

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

茨城県、栃木県 群馬県

2 構造改革特別区域の名称

広域連携物流特区

3 構造改革特別区域の範囲

水戸市、日立市、下館市、結城市、常陸太田市、笠間市及びひたちなか市並びに茨城県東茨城郡茨城町、小川町、美野里町、内原町及び大洗町、西茨城郡友部町、岩間町及び岩瀬町、那珂郡東海村、那珂町及び大宮町、久慈郡金砂郷町、真壁郡関城町及び協和町、結城郡八千代町、猿島郡総和町及び境町並びに宇都宮市、足利市、栃木市、佐野市、小山市及び真岡市並びに栃木県河内郡上三川町、芳賀郡二宮町、下都賀郡壬生町、石橋町、岩舟町及び都賀町、安蘇郡田沼町及び葛生町並びに前橋市、高崎市、桐生市、伊勢崎市、太田市及び館林市並びに群馬県佐波郡赤堀町及び東村、新田郡新田町及び藪塚本町及び邑楽郡邑楽町の全域

4 構造改革特別区域の特性

4 - 1 区域の概況

広域連携物流特区は「首都圏における新たな物流拠点の形成」をねらいとしており、その区域は北関東3県（茨城県、栃木県、群馬県）にまたがるが、大きくは常陸那珂港を中心とした港湾地域と北関東自動車道沿線地域を中心とする内陸物流拠点に分けられる。

この区域は、国道50号により広域的に結びついているが、区域内の主要都市を結ぶ国道123号、国道354号等が整備されているなど、全体として効率的な道路網が形成されている。また、国道50号を始め主要道路の改良も急ピッチで進められている。

この区域の連携に最も大きな影響を与えるのが、北関東自動車道の建設である。全線開通によって、4時間を要していた水戸・前橋間が1時間50分に、2時間

を要していた水戸・宇都宮間が1時間10分に大きく短縮される。このようにこの地域は、北関東自動車道を始め道路網の整備により、より緊密な連携が進められている。

* なお、この計画での港湾地域とは、港湾とその周辺の地域をあらわしている。

4 - 2 北関東自動車道沿線地域を中心とする内陸物流拠点

北関東自動車道は、茨城・栃木・群馬の主要都市と常陸那珂港とを結ぶ北関東地域の大動脈であり、その沿線地域として、茨城県では水戸市、ひたちなか市、下館市等が、栃木県では宇都宮市、足利市、栃木市、佐野市、真岡市等が、群馬県では前橋市、高崎市、太田市等が含まれている。この地域には、日立製作所、キヤノン、松下電器産業、富士通、沖電気等の電気機器メーカーや日産自動車、富士重工業、ホンダ、コマツ、クボタ等の輸送機器メーカーなど輸出入に関連する企業が数多く立地し、物流の拠点となっている。

これら企業の輸出入貨物の多くは、常陸那珂港等にニーズに合った航路（数）が少ないことなどから、京浜港を利用しているのが現状である。

また、北関東自動車道沿線には多くの工業団地、流通団地が整備されている。茨城県では常陸那珂工業団地、茨城中央工業団地、いばらき総合流通センター等が、栃木県では真岡第四工業団地、インターパーク宇都宮南、足利インタービジネスパーク等が、群馬県では太田リサーチパーク、伊勢崎三和工業団地等が、用地分譲中あるいは整備中であり、これらの団地には製造業、物流業といった新規企業の立地が進んでいる。

さらに現在、茨城県においては、平成18年度頃の開港をめざし、百里飛行場の民間共用化が進められており、国内定期路線の開設時には、国内航空便によるペリー貨物の取扱などにおいて広域的な活用が期待される。さらに隣接地では工業団地（（仮称）空港テクノパーク）の整備が進められている。

一方、栃木県、群馬県には、内陸部において貨物の集配、通関業務、保管などを行うインランドデポが設置され、取り扱う輸出入貨物も増加しているなど、国際物流を促進する施設として重要な役割を果たしている。

（栃木県では宇都宮市にUICT（宇都宮国際貨物ターミナル）が、群馬県では太田市にOICT（太田国際貨物ターミナル）、高崎市に高崎インランドデポが設置され

ている。)

また、外国貨物のまま積卸し、蔵置（保管） 貨物点検・改装・仕分け等のできる保税蔵置場は、保税運送手続をとることにより、運送費のうち消費税分を低減することができるほか、商機をにらんでいつでも貨物の引取りができることや輸送経路の短縮など、輸出入企業にとってメリットのある施設であり、3県において多く設置されている。また、今後新たな設置も予定されている。

4 - 3 常陸那珂港を中心とした港湾地域

この区域には、中核国際港湾として位置付けられている常陸那珂港、重要港湾の日立港、大洗港が位置している。3港は、近接しそれぞれが特色をもった港として整備されていることから、一体となって荷主のニーズに適切に対応するなど物流の拠点として重要な役割を果たしている。今後、常陸那珂港、北関東自動車道の整備が進展することにより、新しい国際港湾として期待される地域である。

中核国際港湾:我が国の中枢的な国際コンテナ港湾(中核国際港湾)を補完するとともに、地域のコンテナ輸送に対応した国際海上コンテナターミナルを有する港湾。

(1) 常陸那珂港

常陸那珂港は、5万トン級の大型コンテナ船が着岸可能な水深15mの公共岸壁、スーパーガントリークレーンなどの設備を備えた最新鋭の国際コンテナ港湾である。北埠頭地区では平成10年12月に内貿埠頭、平成12年4月に外貿埠頭の供用が開始され、現在、北海道定期RORO航路など内貿航路3航路、韓国・中国定期コンテナ航路など外貿航路7航路の定期航路が開設されている。

開港以来貨物取扱量は順調に伸びており、平成14年の取扱貨物量は195万トンで、コマツ、神戸製鋼所など栃木県、群馬県の企業も利用している。平成22年(2010年)を目標とする港湾計画では、総面積695ha、係留施設42バース(公共埠頭37、専用バース5)、主に北関東を出入荷地とする年間計画取扱貨物量2,600万トン(外貿2,100万トン(コンテナ外貿1,300万トン)、内貿500万トン)を予定しており、首都圏における新たな国際港湾として整備される。昭和58年には重要港湾として指定され、平成7年には中核国際港湾に位置付けられている。

常陸那珂港における取扱貨物量の推移

(単位・千トン)

年次	合計	外 貿			内 貿		
		外貿計	輸出	輸入	内貿計	移出	移入
10	0						
11	63	0	0	0	63	37	26
12	324	69	7	62	255	144	111
13	994	159	45	114	835	327	508
14	1,951	455	65	390	1,496	642	854

(2) 日立港

日立港は常陸那珂港の北側に位置し、昭和42年6月重要港湾の指定を受けて以来、内外航船とも逐次増加し、平成14年には自動車専用船など2,780隻の船舶が入港している。平成3年からは外国自動車(ベンツ)の東日本における輸入基地として利用され、平成9年からは北海道の生乳がディリーで陸揚されている。これらの貨物は東日本の広い地域に出荷されている。

現在、釧路定期RORO航路など内貿3航路、東南アジア定期コンテナ航路の外貿1航路が開設され、平成14年の貨物取扱量は535万トンとなっている。取扱貨物は、石油製品、鉱産品、木材、輸送機械、自動車、生乳等であり、東日本地域全体の物流基地として重要な役割を果たしている。

(3) 大洗港

大洗港は、長距離カーフェリー港として整備され、現在大洗～苫小牧間に週12便のカーフェリーが就航している。

平成14年の取扱貨物量は1,304万トンで、大洗港からは製造食品、飲料、建材、日用品等が、北海道からは製材、水産品、製造食品等が輸送され、栃木県、群馬県を仕向地及び発送地とする入出荷港としても利用されている。また、平成14年におけるフェリー乗降人員は22万2千人を数え、首都圏と北海道を結ぶカーフェリー基地として、人と物の交流に重要な役割を果たしている。平成7年には、大型客船も接岸できる第4埠頭が完成し、新たに海洋性レクリエーション基地としての機能も高めつつある。

4 - 4 区域での物流における課題

この区域の輸出入貨物は、現在、京浜港に大きく依存している。このことから、港湾での待ち時間の発生、港湾や空港につながる道路の渋滞等による輸送効率の低下、長距離輸送における物流高コスト化、環境問題など、物流効率化を進めるうえで解決すべき課題が多くある。

