

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ 進捗状況

平成26年8月28日  
国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会  
(第6回) 資料1-2

個別施策の内容	平成26年度における取組・成果	5年程度の短・中期的計画(～平成30年度)	10年程度の長期的計画(～平成35年度)	別添
1)国際コンテナ戦略港湾への「集貨」				
①国際コンテナ戦略港湾への新たな集貨支援				
統合した港湾運営会社に対する新たな集貨支援制度の創設により、内航・外航船社や荷主等を対象として抜本的かつ強力な集貨を促進する。	国際基幹航路を利用して北米・欧州等へ輸送される貨物を国際戦略港湾へ集貨する事業等の実施に要する経費の一部を港湾運営会社に補助する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を実施する。平成26年度予算13.8億円。	引き続き「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を実施する。集貨事業によって集約された貨物により、欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。	港湾運営会社が集貨事業を自主的に継続する。基幹航路のみならず、我が国立地企業のグローバル化に対応した多方面・多頻度の直行サービスを構築する。	別添1
釜山港等へのフィーダー支援を行う地方港に対する対策として、地方における荷主の利便性が確保できるように他の集貨施策を実施しつつ、国際フィーダー航路に対しても外航航路と同等以上のインセンティブ措置を講じるとともに、釜山港においてトランシップされる貨物へのインセンティブ措置を廃止するよう、地方の港湾管理者に対して個別要請を行う。	釜山港等でのトランシップを助長しているインセンティブを行っている港湾管理者等に対し、釜山港等トランシップにつながるようなインセンティブは止めるよう、港湾局長から個別要請を行っているところ。その結果、釜山港等でのトランシップにつながるインセンティブの廃止等の動きがみられている。	引き続き、釜山港等でのトランシップを助長しているインセンティブを行っている港湾管理者等に対し、釜山港等トランシップにつながるようなインセンティブは止めるよう要請する。	引き続き、釜山港等でのトランシップを助長しているインセンティブを行っている港湾管理者等に対し、釜山港等トランシップにつながるようなインセンティブは止めるよう要請する。	別添2
コンテナターミナル着岸における内航コンテナ船への不利な運用を改善するため、港湾計画に係るガイドラインを改訂し、港湾計画上の取扱として「外内貿コンテナ埠頭計画」を導入する。	平成26年3月に港湾計画における「外内貿コンテナ埠頭計画」の取扱を定め、「港湾計画書ガイドライン(改訂版)」の変更を行うとともに港湾管理者に周知を図った。今年度予定される京浜三港港湾計画改訂により、「外内貿コンテナ埠頭計画」が位置付けられる見込み。	阪神港の港湾計画においても「外内貿コンテナ埠頭計画」を位置付け、内航コンテナ船着岸時の不利な運用を改善する。	—	別添3
②内航コンテナ船の競争力強化				
コンテナ貨物の積替機能向上を図るため、内貿集貨貨物を扱うターミナルの集約化や外貿ターミナルへの効率的な積替輸送等の実現に向け、外内貿連続バースの一体的運営に向けた実証事業を実施する。	阪神港及び京浜港において、外貿ターミナルへの効率的な積替輸送等の実現に向け、外内貿連続バースの一体的運営に向けた実証事業を実施する。平成26年度予算3.5億円。	国際戦略港湾において、実証事業で得た知見をもとに、外貿ターミナルへの効率的な積替輸送等の実現に向け、外内貿連続バースの一体的運営に向けた検討を進める。	国際コンテナ戦略港湾において、外内貿連続バースの一体的運営を実現する。	別添4
