

今後の取組(2016-2017)

国際物流戦略チーム

1 はじめに

「国際物流戦略チーム」は 2005 年に全国に先駆けて産学官の連携の下に設置され、その後の約 10 年間の活動の中で、取組の方向性を示す「広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言」(2006 年 4 月)等を取りまとめ、「大阪湾諸港の一開港化」の実現等の成果を上げてきた。

2014 年 3 月に「今後の取組(2014-2015)」を取りまとめて以降も、神戸港埠頭株式会社及び大阪港埠頭株式会社の「阪神国際港湾株式会社」への経営統合(2014 年 10 月)、国の出資による同社の特定港湾運営会社への位置づけ(2014 年 12 月)、「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等」に係る公共施設等運営権実施契約の締結(2015 年 12 月)、大阪湾港湾にとって今後必要となる方向性等をとりまとめた「大阪湾港湾の基本構想～スマートベイの実現を目指して～」の策定(2015 年 12 月)など、産業・経済活動の変化を踏まえた国際物流を構築するための様々な取組が進展してきている。

一方、国においては、「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」の制定・公布(2013 年 12 月)に基づき、「国土強靱化基本計画」が閣議決定(2014 年 6 月)され、「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な国土・地域・経済社会の構築を推進することとしている。

また、「交通政策基本法」の制定・公布(2013 年 12 月)に基づき「交通政策基本計画」が閣議決定(2015 年 2 月)され、「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」を基本方針とした施策を推進することとしている。

さらに、急激な人口減少、巨大災害の切迫等国土に係る状況の大きな変化への対応を図るため、「国土形成計画(全国計画)」(2015 年 8 月)、「社会資本整備重点計画」(2015 年 9 月)が閣議決定され、現在、「関西広域地方計画」及び「近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画」の見直しも行われている。

その他、社会資本整備審議会及び交通政策審議会が、「今後の物流政策の基本的な方向性等について」の審議結果を答申(2015 年 12 月)として取りまとめている。

「国際物流戦略チーム」については、「総合物流施策大綱(2013-2017)」(2013 年 6 月閣議決定)において、『国の地方支分部局、地方公共団体、経済団体、

荷主、物流事業者等の実務者が、国際・国内物流の一体的効率化策を検討する』場として位置づけられ、『今後も、物流現場で生じる課題の収集や施策の立案と効果的な実施に向け、一層の連携強化を進める』ことが期待されている。

「今後の取組（2016-2017）」は、これまでの取組の方向性を基本としつつ、今後も引き続き我が国の国際物流を巡る環境変化に的確に対応するため、「国際物流戦略チーム」の今後の取組を改めて議論し、取りまとめるものである。なお、実施期間は2年を想定しているが、期間途中であっても必要に応じて適宜改定を行うものとする。

2 国際物流を取り巻く現状と課題

海外との熾烈な競争にさらされている我が国の産業は、アジア諸国の経済成長と競争力強化を背景に、付加価値の高い分野を国内に残しつつも海外展開を一層進展させている。このため、国内外を一体的に捉え、調達・生産・販売を適地で行うグローバル・サプライチェーンの動きが深化している。

関西の産業界においても、アジア諸国の需要を取り込むべく海外展開を継続する一方で、既存産業の強みを生かした先端技術開発による産業競争力の強化に取り組んでいることから、効率性の高いサプライチェーンを構築することで、国内外の生産拠点及び物流企業の円滑な事業活動を支えることが求められている。

また、政府の地震調査研究推進本部地震調査委員会の長期評価において30年以内に発生確率を70%程度としている南海トラフ地震に対し、交通・物流施設の耐災害性の向上を図るとともに、我が国の経済を支える物流の大動脈及び拠点については、分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から代替輸送ルートを早期に確保し、サプライチェーン寸断等による企業の国際競争力低下等を回避することが求められている。

3 「国際物流戦略チーム」の活動の方向性

国際物流を取り巻く上述のような現状と課題を踏まえ、「国際物流戦略チーム」では、以下の方向性に従って活動を進める。

(1) 「集貨」「創貨」「競争力強化」に向けた取組の推進

国際物流の活性化により関西地域の産業競争力を強化するため、アジア太平洋諸国や西日本をはじめとする我が国発着の貨物を集める「集貨」、関西における産業振興と物流機能強化の取組を連携させ新しい貨物を創る「創貨」、インフラ整備等を通じ、物流機能強化を図る「競争力強化」の取組を進める。

