

【先-19】下関港における戦略的な港湾機能強化方策に関する検討調査 (対象箇所: 山口県下関市)

【実施主体】下関市

①

平成25年度

目的

下関市の沖合人工島(長州出島)は、下関港の物流機能を制約の少ない関門海峡外へ移転・集約し、新たな国際物流拠点の形成を目指して整備が進められている。国際物流ターミナルは、計画2バースのうち1バースが完成し、2009(平成21)年から供用開始している。また国際物流ターミナル背後の物流・産業用地は、現在埋立造成中であり、早ければ平成28年度頃から利用が可能となる見通しである。

このような状況の中、本調査では、今後の下関港の発展に向けて、沖合人工島(長州出島)を戦略的に利活用するため、物流機能、産業機能、再生可能エネルギーの導入などを視野に入れた土地利用計画を策定するとともに、民間投資を促進するための官民連携方策について検討する。

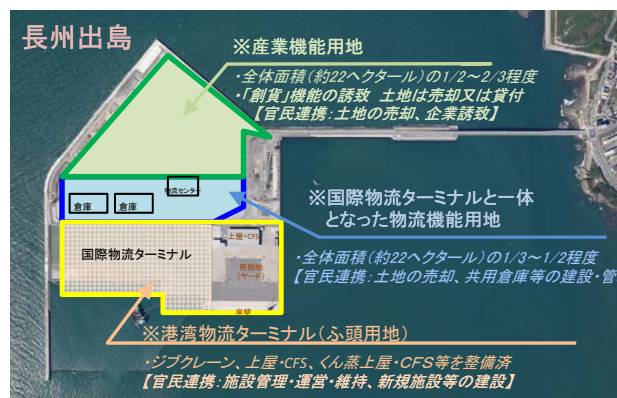
目次

1. 調査概要
2. 下関港の現状と課題
3. 長州出島を核とした港湾機能強化のための戦略
4. 長州出島の土地利用計画の策定
5. 官民連携の事業スキームの検討
6. 検討会運営

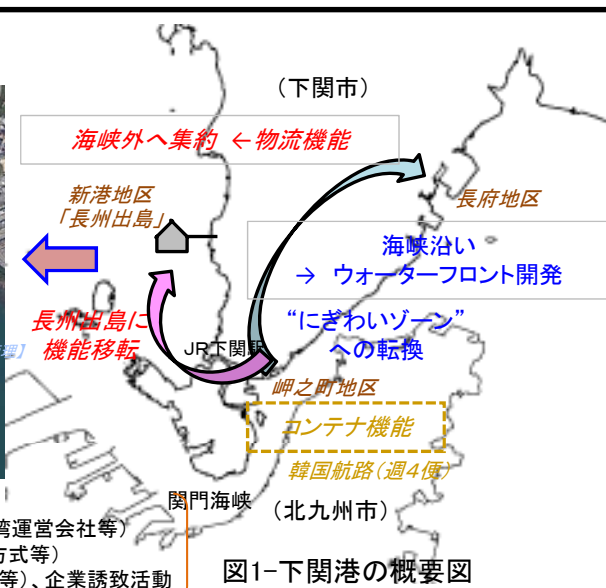
これまでの経緯

- 下関港港湾計画(H3年3月改訂)
 - ・新港地区に沖合人工島を位置付ける
- 下関港新港地区公有水面埋立免許取得(H7年8月)
 - ・埋め立て事業がはじまる
- 下関港港湾計画(H11年3月改訂)
 - ・物流拠点の整備(新港、長府)、物流機能移転に伴うウォーターフロント開発の促進(岬之町)
- 下関港沖合人工島利用協議会(H13年1月設立)による検討
 - ・人工島等の開発・整備並びに運営方法に関する検討
- 下関市地域新エネルギー・省エネルギービジョン策定等事業
 - ～長州出島における再生可能エネルギー利活用調査(H21年)～

施設の概要



- 長州出島における官民連携について
- ふ頭用地……施設の管理運営(指定管理者制度、PFI方式、港湾運営会社等)
 - 物流機能用地…土地の売却や倉庫の建設・運営(PFI方式、賃貸方式等)
 - 産業機能用地…土地の売却(不動産証券化、土地信託、賃貸方式等)、企業誘致活動



結論

■ 物流機能強化方策の検討

下関港の物流機能を強化するため、海峡と市街地に挟まれ制約のある既存岬之町地区のコンテナ物流機能を長州出島に移転するとともに、長州出島のメリットを活かした新たな貨物や新たな航路誘致を行う。

