

国際物流戦略チームの取り組みにおける 成果の検証について

国際物流戦略チームの取り組みにおける成果の検証について

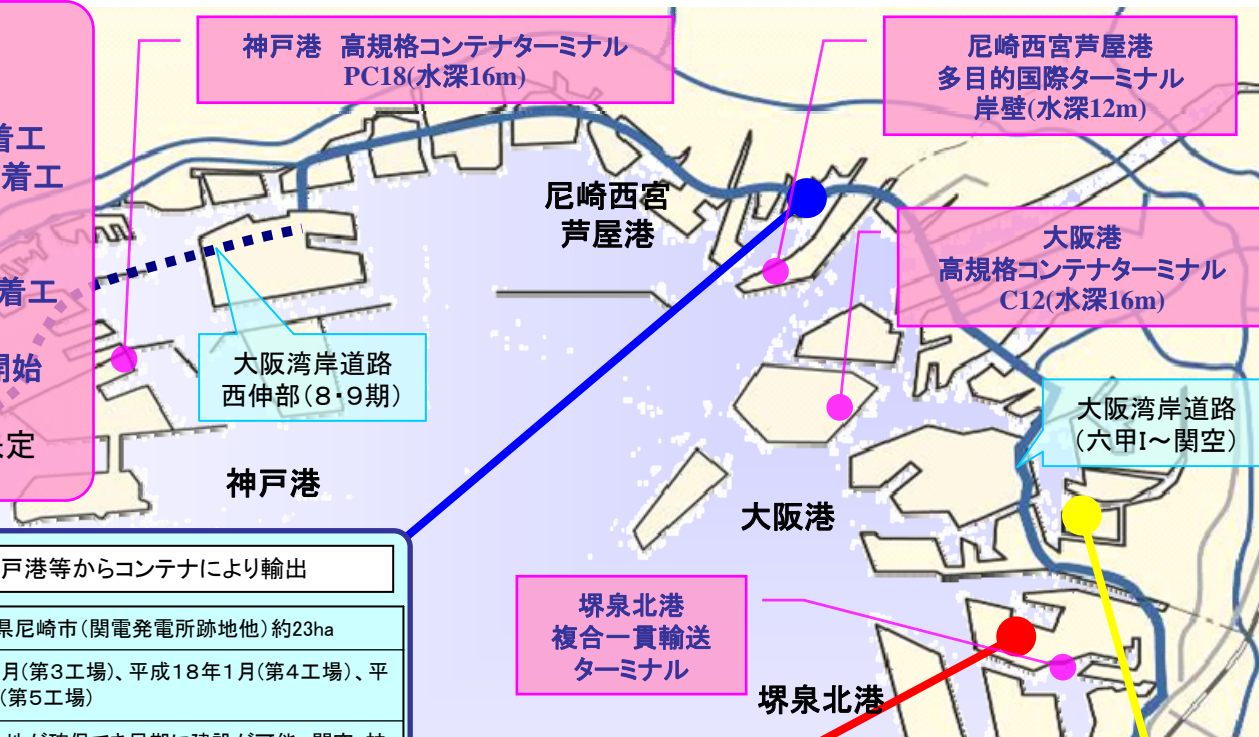
	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度以降	
国際物流 戦略チーム の取り組み		<ul style="list-style-type: none"> ● H17.6.30 第一回本部会合 ● H18.3.10 第二回本部会合 	<ul style="list-style-type: none"> ● H18.4.5 提言のアピール行動(於:東京) ● H18.8.5 国際物流シンポジウム(於:大阪) 	<ul style="list-style-type: none"> ● H19.3.2 国際物流フォーラム(於:大阪) ● H19.3.24 第三回本部会合 	<ul style="list-style-type: none"> ● H19.12.1 大阪湾諸港の一開港化 ● H20.3.7 第四回本部会合(予定) 国際物流シンポジウム 		
スーパー 中枢港湾	<ul style="list-style-type: none"> ● H16.7. スーパー中枢港湾指定 	<ul style="list-style-type: none"> ● H17.7. 指定特定重要港湾 大阪港・神戸港 の指定 					
	大阪港水深16m岸壁整備(C12)	→ 供用開始					
	神戸港水深16m岸壁整備(PC18)	→ 供用開始					
堺2区整備	岸壁(-7.5m) 臨港道路整備	→					
関西国際空港 二期空港島整備				● H19.8.2 第二滑走路オープン	→		
先端家電産業等 立地状況		● H17.9. パナソニック尼崎第一工場稼働開始		● H19.6. パナソニック尼崎第二工場稼働開始	● H20.秋 パナソニック尼崎第三工場稼働開始		
				● H19.11. シャープ堺工場着工 (H22.3稼働開始予定)			
				● H19.5. 旭硝子大阪工場PDP用ガラス生産開始			
				● H19.10. 旭硝子高砂工場生産増強決定			

