

1 物流改革の推進『活力』

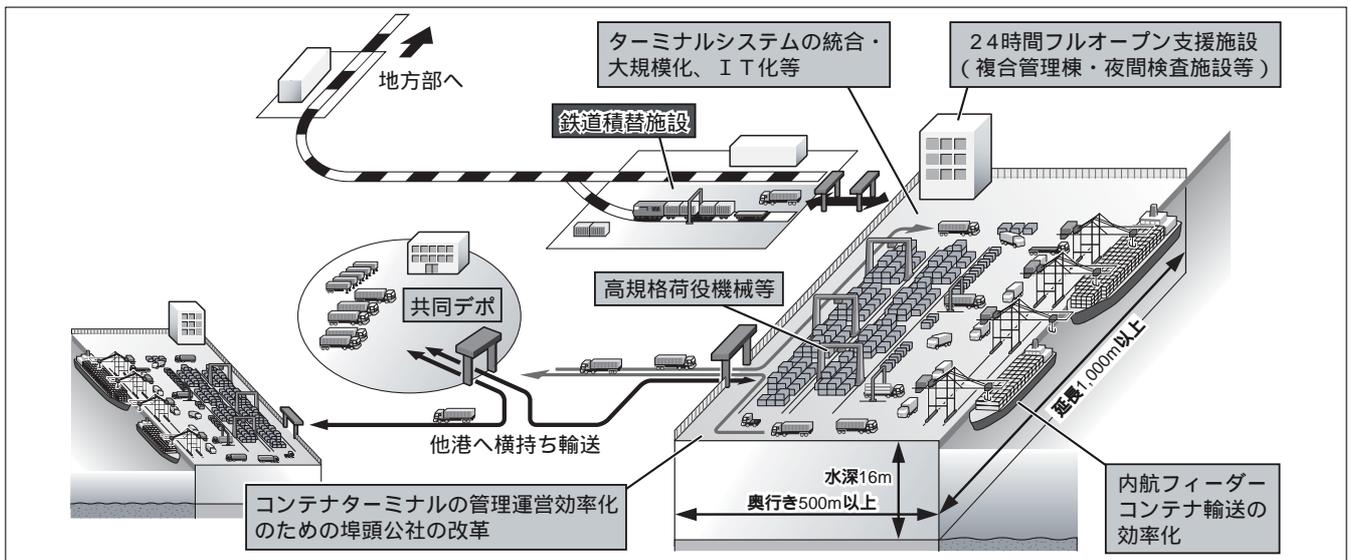
国際海上コンテナ輸送等の効率化

イ) スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体でIT化等の施策を先導的・実験的に展開し、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枢港湾プロジェクトを推進する。

