

今後の取組(2014-2015) (案)

国際物流戦略チーム

1. 前文

「国際物流戦略チーム」は2005年に全国に先駆けて産学官の連携の下に設置され、その後の約8年間の活動の中で、「大阪湾諸港の一開港化」等の成果を上げてきた。

2012年3月に「今後の取組」を取りまとめて以降も、関西国際空港と大阪国際空港の統合運営開始(2012年7月1日)、神戸港埠頭株式会社及び大阪港埠頭株式会社の特例港湾運営会社の指定(同年10月17日)など、産業・経済活動の変化を踏まえた国際物流を構築するための様々な取組が進展してきている。

今般、2013年6月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2013-2017)」においても、「国際物流戦略チーム」は『国の地方支分部局、地方公共団体、経済団体、荷主、物流事業者等の実務者が、国際・国内物流の一体的効率化策を検討する』場として位置づけられ、『今後も、物流現場で生じる課題の収集や施策の立案と効果的な実施に向け、一層の連携強化を進める』ことが期待されているところ。

「今後の取組(2014-2015)」は、これらの状況を踏まえつつ、今後も引き続き日本の国際物流を巡る環境変化に的確に対応するため、「国際物流戦略チーム」の今後の取組を改めて議論し、取りまとめるものである。なお、実施期間は2年を想定しているが、期間途中で必要に応じて適宜改定を行うものとする。

2. 国際物流を取り巻く現状と課題

海外との熾烈な競争にさらされている我が国の産業は、アジア諸国の経済成長と競争力強化を背景に、付加価値の高い分野を国内に残しつつも海外展開を一層進展している。このため、国内外を一体的に捉え、調達・生産・販売を適地で行うグローバル・サプライチェーンの動きが深化している。

関西の産業界においても、アジア諸国の需要を取り込むべく海外展開を継続する一方で、既存産業の強みを生かした先端技術開発による産業競争力の強化に取り組んでいることから、効率性の高いサプライチェーンを構築することで、国内外の生産拠点及び物流企業の円滑な事業活動を支えることが求

められている。

3. 「国際物流戦略チーム」の活動の方向性

国際物流を取り巻く上述のような現状と課題を踏まえ、「国際物流戦略チーム」では、以下の方向性に従って活動を進める。

(1) 「集貨」「創貨」「通貨」に向けた取組の推進

国際物流の活性化により関西地域の産業競争力を強化するため、西日本をはじめとする我が国発着貨物を集める「集貨」、新しい貨物を創る「創貨」、アジア太平洋の貨物の流れを呼ぶ「通貨」の取組を進める。

(2) 民間のノウハウを活用した効率的なインフラ運営

「民」の視点を国際物流インフラの運営に導入し、よりユーザーニーズに対応した低コストで高質なサービスを実現できる仕組みを構築する。

(3) 産学官の連携強化

国際物流の現場で生じる課題の収集や施策の立案と効率的な実施に向け、国策としての成長戦略は国が主導的な役割を担いつつ、関西地域の実情を踏まえた取組を産官学が連携して進める。

4. 「国際物流戦略チーム」における具体の取組

(1) 事業者による新たな取組の開拓・支援

国際物流戦略チームは、産学官が一体となって、国際物流の効率化・活性化に資する施策を検討していく必要がある。このため、民間事業者等が行う新たな取組を国際物流戦略チームが積極的に開拓・支援していくことで、関西経済の活性化を目指す。

○阪神港を利用する国際物流サービスの開拓・支援

阪神港において、事業者主体による、産業界のニーズに的確に対応した独自性の高い国際物流サービスの開発とその商業化を促進することにより、関西の産業発展に寄与するとともに、阪神港を活用した集貨や創貨等の機能強化を支援することを目的として、「阪神港利用促進プロジェクト」（仮称）の認定制度を新たに創設する。認定されたプロジェクトに対する具体的な支援策を検討する。

○関西国際空港を活用した新たなビジネスモデルの開拓・支援

関西国際空港を活用した国際物流の拡大を目的として民間企業の取組を支援する「関空物流ニュービジネスモデル促進事業」と「ALL関西

「食」輸出推進事業」について、引き続き関係者と連携して促進活動を行う。

(2) 特区制度の活用

1) 国家戦略特区制度の活用

2013年6月に閣議決定された「日本再興戦略-JAPAN is BACK」において位置づけられた国家戦略特区制度における規制・制度改革を活用し、ビジネス環境の改善に取り組む。

