

『構造改革特別区域計画』(本編)

～日本の港湾活性化の起爆剤として～

1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

東京都

2 構造改革特別区域の名称

国際港湾特区

3 構造改革特別区域の範囲

中央区、港区、江東区、品川区、大田区及び江戸川区の全域並びに中央防波堤内側埋立地の全域

4 構造改革特別区域の特性

東京港はコンテナ貨物取扱量が日本一で、首都圏 4000 万人の生活と産業を支えている。現在、国際基幹航路の大型船が多数寄港しているが、アジア諸港のめざましい躍進に比べ、東京港を含む我が国港湾の国際競争力が低下し、大型コンテナ船の寄港頻度の減少が懸念されている。

東京港は、輸入消費財の最大の需要地に近接し、輸出生産財の主要生産地である北関東に隣接しているという立地条件にある。この特性を生かして今後も貨物取扱量を増やし、東京港に大型コンテナ船が多数寄港することは、我が国経済にとっても不可欠なことである。東京港は、特に生鮮食料品など消費者に直結する貨物が多く、速やかに貨物を引取りたいという荷主等の需要が強い。

東京都は構造改革特区により規制緩和を図るとともに、港湾コストの3割削減、リードタイム（貨物通過時間）が現状3～4日を1日に短縮することを目標として、東京港に関係する官民が一体となって、スーパー中枢港湾の育成に向けた取組みを進めている。

東京港の国際競争力を高めるためには、コンテナふ頭及びこれらのコンテナの通関手続きや貨物のコンテナへの詰め込み・取出しが行われる周辺地域を「国際港湾特区」として、「税関の執務時間外における通関体制の整備」と「臨時開庁手数料の軽減」措置及び関連事業の実施が相俟って、港湾サービスの向上、港湾コストの削減を図る必要がある。

5 構造改革特別区域計画の意義

シンガポールや釜山等のアジア諸港が中継機能を増大させながら、規模の拡大とサービス水準の向上・コスト低減を図っていく一方で、我が国の港湾が基幹航路から外れ、北米航路や欧州航路の大型コンテナ船が我が国に寄港する頻度の減少が危惧されている。我が国の港湾が基幹航路から外れた場合、リードタイムの長期化、コストの増加により、製造業等の国際競争力が低下し、経済全体の生産性の向上を妨げることが懸念される。

また、食料やエネルギー、耐久消費財の多くを輸入に依存している我が国の現状から、港湾コストの上昇は、物価への反映を通じて国民の生活水準に影響をもたらすと考えられる。

基幹航路の大型コンテナ船が引き続き我が国に寄港するため、コンテナ貨物取扱量が日本一であり、首都圏 4000 万人の生活と産業を支える東京港において、先導的に規制緩和と関連事業を実施し、港湾サービスの向上、コストの低減を図ることで東京港、ひいては我が国の港湾全体の国際競争力を強化していくことが必要である。

そのため、東京都は構造改革特区制度の創設を契機に、「国際港湾特区」による規制緩和を提案した。さらに、東京港に係る行政機関、民間事業者等が一体となって組織している「東京港振興促進協議会」において協議、検討を進め、都と民間事業者 13 団体が、「税関の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」による貿易の促進事業の実施主体となることとした。この取組みを端緒として、リードタイムの短縮と港湾のフルオープン化を推進するとともに、関連事業と相俟って貨物量を増加させ、港湾コストの低減を図ることで、アジアの主要港に伍した国際競争力のある東京港とする。

6 構造改革特別区域計画の目標

これまで港湾の運営体制は、夜間及び土日は稼動しないという長年の経緯があり、これが我が国の国際競争力の点で問題となっている。港湾の国際化が進む中でコンテナ船などの本船荷役作業は 1 月 1 日を除き 364 日、24 時間実施されるようになったが、コンテナターミナルゲートの作業時間の延長は、土曜日を除きあまり進んでいない。一方、荷主や倉庫等の受け入れ側もまだフルオープン化が進んでいないことから、港湾のフルオープン化が進めばただちに社会全体の物流が変わるという状況ではない。しかし、港湾がフルオープンを推進することで、荷主の需要も掘り起こされるので、港湾関係者の力を結集して港湾サービスの向上に取り組んでいく。

具体的な取組みとして、第一に予約搬出入サービスについては、従来か

らのオンドックの時間予約方式の予約搬出入システムに加え、平成15年度から新たに大井地区でオフドック方式による予約搬出入システムの実証実験を行い、港湾サービスの向上を図るとともに、荷主等のニーズを把握しゲートオープン時間の延長を働きかけていく。

第二に、ターミナルオペレーター間の共同化・協業化として、平成15年度に青海公共コンテナふ頭のゲート作業の一元化、ゲートオープンの延長等を実現していく。また大井地区においても実現可能な施策から共同化を進めていく。

第三に、平成15年度中に使用料等についての条例改正等を行い、16年度に船社等の貨物集荷努力や港湾運営の共同化を促進するためのインセンティブ料金制を導入する。

第四に、ITを活用し港湾情報が共有化できるように、平成15年度に港湾物流情報プラットフォームの実証実験を行い、16年度から一部稼働させる。

これらの関連事業に官民一体で取り組むとともに、「税関の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」による貿易促進事業を実施することにより、リードタイムの短縮やゲートオープン時間の延長など港湾サービスの向上及び港湾コストの低減化により、東京港の国際競争力を強化し、首都圏4000万人の生活や産業活動に必要な物資の迅速かつ低廉で安定的な供給に寄与していくことを目指す。

