

アジアの物流ハブをめざす関西

2010年8月、阪神港が政府の選択と集中の方針に基づき、国の「国際コンテナ戦略港湾」に選定された。今後、京浜港と並び、わが国の2大ハブ港湾としてさらなる機能強化がはかられる。これに先立つ5月には、国土交通省の成長戦略として関西国際空港が首都圏空港と並ぶ国際拠点空港と位置づけられ、貨物ハブ機能の強化やLCC誘致等による再生が進められる。

アジアの物流ハブをめざし、陸海空の国際物流機能の強化に取り組んできた関西の最近の動きを紹介する。



国際物流機能強化に向けた転機

関西の産業競争力を支える陸海空の総合的な国際物流機能の強化をはかる観点から、関経連はここ数年、①関西国際空港(関空)の高コスト構造の是正と国際貨物ハブ機能の強化、②スーパー中枢港湾・阪神港の育成とフル活用、③国際空港や港湾を結ぶ高速道路のミッシングリンク(途切れ)の解消、を重点事業として取り組んできた。

昨年の政権交代以降、空港や港湾、高速道路などの社会資本整備については、「コンクリートから人へ」をキャッチフレーズに、国の基本的な戦略の見直しが進められている。昨年10月には国土

交通省に成長戦略会議が設置され、航空分野や海洋分野を含む5分野の基本方針が本年5月に公表された。高速道路についても、無料化および道路特定財源に係る暫定税率の廃止や本税率分の一般財源化の方針が打ち出される一方で、高速道路のあり方そのものについても年度内をめどに検討が進められている。

いずれも政策としての具体性がまだまだ見えてこないが、関空や阪神港が首都圏の空港や港湾と並ぶ物流拠点として位置づけられるなど、陸海空の国際物流機能の強化に向けて、何かが動き始めていることは十分に感じられる。「関西の物流機能は転機を迎えている」との期待も大きい。

アジア・ハブに向けて動き出す関空

関空については、国土交通省の成長戦略において「抜本的にバランスシートを改善し、事業運営の徹底的な効率化を実現することで、貨物ハブ化、格安航空会社(LCC)の拠点化に向けた前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を可能ならしめ、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する」という方針が優先事項として決定した。

そもそも関空は、①大型機の長距離運航が可能な4,000m級の滑走路を複数持ち、②深夜早朝発着が可能な完全24時間空港であり、③ターミナル施設の拡張余地も十分に保有する。この3要素は国際ハブ空港として不可欠な基本性能とされ、東アジア圏でもすべてを満たす空港は数少ない。関空は広州・シンガポール・仁川と並びアジアの貨物ハブとしてのポテンシャルを十分に持つ空港なのである。

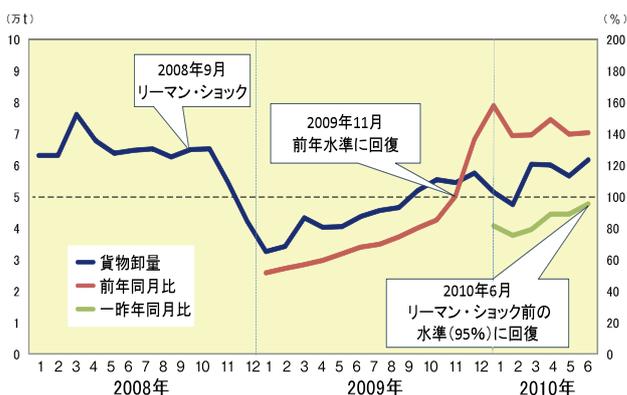
今後、国土交通省の戦略に基づき、関空会社の過大債務の解消による高コスト構造の是正や貨物ハブ機能の強化が進められれば、関空はその潜在力をフルに発揮し、「アジア・ハブ」として本格的に動き出すことができるであろう。

地域一体となった航空需要喚起

関空の取り扱う航空貨物量は、世界経済の低迷を受けて長らく減少していたが、現在はアジア経済の活況を背景に回復基調にあり、2008年のリーマン・ショック以前の水準に戻りつつある(図1)。貨物便の就航数もアジアを中心にこの1年間で週35便程度増加した。

