

国際物流戦略チーム 今後の取組（案）

1. 前文

「国際物流戦略チーム」は、平成17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6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。一方、アジア諸港の台頭等我が国の国際物流を巡る動きは大きく変化してきている。

こうした中、平成22年8月には、阪神港が国際コンテナ戦略港湾に指定され、さらに平成23年3月の港湾法改正により位置づけられた国際戦略港湾「阪神港」において、国家戦略としてハブ機能の強化が進められることとなった。

しかしながら、円高、欧州危機等による経済の長期的低迷、我が国産業の空洞化の加速、TPPへの参加の検討等我が国の産業・経済活動に対する環境や、G6アライアンスの誕生による欧州航路の再編等我が国の国際物流を巡る環境は急激に変化しており、国際物流のあり方について見直すべき転換期を迎えている。

これらの状況を踏まえつつ、日本の国際物流を巡る環境変化に的確に対応するための「国際物流戦略チーム」の今後の活動の取組を改めて議論し、取りまとめることとしたい。

2. 「国際物流戦略チーム」の活動の方向性

(1) 国際物流の動向を踏まえた活動の必要性

①国際貿易・国際物流の動向を踏まえた活動の必要性

我が国の産業活動や経済活動は、諸外国との関係の中で相互に影響を受け、変化しており、我が国と海外諸国との間の輸出入の国際物流も相互に影響を受け、変化している。最近では、2国間のFTAの締結やTPPへの参加の検討も行われており、益々、我が国の産業活動や経済活動に対する影響や変化は大きなものとなることが想定される。このような状況の中、これら産業・経済活動の影響や変化を踏まえた国際物流のあり方や物流拠点の整備、管理・運営やネットワークの構築を行うため、産業界や企業・荷主といったユーザーからの要望や声をこれまで以上に、取り入れていく必要がある。

また、国際物流は、我が国の産業活動や経済活動に対応し、我が国の企業・荷主と海外の企業・荷主との間を繋ぐ形で S C M (Supply Chain Management) の形で実体の物流を構成する。

この物流は、船社、エアラインといった担い手（キャリア）が国際的な競争や他社とのアライアンス等の提携の中で必要なネットワークを形成、構築するほか、サード・パーティ・ロジスティックスといったフォワーダーも国際物流のネットワークを構成している状況にある。このようにキャリアやフォワーダーは、国際物流の状況、変化の兆し、見通しをいち早く敏感に察知できる立場にあるため、これらからの情報を積極的に聞き取り、活用していくことが効果的である。

②物流拠点の動向を踏まえた活動の必要性

このような産業活動・経済活動や国際物流の動向を踏まえて、港湾、空港等の国際物流拠点が国際・国内ネットワークの構築やこれらの物流拠点間を繋ぐ道路等のネットワークの構築の観点から、整備、管理・運営されてきたところである。このような中、選択と集中を行うとともに、国際的な視点の中で新たに整備、管理・運営のあり方を変革していくことが求められている。また、PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）の活用、推進の議論も進められている。「国際物流戦略チーム」においても、このような変革の方向性を踏まえた取組が求められる。

③地域の戦略、方向を踏まえた活動の必要性

平成23年12月、政府において、「関西イノベーション国際戦略総合特区」が国際戦略総合特区として指定され、全国一律の制度・規制等の下の活動・施策ではなく、関西地域として国際的に都市間競争を行い、打ち勝つことができるような地域戦略の構築を推進することとなった。また、平成22年12月には、2府5県を構成メンバーとする関西広域連合が発足したところである。このような中、国際物流についても、地域戦略の視点のもとに、これまで以上に重視していく必要がある。

(2) 地球温暖化対策の動向を踏まえた活動の必要性

CO₂等排出量低減などの地球温暖化対策については、ポスト京都議定書の模索が国際的に行われる中、関西地域においてはこれまでも環境と成

長の連鎖として「グリーンベイ大阪湾」に取り組み、太陽光パネルやバッテリー等をはじめとして関西地域全体に拡大させてきたところである。今後は、日本の環境先進地域、ひいてはアジアの環境先進地域に発展、深化させていく必要がある。このような中、国際物流においてもCO₂等環境対策へのシフトを早急かつ大胆に行っていく必要があるため、その一歩として国際物流分野における効果的な対策を行う基礎となるCO₂の「見える化」を推進していく必要がある。

(3) 大規模地震対策の活動の必要性

阪神・淡路大震災、東日本大震災の教訓を踏まえ、東南海・南海や直下型等大規模地震等の発生時においても、関西地域の産業・経済活動等が大きく停滞することがないように、大阪湾地域のBCP（事業継続計画）の策定や実行体制の構築に向けて引き続き活動を継続する必要がある。

