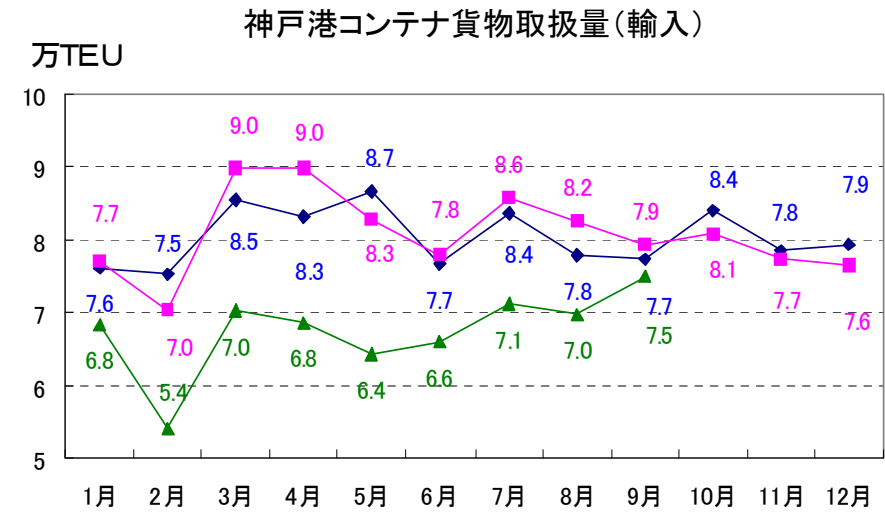
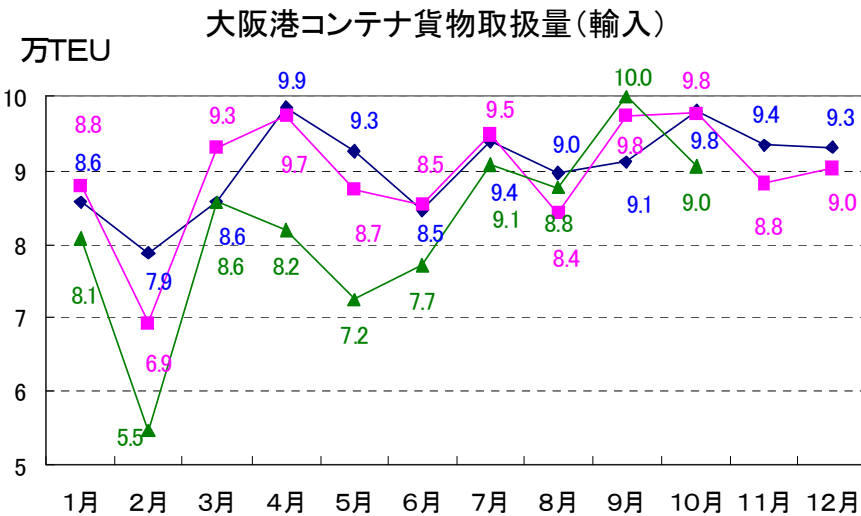
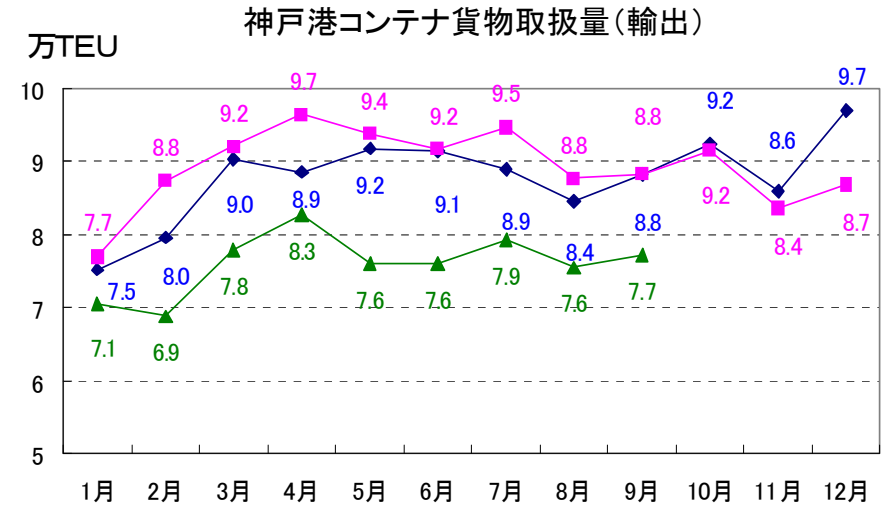
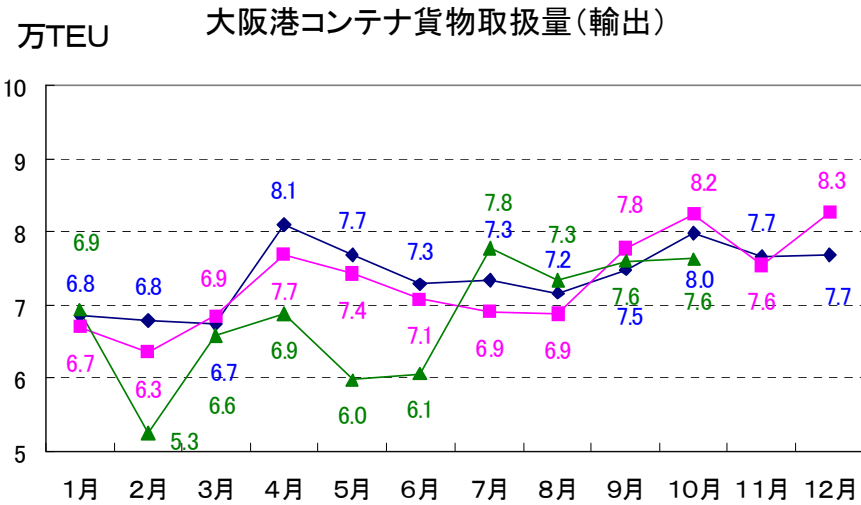


