

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

北九州市

2. 構造改革特別区域の名称

北九州港湾物流効率化特区

3. 構造改革特別区域の範囲

北九州市の区域の一部

(北九州港戸畑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

(1) 北九州港について

北九州港は古くは朝鮮、中国との交易におけるわが国の西の門戸として、また、近代は日本の工業化を支える港としての役割を果たしてきた、歴史ある国際貿易港である。

北九州港は九州の最北端にあり、東は周防灘、北は関門海峡及び響灘に囲まれており、日本海と瀬戸内海・太平洋、九州と本州との結節点にあり、古くから海・陸交通の要衝として栄えてきた。

現在では、特にアジアに近いという地理的特性から、発展するアジア諸国と日本を結ぶ重要な港として機能している。

さらに、東九州、西九州、本州の3方向に伸びる陸上アクセス（高速道路、一般道路、鉄道）が優れており、さらに関東・関西・四国とのフェリー・RORO船の航路も充実している。このため、西日本の広いエリアからの集貨が可能で、国内物流の拠点港としても、北九州市内だけでなく、九州各県、さらには山口県西部を含めた九州・山口地域の人々の生活や産業、経済を支える大切な役割を担った基盤としての確固たる位置づけを得ている、わが国有数の港（貨物量第5位）である。

また、北九州港の圏域には、基幹産業である製鉄や化学などの基礎素材産業を核に、自動車関連産業や産業機械製造業などの幅広い加工組立型産業が集積しており、それら各産業の原材料輸入や製品出荷を担う工業港でもある。

なお、本市の経済構造の特性でもあるが、鉄鋼業をはじめとする各種製造業と港湾物流が密接な関係にあるため、産業の連関分析において港湾関連産業の影響が強く出るという結果もある。

(2) 北九州市の物流基盤

北九州市（以下「本市」という。）では過去に「中国等アジアに近い地理的な優位性」に加え、官営八幡製鉄所開所以来、100年に及ぶ「モノづくりのまちとしてのノウハウ、ストック

を活用する」ため、物流機能の強化、産業再生を目指し、長期的な視野をもって主要プロジェクト（鉄道貨物ターミナル/都市高速及び都市計画道路網/東九州自動車道/ひびきコンテナターミナル/新北九州空港等整備ほか）を進めてきた。そして、それらのプロジェクトが完成期を迎え、各種の物流基盤を有機的に連携させて活かすことが求められている。

（３）北九州港の貨物量

国際拠点港湾である北九州港における取扱貨物量は、平成20年の１億900万トン进行ピークにリーマンショックの影響もあって平成21年は大幅に減少したが、近年のトラックドライバーの不足に伴うフェリー利用の拡大や、アジアの新興国を中心にした外需による外貨貨物が牽引役となり、平成29年は再び１億トンの大台に乗せた。

しかしながら、地域経済の更なる活性化のためには、なお一層の利用の拡大・促進が必要であるため、企業等の港湾利用に対する要請に対応し、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。

（４）基幹産業の状況

当港の戸畑地区公共埠頭の後背地には、わが国の鋼材輸出の13%強を占める新日鐵住金株式会社八幡製鉄所をはじめとする鉄鋼関連企業が集積している。近年、世界経済の堅調な伸びが期待されるが、鉄鋼業は世界中で巨大企業の合併が続くなど寡占化が進んでおり、競争がし烈になる中であっても、新興国の建設・インフラ関連の鋼材需要等に支えられ輸出量を増加させている。

八幡製鉄所では、昨今の新興国を中心とした世界的な高級鋼材の需要の高まりを背景に、主力製品の一つであるコイル状の薄板鋼板の多品種小ロット化が進みつつあり、鋼板の輸出にあたり海上コンテナの活用ニーズは、今後、ますます高まると考えられている。

その一方で、八幡製鉄所戸畑工場構内の専用岸壁は狭隘で、コンテナによる出荷能力が不足している。このため、同工場に隣接する戸畑地区公共埠頭そばに鋼板のコンテナ・バンニング（コンテナ詰め）用の物流倉庫を設け、出荷能力を補完・増強する計画を持っている。

また、鋼板製品の荷役作業には、重量勝ち貨物であることから荷役効率が重要で、さらに、水濡れ厳禁等の製品特性から、錆びると商品価値が損なわれるため物流倉庫が不可欠である。そこで、鋼材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特殊大型車両（120トンキャリアパレット車（別添参照）。以下、特殊大型車両）を組み合わせた重量物の大量輸送を可能とする効率的な物流機器と連携した倉庫運用が求められている。

なお、八幡製鉄所をはじめとする大規模鉄鋼関連工場の構内では、当該輸送機器の利用が一般的である。

（５）鋼材貨物の輸出等の状況と課題

当港における公共埠頭での鋼材関連貨物の輸出貨物取扱量は、公共埠頭での貨物量の約20%(平成29年実績)に過ぎない。これは、公共埠頭から鋼材を輸出する際には、重量物の陸上輸送に関わる規制(道路運送車両法)により、特殊大型車両が利用できず、最大でも20トン程度の小口に分けての輸送が必要となり、荷役効率が大幅に低下し物流のコストが割高となる。このため、公共埠頭を利用したくても困難な状況である。

また、トラックのドライバーも不足している昨今、当港の利用促進には、こうした課題をクリアし、外部環境にあわせて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る。このため、荷役にかかる規制緩和が求められているところである。

