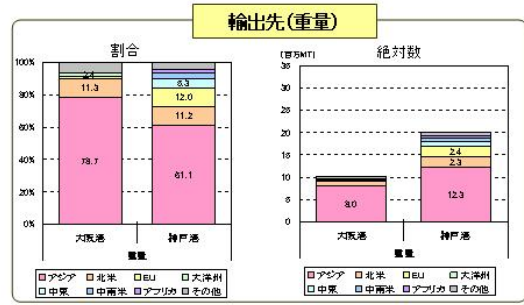
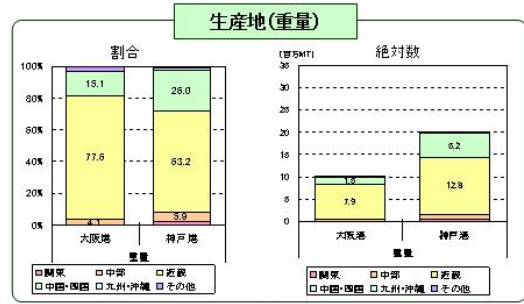
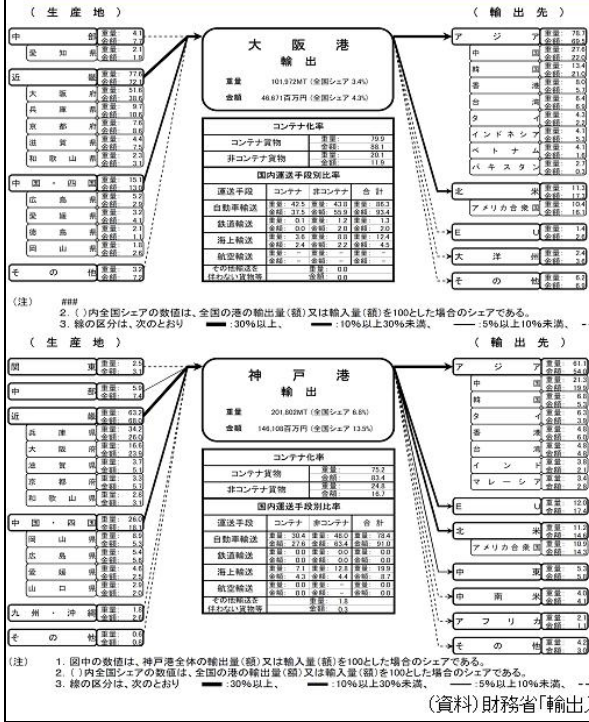


3-⑥ 大阪湾ベイエリア各物流拠点の取扱貨物量_④ 大阪港・神戸港の輸出状況

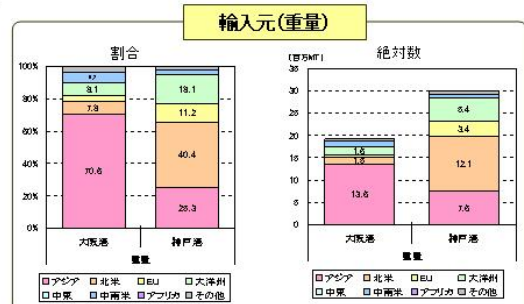
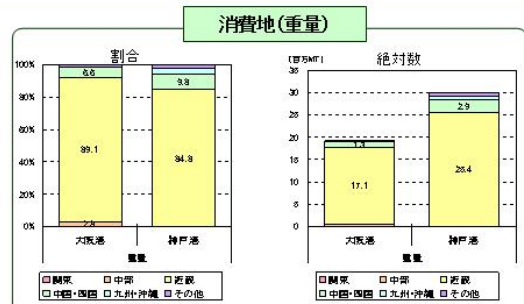
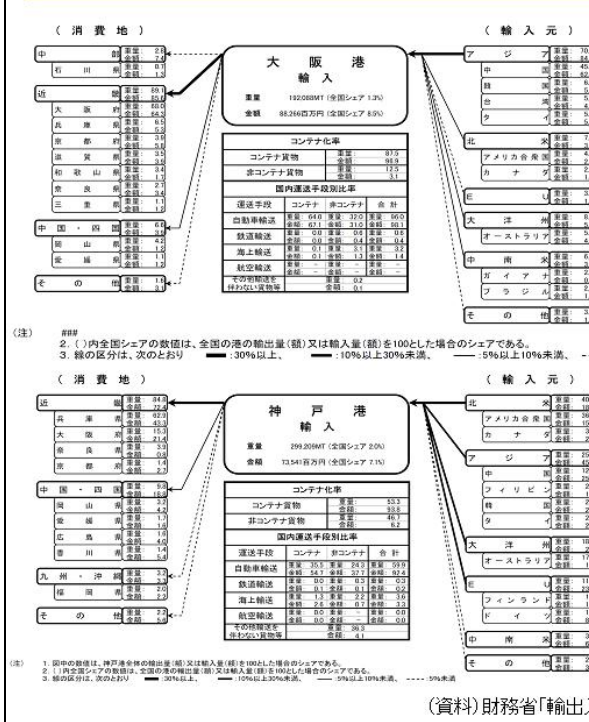
神戸港は大阪港に比べ輸出取扱量が大きく、生産地構成比に占める近畿、輸出先構成比に占めるアジアの割合が小さい。



