

第3回 中国地方国際物流戦略チーム 本会議

アクションプランについて

平成20年 6月 9日

中国地方整備局港湾空港部

(中国地方国際物流戦略チーム事務局)

中国地方の産業の国際競争力強化に向けた緊急提言(骨子)

管内9地区で利用者懇談会を開催し、のべ100社近くの港湾利用者のニーズを把握
大量に原材料・資源を輸入する基礎素材型産業の競争力強化のためバルク貨物に着目
国内市場が成熟する中、東アジアを生産拠点のみならず市場として取り込むため、
中国地方から東アジア各地域へのダイレクト輸送の更なる拡充を目指す

1. 基礎素材型産業を支える産業港湾の再生・機能強化

- ・ スーパーバルクターミナルの拠点的整備（ケープサイズバルク船への対応）
- ・ 公共/専用港湾施設区分見直しと受益者負担制度の拡充
- ・ ターミナルの長期一体貸付制度の創設
- ・ 瀬戸内海の航路体系の再構築及び航行規制緩和の実現

2. 東アジア各地域とのシームレスな貨物輸送ネットワークの実現

- ・ 対東アジア物流の準国内化を目標としたダイレクト輸送体系の確立
- ・ スーパー中枢港湾との連携を強化するため内航フィーダー輸送体系の確立
- ・ 国際物流基幹ネットワークにおけるボトルネックの解消
- ・ 公共コンテナ埠頭の一体貸付けによるターミナル運営の効率化

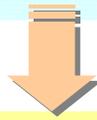
3. 臨海部コンビナートのリノベーションを進めるための各種支援

- ・ 臨海部における事業用地や物流用地等の確保
- ・ 臨海部の高潮対策、耐震対策の強化による災害に強い生産体制づくり
- ・ 各種手続きの弾力化・迅速化

アクションプランの取りまとめ（平成20年2月14日）

第4回部会（9月12日） アクションプランの素案について議論

第5回部会（12月17日） アクションプラン案の提示



アクションプラン

- 緊急提言を実現するために、誰が、いつ、何をすべきかという具体的行動計画を示したもの
- 具体的な事業箇所を示すなど、できる限り具体性を持たせている

提言の柱

1. 基礎素材型産業を支える産業港湾の再生・機能強化
2. 東アジア各地域とのシームレスな貨物輸送ネットワークの実現
3. 臨海部コンビナートのリノベーションを進めるための各種支援

1. 基礎素材型産業を支える産業港湾の再生・機能強化

| 提言事項 | 具体施策 (一部要約) |
|--|--|
| <p>原材料やエネルギー資源等の一括大量輸送により産業のコスト競争力を強化するため、ケーブサイズのバルク貨物輸送船の入港が可能な大水深国際バルクターミナル(スーパーバルクターミナル)の拠点的整備及び瀬戸内海の航路体系の再構築</p> | <p>徳山下松港の輸送ネットワーク構築および事業効率性等に係る調査を実施 港湾計画の変更 スーパーバルクターミナルの整備</p> |
| | <p>バルク貨物取扱バースの整備 (境港外港昭和南地区-14m、浜田港福井地区-14m、水島港玉島地区-12m、尾道系崎港機織地区-12m、福山港航路-16m、呉港広多賀谷地区-10m、広島港宇品地区-11m、岩国港室の木地区-12m、徳山下松港徳山地区-14m、三田尻中関港中関地区-12m、宇部港航路-13m等)</p> |
| | <p>水島航路拡幅検討のための調査、航路計画検討委員会の開催</p> |
| | <p>瀬戸内海航路整備計画の変更</p> |
| | <p>港内航路の増深 (福山港、水島港、宇部港)</p> |
| <p>スーパーバルクターミナルを官民で協力して早急に整備するため、従来の公共/専用港湾施設の区分の見直しと、それに伴う受益者負担制度の拡充</p> | <p>企業合理化促進法に基づく産業関連港湾整備事業の直轄事業のエネルギー、鉄鋼以外の業種への拡充</p> |
| <p>バルクターミナルを効率的に運用するための民間資金を活用した荷役機械や荷さばき地の整備、ターミナルの長期一体貸付制度の創設</p> | <p>受益者負担制度拡充の要求</p> |
| | <p>バルクターミナルの長期一体貸付制度の要求 (H20制度化)</p> |
| | <p>高能率貨物取扱施設の整備に対する支援制度の要求 (H20制度化)</p> |
| | <p>徳山下松港で専用的に借受ける企業体の設立</p> |
| <p>埋没した航路の機能を回復・増深するための産業関連港湾事業制度の拡充</p> | <p>徳山下松港港湾計画の変更 (臨海部産業エリアの位置付け)</p> |
| | <p>バルクターミナルの長期一体貸付け、背後地の整備</p> |
| <p>関係者に配慮した上での関係行政機関の協力による航行規制の緩和</p> | <p>産業関連港湾事業制度に係る調査検討と実施候補箇所の選定</p> |
| | <p>制度拡充の要求 (産業関連事業の対象範囲を12m以上へ拡充)</p> |
| <p>関係者に配慮した上での関係行政機関の協力による航行規制の緩和</p> | <p>水島航路拡幅検討のための調査、航路計画検討委員会の開催(再掲)</p> |
| | <p>瀬戸内海航路整備計画の改訂(再掲)</p> |

