

《港と港の連携》

平成19年度 大阪湾諸港の包括的な連携施策の 具体化に向けた取り組み

大阪湾諸港の包括的な連携施策の具体化に向けた取り組み体制

大阪湾諸港の包括連携施策推進会議

・関西経済の活性化の観点から、大阪湾諸港の国際競争力の強化を図ることを目的に、一開港化を含む大阪湾諸港の包括的な連携施策の具体化に向けた取り組みを推進するために設置。



H18.9.4 設置(第1回会議開催)、H18.11.6 第2回会議開催、H19.3.20 第3回会議開催、H19.7.5 第4回会議開催

メンバー:近畿地方整備局副局長、近畿地方整備局港湾空港部長、4港湾管理者の局・部長級、大阪・神戸税関、近畿運輸局、神戸運輸監理部、第五管区海上保安本部の部長

スーパー中枢港湾 プロジェクトの推進

阪神港広域連携協議会

・「スーパー中枢港湾」機能強化に資する広域連携策等の検討
・今後は、「阪神港特定国際コンテナ埠頭機能高度化協議会(仮称)」の設置に向け検討
・第3回協議会において、大規模災害時における阪神港連携による物流機能の確保を行うため相互利用に関する協定を取り交わすことを合意。

H18. 4. 18 第3回協議会開催
H19. 3. 28 第4回協議会開催

メンバー:近畿地方整備局、近畿運輸局、神戸運輸監理部、神戸市、大阪市、大阪・神戸港埠頭公社



手続きの一元化・IT化

大阪湾広域IT研究会

・阪神港広域IT研究会に、大阪府、兵庫県を加え、大阪湾諸港の各港連携による手続きの一元化・IT化について、検討中。
・大阪湾に複数寄港する外航定期のコンテナを取り扱う船舶に対する入港料減免申請の統一様式を確認。

H19. 3. 13 第1回研究会開催(阪神港広域IT研究会から通算では、5回目)

メンバー:黒田神戸高専学校長、野村総研上席コンサルタント、関経連・大商・神商の専務理事、大阪府・兵庫県・大阪市・神戸市の局長級、大阪・神戸港埠頭公社の理事長、港湾局情報化推進室長、近畿運輸局・神戸運輸監理部・近畿地方整備局港湾空港部の部長

一開港化

船舶交通に関する調査検討委員会

・大阪湾諸港の包括連携施策実施後の、航行安全上の支障は直には特段生じないとの結果が得られた。
・今後の当該連携施策の推進・充実により船舶交通流が大きく変化する可能性もあるので、これに伴う変化に対し、安全を確保していくための方策及び体制の確保が必要との提案。(H19.6.26)

H18. 9. 26 設置
H18. 12. 11 第2回委員会開催
H19. 3. 13 第3回委員会開催
H19. 6. 26 委員会開催

メンバー:学識経験者、海域利用者、4港湾管理者の局・部長級、行政機関(国)の部長級



入港料の低減 港湾の広域管理等

大阪湾港湾連携推進協議会

・「大阪湾諸港の入港料の低減」について、第23回協議会にて検討を開始。
・4港湾管理者(大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市)が連携して、平成19年度より、大阪湾に複数寄港する外航定期のコンテナを取り扱う船舶に対し、入港料を1/2に低減するインセンティブ制度を導入するため、具体的に取り組みを進めることを第25回協議会にて合意。

H18. 9. 19 第23回協議会開催
H18. 11. 6 第24回協議会開催
H19. 2. 7 第25回協議会開催

メンバー:近畿地方整備局副局長、近畿地方整備局港湾空港部長、4港湾管理者の局・部長級



海上輸送の連携

関西グリーン物流 パートナーシップ会議

・関西におけるモーダルシフトを支援
メンバー:学識経験者・経済団体・荷主団体・物流団体・地方公共団体・関係機関の委員

港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化推進検討会(仮称)
・大阪港～神戸港間のコンテナ海上輸送の検討

