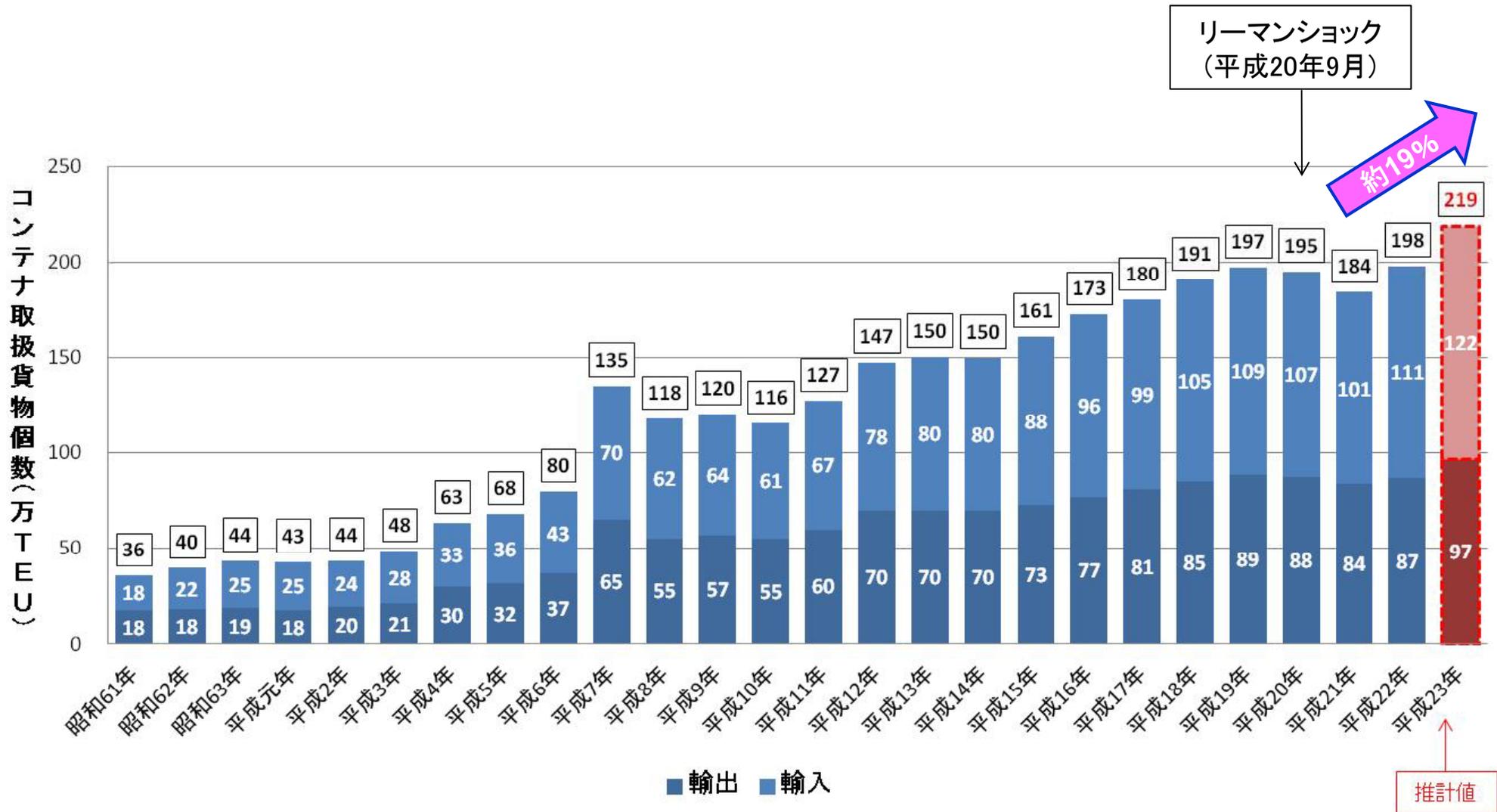


《港と港の連携》

平成23年度
大阪湾諸港の包括的な連携施策の
具体化に向けた取組

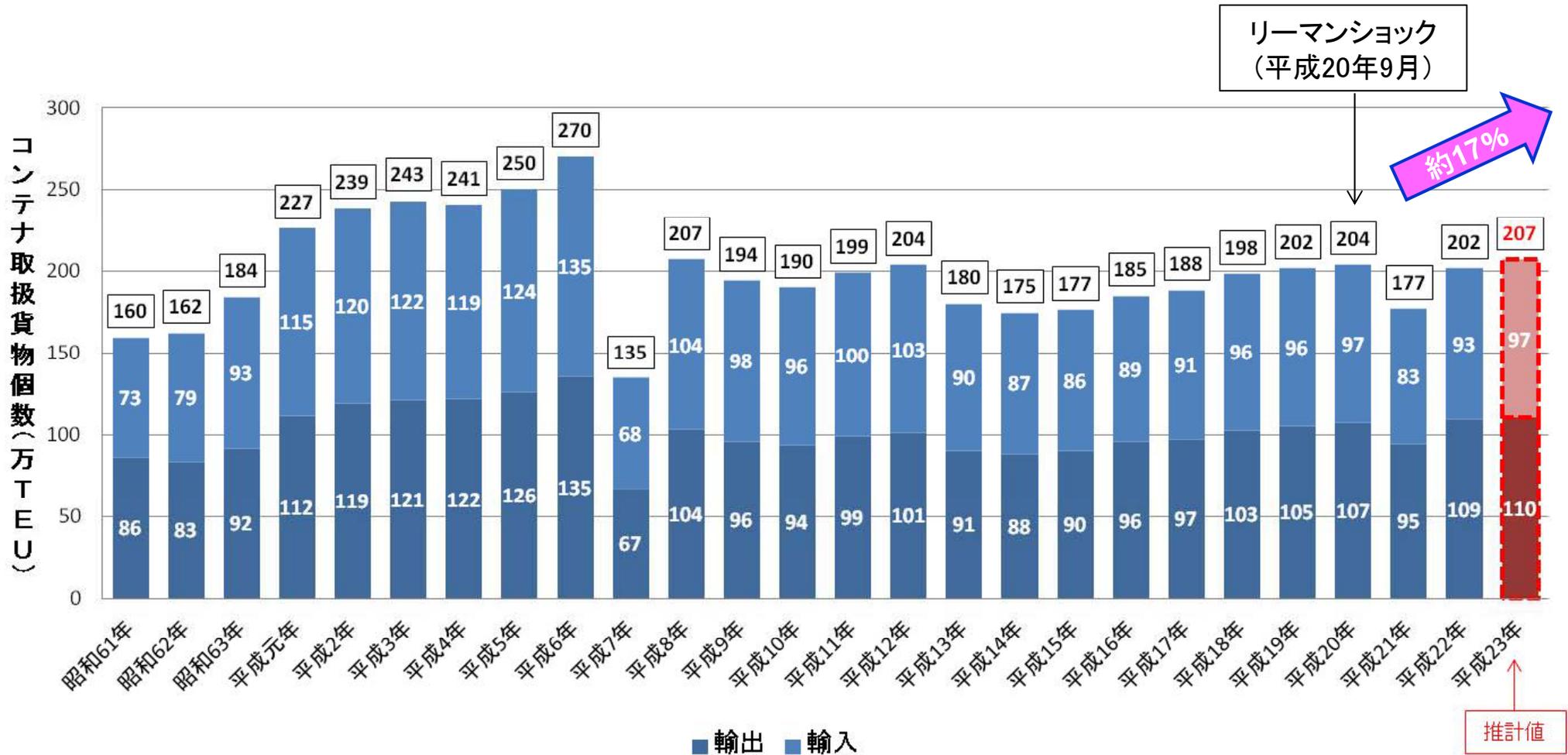
大阪港における外貿コンテナ取扱貨物個数の推移



※大阪市「大阪港港湾統計年報」をもとに近畿地方整備局港湾空港部作成。

※平成23年の数値は、平成23年1月～11月までの数値(速報値)をもとに算出した推計値。

神戸港における外貿コンテナ取扱貨物個数の推移



※神戸市「神戸港大観」及び「統計神戸港(平成22年速報)」をもとに近畿地方整備局港湾空港部作成。

※平成23年の数値は、平成23年1月～9月までの数値(速報値)をもとに算出した推計値。

港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律

【公布】平成23年3月31日

【施行】港湾の種類の見直し関係 : 平成23年4月1日

基本方針関係 : 平成23年9月15日

港湾運営会社関係 : 平成23年12月15日

我が国の港湾の国際競争力の強化等を図るため、港湾の種類について国際戦略港湾及び国際拠点港湾を追加する等の見直しを行い、これらの港湾において国土交通大臣が行う港湾工事の範囲及びその費用に係る国の負担割合を定めるとともに、これらの港湾におけるコンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社の指定及び当該埠頭等を構成する行政財産の貸付けに係る制度を創設する等の所要の措置を講ずる。