原材料やエネルギー資源等の一括大量輸送により産業のコスト競争力を強化するため、ケープサイズのバルク貨物輸送船の入港が可能な大水深国際バルクターミナルの拠点整備及び瀬戸内海の航路体系の再構築

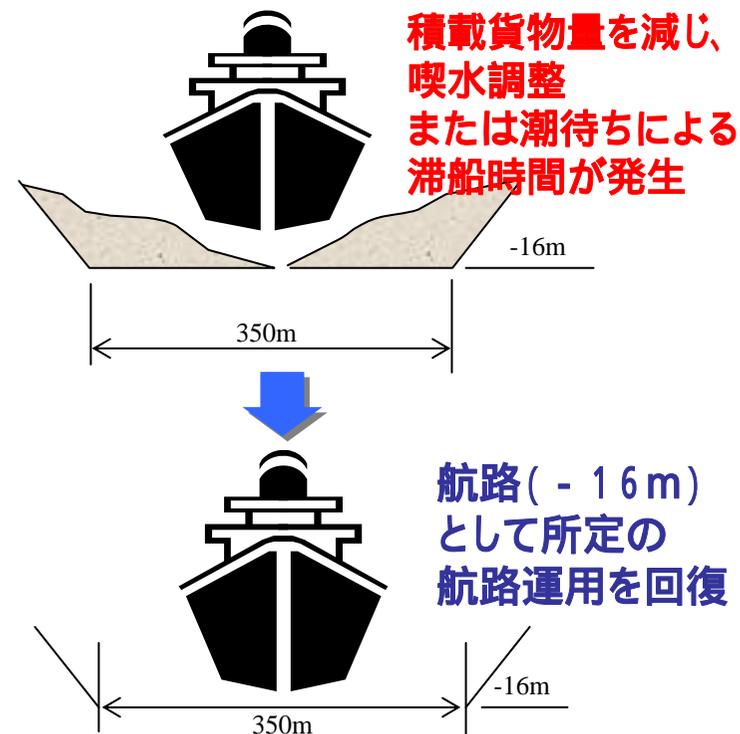
バルク貨物の効率輸送に資する
港湾整備事業の推進



スーパーバルクターミナルを官民で協力して早急に整備するため、従来の公共 / 専用港湾施設の区分の見直しと、それに伴う受益者負担制度の拡充



昭和38年～39年度及び昭和42年～45年度鉄鋼港湾により航路(-16m)を整備
法崩れによる埋没が進行し、石炭・鉄鉱石運搬船の入港に支障
機能を復旧させるため、埋没土砂を浚渫
企業合理化促進法に基づく鉄鋼港湾の制度でJFEスチールが50%を負担



鉄鋼、エネルギー以外への拡充へ

バルクターミナルを効率的に運用するための民間資金を活用した荷役機械や荷さばき地の整備、ターミナルの長期一体貸付制度の創設

【臨海部産業エリアの形成】 (平成20年度 制度化)

