

### (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

##### (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、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。

#### ② 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2-11 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	5 6 8
		近畿自動車道紀勢線 みなべ～新宮 ⑪	第二名神高速道路 大津以東 ③	第二名神高速道路 大津～城陽 ⑤	第二名神高速道路 八幡～高槻 ⑦	第二名神高速道路 高槻～神戸 ②	狭舞鶴自動車道 小浜西～敦賀 ⑦	第二京阪道路 城陽～門真 ①	京奈和自動車道 木津～大和郡山 ⑥	京奈和自動車道 大和郡山～和歌山 ⑩	京都縦貫自動車道 大山崎～沓掛 ⑦	阪神高速道路 5号湾岸線の月見山 ④
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

##### ① スーパー中枢港湾～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。

##### 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。

##### ③ 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年度とかけて図ろうとしている。

###### ○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~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	

## (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

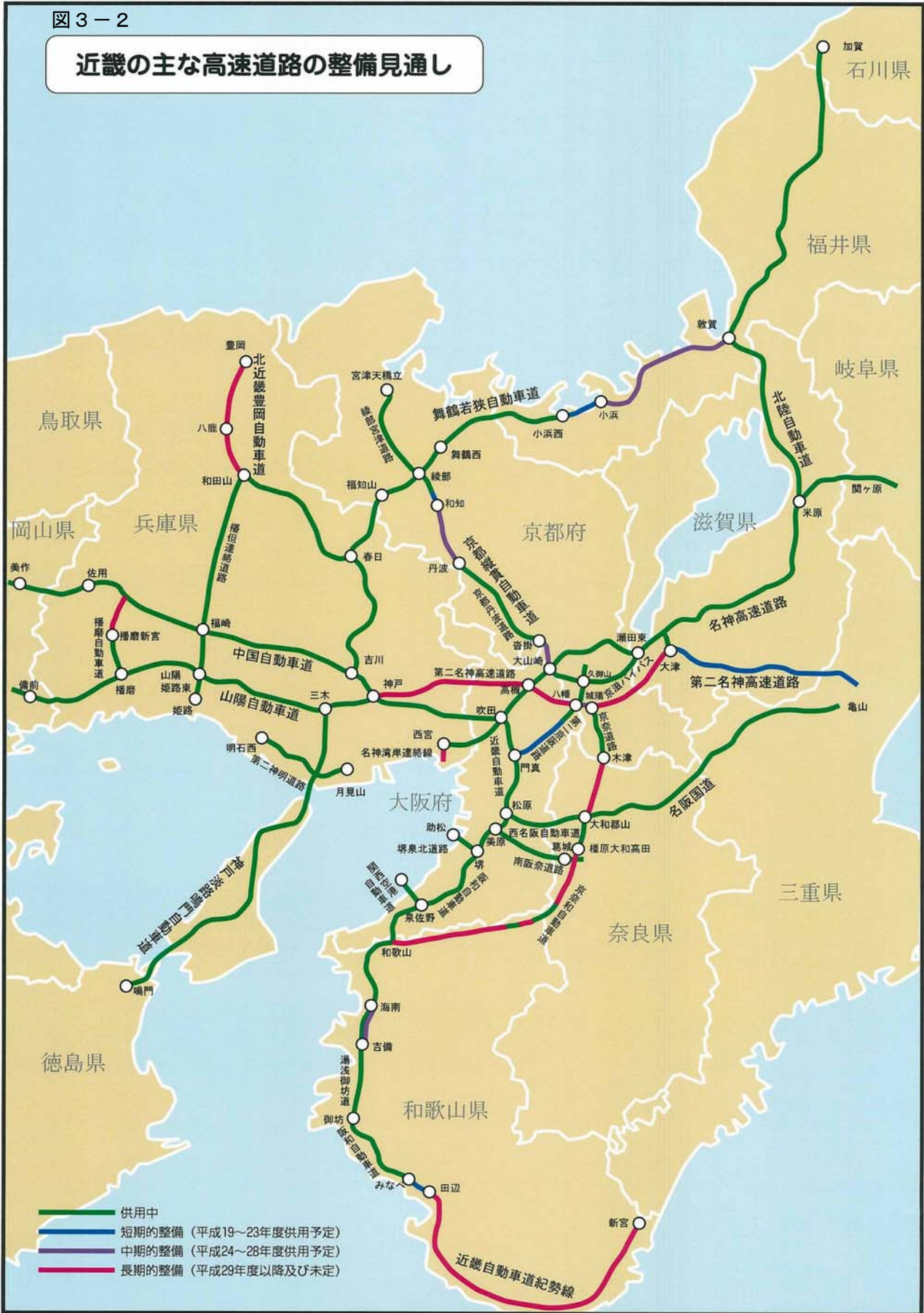
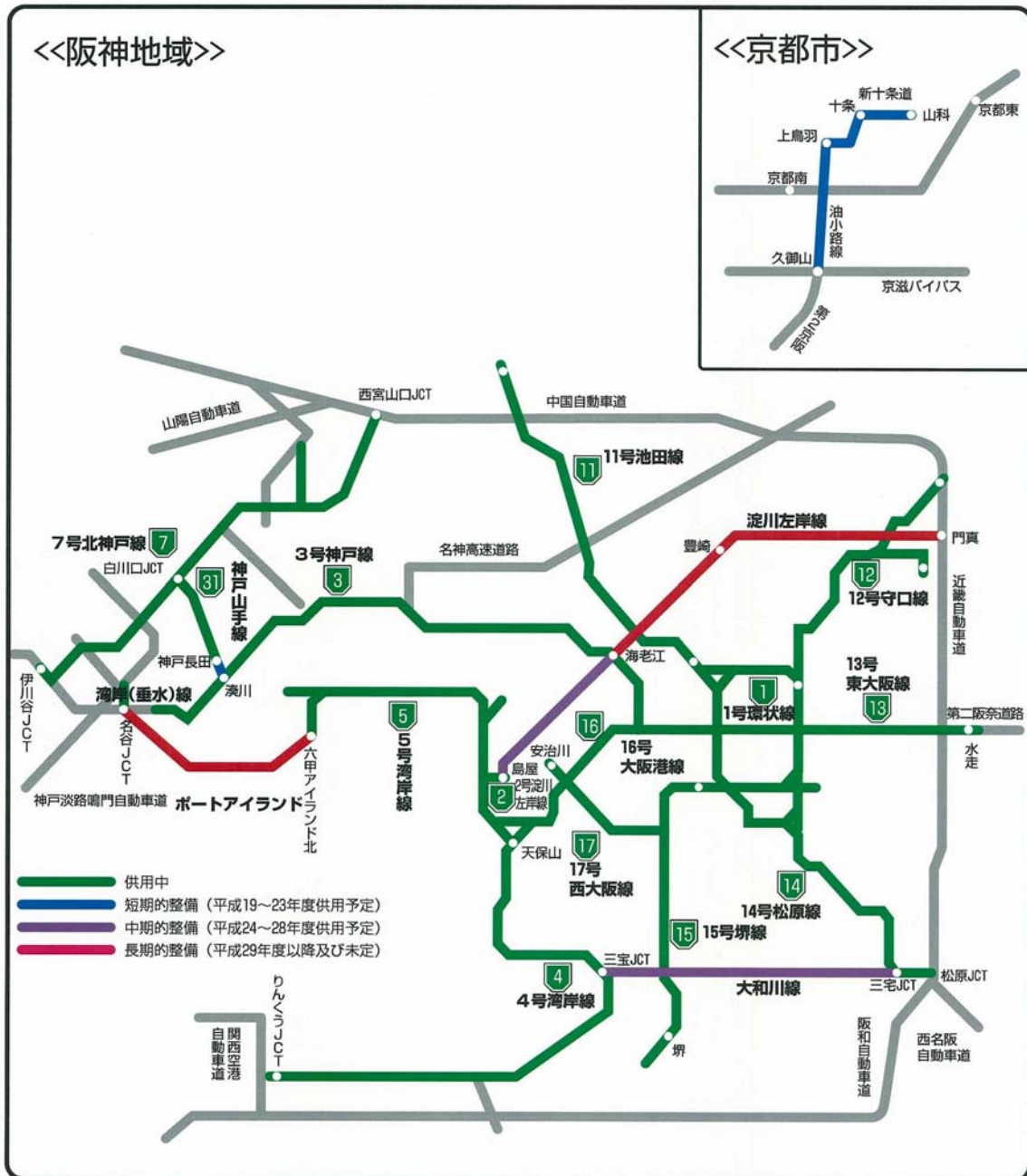


