

「時のアセスメント」検討評価調書【概要版】
（北海道地域輸入促進計画）

平成10年12月17日
北 海 道 経 済 部

第 1 「北海道地域輸入促進計画（北海道 F A Z 計画）」の概要

1 北海道地域輸入促進計画（北海道 F A Z 計画）の概要

- (1) 計画名 「輸入促進基盤整備事業及び輸入貨物流通促進事業の支援に関する計画」略称「北海道地域輸入促進計画」（通称「北海道 F A Z 計画」）
- (2) 目 的 輸入貨物の流通促進及び国際経済交流を促進することにより、輸入を中心とする貿易と貿易関連企業の事業機会の拡大を図り、以て地域社会の発展を図る。
- (3) 承認年月日 平成 6 年 3 月14日（計画変更承認：平成10年 3 月31日）
- (4) 輸入促進地域 千歳市、苫小牧市
- (5) 輸入貨物の流通に関する目標
- ① 計画目標年次 平成10年
 - ② 輸入貨物目標 新千歳空港 1 万トン

(6) 輸入促進基盤整備事業

整備計画	整備施設	施設概要	施設用地
第一段階	商業流通基盤・ 輸入支援施設	インポートマート、輸入ビジネス 支援施設 （国際情報ビジネス支援センタ ー）	新千歳空港区域 ・計画変更 （旧ターミナルビル →新ターミナルビル）
第二段階	物流基盤施設	流通加工施設 （中小企業者が共同利用する生鮮 物を対象とした流通加工施設）	苫小牧市 ウトナイ地区
将来構想	複合物流施設	共同物流センター （配送センター、保管施設など）	千歳市柏台地区
	物流基盤施設	国際貨物ターミナル （共同上屋及び航空会社上屋並び に代理店棟）	新千歳空港区域 （国際貨物ター ミナル地区）

(7) 推進主体（第三セクター）

- ① 名 称 北海道エアフロント開発株式会社（通称：H A F）
- ② 設立年月日 平成6年4月1日
- ③ 資本金 4億9千9百万円
- ④ 出資構成 産業基盤整備基金（9千9百万円）、
北海道・地元市（2億円）、経済界（2億円）
- ⑤ 設置場所 千歳市美々 新千歳空港旅客ターミナルビル4階
（平成10年7月、NEWSビルから移転）

2 北海道F A Z計画と他の施策との関連

(1) 総合計画上の位置付け

道や市が策定した総合計画や国の開発計画などにおいては、北海道F A Z計画を本道経済の国際化や物流の円滑化、貿易の促進、地域産業の振興などに寄与する施策として位置付けている。

(2) 個別施策との関係

物流や貿易といった目的別の個別施策においても、北海道F A Z計画は物流などの分野で他の個別施策と重なる領域に存在しており、計画の推進が他の施策の推進に資するものと位置付けている。

(3) リーディング・プロジェクトとしての期待

北海道F A Z計画は、輸入促進による地域経済の活性化のほかに、本道経済の中心地域である道央地域のリーディング・プロジェクトとして、その役割が期待されている。「道央テクノポリス」や「美々プロジェクト」など道央地域の多くのプロジェクトは、新千歳空港周辺プロジェクトとの連携による相乗効果を強く求めており、地域経済の活力の増強に資するものと期待されている。

3 事業の推進状況

(1) 第一段階事業

北海道F A Z計画の第一段階事業は、新千歳空港区域において、商業流通基盤施設としてインポートマートを整備・運営するとともに輸入支援施設として輸入ビジネス支援施設の設置を行うとしている。

① 事業経過

- 6年10月 旧ターミナルビルの改修工事着手
- 7年3月 改修完了、「NEWS」としてオープン
インポートマート、ジェットロ北海道F A Z支援センター同時開業
- 8年4月 「NEWS」に国際情報ビジネス支援センターオープン

- 5月 「NEWS」のリニューアル・オープン（1階の店舗化など）
- 9年1月 「NEWS」のキーテナント「ワイルドバランス」（アウトドア用品）の中心メンバーの(株)ブルーハウス破産
- 2月 「北海道FAZワーキンググループ」を設置し、インポートマート事業のあり方等を検討
- 12月 ワーキンググループが報告書を道に提出
道のFAZに関する取組方針（事業拠点の移転など）の決定
- 10年3月 「NEWS」商業部門の閉鎖
- 7月 新ターミナルビルにHAF事務所、国際情報ビジネス支援センター等が移転、インポートマート（移転）1店オープン
- 9月 インポートマート（新規）1店オープン