1. 民間事業者による効率的な埠頭運営

- 公共的利用を確保しつつ民間事業者による一体的な埠頭運営
- 民間事業者による高能率貨物取扱支援施設の整備

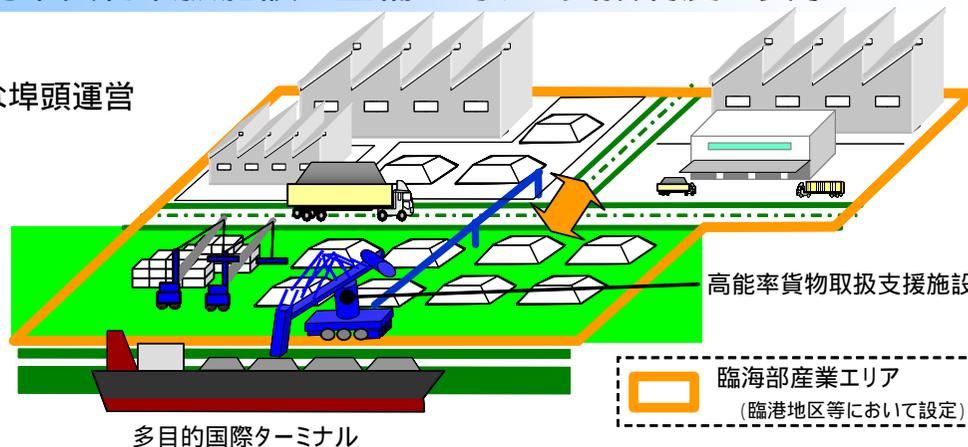
2. 埠頭と隣接地域の一体的な活用

- 特殊車両の通行手続の円滑化

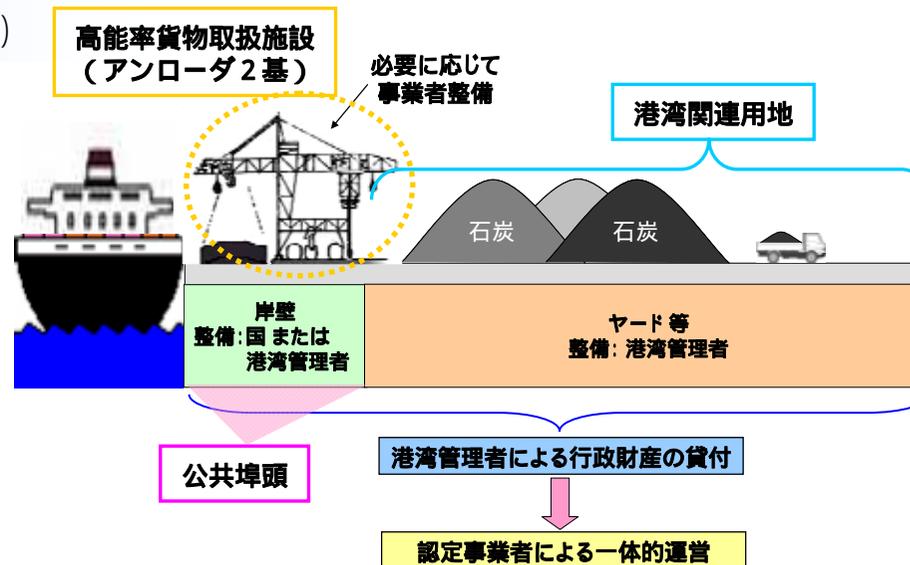
3. 臨海部産業の立地の促進

- 民間物流施設の立地の支援
- 大型岸壁、臨港道路等インフラの整備

バルクターミナルの長期一体貸付制度の要求
高能率貨物取扱施設の整備に対する支援制度の要求



バルクターミナルの長期一体貸付 (徳山下松港)



2. 東アジア各地域とのシームレスな貨物輸送ネットワークの実現

| 提言事項 | 具体施策 (一部要約) |
|---|--|
| <p>対東アジア物流の準国内化を目標としたダイレクト輸送体系の確立とそのため のコンテナ対応施設等の整備</p> | <p>コンテナバースの整備(境港外港昭和南地区-14m、浜田港福井地区-14m、水島港玉島地区-12m、福山港箕沖地区-12m、広島港出島地区-14m、徳山下松港徳山地区-12m、三田尻中関港中関地区-12m)</p> |
| | <p>空港物流調査委員会における国際航空貨物に関する検討</p> |
| | <p>広島空港貨物ターミナル地区の拡張</p> |
| <p>北米や欧州向けの貨物についてスーパー中枢港湾との連携を強化するための内航フィーダー輸送体制の確立</p> | <p>内航フィーダー輸送の確立に向け、潜在需要の把握、内航転換のための課題抽出、要件整理、実験、検証等のうち、必要な施策を順次早急に検討</p> |
| | <p>物効法を活用し、港湾運送事業者、倉庫事業者の臨港地区等における物流拠点整備の支援</p> |
| | <p>「緩やかなグループ化」を通じた経営基盤の強化、船舶の代替建造促進、船員の確保・育成等内航海運の活性化</p> |
| <p>港湾・空港と物流拠点とを相互に連結する国際物流基幹ネットワークにおけるボトルネックの解消と港湾・空港へのアクセス道路や臨港道路の整備</p> | <p>ボトルネック解消のため中国横断自動車道姫路鳥取線(支障区間;鳥取県内国道53号)、一般国道191号萩・三隅道路(支障区間;山口県内国道191号)等の整備</p> |
| | <p>水島港～山陽自動車道玉島IC、岩国港～広島岩国道路大竹IC等のアクセス道路の整備</p> |
| | <p>水島港新高梁川橋梁、呉港マリノポリス線、岩国港臨港道路等の臨港道路の整備</p> |
| <p>高速道路ネットワークの整備を踏まえた、山陰側諸港における物流機能の強化</p> | <p>鳥取港千代地区防波堤、境港外港昭和南地区-14mバース、浜田港福井地区-14mバース等の整備</p> |
| | <p>鳥取港等における港湾振興計画の策定</p> |

2. 東アジア各地域とのシームレスな貨物輸送ネットワークの実現

| 提言事項 | 具体施策 (一部要約) |
|---------------------------------------|---|
| PFIや各種融資制度を活用したコンテナ荷役機械の整備 | 「次世代高規格コンテナターミナル施設整備事業」などの融資制度の適用 |
| | 高能率貨物取扱施設の整備に対する支援制度の検討 |
| 複数の港湾管理者が連携した航路誘致 | 航路ネットワーク情報を提供するための情報提供サイトの開設 |
| | 複数の港湾管理者が参画する協議会の設立と効率的な寄港先の検討 |
| | 寄港地から漏れた港湾管理者に入るべき港湾利用料金の減少や寄港地から漏れた地域の荷主の不利益に配慮する仕組み作りの検討 |
| 公共コンテナ埠頭の一体貸付によるターミナル運営の効率化 | 港湾管理者主導による、関係港運事業者間の協議(ターミナル毎、港湾毎) |
| | 新規バース整備が予定されている箇所における共同化の促進 |
| | 新規バース整備に合わせた長期一体貸付けの申請 |
| 空コン対策による輸送コストの低減(空コンデポの設置等) | 空バンプールの整備や空コンデポの設置検討 |
| | 「緩やかなグループ化」を通じた経営基盤の強化、船舶の代替建造促進、船員の確保・育成等内航海運の活性化(再掲) |
| 電子タグやITを活用した情報の共有化によるターミナルオペレーションの効率化 | DSRC / ETCに関する技術試験、DSRCの付加機能(高精度位置検出機能)に関する技術試験、電子タグシステムとDSRC / ETCシステムとのデータリンクに関する技術試験、総合機能評価試験(公開技術試験)の実施 |
| | 物流拠点においてターミナルオペレーションを効率的かつ適確に行うためのICTの導入促進 |

