

課 題

- 汎アジア的視野
- ゲートウェイ機能の総合性、重層性
- 日本海側窓口の活用
- 釜山港、仁川空港との競争と連携
- 近畿の国土学
 - 近畿に投資し、住んでもらうためのビジョン
 - 近畿は日本のために何ができるか？
 - アンチ巨人からの脱却

ご清聴
有難う
ございました



ご質問、ご意見等は、
国土交通省国土計画局計画官(国土基盤担当)
小野憲司(ono-k2ea@mlit.go.jp)までお寄せください

「国際物流戦略チームの取り組みについて」

国際物流戦略チーム事務局



国際物流戦略チーム設立の背景

H17.3.7 「**関西の総合的な物流機能強化に関する提言**」((社)関西経済連合会)
＜抜粋＞産学官が一体となって、関空や阪神港を通じて国際物流の効率化を支援する各種方策の検討を行う「国際物流戦略チーム」(仮称)の設置を検討するべき

H17.4.1 「**今後の国際物流施策の課題**」 (国土交通省国際物流施策推進本部)
＜施策推進体制＞主要港湾・空港を抱える各地域毎に国際物流戦略チームの設置が必要

H17.4.2 「**関西“国際物流”元気宣言**」
国土交通省と関西経済界の懇談会

全国に先駆けて、国際物流戦略チーム設立へ

国際物流フォーラム 2

国際物流戦略チームの活動方針と体制

□国際物流戦略チームとは・・・

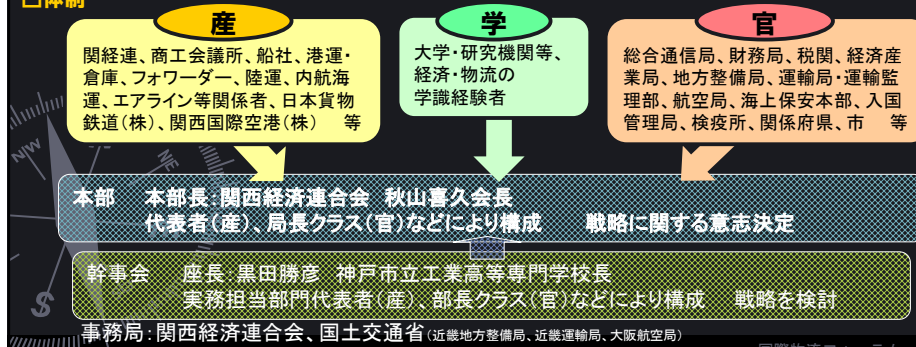
関西経済連合会や国際物流施策推進本部における提案を受け、全国に先駆けて関西において設置された機関。

スーパー中枢港湾「阪神港」や関西国際空港等の活用等を図りつつ、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指し、産学官が一体となって各種方策に取り組むもの。

□運営方針

- ・国際物流戦略チーム本部及び本部の下に設置される幹事会は常設とし、機動的・弾力的に取り組む。
- ・「国際物流戦略チームホームページ」を事務局において新たに設置し、活動状況を広く広報。
- ・メールボックス(「国際物流目安箱」)の運用によりユーザーのニーズや課題をタイムリーに把握。等

□体制



国際物流フォーラム

3

これまでの経緯

H17.5.13 国際物流戦略チーム 第一回幹事会

ユーザーヒアリング&意見交換を実施 等

H17.6.30 国際物流戦略チーム 本部設置・第一回会合

- ・戦略チームの運営方針等を決定
- ・国際物流の課題に関する意見交換を行い、「短期対応施策」を決定 等

H17.10.5 国際物流戦略チーム 第二回幹事会

- ・新たな「短期対応施策」として「一開港化の検討」を開始することを確認

H18.1～ 第二回ユーザーヒアリング実施

H18.2.15 国際物流戦略チーム 第三回幹事会

H18.3.10 国際物流戦略チーム 第二回本部会合

- ・陸海空の物流体系の広域的な連携という観点から見た政策提言を総理官邸をはじめ中央省庁など関係者に関西の声として届けることを了承
- ・国際物流の課題に対するこれまでの取組成果を確認し、新たな「短期対応施策」を決定 等