大阪湾で進む先端家電産業立地

平成16年5月
平成16年7月
平成17年度

平成18年1月
平成18年6月
平成18年度
平成19年1月
平成19年6月
平成19年7月
平成19年10月

尼崎市に松下PDP第3工場立地決定
阪神港を「スーパー中枢港湾」に指定
大阪港 C12コンテナターミナル(水深16m) 新規着工
堺泉北港堺2区耐震岸壁・臨港道路 新規着工
尼崎市に松下PDP第4工場立地決定
大阪市住之江区に旭硝子立地決定
神戸港PC18コンテナターミナル(水深16m) 新規着工
尼崎市に松下PDP第5工場立地決定
尼崎西宮芦屋港多目的国際ターミナル供用開始
堺2区にシャープ立地決定
旭硝子が高砂工場に生産設備の新設を決定



尼崎西宮芦屋港 松下プラズマディスプレイ(株) PDPパネルを神戸港等からコンテナにより輸出

立地場所	兵庫県尼崎市(関電発電所跡地他)約23ha
立地時期	平成16年5月(第3工場)、平成18年1月(第4工場)、平成19年1月(第5工場)
立地理由	まとまった土地が確保でき早期に建設が可能。関空・神戸港・大阪港が近く輸出に有利。
主要企業の投資額	約950億円(尼崎第1工場)、約1800億円(尼崎第2工場)、約2800億円(尼崎第3工場) 全体計画約5,550億円
直接雇用	約800人(第1)、約600人(第2)、未定(第3)

プラズマディスプレイパネル製造工場

Panasonic 第3工場

尼崎第1工場 尼崎第2工場 尼崎第3工場

堺泉北港 シャープ(株)[液晶コンビナート] 液晶テレビ、液晶パネルなどの各種製品を各港からコンテナにより輸出の見込み

立地場所	堺市堺区築港八幡町(新日鐵遊休地)約127ha
立地時期	平成19年7月
立地理由	まとまった土地が確保でき早期に建設が可能。材料や製品を運ぶ大型船が接岸できる埠頭の計画があり、関空・大阪港などの物流網も充実。本社・研究開発施設が近く連携がとりやすい。
主要企業の投資額	約3800億円(液晶工場のみ) 関連企業含め約1兆円

