

# 規制改革会議・貿易タスク・フォース ご説明資料

スーパー中枢港湾プロジェクトの工程表について

平成20年5月2日  
国土交通省港湾局

## 1. アジア主要港の発展

- ・中国等の経済成長に伴うアジア発着貨物の増大。
- ・アジア主要港は大規模港湾プロジェクトに集中投資し、更に発展。

## 2. 基幹航路船舶の動向

- ・アライアンス化、コンテナ船の大型化が進展。
- ・大型船は、大量の貨物を効率的に積み卸し、輸送することで優位性を發揮するため、基幹航路船舶は寄港地を絞り込み、貨物の少ない港はフィーダーで輸送。



## 3. わが国港湾の状況

- ・横浜港、神戸港等はアジア主要港と比較して相対的地位が低下。
- ・主要港であってもターミナル規模が小さく、個別バース単位での硬直的な運営ではアジア主要港並みの大量のコンテナ貨物の取扱いが困難。
- ・基幹航路船舶が寄港地を絞り込む中で、わが国港湾の基幹航路が減少し、わが国発着貨物がアジア主要港で積み替えられる割合が急増。



## 4. スーパー中枢港湾政策の狙い

- ・このため、わが国基幹航路の維持確保により、フィーダー化による国民経済への損失を防止。
- ・そこで、スーパー中枢港湾において基幹航路貨物を集中的に取扱う環境を整備。  
⇒次世代高規格コンテナターミナル(水深16m×延長1000m×奥行き500m)の形成 等
- ・併せて、スーパー中枢港湾において良質な物流サービスを提供する観点から、貨物量の増加を効率的に処理し、港湾コスト・サービス水準を向上。  
⇒3バース一体運営を通じたコンテナ取扱量拡大のスケールメリットにより、港湾コストを低減。

# スーパー中枢港湾施策 工程表(港湾コスト低減)京浜港

施策課題	18年度迄	19年度	20年度	21年度	22年度
○コンテナターミナルの機能強化 ・3バース一体運営による取扱能力の強化、ターミナル蔵置能力の拡大 ・ターミナル周辺の渋滞緩和	・本牧BCコンテナターミナルの概成、港内ターミナルの再編(H17横浜)  ・ターミナル蔵置容量の拡大と港内貨物の集約化	・荷役機械の増設(横浜)  ・本牧BC1岸壁の油地の増深  ・蔵置能力の向上	・荷役処理能力の増加  ・大型船の寄港に対応  ・ヤード機能の向上(東京)		
○ロジスティクス機能の強化 ・ターミナル周辺の物流機能集積	・コンテナ車両専用レーンの設置(H17)  ・共同デポの整備(東京、横浜)  ・渋滞情報の提供	・出入管理システムの構築  ・ターミナル搬出入の円滑化		・実施調整  ・渋滞緩和対策の検証⇒強化	
○国内ネットワークとの連携 ・道路アクセスの強化	・物流機能用地の提供  国際海上コンテナ通行支障区間の解消	・ターミナル周辺における45ft海上コンテナ輸送社会実験	・物流施設の集積		・物流施設の集積促進等  ・道路ネットワーク強化による集荷力強化
・内航フィーダー及び鉄道輸送利用促進	・都大橋の補強(H16～H18)  ・大和大橋の耐震補強(H18～H20)  はしけ定期航路開設(H18)			・東京港臨海道路Ⅱ期整備(H14～H22)	
○港湾施設使用料等の低減 ・港湾施設使用料にかかるインセンティブ制度の導入 ・入港料等船舶関係料金にかかるインセンティブ制度の導入	・はしけによる海上コンテナ輸送社会実験(H16～H17)  ・内航フィーダー船の大型化社会実験(H17)	・内航フィーダー利用促進支援施設の整備⇒促進  ・鉄道との積替円滑化社会実験(H18～H21東京・横浜)	・地域の港湾における内航フィーダー輸送機能の強化  ・集荷力強化		
○その他 ・官民連携によるポートセールスの推進	・ヤード使用料、クレーン使用料にかかるインセンティブ制度の導入(H16東京)  ・岸壁、ヤード・ガントリークレーン使用料にかかる大口割引(H18横浜)	・東京港埠頭公社の民営化にともなう貸付料の弾力化			
○コンテナ貨物量の増加 (平成14年度を1とした場合の増加率、1バースあたり)	27万TEU (1.5)	28万TEU (1.6)	29万TEU (1.6)	30万TEU (1.7)	31万TEU (1.7)
○コンテナ1個あたりの港湾コストの低減 (基準:平成14年度)	約2.5割	約2.5割	約2.5割	約3割	約3割
凡例:	● 施策の実施	→ 施策効果			2

