

国際物流拠点へ—関西の挑戦

関西は、生産拠点・消費市場として成長著しいアジア地域と地理的、歴史的、経済的に極めて結び付きが強い。

今後も活力ある関西を築くには、国際分業などアジア地域との産業ネットワークをより一層強化することが不可欠。そのためにも円滑かつ効率的な物流ネットワークの構築は重要課題である。国際物流拠点へ—関西の挑戦は始まっている。



国際物流戦略チームを全国に先駆けて設置

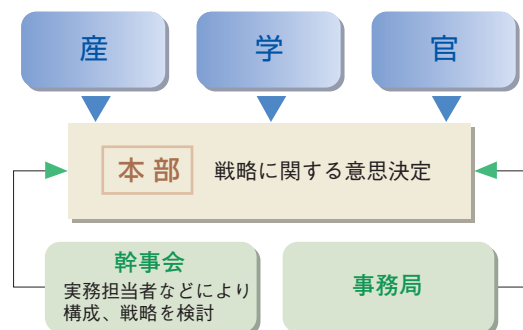
関西では尼崎市や堺市臨海部への大規模な企業投資が見られ、企業の立地が回帰している。経済がグローバル化している今日、企業が投資をする際に重視するものの一つが、コスト・スピード・クオリティ面で国際競争力がある物流インフラ機能であることは間違いない。

大阪湾域には海上コンテナ輸送の拠点である阪

神港(神戸港・大阪港)や航空輸送の拠点である関西国際空港(関空)など、国際物流基盤が形成されている。これらの物流拠点は西日本全域をも背後圏としていることから、機能を強化することにより効率的な国際物流ネットワークを構築することは日本経済の発展にも寄与するものである。

そこで関西では、産学官一体となった「国際物流戦略チーム」(本部長：秋山関経連会長)を全国に先駆けて2005年6月に設置(図1)。大阪湾域の国際物流の課題を的確に把握・分析するとともに、港・空港・道路・鉄道といった多様な輸送モードの連携深化による総合的なロジスティクス機能の戦略的強化の取り組みを開始している。

〈図1 国際物流戦略チーム〉



スーパー中枢港湾「阪神港」プロジェクト

戦略チームがめざすのは、関西の国際物流の効率化、ユーザーの利便性の向上や国際競争力の強化。そこで、スーパー中枢港湾「阪神港」として

神戸港と大阪港の連携を深めることで世界トップクラスのコスト・スピード・サービスを実現しようと積極的に取り組んでいる。

具体的には、港湾機能充実の観点から、最大級のコンテナ船に対応した大深水の係留施設等の整備、複数コンテナターミナルを一体運用することによるコストの低減およびリードタイムの短縮、阪神港間のコンテナ横持ち輸送効率化のための共同デポの整備等を進めている。また、低廉・良質な特定国際コンテナ埠頭を形成するため、公設民営方式による管理運営の効率化をはかっている。

一方、IT化等による作業・手続きの効率化に向けて、JCL-net(日本コンテナ物流情報ネットワークシステム)の利活用による効率化の推進など、従来の枠組みを超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を進めている。さらに、港湾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る港の利便性向上にも取り組んでいる(図2)。

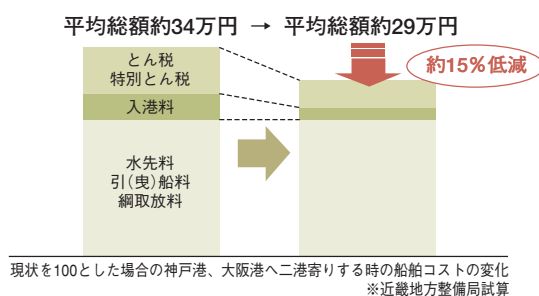
大阪湾諸港の一開港化を

大阪湾の国際競争力強化の重要な要素の一つが港湾コストの低減である。現状では、国際競争はおろか国内三大湾の中でも地位低下を招きかねない。大阪湾は神戸港、大阪港をはじめ複数の港から形成されており、東アジアとの近接性から多くの中規模船舶が湾内の複数港に寄港している。しかし、関税法・港則法上1つの港とみなされ、複数の港に入港しても税(とん税・特別とん税)の

