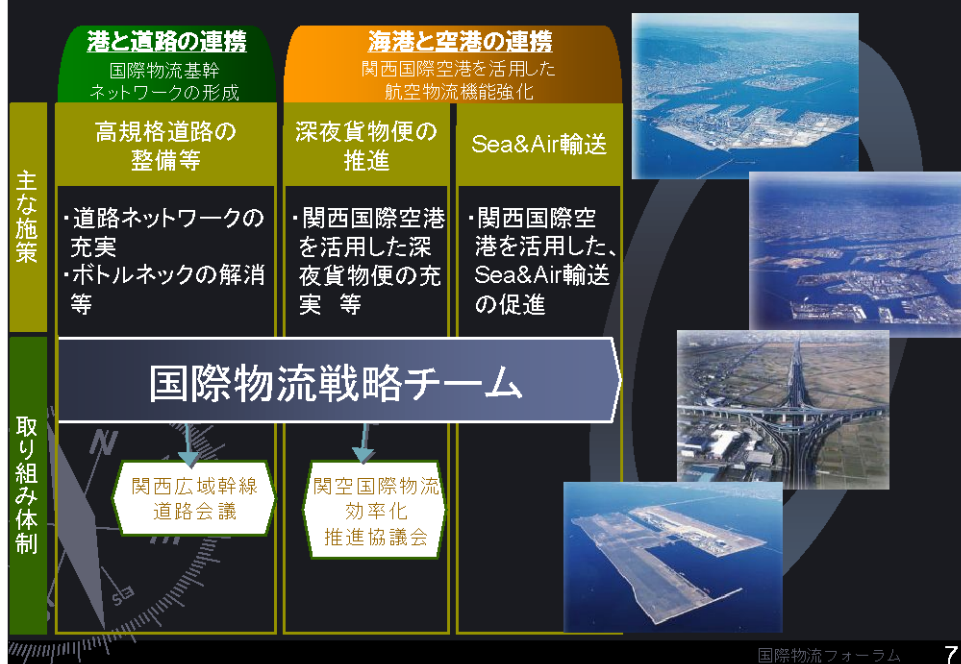


広域連携を通じた国際競争力の強化に向けた取り組み体制



取り組みの具体例①

港と港の連携 …スーパー中核港湾プロジェクトの推進

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度
阪神港	大阪		24時間フルオープン支援施設、荷役機械等の整備、C-12の整備等			ターミナル全面供用	
	神戸		共同デポ、荷役機械等の整備、PC-18の整備等			ターミナル全面供用	



取り組みの具体例②

港と道路の連携…国際物流基幹ネットワークの整備

国際物流基幹ネットワークとは

国際標準コンテナ車（高さ4.1m、フル積載時44t）が、積み替えなく通行できる、以下の路線からなる幹線道路ネットワーク

- ① 高規格幹線道路、直轄国道、環状道路等の幹線道路
- ② ①に掲げる幹線道路から空港・港湾へのアクセス道路
- ③ ①に掲げる幹線道路から物流拠点へのアクセス道路



現在供用中の路線を対象に選定すると、約29,000kmのネットワークとなる。

(このうち国際標準コンテナ車が通行できない区間が47区間、約560km)

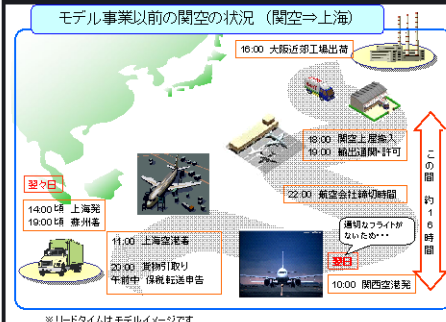
橋梁補強・バイパス整備等により同区間を解消(必要事業費約9,000億円)

