

構造改革特別区域計画

1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

横浜市

2 構造改革特別区域の名称

国際物流特区

3 構造改革特別区域の範囲

横浜市の区域のうち、横浜港臨港地区（横浜市金沢区八景島の全域を除く。）及び特別工業地区（金沢産業団地地区及び鳥浜工業団地地区）

【別添図 1 及び 2 参照】

4 構造改革特別区域の特性

横浜港は、1859年（安政6年）の開港以来、日本の海の玄関口として、また、わが国を代表する国際貿易港として、経済・社会・文化の発展に寄与し、国民生活を支える重要な役割を担ってきています。また、コンテナリゼーションの進展に対応して昭和40年代からコンテナ対応の港湾整備を進め、横浜港は我が国の経済・産業の中心地である首都圏を中心に、広く東日本に及ぶ背後圏を擁する国際貿易港として、我が国全体の経済発展や、国民生活の維持・向上を図る上で、極めて重要な役割を果たしてきています。

また、横浜港は、北米航路や欧州航路の他、豪州航路、中国航路、アジア域内航路を中心に93航路が開設されているとともに、高規格コンテナ施設を有し、広大な背後圏と広域幹線道路で結ばれているなど、我が国のコンテナ物流における中心的な役割を担っています。さらには、横浜港を陸・海・空を利用した複合一貫輸送に対応できる総合的物流拠点としていくため、山下ふ頭に「横浜航空貨物ターミナル株」(YAT)を設置し、新東京国際空港と連携した航空貨物取扱拠点を形成しているところです。

一方、横浜港は、商港機能と工業港機能を併せ持つ港として発展してきた歴史もあり、京浜臨海部を中心とした横浜港の背後地域には、ものづくり産業の集積や様々な基盤技術や応用技術、豊富な関連人材といった貴重な資源を擁するなど、国際物流機能と先進的な製造業等が結びついた高度な産業空間を形成しています。

さらに、背後圏とは東名高速道路や第三京浜道路、高速湾岸線、高速横羽線等の充実した道路ネットワークにより結ばれているとともに、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）や高速横浜環状北線・南線及び横浜湘南道路の整備も進められております。

市内の道路についても、国道357号ベイブリッジ区間および大黒・本牧臨港幹線道路の整備による主要ふ頭間の連絡性の向上や臨港幹線道路の整備による横浜市都心部の混雑緩和、本牧ジャンクションの改良による本市都心部と南部地域の連絡性の向上など、ネットワークの強化を進めております。

5 構造改革特別区域計画の意義

(1) 国際貿易港としての横浜港の優れた条件

横浜港は、

東京湾口に近く、北米航路のアジア側のファースト・ラストポートの位置にあること

北米航路や欧州航路の他、豪州航路、中国航路、アジア域内航路を中心に 93 の航路網を有していること

トランシップにも対応できる高規格なコンテナ施設を有していること

首都圏をはじめとする広大な背後圏を持つとともに、東京国際空港や新東京国際空港も含め、広域幹線道路網により結ばれた交通ネットワークを有すること

開港以来 140 余年にわたる国際貿易港としての経験・技術が豊富かつ信頼性が高いこと

など、我が国のコンテナ物流における中心的な役割を担っていくための、優れた諸条件を備えています。

(2) 官民連携による「使いやすい港づくり」に向けた取り組み体制

横浜港では、平成 9 年 6 月、横浜港の国際競争力を強化し、より一層の利用促進を図るため、全国に先駆けて、官民（当時 26 団体：現在 30 団体）により構成する「使いやすい港づくり推進協議会」を設立し、横浜港の国際競争力を強化するために必要となる 51 の施策項目を設定し、その解決に取り組んできました。

