

２．インフラに対する企業ニーズの把握

２－１．企業ニーズの把握方法

(１)近畿圏における産業集積の現状把握

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前提として、次の視点から近畿圏における産業集積状況を把握し俯瞰する。

近畿圏における製造業の集積状況

まず、近畿圏における製造業全体の集積状況を把握するため、製造業の事業所数の分布（集積状況）を地図上に整理すると図２－１に示すとおりである。

これによると、東大阪地域（大阪市東部、東大阪市、八尾市）、堺市、尼崎市、姫路市などに大きな集積がみられる。

産業クラスター企業群

次に、近畿圏産業の活性化を、近畿圏における産業クラスターの形成によって展望し、産業クラスター企業群を把握する。具体的には、産業クラスター計画プロジェクトに参画している企業のうち、ものづくりに取り組んでいる製造業等を選定し、その分布（集積状況）を地図上に整理すると図２－２に示すとおりである。

これによると、大阪市（特に中央区と北区）の集積が顕著であり、都心立地型産業によるクラスター形成が読み取られる。これは、京都市の南区や神戸市の中央区でも同様である。一方、大阪市の周辺部の東大阪市と尼崎市の集積も顕著であり、大阪市・京都市・神戸市に比べると、従来型の製造業が産業クラスターに参画していると思われる、特に、尼崎市での集積が、その産業集積に比べて大きいことも特筆される。

ニッチトップ、オンリーワン企業

また、近畿圏の独自の発展をリードする産業として、近畿圏におけるニッチトップ企業、オンリーワン企業に着目し、これらの集積を把握する。具体的には、経済産業省中小企業庁が取りまとめた「明日の日本を支える 元気なモノ作り中小企業300社」から近畿分を抽出し、その分布（集積状況）を地図上に整理すると図２－３に示すとおりである。

これによると、産業クラスターとは異なり、大阪市の集積は弱く、東大阪市に最も大きな集積がみられる。その他、京都市（南区）、尼崎市、福井市にも集積はあるが、和歌山市の集積も大きく、和歌山市における企業の独自性が示されている。

重点産業拠点企業

さらに、現時点における国際物流に関連する主要産業を、重要産業拠点企業と名付

けて、その集積を把握する。近畿圏における重要産業拠点企業については、上場企業のうち、近畿に本社がある企業で、物流に関わりのある企業（製造業、卸売業、その他物流に関わりのある産業）を選定した。その本社の分布（集積状況）を地図上に整理すると、図 2 - 4 に示すとおりである。

これによると、近畿圏の中心都市である大阪市に圧倒的に集積しており、特に中央区、西区、北区、淀川区への集積が著しい。その他、京都市には大きな集積はないが、神戸市（中央区）にも集積があり、神戸港の関連企業と推察される。

