

事前評価票【No. 23】

施策等名	港湾施設の出入管理の高度化	担当課 (担当課長名)	港湾局管理課 港湾保安対策室 (室長 池上正春)
施策等の概要	<p>港湾内の高規格コンテナターミナル等において、出入者・車両の出入資格の正当性の確認等に要している時間を短縮し、人と貨物のゲート通過の迅速性の向上及び保安性の確保を行うことを目的に、ターミナルゲートシステムの自動化及び共通化に向けた実証実験を行う。</p> <p>【平成17年度予算額：ゲート効率化に関する実証実験の実施 0.6億円】</p>		
施策等の目的	港湾内の高規格コンテナターミナル等において、保安性と物流の効率性を高めるために、出入管理の高度化を図る。		
関連する政策目標	9) 交通安全の確保		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>○改正SOLAS条約発効等に伴い、高規格コンテナターミナル等において出入管理が義務づけられ、なりすまし防止等保安性の向上のためには本人確認が必要となった。利用者は複数の港湾・ターミナルに出入りすることから、物流の効率性向上には共通化された通行証等の導入が効果的であるが、現在、紙の通行証を各施設がバラバラで運用している。(目標と現実のギャップ)</p> <p>○各施設で共通化された、出入管理についての統一的なルール・基準等が存在していないため、保安性が高くかつ共通化された出入管理の仕組みが構築できない状況である。(原因分析)</p> <p>○したがって、複数の港湾・ターミナルで身分証明がなされる仕組みを共通化し、これに対応したゲート施設の整備を検討する必要がある。(課題特定)</p> <p>○上記に基づき、港湾施設における出入管理の高度化を実現するため、本人確認の自動化や共通化に関する実証実験を行う。(施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	高規格コンテナターミナル等において、保安性の向上と物流の効率化の両立を図ることは、当該ターミナルの管理者、利用者等にとり、喫緊の課題であり、当該港湾の国際競争力にも資することから、実施する意義は高い。		
行政の関与	港湾、ターミナルに存在する高規格コンテナターミナル等の出入管理の高度化により、周辺地域における保安性が確保されるとともに、当該港湾の国際競争力が向上することから行政の関与が必要。		
国の関与	対象となる高規格コンテナターミナル等は、複数の港湾・ターミナルに存在しており、個々のターミナルの管理者、港湾管理者の観点では出入管理の共通化を行うことが困難であることから国の関与が必要。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>高規格コンテナターミナル等において、個々の管理者が別々に保安性の向上と物流の効率性の確保を目的とした出入管理の高度化を行う場合、全国の該当する港湾・ターミナルに必要なトータルコストは結果として増大し、統一のとれた方法を導入することが困難。国が、出入管理についての統一的なルール・基準等を確立することで、効率的に全国共通の出入管理の高度化を実現することが可能となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策を実施することにより、港湾施設における出入管理の高度化に関するモデルケースが策定され、全国共通の出入管理の高度化の実現に向けた取り組み（国による高度化ゲートに対する支援等）を推進できる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No. 38】

施策等名	総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）支援の推進（支援制度の拡充）	担当課 （担当課長名）	港湾局環境整備計画室 （環境整備計画室長 牛嶋龍一郎）
施策等の概要	静脈物流拠点の形成、静脈物流ネットワークの構築の推進に向け、総合静脈物流拠点港における循環資源を取り扱う岸壁等の重点的な施設整備を行うとともに、港湾管理者・民間事業者による施設整備に対する支援を拡充する。		
施策等の目的	循環型社会の構築を図るため、港湾における静脈物流拠点の形成を支援し、海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築を推進する。		
関連する政策目標	16) 循環型社会の形成		
関連する業績指標	70) 循環資源国内輸送コスト低減率		
指標の目標値等	70) 平成14年度比約1割削減（平成19年度）		
施策等の必要性	<p>○循環型社会の構築が求められている中で、低コストかつ環境負荷の小さい海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築を推進するに当たり、広域的なりサイクル拠点としてのポテンシャルが高い港湾を核として、静脈物流拠点の形成が必要とされている。しかしながら、循環資源に対応した施設が不足しており、循環資源の海上輸送が進んでいない。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○港湾管理者や民間事業者による施設整備が進まない要因としては、循環資源を取り扱うための静脈物流基盤は収益性が低いことが考えられる。（＝原因分析）</p> <p>○課題の解決に向け、港湾管理者や民間事業者による施設整備を推進するための施策が必要である。（＝課題の特定）</p> <p>○このため、循環資源を取り扱う岸壁等の重点的な施設整備を引き続き行う。あわせて、荷さばき・保管施設及び排水処理施設等の施設整備を行う港湾管理者への新規補助制度の創設、民間事業者による積替・保管施設等の循環資源を取り扱う施設の整備に対する低利融資を拡充し、静脈物流拠点の形成を推進する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	産業廃棄物の場合では、全国で約4年、首都圏で約1年の最終処分場の残余年数（H14.4現在）であり、残余容量のひっ迫が深刻な状況にあるなど、効率的なりサイクルシステムの構築が必要とされている。		
行政の関与	循環型社会実現のための静脈物流システムの構築については、循環型社会形成推進基本計画（H15.3閣議決定）等にも位置づけられており、推進に向け積極的な行政の関与が必要である。		
国の関与	地域で発生した廃棄物等を広域的に輸送し資源として有効に利用するために静脈物流システムが活用されるなど、都道府県の域を越えた広域的な観点が必要な施策であることから、国が積極的に関与する必要がある。		
施策等の効率性	<p>○総合静脈物流拠点港に対する支援制度の拡充を図ることにより、集中的かつ選択的投資が可能となる。</p> <p>○平成16年度に作成した循環資源の取扱いに関するガイドラインの運用、官民の連携促進等の諸施策及び本施策の活用によって静脈物流基盤を確保することにより、海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築が促進され、循環資源の国内輸送コスト低減を図ることができる。</p>		

