

---

---

# 関西のインフラ強化を進める会 中間取りまとめ（平成30年4月）

～明日を創造するプロジェクト～

---



平成30年4月

関西のインフラ強化を進める会

---

## はじめに

関西圏は、首都圏に次ぐ経済圏域であり、首都圏への一極集中のリスクを緩和し、日本の経済活動等を支えていくためにも国際競争力の強化、日本経済の下支えに資する必要な投資を行っていく必要があります。

今般、そういった観点から関西圏を日本のリーディングエリアとしていくために、必要なインフラ整備や仕組み等について、産官学の多くの有識者で方向性を議論し、実現に向けた構想等を取りまとめて広く広報して行くことを目的として、平成29年4月に「関西のインフラ強化を進める会」を発足させました。

今後の関西圏においては、インバウンドの更なる増加、リニア中央新幹線の開業による“スーパー・メガリージョン”の形成、北陸新幹線の整備により、西日本の拠点として「LOOK WEST」が重要となります。アジアに目を向け、西日本との連携を強化するプロジェクトとして、『南海経済軸の形成』、『瀬戸内クルーズネットワークの整備』、『三空港の連携強化』、『新大阪周辺再開発』、『大阪都心部における今後の都市開発』、『巨大災害への備え』等を実施していくことが、今後の関西の発展のためには必要であります。

これまで、委員会を3回、シンポジウムを2回開催し、関西圏の活性化のために進めていく施策や考え方等について幅広く意見交換を行い、議論を重ねてまいりました。委員会では当初、京阪神を中心にプロジェクトの議論をしており、今回はこれらの意見を踏まえ、とりまとめたものをここに『関西のインフラ強化を進める会 中間取りまとめ～明日を創造するプロジェクト(案)～』として、報告いたします。

平成30年4月

関西のインフラ強化を進める会

## ～明日を創造するプロジェクト(案)～

- 関西のプロジェクトを考えていくうえでの現状と視点  
～LOOK WEST (ルック ウェスト) ～ (P 1～P 7)
- ～明日を創造するプロジェクト(案)～
  1. 西日本の連携強化【南海経済軸の形成】 (P 8～P10)  
【瀬戸内クルーズネットワークの整備】 (P11～P13)
  2. 三空港の連携強化 (P14～P17)
  3. 新大阪周辺再開発 (P18～P22)
  4. 大阪都心部における今後の都市開発 (P23～P29)
- まとめ (P30)

# 関西のプロジェクトを考えていくうえでの現状と視点

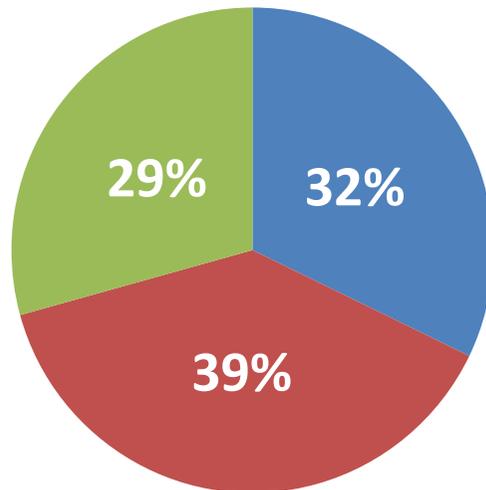
## 1. 現状

- ① 東海道新幹線開業以降、関東圏の域内総生産の全国シェアは大きく伸びているが、西日本（近畿・中国・四国・九州）は大きく下がっており、相対的地位の低下が著しい。

