

個別施策の内容	取り組み状況	今後の方向性
<p>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</p>		
<p>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。</p>	<p>「国際戦略港湾競争力強化対策事業II」により、平成26年度から平成29年度の4年間で国内外からの約67万TEUの集貨に対して支援を行った(平成29年の神戸港におけるコンテナ貨物取扱個数が、過去最高となる約292万TEUを記録)。 地方港と戦略港湾とを結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が、平成30年6月時点で、阪神港では平成26年4月時点の68便から102便に、横浜港・川崎港では平成28年3月時点の33便から48便にそれぞれ増加した。また、内航船社における大型内航コンテナ船の新造が促進された。 横浜港においては、平成29年4月から北米基幹航路が新規開設された。</p>	<p>国際コンテナ戦略港湾への集貨は進んでいるが、国際基幹航路の維持・拡大に向けて、引き続き、集貨を促進する。</p>
<p>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。</p>	<p>平成25年6月及び平成30年7月に、国土交通省から重要港湾以上の各港湾管理者に対し、インセンティブ措置の見直しに向けた協力要請文書を発出した。</p>	<p>各港湾管理者に対し、個別要請を行う。</p>
<p>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。</p>	<p>平成26年3月に、「港湾計画書作成ガイドライン」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」を導入するとともに、港湾管理者に周知した。 京浜港においては平成26年11月に、神戸港においては平成28年7月にそれぞれ港湾計画を変更し、「外内貿コンテナ埠頭計画」が位置付けられた。</p>	<p>阪神港における「外内貿コンテナ埠頭計画」の位置づけについて、引き続き、検討する。</p>
<p>②内航コンテナ船の競争力強化</p>		
<p>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。</p>	<p>平成26年12月から平成27年11月に、内航船社を対象に、優先利用バースを提供するとともに、当該ターミナルから外貿ターミナルへの横持ち等を行う実証実験を実施し、内航船の沖待ち・バースホッピングを減少できることを確認した。</p>	<p>引き続き、国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化を図る。</p>
<p>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。</p>	<p>平成26年1月以降、高度船舶安全管理システムの認定を新たに受けた5隻のうち3隻の内航船に対し、定員規制の緩和措置を講じた。</p>	<p>引き続き、当該措置の活用を促進する。</p>
<p>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。</p>	<p>平成26年度に、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した。 さらに、道路法改正(平成30年4月)に伴う政省令改正等により、重要物流道路の一部区間について、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特殊車両通行許可を不要とする措置を導入する。</p>	<p>—</p>
<p>③鉄道・トラックによる国際海上コンテナ輸送の促進</p>		
<p>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。</p>	<p>平成27年度及び平成28年度に、環境省と連携しつつ、背高海上コンテナの輸送が可能となる低床貨車の開発に向けた検討を進めた。</p>	<p>低床貨車の開発を進める。</p>
<p>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。</p>	<p>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特例措置を行うことにより、コンテナ貨車については、平成29年度末までにその全てについて更新を行った。</p>	<p>引き続き、特例措置を講じ、機関車の更新を促進する。</p>
<p>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策について取り組みを進める。</p>	<p>「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」等の周知・取り組み状況についてフォローアップ調査を実施し、一定程度の浸透が図られていることを確認した。また、必要に応じ改訂を行うとともに、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等の更なる浸透を図った。</p>	<p>引き続き、ガイドライン等の浸透を図る。</p>

個別施策の内容	取り組み状況	今後の方向性
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。	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する無利子貸付による支援制度(特定用途港湾施設整備事業)を創設し、神戸港及び横浜港において、各1件、本制度が活用され、創貨が図られている。また、物流施設を再編・高度化する民間事業者に対する補助事業(港湾機能高度化施設整備事業)を創設し、神戸港において2件、本制度が活用され、創貨が図られている。	引き続き、無利子貸付制度等を活用し、創貨を図る。
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。	国が整備した大水深コンテナターミナルについては、港湾運営会社に低廉な価格で貸付を行っている。	引き続き、直接貸付により、港湾コストの削減を図る。
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。	大阪港南港地区及び神戸港六甲アイランド地区において、シャーシ置場(約270台分)とトレーラー待機場所(約50台分)をそれぞれ確保するなど、国際戦略港湾において取り組みが進められている。	引き続き、コンテナ蔵置場等を確保する。
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。	3-3)において後述。	後述
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28年度から、横浜港において、情報技術を活用してゲート処理及びヤード内荷役作業を効率化することでコンテナ搬出入能力を向上させるための実証事業を実施している。平成29年度には、開発した新・港湾情報システム「CONPAS」を用いて試験運用を行った。平成30年度には、対象範囲を更に拡大し試験運用を行い、その結果を踏まえて運用方法を確立し、「導入指針」を策定する。	他港においても、実証事業の成果を導入・促進する。
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。	TOSの相互連携に向けた調査を実施した。	
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。	平成29年10月のNACCSのシステム更新時には、NACCSとColinsの機能統合ができなかったが、引き続き、機能統合に向けて調整している。	港湾の完全電子化に向け、港湾関連データ連携基盤の構築に向け取り組む。また、中韓、ASEAN諸国等との相互連携についても検討する。
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。	NEAL-NETについて、平成30年度中に、対象港湾を現在の19港から27港に拡大する予定である。また、ASEAN諸国等との物流情報システムの相互連携について検討している。	

個別施策の内容	取り組み状況	今後の方向性
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。	「国際戦略港湾競争力強化対策事業」において、戦略港湾におけるターミナルゲート前の渋滞の緩和を図るための事業を行った。阪神港では平成26年度から平成29年度まで、京浜港では平成28年度に事業を実施し、ゲートオープン時間の延長時間中に一定程度の台数の車両がゲートを通過することにより、ゲート前渋滞長を削減するなど、一定の効果が認められた。	港湾管理者及び港湾運営会社による取り組みに移行する。
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いて、高規格コンテナターミナルの整備を行い、当該施設を港湾運営会社に対して直接貸し付けることによって、港湾コストの低減を図り、コンテナターミナル全体の効率的な運営を推進している。平成29年度末時点で、14バース(耐震強化岸壁。水域施設が整備中であるものを含む。)が完成した。	引き続き、高規格コンテナターミナルの整備を進める。
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。	平成28年度から、横浜港及び神戸港において、既設コンテナターミナルにおいて遠隔操作RTG(タイヤ式門型クレーン)を導入する際の荷役の安全性確保のための実証事業を実施している。平成30年度には、本実証事業の結果を踏まえ、「RTG遠隔操作化における安全確保のための運用規程作成ガイドライン(仮称)」を策定する予定である。	遠隔操作RTGの導入促進を図る。
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。	平成26年12月に阪神国際港湾(株)に、平成28年3月に横浜川崎国際港湾(株)に対してそれぞれ国が出資を行い、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し、設備投資を促進した。	引き続き、財務基盤の強化を通じて設備投資を促進する。
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。	港湾運営会社とターミナル借受者との間で、綿密な情報交換を行っている。	引き続き、港湾運営会社とターミナル借受者との間で情報交換を行う。
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。	阪神国際港湾(株)と横浜川崎国際港湾(株)がそれぞれ設立され、広域的な港湾運営が行われている。	引き続き、広域的な港湾運営を行う。