

大和川線事業の推進に関する要望

要 望 書

平成 28 年 7 月

大 阪 府
堺 市
関 西 経 済 連 合 会
大 阪 商 工 会 議 所
関 西 経 済 同 友 会
堺 商 工 会 議 所

我が国の成長を牽引する東西2極の1極を目指す関西圏では、首都圏に比べて高速道路ネットワークの未整備区間が多く、物流・産業・観光の発展など、道路整備による経済効果が十分に発揮されていない状況となっています。

このネットワーク構築の一翼を担う大和川線は、淀川左岸線とともに大阪都市圏の環状道路を形成し、臨海部と内陸部・国土軸との広域的な連携を強化する路線として、早急な完成が望まれています。

特に、臨海部では、大和川線の完成を見越して、すでに多数の大型物流施設の立地が進んでおり、今後も関西3空港や阪神港のポテンシャルを活かし、民間投資が拡大するなど、更なるストック効果が見込まれております。

本路線は、物流の効率化や沿線の企業立地などにもなう生産性の向上に加え、観光振興、防災機能強化など、非常に大きな役割を担うものであり、関西経済を活性化し、我が国経済の好循環拡大を図るためにも、本路線の事業効果を早期に発現させることが不可欠であります。

国におかれては、大和川線の重要性を十分考慮頂き、一日も早く供用するため、今後の予算編成等に際し、格段のご配慮を賜りますようお願い致します。

平成28年7月28日

大阪府知事	松井 一郎
堺市長	竹山 修身
関西経済連合会会長	森 詳介
大阪商工会議所会頭	尾崎 裕
関西経済同友会代表幹事	蔭山 秀一
同	鈴木 博之
堺商工会議所会頭	前田 寛司