支払いが1回のみである京浜港とはコスト・利便性の上で格差がある。

ユーザーからは大阪湾諸港においても各港への入港ごとに税が徴収される現状を解消する一開港化や港湾施設使用料の一層の低減への強い要望が寄せられている。一開港化と併せて入港料を低減することにより、船舶コストの約15%の削減、横持ち輸送の軽減やCO₂の削減、そして近い港での船積み下ろしが容易になるなどの効果が期待されている(図3)。

〈図3 「一開港化」＋「入港料の低減」〉



近隣アジア各国も国策として港湾機能強化に着手しており、大阪湾の包括的な連携強化と併せた一開港化の実現は急を要する。

戦略チームとしても、国や関係4港湾管理者(大阪府・兵庫県・大阪市・神戸市)等による「大阪湾諸港の包括連携施策推進会議」を昨年9月に設置。現在の業務形態にも配慮しつつ、大阪湾諸港の一開港化の実現や港湾コスト低減による国際競争力強化に向け、具体的な検討を進めている。一開港化については、07年度の政令改正をめざし、国とも連携を深め取り組んでいく。

〈図2 国際物流戦略チームの提言〉(06年4月)



道路ネットワーク —遅れる関西圏の道路整備

未完成な関西圏の道路ネットワーク

関西圏の産業競争力の維持・強化のためには、京都・大阪・神戸をはじめとする個性ある地域がおのの特色を生かしながら相互に発展し、圏域として総合力を発揮することが必要。そしてそのために不可欠なものの一つが“産業・経済を支える最も基本的な社会基盤”である道路ネットワークである。

しかし、京阪神地域の道路ネットワークは国際物流拠点である阪神港と関空に要所でつながっていなかったり、通過交通の都心部への流入が慢性的な渋滞の原因になっていたり、非効率な経済活動や環境悪化を生んでおり、十分整備されているとはいえない。未完成な道路ネットワークの整備を推進し、物流の効率化、コストダウンをはかることが重要である。

早期に整備すべき道路とは

関西の道路ネットワークの中でも、第二名神高速道路、大阪都市再生環状道路(淀川左岸線、大和川線)、大阪湾岸道路西伸部(8・9期)、名神湾岸連絡線は早期に整備する必要がある(図1)。

〈図1 早期整備を求めている区間〉



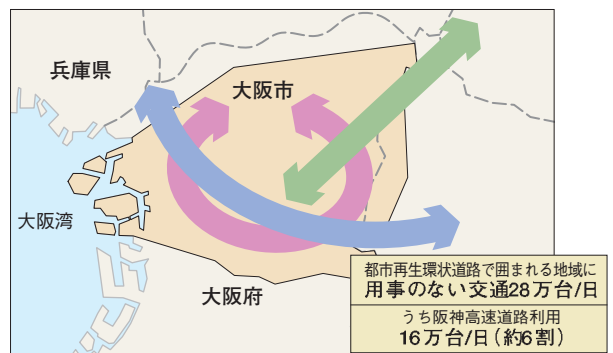
例えば大阪都市再生環状道路の一部である淀川左岸線延伸部。この区間が開通すれば、第二京阪道路を通じて国際・国内物流拠点が集積する大阪湾ベイエリアと日本の物流の大動脈である名神高速道路がつながり、関西の物流の効率化を大いに促進する投資効果の高い路線である。その整備による経済効果(交通事故の減少、走行経費の減少、走行時間の短縮)は、400億円ともいわれている(図2)。

〈図2 大阪都市再生環状道路〉



また、現在の関西の道路網では都心に入る必要のない車までもが都心部に流入し、慢性的な渋滞を引き起こしている。その経済損失額は大阪市域だけで年間2,700億円との試算もある(図3)。2009年度の第二京阪道路の開通により、大阪中心部の渋滞がさ

