

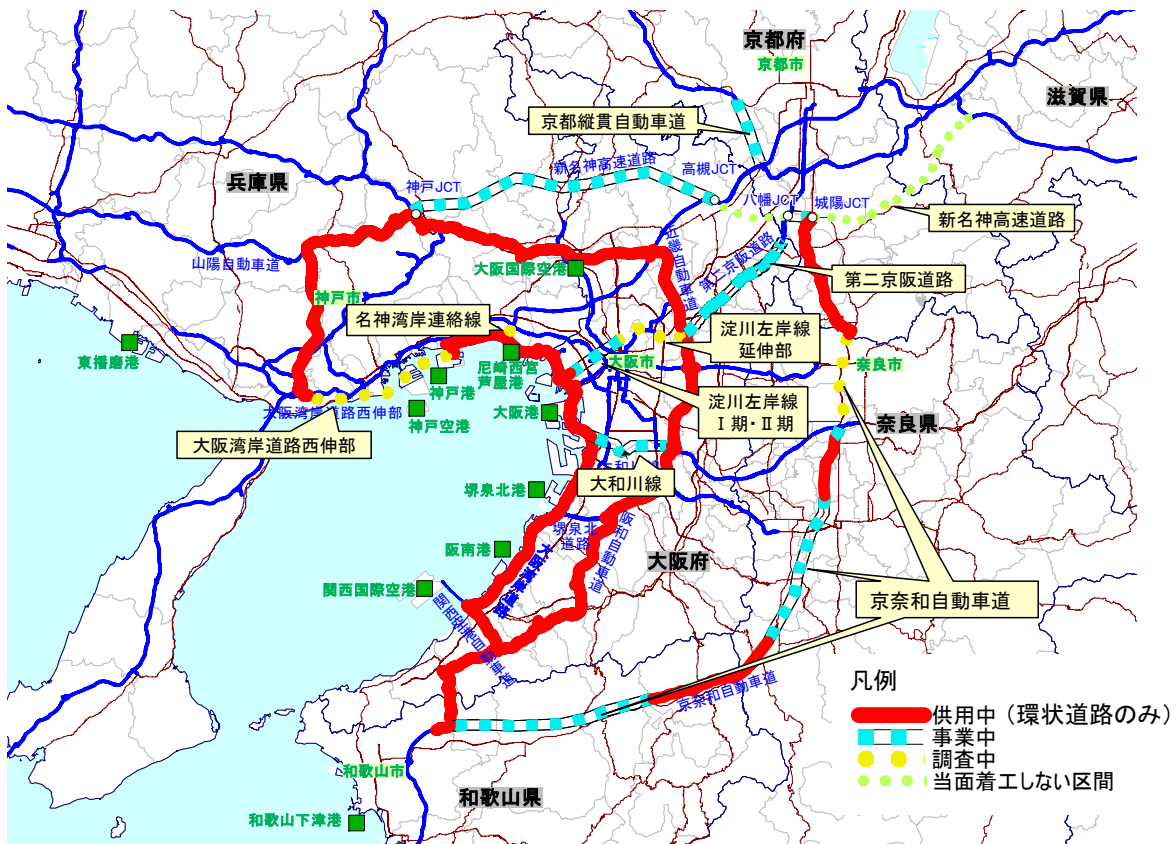
4. 大阪湾ベイエリアと内陸部を結ぶインフラの整備状況

■ミッシングリンクが存在

近畿圏の道路ネットワークを見ると、ベイエリア内、ベイエリアと内陸部とを結ぶ道路ネットワークにミッシングリンクが存在している。

具体的には、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となっている。

図表 I-16 道路ネットワーク及び港湾・空港の配置



(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

ミッシングリンクの解消は、近畿の道路交通の利便性を大幅に改善し、内陸部への企業立地を促すものと考えられる。このうちの一つ、都市再生環状道路を構成する「淀川左岸線延伸部」は、大阪市北東部や大阪府北河内地域などから、大阪ベイエリア方面・神戸方面へ向かう場合の、都心通過部の移動時間を短縮する機能を有する。

一例として、国土交通省近畿幹線道路調査事務所によると、淀川左岸線延伸部が整備されると門真ジャンクションー北港ジャンクション間の移動時間はほぼ半減（42分から）すると試算されている。