3. 「国際物流戦略チーム」の取り組むべき課題と具体の取組

(1) 国際物流の戦略的な強化の推進

1) 総合的な物流機能強化に向けた戦略と取組

関西や西日本地域の経済、産業の国際競争力の維持と更なる強化に向けて、2.(1)①～③の活動の必要性を踏まえた関西地域の国際物流戦略を展開していく必要がある。特に、ユーザーの視点、ニーズに合致した国際物流に進化させるため、物流拠点である港湾、空港と道路ネットワークといった個々のモードに限らずこれらの結節点や横断的な視点から、現状の課題抽出や対応策の検討を進めなければならない。具体的には、港湾、空港といった国際物流拠点や周辺に立地する倉庫群と荷主等と連結する道路ネットワークの総合的、戦略的な整備、管理・運営を確保するとともに、CIQの一層の利便性の向上や関係業界の協力体制の確保といった関係者が一体となったソフト・ハードの総合的な取組が必要である。

このため、国際戦略総合特区制度を関西地域ひいては西日本の経済、産業の成長の起爆剤として活用するとともに、ITを活用した効率的なSCMの構築や関西の物流ユビキタス社会の実現、将来的な国際物流拠点や道路ネットワークの整備・運営体制の模索を通じた効率的・効果的な国際物流の実現を図っていく。

また、東日本大震災を踏まえた新たなサプライチェーン構築の動向を的確に把握し、必要な国際物流ネットワークを再構築していく。

①関西における総合的な国際物流戦略の策定

- ・平成23年12月、政府において、「関西イノベーション国際戦略総合特区」が国際戦略総合特区として指定され、イノベーションの創出を支える国際物流インフラとして、阪神港、関西国際空港が位置づけられた。海・空の国際就航ネットワークの拡充、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の推進等、国際分業体制を支えるインフラの強化を産学官一体となって取り組む。
- ・陸海空の物流機能強化による関西への企業誘致や新たなビジネスモデルによる需要創出に産学官一体となって取り組む。
- ・関西の国際物流ネットワークのサービス水準や国際競争力、経済活動支援上の効果等に関する情報・データの収集、解析、評価、フィードバックを行うための産学官が共同した調査、研究ネットワークの設立を推進する。
- ・ユーザーの視点、ニーズに合致した国際物流に進化させるため、物流拠点である港湾、空港と道路ネットワークといった個々のモードに限らずこれらの結節点や横断的な視点から、物流関係者が現状の改善点や対応策について提案する場を設ける。
- ・東日本大震災を踏まえた企業の生産のシフトや経済活動への影響を把握し、西日本の生産物流機能の更なる活用のもと、ネットワークを再構築していく。

②ITを活用した効率的なSCMの構築

- ・阪神港における貨物情報、船舶動静等情報の統合を図るため、「国際物流プラットフォーム」の構築を目指す。
- ・SOLA S条約に基づく港湾の保安レベルを世界最先端水準に引き上げる埠頭管理を平成25年7月から完全施行するため、阪神港におけるコンテナターミナルの出入管理情報システムの試行運転を実施する。

③阪神圏における港湾、空港、道路の広域的な運営に向けた枠組みの検討

- ・阪神圏における広域的な交通インフラ運営のあり方を検討する。

2) 国際コンテナ戦略港湾としての阪神港の機能強化等

平成22年8月に阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定され、平成24年3月現在、国において制度的枠組みとして、政省令を含む港湾法改正が完了し、それに基づき施策の具体化を進めているところである。

例えば、西日本地域の発着のコンテナ貨物のうち、西日本の地方の港湾から釜山港等東アジア主要港に輸送し、北米・欧州といった基幹航路に積み替えられているコンテナ貨物について、平成27年(2015年)までに半分程度を阪神港へ内航フィーダー輸送し、または内陸部にインランドデポを設置することなどにより、阪神港に輸送し、そこから基幹航路に積み替えるというコンテナ貨物の集荷を目標としている。

さらに、国際コンテナ戦略港湾である阪神港の国際コンテナ物流機能を担っている大阪港・神戸港埠頭株式会社について、「民」の視点から運営の自由度・機動性・効率性を高めるとともに、平成24年度早期に両埠頭会社が特例港湾運営会社に指定され、平成27年度までに両会社の統合を目指していくこととしている。

①国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の目標達成に向けた支援

- ・欧米基幹航路に就航する超大型船の寄港を維持するとともに、急増するアジア航路需要に対応するため、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の機能強化を行う。
- ・国際コンテナ戦略港湾「阪神港」において、早期の港湾運営会社の設立を目指すとともに、民の視点による効率的かつ一体的な阪神港の運営を推進する。
- ・産業界・荷主等の要望を踏まえた阪神港のコンテナ物流の利便性・コスト競争力の向上及び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構築を推進する。
- ・内陸部においてコンテナ貨物の集荷や空コンの集配マネジメントを行うインランド・ポートの設置、拡充を推進する。
- ・産業の立地促進による創荷や貨物集荷に関する新たなビジネスモデルの募集を行うなど、西日本の産業と国際物流を支える国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の機能拡大に向けた取組を関係者とともに行う。

