

平成24年度 各分野の取組状況
「国際物流のあり方・戦略」

＜国際物流の戦略的な強化の推進に関する取組＞

1. 総合的な物流機能強化に向けた戦略と取組
2. 国際コンテナ戦略港湾としての阪神港の機能強化等
3. 国際航空物流関係
4. 道路ネットワーク関係

関西イノベーション国際戦略総合特区

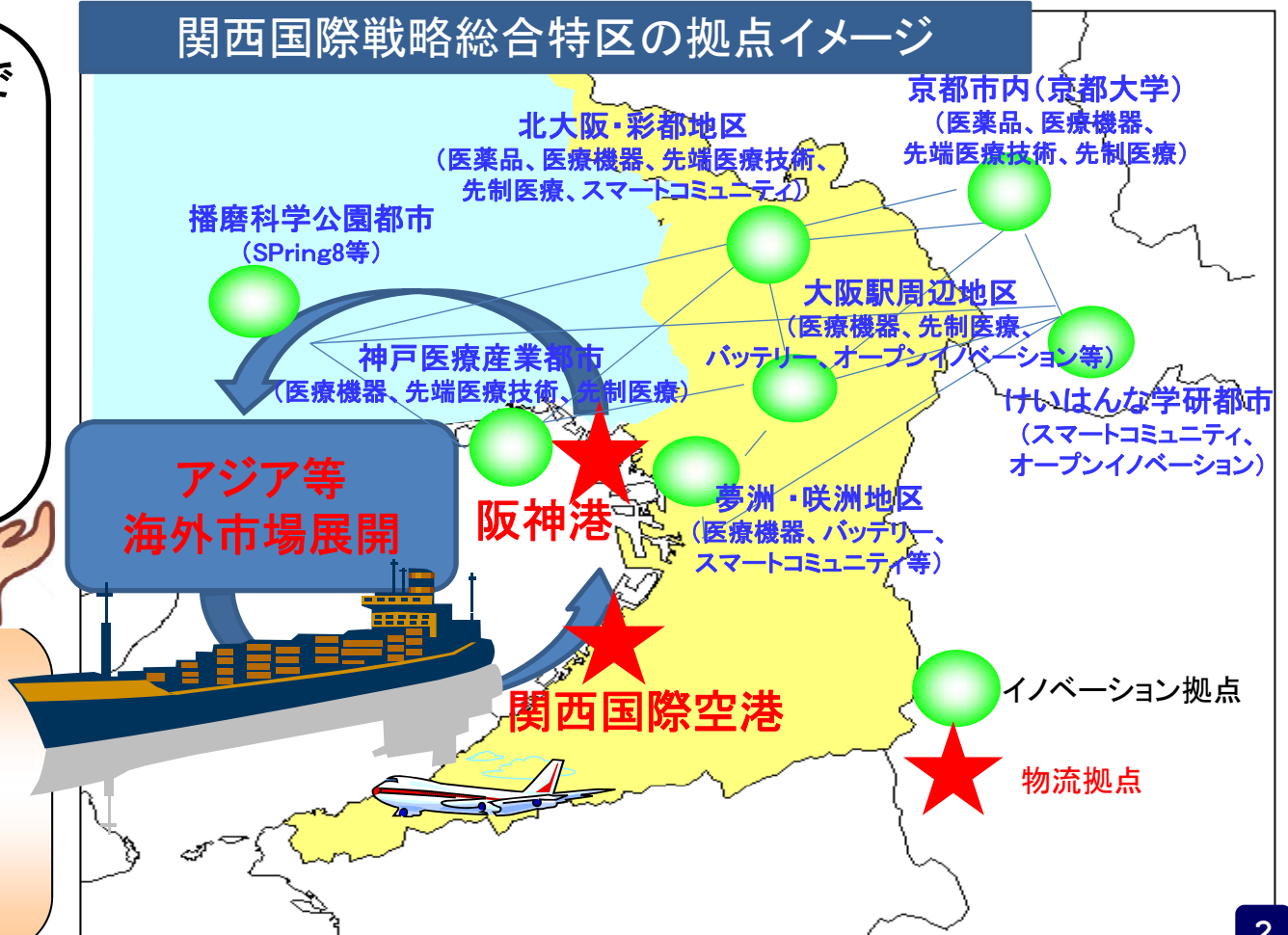
- ① 我が国産業の中枢を担う世界トップレベルの産業と関西の自治体とその区域を越えて一体となって取り組む特区。
- ② 世界水準の豊富な地域資源の活用と徹底した選択と集中により、特区事業を実施する区域として設定している。
- ③ 2012年3～11月、4回にわたり国に特区計画を申請し、全国トップの26プロジェクト・39件が認定された。
- ④ 2012年12月19日、現在の対象区域に、関空1期島の一部、2期島、大学や企業の研究所等を国に追加申請。

重点的に取り組む6つのターゲットでイノベーションを創出

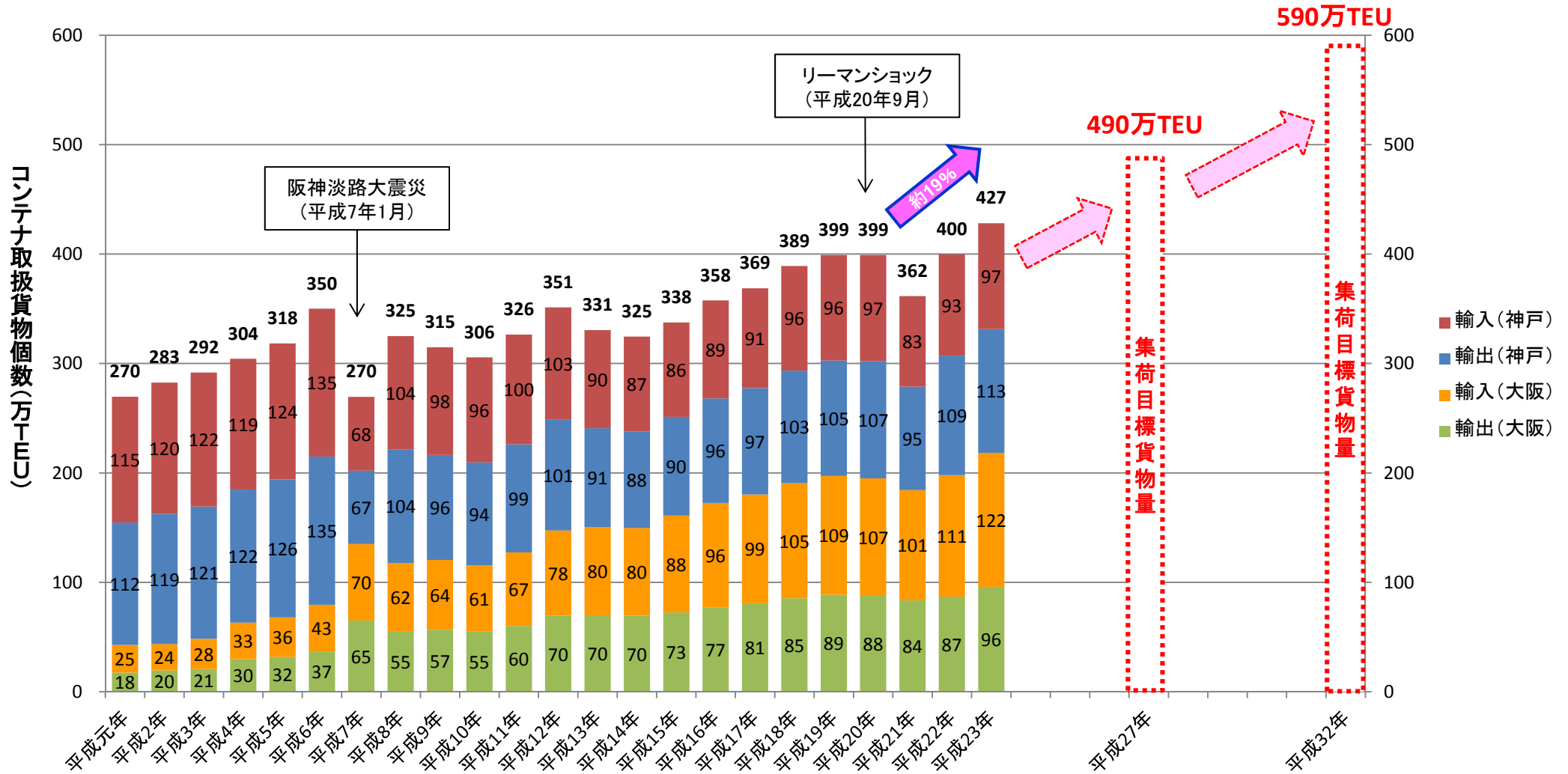
- ① 医薬品
- ② 医療機器
- ③ 先端医療技術(再生医療等)
- ④ 先制医療
- ⑤ バッテリー
- ⑥ スマートコミュニティ

イノベーションの創出を支える国際物流分野として
国際コンテナ戦略港湾「阪神港」、関西国際空港の機能強化を推進する。

関西国際戦略総合特区の拠点イメージ



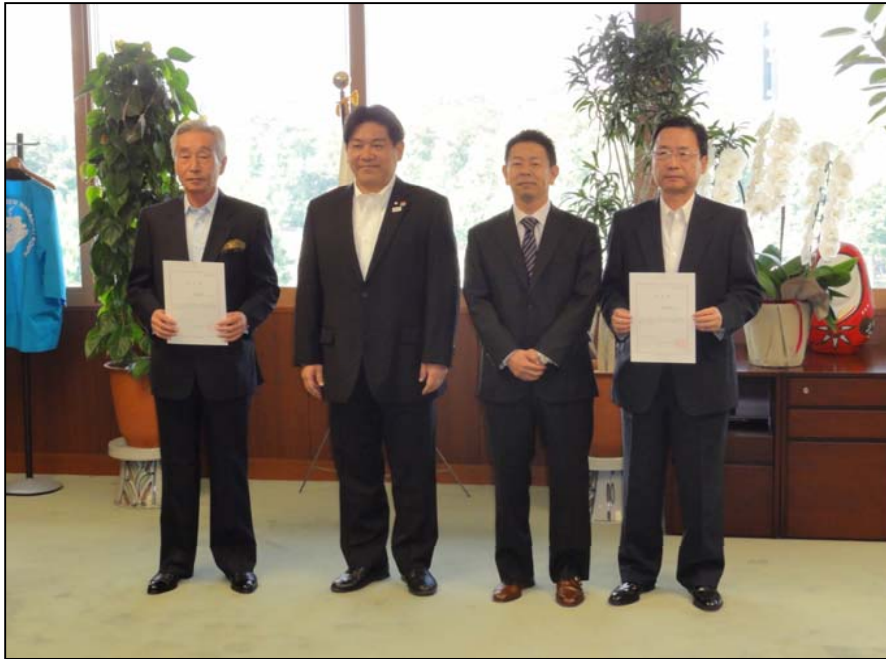
国際コンテナ戦略港湾「阪神港」①（取扱貨物量の実績と集荷目標）



※平成元年～平成23年は、大阪市「大阪港港湾統計年報」、「大阪港統計速報(月報)」、神戸市「神戸港大観」及び「統計神戸港」をもとに近畿地方整備局作成。
平成27年及び平成32年は、「阪神港 国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書 平成22年6月8日」の目標値による。

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」②（特例港湾運営会社の指定）

平成24年10月17日に、全国で初めて神戸港埠頭株式会社及び大阪港埠頭株式会社が、国土交通大臣から特例港湾運営会社として指定された。両会社は今後、国有財産等の貸付を受けて、コンテナターミナル等の一体運営を開始し、平成27年までに経営統合することとしている。



10月17日 国土交通大臣から特例港湾運営会社への指定書の交付式

指定までの経緯

平成22年 8月 6日 国際コンテナ戦略港湾として選定
 平成23年 3月31日 港湾法改正（港湾運営会社制度の創設等）
 平成24年 8月28日 特例港湾運営会社指定申請
 平成24年10月17日 特例港湾運営会社として指定

特例港湾運営会社指定のメリット

【行政財産の貸付け】

行政財産（国有港湾施設、港湾管理者が所有する港湾施設）の貸付けを受けることができるようになり、自社施設とあわせ、当該港湾のコンテナターミナル全体の一体運営が可能となる。

