

《港と港の連携》

平成20年度 大阪湾諸港の包括的な連携施策の 具体化に向けた取り組み

大阪湾諸港の包括的な連携施策の具体化に向けた取り組み体制

大阪湾諸港の包括連携施策推進会議

- ・関西経済の活性化の観点から、大阪湾諸港の国際競争力の強化を図ることを目的に、一開港化を含む大阪湾諸港の包括的な連携施策の具体化に向けた取り組みを推進するために設置。



H18.9.4 設置(第1回会議開催)、H18.11.6 第2回会議開催、H19.3.20 第3回会議開催、H19.7.5 第4回会議開催

メンバー:近畿地方整備局副局長、近畿地方整備局港湾空港部長、4港湾管理者の局・部長級、大阪・神戸税関、近畿運輸局、神戸運輸監理部、第五管区海上保安本部の部長

スーパー中枢港湾 プロジェクトの推進

阪神港広域連携協議会

- ・「スーパー中枢港湾」機能強化に資する広域連携策等の検討
- ・今後は、「阪神港特定国際コンテナ埠頭機能高度化協議会(仮称)」の設置に向け検討
- ・第3回協議会において、大規模災害時における阪神港連携による物流機能の確保を行うため、相互利用に関する協定を締結。(H18.5.25)

H18. 4. 18 第3回協議会開催
H19. 3. 28 第4回協議会開催

メンバー: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、大阪・神戸港埠頭公社



手続きの一元化・IT化

大阪湾広域IT研究会

- ・阪神港広域IT研究会に、大阪府、兵庫県を加え、大阪湾諸港の各港連携による手続き様式等の一元化・IT化について、検討中。
- ・大阪湾に複数寄港する外航定期のコンテナを取り扱う船舶に対する入港料減免申請の様式を統一。
- ・大阪湾4港の共通ポータルサイト創設に向け取り組み開始。

H19. 3. 13 H18年度研究会開催
H20. 2. 21 H19年度研究会開催

メンバー:黒田神戸高専学校長、野村総研上席コンサルタント、関経連・大商・神商の専務理事、大阪府・兵庫県・大阪市・神戸市の局長級、大阪・神戸港埠頭公社の理事長、港湾局情報化推進室長、近畿運輸局・神戸運輸監理部・近畿地方整備局港湾空港部の部長

一開港化

船舶交通に関する調査検討委員会

- ・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ちには特段生じないとの結果が得られた。
- ・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。
- ・大阪湾諸港の一開港化の実現

H18. 9. 26 設置
H18.12.11 第2回委員会開催
H19. 3. 13 第3回委員会開催
H19. 6. 26 委員会開催

メンバー:学識経験者、海域利用者、4港湾管理者の局・部長級、行政機関(国)の部長級



入港料の低減 港湾の広域管理等

大阪湾港湾連携推進協議会

- ・「大阪湾諸港の入港料の低減」について、第23回協議会にて検討を開始。
- ・4港湾管理者(大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市)が連携して、平成19年4月より、大阪湾に複数寄港する外航定期のコンテナを取り扱う船舶に対し、入港料を1/2に低減するインセンティブ制度を導入。

H18. 9. 19 第23回協議会開催
H18.11.6 第24回協議会開催
H19. 2. 7 第25回協議会開催

メンバー:近畿地方整備局副局長、近畿地方整備局港湾空港部長、4港湾管理者の局・部長級



海上輸送の連携

関西グリーン物流 パートナーシップ会議

- ・関西におけるモーダルシフトを支援
- メンバー:学識経験者・経済団体・荷主団体・物流団体・地方公共団体・関係機関の委員

港運はしけを活用したコンテナ 輸送効率化推進検討会

- ・大阪港～神戸港間のコンテナ海上輸送の検討。

内航フィーダー輸送推進委員会

- ・スーパー中枢港湾と地方港を結ぶ内航フィーダー輸送の活性化方策の検討。

大阪湾運航サポート協議会

- ・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の方策を19年12月に取りまとめた。その結果を受け、「大阪湾運航サポート協議会」が設立され、活動を開始。

H20.4.1 設立
H20.9.26 第1回総会

大阪湾諸港の包括的な連携施策の具体化に向けた取り組み

平成19年度に一開港化がなされたことを契機に、大阪湾諸港の連携をさらに推し進め、関西の国際競争力強化を図るための取組状況は下記のとおり。

○スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

- ・スーパー中枢港湾「阪神港」における高規格コンテナターミナルの整備 4
- ・コンテナ物流の総合的集中改革プログラム 5

○手続きの一元化・IT化

- ・大阪湾ポータルサイトの開設 8
- ・次世代シングルウィンドウの構築及び港湾手続の統一化・簡素化の推進 9
- ・港湾利用者への情報提供の検討 10
- ・港湾における出入管理システムの構築 11

○大阪湾バイエリア活性化方策の立案・ポートオーソリティに向けた検討 12

○港湾活動の事業継続計画(BCP)の策定 13

○環瀬戸内海国際物流戦略チームの連携・取り組み

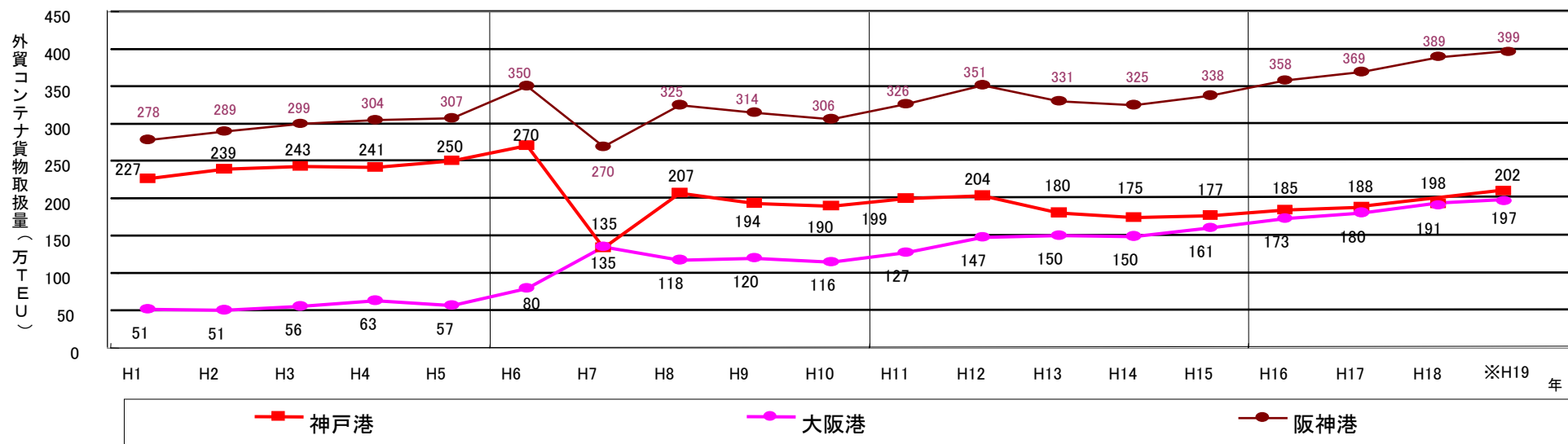
○環日本海側諸港の地域活性化に向けた連携・取り組み 17

○海上輸送の連携

- ・内航フィーダー輸送網の強化 7
- ・港湾における温室効果ガス削減施策の検討 15
- ・港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化の実現化調査 21
- ・運航サポート情報提供の実現に向けて 22
- ・環境にやさしいモーダルシフトの推進 =グリーン物流パートナーシップ推進事業= 23