図 2 - 1

製造業事業所集積状況図

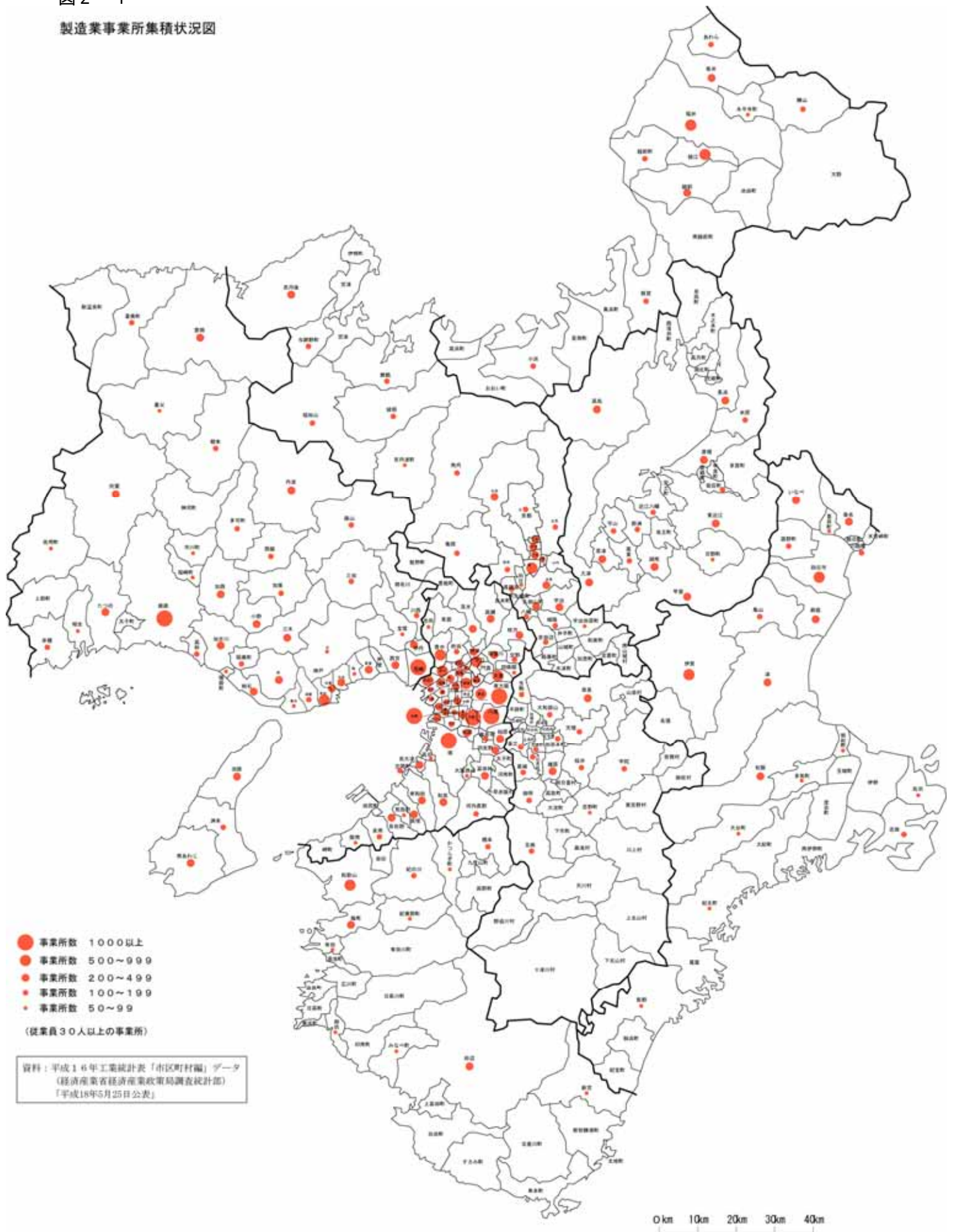


図2 - 2

産業クラスター企業群 分布（集積状況）図

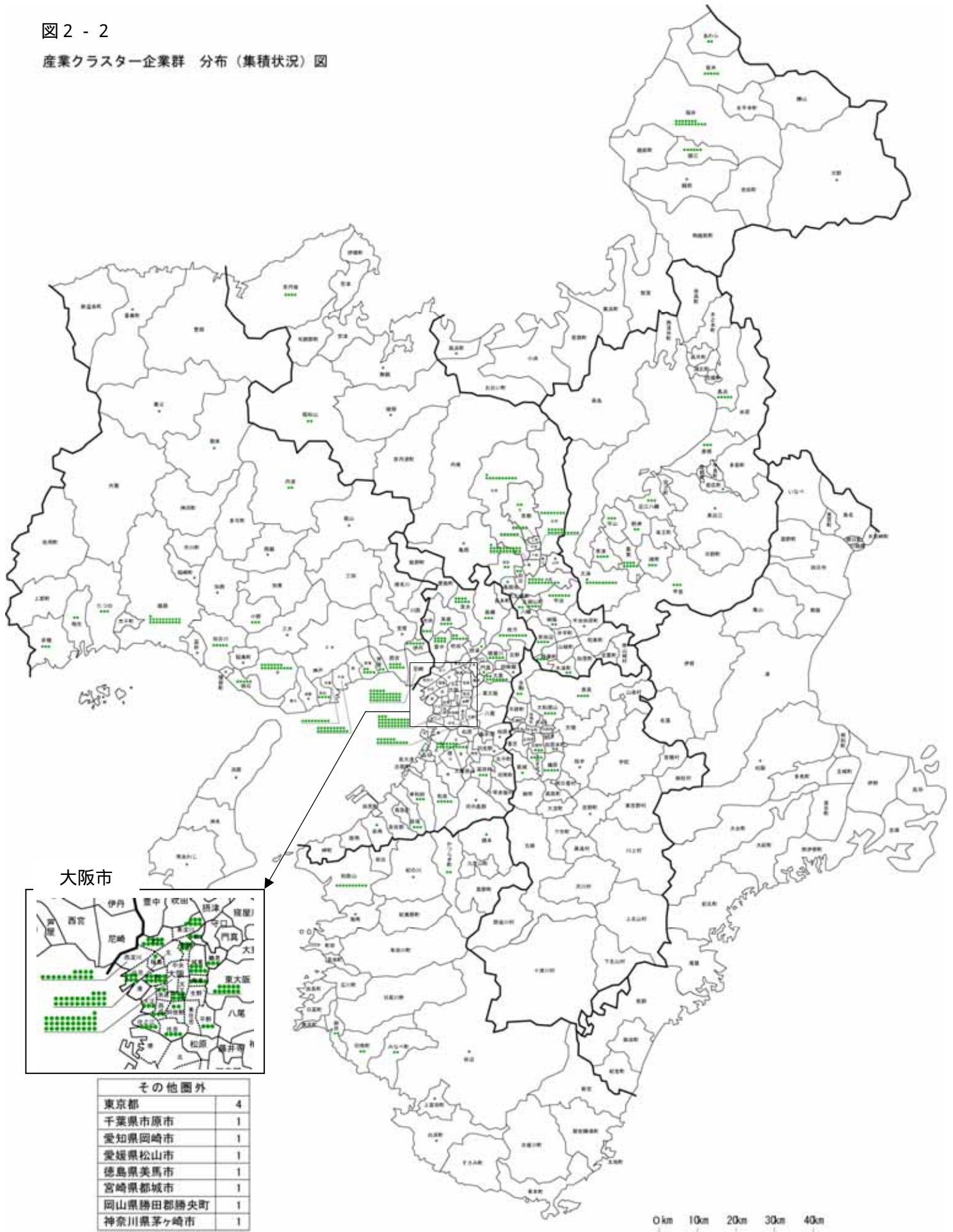


図 2 - 3
ニッチトップ、オンリーワン企業 分布（集積状況）図

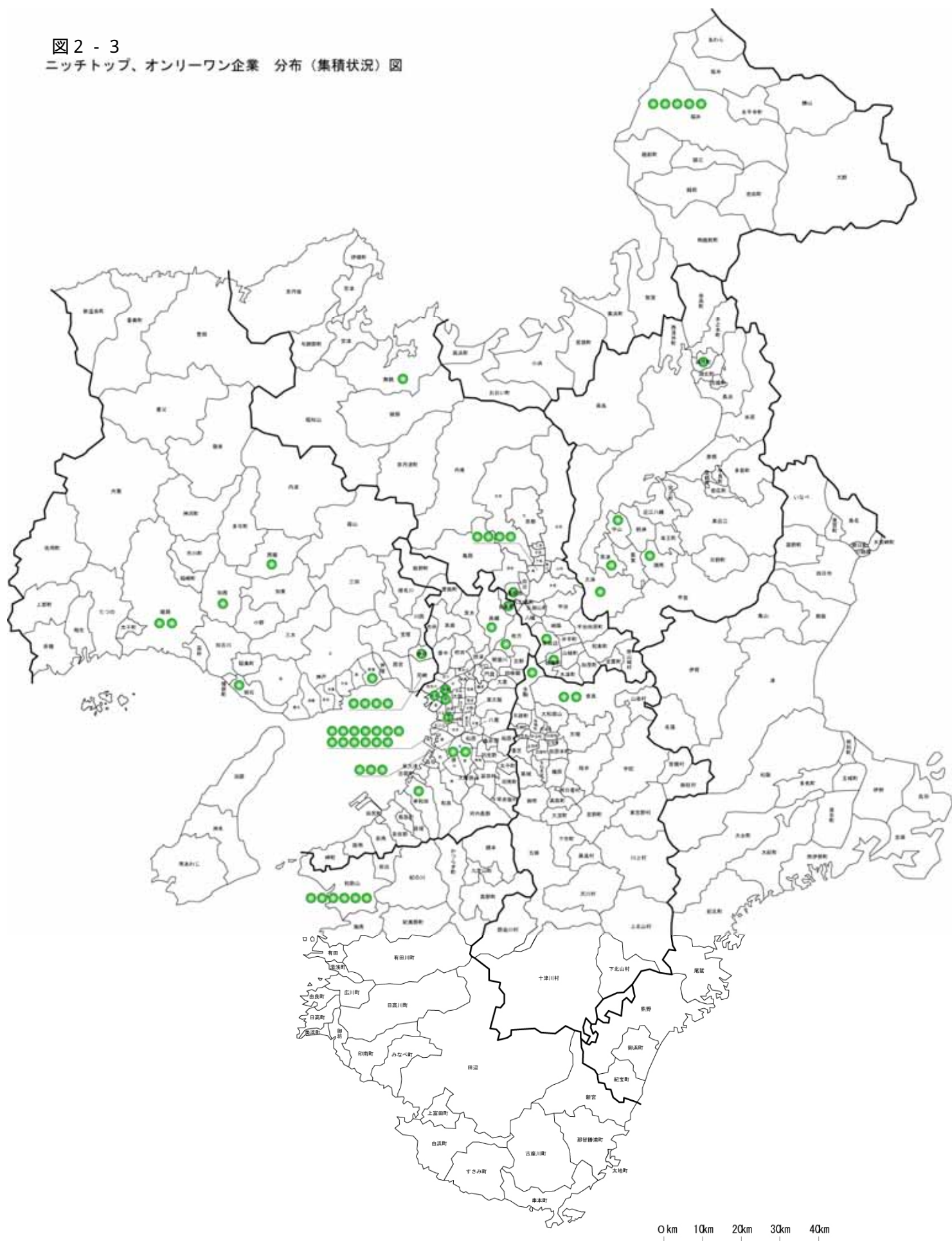
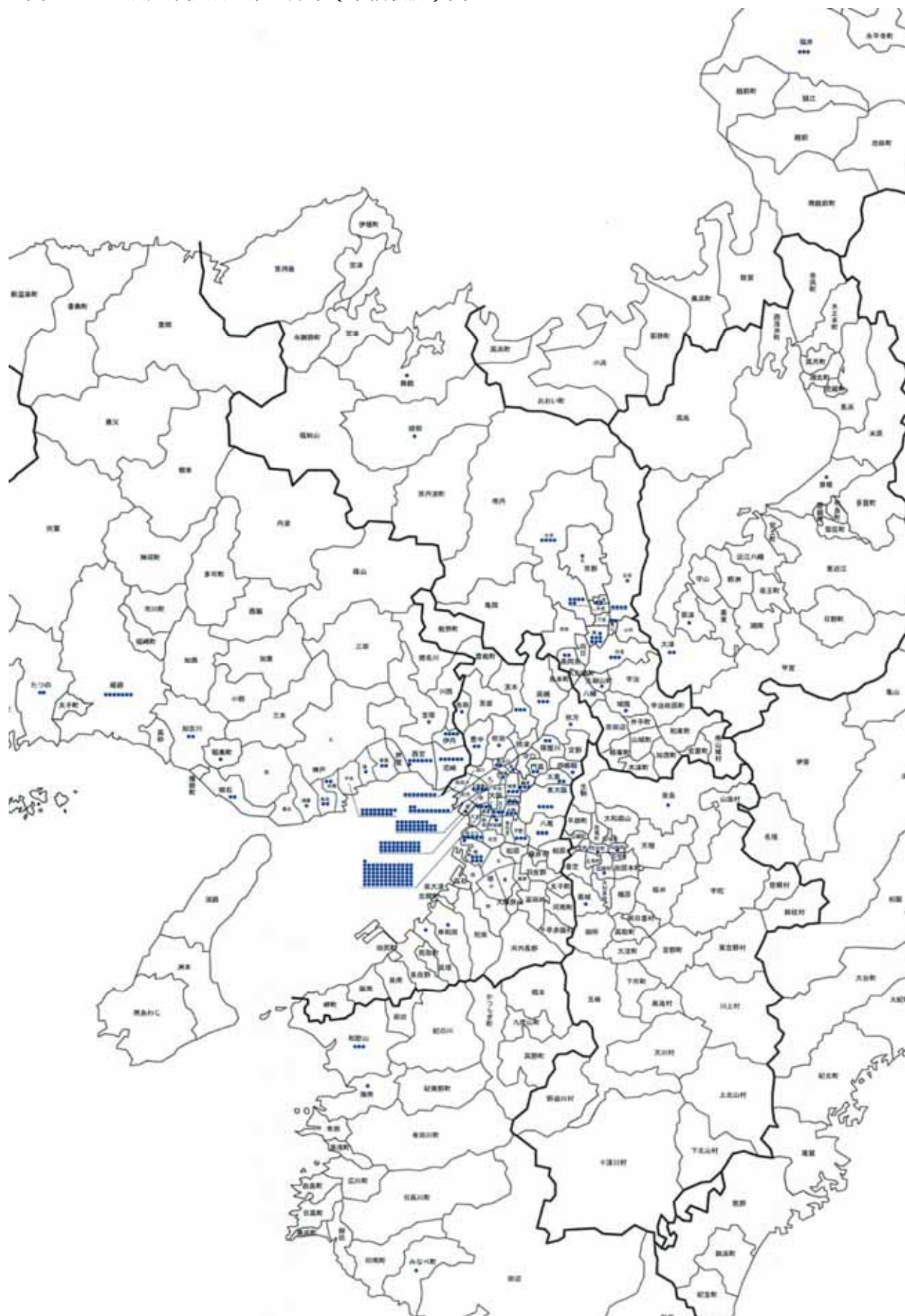


図 2 - 4 重点産業拠点企業の分布（集積状況）図



(2) ニーズ把握の方法

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。

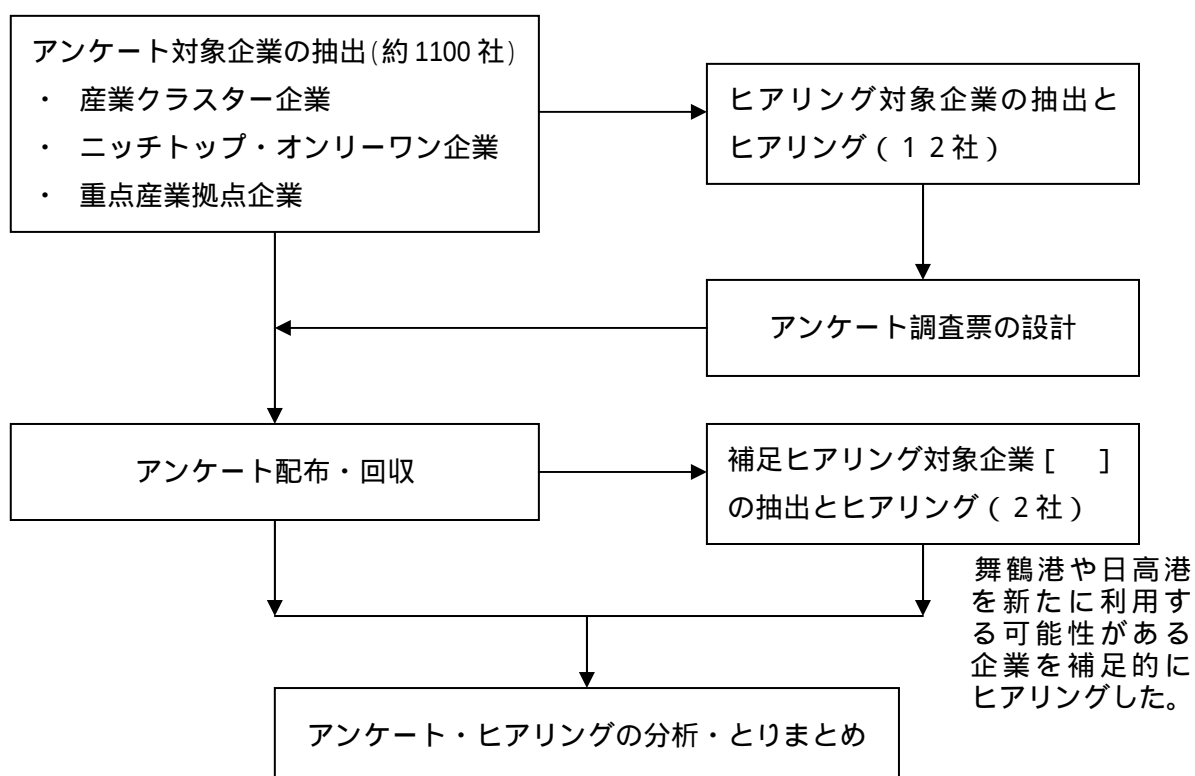


図2 - 5 アンケート調査及びヒアリング調査の手順

ヒアリング調査の概要

前述の手順で対象候補企業を選定し、実際にヒアリングできた企業は14社であった。これらの企業の概要は次頁の表のとおりであり、本調査の問題意識である国際物流との関わりについては、ヒアリング対象の14社中10社の原材料あるいは製品が国際物流で取り扱われている。また、1社は直接輸出することはないものの、製品（部品）の納品先である国内メーカーの輸出が増加傾向にあり、間接的に国際物流に関わっていると解釈できる。