対東アジア物流の準国内化を目標としたダイレクト輸送体系の確立と そのためのコンテナ対応施設等の整備

コンテナ貨物の効率運送に資する
港湾整備事業の推進

水島港 航路・泊地の整備
(平成20年度 新規事業着手)



空港物流調査委員会における国際航空貨物に関する検討

路線・便数・機材面での課題

- ▶ デイリー便に対するニーズが高い
- ▶ 安定したスペース供給のため、機材の大型化が不可欠
- ▶ 東アジア、東南アジア方面の路線強化が必要

コスト面での課題

- ▶ 横持ち料不要のメリットは、コストに占める割合が低い
- ▶ 輸送コストの約5割を占める航空運賃が関空より高い

サービス・体制面での課題

- ▶ 路線・便数・運用時間、設備・整備面で関空に劣る

フレイター便誘致によるアジアダイレクト輸送の展開

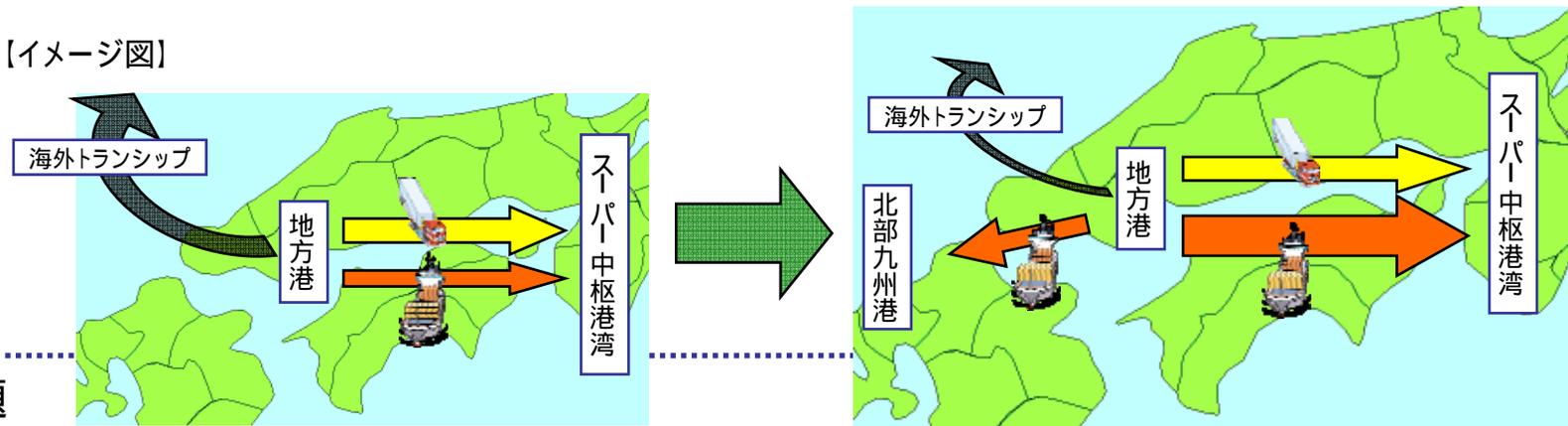
- ▶ 広島空港および岡山空港を候補に、中国地域の貨物を集約
- ▶ 輸送ニーズの大きいアジア地域へのダイレクト輸送能力を強化

ベリー便の維持・強化

- ▶ 主力路線であるソウル便での積極的な貨物の取り込み
航空運賃面の強みの維持・強化
- ▶ 台北、上海便での機材の大型化、バンコク便の増強
シンガポール便等の路線再開

北米や欧州向けの貨物についてスーパー中枢港湾との連携を強化するための内航フィーダー輸送体制の確立

【イメージ図】



課題

環境負荷の少ない輸送体制の構築に向けたボトルネック対策

港湾等における倉庫・上屋等の物流拠点施設整備の促進

内航海運の船員不足・高齢化・船舶の老朽化等の問題への対応

アクションプラン

～ 内航フィーダー輸送の確立に向け、潜在需要把握、内航転換のための課題抽出等の必要な施策を順次早急に検討 ～

- ⇒ 広島港勢圏に位置する主要荷主企業へのアンケート(約130社)・ヒアリング(約30社)
- ・ 内航事業者に対するヒアリング等

～ 物効法を活用し、港湾運送事業者、倉庫事業者の臨海地区等における物流拠点整備の支援 ～

- ⇒ 自治体に対し、物効法の説明を行い、開発許可の際の配慮を要請
- ・ 物効法認定事案に対する支援
- ・ グリーン物流パートナーシップ推進事業との連携

～ 「緩やかなグループ化」を通じた経営基盤の強化、船舶代替建造促進、船員の確保・育成等内航海運の活性化 ～

- ⇒ 内航船員の確保・育成対策の実施(海上運送法等改正、船員確保・育成等総合対策事業、海事地域人材確保連携事業)
- ・ 内航海運のグループ化支援
- ・ 次世代内航船の開発実用化及び導入支援