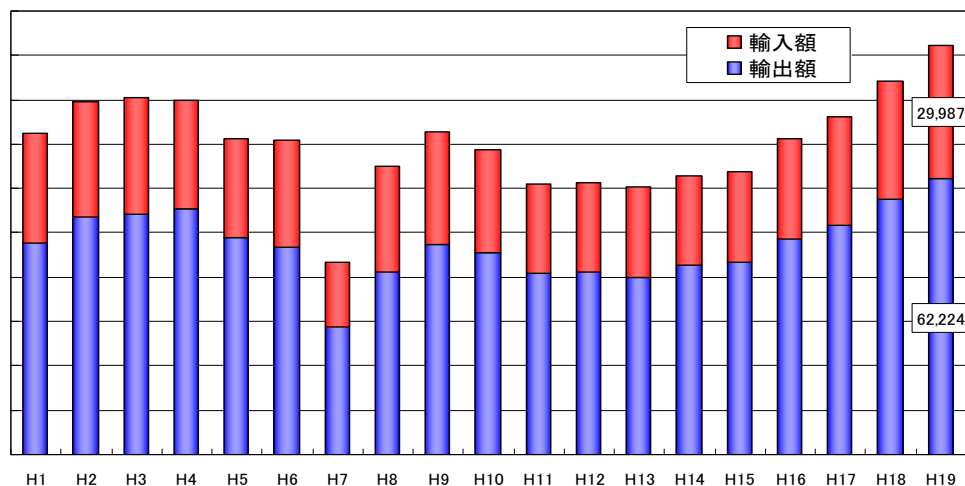
外貿コンテナ貨物量と貿易額

●阪神港の外貿コンテナ貨物量の推移（※平成19年は速報値）



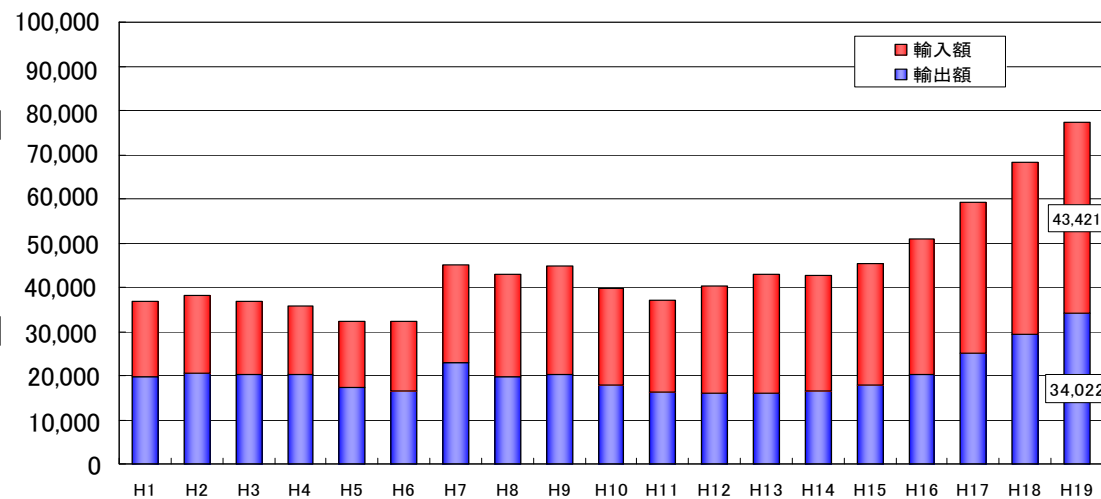
●神戸・大阪港の貿易額データ

神戸港貿易額推移



貿易額(億円)

大阪港貿易額推移



スーパー中枢港湾「阪神港」における高規格コンテナターミナルの整備

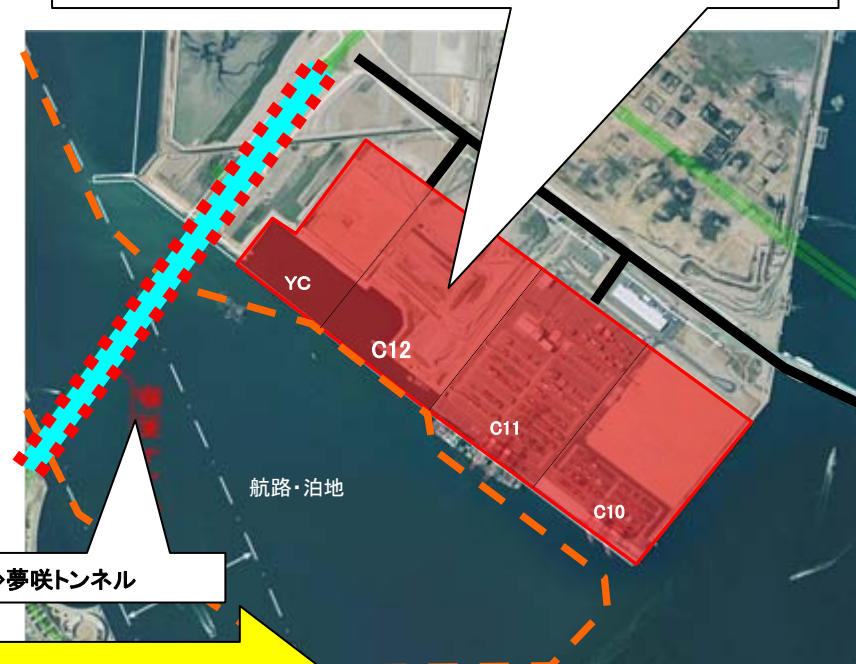
船舶の大型化への対応

◇PI2期高規格コンテナターミナルPC18
(平成21年度供用予定)



船舶の大型化への対応

◇北港南(夢洲)高規格コンテナターミナルC12
(平成21年度供用予定)



◇夢咲トンネル

神戸港

阪神港の連携強化！

大阪港

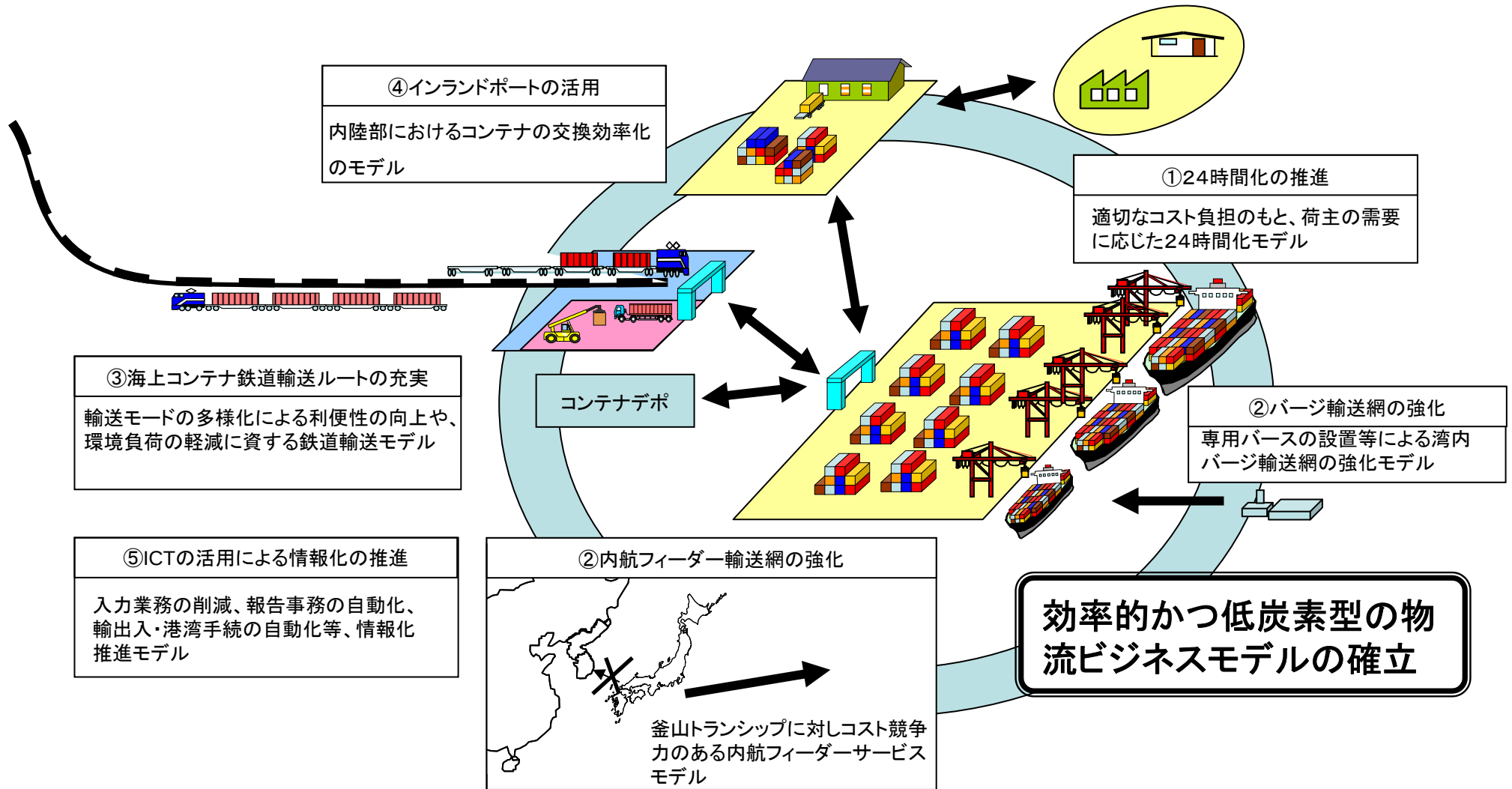
《スーパー中枢港湾プロジェクトの事業効果》

■ 目 標 — 世界トップクラスのコスト・スピード・サービスの実現 —

- ・ 港湾コスト ; 現状より約3割低減を目指します。
- ・ リードタイム ; 現状2日を1日程度まで短縮(シンガポール港と同レベル)。

～3年間の“目標達成型”モデル事業による効率的かつ低炭素型の物流ビジネスモデルの確立～
(経済団体等との共同プロジェクト)

