

関西が一体となった 広域交通・物流機能の強化に向けて

関経連は2011年5月に発表した「関西版ポート・オーソリティ構想 2020年に目指すべき姿についての提言」において、関西広域連合が事業会社と連携し、広域交通・物流基盤を一体的に運営する「ポート・オーソリティ機能」を担うべきであるとの方向性を示した。これに基づき、広域基盤委員会(共同委員長：安部正一・住友倉庫社長、大竹伸一・西日本電信電話取締役相談役)では、2011～2012年度、「アジアの中の関西」研究会を設置し、2年にわたり関西の広域交通・物流戦略について議論を重ね、このほどその成果を報告書として取りまとめた。

関西としての交通・物流 戦略の必要性

経済・産業の国際競争は、国家間からグローバルレベルでの地域・都市間競争へと変化している。しかし、日本の交通・物流基盤は、アジア近隣諸国の経済成長と基盤整備の進展により、競争力の低下を余儀なくされている。関西においても交通・物流基盤ごとに目標と戦略が定められているが、必ずしも全体最適につながらず、産業の国際競争力向上に十分に寄与しているとはいえない。

こうした状況の中、競争が激化するアジアにおいて、いかなる地域戦略を持って交通・物流基盤を充実・強化させるのかを明確にする必要がある。

関西の交通・物流の現状

1. 海運

1980年代には世界で有数の国際海上コンテナ貨物量を誇っていた関西の港湾だが、近年のアジア主要港湾の急速な成長により、アジアにおける地位は著しく低下した。その結果、関西と北米・欧州を結ぶ基幹航路数は激減し(表1)、背後産業にとっての利便性が低下している。欧米への接続機能を海外の港湾に依存する構造が定着すると、将来的に外交上のリスクや値上げによる企業活動への影響が生じる懸念がある。

2. 航空

関西国際空港(関空)の国際線就航便数は、旅客便ではLCC(ロー・コスト・キャリア)の新規就航・増便

の効果などにより、2012年夏ダイヤで開港以来最高を記録した。一方で、取扱貨物量は2000年をピークに停滞しており、特に近年増加が著しい香港、浦東(上海)、仁川などアジア主要空港との差は拡大している。

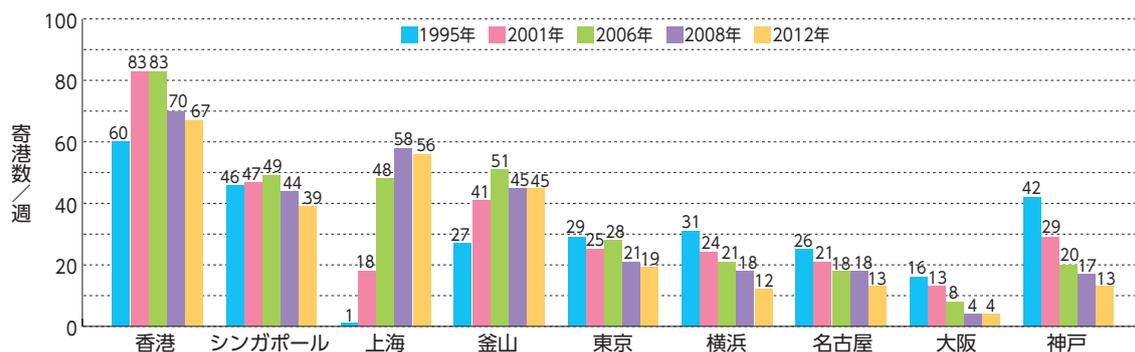
関西の交通・物流基盤を 取り巻く近年の主な動き

1. 港湾運営をめぐる動き

2010年8月に京浜港とともに「国際コンテナ戦略港湾」に選定された阪神港では、2011年4月、大阪港埠頭(株)・神戸港埠頭(株)がそれぞれ両港埠頭公社の全業務を承継し、民間運営がスタートした。

2011年3月改正の港湾法により創設された「港湾運営会社制度」に基づき、2012年12月、両埠頭会社は「特例港湾運営会社」に指定

〈表1 アジア主要港湾における基幹航路寄港数の推移〉



出所：「国際物流ハンドブック」より作成

された。この指定により、両社は行政財産の貸付け、無利子貸付制度の拡充、税制優遇措置といったメリットを受けられるようになった。両社は港湾運営の広域化を実現するため、2015年の統合をめざしている。