H18.4.5 国際物流戦略チーム「政策提言」のアピール行動(於：東京)

H18.6.29 国際物流戦略チーム 第四回幹事会

H18.8.5 国際物流シンポジウムー関西の国際物流戦略ー 開催(於：大阪)

H18.11.29 国際物流戦略チーム 第五回幹事会

H18.12.27 国際物流戦略チーム 課題検討ワーキンググループ設置

国際物流フォーラム

4

国際物流戦略チームの政策提言

～「広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言」～

○平成18年4月5日 東京にてアピール行動

1. 大阪湾諸港の包括的な連携による国際競争力の強化

港と港の連携

- ・スーパー中枢港湾「阪神港」の連携の深化による、世界トップクラスのコスト・スピード・サービスの実現、産業立地競争力の強化
- ・公社民営化等による「埠頭公社改革」の推進および公設民営方式による低廉・良質な特定国際コンテナ埠頭の形成
- ・各港連携による入港料の低減を含む大阪湾諸港の一開港化の実現および港湾コストの低減による国際競争力の強化
- ・内航フィーダー輸送の競争力強化による瀬戸内海諸港との連携促進 等

2. 国際物流基幹ネットワークの形成

港と道路の連携

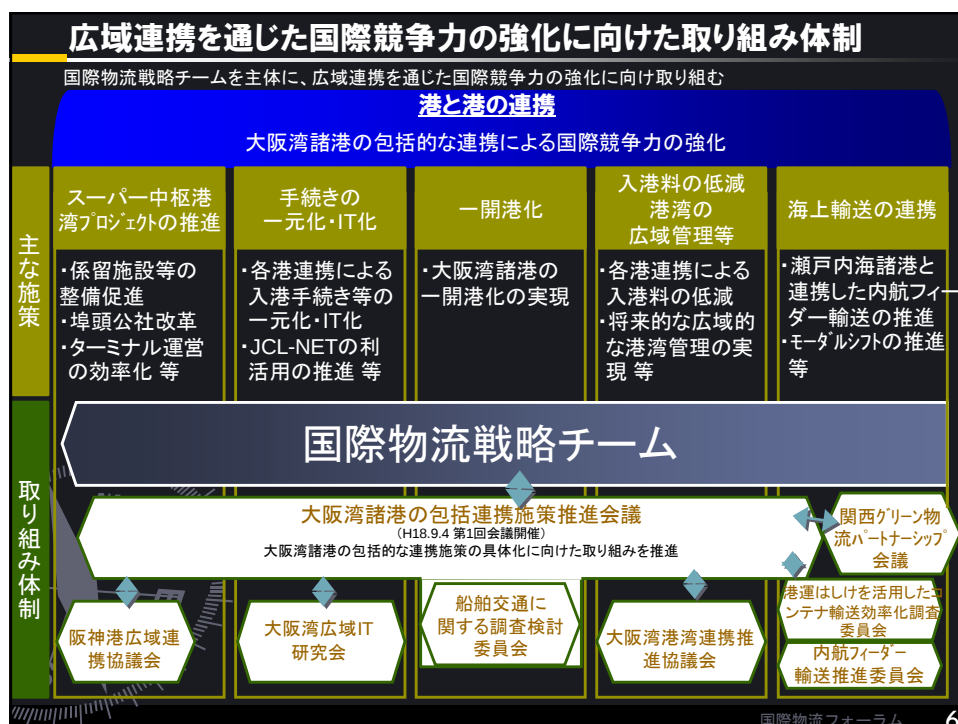
- ・陸海空を結ぶ物流インフラの確立やCO2削減に向け、環日本海等を含む関西地区の国際物流を支える高規格道路等として第二京阪道路、大阪湾岸道路西伸部、都市再生環状道路、京奈和自動車道などの早期整備
- ・スーパー中枢港湾に係る道路交通のボトルネックを5年以内に解消 等