常陸那珂港等の利用を促進することにより、これらの課題の解決・軽減が期待されるが、現時点では利用する企業はまだ少ない。現在利用している茨城県の日立建機、北越パッケージ、栃木県のコマツ、神戸製鋼所等の企業に加え、北米コンテナ航路、東南アジア航路など新規航路の開設や北関東自動車道、国道50号などアクセス道路の完成、改良等が実施されることにより、利用を検討している企業も多くある。これらの潜在ニーズを顕在化させ、掘り起すためには、使いやすい港にすることやアクセスの改良が必要である。

このため、常陸那珂港の整備と定期航路の拡充、北関東自動車道の早期整備及び国道50号の重点整備、北関東自動車道沿線で進められている工業団地、流通団地の整備と新規企業立地の促進、インランドデポや保税蔵置場等内陸物流施設の利用拡大等を3県共同で推進していく必要がある。

4 - 5 国際競争力の高い物流拠点が実現できる区域

構造改革特区のエリアにおいては、常陸那珂港、北関東自動車道等のインフラ整備が進められているほか、北関東自動車道沿線地域は、既に日本を代表する企業が数多く立地し物流拠点が形成されていることに加え、工業団地、流通団地も数多く整備され、新規の企業立地も期待されている。

今後、各種の規制緩和措置を活用し、港湾の国際競争力の強化、内陸部における産業の集積促進、利便性の高いアクセスの実現等を図ることにより、国際競争力の高い物流拠点が実現できる区域である。

また、国の新総合物流施策大綱（平成13年7月6日閣議決定、新大綱）の目標には「物流分野において、コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場が構築されていること。」が掲げられ、施策の方向性では「国際物流拠点の機能強化を図るため、中枢・中核国際港湾、高規格幹線道路等の幹線道路ネットワーク並びにこれらを相互に連結するアクセス道路や関連する物流施設を重点的に整備す

る。」とされており、常陸那珂港を中心とする港湾地域と北関東自動車道沿線地域等に設定するこの特区が目指すことは、まさに国の施策に即応するものである。

* 新大綱は、目標を可能な限り早期に、遅くとも平成 17 年度までに達成することを目指とされている。

5 構造改革特別区域計画の意義

5 - 1 特区計画の意義 ～広域連携による物流活性化

常陸那珂港を中心とする港湾地域と北関東自動車道沿線地域等に特区を設定し新たな物流拠点の形成を図ることは、国際物流が京浜港に一極集中しているため生じている物流の高コスト化や環境問題等の解決に資するばかりでなく、新規企業の立地など地域経済の活性化にもつながる。

また、物流については、港湾地域といった限定的な地域でなく、より広域的なエリアの中でその効率化を検討することが望ましく、この特区計画は物流の広域的連携のあり方を示すものとして、他の地域連携のモデルになるものと考えている。

5 - 2 特区計画の意義 ～陸・海・空の広域交通基盤の活用

首都圏における効率的な物流を実現するためには、北関東自動車道と常陸那珂港にみられる陸と海の連携だけでなく、民間共用化が進む百里飛行場と陸路との連携をも図り、陸・海・空の広域交通基盤の整備とその連携、利用促進を図る必要がある。この特区計画は、充実した陸・海・空のいずれの基盤をも最大限に活用しながら物流における一大交流拠点を築こうとするものである。

6 構造改革特別区域計画の目標

6 - 1 目標

(1) 「広域連携物流特区」の目標

常陸那珂港を中心とする港湾地域と北関東自動車道沿線地域等において、茨城・栃木・群馬の 3 県が共同で物流拠点の形成とネットワーク化を促進することにより、首都圏における新たな物流拠点の形成を図ることを目標とする。

(2) 「広域連携物流特区」の将来像

物流の活性化、地域経済の活性化、環境負荷の低減

手続き負担の軽減、物流コスト低減などによる物流の活性化、流通・物流企業や製造業の新規立地による雇用創出等地域経済の活性化、輸送距離の短縮等による環境負荷の低減が図られる。

新しい東西方向の物流ルート形成

港湾地域と北関東自動車道沿線に新しい東西方向の物流ルートが確立することにより、3県の連携はより緊密なものとなり、3県の経済が活性化する。また、首都圏の北側からの進入路が確立されることにより、物流が一極集中していたことによる環境問題、物流の高コスト化の解決に大きく寄与する。

また、北関東自動車道の全線開通によって、常磐自動車道、東北自動車道、関越自動車道がネットワーク化され、南東北地域や日本海側とも、より広域的な連携も強化される。

常陸那珂港の利用拡大、百里飛行場における貨物利用の促進

常陸那珂港においても中央ふ頭の一部供用開始と北関東自動車道の全線開通の相乗効果により、北関東の貨物を始め取扱う貨物量が増加し、それに応じて航路数が拡大するなど、各地に向けた物流におけるアクセス機能が各段に向上する。これにより常陸那珂港は国際港湾としての地位を確立することとなる。

また、百里飛行場の開港によって航路の就航が見込まれる大阪や北海道などと、北関東自動車道や常磐自動車道などの沿線地域との間に航空機輸送にふさわしい貨物の特流が発生するものと見込まれ、百里飛行場が新たな物流の拠点として発展していくこととなる。

6 - 2 「広域連携物流特区」の3つのねらい

広域連携物流特区の目標である「首都圏における新たな物流拠点の形成」の推進を図るには、まずは、港湾自体について、コストやサービス面等において優位性を確保し、競争力を強化することが重要である。そして、そのうえで、後背地

域であるひたちなか地区や内陸部における生産拠点・物流拠点の集積を促進するとともに、これらの拠点を結ぶ利便性の高いアクセスの実現を図るなど、港湾と産業との相互のネットワークを強化するための取り組みが必要となる。

このため、広域連携物流特区においては、港湾の国際競争力の強化、ひたちなか地区や内陸部（茨城県・栃木県・群馬県）における産業集積の促進、物流拠点を結ぶ利便性の高いアクセスの実現を基本目標に、茨城県、栃木県及び群馬県の3県が連携し、規制緩和措置やその他の関連事業を活用して総合的に施策の推進を図っていく。

（１）港湾の国際競争力の強化

港湾に対する荷主や船主等のニーズとしては、輸出入・港湾手続きの簡素化等によるリードタイムの短縮やコスト低減、行政サービスの迅速化などに関するものが強い。このような中、港湾の国際競争力を高め、取扱貨物の増と新規航路の開設を促進するためには、これらの要望に応えうる効率的で使いやすい港づくりを進めていくことが必要である。

このため、港湾インフラの整備に加え、年間を通じての24時間ゲートオープンや港湾関係手続きのシングルウィンドウ化など、利用する側の立場に立った港湾サービスの確保や、自動車専用船から陸揚げする自動車を回送する際の仮ナンバー表示の柔軟化、保税地域搬入前の通関処理など通関の迅速処理等を進めるとともに、検疫業務の24時間化などについても活用を検討し、港湾の国際競争力の強化を図っていく。

（２）ひたちなか地区や内陸部(茨城県・栃木県・群馬県)における産業集積の促進

茨城県・栃木県・群馬県においては、流通団地や工業団地など産業拠点の整備が進んでいるが、景気の低迷や生産拠点の海外流出もあって、企業の立地は依然として先行き不透明な状況にある。

このような中、内陸部において産業集積を図っていくためには、規制緩和措置等を活用していくとともに、これら産業集積から常陸那珂港等への貨物の流れを拡大させ新規航路の開設を促進するなど、常陸那珂港を始めとする港湾を新たな国際物流のゲートウェイに育てていくことが重要である。

このため、企業ニーズを踏まえた立地規制の緩和や保税蔵置場の設置要件の緩和等を図るとともに、当地域のポテンシャルを活かし首都圏全体を見据えた物流拠点づくりを進めていく。