地域別GDP（域内総生産）の比較

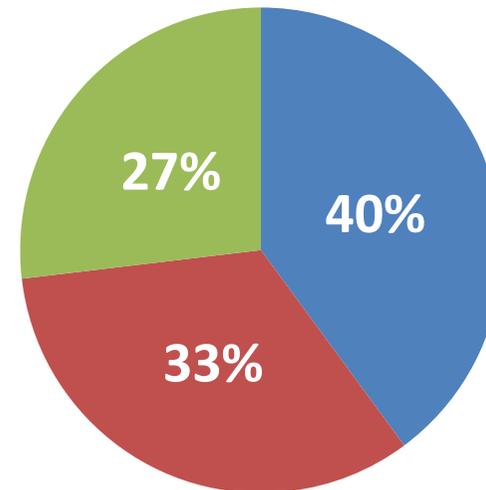
昭和35年度

県内総生産全国計 15.6兆円



平成26年度

県内総生産全国計 514.3兆円

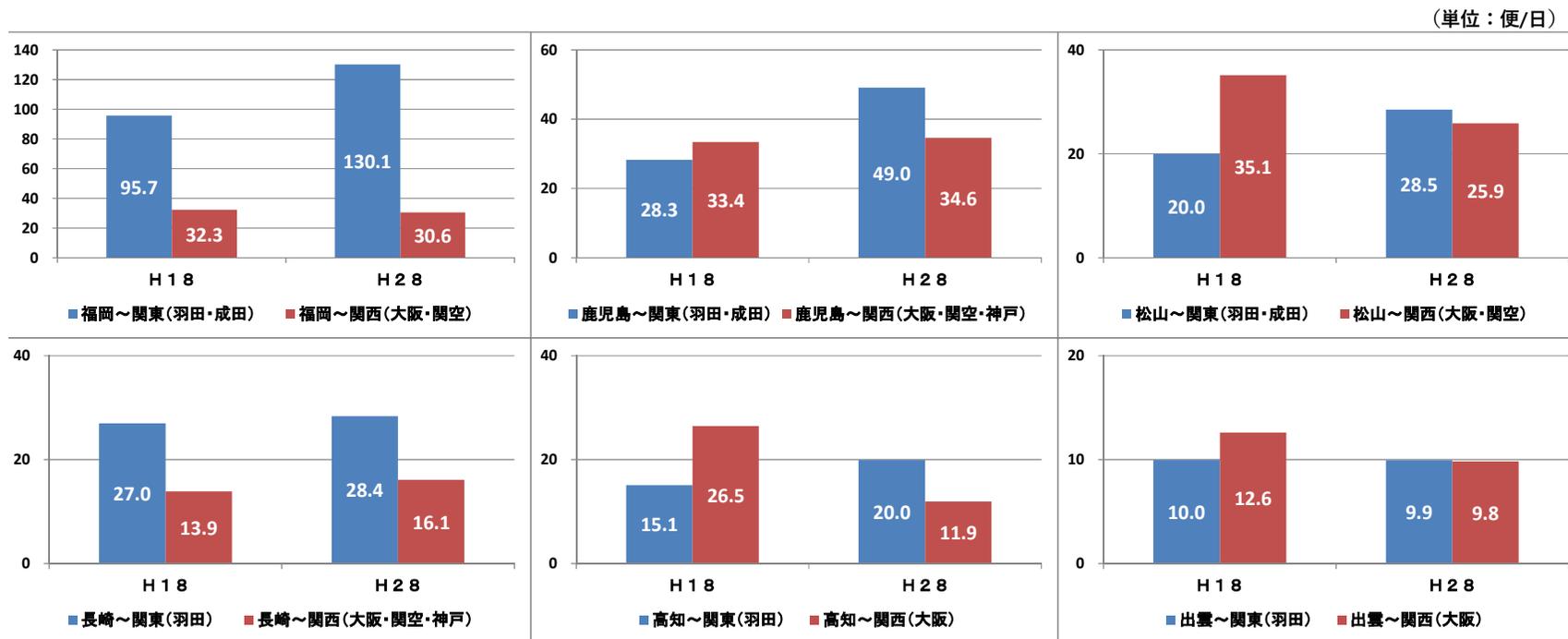


■ 関東ブロック ■ 西日本(近畿・中国・四国・九州ブロック) ■ その他

出典：内閣府H.P.「県民経済計算（GDP統計）」

② さらに、西日本内での航空便での結びつきを見ると、九州・中国・四国の各圏域において、関東圏に比べ関西圏との結びつきがかなり低下している。

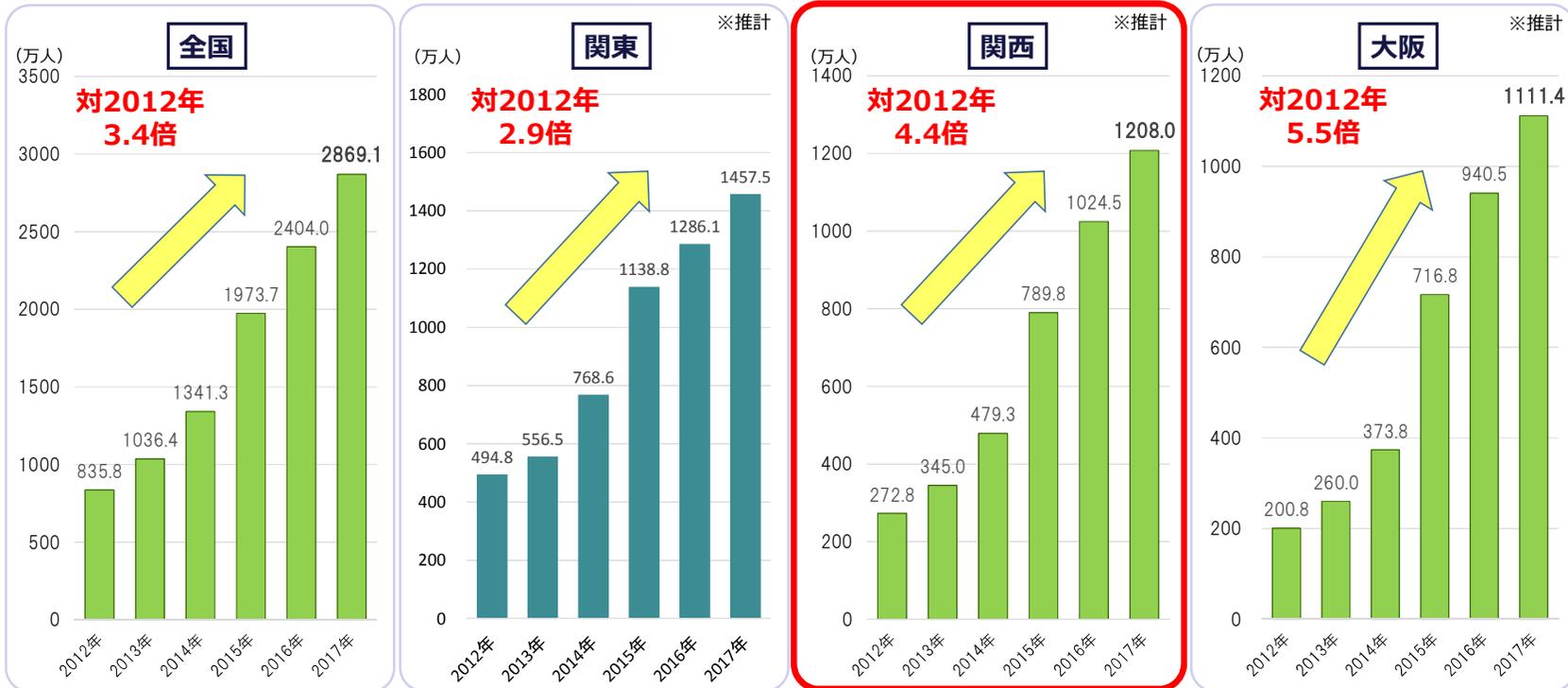
西日本主要空港別の関西・関東日平均便数の比較



出典：国土交通省「航空輸送統計年報」

- ③ 一方で、インバウンドについては、東京圏と関西圏が近年では匹敵しており、更には東京と関西のセット訪問での動きから、関西のみに完結するインバウンドが増加しているが、京阪神周辺地域や西日本各地への伸びはみられない。

全国のインバウンド推移と関東・関西・大阪の推移



出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」、日本政府観光局（JNTO）「訪日外客数」（2016年までは確定値、2017年は推計値）

※2016年まで…関西・大阪の訪日外客数（推計）＝ 訪日外客数年計 × 関西・大阪への年間訪問率

※2017年 …関西・大阪の訪日外客数（推計）＝ 訪日外客数年計 × 関西・大阪への四半期毎の訪問率

注：関西（近畿運輸局管内）：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県（計2府4県）  
 関東（関東運輸局管内）：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、山梨県、神奈川県（1都7県）

出典：国土交通省 近畿運輸局作成

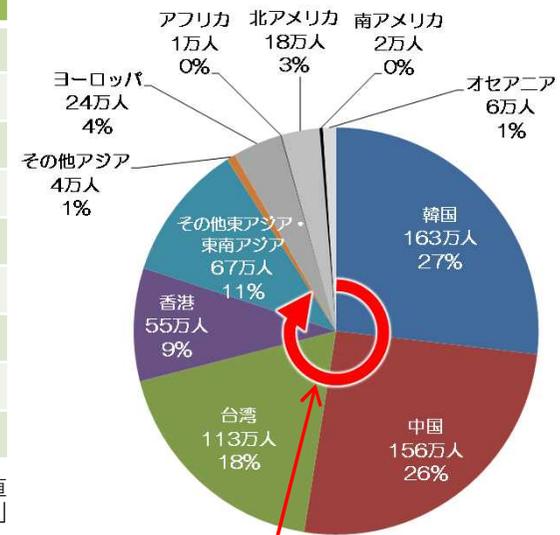
訪日外国人の都道府県訪問率の推移

	平成23年 (2011年)	平成24年 (2012年)	平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
大阪府	25.2%	24.0%	25.1%	27.9%	36.3%	39.1%	38.7%
京都府	16.7%	17.3%	18.9%	21.9%	24.4%	27.5%	25.8%
兵庫県	5.9%	5.7%	6.2%	6.2%	6.5%	6.2%	5.5%
滋賀県	0.6%	0.5%	0.7%	0.8%	0.7%	0.6%	0.6%
奈良県	3.3%	3.4%	4.4%	4.9%	5.2%	6.9%	7.3%
和歌山県	1.1%	1.0%	1.3%	1.5%	1.2%	1.2%	1.2%
香川県	0.5%	0.3%	0.4%	0.7%	0.7%	0.7%	0.9%
広島県	3.3%	3.1%	3.0%	3.4%	3.0%	3.5%	3.0%
福岡県	9.7%	9.4%	11.0%	8.9%	9.5%	9.9%	9.8%