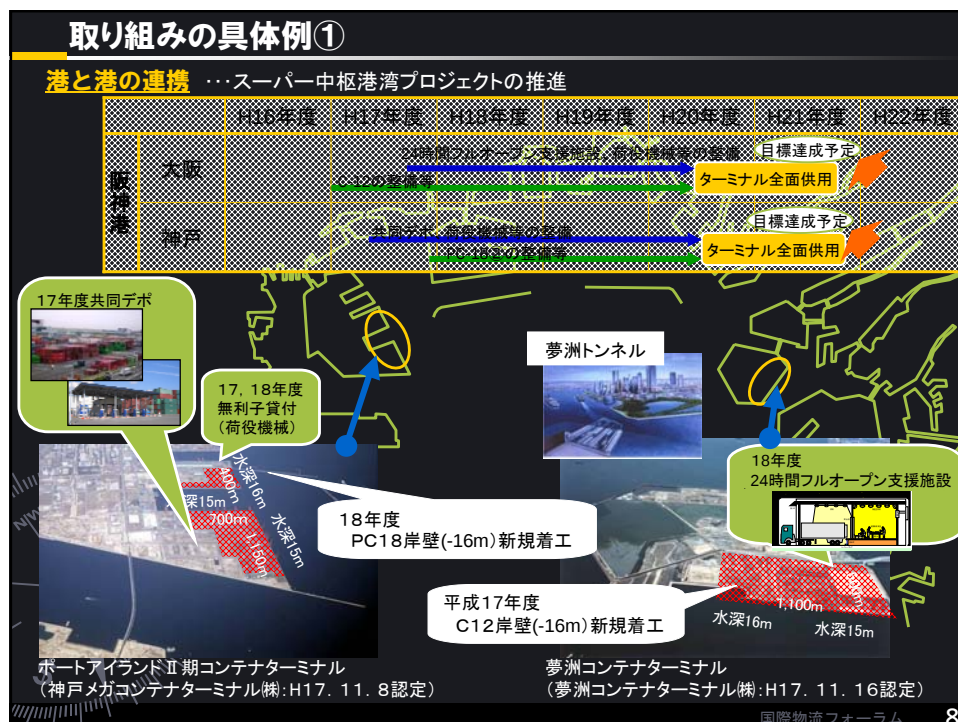
3. 関西国際空港を活用した航空物流機能強化

海港と空港の連携

- ・関係国との航空交渉の促進等により国際航空ネットワークの充実
- ・荷主の多様かつ高度化する物流ニーズに柔軟に対応できるSea & Air輸送の推進や、物流拠点の整備 等

国際物流フォーラム 5





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



国際物流基幹ネットワークのイメージ

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、スーパー中枢港湾に係る区間は、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

国際物流フォーラム

9

取り組みの具体例③

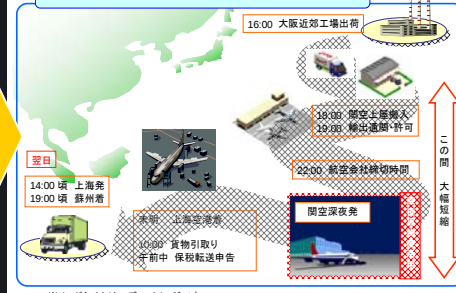
海港と空港の連携…深夜便を活用した最適物流の実現

モデル事業以前の関空の状況（関空⇄上海）



※リードタイムはモデルイメージです

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

高度化・多様化する物流ニーズに必ずしも応えきれているとはいえない

- 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適合し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。

国際物流フォーラム

10

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」スーパー中枢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

- ・スーパー中枢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は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～」