# スーパー中枢港湾施策 工程表(港湾コスト低減)伊勢湾

施策課題	18年度迄	19年度	20年度	21年度	22年度
○コンテナターミナルの機能強化 ・3バース一体運営による取扱能力の強化、ターミナル蔵置能力の拡大 ・ターミナル周辺の渋滞緩和	・飛島ふ頭南側コンテナターミナル第1岸壁供用(H17名古屋) ・霞ヶ浦コンテナターミナルw80岸壁供用(H18四日市)	船舶の大型船の寄港に対応 荷役効率の向上により取扱量拡大に対応	・飛島ふ頭南側コンテナターミナル拡張(第2岸壁供用)(名古屋) ・ターミナル機能の高度化(名古屋) ・荷役機械の増設(名古屋H20～21・四日市H19～21)	ターミナル蔵置容量と処理能力の拡大	霞ヶ浦コンテナターミナル拡張(ヤード拡張)(四日市) ターミナル搬出入の円滑化
○ロジスティクス機能の強化 ・ターミナル周辺の物流機能集積	・共同デポの整備(名古屋、四日市H18～19) ・多機能IDタグ社会実験(H18名古屋)	・多機能IDタグ導入(H19名古屋)	・出入管理システムの構築 ・ゲートシステムの高度化(四日市)	・実施調整	・渋滞緩和対策の検証⇒強化
○国内ネットワークとの連携 ・道路アクセスの強化 ・内航フィーダー及び鉄道輸送利用促進	・ロジハブ形成事業の実施(H17名古屋) ・進出資格要件の緩和(H17名古屋)	物流施設の集積	ロジスティクス機能強化に向けた物流センターの誘致	ターミナル周辺アクセスの改善	
○港湾施設使用料等の低減 ・港湾施設使用料にかかるインセンティブ制度の導入 ・入港料等船舶関係料金にかかるインセンティブ制度の導入	・新名神高速道路(みえ川越IC～四日市JCT)(H15)、第2東名高速道路(豊田南IC～豊田東IC)(H16)等 ・飛島ふ頭中央道路の整備(H15～H18)	・国道365号員弁バイパスの整備 ・飛島交差点改良工事(H19～20名古屋)	・東海北陸自動車道全線開通 ・新名神高速道路(龜山JCT～草津田上IC)開通	・名古屋環状2号線整備促進 ・霞4号幹線の整備促進	海上モーダルシフト促進(H19社会実験、H20～更なる促進策の検討) ・鉄道利用促進(H19社会実験、H20～更なる促進策の検討)
○その他 ・官民連携によるポートセールスの推進	・岸壁、ヤード等にかかるインセンティブ料金の設定 ・入港料にかかるインセンティブ制度の拡充(H17名古屋、H16四日市) ・水先料の低減化(H15～18)	施設使用料等引き下げによる集荷力強化	入港料等の引き下げによる集荷力強化		地域の港湾における内航フィーダー輸送機能の強化
○コンテナ貨物量の増加 (平成14年度を1とした場合の増加率、1バースあたり)	23万TEU (1.2)	26万TEU (1.3)	28万TEU (1.4)	29万TEU (1.5)	30万TEU (1.5)
○コンテナ1個あたりの港湾コストの低減 (基準:平成14年度)	約1.5割	約2割	約2割	約2.5割	約3割