選択と集中

○ 港湾の種類(港格)の見直し

我が国港湾の国際競争力強化のため、国際コンテナ戦略港湾を港湾法上の港格として新たに「国際戦略港湾」と位置付けるとともに、特定重要港湾の名称を「国際拠点港湾」に改める。

○ 直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充

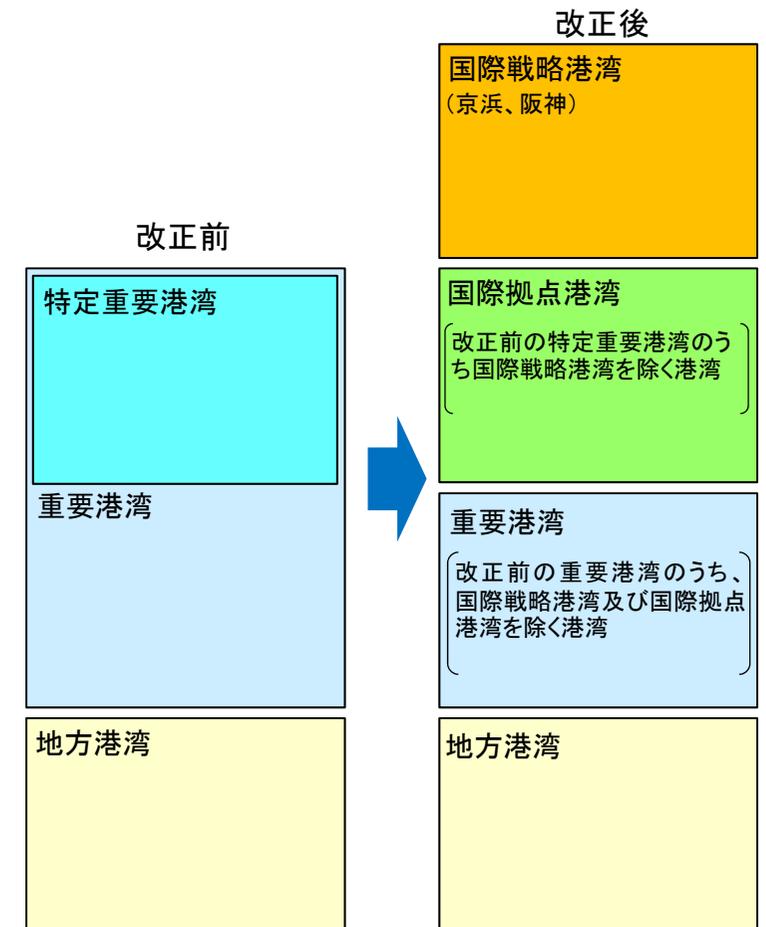
国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設(水深16m以上の耐震強化岸壁)について、直轄港湾工事の国費負担率を7/10とする。これに附帯するコンテナヤードを直轄港湾工事の対象施設に新たに追加する。(国費負担率は2/3)

○ 港湾運営会社制度の創設

港湾運営会社制度を創設し、国際戦略港湾及び国際拠点港湾に導入する。

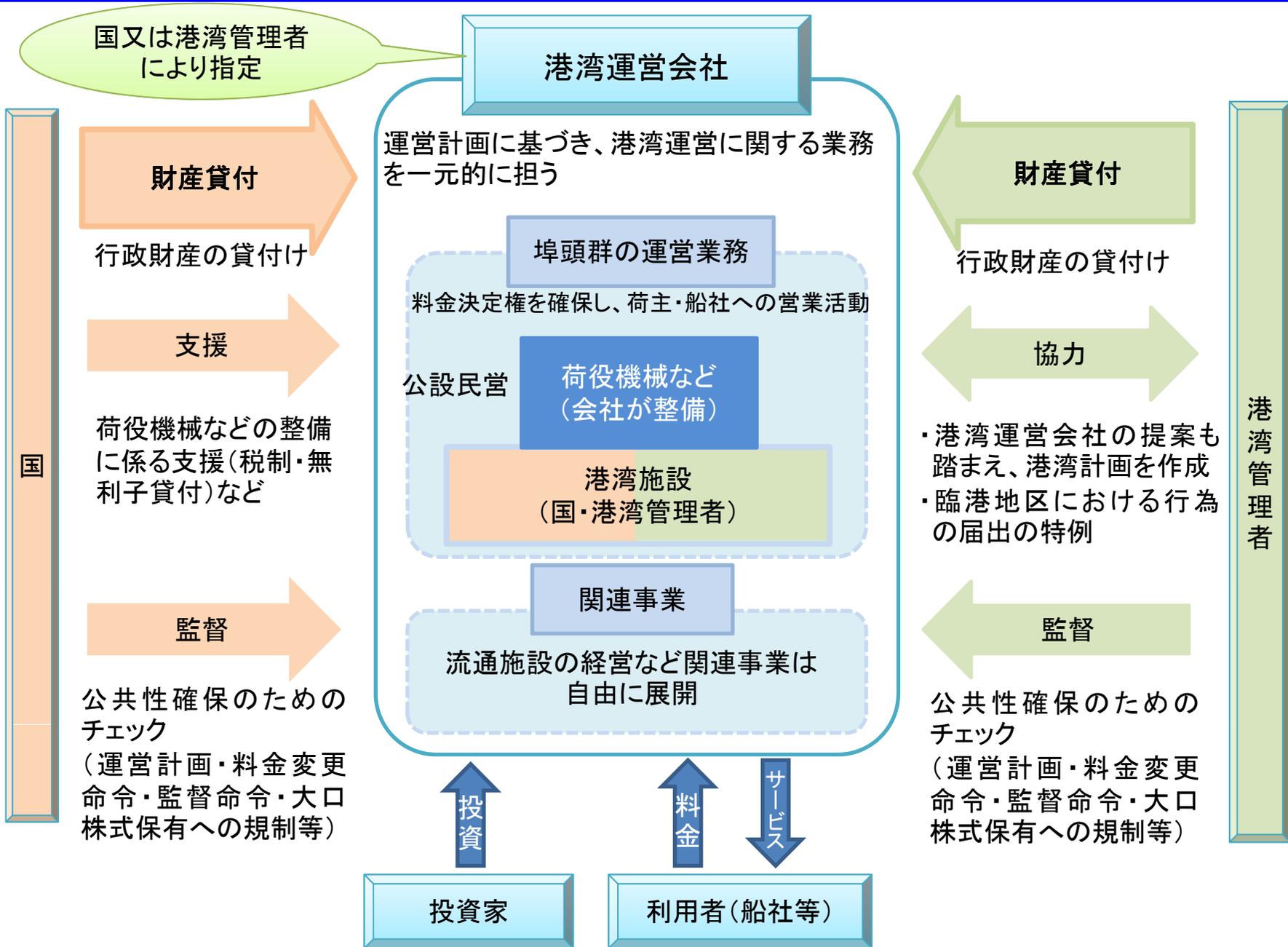
○ 港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設

現在、公社等に限定されている無利子貸付金の貸付対象を国際戦略港湾及び国際拠点港湾における港湾運営会社に拡大する。



港格の見直し

港湾運営の民営化



法律・政省令等の関係について（港湾運営会社関係）

改正港湾法（3/31改正済）

※ 港湾運営会社(*)の制度設計の基本的枠組みを形づくるもの

- ▶ 港湾運営会社の指定・監督
- ▶ 港湾運営会社への行政財産の貸付・無利子貸付
- ▶ 港湾運営会社の議決権の保有制限 等

(*) 特例港湾運営会社を含む。以下、本資料において同じ。

新規施行事項

政令（新規）

※ 改正港湾法に基づき、以下の内容等を具体的に決定

- ▶ 港湾運営会社への国等の無利子貸付の貸付基準
- ▶ 国際拠点港湾のうち、国が港湾運営会社の指定等を行う港湾（名古屋、四日市）

省令（新規）

※ 改正港湾法に基づき、以下の手続等を具体的に決定

- ▶ 港湾運営会社が運営する埠頭群の対象・基準
- ▶ 港湾運営会社の指定の手続、指定申請書（運営計画を含む）の記載事項等
- ▶ 港湾運営会社の議決権保有制限の技術的内容・手続等

