

事業項目詳細

SMR

複眼型スーパー・メガリージョンの実現に向けた構想具体化と提案の実施

鉄道

リニア中央新幹線の早期全線開業、北陸新幹線の大阪早期開業の推進

道路

関西の高速道路ミッシングリンク解消の推進

空港

関西経済活性化に資する関西圏空港のあり方の検討、関空の利用促進

港湾

阪神港等の関西の国際物流の活性化

国土強靱化

国・地域・企業の災害対応力強化の促進（防災力・復元力の向上）

主な実施内容

- 国土交通省主催「スーパー・メガリージョン（SMR）構想検討会」において、前年度提起した関西の魅力・個性の向上や交流を促進するインフラ整備の必要性について、最終取りまとめに反映された。
- 関西の拠点性向上に向け、新大阪駅周辺地域の整備のあり方を検討する官民協議会「新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会」において、地域の担うべき役割や必要な都市機能等について提案し、まちづくり基本方針の骨格に関経連の意見が反映された。

- 三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進大会（12月）、大阪におけるシンポジウム（1月）を開催し、リニア中央新幹線の早期全線開業に向けた機運醸成を行った。
- 政府・与党に対し、北陸新幹線建設促進同盟会等とともに、大阪までの開業前倒しに向けた要望活動を実施した（5、11月）。
- さらなる機運醸成に向けて、大阪における官民推進協議会を設立するとともに、北陸経済連合会・大阪商工会議所と共同で調査した敦賀以西整備の経済効果を公表し、早期開通に向けた検討を促した。

- 関西高速道路ネットワーク協議会を通じ、政府・与党に対し、特に大阪・関西万博に向けて淀川左岸線2期がアクセスとして機能するように予算確保等を求めた（8、11月）。

- 第9回関西3空港懇談会を開催し（5月）、関西国際空港（関西空港）、大阪国際空港（伊丹空港）、神戸空港の基本方針や短中長期の取り組みに関する取りまとめの合意を得た。これに基づき、今年度は神戸空港の増便・新規就航が実現した。
- 関西空港の容量拡張等に関する検討を開始するとともに、関西空港全体構想促進協議会を通じ、政府・与党に対して容量拡張等に関する検討の支援を要望した（8月）。

- 大阪・関西万博開催を見据え、産学官による「国際物流戦略チーム」において、夢洲における物流の課題について検討する「大阪港夢洲地区の物流に関する懇談会」を設置し、課題の整理を行った。あわせて国際物流をとりまく急速な変化を踏まえ、コールドチェーン等の中長期的な取り組みに関する検討を開始した。

- 西日本経済協議会全構成団体の会員企業を対象に、企業の防災力向上や災害発生時の地域に対する取り組み・ニーズ等に関するアンケート調査を実施し（5月）、調査結果を西日本経済協議会の総会決議に反映させるとともに、国への要望活動を実施した（11月）。
- 企業の防災力向上に向けての防災セミナーを開催し（10、2月）、会員へ情報提供を行った。
- 自治体とインフラ関連企業による災害復旧時の連携協定の広域展開に向けて、関西広域連合と協力して取り組むことについて合意を得た。

Topics

第9回 関西3 空港懇談会にて「取りまとめ」の合意が実現

2019年5月、第9回 関西3 空港懇談会を開催し、今後の3 空港のあり方や取り組み・課題等に関する「取りまとめ」が合意された。

「取りまとめ」には、基本的な考え方として、3 空港の位置づけと役割は基本的に変更せず、世界基準の能力を有する関西空港を主軸に、各空港の特性を活かした最適活用による世界・アジアに向けた「関西地域における一つの空港システム」の構築をめざすこと等が掲げられている。また、主体となる関西エアポートの経営判断を尊重し、その取り組みと連携・協力していくことを基本に、時間軸ごとの取り組みや課題が整理されている（表参照）。その他、今後も懇談会を年に1回程度継続開催し、状況変化に応じた評価検討を行い、必要な課題を議論し、順次結論を得ることを確認した。

項 目	概 要
2021年頃までの短期の視点に立った取組	●関西空港：災害対応力の抜本的強化 ターミナル1リノベーションの着手など国際拠点空港としての一層の機能強化 ●伊丹空港：ターミナル改修等による機能強化・利便性向上 ●神戸空港：関西空港・伊丹空港を補完し関西の航空需要に適切に対応するため、神戸市及びその周辺とこれを結ぶ地域の航空需要と航空上の安全性を踏まえた国内線発着枠、運用時間の段階的拡大（当面、最大発着回数60回⇒80回／日、運用時間を22時⇒23時まで延長）、空港アクセス強化の検討、プライベートジェットの受入推進（CIQ 関係省庁への協力要請等） ●全 体：3 空港の災害対応力向上、発災時の3 空港相互支援体制などの整備
2025年頃までの中期の視点に立った取組	●関西空港：旅客処理能力の拡大継続、環境影響調査の検証、将来需要に応じた発着容量の拡張可能性に関する検討、内陸ネットワークのさらなる充実など国際拠点空港としての競争力強化と需要拡大 ●神戸空港：関西空港・伊丹空港を補完する観点から、国際化を含む空港機能のあり方の検討
上記以外の課題	●伊丹空港：存続協定等を尊重し、地元関係者と対話しながら取組を進めることが重要 運用時間外の発着便や代替着陸便等については、関係者と連携して定時運航率の向上などに取り組み、周辺環境の改善への努力と利用者利便の向上を図る 伊丹空港の将来像については、上記の課題解決を図った上で、存続協定や国の経営統合基本方針、地元の意向、短中期の取組等を踏まえ、また将来の大幅な需要変動を見据えて、国際便の就航可能性を含めた今後のあり方について、状況に応じて議論する

北陸新幹線の早期全線開業に向けた取り組み

2019年6月、大阪府・市、大阪商工会議所・大阪府商工会議所連合会、関西経済同友会とともに、大阪までの早期整備を求める「北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会」を設立。国土交通省鉄道局、大阪府知事、関係国会議員出席のもと決起大会を開催し、オール大阪で早期全線開業への機運醸成をはかった。

また、北陸経済連合会、大阪商工会議所と共同で、早期全線開業が実現した場合に得られる経済波及効果について試算を実施。開業時期を2046年から2030年度に前倒しできた場合、得られる経済波及効果は累計4兆3,000億円、年平均2,700億円との結果を得て、10月に3団体トップによる記者会見で公表した。11月の関西・北陸の自治体・経済界による共同要望活動においてもこの結果を説明し早期整備を求めた。