施 策	具体的取組み	平成20 年度	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度
①コンテナターミナルの24時間オープンの実現に向けたモデル事業	○スーパー中枢港湾の主要ターミナルにおいて、適切なコスト負担のもとでの荷主の需要に応じたモデル事業の実施 (神戸港等)	実施体制構築	モデル事業			実現
②海外トランシップに対し競争力ある内航フィーダーサービス等の実現に向けたモデル事業	○内航フィーダー輸送網の強化 ・神戸港－中・四国 等 ○バージ輸送網の強化 ・京浜港－千葉港 ・大阪港－神戸港	実施体制構築	モデル事業			実現
③スーパー中枢港湾から内陸に向けた鉄道サービスの充実に向けたモデル事業	○海上コンテナ鉄道輸送ルートの充実 ・京浜港－内陸部	実施体制構築	モデル事業			実現
④空コンテナ輸送効率化のためのインランドポート活用モデル事業	○インランドポートの活用等による内陸部におけるコンテナの新しい流通システムの確立	実施体制構築	モデル事業			実現
⑤物流業務の徹底効率化に向けた情報化推進モデル事業	★港湾関連手続の簡素化・統一化 ★出入管理システムの構築 ○情報システム、電子タグ等の情報通信技術(ICT)の活用による事業者業務の徹底効率化及び手続の自動化	貿易手続改革プログラム 集中改革期間				
			施設整備・順次実現			
		実施体制構築	モデル事業			実現



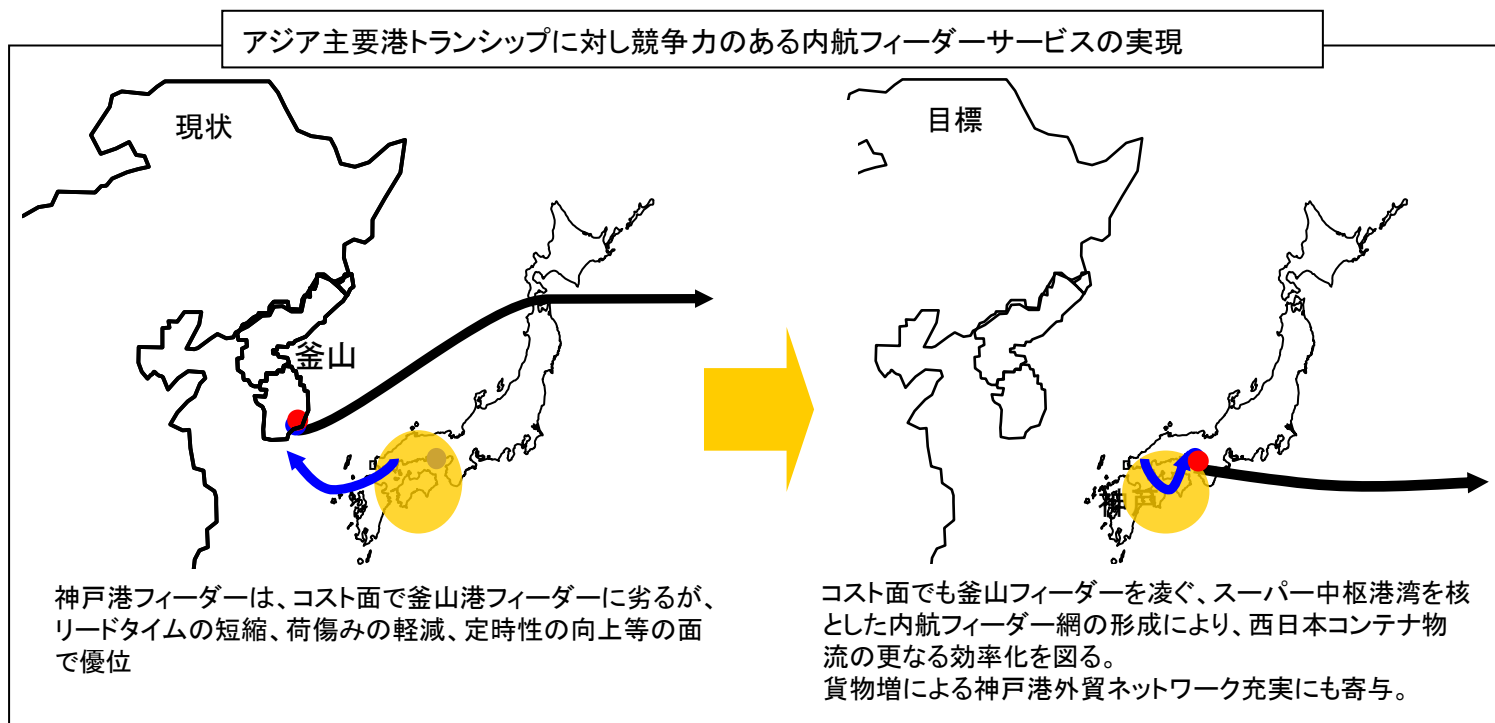
現状と課題

○近年、我が国発着のコンテナ貨物のうち、アジア主要港で積み替えられ諸外国へ輸送(トランシップ)される貨物量が増大しており、アジア主要港への依存度が高まっている。国内フィーダーは、アジア主要港でのトランシップに比べ、リードタイムの短縮や荷痛みの軽減、定時性の向上というサービス水準の観点では優位であるにもかかわらず、コストが高いことが課題。

具体的施策

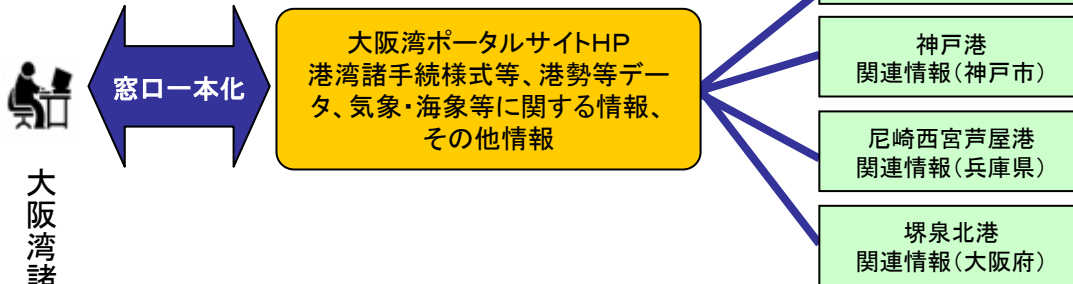
○釜山港トランシップに対し競争力のある内航フィーダーサービスを実現することを目標として、ターゲットとする航路・料金を具体的に設定した以下のモデル事業を実施。

- ・コンテナ輸送の内外貿の積替円滑化を促進する拠点の形成(ターミナルレイアウト・オペレーションの構築)
- ・釜山港等アジア主要港トランシップ貨物の国内フィーダー輸送への転換に対する支援



大阪湾ポータルサイトの開設

- 現状では各港が独自に提供している港湾サービス等に関する情報への大阪湾としての玄関口となるポータルサイトを開設し、情報提供面での一開港化を推進する。

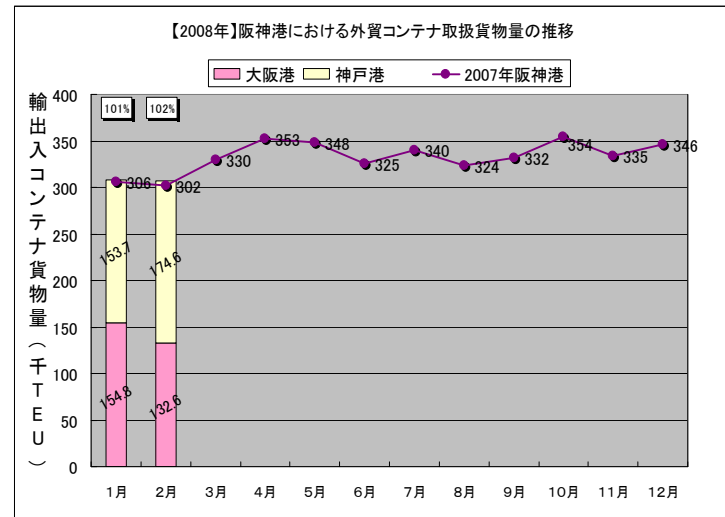
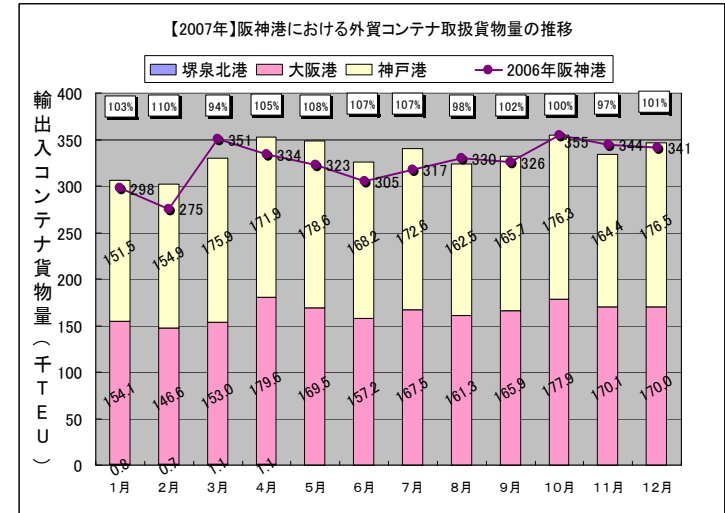