これまでに

南本牧ふ頭における大水深岸壁の整備

港湾施設使用料のインセンティブ制度の導入

強制水先対象船舶の基準緩和

ベイブリッジ下層部の国道 357 号線の早期建設

Sea-NACCS と入出港手続のシステムである港湾 EDI システムとの接続

など、これまで全体の 8 割以上にあたる 42 項目の課題を解決・実施するなど、公共と民間が連携して、全国に類を見ない活発な活動を進めています。

さらに平成 14 年 11 月には、国土交通省が進める「スーパー中枢港湾」の実現化に向けて、構造改革特区への取り組みも含めて、「横浜ハブポートプログラム」として新たな課題設定を行ない、現在関係者を含めてその課題解決に取り組んでいるところです。

(3) 地域経済に大きく貢献している横浜港

横浜港の利用状況としては、平成 13 年（2001 年）の取扱貨物量は約 1 億 1,569 万トン（うちコンテナ貨物は 3,469 万トン）であり、輸送機械や金属機械等、付加価値の高い工業製品などが主に取扱われています。外航船の入港隻数については、11,144 隻と 38 年連続日本一となったほか、貿易額は約 8.8 兆円（うち航空貨物は約 0.5 兆円）で全国シェア約 9.6% を占めています。

またこのうち、コンテナ貿易額が、輸出額 4.0 兆円、輸入額 2.3 兆円、合計 6.2 兆円となっており、輸出入の差で見ると 1.7 兆円のコンテナ貿易黒字を創出しています。

さらに横浜港に関わる地域産業として、物流関連産業、港湾利用を伴う生産関連産業、港の立地を活用した生活文化関連産業といった 3 つの産業分野において、港湾の経済波及効果を見ると、雇用創出効果は約 4 万 5 千人と、市内従業者数の約 3 割、所得創出効果は 3 兆 7,927 億円と、市内総生産の約 3 割に相当するなど、港湾と地域経済の結びつきは極めて大きなものがあります。

このような地域特性を踏まえ、横浜港は国際競争力の強化に向けて、全国の中でも先進的かつ独自の取り組みを進めているところであり、構造改革特区の指定を得て、これらの取り組みを更に加速させていきたいと考えています。

6 構造改革特別区域計画の目標

地域経済に貢献している横浜港の維持・発展を図ることで、概ね平成20年を目途に、以下の目標達成を目指します。

港湾利用サービスの向上

コンテナを中心とする海上貨物並びに航空貨物の増加

貿易額の増加

地域産業活性化

については、東アジア地域の主要港に対抗できるコストやリードタイムの実現に向け、

港湾利用コストは、韓国の釜山港や台湾の高雄港並みの、現状より約3割減とする

リードタイムは、シンガポール港並みの、現状3～4日から約1日へ短縮する

という目標を掲げ、港湾関係者ととも、このために必要となる諸施策を進めます。

については、横浜港におけるコンテナ取扱個数が2002年現在で約230万個/年となっているところを、トランシップ貨物誘致施策の推進・船舶や貨物の誘致などにより、概ね350万個/年まで増加させることを目標とします。

については、現在横浜港は海港において全国3位となっておりますが、港湾利用の促進による貨物量の増加を図ることで、全国1位を目指します。

については、横浜港内の主要な公共ふ頭に近接している物流施設用地を活用して、高度な流通・加工機能（ロジスティクスセンター）の形成を図ることとし、これにより更に横浜港の物流機能強化・地域産業の活性化を目指します。

7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

上述したように、横浜港に関わる産業の経済波及効果を雇用創出効果・所得創出効果で見ると、全市の約3割を占め、地域経済に大きな影響を持っています。

したがって、構造改革特別区域計画を実現し、他の関連事業と合わせて横浜港の活性化を図ることと、

臨海部を中心とした流通産業・製造業等の育成・活性化

横浜港におけるコンテナ取扱貨物量の増大（現在230万個 平成20年350万個目標）

雇用の確保、物資の安定供給による市民生活の安定

などを図ります。

8 特定事業の名称

事業の詳細は別紙のとおり

該当番号	事業名
701	臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業
702	税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業
1208	特定埋立地に係る所有権移転制限期間等短縮事業

9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他の構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