【無利子貸付制度の拡充】

現在、埠頭株式会社が港湾施設を整備する際に受けている無利子貸付制度（最大6割）による支援について、最大8割まで適用されるようになる。

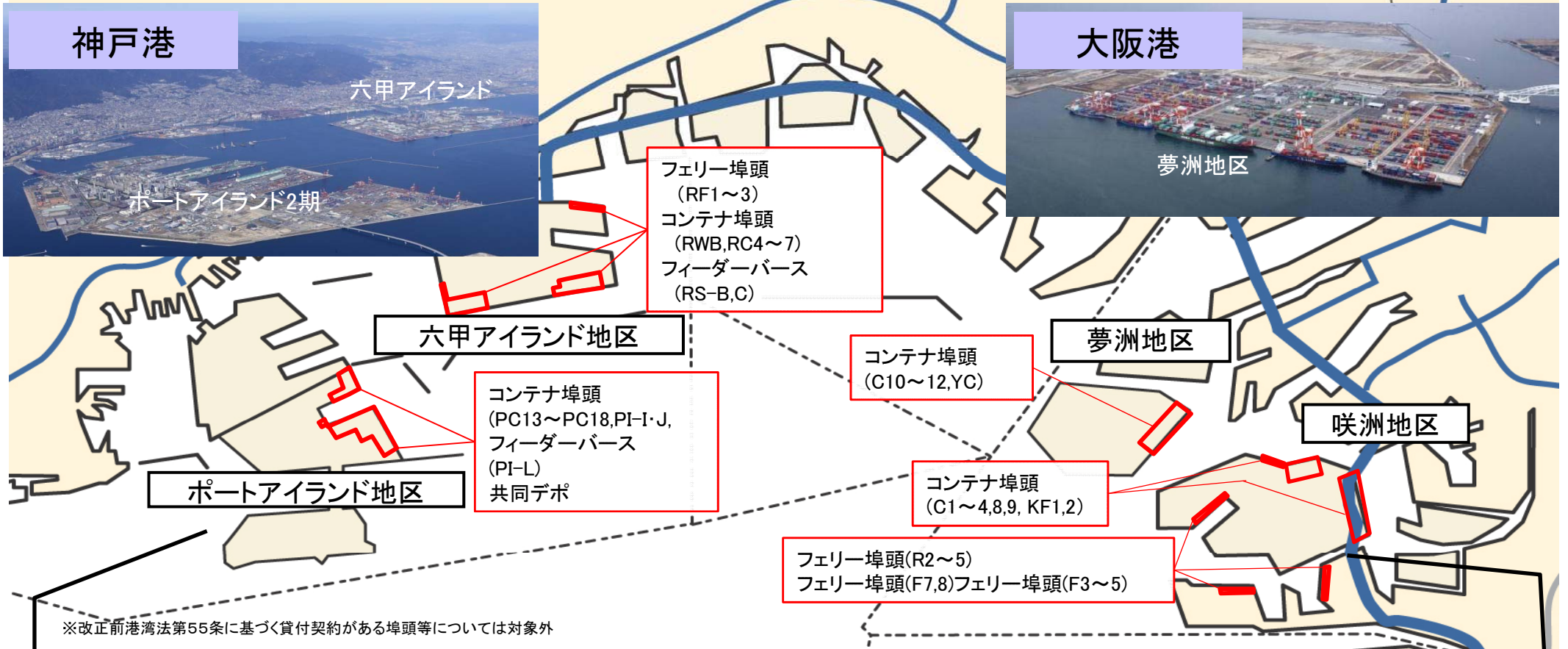
【税制優遇措置】

国の無利子貸付け又は補助を受けて新たに整備する荷さばき施設等について固定資産税・都市計画税が軽減（課税標準1/2）されるようになる。

特例港湾運営会社の概要

	神戸港埠頭株式会社	大阪港埠頭株式会社
所在地	神戸市中央区浜辺通5丁目1番14号	大阪市住之江区南港北2丁目1番10号
資本金	190億1,500万円	160億3,500万円
設立日	平成22年10月5日	平成22年10月15日
代表者	代表取締役社長 犬伏 泰夫 (前神戸製鋼所社長)	代表取締役社長 川端 芳文 (前野村證券顧問)

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」③（特例港湾運営会社が運営を行う範囲）



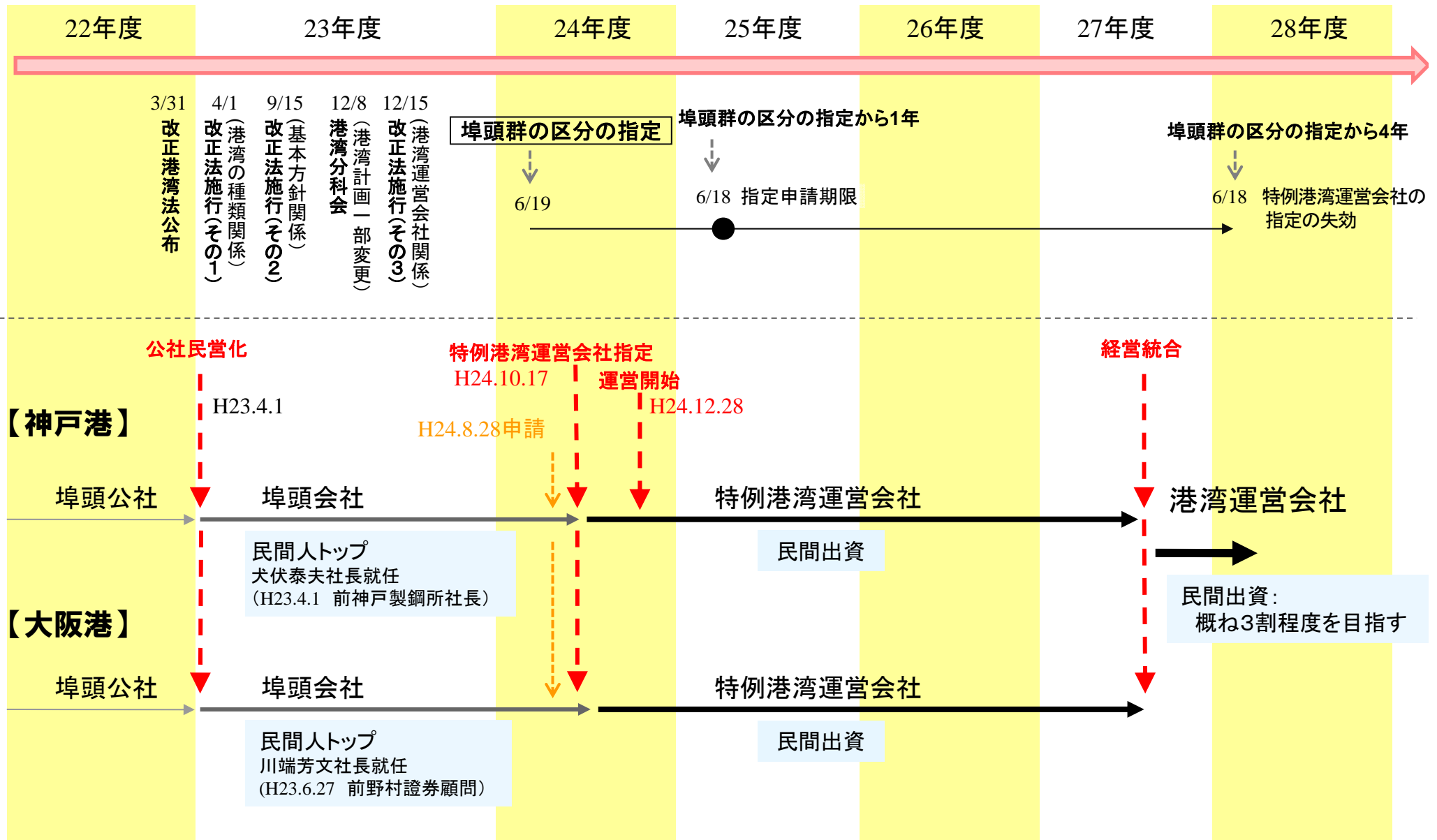
※改正前港湾法第55条に基づく貸付契約がある埠頭等については対象外

＜神戸港埠頭株式会社（旧神戸港埠頭公社）＞
 平成23年 4月 1日 **埠頭公社を株式会社化**
 平成24年10月17日 特例港湾運営会社に指定
 平成24年12月28日 運営を開始

＜大阪港埠頭株式会社（旧大阪港埠頭公社）＞
 平成23年 4月 1日 **埠頭公社を株式会社化**
 平成24年10月17日 特例港湾運営会社に指定
 平成24年12月28日 運営を開始

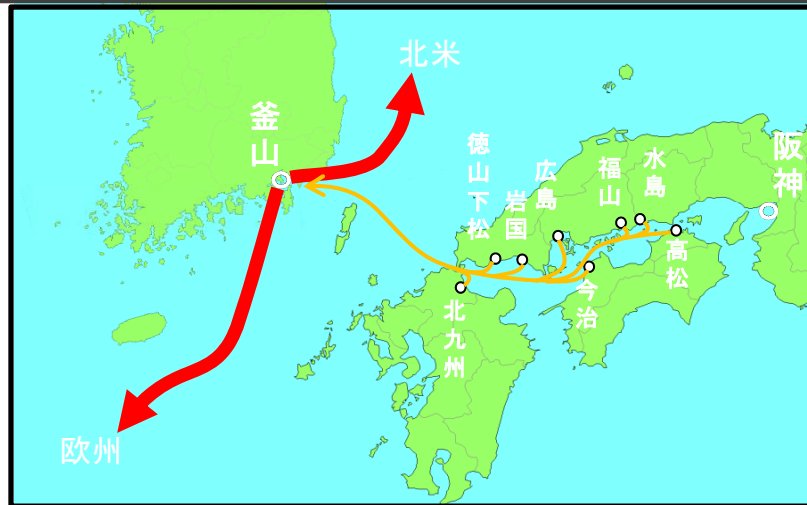
平成27年までに**両社が経営統合**

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」⑤（港湾運営会社指定等のスケジュール）



国際コンテナ戦略港湾「阪神港」⑥（内航フィーダー輸送の強化）

- ・欧米基幹航路への輸送において、西日本港湾から釜山港など東アジア主要港で積み替えられているコンテナ貨物を、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」へと転換するモデル事業を実施中。
- ・平成23年度に当該モデル事業で取り扱ったコンテナ数は約3万3千TEUであり、今年度は約11万TEUを目標にしている。



ターゲットは西日本港湾発着の海外で積み替えられている貨物



新規輸送網の構築を目指した内航フィーダーモデル事業の実施

事業の内容

- 我が国発着貨物を民間企業や港湾管理者との協働のもと、国際コンテナ戦略港湾に集約し、積み替えを行う物流構造に転換する。
- 具体的には、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー機能の抜本的な強化を図るべく、**新規に内航航路**を立ち上げ、広域からの貨物集約を進める。

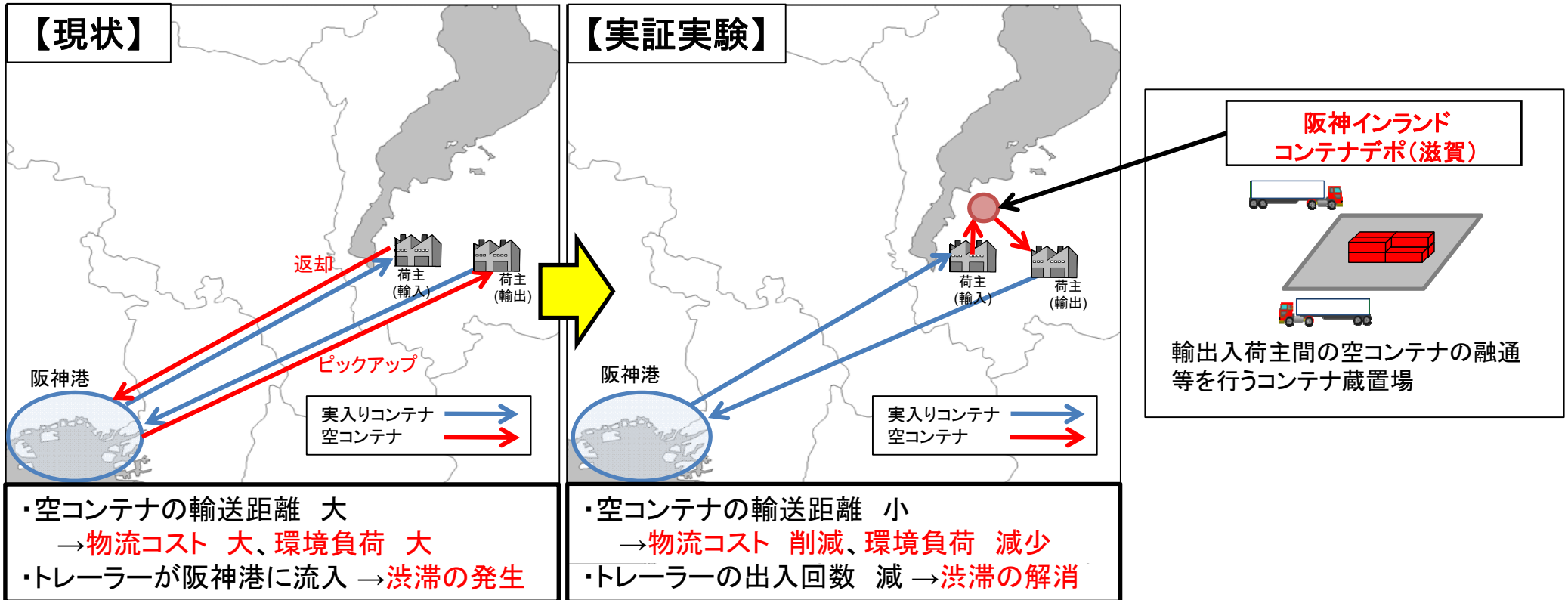


西日本内航フィーダー合同会社の大型船「エメラルド」

※西日本内航フィーダー合同会社とは、港運業者7社の出資により設立された合同会社であり、平成23年5月より運航を開始し、西日本諸港から阪神港への集荷を行っている。

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」⑦（インランドポート実証実験）

- ・内陸部からの集荷を促進する施策として、阪神港へのコンテナ貨物の陸上輸送コスト削減を目指すインランドポート実証実験を平成24年10月から開始。
- ・結果の検証、改善策を講じながら、本格事業実施への移行を目指す。



