

E. 国と地方の在り方、地域活性化	関係府省等	対応状況	主な成果	課題	これからの取り組み
ロ. 歳出改革					
<p>2. 資産デフレの克服にも寄与する証券・不動産市場の活性化 (3) 不動産流動化の促進 ・既存オフィスビルの住宅への転用を促進するため、住宅に係る採光に関する規制の合理化(建築基準法に基づく告示の整備)、改修工事の設計施工指針の作成・普及を行うとともに、ファミリー向けの都市型賃貸住宅へ転用する際の助成措置の普及を促進する。</p>	国土交通省	<p>・「建築物の開口部で採光に有効な部分の面積の算定方法で別に定めるものを定める件」(平成15年国土交通省告示第 号)の制定。 ・既存オフィスの住宅転用等の促進に向けた技術的方策検討調査委員会において改修工事の設計施工指針を検討。 ・既存オフィスビル等を市街地住宅へ転用する際の助成措置を創設(平成15年度予算措置事項)。 ・転用に係る改良工事費について10%の特別償却制度を創設(平成15年度税制改正事項)。</p>	<p>・新たな事業分野の拡大による民間事業者の潜在的ニーズを顕在化。</p>		<p>・住宅に係る採光に関する規制の合理化の内容を周知徹底。 ・改修工事の設計施工指針を作成・普及。 ・転用を支援する制度を周知徹底。</p>
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進 (2) 都市再生プロジェクト等の活用 ・水辺都市再生の推進</p>	国土交通省	<p>平成15年度予算において、まちづくりと一体的な河川整備を行う「美しい水辺都市の再生」に重点的に投資 (対前年1.05)</p>	<p>市街地整備などまちづくりと一体的な河川整備を推進することにより、効率的に洪水や地震に強い都市の構築や木造密集市街地の解消が図られるとともに、住宅建設など民間需要誘発、雇用創出が期待される。</p>	<p>整備地域の住民などの合意形成に時間を要する。</p>	<p>引き続き、美しい水辺都市の再生を推進する</p>

<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進 (2) 都市再生プロジェクト等の活用 ・水辺都市再生の推進</p>	<p>国土交通省</p>	<p>○閉鎖性海域での浮遊ゴミの回収と環境監視を過年度から継続して実施(東京湾等4海域) ○汚泥浚渫及び覆砂、干潟・海浜等の造成を過年度から継続して実施。(堺泉北港等17港2海域) ○都市再生プロジェクト決定を受け、首都圏再生会議の下に設置された「東京湾再生推進会議」(内閣官房都市再生本部事務局、関係省庁、7都県市)において、平成14年6月に「東京湾再生のための行動計画」の中間報告がとりまとめられ、年度末には最終報告が取りまとめられた。</p>	<p>○干潟・海浜等の再生・創出や水質等海域環境の改善を図り、潤いのある豊かな自然環境を創出することにより、環境教育施設等に係る民間投資の創出や来訪者に対するサービスを提供する就業機会が増大する。 (施設の供用開始直後より効果が発現されだし、供用期間中継続する。)</p>		<p>①～③： ・過年度からの継続事業に加え、東京湾においては先行的に平成14年度末に策定した「東京湾再生のための行動計画」に基づいた施策を推進する。</p>
---	--------------	--	--	--	---

### 八. 規制改革

<p>2. 資産デフレの克服にも寄与する証券・不動産市場の活性化 (3) 不動産流動化の促進 ・既存オフィスビルの住宅への転用を促進するため、住宅に係る採光に関する規制の合理化(建築基準法に基づく告示の整備)、改修工事の設計施工指針の作成・普及を行うとともに、ファミリー向けの都市型賃貸住宅へ転用する際の助成措置の普及を促進する。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・「建築物の開口部で採光に有効な部分の面積の算定方法で別に定めるものを定める件」(平成15年国土交通省告示第〇号)の制定。 ・既存オフィスの住宅転用等の促進に向けた技術的方策検討調査委員会において改修工事の設計施工指針を検討。 ・既存オフィスビル等を市街地住宅へ転用する際の助成措置を創設(平成15年度予算措置事項)。 ・転用に係る改良工事費について10%の特別償却制度を創設(平成15年度税制改正事項)。</p>	<p>・新たな事業分野の拡大による民間事業者の潜在的ニーズを顕在化。</p>		<p>・住宅に係る採光に関する規制の合理化の内容を周知徹底。 ・改修工事の設計施工指針を作成・普及。 ・転用を支援する制度を周知徹底。</p>
---	--------------	--	--	--	---

