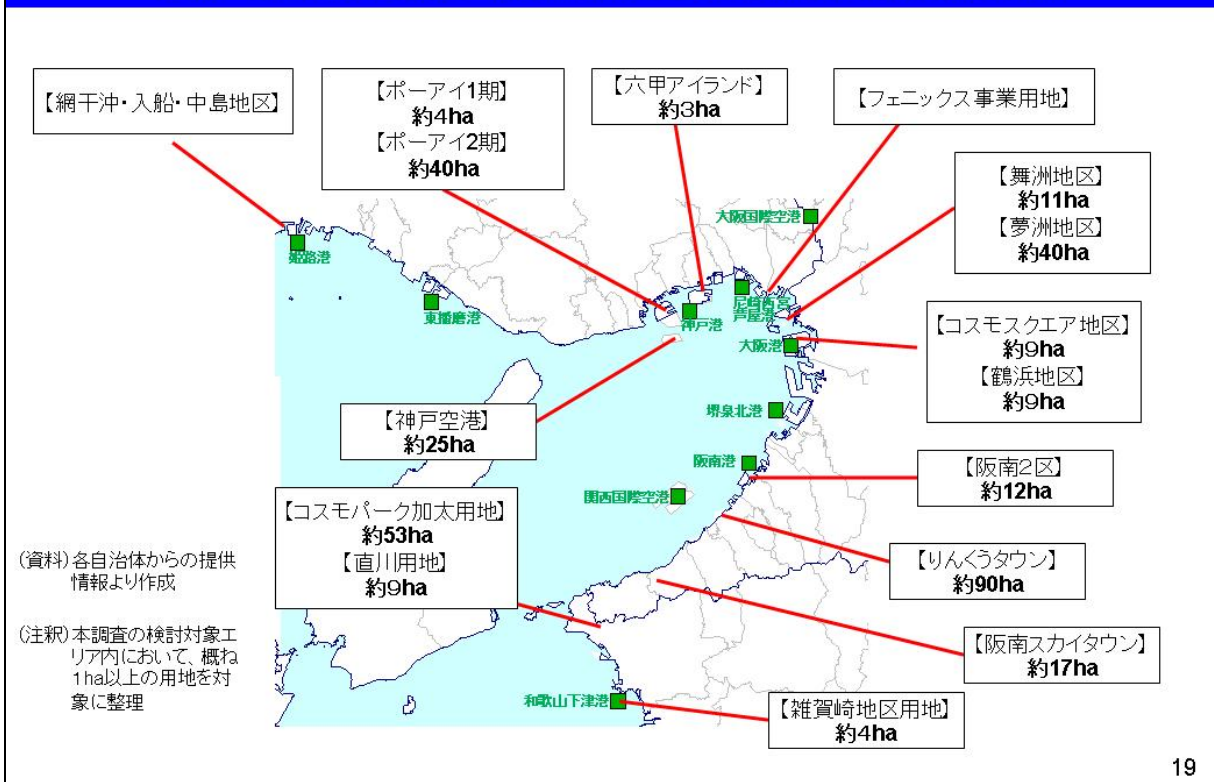


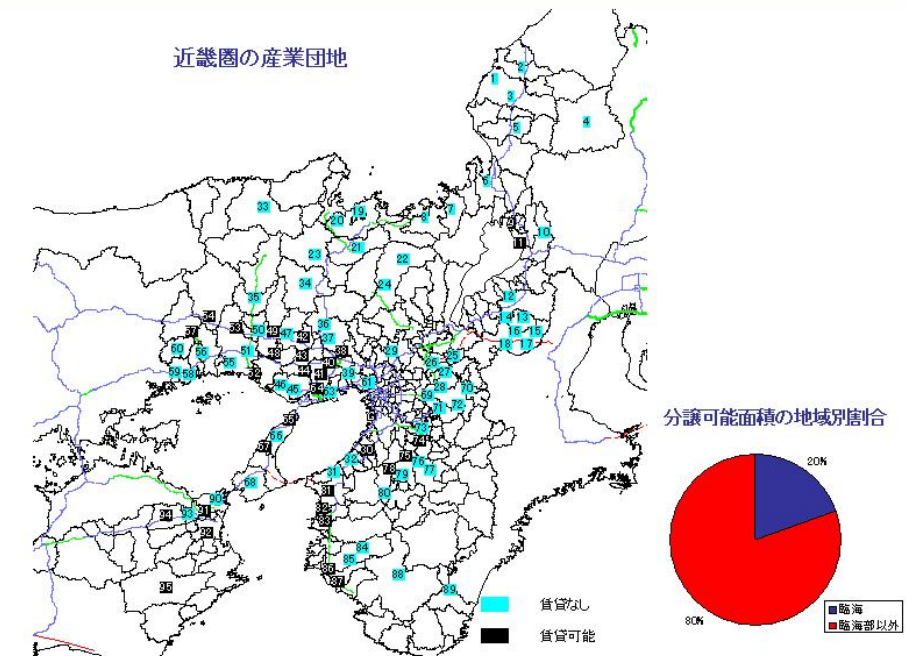
2-② 今後産業立地の可能性があると考えられる大規模用地(例)