② HAFの収支見込み

現時点では、収入の主体となるインポートマートの販売実績が当初の想定を大幅に下回っており、HAFの収益確保が見込めない状況となっている。

現状の売上で推移した場合、今後のHAFの収支見通しには大変厳しいものがあり、インポートマートの売上増加を図る対策が急務となっている。

(2) 第二段階事業

北海道FAZ計画の第二段階事業は、苫小牧市ウトナイ地区の軽工業用地において、物流基盤施設として「生鮮物」の加工や保管などを行う流通加工施設の整備を予定している。

これまでに、第二段階事業実施に向けた次の各種調査が行われている。

① 道による調査検討経過

ア 北海道FAZ計画策定時の検討

○ 「輸入促進地域整備円滑化調査」（平成6年3月）

北海道における輸入促進地域構想の推進のため、新千歳空港周辺の輸入促進地域の基盤整備などについての調査・検討を行った。

イ 計画推進過程の調査検討

○ 「北海道における輸入促進に関する調査」（平成8年3月）

道内における輸入食品の流通加工及び品質検査などの実態把握をはじめ、食品関連企業のニーズの把握及び輸入促進支援策の方向について調査検討を行い、「生鮮物」を対象とした施設整備は困難なことが判明した。

② HAFによる調査検討

ア 「苫小牧地区流通加工施設立地基礎調査」（平成7年5月）

- ・ 流通加工施設の対象としている生鮮物については、事業化の可能性が低い

イ 「苫小牧地区流通加工センター立地調査」（平成8年7月）

- ・ ウトナイ地区の住宅建設が進み、近隣の住環境との調和を考慮する必要から、検討対象業種を生鮮物から住宅関連に変更

ウ 「苫小牧地区流通加工施設整備調査」（平成9年7月）

- ・ 事業化へのパートナーを「住宅関連産業」に据え、整備計画を推進

- ・ アンケート調査では、住宅関連企業50社のうち34社が事業に関心
- エ 「苫小牧市外灘地区住宅関連流通加工施設整備基本計画策定調査」(平成9年11月)
- ・ ヒアリング調査企業37社のうち16社が事業への参画を検討すると回答
 - ・ 関連企業等の意向に基づき、具体的な施設規模・内容・賃料を想定
 - ・ 施設整備を行う上での課題となる立地場所の早期確定、用地確保手法等や運営組織の形態、採算性の確保などの検討・整理が必要

(3) 将来構想

北海道F A Z計画の将来構想では、複合物流施設として千歳市柏台地区に「共同物流センター」、物流基盤施設として新千歳空港区域に「国際貨物ターミナル」の整備を想定している。

① 共同物流センター

北海道F A Z計画策定前に先行していた千歳市柏台地区の民有地（120 ㌥）における物流・商業施設整備を想定した民間の開発構想について、計画の事業内容に取り込み、配送センター、保管施設などの整備を図る共同物流センター構想として位置付けている。

② 国際貨物ターミナル

札幌国際エアカーゴターミナル(株)が、新千歳空港内に暫定的に整備した現在の上屋の処理能力を超える貨物需要が見込まれる場合には、共同上屋及び航空会社上屋並びに代理店棟などの用に供するため、国際貨物ターミナル地区に新たに整備を図る施設として位置付けている。

4 計画停滞の背景と要因

(1) 計画を取り巻く環境の変化

- ① 全国と同様に、本道における昭和62年以降の景気の拡大傾向は、平成3年春を境に大きく後退し「バブルの崩壊」をもたらした。北海道F A Z計画が承認された平成6年には、既に景気に力強さはなく、低成長時代となっていた。

また、輸入関連企業は、取引の伸びの鈍化に伴い新たな投資などには慎重な姿勢を示す中で、平成8年には急速な円安が進行し、輸入における為替メリットは大幅に減少した。

- ② 新千歳空港の輸入貨物の年間取扱実績は、増減があるものの平成5年から平成9年まで3千トンから4千トンで推移しており、苫小牧港では、平成5年で1千4百万トン、平成6年で1千5百万トンであったが、平成7年から平成9年にかけては1千8百万トン台で微増となっている。

(2) 計画の事業内容決定の経過

- ① 平成4年に北海道F A Z計画の策定に着手した時点では、複合物流施設の開発構想のある千歳市柏台地区がF A Z施設建設の有力な候補地として検討されていたが、施設整備等の具体的な内容は決まっていなかった。

