

## 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

大阪市

2 構造改革特別区域の名称

国際交易特区

3 構造改革特別区域の範囲

大阪市の区域のうち此花区、港区、大正区及び住之江区の全域

4 構造改革特別区域の特性

近畿圏（近畿2府4県）は、人口約2,100万人(対全国16%)、域内総生産額84兆円(同17%)の一大生産・消費圏を形成し、わが国の産業・経済活動の中核となっている。

大阪港は、その近畿圏を中心に北陸地方及び中国・四国・九州地方といった西日本全体を背後圏としている。

これらの背後圏とは、阪神高速道路、名神・東名高速道路、中国自動車道、北陸自動車道、山陽自動車道、明石海峡大橋による神戸淡路鳴門自動車道等の充実した高速道路・幹線道路網や中国、四国、九州の各地との内航フィーダー網やフェリー網により直結している。

また、関西圏へのゲートウェイである関西国際空港とも高速道路により直結され、その補完施設として機能する南港航空貨物ターミナルにより、海・陸・空の複合輸送拠点として、荷主の多様な輸送ニーズに対応できる優れたポテンシャルを有している。

このような背後圏に近接する大阪港の優れたポテンシャル等により、輸入コンテナ貨物を中心に取扱量が急増し、ここ5年間のコンテナ取

扱貨物量の伸び率が5大港で1位<sup>注)</sup>となるなど、日本国内で最も勢いのある港湾である。

大阪港は、このような巨大な経済圏のゲートウェイとして、海・陸・空の総合物流拠点を形成し、西日本のひいてはわが国の産業・経済活動に大きく貢献している。

一方、わが国の発展をリードしてきた大阪は、管理中枢機能等の高次都市機能の東京への一極集中や、生産機能等の地方圏・海外への分散、さらには長期的に低迷するわが国の経済状況もあって、相対的な地位の低下に直面している。

このような中、昨年の失業率が全国第2位となるなど、日本国内の主要都市の中では、最も構造改革を推進することによる産業・経済の活性化が求められている地域である。

注) 平成9年～平成13年の過去5年間の外貿コンテナ取扱貨物量の伸び率は、大阪港+22%、名古屋港+20%、東京港+11%、横浜港-4%、神戸港-5%

## 5 構造改革特別区域計画の意義

### (1) わが国の港湾がおかれている課題

#### 利用コストとサービス面

わが国主要港湾においては、釜山港や高雄港、シンガポール港などのアジアの主要港と比べて、利用コストが高い状況にあり、また、港湾手続きや通関手続き等においても情報化やワンストップサービスの遅れが指摘されるなど、利用者へのサービス水準の向上が課題となっている。

これら高コスト構造やサービス水準が続けば、基幹航路の日本抜港が危惧され、コンテナ輸送時間の増加やコスト上昇などによる産業面における国際競争力の低下も懸念される。

## 港湾における高付加価値産業の創出

経済のグローバル化や中国経済の急速な発展により、製造業を中心として海外への生産拠点の移転が進展している。これにより日本産業の空洞化が問題となっており、アジア経済と密接に結びついた高付加価値型の生産システムの早期構築が求められている。

また、国際的なサービス競争に打ち勝つためには、物流システムとして、国内外の生産・販売拠点を有機的かつ一体的に運営するサプライ・チェーン・マネジメント<sup>注1)</sup>の形成が不可欠となっている。

このサプライ・チェーン・マネジメントに対応したロジスティクス産業<sup>注2)</sup>の集積等の取り組みは、わが国の経済産業の活性化に向けての喫緊の課題となっている。

注1) サプライ・チェーン・マネジメント(SCM)

