

どうする、関西の今後10年 — 広域地方計画決定 —

昨年の国土形成計画の全国計画に続き、本年8月に近畿圏広域地方計画が国土交通大臣により決定され、関西が今後10年でめざす姿と、その実現に向けた戦略が示された。人口減少や高齢化が進むなか、関西がよりよい地域として自立的に発展していくためには、行政機関や地元経済界、市民などが一体となり、計画を実践していくことが大切である。これからが本当の意味でのスタートとなる。



全 総計画から国土形成計画へ

2008年7月、これまでわが国の国土づくりの中心として展開されてきた全国総合開発計画(全総計画)に代わり国土形成計画(全国計画)が閣議決定された。

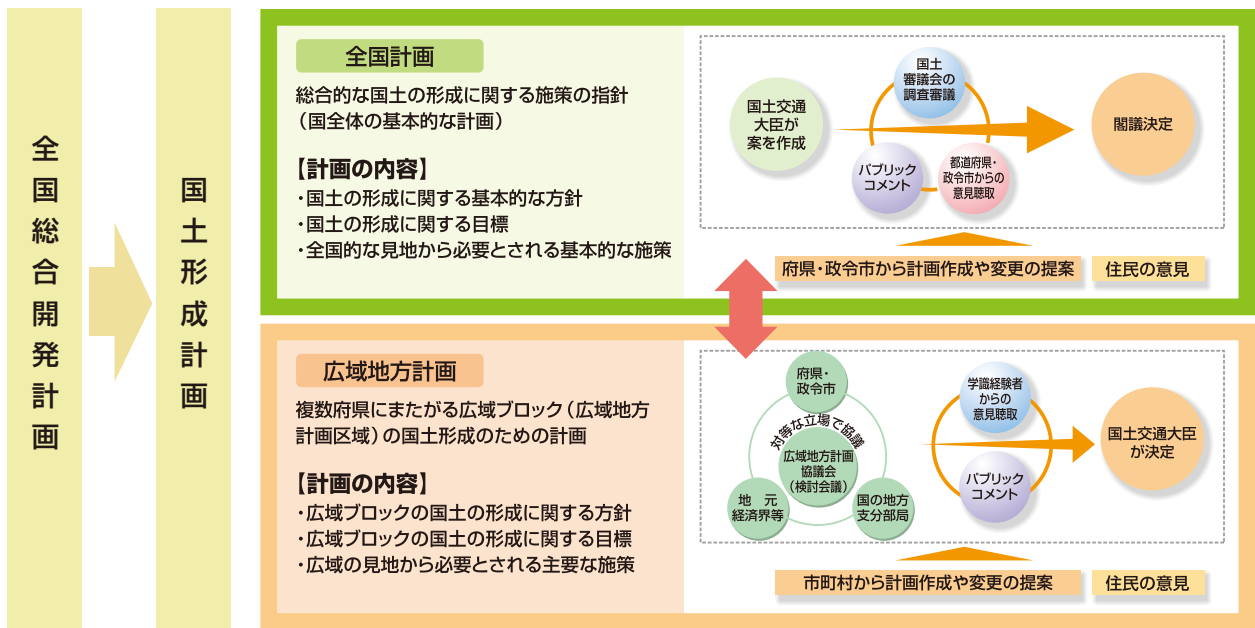
全総計画は、1962年に初めて策定されて以来、国土の均衡ある発展をめざし、時代に応じた国土政策の基本的方向を示してきた。しかしながら、人口減少時代を迎えている今日、高度経済成長期を背景に、開発を基調とした量的拡大型を志向する全総計画は、抜本的な方向転換が不可避となっていた。そこで、新たに策定されたのが国土形成計画である。

全 全国計画と広域地方計画

国土形成計画とは、国民が安心して生活できる国土の将来像と豊かでゆとりのある国民生活のあるべき姿を提示する「国土の将来ビジョン」であり、土地、水、自然、社会資本、産業、文化、人材などを含めた、おおむね10年の期間にわたる長期的な国土づくりの指針を示すものである。

本計画は、総合的な国土の形成に関する施策の指針として全国的な見地に基づいて策定される「全国計画」と、地域の実情に即した将来像を定めるため、広域ブロックの視点から策定される「広域地方計画」の二層で構成されている(図1)。