- ② その後、空港の旧ターミナルビルをF A Z事業を中心として活用する方針が決ったことから、当該ビルにおいてインポートマート事業を中心とする施設整備が想定され、これらに苫小牧市ウトナイ地区の流通加工施設を追加する形で計画内容を固める作業が行われた。
- ③ 流通加工施設の整備については、平成4年末に食品産業界から知事へ提出された要望に基づき、生鮮物を対象とする流通加工施設が有力な候補となった。
- ④ 流通加工施設の整備内容については、計画策定当時としては適切と考えられていたが、その後の経済の低迷などから、施設整備の見通しが得られなくなり、結果として計画立案段階における企業ニーズの把握が必ずしも十分とは言えない側面があったことは否めない。

5 第二段階事業及び将来構想の再評価の必要性

(1) 第二段階事業の現状

- ① 当初計画では、第二段階事業の対象業種を生鮮物の流通加工施設としていたが、計画承認後の検討では、食品関連での施設整備を要望する企業が少なく、事業化の可能性は低いと見込まれたことから、さらに調査検討を進めた結果、施設利用の可能性のある産業として、住宅関連が見いだされた。
- ② 住宅関連の資材・部材は住宅着工件数が伸び悩む中でも着実に輸入量を伸ばしてきていることから有望業種とされ、また、プレカット工法の割合も増加しており、住宅産業における輸入及び加工の余地があるものと考えられたことから、住宅産業を対象とした検討を進めてきた。
- ③ 流通加工施設の整備には、施設利用者の確保が必要となるが、本道経済が極めて厳しく、住宅着工件数が大幅に低下していることなどから、企業の投資意欲が停滞しており、現状では目途が立たない状況にある。
- ④ また、現在想定している施設規模・内容では、自己資金の確保や用地取得及び賃料設定などの面で流通加工施設の整備主体と想定しているH A Fの事業採算性が疑問視されており、利用者が負担可能な賃料水準を確保することが課題となっている。

(2) 将来構想の現状

将来構想は、新千歳空港における輸入貨物量の大幅な増大を前提としたものであるが、現在、新千歳空港における輸入貨物量は、北海道F A Z計画で目標としている年間1万トンに対して、平成9年実績が3千5百トン弱と目標の3分の1程度となっており、輸入貨物量が少ない現状では構想の具体化を検討する状況にはないとする。

(3) 再評価の必要性

昨今の厳しい本道の経済情勢等のもとで、北海道F A Z計画の第二段階事業及び将来構想について、その推進の目途が立っておらず、このまま推移すると長期間に

わたって計画が停滞することが懸念されることから、事業の必要性や今後のあり方などを検討するため、再評価することとした。

第2 第二段階事業及び将来構想に対する再評価の検討経過

北海道FAZ計画の「時のアセスメント」による再評価は、第二段階事業及び将来構想の施設整備の実現可能性や効果的展開について、庁内に設置した再評価検討委員会において検証・検討を行うこととしている。

この再評価検討委員会では、再評価のための各種調査結果や庁外の有識者及び関係者で組織する再評価検討協議会での意見や助言などを総合的に勘案して、再評価の方針を決定することとしている。

1 道民及び関係事業者等の意向

(1) 道民意向調査結果

平成10年度「道政に関する世論調査」結果

実施期間：平成10年6月～7月

調査方法：標本数 1,800、回収率76.6%、調査員による個別面接調査

〔調査結果概要〕

北海道FAZ計画に対する周知度については、あまり知られておらず、関心が低いものとなっているが、北海道FAZ計画の必要性については、「重要だと思う」、「あった方がよいと思う」が合わせて半数を超えている。

輸入品に対する印象では、「特に感じない」とする意見が多数で、特定のイメージを持っていないことがうかがえる。

輸入関連情報の提供については、利用したいとする回答が多く、情報提供の機会を必要としていることがうかがえる。

輸入住宅等に関しては、興味のあるものとなないものがほぼ同数となっているが、利用に関しては、「価格や品質によっては利用する」とする意見が多く、利用については製品次第としていることがうかがえる。

(2) 企業意向調査結果

委託調査「時のアセスメント再評価検討調査」結果

実施期間：平成10年5月～8月

調査方法：アンケート調査＝道内輸入関連企業 735社（回収 257社）

ヒアリング調査＝これまでの調査等で事業への参画を検討するとして
建設・住宅関連企業34社のうち20社から聞き取り

〔アンケート調査結果の概要〕

輸入に関する依存、利用ニーズは幾分後退しているものの、依然として高く、輸入対象として今後有望な品目として「建設・住宅関連」があげられている。

また、食品関連は輸入品の使用は多いが、将来も現状どおりの輸入量を想定し

ており、現在の取引・流通で安定していると見ている。

住宅資材・部材の輸入など、本事業に対する関心はあるものの、企業の規模や業種によってかなりのばらつきがある。

さらに、流通加工施設の必要性は認めているものの、自社の参画には消極的な意見が多く、事業化に当たっては、関係企業の組織化が課題となっている。

〔ヒアリング調査結果の概要〕

本事業について企業の多くは、いわゆる「総論」には賛成するが、事業への参画、施設整備に関わる部分については、施設が整備された後で利用するといった姿勢や事業の具体化は難しいのではないかな等の慎重な意見、また、ソフト先行の事業組み立てが必要であるとの意見であった。

