

国際物流に関する課題		第4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	提言2009での提言事項	進捗状況	第17回幹事会(平成24年2月20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)
グリーン ベイ・大 阪湾の形 成に向け た取組	陸・海・空のシームレスな物流の推進		・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。	○	・平成21年8月より大阪港を中心とした海上輸送と鉄道輸送の連携を強化し、環境負荷の小さい物流を実現するため、Sea&Rail輸送の普及促進に向けた調査検討を実施した。(詳細は下段「鉄道を活用した環境にやさしい物流の検討」を参照) ・平成18年8月に大阪港において、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(～20年3月)。平成20年度からは民間独自の取組みとして継続実施。	近畿運輸局・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
	輸送モードのグリーン化		・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。 (鉄道を活用した環境にやさしい物流の検討) ・環境にやさしい物流を実現するため、国際物流における鉄道輸送の活用を検討する。	○	・フェリー及び内航船舶の航路維持のための支援策として、平成20年度の「フェリー・RORO船」に係る運航高度化実証事業、平成21年度の「内航運航合理化・利便向上調査事業」を活用した実証事業、平成21年度に新設された補助制度「海上交通低炭素化促進事業」に続き、平成22年度に新設された環境負荷低減や物流コスト削減等を図るため、海上交通事業者が行うシャーシ等輸送機器導入に対する内航海運船舶関連輸送機器導入促進補助制度を活用した支援を実施。 ・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、本年度においても海運版、鉄道版を各1回、計2回開催した。 ・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。 ・平成18年8月から大阪港において、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(～20年3月)。平成20年度からは民間独自の取組みとして継続実施。 ・内航フェリーの利用促進及び航路の維持を図るため、大阪港を発着するフェリー船社が大型貨物車の乗船料を値下げした場合に、その一部を助成。(平成21年度補正予算) ・平成23年度より、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市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事業が対象。 ・平成18年度より神戸市においても「神戸市モーダルシフト補助制度」を実施。18年度は3件、19年度は6件、20年度は10件、21年度は10件に対して補助金を交付。22年度は、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。23年度は内航フェリー、トランシップ貨物など更なる強化を行い継続実施。(事業決定 38事業) ・平成23年度より兵庫県においても、モーダルシフトを推進し、内航コンテナ貨物を集める集荷策として「内航コンテナ貨物助成事業」を実施。 ・平成21年8月から大阪港を中心とした海上輸送と鉄道輸送の連携を強化し、環境負荷の小さい物流を実現するため、Sea&Rail輸送の普及促進に向けた調査検討に着手。関係者による委員会を設置し、ニーズ把握調査、モデル事業の実施などを行い、平成22年3月に共同輸送促進に向けた課題と方策をとりまとめた。	国交省海事局、近畿運輸局・神戸運輸監視部 近畿運輸局・神戸運輸監視部・近畿経済産業局 近畿運輸局、神戸運輸監視部 大阪市・神戸市・兵庫県
