

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

岡山県

2 構造改革特別区域の名称

水島港国際物流・産業特区

3 構造改革特別区域の範囲

倉敷市区域の一部（水島港臨港地区）

4 構造改革特別区域の特性

(1) 水島港の現況

水島港は、高梁川河口部に 400 年前から始められた干拓地、およびその他地先海面の埋め立てによって整備された大規模な工業地帯を背景とし、瀬戸内海航路に通ずる新しい港として整備され、昭和 37 年に開港した。

全国有数の重工業拠点となった水島臨海工業地帯の発展に伴い、その玄関口である水島港も順調に発展しており、水島港が日本有数の工業港となって久しい。その一方、水島港は岡山市、倉敷市を中心に 100 万人規模の背後圏を有しており、その立地特性を活かして商業港としても機能している。

特に、本計画の中心的地区となる玉島地区は、江戸時代から代表的商業港として発展した歴史もあり、昭和 42 年から始まった内貿商業港施設の整備、外貿公共埠頭の整備によって商業港としての基盤はできあがった。さらに昭和 62 年からは、拡大が見込まれる国際海上コンテナ貨物等に対応して人工島の造成が進められ、平成 6 年には 185ha の人工島である「玉島ハーバーアイランド」が出現し、平成 7 年には韓国航路が開設した。

現在の水島港の取扱貨物量は 90,310 千トン（2001 年）であり、全国で 6 位、入港船舶数は約 44,000 隻である。このうちコンテナ貨物は 1,403 千トンで、自動車部品、化学薬品、合成樹脂などを輸出するとともに、日用品、非鉄金属、化学工業品などを輸入している。

コンテナ取扱量は、急速に増加しており、特に近年は、水島臨海工業地帯で生産される製品の輸出を中心にコンテナ化が進んでいることもあって、アジア向け輸出コンテナが拡大している。現在の定期国際コンテナ航路は、韓国、中国、タイ、ベトナム、台湾の 4 ケ国 1 地域に開設されている。

このように水島港は、総取扱貨物量の増加や対アジア国際輸送拠点港湾としての重要性が評価され、今後もわが国の物流における役割が重要であることから、平成 15

年 4 月に全国で 23 番目の特定重要港湾に指定された。

水島港の国際定期コンテナ航路



(2) 産業集積の現況

背後圏域の産業立地

本計画が実施される岡山県は、県内総生産に占める製造業の割合が 27.9%(平成 12 年度：岡山の県民経済計算)であり、わが国の国内総生産に占める製造業の割合である 20.8%(平成 12 年：国民経済計算)との比較から分かるように製造業の集積が進んでいる県である。岡山県の工場立地件数は平成 10 年、12 年において、また立地敷地面積は平成 8 年、11 年、14 年に中四国地域で第 1 位となっており、岡山県は中四国地域の中でも高い水準で工場立地が進んでいる。

岡山県は、製造業の充実が地域発展の源となっているが、特に臨海部の果たす役割が大きい。本計画対象地区の直背後である岡山市、倉敷市を合わせると、事業所数では全県の 41.4%、製造品出荷額等では 61.0%を占めている。

県では、高速道路沿いを中心に工業団地の整備を進めており、その結果、内陸部での工業集積も拡大しつつある。今後、臨海部と内陸部の連携によって、全県的な製造業の相乗的發展が期待される。

一方、商業関係では、小規模な卸商店数は減少しているものの、商店あたりの従業員数や販売額は上昇しており、卸売業の集約化と効率化の進展によって、国際流通拡大の条件が整いつつある。

水島臨海工業地帯

本計画の対象地区を含む水島臨海工業地帯の工業化は、昭和 18 年に三菱重工業（株）水島航空機製作所が建設されたことに始まる。それまで漁業と干拓農業を主とする一寒村に過ぎなかったこの地域は、戦後、わが国産業の重化学工業化への動きの中で本格的に工業化が進められた。昭和 28 年に岡山県は大型船舶の入港を可能とするために航路泊地の浚渫に着手し、発生する浚渫土砂で海面を埋立て、工業用地を造成し企業を誘致することにした。当時、県では農業県から工業県への脱皮をめざしており、農業・工業・商業の各産業の均衡を保ちつつ工業を発展させることにより県民福祉の向上を図るといった新しい構想の下に、この地域の開発を県勢振興の根幹事業として位置付け、大々的に開発を進めた。

このため、石油精製基地、鉄鋼生産基地、石油化学・鉄鋼関連化学工業基地、各種機械生産基地、食品工業基地としての発展を期し、交通施設、用地、用水等の産業基盤の整備をあわせて進めるとともに、生活環境施設、教育文化施設、社会福祉施設などの社会資本の整備についても重点的に推進を図った。

現在、この水島臨海工業地帯は本県経済の圧倒的な比重を占めるとともに、全国的にも有数の臨海工業地帯となっている。

県の事業所統計（従業者 4 人以上の事業所、平成 13 年）によれば、水島工業地帯では 269 事業所で約 22 千人の従業者が働いており、全県の約 4 割強にあたる 2 兆 8 千億円の出荷を行っている。

工業地帯の一角には、工業化のきっかけとなった三菱重工業（株）の工場が三菱自動車工業（株）水島製作所として自動車を生産している。同製作所は、鑄造工程からエンジン・トランスミッションの製造、プレス、鑄造、組み立てまでを行う、世界でも珍しい一貫工場であり、生産台数 1 0 0 万台、輸出比率 7 0 % となっている。



企業の連携

本地域では、企業が厳しい企業環境の中で国際競争力の強化を目指し、連携して新たな活動を進めている。

ア．水島コンビナートルネッサンス計画

新日本石油精製株式会社水島精油所、株式会社ジャパンエナジー水島製油所、三菱化学株式会社水島事業所、旭化成株式会社水島支社他 1 社の 5 社が厳しい経営環境の下、国際競争力のより一層の強化を目的として、水島コンビナートにおいて従来の企業の枠を超えて原料油・中間製品等の相互融通を図ることとした。

このため平成 12 年 8 月より、水島コンビナート内を海底トンネルで結ぶこととし、各企業間にパイプライン敷設する工事に着手した。このパイプラインは平成 15 年 4 月に供用している。

