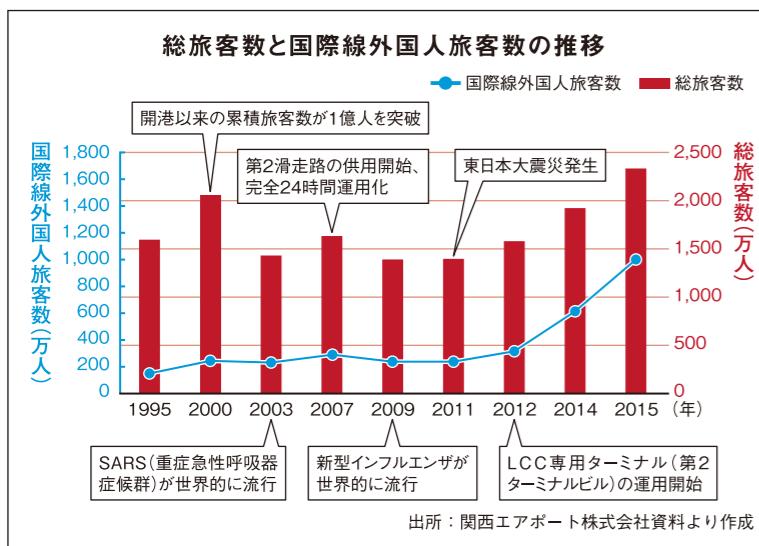


# 広域交通・物流基盤を 強化する

経済活動の基盤となる交通・物流インフラ。その整備や活用の促進は、地域の持続的な成長に不可欠である。関経連では、広域的な視点から、空港、港湾、高速道路、高速鉄道など、関西のさまざまなインフラの強化を進めてきた。



関西国際空港（写真提供：関西エアポート株式会社）

SARS(重症急性呼吸器症候群)が世界的に流行	新型インフルエンザが 世界的に流行	ECO専用ターミナル(第2ターミナルビル)の運用開始
出所：関西エアポート株式会社資料より作成		
<h2>関西・伊丹・神戸－ 3空港の 最適運用のために</h2>		
2006年2月、神戸港沖に神戸空港が開港した。関西空港、大阪国際（伊丹）空港、そして神戸空港の3空港が相互に最も効果的に機能できるよう、そのあり方を考えるために、2009年9月、地元の自治体、経済界等の	支 援 を 続 け て い く。	制が緩和されている。当会は今後も、関西空港を利用した航空貨物事業の活性化に向け、支援を続けていく。

## 関西・伊丹・神戸― 3空港の 最適運用のために

2006年2月、神戸港沖に神戸空港が開港した。関西空港、大坂国際（伊丹）空港、そして神戸空港の3空港が相互に最も効果的に機能できるよう、そのあり方を考えるために、2009年9月、地元の自治体、経済界等の

と位置づけている。当会は2012年5月、促進協、大商、新関西国際空港株とともに「ALI関西『食』輸出推進委員会」を立ち上げ、関西空港から「食」関連の輸出行う生産者や卸売事業者などを支援している。

2011年12月、関西国際空港地区は関西イノベーション国際戦略総合特区の指定を受けた。これにより、医薬品輸出入手続きに関する規制が緩和されていく。

当会は今後も、関西空港を利用した航空貨物事業の活性化に向け、支援を続けていく。

## 国際拠点空港化に向けて 2期事業の促進

関西国際空港（以下、関西空港）は、その誘致から建設推進まで、関経連をはじめとする経済界が中心的な役割を担つてきた。1994年9月に滑走路1本で開港した関西空港。しかし、世界の主要空港を見ると、複数の長距離滑走路と完全24時間運用がグローバルスタンダードになつておあり、国際拠点空港をめざす上で、2本目の滑走路の整備は不可欠であつた。そこで地元の自治体、経済界は、2007年の平行滑走路の供用開始をめざす2期事業の着実な推進に向けて、1998年7月、「関西国際空港全体構想促進協議会（促進協）」（会長・関経連会長）を設立。官民一体で要望活動などを実施した。また、2004年8月には、関西経済界として空港の利用促進に取り組む決意を示した「関空利用促進宣言」を取りまとめたるなど、さまざまなかたちで国際拠点空港化を強くアピールした。これらの活動が結実し、2007年8月、2期滑走路の供用が始まり、