国際物流戦略チームを取り巻く最近の動きについて 【参考資料】

大阪港・神戸港のコンテナ取扱量



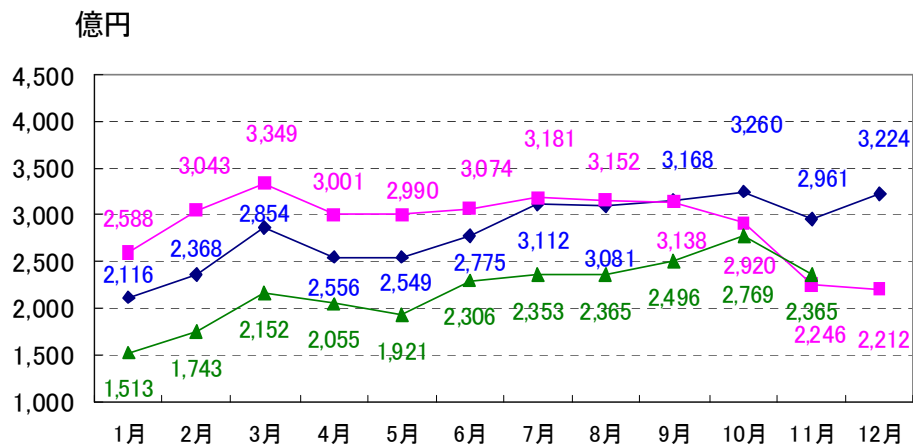
凡例

- H19
- H20
- H21

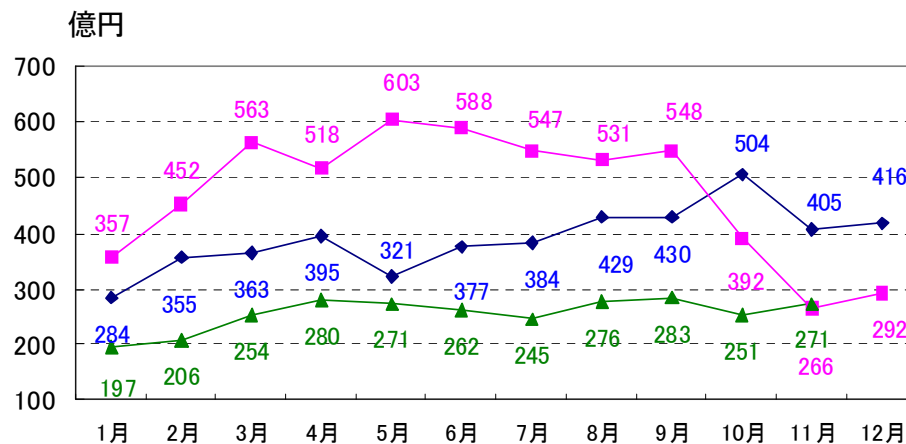
※大阪港の平成21年1～9月は速報値、10月は速速報値
 ※神戸港の平成21年1～8月は速報値、9月は速速報値
 出典:大阪市(港湾統計)、神戸市(統計神戸港)

