

## これまでの成果と今後の取組について

### 1. これまでの成果

国際物流戦略チームのこれまでの取組の成果は、以下のとおりであり、「提言2007」で提唱された施策は着実に進捗している。

#### (1) 港と港の連携について

スーパー中枢港湾「阪神港」の特定コンテナ埠頭の重点整備については着実に進み、平成21年度中に大阪港及び神戸港の大水深岸壁が供用を開始する予定である。

また、大阪湾諸港の一開港化についても関係者の努力により平成19年12月に実現したところである。

一方、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」については、東京湾3港の連携や欧州のベルギーにおけるフランダース地域の4港連携等、従来の枠組みを越えた地域の総力を結集した取組が始まっており、大阪湾諸港においても、一開港化後の大阪湾諸港の更なる連携が必要である。

#### (2) 港と道路の連携について

スーパー中枢港湾阪神港や関西国際空港等の国際物流拠点を持つ広域的な背後圏とのネットワークの接続のため、平成19～20年度に新名神高速道路（亀山JCT～草津田上IC）等、9路線、約101kmの広域幹線道路を着実に整備し、国際物流基幹ネットワークの充実・強化を図ってきた。また、平成21年度には第二京阪道路（枚方東IC～門真JCT（仮称）、約17km）が供用の予定である。

スーパー中枢港湾に係る道路交通のボトルネックについては、鳥飼大橋の架け替えが平成21年度末までに完成し、国際標準コンテナ車の通行支障区間が解消される予定である。

また、高速道路の料金については、これまで物流の効率化等に向けた料金割引社会実験や「安心実現のための緊急総合対策」を実施してきたところである。

今後は、高規格道路等相互の接続や途切れた区間の解消に向け、

広域幹線道路（特に未着工区間）の整備が必要である。

### （３）海港と空港の連携について

24 時間空港を活かした効率的な物流システムの構築のため、北米向け貨物便ネットワーク強化及び上海向けの深夜貨物便を活用したモデル事業の実施等により、深夜早朝における便数拡大と就航地点拡大を図るとともに、完全 24 時間空港を活かした効率的な物流システムの構築に向け、農水産物物流ネットワークの確立検討モデル、Sea & Air 実証実験等の取組を実施してきた。

また、航空物流に必要なハードについても、関空 2 期貨物地区が平成 21 年 4 月に供用する予定である。

今後、関空における減便を踏まえ、その便数を維持・充実するためにも、トータルコストとネットワークの観点から、戦略的に対応していく必要がある。

## 2. 今後の取組の方向性について

国際物流戦略チームは、「提言 2007」に基づき、「港の港」、「港と道路」及び「海港と空港」の連携を、「関西一丸！アジアとともに更なる飛躍を」を合言葉に取り組んできており、現在の経済情勢による影響を最小限にとどめつつ、いち早く現在の経済情勢から脱却するとともに、グリーンベイ大阪湾の形成のため、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とともに、そのスピードを加速させる。

以上