これらの企業に対して、概ね次のような事項についてヒアリング調査を行った。

- ・現在利用しているインフラの問題点（問題箇所・事項、理由、利用状況）
- ・今後の整備を期待するインフラ（整備箇所・事項、理由、利用状況）
- ・今後の道路整備に伴い利用の可能性が生じる港湾（港湾名、必須道路、利用状況）
- ・今後のインフラ整備に伴い生じる新たな産業・サービスの可能性（可能性の有無、要件としての整備箇所・事項、新たな産業・サービスのイメージ）

表2 - 1 ヒアリング対象企業の概要

社名	業 種	本 社	備考
A 社	食料品製造業	大阪府	
B 社	輸送用機械器具製造業	大阪府	
C 社	建設業	大阪府	国際物流との関わりがない
D 社	食料品製造業	兵庫県	
E 社	化学工業	和歌山県	国際物流との関わりがない
F 社	金属製品製造業	京都府	
G 社	電子部品・デバイス製造業	京都府	
H 社	化学工業	大阪府	
I 社	一般機械器具製造業	奈良県	
J 社	電気機械器具製造業	大阪府	
K 社	金属製品製造業	和歌山県	
L 社	一般機械器具製造業	兵庫県	国際物流との関わりがない
M 社	一般機械器具製造業	兵庫県	補足ヒアリング
N 社	窯業・土石製品製造業	兵庫県	補足ヒアリング

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場合が大半であり、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。

アンケート調査の概要

○調査方法

郵送配布、郵送回収

○調査期間

平成 18 年 12 月 11 日(月)～12 月 25 日(月)

督促状兼礼状送付 12 月 22 日(木)

○調査対象

近畿圏における企業のうち、次の 3 つの視点から約 1,100 社の調査対象企業を抽出した。

- ・ 産業クラスター企業：産業クラスター計画プロジェクトにおいて、ものづくりに取り組んでいる製造業等企業
- ・ ニッチトップ・オンリーワン企業：「明日の日本を支える元気なモノ作り中小企業 300 社」(中小企業庁)に掲載されている企業
- ・ 重点産業拠点企業：上場企業のうち、近畿圏に本社がある企業で、物流に関わりのある企業(製造業、卸売業等)

○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)

○主な調査内容

設問	質 問 の 概 要
問 1	高速道路の利用上の問題点
問 1 - 1	高速道路の問題箇所(路線名、区間)と問題状況等
問 1 - 2	問題のあるランプ名と問題状況
問 1 - 3	高速道路の運営・管理棟の問題点
問 2	一般道路の利用上の問題点
問 2 - 1	一般道路の問題箇所(路線名、区間)と問題状況等
問 3	港湾・空港の利用上の問題点
問 3 - 1	問題のある港湾・空港と問題状況等
問 4	今後、優先整備を期待する高速道路(路線名、区間)とその効果
問 5	今後の道路整備に伴って新たな利用の可能性がある港湾・空港と、利用のために必要な道路
問 6	交通インフラの整備のあり方に関するご意見(自由記入)

2 - 2 . インフラに対する企業ニーズ

(1)交通インフラに対する評価

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。
- これは、例えば輸出であれば、物流業者に荷主として工場で貨物を渡した段階から、輸送の責任は物流業者に移るため、荷主としては関心を持ちにくいという面が影響しているものと考えられる。
- その一方で、港湾・空港の問題点を荷主も含めた産業界の関心事にすることが、これまで弱かったことも要因として推察される。
- 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。
- ただし、港湾・空港の利用が比較的多い大企業において、「問題がある」とする企業が約4割と最も多い一方で、「わからない」とする企業も約3割を占めている。

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	- -

- また、企業が把握している港湾・空港の問題点は、ヒアリング調査では、コスト、便数等のソフト面と、ハード面では港湾・空港にアクセスする広域道路に絞られていた。
- さらに、既述のように、直接、国際物流には関わらないものの、取引先が輸出・輸入を取り扱っているため、間接的に国際物流に関わっている企業もあることから、アンケート調査では厳密に国際物流と国内物流を区分せず、道路全般についても広く企業の評価を把握することとした。

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。
- アンケート調査でみると、「問題がある」港湾や空港ごとに、問題状況を尋ねたところ、回答数は少ないものの、全体として「利用料が高い」「アクセス道路が不便」「就航航路が少ない」などを指摘する意見が多くなっている。

表 2 - 3 港湾・空港の問題状況（問題箇所別、複数回答）

	回答数	使用料が高い	就航航路が少ない	就航本数が少ない	通関手続きが遅い	アクセス道路が不便である	荷さばきスペースが狭い	保管スペースが少ない	その他
敦賀港	1 100.0	- -	1 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -
大阪港	11 100.0	3 27.3	2 18.2	1 9.1	2 18.2	1 9.1	2 18.2	2 18.2	3 27.3
阪南港	1 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
神戸港	5 100.0	- -	- -	- -	1 20.0	2 40.0	1 20.0	- -	1 20.0
和歌山下津港	2 100.0	- -	2 100.0	1 50.0	- -	- -	- -	- -	- -
関西国際空港	27 100.0	16 59.3	2 7.4	2 7.4	2 7.4	10 37.0	1 3.7	- -	5 18.5
大阪国際空港	4 100.0	2 50.0	1 25.0	- -	- -	2 50.0	- -	- -	1 25.0
神戸空港	3 100.0	- -	1 33.3	1 33.3	- -	- -	- -	- -	2 66.7

注：回答のあった港湾・空港を抽出

- ヒアリング調査でも、例えば、大阪港や神戸港を利用することが多い企業に、より近傍にある他港湾の利用の可能性について質問したところ、コスト、便数、梱包専門業者の不在等から難しいという指摘があった。
- 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 - 4 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	- -

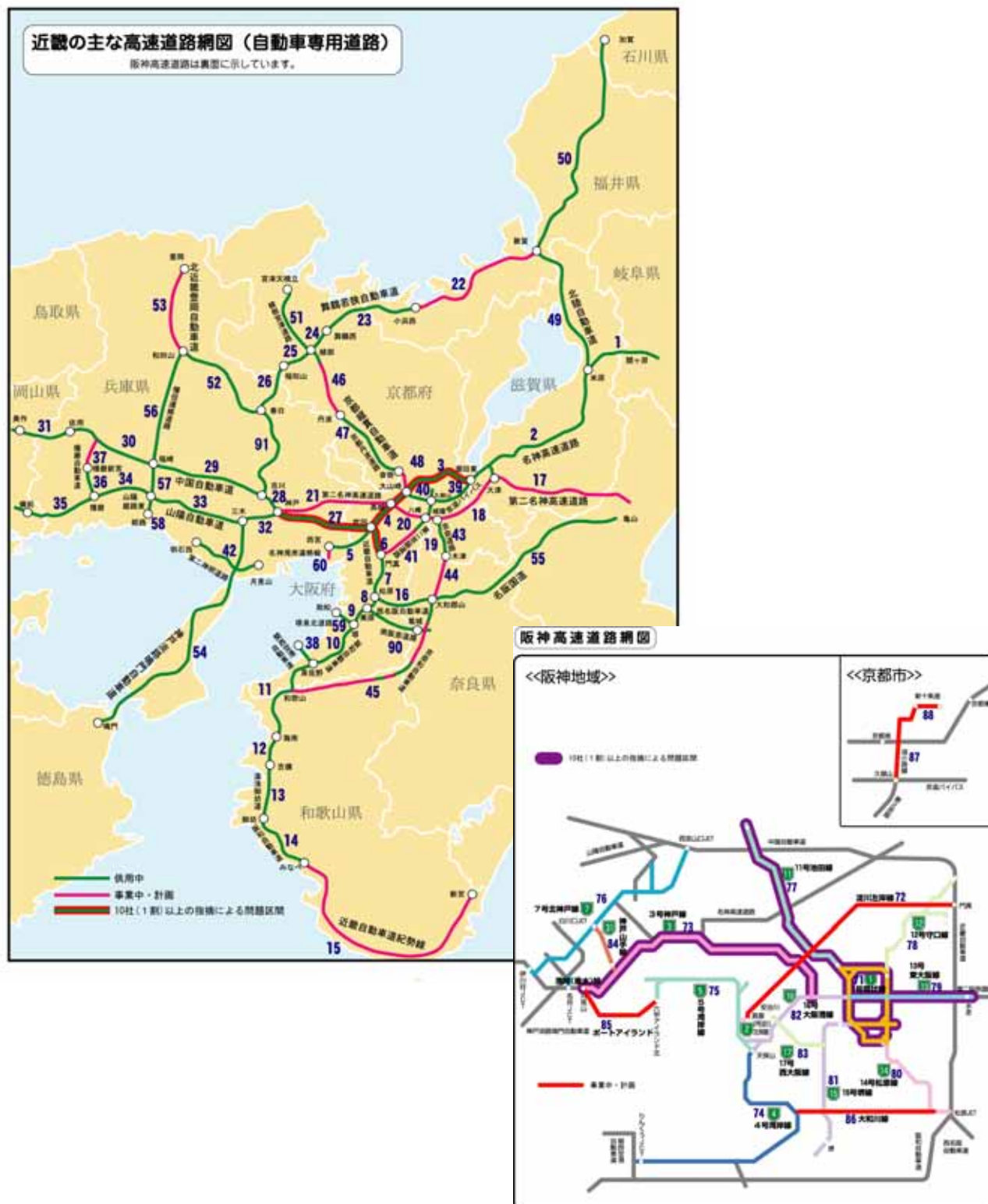
(問題箇所)

- 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 - 5 高速道路の問題箇所(複数回答)