【大阪湾ポータルサイトH20.4.3開設】



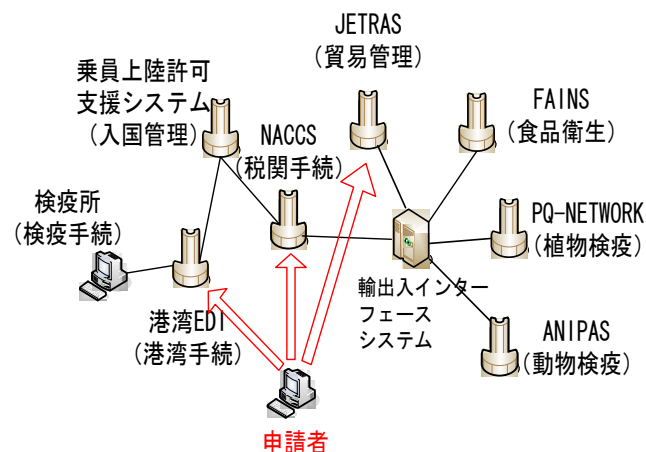
大阪湾統計データの提供

例) 大阪湾外貿コンテナ貨物量



基本方針 輸出入・港湾手続等に係る窓口の完全一元化

現状



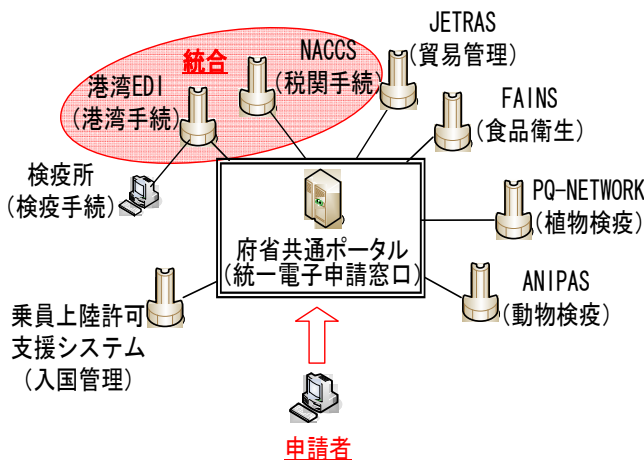
現行シングルウィンドウの課題

- × 申請窓口が複数存在
- × 各府省毎に申請者のID・パスワードを設定
- × 各システム毎ばらばらにヘルプデスクを設置
- × 各府省毎に入力項目や入力コード等を設定
- × 一部データが共用できない(反復申請が必要)

改善

各府省の壁を
越えた
一元化・共通化

平成20年10月 次世代シングルウィンドウ稼働



次世代シングルウィンドウで実現

- 申請窓口を一元化
- 申請者のID・パスワードを統一
- ヘルプデスクを一元化
- 入力項目名や入力コード等の共通化
- データを共用化(反復申請を回避)

追加

平成21年10月

現行2手続

電子化
対応済

■入出港届

■係留施設使用許可申請

11手続を追加

次世代シングルウィンドウに追加

■入港料減免申請

■入港料還付申請

■船舶運航動静等に関する通報

■フェリー・客船ターミナル施設使用許可申請

■荷役機械(ガントリー等)使用許可申請

■曳船使用願

■建物の類(上屋等)使用許可申請

■船舶役務用施設(給水・給油等)使用許可申請

■土地の類(荷さばき地/野積場等)使用許可申請

■廃棄物処理施設(廃油処理施設等)使用許可申請

■電気施設(冷蔵コンテナ電源等)使用許可申請

港湾管理者に手続の次世代シングルウィンドウへの一元化を引き続き要請

港湾管理者手続の更なる一元化を推進

独立行政法人通関情報処理センター
(NACCSセンター)
NACCS(税関手続)を運営

民営化

民営化したNACCSセンターが輸出入手続、
港湾関係手続等のシステムを一元的に運営

港湾利用者への情報提供の検討

【現状と課題】

海側の情報の荷主、港運事業者及び陸上運送事業者等の陸側の港湾の利用者への提供が確立しておらず、物流が非効率的

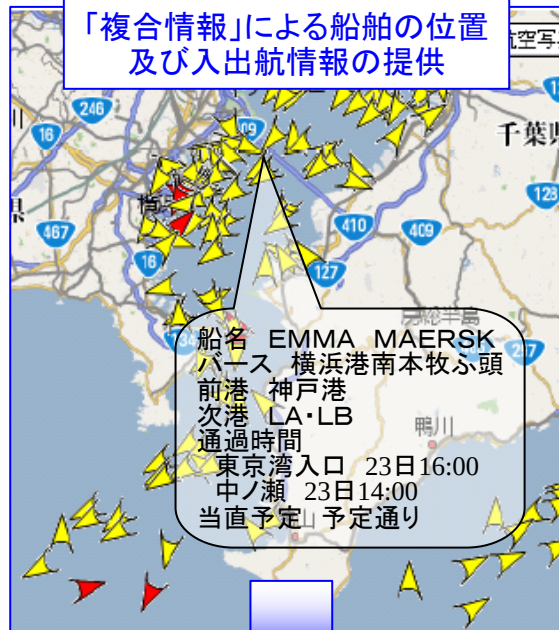
【実施内容】

AISデータと船舶動静情報を紐付けした「複合情報」及びWebカメラによる「ゲート前混雑情報」等陸側の港湾の利用者へ提供することで物流を効率化

港湾利用者（荷主、港運事業者、陸上運送事業者）への情報提供

利用者の
社内PC

「複合情報」による船舶の位置
及び入出航情報の提供



港運事業者及び
陸上運送事業者の事前準備が可能に

Webカメラによる
ゲート前混雑状況の提供



陸上運送事業者の効率的配車が可能に

利用者の
携帯電話

携帯電話への
自動メッセージ



港運事業者及び
陸上運送事業者の事前準備が可能に

港湾における出入管理システムの構築

コンテナゲート前の混雑の発生

東京港(大井埠頭)



平均待ち時間：50分

(H17. 12. 12~12. 24に実施したGPSを用いた調査による)

港湾ユーザー(トラックドライバー)の声

・あれだけ並ばされることは致命的であり、早く入って早く出たい

複数枚数の許可証



港湾ユーザー(トラックドライバー)の声

- ・一人当たり5~6枚の許可証を持たなければならなくなっている
- ・複数枚の許可証を持ち運ぶのが不便

なりすましの発生



2006年2月 横浜港 出入証不正入手

海外の出入管理事例

ロッテルダム港(オランダ)

- ・生体認証カードによる出入管理を1999年より実施



フェリックスストウ港(英国)

- ・生体認証カードによる出入管理を2005年より実施

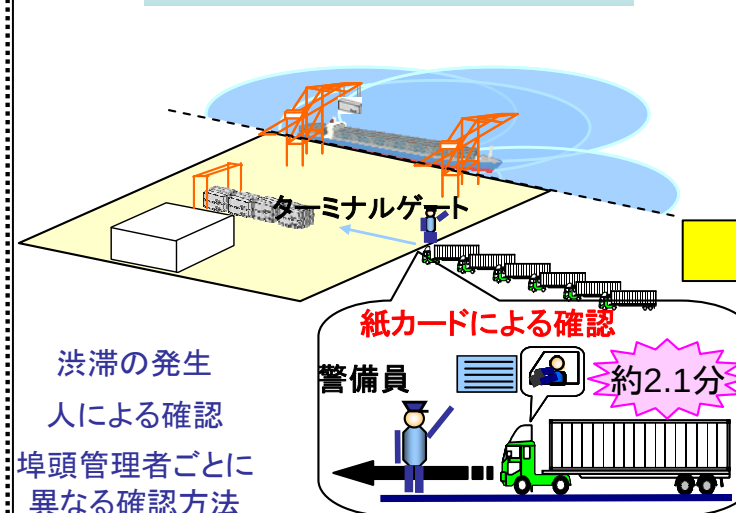
オーストラリア

- ・MSIC(海事保安身分証)を2007年1月1日より導入

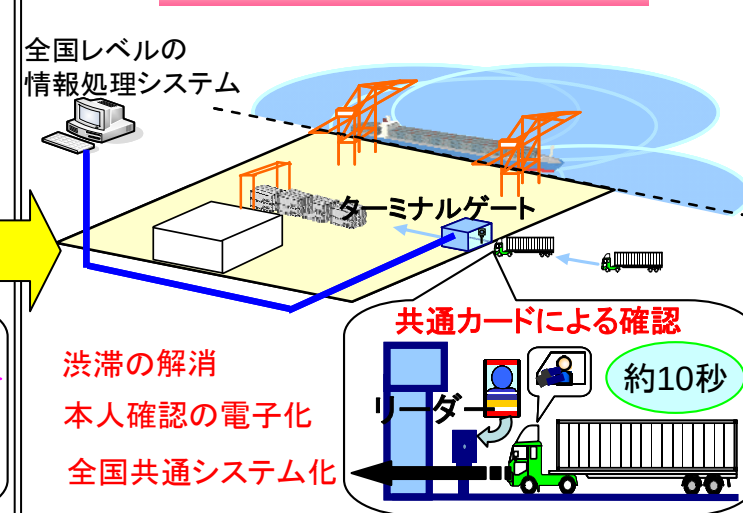
米国

- ・TWIC(運輸労働者身分証(生体認証カード))を2009年1月1日までに全港で導入することを義務付け
- ・2007年10月に登録開始

現在のイメージ



導入後のイメージ



大阪湾ベイエリア活性化方策の検討

1. 現状と課題

大阪湾ベイエリアでは、近年、大手家電メーカーが相継いで薄型テレビのパネル工場を新規立地・増設するなど、近畿経済を牽引する重要なエリアとして再認識されている。また、産業活動だけでなく、地球環境・エネルギー問題への貢献や防災機能の確保等、様々なニーズがベイエリアに期待されており、限られた空間の中で多くのニーズの調和を図り、全体として整合の図られた機能的かつ快適で次世代へ継承できる空間へと変革していくことが求められている。

