

総合交通部会の各WGで扱っていないテーマ（物流、観光、水上交通）について

<物流のあり方>

1. 物流の現状を踏まえた今後の基本的な方向性

- ・ 府県間貨物輸送量において兵庫県・大阪府間は、全国で最も輸送量が多く、そのほとんどをトラック輸送に依存しており、これに起因する国道43号等地域環境問題が発生している。都市内トラック輸送の効率化、自動車交通流対策や鉄道・海運へのモーダルシフトを図るべき。
- ・ 外貿、内貿ともに減少傾向にある大阪港及び神戸港について、国際競争力の強化を図り、サービス水準を向上する観点から一体的運用等を講じるべき。
- ・ フェリーターミナル機能等を活用し、モーダルシフトの受け皿としての体制整備を図るべき。
- ・ リサイクルポート等を活用した環境負荷低減型静脈物流システムを構築し、持続可能な循環型社会、ゴミゼロ型都市づくりを目指すべき。

2. 具体的施策の方向性

(1) 高度かつ全体効率的な物流システムの構築

①情報化による物流の高度化

- ・ 港湾貨物の電子タグ利用等によるコンテナターミナル運営の効率化、省力化等、貨物情報管理等により、安全かつ円滑な物流を目指すべき。
- ・ 中小物流事業者が機動性、柔軟性を発揮しつつ事業の活性化や高度化を目指すため、情報システムを積極的に導入し、物流アウトソーシングの受託の拡大や輸送の共同化、3PL（サードパーティ・ロジスティクス）を図るべき。

②トラック輸送の共同化の推進

- ・ 国道43号等幹線道路におけるトラック輸送では、トラック運送事業者間、異なる荷主間での共同輸送を組むことにより、積載率を向上させるとともに走行台数を減少させ、輸送の効率化を図るべき。また、沿道環境の改善を図るため、利用者の意見を踏まえ、関係機関との連携を図りつつ、ロードプライシングの導入により迂回の促進を図るべき。
- ・ 都市内におけるトラック輸送では、自家用車両から積載効率が高い営業車による輸送へ転換することにより、都市内の集配車両の走行台数を減少させ輸送効率の向上と交通環境の改善を図るべき。

③物流関連施設の効率的な運用

- ・ 大規模な経済集積地を背後に有する大阪・神戸両港が共同してスーパー中核港湾としての機能を最大限に発揮していくため、24時間フルオープン化及びメガオペレーターの養成を図るべき。
- ・ 国内ターミナルと国際ターミナルとを隣接させ、シャーププール等駐車場設備を整え、フェリーやRORO船等を活用した国際海上ネットワークの構築を図るべき。
- ・ 鉄道貨物輸送では、山陽本線の輸送力増強事業や米原貨物ターミナル駅等着発線荷役方式貨物駅の整備により、利便性向上を促進すべき。

- ・都市内渋滞の緩和等のために関係者間の合意形成を図りながら、荷捌き施設の整備を推進すべき。

(2) 環境負荷の小さい物流システムの構築

① モーダルシフトの推進

- ・トラック中心の国内物流において、エネルギー効率の高い大量輸送機関である鉄道や海運の有効活用を促進し、幹線輸送における環境負荷低減を目指すべき。

② 静脈物流システムの構築

- ・臨海部などにおいて、廃棄物の広域的なリサイクル拠点の整備と新産業の立地展開を模索する動きがあることを踏まえ、神戸港、姫路港のリサイクルポート等を活用した環境負荷低減型静脈物流システムを構築し、持続可能な循環型社会、ゴミゼロ型都市づくりを目指すべき。
- ・事業展開のための制度や枠組みづくり、拠点施設やインフラの整備、情報システムの構築等を図りながら、具体化すべき。