林 克彦 流通科学大学商学部 教授

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



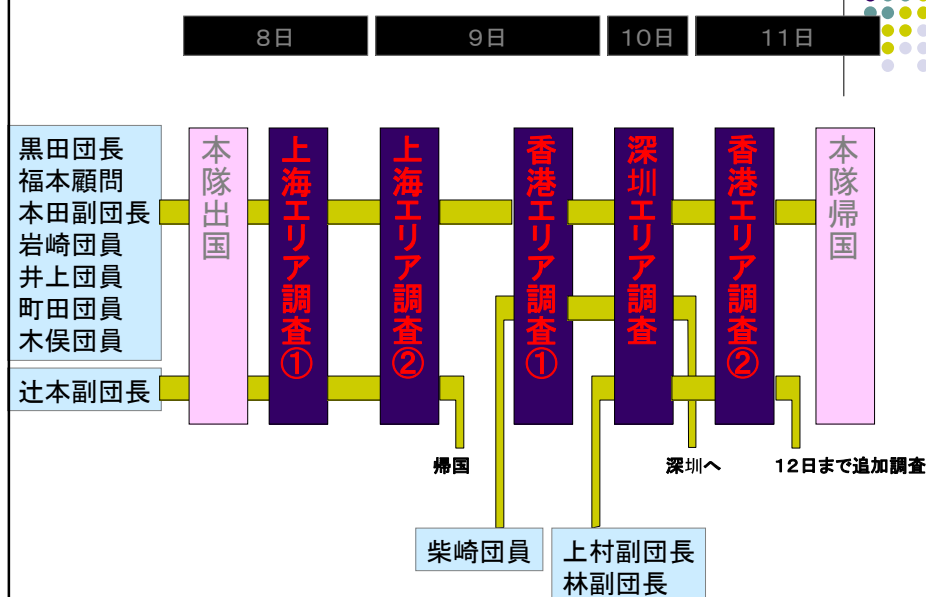
調査事例から学び取るべき点

- 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

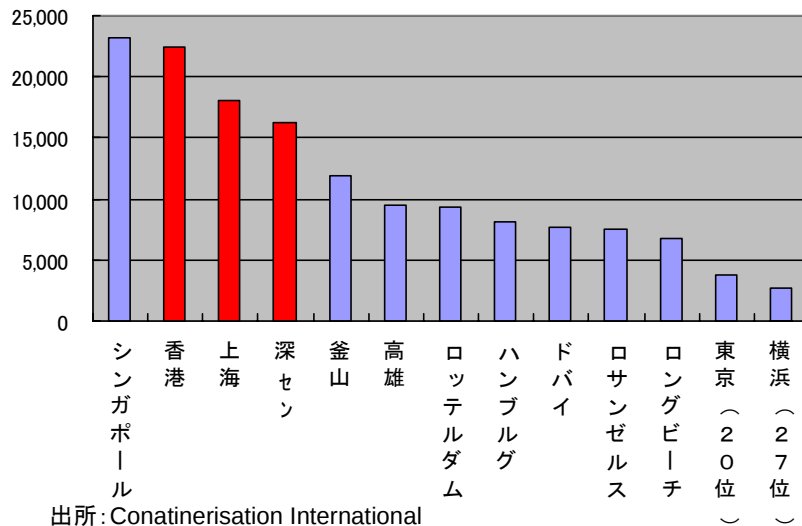


- 経済、物流の発展段階に留意する必要
 - 急速な経済発展、物流量拡大に対し、物流施設が不足

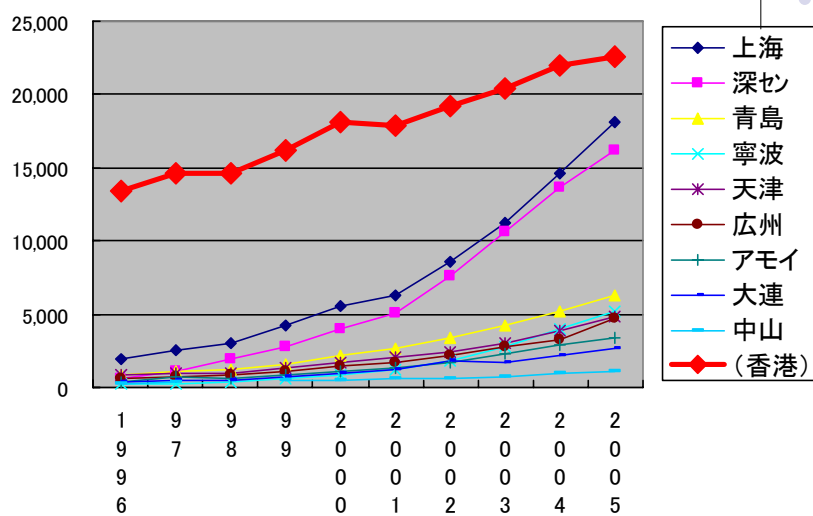
日程・視察団メンバー



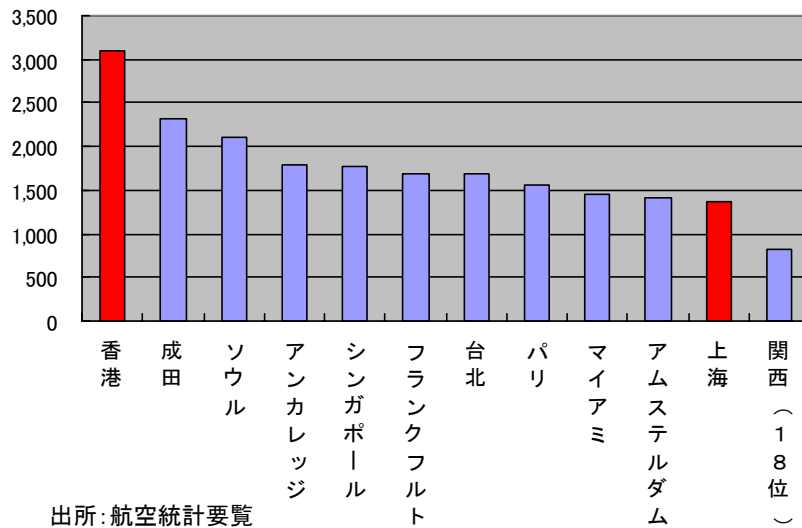
世界主要港コンテナ取扱量(2005年、千TEU)



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



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)
- 洋山の利用料は外高橋の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ー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(回転がよ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ー2

日本通運株式会社亜州・太平州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ー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！





10日：深圳エリア調査

深圳塩田港コンテナターミナル視察(1)

●YICT(塩田国際集装箱碼頭)でヒアリング

・YICT 譚經理、王氏

→1期:2バース、2期:3バース、3期:2005年10月完成

→拡張工事(4期、2006年3月～):6バース(2バース供用済み)

→塩田港保税区から物流園区へ(ロジスティクス、SCM)

→鉄道(YICT所有、東莞で国鉄と接続)が引き込まれているがほとんど利用はない(ソニーが利用)

→トラックは7千台/日、ピーク日は1万台、但し定時性は?

→金曜日の夜から月曜日の朝が繁忙期(日本、北米はウィークデイに扱うため)、クレーンオペは24時間3交代制

→3期のゲートは入場13レーン、出場15レーン

→背後圏は広東省内、航路は約80便/週(北米38便/欧州29便)

→1期:-14.5~-15.5m、2期～:-16m、浚渫不要

→90%が輸出、輸入はほとんどが空コン、日本からの電子部品

→輸入は手続きが簡単な香港を利用

→国際トランジット、内航トランジットはほとんどない



10日：深圳エリア調査

深圳塩田港コンテナターミナル視察(2)

