

参 考 資 料

◇ 主な新規制度の概要（港湾）・・・・・・・・	1 1
◇ 主な新規着工施設等の概要（港湾）・・・	1 8
◇ 主な新規制度の概要（海岸）・・・・・・・・	2 6
◇ 主な新規着工施設等の概要（海岸）・・・	2 7
◇ 主な新規着工施設等の概要（行政経費）・	2 9
◇ 港湾整備における投資の重点化 ・・・・	3 0
別紙 1 ・・・・・・・・・・・・・・・・	3 1
別紙 2 ・・・・・・・・・・・・・・・・	3 2

スーパー中樞港湾プロジェクトの推進

【プロジェクトの概要】

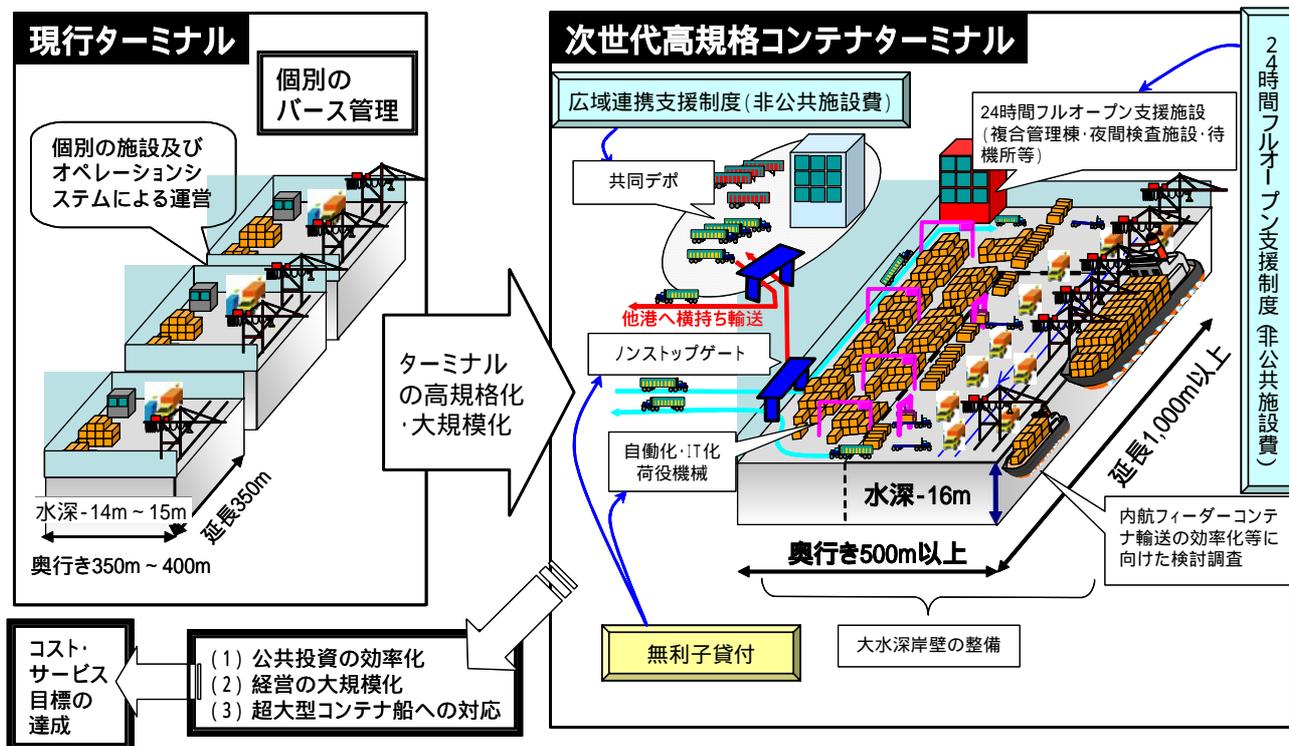
アジア域内においての港湾間競争が激しさを増す中で、相対的にその地位を低下させている我が国の港湾が、国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワークを維持していくため、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目指す。このため、官民一体でハード・ソフト連携した施策を集中化し、世界最大級の次世代高規格コンテナターミナルの形成を図るスーパー中樞港湾プロジェクトを推進する。

