

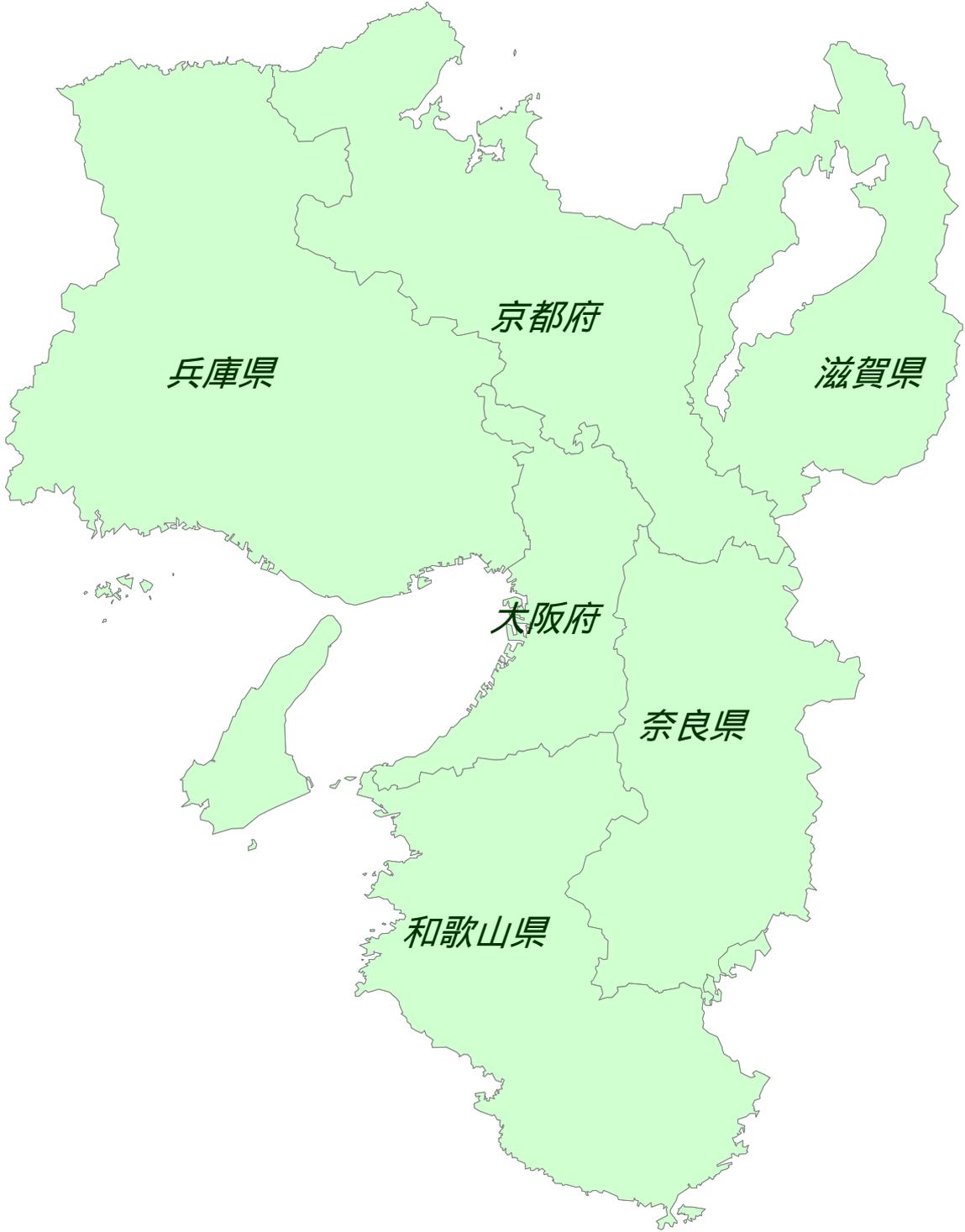
国際物流戦略チーム 提言2007

～ 関西一丸! アジアとともに更なる飛躍を ～

(案)

