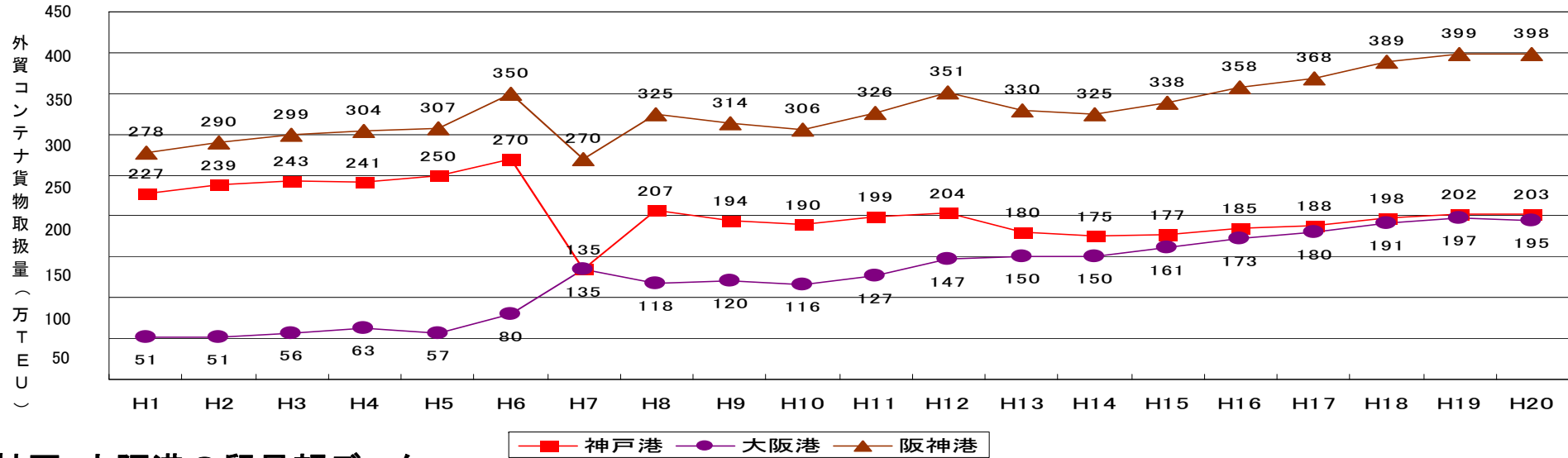


《港と港の連携》

平成21年度
大阪湾諸港の包括的な連携施策の
具体化に向けた取組

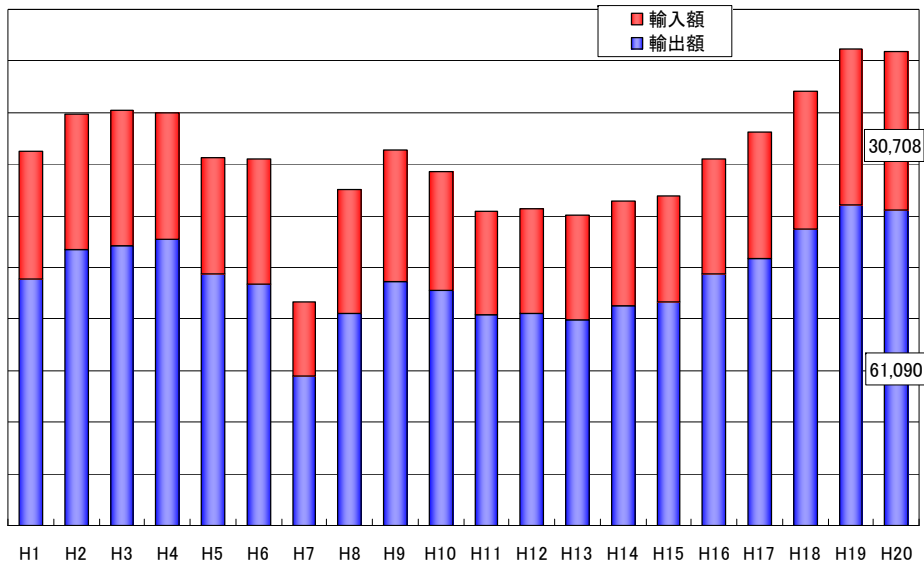
外貿コンテナ貨物量と貿易額

●阪神港の外貿コンテナ貨物量の推移



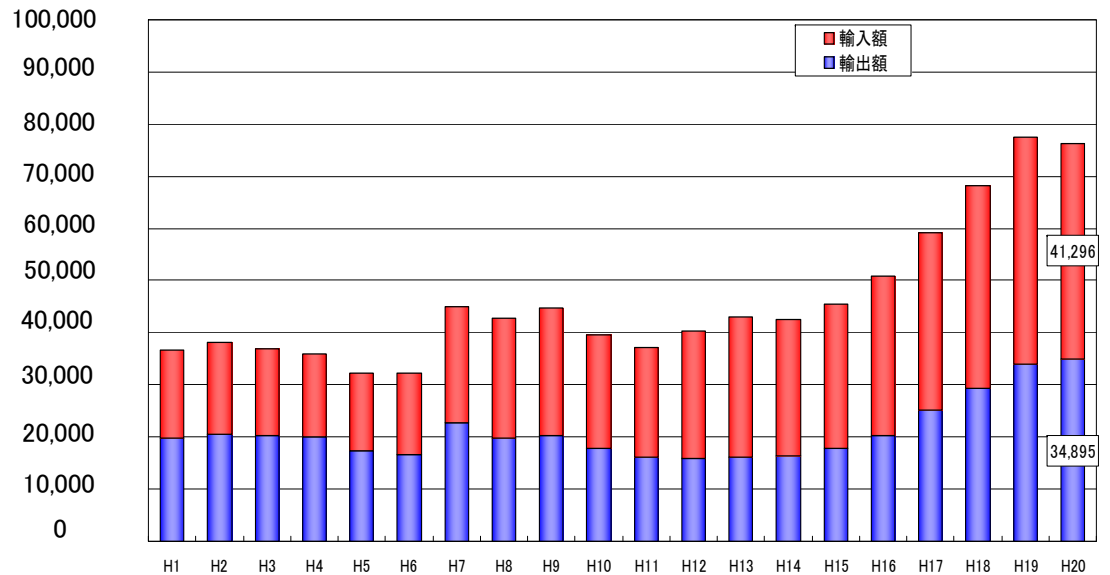
●神戸・大阪港の貿易額データ

神戸港貿易額推移



貿易額(億円)

