

国際物流戦略チーム 第一回幹事会 ユーザーヒアリング とりまとめ (案)

【今後の国際物流施策の課題】 (平成17年4月1日：国土交通省国際物流施策推進本部)	【幹事会における主な意見】	【戦略チームの対応方針】		【具体箇所、関係機関等】
		【短期】	【中・長期】	
国際拠点港湾・空港の整備・管理運営の効率化 ・スーパー中枢港湾プロジェクトの推進 ・「東アジアSCMゲートウェイ港湾」の整備 ・鉄鉱石、石炭等のバルクキャリアの大型化に対応した航路等の整備 ・大都市圏拠点空港の整備・活用 ・港湾と空港の連携	スーパー中枢港湾において、外貿コンテナ貨物はもちろんのこと、国内物流も積極的に取り扱うべきではないか、その際にはターミナルの内外航の一体運営の視点、コンテナのメンテナンス、船員の居住・休暇施設等といったサービス充実の視点も重要ではないか。	阪神港広域連携協議会(神戸市・大阪市により設置済)を活用し、「スーパー中枢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。	瀬戸内海諸港との更なる連携促進の観点から、大阪湾諸港全体としての連携方策について、阪神港広域連携協議会を越えた枠組みで検討する。 福利厚生関係サービスの充実については、今後の船舶利用、貨物集積、利用ニーズ等の推移、動向を見極めつつ、提供のあり方について検討を行う。	神戸港、大阪港 近畿地方整備局、 近畿運輸局、神戸運輸監理部、 兵庫県、大阪府、神戸市、大阪市、 (阪神港広域連携協議会 ¹⁾)
	海上輸送コンテナ船の大型化や抜港が見受けられる。このため、その動向を見通した港湾機能の充実を適切に図るべきではないか。	スーパー中枢港湾阪神港としての機能充実のため、H17及びH18年度の実施に向け、以下に取り組む。 1. 既定の港湾計画に基づき、最大級のコンテナ船型に対応した係留施設の整備を順次促進(事業中のもは整備促進、調査中のもは新規事業化など) 2. ターミナル一体運用IT化社会実験(H16、17年度)を着実に実施し、一体運用による効率化を促進。 3. コンテナターミナルのゲート混雑回避や、阪神港間のコンテナ横持ち輸送の効率化のための共同デポの整備(H17年度～) 4. コンテナターミナル内において、24時間のターミナル運営を支援するための支援施設の整備(H17年度～) 5. 荷捌きに十分なヤード面積を確保する等の港湾計画の変更	将来を見通し、港湾計画を改訂(H18年3月目標) (大阪湾港湾の基本構想(近畿地方整備局が各港湾管理者と連携して検討中)の策定、これと整合する各港湾計画の改訂内容の検討を進める)	神戸港、大阪港 近畿地方整備局、 近畿運輸局、神戸運輸監理部、 神戸市、大阪市、 兵庫県港湾協会、大阪港運協会 (阪神港広域連携協議会 ¹⁾)
	空コンテナの搬送の効率化のため、例えば同一船社によるRound Useといったコンテナの利用調整や、内陸地区に空コンテナのバンブールを設営する(大阪ポート構想)等の手段を講じることができないか。	輸送効率化のための内陸共同デポ等の実現化調査、或いは実証実験をH18年度に実施する方向で取り組む。	背後輸送の効率化等について、IT化による支援の観点から、「阪神港広域IT研究会」(整備局設置済み)において空コンテナ貨物マッチングシステム等具体方策を検討。	神戸港、大阪港 近畿地方整備局、神戸市、大阪市、 (阪神港広域IT研究会 ²⁾)
