

平成21年度物流関係予算等について

2009年3月12日

政策統括官付 参事官(物流政策)室

平成21年度物流関係予算等

総合的取組み

平成21年度予算

多様な関係者の連携による物流効率化促進事業の創設（政府案：121百万円）
**我が国の技術・経験を活かした人流・物流サービスの整備支援を通じた国際連
携・国際協力の強化（政府案：107百万円）**

道路における取組み

平成21年度予算

**国際標準コンテナ車が支障なく通行可能な国際物流基幹ネットワークの構築、
空港・港湾へのアクセス道路整備を推進（政府案：17,466億円の内数）**
高速道路料金の引下げ等（政府案：2,045億円）

2次補正予算

高速道路料金の引下げ（予算額：5,000億円）
**地方の活力向上と国際競争力に資するネットワークの整備
（予算額：172億円）**

平成21年度物流関係予算等

鉄道における取組み

平成21年度予算

北九州・福岡間鉄道貨物輸送力の増強（政府案：1,125百万円の内数）

自動車における取組み

平成21年度予算

低公害車等普及促進対策（政府案：1,720百万円）

次世代低公害車開発・実用化促進事業（政府案：360百万円）

トラック運送業におけるパートナーシップ環境整備事業（政府案：53百万円）

2次補正予算

貨物運送における中小・小規模企業対策（予算額：150億円）

海運における取組み

平成21年度予算

内航海運省エネ化促進調査事業（政府案：45百万円）

2次補正予算

国内海上輸送の活性化・効率化等の推進（予算額：400百万円）

平成21年度物流関係予算等

港湾における取組み

平成21年度予算

スーパー中樞港湾プロジェクトの充実・深化（政府案：645億円）

（コンテナ物流の総合的集中改革プログラムを推進するための経費（20億円）を含む）

港湾を核とした地域活性化プロジェクトの推進（政府案：744億円）

2次補正予算

スーパー中樞港湾の整備、企業立地と連動した多目的国際ターミナルの整備等
（予算額：155億円）

航空における取組み

平成21年度予算

首都圏空港の整備の推進（政府案：2,567億円の内数）

空港等機能高質化事業の推進（政府案：221億円の内数）

2次補正予算

東京国際空港や一般空港の機能高質化等（予算額：58億円の内数）

多様な関係者の連携による物流効率化の取組み

物流事業者

荷主企業



施設管理者

関係自治体

物流連携効率化推進計画

物流の連携及び効率化を推進するための計画

- 物連携物流効率化推進計画に位置付けられる事業の例
- 輸送ルートの集約
 - 輸配送の共同化
 - 輸送ルートに係る混雑状況の情報提供
 - モーダルシフトの推進
- 等

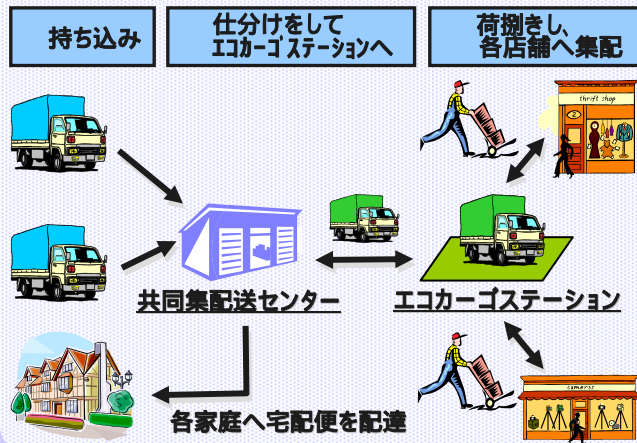
地域の関係者から構成される協議会において、物流連携効率化に向けた計画を策定・実施

新支援制度による支援

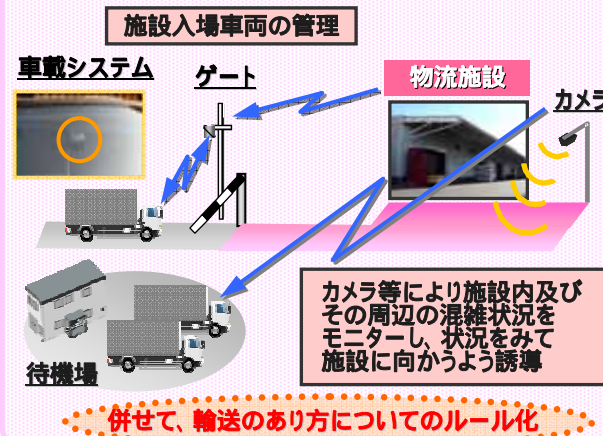
- 計画策定経費(定額)
- 協議会開催費、調査費等
- 計画に定められた事業に係る経費
- 実証運行1/2
 - 実証運行以外1/2
- (政令市1/3)

