

国際物流戦略チーム 今後の進め方（修正案）

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、その後約5年間活動を行ってきた。その間、一開港化の実現や臨海部への最先端産業の企業立地等の成果を上げてきた一方、アジア諸国の急激な経済成長を背景に上海港等の新たな国際物流ハブの台頭や日本の物流市場をターゲットとした釜山港の活発なマーケティングの展開等、わが国の国際物流を巡る環境は大きく変化するに至ってきている。

このような中、これまでの国際物流戦略チームの活動を総括し、今後の方向性について議論を行う目的で、昨年10月に国際物流シンポジウム2010を開催した。シンポジウムでは、日本を取り巻く世界の潮流の分析や、先手を打っていくためのアプローチ、今後の取り組みの方向性が議論された。

また、昨年8月には、阪神港が国際コンテナ戦略港湾に指定され、国の戦略を担う形で西日本のコンテナハブの形成が進められることとなった。

本年3月11日に発生した東日本大震災（東北地方太平洋沖地震）については、3月28日に開催された本部会合において「早期復旧・復興に向けた国際物流戦略チーム（関西）からの緊急アピール」を行っており、関係各機関が全力を挙げて支援に取り組んでいる。

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進め方を改めて議論し、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。特に、アジア各国の経済成長が著しい中で、我が国においてもその成長を取り込むとともに対応するため、政府において新成長戦略（平成22年6月）が策定されたところである。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SCM (Supply Chain Management) の形で実体の物流を構成する。この物流は、外船社、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化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、これらの情報を積極的な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、平成22年5月には、国土交通省の成長戦略、同6月には政府の新成長戦略が策定されたところであり、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り組みが求められる。

③地域の戦略、方向を踏まえた活動の必要性

現在政府において、国際戦略総合特区の検討が行われており、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動きが模索されている。また、昨年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、地域戦略の視点も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、今後、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、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・淡路大地震の教訓を踏まえ、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。

(4) 東日本大震災を踏まえた活動

本年3月11日に発生した東日本大震災により生産活動が一

時的に麻痺した背景には、生産に必要な部品の供給元が一極集中していたことが一つの要因としてあげられる。これを踏まえ、産業界では生産拠点を分散配置し、新たなサプライチェーンを構築する動きもある。国際物流戦略チームとしては、新たなサプライチェーン構築の動向を的確に把握し、必要な物流ネットワークを形成する必要がある。

3. 国際物流戦略チームの取り組むべき課題と具体の取り組み

(赤字は平成23年度を初年度とする新たな取り組みの例)

(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り組み

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網の総合的、戦略的な整備・管理・運営を確保するとともに、C I Q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り組みが必要である。

このため、現在導入が検討されている国際戦略総合特区の関西地域での指定を勝ち取り、この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網の整備・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

- ・新たに制度化が検討されている国際戦略総合特区の関西地域の指定、国際物流部門への適用に向けた産学官をあげた誘致・アピール活動を展開する。
- ・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「見える化」を図るためのコンテナ物流情報サービス等の運用を本格化する。
- ・SOLAS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ため、全国共通IDカードに基づく阪神港コンテナターミナルの出入管理の試行を実施する。

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、現在、国において港湾法改正等の制度的枠組みの整備が進んで

いるところである。

国際コンテナ戦略港湾は、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。また、民の視点を活かした効率的な港湾運営を行うため、国際コンテナ戦略港湾において港湾運営会社の指定が政府内で検討されているところである。

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

- ・ 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のコンテナ貨物フィーダーネットワークの構築に向けて、産業界・荷主等と船社、物流事業者間の情報共有や新たな物流ビジネスモデルの需給マッチング等の場（阪神港ニュービジネスモデル）の提供を行う。
- ・ 阪神港に西日本の国内ハブとしての機能をもたせるため、産学官の協働の下にコンテナの内航フィーダー輸送モデル事業を推進する。
- ・ 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。

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の日本海側拠点港としての舞鶴港の機能発揮に向けて、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」の取組みや自らがビジネスモデルを作っていく取組みを図り、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みとして、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、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、本年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。

- ・ 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、作成する。
- ・ 大阪湾港湾機能継続計画推進協議会（仮称）の設立に向けた所用の調整を推進する。
- ・ 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。