

# 関西の総合的な物流機能強化に関する提言 ～国際物流基地の関空、阪神港を核として～

社団法人 関西経済連合会

## 1. 荷主のニーズに応える物流機能強化が必要

今日、産業のネットワークは地球規模に拡大し、24時間、世界どこからでも、世界のどこへでも、製品や部品を最適に調達、供給することが必要不可欠になっている。

そうした中で、グローバルな産業活動の主力である国際物流の拠点となる空港や港湾は、「トータルコストの削減」「リードタイムの短縮」「輸送品質の確保」といった荷主のニーズに最大限応えていくことが至上命題となる。同時に、こうしたニーズに応えることが、物流過程の環境負荷を軽減し、地球温暖化対策にも寄与する。

国際物流の変革の波は、想像をはるかに超えたスピードで進展している。空港や港湾が、物流機能において、荷主のニーズに十分応えられないままでは、グローバルな産業活動の要となる物流の大きな隘路となり、企業の国際競争力、ひいては地域や国の産業競争力の維持も危うくなる。

## 2. 国際物流基地としての関空・阪神港への期待

関西は、近年経済発展が著しい東アジアとの関係が歴史的にも強く、また、経済のグローバル化に伴い、東アジアとの産業ネットワークでの結びつきを強めていることから、今後、中国を中心とする東アジア地域との間の国際物流は飛躍的に増加すると見込まれており、関西はその拠点としてますます重要な位置を占めることになる。

このような中で、関西は、24時間運用空港の関西国際空港(関空)、スーパー中枢港湾の阪神港(神戸港と大阪港)、高密度な鉄道や道路のネットワークなど、陸海空の多様な輸送モードを活用して、伸びゆく東アジアをはじめ世界との国際物流を支える総合的な物流機能の強化を図る必要がある。

そのためには、関空と阪神港が、荷主のニーズにより目を向けられ、物流機能にかかわるハードとソフトの両面で、荷主にとって、サービスおよび料金とも国際競争力のある使い勝手のよい空港や港湾といえるような状況を一日も早く実現することが肝要となる。

特に、スーパー中枢港湾については、神戸港と大阪港の広域連携による阪神港として指定されたことから、世界トップクラスの水準をめざす目標数値（コストの3割低減、リードタイムを3～4日を1日に短縮）の早期実現、その効果の荷主への早期還元のためには、両港湾の一体的運用を早急に実現していくことが必要不可欠である。

このため、スーパー中枢港湾に指定されたターミナルを中心に、上下分離方式により、個別自治体から独立して一体的な管理運営を行うポートオーソリティーの設立を検討することも有用であると考えられる。

荷主のニーズに応えられる環境整備のためには、既存のルールやシステムを思い切って改革することも不可欠となる。その改革にあたっては、空港や港湾に関するコストのなかには競争原理が十分に働いていないものも少なくなく、荷主にとって他に選択余地がない場合もあるので、引き下げの方向に向けて競争原理をより働かせることが必要である。また、保税地域外での通関（申告および許可）を認めるなど、国全体としての国際標準に適った規制緩和も必要なことである。

なお、通関情報システムについては、Air-NACCS と Sea-NACCS という2つのものが併存していることから、海空通関事業者は通関業務における海上輸送と航空輸送の2つの専用端末を用意しなければならず、過大な設備投資負担となっているとともに、システム導入から年数が経過したこともあり、システムが旧式化している点も見られる。したがって、Air-NACCS と Sea-NACCS の成り立ち経緯や対象範囲などに差異があるものの、両システムの一元化を図った上で、新たなシステムに切り替えていくことが必要である。

さらに、既存のルールやシステムの改革には、これまで関空や阪神港を支えてこられた関係者にとっては痛みを伴うことがあるかもしれないが、関空や阪神港の物流にかかわる諸問題の果敢な改革を図り、利用者である荷主へのサービスの向上により一層努めてもらうことを強く期待したい。関空や阪神港が、日本国内ばかりでなく、国際的にも競争力のある物流拠点へ変貌することこそが、関係者すべての利益と発展につながるものと確信している。

このため、関空や阪神港の物流機能強化に向けて、荷主、キャリア、フォワーダー、荷役事業者といった関係者が、具体的な改善策について建設的な提案を示し合い、相互に対話を深める仕組みづくりが是非とも必要である（国、関係自治体、港湾管理者、空港会社がそれを支援する）。具体的には、本提言内容やスーパー中枢港湾の社会実験で得られる成果を活用しながら、産学官が一体となって、関空や阪神港を通じて国際物流の効率化を支援する各種方策の検討を行う「国際物流戦略チーム」（仮称）の設置を検討すべきである。