平成19年3月24日

国際物流戦略チーム



「国際物流戦略チーム」は、平成17年6月に全国に先駆けて関西にて発足して以来、様々な施策に取り組んで参りました。特に、平成18年3月に「広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言」を取りまとめて以降、一開港化など大阪湾諸港の包括的な連携施策や、国際物流基幹ネットワークの形成、関空深夜便への取り組みなど、新たな挑戦を続けてきたところです。

昨今、アジア諸国の発展には目を見張るものがあり、この発展のエネルギーを取り込み、アジアとともに発展していくことが、関西の今後の進むべき道であることは言うまでもありません。一方、この成長著しいアジアの中で、地域としてのポテンシャルを維持していくには、関西が“ひとつひとつ”ではなく、“関西はひとつ”を合言葉に、一致団結して種々の取り組みを進めていくことが必要不可欠です。

今般、平成18年12月に設置した「課題検討ワーキンググループ」での検討成果を核として、チームのこれまでの取り組みの総括と平成19年度以降の取り組みの方向性を示すものとして、新たな提言「国際物流戦略チーム提言2007 ～関西一丸! アジアとともに更なる飛躍を～」を取りまとめました。

本提言には、国際物流戦略チームの短期対応施策、中長期対応方針のうち、関係者が多岐にわたるまたは中央政府レベルの案件であるなど、チーム全体として取り組む必要性が特に高いものを盛り込んでおります。

関西経済の活性化に向けた産業競争力強化の観点から、これら提言を一日でも早く具現化していくべく、国際物流戦略チームを中心に関西全体が一丸となって取り組んで参りますので、関係者のご支援をお願い申し上げます。

国際物流戦略チーム

1 . 国際物流戦略チームのこれまでの取り組み成果

平成17年6月に設置して以降の国際物流戦略チームとしての取り組み成果を以下に示す。

- 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整備に向け、大阪港夢洲地区コンテナターミナル(-16m)を平成17年度より、神戸港ポートアイランド 期地区コンテナターミナル(-16m)を平成18年度より、それぞれ新規着工した(ともに平成21年度供用目標)。
- 大阪湾諸港の一開港化に向け、船舶交通流の実態や包括的な連携施策に伴う影響について、地元関係者からなる「船舶交通に関する調査検討委員会」にて検討し、船舶通航に係る安全上の課題の整理がなされるなどの一定の成果を得た。
- 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我が国で初めて導入するとともに、大阪湾諸港で減免申請の様式を統一することとした。
- 内航フィーダー輸送の競争力強化による大阪湾諸港と瀬戸内海諸港との連携強化を目指し、内外貿バースの積み替え荷役の効率化や情報共有の社会実験等を実施し、ネットワークの構築を推進中。
- 環境にやさしいモーダルシフトの推進を目指し、グリーン物流パートナーシップ推進事業の普及・促進を図り、これまで関西地区で11件の事業認定を行った。
- 4港湾管理者が連携して、大阪湾諸港における一部の手続き・サービスの共通化を全国に先駆けて実施することを合意した。

- 国際港湾や空港と有機的に連携した道路輸送ネットワークの確立を図るべく高規格幹線道路等の整備を推進中。
- 淀川左岸線延伸部有識者委員会において都市再生環状道路に位置づけられている淀川左岸線延伸部について提言を取りまとめた。
- 大阪府では、物流集積拠点である東大阪地域において、関係機関や地域が一体となり都市内物流の改善に向けたアクションプランを作成し、今後その実現に向けた活動を推進する。
- 関西国際空港の国際貨物施設の着実な増強により、最近3年間で10施設が新築・増築した。
- 平成18年8月からの関空～上海間での深夜貨物便モデル事業の実施（当初週3便から6便に増加）により、翌日配達が可能になるなどリードタイム短縮効果が実証された。
- 関西国際空港の2006年冬期スケジュールにおいて、中国路線を中心に過去最高となる週167便の貨物便が就航し、国際航空ネットワークが更に充実した。