実証実験の概要

実験期間 平成24年10月～平成25年9月(予定)

設置場所 滋賀県野洲市内

施設規模 約5,000㎡(当初 約3,000㎡)

要件 阪神港を利用するコンテナ貨物

大阪湾における船舶運航サポート情報提供

情報提供の在り方に関する検討調査

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が課題となっており、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し、平成19年12月に検討結果を取りまとめた。

○調査結果に基づく短期的な整備体制

- ・海域利用者等で構成する協議会を設置し、事業化を目指す。
- ・「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事業化を計画することが適当。

大阪湾運航サポート協議会

1. 活動概要等

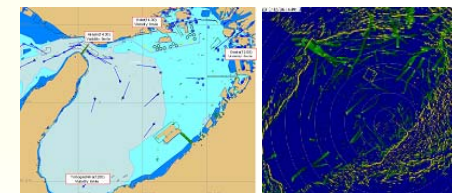
- ・平成20年4月 1日 海運会社、水先人、漁業者団体、港湾管理者、関西国際空港などの海域利用者で構成する「大阪湾運航サポート協議会」が設立され、事業化を目指した検討を開始
- ・平成22年7月-8月 利用状況や操船者が必要とする情報などについて利用者アンケート調査を実施し(7-8月)、アンケート調査結果を取りまとめ(9月)
- ・平成22年9 - 12月 上記アンケート調査結果に基づき、情報内容や提供方法を改善
主な改善: 関空レーダー画像情報の追加、時系列での漁船操業情報の提供、情報更新のスピードアップなど
- ・平成23年8月 津波等緊急情報のメール配信サービスを開始
- ・平成23年11月 大阪湾主航路浚渫工事に関する情報提供を開始(AIS情報を基にして浚渫船・土運船の現在位置を表示)

パンフレットを作成し、
広報活動展開中



2. 提供情報

- ①大阪湾全域レーダー・AIS画像情報 (神戸港レーダー・AIS重畳画像情報10分間隔で更新、関西空港レーダー画像情報5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、イワシラス漁)、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(パッチ漁船の操業位置の予報)
- ③視程情報 大阪港、神戸港、友ヶ島水道、明石海峡付近の視程情報を随時更新
- ④津波等緊急情報(メール配信) 大津波警報等、台風警戒態勢・避難勧告発令、異常気象、事故情報など
- ⑤その他の海域情報



レーダーAIS重畳
画像情報

関西空港レーダー
画像情報

3. 協議会の課題

- ・組織基盤の強化 対策…広報活動の強化
- ・情報内容の充実 対策…バース毎の風向、風速情報など利用者から要望のある情報の提供

長期的な整備体制の構築を目指す(委員会を設置(H24.6.5)して検討中)

近畿の日本海側拠点「舞鶴港」①

【機能別拠点港】平成23年11月11日に、国際海上コンテナ、国際フェリー・国際RORO船、外航クルーズ(背後観光地クルーズ)の3機能の日本海側拠点港に選定

【舞鶴港の目指す姿】

- ・若狭湾ユニットロードハブ拠点化
- ・地域発生集中コンテナ貨物の日本海側拠点化
- ・関西、東海経済圏における日本海側人流拠点の形成

【舞鶴港拠点形成に向けた機能強化の取り組み】

<国際海上コンテナ>

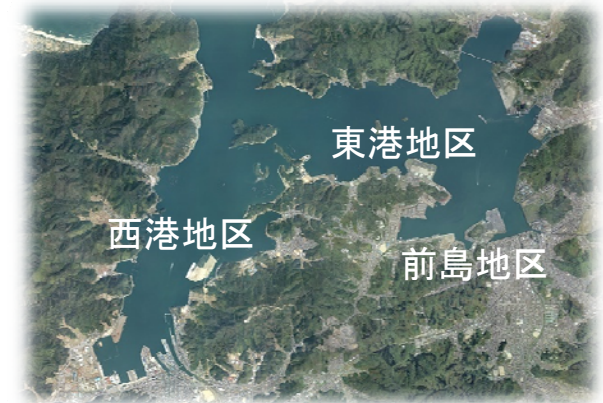
- ・阪神港との役割分担と相互補完
- ・関西経済圏のリダンダンシー機能を備えた国際物流体系を構築

<国際フェリー・国際RORO船>

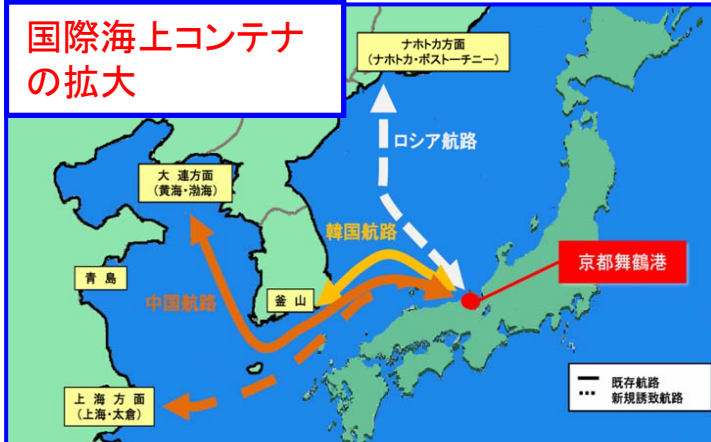
- ・高速国際フェリー航路の開設
- ・内航フェリーと連携した国際・国内ユニットロードハブを形成
- ・舞鶴港(前島地区)複合一貫輸送ターミナルを増深改良(平成19年度～平成27年度)

<外航クルーズ(背後観光地クルーズ)>

- ・環日本海国際クルーズネットワークの形成
- ・訪日外国人等観光客誘致を進め、観光立国に貢献

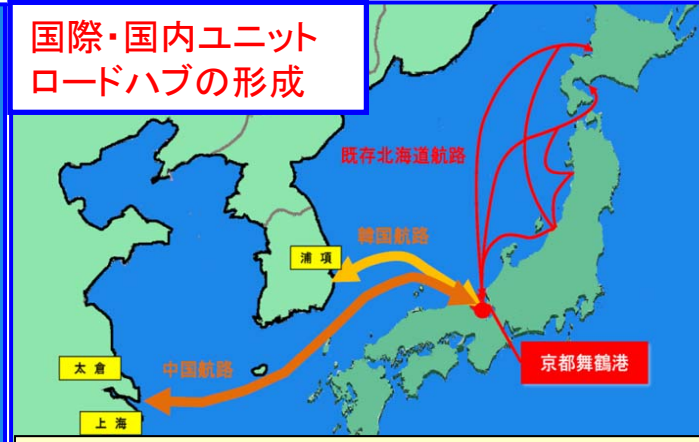


国際海上コンテナの拡大



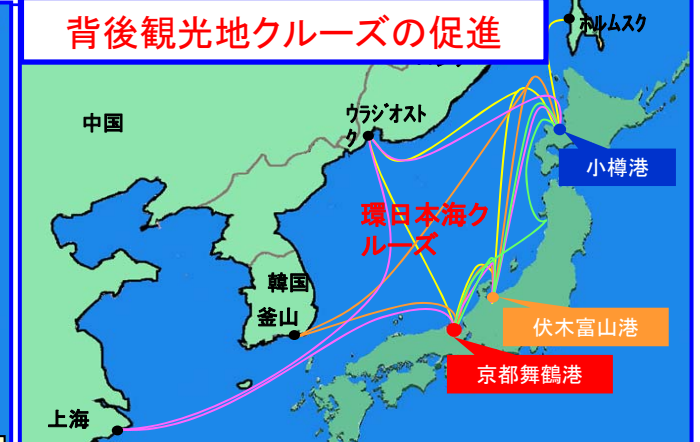
舞鶴 - ロシア間航路復活に向け、コンテナ貨物試験輸送を6月より開始。平成27年の定期運行を目指す。

国際・国内ユニットロードハブの形成



国際フェリー航路開設に向け、7月30日～8月1日に、ぱしふいっくびいなすを利用した、舞鶴 - 浦項間のトライアル運航を行った。

背後観光地クルーズの促進



来年度には豪華客船のサン・プリンセスが舞鶴港へ寄港を予定。(平成25年5月、7月の2度寄港を予定)

近畿の日本海側拠点「舞鶴港」②

【ロシア向けコンテナ貨物トライアル輸送】

現在休止している舞鶴港とロシア・ナホトカ港間のコンテナ航路再開を目指し、平成24年6月からトライアル事業を開始。平成24年度中に6回実施予定。

【トライアル輸送実績】

・平成24年6月19日、8月20日、10月8日 ※残り3回は、平成24年度内に実施予定。

【今後の展開】

・トライアル輸送の成果を見極めつつ、定期コンテナ航路の再開を目指す。

【日本海側拠点港(国際海上コンテナ航路)としての目標】

- ・2015年(平成27年):航路の定期化
- ・2025年(平成37年):週1便運航



コンテナトライアル運行に利用「ATLAS SHINE」

【舞鶴港－浦項港間の国際フェリートライアル運航】

舞鶴港と韓国・浦項港間の国際フェリー航路開設を目指し、平成24年7月30日～8月1日にクルーズ客船「ぱしふいっくびいなす」^{ボハン}を利用した試験運行を実施。

7月30日

京都府内の行政、経済関係者ら395人が乗り込んだ客船「ぱしふいっくびいなす」が舞鶴港を出港。

7月31日

浦項市内で山田啓二・京都府知事と多々見良三・舞鶴市長、朴承浩・浦項市長が、国際フェリーの定期航路開設に向けた「共同宣言」を表明。

8月1日

帰港後の舞鶴市内にて、同客船に乗船して来日した朴・浦項市長らとトライアルに参加した京都府北部7市町の首長らが出席し、日韓地域間交流会議を開催。国際フェリー航路の実現と地域間交流の発展に向けた「日韓地域間交流推進のための宣言」を表明。

9月11日

国際フェリーの航路開拓に向け、京都府と浦項市がプロジェクトチーム設置で合意。



7月30日 ぱしふいっくびいなすが舞鶴港を出港



7月31日 浦項市内にて3首長による共同宣言

【京都舞鶴港クルーズ誘致協議会】

- ・H23.11.22 協議会を設立し「クルーズセミナー」の開催等により受入れ体制の整備を国、関係団体との連携により推進。
- ・平成24年3月2日、11月13日「クルーズセミナー」を開催。

関西国際空港及び大阪国際空港の経営統合①（関西国際空港と大阪国際(伊丹)空港)

関空の課題

- 海上空港建設の経緯から、1.3兆円を超える巨額の負債の元利償還が会社経営を圧迫。
⇒完全24時間運用という国際拠点空港としての本来の優位性を活かした戦略的な経営や前向きな投資の実行が困難な状況。
- 関西空港の需要拡大を阻害する構造的要因を解決するため、大阪国際空港との関係整理が必要。

○関空のバランスシート改善

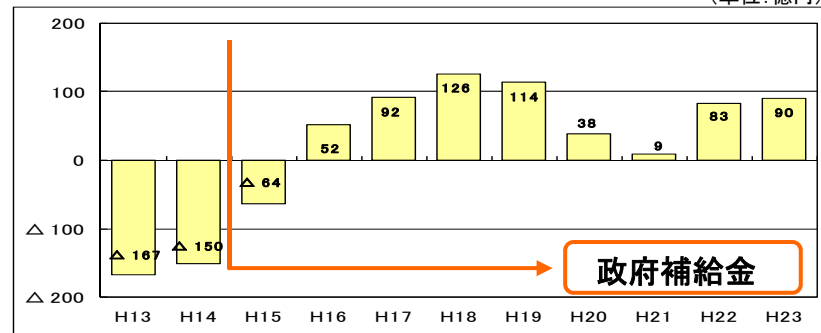
関空のバランスシートを改善するために、収益性に優れた伊丹と経営統合し、関空・伊丹の事業価値の増大を図り、事業運営権を一体で民間にアウトソース(いわゆる「コンセッション」)することを追求。