内航フィーダー輸送推進委員会

・スーパー中枢港湾と地方港を結ぶ内航フィーダー輸送の活性化方策の検討。

大阪湾船舶運航サポート情報提供推進会議(仮称)

・海域利用者の相互協力による大阪湾を通航する船舶の運航を支援する情報提供について検討。

スーパー中枢港湾「阪神港」における高規格コンテナターミナルの整備

【取り組み状況】 スーパー中枢港湾「阪神港」としての機能充実のため、以下を実施

大阪港

①ターミナルの24時間フルオープン運営を支援する施設を平成19年4月より供用開始。



②夢洲地区コンテナターミナル(-16m)を平成17年度より整備中

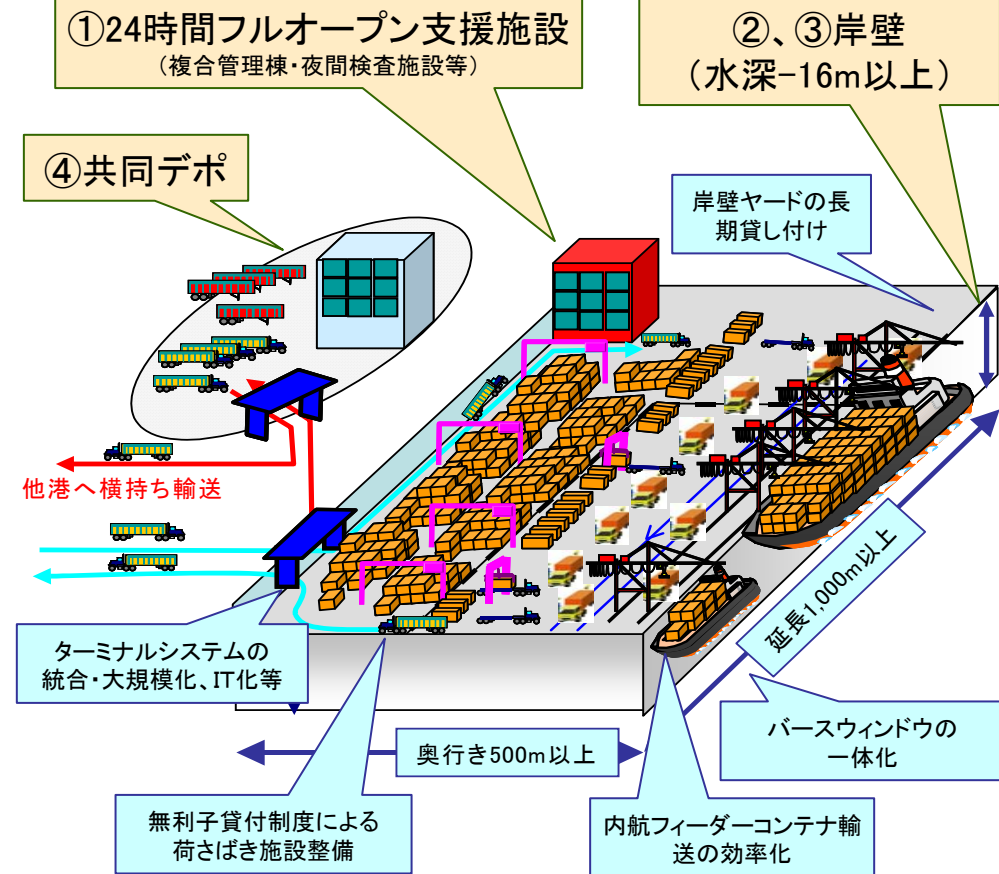
神戸港

③神戸港ポートアイランドⅡ期地区コンテナターミナル(-16m)を平成18年度より新規着工



④ゲート混雑回避、阪神港間のコンテナ横持ち輸送の効率化のための共同デポを平成18年5月より供用開始。引き続き、2箇所目の共同デポも平成19年4月より供用開始。

阪神港次世代高規格コンテナターミナルのイメージ



- 今後の予定
- ② 平成21年度に大阪港C12岸壁(-16m)供用
 - ③ 平成21年度に神戸港PC18岸壁(-16m)を供用

アジア主要港をしのぐコスト・サービスの実現

大阪湾諸港の一開港化

【取り組み状況】大阪湾諸港の一開港化に向けた、船舶交通流の調査・航行安全対策の検討を行うため「船舶交通に関する調査検討委員会」を平成18年9月26日に設置

■一開港化に向けた最近の取り組み経緯

平成18年8月5日 国際物流シンポジウムにおける北側一雄前国土交通大臣の発言(抜粋)

大阪湾諸港の一開港化の早期実現のため、9月にも地元関係者による検討委員会を設置し、船舶交通流の実態や大阪湾諸港の連携による影響等を検討し、利用者合意の上で、明年にも法令を改正し、大阪湾諸港の一開港化を実現したい。

取組状況

H18.9.26 船舶交通に関する調査検討委員会の設置

「大阪湾諸港の一開港化」に向け、船舶交通流の調査・航行安全対策の検討を行うため設置

H19.3.24 国際物流戦略チーム 第3回本部会合



国際物流戦略チーム 第3回本部会合における冬柴鐵三国土交通大臣の発言(抜粋)