取組の例

【都市内物流】



【物流拠点周辺】



【モーダルシフト】



「競争力強化」を実現

物流の「環境負荷の低減」の実現

物流分野への支援

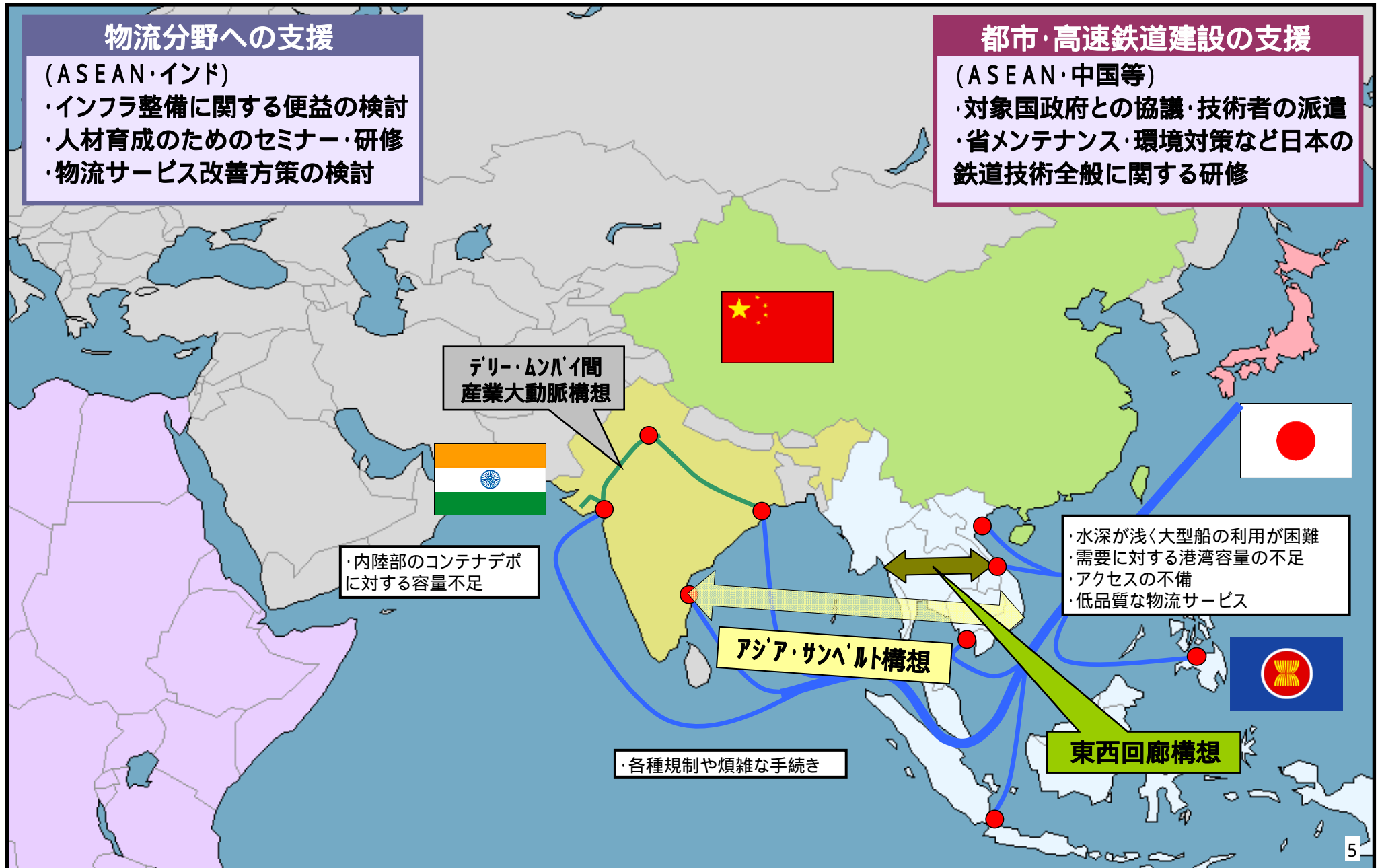
(ASEAN・インド)

- ・インフラ整備に関する便益の検討
- ・人材育成のためのセミナー・研修
- ・物流サービス改善方策の検討

都市・高速鉄道建設の支援

(ASEAN・中国等)

- ・対象国政府との協議・技術者の派遣
- ・省メンテナンス・環境対策など日本の鉄道技術全般に関する研修

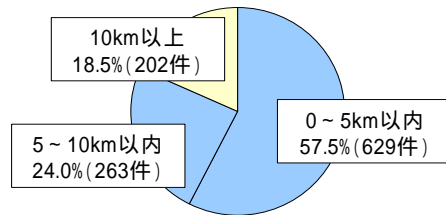
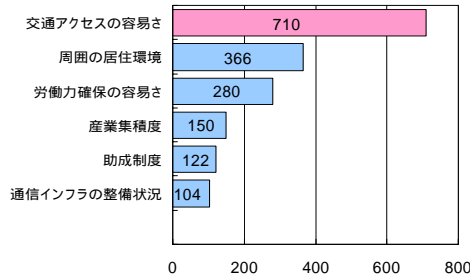


国際競争力に資する道路ネットワーク整備

物流の効率化を推進し、輸送コストの負担を軽減するために、空港・港湾とのアクセスを強化し、企業の立地・産業の振興に寄与する高速道路ネットワークの整備や国際標準コンテナ車の通行支障区間の早期解消を推進し、国際競争力の一層の強化を図る。

企業の立地要因

- ・企業進出の決め手は交通アクセスの容易さ
- ・工場立地の約8割強が、高速道路ICから10km以内に立地



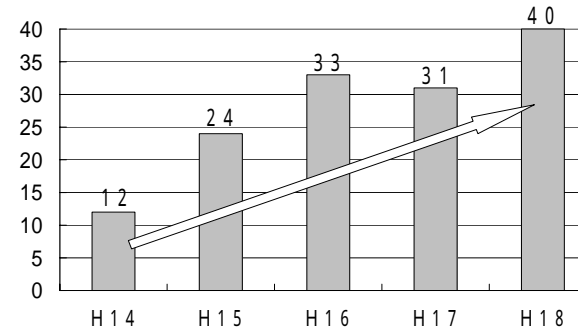
出典：「企業立地（誘致）に関する意向調査」（2005.10）
帝国データバンク

資料：工場立地動向調査、平成18年
経済産業省 経済産業政策局
対象：平成18年1月から平成18年12月に
新規に立地した工場

新名神高速道路の供用に伴う整備効果



新名神周辺地域への進出企業数



開通に向け、平成14年～平成18年の間に140社の企業が進出。

国際物流に対応した道路網の構築



高速道路料金の引下げ

国民生活と地域経済の支援や地球温暖化防止の観点から、「安心実現のための緊急総合対策」において導入した割引に加え、当面22年度まで、更なる重点的な引下げを行う。

高速道路料金の設定

民営化会社の自主性を尊重し、会社発意により具体的な料金が申請され、設定される。(申請主義)

安心実現のための緊急総合対策における高速道路料金引下げ概要

対象道路：高速自動車国道、本州四国連絡道路（一部の一般有料道路を含む）

1. 物流の効率化

平日、深夜割引の拡充(5割引)、夜間割引時間帯の拡大(3割引)

2. 観光振興、地域の生活・経済を支援

休日、昼間時間帯の割引導入(5割引)（普通車以下、100km迄、大都市近郊区間を除く）

生活対策における高速道路料金の引下げ概要

1. 物流の効率化

平日、大都市圏を除く高速道路で、全時間帯に3割引を導入

2. 観光振興、地域の生活・経済を支援

土日祝日、大都市圏を除く高速道路で、乗用車を対象に、終日5割引で上限料金1,000円

土日祝日、首都高速、阪神高速で、乗用車を対象に、終日500円 首都高速は日曜祝日

等

北九州・福岡間鉄道貨物輸送力の増強

1,125百万円の内数(国費)

