

国際物流戦略チーム
第三回本部会合決定短期対応施策 フォローアップ（案）

平成20年2月18日
 国際物流戦略チーム第九回幹事会
資料2

国際物流に関する課題		第三回本部会合（平成19年3月24日） に決定した短期対応施策及び提言2007での提言事項	進捗状況	第九回幹事会（平成20年2月18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	スーパー中樞港湾「阪神港」としての機能充実のため、平成19及び20年度の実施に向け、以下に取り組む。			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 大阪港運協会、兵庫県港運協会 等 (阪神港広域連携協議会)
		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。	○	・平成21年度の供用を目指し、神戸港ポートアイランドⅡ地区コンテナターミナル(-16m)を整備中。 ・平成21年度の供用を目指し、大阪港夢洲地区コンテナターミナル(-16m)を整備中。	
		2. スーパー中樞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。	○	・阪神港スーパー中樞港湾社会実験(IT化による3ターミナル一体運用)を平成17年10月より阪神両港で実施し、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。	
		3. 24時間のターミナル運営を支援する施設の整備	○	・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を平成19年4月に供用開始。 ・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社会実験を実施。今後、国際競争力強化に向けたより適切なサービスのあり方、課題の整理など、実験結果の分析を進める。	
		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。	○	・平成20年度の完成を目指し、夢洲トンネルを整備中。	
		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)。	○	・コンテナターミナルの再編など、神戸港の港湾計画を平成18年2月、大阪港の港湾計画を平成18年11月に改訂。	
	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	・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、「スーパー中樞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。	○	・平成17年度に神戸港において実施した、スーパー中樞港湾における内外貨バースの一体運用による内航フィーダー利用促進に関する社会実験に引き続き、平成18年度では、神戸港と広島港において、スーパー中樞港湾と地方港との各種情報の共有などによる効率的な内航フィーダー輸送の構築に向けた社会実験等を実施。実験等終了後、効果・課題の整理等を行い、国土交通省におかれている「内航フィーダー輸送推進委員会」に報告。 ・スーパー中樞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、平成19年1月に港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化調査委員会を立ち上げ、平成19年3月大阪港～神戸港間の港運はしけによる空コンテナ輸送の実証実験を実施。リードタイム等の測定・輸送の問題点、課題等の整理を行い、報告書として取りまとめた。事業化のための課題解消に向け検討中。	近畿地方整備局、大阪市、神戸市 近畿運輸局、神戸運輸監理部、京都府 (阪神港広域連携協議会) 等
管理運営の効率化	大阪湾諸港の包括的な連携	・大阪湾諸港の一開港化に向け、航行安全対策についての結論を得た上で、現在の業務形態への影響に配慮しつつ、関係者との合意形成を進め、所要の法令等の改正手続きを平成19年内に実施する。 ・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。 ・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。 ・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。	○	・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26日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が必要との提案があった。 ・平成19年12月1日に、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一開港化に先駆けて平成19年4月1日より導入した。 ・近畿地方整備局、神戸市、大阪市の間で、「スーパー中樞港湾「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」を平成18年5月25日に締結。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。 ・関西の港湾活動の事業継続計画(BCP)策定を目指し、準備会設置に向け取り組み開始。	近畿地方整備局、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)
		・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。	○	・平成19年8月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、平成19年9月に意見公募、平成19年11月1日から運航サポート情報提供の試行を実施。事業化に向けた方策を検討し、平成19年12月19日に検討結果を取りまとめた。	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
	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	・スーパー中樞港湾「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。	○	・埠頭公社の民営化にかかる法律を改正(平成18年5月17日公布、10月1日施行)するとともに、平成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)。 ・今後、神戸港・大阪港両埠頭公社において、埠頭公社改革に向け取り組みを進める。	近畿地方整備局、大阪市、神戸市
IT化等による作業・手続きの効率化	IT化の促進等によるターミナル運営の効率化等		○	・阪神港スーパー中樞港湾社会実験(IT化による3ターミナル一体運用)を平成17年10月より阪神両港で実施し、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。	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、港運協会、 海運貨物取扱業会・組合、 航空貨物運送協会、トラック協会
	従来の枠組みを越えた物流情報プラットフォームの構築や情報化のメリットの具体化	・スーパー中樞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の利活用の促進や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。	○	・港湾物流情報プラットフォームの実現に向けたSCMモデル事業の参加企業の公募を実施し選定済み。平成18年度に参加企業と協力してモデル事業を実施し、取りまとめた。 ・大阪湾広域IT研究会の活用により、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、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の構築作業を開始。また、今後、国が進める府省共通ポータルサイトの開発状況を踏まえ、大阪湾諸港の手続の様式統一、電子化に向けた取り組みを進める。 ・JCL-netについては、平成17年3月に阪神港は全国に先駆けて導入し、平成18年5月には大阪港において、空コンテナピックアップオーダー業務に関する新たな機能を追加。 ・さらに、神戸港でも輸出の実入コンテナ搬入業務に関する新機能の追加と実貨物による実証実験を実施した。	

