

# 国際物流戦略チームを取り巻く最近の動きについて

## 1. 全般の動き

### ＜総合物流施策大綱(2013-2017)【2013年6月閣議決定】＞

- ・政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策を推進

### ＜国土強靱化基本計画【2014年6月閣議決定】＞

- ・「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な国土・地域・経済社会の構築を推進

### ＜交通政策基本計画【2015年2月閣議決定】＞

- ・交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策を推進

### ＜経済財政運営と改革の基本方針2015【2015年6月閣議決定】＞

- ・政府が取り組むべき今後の経済財政運営の方針

### ＜「日本再興戦略」改訂2015【2015年6月閣議決定】＞

- ・経済再生と財政健全化を両立させるための成長戦略

### ＜国土形成計画(全国計画)【2015年8月閣議決定】＞

- ・急激な人口減少、巨大災害の切迫等国土に係る状況の大きな変化への対応

### ＜社会資本整備重点計画【2015年9月閣議決定】＞

- ・中長期的な視点から社会資本整備に取り組むための道しるべ

### ＜「今後の物流政策の基本的な方向性等について」に関する審議の中間取りまとめ【2015年9月】＞

- ・今後の物流政策の基本的な方向性等に関する交通政策審議会の審議を踏まえ、今後具体化すべき施策等について中間的に整理

### ＜国土交通省重点政策2015＞

- ・将来世代にわたる国民の豊かな暮らしを実現していくことを目的に、国土交通省が重点的に取り組もうとしている施策全体を俯瞰し、今後の施策の方向性を体系的に示すもの

## 2. 各分野の動き

(1) 「大阪湾港湾の基本構想～スマートベイの実現を目指して～」の策定について

(2) 阪神国際港湾(株)の本則港湾運営会社への指定・国出資について

(3) 関西国際空港のコンセッションの進展

# 総合物流施策大綱(2013-2017)【2013年6月閣議決定】

## 総合物流施策大綱について

政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図るものとして、「総合物流施策大綱(2013-2017)」を2013年6月25日に閣議決定。

### 【これまでの総合物流施策大綱】

- 1) 総合物流施策大綱(1997-2001)、1997年4月閣議決定
- 2) 新総合物流施策大綱(2001-2005)、2001年7月閣議決定
- 3) 総合物流施策大綱(2005-2009)、2005年11月閣議決定
- 4) 総合物流施策大綱(2009-2013)、2009年7月閣議決定

## 物流を取り巻く現状・課題

### (1) グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化

- 我が国産業は、付加価値の高い分野を国内に残しつつも、海外生産を増加させており、アジア域内の調達・生産・販売網を拡大。  
→ 我が国の物流システムを海外展開する一方、立地競争力強化に資する取組が必要。

### (2) 地球温暖化など環境問題の状況

- 東日本大震災後、エネルギー需給が逼迫する中、エネルギー使用量の削減は、エネルギーセキュリティの観点からも重要。

### (3) 安全・安心な物流をめぐる状況

- 東日本大震災の経験を踏まえた取組の強化を各分野において進めることが重要。
- 社会資本の老朽化への対応や、国内物流の安全確保、海賊対策等の国際物流の安全確保の継続等が重要。