図表 I-17 ミッシングリンク解消による時間短縮効果(淀川左岸線延伸部)

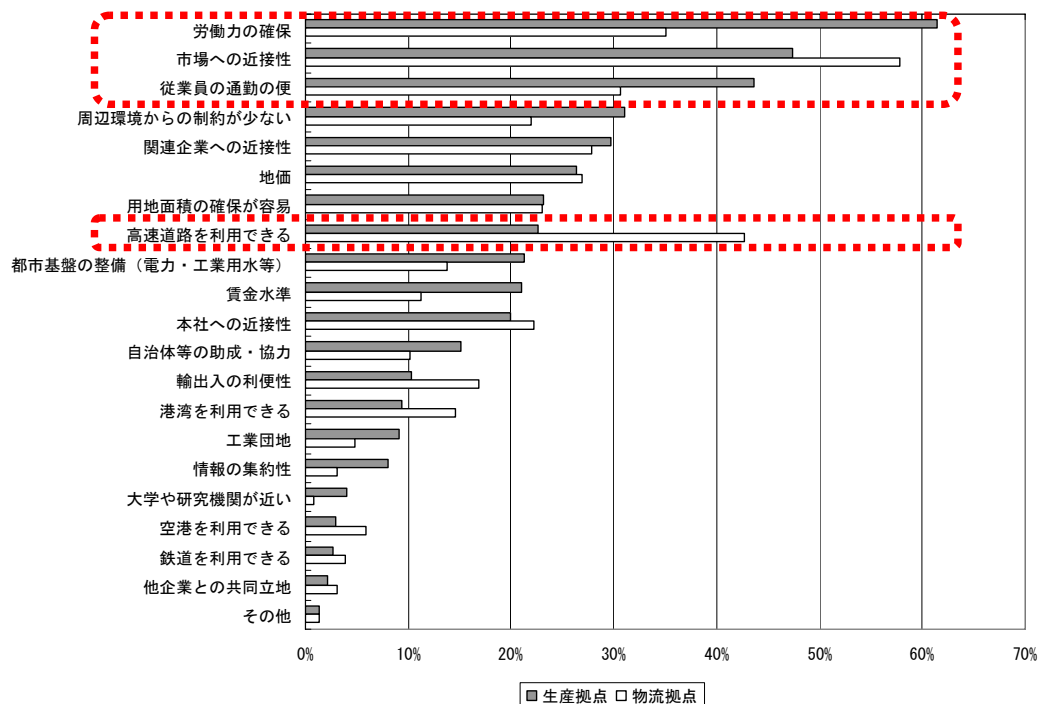


(資料) 国土交通省近畿幹線道路調査事務所

■企業立地要因として重視される道路

近畿地方整備局港湾空港部と連携して実施したアンケート調査では、生産拠点の立地検討には、「労働力の確保」「市場への近接性」「従業員の通勤の便」が特に重視されているといった結果が得られた。いずれもアクセス環境に関係するものであり、企業立地における道路整備の重要性がうかがわれる。

図表 I-18 立地選択の重要要素



(備考) 調査時期：2008年12月16日(火)～2009年2月23日(月)
 回収率：16.0%(481件回収) (近畿地方の製造業、卸売業を対象に実施)