(3) 物流拠点を結ぶ利便性の高いアクセスの実現

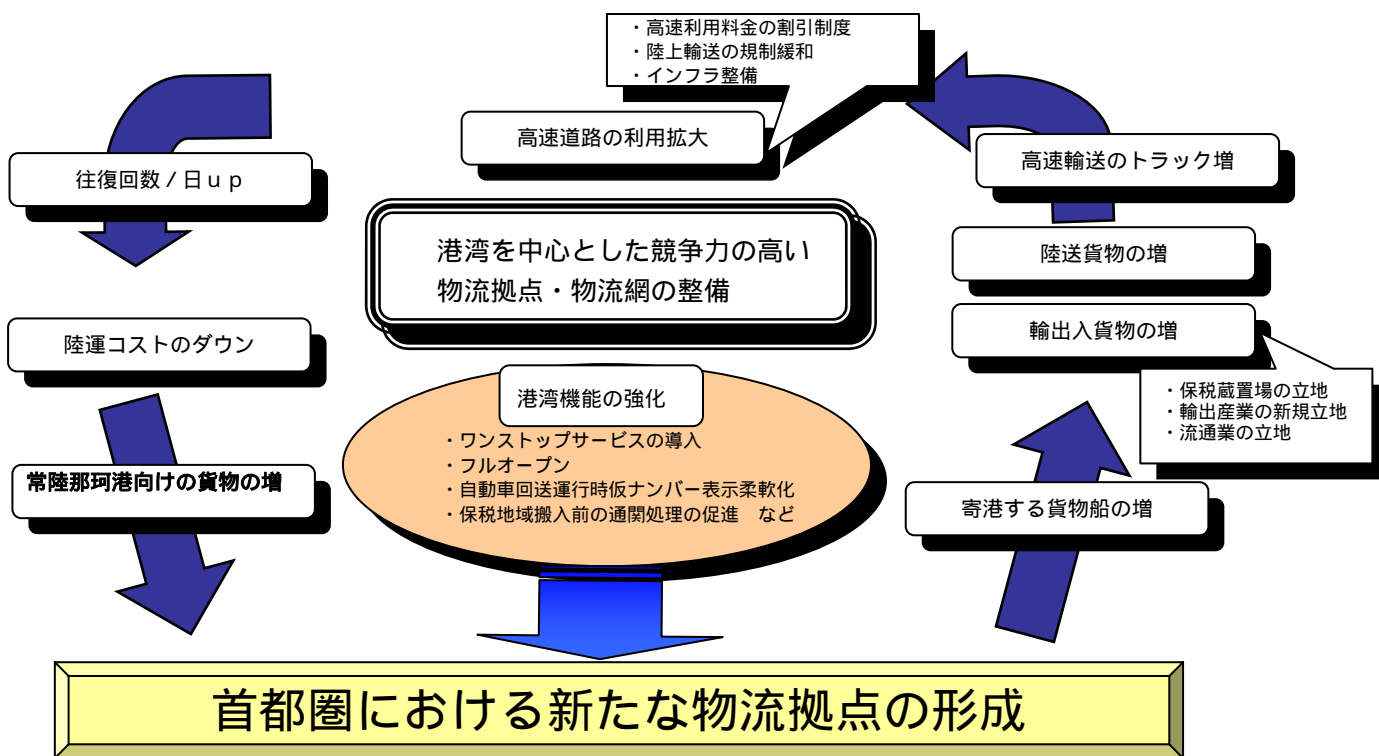
京浜港に依存しない東西方向の新たな国際物流ルートの形成を図るには、港と直結し3県の連携軸となる北関東自動車道の早期全線開通や国道50号の改良などのインフラ整備を進めるとともに、道路運送の効率化など規制緩和等による効率的なアクセスの実現に向けたソフト面での取組を進め、我が国産業の高コスト構造の要因の一つとされる物流コストの低減を図ることも重要なポイントである。

これらの取組を展開することにより、港湾と3県に位置する生産拠点や物流拠点とを結ぶ利便性の高いアクセスの実現を図り、各拠点間の相互のネットワークを強化する。

広域連携物流特区計画においては、以上に掲げた(1)から(3)までの施策を推進することにより、港湾における手続き負担の軽減やリードタイムの短縮、陸運コストをはじめとする物流に係るコストの低減など、物流の効率化を進めるとともに、物流や輸出入関連企業の集積を促進し、港湾の競争力の強化とそれに伴う新規航路の開設、そして取扱貨物量の増を図ることを直接的なねらいとしている。

これらを促進することにより、港の魅力が増大し、それがさらなる航路充実と取扱貨物の増を生み出すといった拡大方向での循環につながる事となる。広域連携物流特区計画は、このような形で、常陸那珂港等の港湾と茨城県・栃木県・群馬県の3県を結ぶ「首都圏における新たな物流拠点」の形成を図っていくことを目標とする。

広域連携物流特区のねらい



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

我が国全体の輸出入量（重量ベース）の99%は海運を利用しており、その拠点である港湾の振興を図ることは、地域の製造業、物流業、商業など広範な経済に大きな波及効果を及ぼすこととなる。

一般的に、港湾物流にコストや時間面での優位性が高まると、集荷が容易になり、寄港する航路や便数等は連鎖的に増加する。また、航路が充実すると企業や貨物の誘致を行う際に大きな武器となり、さらなる取扱貨物の増につながるとともに、規模の経済により物流コストの低下や時間面での優位性がさらに高まる。また、新たな企業進出によって、雇用の創出、消費の増加、税収増等の地域経済に対する波及効果をもたらすこととなる。

広域連携物流特区計画においては、まさにこのような効果の相乗作用により、常陸那珂港を中心とする港湾地域と北関東自動車道を軸とする新たな物流拠点の形成を図ろうとするものであり、特区計画を推進することにより、茨城、栃木、群馬3県における地域経済の底上げと活性化に資することができるとともに、排ガス規制等の首都圏における環境問題にも寄与することができるものと考えている。

特区推進による具体的な効果

アクセス時間の短縮

現在、常陸那珂港とのアクセス時間について、宇都宮市・常陸那珂港間(85.1km)が約120分、前橋市・常陸那珂港間(159.6km)が約240分要しているが、北関東自動車道の全線開通により、宇都宮市・常陸那珂港間で約50分、前橋市・常陸那珂港間で約130分の時間短縮が図られる。

また、東京港とのアクセスでは、宇都宮市・東京港間(130.4km)は約220分、前橋市・東京港間(134.1km)は約250分を要し、さらにゲート待ち時間によるロス時間等が陸送時間に加味されることから、現状においても常陸那珂港は、東京港と比較し輸送時間等において優位性を有しているが、北関東自動車道の全通によってさらにこの優位性が高まる。（資料：「距離、時間」平成13年度道路時刻表）

このようなアクセス時間の短縮効果によって、常陸那珂港を利用した物流の活性化や物流関連企業の立地促進が図られるものと期待される。

仮ナンバーの表示柔軟化事業による時間短縮

仮ナンバーの表示柔軟化事業の実施により、現在、キャリアカーで行っている回送運行について、1台当たり2分間の時間短縮により年間約1,000時間程度が縮減され、これに伴いコストの低減も図られる。

新たな産業集積及び保税蔵置場の設置による貨物量の増大と地域活性化

現在、3県では、北関東自動車道沿線地域を中心に数多くの産業団地の整備を推進中であり、これまでも企業立地の件数や面積が全国上位を占めるなど、企業にとっての立地条件は優れている。

今後は、これらの団地事業を関連事業として位置付け、重点的な企業誘致を積極的に推進していくものとし、この際、立地規制の緩和や土地の効率的な利用につながる規制緩和措置を最大限活用する。

これにより、今後、3県全体で、平成14年実績の約2割程度の増である105件/年、122ha/年の企業立地を見込む。

これらの企業立地増は、製造品出荷額ベースで見ると、平成13年における3県の製造品出荷額合計約25兆6千億に対し、平成19年までの5年間で6,200億円程度の増に相当し、新規投資、雇用の創出、事業機会の拡大、所得の増、税収の増といった地域経済への効果も期待できる。

また、貨物増による航路の拡大が新たな貨物増につながるプラスの循環を期待することができる。

3県の工場立地件数及び面積

実 績			目 標	
H12	H13	H14	H15～H19	
			年当たり	5年間累計
128件	137件	88件	105件	525件
279ha	310ha	102ha	122ha	610ha