## 第3章 国土強靱化の推進方針

### 2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針

#### (8) 交通・物流

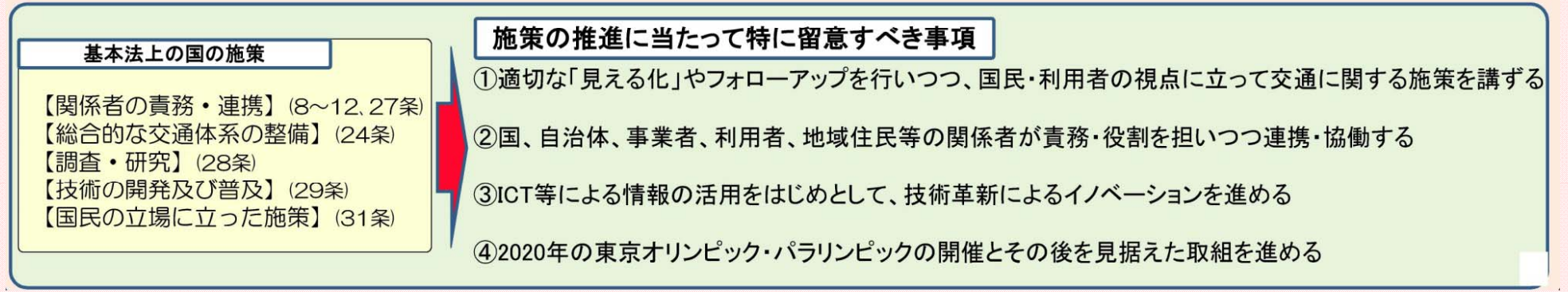
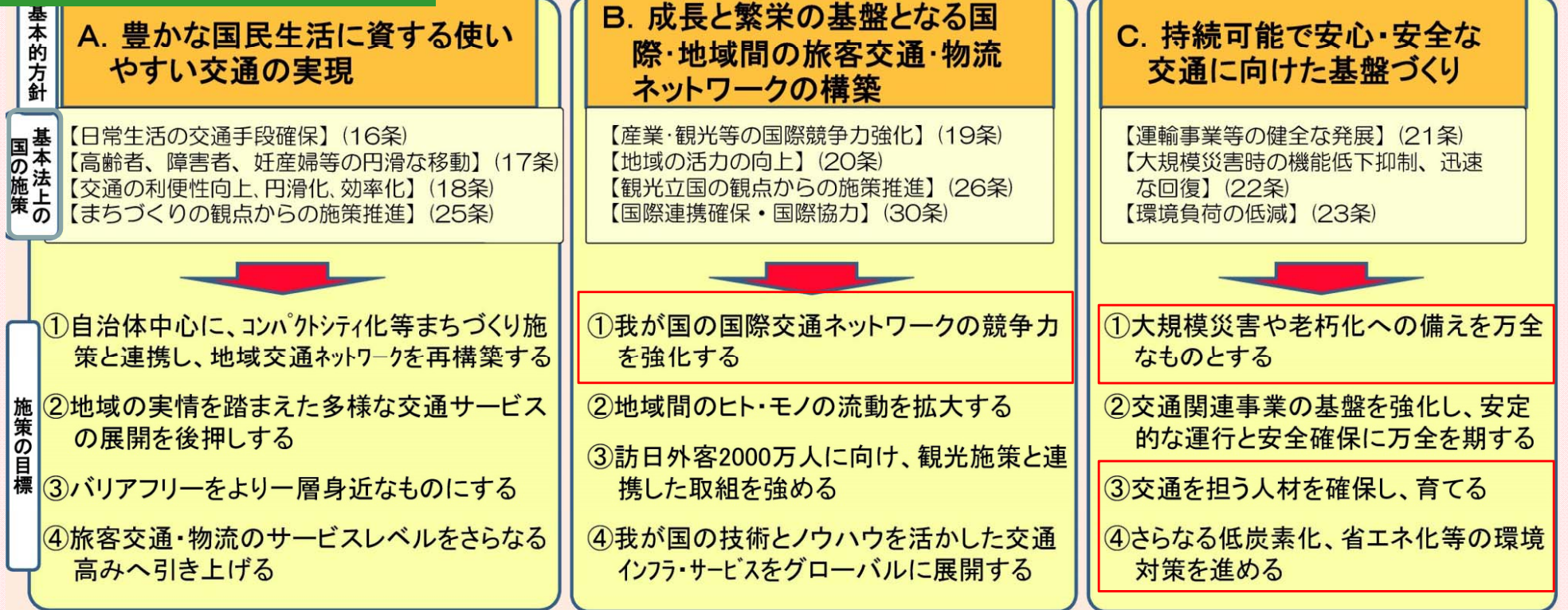
- 地域の災害特性に応じて、**交通・物流施設の耐災害性の向上を図る**。特に、人流・物流の大動脈及び拠点、中枢管理機能の集積している大都市の交通ネットワークについては、地震・津波、浸水等地域の災害特性に応じた備えを早期に講じる。その際、ハード対策である施設整備のみならず、陸・海・空路の交通管制等の高度化や訓練の強化、研究開発の推進などソフト対策の充実を図る。また、取組へのインセンティブとなるよう、各施設管理者が行う施設の耐災害性向上の進捗状況を公表する仕組みの構築について検討する。【警察庁、文部科学省、国土交通省】
- **我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から代替輸送ルートを早期に確保する**。特に、我が国の経済社会を支える東西大動脈の代替輸送ルートの輸送モード相互の連携・代替性の確保に向けて、その超高速性により国土構造の変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトである「リニア中央新幹線」に関しては、建設主体であるJR 東海が、国、地方公共団体等と連携・協力しつつ、整備を推進する。あわせて、**新東名高速道路をはじめとする高速道路ネットワークの着実な整備を図ることとする**。【国土交通省】
- 代替輸送ルートの整備に当たっては、求められる容量及び機能を見極め、必要なハード対策を行うほか、災害等発生後速やかに代替輸送が機能するよう、**交通事業者間の連携強化、企業連携型BCP 策定を含めたBCP/BCM の充実、訓練などソフト対策の備えを交通・物流事業者等は万全にしておく**。【農林水産省、国土交通省】



# 交通政策基本計画【2015年2月閣議決定】

- 平成25年12月に交通政策基本法（平成25年法律第92号）制定・公布、平成27年2月に閣議決定
- 交通政策基本法が提示する交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策について定めるもの（計画期間：平成26年度～平成32年度）

## ○交通政策基本計画の概要



## 第3章 「経済・財政一体改革」の取組－「経済・財政再生計画」

### 5. 主要分野ごとの改革の基本方針と重要課題

#### [2] 社会資本整備等

(選択と集中、担い手確保及び建設生産システムの省力化・効率化)