こうした流れを加速させ、関空の貨物ハブ化を

〈図1 関西国際空港の月別貨物積卸量の推移〉



実現するためには、地域として後背地の産業活性化に取り組むことが貨物需要増に直結する最善の策といえるが、加えて、航空貨物の特徴を最大限に生かした物流パッケージを提供することでリードタイムの短縮などに取り組み、航空物流の効率化をはかることも重要である。

そこで関西では、2006年以降、産学官の関係者が一体となった国際物流戦略チーム(本部長：下妻関経連会長)のもとで、関空を活用した国際物流効率化の実証実験やモデル事業に取り組んできた。2008年度には「関空深夜貨物便を活用した農水産物物流ネットワークの確立に向けたモデル事業」と「Sea & Air 輸送実証実験」を実施した。

昨年11月には、これまでの取り組み成果をふまえ、民間のアイデアを生かした新たなビジネスモデルへの展開をめざし「関空物流ニュービジネスモデル促進事業」を公募事業として新設。本年1月に共同配送やクールチェーン輸送などの分野で7社8事業を2009年度事業として認定した。

〈図2 関空医薬品専用定温庫 愛称・ロゴ〉



愛称：KIX-Medica(キックスメディカ)

関西国際空港の『医薬品専用の倉庫』という意味で、医薬品の『Medicine』と貨物の『Cargo』、保管庫の『Cabinet』をあわせた造語。

本年9月、関空の貨物エリア内にオープンした、わが国初の医薬品専用の定温庫も、この認定事業の一つである。本事業は、関空内の貨物上屋を定温倉庫化し、医薬品専用の共同上屋とする事で関西に立地する医薬品メーカーの利用を促進、今後成長が見込めるライフサイエンス分野でのクールチェーン輸送の拡大をめざしている。国際物流戦略チームでは、事前調査費用の助成とともに、キャンペーン用の愛称やロゴの作成(図2)、物流ビジネスセミナーの開催支援などを行っている。

2010年度事業の公募も9月から開始しており、今後も関西が強みを持つ産業分野での需要喚起に向けた取り組みを展開していく。

国際コンテナ戦略港湾・阪神港の戦略

国の競争力を左右する港湾

経済のグローバル化と海上輸送貨物量の増加に対応した大量一括輸送の進展により、コンテナ輸送船舶の大型化が世界的に進んでいる。また、東アジア諸国の急激な経済発展による貨物取扱量の急増を受け、わが国と近隣諸国との港湾の国際競争は激化の一途をたどっている。

釜山港などの近隣諸国の港湾は、国策による整備と積極的な後背地への企業誘致、低コストを背景に周辺諸国からの集荷力を増強し、欧米向け基幹航路を拡大した。それに対し、主にコスト面での対応が遅れたわが国の主要港湾は集荷力が相対的に低下、基幹航路は年々減少傾向にある。

今後、わが国の欧米向け貨物が近隣諸国港湾へ流出することがさらに進み、基幹航路船が日本に寄港しなくなれば、日本の国際物流コストは東アジア諸国に比較して高まり、国内製造業の製品・半製品の輸出において不利な状況となる。

また、近隣諸国の港湾に基幹航路を依存すると諸国の料金政策次第でわが国産業が大きな影響を被ることになる。港湾の国際競争力低下は、わが国産業の海外流出を加速させ、国そのものの国際競争力の衰退をも招きかねない。

阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定

そこで、国土交通省は、昨年12月、わが国のコンテナ港湾について、さらなる選択と集中により国際競争力を強化するため、「国際コンテナ戦略港湾」を選定する方針を打ち出した。これは、現行のスーパー中枢港湾をさらに絞り込み、コンテナ輸送船舶の大型化に対応できる港湾の整備をハード・ソフトの両面から行うものである。

本年2月には、国土交通省成長戦略会議の下に国際コンテナ戦略港湾検討委員会(座長：黒田勝彦・神戸市立工業高等専門学校長)が設置され、港湾の募集が開始された。これに対し、阪神港(神戸港、大阪港)のほか、京浜港(東京港、川崎港、横浜港)、伊勢湾(名古屋港、四日市港)、北部九州港湾(博多港、北九州港)が計画書を提出した。