3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  
(2) 都市再生プロジェクト等の活用  
・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。  
羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。

(2) 輸出入・港湾行政手続きのワンストップサービス化

・輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、平成15年7月中の運用開始を目標に関係府省と連携、協力しつつ、鋭意システム開発作業中。

・平成14年10月から11月にかけて、全国6箇所で、船会社、船舶代理店等利用者への関係府省合同による説明会を実施した。

・港湾諸手続の申請先の1つである港湾管理者（地方自治体等）に対して、シングルウィンドウ化の一翼を担う港湾EDIシステムへの参加の要請を実施している。

・船会社、船舶代理店等、民間事業者に対しシステム概要についての理解を深め運用開始時における利用拡大の素地を形成。

・港湾管理者の平成15年度の港湾EDIシステム参加予定港湾数は、90港程度（平成14年度は31港）【港長については平成14年4月から全特定港（86港）で実施済】

・シングルウィンドウ化の円滑な導入に向け、関連システム間の接続試験を入念に行う必要がある

・システムについて、より一層の理解を得て、多くの方に利用してもらうために、具体的な利用方法等の説明会を実施する必要がある。

①第156回国会会期末  
・関連システム間の接続試験を実施予定。  
・平成15年7月中を目標とするシングルウィンドウ化の実現に併せて正式運用を開始する港湾EDIについて、第156回国会において港湾法等一部改正を行い、国による適正な管理運営を実現する。

②平成15年末  
・平成15年7月中（目標）の運用開始後、その成果等の評価を行う予定。

③それ以降  
・当該評価等を踏まえつつ、見直しが必要なものについては、適宜、措置していく予定。

<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (2) 都市再生プロジェクト等の活用  ・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。  羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。</p>	<p>(3) 湾内ノンストップ航行の実現等</p> <p>○船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上ハイウェイネットワークを構築するため、以下のソフト施策とハード施策を有機的に組み合わせて実施。</p> <p>・新しい交通体系、管制制御手法等の検討を行っている委員会において、これまでの調査・検討を踏まえ、関係者の意見・ニーズ等を調査するとともに、シミュレーション等を実施し、ITを活用した航行規制の効率化によるノンストップ航行の実現に向けた</p> <p>1) 東京湾船舶交通体系委員会  平成15年2月 第2回委員会  平成15年3月 第3回委員会</p> <p>2) 東京湾管制制御システム委員会  平成15年2月 第2回委員会  平成15年3月 第3回委員会</p> <p>3) 東京湾リスクアセスメン</p>	<p>・東京湾で大規模海難が発生した場合の被害想定、安全性と効率性を両立させた新たな交通体系、湾内ノンストップ航行の実現に向けた所要の評価・検討を行うとともに、AISを活用した次世代型航行支援システムの実施設計の一環とした実証実験を行った。</p>	<p>・14年度の検討結果について安全性と効率性の両面からの総合的評価及び関係者の合意形成が必要</p>	<p>②平成15年度末  ・委員会を開催し、14年度の結果について安全性と効率性の両面から総合的に検討を行い、最終的な成案を得る。  ・東京湾及びその周辺海域においてAISを活用した次世代型航行支援システムの基盤となるAIS陸上局の整備を行う。</p>
---	--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年12月、AIS（船舶自動識別装置）を活用した次世代型航行支援システムの実施設計の一環として、東京湾及びその周辺海域を対象に平成15年度設置予定のAIS陸上局について、AISの通信・識別機能の確認及び有効エリア確定のための実証試験を実施した。</li> <li>・東京湾等の輻輳海域において高速航行する船舶に求められる運航・性能要件を評価するため、高速船用シミュレータを整備</li> <li>・シミュレータの機能を評価するため、船員経験者による予備的な実験を開始</li> <li>・国際海上コンテナターミナルの整備、国際幹線航路におけるボトルネックの解消等の基盤整備を行っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予備的な実験結果を基に輻輳海域での高速航行に係る課題を抽出し、平成15年度に実施するシミュレータ実験のためのシナリオを作成</li> <li>・国際港湾機能強化のための事業の進捗等が図られた。例えば、18年度の供用を目指して名古屋港飛鳥埠頭南地区において大水深国際海上コンテナターミナルを着工</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実験シナリオの妥当性、設定された性能・運航要件の妥当性を評価するため、有識者による委員会を立ち上げるなどして検討を行う必要がある。</li> <li>・国際港湾機能強化のための円滑な事業実施・推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①第156回国会会期末： <ul style="list-style-type: none"> <li>・実際の航行に当たって想定されるシナリオの設定</li> <li>・シナリオに基づいたシミュレータ実験による性能要件の抽出及び運航体制の提案</li> <li>・安全性に係る評価指標の作成</li> <li>・シナリオ、要件に対する検討委員会を立ち上げ</li> </ul> </li> <li>②平成15年末： <ul style="list-style-type: none"> <li>・シミュレータ実験を通じ、性能・運航上の要件に対する安全性評価及び要件設定を実施</li> <li>・航行援助機能の提案</li> </ul> </li> <li>③それ以降： <ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じ実船を用いた実証実験を実施</li> </ul> </li> <li>①～③： <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、国際海上コンテナターミナルの整備、国際幹線航路におけるボトルネックの解消等、国際港湾機能強化のための基盤整備を推進。</li> </ul> </li> </ul>
--	---	---	---	--