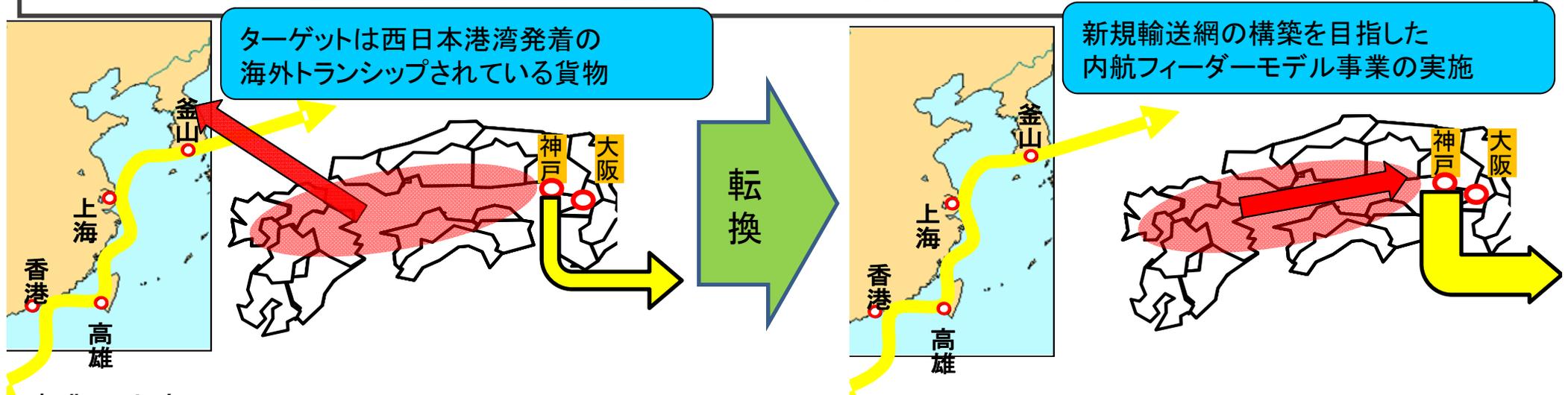
国土交通大臣が行う港湾運営会社の指定について （いわゆるガイドライン、新規）

※ 国際戦略港湾等における港湾運営会社の指定についての、改正法・政省令を踏まえた国の基本的な考え方を記載

内航フィーダーサービスの充実のためのモデル事業

- ・欧米基幹航路への輸送において、西日本港湾から釜山港など東アジア主要港でトランシップされているコンテナ貨物を、国際コンテナ戦略港湾(神戸・大阪港)へと転換するモデル事業を実施する。
- ・平成23年度は、釜山トランシップから奪還するコンテナ数として、5,000TEU※を見込んでおり、次年度以降は更に奪還数を増やす予定。

※モデル事業実施者が把握している釜山トランシップから内航フィーダーへの転換貨物量。



事業の内容

- 我が国発着貨物を民間企業や港湾管理者との協働のもと、国際コンテナ戦略港湾に集約し、積み替えを行う物流構造に転換する。
- 具体的には、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー機能の抜本的な強化を図るべく、新規に内航航路を立ち上げ、広域からの貨物集約を進める。



西日本内航フィーダー合同会社の新造船「エメラルド」

※西日本内航フィーダー合同会社とは、港運業者7社の出資により設立された合同会社であり、平成23年5月より運航を開始し、西日本諸港から阪神港への集荷を行っている。

神戸港におけるゲートオープン24時間化モデル事業

- ・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を24時間化するモデル事業を開始。
- ・これにより、神戸港すべてのコンテナターミナルの輸出入貨物を24時間取り扱うことが可能。

モデル事業実施前

モデル事業実施前
オープン時間

0:00~8:30

8:30~16:30

16:30~24:00

平成21年度~平成23年度 ゲートオープン時間拡大モデル事業

※H24.3まで
拡大時間

0:00~8:30

8:30~16:30

16:30~
20:00

20:00~
24:00

平成23年度 ゲートオープン24時間モデル事業

拡大時間

0:00~8:30

8:30~16:30

16:30~
20:00

20:00~
24:00

※H24.3まで
拡大時間



大阪港



■ H21d~H23d
ゲートオープン時間
拡大モデル事業
実施場所

■ H23d ゲートオープン
24時間モデル事業
実施場所

関西イノベーション国際戦略総合特区の取組状況

- ① 関西イノベーション国際戦略総合特区は、我が国産業の中枢を担う世界トップレベルの産業と関西の自治体とその区域を越えて一体となって取り組む特区である。
- ② 世界水準の豊富な地域資源の活用と徹底した選択と集中により、特区事業を実施する区域として設定する。

重点的に取り組む6つのターゲットでイノベーションを創出

- ①医薬品
- ②医療機器
- ③先端医療技術(再生医療等)
- ④先制医療
- ⑤バッテリー
- ⑥スマートコミュニティ

イノベーションの創出を支える国際物流分野として
阪神港国際コンテナ戦略港湾を推進する。

関西国際戦略総合特区の拠点イメージ



日本海側拠点港について

●総合的拠点港<5港>

「新潟港」、「伏木富山港」、「下関港」、「北九州港」、「博多港」

●日本海側拠点港<19港・28計画>

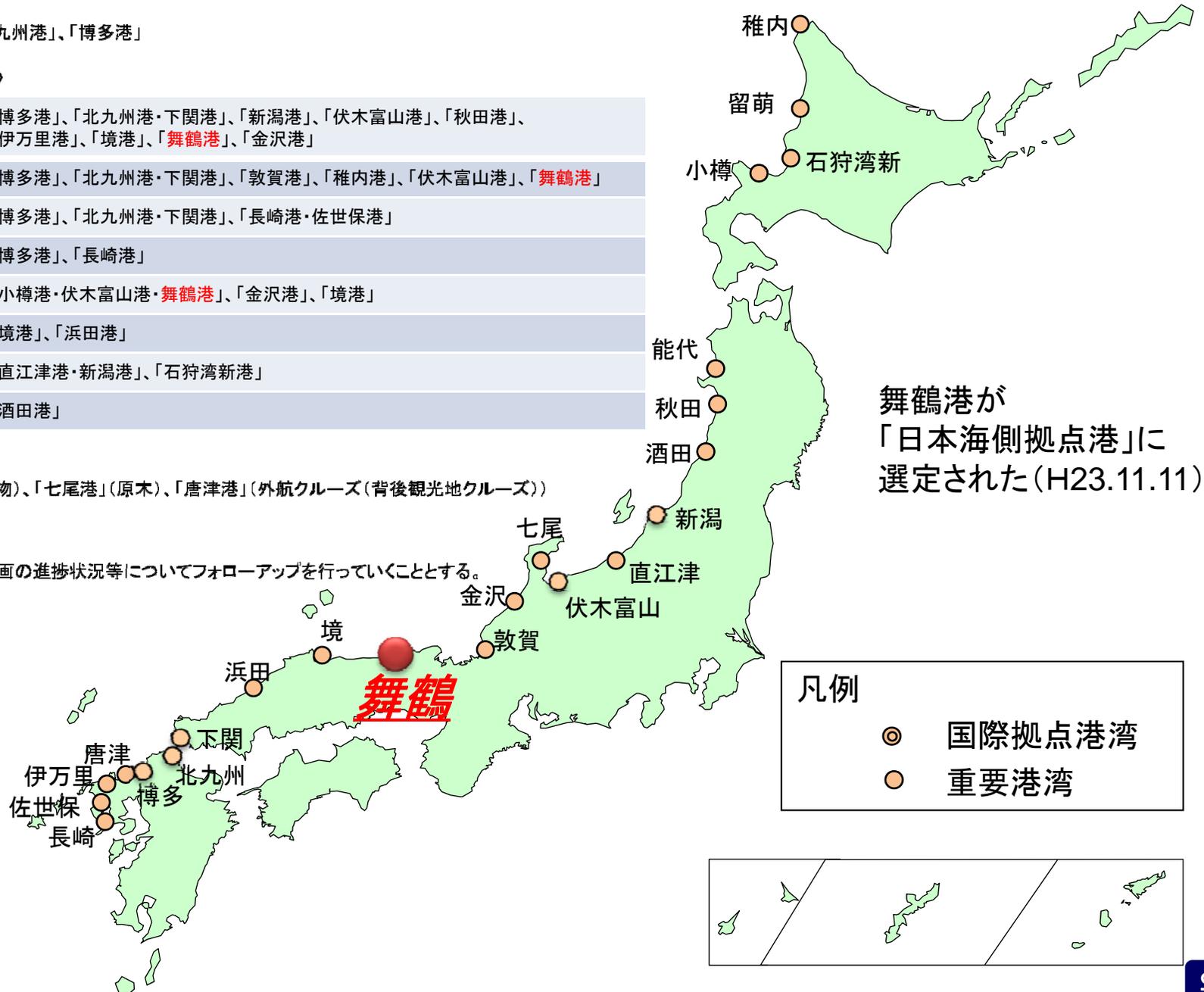
国際海上コンテナ	「博多港」、「北九州港・下関港」、「新潟港」、「伏木富山港」、「秋田港」、「伊万里港」、「境港」、「舞鶴港」、「金沢港」
国際フェリー・国際RORO船	「博多港」、「北九州港・下関港」、「敦賀港」、「稚内港」、「伏木富山港」、「舞鶴港」
国際定期旅客	「博多港」、「北九州港・下関港」、「長崎港・佐世保港」
外航クルーズ(定点クルーズ)	「博多港」、「長崎港」
外航クルーズ(背後観光地クルーズ)	「小樽港・伏木富山港・舞鶴港」、「金沢港」、「境港」
原木	「境港」、「浜田港」
LNG	「直江津港・新潟港」、「石狩湾新港」
リサイクル貨物	「酒田港」

