

国の制度及び予算に関する 提案・要望書

平成27年10月
横浜市



提案・要望事項

地方創生の推進	1
社会保障・税番号制度の安定的な運用及び普及	3
市内米軍施設の跡地利用促進への支援	5
国際競争力、防災力の強化に向けた幹線道路等整備の推進	7
道路の防災対策、交通安全対策及び道路施設の老朽化対策の推進	9
都市鉄道利便増進事業【神奈川東部方面線】の推進	11
横浜港の国際競争力強化、山下ふ頭の再開発等に向けた事業費の確保	13

地方創生の推進（内閣官房、内閣府）

- 1 政府関係機関の継続立地
- 2 地方拠点強化税制の適用による一層の雇用創出のための支援
- 3 地方版総合戦略実行に向けた新型交付金の確保

【提案の背景・必要性】

1 政府関係機関の継続立地

- ・ 地方創生の一環として行っている政府関係機関の東京圏からの移転に関して、横浜市に所在する**3機関**に対して延べ**14自治体**から**移転提案**がありました。
- ・ 提案の対象となった機関の中には、横浜市が**関係者と交渉を重ね、独自に優遇策**を用意して誘致した機関もあります。**3機関**ともに横浜市の**重要施策と密接な関係**を有するとともに**産業・科学技術の振興に多大な貢献**を果たしており、**まちづくりの中核**として、**欠かせない存在**となっています。
- ・ このため、国におかれては、**当該機関がもつ機能を継続的に確保**できることや、**地域への波及効果等**を十分考慮し、**引き続き、横浜市に立地**していただくよう**強く要請**します。

2 地方拠点強化税制の適用による一層の雇用創出のための支援

- ・ 地方創生における基本的視点として「東京一極集中の歯止め」が掲げられていますが、横浜市も東京一極集中の影響を強く受け、**東京への転出超過**となっていることから、**企業誘致などによる雇用の創出**を図り、**人口増に取り組む必要**があります。
- ・ しかしながら、横浜市は東京圏であるため、**地方拠点強化税制の対象地区から外れています**。
- ・ このような状況の中で、横浜市では**企業立地促進条例**などの独自の優遇制度も活用して**企業誘致に努めている**ところです。
- ・ そこで、横浜市が地方創生を牽引する役割を果たし、一層の雇用創出を図るためにも、**企業誘致の有効な手段となる地方拠点強化税制の対象地区とすることを要請**します。

3 地方版総合戦略実行に向けた新型交付金の確保

- ・ 全国の地方自治体において地方版総合戦略の策定が進んでいますが、戦略の実行に向けて、**新型交付金の確保が重要**です。
- ・ 横浜市においても**新型交付金を活用して積極的に地方創生に取り組めるよう、地域の実情に応じ効果的に活用できる自由度の高い交付金とすることを要請**します。

● 政府関係機関の地方移転に係る横浜市の方考え方

理化学研究所 横浜事業所 (横浜市鶴見区末広町) 提案自治体:愛知県、岡山県、高知県、福岡県

- ・ 横浜市は平成 12 年に理化学研究所を誘致し、これを核にライフサイエンス分野の研究開発促進と関連産業集積に取り組んでいる
- ・ 理研の立地と連動して、横浜バイオ産業センター、横浜新技術創造館等の整備をはじめ、研究開発促進と関連産業集積に取り組んだ結果、**近隣にライフサイエンス関連企業約 30 社が立地**。理研との連携を求め市内に拠点を構える企業も多数。理研ベンチャー5社が近隣に立地
- ・ 誘致の際の合意に基づき、**理研と横浜市立大学連携大学院を整備し人材育成、研究開発を促進**
- ・ 国の経済成長を牽引する集積拠点として、**京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区**として国から指定され(産業の国際競争力の強化の面から当エリアを含め県全域が東京圏の国家戦略特区に指定)、県内の**企業・大学・研究機関とも共同研究**を恒常的に実施
- ・ 横浜サイエンスフロンティア高校との連携等により、人材育成や市民を対象とした科学技術振興に関する啓発活動に大きく貢献

海洋研究開発機構 横浜研究所 (横浜市金沢区昭和町) 提案自治体:静岡県、香川県、高知県、兵庫県

- ・ 横浜市立大学、横浜国立大学及び横浜サイエンスフロンティア高校との連携・協働等により**人材育成**について重要な役割
- ・ 「地球シミュレーター」は、研究機関はもとより、市内の事業者が研究・開発に活用。
- ・ 「地球情報館」として映像展示室、図書館などを一般開放しているほか、三菱みなとみらい技術館や八景島シーパラダイスなどに常設展示を行うなど、**市民が地球科学に触れる貴重な場を提供**
- ・ 横浜市では、**産官学による「海洋都市横浜うみ協議会」を設立**(9月28日)
- ・ 当該機関はその**中心的なメンバー**として、横浜市海洋施策の推進に不可欠な重要なパートナー

