重点施策

産業いきいき近畿

産業の活動基盤となる情報・人材・物流などのネットワークの充実を図るとともに、ライフサイエンスなど近畿が強みを持つ産業の育成を高める社会基盤の整備を推進します。

世界トップクラスの湾港をめざして

1 国際物流戦略チームを核に大阪湾諸港を包括的に連携

国際物流戦略チームとは、関西経済連合会や国際物流施策推進本部における提案を受け、全国に先駆けて関西に設置された機関。スーパー中枢港湾「阪神港」や関西国際空港等の活用等を図りつつ、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指し、産学官が一体で各種方策に取り組むものです。平成19年3月に取りまとめた提言を具現化していくべく、関西全体が一丸となって取り組みます。

平成17年6月に発足。
第3回の本部会合で取り組みの方向を示す「提言2007」が発表されました。

平成19年度の事業計画

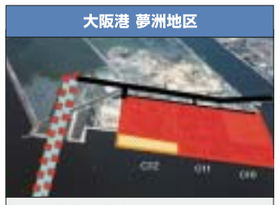
スーパー中枢港湾「阪神港」の重点整備や大阪湾諸港の一開港化を平成19年内に実施するとともに、関西の国際競争力強化に向けて取りまとめた各種短期対応施策の具現化に向け取り組みます。

阪神港スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

国際物流戦略チームの取り組みの一環として、スーパー中枢港湾「阪神港」（大阪港・神戸港）では、アジアの主要港を凌ぐ世界トップクラスのコスト・スピード・サービス水準を実現するため、港湾機能の充実を図ります。積載能力8,000TEUを超える最大級のコンテナ船に対応した大水深岸壁（−16m）を備えた次世代高規格コンテナターミナルの整備を推進中。大阪港・神戸港の連携強化に向けた取り組みを進めています。

次世代高規格コンテナターミナル

阪神港の連携強化



次世代高規格コンテナターミナル

世界トップクラスのコスト・スピード・サービス水準の実現

港湾コスト：現状より約3割低減を目指す
リードタイム：現状約3日を1日程度まで短縮
（シンガポール港と同レベル）

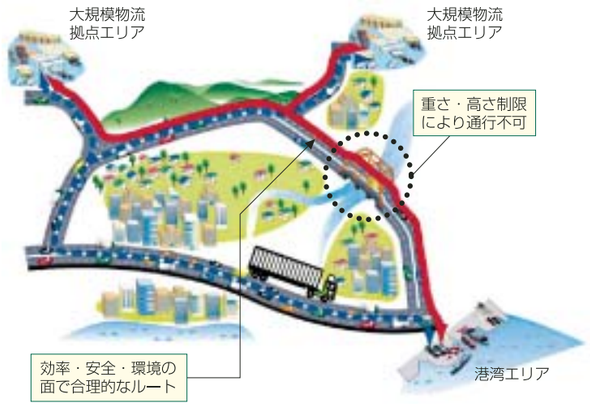
平成19年度の事業計画

神戸港と大阪港で大水深岸壁の本体工事を進めます。

主要港湾と大規模物流拠点を結ぶ

2 国際物流基幹ネットワークの形成

物流上重要なルートにおいて橋梁の強度不足等の物理的な支障を解消し、国際標準コンテナ車（最大高さ4.1m、フル積載時重さ44t）が港湾等と拠点を積み替えなく走行できる道路ネットワークの構築を推進しています。特に、大阪港・神戸港（スーパー中枢港湾）にかかる国際コンテナ通行支障区間については5年以内の解消を目指しています。