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

「税関の執務時間外における通関体制の整備」や「臨時開庁手数料の軽減」による貿易促進事業及びこれに係る支援策を講じることで、リードタイムの短縮と港湾のフルオープン化が推進されるとともに、関連事業と相俟って貨物量が増加し港湾コストが低減されるという社会的経済的効果が期待できる。

(1) リードタイムの縮減

従来金曜日入港船の貨物は、翌週月曜日の引取りが通例であった。しかし、税関が土日も平日並みに開庁し、臨時開庁手数料の軽減措置が講じられることにより、土日の引き取りが促進され、入港から貨物の引き取りが可能となるまでのトータルの時間が1日程度(注1)短縮される。

また、港湾物流情報プラットフォームが構築されることで、トラック事業者等がコンテナの搬出可否情報をリアルタイムで入手可能となるなど、必要な情報が共有化することで業務が効率化され、リードタイムの更なる短縮が見込まれる。

(注1) 財務省の「第6回輸入手続の所要時間調査」によれば、コンテナ貨物に限定した場合、入港から税関の許可まで2.4日かかるかとされているが、これから土日を除外した場合には、1.3日へ短縮することが可能とされている。

【資料1】

(2) ゲート前混雑の緩和とこれに伴う環境負荷の軽減

税関の執務時間の延長及び臨時開庁手数料の軽減措置が、予約搬出入システムの拡充と相俟って、コンテナターミナルゲートのオープン時間の延長を促し、フルオープン化が進展することが予想される。これにより貨物引取り時間帯の平準化が図られ、トラックのゲート待ち時間が短縮(注2)される。大井ターミナルでゲートオープン時間が延長される平成16年度中には、貨物量が一定程度増加しても貨物引取りの平準化により、ゲートでの貨物引取りがスムーズに進み、ゲート前待機車両は約5割、1300台程度減少すると見込まれる。またアンドリングによるNOx排出量が年間15トン削減できる。

(注2)

- 1) 大井ふ頭の商船三井バース(C3、C4)では、水曜日の昼休みゲートオープンを実施しているが、【資料2】は、その実施の前後におけるゲート前のトラックの待ち台数を示したものである。その結果、昼休みにオープンしていない2000年時点では、昼休み中におけるトラック待ち台数が大幅に増加しているのに対して、昼休みにオープンしている2002年時点ではその増加は緩やかとなっている。
- 2) 【資料2】の時間毎のゲート前トラック待ち台数は約500台になるが、平均待ち時間を1時間とすると、商船三井バースだけで1日合計500台のトラックが平均1時間待機していることになる。商船三井バースの取扱量は約50万TEUであるが、東京港の大井及び青海公共ターミナル(16年度までにゲートを21時までオープンする両ターミナルを対象とし、ゲートオープンなどの効果を試算する。以下両ターミナルを対象ターミナルという)の取扱量合計は3.8倍の190万TEUであり、換算すると1900台のトラックが平均1時間待機していることになる。
- 3) 下記(3)のとおり、スーパー中枢港湾の取組みにより、平成16年の取扱量は東京港全体で312万TEU(1年平均17万TEU増加)対象ターミナルでは234万TEUに増加させるので、同様に換算すると2340台のトラックが平均1時間待機していることになる。
- 4) ゲートオープン時間の延長とともに予約搬出入システムの拡充、港湾物流情報プラットフォームによる情報共有化により貨物引き取りの平準化が進むと見込まれる。商船三井バースは昼間8レーンをフルに使って1時間当たり最大300台程度のゲート処理能力があるといわれている。これを3.8倍の貨物を取扱う対象ターミナル全体で換算すると1時間当たり1140台とな

る。

) ゲートオープンが4時間半延長されると5130台となるが、延長した時間帯の処理はトラックの出入り頻度が昼間ほどでなく、レーン数も削減される可能性が大きいので昼間の4分の1としても、約1300台の処理が可能となる。

) 待機中のジーゼルトトラックが1時間アイドルすると、1台当たり33グラムのNOxを発生させる(東京都調査但し10トン車のデータ)。

(3) 貨物取扱量の増加と規模の経済による費用逡減効果

コンテナ貨物取扱量が日本一(261万TEU(平成13年実績))である東京港において、先導的・実験的な試みとして、「税関の執務時間の延長」及び「臨時開庁手数料の軽減」による貿易の促進事業が実施された場合、これが、船社等の集荷努力を促すインセンティブ制の導入等の関連事業と相俟って貨物取扱量の増加をもたらすと考えられる。

東京都では、これらの施策に加え、東京港がスーパー中樞港湾の中で取り組んでいく、内航フィーダー促進策等が合わせ講じられれば、現在のコンテナ貨物取扱量261万TEUを平成19年に340~360万TEUに増加させることが可能と目論んでいる。またこれにより、コンテナ1個あたりのコストが15~20%逡減することが予想される。

(注3) この340~360万TEUという目標値は、背後圏におけるローカル貨物の増加と、内航フィーダーなどによる積替え貨物の増加を見込んでいる。また、公社バスは1バスあたり25万TEUの取扱量を30~32万TEUまで引き上げ、公共バスは現状のまま推移した場合の推計結果である。

(4) 業務効率化に伴う港湾コストの低減等

荷主

・特定事業と関連事業とが相俟ってSCM(サプライ・チェーン・マネジメント)が進展する中でのリードタイムの短縮が図られ、在庫費用の削減が期待される。

船社

・特定事業によりフルオープン化が推進され、曜日を問わず自由な配船が可能となる。これにより顧客である荷主のニーズに十分に応えていくことが出来る。

トラック事業者

・港湾物流情報プラットフォームの構築により、コンテナの搬出可否情報が事前に入手でき、効率的な配車計画が可能となる。これにより車両回転率の上昇等効率化が期待される。