「海洋都市横浜うみ協議会」構成員

産業	エンジニアリング協会 海洋産業研究会 日本船用工業会 日本プロジェクト産業協議会 横浜港振興協会 (株)IHI 千代田化工建設(株) 東亜建設工業(株) 日揮(株) 横浜港埠頭(株) (株)横浜八景島 日本郵船(株) 三菱重工業(株)
教育・研究	海洋研究開発機構 水産総合研究センター 海上技術安全研究所 航海訓練所 帆船日本丸記念財団 横浜国立大学 横浜市立大学
官公庁	内閣官房総合海洋政策本部事務局 横浜市

水産総合研究センター (本部:横浜市西区みなとみらいウイーンズタワー、中央水産研究所:横浜市金沢区福浦)

提案自治体:福井県、静岡県、三重県、宮城県、島根県、岩手県、高知県、熊本県、山口県

- ・ **東京一極集中の是正のため、横浜市の国の行政機関等の誘致の取組**により、中央水産研究所は平成5年に横浜市に移転
- ・ 水産総合研究センターは平成13年に中央省庁等改革により、中央水産研究所を含めた9つの水産庁研究所と開発調査センターを統括する本部として、新たに中央水産研究所内に設置されたのち、平成16年に**みなとみらい地区に移転**
- ・ **横浜市立大学、横浜国立大学、海洋研究開発機構などとの連携・協働等**により**人材育成**について重要な役割
- ・ 海洋研究開発機構と同様、「**海洋都市横浜うみ協議会**」の**中心的なメンバー**であり、横浜市海洋政策の推進になくてはならない重要なパートナー

提案の担当/政策局政策部政策課長

原口 紳一 TEL 045-671-3912

経済局成長戦略推進部誘致推進課長

高木 秀昭 TEL 045-671-3894

社会保障・税番号制度の安定的な運用及び普及 (内閣官房、内閣府、総務省、厚生労働省)

- 1 システム構築・改修等に係る経費の全額国費負担及び要件等の早期提示
- 2 制度実施に係る地方自治体の事務費への継続的な地方財政措置
- 3 個人番号カードの交付・普及のための交付手数料等に対する継続的な全額国費負担

【提案の背景・必要性】

- 1 システム構築・改修等に係る経費の全額国費負担及び要件等の早期提示
 - ・ 行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律及び関連法の成立を受け、平成 27 年 10 月からの全国民への個人番号の通知、28 年 1 月からの個人番号の利用開始及び個人番号カードの交付開始に向けた取組を進めています。
 - ・ 社会保障・税番号制度（以下、「番号制度」）は、国による情報基盤整備であるため、**国民から信頼される安全なシステムを構築する必要**があり、そのために必要となる構築・改修等の費用は、**全額国費負担によって実施すべき**です。しかし、番号制度システム整備補助金においては、人口規模毎に上限額が設定され、371 万人の人口を擁する横浜市のシステム構築・改修の実情に応じた額が措置されておらず、多額の市費負担を余儀なくされています。**地方自治体に新たな経費負担が生じないように、全額国費負担が必要**です。
 - ・ また、制度の本格導入までに、各システムの改修等を計画的に実施していく必要がありますが、いまだ国から中間サーバーの仕様の詳細や一部の番号利用事務の詳細な内容が提示されていないため、改修等に向けた作業に支障が生じています。
 - ・ 各番号利用事務の省令等に基づく**具体的な事務内容の提示**と共に、中間サーバーのインターフェイス等の**早期の仕様提示**や**地方自治体からの質問への迅速な対応等、制度の円滑な導入に向けた対応が必要**です。

2 制度実施に係る地方自治体の事務費への継続的な地方財政措置

- ・ 番号制度は、国民への周知・理解のもと、安定的な運用と普及が実現するものであり、横浜市としても国の広報に加えて、**独自に番号制度の説明・個人番号カードの普及促進のための広報・啓発等を進めている**ところです。
- ・ また、個人番号カード交付についても、**円滑に事務を進めるため、横浜市では臨時交付窓口の設置などを行う予定であり、これら事務体制の整備に係る負担**も生じていますが、広報費を含め、システム改修経費同様、**実情に応じた額が措置されておらず、多額の市費負担**を余儀なくされています。
- ・ これらに係る**事務費**についても、**地方自治体の経費負担が発生しないよう適切な財政措置を講じる必要があります**。

3 個人番号カードの交付・普及のための交付手数料等に対する継続的な全額国費負担

- ・ 番号制度の導入による**効率的な行政運営の実現及び市民サービスの向上**を達成するためには、**番号制度の本人確認の基盤として個人番号カードの普及が不可欠**であり、国の責任において全ての国民に行き渡るようにすべきです。
- ・ そのためには、個人番号カード発行に係る費用（市の負担）及び交付手数料（市民負担）について、27年度は、必要な財政措置がなされたものの、**全ての国民に行き渡るまで、28年度以降も所要額の全額国費負担が引き続き必要**です。
- ・ また、**個人番号カード交付に必要な住基ネット端末台数は、現状は一律で150台の接続制限**がありますが、十分な交付体制を確保するため、**地方自治体の人口規模に合わせた配置を可能とする対応が必要**です。