新技術導入動向を踏まえた内航船定員規制の緩和措置について、関係者間の理解醸成を前提に検討する。	高度船舶安全管理システムを搭載する一部船舶の機関部定員については、3名を2名に減ずる特例措置を設けているところ。関係者間の理解醸成を前提にしつつ、当該適用船舶の拡大を目指す。また、新技術導入動向を踏まえた内航船定員規制の緩和措置について、関係者間の理解醸成を前提に検討する。	引き続き、関係者の理解醸成を前提に、高度船舶安全管理システムに係る特例措置適用船舶の拡大、更には新技術導入動向を踏まえた内航船定員規制の緩和措置の検討を進める。	引き続き、関係者の理解醸成を前提に、高度船舶安全管理システムに係る特例措置適用船舶の拡大、更には新技術導入動向を踏まえた内航船定員規制の緩和措置の検討を進める。	別添5
コンテナ輸送における国際貨物・国内貨物の特殊車両通行許可基準・申請手続の統一については、軸重増加による道路構造物への疲労増大の影響の分析結果等を踏まえ、事業者・事業者団体を交えた検討を進める。	これまで国際海上コンテナを積載するセミトレーラー連結車のみ緩和(10トン→11.5トン)していた駆動軸重の制限を、バン型等のセミトレーラー連結車(2軸トラクタに限る。)すべてについて統一【平成26年度中に実施】	—	—	—
③鉄道・トラックによる国際海上コンテナ輸送の促進				
鉄道を活用した輸出入コンテナの長距離輸送促進のため、背高コンテナの輸送需要及び通行支障トンネルの解決策、貨物鉄道の利便性向上施策等について検討する。具体的には、物流のCO2削減ポテンシャルに関する調査(グリーン物流調査)の一環として、輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた課題や対応策を検討する。	環境省と連携し、海上コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた調査を実施する。	平成26年度の調査結果を基に、通行支障区間解消に向けた対策を検討するとともに、貨物のトラック輸送からの転換によりCO2削減を図るため、鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化を検討し、その拡大を図る。	貨物のトラック輸送からの転換によりCO2削減を図るため、鉄道による海上コンテナ輸送の円滑化を検討し、その拡大を図る。	別添6
国際海上コンテナ積載可能な新型貨車や高性能機関車の導入に対する支援を行う。具体的には、JR貨物が取得した新型貨車や高性能機関車に対する固定資産税特例措置について延長(2年間)する。	JR貨物が取得した大量牽引・高速走行が可能な機関車及び大量積載・高速走行が可能なコンテナ貨車に対する固定資産税の課税標準を5年間3/5に軽減する。(平成28年3月31日まで)	必要に応じ、新型貨車や高性能機関車の導入に対する税制上の支援策を検討する。	必要に応じ、新型貨車や高性能機関車の導入に対する税制上の支援策を検討する。	別添7
ターミナル混雑の改善を図るとともに、輸送の安全性を確保するため、関係者間における「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」等に基づく取り組みの徹底を図るなど、陸上における海上コンテナ輸送事業の環境整備方策について取り組みを進める。	「国際戦略港湾競争力強化対策事業」における渋滞対策事業などを活用し、ターミナル混雑の改善を図る。また、平成25年6月に策定された新安全輸送ガイドライン等の周知・取組状況についてフォローアップ調査を実施。一定程度の浸透が図られていることが確認された。引き続き、地方での連絡会議や関係業界主催の講習会等によりガイドラインの更なる浸透を図るとともに、ガイドラインの着実な実施に向けた取組を行う。	引き続き、「国際戦略港湾競争力強化対策事業」における渋滞対策事業などを活用し、ターミナル混雑の改善を図る。また、新安全輸送ガイドライン等のフォローアップを実施するとともに、必要に応じて、その他陸上の安全性を確保するための取組の充実を図る。	引き続き、「国際戦略港湾競争力強化対策事業」における渋滞対策事業などを活用し、ターミナル混雑の改善を図る。また、新安全輸送ガイドライン等のフォローアップを実施するとともに、必要に応じて、その他陸上の安全性を確保するための取組の充実を図る。	別添1 別添8

