

構造改革特別区域計画

1. 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

千葉県、木更津市

2. 構造改革特別区域の名称

木更津港湾物流効率化特区

3. 構造改革特別区域の範囲

木更津市の区域の一部(木更津港木更津南部地区公共埠頭周辺地域(別添図面参照))

4. 構造改革特別区域の特性

・木更津港は、京葉工業地帯の一翼を担う工業港であり、千葉県南部地域の経済社会を支える基盤として、また、市民がみなとと親しむ賑わいと潤い空間、海洋性レクリエーション活動の場として、重要な役割を果たしてきた。今日の産業構造の変化に伴い、港湾活動の活性化、立地企業の活性化、未利用地・遊休地の活用が喫緊の課題となっており、木更津市では、木更津市基本構想を補完する上位計画として、都市の新たな賑わいを創出する交流拠点づくり、安らぎと快適さに満ちた生活拠点づくり、海と親しみ潮風を感じるマリリゾートづくりの3つの目標を掲げた「みなと木更津再生構想」を平成16年12月に決定するなど、みなとを中心にした都市再生の施策を打ち出すとともに企業誘致等に取り組んでいる。

・一方、重要港湾木更津港における取扱貨物量は、平成9年をピークに平成13年まで減少していたが、近年、アジア、特に中国を中心にした外需により外貿貨物が牽引役を果たし平成14年から増加に転じて来ているものの、なお一層の利用促進が必要となっている。このため、立地企業等の港湾利用に対する要請に的確に対応し、立地企業が利用しやすい効率的な港湾とすることが不可欠となっている。

・木更津港木更津南部地区公共埠頭の後背地には、わが国の鋼材輸出の10%弱を占める新日本製鐵(株)君津製鐵所をはじめとする鉄鋼関連企業が集積している。近年、鉄鋼業はアジア、特に中国の旺盛な鋼材需要に支えられ輸出量を大幅に増加させており、後背地に集積する鉄鋼関連企業もその例外ではない。しかし、鉄鋼関連企業が現在、独自に保有する輸出岸壁では、出荷ピーク時には出荷能力の確保ができないケースが生じている状況にあり、さらに、昨今の世界的な鋼材需給の逼迫化を契機に、鉄鋼業全体の生産能力増強効果が足下より発現しつつあることを踏まえると、後背地に集積する鉄鋼関連企業による木更津南部地区公共埠頭の潜在的な活用ニーズは、現状においても極めて高いと考えられる。さらに、公共埠頭の後背地には、港湾関連用地、民間企業等の遊休地等が数十ha程度存在しており、公共埠頭に隣接していることの優位性など(物流拠点としてメリット等)を中核PRポイントとした企業誘致が進められている。

・一方、鉄鋼製品の荷役作業には、荷役の効率性(積卸しの容易さ、大口での輸送)、雨水が厳禁である製品の特性から倉庫機能が不可欠で、鉄鋼製品等重量物積載用専用架台(パレット)とその専用架台輸送用大型特殊車輛(140トニックキャリアパレット車(別添参照))を組み合わせた効率的な大口の物流システムの利用が必要である。このため、新日本製鐵(株)君津製鐵所をはじめとする鉄鋼関連企業でも専用岸壁を使用する事業所内では主としてこの物流システムを利用することが基本となっている。

・木更津南部地区公共埠頭には鉄鋼製品の輸送が十分可能である3万トン級の船舶が接岸できる大型港湾施設が整備されているが、木更津港における外貿鉄鋼関連貨物の公共埠頭での取扱量は、公共埠頭での外貿貨物取扱量の約17%（平成16年実績）に過ぎない。これは、公共埠頭を利用して鉄鋼製品を輸送する際には、鉄鋼製品等の重量物の陸上輸送に関わる規制（道路運送車両法）により、大ロットでの物流システムを利用することができないため、小口に分けた輸送が必要となり、利便性が低く、物流のコストが割高となることを理由に利用が控えられているためである。港湾の利用促進には、こうした課題をクリアし、立地企業が利用しやすい効率的な港湾とすることが必要であり、このためには、港湾の整備とともに陸上輸送の規制緩和による一体的な取組みが不可欠となっている。

・以上の理由から、木更津港木更津南部地区公共埠頭周辺に港湾物流特区を設定し、鉄鋼関連企業が公共埠頭を利用するうえで障害となっていた陸上輸送での規制を緩和することで、効率的で大ロットでの物流システムを実現し、公共埠頭の大型港湾施設の利用を促進する必要がある。

また、陸上輸送と一体となった効率的な物流システムの構築により、港湾の競争力が増加することで公共埠頭に隣接する優位性を強調することが可能となり、後背地では企業誘致活動に弾みがつくことが期待できる。さらに、このような取組を進めることでコストの低減による企業の競争力の強化、立地産業の活性化につながり、地域経済・社会の活性化への貢献が大きく期待されている。