市内米軍施設の跡地利用促進への支援 (内閣府、国土交通省)

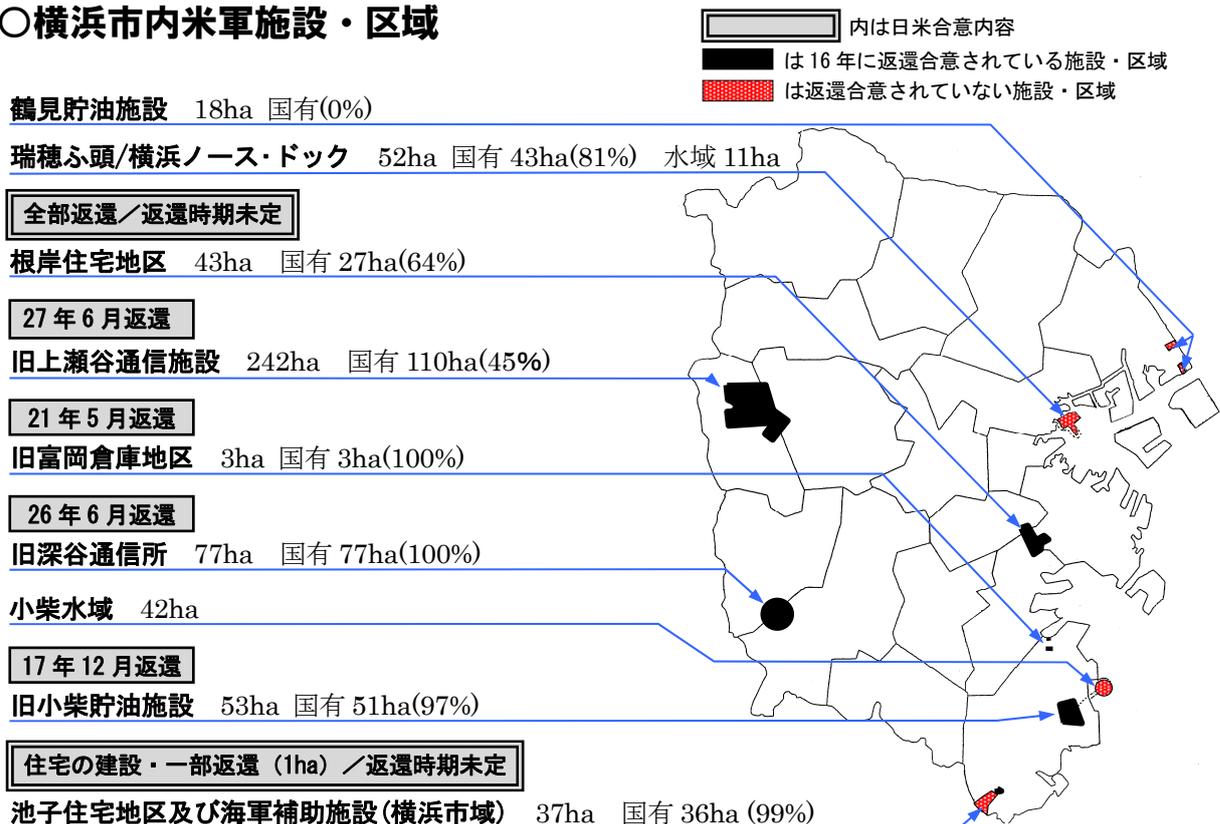
跡地利用の具体化促進のための支援

- (1) 旧上瀬谷通信施設への基幹的防災拠点整備など、国事業の実施及び横浜市事業に対する支援
- (2) 跡地利用に必要な道路整備に対する支援
- (3) 公園を核とした整備計画策定への支援

【提案の背景・必要性】

- ・ 長年にわたる基地返還の取組が結実し、平成 26 年 6 月に深谷通信所が、本年 6 月には、市内米軍施設の中で最大面積であった上瀬谷通信施設が返還されました。
- ・ これら米軍施設跡地は、**首都圏に残された貴重な大規模空間であることから、災害対策をはじめ、広域的な視点からの活用をすべきです。**
- ・ 米軍施設跡地及び周辺は、長年の施設提供により、他地区に比べ道路、公園などの**都市基盤が極めて立ち遅れており、跡地利用が促進されるよう、これらを早急に整備する必要があります。**

○横浜市内米軍施設・区域



横浜市「米軍施設返還跡地利用指針」

上瀬谷通信施設返還跡地利用のテーマ：「農・緑・防災の大規模な野外活動空間」

ア 広域の防災活動拠点・広域機能の立地

広域交通の利便性を活かし、災害時における救援物資、救援活動要員の集積・中継の役割を果たす広域防災活動拠点としての機能を導入することを目指します。

イ 「緑」を享受する首都圏郊外の自然レクリエーション空間

郊外部における大規模な緑環境や小河川の水辺を残す場として、広く首都圏に住む人々の豊かな生活創造に寄与する自然レクリエーション空間を確保することを目指します。

ウ 持続的で魅力ある都市型農業の振興

農業生産基盤の整備、農産物の販売形態の多様化、市民利用型農業・農園体験の場づくりなど、持続的・安定的な農業経営のあり方や魅力的な都市型農業の新たなモデルについて、農業者とともに検討していきます。