社会資本整備について、民需誘発効果や投資効率の高いインフラ、**国際競争力を強化し経済成長に寄与するインフラ**(首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾・首都圏3環状道路をはじめとする大都市圏環状道路等)や国土強靱化、防災・減災、地域活性化等に資するインフラ等に重点化を図る。

(民間能力の活用等)

民間の資金・ノウハウを活用し、**効率的なインフラ整備・運営やサービス向上**、民間投資の喚起による経済成長を実現するため、「PPP／PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」の実行を加速する。このため、日本版「資本のリサイクル」として、**コンセッション**や公的不動産の利活用、公共施設の集約化や複合利用、公共施設集約に伴う余剰地の売却再投資などの公的ストックの有効活用、包括的民間委託や上下水道など複数分野の一体的な管理委託など、多様なPPP／PFI手法の積極導入を進め、民間ビジネスの機会を拡大する。

# 「日本再興戦略」改訂2015【2015年6月閣議決定】

## 第二. 3つのアクションプラン

### 一. 日本産業再興プラン

#### 5. 立地競争力の更なる強化

##### 5-1. 「国家戦略特区」の実現/公共施設等運営権等の民間開放(PPP/PFIの活用拡大)、空港・港湾など産業インフラの整備/都市の競争力の向上

(PPP/PFIの活用に向けた集中強化期間における取組)

・仙台空港については、昨年4月に「仙台空港特定運営事業等実施方針」を公表するとともに、募集要項等を同年6月に公表し、事業者の公募に関する手続を開始した。また、関西国際空港及び大阪国際空港について、同年7月に「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等実施方針」を公表するとともに、募集要項等を同年11月に配布し、事業者の公募に関する手続を開始するなど、仙台空港並びに関西国際空港及び大阪国際空港における取組が先行して進められているところ。

(産業インフラの機能強化)

・横浜港の国際競争力を強化するため、昨年8月に、強制水先を1万トン(現行3千トン)へ緩和する(危険物積載船を除く。)等の結論を得て、本年8月から緩和を実施することとなった。昨年10月に、阪神港の特例港湾運営会社が経営統合し阪神国際港湾株式会社が設立され、12月には、同社に対して国が出資を行い、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

・本年3月に首都高速中央環状線が全線開通し、首都圏3環状道路で最初に完成する環状道路となるなど、三大都市圏環状道路の整備により、製造品出荷額の増加や大型の物流施設の立地など、民間の投資を喚起する効果が発現している。



## 第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性

### 第1節 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

#### (3) グローバルな活躍の拡大

##### ③ グローバルな「対流」促進の強化

(空港の機能強化等による航空ネットワークの充実)

4つの主要国際空港(羽田・成田・中部・関西)等の機能強化を通じ、国際及び国内の航空市場並びにそれらが融合した多様な航空ネットワークを構築する。

(国際競争力を有する物流網の構築)

企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。

(アジア・ユーラシアダイナミズムを取り込むためのゲートウェイ機能の強化と日本海・太平洋2面活用型国土の形成)

また、東日本大震災後、国土全体の強靱性を確保する上で、日本海側と太平洋側の連携を強化し、ネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、日本海・太平洋両面を活用することの重要性が再認識された。このような国土構造をつくり上げることは、太平洋側だけでなく日本海側の安全性を高めることにもつながることになる。

このように、現在諸機能が集中している太平洋側だけではなく、日本海側を活用していくことの重要性が高まっていることから、日本海側の機能の強化を図るとともに、整備新幹線の整備や道路ネットワークの強化を着実に進めるなど日本海側と太平洋側を結ぶネットワークの形成等を通じて、日本海側と太平洋側の2面をフル活用し、世界との結びつきを強化する。



# 社会資本整備重点計画【2015年9月閣議決定】

## 第1章 社会資本整備をめぐる状況の変化と基本戦略の深化

### 第2節 持続可能な社会資本整備に向けた基本方針の確立

#### 2. 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築

#### (2) 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの重点化方針

##### ③ 社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底

##### iii) 成長インフラによる民間投資の誘発、経済成長の下支え

##### (選択と集中の方針)

##### [三大都市圏環状道路の整備等]

大都市圏内の渋滞緩和や国際的な空港・港湾へのアクセス改善など、人流・物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上等に寄与する観点から、三大都市圏環状道路について平成32年度までに約80%の開通を目指すなど、根幹的な道路網を整備する。

##### [国際拠点空港の機能強化]

関西国際空港・大阪国際空港については、平成27年度中のコンセッション(公共施設等運営権方式)の実現により、関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化、関西の航空輸送需要の拡大等を図る。

##### [国際コンテナ戦略港湾の機能強化]

国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)について、コンテナ船大型化に対応した大水深コンテナターミナルを平成28年度までに12バースにするとともに、「集貨」「創貨」「競争力強化」のハード・ソフト一体となった施策により、平成30年度までに欧州基幹航路の寄港便数を3に増便し、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。

