

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

広島県

2 構造改革特別区域の名称

広島国際物流・交流特区

3 構造改革特別区域の範囲

広島市，廿日市市，安芸郡海田町及び安芸郡坂町の全域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 構造改革特別区域の現状

構造改革特別区域の範囲である広島市，廿日市市，安芸郡海田町及び安芸郡坂町は，特定重要港湾広島港に面しており，当該市町の人口は126万人と県全体287万人の44.0%を占めている。

この地域には，マツダ，三菱重工業，日本製鋼所広島製作所等が立地し，自動車や一般機械，木材関連産業などの多様な産業が集積するなど，県内第1の「ものづくり」の地域であり，全国有数の生産県である広島県の牽引役として大きな役割を果たしてきた。

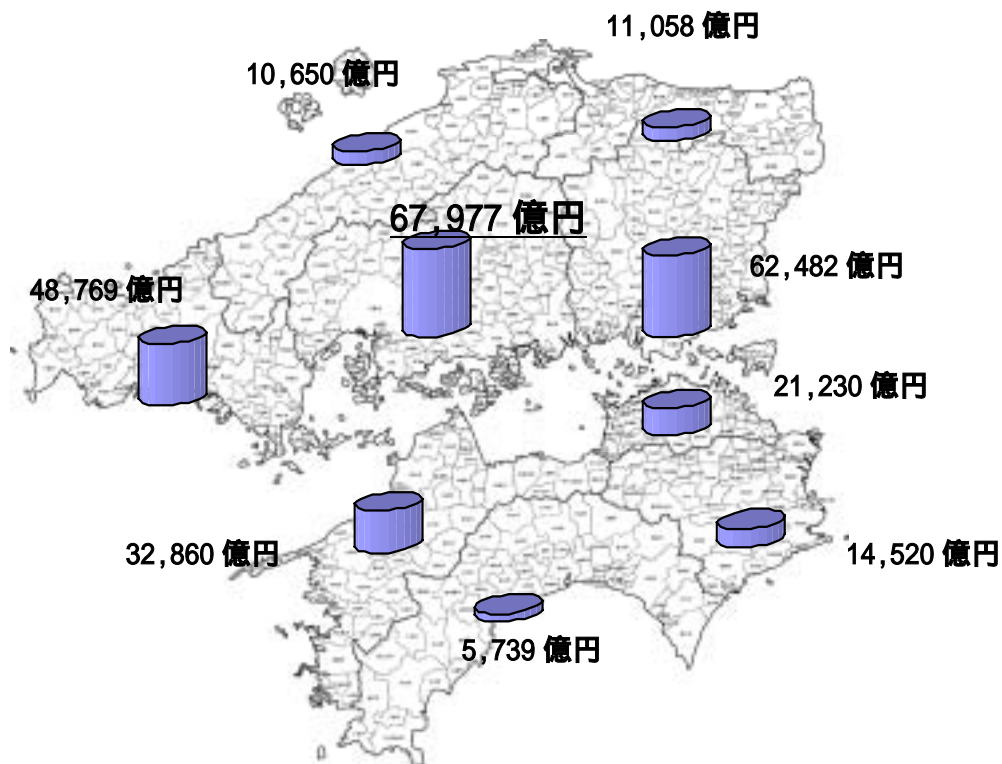
この地域の域内総生産額は5兆1413億円（県内シェア47.6%），同じく

製造品出荷額等は1兆986億円（県内シェア29.2%）となっている。

産業別に見ると，輸送機械，一般機械が地域内の全産業の61%を占め，基幹産業となっており，中四国地方の中核国際港湾である広島港をゲートウェイとして活発な貿易と物流が行なわれている。

また，この地域には山陽自動車道，中国自動車道，都市高速道路網（一部整備中）などの高速道路ネットワークが整備され，広島県内はもとより県外への交通アクセスに優れている。

中四国地方の年間製造品出荷額等



(出典：平成13年工業統計調査)