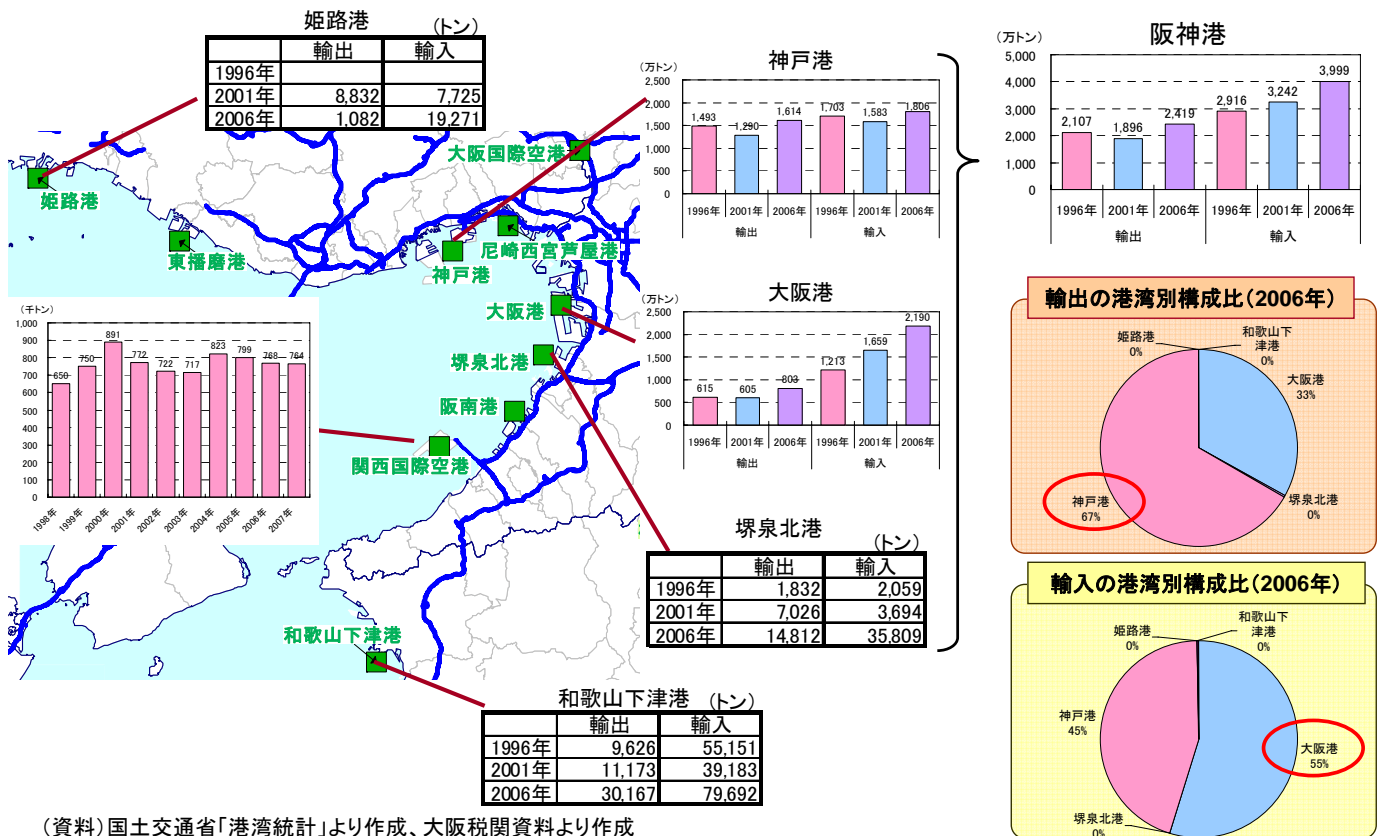
■輸入を中心に増加するコンテナ貨物

阪神港のコンテナ貨物量は、輸入を中心に増加している。

大阪港で輸入貨物が増加しており、輸出量を輸入量が上回る状況となっている。

神戸港では、輸出入ともに横ばい状況にある。輸出入バランスについては、大阪港とは異なり、輸出入が同レベルの水準で推移している。

図表 I-19 港湾・空港の現状(コンテナ貨物及び航空貨物)