大阪湾諸港(大阪港・堺泉北港・神戸港・尼崎西宮芦屋港)の貿易額(輸出)

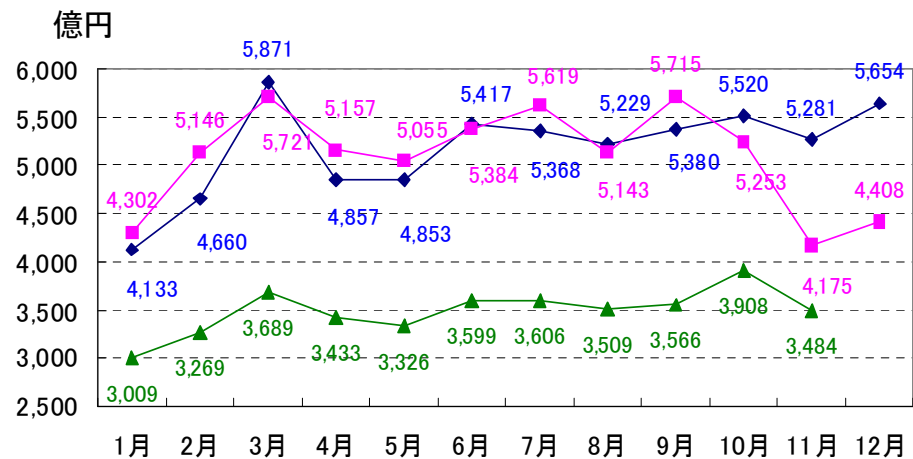
大阪港貿易額(輸出)



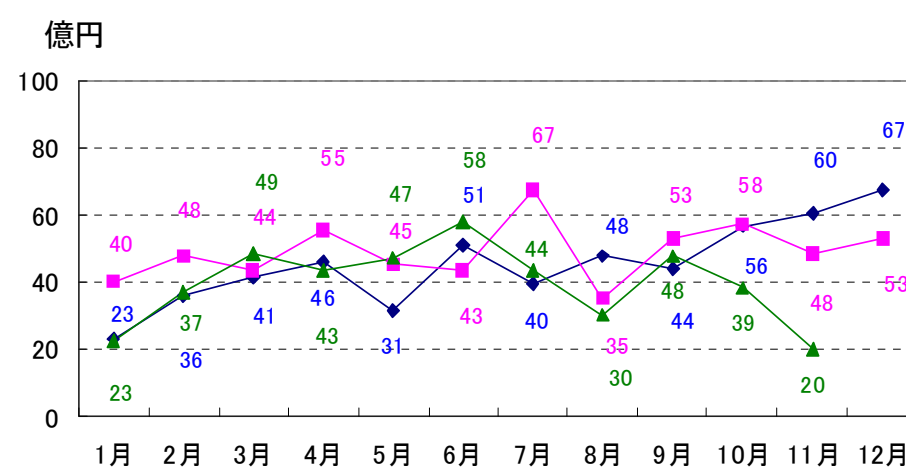
堺泉北港貿易額(輸出)



神戸港貿易額(輸出)



尼崎西宮芦屋港貿易額(輸出)



※平成21年1月～10月は確報値、11月は速報値。

出典：大阪税関及び神戸税関(貿易統計資料)