	回答数	3 名神高速道路 瀬田東～大山崎	4 名神高速道路 大山崎～吹田	6 近畿自動車道 吹田～門真	2 7 中国自動車道 吹田～神戸	7 1 阪神高速道路 1号環状線	7 3 阪神高速道路 3号神戸線	7 7 阪神高速道路 11号池田線	7 9 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2-6 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

- なお、高速道路の問題状況については、ヒアリング調査でも把握しており、問題点の背景として理解しておくことが望まれる。

表 2 - 7 ヒアリング調査による高速道路の問題点

路線・地域	高速道路の問題点（企業の意見）
名阪国道	○ 昨年の名阪国道や東名阪の雪害で、関西から名古屋方面への輸送が大混乱した。 ○ 名古屋方面に製品を配送する場合、名神自動車道が渋滞していたり、高速道路料金が高いことを考えると西名阪・名阪国道経由となるが、西名阪・名阪国道では冬の凍結で通行止めが発生する場合があります、非常に困る。 ○ 原材料は名古屋港から入ることも多く、その際は名阪を利用しているが、道路がクネクネ曲がっているため、以前積み荷を落としてしまったこともある。 ○ 名阪国道は、事故による渋滞が多い道路で、毎日 1 回は事故が起きている感じである。特に、雪や凍結時には、慣れない運転手も多く、事故が多発している。 ○ 名古屋方面への搬送が多く、名阪国道の利用も多いが降雪で止まることがある。
阪和道路	○ 阪和道路の海南以南が片側 1 車線しかないため、週末は必ず渋滞しており、観光シーズンも混んでいる。 ○ 阪和道路は降雪に弱く、併行する一般道路は大雨時に水没することもある。
南阪奈道路	○ 南阪奈は料金が高いのに、ETC もないのもおかしい。
北陸自動車道	○ 北陸に主要工場があるため、雪の影響がある。特に、北陸自動車道では慣れていないドライバーが、事故や渋滞の原因になることが多い。
阪神高速道路環状線	○ 阪神高速道路の環状線は、余分に多く走らせるため、非効率である。 ○ 阪神高速道路で環状線に乗って直ぐ降りるときなど、車線シフトを連続して行う必要があり、かなり運転が難しい。
大阪市内	○ 大阪湾岸線は空いているが、取り付くアプローチルート（ex. 阪神高速道路）が混んでいる。
サービスエリアの空白区間（京滋バイパス）	○ 滋賀方面から尼崎方面に行く場合、京滋バイパスを通ると、サービスエリアがずっとなく、名神高速道路でも吹田まで、中国自動車道では名塩までないので、ドライバーの休憩など、安全面を考えると如何なものかと思う。

（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 - 8 問題のあるランプ（複数回答）

	回答数	6 京都南	9 吹田	10 豊中	16 松原	20 池田	42 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。
- さらに、これらのランプでは、「ゲート数が少ないため渋滞している」問題も 5 割前後が指摘している。

表 2 - 9 ランプの問題状況（問題箇所別、複数回答）

	回答数	ゲート数が少ないため渋滞している	ETCのゲートが少ない	取り付く道路が渋滞している	その他
6 京都南	17 100.0	9 52.9	5 29.4	16 94.1	1 5.9
9 吹田	35 100.0	15 42.9	4 11.4	23 65.7	5 14.3
10 豊中	9 100.0	4 44.4	2 22.2	7 77.8	1 11.1
42 摩耶	5 100.0	- -	- -	4 80.0	2 40.0

注：5 社以上が問題と指摘したランプを抽出

- なお、ランプの問題状況については、ヒアリング調査でも把握しており、問題点の背景として理解しておくことが望まれる。

表 2 - 10 ヒアリング調査によるランプの問題点

ランプ名	ランプの問題点（企業の意見）
宝塚 I C 付近	○ 中国自動車道の宝塚 I C 付近における渋滞は、どうにかならないのか。 ○ 広島方面への輸送では、名神高速道路の宝塚 I C で、ランプウエイの渋滞が本線まで影響して混んでおり、大きな問題である。 ○ 中国自動車道の宝塚 I C で一般道路との取付部付近は、出入の自動車の動線が交錯しやすいため危ない。
京都南 I C 付近	○ 京都南の上り出口、すぐ国道 1 号に接続するところは、E T C ゲートと対応車線が少ないため、他のゲートより E T C ゲートの方が混んでいる。
須磨 I C 付近	○ 須磨付近など、せっかく E T C が設置されていても、そこに辿り着くアプローチ道路が渋滞していることもあり、E T C の効果が発揮されていない場合がある。
名神高速・天王山付近	○ 名神高速道路の天王山（梶原トンネル）は事故が多い。京滋バイパスを大山崎でつなぐ、天王山（梶原トンネル）の大阪寄りをつないでほしかった。

（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、「E T C 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 - 11 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 - 12 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 - 13 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 - 14 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

- なお、一般道路の問題状況についても、ヒアリング調査で把握しており、問題点の背景として理解しておくことが望まれる。

表 2 - 15 ヒアリング調査による一般道路の問題点

路線・地域	道路の問題点（企業の意見）
国道 24 号	○ 奈良市内の特に京都向きがよく混んでおり、木津町を越えると 2 車線しかないため慢性的に渋滞しており、拡幅が必要である。 ○ 大久保付近の国道 24 号バイパスも、つなぎがよくないので利用しにくい。
大阪市内	○ 本社（大阪市内）から朝出発したトラックが、枚方に着くのが昼過ぎになることもあるくらい混雑している。 ○ 北大阪や京都方面に配送する場合、大阪市内を通らねばならず、交通渋滞で不便を感じている。
東大阪地域	○ 阪奈道路が国道 170 号との交差部周辺が混んでいて、大阪市内への進入が難しい。 ○ 東大阪市、八尾市付近も全般的に混んでいる。特に東大阪市は、広域幹線道路の東西と南北が交差する要衝であるにもかかわらず、交通インフラが弱い。
京都市内	○ 京都府内の工場から東京へ出張する際に、京都駅ではなく新大阪駅まで自動車で行って、新幹線に乗っている。それほど、京都市内へ行くのは不便である。

(2) 交通インフラに対するニーズ

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、海外との競合が厳しく、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、8割の企業は無回答で、意見としては分散したが、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、大阪湾ベ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。

表 2 - 16 利用のため整備が必要な道路（複数回答）

	回答数	1 1 阪和自動車道 泉佐野～海南	1 7 第二名神高速道路 大津以東	1 8 第二名神高速道路 大津～城陽	1 9 第二名神高速道路 城陽～八幡	2 1 第二名神高速道路 高槻～神戸	2 2 若狭舞鶴自動車道 小浜西～敦賀	4 1 第二京阪道路 城陽～門真	4 4 京奈和自動車道 木津～大和郡山	4 5 京奈和自動車道 大和郡山～和歌山	4 6 京都縦貫自動車道 丹波～綾部	4 8 京都縦貫自動車道 大山崎～沓掛	5 8 山陽姫路東～姫路	6 0 名神湾岸連絡線 西宮以南	7 2 阪神高速道路 淀川左岸線	8 5 六甲アイランド北 阪神高速道路 5号湾岸線の月見山	8 6 阪神高速道路 大和川線
敦賀港	4 100.0	- -	- -	1 25.0	1 25.0	- -	2 50.0	1 25.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
舞鶴港	3 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	3 100.0	2 66.7	- -	- -	- -	- -	- -
大阪港	6 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	2 33.3	- -	1 16.7
神戸港	6 100.0	- -	- -	- -	- -	1 16.7	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 16.7	- -	3 50.0	- -
姫路港	2 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 50.0	- -	- -	- -	- -
尼崎西宮芦屋港	1 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 100.0	- -	- -	- -
東播磨港	1 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
和歌山下津港	3 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 33.3	2 66.7	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
関西国際空港	10 100.0	- -	- -	- -	- -	1 10.0	- -	3 30.0	2 20.0	- -	1 10.0	- -	- -	- -	1 10.0	- -	1 10.0
大阪国際空港	5 100.0	1 20.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
神戸空港	7 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 14.3	- -	4 57.1	- -
但馬空港	2 100.0	- -	1 50.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -

注：回答のあった港湾・空港で、かつ整備が必要とされる「事業中・計画中」の道路について抽出

表 2 - 17 ヒアリング調査によるアクセス道路への期待

優先整備路線	期待の内容（企業の意見）
第二京阪自動車道	○ 中継センターのある京都と関西国際空港を結ぶため、第二京阪自動車道は魅力のあるインフラ整備である。
阪神高速道路・湾岸線（全線開通）	○ 阪神高速道路湾岸線が全線開通していないため、神戸空港へのアクセス利便性が弱く、既存の湾岸線の有効活用も阻害されている。 ○ 神戸港のポートアイランドで輸出品を船積しているため、阪神高速道路・湾岸線からのつながりが重要である。
阪神高速道路・大和川線	○ 輸出に利用する大阪港、神戸港むけて、阪神高速道路・大和川線が重要である。
名神・湾岸連絡線	○ 関西国際空港へのアクセス道路として、国土幹線自動車道路と阪神高速道路湾岸線へのつながりは、重要なインフラ整備である。

全般的な道路整備のニーズ

- 以下の諸点から、アンケート調査では、アクセス道路に限定せず、道路全般に関する優先整備のニーズを把握した。
 - ・ 企業が荷主として把握している物流実態（特に港湾・空港利用）は、必ずしも十分ではないこと
 - ・ 直接、国際物流には関わらないものの、取引先を通じて間接的に国際物流に関わっている企業もあること
 - ・ 実態として、広域道路としての役割を果たす高速道路の多くは、港湾・空港へのアクセス道路として利用されていること
- なお、高速道路については、個々の路線のニーズ以外に、高速道路網の充実にむけた意見をヒアリング調査を通じて把握しており、これらもあわせて整理しておく。

（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大阪～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大阪～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 - 18 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 大阪～東	第二名神高速道路 大阪～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

