

# 国際物流フォーラム2012

## 国際物流戦略チーム報告

### —近畿の国際物流の近況と戦略チームの取り組み—

平成24年3月14日  
幹事長・神戸大学名誉教授  
黒田勝彦

# 国際物流戦略チームの活動方針と体制

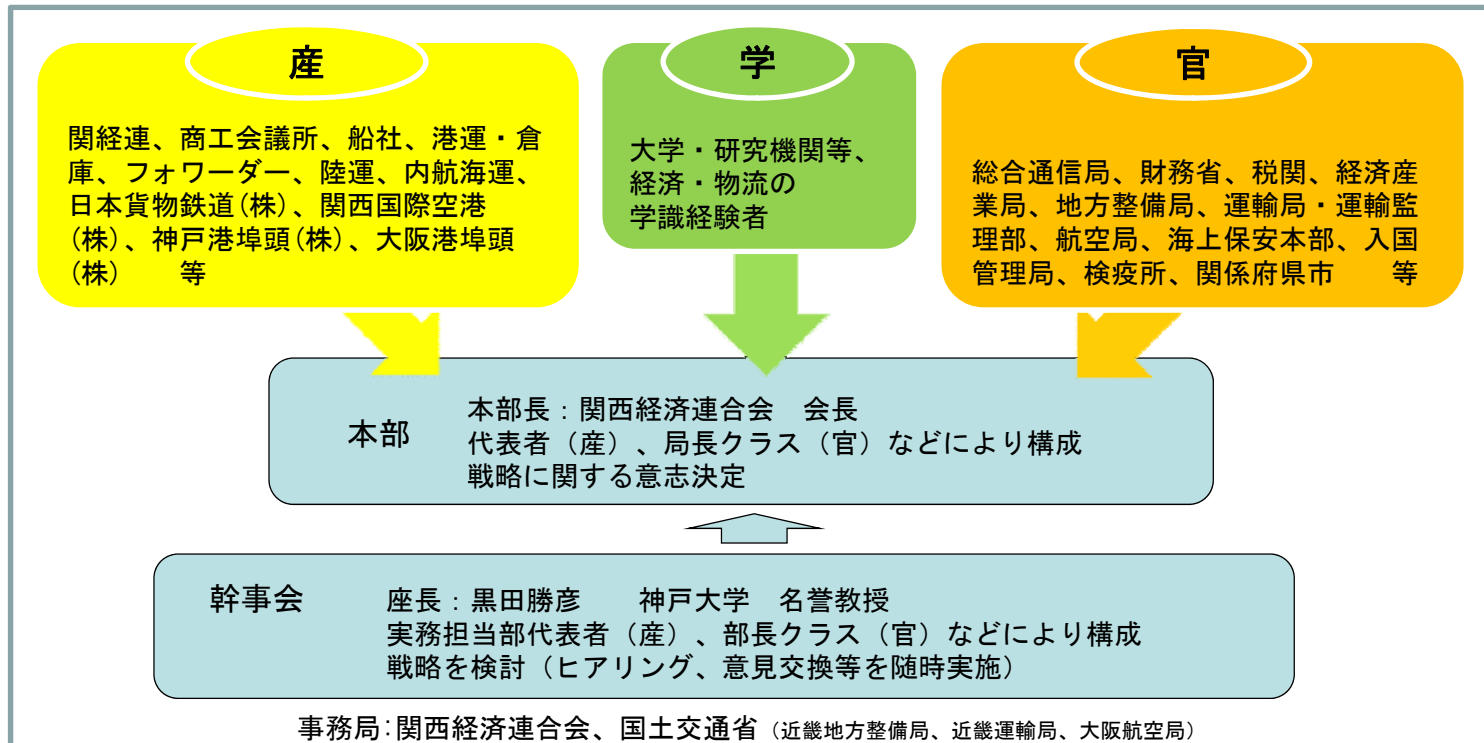
## □国際物流戦略チームとは・・・

- 関西経済連合会や国際物流施策推進本部における提案を受け、全国に先駆けて関西において設置された機関。
- 国際戦略港湾「阪神港」や関西国際空港等の活用等を図りつつ、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指し、産学官が一体となって各種方策に取り組むもの。

## □運営方針

- 国際物流戦略チーム本部及び本部の下に設置される幹事会は常設とし、機動的・弾力的に取り組む。
- 「国際物流戦略チームホームページ」を事務局において新たに設置し、活動状況を広く広報。
- メールボックス（「国際物流目安箱」）の運用によりユーザーのニーズや課題をタイムリーに把握。等

## □体制



# 国際物流戦略チームの取組体制

主な施策

取組体制

## 港と港の連携

大阪湾諸港の包括的な連携による国際競争力の強化

### 国際戦略港湾政策の推進

- ・港湾運営会社による阪神港の一体的な運営
- ・世界最高水準の港湾サービスの提供

### 手続きの一元化・IT化

- ・各港連携による入港手続き等の一元化・IT化等

### 一開港化

- ・大阪湾諸港の一開港化の実現

### 入港料の低減 港湾の広域管理等

- ・各港連携による入港料の低減
- ・将来的な広域的な港湾管理の実現等

### 海上輸送の連携

- ・瀬戸内海諸港と連携した内航フェリー・フェリー輸送の推進
- ・モーダルシフトの推進
- ・船舶運航サポート情報提供の推進等

## 港と道路の連携 国際物流基幹ネットワークの形成

### 高規格道路の整備等

- ・道路ネットワークの充実
- ・ボトルネックの解消等

## 海港と空港の連携 関西国際空港を活用した航空物流機能強化

### 深夜貨物便の推進

- ・関西国際空港を活用した深夜貨物便の充実等

### Sea&Air輸送

- ・関西国際空港を活用した、Sea&Air輸送の促進

## 国際物流戦略チーム

産学官で、港と港、港と道路、港と空港の連携等について取り組み、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指す。

大阪湾諸港の包括連携施策推進会議  
大阪湾諸港の包括的な連携施策の具体化に向けた取り組みを推進

国際戦略港湾「阪神港」運営効率化協議会

大阪湾広域IT研究会

船舶交通に関する調査検討委員会【フォローアップ】

大阪湾港湾連携推進協議会

港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化推進検討会  
大阪湾運航サポート協議会  
環日本海ゲートウェイ機能強化検討会議