19

2-③ 内陸工業団地の分譲状況

- 内陸部では、臨海部に比べ、分譲可能な工業団地が多く存在する。



(資料) 経済産業省近畿経済産業局「近畿の企業立地ガイド」より作成

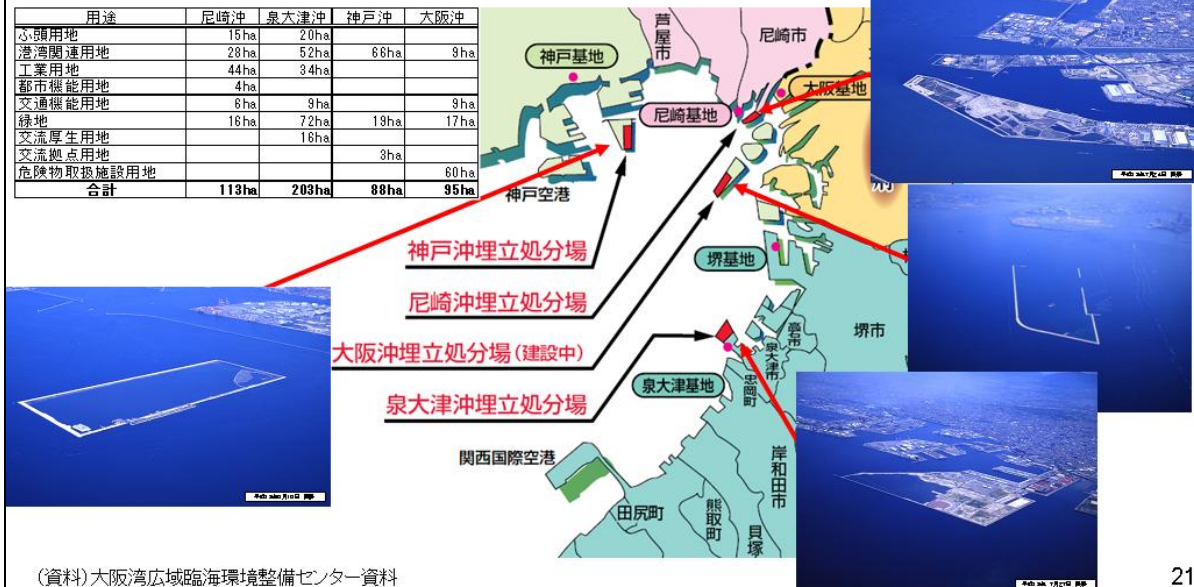
20

2-④ 大阪湾フェニックス計画の状況

- 大阪湾圏域の広域処理対象区域から発生する廃棄物を適正に処理し、大阪湾圏域の生活環境の保全、港湾の秩序ある整備により、港湾機能の再編・拡充、新たな埋立地を活用し、地域の均衡ある発展に寄与することを目的に、大阪湾フェニックス計画が進められている。

大阪湾フェニックス位置図

用途	尼崎沖	泉大津沖	神戸沖	大阪沖
心頭用地	16ha	20ha		
港湾関連用地	28ha	52ha	66ha	9ha
工業用地	44ha	34ha		
都市機能用地	4ha			
交通機能用地	8ha	9ha		9ha
緑地	16ha	72ha	19ha	17ha
交流厚生用地		16ha		
交流拠点用地			3ha	
危険物取扱施設用地				60ha
合計	113ha	203ha	88ha	95ha