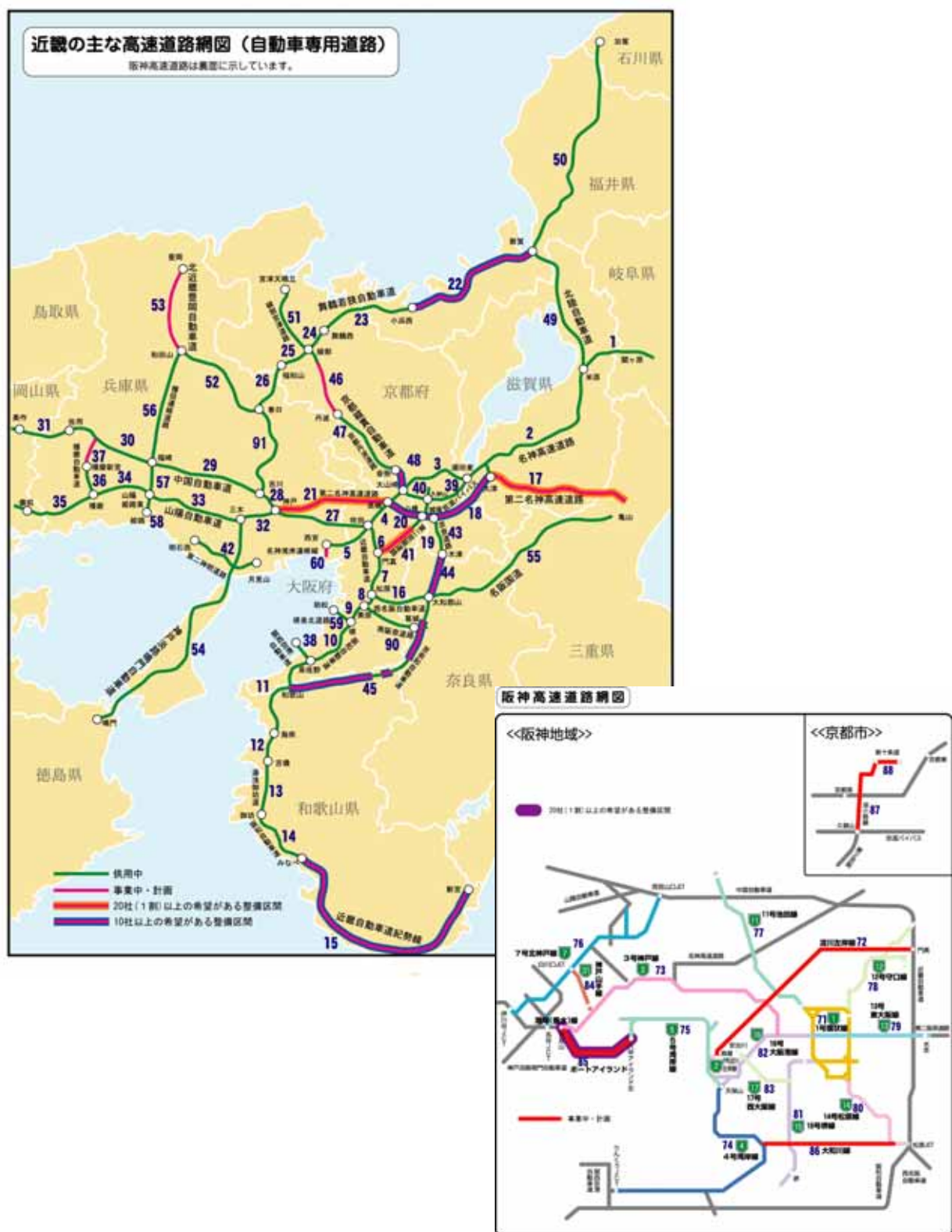


図2 - 7 優先整備を期待する高速道路

(優先整備区間の整備効果)

- さらに、アンケート調査で、優先整備の期待が大きい道路について、期待される効果を尋ねると、「業務上の移動の円滑化」を期待する意見が最も多く、期待の大きな道路では、いずれも整備を期待する企業の5割以上が、この効果を期待している。
- また、「コスト削減」や「定時制の確保」も、全体的に多く期待されている。
- 特徴のある傾向として、「コスト削減」への期待が相対的に大きいのは、京奈和自動車道の木津～大和郡山間と、第二名神高速道路の八幡～高槻間であり、当該路線の整備を期待する企業の約5割が、この効果を期待している。
- 「定時性確保」への効果が大きいのは、第2京阪道路と阪神高速道路・5号湾岸線の月見山～六甲アイランド北間であり、5割以上が期待している。
- 「新たな産業・サービスの可能性」は、近畿自動車道紀勢線（みなべ～新宮）で4割の期待が示されている。

表2-19 高速道路の整備によって期待される効果（道路別、複数回答）

	回答数	コスト削減 ができる	定時制が 確保できる	新たな産 業・サー ビスの可 能性が広 がる	原材料、 部品等の 調達先が 広がる	販売先が 広がる	取引先と の関係強 化	災害時の 代替え ルートが 確保でき る	緊急時の 走行ル ートが確 保できる	業務上の 移動の円 滑化
15 近畿自動車道紀勢線 みなべ～新宮	10 100.0	3 30.0	4 40.0	4 40.0	- -	- -	- -	1 10.0	1 10.0	6 60.0
17 第二名神高速道路 大津以東	27 100.0	6 22.2	10 37.0	5 18.5	1 3.7	5 18.5	2 7.4	5 18.5	4 14.8	15 55.6
18 第二名神高速道路 大津～城陽	18 100.0	6 33.3	6 33.3	1 5.6	- -	2 11.1	2 11.1	3 16.7	4 22.2	9 50.0
20 第二名神高速道路 八幡～高槻	13 100.0	6 46.2	4 30.8	2 15.4	1 7.7	2 15.4	3 23.1	2 15.4	3 23.1	9 69.2
21 第二名神高速道路 高槻～神戸	28 100.0	7 25.0	12 42.9	1 3.6	1 3.6	2 7.1	4 14.3	7 25.0	7 25.0	19 67.9
22 若狭舞鶴自動車道 小浜西～敦賀	13 100.0	3 23.1	4 30.8	2 15.4	1 7.7	- -	1 7.7	4 30.8	3 23.1	9 69.2
41 第二京阪道路 城陽～門真	30 100.0	11 36.7	16 53.3	5 16.7	2 6.7	3 10.0	2 6.7	3 10.0	4 13.3	18 60.0
44 京奈和自動車道 木津～大和郡山	16 100.0	8 50.0	7 43.8	4 25.0	- -	- -	2 12.5	1 6.3	2 12.5	11 68.8
45 京奈和自動車道 大和郡山～和歌山	12 100.0	4 33.3	3 25.0	2 16.7	- -	- -	1 8.3	2 16.7	3 25.0	8 66.7
48 京都縦貫自動車道 大山崎～沓掛	13 100.0	5 38.5	5 38.5	2 15.4	- -	2 15.4	1 7.7	3 23.1	1 7.7	7 53.8
85 阪神高速道路 5号湾岸線の月見山～六甲アイランド北	20 100.0	5 25.0	12 60.0	1 5.0	- -	- -	3 15.0	3 15.0	7 35.0	13 65.0

注：10社以上の回答があった道路を抽出

(高速道路の料金水準)

- ヒアリング調査では、高速道路の料金が高いため、無料あるいは下げるように、幾つかの企業から指摘されており、アンケート調査でも、8割と大部分の企業が「料金が高い」と回答している。

- この料金水準は、幾つかの視点から指摘されており、例えば有料道路制度の導入経緯から、「本来はいずれ無料になるはずなのが、いつまでも有料のままである」と批判され、「少なくとも採算が取れているところは値下げしてほしい」というニーズもある。
- あるいは海外との比較から、「日本の高速道路料金は、世界的にみても高過ぎる。外国はただの道路が大半である。」とする意見や、コストを絡めて「物流コストのうち保管費は削減できたが、輸送費だけは削減できていない。欧米は物流コストも下がってきていると聞いているが、日本ではなかなか下らない。」とする意見もある。
- さらに、実態として「大都市から遠隔地での集荷や産業立地を考えた場合、高速道路ができて、高速道路料金はコストアップ要因になるため、ネックになる。」とする企業もある。

（高速道路の料金体系）

- 高速道路の料金水準だけでなく、幾つもの運営会社がネットワークを形成しているため、料金体系が異なるだけでなく、途中での料金所が多く、非効率であり一元化が望ましい、とする意見もヒアリング調査の中で幾つか出ている。

（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「ＩＴ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。

3 - 1．港湾、空港の整備見通し

(1)スーパー中枢港湾～阪神港～

アジアの主要港に比べて国内港のコンテナ取扱量が低迷していることから、国土交通省が全国で数港をスーパー中枢港湾に指定し、国際拠点港として育成することとなっており、民間分も含めて、港湾コストの約3割の削減や、リードタイムの1日程度の短縮により、港の国際競争力を強化することが目標とされている。大阪港及び神戸港は平成17年7月の港湾法の改正によって、京浜港、名古屋港及び四日市港とともに、指定特定重要港湾に指定されている。

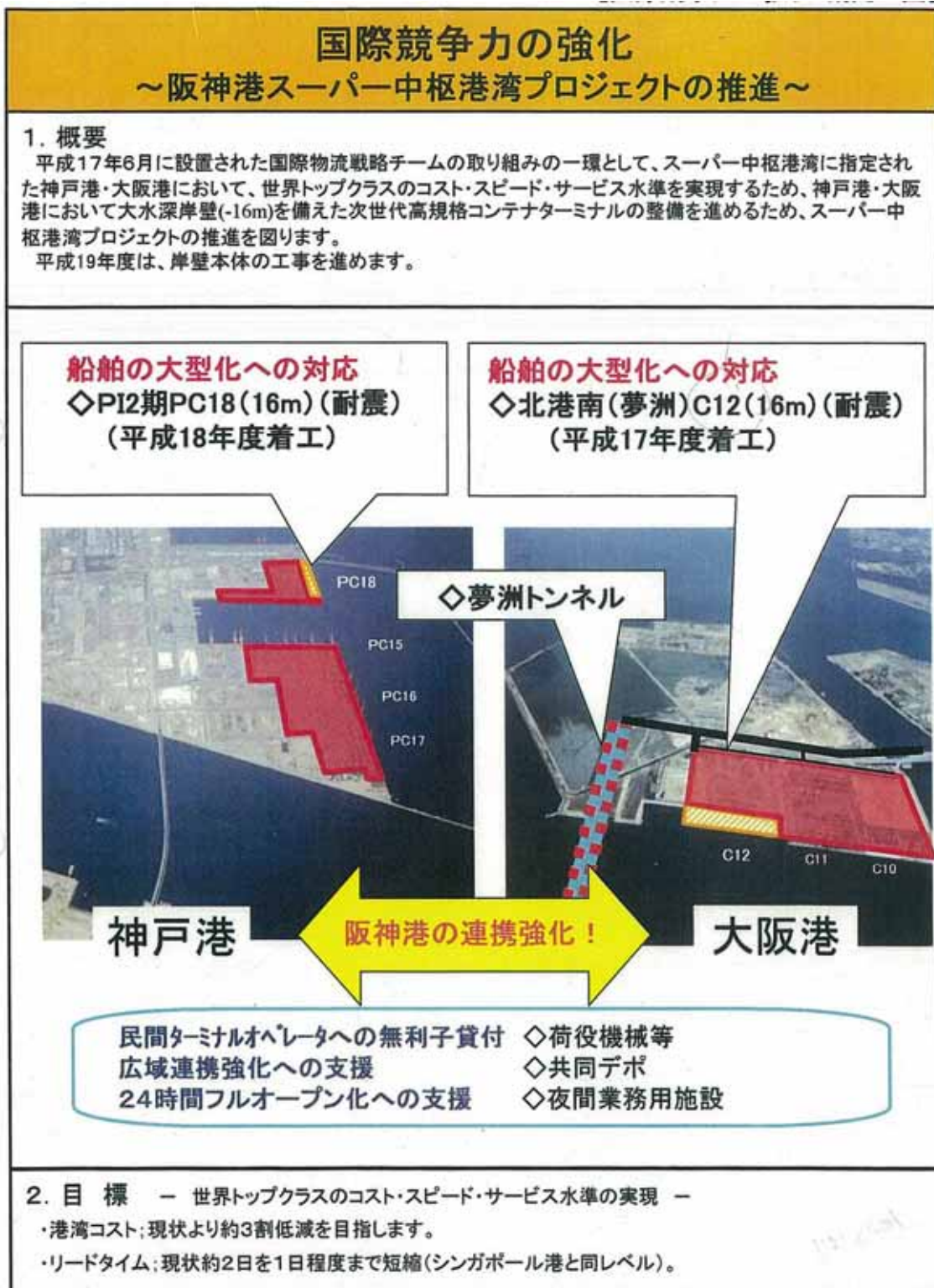
現在、神戸港においては、ポートアイランド2期で大水深コンテナバース(-15m)としてPC15～PC17が供用済みであり、引き続き大水深(-16m)耐震性コンテナバースPC18が平成18年度に着工して整備中である。