大阪港貿易額推移



出典: 大阪市(港湾統計)、神戸市(統計神戸港)、大阪税関及び神戸税関(貿易統計資料)

※平成20年は速報値含む

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の整備

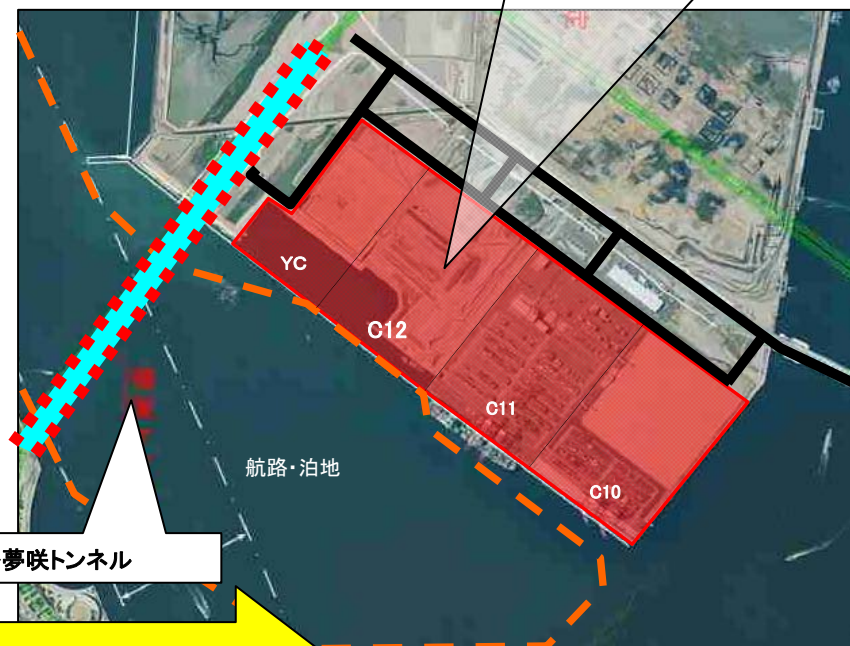
船舶の大型化への対応

◇PI2期高規格コンテナターミナルPC18
(平成22年早々供用予定)



船舶の大型化への対応

◇北港南(夢洲)高規格コンテナターミナルC12
(平成21年10月供用開始)