○関空・伊丹の関係

関空は首都圏空港と並ぶ国の国際拠点空港として最大限活用し、伊丹は国内線の基幹空港として安全・環境面に配慮しつつ運用することで、両空港を適切かつ有効に活用し、関西における航空輸送需要の拡大を図る。

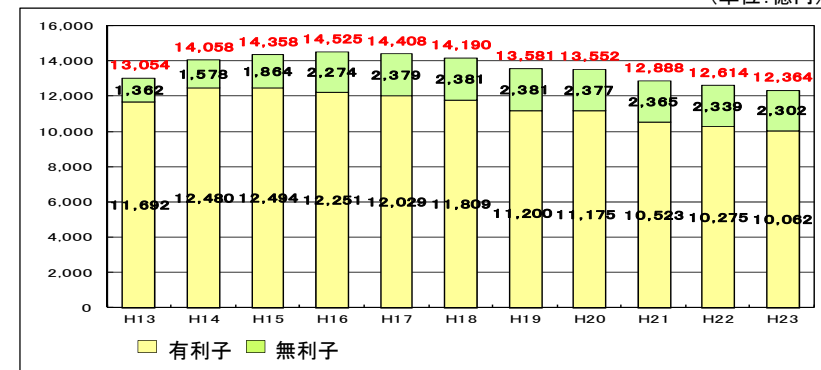
【経常利益推移表】

(単位:億円)



【有利子負債残高推移表】

(単位:億円)



関西国際空港の概要



【設置・管理者】 新関西国際空港株式会社
 【開港日】 平成6年9月4日
 【滑走路】 3,500m×1本
 4,000m×1本
 【運用時間】 24時間

【総発着回数】 10.8万回
 【総旅客数】 1,386万人

┌ 国際 1,011万人
 └ 国内 375万人

大阪国際(伊丹)空港の概要



【設置・管理者】 新関西国際空港株式会社
 【開港日】 昭和33年3月18日※
 ※「大阪空港」として開港
 【滑走路】 1,828m×1本
 3,000m×1本
 【運用時間】 14時間 7:00~21:00

【総発着回数】 12.3万回
 【総旅客数】 1,291万人

(注):総発着回数及び総旅客数は平成23年度速報値(回転翼機を含む)

関西国際空港及び大阪国際空港の経営統合②（経営統合の概要）

統合前

○大阪国際空港（伊丹空港）は国が直接管理し、関西国際空港（関西空港）は関空会社（国が2/3、地元自治体・民間が1/3出資）が管理している。

統合後

○新たに設立される両空港運営会社（＝新関西国際空港株式会社（新関空会社））が伊丹空港及び関西空港を管理する。

○経営統合後、両空港の長期の事業運営権の投資家等への売却（いわゆるコンセッション）を実施することにより、関空債務の一層円滑な返済が可能を図る。

※1 新関空会社は国が100%出資する株式会社とする。

・株主を単一とすることで、より有利で円滑なコンセッションの実施を可能とする。

・国土交通省成長戦略に基づく国の政策として、国主導でコンセッションを実施する。

※2 関空土地保有会社（＝関西国際空港株式会社）が関空の空港用地の保有管理を行う。

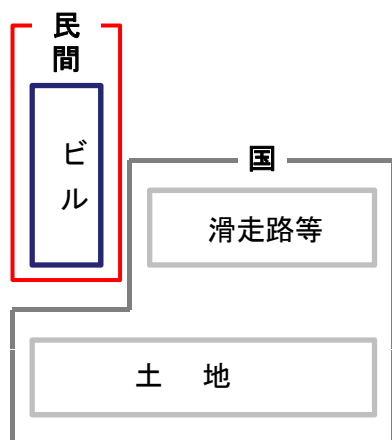
・関空の空港用地が海上に造成されたため、維持管理に高度の専門技術や多額の費用が必要とされるという特殊性を勘案し、関空の空港用地の維持管理を専門的に担う主体が必要である。

・関空の空港用地の造成に要した費用に関する債務の返済等を新関空会社から切り離すことで経営の安定化を図る。

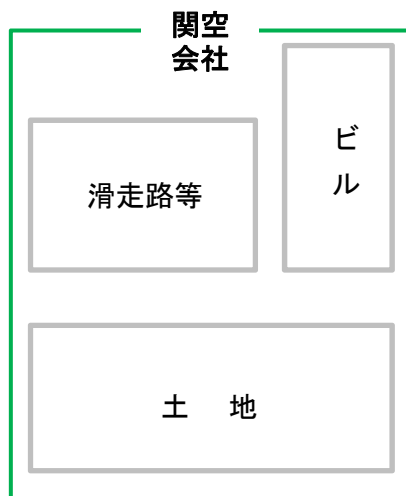
※3 伊丹の空港ビルは民間事業者（大阪国際空港ターミナル株式会社（OAT））が管理しているため、新関空会社が、25年度のなるべく早い段階までに、各株主からOATの株式全部を取得する方向で調整中。

○統合前

〔伊丹空港〕

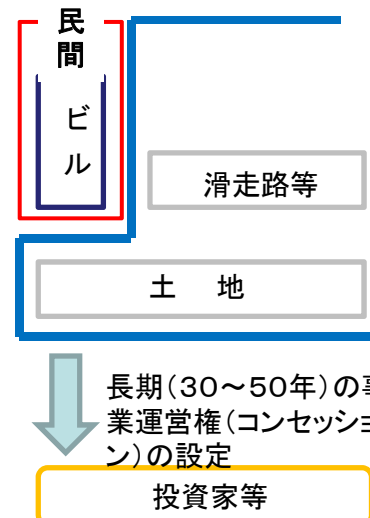


〔関西空港〕

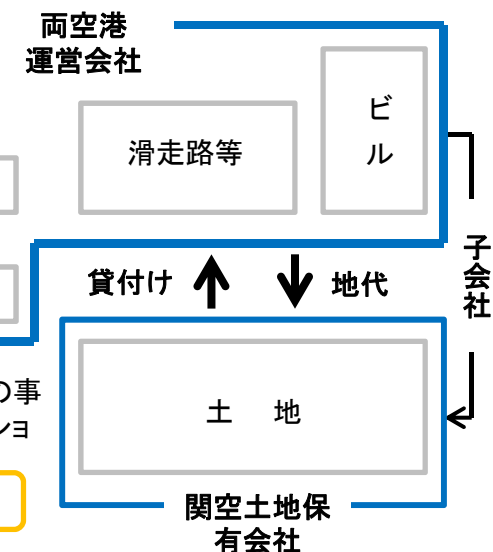


○統合後

〔伊丹空港〕



〔関西空港〕



関西国際空港及び大阪国際空港の経営統合③（関空・伊丹の経営統合に関するプロセスについて）

平成23年5月～

- ・関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律の成立（5月17日）
- ・新関空会社設立委員会の開催（12月5日～[計3回]）
- ・新関空会社創立総会（3月23日）

平成24年4月～6月

- ・新関西国際空港株式会社設立【代表取締役：安藤圭一】（4月1日）
- ・第1回資産評価委員会（4月24日）
- ・国土交通大臣による基本方針の告示（6月22日）
- ・平成24年度事業計画の認可（6月29日）

平成24年7月～

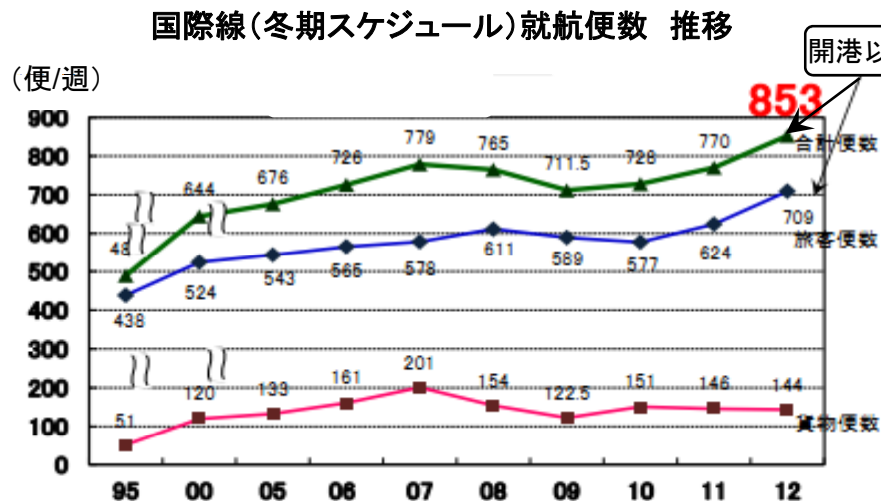
- ・関空・伊丹経営統合（7月1日）
- ・新関空会社・経営戦略の公表（7月13日）
- ・第2回資産評価委員会（9月18日）
- ・新関空会社・中期経営計画の公表（10月24日）
※平成24年度～平成26年度の3年間を対象
※コンセッションに向けた戦略的な計画
- ・コンセッションに向けて準備（マーケットへの働きかけ等）

平成27年3月～

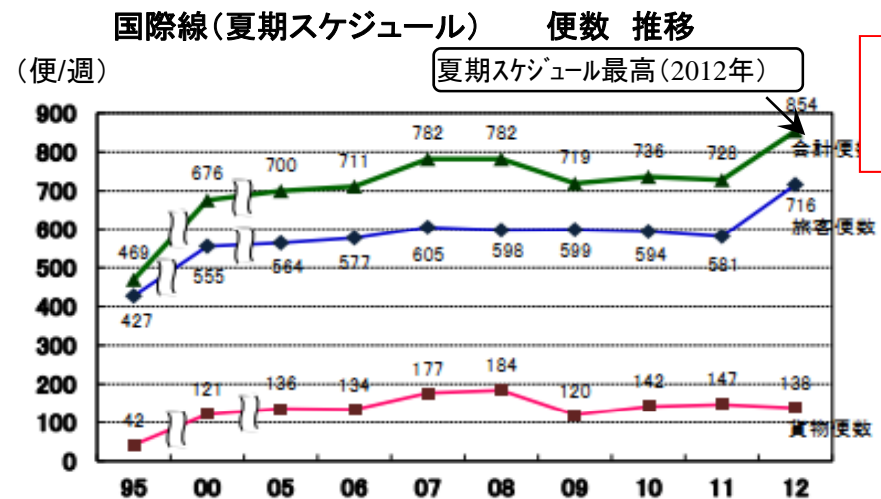
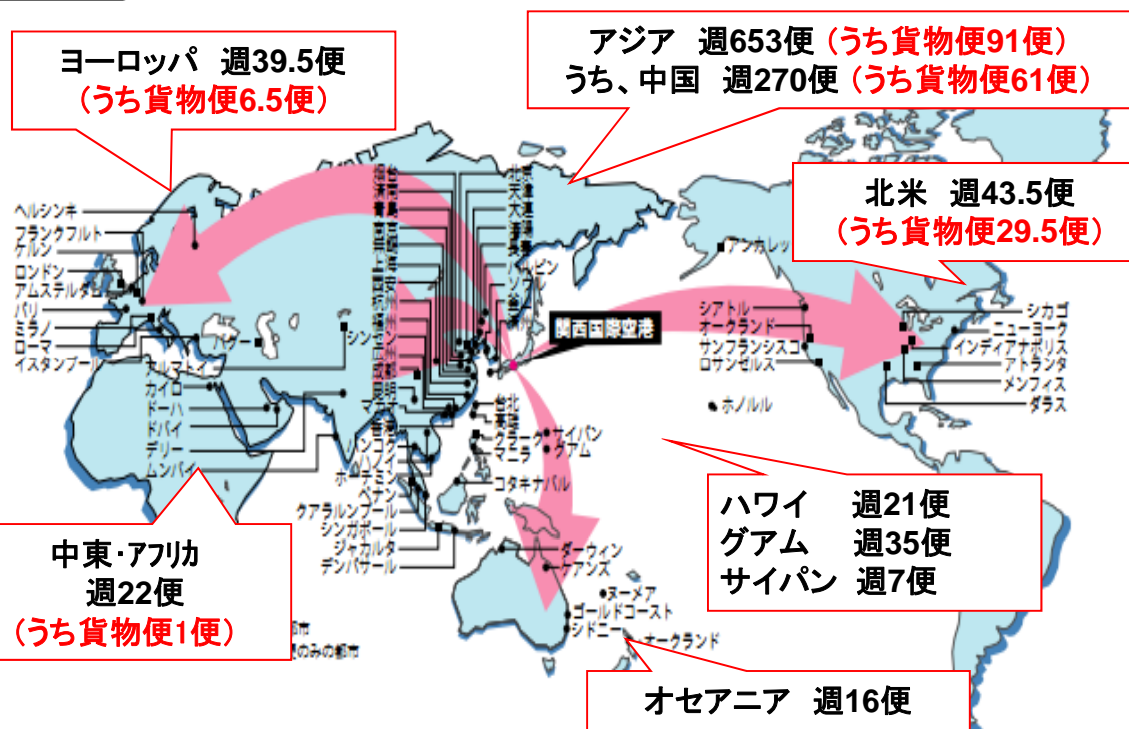
- ・（早ければ平成26年度にも）コンセッションの実現（契約締結）
- ・コンセッションの実施

