

# 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

神奈川県、川崎市

## 2 構造改革特別区域の名称

国際臨空産業・物流特区

## 3 構造改革特別区域の範囲

横浜市鶴見区及び神奈川区並びに川崎市川崎区の区域の一部（京浜臨海部）  
別添図面のとおり

## 4 構造改革特別区域の特性

### (1) 京浜臨海部の現況

京浜臨海部は、明治後期から工業地の埋立造成が始まり、港湾物流、機械、自動車、造船、鉄鋼、エネルギーなどの我が国を代表する企業が、相互に関連しながら集積してきた、横浜市から川崎市にわたる一体的な地域で、長らく日本を代表する工業地帯として我が国の経済活動を牽引してきました。

しかし、産業構造の転換に伴う企業の再構築や工場の移転等により産業活力が著しく低下してきており、日本経済低迷の原因の1つにもなっています。

その一方で、この地域は、首都圏4,000万人の大消費地に隣接しており、大規模な土地や優れた研究開発機関、高度な技術を蓄積した人材・企業などの産業資源を有し、また、陸・海・空の交通の要衝であるなど、数々の優れた立地特性を有しています。特に港湾機能については、我が国の中枢を担う一大貿易拠点、首都圏の社会経済活動を支える物流拠点としての役割が期待されています。

### (2) 京浜臨海部活性化の取組

神奈川県と川崎市では、総合計画である「かながわ新総合計画21」、「川崎新時代2010プラン」の中に、重点的に取り組む課題として、臨海部の再編整備を位置づけ、横浜市とも連携しながら、京浜臨海部の活性化に取り組んでいます。

国においても、この地域の都市再生を目指して、第一次都市再生プロジェクトとして、東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備、川崎ゼロ・エミッション工業団地の整備などに関連して「大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築」を決定し、第四次都市再生プロジェクトとして、横浜臨海部の理化学研究所横浜研究所を1つの拠点とする「東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成」を決定しています。

また、平成14年10月には、京浜臨海部の埋立地約4,400haを対象に、全国で唯一、「京浜臨海都市再生予定地域」を設定し、必要な基盤と土地利用について検討を行い、都市再生に向けた条件整備を迅速に進めることとしています。

さらに、隣接した羽田空港についても、平成14年6月に、「経済財政運営と構造改

革に関する基本方針2002」において、「羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る。」ことが閣議決定されています。また、地元経済団体などが、国際的な臨空産業の集積を目指した「エア・カーゴ拠点整備構想」や「神奈川口構想」を国や県・市などに提案しています。

なお、本特区計画の関連事業である「不動産取得税の軽減措置」、「京浜臨海部企業立地計画策定支援補助事業」、「都市再生予定地域の設定」、「都市再生総合整備事業」等については、横浜臨港地区を含めた京浜臨海部を対象として、現在、実施しており、さらに、今後段階的に取り入れる特定事業である「外国人研究者の受け入れ促進事業（501～503）」、「民間事業者等による総合保税地域における一団の土地等の所有又は管理事業（703）」についても、横浜臨港地区を含めた京浜臨海部を対象として検討を進めています。

### (3) 川崎市臨海部の現況

特区計画区域内にある川崎市臨海部は、製造業、石油関係企業等の産業が集積する地域であり、ほぼ全域が保税地域に指定され、平成13年の外国貿易額合計は、輸出が全国12位で約6,697億円（シェア1.3%）、輸入が全国第9位で約1兆3,134億円（シェア3.1%）、輸出入合計で約1兆9,830億円と全国で第8位の貿易額となっており、平成13年の輸入貿易額として、額の大きいものから順に原油等、石油ガス類の次に肉類、魚介類等が、さらに10位以内に果実、野菜といった生鮮食料品が入っています。また、同年の川崎港への入港船隻数合計は38,760隻、船舶総トン数合計は9,300万6千総トンで全国第8位、貨物取扱量合計は9,413万5千トンと全国第4位の取扱量で、京浜工業地帯の中核を担う一大拠点として発展しており、横浜港と東京港の間に位置する特定重要港湾として、両港とともに我が国の経済を支える極めて重要な国際物流拠点となっています。

川崎港は、京浜工業地帯の鉄鋼業、機械産業、石油産業等を支える港として発展してきましたが、国際社会がグローバル化の進展を謳歌し、経済のあらゆる分野の活動がボーダレスに拡大を続ける状況を踏まえて商港機能の拡大を図っており、平成2年には東扇島地区の埋立が竣工し、今日では千鳥町地区等を合わせ、コンテナバースを含む外貿17バース、内貿24バースの合計41の公共バースが整備され、また、総合保税地域に指定されている「かわさきファズ物流センター」のほか、今やアジア随一ともいわれる各企業の冷凍冷蔵倉庫等の物流施設が集積され、首都圏全体の物流を支える一大物流拠点を形成し、今日では工業港としての機能に加え、商業機能を併せ持つ総合港湾として重要な役割を果たしています。

特に近年の食料品輸入の増加等を背景に、平成13年実績で東扇島地区における冷凍冷蔵倉庫の設備能力は52万トンを超え、また、年間入出庫量については約197万トンに達し、神奈川地区全体の年間取扱量約405万トンの約48.5%、東京地区・神奈川地区を合わせた年間入出庫量1,006万トンに対しても約19.5%と非常に高いシェアを占めており、東京湾全体の港湾物流にとって無くてはならない機能を担っております。また、神奈川地区全体の冷凍冷蔵貨物保管量に対する同地区の貨物保管量割合（平成13年12月末現在）は、冷凍水産物が約68%、水産加工品