●拠点化形成促進港<4港・4計画>

「留萌港」(原木)、「能代港」(リサイクル貨物)、「七尾港」(原木)、「唐津港」(外航クルーズ(背後観光地クルーズ))

●フォローアップ

今後、1年に1回程度委員会を開催し、計画の進捗状況等についてフォローアップを行っていくこととする。



舞鶴港利用促進に向けた取組

国

連携

京都府・舞鶴市
(京都舞鶴港振興会)

①「京都舞鶴港振興に向けた懇話会」の開催(国・京都府)

●H21. 4.17に最近の京都舞鶴港の動向を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(H20.7.27より懇話会開催)

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(平成20年7月24日設置)」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

●H21. 7. 8 第3回舞鶴港利用促進連絡調整会議開催
企業ヒアリング等の結果より、利用促進の方策検討

・舞鶴港セミナー(平成21年12月1日開催)へ協力(後援)
・舞鶴港利用促進施策の検討・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)
・諸手続の一元化の推進(平成21年10月)

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

①コンテナ航路の拡充

・コンテナ航路の再開(釜山:H21.3.4)

②新たな貨物需要の掘り起こし、ポートセールスの実施

・約3,000社に企業訪問を実施(H19年～)

③効率的な埠頭運営の検討

・本年9月開催の府港湾審議会において、「透明性・弾力性のあるターミナル運営体制の構築」について答申

④背後地への戦略的な産業立地施策の推進

・「北部物流関連産業に係る特定産業集積促進計画」に基づく府市の企業立地担当課等との連携した企業誘致活動

⑤日本海側諸港との連携推進

・境港、金沢港などとの連携による航路誘致活動、海外におけるミッション派遣、港町クルーズ船巡り等

⑥国内・国際フェリー・クルーズ船の誘致

・国、関経連等関係団体との連携による誘致活動

⑦貿易動向を踏まえた港湾機能の充実

⑧国土交通省広域地方計画先導事業の活用

・露、中、韓への新たな定期航路開設のためのニーズ・シーズ調査

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

●主な活動

- ①ロシア極東物流調査団派遣
(2008年9月8日～12日)
- ②舞鶴港視察会開催
(2011年12月8日～9日)



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 —

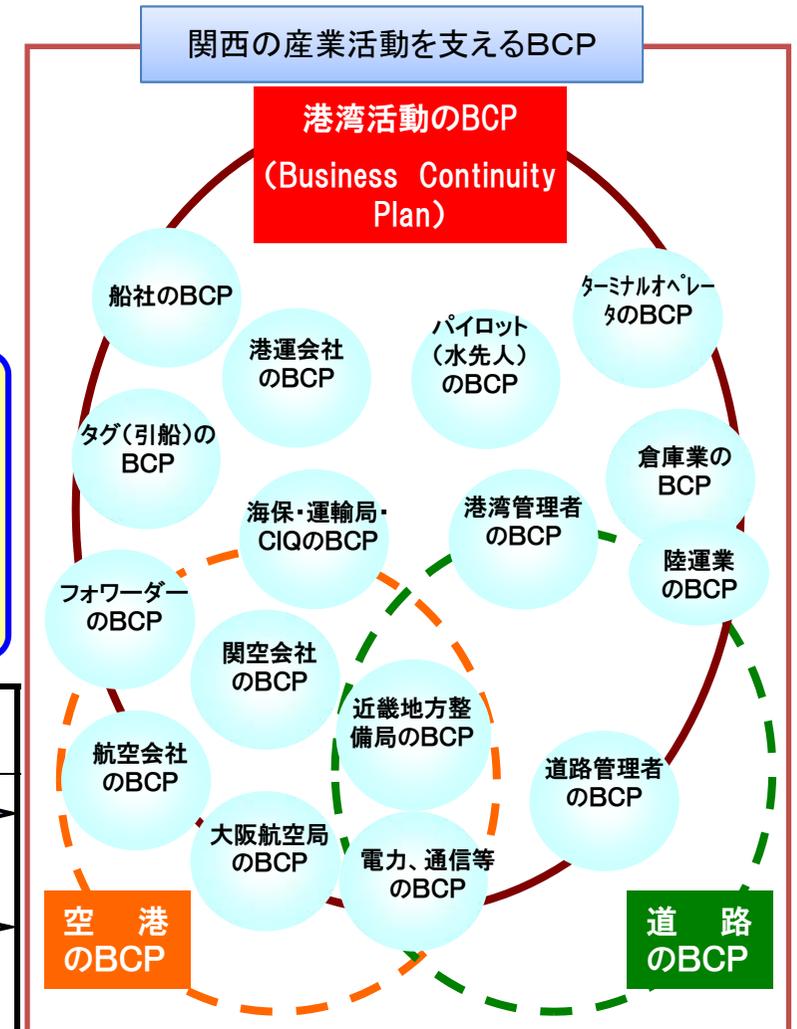
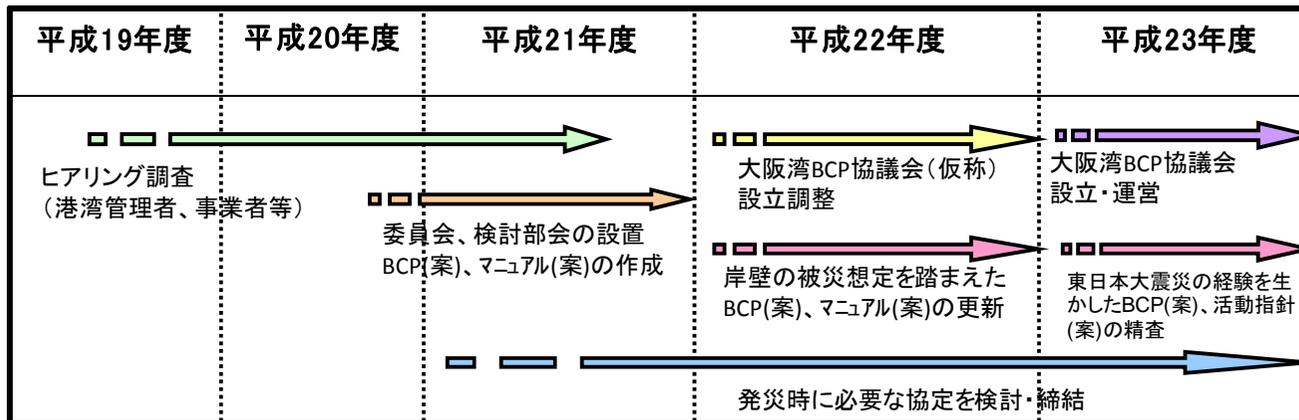
【目標】

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。

平成23年度の取り組み

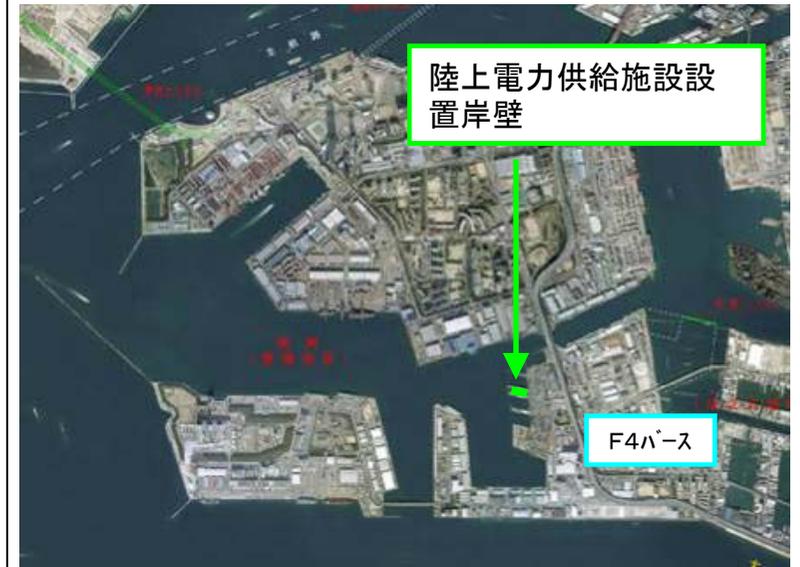
- ・ 第1回大阪湾港湾機能継続計画推進協議会 設立(H23.9.16)
- ・ 大阪港湾・空港整備事務所 災害時行動計画及び防災拠点職員行動マニュアルの作成
- ・ 東日本大震災に関する情報収集・整理
- ・ 港湾施設機能復旧部会 開催(第1回:H23.11.29 第2回:H24.2.16)
- ・ 第2回大阪湾港湾機能継続計画推進協議会 (H24.3.6 予定)