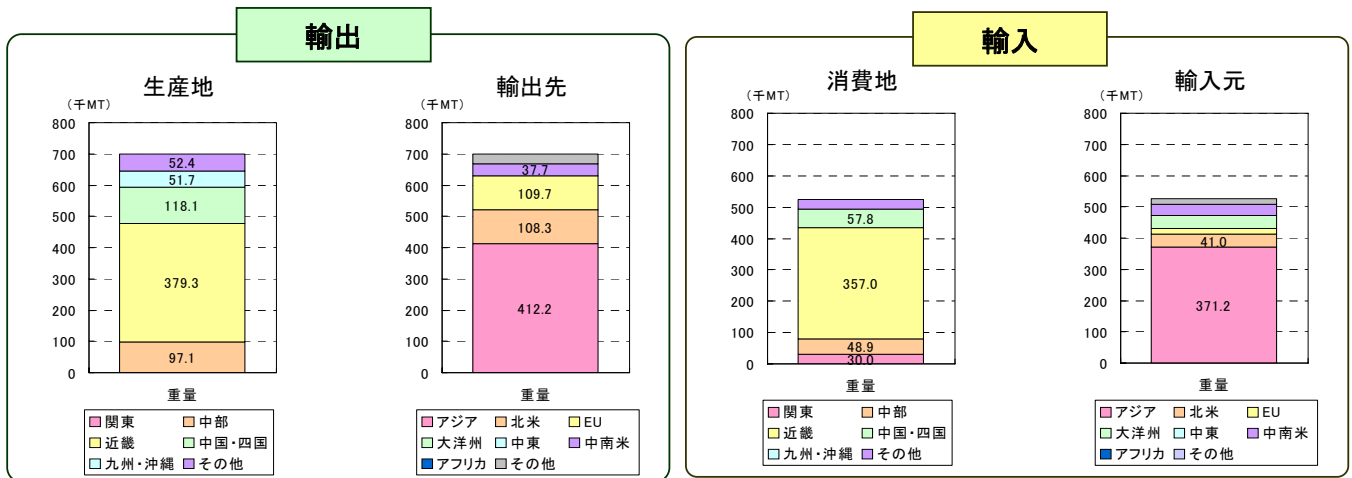


■西日本のアジアゲートウェイ・関西国際空港

関西国際空港における貨物取扱量については、2004年にいったん増加に転じたが、その後はほぼ横ばい傾向にある。

また、財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」によると、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く、輸出先・輸入元は、アジアが主な地域となっており、西日本のアジアの玄関口となっていることがわかる。

図表 I-20 関西国際空港の背後圏



(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

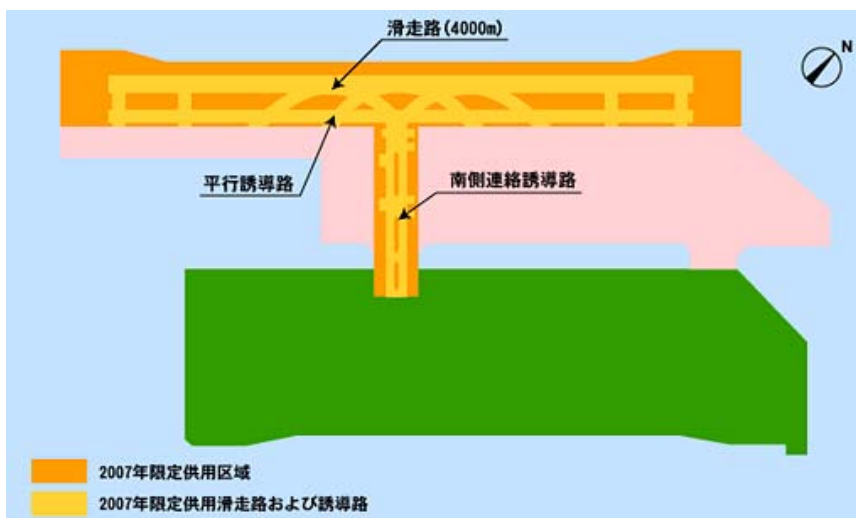
■西日本そしてアジアのゲートウェイとしての関西国際空港の2007年限定供用

関西国際空港では、2007年8月2日に、第2滑走路が供用を開始した。これにより、「4000m級の複数滑走路+24時間運用」という諸外国のハブ空港と肩を並べる「日本発の国際貨物ハブ空港」としての機能が整備された。