イ．水島 LNG 基地

中国電力(株)、新日本石油(株)の 2 社がガス販売を共同事業化することとし、LNG 受入基地を整備している。これによって中国電力(株)水島発電所は LNG 転換を進めることも視野に入れている。施設用地は 4.4ha、LNG タンクは 16 万リットル×1 基で、年間受入貨物量を 60～80 万トンとして計画している。平成 14 年 11 月に工事着手し、平成 18 年 4 月に供用開始予定である。

ウ．基幹産業の拡充

平成 15 年 4 月の「JFE スチール」の発足によって、旧川崎製鉄水島製鉄所（倉敷市）と旧 NKK 福山製鉄所（福山市）を一体運営する西日本製鉄所が操業を開始した。粗鋼生産能力は 1,900 万トンとなり、国内 2 位の新日本製鉄君津製鉄所(900 万トン強)の 2 倍以上で、韓国・ポスコ光陽製鉄所(1,500 万トン)を抜いて世界一となった。

(3) 本地域の優位性

背後地域における産業地域としての歴史と集積

本計画の対象地区の属する水島臨海工業地帯は、中国地方の中心的な工業地帯である。また、その背後には都市が集積し、流通基盤の整備も進められている。

対象地区から約 25km の距離にある岡山市は人口約 64 万人を有する中国地方第 2 の都市である。同市は、製造業をはじめ商業、サービス業等、各種の産業が集積している。特に卸売業、小売業の集積の割合が高く、商業的色彩が濃い都市である。一方、製造業では農業機械や工作機械・バイオテクノロジーを活用した医薬品など、特徴ある企業が多く、技術力も高い。同市は、21 世紀型産業への新展開や産業活動の振興を推進する中で、流通基盤の整備、広域的な商取引の拡大促進等を図っているところである。

対象地区から約 20km の距離にある早島町は、山陽自動車道、瀬戸中央自動車道及び中国横断自動車道の結節点となる早島インターチェンジがあり、県南における交通の要衝である。同町は、流通業務市街地の整備に関する法律に基づき、昭和 45 年 10 月、流通業務整備都市として指定され、平成 3 年 5 月に吉備・早島地区に「岡山県総合流通センター」が整備されている。同センターには、平成 14 年 1 月現在、卸売業、

倉庫業、運輸業等 115 社が立地しており、岡山県における最大の流通拠点となっている。また、同センター内に、西日本有数の規模のコンベンション施設「CONVEX 岡山」が設置されており、輸入促進地域(FAZ 地域)における国際経済交流の拠点及び情報発信基地としての機能を担っている。

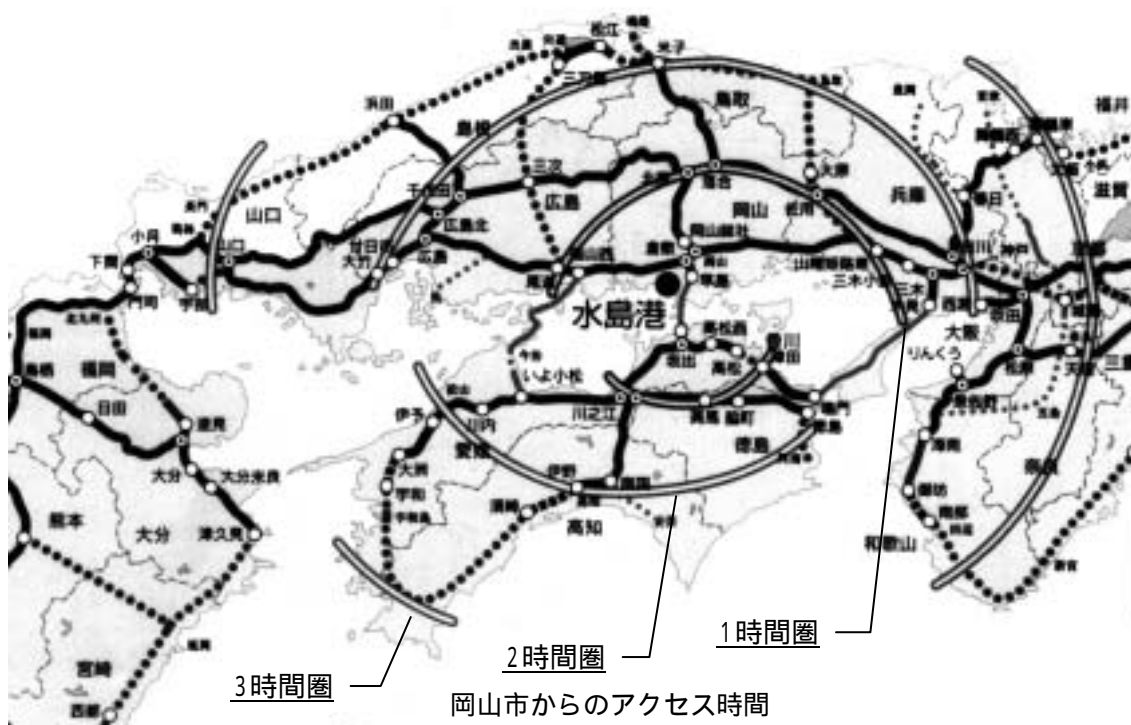
対象地区が属する倉敷市は人口約 43 万人を有する都市である。同市は、水島臨海工業地帯を中心に製造業のウェイトが高い。また、大規模な工場の集積のほか、地場産業についても、古くから、倉敷市児島地区を中心に岡山県の特徴ある産業の一つとして成長してきた繊維産業など、一定の集積がある。これらの製造業には、国際貿易を行っている企業も多い。

交通の利便性

岡山県は、東西方向にみても南北方向にみても中四国中央部に位置し、地理的にバランスのとれた位置にある。特に、対象地区が属する倉敷市は、昭和 63 年の瀬戸大橋の開通とその後の山陽自動車道、中国横断自動車道の開通により、中四国の交通クロスポイントとなっている。また、水島港近傍には、岡山県総合流通センターなどの大規模物流拠点が立地している。