横浜港では、港湾利用コストの縮減・リードタイムの短縮化などにより、横浜港の活性化を図るため様々な取り組みを実施しています。以下に、その主な内容を紹介します。

(1) 横浜港インセンティブ制度【参考資料1】

横浜港では、コンテナ貨物や船会社誘致を図るため、一定の条件を満たした場合に、入港料やガントリークレーン使用料、ふ頭用地使用料など、市有の公共港湾施設の使用料等の減免措置を実施しています。

(2) 「24時間対応型予約搬入出システム」を活用したフルオープンに向けた取り組み

【参考資料2】

コンテナターミナルにおける貨物搬入出を円滑化するとともに、搬入出車両のゲート待ちによる経済損失等を解消するため、現在、横浜港内の南本牧ふ頭において、24時間対応型予約搬入出システムを稼働しており、コンテナターミナルに隣接する待機ヤードを利用することで、コンテナの24時間搬入出を可能としています。

(3) 横浜港口ジスティクス研究会実証実験【参考資料3】

横浜港のふ頭機能強化に向けた新たな取り組みとして、公共上屋等を利用した流通加工・共同輸配送を行う実証実験の事業者を公募しました。その結果、「三菱電機ロジスティクス(株)」が事業者として選定され、平成15年4月より事業を行っています。

(4) 港湾施設使用手続きの簡素化【参考資料4】

横浜港の港湾施設使用手続きを簡素化するため、岸壁使用及びガントリークレーン使用の手続きを年間通して行える「定期使用制度」を実施しています。

(5) 横浜港港湾情報システムの機能強化【参考資料5】

横浜港では、1982年から港湾情報システムを導入していますが、平成15年4月1日からは、インターネットにより船舶入出港情報などを利用者へ提供している上、平成15年7月に稼働を開始した「シングルウィンドウシステム」に連携されるなど新システムに移行しており、港湾諸手続の一層の簡素化・迅速化に取り組んでいます。

(6) 横浜港港湾行政連絡会の設置【参考資料6】

平成15年3月、横浜市港湾局が事務局となり、港湾行政手続きに関わる通関・入国管理・検疫に係る官公署をメンバーとする「横浜港港湾行政連絡会」を設置し、リードタイムの短縮化に向けて可能な改善策の検討を開始しました。平成15年度中に具体的な改善施策をまとめる予定

としています。

(7) 水先料金、タグボート料金の見直し

横浜港では、港湾利用サービスの向上に向け、強制水先対象船舶の引き上げ(平成11年7月実施)、水先距離の見直し(水先法施行規則の一部改正)(平成15年1月実施)、タグボート基地のシフトによる料金低減など、水先料金・タグボート料金の見直しに力を注いでいます。

(8) 陸海空の複合一貫輸送サービスの提供

横浜港においては、陸海空の複合一貫輸送体制を構築し、総合物流拠点としての機能強化を図るため、新東京国際空港で取り扱う航空貨物に対応できる「横浜航空貨物ターミナル(YAT)」を設置しおり、海上・航空双方のサービスを提供することで横浜港のユーザーの多様な輸送ニーズに対応していきます。

(9) 先進的な港湾施設整備【参考資料7】

横浜港では、大型コンテナ船の受け入れや、効率的なコンテナ取扱が可能な大水深・高規格コンテナターミナルの整備を進めており、現在供用中の南本牧ふ頭MC-1,2及び本牧D-5と、工事中の大黒ふ頭DC-3,4及び本牧BC-1を含めて、平成16年春に、合計6バースの供用を図ります。

(10) 航空貨物取扱拠点の整備

横浜市は、横浜航空貨物ターミナル株の事業拠点として、平成4年に横浜港山下ふ頭に延床面積約1万㎡の施設を建設し同社に貸し付けを行っており、平成7年には本市提供の敷地に同社が新たな上屋(延床約2200㎡)を建設するなど、航空貨物取扱機能の強化に取り組んでいます。