神戸港

阪神港の連携強化！

大阪港

《スーパー中枢港湾プロジェクトの事業効果》

■ 目標 — 世界トップクラスのコスト・スピード・サービスの実現 —

- ・ 港湾コスト ; 現状より約3割低減を目指します。
- ・ リードタイム ; 現状2日を1日程度まで短縮(シンガポール港と同レベル)。

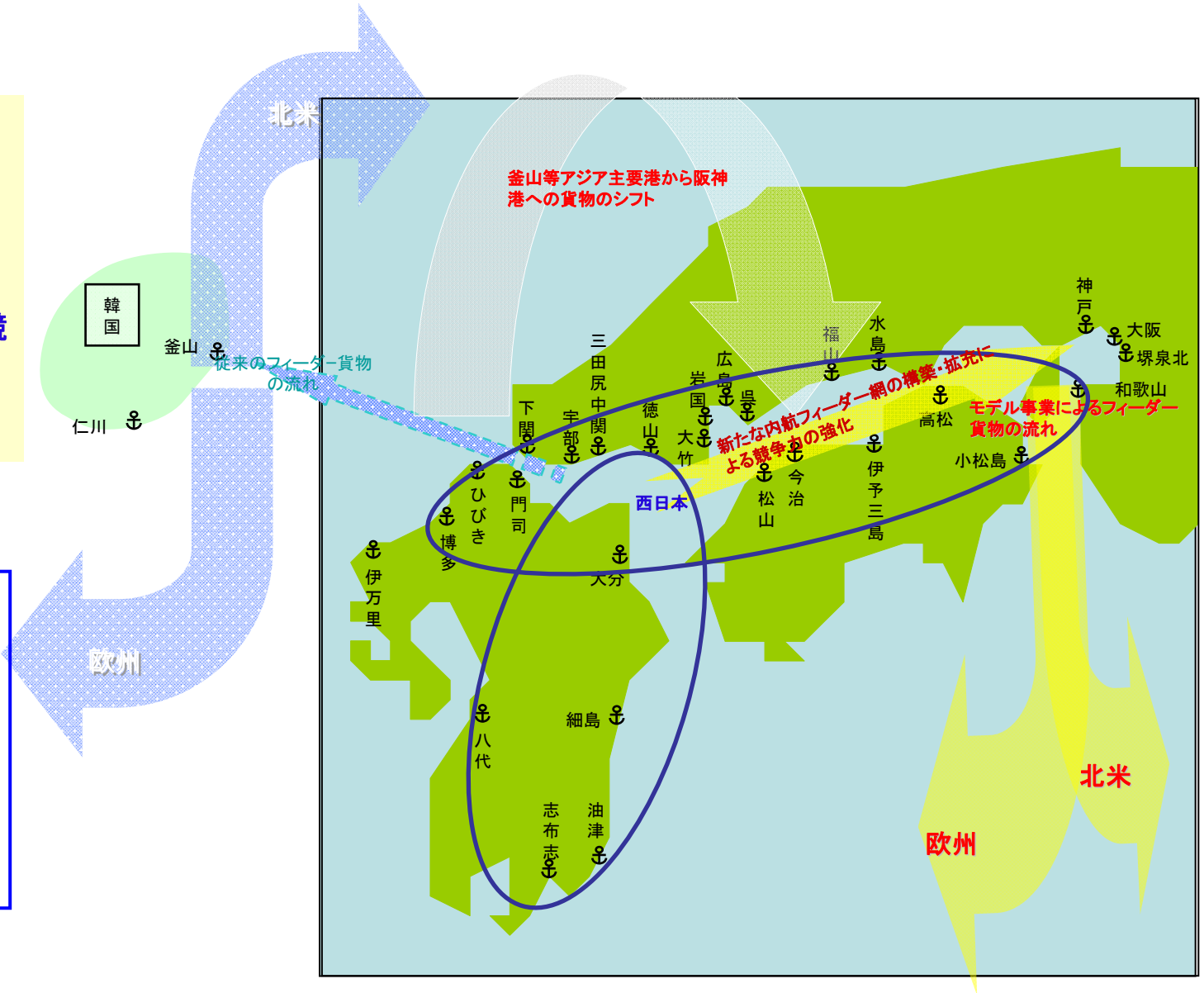
内航フィーダーサービスの充実のためのモデル事業

目的

阪神港への内航フィーダー航路を利用した輸送体系への転換を図るため、西日本の港湾と阪神港との間に新たな輸送網を構築し、内航フィーダー網の拡充による内航フィーダー航路の競争力の強化ならびに阪神港に寄港する外航コンテナ航路の維持・増加を図ることを目的としている。

<現在実施中のモデル事業>

- ①大型内航船等を利用した内航フィーダーモデル事業
H21.5開始
- ②瀬戸内海における阪神港を利用したバージによる内航フィーダーモデル事業
H21.7開始



大阪湾ポータルサイトの充実

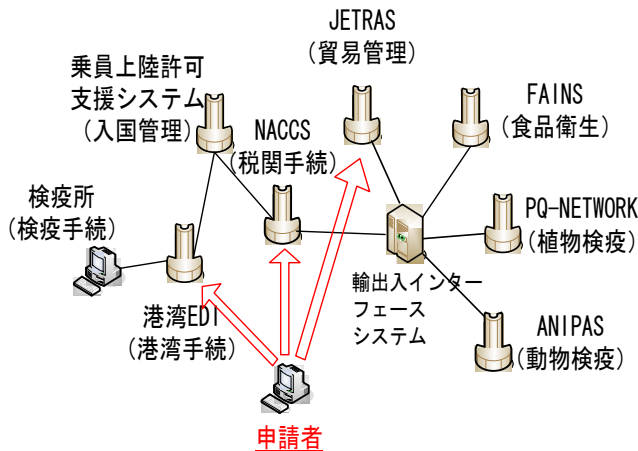
港湾の利用者に対して、幅広い情報を発信していくため、平成20年4月に稼働した大阪湾ポータルサイトを充実・強化させ、一つの港として荷主及び船社等の港湾の利用者に対して、「大阪湾諸港」をPRするため、大阪湾諸港としての航路、背後圏、施設等の通常の港湾管理者が提供している情報を追加し、ポータルサイトの充実を図る。



次世代シングルウィンドウの概要

基本方針 輸出入・港湾手続等に係る窓口の完全一元化

平成20年10月以前



現行シングルウィンドウの課題

- × 申請窓口が複数存在
- × 各府省毎に申請者のID・パスワードを設定
- × 各システム毎ばらばらにヘルプデスクを設置
- × 各府省毎に入力項目や入力コード等を設定
- × 一部データが共用できない(反復申請が必要)

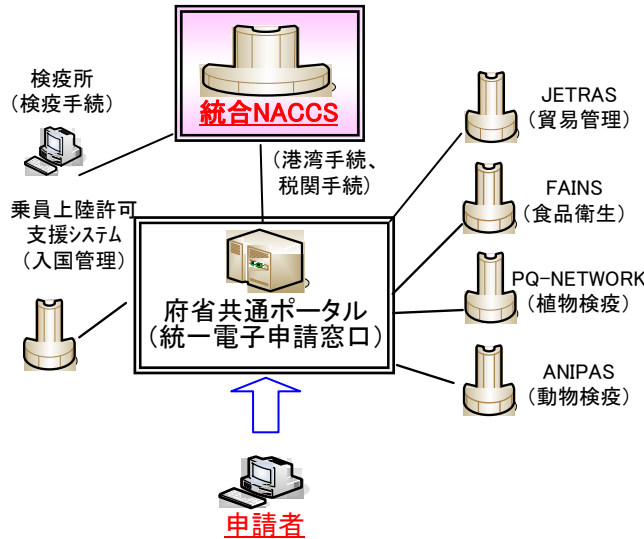
独立行政法人通関情報処理センター
(NACCSセンター)
NACCS(税関手続)を運営

改善

各府省の壁を
越えた
一元化・共通化

民
営
化

平成20年10月
次世代シングルウィンドウ稼働



次世代シングルウィンドウで実現

- 申請窓口を一元化
- 申請者のID・パスワードを統一
- ヘルプデスクを一元化
- 入力項目名や入力コード等の共通化
- データを共用化(反復申請を回避)

民営化会社が輸出入手続、港湾関係手続等のシステムを一元的に運営

追加

平成21年10月

現行2手続

対電
応子
済化

- 入出港届
- 係留施設使用許可申請

+

11手続を追加

次
世
代
シ
ン
グ
ル
ウ
ィ
ン
ド
ウ
に
追
加

- 入港料減免申請
- 入港料還付申請
- 船舶運航動静等に関する通報
- 旅客乗降用施設(渡船橋)施設使用許可申請
- 荷役機械(ガントリー等)使用許可申請
- ひき船使用許可申請書兼配船希望願
- 港湾施設(上屋)使用許可申請
- 船舶給水施設使用許可申請
- 港湾施設(荷さばき地・野積場)使用許可申請
- 廃油処理施設使用許可申請
- コンテナ用電源使用許可申請