エ 交通利便性の向上に資する基盤整備

施設内を通る都市計画道路の整備を進め、市の幹線道路のネットワーク形成を図るとともに、土地利用と関連する新たな道路整備についても必要に応じて検討していきます。



上瀬谷通信施設跡地利用概念図



提案の担当／政策局基地対策課長
政策局政策部政策課担当課長

稲葉 幸保 TEL 045-671-2057
松寄 尚紀 TEL 045-671-3203

国際競争力、防災力の強化に向けた幹線道路等整備の推進（国土交通省）

- 1 必要な道路整備を進めるため、**国の道路整備費枠の拡大**
- 2 国際競争力及び防災力の強化に向けた**幹線道路整備等のための所要額確保等**
 - (1) **横浜環状北西線**の早期完成に向けた事業費の確保
 - (2) **横浜環状北線**の平成 28 年度の供用及び一体的に整備する必要がある**関連街路**の事業費確保（完成に向けた重点配分）
 - (3) **横浜環状南線**及び**横浜湘南道路**の 32 年度開通に向けた整備推進
 - (4) **相模鉄道本線連続立体交差事業**の 28 年度の下り線、30 年度の**全線高架化**に向けた**事業費の確保**
 - (5) 一般国道 1 号戸部付近^{とべ}及び一般国道 246 号荏田付近^{えだ}の整備推進、一般国道 357 号未着手区間の着実な整備、一般国道 16 号西谷駅付近^{にしや}の調査検討の推進
- 3 **首都圏の新たな高速道路料金**の導入にあたって、**横浜新道・第三京浜道路**利用者の負担感軽減のため、**激変緩和措置**の長期継続や**渋滞対策**及び**利用者の利便性向上策**の実施