##### [ミッシングリンクの整備等]

物流の効率化、産業・観光振興等を図るため、ミッシングリンクの整備等の道路ネットワークの強化により、主要都市等を結ぶ都市間のうち連絡速度60km/hが確保されている割合を平成32年度までに約55%とする。

#### ④ PPP/PFIの積極活用

PPP/PFIは、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用し、効率的かつ効果的にメンテナンスを含めた社会資本整備を行うとともに、国民に対する低廉かつ良好なサービスの提供を確保するための手法であり、厳しい財政制約の下、官と民が適切に連携することにより、必要な社会資本整備を公的財政負担を抑制しつつ行うことを目指すものである。

また、できるだけ税財源に頼ることなく、かつ、民間にとっても魅力的なPPP/PFI事業を推進することにより、必要な社会資本整備と財政健全化の両立に加え、民間投資の喚起による地域の活性化や経済成長につなげていくことが必要である。

そのため、政府全体でPPP/PFIの積極活用に向けた取組を進めているところであり、平成25年6月、「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」を策定し、今後10年間(平成25～34年)で12兆円規模に及ぶPPP/PFI事業を推進することが目標として掲げられた。具体的には、以下の類型による事業を重点的に推進することとしている。

- ・ 公共施設等運営権制度(コンセッション方式)を活用したPFI事業: 2～3兆円
- ・ 収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業等: 3～4兆円
- ・ 公的不動産の有効活用など民間の提案を活かしたPPP事業: 2兆円
- ・ その他の事業類型: 3兆円

# 「今後の物流政策の基本的な方向性等について」 に関する審議の中間取りまとめ

## ● 中間とりまとめのポイント

### 直面する課題等

○ 物流を取り巻く変化への対応の必要性

#### ◆人口減少・少子高齢化・労働力不足

- 物流分野は中高年層への依存度が高く、今後、**深刻な人手不足に陥るおそれ**。(トラック事業では就業者の37%が50歳以上)  
**人材の確保・育成と物流の省労働力化**が必要。
- 人材確保のためには、**荷主との適正取引の推進**等を通じた**労働条件や就業環境の改善**が必要。
- **過疎地等**では、**配送効率が大幅に低下**。

#### ◆国際競争の激化

- 海外との熾烈な競争の下、**アジアの物流需要の成長を取り込み**、アジア物流圏全体の効率化を進めていく必要。

#### ◆荷主・消費者ニーズの高度化・多様化

- 国際競争の激化やネット通販の拡大、貨物の小口化の進行等により、物流の更なる**高度化・効率化へのニーズが高まる**。

#### ◆技術革新

- あらゆるものがインターネットに接続するIoT時代が到来し、様々な産業で「**第四次産業革命**」への動きが活発化。

#### ◆災害リスクの高まり

- 首都直下地震や南海トラフ地震の30年以内発生確率は70%。自然災害による物流網の寸断は、**資源・エネルギーや食料等の供給停止**等地域経済に大きな影響。

#### ◆地球環境問題・エネルギー制約

- 地球温暖化対策やエネルギーセキュリティの観点から、物流分野の**温室効果ガス排出量の削減**は重要な課題。  
(国内CO<sub>2</sub>排出量の17%は運輸部門)

○ 諸計画の承継と深化の必要性

- ①効率的な物流 ②環境にやさしい物流 ③災害に強い物流

○ 物流の将来像を明確にし、中長期の物流政策を確立する必要性

### 物流政策の方向性

#### 潜在的輸送力を最大限に引き出す

社会資本の  
ストック効果の最大化  
物流システムの更なる高度化

#### 新たな連携で課題解決力を強める

関係者間の連携  
- パートナーシップの構築 -  
国民へのPR  
- 企業・国民の理解と協働 -

明確で前向きな  
物流の将来像の  
構築と発信

### 具体的な取組例

#### 賢く使って生産性向上

##### モーダルシフトの更なる展開

低床貨車の実用化による背高海上  
コンテナの鉄道輸送可能区間の拡大

##### トラック輸送の更なる効率化

ETC2.0を活用した  
道路を賢く使う取組の確実な推進

#### 都市内物流マネジメントの促進

大都市の活力をさらに高める  
円滑な物流の確保

都市鉄道等の旅客鉄道の輸送力を  
活用した貨物輸送の促進

#### 面で効果を発揮する物流施設

物流施設の機能強化・  
災害対応力の向上

物流事業の生産性向上に資する  
物流施設の整備促進

#### サービスの共同化・複合化で 地域を支える

過疎地等における持続可能な  
物流ネットワークの構築

公共交通事業者の輸送力を活用した  
貨客混載等サービスの共同化・複合化



# 国土交通省重点政策2015【2015年8月公表】

## I. 我が国が直面する課題への対応

### 1. 東日本大震災からの復興加速

- ① インフラ復旧工程表、住まいの復興工程表の着実な推進
- ② 被災市町村へのきめ細やかな支援

等

### 2. 国民の安全・安心の確保

#### (1) 防災・減災対策

- (例) ・南海トラフ・首都直下地震対策等の推進
- ・情報ソフトインフラの充実と被害想定作成・共有等による減災対策の強化
- ・国土交通省の火山災害対策
- ・防災気象情報等の高度化