### **3. 関空の航空貨物に関する具体的提言**

#### **(1) 2本目の滑走路整備に伴う関空の真の24時間運用空港化**

現在、関空においては、2007年の2本目の滑走路供用に向けて2期事業が進んでいる。企業のSCMへ対応した航空物流のさらなる効率化と利便性向上のためには、新滑走路の早期供用が必要である。

関空の深夜早朝時間帯の貨物便は、ますます増加している。現在の1本の滑走路のままでは、週3回のメンテナンスによる滑走路閉鎖に阻まれ、飛びたい時間にスケジュールが組めない状況にある。2本目の滑走路の整備で、24時間空港ならではの深夜貨物便の利便性がさらに向上し、急を要する貨物、突発的な貨物などへの柔軟な対応が可能となるし、在庫時間の短縮にもつながる。

関空は、成田空港とともに、IATA（国際航空運送協会）が指定する発着便の調整が必要な「混雑空港」である。ピークタイムの発着枠は、現在でもほぼ満杯の状況にある。2本目の滑走路整備で、ピークタイムの発着枠拡大により、定期便のみならず、チャーター便や臨時便の受け入れなど、突発的、臨時的な貨物需要に対応が可能となる。

荷主にとっては、仕向け地への航空便がなければ、貨物を出したくても出せない。ベリー輸送も含めて、関空発着の就航路線網と便数のさらなる充実は必須であり、その意味でも2本目の滑走路供用による発着能力拡大は不可欠である。

なお、関空が真の24時間運用空港として、深夜時間帯での貨物便利用をさらに促進していくためには、関係従業者が利用できる深夜の交通アクセスの改善など、深夜時間帯の貨物取り扱い業務が円滑に進むような環境整備が不可欠となる。このため、関空会社、航空会社、

貨物取り扱い事業者、交通機関などの関係者の特段の協力体制の構築を望みたい。

## **(2)関空の貨物取り扱いにかかわる諸料金の低減**

空港連絡橋通行料、着陸料、貨物施設使用料、貨物のハンドリング取り扱い料、上屋利用料、フォワーダー取り扱い料、トラック運送料、関空へアクセスする高速道路通行料など、関空の貨物取り扱いにかかわる諸料金について、物流のトータルコスト低減のためには料金水準のさらなる引き下げが必要である。関空会社をはじめ、関空の貨物取り扱いにかかわる関係者には、需要増加につながる方向でのさらなる料金引き下げの努力を期待したい。

しかしながら、関空会社をはじめ、関空の貨物取り扱いにかかわる関係者の経営努力の中でのさらなる低減には限界がある。近隣諸国とも伍していけるような国際競争力のあるコスト水準の実現のためには、日本経済を支える国際物流機能の強化という国家戦略的な見地から、政策的な支援措置を講じることも必要と考える。

## **(3)関空インタクトシステムによる貨物処理の利便性向上**

関空において、輸入貨物動線の簡素化の一環として、フォワーダーが海外でビルドアップしたULD（ユニット・ロード・デバイス）について、航空機到着後、直接フォワーダー施設へ搬入して、ブレイクダウン、通関するインタクトシステムが導入されている。

貨物処理を特に急ぐ場合やきめ細かい貨物取り扱いが必要な場合、インタクトシステムは荷主にとって非常にメリットが大きい。空港敷地内にフォワーダー施設がある関空ならではのシステムであり、キャリアをはじめ関係者にはインタクトシステムの定着に特段の協力を望みたい。

また、輸出貨物インタクトについても、空港敷地内にフォワーダー施設がある関空ならではのメリットを活かし、取り扱いの円滑な推進に向けて、キャリアをはじめ関係者の特段の協力を望みたい。

## **(4)航空機と海上輸送との連携強化**

関空は海上空港であるため、航空機と海上輸送を直結した貨物輸送が可能となる。これまでも、長大、重量航空貨物を関空で積み卸し、

海上輸送した経験があり、他空港ではできない関空のメリットをさらに活かすべきである。

#### **(5)航空貨物に関する通関拠点の集約化**

荷主が志向するSCMへの対応では、輸出貨物は工場から空港への直送、輸入貨物は空港から納品先への直送といった空港への物流機能集約化によるトータルコスト削減とリードタイム短縮がますます重要となっている。