国際物流に関する課題		第三回本部会合(平成19年3月24日) に決定した短期対応施策及び提言2007での提言事項	進捗状況	第九回幹事会(平成20年2月18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)
国内外ネットワーク整備・ 環境問題等への対応	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	ネットワークの充実を更に図る観点から、平成19及び20年度の実施に向け、以下に取り組み。 1. スーパー中核港湾「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、第二名神高速道路、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早期整備が必要である。なかでも、積極的な国費の充当を行い、高規格道路等相互の接続や途切れた区間の整備により早期に課題を解決するとともに、関西の複雑で割高な道路料金体系を早期に是正(国際物流基幹道路整備事業制度、都市圏有料案のり制度) 2. スーパー中核港湾に係る道路交通のボトルネックを平成22年度までに解消し、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 3. 交差点改良等のボトルネック解消の検討 4. TDMの実施検討 5. ITSの導入、ETCの利用促進+割引制度の検討 6. 社会実験(空トラックの効率運送・内陸デポの活用)の実施検討 7. 道路物流関係者の物流検討会を設置(全体・個別地域)		・高規格幹線道路等については進捗向上に向け推進中。(新名神(亀山JCT～草津田上IC間 約50km)H20.2.23開通を公表) ・H20.1.19には京都初の都市高速道路となる「阪神高速8号京都線」の上鳥羽～第二京阪道路(5.5km)が開通。 ・平成18年8月23日、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。 ・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」を平成18年11月13日に設置。現在、事業実施の具体的な検討を実施中。(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) ○・高速道路の料金体系については、名神高速(栗東～西宮)において、H19.6.24より夜間割引料金の時間を拡大する社会実験を開始。名神高速等(米原～天津)、阪和道及び関空道(貝塚～有田等)、京都縦貫道(沓掛～丹波)において、H19.8.20より地域の活性化支援にむけた料金割引社会実験を実施。本四高速において、H19.8.20より神戸淡路鳴門自動車道の夜間(0～4時)大型車等の料金を割引引く社会実験を開始。阪神高速において、H19.6.24より西線の土休日、H19.10.1より全線の平日における対距離料金制の社会実験を開始。H20.1.4より全線の平日距離別割引を終了し、引き続き時間帯割引を再開。また、H20.1.19に開通した阪神高速8号京都線においても、H20.2.4より料金割引社会実験を実施。 ・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。 ・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※協議会を平成18年11月13日に設置。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)。	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(関西広域幹線道路会議、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、京都市、大阪市、堺市、神戸市)
	環境に優しいモーダルシフトの推進	・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。		○・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制度を平成18年度拡充し、関西グリーン物流パートナーシップ会議を平成18年1月25日に設置。平成19年度募集(1次・2次・3次)では、関西地区から計4件の普及事業申請があり、4件を事業認定。 ・大阪港では全国に先駆けて平成17年度に「大阪市モーダルシフト補助制度」を創設。17～19年度実施分として16件の事業に補助金交付を決定。19年度の二次募集では1件の事業が申請されている。 ・スーパー中核港湾の連携に向け、神戸市においても平成18年度より実施、3件に対して補助金を交付。19年度は6件を交付対象事業として決定。 ・大阪港では、平成18年8月に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。平成19年度も引き続き実験を実施。 ・物流や地域活性化のために、SA・PAの有効活用方法について検討を進める。	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)
ロジスティクス機能の整備	ロジスティクス・ハブの形成	・「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。 ・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。		○・平成17年10月の法施行以来、関西地区で11件(港湾地区4件、内陸部の物流結節点地区7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。 ○・平成19年7月5日の国土交通省交通政策審議会第26回港湾分科会において出された「我が国産業の国際競争力等を図るための今後の港湾政策のあり方の中間報告の概要(案)」を踏まえ、臨海部物流拠点の形成にむけ、近畿での候補地について検討中。	近畿地方整備局、近畿運輸局、神戸運輸監理部、大阪府、神戸市