港湾管理者手続の更なる一元化を推進

コンテナターミナルを通じた国際物流の円滑化

課題

コンテナゲート前の混雑の発生

様式非統一の搬入票や通行証の目視確認に時間を要する



ゲート前でのトラックの滞留(東京港)

複数枚数の通行証

オペレーターごとに別々に通行証を発行



※ 一人あたり平均5~6枚持参(ドライバーヒア)

なりすましの発生

通行証は紙製で偽造可能



H18.2 通行証不正入手(横浜港)

モノ情報

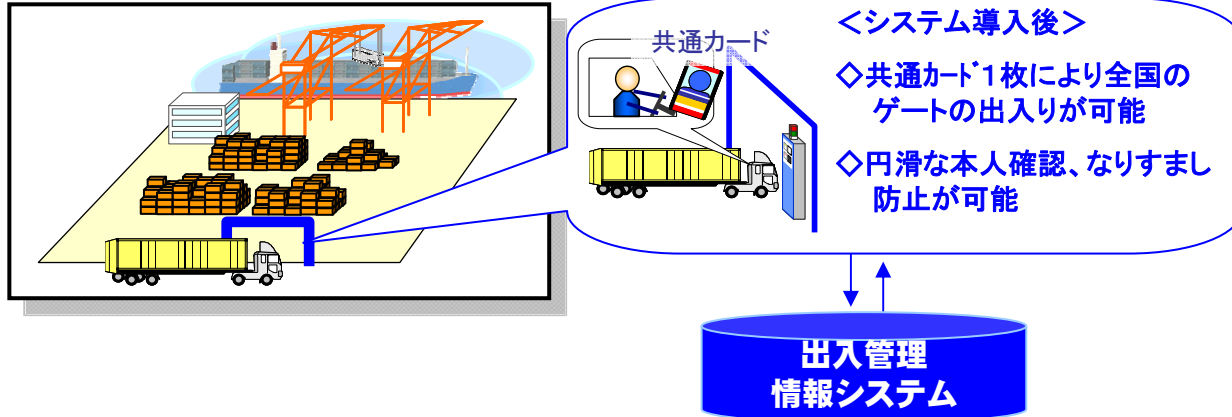
対応の方向性

コンテナ搬出入情報の
電子化・共有化

連携による効率性と
保安性の両立

ヒト情報

ICチップを用いた通行証の
全国共通化やカードリーダーの設置等



両システムの導入により、ユーザーの利便性の確保とともにセキュリティレベルの高い効率的な国際物流ネットワークが実現。

海外事例

①米国

- ・07年10月に登録開始(試行運転)
- ・08年10月から、米国海事輸送保安法に基づき、生体認証情報を付与したTWIC(運輸労働者身分証)を導入

②シンガポール

- ・07年から、指紋認証がICチップに格納されたIDカードを導入

③オランダ

- ・04年から、業界団体が発行するPortKey(掌形認証)を港湾への常時入場者を対象に導入

④オーストラリア

- ・07年から、政府から認証された機関が発行するMSIC(海事保安身分証)を導入



関西の港湾活動の事業継続計画(BCP)策定に向けた検討(案)

— 関西の産業活動を支える空港、道路とも連携 —

目 標

災害時における港湾機能継続のための広域協働体制(港湾活動のBCP)を構築し、港湾活動の維持・早期復旧を目指す。

- 港湾物流の特殊性から、港湾の機能継続は、港湾(航路、岸壁等)の機能、海運事業者や港湾運送事業者の機能、税関・出入国管理・検疫(CIQ)の機能、港湾に接続する主要道路の通行機能が整って、初めて継続を確保することが可能。
- このため、大規模災害発生時において、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できる仕組みを作り、企業の参加も得た、港湾活動の事業継続計画(BCP)の策定に向けた検討を行う。

今後の検討

(H19年度)

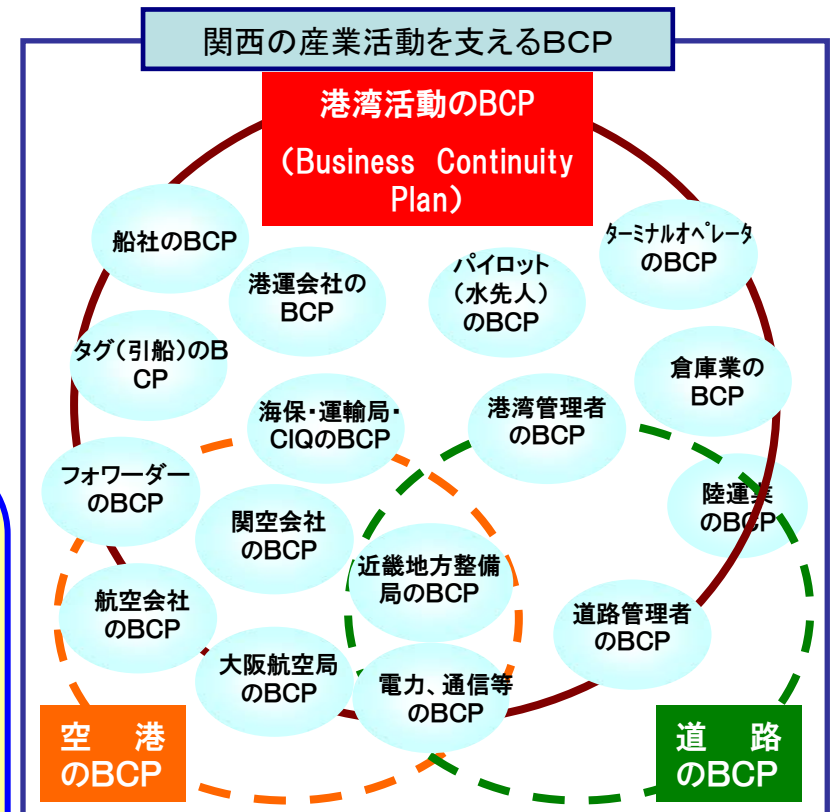
- ・基礎調査、ヒアリング調査の実施、事態想定等の検討等

(H20年度)