(2) 民間のノウハウを活用した効率的なインフラ運営

民間の資金・ノウハウを活用した多様なPPP/PFI手法の導入を進め、「民」の視点を国際物流インフラの運営に活かし、よりユーザーニーズに対応した低コストで高質なサービスを実現できる仕組みを構築する。

(3) 産学官の連携強化

国際物流の現場で生じる課題の収集や施策の立案と効率的な実施に向け、国策としての成長戦略は国が主導的な役割を担いつつ、関西地域の実情を踏まえた取組を産学官が連携して進める。

(4) 国土強靱化に向けた取組の推進

南海トラフ地震等の大規模自然災害発生時において、サプライチェーンの寸断等による企業の国際競争力の低下等を回避する取組を進める。

4 「国際物流戦略チーム」における具体の取組

(1) 事業者による新たな取組の開拓・支援

「国際物流戦略チーム」は、産学官が一体となって、国際物流の効率化・活性化に資する施策を検討していく必要がある。このため、民間事業者等が行う優れた取組を「国際物流戦略チーム」が積極的に開拓・支援し、「集貨」「創貨」等の取組を促進することにより、関西経済の活性化を目指す。

ア 「関西総合物流活性化モデル認定事業」の推進

目的：陸海空全ての事業を対象とし、事業者が行う物流サービスの中から効果が高いものを認定することにより、告知・PR面での支援を通じて関西の物流の発展を推進する（既存の「阪神港利用促進プロジェクト」及び「関空物流ニュービジネスモデル促進事業」を統合）。

取組内容：認定された事業については、物流セミナーでの紹介やメンバーが発行する機関誌・広報誌及び国際物流戦略チームホームページに掲載するなど、国際物流戦略チームによる告知・PR活動を実施し、当該事業の普及・拡大を支援する。

(2) 特区制度の活用

2011年12月に「関西イノベーション国際戦略総合特区」が指定され、関西のイノベーション創出を支える国際物流インフラとして阪神港と関西国際空港が位置づけられた。引き続き計画認定を受けたプロジェクトの着実な実施を進めていく。

(3) 各分野における物流機能の強化

ア 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の機能強化

外航船社による国際基幹航路の寄港絞り込みによって、我が国に寄港するコンテナ航路数が減少してきたことを踏まえ、2010年8月に阪神港が「国際コンテナ戦略港湾」として選定され、ハード・ソフト一体となった施策が集中して行われてきた。

2014年10月には、神戸港埠頭株式会社及び大阪港埠頭株式会社の「阪神国際港湾株式会社」への経営統合、12月には国の出資により特定港湾運営会社へ位置づけられ、国際コンテナ戦略港湾である阪神港の国際競争力の強化に向け、港湾運営会社の財務基盤の強化や国、港湾管理者、民間事業者の港湾運営における協働体制が構築された。

今後とも、国際的な港湾間の競争が激化する中、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力の強化を目指していく。

○阪神港への集貨

阪神港においては、2014年10月に新たな集貨支援制度が創設されており、国際フィーダー貨物の増加など、一定の成果が見られている。今後も集貨支援制度の充実を図るとともに、効果的なポートセールスを実施することにより、西日本におけるコンテナ貨物フィーダーネットワークの維持・強化等を進める。さらに、内陸部や日本海側からの集貨拠点となるインランドポートの構築に向けた取組を推進する。

○阪神港での創貨

阪神港では、臨海部への大型物流施設の集積が進んでいる。今後も荷捌き施設や保管施設の整備に対する無利子貸付制度、国際戦略総合特区の優遇措置等の活用により、阪神港背後への物流施設や流通加工企業の集積を図る。

○阪神港の競争力強化

阪神港では、国際基幹航路に投入される大型船舶に対応するため、大水深のコンテナターミナルや高効率荷役機械の整備を進めている。今後もコンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大に適切に対応するため、国際標準仕様（水深・広さ）を有する大水深コンテナターミナル等の整備を推進する。また、利便性向上に向けたコンテナターミナルゲート前渋滞の緩和や港湾コストの低減等の

