

平成 18 年度国土施策創発調査

アジア諸都市の連携・交流を支える  
シームレスな交通体系の構築に関する調査研究  
報告書（要約編）

平成 19 年 3 月

経済産業省近畿経済産業局



アジア諸都市の連携・交流を支えるシームレスな  
交通体系の構築に関する調査研究（要約編）

目 次

はじめに

(1)調査研究の目的	1
(2)調査研究の対象地域	1

1．シームレスな交通体系が求められる背景

(1)新経済成長戦略における問題意識	2
(2)国際分業の動向	4
(3)近畿圏に関わる国際貿易の概要	5

2．インフラに対する企業ニーズの把握

(1)企業ニーズの把握方法	7
(2)交通インフラに対する企業の評価	8
(3)交通インフラに対する企業のニーズ	13

3．今後のインフラ整備の見通し

(1)港湾、空港の整備見通し	15
(2)高速道路の整備見通し	17
(3)その他	19

4．望まれるインフラの姿

(1)インフラのあり方に関する基本方針	20
(2)スピーディな交通インフラの具体方向	22
(3)リダンダンシーのある交通インフラの具体方向	24
(4)戦略的に産業振興を支える交通インフラの具体方向	25
(5)まとめ	26



## 調査研究の概要（要約編）

### 1. シームレスな交通体系が求められる背景

#### (1) 新経済成長戦略における問題意識

産業・物流インフラの戦略的整備の必要性

我が国企業は、アジアを中心とした最適分業体制を構築しつつある。

その一方で、我が国の港湾や空港は、国際的地位が低下し、高速道路とのアクセス水準も依然として低い。こうした状況を放置すれば、産業立地の低迷や企業の国際競争力の低下につながるおそれがある。さらに、物流インフラは地域における産業立地の観点からも重要である。

しかし、今日の公共投資の制約下では、既存資産を活用した戦略的なインフラ整備が求められている。また、物流インフラ整備への取り組みは、時間軸を意識したスピード感のあるものでなければならない。

産業・物流インフラの戦略的整備（具体的施策）

- ア．アジアとの「距離」を短縮する港湾等の機能強化
- イ．地域産業集積と物流インフラの有機的連携の強化
- ウ．我が国産業の強みを活かした空港等の機能強化
- エ．国際物流競争力のための官民連携の強化

#### (2) 国際分業の動向

- 「世界の成長センター」としての東アジア
- 世界の「生産拠点」としての東アジア
- 国際分業ネットワークが進展する東アジア
- 世界の「市場」としての東アジア

#### (3) 近畿圏に関わる国際貿易の概要

全体的な概要

関西経済は、輸出の好調を背景に、景気の踊り場を脱却し、回復傾向を取り戻しつつある。

関西からの輸出は、全体として増加傾向が続いており、特に中国向けの輸出額が急増しており、米国向けを上回るに至っている。

相手地域別貿易

関西の国際港湾と国際空港における輸出入の相手地域としては、アジアとの割合が金額ベースで5割を超えて最も高い。

### 2. インフラに対する企業ニーズの把握

#### (1) 企業ニーズの把握方法

対象企業：産業クラスター企業、ニッチトップ・オンリーワン企業、重点産業拠点企業を対象とした。

ヒアリング調査：対象企業から14社に実施。さらに、複数の府県の企業誘致担当部局に、補足ヒアリングを実施。

アンケート調査：配布約1100票、有効回収数203票（回収率18%）

#### (2) 交通インフラに対する企業の評価

港湾・空港に対する評価

海外物流の取り扱いがある企業の誘致に当たっては、港湾、空港、アクセス道路は極めて重要な立地要因となっている。

高速道路に対する評価

「問題がある」と回答した企業は5割強と、不満は大きい。問題のある箇所（路線、区間）、問題状況等も把握。

#### (3) 交通インフラに対する企業のニーズ

港湾・空港に対するニーズ

国際物流のある企業の誘致では、海外との競合が厳しく、港湾・空港でのスピードの欠如が大きな障害となっている。

大阪湾に集積する国際物流拠点（神戸港、大阪港、関西国際空港）へのアクセス道路として、第2京阪道路、阪神高速道路・湾岸線（全線開通）、阪神高速道路・大和川線、名神・湾岸連絡道への期待がある。

道路整備のニーズ

「今後、優先整備が期待される高速道路」等をアンケートで把握。企業誘致に当たり、近年ではリダンダンシーが重視されている。

### 3. 今後のインフラ整備の見通し

#### (1) 港湾、空港の整備見通し

スーパー中枢港湾（阪神港）

関西国際空港 2期事業

その他の主な港湾整備

舞鶴港、和歌山下津港、日高港

#### (2) 高速道路等の整備見通し

供用予定時期を、次のように分類して整理した。

- ・短期的整備：平成19～23年度供用予定
- ・中期的整備：平成23～28年度供用予定
- ・長期的整備：平成29年度以降供用予定及び未定

#### (3) その他

滋賀統合物流センター（SILC）

### 4. 望まれるインフラの姿

#### (1) インフラのあり方に関する基本方針

スピーディな交通インフラの実現

近畿圏が、我が国における最もスピーディな国際物流圏の形成をめざすことが、近畿圏のみならず我が国産業の活性化のためにも求められている。

リダンダンシーのある交通インフラの実現

近畿圏におけるリダンダンシーを強化して、我が国における最も信頼感のある交通インフラ体系を構築することが求められている。

戦略的に産業振興を支える交通インフラの実現

産業振興は地域振興の重要な手段として位置づけられており、近畿圏各地の地域性に配慮した交通インフラのあり方を追求することが必要である。

#### (2) スピーディな交通インフラの具体方向

国際港湾、国際空港の機能強化

根幹的施設の整備促進（スーパー中枢港湾、関西国際空港第2期事業）

手続き等のスピードアップ

大阪湾と国土軸との連絡強化

集中投資による早期整備

高速道路のシームレス化

#### (3) リダンダンシーのある交通インフラの具体方向

多様な物流拠点の形成

日本海側の玄関港機能の強化（舞鶴港）

太平洋側の港湾機能の強化（和歌山下津港、日高港）

神戸空港の貨物取り扱いの検討

内陸性の物流拠点の形成（滋賀統合物流センター）

多核格子構造のネットワーク形成

国土軸の多重化

国土軸と連絡するネットワークの強化

高速道路と連絡する一般道路の強化

#### (4) 戦略的に産業振興を支える交通インフラの具体方向

産業団地の支援

高速道路による支援

民間開発の支援

開発支援型のインフラ利用促進策



## はじめに

### (1) 調査研究の目的

近畿地域が持続的に発展するためには、アジア地域の経済一体化、企業の国際競争力を重視した物流インフラの重点的・戦略的な整備が重要であり、加えて、地域資源を活かした地域産業の発展、競争力強化等を図り、国内のみならず世界を視野に入れた戦略が求められている。

政府で策定された「経済成長戦略大綱」においても、「生産手段・インフラの革新」として、関西空港の2007年に2期限定供用、アジアとのゲートウェイとなる港湾の機能向上、港湾：空港アクセスを含む国際物流に対応した道路網等の戦略構築に取り組むとされている。

また、同大綱には、地域産業・中小企業の活性化として、地域資源の活性化、地域産業の自立化、雇用の創出などを実施すべく短期、中期、長期の目標が立てられている。これらの認識の下、「生産手段・インフラの革新」「地域産業・中小企業の活性化」を図るため、京都府舞鶴港（舞鶴市）、和歌山県日高港（御坊市）を結びつけた調査研究を実施し、係る課題・問題点の把握や省庁横断的な支援方策の検討を実施する。

### (2) 調査研究の対象地域

調査研究の対象地域は、近畿経済産業局の管轄地域である2府5県（福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）とする。



## 1. シームレスな交通体系が求められる背景

### (1) 新経済成長戦略における問題意識

平成 18 年 6 月に経済産業省がとりまとめた「新経済成長戦略」において、「アジア諸都市の連携・交流を支えるシームレスな交通体系」に関わる問題意識を整理すると、概ね以下のとおりである。

#### 産業・物流インフラの戦略的整備の必要性

我が国企業は、経済のグローバル化・国際競争の激化に伴い、製造業を中心として、アジア諸国をはじめ開発・生産・販売拠点等のグローバル展開を進めており、アジアを中心とした最適分業体制を構築しつつある。

こうした状況の下で、我が国企業の競争力に影響を与える国際物流については、港湾や空港などのインフラが重要な役割を果たすが、かつてアジアのハブ港湾であった神戸港等は今は香港・シンガポールや上海・釜山等に取扱量で大きな差を付けられている。空港に関しても、中国・韓国など東アジアで複数の滑走路を有する大規模空港の整備が進んでおり、我が国の国際的地位が低下しているのが現状である。さらに、空港・港湾などの物流拠点と高速道路とのアクセス状況についても、欧米と比較して依然として低い水準にある。こうした状況を放置すれば、物流コストの増大を招き、産業立地の低迷や企業の国際競争力の低下につながるおそれがある。

