

平成 21 年 3 月 10 日

## 提言 2009

## 「グリーンベイ・大阪湾の形成に向けた国際物流の横断的取組」（案）

## 国際物流戦略チーム

国際物流戦略チームは、「提言 2007～関西一丸！アジアとともに更なる飛躍を～」に基づき、「港と港」、「港と道路」及び「海港と空港」の連携に取り組んできており、パネルベイと称される大阪湾ベイエリアや高速道路周辺を中心に内陸部への企業立地が進んできたところであるが、2008 年 9 月のリーマンブラザーズの破綻及び米国のサブプライムローン問題に端を発した世界的な景気後退の顕在化に伴い、関西の産業及び国際物流にも大きな影響が生じています。

今は景気が後退期にあり、耐える時期ですが、景気の後退が永久に続くことはなく、関係者の協力により、この世界的な景気低迷を克服するためには、地域の目指すべき将来像を踏まえた取組が必要です。

地球温暖化による社会経済活動への深刻な影響が懸念されることから国際的な対応が進められている中で、大阪湾ベイエリアに集積しているパネル及びバッテリー関連等の産業は、低炭素社会づくりに資するのみならず、中長期的には省エネ・環境技術の開発・応用を誘発することを通じて、関西の産業競争力強化につながることを期待されることから、「環境と成長の連鎖を基軸に世界をリードするグリーンベイ・大阪湾」を形成していくという戦略的な視点が必要です。

国際物流についても低炭素社会づくりという関西の産業が進むべき方向と足並みを揃え、グリーン化に取り組むとともに、省エネ・環境関連を始めとする関西の産業競争力を支える取組が必要です。

このため国際物流戦略チームは、グリーンベイ・大阪湾の形成を目標に、各輸送モード及びモード間の取組についてさらに横断的に展開するため、「提言 2009 『グリーンベイ・大阪湾の形成に向けた国際物流の横断的取組』」をとりまとめました。

現在の経済情勢による影響を最小限にとどめつつ、いち早く脱却するために、国際物流戦略チームを中心に、関西一丸となって取組のスピードを加速いたします。

## 1. グリーンベイ・大阪湾の形成に向けた取組

最適な物流体系の構築に向けたハード、ソフトの整備を進め、環境負荷の少ない低炭素型の物流を実現することにより、地球温暖化への対応及び大阪湾ベイエリアへ集積しているパネル及びバッテリー関連を始めとする省エネ・環境関連産業等の更なる集積を通じた関西の経済の活性化のために、以下の施策について、関係者が連携して取り組んでいく。

### ○陸・海・空のシームレスな物流の推進

船舶による海上輸送と自動車及び鉄道による陸上輸送の連携等、複数のモードをシームレスに組み合わせることにより環境負荷低減に資する効率的な物流システム構築を図る。

### ○輸送モードのグリーン化

鉄道や船舶へのモーダルシフト、各輸送モードにおけるエネルギー消費効率の向上、道路における渋滞ボトルネックの解消等、グリーン物流の推進を行う。さらに、フェリー及び内航船の航路維持のための支援策の検討を行う。

### ○輸送機器のグリーン化

コンテナターミナル等の物流施設における荷役機械、船舶への陸上電力供給の推進及び貨物自動車等のハイブリッド化等、輸送機器のグリーン化を図る。

### ○自然エネルギーの活用

倉庫及び上屋等の物流施設におけるソーラーパネルの活用、臨海部における風力発電機の整備等、物流に必要なエネルギーについて、自然エネルギーの活用を図る。

## ○港湾地帯の機能再編による環境負荷の低減

スーパー中枢港湾阪神港等、新たなターミナルやアクセス整備にあわせて、周辺地域の再編整備を行い、物流車両の整流化や住環境の向上等、より良い環境の創出を図る。

## ○環境ロードプライシング

阪神高速 3 号神戸線から同 5 号湾岸線へ大型車を誘導するために、5 号湾岸線を通行する大型車の料金を割り引く環境ロードプライシングを実施し、3 号神戸線沿道地域の環境改善を図る。

## 2. 総合的な物流体系の構築に向けたハード整備

国際物流拠点である港湾・空港の機能を強化するとともに、関西の環状道路等の物流ネットワークの整備・活用を総合的に図り、関西が持つ高度かつ多様な集積をつなぐために、以下のハード施策について、関係者が連携して取り組んでいく。

### ○スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化

スーパー中枢港湾である阪神港において世界トップクラスのコスト・スピード・サービスを実現するため、次世代高規格コンテナターミナルの整備等により国際物流拠点としての機能強化を図る。

### ○船舶への陸上電力供給の推進

接岸中の船舶に陸上からの電力を供給することにより、港湾地域におけるCO<sub>2</sub>、SO<sub>x</sub>等の排出ガスを削減する。

### ○広域幹線道路（未着工区間）の推進

#### ・淀川左岸線延伸部

計画の具体化に向けて、平成16年3月に「淀川左岸線延伸部有識者委員会」を設置し、平成18年12月には、PIプロセスを踏まえた、推奨すべき計画案としてトンネル構造を主体とした提言を頂いたところである。今後は、提言を踏まえ、都市計画手続きの早期着手が必要である。

#### ・大阪湾岸道路西伸部

阪神港における一体的な機能の発揮を目指し、神戸市東灘区（六甲アイランド）から長田区間の約15kmについて、平成21年3月6日に都市計画決定され、また環境影響評価書が作成されたところである。