<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (2) 都市再生プロジェクト等の活用  ・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。  羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。</p>		<p>(4) スーパー中枢港湾の育成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アジアの主要港を凌ぐ港湾サービスを実現するため、先導的・実験的に民間ノウハウを活かし市場原理に立脚したコンテナターミナルの経営を実現する「スーパー中枢港湾（国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾）」を15年度中に指定する予定。</li> <li>・我が国におけるコンテナ物流のコスト・サービスを向上させるために、スーパー中枢港湾の育成のための先導的・実験的施策を含む今後の港湾政策のあり方について交通政策審議会答申がとりまとめられた（H14. 11. 29）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H14. 12. 6の第二回スーパー中枢港湾選定委員会において「わが国経済活性化に向けたスーパー中枢港湾のあり方」及び「スーパー中枢港湾指定のための基準」がとりまとめられ、スーパー中枢港湾の役割と課題・あり方及び指定のための基準が定められた。</li> <li>・H15. 1. 14までに、スーパー中枢港湾の指定をめざし、7港湾管理者、1グループの応募があった。  （東京都、川崎市、横浜市、名古屋港管理組合、四日市港管理組合、神戸市・大阪市（1グループとして応募）、北九州市、福岡市）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾管理に係る地方行政の広域連携の実現</li> <li>・次世代高規格コンテナターミナルオペレーターの育成</li> </ul>	<p>①第156回国会会期末  ・平成15年2月24日に第三回委員会の議を経て、スーパー中枢港湾候補を選定。  ・候補となった港湾の管理者は、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 港湾の広域連携とコスト・サービス構造等の改革の促進、</li> <li>2) そのために必要な次世代高規格コンテナターミナルオペレーターの育成等の手順、</li> <li>3) これらを支える官民一体となった協力体制の構築、IT基盤等の確保、港湾を核としたロジスティクス機能の拡充、</li> </ol> <p>を具体化するための行動計画（スーパー中枢港湾育成プログラム）を作成</p>
---	--	--	---	---	---

・スーパー中枢港湾の育成に向けて、国土交通省港湾局と海事局とが共同で「スーパー中枢港湾選定委員会」を14年10月、12月に開催し、平成15年度中のスーパー中枢港湾の指定に向けて、中枢国際港湾の港湾管理者のなかから候補を募集し、各応募者から目論見書（スーパー中枢港湾育成に向けたアイデア）が提出された。  
H14. 10. 7第一回委員会開催  
H14. 12. 6第二回委員会開催  
H14. 12. 11～H15. 1. 14スーパー中枢港湾の指定を目指す港湾管理者を公募  
H15. 1. 20～21応募者からのヒアリングを実施。

・地方公共団体からの要望に応え、構造改革特別区域法に港湾法等の特例として特区内の重要港湾において行政財産である港湾施設の、たとえば30年間の、貸付けを可能とする制度を創設した。

