

国際物流に関する課題		第四回本部会合（平成20年3月7日） に決定した短期対応施策及び提言2007での提言事項	進捗状況	第11回幹事会（平成21年2月16日）時点における進捗状況	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	スーパー中枢港湾「阪神港」としての機能充実のため、平成19及び20年度の実施に向け、以下に取り組む。 1. 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。 2. スーパー中枢港湾阪神港におけるターミナル一体運用による効率化を促進。 3. 24時間のターミナル運営を支援する施設の整備 4. 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。 5. 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）。		<ul style="list-style-type: none"> ○平成21年度の供用を目指し、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）を整備中。 ○平成21年度の供用を目指し、大阪港夢洲地区コンテナターミナル（-16m）を整備中。 ○阪神港スーパー中枢港湾社会実験（IT化による3ターミナル一体運用）を平成17年10月より阪神両港で実施し、3ターミナルの一体運用によるコストの低減及びリードタイムの短縮効果を確認。今後、大阪湾広域IT研究会を活用し、ターミナル一体運用による効率化に向けて、必要な情報インフラ整備の検討を行うとともに、その整備主体について検討を進める。 ○大阪港において、夜間検査施設等のターミナルの24時間フルオープン運営を支援する施設を平成19年4月に供用開始。 ○神戸港において、コンテナターミナルのゲートオープン時間拡大等に向けた社会実験を平成19年度に実施した。平成20年度についても、平成20年12月から社会実験を実施中。 ○平成21年度の供用を目指し、夢洲トンネルを整備中。 ○コンテナターミナルの再編など、神戸港の港湾計画を平成18年2月、大阪港の港湾計画を平成18年11月に改訂。 	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、「スーパー中枢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。 	<ul style="list-style-type: none"> ○内航フィーダー輸送網の強化を図るために、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、平成21年度からモデル事業を実施すべく、関係者との調整を進めていく。 ○スーパー中枢港湾を構成する近接港湾間のコンテナ物流の高度化を図るため、平成18年度に大阪港～神戸港をモデル地区として港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化調査（実証実験を含む）を実施。平成19年度には関係事業者と港運はしけを取りまく環境についての検討を実施。平成20年度においては、港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化の実現の可能性とその為の方策について調査・分析し、モデル事業の構築を図る。 	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"> ・平成19年12月の大阪湾諸港の一開港化の実現を契機に、大阪湾諸港の包括的な連携施策を更に充実・深化させる。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ○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26日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に取り組む。 ○平成19年12月1日に、関係省庁が連携して関係政令を改正し「大阪港」、「尼崎西宮芦屋港」及び「神戸港」を「阪神港」に統合することにより一開港化を実現。 ○関西経済の活性化の観点から、大阪湾諸港の更なる利便性の向上を図り、国際競争力を強化するため、4港湾管理者（大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市）が連携して、複数港に連続寄港する外航定期のコンテナを取り扱う船舶を対象に、入港料低減のインセンティブ制度を平成19年4月1日より導入。 ○近畿地方整備局、神戸市、大阪市の間で、「スーパー中枢港湾「阪神港」における大規模災害時の港湾施設の相互利用に関する協定」を平成18年5月25日に締結。今後、迅速・効果的な相互利用体制の確立を図るため連絡調整会議の設置に向け取り組む。 ○関西の港湾活動の事業継続計画（BCP）策定を目指し、「大阪港における港湾活動BCP検討委員会」において検討を開始。 	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、大阪湾諸港連携推進協議会)	
	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"> ・スーパー中枢港湾「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。 ・平成17年末に阪神両港におけるメガターミナルオペレーターが特定国際コンテナ埠頭の運営事業者として認定されたことを受け、今後、岸壁の直賃しに向けた調整を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○埠頭公社の民営化にかかる法律を改正（平成18年5月17日公布、10月1日施行）するとともに、平成18年度に法改正に係る所要の税制特別措置を創設（登録免許税、不動産取得税、固定資産税、都市計画税）。平成20年度に税制特別措置の適用期間を2年延長（固定資産税、都市計画税）。 ○今後、神戸港・大阪湾両埠頭公社において、埠頭公社改革に向け取り組みを進める。 	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	<ul style="list-style-type: none"> ・IT化の促進等によるターミナル運営の効率化等 ・スーパー中枢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。 	<ul style="list-style-type: none"> ○阪神港スーパー中枢港湾社会実験（IT化による3ターミナル一体運用）を平成17年10月より阪神両港で実施し、3ターミナルの一体運用によるコストの低減及びリードタイムの短縮効果を確認。今後、大阪湾広域IT研究会を活用し、ターミナル一体運用による効率化に向けて、必要な情報インフラ整備の検討を行うとともに、その整備主体について検討を進める。 ○港湾物流情報プラットフォームの実現に向けたSCMモデル事業の参加企業の公募を実施し選定済み。平成18年度に参加企業と協力してモデル事業を実施し、取りまとめた。 ○大阪湾広域IT研究会の活用により、大阪湾諸港の一体的運用、機能・サービスの向上面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、大阪湾諸港の一開港化の実現を受け、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平成20年4月3日より運用開始。 ○平成20年10月12日に府省共通ポータルサイトが稼働。平成21年10月の次世代シングルウィンドウへの船舶関係及び港湾施設使用関係手続の申請項目の追加に合わせて、平成21年10月までに規則等の改正により統一モデル様式を採択するとともに、統一申請項目窓口の次世代シングルウィンドウへの一元化を推進する。 ○平成19年2月に、神戸港で輸出の実入コンテナ搬入業務に関し、搬入表を電子化する実証実験を実施した。 	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 (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	