(3) 再評価検討協議会で出された意見

① 北海道F A Z計画に関する意見

- ・ 北海道F A Z計画は、新千歳空港周辺の各種プロジェクトの先駆的事业であり、その中止は後続のプロジェクトの推進に少なからず影響を与えると考えられる。
- ・ F A Zの基盤施設整備については、「物流インフラの充実が必要」という認識が底流となっているべきである。
- ・ 新千歳空港の輸入貨物量は少なく、施設の処理能力から見て十分に余裕のある状態で、長期的スパンで適切に対応していく必要があるのではないかな。
- ・ 世論調査では北海道F A Z計画について「重要だ」、「あった方が良さ」としているが、事業がうまくいかなかった場合のリスク負担、即ちH A Fの赤字や負債を道費で補填して良いかは考慮していないのではないかな。
- ・ 北海道F A Z計画の意義は現在もあると考えるが、あまりにも負の遺産が多すぎる。

② 流通加工施設に関する意見

- ・ 流通加工施設の整備については、F A Z事業として行った場合の収支見通しでは6年目に単年度黒字、16年目に累積赤字の解消となっているが、賃料が実勢価格より高く設定されていることは問題がある。
- ・ 地元市では、H A Fへの出資や職員の出向などを行い、北海道F A Z計画第二段階事業が早期に整備されるよう希望し、また、協力してきた。
- ・ 流通加工施設は、いきなり大きなものは要らない。利用者の規模に合わせたもので十分である。

③ H A Fの経営等に関する意見

- ・ 施設の整備主体をH A Fが担うのであれば、事業の成否はH A Fの経営状況に左右されることから、新ターミナルで事業を再構築する中で、今後の経営がどうなるかを見極める必要がある。
- ・ H A Fの経営見通しを考慮すると、第二段階事業は当面凍結することになると考える。

(4) 地元市及び第三セクターの意見

① 千歳市の意見

H A Fは、第一段階の事業拠点を新ターミナルビルに移転し、事業の再構築による経営再建を図っているが、インポートマート事業の販売実績は当初想定した目標を下回っており、収支見通しは極めて厳しい。

また、借入金の返済、旧ターミナルビルの債務などの重大な課題も抱えている。第二段階事業については、現在の経済情勢などから、事業運営の見通しは不透明であり、着手の目途は立っていない。

これらの状況から、H A Fを事業推進主体とするならば、第二段階事業は中止すべきであり、第二段階事業の流通加工施設の設置が北海道F A Z計画の必須条件であれば、北海道F A Z計画の中止は止むを得ないと考える。

しかしながら北海道F A Z計画は、新千歳空港を中心とする各プロジェクトの推進と本道経済の活性化を図るため、知事の政策として実施したものであることから、最終的な判断は知事において下されるべきであり、千歳市としてはその判断を受け入れていく考えである。

なお、再評価の結果として北海道F A Z計画が中止となっても、輸出入を含めた貿易の振興や輸入関連企業の事業機会の拡大等については、本道経済の牽引や新千歳空港周辺地域の発展を促す上で重要な役割を担うものであり、道が体系的施策として、これらの推進に取り組むことを強く要望する。

② 苫小牧市の意見

北海道F A Z計画の第二段階事業として検討してきたウトナイ地区における住宅関連の流通加工施設の整備は、これまでの調査等の結果として、長期的には可能性があるものの、現下の経済状況などから、早期の事業展開は困難と判断している。

北海道F A Z計画の推進主体であるH A Fの経営状況は「NEWS」におけるインポートマート事業の不振などがあり、多額の累積債務を抱え、また、累積損失も多額になっている。現在、これらの解消のため、新ターミナルビルに移転し、新たなインポートマート事業を展開しているが、必要な売上げが確保されず、経営は非常に厳しい状況で、こうした中で、H A Fに対して、今後、財政支出や投資は期待できないと判断している。