2) 国際戦略総合特区制度の充実・深化

2011年12月に「関西イノベーション国際戦略総合特区」が指定され、関西のイノベーション創出を支える国際物流インフラとして阪神港と関西国際空港が位置づけられたところ。引き続き計画認定を受けたプロジェクトの着実な実施を進めていく。

○阪神港のプロジェクト

阪神港では、西日本からの集貨機能を強化するとともに、港湾コストを低減し、国際競争力を強化する取り組みを進めている。また、夢洲の先行開発地区（産業・物流ゾーン）において、関西イノベーション国際戦略総合特区の優遇措置を活用し物流企業の立地を進める。

○関西国際空港のプロジェクト

関西国際空港では、医薬品物流の更なる高品質化を目指し「医薬品物流のガイドライン化」や、輸出入手続きに係るリードタイムの短縮を図るための「薬監証明電子申請サービス（Medix-press）」を開始した。電子申請サービスについては、引き続き、利用者の拡大に取り組んでいく。

(3) 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の機能強化

外航船社による国際基幹航路の寄港絞り込みによって、我が国に寄港するコンテナ航路数が減少してきたことを踏まえ、2010年8月に阪神港が「国際コンテナ戦略港湾」として選定され、ハード・ソフト一体となった施策が集中して行われてきた。

その一環として、低コストで高質なサービスを実現することを目的として、港湾運営に「民」の視点を導入する「港湾運営会社制度」が2011年に創設され、2012年10月17日には、神戸港埠頭株式会社及び大阪港埠頭株式会社が

全国で初めて特例港湾運営会社として国土交通大臣から指定を受けたところである。特例港湾運営会社による港湾運営が開始されて以降、両会社では民間のトップマネジメントによる効率的な港湾運営が進められている。

今後とも、国際的な港湾間の競争が激化する中、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力の強化を目指していく。

○阪神港の競争力強化

コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大に適切に対応するため、国際標準仕様（水深・広さ）を有する大水深コンテナターミナル等の整備を推進する。また、利便性向上に向けたコンテナターミナルゲート前渋滞の緩和や港湾コストの低減等のための取組を推進する。

○特例港湾運営会社の経営統合

特例港湾運営会社に指定された神戸港埠頭株式会社及び大阪港埠頭株式会社が、2015年までに経営統合することにより、さらに機動的かつ効率的な経営を実現する。

○阪神港への集貨

インセンティブを活用するとともに効果的なポートセールスを実施することにより、西日本におけるコンテナ貨物フィーダーネットワークの維持・強化および阪神港における積替機能の向上に取り組む。

○インランドポートの事業化

内陸部においてコンテナ貨物の集貨や空コンテナの集配マネジメントを行うインランドポートについて事業化のための取組を推進する。

(4) 国際貨物ハブ「関西国際空港」の機能強化

経済のグローバル化の進展、とりわけアジアをはじめとする海外諸国の経済力の向上、生産拠点の展開に伴うサプライチェーンの高度化により、世界的な航空需要は拡大の方向にあり、我が国においても、オープンスカイの推進等を通じた航空ネットワークの拡充により、成長著しいアジア太平洋地域における航空需要を的確に取り込むことが求められている。また、関西における航空需要は成熟化しつつあるものの、LCCが本格的に参入を始める等、多様化する利用者のニーズに応じた新しい航空サービスの登場により、更なる潜在需要を掘り起こす余地はあり、これら航空需要の拡大による関西経済の活性化が期待される。

こうした状況の中、関西国際空港においては、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港としての機能を再生・強化するとともに、大阪国際空港との適切かつ有効な活用を通じた航空輸送の需要拡大を図り、我が国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与するため、2012年7月1日に両空港の経営統合が行われ、新関西国際空港株式会社による一体的な運営が開始された。

今後は、両空港の特色を活かした戦略的経営を実現することにより、事業価値の最大化を図り、可能な限り速やかに公共施設等運営権の設定（いわゆるコンセッションによるPFI事業）を実現することとしている。