戦略的な国際航空ネットワークの形成① (関空の国際線便数・ネットワーク(2012年冬期スケジュール))

○国際線就航便数の推移



○国際線就航状況<2012年冬期スケジュール>



※青色は旅客便数、赤色は貨物便数、緑色は合計便数である。

航空会社数	60社
就航国(地域)数	26ヶ国・地域
就航都市数	73都市
就航便数	853便/週

就航国(地域)

アメリカ、(グアム・サイパン)、イギリス、フランス、ドイツ、オランダ、イタリア、フィンランド、トルコ、アゼルバイジャン、カザフスタン、UAE、カタール、エジプト
韓国、中国、(台湾)、フィリピン、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、インド、オーストラリア、ニュージーランド

※ 冬期スケジュール期間中のピーク月(3月)の計画です。

(新関西国際空港(株)調べ)

戦略的な国際航空ネットワークの形成② (2012年夏期スケジュール以降の国際貨物便の新規就航・増便)

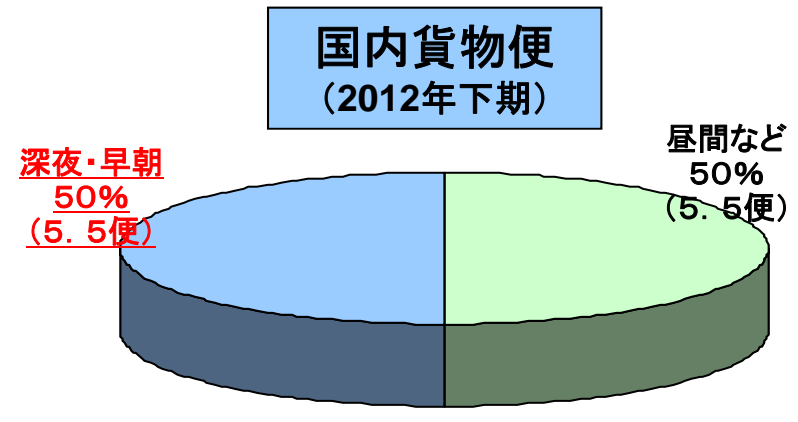
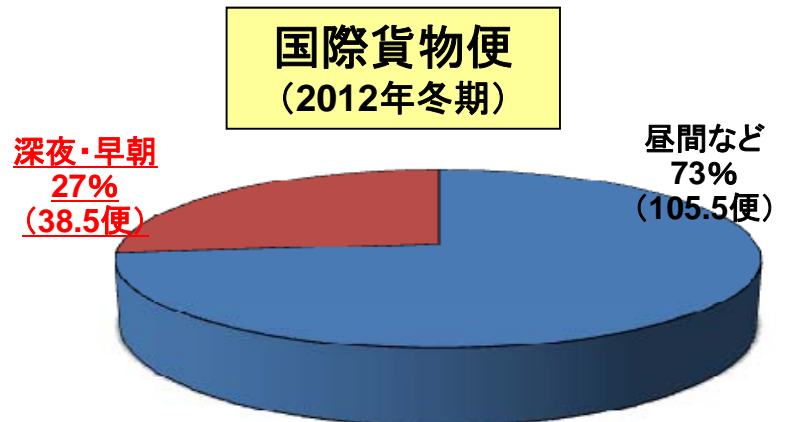
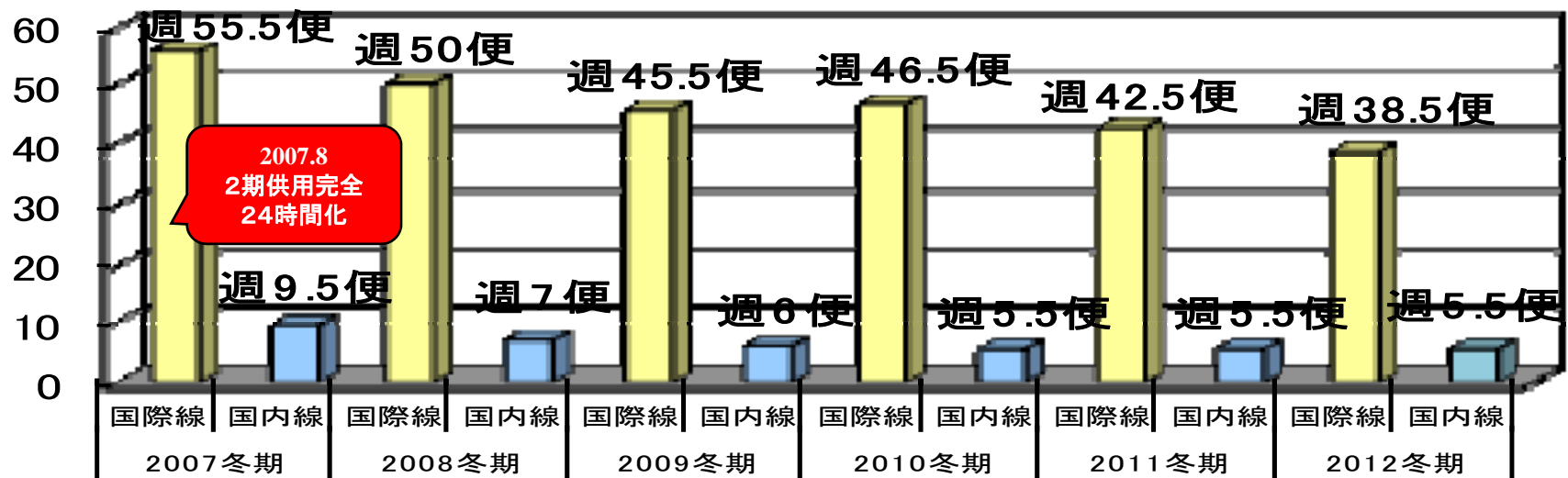
2012年11月30日現在

	方面	路線	航空会社	内容 (冬スケジュール:夏スケジュール比)	増便・開始時期
貨物便	中国	香港	キャセイパシフィック航空	+週1便(4→5便)	'12/5月
		香港	エアホンコン	+週1便(5→6便)	'12/5月
		香港	香港航空	+週1便(3→4便)	'12/7月
		上海	中国南方航空	新規(0→3便)	'12/8月
	中東	ドバイ	エミレーツ航空	新規(0→1便)	'12/9月
				計 +週7便	

関空の物流動向② (関空の24時間物流の促進 ~ 関空の深夜早朝便(23:00~翌6:00)の推移)

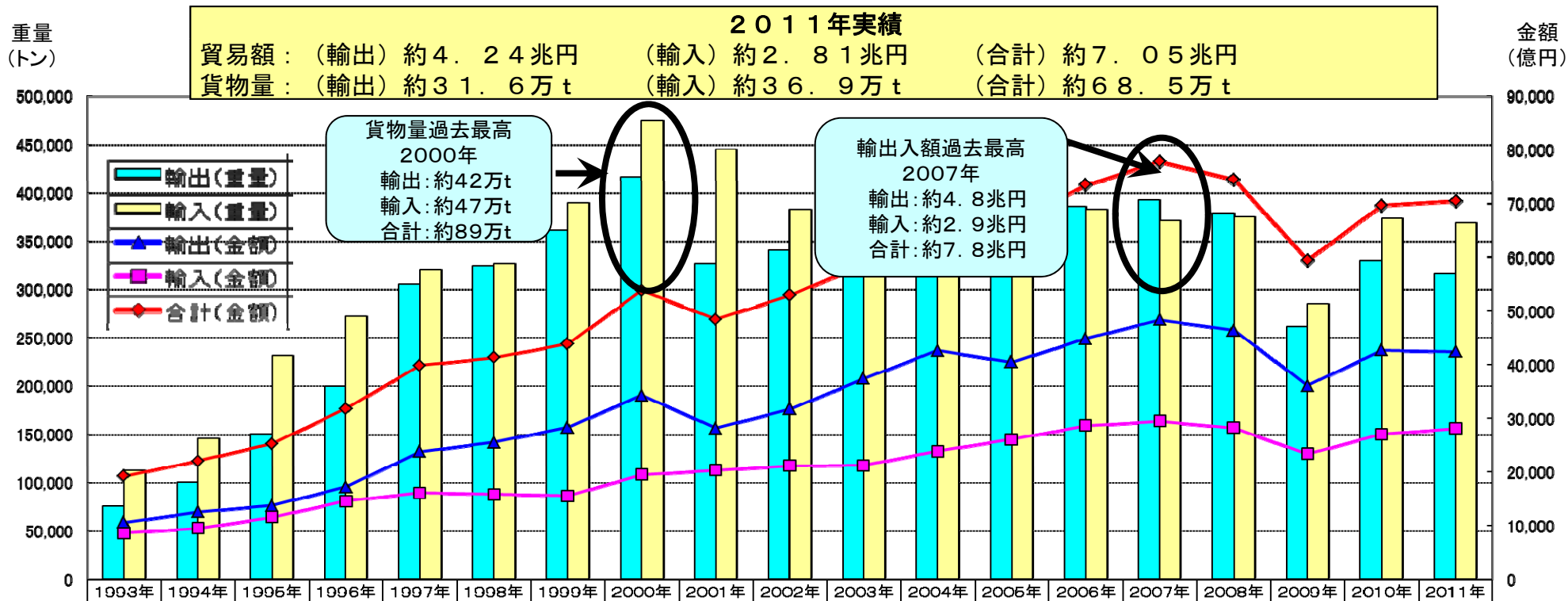
2007年8月の2期開港以降、深夜早朝貨物便は概ね高い割合(約3割)を維持。

週65便 → 週57便 → 週51.5便 → 週52便 → 週48便 → 週44便

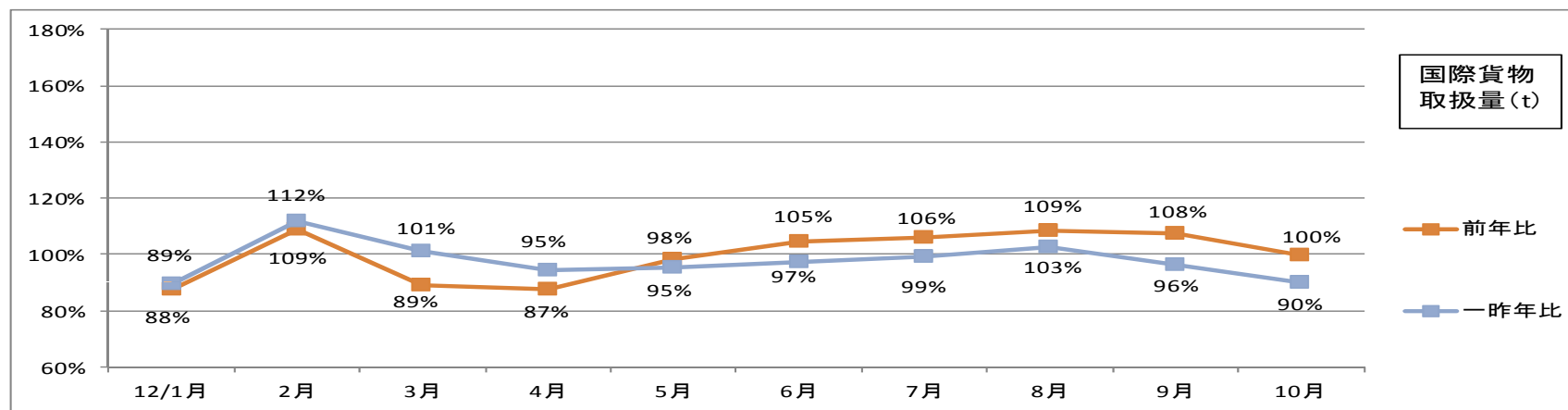


(新関西国際空港(株)調べ)

関空の物流動向③ (関空の国際貨物動向)



国際貨物取扱量推移(対前年比・一昨年比推移)



出典:大阪税関(貿易統計資料)

新関西国際空港(株)中期経営計画(2012年10月作成) 重点プロジェクト:国際貨物ハブ空港戦略

航空貨物の国際ネットワークにおける拠点空港・中継空港を実現するため、

- ・関西・西日本発生の貨物を『集める』(集貨) ・新しい貨物の流れを『創る』(創貨)
- ・アジア太平洋の物流が『通る』(通貨)