ターミナルオペレーター

・特定事業及び予約搬出入システムの拡充により、フルオープン化が推進され引取りが平準化する。これによりコンテナの搬出入時刻を事前に把握でき、コンテナヤードセンター業務担当者、コンテナヤード内

荷役作業員の効率的配置が可能となる。

- ・ターミナルオペレーター間の共同化・協業化の促進によりヤードのオペレーションシステムの統合、荷役機械の共同利用、荷役作業員の相互融通によりターミナル荷役の効率化が図られる。また、インセンティブ制の導入等による貨物取扱量の増大により、費用逡減効果が期待できる。

通関業者

- ・税関の臨時開庁手数料の軽減措置が講じられることにより、臨時開庁制度の積極的な活用が期待されるとともに、執務時間の延長措置により、通関業者にとって、平日夜間及び土日休日を活用した業務の平準化が図られ、業務処理の効率化が期待される。

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

東京港では国際競争力強化に向けスーパー中枢港湾の育成に向けた取り組みを行っているが、その中でも次の4事業は、構造改革特区による特定事業と一体となり、その効果を相互に高めていくことが出来る。

予約搬出入システムは、従来からのオンドックの時間予約方式の予約搬出入システムに加え、平成15年度から新たに大井地区でオフドック方式による予約搬出入システムの実証実験を行い、港湾サービスの向上を図るとともに、荷主等のニーズを把握しゲートオープン時間の延長を働きかけていく。

また、ターミナルオペレーター間の共同化・協業化として、平成15年度に青海公共コンテナふ頭のゲート作業の一元化、ゲートオープンの延長等を実現していく。また、大井地区においても実現可能な施策から共同化を進めていく。

さらに、平成15年度中に使用料等についての条例改正等を行い、16年度に船社等の貨物集荷努力や港湾運営の共同化を促進するためのインセンティブ料金制を導入する。

また、ITを活用し港湾物流情報が共有化できるように、平成15年度に港湾物流情報プラットフォームの実証実験を行い、16年度から一部稼働させる。

特定事業とこれらの関連事業が相俟って、リードタイムの短縮と港湾の

フルオープン化を推進するとともに、貨物量を増加させ、港湾コストの低減を図ることで、アジアの主要港に伍した国際競争力のある東京港とする。

(1) 予約搬出入システムの拡充

東京港は、首都圏 4000 万人の生産及び消費活動を支える港湾として、海陸輸送の結節点となっているが、近年、東京港と生産地及び消費地を結ぶコンテナ輸送の増大により、コンテナふ頭においては年間延べ 160 万台のトラックが出入りし、時間帯によってはゲート待ち渋滞が生じ、輸送効率の低下を引き起こしている。こうした交通渋滞を解消するには、ゲート待機車両の集中抑制やコンテナターミナルゲートのオープン時間を延長し、交通需要を分散していく必要がある。

東京都では、ターミナルゲート前の車両の渋滞を緩和し、ゲート前の車両到着時間の平準化を図るため、予約搬出入システムをいち早く導入し、時間指定によるオンドックのコンテナ予約搬出入方式のトライアルを行なってきた。

平成 13 年 8 月の青海公共ターミナルでの実施を皮切りに、その後、予約用のインターネットの WEB サイトを構築し、東京港の全コンテナターミナルに拡大し、現在第 7 回のトライアルを継続実施中である。今後、15 年度本格導入を目指し、運用ルールの改善、課金の仕組みの検討を行っていく。

さらに 15 年度新規事業として、大井コンテナターミナルの隣接地を予約ヤードとして確保し、予めターミナルの空いている時間帯に予約されたコンテナを運んでおき、24 時間コンテナの引き取りが可能なオフトックの事前予約トラックヤード方式のトライアルを平成 15 年 4 月目途に開始する。この実証実験を通じて、荷主等のフルオープンに向けたきめ細かな具体的ニーズの把握に努め、民間ターミナルオペレーターに対し、ゲートオープン時間の延長を働きかけていく。

(2) ターミナルオペレーター間の共同化・協業化の促進

ターミナルオペレーター間の業務の共同化・協業化を段階的に進め、最終的にはシステムの統合と荷役機器の一体化を実現することによって、ターミナル経営のコスト競争力を強化し、効率化によるコスト低減を実現する。

平成 15 年度青海公共コンテナふ頭の野積場使用者の募集にあたっては、ゲート作業の一元化、ゲートオープンの延長等を公募条件にしたので、15 年度にこれらの措置が実現する予定である。東京都は、ゲート管理システムがスムーズに統合され、ゲートオープン時間が平日夜間 21 時まで延長するよう働きかけていく。さらに青海公共ふ頭での成果を青海地区全体、大井地区や品川地区でも導入できるよう働きかける。また大井地区ではターミナル背後道路のヤード化など、実現可能な施策

から取り組み、共同化を進めていく。

(3) インセンティブ制の導入

東京都では、船社・港運事業者等の集荷努力に報い、貨物取扱量の増加によりコストの低減化を図るインセンティブ及び、港湾の効率的運営やフルオープンを促すため、ターミナルオペレーションシステムの一体化を行う場合や、土日作業を行う場合のインセンティブなどを検討している。これらのインセンティブは15年度夏頃までに成案をまとめ、15年度中に使用料の条例改正等を行い、16年度から導入する。