<観光のあり方>

1. 観光の現状を踏まえた今後の基本的な方向性

- ・近畿圏には、歴史的文化遺産、都市型観光資源等の魅力的な観光資源が集積しているが、従来は個々の観光地ごとの知名度に依存しており、近畿特有の観光資源の魅力を十分に発揮できないのが現状。官民連携のもと、地域資源を最大限活用した観光の魅力創出や、ビジット・ジャパン・キャンペーン等を通じた国内外への効果的なPR等を図るべき。
- ・ビジット・ジャパン・キャンペーン等の効果による観光入込客の抜本的増加を効果的に交通需要の増加につなげ、地域経済の活性化に寄与するよう取り組むべき。
- ・観光地の中には、鉄道駅からの2次交通アクセスや観光拠点を巡るバス交通等の公共交通の利便性が低いケースがあるとともに、シーズンにおいて激しい交通渋滞が発生する観光地が多く存在する。観光地へのアクセス及び回遊性の向上、観光地における交通渋滞解消や環境保全等のため公共交通を有効活用する必要がある。

2. 具体的施策の方向性

(1) 旅行者の誘致方策

- ・「関西国際観光推進センター」(平成15年12月設立)が近畿圏全体の外客誘致活動の中核となり、官民連携のもと、海外での広告活動、PRツール作成、メディア、エージェント招請、ミッション派遣等、各市場の特性に応じたより一層効果的なビジット・ジャパン・キャンペーンの実施を図るべき。
- ・さらに、訪日外国人が安心して旅行できるよう、ホスピタリティ向上、通訳案内業務の充実やボランティアガイドの組織化、分かりやすい観光マップ、多言語案内標識、観光案内所等の情報提供、便利な交通機関、観光施設等の共通チケットの充実等の環境整備を図るべき。

(2) 観光魅力の向上方策

- ・ 観光振興に係る人材を育成し、そのノウハウの活用による地域の観光まちづくりの診断、助言、指導を行う体制の整備、アドバイザーの派遣による観光まちづくりプログラムの策定、NPO等が行う先進的な観光交流空間づくりへのハード・ソフト支援強化等、近畿圏特有の観光資源発揮のための観光地づくりをより一層積極的に図るべき。

(3) 観光地における交通の活用

- ・ 鉄道駅からのバス等による二次アクセス向上のための運行頻度等改善、バス車両等へのカラーリングやナンバリング、レンタサイクル等との連携のもとでの観光拠点を巡るバス運行、パークアンドバスライド等による交通渋滞解消、観光バスへのDPF装着等による環境保全、観光振興と結び付けた舟運事業活性化モデルの構築・実施等により、観光地における交通の活用を図るべき。

(4) 関西国際空港を活用した観光振興

- ・ インバウンド拡大のためには、海外から近畿圏への出入国及び目的地との間の移動を円滑かつ快適に行うことができることが必要であることから、近畿圏の玄関に当たる関西国際空港における国際航空ネットワークの充実、鉄道、バス等によるアクセス向上、関西国際空港における情報提供機能の充実等を図ることにより同空港自体をにぎわいの空間とするよう努めるべき。

<水上交通のあり方>

1. 海上フェリーの活性化、クルーズ観光の振興

- ・ モーダルシフトの推進等によるフェリー需要の拡大とそれに対応した高速化・大型化等によるコスト低減を図るべき。併せて、新規需要の開拓及び需要の変化に対応した航路の集約・再編による効率化を図るべき。
- ・ 少子高齢化、長期休暇制度の定着化、余暇活動の多様化等を背景にクルーズ旅行の需要が拡大している。近畿圏は、良好なクルーズ海域である瀬戸内海に内陸との結節点である大阪港・神戸港が存在する地域であり、各都市、観光地、港湾の有機的な連携の推進を図り、外航客船誘致や観光振興を進めるべき。また、関西国際空港を活用したフライ&クルーズのルート設定を積極的に進めるべき。

2. 水の都大阪再生に寄与する水運の活性化

- ・ 水の都大阪再生構想における水辺の賑わい創出のため、船着場整備をベースに観光振興やまちづくりとリンクした遊覧船、水上タクシー、イベント船など時季・用途に応じた多彩な事業メニューの展開を図るべき。