2 . 今後、緊急的に取り組むべき施策

1) 大阪湾諸港の包括的な連携の更なる深化など関西の港の産業競争力強化

～ 港と港の連携～

関西経済の活性化に向けた産業競争力強化を図るためには、一開港化など、これまで取り組んできた大阪湾諸港の包括的な連携施策を更に充実・深化させるとともに、アジアゲートウェイ構想の主旨も踏まえ、大阪湾諸港の国際競争力の強化を図る必要がある。更に日本海沿岸、太平洋沿岸、瀬戸内海沿岸も含めた各地域の港湾とアジア諸港との密接な連携を深めることにより、関西全体としての産業競争力強化を重層的に高めていくことが重要である。

よって、以下の事項を提言する。

【提言事項】

- スーパー中枢港湾「阪神港」における国による広域的観点からの特定国際コンテナ埠頭の重点整備と、公社民営化等の「埠頭公社改革」などにより、世界トップクラスのコスト・スピード・サービス水準を提供する公設民営方式の高規格コンテナターミナルを早期に実現する。
- 大阪湾諸港の一開港化に向け、航行安全対策についての結論を得た上で、現在の業務形態への影響に配慮しつつ、関係者との合意形成を進め、国において所要の法令等の改正手続きを平成19年内に実施する。
- 湾内各港での手続きの標準化、様式の統一および国が進めるシングルウィンドウシステムと連携した手続きの電子化等により、港の利便性を向上する。

- 大阪湾諸港や空港を世界にP Rするとともに、企業の新たなビジネスチャンスを掘り起こし、関西と海外との交易・交流を更に拡大するための“ミッション”を、国、自治体、産業界が共同で実施する。
- 将来的には「大阪湾ポートオーソリティー」を目指していくが、以上のような大阪湾諸港の包括的な連携施策を更に深化させ、大阪湾諸港が一つの港のように機能し、また利用される港を早期に実現する。
- 内航フィーダー輸送の競争力強化による大阪湾諸港と瀬戸内海諸港との連携を促進する。
- スーパー中枢港湾「阪神港」の特定国際コンテナ埠頭に近接して、企業へのインセンティブ等を備えた「産業競争力強化ゾーン」の形成に向け取り組む。
- J C L - n e t の利活用の促進やI T 基盤の充実によるS C M支援を進め、異業種間ユーザーが連携した物流の最適化を促進する。
- 大規模災害発生時の企業の事業継続計画（B C P ）を支援し、経済活動の維持、円滑な復興を果たすため、国、各港湾管理者、港湾関係者等が関西全体として連携し、企業の参加も得た、港湾活動の事業継続計画策定に向けた検討を行う。
- 日本海沿岸諸港など各地域の港それぞれの優位性を活かし、大阪湾諸港との適切な機能分担を行うことで、関西諸港全体としての発展を目指す。

2) 国際物流基幹ネットワークの形成

～ 港と道路の連携～

スーパー中枢港湾「阪神港」や関西国際空港と有機的に連携した効率的な物流ネットワークを形成するため、陸海空を相互に結ぶ物流インフラの確立を図ることが重要である。また、京都議定書の目標達成の観点から、CO₂削減に向けた取り組みとしても必要である。

よって、以下の事項を提言する。

【提言事項】

- スーパー中枢港湾「阪神港」や関西国際空港が持つ広域的な背後ネットワークの接続による国際競争力強化および関西の産業、経済および都市の再生のため、第二名神高速道路、第二京阪道路、大阪湾岸道路西伸部、都市再生環状道路（大和川線、淀川左岸線 期・ 期と淀川左岸線延伸部）、京奈和自動車道、名神湾岸連絡線や京都縦貫自動車道等の京阪神地域の広域幹線道路の早期整備が必要である。なかでも、積極的な国費の充当を行い、高規格道路等相互の接続や途切れた区間の整備により早期に課題を解決するとともに、関西の複雑で割高な道路料金体系を早期に是正する。

（国際物流基幹道路整備事業制度、都市圏有料楽のり制度）

- スーパー中枢港湾に係る道路交通のボトルネックを平成22年度までに解消し、国際標準コンテナ車が走行できる道路ネットワークを早期に構築する。

3) 関西国際空港を活用した航空物流機能強化 ~ 海港と空港の連携 ~

関西国際空港は、2007年8月2日の第2滑走路オープンにより、4000m級の複数滑走路を有し完全24時間運用の航空物流を実現できるわが国唯一の国際拠点空港となる。