2. 検討内容

本検討では、大阪湾ベイエリアの活性化のため、地球環境・エネルギー問題や防災等との調和を図りつつ、企業の立地促進に向けた土地需要・利用方策、国際物流の効率化方策、広域連携方策について検討を行い、大阪湾ベイエリアの活性化のみに留まらず、関西全体の発展に繋がる検討を行う。

3. アウトプット

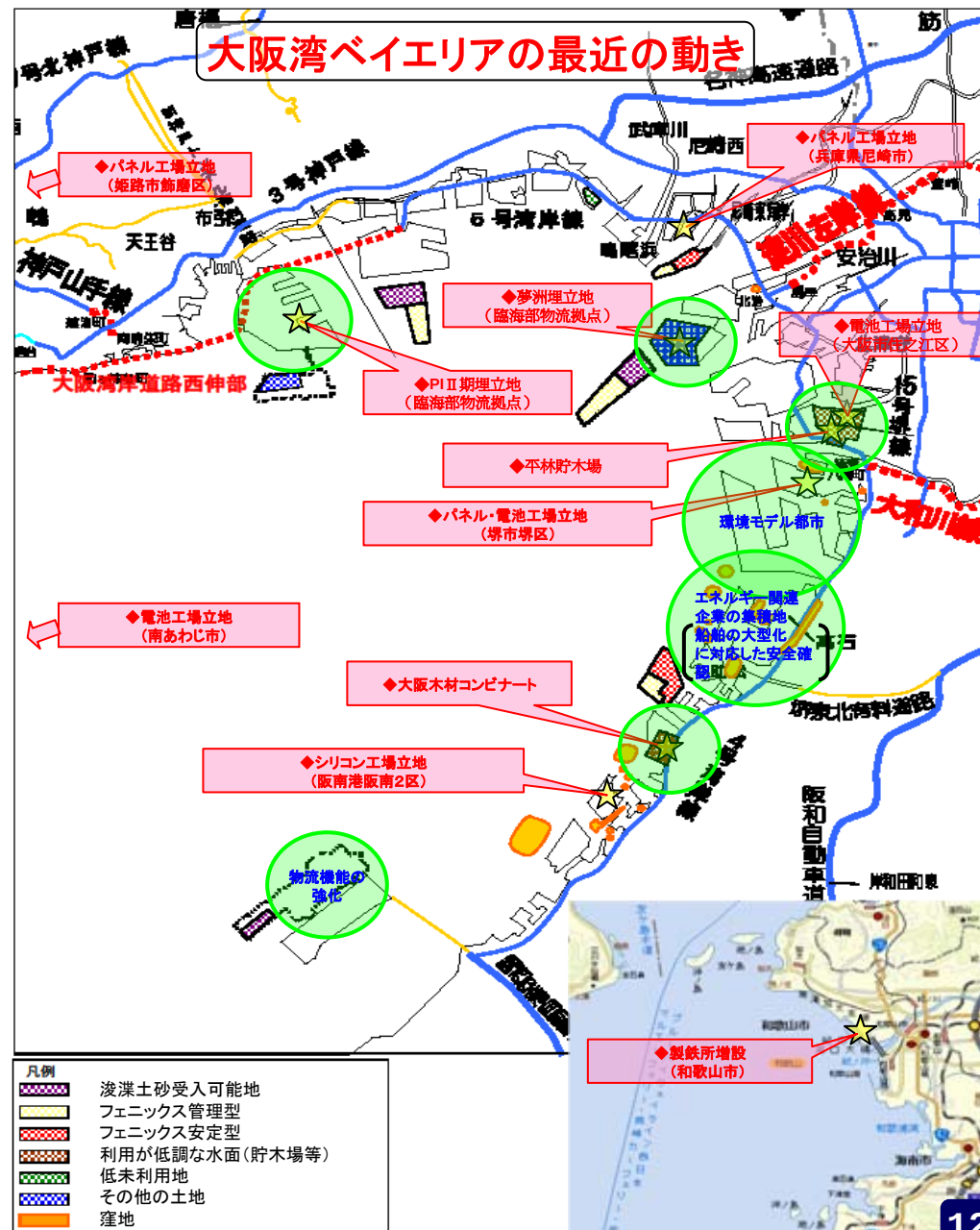
- 企業ニーズを踏まえた産業集積のあり方の検討、高度利用の方策検討
○国際物流の効率化に向けたインフラ整備、広域連携方策等

4. 検討の進め方

- ①現況調査(平成20年11・12月頃)
・既存検討結果の収集・整理、及び企業ヒアリング・アンケートの実施
- ②委員会の開催(3回開催：平成20年12月頃から平成21年3月頃)
・大阪湾ベイエリアの土地利用ニーズ、課題の整理
・アンケート結果の報告、立地企業からの意見収集
・ベイエリア活性化案の検討・取りまとめ
- ③今後の展開(平成21年度以降)
・検討結果を踏まえた具体的な取り組みの実施

5. 委員会の構成

- (有識者) 神戸高専:黒田勝彦、兵庫県立大:加藤恵正、神戸国際大:中村智彦、
京都経済同友会:上村多恵子、日本政策投資銀行:深井勝美
- (行 政) 近畿地方整備局、近畿経済産業局、近畿運輸局、神戸運輸監理部、
大阪府、兵庫県、和歌山県、大阪市、神戸市、堺市
- (経済界) 関西経済連合会、大阪商工会議所、神戸商工会議所、堺商工会議所、
尼崎商工会議所、和歌山商工会議所、姫路商工会議所



関西の港湾活動の事業継続計画（BCP）策定に向けた検討（案）

－ 関西の産業活動を支える空港、道路とも連携 －

目 標

災害時における港湾機能継続のための広域協働体制（港湾活動のBCP）を構築し、港湾活動の維持・早期復旧を目指す。

- 港湾物流の特殊性から、港湾の機能継続は、港湾（航路、岸壁等）の機能、海運事業者や港湾運送事業者の機能、税関・出入国管理・検疫（CIQ）の機能、港湾に接続する主要道路の通行機能が整って、初めて継続を確保することが可能。
- このため、大規模災害発生時において、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できる仕組みを作り、企業の参加も得た、港湾活動の事業継続計画（BCP）の策定に向けた検討を行う。