第二段階事業推進の可否は、事業の可能性は勿論であるが、最も重要なことは、H A Fに財政的な能力があるかであり、現在のH A Fの経営状況を見る限り事業実施は困難であると考える。

したがって、F A Z法による必置施設である流通加工施設の整備ができない以上、第一段階を含む北海道F A Z計画を断念せざるを得ないと判断している。

③ 北海道エアフロント開発(株)の意見

北海道F A Z計画の第二段階事業の具体化を図るため、当社において平成6年度から事業化の検討を進めてきたところであり、この中で、「生鮮物」から「住宅関連の資材・部材」を対象とする流通加工施設の可能性が見い出され、これまで、施設の整備と事業運営等について調査・検討を続けてきた。

しかし、事業参画を期待できる企業の積極的な動きを誘導できなかったことや

道内経済の低迷が続く中で、本事業に対する姿勢はより慎重なものとなってきた。
いる。

当社は北海道FAZ計画に基づくFAZ事業の推進主体として設立されている
第三セクターであり、その意義から、第二段階以降の事業については、収益性だ
けの論議ではなく、中長期的な視点から検討していただきたい。

2 再評価検討委員会の検討経過

(1) 施設整備に係る検討

① 施設整備を取り巻く環境

最近の経済情勢については、景気の低迷が続き、企業の投資意欲が低く、さら
に、円安が続いたことから、安定的な貿易取引が困難な状況となっている。

また、住宅産業の事業環境は、住宅着工数が大きく落ち込んでおり、新規投資
に関わることには慎重な意見が大半を占める上、各企業とも差し迫って施設を必
要とはしていない。

② 事業の採算性

ア 平成9年11月の調査で、事業費を5億円程度とした場合の収支シミュレーシ
ョンでは、1平方メートル当たりの賃料月額が950円となり、相当高いものと
なっている。

イ 事業収支のシミュレーションでは、単年度黒字化が6年度目、累積損失の解
消が16年度目となるなど、HAFの経営を脆弱で不安定にする要因となりかね
ない。

ウ 事業費の資金調達では、現在経営再建中のHAFの財務力などから、一般借
入が難しい状況にあり、増資等の対応が課題となる。

エ HAFは現在、第一段階事業の再構築中であり、インポートマート事業の成
否が経営再建の重要なポイントとなる。

③ FAZ事業の優位性

HAFがFAZ事業の支援策によって施設整備を行う「FAZ方式」が、FA
Z事業とは別に協同組合等が直接施設整備を行う「高度化融資方式」と比べてあ
まりメリットがなく、優位性を強くアピールできない面がある。

④ 整備予定地の適性

ア 苫小牧市ウトナイ地区の整備予定地の地盤は、軟弱地層が厚いものの建物整
備には問題ないとされているが、トラックが通行する構内部分の強度に懸念が
ある。また、一般住宅が近く、トラックの通過は生活環境に問題を生じさせる
おそれもある。

イ ウトナイ地区は、住宅関連資材・部材の施設の整備用地としては、土地の整
備状況や交通条件、周辺の発展状況などを勘案すると有利な条件を備えており、
施設利用の実態を考慮し、苫小牧港も視野に入れ検討する必要がある。

(2) 第二段階事業及び将来構想の必要性

本道経済は、バブルの崩壊以降、景気の停滞が続いていたが、平成9年に北海道拓殖銀行の破綻などが発生し、ひととき深刻な状況となっている。

このように厳しい環境下にある本道経済の活性化を図っていくためには、貿易の拡大や貿易関連企業の事業機会の拡大に努めていくことが、今後とも必要なものとなっている。

現在、空港を核に地域経済の活性化を図ることを目的として、新千歳空港周辺では各種のプロジェクトが進行しており、北海道F A Z計画の第二段階事業及び将来構想もこれらの重要なプロジェクトとして位置付けられている。

3 第二段階事業及び将来構想の課題

(1) 第二段階事業の現状と課題

- ① 北海道F A Z計画策定作業の中で、第二段階事業に係る整備内容についてのフィジビリティスタディが必ずしも十分でなかった。結果的に、業界要望を背景として、生鮮物を対象とした流通加工施設の整備を設定したものの、その後の調査により、この整備については難しいことが確認されている。
- ② 計画承認後の検討においては、施設利用の可能性のある対象として、住宅関連資材・部材をターゲットに検討を進めてきたが、事業の具体化と利用者の確保に関して未確定な要素が多い現状で、施設整備事業の見通しは立っていない。