高速道路会社  
地方公共団体  
国

関空国際物流効率化推進協議会

関空ニュービジネスモデル評価委員会

関空ECO輸送推進協議会

## 低炭素型グリーンベイ・大阪湾の形成

関西グリーン物流パートナーシップ会議

## 大阪湾における港湾活動BCP検討委員会

国際コンテナ物流検討部会

緊急物資輸送等検討部会

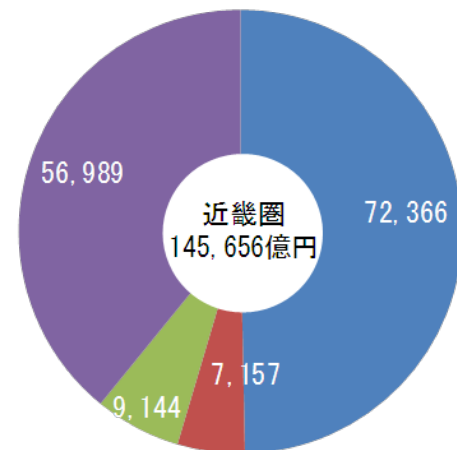
# ～2011年 関西の貿易動向～

- 2011年の地域別輸出額においては、近畿圏が唯一、前年比伸び率でプラスを示している。
- 近畿圏においては、「機器類及び電気機器（家電等）」の割合が大きく、「輸送機器」の割合が小さい。

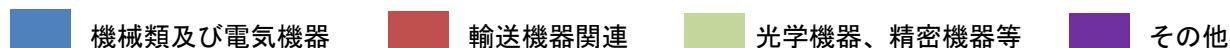
地域別輸出額（2011年）と前年比伸び率

地域	輸出額 (億円)	前年比 伸び率(%)	全国比
近畿圏	145,656	+1.0	22.2
東北圏	5,543	▲31.2	0.8
首都圏	246,192	▲4.4	37.6
中部圏	140,049	▲3.2	21.4
九州圏	69,197	▲2.9	10.6

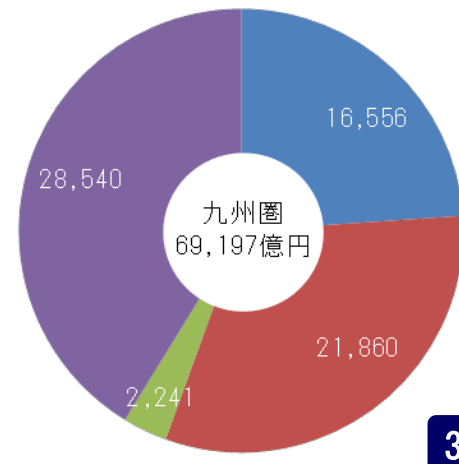
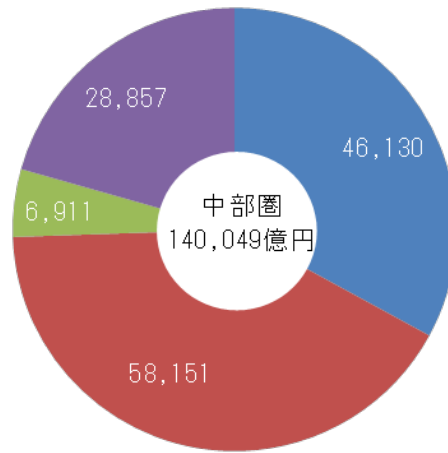
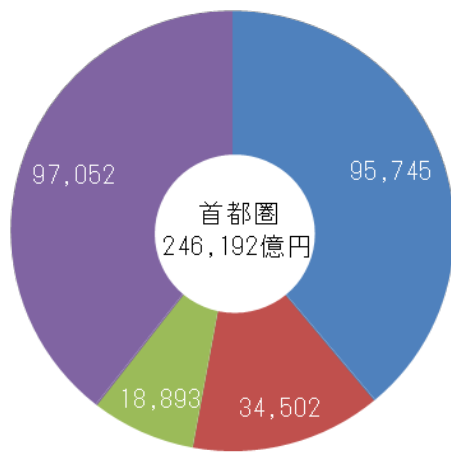
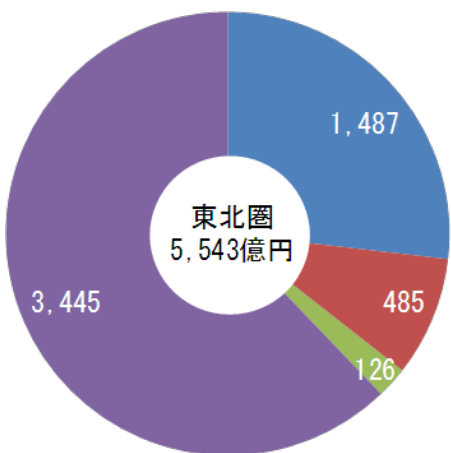
- 近畿圏は大阪、京都、兵庫、滋賀、奈良、和歌山の2府4県
- 首都圏は東京、千葉、神奈川、茨城、栃木、群馬、埼玉、山梨の1都7県
- 中部圏は愛知、岐阜、三重、長野、静岡の5県
- 九州圏は福岡、山口、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄の9県
- 東北圏は青森、岩手、秋田、宮城、山形、福島、新潟の7県



