

国際物流戦略チーム 短期対応施策(案)

平成20年3月7日  
国際物流戦略チーム第四回本部会合  
参考資料6

【国際物流戦略チームの取組課題】		【国際物流戦略チームの対応施策】	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>スーパー中枢港湾「阪神港」としての機能充実のため、以下に取り組む。</li> <li>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。</li> <li>2. スーパー中枢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。</li> <li>3. 24時間のターミナル運営を支援する施設の整備。</li> <li>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咲トンネルの早期整備。</li> <li>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)。</li> </ul>	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)
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・阪神港広域連携協議会を活用し、「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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成19年12月の大阪湾諸港の一開港化の実現を契機に、大阪湾諸港の包括的な連携施策を更に充実・深化させる。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	近畿地方整備局、近畿運輸局、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)
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパー中枢港湾「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。</li> <li>・平成17年末に阪神両港におけるメガターミナルオペレーターが特定国際コンテナ埠頭の運営事業者として認定されたことを受け、今後、岸壁の直貸しに向けた調整を行う。</li> </ul>	近畿地方整備局、大阪市、神戸市
IT化による作業・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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパー中枢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)</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	近畿地方整備局、関西経済連合会、 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		
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパー中枢港湾「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、新名神高速道路、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整備促進及び計画の具体化に向けた検討を進める。</li> <li>・既存高速道路ネットワークの効率的活用による物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消等を図るため、料金社会実験等の結果を踏まえた効果的な料金施策の実施を図る。</li> <li>・スーパー中枢港湾に係る道路交通のボトルネックを平成21年度末までに解消し、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する。</li> <li>・都市内物流の諸課題の解決に向けた施策(アクションプラン)を実施する。</li> </ul>	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、阪神高速道路 (株)、西日本高速道路(株)関西支社、本州四国連絡高 速道路(株)、 (関西広域幹線道路会議、関西連、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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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。</li> <li>・スーパー中枢港湾「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。</li> </ul>	近畿運輸局、神戸運輸監理部、大阪市、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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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・迅速化の要請を引き続き行う。</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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の構築に向け、北米便貨物ネットワーク強化等のモデル事業の取り組みを進める。</li> </ul>	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 (関西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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際航空物流需要の拡大に対応し、早急に2期用地への貨物施設等の展開を図る。また、Sea &amp; 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の構築に向けた検討を行う。</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	事務局
	関西経済活性化の視点を重視	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	

※ 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。

【国際物流戦略チームの取組課題】		【国際物流戦略チームの対応方針】
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	・「関西シリコンベイ構想～大阪湾港湾の基本構想～」に基づき、各種施策の具現化に向けて取り組んでいく。
	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	・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。 ・内航フィーダー輸送を活性化させるとともに外国フィーダーとの競争力を高めるため、効率的な内航フィーダーネットワークの構築に向けた検討を行う。 ・若狭湾一港化、若狭湾ポートオーソリティーに向けた若狭湾観光・地域振興策などの検討を行う。
管理運営の効率化	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	・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。
	内陸デポ設置、利用調整による空コンテナ輸送の効率化	・輸送の効率化のための内陸共同デポの実現に向けて検討する。 ・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、空コンテナ貨物マッチングシステム等具体方策を検討。
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	・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「大阪湾広域IT研究会」において具体方策を検討。 ・短期対応施策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。
	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	
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	・高規格幹線道路をはじめとした基幹ネットワークについて、早期にネットワークとして機能させるため効率的な道路整備を推進する。 [新名神高速道路、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] ・スーパー中枢港湾に係る道路交通のボトルネックを平成21年度末までに解消し、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する。 ・慢性的な渋滞への対策として、環状道路やバイパス整備等の交通容量拡大策の推進及び有料道路における弾力的な料金施策の推進を図る。 ・既存高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化のため、有料道路の効果的な料金施策の実施、スマートインターチェンジの整備を図る。 ・道路物流関係者の物流検討会の活動
ロジスティクス機能の整備	ロジスティクス・ハブの形成	・コンテナターミナルと関連した後背地の倉庫への優遇施策(土地賃貸料等)については、今後のスーパー中枢港湾事業の進捗状況や他港での取組を見ながら、検討を行う。
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	・モデル事業の実施等、さらなる深夜早期貨物便の増便及びネットワークの充実を図る。 ・さらなる効率的な物流システムのあり方について、引き続き検討する。
	施設使用料の空港間格差を是正	・利用者負担の軽減を図るため、様々な空港間格差の是正方策について、今後とも引き続き検討する。
	荷主の多様かつ高度化する物流ニーズへの柔軟な対応	・ユーザーの多様な物流ニーズに対応したSea&Air輸送等の実現に向け、今後とも引き続き検討する。
推進体制	常設化、実効性ある機動的な対応	・チームの機構形態の検討
	関西経済活性化の視点を重視	