(11) 横浜航空貨物ターミナル(YAT)の輸入促進施設としての位置付け

YATの機能を強化するため、本市では、平成6年に輸入促進地域計画(FAZ計画)の承認を受け、「横浜国際平和会議場・展示場」と共に、横浜港流通センター(YCC)並びにワールドポーターズと連携する施設として、横浜港の総合的な輸入や対内投資促進事業の展開に取り組んでいます。

(12) 臨海部の道路整備【参考資料8】

横浜港では、ふ頭に出入りする港湾関連車両の交通円滑化とともに、港湾関連交通と市街地交通との輻輳を抑止するため、本牧ふ頭から京浜臨海部に至る「臨港幹線道路」や、本牧ふ頭と大黒ふ頭を結ぶ国道357号(平成16年春供用予定)など臨海部の道路整備に力を注いでいます。

(13) その他現在取り組んでいる施策【参考資料9】【参考資料10】

横浜港に関わる官民の団体が構成する「使いやすい港づくり推進協議会」において、平成14年1月に、横浜港を東アジアの国際ハブポートとしていくための新たな取り組み課題を「横浜ハブポートプログラム」としてとりまとめており、課題の解決に向けて取り組んでいます。

また国土交通省が進める「スーパー中枢港湾」構想の実現化に向けて、平成15年1月には国に目論見書を提出し、3月には候補港湾として選定されたところです。現在、平成15年度内の本指定を獲得するため、諸課題について検討を進めています。

別紙

1 特定事業の名称

701 臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

横浜港を利用して貨物の輸出入を行う者

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画の認定後直ぐ

4 特定事業の内容

(1) 事業に関与する主体

横浜港を利用して貨物の輸出入を行う者

(2) 事業区域

横浜市の区域のうち、横浜港臨港地区（横浜市金沢区八景島の全域を除く。）及び特別工業地区（金沢産業団地地区及び鳥浜工業団地地区）

(3) 事業実施期間

特区計画認定後直ちに。

(4) 事業により実現される行為

税関の時間外手数料である臨時開庁手数料を軽減するとともに、港湾の24時間オープンに向けた取り組みを推進することで、横浜港の港湾利用サービスの向上、国際競争力の強化を図ることができる。

(5) 整備される施設

特になし。

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 横浜市が規制の特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠

港湾施設の位置及び概要

横浜港の臨港地区には、数多くの公共ふ頭や民間ふ頭、また港湾倉庫や港湾に関連する製造業の事業所などが幅広く立地し、全体として、地域経済を支える高度な物流ゾーン・産業ゾーンを形成しています。

また、横浜港には横浜税関本関をはじめ、鶴見出張所、大黒ふ頭出張所、山下ふ頭出張所、本牧ふ頭出張所などの税関官署が多数存在し、通関を円滑に進める上で有利な条件が整っております。

横浜港における過去3カ年の臨時開庁申請実績（単位：件）

以下のように、横浜港においては、臨時開庁の申請需要があります。

《 税 関 官 署 》	平成12年	平成13年	平成14年
横浜税関本館	535	496	877
横浜税関本牧埠頭出張所	1,039	712	1,491
横浜税関大黒埠頭出張所	661	366	700
横浜税関山下埠頭出張所	835	246	172
横浜港鶴見出張所	35	38	43
合 計	3,105	1,858	3,283

（ ）財務省関税局業務課（平成15年2月28日）

なお航空貨物に係る臨時開庁申請については、平成13年15件、平成14年48件の実績となっておりますが、製品輸入の増大などによる航空取扱貨物の増加や「ジャストインタイム」輸送に対応した即日通関需要の増大が今後見込まれるほか、横浜市としても、

横浜港の24時間フルオープン化など、港湾・臨海部の活性化に向けた取り組みの推進
横浜航空貨物ターミナル（YAT）の活性化やその利用促進

当該事業（臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業）についての民間事業者への周知やその利用促進