が約49%、畜産物にいたっては92%強、冷凍食品が約67%と極めて高いシェアを占め、これら輸入食品は、特に流通の迅速化が要求されています。

また、扇町地区には主に輸入青果物を取り扱う民間ふ頭が流通加工サービスを展開し、さらに浮島地区には、本年4月から輸入食肉類を主に扱う大規模流通加工施設が開業し、搬入搬出合わせて、年間で約80万トンの貨物を取り扱う事業計画となっています。

以上のように、京浜臨海部は、川崎港の物流拠点としての高度な機能などを活かしながら、羽田空港の再拡張・国際化も視野に入れた、まちづくりや交通基盤の整備などの新しい動きも出始めており、早急に規制緩和を実施して、民間事業者を中心とした新たな社会経済活動の動きをさらに加速していくことが求められている地域です。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

### (1) 物流機能の国際競争力強化

近年、経済活動のグローバル化に伴い、人、物、情報がボーダレスに展開するなか、アジア経済の急速な発展や円高、国内の人件費の高さなどから製造業等の海外移転が進むなど、産業の空洞化が進展していますが、我が国全体の輸出額の約9割は依然として製造業が占め、その大部分が港湾を利用して諸外国に輸送されています。京浜臨海部においても、世界をリードする製造業が数多く立地し、メガコンペティションの中、特にアジア域内での最適地生産を進展させ、構造転換を急速に進めており、こうした産業活力を支えるため、川崎港においても、各企業の国際水平分業体制を支える国際港湾物流の強化が求められています。

さらに、食料品等の生活関連消費物資やエネルギー等の多くを輸入に依存している我が国の現状から、物流コストは物価への影響など、国民生活水準に直接的な影響をもたらすものです。首都圏を背後に控えた東京湾市場はアジア随一の巨大マーケットであり、川崎港はこれら巨大な消費地を支える物流拠点として、港湾物流機能を高度化し、国際競争力を強化することが強く求められています。特に前記のとおり川崎港には数多くの冷凍冷蔵倉庫等の立地から、輸入食料品を主体とした非常に大きな物流の集積があり、通関手続きにおけるリードタイムの短縮とコストの削減を図ることは、港湾物流の活性化にとって極めて大きな意義を有するものです。

そこで、物の流れの出入口、国際ゲートウェイである川崎港において「税関における執務時間外における通関体制の整備」及び「臨時開庁手数料の軽減」の取り組みにより、物流機能の効率化、スピード化、高度化を図り、国際競争力を強化するものです。

加えて、最近では、IT等の高付加価値な工業製品、部品などは航空貨物による輸送も増大しており、港湾の国際競争力の確保とともに、羽田空港の再拡張・国際化など空港の処理能力の向上が求められています。京浜臨海部は、羽田空港に隣接しており、かわさきファズなどの流通施設が数多く集積しており、羽田空港の国際化により、海上輸送・航空輸送及び陸上輸送も有機的に結びつけた多機能、総合的な一大物流拠点として、京浜臨海部の活性化の起爆剤となるに留まらず、日本全体の物流の国際競

競争力強化にもつながるものです。

## (2) 国際臨空産業の集積

羽田空港の再拡張・国際化は物流だけではなく、人と情報のグローバルな交流拠点としてのポテンシャルを高めることから、これに着目した国内外の企業の京浜臨海部への進出が促進されます。

そこで、空港へのアクセス強化のための基盤整備とともに、外国人研究者の受け入れ促進事業などの規制緩和も取り入れながら、研究所やホテル・コンベンション、外資系オフィス、ショッピングセンターなどの国際臨空産業を集積し、京浜臨海部の活性化を図ります。

## (3) 経済の活性化への貢献

構造改革特区を活用して物流機能の国際競争力強化を図り、さらに、これらを活用して新しい産業集積を促進させることにより、これらを起爆剤として、20世紀の日本経済を牽引してきた代表的な工業地帯である京浜臨海部が、臨港地区内外の様々な地域特性を活かし、産業の空洞化等による低迷から再生することは、この地域の活性化のみならず日本経済全体の活性化につながるものであり、さらに、羽田空港の再拡張・国際化を視野に入れた新しい産業集積の成功事例を示すことは、全国の同様な工業地域の構造改革モデルとなります。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

### (1) 川崎港の国際物流機能の効率化による貿易振興

京浜臨海部の立地企業の大部分が港湾を利用して、食料品や原材料などを輸入し、製品を輸出している現状から国際物流機能の効率化、スピード化、高度化を図ることが不可欠となっています。

このため、規制緩和や港湾施設利用者に対する利便性の向上などを行い、東京港・横浜港と並ぶ我が国の中枢を担う一大貿易拠点である川崎港における輸出入貨物のスピーディーかつリアルタイムな流通確保に係る条件整備を推進し貿易の振興を図ります。

