

国際物流戦略チームの取り組むべき課題と具体の取組

平成25年3月13日
国際物流戦略チーム第9回本部会合
資料3

		第4回本部会合(平成20年3月7日)に決定した短期対応策、提言2007、提言2009、「今後の進め方」での提言事項	進捗状況	第18回幹事会(平成25年1月25日)時点における進捗状況	関係機関等	
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み	①関西地域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・空の国際航路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。	○	・「国際戦略総合特区」制度の中で、「関西イノベーション国際戦略総合特区」として阪神港地区(神戸港ではポートアイランド地区、ポートアイランド(第2期)地区、六甲アイランド地区、神戸空港地区、大阪港では夢洲地区、咲洲地区)が平成23年12月に認定を受けた。 ・平成24年9月までに阪神港で国際戦略総合特区設備等投資促進税制を2件認定。	大阪市、神戸市等
			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。	○	平成21年より民間事業者主体の関西活性化の取組「関空物流ニュービジネスモデル」の認定を行い、物流戦略チームにて支援しているところ。本年も引き続き実施。	新関西国際空港(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、神戸運輸監視部 等
			・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開き起こし、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。			新関西国際空港(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、神戸運輸監視部 等
		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。 (大阪湾ポータルサイトを活用した情報提供の強化) ・平成20年4月に稼動した大阪湾ポータルサイトを充実・強化させ、大阪湾諸港を一つの港として大阪湾全体の航路等のサービスや背後圏等の情報の充実、海外への情報発信機能の強化等を行う。	○	・平成18年度から大阪湾広域IT研究会において、大阪湾諸港の一体的運用、機能・サービスの向上からサポートするためのITの活用方策の具体化に向け検討を進めるとともに、平成20年4月から大阪湾諸港の一開港の実現を受け、広域連携の更なる充実・深化、港湾サービスの強化を支援する大阪湾ポータルサイトを運用開始。 ・コンテナ物流情報を一元的に情報提供することで、ターミナルオペレーター、荷主、海貨事業者、運送事業者等の関係者の情報共有を進めることを目的とし、コンテナ物流情報サービス(Colins)を神戸港において平成22年7月12日から供用開始。大阪港では夢洲地区と咲洲地区の一部(C9)において、平成23年4月1日から供用開始。さらに平成24年12月から対象ターミナルを拡大(C1～C4)。 ・港湾の保安レベルの向上にむけて、各コンテナターミナル関係者と協議中。	近畿地方整備局、大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市(大阪湾広域IT研究会) 日本船主協会、外国船協協会、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
		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。	○	・平成24年10月に神戸埠頭株式会社と大阪埠頭株式会社が特例港湾運営会社の指定を受け、同年12月に運営を開始。。	近畿地方整備局、大阪市、神戸市
	2)国際コンテナ戦略港湾としての阪神港の機能強化等	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。	○	・平成23年4月1日から、国際コンテナ戦略港湾阪神港の連携施策として、神戸市と大阪市において、大型コンテナ船に対し40,000総トンを超える分の入港料の免除、および、外資コンテナを扱う700総トン以上の内航コンテナ船の入港料・岸壁使用料の免除を実施。	近畿地方整備局、大阪市、神戸市等
