

国際物流戦略チーム 幹事会及びユーザーヒアリング等における主なご意見

平成18年3月10日第二回本部会合
資料2 - 3

【国際物流戦略チームの取組課題】		【幹事会及びユーザーヒアリング等における主なご意見】	意見者
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	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。	船社関係
		船舶の大型化への対応等、将来を見越した施設整備を進めるべきだ。	船社関係
	内航フィーダー輸送の促進	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。	内航関係
		スーパー中枢港湾に貨物を集める内航フィーダーは大変重要であり、燃料等の税制面も含めて検討すべきではないか。	内航関係
		内航フィーダーは、釜山とは価格面で大きな差があり、社会実験してもすぐに貨物が集まるわけではない。国費投入により(コスト差を)縮めて欲しい。	港運関係
		瀬戸内の貨物をどう集めるかが最重要事項。スポークのないハブは回らない。	船社関係
	スーパー中枢港湾施策で本船が貨物を運んできた後は、内航フィーダーで貨物を輸送することとなり、大変重要。	内航関係	
管理運営の効率化	各港連携による大阪湾諸港の一開港化等	スーパー中枢港湾の大きな目的である広域連携として、困難な課題もあるが、大阪湾諸港の一開港化など、利用者の利便性の向上とすることを最重点目標に取り組む。	港湾管理者
		港湾関係諸税(とん税、特別とん税)並びに諸料金の徴収の目的ならびに考え方を明確にし、諸外国と同等となるよう制度を適正化できないか。また、船舶に係る固定資産税について廃止できないか。	船社関係
		とん税に係る神戸港・大阪港の一開港化について、港則法は関税法と目的が異なるものであることから、関税法の枠の中だけで対応できないか。	船社関係
		大阪湾諸港の一開港化の議論が一步前進したと考えており、歓迎している。大阪湾の国際競争力を強化する突破口として、速やかに進めて欲しい。	船社関係
		一開港化に続いて、とん税・特別とん税の料率を下げ、税額自体を下げることも効果があるので、是非お願いしたい。	船社関係
		船社からすれば、例えば大阪港・神戸港のダブルコールをするようになればメリットがある。	船社関係
		アジア系船社のフィーダー航路のダブルコールが進む懸念があることを指摘する。	船社関係
		大阪湾諸港の国際競争力強化の観点から、大阪湾諸港の一開港化を進めることに異論はない。ただし、内航海運の競争力低下や内航船員の職域喪失につながらないように、何らかの特別の措置等を設けることを検討して欲しい。	内航関係
		港に着く船を増やす、港を使う人を増やすために、便利な港を造るという想いで進めて頂きたい。	内航関係
		港湾運送事業法の免許の一本化や基準の統一などは難しい問題であり、既存の労働システムに配慮しながら進めることが必要。	港運関係
	大阪湾諸港の一開港化について「一開港化」がとん税・特別とん税だけの話であれば、港運業には直接的な影響は少ない。将来ポートチャージを一本化するための第一歩としては意味があるかもしれない。	港運関係	