東アジアとの国際物流の増加に対応していくとともに、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進するため、平成20年度に引き続き、北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を推進する。

整備内容

北九州・福岡間において、貨物列車の長編成化(26両1,300トン)走行化を図る上で制約要因となっている待避線延伸等の工事を実施。

平成22年度完成予定

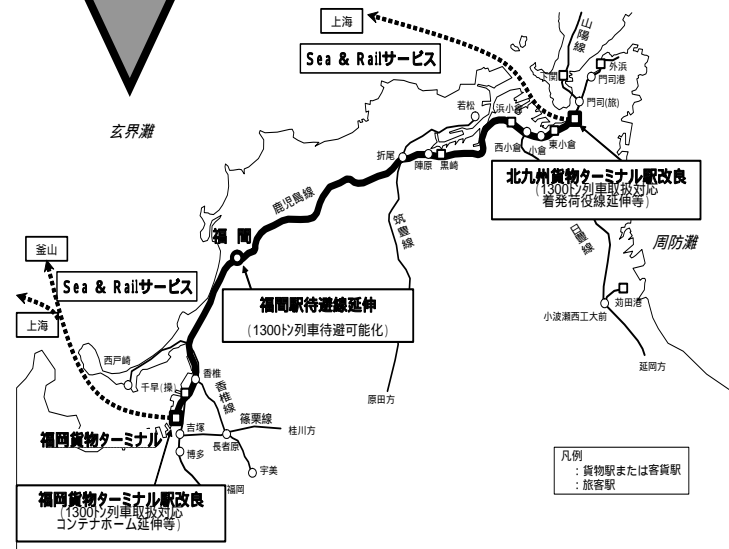
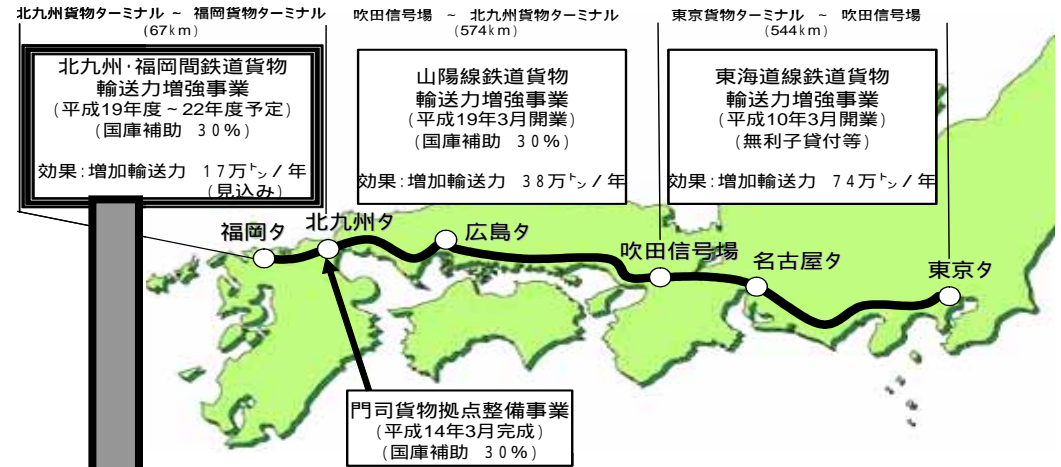
(整備効果)

約17万ト/年の輸送力増強

約3.2万ト/年のCO₂削減

約27ト/年のNO_x削減

東京 - 福岡の鉄道貨物輸送力増強のためのインフラ整備



【長編成コンテナ】



低公害車等普及促進対策(国土交通省)

京都議定書の削減目標達成や低炭素社会の構築、さらには大都市を中心に依然として厳しい状況にある大気汚染問題の改善に向けて、低燃費車、低公害車の普及を推進する。

平成20年度予算額：22.3億円

補助対象(1)		補助率
新車の導入	CNGバス・トラック ただし総重量2.5t超のものに限る	通常車両価格との差額の1/2
	ハイブリッドバス・トラック(2) ただし総重量3.5t超のものに限る	
使用過程車のCNG車への改造		改造費の1/3

- (1) 最低台数要件 原則 バス:2台 トラック:3台
 (2) 新長期基準よりNOx10%・PM50%低減した車両



平成20年度補正予算：6億円

補助対象(1)		補助率
新車の導入	CNGバス・トラック <拡充>総重量2.5t以下も対象化	通常車両価格との差額の1/2
	ハイブリッドバス・トラック(2) <拡充>総重量3.5t以下も対象化	
	ディーゼル低燃費トラック・バス等 (3)<新規>	
	LPG低燃費タクシー(4)<新規>	
使用過程車のCNG車への改造		改造費の1/3

- (1) 最低台数要件 原則 バス:2台 トラック:3台
 (2) 新長期基準よりNOx10%・PM50%低減した車両
 (3) 2015年燃費基準に適合する車両
 (4) 2010年燃費基準に適合する車両

平成21年度予算額：17.2億円

補助対象(1)		補助率
新車の導入	CNGバス・トラック	通常車両価格との差額の1/2
	ハイブリッドバス・トラック(2)	
	クリーンディーゼルトラック・バス等 (3)<新規>	
	電気自動車<新規>	
	ディーゼル低燃費トラック・バス等 (4)	
	LPG低燃費タクシー(5)	
使用過程車のCNG車への改造		改造費の1/3

- (1) 最低台数要件 原則 バス:2台 トラック:3台
 (2) 新長期基準よりNOx10%・PM50%低減した車両
 (3) ポスト新長期規制に適合する車両
 (4) 2015年燃費基準に適合する車両
 (5) 2010年燃費基準に適合する車両



「低炭素社会づくり行動計画」(平成20年7月)に規定された「次世代自動車について、2020年までに新車販売のうち2台に1台の割合で導入する」という目標の実現を目指し、さらに、原油価格高騰等の課題にも対応するため、次世代の運輸エネルギーを利用し、また環境性能を格段に向上させた次世代低公害車(大型トラック、バス)の開発・実用化を促進する。

環境性能を格段に向上させた次世代のバス・トラック等を開発・試作し、実際の事業で使用する走行試験等を実施する。また、実用性の向上(技術的改良等)及び基準整備に資する。

次世代低公害車



<非接触給電ハイブリッド自動車>



<DME 自動車>



<FTD 自動車>



<大型CNG 自動車>



<LNG 自動車>



<水素エンジン>



<スーパークリーンディーゼルエンジン>

(用語解説)