わが国が推進するアジアゲートウェイ構想の実現のためにも、関西国際空港を国際貨物ハブ空港として最大限に活用していくことが必要不可欠である。

よって、以下の事項を提言する。

【提言事項】

- アジア域内の国際中継物流拠点を目指した戦略的な国際航空ネットワークを形成する。
- 関西国際空港における航空貨物ネットワークの充実に向け、国において関係国との航空交渉の更なる促進や通関等の輸出入制度の簡素化・迅速化を行う。
- 深夜早朝における更なる便数拡大と就航地点拡大を図り、完全24時間空港を活かした効率的な物流システムを構築し、普及に努める。
- 低コストのアジア諸国の空港との競争力を高め、利用者負担の軽減を図るため、政策的に関西国際空港の高コスト構造を是正する。
- 国際航空物流需要の拡大に対応し、早急に2期用地への貨物施設等の展開を図る。また、Sea & Air 輸送・VMI (Vendor Managed Inventory) 倉庫等、多様な物流ニーズに対応した総合物流拠点を構築する。

3 . これからの国際物流戦略チームの方向性

- 今後、本提言について、国際物流戦略チーム一丸となって取り組みを進めるとともに、定期的なフォローアップを行う。
- 国際物流戦略チームのもと、関西において国際物流に関する先進的な調査研究を行うとともに、国際物流効率化や産業競争力強化に向けた具体的な活動を行う産学官連携による検討組織の設置について検討する。

以上

国際物流戦略チームの構成員

産業界

(社)関西経済連合会会長	航空貨物運送協会大阪国際部会部会長
大阪商工会議所会頭	大阪地方通運業連盟会長
神戸商工会議所会頭	近畿トラック協会会長
京都商工会議所会頭	日本貨物鉄道(株)関西支社支社長
和歌山商工会議所会頭	大阪海運組合理事長
(社)日本ロジスティクスシステム協会専務理事	兵庫海運組合理事長
(社)日本船主協会阪神地区船主会議長	和歌山県海運組合理事長
外国船舶協会阪神支部支部長	近畿倉庫協会連合会会長
大阪港運協会会長	兵庫県倉庫協会会長
兵庫県港運協会会長	近畿冷蔵倉庫協議会会長
和歌山港運協会会長	関西国際空港AOC議長
大阪海運貨物取扱業会理事長	関西国際空港(株)社長
神戸海運貨物取扱業組合組合長	

学界

神戸市立工業高等専門学校長	黒田 勝彦
流通科学大学商学部教授	林 克彦
ロジスティクス経営士	上村 多恵子

関係自治体

滋賀県知事	和歌山県知事
京都府知事	大阪市長
大阪府知事	堺市長
兵庫県知事	神戸市長
奈良県知事	

関係省庁

総務省近畿総合通信局長	国土交通省第五管区海上保安本部長
財務省近畿財務局長	法務省大阪入国管理局長
財務省大阪税関長	厚生労働省関西空港検疫所長
財務省神戸税関長	厚生労働省大阪検疫所長
経済産業省近畿経済産業局長	厚生労働省神戸検疫所長
国土交通省近畿地方整備局長	農林水産省神戸植物防疫所長
国土交通省近畿運輸局長	農林水産省動物検疫所関西空港支所長
国土交通省神戸運輸監理部長	農林水産省動物検疫所神戸支所長
国土交通省大阪航空局長	

国際物流戦略チームの取り組みについて

国際物流戦略チームとは…

関西経済連合会や国際物流施策推進本部における提案を受け、全国に先駆けて関西において設置された機関。

スーパー中枢港湾「阪神港」や関西国際空港等の活用等を図りつつ、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指し、産学官が一体となって各種方策に取り組むもの。

背景

H17. 3. 7 「関西の総合的な物流機能強化に関する提言」 ((社)関西経済連合会)

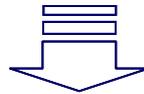
<抜粋> 産学官が一体となって、関空や阪神港を通じて国際物流の効率化を支援する各種方策の検討を行う「国際物流戦略チーム」(仮称)の設置を検討すべき

H17. 4. 1 「今後の国際物流施策の課題」 (国土交通省国際物流施策推進本部)