(2) 将来構想の現状と課題

- ① 輸入貨物量の実績が計画の目標とする1万トンに対して、現状では、3分の1程度に止まっている。
- ② 物流基盤施設である国際貨物ターミナルについては、現行の施設で輸出入合計2万トンの処理能力を有しており、施設に余裕があることから、新たな整備の必要性はないが、今後の状況に応じて整備の検討をする必要がある。
- ③ 複合物流施設である共同物流センターについても基本的に相当量の輸入貨物を前提とした民間事業者による構想であるため、輸入貨物量の少ない現状では、構想の具体化を検討することとはならない。

(3) 施設整備事業の課題

F A Z施設の整備に当たっては、健全な事業運営がなされることが必要不可欠であり、また施設整備の重要な前提条件となる。

このことから、各施設の整備を進めるためには、関係業界のニーズ把握や事業の採算性の確保等を十分検討し、社会経済環境の変化などにも的確に対応し、中長期的視点に立って適切かつ慎重に進めることが必要となっている。

第3 第二段階事業及び将来構想の再評価内容

1 第二段階事業及び将来構想の再評価方向

第二段階事業及び将来構想についての再評価方向の具体的な選択肢として、次の項目を想定し、検討を行った。

(1) 計画どおり推進

- ・ ウトナイ地区で生鮮物の流通加工施設を整備

(2) 計画を変更して推進

- ・ 対象業種を「生鮮物」から「住宅資材等」に変更
- ・ 施設の整備は、流通加工施設の利用企業等の目途がついた場合に着手するものとし、3年以内に事業に着手できない場合は計画を中止する
- ・ 現在の空港FAZ計画に港湾を追加

(3) 計画の中止

- ・ 第二段階事業以降の取り止め
- ・ 流通加工施設はFAZ法の必置施設であり、FAZ計画全体の中止

2 各選択肢の課題と対処方法

(1) 計画どおり推進する場合

北海道FAZ計画の第二段階事業については、実施に向けた検討を進めるなかで、当初、想定していた生鮮物の流通加工施設の整備の可能性が低く目途が立たない状況にあることから、新たな対象として住宅資材等を候補に検討を進めてきたことなど、計画の円滑な推進に課題を抱えていることから、当初計画どおりに生鮮物の流通加工施設として推進するのは困難と考えられる。

(2) 計画を変更して推進する場合

① 計画を変更して推進する場合の課題

ア 第二段階事業の施設整備の見通し

第二段階事業の流通加工施設の整備計画は、当初想定していた生鮮物から住宅関連資材・部材に対象を変更して現在まで進められてきた検討には、事業内容が未確定の課題を残しており、事業着手の見通しは難しい状況にある。

イ 将来構想の見通し

将来構想として計画している国際貨物ターミナルは、航空貨物の輸入量が現有施設の処理能力を超える場合、共同物流センターは、航空貨物の配送、保管などの需要が共同事業を必要とするレベルに達した場合に整備を検討することとしている。

② 計画を変更して推進する場合の対処方法

ア 施設整備事業の実施の前提条件

関係業界のニーズの把握や事業効果の明確化、参画企業の確保、事業採算性

の見通し等について検討を行い、各企業の事業への参画形態や施設整備内容など未確定課題の解決が前提となる。

イ 北海道 F A Z 計画の対象

現在の北海道 F A Z 計画は、新千歳空港における貨物の輸入促進を図るものとなっているが、住宅関連資材・部材の輸入実態との整合性や、将来的な発展を視野に入れ、北海道 F A Z 計画の対象港湾に苫小牧港も含める方向で検討する。

ウ 制度改善要望等

F A Z 事業の円滑な推進に必要な F A Z 計画の承認要件の緩和や F A Z 地域への進出企業等に対する優遇措置の拡充、補助金等の活用範囲の拡大など、法及び支援制度等の改善を国に要望する。

エ その他

関係機関との連携、調整や説明を行うほか、推進の条件整備に必要な予算を確保する。

③ その他関連する事項

ア H A F の経営状況

H A F は、事業拠点を移転し、新たなインポートマート事業の運営による経営の安定化を図ることとしたが、現在、インポートマートの販売実績は当初の予想を大きく下回っており、今後の見通しは極めて厳しい収支状況にある。

このような状況に加え、第二段階事業においても予想される事業収支の見通しは非常に厳しいことから、事業の推進にはさらに厳密な事業採算性調査が必要となる。

イ 道内経済及び為替相場の見通し

道内経済は、企業倒産が高水準で推移しているほか、住宅建設が低調な動きを続けていること、さらに、過去最低の完全失業率となるなど厳しい雇用情勢が続いており、低迷が長期化している状況にある。