現在次のようなインセンティブの実現可能性・効果について検討している。

コンテナの取り扱いを増加させるためのインセンティブ

- ・一定個数以上のコンテナを揚げ積みした事業者に対するガントリークレーン使用料の引き下げ（規模に応じて低減）
- ・ガントリークレーンの課金単位の見直し

フィーダー輸送を促進するためのインセンティブ

- ・内外航フィーダー船に対する入港料や係留施設使用料
- ・フィーダー貨物に対するガントリークレーン使用料

効率的なターミナルオペレーションを行うためのインセンティブ

- ・事業者がオペレーションシステムの一体化や作業の共同化を行った場合のヤード使用料

日曜荷役を促進するためのインセンティブ

- ・事業者が日曜に荷役を実施した場合のガントリークレーン使用料

ゲートオープンを促進するためのインセンティブ

- ・事業者が土日・夜間にゲートをオープンした場合のヤード使用料

(4) 港湾物流情報プラットフォームの構築【資料3】

我が国における港湾のIT化は、国の機関、港湾管理者、荷主、船社等が個別にシステムを開発してきたため、相互に情報交換することが困難で、効率化の面で多くの問題点を抱えている。これに対しアジア諸港の港湾システムは一元的に運用されており、IT化の問題が我が国港湾の国際競争力低下のひとつの要因となっている。

これを打開するため、行政関係のシステムについては平成15年度にシングルウィンドウ化が実現することとなった。また民間情報も含む港湾物流の情報網を官民一体となって構築するため、東京都が呼びかけ、平成14年7月に主要10港の港湾管理者が「港湾物流IT化推進委員会」を設立し、国土交通省港湾局と協力して港湾物流情報プラットフォームの構築を推進することとした。

また、これと連携して、国土交通省は平成14年10月に「港湾物流情報化懇談会」を立ちあげ、港湾物流情報プラットフォームの枠組みについ

て検討を進めている。さらに東京港で共有する情報項目などを検討するため、平成14年12月に「東京都港湾物流IT化検討部会」を設置し、東京港を利用する官民が一体となって検討を進めている。

港湾物流情報プラットフォームが構築されることにより、行政・民間事業者がプラットフォーム上で情報交換とコンテナ位置や搬出可否情報などを共有化し、ペーパーレスと物流効率化が可能となる。今後関係事業者の合意形成を図り、ITを活用し港湾物流情報が共有化できるように、平成15年度に港湾物流情報プラットフォームの実証実験を行い、16年度から一部稼働、平成17年度の本格稼働を目指している。

『構造改革特別区域計画』(別紙)

< 臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業 >

1 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 (7 0 1)

2 当該規制の特例措置を受けようとする者

「税関の臨時開庁手数料の軽減」と「税関の執務時間外における通関体制の整備」の両事業が有機的に作用することにより、リードタイムの短縮とフルオープン化が促進され、港湾サービスの向上が図られる。この直接の受益者は通関業者であるが、これにより、東京港の国際競争力が強化され、首都圏 4000 万人の生活水準の向上に寄与するため、その意味において首都圏 4000 万の住民といえる。

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画認定後

(注) 税関の執務時間延長トライアルに対応する形でコンテナターミナルゲートのオープン時間が延長されるなど、東京臨海地域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している。

従来からのオンドックの時間予約方式の予約搬出入システムに加え、平成 15 年度から新たに大井地区でオフドック方式による予約搬出入システムの実証実験を行う。この実験により時間外ゲートオープンのニーズを把握し、ゲートオープン時間の延長を促進する。また、平成 15 年度青海公共コンテナふ頭の野積場使用者の募集にあたり、ゲート作業の一元化、ゲートオープンの延長等を公募条件にしたことから、15 年度にこれらの措置の実施を含め一体的運営が図られる見込みである。

本特例措置の早期適用により、ゲートオープンの動きをより加速させるとともに、こうした試みが全国に広がることで、我が国港湾のサービス向上が図られると考える。

特にコンテナ貨物取扱量が日本一で、生鮮食料品など早期の引取りを求めるニーズの高い東京港での本件措置の早期実施は、単に臨時開庁手数料の軽減による執務時間外の手取件数の増加という直接効果にとどまらず、東京港全体のコンテナ取扱量の増加、さらにはこの先導的な取組みが全国の港湾に波及し、日本の港湾全体のコンテナ取扱量の増加に大きく寄与することが確実である。

4 特定事業の内容

(1) 事業に関与する主体

東京都、財団法人東京港埠頭公社、社団法人日本荷主協会、東京港定航船主会、外国船舶協会東京委員会、日本内航海運組合総連合会、社団法人東京港運協会、京浜海運貨物取扱同業会、東京通関業会、社団法人港湾物流情報システム協会、東京倉庫協会、東京冷蔵倉庫協会、社団法人東京都トラック協会、社団法人東京都港湾振興協会（計14団体）

(2) 事業が行なわれる区域

中央区、港区、江東区、品川区、大田区及び江戸川区の全域並びに中央防波堤内側埋立地の全域。但し、羽田空港内における保税施設を除く。

(3) 事業の実施期間

東京港においては、オフドック方式予約搬出入システムの実証実験や、青海公共コンテナふ頭のゲート管理の一元化、港湾物流情報プラットフォームの構築などにより、官民一体となってフルオープン化を進めていく。こうした動きを支援するため必要な期間。

(注) 港湾のフルオープン化の問題については、これまで港湾の運営体制として夜間及び土日は稼動していなかったという長年の経緯があり、そのような仕組みを前提として全体の物流体制が構築されている。

このため、荷主や倉庫の受け入れ側もまだ24時間化が進んでいない状況にあり、港湾のフルオープン化が進展すれば直ちに社会全体の物流が24時

間化するということにはならない。

荷主等の需要を踏まえながら、港湾がフルオープン化の体制を整えていくことによって、更に荷主の需要が掘り起こされてくることになる。全体の流れが変わるにはしばらく時間を要するが、港湾関係者の力を結集して港湾サービスの向上に取り組む。