			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。	○	・平成23年4月1日「特定外資埠頭の管理運営に関する法律」第3条第1項に基づく「特定外資貿易埠頭の管理運営を行う者」として、神戸埠頭株式会社・大阪埠頭株式会社を国土交通大臣が指定。 ・平成23年12月の交通政策審議会において、神戸港及び大阪港の港湾計画を変更し、以下の地区において港湾運営会社が運営する「効率的な運営を特に促進する区域」を位置づけた。 大阪港：夢洲地区及び南港地区 神戸港：神戸港ポートアイランド(第2期)地区及び六甲アイランド地区 ・平成24年10月に神戸埠頭株式会社と大阪埠頭株式会社が特例港湾運営会社の指定を受け、同年12月に運営を開始。[再掲]	近畿地方整備局、大阪市、神戸市
			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。	○	・平成23年度に大阪港の集荷機能強化を図り、環境負荷の低減にも寄与する「大阪港モーダルシフト補助制度」を創設。海上モーダルシフト事業、鉄道モーダルシフト事業、陸上輸送距離短縮事業及びコンテナラウンドユース事業の4事業について、転換・新規・増加貨物を対象に実施。平成24年度は大阪市と大阪埠頭株式会社の共同事業とし、既存貨物も対象とするなど制度を拡大して実施。 ・平成23年5月より西日本内航フィーダー合同会社による、瀬戸内各地から阪神港への新たな内航フィーダー事業を実施。平成24年10月より、九州各地から阪神港への新たな内航フィーダー事業を開始。 ・大阪府において平成23年4月より、堺泉北港に寄港する内航フィーダー航路又は外航コンテナ航路を新たに利用する荷主に対して「国際コンテナ貨物に対する補助事業」を実施。同年度より兵庫県においても、モーダルシフトの推進、阪神港へのコンテナ貨物の集荷策として「内航コンテナ貨物助成事業」を実施。	近畿地方整備局、大阪市、神戸市 近畿運輸局、神戸運輸監視部、京都府 神戸税関、(阪神港広域連携協議会)等
			(阪神港のコンテナ物流総合的集中改革プログラムの推進) ・集荷機能の向上による背後圏の拡大や利用者の利便性向上を図ることを目的に、コンテナターミナルの24時間オープン実現、瀬戸内海とのネットワークを活かした内航フィーダーサービス等の充実等の施策について、具体的な目標を設定し、その達成に向け官民一体となってモデル事業を推進。 ・その他、コンテナ輸送の効率化を図るためのはしけの活用及びふ頭の混雑解消を図るための集中管理ゲートの検討等スーパー中樞港湾の機能向上のための共同事業について、関係者での議論を進める。	○	・これまで国のモデル事業として行ってきたゲートオープン時間拡大を、平成24年度においては民間独自の取組として継続して実施。 ・集中管理ゲートについては、神戸港において平成23年2月に竣工し、同年5月より試験運用を実施中。	
			(協働ポートセミナーの開催) ・大阪湾ベイエリアの魅力の発信と、ベイエリアへの企業誘致及び大阪湾諸港のPR等を目的として、官民の関係者が協働してポートセミナーを開催する。 ・また、スーパー中樞港湾阪神港のさらなる利用促進のための情報発信を行うとともに、利用者のニーズを反映させ、今後の港の効率的な運用を達成するために、官民の関係者が協働してポートセミナーを開催。 ・「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。	○	・阪神港の取組として、神戸市、大阪市、神戸埠頭株式会社、大阪埠頭株式会社の4者により、平成24年9月に東京において阪神港セミナーを開催するとともに、西日本各地で説明会を開催するなど、ポートセールス活動を展開。	
		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・ボートの設置、拡充を推進。	○	・内陸部の集荷拠点であるインランドボートの構築に向け、平成24年10月から滋賀県栗原市において「阪神インランドコンテナデポ(滋賀)」による実証実験を開始。	神戸市、大阪市	
		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進める。	○	・大阪府と大阪市が連携して、大阪市内の国際戦略総合特区(大阪駅周辺地区、夢洲・咲洲地区、阪神港地区)に進出する企業を応援する「特区税制」 [※] を平成24年12月1日に施行し地方税ゼロを実現。 ※(市条例)「大阪市国際戦略総合特別区域における産業集積の促進及び産業の国際競争力の強化に係る事業計画の認定並びに法人の市民税、固定資産税、事業税及び都市計画税の課税の特例に関する条例」 (府条例)「大阪府国際戦略総合特別区域における産業集積の促進及び産業の国際競争力の強化に係る事業計画の認定並びに法人の府民税及び事業税並びに不動産取得税の課税の特例に関する条例」	近畿地方整備局、関西経済連合会、大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市	