液晶テレビ及び液晶ディスプレイパネル製造工場
ガラス製造など関連部材工場群
薄膜太陽電池工場

旭硝子(高砂工場)
シャープ新工場への対応のため、大型液晶ガラス基盤(第10世代)の生産設備の新設を決定。
(平成19年10月)
投資額:約300億円

大阪港 旭硝子(株) PDP用ガラス基板をPDP工場に供給

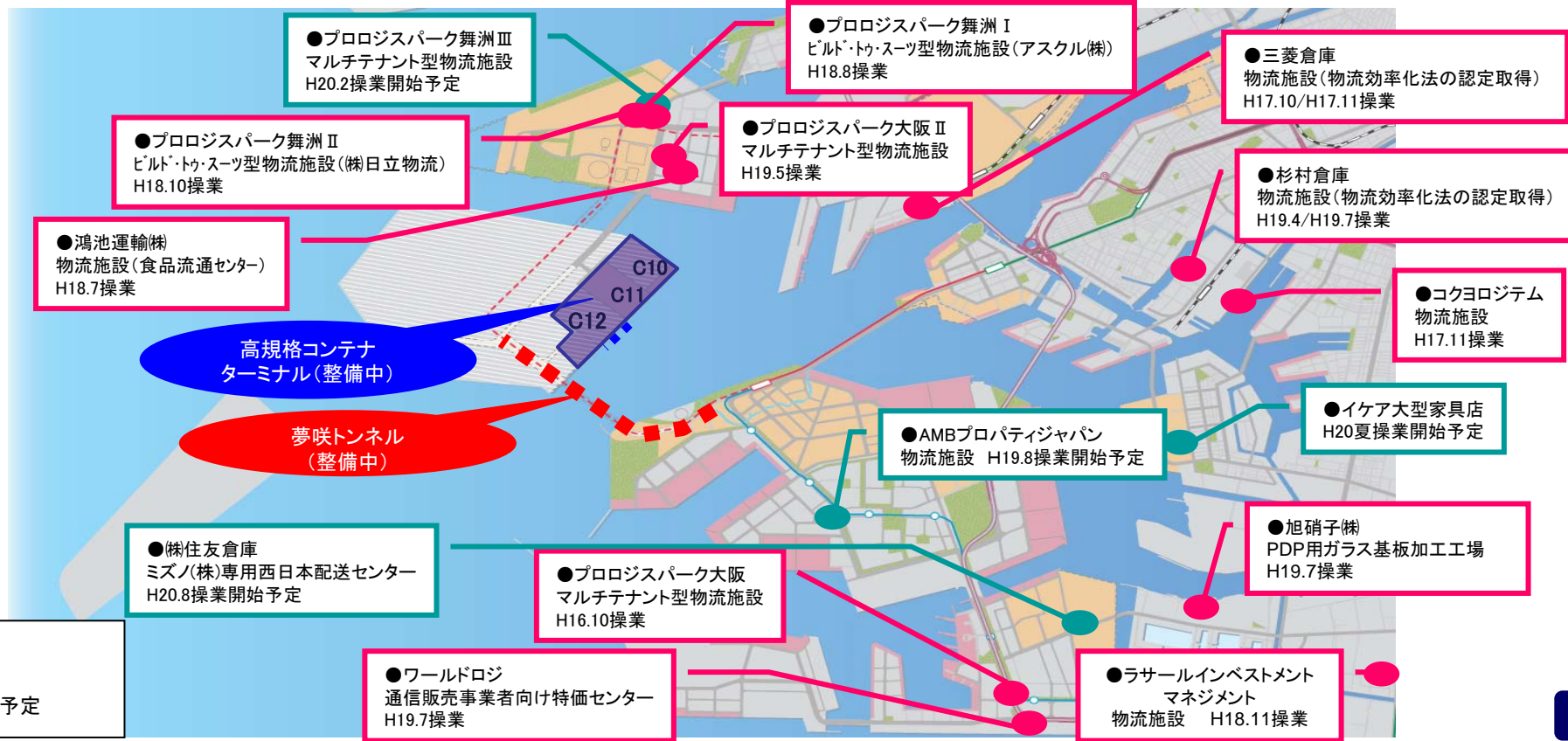
立地場所	大阪市住之江区(関電発電所跡地)約10ha
立地時期	平成18年6月
立地理由	まとまった土地が確保でき早期に建設が可能。インフラ条件が整っている。
主要企業の投資額	約150億円(第1期) 全体計画約320億円