受発注、原材料調達、在庫管理、配送という川上から川下までを、IT(情報技術)を活用し、統合管理する経営手法

注2) ロジスティクス産業

輸送、保管機能のほか、荷役、包装、流通加工、情報などの機能により構成され、SCMの中に組み込まれた物流を体系的・効率的に行う産業

## (2) 大阪の地域特性に応じた構造改革特区計画の意義

わが国の港湾がおかれている課題を解決していくためには、以下のような大阪の地域特性(優位性)を活かし、構造改革特区計画を導入していくことが重要である。

全国で最も勢いがある国際コンテナ港湾であるとともに、大阪都市圏を直背に控える大阪港でこそ、様々な利用コスト・サービスを向上させ、国際競争力を高める意義は非常に高い。

特に、サプライ・チェーン・マネジメントに対応したロジスティクス産業の集積にあたっては、海・陸・空の複合物流拠点としてのポテンシャルを有するに大阪港にこそ、優位性がある。

さらには、国内主要都市の中でも経済環境が厳しい大阪において、様々な貿易の促進策に加え、構造改革特区による規制緩和策を活用し

た経済産業の活性化を行うことにより、全国の中で最も構造改革特区計画の効果が現れる。

以上から、大阪港における構造改革の成果が全国的な構造改革の先導的役割を果たすと考える。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

大阪港における優位性を活かし、大阪港がおかれている課題を解決するため、以下の目標を掲げ、利用コストの低減、サービスの向上・手続きの簡素化、国際交易産業の立地を促進することにより、経済・産業の活性化を図り、その効果を全国へ波及させる。

### (1) アジア主要港と競争可能な港湾の実現

大阪港においては、わが国を代表するゲートウェイとして、港湾における利用コストの低減とサービスの向上を図り、国土交通省が提言する「スーパー中枢港湾」を目指すことにより、アジア主要港と競争可能な港湾を実現する。

### (2) 国際交易産業（ロジスティクス産業）の集積

大阪港は、港の国際競争力の向上に加え、海・陸・空の複合輸送拠点機能を活用したロジスティクス産業の集積を図ることで、「より安く、より早く、より使いやすい国際物流拠点の形成」を目指す。

### (3) 大阪経済・産業の活性化

巨大な経済圏のゲートウェイである大阪港において、貿易の促進に係る施策を実施し、港の国際競争力の向上や国際交易産業の立地・集積を実現することにより、大阪経済・産業の活性化を図っていく。

## 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

計画の実施により、大阪港における国際競争力の強化が図られ、以下のような経済的社会的効果が見込まれる。

- ・ アジア主要港並への港湾コスト削減  
     国内主要港の40フィートコンテナ1個あたり取扱総料金  
     23,000円(国土交通省港湾局資料)  
     大阪港においては3割削減(アジア主要港並)
- ・ コンテナのリードタイム(貨物滞留時間)短縮  
     国内主要港の輸入コンテナのリードタイム  
     3.1日(平成13年度実績:財務省関税局調査)  
     大阪港においては1日程度に短縮
- ・ 取扱貨物量の増加(大阪港港湾計画:2001年実績 2005年予測)  
     外貨コンテナ取扱貨物量 2,264万トン 2,521万トン(11.4%増)

## 8 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
- (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

## 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の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

### (1) スーパー中枢港湾の指定・育成に向けた取り組み

《国土交通省・大阪市・民間事業者》

国土交通省の構想である「スーパー中枢港湾」は、日本の港湾においてアジアの主要港を凌ぐ港湾コストとサービスレベルを実現するものであり、大阪港の目指す方向と一致するものである。

スーパー中枢港湾を始めとして、大阪港を取り巻く諸課題に対して、大阪港の関係者が迅速かつ柔軟に対応し、実効性の高い対策を立てられ

る取組み体制を確立する必要があることから、大阪港独自の施策として次のような体制を整備し、検討を行っている。

- ・大阪港戦略会議
- ・メガオペレーター研究会

本年2月の第1次選考評価において、神戸港と共同提出した大阪港の目論見書が高い評価を得るとともに、「マーケット立地型」の「スーパー中枢港湾」としての育成の可能性を示されたところである。