平成 17 年度は、京浜港、伊勢湾及び阪神港（平成 16 年 7 月 23 日にスーパー中樞港湾に指定）において、次世代高規格コンテナターミナルの形成を本格的にスタートさせる。

目標：アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現

- ・ 港湾コストは、釜山港・高雄港並みに約 3 割低減
- ・ リードタイムは、現状 3 日程度をシンガポール並みの 1 日程度に短縮

【次世代高規格コンテナターミナル形成支援事業】



【スーパー中枢港湾プロジェクトにおける新規制度等】

広域連携の観点に立った施設の重点整備による効率化

- 広域港湾内の物流円滑化に資する「共同デポ」の整備促進（補助制度の創設（非公共））
- スーパー中枢港湾に指定された名古屋港等において、水深 16m を有する世界最大級の高規格コンテナターミナルを重点的整備



伊勢湾（名古屋港）飛島ふ頭南地区
国際海上コンテナターミナル
（水深 16m 岸壁等） 新規着工



阪神港（大阪港）北港南地区
国際海上コンテナターミナル
（水深 16m 岸壁等） 新規着工

世界最高水準のサービスの実現

- 24 時間フルオープン支援のための施設の整備促進（補助制度の創設（非公共））
- 内航フィーダーコンテナ輸送の利用促進のための諸施策の効果、運航効率の向上、輸送力強化等の検証に向けた調査等の実施
- 国際海上コンテナ輸送の効率化と安全性・保安性の確保の両立に向けたノーストッブゲートの構築に向けた実証実験の実施（行政経費）

民間の創意工夫を生かすコンテナターミナル経営環境づくり

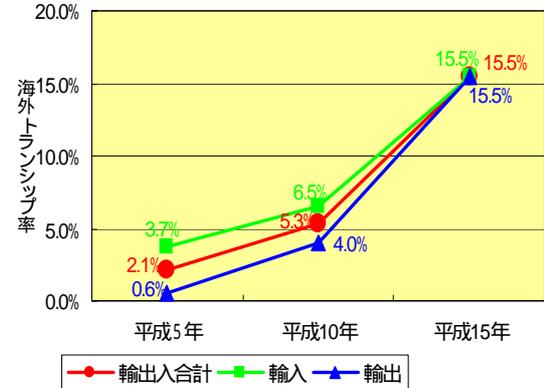
- 民間ターミナルオペレーターが整備する荷さばき施設等に対する無利子貸付制度・税制特例の創設等

内航フィーダーコンテナ輸送の効率化に向けた調査等の実施

【概要】

我が国発着のコンテナ貨物のうち、海外の港湾で積替輸送されて輸出入されている貨物の割合が急増していることを踏まえ、スーパー中枢港湾プロジェクトと一体となった内航フィーダーコンテナ輸送の利用促進のための諸施策の効果、運航効率の向上、輸送力強化等の検証に向け、港湾局・海事局が連携して調査等を行う。