しかし、2007年の供用は最小限の施設に絞り込んだ「限定供用」となっており、第2滑走路とその運用に必要な平行誘導路1本等に限定されている。

今後、残りの計画については、将来の航空需要や経営状況を見つつ段階的な整備を行う予定となっている。

図表 I-21 関西国際空港の2007年限定供用



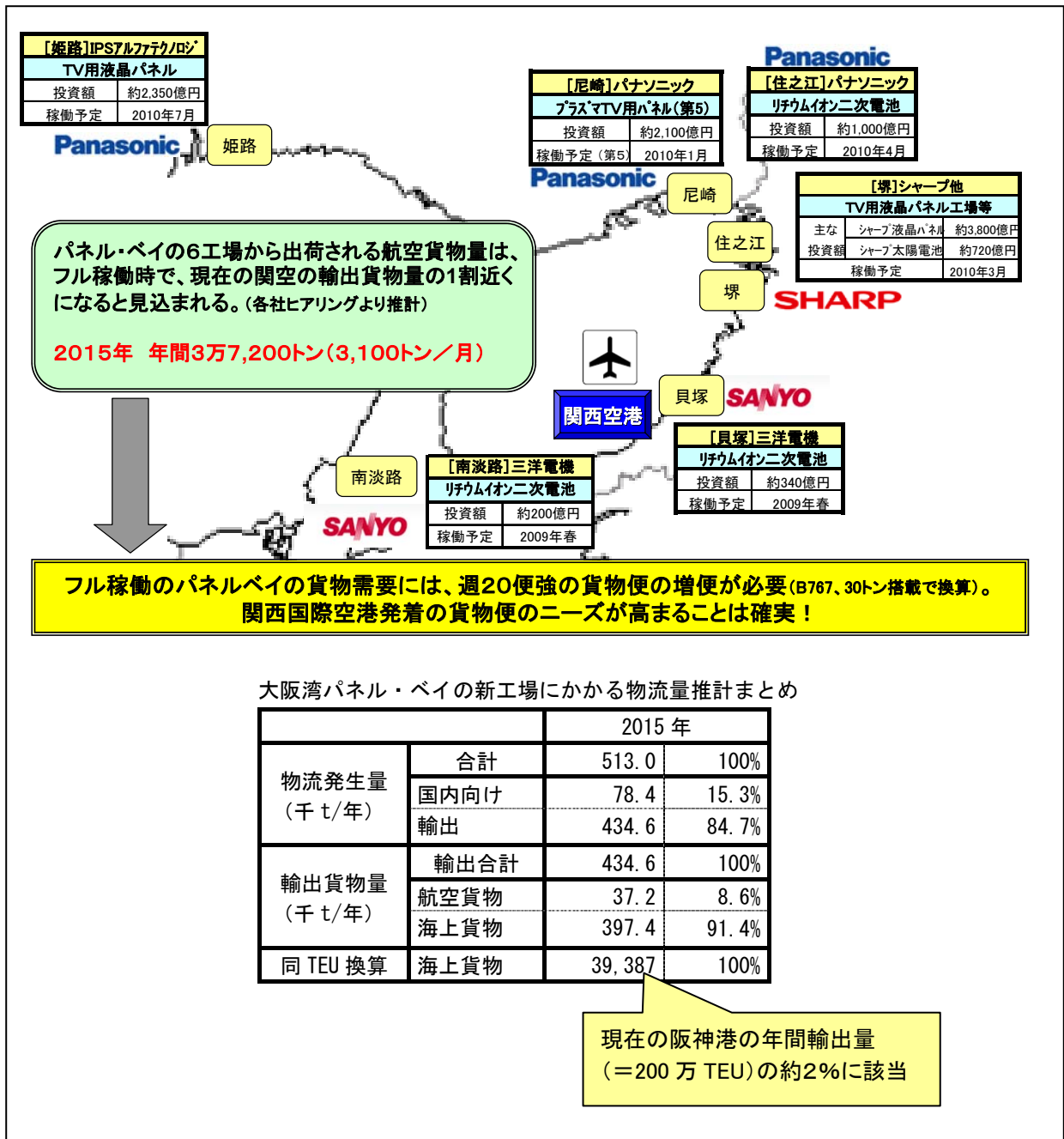
(資料) 関西国際空港株式会社ホームページより抜粋

■パネルベイがもたらす港湾・航空航空貨物の需要増

社団法人関西経済連合会は、近年の大阪湾ベイエリアに相次いで立地したフラットパネルディスプレイ製造等の大規模立地がベイエリアの港湾貨物や航空貨物にもたらす貨物需要量を試算している。