出典：貿易統計



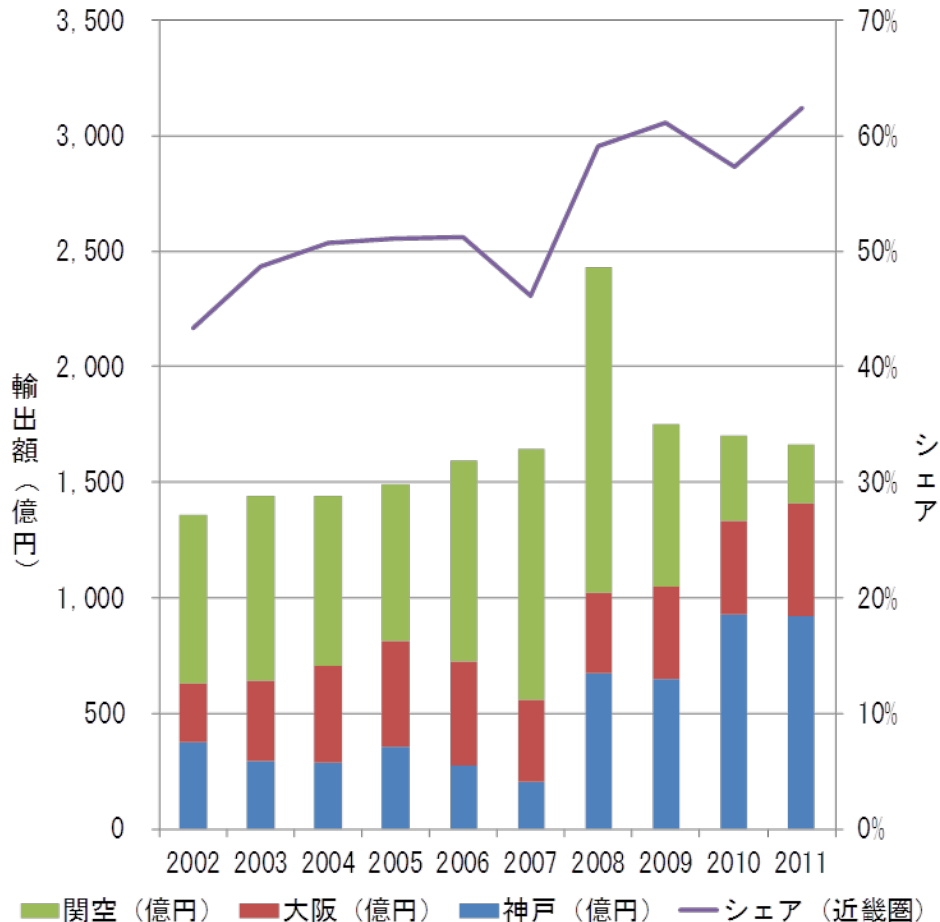
出典：貿易統計



# 関西におけるバッテリー分野の輸出額と割合

- 関西における蓄電池（リチウムイオン電池等）の輸出額、及び全国シェアが伸びており、2011年には全国輸出額の60%超が関西から輸出。
- 蓄電池の輸出については、阪神港を利用する割合が経年的に増加しており、阪神港の重要性が高まっている。

神戸港、大阪港、関空の輸出額及び  
近畿圏の全国シェア（蓄電池）



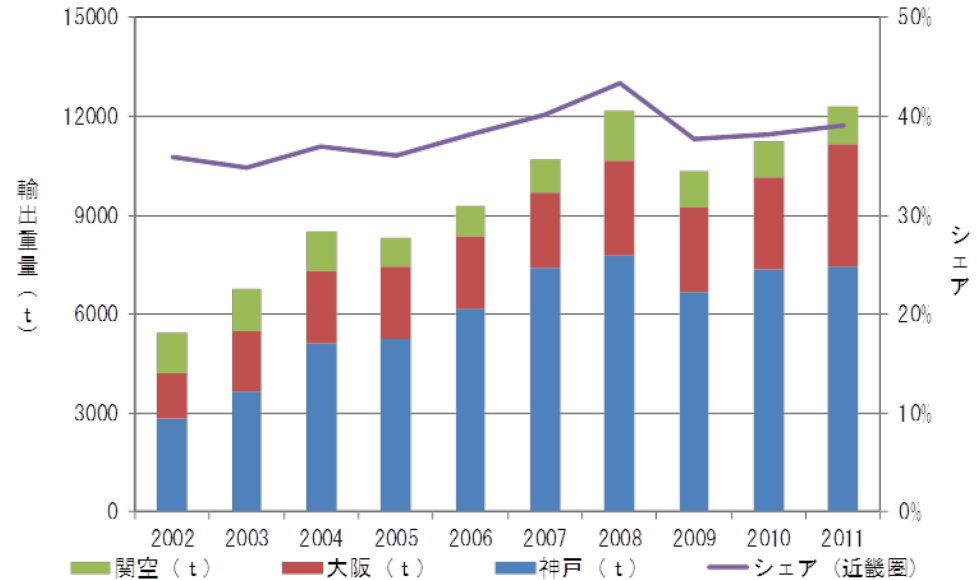
近畿圏の総輸出額に占める  
神戸港、大阪港、関空の割合（蓄電池）

	（%）		
	2007年	2009年	2011年
関空	66	40	15
阪神港	34	60	85
神戸港	12	37	55
大阪港	22	23	29

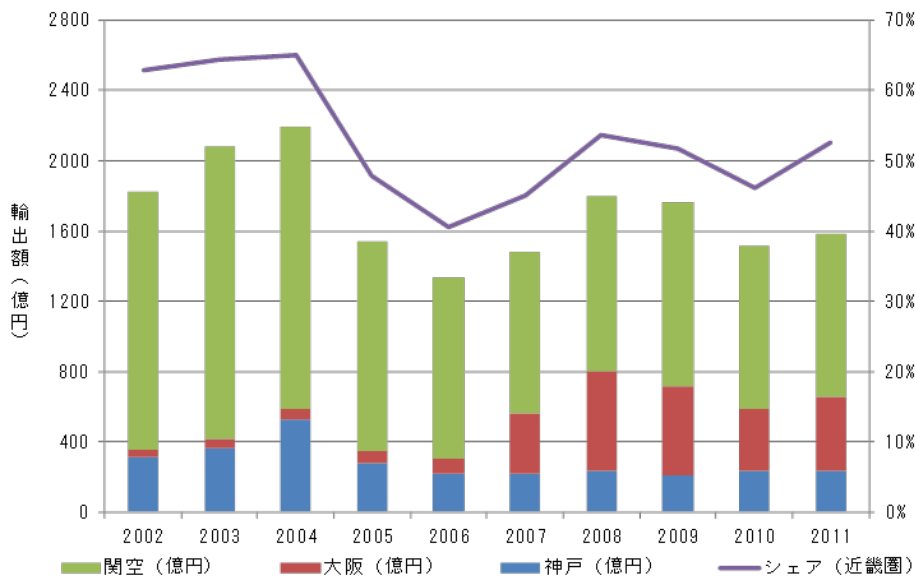
# 関西における医療品の輸出額と割合

- 医療品の輸出においては、重量ベースでは着実に増加している。
- 金額ベースにおいては横ばいであり、関空の占める割合が大きい。
- 一方、トン当たり輸出額は関空が大きく、阪神港で小さい。
- また、トン当たり輸出額は経年的に減少傾向にあり、関空においてその傾向は顕著である。