水島港は、日本海、瀬戸内海、太平洋を結ぶ中四国の海陸の物流拠点となっている。

水島港の交通利便性



凡例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速自動車道 ・ 一般国道自動車専用道路 ・ 高速自動車国道に並行する自動車専用道路 	<ul style="list-style-type: none"> —— 開通区間 ■■■■ 工事区間 計画区間

(4) 活性化の取り組み

岡山県では、貿易の自由化など経済面における国際間の障壁の撤廃が進む中で、水島臨海工業地帯に立地する企業を含めて地域産業の国際経済への参加を促進することが重要な課題となっている。このため、本計画地域において、国際経済交流の拡大と新たな産業育成を通じた地域社会の発展を促進するため、様々な取り組みを進めている。

人工島の整備

水島港の背後圏の発展に伴う物流需要の増大、コンテナ化の進展など、物流形態の変化に対応できる物流機能をより一層の強化・充実し、地域産業の高度化、活性化を促進するとともに、市民が海に親しみながら憩い集える賑わいと潤いのある空間を形成するため、昭和62年から玉島地区に人工島「玉島ハーバーアイランド」の整備を進めている。

ここでは、

- a. 本県を中心とする中国地方東部における流通拠点として、外内貿物流需要の増大、船舶の大型化とコンテナ化等の輸送革新の進展に対処するため、コンテナ貨物の取扱いが可能な多目的ふ頭や、内貿ユニットロードターミナルを確保するなど、効率的な複合一貫輸送に対応できる物流空間の形成を図る。
- b. 自然環境と調和し人々に潤いや安らぎを与える港づくりを行うため、臨海部の特性を活かした親水空間の充実・ネットワーク化を図る。
- c. 背後地域の活動に伴い発生する廃棄物等を受け入れ、及び住工混在を解消するなど地域の環境改善・産業発展に資するための空間を確保する。
- d. 震災時における物流の確保をめざし、緊急物資輸送等の海上輸送拠点として耐震性の高い港湾施設を拡充する。

等を柱として整備している。

物流関係では、内貿ユニットロードターミナル（-7.5m岸壁）が4バース、コンテナターミナル（-10m岸壁）1バースが供用しており、更にコンテナターミナルにおいては1バース整備中である。また、倉庫等の立地する港湾関連用地が背後に確保され、輸入促進基盤施設も立地している。



岡山県地域輸入促進計画（FAZ 計画）

岡山県は、平成 8 年に「岡山県地域輸入促進計画」を策定し、岡山空港航空貨物ターミナルの整備をはじめ、岡山空港を中心とした広範な貿易振興施策や輸入貨物を取り扱う事業者を支援する事業等を積極的に推進してきた。その結果、順調に輸入航空貨物取扱量が伸びており、輸入促進施策の成果が着実に得られた。

その後、高速交通網の整備によって中四国の交通の結接点が形成されるとともに、岡山空港の滑走路 3,000m 化や水島港の国際ターミナルの整備などが行われ、物流関連基盤が急速に整ってきた。

このため、より広範な地域において輸入促進を図り、地域経済の発展に資することを目的に、平成 13 年 4 月に輸入促進計画を改訂し、本特区計画対象地区を含む水島港地域を同計画の輸入促進地域（FAZ 地域）に編入した。計画では、輸入貨物流通促進事業（製造業、運輸業、卸売業、小売業）の集積を特に促進する地区として玉島ハーバーアイランド内に特定集積地区を設定した。

また、県等が出資する第三セクターである水島港国際物流センター(株)が設立され、本計画対象地区の直背後において同社が、荷捌き・保管機能を有する輸入促進基盤施設の整備を行った。

輸入促進基盤施設 「水島港国際物流センター」

敷地面積： 1.7ha

延床面積： 9,940m²

荷捌施設	3,060m ²
保管施設	6,660m ²
事務所等	220m ²

特定集積地区

場所：玉島ハーバーアイランド内

面積：182ha

航行管理支援

「安全で効率的な港湾」を目的に、県が、船舶の航行予定とリアルタイムの動静を総合的に把握し、安全で効率的な船舶の入出港と港内航行の確保を図るため、24時間体制で、陸側（港湾管理者、船舶代理店等）と船舶との唯一かつダイレクトに通信できるポータルラジオにおいて、情報の一元管理と航行調整等の航行管理支援業務を行っている。

主な業務内容は、港湾情報の管理と提供・船舶動静の把握・船舶航行の調整・船舶調整に伴う港務通信である。

ポートセールス

水島港では現在、平成9年に官民一体となって設立された「水島港インターナショナルトレード協議会（MITA）」を中心に積極的なポートセールスを実施している。主な活動としては、「国内貨物誘致事業」及び「海外貨物誘致事業」があり、国内貨物誘致事業では毎年、県内や東京でのシンポジウム・セミナー、見学会等、海外貨物誘致事業では、中国を始めとする東・東南アジア方面において関係政府機関や企業を対象とした貨物航路の誘致活動を行っている。

また、定期的な機関誌の発行及びホームページの開設により、水島港の最新情報を提供している。

コンビナートの連携

コンビナートではアジア各国における生産能力の増強等により国際競争が更に激化しており、1社単独での対応は限界にきている。一方、環境面においてはコンビナート地区を舞台とした廃棄物・副産物のリサイクル等が推進され、循環型社会形成に向け、新たな役割が期待されており、その重要性が高まっている。コンビナート地区ではこれまでコンビナートルネッサンス事業等により石油化学を中心に企業間連携の輪は広がっているものの、鉄、セメント、自動車等を含めた地区全体での連携は不十分であり、コンビナート地区関係者が更に連携して産業の国際競争力強化並びに循環型社会形成に向けた新たな発展方向を検討する組織「水島地区次世代型コンビナート形成プロジェクト懇談会」を設立している。

(検討事項)

次世代型コンビナート形成のための今後の取り組み方針

競争力強化のための共同事業の推進方策

循環型社会形成のための共同事業の推進方策

(今後の施策の方向性)

コンビナート地区の方向性

競争力強化に向けてコンビナート地区全体を最適化

環境低負荷型マルチインダストリーコンプレックス形成(素材ソリューション・センター)

