

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

日向市

2．構造改革特別区域の名称

ひゅうが環境・リサイクル・国際物流特区

3．構造改革特別区域の範囲

日向市細島臨海工業地域（別添地図参照）

4．構造改革特別区域の特性

【新産業都市の直面する課題】

日向市細島臨海工業地域（工業専用地域）は、重要港湾細島港（昭和26年に指定）の背後に位置し、昭和39年に新産業都市の指定を受けたことと併せて臨海工業地域として発展し、宮崎県経済のみならず、戦後の我が国の経済発展に大きく寄与してきた。

しかし、バブル経済の崩壊後、他の地域と同じように細島臨海工業地域においても企業の進出がなく、平成22年度を目標年次とする「第4向日向市総合計画」においては、今なお、約88haの未利用地がある細島臨海工業地域の利用促進を工業振興の最大の課題とし、積極的な企業誘致の推進により、雇用の場の創出に努めることとしている。

また、細島臨海工業地域は宮崎県北地方拠点都市地域の一部をなすが、「宮崎県北地方拠点都市地域基本計画」においては、県内最大の工業集積・技術集積を活用しながら、地場企業を育成するとともに、先端産業分野等の企業誘致を促進し、若者等の定住に資する就業の場の確保に努めることとされている。

このように、細島臨海工業地域においては、天然の良港や豊富な工業用水といった好条件を活かしながら、企業立地を促進することで土地有効活用を図り、雇用・就業の場を確保・創出することが喫緊の課題となっている。

【環境・リサイクル産業の必要性和優位性】

資源循環型経済社会の構築に向けた要請が強まる中で、各地域において廃棄物最終処分場の寿命が迫ってきており、廃棄物を資源として有効活用しつつ、最終処分量の削減に貢献する環境・リサイクル産業の振興が重要な課題となっている。

細島臨海工業地域は、国際物流拠点港としての整備が着々と進んでいる細島港の背後地にあることから、リサイクル資源の搬入や再資源化された原料の搬出を海上輸送によって効率的に行うことが可能であり、高速道路整備の進展により、南九州

各地からのアクセス性も大幅に向上している。また、環境・リサイクル産業が立地するための十分な用地も確保されていることから、南九州における廃棄物のリサイクル拠点として高い優位性を持っている。

【規制に伴う環境・リサイクル産業の立地阻害】

こうしたことから、多くの環境・リサイクル関連企業が細島臨海工業地域への進出に関心を示しているものの、実際の立地は進んでいない。その要因として、リサイクル資源の安定供給ルートが確保できないこととともに、港湾の背後地にあるにもかかわらず、岸壁と工業用地間の端末輸送コストが高いため、単価の安い再資源化原料では物流コストを負担できないことや、電力・ガス等のエネルギー供給における低廉化・安定性向上が求められることなどがあげられている。これらの要因は、規制の特例措置によって改善が可能なものもあり、構造改革特区の認定による規制の特例措置が強く期待されている。

5．構造改革特別区域計画の意義

「ひゅうが環境・リサイクル・国際物流特区」計画は、細島臨海工業地域への環境・リサイクル関連企業の立地を阻害する要因を解消するため、物流の効率化やコスト低減等に資する規制の特例措置を講じることで、環境・リサイクル産業の集積を図ろうとするものである。例えば、工業用・農業用廃プラスチックの再原料化、廃ペットボトルのボトル用再原料化といった先端的なリサイクル技術を有する環境・リサイクル関連企業を誘致し、環境・リサイクル産業の一大集積拠点を形成する。さらに、廃FRPの再原料化技術の事業化など、新たな環境・リサイクル産業を創出するという目標も掲げている。

昨年10月に、分割可能な貨物を輸送するセミトレーラの車両総重量の上限が36トンに緩和されたところであるが、細島港の公共岸壁と特区内における工場等の荷主施設もしくは保管施設との間における陸送輸送においては、細島港を利用して輸移入される原材料等（リサイクル資源を含む）や輸移出される製品等（再資源化された原料を含む）を輸送する際、接岸した本船の荷役及び横持ち作業等を行うに当たっては、より速やかに作業を終えなければ次船の沖待ち待機が生じ、その間の待船料が高むことになるため、端末輸送に係る1台当りの積載量をできるだけ多くして1日も早く岸壁を開ける必要がある。