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ 進捗状況

平成26年8月28日  
国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会  
(第6回) 資料1-2

個別施策の内容	平成26年度における取組・成果	5年程度の短・中期的計画(～平成30年度)	10年程度の長期的計画(～平成35年度)	別添
2)国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」				
民間事業者等が行う国際コンテナ戦略港湾背後に立地する保管施設の建設・改良への無利子貸付制度の創設により、流通加工系企業等の国際コンテナ戦略港湾背後への誘致を促進する。また、特区制度等を活用した支援措置の強化を行うことも検討する。	国際戦略港湾におけるコンテナ貨物の需要創出を図るため、流通加工機能を有する物流施設を整備する民間事業者に対し、無利子貸付による支援措置を創設した。(平成26年度予算1.5億円)引き続き支援措置の充実強化について検討を行う。	無利子貸付制度等の活用により、国際戦略港湾における流通加工機能を有する物流施設の立地を促進し、コンテナ貨物の需要創出を図る。	無利子貸付制度等の活用により、国際戦略港湾における流通加工機能を有する物流施設の立地を促進し、コンテナ貨物の需要創出を図る。	別添9
3)国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」				
3-1)国際コンテナ戦略港湾のコスト低減				
大水深コンテナターミナルを国が整備し、港湾運営会社に直接貸し付けることにより、港湾コストを大幅に削減する。	平成26年4月から東京港・川崎港において直接貸付が行われることにより、全ての国際コンテナ戦略港湾において直接貸付が開始された。	大水深コンテナターミナルを国が整備し、順次、港湾運営会社に直接貸付を行うことにより、港湾コストの削減を図る。	大水深コンテナターミナルを国が整備し、順次、港湾運営会社に直接貸付を行うことにより、港湾コストの削減を図る。	別添10
3-2)国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上				
①ゲート前渋滞の緩和				
実入コンテナと空コンテナの処理を分離・効率化するため、コンテナターミナル近傍に空コンテナ蔵置場を確保するべく、関係者調整等を行う。	阪神港においては、コンテナ物流の円滑化及びゲート前の渋滞緩和を図るため、複数の民間事業者が共同利用するコンテナ蔵置・保管場、シャーシ置場、トレーラー待機所を活用。東京港においては、バン・シャーシプールなどコンテナ関連用地として新たな土地約21ヘクタールを確保するため、大井ふ頭その1・その2間の埋立工事を実施中。	阪神港においては、引き続きコンテナ蔵置・保管場、シャーシ置場、トレーラー待機所の活用を進める。東京港においては、第一期工事分約12ヘクタールについては、大井地区の渋滞解消に向けた車両待機場用地の確保のため、既存のバン・シャーシプールを移転・再整備し、平成28年度の供用開始を予定。第二期工事分約9ヘクタールについても、同様にコンテナ関連用地としての活用を予定。	引き続きコンテナ蔵置・保管場、シャーシ置場、トレーラー待機所の活用を進める。	別添11-1 別添11-2
コンテナターミナルの供用や、それをきっかけとしたターミナル再編、コンテナヤードの拡張等により、コンテナ蔵置容量を拡大する。	国際コンテナ戦略港湾における高規格コンテナターミナルの整備を進める。平成26年度予算約429億円。	国際コンテナ戦略港湾における高規格コンテナターミナルの整備を進め、2016年度までに現状3バースから12バースとする。	引き続き、高規格コンテナターミナルの整備を着実に進め、コンテナ蔵置容量の拡大を図る。	別添12
コンテナ搬出入情報の事前登録による予約制の導入に向け、実証実験を行うとともに、予約システムを構築する。	平成25年度に横浜港で行われたプレ実証実験及び実証実験の結果等を踏まえ、横浜港完全予約制の実施に向けて調整中。	完全予約制を導入し、ターミナルゲート前の渋滞緩和を促進する。	予約情報をターミナル運営(荷役、作業計画、ゲートオープン)の効率化に活用するなど更なる高度化を図る。	別添13
②ITを活用した効率的・一体的な港湾物流システムの構築				
国際コンテナ戦略港湾におけるターミナルの一体運営に向けた環境整備を図るため、各ターミナルのオペレーションシステム(TOS)を相互連携しコンテナ情報を共有する「ターミナルオペレーション連携システム」の構築に向け、外内貿連続バースの一体的運営のための情報共有に関する調査検討を行う。	コンテナターミナルの一体的運営のための情報共有に向けた調査を実施する。	ターミナルオペレーション統合システムを構築し、TOSを相互に連携する。	TOSを一つに統合し、全てのコンテナ情報を一つのシステム上で管理し、コンテナターミナルの完全一体運用を実現する。	別添14
システム運営の効率化及び利用者の利便性の向上を図るため、貿易に係るあらゆる手続き処理機能(NACCS)とコンテナ物流情報提供機能(Colins)を統合した「総合的物流情報プラットフォーム」を構築する。	NACCSの次期システム更新(平成29年10月予定)において、NACCSとColinsの機能を統合し、「総合的物流情報プラットフォーム」を構築するための検討を開始する。	NACCSとColinsを統合し、「総合的物流情報プラットフォーム」の稼働を開始する。	「総合的物流情報プラットフォーム」の機能の更なる充実を図る。	-
海外とのコンテナ物流情報の可視化を推進するため、日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)について、対象港湾及び共有情報(コンテナのゲートイン・ゲートアウト、船積み・船卸し日時)の拡大を図るとともに、ユーザーへのサービス提供を開始する。また、EU、ASEAN諸国等との物流情報システムの相互連携を検討する。	日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)について、8月25日にサービスを開始した。	日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)について、対象港湾の拡大を図るとともに、ASEAN諸国等との物流情報システムの相互連携を検討する。	物流情報システムの相互連携について対象国の拡大を図る。	別添15