〈図1 国土形成計画の構成〉



近畿圏広域地方計画推進室(近畿地方整備局)資料より作成

〈表1 各広域ブロックの広域地方計画〉

東北圏	豊かな自然の中で交流・産業拠点として発展するふるさと「東北にっぼん」
首都圏	世界の経済・社会をリードする風格ある圏域づくり
北陸圏	「暮らしやすさ日本一」自然と活力にあふれた環日本海交流の中核拠点
中部圏	ものづくりと環境貢献で日本のロータリーとして世界のまんなかへ
近畿圏	知と文化を誇り力強く躍動する関西
中国圏	瀬戸内・日本海に臨む基幹産業と里山の資源で創る交流圏域
四国圏	癒やしと輝く産業・ひとを育てる四国の創造
九州圏	東アジアとともに発展し、活力と魅力あふれる国際フロンティア九州

〈図2 5つの戦略目標〉



出所：近畿圏広域地方計画推進室資料

計画の策定にあたっては、国と地方が協働する観点から、地方公共団体の意見を取り込む仕組みが導入されたほか、国民の意見を反映するためのパブリックコメントも実施されるなど新たな手法が取り入れられた。各計画の内容は以下のとおり。

全国計画：多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成をはかることを新しい国土像とし、それを実現するための5つの戦略目標を掲げる(図2)。

広域地方計画：全国を8つの広域ブロックに分け、自立的に発展する圏域の形成をめざし、各ブロックが持つ地域特性に応じた施策を示す(表1)。

近畿圏広域地方計画策定の歩み

関西の総意を反映させるため、近畿圏では、2006年12月に近畿圏広域計画検討会議を設置。「近畿圏の目指す姿」、そしてそれらを実現するための戦略や具体的な取り組みなどについて検討を開始した。関経連としては、国土・基盤整備委員会(現・広域基盤整備委員会)の下に国土形成計画ワーキンググループを設け、会員企業との情報共有を行うとともに、経済界としての意見表明を行ってきた。

2008年7月の全国計画の閣議決定を受け、翌8月には、これまでの検討会議における検討成果を継承しつつ、府県・政令市・経済団体・国の地方支分部局の長で構成される、近畿圏広域地方計画

協議会(会長：秋山喜久・関西広域機構会長)が発足。協議会では計画原案の取りまとめの議論を行う一方、専門的な見地からの意見や各方面からの幅広い意見を取り入れるため、学識者会議や市町村との意見交換、パブリックコメントの募集を行った。約1年間の協議を経て、2009年8月に近畿圏広域地方計画は正式に大臣決定された。