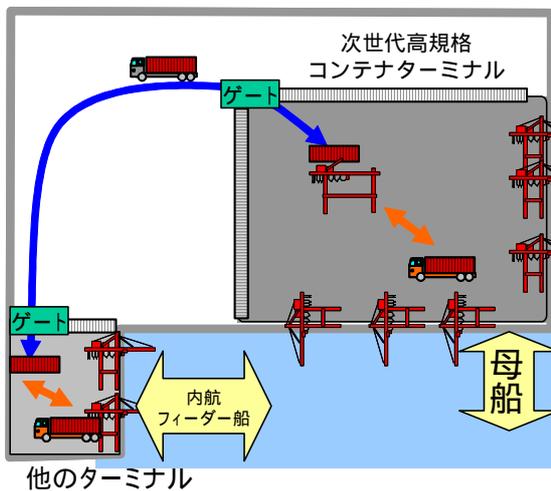
積替輸送率の拡大



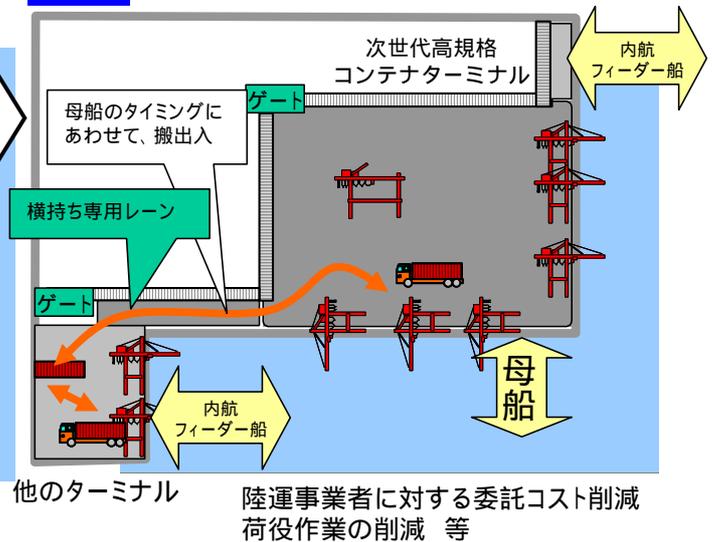
【埠頭間連携強化のイメージ】

内航フィーダー船で積み卸しするコンテナが、次世代高規格コンテナターミナル以外のコンテナターミナルにも安く速く横持ちできるよう横持ち専用レーンの設置、埠頭レイアウトの見直し等により、埠頭間連携強化を図る。

現況



将来



< 期待される成果 >

外航・内航コンテナ輸送の積替に係る時間の短縮及びコスト低減
 上記を通じた内航フィーダー輸送の利用促進によるスーパー中枢港湾の国際競争力強化

産業関連制度の見直し

【目的】

船舶の大型化や施設の陳腐化、埋没等の進行に対して、産業関連航路の機能回復・拡充を進め、もって、地域産業の競争力の向上を支援するため、水深ごとに規定されているエネルギー・鉄鋼港湾制度を約30年ぶりに改正し、受益者負担を軽減する。