規制緩和として、国際物流のノード（結節点）となる通関手続きについて、リードタイムの短縮とコストの削減を図るため、「臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業（701）」、「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（702）」、さらに、港湾施設利用者に対する利便性の向上として、入港料・港湾施設使用料の軽減などに取り組むことにより、必要な原料や商品を、より安く、より早く、より安全に提供できるシステムの構築を支援します。

### (2) 国際物流機能の高度化に対応した企業誘致

現在、我が国の多くの企業は、アジア地域など世界規模での最適な場所で作ったものを使い、販売するという最適地生産を展開しています。このように、原材料や部品の調達、生産、販売に至るグローバルな規模でのSCM（サプライチェーンマネージ

メント)システムにより、市場の変化と生産・仕入を同調させるなどの最適な在庫管理を目指しています。こうしたグローバルなSCMシステムを取り入れている企業や、国際物流サービスの事業者などのニーズに対応するためには、輸送や流通加工、保管など物流ルート全体のリードタイムの短縮をするための川崎港の国際物流機能の効率化とともに、企業立地への支援が求められています。

このため、本特区計画区域である京浜臨海部全域を対象として、グローバルなSCMシステムを取り入れている企業、「サードパーティ・ロジスティクス」と呼ばれる物流システム全般を請け負う物流事業者、国内企業が使用する外国メーカーの部品などの在庫管理を請け負う国際物流事業者などに対する「京浜臨海部企業立地計画策定支援補助事業」や「不動産取得税の軽減措置」により、これらの企業立地を誘導してまいります。

また、国際物流関連企業の新規立地を促進する総合保税地域を羽田空港周辺部など京浜臨海部(横浜港臨港地区を含む。)に設定するため、関連事業(703)の管理運営主体となる民間事業者に対する「都市再生緊急整備地域」の民間都市再生事業計画に基づく金融支援の活用など、積極的な誘致策についても検討してまいります。

さらに、国際物流拠点における国内輸送部分の強化として、川崎縦貫道路 期の整備や大師橋の整備を促進し、川崎港など京浜臨海部と羽田空港との連絡強化を図ります。

### (3) 羽田空港再拡張・国際化への対応

今後、我が国の企業のグローバルでスピーディーな活動を支えるためには、京浜臨海部のような国際空港に近接した地域における航空輸送を活用した人・物・情報の交流が不可欠となっています。

特に、インターネットにより世界中の情報が即時に入手できる情報のグローバル化時代では逆に、face to faceによる高度な情報交換や研究・技術交流などの重要性が高まって、意志決定の中枢にあるビジネスマンや先端的な研究者、技術者は航空機を利用して、グローバルにビジネスを展開しています。

そこで、本特区計画区域である京浜臨海部全域においては、羽田空港の再拡張・国際化により、これまでの国際物流拠点としての物の交流に加えて、グローバルな人・情報の交流拠点としてのポテンシャルが高まってきますので、大規模な工場跡地などを活用して、ホテル・コンベンションなどの交流施設や外資系オフィス、先端的研究開発拠点などの立地を促進し、また、エアーフロントという特性を活かした居住機能やショッピングセンターなどの商業施設、レストランや娯楽施設などの集積を促進します。

このため、羽田空港の再拡張・国際化に対応して、羽田空港へのアクセスを強化するため、東海道貨物支線貨客併用化や都市再生予定地域設定による東京都側との連絡路等の都市基盤整備の検討、都市再生緊急整備地域指定による民間都市開発事業への支援の実施などにより、世界への玄関口としてのポテンシャルを高めていき、あわせて、京浜臨海部(横浜港臨港地区を含む。)における関連事業(501~505)の実施により、外国人研究者の受け入れ促進など外国人の働きやすい職場環境の整備等を進めていきます。

#### (4) 京浜臨海部の活性化と全国的な構造改革への波及

京浜臨海部は、首都圏4,000万人の大消費地に近接し、国際物流における陸・海・空の輸送手段の組み合わせが可能で、そのポテンシャルは極めて高く、川崎港の国際物流機能の効率化に引き続き、国際航空貨物の需要の増大が見込まれることなどから、本特区計画に基づき、特定事業による規制緩和と企業への立地支援（不動産取得税の軽減措置等）、羽田空港・川崎港等の関連インフラ整備（川崎縦貫道路 期の整備等）等の着実な実施により、その立地特性を活かし、我が国の国際物流システムをネットワーク化するための国際物流拠点の形成を、羽田空港が再拡張・国際化される2009年を目指して進めてまいります。このように、国際物流関連企業の立地促進などを導火線として、国際的な臨空産業の集積を図り、京浜臨海部の活性化による日本経済の再生及び全国的な構造改革への波及を目指します。

#### 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

本特区計画の実施により、京浜臨海部の活性化はもとより首都圏及び日本経済の再生に寄与することが期待されます。

##### (1) 川崎港の国際物流機能の効率化による効果

京浜港の中心に位置し、背後圏に巨大な消費地である首都圏を擁する川崎港において、構造改革特別区域計画を実施し、他の関連事業と合わせて港湾物流を活性化させる取り組みを進めることにより、東京湾全域の港湾貨物の取り扱いを拡大させることができ、市内就業者（港湾関連産業）の拡大や市内企業（製造業、流通業、物流業）の活性化、市民への安価な輸入製品の提供など市内経済の活性化が図られることになり、市民生活の向上にもつながります。