提言の大阪湾諸港の一開港化については、重く受け止め、航行安全対策の6月までの結論を踏まえて、国として既存の業務形態への影響に配慮しつつ、地道に努力して年内には所要の手続きを終えて一開港化を実現してまいりたいと決意を固めているところ。

H19.6.26 最終委員会

■主な議事概要

○海上交通流シミュレーション結果及びビジュアル式操船シミュレーター実験結果が報告され、それらに基づき審議された結果、概略以下のように取りまとめられた。

・大阪湾諸港の包括連携施策実施後の海上交通流シミュレーション等を行った結果、航行安全上の支障は直ちには特段生じないとの結果が得られた。

・しかし、今後の当該連携施策の推進・充実により船舶交通流が大きく変化する可能性もあるので、これに伴う変化に対し、安全を確保していくための方策及び体制の確保が必要との提案があった。

○以上により、冬柴鐵三国土交通大臣の発言内容の「航行安全対策の6月までの結論を踏まえ」について、結論が得られた。

H19.7.5 第4回 大阪湾諸港の包括連携推進会議

阪神港の12月1日の一開港化の実現を目指し本省へ上申ししていくことを合意。

今後の予定

国土交通本省に関係政令の改正手続きを行っていただくよう上申。

それにあわせて財務本省等へも一開港化に向けた所要の手続きを進めていただくようお願いしていく。



一開港化の実現
による船舶コスト
低減を目指す

各港連携による入港料低減

【取り組み状況】・大阪湾諸港の各港連携による入港料の低減について、大阪湾港湾連携推進協議会にて検討し、4港湾管理者（大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市）が連携して、平成19年4月1日よりインセンティブ制度を導入。

○入港料インセンティブ制度の概要

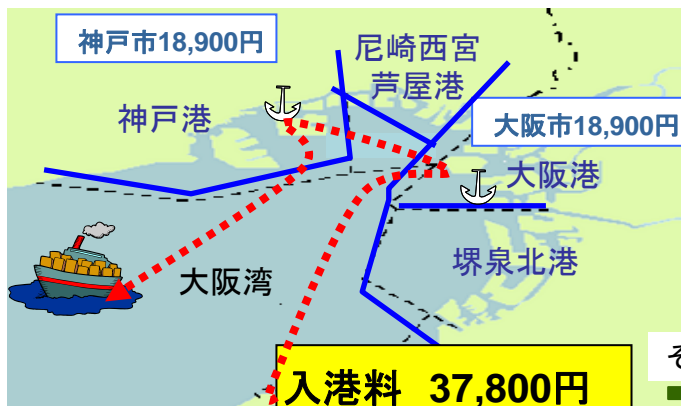
4港湾管理者（大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市）が連携して、平成19年4月1日より、大阪湾に複数寄港する外航定期のコンテナを取り扱う船舶に対し、入港料を1/2に低減するインセンティブ制度を導入。