に取り組むなど、当該事業の利用促進に向け、民間需要を積極的に喚起してまいります。

開港又は税関空港に所在する港湾施設又は空港施設における利用者利便の向上又はこれら施設利用の促進などを通じて貿易の振興に資する施策

（1）コンテナターミナルのゲートオープン時間

横浜港におけるコンテナターミナルのゲートオープン時間は以下の通りであり、南本牧ふ頭 MC-1,2 及び大黒ふ頭 DC-4 ターミナルについては、平日 21 時まで・土曜・祝日（MC-1,2 のみ）その他ターミナルについても土曜午前のオープンを実施しています。

ふ頭名	バース名	曜日	ゲートオープン時間
本牧ふ頭	A,C,D 突堤	平日	08:30 - 16:30
		土曜	08:30 - 11:30
		日曜	クローズ
南本牧ふ頭	MC-1,2	平日	08:30 - 21:00
		土曜	08:30 - 17:30
		祝日	08:30 - 17:00
		日曜	クローズ
大黒	DC-3	平日	08:30 - 16:30
		土曜	08:30 - 11:30
		日曜、祝日	クローズ
	DC-4	平日	08:30 - 21:00
		土曜	08:30 - 17:00
		日曜、祝日	クローズ

(2)「24時間対応型予約搬入出システム」を活用したフルオープンに向けた取り組み

コンテナターミナルにおける貨物搬入出を円滑化するとともに、搬入出車両のゲート待ちによる経済損失等を解消するため、現在、横浜港内の南本牧ふ頭において、24時間対応型予約搬入出システムを稼働しています。具体的には、コンテナターミナルに隣接した待機ヤードを設置し、そのスペースにコンテナを仮置きすることで、コンテナターミナルがクローズしている時間帯でも、ユーザーがコンテナの搬入や搬出を可能とするものです。また大黒ふ頭においても、フルオープン化に向けた取り組みとして、ゲートオープン時間の延長を実施しています。

(3) 横浜港インセンティブ制度

コンテナ貨物や船会社誘致を図るため、市有の公共港湾施設の使用料の減免措置を実施しています。現在、1回の入港で一定量のコンテナを取り扱った場合の入港料、内航船がコンテナを取り扱った場合のガントリークレーン使用料、トランシップ貨物を取り扱った場合のガントリークレーン使用料やふ頭用地使用料などを減免対象としています。

(4) 横浜港口ジスティクス研究会実証実験

横浜港のふ頭機能強化に向けた新たな取り組みとして、公共上屋等を利用した流通加工・共同輸配送を行う実証実験の事業者を公募しました。その結果、「三菱電機ロジスティクス株」が事業者として選定され、平成15年4月より事業開始する予定となっています。

(5) 港湾施設使用手続きの簡素化

横浜港の港湾施設使用手続きを簡素化するため、岸壁使用及びガントリークレーン使用の手続きを年間通して行える「定期使用制度」を実施しています。

(6) 横浜港港湾情報システムの機能強化

横浜港では、1982年から港湾情報システムの導入を開始しておりますが、1999年からは、港湾諸手続きの簡素化・迅速化を促進し利用者サービスを向上させるため、港湾施設使用手続き等の電子申請（港湾EDI）を実施しています。さらに平成15年4月1日からは、インターネットにより船舶入出港情報や港湾施設使用申請情報などを利用者に情報提供できる新システムに移行しており、今後は現在国が開発を進めている「シングルウィンドウシステム」（今夏稼働予定）にも接続可能とすることで1回の入力・送信で関係機関への港湾諸手続の申請が可能となるなど、手続きの一層の簡素化・迅速化が図れます。

(7) 横浜港港湾行政連絡会の設置

平成15年3月、横浜市港湾局が事務局となり、港湾行政手続きに関わる通関・入国管理・検疫に係る官公所をメンバーとする「横浜港港湾行政連絡会」を設置しました。同連絡会では、リードタイムの短縮化に向けて可能な改善策を検討するため、月1回程度会議を開催し、平成15年度中に具体的な改善施策をまとめる予定としています。