(2) 広島港の現状

広島港は、全国第19位の貿易額であり、特に自動車、機械類の輸出関連企業が集積している。最近のコスト縮減、生産性向上といった企業の合理化策や、成長する東アジア市場に対する企業戦略のもと自動車関連企業を中心とした東アジア諸国への生産拠点の進出は著しく、港湾のコンテナ取扱貨物量は海外定期コンテナ航路、内航フィーダー航路を利用し、平成14年には144千個に達し、平成13年117千個の約1.23倍と著しく増加している。

このような情勢の中、平成15年3月には水深14m、50,000トン級のコンテナ船が着岸できる広島港国際コンテナターミナルが供用開始し、また平成14年10月には中四国地方では2番目となる国際定期フェリー（日韓間）が就航するなど、物流・交流ともに整備が整ってきたところである。更に、港湾使用料の低減化や24時間荷役可能な施設を拡大指定する等、利用者にとって真に利用しやすい港づくりの諸施策を実施している。

広島港貿易額の推移

(単位：10億円)

項目	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年
貿易額	825	812	744	715	672
全国順位	16	15	18	17	19

海外定期航路の状況

航路	便数
韓国	10便/週
フェリー	3便/週
韓国・中国	1便/週
中国	5便/週
香港・台湾	2便/週
台湾	2便/週
計	23便/週

国内定期航路の状況

航路	便数
阪神フィーダー	6便/週
苫小牧	1便/週
東京	3便/週
計	10便/週

コンテナ取扱施設の整備状況

施設名称	岸壁延長	水深	コンテナ蔵置能力	対象船舶
海田 コンテナターミナル	260m	-7.5m	1,422TEU	5,000DW
広島港国際 コンテナターミナル	330m	-14.0m	3,400TEU	50,000DW
広島国際 フェリーポート	130m	-7.5m	200TEU	5,000DW

TEU (twenty-feet-equivalent unit): コンテナ取扱個数の換算単位

DW (Dead weight tonnage) : 貨物の最大積載量を表す重量トン数

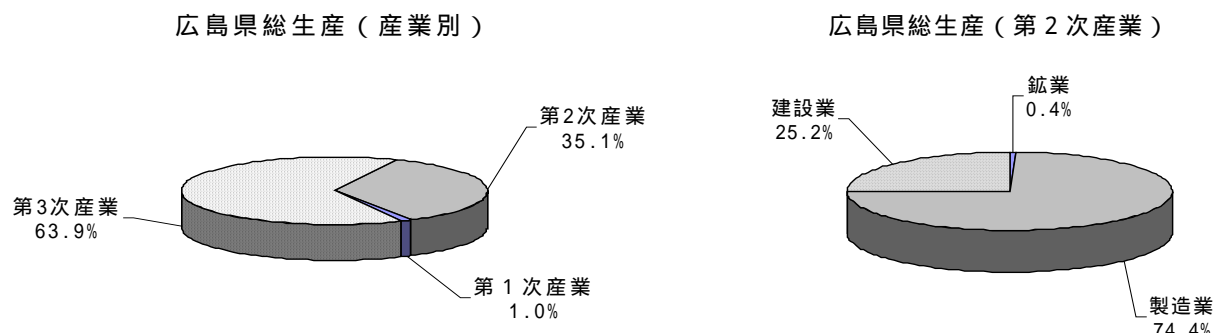
(3) 構造改革特別区域が抱える課題

広島県内総生産額のうち第2次産業の占める割合は約35%であり、このうち75%が製造業である。近年の東アジア諸国の経済発展、東アジア市場の拡大等の国際的な社会経済変化に伴い、企業が海外へ生産拠点を移転するケースが増加しており、今後も東アジア諸国等との競争の激化、国内生産のコスト高、国内市場の成熟等を背景にこの傾向は続くものと考えられる。

人件費、立地コスト等において差がある東アジア諸国とのコスト削減による競争には限界があることから、県内製造業がこれまで培っていた企画、開発、技術、

販売力等の総合的産業力を海外企業と連携し、より一層強化を図ることが、広島県を支える“ものづくり産業”の発展には必要である。また、日本の貿易のうち98%を港湾が支えている現状から、港湾物流のリードタイムの短縮や手数料等の軽減を図る等、“利用しやすい港づくり”を進め、広島港を国際水準の港湾とす