等)

#### (2) 老朽化対策

- (例) ・戦略的な維持管理・更新の推進
- ・市町村の持続的なメンテナンス体制構築への支援、メンテナンス産業の育成・活性化・地域産業化に向けた検討

等)

#### (3) 公共交通及び日常生活における安全・安心の確保

- (例) ・航空分野における安全・安心の確保
- ・歩行者の命を守る緊急戦略、安全で快適な自転車利用環境の創出、効果的な踏切対策の推進

等)

### 3. 我が国の主権と領土・領海の坚守

#### (1) 戦略的海上保安体制の構築

- (例) ・尖閣諸島周辺海域及び全国における隙のない海上保安体制の構築

等)

#### (2) アジア諸国の海上保安機関の能力向上支援

- (例) ・アジア諸国との人的海上保安ネットワークの構築

等)

#### (3) 海洋調査の推進と海洋権益の確保のために必要な情報・環境整備

- (例) ・海洋情報の管理と排他的経済水域等の保全の取組

等)

### 4. 豊かで利便性の高い地域社会の実現

#### (1) コンパクト・プラス・ネットワークの実現

- (例) ・都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワーク形成
- ・地域におけるPREの活用推進
- ・「小さな拠点」の形成推進、過疎地物流の確保

等)

#### (2) 観光振興と地域ビジネス・雇用創出による個性ある地域の形成

- (例) ・「道の駅」による拠点の形成、高速道路の休憩施設を活用した更なる地域の活性化
- ・「グリーンインフラ」の取組推進による魅力ある地域の創出
- ・アイヌ文化復興等の促進のための民族共生の象徴となる空間の整備
- ・地域の拠点空港等の機能強化、訪日外国人旅行者等の空港受入体制の充実・強化
- ・地域の既存空間・建築物の有効活用
- ・離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域の振興支援

等)

#### (3) 子育て・高齢化に対応した豊かな生活環境の創出

- (例) ・首都圏をはじめとする地域の高齢者の希望に応じた安心な住まいの確保
- ・中古住宅・リフォーム市場活性化による住み替えの促進

等)

#### (4) 地域を支える産業の担い手の確保・育成等

- (例) ・運輸業における担い手確保・育成等、女性活躍促進
- ・建設業・造船業における担い手確保・育成等、女性活躍促進、建設生産システムにおける生産性向上

等)

### 5. 観光立国の推進

(「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」の推進)

- (1) インバウンド新時代に向けた戦略的取組
- (2) 観光旅行消費の一層の拡大、幅広い産業の観光関連産業としての取り込み、観光産業の強化
- (3) 地方創生に資する観光地域づくり、国内観光の振興
- (4) 先手を打っての「攻め」の受入環境整備
- (5) 外国人ビジネス客等の積極的な取り込み、質の高い観光交流
- (6) 「リオデジャネイロ大会後」、「2020年オリンピック・パラリンピック」及び「その後」を見据えた観光振興の加速

### 6. 国際競争力の強化と世界の経済成長の取り込み

- (1) 国際競争力強化のための基盤・環境整備
  - (例) ・大都市等における都市再生の一層の推進
  - ・首都圏の高速道路を賢く使うための新たな料金体系の導入
  - ・新幹線ネットワークの着実な整備
  - ・国際コンテナ戦略港湾政策、船舶交通の安全・安心の確保
  - ・国際拠点空港の機能強化
  - ・物流の高度化・効率化の促進、国内外一体となったシームレスな物流の推進
- (2) 民間投資の促進
  - (例) ・空港、下水道におけるコンセッション方式の活用
  - ・高速道路におけるPPPの活用
  - ・先進課題に対応した官民連携まちづくりの推進、地域プラットフォームの形成
  - ・不動産投資市場の将来戦略の策定・実施
- (3) インフラシステムの海外展開
  - (例) ・「質の高いインフラ投資」の推進
  - ・地球儀を俯瞰した日系企業展開支援
  - ・G7交通大臣会合の日本開催
- (4) IT等の活用によるイノベーション
  - ① 現場状況の的確な把握・分析によるスマートで効率的な社会の実現
  - ② 状況変化にリアルタイムで対応し、発信・共有による安全・安心で便利な社会づくり
  - ③ 労働力不足への対応等産業の生産性向上等
- (5) 海洋開発人材育成等を通じた海洋産業の振興等
  - (例) ・海洋産業の戦略的振興、エネルギー輸送ルート多様化
- (6) 環境・エネルギー対策の推進
  - (例) ・地球温暖化「緩和策」の推進
  - ・地球温暖化「適応策」の推進