- ・非接触給電: 外部から大量充電できるシステム
- ・DME: ジメチルエーテル
- ・CNG: 圧縮天然ガス ・LNG: 液化天然ガス
- ・FTD: Fischer-Tropsch Diesel. 天然ガス、バイオマス等から化学的に合成される軽油状の新燃料。

提案型実証運行モデル事業
(平成21年度より)

運営主体(地方公共団体、運送事業者、燃料供給者等から構成)から、車種、事業、燃料供給態勢、地域・観光振興への活用・寄与などを含め、持続可能な導入・利用の具体像の提案を募り、当該車種を使って実証運行モデル事業を行う。

- ・運行に必要な態勢
- ・点検整備コスト、燃料コスト(低減効果)
- ・トラブルへの対応
- ・環境改善効果
- + 地域・観光振興効果

総合評価

本格的に長期間運送事業に使用し、効果・問題点を総合的に把握・評価することにより、実用性を実証。

<主な実証運行モデル事業>

<DME自動車>



中型DMEトラックによる、関東・信越圏内での都市間・短中距離営業輸送(試験運行)を計画中。

<非接触給電ハイブリッド自動車>



東京オリンピック招致のためのIOC視察団の訪日のタイミングにあわせ、視察対象地区において試験運行することを計画中。

市販化・本格普及へ

トラック運送業におけるパートナーシップ環境整備事業

21年度予算額： 53百万円

概要

燃料費高騰を背景とした適正運賃転嫁、輸送効率の向上、騒音・排気ガスの抑制、交通事故の防止等、トラック輸送をめぐる様々な課題を解決するため、運輸局が中心となって、荷主とトラック事業者等の関係者が協働で検討する場を設定し、トラック運送に係る関係者の望ましいパートナーシップを構築するための環境を整備する。

背景

- ・トラック輸送はわが国の物流を支える基幹的輸送機関。
- ・しかしながら、規制緩和以後、新規参入事業者が増加し、中小零細化が進行。
- ・激しい事業者間競争の中で、運賃も一貫して低下するなど脆弱な経営体質に拍車。
- ・さらに下請構造が多層化し、不適正な取引も顕在化。
- ・こうした状況下、燃油価格の高騰が業界全体に大打撃を与えている。

パートナーシップ調査

パートナーシップ協議会(中央)

- ・荷主、トラック事業者の模範的な協働の取組みの抽出(実態調査と選考)とその普及方策の検討
- ・不適正取引の実態調査と適切な改善方策の検討

パートナーシップ協議会(各地方ブロック)

- ・各地方における好ましい取引実例の発掘と普及策の検討
- ・燃料高騰等諸問題に対する荷主、元請事業者、下請事業者の協働を確認する機会の提供
- ・トラック輸送適正取引相談窓口を活用した具体的実例の把握と対処策の検討
- ・荷主、トラック事業者による自主的規制等の行動規範作り

パートナーシップモデル事業調査

喫緊の課題である燃油価格高騰、省エネルギー等の課題に対応するため、パートナーシップ協議会の議論を踏まえ、荷主を含めたトラック輸送をめぐる関係者が連携して燃油消費量の減少、荷主との関係改善等のトラック事業の構造改善に資する取組みに関するモデル別調査を行う。

(想定される調査事例)

事業者間の協働(アライアンス)の促進
新しい3PLの展開

積み合わせ効率の向上
独創的な新規ビジネス(ユニークビジネス)の開拓

ベストプラクティスの実践によるトラック事業の構造改善の推進

平成20年度トラック関係補正予算について

第1次補正予算(10月16日成立)

トラック燃費対策構造改善事業【国費42.5億円(トラック協会協調分を含め64億円)】

燃費改善、事業の構造改善等に取り組むトラック事業者の以下の取組みについて経費の一部を補助。

低公害車普及促進対策【国費6億円(トラック協会協調分を含め10億円)】

低公害・低燃費車の導入に係る経費の一部を補助。(一部にバス、タクシー対応を含む。)

中小トラック事業者構造改善実証実験事業【国費35億円(トラック協会協調分17.5億円を含め52.5億円)】

省エネ機器の導入又は燃費向上を伴う車両代替等により一定の省エネ効果を目指す計画を有する中小トラック事業者の取組みについて、車両代替費、燃料費等経費の一部(補助率:1/2、上限100万円以内)を補助。

要件等・燃料費がトラック事業の総経費の概ね20%以上

- ・保有車両数5台以上20台以下
- ・概ね5%の省エネ効果を達成すること
- ・社会保険等への加入

全国で約3,600事業者が応募

荷主等とのパートナーシップによる構造改善実証実験事業【国費1.5億円】

燃料費高騰に対して、燃料サーチャージ制の導入や新たな収益向上事業の開拓等中小トラック事業者が荷主等と連携して実施する事業の構造改善の取組みについて、経費の一部を補助。

第2次補正予算(1月26日成立)

中小トラック事業者構造改善支援事業【国費150億円】

一次補正(中小トラック事業者構造改善実証実験事業)の保有車両に係る要件を拡大(上限を30台以下とする等)

第1次補正予算「中小トラック事業者構造改善実証実験事業」52.5億円(トラック協会負担分17.5億円分を含む)と併せ 総額200億円を超える支援額

内航海運省エネ化促進調査事業

45百万円

燃費向上・CO2削減効果のある設備、操船技術の普及促進に資する実証実験や人材の高度化、個別の船舶の省エネ診断方法確立の取組みを支援するとともに、省エネ効果・環境負荷低減効果の高い船型の調査・開発を行う。

省エネ診断の実施

船種、航路類型ごとに
省エネ診断を試行

専門家の派遣・研修

ベテラン・OB船員を派遣し、省エネ経費削減の操船ノウハウを普及

実証運航の実施

省エネ機器と操船技術とセットで実証運航

省エネ船技術の提供

省エネ効果・環境負荷低減効果の高い船型の調査・開発

船種・航路類型別の省エネ対策の確立
省エネ診断等の普及

省エネ操船ノウハウの普及
船員の技術力向上

ハード、ソフトの最適な組み合わせによる省エネの確立

省エネ効果・環境負荷低減効果の高い船型を確立し普及

支 援

省エネ船舶・省エネ運航の普及

(特別償却・共有建造方式等)