特に冷凍冷蔵倉庫をはじめとした物流倉庫群が集積し、東京港・横浜港を含めた、東京湾全域のロジスティクス拠点機能を担う川崎臨海部において、特定事業701、702を実施することは、稼働率の向上等による貨物取扱量の増加やサプライチェーンマネジメントの進展に対応する物流のスピード化をもたらし、国際港湾物流の高度化につながり、リードタイムの短縮化や港湾コストが低減による経済的社会的効果が期待できます。

また、川崎港には、スーパー中枢港湾として東京港、横浜港において形成されるコンテナターミナルの機能を補完し、港湾利用コスト低減やリードタイムを現状の3～4日からシンガポール並の約1日への短縮を実現するなど、湾域を1つとする国際競争力のある国際コンテナ物流の形成のための役割が期待されており、特定事業701、702による国際港湾物流の促進は、川崎港はもとより東京湾全域における国際港湾物流の高度化に直結し、その社会的経済的効果は広い範囲に及ぶものです。なお、川崎港港湾計画における取扱貨物量は次のとおりとなっています。

既定港湾計画（平成12年3月改訂）

目 標 年 次	平成20年代前半（目標）	現況（2001年）
取 扱 貨 物 量	外貿 5,570万トン	外貿 5,564万トン
	うちコンテナ 464万トン	うちコンテナ 43万トン
	内貿 4,410万トン	内貿 3,850万トン
	うちフェリー 320万トン	うちフェリー 324万トン
	合計 9,980万トン	合計 9,414万トン

(2) 羽田空港の再拡張・国際化による効果

神奈川県への経済効果は約2,830億円（神奈川県：羽田空港国際化周辺整備基本調査（平成14年度より））

推定条件

- ・ 推定年次は、2017年
- ・ 旅客、貨物の増加に伴う運賃収入等の直接効果とこれに伴う間接効果（第1次、第2次間接効果）
- ・ 施設の建設等の基盤整備に要する費用を除く

全国への経済効果は約1兆円（川崎商工会議所：エア・カーゴ拠点整備構想より）

新規雇用の創出 105,000人（ ” ” ）

推定条件

- ・ 羽田の発着回数40万回/年、そのうち国際線15万回/年と仮定
- ・ 上記の金額は、施設の建設等の基盤整備に要する費用を除く

8 特定事業の名称

- ・ 臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業（701）
- ・ 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（702）

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

(1) 8の特定事業と併せて実施する関連事業

ア 港湾施設利用者に対する利便性の向上策

(ア) 入港料・港湾施設使用料に係わる経費について

公共岸壁使用料の軽減化

- ・ 川崎港コンテナターミナルに着岸するコンテナ船の係留施設使用料の減額措置（平成8年4月実施）

コンテナ貨物の積卸のため、川崎港コンテナバースを使用するときは、2分の1以内を限度として減額しています。

- ・ **ダイレクトオンバース制度の導入（平成11年10月実施）**  
荷役の前日に着岸する総トン数1,000トン以上の船舶を対象に、着岸時から荷役を開始する午前7時30分までの間を使用料算定の基礎となる係留時間から除いています。
- ・ **1日2回以上利用する船舶の使用料軽減（平成12年6月実施）**  
総トン数1,000トン以上の船舶で1日2回以上利用する船舶の使用料については、2回目以降を免除しています。
- ・ **使用回数に応じた使用料の減額（平成13年4月実施）**  
月に4回以上使用した総トン数700トン以上の内航船及び総トン数3,000トン以上の外航船で同一の運航者によって運航される同一船舶について、当該船舶の4回目以後の使用料を10%減額しています。
- ・ **日曜荷役に係る係船岸壁使用料の軽減化（今後検討）**

#### 入港料等の軽減化

- ・ **初入港コンテナ船への入港料免除（平成10年12月実施）**  
新規コンテナ定期航路開設に伴い、初めて入港する船舶に対する入港料を免除しています。
- ・ **月に一定回数以上入港する船舶に対する入港料減額(今後検討)**

### (イ) 行政手続きの簡素化及び効率化

#### 港湾物流プラットフォームの構築

川崎港を含む国内主要10港の港湾管理者と国は、港湾物流プラットフォームの構築を研究しており、国際海上コンテナ輸送に関わる行政・民間の全ての主体が、遅延なく共有すべき情報を電子的にやりとりすることを可能とし、国際海上コンテナ輸送に関わる業務を滞りなく、低コストで実施するためのシステム構築を進めています。

これにより、情報交換の円滑化、共有化が図られ、コンテナ貨物処理状況やターミナル周りの渋滞解消などによる、陸上輸送効率化の促進等さらなる物流の効率化が図れます。

平成15年度は、平成17年度の完成を目指し、システム構築のための検討を急いでいます。

ファックスでの受付業務の拡大に加え、港湾EDIによる各種申請手続の受付（平成11年10月実施）

イ 検疫の24時間化

平成15年度中に「検疫の24時間化」が全国において実施されることになっていますが、これを「税関の執務時間外における通関体制の整備」に伴い、同時期に実施することが必要です。

ウ 不動産取得税の軽減措置（神奈川県）

京浜臨海部における産業の活性化及び雇用の創出を図るため、この地域での一定の家屋及びその敷地の取得に対する不動産取得税について、取得の時期に応じて税率を軽減しています。