(資料)大阪湾広域臨海環境整備センター資料

21

3. グローバル経済下での国際競争力の動向

- 1990年には1位であった我が国の国際競争力が低下している一方、我が国が位置する東アジアの域内貿易は、中間財貿易を中心に増加している。
- このような貿易動向を背景に、国際物流では、アジア方面との輸出入が急激に増加しており、物流需要に見合うだけのハード・ソフト両面での国際物流取扱能力の向上が必要となっている。

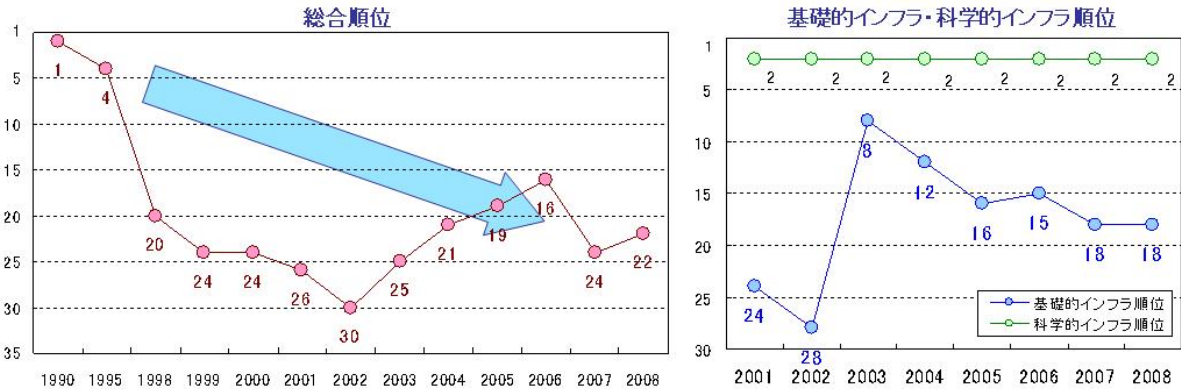
- ① 我が国の国際競争力、基礎的なインフラの順位はともに低迷
- ② 域内貿易・中間財貿易のシェアが高まっている
- ③ 東アジア経済・物流圏の一体化
- ④ 世界の海上コンテナ荷動量
- ⑤ 我が国における対アジア諸国のコンテナ輸出入貨物量の増加
- ⑥ 大阪湾ベイエリア各物流拠点の取扱貨物量の推移
- ⑦ 我が国の主要港の相対的地位の低下
- ⑧ トランシップ貨物率の低い我が国港湾
- ⑨ 関西国際空港で取り扱われる国際航空貨物は増加基調で推移
- ⑩ 国際物流取扱能力の向上
- ⑪ 国際物流戦略チームの取り組み

22

3-① わが国の国際競争力、基礎的なインフラの順位はともに低迷

- 1990年には1位であった我が国の国際競争力は、その後2008年で22位にまで下降している。
- 総合順位評価の内訳の1つである科学的インフラが一貫して2位の地位を確保している一方、基礎的なインフラの順位は、2002年の28位から2003年には8位にまで回復したものの、その後順位を落とし、2008年には18位にまで下降している。

IMD国際競争力指標における日本の順位の推移



(資料) IMD「国際競争力年鑑」より作成。

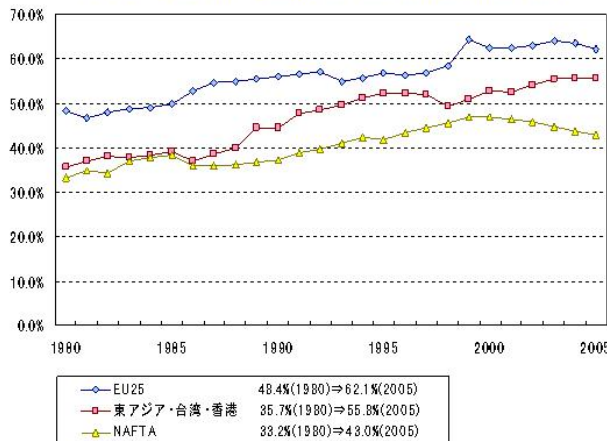
(注釈) 経済状況、政府の効率性、ビジネスの効率性、インフラの4つの大項目から構成され、それぞれさらに小項目により評価された結果をベースとしたもの。企業活動環境面での評価と捉えられる。