世界のモデルとなる循環型社会の形成

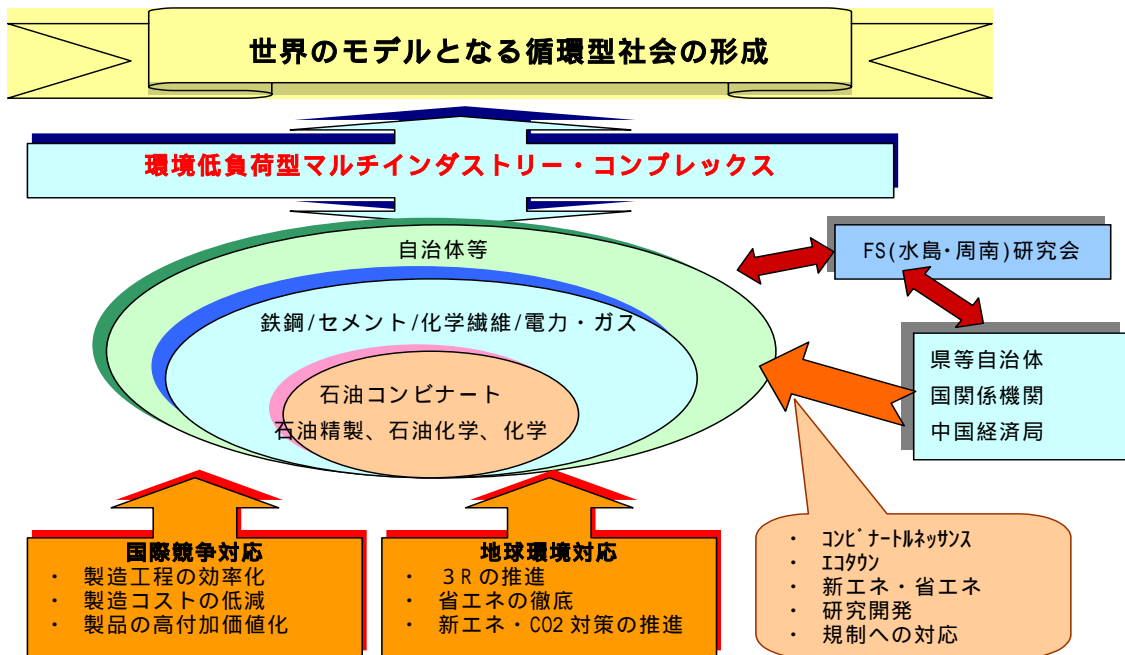
施策の方向性(共同事業の支援)

情報交換、連携の為の場づくり、競争力強化投資の促進支援、

規制特例の活用、ビジョン、事業実施計画策定

研究開発の促進、競争力センターとしての体制整備

「中国地域次世代型コンビナート」プロジェクト



5 構造改革特別区域計画の意義

(1) 国際物流機能の強化

国際ターミナルの民間貸付による効率的な管理運営の実施

経済のグローバル化が急速に進展する中、国際貨物輸送に大きな位置を占めている港湾機能の重要性はますます高まりつつある。とりわけ、四方が海にひらけている我が国においては、その役割は極めて大きなものとなっている。

岡山県では、このような社会・経済情勢を背景として、先進物流県の形成を目指し、国内はもとより、アジア等と結ぶ物流拠点の整備を積極的に進めている。

なかでも本対象地区である水島港は、水島臨海工業地帯を背後に持つとともに、南北・東西の交通軸の結節点に位置するという極めて恵まれた優位性を有していることから、港湾貨物の取扱量は着実に伸び全国6位(2001年)となるほど国内有数の港湾となっている。今後、水島港が世界に向けたゲートウェイとして更なる飛翔発展を遂げていくためには、今や、経済動脈として欠かせないコンテナ貨物に対応した国

際ターミナルの機能的かつ効率的な運営を行っていく必要がある。

荷捌き・保管・流通機能を一体的に持つコンテナターミナルの効率的運営は、コンテナ物流に関わる経験や知識が必要であり、港湾物流に関する豊富な経験を持つ組織により運営されることが最も重要であると認識しているところであり、現在は、水島港国際物流センター（株）に管理運営の一部を委託している。しかし、本計画が認定となれば国際ターミナルの民間事業者への貸付が可能となり、水島港国際物流センター（株）による創意工夫を取り入れた効率的な運営が実現される。このことにより利便性の高い港湾サービスの提供できる国際ターミナルの実現が図られ、本県の物流の効率化や産業振興に大きく貢献するものと考えている。

岡山県地域輸入促進計画（FAZ 計画）との連携

近年、調達から配送までのトータルコストの削減を関係企業が連携して実現しようとする、いわゆるサプライチェーンマネジメントが注目されるなど、企業の経営理念が大きく転換している。海外企業との協力体制を構築し、生産・流通を効率化し、生産性を向上させるなど、経済のグローバル化に対応できる地域産業の強化を図ることが強く求められている。

このため、岡山県は、玉島ハーバーアイランドに、輸入貨物を保管、加工、配送する企業を集積し、高速道路網や高度情報通信網等による岡山空港と水島港の太い結びつきを生かして航空輸入貨物や港湾輸入貨物を一体的かつ効率的に取り扱う加工・流通拠点を形成することによって、輸入貨物の流通促進を進めているところである。

この拠点の一つである水島港輸入促進基盤施設が国際ターミナル直背後地区に整備されている。

輸入促進基盤施設や道路網・通信網が国際ターミナルの効率的な運営と一体となり、あるいは連携して、輸入貨物の流通促進を加速し、岡山県、ひいてはわが国の一層の貿易拡大に資することが期待される。

(2) 企業立地の促進

国際ターミナル直背後地域には港湾関連用地として、倉庫等が立地する流通施設用地、港湾関連産業が立地する業務用地が整備されている。これらの用地は、国際ターミナル及び内貿ユニットロードターミナルと一体となって水島港の国内外物流拠点の形成に資するものである。

ターミナル効率化のポテンシャルが、人工島への物流業等の立地を促し、水島港における広範な物流機能向上に資することが期待される。

玉島ハーバーランド内には、港湾関連用地以外に都市開発用地が整備されている。しかし、近年の経済状況及び産業構造の変化によって、従来の土地利用用途や必要規模等では必ずしも社会の需要に合わなくなっている。