阪神港の応募に先駆け、大阪湾諸港の港湾管理者(神戸市、大阪市、兵庫県、大阪府)と、経済団体(大商、神商、関経連)が阪神港国際コンテナ戦略港湾促進協議会を設立。阪神港を国際コンテナ戦略港湾に選定し、国策により支援すべきとの要望書を5月12日に国に提出、選定に向けての支援活動を行った。

国際コンテナ戦略港湾検討委員会では、応募者による計画書のプレゼンテーションを数回実施し、提案



神戸港、大阪港の両埠頭公社の民営化に関西財界の協力を

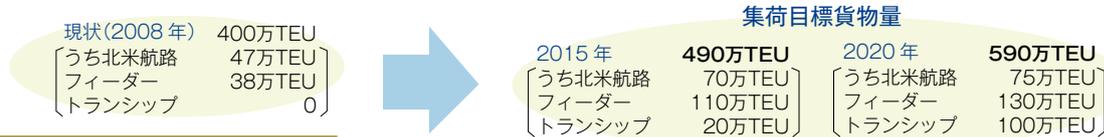
国際コンテナ戦略港湾検討委員会座長
神戸市立工業高等専門学校長 黒田 勝彦 氏

今回のコンテナ戦略港湾政策の大きな狙いは、スーパー中枢港湾政策よりもさらに一歩踏み込んで、①釜山フィーダーにかかっている日本の直貨物を日本の戦略港湾に再集約し、貨物の地方分散に起因する戦略港湾からの基幹航路踏港を防ぐこと、②港湾運営主体の民営化による自由な経営戦略の展開とサービス向上をはかり戦略港湾の国際競争力を高めることです。阪神港の目論見・計画書が大きな評価を得たのは、集荷戦略が具体的でしっかりしていたこと、両埠頭公社の民営化・統合化のロードマップが具体的で、プロフィットセンターとしてのコンテナターミナル運営をめざすところであったと思います。関西の財界からも民営化会社への出資をお願いしたいと思います。

〈図3 阪神港のめざすべき姿と戦略〉

戦略港湾 阪神港のめざすべき姿

- ①西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして、機能拡大(基幹航路の維持・拡大)
- ②釜山港等東アジア主要港湾と対峙できる港湾サービスを確保し、国内ハブ機能再構築
- ③基幹航路の拡大に向けた取扱貨物量を確保、東アジアの国際ハブポートとして機能



主な戦略

- ①民の視点から阪神港のコンテナターミナル全体を一元的に経営する**港湾経営主体**の確立
- ②**集荷**機能の強化(阪神港でのみ可能な定期内航フィーダー網の再構築)
- ③産業の立地促進による**創荷**

出所：阪神港 国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書(概要版)より作成

内容の評価結果を答申した。これを受け、8月6日、国土交通大臣は阪神港と京浜港を国際コンテナ戦略港湾に選定することを正式発表した。

計画書に見る阪神港の戦略

阪神港の国際コンテナ戦略港湾への応募にあたり、港湾管理者と神戸・大阪の両埠頭公社が連名で国に提出した計画書。そこに記された阪神港を戦略港湾とすべき理由と今後の戦略を紹介する。

地勢的、経済的観点から東日本(人口6,700万人 GDP285兆円)と西日本(人口6,000万人 GDP234兆円)の状況を見ると、日本には東西2カ所に戦略港湾が必要である。その点、多くの外洋コンテナ船の基幹航路と西日本の諸港をつなぐ内航フィーダー(基幹航路のあるハブ港への輸送を行う支線)・ネットワークが充実している阪神港には優位性があり、日本港湾全体が近隣諸国港湾のフィーダー化することを防ぐ「第一防波堤」の機能を果たせるとしている。

そのための戦略として、①コンテナターミナルコストの低減、②モーダルシフト(低炭素輸送化)への補助制度の拡充、③インランドデポ(内陸物流拠点)整備による日本海、北陸地方からの集荷強化、④内航・鉄道・トラックによる阪神港へのフィーダー機能強化への支援、⑤ターミナルオペレーションの24時間化、が掲げられている。とりわけ、釜山港へ流れる国際貨物を国内基幹港へ奪い返すためには、国内の内航フィーダー航路の競争力強化が必須であり、①内航フィーダー