<施策推進体制> 主要港湾・空港を抱える各地域毎に国際物流戦略チームの設置が必要

H17. 4. 2 「関西“国際物流”元気宣言」

国土交通省と関西経済界の懇談会



経緯

H17. 5. 13 国際物流戦略チーム 第一回幹事会

H17. 6. 30 国際物流戦略チーム設置 第一回本部会合

H17. 10. 5 国際物流戦略チーム 第二回幹事会

H18. 2. 15 国際物流戦略チーム 第三回幹事会

H18. 3. 10 国際物流戦略チーム 第二回本部会合

H18. 4. 5 国際物流戦略チーム「提言」のアピール行動 (於:東京)

H18. 6. 29 国際物流戦略チーム 第四回幹事会

H18. 8. 5 国際物流シンポジウム (於:大阪)

H18. 11. 29 国際物流戦略チーム 第五回幹事会

H18. 12. 27 国際物流戦略チーム 課題検討ワーキンググループ設置

H19. 3. 2 国際物流フォーラム (於:大阪)

H19. 3. 12 国際物流戦略チーム 第六回幹事会

H19. 3. 24 国際物流戦略チーム 第三回本部会合

港と港の連携

大阪湾諸港の包括的な連携の更なる深化など
関西の港の産業競争力強化

- スーパー中枢港湾「阪神港」の国による重点整備と、公設民営方式の高規格コンテナターミナルを早期に実現
- 大阪湾諸港の一開港化に向け、現在の業務形態への影響に配慮しつつ、所要の手続きを平成19年内に実施
- 湾内各港での手続きの標準化、様式の統一および国が進めるシングルウィンドウシステムと連携した手続きの電子化
- 大阪湾諸港・空港の世界へのPRと関西と海外との交易・交流の拡大のための“ミッション”を実施
- 将来的に「大阪湾ポートオーソリティー」を目指していくが、大阪湾諸港が一つの港のように機能し、利用される港を早期に実現
- 内航フィーダー輸送の競争力強化による大阪湾諸港と瀬戸内海諸港との連携促進
- スーパー中枢港湾「阪神港」の特定国際コンテナ埠頭に近接して、「産業競争力強化ゾーン」を形成
- JCL-netの利活用の促進やIT基盤の充実によるSCM支援を進め、異業種間ユーザーが連携した物流の最適化を促進
- 関西の港湾活動の事業継続計画(BCP)策定に向けた検討
- 日本海沿岸諸港などの各地域の港それぞれの優位性を活かし、大阪湾諸港との適切な機能分担 等