既に政府としては平成 17 年 11 月に「総合物流施策大綱(2005-2009)」を閣議決定し、国際拠点港湾・空港の機能向上、港湾・空港アクセスの整備をはじめとする国際・国内の輸送モードの有機的な連携による円滑な物流ネットワーク構築に関する諸施策を進めつつある。今後、アジアとの最適分業体制の急速な拡大が見込まれることを踏まえ、特にアジアにおける効率的なサプライチェーンの実現に焦点を当てた戦略的な物流インフラの整備・機能向上が急務となる。

また、物流インフラは地域における産業立地の観点からも重要である。例えば、我が国の臨海部の産業集積は、港湾拠点とともに発展してきた。物流インフラが、地域の産業集積と有機的に連携することができれば、当該産業集積に関連する企業の物流チェーンが効率化され、競争力の向上につながるとともに、当該地域の物流インフラの利用コストが下がることが更なる企業立地を呼び込み、「産業集積を通じた地域活性化と企業の物流コストの低減の好循環」を産み出すことが可能となる。実際に、近年の新規工場立地の大半が高速道路インターチェンジ周辺で行われており、また、高速道路整備と合わせた企業立地も行われている。このような産業立地と物流インフラの連携は、我が国の国土の狭さを、逆に強みに転換している。

こうしたインフラ整備は、主に公共投資により行われるものであるが、近年は財政再



建の要請から減少傾向にある。今後は、従来型の「量」を重視した公共事業とは性格を異にする、限られた財源の中で既存資産の機能を最大限引き出す形での「質」を重視した戦略的なインフラ整備が求められている。加えて、企業のグローバルな競争が激化している中、こうした物流インフラ整備への取り組みは、時間軸を意識したスピード感のあるものでなければならない。

#### 産業・物流インフラの戦略的整備

前述の問題意識を踏まえ、具体的施策として、次の4点を掲げている。

##### ア．アジアとの「距離」を短縮する港湾等の機能強化

我が国企業のグローバル展開、特にアジア最適生産体制の進展に伴い、アジアとの貨物輸送量が増大している。また、国内の陸上輸送と組み合わせる複合一貫輸送が増大しつつある。このため、国際基幹航路確保のためのスーパー中樞港湾プロジェクトを推進するとともに、陸海複合一貫輸送の促進のため、港湾アクセス道路などの整備を図る。

##### イ．地域産業集積と物流インフラの有機的連携の強化

地域における特色のある産業集積を、物流インフラの整備や機能向上と結びつけることにより、地域の活性化と企業の競争力強化の同時達成を図る。また、港湾機能の強化と連携する形で、臨海部工業地帯の産業集積の活性化や、大都市圏環状道路の整備等による地域産業集積と国際物流拠点の一体化を図る。

##### ウ．我が国産業の強みを活かした空港等の機能強化

我が国が高度な部品・材料の供給基地としての性格を強める中、国際物流に占める航空輸送の重要性が増大しつつある。国内に付加価値の高い製品を開発・製造する企業を確保し、その競争力を高める観点から、製造業にとって使いやすい効率的な大都市圏拠点空港の存在が重要である。我が国の経済活動を支える国際物流・人流の基盤となる関西国際空港の2本目の滑走路整備等とともに、空港への道路アクセスの向上、24時間化の実現、電子タグの導入・活用による通関手続きの効率化を図る。

##### エ．国際物流競争力のための官民連携の強化

グローバルに経済活動を展開する我が国産業にとって、製品を製造拠点から販売拠点まで迅速かつ効率的に投入できるサプライチェーンマネジメントを確立することが、国際競争力を左右する。物流事業者の国際展開を含め、我が国産業のグローバルな経済活動をサポートするには、グローバル企業がサプライチェーンマネジメント上に抱えるボトルネック（物流インフラの未整備、非効率的な通関制度、貨物航空便数の不足等）を抽出し、関係産業界及び関係省庁が密接に連携して、機動的に課題解決策の検討と対応を進める体制を強化する。

## (2) 国際分業の動向

前述のような問題意識を持ちつつ、国際物流の背景にある国際分業の動向、特に「世界の成長センター」であり「生産拠点」である東アジアに着目して、国際分業の動向を次に整理する。

### 「世界の成長センター」としての東アジア

マクロ経済状況を見ると、東アジア（ASEAN10ヶ国、日本、中国、韓国、インドの計14ヶ国）は総じて高い経済成長を実現し、「世界の成長センター」の状態にある。

東アジアの実質 GDP 成長率をみると、長らく3%から8%近くの高成長率を記録し、1998年のアジア通貨危機の際に大きく落ち込んだものの、比較的早期に回復して4%程度まで達している。このような高い成長率の結果、世界経済に対するシェアでも、東アジアは存在感を高めており、東アジアの対世界 GDP 比率は、1980年の19.7%から2004年の24.4%へと大きく拡大している。

### 世界の「生産拠点」としての東アジア

東アジアは、「海外からの投資受入と成長の好循環」を続ける中で、「世界の生産拠点」としての機能を強めつつある。

例えば、最もアジアへの生産シフトが進んでいると思われるパソコンについてみると、世界のパソコン生産台数（2005年）のうち、9割以上がメイド・イン・東アジアとなっている。こうした東アジアが「世界の生産拠点」としての機能を強める動向を反映して、東アジアの対世界輸出総額も急速に拡大している。すなわち、1980年には約2.7千億ドルであったのが、2003年には約1兆8.5千億ドルにまで達している。

### 国際分業ネットワークが進展する東アジア

東アジアからの輸出拡大は、世界の輸出に占める東アジアのシェアを拡大させるとともに、東アジアにおける国際分業ネットワークの構築を進展させたため、東アジアの域内貿易比率は1990年の42%から2003年には54%へと拡大している（NAFTA45%、EU60%）。

こうした中で、日本やNIEsで中間的な部品及び材料を製造し、中国やASEANで組み立て、欧米に輸出する「三角貿易構造」も観察されるようになった。

### 世界の「市場」としての東アジア

「世界の生産拠点」として経済成長を遂げてきた東アジアは、当然ながら所得も向上させており、「市場」としても重要性を増している。

具体的な購買層と思われる年収3千ドル以上の人口動態をみると、中国、ASEAN、インドを中心に、急速な拡大が予想されており、東アジアにおける中間層の台頭が顕著である。このような「市場」としての東アジアの台頭により、今後は「三角貿易」から、「東アジアで生産、東アジアで消費」する方向への動きも活発化していくと思われる。

### (3) 近畿圏に関わる国際貿易の概要

近畿圏に即して「アジア諸都市の連携・交流を支えるシームレスな交通体系」を考察する前提として、近畿圏における国際貿易の概要を以下に整理する。

#### 全体的な概要

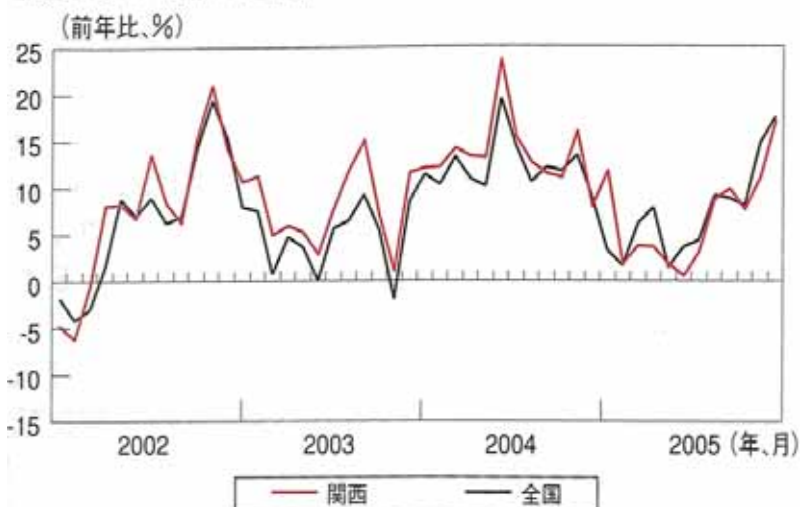
関西経済は、輸出の好調を背景に、景気の踊り場を脱却し、回復傾向を取り戻しつつある。特に、薄型テレビをはじめとするデジタル家電では、世界的な需要の増加に支えられて生産が増加しており、それに伴って製品メーカー、部品メーカーを巻き込んだ活発な設備投資が行われている。

こうした動向の中で、関西（福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の2府5県）からの輸出は部分的な減速はみられるものの、全体として増加傾向が続いている。

また、関西からの中国・米国向けの輸出額の推移をみると、中国向けの輸出額の急増が顕著であり、2003年に米国向けに肩を並べた後、米国を上回り、2005年は関西からの輸出額の18.5%を占めるに至っている。