国際物流に関する課題		第四回本部会合(平成20年3月7日) に決定した短期対応施策及び提言2007での提言事項	進捗状況	第11回幹事会(平成21年2月16日)時点における進捗状況	関係機関等 (アンダーラインは 取組リーダー)
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	<ul style="list-style-type: none"> スーパー中核港湾「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。 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。 スーパー中核港湾に係る道路交通のボトルネックを平成21年度末までに解消し、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。 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)を実施する。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 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20年2月23日に新名神(亀山JCT～草津田上IC間 約50km)開通、平成20年9月13日に京都縦貫(綾部安国寺IC～京丹波わちIC間 約7.7km)開通) 平成20年1月19日に京都初の都市高速道路となる「阪神高速8号京都線」の上烏羽～第二京阪道路(5.5km)が開通。平成20年6月1日に「阪神高速8号京都線」の稲荷山トンネル(山科～鴨川東(2.7km))が開通。 平成18年8月23日、経済界・地方公共団体が一体となって「関西の道路ネットワークの早期整備に関する要望」を関係者に提出。道路特定財源の積極的活用や重点的配分、地方財政の実情に応じた新たな事業制度の創出など、国の強力な支援を求めた。 港と道路ネットワークの円滑な連携を図り後背圏確保のため、経済界・地方公共団体が一体となった「関西広域幹線道路会議」を平成18年11月13日に設置。(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 等) 高速道路の料金体系については、阪神高速においては、平成19年6月24日から西線の土休日、平成19年10月1日から全線の平日における対距離料金制の社会実験を開始。平成20年1月4日から全線の平日距離別割引を終了し、引き続き時間帯割引を再開。また、平成20年1月19日に開通した阪神高速8号京都線(上烏羽～第二京阪道路)においても、平成20年2月4日より料金割引社会実験を実施。加えて、平成20年6月1日に開通した阪神高速8号京都線(山科～鴨川東)においても料金割引社会実験を実施。平成20年9月16日から「安心実現のための緊急総合対策」の前倒しとして、高速道路、本州四国連絡道路において夜間割引時間帯の拡大、休日昼間時間帯の割引導入による料金引下げを開始。10月14日からは、高速道路会社及び日本高速道路保有・債務返済機構が国民の意見を伺いながら策定した計画を踏まえ、さらに深夜割引の拡充を加えている。平成21年1月16日から同25日まで、高速道路の有効活用・機能強化に関する計画(案)について、各高速道路会社及び(独)日本高速道路保有・債務返済機構により、パブリックコメントを実施。 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(独)を支援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。 物流集積拠点である東大阪地域において、都市内物流の改善のために、大阪府が東大阪FQP※協議会を平成18年11月13日に設置。関係機関や住民と一体となり課題解消に向けたアクションプランを作成(平成19年3月)。また、平成20年6月16日に中央環状線東大阪休憩所(物流パーキング)がオープン。平成21年1月25日から市道稲田本庄線等において車線減少の社会実験を実施。 	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、関西連、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。 	○	<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平成18年1月25日に設置。平成20年度募集(1次・1次追加・2次)では、関西地区から計11件の普及事業申請があり、うち10件を事業認定。また、平成21年度においても募集を行う。 大阪港では全国に先駆けて平成17年度から19年度にかけて「大阪市モーダルシフト補助制度」を実施し、計15件の事業に対して補助金を交付。 神戸市においても平成18年度より実施。平成18年度は3件、平成19年度は6件に対して補助金を交付。20年度は10件を交付対象事業として決定。 大阪港では、平成18年8月に実証実験に関する事業協定書を締結し、コンテナ貨物を対象として臨海部にある安治川口駅を活用した鉄道輸送の実証実験を実施(～H20.3)。平成20年度からは民間独自の取組みとして継続実施。 物流や地域活性化のために、SA・PAの有効活用方法について検討を進める。 	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。 スーパー中核港湾「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。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年10月の法施行以来、関西地区で20件(港湾地区12件、内陸部の物流結節点地区8件)を認定。引き続き同法を活用し、物流の総合化・効率化の促進を図る。 平成20年4月11日の国土交通省交通政策審議会第27回港湾分科会において出された「我が国産業の国際競争力等を図るための今後の港湾政策のあり方 答申」を踏まえ、神戸港及び大阪港における臨海部物流拠点の形成にむけ、近畿での候補地について検討中。 平成20年11月13日の神戸港湾審議会において、ポートアイランド(第2期)地区の一部を臨海部物流拠点の区域として港湾計画に位置付けた。 平成20年12月17日の大阪市港湾審議会において、夢洲地区の一部を臨海部物流拠点の区域として港湾計画に位置付けた。 	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