凡例

— H19

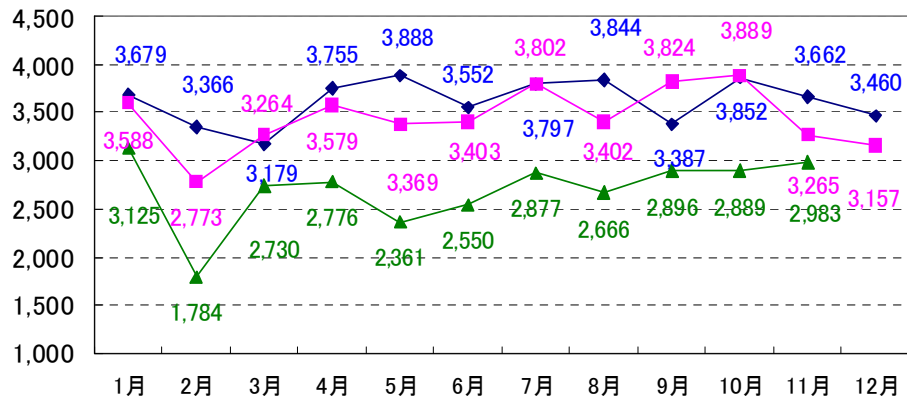
— H20

— H21

大阪湾諸港(大阪港・堺泉北港・神戸港・尼崎西宮芦屋港)の貿易額(輸入)

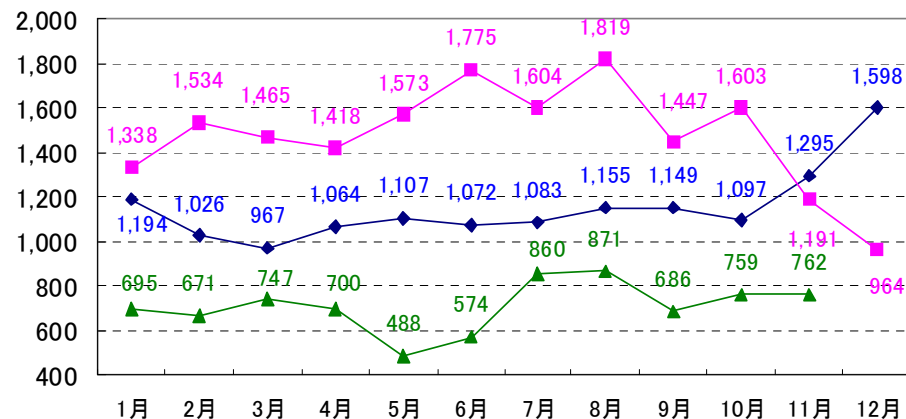
大阪港貿易額(輸入)

億円



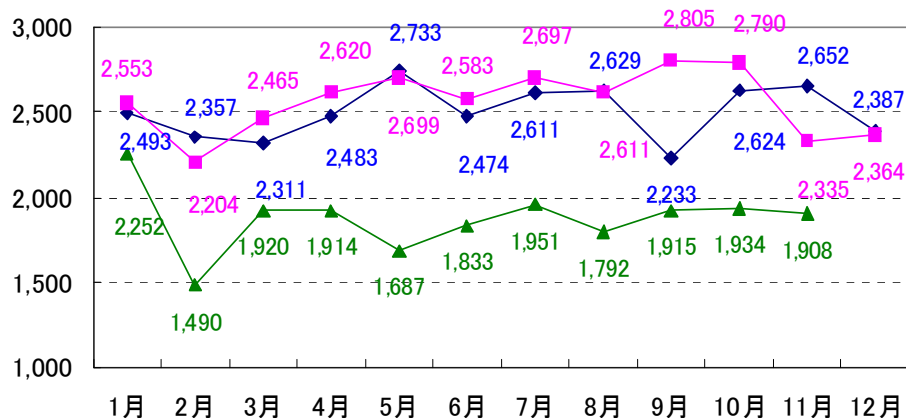
堺泉北港貿易額(輸入)