※平成29年については、四半期の数の積上げによる平均値  
出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」

資料：国土交通省近畿運輸局

関西国際空港からの入国者数  
(2015年)



**アジアからの入国者：92%**

資料：法務省「出入国管理統計」

- ④ リニア中央新幹線の新大阪までの開業は、前倒しされて早期開業で進められているが、名古屋までの開業からの期間を活かして、しっかりとした受け皿を整備していくと共に、技術革新も踏まえたプロジェクトとしていく必要がある。

## 2. 視点

### 視点1 アジアからの日本のゲートウェイ

- 世界の人口とGDPの1/2はアジアが占める。
- 関西圏は首都圏に比べアジアに1時間程度近く、日本のゲートウェイであり、その機能を更に連携・強化していく必要がある。（インバウンド需要→2030年に6,000万人の見込）

### 視点2 “スーパー・メガリージョン”時代の西日本、そして関西

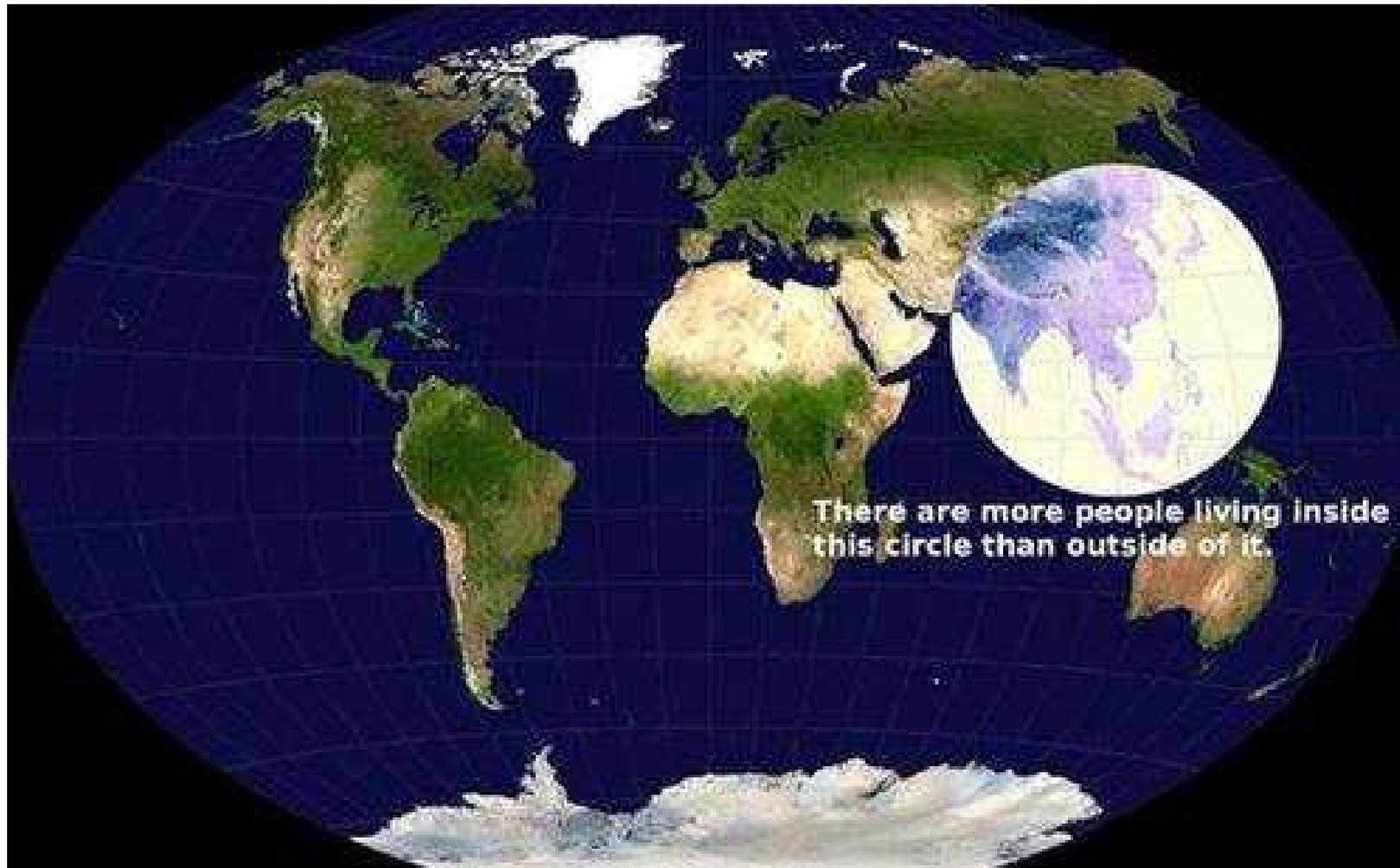
- リニア中央新幹線の整備により、首都圏、中部圏、関西圏が世界に冠たる“スーパー・メガリージョン”となる。
- “スーパー・メガリージョン”時代において、西日本の関西圏と中国圏、四国圏、九州圏が一体となって、インバウンドの経済効果を享受し、新しい産業の創出、雇用の拡大等を推進することで、更なる日本の成長に寄与する。