これによると、航空貨物では週 20 便の貨物便の増便が必要とされている。港湾貨物は阪神港の約 2 % 程度の需要増になると期待される。

図表 1-22 パネルベイがもたらす港湾・航空航空貨物の需要増



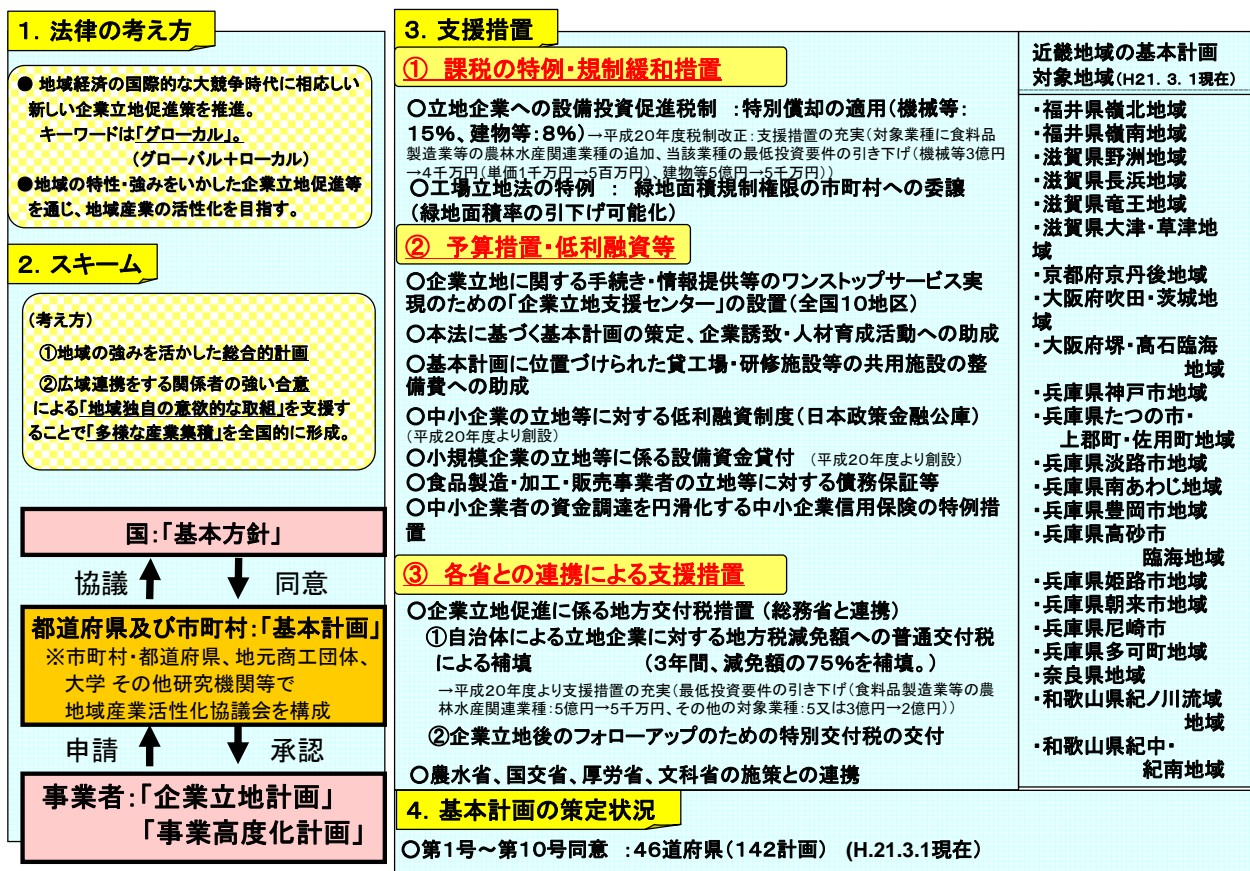
(資料) 社団法人関西経済連合会資料より作成

5. 国・自治体による企業立地促進施策

国、自治体の企業立地に促進に係る施策は、税制優遇のほか、補助金・助成金や金融支援など各種メニューに取り組みられている。(図表 I-25・図表 I-26参照)