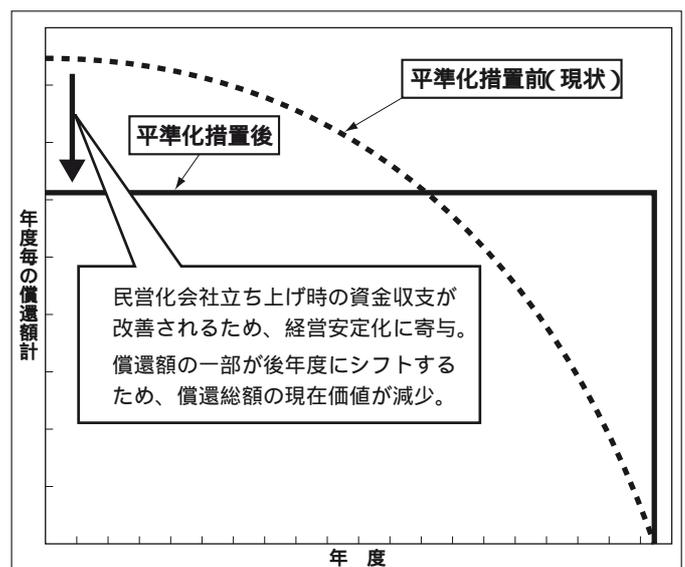
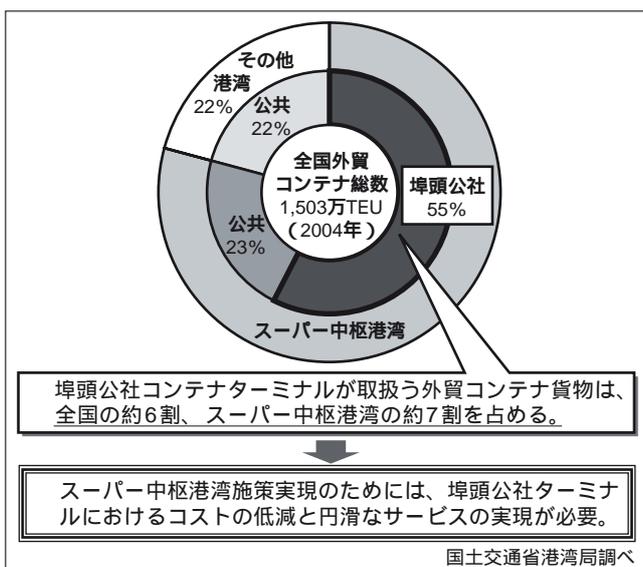
平成18年度は、港湾の国際競争力を強化することを目的として、次世代高規格コンテナターミナルの形成を支援するとともに、埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化支援のための新規制度の創設等を行う。 (神戸港等)

事業費633億円(対前年度比1.38) 国費385億円(対前年度比1.36)



【埠頭公社ターミナルの管理運営効率化及び次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ】

埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化支援のための新規制度の創設等
 ・埠頭公社の民営化に伴う無利子貸付制度及び償還額の平準化、税制特例措置等



【外貿埠頭公社の外貿コンテナ貨物の取扱状況】 【無利子貸付金の未償還額の平準化(イメージ)】

次世代高規格コンテナターミナル形成支援のための既存制度の拡充等

- ・港湾機能の高度化に資する施設整備のための補助制度(鉄道積替施設) その他施設費(国費:0.8億円)
- ・内航フィーダーコンテナ輸送の利用促進に向けた社会実験の実施(海事局との連携) 行政経費(国費:0.2億円)

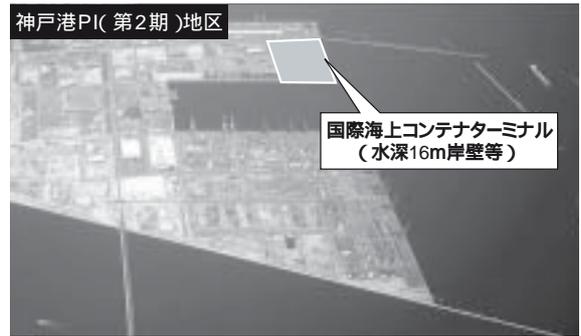
新規着工 阪神港(神戸港) PK(第2期)地区 国際海上コンテナターミナル(水深16m岸壁等)

1. 事業の概要

総事業費：306億円
 <港湾整備事業費306億円(うち国費192億円)>
 事業期間：H18～H23
 整備施設：岸壁 水深16m等

2. 事業の効果

我が国最大となる水深16mを有する国際海上コンテナターミナルを新たに整備することにより、積載能力8,000TEUを超えるコンテナ船の入港が可能となり、物流コストの低減と国際競争力の強化が図られる。