不動産の取得時期と適用税率

- ・ 平成13年4月1日から平成15年3月31日の取得  
本来の税率4% 2%又は3%に軽減
- ・ 平成15年4月1日から平成18年3月31日の取得  
本来の税率3% 1.5%又は2.25%に軽減

エ 京浜臨海部企業立地計画策定支援補助事業（神奈川県）

京浜臨海部等の土地を取得し、又は借用して、新たに事業用施設を設置し、事業展開を計画している企業に対し、事業活動を進めるために必要な調査研究に対する補助金の交付を行っています。

(2) 今後段階的に取り入れる特定事業

ア 外国人研究者の受け入れ促進事業（501～503）

イ 特定事業等に係る外国人の入国・在留諸申請優先処理事業（504）

ウ 特定事業等に係る外国人の永住許可弾力化事業（505）

エ 民間事業者等による総合保税地域における一団の土地等の所有又は管理事業（703）

(3) 港湾・空港関連インフラの整備

ア 川崎縦貫道路 期の整備推進

浮島から国道15号線までの第 期区間7.9kmの整備を推進します。（平成18年度完成予定、浮島 - 殿町間3.5kmは平成14年に開通済）

イ 大師橋整備の推進

多摩川渡河部における交通渋滞、老朽化に伴う安全性問題の解消のため、整備を推進します。（平成17年度完成予定）

#### ウ スーパー中枢港湾への取り組み

川崎港はスーパー中枢港湾選定委員会での評価として、広域港湾連携の中で湾域のコンテナ機能の分担、補完の形でスーパー中枢港湾への貢献を検討するとされ、東京湾におけるコンテナ物流の高度化に貢献する可能性があると考えられており、川崎港は、湾域を単位とする広域連携のもとに、既存ストックを活用したコンテナ物流機能の高度化を検討してまいります。

#### エ 羽田空港の再拡張・国際化事業

国は、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」において、「国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る。」ことを閣議決定しています。

#### オ 都市再生予定地域の設定

京浜臨海都市再生予定地域協議会において、

- ・臨海部幹線道路の整備
- ・港湾・物流機能の再編
- ・水際線の開放等の親水・防潮護岸の整備
- ・川崎駅～南渡田周辺地区～塩浜周辺地区の鉄道のあり方
- ・東京都側との連絡路

などの都市基盤整備の検討が進められています。

#### カ 都市再生緊急整備地域の指定

都市再生緊急整備地域に指定された3地域（横浜山内ふ頭、浜川崎駅周辺、川崎殿町・大師河原）においては、地域整備方針に基づいた民間事業者による民間都市再生事業と整合を図ります。

#### キ 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点

第1次都市再生プロジェクトとして東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備箇所として、「首都圏広域防災拠点整備協議会」で川崎市臨海部が決定されたのを受けて、東扇島地区において、首都圏の広範囲にわたり非常災害が発生した場合に、緊急輸送の確保その他の広域的な災害対策の拠点としての機能を発揮する基幹的広域防災拠点の整備に着手します。

#### ク 都市再生総合整備事業

京浜臨海部の中の、南渡田周辺地区が平成14年3月に、塩浜地区が同年12月に、それぞれ、都市再生総合整備事業を実施する特定地区に指定され、都市基盤整備公団がコーディネートを実施しています。

(4) その他（企業立地を支援する県市融資制度）

ア 産業立地促進融資制度（神奈川県）

中小企業や地域経済活性化等への効果が大きいと認められる企業への土地・建物取得費等への融資を行っています。

イ 産業立地促進融資利子補給制度（神奈川県）

平成13～17年度に「産業立地促進融資」の資格認定及び融資実行を受けた企業のうち、神奈川県外からの移転又は新たな立地であることや、神奈川県内に用地及び建物を取得し、3年以内に操業を開始する企業に対する利子補給を行っています。

ウ 産業立地促進資金（川崎市）

対象経費は設備資金であり、市で定める産業拠点地区及び工業専用地域に進出する中堅・中小企業者などで市が認定した企業に融資を行っています。

## 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

特定事業が行われる区域を所管する税関官署を利用して通関を行う者

### 3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

構造改革特別区域計画の認定後

### 4 特定事業の内容

#### (1) 事業に関与する主体

特定事業が行われる区域を所管する税関官署を利用して通関を行う者

#### (2) 事業が行われる区域

横浜市鶴見区及び神奈川区並びに川崎市川崎区の区域の一部（京浜臨海部）  
ただし、構造改革特別区域の範囲から横浜港臨港地区を除く。

横浜市と調整の結果、大黒埠頭出張所・鶴見出張所の一部については特定事業の区域から除外  
別添図面のとおり。

#### (3) 事業の実施期間

適用開始後、民間事業者による国際物流の効率化に向けた取り組みにより国際競争力を回復するまでの間

#### (4) 事業により実現される行為

土日・休日又はこれ以外の日の税関の執務時間外に臨時開庁を行う場合の手数料を、関税法の特例措置として1/2に軽減することによって、貿易の促進が図られます。

### 5 当該規制の特例措置の内容

#### (1) 当該特区内に所在する税関の執務時間外において貨物の積み下ろし又は運搬をすることができる港湾施設及び空港施設の位置及び概要

##### ア 川崎港の位置及び概要

川崎港は、コンテナバースを含む外貿17バース・内貿24バースの合計41の公共バース、民間143バース、市営上屋10棟及び公共荷捌地624,646㎡が整備され、また、総合保税地域に指定されている「かわさきファズ物流センター」のほか、今やアジア随一ともいわれる各企業の冷凍冷蔵倉庫等の物流施設が集積され、首都圏全体の物流を支える一大物流拠点を形成しています。