関西が目指す7つの姿と11の主要プロジェクト

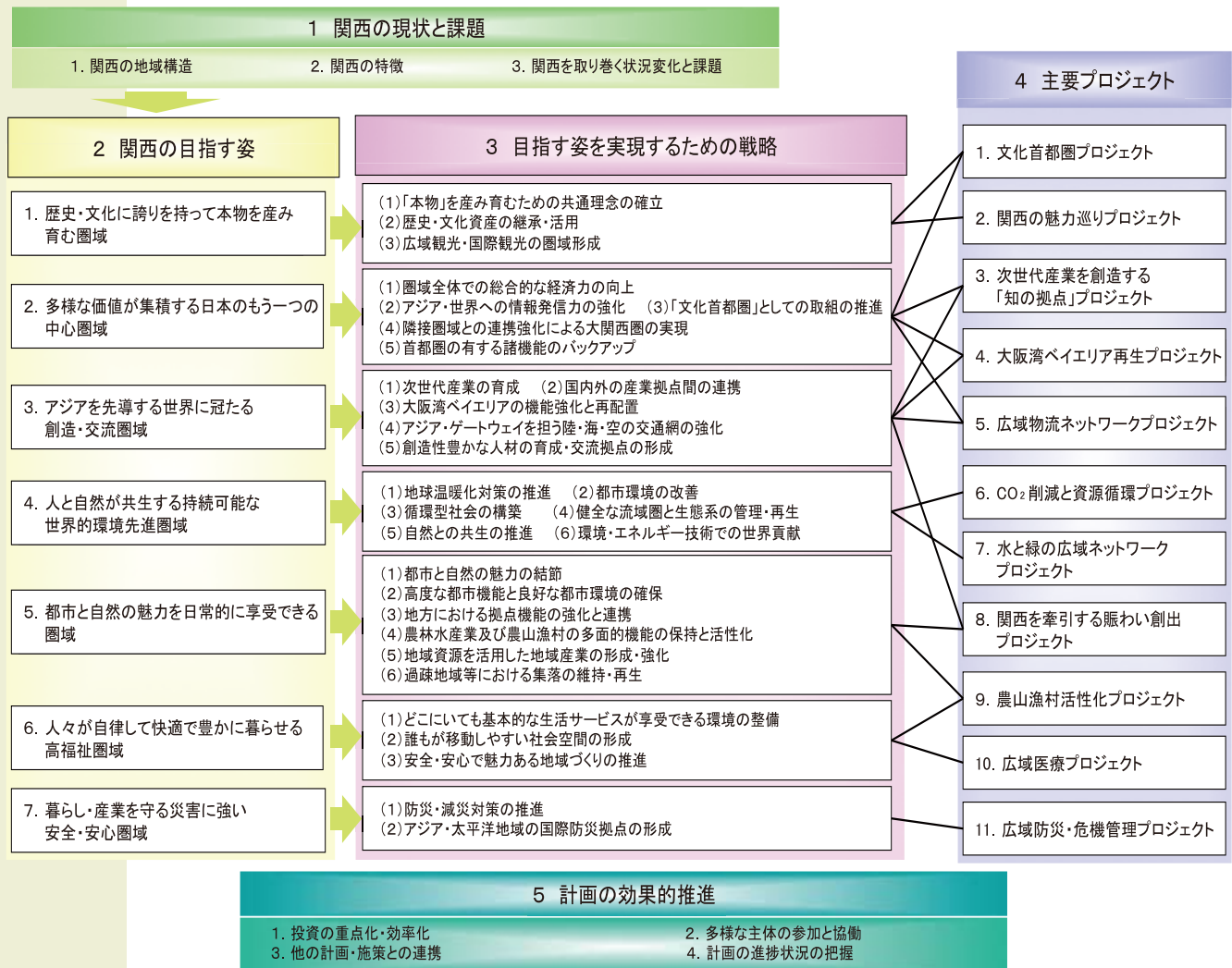
近畿圏広域地方計画には、関西が今後おおむね10年で目指す姿として、7つの圏域像が描かれている(図3)。例えば、多様で厚みのある文化の集積を生かして、わが国における「文化首都」としての役割を担う圏域や次世代産業を育成するこ

とにより、産業全体をけん引し、アジアを先導する圏域、環境関連の産業・研究機関の集積を生かし、世界に貢献する環境先進圏域など、近畿圏の持つ特徴や個性を最大限に生かした将来像が示されている。

さらに、これらの目指す姿を実現するための具体的なアクションとしてまとめられたのが、11の主要プロジェクトである。

具体的には、「大阪湾ベイエリア再生プロジェクト」として、大阪湾ベイエリアの機能強化、「広域物流ネットワークプロジェクト」として、大阪の環状道路におけるミッシングリンクの解消や関西国際空港・阪神港等を拠点とした陸海空の交通ネットワーク強化などが位置づけられている。また、「文化首都圏プロジェクト」には、ハードを中心とした社会資本整備だけでなく、歴史・文化の有形無形

〈図3 近畿圏広域地方計画の構成〉



出所：近畿圏広域地方計画推進室資料

の資産を生かした関西ブランドの活動などが盛り込まれている。

スピード感と時間軸を持って実践を

計画の実行にあたり大切なことは、スピード感と時間軸を持って実践していくことである。そのためにも、個々のプロジェクトの進捗管理や計画

の推進に向けた課題への対応等についての検討を行うことが重要である。これらに加え、国と地方の各関係機関が十分な連携をはかり、地域の住民・NPO・企業など、関西のすべての人が一体となって関西の将来を見据えながら計画の実現に取り組む姿勢が、本計画の着実な推進には不可欠である。

関西は自然、文化、産業の底が深い圏域、その良さの発掘と発信を

国土交通省近畿地方整備局企画部長 塚田 幸広 氏

今回の近畿圏広域地方計画は、従来の国土計画とは異なり、関西の経済界、自治体、関係機関の総意による地方からの提案に基づいて作り上げた点に非常に大きな意義があります。

この計画の特徴の一つは、「関西」という名称を用いるようにしたこと。副題も「知と文化を誇り力強く躍動する関西」としました。関西は歴史と文化の資産の豊富さではわが国で突出した地域であり、「関西」としての強みを日本とアジア、ひいては世界の財産として育て、発信していかなければならない、との思いを込めたものです。