ることが、国民、県民にとって“安価な”“安定した”“豊かな”生活を提供し、地域経済の活性化に資することとなる。



広島県産業分類別製造出荷額及びシェア

産業分類別（製造業）	製造出荷額（億円）	シェア（%）
製造業全体	67,977	
輸送用機械器具製造業	15,730	23.1
一般機械器具製造業	9,438	13.9
鉄鋼業	8,757	12.9
電気機械器具製造業	7,265	10.7
食料品製造業	4,841	7.1

化学工業	2,855	4.2
プラスチック製品製造業	2,321	3.4
食料・たばこ・飼料製造業	1,927	2.8
その他	14,843	21.8

出典：平成13年工業統計調査

5 構造改革特別区域計画の意義

構造改革特別区域計画の範囲において、中四国地方の国際物流・交流拠点の形成を図るため、中四国地方の中核国際港湾である広島港を最大限活用し、港湾物流のリードタイムの短縮や手数料等の軽減を図る等、“利用しやすい港づくり”を

進め、国際水準の港湾とし、国民、県民にとって“安価な”“安定した”“豊かな”

生活を提供する必要がある。このため、広島県は「広島港のグローバルゲートウェイ機能の強化」という施策のもと、以下のとおり具体的な取り組みを行なっている。また、構造改革特区は、「港湾物流の国際競争力の強化」、「産業競争力の強

化」、「国際交流の促進」の3つの方向性から申請を行う。

方向性

「港湾物流の国際競争力の強化」

「産業競争力の強化」

「国際交流の促進」

高度成長期やバブル経済時下、従前の経済社会が急速に発展していく過程において都市は、集中する産業や人口の受け皿となってきたところである。近年の経済、社会が成熟した情勢においては産業や住民のニーズは多様化、高度化が進み、都市の成長期には重視されていなかった交通渋滞や都市のゴミ問題、住宅不足等の課題や、情報化、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化への対応の遅れが生じている。

広島港の港湾空間は、都市に創出される貴重な空間であり、産業従事者や顧客等地域住民にとって至便な空間である。また、物流、交流の面からは広島港の国際性や、九州、四国及び瀬戸内海島嶼部と旅客航路によって結ばれた要衝としての地理的なメリットを有している。こうした状況の中、郊外へ移りつつあった産業や住民

の都心回帰や、新たな産業の創出、レジャー機能を兼ね備えた複合型商業施設等が発現しており、また企業はコスト縮減や、生産性の向上のため合理化を更に進めていくことが予想され、土地の流動を促進することが産業の集積や新たな産業活動を誘発すると考えられる。

また、国際交流の視点からは東アジア諸国の経済成長が高まるにつれて、ビジネス、学術・研究交流等の交流が活発になることや、所得の向上による観光需要の高まり等、国際交流は今後も増加するものと予想される。

広島県には“ものづくり産業”を支える技術力等や官民を問わず研究施設が多数集積している現状と、広島港には、日韓間の定期フェリーの就航や外航客船等の寄港があり、近年は、世界遺産である原爆ドームや宮島厳島神社への観光を目的とした外航客船の寄港回数は増加し、さらにその船型も年々大型化している。

こういった広島のポテンシャルや地域特性を活かし、観光産業や地域経済の発展等国際交流を通じた地域の活性化を推進する。

外航客船等寄港実績

区 分	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年
外航客船	2 隻	2 隻	3 隻	10 隻	15 隻
内航客船	8 隻	8 隻	6 隻	8 隻	10 隻
計	10 隻	10 隻	9 隻	18 隻	25 隻
最大船型	48,621 トン	28,717 トン	69,845 トン	70,285 トン	70,285 トン
国際定期フェリー					31 隻

具体的な取り組み

料金体系の再構築

- ・ 港湾使用料の低減化

荷捌き地，上屋，野積場，荷役機械について，使用料を低減化
約23%低減，更に国際コンテナターミナルは30%低減

- ・ 目的外使用の見直し

港湾施設の利用実態を踏まえ，積極的な利用が図られるよう使用許可形態

の見直しを実施

荷捌き地，野積場等における現場事務所，車両置場等の使用形態を変更
旅客ターミナルの売店，切符売り場等の使用形態を変更

- ・ 係船料の見直し

係船料を利用実態に応じた時間に細分化

係船料を12時間単位から2時間単位に細分化

規制緩和

- ・ 24時間荷役の対象施設の適用拡大

港湾荷役の安全上の問題から，原則日の出前又は日没後において荷役作業は禁止としているが，利用ニーズの高まりを受け平成10年5月から一部施設において24時間荷役を可能としている。

