国の地域経済を支える基礎素材型産業を中心とした基幹産業は、世界的競争にさらされており、民間企業の多くは、バルク船（鉄鉱石、石炭、穀物等の運搬船）等の大型化を行い、コスト削減等による競争力の強化を図っている。

一方、これらの企業が使用する港湾施設は受益者負担により整備されているが、昭和40年代の高度成長期に整備された施設が多数を占めていることから、施設の老朽化、陳腐化、埋没等が進行し、船舶の航行等の利用に支障をきたしている。

そこで、航路の浚渫について、水深ごとに規定されている受益者負担率を近年の船舶大型化に対応した適切な負担率に見直し、地域のニーズに沿った航路浚渫を行うことにより、港湾機能の回復及び拡充を進め、地域のものづくり産業・素材型産業の活力の再生を図る。



バルク船の建造隻数の割合



地域の資源を有効活用した臨海部の再編促進による産業競争力の強化

産業構造の変化等に伴い、都市部に近接し、水際線を有する一定のまとまった低未利用地の存在が臨海部において顕在化している。一方、近年の景気回復に伴い、研究開発や周辺都市との空間利用の融合化や研究開発のための用地確保等、あるいは地域の再生と企業の競争力強化を図るために必要な国際・国内物流拠点の充実と強化の推進など、臨海部に対する新たなニーズが見られるようになってきている。

これら地域固有のニーズに的確に対応し、地域主導の地域再生を促進するため、臨海部における低未利用地の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)

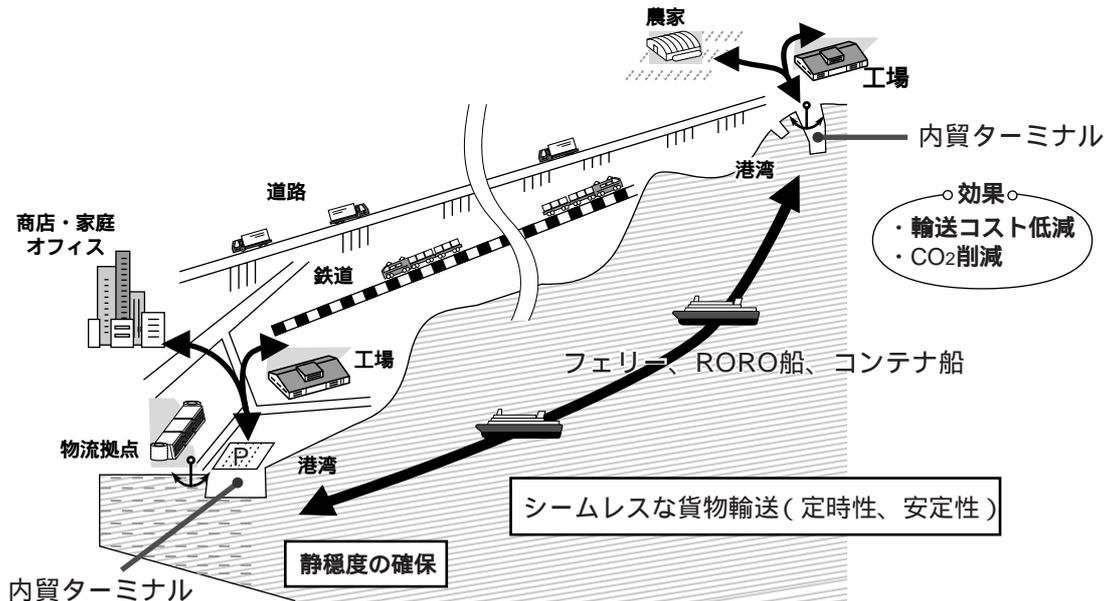
国内海上輸送体系の強化とモーダルシフトの推進

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)】

複合一貫輸送のイメージ図



複合一貫輸送によるコスト・環境負荷の削減事例

自動車製造業A社のコスト低減事例

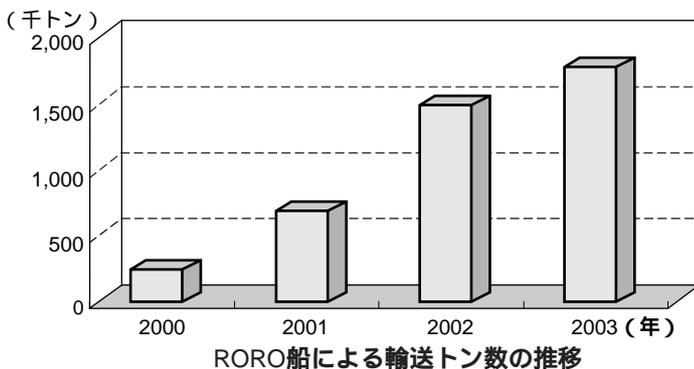
内貿ターミナルの整備に伴い、関東から北海道向けの製品輸送をより陸送距離の短くなる内貿ターミナルの利用へ変更したことにより、年間2,000万円の輸送コスト低減。

電子機器製造業B社の環境負荷削減事例

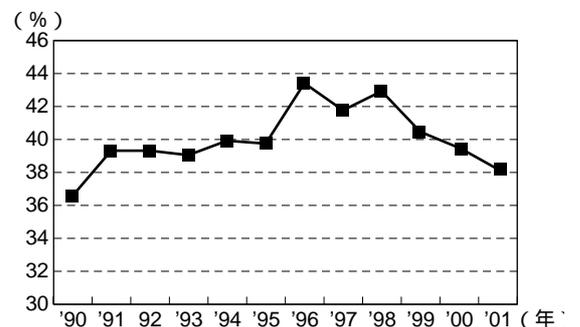
関東から九州向け製品輸送の約80%をトラックから海運に転換することにより、B社の全トラック輸送に係るCO₂排出量の10%の削減を見込む。

複合一貫輸送の具体事例(常陸那珂港)

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



* 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。