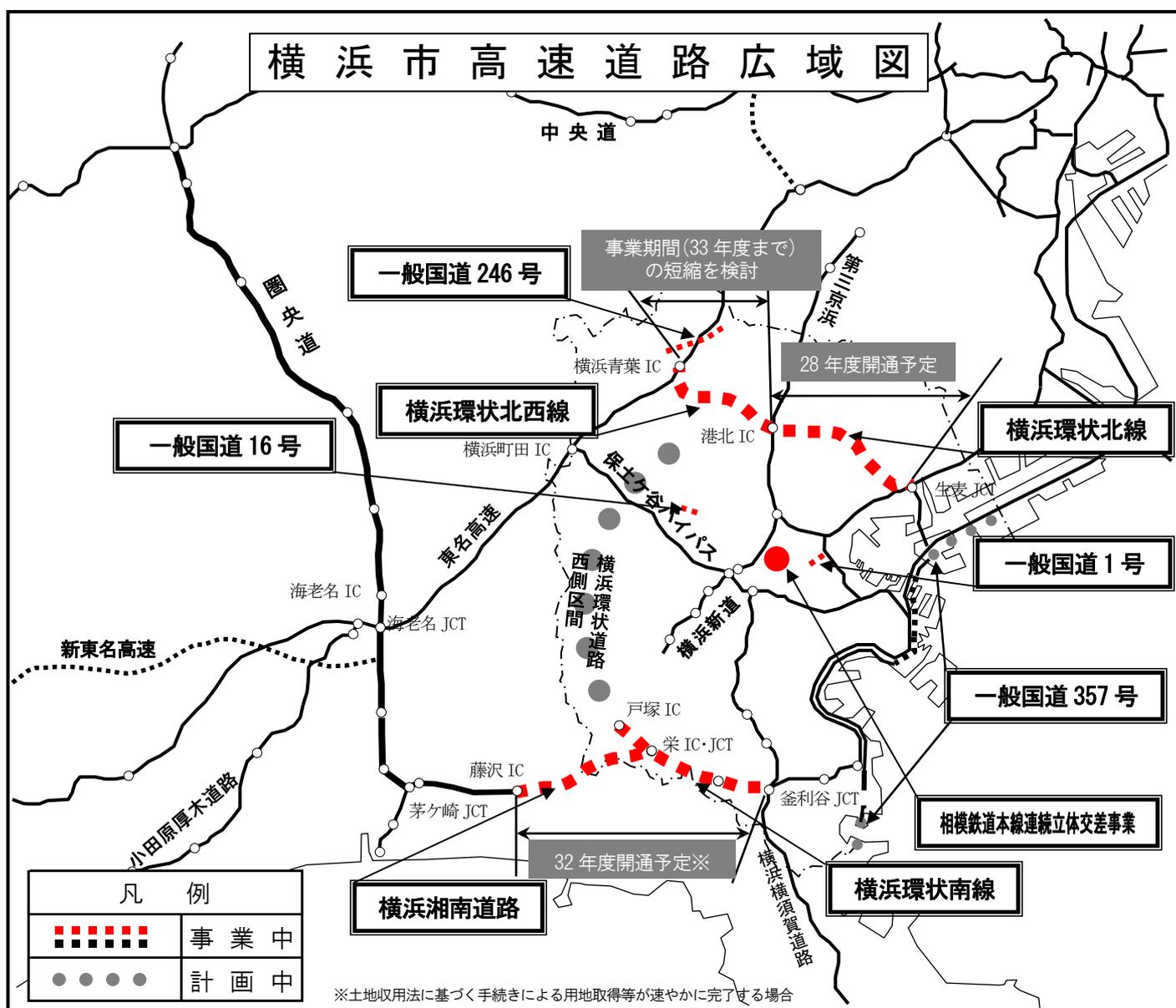
【提案の背景・必要性】

- 1 **必要な道路整備を進めるため、国の道路整備費枠の拡大**
 - ・首都圏における幹線道路整備の遅れは、交通利便性や経済活動、大規模災害時の復旧活動等にも影響が及びます。横浜市及び首都圏の**国際競争力、防災対応力強化のため**には、**横浜環状道路や国道 357 号等の整備が急務**です。
- 2 **国際競争力及び防災力の強化に向けた幹線道路整備等のための所要額確保等**
 - ・北西線は早期整備に向け用地取得を積極的に進め、トンネル工事等本線工事に着手しました。今後本格化する工事を着実に進めるため**必要な事業費の確保**（例えば、事業費の優先配分や立替施行など）が**不可欠**です。
 - ・28 年度の供用に向け、横浜環状北線の本線と構造的にも機能的にも一体的に整備する**必要がある関連街路の事業費確保が不可欠**です。
 - ・圏央道の利用促進に向けた料金体系が示される中、圏央道のストック効果を十分に発揮するためには、圏央道の西側区間で唯一の未整備区間である**横浜環状南線及び横浜湘南道路**の**着実な整備推進が不可欠**です。
 - ・相模鉄道本線連続立体交差事業は、28 年度の下り線、30 年度の**全線高架化**に向け事業を進めています。そのためには、**安定した事業費の確保が不可欠**です。

- ・一般国道1号戸部付近、一般国道246号荏田付近は、朝、夕のピーク時間の渋滞が激しくなっており、**現道拡幅**を進める必要があります。また、一般国道357号は、国際競争力の強化、京浜臨海部における広域的な交通ネットワーク形成などの効果が期待できる重要な路線であり、**着実な整備**が必要です。さらに、神奈川東部方面線開業に伴い、交通結節点機能強化が必要な一般国道16号西谷駅付近の調査検討を推進することが必要です。

3 首都圏の新たな高速道路料金の導入にあたって、横浜新道・第三京浜道路利用者の負担感軽減のため、激変緩和措置の長期継続や渋滞対策及び利用者の利便性向上策の実施

- ・料金が現行料金より高くなる横浜新道・第三京浜道路については、**利用者の負担感軽減のため値上げ幅を抑える激変緩和措置の長期継続**や渋滞対策及び利用者の利便性向上策を導入することが必要です。



提案の担当／道路局計画調整部企画課長
道路局事業調整課長

曾我 幸治 TEL 045-671-2746
清水 裕之 TEL 045-671-3985

道路の防災対策、交通安全対策及び 道路施設の老朽化対策の推進（国土交通省）

1 道路の防災対策の推進

- (1) 緊急輸送路及び延焼遮断帯の形成に資する幹線道路の整備
- (2) 橋梁の耐震補強や老朽橋の架替え、歩道橋の耐震補強、無電柱化の推進などの緊急輸送路等の地震対策

2 交通安全対策の推進

- (1) 通学路の安全確保に資する一般道路の歩道設置及び幹線道路の整備
- (2) 踏切安全対策、駅周辺のバリアフリー化の推進及び自転車通行空間の整備

3 道路施設の老朽化対策の推進

- (1) 橋梁及び歩道橋の長寿命化対策の推進
- (2) トンネル及び地下道を始めとする道路施設の総点検や点検に基づく補修
これらの事業を推進するための交付金の確保及び重点配分事業の対象拡大

【提案の背景・必要性】

1 道路の防災対策の推進

- ・ 被災時の迅速な救助活動や緊急物資の輸送機能確保のため、緊急輸送路の整備を進めるとともに、延焼範囲を分断し、延焼遮断帯の形成に資する都市計画道路の整備を推進していくことが必要です。また、緊急輸送路上の橋梁の耐震補強や老朽橋の架替え、歩道橋の耐震補強、無電柱化を推進していくことが必要です。