船への支援(船舶大型化への補助制度、外国船にのみ適用される免税油の利用規制緩和など)、②西日本各地方港が釜山港等への外航フィーダー船に対して行う助成制度と同程度の支援措置等の国策によるインセンティブといった対策が不可欠だと提案している。

コンテナターミナルの管理にあたっては、民の視点に立った港湾経営主体の確立が必要なため、神戸港・大阪港両埠頭公社を2011年に株式会社化、2015年に経営統合する。その上で、民間人の起用、負債圧縮・遊休資産処分はもちろん、民間資本の積極的な導入を行い、経営体質の強化をはかる。さらに、コンテナ埠頭とそれに隣接する内航フィーダーバース(停泊場所)を合わせて管理することで、内外貿バースの一体運用を促進し、ポートセールス機能を集約することも検討されている。

国際コンテナ戦略港湾検討委員会は、こうした民の視点による戦略的な港湾経営や広域からの集荷策の具体性を高く評価。阪神港の計画書は1,000点満点中769点と京浜港の729点を上回る最高点を獲得した。

阪神港は、長らく東アジアのハブ港の地位を築いてきたが、阪神淡路大震災の被災以降、西日本の国際貨物の集荷力が低下、周辺諸国港湾へ貨物が流出してしまっただけでなく、こうした状況を打開し、阪神港が東アジアの主要港湾として返り咲くためにも、関西一体となった取り組みが必要である。今後、「国際戦略総合特区」への提案も視野に、阪神港にかかわる総合物流企業、創貨企業、先端産業の立地の推進を含めた総合戦略化の検討が進められる予定である。

ゲートウェイ関西を支える高速道路網 ～今年是新名神高速道路に注目！～

阪神港の国際コンテナ戦略港湾指定、関空の国際拠点空港としての強化方針を受け、関西は、わが国の物流戦略拠点として西日本のゲートウェイの役割を託された。今後は、これらの機能をフルに活用して、わが国の国際競争力の向上がはかれることとなるが、そのためには、周辺インフラの強化が欠かせない。特にゲートウェイを中心とした国内の集荷・配送の機動性確保の観点から、高速道路ネットワークの整備は必須である。

3月20日 第二京阪道路 全線開通！

今春、関西では空港や港湾での快挙に先駆けて高速道路ネットワークの整備が進展した。3月20日の第二京阪道路(京都・巨椋池^{おぐらいけ}インターチェンジ(IC)～大阪・近畿自動車道門真ジャンクション(JCT))の全線開通である。これまで大阪方面は枚方東ICで途切れていたが、今回、門真JCTまでつながったことで、京都～大阪間の時間距離が一気に短縮した。

例えば、関空～枚方間は従来の90分(近畿自動車道まで一般国道)から60分(近畿自動車道まで第二京阪道路)へと30分の時間短縮を実現。京都市内から関空へも、名神高速道路経由に比べて10分程度短縮されるとともに渋滞がないことで定時性の確保が実現した。第二京阪道路の起終点の先にあるのは、関西の得意分野であり今後も成長が期待される環境・エレクトロニクス関連産業の集積地、京都・滋賀地域や大阪湾ベイエリア。この2つの地域を結ぶ成長産業ハイウェイとして、また、新たな日本の大動脈となる新名神高速道路と国際物流拠点である阪神港・関空を結ぶ基幹道路として、第二京阪道路はゲートウェイ関西への貢献が期待されている。

しかし、現実には課題も多い。京都・滋賀方面、大阪湾ベイエリア方面のどちらへ向かうにも、第二京阪道路から先の直通ルートは整備されておらず、名神高速道路や阪神高速道路等の渋滞区間を経由しなければならないのはその一例である。