	輸送機器のグリーン化		・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。 (船舶への陸上電力供給の推進) ・接岸中の船舶に陸上からの電力を供給することにより、港湾地域におけるCO2、SOX等の排出ガスを削減する。	○	・平成21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、コンテナターミナルにおける省エネ型荷役機械の導入を積極的に支援し、物流の省エネ化を促進中。 ・平成22年3月に大阪南港フェリーターミナルに陸上電力供給施設の整備を完了。 モニタリング を平成22年度夏期及び冬期に実施した。平成23年度は秋期に 実施し、実証実験を終了した。	近畿地方整備局、近畿運輸局
	自然エネルギーの活用		・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。	○	・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が進んでいる。	近畿運輸局、神戸運輸監視部
	港湾地帯の機能再編による環境負荷の低減		・スーパー中枢港湾阪神港等、新たなターミナルやアクセス整備にあわせて、周辺地域の再編整備を行い、物流車両の整流化や住環境の向上等、より良い環境の創出を図る。	○	・平成21年11月の交通政策審議会において、神戸港ポートアイランド(第2期)地区の『効率的な運営を特に促進する区域(特定国際コンテナ埠頭)』の拡張及び国際海上コンテナターミナルの耐震強化等、神戸港港湾計画の一部変更を実施。 ・平成22年7月の交通政策審議会において、神戸港ポートアイランド地区の公共コンテナターミナル機能をポートアイランド(第2期)地区へ移転集約する、神戸港港湾計画の一部変更を実施。 ・平成21年11月の大阪市地方港湾審議会において、コンテナ貨物を効率的に扱うため、大阪港南港地区において土地利用計画を変更する港湾計画の軽易な変更を実施。 ・平成22年11月の交通政策審議会において、神戸港ポートアイランド(第2期)地区のコンテナ物流の国際競争力の更なる強化を図るため神戸港港湾計画の一部変更を行った。 ・港湾法改正に伴い、効率的な運営を特に促進する区域として、平成23年12月の交通政策審議会において、大阪港夢洲地区C10～12、YC、南港地区C1～4、C8.9、KF1.2、R2～5、F3～5、F7.8を位置付けるため、港湾計画の一部変更を実施。 ・港湾法改正に伴い、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に効率的な運営を特に促進する区域を平成23年12月の交通政策審議会を経て、神戸港港湾計画の一部変更を行った。	大阪市・神戸市
	環境ロードプライシング		・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り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。	○	・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に、5号湾岸線を通行する大型車の料金を割り引く環境ロードプライシングを実施しており、平成21年4月より内容を拡充(2割引→3割引、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(料金大型車→料金大型車+料金普通車の一部)を拡大。平成24年1月には距離料金制への移行に合わせ、環境ロードプライシングを制度変更。従来の拡充内容を維持する形で継続することとした。距離制移行による料金圏の廃止や上限料金の引き下げの効果と併せ、国道43号・3号神戸線沿道地域の環境改善を図る。	近畿地方整備局