特に、スーパー中核港湾に係る区間は、概ね5年以内に解消予定

今後中期的に整備される高規格幹線道路等を含めると、約34,000kmの国際物流基幹ネットワークが完成

取り組みの具体例③

海港と空港の連携…深夜便を活用した最適物流の実現



※リードタイムはモデルイメージです



※リードタイムはモデルイメージです

高度化・多様化する物流ニーズに必ずしも応えきれていない
 ○24時間空港でありながら、効率的な物流ルートに合った深夜貨物便のフライトがない
 ○深夜のハンドリング、荷捌きの体制も未整備といったことが指摘されている。

○深夜に貨物便を運航させることにより、航空貨物の不必要な滞留時間を削減することができる。
 ○通関・ハンドリングなど現地の事情に合わせた最適な相手国の着陸時間に対応することが可能となる。

課題検討ワーキンググループによる検討

国際物流戦略チーム 課題検討ワーキンググループについて

大阪湾を世界一便利な国際物流拠点とする上で課題となっている事柄をはじめ、その他の様々な課題についても近畿地区全体にわたり改めて再抽出、再整理を行い、海外での先進事例も参考にしつつ、その解決に向けた施策・方向性を提案することを目的に設置。

国際物流戦略チームの学識経験者を中心とした関係者が参画し、機動的・集中的に調査・検討を行うとともに、その結果について、国際物流戦略チームに対し、具体的な提案を行う

■ H18.10-12 ユーザーヒアリング

国際物流に関する新たな課題の発掘

■ H18.12.27 第1回WG

国際物流に関するユーザーからの意見・課題の議論

■ H19.1.18 第2回WG

ユーザーからの意見・課題の整理
新たな検討施策のイメージの議論

■ H19.2.8-11 海外調査

上海、香港、深センの港湾空港を調査

■ H19.2.13 第3回WG

今後推進すべき施策のイメージの取りまとめ

構成員

黒田 勝彦	神戸市立工業高等専門学校長
上村多恵子	ロジスティクス経営士
林 克彦	流通科学大学商学部教授
喜多 秀行	神戸大学工学部教授
本田 豊	立命館大学政策科学部教授
辻本 勝久	和歌山大学経済学部助教授



国際物流フォーラム 11

国際物流戦略チーム 新たな提言に向けて

港と港の連携

大阪湾諸港の包括的な連携の更なる深化と港の競争力強化

- ・「阪神港」スーパー中樞港湾プロジェクトの加速など大阪湾諸港の包括的な連携の更なる深化
- ・各港連携による手続きの一元化・IT化
- ・大阪湾の企業のBCPを支援する大阪湾諸港の港湾活動のBCPの検討
- ・中四国との政策的な連携と適切な役割分担(内航フィーダー輸送の活用等)
- ・高付加価値ロジスティクスセンター等の整備
- ・環日本海地域諸港等における連携強化 等

広域連携を通じた国際競争力の強化

港と道路の連携

国際物流基幹ネットワークの形成

- ・スーパー中樞港湾に係る道路交通のボトルネックを5年以内に解消し、国際標準コンテナ車が積み替えなく走行できる道路ネットワークを早期に構築
- ・国際港湾としての後背圏確保に向けた京阪神地域の広域幹線道路の早期整備や、有料道路の割高な料金是正のための国費充当 等

海港と空港の連携

関西国際空港を 活用した航空物流機能強化

- ・完全24時間化を活かした国際航空物流の推進・普及
- ・国際中継物流拠点の構築
(戦略的な国際航空ネットワーク形成)
- ・2期用地を利用した総合物流拠点の構築
(Sea & Air輸送やVMI倉庫等)
- ・アジアゲートウェイとして最大限活用するための規制緩和と政策的支援 等