(4) 事業により実現される行為

「税関の執務時間外における通関体制の整備」や「臨時開庁手数料の軽減」による貿易促進事業及びこれに係る支援策を講じることで、リードタイムの短縮やフルオープン化が促進されるとともに、関連事業と相俟って貨物量を増加させ、港湾コストの低減を図ることで、東京港の国際競争力が強化され、首都圏 4000 万人の住民生活や産業活動に必要な物資の迅速かつ低廉で安定的な供給が可能となる。

5 当該規制の特例措置の内容

規制の特例措置の必要性

財務省では、港湾の 24 時間フルオープンへ向けた動きに対応する上で、問題点の把握を目的として、平成 14 年 10 月 15 日より貨物取扱の多い税関官署において執務時間外における一定の時間帯（平日夜間：17:00～21:00、土日休日：8:30～17:00）に職員を配置する通関体制の試行を実施しているが、東京税関大井出張所における時間外の通関の件数が、前年に比べ 3.6 倍になるなど、既に一定の需要が生じている。

（注）平成 14 年 10 月 15 日から平成 15 年 1 月 14 日の 3 ヶ月間で、臨時開庁による輸出入申告件数が全国で最も多かったのは、東京税関大井出張所の 778 件、次いで横浜税関本牧出張所の 703 件。【資料 4】

また、こうした税関側の対応を受ける形で東京港の各ターミナルにおいてゲートのオープン時間の延長に踏み切るケースが顕著となっている。【資料 5】

東京臨海地域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、当該地区が特区として認定されることの意義は大きい。

要件適合性を認めた根拠

《当該規制の特例措置にかかる財務省の認定要件》

(1) 当該特区内に税関の執務時間外において貨物の積卸し又は運搬をすることができる港湾施設を有すること

(その位置及び概要)

東京港において、税関の執務時間外に外貿貨物の積卸しが可能な港湾施設としては、大井・青海・品川のコンテナターミナルが中心であるが、お台場ライナーふ頭、中央防波堤内側ばら物ふ頭等においても多くの実績が見られる。このほか、晴海ふ頭、15号地木材ふ頭、大井水産物ふ頭、大井食品ふ頭も時間外荷役が可能な状況にある。

概要は以下の通りである。(位置については資料6参照)

大井コンテナふ頭

- ・ 首都圏における国際物流の中心としての役割を果たしている、日本屈指のコンテナターミナル。このふ頭の背後には、主に外貿コンテナ貨物を荷さばき、保管するための海貨上屋5棟が整備され、コンテナ輸送の円滑な輸送に貢献している。
- ・ 現在、大井ふ頭(公社7バース)では、既存ストックとしての岸壁を有効活用し、コンテナ船の大型化と増大する貨物に対応するため、水深-15m、岸壁長330mから354m、ポストパナマックス船対応型コンテナクレーンを装備する再整備事業を行っている。これが完成すると、大井ふ頭は、水深-15m、総延長2,354mの連続バースとして、日本一の規模を有するものとなる。
- ・ 大井ふ頭では、基本的に2バース連続(岸壁延長660~684m、コンテナクレーン4~6基)で船社に貸し付けている。年間の取扱い実績はそれぞれ2バースで50~56万TEU程度である。

青海コンテナふ頭

- ・ 青海ふ頭では、水深-14~-15m、岸壁長350mの連続3バース(公社2バース、公共1バース)を備えている。これに、一体となって利用されてい

る公共2バース(計画水深 - 13m)を加えると、合計5バース、総延長1,570mの直線岸壁を備えたターミナルとなる。

- ・ 青海ふ頭の公社2バースは外国船社に貸し付けている。公共3バースについては、平成14年度は港運事業者5社に対して1年単位でヤードの専用使用許可をした。また平成15年度の使用者の募集にあたっては、ゲート作業の一元化、ゲートオープンの延長等を公募条件にしたので、15年度にこれらの措置が実現する予定である。
- ・ 青海ふ頭では、公社バースにおいてピーク時に1バースで年間40万TEUを超える取扱量の実績がある。

品川コンテナふ頭

品川ふ頭は水深 - 10m、総延長555mの3連続公共バースで、韓国・中国等からの小型コンテナ船を受け入れている。貨物量の増大もあって平成13年度にガントリークレーンを1基増設して4基体制とし、更に平成15年度には1基新替するなど機能強化を図っている。

お台場ライナーふ頭

コンテナ以外の外国貿易貨物船の専用ふ頭。総延長は1.8kmで、1万5千トン級の貨物船が9隻同時に接岸可能。それぞれの着岸場所に上屋が設けられており、効率的な荷さばきを行っている。主な取扱い貨物は、輸出では、鉄鋼・自動車部品・スクラップで、輸入は製材・果物(レモン・グレープフルーツ)・紙類など。

中央防波堤内側ばら物ふ頭

晴海ふ頭や豊洲ふ頭などの内港地区の再開発に伴う移転先として整備され、平成12年5月に、豊洲の石炭ふ頭の機能移転として、ばら物ふ頭の供用が開始された。主として石炭やコークス、あるいはガラスの原料の珪素(けいそ: Si (シリカ))成分を多く含んだ天然の砂(珪砂(けいさ): (シカド))を扱っている。またスクラップの輸出も行っている。