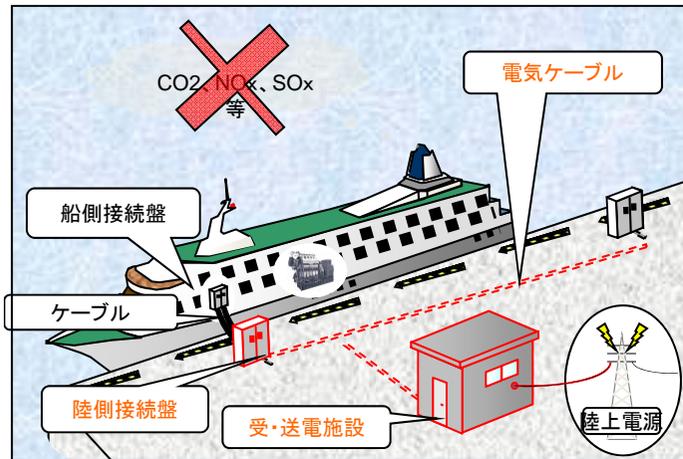
船舶への陸上電力供給実証実験

背景： 2008年7月に開催された主要国首脳会議（洞爺湖サミット）において主要8カ国が2050年までに地球温暖化ガスを半減する目標を世界で共有することを合意し、温暖化ガス削減への取り組みが求められている。

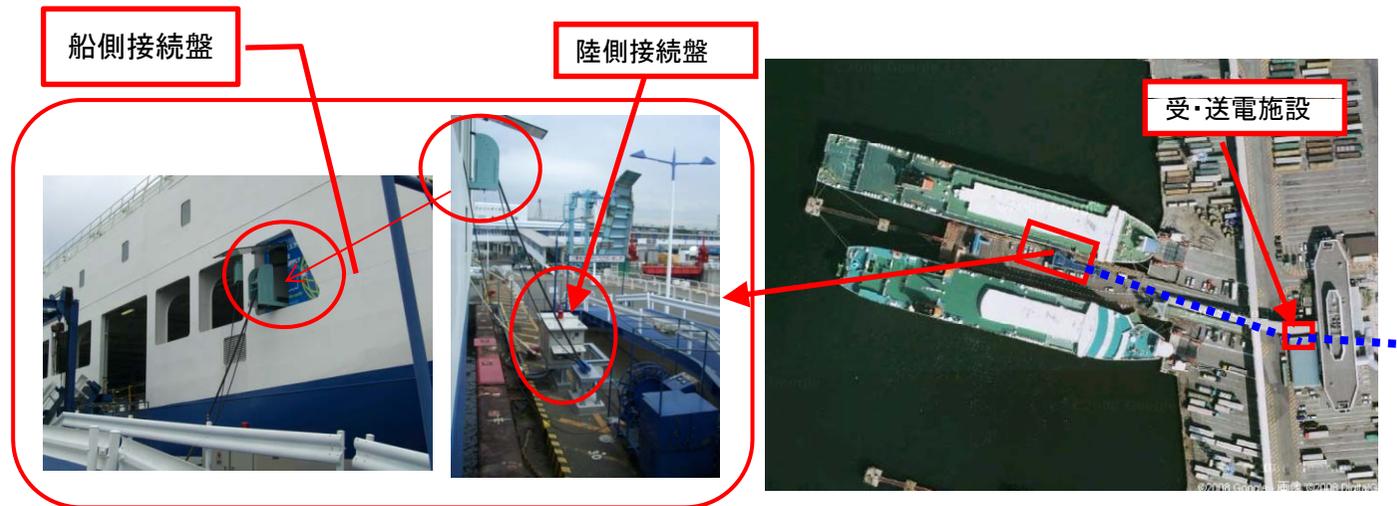
- 港湾名 : 大阪港南港地区F4バース（大型フェリー等の入港数が最大）
- 整備期間 : 平成20年度～平成21年度（平成21年度末より陸上電力供給開始）
- 対象船舶 : フェリー（定期運航船で停泊時間の長いフェリーを対象）
- 対象施設 : 陸上電力施設 1式
- モニタリング調査 : 今年度は秋期に実施し、実証実験を終了した。22年度は夏期・冬期で実施。
- 測定項目 : 排出ガス測定、燃料消費量、電力量調査
- アウトプット : 温室効果ガス等の削減効果、電気料金と燃料とのコスト比較。
- その他 : ふくおか2の就航先である新門司港の陸上電力施設が平成22年度内に完成している。



位置図（大阪港南港地区）



船舶への陸上電力供給のイメージ



実証実験の様子（船舶： フェリーふくおか2：（株）名門大洋フェリー）

港湾活動に伴う温室効果ガスの排出削減(荷役機械の省エネ化)

背景：地球温暖化対策の緩和策については、「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」答申（平成21年3月25日、交通政策審議会）で、低環境負荷の物流システムの構築、港湾活動に伴う温室効果ガスの排出削減等の具体的施策が提示されており、これらの施策を総合的かつ計画的に実行していく必要がある。

エネルギー使用合理化事業者支援事業(経済産業省:エネルギー対策特別会計):

港湾における荷役機械の省エネルギー化を推進する為、トランスファークレーンのハイブリッド化およびフォークリフトのバッテリー化もしくはハイブリッド化について、エネルギー使用合理化事業者支援事業による支援を行う。(補助率:対象事業費の 1/3以内)

H24年度以降の予定:

「エネルギー使用合理化事業者支援事業」については、平成24年度以降も継続実施する予定。新たに、平成24年度は、国交省と環境省の連携事業「災害等非常時にも効果的な港湾地域低炭素化推進事業」(環境省:エネルギー対策特別会計)として民間補助を行う予定。公募から選定まで国交省港湾局で実施。

【実績】 (エネルギー使用合理化事業者支援事業)

トランスファークレーンのハイブリッド化	フォークリフトのバッテリー化、ハイブリッド化
<ul style="list-style-type: none"> 平成21年度採択 改造：2台 代替：1台 平成22年度採択 改造：2台 代替：6台 平成23年度採択 改造：7台 代替：12台 <p>エネルギー消費量： 約40%削減(推定値) (CO2削減量： 約60~70t-CO2/年/台)</p> <p>採択されたうち2台は神戸港PC18 (代替2台)</p> <p>採択されたうち4台は大阪港C-1~4 (代替4台)、5台は、C-8 (改造2台、代替3台)、3台は、神戸港RC4~5 (改造2台、代替1台)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年度採択 代替：1台 平成22年度採択 採択無し 平成23年度採択 採択無し <p>エネルギー消費量:約80%削減(推定値) (CO2削減量 :約10t-CO2/年/台)</p>
<p>●補助対象範囲 (改造、代替) ハイブリッド部分(改造)(補助額:約1千万円) クレーン全体(代替) (補助額:約5千万円)</p>	<p>●補助対象範囲 (代替) バッテリー式 もしくは ハイブリッド式</p>
<p>●事業期間：事業規模1.5億円以上は複数年度も可能 (原則は単年度)</p>	

港運はしけを活用したコンテナ輸送効率化の実現化

- ・H18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
- ・H19年度: 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
- ・H20年度: 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ための方策について社会実験を通じた調査・分析
- ・H21年度: 阪神港におけるバージ輸送網の充実のためのモデル事業実施
- ・H22年度: 同モデル事業継続実施
- ・H23年度: 同モデル事業継続実施