2. 空港運営をめぐる動き

2012年4月、新関西国際空港(株)が設立され、同年7月に関空と大阪国際空港(伊丹空港)の統合運営が開始された。同社は、中期経営計画において、2014年度までに空港の運営権を民間に売却する「コンセッション方式」の実現をめざすとしており、事業価値の向上に向けた諸施策に取り組んでいる。

3. 関西広域連合

2010年12月、7府県による関西広域連合が発足、広域観光・文化振興や広域産業振興など7分野の事務を実施している。今後、2014年度以降の関西広域連合の実施事務に、港湾の一体的管理運営や国道・河川の一体的な計画・整備・管

理など交通・物流基盤整備を新たに位置づけるかどうか検討される予定である。

4. 国際戦略総合特区

関西イノベーション国際戦略総合特区は、日本産業の中核を担う世界トップレベルの産学と関西の自治体が、その区域を越え一体となって取り組む特区として、2011年12月に国から指定を受けた。

この特区を構成する9地区の中には、「関西国際空港地区」「阪神港地区」が含まれており、産業と物流が一体となってイノベーションを支える点が大きな特長である。

「関西版ポート・オーソリティ構想」における提言のポイント

関西における広域交通・物流基盤の事業主体、管理主体は基盤ごとに異なっており、関西全体として最適な姿を実現する体制にないのが現状である。

2020年に想定する「関西版ポート・

オーソリティ構想」のめざすべき姿として、関西広域連合が関西の一元的な管理主体として事業会社と連携し、広域交通・物流基盤を一体的に運営する機能(ポート・オーソリティ機能)を担うべきである(図1)。

「アジアの中の関西」研究会の活動実績

「関西版ポート・オーソリティ構想」において、関西の交通・物流基盤の充実・強化をはかるための「あるべき組織」について提案したことを受け、「アジアの中の関西」研究会では、関西がいかなる方向性と具体的施策を持って取り組むべきかを表す「とるべき戦略」について①海運・物流、②航空・物流、③海運・人流、④航空・人流の4つの切り口で研究・検討を行った。

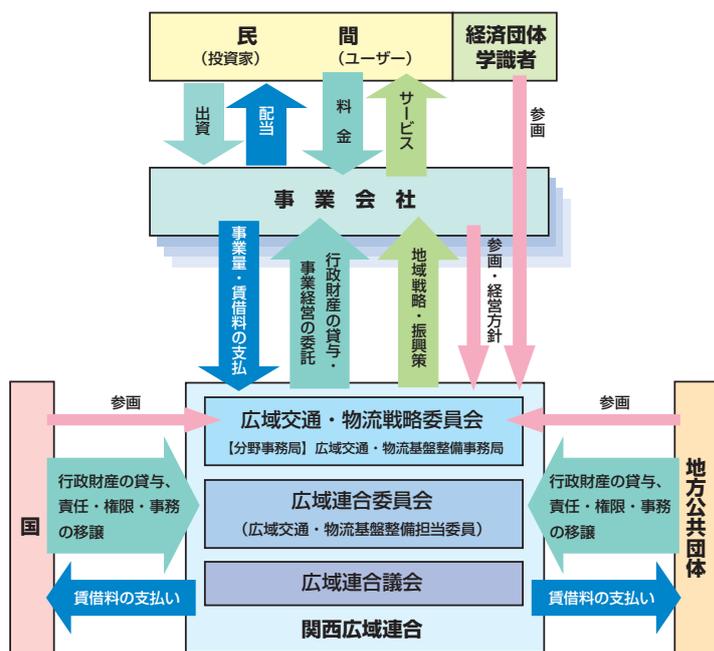
2011年度は全4回の連続講演会を開催し、有識者や交通・物流会社から講師を招き、各分野の現状について理解を深めた。

また、2011年10月23日から29日にかけて海外調査を実施し、特に成長が著しい韓国・中国の港湾から、釜山、仁川、大連、長興島(上海)、營口を訪問した。国策として交通・物流基盤の整備を進め、名実ともに北東アジアのハブの座を確立している韓国の成功事例を調査するとともに、中国では、今後の経済成長が期待される東北3省の海の窓口である大連港や營口港の成長戦略を学んだ。