国際物流戦略チーム 幹事会及びユーザーヒアリング等における主なご意見

平成18年3月10日第二回本部会合
資料2 - 3

【国際物流戦略チームの取組課題】	【幹事会及びユーザーヒアリング等における主なご意見】	意見者	
<p>管理運営の効率化</p>	<p>各港連携による大阪湾諸港の一開港化等</p>	<p>大阪湾における4港湾管理者の連携を図るべきではないか。</p>	<p>港運関係</p>
	<p>入港船舶の隻数、取扱貨物を増やし、港湾の活性化が一番の目的であるならば、一開港化についてはやっけていただいて結構。</p>	<p>海貨関係</p>	
	<p>日本の港の地位が低下する中、一開港化の旗印としての意義は大きく、貨物の増加につながれば、倉庫業としても歓迎する話。</p>	<p>倉庫関係</p>	
	<p>海コン事業者のコンテナ輸送量減少により、雇用を確保出来ないことが一番の問題。現在の雇用への影響に配慮して欲しい。</p>	<p>海コン関係</p>	
	<p>一開港化だけでなく、コスト・サービス面でもっと踏み込んだ議論をしないと世界には勝てない。</p>	<p>内航関係</p>	
	<p>大阪湾諸港の一開港化については、進めていただいて問題ない。これにより(阪神)両港に寄港する船舶が増加することになれば、コストの低減、リードタイムの短縮等のメリットがあるほか、両港間の横持ちが減り、国道43号線の環境対策にもつながる。</p>	<p>倉庫関係</p>	
	<p>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</p>	<p>岸壁使用料を安くできないか。</p>	<p>海貨関係</p>
	<p>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。</p>	<p>陸運関係</p>	
	<p>大阪港のスーパー中枢港湾プロジェクト推進のため、夢洲コンテナターミナルについて、3バースの一体的な運用と国による一括整備を行うべきではないか。</p>	<p>港運関係</p>	
	<p>スーパー中枢港湾で指定されたターミナル以外のターミナルについても、クレーン使用料、ターミナル用地使用料等ターミナル関連料金の見直しが必要ではないか。</p>	<p>船社関係</p>	
<p>内陸デポ設置、利用調整による空コンテナ輸送の効率化</p>	<p>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プールを設置する(大阪ポート構想)等の手段を講じることができないか。</p>	<p>海貨関係</p>	
<p>IT化等による作業・手続きの効率化</p>	<p>IT化の促進等によるターミナル運営の効率化等</p>	<p>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。</p>	<p>内航関係</p>
	<p>JCL-net等物流事業者間の業務手続の情報化による荷主への具体的メリットが明示されれば、システムの利用が進み、より効率化が促進されるのではないか。</p>	<p>荷主関係</p>	
	<p>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</p>	<p>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。</p>	<p>荷主関係</p>
	<p>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。</p>	<p>荷主関係</p>	
	<p>物流関連データベースを統合し、シングルウィンドウを実現する事も必要である。</p>	<p>船社関係</p>	
	<p>JCL-netと他の関連データベースを統合し、シングルウィンドウを達成して欲しい。</p>	<p>海貨関係</p>	
<p>CIQも含め情報システムの一元化をお願いする。</p>	<p>労組関係</p>		
<p>情報プラットフォーム等において、内航フィーダー業者も必要な情報を入手できるようにして欲しい。</p>	<p>内航関係</p>		

国際物流戦略チーム 幹事会及びユーザーヒアリング等における主なご意見

平成18年3月10日第二回本部会合
資料2 - 3

【国際物流戦略チームの取組課題】		【幹事会及びユーザーヒアリング等における主なご意見】	意見者
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	阪高湾岸線の大阪～神戸間は東京～横浜間より短いのに同料金。国道43号線の環境問題もあり、安くすれば効果があるのではないか。	船社関係
		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。	陸運関係等
	港湾施設と内陸部へのアクセス充実を図るべきではないか。	倉庫関係	
	環境に優しいモーダルシフトの推進	環境に優しい国内輸送ネットワークの充実を図るためのモーダルシフトを推進するべきではないか。 環境を考え、共同配輸送(の促進)を考えた方がよい。	内航関係 海貨関係
ロジスティクス機能の整備	ロジスティクス・ハブの形成	スーパー中枢港湾施策と連携し、コンテナターミナルと関連した後背地の倉庫の土地賃貸料の優遇施策等を検討できないか。	倉庫関係
		ホットデリバリーサービスを追加コストなく、通常のサービスとして提供することができないか。	荷主関係
		通関デリバリーには船の出入港時間が影響するため、船社の配船スケジュールに出港時刻等タイムスケジュールを掲載できないか。	荷主関係
	輸出入・港湾手続等の簡素化	港湾行政の縦割りを廃し、行政手続きを一元化・集中管理して頂きたい。	内航関係
臨海部への産業立地促進	尼崎港のように、企業が来れば港が活性化する。経済活性化に向け、企業誘致により、貨物を集める方法を検討すべき。	港運関係	
	臨海部への企業立地が進むことは非常に良いこと。	倉庫関係	
24時間空港の活用等	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	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。 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のインタクト輸送が出来るような仕組みをつくれぬか。	フォワーダー関係 荷主関係
	施設使用料の空港間格差を是正	関西空港の輸入共同上屋会社の施設使用料は1kg単価で成田に比して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。	フォワーダー関係
	荷主の多様かつ高度化する物流ニーズへの柔軟な対応	港も空港もある大阪湾において、両方を活かす連携として、Sea & Airについて具体的に検討すべきではないか。	荷主関係
推進体制	常設化、実効性ある機動的な対応	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。	荷主関係
	関西経済活性化の視点を重視	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。 阪神港の競争相手は伊勢湾。	学識経験者 船社関係