車両総重量の制限がより緩和されることで、端末輸送における1台あたりの輸送ロットを拡大することができ、端末輸送コストの削減を図ることができる。

こうしたことにより、新産業都市として整備された良好な工業用地や、重要港湾・細島港の物流基盤といった既存のインフラを有効活用しながら、地方都市にとって切実な課題である雇用・就業の場を確保・創出することが可能となる。これは、従来の素材型産業に依存した産業構造を脱却し、新産業として環境・リサイクル産

業の集積を図る取り組みであり、他の新産業都市をはじめ、全国の地方圏における工業都市における構造改革のモデルとなりうるべきものである。

また、細島臨海工業地域におけるリサイクル拠点の形成は、最終処分場の延命化や資源の有効活用を可能とし、南九州における廃棄物問題の解決に寄与するとともに、我が国における資源循環型経済社会の構築に貢献するものである。さらに将来的には、太平洋に面し、アジアに近接する国際物流拠点である細島港の背後地にあるという特性を活かし、旺盛な経済成長に伴い廃棄物処理問題が深刻化しているアジア近隣諸地域をも視野に入れたリサイクル拠点として、広くアジアの環境問題の解決を図る役割も期待される。

6．構造改革特別区域計画の目標

「ひゅうが環境・リサイクル・国際物流特区」計画では、先端的な環境・リサイクル産業の集積、新たな地域産業連関の創出、細島港の静脈物流拠点化の促進、「元気で活力ある日向の再生」という4点を目標として計画を推進する。

【先端的な環境・リサイクル産業の集積】

工業用・農業用廃プラスチックの再原料化、廃ペットボトルのボトル用再原料化といった先端的なリサイクル技術を有する環境・リサイクル関連企業を誘致し、環境・リサイクル産業の一大集積拠点を形成する。さらに、廃FRPの再原料化技術の事業化など、新たな環境・リサイクル産業を創出する。

【新たな地域産業連関の創出】

リサイクル関連企業で再資源化された原料を既存の素材型産業において利用したり、既存の素材型産業が有する自家発電設備からリサイクル関連企業に電力を供給したりするなど、細島臨海工業地域や周辺地域における既存産業と環境・リサイクル産業との間での連携を促進し、新たな地域産業連関を創出する。

【細島港の静脈物流拠点化の促進】

環境・リサイクル産業の集積の進展に応じて、リサイクル資源の搬入や再資源化された原料の搬出にあたっての物流基盤として、細島港の役割も大きくなっていくことから、細島港を国内のみならずアジアまで視野に入れた静脈物流の拠点と位置づけ、その実現を図る。

【「元気で活力ある日向の再生」】

上記のような目標を実現させることにより、既存産業の再生と新規企業誘致による産業の活性化、若者等の雇用・就業の場の確保・創出、細島臨海工業地域の未利用地の有効活用を実現させ、日向市政の目標である「元気で活力ある日向の再生」を実現する。

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

「ひゅうが環境・リサイクル・国際物流特区」計画の実施により、先端的な環境・リサイクル産業の新規立地が期待される。

また、新たな地域産業連関や細島港の静脈物流拠点化も併せて、市内生産額の増加および雇用の創出が期待される。

特定及び関連事業の実施による2008年度までの新規企業立地10社程度、分譲面積（工場用地面積）約30ha（概ね細島4区の未利用地相当分）と見込む。従業員数では500人程度、新規雇用創出250人程度の増加を目指すなど、金額ベースの経済効果として、概ね100億円を目標値とする。

特定及び関連事業に伴う新規企業立地等による効果（目標値）

移入額の増加	約	12億円/年
輸移出額の増加	約	12億円/年
輸送コストの削減	約	2.5千万円/年

8. 特定事業の名称

1205（1214）重量物輸送効率化事業

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の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

