

## 早期実現が必要な広域戦略プロジェクト

### 1. 国際空港・港湾の機能強化

#### ① 関西国際空港

- ・先送りされた2期空港島用地造成事業の早期造成。
- ・2期空港島における国際総合物流拠点の構築。
- ・需要動向に応じた段階的整備（北側連絡誘導路、第2旅客ターミナルビル等）。
- ・過大な有利子債務（約1兆1000億円）に起因する高コスト構造の政策的な是正。



関西国際空港

#### ② 阪神港

- ・スーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭に近接した臨海部物流拠点の形成。
- ・災害時における国際物流機能確保のための事業継続計画策定と防災対策強化。
- ・将来的には、大阪湾諸港の一体運営を行う大阪湾ポートオーソリティを実現。



大阪港 公共コンテナ埠頭

#### ③ 舞鶴港・敦賀港

- ・北東アジアへの日本海側ゲートウェイとしての港湾整備。
- ・北東アジア（中国、韓国、ロシア）と結ぶ航路整備。
- ・京都縦貫自動車道等の日本海と京阪神地域をつなぐ高速道路網整備。

### 2. 鉄道・道路・ネットワークの整備

#### ① 大阪駅ターミナルの整備

- ・大阪駅北地区への広域アクセスとして、JR貨物線の地下化による閑空との直通特急列車の運行実現。
- ・将来的には、東海道・山陽・北陸新幹線の大阪駅乗り入れ、更にリニア中央新幹線の接続。



大阪駅北地区 整備イメージ

#### ② 淀川左岸線延伸部を含む都市再生環状道の整備

- ・淀川左岸線延伸部は、産業広域ネットワーク形成に不可欠。都市計画決定手続きへの早期移行が必要。



淀川左岸線 整備イメージ

#### ③ 新名神高速道路の全線早期整備

- ・関西と中部の広域連携のため、大津以西の全線早期整備。

### 3. 観光インフラの整備

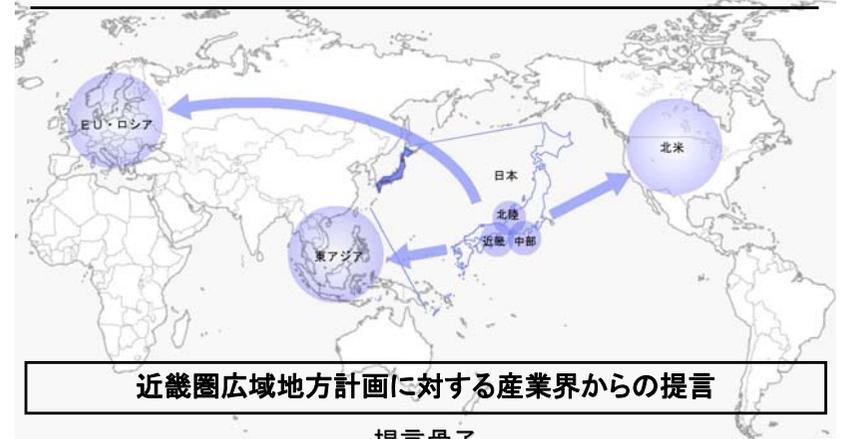
#### ① 都市型複合観光の構築

- ・USJ周辺エリアをエンターテイメントゾーンと位置づけ、都市型複合観光の核としてカジノを誘致。京都、神戸、奈良等とのシナジー効果も期待できる。



エンターテイメントゾーン イメージ

## KANSAI 21世紀の日本を牽引する新産業広域圏の創造



### 近畿圏の国際競争力・活力を強化するための提言

#### 1 新産業広域圏の形成

- ・近畿圏（ハイテク家電・バイオ）と中部圏・北陸圏（自動車・輸送機械）を結びつけ、伝統技術・伝統文化と融合した先端モノづくりの拠点形成。
- ・世界とのシームレスな連携を深めるため、「アジア」「北米」「EU・ロシア」に向けた3極バランスを重視し、近畿、中部、北陸の連携を強化。
- ・「大阪駅北地区」を産業広域連携ネットワークの要として、技術革新・研究開発・情報発信の拠点として位置づけ。

- ・近畿、中部、北陸を含めた広域行政体「グレーター道州制」の実現に向け、政・官・財の強靱な連携、協働によるプロジェクト推進体制の構築。

#### 2 新産業広域圏を支える社会基盤整備

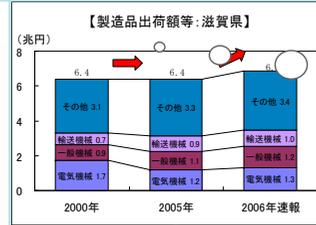
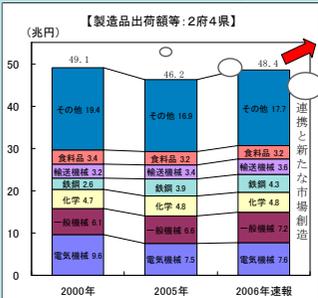
- ・都市再生環状道路、地域間高速道路、高速鉄道の早期結節。
- ・大阪ターミナル、関西国際空港、阪神港へのアクセスを改善。
- ・点在する研究開発拠点、観光拠点、生産拠点等の有機的な連携を強化。

平成20年6月2日  
日本プロジェクト産業協議会(JAPIC) 関西委員会

# KANSAI 21世紀の日本を牽引する新産業広域圏の創造

## 産業界からみた近畿圏の特徴 (各種統計、指標に基づき定量化)

- ①東アジアとの貿易実績が高い。産業技術水準が高レベル。人、企業の交流が活発。
- ②財政、道路インフラ、R&D投資、地域間連携が他地域より低い。



他府県が苦戦を強いられる中、滋賀県はインフラ整備の進展、他地域との融合等を背景に健闘。

松下電器、シャープをはじめとする工場立地により、電気機械を中心に回復から増勢へ。関連産業への波及も期待される。

北陸圏との連携  
日本海(港湾)への  
アクセス強化



輸出入ともに年々増加。  
アジアとの貿易が活況を呈している。