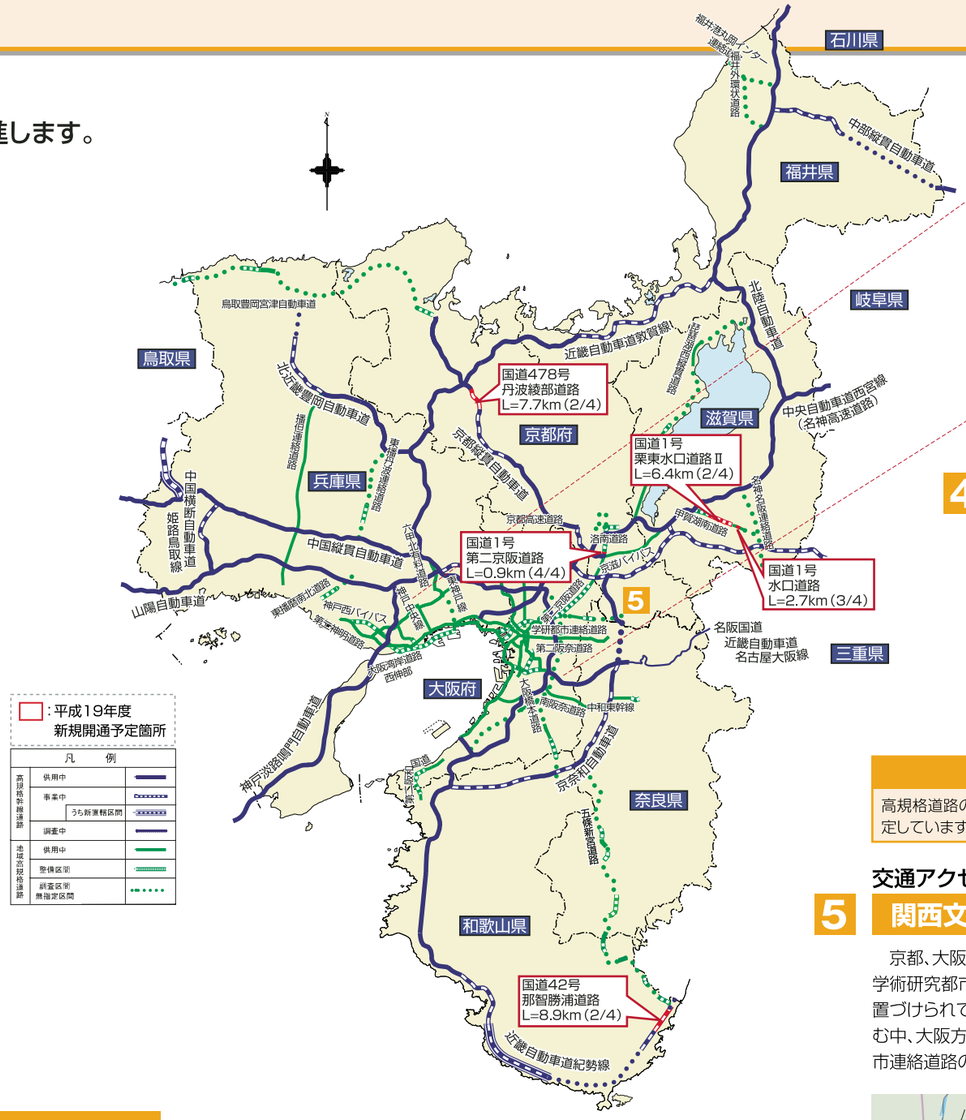


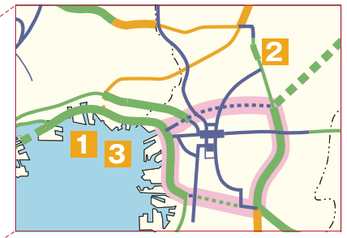
国際標準コンテナ車通行支障区間

大阪中央環状線 鳥飼大橋（橋梁改修）

平成19年度の事業計画

府道・大阪中央環状線の淀川に架かる鳥飼大橋について、架替工事を引き続き推進します。





物流の効率化を図る道路整備

4 地域活性化を支援する広域連携ネットワークの形成

産業・観光等における地域ブロックの自律的な発展や地域間の交流連携を促進するとともに、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減、物流の効率化等を図るため、中部縦貫自動車道、京都縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道、京奈和自動車道など、国土構造の骨格となる広域連携ネットワークを形成する路線を、重点的かつ効率的に整備します。

平成19年度の事業計画

高規格道路のうち京都縦貫自動車道、近畿自動車道の一部区間等において開通を予定しています。

海上物流ネットワークと陸路を連携

3 臨海部アクセス強化による国際物流の効率化

大阪港夢洲トンネル

大阪港では、海上物流ネットワークと陸路交通網との有機的な連携により効率的な物流体系を形成し、港湾内および港湾から背後地域への円滑な物流の確保や交通渋滞の解消を図ることを目的に、夢洲～咲洲を結ぶ臨港道路（夢洲トンネル）の整備を促進。整備により輸送距離が短縮され、物流コストが削減が可能となります。また、埠頭間の連絡道路が確保され、一般道路への負荷が緩和されます。

夢洲トンネル

平成19年度の事業計画

海底トンネル部および夢洲側アプローチ部等の整備を進める予定です。

交通アクセスを向上

5 関西文化学術研究都市の支援

京都、大阪、奈良の三府県にまたがり建設・整備が進められている「関西文化学術研究都市」は、東の「筑波研究学園都市」とともに国家プロジェクトにも位置づけられています。国立国会図書館関西館などが建設され、まちづくりが進む中、大阪方面からの交通アクセスを向上するため、地域高規格道路・学研都市連絡道路の整備を推進しています。

清滝生駒道路位置図

平成19年度の事業計画

大阪府域では、用地買収・工事、奈良県域・京都府域では用地買収・調査・設計を引き続き進めていきます。