●YICT(塩田国際集装箱碼頭)でヒアリング

・YICT 譚經理、王氏

- 1期、2期は70%、3期、拡張は65%をハチソンが出資、管理もハチソン、70年間の使用権、所有権は国
- 1期、2期、3期のガントリーは22列対応、拡張は25列対応で同時に40ft2個を荷役できる
- 将来計画(深圳交通局が企画)は2010年以降、決定権は北京
- YICTで行った説明会でターミナル搬入後のコンテナのステイタスが不明になるとの苦情あり→webによる可視化を実施
- 36船社と契約、契約期間は機密

●塩田港コンテナターミナルを視察

空コンは8段積み！



11日：香港エリア調査②

香港港コンテナターミナル視察(1)

●Modern Terminals(現代貨箱碼頭有限公司)でヒアリング

- ・Modern Terminals 會(Shelia)高級商務主任
- ・日本郵船(香港)有限公司 白石船長

- 9隻/日、1800台/日取扱可能
- 華南に新興港湾(塩田、赤湾、蛇口)、競争激化
 - ・通関、既存サービスで勝負
- 香港には9ターミナル44バースある
- パールリバーでコンソリシバージ輸送する形で整備したがハンドリングを減らすため直接搬送が増え苦慮、ポートオペレーション上問題
- 中国から香港へのアクセスは3つ、いま4つ目を整備中
- ターミナルの選択は荷主次第、西の顧客が塩田を利用することもある、技量が同程度になればやはり価格次第



11日：香港エリア調査②

香港港コンテナターミナル視察(2)

- Modern Terminals(現代貨箱碼頭有限公司)でヒアリング

- ・Modern Terminals 會(Shelia)高級商務主任
- ・日本郵船(香港)有限公司 白石船長

→郵船のモダンターミナルとの契約期間は機密

- ・長期契約はリスクがある、コスト的なメリットが大きくないと

- ・「いつまでも使いますよ」というのはありえない

- ・一方、サービスの安定性も重要→結果的に長く使っている

「現状にこだわる必要はない、マーケットの注文にあわせて変えていけばいい！」というマインド

- Modern Terminals管理棟を視察

- Modern Terminalsでヒアリング

- ・郵船航空航運(香港)有限公司 工藤董事

→香港空港の優位性はまだまだ大きい



「環日本海交流における舞鶴港の可能性」

三橋 郁雄 （財）環日本海経済研究所 特別研究員

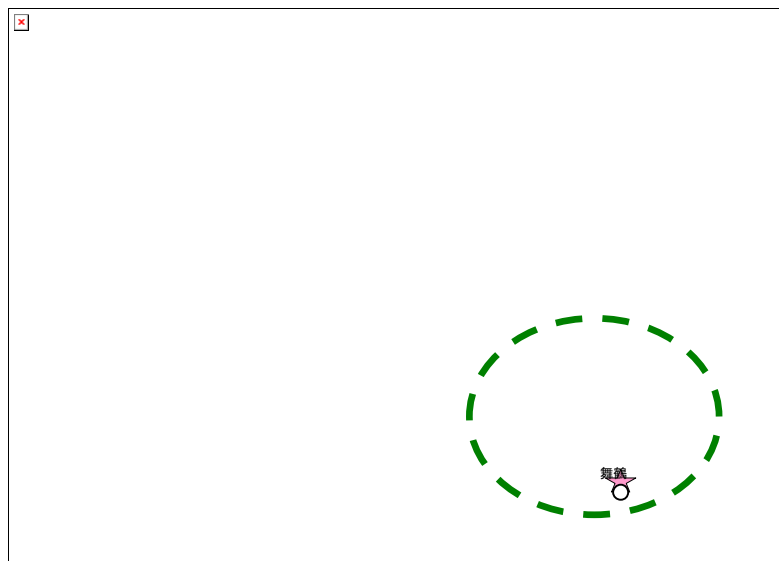
環日本海交流と舞鶴港の可能性

2007年3月

ERINA

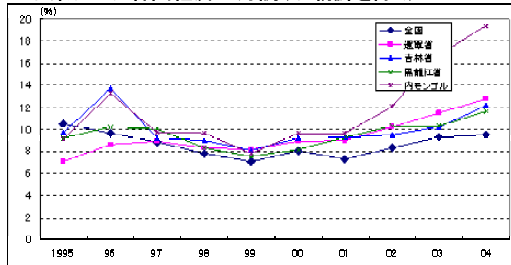
三橋郁雄

環日本海交流と舞鶴港 (北東アジア輸送回廊)