- FedEx社北太平洋地区ハブに向けた貨物施設整備等の着実な実施
- フォワーダー等との連携や特区制度の活用等による物流ルートの呼び込み「集貨」。
 - ・医薬品等輸出入手続きの電子化実証実験の開始(2013年4月~)
 - ・KIX内における医薬品輸送のガイドライン化
 - ・関西、西日本生産貨物のKIXへの取込み
- 経済界、自治体等との連携による新たな航空需要の創出「創貨」。
 - ・物流戦略チームと連携した関空物流ニュービジネスモデルの活用(民間企業による商業化を推進)
 - ・「医薬品」や「食」の輸出入ビジネスモデルの構築
- フォワーダーや航空会社の拠点機能の誘致等により、関西発着及びアジア・北米間の貨物輸送の中心となる貨物ハブ空港を実現。「通貨」
- 経済界と連携した「関空物流ニュービジネスモデル」としてのSEA & AIRの推進
 - ・港湾連携、特区制度を活用した際=際Sea & Air
 - ・長大貨物Sea & Air輸送の推進
- 物流コスト低減の料金戦略

【目標】 FedExを含む複数エアライン・フォワーダーの拠点誘致

『創貨』『集貨』の取組① （『関空物流ニュービジネスモデル』の実施及び『KIX AIR CARGO MEETING』の開催）

民間企業による積極的な取組を支援する制度「関空物流ニュービジネスモデル」平成23年度認定4事業を継続支援
平成24年度も引き続き募集を開始（2013年1月10日～2月28日）

平成23年度認定4事業進捗状況

平成24年12月時点

事業者	事業名称	中間報告
ANAロジスティックサービス(株)	中国向け鮮魚輸送モデルの本格事業化	2011年3月に発生した東日本大震災により衛生証明書その他、放射能証明書が義務付けられ、リードタイム、コストにおいて更に障壁が高まった。また、尖閣問題に端を発する日中関係の悪化により、現地での生鮮貨物の検査率が上昇し、中国向け鮮魚輸出が難しい状況になっている。現在は、他地域への輸出拡大も視野に入れ再度検討中。
関空運輸(株)ひろ	関西国際空港を利用した食品輸出貨量の拡大	昨年度開発した「関空ワンストップサービス」を活用し、引き続きタイ向け、加えて今年度はマカオへ向けて輸出拡大を行った。また、関西国際空港を利用した更なる輸出貨量拡大のため、生産者、卸業者、物流業者等が連携し、現在新会社の設立を進めている。
CKTS(株)	医薬品貨物専用保冷ドリーへの製作と運用	2010年9月に日本空港内で初めての医薬品専用共同定温庫「KIX-Medica」の運用が開始され、医薬企業には非常に好評を得ており、医薬品輸入額についても過去最高を更新するなど、順調に推移している。しかしながら、航空機取り卸～上屋搬入までの時間は外気温にさらされることから、2012年8月に保冷ドリーを導入し、航空機取り卸～上屋搬入までも温度管理できるようになり、空港内で完全なクールチェーンが実現した。
日本通運(株)	アジアのハブ空港を目指すKIX GATEWAY提案(トランジット貨物の取扱拡大への取組)	全世界的な景気低迷を受け、中国発貨物が弱く、中国発関空経由のSea & Air輸送にメリットが出ない経済状況が続いていた。しかしながら、航空権益上就航できない路線において、関空までを海上輸送、目的地までを航空輸送にするSea & Airの新たな需要を現在検討中。

【KIX AIR CARGO MEETING】『医薬品』『食』『地域』を中心に荷主企業・貨物事業者・エアラインが相互にコミュニケーションを深め、よりビジネスに直結するセミナー等を開催。2013年度も継続して開催予定。

日程	場所	タイトル	内容
2012年3月12日	新阪急ホテル	第1回東南アジアセミナー	・旅客便・貨物便のサービス紹介 ・各航空会社個別のワークショップ開催
2012年4月17・18日	関西国際空港	第2回ALL関西「食」輸出セミナー	・関西の「食品」サプライヤーの裾野を広げる取組 ・マカオ・タイバイヤーとの商談会
2012年5月17日	関西国際空港	第3回医薬品業界セミナー	・国際戦略総合特区における「薬監証明電子化」、 関空内での「医薬品輸送ガイドライン化」の紹介
2012年6月27日～29日	東京ビックサイト	医薬品・化粧品物流搬送EXPO	・航空会社、FWDR、航空会社上屋との共同出展 ・各社サービスPR及び国際戦略総合特区PR

『創貨』『集貨』の取組②（『医薬品』輸送の取組（1））

徹底した温度管理が可能な **日本の空港初の医薬品専用共同定温庫の整備・保冷ドローリ設置**
 特色ある物流拠点として、更なる空港機能の価値を向上！

医薬品専用共同定温庫

2010年9月30日運用開始

日本の空港初



【施設概要】

- ◆最大取扱量：約1,200t/月
- ◆管理温度帯：20℃・約650㎡ 5℃・約100㎡

【特徴】

- ・医薬品専用の20℃(650㎡)5℃(100㎡)の定温管理
- ・施設内での荷捌きも可能な十分な広さ
- ・定温コンテナ充電器完備
- ・航空機への直接搭載可能な立地

保冷ドローリ

2012年8月～運用開始

【特徴】

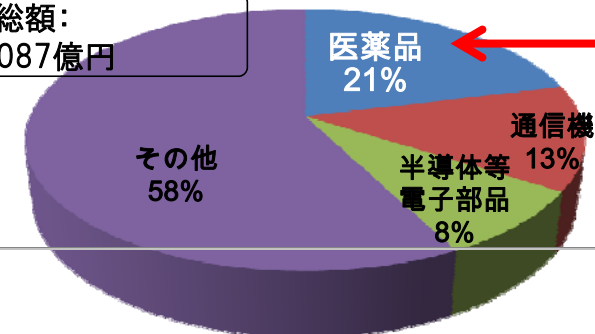
- ・高さ160cmまでのパレットLD3コンテナの運搬が可能
- ・航空機⇄上屋間の温度管理が可能に。

日本の空港初

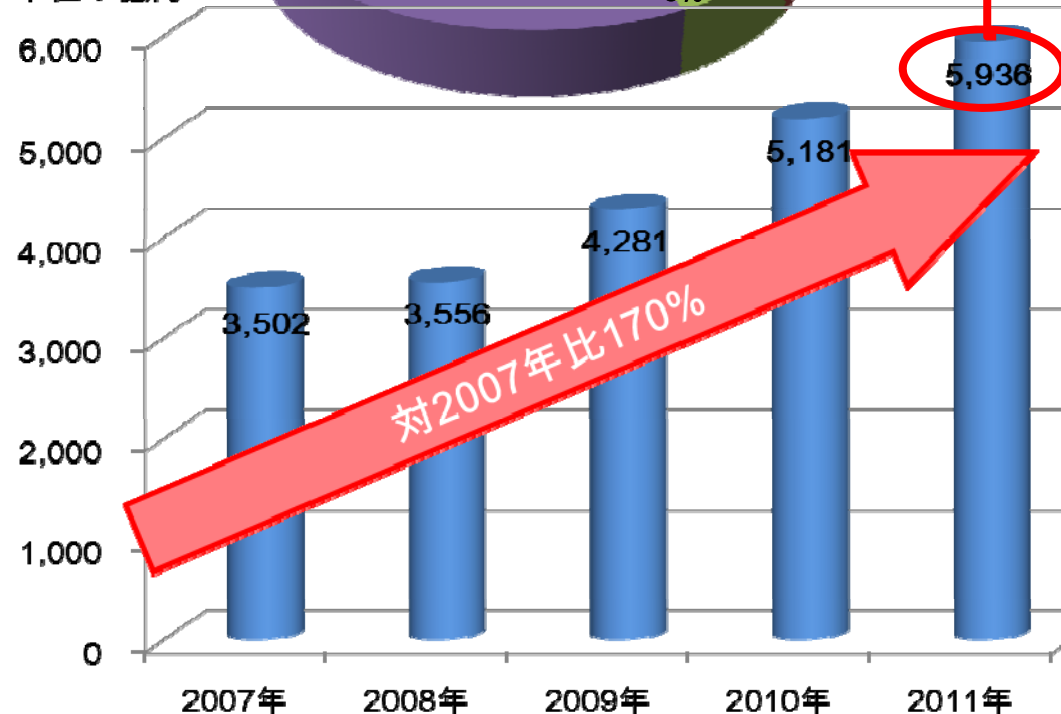


関西空港における医薬品の輸入額と輸入額全体に占めるシェア

輸入額総額：
2兆8,087億円



単位：億円



『創貨』『集貨』の取組②（『医薬品』輸送の取組（2））

- 医薬品専用共同定温庫・保冷ドーリーを利用した更なる品質向上「ガイドライン化」
- 全国に先駆けた「薬監証明電子化」の取組（2014年4月～）
による**世界最高水準のクールチェーン（温度管理）の構築へ**

日本初

空港内医薬品輸送の「ガイドライン化」

★「医薬品取り扱いにおける現場トレーニング」
（2014年1月～）

- ・医薬企業講師を招き
「医薬品」に限定した取扱いの講習会を開催

★「医薬品外装ダメージ処理方法の統一化」
（2014年2月～）

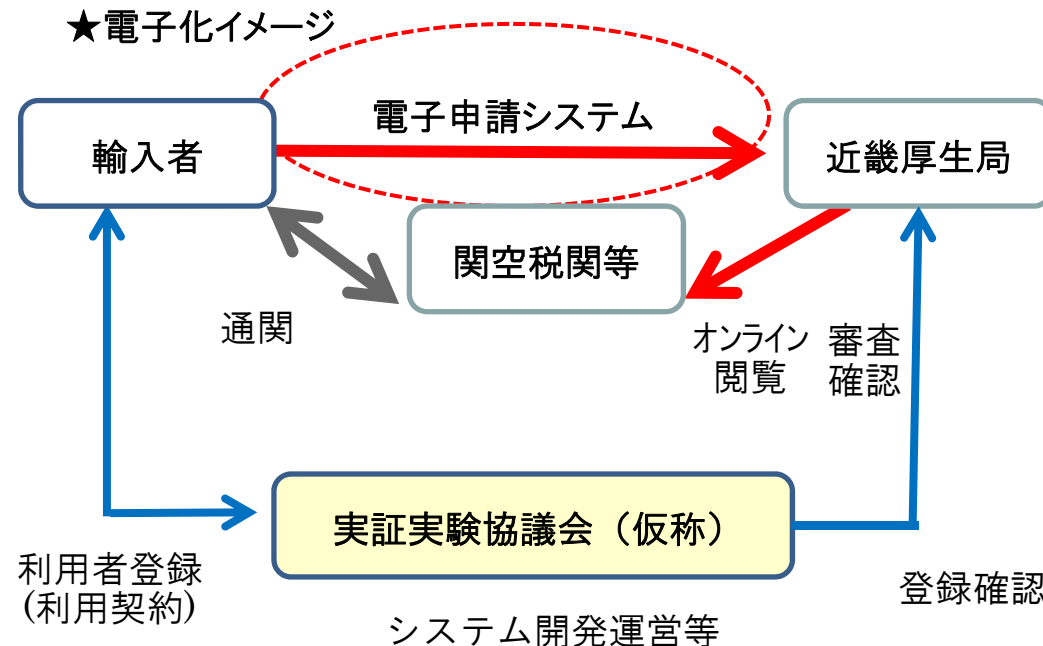
- ・各ハンドリング事業者（航空会社）による
「医薬品」に限定したダメージ処理方法を統一化