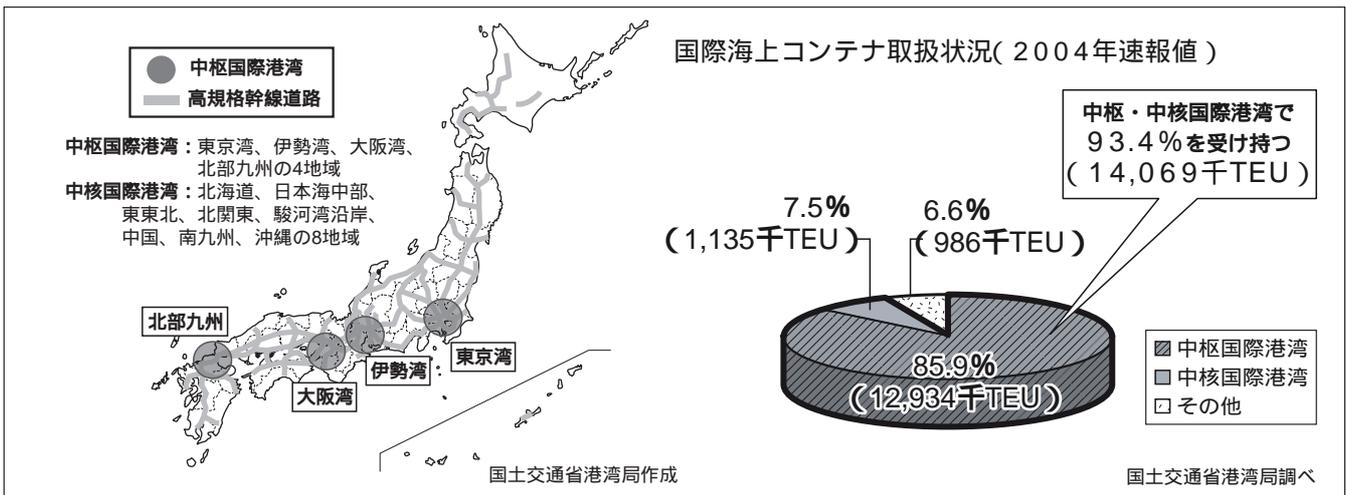
ロ) 中枢・中核国際港湾と国際幹線航路の整備

中枢・中核国際港湾の整備

我が国港湾が、産業の国際競争力と国民生活の安定を今後とも支えることができるよう、中枢・中核国際港湾において国際海上コンテナターミナルを重点的に整備し、基幹航路における我が国のゲートウェイとしての機能強化や、アジア地域における物流ネットワークの充実を図る。(博多港、清水港等)

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【(H14) H14比2.1%減(H16) H14比5%減(H19)】

事業費1,001億円(対前年度比1.16) 国費626億円(対前年度比1.09)



新規着工 博多港 IC地区 国際海上コンテナターミナル(水深15m岸壁等)

1. 事業の概要

総事業費：339億円
 <うち港湾整備事業費220億円(うち国費141億円)>
 事業期間：H18～H22
 整備施設：岸壁 水深15m等

2. 事業の効果

水深15mを有する国際海上コンテナターミナルを、既存ターミナルと連続し新たに整備することにより、増加するコンテナ貨物や船舶の大型化への対応が可能となり、物流コストの低減と国際競争力の強化が図られる。



国際幹線航路の整備

浅瀬等が存在するため航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全により海上ハイウェイネットワークを構築し、大型船舶の航行を可能とすることによる物流コストの低減と、安全かつ安定的な海上輸送ネットワークの確保を図る。(東京湾口航路等)

指標：船舶航行のボトルネック解消率【75%(H12) 81%(H16) 90%(H18)】

事業費178億円(対前年度比0.90) 国費178億円(対前年度比0.90)

