

国際物流戦略チーム  
第4回本部会合決定短期対応施策 フォローアップ(案)

平成21年10月1日  
国際物流戦略チーム第12回幹事会  
資料2

国際物流に関する課題		第四回本部会合(平成20年3月7日)に決定した短期対応施策及び提言2007での提言事項	進捗状況	第12回幹事会(平成21年10月1日)時点における進捗状況	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	スーパー中樞港湾「阪神港」としての機能充実のため、平成19及び20年度の実施に向け、以下に取り組む。  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。  2. スーパー中樞港湾阪神港におけるターミナル一体運用による効率化を促進。  3. 24時間のターミナル運営を支援する施設の整備  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洲トンネルの早期整備。  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)。		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成22年早々に神戸港ポートアイランドⅡ期地区コンテナターミナル(-16m)が供用開始予定。</li> <li>○ 平成21年10月に大阪港夢洲地区コンテナターミナル(-16m)が供用開始予定。</li> <li>○ 平成17年10月から阪神港において、阪神港スーパー中樞港湾社会実験(IT化による3ターミナル一体運用)を実施し、3ターミナルの一体運用によるコストの低減及びリードタイムの短縮効果を確認。今後、大阪湾広域IT研究会を活用し、ターミナル一体運用による効率化に向けて、必要な情報インフラ整備の検討を行うとともに、その整備主体について検討を進める。</li> <li>○ 平成19年4月に大阪港において、夜間検査施設等のターミナルの24時間フルオープン運営を支援する施設が供用開始。</li> <li>○ 平成19年度から神戸港において、コンテナターミナルのゲートオープン時間拡大等に向けた長期間の取組を実施中。</li> <li>◎ 平成21年8月に大阪港の夢洲トンネルが開通。</li> <li>○ 平成18年2月にコンテナターミナルの再編等について神戸港の港湾計画を改訂。</li> <li>○ 平成18年11月にコンテナターミナルの再編等について大阪港の港湾計画を改訂。</li> </ul>	近畿地方整備局、近畿運輸局、神戸運輸監視部、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、「スーパー中樞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>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成21年度から神戸港において内航フィーダー輸送網の強化を図るために、具体的な目標を設定したモデル事業を実施中であり、その達成に向け官民一体となって取り組む。</li> <li>○ 平成18年度から大阪港～神戸港をモデル地区としてスーパー中樞港湾を構成する近接港湾間のコンテナ物流の高度化を図るため、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。19年度には関係事業者と港運はしけを取りまく環境についての検討を実施。20年度には、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・分析するため、2回の実証実験を実施。</li> </ul>	近畿地方整備局、大阪市、神戸市、近畿運輸局、神戸運輸監視部、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掘り起こし、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>・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>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 大阪湾諸港の一開港化については、地元関係者による合意形成をはかるとともに、平成19年6月の船舶交通に関する調査検討委員会において、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。しかし、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に取り組む。</li> <li>○ 平成19年12月に、関係省庁が連携して関係政令を改正し「大阪港」、「尼崎西宮芦屋港」及び「神戸港」を「阪神港」に統合することにより一開港化を実現。</li> <li>○ 関西経済の活性化の観点から、大阪湾諸港の更なる利便性の向上を図り、国際競争力を強化するため、4港湾管理者(大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市)が連携して、複数港に連続寄港する外航定期のコンテナを取り扱う船舶を対象に、入港料低減のインセンティブ制度を平成19年4月1日より導入。</li> <li>○ 平成18年5月に近畿地方整備局、神戸市、大阪市の間で、「スーパー中樞港湾「阪神港」における大規模災害時の港湾施設の相互利用に関する協定」を締結。今後、迅速・効果的な相互利用体制の確立を図るため連絡調整会議の設置に向け取り組む。</li> <li>○ 平成20年度から関西の港湾活動の事業継続計画(BCP)策定を目指し、「大阪港における港湾活動BCP検討委員会」において検討を開始。</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、大阪湾諸港連携推進協議会)
	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>・スーパー中樞港湾「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、岸壁の直賃しに向けた調整を行う。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 埠頭公社の民営化にかかる法律を改正(平成18年5月公布、同年10月施行)するとともに、18年度に法改正に係る所要の税制特別措置を創設(登録免許税、不動産取得税、固定資産税、都市計画税)。平成20年度に税制特別措置の適用期間を2年延長(固定資産税、都市計画税)。</li> <li>○ 今後、神戸港・大阪港両埠頭公社において、民営化等の埠頭公社改革に向け取り組みを進める。</li> </ul>	近畿地方整備局、大阪市、神戸市
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			<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成17年10月から阪神両港において阪神港スーパー中樞港湾社会実験(IT化による3ターミナル一体運用)を実施し、3ターミナルの一体運用によるコストの低減及びリードタイムの短縮効果を確認。今後、大阪湾広域IT研究会を活用し、ターミナル一体運用による効率化に向けて、必要な情報インフラ整備の検討を行うとともに、その整備主体について検討を進める。</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、関西国際空港、海運関係事業者団体等
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパー中樞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>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成18年度に港湾物流情報プラットフォームの実現に向けたSCMモデル事業を参加企業と協力して実施。</li> <li>○ 平成18年度から大阪湾広域IT研究会において、大阪湾諸港の一体的運用、機能・サービスの向上面からサポートするためのITの活用方策の具体化に向け検討を進めるとともに、20年4月から大阪湾諸港の一開港化の実現を受け、広域連携の更なる充実・深化、港湾サービスの強化を支援する大阪湾ポータルサイトを運用開始。</li> <li>○ 平成20年10月に次世代シングルウィンドウ(NACCSと港湾EDIの統合)、統一電子申請窓口である府省共通ポータルが稼働。21年10月に次世代シングルウィンドウへ港湾管理者手続きの11手続きを機能追加し港湾関係手続きの効率化を図る。</li> <li>○ 平成19年2月に神戸港で輸出の実入コンテナ搬入業務に関し、搬入表を電子化する実証実験を実施した。</li> </ul>	近畿地方整備局、関西経済連合会、大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市(大阪湾広域IT研究会)、日本船主協会、外国船協協会、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

