

産業いきいき近畿

地域活性化・観光振興 国際競争力の強化

産業活力の低下や雇用力の減退などに伴い、著しい経済活力の低下に見舞われた近畿。その経済を回復するためには、国際競争力の育成を進めるなど、生き生きとした産業に支えられた地域としての近畿づくりを進めることが重要です。

アジア諸港に比べ相対的地位が低下している我が国の港湾

アジア諸国では経済成長による貨物の増加に伴い、大型コンテナ船(8,000TEU級)に対応できる水深深の岸壁を有したコンテナターミナルが整備され、ヨーロッパや北アメリカとつながる基幹航路の一角に食い込んでコンテナ貨物を呼び入れ、国際物流の拠点として成長しています。

一方、わが国では大型化が進むコンテナ船が着岸できる岸壁の整備がアジア諸港より遅れており、日本の港湾を使わずに釜山港や高雄港など海外の港湾でトランシップされる貨物が増加しています。こうしたアジア域内で港湾間競争が厳しさを増す中、日本の港湾はアジア諸港に比べ相対的にその地位が低下しています。

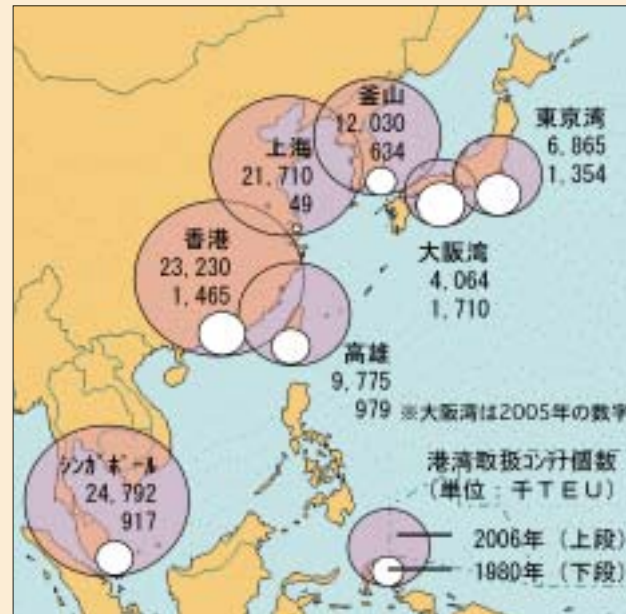
基幹コンテナ航路の我が国への寄港率が減少
海外の港湾でトランシップされる貨物が増加

↓
輸送時間の増大・積み替えリスクの増大

↓
産業競争力の低下・国民の生活水準の低下

トランシップ：外国貿易貨物を最終目的地まで輸送する際、経由地で他の船舶に積み替えること。

● 東・東南アジアでの港湾別コンテナ取扱量 (1980年と2006年)



出典：財務省関税局
資料：国土交通省港湾局

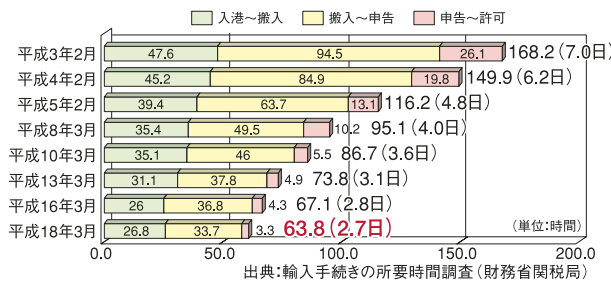
コストとサービスの国際比較: 輸入貨物の入港から引き取りまでの期間

諸外国の状況

- 米国 : 1~2日程度
- 英国・オランダ : 2~3日
- ドイツ : 2日
- シンガポール : 24時間以内
- 韓国 : 2日以内

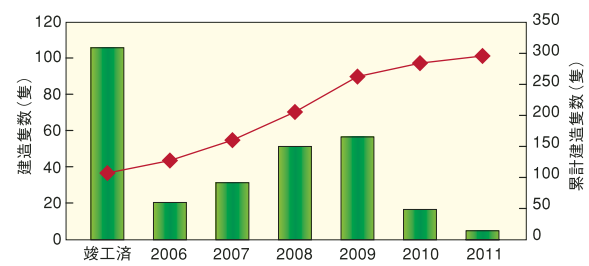
(社)日本物流団体連合会調査、ITと国際物流に関する懇談会資料より

日本の状況

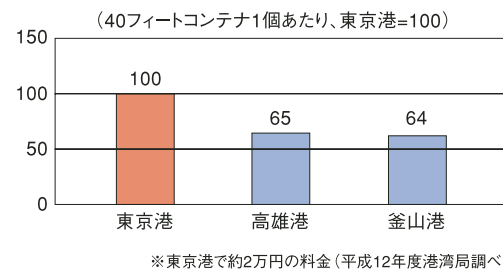


8,000*1 TEU超積のコンテナ船の建設計画 (竣工計画)

2011年には世界で約295隻の大型船が竣工される予定



コンテナ取扱総料金の国際比較



つながらないネットワークが物流を阻む

中部圏では、環状道路の全線を計画決定し、おおむね10年後に環状道路ネットワークが形成されます。一方、近畿においては現在もなお調査中の区間が存在し、10年後においても断片的な供用にとどまります。このため輸送にあたっては都心部を通過しなければならず、大阪市域では渋滞が慢性化。その影響による経済損失額は年間2700億円におよび、近畿の物流コストを押し上げています。

● 国際物流基幹ネットワークの概要 (近畿地方整備局管内)

道路種別	ネットワーク延長 (km)	国際標準コンテナ車通行支障区間	
		箇所数	延長 (km)
高速自動車国道・都市高速道路	約1,220	—	—
一般国道	約3,120	4	約71
地方道	約220	1	約4
合計	約4,560	5	約75

● 完全に繋がっていない近畿のネットワーク



京都、奈良、和歌山の世界文化遺産



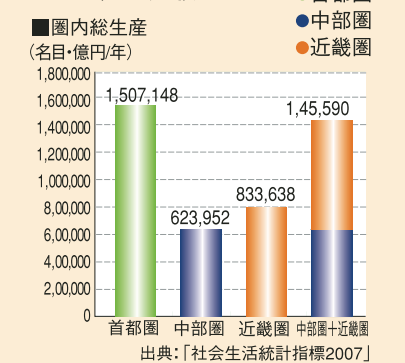
活かしきれない地域の魅力 近畿の観光資源の有効活用

近畿各地には歴史文化的、自然的、人文的な観光資源が豊富にあります。近畿圏の周遊観光を促進する広域の交通ネットワーク整備とともに、各地域の個性・魅力を高め、ブランド構築につながる整備によるまちづくりの推進が望まれます。

伸び悩む産業集積地 近畿の産業・経済の活性化促進

近畿地方はカナダに匹敵する経済集積を擁する一方で、全国水準を上回る高い失業率に象徴される著しい経済活力の低下に見舞われています。このため、地域連携による経済活力の回復を推進し、地方都市を含めた都市の産業集積を促進する必要があります。

● 総生産の比較



関西文化学術研究都市の活動を支える交通網が必要

古くから製薬企業など医療産業の中心地であり、世界的に評価の高い基礎研究機関が集積する関西。その強みを活かし、21世紀の文化・学術・研究の国際拠点として関西文化学術研究都市の整備が進められています。その円滑な活動に向けては、関西圏の他の学術研究都市群や世界各国とリアルタイムに交流可能な国土軸や空港などへアクセスする交通網の整備が必要です。



けいはんなプラザ / 関西文化学術研究都市



資料：国土交通省 近畿地方整備局