②国際コンテナ戦略港湾を含めた大阪湾諸港の更なる連携の推進		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。	○	・大阪湾諸港の一開港化については、地元関係者による合意形成をはかるとともに、平成19年6月の船舶交通に関する調査検討委員会において、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ちに特発生し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り、引き続き安全を確保していくための方策及び体制の確保に取り組んでいる。 ・平成23年4月1日に、阪神港(大阪港・神戸港)として国際コンテナ戦略港湾施策を推進するため、「阪神港 国際コンテナ戦略港湾 推進事務局」を開設。定例会を月一回程度開催。 ・平成24年10月に神戸埠頭株式会社と大阪埠頭株式会社が特例港湾運営会社の指定を受け、同年12月に運営を開始。[再掲]	近畿地方整備局、近畿運輸局、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)	
		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。 大阪湾運航サポート協議会が行っている海域情報の提供については、その協力体制のあり方を検討するとともに、利用者目録での情報内容の充実を図る。	○	平成20年4月に海域利用者等で構成する大阪湾運航サポート協議会を設立し、インターネットを利用した会員間の情報提供や津波等緊急情報メール配信サービス、大阪湾主航路浚渫工事に関する情報提供を実施。平成24年6月、長期的な情報発信を行うための基盤強化および利用者目録での情報内容充実のため、検討委員会を設置。	近畿運輸局、近畿地方整備局、大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市、新関西国際空港、海運関係事業者団体等	
	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り組み成果を活用しつつ、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。	○	・平成24年3月に長期構想となる「はばたくみなとまいつる恵みのプラン」を策定。 ・日本海側拠点港の目標と掲げる新規航路の開設に向け、ロシアコンテナトライアル(舞鶴～ナホトカ、平成24年6月～)、日韓国際フェリートライアル(舞鶴～浦項、平成24年7月31日～8月3日)を実施。 ・外航クルーズ誘致のために、環日本海クルーズ推進協議会(小樽港・伏木富山港・京都舞鶴港)を設置し、共同プロモーション(上海クルーズコンベンション等)を実施。	京都府、舞鶴市、近畿地方整備局、近畿運輸局、関西経済連合会	

注)進捗状況は課題に対し、◎:対応方針どおり対処済み、○:対応方針どおり進捗中、△:対応施策が中長期的に見直し、×:対応できない
注)赤字は、第18回幹事会時に更新した項目。

国際物流戦略チームの取り組むべき課題と具体の取組

平成25年3月13日
国際物流戦略チーム第9回本部会合
資料3

	第4回本部会合(平成20年3月7日)に決定した短期対応策、提言2007、提言2009、「今後の進め方」での提言事項	進捗状況	第18回幹事会(平成25年1月25日)時点における進捗状況	関係機関等
<p>③ 国際航空物流関係</p> <p>① 貨物ハブ空港実現に向けた関空の機能強化</p> <p>国際物流の戦略的な強化の推進</p>	<p>関係者が一丸となったハブエアラインの取り込み</p> <p>(国際貨物ハブ空港としての基本条件整備) ・国際競争力強化のため、国による関空の高コスト構造の早期是正、関空連絡橋架取りの早期実施と通行料金の引き下げ、周辺高速道路等アクセス料金の低減化、関空への貨物便乗入れや路線展開がより柔軟にできるような規制緩和の促進、関空2期事業の推進と的確な物流インフラの計画的な整備推進等、国家戦略と連携した関空の国際貨物ハブ空港化の推進を図る。</p> <p>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</p> <p>(戦略的な航空ネットワークの形成) ・関空の完全24時間空港という機能を活用して、「関西・西日本の貨物は関空から」「FLY CARGO FROM KIX」をコンセプトに、関西・西日本の荷主、フォワーダー、エアライン、空港など関係者が一体となって、現在の関空航空ネットワークを最大限に利用するとともに、それを通じて、さらなる航空ネットワークの充実を図る。