凡例:

● 施策の実施

→ 施策効果

# スーパー中枢港湾施策 工程表(港湾コスト低減)阪神港

施策課題	18年度迄	19年度	20年度	21年度	22年度
○コンテナターミナルの機能強化 ・3バース一体運営による取扱能力の強化、ターミナル蔵置能力の拡大			大型船の寄港に対応	夢洲コンテナターミナルの概成及び港内ターミナルの再編(大阪) ・ポートアイランドⅡ期コンテナターミナルの概成(神戸) ・既存岸壁の高規格化	ターミナル蔵置容量の拡大と港内貨物の集約化
・ターミナル周辺の渋滞緩和	・共同デポの整備(神戸H17～H18)			・荷役機械の増設	・荷役機械の増設
○ロジスティクス機能の強化 ・ターミナル周辺の物流機能集積	・舞洲、咲洲地区における物流施設の竣工(大阪H17～H19) ・港湾関連用地賃貸料の減額(H14拡充)		・物流施設の集積 ・出入管理システムの構築 ・ターミナル搬出入の円滑化	・貨物積替円滑化支援施設の整備 ・実施調整 ・渋滞緩和対策の検証⇒強化	⇒物流企業立地促進 ターミナル周辺アクセスの改善
○国内ネットワークとの連携 ・道路アクセスの強化				・夢咲トンネルの供用 ・鳥飼大橋架替工事	・港島トンネルの改良
・内航フィーダー及び鉄道輸送利用促進	・はしけによる海上コンテナ輸送社会実験(H18) ・内航フィーダー利用促進社会実験(H17～H18) ・モーダルシフト補助制度(H17～H20)	21年度以降更なる利用促進策を検討		地域の港湾における内航フィーダー輸送機能の強化	国際海上コンテナ通行支障区間の解消
○港湾施設使用料等の低減 ・港湾施設使用料にかかるインセンティブ制度の導入 ・入港料等船舶関係料金にかかるインセンティブ制度の導入	・クレーン使用料にかかるインセンティブ制度の導入(H14神戸、H15大阪)		施設使用料等引き下げによる集荷力強化	・岸壁等にかかるインセンティブ料金の設定	
○その他 ・官民連携によるポートセールスの推進	・入港料等にかかるインセンティブ制度の導入(H15大阪)	・大阪湾諸港の一開港化によるとん税等の低減 ・水先料制度の規制緩和	入港料等の引き下げによる集荷力強化 ポートセールスによる更なる利用促進		
○コンテナ貨物量の増加 (平成14年度を1とした場合の増加率、1バースあたり)	19万TEU (1.1)	19万TEU (1.1)	20万TEU (1.1)	23万TEU (1.3)	29万TEU (1.6)
○コンテナ1個あたりの港湾コストの低減 (基準:平成14年度)	約0.5割	約0.5割	約1割	約2.5割	約3割

凡例:

● 施策の実施

→ 施策効果

# スーパー中枢港湾施策 工程表(リードタイム短縮) 京浜港

施策課題	18年度迄	19年度	20年度	21年度	22年度
○荷役時間の短縮 ・荷役処理能力の増強	<ul style="list-style-type: none"> <li>本牧BCコンテナターミナルの概成、港内ターミナル機能の再編(H17横浜)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>連続バースによる荷役機械の集中投入の実現</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>荷役機械の増設(横浜)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷役処理能力の増強</li> </ul>
○輸出入・港湾関連手続の迅速化 ・輸出入・港湾関連手続の簡素化、IT化	<ul style="list-style-type: none"> <li>シングルウインドウサービスの開始(H15)</li> <li>FAL条約批准(H17)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代シングルウインドウシステムの導入(H20)</li> </ul>	
・急ぐ貨物の迅速な通関	<ul style="list-style-type: none"> <li>到着即時輸入許可制度の導入(H15)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代シングルウインドウシステムの導入による到着即時輸入許可制度の利便性向上</li> </ul>	
○深夜・早朝利用の促進 ・税関の臨時開庁手数料の減免		<ul style="list-style-type: none"> <li>深夜・早朝利用の促進</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>臨時開庁制度の改正(1/2減免)(H15.7)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>臨時開庁制度の改正(優良荷主に対する手数料減免)</li> <li>臨時開庁制度の改正(手数料廃止、手続き簡素化)</li> </ul>
○リードタイム (急がない貨物を除く)	---	約1.5日	約1日	約1日	約1日
凡例:	施策の実施	施策効果			