②国際コンテナ戦略港湾を含めた大阪湾諸港のさらなる連携の推進

- ・ 阪神港を中心とした広域港湾経営の推進シナリオ、ロードマップに関する検討を行う。
- ・ 船舶から見た大阪湾の海上交通の利便性向上のための検討を行う。

③日本海側のゲートウェイ機能強化策の検討、策定

歴史的・地理的優位性を活かした関西唯一の日本海側拠点港として、国際フェリー・国際RORO船、国際海上コンテナ、外航クルーズの3機能が選定された舞鶴港の機能発揮に向けて、新規航路のトライアル運行等の取組成果を活用しつつ、その機能強化、利用振興等について総合的な戦略を検討するとともに、リダンダンシー機能の確保を含めた阪神港との機能分担のあり方等について、産業界・荷主等と物流事業者間の情報共有、戦略構築のための議論の場を設け、日本海側ゲートウェイ機能強化のための計画を策定する。

3) 国際航空物流関係

関西国際空港は、国土交通省成長戦略（平成22年5月）において、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として、抜本的なバランスシートの改善による積極的強化、「貨物ハブ化」に向けた前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を図って行くことが明記された。今後は、複数の長大滑走路をもつ完全24時間空港のポテンシャルを更に生かして、「国際貨物ハブ空港」として名実ともにその役割と認知を確立して行くためのより具体的な行動が必要である。

このためには、日本の航空物流をリードする「オンリーワン」の取組や自らがビジネスモデルを作っていく取組を図り、日本の航空貿易に最大限貢献する空港としての姿を打ち出して行くとともに、仁川、香港等アジア諸国の空港と競争、特にアジア太平洋域で今後急成長する物流を取込み、TPPやオープンスカイを追い風に、「アジア太平洋の中継貿易地」として、世界の物流軸を再び日本に回帰させることに大きな役割を果たして行かなければならない。

については、まず、足元の具体的な取組として、関係者が一丸となったハブエアラインの誘致による3国間中継貿易の取込み、地域の企業と連携した欧米・中国、アジアの航空貨物ネットワークの充実、医薬品や農産物な

ど今後の航空物流をリードする需要の創造、空港から新たなビジネスが生まれる仕組み（ビジネスマッチング）に取り組んでいく。

①貨物ハブ空港実現に向けた関空の機能強化

- ・関係者が一丸となったハブエアラインの取り込み
- ・欧米並びに中国をはじめとするアジアの航空貨物ネットワーク充実
- ・三国間中継貨物の取り込み

②新たなビジネスモデルの開拓支援

- ・関空における医薬品輸送の更なる強化
- ・『食』輸出促進強化・インフラの整備
- ・官民連携による関空ニュービジネスモデルの促進・支援

4) 道路ネットワーク関係

国際コンテナ戦略港湾として指定された阪神港や関西国際空港、その他の大阪湾諸港、日本海側港湾を連結する道路ネットワークについて、引き続き、ミッシングリンクの解消に努める。

- ・国際物流ネットワークを構築する道路ネットワークについて、引き続きミッシングリンクの解消に努める。

(2) CO2等環境対策

政府内で、地球温暖化対策基本法案の策定が検討されており、比較的大規模な土地の提供が可能である臨海部における大規模な太陽光発電の立地の動きやパネル・バッテリーといった新しい環境関連産業の動きが見られており、「グリーンベイ大阪湾」をさらに加速していく必要がある。

- ・大阪湾ベイエリアにおける大規模太陽光発電の実現促進に向けた手続きの協力体制を構築する。
- ・大阪湾ベイエリアにおける国際物流及び立地産業から排出されるCO2量の「見える化」を推進するとともに、大阪湾や日本海側のフェリー航路を活用したモーダルシフトによるCO2削減等について検討する。

(3) 大阪湾地域等のBCP策定

関西地域の産業・経済活動等が大きく停滞することがないように、既に大

阪湾地域のBCP（事業継続計画）の策定に着手している。策定に向けては、平成23年3月の東日本大震災の実状、対応、教訓を踏まえた上で、典型的な場面想定を行うとともに、関係者ごとのBCP策定や協定等の締結による実行体制の構築を行っていく。

- ・平成23年9月に設立した大阪湾港湾機能継続計画推進協議会において、上町断層帯地震や東南海・南海地震時の緊急物資輸送及びコンテナ輸送に関する事態対処シナリオを検討、作成し、訓練を実施することにより、実効性のあるBCPとする。
- ・日本海側の防災拠点として舞鶴港の活用を検討する。

4. 組織体制のあり方

上述の取り組むべき課題に実効的・効果的に対応するため、これまでの分野別『港と港の連携』、『港と道路の連携』、『海港と空港の連携』といった分野ごとの組織体制から『国際物流のあり方・戦略』、『CO2等環境対策』、『大阪湾地域等のBCP策定』といった分科会形式とし、分野横断的に議論、調整、とりまとめが可能となるよう組織体制を改組することを検討する。

さらに、他地域との連携体制の構築を積極的に推進する。