〈図3 都心部の現状〉

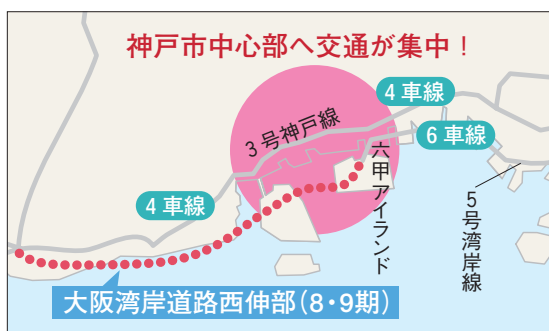


資料：1999年度道路交通センサス及び99年度阪神高速道路起終点調査に基づく推計結果

らに悪化することも心配される。

阪神・神戸地域は、六甲アイランド以東は10車線の容量を有するが、西側は4車線しかない。そのため、神戸市中心部では慢性的な渋滞が起こっている(図4)。阪神港の広域連携、大阪湾バイエリア全体の活性化のため、大阪湾岸道路西伸部の整備が待ち望まれている。

〈図4 阪神・神戸地域の現状〉



また、名神高速道路と大阪湾岸道路をダイレクトにつなぐ約4kmの名神湾岸連絡線が整備されれば、阪神高速神戸線の交通が湾岸道路に転換し、物流ネットワークや沿道環境が大きく改善すると見込まれている。

他圏域に比べ遅れる関西圏の道路整備

首都圏や中部圏でも複数の環状道路の完成をめざしているが、その状況は関西圏とは異なる。首都圏の「首都圏中央連絡自動車道」「中央環状道路」、中部圏の「東海環状自動車道」「名古屋環状2号線」は全線が計画決定済みであり、おおむね10年後には両圏域の環状道路ネットワークは完成する見通しなのだ(図5)。一方、関西圏の道路は計画決定が8割程度。大阪都市再生環状道路にも未決定区間が存在している。10年後も断片的な供用にとどまってしまうのである。

〈図5 各圏域の環状道路整備状況〉



道路網整備が遅れると、他の地域に国際貨物の取り扱いが移りかねない。例えば07年度に開通が見込まれている第二名神高速道路の天津～亀山間。この区間の開通により中部圏へのアクセスが大きく改善されれば、滋賀県などからの貨物が中部圏の港湾・空港にシフトしてしまう懸念がある。

道路整備の課題「属地主義」

都心部における道路ネットワーク整備は、パブリックインボルブメント(住民の意見を聴取し、ルート選定など計画に反映させる手続き)、環境アセスメント、都市計画手続きなどに4～5年、用地買収や工事に10年といったように長期にわたる事業。早期の事業着手が必要である。しかし現状は厳しい。というのも、高速自動車国道を除けば、たとえ広域に効果をもたらす道路であってもその整備は地元自治体に負担が求められる「属地主義」となっており、特定の自治体の財政難がネットワークの完成を遅らせているからである。

そこで、関経連では昨年8月に地元経済界・自治体と足並みをそろえ「関西の道路ネットワークの早期整備に関する要望」を行った。道路特定財源の積極的活用や重点配分はもとより、地方財政の実情に応じた新たな事業制度の創設など、国の支援を強く求めたのである。11月には国際物流戦略チームの下に関西広域幹線道路会議(座長：向井利明・関経連専務理事)を設置。京阪神地域の道路整備の課題を把握・分析するとともに道路整備のあり方、整備手法等について検討を開始している。

国内外をつなぐドア・ツー・ドアの物流の中で、国内の道路ネットワークの非効率を指摘する声は強い。真に必要な道路の早期整備を実現しなければならない。

関西国際空港—完全24時間空港の可能性を拓く深夜貨物便の取り組み

関空は国内唯一の完全24時間空港に

本年8月2日から待望の第2滑走路が供用される関空。現行の3,500m滑走路に加え、4,000m滑走路が整備され、現在の週3回のメンテナンスクローズなど24時間利用の阻害要因が解消、複数滑走路を有する国内唯一の完全24時間空港となる。

また、約1年半調整が続いた日中航空交渉が昨年7月に輸送力の拡大で合意。関空でも冬期スケジュール(2006年10月29日～07年3月24日)から中国便が週59便増え、関空の特徴である中国を中心とした豊富なアジア線ネットワークがさらに充実した。