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ 進捗状況

平成26年8月28日  
国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会  
(第6回) 資料1-2

個別施策の内容	平成26年度における取組・成果	5年程度の短・中期的計画(～平成30年度)	10年程度の長期的計画(～平成35年度)	別添
③コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大				
コンテナターミナルゲートオープン時間の早朝・夜間への拡大や24時間化について、製造業の生産・出荷体制に応じたニーズ・需要等を踏まえながら、荷主等へのサービス強化の観点から港湾運営の一環として取り組む。	製造業の生産・出荷体制に応じたニーズ・需要等を踏まえながら、荷主等へのサービス強化の観点から港湾運営の一環として取り組む。	引き続き、製造業の生産・出荷体制に応じたニーズ・需要等を踏まえながら、荷主等へのサービス強化の観点から港湾運営の一環として取り組む。	引き続き、製造業の生産・出荷体制に応じたニーズ・需要等を踏まえながら、荷主等へのサービス強化の観点から港湾運営の一環として取り組む。	-
3-3)コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等への対応				
国際コンテナ戦略港湾において、水深16mの耐震強化岸壁、奥行き500m以上の液状化防止対策ヤード、免震機能付ガントリークレーン等を有する高規格コンテナターミナルの着実な整備を進め、コンテナターミナル全体の効率的運営を実現する。	国際コンテナ戦略港湾における高規格コンテナターミナルの整備を進める。平成26年度予算約429億円。	国際コンテナ戦略港湾における高規格コンテナターミナルの整備を進め、2016年度までに現状3バースから12バースとする。	引き続き、高規格コンテナターミナルの整備を着実に進め、コンテナ船大型化等への対応を図る。	別添12
港湾運営会社の民間ノウハウを活かし、コンテナ搬出入の迅速化に資する立体格納庫やAGVの導入、荷役機械(トランスファークレーン)の遠隔操作化等によるコンテナターミナルの抜本的な高度化に向け取り組む。	コンテナターミナルの高度化のあり方について検討する。	コンテナターミナルの高度化のあり方について検討する。	コンテナターミナルの高度化のあり方について検討する。	-
3-4)戦略的な港湾運営				
①統合する港湾運営会社の体制のあり方				
統合した港湾運営会社への国の出資制度の創設により、国、港湾管理者、民間事業者による協働体制を構築しうる出資構成を実現するとともに、会社の財務基盤の強化を通じて設備投資を促進する。	国の出資を可能とする港湾法改正法が7月1日に施行され、国の出資が可能となった(4月23日に成立、5月1日公布)。国の出資について、港湾管理者・港湾運営会社との調整を進める。	国の出資について、港湾管理者・港湾運営会社との調整を進める。	国、港湾管理者、民間事業者による協働体制を構築するとともに、設備投資を促進する。	別添16
国がコンテナターミナルを港湾運営会社に低廉に貸し付けることによる利用者に対するコストメリットを“見える化”する措置について検討する。	”見える化”の方策について、港湾運営会社との間で検討を進める。	”見える化”の方策について、港湾運営会社との間で検討を進める。	”見える化”の方策について、港湾運営会社との間で検討を進める。	-
②今後の広域的な港湾運営・管理のあり方				
国際コンテナ戦略港湾をはじめとして我が国港湾の更なる国際競争力の強化の観点から、引き続き、広域的な港湾運営・管理のあり方について検討する。	平成26年10月1日に予定されている阪神港の経営統合、今年度中に予定されている京浜港の経営統合により、広域的な港湾運営を進める。広域的な港湾管理のあり方についての検討を進める。	広域的な港湾運営・管理のあり方について検討する。	広域的な港湾運営・管理のあり方について検討する。	別添17