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及び2009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17回幹事会時に更新した項目。

国際物流に関する課題	第4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	提言2009での提言事項	進捗状況	第17回幹事会(平成24年2月20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、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		(スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化) ・スーパー中枢港湾である阪神港において世界トップクラスのコスト・スピード・サービスを実現するため、次世代高規格コンテナターミナルの整備等により国際物流拠点としての機能強化を図る。	○	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年10月から阪神港において、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。 平成19年4月に大阪港において、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が供用開始。 平成19年度から神戸港において、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長期間の取組を実施。 平成21年度から神戸港においてモデル事業を実施。平成22年3月より対象ターミナルを大阪港も含め拡大。 平成23年度においてもゲートオープンモデル事業を継続実施 平成23年10月31日より神戸港ポートアイランド内の共同デポにおいてコンテナターミナルゲート24時間オープンのモデル事業を実施 	近畿地方整備局、近畿運輸局、神戸運輸監視部、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)
	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。			◎	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年8月に大阪港の夢咲トンネルが開通。 	
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11月の交通政策審議会において、神戸港ポートアイランド(第2期)地区の『効率的な運営を特に促進する区域(特定国際コンテナ埠頭)』の拡張及び国際海上コンテナターミナルの耐震強化等、神戸港港湾計画の一部変更を実施。 平成22年7月の交通政策審議会において、神戸港ポートアイランド地区の公共コンテナターミナル機能をポートアイランド(第2期)地区へ移転集約する、神戸港港湾計画の一部変更を実施。 平成21年11月の大阪市地方港湾審議会において、コンテナ貨物を効率的に扱うため、大阪港南港地区において土地利用計画を変更する港湾計画の軽易な変更を実施。 港湾法改正に伴い、効率的な運営を特に促進する区域として、平成23年12月の交通政策審議会において、大阪港夢洲地区C10～12、YC、南港地区C1～4、C8.9、KF1.2、R2～5、F3～5、F7.8を位置付けるため、港湾計画の一部変更を実施。 港湾法改正に伴い、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に効率的な運営を特に促進する区域を平成23年12月の交通政策審議会を経て、神戸港港湾計画の一部変更を行った。 		
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"> (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する。 この他、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枢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。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年度から神戸港において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たモデル事業を実施中であり、その達成に向け官民一体となって取り組む。 堺泉北港、阪南港、姫路港、尼崎西宮芦屋港及び東播磨港を阪神港への連携港として位置付け、内航フィーダー輸送の強化により阪神港への集荷を進める。 平成23年9月に「国際戦略総合特区」制度に「関西イノベーション国際戦略総合特区」の事業の一つとして阪神港地区を共同申請。平成23年12月に認定。(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) 平成18年度から大阪港～神戸港をモデル地区として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、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。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。20年度には、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・分析するため、2回の実証実験を実施。平成21年度からモデル事業を実施、平成23年度においても継続中。 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、瀬戸内各地から神戸港への新たな内航フィーダー事業開始。 平成23年度から阪神港国際コンテナ戦略港湾推進事務局(神戸市、大阪市、神戸港埠頭株式会社、大阪港埠頭株式会社)としてポートセールスを展開。平成23年10月には阪神港として初の共同ポートセールス「阪神港セミナーin Osaka 2011」を大阪で開催。また、平成23年10月から平成24年1月にかけて高松、広島、松山、岡山の荷主に対して現地での説明会を実施。 スーパー中枢港湾の機能向上のための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。 平成23年5月より試験運用開始。 	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	

