

# アジア・ゲートウェイ戦略会議

「物流(貿易関連手続き等)に関する検討会」

(第2回)

## 国土交通省資料

平成19年4月6日

# 港湾行政における手続の統一・簡素化の促進

## 様式の統一化・申請窓口の一本化

入出港に必須の手続  
(入出港届・係留施設使用  
許可申請)

様式の統一化、港湾  
EDI化(電子申請)対応  
済(平成17年11月)

関連手続システム全体の  
申請窓口の統一

港湾管理者、税関、入管  
等の手続システムについ  
て平成20年10月までに  
申請窓口統一

次世代シングル  
ウィンドウ化

## 次世代シングルウィンドウへの機能追加

統一モデル様式の策定

船舶の入出港及び荷役の  
手続に係る国による統一モ  
デル様式の策定  
(平成19年度)

港湾管理者への要請

統一モデル様式の採択  
使用頻度の低い手続の整  
理統合  
次世代シングルウィンドウ  
への追加

次世代シングル  
ウィンドウへの  
機能追加

# 港湾の24時間化

港湾荷役の24時間化は既に実現。港湾の24時間運営を支援する取り組みを進めると共に、24時間稼働する臨海部物流拠点の形成等更なるサービス改善を推進。

平成13年労使合意により、364日24時間船舶からの貨物の積み卸し・貨物の積み込み実現。税関、検疫もこれに合わせた対応。

更に、スーパー中枢港湾等の主要コンテナターミナルにおいて、利用者ニーズ等への、より適切な対応に向け関係者との調整を推進。

ターミナル機能と後背地の物流機能強化を一体として推進。

港湾コストの約3割削減、リードタイムの1日程度への短縮を目指し、ハード・ソフト一体となったスーパー中枢港湾政策を実施中。

## 共同デポの整備

24時間利用の需要を喚起

## ゲートサービスの改善

RoRo・フェリーターミナル

高度な物流施設

コンテナターミナル

産業競争力強化ゾーン  
(仮称)として区域を設定

## 小口積替円滑化支援施設の整備

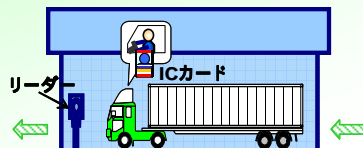
多頻度小口貨物の集積・積替円滑化を推進、取り扱いを増加

鉄道積替施設

24時間稼働する  
臨海部物流拠点

## 出入管理システムの構築

ゲートでのチェック負担を軽減し、24時間オペレーションコストを低減

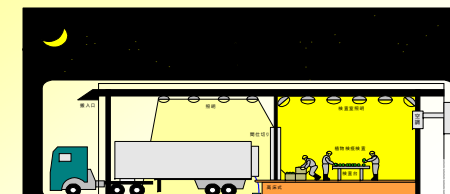


## 内航フィーダーの利用促進

外内貿バースの一体運用、内航船の外貿バースへの直付等により、内航フィーダー貨物の取り扱い増加

## 24時間フルオープン支援施設の整備

検疫等の夜間検査等を支援



# 大阪湾諸港の包括的な連携施策の推進 大阪湾諸港の一開港化

平成18年3月15日の関西の「国際物流戦略チーム」第二回本部会合において、「**広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言**」を関西の総意として取りまとめ。

同年4月5日に上記提言を、総理官邸をはじめ中央省庁など関係者に関西の声として提出。

このうち、**一開港化については**、同年8月5日の関西の国際物流シンポジウムにおいて、**北側前大臣が「大阪湾諸港の一開港化の来年中の実現」**について言及。

9月4日、関西において大阪湾諸港の包括連携施策推進会議を開催、一開港化を含む包括連携施策の具体化に向けて取り組みを開始。

## 広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言のポイント

### 大阪湾諸港の包括的な連携による国際競争力の強化 ~ 港と港の連携 ~

シングルウィンドウシステムと連携した手続の電子化

各港での手続の標準化、様式の統一

内航フィーダー輸送の利用促進

各港連携による入港料の低減

大阪湾諸港の一開港化



国際物流基幹ネットワークの形成 ~ 港と道路の連携 ~

関西国際空港の活用等 ~ 海港と空港の連携 ~

国際物流の効率化を通じた産業立地競争力の強化を期待



### 大阪湾諸港の一開港化について

関税法上、大阪湾諸港は神戸港、大阪港(堺泉北港を含む)、尼崎西宮芦屋港の3港に分かれている。一開港化(関税法上1つの港となること)すれば、外航船舶は大阪港・神戸港など2港以上寄港してもとん税・特別とん税の納付は1回でよく、港湾コストの低減に資する。特に大阪湾諸港は2港以上寄港するアジア方面の船舶が多く、一開港化による国際競争力の強化が期待できることから、関西経済界及び自治体が長年要望。