計画作りに参加した知事の皆さんから、関西を東京と並ぶ日本の経済、文化、そして知のツインエンジン、リード役として位置づけるべきという方向性が出てきました。その実現のためにも、例えばインフラ面ではミッシングリンクの解消を進めつつ、文化都市圏の強みを磨いていくということが重要です。

計画策定の過程では、府県相互に関連するプロジェクトの調整に加え、幅広い分野の有識者、市町村の方々から多くの有用な意見をいただきました。昨年秋以降はリーマンショックに始まった金融危機に遭遇し、基本スタンスやベースシナリオを問い直した時期もありました。それらを経たことで、結果としては、具体的プロジェクトも多数織り込まれて高い評価を受ける内容となりました。

産業活動に関しては、おおむね10年間のタイムスパンでやらねばならないことを検討しました。現在残っているミッシングリンクを早期に解消し、港湾、ベイエリアと内陸をシームレスに結ぶ物流ネットワークを形成することで、圏域としての国際競争力を高めていくことをめざします。

物流ネットワークという点では、今般、関西の主

要港がスーパー中枢港湾として供用開始に至ったことは関西経済にとり大きな意味を持っています。グリーンベイとも呼ばれるこのエリアではほぼ同時期に多くの設備が稼働を始めます。特に成長著しい中国との交易拡大の波に乗っていければ、上昇気流に乗って一気に展開できるのではないのでしょうか。

計画では、域内で連携を強める施策にも留意しました。特に医療面では、関西広域機構による先行的な取り組みを生かしつつ、府県の意見を取り入れ、ドクターヘリや病院間の情報ネットワークなどいくつかの具体策を織り込むことができました。

集中豪雨や地震などの自然災害はいうまでもなく、最近では新型インフルエンザの流行とそれに伴い発生する風評被害など広域的に対処すべき課題が増えてきています。また、さまざまなリスクに備えてセーフティーネットを構築することは文化資産や産業インフラを災害から守る観点からも重要で、新たな事態への対応を含め万全の方策を取り込みました。

文化、観光面に関しては、域内を広く見渡し、長い目で関西の強みを発掘、発信し、交流を深めていくことも重要です。関経連にはこれらの取り組みの軸となっていただくことを期待しています。(談)

(取材／文 秘書広報部 坪内弘)



国際競争力強化に向けて スーパー中枢港湾・阪神港が稼働

近畿圏広域地方計画には、将来の関西のめざすべき姿を実現するためのさまざまなプロジェクトが盛り込まれている。

なかでも阪神港(大阪港と神戸港を一体にとらえた呼称)は、国際競争力の強化をめざし、京浜港、伊勢湾とともに2004年7月にスーパー中枢港湾として指定を受け、着実に整備が進められてきた。

本年8月1日には、大阪港の夢洲(ゆめしま)地区と咲洲(さきしま)地区を結ぶ夢咲(ゆめさき)トンネルが開通。さらに10月には大阪港、来春には神戸港の次世代高規格コンテナターミナルが供用開始予定である。

しかし、昨年の世界的な経済危機以降、日本の港湾をめぐる環境は厳しい状況が続いている。阪神港の現状と今後の展望を紹介する。

誇った。しかし、1995年、阪神・淡路大震災で被害を受けたことを契機に港勢が低迷。復興以後も貨物取扱量は、隆盛を取り戻せていない(図4)。

その間にシンガポールや香港、釜山をはじめとするアジア諸港は、国策として港湾の規模拡大とコスト低減をはかり、アジアのハブ港としての存在感を高めることに鎬を削ってきた。

アジア諸港が港勢を強める一方で、日本の港湾は、北米・欧州との基幹航路ネットワークから外れる恐れが出てきた。この状況が続けば、例えば輸出の場合、日本から他国の港に運んだ上で積み替え(トランシップ)を行い、世界各地へ貨物を運ばねばならなくなり、リードタイムやコストが増大し、国際競争力の低下を招くこととなる。

そこで、アジア諸港を凌ぐ港湾のコスト・サービスの実現をめざしてスーパー中枢港湾施策がスタートした。同施策は、一体的・効率的に運用できるコンテナターミナルや船舶の大型化に対応した大水深岸壁等のハード面の整備等により、コストは3割程度の低減、リードタイムも3~4日から1日程度に短縮するものである。