(資料)財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」(平成19年9月調査の結果)より抜粋・作成 31

3-⑥ 大阪湾ベイエリア各物流拠点の取扱貨物量_⑤ 大阪港・神戸港の輸入状況

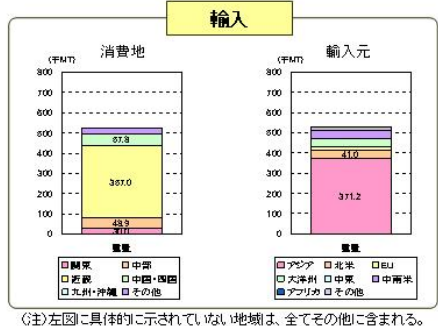
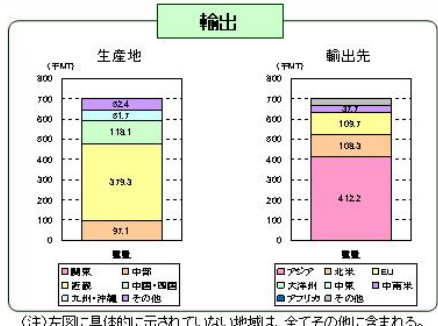
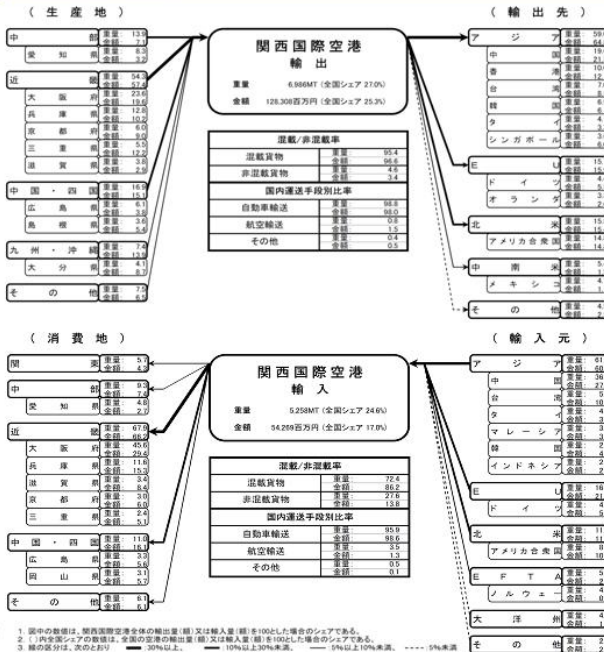
神戸港は大阪港に比べ輸入取扱量が大きく、消費地構成比に占める近畿、輸入元構成比に占めるアジアの割合が小さい。



(資料)財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」(平成19年9月調査の結果)より抜粋・作成 32

3-⑥ 大阪湾ペイエリア各物流拠点の取扱貨物量_⑥ 関西国際空港の輸出入状況

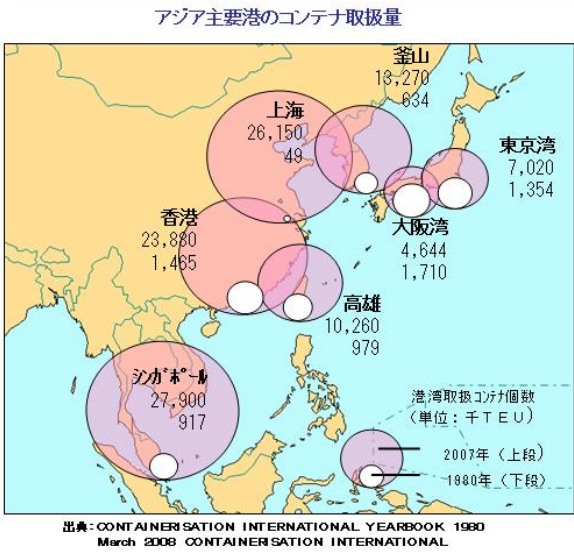
- 関西国際空港は、輸出入とも近畿をはじめ西日本を生産地・消費地とする貨物が多い。輸出先・輸入元は、アジアが主な地域となっている。