国際物流フォーラム 12

海外港湾空港の戦略調査

上海、香港、深圳

2007年2月9日～11日

国際物流戦略チーム
課題検討ワーキンググループ
流通科学大学 林克彦

国際物流フォーラム
2007年3月2日



報告概要

- 事例から学び取るべき点
- 海外調査日程・メンバー
- 上海、香港、深圳の位置付け
- 上海港調査結果
- 香港空港調査結果
- 深圳港および香港港調査結果





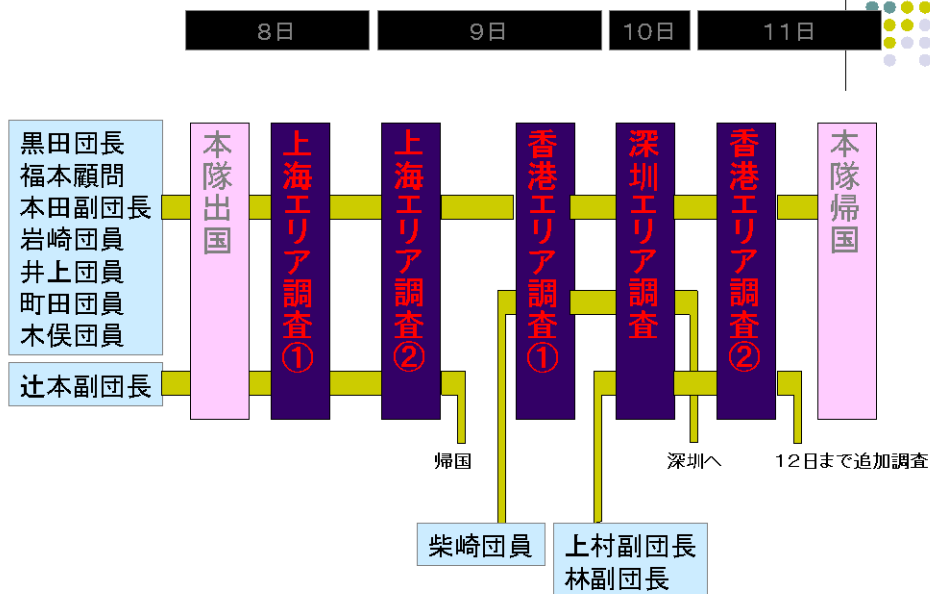
調査事例から学び取るべき点

- 迅速な決定、実行
 - 経営環境の変化に即、対応
 - 顧客(船社)オリエンテッド
- 広域的な港湾管理(上海港の場合)
 - 一方で激しい港湾間競争(寧波港に対して)
 - また、深圳と香港の場合や、深圳各ターミナル間で激しい競争
- 港湾背後地にロジスティクス施設(制度も含め)を整備 → 物流園區
 - 日系企業が活用し、国際的なロジスティクス体制を構築
- 民間企業の活力を利用したターミナル整備
- ターミナルオペレータによる効率的オペレーション