24時間空港の活用等	戦略的な国際航空ネットワークの形成	・アジア域内の国際中継物流拠点を目指した戦略的な国際航空ネットワークを形成する。 ・関西国際空港における航空貨物ネットワークの充実に向け、関係国との航空交渉の更なる促進や通関等の輸出入制度の簡素化・迅速化を行う。		○・平成19年冬期スケジュール(ピーク時計画)では、全貨物便数として週211便と過去最高の乗入を記録。中国便も就航都市数9都市、週間就航便数107便と更に充実し、引き続き成田を上回る最大の中国貨物便ネットワークを形成。 ・H19年11月より北米便ネットワーク拡充を目的とした新たなモデル事業を実施。1月から増便され、航空会社3社により計週8便の北米貨物便の増強が図られることとなった。 ○・航空交渉の促進においては、アジアゲートウェイ構想にて、関空等については2国間交渉により航空自由化を推進することが盛り込まれた。 ・来期スケジュールに向けての更なる増便、中国・アジアを中心としたネットワーク拡充と、これに接続する欧米路線の就航拡大など、中継ハブ機能を目指した戦略的なネットワーク構築に取り組む。 ○・通関制度の簡素化については、「24時間通常開庁化」、「関空国際貨物地区内での保税運送手続き簡素化」について、アジアゲートウェイ構造改革特区などを活用して、要望。来年度の関税法改正案において臨時開庁手数料無料化やAEO制度構築の中で保税運送手続の簡素化が盛り込まれることとなった。	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
	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	・深夜早期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を構築し、普及に努める。		○・平成17年11月15日に関空国際物流効率化推進協議会を設置。関空⇄中国間の国際物流の円滑化を図るため、平成18年8月から19年3月にかけて、関空⇄上海間の深夜貨物便を活用したモデル事業を実施。リードタイムを大幅短縮、翌日配達が可能となるなど具体的な成果を挙げた。 ○・現在、北米、欧州、アジア未就航都市等を狙いとした関空の国際航空貨物ネットワーク充実に向け、深夜早期貨物便等の活用など具体的な取り組みを実施中。 ○・深夜早期便のメリットのPR等、荷主利用者の拡大・普及活動を行い、深夜早期貨物便の積極的利用を促進。 ○・インタクト貨物引き渡しサービスを輸入共同上屋会社各社が導入し、インタクト輸送の拡大に貢献。 ○・平成19年11月に、国内のメーカー工場より出荷される国際航空貨物を対象に、関空深夜貨物便の利用促進及びモーダルシフト推進に向けた物流効率化実証実験を実施。	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、神戸運輸監理部、航空貨物運送協会、関西国際空港AOC(関空国際物流効率化推進協議会)
	施設使用料の空港間格差を是正	・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。		○・関空は10円/kg、成田は3円/kgであった輸入共同上屋の施設使用料について、関空の輸入共同上屋会社等が5円～7円に改定した結果、空港間の格差を大きく是正。 ○・関空の高コスト構造の抜本的是正が早期に図られ、アジア諸国の空港との競争力確保がなされるように、国、関係者に働きかけを行なう。H20年度政府予算案において関空連絡橋の道路部分売却に向けた予算措置が盛り込まれた。	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)
荷主の多様かつ高度化する物流ニーズへの柔軟な対応	・国際航空物流需要の拡大に対応し、早急で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を構築する。		○・関空の国際貨物施設は、平成16年10月から平成18年10月の間に合計8施設が順次整備され、開港以来の大幅な増強が図られてきた。また、今年度においては国際貨物上屋E棟(6月供用)、国際貨物上屋F棟(12月供用)が建設された。これにより、1期島の国際貨物用地が満杯となることから、航空貨物施設の2期空港島展開について、国への予算要望なども含めた早期実現を働きかけ、H20年度政府予算案に2期貨物地区整備事業費が盛り込まれた。 ○・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、九州・四国～阪神港経由～関空から海外に輸出される国際貨物にターゲットをあて、利用実態、今後の動向等について調査を実施。 ○・国際航空物流の高度化等荷主ニーズに対応したVMI倉庫について、調査・検討を行う。	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、神戸運輸監理部 等	
推進体制	常設化、実効性ある機動的な対応 関西経済活性化の視点を重視	・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。 ・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。		○・E-Mailを用いて機動的に検討を実施。 ○・国際物流戦略チームホームページを平成17年7月29日に開設し、「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

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に反映したものである。

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) 青文字は、第八回幹事会(平成19年12月10日)以降に進捗した項目。

注) * FQP(Freight Quality Partnerships)：貨物車交通マネジメント組合。英国に31箇所(平成15年時点)存在し、住民・運送業者・荷主・行政等の幅広い関係者が参加し、地域の貨物輸送改善に取り組んでいる。