この好機を着実に関空の飛躍につなげたいと考えた国際物流戦略チームは、関西国際物流効率化推進協議会(代表幹事：藤原幸則・関経連地域グループ長)を05年11月に設置。24時間空港の強みを生かす、関空—中国間の深夜貨物便を活用したモデル事業の検討を行ってきた。

関空の状況(モデル事業以前)

東アジアをはじめグローバルに展開する多数の企

業が拠点をおく関西。関空はその航空物流拠点であるが、高度化・多様化する物流ニーズに必ずしもこたえきれてはいない。具体的には、

- 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、荷さばきの体制が未整備といった点が指摘されている。

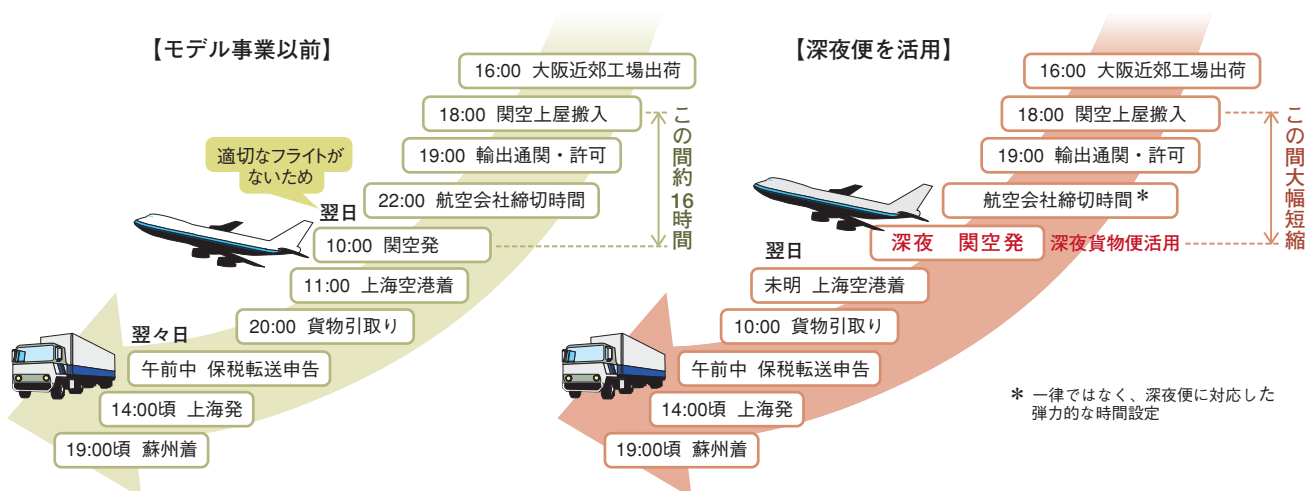
モデル事業

—深夜貨物便を活用した最適物流の実現

空白の時間帯である深夜に貨物便が運航できれば、貨物の滞留時間の削減、相手国の通関・ハンドリングなどに合わせた着陸時間への対応が可能になる(図1)。そこで推進協議会では、モデル事業を実施し、深夜貨物便の活用による最適な国際物流の実現を検証することとした。

モデル事業の対象は、フライト時間は2時間半程度にもかかわらず関空島内での長い滞留時間がドア・ツー・ドアのリードタイム短縮のボトルネックとなっている関空—上海間の深夜貨物便。06年8月から、夜間関空にステイしている日本航空のB

〈図1 モデル事業以前の関空の状況と深夜便を活用した最適物流の実現(関空→上海)〉 ※リードタイムはモデルイメージ



777-300型旅客機を活用した貨物便と全日空のB767-300F貨物便の週3便(水曜2便、金曜1便)でスタートした。また、航空会社への輸出貨物引き渡し時間(カットタイム:現状22時)を繰り下げ、遅い時間の工場出荷にも対応できる体制を航空会社、フォワーダー会社の協力のもと構築。深夜便とカットタイムの繰り下げにより、工場出荷時間の弾力的な設定や、より広域から貨物を集め、より早く目的地に届けることが可能となった。さらに深夜便に対応できる業務体制の整備など、税関、検疫・防疫関連の機関の協力も得られたことで、スムーズな運航が実現した。