- ・広域連携協働マニュアル(案)の作成。
- ・「関西の港湾活動の事業継続計画(BCP)」策定にむけた委員会の設置。

(H21年度以降)

- ・BCP原案(マニュアル含む)の作成
- ・図上訓練等を実施し結果を踏まえたBCP原案(マニュアル含む)の見直し
- ・BCP協議会設立

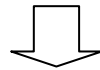


港湾活動BCP検討のイメージ

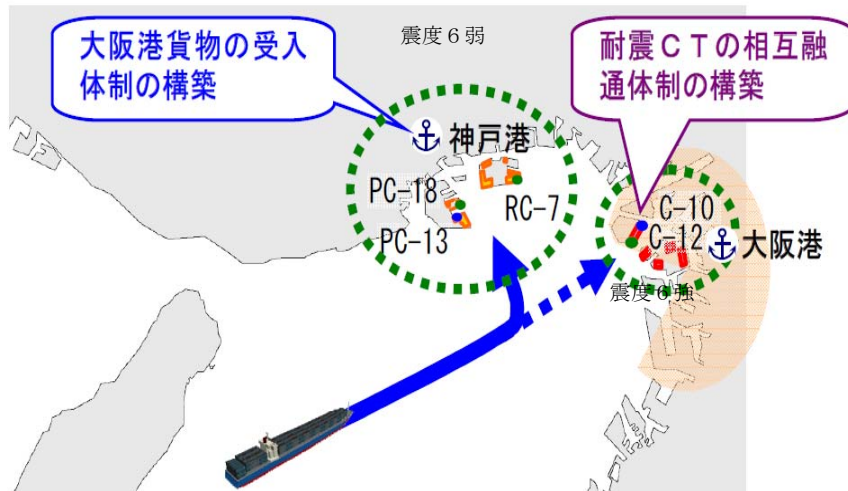
国際コンテナ物流の検討イメージ

大阪港が甚大な被災を受け、通常のコンテナバースは使用不可となる状況を想定。

大阪港で比較的軽微な被災が想定される耐震コンテナターミナルで集中的に荷役を行い、それでも処理しきれないコンテナを神戸港のバースで受入れるケースを想定。

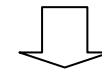


- ・大阪港耐震CTの迅速な復旧及びバース間の相互融通体制の検討
- ・神戸港の受け入れ体制の検討 等

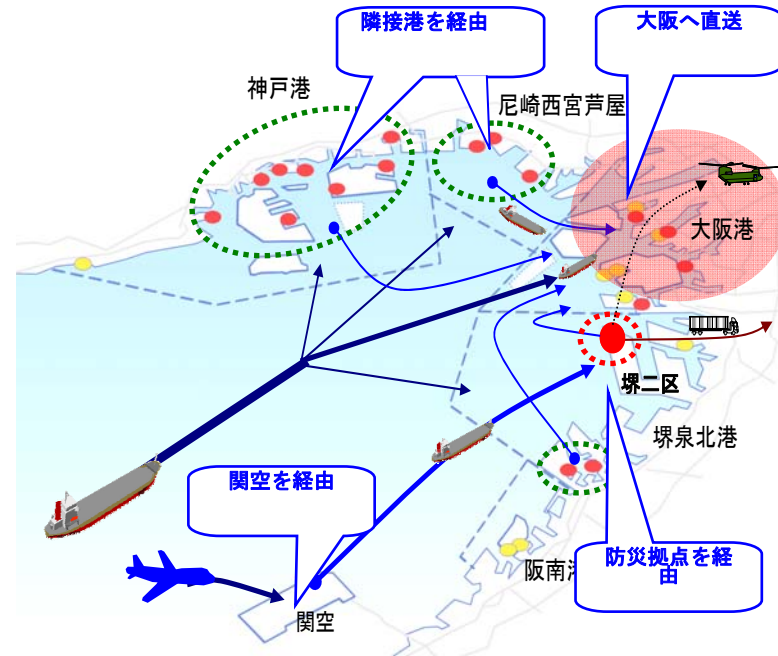


緊急物資輸送の検討イメージ

大阪湾内の耐震強化岸壁からの緊急物資の陸揚げ及び堺2区の基幹的防災拠点からの緊急物資の陸げ等を想定。



湾内耐震強化岸壁の軽微な被災の迅速な復旧及び緊急物資の海上から被災地までの輸送連携にかかる課題の検討 等



船舶への陸上電力供給実証実験

背景： 2008年7月に開催された主要国首脳会議(洞爺湖サミット)において主要8カ国が2050年までに地球温暖化ガスを半減する目標を世界で共有することを合意し、温暖化ガス削減への取り組みが求められている。

港湾名： 大阪港南港地区F4バース (大型フェリー等の入港数が最大)

事業期間： 平成20年度～平成21年度

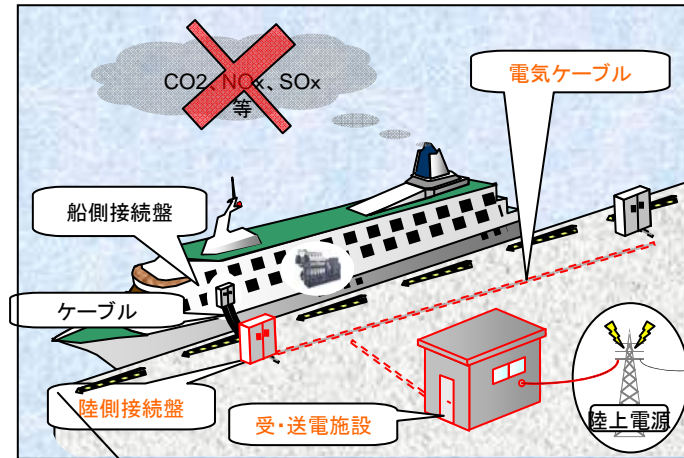
対象船舶： フェリー(定期運航船で停泊時間の長いフェリーを対象)