国内海上輸送の活性化・効率化等の推進

400百万円

1. 概要

地域の生活・産業を支える国内海上輸送のネットワークの維持・活性化に資する施策を行う。

2. 事業内容

地域の生活・産業を支える航路を運航している中長距離フェリー・RORO船等について、運航の効率化・高度化に資する先導的な取組の実証運航などの施策を行い、ネットワークの維持・活性化を図る。



運航効率化・高度化の実証運航（運航コストの削減と競争力の強化）

運航効率化等設備（ハード）、操船の高度化（ソフト）の様々な組合せを実証

設備の例

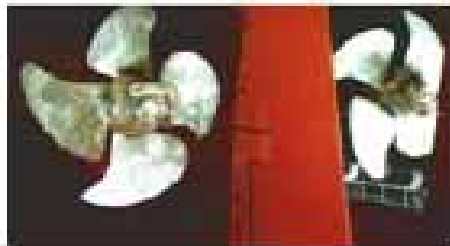
燃料改質器
プロペラボスキャップフィン
船底研磨（サンドブラスト）
と低摩擦塗料（LFC） 等



操船の例

経済運航となる速度管理
船体姿勢の最適化
各航行設備の操縦見直し 等

<プロペラボスキャップフィン>



プロペラ後部のボスキャップにプロペラの枚数と同じフィンを付け、ハブ渦による抵抗を削減してプロペラ効率を向上。短期で装着可能。



省エネ化や省力化につながる操船技術の創意工夫を組み込んだ実証運航を支援。

スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化

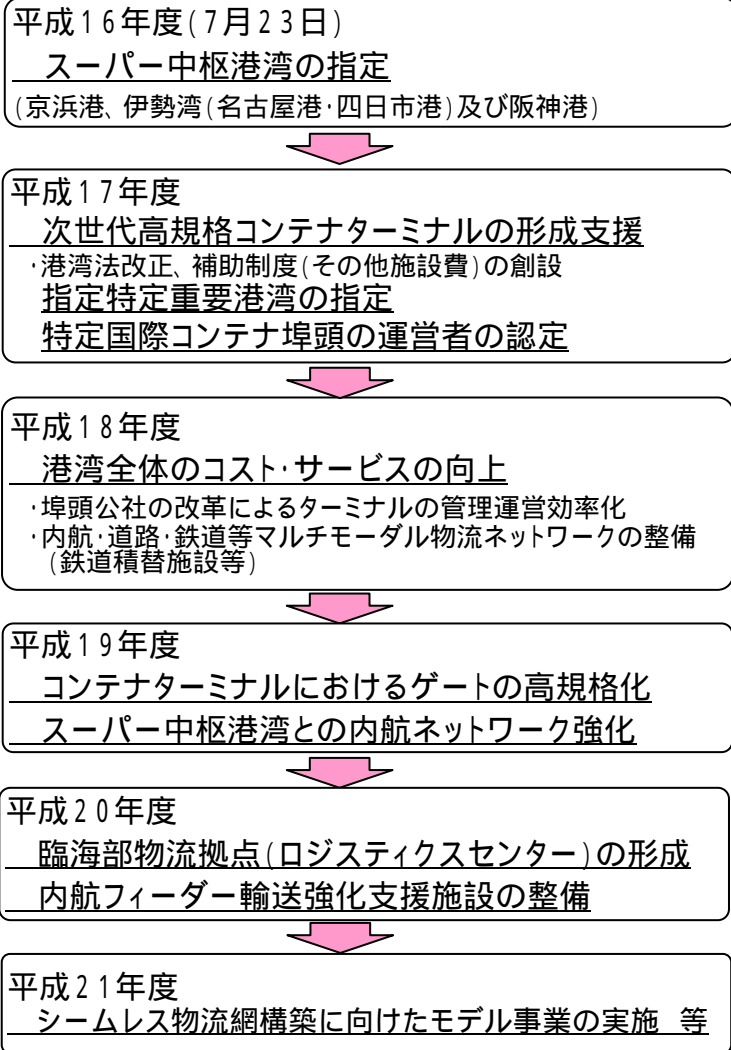
平成21年度予算政府案
645億円(国費)

アジア主要港を凌ぐ我が国港湾のコスト・サービス水準の実現により、国際競争力の強化を図るため、官民連携のもとで、ハードとソフトが一体となった総合的な施策を強力に推進。

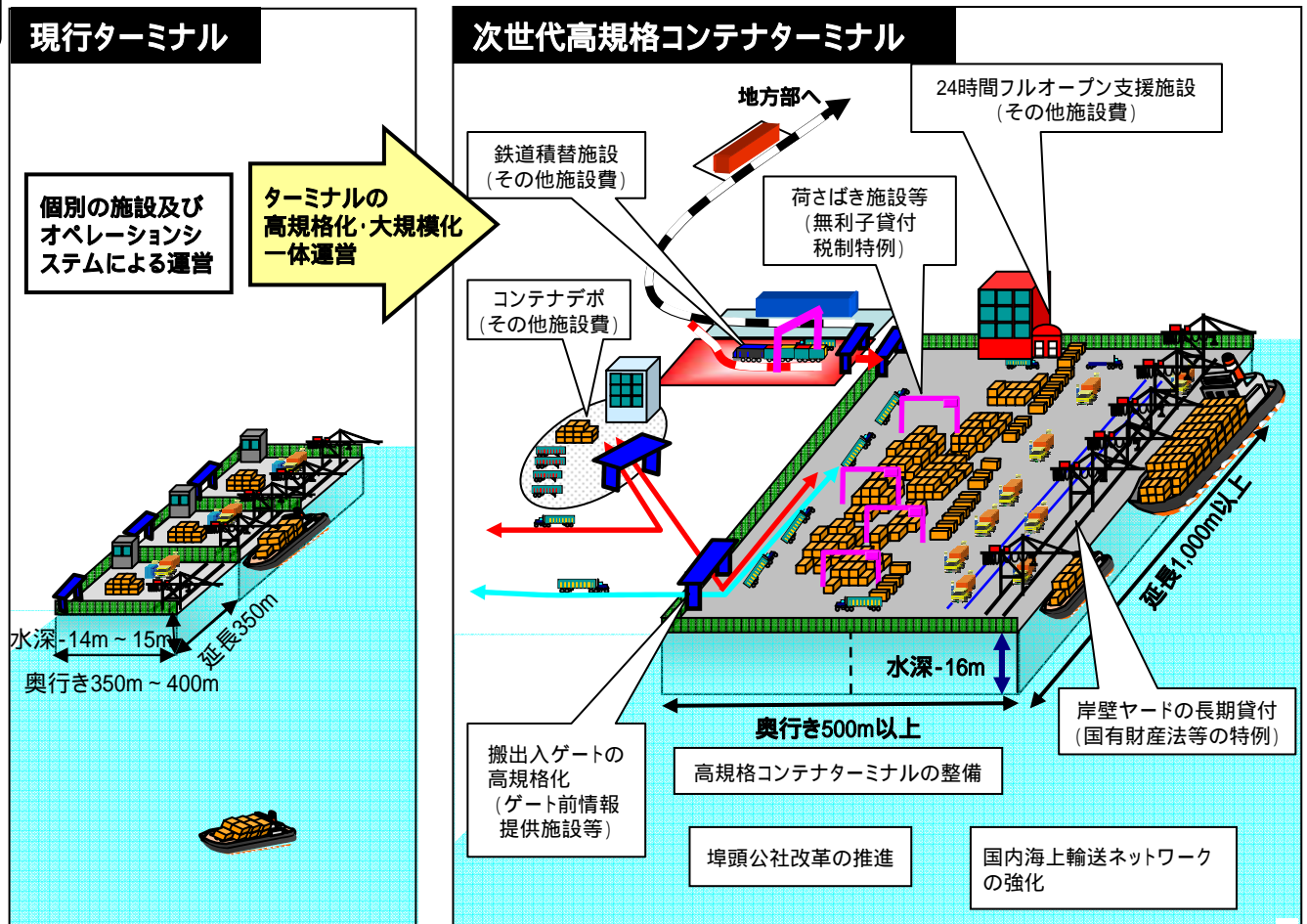
目標: 22年度までにアジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現