基礎的なインフラ: 人口・交通システム・物流システム・エネルギーコスト / 等
科学的インフラ: R&D総額対GDP比・研究者数・パテント数・ノーベル賞受賞者数 / 等

3-② 域内貿易・中間財貿易のシェアが高まっている

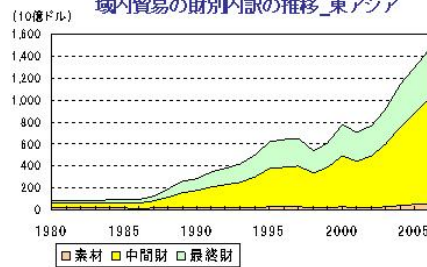
- 東アジアでは、EU25と同レベルにまで、域内貿易のシェアが高まっている。
- 域内貿易総額が年々増加基調にある中、東アジアでは中間財の比率が高まっており、域内の各国がそれぞれ強みを有する部材に特化しつつ、国際分業を進めているものと捉えられる。

東アジア・台湾・香港、EU25、NAFTAの域内貿易比率の推移



(資料) 経済産業省「通商白書2007年版」より抜粋

域内貿易の財別内訳の推移_東アジア



(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2007」から作成

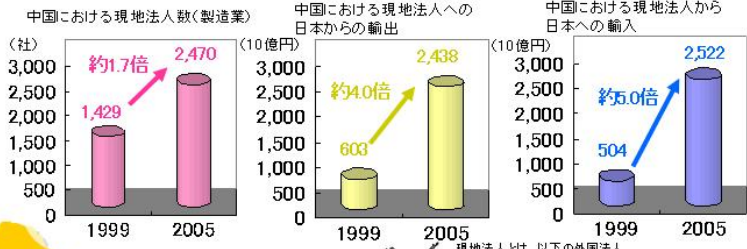
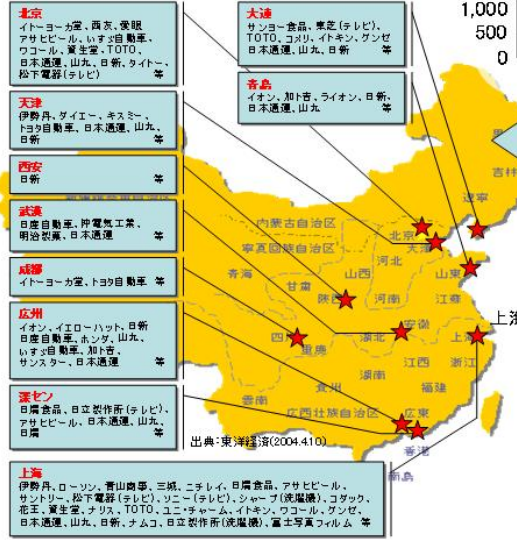
域内貿易の財別内訳構成比の推移_東アジア



(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2007」から作成

3-③ 東アジア経済・物流圏の一体化

- わが国産業の生産拠点、流通拠点、販売拠点等がアジア(特に中国)にシフトする動きが急速に進展。
- 海外拠点との間で、調達、製造、販売の面で有機的・一体的な運営が進展。