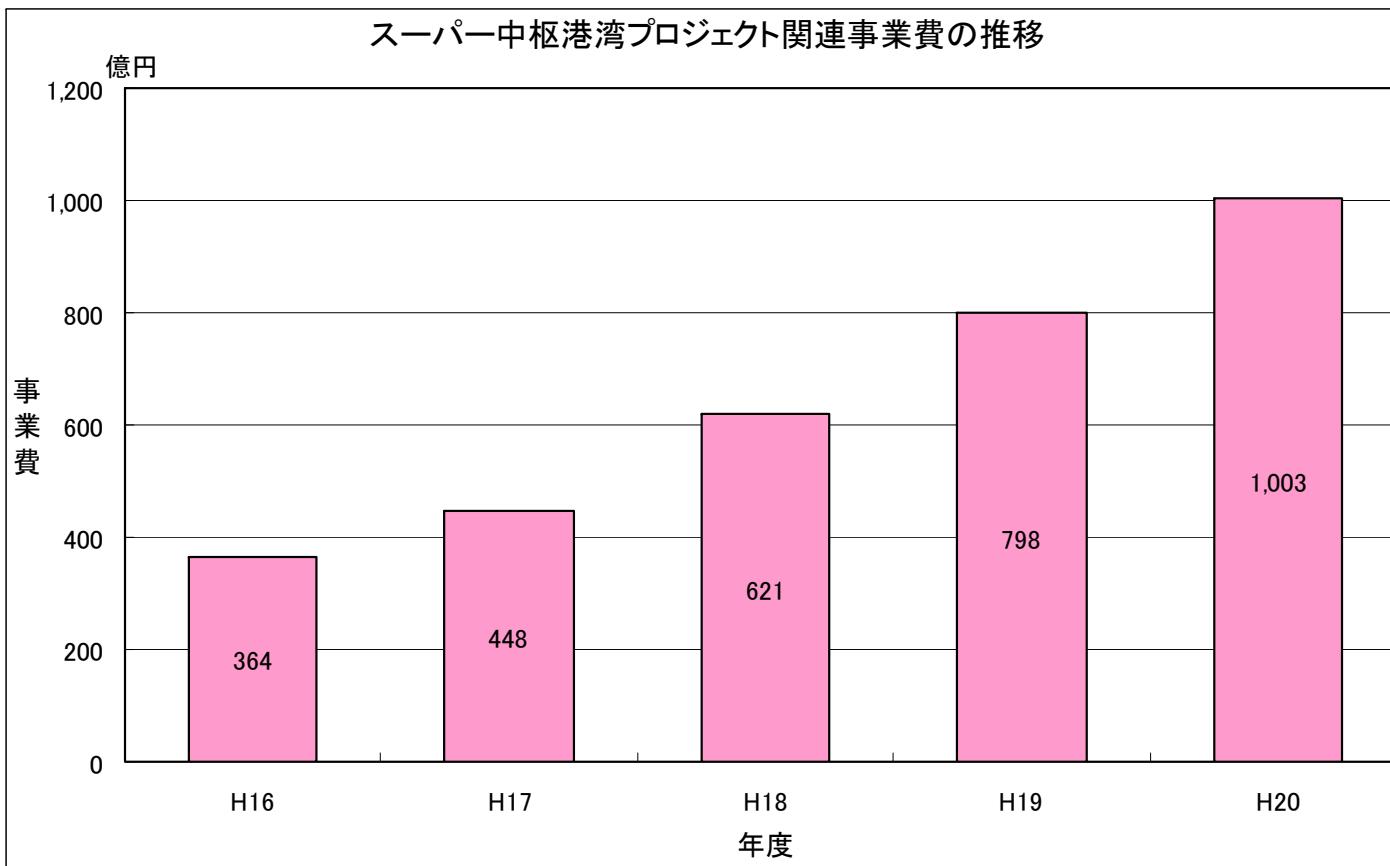
# スーパー中枢港湾施策 工程表(リードタイム短縮) 伊勢湾

施策課題	18年度迄	19年度	20年度	21年度	22年度
○荷役時間の短縮 ・荷役処理能力の増強	<ul style="list-style-type: none"> <li>飛島ふ頭南側コンテナターミナル第1岸壁供用 (H17名古屋)</li> <li>霞ヶ浦北コンテナターミナルw80岸壁供用 (H18四日市)</li> </ul>	<p>船舶の大型船の寄港に対応</p> <p>荷役効率の向上により取扱量拡大に対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飛島ふ頭南側コンテナターミナル拡張 (第2岸壁供用)(名古屋)</li> <li>ターミナル機能の高度化 (名古屋)</li> </ul>	<p>ターミナル蔵置容量と処理能力の拡大</p>	
○輸出入・港湾関連手続の迅速化 ・輸出入・港湾関連手続の簡素化、IT化		<ul style="list-style-type: none"> <li>荷役機械の増設(名古屋H20~21・四日市H19~21)</li> </ul>			
・急ぐ貨物の迅速な通関	<ul style="list-style-type: none"> <li>シングルウインドウサービスの開始(H15)</li> <li>FAL条約批准(H17)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代シングルウインドウシステムの導入 (H20)</li> </ul>		
○深夜・早朝利用の促進 ・税関の臨時開庁手数料の減免	<ul style="list-style-type: none"> <li>到着即時輸入許可制度の導入(H15)</li> </ul>		<p>次世代シングルウインドウシステムの導入による到着即時輸入許可制度の利便性向上</p> <p>深夜・早朝利用の促進</p>		
