

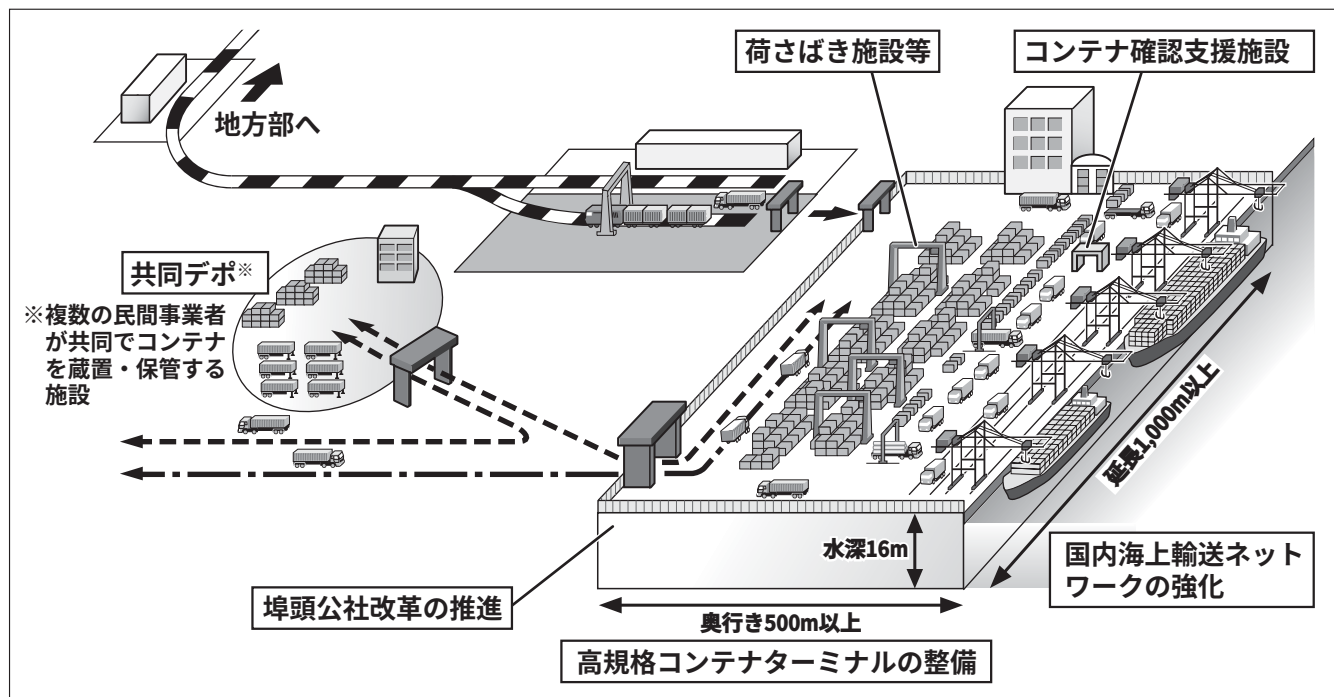
1 国際競争力の強化『活力』

① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 ～アジア・ゲートウェイ構想の推進～

イ) 次世代高規格コンテナターミナルの形成

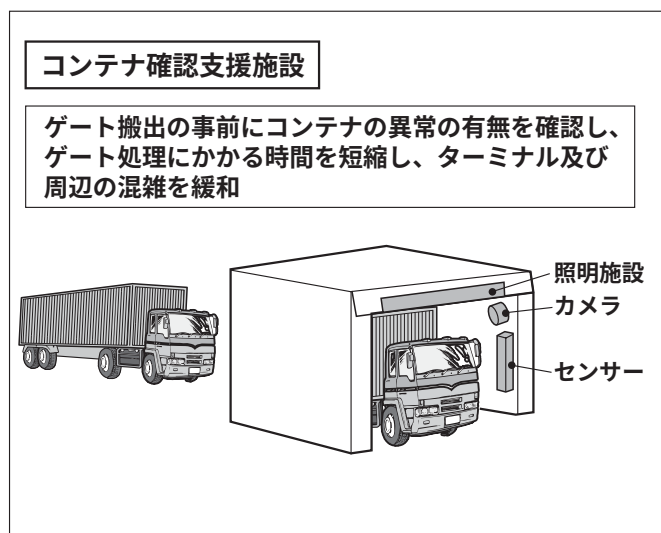
アジア・ゲートウェイ構想の実現に向け、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、次世代高規格コンテナターミナルの形成等、関係者一丸となって先導的な施策を展開し、総合的に効率化を推進しているスーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化を図る。（東京港、横浜港等）