#### ・京奈和自動車道（大和北道路）

平成20年3月に奈良県、4月に京都府で都市計画決定されたと

ころである。

- ・ **名神湾岸連絡線**

早期の都市計画手続きに向け、P Iプロセスに着手することとしている。

- ・ **新名神高速道路（大津JCT～城陽JCT、八幡JCT～高槻JCT）**

平成15年12月に政府与党申し合わせの中で、「抜本的見直し区間」に設定された。また、平成18年2月に開催された第2回国土開発幹線自動車道建設会議で、「構造・規格の見直し等により、35%を超えるコストを削減し、整備計画における概算事業費を変更する。主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない。」こととされた。現在は、主要な周辺ネットワークにおける交通状況の把握等に努めているところである。

## ○国際貨物ハブ空港としての基本条件整備

国際競争力強化のため、国による関空の高コスト構造の早期是正、関空連絡橋買取りの早期実施と通行料金の引き下げ、周辺高速道路等アクセス料金の低減化、関空への貨物便乗入れや路線展開がより柔軟にできるような規制緩和の促進、関空2期事業の推進と的確な物流インフラの計画的な整備推進等、国家戦略と連携した関空の国際貨物ハブ空港化の推進を図る。

### 3. 物流改革のためのソフト施策の展開

港湾・空港・道路等のハード整備に加え、それらが効率的かつ高度に機能を発揮するための以下のソフト施策について、関係者が連携し取り組んでいく。

#### ○阪神港のコンテナ物流総合的集中改革プログラムの推進

集荷機能の向上による背後圏の拡大や利用者の利便性向上を図ることを目的に、コンテナターミナルの24時間オープン実現、瀬戸内海とのネットワークを活かした内航フィーダーサービス等の充実等の施策について、具体的な目標を設定し、その達成に向け官民一体となってモデル事業を推進する。

この他、コンテナ輸送の効率化を図るためのはしけの活用及びふ頭の混雑解消を図るための集中管理ゲートの検討等スーパー中枢港湾の機能向上のための共同事業について、関係者での議論を進める。

#### ○大阪湾諸港の共同ビジョンの策定

将来的に目指すこととされた「大阪湾ポートオーソリティ」に向けて、更なる連携施策を展開していくため、平成20年度の「大阪湾ベイエリア活性化検討委員会」の提言である「『環境と成長の連鎖』を基軸に世界をリードするグリーンベイ・大阪湾」も踏まえつつ、平成21年度から大阪湾諸港の今後の整備や運営等に関する「大阪湾諸港の共同ビジョン」の検討を開始し、早期に結論を得ることを目指す。

#### ○協働ポートセミナーの開催

大阪湾ベイエリアの魅力の発信と、ベイエリアへの企業誘致及び大阪湾諸港のPR等を目的として、官民の関係者が協働してポートセミナーを開催する。

また、スーパー中枢港湾阪神港のさらなる利用促進のための情報

発信を行うとともに、利用者のニーズを反映させ、今後の港の効率的な運用を達成するために、官民の関係者が協働してポートセミナーを開催する。

### ○港湾活動の事業継続計画（BCP）の策定

大規模災害直後の港湾機能の確保に向けて、大阪湾内全体の港湾関係者が連携した「広域協働体制」を構築するため、平成22年度中に港湾活動の事業継続計画（BCP）を策定する。

### ○大阪湾ポータルサイトを活用した情報提供の強化

平成20年4月に稼動した大阪湾ポータルサイトを充実・強化させ、大阪湾諸港を一つの港として大阪湾全体の航路等のサービスや背後圏等の情報の充実、海外への情報発信機能の強化等を行う。

### ○フェリー及び内航船の航路維持のための支援策の検討

高速道路料金引き下げ等による影響を考慮しつつ、国際物流の一端を担うフェリー及び内航船の航路維持のために必要な支援策を検討する。

### ○高速道路の料金引下げ

「高速道路の有効活用・機能強化に関する計画」に基づき、①「生活対策」として当面平成22年度までの取り組み、②高速道路の有効活用・機能強化を図るための約10年間の取り組みを実施する予定である。

### ○戦略的な航空ネットワークの形成

関空の完全24時間空港という機能を活用して、「関西・西日本の貨物は関空から」「FLY CARGO FROM KIX」をコンセプトに、関西・西日本の荷主、フォワーダー、エアライン、空

港など関係者が一体となって、現在の関空航空ネットワークを最大限に利用するとともに、それを通じて、さらなる航空ネットワークの充実を図る。

関空の特長を活かし、隣接する中国及びアジア方面には翌日配達圏の拡大・準国内物流化するネットワークの形成、欧米方面への基本ネットワーク形成、内際トランジット貨物等の取り組みも含めた戦略的な航空ネットワークの形成に取り組む。

### ○関空の24時間物流の促進

深夜貨物便ネットワークの充実、深夜早朝物流利用の浸透促進及び24時間物流体制の構築等の24時間物流を促進する。

### ○荷主の多様かつ高度化する物流ニーズへの対応と航空物流需要の喚起

Sea & Air 輸送や共同配送等の新たな物流モデルの構築、農産物、医薬品、環境系製品等の今後伸びる航空貨物需要の取込み等について、民間のアイデアや創意工夫を生かしながらモデル事業化し、関係者がこれをバックアップ・支援等する形にて、関空における新たな航空物流の意欲的な取組と需要の喚起を行う。

また、大阪湾パネルベイのフル稼働を睨み、パネルベイとより連携した航空物流機能の強化、物流効率化を進め、荷主の多様かつ高度化する物流ニーズへの対応を行う。

### ○鉄道を活用した環境にやさしい物流の検討

環境にやさしい物流を実現するため、国際物流における鉄道輸送の活用を検討する。

以上