対象施設： 陸上電力施設 1式

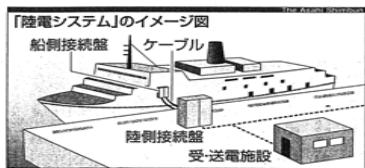
測定項目： 排出ガス測定、騒音測定、燃料消費量、電力量調査



位置図(大阪港)



船舶への陸上電力供給のイメージ



岸から送電国が検討
船もアイドリングストップ

停泊中の船から排出される二酸化炭素(CO₂)を減らすため、国土交通省は船にも「アイドリングストップ」を義務付ける仕組みを検討し始めている。

近畿運輸局と近畿地方整備局が大坂、神戸港などの実地を念頭に本格検討に入った。接岸時間が長い、大型フェリーを対象に導入を目指す。

岸からの送電は「陸電」と呼ばれ、岸壁には送電設備が、船には接続システムが必要だ。両局は来春までに必要設備とコストの電力料金と重油代の比較、CO₂など温室効果ガスの削減効果を試算。具体的な実施の枠組みを

りを進める。

大阪港を発着する大型フェリーの場合、朝に着いて夕方以降に出発するものが多く、通常は10時間ほど接岸している。その間も照明や客室の清掃、冷暖房などに電力がいる。関西汽船の定員700人規模の大型フェリーでは、1・6リットル程度の重油(約8万円)を使うという。

関西汽船船部は「環境問題もあり、興味を持っている。行政の支援があれば、数年後に実現できるのでは」と、国交省によると、06年度の運輸部門のCO₂排出量の48・2%は自動車用車が出ている。船舶は5・2%で、航空の4・4%、鉄道の3・0%より多い。標準的なフェリー1隻のCO₂排出量は年約6万トンにのぼり、うち約1800トンは接岸中に出ているとの試算もある。

国内で陸電は、電力会社専門の船舶の一部で、小型船ではほとんど例がない。海外では米国の西海岸で夏の動きがあやうい。

港湾活動に伴う温室効果ガスの排出削減（荷役機械の省エネ化）

背景

地球温暖化対策の緩和策については、「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」答申（平成21年3月25日、交通政策審議会）で、低環境負荷の物流システムの構築、港湾活動に伴う温室効果ガスの排出削減等の具体的施策が提示されており、これらの施策を総合的かつ計画的に実行していく必要がある。

NEDOエネルギー使用合理化事業者支援事業（概要）

港湾における荷役機械の省エネルギー化を推進する為、トランスファークレーンのハイブリッド化およびフォークリフトのバッテリー車化について、NEDOエネルギー使用合理化事業者支援事業による支援を行う。（補助率1/3以内）

○トランスファークレーンのハイブリッド化

コンテナ巻き下げ時の回生エネルギーを蓄電し再利用するハイブリッド型への新設もしくは改造により省エネ化を図る。（補助対象はハイブリッドに係る部分のみ）

代替・改造によるハイブリッド化



日本郵船HPより



川崎汽船HPより

○フォークリフトのバッテリー車化

フォークリフトについて、エンジン式からバッテリー式に代替することにより省エネ化を図る。

燃料系

電気系



バッテリー式に代替



舞鶴港利用促進に向けた取組

国

連携

京都府・舞鶴市
(京都舞鶴港振興会)

①「京都舞鶴港振興に向けた懇話会」の開催(国・京都府)

●H21. 4.17に最近の京都舞鶴港の動向を関係者で再確認するとともに、今後の利用振興について意見交換(H20.7.27より懇話会開催)

②使いやすい京都舞鶴港の実現

・「舞鶴港利用促進連絡調整会議(平成20年7月24日設置)」による取組

●国の関係機関等からなる調整会議を設立し、使いやすい京都舞鶴港を実現するための具体的な取組を実施

●スケジュール(H21d)

H21. 7. 8 ヒアリング等より、より使いやすい港湾とするための方策検討

・舞鶴港セミナーの開催(地元と共催)

・舞鶴港利用促進施策の検討・支援

③輸出入・港湾関係諸手続の統一化・簡素化の推進

・次世代シングルウィンドウ稼働(平成20年10月)

・諸手続の一元化の推進(平成21年10月予定)

④道路ネットワーク網の構築

・多目的国際ターミナルと舞鶴若狭自動車道を連結する臨港道路ネットワークの構築

①コンテナ航路の拡充

・コンテナ航路の再開(釜山:H21.3.4)

②新たな貨物需要の掘り起こし、ポートセールスの実施

・約3,000社に企業訪問を実施(H19年～)

③効率的な埠頭運営の検討

・本年9月開催の府港湾審議会において、「透明性・弾力性のあるターミナル運営体制の構築」について答申

④背後地への戦略的な産業立地施策の推進

・「北部物流関連産業に係る特定産業集積促進計画」に基づく府市の企業立地担当課等との連携した企業誘致活動

⑤日本海側諸港との連携推進

・境港、金沢港などとの連携による航路誘致活動、海外におけるミッション派遣、港町クルーズ船巡り等

⑥国内・国際フェリー・クルーズ船の誘致

・国、関経連等関係団体との連携による誘致活動

⑦貿易動向を踏まえた港湾機能の充実

⑧国土交通省広域地方計画先導事業の活用

・露、中、韓への新たな定期航路開設のためのニーズ・シーズ調査

連携

関西経済連合会

環日本海ゲートウェイ機能強化検討会議(平成20年6月3日設置)

●参加者

関経連、近畿地方整備局、近畿経済産業局、近畿運輸局、府、市、舞鶴港振興会

●検討テーマ

- ①舞鶴港の機能強化方策
- ②TSR輸送の促進
- ③物流・人流需要創出方策



港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化の実現化

- ・H18年度: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
- ・H19年度:関係事業者と港運はしけを取りまく環境について検討を実施
- ・H20年度: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ための方策について社会実験を通じた調査・分析