### 7. 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会への対応

- (1) 円滑な大会運営と将来を見据えた東京の交通・まちづくりの取組
- (2) 大会を契機とした地域の魅力向上
- (3) 大会を見据えた観光振興
  - (例) ・地域における観光立国ショーケース
  - ・東京ユニバーサルデザイン・ショーケース
  - ・成田空港、羽田空港ショーケース
  - ・オリンピック・パラリンピックに向けた水害対策・施設耐震化等防災機能強化
  - ・路面温度上昇抑制対策の推進
  - ・2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした図柄入りナンバープレートの交付

今後の時代の潮流と課題に対して  
中長期的見通しを持って対応

## II. 国土交通政策の計画的推進

- (1) 国土形成計画・社会資本整備重点計画・交通政策基本計画等の着実な推進
  - (例) ・新たな国土形成計画等の推進
  - ・社会資本整備重点計画の策定・着実な推進、地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定・着実な推進
  - ・交通政策基本計画の着実な推進
  - ・住生活基本計画(全国計画)の見直し
  - ・新たな北海道総合開発計画の策定
- (2) ストック効果の最大化を図る社会資本整備の推進
  - (例) ・社会資本整備の生産性を高める生産管理システムの強化
  - ・官民の連携によるストック効果の最大化
- ① 既存施設の最大限の活用、ソフト施策の徹底(賢く使う取組)
  - (例) ・羽田空港の飛行経路の見直し等による機能強化
  - ・効率的な物流環境の整備
  - ・既存ストックを活用した地域活性化
  - ・河川、下水道のインフラ空間・資源の有効活用
  - ・道路空間の多機能化・オープン化
  - ・道路ネットワークを賢く使う
  - ・既存施設を賢く使った総合的な水害対策
  - ・空き家等の活用
- ② ストック効果を重視し、真に必要な事業に重点化
  - (例) ・道路におけるストック効果最大化(開通見直し等のきめ細やかな公表など)
  - ・ストック効果を重視した戦略的な港湾整備
  - ・地域の拠点空港等の機能強化
- ③ 地域ニーズを踏まえつつ、集約・再編
  - (例) ・住宅団地、都市公園、公有財産の集約・再編
  - ・人口減少に対応する効率的な下水道の管理運営



# 「大阪湾港湾の基本構想～スマートベイの実現を目指して～」の策定について

## 背景

平成17年9月に策定された「大阪湾港湾の基本構想～関西シリコンベイ構想～」から10年が経過する中、米国のサブプライム問題に端を発した未曾有の世界経済危機や円高による製造拠点の流出、東日本大震災の発生、それに伴うエネルギー源の転換など、社会・経済情勢は大きく変化を続けてきた。

このような社会・経済情勢の変化を踏まえ、大阪湾港湾の背後圏における「産業」、「物流」や「防災」等について、大阪湾の将来のあるべき姿を想定し、今後10年間を見通し、大阪湾港湾の港湾計画改訂の指針となる基本構想の策定を行う。

## 検討の方向性

基本構想の策定は、港湾管理者・国で構成する「大阪湾港湾連携推進協議会(略:湾連協)」において、学識者らと交えた、「大阪湾港湾の基本構想懇談会」を設け、港湾に求められる役割・具体的な施策等の基本構想を議論する。

## 大阪湾港湾の基本構想懇談会 委員名簿

学識経験者	赤井 伸郎(大阪大学大学院教授) 今西 珠美(流通科学大学教授) 上村 多恵子((一社)京都経済同友会常任理事) 小野 憲司(京都大学防災研究所教授) 黒田 勝彦(神戸大学名誉教授) 竹林 幹雄(神戸大学大学院教授) 西田 修三(大阪大学大学院教授) 西田 純二(京都大学経営管理大学院経営研究センター特命教授) 松島 格也(京都大学大学院准教授) 森 隆行(流通科学大学教授)
民間団体	神田 彰(関西経済連合会 地域連携部 部長) 豊田 巖(阪神国際港湾株式会社 専務執行役員) 池田 秀文(大阪湾広域臨海環境整備センター 常務理事) 伊藤 隆夫(一般社団法人日本船主協会 阪神地区船主会 議長) 溝江 輝美(大阪港運協会 会長) 佐伯 邦治(兵庫県港運協会 会長)
行政機関	大阪府 港湾局長、兵庫県 県土整備部長、大阪市 港湾局長、神戸市 みなと総局長、近畿運輸局 海事振興部長、神戸運輸監理部 海事振興部長、近畿地方整備局 副局長・港湾空港部長・神戸港湾事務所長・大阪港湾・空港整備事務所長

## 基本構想懇談会での検討経緯

平成26年から懇談会を5回開催し、基本構想(案)を確定し、現在、パブリックコメントを実施中。

- ・第1回懇談会(平成26年10月14日)
- ・第2回懇談会(平成26年12月9日)
- ・第3回懇談会(平成27年3月3日)
- ・第4回懇談会(平成27年7月10日)
- ・第5回懇談会(平成27年9月4日)
- ・大阪湾港湾の基本構想に関するパブリックコメント(平成27年10月1日～平成27年10月21日)