関西圏の高速道路ネットワークの現状・課題

- ミッシングリンクが存在し、環状ネットワーク整備の目途が立っていない
- 首都圏に比べて関西圏の整備が進んでいない

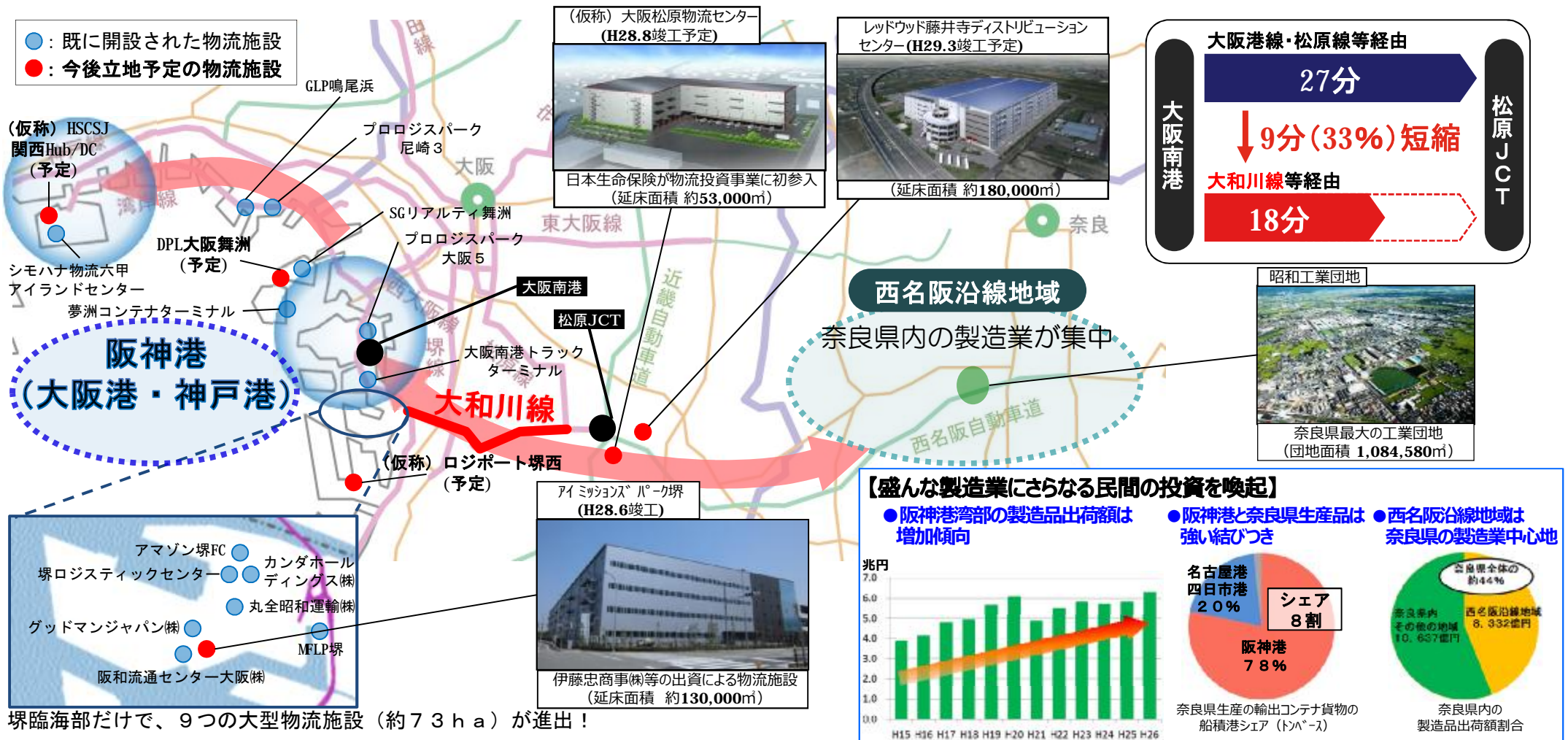
平成32年開催の東京オリンピック・パラリンピックまでに、さらに整備が進む



関西大環状道路≒圏央道 (同縮尺)

物流の効率化

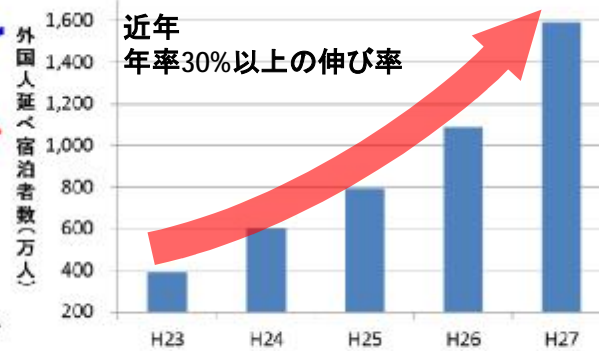
- 西名阪沿線地域と阪神港とのアクセスが向上
- 大和川線の完成を見越して多数の大型物流施設が開設・新規立地予定
- ⇒ **高いストック効果**が見込まれる