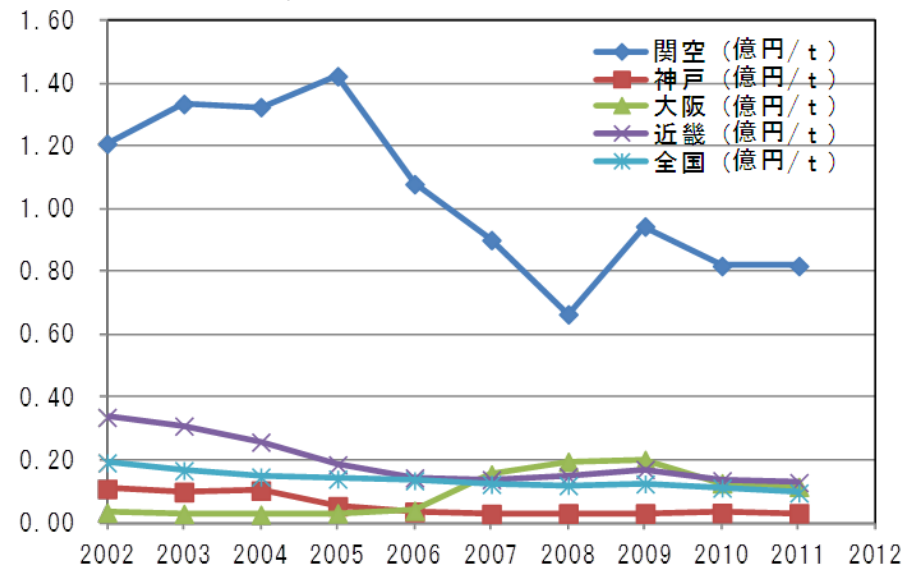
医薬品の神戸港、大阪港、関空の輸出重量及び近畿圏の全国シェア（医療品）



神戸港、大阪港、関空の輸出額及び近畿圏の全国シェア（医療品）

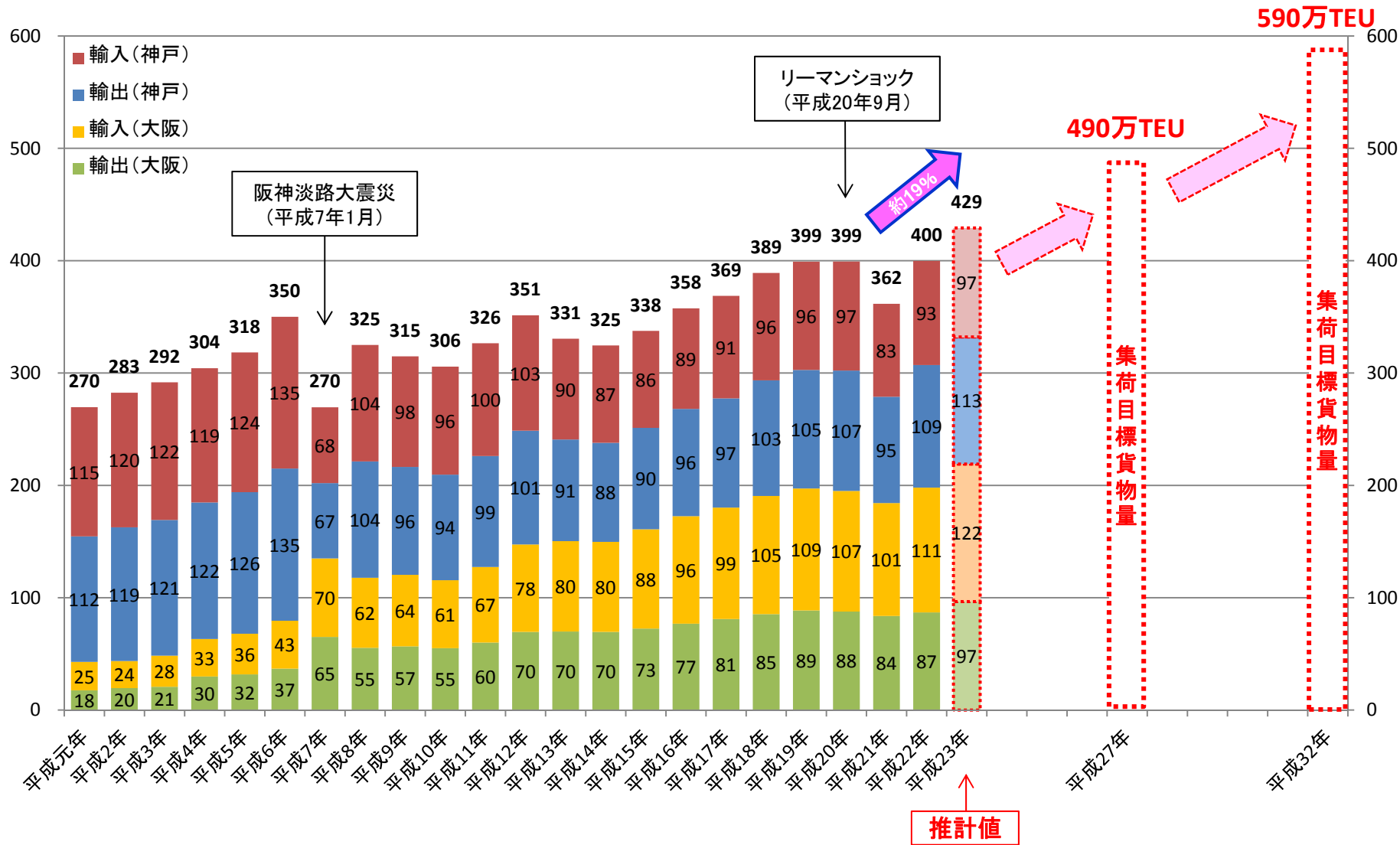


トン当たり輸出額（億円／t）



# 阪神港における外貿コンテナ取扱貨物個数の推移と目標

## ● 阪神港の外貿コンテナ取扱貨物量は増加傾向



※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(平成22年速報)」をもとに近畿地方整備局港湾空港部作成。  
 ※平成23年の大阪港及び神戸港の数値は、各々、平成23年1月～11月までの数値(速報値)及び平成23年10月までの数値(速報値)をもとに算出した推計値。

# G6アライアンス誕生による欧州航路の再編

<再編前>

寄港頻度：週 2 便

平均船型：7,450TEU

週当たりの輸送能力：14,900TEU/週

<再編後>

週 1 便

8,155TEU

8,155TEU/週

<再編前>

G A (8,200TEU/週)



8,200TEU × 10隻

アライアンス名	船社	サービス名	投入船舶		
			船型 (TEU)	隻数	オペレータ
GA	・Hapag ・NYK ・OOCL	(Loop A)	8,200	10	NYK