ための取組を推進する。

イ 国際貨物ハブ「関西国際空港」の機能強化

経済のグローバル化の進展、とりわけアジアをはじめとする海外諸国の経済力の向上、生産拠点の展開に伴うサプライチェーンの高度化により、世界的な航空需要は拡大の方向にあり、我が国においても、オープンスカイの推進等を通じた航空ネットワークの拡充により、成長著しいアジア太平洋地域における航空需要を的確に取り込むことが求められている。また、関西における航空需要は成熟化しつつあるものの、LCC が本格的に参入を始める等、多様化する利用者のニーズに応じた新しい航空サービスの登場により、更なる潜在需要を掘り起こす余地はあり、これら航空需要の拡大による関西経済の活性化が期待される。

こうした状況の中、関西国際空港においては、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港としての機能を再生・強化するとともに、大阪国際空港との適切かつ有効な活用を通じた航空輸送の需要拡大を図り、我が国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与するため、2012年7月に両空港の経営統合が行われ、新関西国際空港株式会社による一体的な運営が開始された。

今後は、両空港の特色を活かした戦略的経営を実現することにより、事業価値の最大化を図り、可能な限り速やかに公共施設等運営権の設定（いわゆるコンセッションによるPFI事業）を実現することとしている。

その中で、関西国際空港における国際貨物輸送については、貨物ハブ空港戦略を重点プロジェクトに位置づけ、我が国発着貨物はもとより、Sea&Air 輸送の活用も視野に入れつつ、今後大きな伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むことにより、集貨、創貨を促進し、航空貨物ネットワークにおける拠点空港・中継空港を実現する。

○エアライン・フォワーダーの拠点整備

日本国内及びアジア各国から集約した貨物を米国や欧州向けに発送する拠点となるフェデックス北太平洋地区ハブが2014年4月に開設され、関西国際空港を中継する貨物量が増加している。今後も貨物施設整備等を着実に実施する。

○エアライン・フォワーダーの拠点機能の誘致

更なるエアライン・フォワーダーの拠点機能の誘致を目指し、物流コストの低減を図る料金戦略の構築等について、関係者と連携した取組を進めるとともに、関西総合物流活性化モデル認定事業の展開も含め、新たな事業モデルも構築し、物量を増やし、拠点機能を作り上げていく。

○医薬品輸送の高品質化

我が国の空港内では初となる徹底した温度管理が可能な医薬品専用の定温庫として60社を超える荷主企業に利用されている「医薬品専用共同定温庫（KIX-Medica）」及び2015年5月にオープンした「医薬品輸出梱包対応施設（KIX-Medipac）」について、引き続きセミナーの開催、展覧会への出展等の広報活動や国際戦略総合特区の活用を通じて、利用者の増加を図るとともに、医薬品セミナーで関西国際空港の医薬品輸送の高品質化について更なる浸透を図る。

○生鮮貨物ハブ空港へ向けた取組

2013年8月に設立された、関西国際空港を拠点として食輸出に取り組む「関西・食・輸出推進事業協同組合」と連携し、食輸出に必要なプラットフォームを構築し、生鮮貨物ハブ空港へ向けた整備を行う。また組合をプレイヤーとして各種事業を実施し、2014年4月には関西フードエクスポート&ブランディング協議会が設立された。新たにシンガポールやドバイといった国への展開も実施するとともに、2015年8月に関西国際空港にオープンした我が国の空港初の大規模食輸出施設「KIX-Coolexp」を活用し、今後も日本食輸出の拡大に取り組んでいく。

ウ 道路ネットワークの形成

「国際物流基幹ネットワーク」は、阪神港や関西国際空港等の国際物流拠点、日本海側港湾、その他大阪湾諸港と産業物流拠点を連結する道路ネットワークであり、拠点間のシームレスな連携を図るため、これまで、ミッシングリンクの解消による機能強化を進めてきた。

今後も、集貨、創貨の促進を図るため、主要な港湾・空港に連絡する高規格幹線道路等の整備を推進するとともに、既設高速道路の機能強化を図る。

○道路ネットワークの整備

京阪神圏の外郭環状道路を構成する道路ネットワークや地方部の港湾・空港と京阪神地区を結ぶ広域ネットワークの形成を進めるとともに、大都市周辺におけるボトルネック箇所での渋滞や通過交通による都市中心部の慢性的な渋滞を解消するため、大阪湾環状道路の一部を構成する大阪湾岸道路西伸部及び大阪都市再生環状道路の一部を構成する淀川左岸線延伸部の事業化に向けた取組を進める。