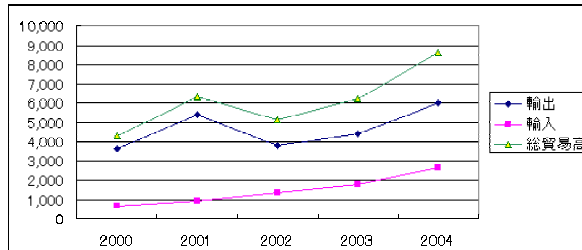
好調な北東アジア大陸部経済

ロシア財政事情の改善、経済の高度成長、外資の導入
中国東北振興策、経済の高度成長、積極的な外資導入策
中ロ関係の改善と貿易の拡大
北東アジア各国経済の好調(北朝鮮を除く)



中国東北地域の経済成長率
(ERINAによる)

ロシア極東管区の
輸出入状況(単位:
100万ドル)(ERINA
による)



北東アジアにおける主要な貨物の流れ

- ①中国東北地域の国際物流は大連回廊を利用、日本海に殆ど出てこない→今後、発展の可能性
- ②欧州との連結→SLB(TSR)、TCR→成長過程に入った
- ③北東アジアのハブ→釜山港→日本の地方港を席捲
- ④陸上国境→ロシア・モンゴル・中国→急増状態にある
- ⑤日本海側港湾の状況→コンテナ物流は増加基調。国際フェリーはこれからの課題

中国東北地域(ERINA川村による)

東北3省：遼寧省、吉林省、黒龍江省～中国の1割経済圏～

東北3省の貿易では遼寧省が6割（輸入）から8割（輸出）を占めている

単位：億ドル（ ）
内は%

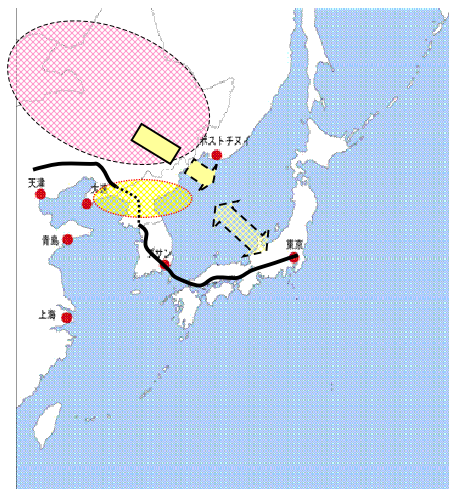
		中国	遼寧	吉林	黒龍江	三省計
人口	万人	129,988	4,217 (3.2)	2,709 (2.1)	3,817 (2.9)	10,743 (8.3)
GDP	億元	136,876	6,873 (5.0)	2,958 (2.2)	5,303 (3.9)	15,134 (11.1)
一人当たりGDP	ドル	1,272	1,969	1,319	1,679	1,702

中国東北3省の輸出入の割合（商務年鑑2005より作成）

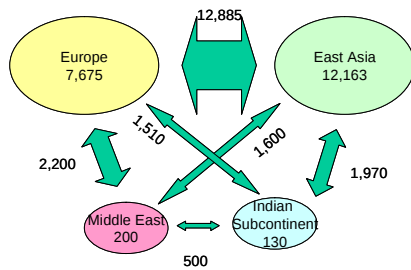
	輸出		輸入	
	額（ドル）	割合（%）	額（ドル）	割合（%）
3省全体	243.1	100	237.1	100
遼寧省	189.2	77.8	155.2	65.5
吉林省	17.1	7.0	50.8	21.4
黒龍江省	36.8	15.1	31.1	13.1

