

# スーパー中枢港湾プロジェクトの深化

アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現に向けたスーパー中枢港湾プロジェクトの深化

## 現状と課題

我が国港湾のアジアの主要港に対するコスト・サービス面での後れ（釜山港、高雄港の港湾コストは我が国港湾コストの約7割。シンガポール港のリードタイムは1日程度（我が国港湾のリードタイムは3～4日））

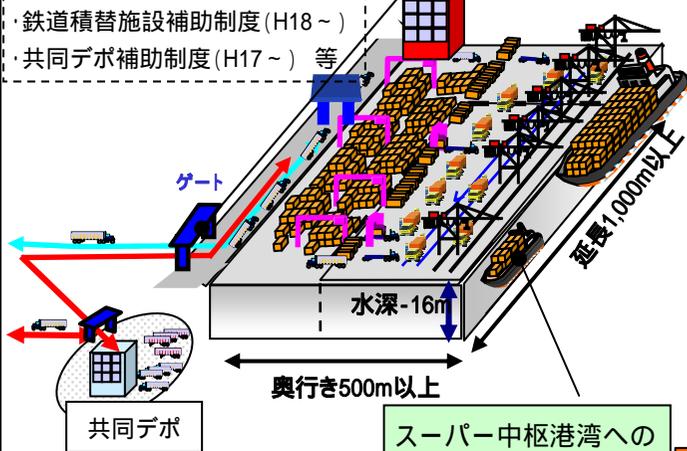
## 施策の内容

### 次世代高規格コンテナターミナル

（単一民間事業者により一体的・効率的に運営）

- メガオペレーターへの無利子貸付（H17～）
- 行政財産の長期貸付（H17～）
- 24時間フルオープン支援施設補助制度（H17～）
- 鉄道積替施設補助制度（H18～）
- 共同デポ補助制度（H17～）等

車輛の集中によるゲート前及び周辺道路の混雑が深刻化



スーパー中枢港湾への貨物の集約のために、内航フィーダーの活性化が不可欠

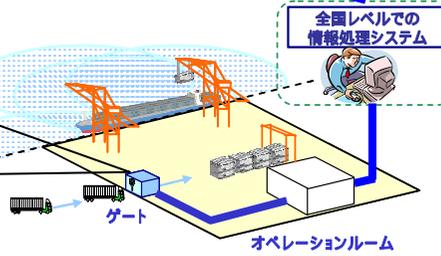
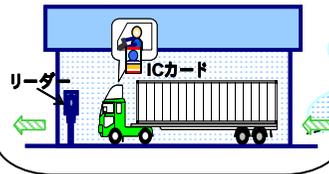
### 1. 出入管理システムの整備等（H19～）

コンテナターミナルゲートの高規格化のための施設整備、出入管理のシステム整備等の競争力強化策を推進

迅速な入構（効率性向上）  
出入者確認の徹底（保安性向上）

出入確認の共通カード化  
（利便性向上）

ゲート



迅速なゲート通過と共通カード化による利便性向上を実現（出入り者確認の徹底により保安性も確保）

リードタイムの短縮

### 2. 内航ネットワークの強化（H19～）

内航フィーダー輸送において船型の大型化によるコスト低減を図るため、スーパー中枢港湾経由で、同一船舶により内航フィーダー航路と東アジア航路を一貫運航する社会実験を実施

スーパー中枢港湾において、船員待機施設の整備検討  
地方港において、小口需要に対応した荷役機械の整備、RORO船就航岸壁の整備、トレーラー・シャーシ・コンテナ保管施設の整備の検討