関西空港の設置管理を行う関西国際空港株式会社は、巨額の建設費に由来する過大な負債を抱えてきた。2010年5月、国土交通省はそのバランスシートを抜本改善し、首都圏の空港と並ぶ国際拠点空港として再生させるため、関西・伊丹両空港を経営統合して運営権を売却（コンセッション）するの方針を決定した。国と地元とが議論を重ね、それをふまえて、2011年5月、「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律（経営統合法）」が成立。2012年4月に新関西国際空港株式会社が設立され、6月には経営統合法に基づき、両空港の運営に関する基本方針が決定、

ニンセツシンにより  
空港運営に民間の活力を

関係者による「関西3空港懇談会」(座長：関経連会長)が4年ぶりに開催された。3空港の役割分担について合意した前回の懇談会後の状況変化をふまえて議論し、2010年4月には、関西空港をハブ空港として位置づけるとともに、そのハブ機能を伊丹、神戸の両空港が補完する形で一元管理・最適活用していくことで合意した。

関西空港の設置管理を行う関西国際空港株式会社は、巨額の建設費に由来する過大な負債を抱えてきた。2010年5月、国土交通省はそのバランスシートを抜本改善し、首都圏の空港と並ぶ国際拠点空港として再生させるため、関西・伊丹両空港を経営統合して運営権を売却（コンセッション）するの方針を決定した。国と地元とが議論を重ね、それをふまえて、2011年5月、「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律（経営統合法）」が成立。2012年4月に新関西国際空港株式会社が設立され、6月には経営統合法に基づき、両空港の運営に関する基本方針が決定、

**就航促進・利用促進に向けて**

就航促進・利用促進に向けて

**就航促進・利用促進に向けて**

関西空港は日本で初めて、複数の長距離滑走路を備えた完全24時間運用の国際拠点空港となつた。

2期滑走路供用開始時に782便だった国際線の週間就航便数（夏期）と、約1670万人だった年間航空旅客数は、その後、アジアを中心としたインバウンドの急増などもあり、2015年にはそれぞれ1216便（冬期）、約2322万人と過去最高を記録。なかでも、国際線外国人旅客数が著しく増加した。手ごろな運賃で人気を集めのローコスト・キャリア（LCC）についても、2016年現在で国内空港最多の18社が就航しているが、さらなる増便を見込み、2017年1月には国内初のLCC

翌月、まずは両空港の経営統合が実現した。当会は基本方針の検討の場に参画するなど、地元経済界の意見反映に努めた。

2014年7月、新関西国際空港株はコンセッションの実施方針を示し、民間事業者の募集を開始。選定手続きと各種審査を経て、2016年4月、オリックスとフランスの空港運営大手であるヴァンシ・エアポートを中核株主とする関西エアポート株に両空港の運営権が移管された。44年という長期にわたる事業運営期間の中で、民間のノウハウと活力を生かし、航空ネットワークのさらなる拡充や客力の強化がはかられると期待される。

また、2013年7月には「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）」が施行され、全国の空港の運営等に関する法律（民活空港運営法）」が施行され、全国の空港でコンセッションが可能となつた。それを受け、2016年9月には、神戸空港についてもコンセッションの実施方針が示されている。

及び管理に関する法律（経営統合法）」が成立。2012年4月に新関西国際空港株が設立され、6月には経営統合法に基づき、両空港の運営に関する基本方針が決定、

翌月、まずは両空港の経営統合が実現した。当会は基本方針の検討の場に参画するなど、地元経済界の意見反映に努めた。

ニユービジネスマネジメント促進事業」を開始。独自性の高いモデル事業を選定し、その普及・拡大に向けた各種支援を行つてきた。

空会社に対するエアポートプロモーションに積極的に取り組み、その結果、就航工アライン数は2007年の56社から2015年に65社（共に夏期）に増加。旅客利用の促進には、関西企業を対象とした「関空ビジネス利用促進ミーティング」や「FLY KIX! 関西国際空港利用促進の会」といったイベントの開催を通じて、アピールを取り組んできた。2015年4月に始まった関西空港の法人向け会員サービス「KIX-ITM Global Business Club」についても、当会は会員の募集に協力し、2017年1月には、会員数は400社を超えた。