(8) 水先料金、タグボート料金の見直し

横浜港では、使いやすい港づくり推進協議会の下に「タグ・パイロット分科会」を設置するなど、その料金や制度の見直しに取り組んできました。

現在までの措置状況としては、以下の実績があります。

強制水先対象船舶の引き上げ（300トン 3000トン）（平成11年7月実施）

水先距離の見直しによる料金低減（水先法施行規則の一部改正）（平成15年1月実施）

港内のタグボート基地を沖合側にシフトし、タグ料金を約5%低減。（平成15年1月実施）

ボリュームディスカウントの導入によるタグ料金の割引制度の導入（平成15年4月実施）

(9) 陸海空の複合一貫輸送サービスの提供

横浜港においては、陸海空の複合一貫輸送体制を構築し、総合物流拠点としての機能強化を

図るため、新東京国際空港で取り扱う航空貨物に対応できる「横浜航空貨物ターミナル(YAT)」を設置しています。YATでは、今後においても、新東京国際空港で予定されている貿易振興に係る特区と連携した「臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業(701)」を実施し、物流コストの低減を図るとともに、引き続きYATの利用促進のための支援措置を行うことで、海上・航空双方のサービスを提供し、横浜港のユーザーの多様な輸送ニーズに対応していきます。

(10) 先進的な港湾施設整備

横浜港では、大型コンテナ船の受け入れや、効率的なコンテナ取扱が可能な大水深・高規格コンテナターミナルの整備を進めています。現在供用中の3バース(南本牧ふ頭MC-1,2及び本牧D-5)と、工事中の3バース(大黒ふ頭DC-3,4及び本牧BC-1)を含めて、平成16年春には、合計6バースの供用を図ります。

(11) 航空貨物取扱拠点の整備とその支援措置

本市が筆頭株主となっている第3セクターである横浜航空貨物ターミナル(株)の事業拠点として、横浜港山下ふ頭において、平成4年に横浜市が延床面積約1万㎡の施設を建設し、同社に貸し付けを行っています。同施設の整備に際し本市では、施設建設費約25億円を支出したほか、設立当初には、年間約1億円の施設使用料の免除を実施しました。

またその後も貨物量の増加に合わせ、平成7年には、本市が敷地を提供し、同社が新たな上屋(延床約2200㎡)を建設しておりますが、その際には、土地使用料が約60%減額となる措置を実施し、現在も当該措置を継続しているところです。なお引き続き、航空貨物取扱の増大を図るためのその他の支援措置等について検討を行っております。

(12) 横浜航空貨物ターミナル(YAT)の輸入促進施設としての位置付け

横浜航空貨物ターミナル(YAT)の機能を強化するため、本市では、平成6年に輸入促進地域計画(FAZ計画)の承認を受けました。YATについては、「横浜国際平和会議場・展示場」とともに、FAZの中核施設である横浜港流通センター(YCC)並びにワールドポーターズと連携する施設として、横浜港の総合的な輸入や対内投資促進事業の展開に取り組んでいます。

(13) 臨海部の道路整備

横浜港では、ふ頭に出入りする港湾関連車両の交通円滑化とともに、港湾関連交通と市街地交通との輻輳を抑止するため、臨海部における道路整備に力を注いでいます。現在事業中の路線として、本牧ふ頭からみなとみらい21地区を經由して京浜臨海部に至る「臨港幹線道路」及び、本牧ふ頭と大黒ふ頭を結ぶ国道357号(平成16年春供用予定)などがあります。

(14) その他現在取り組んでいる施策

横浜港に関わる官民の団体が構成する「使いやすい港づくり推進協議会」において、横浜港を東アジアの国際ハブポートとしていくための新たな取り組み課題を、平成14年11月「横浜ハブポートプログラム」としてとりまとめました。

「横浜ハブポートプログラム」では、トランシップ機能の強化、オペレーション機能の高効率化、ロジスティクス機能の強化、トータルコストの低減化、に関わる諸施策の推進により、コストの3割削減、リードタイム1日の実現を目指しています。