特に食料品輸入の増加等を背景に、平成13年実績で冷凍冷蔵倉庫の設備能

力は52万トンを超え、また、年間入出庫量については約197万トンに達し、神奈川地区全体の年間入出庫量約405万トンの約48.5%、東京地区・神奈川地区を合わせた年間入出庫量約1,006万トンに対しても約19.5%と非常に高いシェアを占めており、東京港、横浜港を含め東京湾全体の港湾物流にとって無くてはならない機能を担っています。

また、扇町地区には主に輸入青果物を取り扱う民間ふ頭が流通加工サービスを展開し、さらに浮島地区には、本年4月から輸入食肉類を主に取り扱う大規模流通加工施設が開業し、搬入搬出合わせて、年間で約80万トンの貨物を取り扱う事業計画となっています。

平成13年の外国貿易額合計は、税関統計によると約1兆9,830億円で全国で第8番目の貿易額となっており、また、同年の川崎港への入港船隻数合計は38,760隻、船舶総トン数合計は9,300万6千総トンで全国第8位、貨物取扱量合計は9,413万5千トンで全国第4位の取扱量となっています。

なお、東扇島地区の川崎港コンテナターミナルは、20時までゲートオープンに対応できる体制となっており、税関の執務時間外において、貨物の取り扱いが可能となっています。

別添資料のとおり

#### イ 羽田空港の位置及び概要

別添資料のとおり

#### (2) 川崎港に係る臨時開庁承認件数

< 過去3年間の臨時開庁承認件数 >

	川崎税関支署	東扇島出張所	合計
	川崎市全域（川崎区東扇島除く）及び横浜市鶴見区扇島（1番2号を除く）	川崎区東扇島	
平成12年	367	603	970
平成13年	492	685	1177
平成14年	440	1068	1508

川崎港には横浜税関川崎税関支署及び東扇島出張所があり、円滑な通関手続きを進める体制が整っています。

#### (3) 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性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

##### ア 港湾施設利用者に対する利便性の向上策

##### (ア) 入港料・港湾施設使用料に係わる経費について

公共岸壁使用料の軽減化

- ・川崎港コンテナターミナルに着岸するコンテナ船の係留施設使用料の減額措置（平成8年4月実施）

コンテナ貨物の積卸のため、川崎港コンテナバースを使用するときは、2分の1以内を限度として減額しています。

- ・ダイレクトオンバース制度の導入（平成11年10月実施）  
荷役の前日に着岸する総トン数1,000トン以上の船舶を対象に、着岸時から荷役を開始する午前7時30分までの間を使用料算定の基礎となる係留時間から除いています。
- ・1日2回以上利用する船舶の使用料軽減（平成12年6月実施）  
総トン数1,000トン以上の船舶で1日2回以上利用する船舶の使用料については、2回目以降を免除しています。
- ・使用回数に応じた使用料の減額（平成13年4月実施）  
月に4回以上使用した総トン数700トン以上の内航船及び総トン数3,000トン以上の外航船で同一の運航者によって運航される同一船舶について、当該船舶の4回目以後の使用料を10%減額しています。
- ・日曜荷役に係る係船岸壁使用料の軽減化（今後検討）

#### 入港料等の軽減化

- ・初入港コンテナ船への入港料免除（平成10年12月実施）  
新規コンテナ定期航路開設に伴い、初めて入港する船舶に対する入港料を免除しています。
- ・月に一定回数以上入港する船舶に対する入港料減額(今後検討)

#### (イ) 行政手続きの簡素化及び効率化

##### 港湾物流プラットフォームの構築

川崎港を含む国内主要10港の港湾管理者と国は、港湾物流プラットフォームの構築を研究しており、国際海上コンテナ輸送に関わる行政・民間の全ての主体が、遅延なく共有すべき情報を電子的にやりとりすることを可能とし、国際海上コンテナ輸送に関わる業務を滞りなく、低コストで実施するためのシステム構築を進めています。

これにより、情報交換の円滑化、共有化が図られ、コンテナ貨物処理状況やターミナル周りの渋滞解消などによる、陸上輸送効率化の促進等さらなる物流の効率化が図れます。

平成15年度は、平成17年度の完成を目指し、システム構築のための検討を急いでいます。

ファックスでの受付業務の拡大に加え、港湾EDIによる各種申請手続の受付（平成11年10月実施）

## イ 港湾・空港施設利用促進策

### (ア) 港湾・空港関連インフラの整備

#### 川崎縦貫道路 期の整備推進

浮島から国道15号線までの第 期区間7.9kmの整備を推進します。  
(平成18年度完成予定、浮島 - 殿町間3.5kmは平成14年に開通済)

#### 大師橋整備の推進

多摩川渡河部における交通渋滞，老朽化に伴う安全性問題の解消のため、整備を推進します。(平成17年度完成予定)