## 港湾の活性化に向けた取り組み



阪神港

### 「阪神港」の誕生

先に触れた国際物流戦略チームでは、関西における国際物流の活性化をはかるため、さまざまなインフラの強化に取り組んできた。港湾についても、2006年9月、「大阪湾諸港の包括連携施設推進会議」を設置し、港則法・関税法上、大阪港、尼崎西宮芦屋港、神戸港の3港に分かれていた大阪湾諸港を一開港化すること、また、港湾手続きの一元化・IT化、入港料の低減、海上輸送の連携といった施策について検討を始めた。それをふまえ、2007年12月、港則法施行令の一部が改正され、大阪湾諸港は「阪神港」として統合された。

一方、政府は2010年、急成長を遂げるアジア諸港に対し、相対的に地位が低下した日本のコンテナ港湾の復権のため、「国際コンテナ戦略港湾」を選定する方針を打ち出し、募集を開始。同年8月に神戸港と大阪港を合わせた「阪神港」が、京浜港とともに「国際コンテナ戦略港湾」に選定され、ハード・ソフト両面から整備が進められることとなる。

## 一日も早い高速道路のミッシングリンク解消へ

### なぜ高速道路ネットワーク整備が必要なのか

幹線道路の整備もまた、産業競争力の強化には不可欠である。関西は、関西空港、阪神港といった世界への窓口となる国際物流拠点、そして日本有数の製造拠点を有するとともに大規模な消費力を誇り、各拠点を結ぶ高速道路ネットワークの充実は欠かせない。陸・海・空の総合的なネットワークの形成による物流の効率化に加えて、東日本大震災をふまえ、首都中枢機能という観点からも、関西の高速道路にミッシングリンク（ネットワークの途切れ）が存在することは大きな課題であり、その解消が急がれる。

### 新名神高速道路の建設凍結解除に向けた動き

当会は、関係自治体などとも連携し、新名神高速道路、大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部、大和川線等の整備に向けた要望活動を中心として、高速道路ネットワー

### 大阪湾岸道路西伸部・淀川左岸線延伸部の事業化を

大阪湾岸道路西伸部、および淀川左岸線延伸部については、事業

なった。

これを受け関西では、より効率的な港湾運営をめざし、神戸・大阪両港の埠頭会社が株式会社化されることとなつた。さらに2014年10月両埠頭会社は経営統合し、阪神国際港湾株が誕生、その後、国からも出資を受けた。このように、阪神港は官民の共働体制のもとで国際競争力の強化に取り組んでいる。

### 阪神港の発展に向けて

国際物流戦略チームは、阪神港への集貨を促進するため、同港を活用した独自性の高い物流事業を認定・支援する「阪神港利用促進プロジェクト」を2014年度に創設。2014～15年にかけて、西日本各地で「阪神港利用促進プロジェクト」活性化セミナーを開催し、認定事業を物流事業者や荷主企業に広くPRした。

### 舞鶴港の活性化

一方、ロシア極東を含む北東アジ



関西高速道路ネットワーク推進協議会決起大会  
(2015年6月)

### クルーズ産業の振興に向けて

近年、アジアを中心に急成長しているクルーズ市場。政府においても、訪日外国人旅客数増加のための戦略の一環として、クルーズ産業の振興に向けた取り組みが進められている。当会では、クルーズ船の見学会などを実施し、クルーズに関する理解を促進。2013年には、産学官、そして関西のクルーズ誘致協議会とともに「関西クルーズシンポジウム」を開催し、インフラの充実、文化財の集積といった関西の強みを生かしてクルーズの需要を取り込む方策を議論した。