## 目指すべき将来像

- (1)持続的な発展を支える社会を構築するための取組 (Sustainable Development)
- (2)世界とつながるための取組 (Market Globalization)
- (3)最先端をリードするための取組 (Advanced Technology and Society)
- (4)成熟した地域社会を切り拓くための取組 (Regional Cultivation)
- (5)伝統を活かし育むための取組 (Traditional Industry and Culture)



第4回懇談会(平成27年7月10日開催)



# 阪神国際港湾(株)の本則港湾運営会社への指定・国出資について

- 平成26年10月1日、神戸港埠頭株式会社と大阪港埠頭株式会社が阪神国際港湾株式会社として経営統合した。
- 平成26年11月28日、港湾法第43条で定める本則港湾運営会社に指定され、神戸港と大阪港の一元的な運営体制が整った。
- 平成26年12月26日、国からの出資を受け入れ、日本初の「特定港湾運営会社」となった。

## ＜これまでの経緯＞

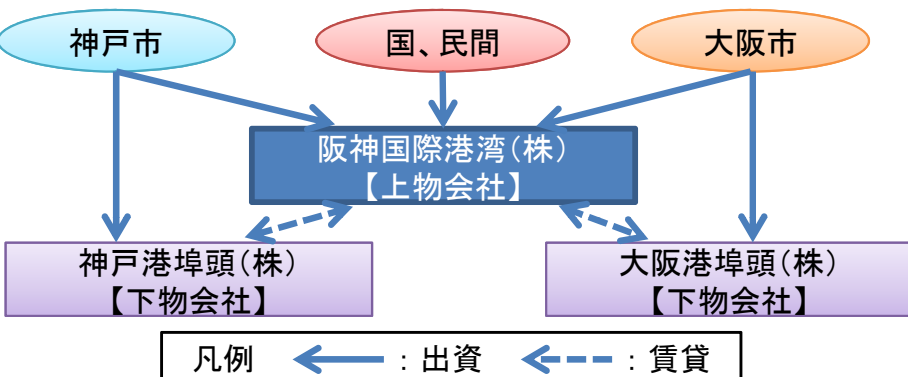
- 平成23年 4月 1日 神戸港、大阪港両埠頭公社を株式会社化
- 平成24年10月17日 神戸港、大阪港両埠頭株式会社が特例港湾運営会社に指定
- 平成24年12月28日 運営を開始
- 平成26年10月 1日 両社が阪神国際港湾株式会社として経営統合
- 平成26年11月28日 本則港湾運営会社の指定
- 平成26年12月26日 国の出資により、特定港湾運営会社に位置づけ

## ＜経営統合のスキーム（上下分離方式）＞

- ・これまでの資産や負債を継承しないスキーム、両市・両港の対等性を確保。
- ・資産保有と運営を分け、統合会社は、国際競争力強化に向けた機能に特化。
- 【統合会社(上物会社)の主な業務】
- ・国・管理者・下物会社から港湾施設を借受け、ユーザーに賃貸
- ・阪神港の活性化を目指した集貨施策・営業活動の実施 等

### 【既存会社(下物会社)の主な業務】

- ・保有資産の維持管理・修繕投資及び統合会社(上物会社)への賃貸
- ・下物資産の整備、既存債務償還 等



## ＜国出資の意義・効果＞

### 国出資の意義

- 国、港湾管理者、民間事業者が、港湾運営において協働できる体制を構築する。
- 港湾運営会社の財務基盤を強化する。

### 国出資の効果

- 国の信用力やネットワークを背景とした全国からの貨物集約や、海外船社への航路誘致活動など、全国的見地から取り組むべき課題等に迅速かつ総合的に対応することが可能となる。
- 国際競争力を有するターミナル運営のための設備投資の促進等が図られる。

## ＜阪神国際港湾株式会社の概要＞

社名： 阪神国際港湾株式会社  
 (英文) Kobe-Osaka International Port Corporation

所在地： 神戸市中央区御幸通8丁目1番6号

資本金： 4億5,000万円 (増資後 7億3,000万円)

資本準備金： 4億5,000万円 (増資後 7億3,000万円)

株式構成 (増資後の株式数と出資比率)： 財務大臣 (10,000株、34.2%)、神戸市 (9,000株、30.8%)、大阪市 (9,000株、30.8%)、三井住友銀行 (800株、2.7%)、みずほ銀行 (200株、0.7%)、三菱東京UFJ銀行 (200株、0.7%)

※ 1株につき50,000円   ※ 増資分は平成26年12月26日株式引き受け

# 関西国際空港のコンセッションの進展について

## コンセッションスキームについて

[役 割]

[コンセッションスキーム]

運営権  
取得者  
(投資家等)