関西の高速道路の課題—ミッシングリンク

このようなミッシングリンクがあるとエリア全体としての機動性は発揮できない。高速道路は、機能面から都市高速道路と国土幹線軸に分けられるが、残念ながら関西ではその両方にミッシングリンクが存在する。関経連では、そのうち特に重要な**5路線・120km**(図4)を示し、整備推進を提唱している。いずれも阪神港や関空との関わりが深い路線である。

■都市高速道路では4路線・85kmの整備を

関西の都市高速道路は、京阪神に点在する産業拠点と阪神港や関空等のゲートウェイ機能の連携を担っている。そのうち神戸以西の産業地帯と阪神港や関空を直結する「大阪湾岸道路(西伸部)」と「播磨臨海地域道路」、伊丹空港～関空間の移動の定時性を確保する「名神湾岸連絡線」、大阪都市再生環状道路を形成し、大阪市内の交通渋滞緩和のカギを握る「淀川左岸線(延伸部)」と、特に重要な路線がミッシングリンクとなっている。とりわけ「淀川左岸線(延伸部)」は、第二京阪道路から大阪湾ベイエリアへの直通ルートとしても待望されており、第二京阪道路の全線開通を受けて大阪市内への交通の流入増が見込まれるなか、早急な整備が求められている。

しかし、これらの都市高速道路は現行の法制度上はあくまでも地方道。整備費用は主に地元自治体に依存しているため、財源確保のめどが得られていない。今後は、国も巻き込み、国家戦略的な見地から新たな整備手法を検討する必要がある。

■国土幹線軸にもミッシングリンクが

関西と日本全域とを結び、地域間連携を支える国土幹線軸の整備も重要である。

西日本では、東西物流の根幹を担う名神高速道路や中国自動車道が慢性的な交通渋滞による機能障害を抱えており、その対策として、**新名神高速道路**(四日市～神戸)の建設が進められている。

新名神高速道路は、全国の高速度自動車道の料金収入計画と45年間の債務償還計画の中ですでに建設

〈図4 関西高速道路の主要なミッシングリンク(5路線・120km)〉



費が確保されており、都市高速道路に比べると条件的には恵まれている。しかしながら、第二京阪道路との接続箇所でもある「大津～城陽」「八幡～高槻」の2区間・35kmについては、2003年に道路関係4公団の民営化を検討する当時の政府・与党合意において「当面着工しない区間」と指定された経緯があり、以来、当該区間のみが着工判断を見送られ、国土幹線軸のミッシングリンクとなっている。

昨年4月の第4回国土開発幹線自動車道建設会議(国幹会議)では「第二京阪道路全線開通後に周辺道路の交通状況をふまえて着工の必要性を判断する」とされており、今年まさに事業存続の正念場である。

そもそも、「当面着工しない区間」とされた根拠は、当時一般国道のバイパスとして建設が進められていた京滋バイパスや第二京阪道路等が名神高速道路を代替しようとの期待によるものであった。だが、現実には次の2点によりそうっていない。

①名神高速道路の需要の多くが東名高速道路や北陸・中国・南紀方面への各自動車道をまたぐ長距離高速輸送であり、一般道路の代替路線として設計され曲線や起伏が多く、走行性に劣る京滋バイ

パスになじまず転換が進まなかった。

②2008年の新名神高速道路(亀山～大津)の部分開通や第二京阪道路の全線開通の結果、新たな交通流入が生じ、名神(瀬田東～大山崎)や京滋バイパス(瀬田東～久御山)等で大規模な渋滞悪化を招いた。

西日本の声として

新名神高速道路の早期全線開通を要望

東西南北の交通が集結し、西日本経済の心臓部ともいえる関西の高速道路網がこれで良いのか。2012年度に京都縦貫自動車道、2018年度には新名神高速道路(高槻～神戸)が開通予定であり、新たな交通流入の増加が見込まれているなか、一刻も早い未着工区間の着工を求める声が西日本全域に広がっている。

そこで、北陸・中部・関西・四国・九州・中国の6経済連合会で構成する西日本経済協議会では、西日本の共通見解として未着工区間を含む新名神高速道路の早期全線開通を求める連名要望書を取りまとめ、本年秋に国へ提出する予定である。

(地域連携部 平岡潤二・大西利幸・藤田啓介)