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

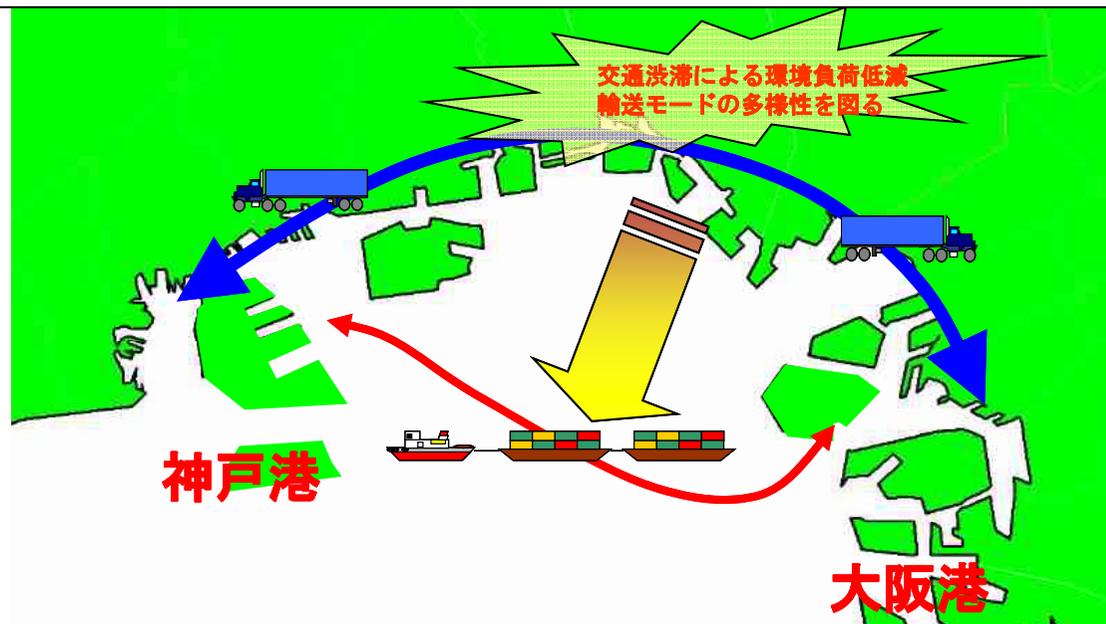
実施内容

- ・専用はしけを投入し、大ロード輸送サービス・定曜日輸送サービスを提供
- ・利用者拡大に向けたPRの実施
- ・はしけを取りまく環境整備の実現
- ・事業化に向け、効率化実現の可能性検討

モデル事業の実施

- ・大阪港から神戸港への空コンテナ輸送効率化モデル事業
- ・神戸港から近隣港へのコンテナ輸送効率化モデル事業

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

情報提供の在り方に関する検討調査

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月に検討結果を取りまとめた。

○調査結果に基づく短期的な整備体制

- ・海域利用者等で構成する協議会を設置し、事業化を目指す。
- ・「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化を計画することが適当。

大阪湾運航サポート協議会

1. 活動概要等

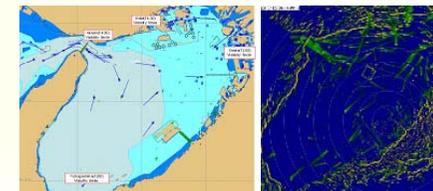
- ・平成20年4月 1日 海運会社、水先人、漁業者団体、港湾管理者、関西国際空港などの海域利用者で構成する「大阪湾運航サポート協議会」が設立され、事業化を目指した検討を開始
- ・平成20年9月26日 第1回総会を開催。会員の相互協力による事業化を目指し活動を開始
- ・平成21年1月 5日 インターネットを利用した情報提供を開始
- ・平成21年5月19日 社団法人日本港湾協会企画賞を受賞
- ・平成22年7月-8月 利用状況や操船者が必要とする情報などについて利用者アンケート調査を実施し(7-8月)、アンケート調査結果を取りまとめ(9月)
- ・平成22年9 - 12月 上記アンケート調査結果に基づき、情報内容や提供方法を改善
主な改善: 関空レーダー画像情報の追加、時系列での漁船操業情報の提供、情報更新のスピードアップなど
- ・平成23年8月 津波等緊急情報のメール配信サービスを開始
- ・平成23年11月 大阪湾主航路浚渫工事に関する情報提供を開始(AIS情報を基にして浚渫船・土運船の現在位置を表示)

パンフレットを作成し、
広報活動展開中



2. 提供情報

- ①大阪湾全域レーダー・AIS画像情報 (神戸港レーダー・AIS重畳画像情報10分間隔で更新、関西空港レーダー画像情報5分間隔で更新)
- ②漁船操業状況情報 (ア)対象漁業 パッチ網漁(イナゴ漁、ワシラス漁)、流し網漁(サワラ漁)
(イ)情報種類 操業状況情報(漁船、漁網の位置情報)、
予報情報(パッチ漁船の操業位置の予報)
- ③視程情報 大阪港、神戸港、友ヶ島水道、明石海峡付近の視程情報を随時更新
- ④津波等緊急情報(メール配信) 大津波警報等、台風警戒態勢・避難勧告発令、異常気象、事故情報など
- ⑤その他の海域情報



レーダーAIS重畳
画像情報

関西空港レーダー
画像情報

3. 協議会の課題

- ・組織基盤の強化 対策…広報活動の強化
- ・情報内容の充実 対策…バース毎の風向、風速情報など利用者から要望のある情報の提供

長期的な整備体制の構築を目指す

阪神港の利用促進・活性化

- 利便性の向上を目指して -

港湾の環境整備

【現在】貨物の動きに着目した取組 (荷主側からの視点)

- ・船舶大型化への対応(大水深バース整備)
- ・バースの一体運用(バースの一元管理)
- ・各種手続き(輸出入、港湾)の一元化
- ・モーダルシフトの推進(シーアンドレイル等)

加えて

【今後のアプローチ】

一方の港湾利用者である船側に着目

事前調査(海域利用者からのヒアリング)

1. 目的 大阪湾及び周辺海域における船舶交通環境の問題点の抽出 (H22.9 実施)
2. 対象 外航船社4社、内航船社3社、日本船長協会、大阪水先区水先人会

海域利用者からの声

- ・阪神港及び周辺海域における海上交通環境について
- ・陸上側からのサポート(各種情報提供)について

情勢 阪神港の国際コンテナ戦略港湾の指定 H22.8

集貨目標貨物量

現状2008年	400万TEU	
2015年	490万TEU	122.5%(対2008年)
2020年	590万TEU	147.5%(対2008年)

目標達成のために阪神港及び周辺海域における海上交通環境の整備等が必要

環境にやさしいモーダルシフトや物流効率化の推進

- モーダルシフトによる、グリーン物流の普及・促進を図るべく、平成20年度よりグリーン物流セミナー（海運版）、（鉄道版）をそれぞれ開催。
- 平成23年度についても、海運版セミナーを9月16日に、鉄道版セミナーを10月20日に開催した。

関西グリーン物流パートナーシップ会議 (18年1月設置)

- 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 学長補佐 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



グリーン物流セミナー

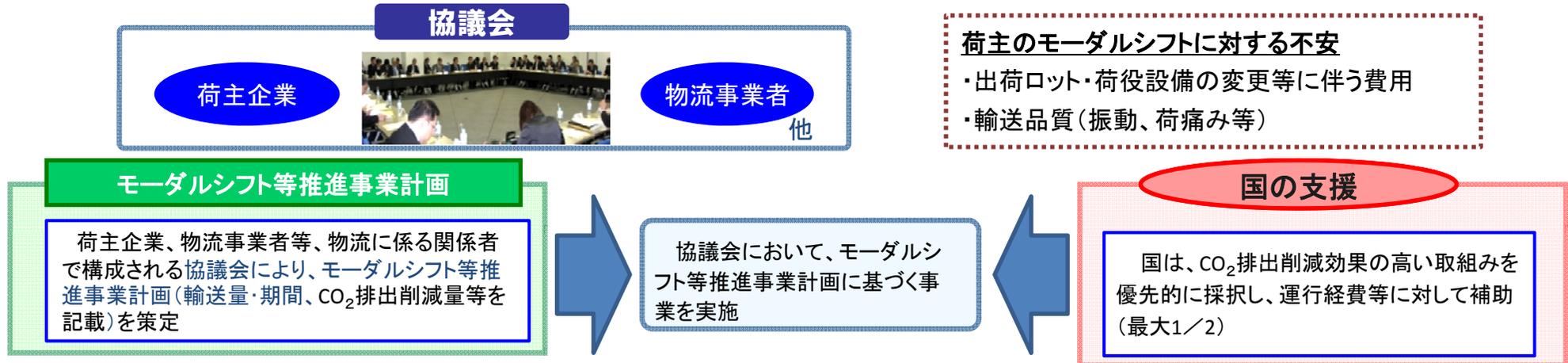
荷主企業、物流事業者向けに、海運・鉄道へのモーダルシフト推進をテーマとした「グリーン物流セミナー」を開催。実践企業による事例紹介や施設、荷役の見学等を実施。

- 海運版 平成23年9月16日開催 参加人数:67団体、119名)
- 鉄道版 平成23年10月20日開催 参加人数:75団体、140名)



CO2排出削減に向けた国の支援事業[モーダルシフト等推進事業]の概要

荷主企業、物流事業者等、物流に係る関係者によって構成される協議会が行うモーダルシフト等推進事業計画に基づく事業に要する経費の一部を補助することにより、CO₂排出原単位の小さい輸送手段への転換を図るモーダルシフトを推進するとともに、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止並びに低炭素型の物流体系の構築を図る。