○事業費1,117億円（対前年度比1.39）、国費640億円（対前年度比1.22）

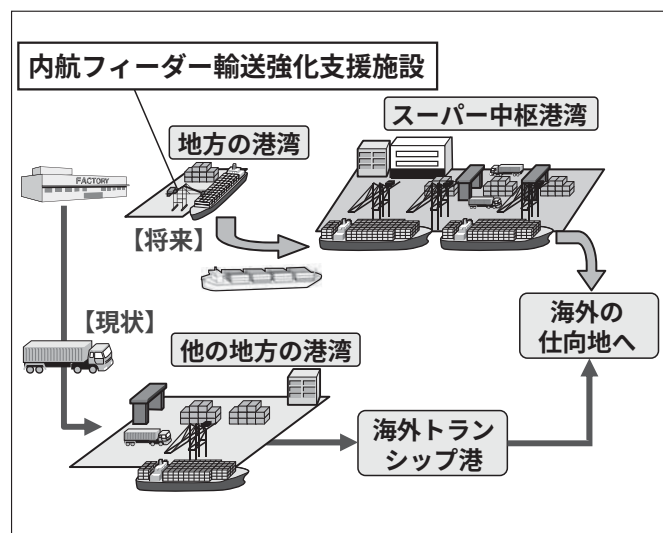


【次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ】

また、国内ネットワーク等の強化を図るため、コンテナ確認支援施設及び内航フィーダー輸送強化支援施設の整備を行う。



【コンテナ確認支援施設のイメージ】



【内航フィーダー輸送強化支援施設のイメージ】

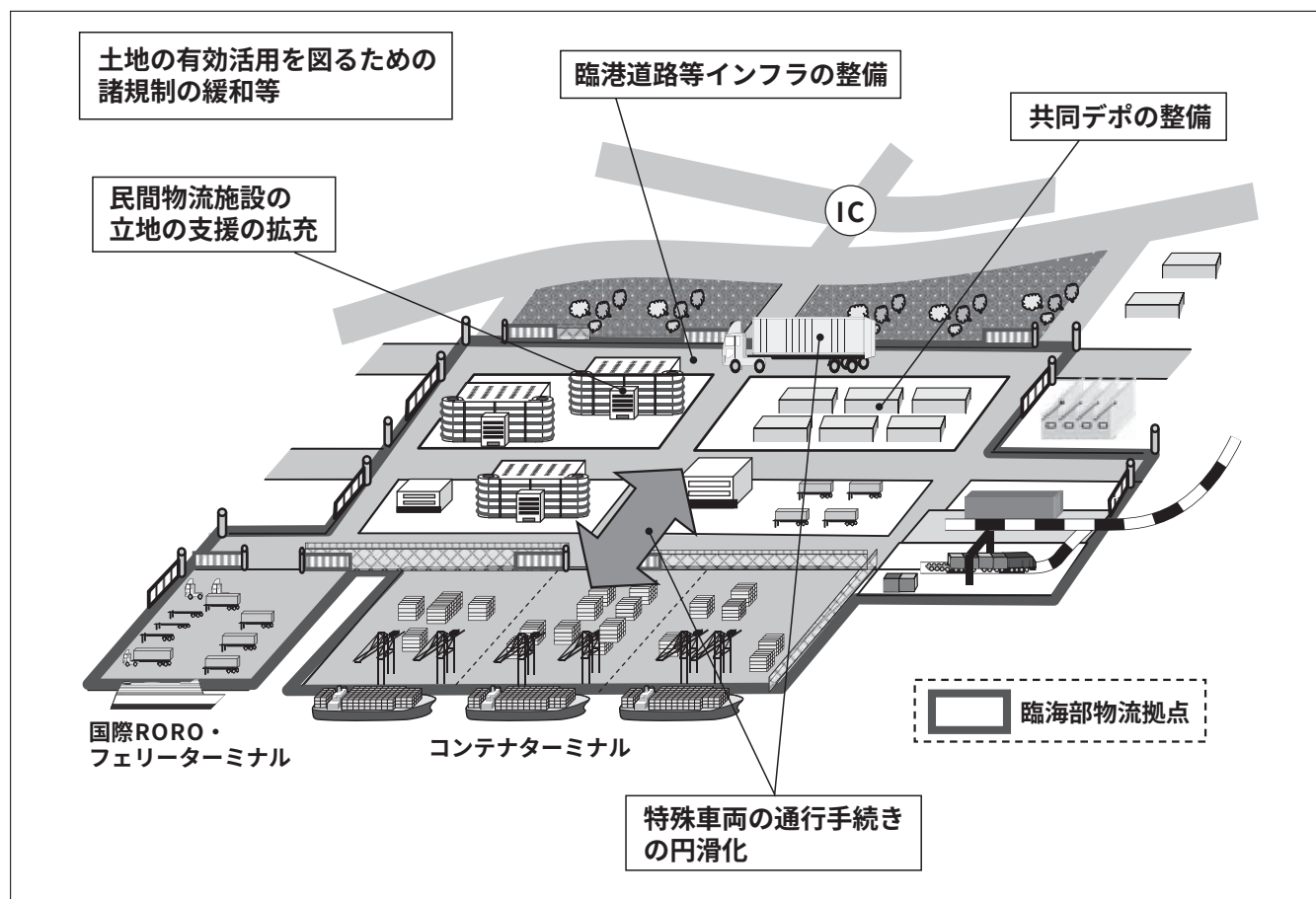
◇スーパー中枢港湾における国内ネットワーク等の強化

- ・内航フィーダー輸送強化支援施設の整備（新規）〔その他施設費〕
- ・コンテナ確認支援施設の整備（新規）〔その他施設費〕
- ・スピーディーでシームレスな港湾物流サービスの確保の検討〔行政経費〕
- ・国内物流ネットワーク構築に資する港湾物流サービスの検討〔行政経費〕

ロ) 臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成

コンテナターミナルの機能の拡充を図るため、スーパー中枢港湾等において、コンテナターミナルの機能を強化・補完する、高度で大規模な臨海部物流拠点を形成する。

○事業費（国費）1億円（対前年度比 皆増）



【臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の整備イメージ】

◇臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）における物流機能の向上

- ・物流施設を整備する民間事業者に対する支援の拡充（新規）〔民間都市開発推進機構による出資等〕
- ・臨港道路等インフラの整備〔公共〕
- ・共同デポの整備〔その他施設費〕
- ・臨海部の土地の有効活用を図るための諸規制の緩和等
- ・特殊車両の通行手続きの円滑化

② 東アジア物流の準国内輸送化への対応

イ) 国際ユニットロード輸送基盤の充実

経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な経済発展により、中国を中心とした東アジアの物流が急激に増加している。距離的に国内物流と大差ない圏域で行われている東アジア物流において、迅速かつ低廉な輸送物流体系を構築するため、国際ユニットロードターミナルの整備等を行う。

(北九州港等)

○事業費698億円(対前年度比1.19)、

国 費417億円(対前年度比1.18)