平成15年3月，国際コンテナターミナルへの適用拡大

- ・ 広島港大型船係留許可基準の見直し（廃止）

利用実態に合わせ，水先人，タグボート配置基準（義務）を廃止

- ・ 港湾施設の使用実態を踏まえた使用許可形態の見直し

水際線の積極的な開放を図るため，管理上支障のない範囲で緑地におけるイベント，露店等の使用を許可

手続きの簡素化

- ・ 国際コンテナターミナルへ指定保税制度の導入【平成15年3月供用同時】

- ・ ワンストップサービスの向上

平成15年7月，港湾EDIとSea-NACC Sの相互連携による入港届等

申請のシングルウィンドウ化

その他

- ・ 管理者，利用者による懇談会の開催

使いやすい港づくりに向けて港湾関係者（港湾管理者，港運事業者等）

による取組みの場を設置

開催状況：	第1回	平成15年	6月
	第2回	平成15年	8月
	第3回	平成15年	10月
	第4回	平成15年	12月

時間外通関体制の整備

平成15年7月1日から，広島港の通関手続き等を所管する神戸税関広島税関支署の時間外通関体制は下記のとおりである。

平日	17:00～19:00
土曜日	8:30～12:30

これらの取り組みとあわせ，当該地域における経済の活性化や“ものづくり産業”の国際競争力の強化による地域経済の活性化を促進するため，構造改革特区を適用することにより，物流のリードタイム短縮，コスト縮減や，積極的な企業戦略を促し，直接・間接的に益を受ける国民，県民の豊かな・安定した生活の提供を図る。

具体的には，

臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業

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

公有水面埋立用地における用途変更等の柔軟化事業

公有水面埋立地における用途区分柔軟化事業

特定埠頭運営効率化推進事業

特定埋立地に係る所有権移転制限期間短縮事業

の導入に取り組む。このうち，まず事業熟度が高い の導入を図る。

6 構造改革特別区域計画の目標

広島港の外貿コンテナ貨物（内航フィーダー取扱分を含む）の主要品目は，輸出が自動車部品，機械類等，輸入が日用雑貨，自動車部品である。先に述べたように，自動車関連企業の海外進出による準国内輸送化の進展からKD（Knocked

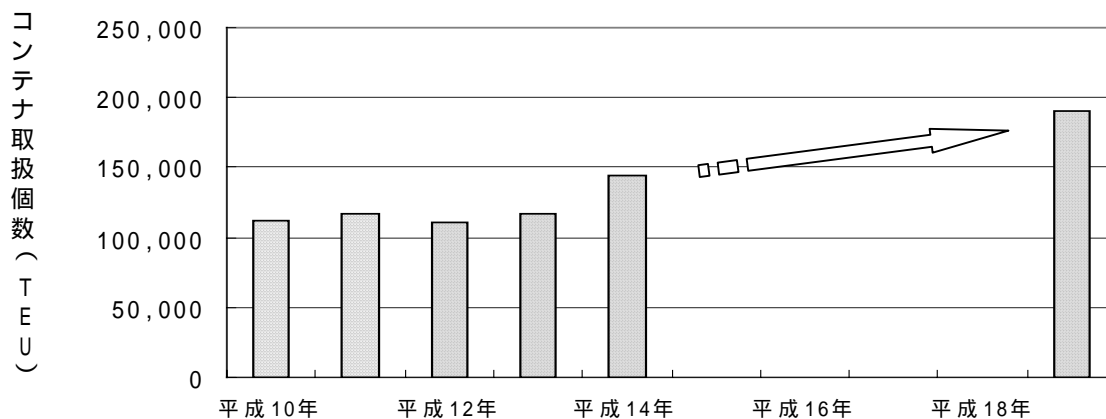
Down Unit：組立部品）・CKD（Completely Knocked Down Unit：半