図1-1

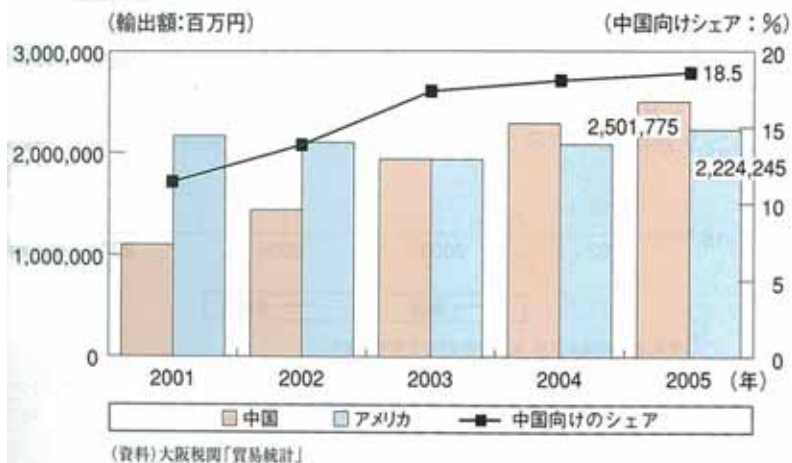
#### 輸出の伸び（関西・全国）



出典：「2006年版 関西活性化白書」((財)関西社会経済研究所)

図1-2

#### 関西の中国・米国向け輸出額の推移



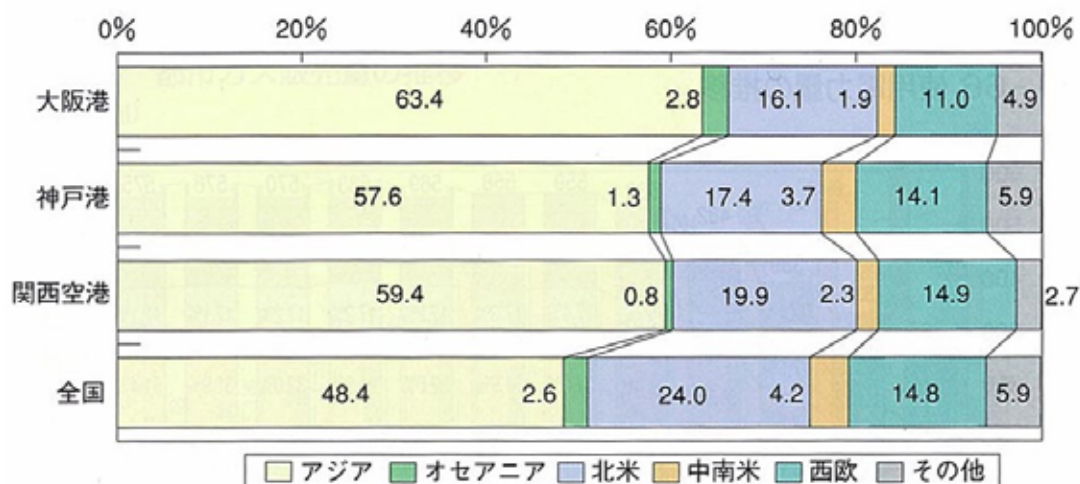
出典：「2006年版 関西活性化白書」((財)関西社会経済研究所)

## 相手地域別貿易

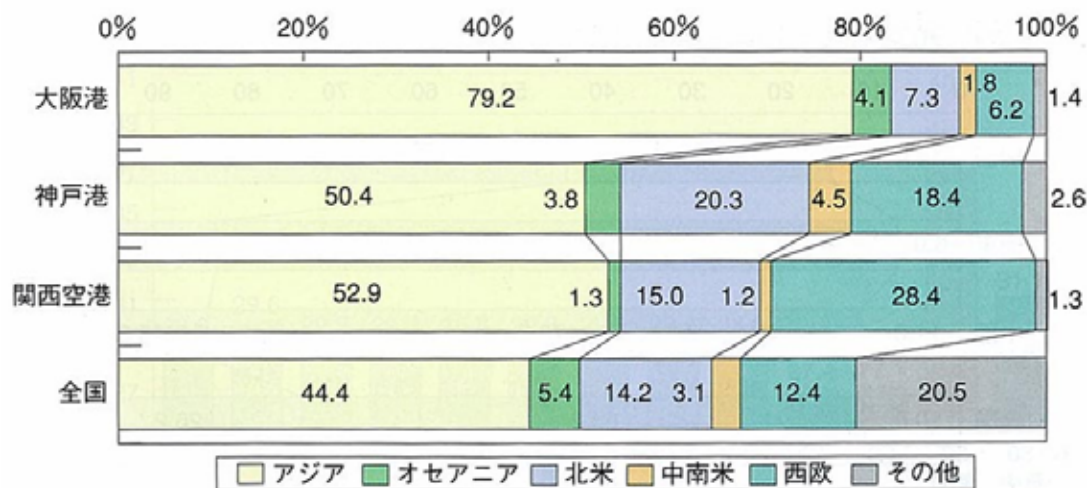
関西の国際港湾と国際空港における相手地域別の輸出入額の状態をみると、輸出入ともにアジアとの割合が5割を超えて高いのが特徴的である。特に、大阪港の輸入では、約8割と圧倒的なシェアを占めている。

図1 - 3

関西主要港の相手地域別輸出額割合(2005年)



関西主要港の相手地域別輸入額割合(2005年)



資料)財務省、大阪税関、神戸税関「平成17年貿易額確定値資料」(本ページいずれも)

出典:「2006年版 関西活性化白書」((財)関西社会経済研究所)

## 2. インフラに対する企業ニーズの把握

### (1) 企業ニーズの把握方法

#### ニーズ把握の作業手順

近畿圏における交通インフラに対する企業ニーズを把握するため、前述のように整理した企業（産業クラスター企業、ニッチトップ・オンリーワン企業、重点産業拠点企業）を対象に、下記のフロー図に示す手順によって、アンケート調査及びヒアリング調査を実施した。

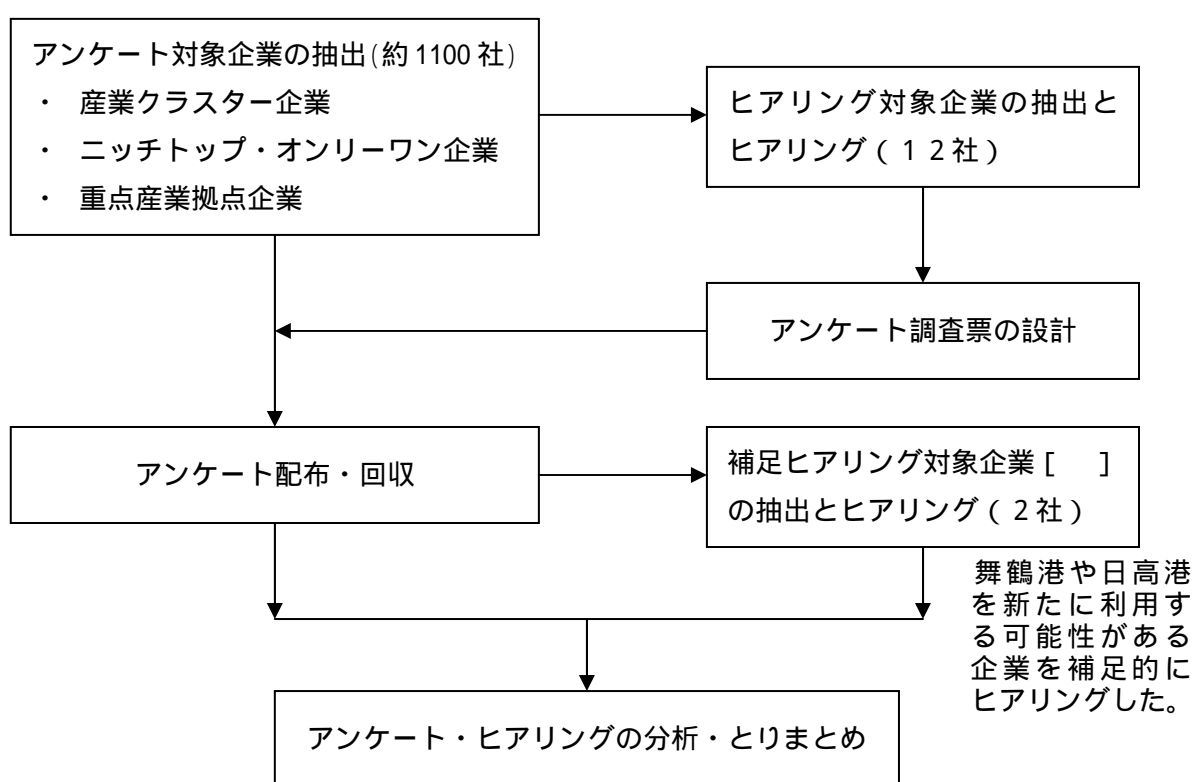


図2 - 1 アンケート調査及びヒアリング調査の手順

なお、一般に企業の物流担当者は、現状のインフラを前提に最適解を検討する 경우가大半であり、戦略的にインフラ整備のあり方を検討することに慣れていないため、これらを補完するため、複数の府県で企業誘致を担当する部局にもヒアリングを行い、企業との誘致交渉で得られたインフラに関する課題等についても把握することとした。