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、引き続いて大水深(-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。

なお、コンテナターミナルの運営については、神戸港では神戸メガコンテナターミナル(株)が認定運営者となり、神戸港ポートアイランド2期のコンテナターミナルの岸壁・ふ頭用地、(財)神戸港埠頭公社整備施設等を一括して借り受け、必要な荷さばき施設を整備している。また、JCL-net(日本コンテナ物流情報ネットワーク)や自動ゲートシステムの導入等による効率化を図り、複数港湾との連携によりコスト削減、サービス向上を目指している。

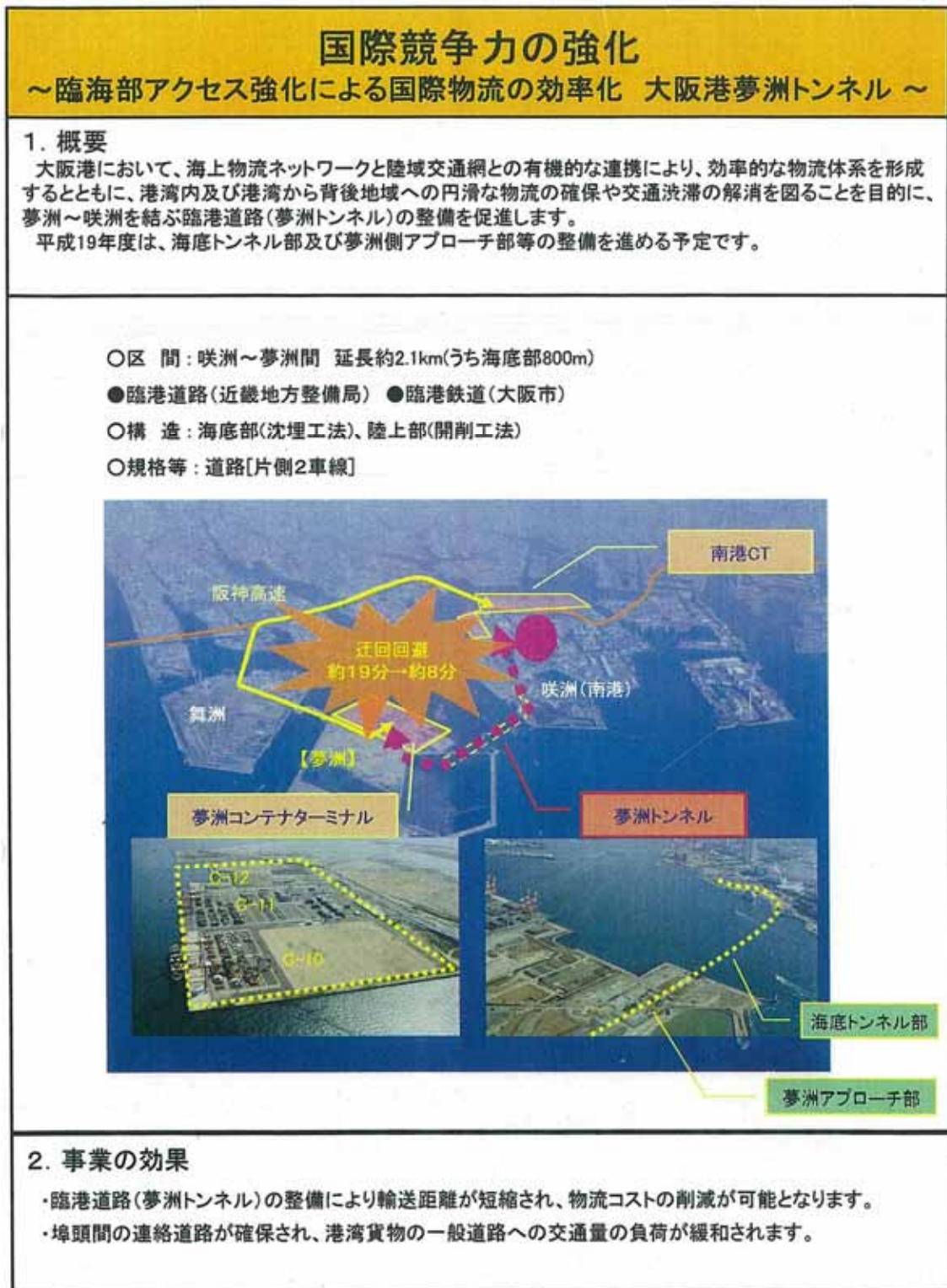
一方、大阪港では、夢洲コンテナターミナル(株)が認定運営者となり、大阪港夢洲コンテナターミナルの岸壁・ふ頭用地、(財)大阪港埠頭公社整備施設等を一括して借り受け、必要な荷さばき施設を整備している。連続3バースの一体的運営により、コンテナ取り扱いの向上を図るとともにサービスの向上を目指している。

図3-1 阪神港スーパー中枢港湾の整備内容



資料：国土交通省近畿地方整備局港湾空港部

図3-2 大阪港夢洲トンネルの整備内容



資料：国土交通省近畿地方整備局港湾空港部

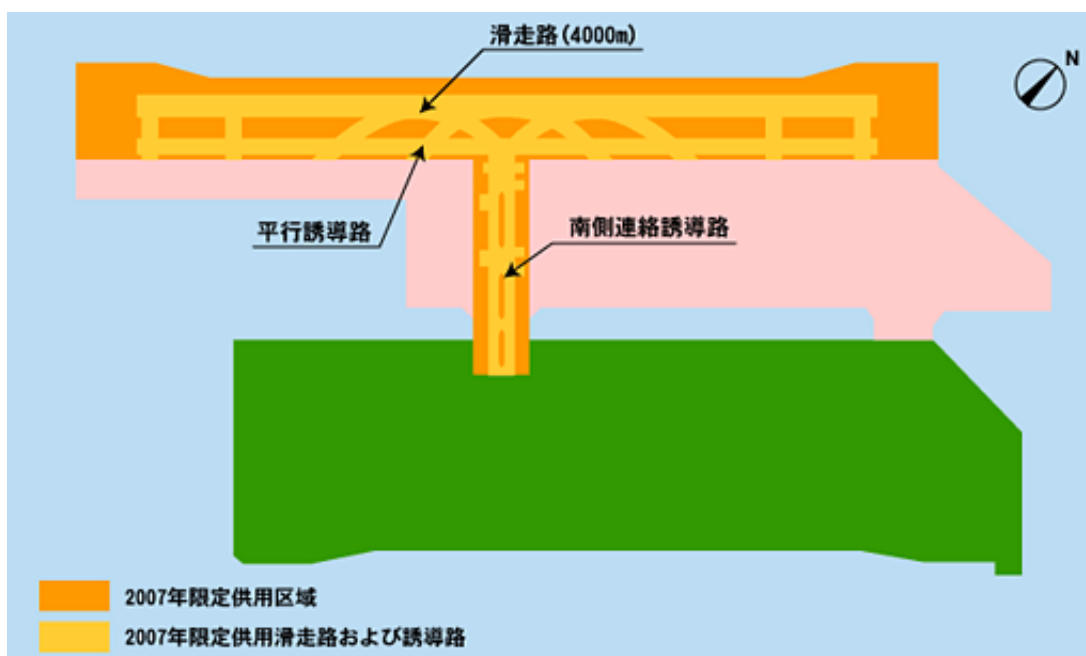
(2) 関西国際空港

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するものである。

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。

なお、2007年供用施設については、第2滑走路とその運用に必要な平行誘導路1本、南側連絡誘導路等、最小限の施設に限定している。残りの施設については、将来の航空需要や経営状況を見つつ段階的な整備を行くことになっている。

図3-3 関西国際空港第2期事業の内容



出典：関西国際空港(株)ホームページより

(3)その他の主な港湾整備

舞鶴港

(多目的国際ターミナル)

京都府の舞鶴港では、1989年からコンテナ貨物の取り扱いを開始し、1995年には日本海側初のFAZ(輸入促進地域)指定を受け、貿易関連機能を集約させた施設が完成するなど貿易ビジネスの支援体制が整っている。今後、その中核施設となることが期待されているのが、和田地区の沖合い100mの埋立地に整備されている多目的国際ターミナルである。水深14

