

平成19年2月22日
交通政策審議会
第22回港湾分科会

資料4

スーパー中樞港湾プロジェクトについて

平成19年2月22日

国土交通省 港湾局

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

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。

平成16年度(7月23日)

○スーパー中枢港湾の指定

(京浜港、伊勢湾(名古屋港・四日市港)及び阪神港)

平成17年度

○次世代高規格コンテナターミナルの形成支援

・港湾法改正、補助制度(その他施設費)の創設

○指定特定重要港湾の指定

○特定国際コンテナ埠頭の運営者の認定

平成18年度

○港湾全体のコスト・サービスの向上

・埠頭会社の改革によるターミナルの管理運営効率化

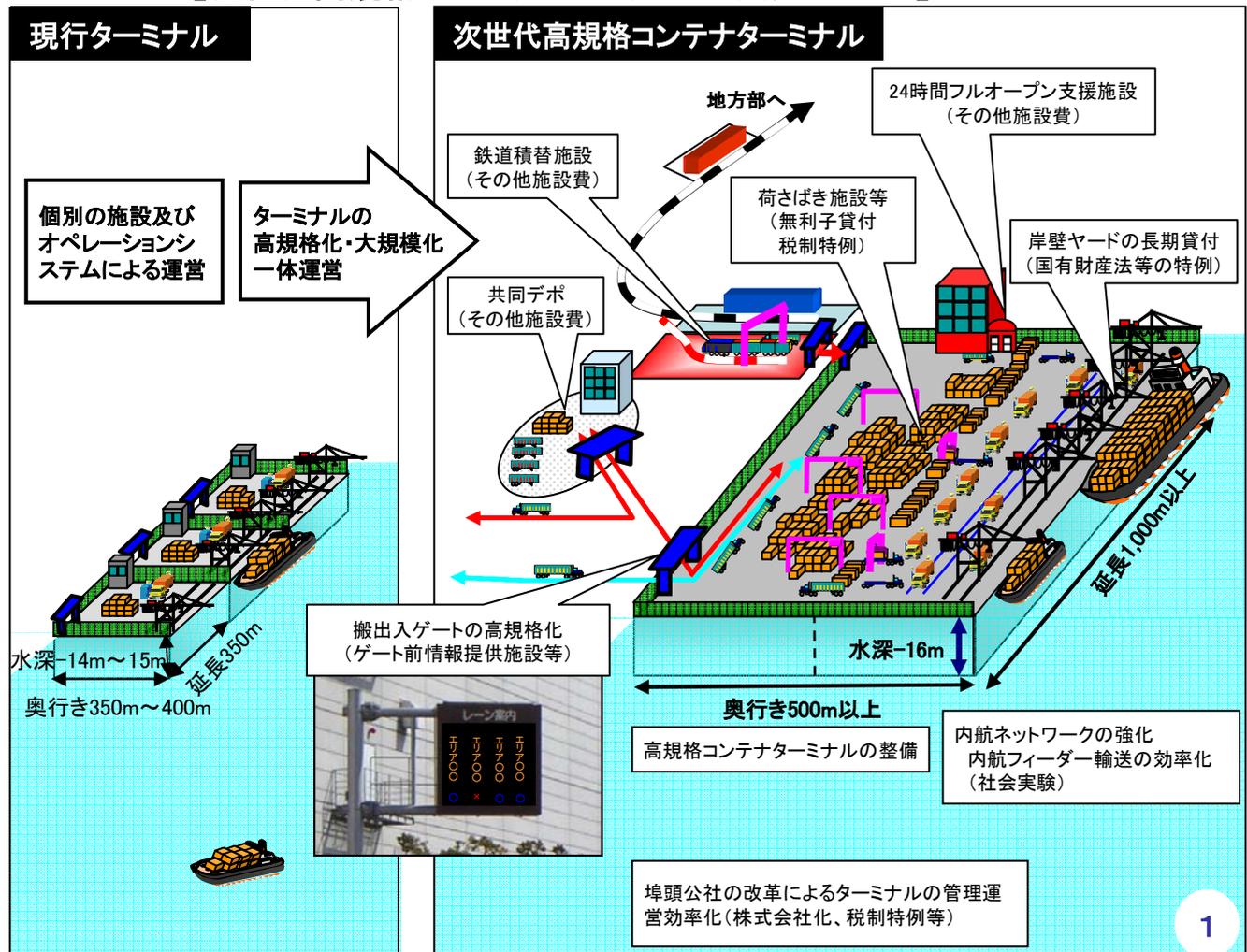
・内航・道路・鉄道等マルチモーダル物流ネットワークの整備(鉄道積替施設等)

平成19年度

○コンテナターミナルにおけるゲートの高規格化

○スーパー中枢港湾との内航ネットワーク強化

【次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ】



我が国港湾物流の国際競争力強化に向けた取り組み

	～平成16年度	平成17年度 《港湾活性化法》	平成18年度 《海上物流基盤強化法》	平成19年度
コンテナターミナルの機能強化 高規格コンテナターミナルの形成 民間事業者による 良質なコストサービスの提供 保安性との両立・安全性の向上	スーパー中枢港湾の指定 (京浜港、伊勢湾、阪神港) (16年度) 港湾荷役の24時間化 (13年度) 主要9港の規制緩和 (12年度) 国際船舶・港湾保安法の 制定及び同法に基づく 保安対策の実施	【大規模コンテナターミナルの 整備、効率化】 ○スーパー中枢港湾におけるメ ガオペレーターの認定・支援制度 の創設 (港湾法改正) ・高規格荷役機械整備へ無利子貸付 ・岸壁・背後ヤードの長期リース ・16m岸壁の着工 (名古屋港、大阪港) ・24時間フルオープン支援施設 の整備推進 (補助制度創設) ○港運事業の規制緩和 (港運法改正) ・許可制の全国展開	【既存ターミナルの効率化】 ○特定外貿埠頭の管理運 営主体の株式会社化 (承継法改正) ・埠頭公社民営化(株式会社化) ・16m岸壁の着工 (神戸港) ○民間事業者によるターミ ナル運営の拡大 (港湾法改正) ・岸壁・ヤードの長期リース制度の 全国展開	・ゲート前情報提供施設の整備 支援 ・東京港埠頭公社民営化 ・16m岸壁の着工 (東京港・横浜港) ・偏載監視施設の整備支援
港湾諸手続きのIT化、簡素化	港湾EDIの構築 (11年度)	○FAL条約への対応 (港湾法、港則法改正) ・入出港届の統一 ・夜間入港規制の廃止	・港湾物流情報プラット フォームの構築 (モデル事業を輸出業務で実施)	・港湾物流情報プラットフォームの構築 (モデル事業を輸入業務で実施) ・次世代シングルウィンドウ (府省共通ポータル)稼働 (H20)に向けた基本設計
ロジスティクス機能の構築		(物流総合効率化法の整備)	○港湾ロジスティクス拠点の 構築(港湾法改正) ・物流高度化基盤施設に係る無 利子貸付制度	
国内ネットワーク・港湾間の 連携強化		・共同デポの整備推進 (補助制度創設) ・内航フィーダーとの 接続機能強化 (社会実験)	・鉄道積替施設の整備 促進 (補助制度創設) ○内航船の建造促進 (機構法改正)	・大阪湾諸港の一開港化
船舶関係コストの低減	水先制度改革 (15年度)		○水先料金の低減(水先法改 正) ・水先料金制度規制緩和	