#### スーパー中枢港湾への取り組み

川崎港はスーパー中枢港湾選定委員会での評価として、広域港湾連携の中で湾域のコンテナ機能の分担、補完の形でスーパー中枢港湾への貢献を検討するとされ、東京湾におけるコンテナ物流の高度化に貢献する可能性があるとされており、川崎港は湾域を単位とする広域連携のもと、既存ストックを活用した物流機能の高度化を検討していきます。

#### 羽田空港の再拡張・国際化事業

国は、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」において、「国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る。」ことを閣議決定しています。

#### 都市再生予定地域の設定

京浜臨海都市再生予定地域協議会において、

- ・臨海部幹線道路の整備
- ・港湾・物流機能の再編
- ・水際線の開放等の親水・防潮護岸の整備
- ・川崎駅～南渡田周辺地区～塩浜周辺地区の鉄道のあり方
- ・東京都側との連絡路

などの都市基盤整備の検討が進められています。

#### 都市再生緊急整備地域の指定

都市再生緊急整備地域に指定された2地域(浜川崎駅周辺、川崎殿町・大師河原)においては、地域整備方針に基づいた民間事業者による民間都市再生事業と整合を図っていきます。

#### 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点

第1次都市再生プロジェクトとして東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備個所として、「首都圏広域防災拠点整備協議会」で川崎市臨海部が決定されたのを受けて、川崎港東扇島地区において、首都圏の広範囲にわたり非常災害が発生した場合に、緊急輸送の確保その他の広域的な災害対策の拠点としての機能を発揮する基幹的広域防災拠点の整備に着手します。

## 都市再生総合整備事業

京浜臨海部の中の、南渡田周辺地区が平成14年3月に、塩浜地区が同年12月に、それぞれ、都市再生総合整備事業を実施する特定地区に指定され、都市基盤整備公団がコーディネートを実施しています。

### (イ) 定期航路の誘致

川崎港においては香港・厦門など中国華南地区を結ぶ航路は寄港しておりますが、今後、なお一層の利用促進を図るためには取扱貨物量の増勢著しい華東及び華北地区とのコンテナ定期航路の開設が不可欠であります。

また、東扇島地区をはじめとする60万トンを超える本港の冷凍冷蔵倉庫群の保管能力を川崎港利用促進に結合・活用するため、中国のほか豪州・北米など必要な航路誘致に全力をあげる必要があります。

このため、現在、川崎市・川崎商工会議所・(社)川崎港振興協会・川崎港運協会・かわさき港コンテナターミナル(株)・かわさきファズ(株)の港湾関係6団体により川崎港ポートセールス事業推進協議会を構成し、官民一体となった誘致活動を強力に推進しているところです。

## ウ 神奈川県・川崎市としての広域貿易促進施策の実施

### (ア) 輸入促進基盤整備事業(川崎市・神奈川県)

川崎港(東扇島地区)では、平成6年3月に策定された川崎市地域輸入促進計画に基づき、輸入促進基盤整備事業として、第3セクターを事業主体に、輸入食料品を主な取扱対象とする、「かわさきファズ物流センター」が平成10年4月から開業しています。

### (イ) 不動産取得税の軽減措置(神奈川県)

京浜臨海部における産業の活性化及び雇用の創出を図るため、この地域での一定の家屋及びその敷地の取得に対する不動産取得税について、取得の時期に応じて税率を軽減しています。

#### 不動産の取得時期と適用税率

- 平成13年4月1日から平成15年3月31日の取得  
本来の税率4% 2%又は3%に軽減
- 平成15年4月1日から平成18年3月31日の取得  
本来の税率3% 1.5%又は2.25%に軽減

### 税率軽減の効果

	進出企業数	雇用創出	軽減額
平成13年度	10社	約180人	3,300万円
平成14年度	90社	約1200人	5億2,000万円

### (ウ) 京浜臨海部企業立地計画策定支援補助事業(神奈川県)

京浜臨海部等の土地を取得し、又は借用して、新たに事業用施設を設置し、

事業展開することを計画している企業に対し、事業活動を進めるために必要な調査研究に対する補助金の交付を行っています。

京浜臨海部企業立地計画策定支援補助事業を活用し、京浜臨海部へ立地した企業が、不動産取得税の軽減措置の適用を受けた物流関連企業  
(例) (省略)

(I)平成15年度国際臨空産業集積促進調査(神奈川県)(20,000千円)  
羽田空港の再拡張・国際化に対応した物流施設や研究開発施設などの国際臨空産業の集積促進を図るため、民間投資誘導方策や交通基盤などについて具体的な検討を行います。

エ その他(企業立地を支援する融資制度)

(ア)産業立地促進融資制度(神奈川県)

中小企業や地域経済活性化等への効果が大きいと認められる企業への土地・建物取得費等への融資を行っています。

(イ)産業立地促進融資利子補給制度(神奈川県)

平成13~17年度に「産業立地促進融資」の資格認定及び融資実行を受けた企業のうち、神奈川県外からの移転又は新たな立地であることや、神奈川県内に用地及び建物を取得し、3年以内に操業を開始する企業に対する利子補給を行っています。

(ウ)産業立地促進資金(川崎市)