表2 - 1 アンケートの配布・回収状況

配布数	有効配布数	有効回収数	有効回収率
1,144 票	1,109 票	203 票	18.3%

32 票(差出人不明) + 3 票(無効)

## (2)交通インフラに対する企業の評価

### 物流に対する問題意識

ヒアリング調査では、対象企業の多くは国際物流に関わりのある企業であったものの、貨物の取り扱いは物流業者に委託しているため、港湾、空港の利用上の問題点までを把握している企業は少ないことが明らかになった。

こうした傾向は、アンケート調査でも確認でき、アンケート対象企業の国際物流への関わりは不明ではあるが、港湾・空港の利用に当たっての問題点を「わからない」と回答した企業がかなり多くなっている。

なお、港湾・空港の利用に当たって「問題がある」とした企業の割合は、中小企業(15%)よりも大企業(40%)の方が高く、これは大企業の物流の方が港湾・空港をよく利用しているためと推察される。

表2 - 2 港湾・空港利用に当たっての問題の有無

	合計	問題がある	問題はない	わからない	無回答
全体	203 100.0	41 20.2	73 36.0	76 37.4	13 6.4
中小企業	163 100.0	25 15.3	62 38.0	63 38.7	13 8.0
大企業	38 100.0	15 39.5	11 28.9	12 31.6	- -

### 港湾・空港に対する評価

前述のように、港湾・空港を利用している企業であっても、その利用上の問題点までを把握している企業は少なく、不十分ながらも把握している港湾・空港の問題点も、アクセス道路や、コスト、便数等のソフト面に絞られている。

ただし、府県の企業誘致担当部局へのヒアリングによると、海外物流の取り扱いがある企業の誘致に当たっては、港湾、空港、アクセス道路は極めて重要な立地要因となっている。

### 高速道路に対する評価

#### (全般的評価)

アンケート調査で「現在、高速道路の利用に当たって問題がある」と回答した企業は5割強あり、港湾・空港へのアクセスにも重要な役割を果たす高速道路に対する不満は大きい。

なお、「問題がある」とした企業の割合は、中小企業(50%)より大企業(66%)が高く、その分だけ大企業の方が企業活動に物流の占めるウエイトが大きく関心も強いと推察される。

表 2 - 3 高速道路利用に当たっての問題の有無

	回答数	問題がある	問題はない	わからない	無回答
全体	203 100.0	109 53.7	55 27.1	37 18.2	2 1.0
中小企業	163 100.0	82 50.3	48 29.4	31 19.0	2 1.2
大企業	38 100.0	25 65.8	7 18.4	6 15.8	- -

(問題箇所)

アンケート調査で、問題のある箇所(路線、区間)を尋ねたところ、近畿自動車道(吹田～門真)、阪神高速道路・3号神戸線の不満が最も高く、問題があると回答した企業の2割強が問題箇所として挙げている。

さらに、中国自動車道(吹田～神戸)、名神高速道路(瀬田東～大山崎～吹田)、阪神高速道路・1号環状線とこれに北大阪や東大阪を結びつける11号池田線と13号東大阪線に対する不満が続いている。

すなわち、全体として、神戸～大阪～京都の国土軸と、大阪市の都心及び東大阪地域における高速道路が、問題があると指摘されている。

表 2 - 4 高速道路の問題箇所(複数回答)

	回答数	3	4	6	2	7	7	7	7
		名神高速道路 瀬田東～ 大山崎	名神高速道路 大山崎～ 吹田	近畿自動車道 吹田～ 門真	中国自動車道 吹田～ 神戸	阪神高速道路 1号環状線	阪神高速道路 3号神戸線	阪神高速道路 11号池田線	阪神高速道路 13号東大阪線
全体	109 100.0	11 10.1	14 12.8	24 22.0	17 15.6	12 11.0	24 22.0	12 11.0	12 11.0

注：10社以上の回答があった問題箇所を抽出

さらに、問題が多い箇所での問題状況を尋ねると、「常時、渋滞している」が最も多く、特に阪神高速道路で問題とされた1号環状線、3号神戸線、11号池田線、13号東大阪線は、いずれも8割を超えて「常時、渋滞している」と指摘されている。

一方、「交通事故による渋滞」が多い区間は、名阪国道、第二神明道路、阪神高速道路・1号環状線であり、いずれも5割を超えた指摘がある。

また、「凍結、降雪時等、利用できないときがある」が多い区間は、名神高速道路の米原以東、名阪国道であり、いずれも6割を超えた指摘がある。

表 2 - 5 高速道路の問題状況（問題箇所別、複数回答）

	回答数	常時、渋滞 している	通勤時に渋 滞する	凍結、降雪 時等、利用 できないとき がある	交通事故に よる渋滞が 多い	その他	無回答
1 名神高速道路 米原以東	7 100.0	- -	- -	6 85.7	1 14.3	1 14.3	- -
2 名神高速道路 米原～瀬田東	5 100.0	1 20.0	1 20.0	2 40.0	2 40.0	- -	- -
3 名神高速道路 瀬田東～大山崎	11 100.0	5 45.5	3 27.3	2 18.2	2 18.2	1 9.1	- -
4 名神高速道路 大山崎～吹田	14 100.0	11 78.6	3 21.4	1 7.1	3 21.4	- -	- -
5 名神高速道路 吹田～西宮	5 100.0	3 60.0	- -	1 20.0	2 40.0	3 60.0	- -
6 近畿自動車道 吹田～門真	24 100.0	15 62.5	9 37.5	- -	3 12.5	3 12.5	- -
27 中国自動車道 吹田～神戸	17 100.0	9 52.9	6 35.3	- -	7 41.2	2 11.8	1 5.9
42 第二神明道路 月見山～明石西	8 100.0	6 75.0	2 25.0	- -	5 62.5	- -	- -
55 名阪国道 大和郡山以東	9 100.0	4 44.4	1 11.1	6 66.7	7 77.8	2 22.2	- -
71 阪神高速道路 1号環状線	12 100.0	10 83.3	2 16.7	- -	6 50.0	- -	- -
73 阪神高速道路 3号神戸線	24 100.0	20 83.3	5 20.8	- -	8 33.3	2 8.3	1 4.2
75 阪神高速道路 5号湾岸線	6 100.0	2 33.3	1 16.7	- -	1 16.7	3 50.0	1 16.7
77 阪神高速道路 11号池田線	12 100.0	10 83.3	3 25.0	- -	1 8.3	2 16.7	- -
79 阪神高速道路 13号東大阪線	12 100.0	10 83.3	4 33.3	- -	1 8.3	- -	- -
82 阪神高速道路 16号大阪港線	7 100.0	7 100.0	- -	- -	- -	- -	- -

注：5社以上の回答があった問題箇所を抽出

（ランプ）

アンケート調査で、問題のあるランプを尋ねると、「吹田（32%）」が最も多く、次いで京都南（16%）、豊中（8%）が続いている。

表 2 - 6 問題のあるランプ（複数回答）

	回答 数	6 京 都 南	9 吹 田	1 0 豊 中	1 6 松 原	2 0 池 田	4 2 摩 耶
全体	109 100.0	17 15.6	35 32.1	9 8.3	3 2.8	3 2.8	5 4.6

注：上位5位までの問題ランプを抽出



問題とする回答が多かった吹田、京都南、豊中の各ランプについては、「取り付く道路が渋滞している」ことを指摘している割合が最も高い。

(管理・運営)

アンケート調査で高速道路の運営・管理等に関する問題点を尋ねると、「高速道路料金が高い」ことが最も多く指摘され、8割強という極めて大きな割合で問題とされている。

次いで、「走行途中で何度も料金を払う」問題も半数の企業から指摘されている。

さらに、「ETCのゲート数が少ない」が約4分の1、「乗り継ぎが不便で割高」も約2割が問題に挙げている。

表2-7 高速道路の運営・管理等に関する問題点(複数回答)

	回答数	高速道路料 金が高い	運営会社が 複数あるた め乗り継ぎが 不便で割高 である	走行途中で 何度も料金 を払う区 間があり、利 便性が損な われ、割高 感がある	ETCが設置 されている高 速道路やラ ンプが少ない	ETCが設置 されてい ても、ゲート 数が少ない	その他	無回答
全体	109 100.0	90 82.6	21 19.3	55 50.5	9 8.3	29 26.6	2 1.8	9 8.3

一般道路

(全般的評価)