### 視点3 複眼型国土構造

- 複眼型国土構造を実現し、首都圏が災害等により壊滅的な被害を受けた際もその代替機能を果たす必要がある。

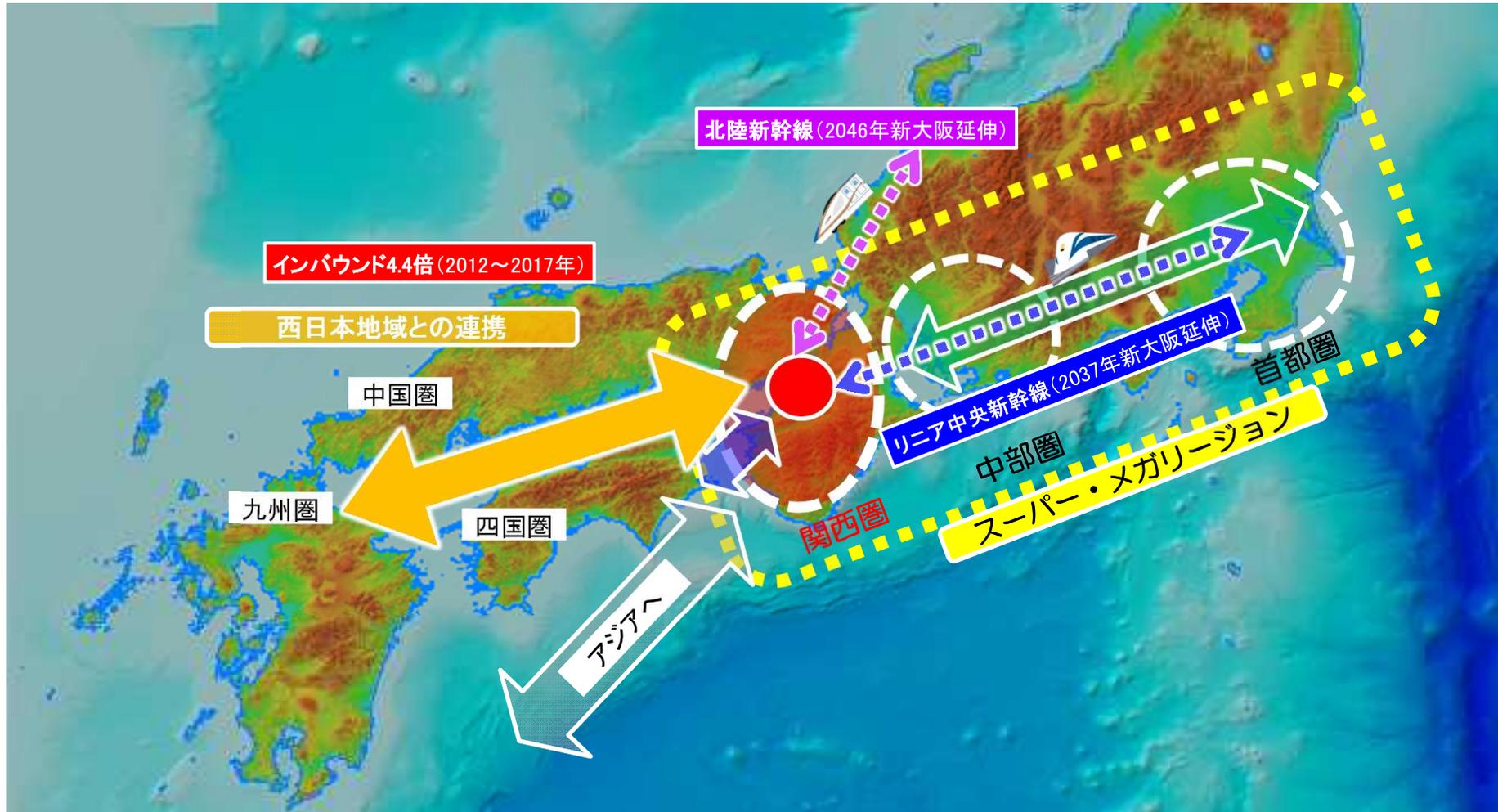
👉 これら3つの視点から関西圏のプロジェクトを考えるには、  
『LOOK WEST（ルック ウェスト）』が重要である。

## 世界の人口とGDPの1/2はアジアが占める



出典：第1回「関西のインフラ強化を進める会」シンポジウム 小林委員長パネルディスカッション基調説明資料より抜粋

# LOOK WEST (ルック ウェスト)



出典：国土交通省 近畿地方整備局作成を加工

# ～ 明日を創造するプロジェクト(案) ～

## 1. 西日本の連携強化【南海経済軸の形成】

### 1. 必要性

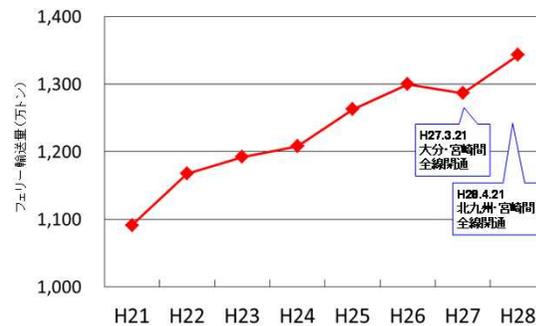
- 南海経済軸は九州～関西～名古屋の最短ルート（大分～名古屋間：山陽道經由約830km、南海経済軸經由：約660km）である。
- 南海経済軸上の陸上部の高速自動車道整備はほとんど完成しており、フェリーを強化することで南海経済軸の形成は容易である。
- 紀伊半島、四国南部、九州南部活性化、観光資源の利用促進など、厚みのある西日本連携を実現するため、新たな国土形成、西日本の経済活性化、物流の効率化等の観点から南海経済軸の強化が必要である。