対象経費は設備資金であり、市で定める産業拠点地区及び工業専用地域に進出する中堅・中小企業者などで市が認定した企業に融資を行っています。

## 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

特定事業が行われる区域を所管する税関官署を利用して通関を行う者

### 3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

構造改革特別区域計画の認定後

### 4 特定事業の内容

#### (1) 事業に関与する主体

特定事業が行われる区域を所管する税関官署を利用して通関を行う者

#### (2) 事業が行われる区域

横浜市鶴見区及び神奈川区並びに川崎市川崎区の区域の一部（京浜臨海部）  
ただし、構造改革特別区域の範囲から横浜港臨港地区を除く。

横浜市と調整の結果、大黒埠頭出張所・鶴見出張所の一部については特定事業の区域から除外  
別添図面のとおり。

#### (3) 事業の実施期間

適用開始後、民間事業者による国際物流の効率化に向けた取り組みにより国際競争力を回復するまでの間

#### (4) 事業により実現される行為

近年、貨物の誘致に係る国際競争が非常に激化している。このような状況下、我が国においても、リードタイムの短縮や物流コスト削減など輸送経路の効率化を通じて、貿易の振興を図ることが喫緊の課題となっています。

こうした状況に鑑み、構造改革特別区域法第17条に基づく特例措置が認定された特区について、臨時開庁申請が確実に見込める時間帯においては、当該特区に所在する官署に予め職員を常駐させることとし、その他の時間帯については、個々の申請に応じ必ず所要の職員を配置できる体制とする必要があります。

これにより、手数料軽減と合わせ、利用者の利便性が著しく向上し、貿易の促進が図られます。

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 当該特区内に所在する税関の執務時間外において貨物の積み下ろし又は運搬をすることができる港湾施設及び空港施設の位置及び概要

ア 川崎港の位置及び概要

川崎港は、コンテナバースを含む外貿 17 バース・内貿 24 バースの合計 41 の公共バース、民間 143 バース、市営上屋 10 棟及び公共荷捌地 624,646 m<sup>2</sup>が整備され、また、総合保税地域に指定されている「かわさきファズ物流センター」のほか、今やアジア随一ともいわれる各企業の冷凍冷蔵倉庫等の物流施設が集積され、首都圏全体の物流を支える一大物流拠点を形成しており、特に食料品輸入の増加等を背景に、平成 13 年実績で冷凍冷蔵倉庫の設備能力は 52 万トンを超え、また、年間入出庫量については約 197 万トンに達し、神奈川地区全体の年間入出庫量約 405 万トンの約 48.5%、東京地区・神奈川地区を合わせた年間入出庫量約 1,006 万トンに対しても約 19.5%と非常に高いシェアを占めており、東京港、横浜港を含め東京湾全体の港湾物流にとって無くてはならない機能を担っています。

また、扇町地区には主に輸入青果物を取り扱う民間ふ頭が流通加工サービスを展開し、さらに浮島地区には、本年 4 月から輸入食肉類を主に取り扱う大規模流通加工施設が開業し、搬入搬出合わせて、年間で約 80 万トンの貨物を取り扱う事業計画となっています。

平成 13 年の外国貿易額合計は、税関統計によると約 1 兆 9,830 億円で全国で第 8 番目の貿易額となっています。

また、同年の川崎港への入港船隻数合計は 38,760 隻、船舶総トン数合計は 9,300 万 6 千総トンで全国第 8 位、貨物取扱量合計は 9,413 万 5 千トンで全国第 4 位の取扱量となっています。

なお、東扇島地区の川崎港コンテナターミナルは、20 時までゲートオープンに対応できる体制となっており、税関の執務時間外において、貨物の取り扱いが可能となっています。

別添資料のとおり

イ 羽田空港の位置及び概要

別添資料のとおり

(2) 川崎港に係る臨時開庁承認件数

< 過去 3 年間の臨時開庁承認件数 >

	川崎税関支署	東扇島出張所	合計
	川崎市全域（川崎区東扇島除く）及び横浜市鶴見区扇島（1 番 2 号を除く）	川崎区東扇島	
平成 12 年	367	603	970
平成 13 年	492	685	1177
平成 14 年	440	1068	1508

川崎港には横浜税関川崎税関支署及び東扇島出張所があり、円滑な通関手続きを進める体制が整っています。

- (3) 特定事業が行われる区域を管轄区域とする税関官署で、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

平日 17時から19時

税関職員の常駐を希望する時間帯については、需要の実態を把握したうえで、詳細について財務省と別途協議することとします。

- (4) 算定根拠

構造改革特別区域法第4条3項の規定に基づき、物流業者等の意見を聴取した結果であります。本制度の定着により当該時間帯の新たなニーズも出てくることとあり、今後も臨時開庁申請が確実に見込めるものと推察されます。

更に、本特定事業の実施と合わせ、民間事業者と一体となった利用促進や利便性の向上等、国際物流の効率化に向けた取り組みを着実に実施することで、国際貨物の増加、具体的な通関需要に裏打ちされたフルオープン化を図り、我が国の貿易の振興を目指すものであります。

京浜臨海部における官民一体となった港湾サービスの向上に向けた動きが顕在化する中で、こうした動きをより加速させ、これが起爆剤となり、全国的な広がりへと結びつけるためにも、当該地区が認定されることの意義は大きいものであり、是非とも、税関の執務時間外における通関体制の整備をお願いしたい。