

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

石狩湾新港管理組合、小樽市、石狩市

2 構造改革特別区域の名称

港湾物流特区

3 構造改革特別区域の範囲

小樽市及び石狩市の区域の一部（石狩湾新港地域の一部）

4 構造改革特別区域計画の特性

石狩湾新港地域は、札幌圏の国際貿易港「石狩湾新港」を核として、日本海側臨海部に新たな生産・流通拠点を形成し、道央圏の物流の効率化やエネルギーの安定供給などに大きな役割を果たしつつある。この地域には、700社を超える企業が立地し、うち金属機械・食品加工など570社を超える企業が操業している臨海部複合産業団地である。

また、この地域は道内最大の流通団地として主要卸売業や倉庫、物流センターが集積し、とりわけ冷凍・冷蔵庫は15万トン（札幌市の7割相当）を超え、倉庫面積も約18万平方メートル（札幌市の4割相当）となるなど、道央圏の一般貨物、冷凍冷蔵物の保管機能の面で大きな役割を担っている。

さらに、本地域はリサイクル関連企業の集積により、札幌圏はもとより全道から排出される廃家電（道内の4割）・廃自動車（道央圏の6割）を処理することができる能力を有しており、リサイクル処理に大きな役割を果たしつつある。現在、同地域の機械金属関連地区には金属加工業等の重量物輸送が伴う業種が約60社立地している。しかしながら、立地企業においては港湾背後に立地したことにより、原材料、製品の大量輸送が可能となるロットの拡大が容易であると期待していたが、陸上輸送においては、車両総重量に係る規制によりその立地特性を十分に発揮出来ない状況である。

このようなことから、同地域内における企業活動の効率化を図り、環境への低負荷、低コストで大量輸送が可能な海上輸送へのシフトを円滑に行うため、陸上輸送ロットの大型化を実現することにより、港湾を核とした臨海部複合産業団地である本地域内において港頭地区への陸上輸送の効率化を図る。港湾物流特区の設定をす

ることにより、臨海部に位置する企業の物流の効率化を支援し、石狩湾新港地域の優位性をさらに高めることが強く期待できる。

5 構造改革特別区域計画の意義

我が国はこれまで主要都市圏の臨海部に形成された工業地帯により、高度経済成長の基盤を支えてきた。しかし、国内の製造業は主要先進国に共通した経済の成熟化に伴う構造的な問題である高コスト体質が顕在化し、目覚ましい経済成長を遂げつつある東アジア諸国に対比し、急速にその国際競争力を失いつつある状況である。

また、国内流通分野においても、インフラの整備や利用に関わる様々な制度が、地域の均衡ある発展に大きく貢献したものの、国際物流に関わる競争力のあるインフラ整備の遅れや輸送ニーズの高度化あるいはITを活用したロジスティックス・システムへの対応の遅れが、海運国家日本の命運に大きな影を落としている。

このように我が国を取り巻く産業構造や国際・国内物流システムの改革が急務であることを鑑み、本地域が道央の臨海都市圏すなわち北日本最大の経済圏である札幌圏の臨海物流拠点といった特性を踏まえ、この地域のあり方が21世紀の北海道ひいては北日本の経済の安定に大きな影響を持っていることを深く認識しなければならない。

6 構造改革特別区域計画の目標

国内の産業経済の成熟化、国民生活ニーズの充足感、既存産業の経営体質の硬直化などを打開するため、主要企業においては国際市場への重点シフト、あるいは、経営コスト等の縮減を図るため、人件費等の削減が可能となる近隣諸国へ生産拠点を移すなどにより国内製造業の空洞化が問題となっている。

このような中で、石狩湾新港地域の特性を踏まえた構造改革として立地する企業経営の効率化を進めるには、その産業活動に係る制度面における課題に立ち向かうことが急務である。

すなわち、地域の産業や雇用確保に大きな役割を求められている企業の経営資源の有効活用、企業活動の効率化、活性化を進めることにより、立地企業の国際競争力強化と経営の安定に繋げることを目指すべきである。