資料：実績は平成14年工場立地動向調査

一方、保税蔵置場については、特区内において、今後 30 社以上が設置意向をもっており、このうち今般の距離基準の緩和に係る特例措置を受ける案件に限っても、平成 19 年までの今後 5 年間で 10 ~ 15 ヶ所の立地が見込まれる。そして、この立地による貨物量は、企業に対するヒアリング結果等から 9,600TEU / 年 ~ 14,400 TEU / 年程度が見込まれる。

これら保税蔵置場の設置が進めば、輸入貨物を港湾から保税蔵置場までの保税運送に係る輸送費に対し消費税が課税されず、また、港頭地区よりも低廉で保管・蔵置が可能になるなど物流コストの低減を図ることができるほか、荷主により近い場所で貨物の通関手続きができるため、商品相場など商機をにらんでタイムリーに貨物の搬入・搬出ができた、港頭地区における混雑を回避できたり、税関検査等への迅速な対応であり貨物が荷主にわたるまでのリードタイムが短縮されるといった効果が期待できる。

常陸那珂港の取扱貨物量の増大

港湾における手続き負担の軽減やコスト削減、リードタイムの短縮等を図りつつ、北米、欧州、東南アジア、中国定期コンテナ航路等の誘致を積極的に展開することによって、常陸那珂港の利用を促進し取扱貨物量の増加を目指すとともに、特区における新規企業の立地や保税蔵置場の設置等による新規貨物量の増加を図り、平成 20 年において、概ね年間 10 万 TEU を上回る貨物量を見込む（平成 14 年実績は約 1.4 万 TEU）。

百里飛行場民間共用化による航空貨物量の増大

3 県を発着地とする航空貨物については、現在、羽田空港等に依存しているが、北関東自動車道や東関東自動車道水戸線等の整備により、百里飛行場は各地域との連携が容易になることから、同飛行場とその周辺地域は、航空貨物輸送の拠点としての役割が期待できる。

百里飛行場の開港により、就航が見込まれる北海道や大阪などとの航空機を利用した首都圏における新たな物流ルート開設が期待され、航空貨物輸送に適した付加価値の高い工業製品や農産物等の航空貨物量が新たに発生すると見込まれる。

当面、開港時における取扱貨物量の目標を、概ね 2,900 トン / 年程度とする。

環境への負荷低減

常陸那珂港で取扱うコンテナ貨物量が増加することによって、運送時間や距離が短縮され、CO₂が約4,200トン/年、NO_xが約116トン/年の削減を図ることができ、環境への負荷が低減される。

輸送距離削減量：11,053km

原単位(コンテナトレーラー時速40km/h): CO₂ 381.18g-C/台・km

NO_x 10.5g/台・km で試算

8 特定事業の名称

706 距離基準の延長による保税蔵置場の設置促進事業

1204 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

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

広域連携物流特区においては、目標の実現のため、構造改革特別区域法の規定に基づく特定事業や全国で実施することとされた規制緩和事項を活用するほか、特定事業に関連する事業や3県が必要と認める様々な取組についても、一体的に実施していくこととし、これにより構造改革特区における効果を最大限に高めていくこととする。

特定事業やその他の規制緩和項目と一体的に実施していく関連事業等を整理すると、以下のとおりである。

当特区計画において活用を検討している規制緩和措置等の全体計画は33ページのとおりのとおり。

(1) 港湾の国際競争力の強化

活用を予定している規制緩和措置の項目等

C I Q 関連手続等

- ・港湾関連手続きの合理化(ワンストップサービス・シングルウィンドウ化)

【全国で実施】

国においては、我が国の港湾の国際競争力強化を図るため、貨物の輸出入や船舶の入港に係る行政手続きのシングルウィンドウ化を平成15年7月から実施している。茨城県の港湾においても、これを活用し、輸出入・港湾手続きの簡素化を図り、リードタイムの短縮を進めていく。

- ・保税地域搬入前の貨物に対する到着即時輸入許可制度の導入【全国で実施】

国においては、予備審査制度を利用した海上貨物の輸入申告において、貨物を保税地域に搬入することなく、早期に引き取ることができる到着即時輸入許可制度の導入を平成15年度中に予定している。

茨城県の海上貨物輸出入手続きにおいても積極的な活用を図り、輸入に係るリードタイムの短縮を進めていく。

- ・検疫の24時間化【全国で実施】

現在、検疫については、8:30~17:00と執務時間が限定されて

いるが、国においては、全国において開庁時間の延長を体制整備の状況に応じて実施する予定である。

今後の国の対応を踏まえ、茨城県の港における「検疫の24時間化」の活用を検討し、利便性の高い港湾の実現を図っていく。

・入管手続の簡素化

港湾コストの低減のため、外国人である乗員の上陸許可証に係る手続の簡素化等（電子交付など）について、国に対する要望等を通じ実現を図っていく。

効率的で使いやすい港の実現

常陸那珂港においては、既に年間を通じて24時間、ゲートオープンや荷役作業が行える体制をとっていることから、これとシングルウィンドウ化との相乗効果により、効率的で使いやすい港の実現を目指していく。

関連事業等

常陸那珂港の整備促進

- ・東防波堤の整備
- ・中央ふ頭整備の推進
- ・北埠頭公共コンテナターミナルにおけるガントリークレーン等の荷役機械の増設等機能の拡充

積極的なポートセールスの展開

- ・中国、東南アジア、北米航路の充実に向けた積極的なポートセールスの継続。

特に、北米航路については、大手船会社をターゲットに、茨城県知事によるトップセールスを実施し、定期航路化の働きかけを行うとともに、定期航路開設に向けたトライアル（臨時寄港）を実施。（今年は、2月5日、7月22日、9月1日、10月13日に実施。）

- ・今年10月からは、航路誘致活動の担い手として、民間企業において物流部門を担当していた専門家を、新たに「港湾振興アドバイザー」として

起用するなど、新規航路開拓や取扱貨物量の増加に向け体制を強化。

- ・ RORO 船・自動車専用船などの特種船舶の寄港促進を図るため、国内航路ネットワークについて専門家に分析を依頼するなど、取り組みを強化。
- ・ 北関東に多く立地する輸送用機械、電気機械メーカー等に対し、配送の共同化等による貨物量の確保、航路の誘致につなげる戦略的ポートセールスを展開。

効率的で使いやすい港づくりに向けたサービス向上

入港料や岸壁使用料、さらにはガントリークレーン等荷役機械使用料など入港に係る手数料について、条例により、首都圏の他の港湾と比較して低廉に設定しているところであるが、今後も引き続きこれを維持していくとともに、シングルウィンドウシステムや到着即時輸入許可制度等迅速な輸出入通関のための各種制度を活用するなど諸手続の迅速化を図り、コストメリットのある港湾サービスを提供していく。

港湾情報化の推進

常陸那珂港の利用者の利便性向上等を図り、港湾機能の強化を促進するため、平成14年度に「ひたちなかポート Web」を稼働させたところである。

このシステムは、インターネットを通して、入港予定船や係留施設の利用状況、定期航路に係る情報などを入手できるほか、荷主等が自らの貨物に関してコンテナヤードにおける状況確認やオペレーターに対する搬出依頼、さらにはコンテナヤードゲートの搬入予約などを行うことができるようになるものであり、今後は、さらに利用者の意見なども聞きながら、当システムの改良や拡充を図り、利用しやすい港づくりを進めていく。

- (2) ひたちなか地区や内陸部(茨城県・栃木県・群馬県)における産業集積の促進
- 広域連携物流特区計画の目標である「新たな物流拠点の形成」を実現させるためには、港湾機能の強化等により新規航路の拡大を図る一方、併せて、内陸部における物流拠点や荷主企業が立地する生産拠点を整備充実させることにより、企業の集積や物流の活性化を促進し、常陸那珂港等における取扱貨物の増についても確保することが

絶対条件となる。

このような中、港湾や北関東自動車道及び国道50号を軸とする特区の区域内においては、現在、3県及び沿道の市町村等が主体となって、常陸那珂港の利用を見据え、インターチェンジ周辺や国道沿道に産業団地等の整備が進められているところである。

広域連携物流特区においては、これらの取り組みを関連事業として位置づけ、3県及び関係市町村がより強力で事業を推進するとともに、様々な規制緩和措置の活用や優遇策の実施等を通じて企業の立地を促進し、京浜ルートに依存しない効率的な新たな物流ルートの構築を図っていく。