フェリー輸送容量



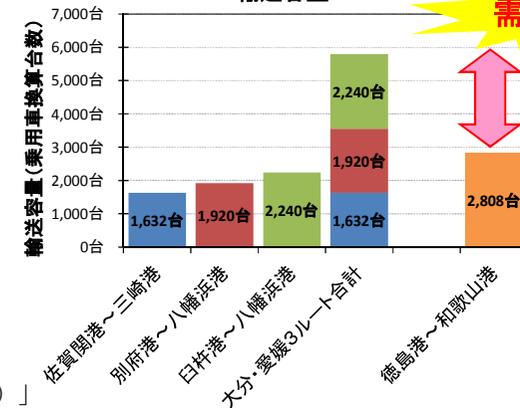
出典：愛媛県作成資料

やわたはま みさき  
八幡浜港及び三崎港におけるトラック輸送量の推移

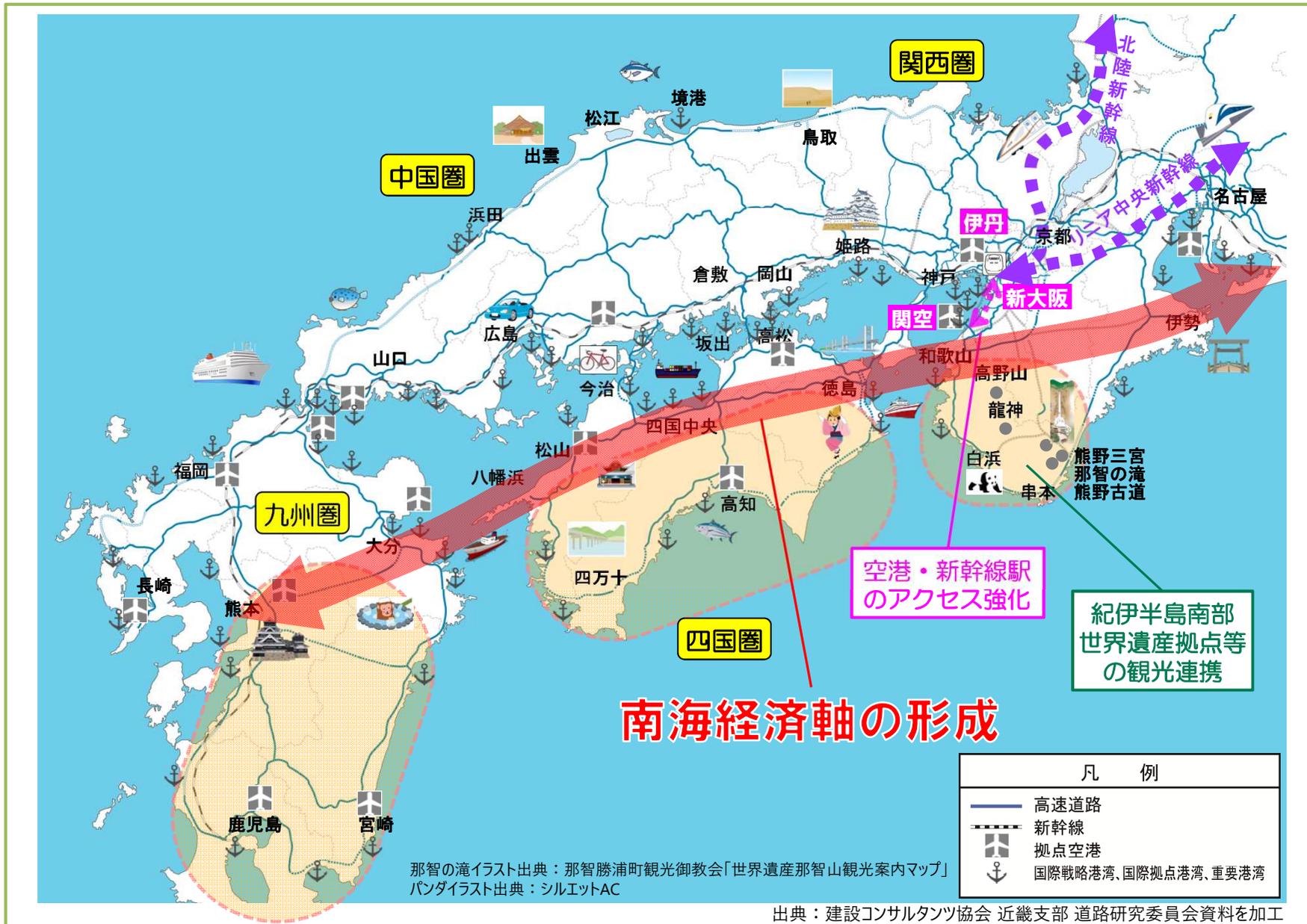


資料：「港湾統計年報 基礎資料  
(八幡浜市及び伊方町の港湾調査)」

大分・愛媛フェリー 徳島・和歌山 フェリー  
輸送容量



大分・愛媛フェリーの需要増加により、徳島・和歌山フェリーの需要も増加すると思われる。



## 2. プロジェクト内容

### (1) 阪和道～和歌山港フェリー乗り場へのアクセス整備とフェリー港の整備

- 当面は、平成29年3月に供用した紀北西道路を更に西伸し、第二阪和国道を経由して、和歌山港フェリー乗り場までのアクセス道路を整備するとともに、フェリー港についても需要増に対応した整備を行う。
- さらに、紀淡海峡への架橋構想が実現すれば、南海経済軸がより強化される。

No.	写真説明	出典
1	深日港全景	深日港活性化イベント実行委員会ブログ
2	洲本港～深日港航路社会実験	産経ニュースH.P.
3	洲本港全景	Wikipedia
4	大鳴門橋全景	Wikipedia
5	南海フェリー	南海フェリー-H.P.
6	徳島港全景	Wikipedia
7	和歌山港全景	南海フェリー-H.P.
8	和歌山JCT全景	わかやま新報H.P.
9	高野山根本大塔	photolibrary
10	那智の滝全景	photoAC



※ 写真の公表可否については未確認

# 1. 西日本の連携強化【瀬戸内クルーズネットワークの整備】

## 1. 必要性

### (1) 世界的なクルーズ需要に対する取組み

- 瀬戸内海は、世界に類を見ない景観を有しており、広い海域とそこに点在する700もの島々、それを望む陸地の展望地が瀬戸内海国立公園として指定されている。
- 一方、西日本（関西圏、中国圏、四国圏、九州圏）に來航するクルーズ船は年々増えており、瀬戸内海で人と文化に触れる『瀬戸内クルーズ』は有力で高品質な観光ツールといえる。
- 本来のポテンシャルに較べ国際的知名度の低い『瀬戸内海』の、世界への発信を西日本連携の戦略的取組みとして推進していく。



出典：広島県H.P.



出典：世界遺産総合研究所H.P.



- 関西国際空港だけでなく、韓国、台湾、中国を中心とした近距離の国際線（定期便やチャーター便）も発着している福岡、広島、高松、松山、岡山空港を起終点にした空・陸・海路でつなぐ『瀬戸内クルーズ』プランも考えられる。
- クルーズ船寄港地である神戸、京都舞鶴、下関、博多、北九州、長崎の各港のターミナル整備、姫路港におけるターミナル再整備など『瀬戸内クルーズ』拠点港の整備、拠点港へのフィーダー路線の整備などを図る。
- 特に夢洲においては、高速ネットワークやKIX・新大阪駅からの直通鉄道を活かしてIRやMICEの誘致を図り、『瀬戸内クルーズ』の玄関口として、新たな国際観光拠点に整備する。
- 2019G20サミット首脳会議、2025大阪万博、大阪IR構想等の機会に西日本が連携して、『瀬戸内海』を活用するとともに、その魅力を世界へ発信する。

『瀬戸内クルーズネットワーク』のイメージ



出典：四国地方整備局『四国における瀬戸内海クルーズ振興検討会』資料



出典：四国における瀬戸内海クルーズ振興に向けた提言書

## 2. 三空港の連携強化

### 1. 必要性

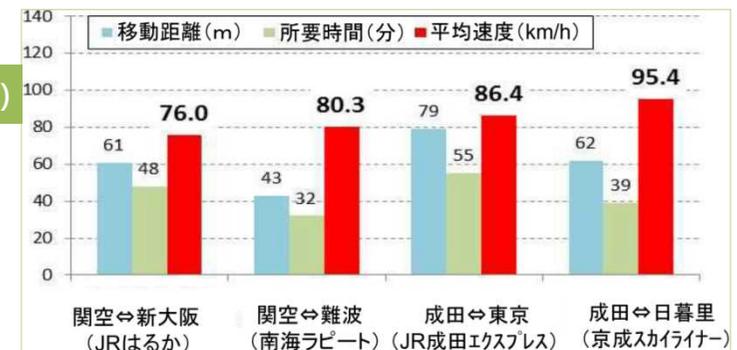
(1) 関西三空港を一つの空港群として効率的に運用し、首都圏空港と並ぶ日本の2大ハブ空港として、更に『アジアのゲートウェイ』として最大限に活用することが、関西圏の活性化につながる