国際ユニットロードターミナル

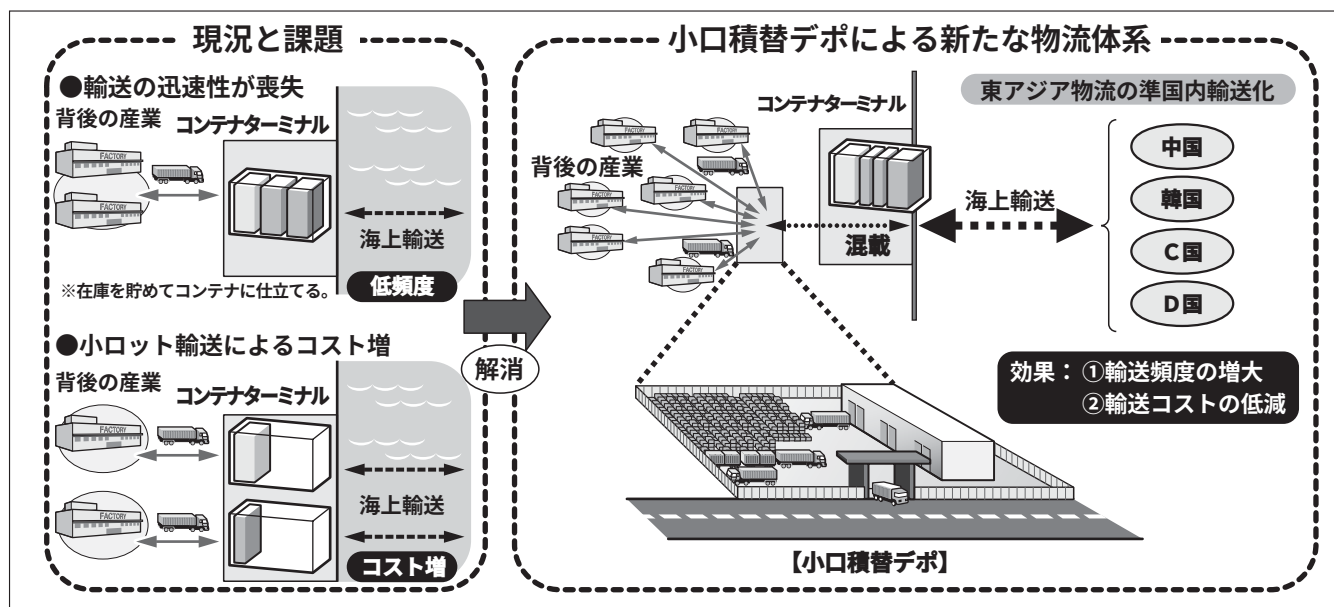
物流の迅速性・効率性を向上させるため、貨物をシャーシやコンテナ等にまとめて(ユニット化)、積み卸しする輸送体系に対応したターミナル



【東アジア物流の準国内輸送化】

ロ) 小口貨物輸送の効率化

東アジア物流の準国内輸送化がもたらす新たな物流体系に対応して、小ロット・多頻度貨物を国際海上コンテナ、シャーシ等へ円滑に積み替えるための施設、コンテナ・シャーシ等を蔵置するための施設や、コンテナの迅速かつ円滑な搬出を支援するための立体式コンテナ蔵置施設を整備し、高速で円滑な国際・国内一体となった物流の実現を図る。〔その他施設費〕