5. 構造改革特別区域計画の意義

近年、アジア地域、特に新興国を中心とした経済発展に伴う高級鋼材需要の拡大に伴い、鋼材等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、企業間の競争も激しさを増してきており、競争力維持・拡大のためには、生産量と製品の輸出能力等の拡大とコスト削減が喫緊の課題となっている。

このような状況にあることから、戸畑地区公共埠頭周辺に規制緩和を可能とするため物流特区を設定し、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る陸上輸送で、重量物を輸送するのに適した特殊大型車両の利用を実現したい。

可能となれば、効率的な物流でコストの低減を通じた本市の基幹産業の競争力の強化、周辺産業の活性化につながり、公共埠頭の利用も促進され、港湾関連産業の振興、北九州港の競争力を向上させ、ひいては地域経済・社会の活性化につながる事が期待される。

6. 構造改革特別区域計画の目標

本市の主要産業である鉄鋼業においては、高級品に特化して生産しており、昨今の新興国を中心とした高級鋼材の需要拡大を背景に、前述のとおり、多品種小ロット化が進みつつあり、鋼材の輸出にあたりコンテナの活用ニーズは、今後、益々高まると考えられている。

本市としては、最寄りの「ひびきコンテナターミナル」の主要貨物・柱の一つとして育てたいとの思いから、鋼材のコンテナ貨物化を支援・促進したいと考えている。

さらに、新日鐵住金株式会社では世界的な競争激化に対応するため、強靱な生産体制の確立に向けた最適生産体制の構築の一環として、本市小倉北区にある旧住友金属小倉工場の高炉を2020年度末に休止することを決定した。

しかしながら、小倉工場での棒鋼の生産は維持することとしたため、その原料となる大量の鉄を戸畑工場より毎日、隣接した戸畑地区公共埠頭を用いて、効率良く小倉工場へ供給する必要が生じた。このため、本事業の活用ニーズは、極めて高いと考えられる。

これら諸課題に対応し、企業の物流活動の効率化と国際競争力の強化を図り、主要企業の経営の安定化及び生産活動の拡大を促し、ひいては地域産業の活性化や雇用の確保に繋げてい

く。

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北九州港において、港湾物流特区を設定し、特殊大型車両による重量物の一括輸送が実現出来れば、直接的効果としてひびきコンテナターミナルを含む公共埠頭の利用拡大とそれに伴う利用料収入の増加、物流コストの削減、CO2の削減による環境負荷の軽減が見込まれる。また、間接的効果として、トラックドライバー不足への対応、雇用の維持・創出、港湾の国際競争力強化及び税収増等、さらに企業の新規誘致の促進などが期待される。

〈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】 特定事業を実施する1社及びその親会社（新日鐵住金株式会社）グループ

①公共埠頭を利用した国内向け製品及び小倉工場向け半製品の出荷量の増加

現状：0万トン/年

効果：+70万トン/年（2021年度計画）

②コンテナ貨物の増加量

現状：10,102TEU/年

効果：+2,000TEU/年（2021年度計画）

③特殊大型車両を利用した効率的な輸送による鋼材輸送コストの削減

出荷費用の45%削減（2021年度計画）

④公共埠頭への鋼材陸送車両削減によるCO2削減

削減量104.8トン/年：削減率64%（2021年度計画）

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、関係する道路管理者等と連携を図りつつ、地域内の事業所と埠頭間を特殊大型車両が往復する道路の適切な維持管理を行なうことにより、輸送ルート of 所要機能を確保し、重量物の一括大量輸送を容易にする。

また、安全対策にかかる設備等を設置し、適切な維持管理を行うことにより、輸送ルートを他の交通と分離、遮断する。

【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

北九州港戸畑地区の鉄鋼関連企業で特殊大型車両による輸送を行う、荷主から委託を受けて鋼材等を輸送する港湾運送事業者

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を受けた日

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鋼材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。

- ・日鉄住金物流八幡株式会社(港湾運送事業者)

(2) 事業が行われる区域

北九州港戸畑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、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北九州港戸畑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臨港道路における陸上輸送に、一度に大量の鋼材を輸送することが可能な特殊な大型輸送用車両を利用し、港湾物流の効率化を図る。

5. 当該規制の特例措置の内容

港湾施設である臨港道路において、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で貨物(鋼材)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 ①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。

②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」

- ・北九州市は人口減少・高齢化などによる地域経済の活力の低下が続いている。そのため民間企業と協調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。そこで、当該特定事業の推進による主要企業の生産活動の維持・拡大、及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、本市の最優先の課題である。
- ・一方、北九州港戸畑地区公共埠頭の後背地には、新日鐵住金株式会社八幡製鉄所をはじめとする鉄鋼関連企業が集積しており、近年の世界的な鉄鋼需給の逼迫化と共に、仕向け先やニーズの多様化等により、鋼材のコンテナ等による従来にない形態での輸出が増えている事や、生産体制の変革が必要となった事、またトラックドライバーの不足などから、当該特定事業のニーズは極めて高く、基幹産業の維持や公共埠頭の利用促進の観点より、当該特定事業の実施が強く求められている。
- ・今回、港湾物流特区を設定する地域は、一般市街地とは分離されているため、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、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、九州運輸局、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会議をこれまで複数回開催しており、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適切な維持管理について、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間で「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。
- ・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は、上載荷重を定めていないため戸畑地区公共埠頭東岸部の岸壁の上載荷重に準じている。使用予定の特殊大型輸送用車両の荷重は、この上載荷重以下となり安全性に問題ないと判断される。