<p>施策等の有効性</p>	<p>○循環資源国内輸送コスト低減率 実績値：平成14年度比約2%減（H15年度） 海上輸送による輸送コスト低減に進展が見られ、静脈物流拠点とネットワークの形成による効果の発現が今後期待される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○平成15年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標16「循環型社会の形成」 （3）循環資源の輸送コストを低減する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 （参考） ・静脈物流拠点の形成に向け、民間が整備する積替・保管施設等、基盤施設の確保が必要であるが、循環資源については基盤施設の収益性が低いことが想定されるため、基盤施設整備に対する支援制度の構築が不可欠となっている。 ・引き続き官民の連携促進、静脈物流基盤の整備等を推進するほか、港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充を検討していく。</p>

事前評価票【No. 39】

<p>施策等名</p>	<p>スーパー中枢港湾プロジェクトの推進</p>	<p>担当課</p>	<p>港湾局計画課 (計画課長 林田 博) 港湾局港湾経済課 (港湾経済課長 田村 明 比古)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>スーパー中枢港湾において、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現するため、スーパー中枢港湾における次世代高規格コンテナターミナルの形成に係る支援等の措置を講ずる。 【平成17年度予算額：次世代高規格コンテナターミナルの形成に係る支援事業等 283 億円】 【港湾法改正】 特定国際コンテナ埠頭を有する特定重要港湾のうち、コンテナ取扱量その他の事情を勘案し、特定国際コンテナ埠頭の高度化等により国際競争力の強化を図ることが特に重要であるものを指定特定重要港湾として国土交通大臣が指定する。この指定特定重要港湾において特定国際コンテナ埠頭の運営者を認定し、以下の支援制度を創設する。 ・ 特定国際コンテナ埠頭を構成する行政財産（岸壁及びヤード敷地）等の貸付制度 ・ 無利子資金の貸付制度 【税制改正】 スーパー中枢港湾における次世代高規格コンテナターミナルにおいて整備される荷捌き施設等にかかる地方税の減額。（固定資産税：課税標準1/2、都市計画税：課税標準1/2）</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>物流コストの削減等を通じて、我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質の向上に資する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>1 8) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>7 4) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 <社会資本整備重点計画の第2章に記載あり></p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>7 4) 平成14年比5%減（平成19年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○我が国の産業競争力を向上させ、経済の持続的な発展をもたらすためには、グローバル・スタンダードを意識した物流分野の効率化が必要であり、資源小国ゆえ海外依存度が高く、また島国である我が国の特性に鑑み、海上物流において安く、速く、安全で信頼性の高いサービスの実現は必要不可欠である。このため、国際海上物流の主流となっているコンテナ輸送において、我が国の主要な国際コンテナ港湾は、国際的地位の低下（世界主要国、特にアジア域内での取扱規模の相対的低下）、大型コンテナ船の抜港の進展（基幹航路寄港便数の減少）により、規模の経済追求の面で海外主要港に遅れをとっており、コンテナ輸送コストの更なる低減が必要不可欠となっている。（＝目標と現状のギャップについて分析）</p> <p>○港湾の国際競争力強化については、これまでも船舶の大型化に対応した大水深コンテナターミナルの整備やターミナルの24時間フルオープン化、港湾諸手続のワンストップサービス化といった施策を展開し、メインポート機能の喪失に一定の歯止めをかけてきたが、韓国等での国家戦略によるコンテナ港湾の整備や、グローバル経営戦略の下に世界的な港湾ネットワーク展開を進めつつある海外メガオペレーターの台頭等による海外主要港の成長により、コスト・サービスの面において我が国港湾は世界水準に達していない（アジア主要港と比較して我が国港湾は港湾コスト3割高であり、リードタイムはアジア主要港の1日に対し3日である）。（＝その原因について分析）</p>		