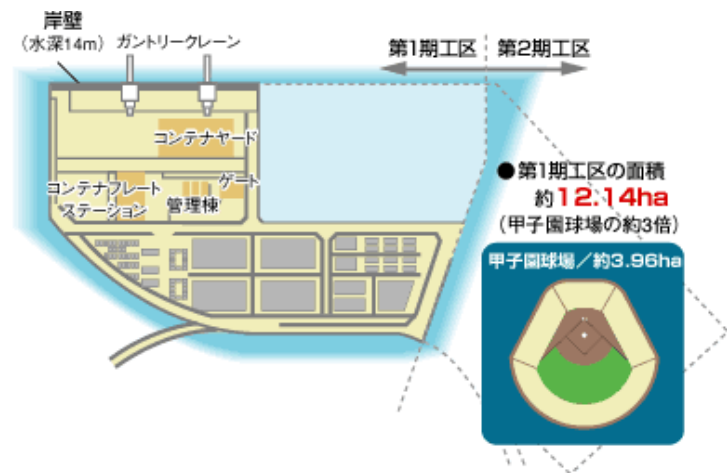
mを有する大型岸壁には5万トン級のコンテナ船が接岸でき、広々としたコンテナヤードも確保され、貿易拡大を促進する。

この多目的国際ターミナルは、平成20年代初頭の完成を目指して急ピッチで整備が進められており、船が着く岸壁部分はすでにケーソン据付が完了し、外周護岸工事もほぼ完成し、水深2m程度まで埋め立てが進んでいる。

(みなと安久トンネル)

みなと安久トンネルは、コンテナ輸送車が通過できる十分な幅と高さを備え、3つの橋とともに多目的国際ターミナルと京阪神経済圏をスムーズに結んで効率的な物流システムをサポートするために整備中である。舞鶴市上安久地区と下安久地区を結ぶ全長1,125mのトンネルであり、舞鶴若狭自動車道、京都縦貫自動車道など、京阪神と直結する高速道路網の整備とあいまって、舞鶴の利便性が一層高まることが期待されている。

図3-4 多目的国際ターミナルの整備内容



出典：国土交通省近畿地方整備局舞鶴港湾事務所ホームページ

図3-5 みなと安久トンネルの位置

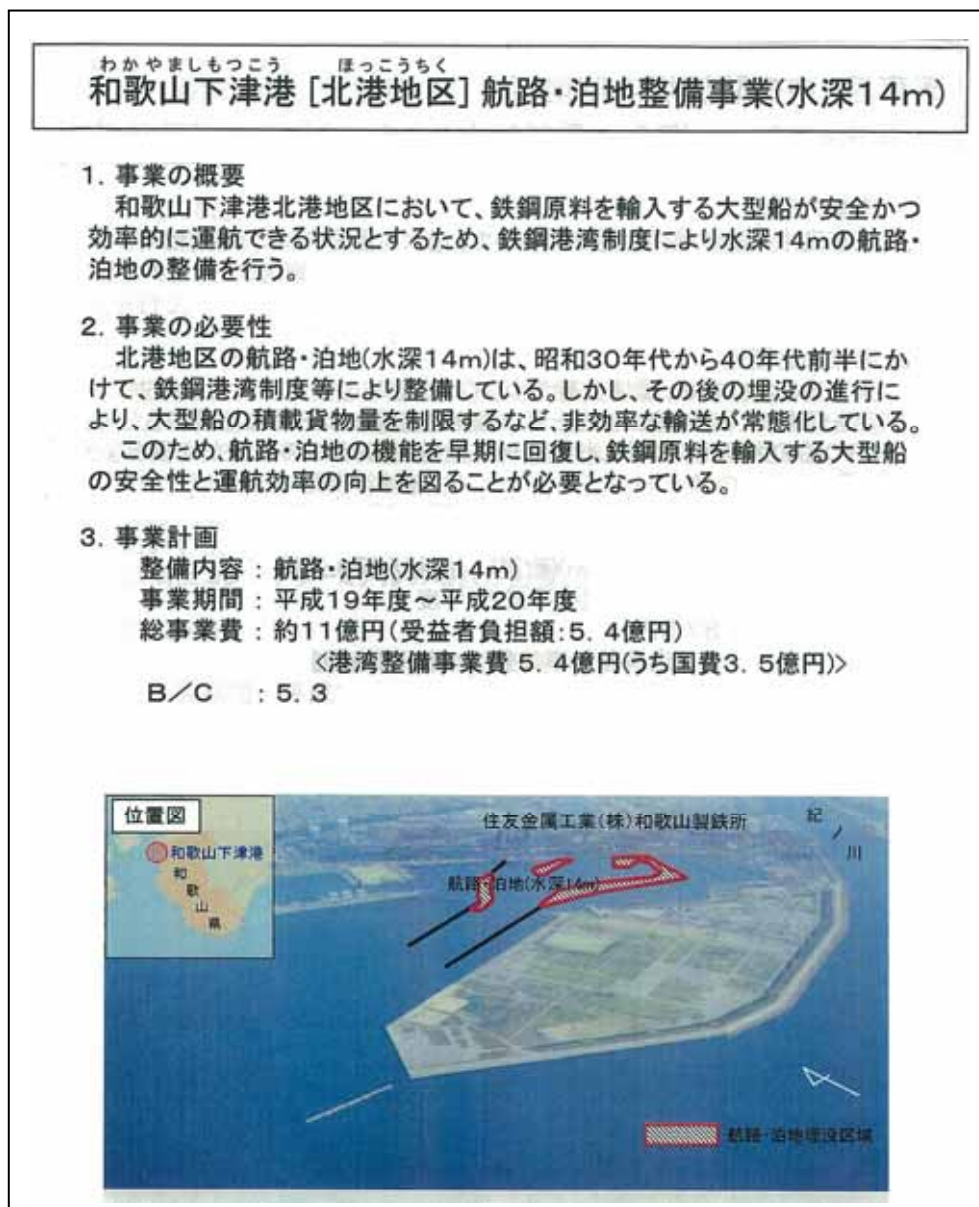


出典：国土交通省近畿地方整備局舞鶴港湾事務所ホームページ

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19年度とかけて図ろうとしている。

図3-6 和歌山下津港の航路・泊地整備事業の内容



資料：国土交通省近畿地方整備局港湾空港部

日高港

日高港は、外内貿易物流機能の強化、高度な産業空間の形成、大規模地震災害時の緊急避難物資輸送に対処することを目的に、昭和 58 年 10 月の重要港湾の指定、同年 12 月の港湾計画の策定以降、徐々に整備を進め、平成 16 年 4 月に塩屋ふ頭の供用が開始された。現在、利用可能な主な係留施設としては、塩屋第 1 岸壁（当面-10m の暫定水深）、塩屋第 2 岸壁（-7.5m）、塩屋第 3 岸壁（-5.5m）が整備済みである。

こうした新しい港湾であることから、その利用促進のための検討も鋭意進められており、平成 17 年度に行われた「日高港利用促進方策検討調査」では、次の諸点が提言されている。

（活性化に向けた包括的提言）

ア．背後圏の企業の実態など基礎情報の収集・整理

日高港での取り扱いの可能性がある貨物（ex.紀州材の中国への輸出、原料「梅」の輸入）の数量の把握や、相乗り貨物の品目、数量の把握などが極めて重要である。

イ．ポートセールスの実施

公共埠頭の利用意向や、企業用地の活用意向を持つ企業に、利用することで物流コストが削減できるという新しい物流プランを示すことが必要である。

ウ．行政の役割とリーダーシップ

個々の企業では荷がまとまらないが、複数になれば荷がまとまる可能性があり、共同購入等の仕組みを行政が中立的な立場からリードすることで可能性が広がる。

エ．港湾サービスの向上

新しい港湾として周辺港湾との競合の中、経済性、利便性、安全性、信頼性の面で競争力を持つ必要がある。

オ．地域貿易商社設立の準備

日高港を活用した新たなルート構築のため、商工会議所、企業等で紀中地域貿易振興協議会（仮称）を組織して、地元密着型の新たな地域貿易商社機能を育成し、近い将来の商社設立につなげる。

カ．港湾施設使用の効率化

コンテナ輸送に未対応であるため、既存施設でのコンテナ取り扱いの効率化を検討し、実績を積み重ねて、将来的なコンテナ対応港としての整備につなげていく。

キ．観光クルーズ船の誘致

日高港周辺の恵まれた観光資源を活かして、観光クルーズ船の誘致活動を積極的に行っていく。

ク．バルク貨物輸入可能性の精査

外材の共同輸入について、詳細な数量把握、自主変更の可能性や変更に伴う設備投資の必要性などについて、より詳細に調査を進める。

図 3 - 7 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 P C18	H18年度 着工	大水深コンテナバースではP C15 ~ P C17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 夢洲トンネル(夢洲 ~ 咲洲)	H17年度 着工 事業中	大水深コンテナバースではC10とC 11が供用済
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	