5. 構造改革特別区域計画の意義

・木更津港後背地には鉄鋼関連企業が集積しているものの、鉄鋼関連の外貿での公共埠頭利用は取扱量の約17%（平成16年実績）に過ぎない。これは、陸上輸送の規制から小口に分けた輸送が必要となり、物流コストが割高となるため、利用者である鉄鋼関連企業のニーズに的確に応えていくことが、港湾地域の振興上大きな課題である。

・一方、近年、アジア地域、特に中国を中心とした経済発展に伴う鉄鋼需要の著しい増大に伴い、鉄鋼関連企業の輸出量は増大していくことが予想されるが、経済のグローバル化の進展に伴い、鉄鋼関連企業間の国際競争も激しさを増してきており、海外の鉄鋼製品市場の確保のためには、鉄鋼製品の輸出出荷能力の拡大とコスト削減が企業の喫緊の課題となっている。

・そこで、港湾物流特区を設定し、陸上輸送の規制緩和を図ることで、大型公共岸壁の能力を最大限に活用し、木更津港の競争力を向上させ、港湾施設の利用促進を図るとともに、企業の物流コストの削減を通じて地域産業の競争力を確保していく必要がある。

6. 構造改革特別区域計画の目標

・以上のような課題に加えて、木更津市はバブル崩壊以降の地価の大幅な下落等により、小売業を中心とした地域経済の空洞化に歯止めがかからない状態が続いている。そのため民間企業と歩を一にした地域経済の安定化、地域社会の活性化が喫緊の課題となっている。

・これら課題に対応し、鉄鋼関連企業が集積している木更津港の特性を生かし、木更津港の競争力の強化を図り、公共埠頭の利用促進をめざす。また、陸上輸送においても鉄鋼関連の輸送手法である大ロットの輸送を可能とすることで、企業の物流活動の効率化と国際競争力の強化を図り、立地企業の経営の安定化及び生産活動の拡大を促し、地域産業の活性化や雇用の確保につなげていくことをめざす。

・なお、木更津市では、平成10年に平成27年を目標年次とする「木更津市基本構想」を策定し、5つの基

本方向でまちづくりを進めることとしており、本特区の取り組みによりその基本方向の1つである「活力あふれる産業づくり」の実現をめざす。

7. 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

・鉄鋼関連企業の集積する木更津港において、港湾物流特区を設定し、公共港湾施設の能力に対応した、大ロットの一括輸送という陸上輸送が実現することにより、当初特定事業を実施する2社だけで、直接的効果として、公共埠頭の利用増加、輸送コストの削減、CO₂の削減による環境負荷の軽減が見込まれる。また、間接的な効果として、地方にある港湾の国際競争力強化、立地企業の生産拡大に伴う雇用の増加・確保、及び税収増等さらに企業の新規誘致の促進などが見込まれる。なお、今後、当初の2社以外についても特定事業の実施に向けた検討を促す。

< 構造改革特別区域に及ぼす経済的・社会的効果 >

【直接的な効果】 当初特定事業を実施する2社のみ

公共埠頭を利用した鉄鋼製品の貿易額の増加

+150～+200億円/年

公共埠頭の利用における大ロット化等による鉄鋼製品の輸送コストの削減

出荷費用の50%削減

公共埠頭への鉄鋼製品陸送車両削減によるCO₂削減

削減量 50トン/年(削減率40%)

8. 特定事業の名称

1219 特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業

9. 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

・「鋼材等重量物輸送関連事業」

事業実施主体が、関係道路管理者等と連携を図りながら、臨港道路6号線の補強、8社共有道路の補強、地域内の事業所とふ頭間の大型特殊車両が往復する通行道路の適切な維持管理を行なうことにより、輸送ルート上の所要機能を確保し、重量物輸送を容易にする。

・「木更津南部地区多目的国際ターミナル整備事業」

木更津港では、現在木更津南部地区に水深12mの岸壁が1バース整備されているが、近年、物流コストを縮減するため、船舶の大型化が進んでおり、「木更津南部地区多目的国際ターミナル整備事業」として、国による2バース目となる水深12m岸壁の整備、県による背後のふ頭用地の整備が、平成20年4月の供用を目指して進められている。これに伴い、既存公共埠頭利用者と一体となった利用促進、輸送エネルギーの節約や排出ガスの低減など環境面での効果が大きく期待される。