等

港湾・空港と物流拠点とを相互に連結する国際物流基幹ネットワークにおけるボトルネックの解消と港湾・空港へのアクセス道路や臨港道路の整備

国際物流基幹ネットワークにおけるボトルネック解消のための道路整備



臨港道路の整備



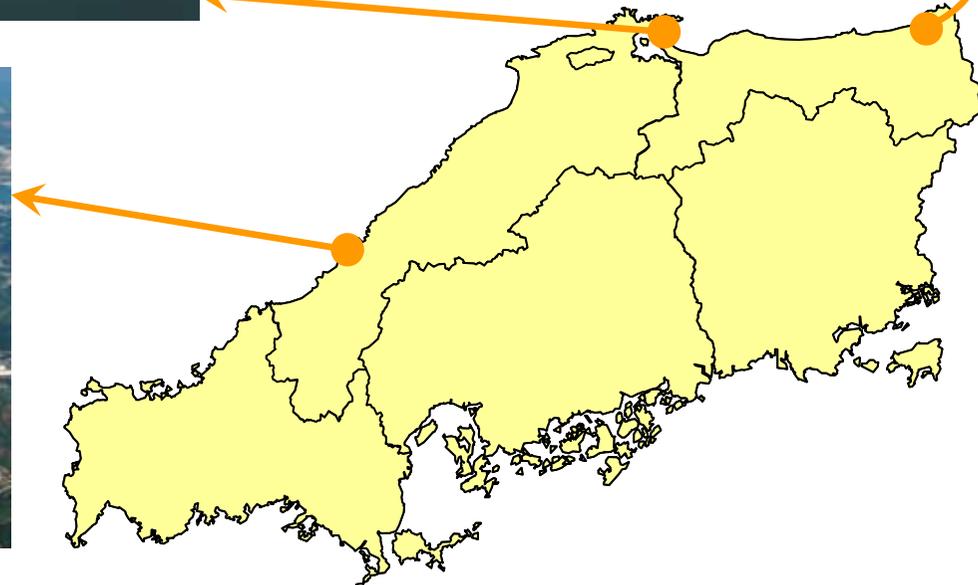
呉港 マリノポリス線

水島港 新高梁川橋梁



高速道路ネットワークの整備を踏まえた、山陰側諸港における物流機能の強化

山陰諸港の物流機能の強化に資する事業の推進



電子タグやITを活用した情報の共有化によるターミナルオペレーションの効率化

DSRC / ETCに関する技術試験
 DSRCの付加機能(高精度位置検出機能)に関する技術試験
 電子タグシステムとDSRC / ETCシステムとのデータリンクに関する技術試験
 総合機能評価試験(公開技術試験)の実施

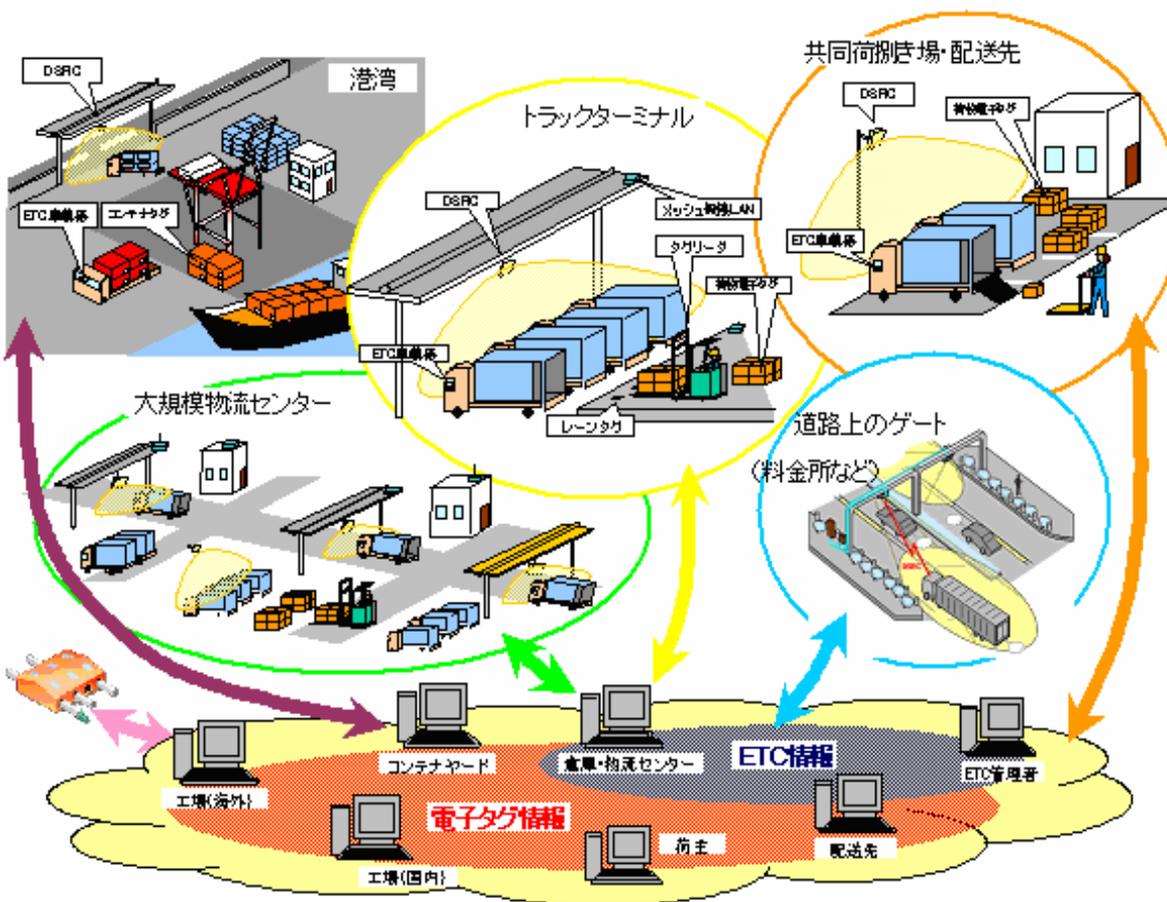
技術試験

総合機能評価試験として、電子タグシステムの活用でフォークリフトへの正確な荷物の積み卸し作業支援機能の有効性

DSRCと電子タグのシステムの組み合わせでトラック管理と荷物管理の同時実現
 メッシュ型無線LANの迂回路設定機能
 これらが連動した一体的な機能動作を確認し、システムとしての有効性を評価しました。