	現行港湾物流システムを全体的に改善し、一元化・IT化を図ることで、コスト積上方式による料金設定ではなく、アジア各国における料金水準と比較して競争力ある港湾諸施設使用料等の検討ができないか。	スーパー中枢港湾としてターミナルの一体化・IT化の推進などにより、港湾コストの低減を図る。これに加え国が直接民間に岸壁を貸付けることができるよう港湾法が改正されたところであり、この制度の活用など公共施設コスト構造の検討を行う。	官民多岐に亘る港湾関連事業主体の料金をプール制にする等の措置は困難。	神戸港、大阪港 近畿地方整備局、神戸市、大阪市
国内外の物流ネットワークの整備 ・国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築 ・内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築 ・増大するアジア域内需要を担う運営体制のあり方 ・物流効率化の下でのセキュリティの確保	神戸港・大阪港間、大阪港から市内、周辺地域の交通アクセスにおけるより迅速な国内輸送のため、高速道路等の利用は今後一層不可欠となる。効率的な国際物流と国内物流を実現するため、国際港湾・空港と有機的に連携した道路輸送・国内海上輸送・鉄道輸送ネットワークの充実(モーダルミックス)を更に図るべきではないか。	・流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の支援措置を活用して、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。 ・関西版グリーン物流パートナーシップ会議を創設し、モーダルシフト、共同配送等のモデル事業を受けて行う事業の普及に取り組むとともに支援制度の創設を検討(H18年度の実施を目標)。 ・関西国際空港・神戸港・大阪港と連携した効率的且つ利便性の高い道路輸送・国内輸送・鉄道輸送ネットワークの充実を更に図る観点から、以下についてH17及びH18年度の実施に向け取り組む。 1. 高規格幹線・地域高規格道路・都市高速道路の整備(第二名神、京奈和自動車道、第二京阪道路、都市再生環状道路等)の整備 2. 交差点改良等のボトルネック解消の検討 3. TDMの実施検討 4. ITSの導入、ETCの利用促進+割引制度の検討 5. 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 6. 道路物流関係者の物流検討会を設置(全体・個別地域) *参考意見 国内外の物流ネットワークの構築にあたっては、輸送手段の主流を占めるコンテナの輸送拠点はもちろんのこと、バルク等その他貨物の輸送拠点の整備との関係もまた重要である。	関西国際空港・神戸港・大阪港と連携した効率的且つ利便性の高い道路輸送・国内輸送・鉄道輸送ネットワークの充実をさらに図る観点から、航空輸送と海上輸送の連携方策(Sea & Air)の検討を行い、また以下の整備を推進する。 1. 高規格・都市高速道路整備(第二名神、京奈和自動車道、第二京阪道路、都市再生環状道路、阪神高速湾岸道路等) 2. 交差点改良等のボトルネック解消 3. TDMの実施 4. ITS導入(この中で、入港・通関・税関・道路システム)、ETC(走行経路情報から最適経路検討・選定) 5. 各種社会実験の実施と有効な施策の恒久化 6. 道路物流関係者の物流検討会の活動	神戸港、大阪港 近畿地方整備局、 近畿運輸局、神戸運輸監理部、 兵庫県、大阪府、神戸市、大阪市