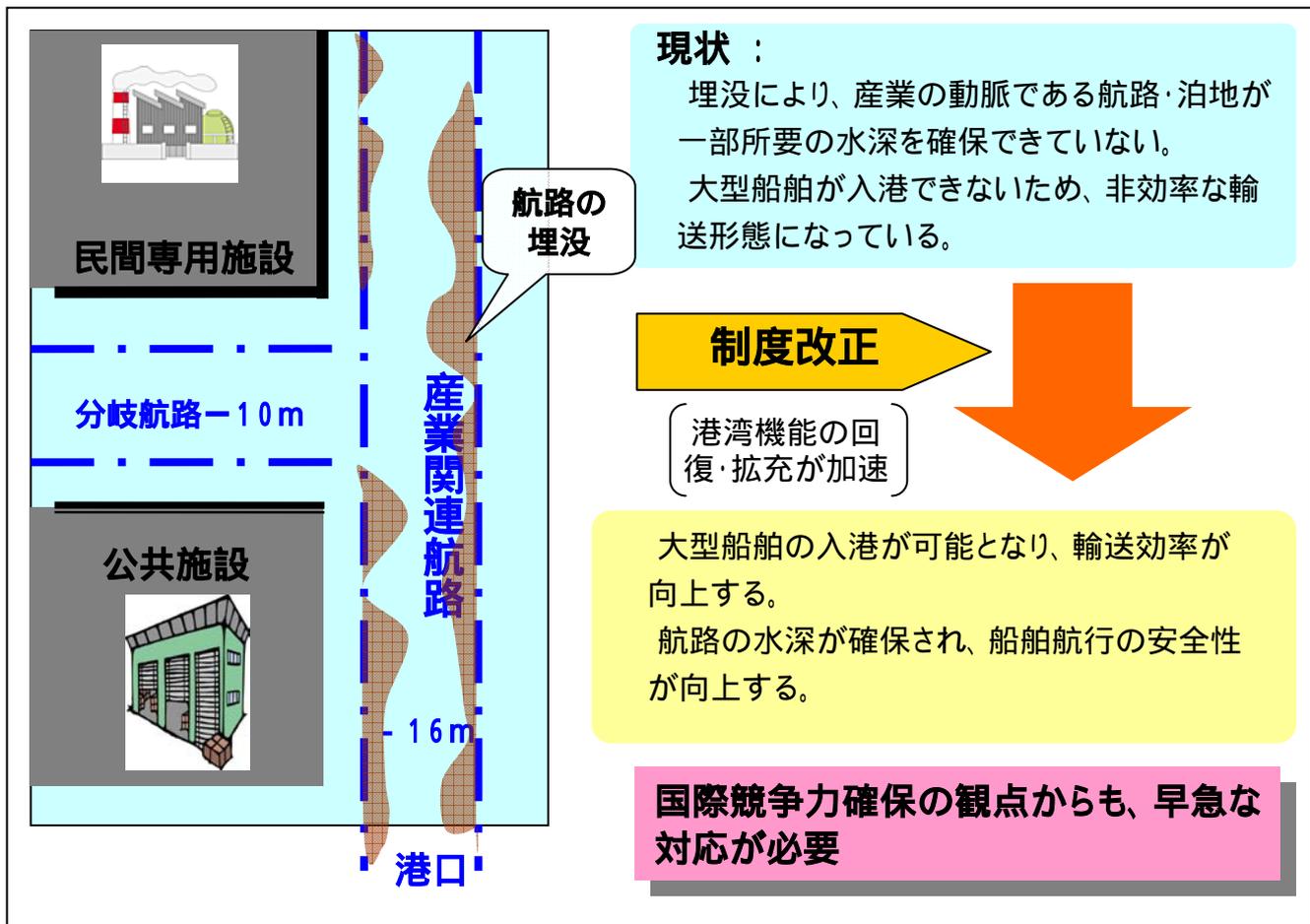
【受益者(民間企業)負担率】

<昭和34年創設、昭和46年見直し>

水深13mまで	5/10
水深13～19mまで	7.5/10
水深19～24mまで	9/10



水深16mまで	5/10
水深16～24mまで	7.5/10



輸出入・港湾関連手続の簡素化への取組み

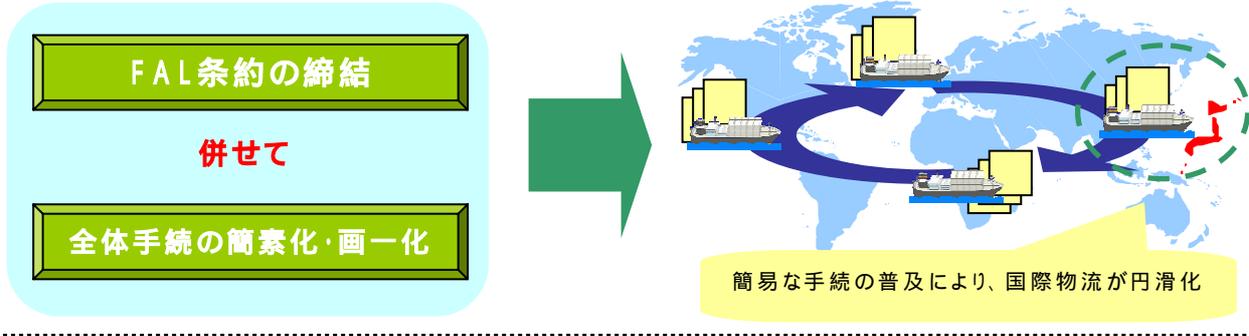
【概要】

我が国の港湾は港湾サービスの面でアジアや欧米の主要港湾に比べて立ち遅れており、コストの低減やリードタイムの短縮といった国際物流の効率化を図るため、輸出入・港湾関連手続の簡素化・標準化への取組みを一層推進する必要がある。

その一環として、外航船舶の入出港に関する手続等の簡素化・迅速化を図ることを内容とするFAL条約（国際海上交通の簡易化に関する条約）を締結するため、平成16年度中に必要な措置を講ずることとなっており、我が国の港湾関連手続も大幅に変更することとなる。港湾EDIシステムでもこれに対応した手続を処理できるようにシステム改良を行い、輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの利便性向上を図る。

FAL条約(国際海上交通の簡易化に関する条約)の概要

整備年	IMOにおいて1965年採択。1967年発効。2004年7月時点で98カ国が締結（日本は未締結）。
目的	国際的な港湾手続（船舶の入出港手続、通関手続、入管、検疫・衛生手続等）の簡素化及び画一化による国際海上交通の促進。
概要	船舶の入出港の際に求める申請書類を原則として8種類に限定。