完成品）の輸送が活発化しており，企業のコスト縮減や在庫管理の一層の効果も相俟って取扱量は増加の一途を辿っている。

しかしながら県内生産消費コンテナ貨物の広島港利用率は，平成10年全国輸出入コンテナ貨物流動調査によると約21%であり利用率は依然低い状態にある。

このため、広島県においては、港湾使用料の低減化等の諸施策等“利用しやすい港づくり”の推進と合せて、特区設置による規制の特例を導入し、今後5年間（平成15年～平成19年）のなるべく早い時期にコンテナ取扱量が19万TEU

超となるように目標値を設定しているところである。



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

我が国の貿易量のうち海上運送は98%を占めており、港湾物流の機能の維持

は国民、県民生活にとって極めて重要である。また港湾は輸出入共通の物流拠点であることから、港湾物流の活性化は地域の製造業、物流関連業務、商業等広範な経済活動へ波及する。

製造業、商業活動等経済活動の促進は輸入の進展につながり、より便利・快適な生活安定をもたらし、“利用しやすい港づくり”がコンテナ航路、便数の増加、

流通コストの削減、企業の国際競争力向上へと地域経済を相乗的に加速、発展させることとなる。

コンテナ取扱量からみた経済波及効果

経済波及効果	経済効果	雇用創出効果
1万TEU取扱当り	約6億円	約40人
5万TEU(19万TEU-14万TEU)	約30億円	約200人

注)平成14年コンテナ取扱量 14万TEU

8 特定事業の名称

特定事業名
臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業（701）

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業

事業名称		内容	
利用しやすい港づくり	料金体系の再構築	港湾使用料の低減化	荷捌き地，上屋，野積場，荷役機械について，使用料を低減化約23%低減，更に国際コンテナターミナルは30%低減
		目的外使用の見直し	港湾施設の積極的な利用が図られるよう使用許可形態の見直しを実施 荷捌き地，野積場等における現場事務所，車両置場等の使用形態を変更 旅客ターミナルの売店，切符売り場等の使用形態を変更
		係船料の見直し	係船料を利用実態に応じた時間に細分化 係船料を12時間単位から2時間単位に細分化
	規制緩和	24時間荷役の対象施設の適用拡大	港湾荷役の安全上の問題から，原則日の出前又は日没後において荷役作業は禁止としているが，利用ニーズの高まりを受け平成10年5月から一部施設において24時間荷役を可能としている。 国際コンテナターミナルへの適用拡大
		大型船係留許可基準の見直し(廃止)	水先人，タグボート配置基準(義務)の廃止
		積極的な水際線の開放	水際線の積極的な利用が図られるよう使用許可形態の見直しを実施 管理上支障のない範囲で緑地におけるイベント，露店等の使用を許可
	手続きの簡素化	指定保税制度の導入	国際コンテナターミナルへ指定保税制度の導入
		ワンストップサービスの向上	港湾EDIとSea-NACCSの相互連携による入港届等申請のシングルウィンドウ化
	その他	管理者・利用者間の取組み	管理者，利用者による懇談会の開催使いやすい港づくりに向けて港湾関係者(港湾管理者，港運事業者等)による取組みの場を設置
	国際物流強化	運賃助成制度	特定航路(東南アジア，北米方面)を利用する荷主に海上運賃の一部を助成
管理者・利用者間の取組み		官民一体のポートセールス活動組織を設立 名称 広島港振興協会 設立 平成2年12月 目的 広島港のポートセールスや国際化に対応した振興策を民間と行政が連携して推進し，広島港の発展，利用促進に寄与する。	
施設整備	国際物流	国際コンテナターミナルと一体的な利用を目的とした施設(水深-7.5m)を整備【平成16年度末供用開始予定】	
	国際交流	国際観光船の受入れ体制を整えるために係留施設の再整備を実施【平成16年度末供用開始予定】	