今後の進め方

（H19年度）

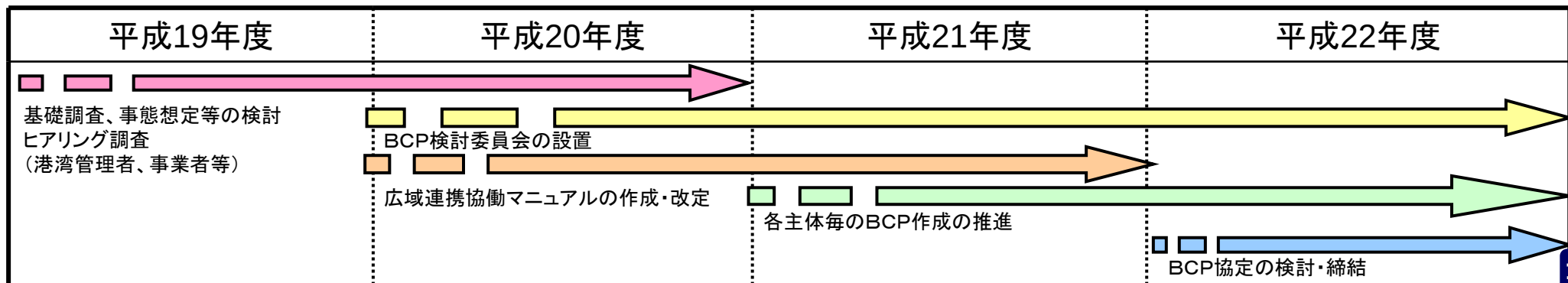
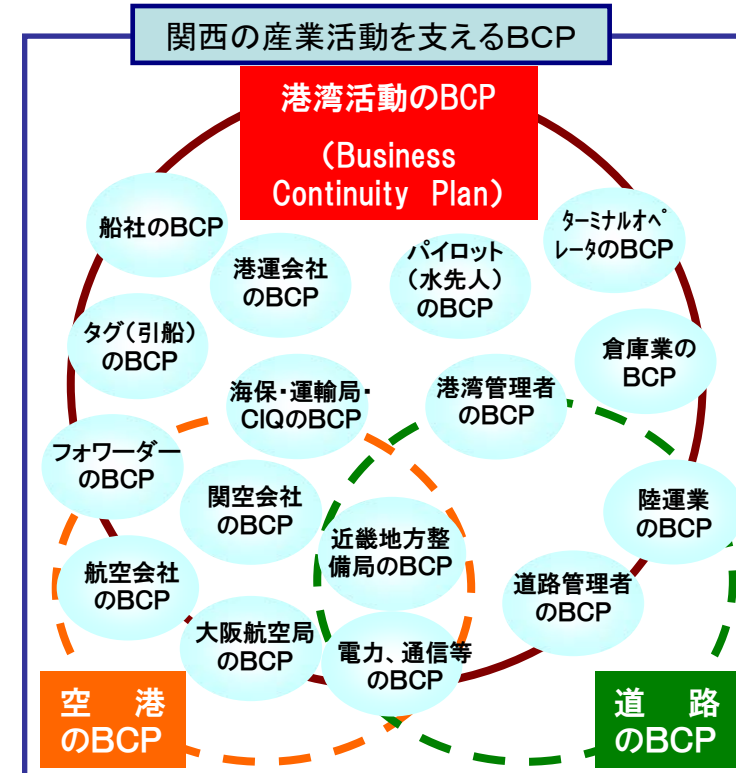
- ・基礎調査、ヒアリング調査の実施、事態想定等の検討等

（H20年度）

- ・広域連携協働マニュアル（案）の作成。
- ・「関西の港湾活動の事業継続計画（BCP）」策定にむけた委員会の設置。

（H21年度～）

- ・広域連携協働マニュアルの改定
- ・各主体毎のBCP作成の推進
- ・BCP協定の検討・締結



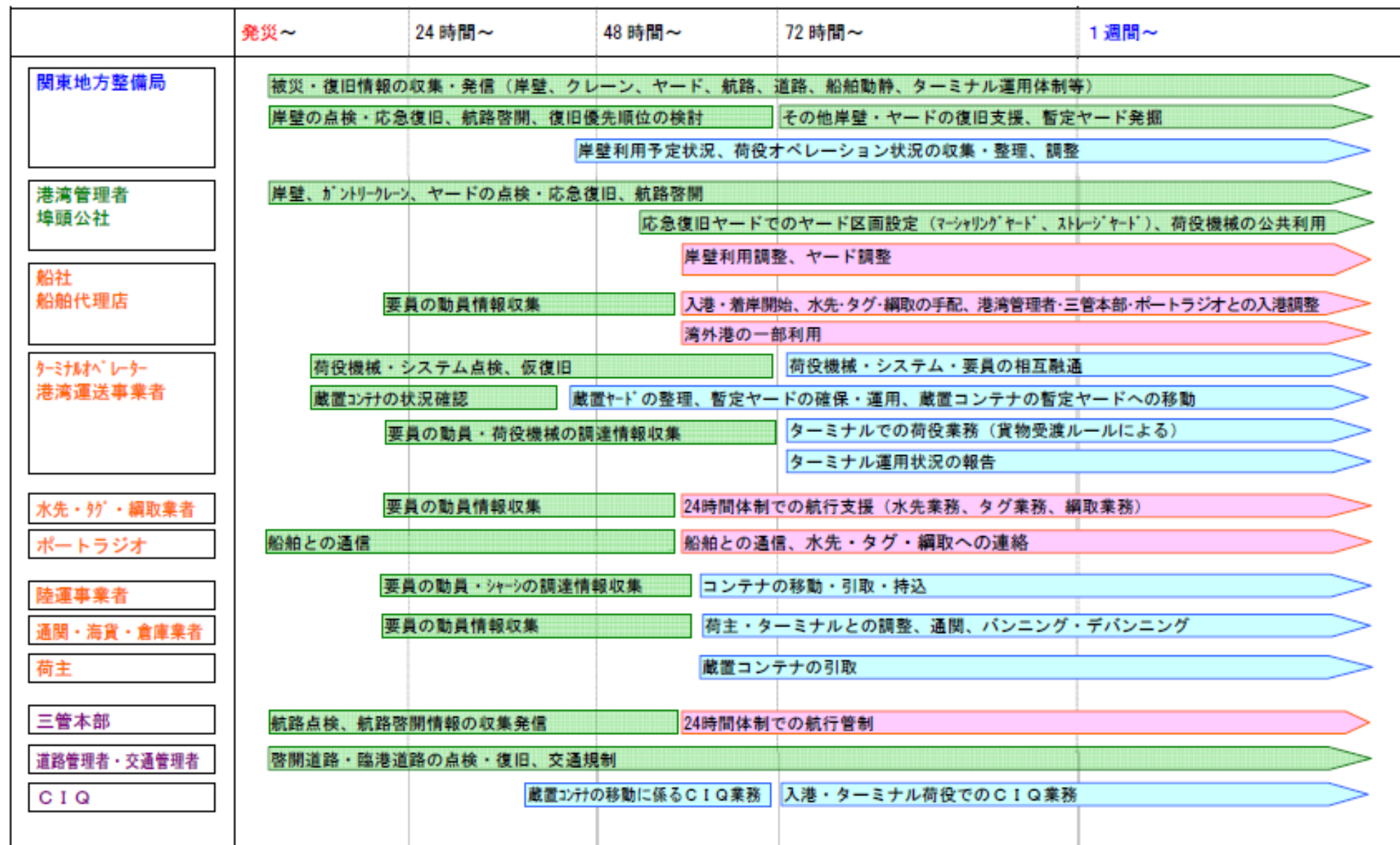
関西の港湾活動の事業継続計画(BCP)策定に向けた検討(案)

ー 東京湾におけるBCPに基づく関係者の活動フローのイメージ ー

体制構築、応急復旧関連

着岸・航行支援関連

荷役オペレーション関連



港湾における温室効果ガス削減施策の検討

●大型フェリー等陸電システム導入に関する検討

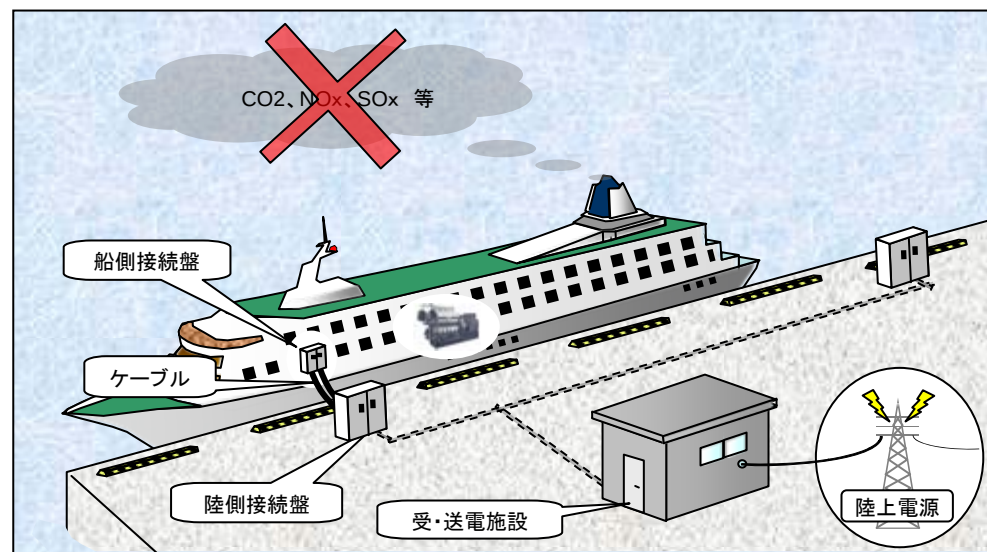
1. 目的

停泊中の大型フェリー、RO-RO船のディーゼル発電機の使用状況、燃料使用量等を調査するとともに、これら大型フェリー等が停泊中に必要な電力を陸上施設から供給する設備を導入するための諸条件等の調査、燃料節減効果等を検証し、具体的な導入方策等を検討することにより地球温暖化ガスの排出量の削減と事業の合理化に資することを目的とする。

2. 実施項目

- 停泊中の大型フェリー等の発電機使用状況等の把握・分析
- 港湾施設等の陸上の電力供給施設等の現状の把握
- 陸電システム導入に向けた課題及び促進策の検討

船舶版アイドリングストップの検討



接岸中の船舶が必要とする電力を陸上から供給し、船舶のエンジンを停止することで、船舶からの排出ガスを削減し、大気環境の改善を図るものです。

舞鶴港利用促進に向けた取組み

国

連携

京都府・舞鶴市

①「京都舞鶴港振興に向けた懇話会」の開催(国・京都府)