AGC

プラズマディスプレイ用ガラス基板加工工場

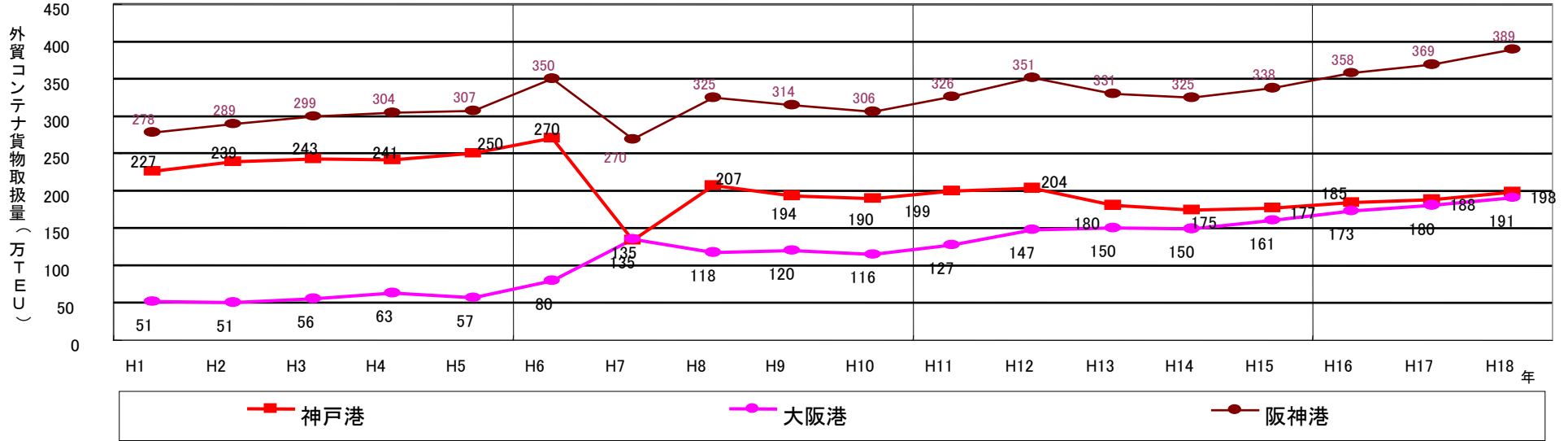
夢洲地区周辺における物流施設の進出状況

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度以降
【C-12】岸壁-16m(耐震)					→	
夢咲トンネル					→	
物流施設の進出状況	<ul style="list-style-type: none"> ・プロロジスパーク大阪 	<ul style="list-style-type: none"> ・三菱倉庫 ・コクヨロジテム 	<ul style="list-style-type: none"> ・鴻池運輸 ・舞洲Ⅰ ・プロロジスパーク舞洲Ⅱ ・プロロジスパーク舞洲Ⅲ ・ラサールインベストメントマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> ・杉村倉庫 ・舞洲Ⅲ ・プロロジスパーク大阪Ⅱ ・プロロジスパーク ・ワールドロジ ・旭硝子 ・AMBプロパティジャパン 	<ul style="list-style-type: none"> ・住友倉庫 ・イケア 	