## (2) 利用コストの低減

- ・港湾施設使用料及び入港料の引き下げ《大阪市》

港湾コストの低減を図り、港湾施設の利用を促進するため、大阪市では港湾施設使用料等について、次のような減免措置を図ってきている。

- ・ダイレクト・オン・バース制度の実施
- ・外貿定期コンテナ船の初入港に対するポートチャージの免除
- ・新規航路の第1船に対するポートチャージの免除
- ・岸壁使用料の12時間制の導入 等

引き続き、港湾施設使用料等の見直しについて、大阪港独自の施策として以下のような検討を行っており、平成15年度早期の実施を予定している。

- ・前年度と比較してコンテナ取扱量が一定量以上増加した場合、増加分に伴う荷役機械使用料を減額
- ・内航船がコンテナを取扱う場合、荷役機械使用料を減額
- ・トランシップのコンテナを扱う場合、荷役機械使用料を減額
- ・コンテナ船の運航者が、1年間に引船を規定の回数を超えて使用した場合、その使用回数に応じて一定の段階料率で引船使用料を減額

- ・ 定期航路の貨物船が規定回数以上入港した場合、以降入港時の入港料を減額
  - ・ 内航貨物船が港内を短時間で移動する場合に1ポートチャージ
  - ・ 大阪港の輸出入のインバランスを解消する輸出振興策として、小口貨物の集荷事業者である海貨事業者に対し上屋施設使用料を減額
  - ・ 外航船が空コンテナを取扱う場合、荷役機械使用料を減額
- 等

・ 水先料金の見直し《国土交通省》

水先料金体系については、省令による全国一律の基準で定められており、国際的に割高になっていることから、「水先料金の見直し」（平成15年度中に全国で実施予定）を活用する。

・ 特定埠頭運営効率化推進事業(1203)の実施《大阪市・民間事業者》

現下の厳しい財政制約の下、既存ストックの有効活用の観点からも、本特定事業により、民間企業の経営能力を活用し、その運営の効率化を通して、港湾利用コストの低減を図る。

・ 南港航空貨物ターミナル(NACT)の使用料軽減《南港航空貨物ターミナル㈱》

海・陸・空の総合物流拠点としての利用促進を図るため、南港航空貨物ターミナルに関しても、平成14年4月より南港 関西国際空港間における柔軟な集中輸送料金の適用が実施されている（実質16円/kg 13円/kg）。

今後も共同上屋使用料の見直しなどについて、南港航空貨物ターミナル株式会社において検討され、コストの低減が図られる。

(3) サービスの向上・手続きの簡素化

・ 輸出入・港湾関連手続きの合理化（ワンストップサービス・シングルウィンドウ化）

《財務省・国土交通省・厚生労働省・大阪市他》

リードタイムを短縮するため、港湾手続きと通関手続きの情報化の課題を解決する必要があることから、「輸出入・港湾関連手続きの合理化（ワンストップサービス・シングルウィンドウ化）」（平成15年度中に全国で実施予定）を活用する。

・港湾物流情報プラットフォームの構築《国土交通省・大阪市》

大阪市は、港頭地区での貨物の滞留時間を削減するため、シングルウィンドウ化の推進とともに、民間事業者も含んだ港湾全体の情報化を推進する「港湾物流情報プラットフォーム」の構築に平成14年度より取り組んでおり、平成17年度の完成を目指している。

・大阪フルタイムCY検討会の設置《国土交通省・大阪市・民間事業者他》

現在、荷役作業については1月1日を除いた「24時間364日」の実施に労使が合意しており、港湾荷役の運営時間は、諸外国の港湾と比較しても遜色の無いものになっている。しかしながら、現状ではゲートが24時間オープンされておらず、オープン時間の延長が望まれている。そこで、24時間ゲートオープンに向けた方策を検討するため、官民一体となった「大阪フルタイムCY検討会」を平成14年度に設置し、平成15年度には実証実験を予定している。