活用を予定している規制緩和措置の項目等

大口返還財産の留保地の民間事業者への売却、貸付【全国で実施】

ひたちなか地区には約176haの大口返還財産の留保地があるが、これまで留保地の利用は公用・公共用に限られていた。

しかしながら、今般、当留保地については、地方公共団体による利用計画の策定等を条件に民間事業者への売却が認められることになったほか、民間事業者の初期投資の軽減につながる貸付についても認められることになったところである。今後、これらの規制緩和措置を積極的に活用し、土地利用計画の見直しを行い、ひたちなか地区における物流や輸出入関連企業の立地を促進していく。

常陸那珂工業団地の建ぺい率の緩和【茨城県独自の対応】

ひたちなか地区に所在する分譲中の常陸那珂工業団地は、現在、建ぺい率が40%以下に制限されているが、これを緩和し、利用効率の高い土地利用を可能にすることにより、輸出入関連企業の立地を促進する。

茨城中央工業団地の用途地域の見直し（茨城県）

茨城中央工業団地における立地企業について、企業ニーズを踏まえ、製造業に加え、物流関連企業や輸出入関連企業等の幅広い業種に対応できるよう用途地域の見直しを進める。

工場立地法に基づく緑地面積率の緩和【全国で実施】

敷地面積に対する緑地面積の割合については、国において全国的な見直しを行うこととなっている。

当特区においても、協定等により分譲の際に企業に義務付けている緑地率の見直しなど緑地面積割合の緩和を図り、利用効率の高い土地利用を可能にすることによって、輸出入関連企業の立地を促進する。

工業団地造成事業により造成した造成工場敷地の譲受人の範囲等の拡大【全国で実施】

「首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律」に基づく工業団地造成事業により整備した工業団地については、製造業に対してのみ分譲が可能という制限があったが、製造工場事業者以外の者が製造工場の付随的業務を行う場合にも譲渡可能になった。また、譲渡処分までの暫定利用として事業用借地権による賃貸を行うことも可能となった。

これにより、立地対象業種の拡大や企業の初期投資の軽減につながる貸付が可能となったことから、処分管理計画の見直しを行うことによりこれらの規制緩和を積極的に活用し、工業団地への企業誘致を図っていく。

森林法に基づく林地開発要件の緩和【茨城県による対応】

林地開発の許可要件には、残地森林面積の地区全体面積に対する率に関する基準が定められているが、この基準を25%以上から20%以上に緩和することにより、面積当たりの造成コストを引き下げ、低廉な企業用地の提供を可能とし、関連企業の立地を促進する。

医薬品の保管場所における薬剤師の配置の撤廃【全国で対応】

医薬品の配送センター等を設置する場合は、薬剤師の配置を義務付けられているが、これを廃止することにより、物流コストの引下げを図る。

関連事業等

当特区の中で、新たな物流ルート上に位置することにより港湾や空港に直結され、かつ、物流の拠点づくりを政策的に推進していくこととしている主な産業団地事業は、次のアの～30のとおりであり、さらに、イのとおり企業誘致のための優遇施策を積極的に進めていく。また、ウのとおり物流効率化を支援する内陸拠点についても活性化を図っていく。

ア 新たな物流ルート構築を目指す物流・産業拠点整備事業の促進

輸入促進地域（FAZ）の整備促進（茨城県）

- ・ 輸入促進地域 ひたちなか市及び東海村
- ・ 特定集積地区 常陸那珂港港湾関連用地、常陸那珂工業用地など（412ha）
- ・ 施設 輸入促進基盤施設として、荷捌き・保管機能や流通加工機能等を持つ「ひたちなかFAZ物流サイト」を整備。
- ・ FAZ指定に伴う各種優遇措置を活用し、特定集積地区（412a）への輸入関連企業の集積を促進。

常陸那珂工業団地の整備促進（茨城県）

- ・ 所在地：ひたちなか市
- ・ 面積：85.9ha
- ・ 事業主体：茨城県
- ・ 北関東自動車道ひたちなかICと常陸那珂港に近接。
- ・ ひたちなか国際港湾公園都市構想にふさわしい先端技術産業や輸出入関連産業などバランスのとれた業種の集積を図り、港や高速道路に至近距離という好アクセスを背景に新たな産業拠点の形成を目指す。
- ・ 今後は、建ぺい率等の見直しを行うなど企業が立地しやすい団地を目指す。

常陸太田工業団地の整備促進（茨城県）

- ・ 所在地：常陸太田市
- ・ 面積：45.7ha
- ・ 事業主体：茨城県開発公社
- ・ 地域高規格道路として整備が進められる茨城北部幹線道路に近く、日立港

や常陸那珂港に至近距離にあるというアクセス条件に恵まれ、流通系企業に対しても対応。

水戸西流通団地の整備促進（茨城県）

- ・所在地：水戸市
- ・面積：8.5ha
- ・事業主体：茨城県開発公社
- ・茨城県内で唯一集団化倉庫・倉庫団地として営業している流通団地であり、常陸那珂港への物流拠点としての役割も期待できる。

那珂西部工業団地の整備促進（茨城県）

- ・所在地：那珂町
- ・面積：45.5ha
- ・事業主体：茨城県
- ・電子部品製造等の先端産業の立地が進んでおり、輸出入貨物が期待できる。常陸那珂港にも近接しており、アクセス条件は極めて良い。

宮の郷工業団地の整備促進（茨城県）

- ・所在地：大宮町、金砂郷町
- ・面積：90.9ha
- ・事業主体：茨城県
- ・日立港、常陸那珂港へのアクセスも良く、比較的大規模な用地を必要とする企業から流通系企業など幅広い企業ニーズに対応。

茨城中央工業団地の整備促進（茨城県）

- ・所在地：茨城町
- ・面積：176.0ha
- ・事業主体：茨城県
- ・北関東自動車道茨城町西ICを内包するとともに、常陸那珂港や百里飛行場と近接するなど交通アクセスに優れた工業団地。
- ・製造業に加え、立地ニーズを有する物流関連企業についても弾力的に対応するため、現在、用途地域の見直しを進めている。

百里飛行場の民間共用化及び（仮称）空港テクノパークの整備促進（茨城県）

- ・所在地：小川町

- ・百里飛行場の民間共用化の計画的な推進及び航空貨物取扱いへの対応
- ・(仮称)空港テクノパーク整備の推進
- ・県内唯一の臨空型という特徴を活かして、臨空型産業や流通産業等の企業誘致を推進。

内原駅北土地地区画整理事業の整備促進(複合型商業交流施設整備等)

- ・所在地：内原町
- ・面積：36.7ha
- ・水戸広域都市圏の中で内原町は、常磐道ICとの近接性を活かし流通機能を担う地域としての役割を期待されている。この中において国道50号内原バイパス沿線部において、恵まれた交通条件を活かした複合型商業交流施設を中心とした広域的な拠点づくり(約17ha)が進められており、その立地条件を活かし流通業等の立地も期待される。

いばらき総合流通センターの整備促進(茨城県)

- ・所在地：友部町
- ・面積：109.1ha
- ・事業主体：茨城県
- ・常磐自動車道、北関東自動車道の結節点に位置する。交通網を活用する広域的な物流拠点として、また、県内に分散する地域的な物流拠点の中核として整備。
- ・配送センター等の流通業務施設に加え、規制緩和による流通加工や販売機能、保税機能を有した施設等が立地できるよう見直しを図るとともに、外国貨物にも対応できる物流拠点として整備。また、賃貸にも対応できるよう検討を進める。
- ・企業立地推進東京本部に企業誘致エキスパートの増員を図り、物流企業誘致体制を強化。
- ・運輸業・倉庫業・卸売業等の物流企業を対象に輸配送及び流通加工の共同化、情報システムの構築などを支援する物流高度化総合支援事業を推進。

岩間工業団地の整備促進(茨城県)

- ・所在地：岩間町
- ・面積：50.9ha

インターパーク宇都宮南の分譲促進（栃木県）

- ・所在地：宇都宮市、上三川町
- ・面積：137.5ha
- ・事業主体：都市基盤整備公団
- ・北関東自動車道宇都宮上三川IC、新4号国道、宇都宮環状線が隣接し、広域への交通アクセスに恵まれた立地条件を生かし、工業・流通の拠点となる複合型産業団地。