スーパー中枢港湾への貨物の集約により、コンテナ1個当たりの取扱いコストが低減

コストの低減

## 施策の効果

2010年度までに、アジアの主要港並みに、港湾コストを約3割低減、リードタイムを1日程度に短縮

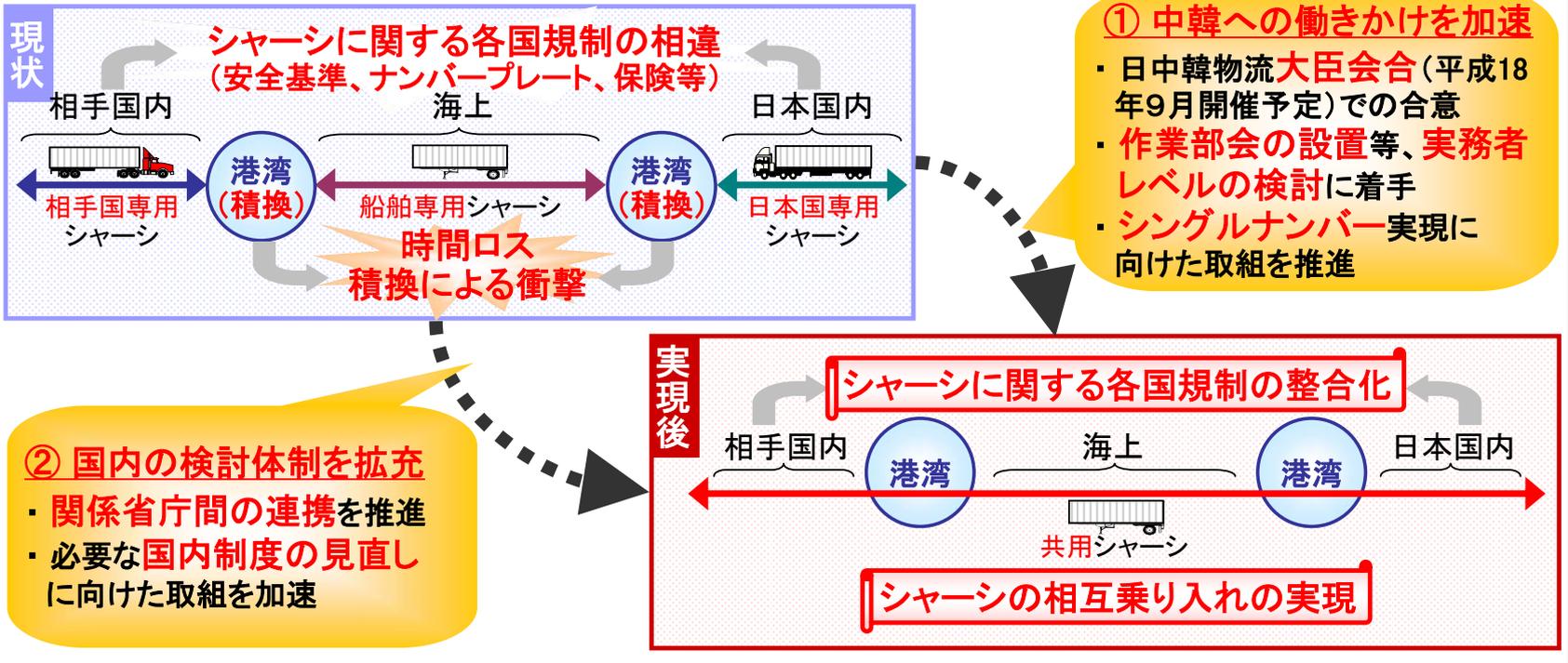
# 日中韓連携の強化

- 日中韓航路に使用されるシャーシについて、シングルナンバーによる相互乗り入れを推進

## 現状と課題

- 我が国と韓国・中国との間の航路で、荷役効率や輸送品質確保に優れたRORO船・フェリーの就航が増加しているが、各国の各種規制の相違もあり、シャーシの相互乗り入れができず、原則として、港での積換が必要

## 施策の内容



## 施策の効果

- 港での積換時間の半減により在庫縮減・コスト削減を実現
- 積換の際の衝撃を無くすことにより輸送品質を向上

# 大都市圏拠点空港の物流機能強化

- 羽田再拡張事業や成田空港の平行滑走路の延長等、首都圏の航空物流機能を抜本的に強化するための取組を推進
- 関空の平行滑走路供用や物流施設拡充等、関西・東アジア間の航空物流ネットワーク強化のための取組を推進

## 現状と課題

- 国際貨物輸送量が緩やかな上昇傾向にある中、国際航空貨物輸送の重量・金額ともに約10年間で約2倍と急激に増大
- 東アジアとの国際物流は今後大幅に増大することが見込まれる中、我が国の航空物流機能の強化が喫緊の課題