アンケート調査で、高速道路以外の一般道路についても質問しており、「利用に当たって問題がある」と回答した企業は4割強あった。

なお、「問題がある」とした企業の割合は、身近な道路も対象になるためか、中小企業と大企業で大きな変わりはない。

表2-8 一般道路利用の問題の有無

	回答数	問題がある	問題はない	わからない	無回答
全体	203 100.0	84 41.4	59 29.1	49 24.1	11 5.4
中小企業	163 100.0	66 40.5	50 30.7	38 23.3	9 5.5
大企業	38 100.0	17 44.7	8 21.1	11 28.9	2 5.3

(問題箇所)

アンケート調査で、問題のある箇所(路線、区間)を尋ねたところ、大阪と京都を結ぶ国道1号、大阪と神戸を結ぶ国道2号及び国道43号を挙げる企業の割合が高い。こうした神戸～大阪～京都間の国土軸上の国道が挙げられるのは、高速道路と類似の傾向である。

また、大阪市や京都市周辺の道路として、国道1号（京都～滋賀） 国道9号（京都～亀岡） 国道171号（高槻～京都） 中央環状線（吹田～東大阪）も、比較的多く挙げられている。

表2 - 9 一般道路の問題箇所（複数回答）

	回答数	国道1号 大阪～京都	国道1号 京都～滋賀県内	国道2号 大阪～神戸	国道9号 京都～亀岡	国道43号	国道171号 高槻～京都	中央環状線 吹田～東大阪
全体	84 100.0	14 16.7	6 7.1	9 10.7	7 8.3	8 9.5	6 7.1	6 7.1

注：上位5位までの問題箇所を抽出

また、問題指摘の多い箇所について、その問題状況を尋ねると、問題指摘が多かった神戸～大阪～京都間の国道1号、国道2号、国道43号と、中央環状線（吹田～東大阪）では、「常時、渋滞している」と回答する割合が高い。

さらに、京都市周辺の国道1号（京都～滋賀） 国道9号（京都～亀岡） 国道171号（高槻～京都）では、「通勤時に渋滞する」という指摘が最も多く、国道2号の大阪～神戸間では、「違法駐車が多い」問題も指摘の比率が高い。

表2 - 10 一般道路の問題状況（問題箇所別、複数回答）

	回答数	常時、渋滞している	通勤時に渋滞する	凍結、降雪時等、利用できないときがある	交通事故による渋滞が多い	違法駐車が多い	その他
国道1号 大阪～京都	14 100.0	14 100.0	3 21.4	- -	1 7.1	1 7.1	1 7.1
国道1号 京都～滋賀県内	6 100.0	3 50.0	4 66.7	1 16.7	- -	- -	- -
国道2号 大阪～神戸	9 100.0	5 55.6	4 44.4	- -	- -	4 44.4	1 11.1
国道9号 京都～亀岡	7 100.0	4 57.1	6 85.7	- -	- -	- -	- -
国道43号	8 100.0	5 62.5	3 37.5	- -	- -	- -	1 12.5
国道171号 高槻～京都	6 100.0	2 33.3	4 66.7	- -	1 16.7	- -	- -
中央環状線 吹田～東大阪	6 100.0	6 100.0	3 50.0	- -	1 16.7	- -	1 16.7

注：上位5位までの問題箇所を抽出

### (3)交通インフラに対する企業のニーズ

#### 港湾・空港に対するニーズ

##### (全般的傾向)

前述のように、港湾、空港に対する企業の関心は強くはないが、アクセス道路に対するニーズ(要望等)とともに、コストや便数等のソフト面でのニーズが、アンケート調査及びヒアリング調査で確認できる。

このうち、ソフト面に関しては、例えば、舞鶴港に比較的近い工業団地に京都工場を有する企業へのヒアリングの結果、対岸(韓国等)へ週2便就航し、コスト的にメリットがあれば、舞鶴港利用の可能性はあるとの意向も得ている。

また、アジア向けの輸出が多い企業からは、関西国際空港の第2期完成によって24時間運用が可能となれば、夕方出荷、翌朝現地到着が可能となるため、魅力があるとの意見も得ている。

なお、府県の企業誘致担当部局へのヒアリングによると、国際物流のある企業の誘致に当たっては、海外との競争が厳しく、特に港湾・空港でのスピードの欠如が国内誘致にとって大きな障害となっていると指摘されている。

##### (アクセス道路)

アンケート調査で、「今後の道路整備に伴って、新たに利用の可能性が生じる港湾や空港と、その際に必要な道路」について尋ねたところ、意見は分散したが、概ね次のような傾向が読み取れる。

すなわち、関西国際空港を利用するには、第2京阪道路と京奈和自動車道の木津～大和郡山間の整備が、大阪港の利用には、阪神高速道路・淀川左岸線の整備が、神戸港と神戸空港の利用には、阪神高速道路・5号湾岸線の月見山～六甲アイランド北間の整備が必要とする意見がみられる。

さらに、ヒアリング調査によっても、大阪湾バイエリアに集積する国際物流拠点(神戸港、大阪港、関西国際空港)へのアクセス道路として、第2京阪道路、阪神高速道路・湾岸線(全線開通)、阪神高速道路・大和川線、名神・湾岸連絡道への期待が確認されている。

#### 全般的な道路整備のニーズ

##### (優先整備区間)

「今後、優先整備が期待される高速道路」をアンケート調査で把握すると、第2京阪道路への期待が最も多く、アンケートに回答があった企業の15%が期待している。

同様に、第二名神高速道路の高槻～神戸間が14%、同じく第二名神高速道路の天津～東が13%と多い。

さらに、阪神高速道路・5号湾岸線の月見山～六甲アイランド北間が10%、第二名神高速道路の天津～城陽間が9%、京奈道路の木津～大和郡山間が8%、第二名神高速

道路の八幡～高槻間が6%、舞鶴若狭自動車道（小浜西～敦賀）が6%、京都縦貫自動車道の大山崎～沓掛間が6%、と続いている。

表2 - 1 1 優先整備を期待する高速道路（複数回答）

	回答数	1 5	1 7	1 8	2 0	2 1	2 2	4 1	4 4	4 5	4 8	8 5 六 甲 ア イ ラ ン ド 北
		近畿自動車道紀勢線 みなべ～新宮	第二名神高速道路 大津以東	第二名神高速道路 大津～城陽	第二名神高速道路 八幡～高槻	第二名神高速道路 高槻～神戸	狭舞鶴自動車道 小浜西～敦賀	第二京阪道路 城陽～門真	京奈和自動車道 木津～大和郡山	京奈和自動車道 大和郡山～和歌山	京都縦貫自動車道 大山崎～沓掛	阪神高速道路 5号湾岸線の月見山
全体	203 100.0	10 4.9	27 13.3	18 8.9	13 6.4	28 13.8	13 6.4	30 14.8	16 7.9	12 5.9	13 6.4	20 9.9

注：10社以上の回答があった道路を抽出

（整備方式の工夫）

ヒアリング調査で、高速道路の整備は、着工してから10年くらいかけて完成することも多く、部分部分で止まってしまっていて、ほとんど効果を発揮していないところがあるとの指摘があった。

したがって、今後は優先順序を付け、予算の傾斜配分等によって、整備するところを一気呵成に整備して、整備済み部分だけでもそれなりの効果が出るようにしてほしい、との意見もあった。

（企業誘致と高速道路）

府県の企業誘致担当部局へのヒアリングによると、企業誘致に当たって高速道路への近接性は不可欠の条件となっている。

さらに近年では、企業の物流の多くがJITシステムになっているため、不測の事態が生じた際にも生産がストップしないようリダンダンシーが重視されていて、大きな誘致要因となっており、高速道路の多重ネットワークが重要という指摘がある。

### 3. 今後のインフラ整備の見通し

前述のようにアンケート調査及びヒアリング調査で、交通インフラに対するニーズ等を把握したが、これらの交通インフラの整備イメージとして、そのスケジュール等についてとりまとめる。

#### (1) 港湾、空港の整備見通し

##### スーパー中樞港湾～阪神港～

現在、神戸港においては、ポートアイランド2期で大水深コンテナバース(-15m)としてPC15～PC17が供用済みであり、引き続き大水深(-16m)耐震性コンテナバースPC18が平成18年度に着工して整備中である。一方、大阪港においては、夢洲で大水深コンテナバース(-15m)としてC10とC11が供用済みであり、引き続き大水深(-16m)耐震性コンテナバースC12が平成17年度に着工して整備中である。また、夢洲への道路アクセスを円滑にするため、夢洲トンネルを臨港道路として整備中である。

##### 関西国際空港

関西国際空港の2期事業は、2007年の第2滑走路供用開始をめざして、現在の1期空港島から200m離れた沖合に約545haの用地を造成し、4,000mの平行滑走路と関連する諸施設を整備中である。2期事業では、1期事業と異なり、上下主体分離方式、すなわち空港島の造成を関西国際空港用地造成株式会社が、滑走路をはじめとする空港施設については関西国際空港株式会社が担当している。