また国土交通省が進める「スーパー中枢港湾」構想の実現化に向けて、平成15年1月には国に目論見書を提出し、3月には候補港湾として選定されたところです。

今後、次世代高規格コンテナターミナルの形成、情報化施策の促進、臨海部の高度な流通拠点であるロジスティクスパークの形成、メガターミナルオペレーター形成など、「スーパー中枢港湾」の実現化に向けた諸課題の検討を進め、平成15年度内には本指定を得ていきたいと考えています。

別紙

1 特定事業の名称

702 税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

横浜港を利用して貨物の輸出入を行う者

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画の認定後直ぐ

4 特定事業の内容

(1) 事業に關与する主体

横浜港を利用して貨物の輸出入を行う者

(2) 事業区域

横浜市の区域のうち、横浜港臨港地区（横浜市金沢区八景島の全域を除く。）及び特別工業地区（金沢産業団地地区及び鳥浜工業団地地区）

(3) 事業実施期間

特区計画認定後直ちに。

(4) 事業により実現される行為

税関の時間外手数料である臨時開庁手数料を軽減するとともに、港湾の24時間オープンに向けた取り組みを推進することで、横浜港の港湾利用サービスの向上、国際競争力の強化を図ることができる。

(5) 整備される施設

特になし。

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 横浜市が規制の特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠

臨時開庁申請が確実に見込めるものとして職員の常駐を希望する時間帯

横浜港における臨時開庁申請（7DAYSオープントライアル）の実績並びにコンテナターミナルの稼働時間などを考慮するとともに、臨時開庁件数の実績等を勘案し、以下の通関対応時間を希望します。

	通関対応時間（うち執務外の時間）
平日夜間	8：30～21：00（4.0時間）
土曜日	8：30～17：00（8.5時間）
日曜日	8：30～17：00（8.5時間）
休日	8：30～17：00（8.5時間）

注）税関職員の常駐を希望する時間帯については、詳細について、財務省と別途調整することとしたい。

コンテナターミナルの稼働時間

横浜港におけるコンテナターミナルのゲートオープン時間は以下の通りであり、南本牧ふ頭 MC-1,2 及び大黒ふ頭 DC-4 ターミナルについては、平日 21 時まで・土曜・祝日（MC-1,2 のみ）その他ターミナルについても土曜午前のオープンを実施しています。

ふ頭名	バース名	曜日	ゲートオープン時間
本牧ふ頭	A,C,D 突堤	平日	08:30 - 16:30
		土曜	08:30 - 11:30
		日曜	クローズ
南本牧ふ頭	MC-1,2	平日	08:30 - 21:00
		土曜	08:30 - 17:30
		祝日	08:30 - 17:00
		日曜	クローズ
大黒	DC-3	平日	08:30 - 16:30
		土曜	08:30 - 11:30
		日曜、祝日	クローズ
	DC-4	平日	08:30 - 21:00
		土曜	08:30 - 17:00
		日曜、祝日	クローズ

臨時開庁申請が確実に見込めるものとして職員の常駐を希望する時間帯の算出根拠

- ・ 7 DAYS オープントライアルにおける執務時間外の輸出入申告件数は、3ヶ月間で全国計 3960 件でした。オープントライアルの行われていない前年同期と比較すると、いずれも著増となっており、時間外開庁の需要は非常に高いものがあります。

【7 DAYS オープントライアルにおける全国の曜日別申告件数】

	平日夜間	土曜日	日曜日	休日
オープントライアル	3,198	505	29	228
前年同期【参考】	1,157	52	2	2
前年同期比【参考】	2.76倍	9.71倍	14.5倍	11.4倍

- ・ オープントライアル期間中の横浜港（本牧埠頭出張所）における曜日別の申告実績から、横浜港における時間当たり申告件数は以下の通りとなります。

	平日夜間	土曜日	日曜日	休日	合計
A 横浜港申告実績	585	58	3	57	703
B 期間中日数	62	12	12	5	
C 曜日当たり開庁時間	4.0	8.5	8.5	8.5	
A/B/C 時間当たり申告件数	2.4	0.6	0.03	1.3	