2 交通安全対策の推進

- ・ 市街化が進み、現道の幅員の中で歩道を設置することが困難な状況の中、児童や歩行者の安全を確保するためには、現道の拡幅及び幹線道路の整備を進め、安心して通行できる歩道を設置していくことが必要です。
- ・ 平成 27 年度に策定する「踏切安全対策実施計画」に基づき、対策が必要な踏切に対し、抜本対策や速効対策を進めるとともに、25 年 8 月に事故が発生した生見尾踏切の安全対策として、立体横断施設の早期完成を目指しています。
- ・ さらに、超高齢社会に突入している中、継続的かつ着実にバリアフリー整備を進めるとともに、都市内交通の円滑化を図るため歩行者と分離した自転車通行空間の整備を推進していくことが必要です。

3 道路施設の老朽化対策の推進

- 横浜市が管理する道路施設は、橋梁 1,725 橋、トンネル数 39、歩道橋 330 橋にのぼります。例えば橋梁は、高度成長期に集中的に整備されたことから、20 年後には、約 60%の橋梁が 50 年以上経過することになります。そこで、これらの施設を定期的な点検、維持、補修により計画的に長寿命化を推進していくには、必要となる**保全費の財源確保**が喫緊の課題となっています。
- 首都直下地震等の大規模災害が想定される中、**緊急輸送路の整備**や**無電柱化の推進**といった防災、減災対策及び通学路の安全対策に加え、**踏切道の安全対策**やこれからの超高齢社会に対応するための**駅周辺のバリアフリー化**、さらに**自転車通行空間の整備**に資する事業についても**重点配分の対象**とすることが必要です。

社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金における重点配分事業の対象拡大

現状	緊急輸送路の整備や無電柱化の推進などの減災対策及び踏切道の安全対策、駅周辺のバリアフリー化、自転車通行空間の整備は、交付金制度の対象ではあるものの、 重点配分事業の対象外	➔	提案	緊急輸送路の整備、無電柱化の推進、踏切道の安全対策、駅周辺のバリアフリー化、自転車通行空間の整備への 重点配分事業の対象拡大
-----------	--	---	-----------	---

社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の所要額の確保



【緊急輸送路】



【踏切の安全対策】

- | | |
|-----------|--|
| 現状 | <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送路等の整備、橋梁、歩道橋の耐震補強、無電柱化等の推進が必要 通学路の整備及び踏切の改良などによる交通安全対策の推進が必要 駅周辺のバリアフリー化、自転車通行空間の整備が必要 橋梁、歩道橋など道路施設の老朽化対策の推進が必要 |
|-----------|--|