課題

- ・タイムリーな輸送【ニーズに応じた輸送】
- ・コスト【付加コスト(ショートドレー等)の発生】
- ・需要の拡大、乗組員の高齢化等はしけを取りまく環境整備

港運はしけによるコンテナ輸送の実現のためには、
コストと所要時間が大きなキーポイント

実施内容

- ・専用はしけの新造・投入の具体的方策の策定
- ・ターミナル事業者等の輸送ニーズに対応した具体的方策の策定
- ・はしけを取りまく環境整備の実現
- ・効率化実現の可能性、モデル事業の構築

海上輸送へのモーダルシフトによる環境負荷低減
隣接するスーパー中枢港湾の連携強化



*** 港運はしけによるコンテナ輸送の具体的実現 ***

大阪湾における船舶運航サポート情報提供

港湾の国際競争力の強化を図る諸施策の実施等により航行船舶の増加が見込まれる中、安全で効率的な船舶交通環境の構築を図るため、平成19年8月に「大阪湾船舶運航サポート情報提供推進会議」を設置し、海域利用者の相互協力による安全、効率的な船舶運航を情報面から支援する体制の在り方を検討、平成19年12月に検討結果を取りまとめ。

検討結果

短期的な整備体制

- ・漁船操業情報等の提供を優先的に整備。
- ・海域利用者の相互協力による情報収集・発信体制を確立。
- ・海域利用者の現存設備、施設及び体制を最大限に利用。
- ・海域利用者が通常業務の中で事業に参加、協力する事業計画。

<具体的事業内容>

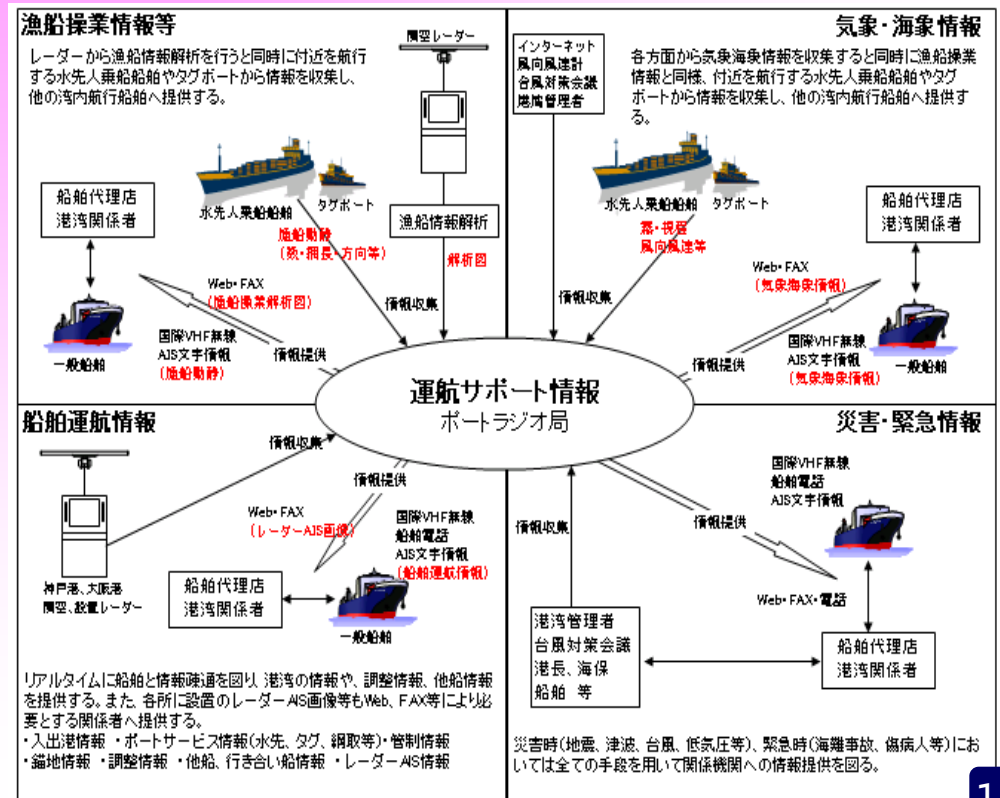
「漁船操業情報」と「大阪湾全域レーダー画像」の2つの情報提供に絞って、海域利用者等で構成する協議会を設置し、事業を計画することが適当。

大阪湾運航サポート協議会

- ・設立日：平成20年4月1日設立
- ・構成：海運会社、水先人、漁業者団体、港湾管理者、関西国際空港などの海域利用者 28団体(平成21年7月1日現在)
- ・事業：平成21年1月からインターネット等を利用し会員間に情報を提供開始
 - ①大阪湾全域のレーダー・AIS画像情報(30分間隔で更新)
 - ②漁船操業状況情報
 - (ア)対象漁業
 - ・パッチ網漁(イナゴ漁、ワシラス漁)
 - ・流し網漁(サワラ漁)
 - (イ)情報種類
 - ・操業状況情報(漁船、漁網の位置情報)
 - ・予報情報(パッチ網漁操業位置の予報)
 - ③その他の海域情報
- ・課題：財政基盤の確立、情報内容の充実

長期的な整備体制

将来を予測するには不確定な要素が多く、また、市場開拓に一定の期間が必要であること等を勘案し、今後5年間で調整期間とし検討を重ねる必要がある。次図は、情報発信を一元的に行う長期的な整備イメージを示したものである。



環境にやさしいモーダルシフトの推進 =グリーン物流パートナーシップ推進事業=

- 平成21年度募集では、関西地区から1次募集(普及事業)に2件の応募があり、両案件とも推進決定された。
- モーダルシフトによる、グリーン物流の普及・促進を図るべく、グリーン物流セミナーを7月3日(海上版)、11月9日(予定・鉄道版)、にそれぞれ開催。

