

関西の広域交通・物流基盤の一体的運営を目指して

当会では2008年10月に発表した「関西ビジョン2020」の中で、空港、港湾、主要高速道路を一体的に整備運営する「21世紀関西版ポート・オーソリティ構想」を示した。それを受け2010年5月、広域基盤整備委員会は、村山敦・物流担当委員長（関西国際空港相談役）の下に関西版ポート・オーソリティ研究会（主査：上村敏之・関西学院大学経済学部教授）を設置して構想の実現可能性について検討し、提言を取りまとめた。

「関西ビジョン2020」の再評価

経済・産業の国際競争は、国家間からグローバルレベルでの地域・都市間へと変化している。関西の交通・物流基盤は、戦略なき分散化の結果、個々の基盤強化がともすると関西域内の競争に陥り、全体の最適化につながっていない。抜本的な機能強化には、より広域で港湾、空港、道路などを連携させた一体的な取り組みが求められている。

2010～2011年にかけての国と地方の動き

昨年から本年にかけ、国と地方に大きな動きがあった。

1. 港湾、空港それぞれの統合の動き

2010年4月、大阪市と神戸市は、大阪港と神戸港の両埠頭株式会社を2015年に経営統合する方針を明らかにした。一方同年10月には、国により関空と伊丹空港を統合し、コンセッション方式で民間事業会社に

営業権を譲渡する方針が示された。港湾、空港ともに広域での一体的運営に向けた流れが生じたといえる。

2. 関西広域連合の発足

2010年12月、関西広域連合が発足、関西を一つとする特別地方公共団体が誕生した。当面扱う7分野の事務に加え、今後、港湾の一体的管理や国道・河川の一体的な計画・整備・管理等へと、扱う事務を順次拡大する予定である。

3. 「出先機関の原則廃止に向けたアクションプラン」の閣議決定

さらに同12月、国の出先機関の事務や権限をブロック単位で地方へ移譲するアクションプランが閣議決定され、広域連合制度を活用した新たな広域行政制度の整備や移譲に必要な財源の確保等が示された。

4. 関西広域連合における国の出先機関の権限移管に向けた検討会の設置

関西広域連合は本年2月、国出先機関対策委員会に出先機関の移管を検討する検討会（6つ）を設置、実情把握のため調査研究を開始した。

関西版ポート・オーソリティ構想2020年にめざすべき姿

研究会では、このような国や地方の動きもふまえて検討を行い、その結果を2011年5月に報告書として取りまとめた。

1. 現状の課題

関西の広域交通・物流基盤は、その事業会社（事業主体）への出資者、オーソリティ（管理主体）ともに利害の異なる複数の団体であり、関西を一つの地域として戦略を描き、関西全体として最適な広域交通・物流を実現する体制にはない（表）。

2. 課題解決に向けてのアプローチ

研究会では、関西の広域交通・物流基盤の一体的運営を、事業主体の民営化と統合・合併又はオーソリティの一元化により実現すべくアプローチを試み、海外事例を調査・研究した。

■事業主体の民営化と統合・合併

事業主体の民営化と統合・合併は、ユーザー対応上の機動力が高まり規模のメリットも大きく得られる

〈表 関西における主な広域交通・物流基盤の事業会社（事業主体）とオーソリティ（管理主体）〉

交通・物流基盤	港湾		高速道路		空港		
	神戸港	大阪港	都市高速道路	高速国道	関西国際空港	大阪国際空港	神戸空港
事業会社 （事業主体） （出資者）	神戸港埠頭公社 （神戸市）	大阪港埠頭公社 （大阪市）	阪神高速道路（株） （国、大阪府、大阪 市、兵庫県、 神戸市、京都府、 京都市）	西日本高速道路（株） （国）	関西国際空港（株） （国、大阪府、大 阪市、兵庫県、 和歌山県、神戸市、 徳島県、京都府、 民間企業等）	国	神戸市
オーソリティ （管理主体）	神戸市	大阪市	大阪府、大阪市、 兵庫県、神戸市、 京都府、京都市	国	関西国際空港（株）	国	神戸市

が、統合・合併はあくまでも事業会社の自主的判断による。従って、事業主体の民営化は望ましいものの、事業会社の統合・合併による広域交通・物流基盤の一体的運営は、現実的には困難である。

■オーソリティの一元化

オーソリティの一元化については、関西広域連合がその機能を担うことが可能である。

具体的には、主要な港湾、道路に関する責任と権限を国と地方公共団体から移譲し、空港については地元と空港事業者等が協働で振興策を実施する機能を設ける。それにより、関西を広域視点で考える管理主体が陸海空の広域交通・物流基盤を一体的に運営する体制ができる。

■海外事例の調査・研究

フランスの自治体連合であるイルド・フランス交通連合による公共交通の一体的運営の事例は、関西広域連合がオーソリティ機能を担う有効性を考える上で大いに参考となる。また、パリ空港公団やロッテルダム港の事例は、国際競争力の強化には民間ノウハウを活用したユーザーニーズへの対応が欠かせないことを示している。

3. 提言とその5つのポイント

以上の考察から、「関西版ポート・オーソリティ構想」が2020年にめざすべき姿としては、「関西広域連合が関西の一元的なオーソリティとして事業会社と連携し、広域交通・物流基盤を一体的に運営する機能(ポート・オーソリティ機能)を担う」ことが最適であると考えた。提言のポイントは以下のとおりである。

①関西が一つとなって取り組む体制

関西広域連合が一元的なオーソリティとして広域交通・物流基盤を一体的に運営する。

②民間会社による事業運営

ユーザーニーズにより対応すべく民間の実践力を活用するため、オーソリティによる直轄事業ではなく、民間事業者が事業運営を行う。

③産学官共同で戦略、諸施策を立案する機能

広域交通・物流計画の策定に民間ノウハウと国際的な視点を積極的に取り込むため、関西広域連合の広域連合委員会下に産学官共同で計画の前提となる戦略、諸施策を立案する機能を設ける。

④国のアクションプランの実現と広域連合制度の見直し

国の出先機関の受け皿としての条件整備、連合長・議員や財政のあり方など、広域連合制度の見直しを検討する。

⑤可能な部分から順次実現

いち早く関西の国際競争力向上に寄与するため、実現可能な交通・物流基盤から順次一体的運営を実現する。

4. 関西広域連合が担うポート・オーソリティ機能とは

広域連合委員会に広域交通・物流基盤整備を担当する委員を、また、委員会下に事業会社、地方公共団体、国、民間が参画する広域交通・

物流戦略委員会を置き、官民連携により広域交通・物流基盤を一体的に運営する(図)。

同委員会で立案される戦略は、単に交通・物流の範疇にとどまらず、広域産業振興・観光振興・防災などとの連携を深め、関西の地域戦略の一翼を担うものとする。

5. 実現に向けた今後の取り組み

関西広域連合が広域交通・物流基盤に関する事務を担うためには、その機能強化・発揮が必要であり、今後、以下の点について、具体的な検討を関西広域連合や関連する地方公共団体、国に働きかける。

■検討すべき事項

○国の出先機関受け入れに向けた環境整備(関西広域連合の組織体制や規約の見直し、奈良県や政令市の参加促進等)

○官民連携実現に向けた制度改正(民の参画に必要な法・制度改正等)

○関西の全体最適の実現に向けた仕組みの検討(連合長や議員の公選制、地方債の発行や税源の移譲など財政の充実等)

(地域連携部 大西利幸)

※報告書の全文は関経連HPを参照。

〈図〉ポート・オーソリティ機能のイメージ