<GAの寄港地>

神戸⇒名古屋⇒清水⇒東京⇒塩田⇒香港⇒シンガポール⇒ジェッダ⇒  
ロッテルダム⇒ハンブルク⇒サウサンプトン⇒ルアーブル⇒シンガポール⇒  
香港⇒塩田⇒神戸

※2012年3月近畿地方整備局調べ

<再編後>

G 6 (8,155TEU/週)



8,155TEU × 11隻

アライアンス名	船社	サービス名	投入船舶		
			船型 (TEU)	隻数	オペレータ
G6	・Hapag ・NYK ・OOCL ・APL ・Hyundai ・MOL	(Loop 1)	8,200	6	NYK
			8,100	5	MOL

<G6の寄港地>

神戸⇒名古屋⇒清水⇒東京⇒香港⇒カイメップ⇒シンガポール⇒ジェッダ⇒  
ロッテルダム⇒ハンブルク⇒サウサンプトン⇒ルアーブル⇒シンガポール⇒  
塩田⇒香港⇒神戸

※2012年3月近畿地方整備局調べ

T N W A (6,700TEU/週)



6,700TEU × 10隻

アライアンス名	船社	サービス名	投入船舶		
			船型 (TEU)	隻数	オペレータ
TNWA	・APL ・Hyundai ・MOL	(JEX)	6,700	10	MOL

<TNWAの寄港地>

神戸⇒名古屋⇒清水⇒東京⇒香港⇒塩田⇒カイメップ⇒シンガポール⇒  
ロッテルダム⇒ハンブルク⇒ルアーブル⇒タンジール⇒ジェッダ⇒  
シンガポール⇒塩田⇒香港⇒神戸

※2012年3月近畿地方整備局調べ



# 関西イノベーション国際戦略総合特区の取組状況

- ① 関西イノベーション国際戦略総合特区は、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である。
- 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する。

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

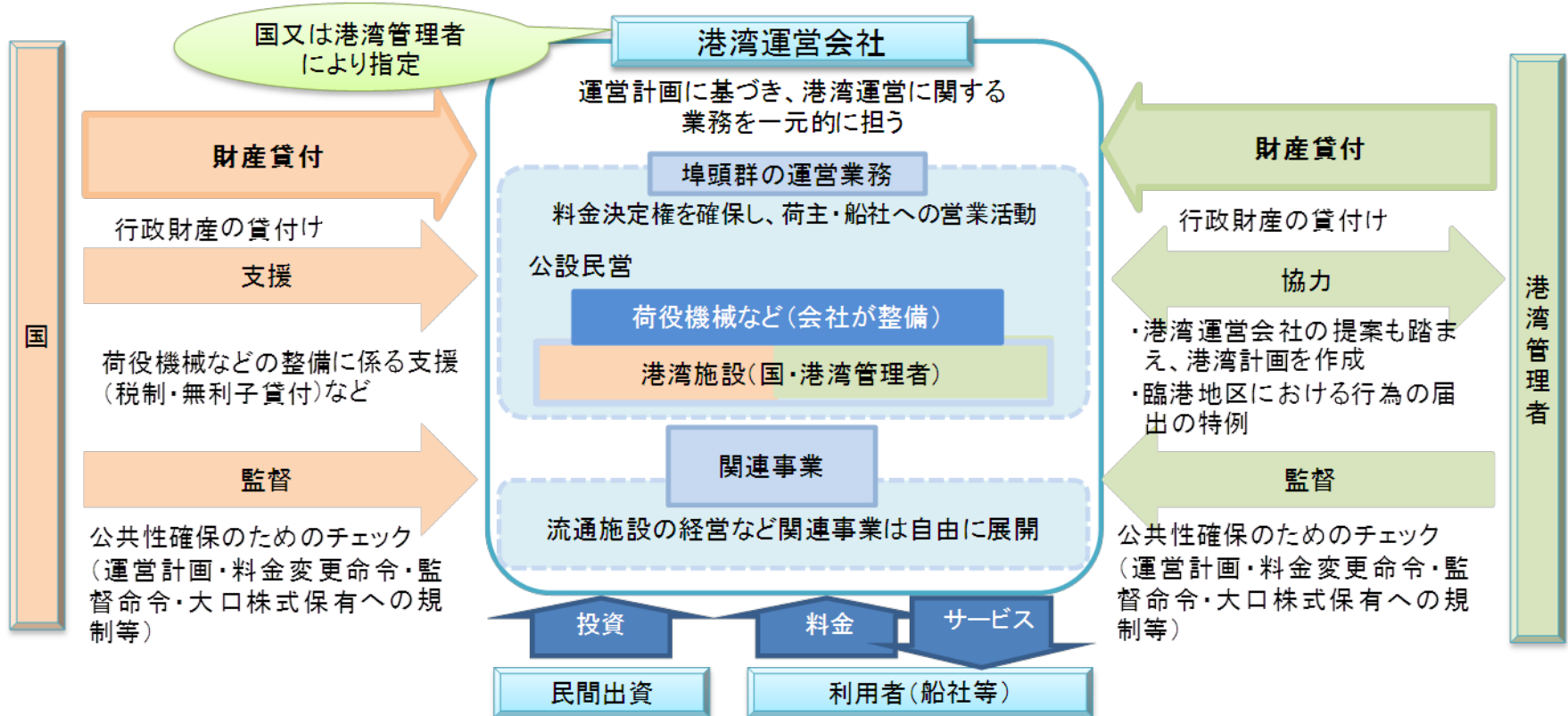
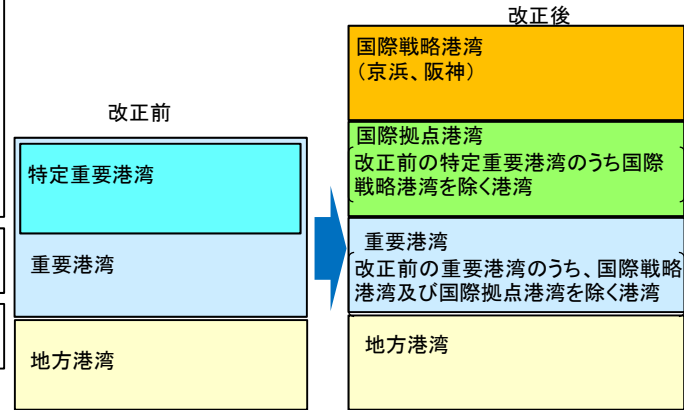
- ①医薬品
- ②医療機器
- ③先端医療技術(再生医療等)
- ④先制医療
- ⑤バッテリー
- ⑥スマートコミュニティ