また、コンセッションを実現するまでの間、新関西国際空港株式会社では、高い成長の実現とイベントリスクに大きく左右されない収益基盤を確立することにより、更なる飛躍・進化を目指した戦略的取組が進められている。

その中で、関西国際空港における国際貨物輸送については、貨物ハブ空港戦略を重点プロジェクトに位置づけ、日本発着貨物はもとより、今後大きな伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むことにより、航空貨物ネットワークにおける拠点空港・中継空港を実現する。

○エアライン・フォワーダーの拠点整備

北アジアから集約した貨物を米国向けに発送するための拠点となる、フェデックス北太平洋地区ハブの開設について、2014年春頃の操業開始に向けて、貨物施設整備等を着実に実施する。

○エアライン・フォワーダーの拠点機能の誘致

更なるエアライン・フォワーダーの拠点機能の誘致を目指し、物流コストの低減を図る料金戦略の構築等について、関係者と連携した取組を進める。

○医薬品輸送の高品質化

日本の空港内では初となる徹底した温度管理が可能な医薬品専用の定温庫として60社を超える荷主企業に利用されている「医薬品専用共同定温庫（KIX-Medica）」について、引き続きセミナーの開催、展覧会への出展等の広報活動を通じて、利用者の増加を図る。

○生鮮貨物ハブ空港へ向けた取組

2013年8月29日に設立された、関西国際空港を拠点とした「関西・食・輸出推進事業協同組合」と連携し、食輸出に必要なプラットフォームを民間事業者、地元経済界、自治体と共に構築し、生鮮貨物ハブ空港へ向けた整備を行う。

(5) 総合的な物流機能強化

1) 港湾・空港の連携強化

①道路ネットワークの形成

阪神港や関西国際空港等の国際物流拠点、日本海側港湾、その他大阪湾諸港と産業物流拠点を連結する「国際物流ネットワーク」を構成する道路ネットワークについては、シームレスな連携を図るためミッシングリンクの解消による機能強化を進めてきた。今後も、主要な空港・港湾に連絡する高規格幹線道路等の整備を推進するとともに、既設高速道路の機能強化を図る。

○道路ネットワークの整備

京阪神圏の外郭環状道路を構成する道路ネットワークや地方部の港湾・空港と京阪神地区を結ぶ広域ネットワークの形成を進めるとともに、大都市周辺におけるボトルネック箇所への集中的対策や通過交通の排除による都市中心部の慢性的な渋滞の解消のため、大阪都市再生環状道路の整備促進等に向けた取組を進める。

○既存ネットワークの機能強化

スマートインターチェンジの整備による高速道路 I C へのアクセス性改善や、国際コンテナ通行支障区間の解消による既存ネットワークの機能強化を図る。

②S e a & A i r 輸送

関西の国際物流拠点を中継地とする国際トランジット型 S e a & A i r 輸送について、航空権益上、航空貨物が就航できない韓国＝台湾航路への導入可能性を検討するため、2013年4月から、釜山港⇒(S e a)⇒大阪南港⇒関西国際空港⇒(A i r)⇒台北ルートの実証実験を実施している。

引き続き、港湾連携、総合特別区域制度を活用した「際＝際 S e a & A i r 輸送」及び「長大貨物 S e a & A i r 輸送」の導入可能性についても、検討を進める。

2) 国際物流を取り巻く多様なニーズへの対応

①地球温暖化対策

グリーン物流セミナーの開催や補助事業の活用により、長距離トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトを推進し、C O₂の削減を図る。

②大規模地震等への対応

地震時の緊急物資輸送活動及び国際コンテナ輸送活動を迅速かつ円滑に実施するため、「大阪湾地域のBCP（事業継続計画）」の検討を進めてきた。引き続き、関係機関と連携した訓練を継続し、活動のボトルネックの解消や連携体制の修正等によりBCPをさらに深化させるとともに、事業者ごとのBCPの策定を促す。また、緊急物資輸送のための港湾施設の早期機能復旧のため関係者間で締結している災害協定の拡大を図る。

③日本海側ゲートウェイ機能の強化

対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築に資することを目指し、舞鶴港において国際海上コンテナや国際フェリー・国際RORO船に対する機能強化を図る。