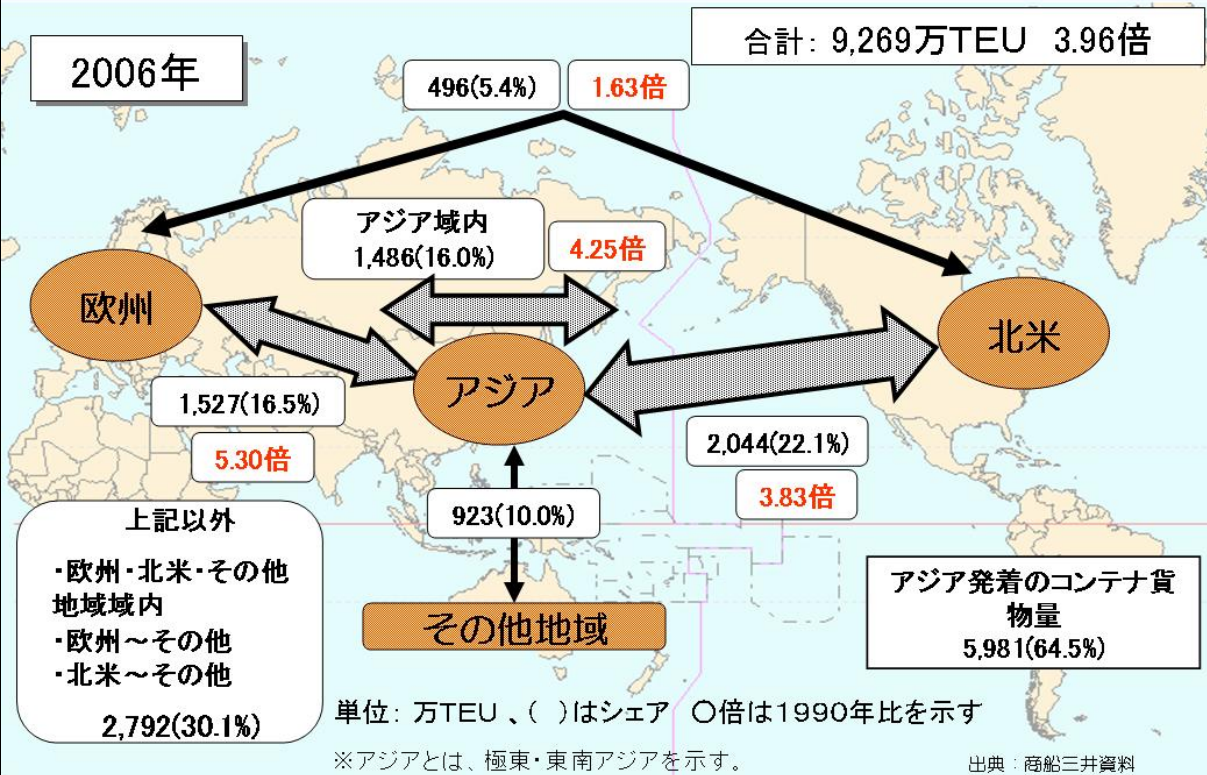


わが国の貿易総額は、2004年以降、対中国・香港シェアが対米国シェアを2004年以降上回っている。



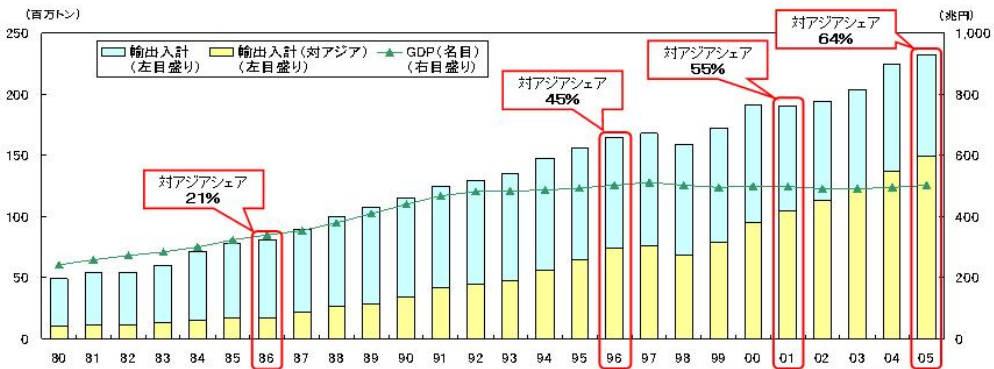
(資料)財団法人 関西経済連合会、国土・基盤整備委員会、ベイエリア部会・物流部会共催講演会講演資料「近畿の「みなの」が目指すべき方向-阪神港-開港化に続く手立ては?」(平成20年2月15日、国土交通省 近畿地方整備局資料)より抜粋