(資料)財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」(平成19年9月調査の結果)より抜粋・作成 33

3-⑦ 我が国の主要港の相対的地位の低下

- 我が国港湾のコンテナ取扱量は、1980年代には神戸港が4位などと、存在感を示していた。
- 現在では、シンガポール、上海、香港などアジア主要港湾が世界でも上位を占める中、我が国各港湾は、取扱貨物量自体は増加しているものの、世界での順位を落としている。



世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

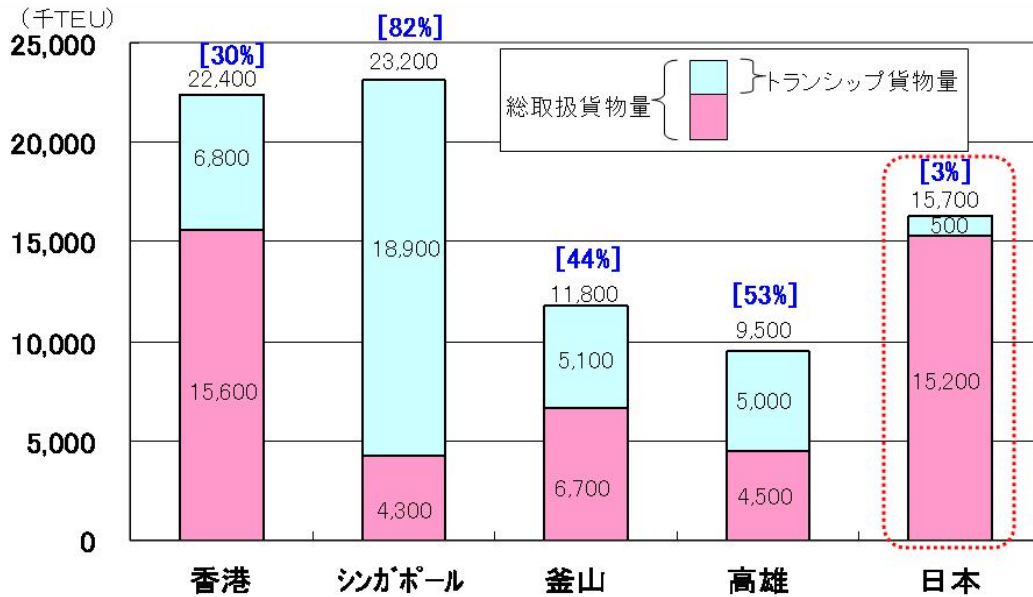
1980年 (単位:万TEU)	2007年速報値 (単位:万TEU)
1 ニューヨーク/ニューヨーク	1(1) シンガポール 2,790
2 ロッテルダム 190	2(3) 上海 2,615
3 香港 147	3(2) 香港 2,388
4 神戸 146	4(4) 深圳 2,100
5 高雄 98	5(5) 釜山 1,327
6 シンガポール 92	6(7) ロッテルダム 1,079
7 サンファン 85	7(9) ドバイ 1,065
8 ログビーチ 83	8(6) 高雄 1,026
9 ハンブルク 78	9(8) ハンブルク 990
10 オークランド 78	10(11) 青島 946
11 横 浜 72	11(12) 横 浜 72
12 横 浜 72	25(23) 東京 392
16 釜 山 63	26(28) 横 浜 320
18 東 京 63	27(33) 名古屋 275
21 東 京 63	28(38) 神戸 241
39 大 阪 25	29(44) 大 阪 223
46 名 古 屋 21	

()内は2006年の順位
 ※の取扱量は2006年の数字

(資料)国土交通省港湾局作成資料 34

3-⑧ トランシップ貨物率の低い我が国港湾(2005年)