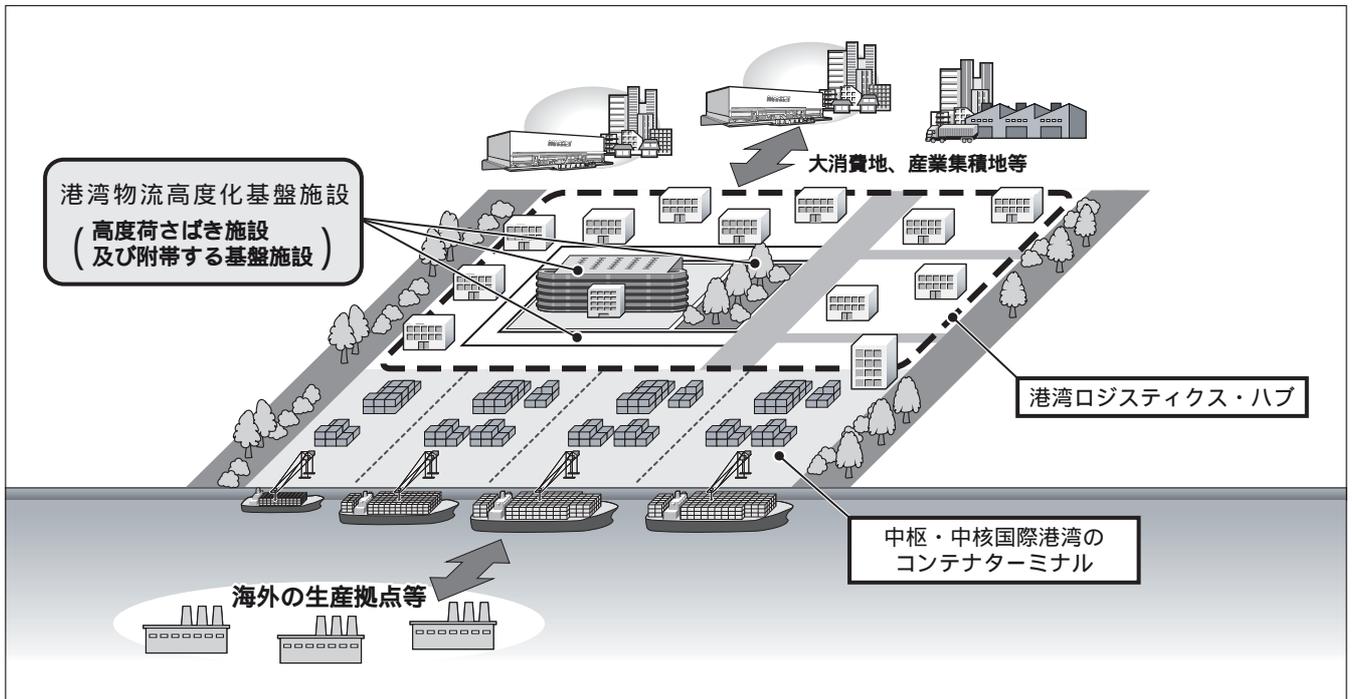
東アジア「準国内」物流システムの構築

イ) 港湾ロジスティクス・ハブの形成

経済のグローバル化に対応し、国際競争力強化及び環境負荷軽減を図るため、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナル背後において、港湾物流高度化基盤施設(高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設)の整備を支援し、流通加工機能等の高度な物流サービスを提供する港湾ロジスティクス・ハブ(物流結節点)の形成を推進する。

港湾物流高度化基盤施設(高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設)に対する無利子貸付制度の創設