アの経済発展が進むなか、環日本海地域においても経済交流や貿易の拡大が期待されている。

当会は2008年9月、北東アジアへの玄関港である舞鶴港の活性化方策を検討するため、「ロシア極東物流調査団」を派遣し、関西とロシア極東との貿易拡大の可能性などについて調査を行つた。

4月、大阪湾岸道路西伸部について事業化が実現する運びとなつた。

広域交通・物流基盤の連携で国際競争を勝ち抜く

このように関西には、空港、港湾、道路など、いくつもの重要な交通・物流基盤が存在するが、戦略のないまま分散化が進んでしまうと、個々の基盤の強化が、ともすると関西域内の競争を引き起こしかねない。経済・産業の国際競争が、国家間からグローバルレベルでの地域都市間へと変化するなか、全体を最適化する抜本的な機能強化には、各基盤を連携させ、より広域的な視点に基づき一体的な取り組みを進めることが求められている。

対象とする「関西総合物流活性化モデル」認定事業を創設し、関西の物流全般の活性化をめざすこととなつた。

に關して具体的な検討を進めるよう、関西広域連合や自治体、さらには国に働きかけるとした。



## 広域基盤委員会による海外調査（2011年10月）

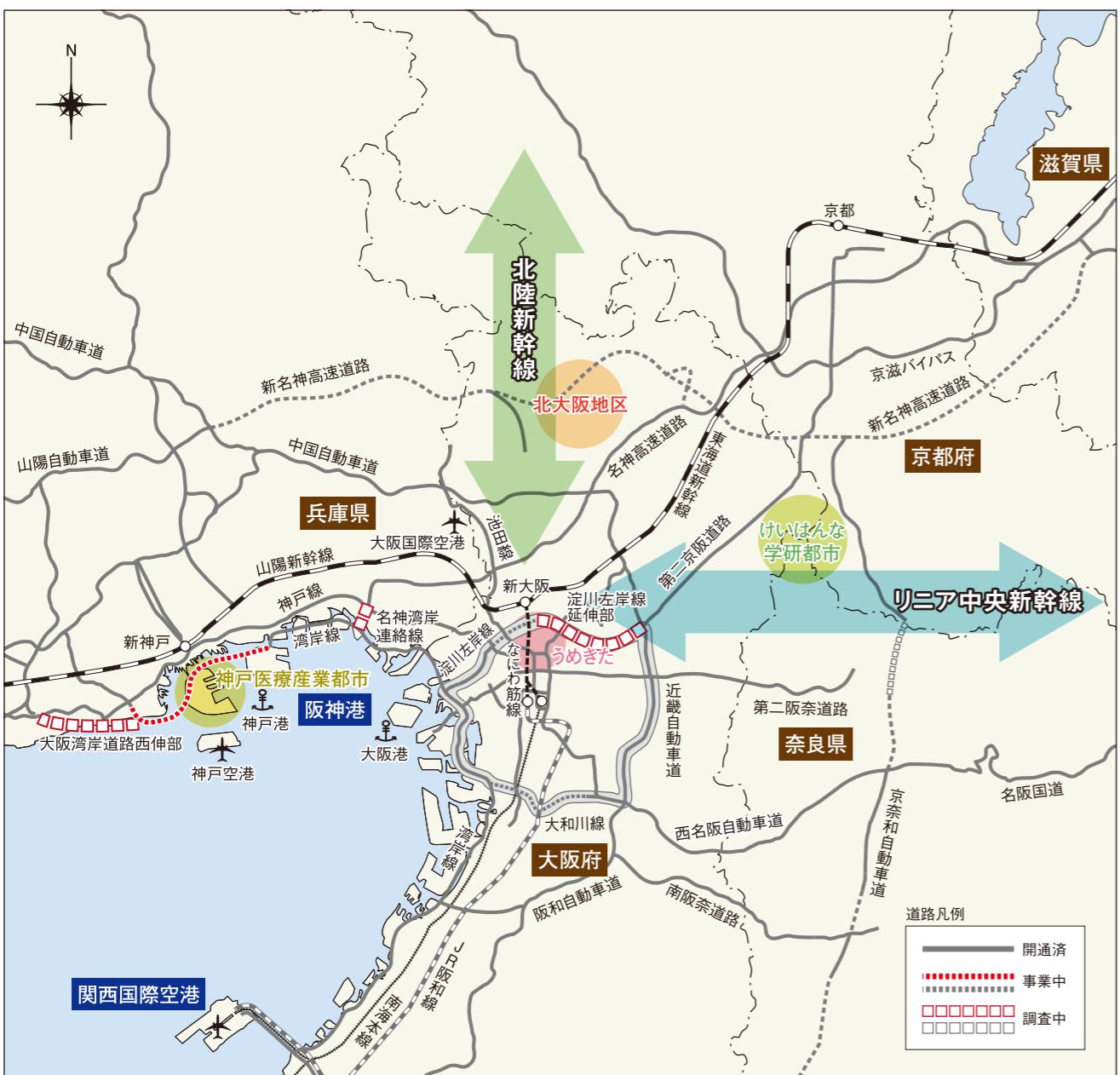
## 港湾と空港の連携・利用促進 に向けて

当会は2008年度、阪神港と関西空港の国際物流ハブ機能の強化、および利用促進の一環として、海上輸送と航空輸送の連携(Sea & Air輸送)の実証実験にも取り組み、リードタイム、輸送品質、コストといつた面から導入可能性を探った。

また、2015年度には、前述の「阪神港利用促進プロジェクト」と「関空物流ニユービジネスマodel促進事業」とを発展的に統合。関西の陸・海・空すべての物流サービスを