</p> <p>・関空の特長を活かし、隣接する中国及びアジア方面には翌日配達圏の拡大・準国内物流化するネットワークの形成、欧米方面への基本ネットワーク形成、内陸トランジット貨物等の取り組みも含めた戦略的な航空ネットワークの形成に取り組む。</p> <p>三国間中継貨物の取り込み</p>	<p>○</p> <p>○</p> <p>○</p>	<p>・平成24年冬期スケジュールより、着陸料の更なる引き下げ措置を実施。(2,300円/トン → 1,990円/トン (△310円))</p> <p>・フェデラルエクスプレスによる北太平洋ハブ化が決定(2014年春頃より運用開始)。</p> <p>・平成23年、関空後背地発着の国際航空貨物の動向について、航空フォワーダーを対象に近畿運輸局が調査を実施。結果、関空後背地の航空貨物が輸出で18.8%、輸入で28.7%が関空以外の空港利用が判明(対象貨物:大阪税関関空支所で通関手続きを行った航空貨物)。平成23年にて調査を終了。平成24年4月に公表。</p> <p>・平成24年9月より昨年に引き続き第4回目の関空貨物便就航路線ニーズ調査を新関西国際空港株式会社が実施。</p> <p>・フェデラルエクスプレスによる北太平洋ハブ化が決定(2014年春頃より運用開始)。[再掲]</p>	<p>近畿地方整備局・新関西国際空港(株)、大阪航空局</p> <p>大阪航空局、新関西国際空港(株)、関西経済連合会、大阪府、大阪市、関西国際空港AOC</p> <p>新関西国際空港(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)</p> <p>新関西国際空港(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)</p>
	<p>② 新たなビジネスモデルの開拓支援</p> <p>関空における医薬品輸送の更なる強化</p>	<p>○</p>	<p>・医薬品クールチェーン物流推進の一貫として、平成22年9月30日より国内空港初、医薬品専用共同定温庫を供用を開始し運用中。『関西イノベーション国際戦略総合特区』と連携した関空拠点協議会を立ち上げ、</p> <p>①業監証明手続等の電子化・簡素化 ②空港内の医薬品輸送のガイドライン化 ③アジア拠点の形成について検討。</p> <p>・平成24年は医薬品・化粧品物流搬送EXPOに昨年に引き続き出展し、関空の輸送についてPR。</p> <p>・平成24年11月「関西イノベーション国際戦略総合特区」の特区分画の認定を受け、平成25年4月より医薬品等の輸出入手続きの電子化・簡素化に向け、実証実験を行う予定。</p> <p>・ガイドライン化については、関空におけるダメージ処理の統一化を平成25年2月に開始予定。</p> <p>・平成24年5月に第3回「医薬品業界セミナー」を開催しており、第4回医薬品セミナーを平成25年3月に実施予定。</p>	<p>新関西国際空港(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、神戸運輸監視部 等</p>
	<p>『食』輸出促進強化・インフラの整備</p>	<p>○</p>	<p>・平成20年6月に、関空深夜貨物便を活用した近畿産農水産物物流ネットワーク確立に向けた検討会議を設置して以降、輸出モデル事業の実施、農水産物の輸出促進を目的としたイベントの実施、行政・経済界連携による『第1回食輸出セミナー』の実施等に取り組んできた。</p> <p>・平成24年4月には関係機関と連携し、「第2回ALL関西食輸出セミナー」を実施。</p> <p>・5月には関空を利用した食輸出拡大を目指し、「ALL関西食輸出戦略会議」及び「ALL関西食輸出推進委員会」を設置。具体的取組として7月に「マカオビジネス商談会」、8月に「第2回ALL関西フェスティバルin/バンコク」を実施し、関空の『食輸出拠点化』としてマカオとのフルーツや生鮮食料品の空輸が始まった。2013年2月にはJETRO大阪本部と連携し、アグリフードEXPOを利用した「ALL関西商談会」を実施予定。</p>	<p>新関西国際空港(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、神戸運輸監視部 等</p>