- 我が国の港湾のトランシップ貨物率(3%)は、シンガポール(82%)、高雄(53%)等アジア主要港に比べ非常に低く、国内需要に伴う貨物量が大半を占めている。



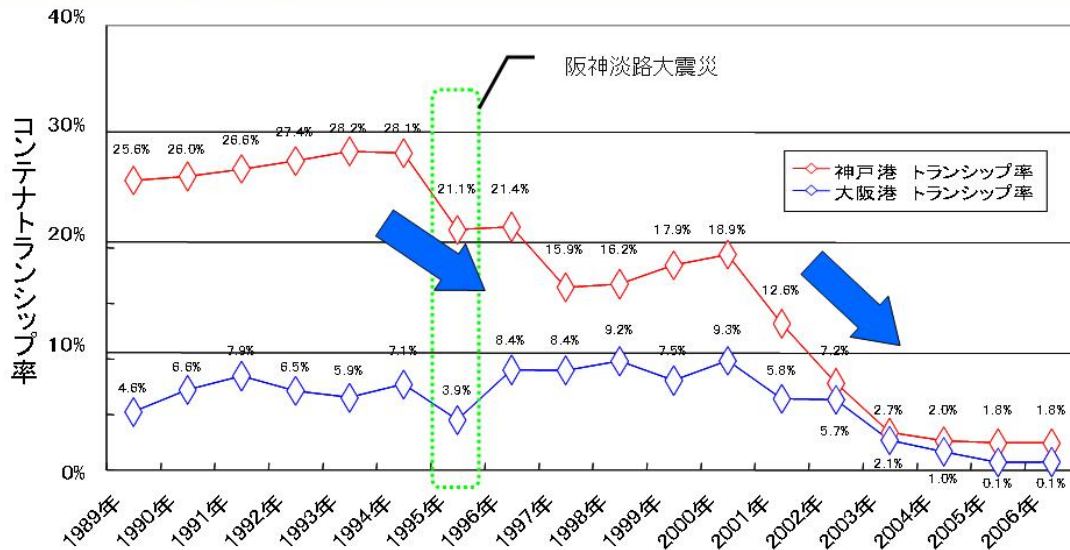
(資料)財団法人 関西経済連合会、国土・基盤整備委員会、ベイエリア部会・物流部会共催講演会講演資料「近畿の「みなと」が目指すべき方向－阪神港－開港化に続く手立ては？」(平成20年2月15日、国土交通省 近畿地方整備局資料)より抜粋