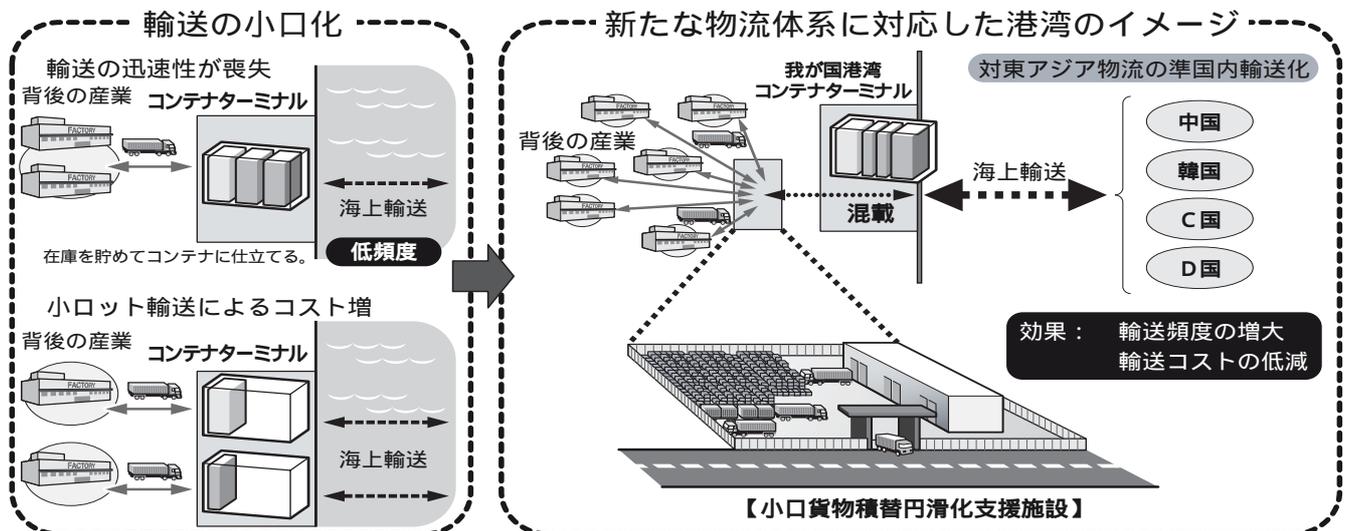
貸付比率	指定特定重要港湾	: 国30%、港湾管理者30%
	その他の中枢・中核国際港湾	: 国20%、港湾管理者20%



【港湾ロジスティクス・ハブのイメージ】

ロ) 対東アジア物流の準国内輸送化がもたらす新たな物流体系への対応

対東アジア物流の準国内輸送化がもたらす新たな物流体系に対応して、貨物の海上輸送と他の輸送モードの接続を円滑に行うための小口貨物積替円滑化支援施設(小口積替デポ)を整備し、スピーディでシームレスな、国際・国内一体となったSCMコリドーの構築を図る。(その他施設費(国費:0.7億円)(博多港等))