（具体的な対象船舶：外航定期コンテナ船、外航定期フェリー、外航定期RORO船）

・入港料は、港湾法に基づき、港湾管理者が港湾区域に入港する船舶の運航者より条例に定める料金を徴収する。

・料金は、外航コンテナ船1回の入港につき、船舶の総トン数に2.7円を乗じた額（尼崎西宮芦屋、堺泉北港は 2.5円）

・現状



・インセンティブの導入後



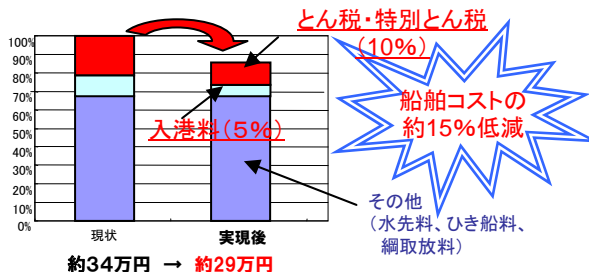
例 総トン数7,000トンの外航コンテナ船が大阪港と神戸港に連続寄港した場合

入港料低減のインセンティブの導入と、一開港化の実現によるとん税、特別とん税軽減の効果

・船舶コスト削減（湾内2港寄り船舶）

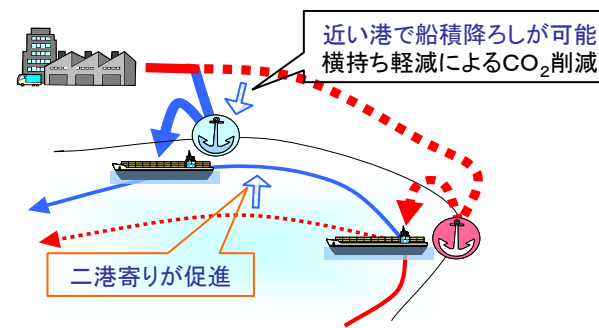
港湾コストの削減により大阪湾諸港の国際競争力が強化され、関西経済の活性化に寄与する。

総トン数7,000トン（純トン数3,374トン）の入港1回当たり（年10回）の船舶コスト



・環境負荷の低減

複数寄港が増えることで、荷主に近い港での船積降ろしが可能となり、陸送距離が短縮されるので環境負荷の低減が図れる。



一開港化と合わせて、船舶コスト低減、環境負荷の軽減に寄与

環境にやさしいモーダルシフトの推進 = グリーン物流パートナーシップ推進事業 =

- 【取り組み状況】
- ・平成19年度第一次募集では、関西地区から2件の普及事業申請があり、2件を事業認定。
 - ・平成19年度第二次募集では、H19年7月2日から7月31日まで申請受付中。なお、ソフト支援事業については、第一次募集でもって今年度事業終了。

- ・目的: 関西において、物流分野におけるCO2排出削減に向けた 荷主企業と物流事業者の連携、協働による取組を支援し、グリーン物流パートナーシップ事業の普及・促進を図る
- ・構成: 学識経験者・経済団体・荷主団体・物流団体・地方公共団体・関係機関の委員
- ・会長: 長坂悦敬(甲南大学経営学部教授)
- ・事務局: 近畿運輸局・神戸運輸監理部・近畿経済産業局



みんなで地球にやさしい物流を

Green Partnership

関西グリーン物流パートナーシップ会議 (H18年1月設置)