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。



# 港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律のポイント

- ①港湾の種類(港格)の見直し(右図)
- ②直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充
  - コンテナターミナルの耐震岸壁  
水深16m以上(7/10)、水深14m~15m(2/3)、水深12m~13m(5.5/10)
  - コンテナヤードの直轄事業化  
国費負担率 2/3(水深16m以上)
- ③港湾運営会社制度の創設(下図)
- ④港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設



## 阪神港の一体運営

- ✓ 港湾運営会社による阪神港の一体的な運営
- ✓ 阪神港の一体運営による効率的な港湾機能の配置

## 「民」の視点による港湾運営

- ✓ 民間企業経営者による効率的な港湾運営と港湾コストの更なる低減
- ✓ 利用者ニーズにスピーディに対応するターミナル運営

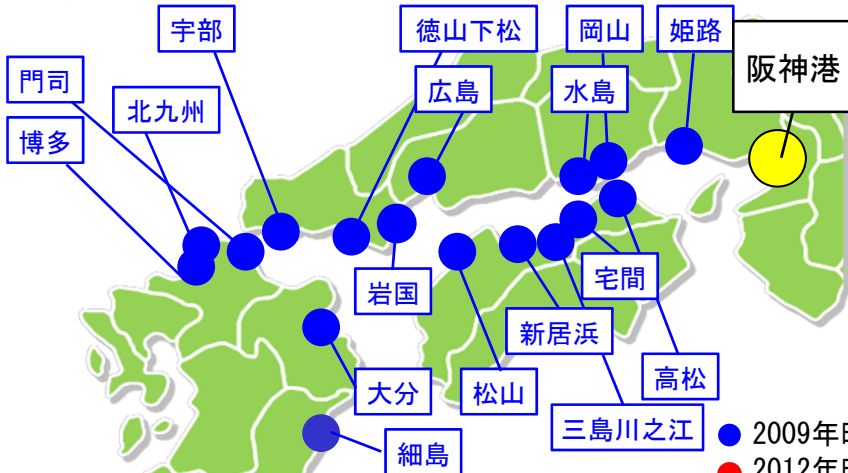
## ハブ機能の強化

- ✓ 世界最高水準の港湾サービスの提供と集荷機能の強化
- ✓ 直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充によるコンテナターミナルの整備推進

国策としての国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の機能強化

# 内航フィーダー輸送網による集荷機能の強化

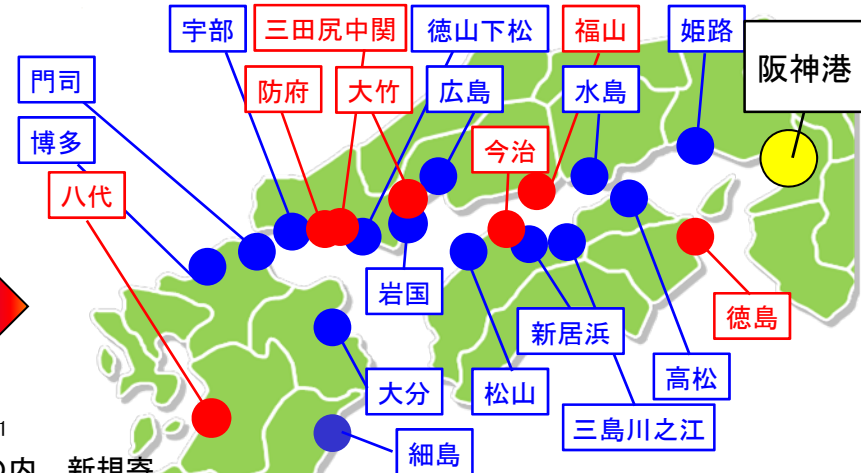
2009年2月時点



● 2009年時点の寄港地※1  
● 2012年時点の寄港地の内、新規寄港地※1

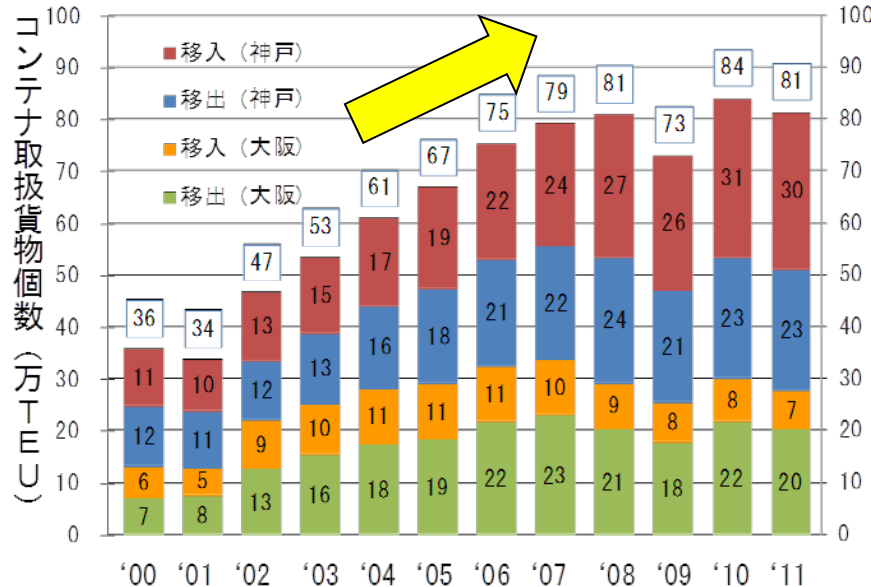
総寄港地数：17港

2012年2月時点



総寄港地数：22港

## 阪神港における内貿コンテナ取扱貨物個数の推移※2,3



※1出典：「《貨物船とフェリーの時刻表》海上定期便ガイド」より近畿地方整備局作成

※2出典：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(平成22年速報)」をもとに近畿地方整備局港湾空港部作成。