## 施策の内容

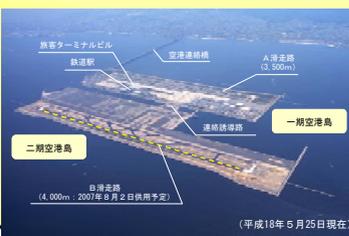
大都市圏拠点空港の物流機能強化のため、官民が一体となってハード・ソフト両面からの取組を強力に推進

### 羽田再拡張事業の推進



四本目の滑走路やPFI方式による国際線地区の貨物ターミナル等を整備

### 関空物流機能の強化



来年8月供用予定の二本目の滑走路整備や物流施設の拡充等を推進

### 成田物流機能の強化

北伸による平行滑走路の延長やローディングエプロン等物流施設の整備を推進



### ICタグを利用した航空物流の効率化

航空物流分野におけるICタグ活用に係る実証調査を実施

- 航空貨物へのICタグ装着により、
- 貨物情報の自動認識
- ゲートチェックの効率化

- ICタグ登録情報の活用により、
- 危険品チェックの効率化
- 検査履歴確認の効率化



## 施策の効果

### 大都市圏拠点空港における航空物流機能の抜本的強化

- ◎再拡張後の羽田における深夜・早朝時間帯の貨物便の就航を実現
- ◎成田において処理能力が約1割増となるほか、荷さばきの効率化を実現
- ◎関空において完全な24時間運用が実現し、深夜貨物便の就航に係る利便性が大幅に向上
- ◎セキュリティレベルを向上させつつ航空貨物輸送の効率化が実現

# 国際水準の物流ネットワークの構築

- 国際競争力強化を図るための国際物流基幹ネットワークの構築
- 拠点的な空港・港湾へのアクセス性向上

## 現状と課題

### ○国際物流に対応した道路ネットワークが不足

国際物流戦略上重要な幹線道路ネットワークに国際標準コンテナ車<sup>※1</sup>が通行できない区間が存在(約560km)

※1 長さ40フィート(約12m)の背高コンテナを積載したトレーラ。最大積載時の車両総重量が44t、車高が4.1m。

### ○拠点的な空港・港湾へのアクセス道路が未整備

拠点的な空港・港湾への10分アクセス率<sup>※2</sup>は、欧米に比べ低水準(欧米:約9割、日本:66%(H17末))

※2 高規格幹線道路・地域高規格道路等のIC等から10分以内に到達可能な拠点的な空港・港湾(67箇所)の割合。

## 施策の内容

○三大都市圏環状道路など高規格幹線道路・地域高規格道路等の整備を推進し、国際競争力の強化に寄与する幹線道路ネットワークを整備

○国際標準コンテナ車が通行できない区間(約560km)

については、橋梁補強等の緊急対策事業により、スーパー中枢港湾に係る区間等を中心に早期に解消

⇒**国際物流基幹ネットワーク(約34,000km)の構築**

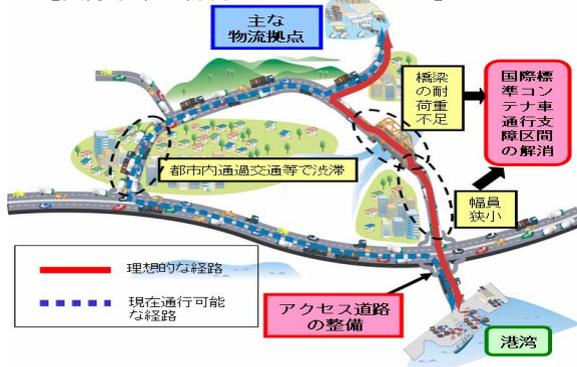
○拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備を重点的かつ効果的に推進

