

(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)

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。

② 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

①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。

②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。

①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。

②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。

図4-4 今後望まれるインフラの姿（ハード事業）