・検疫の24時間化《厚生労働省》

検疫についても、8：30～17：00と執務時間が限定されていることから、利便性を低下させている。そこで、特区における特定事業701、702に加え、「検疫の24時間化」（平成15年度中に全国で実施予定）を活用する。

（4）国際交易産業（流通・加工センター）の形成

・夢洲ロジスティクスセンターの設置《大阪市・民間事業者》

大規模コンテナターミナル等と一体となった流通加工センターな



どが集積する地区（ロジスティクスセンター）の整備を図ることにより、サプライ・チェーン・マネジメントの形成を支える国際交易産業の集積による大阪都市圏の産業・経済の活性化を図る。現在、大阪港独自の取組みとして、官民一体となり、平成14年度に設置した「夢洲ロジスティクスセンター構想研究会」において、その実現に向けた検討を関係機関とともに進めている。

なお、早期の要請に対しては、咲洲地区での対応を視野に入れ、検討を進める。

- ・「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または管理事業(703)」の実施《大阪市・民間事業者》

ロジスティクスセンターの整備においては、特定事業を活用し、総合保税地域を民間事業者に開放することで、民間能力を活用した総合保税地域の運営が可能となるほか、民間事業者による国際交易産業の立地を促進させることにより、国際物流の効率化を図る。

（早期の変更(追加)申請を目指す。）

#### （５）外内貿コンテナターミナル施設等のハード機能拡充

《国土交通省・大阪市・埠頭公社》

- ・夢洲では、岸壁延長350m、水深15m、背後ヤードの奥行き500mの高規格コンテナターミナル3バース（C-10,C-11,C-12）を直轄・市及び公社事業として整備している。このうち2バース（C-10,C-11）については、平成14年9月に供用を開始している（C-10は岸壁部分のみ）。
- ・取扱貨物量の増加にあわせて、クレーンの増設等、荷役機械の能力の向上を進めていくとともに、荷役機械にGPSを搭載するなど、自動化を目指したターミナル整備を図る。
- ・さらに、C-12に隣接して水深14mの岸壁を計画しており、外内貿のトランシップバースとしても活用するため、着実な整備を図り、背後ヤ

ードの拡張を含め、ターミナルの機能拡充を図っていく。

( 6 ) 交通基盤の整備《国土交通省、阪神高速道路公団、大阪市、関西国際空港株》

- ・現在、阪神高速湾岸線と新御堂筋とを東西に結ぶ阪神高速淀川左岸線が阪神高速道路公団により建設中（平成19年度供用予定）であり、背後都市圏とのより一層のアクセスの向上が図られる。
- ・港内においては、既存の物流施設が集積する咲洲地区と、夢洲の高規格コンテナターミナルを結ぶ(仮称)夢洲トンネルの整備（平成19年度完成予定）を直轄事業で進めており、これにより臨海部のネットワークが飛躍的に向上する。
- ・関西国際空港については、海・陸・空の総合物流拠点である大阪港としても重要な施設であり、平成19年の供用開始を目指して2本目の滑走路(4000m)が整備中である。

( 7 ) 南港航空貨物ターミナル(NACT)における特定事業の実施

- ・南港航空貨物ターミナルにおいては、関西国際空港等を範囲として別途設置される特区における貿易の振興に係る特定事業と可能な限り連携し、その特定事業を実施していく。

## 別紙

### 1 特定事業の名称

7 0 1 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

特区内に所在する保税地域等で通関を申請する事業者

### 3 当該規制の特例措置の適用の開始日

特区計画の認定の日

### 4 特定事業の内容

貨物の輸出または輸入を行うにあたり、事業者は保税地域等に貨物を搬入し通関申告を行うが、特定事業の実施により、税関の執務時間外での通関申告の際に課せられる臨時開庁手数料が軽減される。これにより、執務時間外の開庁手続きにおけるコスト削減が可能となり、時間外の取扱いも促進されることにより、大阪港でより多くの貨物を取扱うことが可能となる。

### 5 当該規制の特例措置の内容

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卸し又は運搬をすることができる港湾施設又は空港施設の位置及び概要