提案	地方が必要とする所要額の確保
-----------	-----------------------

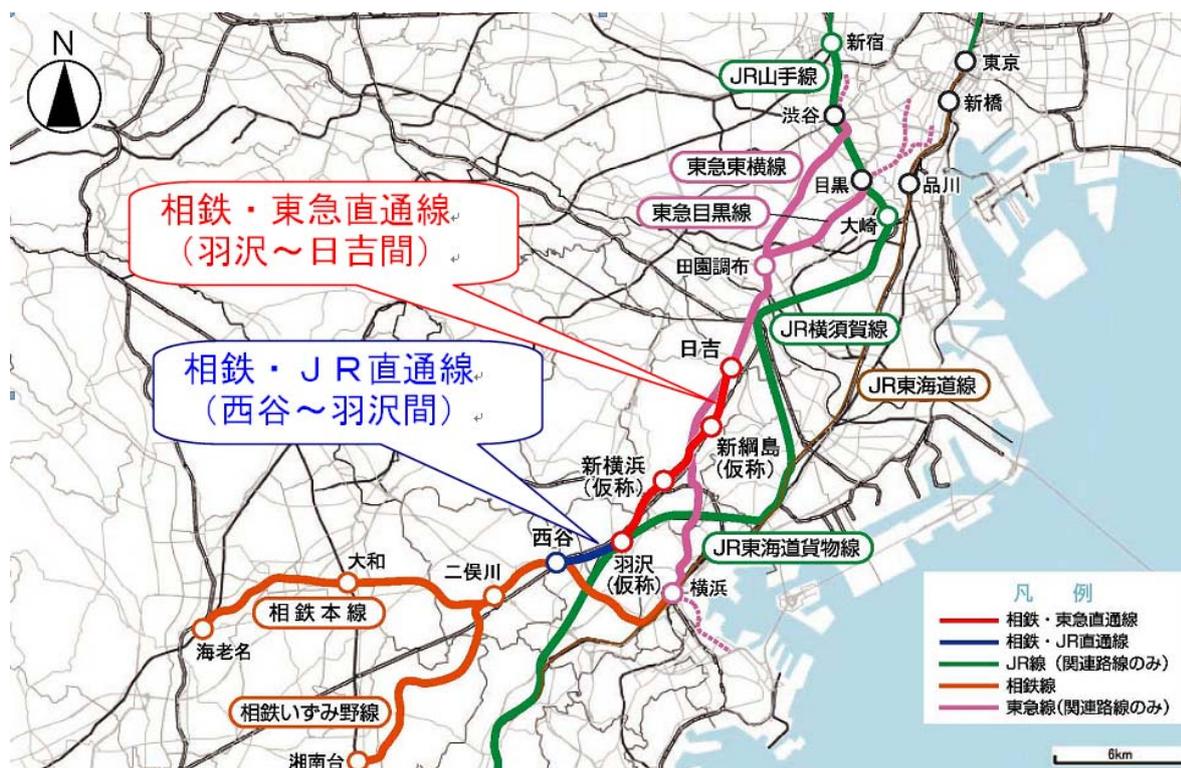
都市鉄道利便増進事業【神奈川東部方面線】 の推進（国土交通省）

都市鉄道利便増進事業（神奈川東部方面線）の所要額の確保

【提案の背景・必要性】

- ・ 都市鉄道利便増進事業である神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）については、**横浜市西部や神奈川県央地域から新横浜や東京都心が直結し、首都圏の広域鉄道ネットワークの構築に大きく寄与する重要な路線**であり、地方自治体の立場からも横浜市は本事業を積極的に進めてきました。
- ・ 本路線の整備により、利用者の通勤通学の利便性向上はもちろんのこと、横浜市の都市づくりの推進、公共交通機関の利用促進による環境負荷の低減、災害時における代替経路の確保など、**多岐にわたる効果が期待**できることから、**着実に事業を推進することが必要不可欠**です。
- ・ 整備主体である**（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）**は、用地取得や工事を本格的に進めるなど**事業が最盛期を迎え、財政負担も大きくなります**。
- ・ **鉄道・運輸機構に対する補助金は、都市鉄道等利便増進法の基本理念に則り、必要な額を確保し事業を推進していく必要があります**。

【路線図】



【事業概要】

神奈川 東部方面線 事業概要		
整備路線	相鉄・JR 直通線	相鉄・東急直通線
整備区間	相鉄本線西谷駅～ JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近	JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近～ 東急東横線・目黒線日吉駅
運行区間	相鉄線：海老名駅・湘南台駅～西谷駅 ～羽沢駅（仮称）～ JR 線：新宿方面	相鉄線：海老名駅・湘南台駅～西谷駅 ～羽沢駅（仮称）～東急線：日吉駅～ 渋谷・目黒方面
整備延長	約 2.7km	約 10.0km
整備主体	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
営業主體	相模鉄道株式会社	相模鉄道株式会社 東京急行電鉄株式会社
運行頻度 (片道)	朝ラッシュ時間帯：4 本/時 その他時間帯：2～3 本/時	朝ラッシュ時間帯：10～14 本/時 その他時間帯：4～6 本/時
開業予定時期	平成 30 年度内	平成 31 年 4 月

※総事業費 約 2,739 億円

横浜港の国際競争力強化、山下ふ頭の再開発等に向けた事業費の確保（国土交通省）

1 横浜港の国際競争力強化

- (1) 戦略港湾施策の推進
(ロジスティクスの強化、コンテナターミナルの効率化等の推進)
- (2) 先進的な港湾施設の着実な整備推進
(南本牧等整備、新本牧事業化、大黒自動車岸壁機能強化)
- (3) クルーズ振興に向けた客船受入れ機能の強化
(新港ふ頭9号岸壁の早期改修、超大型客船の受入れ機能強化)