億円



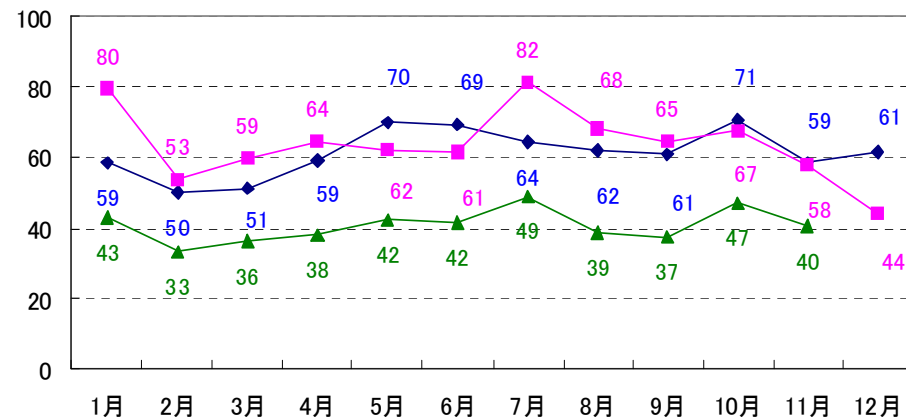
神戸港貿易額(輸入)

億円



尼崎西宮芦屋港貿易額(輸入)

億円



凡例

— H19

— H20

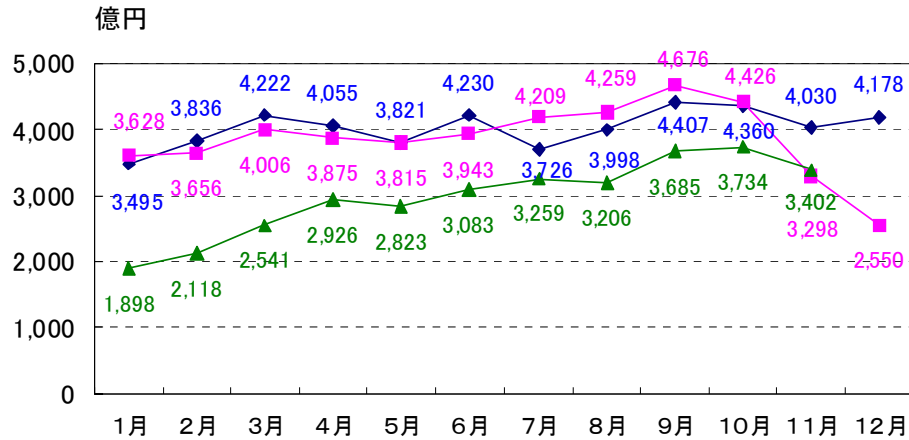
— H21

※平成21年1月～9月は確報値、10月～11月は速報値。

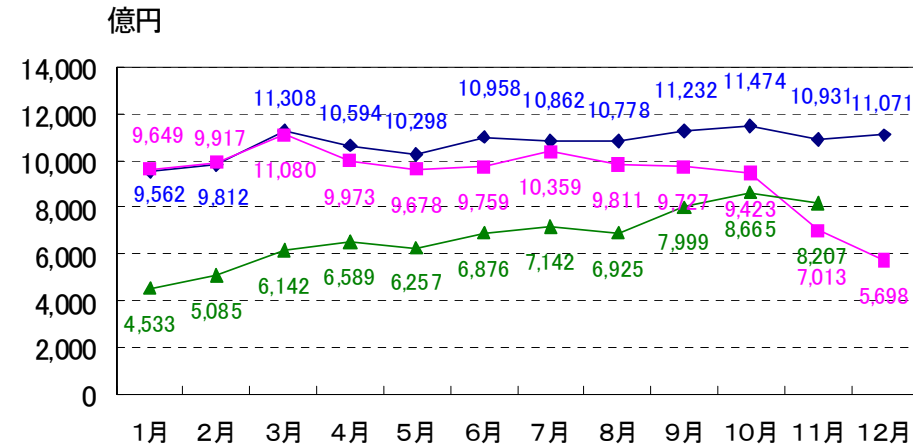
出典：大阪税関及び神戸税関(貿易統計資料)