別 紙

- 1 特定事業の名称
臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業（ 7 0 1 ）
- 2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者
臨時開庁を受けたい事業者
- 3 当該規制の特例措置の適用の開始の日
特区計画認定後直ぐ
- 4 特定事業の内容
 - （ 1 ）事業に關与する主体
臨時開庁を受けたい事業者
 - （ 2 ）事業が行われる区域
構造改革特別区域内
 - （ 3 ）事業の実施期間
特区計画認定後直ぐ
 - （ 4 ）事業により実現される行為
税関の執務時間外手数料である臨時開庁手数料を軽減することにより，執務時間外の開庁手続きにおけるコスト削減が可能となり，広島港でより多くの貨物を取扱うことが可能となる。
 - （ 5 ）当該規制の特例措置の内容
税関の臨時開庁手数料の低減化
 - （ 6 ）当該特区内に所在する税関の執務時間外において貨物の積卸しまたは運搬をすることができる港湾施設の位置および概要

区分	指定保税地域	保税蔵置場	保税工場に併設された保税蔵置場	保税工場	計
箇所	1	4 8	3	3	5 5

(7) 当該特区を管轄区域とする税関官署における臨時開庁承認の実績

過去3年間の臨時開庁実績

(単位:回)

臨時開庁実績			
平成12年	平成13年	平成14年	平成15年(1月~11月) 速報値
230	297	283	497

平成12年~平成14年の3年間の臨時開庁実績は特例の要件として定められた年間の臨時開庁申請365回以上を満たしていないが、平成15年は11月末時点で497回の申請実績がある。このことは、

自動車製造企業が中国での現地生産を始めたため、自動車製造企業、自動車関連企業の海外進出や貿易が加速度的に進行し、企業は従前からのコスト縮減に加えリードタイムの短縮、在庫管理等ジャストインタイムを一層重視した結果と考えられる。また平成15年7月からは財務省関税局において広島港の時間外通関の体制を確保していることから、利用者(申請者)にとって時間外の申請を利用しやすくなったことも要因として挙げられる。

過去5年間における広島港を利用した外国貨物は、国内の他の港を経由する内航フィーダー輸送から外国へのダイレクト航路利用への転換が進み、

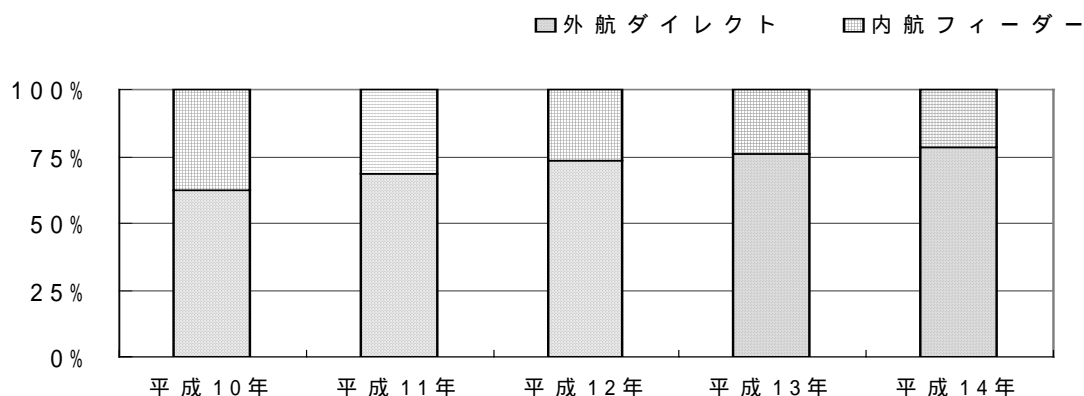
実入りコンテナのダイレクト航路を利用した取扱比率は、平成10年の約62%から平成14年には約78%となっている。航路の就航状況についても平成10年には、ダイレクト便が週10便であったのに対して、平成14年には週19便へと増加している(平成15年週23便)。更には新たな

な取組みとして、広島港では、企業ヒアリング等により利用者が多いと見込まれる特定航路(東南アジア、北米方面)を利用する荷主に対して海上運賃の一部助成制度を設けたところである。