利活用場面及びシステムのモデル

物流センター等では、車両管理と物流管理の両立を実現し、荷物情報等の中継、効率的な配送計画策定等を可能とします。また、車両の入出構手続及び構内誘導の自動化、安全管理の向上、動体管理(位置・時刻情報)の高度化、その他、国際コンテナ、鉄道貨物、ETC・ITS等のシステムとの連動、小規模・個人運送事業者を含めた物流システムへの対応も可能となります。



【総合的な物流システムのモデルイメージ】

3. 臨海部コンビナートのリノベーションを進めるための各種支援

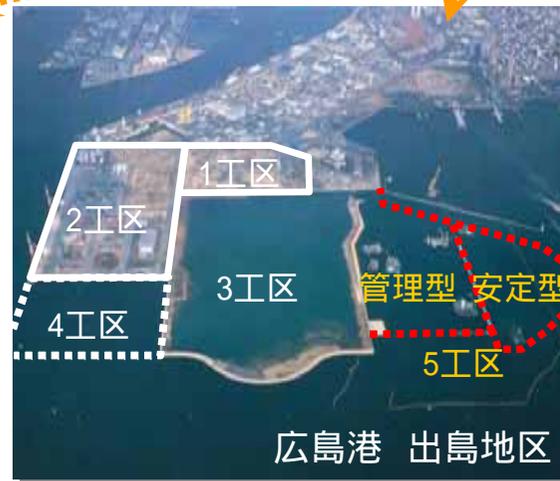
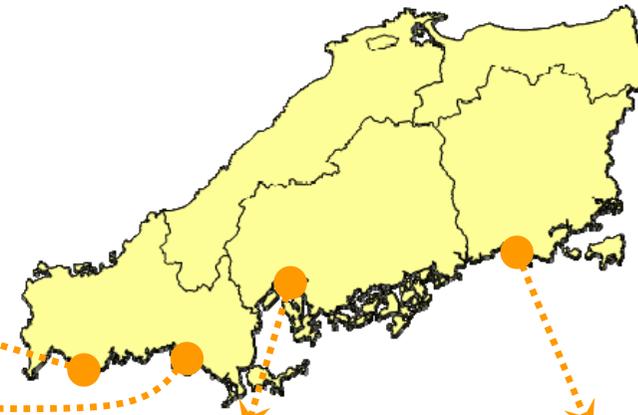
| 提言事項 | 具体施策（一部要約） |
|---|--|
| <p>環境保全や再生にも配慮した上での官民の協力による臨海部における事業用地や物流用地等の確保</p> | 官民が協力し、各種施設や各区間が一体的に供用開始可能となるよう臨海部における埋立の実施 |
| | 廃棄物海面処分場の確保(水島港、広島港、徳山下松港、宇部港) |
| | 浚渫土砂の効率的な管理(クレイリサイクルの促進、干潟造成等) |
| <p>産業集積地を災害等から守るための港湾施設の耐震化、高潮対策事業等の積極的な実施</p> | 耐震強化岸壁の整備(水島港、広島港、岩国港、徳山下松港、三田尻中関港、宇部港) |
| | 臨海部防災ネットワーク構築や事業継続計画(BCP)に関する調査検討 |
| | 海岸保全施設の整備(水島港海岸、宇野港海岸、呉港海岸) |
| | 津波・高潮ハザードマップの作成支援等のソフト施策の推進 |
| <p>臨海部遊休地の有効活用を促進するための支援策や造成地リースの円滑化</p> | 臨海部土地利用情報の有効活用と企業への情報提供 |
| | 臨海部分譲地のリースを円滑化するための制度設計の検討 |
| | 臨海部用地の分譲促進(呉港阿賀マリノポリス地区) |
| <p>臨海部における土地利用計画変更に伴う関連手続きの迅速化</p> | 臨海部の土地の有効活用を図るための諸規制(都市計画法、港湾法、公有水面埋立法、工場立地法等)緩和の検討 |
| | 埋立地の用途と異なる土地利用計画変更に伴う手続きの迅速化 |
| | 遊休化する臨海部用地(竣功後5年～10年)における港湾法特例の適用 |
| <p>循環・環境型産業を支援するための各種手続きの弾力化及び迅速化</p> | 産廃の保管量の上限を拡大する特例措置の適用、事業系一般廃棄物の区分による業種指定の緩和、再生利用認定・指定制度の対象廃棄物の拡大等の検討 |
| | 静脈物流に資する施策の推進(リサイクルポートの指定、施設整備等) |
| <p>コンビナート全体の横断的かつ高度な運営機能の融合(RING 等による事業の推進)</p> | コンビナート内の連携強化を図るための隣接港湾の連携強化・統合に向けた検討 |
| | コンビナート製造現場中核人材育成事業の拡大・自立化に向けての支援 |
| | 岡山県の「水島コンビナート国際競争力強化ビジョン」、山口県の「次世代周南コンビナート形成基本戦略」等各県における取り組みに対する支援 |