②平成15年末  
・H15年度中に指定基準に適合する候補をスーパー中枢港湾として指定

③それ以降  
・指定されたスーパー中枢港湾の育成プログラムの実施

①第156回国国会会期末  
・特区法の特例部分は平成15年4月1日より施行される予定。

#### ホ. その他の制度改革

<p>2. 資産デフレの克服にも寄与する証券・不動産市場の活性化  (3) 不動産流動化の促進・マンションの建替え実施の円滑化を図るため、建替え決議の要件の合理化等を行う(建物の区分所有等に関する法律及びマンションの建替えの円滑化等に関する法律の改正(臨時国会))</p>	<p>法務省</p>	<p>建替えについての決議の要件の合理化(5分の4以上の特別多数決のみ)、敷地の範囲・建物の使用目的の同一性の要件の緩和・撤廃等の区分所有建物の建替えの実施の円滑化及び管理の円滑化に関する改正を内容とする「建物の区分所有等に関する法律及びマンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部を改正する法律」(平成14年法律第140号、平成14年12月11日公布)が成立し、平成15年6月上旬までに施行される予定。</p>	<p>マンションの建替えが円滑に実施されることが見込まれる。</p>		<p>平成15年6月までの施行に向けて、制度の改正内容の周知を図るとともに、関係政省令を整備する。</p>
<p>2. 資産デフレの克服にも寄与する証券・不動産市場の活性化  (3) 不動産流動化の促進・既存オフィスビルの住宅への転用を促進するため、住宅に係る採光に関する規制の合理化(建築基準法に基づく告示の整備)、改修工事の設計施工指針の作成・普及を行うとともに、ファミリー向けの都市型賃貸住宅へ転用する際の助成措置の普及を促進する。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>「建築物の開口部で採光に有効な部分の面積の算定方法で別に定めるものを定める件」(平成15年国土交通省告示第〇号)の制定。  ・既存オフィスの住宅転用等の促進に向けた技術的方策検討調査委員会において改修工事の設計施工指針を検討。  ・既存オフィスビル等を市街地住宅へ転用する際の助成措置を創設(平成15年度予算措置事項)。  ・転用に係る改良工事費について10%の特別償却制度を創設(平成15年度税制改正事項)。</p>	<p>・新たな事業分野の拡大による民間事業者の潜在的ニーズを顕在化。</p>		<p>・住宅に係る採光に関する規制の合理化の内容を周知徹底。  ・改修工事の設計施工指針を作成・普及。  ・転用を支援する制度を周知徹底。</p>

<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (1) 都市再生緊急整備地域の指定及び事業の支援  (略) 指定地域について、都市計画特例措置(略)の活用</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・都市再生特別措置法（平成14年6月1日施行）に基づき、都市再生特別地区制度、民間事業者等からの都市計画の提案制度を創設した。</p>	<p>・都市再生緊急整備地域  [大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域]において、都市再生特別地区[心斎橋筋一丁目地区]が決定・告示された。（平成15年2月）  ・都市再生緊急整備地域  [名古屋駅周辺・伏見・栄地域]において、都市再生特別地区[名駅四丁目地区]が決定・告示された。（平成15年2月）</p>		
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (1) 都市再生緊急整備地域の指定及び事業の支援  ・民間都市開発推進機構による都市再生支援業務の積極的な実施。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・都市再生特別措置法（平成14年6月1日施行）に基づき、民間都市開発推進機構による都市再生支援業務（無利子貸付、出資・社債等首都高、債務保証）を創設した。  ・平成14年度補正予算で都市再生ファンド支援事業を創設した。</p>	<p>・都市再生緊急整備地域  [環状二号線新橋周辺・虎ノ門・六本木地域]において、南青山一丁目団地建替プロジェクトについて、民間都市再生事業計画を認定した。</p>	<p>・都市再生ファンドの早期立ち上げ。</p>	<p>・引き続き民間都市開発推進機構による優良な民間都市開発事業の事業立ち上げ支援を通じ、民間の資金、ノウハウを活用した都市再生を推進する。</p>
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (1) 都市再生緊急整備地域の指定及び事業の支援  ・民間都市開発推進機構による都市再生支援業務の積極的な実施</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・都市再生特別措置法による無利子貸付けの対象に港湾施設を追加するため、「港湾法等の一部を改正する法律案」を今国会に提出する。</p>	<p>・「港湾法等の一部を改正する法律案」を今国会に提出した。</p>		<p>・都市再生特別措置法に基づくプロジェクトの推進により、臨海部における都市の再生を推進する。</p>
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (1) 都市再生緊急整備地域の指定及び事業の支援  ・住宅金融公庫による都市居住再生融資及び市街地再開発等融資の重点的な実施。</p>	<p>国土交通省  財務省</p>	<p>住宅金融公庫の都市居住再生融資（マンション建替建築物）において、空地要件の緩和（平成15年1月6日より実施）及び平成15年度予算における抜本的な拡充（空地面積要件の撤廃及び敷地面積要件の緩和）を実施。</p>	<p>マンションの建替えが円滑に実施されることが見込まれる。</p>		<p>積極的に制度の周知を図る。</p>