目的・目標

<目的> モーダルシフト推進のための新規顧客開拓

- ・これにより、モーダルシフトに対する不安を解消
- ⇒**モーダルシフトの推進**

<目標> モーダルシフト推進によるCO₂排出量削減

目標値(2012年): 鉄道コンテナ 約36億トンキロ増送
内航雑貨 約5億トンキロ増送
(2010年比)



* モーダルシフト等推進事業には、幹線輸送における輸送ルートの集約化を含む。



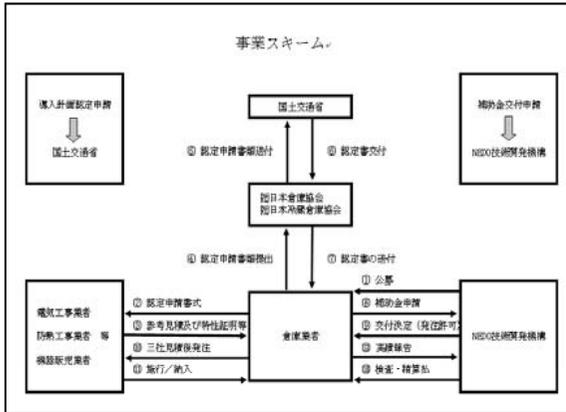
港湾管理者が行う阪神港への集荷策(インセンティブ)との重複利用が可能です!

平成23年度 利用実績(近畿運輸局受付分); 7件 (海上輸送4件 ・ 鉄道輸送3件)

営業倉庫における省エネルギーの取組

営業倉庫における省エネ設備・技術導入支援

営業倉庫に供する施設に現に設置されている設備を省エネ化する事業のうち、省エネ効率が高く、費用対効果に優れているものと認められる事業に対し、総事業費の1/3を補助。 事業名：「エネルギー使用合理化事業者支援事業）」

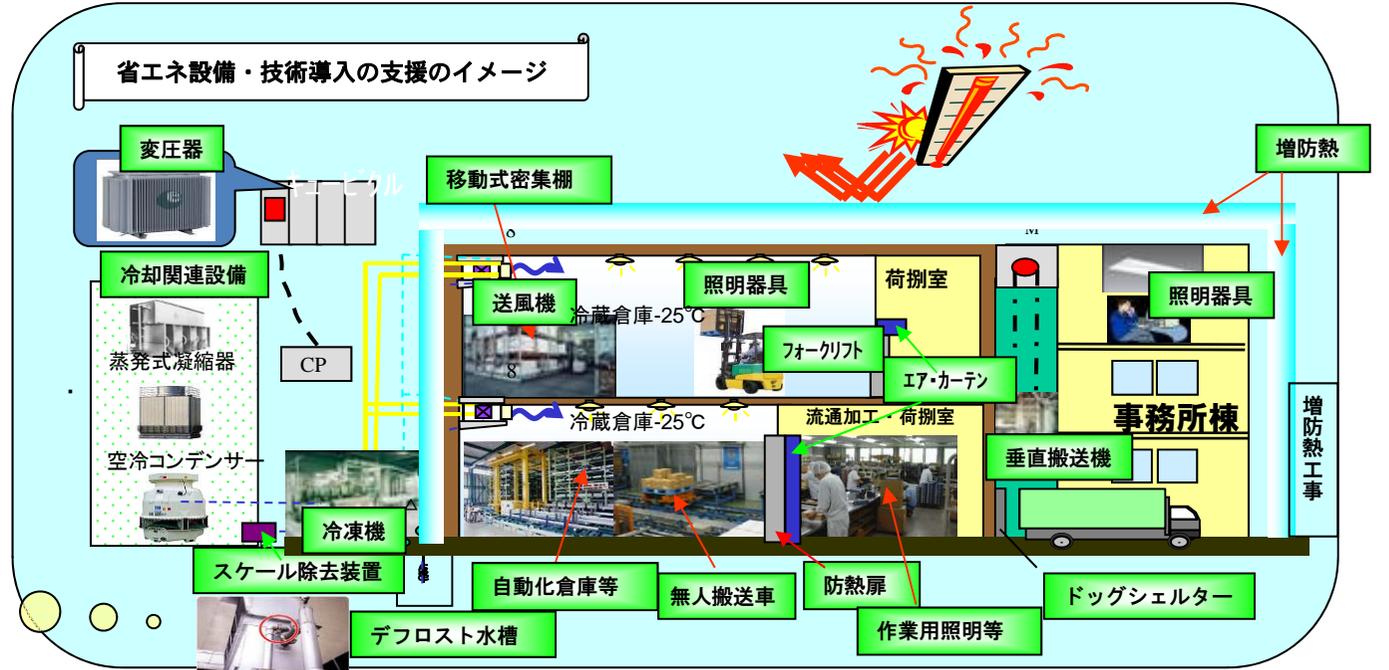


※省エネ設備導入事例

A社倉庫、照明器具・変圧器の省エネ化

スーパー高効率アモルファス変圧器4台、Hi型照明器具約750台導入（倉庫3棟）

省エネ設備・技術導入の支援のイメージ



環境配慮型施設の取組事例

●株式会社住友倉庫 大阪・南港東倉庫

（環境負荷低減対策）

- ①太陽光発電システム
- ②緑化



第9回物流環境大賞「物流環境特別賞」（日本物流団体連合会）
平成20年度「環境保全優良事業者」（国土交通省近畿運輸局長）



緑化

屋上：1,400㎡、地上：2,850㎡

太陽光発電システム

発電能力：300kw（年間30万kw）
設置面積：2,000㎡
年間96.6tのCO2削減を達成

フェリー事業維持・活性化の推進

経済不況等の影響を受けて内航フェリーが航路存続の危機に直面

国、地方自治体、関係者等が連携して、輸送需要の喚起・創出に向けた取り組み

フェリー事業の維持・活性化の実現

具体的取組

①海上交通低炭素化促進事業の実施(国土交通省海事局)

- ・フェリー等の海上交通低炭素化促進のため、内航海運事業者が行う省エネ設備等の導入等に対する海上交通低炭素化促進事業補助制度の活用(平成21年度二次補正:省エネ事業経費の1/2補助、平成23年度予算:省エネ事業経費の1/3又は1/2補助)
- ・海上交通ネットワークの利用促進、環境負荷低減や物流コスト削減等を図るため、海上交通事業者が行うシャーシ等輸送機器導入に対する内航海運船舶関連輸送機器導入促進補助制度の活用(平成22年度補正:事業経費の1/3補助)

②利用客拡大のための連携策の検討・実施(近畿運輸局)

平成22年3月に取りまとめた「フェリー等の旅客航路の活性化に関する調査」の結果を踏まえ、近畿地区フェリー事業活性化懇談会(フェリー会社、運輸局等で構成)において、利用客の拡大のための連携策を検討・実施。

(平成23年度事業概要) 外国人旅行客誘致のための韓国エージェンツファムトリップにおいて商談会を実施

小学生を対象としたフェリー見学会の開催(小学生対象2回実施) ※うち1回は3月6日実施予定

③地域公共交通活性化・再生総合事業等の実施(和歌山徳島航路活性化協議会)

和歌山徳島航路の利用促進、活性化を図るため、和歌山市、徳島市を事務局に関係者による和歌山徳島航路活性化協議会を設置し、国から事業計画(3年間)認定を受け、平成22年1月より利用促進事業等を実施。平成22年度は、キャラクターデザインを活用した新規顧客獲得のための調査、ツアー造成、授乳室設置等を実施。平成23年度も引き続き航路維持、活性化に向けた取組を検討、実施。

(平成23年度事業概要) ターミナル施設照明のLED化、船内インターネット環境整備のほか、自転車利用客層開拓に向けた調査事業を実施(3月1~20日)

④利用促進のための広報等の取り組み(関西旅客船情報センター等)

- ・フェリー等の利用促進を図るため、海の時刻表(平成22年1月号・7月号、平成23年1月号 各3万部)を発行し配布。
 - ・関空旅博、大阪港、舞鶴港、新宮港などでのイベント開催時に広報ブースを設置し、パネル展の開催などにより広報活動を実施。
 - ・荷主企業、物流事業者を対象にフェリーの輸送品質・環境性能の高さをアピールし、モーダルシフトを進めるためのセミナー、フェリー見学会の開催
- 平成22年7月 大阪市住之江区南港でグリーン物流セミナー・フェリー見学会を開催
平成23年2月 滋賀県大津市でモーダルシフト・セミナーを開催
平成23年9月 神戸市六甲フェリーターミナル(フェリー船内)でグリーン物流セミナー・フェリー見学会を開催
平成24年2月 名古屋市でグリーン物流セミナー開催(中部運輸局等との共催)