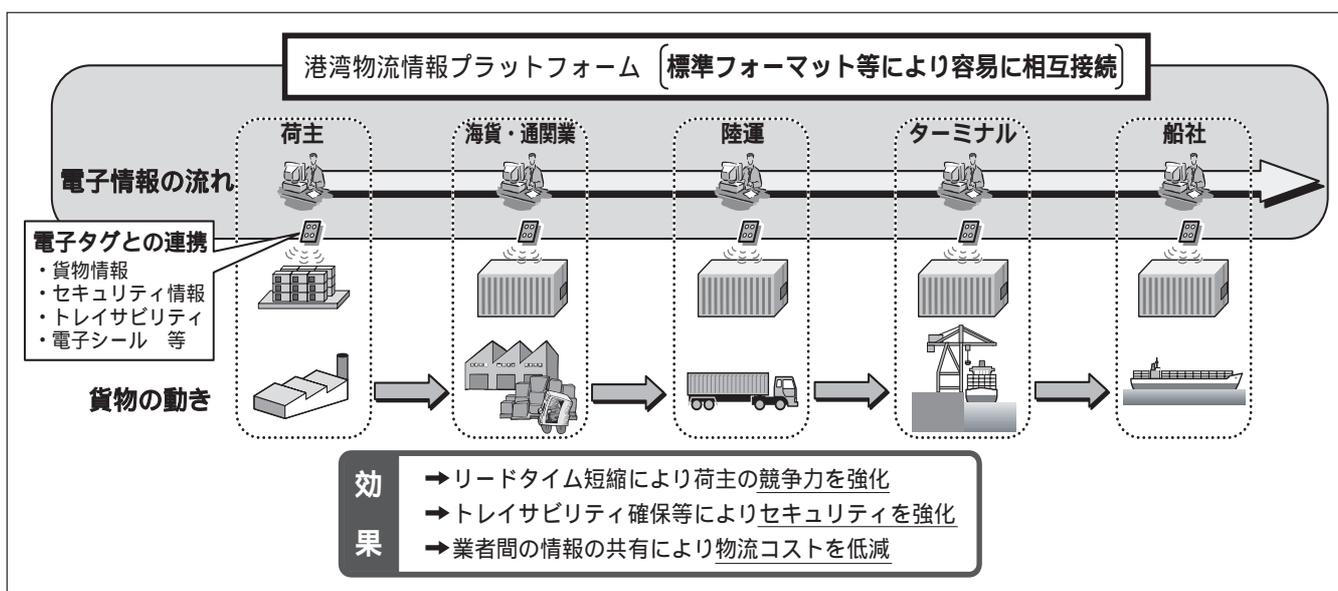


港湾サービスの高度化・活性化

イ) 港湾の情報化の推進

物流の効率化とセキュリティ強化に資するため、電子情報の授受における標準項目やフォーマットなどの共通ルール(港湾物流情報プラットフォーム)の構築、港湾物流情報プラットフォームと連携した空コンテナの流通効率化及び電子タグ等高度なITを活用したセキュリティ強化策に取り組み、港湾の情報化の推進を図る。〔行政経費〕〔国費：0.9億円〕

- ・港湾物流情報プラットフォームの実現に向けた共通ルールのモデル構築
- ・空コンテナの流通効率化システムの実現可能性に関する検討
- ・電子タグ等を活用したセキュリティ対策等に関する普及支援方策の検討



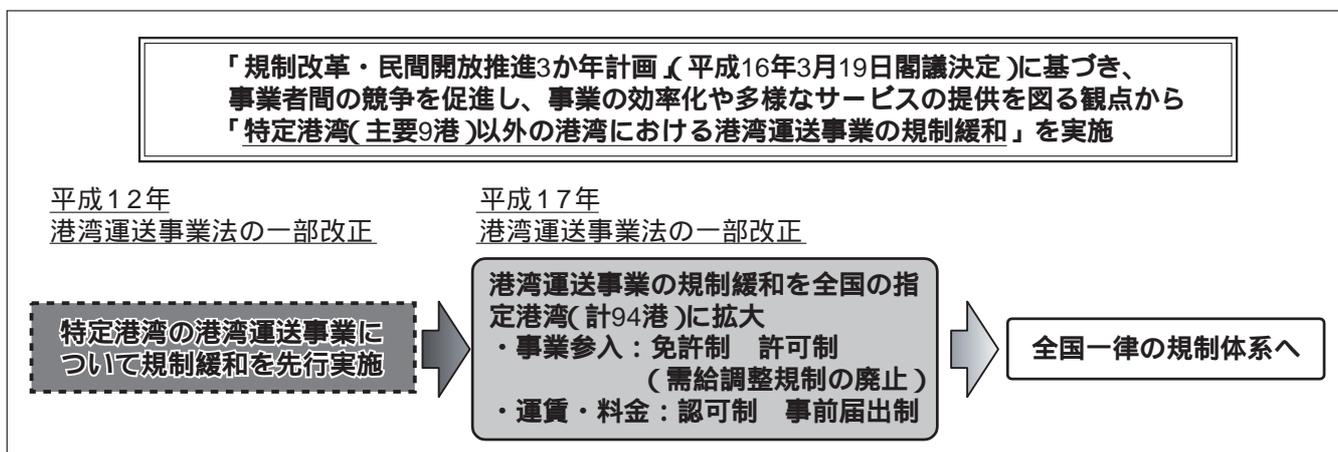
【港湾の情報化の推進】

ロ) 港湾運送事業の規制緩和の実施

港湾運送事業の規制緩和については、平成12年に特定港湾(主要9港)において先行実施され、平成17年の港湾運送事業法の一部改正(平成18年5月までに施行)により全国の指定港(94港)へ拡大される。

港湾運送事業の規制緩和の着実な実施を図るため、港湾運送事業への規制緩和の影響を調査するとともに、規制緩和後の港湾運送の安定化を図るための調査検討を行う。〔行政経費〕〔国費：0.1億円〕

主要9港：千葉港、京浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港、博多港



【港湾運送事業の規制緩和】