このため、この用途区分を柔軟化することによって企業の立地を促すことが期待される。さらに、用途変更等の柔軟化によって、用途変更等の手続期間の短縮化が図られ、立地希望に対し迅速な対応ができる。

これらの柔軟化事業によって対象地区に企業が立地し、早期操業が図られ県産業進

展に資することが期待される。

(3) 生産活動の効率化

対象地区には、大規模な自動車製造産業が立地しており、鋳造から組み立てまでを一貫して実施している。その過程で、公道において車両の回送を実施しており、回送運行許可事業者が仮ナンバーを取り付けて回送している。この仮ナンバーの取り付け、取り外しを省力化することにより自動車回送作業の効率化が図られ、物流コストの削減が可能となる。

(4) 地域経済の活性化

岡山県は、物流の効率化や新たな産業の立地によって県勢を発展させるべく、物流ビジョンなどの各種産業ビジョンを策定し、行政・企業・県民を挙げて取り組んでいるところである。

特に物流関係では、本県の優位性をセールスポイントとした企業誘致を進め、中四国地域やさらにそれを越えた範囲をエリアとする広域物流システムの形成を図るために、広域物流拠点の県内への適切な配置を進めるとともに、それらの有機的な連携を進めている。

この物流の核となる物流拠点が本対象地区の存在する玉島ハーバーアイランドであり、ここでは物流拠点とあわせて新しい産業拠点も形成されることになる。

この拠点形成は、当然ながら単独のものではなく、県内の多くの拠点や交通網の整備と相俟って発展していくものである。本特区の実施は、対象地区の発展のみならず、県土全体に及ぶ産業の効率化、新たな産業立地、雇用拡大を誘導していくものとなる。

6 構造改革特別区域計画の目標

(1) 国際物流機能の効率化による貿易の拡大

国際ターミナルの一体的・効率的な運営と背後地区における物流拠点の形成・産業の立地等により水島港を利用する貿易が拡大することが期待される。

国際ターミナルにおける国際コンテナの貿易量は、当初は 8.6 万 TEU / 年程度と見込まれるが、特区認定によって貸付 5 年後(平成 20 年)には 10.3 万 TEU / 年に、10 年後(平成 25 年)には 13.2 万 TEU に達せさせることを目標とする。

(2) 産業の国際化、高度化に対応した企業の立地

国際ターミナルを利用する国際物流関連産業や工業地帯に隣接した臨海地区という特性を活かした産業の国際化、高度化に対応した企業の立地を期待する。

現在、経済の沈滞で全国的に産業用地の新規利用ニーズは減っているが、当地区では特区認定によって 14 社程度の企業立地を目標とする。

(3) 産業連携の進展

国際物流機能や生産活動の効率化により、水島港臨港地区および背後地域では立地企業の国際競争力が高まることになる。更に、国際化、高度化に対応した企業立地は、地域全体の産業展開の刺激となり、今後の岡山県全域および中四国地域にわたる地域活力創造の源となる。

これらのことから、特区認定によって従来以上に企業の連携が実現し、地域全体の産業活動が拡大することを本計画の目標に掲げる。

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

(1) 国際物流機能の効率化による効果

水島港では、国際ターミナルの供用開始とともに韓国航路が開設され、その後、着実に航路及びコンテナ取扱量が拡大している。これらの貨物は、ターミナル供用以前には近接港を利用して輸出入されていた貨物が水島港にシフトするとともに、水島港の利便性向上によって新たに誘発された貨物によって構成されていると考えられる。

本計画の実施によって、民間事業者が創意工夫を生かしながら国際ターミナルを一体的かつ効率的に管理運営することになり、水島港の国際コンテナ物流の拠点としての魅力が飛躍的に向上することとなる。具体的には、以下の事項が期待される。

柔軟な国際ターミナルの管理運営による利用者ニーズへの対応

岸壁、荷さばき施設、その他コンテナ貨物関連施設が一体として効率的に管理運営されることによって、船社、港運事業者、荷主といったターミナル利用者の多様なニーズに応えることができる。

効率的なターミナルの管理運営による物流コストの低減

民間事業者の創意工夫を活かしてターミナルが効率的に管理運営されることによって、コンテナ貨物の輸送にかかるコストを縮減することが可能となる。

広域的物流ルート of 効率化

国際ターミナルの効率化により、水島港背後地のコンテナ貨物で水島港以外を利用しているコンテナ貨物が水島港を利用することが可能となる。これによって、コンテナ貨物の効率的な輸送ルートの選択余地が広がり、その結果、水島港を選択すれば、輸送コストが低減し、コンテナ貨物の長距離陸送に伴う環境悪化が防止される。

背後圏の経済活動の拡大

上記の多様な効率化の結果、水島港を利用する背後圏の経済活動が活発化し、地域生産の拡大、雇用の拡大等が期待される。

本計画の実現によって上記のように様々な社会的経済的効果が期待されるが、数量的には以下の効果が期待される。

貿易量の増加

平成16年で約8.6万TEUと見込まれる国際コンテナ貨物が平成25年に約13.2万TEUとなる。

物流コストの削減

ターミナル運営の効率化に伴う輸送コスト単価(円/TEU)の削減や輸送ルート効率化による陸送コストの削減によって、10年間で約100億円のコスト削減を得ることができる。これが地域経済を高揚させる。

環境保全への貢献

輸送ルートの効率化に伴い、事業期間中の年平均で約98万トン(C換算)のCO²排出を抑制できる。これは東京ディズニーランドの約0.7倍(あるいは岡山後楽園の4.1倍)の面積の森林が吸収するCO²の量に相当する。

(2) 産業の立地・生産拡大による効果

国際ターミナルの効率的運営によるより利便性の高い港湾形成により、国際コンテナ貨物を取り扱う企業が隣接埋立地に立地し、物流の効率化を進展させ、貿易の振興が期待される。また、自動車回送時の仮ナンバー取り付け・取り外しの省力化により、自動車生産の効率化と拡大が進展し、ひいては裾野が広い自動車関連産業の生産拡大へと効果が波及することになる。