- H20. 7.27に最近の京都舞鶴港の動向に関係者で再確認するとともに、今後の利用振興について意見交換を行うことを目的として懇話会を開催

②使いやすい京都舞鶴港の実現

- ・「舞鶴港利用促進連絡調整会議」による取組

- 国の関係機関等からなる調整会議を設立し、使いやすい京都舞鶴港を実現するための具体的な取組を実施
- スケジュール(案)
 - H20. 7.24 会議設置
 - H20 秋 利用者ヒアリング、地元要望・各機関取組報告
 - H21～22春 シベリア鉄道を活用したシー&レールの社会実験等を受け具体的な振興策の検討

- ・対象企業の現地見学会の開催
- ・舞鶴港セミナーの開催(地元と共催)
- ・シベリア鉄道を活用したトライアル実験への支援

③輸出入・港湾関係諸手続の統一化・簡素化の推進

- ・次世代シングルウィンドウ稼働(平成20年10月予定)
- ・諸手続の一元化の推進(平成21年10月予定)

④道路ネットワーク網の構築

- ・多目的国際ターミナルと舞鶴若狭自動車道を連結する臨港道路ネットワークの構築

②コンテナ航路の拡充

- ・コンテナ航路の拡充に向けて複数船社に対し働きかけ

③新たな貨物需要の掘り起こし、ポートセールスの実施

- ・荷主企業相談会の開催
- ・貨物需要掘り起こしのための新たな支援策の検討
- ・舞鶴港振興会による補助金制度を創設
- ・京都市内インランドデポ(陸上輸送費無料)の活用
- ・約2,000社に企業訪問を実施(H19年度)
- ・舞鶴港利用に有利性のある企業に対し利用誘導

④効率的な埠頭運営の検討

- ・「はばたくみなとまいづる恵みのプラン」策定委員会の中にWGを設置し検討中(H18.9.～)

連携

関西経済連合会

環日本海ゲートウェイ機能強化検討会議(平成20年6月3日設置)

●参加者

関経連、近畿地方整備局、近畿経済産業局、
近畿運輸局、府、市、舞鶴港振興会

●検討テーマ

- ①舞鶴港の機能強化方策
- ②TSR輸送の促進
- ③物流・人流需要創出方策



10/13(祝・月) シンポジウム「変わる！！環日本海国際物流」 事後報告 (イメージ)

PROGRAM プログラム		
14:00	開 場	
14:30	開 演	
◆行政報告	宿利 正史	国土交通省国土交通審議官
◆基調講演	「最近の北東アジアと日本海横断国際フェリー」	
	三橋 郁雄	(財)環日本海経済研究所特別研究員
◆パネルディスカッション	「変わる！！環日本海国際物流」	
◆パネリスト:	上村 多恵子	(社)関西経済同友会幹事
	黒田 勝彦	近畿国際物流戦略チーム幹事会座長 近畿大学工学部教授
	須野原 豊	国土交通省港湾局長
	友永 隆浩	三井物産戦略研究所企画推進部長
	柳井 雅也	北陸地域国際物流戦略チーム座長 北陸地方経済局
	山田 啓二	京都府知事
◆コーディネーター:	三谷 茂	京都新聞社解説委員
16:40	終 演	

【主催】 近畿国際物流戦略チーム、北陸地域国際物流戦略チーム

【後援】 国土交通省、日本海にぎわい・交流推進ネットワーク、京都府、興南市、京都新聞社、KBS京都

行政報告にて
宿利国交審



基調講演
三橋 郁雄氏



パネルディスカッションの状況



1. 調査団の趣旨

- 環日本海地域の経済発展のなかで、ロシア極東をはじめ北東アジアは、関西との経済交流および貿易の拡大が期待されている。
- そこで、北東アジアの対岸にある関西の玄関港としての舞鶴港の活性化方策の検討の一環として、資源・エネルギー分野をはじめ、ロシア極東と関西の間の貿易拡大の可能性を調査する。
- また、関西の日本海側港湾を拠点とするTSR(シベリア鉄道)輸送の促進に向けて、ロシア極東現地において、港湾からの積み替え、保税転送、鉄道輸送の事情を調査するとともに、関係機関と意見交換を行う。
- あわせて、関西国際空港のプロモーション、ロシア極東からのインバウンド客誘致のための関西観光プロモーションも行う。



2. 調査団の参加メンバー

- | | |
|-------------|-----------|
| ● 合同製鐵(株) | ● 京都府 |
| ● 三井物産(株) | ● 舞鶴市 |
| ● 鴻池運輸(株) | ● 舞鶴港振興会 |
| ● (株)島津製作所 | ● 関西経済連合会 |
| ● 関西国際空港(株) | |

計10名



ボストチヌイ港(シベリア鉄道輸送の基点)

3. 調査団の行程

1日目 9/8 (月)	関西国際空港発(ウラジオストク航空806便、16:30発) [飛行時間2時間] ウラジオストク空港着(20:30) 【ウラジオストク泊】
2日目 9/9 (火)	沿海州地方行政政府、沿海地方商工会議所訪問 ウラジオストク市内視察(ウラジオストク駅、フェリーターミナル、商業施設等) 在ウラジオストク日本国総領事、ウラジオストク日本センター所長と懇談 【ウラジオストク泊】
3日目 9/10 (水)	ウラジオストク発、ナホトカへ移動(専用バス) ナホトカ市行政政府訪問、ナホトカ商業港訪問・視察 【ナホトカ泊】
4日目 9/11 (木)	船舶航行安全管理センター視察、太平洋パイプライン終点のコジミノ湾遠望 ボストチヌイ港訪問・視察、ナホトカ・ボストチヌイ駅視察 ナホトカ発、ウラジオストクへ移動(専用バス) 【ウラジオストク泊】
5日目 9/12 (金)	ウラジオストク航空訪問、ウラジオストク空港視察 ウラジオストク空港発(ウラジオストク航空805便、15:00発) [飛行時間2時間] 関西国際空港着(15:00着)

4. 調査団のまとめ

- ・ロシアは、近年、資源エネルギービジネスの発展を基にした経済成長が著しい。ロシア極東においても、ウラジオストクの街中で商業施設、マンションなどの大規模な建設が至る所で見られ、好調な経済の波及がみられる。
- ・日本の製品や産品がウラジオストク市内のマーケットで多数陳列されており、品質への信頼は高い。日本国内価格の3倍～4倍以上するものが、富裕層を中心に販売は好調とのことである。今後も日本からの輸入需要が高まるのはまちがいない。
- ・ロシアの商慣行の複雑さ(人脈がモノをいう、モスクワ経由の流通体制等)や通関手続の非効率、関税率の高さなどの課題はあるが、現地パートナーと一緒にになったアンテナショップの取り組みから始めることは有望であると考える。
- ・ポストチヌイ港については、国家戦略の下、シベリア鉄道輸送と結びついた近代的な港湾インフラが整備されており、港湾の24時間稼働も実現している。今後、港湾特区にも指定される予定である。近辺のコジミノ湾に建設される太平洋パイプラインプロジェクトが実現すれば、石油などの資源エネルギーの積み出し港としての役割も飛躍的に高まる。
- ・課題は多いものの、関西の日本海側港湾について、成長するロシア極東との地理的な近接性を活かし、日本製品や日本産品の輸出拡大を推進するとともに、ポストチヌイ港への直行航路開設によるシベリア鉄道を活用した効率的な国際物流ルート開拓に取り組む必要があると認識した。

港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化の実現化調査

【経緯】

- ・平成18年度、大阪港～神戸港をモデル地区として港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化調査(実証実験を含む)を実施
- ・平成19年度においては、関係事業者と港運はしけを取りまく環境について検討を実施。

【目的】

- ・平成20年度において、港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化の実現の可能性とその為の方策について調査・分析し、モデル事業の構築を図る。

課 題

- ・タイムリーな輸送【ニーズに応じた輸送】
- ・コスト【付加コスト(ショートドレー等)の発生】
- ・需要の拡大、乗組員の高齢化等はしけを取りまく環境整備

港運はしけによるコンテナ輸送の実現のためには、
コストと所要時間が大きなキーポイント

調査内容

- ・専用はしけの新造・投入の具体的方策の策定
- ・ターミナル事業者等の輸送ニーズに対応した具体的方策の策定
- ・はしけを取りまく環境整備の実現
- ・効率化実現の可能性、モデル事業の構築

海上輸送へのモーダルシフトによる環境負荷低減
隣接するスーパー中枢港湾の連携強化



*** 港運はしけによるコンテナ輸送の具体的実現 ***

大阪湾における船舶運航サポート情報提供の実現に向けて

港湾の国際競争力の強化を図る諸施策の実施等により航行船舶の増加が見込まれる中、安全で効率的な船舶交通環境の構築が課題となっており、平成19年8月に「大阪湾船舶運航サポート情報提供推進会議」を設置し、海域利用者の相互協力による安全、効率的な船舶運航を情報面から支援する体制の在り方を検討し、平成19年12月に検討結果の取りまとめた。