C - 1 ~ 4 岸壁 (-13m、350m × 4)	大阪市住之江区南港東 6 丁目
C - 6 ~ 7 岸壁 (-12m、300m × 2)	〃 〃 南港東 7 丁目
C - 8 ~ 9 岸壁 (-13~14m、350m × 2)	〃 〃 南港東 9 丁目
R - 1 ~ 5 岸壁 (-10~12m、1035m)	〃 〃 南港北 2 丁目
国際フェリー岸壁 (-10m、450m )	〃 〃 南港北 1 丁目

C - 10~11岸壁(-15m、350m×2) // 此花区 夢洲東1丁目  
 HS - 1~3岸壁(-12m、240m×3) // // 北港白津1丁目  
 天保山岸壁 (-10m、370m ) // 港区 海岸通1丁目  
 他、大阪港の全ての外貿埠頭は、曜日にかかわらず24時間積卸し  
 することが可能である。

また、これらの外貿埠頭におけるゲートオープン時間については、  
 基本的には、平日の8:30から16:30まで、及び、土曜日の8:30から  
 11:30までとされているが、貨物の搬出入の混雑状況に応じて柔軟  
 にオープン時間を延長しているほか、荷主の要請(事前予約)によ  
 り、平日は21:00までゲートオープンされている。

さらに、24時間空港である関西国際空港等を範囲とする特区と  
 連携を行う南港航空貨物ターミナル(NACT)についても、24時間積  
 卸しを行うことが可能である。

当該特区を管轄区域とする税関官署における臨時開庁承認の実績  
 (過去3年間で年間365回以上ある年があるなど)

本特区を管轄とする税関官署は、大阪税関本関、桜島出張所、富  
 島出張所、安治川出張所、南港出張所があり、これらの官署の過去  
 3年間の臨時開庁件数実績合計を次表に示す。これらは、目安であ  
 る年間365回を大きく上回るとともに、申請件数が増加傾向にあ  
 る。

表 本特区を管轄する税関における過去3年間の臨時開庁件数実績

	計
平成12年	1,467件
平成13年	1,492件
平成14年	2,181件

また、南港航空貨物ターミナル(NACT)を管轄する大阪航空貨物出張所においても年間365件を大きく上回る臨時開庁件数実績があるとともに、申請件数が増加傾向にある。

表 大阪航空貨物出張所における過去3年間の臨時開庁件数実績

	計
平成12年	1,318件
平成13年	1,161件
平成14年	1,875件

#### 貿易の振興に資する施策

国際競争力の強化を通じ、経済・産業の活性化を図るため、特定事業の実施の他、以下のような取り組みについて実施・検討を行っている。

#### (1) スーパー中枢港湾の指定・育成に向けた取り組み

《国土交通省・大阪市・民間事業者》

国土交通省の構想である「スーパー中枢港湾」は、日本の港湾においてアジアの主要港を凌ぐ港湾コストとサービスレベルを実現するものであり、大阪港の目指す方向と一致するものである。

スーパー中枢港湾を始めとして、大阪港を取り巻く諸課題に対して、大阪港の関係者が迅速かつ柔軟に対応し、実効性の高い対策を立てられる取組み体制を確立する必要があることから、大阪港独自の施策として次のような体制を整備し、検討を行っている。

- ・大阪港戦略会議
- ・メガオペレーター研究会

本年2月の第1次選考評価において、神戸港と共同提出した大阪港の目論見書が高い評価を得るとともに、「マーケット立地型」の「スーパー中枢港湾」としての育成の可能性を示されたところである。

## (2) 利用コストの低減

### ・港湾施設使用料及び入港料の引き下げ《大阪市》

港湾コストの低減を図り、港湾施設の利用を促進するため、大阪市では港湾施設使用料等について、次のような減免措置を図っている。

- ・ダイレクト・オン・バース制度の実施
- ・外貿定期コンテナ船の初入港に対するポートチャージの免除
- ・新規航路の第1船に対するポートチャージの免除
- ・岸壁使用料の12時間制の導入 等