- KIXをはじめとする関西の三空港は、諸外国の他空港に比べ鉄道等の交通機関との連携が悪く、高速化が図られていない。
- 2016年のKIX利用者は2500万人（発着回数18万回）、2030年にはKIX利用者は5000万人（発着回数36万回相当）の潜在需要が見込まれており、更なる三空港間の連携強化と都心～三空港のアクセス強化が望まれる。

KIX～大阪市のアクセス交通網



KIXアクセスの比較(主要駅)



出典：国土交通省 近畿地方整備局「近畿圏広域地方計画 関西広域地方計画データ集」

上海の空港から市内へのアクセス

上海の浦東空港からリニアモーターカーで市内へのアクセス

- 上海磁浮快速列車 (リニアモーターカー)  
 最高時速：431km/h 所要時間：8分程度  
 (浦東空港から市内東端の地下鉄2号線「龍陽路」までの30km)

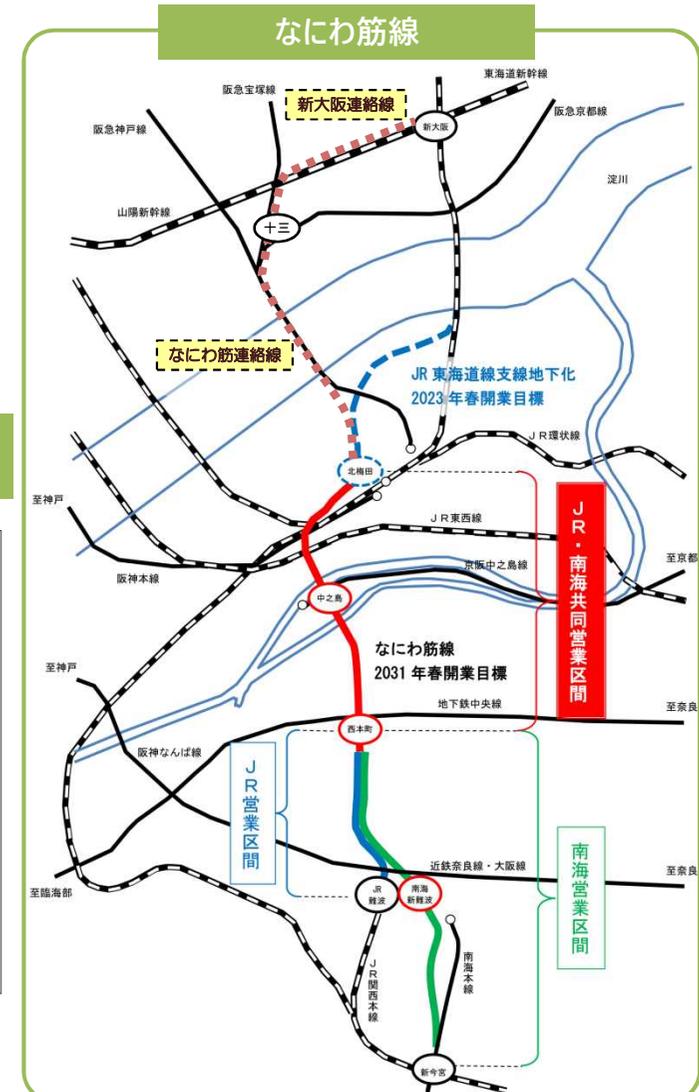
## 2. プロジェクト内容

### (1) KIXへのアクセス強化

- 都心への到達時間に課題があり、KIXの発着回数36万回、5,000万人の需要に対応するため、『なにわ筋線』等の整備と相互乗り入れによる北梅田⇄KIX間の時間短縮や輸送力増強を図る。

### (2) 大阪国際空港（伊丹空港）へのアクセス強化

- 現在、大阪都心部（梅田）から大阪国際空港（伊丹空港）への鉄道アクセスは、“阪急蛸池駅で大阪モノレールへ乗り換え”という課題があり、『大阪空港連絡線』を整備し、大阪都心部（梅田）と大阪国際空港（伊丹空港）を鉄道で直結する。



出典：大阪市 H29.9.19戦略会議資料「なにわ筋線について」を加工

### (3) 神戸空港へのアクセス強化

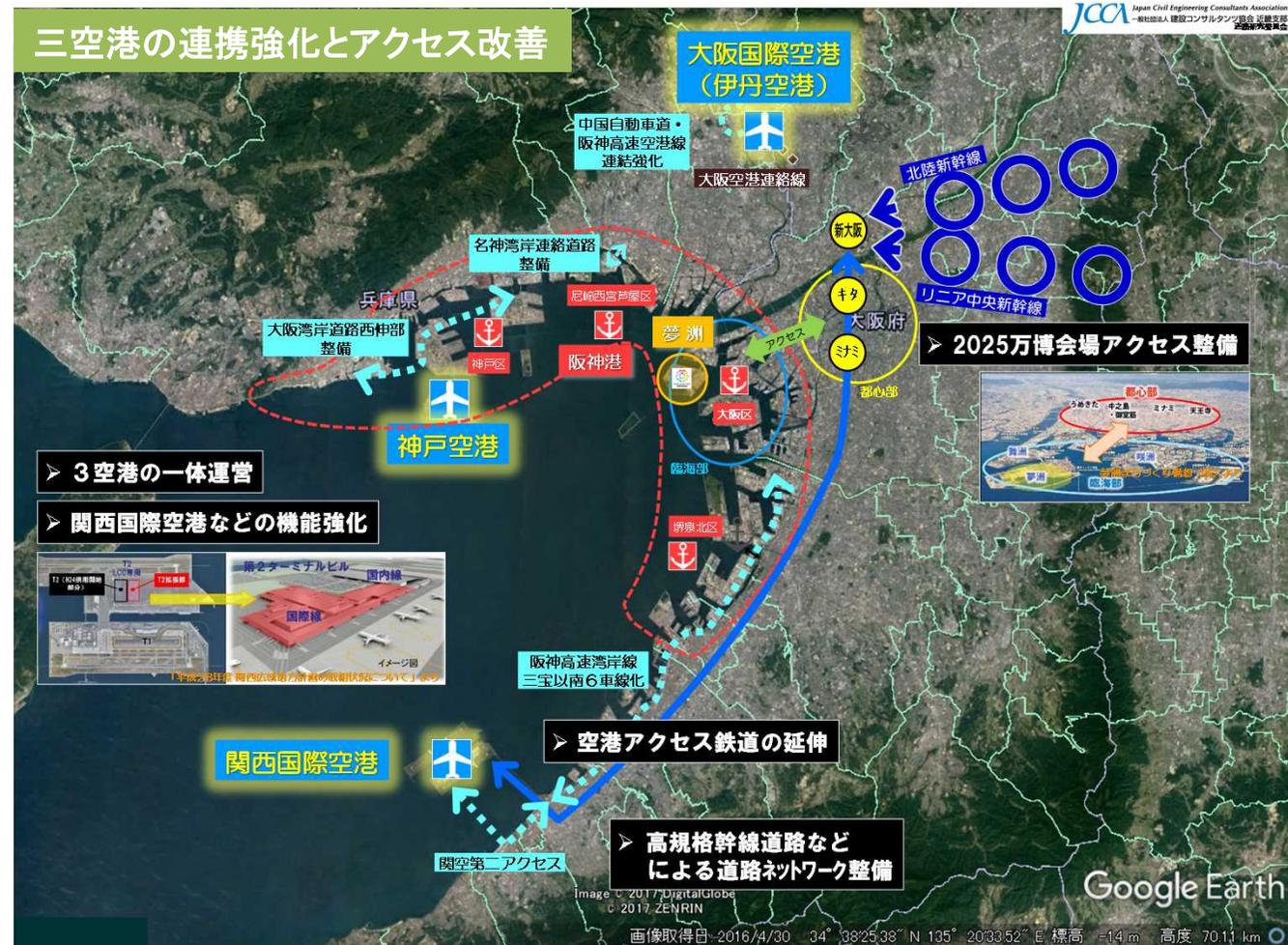
- 現在のポートライナーでは輸送力が小さく、今後の神戸空港発着便数の増加、大阪湾岸道路西伸部の供用により予想される企業等の立地やそれにより発生するポートライナー利用者の大幅な増加が予想されるため、更に三宮再開発と一体となって、大量輸送機関を新たに整備するとともに、山陽新幹線新神戸駅まで延伸させる。



