

関西広域連合における 広域インフラ行政の必要性

2012年12月12日(水)

関西学院大学経済学部

上村 敏之

広域連合パンフレット

「今後拡充する事務」より

- 「・・・国から権限移譲を受けることを想定している事務に関連する構成団体の事務を広域連合に移管して実施できるようにするとともに、港湾の一体的な管理運営、国道及び河川の一体的な計画、整備及び管理、・・・、その基本方向や可能性の検討を行います」
- 「交通・物流基盤整備とも関連のある関西における広域的計画について、・・・、国への意見提出などに取り組みます」

関西におけるインフラ運営 広域化の動き

- 大阪埠頭公社と神戸埠頭公社の統合
- 大阪港と神戸港が阪神港に（国際コンテナ戦略港湾）
- 関西国際空港と伊丹空港の統合
- ハイウェイ・オーソリティ構想（大阪府）
⇒ 港湾、空港、高速道路の広域化

- 民間の広域化に合わせた行政運営体制の構築
⇒ 関西版ポートオーソリティ構想（関経連）
⇒ 関西広域連合における広域インフラ行政

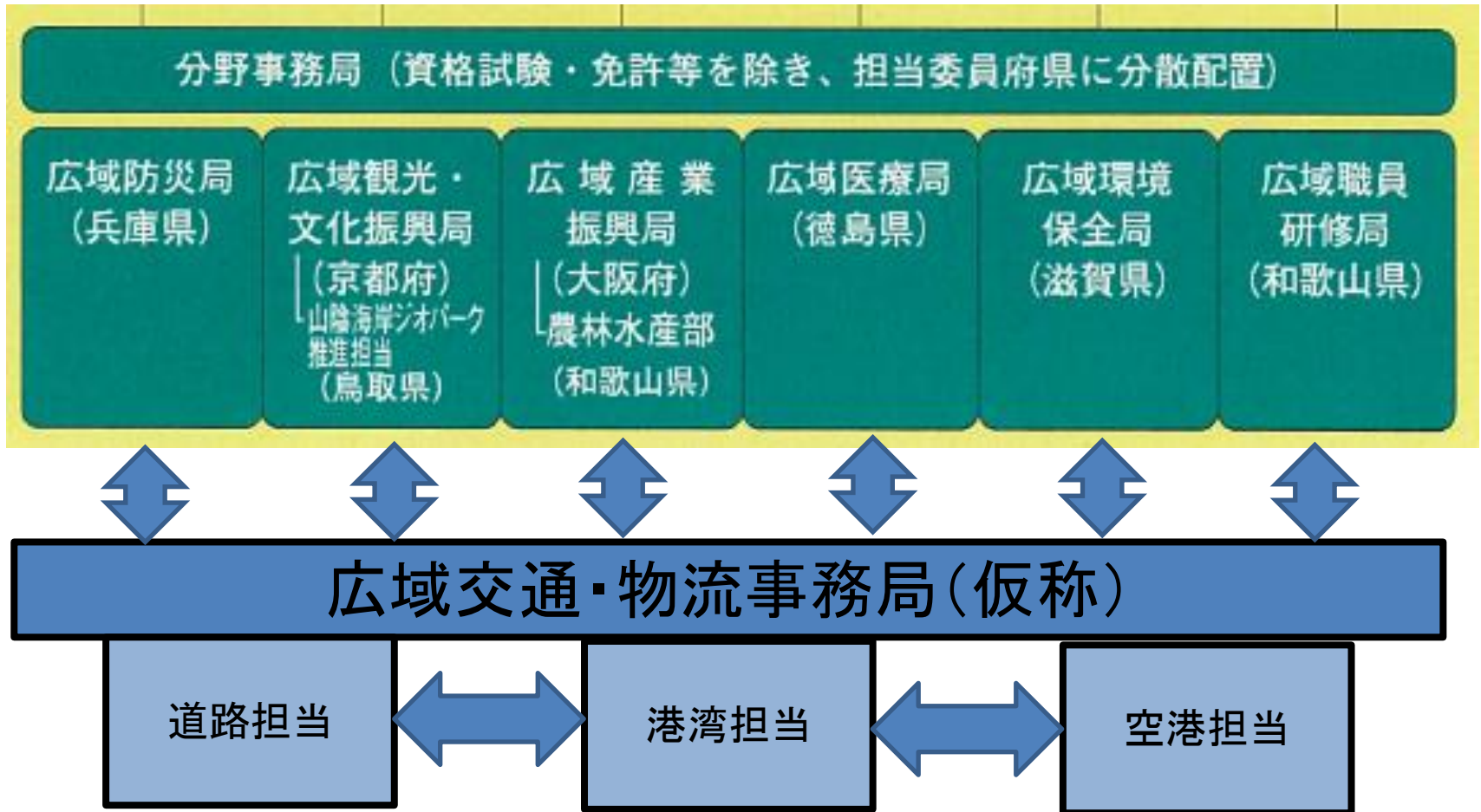
求められる広域インフラ行政

- 行政区域が異なるために、インフラ間の連携ができない
- ローカルな最適化は必ずしも全体最適でない
- 異なる自治体が異なる計画ないし目的をもつために、全体としてインフラ行政の効率性が落ちている
- 国との交渉において、異なる自治体が異なる要望を行い、交渉力が弱く、結局、何も進まない(関西として一枚岩でない)

広域インフラ行政局の設置を

- 道路、港湾、空港の陸海空における物流・人流に関わる広域インフラ行政を担当
- インフラこそ、広域の視点で検討すべき対象
- 関西における広域インフラ行政の視点
 - 1) 世界経済(特にアジア)のなかの関西という位置づけ
 - 2) 既存の関西のインフラ・魅力を生かす(何が足りないかを認識する)
- 期待できる4つの相乗効果
 - 1) 行政区域が異なる同じインフラ間の連携
 - 2) 異なるインフラ間の連携
 - 3) 異なる分野事務局との連携
 - 4) 国に対する交渉力の向上

広域交通・物流事務局のイメージ



広域インフラ行政の課題(1)

- 構成団体の目標を共有できる広域連携政策の具体的政策の検討

例：大型クルーズ船誘致、メディカル・ツーリズムなど

- 広域インフラを活用するのは民間部門

⇒民間部門との連携の必要性

- 種々の広域インフラの優先順位をつける作業

⇒スムーズな物流・人流のために何をすべきか

- 出先機関の事務・権限の移譲はなかなか進まないが、できるところから広域インフラ行政を進める

たとえば次の広域計画に、広域インフラ行政に関わる計画を盛り込む(構成団体の港湾管理者の港湾計画と整合性ある広域港湾計画など)

広域インフラ行政の課題(2)

- 出先機関は受け入れられるか
- 広域インフラ行政を担う関西広域連合の財政制度(特に財源)はいかにあるべきか
- 広域インフラ行政を担う関西広域連合のガバナンス(首長、議会、住民との関係)はいかにあるべきか