検討結果

短期的な整備体制

- ・漁船操業情報等の提供を優先的に整備する。
- ・海域利用者の相互協力による情報収集・発信体制を目指す。
- ・海域利用者の現存設備、施設及び体制を最大限に利用する。
- ・海域利用者が通常業務の中で事業に参加、協力する方向で事業計画を立てる。

長期的な整備体制

将来を予測するには不確定な要素が多く、また、市場開拓に一定の期間が必要であること等を勘案し、今後5年間で調整期間とし市場調査を行い検討を重ねる必要がある。次図は、情報発信を一元的に行う長期的な整備イメージを示したものである。

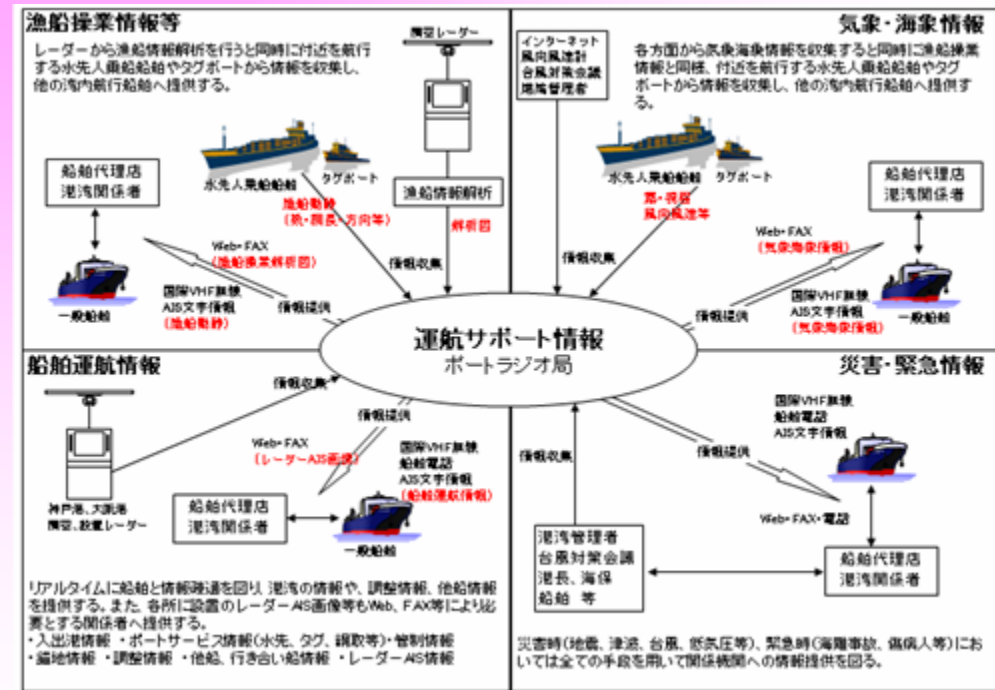
<事業内容>

「漁船操業情報」と「大阪湾全域レーダー画像」の2つの情報提供に絞って事業を計画することが適当。

海域利用者等で構成する協議会を設置し、平成20年4月の事業化を目指す。

事業化目指した動き

平成20年4月1日付けで海運会社、水先人、漁業者団体、港湾管理者、関西国際空港などの海域利用者で構成する「大阪湾運航サポート協議会」が設立され、事業化を目指した検討を開始。9月26日に第1回総会を開催し、会員の相互協力による事業化を目指した活動を開始。



5年間程度を調整期間として調査を実施する必要がある。

環境にやさしいモーダルシフトの推進 = グリーン物流パートナーシップ推進事業 =

- ・平成20年度募集では、関西地区から普及事業に、第1次募集に5件、追加募集に3件の応募があり、8件すべて推進決定された。
また、平成20年10月17日から11月12日までの間、2次募集を行う。
- ・(社)鉄道貨物協会・大阪地方通運業連盟・近畿経済産業局と共同で、グリーン物流セミナーを10月16日に開催した。

- ・目的: 関西において、物流分野におけるCO2排出削減に向けた 荷主企業と物流事業者の連携、協働による取組を支援し、グリーン物流パートナーシップ推進事業の普及・促進を図る
- ・構成: 学識経験者・経済団体・荷主団体・物流団体・地方公共団体・関係機関の委員
- ・会長: 長坂悦敬(甲南大学経営学部教授)
- ・事務局: 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 (18年1月設置)

- 【普及事業】
- ・モーダルシフト、共同輸配送、3PL、物流拠点集約などの普及事業の支援、事案の募集、受付、評価、優先順位付け

優先順位付け、
全国版に提出

全国版グリーン物流パートナーシップ会議 <http://www.greenpartnership.jp/>

- 【普及事業 予算: 17億円程度 (NEDOへの申請見込額)】
- ・申請事案の評価、事業認定
- 【ソフト支援事業 予算: 1.5億円程度】
- ・問題点・対応策を調査することによりプロジェクトの創成を支援

平成20年度関西グリーン物流パートナーシップ普及事業 認定案件一覧

	事業の名称	事業概要	申請者・パートナー
1	パートナーシップによる「特殊鋼」の「兵庫県姫路市～秋田県秋田市」間輸送を鉄道へモーダルシフトすることによる省エネルギー事業	従来は、姫路市～秋田市間の「特殊鋼」の輸送については、27tセミトレーラで行っていたが、これを鋼材運搬専用コンテナによる鉄道貨物輸送へモード転換することにより、環境負荷の低減を行う。	山陽特殊製鋼(株) (株)浜田運送
2	新宮港を利用した内航フィーダー輸送の転換によるCO2削減及び省エネルギー事業	従来は、大型外航船で輸入している「製紙原料のチップ」については、大分県佐伯港及び大阪阪南港に陸揚げし、その後、内航船に積み替えて紀州工場のある鶴殿港へ遠距離移出していたが、新宮港にラフタークレーンを導入し、佐伯港及び阪南港から遠距離移出していた貨物を新宮港で直接取り扱うことで、内航距離を削減することにより環境負荷の低減を行う。	新宮港埠頭(株) 紀州製紙(株) 大阪機船(株)
3	工場からの住宅建築現場への小型車直送から大型車による現場近隣のサテライトセンターへの幹線配送と現場配送に変更することによる省エネルギー事業	従来は、つくば工場から神奈川エリアの建築現場への「ハルニー等の住宅エクステリア商品」の輸送については、小型車で直送していたが、現場近隣のサテライトセンターへ大型車(10t車)を用いて一括配送し、そこから小型車で現場へ運ぶ方法に変更する。幹線輸送に纏めることにより全体での輸送距離を短縮しCO2の削減を図る。	大和物流(株) ダイワラクダ工業(株)
4	パートナーシップによって「発泡プラスチック」の輸送拠点を集約することによる省エネルギー事業	従来は、天理工場で製造される「発泡プラスチック」を保管する輸送拠点は3箇所に分散しており、各々別にトラック輸送していたが、新拠点を建設し、輸送拠点を一箇所に集約することにより、輸送距離削減による環境負荷低減を行う。	センコー(株) 積水化成工業(株) オリックス自動車(株)
5	パートナーシップによって「牛乳、ヨーグルト類・乳製品」の「関東・中部・関西～九州」間輸送を海運へモーダルシフトすることによる省エネルギー事業	従来は、「牛乳・ヨーグルト類」は関西工場と九州工場間を、「乳製品類」は関東・中部・関西の工場若しくはストックポイントから九州の出荷拠点に、各々別の10t等大型トラックで社内転送していたが、これを海運へモーダルシフトすることにより、環境負荷の低減を行う。	明治ロジテック(株) 明治乳業(株)
6	パートナーシップによって「空調機」の輸送拠点を集約することによる省エネルギー事業	従来は、滋賀製作所内倉庫及び周辺倉庫から、大阪・愛知の各配送センターを経由し、全国へ配送していた「空調機」の輸送を、滋賀製作所内倉庫及び新設倉庫から、配送センターを経由せずに直接全国へ配送することにより、配送距離を低減させる。併せて、滋賀製作所周辺に分散していた周辺倉庫を、新設倉庫に集約することにより、輸送距離を低減させる。	ダイキン工業(株)・センコー(株) 伏見運送(株)・協同リース(株) 三井住友ファイナンス&リース(株)
7	パートナーシップによって「キリンビール製品」の滋賀工場～福岡工場間輸送を海運へモーダルシフトすることによる省エネルギー事業	現在、「滋賀工場～福岡工場」間をトラック輸送している「ビール製品」の輸送を、大阪南港～新門司港フェリー航路を活用した海上輸送にモーダルシフトするとともに、輸送車両を15tトラックから20tトレーラーへと大型化して運行回数を減少させる。	(株)名門大洋フェリー キリン物流(株) フェリックス物流(株)
8	パートナーシップによって「食用油脂」の「埼玉県～和歌山県」間輸送の「トラック」を大型化することによる省エネルギー事業	現在、「食用油脂」の輸送において、「10tタンクローリー車」から「20tタンクコンテナ積トレーラー」へ輸送機材の大型化をすることにより、環境負荷の低減を行う。	築野運輸(株) 築野食品工業(株)