

アジア諸都市との連携・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業務【総括編】

近畿地方整備局

近畿経済産業局

背景の整理

1. 大阪湾を中心とした国内港湾の計画等現況把握

- ①我が国を取り巻く国際物流の現状
 - アジアの伸びが著しい
- ②近畿地方における国際物流の現状
 - 東アジアとの結びつきが強い
- ③近畿地方の貿易における海運貨物と航空貨物の比較
 - 金額ベースでは航空貨物もシェアが大きい
- ④西日本を起終点とする外貨コンテナ貨物
 - 高い貨物が神戸港、大阪港を利用
- ⑤神戸港における内航フィーダー貨物の流動
 - 神戸港経由率が近年回復
- ⑥最近の物流関連施策動向等
 - 東アジアをターゲットとした施策の展開

ニーズの把握

2. 将来に対する企業意向調査

- (1)企業意向調査
 - ①アンケート調査
 - ②ヒアリング調査
- (2)企業意向まとめ
 - ①大阪湾諸港の包括連携施策への意向
 - 高い港湾利用コスト少ない積卸荷量を問題視
 - ②企業の意向を反映した将来船舶通航状況の予測
 - 施策に対応した複数寄港が増大

インフラ整備の潮流

3. 東アジアにおける港湾関係の現況調査

- (1)調査概要
 - 上海、香港、深センの国際港湾・空港と関係者へのヒアリング
- (2)調査事例から学ぶべき点
 - ①迅速な決定・実行
 - ②広域的な港湾管理(上海港の場合)
 - ③港湾背後地にロジスティクス施設(制度を含め)を整備
 - ④民間活力を利用したターミナル整備
 - ⑤ターミナルオペレータによる効率的オペレーション

検討成果の発信

6. 情報発信

- 国際物流フォーラム(平成19年3月2日)

施策と方向性

4. シームレスな交通体系構築に向けた施策の検討

- (1)課題の整理
 - 大阪湾諸港における課題の整理
 - 日本海側における課題の整理
 - 太平洋側における課題の整理
- (2)施策のまとめ
 - ①「阪神港」スーパー中核港湾プロジェクトの推進
 - ②中四国との政策的な連携と適切な役割分担
 - ③各港における手続きの一元化・IT化
 - ④大阪湾諸港における貨物情報の統合化
 - ⑤スーパー中核港湾に係る道路など「国際物流道路」の早期整備
 - ⑥高付加価値ロジスティクスセンター等の整備
 - ⑦関空2期を活用した更なる国際航空ネットワークの充実
 - ⑧関空の完全24時間運用を活用したロジスティクス機能の充実
 - ⑨Sea&Air輸送の推進と関空を核とした総合物流拠点の整備
 - ⑩環日本海地域や太平洋国土軸諸港における連携強化

5. ワーキンググループの設置

- 第1回WG(平成18年12月27日)、○第2回WG(平成19年1月18日)
- 第3回WG(平成19年2月13日)

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
 - ①産業・物流インフラの戦略的整備の必要性
 - アジアを中心とした最適分業体制に対応
 - 産業立地の低迷や企業の国際競争力の低下の懸念
 - 公共投資の制約下で、既存資産を活用した戦略的なインフラ整備
 - 時間軸を意識したスピード感
 - ②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
 - ①「世界の成長センター」としての東アジア
 - ②世界の「生産拠点」としての東アジア
 - ③国際分業ネットワークが進展する東アジア
 - ④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
 - ①全体的な概要
 - 関西経済は輸出の好調を背景に回復傾向
 - 特に中国向けの輸出額が急増
 - ②相手地域別貿易
 - 関西の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割超

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
 - ①ヒアリング調査
 - ②アンケート調査
- (2)交通インフラに対する企業の評価
 - ①港湾・空港に対する評価
 - 港湾、空港、アクセス道路は極めて重要な立地要因
 - ②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
 - 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
 - ①港湾・空港に対するニーズ
 - 港湾・空港でのスピードの欠如が大きな障害
 - 国際物流拠点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
 - ②道路整備のニーズ
 - 近年ではリダンダンシーを重視

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
 - ①スーパー中核港湾(阪神港)
 - ②関西国際空港2期事業
 - ③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
 - 供用予定時期で分類。
- (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
 - ①スピーディな交通インフラの実現
 - ②リダンダンシーのある交通インフラの実現
 - ③戦略的に産業振興を支える交通インフラの実現
- (2)スピーディな交通インフラの具体方向
 - ①国際港湾、国際空港の機能強化
 - ②大阪湾と国土軸との連絡強化
 - ③集中投資による早期整備
 - ④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
 - ①多様な物流拠点の形成
 - ②多核格子構造のネットワーク形成
- (4)戦略的に産業振興を支える交通インフラの具体方向
 - ①産業団地の支援
 - ②開発支援型のインフラ利用促進策