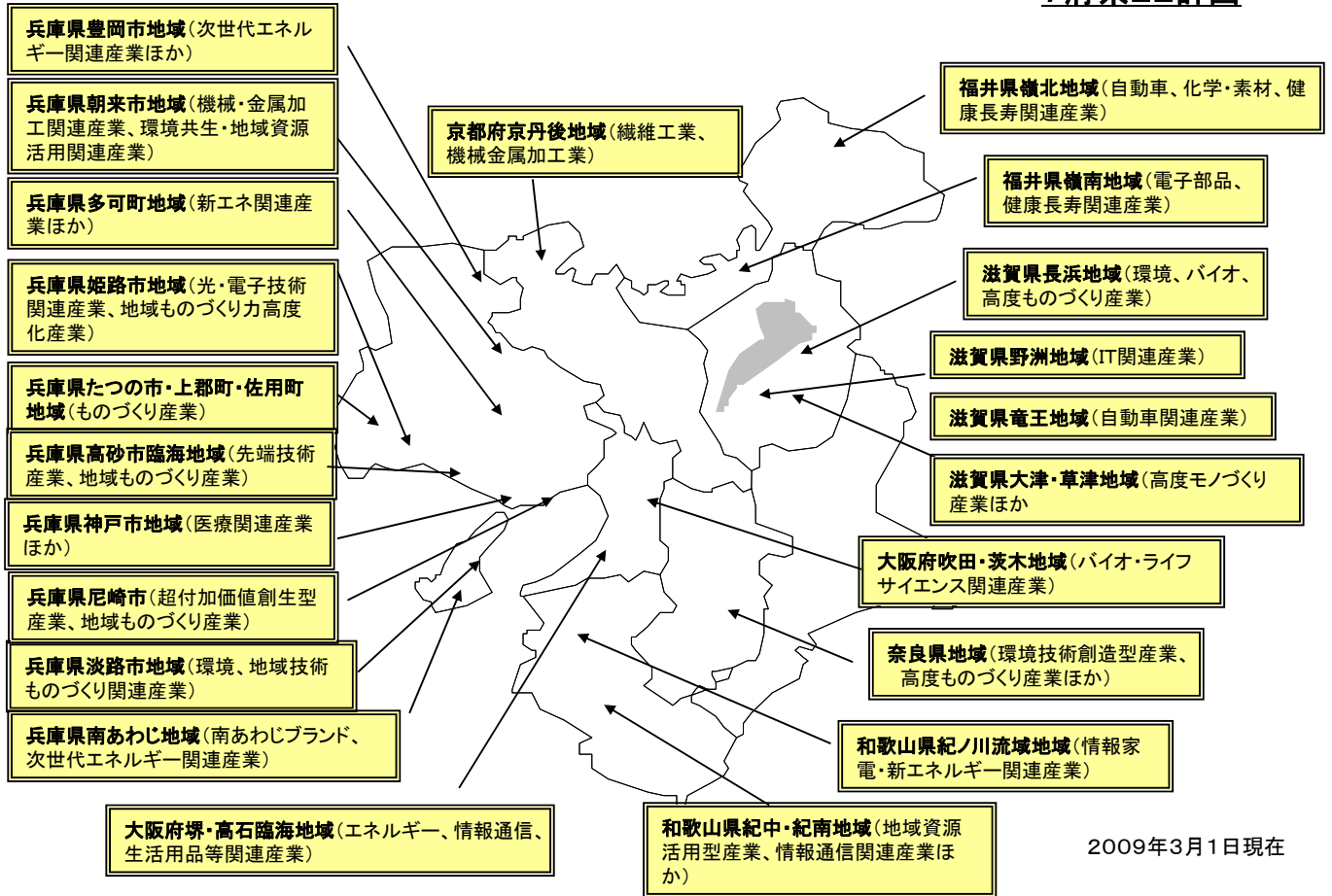
また、地域による主体的かつ計画的な企業立地促進等の取り組みを支援し、地域経済の自律的発展の基盤強化を図ることを目的とした企業立地促進法が平成19年4月27日に成立しており、近畿においても、全府県で基本計画対象地域が選定されている。同法における工場立地法の特例措置により、これまで企業より要望の高かった緑地面積率の緩和も実現され、企業の立地促進に向けた基盤的な環境は整いつつある状況がうかがえる。

図表 I-23 企業立地促進法の概要



図表 I-24 基本計画作成状況

7府県22計画



2009年3月1日現在