公共施設等運営権を取得し、**両空港の運営**を実施  
(運営期間：2016年4月～60年3月の44年間)

着陸料・商業売  
上等の運営収入

運営権の設定

運営権対価

空港  
管理者

新関西国際空港株式会社 (国出資100%)

〔◇関西国際空港の滑走等の空港資産の所有  
◇伊丹空港の土地・滑走等の空港資産の所有〕



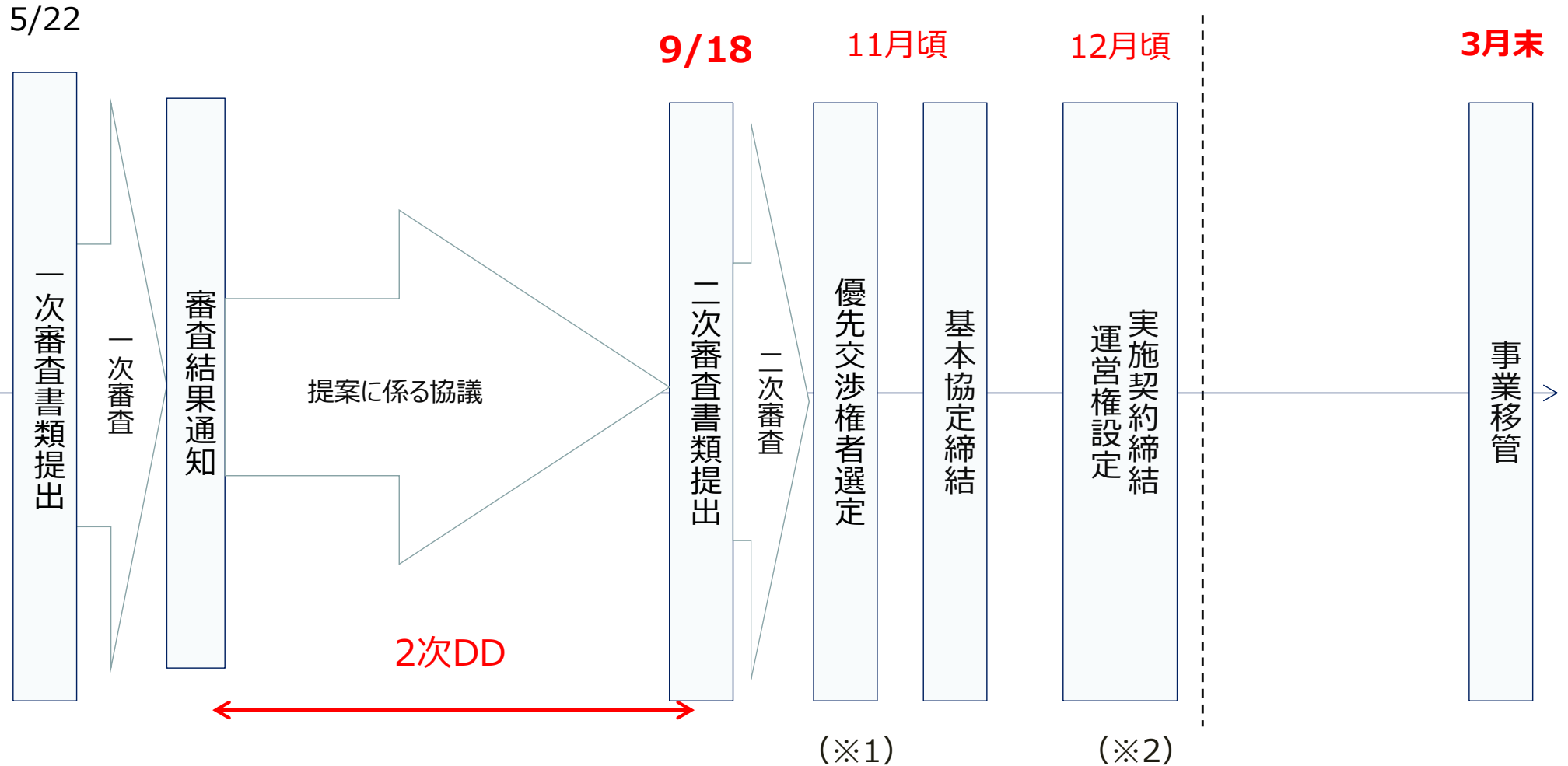
- 関空の国際拠点空港としての再生・強化、関西全体の航空輸送需要の拡大
- 関空債務の早期の確実な返済

貸付 ↑ ↓ 地代

関空土地保有会社  
〔 連結会社 〕

# 関西国際空港のコンセッションの進展について

## コンセッションのスケジュール(想定)



- (※1) 優先交渉権者選定後速やかに、優先交渉権者の名称及び第二次審査結果の結果概要を適宜の方法により公表する。
- (※2) 審査結果及びPFI法第22条第2項に定める実施契約の内容については、適宜の方法により公表する。