・「都市計画法に基づく臨港地区の指定」

特定事業の実施は、特殊な大型輸送車両(140トンキャリアパレット車)の通行ルートが港湾施設である道路(港湾法第2条第5項及び第6項に規定する道路)であることが必要となる。現在、運行ルートに含まれる8社共有道路については、港湾施設ではないことから、県が都市計画法に基づく臨港地区を指定し、港湾法第2条第5項に規定する港湾施設とする必要がある。

別紙 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業の内容、実施主体及び開始の日並びに特定事業ごとの規制の特例措置の内容

【別紙】

1. 特定事業の名称

1219 特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業

2. 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

木更津南部地区の鉄鋼関連企業で特殊な大型輸送用車両による自家輸送を行う荷主、および荷主から委託を受けて鉄鋼製品等を輸送する運送業者

3. 当該規制の特例措置の適用の開始の日

構造改革特別区域計画の認定日以後、都市計画法に基づく臨港地区の告示日

4. 特定事業の内容

(1) 事業に関与する主体

特区内の港湾施設である道路において鉄鋼製品等の貨物を大量かつ効率的に運ぼうとする事業者

なお、当初より特定事業の実施を想定しているのは、下記の者である。

- ・新日本製鐵株式会社 君津製鐵所(荷主)
- ・製鐵運輸株式会社(運送業者)

(2) 事業が行われる区域

木更津港木更津南部地区公共埠頭周辺地域の港湾施設の一部(別添図面参照)

(3) 事業の実施期間

構造改革特別区域計画の認定を受けた後、都市計画法に基づく臨港地区の告示及び港湾管理者との協定を締結した以降すみやかに実施

(4) 事業により実施される行為や整備される施設等の詳細

実施主体の事業所と木更津南部地区公共埠頭間の港湾施設であり経路として認められた道路における陸上輸送に、鉄鋼製品を大ロットで輸送することが可能な特殊な大型輸送用車両(140トンキャリアパレット車)を利用し、港湾物流の効率化を図る。

経路の一部として特殊な大型輸送用車両(140トンキャリアパレット車)の専用道を実施主体により新規整備する。

5. 当該規制の特例措置の内容

港湾施設である道路において、貨物の流通の効率化を図る観点から保安基準に適合しない特殊な大型輸送用車両(140トンキャリアパレット車)で貨物(鉄鋼製品)の運搬を行おうとする場合、以下の要件を満たせば、車両の寸法、重量及び走行性能のうち地方運輸局長が車両ごとに指定した項目について、緩和を受けることができるようにする。

要件 構造改革特別区域計画を作成する地方公共団体又は実施主体が、その責任において、道路を適切に管理するための措置を確実に実施すること。なお、この判断は港湾管理者が行うこと。

港湾管理者、当該区域を所管する警察署、地方運輸局等の関係機関が調整した方法により、通行する道路が他の交通と分離され遮断されること。

「規制の特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠」

- ・ 木更津市域はバブル崩壊以降の地価の大幅な下落等により、小売業を中心とした地域経済の空洞化に歯止めがかからない状態が続いている。そのため当該特定事業の推進による新たな企業立地に向けたインセンティブが必要であること、立地企業の生産活動の拡大、およびそれに伴う税収入増等を通じた地域経済の安定化、地域社会の活性化を図ることは、当地区の行政の最優先の課題である。
- ・ 一方、木更津南部地区公共埠頭の後背地には、新日本製鐵(株)君津製鐵所をはじめとする鉄鋼関連企業が集積しており、近年、世界的な鉄鋼需給の逼迫化により、域内の鉄鋼関連企業は鉄鋼製品の輸出量を増やしていることから、当該特定事業の企業のニーズは極めて高く、公共埠頭の利用促進のためにも、当該特定事業の実施が必要である。
- ・ 今回、港湾物流特区を設定する地域は、一般市街地とは離れているため、一般市民の居住する区域や他の地域への安全面や環境面における影響がほとんどないと判断される。
- ・ 他の主要な公共埠頭利用者及び臨港道路利用者に対し、事業主体、県・市が特定事業にかかる説明を行ない、特定事業実施に対する理解を得ている。
- ・ 特定事業が実施されるまでに、関東運輸局、臨港道路管理者、警察等の関係機関と実施主体の間で、通行する道路が他の交通と分離され遮断されることを含む「構造改革特別区域における特殊大型輸送用車両の通行にかかる安全協定書」の締結に向け、関係機関及び事業主体からなる合同会議をこれまで2回開催しており、協定書締結に向けた協議が進められている。
- ・ また、特殊な大型輸送用車両の通行経路として設定する港湾道路の補強、適切な道路維持管理について、特定事業が実施されるまでに、事業主体、臨港道路管理者等の中で「構造改革特別区域における特殊大型輸送用車両の通行にかかる道路保全維持協定書」の締結に向け協議が進められている。