関西国際空港・成田国際空港の貿易額

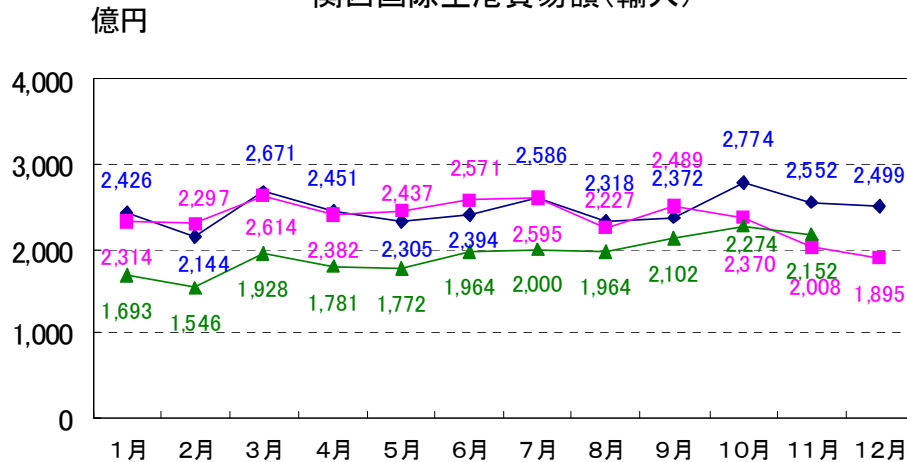
関西国際空港貿易額(輸出)



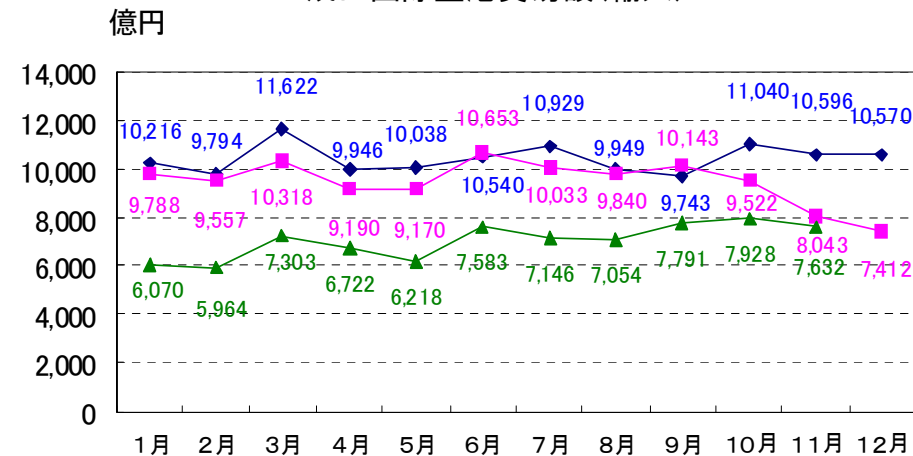
成田国際空港貿易額(輸出)



関西国際空港貿易額(輸入)



成田国際空港貿易額(輸入)



凡例

- H19
- H20
- H21

※平成21年1月～10月は確報値、平成21年11月は輸出確報値、輸入速報値

出典:大阪税関、東京税関(貿易統計資料)

関西3空港懇談会合意事項【平成21年12月14日】

関西3空港懇談会は、関西の総意として、以下合意する。

1. 関西国際空港は、首都圏空港(羽田、成田)に並ぶ日本の二大ハブ空港と位置づけられるべきであり、国にその役割の明確化を求めるとともに、その機能強化に向け、国への働きかけを関西全体で更に強めていく。
2. 関西国際空港、大阪国際(伊丹)空港、神戸空港の運用最適化により、関西全体の航空需要を拡大させるための中期戦略として、関西3空港の「一元管理」を目指す。今後、一元管理の具体化策を検討し、できるものから順次実施していく。
3. 一元管理の検討に当たっては、公的機関の関与を前提に、関空会社を管理主体とすることを基本として議論を行う。将来の経営統合も念頭において空港運営に関する事業全般を可能な限り幅広い範囲で受託することを目標に、平成23年度からの実現を目指して関連法改正等の具体的内容を詰めていく。
4. 関西3空港の将来のあり方については、需要予測等のデータ検証とともに、関西広域連合(仮称)設立の取り組みも踏まえ、引き続き検討を行う。国土交通省の成長戦略会議での関西3空港のあり方の見直しの検討に関西の総意が適切に反映されるよう、作業を加速させ、本年度内を目途に結論を得るようにする。
5. 関西国際空港に対する補給金160億円の予算は、財務構造の抜本改革実現までの間、関西国際空港を国際競争力ある空港として維持運営していく上で必要不可欠なものであり、国土交通省の要求通り、満額予算化すべきである。

以上