

平成 21 年 2 月 16 日

「提言 2007」で提唱された施策の課題と対応（2009 年 3 月）
について（案）

国際物流戦略チーム

「提言 2007」がとりまとめられた 2007 年から現在までの関西の国際物流の状況については、アジア諸国の経済発展やパネルベイと称される臨海部へ企業立地に牽引され、右肩上りの伸びを示してきたが、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、関西の国際物流にも大きな影響が生じている。

このような危機的な状況にある今こそ、産業の国際競争力のための国際物流の取組が重要であり、「提言 2007」で提唱された施策の実施状況を検証するとともに、対応が不十分なものについては、その原因を分析し、適切な対応を図り、国際物流戦略チームの取組のスピードを加速させる必要がある。

1. 「港と港の連携」の課題と今後の対応

スーパー中樞港湾「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り、「提言 2007」で提唱された施策は着実に進捗している。

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り、関係者が連携して、以下の施策についてスピード感を持って取り組んでいく。

○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樞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」のとりまとめも踏まえつつ、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。

○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。

2. 「港と道路の連携」の課題と今後の対応について

阪神港や関西国際空港が持つ広域的な背後ネットワークの接続のため、新名神高速道路（亀山 J C T～草津田上 I C）、京都縦貫自動車道（綾部安国寺 I C～京丹波わち I C）、阪神高速道路 8 号京都線（上鳥羽～巨椋池 I C 及び山科～鴨川東）、京奈和自動車道（五條西 I C～橋本東 I C）の開通など、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、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。

今後も、引き続き「提言 2 0 0 7」で提唱された以下の施策についてスピード感を持って取り組んでいく。

○広域幹線道路（未着工区間）の推進【別添図参照】

①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、P I 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。

②大阪湾岸道路西伸部

神戸市東灘区（六甲アイランド）から長田区間の約 15 k m について都市計画・環境影響評価手続きを実施しており、平成 20 年度内の都市計画決定を目標としている。

③京奈和自動車道（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。

④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。

⑤新名神高速道路（大津 J C T ～城陽 J C T、八幡 J C T ～高槻 J C T）

平成 15 年 12 月に政府与党申し合わせの中で、「抜本の見直し区間」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。

○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。

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。

今後も、引き続き「提言2007」で提唱された以下の施策についてスピード感を持って取り組んでいく。

なお、関西3空港のあり方については、「関西3空港懇談会」において別途検討されている状況を踏まえつつ、国際物流に係る部分について、国際物流戦略チームとして適切に対応していく。

○戦略的な航空ネットワークの形成

中国及びアジアの翌日配達圏拡大、準国内物流化のネットワーク、「関西の貨物は関空から」をコンセプトに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の輸送効率化等の戦略的な航空ネットワークの形成を図る。

○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。

○国際貨物ハブ空港としての基本条件整備

国際競争力と利用者負担軽減のための高コスト構造の政策的是正、関空連絡橋料金の早期引き下げと周辺高速道路料金の低減化及び関空2期事業の推進と的確な物流インフラの計画的な整備等の国際貨物ハブ空港としての基本条件の整備を行う。

○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

大阪湾パネルベイと連携した航空物流機能の強化、Sea & Air 輸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及び民間アイデアによる物流効率化と需要喚起への取組支援等の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を行う。

特に、これまでの取組に加え、民間事業者が提案するモデル事業

について、関係者が協力しバックアップする形で関空における新たな航空物流の取組と需要喚起を行う。

以上

広域幹線道路(未着工区間)の状況について

①淀川左岸線延伸部

- ・平成6年12月
地域高規格道路の候補路線に指定
- ・平成18年12月
奨励すべき計画提言
(淀川左岸線延伸部有識者委員会)

②大阪湾岸道路西伸部

- ・平成6年9月
都市計画決定(神戸市長田区～垂水区)
- ・平成7年8月
地域高規格道路の整備区間に指定
- ・都市計画・環境影響評価手続中

③京奈和自動車道(大和北道路)

- ・平成6年7月～20年2月
環境影響評価
- ・平成20年3月、4月
都市計画決定(奈良県、京都府)

④名神湾岸連絡線

- ・平成10年12月
地域高規格道路の調査区間に指定

⑤新名神高速道路(大津JCT～城陽JCT間、 八幡JCT～高槻JCT間)

- ・平成3年12月
整備計画(大津JCT～城陽JCT間)
- ・平成8年12月
整備計画(八幡JCT～高槻JCT間)
- ・平成15年12月
抜本的見直し区間に設定
(政府与党申し合わせ)
- ・平成18年2月
交通状況等を見て改めて着工の判断
(国幹会議)