<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (1) 都市再生緊急整備地域の指定及び事業の支援  ・日本政策投資銀行の都市再生関連融資の拡充。</p>	<p>財務省</p>	<p>都市再生緊急整備地域内の建築物に対する融資を拡充（平成14年11月より実施）。</p>	<p>都市再生緊急整備地域内における建築物の整備が進むことが見込まれる。</p>		<p>積極的に制度の周知を図る。</p>
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (1) 都市再生緊急整備地域の指定及び事業の支援  ・地籍調査の重点的な実施による民間都市開発の円滑化。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>地籍調査の実施に先立ち、都市再生緊急整備地域における地図の状況調査等を実施。</p>			<p>都市再生緊急整備地域における地籍調査の実施を推進。</p>
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (1) 都市再生緊急整備地域の指定及び事業の支援  ・都市基盤整備公団の土地有効利用事業の重点的な実施。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・平成14年度において都市再生緊急整備地域等における土地有効利用事業の重点的な実施のため、制度変更等を実施。</p>	<p>・土地の流動化、都市の再生を図り、民間投資誘発及び雇用創出に資する。</p>	<p>・民間の建築投資環境の整備を促進。</p>	<p>・今国会に「独立行政法人都市再生機構法案」を提出。  ・新法人への移行及び都市再生緊急整備地域の指定状況等を踏まえつつ、土地有効利用事業における民間建築投資を誘導するためにコーディネート等を推進。</p>

<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (2) 都市再生プロジェクト等の活用  ・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。  羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・平成14年10月23日、「羽田空港再拡張事業工法評価選定会議報告書」がまとめられ、新設滑走路の建設工法について、提案された3工法（棧橋工法、埋立・棧橋組合せ工法、浮体工法）とも、適切な設計を行うことで建設可能とされた。  ・平成14年12月6日、「交通政策審議会航空分科会答申」がまとめられ、羽田空港再拡張のできる限りの早期着工・早期完成を図り、国際定期便の就航を図ることとされた。  ・平成15年度予算案において、着工準備調査費15億円が認められた。  ・平成15年1月16日、第1回「羽田空港再拡張事業に関する協議会」を開催し、国土交通大臣と首都圏関係7自治体首長との間で意見交換を行った。</p>		<p>・「羽田空港再拡張事業に関する協議会」を通じ、首都圏の関係自治体と協議・調整を行い、事業の円滑な推進を図る。</p>	<p>①  「羽田空港再拡張事業に関する協議会」を通じ、首都圏の関係自治体と協議・調整を行い、事業の円滑な推進を図る。  ②  再拡張事業の着工に備えて環境影響調査・土質調査等を実施する。</p>
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (2) 都市再生プロジェクト等の活用  ・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。  羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>平成13年8月の都市再生プロジェクト第二次決定を踏まえ、平成14年度予算において、成田高速鉄道アクセスをニュータウン鉄道等整備事業費補助の対象事業とし、補助率を通常の18%から3分の1に引き上げた。  平成14年7月鉄道事業許可。</p>	<p>成田高速鉄道アクセスの整備により、成田空港と都心部間の所要時間が30分台となり、空港利用者の利便性が大幅に向上するとともに、沿線地域の活性化が推進される。</p>		<p>平成22年度の開業に向け、引き続き整備を推進する。</p>

3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  
(2) 都市再生プロジェクト等の活用  
・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。  
羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。

(2) 輸出入・港湾行政手続きのワンストップサービス化

・輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、平成15年7月中の運用開始を目標に関係府省と連携、協力しつつ、鋭意システム開発作業中。