##### その他の主な港湾整備

##### 舞鶴港(多目的国際ターミナル等)

和田地区の沖合い100mの埋立地に、水深14mの大型岸壁と、広々としたコンテナヤードも確保した多目的国際ターミナルの整備が、平成20年代初頭の完成を目指して進められている。また、多目的国際ターミナルと京阪神経済圏をスムーズに結ぶため、コンテナ輸送車が通過できる「みなと安久トンネル」が整備中である。

##### 和歌山下津港

和歌山下津港では、大型船の効率的な航行を可能とすることによる物流コストの低減と、安全かつ安定した海上輸送ネットワークの確保による臨海部立地企業の国際競争力向上を支援するため、航路・泊地の埋没により低下した港湾の機能回復を、平成1920年度とかけようとしている。

##### 日高港

平成16年4月に本格的な埠頭が供用開始された新しい港湾であり、その利用促進のため、ポートセールスの実施、港湾サービスの向上、地域貿易商社設立の準備、港湾施設使用の効率化、バルク貨物輸入可能性の精査などが課題となっている。

図3 - 1 国際物流に関する港湾・空港の整備スケジュール



表3 - 1 国際物流に関する港湾・空港の整備スケジュール

港湾・空港名	主要施設	スケジュール	備考
神戸港(スーパー中枢港湾)	ポートアイランド2期:大水深(-16m)耐震性コンテナバースPC18	H18年度着工	大水深コンテナバースではPC15~PC17が供用済
大阪港(スーパー中枢港湾)	夢洲:大水深(-16m)耐震性コンテナバースC12	H17年度着工	大水深コンテナバースではC10とC11が供用済
	夢洲トンネル(夢洲~咲洲)	事業中	
和歌山下津港	北港地区:航路・泊地(-14m)	H19~H20年度	
舞鶴港	多目的国際ターミナル(-14mバース、コンテナヤード等) 臨港道路みなと安久トンネル	H20年代初頭完成予定 事業中	
関西国際空港	2期(限定供用:第2滑走路)	H19年度供用	

(2) 高速道路等の整備見通し

高速道路の整備イメージとして、その整備スケジュールについて西日本高速道路(株)ホームページ等を参考に整理すると、概ね下表のとおりである。

なお、供用予定時期については、概ね次のように分類している。

- ・ 短期的整備：平成 19～23 年度供用予定
- ・ 中期的整備：平成 23～28 年度供用予定
- ・ 長期的整備：平成 29 年度以降供用予定及び未定

表 3 - 2 高速道路の整備スケジュール

路線名	区間	短期	中期	長期	備考
第2名神高速道路	亀山～大津	→			
	大津～城陽	→	→		抜本的見直し区間
	城陽～八幡	→	→		
	八幡～高槻	→	→		抜本的見直し区間
	高槻～神戸	→	→		
阪和自動車道	海南～吉備	→	→		暫定2車線から4車線化
	みなべ～田辺	→			
	田辺～新宮	→	→		
舞鶴若狭自動車道	小浜西～小浜	→			
	小浜～敦賀	→	→		
播磨自動車道	播磨新宮～山崎	→	→		
第2京阪道路	阪神高速～巨椋池	→			
	枚方東～門真	→			
京都縦貫自動車道	沓掛～大山崎	→	→		
	丹波～和知	→	→		
	和知～綾部安国寺	→			
北近畿豊岡自動車道	和田山～豊岡	→	→		
京奈和自動車道	木津～大和郡山	→	→		ルート未定
	橿原大和高田～五條北	→	→		
	五條～橋本	→	→		
	高野口～和歌山	→	→		
名神湾岸連絡線	名神西宮～湾岸線	→	→		
京都高速道路新十条通線	山科～十条	→			
京都高速道路油小路線	十条～上鳥羽	→			
	上鳥羽～伏見南	→			
阪神高速道路2号淀川左岸線	島屋～海老江	→	→		
	海老江～豊崎	→	→		
	豊崎～門真	→	→		
阪神高速道路大和川線	三宝～三宅	→	→		
阪神高速道路5号湾岸線	六甲アイランド～名谷	→	→		
阪神高速道路31号神戸山手線	湊川～神戸長田	→			

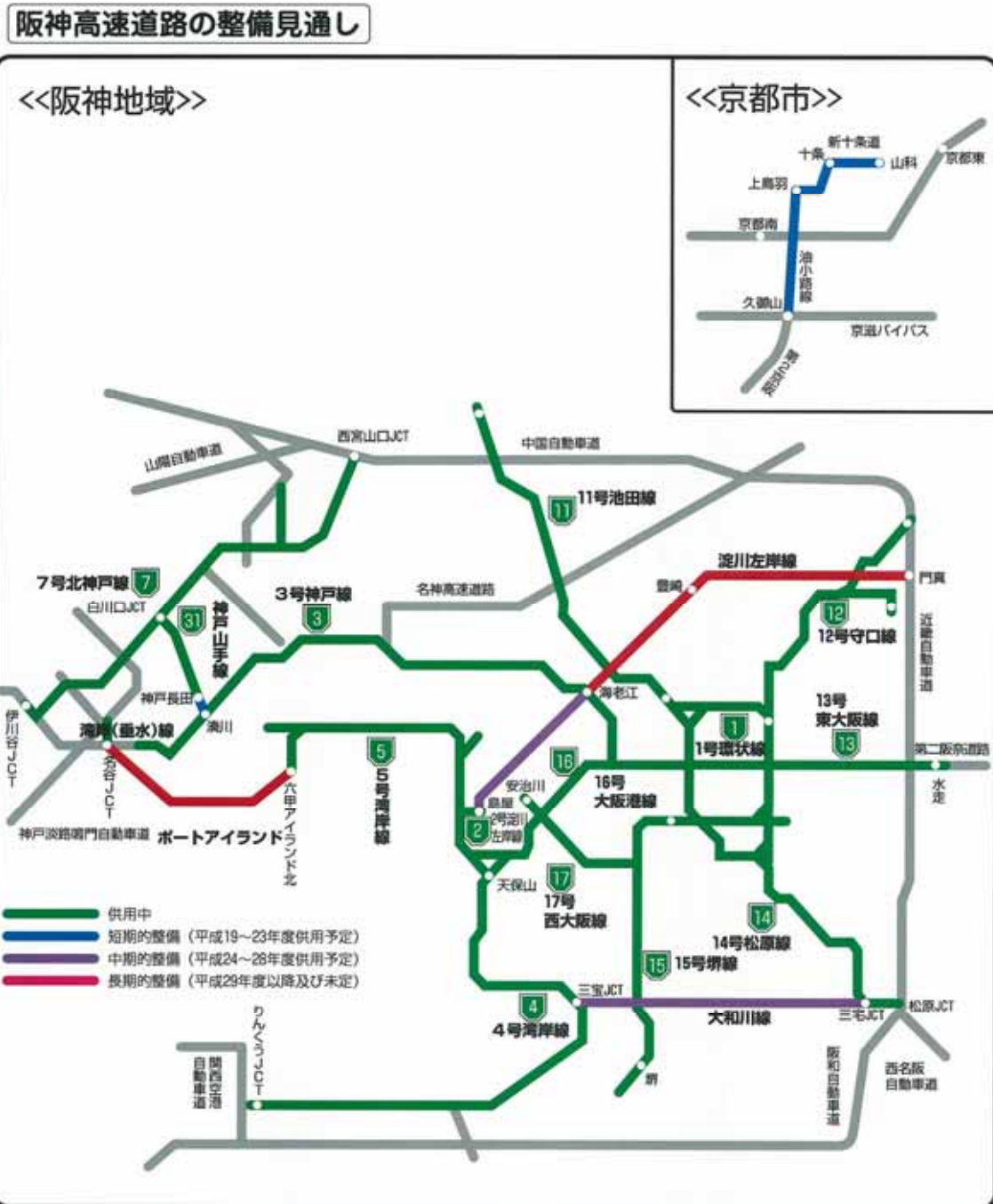
図3 - 2

近畿の主な高速道路の整備見通し





図 3 - 3



(3) その他

その他の内陸性物流拠点に関する新たな動向として、滋賀統合物流センター（SILC：Shiga Integrated Logistics Center）が滋賀県米原市で計画されている。

特に、国際物流の関係では、大阪港、神戸港、舞鶴港、敦賀港、名古屋港、四日市港と多くの選択肢があることを活かし、保税地域と24時間対応の税関派出所を持つインナーデポとして機能する計画である。

## 4. 望まれるインフラの姿

### (1) インフラのあり方に関する基本方針

前述の「今後のインフラ整備のイメージ」を考慮しつつ、これまで整理してきた「インフラに対する企業のニーズ」を踏まえ、近畿圏における産業振興からみた交通インフラのあり方について、次の3つの視点から基本方針を掲げる。