2 山下ふ頭の再開発

- (1) 臨港幹線道路の早期整備・基盤整備等への支援
- (2) 既存倉庫・上屋の移転・機能強化への支援

3 市内公共事業建設発生土受入場所の確保（新本牧事業化）

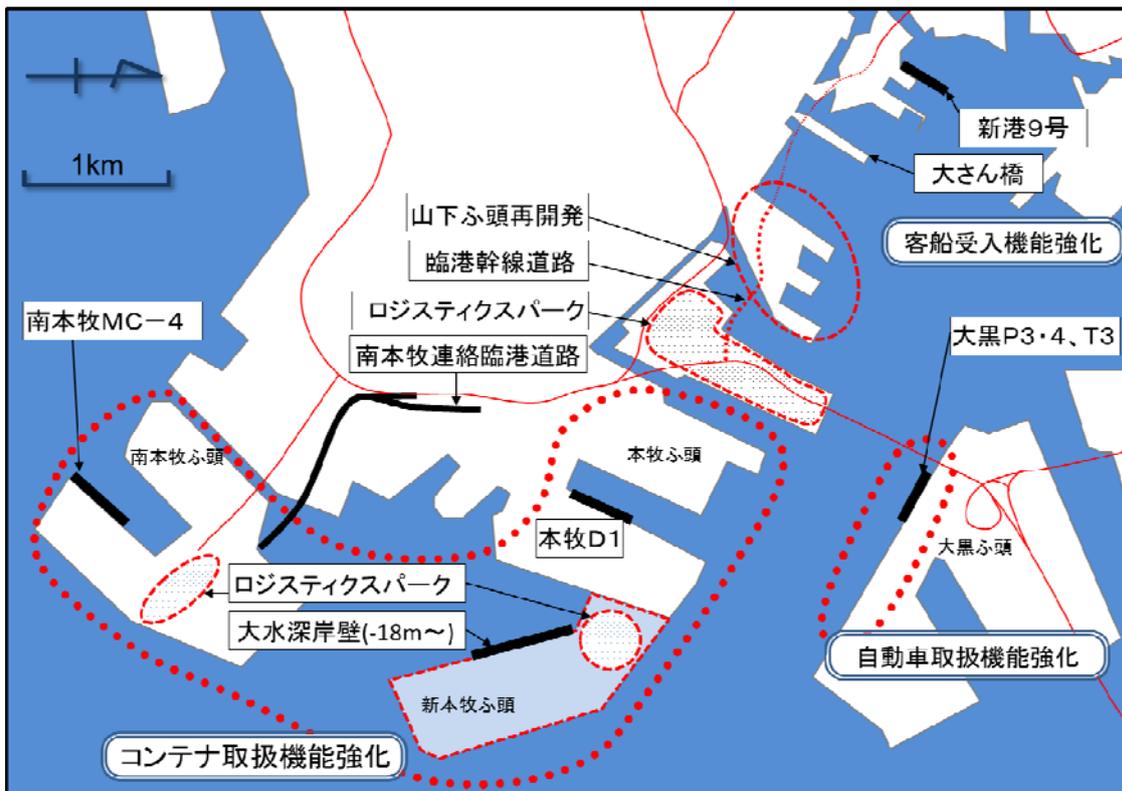
【提案の背景・必要性】

- ・ 横浜港が「国際コンテナ戦略港湾」としての使命を果たすためには、これまで以上に集中的に国の財源を投入することが不可欠です。
- ・ 高機能な物流施設を集積させたロジスティクスパークを形成し、輸入貨物の取り込みを積極的に図るとともに、山下ふ頭の再開発を推進するため、物流施設の再編・高度化に対する支援策の一層の強化が必要です。
- ・ コンテナターミナルのIT化・一体運営、ゲートオープン実質24時間化、港内輸送の低コスト化、荷捌き地の国有化など、効率化やコスト低減を推進するため、国の一層の支援が欠かせません。
- ・ 新たなコンテナ物流の拠点として、また、建設発生土の受入場所として、新本牧ふ頭の事業化に向けた環境影響評価手続きを進めることが必要です。さらに、MC-3が供用開始した南本牧ふ頭と首都高速道路を接続する臨港道路を平成28年度までに整備することが求められています。
- ・ 本牧D1、大黒P3・4、T3、新港9号などの改良により、既存施設のストック効果を高め、コンテナ船、自動車船、客船の大型化や寄港隻数増加へ対応することが不可欠です。また、客船ターミナル施設整備への支援も必要です。
- ・ 山下ふ頭の再開発に伴う基盤整備等への支援や来街者と物流の交通円滑化を図るための臨港幹線道路の早期整備が求められています。

●戦略港湾施策の推進

現状・課題		提案	
ロジスティクス機能	既存物流施設の老朽化・陳腐化が進んでおり、高機能化が求められているが、物流施設等建設には多額の初期投資が必要	<ul style="list-style-type: none"> 不動産取得に係る税制優遇措置 物流施設の高機能化に向けた直接・間接的な支援制度の創設 	
	臨港地区における物流施設の再編・高度化に対する共用部等への補助率：1/3		臨港地区外と同様に補助率 1/2 に引上げ
国内輸送	内航	<ul style="list-style-type: none"> 外航フィーダーと同等の競争条件となる補助制度の創設 地方港の優遇措置の是正 船舶大型化に対する建造費補助制度の創設 	
	課税		内航船は石油石炭税、固定資産税の課税対象
	船員コスト		内航船は日本人船員を配乗させなければならない、船員費が割高
	優遇措置		地方港では外航航路への優遇措置が講じられており、格差が発生
船舶大型化に対する支援	コスト低減に有効と考えられている船舶の大型化施策に対する建造費用の支援がない		
鉄道	コンテナターミナルと貨物鉄道駅間輸送等のコストの発生	鉄道やトラック輸送コスト削減への支援制度の創設	
トラック	国道 357 号未整備による京浜港間の輸送に対する高速道路利用料金の発生		
基幹航路	国際戦略港湾競争力強化対策事業の補助対象は新規基幹航路誘致を対象としており、既存の基幹航路の維持は対象外	基幹航路の維持に対して支援できるように、補助対象事業を拡大	
競争力強化	港内輸送コスト	臨港地区内に立地する倉庫施設とコンテナターミナル間や異なるコンテナターミナルとの間の輸送費用が発生	港内輸送効率化支援制度の創設

●事業位置図



提案の担当／港湾局企画調整部企画調整課長	新保 康裕	TEL 045-671-2877
港湾局港湾経営部港湾経営課戦略港湾担当課長	瀬下 英朗	TEL 045-671-2714
港湾局港湾経営部誘致推進課長	岩上 教行	TEL 045-671-2919
山下ふ頭再開発調整室山下ふ頭再開発調整課長	池亀 拓	TEL 045-671-7312
環境創造局政策調整部技術監理課担当課長	本多 啓一	TEL 045-671-2846