環境保全や再生にも配慮した上での官民の協力による臨海部における 事業用地や物流用地等の確保

廃棄物海面処分場の確保

| 港名 | 現有処分場 | 残余命 |
|-------|---------------|-------|
| 水島港 | 笠岡港寺間地区廃棄物処分場 | 平成22年 |
| 広島港 | 五日市処分場 | 平成20年 |
| 徳山下松港 | 新南陽 N - 6 | 平成16年 |
| 宇部港 | 東見初 第2区画 | 平成20年 |

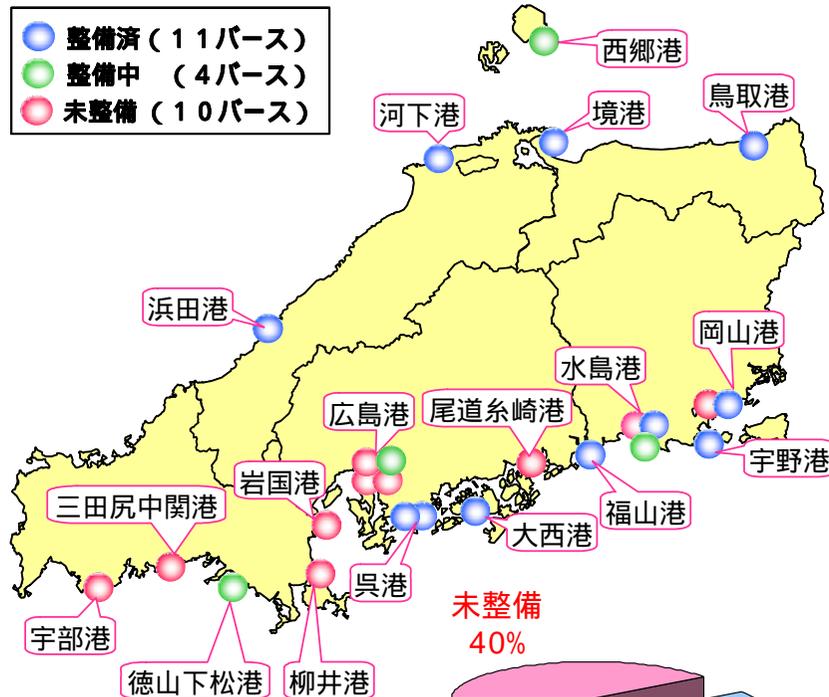
| 整備中の処分場 |
|------------|
| 玉島廃棄物処理護岸 |
| 出島 5 - 1工区 |
| 新南陽 N - 7 |
| 東見初 第5区画 |



産業集積地を災害等から守るための港湾施設の耐震化、高潮対策事業等の積極的な実施

耐震強化岸壁の整備

- 整備済 (11パース)
- 整備中 (4パース)
- 未整備 (10パース)



未整備 40%

整備中 16%

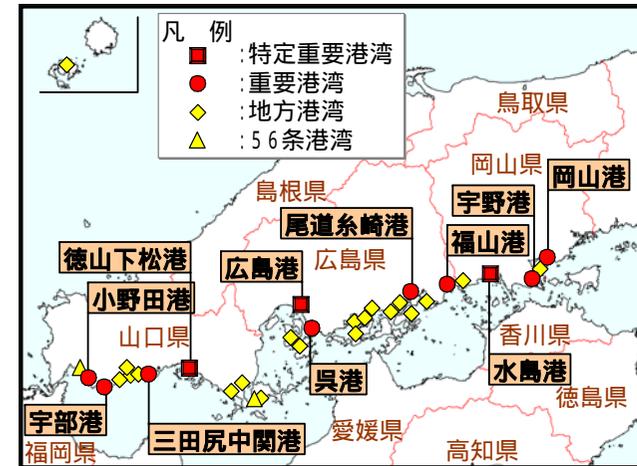
整備済 44%

岸壁(-12m)耐震

広島港 五日市地区 (平成20年度 新規事業着手)

海岸保全施設の整備

事業実施箇所



臨海部における土地利用計画変更に伴う関連手続きの迅速化

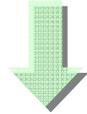
臨海部の土地の有効活用を図るための諸規制緩和の検討

企業立地促進法における特例処置（平成19年度 施行）

▶工場立地法で規定される必要な緑地等が確保できないために工場敷地の拡大余地が小さく、工場の建替えや新增設が進まない

「工場立地法」による緑地等の面積規制

| | 第1種区域 | 第2種区域 | 第3種区域 |
|------|-------------------|------------------|--------------------|
| | 住居・商業等の用に供されている区域 | 住居・工業の用に供されている区域 | 主として工業等の用に供されている区域 |
| 環境施設 | 25%超～35% | 20%～30% | 15%～25% |
| うち緑地 | 20%超～30% | 15%～25% | 10%～20% |