為替相場は、株式や債券などの国際市場の動向にも影響され、資金の流動化が著しく、将来を予測することは困難な状況である。

こうした景気の低迷や為替相場の不透明性といった経済情勢は、道内の輸入関連企業にとっては大変厳しい事業環境となっている。

(3) 計画を中止する場合

① 北海道 F A Z 計画及び関連組織・施設の扱い

ア 北海道 F A Z 計画の中止

流通加工施設は F A Z 法施行令第 1 号施設であり、この整備の中止により、北海道 F A Z 計画は法の承認要件を欠くこととなる。この場合の北海道 F A Z 計画の取扱いについては、法律上に明文規定はないが、通商産業省など所管省庁との協議が必要となる。協議の結果、北海道 F A Z 計画が失効する場合、既に活動拠点を移転し、事業の再構築を図っている第一段階事業の実施根拠がなくなり、事業継続の必要性について検討する必要がある。

イ H A F の経営問題

現在、H A F には、金融機関からの借入れなどの債務に加え、平成 6 年に北海道空港(株)が行った N E W S ビルの改修工事に要した費用の処理問題などがあるため、北海道 F A Z 計画の中止により、これらの対応が一時期に集中した場合には、北海道 F A Z 計画の推進主体である H A F は、経営的に破綻することとなる。

ウ F A Z 関連施設の解消

北海道 F A Z 計画を中止した場合、国の支援策として F A Z 事業をサポートする目的で開設されているジェトロ北海道 F A Z 支援センターは、結果的に廃止されるものと考えられる。

また、国の F A Z 補助金を財源としている、国際情報ビジネス支援センターの運営などのソフト事業等も道独自で運営を行うか廃止するか検討が必要となる。

② 全国の F A Z 地域や F A Z 法に及ぼす影響

全国 22 か所で F A Z 計画が進められているが、各第三セクターとも施設整備直後で損失額を抱え経営状況が厳しい中で、北海道 F A Z 計画の中止は他の F A Z 地域に及ぼす影響が大きいものと考えられる。

③ 地元自治体、関係団体への影響

ア 地元市への影響 千歳及び苫小牧の地元両市は H A F に出資を行い、H A F 設立以来、職員の派遣を続けており、事業の中止や H A F の経営破綻は、地元市全体で大きな問題となることが予想される。また、北海道 F A Z 計画との相乗効果を期待する他の新千歳空港周辺プロジェクトへの影響も懸念される。

イ 経済界への影響

本道の経済界は、新千歳空港周辺における F A Z 構想の端緒となった構想の推進を担ってきた母体であり、各種周辺プロジェクトの推進に力を注いできた経緯からも、北海道 F A Z 計画の中止には理解を得づらい面があると考えられ、十分な説明が必要となる。

ウ 輸入関連企業への影響

輸入関連企業の多くは、輸入の促進は今後とも重要であるとしており、輸入に関する各種支援等については、F A Z 事業以外の個別施策での対応が必要となる。

エ 一般消費者への影響

輸入品のユーザーである消費者にとって、北海道 F A Z 計画の中止による直接の影響はないが、道民から期待が多い輸入品に関する情報提供の機会が少なくなることが懸念される。

第 4 再評価の結論

1 再評価に当たって考慮すべき要素

(1) 中長期的視点

北海道F A Z計画が本道経済を牽引する道央地域のリーディング・プロジェクトとしての役割を担っており、計画の推進や中止などが地域経済に及ぼす効果、影響などについても考慮に入れ、中長期的視点から事業の必要性、妥当性等を総合的に判断する必要がある。

(2) 施設利用の確実性

流通加工施設についての企業の参画や利用に対する意欲は、現下の経済情勢や既存の流通ルートが一応確立していることなどもあって消極的なものとなっており、参画企業の確保など施設利用の確実性を中心として判断する必要がある。

(3) 再評価検討協議会の意見

再評価検討協議会においては、流通加工施設の整備は採算性や運営組織などに課題が多く、性急な事業の推進はすべきでないとする慎重な意見や、第二段階事業は当面凍結することが相当とする意見、及び、国際化に対応した物流インフラの整備を促進する上からもF A Z事業は必要であり、中止した場合は他の新千歳空港周辺プロジェクトに少なからず影響を与えるなどの意見が出されている。