参考文献：JAPIC「提言!次世代活性化プロジェクト」

## (4) 三空港の連携強化

- 三空港間のアクセスを改善（乗り継ぎ・直通運転等）し、連携強化を図る。
- 大阪湾岸道路西伸部の整備、名神湾岸連絡道路の整備、阪神高速湾岸線三宝以南の6車線化の検討、中国自動車道と阪神高速空港線の連結強化など、三空港間的高速ネットワーク整備を図る。



## 3. 新大阪周辺再開発

### 1. 必要性

- 2023年JR東海道線支線、阪急なにわ筋連絡線・新大阪連絡線、2037年リニア中央新幹線、2046年北陸新幹線を新大阪駅につなぐ計画、更には九州新幹線（西九州ルート）の乗り入れも検討され、新大阪駅は日本を代表する交通結節点となる。
- 特に、リニア中央新幹線の開通により、東京～新大阪間が約1時間で結ばれ、関西圏の各地から新大阪駅へのアクセスが最重要となる。
- これらにふさわしい駅の構造と駅周辺のまちづくりを、一体的に計画・整備していく必要がある。併せて、1日も早い北陸新幹線の全線開通が望まれる。
- また、新大阪駅への幹線道路アクセスとして、現在は国道423号（新御堂筋）しかなく慢性的な渋滞が発生している。更に、北陸新幹線、リニア中央新幹線等が接続することによる利便性の向上と新たな企業等の立地が予想され、新大阪駅周辺での交通量の大きな増加が見込まれる。そのため、国道423号も含めた新たなアクセス道路の整備が必要となる。

全国道路・街路交通情勢調査 (平成27年度)	観測地点	自動車類12時間交通量	平日12時間混雑度
国道423号(新御堂筋)	大阪市北区豊崎6丁目	90,895台/12h	1.76



## 2. プロジェクト内容

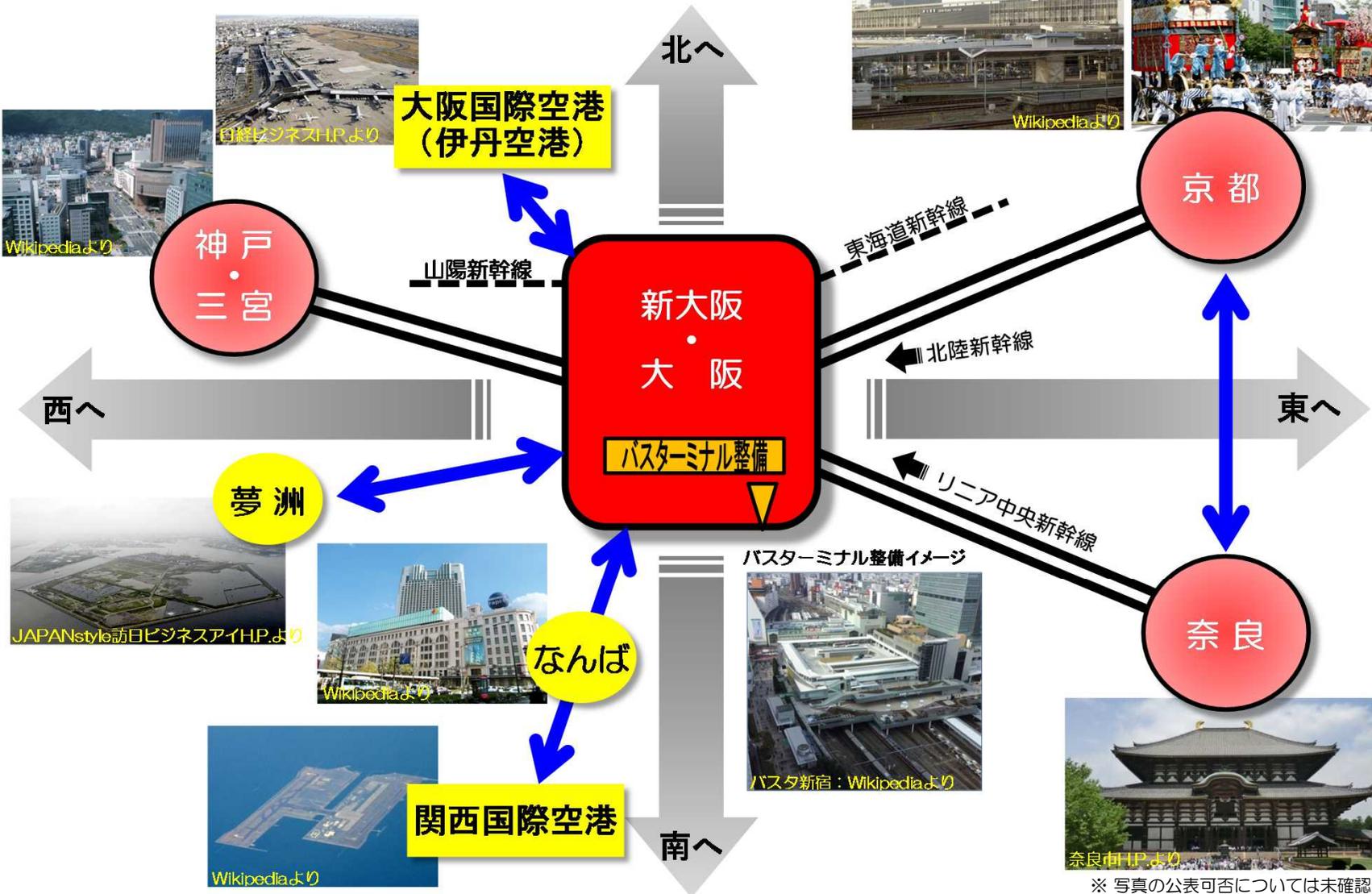
### (1) JR及び阪急新大阪駅の総合的な整備、ターミナル計画の具体化

- 既存のJR東海道山陽新幹線、地下鉄御堂筋線等、新たな計画のリニア中央新幹線、北陸新幹線、九州新幹線（西九州ルート）、新大阪連絡線等の乗り換えを円滑にするためのターミナル計画を策定・整備し、拠点にふさわしい駅周辺の再開発をあわせて行う。
- また、新大阪駅の地下空間には、今後、リニア中央新幹線等の乗り入れが予定されていることから、これらの事業と一体的に整備し、結節させることで、全国につながる新幹線ネットワークを構築する。
- あわせて、各鉄道と高速バスとの乗継サービスを最大化するため、高速バスのターミナル（乗り継ぎ施設）として新大阪バスターミナルを整備する。