▶国の同意基本計画がある地域においては、市町村が条例で、重点区域内の緑地面積率を以下の範囲内で設定することが可能

「企業立地促進法」における緑地等の面積規制に係る措置

| | 甲種区域 | 乙種区域 | 丙種区域 |
|------|--------------|--------------|----------------------------------|
| | 第2種区域に相当する区域 | 第3種区域に相当する区域 | 乙種区域の内、一般住民の日常的な生活の用に供する建築物がない区域 |
| 環境施設 | 20%～25% | 15%～25% | 1%～15% |
| うち緑地 | 15%～20% | 10%～20% | 1%～10% |

今後の工場立地法の見直しの方向性

～産構審工場立地法検討小委員会の報告概要～

敷地外緑地等の範囲の拡大

敷地内緑地・環境施設面積率を満たさない工場については、隣接地等「周辺の区域」に緑地等を確保すれば、勧告を行わないようにする。

本措置に加えて、既存工場については、「周辺の区域」外にある敷地外緑地等も、地方自治体の判断で勧告を行わないことができる仕組みを導入する。

視覚的な緑量による評価の導入

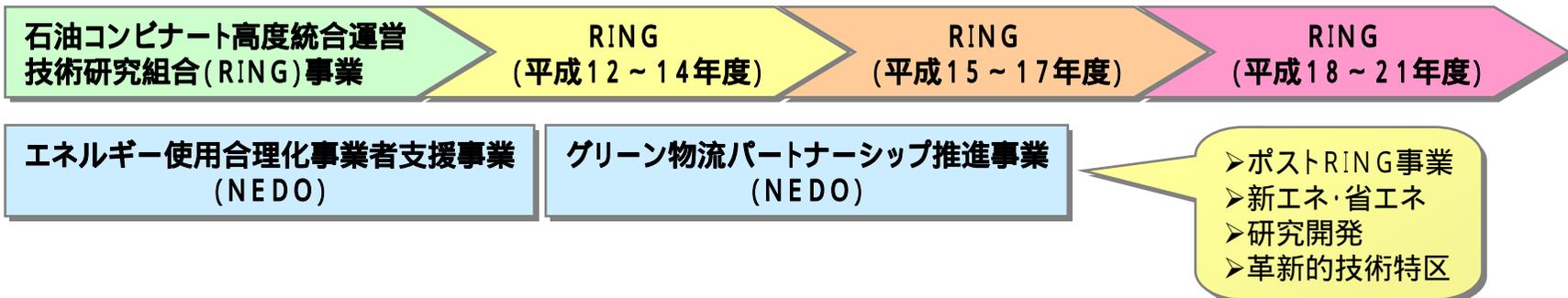
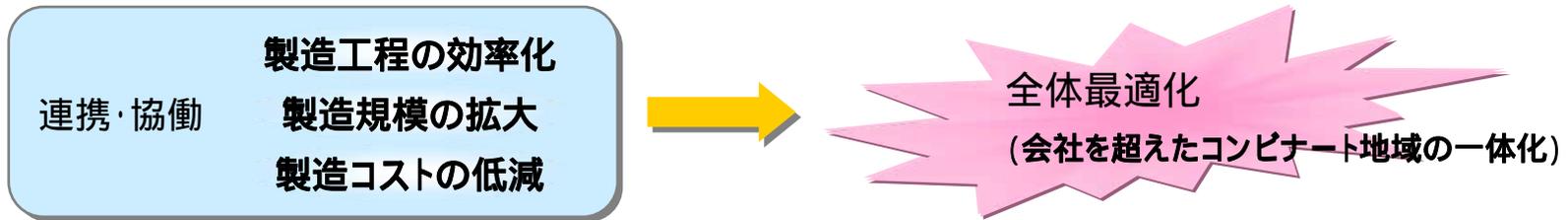
既存工場の増改築に際して、工場周辺の住環境からみて、工場敷地及び周辺部に整備された樹木、生垣等により視覚的に十分な緑量が確保されている場合には、緑地面積率を満たさない場合でも、地方自治体の判断で勧告を行わないことができる仕組みを導入する。

生産施設面積規制の見直し

生産施設面積規制については、業種ごとに、10、15、20、30、40%の5段階に面積率を設定。これまで、平成9年、16年にも同様の見直しを行っているが、直近の改善状況等を反映するため、再度見直しを実施する。

コンビナート全体の横断的かつ高度な運営機能の融合

コンビナートの国際競争力強化による地域経済の継続的発展



コンビナート製造現場中核人材育成事業
(山陽人材育成講座)

岡山県

水島コンビナート競争力強化検討委員会
「水島コンビナート国際競争力強化ビジョン」

山口県

山口県次世代周南コンビナート形成戦略会議
「次世代周南コンビナート形成基本戦略」



アクションプラン実現のための国・地方・民の役割分担

港湾には物流・生産・交流等の多様な機能が混在している。また、世界や他のブロックとのつながりを円滑に確保することが重要。このため、国と地方が協力して港湾の整備・管理を行う必要がある。

国の役割

広域海上輸送網の拠点としての港湾施設整備や航路安全は国が直接関与

- 基幹航路、開発保全航路
- 大型岸壁
- 第一線防波堤
- 幹線臨港道路

地方の役割

地域で機能する港湾施設は地方が分担

- 効率性の観点から港湾管理者が一元管理
- 航路
 - 岸壁
 - 臨港道路

民の役割

独占排他的に使用する港湾施設の整備・維持管理は原則的に民間が分担。なお、公共の支援が得られる制度もある。

- 係留施設
- 専用係留施設全面の航路・泊地
- 工場用地