国際物流戦略チーム 第一回幹事会 ユーザーヒアリング とりまとめ (案)

【今後の国際物流施策の課題】 (平成17年4月1日:国土交通省国際物流施策推進本部)	【幹事会における主な意見】	【戦略チームの対応方針】		【具体箇所、関係機関等】	
		【短期】	【中・長期】		
国際物流におけるロジスティクス機能の整備 ・ 国際物流「ロジスティクス・ハブ」の形成 ・ 国際拠点港湾・空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善 ・ 輸出入・港湾手続等の簡素化・電子化と民間物流業務の電子化促進 ・ 迅速かつ円滑な輸出入手続の整備 ・ 物流効率化を支える人材の育成	港湾物流業務のIT化・効率化を更に進めるため、従来の枠組みにとらわれない発想で物流関係業者が共同で利用できる効率的な情報プラットフォームの構築を図ることができないか。	スーパー中枢港湾阪神港におけるターミナル一体運用IT化社会実験(H16、17年度)を着実に実施し、一体運用による効率化を促進。 JCL-netの運用を含む港湾物流情報化促進の具体的なメリットを明確化する観点から、SCMへの適用実証実験をH18年度に実施する方向で取り組む。	各種輸送の効率化等についてIT化による支援の観点から「阪神港広域IT研究会」(整備局設置済み)において具体方策を検討。 左記の取り組みを通じて、またコンテナターミナルについては既に364日24時間荷役可能となっていることを踏まえ、24時間対応に係るユーザーの問題意識、対応側の見解などを具体的に整理、問題の所在を明らかにし、具体措置を検討する。	神戸港、大阪港 近畿地方整備局、関西経済連合会、神戸市、大阪市、日本船主協会、外国船舶協会、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	
	ターミナルゲートにおける待ち時間が非常に長くなっている。このためJCL-netの活用等を図るべきではないか。				
	ヤードの混雑や24時間対応について何らかの改善を図れないか。				
	輸送にかかるトータルリードタイムを短縮するため、24時間空港である関西空港の特長を活かし、深夜貨物便を呼び込む施策を打ち出せないか。	24時間空港の強みを活かした深夜貨物便サービスの活用を図るため、深夜便が大きく伸びない要因を分析し、深夜便を誘致し、活用するためのモデル事業をH18年度に実施する方向で取り組む。 インタクト輸送については徐々に利用されてきているが、更なる拡大に向けて輸入共同上屋会社、エアライン、フォワーダーに対して調査を実施し、インタクト輸送が拡大できるような仕組みを策定。	関空への(からの)効率的な輸送モードのあり方について検討を行う。	大阪府、 関西国際空港(株)、関西経済連合会 近畿運輸局、神戸運輸監理部、 大阪航空局、 航空貨物運送協会、 関西国際空港AOC	
航空輸送もSCMというコンセプトの下で増加している。コストだけでなくカートンダメージ等の安全性という問題がある。時間単位での運送も要求される。その問題を解消するために貨物をインタクト輸送が出来るような仕組みをつくれぬか。					
関西空港の輸入共同上屋会社の施設使用料は1kg単価で関西は成田に比して3倍強の料金となっている。こうした施設使用料の空港間格差を是正できないか。					
	輸入共同上屋会社のうち、日航関西エアカーゴ・システム(株)は、7月1日から施設使用料の一部引き下げを予定。 他の2社についても引下げを検討中。一部引き下げが予定されているが、空港間格差の是正には至っていない。その格差の要因を調査・分析し、空港間格差の是正方法を検討。	調査・分析結果に基づき、様々な空港間格差の是正方策について検討する。	関西国際空港(株)、航空貨物運送協会、 大阪航空局、 関西経済連合会、関西国際空港AOC、 (輸入共同上屋会社(日航関西エアカーゴ・システムズ、全日本空輸(株)、キャセイ関西ターミナルサービス(株)))		
国際物流に係る環境問題等への対応	関西版グリーン物流パートナーシップ会議を創設し、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推進を図る(H18年度の実施を目標)。 大阪港ではH17年度より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(3年間実施)を創設。			チームの機構形態の検討	近畿運輸局、神戸運輸監理部 大阪市
国際物流戦略チームの設置	国際物流戦略チームは常設とし、実効性のある機動的な機関としてはどうか。 関西経済を今後どのように活性化していくのかという観点から、長期的視野に立った総合的・一体的な政策を進めることができないか。				
	・設置要綱に国際物流戦略チームのビジョン・活動方針を明記 ・Eメール等による機動的な検討体制のもと議論を開始 ・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				

【戦略チームの対応方針】における【短期】と【中・長期】については以下のとおり整理した。

【短期】の対応方針とは、「効果の発現に直結する具体策」として平成17・18年度において新たに着手するもの、或いは着手済みのもの。

【中・長期】の対応方針とは、【短期】に該当しないもの。

1 阪神港広域連携協議会 平成16年4月5日 神戸市、大阪市 設置(メンバーは以下のとおり)

近畿地方整備局、近畿運輸局、神戸運輸監理部、神戸市、(財)神戸港埠頭公社、大阪市、(財)大阪港埠頭公社

2 阪神港広域IT研究会 平成17年3月9日 近畿地方整備局 設置(メンバーは以下のとおり)

神戸大学黒田教授(座長)、野村総合研究所石井上席コンサルタント、関西経済連合会、大阪商工会議所、神戸商工会議所、国土交通省港湾局港湾情報化推進室、近畿地方整備局、近畿運輸局、神戸運輸監理部、神戸市、(財)神戸港埠頭公社、大阪市、(財)大阪港埠頭公社