とりわけ、本地域のように、港湾背後に多くの企業が集積する箇所においては、港湾の能力と整合性のとれた陸上輸送のスケール拡大、具体的には、輸送車両の総重量に係る規制の緩和により、企業コストの縮減や事業拡大が可能である。

港湾物流特区を設定することにより生産者（需要者）から港頭地区へ効率が高い陸上輸送が可能になり、低環境負荷で低コストな海上輸送の積極的活用が進むことはもとより、陸海一体となった物流体制が構築されることにより企業経営の大幅な効率化

が図られる。

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

札幌圏の生産・物流の拠点である石狩湾新港地域において、港湾物流特区を設定し重量物輸送の効率化を進めることにより、本地域の企業生産性の優位性がより一層高まり、企業の新規立地および操業の拡大、あるいは企業経営の効率化が図られ、道内さらには国内製造業の空洞化の解消に向けた方向性を明確化させることができる。

[循環型社会における港湾物流・産業拠点としての役割の拡大]

鉄鋼・鋼材など重量物輸送を伴う企業の立地・操業拡大

リサイクル関連企業の集積による循環型地域社会の早期実現

国内外リサイクルネットワークとの連携による資源リサイクルの促進

[構造改革特別区域に及ぼす経済的効果]

特定および関連事業の実施による石狩湾新港の貿易額の増加および総輸送コスト削減に及ぼす経済効果は、2008年までの新規立地および操業拡大企業数15社以上、分譲面積を75ha以上と見込むなど、金額ベースの経済効果として、概ね395億円を目標値とする。また、2008年時点のCO₂の削減効果を約3,240t/年と見込む。

鋼材関連・リサイクル関連事業による効果（目標値）

輸出額の増加 約 18 億円/年

輸入額の増加 約 24 億円/年

移入額の増加 約 50 億円/年

輸送コストの削減 約 2.5 億円/年

CO₂の削減 約 640 t/年

新規・拡充企業数 15社以上

多目的国際ターミナル整備事業による効果（目標値）

輸入額の増加 約 40 億円/年

輸送コストの削減 約 4.3 億円/年

CO₂の削減 約 2,600 t/年

8 特定事業の名称

1205 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

・「金属製品輸送関連事業」

石狩湾新港地域内の機械金属関連地区ではすでに58社が操業し、本州あるいは海外製鐵メーカーの加工用鋼材を輸移入し、構造部材や機械部品など様々な金属製品を製造している。

加工用鋼材や金属製品に係る取引については、中国や韓国などの経済成長とともに、それぞれ輸移入や輸出が拡大傾向にあるが、この分野の事業は国内外の鋼材需要や市場動向に大きく左右され、海外企業との価格競争にさらされており、企業経営の観点から生産技術の向上や製品開発とともに国内輸送とりわけ陸上輸送における輸送コストの削減が大きな課題となっている。

「金属製品輸送関連事業」においては港湾に隣接した臨海部に立地する企業の特性を活かすため、石狩湾新港地域内においては加工用鋼材あるいは金属製品の陸上輸送コスト削減を実現することが求められているため、関係道路管理者と連携を図るとともに、花畔・樽川ふ頭連絡道路の補強、西・樽川ふ頭線の道路を改良し、地域内の事業所と港頭地区間の重量物輸送車両が往来する通行道路の適切な機能維持を行うことにより、輸送ルートの所要機能を確保し、重量物輸送を容易にすることとする。

・「リサイクル金属輸送関連事業」

地球環境問題や廃棄物抑制やリサイクルに対する市民の関心が高まっており、廃家電や廃自動車などリサイクル関連法制度の拡充とともに、国内外のリサイクル・ネットワークシステムの早期確立とその重要性が高まっている。

札幌圏に位置する新港地域には各種事業所や一般家庭から発生する金属スクラップや廃家電、廃自動車などを再資源化する指定工場などが集積しつつあることから、処理工場が立地する誘導エリアを設定し、企業誘致を進める必要がある。