このため、関空以外に、航空貨物に関する複数の通関拠点を存続させることの是非を再検討するべきである（機能の縮小や見直しが必要ではないか）。

#### **(6)航空貨物に関する輸送力の確保**

製品のライフサイクルが短くなり、リードタイム短縮や在庫の圧縮が不可欠となる中で、高速物流を可能とする航空輸送が企業のSCMに組み込まれる時代を迎えている。航空輸送が経済活動の動脈としての期待に応えるためには、まずは十分な定期便を確保することが必要である。したがって、関空と東アジア、とりわけ発展著しい中国との間の輸送力拡大が必要である。

また、羽田空港などの他の国内空港で通関した貨物をそのまま関空からの国際便に搭載できるようになれば、関空の国際便ネットワークの充実にも寄与することから、このようなことが可能となるよう、異なる地域の税関をまたがる通関手続きの緩和・簡素化も必要である。

さらに、航空貨物は突発的な需要などを担う役割も求められており、これらに対応するためフォワーダー・チャーターや航空会社間の運航の受委託を活用すべきである。

### **4. 阪神港の海上貨物に関する具体的提言**

#### **(1)港湾諸費用の低減**

スーパー中枢港湾・阪神港については、ターミナル施設費用の国際競争力強化のため、上下分離など、公的主体の支援策の強化が必要となる。このため、岸壁および背後用地などの下物施設に対する国費の重点的投入によるターミナル使用料の低減が必要である。

また、阪神港では、コンテナターミナルについて、ヤードが狭く、非常に混雑しているという問題がある一方で、ガントリークレーンが遊休化している公共岸壁が存在する。十分な広さのコンテナターミナルやコンテナ船の大型化に伴う大水深の次世代高規格コンテナターミナルの整備も必要であるが、既存のバースや施設をフルに有効活用することを図り、荷扱いの単位コストを低減する取り組みも必要である。加えて、背後用地について、優遇措置ともあわせて企業誘致を進め、貨物需要を生み出すような施策も必要である。

さらに、荷役の効率化によるコストの低減のためには、ターミナルオペレーターについて、海外主要港でオペレーションを手がける世界的なメガオペレーターのノウハウや技術を活用していくことも必要ではないかと考える。

## **(2) 港湾物流効率化のための公的支援の強化**

行政の予算制度では、新たな施設整備に対する投資などは予算化されやすいが、既存施設の稼働率向上や有効活用に対する支援は予算化され難いところがある。

むしろ、行政の予算支出方法を見直し、既存施設を活用した港湾物流効率化のための公的支援を強化すべきである。例えば、①情報化にかかわる初期投資、荷役機械設備および自動化費用に対する補助制度の創設、②ターミナルゲートのオープン時間延長のための運営コスト増加分に対する補助制度の創設などの実現が求められる。

## **(3) 港湾業務のIT化の早急な推進**

航空貨物業務に比べて遅れている港湾業務のIT化の早急な推進が是非とも必要である。荷主も含めた港湾関係者の誰もが、過大な追加投資の負担なく、阪神港全体で広域的に共通利用できるような情報プラットフォームを早期に構築することが強く求められる。

## **(4) 港湾周辺交通アクセスの整備促進と利便性向上**

神戸港や大阪港は、埋め立てにより拡大してきたため、倉庫や上屋の多くは人工島に建設されているが、この人工島間を結ぶ道路ネットワークが十分でなく、交通渋滞が起りやすい。港湾の利便性を高めるため、周辺交通アクセスの整備促進が強く望まれる。

現在、大阪港において工事中の夢洲トンネルについては、大阪港内の交通利便性の改善に大きな役割を果たすものと期待されることから、できる限り早期の供用開始が必要である。

神戸港についても、六甲アイランドとポートアイランドの間を結ぶ道路整備が必要である。特に、現在都市計画決定手続きに向けて調査検討中の大阪湾岸道路の9期区間（駒ヶ林南～六甲アイランド間）の早期整備が望まれる。大阪港とも結ばれる最短の高速道路となるもので、阪神港としての広域連携促進に大きく寄与するものとなる。

さらに、阪神港や関空を核とする関西全体としての効率的かつ利便性の高い物流機能を支えるためには、大阪湾岸道路のほか、第2京阪道路、京奈和自動車道、第2名神高速道路など、関連する環状道路や広域的な高速道路ネットワークの整備促進が必要である。

以 上