	<p>○このため、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現するためには、スーパー中樞港湾においてスケールメリットを活かした大規模で効率的な次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成する必要がある。(=現状を改善するための課題を特定)</p> <p>○港湾法の改正により認定運営者に対する行政財産の長期貸付制度や無利子資金の貸付制度の創設に加え、税制特例を設けるとともに、24時間フルオープン化への支援等ハード・ソフト一体となった施策を導入するほか、内航フィーダー輸送の活性化に関する社会実験を行う。(=導入する施策の具体的内容について説明)</p>
社会的ニーズ	<p>港湾諸料金等港湾の高コストの是正及び港湾サービスの向上は、港湾利用者である船社やその顧客である荷主が我が国港湾を利用するメリットを高め、その結果として規模の経済メリット等も相まった物流コスト全体の低廉化が荷主を通して地域経済、国民へ還元されることが社会全体のニーズと認識。</p>
行政の関与	<p>港湾諸料金の低減と港湾サービスの向上を実現するためには官民一体となった取組が必要であり、特に環境整備のための措置及び実現にむけたインセンティブの特例的導入に行政の関与は不可欠。</p>
国の関与	<p>スーパー中樞港湾プロジェクトの推進にあたっては、国際海運ネットワークの中での地理的条件、海外港湾との競争の可能性、地域での広域的な港湾機能の連携等の視点にたった行政が求められていることから、個々の港の整備・運営の観点では不十分であり、国と地方との適切な役割分担に留意しつつ港湾管理者の枠を越えた国の関与が必要。</p>
施策等の効率性	<p>スーパー中樞港湾の指定によって、選択的・集中的な投資及び、ハード・ソフトの施策の特例的な導入が可能となる。また、国策として行う先導的・実験的な施策の展開であることから、民間による大胆な事業活動を誘発する可能性が生まれる。</p>
施策等の有効性	<p>スーパー中樞港湾において先導的、実験的に実施された施策・技術を他の港湾にも展開することによって、我が国の港湾コストの引き下げとサービス水準の向上を誘導し、中継コンテナ貨物の誘致や基幹航路の寄港頻度の維持等、我が国港湾の国際競争力の底上げを図ることができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>○平成 14 年 11 月 29 日の交通政策審議会において答申された「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」において、スーパー中樞港湾の育成が位置付けられている。</p> <p>○平成 16 年 7 月 23 日には、京浜港、伊勢湾及び阪神港の 3 港をスーパー中樞港湾として指定したところである。</p> <p>○平成 17 年 7 月 1 日に「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律」の一部が施行</p> <p>○平成 17 年 7 月 4 日に指定特定重要港湾を指定</p> <p>○平成 15 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 18「国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化」 74 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 (参考) 上記評価書における「今後の取組の方向性」 ・我が国の国際競争力の強化を図るためスーパー中樞港湾プロジェクトを推進する。</p>

事前評価票【No. 40】

施策等名	港整備交付金の創設	担当課 (担当課長名)	港湾局計画課 (計画課長 林田 博)
施策等の概要	地域の交流促進や防災安全といった地域レベルで共通する課題に適切に対応するために、地方港湾の港湾施設と第一種漁港の漁港施設の総合的な事業を支援するための助成制度を創設する。		
施策等の目的	地域における海上輸送及び水産業を通じて地域経済の振興を図るとともに、地域の活力の再生を総合的かつ効果的に推進する。		
関連する政策目標	9) 交通安全の確保 19) 物流の効率化		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>○第一種漁港と共通の課題を有する地方港湾においては、管理者の相違等のため、港湾施設に対しても効果を持つ漁港区域内の防波堤の計画・整備が進まないなど、地域の特性に応じた施設整備が効果的に行われていない事例が存在。(目標と現状のギャップ)</p> <p>○異なる予算措置により整備を実施している港湾・漁港間での事業調整には相当の期間を要する。(原因分析)</p> <p>○地域の創意工夫を生かしつつ、総合的かつ効果的な事業実施を可能とする連携策が必要。(課題特定)</p> <p>○地方港湾と第一種漁港において、地方公共団体が港湾施設及び漁港施設を総合的かつ効果的に整備するための助成制度を創設する。(施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	地域の真の自立を目的とした「三位一体の改革」を進めるため、地方の裁量性を高め自主性を大幅に拡大する改革の実施が求められている(「骨太の方針2004」)。		
行政の関与	港湾管理者、漁港管理者の各行政が主体的に対策を講ずる必要がある。		
国の関与	地域再生法に基づき、地方公共団体が地域再生計画に港整備交付金に係る事業を記載し、国がこの計画を審査し、計画の範囲内において地方公共団体の自主的かつ自立的な取組を認めるものであり、国の関与が必要。		
施策等の効率性	地域再生法に基づく地域再生計画では、港整備交付金に係る事業とともに、この計画を達成するための目標を定量的に記載することとしており、効率的な事業執行が期待できる。		
施策等の有効性	港整備交付金に係る支援措置は、地方公共団体が地域再生計画において概ね5年間に実施する事業を適切にパッケージ化し、これを自主的かつ自立的に取り組むことで、有効性が担保される。		
その他特記すべき事項			