港湾コストは、釜山港・高雄港並みになる約3割低減。

リードタイムは現状3~4日をシンガポール港並みの1日程度に短縮。



【次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ】



スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化

次世代高規格コンテナターミナルの整備や臨海部物流拠点の形成を推進するとともに、港湾サービスの24時間化等について新たに具体的な目標(コスト・サービス・ビジネスモデル)の達成に向け、官民一体となってモデル事業に取り組み、国内外をつなぐシームレス物流網の形成を目指す。

施策	具体的取組み	平成20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
コンテナターミナルの24時間オープン実現のためのモデル事業	スーパー中枢港湾の主要ターミナルにおいて、適切なコスト負担のもとでの荷主の需要に応じたモデル事業の実施 (神戸港等)	実施体制構築 協議会設置	モデル事業			実現
内航フィーダーサービス等の充実のためのモデル事業	内航フィーダー輸送網の強化 ・神戸港 - 中・四国 等 バージ輸送網の強化 ・京浜港 - 千葉港 ・大阪港 - 神戸港	実施体制構築	モデル事業			実現
鉄道による内陸へのコンテナ輸送サービスの充実のためのモデル事業	海上コンテナ鉄道輸送ルートの充実 ・京浜港 - 内陸部	実施体制構築	モデル事業			実現
インランドポートを活用した空コンテナ輸送効率化のためのモデル事業	インランドポートの活用等による内陸部におけるコンテナの新しい流通システムの確立	実施体制構築	モデル事業			実現
電子タグ等を活用した港湾物流情報化推進のためのモデル事業	港湾関連手続の簡素化・統一化 出入管理システムの構築 情報システム、電子タグ等の情報通信技術(ICT)の活用による事業者業務の徹底効率化及び手続の自動化	貿易手続改革プログラム 集中改革期間	施設整備・順次実現			実現

：集中改革プログラムでの実施事項 ：連携施策

港湾を核とした地域活性化プロジェクトの推進

平成21年度予算政府案
744億円(国費)

近年、港湾整備に伴って、臨海部への新たな企業立地が急激に進んでいる。
この結果、地域への新規の民間投資が促進されるとともに、多くの雇用が創出され、地域が元気になっている。

金沢港

航路(-13m) 産業機械工場 泊地(-13m) 多目的国際ターミナル 岸壁(-13m)

多目的国際ターミナル 約167億円(H18~H27)

産業機械工場の新規立地等 投資額:約300億円 (関連企業分を含む)

苫小牧港

多目的国際ターミナル 泊地(-14m) 岸壁(-14m) 泊地(-12m) 岸壁(-12m)

多目的国際ターミナル 約360億円(H13~H23)

自動車関連産業の新規立地等 投資額:約817億円(H16~H18) 雇用増:約1,400人 (関連企業分を含む)

水島港

多目的国際ターミナル 岸壁(-10m) 航路・泊地(-10m) 企業群 製油工場 製鉄工場

多目的国際ターミナル 約274億円(H9~H20)

製油工場、製鉄工場の増設等 投資額:約3,818億円(H15~H21) 雇用増:約2,070人 (関連企業分を含む)

新潟港(東港地区)

国際海上コンテナターミナル 岸壁(-13m等) (西港地区) 港運会社 多目的国際ターミナル 岸壁(-12m)耐震等 製紙工場

多目的国際ターミナル 約26億円(H13~H15) 国際海上コンテナターミナル 約55億円(H20~H23)

製紙工場、港運会社の増設等 投資額:約563億円(H18~H20) 雇用増:約90人 (関連企業分を含む)

三島川之江港

製紙工場 企業群 泊地(-14m) 防波堤 防波堤(西) 岸壁(-14m) 多目的国際ターミナル

多目的国際ターミナル 約190億円(H14~H22)

製紙工場の増設等 投資額:約830億円(H17~H22) 雇用増:約130人 (関連企業分を含む)

茨城港(常陸那珂港区)

北六頭 南六頭 中央六頭 東防波堤全体延長600m 国際海上コンテナターミナル等 複合一貫輸送ターミナル 建機工場(A社) 18ha(2008.8操業開始) 建機工場(B社) 19ha(2007.1操業開始) 岸壁(-10m,-12m,-14m) 廃棄物処理用地 中央六頭地区

国際海上コンテナターミナル等 複合一貫輸送ターミナル 約200億円(H4~H20)

建機工場(2社)の新規立地等 投資額:約700億円(H18~H20) 雇用増:約1,000人 (将来的には1,200人以上) (関連企業分を含む)

中津港

複合一貫輸送ターミナル 多目的国際ターミナル 航路・泊地 自動車製造工場 岸壁(-8m) 岸壁(-11m)