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・迅速化の要請を引き続き行う。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年冬期スケジュール(ピーク時計画)貨物便就航便数は世界経済低迷により週159便(前期比▲週42便)となる。中国便については就航都市数8都市、週間便数72便と高密度なネットワークを堅持。 関空の中継貨物(仮陸揚)が増加し平成20年暦年実績は前年比133%増加。しかし全貨物量としては世界経済低迷により前年比98.6%と減少。 平成19年11月に北米便ネットワーク拡充を目的とした新たなモデル事業を実施。 航空交渉の促進においては、アジアゲートウェイ構想にて、関空等については2国間交渉により航空自由化を推進することが盛り込まれた。 世界経済低迷の影響も踏まえつつ、来期スケジュールに向けての更なる増便、中国・アジアを中心としたネットワーク拡充と、これに接続する欧米路線の就航拡大など、中継ハブ機能を目指した戦略的なネットワーク構築に引き続き取り組む。 通関制度の簡素化については、「24時間通常開庁化」、「関空国際貨物地区内の保税運送手続き簡素化」について、アジアゲートウェイ構造改革特区などを活用して、要望。本年度、関税法改正により臨時開庁手数料の廃止やAEO制度構築の中で保税運送手続きの簡素化が盛り込まれた。 検査手続面についても平成20年11月ボジョレヌーボー一斉輸入時期に合わせて関空検査所の24時間化トライアルを実施。飲料メーカーよりは利便向上のため継続実施の要望をいただく。 	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"> 深夜早期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の構築に向け、北米便貨物ネットワーク強化等のモデル事業の取り組みを進める。 	◎	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年11月15日に関空国際物流効率化推進協議会を設置。関空⇄中国間の国際物流の円滑化を図るため、平成18年8月から19年3月にかけて、関空⇄上海間の深夜貨物便を活用したモデル事業を実施。リードタイムを大幅短縮、翌日配達が可能となるなど具体的な成果を実証。 現在、北米、欧州、アジア未就航都市等を狙いとした関空の国際航空貨物ネットワーク充実に向け、深夜早期貨物便等の活用など具体的な取り組みを実施中。 深夜早期便のメリットのPR等、荷主利用者の拡大・普及活動を行い、深夜早期貨物便の積極的利用を促進。関空の深夜早期便は週58便が就航中。 インタクト貨物引き渡しサービスを輸入共同上屋会社各社が導入し、インタクト輸送の拡大に貢献。 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、同年8月及び12月に輸出モデル事業を実施した。年度内に最適な物流ネットワークについて取りまとめる。 	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。 	◎	<ul style="list-style-type: none"> 関空は10円/kg、成田は3円/kgであった輸入共同上屋の施設使用料について、関空の輸入共同上屋会社等が5円～7円に改定した結果、空港間の格差を大きく是正。 関空の高コスト構造の抜本的是正が早期に図られ、アジア諸国の空港との競争力確保がなされるように、国、関係者に働きかけを行ったところ、現在、国において具体策を検討中であり、引き続き国に早期の是正実行を要望する。また、平成20年度政府予算において、関空連絡橋の道路部分売却に向けた予算措置が盛り込まれている。 	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の構築に向けた検討を行う。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 関空の国際貨物施設は、平成16年10月から平成19年12月の間に合計10施設が順次整備され、開港以来の大幅な増強が図られてきた。これにより、1期島の国際貨物用地が満杯となることから、航空貨物施設の2期空港島展開について、国への予算要望なども含めた早期実現を働きかけ、平成20年度政府予算に2期貨物地区整備事業費が盛り込まれ、現在エプロン整備等を実施中。 関西国際空港を活用したSea&Air輸送の利用促進を図るため、国土交通省が策定中の『日本の航空物流のグランドデザイン』の取組と連携したSea&Air輸送実証実験に着手し、調査取りまとめ中。 大阪湾パナルベイの稼動と連携した航空物流ネットワーク構築のため、パナルベイの航空貨物需要調査を実施。2015年には3.7万トン(週20便)の増便効果を推計。 国際航空物流の高度化等荷主ニーズに対応したVMI倉庫について、調査・検討を行う。 	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	<ul style="list-style-type: none"> 常設化、実効性ある機動的な対応 関西経済活性化の視点を重視 	<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。 	○	<ul style="list-style-type: none"> E-Mailを用いて機動的に検討を実施。 国際物流戦略チームホームページを平成17年7月29日に開設し、「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。 	事務局

注)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。

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)青文字は、第10回幹事会(平成20年10月23日)以降に進捗した項目。

注)*FQP(Freight Quality Partnerships):貨物車交通マネジメント組合。英国に31箇所(平成15年時点)存在し、住民・運送業者・荷主・行政等の幅広い関係者が参加し、地域の貨物輸送改善に取り組んでいる。