図 3 - 3

阪神高速道路の整備見通し



(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。

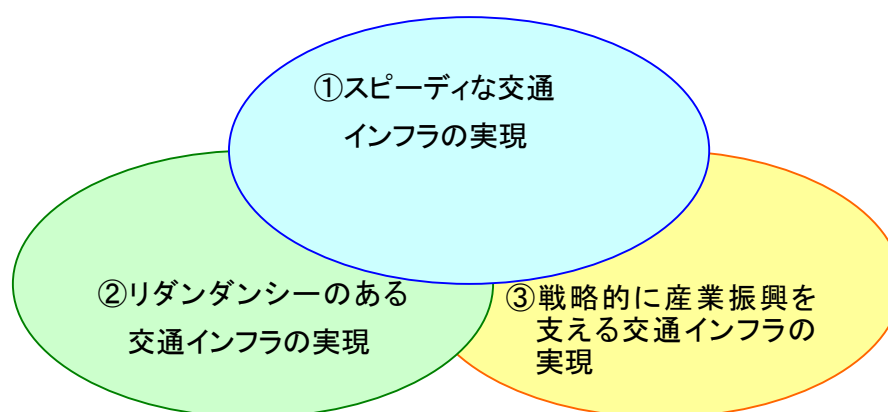


図4-1 インフラのあり方に関する基本方針

#### 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。



## 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。

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

### ①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。

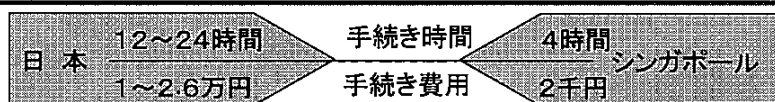
具体的には、スーパー中枢港湾である神戸港、大阪港における大水深コンテナバース（耐震）の整備、大阪港における夢洲トンネルの整備、関西国際空港の第2期整備を促進する。

#### (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 ( )は区分2の場合</b>		<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 (18,081円)</b>	<b>12時間23分 (1時間23分)</b>

<前提条件>コンテナは40尺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。S\$ 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 = S\$ 12.50/時間で計算。調査期間は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」における輸入許可届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。

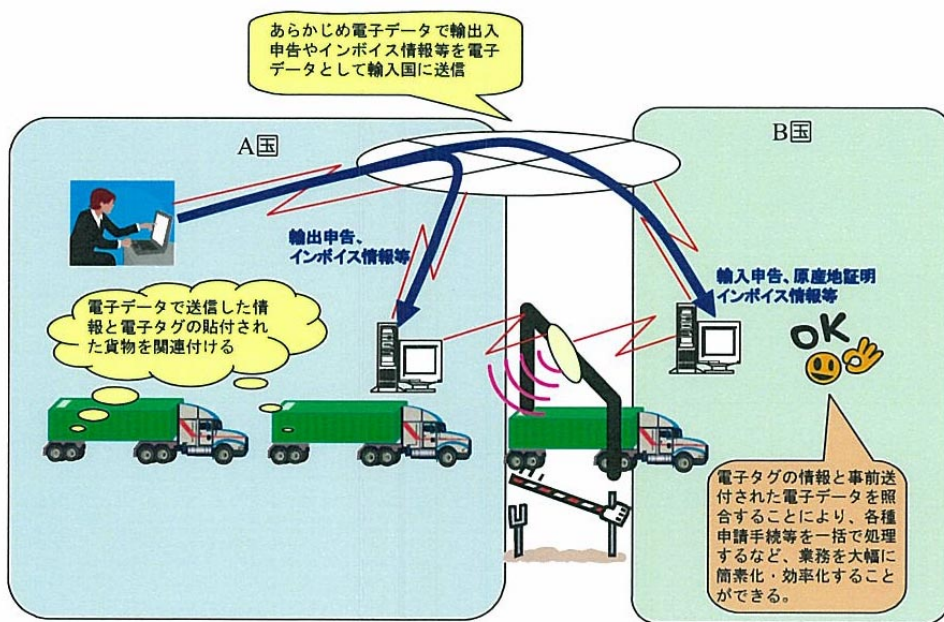


図 4 - 3 電子タグを活用したノン・ストップ通関の実現

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）

## ②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。

## ③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。

## ④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。