日本初

「薬監証明」の電子化

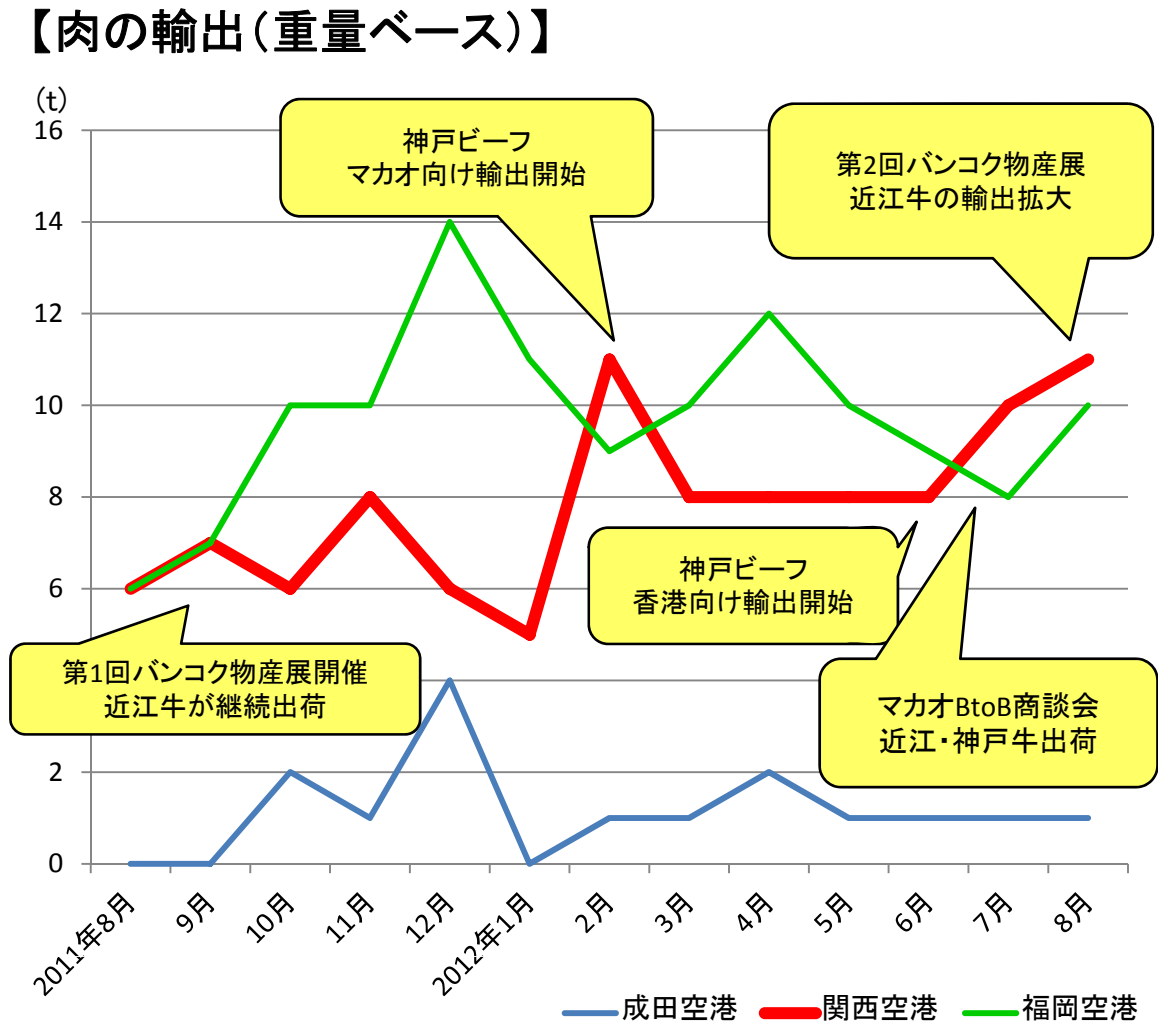
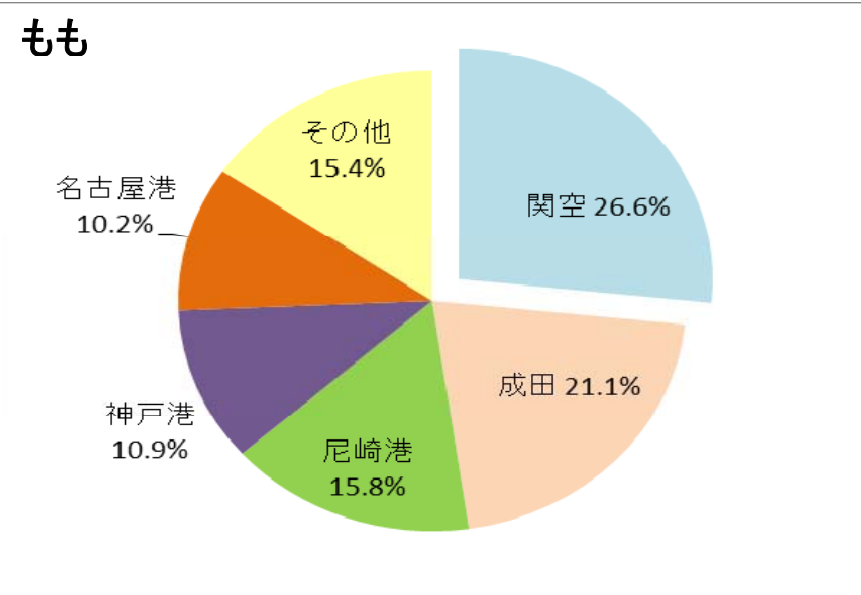
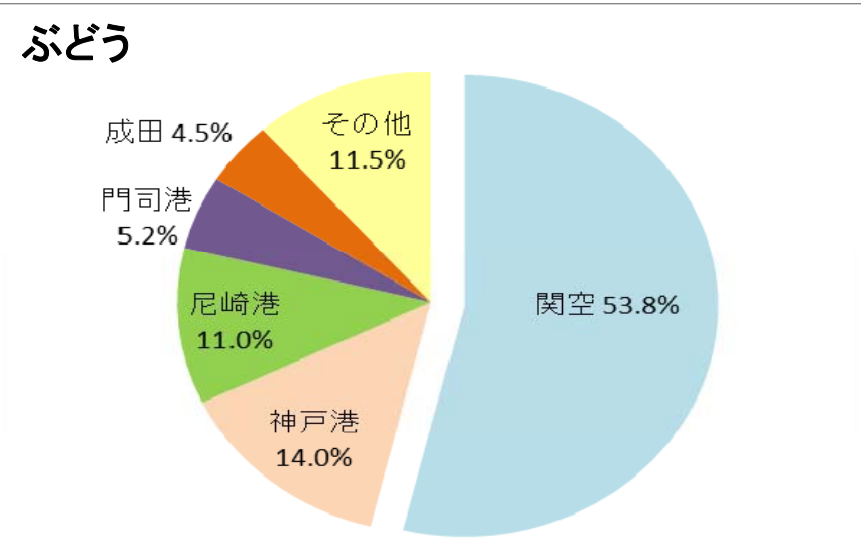
2014年4月運用開始予定

★電子化イメージ



『創貨』『集貨』の取組③（『食』輸出事業の取組（1））

ぶどう・ももの輸出は関空が日本一の貿易港（2011年度実績）、和牛の輸出量もトップに！



『創貨』『集貨』の取組③（『食』輸出事業の取組（2））

- ・単県の取組からALL関西への取組へ→関係機関と「食」輸出戦略会議・委員会の立ち上げ
- ・民間事業者の「食」輸出事業を戦略会議・委員会にてサポート

関空物流連携効率化推進協議会、
関空物流ニュービジネスモデル評価委員会

- ◆ 2008年9月立ち上げ
- ◆ メンバー：(公社)関西経済連合会、大阪航空局、近畿地方整備局、近畿運輸局、新関西国際空港(株)

ALL関西「食」輸出戦略会議

- ◆ 2012年5月立ち上げ
- ◆ メンバー：(公社)関西経済連合会、大阪商工会議所、関西国際空港全体構想促進協議会、新関西国際空港(株)、近畿農政局、近畿経産局、近畿運輸局、JETRO大阪本部、中小機構 近畿、関西地域振興財団



連携



連携

ALL関西「食」輸出推進委員会

- ◆ 2012年5月立ち上げ
- ◆ メンバー：(公社)関西経済連合会、大阪商工会議所、関西国際空港全体構想促進協議会、新関西国際空港(株)

申請
報告

助成等

大使館
JETRO

各自治体

協力機関
関係事業者

運営事業者

(関空物流ニュービジネスモデル認定事業者)

※尚、2013年度「食」輸出拡大事業については、ALL関西「食」輸出戦略会議が募集するALL関西「食」輸出推進事業にて募集を行う。

『創貨』『集貨』の取組③（『食』輸出事業の取組（3））

サプライヤーの底上げ・国内の裾野を広げる取組—第2回「食」輸出セミナーの開催

2012年4月17日@関西国際空港 177社 261名が参加
バイヤーとの商談会へ70社が参加(4月17日・18日)
国行政機関による輸出相談会を併催

協力体制：近畿農政局、近畿経済産業局、近畿運輸局、神戸植物防疫所、JETRO、
各府県、関経連、各商工会議所、関空運輸(株)、促進協、関空会社



BtoB商談会—第1回マカオビジネス商談会の開催

2012年7月28日@マカオタワーコンベンションホール
サプライヤー23社と高級ホテルレストランとの商談会
サプライヤーとバイヤーの購買契約書調印

主催：ALL関西「食」輸出推進委員会 協力：JETRO香港センター
参加事業者：宇治の露製茶(京都)、マツオカ(兵庫)、大吉商店(滋賀)
(株)ひろ(三重・大阪)、生興産業・利州(大阪)、油長酒造(奈良) 等23社



マーケティング「海外物産展・文化事業PR」—第2回ALL関西フェスティバルinバンコク

2012年8月30日~9月9日@伊勢丹バンコク店
実演事業者5社、特産品100商材以上を販売。
観光PR・旅行商品の販売

主催：ALL関西「食」輸出推進委員会、大阪観光コンベンション協会
協力：在タイ王国日本国大使館・JETROバンコクセンター・JNTOバンコクセンター
参加事業者：寿菓子舗(京都)、澤井牧場(滋賀)、(株)ひろ(三重・大阪)、利州・三恒(大阪)
たこ八・大和屋・アンリ(大阪)、揖保の糸(兵庫)、マジスティックダイニング(三重)他

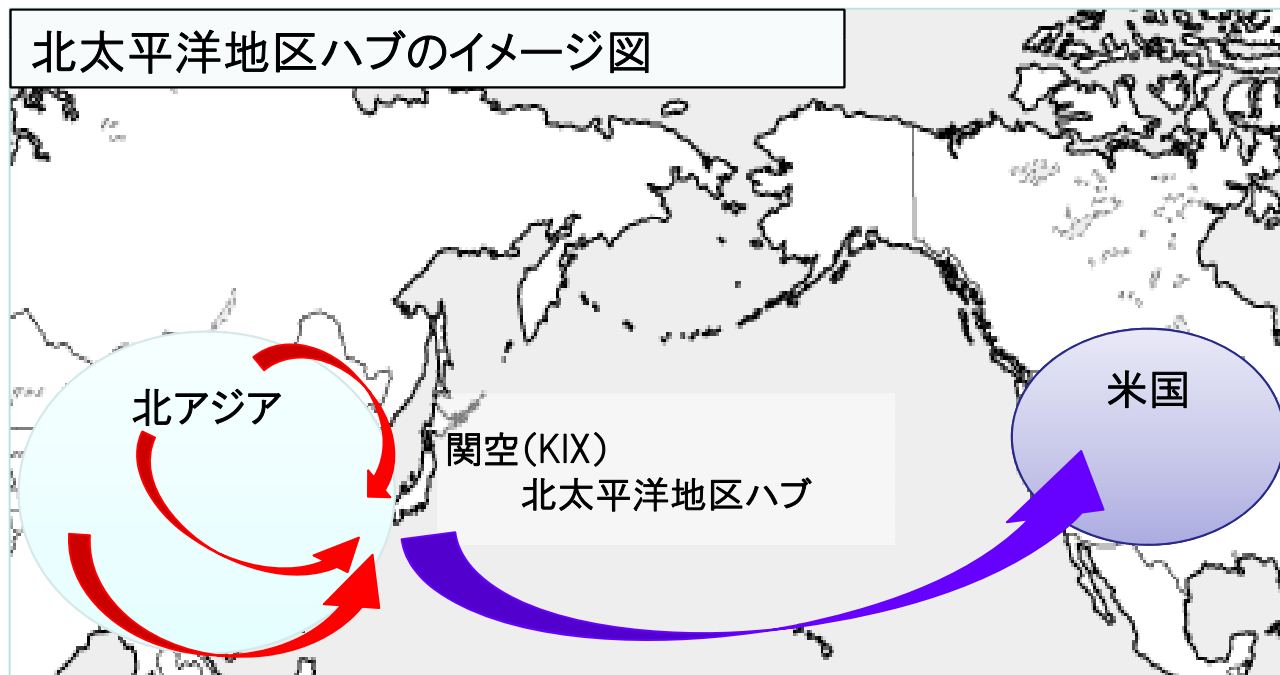


『通貨』の取組（フェデックス北太平洋地区ハブ誘致）

《フェデックス 北太平洋地区ハブの概要》

フェデックス北太平洋地区ハブは、西日本地域の貨物取扱と、北アジアから集約した貨物を米国向けに発送するための拠点。

- ・延べ床面積： 約25,000㎡
- ・業務内容： 通関業務・ランプオペレーション・仕分け・積み替え
- ・オペレーション： 24時間
- ・運用開始時期： 2014年春頃



施設のイメージ図



道路ネットワーク① (高規格幹線道路等ネットワーク 平成21~24年度供用(予定)区間)



道路ネットワーク②（大阪湾周辺地域の幹線道路ネットワーク）

産業・経済の物流拠点が集積する大阪湾周辺地域の幹線道路ネットワークのミッシングリンク解消

① 淀川左岸線延伸部（約10km）

- ・ H 6年12月 地域高規格道路の候補路線に指定
- ・ H16～H18 P I（パブリック・インボルブメント）実施
- ・ H24年7月 環境アセスメント着手

② 大阪湾岸道路西伸部（約21km）

- ・ H 6年9月 8期 都市計画決定（長田区～垂水区）
- ・ H 7年 地域高規格道路の整備区間指定
- ・ H21年3月 9期 都市計画決定（東灘区～長田区）