○既存道路ネットワークの機能強化

スマートインターチェンジの整備による高速道路 IC へのアクセス改善による既存道路ネットワークの機能強化を図る。

エ 鉄道の国際複合一貫輸送の推進

日本貨物鉄道株式会社では国際物流を専門とする部署を 2002 年に設置、国際複合一貫輸送の取り組みが推進されている。特に JR 規格の 12 フィートコンテナを中国・韓国等の近隣国に持ち出し、外航海運と連携した Sea&Rail 輸送分野を強化・推進、東アジア地域の潜在的ニーズに対応した輸送商品拡充に取り組んでいる。

今後も、直近のドライバー不足を背景に、更なる Sea&Rail 輸送の拡充と、外航海運との接続をベースとした輸送を実現させ、輸出入貨物のモーダルシフトの推進を図る。また、関西の鉄道貨物駅が阪神港に近いという利点を活かし、東北・北陸・四国・九州への輸入貨物の鉄道コンテナ利用を進め、その定着を図ることにより、集貨、創貨を促進する。

(4) 国際物流を取り巻く多様なニーズへの対応

地球温暖化対策、大規模自然災害など国際物流を取り巻く多様なニーズに対応した取組を推進する。

ア 大規模自然災害への対応

大規模地震時の緊急物資輸送活動及び国際コンテナ輸送活動を迅速かつ円滑に実施するため、「大阪湾地域の BCP（事業継続計画）」の検討を進めてきた。関係機関と連携した訓練を継続し、活動のボトルネックの解消や連携体制の修正等により BCP をさらに深化させるとともに、事業者ごとの BCP の策定を促す。加えて、緊急物資輸送のための港湾施設の早期機能復旧のため関係者間で締結している災害協定の拡

大を図る。

また、緊急物資輸送のための民間物資拠点の選定と、地方公共団体と事業者との協定締結促進、連携した訓練実施等の取組を今後も進める。さらに鉄道、内航海運、トラック等の多様な輸送手段の活用検討を実施するなど、引き続き迅速な輸送経路啓開など輸送手段確保、円滑な支援物資輸送に向けて、関係機関の連携等により、装備資機材の充実、訓練の実施、情報収集・共有等必要な体制整備を図る。

イ 環境面への配慮

温室効果ガスの排出削減による地球温暖化の防止と低炭素型の物流体系の構築を図るため、グリーン物流セミナーの開催や補助事業の活用により、トラックによる輸送を鉄道輸送や海上輸送に転換するモーダルシフトを推進し、産業競争力の強化を図る。また、港湾活動に使用する港湾荷役機械の省エネルギー化等を推進し、温室効果ガス排出量の削減を図る。

ウ 労働力不足への対応

労働力不足が今後、物流の停滞など物流需要に的確に応えられない事態を招き、経済活動のボトルネックになるような状況を回避し、将来にわたって、安定的に物流機能を確保することが必要である。

賃金・労働時間等の労働要件や就業環境の改善を進め、就業先としての魅力を向上させる取組を行い、若年労働者に対し、これまで以上に積極的に物流分野への就業を促すほか、女性や高齢者の活躍を促し、既従事労働者の定着率向上に努める必要がある。

具体的には、トラック輸送における労働条件・職場環境の改善に向けた施策として、荷主と物流事業者との連携、パートナーシップの重要性に鑑み、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」など具体的な労働環境整備等を図るための協議、施策等を進める。内航海運における労働力不足に対しては、近隣水産系高校の学生を対象としたインターンシップ、職業講座、教諭との懇談会を実施するなど、海運・船員に対する認知度を高め、新たな船員候補の発掘・確保の取組などを行う。

また、労働力人口の減少下においても安定的な物流機能を確保するため、モーダルシフトなど大量輸送機関である鉄道・船舶の活用やトラックの共同輸配送等による、物流の効率化・省力化を図る。

エ 日本海側ゲートウェイ機能の強化

京都舞鶴港においては、国際フェリー航路の開設に向けたトライアルとして暫定運航が開始されている。今後も、国際海上コンテナや国際フェリー・国際 RORO 船に対する機能強化を図り、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築及び日本海・太平洋 2 面活用に資することを目指す。