提言「関西版ポート・オーソリティ構想 2020年に目指すべき姿」では、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指摘。関西広域連合の機能を強化するために、当会は国の出先機関の受け入れに向けた環境整備や官民連携の実現に向けた制度改正

策例を整理。その上で、関西を一つの地域として戦略を描き、「アジアの中の関西」という視点に立つて各国・地域との競争に立ち向かい、事業の「選択と集中」をとおして、関西全体としての総合力を發揮することが求められるとして、その中心的な役割を担うのは、関西広域連合が最もふさわしいと結論づけた。



## 関西が取るべき戦略の検討

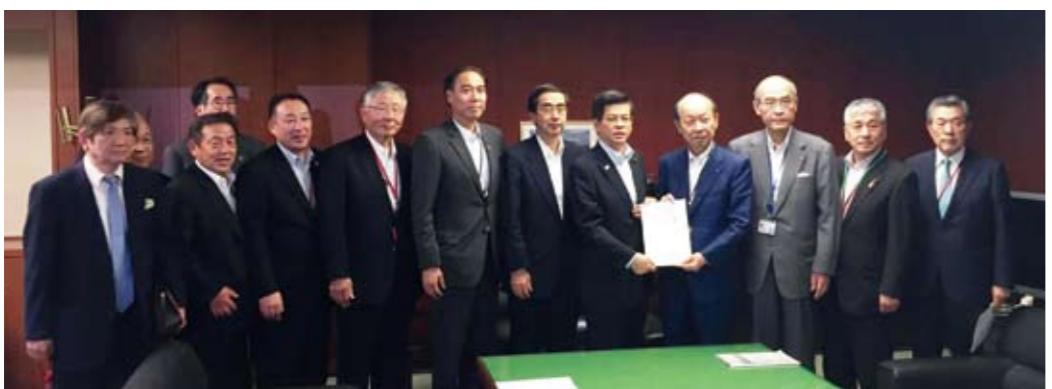
Kansai Economic Federation 70th

# リニア中央新幹線 早期全線開業を！

## 早期開業に向けた検討の開始



リニア中央新幹線全線同時開業推進大会（2014年7月）



北陸新幹線建設促進同盟会による石井啓一 國土交通大臣への要望（2016年5月）

東京～大阪間を約1時間でつなぐ夢のプロジェクト、リニア中央新幹線。ところが、大阪開業は東京～名古屋間の開業に遅れること18年の2045年とされ、関西経済界は危機感を募らせてきた。そうしたなか、2010年12月、国土交通省の交通政策審議会中央新幹線小委員会が中間取りまとめに、「リニア中央新幹線の大坂早期開業のための検討をすべき」との付帯意見を記載。早期開業への期待が高まり、翌年2月に開催された第49回関西財界セミナーのセミナー宣言に、関西経済界の総意として「大阪までの「一斉開業の実現を働きかける」との文言が盛り込まれた。