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及び2009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17回幹事会時に更新した項目。

国際物流に関する課題	第4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	提言2009での提言事項	進捗状況	第17回幹事会(平成24年2月20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)
管理運営の効率化	<p>大阪湾諸港の包括的な連携</p> <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、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。 将来的には「大阪湾ポートオーソリティー」を目指していくが、以上のような大阪湾諸港の包括的な連携施策を更に深化させ、大阪湾諸港が一つの港のように機能し、また利用される港を早期に実現する。 	<p>(大阪湾諸港の共同ビジョンの策定)</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来的に目指すこととされた「大阪湾ポートオーソリティー」に向けて、更なる連携施策を展開していくため、平成20年度の「大阪湾ベイエリア活性化検討委員会」の提言である「『環境と成長の連鎖』を基軸に世界をリードするグリーンベイ・大阪湾」も踏まえつつ、平成21年度から大阪湾諸港の今後の整備や運営等に関する「大阪湾諸港の共同ビジョン」の検討を開始し、早期に結論を得ることを目指す。 (協働ポートセミナーの開催) <ul style="list-style-type: none"> 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、スーパー中枢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する。 (港湾活動の事業継続計画(BCP)の策定) <ul style="list-style-type: none"> 大規模災害直後の港湾機能の確保に向けて、大阪湾内全体の港湾関係者が連携した「広域協働体制」を構築するため、平成22年度中に港湾活動の事業継続計画(BCP)を策定する。 	○	<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。 平成18年5月に近畿地方整備局、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。 平成20年度から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。 平成21年度には「国際コンテナ物流検討部会」、「緊急物資輸送等検討部会」を設置し、それぞれ具体的にモデル港を設定し、検討を開始。平成22年度には詳細検証を行い、21年度のフラッシュアップまた、津波やバルク対応の調査にも着手した。 平成19年度に大阪湾を通航する船舶の運航を支援し、効率的な海域利用の促進を図るため、海域利用者の相互協力による船舶運航サポート情報提供について検討を行う「大阪湾運航サポート情報提供推進会議」を立ち上げ、意見募集、試行を経て、19年12月に検討結果を取りまとめた。その検討結果を受けて、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が設立され、情報提供の事業化に向けた活動が始め、21年1月からインターネットを利用した会員間の情報提供を開始。22年7-8月に運航サポート情報利用者アンケートを実施する等、情報内容の充実を図っている。23年8月から津波等緊急情報メール配信サービスを開始。23年11月から大阪湾主航路浚渫工事に関する情報提供を開始。今後、長期的な情報発信を行うための基盤強化と利用者目線で情報内容の充実が課題。 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 	<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> <p>近畿運輸局、近畿地方整備局、大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市、関西国際空港、海運関係事業者団体等</p>
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、岸壁の直貸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月公布、同年10月施行)するとともに、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年度に税制特例措置の適用期間を2年延長(固定資産税、都市計画税)。 平成23年4月に神戸港・大阪港の両埠頭公社を株式会社化し、神戸埠頭株式会社、大阪埠頭株式会社を設立。民間社長が就任 平成23年4月1日「特定外貨埠頭の管理運営に関する法律」第3条第1項に基づく「特定外貨貿易埠頭の管理運営を行う者」として、国土交通大臣が指定。 	<p>近畿地方整備局、大阪市、神戸市</p>
IT化等による作業・手続きの効率化	<p>IT化の促進等によるターミナル運営の効率化等</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>(大阪湾ポータルサイトを活用した情報提供の強化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年10月から阪神両港において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。 平成18年度に港湾物流情報プラットフォームの実現に向けたSCMモデル事業を参加企業と協力して実施。 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、20年4月から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運用開始。 平成20年10月に次世代シングルウィンドウ(NACGSと港湾EDIの統合)、統一電子申請窓口である府省共通ポータルが稼働。21年10月30日次世代シングルウィンドウに港湾管理者手続の11手続機能を追加。 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。 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)を神戸地区において平成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において、平成23年4月1日から供用開始。 	<p>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、港湾協会、海運貨物取扱業会・組合、航空貨物運送協会、トラック協会</p>