さらに、公有水面埋立地の用途変更等の柔軟化等により、立地希望から操業開始までの期間が短縮され、立地促進が図られる。

対象地区における産業の立地は、当該地区だけに留まらず、全県的、ひいては中四国地方にも波及することとなるが、定量評価を対象地区のみに限れば、以下の通りである。

新たな雇用の創出

埋立地の産業立地によって、142人の雇用が発生する。

(物流・倉庫関連事業等 平均雇用10.1人/社×14社=142人)

地域生産の拡大

埋立地で産業活動が始まることによって146億円/年の価値が創造される。

(物流・倉庫関連事業等 平均10.4億円/年×14社=146億円/年)

8 特定事業の名称

- (1) 公有水面埋立地の用途変更等の柔軟化事業(1201)
- (2) 公有水面埋立地における用途区分柔軟化事業(1202)
- (3) 特定埠頭運営効率化推進事業(1203)
- (4) 自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化事業(1204)

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

玉島ハーバーアイランド整備事業のうち、国際ターミナルの整備

1万重量トン級対応の水深10m岸壁2バース(340m)のうち1バースを平成15年度末供用に向け整備中である。引き続き、3万重量トン級対応の水深12m岸壁1バース(240m)を整備予定である。

また、岸壁背後に32.5haのふ頭用地を整備中である。

国際貿易拡大に関する事業

現在、実施している「水島港インターナショナルトレード協議会」を中心としたポートセールスに加え、本特区計画に基づく国際ターミナルの借受者と連携した戦略的な荷主・船社に対する海外貨物誘致活動や水島港の情報発信活動を進める。

水島港港湾整備長期構想委員会

水島港の機能の向上や住民の暮らしの充実、環境の保全等を図るためには、長期的視点に立った水島港のあるべき姿を改めて検討するため、平成15年7月31日に水島港港湾整備長期構想委員会を設立した。

本委員会は、特定重要港湾水島港としてのあるべき姿について、物流、生産、レクリエーション、環境等の諸機能のあり方や規模、配置等を具体的に明らかにすることを目的とし、概ね平成20年後半を目標とした水島港の港湾計画改訂のための基本方針とすることを目的としている。

玉島ハーバーランド(THI)への企業立地を支援する制度

現在、本県においては、企業の立地を促進するための補助金として、企業立地促進奨励金、物流施設誘致促進助成金、大規模分譲促進補助金、融資策として岡山県企業立地資金の融資を行っている。また、支払い方法の優遇制度としては、割賦分譲制度、貸付特約付分譲制度を行っている。

そして、THIへの企業立地を支援する制度の具体内容は次のとおりである。

岡山県企業立地促進奨励金

岡山県では、THI内での土地取得面積が1,000㎡以上で、次の業種を行う者が、土地取得後3年以内に工場等の建設に着手する場合、5億円を限度に、固定資産投資額(土地・福祉厚生施設除)の10%+新規雇用者数×30万円の助成金を提供している。

対象業種及び対象者	日本標準産業分類（平成14年総務庁告示第139号）分類表中「大分類 F - 製造業」の項目に掲げる製造業、租税特別措置法（昭和32年法律第26号）第44条の2第1項に規定する高度技術工業として大蔵省が行った告示（昭和59年3月31日大蔵省告示第41号）別表の番号1から20までに該当するものを生産する工場等
-----------	---

岡山県物流施設誘致促進助成金

岡山県では、T H I 内での土地取得面積が1,000㎡以上で次の業種を行う者が、土地を取得後3年以内に建設に着手する場合、3億円を限度に、固定資産投資額（土地・福祉厚生施設除）の10% + 新規雇用者数 × 30万円の助成金を提供している。

対象業種及び対象者	道路貨物運送業、倉庫業（水面木材倉庫業を除く）、貨物運送取扱業、港湾運送業、卸売業、製造業・小売業の物流施設（倉庫、荷受・配送センター又は流通過程における簡易な加工場であって、工場若しくは店舗に併設されているものを除く）
-----------	--

大規模分譲促進補助金

T H I 内での土地取得面積が2ha以上で、工場等を建設する場合、取得面積に応じて土地代 × 補助率の金額で、補助金を提供している。補助率は次のとおり。

分譲面積 2ha から 4ha までの部分は、補助率 20%
分譲面積 4ha から 6ha までの部分は、補助率 30%
分譲面積 6ha を超える部分は、補助率 40%

岡山県企業立地資金（融資）

T H I 内に新たに工場を建設する場合、その事業地域内で新規の設備（土地、建物、機械設備）を取得するために必要な資金を、2億円を限度としてその投資額の1/2を、銀行から低利の融資として受けることが出来る。

割賦分譲制度（支払いの優遇制度）

T H I 内で県から土地を取得する場合、企業・金融機関・県との間で支払保証契約を結ぶことで、分譲価格の20%の即納金を支払い、残りを10年以内の均等払い（年利1%）で支払うことが出来るため、企業は資金を分譲地の購入資金に費やすことなく活動資金として使用することが出来るため、企業の負担の軽減となる。

所有権の移転は即納金支払い時

3年以内の元金据置期間あり

貸付特約付分譲制度（支払いの優遇制度）

T H I 内で県から土地を取得する場合、10%の契約保証金を支払い、残りを貸付期間満了時に払うことで、1%という低利の貸付料率で10年間を限度に貸付を受けることが出来るため、当座の購入資金の十分でない企業であっても分譲地を購入可能となる。

$$\text{貸付料} = \text{売買代金} \times \text{貸付料率} + \text{固定資産税相当額}$$

今後段階的に取り入れる特定事業

今回の計画実施による物流効率化と地域振興によって、港湾利用者の業務が拡大することとなるが、今後、要件等が整えば以下の特定事業を実施し、国際物流の一層の効率化と、貿易拡大による地域振興を支援していくこととしたい。

臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業（701）

税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業（702）

また、産業分野の規制緩和においても、関係企業等と協力しながら積極的に取り組み、今後、産業分野の特定事業を申請していくこととしており、水島港を核とした地域の活性化を図るものである。

