

広域インフラ検討会の取組について

広域インフラ検討会
平成 25 年 3 月 28 日

1 これまでの取組

- (1) 平成 23 年 7 月に広域インフラ検討会を設置し、企画部会及び北陸新幹線検討部会を置いて、広域交通インフラや北陸新幹線（敦賀以西）ルート等について検討。

① 関西の広域交通インフラの基本的な考え方について

関西における広域交通インフラ整備について検討を進めるための理念として「広域交通インフラの基本的な考え方」を整理し、これに基づく地図を作成。（現時点でのとりまとめは別添資料のとおり）

② 北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案について

「北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る基本方針」（平成 24 年 3 月 25 日広域連合委員会決定）に基づき、北陸新幹線（敦賀以西ルート）について、開業までの期間や費用対効果、開業による波及効果などの検討を進めてきた。これらの調査検討結果を主要な判断基準とし、ルート提案に向けて協議。

③ 関西の主要港湾の連携等のあり方について

関西全体の発展のために、阪神港や日本海側拠点港をはじめとして港湾の利活用を図る必要があり、大阪湾港、日本海側拠点港の各部会の進め方等について検討。

- (2) 広域交通物流基盤整備勉強会（関西経済連合会主催）と連携し、以下の事案について意見交換。

- ・ 関西経済連合会の提案する関西版ポートオーソリティ構想について（提案の内容、海外の事例等）
- ・ 関西における港湾の現状と課題について（阪神港、日本海側拠点港等の現状、課題、ユーザーの視点など）

2 今後の取組の方向性

- (1) 広域インフラ検討会の事務局体制を明確化し、各部会において役割分担しながら、広域連合として取り組むべき課題について検討していく。

（例：総合交通体系、北陸新幹線・リニア中央新幹線、一体的な港湾管理、ポートオーソリティ構想など）

- (2) 次期広域計画策定の中で、広域インフラ検討をどう進めるか、企画部会において検討していく。

関西広域連合 広域交通インフラの基本的な考え方

○はじめに

広域交通インフラは、関西圏のもつ、優れた歴史・文化や人・モノ・情報といったポテンシャルを十分に発揮させ、関西圏域内はもとより、アジアや他の圏域との交流を活発にする基盤であり、双眼型・多極型の国土構築に必要な社会基盤でもある。

そのため、関西広域連合として、現状の課題や7分野の広域計画等（防災、観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全、資格試験・免許等、職員研修）を踏まえ、アジアの国際物流圏・次世代産業圏を担う広域関西を実現するために、必要なインフラのあり方や基本的な考え方を整理し、共通認識を持つことが必要である。

○基本的な考え方の骨子

1 関西大都市圏の実現

(1) 関西大環状道路と放射状道路及び鉄道網等の形成により、関西都市圏を拡充

(2) 関西3時間圏域の実現

- ・ 空の玄関（関西国際空港）から、3時間以内でアクセス可能なインフラ
- ・ 陸の玄関（新大阪）から、3時間以内でアクセス可能なインフラ
- ・ 海の玄関（阪神港、舞鶴港、境港、姫路港等）から3時間以内でアクセス可能なインフラ

2 地域を総合的に活用できる最低限のインフラ

(1) 人が地域で安心して暮らすためのナショナルミニマムとして（医療・教育機会の平等と同様に）

(2) 経済活動の基本的なチャンスの保障

- ・ 企業立地におけるチャンスの平等
- ・ ポテンシャルを活かした観光や農林水産業の発展
- ・ 高速道路渋滞区間、ミッシングリンクの解消による本来機能の発揮

3 大規模地震など自然災害等への備え

- ・ 大規模地震や風水害時の緊急輸送道路の確保
- ・ リダンダンシーの確保