多目的国際ターミナル 複合一貫輸送ターミナル 約388億円(H8~H24)

自動車製造工場の新規立地等 投資額:約1,015億円(H15~H19) 雇用増:約5,300人 (関連企業分を含む)

和歌山下津港

製鉄工場 紀川 航路・泊地(-14m)

航路・泊地浚渫 約11億円(H19~H20)

製鉄工場の設備更新・増設 投資額:約2,000億円(H17~H22) 雇用増:年間約120人

堺泉北港

臨港道路() [計画] 緑地(計画) 岸壁(-10m) (改良)(耐震) [計画] 複合一貫輸送ターミナル 岸壁(-7.5m) (改良)(耐震) 家電工場進出地 2009年度稼働予定

複合一貫輸送ターミナル 約73億円(H17~)

家電工場の新規立地等 投資額:約1兆円(H19~H21)

三河港

三河港 田原地区 三河港 神野地区 防波堤 岸壁(-12m) 製鉄工場(B社) 多目的国際ターミナル 航路泊地(-12m) 製鉄工場(A社)

多目的国際ターミナル 約246億円

製鉄工場(2社)の新規立地 投資額:約1,246億円(H17~H21) 雇用増:約500人

(常陸那珂港については2008年8月、その他については2007年10月現在)

事業費は、実施中の事業のみで計画は含まない

(関連企業分を含む)

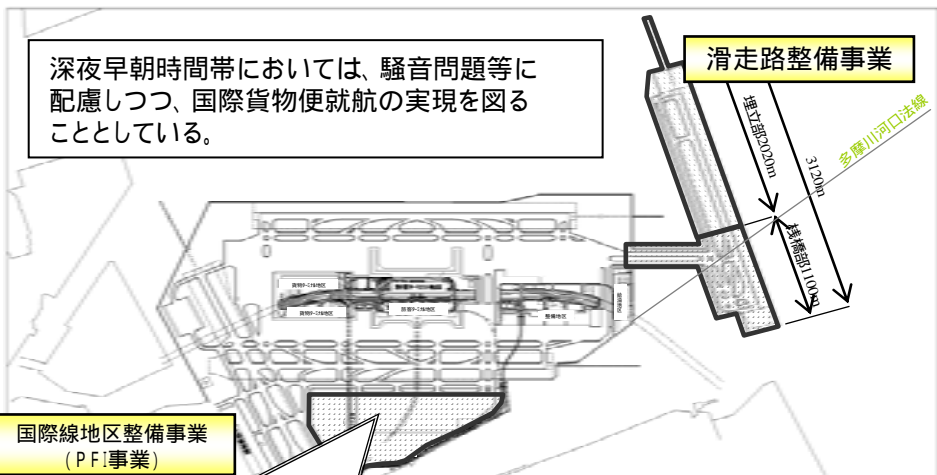
新聞記事、企業ヒアリングに基づき国土交通省港湾局作成

首都圏空港の整備

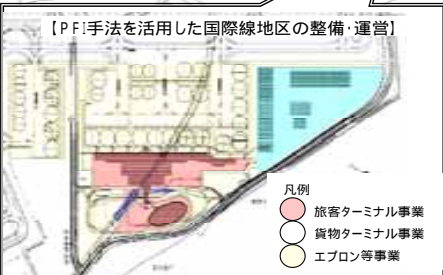
羽田空港

羽田空港の再拡張事業
 予算額：1,279億円（前年度予算：1,225億円）

新たに4本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を40.7万回に増強して、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、国際定期便の就航を図る。



国際線地区整備事業
 (PFI事業)



民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備
 空港利用者に対するサービス水準の向上

国際線地区PFI関係スケジュール(予定)

平成17年7月29日	事業者の公募(入札公告)
平成18年3月24日	エプロン等事業の事業契約締結
7月7日	旅客・貨物ターミナル事業の事業契約締結
平成19年3月1日	エプロン等事業の着工
平成20年5月1日	旅客ターミナル事業の着工
	SPCによる整備
平成22年10月末	供用開始(予定)

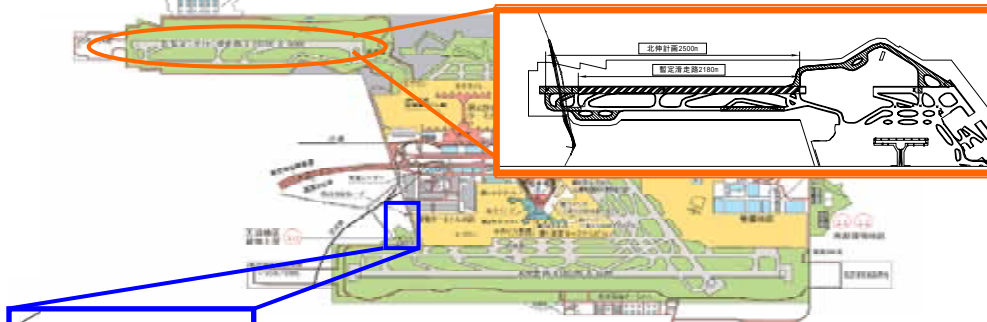
成田国際空港

平行滑走路の2,500m化
 予算額：20億円（前年度予算：34億円）
 国直轄事業分のみ計上

内外の増大する国際航空需要に対する容量不足の解消を図るために、平成22年3月の供用を目指し、北伸による平行滑走路の2,500m化を推進する。

国直轄事業は、北伸による平行滑走路の2,500m化に対応するための管制設備等の整備のほか、運航の安全確保のための無線施設の整備等を実施

未買収地を避けて北側に滑走路を延長
 注 国直轄事業以外は成田国際空港(株)の会社事業



平行滑走路2,500m化の効果

	現行	整備後
ジャンボ機等 (B747-400等)の利用	利用不可	利用可能
離陸機の 目的地	東南アジア周辺 止まり	米国西海岸まで 就航可能

天浪三角地での貨物スポット整備
 成田国際空港(株)の会社事業により実施

関西国際空港・中部国際空港

関西国際空港

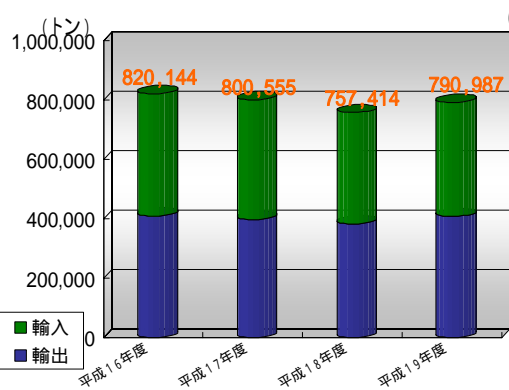
関西国際空港の整備・活用
 予算額: 120億円の内数(前年度予算: 214億円の内数)