観光の振興 ～世界遺産等へのアクセス強化・大型クルーズ客船との連携～

- 湾岸部から世界遺産など豊富な観光資源へのアクセス向上
- 近年増加する大型クルーズ客船と連携した広域観光ルートの促進

○近畿圏の外国人延べ宿泊者数の推移



○世界遺産など観光資源へのアクセス向上



- ◆インバウンドをはじめとしたクルーズ客船寄港回数は近年増加傾向
- ◆阪神港を含む上位5港で我が国港湾へのクルーズ客船寄港回数の50%以上

○クルーズ客船寄港回数の推移



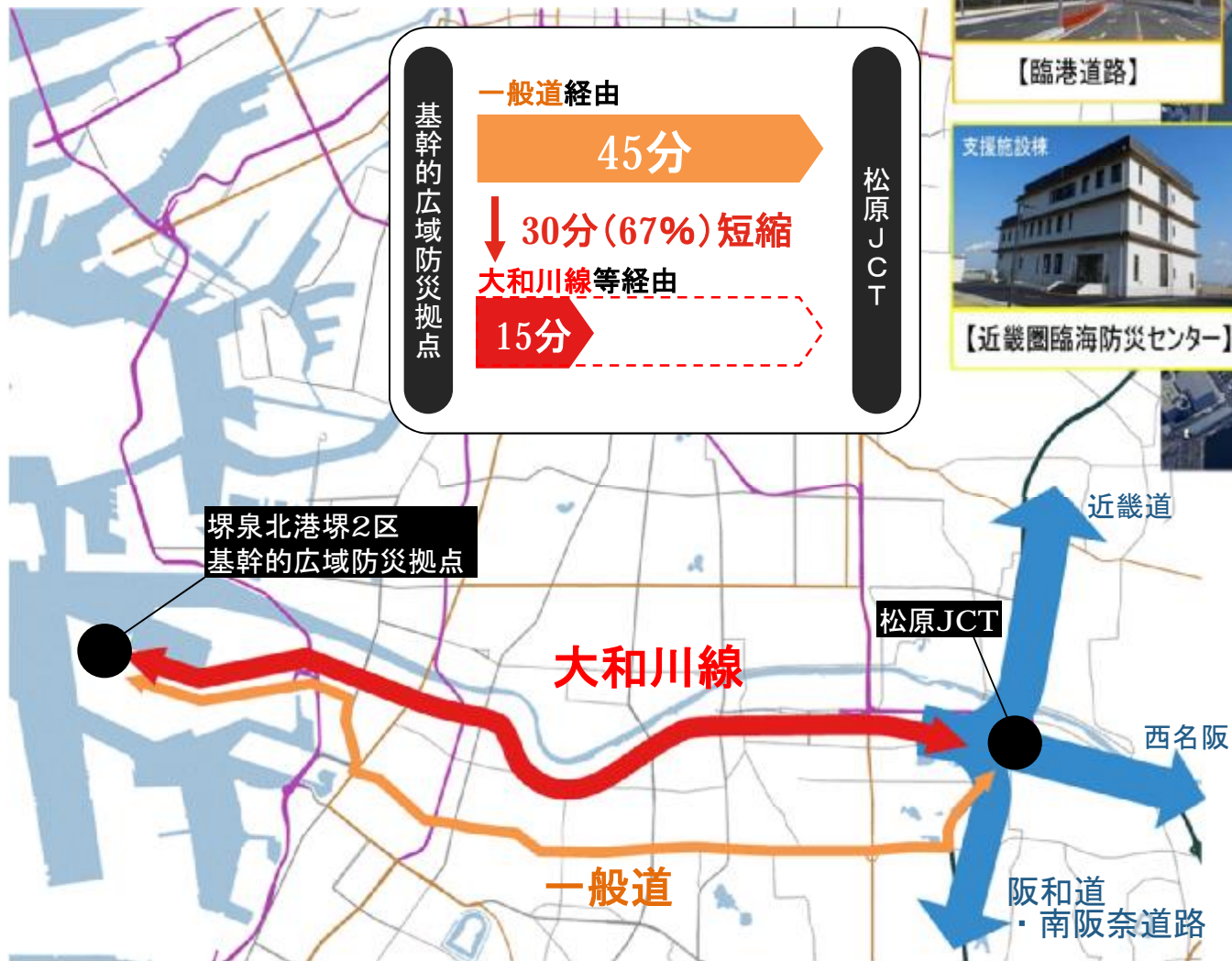
阪神港は大型クルーズ客船の入出港可能な岸壁を保有



↑クアンタム・オブ・ザ・シーズ (アメリカ)
 大阪港6/28入港
 総トン数167,800トン,乗客定員4,180名

防災機能の向上

○基幹的広域防災拠点と直結する支援ルートを形成



〔堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点〕



〔発災時の活動イメージ〕