③ 京奈和自動車道（大和北道路） （約12.4km）

- ・ H20年3月 奈良県、4月京都府 都市計画決定
- ・ H21年3月 平成20年度新規事業化 6.3km
（奈良IC～大和郡山JCT）

④ 名神湾岸連絡線（約4km）

- ・ H10年12月 地域高規格道路の調査区間に指定
- ・ H24年度内に準備が整えば計画段階評価着手

⑤ 新名神高速道路 （大津JCT～城陽JCT間 約25km、 八幡JCT～高槻JCT間 約10km）

- ・ H15年12月 抜本的見直し区間に設定
- ・ H18年 2月 交通状況等を見て改めて着工の判断
- ・ H24年 4月 事業許可



道路ネットワーク③ (国際物流基幹ネットワークの整備状況(国際コンテナ車通行支障区間))

国道250号 H19年度解消済み

網干大橋(耐荷重不足)

事業: 国道250号網干大橋
 事業期間: H16~H19
 供用: H19年7月31日
 ボトルネック解消: H19年12月



補強工事完了後の網干大橋

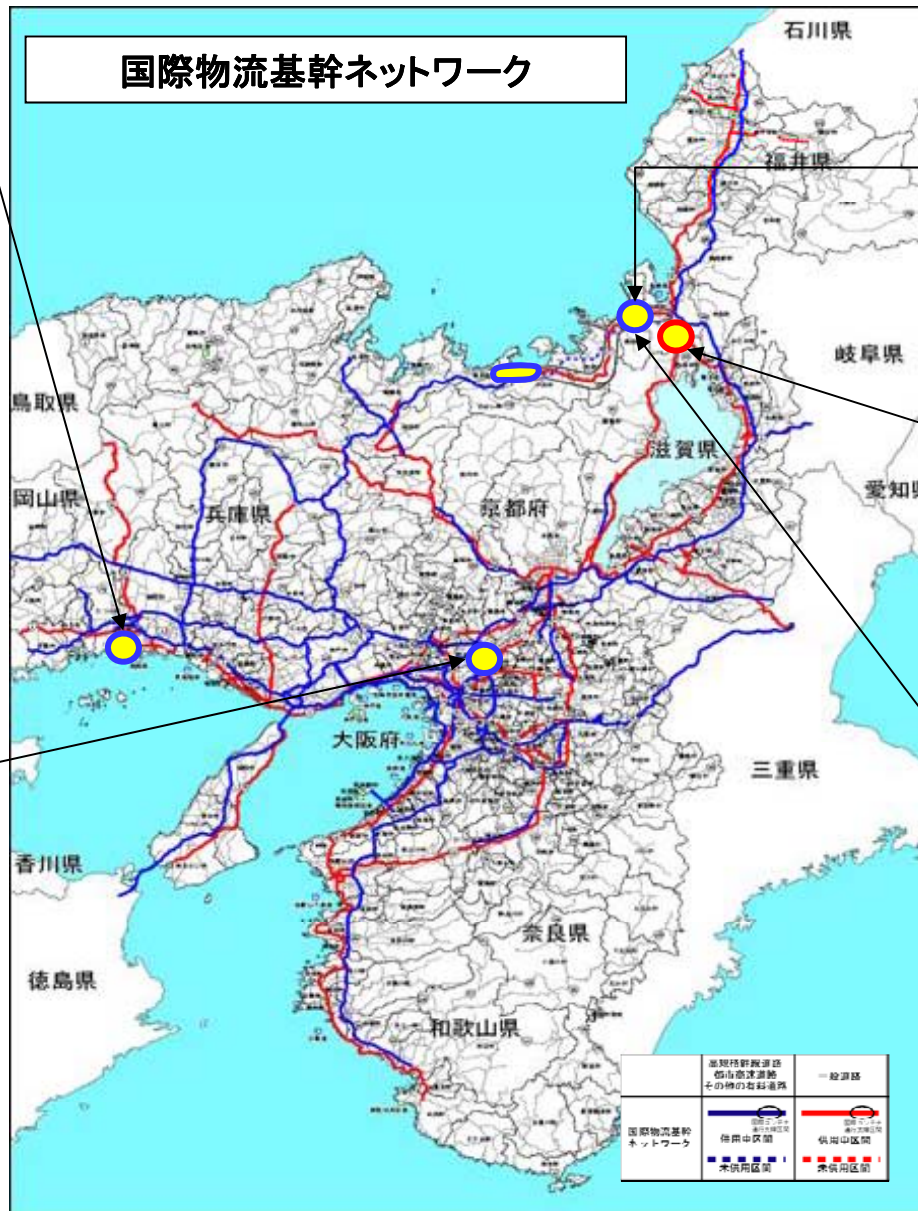
府道大阪中央環状線 H21年度解消済み

鳥飼大橋(耐荷重不足)

事業: 府道大阪中央環状線鳥飼大橋
 事業期間: H13~H22
 供用: H22年2月27日
 ボトルネック解消: H22年2月
 ※スーパー中樞港湾に係わるボトルネック箇所



鳥飼大橋



国道27号 H23年度解消済み

後瀬山、勢浜、加斗トンネル(空間高不足)

事業: 近畿自動車道敦賀線
 事業期間: H8~
 供用: H23年7月16日
 ボトルネック解消: H23年7月

国道161号

疋田トンネル(幅員狭小)


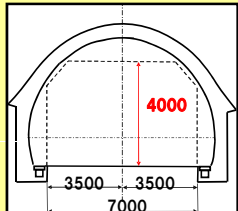
事業: 国道161号愛発除雪拡幅
 事業開始: H15~H26

国道27号 H20年度解消済み

椿トンネル(空間高不足)

事業: 国道27号美浜東バイパス
 事業開始: H3~
 供用: H21年3月29日
 ボトルネック解消: H21年3月

椿トンネル北側

都市内物流の効率化 (東大阪FQP協議会によるアクションプランの作成と実現に向けた取り組み)

大阪府: 物流集積地における貨物車交通に関する課題解消(東大阪FQP協議会)

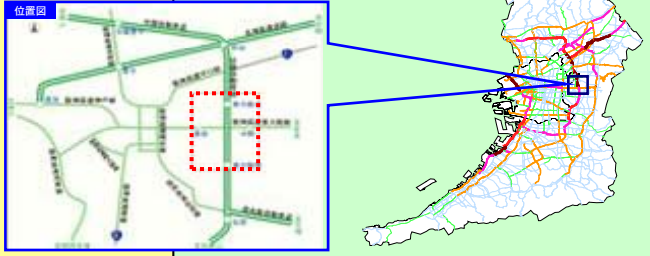
■取り組みの内容

施策の背景・目的

東大阪流通業務地区及びその周辺では、貨物車の荷待ちや休憩など路上駐車が日常化し、交通安全や地域環境への悪影響を与えている。このため、行政や警察、荷主、運送事業者など幅広く地域の関係者が連携し、物流集積地区における貨物車交通に関連する課題の解消に向けて取り組むため「東大阪FQP協議会」を平成18年11月に設置。

施策の内容

◆東大阪流通業務地区の位置図

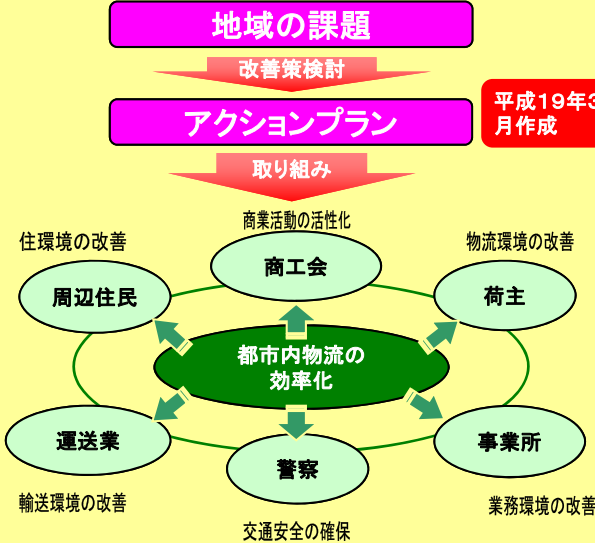


課題

■貨物車等の路上駐車が慢性化し、生活環境の悪化等、地域に課題が存在



パートナーシップによる取り組み



車線減少を継続中



○違法駐車を抑制するため、片側4車線の内、中央分離帯側の1車線を規制

マナーアップイベント



○路上駐車が日常化している東大阪流通業務地区内において、府警本部及び所轄警察署と連携し、路上駐車マナーアップキャンペーンを実施

アクションプランの概要

関係者が諸課題の解決を目指し自主的に取り組むことができる施策

- | | | |
|----------------|---|--------------------------------|
| 1. トラックの路上駐車解消 | → | ・東大阪物流パークの整備
・駐車休憩スペースの情報発信 |
| 2. マイカーの路上駐車削減 | → | ・指導、啓発活動
・規制強化 |
| 3. 走行ルートマネジメント | → | ・生活道路への流入抑制
・地区へのアクセスルートマップ |
| 4. 地区の環境改善 | → | ・緑化、美化活動
・アイドリングストップ |

物流パークの状況

■中環東大阪休憩所(北行) ■中環東大阪休憩所(南行)
・物流パーキングとして、主にトラックを対象とした駐車休憩施設を整備(大阪府)
・面休憩所の不適切な利用を防止するため、管理者等による巡回を実施。



H23・H24取り組み状況

- | OH23年度の取り組み | OH24年度の取り組み |
|------------------------------|------------------------------|
| ・マナーアップイベント
(5月13日、9月29日) | ・マナーアップイベント
(4月10日、9月26日) |
| ・路上駐車の解消に関する検討 | ・路上駐車の解消に関する検討 |

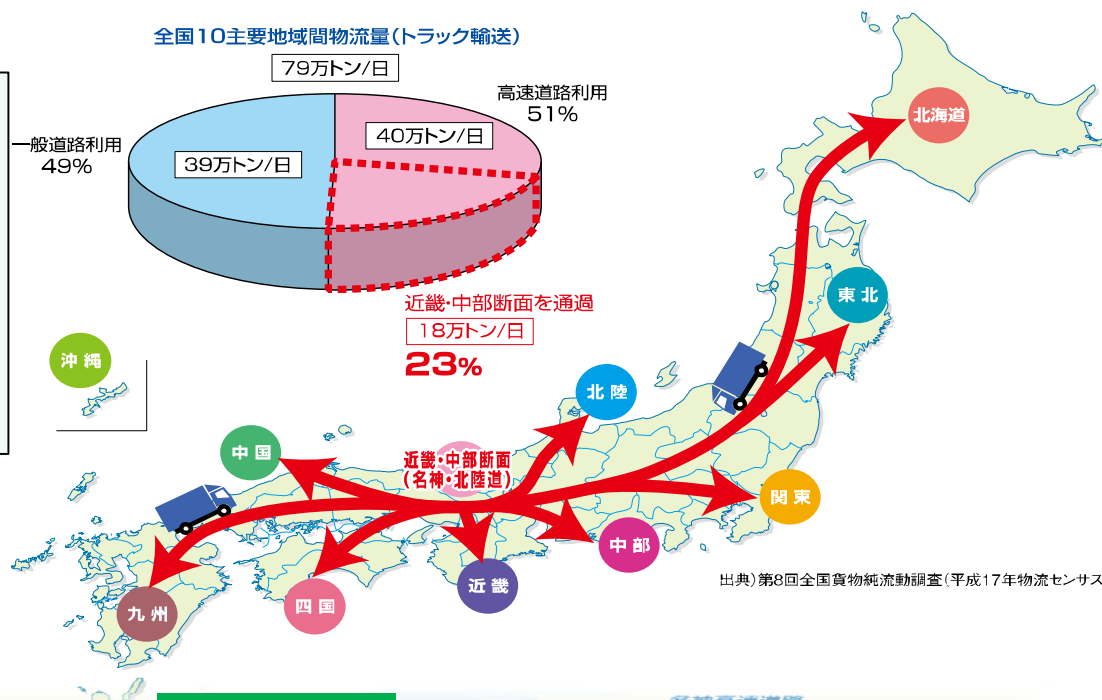
東西物流を支える新名神高速道路の全線事業着手

○H24.4.20に新名神高速道路全線事業着手。

○トラック輸送の半分(40万トン/日)が高速道路を利用しており、うち半分(18万トン/日)が近畿～中部断面を通過。

○この物流を名神高速道路が一本で支えている状況。

○新名神高速道路が出来ることにより、ダブルネットワークで日本の基軸となる物流を支えることになる。



H30年度開通予定
(平成28年度開通目標)

平成28年度
開通予定

H24.4.20事業許可
平成35年度開通予定



高速道路の有効活用・機能強化について

「高速道路の有効活用・機能強化に関する計画」に基づき、
平成24年4月 新規スマートインターチェンジ連結許可(敦賀南、小谷城、宝塚北)