晴海ふ頭

昭和30年から稼働開始。戦後の東京港の国際貿易を支える主力ふ頭として活躍。主に大豆、米、砂糖などの輸入貨物を取り扱う。

15号地木材ふ頭

首都圏における住宅やビルなどの建設需要に対応するため、昭和49年にオープン。関連業界の共同出資により設立された法人と東京都とが共同で建設。

木材の輸入は、昭和40年代頃まで木を切り倒した丸太のままの「原木」で輸入されることがほとんどだったが、現在では木材の生産国で原木を加工し、製材・乾燥した状態で輸入されることが多い。このふ頭では主にア

アメリカ、カナダ、北欧産の木材を取り扱う。

大井水産物ふ頭

主としてアフリカ・北洋・ニュージーランドなど外洋からの冷凍魚介類を取り扱っている水産物専門のふ頭で、3万トン級の水産冷凍船が同時に2隻接岸可能。ここでは、主に年間エビ・タコ・すりみ・イカなど冷凍魚介類を扱い、このうち約4分の1が水産冷凍船で直接ふ頭から水揚げされ、残りの4分の3は、冷凍コンテナで他のコンテナふ頭から運ばれる。

大井食品ふ頭

主として穀物（小麦）や青果物などを扱う。平成元年4月にオープンした第1バースに引き続き、平成5年6月には第2バースがオープン。

将来は、さらに1万5千トン級の船が接岸できる食品バースを建設する計画となっていて、この地区一体が首都東京の膨大な食需要を満たすための巨大な台所となっていく。

(2) 当該特区を管轄区域とする税関官署における臨時開庁申請が、過去3年間における各年のいずれかの年において年間365件以上あること

東京都が特区の対象区域として想定しているエリアは、東京税関の管轄区域のうち、主として東京港で取り扱う貨物の通関を行う官署（本関、大井出張所、芝浦出張所、晴海出張所）を包摂する形となっているが、これらの官署における年間の臨時開庁承認件数を合算した場合、過去3年間いずれも365件を上回っている。

主として東京港で取り扱う貨物の通関を行う官署における過去3年間における臨時開庁承認件数（東京税関管内）

官署名	平成12年	平成13年	平成14年
本関	400	644	859
大井出張所	1,220	817	1,579
晴海出張所	252	79	123
芝浦出張所	98	92	85
計	1,970	1,632	2,646

(3) 特区において、自治体等により、貿易の振興に資するための施策が特区計画に盛り込まれていること（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（使用料の軽減、利用手続きの簡素化等）又はこれら施設利用の促進（港湾・空港関連インフラの整備、定期航

路の誘致等)などを通じて貿易の振興に資する施策)

東京港では国際競争力強化に向けスーパー中枢港湾の育成に向けた取り組みを行っているが、その中でも次の4事業は、構造改革特区による特定事業と一体となり、その効果を相互に高めていくことが出来る。

予約搬出入システムは、従来からのオンドックの時間予約方式の予約搬出入システムに加え、平成15年度から新たに大井地区でオフドック方式による予約搬出入システムの実証実験を行い、港湾サービスの向上を図るとともに、荷主等のニーズを把握しゲートオープン時間の延長を働きかけていく。

また、ターミナルオペレーター間の共同化・協業化として、平成15年度に青海公共コンテナふ頭のゲート作業の一元化、ゲートオープンの延長等を実現していく。また、大井地区においても実現可能な施策から共同化を進めていく。

さらに、平成15年度中に使用料等についての条例改正等を行い、16年度に船社等の貨物集荷努力や港湾運営の共同化を促進するためのインセンティブ料金制を導入する。

また、ITを活用し港湾物流情報が共有化できるように、平成15年度に港湾物流情報プラットフォームの実証実験を行い、16年度から一部稼働させる。

特定事業とこれらの関連事業が相俟って、リードタイムの短縮と港湾のフルオープン化を推進するとともに、貨物量を増加させ、港湾コストの低減を図ることで、アジアの主要港に伍した国際競争力のある東京港とする。

(1) 予約搬出入システムの拡充

東京港は、首都圏4000万人の生産及び消費活動を支える港湾として、海陸輸送の結節点となっているが、近年、東京港と生産地及び消費地を結ぶコンテナ輸送の増大により、コンテナふ頭においては年間延べ160万台のトラックが出入りし、時間帯によってはゲート待ち渋滞が生じ、輸送効率の低下を引き起こしている。こうした交通渋滞を解消するには、ゲート待機車両の集中抑制やコンテナターミナルゲートのオープン時間を延長し、交通需要を分散していく必要がある。

東京都では、ターミナルゲート前の車両の渋滞を緩和し、ゲート前の車両到着時間の平準化を図るため、予約搬出入システムをいち早く導入し、時間指定によるオンドックのコンテナ予約搬出入方式のトライアルを行ってきた。

平成13年8月の青海公共ターミナルでの実施を皮切りに、その後、

予約用のインターネットのWEBサイトを構築し、東京港の全コンテナターミナルに拡大し、現在第7回のトライアルを継続実施中である。今後、15年度本格導入を目指し、運用ルールの改善、課金の仕組みの検討を行っていく。

さらに15年度新規事業として、大井コンテナターミナルの隣接地を予約ヤードとして確保し、予めターミナルの空いている時間帯に予約されたコンテナを運んでおき、24時間コンテナの引き取りが可能なオフドックの事前予約トラックヤード方式のトライアルを平成15年4月目途に開始する。この実証実験を通じて、荷主等のフルオープンに向けたきめ細かな具体的ニーズの把握に努め、民間ターミナルオペレーターに対し、ゲートオープン時間の延長を働きかけていく。