惣社東工業団地の分譲促進（栃木県）

- ・所在地：栃木市、壬生町
- ・面積：21.8ha
- ・事業主体：栃木県
- ・東北自動車道と北関東自動車道のクロスポイントに位置し、交通アクセスに恵まれた工業団地。

佐野新都市の整備促進（栃木県）

- ・所在地：佐野市
- ・面積：150.0ha
- ・事業主体：地域振興整備公団
- ・首都圏に近く、交通条件と環境に恵まれた佐野新都市に、佐野みかも台産業団地、サザンクロス佐野、佐野インタービジネスパークを整備。

足利インター・ビジネスパークの整備促進（栃木県）

- ・所在地：足利市
- ・面積：21.6ha
- ・事業主体：地域振興整備公団
- ・北関東自動車道足利IC（仮称）に隣接することによる広域交通ネットワークを生かし、事務所、営業所などのオフィス、研究開発施設、流通・物流機能を集積した新しい産業拠点として整備。

21 真岡第4工業団地の分譲促進（栃木県）

- ・所在地：真岡市
- ・面積：42.7ha
- ・事業主体：真岡市

- ・北関東自動車道宇都宮真岡 I C（仮称）に近接するという恵まれた立地環境と高度技術の集積する地域メリットを生かした産業団地。

22 大和田工業団地の整備（栃木県）

- ・所在地：二宮町
- ・面積：33.4ha
- ・事業主体：栃木県
- ・北関東自動車道の沿線に位置し、栃木県有数の工業集積地に近い絶好のロケーションに立地する工業団地。

23 石橋第一、第二、第三工業団地の振興（栃木県）

- ・所在地：石橋町
- ・面積：第一（7.5ha）、第二（11ha）、第三（28ha）
- ・北関東自動車道壬生 I C と上三川 I C に近接し、企業活動に絶好な立地条件を有する工業団地。

24 田沼工業団地の振興（栃木県）

- ・所在地：田沼町
- ・面積：26.1ha
- ・北関東自動車道田沼 I C（仮称）に近接する好立地条件の工業団地。

25 その他岩舟町・都賀町・葛生町等における企業誘致の促進（栃木県）

北関東自動車道の I C に近接した優位性を活かし、企業誘致を促進。

26 太田リサーチパークの整備促進（群馬県）

- ・所在地：太田市
- ・面積：20.1ha
- ・事業主体：群馬県
- ・北関東自動車道太田 I C（仮称）及び国道 50 号に近接する総合的な産業団地を整備。
団地内にぐんま産業高度化センターがあり、現在産業技術センターを建設中。

27 伊勢崎三和工業団地の整備促進（群馬県）

- ・所在地：伊勢崎市
- ・面積：50.6ha

- ・事業主体：群馬県
- ・国道 17 号に隣接し、北関東自動車道伊勢崎 I C も地区内に開設された総合的な産業団地を整備。
- ・首都圏はもとより東北、北関東、上信越の主要都市との交流も活発になり、発展可能性の大きい地域。

28 上増田工業団地の整備促進（群馬県）

- ・所在地：前橋市
- ・面積：25.6ha
- ・事業主体：前橋工業団地造成組合
- ・北関東自動車道駒形 I C に近接し国道 17 号バイパスや国道 50 号へのアクセスもよく、立地条件の優れた総合的な産業団地を整備。

29 高崎情報団地の整備促進（群馬県）

- ・所在地：高崎市
- ・面積：9.7ha
- ・北関東自動車道高崎 I C に近接するなど、広域への交通アクセスの恵まれた立地条件を生かした情報団地を整備。

30 赤堀・東・笠懸流通団地の整備（群馬県）

- ・所在地：赤堀町、佐波郡東村、笠懸町
- ・面積：23.2ha
- ・赤堀町においては、赤堀地内に立地する 16 事業所で「赤堀流通センター協同組合」を設立。

イ 各種優遇策の実施等による輸出入関連企業や物流企業等の計画的誘致

進出企業に対する税制面での特別措置の実施（茨城県）

- ・工場等の新增設に係る法人事業税（3年間）、不動産取得税の課税免除
- 新規立地企業に対する補助金の交付（栃木県）

誘致企業に対する補助金の交付（平成 19 年度まで：前橋市）

新規立地企業に対する企業誘致促進プログラムによる支援（群馬県）

- ・立地希望のある企業に対し、企業ニーズを踏まえた「オーダーメイド型」

の支援策を提案

工業団地における分譲手法の拡大（茨城県、栃木県、群馬県）

- ・リース制度、割賦分譲制度の導入

企業ニーズに対応した、工区の分割、分譲単価の低廉化（茨城県、栃木県、群馬県）

ウ 物流の効率化を支援する内陸の国際物流拠点の活性化

宇都宮国際貨物ターミナル（UIC T）（栃木県）

- ・所在地：宇都宮市
- ・当ターミナルは、北関東自動車道宇都宮上三川ICに近接する内陸通関拠点であり、宇都宮国際貨物流通事業協同組合が運営している。運営形態が協同組合方式であることから、設立に際し県等の指導を受けている。
- ・栃木県内唯一のインランドデポとして、科学光学機器や玩具、事務用機器など輸出入関連企業を中心に利用されている。
- ・インランドデポの活用を図るためには、ターミナル周辺に企業の集積を図ることが極めて重要であることから、現在、インターパーク宇都宮南など産業団地の整備を進め、各種優遇等も実施するなど積極的な企業誘致を図っている。産業団地へ輸出入関連企業や物流企業等が新規に立地することにより、ターミナルの通関・輸送業務に対する期待も大きくなり、一層の利用促進が図られる。
- ・北関東におけるインランドデポは、京浜港の混雑緩和やコスト削減方策として注目されているものの、実際に利用している物流事業者は多くなく、関心度も低いとされている。（「北関東自動車道沿線の効率的物流システム構築のための調査研究」（H12.3（財）広域関東圏産業活性化センター報告））このため、荷主や物流企業等に対し、輸送時間短縮によるコストの削減等その優位性について、行政と一体となってPRすることにより、ターミナルの利用拡大を図っていく。
- ・また、「関東北部地域物流効率化推進連絡会議」（茨城県、栃木県、群馬県及び埼玉県で構成）や「栃木県と港に関する懇談会」（国、栃木県及びトラ

ック協会等関係団体で構成)等において行政や関連業種との意見交換を行うことにより、利用しやすいターミナル等について検討し、より一層の利用拡大を図っていく。

太田国際貨物ターミナル(OICT)(群馬県)

- ・所在地：太田市
- ・当ターミナルは、国道50号に面するなど交通上の利便性を有し、北関東自動車道の全線開通により、太田ICから常陸那珂港へ短時間でのアクセスが可能となる内陸通関拠点である。
- ・運営形態としては、太田市等が出資する第三セクターであり、太田市長が代表取締役社長を務めている。また、設立においては、用地及び建設に係る整備費用について、群馬県及び太田市が資金提供を行うなど、行政と深い関わりをもっている。
- ・当ターミナルについても、その活用を図るためには、周辺に企業を集積させることが重要であることから、太田リサーチパーク等の工業団地の整備を進め、各種優遇策の実施により輸出入関連企業や物流企業を集積を図っている。新規企業の立地により新たなニーズも期待できる。利用促進に当たっては、太田市長自らトップセールスを実施するなど、今後とも積極的に対応していく。
- ・また、群馬県や太田市など関係機関と、利用促進についての情報交換を行うとともに、「関東北部地域物流効率化推進連絡会議」等において、他のインランドデポや行政との意見交換を通じ、効率的で、利用しやすい通関拠点のあり方について、行政と一体となって検討していく。

高崎インランドデポ(群馬県)

- ・所在地：高崎市
- ・当インランドデポは、北関東自動車及び関越自動車道高崎IC等の所在する交通の要衝に位置し、民間事業者による内陸通関拠点である。
- ・インランドデポのある高崎市やその周辺の前橋市は、人口も密集し、交通の要衝であることから、生産財、消費財等の流通が活発に行われている。

当インランドデポは、大手運送会社の物流施設を中心に整備され、その周囲には多くの物流施設が設置されるなど、一大物流基地を形成している。

- ・今後、高崎情報団地等工業団地の整備や各種優遇策の実施等により、周辺に新規企業の立地を図り、当インランドデポの利用を促進する。
- ・また、他のインランドデポと同様に、輸出入関連事業者に対し、輸送時間短縮によるコスト削減等インランドデポの優位性について、行政と連携しPRを行い、その利用促進を図っていく。