※[]内はトランシップ貨物率

(資料)OCDF及び国土交通省港湾局計画課調べ 35

3-⑧ トランシップ貨物率の低い我が国港湾_最近10年間でトランシップ率が1/10に低下した神戸港

- 阪神淡路大震災前には約3割にまで届かかに見えたコンテナトランシップ率は、阪神淡路大震災以降、概ね低下傾向にあり、2006年には2%を下回るまで低下している。

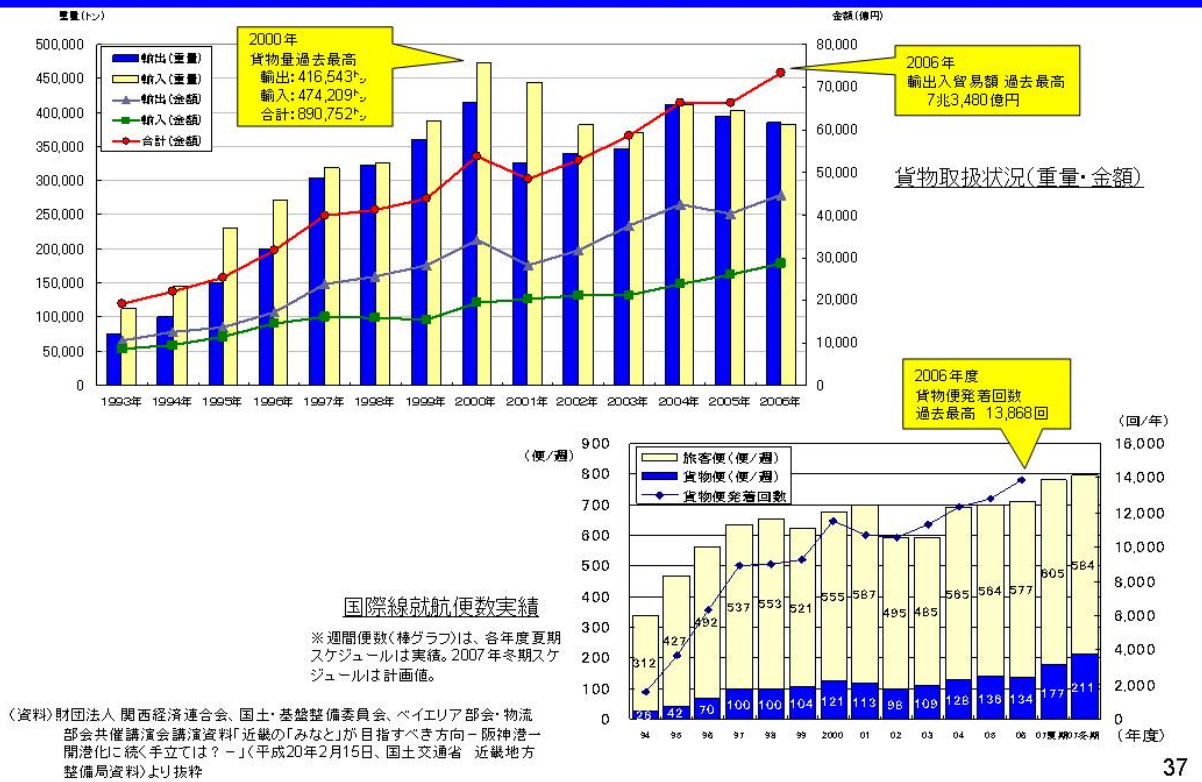


トランシップ: 積荷港から荷卸し港まで、同一船舶で運送されずに、途中港で積み替えさせること。

(資料)財団法人 関西経済連合会、国土・基盤整備委員会、ベイエリア部会・物流部会共催講演会講演資料「近畿の「みなと」が目指すべき方向－阪神港－開港化に続く手立ては？」(平成20年2月15日、国土交通省 近畿地方整備局資料)より抜粋