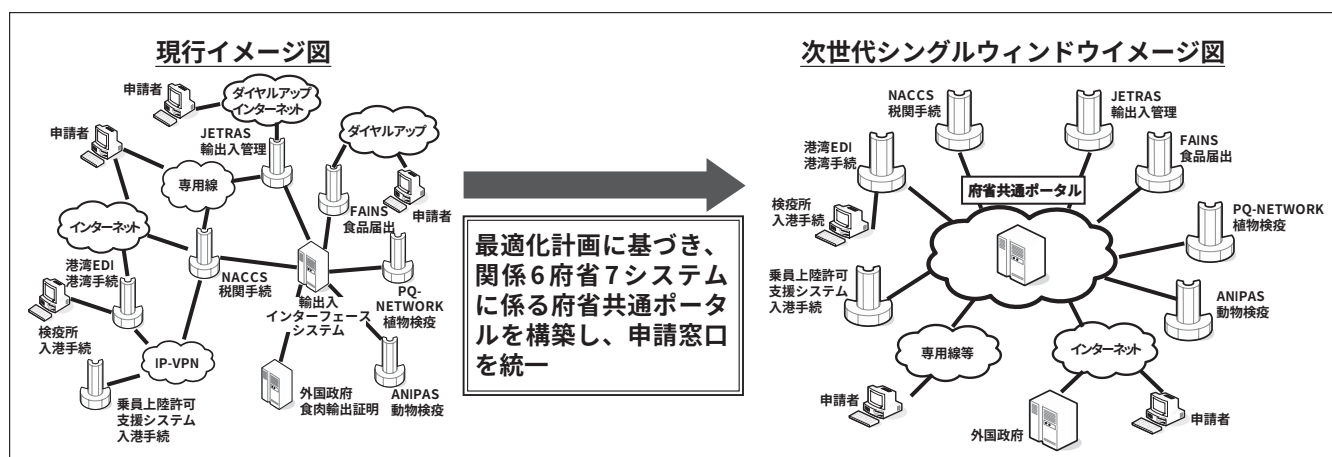
【小口積替デポのイメージ】

③ 港湾サービスの高度化

イ) 輸出入及び港湾手続の効率化

アジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」に位置づけられた「港湾手続の統一化・簡素化」や「次世代シングルウィンドウの構築」を推進するとともに、事業者間ネットワークの構築を推進し、港湾関係手続の効率化を図る。

- ・府省共通ポータルに対応するための港湾EDIの改修〔公共〕
- ・アジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」の「港湾手続の統一化・簡素化」を実現するためのシステム改良等手続電子化にかかる補助制度の創設（新規）〔公共〕
- ・港湾物流事業者間ネットワークの展開検討〔行政経費〕



【次世代シングルウィンドウの構築】

ロ) 情報技術の活用による港湾物流の高度化・セキュリティ確保

- ・船舶自動識別装置（AIS）から得られる船舶動静を、フォワーダー、トラッカー、ターミナル等の、港湾物流事業者者にタイムリーに提供し、事業者の人・物の手配を効率化し、港湾物流全体のコストダウンを目指す。〔行政経費〕
- ・物流の効率化とセキュリティ強化に資するため、米国主導で開発が進められている海上コンテナ用電子タグの調査を行う。〔行政経費〕

ハ) 港湾運送事業の規制緩和の実施

港湾運送事業の規制緩和については、平成12年に主要9港※において先行実施され、平成17年の港湾運送事業法の一部改正（平成18年5月15日施行）により全国の港湾（計93港）へ拡大された。

港湾運送事業の規制緩和の着実な実施を図るため、港湾運送事業への規制緩和の影響を調査するとともに、規制緩和後の港湾運送の安定化を図るための調査検討を行う。〔行政経費〕

※千葉港、京浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港、博多港

「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）に基づき、事業者間の競争を促進し、事業の効率化や多様なサービスの提供を図る観点から「特定港湾（主要9港）以外の港湾における港湾運送事業の規制緩和」を実施