【普及事業】

- ・モーダルシフト、共同輸配送、3PL、物流拠点集約などの普及事業の支援、事案の募集、受付、評価、優先順位付け

平成19年度事業

優先順位付け、
全国版に提出

全国版グリーン物流パートナーシップ会議

<http://www.greenpartnership.jp/>

【モデル事業 予算:5.5億円】

- ・引き続き先進性のある取組みを支援

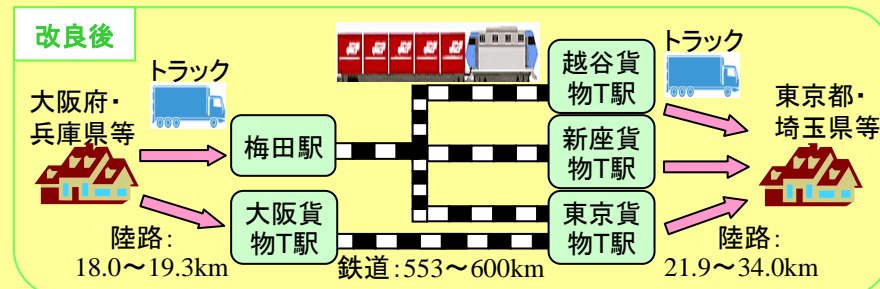
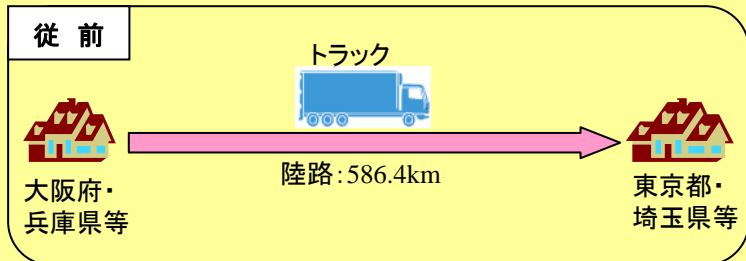
【普及事業 予算:30億円(NEDOへの申請見込額)】

- ・申請事案の評価、事業認定(省エネ率6%以上のもの)

【ソフト支援事業 予算:0.5億円】

- ・グリーン物流プロジェクトの創成を支援

平成19年度一次募集で事業認定を受けた普及事業の代表的事例ー引越貨物のトラックから鉄道へのモーダルシフトー



省エネ・環境負荷の低減に寄与

省エネ率
74.7%

CO2削減量
275t-co2/年

年間輸送量: 3,397t



港運はしけを活用したコンテナ輸送の効率化

【取り組み状況】・港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化に向けたアンケート調査、社会実験等を実施、その結果等を検証

現 状

アンケート結果(回収率オペ80%、海貨60%)

大阪港～神戸港間のコンテナ輸送状況

- ・輸送量 11,088個/月
- 内空コンテナ 3,264個/月

その92%が陸上輸送

社会実験の実施 【平成19年3月7日実施】

大阪港で発生する空コンテナを1箇所に集約、港運はしけを利用して神戸港へ海上輸送し、神戸港の各コンテナ埠頭まで移動させる。

- ・輸送手段：曳船1隻、はしけ2隻
- ・輸送品目：空コンテナ
- ・輸送量：72TEU
- ・検証項目：リードタイム、荷役等の問題点抽出等

課 題

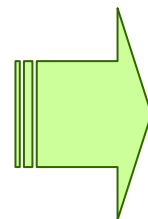
- ・タイムリーな輸送【ニーズに応じた輸送】
- ・コスト【付加コスト(ショートドレー等)の発生】
- ・需要【利用意向 オペ 4社】の拡大

港運はしけによるコンテナ輸送の実現のためには、
コストと所要時間が大きなキーポイント

事業化に向けて

- ・ターゲットは空コンテナ
(ターミナルオペの時間的余裕のある空コンテナ)
- ・スーパー中枢港湾間の輸送
(需要の拡大、ショートドレーの解消、荷役効率の向上)

スーパー中枢港湾間の
コンテナ輸送に高い適性がある可能性



今後、さらに関係者との検討・分析を深化させ、
実現化を進める