港と道路の連携

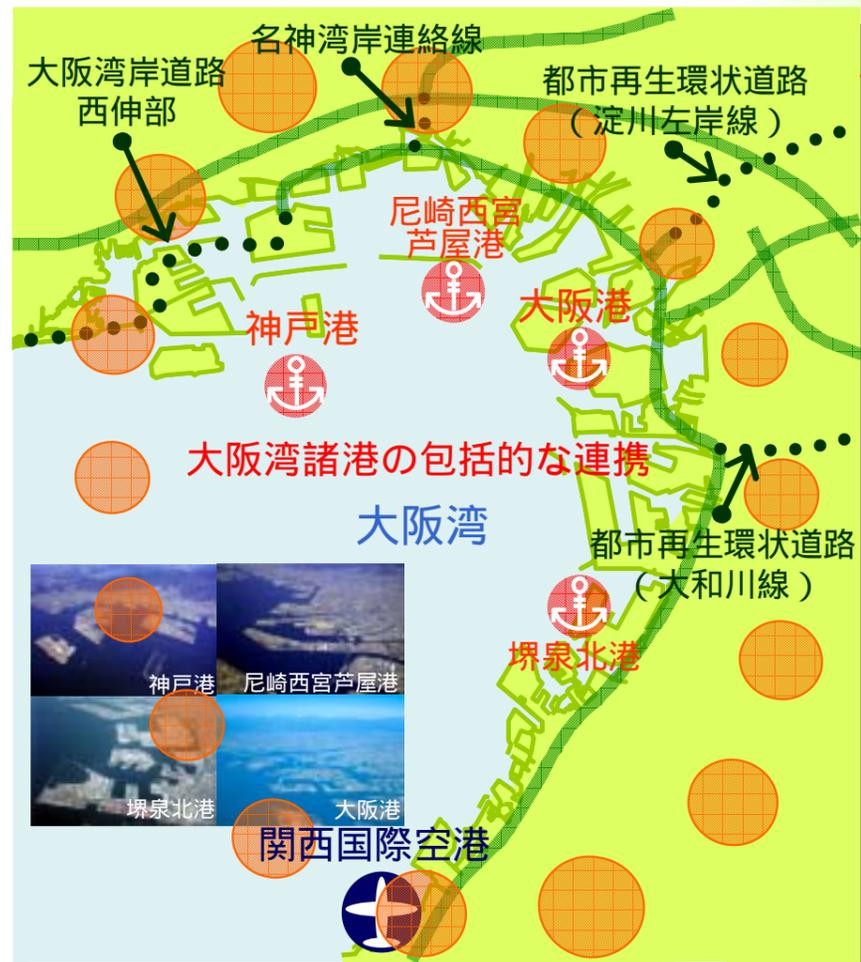
国際物流基幹ネットワークの形成

- スーパー中枢港湾「阪神港」や関西国際空港が持つ広域的な背後ネットワークの接続による国際競争力強化等のための京阪神地域の広域幹線道路の早期整備のため、積極的な国費の充当による高規格幹線道路等相互の接続や途切れた区間の整備による早期課題解決とともに、複雑で割高な道路料金体系の早期是正
- スーパー中枢港湾に係る道路交通のボトルネックを平成22年度までに解消し、国際標準コンテナ車が走行できる道路ネットワークを早期に構築 等

海港と空港の連携

関西国際空港を活用した航空物流機能強化

- 国際中継物流拠点の構築(戦略的な国際航空ネットワーク形成)
- 航空交渉の更なる促進、通関等の輸出入制度の簡素化・迅速化
- 完全24時間空港を活かした効率的な物流システムの構築・普及
- 関西国際空港の高コスト構造を政策的に是正
- 2期用地を利用した総合物流拠点の構築(Sea&Air輸送やVMI倉庫等) 等



これからの国際物流戦略チームの方向性

- 本提言の戦略チーム一丸となつての取り組みと定期的なフォローアップ
- 国際物流戦略チームのもと、関西において国際物流に関する先進的な調査研究を行うとともに、国際物流効率化や産業競争力強化に向けた具体的な活動を行う産学官連携による検討組織の設置について検討 等