大連港集団 視察風景

〈図1 ポート・オーソリティ機能のイメージ〉



「アジアの中の関西」研究会 報告書の概要

2012年度には、これまでの調査・研究内容をもとに各分野の戦略と具体的施策を検討するため、神戸大学大学院海事科学研究科の竹林幹雄教授を主査とし、荷主、フォワーダー(貨物利用運送会社)、空港・港湾運営会社など19社(うちオブザーバー3社)をメンバーとする研究会を立ち上げた。6月以降、計5回の研究会を開催し、関西の交通・物流戦略についての報告書を取りまとめた。以下にその概要を紹介する。

1. 4つの切り口による戦略と具体的施策例

■海運・物流

阪神港以外の国内港湾から、釜山港などアジア主要港湾に相当量の積み替え貨物が流出している。関西からの基幹航路を維持するため、分散している欧米向け貨物を国際コンテナ戦略港湾である阪神港に集約する。集約のためには、西日本の港湾を回って集荷し阪神港へ貨物を集める「内航フィーダー」機能の強化や、内陸輸送の阻害要因となっている高速道路網のミッシングリン

ク解消といった阪神港へのアクセス改善を推進していく必要がある。

また、世界的に船舶の大型化が進むなか、関西の基幹航路の窓口として十分に機能させるためには、大型コンテナ船の入港に対応できるよう整備することも検討せねばならない。

さらに、コンテナターミナルの混雑解消など、港湾の利便性向上をめざしていくことが望まれる。

■海運・人流

世界のクルーズ人口は近年増加し、2011年には約2,000万人、5兆円超という規模の産業に成長しており、この需要をいかに取り込むかが課題である。数千人の乗客を運ぶクルーズ船の寄港は大きな経済効果をもたらすため、関西においても各自治体が連携して関西一丸となったPRを行い、外国籍クルーズ船を誘致し、インバウンドを取り込むことが求められる。クルーズ船の受け入れには、障壁となっている入国審査や瀬戸内海の夜間航行制限などの規制緩和、数千人の受け入れをスムーズに行うためのターミナル施設の整備が必要である。インバウンド旅客のニーズと関西の観光

資源をマッチさせたオプションツアーの開発も欠かせない。

また、関西への大きな経済効果が期待される関西発着のクルーズツアーも増やす必要がある。日本人のクルーズ利用客(アウトバウンド)を拡大させるには、現在、世界で急成長している「カジュアルマーケット(図2)」と呼ばれる、リーズナブルなクルーズツアーのPR等とおして、敷居が高いといった負のイメージを払拭する必要がある。

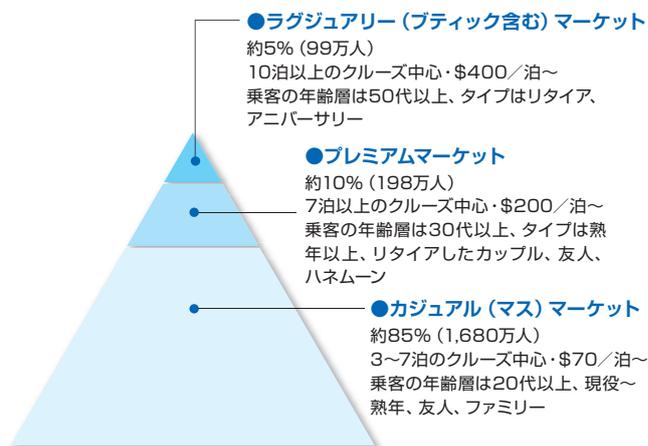
将来的には、外国人旅行者が空路で関西に入り、そこからクルーズを楽しむ、「フライ&クルーズ」商品を開発し、さらにすそ野を広げる。

■航空・物流

関空は2本の4,000m級滑走路を擁し、完全24時間運営である上、展開用地や発着枠にも余裕があり、運用面のポテンシャルが非常に高い。特に欧米等の長距離路線にとっては、時間帯にしばられずに離着陸できる関空は魅力であり、これらをセールスポイントにフレーターキャリア(貨物専用機運航会社)を誘致することが重要である。

フレーターキャリアの誘致にあたっては貨物量の確保が必要であ

〈図2 世界のクルーズマーケット〉



出所：社団法人日本外航客船協会「クルーズ教本・平成24年版」

〈図3 関空の医薬品専用共同定温庫〉



提供：新関西国際空港(株)