中国東北地域が日本海に出れない理由

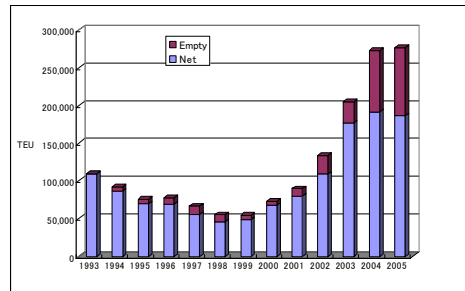
Missing link of Northeast Asia



欧州との連結

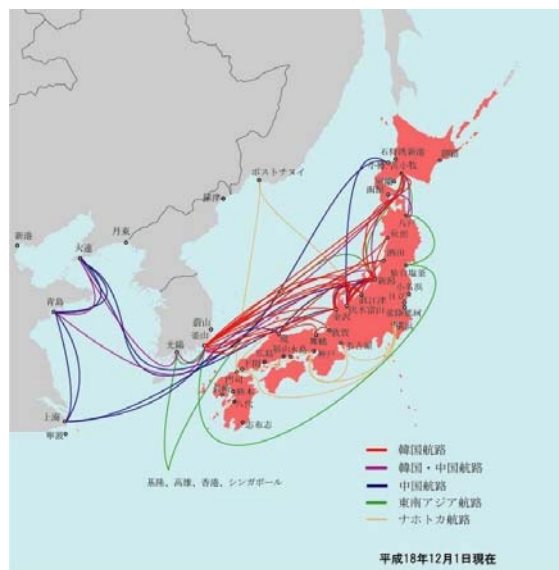


2004年ユーラシア各地域間コンテナ流動量
(MOLによる)



ポストチヌイ港取扱国際コンテナ貨物の推移
(1993年～2005年) (ERINA社による、原データはVICS)

北東アジアのハブ港としての釜山港



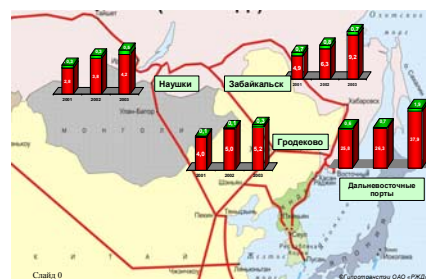
新潟県、富山県、石川県、福井県の外貨定期航路図
(北陸地方整備局による)

大陸部国境輸送

中ロ間輸送（ザバイカリスク・満洲里、ナウシキ・スフパートル）			
	2004年	2005年	
鉄道輸送	24,841,000トン	15,363,000トン（上半期） （通期予想は30,000,000トン以上）	
鉄道によるコンテナ輸送	66,000TEU		
鉄道による石油輸送	5,976,000トン（前年比68%増）	3,900,000トン（上半期） （前年比26%増） （通期予想は8,000,000トン以上）	中国側要望は、10,000,000トン（2005年）、15,000,000トン（2006年）
自動車輸送	1,701,000トン（前年比18.0%）	（上半期は前年比21%増）	

国境通過輸送量の経年変化（2001から2003）

Загрузка пограничных и предпортовых станций России, расположенных на маршрутах ТАДЖ



日本の5大港と地方港

日本の5大港：東京、横浜、神戸、大阪、名古屋

いずれも太平洋に面している

日本全体の外貿コンテナのうち5大港の占める割合：

トンベース 80.5%

TEUベース 78.1%

日本海側港湾のシェアは非常に小さいが、コンテナ貨物量は順調に伸びている。

北陸地域港湾の外貿コンテナ量経年変化

（北陸地方整備局による）
敦賀港、金沢港、伏木富山港、直江津港、新潟港