別 紙

1 特定事業の名称

番号 1201

特定事業の名称

公有水面埋立地の用途変更等の柔軟化事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

岡山県

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が認定された日以降

4 特定事業の内容

岡山県では、水島港玉島地区に人工島である玉島ハーバーアイランドを建設し、平成13年2月から土地分譲を開始している。その分譲に合わせ、県では多くの企業立地を促すために、立地企業への誘致促進補助金等の支援制度を設けているところである。

このような取り組みをより有効なものとし、臨海部の活性化を通じた県経済の活性化を積極的に推進するため、当該規制の特例措置を適用し、埋立地の用途変更等の手続きについて柔軟かつ迅速な対応を行う。これによって埋立地における企業進出を確実にし、早期操業による経済活性化を実現する。

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 特例措置の必要性

玉島ハーバーアイランドでは、埋立時に予定していた土地利用用途とは異なる利用を希望する企業から立地への関心が高まっている。埋立計画時からの経済状況の変化もあり、現状のままでは当初の用途に沿った企業進出だけでは十分な立地を期待できない状況にある。このような状況が続けば、埋立地が有効に利用できないばかりか、臨海部の活性化の機会を逃すこととなっている。

水島臨海部の活性化を早期に図っていくためには、企業ニーズに柔軟にかつ早急に対応し、いわばオーダーメイド的な土地の提供を進める必要がある。

このため、公有水面埋立地の用途変更等の柔軟化の特例措置を適用し、埋立地の有効利用を促す必要がある。

(2) 特例措置の適用を受ける埋立地に係る竣功認可の告示内容

- ・岡山県告示第6号(平成10年1月9日告示)1工区
- ・岡山県告示第233号(平成15年4月25日告示)2-2-2-1工区
(別添の資料参照)

別 紙

1 特定事業の名称

番号 1202

特定事業の名称

公有水面埋立地における用途区分柔軟化事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

岡山県

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が認定された日以降

4 特定事業の内容

岡山県では、水島港玉島地区に人工島である玉島ハーバーアイランドを建設し、平成13年2月から土地分譲を開始している。その分譲に合わせ、県では多くの企業立地を促すために、立地企業への誘致促進補助金の支援制度を設けているところである。

このような取り組みをより有効なものとし、臨海部の活性化を通じた県経済の活性化を積極的に推進するため、当該規制の特例措置を適用し、より多くの製造業の立地を実現するものである。

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 特例措置の必要性

広大な用地が確保可能で、物流の利便性が高い玉島ハーバーアイランドは、様々な企業立地の可能性があり、実際に多くの企業から進出への関心が表明されている。

また、玉島ハーバーアイランドは将来の県の産業を牽引する地区と考えており、早急な企業の立地を推進している。

しかし、工業用地において企業が立地を希望しても、現状の用途区分が細分化しているため、企業ニーズに適合する用地が無い場合がある。そこで、細分化された用途区分を一体の用途として扱えることにより、より多くの企業ニーズに直ちに対応が可能となる。

このことは、分譲を促進する県としても、より積極的な分譲への有効な措置であるため、玉島ハーバーランドにおいて用途区分柔軟化事業の特例を適用し、立地希望企業の要請に短期間で即応できるようにする。

別紙

- 1 特定事業の名称
番号 1203
特定事業の名称
特定埠頭運営効率化推進事業
- 2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者
岡山県、水島港国際物流センター株式会社
- 3 当該規制の特例措置の適用の開始の日
平成16年4月1日(予定)
- 4 特定事業の内容

事業に関与する主体	事業が行われる区域	事業の実施開始時期	貸付施設
・岡山県 ・水島港国際物流センター株式会社	特区内の玉島地区人工島内国際ターミナル	平成16年4月から実施予定	添付資料による。

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 特例措置の内容

国際ターミナルの岸壁および埠頭用地等を一括して、10年間に渡って、水島港国際物流センター株式会社に貸し付ける。

(2) 特例措置の必要性

特定重要港湾水島港は、水島臨海工業地帯を背後に持つとともに、南北・東西の交通軸の結節点に位置するという極めて恵まれた優位性を有していることから、港湾貨物の取扱量は着実に伸び全国6位(2001年)となるほど国内有数の港湾であるが、今後、水島港が更なる発展を遂げていくためには、今や、経済動脈として欠かせないコンテナ貨物に対応した国際ターミナルの機能的かつ効率的な運営を行っていく必要があると考えている。

貸付対象施設である水島港国際ターミナルの管理運営は、荷捌き・保管・流通機能を一体的に持つターミナルの性格から、コンテナ物流等に関わる経験や知識が必要であり、港湾物流に関する豊富な経験を持つ組織により運営されることが最も重要であると認識しているところである。

このようなことから、本特例措置の適用を受け、水島港国際物流センター(株)に同ターミナルを一体的かつ長期的に貸付けることにより、民間企業の創意工夫を取り入れた一体的効率的運営や荷主、船社等のニーズに応じた柔軟な料金設定、効率的

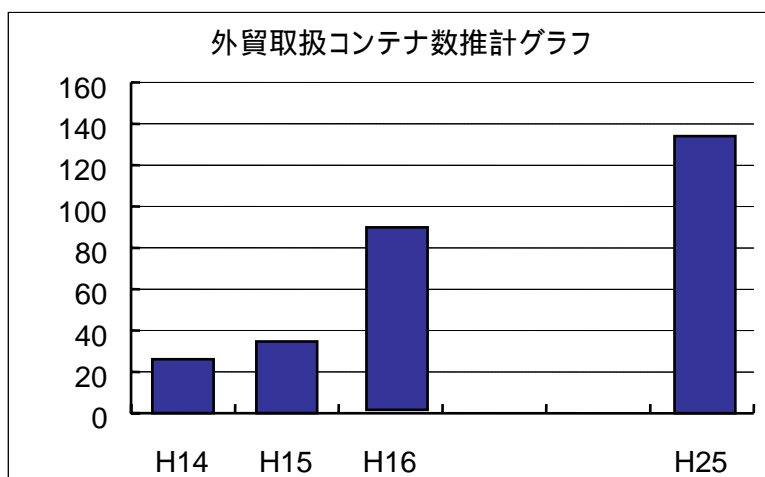
荷役のための荷役機械の一元化による協業化などが実現できる。

このことは、物流コストの低減化や利便性の向上につながり、水島港の国際競争力が高まるばかりか、人工島への企業立地が促進され、本県の産業振興と県民生活の向上に大きく寄与できるものと判断している。