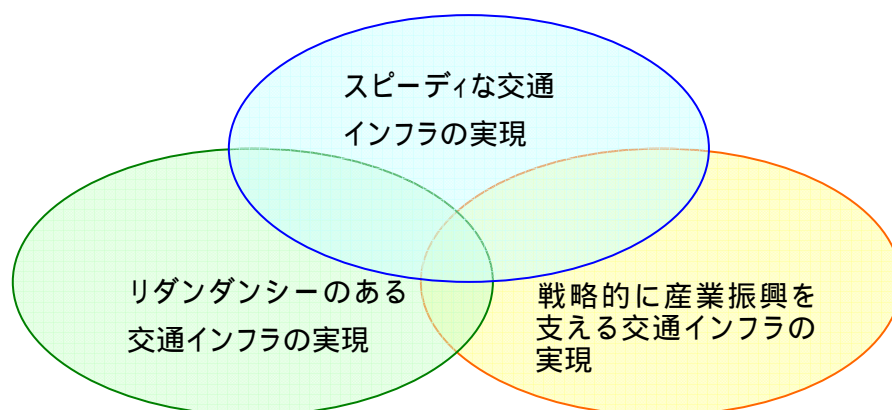


図4 - 1 インフラのあり方に関する基本方針

#### スピーディな交通インフラの実現

近年、国際物流もジャストインタイム的に販売や生産工程との整合性を求められて、リードタイムが著しく短くなってきている。こうした中で、アジアの主要な空港や港湾では極めて合理的でスピーディな荷役システムが構築されており、これに比べて我が国における荷役システムの非効率性（ex. 24時間化の遅れ、手続きの煩雑さ）が指摘されており、この状況が今後の我が国における産業に及ぼす影響が危惧されている。

例えば、以前、我が国の産業がコスト削減を主な理由として海外進出する傾向が続き、国内産業の空洞化が指摘される時期があったが、その後、ノウハウのブラックボックス化等によって、近年における産業の国内回帰がみられるようになってきている。しかしながら、現時点での我が国におけるスピードに欠けた国際物流システムを放置するならば、今度は時間削減を理由に国内の基幹工場が海外に出て行きかねないことが危惧される。

こうした問題点は全国に共通する問題であるが、国内唯一の本格的な24時間空港である関西国際空港を有する近畿圏こそが、我が国で最もスピーディな交通インフラをハード・ソフト両面から構築できる可能性を最も大きく持っているものと考えられる。したがって、近畿圏が我が国における最もスピーディな国際物流圏域の形成をめざすことが、近畿圏のみならず我が国産業の活性化のためにも求められている。

### リダンダンシーのある交通インフラの実現

国際物流も含めたリードタイムの短い物流システムにとって、事故、災害等の不測の事態への対応が最も脆弱となっている。すなわち、在庫を最小としているため、例えば1～2時間程度の物流の遅れは吸収できても、1～2日以上遅れると吸収できず生産がストップするという致命的な影響を及ぼすことになりかねない。したがって、不測の事態の際に少々遅れることはやむを得ないものの、幾らか遅れてでも何とか輸送できるリダンダンシーが極めて重視されることになる。

この点で、多核格子構造の形成をめざすとともに、複数の空港と、太平洋側と日本海側に国際港湾を有する近畿圏は、我が国においても最もリダンダンシーに優れた地域である。したがって、近畿圏におけるリダンダンシーを強化して、我が国における最も信頼感のある交通インフラ体系を構築することが求められている。

### 戦略的に産業振興を支える交通インフラの実現

産業振興は地域振興の重要な手段として位置づけられており、前述の国際物流の特徴等を考慮しつつ、近畿圏各地の地域性に配慮した交通インフラのあり方を追求することが必要である。

特に近畿圏は、我が国でも有数の民間資本が集積した地域であり、しかも関西国際空港や関西文化学術研究都市など、民活型プロジェクトについての経験が多いことから、民間活力が期待できる場合には、必要に応じて民間にとってインセンティブが働くような規制緩和も積極的に図り、我が国で最先端の民活型プロジェクトとして促進していくことが考えられる。

一方、民間活力が期待できない地域、あるいは分野でのインフラの整備と活用については、地域振興の観点から地域ごとに独自のインフラ整備と利用促進の支援策が検討されることが望まれる。

以上の「インフラのあり方に関する基本方針」で記した3つ視点ごとに、その具体的な方向性について以下で検討する。

(2)スピーディな交通インフラの具体方向

国際港湾、国際空港の機能強化

(根幹的施設の整備促進)

近畿における代表的な国際港湾及び国際空港である神戸港、大阪港、関西国際空港の国際物流機能の強化につながる根幹的施設の整備を促進する。

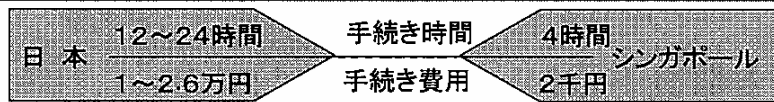
具体的には、スーパー中枢港湾である神戸港、大阪港における大水深コンテナバース(耐震)の整備、大阪港における夢洲トンネルの整備、関西国際空港の第2期整備を促進する。

(手続き等のスピードアップ)

国際港湾と国際空港のハードな整備だけでなく、利用に当たってのスピードアップも極めて重要な課題である。

図4-2 日本とシンガポールの港湾競争力

日本とシンガポールでは港湾の競争力に大きな差がある。



内訳

手続きの段階	手続きの内容	シンガポール		日本			
		電子手続主体の場合		マニュアル手続の場合		区分1における電子手続主体の場合	
		費用	時間	費用	時間	費用	時間
入港手続	港長・港湾管理届出 税関へ積荷目録届出 入国管理・検疫届出	18円	1時間58分	490円	14時間	408円	9時間40分
CY搬入手続		143円	5分	180円	3分	185円	3分
他法令手続 ( )は区分2の場合	食品衛生検査 植物検疫/動物検疫	他法令手続は食品衛生検査のみで適合手続一括で行われる		9,800円	2時間20分	6,420円 (7,870円)	1時間30分 (1時間50分)
通関手続 ( )は区分2の場合	必要書類の入手 輸入申請書作成 税関申告~許可 関税・消費税納付・領 収者受領~処理	1,715円	1時間25分	14,350円	6時間20分	3,543円 (8,793円)	55分 (4時間40分)
CY搬出手続	D/O交換・提示・照合	720円	1時間10分	1,750円	30分	875円	15分
<b>合計</b> ( )は区分2の場合		<b>2,596円</b>	<b>4時間38分</b>	<b>26,570円</b>	<b>23時間13分</b>	<b>11,431円</b> <b>(18,081円)</b>	<b>12時間23分</b> <b>(1時間23分)</b>

<前提条件>コンテナは40ftで混載なしを前提とする。従って、1インボイスの内容は1コンテナと同義。輸入貨物は「区分1」及び「区分2」に相当する。他法令手続を要する消費財及び食品。1インボイスには4~5品が含まれるものとする。\$ \$ 1.00 = 70円換算。人件費単価は日本 = 3,500円、4,200円/時間 シンガポール = \$ \$ 12.50/時間で計算。調査機関は2001年12月~2002年1月。システム利用料金は同時点のもの。なお、港湾内の移動に関する費用・時間は考慮しない。日本の通関で、「区分1」における輸入許可に提出する書類に関する費用・時間は考慮しない。

出所：「貿易/港湾手続きのシングルウィンドウ化調査報告書」ジェトロ

具体的には、国際港湾、国際空港の24時間化が、単に施設の有効利用だけでなく、国際分業体制下における生産工程との連続性からみても極めて重要であり、その促進を図る。また、シングルウィンドウシステムなど、アジアの主要港と競合しうるよう手続きの標準化、効率化も促進する。