○リードタイム (急がない貨物を除く)	---	約1.5日	約1日	約1日	約1日
凡例:	施策の実施	施策効果			

# スーパー中枢港湾施策 工程表(リードタイム短縮) 阪神港

施策課題	18年度迄	19年度	20年度	21年度	22年度
○荷役時間の短縮 ・荷役処理能力の増強			 大型船の寄港に対応 夢洲コンテナターミナルの概成及び港内ターミナルの再編(大阪) ポートアイランドⅡ期コンテナターミナルの概成(神戸)	 荷役機械の増設 ターミナル蔵置容量の拡大と港内貨物の集約化 荷役処理能力の増加	
○輸出入・港湾関連手続の迅速化 ・輸出入・港湾関連手続の簡素化、IT化		 シングルウインドウサービスの開始(H15) FAL条約批准(H17)	 次世代シングルウインドウシステムの導入(H20)		
・急ぐ貨物の迅速な通関	 到着即時輸入許可制度の導入(H15)		 次世代シングルウインドウシステムの導入による到着即時輸入許可制度の利便性向上		
○深夜・早朝利用の促進 ・税関の臨時開庁手数料の減免	 臨時開庁制度の改正(1/2減免)(H15.7)	 臨時開庁制度の改正(優良荷主に対する手数料減免)	 臨時開庁制度の改正(手数料廃止、手続き簡素化)		
○リードタイム (急がない貨物を除く)	---	約1日	約1日	約1日	約1日
凡例:		施策の実施		施策効果	

# スーパー中枢港湾プロジェクト関連事業費



- 平成20年度迄の事業費 ······ 3,235億円
- 現在継続中の事業に係る残事業費 ··· 約2,600億円

※合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。