平成12年
港湾運送事業法の一部改正

主要9港の港湾運送事業について規制緩和を先行実施

平成17年
港湾運送事業法の一部改正（平成18年5月15日施行）

港湾運送事業の規制緩和を全国の港湾（計93港）に拡大
 ●事業参入：免許制→許可制（需給調整規制の廃止）
 ●運賃・料金：認可制→事前届出制

全国一律の規制体系へ

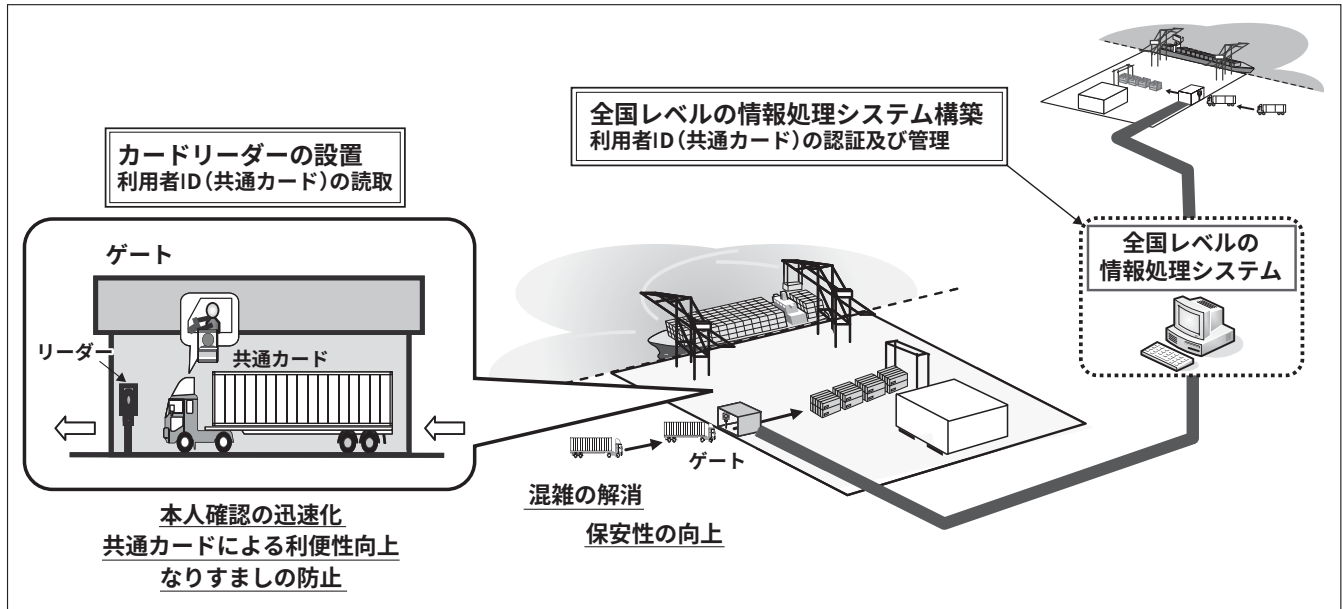
【港湾運送事業の規制緩和】

二) コンテナターミナルの出入管理システムの構築

『出入管理システム』の構築により、各ターミナルにおいて共通カードによる出入管理を実施し、コンテナターミナルの効率性・利便性・保安性の向上を図る。

○事業費（国費）4億円（対前年度比 皆増）

- ・全国レベルの情報処理システムの整備
- ・ターミナルのカードリーダーの整備



【出入管理システムのイメージ】

④ 我が国及び地域を支える物流基盤の整備

○事業費511億円（対前年度比1.00）、国費397億円（対前年度比1.03）

イ) 中枢・中核国際港湾の整備

我が国港湾が、産業の国際競争力と国民生活の安定を今後とも支えることができるよう、中枢・中核国際港湾において国際海上コンテナターミナルを重点的に整備し、基幹航路における我が国のゲートウェイとしての機能強化や、アジア地域における物流ネットワークの充実を図る。

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【(H14)→H14比 4.5%減(H18)→H14比 5%減(H19)】

中枢国際港湾：東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州の4地域

中核国際港湾：北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄の8地域

ロ) 国際幹線航路の整備

浅瀬等が存在するため航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全により海上ハイウェイネットワークを構築し、大型船舶の航行を可能とすることによる物流コストの低減と、安全かつ安定的な海上輸送ネットワークの確保を図る。

(東京湾口航路等)

指標：船舶航行のボトルネック解消率【75%(H12)→84%(H18)→90%(H19)】