

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

① 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。

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、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。

② 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

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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

① 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。

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

① 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。

② 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

- ① スーパー中枢港湾（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

① 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

- 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、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

① 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

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

- 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）

② 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

① 産業団地の支援

- 高速道路による支援
- 民間開発の支援

② 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「新経済成長戦略大綱」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。

①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や香港・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ると、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。

②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核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。

①「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。

②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。

③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。

④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。

① 全体的な概要

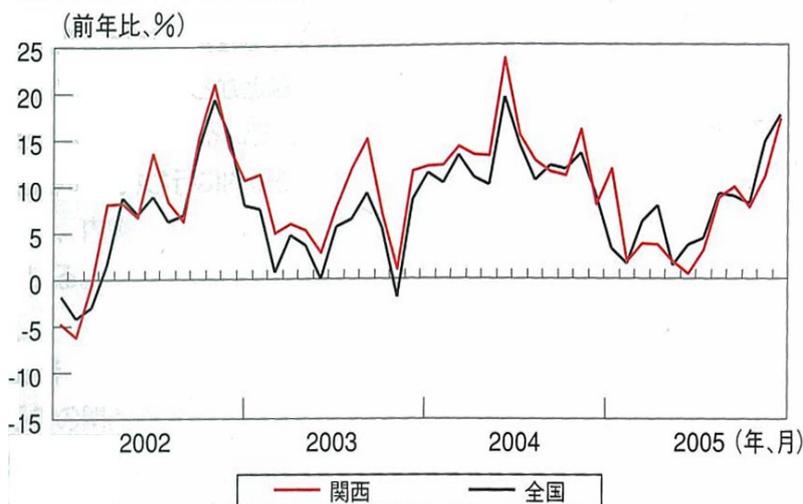
関西経済は、輸出の好調を背景に、景気の踊り場を脱却し、回復傾向を取り戻しつつある。特に、薄型テレビをはじめとするデジタル家電では、世界的な需要の増加に支えられて生産が増加しており、それに伴って製品メーカー、部品メーカーを巻き込んだ活発な設備投資が行われている。

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

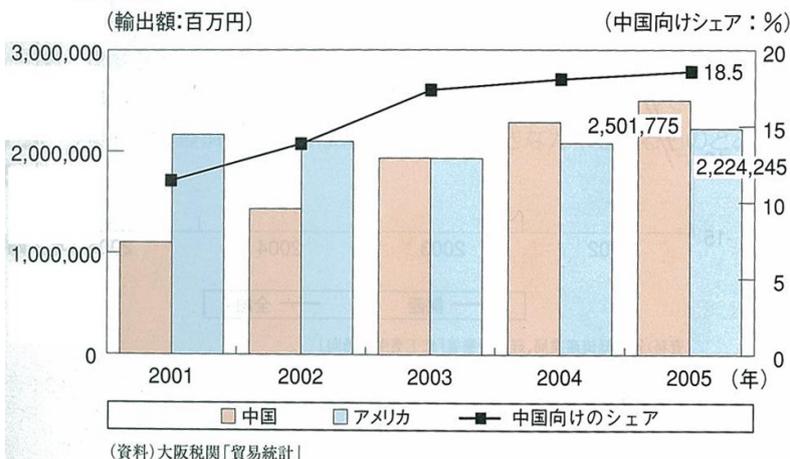
輸出の伸び（関西・全国）



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)