## 施策の効果

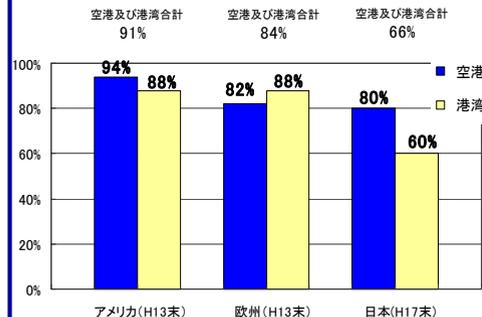
拠点的な空港・港湾アクセスを含む、国際物流に対応した道路網の戦略的な構築

- ・国際物流基幹ネットワーク(約34,000km)の構築
- ・拠点的な空港・港湾への10分アクセス率を約9割まで向上

【国際水準の物流ネットワークイメージ】



【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率】



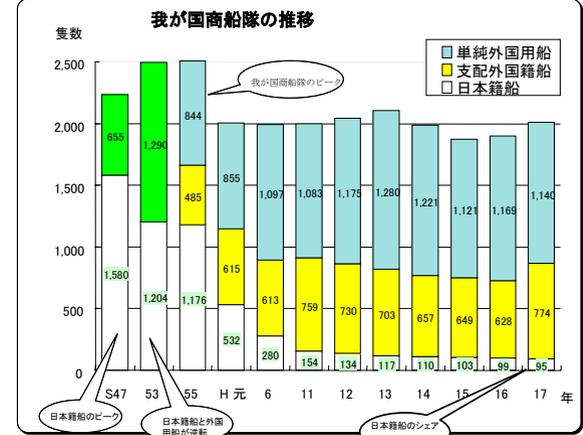
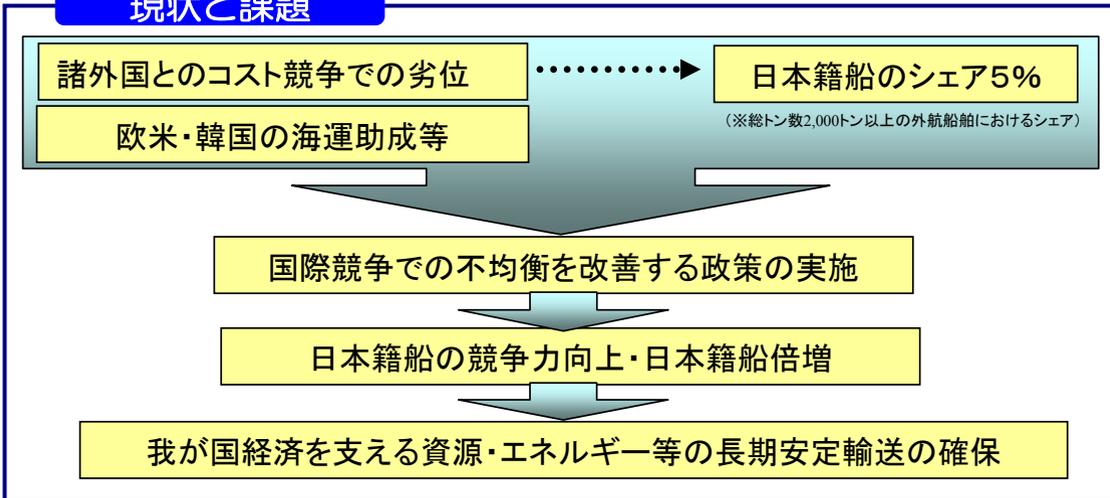
物流の効率化等による物流コスト、発注から納品までにかかる時間の削減

**国際競争力の強化に寄与**

# 日本籍船倍増計画

- 外航海運について、国際競争条件の均衡化を進めることにより、当面、日本籍船の倍増を目指して国際競争力を向上させ、資源エネルギー等の長期安定輸送の確保等を実現

## 現状と課題



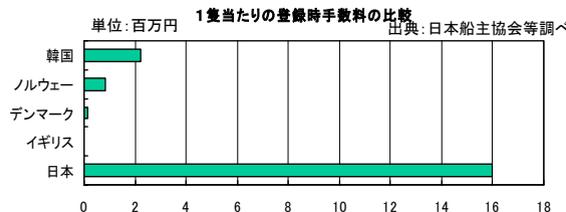
注1: 総トン数2,000トン以上の外航船舶が対象  
注2: 昭和54年以前の単純外国用船と支配外航船舶の隻数は不明である。 出典: 海事局調べ

## 施策の内容

- 日本籍船に対し、①長期安定輸送に従事する資源エネルギー等の不定期船、②日本人船員の確保・育成、③安全/環境基準(国際基準の前倒し)等の要件に応じ、インセンティブの付与により、国際競争条件を均衡化