(2) ターミナルオペレーター間の共同化・協業化の促進

ターミナルオペレーター間の業務の共同化・協業化を段階的に進め、最終的にはシステムの統合と荷役機器の一体化を実現することによって、ターミナル経営のコスト競争力を強化し、効率化によるコスト低減を実現する。

平成15年度青海公共コンテナふ頭の野積場使用者の募集にあたっては、ゲート作業の一元化、ゲートオープンの延長等を公募条件にしたので、15年度にこれらの措置が実現する予定である。東京都は、ゲート管理システムがスムーズに統合され、ゲートオープン時間が平日夜間21時まで延長するよう働きかけていく。さらに青海公共ふ頭での成果を青海地区全体、大井地区や品川地区でも導入できるよう働きかける。また大井地区ではターミナル背後道路のヤード化など、実現可能な施策から取り組み、共同化を進めていく。

(3) インセンティブ制の導入

東京都では、船社・港運事業者等の集荷努力に報い、貨物取扱量の増加によりコストの低減化を図るインセンティブ及び、港湾の効率的運営やフルオープンを促すため、ターミナルオペレーションシステム一体化を行う場合や、土日に作業を行う場合のインセンティブなどを検討している。これらのインセンティブは15年度夏頃までに成案をまとめ、15年度中に使用料の条例改正等を行い、16年度から導入する。現在次のようなインセンティブの実現可能性・効果について検討している。

コンテナの取り扱いを増加させるためのインセンティブ

- ・一定個数以上のコンテナを揚げ積みした事業者に対するガントリークレーン使用料の引き下げ（規模に応じて低減）

- ・ガントリークレーンの課金単位の見直し
- フィーダー輸送を促進するためのインセンティブ
- ・内外航フィーダー船に対する入港料や係留施設使用料
- ・フィーダー貨物に対するガントリークレーン使用料
- 効率的なターミナルオペレーションを行うためのインセンティブ
- ・事業者がオペレーションシステムの一体化や作業の共同化を行った場合のヤード使用料。
- 日曜荷役を促進するためのインセンティブ
- ・事業者が日曜に荷役を実施した場合のガントリークレーン使用料
- ゲートオープンを促進するためのインセンティブ
- ・事業者が土日・夜間にゲートをオープンした場合のヤード使用料

(4) 港湾物流情報プラットフォームの構築

我が国における港湾のIT化は、国の機関、港湾管理者、荷主、船社等が個別にシステムを開発してきたため、相互に情報交換することが困難で、効率化の面で多くの問題点を抱えている。これに対しアジア諸港の港湾システムは一元的に運用されており、IT化の問題が我が国港湾の国際競争力低下のひとつの要因となっている。

これを打開するため、行政関係のシステムについては平成15年度にシングルウィンドウ化が実現することとなった。また民間情報も含む港湾物流の情報網を官民一体となって構築するため、東京都が呼びかけ、平成14年7月に主要10港の港湾管理者が「港湾物流IT化推進委員会」を設立し、国土交通省港湾局と協力して港湾物流情報プラットフォームの構築を推進することとした。

また、これと連携して、国土交通省は平成14年10月に「港湾物流情報化懇談会」を立ちあげ、港湾物流情報プラットフォームの枠組みについて検討を進めている。さらに東京港で共有する情報項目などを検討するため、平成14年12月に「東京都港湾物流IT化検討部会」を設置し、東京港を利用する官民が一体となって検討を進めている。

港湾物流情報プラットフォームが構築されることにより、行政・民間事業者がプラットフォーム上で情報交換とコンテナ位置や搬出可否情報などを共有化し、ペーパーレスと物流効率化が可能となる。今後関係事業者の合意形成を図り、ITを活用し港湾物流情報が共有化できるように、平成15年度に港湾物流情報プラットフォームの実証実験を行い、16年度から一部稼働、平成17年度の本格稼働を目指している。

『構造改革特別区域計画』(別紙)

< 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 >

1 特定事業の名称

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)

2 当該規制の特例措置を受けようとする者

「税関の臨時開庁手数料の軽減」と「税関の執務時間外における通関体制の整備」の両事業が有機的に作用することにより、リードタイムの短縮とフルオープン化が促進され、港湾サービスの向上が図られる。この直接の受益者は通関業者であるが、これにより、東京港の国際競争力が強化され、首都圏 4000 万人の生活水準の向上に寄与するため、その意味において首都圏 4000 万の住民といえる。

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画認定後

(注) 税関の執務時間延長トライアルに対応する形でコンテナターミナルゲートオープン時間が延長されるなど、東京臨海地域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している。

従来からのオンドックの時間予約方式の予約搬出入システムに加え、平成15年度から新たに大井地区でオフドック方式による予約搬出入システムの実証実験を行う。この実験により時間外ゲートオープンのニーズを把握し、ゲートオープン時間の延長を促進する。また、平成15年度青海公共コンテナふ頭の野積場使用者の募集にあたり、ゲート作業の一元化、ゲートオープンの延長等を公募条件にしたことから、15年度にこれらの措置の実施を含め一体的運営が図られる見込みである。

本特例措置の早期適用により、ゲートオープンの動きをより加速させるとともに、こうした試みが全国に広がることで、我が国港湾のサービス向上が図られると考える。

特にコンテナ貨物取扱量が日本一で、生鮮食料品など早期の引取りを求めるニーズの高い東京港での本件措置の早期実施は、単に臨時開庁手数料の軽減による執務時間外の取扱件数の増加という直接効果にとどまらず、東京港全体のコンテナ取扱量の増加、さらにはこの先導的な取組みが全国の港湾に波及し、日本の港湾全体のコンテナ取扱量の増加に大きく寄与することが確実である。