上記の施策のほか、インランドデポの利用促進を図るため、荷主等のニーズを踏まえた24時間化の検討を行うとともに、保税運送に係る包括承認制度の活用による手続の簡素化や車両の高さ制限の緩和等を積極的に活用し、コスト低減を図っていく。

また、インランドデポ及び港湾間における効率的なアクセスを図るため、北関東自動車道や国道50号等の整備を促進する。

(3) 物流拠点を結ぶ利便性の高いアクセスの実現

活用を予定している規制緩和措置の項目等

車両の高さ制限の緩和【全国で実施】

積載時の車高が3.8メートルを超える車両の通行については許可を要することとなっていたが、今般、許可を要しない高さ上限が4.1メートルに緩和されることとなった。

これを活用することにより、港と内陸部のインランドデポや保税蔵置場間の背高コンテナ輸送等に係る手続き負担を軽減し、アクセスの円滑化を図る。

高速道路料金割引の社会実験【茨城県で実施】

効率的な陸送の実現のためには、高速道路の利用を促進し、輸送に係る時間コストの低減を図ることが重要である。

高速道路のインターチェンジと直結している常陸那珂港の利用を促進するうえでも、高速道路利用のメリットを広く理解してもらうことが重要である。

このため、常磐自動車道や北関東自動車道等において大型トラックやトレーラーなどに限って高速料金を割り引く社会実験を実施し、効果を検証する。

関連事業等

北関東自動車道の早期整備の促進

北関東3県の物流動脈となる北関東自動車道の早期全線開通を促進。

[北関東自動車道の概要・整備効果]

- ・今後、新たな物流ルートの構築を図るため、最も重要な関連事業は、核となる「北関東自動車道の整備」である。
- ・茨城県ひたちなか市から栃木県の宇都宮市を経て群馬県の高崎市に至る150km、4車線の高速自動車国道であり、全線開通すると、北関東地域を東西方向につなぐ陸の大動脈が形成され、これまで約4時間を要していた水戸～前橋間が約1時間50分程度で結ばれる。
- ・これにより、茨城、栃木、群馬3県の主要都市間のアクセス時間が大幅に短縮され、産業、文化、観光など、さまざまな分野にわたる地域間交流の促進効果が期待されている。
- ・北関東自動車道は、中核国際港湾である常陸那珂港とダイレクトに接続し、東京から放射状に伸びる常磐自動車道・東北自動車道・関越自動車道などの既存の高速道路との連携により、広域的なネットワークを形成するものであり、首都圏の物流体系の再編と地域産業の活性化にも大きく寄与する。
- ・このため、茨城・栃木・群馬の3県及び関係市町村において「北関東自動車道建設促進期成同盟会」を組織し、整備促進について連携を図りながら様々な取組を展開している。

組織：北関東自動車道建設促進期成同盟会

茨城県、栃木県、群馬県、東海村、ひたちなか市、水戸市、大洗町、茨城町、内原町、友部町、笠間市、岩瀬町、下館市、結城市、協和町、宇都宮市、栃木市、佐野市、足利市、真岡市、二宮町、上三川町、石橋町、壬生町、都賀町、葛生町、岩舟町、田沼町、前橋市、伊勢崎市、太田市、赤堀町、佐波郡東村、新田町、藪塚本町 他

- ・また、関連事業として、(2)の「産業集積の促進」でも触れたとおり、沿線の市町村においては、北関東自動車道の整備を念頭に置き、常陸那珂港の利用を見据えた様々な事業を実施中である。

3 県を結ぶ幹線道路である国道 50 号の重点整備の促進

- ・ 各県の混雑区間におけるバイパスの整備、4 車線化、大型車対応の道路改良促進。

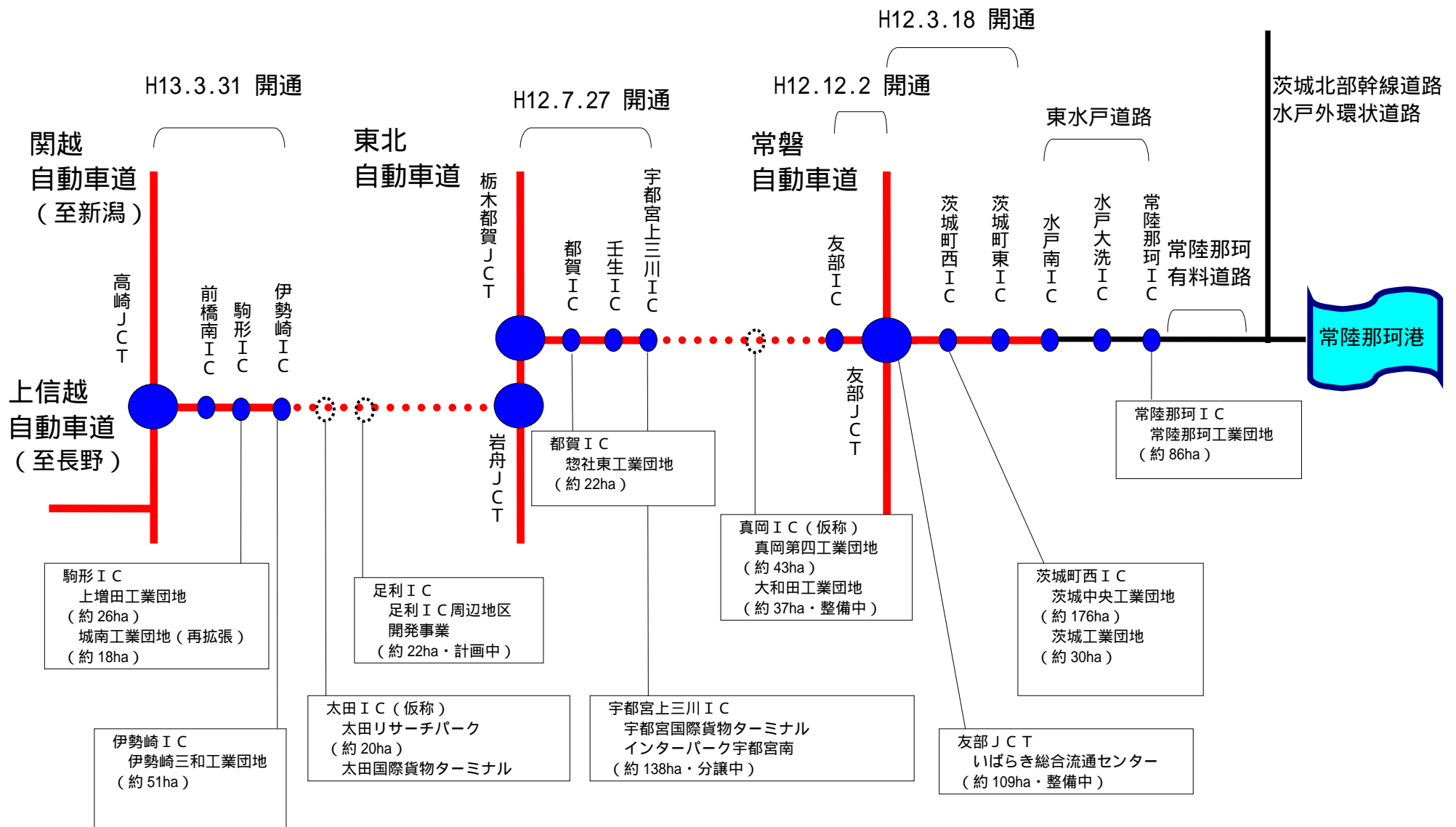
茨城県：結城バイパス、下館バイパス 等

栃木県：岩舟・小山バイパス、大平高架橋 等

群馬県：前橋笠懸道路、赤堀橋 等

地域高規格道路水戸外環状道路及び茨城北部幹線道路の整備促進（茨城県）

- ・ 地域振興・活性化や地域の自立的な発展を図るため、高規格道路を補完し、高い走行サービスができる道路として整備。
- ・ 常陸那珂港と近接した沿道には、港整備と連携し、輸出入産業や物流産業の立地を図るため、常陸太田工業団地、宮の郷工業団地などの拠点整備が進められている。
- ・ 既に常陸那珂港南線（延長約 5km）が供用開始。