	<p>官民連携による関空ニュービジネスモデルの促進・支援</p> <p>(荷主の多様かつ高度化する物流ニーズへの対応と航空物流需要の喚起) ・Sea & Air輸送や共同配送等の新たな物流モデルの構築、農産物、医薬品、環境系製品等の今後伸びる航空貨物需要の取込み等について、民間のアイデアや創意工夫を生かしながらモデル事業化し、関係者がこれをバックアップ・支援等する形にて、関空における新たな航空物流の意欲的な取組と需要の喚起を行う。</p>	<p>○</p>	<p>・民間主導による新たな航空物流ビジネス促進のため、「関空物流ニュービジネスモデル評価委員会」を平成21年度より設置。平成22年度は5事業者5事業を認定。平成23年度は4社4事業を認定した。平成24年度には中間報告を取りまとめた評価委員会による評価を行うとともに、平成24年度の関空物流ニュービジネスモデルを募集(平成25年1月～3月)。</p> <p>・平成24年度の重点取組策として、関西国際空港を活用した①クールチェーン輸送(低温・定温一貫輸送)、②Sea & Air輸送(国際=国際、国内=国際のトランジット貨物取り込み)、③農水産物輸出における航空利用拡大、④共同配送の実現について、引き続き取組推進中。また、平成24年度は、「農水産物輸出における航空利用拡大」に関する取組の結果、関西及び西日本発生・消費貨物が増加しており、香港、マカオに向け近江牛、桃等の生鮮食料品が輸出された。</p>	<p>新関西国際空港(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、神戸運輸監視部 等</p>
<p>4) 道路ネットワーク</p>	<p>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</p> <p>・国際コンテナ戦略港湾「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、新名神高速道路、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I期・II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整備促進及び計画の具体化に向けた検討を進める。</p> <p>・既存高速道路ネットワークの効率的活用による物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消等を図るため、料金社会実験等の結果を踏まえた効果的な料金施策の実施を図る。</p> <p>・国際コンテナ戦略港湾に係る道路交通のボトルネックを解消し、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。</p> <p>・都市内物流の諸課題の解決に向けた施策(アクションプラン)を実施。</p>	<p>○</p>	<p>・高規格幹線道路等については進捗向上に向け推進中。平成23年5月に阪和道4車線化(海南IC～有田IC間 約9.8km)完成、7月に舞鶴若狭道(小浜西IC～小浜IC間 約11.3km)開通、12月新名神(城陽JCT・IC～八幡JCT・IC間 約3.5km)着工。平成24年4月20日に新名神(大津JCT～城陽JCT・IC間 約25.1km、八幡JCT・IC～高槻第一JCT間 約10.7km)事業許可。</p> <p>・平成24年3月に京奈和自動車道 大和御所道路(権原高田IC～御所IC間(3.7km))、4月に京奈和自動車道 紀北東道路(高野口IC～紀北かつらぎIC間(4.0km))、11月に北近畿豊岡自動車道 和田山八鹿道路(八鹿氷ノ山IC～和田山JCT・IC間(13.7km))が開通。</p> <p>・平成22年12月に「阪神高速31号神戸山手線」(神戸長田～湊川JCT間 約1.8km)が開通。平成23年3月に「阪神高速8号京都線」(鴨川東～上鳥羽間約1.9km)が開通。平成24年10月に「阪神高速32号新神戸トンネル」(国道2号～箕谷JCT(8.5km))が神戸市道路公社から移管。</p> <p>・現道を対象に国際コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点間を支障なく通行可能となる国際物流基幹ネットワークの整備を推進中。</p> <p>・平成21年3月に経済界及び沿線の地方公共団体が一体となって、京阪神都市圏の高速道路をはじめ、関西全体の道路ネットワークの早期整備を促進することを目的とする「京阪神高速道路整備促進協議会」を設置。(淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線、新名神高速道路、播磨臨海地域道路 等)</p>	<p>近畿地方整備局、近畿運輸局、神戸運輸監視部、大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市</p> <p>(京阪神高速道路整備促進協議会：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)</p>