国際物流戦略チーム 短期対応施策

【国際物流戦略チームの取組課題】		【国際物流戦略チームの対応施策】	関係機関等 (アンダーラインは取組リーダー)
拠点整備	コンテナ船の大型化、抜港の動向を見通した港湾機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> スーパー中樞港湾「阪神港」としての機能充実のため、以下に取り組む。 <ol style="list-style-type: none"> 最大級のコンテナ船型に対応した係留施設等の整備促進。 スーパー中樞港湾阪神港におけるターミナルの一体運用による効率化を促進。 24時間のターミナル運営を支援する施設の整備。 国際コンテナ貨物の横持ち輸送コストの削減等に寄与する夢洲トンネルの早期整備。 コンテナ貨物の荷捌きの効率化、円滑化に資する十分なヤード面積の確保等(港湾計画の変更)。 	近畿地方整備局、 近畿運輸局、神戸運輸監理部、 大阪市、神戸市、 大阪港運協会、兵庫県港運協会 等 (阪神港広域連携協議会)
	港湾間の適切な機能分担および内航フィーダー輸送の促進	<ul style="list-style-type: none"> 内航フィーダー輸送の競争力強化による大阪湾諸港と瀬戸内海諸港との連携を促進する。 阪神港広域連携協議会を活用し、「スーパー中樞港湾阪神港育成プログラム」における瀬戸内海諸港との連携促進などの具体策を促進する。 日本海沿岸諸港など各地域の港それぞれの優位性を活かし、大阪湾諸港との適切な機能分担を行うことで、関西諸港全体としての発展を目指す。 舞鶴港において、敦賀港と連携した「若狭湾振興連携推進会議」を設置し、北東アジアの今後の発展を考えた取り組みを進める。 	近畿地方整備局、大阪市、神戸市、 近畿運輸局、神戸運輸監理部、京都府、 (阪神港広域連携協議会) 等
管理運営の効率化	大阪湾諸港の包括的な連携	<ul style="list-style-type: none"> 大阪湾諸港の一開港化に向け、航行安全対策についての結論を得た上で、現在の業務形態への影響に配慮しつつ、関係者との合意形成を進め、所要の法令等の改正手続きを平成19年内に実施する。 大阪湾諸港や空港を世界にPRするとともに、企業の新たなビジネスチャンスを掘り起こし、関西と海外との交易交流を更に拡大するための“ミッション”を、国、自治体、産業界が共同で実施する。 将来的には「大阪湾ポートオーソリティー」を目指していくが、以上のような大阪湾諸港の包括的な連携施策を更に深化させ、大阪湾諸港が一つの港のように機能し、また利用される港を早期に実現する。 大規模災害発生時の企業の事業継続計画(BCP)を支援し、経済活動の維持、円滑な復興を果たすため、国、各港湾管理者、港湾関係者等が関西全体として連携し、企業の参加も得た、港湾活動の事業継続計画策定に向けた検討を行う。 	近畿地方整備局、大阪府、兵庫県、 大阪市、神戸市、第五管区海上保安本部 等 (大阪湾諸港の包括連携施策推進会議、船舶交通に関する調査検討委員会、大阪湾港湾連携推進協議会)
	ターミナル管理運営効率化に向けた埠頭公社改革の推進	<ul style="list-style-type: none"> スーパー中樞港湾「阪神港」における、公社民営化等の「埠頭公社改革」などにより、世界トップクラスのコストスピード・サービス水準を提供する公設民営方式の高規格コンテナターミナルを早期に実現する。 	近畿地方整備局、大阪市、神戸市
IT化等による作業・手続きの効率化	IT化の促進等によるターミナル運営の効率化等	<ul style="list-style-type: none"> スーパー中樞港湾阪神港におけるターミナルの一体運用による効率化を促進する。(再掲) 湾内各港での手続きの標準化、様式の統一および国が進めるシングルウィンドウシステムと連携した手続きの電子化等により、港の利便性を向上する。 JCL-netの利活用の促進やIT基盤の充実によるSCM支援を進め、異業種間ユーザーが連携した物流の最適化を促進する。 	近畿地方整備局、関西経済連合会、 大阪市、神戸市、 (大阪湾広域IT研究会) 日本船主協会、外国船舶協会、 海運組合、港運協会、 海運貨物取扱業会・組合、 航空貨物運送協会、トラック協会
	従来の枠組みを越えた物流情報プラットフォームの構築や情報化のメリットの具体化		