スーパー中枢港湾誕生の経緯

かつて神戸港は世界有数の貿易港として隆盛を

〈図4 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング〉

1980年			2008年速報値 (単位:万TEU)		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195	1(1)	シンガポール	2,992
2	ロッテルダム	190	2(2)	上海	2,798
3	香港	146	3(3)	香港	2,425
4	神戸	146	4(4)	深圳	2,141
5	高雄	98	5(5)	釜山	1,343
6	シンガポール	92	6(7)	ドバイ	1,183
7	サンファン	85	7(11)	寧波-舟山	1,123
8	ロングビーチ	83	8(12)	広州	1,100
9	ハンブルク	78	9(6)	ロッテルダム	1,080
10	オークランド	78	10(10)	青島	1,032
12	横浜	72	24(24)	東京	427
16	釜山	63	29(28)	横浜	349
18	東京	63	※(35)	名古屋	290
39	大阪	25	※(44)	神戸	247
46	名古屋	21	※(46)	大阪	231

()内は2007年の順位 ※の取扱量は2007年の数字

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982, 2009 March 2009 CONTAINERISATION INTERNATIONAL

阪神港の整備の進捗は

阪神港の整備は着実に進んでいる。大阪港では、夢洲地区と咲洲地区を直接結ぶ道路である夢咲トンネルが去る8月1日に開通。夢洲コンテナターミナルや臨海部物流拠点へのより円滑なアクセスが実現している。

さらに10月から、15~16mの水深を持ち、バース(岸壁)延長1,100mを誇る夢洲コンテナターミナルが供用を開始。一方、神戸港では2009年度中の供用をめざし、ポートアイランドⅡ期地区で水深16mのコンテナターミナルの整備が急ピッチで進められている(図5)。

コンテナターミナルの運営については、従来、コンテナの荷役作業を行う港運事業者が、個別に船社と契約していることが多く、おのおのが作業場所を確保

〈図5 阪神港における高規格コンテナターミナルの整備〉

ポートアイランド2期高規格コンテナターミナルPC18



北港南(夢洲)高規格コンテナターミナルC12



神戸港

阪神港の連携強化!

大阪港

出所：近畿地方整備局資料

して作業を行うなど、運営に非効率な面があった。

そこで、大阪港では港運事業者が共同出資したメガオペレーター「夢洲コンテナターミナル株式会社」(DICT)を2004年に設立。夢洲コンテナターミナルの供用開始後は、同社がコンテナターミナルを一体運営する予定である。神戸港でも同じく2004年に「神戸メガコンテナターミナル株式会社」が設立されている。DICT等のメガオペレーターの誕生は、繁忙度にあわせた業務運営等を可能にする。そうしてターミナル作業の効率化をはかるとともにコンテナ取扱規模を拡大し、港湾コストの削減をめざす。

また、2007年12月には阪神港のさらなる利便性向上のため、一開港化が実現している。一開港化は、阪神港の低迷に危機感を持った関経連をはじめとする関西の産学官により、2005年全国に先駆けて設立された国際物流戦略チームが関西経済活性化のための重要施策として取り組んできたものである。

それまでの阪神港は港則法および関税法上、大阪港・尼崎西宮芦屋港・神戸港の3港に分かれており、外航コンテナ船には各港に入港するたびにとん税、特別とん税等が課せられていたが、一開港化によって、その負担が軽減されたのである。

また、一開港化に先立ち、2007年4月から各港の港湾管理者が連携して阪神港に複数入港する外航コンテナ船の入港料を1/2とするインセンティブ制度も導入しており、一開港化とあわせた船舶コストの低減がはかられている。

阪神港の今後の課題は

阪神港の本格稼働は間近となっているが、昨年の世界的経済危機以降、貿易額は伸び悩んでおり、貨物量の維持・増大には港の機能強化が課題である。こうした現状に対する取り組みの一例として、神戸港では、全国に先立ち夜間早朝利用を昨年12月1日から開始しており(『経済人』2009年3月号参照)、一層の港湾サービスの向上、港湾の深夜早朝利用の推進をはかるために搬出入業務の平準化も進めている。

これらは、港湾の利用時間拡大という経済界のニーズに対応したものであるが、追加コストの負担等の問題もある。関経連では、今後も国際物流戦略チーム等と密接に連携し、荷主企業のニーズの把握や関係者の調整等、阪神港活性化に向けた取り組みを行っている。

(地域連携部 水谷忠晴・西村もゆる)



夢洲トンネル供用式典 (2009年8月)



PC18ターミナル工事現場 (2009年7月)