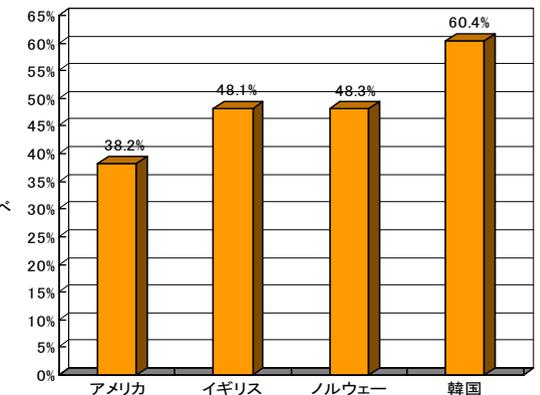
## 施策の効果

- 日本籍船の倍増による
  - ・資源エネルギー等の長期安定輸送
  - ・日本人船員の確保・育成
  - ・安全・環境基準の向上



注1: 韓国は済州島船籍、イギリスはマン島船籍  
注2: VLCC(総トン数160,000トン、船価124百万US\$の場合)

## 諸外国の自国籍船率(船隊総数に占める自国籍船数の割合)の比較



出典: UNCTAD「Review of Maritime Transport, 2005」  
注: 総トン数1,000トン以上の内外航船舶を対象

# 都市内物流対策のトータルプラン策定

- 支援施策を体系的に示した「トータルプラン」を提示し、地域ぐるみの取組を集中的に支援
- 物流事業者、商店街等が行う貨物車専用駐車場の整備等を支援し、荷さばき駐車対策を促進

## 現状と課題

- 都市内の大規模ビルにおける館内集配の長時間化や都市に流入する貨物車両による渋滞の発生等の問題に対して、関係各局が個別に対応しているため、国土交通省としての総合的・効率的な都市内物流対策が不十分
- 地域の関係者の利害が必ずしも一致しないため、連携した取組体制を速やかに構築することが困難
- 改正道路交通法による駐車規制の厳格化にもかかわらず、十分な荷さばきスペースを確保することが困難

## 施策の内容

### 都市内物流対策トータルプラン(仮称)の策定

- 戦略的な物流円滑化メニューの体系化
- 関係各局・地方局・地方公共団体・物流事業者・荷主等の連携

### 地域ぐるみの取組に集中的支援

(取組・支援のイメージ)

ベストプラクティスの共有

協議会を設置し地域ぐるみで実施

共同配送の導入促進

共同荷さばき場の整備支援

### 関係各局が連携支援

- 調査・検討等のソフト支援
- グリーン物流パートナーシップモデル事業、普及事業
- 大臣表彰、マイスター制度

等

### 荷さばき駐車対策の促進

物流事業者、商店街等が連携して行う荷さばき駐車対策のうち、新規性、効率性、普及性が高いもの等に対し、貨物車専用駐車場の設置経費等をモデル的に支援



## 施策の効果

- 施策メニューが様々な関係者に対して体系的に提示されることにより、関係者の連携を迅速に促進
- 地域の実情を踏まえた地域ぐるみの取組を関係各局が連携して支援することにより、支援の効果を最大化
- 違法な路上荷さばき駐車削減により、交通流の円滑化、輸送システムの効率化を促進

⇒ 総合的な都市内物流の効率化を実現



# 外国人観光客の訪日促進

## ■ ビジット・ジャパン・キャンペーンの強化・高度化

### 現状と課題

○平成17年の訪日外国人旅行者数は過去最高の673万人

○2010年に外国人旅行者を1000万人受け入れるとの目標の確実な達成のため、より幅広い訪日需要の開拓と受入態勢の整備が重要

### 施策の内容

ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化

2003	五大市場で開始	521万人
2004	欧州市場を追加	614万人
2005	事業評価による重点化、地方連携事業の拡充 東アジアへの重点化、豪・タイ・星・カナダ追加	673万人
2006	青少年交流の強化、姉妹都市交流の強化	

**2007**

日中文化スポーツ  
交流年  
日タイ観光交流年  
日カナダ観光交流年  
日印観光交流年

より幅広い  
訪日需要の  
開拓が必要

訪日ビジネス  
需要の拡大  
文化・スポーツ  
交流の活用  
日中韓共同による  
観光交流拡大策の推進  
新規新興市場  
(露、印、マレーシア)の開拓