国内外ネットワーク整備 環境問題等への対応	国際港湾・空港と有機的に連携した道路輸送ネットワークの充実	ネットワークの充実を更に図る観点から、以下に取り組む。 <ol style="list-style-type: none"> スーパー中樞港湾「阪神港」や関西国際空港が持つ広域的な背後ネットワークの接続による国際競争力強化および関西の産業、経済および都市の再生のため、第二名神高速道路、第二京阪道路、大阪湾岸道路西伸部、都市再生環状道路(大和川線、淀川左岸線 期・期と淀川左岸線延伸部)、京奈和自動車道、名神湾岸連絡線や京都縦貫自動車道等の京阪神地域の広域幹線道路の早期整備が必要である。なかでも、積極的な国費の充当を行い、高規格道路等相互の接続や途切れた区間の整備により早期に課題を解決するとともに、関西の複雑で割高な道路料金体系を早期に是正(国際物流基幹道路整備事業制度、都市圏有料案のり制度) スーパー中樞港湾に係る道路交通のボトルネックを平成22年度までに解消し、国際標準コンテナ車が走行できる道路ネットワークを早期に構築 交差点改良等のボトルネック解消の検討 TDMの実施検討 ITSの導入、ETCの利用促進+割引制度の検討 社会実験(空トラックの効率運送・内陸デポの活用)の実施検討 道路物流関係者の物流検討会を設置(全体・個別地域) 	近畿地方整備局、 近畿運輸局、神戸運輸監理部、 大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市、 (関西広域幹線道路会議、関経連、京都商工会議所、大阪商工会議所、堺商工会議所、神戸商工会議所、京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、堺市、神戸市)
	環境に優しいモーダルシフトの推進	<ul style="list-style-type: none"> モーダルシフト等CO2削減と物流効率化に寄与する取り組みの支援事業としてグリーン物流パートナーシップ推進事業を実施する。なお、大阪港・神戸港ではモーダルシフト推進に向けた独自のインセンティブ制度を創設・実施する。 	近畿運輸局、神戸運輸監理部、近畿経済産業局(関西グリーン物流パートナーシップ会議関係)、 大阪市、神戸市(モーダルシフト補助制度)
ロジスティクス機能の整備	ロジスティクス・ハブの形成	<ul style="list-style-type: none"> 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を活用して、港湾や内陸部の物流結節点における「ロジスティクスハブ」の整備の促進を図り、国際物流と国内物流の一体的展開を推進する。 スーパー中樞港湾「阪神港」の特定国際コンテナ埠頭に近接して、企業へのインセンティブ等を備えた「産業競争力強化ゾーン」の形成に向け取り組む。 	近畿運輸局、神戸運輸監理部、大阪市、神戸市
24時間空港の活用等	戦略的な国際航空ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> アジア域内の国際中継物流拠点を目指した戦略的な国際航空ネットワークを形成する。 関西国際空港における航空貨物ネットワークの充実に向け、関係国との航空交渉の更なる促進や通関等の輸出入制度の簡素化・迅速化を行う。 	大阪航空局、関西国際空港(株)、関西経済連合会、大阪府、大阪市、関西国際空港AOC
	深夜便を誘致し、活用することによるリードタイムの短縮及びインタクト輸送の拡大	<ul style="list-style-type: none"> 深夜早朝における更なる便数拡大と就航地点拡大を図り、完全24時間空港を活かした効率的な物流システムを構築し、普及に努める。 	関西国際空港(株)、関西経済連合会、大阪府、近畿地方整備局、近畿運輸局、大阪航空局、神戸運輸監理部、航空貨物運送協会、関西国際空港AOC (関空国際物流効率化推進協議会)
	施設使用料の空港間格差を是正	<ul style="list-style-type: none"> 低コストのアジア諸国の空港との競争力を高め、利用者負担の軽減を図るため、政策的に関西国際空港の高コスト構造を是正する。 	関西国際空港(株)、航空貨物運送協会、 関西経済連合会、大阪航空局、 関西国際空港AOC、(輸入共同上屋会社)
	荷主の多様かつ高度化する物流ニーズへの柔軟な対応	<ul style="list-style-type: none"> 国際航空物流需要の拡大に対応し、早急に2期用地への貨物施設等の展開を図る。また、Sea & Air輸送VMI(Vendor Managed Inventory)倉庫等、多様な物流ニーズに対応した総合物流拠点を構築する。 	関西国際空港(株)、関西経済連合会、 近畿地方整備局、大阪航空局、 近畿運輸局、神戸運輸監理部 等
推進体制	常設化、実効性ある機動的な対応	<ul style="list-style-type: none"> Eメール等による機動的な検討体制のもと議論を開始する。 問題点を常時把握できる「目安箱」を設置、ホームページ開設により産学官一体で広報する。 今後、提言について、戦略チーム一丸となって取り組みを進めるとともに、定期的なフォローアップを行う。 国際物流戦略チームのもと、関西において国際物流に関する先進的な調査研究を行うとともに、国際物流効率化や産業競争力強化に向けた具体的な活動を行う産学官連携による検討組織の設置について検討する。 	事務局
	関西経済活性化の視点を重視		

短期対応施策は、幹事会での議論やユーザーヒアリングでの意見などを踏まえて、国際物流戦略チームとして取り組むべき施策について取りまとめたもの。このうち、緑文字は、戦略チーム全体として取り組む必要性が特に高い施策として、提言2007に反映したもの。