この宣言を受けて当会では、大阪までの「一斉開業の実現を目的とした調査・研究、機運醸成、および国や関係先への要望について検討するため、2011年3月、広域基盤委員会のもとに「リニア中央新幹線研究会」を設置した。研究会では、大阪早期開業の意義を明確にした上で、2011年7月

～12年5月にかけて、国、JR 東海、関西の自治体、経済界とで意見交換を行った。また、機運醸成をはかるため、2012年5月と2013年2月の2回にわたり、大商、大阪府商工会議所連合会、関西経済同友会とともに「リニア中央新幹線大阪開業早期化シンポジウム」を開催した。

その後、2013年12月には、経済団体に加えて関西広域連合も巻き込み、「リニア中央新幹線大阪同時開業決起大会」を、さらに古屋圭司国士強靭化担当大臣を招き、東京で「国土強靭化」をテーマにシンポジウムを開催。そして2014年7月、官民一体となり同時開業に全力で取り組むべく、「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会」（共同代表・関経連会長、大阪府知事）を設立するに至った。また、当会においても、翌年5月、国土・広域基盤委員会のもとに「リニア・北陸新幹線専門委員会」を置き、活動の加速をはかることとした。

## 「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会」の設立

これらの活動が奏功し、2016年6月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2016」（骨太方針）にも、「リニア中央新幹線については、建設主体の整備をさらに促進するため、財政投融資の活用等を検討する」と明記されるに至った。同年11月には「鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」の一部を改正する法律が成立し、財政投融資の活用が可能となり、大阪～名古屋間の開業が前倒しされることがとなった。これに伴い、協議会の名称も「リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会」に変更した。

## 北陸新幹線の大坂早期延伸に向けて

### 北陸地域との連携事業 が始動

### ンダンシー（基幹的交通インフラの多重化）の観点から、大阪までの整備に早急に取り組む必要性を訴えた。このような広域的かつ官民が連携しての活動を続けた結果、金沢～敦賀間について、2012年6月、国土交通省が工事実施計画を認可、8月には着工されるに至った。

福井駅部が着工し、それを機に、関西と北陸の間で北陸新幹線について対話する場を設けようとの機運が高まつた。そこで、両地域の自治体および経済団体は、北陸新幹線に係る建設費や整備効果といった各種データを整理し課題などを勉強する場として、2006年2月、「北陸新幹線に関する関西府県等ワーキング」を設置。2008年5月までに4度の会合を開催し、実務的な研究・整理を継続するなかで、課題認識の共有を進めめた。

また、当会は北陸経済連合会などとともに、北陸新幹線が開通した際の社会的影響について調査。2010年6月に「北陸新幹線の敦賀延伸に伴う整備効果」として公表し、地域間の交流人口の増加や経済波及効果に関する予測を示し、早期整備の有用性を示した。さらに、2011年8月には「北陸新幹線による東海道新幹線の代替補完機能評価」を公表し、リダ

### 大阪までの早期開業を求めて

2015年3月、長野～金沢間が開業した。その経済効果を目の当たりにし、また、関西経済の地盤沈下につながりかねないとの懸念とも相まって、関西では、敦賀以西の整備に関する具体的な検討に向けた機運が上昇。当会でも、大阪までの早期開業に向けて、経済界の視点から議論を深め、活動をさらに強化するため、同年5月、国土・広域基盤委員会のもとに「リニア・北陸新幹線専門委員会」を設置した。

また、2016年2月に開催された、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会において、国土交通省が示したルート調査結果をふまえてプロジェクトチームが小浜・京都ルートで整備することを決定するなど、大阪までの早期開業に向けた動きが本格化している。