港湾施設改良費統合補助制度の拡充

【目的】

地方の自主性・裁量性を高めることを基本としつつ社会資本を着実に整備し、同時に地域再生を推進する観点から、地域にとって使い勝手のよい補助制度への改革の一環として港湾施設改良費統合補助制度を拡充する。

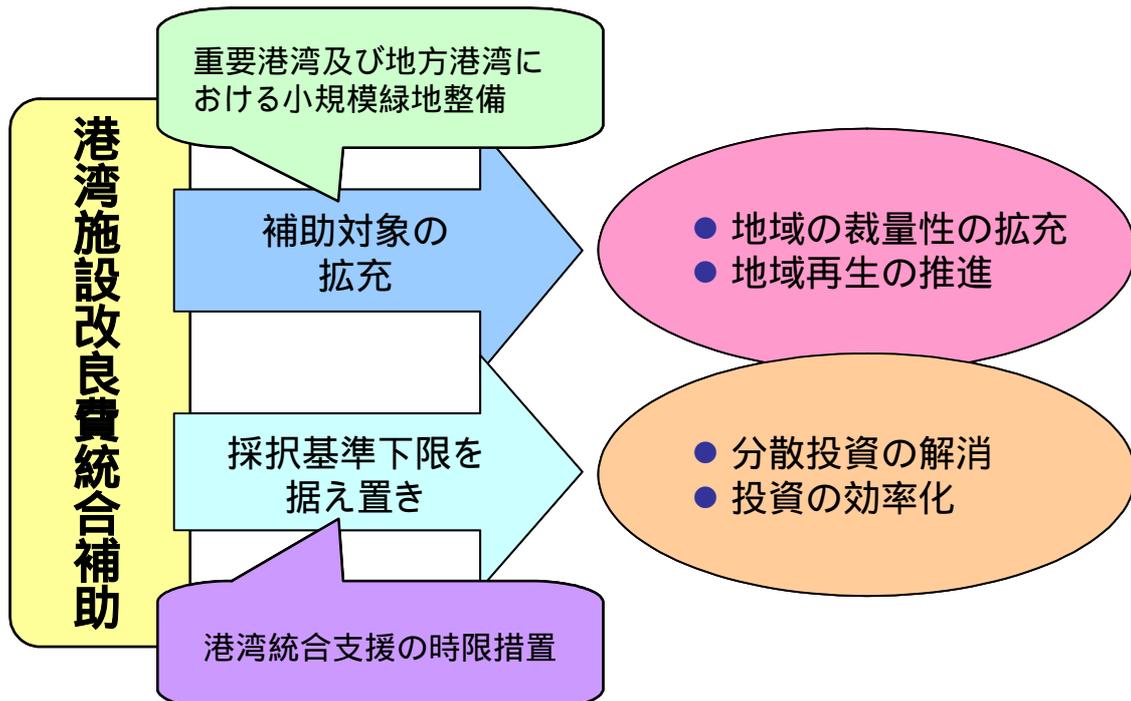
【概要】

● 補助対象の拡充

係留施設の利用転換、バリアフリー化等、既存施設の延命化のための改良、放置小型艇収容緊急整備（ポートパーク整備）等となっている港湾施設改良費統合補助の対象事業を拡充し、重要港湾（特定重要港湾を除く）及び地方港湾における緑地施設整備のうち小規模なものを補助対象に追加する。

● 港湾統合支援のための特例措置

港湾統合を政策的かつ集中的に進める観点から、平成17年度から平成19年度まで3年間の時限措置として、平成16年度以降に統合を行った市町村管理港湾の港湾管理者が提出し、平成17～19年度の3年間に国土交通大臣が同意した事業計画に基づく事業については同基準を5,000万円のまま据置く。



【循環型社会の構築など環境問題への対応】

リサイクルポートにおける静脈物流拠点形成支援

【内容】

リサイクルポートにおいて、静脈物流のコストを低減させるため、民間団体が整備する建屋・ストックヤード等の保管機能施設に対して、補助を行う。(平成17年度新規制度)

【支援メニュー】

非公共施設費 事業費(3.5億円)、国費(1.2億円)(新規制度)