・ 以上から、横浜港の臨時開庁時間帯における時間当たり申告件数は、平日・土曜日・休日は概ね基準を満たすものと考えられます。日曜日については、トライアル期間中は基準を満たしておりませんが、横浜市としても、「臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業」と合わせて、港湾の24時間オープン化など、横浜港や臨海部の活性化に向けた本市の取組みを推進するとともに、当該事業（税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業）について民間事業者へ周知を図るなど、民間需要を喚起するための施策に取り組むことで、積極的に当該事業の利用促進を図ってまいります。

別紙

1 特定事業の名称

1208 特定埋立地に係る所有権移転制限期間等短縮事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

横浜市（公有水面埋立免許出願人）

横浜市から埋立地の分譲を受けようとする者

埋立地の利用において用途の変更を行おうとする者

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画の認定後直ぐ

4 特定事業の内容

（1）事業に関与する主体

横浜市（公有水面埋立免許出願人）

横浜市から埋立地の分譲を受けようとする者

埋立地の利用において用途の変更を行おうとする者

（2）事業区域《別図1、2、3参照》

南本牧埋立事業における第1-1工区の区域の一部、新山下町貯木場埋立事業の区域

（3）事業実施期間

特区計画認定後直ちに。

（4）事業により実現される行為

規制の特例措置の適用を受けることにより、埋立地の売却の促進が図られ、倉庫・流通加工施設等が立地し、国際物流機能の強化を図ることができる。

（5）整備される施設

横浜市から埋立地の分譲を受けた者が建設する保管・流通加工施設等

5 当該規制の特例措置の内容

（1）特例措置の適用を受けようとする埋立地についての竣功認可の告示内容

(2) 埋立地の全部又は一部が現に相当期間にわたり告示された用途に供されておらず、又は将来にわたり当該用途に供される見込みがないと認められることからその有効かつ適切な利用を促進する必要があると認めた理由

・ (1) に示す埋立地は、横浜港の物流機能の充実・強化に資する物流施設等の立地を図るため、埋立竣工後の基盤整備やアクセス道路の整備等に合わせて、土地処分を行うこととしていますが、景気の低迷が長期化し土地価格が下落傾向にある中、一部において、埋立竣工認可告示後5年以上にわたり、埋立免許の土地利用に使用されず未利用地となっている状況があります。今回、当該特例措置により埋立地の土地利用・処分に係る手続の規制緩和を実施することで、物流施設等の立地を促進し、横浜港の国際物流機能の強化と臨海部地域の活性化を図ります。

・ 公有水面埋立法に基づき埋立免許の用途の変更や埋立地の所有権の移転を行う場合、埋立竣工認可告示日より起算して10年間は免許権者の許可が必要となります。

(1) に示す埋立地は、当初計画時点から長期間経過していることに加え、事業工区ごとに段階的に竣工しているものもあり、現時点で埋立免許の用途が事業者のニーズに必ずしも即しているとは限らず、事業者によっては権利の移転・設定はもとより、埋立地の用途を変更する必要がでてきます。

埋立地に進出する事業者は、建築工事着手から開業に至るまで詳細にスケジュールを検討する必要があり、事業計画の策定や進出の意思決定をする上で、時期的な要素は極めて重要な事項となっています。

当該特例措置が適用されることにより、埋立地の用途変更や所有権移転に係る免許権者の許可を要する制限期間が短縮されれば、事業者にとって自らのスケジュールに基づき事業を進めていくことが一層確実となるとともに、事業効果の早期発現につながり、企業の進出意欲を高めることができます。

また、より幅広い需要に対応できる土地利用となることから、事業者の進出意欲を高め土地売却の促進にもつながります。

・ 当該埋立地は、企業債を発行して事業を行っており、土地の売却が遅れた場合には金利の増大や土地価格の下落等の影響で収支状況も悪化するため、早期に売却を行う必要があります。

《参考》

事業名	埋立竣工認可告示日	埋立竣工認可から現在までの期間
南本牧埋立事業(第1-1工区)	平成8年10月25日	7年以上
新山下町貯木場埋立事業	平成10年7月15日	5年以上