引き続き、港湾施設使用料等の見直しについて、大阪港独自の施策として以下のような検討を行っており、平成15年度早期の実施を予定している。

- ・前年度と比較してコンテナ取扱量が一定量以上増加した場合、増加分に伴う荷役機械使用料を減額
- ・内航船がコンテナを取扱う場合、荷役機械使用料を減額
- ・トランシップのコンテナを扱う場合、荷役機械使用料を減額
- ・コンテナ船の運航者が、1年間に引船を規定の回数を超えて使用した場合、その使用回数に応じて一定の段階料率で引船使用料を減額
- ・定期航路の貨物船が規定回数以上入港した場合、以降入港時の入港料を減額
- ・内航貨物船が港内を短時間で移動する場合に1ポートチャージ
- ・大阪港の輸出入のインバランスを解消する輸出振興策として、

小口貨物の集荷事業者である海貨事業者に対し上屋施設使用料を減額

- ・外航船が空コンテナを取扱う場合、荷役機械使用料を減額

等

- ・水先料金の見直し《国土交通省》

水先料金体系については、省令による全国一律の基準で定められており、国際的に割高になっていることから、「水先料金の見直し」（平成15年度中に全国で実施予定）を活用する。

- ・特定埠頭運営効率化推進事業(1203)の実施《大阪市・民間事業者》

現下の厳しい財政制約の下、既存ストックの有効活用の観点からも、本特定事業により、民間企業の経営能力を活用し、その運営の効率化を通して、港湾利用コストの低減を図る。

- ・南港航空貨物ターミナル(NACT)の使用料軽減《南港航空貨物ターミナル㈱》

海・陸・空の総合物流拠点としての利用促進を図るため、南港航空貨物ターミナルに関しても、平成14年4月より南港 関西国際空港間における柔軟な集中輸送料金の適用が実施されている（実質16円/kg 13円/kg）。

今後も共同上屋使用料の見直しなどについて、南港航空貨物ターミナル株式会社において検討され、コストの低減が図られる。

### (3) サービスの向上・手続きの簡素化

- ・輸出入・港湾関連手続きの合理化（ワンストップサービス・シングルウィンドウ化）

《財務省・国土交通省・厚生労働省・大阪市他》

リードタイムを短縮するため、港湾手続きと通関手続きの情報化の課題を解決する必要があることから、「輸出入・港湾関連手続きの合理化（ワンストップサービス・シングルウィンドウ化）」（平成15年度中に全国で実施予定）を活用する。

・港湾物流情報プラットフォームの構築《国土交通省・大阪市》

大阪市は、港頭地区での貨物の滞留時間を削減するため、シングルウィンドウ化の推進とともに、民間事業者も含んだ港湾全体の情報化を推進する「港湾物流情報プラットフォーム」の構築に平成14年度より取り組んでおり、平成17年度の完成を目指している。

・大阪フルタイムCY検討会の設置《国土交通省・大阪市・民間事業者他》

現在、荷役作業については1月1日を除いた「24時間364日」の実施に労使が合意しており、港湾荷役の運営時間は、諸外国の港湾と比較しても遜色の無いものになっている。しかしながら、現状ではゲートが24時間オープンされておらず、オープン時間の延長が望まれている。そこで、24時間ゲートオープンに向けた方策を検討するため、官民一体となった「大阪フルタイムCY検討会」を平成14年度に設置し、平成15年度には実証実験を予定している。

・検疫の24時間化《厚生労働省》

検疫についても、8：30～17：00と執務時間が限定されていることから、利便性を低下させている。そこで、特区における特定事業701、702に加え、「検疫の24時間化」（平成15年度中に全国で実施予定）を活用する。