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及び2009に反映したものの。

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) 赤字は、第17回幹事会時に更新した項目。

国際物流に関する課題	第4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	提言2009での提言事項	進捗状況	第17回幹事会(平成24年2月20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)
<p>国内外ネットワーク整備・環境問題等への対応</p>	<p>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</p> <p>・スーパー中枢港湾「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>・スーパー中枢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。</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)を実施する。</p>	<p>(広域幹線道路(未着工区間)の推進)</p> <p>・淀川左岸線延伸部 計画の具体化に向けて、平成16年3月に「淀川左岸線延伸部有識者委員会」を設置し、平成18年12月には、PIプロセスを踏まえた、推奨すべき計画案としてトンネル構造を主体とした提言を頂いたところである。今後は、提言を踏まえ、都市計画手続きの早期着手が必要である。</p> <p>・大阪湾岸道路西伸部 阪神港における一体的な機能の発揮を目指し、神戸市東灘区(六甲アイランド)から長田区間の約15kmについて、平成21年3月6日に都市計画決定され、また環境影響評価書が作成されたところである。</p> <p>・京奈和自動車道(大和北道路) 平成20年3月に奈良県、4月に京都府で都市計画決定されたところである。</p> <p>・名神湾岸連絡線 早期の都市計画手続きに向け、PIプロセスに着手することとしている。</p> <p>・新名神高速道路(大津JCT～城陽JCT、八幡JCT～高槻JCT) 平成15年12月に政府与党申し合わせの中で、「抜本的見直し区間」に設定された。また、平成18年2月に開催された第2回国土開発幹線自動車道建設会議で、「構造・規格の見直し等により、35%を超えるコストを削減し、整備計画における概算事業費を変更する。主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない。」こととされた。現在は、主要な周辺ネットワークにおける交通状況の把握等に努めているところである。</p> <p>(高速道路の料金引下げ)</p> <p>・「高速道路の有効活用・機能強化に関する計画」に基づき、①「生活対策」として当面平成22年度までの取り組み、②高速道路の有効活用・機能強化を図るための約10年間の取り組みを実施する予定である。</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20年2月に新名神(亀山JCT～草津田上IC間 約50km)開通、同年9月に京都縦貫(綾部安国寺IC～京丹波わちIC間 約7.7km)開通、平成21年12月に新名神(高槻JCT～神戸JCT間 約40km)起工式)、平成22年3月に第二京阪道路(枚方東IC～門真JCT間 約16.9km)開通、中国横断自動車道姫路鳥取線(佐用JCT～大原IC間 約10.9km)開通、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)着工式。</p> <p>・平成20年1月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。同年6月に「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～上烏羽間約1.9km)が開通。</p> <p>・平成18年8月、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。</p> <p>・平成18年11月に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)</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18年11月に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月から、貨物車による路上駐車対策として市道稲田本庄線等において車線減少の社会実験を実施。</p> <p>・主な取組みは、以下の通り。 平成21年度:9月に路上駐車マナーアップキャンペーンを実施。また、社会実験後の対策を協議会にて検討。 平成22年度:4月、6月、9月に路上駐車マナーアップキャンペーンを実施。 平成23年度:5月、9月に路上駐車マナーアップキャンペーンを実施。引き続きアクションプランの施策を推進。</p> <p>・「高速道路の有効活用・機能強化に関する計画」に基づき、以下の取組を実施中。 NEXCO高速道路の休日特別割引の導入(上限1,000円等)、深夜割引の拡大(3割引→5割引)、等や、阪神高速の土・休日割引(阪神東線700円→560円に引下げ等)、平日時間帯割引等、スマートインターチェンジの増設※等 ※平成21年6月 新規スマートインターチェンジ連結許可(滋賀県2箇所、奈良県1箇所、兵庫県1箇所) NEXCO高速道路の休日特別割引(上限1,000円等)については、平成23年6月20日廃止予定。</p> <p>・平成22年6月28日より高速道路無料化の地域経済への効果、渋滞や環境への影響を把握することを目的とした社会実験を実施。近畿地整管内の対象区間は、舞鶴若狭自動車道(小浜西IC～吉川JCT間)、京都丹波道路(丹波IC～沓掛IC間)。平成23年6月20日一時凍結予定。</p> <p>・淀川左岸線延伸部 平成6年12月 地域高規格道路の候補路線に指定 平成18年12月 奨励すべき計画案提言(淀川左岸線延伸部有識者委員会)</p> <p>・大阪湾岸道路西伸部 平成6年9月 都市計画決定(神戸市長田区～垂水区) 平成7年4月 地域高規格道路の整備区間に指定(神戸市長田区～垂水区) 平成7年8月 地域高規格道路の整備区間に指定(神戸市東灘区～長田区) 平成21年3月 都市計画決定(神戸市東灘区～長田区)</p> <p>・京奈和自動車道(大和北道路) 平成20年3月 奈良県都市計画決定、同年4月 京都府都市計画決定 平成21年3月 奈良IC～大和郡山JCT間 新規事業化</p> <p>・名神湾岸連絡線 平成10年12月 地域高規格道路の調査区間に指定 計画段階評価着手に向け、準備中</p> <p>・新名神高速道路(大津JCT～城陽JCT、八幡JCT～高槻JCT) 平成3年12月 整備計画(大津JCT～城陽JCT間) 平成8年12月 整備計画(八幡JCT～高槻JCT間) 平成15年12月 抜本的見直し区間に設定(政府与党申し合わせ) 平成18年2月 交通状況等を見て改めて着工の判断(第二回国幹会議)</p> <p>・会議では、「構造・規格の見直し等により、35%を超えるコストを削減し、整備計画における概算事業費を変更する。主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない。」こととされた。現在は、主要な周辺ネットワークのひとつである第二京阪道路の開通後における交通状況の把握等に努めているところ。</p>	<p>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</p>