# 産業競争力強化ゾーン（仮称）による物流・産業の支援

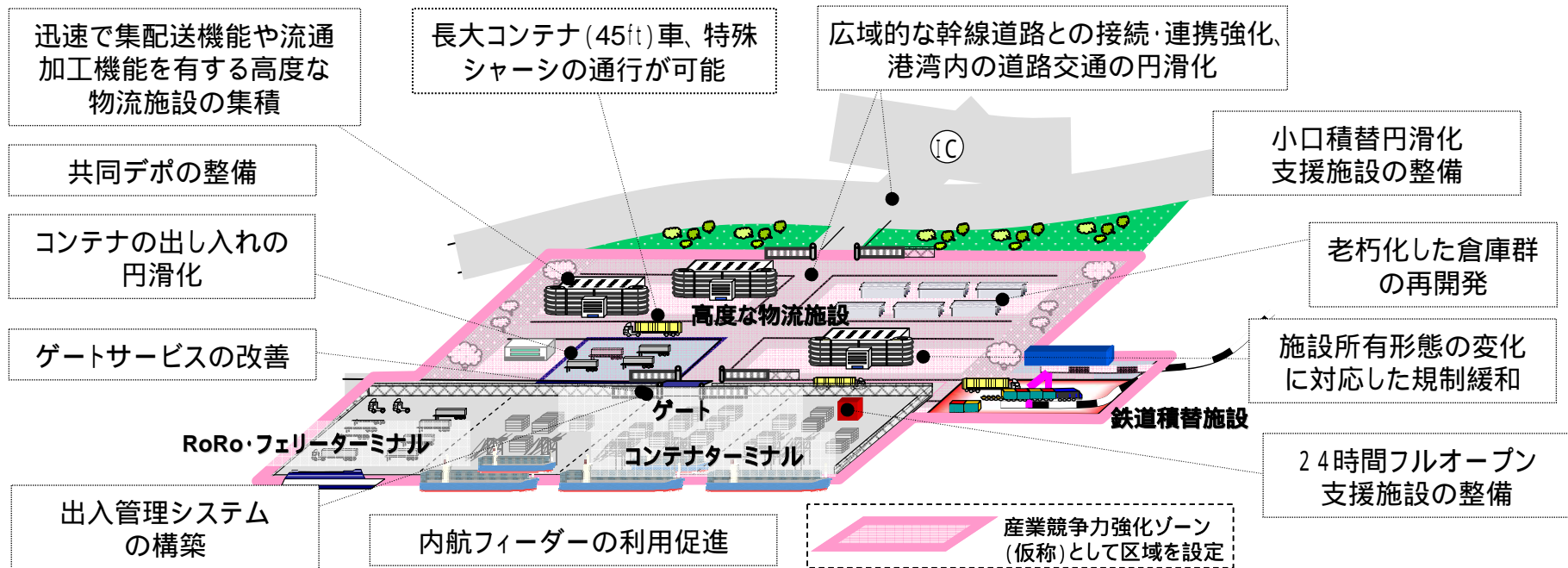
## 中国等のアジア諸国や欧米との輸出入貨物、特に輸入貨物増大に対応する港湾物流拠点の形成

### 産業競争力強化ゾーン（仮称）における支援策（案）

ターミナル機能と後背地の物流機能強化を一体として推進する。

ターミナルと背後の物流拠点を産業競争力強化ゾーン（仮称）として区域を設定し、その中で以下の施策をスピード感を持って重点的・優先的に実施する。

港湾の24時間運営を支援する取り組みを進めると共に、24時間稼働する臨海部物流拠点の形成等更なるサービス改善を推進



- |                |  |
|----------------|--|
| (1) ターミナルの機能強化 | - スーパー中枢港湾政策の強力な推進、RoRo・フェリー・コンテナターミナルの機能強化の実施                           |
| (2) 用地・物流施設の提供 | - 民間資金の導入等による臨海部用地の供給及び物流施設の整備促進<br>民間事業者の高度な物流施設の整備及び老朽倉庫の再開発に対する支援策の検討 |
| (3) 貨物取扱い機能強化  | - 長大コンテナ等積載車両のコンテナターミナルとの一体運用を可能とするための措置の導入                              |
| (4) 規制緩和       | - 埋立地に係る諸規制の運用のあり方等の検討   |