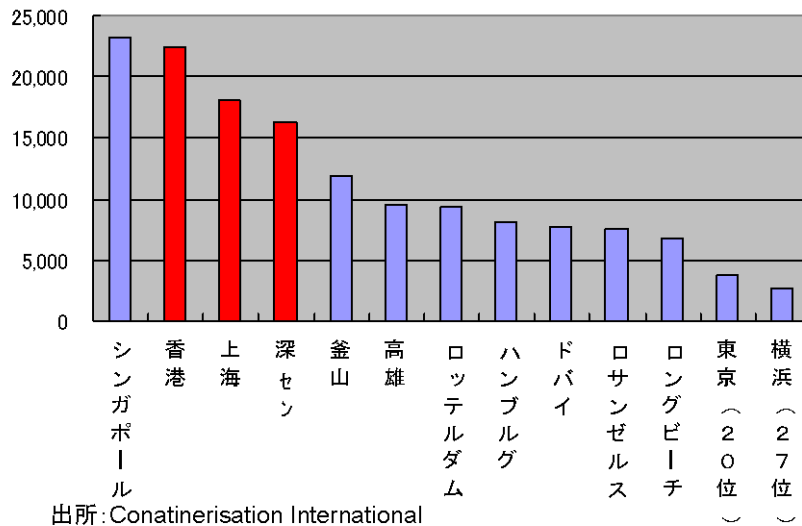


- 経済、物流の発展段階に留意する必要
 - 急速な経済発展、物流量拡大に対し、物流施設が不足

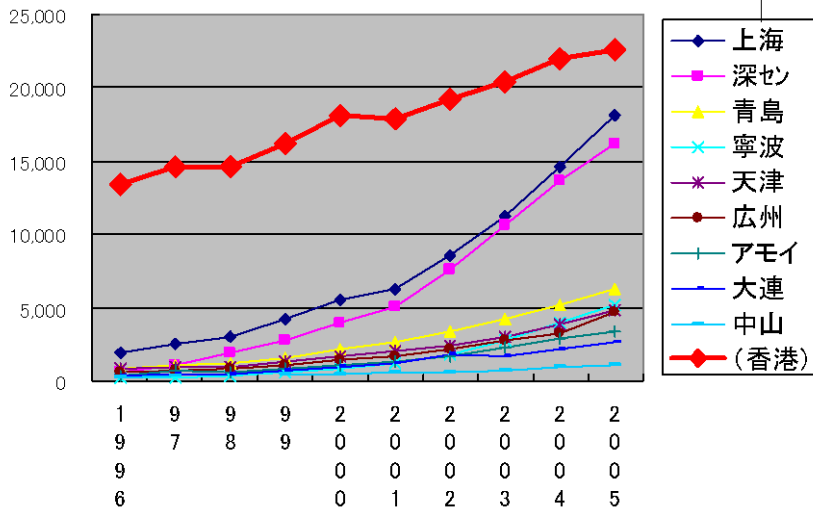
日程・視察団メンバー



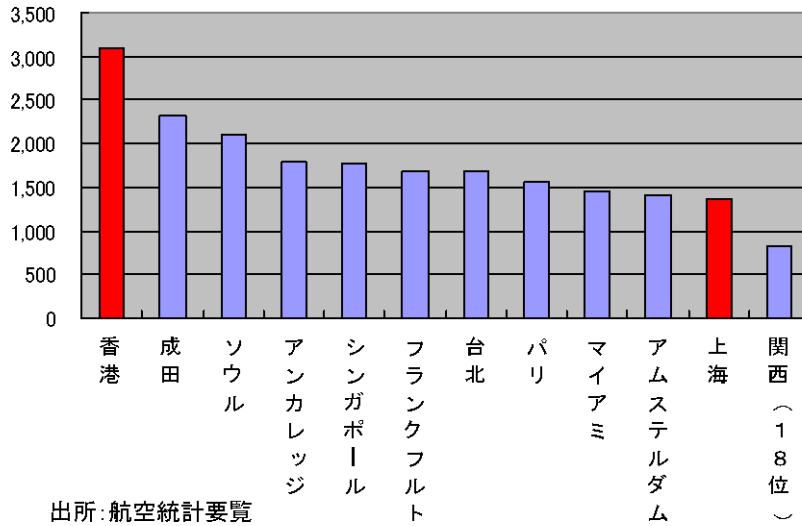
世界主要港コンテナ取扱量(2005年、千TEU)



中国主要港コンテナ取扱量推移 (千TEU)



世界主要空港国際航空貨物取扱量(2004年、千トン)



上海港主要ターミナル



資料: <http://www.shsict.com/map1.html> に加筆

9日：上海エリア調査②(日程順ではなく内容順で報告)



SIPG(上海国際港務集团有限公司)訪問(1)

- SIPG 総裁事務部でヒアリング
 - ・SIPG 華外事室主管
- 上海港のCTはSCT、外高橋、洋山の3地区からなる
- 公共バース120バース、TOとしてはSIPG1社
- 外高橋：1期ハチソン他4社、2・3期SIPG、4・5期マースク・ハチソンが出資、洋山：1期SIPG、2期COSCO他5社出資
- 北米航路は外高橋、南米・欧州とマースクが洋山、将来的にはバランスを見て北米東海岸航路を移す(西海岸は量が多すぎ)
- 洋山の利用率は外高橋の8割(建設費は2倍だが陸上輸送コストが高いため)
- 内航？トランシップが多い(30%以上)保税トランジット
 - ・長江各地→(河川)→外高橋→(シャトルバージ)→洋山→(本船)
- 洋山港：区域は浙江省、管理は上海市、営業税は折半、建設は上海人民政府、土地は国有、施設はSIPGが購入