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及び2009に反映したものの。
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17回幹事会時に更新した項目。

国際物流に関する課題	第4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	提言2009での提言事項	進捗状況	第17回幹事会(平成24年2月20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)
<p>国内外ネットワーク整備・環境問題等への対応</p> <p>環境に優しいモーダルシフトの推進</p>	<p>(上記に同じ)</p> <p>・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。</p>	<p>(上記に同じ)</p> <p>(フェリー及び内航船の航路維持のための支援策の検討)</p> <p>・高速道路料金引き下げ等による影響を考慮しつつ、国際物流の一端を担うフェリー及び内航船の航路維持のために必要な支援策を検討する。</p>	<p>○</p> <p>○</p> <p>○</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>・平成21年度上半期には、実務担当者による会議として、PFI手法講演会、分科会の設置などに関する協議・調整を実施。</p> <p>・また、政権交代による高速道路の原則無料化など道路政策の今後の進め方について、国の動向を注視しながら、各種情報収集などを行ってきた。</p> <p>・平成22年4月の実務担当者会議にて開催し、今後当面の活動方針として以下を確認した。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新名神高速道路(未着工区間)について、各団体とも早期着工を望む立場にあることから第二京阪道路も全線開通した本年を節目の年と捉え、交通量調査の動向や各協議会との連携を密にとりながら効果的な要望活動を目指す。 2. 大阪府・兵庫県・大阪市・堺市・神戸市の5団体による都市圏高速道路の一体的運営構想については、参加の在り方は各団体の任意とし、当協議会の場では適宜に情報共有を図る。 <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、本年度においても海運版、鉄道版を各1回、計2回開催した。</p> <p>・平成17年度から19年度にかけて大阪港において全国に先駆けて「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。</p> <p>・平成18年8月に大阪港において、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年3月)。平成20年度からは民間独自の取組みとして継続実施。</p> <p>・平成23年度より、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市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事業が対象。</p> <p>・平成18年度より神戸市においても「神戸市モーダルシフト補助制度」を実施。18年度は3件、19年度は6件、20年度は10件、21年度は10件に対して補助金を交付。22年度は、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。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継続実施。(事業決定 38事業)</p> <p>・内航フェリーの航路の維持を図るため、フェリー船社に対し平成21年度から港湾施設使用料の一部について減額措置を実施(フェリー船社の経営状況、周辺情勢から平成23年度で終了)。</p> <p>・内航RORO定期航路網の充実・強化を図るため、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>・内航フィーダー航路の充実・強化を図るため、平成23年4月より、国際コンテナ輸送について、堺泉北港に寄港する内航フィーダー航路を利用又は堺泉北港に寄港する外航コンテナ航路を利用する荷主に対し、コンテナ1本につき国際コンテナ拡大助成事業補助金(3,000円)の交付を実施。</p> <p>・平成23年度より兵庫県においても、モーダルシフトを推進し、内航コンテナ貨物を集める集荷策として「内航コンテナ貨物助成事業」を実施。</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、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、パネル展等の実施。</p> <p>・平成21年7月から和歌山～徳島航路において、和歌山・徳島ナンバー、または和歌山・徳島県内で宿泊の乗用車を対象に、フェリー利用料金(運転者含む)を1,000円にする「和歌山徳島航路利用促進事業(社会実験)」を実施。</p> <p>・和歌山～徳島航路を対象に国の支援制度を活用した活性化策を検討、和歌山市・徳島市を事務局とした地域交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会が設置され、平成21年12月に事業計画(3年間)について国の認定を受け、航路の活性化策を実施中。平成22年度事業は、キャラクターデザインを活用した新規顧客獲得のための調査事業がマスコミに大きく取り上げられ、南海フェリーの知名度向上やフェリー全体の窮状を広く周知することが出来たほか、ニューツーリズムツアーの造成、授乳室の設置など船内設備の利便向上を図った。平成23年度事業においては、ターミナル施設照明的LED化、船内インターネット環境整備のほか、自転車利用客層開拓に向けた調査事業を実施(3月1～20日)を実施する予定。</p> <p>平成23年度は、和歌山・徳島両県の観光資源を活用したフェリー利用促進キャンペーンを実施</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、大阪市、堺市、神戸市)</p> <p>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)</p> <p>大阪府</p> <p>兵庫県</p> <p>和歌山県、徳島県、南海フェリー</p> <p>和歌山県、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>ロジスティクス機能の整備</p>	<p>ロジスティクス・ハブの形成</p> <p>・「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。</p> <p>・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。</p>		<p>○</p>	<p>・平成17年10月の法施行以来、関西地区で32件(港湾地区19件、内陸部の物流結節点地区13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。</p> <p>・平成20年11月の神戸港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。</p> <p>・平成20年12月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。</p> <p>・平成23年4月に、夢洲先行開発地区の産業・物流ゾーンについて、臨海部への企業立地を促すきっかけとなる国際物流拠点『(仮称)国際ロジパーク』の実現に向け、国際物流や企業活動をグローバルに展開する民間企業や学識経験者に幅広い視野から議論いただく場として、「夢洲産業・物流ゾーン推進会議」を開催。</p> <p>・国際戦略総合特区制度を活用し阪神港を含む「関西イノベーション国際戦略総合特区」の共同申請を行い、平成23年12月に区域指定された。引き続き国際コンテナ戦略港湾の取組を特区制度の活用と合わせて推進。</p>	<p>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</p>