り、特に付加価値が高く航空輸送との親和性が高い「医薬品」が戦略貨物として期待される。関西には国内の医薬品関連拠点多く集積しており、関西も医薬品専用共同定温庫(図3)の整備などに積極的に取り組んでいる。しかし、医薬品輸送では経由便における途中地点での積み替えが敬遠されることから、首都圏空港など欧米ネットワークに強い他空港が使われることも多い。輸送中の温度を適温に保つクールチェーンの形成をハード・ソフト面で着実に高度化するとともに、関西の欧米ネットワークを強化することが効果的である。

一方、依然として他空港に比べて高水準である空港利用コストなどは、短期間で大幅に改善することは難しい。24時間運営の強みを生かし、荷主の速達・定時ニーズに応えるエクスプレスサービスへの対応や、といった、トランジット貨物の拠点としての機能を強化し、付加価値やサービスで他空港との差別化をはかることが戦略として考えられる。

■航空・人流

関西は首都圏に比べて1時間程度アジアに近い(表2)ことは、短・中距離路線がメインとなるLCCにとって大きなメリットである。日本はまだLCCの拡大余地があり、当面

LCC誘致によるアジアネットワークの強化が重点戦略となる。

一方で、関西は欧米路線ネットワークが弱いことから、西日本の旅客の相当数が首都圏空港に流れているとみられる。これを打破する戦略の一つが、海外の航空会社誘致や中・低燃費の新型機材の投入による北米・欧州路線の旅客便誘致である。従来、大型機材でなければ開設できなかった長距離路線も、新型の中型機材で飛ばせるようになれば、関西発着でも採算が取れる可能性がある。安定的な旅客確保のためには、アジアのみならず全世界とのネットワークを構築することが必要である。

また、関西開港以来課題となっているのがアクセス利便性である。大阪都心部とのアクセス改善策として、地下鉄にならぬ新交通整備が国によって検討されており、自治体や鉄道事業者が連携して、早期開設に向け取り組むことが必要となる。さらに、中部空港や福岡空港と関西との中間地域をターゲットに、長距離バスネットワークを構築することを通じて、西日本広域から国外への旅客の集客も行う。

2. 戦略・施策の実現に向けて

■グローバルな地域間競争に対抗する視点と関西の総合力の発揮

関西の港湾や空港は、事業主体ごとに目標と戦略が定められ、関西全体の最適化につながらず、グローバルな地域間競争に対抗できていない。現実を直視し、一刻も早く、関西を一つの地域として戦略を描き、「アジアの中の関西」という視点に立って各国・地域との競争に立ち向かい、事業の「選択と集中」をとおして、関西全体としての総合力を発揮することが求められる。

■関西広域連合への期待

関西全体としての総合力を発揮する上で中心的な役割を担うのは、関西広域連合が最もふさわしい。まずは、早期に広域交通・物流基盤を新たな事務として拡充する必要がある。その上で、行政と民間が協議する場を設け、民間のニーズをくみ取りつつ可能な施策から順次実施していくべきである。

また、将来的には事業者と連携し、広域交通・物流基盤の一体的運営を行う「ポート・オーソリティ機能」を担うことが求められる。

■関西経連の役割と今後の取り組み

関西広域連合が実施する事務を定めた次期広域計画(2014~2016年度)に広域交通・物流基盤を新たな事務として拡充するよう働きかける。今回提案した戦略・施策を進めていくには多くの主体の理解と協力が必要であり、当会は関西広域連合とともに調整を行う。

また、需要創出については、関西の「食」輸出事業に続く輸出需要の発掘、クルーズのPRセミナーによる潜在需要の掘り起こしなどの取り組みを、主体となって進める。

(地域連携部 宿利保章・矢野ひとみ)

*報告書全文は関西経連ホームページを参照。

〈表2 関西・成田空港からアジア主要都市への所要時間〉

路線\空港	関西	成田
ソウル	2時間00分	2時間40分
上海	2時間45分	3時間35分
台北	3時間15分	4時間00分
北京	3時間35分	4時間05分
広州	4時間15分	5時間30分
香港	4時間25分	5時間05分

出所：JTB時刻表より作成