移転・集約化に向けては、

- ① 創貨につながる産業の誘致
- ② 定期航路の誘致
- ③ 荷役機械、税関・検疫等の検査体制の充実
- ④ 移転・進出に対する支援・インセンティブ等の検討が必要である。

なお、機能移転後の岬之町地区の跡地については、その立地特性や景観特性を活かしたウォーターフロント開発を進めていく。

結論(続き)

■長州出島の土地利用計画の具体化

長州出島の土地利用の具体化に向けて企業ニーズ等を把握し、物流機能用地並びに産業機能用地として、それぞれ確保すべき面積規模を検討した。

【物流機能用地】

・国際物流ターミナルと一体的に機能する倉庫や物流センターなどを誘致する物流機能用地として、全体面積(約22ヘクタール)の1/3~1/2程度を確保。

【産業機能用地】

・市産業特性や長州出島の立地特性を鑑み、港湾貨物の創貨や雇用の創出につながる産業を積極的に誘致する産業機能用地として、1/2~2/3程度を確保。

■官民連携手法の検討

長州出島の物流機能の強化に向けては、国際物流ターミナルにおいて民間の能力を活用した効率的な管理・運営手法を導入することも有効と考えられる。このため、本調査では以下の5つの官民連携手法について比較検討を行った。

表1-官民連携手法比較表

	指定管理者制度	包括的民間委託	PFI事業方式	コンセッション方式	港湾運営会社制度
制度・方式等の特徴	・管理の代行という形で、最終の権限を残したまま、管理を指定された法人に委ねる制度	・詳細な管理内容は民間事業者の裁量に任せる性能発注による委託方式	・民間ノウハウによるコスト削減、質の高い公共サービスの提供。 ・公共施設の建設、維持管理、運営に導入されることが多い	・民間事業者が経営主体となる ・施設の所有権は公共 ・民間事業者の責任と経営の自由度が高い	・港湾運営に関する業務を一元的に担う。 ・1港で1事業者。
	・資金調達、設計・建設・・・公共 ・管理運営・・・民間 ・実施期間・・・3~5年	・資金調達・・・公共 ・設計・建設、管理・運営・・・民間 ・実施期間・・・複数年(3~5年)	・資金調達、設計・建設、管理・運営・・・民間 ・実施期間・・・10~30年	・資金調達・・・公共 ・設計・建設、管理・運営・・・民間 ・実施期間・・・30~50年	・基盤整備・・・公共 ・管理・運営・・・民間 ・貸付期間・・・10~30年
メリット等	・民間事業者等のノウハウを活用し、サービスの質の向上が図れる。 ・地方公共団体が設置した施設が対象 ・同制度だけで港湾の国際競争力の強化を図るには限界がある	・委託契約で示す性能発注によりサービスの質を確保できる ・維持管理費用のコスト縮減ができる	・民間の経営ノウハウや技術的能力が活用できる ・コスト管理が効果的で全体事業費の削減と効率的な業務遂行が可能 ・公共の財政支出を平準化できる	・民間資金の導入によってサービス水準を向上できる ・事業権限の売却により、一時金が入る形態とすることが可能 ・安定的で自由度の高い運営が可能となる	・港湾の公益性・公共性の確保と港湾の一体運営による効率性の向上を図ることで、港湾の国際競争力の強化が実現できる ・ユーザーの多様なニーズにきめ細やかにかつ迅速に対応できる ・積極的な集貨・営業活動ができる

今後は、他港での先進的な取組み事例や下関港における導入のメリットやデメリットなどを分析しつつ、関係者のニーズや意見等を踏まえながら検討を進めていく必要がある。

事業化に向けた今後の展望

【今後のスケジュールと課題・展望】

- 平成28年度頃からの物流・産業機能用地の利用開始を目指し、物流機能の移転・集約を進めるとともに、企業誘致に取り組む。
- なお、企業誘致にあたっては、再生可能エネルギーの活用なども視野に入れて取り組む。
- 海峡沿いの既存の物流地区の跡地については、中心市街地と一体となった交流拠点として有効活用を図る。
- 既存地区からの物流機能の移転に向けて、長州出島での受入環境の整備を進めつつ、具体的な移転方法等について関係者との合意形成を図る。
- 国際物流ターミナルの効率的な管理・運営に向けて、民間ノウハウや創意工夫による港湾サービスの向上・低廉化につながる官民連携手法を検討する。
- 企業誘致に向けて、インセンティブ制度など誘致を促進するための方策を検討する。