注) 進捗状況は課題に対し、◎: 対応方針どおり対応済み、○: 対応方針どおり進捗中、△: 対応施策が中長期的に見直し、×: 対応できない
注) 赤字は、第18回幹事会時に更新した項目。

国際物流戦略チームの取り組むべき課題と具体の取組

	第4回本部会合(平成20年3月7日)に決定した短期対応策、提言2007、提言2009、「今後の進め方」での提言事項	進捗状況	第18回幹事会(平成25年1月25日)時点における進捗状況	関係機関等
CO2等環境対策	<p>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むけた手続きの協力体制を構築</p> <p>・倉庫及び上屋等の物流施設におけるソーラーパネルの活用、臨海部における風力発電機の整備等、物流に必要なエネルギーについて、自然エネルギーの活用を図る。</p> <p>大阪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</p> <p>・船舶による海上輸送と自動車及び鉄道による陸上輸送の連携等、複数のモードをシームレスに組み合わせることにより環境負荷低減に資する効率的な物流システム構築を図る。</p> <p>・鉄道や船舶へのモーダルシフト、各輸送モードにおけるエネルギー消費効率の向上、道路における渋滞ボトルネックの解消等、グリーン物流の推進を行う。さらに、フェリー及び内航船舶の航路維持のための支援策の検討を行う。</p> <p>(フェリー及び内航船舶の航路維持のための支援策の検討) ・国際物流の一端を担うフェリー及び内航船舶の航路維持のために必要な支援策を検討。</p> <p>・コンテナターミナル等の物流施設における荷役機械、船舶への陸上電力供給の推進及び貨物自動車等のハイブリッド化等、輸送機器のグリーン化を図る</p> <p>・阪神高速3号神戸線から同5号湾岸線へ大型車を誘導するために、5号湾岸線を通行する大型車の料金を割引く環境ロードプライシングを実施し、3号神戸線沿道地域の環境改善を図る。</p>	○	<p>・平成17年度からのエネルギー使用合理化事業者支援事業を活用し、倉庫等の物流施設における、照明機器・変圧器等の省エネ設備及び機器の導入を積極的に支援し、物流の省エネ化を促進中。一部施設では各種支援制度を活用しつつ、太陽光パネル設置、緑化を推進する先進的取組を実施。</p> <p>・貨物自動車による陸上輸送から鉄道輸送又は船舶を利用した海上輸送へ転換すること等により、CO₂排出量の削減を図ることを目的として実施するモーダルシフト推進事業を行っている。貨物自動車による陸上輸送から鉄道又は海上輸送に転換する場合に係る運行経費や、鉄道又は海上輸送により新規貨物を輸送する場合に係る運行経費、モーダルシフト推進事業の実施に係る車両・輸送機材(シャーシ等)、荷役機器及び情報機器等の導入に要する経費に対し支援を実施。</p> <p>・平成18年1月にモーダルシフト等CO₂削減と物流効率化に寄与する取組を支援するため、関西グリーン物流パートナーシップ会議を設置。海運や鉄道へのモーダルシフトの普及・促進を図るべく、平成20年度から引き続き実施している年2回の「グリーン物流セミナー」の開催を、毎年度、海運版、鉄道版を各1回、継続開催。</p> <p>・神戸市において平成22年度より、これまでの海上モーダルシフトだけでなく、鉄道モーダルシフトやコンテナのラウンドユースなどにも対象を拡充して継続実施し、23件を実施。平成23年度は内航フィーダー、トランシップ貨物など更なる強化を行い、平成24年度においても引続き継続実施。</p> <p>・内航RORO定期航路網の充実・強化を図るため、大阪府において平成22年8月より概ね3年間、社会実験として岸壁使用料の減額措置を実施。</p> <p>・平成23年度に大阪港の集荷機能強化を図り、環境負荷の低減にも寄与する「大阪港モーダルシフト補助制度」を創設。海上モーダルシフト事業、鉄道モーダルシフト事業、陸上輸送距離短縮事業及びコンテナラウンドユース事業の4事業について、転換・新規・増加貨物を対象に実施。平成24年度は大阪府と大阪港埠頭株式会社の共同事業とし、既存貨物も対象とするなど制度を拡大して実施。[再掲]</p> <p>・モーダルシフトを推進し、内航フィーダー網の充実・強化を図るため、兵庫県において平成23年4月より、700総トン以上の内航コンテナ船の入港料を100%免除するとともに、内航コンテナ貨物の取扱いを対象にガントリークレーン使用料を50%免除。</p> <p>・フェリーの認知度向上のための広報活動、体験乗船、船内見学会、パネル展等を今年度も近畿運輸局により実施。