**2010**

1000万人達成へ

2007年度の具体的取組み

### 国際会議、国際文化・スポーツイベント等 (MICE\*)を活用した交流の拡大

- ビジネス関連需要は訪日旅行全体の20%以上
- ビジネス国際会議はアジアでの誘致競争が激化  
⇒国際会議、企業研修・報酬旅行等を、地域と連携して誘致
- 「世界陸上大阪大会」、「世界華商大会」等の国際イベントの来訪者を対象に訪日外国人誘致を強化

### 日中韓観光ピックバンの実現

- 青少年交流などによる観光交流の拡大や三国内の他の二国を周遊する旅行商品の造成などにより、三国間の観光交流を拡大
- 三国の共同観光プロモーションなどにより、三国外と三国の観光交流を拡大

\*Meeting, Incentive Travel, Convention/Conference/Congress, Exhibition/Event

### 施策の効果

- ・2010年までに外国人旅行者を1000万人受け入れるとの目標を確実に達成
- ・日中韓域内の観光交流を2010年までに1700万人以上(2005年約1200万人)とする

# 潤いのある新たな暮らしの広がりとツーリズムの活性化

- 「ニューツーリズム」創出に資する新ビジネスモデル確立等のため、実証実験などの取組を実施
- 休暇の取得・分散化の促進により、旅行需要の拡大、平準化に向けた環境を整備

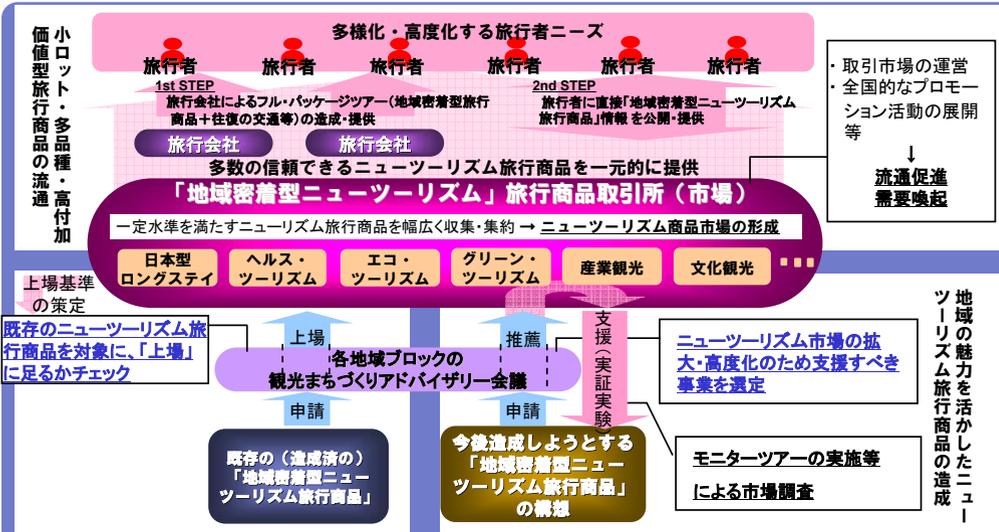
## 現状と課題

- 旅行者ニーズの多様化・高度化により、多品種・小ロット・高付加価値型の「ニューツーリズム」の潜在的需要が高まっているが、現在の大量規格商品を主とする旅行市場では十分に流通していない状況
- 職場環境などにより、年次有給休暇が取得しづらいため、旅行需要がゴールデンウィークやお盆、年末年始、週末に集中し、観光関連産業、観光客双方に弊害

## 施策の内容

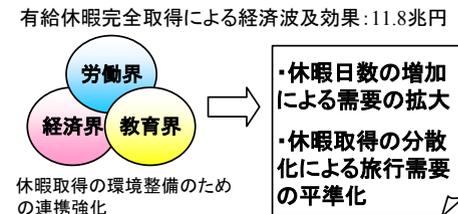
### 新たなビジネスモデルの創出・流通【供給・流通面】

#### 「ニューツーリズム創出・流通促進」事業



### 旅行需要の創出【需要面】

#### 休暇の取得・分散化の促進



## 施策の効果

- ・観光を通じた地域の活性化
- ・国内旅行市場の活性化
- ・豊かさの実感できる国民生活の実現