国際物流に関する課題		第四回本部会合(平成20年3月7日) に決定した短期対応施策及び提言2007での提言事項	進捗状況	第12回幹事会(平成21年10月1日)時点における進捗状況	関係機関等 (アンダーラインは 取組リーダー)
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	・スーパー中樞港湾「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。 ・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。 ・スーパー中樞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。 ・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。	○	・高規格幹線道路等については進捗向上に向け推進中。(平成20年2月に新名神(亀山JCT～草津田上IC間 約50km)開通、同年9月に京都縦貫(綾部安国寺IC～京丹波わちIC間 約7.7km)開通) ・平成20年1月に京都初の都市高速道路となる「阪神高速8号京東線」の上鳥羽～第二京阪道路(5.5km)が開通。同年6月に「阪神高速8号京東線」の稲荷山トンネル(山科～鴨川東(2.7km))が開通。 ・平成18年8月、経済界・地方公共団体が一体となって「関西の道路ネットワークの早期整備に関する要望」を関係者に提出。道路特定財源の積極的活用や重点的配分、地方財政の実情に応じた新たな事業制度の創出など、国の強力な支援を求めた。 ・平成18年11月に港と道路ネットワークの円滑な連携を図り後背圏確保のため、経済界・地方公共団体が一体となった「関西広域幹線道路会議」を設置。(淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線、新名神高速道路 等) ・高速道路の料金体系については、高速道路会社及び日本高速道路保有・債務返済機構が国民の意見を伺いながら策定した計画(「高速道路利便促進事業に関する計画」)等に基づき、NEXCO高速道路の深夜割引の拡大(3割引→5割引)、休日特別割引の導入(上限1,000円等)等や、阪神高速の平日時間帯割引、土・休日割引(阪神東線700円→500円に引下げ)等を実施中。 ・現道を対象に国際コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点間を支障なく通行可能となる国際物流基幹ネットワークの整備を推進中。 ・平成18年11月に物流集積拠点である東大阪地域において、都市内物流の改善のために、大阪府が東大阪FQP※協議会を設置。関係機関や住民と一体となり課題解消に向けたアクションプランを作成(19年3月)。また、20年6月に中央環状線東大阪休憩所(物流パーキング)がオープン。21年1月から、貨物車による路上駐車対策として市道稲田本庄線等において車線減少の社会実験を実施。21年度は、マナーアップイベントの実施と社会実験後の対策を検討する。	近畿地方整備局、 近畿運輸局、神戸運輸監視部、 大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市
	環境に優しいモーダルシフトの推進	・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。	○	・平成21年3月に経済界及び沿線の地方公共団体が一体となって、京阪神都市圏の高速道路をはじめ、関西全体の道路ネットワークの早期整備を促進することを目的とする「京阪神高速道路整備促進協議会」を設置。(淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線、新名神高速道路、播磨臨海地域道路 等)	(京阪神高速道路整備促進協議会、 関西経済連、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<オブザーバー>近畿地方整備局、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社)
ロジスティクス機能の整備	ロジスティクス・ハブの形成	・「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。 ・スーパー中樞港湾「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。	○	・平成17年10月の法施行以来、関西地区で25件(港湾地区13件、内陸部の物流結節点地区12件)を認定。引き続き同法を活用し、物流の総合化・効率化の促進を図る。 ・平成20年4月の国土交通省交通政策審議会第27回港湾分科会において出された「我が国産業の国際競争力等を図るための今後の港湾政策のあり方 答申」を踏まえ、神戸港及び大阪港における臨海部物流拠点の形成にむけ、近畿での候補地について検討中。 ・平成20年11月の神戸港湾審議会において、ポートアイランド(第2期)地区の一部を臨海部物流拠点の区域として港湾計画に位置付けた。 ・平成20年12月の大阪市港湾審議会において、夢洲地区の一部を臨海部物流拠点の区域として港湾計画に位置付けた。	近畿地方整備局、近畿運輸局、 神戸運輸監視部、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	・アジア域内の国際中継物流拠点を狙った戦略的な国際航空ネットワークを形成する。 ・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。	○	・平成21年夏期スケジュール貨物便就航便数は世界経済低迷により週137便(前期比▲週47便)となる。 ・平成21年3月からフェデックスが週6便の増便、同年8月からチャイナエアラインがロサンゼルス直行便を週3便開設。 ・平成21年7月に開空の貨物便就航路線ニーズ調査を実施。荷主企業等より合計156社の回答を頂き、欧米路線への就航ニーズの高さが証明された。 ・世界経済低迷の影響も踏まえつつ、来期スケジュールに向けての更なる増便、欧米路線の就航拡大、中国・アジアを中心としたネットワーク拡充、中継ハブ機能を目指した戦略的なネットワーク構築に引き続き取り組む。	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パクト輸送の拡大	・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。	○	・平成21年夏期スケジュール貨物便就航便数は世界経済低迷により週137便(前期比▲週47便)となる中、深夜早期便も週49便(前期比▲週12便)と減少するが、貨物便の3割が深夜早期時間帯に就航するなど手堅いニーズがある。 ・平成20年6月に、開空深夜貨物便を活用した近畿産農水産物物流ネットワーク確立に向けた検討会議を設置し、同年8月及び12月に輸出モデル事業を実施。平成21年3月に最適な物流ネットワーク確立に向けた提言について取りまとめた。今年度は提言の活用に向けて、関係者に働きかけを行う。	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、神戸運輸監視部、 航空貨物運送協会、 関西国際空港AOC (開空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	・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。	◎	・開空連絡橋の道路部分売却が図られ、平成21年4月から通行料が概半額化される。 ・H22年度予算概算要求において、国土交通省が開空会社の補給金160億円を措置。 ・開空会社が緊急「戦略的な料金施策」を設定。期間を限定して、大型機の着陸料割引、増量割引の拡大を中心とした料金施策を実施予定。	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)
推進体制	常設化、実効性ある機動的な対応	・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。 ・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。 ・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。	○	・E-Mailを用いて機動的に検討を実施。 ・平成17年7月に国際物流戦略チームホームページを開設し、「目安箱」により新たな課題を抽出。パブリックコメント等も実施し、活用を図っている。	事務局
関西経済活性化の視点を重視	・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 & 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。	◎	・平成21年4月から開空の2期貨物地区(5機分の駐機場)を供用開始。 ・平成21年度の重点取組策として、関西国際空港を活用した①クールチェーン輸送(低温・貫輸送)、②Sea & Air輸送、③農産物輸出における航空利用拡大、④共同配送の実現について、検討推進中。 ・平成21年度から民間主導による新たな航空物流ビジネスモデルを促進するため、ニュービジネスモデルの公募・支援制度の策定を検討中。 ・平成20年度に関西国際空港を活用したSea & Air輸送の利用促進を図るため、国土交通省が策定中の『日本の航空物流のグランドデザイン』の取組と連携したSea & Air輸送実証実験を実施。 ・平成20年度に大阪湾パネルベイの稼働と連携した航空物流ネットワーク構築のため、パネルベイの航空貨物需要調査を実施。27年には3.7万トン(週20便)の増便効果を推計。 ・平成21年度に大阪南港地区と関西国際空港貨物地区間における、最適な共同輸配送システムの構築に向けた調査・検討を実施する。	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、神戸運輸監視部 等	

注) 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。このうち、緑文字は、戦略チーム全体として取り組む必要性が高い施策として、提言2007に反映したもの。

注) 進捗状況は課題に対し、◎: 対応方針どおり対応済み、○: 対応方針どおり進捗中、△: 対応策が中長期的に見直し、×: 対応できない

注) 青文字は、第5回本部会合(平成21年3月10日)以降に進捗した項目。

注) \* FQP (Freight Quality Partnerships): 貨物車交通マネジメント組合。英国に31箇所(平成15年時点)存在し、住民・運送業者・荷主・行政等の幅広い関係者が参加し、地域の貨物輸送改善に取り組んでいる。