3-④ 世界の海上コンテナ荷動量



3-⑤ 我が国における対アジア諸国のコンテナ輸出入貨物量の増加

- GDPが伸び悩む近年においても、我が国のコンテナ輸出入貨物量は堅調な伸びを示している。
- なかでも、対アジア諸国のコンテナ取扱貨物量は大きく増大。



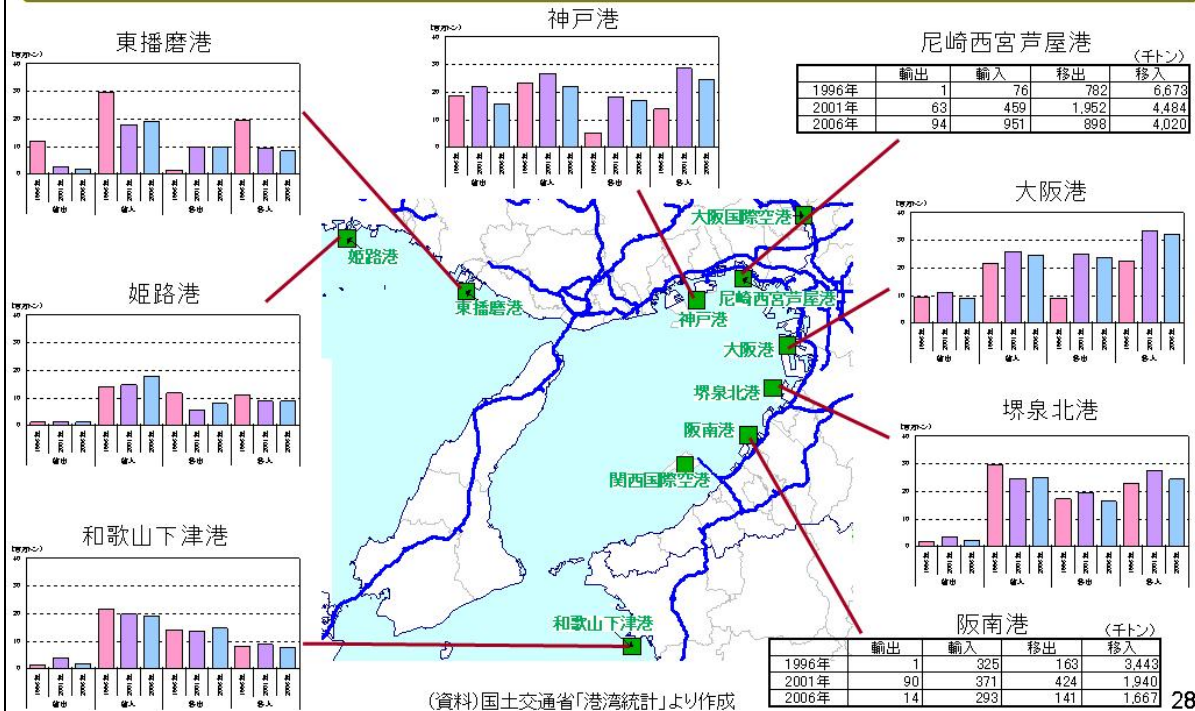
	輸出入計	対アジア輸出入計	GDP(名目)
'00→'05の5年間	1.21倍 (年平均伸び率 3.97%)	1.57倍 (年平均伸び率 9.45%)	1.00倍 (年平均伸び率 0.06%)
'95→'05の10年間	1.49倍 (年平均伸び率 4.07%)	2.31倍 (年平均伸び率 8.75%)	1.02倍 (年平均伸び率 0.18%)
'85→'05の20年間	2.99倍 (年平均伸び率 5.63%)	8.85倍 (年平均伸び率 11.52%)	1.55倍 (年平均伸び率 2.23%)

(資料)内閣府経済総合研究所(GDP)、コンテナ輸出入貨物量(国土交通省港湾局)

(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-開港化に続く手立では?-(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