●フェリー利用促進・活性化

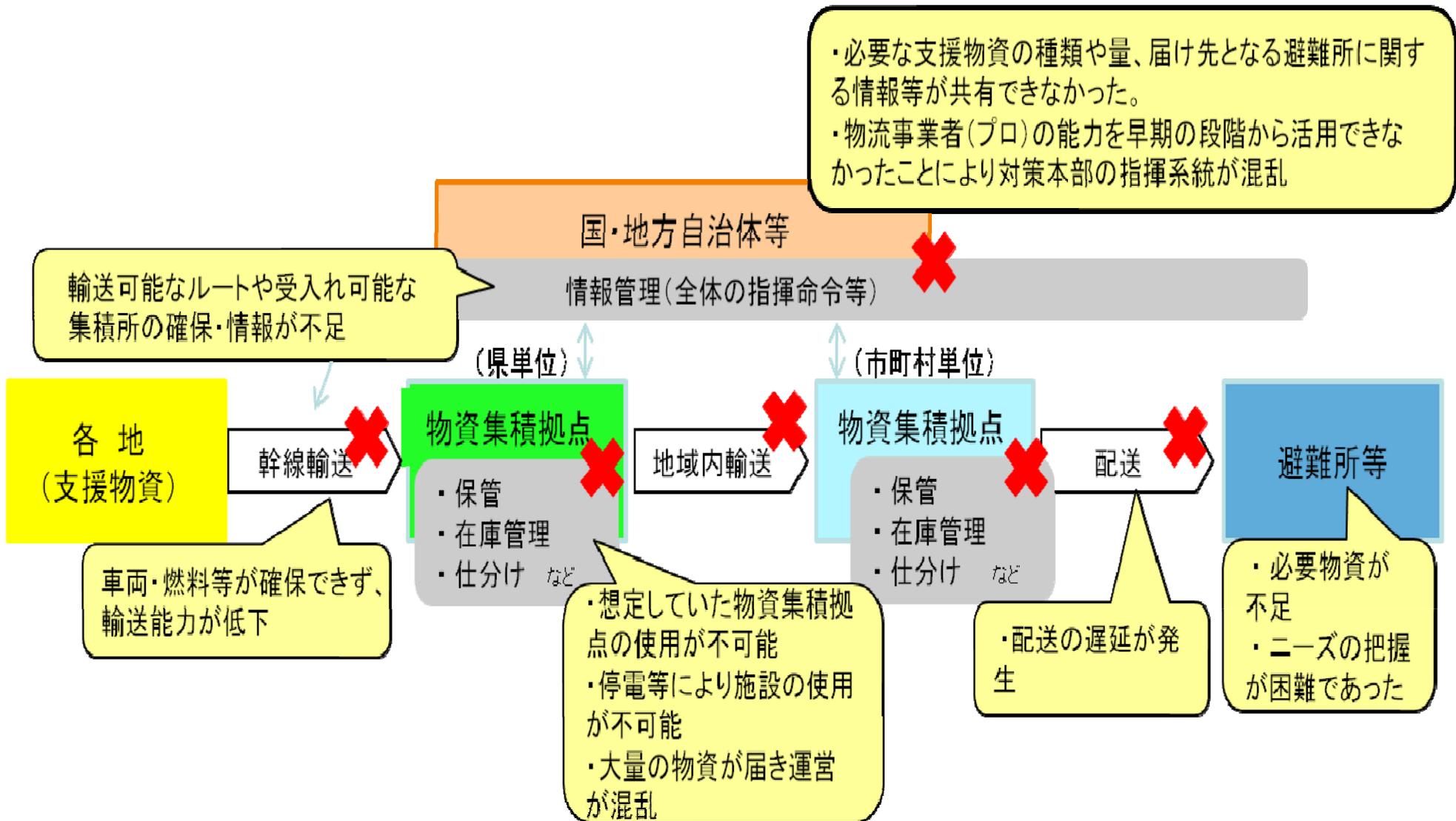
- ・**京都府** …平成21年度からフェリー会社が実施する京都舞鶴港発北海道小樽港行き大型貨物車両に対する運賃割引に対して、京都府及び舞鶴市(舞鶴港) が共同で補助金を交付。平成24年度については実施しない予定。(平成24年2月3日現在)
 - 対象:貨物を積載している大型貨物車両(車両長8m以上のトラック及びトレーラー)
 - 割引額:1台10,000円 割引額10,000円をフェリー会社、京都府、舞鶴市で負担(按分比率 フェリー会社:京都府:舞鶴市=2:1:1)
 - 事業費:京都府45,000千円、舞鶴市45,000千円(平成23年度については、震災の影響により事業費確保が難航していたが、12月から、京都府 16,000千円、舞鶴市16,000千円の事業費で実施中。)
- ・**和歌山県** …和歌山徳島航路の維持・活性化
(和歌山下津港) 高速料金の大幅な割引により影響を受けているフェリーの利用促進を図るとともに、和歌山県・徳島県への観光客の誘客、両県の交流促進に繋げるためのキャンペーンを実施
 - 実施主体:和歌山県・(社)和歌山県観光連盟、徳島県・(財)徳島県観光協会、南海フェリー(株)
 - 期間:平成23年7月1日から同年7月7日、平成23年8月1日から同年9月30日
 - 対象:乗用車
 - プレゼント:両県内の宿泊施設のペア宿泊券+乗用車往復50%割引券、両県の特産品、南海フェリー特製タオル
 - 事業費:約3,300千円(按分比率 フェリー会社:和歌山県:徳島県=1:1:1)
※平成24年度については、昨年と同じような内容で実施を検討中。
- ・**神戸市・大阪市** …神戸港・大阪港を経由するフェリーによるコンテナ貨物(大阪港はトレーラー・バン車も含む)を輸送する事業に助成(転換、新規または増加(神戸港・大阪港) コンテナ貨物への補助)
 - 期間:今年度は平成23年4月~平成24年2月(大阪港のトレーラー・バン車は平成23年11月~平成24年2月)
 - 対象:フェリー船社等 補助額:1TEUにつき2,000円 1申請につき上限1,000万円

●自治体等による港湾使用料等の減免

- ・**大阪港埠頭(株)** …平成21年度からフェリー埠頭施設使用料の低減措置を実施。
(大阪港)
- ・**神戸市** …平成15年9月から岸壁使用料・可動橋使用料の減免を実施。
(神戸港)
- ・**神戸港埠頭(株)** …平成14年1月から神戸港活性化策の一環でターミナルリース料の30%減免を実施。
(神戸港)

災害に強い物流システムの構築に向けて

東日本大震災における支援物資物流の状況(問題点)



- 東南海・南海地震等の想定地域（近畿ブロック） ※関東、中部、四国・中国・九州の3ブロックでも各々開催）
- 今回の東日本大震災において明確となった災害時における物流の問題点を踏まえ、今後大規模災害の発生が想定される地域において、官民で災害に強い物流体系について議論する場としての協議会の設置や災害時の広域物資拠点施設の整備等、災害に強い物流システムの構築を支援
- 災害時における支援物資等の輸送において、重要な役割を果たすことになる広域物資拠点施設に対し、公的な役割を担うために必要な災害時の機能確保のために必要な投資等に支援

民間の施設・ノウハウを活用した災害に強い物流システムの構築に関する協議会（近畿）

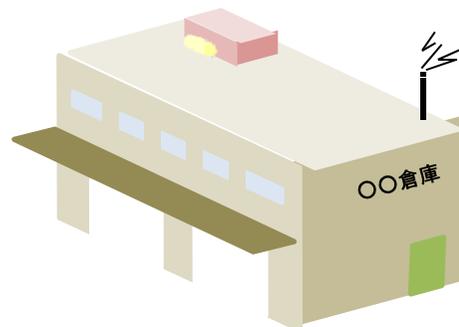
- 国、近畿2府4県、関西広域連合、有識者、倉庫協会、トラック協会、物流事業者等で構成
- 国の示す災害に強い物流体系を地域版としてまとめるため、各府県の防災計画上の支援物資物流の現状を調査し、課題を整理、今後の支援物資物流のあり方を示す。
 - ・今後の支援物資物流における、国・自治体・物流事業者等の役割分担を明確化（国のリエゾン、自治体による一元物資情報管理、民間事業者による広域物資拠点の運営委託等）
- 民間施設を利用した「広域物資拠点施設」のリストアップ

災害協定の締結

物流関係団体と自治体は、災害時における当該施設の利用又は物流事業関係者の広域物資拠点への派遣を含めた協定の締結・見直し

地域防災計画への反映

災害対策基本法に基づく各地域の防災計画に反映



広域物資拠点施設
（1次集積地）

災害時に物流施設の機能維持を図るための投資に、整備費用の一部を補助

非常用発電設備

非常用通信設備