</p> <p>・「和歌山～徳島」間のフェリー航路の維持と活性化を図るために、和歌山県・徳島県及び国の支援により平成21年度から3ヶ年にわたり実施した「地域公共交通活性化・再生事業」は終了したが、同事業のために設立した「和歌山徳島航路活性化協議会」は存続させ、今後も航路の存続について協議を行っていく。南海が現在行っているキャンペーンとして、平成24年10月より、和歌山市の補助を受け自転車無料キャンペーンを実施(平成25年3月末まで)。</p> <p>・管内発着のフェリー事業者8社及び業界団体をメンバーとし、フェリー事業の活性化を目的としフェリーの利用促進、事業の効率化・サービスの向上等の検討を行う「近畿地区フェリー事業活性化懇談会」を開催(平成24年度は4回開催)。</p> <p>・港湾物流の省エネ化を促進するため、平成21年度よりエネルギー使用合理化事業者支援事業を活用し、コンテナターミナルにおけるハイブリッド型荷役機械の導入を積極的に支援。平成24年度においては神戸港・大阪港においてトランスファークレーン6台のハイブリッド化を支援。 ・平成24年度からは災害等非常時にも効果的な港湾地域低炭素化推進事業を活用し、港湾における先進的技術を用いた低炭素化設備の導入を積極的に支援しており、平成24年度は神戸港においてトランスファークレーン1台のハイブリッド化を支援。</p> <p>・平成13年11月より、国道43号・阪神高速3号神戸線から阪神高速5号湾岸線へ大型車を誘導するため、5号湾岸線を通行する大型車の料金を割引く環境ロードプライシングを実施。 ・平成21年4月より割引率の引き上げ(2割引→3割引)、対象区間の拡大(六甲IS北～鳴尾浜→六甲IS北～天保山) ・平成22年3月より対象車両の拡大(料金大型車→料金大型車+料金普通車の一部)を実施。 ・平成24年1月、阪神高速は距離料金に移行したが、環境ロードプライシングはこれまでの内容を維持し継続。 阪神高速の上限付き距離料金や料金圏の撤廃による効果と併せ、平成24年3月より実施している「国道43号通行ルール(兵庫県域)」においても5号湾岸線の利用を呼びかけ、国道43号・3号神戸線沿道地域の環境に向けた取組を実施中。</p>	<p>新関西国際空港(株)、関西経済連合会、近畿地方整備局、大阪航空局、近畿経済産業局、近畿運輸局、神戸運輸監視部 等</p> <p>近畿運輸局、神戸運輸監視部、日本貨物鉄道(株)、大阪地方通運業連盟、大阪市、大阪税関、(社)関西経済連合会</p> <p>国土省海事局、近畿運輸局、神戸運輸監視部、近畿経済産業局</p> <p>大阪市、神戸市、大阪府、兵庫県</p> <p>和歌山県、徳島県、南海フェリー</p> <p>和歌山県、徳島県、和歌山市、徳島市、南海フェリー、近畿地方整備局、四国地方整備局、近畿運輸局、四国運輸局徳島運輸支局</p> <p>近畿運輸局</p> <p>近畿運輸局 近畿地方整備局、近畿運輸局</p> <p>近畿地方整備局</p>
大阪湾地域のBCP策定	<p>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。</p> <p>日本海側防災拠点として舞鶴港の活用を検討</p>	○	<p>・平成22年度までに、大阪湾の港湾関係者により構成する大阪湾港湾活動BCP検討委員会において、被災想定に基づく対処行動と復旧目標時間を示した「大阪湾BCP(案)」を取りまとめた。 平成23年度には、大規模地震時の関係者間の役割や行動、相互の関係を事前に確認し、問題点・課題を解決し、大阪湾全体の港湾活動に関する事業継続力の向上を図ることを目的とする大阪湾港湾機能継続計画推進協議会を設立し、上町断層帯地震に対する大阪湾BCPについて検討を行った。 平成24年度は、海溝型地震に対する大阪湾BCPについて、内閣府の南海トラフの巨大地震モデル検討会による被害想定に基づき、更に検討を進める。また、図上訓練を実施し、その実効性を検証。</p>	<p>近畿地方整備局、近畿運輸局、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)</p>
その他	<p>・Eメール等による機動的な検討体制のもと議論を開始。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>	○	<p>・E-Mailを用いて機動的に検討を実施。 ・平成17年7月に国際物流戦略チームホームページを開設し、「目安箱」により新たな課題を抽出。パブリックコメント等も実施し、活用を図っている。</p>	事務局

注)進捗状況は課題に対し、◎:対応方針どおり対処済み、○:対応方針どおり進捗中、△:対応施策が中長期的に見直し、×:対応できない
注)赤文字は、第18回幹事会時に更新した項目。