(4) 地元市及び第三セクターの意見

① 千歳市の意見

第一段階事業は、H A Fの新ターミナルビルにおけるインポートマート事業の販売実績が、当初目標を下回っており、収支見通しは極めて厳しい。

第二段階事業については、現在の経済情勢などから、事業の見通しが不透明で、着手の目途は立っていない。

これらの状況から、H A Fを事業主体とする第二段階事業は中止すべきであり、この施設が計画成立の必須条件ならば、北海道F A Z計画の中止は止むを得ない。

しかし、北海道F A Z計画は知事の政策として実施したものであるから、最終的な判断は知事において下されるべきと考える。

なお、北海道F A Z計画が中止される場合でも、輸出入を中心とした貿易の振興や輸入関連企業の事業機会の拡大等の支援について、道が体系的施策としてこれらの推進に取り組むことを要望する。

② 苫小牧市の意見

北海道F A Z計画の第二段階事業として検討してきたウトナイ地区における住宅関連の流通加工施設の整備は、これまでの調査等の結果として、長期的には可能性があるものの、現下の経済状況などから、早期の事業展開は困難と判断している。

第二段階事業推進の可否は、事業の可能性は勿論、最も重要なことは、H A Fにその能力があるかの問題であり、現在のH A Fの経営状況を見る限り事業実施は困難であると考ええる。

したがって、F A Z法による必置施設である流通加工施設の整備ができない以

上、第一段階を含む北海道F A Z計画を断念せざるを得ないと判断している。

③ 北海道エアフロント開発㈱の意見

当社は北海道F A Z計画に基づくF A Z事業の推進主体として設立されている第三セクターであり、その意義から、第二段階以降の事業については、収益性だけの論議ではなく、中長期的視点から検討していただきたい。

(5) H A Fの経営状況

第二段階事業の推進主体となるH A Fの経営健全化が事業実現のための基本となるが、第一段階事業の活動拠点を移転し、新たにスタートしたインポートマート事業が想定を大きく下回る販売実績で推移しており、H A Fの収支見通しは極めて厳しい状況にある。

2 北海道F A Z計画の取扱方針

(1) 第二段階事業の取扱い

第二段階事業の流通加工施設については、対象業種を最も可能性のある住宅関連資材・部材とした場合においても、関係業界の意向は消極的で、参画企業の見通しは得られていない。また、施設運営における採算性の確保の面でも困難な課題があり、事業主体であるH A Fの経営を長期にわたり圧迫するなど、事業推進の見通しがつかないことから、当該整備は中止する。

(2) 第一段階事業の取扱い

第一段階事業は、北海道F A Z計画に基づき推進されているものであり、北海道F A Z計画が中止される場合には、事業を継続する根拠がなくなる。また、第一段階事業そのものについても、活動拠点を移転して新たにスタートしたインポートマート事業に係る当初見込みの売上げ確保は販売実績の現状からみて期待できず、これに収入を依存するH A Fが経営を継続していくことは困難であることから、当該事業は中止する。

(3) 北海道F A Z計画の取扱い

以上のことから、北海道F A Z計画は、将来構想も含め計画全体を中止する。

なお、将来的に整備が予定されていた、新たな国際貨物ターミナル施設については、F A Z事業としての位置付けは、なくなるものである。

3 今後の対処方法

(1) 北海道F A Z計画の取扱い

① 北海道F A Z計画に関する手続き

北海道F A Z計画を中止することは、F A Z法による承認との関係から、この計画の取扱いについて通商産業省など所管省庁と協議する。

② F A Z 事業の取扱い

北海道 F A Z 計画においては、平成10年度に計画された国際情報ビジネス支援センターなどの事業を円滑に推進し、平成11年3月末をもって終了する。

③ 地元市、経済界等への説明

千歳市、苫小牧市や経済界及び産業基盤整備基金など出資者に対して、北海道 F A Z 計画を中止するに至った経過などについて説明を行い理解が得られるよう努力する。

(2) H A F の存続問題

北海道 F A Z 計画の中止により、計画の推進主体である H A F の存在理由がなくなることから、H A F の存続について検討し、関係機関とも協議する。

それに当たっては、H A F の保有資産償却や金融機関からの借入金、さらに、旧ターミナルビルの債務等の課題について整理する必要がある。

(3) F A Z 関連施設の取扱い

インポートマートや国際情報ビジネス支援センター及びジェットロ北海道 F A Z 支援センターについては、存廃について関係者と協議を行い、いずれの場合にあっても対応措置が円滑に取り進められるよう関係者と十分協議していく必要がある。

(4) 輸出入の促進等

北海道 F A Z 計画を中止しても輸入促進施策については何らかの取組みが必要なことから、次の事項について配慮し、支援に努める必要がある。

① 輸出を含めた貿易振興策の検討

② 住宅産業など輸入関連企業の事業展開の支援

③ 新千歳空港周辺地域の経済活性化等の取組みの支援