(資料)港湾統計より

3-⑨ 関西国際空港で取り扱われる国際航空貨物は増加基調で推移



3-⑩ 国際物流取扱能力の向上①_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

- スーパー中枢港湾「阪神港」としての機能充実のため、以下を実施。

大阪港

①ターミナルの24時間フルオープン運営を支援する施設を平成19年4月より供用開始。



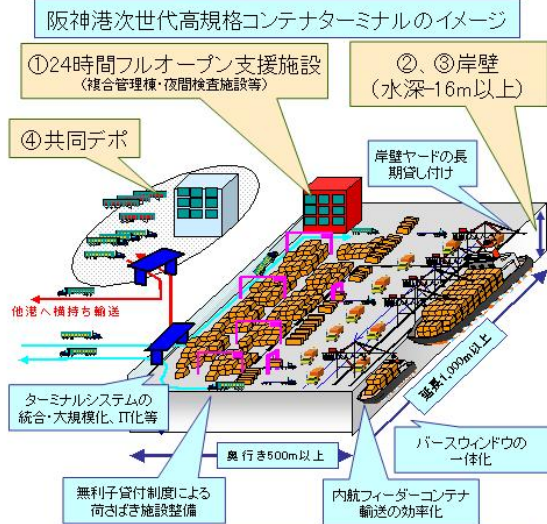
②夢洲地区コンテナターミナル(-16m)を平成17年度より整備中

神戸港

③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)を平成18年度より整備中。



④ゲート混雑回避、阪神港間のコンテナ横持ち輸送の効率化のための共同デポを平成18年5月より供用開始。引き続き、2箇所目の共同デポも平成19年4月より供用開始。



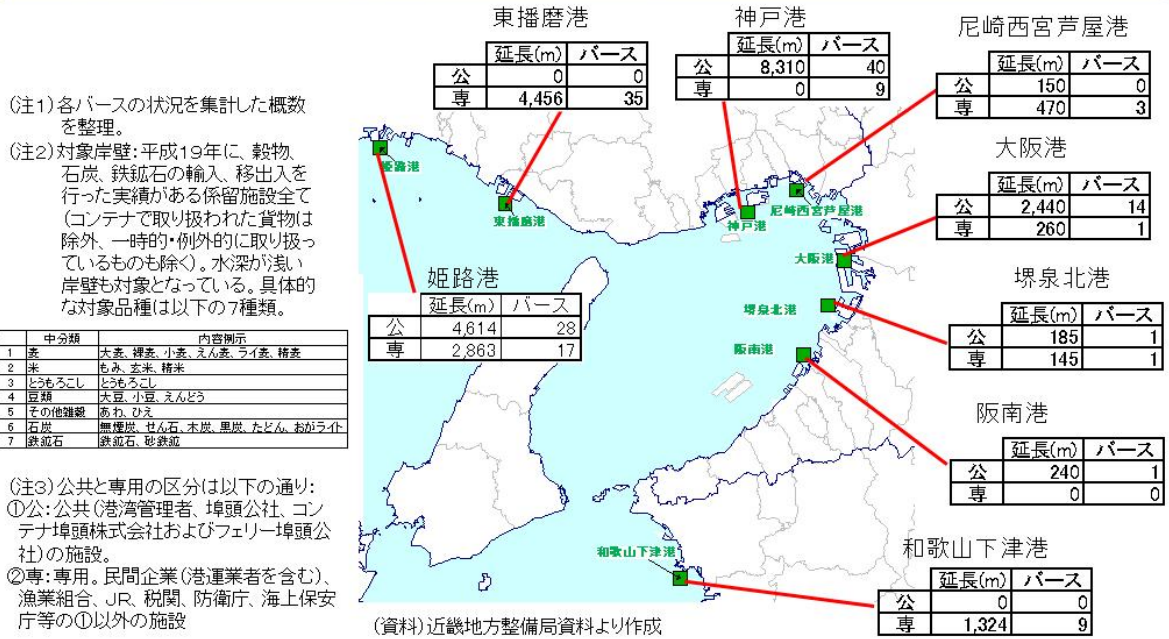
- 今後の予定
- ② 平成21年度に大阪港C12岸壁(-16m) 供用
 - ③ 平成21年度に神戸港PC18岸壁(-16m) 供用

アジア主要港をしのぐ
コスト・サービスの実現

(資料)財団法人 関西経済連合会、国土・基盤整備委員会、ベイエリア部会・物流部会共催講演会講演資料「近畿の「みなと」が目指すべき方向 - 阪神港一開港化に続く手立ては? -」(平成20年2月15日、国土交通省 近畿地方整備局資料)より抜粋

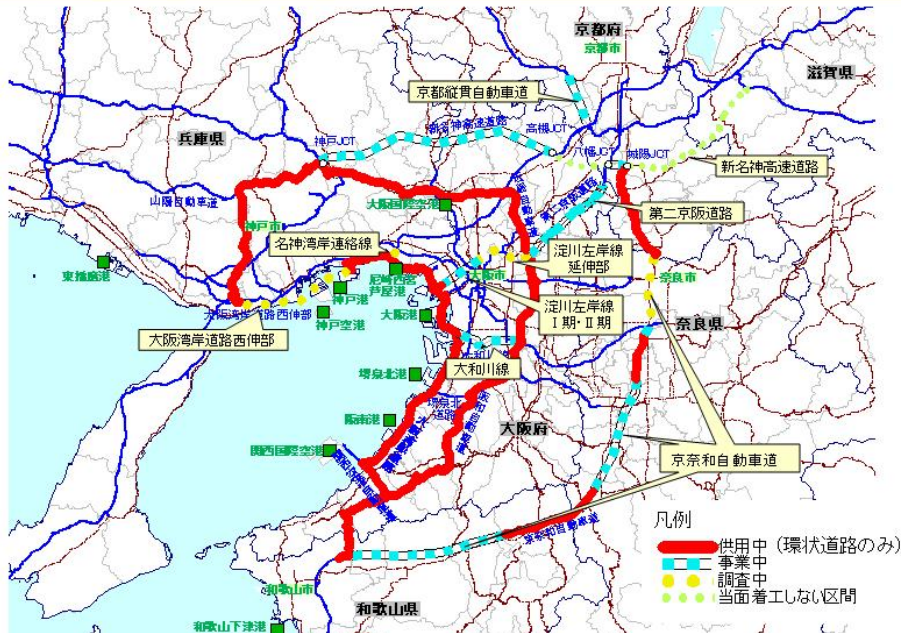
3-10 国際物流取扱能力の向上②_バルク貨物取扱係留施設の状況

- バルク係留施設の状況を港湾別に見ると、大阪港や神戸港では公共バースが多い一方、東播磨港や和歌山港では専用バースのみが存在。姫路港では双方のバースが多く設置されている。



3-10 国際物流取扱能力の向上③_臨海部と内陸部を結ぶ道路ネットワーク

- 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、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、京阪神地域の広域幹線道路について、未供用区間の整備促進及び計画の具体化が必要。



(資料)国土交通省近畿地方整備局各事務所HP、大阪湾環状紀淡連絡道路建設推進協議会HP、各自治体資料等を元に作成