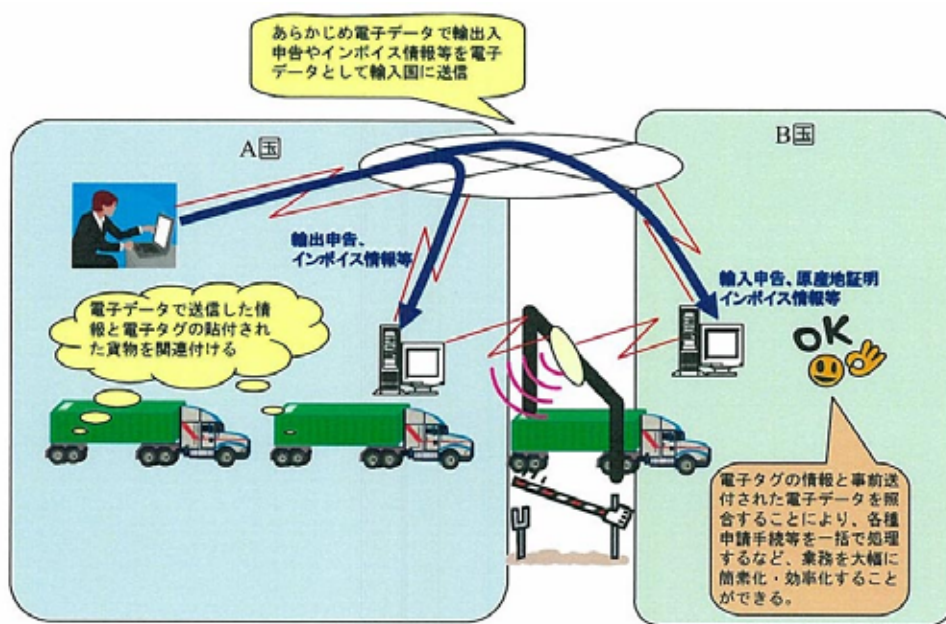


図4 - 3 電子タグを活用したノン・ストップ通関の実現

出典：「国際物流競争力強化のための行動計画」（平成18年12月，経済産業省）

#### 大阪湾と国土軸との連絡強化

国際港湾と国際空港の機能発揮のためには、背後のアクセス道路体系の整備が不可欠である。前述の国際港湾と国際空港は、いずれも大阪湾に位置し、相互に阪神高速道路・湾岸線等によって結びつけられているため、こうした大阪湾と国土軸が緊密に連結されることが極めて重要である。

具体的には、阪神高速道路の淀川左岸線、大和川線、湾岸線（西伸部）、名神湾岸連絡線、第2京阪道路等の整備を促進する。

#### 集中投資による早期整備

上記のインフラについては、その整備促進にむけて鋭意努力が払われているところであるが、前述のように国際物流におけるスピード対応が後手に回れば、時間削減を理由に国内の基幹工場が再び海外に出て行きかねないことから、より一層の集中投資を行い、整備そのものもスピーディに進めることが望まれる。

また、同様の趣旨からハードな整備だけでなく、スピードアップにつながるソフト施策は緊急の課題として取り組む必要がある。

#### 高速道路のシームレス化

スピーディな国際物流を支えるためには、国際物流拠点の背後に広がる高速道路のシームレス化も必要であり、特に、現状の高速道路料金制度については、企業からの改善要望が極めて強い。

具体的には、走行途中で何度も料金を徴収され、そのたびに料金と時間が嵩むシステムの改善が求められており、異なる料金体系間の乗り継ぎがあっても、一括で徴収されるシームレス化が重要である。

### (3) リダンダンシーのある交通インフラの具体方向

#### 多様な物流拠点の形成

##### (日本海側の玄関港機能の強化)

アジアとの交易、特に北東アジア（ロシア、中国吉林省、朝鮮半島東海岸等）との国際物流を考えると、近畿圏の日本海側に位置する玄関港（舞鶴港等）の機能強化が重要である。また、大阪湾（太平洋側）だけでなく、日本海側にも国際港湾を有することは、近畿圏における国際物流のリダンダンシー確保の点で大きな意義がある。

具体的には、多目的国際ターミナルの整備、みなと安久トンネルの整備、アクセス道路の強化（ex. 京都縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道）、対岸航路（ex. 国際フェリー）の開拓、港湾関連機能の強化（ex. 梱包業者の育成）などを進める。

##### (太平洋側の港湾機能の強化)

現在、国際港湾の機能は、大阪湾の神戸港と大阪港に集積しており、港湾のリダンダンシーを考えると、上記の日本海側だけでなく、太平洋側で大阪湾の外に位置する港湾（ex. 和歌山下津港、日高港）の役割も期待される。ただし、現時点では、国際物流の実績は限定的であるため、相手国の市場形成を支援しながら航路の開拓を行うなど、中長期的視点で実績を積み上げることが必要である。

具体的には、地場産品（ex. 紀州材）の海外市場の開拓、コンテナ取り扱い機能の確保、背後圏の高速道路の整備（阪和線全線4車化）などを進める。

##### (神戸空港の貨物取り扱いの検討)

関西国際空港の有効活用の観点から、定期便を神戸空港が取り扱うことは考えられないが、神戸周辺企業のチャーター便であれば、当該企業の利便性から神戸空港での取り扱いも選択肢の一つとなりうる。これは、航空貨物のリダンダンシーからみても、関西国際空港の第2期整備自体がリダンダンシー対応ではあるが、より一層の対応となれば、神戸空港の貨物取り扱いも検討課題となり、今後の検討が期待される。

##### (内陸性の物流拠点の形成)

多様な物流拠点としては、国際港湾や国際空港とは別に、内陸性の物流拠点（インナーデポ）も考えられ、内陸部で保税と通関が可能であれば、適宜、窓口となる港湾や空港を選択することが可能となる。

具体的には、滋賀総合物流センター（SILC）等の整備促進が考えられ、これによって共同輸送、ロジスティクスシステム、モーダルシフト（JR活用）等の実現が同時に期待される。

#### 多核格子構造のネットワーク形成

##### (国土軸の多重化)

全国各地と近畿圏の産業集積地や国際物流拠点等を結ぶ円滑な物流を支えるため、その基軸となる国土軸を強化することが重要である。これは、現状の国土軸を形成する名神高速道路、中国自動車道等で常態化している道路渋滞への対応だけでなく、

災害時等のリダンダンシーとしても極めて重要な課題である。

具体的には、第2名神高速道路（全区間）、第2京阪道路等の整備を促進する。

（国土軸と連絡するネットワークの強化）

全国各地と近畿圏の産業集積地等を結ぶ円滑な物流を支えるためには、前述の国土軸とともに、国土軸と近畿圏内の産業集積地をネットワークする高速道路の強化も重要である。

具体的には、京奈和自動車道、京都縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道、播磨自動車道等の整備を促進する。

（高速道路と連絡する一般道路の強化）

高速道路を有効活用して円滑な物流を実現するためには、高速道路と企業の工場等とを結ぶ一般道路の強化も重要である。これは、高速道路に対するリダンダンシーとしても重要な課題である。

具体的には、主要な一般道路のボトルネックの解消、信号制御による渋滞解消などを推進する。

（4）戦略的に産業振興を支える交通インフラの具体方向

産業団地の支援

（高速道路による支援）

交通インフラには、地域開発を支援することも期待されており、特に、近年の産業立地の動向が、国際物流も視野に入れつつ高速道路からの距離を強く意識していることから、沿道での産業団地が供給されている高速道路の整備促進が期待される。

具体的には、舞鶴若狭自動車道、第2名神高速道路、京都縦貫自動車道、第2京阪道路、北近畿豊岡自動車道、近畿自動車道紀勢線等の整備を促進する。また、既存の高速道路についても、IC間の距離が長く、近隣の産業団地の活性化が必要な場所では、スマートインターチェンジの整備を進める。

（民間開発の支援）

産業団地等の産業拠点を民間活力によって整備する際、従来の規制や法定計画（ex. 都市計画、港湾計画）などとの調整が必要な場合があり、必要に応じて規制緩和や計画変更が求められる。こうした場合には、民間活力による開発を支援する観点から、規制緩和や計画変更に対応していくことが必要である。

具体的には、全国の先進モデルを創造しうるよう、民間にとってインセンティブが働くような積極的な規制緩和を図るとともに、産業立地のタイミングに合致するよう、必要な法定計画の変更手続き等を迅速に行うことが求められている。

開発支援型のインフラ利用促進策

地域開発を交通インフラが支えるためには、ハードな整備だけでなく、そのソフ

ト（利用方法等）についても、開発支援の観点からの工夫が望まれる。特に、地域開発が求められるような産業集積が弱い地域では、通常のインフラ利用料金を負担するのも難しい産業も多く、インフラを積極的に利用して産業振興を図るためには、インフラ利用促進にむけたソフト施策を同時に行うことが望まれる。

具体的には、当該地域における高速道路料金の無料化、地域内港湾の利用を促進する地域貿易商社の設立等が考えられる。

#### (5)まとめ

前述までの内容を、ハード事業に絞って地図上に整理すると、図4-4に示すとおりであり、その要点は以下に記すとおりである。

##### 国際港湾、国際空港等の整備

神戸港、大阪港のスーパー中枢港湾としての整備、関西国際空港の第2期整備、舞鶴港（多目的国際ターミナル等）の整備、和歌山下津港（航路・泊地）の整備、日高港の利用促進、内陸性物流拠点（滋賀統合物流センター）の整備などを推進する。

##### 高速道路の整備

大阪湾と国土軸を結ぶ阪神高速道路の淀川左岸線、大和川線、湾岸線（西伸部）、名神湾岸連絡線、第2京阪道路、国土軸を多重化する第2名神高速道路（全区間）、国土軸とネットワークする京奈和自動車道、京都縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道、播磨自動車道、地域の産業振興を支援する北近畿豊岡自動車道、近畿自動車道紀勢線等を整備する。