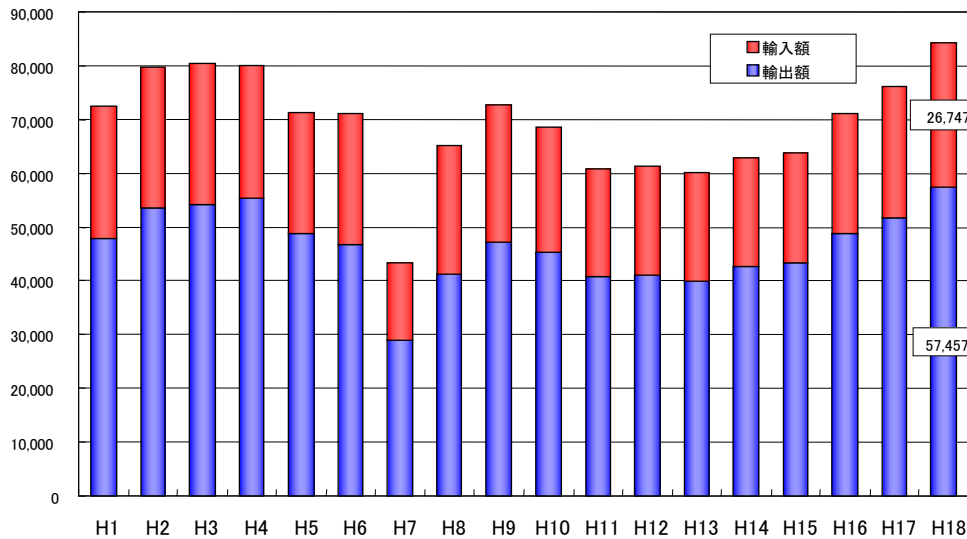
外貿コンテナ貨物量と貿易額

●阪神港の外貿コンテナ貨物量の推移

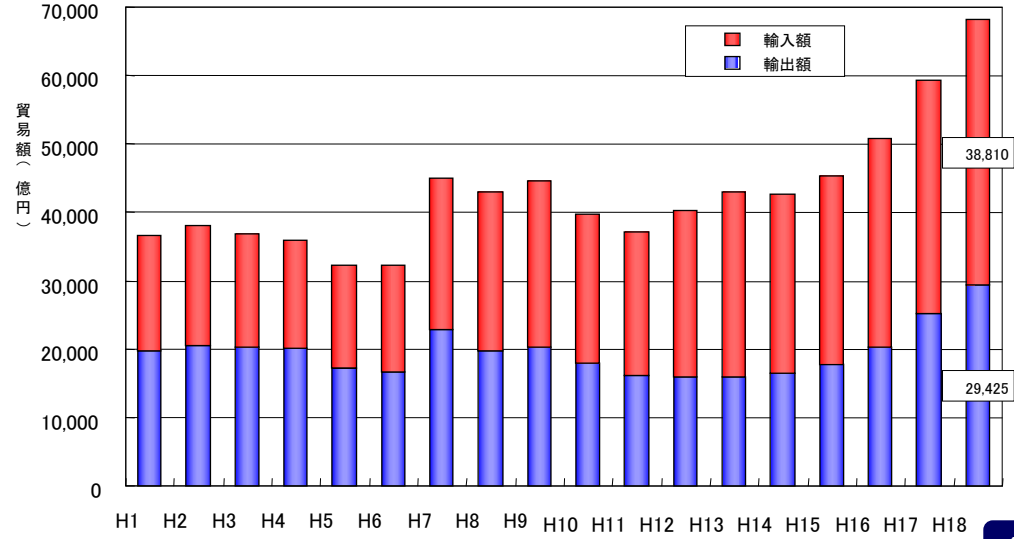


●神戸・大阪港の貿易額データ

神戸港貿易額推移



大阪港貿易額推移



【港と道路の連携】国際物流基幹ネットワークの形成



名神高速道路(高槻BS付近)



新名神高速道路(信楽IC付近)



阪神高速道路湾岸線(尼崎末広ランプ付近)

深夜早朝便を活用した最適モデルの実現 ~国際物流戦略チームの挑戦~

モデル事業以前の関空の状況 (関空⇒上海)