前述の特定事業に関連して、国や県と連携しながら、以下のような事業を実施している。

【細島港港湾整備事業】

細島港では、平成9年に港湾計画が改訂され、うねり対策などを目的に外港地区沖防波堤の整備を進めている。南沖防波堤の建設は、平成14年度より国直轄事業として着工されている。南沖防波堤は、延長600mであり、水深約32mの海底に敷いた169万m³の基礎捨て石の上に、鉄筋コンクリート製の堤（高さ22m）と消波ブロックを建設する。工期は平成24年度までである。また、同防波堤北側約500mの地点に、宮崎県が主体となって北沖防波堤（延長約450m）の整備も進められている。

構造改革特別区域計画の認定後には、ふ頭地域の路盤強化を図り、重量物輸送車が通過する区間の道路の適切な維持管理やヤード整備を実施する。

【高速道路整備事業】

細島港の背後圏においては、東九州自動車道等の陸上交通網の整備が進められている。東九州自動車道は福岡県北九州市を起点として、福岡、大分、宮崎、鹿児島

の各県を結び、鹿児島県鹿児島市に至る延長約436kmの高速自動車国道である。当路線は九州自動車道、大分自動車道、宮崎自動車道等とともに、九州の高速道路のネットワークを形成し、東九州地域の産業、経済、文化の振興と均衡ある発展を図り、また、交通混雑の緩和、輸送時間の短縮など沿線都市の生活向上、活性化に資するために計画されている。

平成15年8月には門川～日向間の建設工事が着工された。細島港から日向IC（仮）までの距離は6.3kmと見込まれており、東九州自動車道の開通により、本港の東九州における交通の結節点としての重要性が高まると想定される。

【細島港ポートセールスの実施】

日向市では、宮崎県内の重要港湾である細島港、宮崎港、油津港の利用促進を図ることにより、地域経済の活性化を通じた宮崎県経済の発展に資することを目的に宮崎県、宮崎市、日南市の他、商工団体、船会社、港運業者、荷主企業等70団体より構成される宮崎県ポートセールス協議会に参画している。日向市では、同協議会を通じて港湾管理者である宮崎県等とも連携して、積極的なポートセールスを実施している。

【リサイクルプラザ整備事業】

日向市では、日向・入郷1市2町5村の広域でのリサイクルプラザの整備を検討している。リサイクルプラザとは、不燃物の破碎や分別、資源物の資源化を行う設備を有するとともに、リサイクルに関する情報提供、研修などを実施し、市民への普及啓発も兼ね備えた施設である。

平成15年度のゴミ排出状況を見ると、日向市の不燃ゴミ排出量が1,852トン（日向市粗大ゴミ処理施設搬入量）、日向・入郷全域で2,871トンとなっている。また、ビンや缶、古紙、プラスチック、生ゴミなどの資源物は日向市が1,944トン、日向・入郷全域で3,015トンとなっている。これらの実績を踏まえて、年間処理量6,000トン（不燃物3,000トン、資源物3,000トン）規模の処理施設の導入を想定し、平成19年度の着工を目処に、調整を行っている。なお、すでに日向市を含む1市2町3村で実施している清掃工場は、平成26年度を目処に建て替えを検討しており、リサイクルプラザへの併設も想定される。

このように、本市ではリサイクル拠点施設の整備を検討しており、細島臨海工業地域における環境・リサイクル産業の集積促進との連携による相乗効果が期待される。

【エコタウン事業】

本市では、環境・リサイクル産業の集積促進に向け、地方公共団体が作成し、経済産業省及び環境省が共同承認する「エコタウンプラン」の作成を予定している。また、エコタウン事業におけるハード事業及びソフト事業への財政支援措置を活用しつつ、「エコタウンプラン」の作成や「エコタウンプラン」に基づく施設整備事

業を推進していく。

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、実施主体およ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