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及び2009に反映したものと。

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17回幹事会時に更新した項目。

国際物流に関する課題	第4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	提言2009での提言事項	進捗状況	第17回幹事会(平成24年2月20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)
	戦略的な国際航空ネットワークの形成	<p>(国際貨物ハブ空港としての基本条件整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、関空連絡橋買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>(戦略的な航空ネットワークの形成)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 		<ul style="list-style-type: none"> ・関空連絡橋の移管(平成21年4月)と同時に料金を引き下げ、さらに、ETC車を対象に期間限定で「移管特別割引」を実施。(料金)普通車の場合、従前1,500円 → 新料金800円 ※移管特別割引(通勤割引1400円、深夜割引550円)(移管特別割引)移管～平成23年3月末まで ・関空連絡橋の移管料金引き下げに係る効果の動態調査を実施(平成22年2月)。 ・平成23年冬期スケジュール貨物便就航便数はインテグレーター、台湾キャリアの北米向けの大幅増便を背景に、着陸料増量割引の拡充などの効果もあり23年夏期実績と比較して+週21便増の週172便となる。(計画ベース) ・《201W冬期スケジュール期間中の増便等》【スケジュール開始より増便】フェデラルエクスプレス+週8便(週37→週45)エバー航空+週3便(週4便→週7便)、中国貨運航空+週5便(週9便→週14便)【スケジュール期間増便】マレーシア航空+週1便(11/26～週1便→週2便)チャイナエアライン+週1便(12/16～週16便→週17便) ○ 平成23年9月より昨年に引き続き第3回目の関空貨物便就航路線ニーズ調査を実施。結果は平成24年1月13日プレスリリース。台湾キャリア及びインテグレーターの北米線の増便により、北米路線への要望は減少。貨物需要が旺盛な東南アジア向けの要望が増加。 ・世界経済の回復、首都圏空港の機能拡張の影響等も踏まえつつ、来期スケジュールに向けての更なる増便、欧米路線の就航拡大、中国・アジアを中心としたネットワーク拡充、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。 ・平成22年度、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調査を実施。結果、関空後背地の航空貨物が輸出で10.4%、輸入で12.5%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年度についても継続調査を実施。平成24年3月末を目処に公表予定。 	<p>近畿地方整備局・関西国際空港(株)、大阪航空局</p> <p>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</p>
24時間空港の活用等	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"> ・深夜早朝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23年冬スケジュールの深夜早朝発着貨物便は、貨物便全体の約3割となる週46.5便と概ね高い割合を維持。 ・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、平成21年3月に最適な物流ネットワーク確立に向けた提言について取りまとめた。平成21年度は、フォローアップとして、平成22年2月に農水産物の輸出促進を目的としたイベントを実施。平成23年7月22日・23日に行政・経済界連携による『第1回食輸出セミナー』を実施。また、平成23年10月20日～31日まで伊勢丹バンコク店にて、関西の『食』『文化』をPRする物産展を実施し、近江牛、鮮魚が関空を利用した継続取引となった。平成24年度は、日本国内のすそ野を広げる『食』輸出セミナー、タイへの食輸出の更なる拡大を目指した『第2回ALL関西フェスティバルinバンコク』の開催及びマカオをはじめとするアジア地域において販路拡大を目指す取り組みを行い、関空における『食輸出拠点化』の定着を目指す。 	<p>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、神戸運輸監視部、航空貨物運送協会、関西国際空港AOC、近畿農政局(関空国際物流効率化推進協議会)</p>
	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"> ◎ 関空会社が平成21年9月より「戦略的な料金施策」を設定。期間を限定して、増量割引の拡大料金施策を実施中(～2011冬期スケジュールまで)。 	<p>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>
	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"> ・平成21年4月から関空の2期貨物地区(5機分の駐機場)を供用開始。 ・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年度募集も引き続き実施。5事業者5事業を認定。平成23年度も引き続き関係者でバックアップ、支援を行う。また、平成23年度関空物流ニュービジネスモデルの募集を開始(平成24年1月23日～3月9日まで・3月下旬に評価委員会を予定)。「医薬品輸送の高度化」「食輸出の拡大」にスポットを当てた募集及び関空利用拡大を図る幅広い取組の2つのテーマでの募集を行う。 ・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、昨年度から引き続き取組推進中。また、平成24年度は、関西及び西日本発生・消費貨物の取組にも着手予定。 ○ 平成20年度に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輸送実証実験を実施。 ・平成20年度に大阪湾パネルベイの稼働と連携した航空物流ネットワーク構築のため、パネルベイの航空貨物需要調査を実施。27年には3.7万トン(週20便)の増便効果を推計。 ・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順調に運用中。『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の立ち上げを行ない、①薬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中。平成24年6月27日～6月29日に開催される医薬品・化粧品物流搬送EXPOに昨年に引き続き出展、共同出展社と共に関空の輸送についてPR予定 ・平成21年5月に「関空ECO輸送推進協議会」を設置し、大阪南港地区と関西国際空港貨物地区間における、最適な共同輸送システムの構築に向けた調査・検討を経て、平成22年3月に物流効率化計画を取りまとめた。現在本計画を活用し、共同配送事業を展開。(現行3台/日)引き続き協議会にて支援予定。 	<p>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>
推進体制	常設化、実効性ある機動的な対応	<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。 		<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 	事務局
	関西経済活性化の視点を重視	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 			

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及び2009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) 赤文字は、第17回幹事会時に更新した項目。