北関東自動車道沿線の産業団地整備状況

広域連携物流特区の全体計画

基本目標

- 1 港湾の国際競争力の強化
- 2 ひたちなか地区や内陸部における産業集積の促進
- 3 物流拠点を結ぶ利便性の高いアクセスの実現

実現のための規制緩和措置等

【規制緩和措置等】

港湾関連手続の合理化（ワンストップサービス・シングルウィンドウ化）
保税地域搬入前の貨物に対する到着即時輸入許可制度導入
自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化 等

保税蔵置場許可に係る距離基準の特例
大口返還財産の留保地の民間事業者への売却 貸付
常陸那珂工業団地の建ぺい率の緩和
茨城中央工業団地の用途地域の見直し
工場立地法に基づく緑地面積率の緩和
工業団地造成事業で造成した敷地の譲受人の範囲等の拡大
森林法に基づく林地開発要件緩和 等

車両の高さ制限の緩和
高速道路料金割引の社会実験

【関連事業】

- ・常陸那珂港の整備促進
- ・積極的なポートセールスの展開
- ・利用しやすい港づくり
- ・港湾情報化の推進

- ・産業団地の整備促進
- ・優遇策の実施等による輸出入関連企業や物流企業等の計画的誘致
- ・インランドデポの利用促進

- ・北関東自動車道の早期整備
- ・国道50号の改良
- ・地域高規格道路水戸外環状道路・茨城北部幹線道路の整備促進

効果

手続き負担の軽減とコスト低減
流通・物流企業や製造業の新規立地
陸上輸送の円滑化

【地域経済の活性化】

新規投資
雇用創出
事業機会の拡大
所得増
税収増 など

【環境負荷の低減】

特区による規制緩和項目 その他の規制緩和項目 ・規制緩和以外の関連事業

首都圏における新たな物流拠点の形成

別紙

1 特定事業の名称

706 距離基準の延長による保税蔵置場の設置促進事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

特区内において、管轄の税関官署から路程で 25 km を超え概ね 100 km 以内に保税蔵置場設置を行う事業者

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画の認定の日

4 特定事業の内容

特区内において、民間事業者が国際物流の効率化や常陸那珂港、北関東自動車道等の物流ポテンシャルの活用を図ることができるよう、距離基準の延長により保税蔵置場の設置を促進する。

(1) 事業主体

特区内において、管轄の税関官署から路程で 25 km を超え概ね 100 km 以内に保税蔵置場設置を行う事業者

(2) 特区の区域

茨城県：笠間市、美野里町、関城町、八千代町、総和町、境町

栃木県：小山市、岩舟町

群馬県：桐生市、館林市、新田町、邑楽町

以上の市町のうち、管轄の税関官署から路程で 25 km を超え概ね 100 km 以内の地域を対象とする。

5 当該規制の特例措置の内容

港湾、道路等の交通施設の整備と企業の立地・集積による貨物流通の増進

- ・ 常陸那珂港は、最新鋭の国際海上コンテナターミナルを有する中核国際港湾として整備が進められ、現在、北ふ頭の内貿地区、外貿地区が供用を開始し、中央ふ頭が工事中である。

- ・ その取扱い貨物量は、北関東自動車道等の整備とあいまって、平成 13 年 994 千トン、平成 14 年 1,951 千トンと順調な伸びを示している。
- ・ 道路交通においても、本地域は 3 県を結ぶ大動脈である国道 50 号を中心に良好な交通ネットワークが形成されている。そのうえ、北関東自動車道も全線約 150km のうち約 43% の 65km が供用開始されており、今後、常陸那珂港を中心とする港湾地域と北関東自動車道沿線地域の連携により、首都圏の東西方向の新たな交流軸が構築されることになる。
- ・ このような状況下、3 県においては、北関東自動車道及び国道 50 号沿線地域等を中心に電気機器メーカーや輸送機械メーカー等多くの産業の集積がみられ、さらに、今後、企業ニーズを踏まえた立地規制の緩和や積極的な優遇制度の活用により、物流や輸出入関連の企業集積が進むものと考えている。
- ・ 当地域は、管轄の税関官署から路程において 100km 以内の距離にある地域である。

保税蔵置場の設置による貨物量の増大

- ・ ひたちなか地区や茨城・栃木・群馬の内陸部において、関連事業として実施している産業団地に企業が立地し、また規制緩和措置の活用により保税蔵置場が設置されることで、物流拠点の形成が図られる。
- ・ 保税蔵置場については、今後 5 年間に構造改革特別区域における規制緩和措置の活用によるものだけで、特区内において 10～15 ヶ所程度の設置を見込む。今後、北関東自動車道の全線開通等により、内陸部と常陸那珂港間に東西物流ルートが構築されることを契機に保税蔵置場を設置する企業が増加することも期待できる。
- ・ 保税蔵置場における取扱貨物量については、特区において、10～15 ヶ所設置された場合、9,600～14,400TEU / 年の増が見込まれ、全体としてみれば保税蔵置場の設置促進によって、貨物の流通が相当程度増進することが見込まれる。
- ・ このことにより常陸那珂港の取り扱う輸出入貨物も増大し、このことがまた新たな保税蔵置場の設置につながるという相乗効果が発生し、新たな物流拠点の形成にもつながる。

別紙

1 特定事業の名称

1 2 0 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

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

特区内において自動車の回送運行を行う事業者

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画の認定の日

4 特定事業の内容

事業が行われる区域

日立市 国際自動車専用船が発着するふ頭である日立港第 4 ふ頭地区、第 5 ふ頭地区等の道路及び国道 2 4 5 号、国道 2 9 3 号のうち指定された区間

事業の内容

自動車専用船から陸揚げされた自動車の駐車場等への回送又は自動車専用船に積み込むための主に自動車の回送の用に供されている道路のうち指定された区間において、回送運行許可番号標（仮ナンバー）の使用を可能とすることにより、自動車回送作業の効率化を図る。

5 当該規制の特例措置の内容

回送運行の概要

・ 回送運行区間

日立港 第 4 ふ頭地区、第 5 ふ頭地区等の道路及び国道 2 4 5 号、国道 2 9 3 号のうち指定された区間（別図のとおり）

400m 800m 800m 500m

・ 回送運行台数

実績 平成 1 4 年 3 1 , 5 7 0 台

- ・ 回送運行頻度

年間を通じて約70日実施

(通常1回の作業は約2時間、400台程度の回送を行っている。)

- ・ 自動車専用船来航頻度

月平均 5.9隻

- ・ 回送運行区間における一般車両の状況

(回送運行作業に合わせ平成15年9月29日(月)13:00~15:00調査実施)

区間 105台/2時間

区間 72台/2時間

区間 230台/2時間

区間 70台/2時間

及び の区間においては、港湾関係者のトラック車両及び地区内企業関係車両がほとんどである。また、地区内にある公園利用者の車両については、利用者自体が少なく、通行量としては極めて少ない。

の区間においては、国道245号を横断すること及び国道293号を一部運行することとなるが、国道に係る運行距離は短く、周辺に人家等も少ないことから、この区間における作業による一般車両等への影響は少ないと考えられる。

の区間においては、ふ頭入口周辺の小型船だまりまで、釣りのための通行車両等があるものの通行量は極めて少ない。

- ・ 仮ナンバー表示緩和の影響

、及び の区間については、ほとんどが港湾地区内であり、港湾関係車両等以外の一般車両の通行は極めて少なく他の車両に対する影響は少ない。

国道245号及び国道293号を運行する の区間については、一般車両の通行はあるものの、運行距離が短く(国道245号は横断のみ、国道293号に係る運行距離は約150m)、また、作業を集中して行うことにより、他の車両に与える影響は少なくできるものと考えられる。

- ・ 特例の効果

これまで、キャリアカー(1台当たり6台)で回送運行を行ってきたが、1

回の回送運行には約60分を要している。

これに対し、仮ナンバー表示の柔軟化事業を活用することにより、キャリアカーへの積卸し作業がなくなり、これにより1台当たりの作業時間が2分間の短縮となり、年間3万台の輸送において約1,000時間の短縮が図られ、人件費の縮減等コスト低減につながる。