(4) 国際交易産業（流通・加工センター）の形成

・夢洲ロジスティクスセンターの設置《大阪市・民間事業者》

大規模コンテナターミナル等と一体となった流通加工センターなどが集積する地区（ロジスティクスセンター）の整備を図ることにより、サプライ・チェーン・マネジメントの形成を支える国際交易産業の集積による大阪都市圏の産業・経済の活性化を図る。現在、大阪港独自の取組みとして、官民一体となり、平成14年度に設置



した「夢洲ロジスティクスセンター構想研究会」において、その実現に向けた検討を関係機関とともに進めている。

なお、早期の要請に対しては、咲洲地区での対応を視野に入れ、検討を進める。

- ・「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または管理事業(703)」の実施《大阪市・民間事業者》

ロジスティクスセンターの整備においては、特定事業を活用し、総合保税地域を民間事業者に開放することで、民間能力を活用した総合保税地域の運営が可能となるほか、民間事業者による国際交易産業の立地を促進させることにより、国際物流の効率化を図る。

(早期の変更(追加)申請を目指す。)

#### (5) 外内貿コンテナターミナル施設等のハード機能拡充

《国土交通省・大阪市・埠頭公社》

- ・夢洲では、岸壁延長350m、水深15m、背後ヤードの奥行き500mの高規格コンテナターミナル3バース(C-10,C-11,C-12)を直轄・市及び公社事業として整備している。このうち2バース(C-10,C-11)については、平成14年9月に供用を開始している(C-10は岸壁部分のみ)。
- ・取扱貨物量の増加にあわせて、クレーンの増設等、荷役機械の能力の向上を進めていくとともに、荷役機械にGPSを搭載するなど、自動化を目指したターミナル整備を図る。
- ・さらに、C-12に隣接して水深14mの岸壁を計画しており、外内貿のトランシップバースとしても活用するため、着実な整備を図り、背後ヤードの拡張を含め、ターミナルの機能拡充を図っていく。

#### (6) 交通基盤の整備《国土交通省、阪神高速道路公団、大阪市、関西国際空港株》

- ・現在、阪神高速湾岸線と新御堂筋とを東西に結ぶ阪神高速淀川左岸線

が阪神高速道路公団により建設中（平成19年度供用予定）であり、背後都市圏とのより一層のアクセスの向上が図られる。

- ・ 港内においては、既存の物流施設が集積する咲洲地区と、夢洲の高規格コンテナターミナルを結ぶ(仮称)夢洲トンネルの整備（平成19年度完成予定）を直轄事業で進めており、これにより臨海部のネットワークが飛躍的に向上する。
- ・ 関西国際空港については、海・陸・空の総合物流拠点である大阪港としても重要な施設であり、平成19年の供用開始を目指して2本目の滑走路(4000m)が整備中である。

## 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

特区内に所在する保税地域等で通関を申請する事業者

### 3 当該規制の特例措置の適用の開始日

特区計画の認定後、税関の通関体制が整備され、特例措置の適用が可能となる日

### 4 特定事業の内容

貨物の輸出または輸入を行うにあたり、事業者は保税地域等に貨物を搬入し通関申告を行うが、特定事業の実施により、税関の執務時間外に職員が常駐することで、通関申告の自由度が増す。これにより、執務時間外の通関をより容易に行うことができ、物流の効率性が高まることから、大阪港におけるサービスの向上が可能となる。

### 5 当該規制の特例措置の内容

当該特区を管轄区域とする税関官署において、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

税関の執務時間外における通関体制の試行（7daysトライアル）の実績、及び、通関を申請する事業者からの希望時間帯の意見等を踏まえ、さらに、大阪市として税関の執務時間外の申請を喚起する貿易の促進に係る施策を行うことにより、次の時間帯において税関職員の常

駐を希望する。(資料(702)参照)

(港湾貨物)

港湾貨物については、平日、土曜、日曜及び休日の次の時間帯

平日	17時～21時
土曜	8時30分～17時
日曜	8時30分～17時
休日	8時30分～17時

(航空貨物)

航空貨物については、上記港湾貨物の対応官署における時間帯

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