3 - 2 . 高速道路等の整備見通し

(1) 高速道路

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

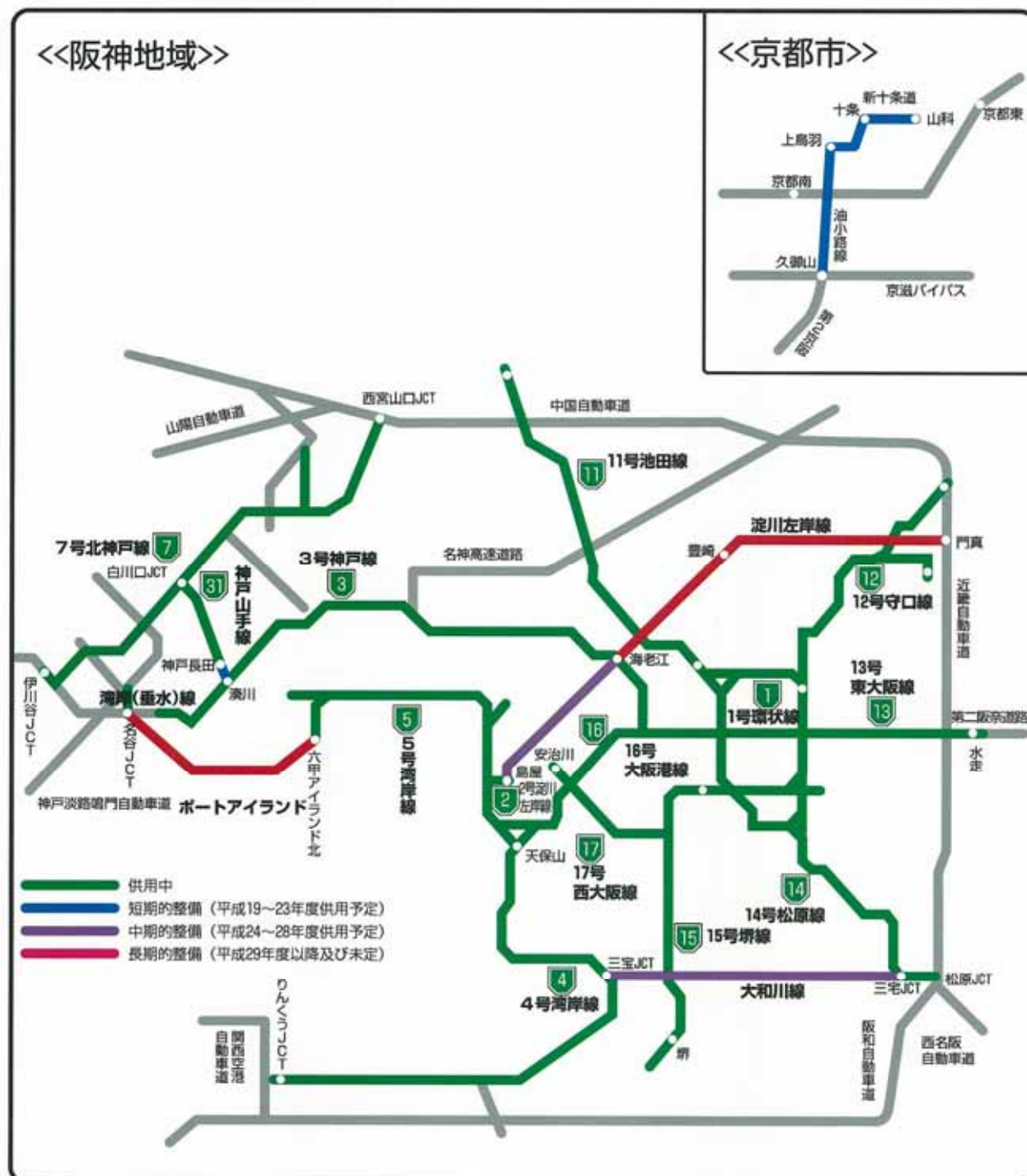
路線名	区間	短期	中期	長期	備考
第2名神高速道路	亀山～大津	→			
	大津～城陽	→	→		抜本的見直し区間
	城陽～八幡	→	→		
	八幡～高槻	→	→		抜本的見直し区間
	高槻～神戸	→	→		
阪和自動車道	海南～吉備	→	→		暫定2車線から4車線化
	みなべ～田辺	→			
	田辺～新宮	→	→		
舞鶴若狭自動車道	小浜西～小浜	→			
	小浜～敦賀	→	→		
播磨自動車道	播磨新宮～山崎	→	→		
第2京阪道路	阪神高速～巨椋池	→			
	枚方東～門真	→			
京都縦貫自動車道	沓掛～大山崎	→	→		
	丹波～和知	→	→		
	和知～綾部安国寺	→			
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	→			

近畿の主な高速道路の整備見通し



图 3-9

阪神高速道路の整備見通し



(2) その他の内陸性物流拠点

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。

これは、名神高速道路と北陸自動車道の分岐点という立地条件や、ＪＲ貨物のコンテナターミナルが開業予定であるＪＲ米原駅に隣接するという条件を活かして、３ＰＬ事業によるコスト削減、モーダルシフト、共同配送などを行う拠点である。このSILCは民間によって進められており、平成21年10月の稼働を予定している。

なお、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。

図3-10 滋賀統合物流センターの位置と国際物流機能の概要



SILCの国際物流機能

●迅速・低廉な国際物流システム

荷主企業の輸出入の増加に伴い、通関手続きに時間がかかる、トラブルが発生した時に現地(港)に出向くに時間・費用がかかる、といった問題を解決するためにSILCでは保税地域と24時間対応の税関派出所をもつインナーデポとして機能します。SILCで通関を実現することで港や空港の機能を活用できます。また、海外との窓口として大阪・神戸・名古屋・四日市・舞鶴・敦賀と多くの選択肢持ち、コンテナ船の便の選択肢も多く、海外からまた海外へと、海上輸送の自由度を最大限確保できます。



出典：「滋賀統合物流センター パンフレット」

4．望まれるインフラの姿

4 - 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。

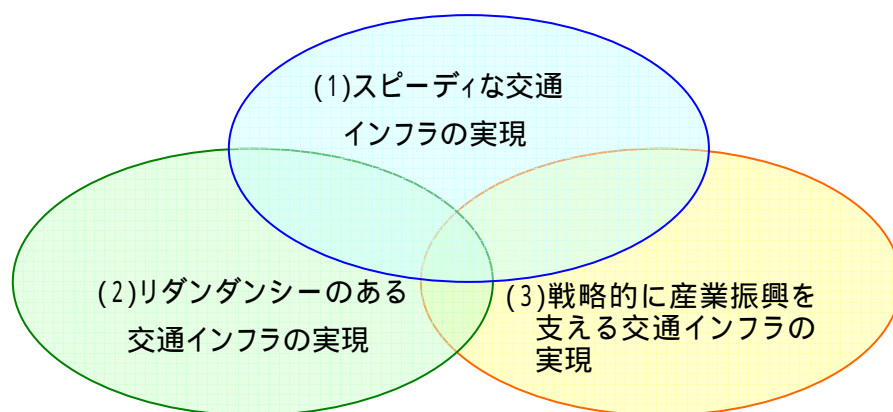


図4 - 1 インフラのあり方に関する基本方針

(1)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。

(2) 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。

(3) 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。

4 - 2 . インフラのあり方の具体方向

前述の「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、以下のように検討する。

(1)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

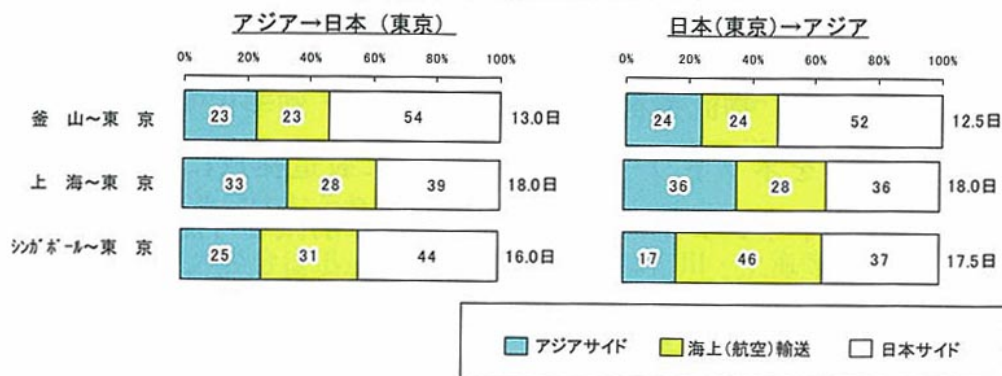
日本とシンガポールでは港湾の競争力に大きな差がある。

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		マニュアル手続きの場合		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
入港手続き	港長・港湾管理局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と一括で行われる		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
合計 ()は区分2の場合		2,596円	4時間38分	26,570円	23時間13分	11,431円 (18,081円)	12時間23分 (1時間23分)

＜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。他法令手続き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円で換算。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、港湾内の移動に関わる費用・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わる費用・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

図4 - 3 <海外貨物の平均所要日数の構成>



出所：「アジア主要国の運賃・料金及び日本～当該諸国間輸送コスト実態調査」(2001年度 経済産業省委託調査)

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よう手続きの標準化、効率化も促進する。

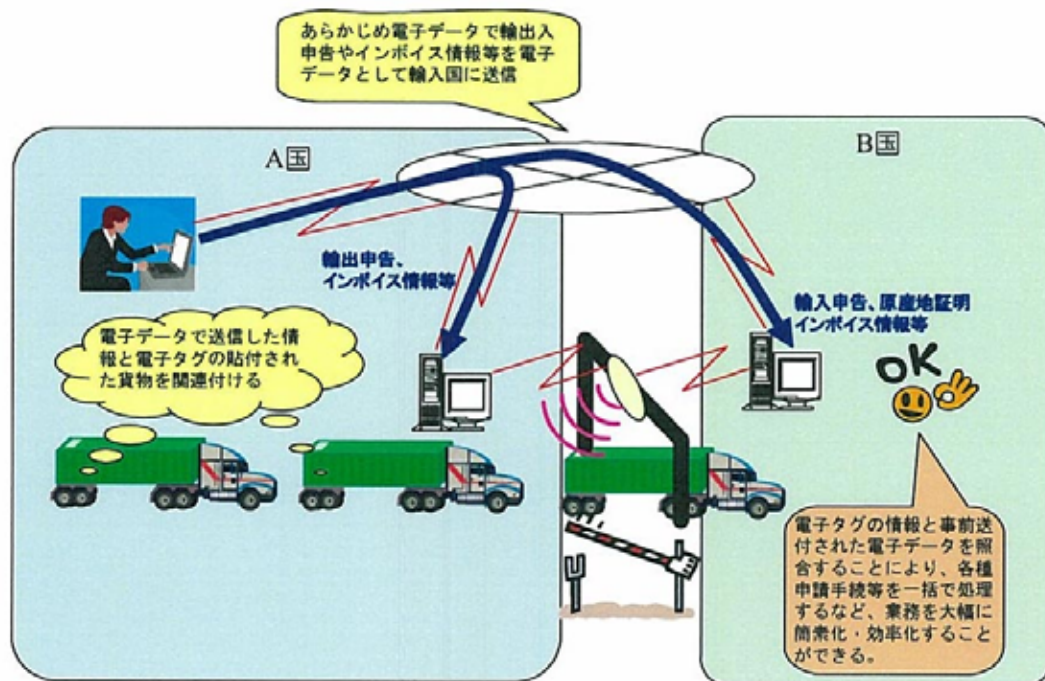


図4 - 4 電子タグを活用したノン・ストップ通関の実現

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。

(2) 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。

(3) 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、全国の実証モデルを創造しよう、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。

(4)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 - 5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

スピーディーな交通インフラの実現のため、神戸港、大阪港のスーパー中枢港湾としての整備と、関西国際空港の第2期整備を促進する。また、リダンダンシーのある交通インフラの実現のため、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

スピーディーな交通インフラの実現のため、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2京阪道路等の整備を促進する。また、リダンダンシーのある交通インフラの実現のため、国土軸を多重化する第2名神高速道路（全区間）等の整備や、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、播磨自動車道等の整備を推進する。さらに、地域の産業振興を支援するため、北近畿豊岡自動車道、近畿自動車道紀勢線等を整備する。