モデル事業から見たもの

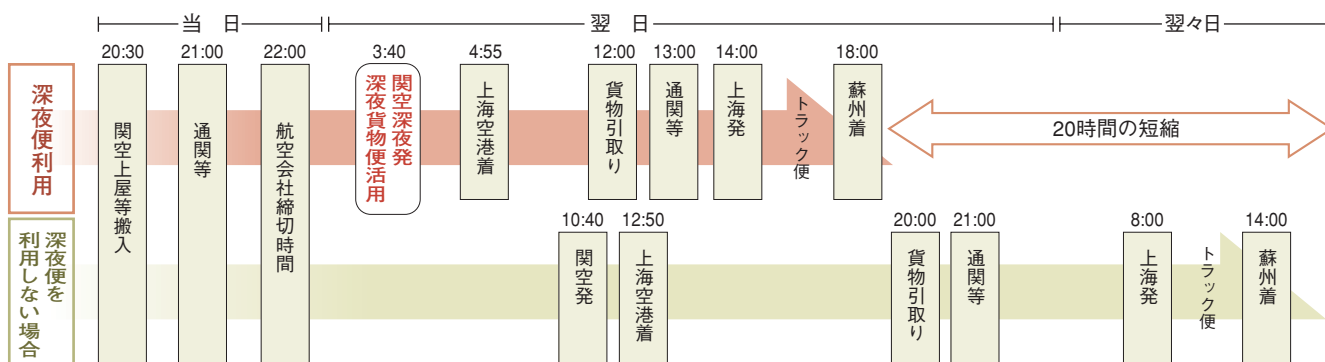
関経連では、荷主企業に対し深夜貨物便をPRし、利活用を依頼。その効果もあってか、「おおむね6~7割の貨物搭載率」(航空会社関係者)と貨物量は全体的に予想を上回る好調な推移をしている(表1)。

〈表1 モデル事業 平均搭載貨物量の推移〉

	関空→上海			上海→関空		
	8月	9月	10月	8月	9月	10月
1便あたりの搭載貨物量(トン)	26	32	29	31	29	31
各月の総便数	13	13	12	9	8	7

こうした実績もふまえピークシーズンとなる冬期スケジュールでは、日本航空の機材がB747貨物機へと大型化、全日空は週5便へと拡大。これによりモデル事業の深夜貨物便は企業のニーズに対応できる念願の週6便、weekdayデイリー化が実現されることとなった(表2)。

〈図2 リードタイム短縮の実例(10/13(金)の貨物追跡調査より)〉



〈表2 冬期スケジュールにおける関空-上海間の深夜貨物便〉

	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	カットタイム
日本航空		0:00発				22:00
全日空			2:30発			23:30
	2:55発	2:55発		2:55発	2:55発	23:55

リードタイムの短縮を検証するため10月にはモデル事業でのサンプル調査を実施。詳細は現在分析中であるが、見込みどおりリードタイムが約1日短縮できている貨物がある一方(図2)、上海側のハンドリング、通関体制などにより滞留時間が発生している貨物も出ているようである。

深夜貨物便を関空の強みに

貨物機を運航する航空会社や夜間の作業体制をし、フォワーダー会社は貨物量によってはリスクを負うため、モデル事業開始前には「深夜に運ぶ貨物需要が実際に存在するのか」といった議論が協議会でも交わされていた。しかし、企業のSCM(サプライチェーンマネジメント)や国際分業の進展から、「東アジア圏においては国内物流と同じ意識」(荷主企業関係者)というニーズにこたえるかたちで関空-上海間の深夜貨物便は好調な滑り出しとなった。

やはり深夜貨物便は今後の関空の大きな強み。そしてその維持・発展に必要なのはリードタイムの短縮など荷主ニーズに対応し、常に最適な物流ルートを提供できること。協議会ではモデル事業を通して、荷主ニーズの把握と利活用の促進、課題の抽出をさらに進めていく。