また、リサイクル企業の事業開始段階のハードルとなる行政手続きのフォローや環境関係行政機関との調整、公的研究機関による技術開発の成果など循環型社会の早期実現にむけた様々な取り組みを本地域に積極的に誘導する必要がある。

「リサイクル金属輸送関連事業」においては、これらの民間事業者を中心とし

た協議会を設立し、学識経験者や民間事業者の参加によるリサイクルポート セミナーの開催など、環境保全の観点から廃棄物処理事業やその重要性に関する市民への啓発、リサイクル関連企業へのビジネス情報の提供・技術交流の活発化を図ることとする。

さらに、金属スクラップ処理分野に関しては、国内の需要が低迷する一方で、東アジア諸国での好景気によるリサイクル金属需要が高まっていることから、輸出部門の貿易拡大を物流インフラ面から支えるため、臨港道路東・花畔ふ頭線の道路改良、東ふ頭リサイクルヤードの防塵柵設置、花畔ふ頭のヤード関連整備を行い、新港地域の金属スクラップ処理を行う事業所と港頭地区間を重量物輸送車両が往来する通行道路の適切な機能維持や港頭地区のヤード整備により、輸送ルートやふ頭機能を確保し、重量物輸送の効率化を図ることとする。

) リサイクルポート：広域的なリサイクル施設の立地等に対応した静脈物流ネットワークの拠点となる港湾

・「西地区多目的国際ターミナル整備事業」

石狩湾新港では、現在、マイナス10メートル水深までの岸壁しかないため、石炭やチップなどを輸送する大型船は入港できず、これらの船舶は他港を利用せざるを得ない状況である。

札幌圏に立地する企業及び石狩湾新港地域に立地する企業の物流効率化を進めるため、船舶の大型化に対応する - 14 m岸壁を含む「西地区多目的国際ターミナル整備事業」を行い、これと連携する幹線道路の整備により、背後圏企業の陸上輸送コストの大幅な削減が可能となるとともに、輸送エネルギーの節約や排出ガスの低減など環境面での効果が大きく期待されることである。

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、実施主体及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

1 2 0 5 重量物輸送効率化事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

金属加工関連企業
リサイクル関連企業

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の日

4 特定事業の内容

「事業に関与する主体」

当初から事業の実施を予定している事業者は次の3者である。

〔株式会社 マルキンサトー
株式会社 鈴木商会
株式会社 マテック

「事業が行われる区域」

石狩湾新港地域の一部

「事業の実施期間」

構造改革特別区域計画の認定および関係道路管理者との協定締結後すみやかに実施。

「事業により実現される行為や整備される施設などの詳細」

実施主体の事業所と港頭地区間における金属製品やリサイクル金属等などの重量物の陸上輸送において、輸送ロットの拡大を図る。

5 当該規制の特例措置の内容

重量物輸送効率化事業として、車両総重量に係る道路管理者の通行許可基準(以下；通行許可基準)の緩和および車両総重量規制に係る道路運送車両の保安基準(以下；保安基準)の緩和を実施するものである。

「特例措置の具体的内容」

金属製品やリサイクル金属等の輸送に係る特区内立地企業から港頭地区間における車両総重量規制の緩和

車両区分別の特例措置

セミトレーラー等について		} 通行許可基準および保安基準の緩和の適用
・車両制限令	27トン(現行)	
・保安基準	20トン~28トン(現行)	
その他の車両	20トン~25トン(現行)	

(重量物輸送想定ルート図については別添)

「規制の特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠」

- ・ 石狩湾新港地域は港湾機能と一体となった生産・流通団地として計画され、これまで700社を超える企業が立地している。
- ・ この地域は一般市街地と明確に分離されており、港湾物流や立地企業の生産活動を最も効率的に実現することが可能となっている。
- ・ とりわけ、港頭地区と立地企業間の輸送車両の通行については、道路の構造や道路の適切な管理を損なわない経路の設定が可能であると判断した。
- ・ また、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。