・平成14年10月から11月にかけて、全国6箇所、船会社、船舶代理店等利用者への関係府省合同による説明会を実施した。

・港湾諸手続の申請先の1つである港湾管理者（地方自治体等）に対して、シングルウィンドウ化の一翼を担う港湾EDIシステムへの参加の要請を実施している。

・船会社、船舶代理店等、民間事業者に対しシステム概要についての理解を深め運用開始時における利用拡大の素地を形成。

・港湾管理者の平成15年度の港湾EDIシステム参加予定港湾数は、90港程度（平成14年度は31港）【港長については平成14年4月から全特定港（86港）で実施済】

・シングルウィンドウ化の円滑な導入に向け、関連システム間の接続試験を入念に行う必要がある

・システムについて、より一層の理解を得て、多くの方に利用してもらうために、具体的な利用方法等の説明会を実施する必要がある。

①第156回国会会期末  
・関連システム間の接続試験を実施予定。

・平成15年7月中を目標とするシングルウィンドウ化の実現に併せて正式運用を開始する港湾EDIについて、第156回国会において港湾法等一部改正を行い、国による適正な管理運営を実現する。

②平成15年末  
・平成15年7月中（目標）の運用開始後、その成果等の評価を行う予定。

③それ以降  
・当該評価等を踏まえつつ、見直しが必要なものについては、適宜、措置していく予定。

<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (2) 都市再生プロジェクト等の活用  ・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。  羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。</p>	<p>(3) 湾内ノンストップ航行の実現等</p> <p>○船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上ハイウェイネットワークを構築するため、以下のソフト施策とハード施策を有機的に組み合わせる実施。</p> <p>・新しい交通体系、管制制御手法等の検討を行っている委員会において、これまでの調査・検討を踏まえ、関係者の意見・ニーズ等を調査するとともに、シミュレーション等を実施し、ITを活用した航行規制の効率化によるノンストップ航行の実現に向けた</p> <p>1) 東京湾船舶交通体系委員会  平成15年2月 第2回委員会  平成15年3月 第3回委員会</p> <p>2) 東京湾管制制御システム委員会  平成15年2月 第2回委員会  平成15年3月 第3回委員会</p> <p>3) 東京湾リスクアセスメント委員会  平成14年11月 第2回委員会</p>	<p>・東京湾で大規模海難が発生した場合の被害想定、安全性と効率性を両立させた新たな交通体系、湾内ノンストップ航行の実現に向けた所要の評価・検討を行うとともに、AISを活用した次世代型航行支援システムの実施設計の一環とした実証実験を行った。</p>	<p>・14年度の検討結果について安全性と効率性の両面からの総合的評価及び関係者の合意形成が必要</p>	<p>②平成15年度末  ・委員会を開催し、14年度の結果について安全性と効率性の両面から総合的に検討を行い、最終的な成案を得る。  ・東京湾及びその周辺海域においてAISを活用した次世代型航行支援システムの基盤となるAIS陸上局の整備を行う。</p>
---	---	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年12月、AIS（船舶自動識別装置）を活用した次世代型航行支援システムの実施設計の一環として、東京湾及びその周辺海域を対象に平成15年度設置予定のAIS陸上局について、AISの通信・識別機能の確認及び有効エリア確定のための実証試験を実施した。</li> <li>・東京湾等の輻輳海域において高速航行する船舶に求められる運航・性能要件を評価するため、高速船用シミュレータを整備</li> <li>・シミュレータの機能を評価するため、船員経験者による予備的な実験を開始</li> <li>・国際海上コンテナターミナルの整備、国際幹線航路におけるボトルネックの解消等の基盤整備を行っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予備的な実験結果を基に輻輳海域での高速航行に係る課題を抽出し、平成15年度に実施するシミュレータ実験のためのシナリオを作成</li> <li>・国際港湾機能強化のための事業の進捗等が図られた。例えば、18年度の供用を目指して名古屋港飛鳥埠頭南地区において大水深国際海上コンテナターミナルを着工</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実験シナリオの妥当性、設定された性能・運航要件の妥当性を評価するため、有識者による委員会を立ち上げるなどして検討を行う必要がある。</li> <li>・国際港湾機能強化のための円滑な事業実施・推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①第156回国会会期末： <ul style="list-style-type: none"> <li>・実際の航行に当たって想定されるシナリオの設定</li> <li>・シナリオに基づいたシミュレータ実験による性能要件の抽出及び運航体制の提案</li> <li>・安全性に係る評価指標の作成</li> <li>・シナリオ、要件に対する検討委員会を立ち上げ</li> </ul> </li> <li>②平成15年末： <ul style="list-style-type: none"> <li>・シミュレータ実験を通じ、性能・運航上の要件に対する安全性評価及び要件設定を実施</li> <li>・航行援助機能の提案</li> </ul> </li> <li>③それ以降： <ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じ実船を用いた実証実験を実施</li> </ul> </li> <li>①～③： <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、国際海上コンテナターミナルの整備、国際幹線航路におけるボトルネックの解消等、国際港湾機能強化のための基盤整備を推進。</li> </ul> </li> </ul>
--	---	---	---	--