1205（1214）重量物輸送効率化事業

2．当該規制の特例措置を受けようとする者

重量物を輸送する運送事業者もしくは重量物の自家輸送を行う荷主

3．当該規制の特例措置の適用の開始日

構造改革特別区域計画の認定の日

4．特定事業の内容

(1) 事業に關与する主体

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。

- ・八興運輸株式会社
- ・日向運輸株式会社

(2) 事業が行われる区域

細島港臨海工業地域の一部（工業港区及び白浜地区の公共岸壁と、細島1区・3区・4区の各工業用地の間）

(3) 事業の実施期間

構造改革特別区域計画の認定および日向市が関係道路管理者との協定を締結した後より実施

(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

細島港臨海工業地域に立地する企業の多くは、原材料の調達や製品の出荷などにおいて、細島港を利用することで、物流コストの削減を図っている。しかし、海運を利用して大量ロットの貨物を低コストで輸送しても、岸壁と工場等の荷主施設もしくは保管施設間の陸上輸送は、10トン車などのトラックでピストン輸送を行わなければならない、端末輸送のコストが高くなり、臨海工業地域に立地する経済的なメリットが得にくい要因となっている。

本事業は、細島港の公共岸壁と特区内における工場等の荷主施設もしくは保管施設との間における陸送輸送において、細島港を利用して輸移入される原材料等（リサイクル資源を含む）や輸移出される製品等（再資源化された原料を含む）を輸送する際、規制の特例措置の適用により、車両総重量の制限が緩和されることで、端末輸送における1台あたりの輸送ロットを拡大することができ、端末輸送コストの削減を図るものである。

新規整備が想定される施設等は特にない。

5 . 当該規制の特例措置の内容

当該規制の特例措置の適用を受けようとする事業者が、道路法第47条2の規定に基づく特殊車両通行許可申請を行った際に、道路管理者の通行許可基準、および道路運送車両の保安基準において、車両総重量に係る規制が緩和され、車両区別に定められる現行の制限値を超えて、許可される。

重量物輸送想定ルートは別添資料参照

【規制の特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠】

- ・当該区域は細島港に隣接しており、海運による大量ロット輸送に対応した陸上輸送を可能にすることで、効率的な物流体系を構築することができる。
- ・港湾に隣接して整備された工業用地内の一部を対象としており、橋や高架などの構造の道路を輸送経路に含まず、現状の適切な管理方法を維持した輸送経路の設定が可能である。
- ・港湾に隣接して整備された工業用地内の一部を対象としており、物流や企業の生産活動を効率的に実施するために、輸送効率化のニーズが高いと判断される。
- ・対象地は、一般市街地とは切り離されていることから、重量物車両の走行においても、安全面や環境面における一般市民への影響などは発生しにくいと判断される。
- ・対象地の周辺には一部住宅等も存在するが、重量物輸送想定ルートの一部に含まれている県道は、一般市街地とは切り離されていることに加え、現状においても、コンテナ貨物を運搬する大型車両や、木材、石炭、金属スクラップ、工業用岩塩等のバラ貨物を輸送する大型車両が通行しており、規制の特例措置を受けることにより期間当りの車両通行量は減少することが見込まれることから、一般市民への安全面や環境面における影響は減ぜられるものと判断される。
- ・とは言え、歩行者や自転車等が全く通行しない状況ではないため、これら一般市民への安全対策として、特定事業の実施想定主体及び地域住民（代表など）とにより通行ルートを確認するとともに、早朝や夕方など通勤等により歩行者や自転車等の通行量が最も多い時間帯には当該重量物輸送車両は走行しないようにする等の覚書を締結するなどして、地域住民の安全確保を図る。
- ・併せて、一般車両等に対する安全対策として、当該区域内の一般道路沿線に重量物輸送車両の通行を周知する看板を設置するなどして、接触回避を図る。
- ・その他、交通の安全の確保のため、地方運輸局長が基準緩和認定に際し付す上限速度等の制限事項を遵守する。
- ・また、当該区域は工業専用地域及び港湾区域内であり、今回の措置では、一般市民の居住する区域や他の地域への影響は発生しない。