9日：上海エリア調査②



SIPG(上海国際港務集团有限公司)訪問(2)

- SIPG 総裁事務部でヒアリング
 - ・SIPG 華外事室主管
- 70~75%は揚子江デルタの貨物、衣類・日用品・軽工業品が主
- 輸出55%、輸入45%、輸入は機械類
- 寧波港は伸びているが背後圏が重ならないため競争関係にない
- 上海港のセールスポイントは便数が多いこと(日本向け月250便)
- 海外にも出資したいが日本は制度的に難しいそう

港湾を選択するのは船社

港湾にできることは「サービスをよりよくすること！」

8日:上海エリア調査①-1

上海洋山港コンテナターミナル第1期・第2期視察



- 32kmの連絡橋を利用してアクセス
→普通車(観光客)は有料、コンテナトレーラー(物流)は無料
- ターミナル展望台でヒアリング
・中国港湾協会 王副秘書長、范外事主管
→2003年整備開始、2010年完成予定
→人口1000人の小さな村から世界一の港湾へ変身
→アメリカ、欧州向けに利用
→建設費100%公費、使用权をTOに売却
- ターミナル管理棟でヒアリング
→洋山地区の取扱いの1/3は船舶、シャトルバージにより搬入
→トラックによる搬入は2/3、年間500万TEUは橋を利用
→国際トランシップは10%以下
→橋のたもとに物流園區
→ターミナルの収入のほとんどはハンドリング
(回転がいいため保管料収入はほとんどない)

8日:上海エリア調査①-2

日本通運株式会社 亜州・太平洋地域総括室 中国室訪問



- 中国室でヒアリング(写真)
・日通中国室 内館中国室長
→中国のインフラ(道路、鉄道)は非常に整備されている
→元々中国には「物流サービス」というものがなかった(自社運送)
 - ・90年代に物流サービス登場(「物流」=日本語)
 - ・つらいのは「日本並みサービス、中国並み料金」
 - ・日系物流企業の優位点は情報システム
→物流園區への輸送「園區遊」がミソ:増値税の早期還付
→謎の保税港区
 - ・「保税区」→「保税園區」→「保税中心A/B」→「保税園區」
→中国のEDI化には疑問が多い(民のメリットほとんどなし)
→中国の沿岸部の税関は全て24時間オープン(時間外ではない)
- 中国に見習うべき点「決定が早い、実行も一気！」

8日:上海エリア調査①-3

中国港湾協会会食

- 王宝和大酒店で会食
 - ・中国港湾協会 何秘書長、杜副秘書長(教授級高工)
王副秘書長、范外事主管
- 中国港湾協会について
 - 港湾関連事業者の教育や政府と港湾関連事業者を結ぶ役割も担う



9日:香港エリア調査①

Hactl(香港空貨站有限公司)視察

- Hactlでヒアリング
 - ・Hactl 黄(Johnnie)総経理、陳(Lilian)総経理、楊(Isabel)経理
 - ・全日本空輸株式会社 濱田総経理、橋本支店長、
小童谷マネジャー、範経理、胡経理
 - Hactlのターミナルはモンスター、世界一のエアカーゴウエハウス、300万トンの処理能力、これ1棟で成田の全貨物を扱うことができる
 - 輸出入ともLand side/Build up-Break down/Lamp sideの荷役がこの1棟でできる(成田は別々)
 - 1つのウエハウスをAirlineで共有できるところが優位点(1社で1棟の場合、閑散期/繁忙期の変動があり非効率)
 - 一方通行のためトラックの混雑もない
- Hactlターミナル1を視察

超巨大、超自動化倉庫！