4 特定事業の内容

(1) 事業に関与する主体

東京都、財団法人東京港埠頭公社、社団法人日本荷主協会、東京港定航船主会、外国船舶協会東京委員会、日本内航海運組合総連合会、社団法人東京港運協会、京浜海運貨物取扱同業会、東京通関業会、社団法人港湾物流情報システム協会、東京倉庫協会、東京冷蔵倉庫協会、社団法人東京都トラック協会、社団法人東京都港湾振興協会（計14団体）

(2) 事業が行なわれる区域

中央区、港区、江東区、品川区、大田区及び江戸川区の全域並びに中央防波堤内側埋立地の全域。但し、羽田空港内における保税施設を除く。

(3) 事業の実施期間

東京港においては、オフドック方式予約搬出入システムの実証実験や、青海公共コンテナふ頭のゲート管理の一元化、港湾物流情報プラットフォームの構築などにより、官民一体となってフルオープン化を進めていく。こうした動きを支援するため必要な期間。

(注) 港湾のフルオープン化の問題については、これまで港湾の運営体制として夜間及び土日は稼動していなかったという長年の経緯があり、そのような仕組みを前提として全体の物流体制が構築されている。

このため、荷主や倉庫の受け入れ側もまだ24時間化が進んでいない状況にあり、港湾のフルオープン化が進展すれば直ちに社会全体の物流が24時間化するという事にはならない。

荷主等の需要を踏まえながら、港湾がフルオープン化の体制を整えていくことによって、更に荷主の需要が掘り起こされてくることになる。全体の流れが変わるにはしばらく時間を要するが、港湾関係者の力を結集して港湾サービスの向上に取り組む。

(4) 事業により実現される行為

「税関の執務時間外における通関体制の整備」や「臨時開庁手数料の軽減」による貿易促進事業及びこれに係る支援策を講じることで、リードタイムの短縮やフルオープン化が促進されるとともに、関連事業と相俟って貨物量を増加させ、港湾コストの低減を図ることで、東京港の国際競争力が強化され、首都圏 4000 万人の住民生活や産業活動に必要な物資の迅速かつ低廉で安定的な供給が可能となる。

5 当該規制の特例措置の内容

規制の特例措置の必要性

財務省では、港湾の 24 時間フルオープンへ向けた動きに対応する上で、問題点の把握を目的として、平成 14 年 10 月 15 日より貨物取扱の多い税関官署において執務時間外における一定の時間帯（平日夜間：17:00～21:00、土日休日：8:30～17:00）に職員を配置する通関体制の試行を実施しているが、東京税関大井出張所における時間外の通関の件数が、前年に比べ 3.6 倍になるなど、既に一定の需要が生じている。

注) 平成 14 年 10 月 15 日から平成 15 年 1 月 14 日の 3 ヶ月間で、臨時開庁による輸出入申告件数が全国で最も多かったのは、東京税関大井出張所の 778 件、次いで横浜税関本牧出張所の 703 件。【資料 4】

また、こうした税関側の対応を受ける形で、東京港の各ターミナルにおいてゲートのオープン時間の延長に踏み切るケースが顕著となっている。

【資料 5】

東京臨海地域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、当該地区が特区として認定されることの意義は大きい。

要件適合性を認めた根拠

《当該規制の特例措置にかかる財務省の認定要件》

1 時間当たり 1 件以上の臨時開庁申請があることが見込まれること

臨時開庁申請が確実に見込めるものとして税関職員を常駐させる必要性のある時間帯の特定にあたっては、執務時間外における通関需要の検討はもとより、貨物の搬出入に係るコンテナターミナルゲートのオープンニーズの把握に努めることが肝要である。

東京都では、平成 14 年 9 ~ 10 月の 2 ヶ月間に荷主を中心として、海貨（通関）業者、トラック業者など 817 社を対象に「24 時間ゲートオープンに関するアンケート調査」を実施した。

その結果、輸出入共に、ターミナルゲートクローズ後の平日夕方（16:30 ~ 18:00）の時間帯をピークとし、概ね 21 時まで一定のニーズのあることが分かった。

さらに、平成 15 年 10 月より実施されている税関の執務時間延長トライアルについて東京都が通関業者を中心に意見を聴取したところ、平日については、現在実施している 21 時までの試行を継続して欲しいとの声が大勢を占めた。一方、土曜については、この税関の時間延長トライアルを受ける形で、ターミナルゲートのオープン時間が延長（従前の午前中（8:30 ~ 11:30）に加え、午後（13:00 ~ 15:00））されたことにより、午前中に通関手続きを行い、午後に搬出入を行うという体制が定着しつつあるとの回答が得られた。

以上を勘案すると、臨時開庁申請が確実に見込めるものとして、東京港が税関職員の常駐を希望する時間帯は、平日夜間及び土曜の午前中を

中心に考えざるを得ない。現段階における港湾物流は、やはり平日を中心とした業務体制が主流であり、土日休日については、荷主や倉庫等の受け入れ側の体制が未だ十分に整備されていないのが実状である。しかしながら、港湾関係者の前向きな取組があれば、今後業務体制を変更しようと考えている荷主等関係者も多く、今後フルオープン化の体制整備を行っていくことで更に需要が喚起されると思われる。

行政側の取組によるこうした牽引効果も加味して勘案すると、税関の執務時間延長トライアルにおいて、職員の配置が行なわれた時間帯（平日夜間：17:00～21:00、土日休日：8:30～17:00）については、この特区制度の下で継続して体制を整備していただきたいと考えているが、税関職員の常駐する時間帯の詳細については、財務省と別途調整する。