3-⑥ 大阪湾ベイエリア各物流拠点の取扱貨物量_① 貨物量推移

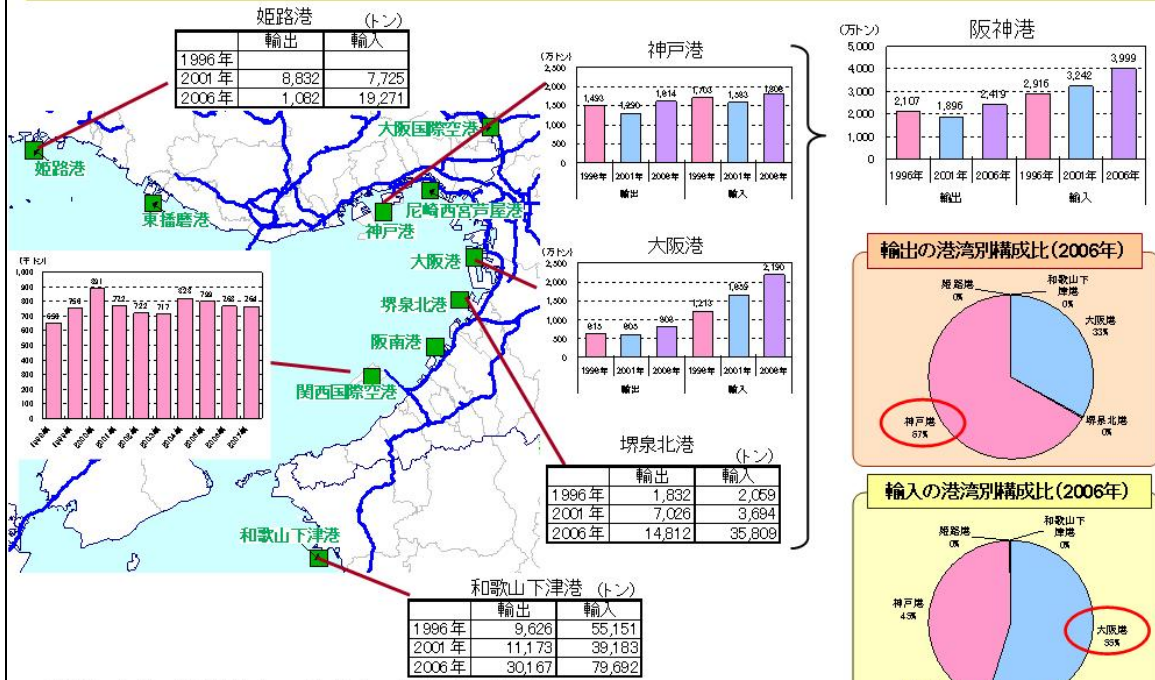
- 大阪湾を臨む港湾での取扱貨物量は、近年、輸移出入問わず横ばいから減少傾向にある。



(資料)国土交通省「港湾統計」より作成

3-⑥ 大阪湾ベイエリア各物流拠点の取扱貨物量_③ コンテナ、国際航空貨物量の推移

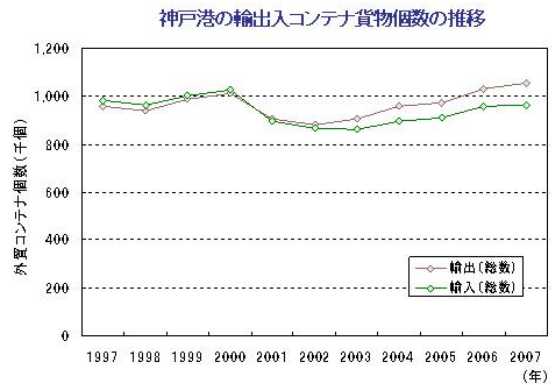
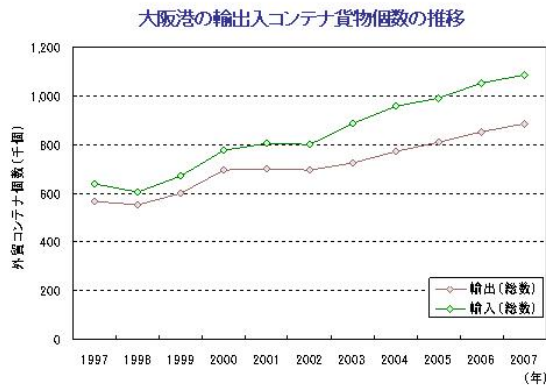
- 大阪湾を臨む港湾で取り扱われるコンテナ貨物量は、近年、輸入が大きく増加している一方、輸出は低迷している。



(資料)国土交通省「港湾統計」より作成、大阪税関資料より作成

[参考] 大阪港・神戸港の輸出入コンテナ貨物量

- 大阪港については、特に輸入貨物が増加しており、輸出についても輸入ほどではないが増加している。
- 神戸港では、2000年から2年間ほど減少傾向にあったが、輸出では2002年以降、輸入でも2003年以降微増に転じている。輸出入バランスについては、大阪港に比べると同レベルの水準で推移している。



(資料)大阪市港湾局「外貿コンテナ取扱量・個数年次表」、神戸市統計書「外貿コンテナ取り扱い数量及びコンテナ取扱個数」より作成