関西国際空港は、平成19年8月2日に2本目滑走路の供用を開始し、我が国初の完全24時間運用可能な国際拠点空港となった。今後は関空会社の経営の安定を図りつつ、この2本の滑走路をフル活用し、国際競争力の強化を図って行く必要がある。

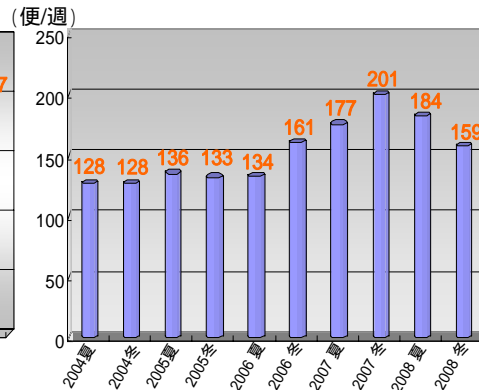
平成20年度は、緊急に対応が必要となる物流施設の二期島への展開を実施した。

平成21年度は、関空会社への補給金の交付等の他、中長期的視野から所要の調査検討を進めることとしている。

【国際航空貨物取扱量】



【国際貨物便就航便数の推移】

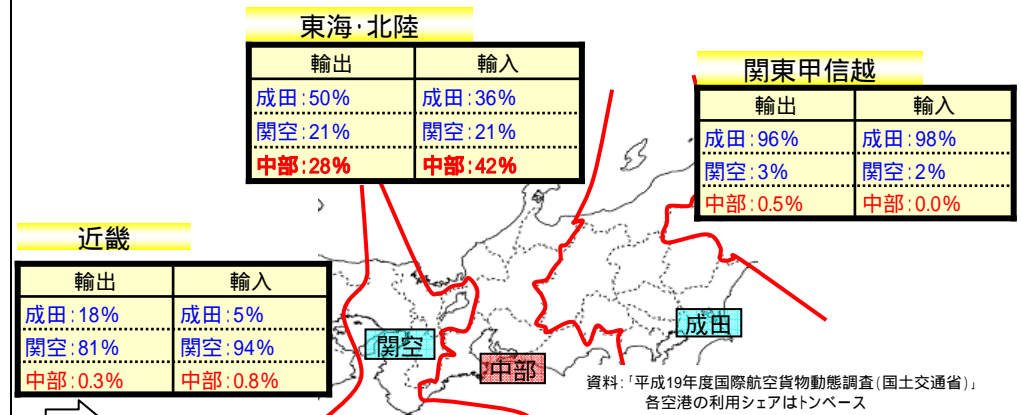


中部国際空港

中部国際空港の利用促進(物流)に関する調査
 予算額: 国直轄事業費30億円の内数(新規)

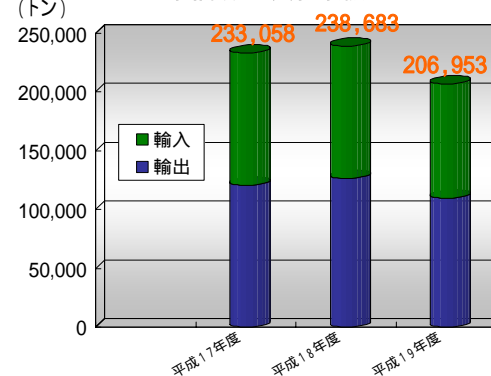
国際競争力強化の観点からの需要の拡大等に向けた調査検討を実施する。

【国際航空貨物の利用空港(圏域別)】

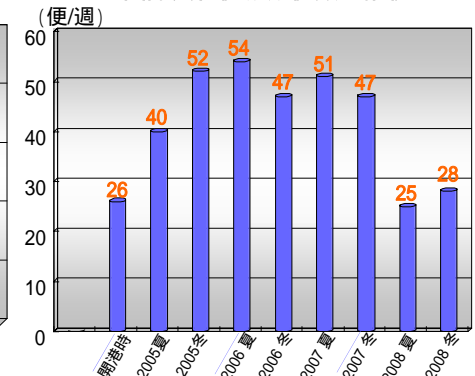


中部国際空港は、中部圏においても、後背圏需要を十分に盛り込んでいない。

【国際航空貨物取扱量】



【国際貨物便就航便数の推移】



物流機能高度化

予算額: 空港等機能高質化事業 221 億円の内数 (前年度予算: 232 億円の内数)

国際競争力強化を図るため、国際貨物取扱機能の強化拡充を図るほか、国際拠点空港の機能を向上するため、成田空港と羽田空港の有機的連携策の検討等の調査を実施する。

- 成田空港と羽田空港の物流面の有機的連携策の検討調査 -

成田及び羽田のアクセス利便の向上、諸手続の簡素化等を図りつつ、両空港間における貨物輸送の円滑化を図り、戦略的・一体的に活用し、国際ネットワークを拡充するため、物流面において両空港の有機的連携策を検討(平成19年度から継続)。



- 国際貨物取扱機能の強化拡充 -

アジア主要都市と日本との間を面で結ぶ国際競争力を備えた航空物流機能の強化に資するよう、国際貨物取扱機能の強化拡充を図る。

現状

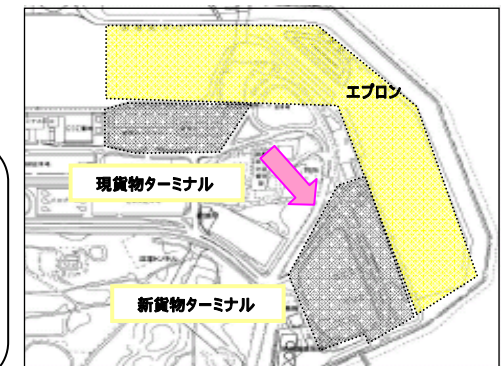
貨物ターミナルが狭隘化し、貨物量の大幅な増加に対応できない。

荷捌場の混雑状況



整備後

効率的な貨物の取扱が可能となり、国際物流拠点としての機能が果たせる。



【那覇空港】