※リードタイムはモデルイメージです

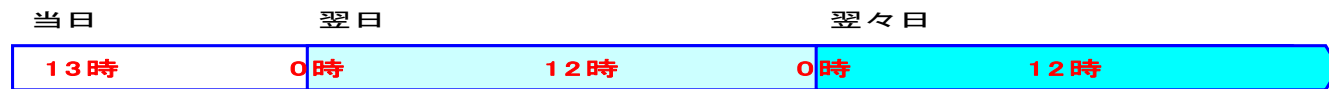
深夜便を活用した最適物流の実現



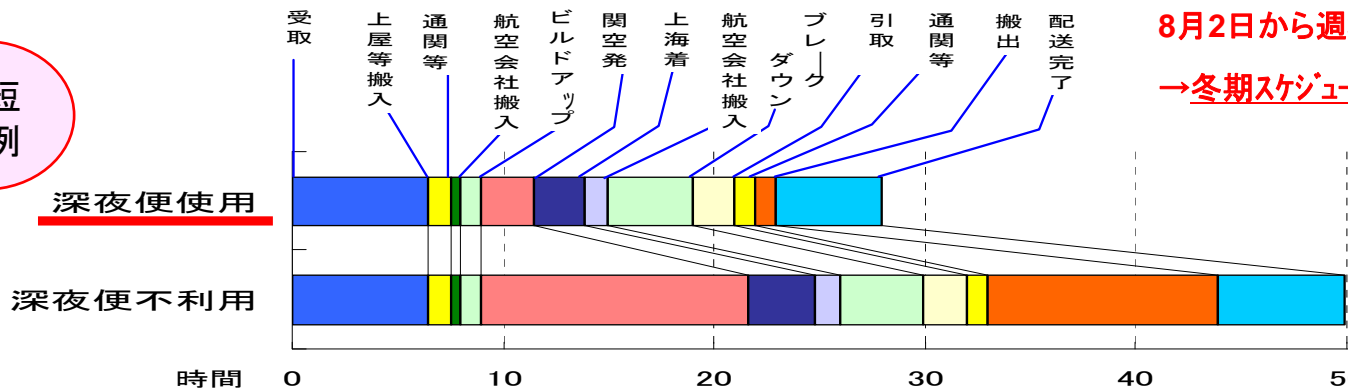
※リードタイムはモデルイメージです

■ 関空ー上海 深夜貨物便を活用した社会実験を実施(2006. 8~2007. 3)

~アジアにより近く、より早く~



最短事例



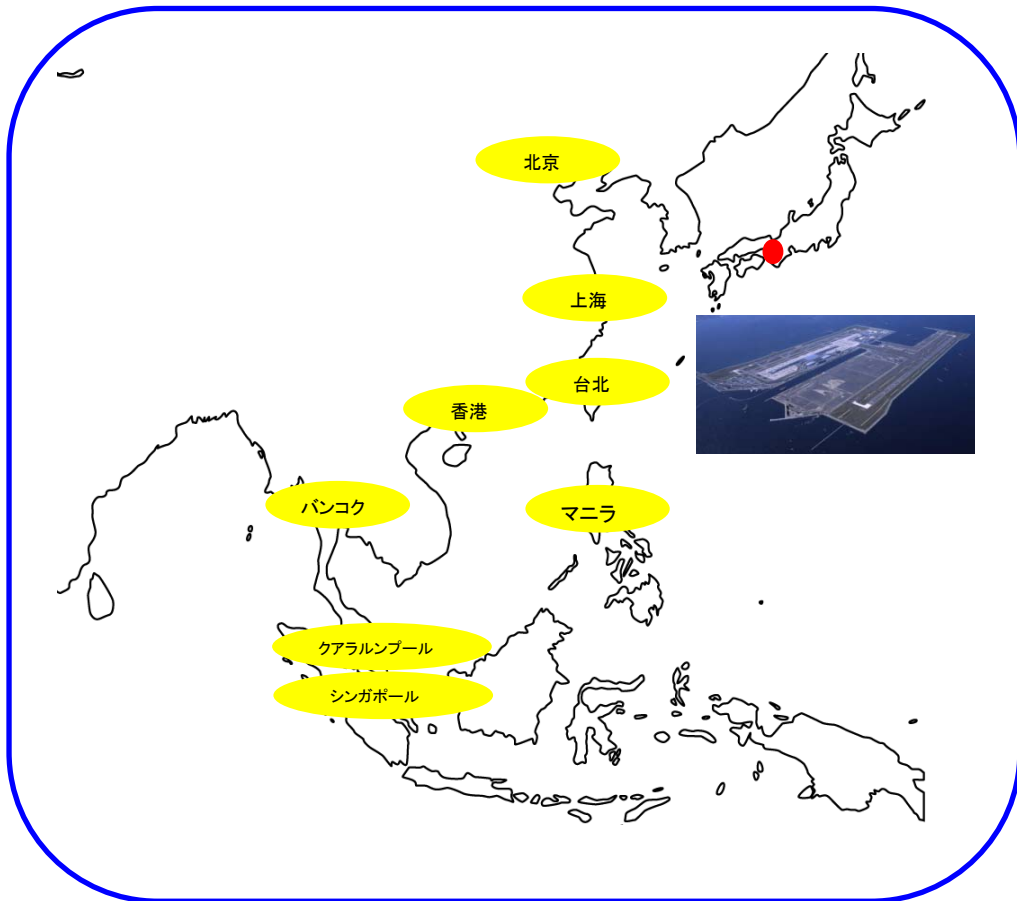
8月2日から週3便の貨物便でスタート
→冬期スケジュールからWeekdayデイリー化が実現