※3出典：2011年の大阪港及び神戸港の数値は、各々、2011年1月～11月までの数値(速報値)及び2011年10月までの数値(速報値)をもとに算出した推計値。

# 高規格幹線道路等ネットワーク及び貨物流動(自動車)の変化

## 高規格幹線道路等ネットワーク

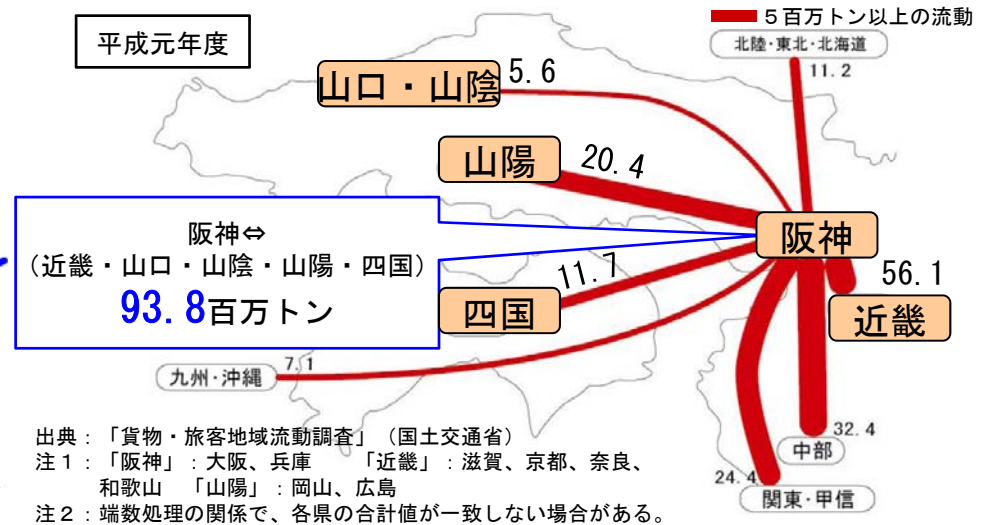
平成元年1月時点



出典：「高規格幹線道路網図」(全国高速道路建設協議会)をもとに作成  
注：対象は高規格幹線道路

## 阪神と各地の年間貨物流動量の変化(自動車)(百万トン)

平成元年度



## 高規格幹線道路等ネットワーク

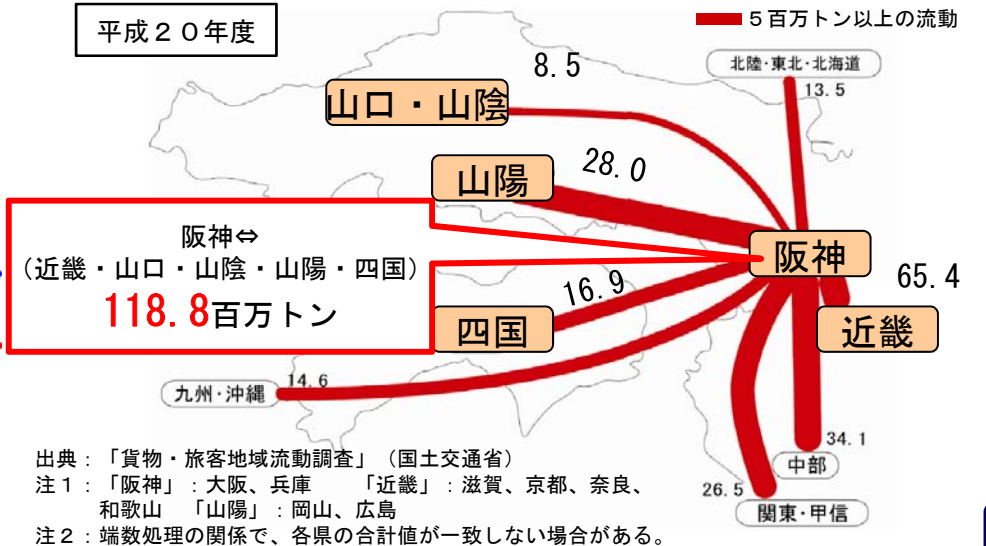
平成22年3月末時点



— 平成元年1月以降の開通区間  
出典：「高規格幹線道路網図」(全国高速道路建設協議会)をもとに作成  
注：対象は高規格幹線道路

## 阪神と各地の年間貨物流動量の変化(自動車)(百万トン)

平成20年度



# 関西と伊丹の経営統合

## 関西空港と伊丹空港

### <関西国際空港(関空)>

関空会社管理

[開港日] 平成6年9月4日  
 [滑走路] 2本 (3,500m, 4,000m)  
 [総発着回数](※) 10.7万回  
 [総旅客数](※) 1,418万人

【国際 1,040万人  
 国内 377万人

(※)平成22年度(回転翼機を含む)



### <大阪国際空港(伊丹)>

国管理

[開港日] 昭和33年3月18日  
 [滑走路] 2本 (1,828m, 3,000m)  
 [総発着回数](※) 12.4万回  
 [総旅客数](※) 1,419万人

(※)平成22年度(回転翼機を含む)



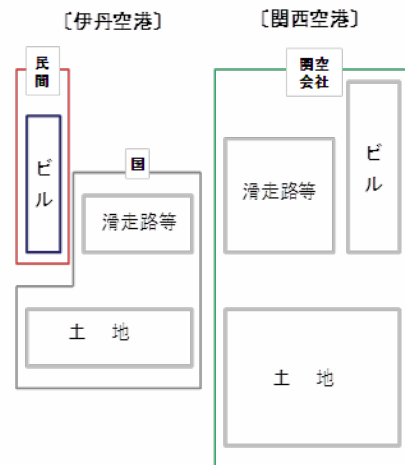
## 関西空港と伊丹空港の経営統合

○両空港の経営統合により、新たに設立する両空港運営会社(=新関西国際空港株式会社。国が100%出資)が伊丹空港及び関西空港を管理。

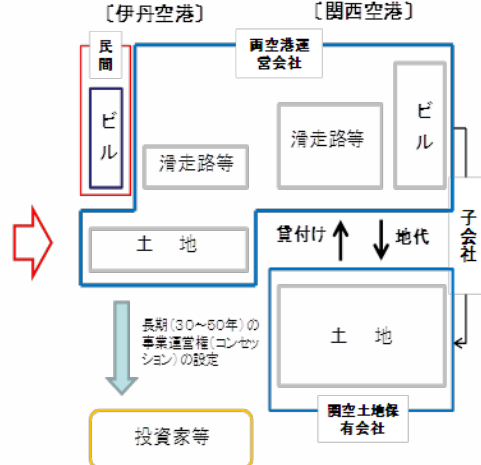
※伊丹の空港ビルは民間事業者が管理しているため、当分の間は現在の事業者が引き続き事業を行うこととする。