- 目的： 関西において、物流分野におけるCO2排出削減に向けた荷主企業と物流事業者の連携、協働による取組を支援し、グリーン物流パートナーシップ推進事業の普及・促進を図る。
- 構成： 学識経験者・経済団体・荷主団体・物流団体・地方公共団体・関係機関の委員
- 会長： 長坂悦敬(甲南大学経営学部 学部長)
- 事務局： 近畿運輸局・神戸運輸監理部・近畿経済産業局



みんなが地球にやさしい物流を
Green Partnership

関西グリーン物流パートナーシップ会議 (18年1月設置)

【普及事業】

- モーダルシフト、共同輸配送、3PL、物流拠点集約などの普及事業の支援、事案の募集、受付、評価、優先順位付け

優先順位付け、
全国版に提出

全国版グリーン物流パートナーシップ会議 <http://www.greenpartnership.jp/>

【普及事業】

- 申請事案の評価、事業認定

平成21年度関西グリーン物流パートナーシップ普及事業 認定案件一覧

	事業の名称	事業の種別	申請者・パートナー
1	パートナーシップによって「生鮮日配食料品」の輸送拠点を集約すること、及び発泡スチロール容器を集約減容することによる省エネルギー事業	物流拠点集約ほか	(株)ライフコーポレーション (株)ロジスティクス・ネットワーク
2	パートナーシップによって「樹脂チップ」の「東海工場」～「岡崎工場」間輸送の「タンクローリー車」を大型化することによる省エネルギー事業	車両の大型化	東洋運輸(株)・東レ(株)

グリーン物流セミナー(海上版)

- 開催日： 平成21年7月3日(金)
- 主催： 関西グリーン物流パートナーシップ会議、大阪市港湾局
- 協力： 大阪フェリー協会
- 概要： 第一部ではフェリー会社及びモーダルシフト実践企業よりの事例紹介等を交えた講演、第二部ではフェリーへのシャーン積込作業の見学を実施。
(参加人数81団体、150名)



11月9日に、鉄道版
セミナーを開催予定。

大阪港におけるシーアンドレイル輸送促進に向けた調査検討

大阪港におけるシーアンドレイル輸送の普及促進に向けた調査検討委員会

趣旨： 国際物流戦略チーム「提言2009」において盛り込まれた、「環境にやさしい物流の実現に向けた港湾と鉄道の連携強化の検討」を受け、大阪港におけるシーアンドレイル輸送の普及促進に向けた調査検討を行う。

メンバー：〔座長〕 宮下大阪産業大学経営学部長 〔委員〕 日本貨物鉄道(株)、大阪地方通運連盟、(社)関西経済連合会、大阪市港湾局、大阪税関 他 〔事務局〕 近畿運輸局

背景・目的

- ・北東アジア経済圏における物流が準国内化する中、小口多頻度配送に対応した国際シーアンドレイル輸送への需要が高まっている。
- ・物流の国際競争力強化や環境にやさしい貨物輸送形態の実現が求められており、港湾と鉄道とのシームレスな連携を進める必要がある。
- ・2011年にJR貨物(株)梅田駅の移転が予定されており、移転に伴う物流上のネックを検証する必要がある。

調査検討の内容

- ・大阪港及び周辺の鉄道貨物駅におけるコンテナの流動・取扱実態及び取扱施設の現状
- ・大阪港～鉄道貨物駅間のコンテナのショートドレージの現状と問題点
- ・各港におけるシーアンドレイル輸送の取組の現状
- ・シーアンドレイル輸送に対するニーズの把握
- ・JR貨物(株)梅田駅移転に伴うコンテナ積載車両の道路通行上のボトルネック

今後の促進に向けたモデル事業の実施

大阪港におけるシーアンドレイル輸送の普及促進策

SEA (大阪港)



連携の強化

RAIL (鉄道)



環境にやさしい物流を実現

フェリー事業活性化の推進

モーダルシフトを促進するため、中・長距離定期フェリー事業を活性化し利用促進を図る。

最近のフェリー事業の課題 経済不況や高速道路料金値下げの影響を受ける内航フェリー航路の維持

フェリー事業活性化の取り組み

- ①フェリーの認知度を向上し利用促進を図るため平成21年3月中旬からポスターの作成・掲示
全国の「道の駅」や各都道府県観光協会、阪神高速道、南海電鉄などの協力を得て約1000カ所に配布・掲示
- ②エコトレイン(阪急電鉄)にモーダルシフト促進・啓発ポスターの掲示
阪急電鉄の協力を得て6月5日～7月31日の57日間に神戸線(梅田～三宮12往復/日)、宝塚線(梅田～宝塚15往復/日)、京都線(梅田～河原町8往復/日)の車両にポスター掲示(期間中の当該列車乗車客数 約200万人)
- ③海の時刻表の発行
平成21年7月1日に3万部を発行
- ④平成21年度グリーン物流セミナーの開催
平成21年7月3日、大阪南港において、荷主企業を対象にセミナー及びフェリー見学会を開催
主 催:関西グリーン物流パートナーシップ会議、大阪市港湾局
参加者:セミナー約150人、見学会 約50人
- ⑤体験乗船「大阪湾クルーズ」の実施
平成21年7月19日、一般公募の市民約約1000人を対象に実施
- ⑥フェリー見学会の実施(予定)
平成21年10月9日、豊中市立小学校の生徒・教員約80人を対象に停泊中のフェリーの見学会を開催予定
- ⑦公共交通活性化総合プログラム「船旅の魅力向上によるカーフェリー等旅客航路の活性化に関する調査」事業の実施
フェリー航路事業の問題点抽出など基礎的な調査を踏まえつつ、その魅力を向上させるための改善方を検討し、かつての利用層の回帰と新たな需要創出を目指す方を検討し、平成22年3月に調査結果のとりまとめを行う予定。

【利用促進ポスター】



【エコポスター】



【海の時刻表】



【大阪湾クルーズ】



船旅の魅力を再発見

フェリーでらくらく エコもばっちり!