なお、特例措置の適用によって当該ターミナルの取扱量を平成 14 年の 2.6 万 TEU から平成 25 年には約 13 万 TEU まで飛躍的に拡大することが期待される。

水島港国際ターミナル 取扱外貿コンテナ数

年 度	H14	H15	H16	...	H25
取扱外貿コンテナ数(千 TEU)	2 6	3 9	8 6	...	132



(3) 特定埠頭運営事業者の認定根拠

本事業は、水島港において、外貿コンテナ船等により運送されるコンテナ貨物等を取り扱う埠頭で当該コンテナ船等を係留するための岸壁、荷捌き場の一体的効率的な管理運営行う事業である。

その内容は、水深 10m 岸壁 2 バースとその背後の荷捌き場の管理運営であり、現在は別々に管理運営されているこれらの施設の一体的効率的な管理運営することによって、ターミナルの効率的な管理運営の実現を図ることである。このことは、水島港の港湾計画に適合しており、また、民間事業者による管理運営といえども、ターミナルの公共性を確保することが前提となっており、水島港の効率的な運営に特に資するものであり、適正な運営の確保の見地からも支障がないと認められる。

この計画は、10 年間という貸付期間、および貸し付ける施設の内容は、事業の収益性やリスクを考慮した上で決定されており、本計画は、事業を適正かつ確実に遂行するために適切なものであると認められる。

本事業を実施する事業者である水島港国際物流センター株式会社は、既に一部の業務（荷捌き場の管理運営）を岡山県港湾施設管理及び利用条例（昭和 27 年岡山県条例第

21号)第15条の規定により受託しており、本事業を的確に遂行するために必要な能力が十分であると認められる。

本事業者の決定に当たり、構造改革特別区域法に定められた公告・縦覧の手続きを経ており、その選定は公正な手続きに従って行われている。

よって、本計画は、特定措置の適用にあたって法が要請するすべての要件を満たしていると言える。

(4) 認定後の手続き

「構造改革特別区域における港湾法等の特例に関する省令」(平成15年国土交通省令第32号)第7条の規定する内容を盛り込んだ契約を岡山県と水島港国際物流センター株式会社との間で締結することとする。

別 紙

1 特定事業の名称

番号 1204

特定事業の名称

自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

中谷興運株式会社

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が認定された日以降

4 特定事業の内容

水島港水島地区及び玉島地区において、回送運行許可事業者が取り扱う仮ナンバーを使用する回送車両について、柔らかい材質の番号標を採用するなど、車体に傷の付かず、取り付け取り外し作業が省力化される回送運行許可番号標の使用を可能とすることにより、自動車回送運行作業の円滑化・効率化を図ることが可能となる。

このことにより、企業のコスト削減や事務量の削減が図られ、港湾の流通機能の向上と強化の促進となる。

5 当該規制の特例措置の内容

		水島地区	玉島地区		
			A 区間	B 区間	C 区間
事業者		中谷興運株式会社			
特例を適用する回送運行区間（別図参照）		2.2km	1.2km	2.2km	3.2km
回送運行台数 （H14実績）		198,220台	1,800台	1,500台	387台
回送運行の 頻度 （H14実績）	頻 度	年間を通じてほぼ毎日 実施	4日に1度	5日に1度	6日に1度
	日最大	1,100 台	400 台	100 台	100 台
自動車専用船来航頻度		平均 59隻/月	平均 7隻/月	平均 6隻/月	平均5隻/月

回送運行経路の一般車両の状況（公道部分）	〔交通量調査の結果〕 一般車両の交通量は極めて少ない。大半が港湾関係。立地企業関係車両。 196 台/時	〔交通量調査の結果〕 一般車両の交通量は極めて少ない。大半が港湾関係。立地企業関係車両。 27 台/時	〔交通量調査の結果〕 一般車両の交通量は極めて少ない。大半が港湾関係。立地企業関係車両。 53台/時	〔交通量調査の結果〕 一般車両の交通量は極めて少ない。大半が港湾関係。立地企業関係車両。 127 台/時
仮ナンバー表示緩和の影響	水島地区の回送運行経路は、水島臨海コンビナート内に位置しているため、一般車両の通行量は少ない。従って、仮ナンバーの表示を緩和しても他の車両に対する影響はないものと判断される。	玉島地区における回送運行経路は、水島港の埋立地に位置しており、港湾関係・立地企業の集積地という環境にある。従って、一般車両の通行は極めて少なく、仮ナンバーの表示を緩和しても他の車両に対する影響はないものと判断される。		
特例の効果	年間6,607時間の短縮効果 (年間198,220台 1台当たり2分)	年間60時間の短縮効果 (年間1,800台 1台当たり2分)	年間50時間の短縮効果 (年間1,500台 1台当たり2分)	年間13時間の短縮効果 (年間 387台 1台当たり2分)

水島港水島地区及び玉島地区は、国際自動車専用船が発着する埠頭を含んでおり、かつ、指定された当該特例を適用する運行区間においては、回送運行の頻度、回送運行車両数、回送運行自動車以外の通行状況から判断される道路状況、並びに港湾関係企業の立地が大半という状況から、主として自動車専用船から陸揚げされた自動車の駐車場、又は自動車専用船に積み込む自動車の回送の用に供されていると認められる。

回送運行許可事業者においては、当該区間に限り使用できる柔軟化回送運行許可番号標を別途定め(車体に傷が付かない金属製以外の材質のナンバープレートの使用と取り付け方法の柔軟化) その使用が認められることにより、負担の軽減がなされ自動車回送作業の円滑化・効率化が可能となる。

さらに、回送作業時間の縮減は、物流コストの低減をもたらし、自動車生産の効率化と拡大へと進展し、ひいては裾野の広い自動車関連産業への効果波及が期待される。

作業時間の効率化

$$201,907 \text{ 台} \times 2 \text{ 分/台} = 6,730 \text{ 時間}$$