○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。

○現状



○経営統合



## 経営統合に向けてのスケジュール

平成23年5月

○法案の成立

平成23年7月

○関西国際空港・大阪国際空港経営統合準備室(設立委員会事務局)発足

平成23年12月

○設立委員会発足

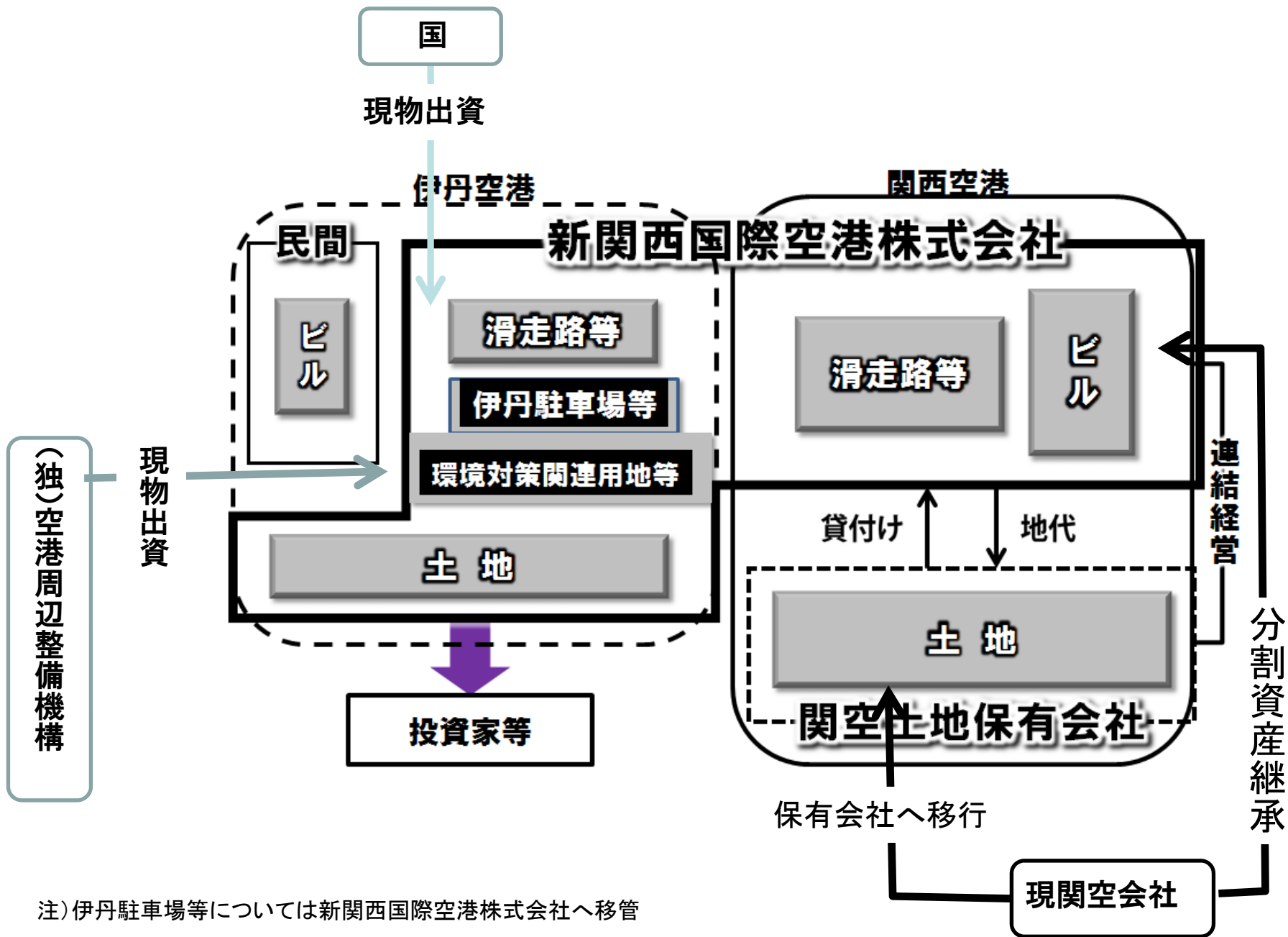
平成24年4月

○新関西国際空港株式会社設立  
 ○協議会の設置・基本方針の策定  
 ○現関空会社との吸収分割契約の締結  
 ○株主・債権者保護手続  
 ○両会社株主総会

平成24年7月

○経営統合  
 ・関空会社からの事業承継  
 ・国(伊丹)からの事業承継

# 関空と伊丹の経営統合イメージ図



# 関空物流ニュービジネスモデルについて

## ○目的

関西国際空港において、事業者主体による、業界のニーズに的確に対応した、独自性の高い国際物流サービスの開発とその商業化を促進することにより、関西の産業発展に寄与するとともに、関空を活用した航空物流機能強化を図るもの。

## ○認定特典

モデル事業に選定された事業については、国際物流戦略チームによる告知活動など事業普及・拡大のための各種支援を行う

## ○認定スケジュール

・事業者からの応募⇒評価委員会の開催・認定⇒事業の開始

## ○その他

・関西国際空港全体構想促進協議会より、1事業あたり500万(1/2)までの助成(平成22年度、23年度まで)

## 平成21年度関空物流ニュービジネスモデル認定事業 (7社8事業を認定)

- ◆医薬品貨物専用輸入共同上屋整備・運営
- ◆荷主企業としての関空発着便の利用促進と機能活用の研究
- ◆関空を中継地とした「コールドチェーン」輸送のサービス向上
- ◆関空を経由地としたSea & Air輸送サービス
- ◆関西空港発着クールチェーン輸送のブランド化推進事業
- ◆関空発着貨物のトラック共同輸送、ドアツードア輸送の需要調査・事業化 等

## 平成22年度関空物流ニュービジネスモデル認定事業 (5社5事業を認定)

- ◆アジア向け農産物輸出事業
- ◆中国向け鮮魚輸出モデルの開発
- ◆リードタイム短縮型新商品
- ◆食料品輸出梱包の低コスト化及びフルパッケージサービス
- ◆中小メーカー・生産者のための中国進出ビジネスサポート

## 関空物流ニュービジネスモデルの主な成果

○2010年9月30日国内の空港で初めて、『医薬品専用共同定温庫』(KIX-Medica)を設置

○2011年10月『食』輸出拠点化の一環として『ALL関西フェスティバルinバンコク』を開催