<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進  (2) 都市再生プロジェクト等の活用  ・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。  羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。</p>	<p>(4) スーパー中枢港湾の育成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アジアの主要港を凌ぐ港湾サービスを実現するため、先導的・実験的に民間ノウハウを活かし市場原理に立脚したコンテナターミナルの経営を実現する「スーパー中枢港湾（国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾）」を15年度中に指定する予定。</li> <li>・我が国におけるコンテナ物流のコスト・サービスを向上させるために、スーパー中枢港湾の育成のための先導的・実験的施策を含む今後の港湾政策のあり方について交通政策審議会答申がとりまとめられた（H14. 11. 29）。</li> <li>・スーパー中枢港湾の育成に向けて、国土交通省港湾局と海事局とが共同で「スーパー中枢港湾選定委員会」を14年10月、12月に開催し、平成15年度中のスーパー中枢港湾の指定に向けて、中枢国際港湾の港湾管理者のなかから候補を募集し、各応募者から目論見書（スーパー中枢港湾育成に向けたアイデア）が提出された。  H14. 10. 7第一回委員会開催  H14. 12. 6第二回委員会開催  H14. 12. 11～H15. 1. 14スーパー中枢港湾の指定を目指す港湾管理者を公募  H15. 1. 20～21応募者からのヒアリングを実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H14. 12. 6の第二回スーパー中枢港湾選定委員会において「わが国経済活性化に向けたスーパー中枢港湾のあり方」及び「スーパー中枢港湾指定のための基準」がとりまとめられ、スーパー中枢港湾の役割と課題・あり方及び指定のための基準が定められた。</li> <li>・H15. 1. 14までに、スーパー中枢港湾の指定をめざし、7港湾管理者、1グループの応募があった。  （東京都、川崎市、横浜市、名古屋港管理組合、四日市港管理組合、神戸市・大阪市（1グループとして応募）、北九州市、福岡市）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾管理に係る地方行政の広域連携の実現</li> <li>・次世代高規格コンテナターミナルオペレーターの育成</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>①第156回国国会会期末  ・平成15年2月24日に第三回委員会の議を経て、スーパー中枢港湾候補を選定。  ・候補となった港湾の管理者は、  1) 港湾の広域連携とコスト・サービス構造等の改革の促進、  2) そのために必要な次世代高規格コンテナターミナルオペレーターの育成等の手順、  3) これらを支える官民一体となった協力体制の構築、IT基盤等の確保、港湾を核としたロジスティクス機能の拡充、  を具体化するための行動計画（スーパー中枢港湾育成プログラム）を作成</li> <li>②平成15年末  ・H15年度中に指定基準に適合する候補をスーパー中枢港湾として指定</li> <li>③それ以降  ・指定されたスーパー中枢港湾の育成プログラムの実施</li> </ol>
---	---	---	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体からの要望に応え、構造改革特別区域法に港湾法等の特例として特区内の重要港湾において行政財産である港湾施設の、たとえば30年間の、貸付けを可能とする制度を創設した。</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>①第156回国会会期末</li> <li>・特区法の特例部分は平成15年4月1日より施行される予定。</li> </ul>
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進 (2) 都市再生プロジェクト等の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。</li> <li>羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。</li> </ul>		<p>(5) 幹線道路網とのアクセス性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路網とのアクセス性を向上する基盤整備を行っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾アクセスを向上するための事業進捗が図られた。例えば、東京港臨海道路1工区（大井埠頭その2～中央防波堤内側埋立地）は平成14年4月11日に供用開始。2工区については平成14年度新規着工。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾アクセス向上のための円滑な事業実施・推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①～③：引き続き、東京港臨海道路等、港湾アクセス向上のための基盤整備を推進。</li> </ul>
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進 (2) 都市再生プロジェクト等の活用</p> <p>災害時に大きな被害が想定される<u>密集市街地の整備。</u></p>	国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> <li>・密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部改正法案を今国会へ提出。</li> </ul>			