深夜便を利用した場合28時間
深夜便を利用しない場合50時間

24時間眠らない「国際貨物ハブ空港」 ～アジアの主要都市に翌日配達～

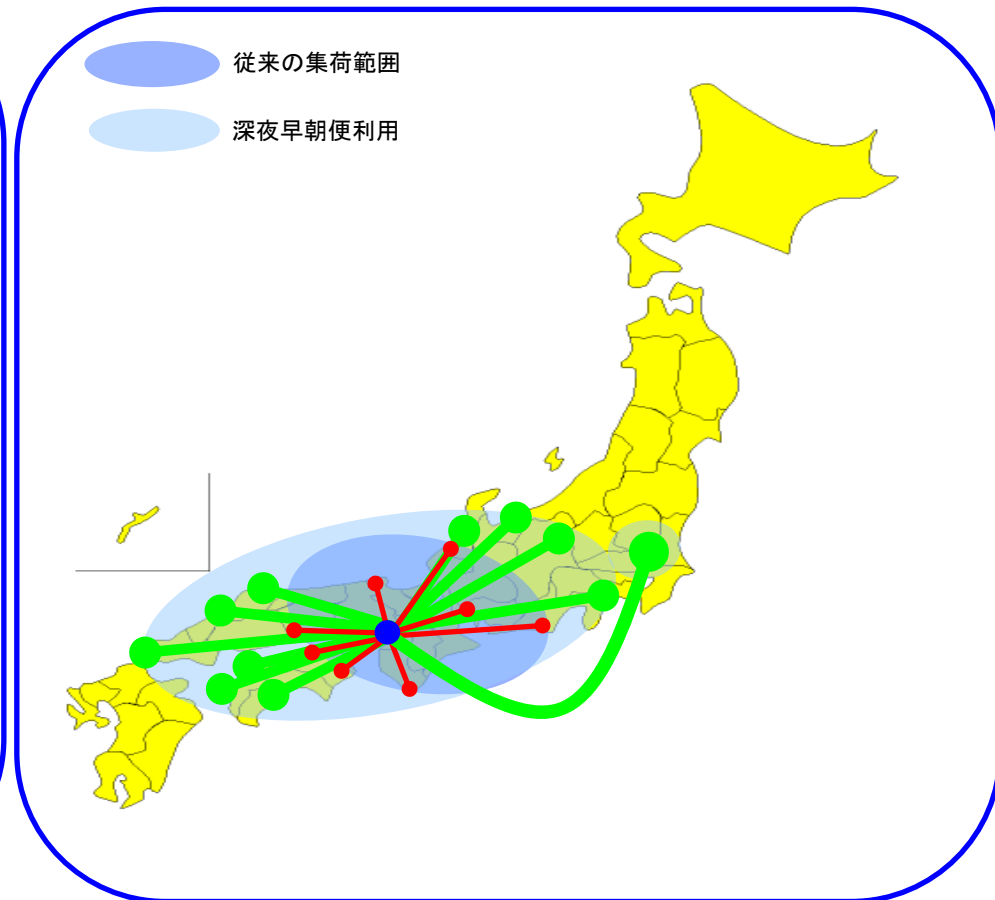
■ リードタイムが大幅に短縮されるアジア地域

深夜早朝便を活用することにより、翌日配達地域が拡大。



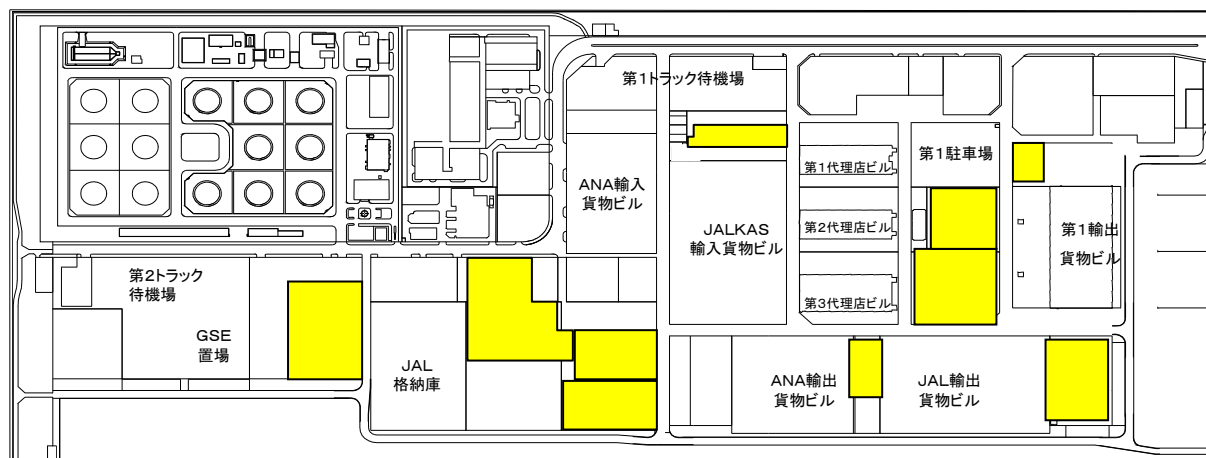
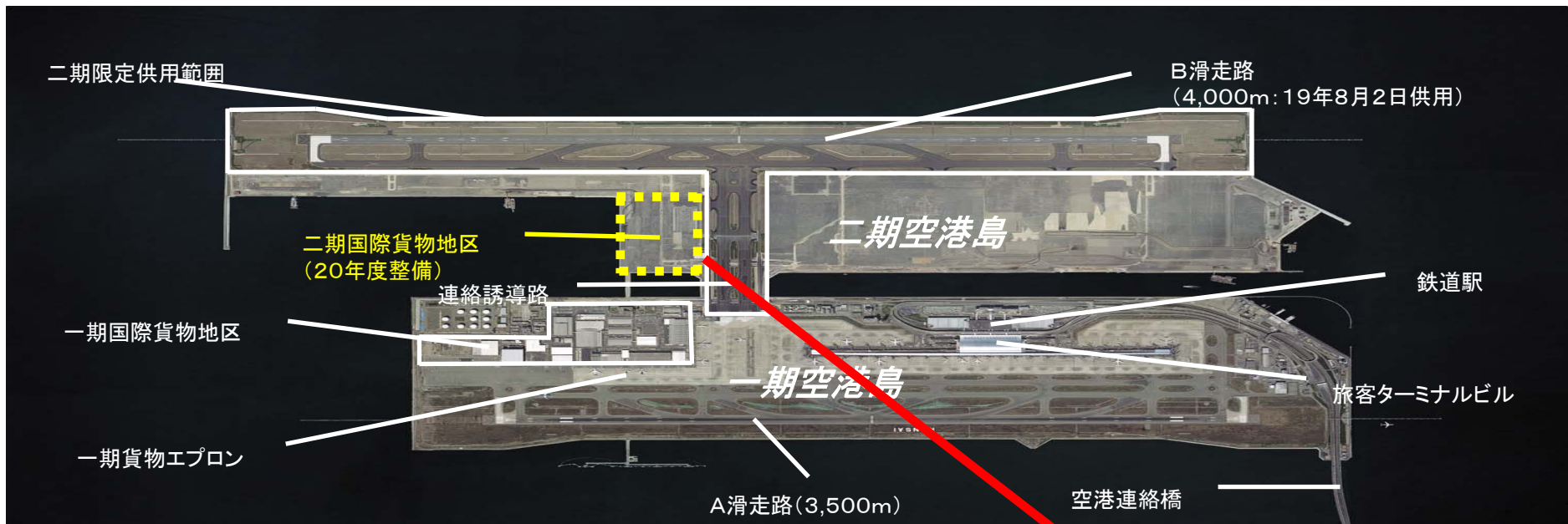
■ 集荷範囲の拡大モデル

深夜早朝便を活用することにより、集荷範囲が拡大。



(注) 上記事例は、翌日配達又は集荷の可能性のある地域を表す。
(ダイヤ、道路事情、現地通関手続き、空港混雑事情等により、事例どおりにならない場合がある。)

ますます機能拡大する国際貨物地区 ～二期島への物流施設展開～



04年以降に増改築された施設

20年度整備

- ・二期島貨物施設整備予算 36億円
- ・整備内容
エプロン(5スポット)、
GSE通路、ULD置場等の
コンクリート・アスファルト
舗装及び連絡道路