平成14年10月に就航した広島・釜山間国際定期フェリーは、広島港へ毎週火曜日、木曜日、土曜日の週3便入港している。フェリーは、人の移動による観光、ビジネスといった国際交流や、高速性、定時制を活用した輸送時間の短縮効果・定時制などの物流メリットが大きく、特に土曜日の外国貨物即日通関は、国際物流の面からコスト縮減、リードタイム短縮等今後円滑な物流を進めていく上で必要不可欠なことである。“安価な物流システム”、“ジャストインタイム”の利益は最終的には一般県民へ“安

定した “安価な” “豊かな” 生活を提供し、地域経済の活性化へ資することとなる。

外国貨物の外航ダイレクト、内航フィーダーの取扱比率の推移



海外定期コンテナ航路の状況

(単位：便数 / 週)

航路	H10	H11	H12	H13	H14
韓国航路	8	9	8	8	12
韓国(中国)航路					1
中国航路	1	1	1	1	3
台湾・香港航路				1	1
台湾航路	1	2	2	2	2
計	10	12	11	12	19

国際定期フェリーを含む

広島・釜山間国際定期フェリーの就航状況

区分	日曜日	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日
入港		釜山港	広島港	釜山港	広島港	釜山港	広島港
出港	広島港						

5 開港に所在する港湾施設における利用者利便の向上(使用料の軽減, 利用手続きの簡素化等)又はこれら施設利用の促進(港湾関連インフラの整備, 定期航路の誘致等)などをつうじて貿易の振興に資する施策

特定重要港湾広島港は中国・四国地方の中核国際港湾としての国際物流・国際交流拠点を担う港湾施設の整備を進めているところである。平成14年10月に中四国地方で2番目となる国際定期フェリー(日韓間)の就航, 平成15

年3月には水深 14m岸壁を有する国際コンテナターミナルの供用等施設整備は順次整いつつある。また、ハードの整備だけではなく、ソフト面でも“利用しやすい港づくり”として、各種施策を実施しているところである。

事業名称		内容	
利用しやすい港づくり	料金体系の再構築	港湾使用料の低減化	荷捌き地，上屋，野積場，荷役機械について，使用料を低減化約23%低減，更に国際コンテナターミナルは30%低減
		目的外使用の見直し	港湾施設の積極的な利用が図られるよう使用許可形態の見直しを実施 荷捌き地，野積場等における現場事務所，車両置場等の使用形態を変更 旅客ターミナルの売店，切符売り場等の使用形態を変更
		係船料の見直し	係船料を利用実態に応じた時間に細分化 係船料を12時間単位から2時間単位に細分化
	規制緩和	24時間荷役の対象施設の適用拡大	港湾荷役の安全上の問題から，原則日の出前又は日没後において荷役作業は禁止としているが，利用ニーズの高まりを受け平成10年5月から一部施設において24時間荷役を可能としている。 国際コンテナターミナルへの適用拡大
		大型船係留許可基準の見直し(廃止)	水先人，タグボート配置基準(義務)の廃止
		積極的な水際線の開放	水際線の積極的な利用が図られるよう使用許可形態の見直しを実施 管理上支障のない範囲で緑地におけるイベント，露店等の使用を許可
	手続きの簡素化	指定保税制度の導入	国際コンテナターミナルへ指定保税制度の導入
		ワンストップサービスの向上	港湾EDIとSea-NACCsの相互連携による入港届等申請のシングルウィンドウ化
	その他	管理者・利用者間の取組み	管理者，利用者による懇談会の開催 使いやすい港づくりに向けて港湾関係者(港湾管理者，港運事業者等)による取組みの場を設置
	国際物流強化	運賃助成制度	特定航路(東南アジア，北米方面)を利用する荷主に海上運賃の一部を助成
管理者・利用者間の取組み		官民一体のポートセールス活動組織を設立 名称 広島港振興協会 設立 平成2年12月 目的 広島港のポートセールスや国際化に対応した振興策を民間と行政が連携して推進し，広島港の発展，利用促進に寄与する。	

施設整備	国際物流	国際コンテナターミナルと一体的な利用を目的とした施設（水深 - 7.5 m）を整備【平成16年度末供用開始予定】
	国際交流	国際観光船の受入れ体制を整えるために係留施設の再整備を実施【平成16年度末供用開始予定】