### (2) 将来交通量も踏まえた新大阪駅へのアクセスの強化

- 拠点整備に伴う将来の需要に対応し、円滑な自動車移動を実現するため、アクセスの強化について検討を行う。

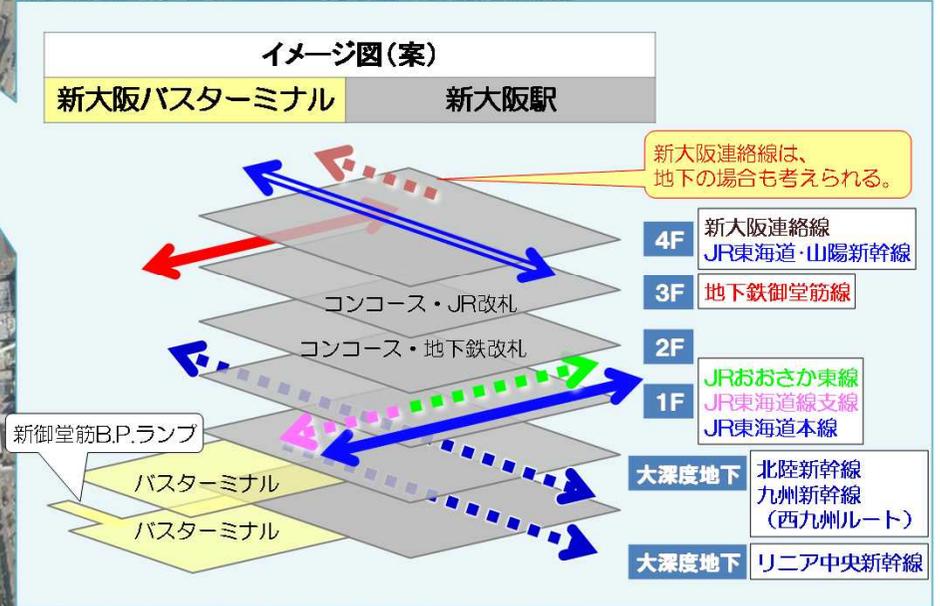
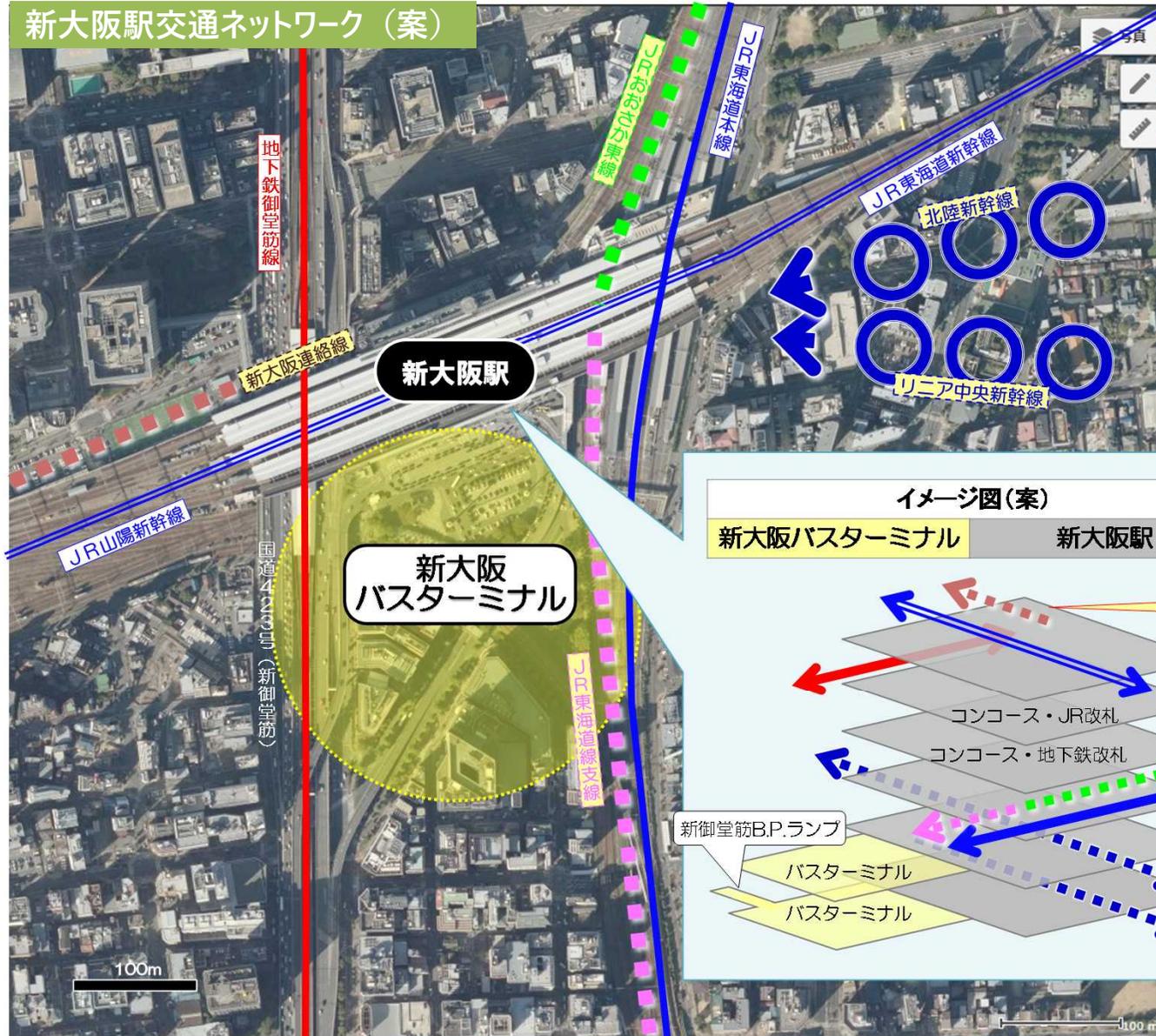
公共交通結節点（ポンチ絵）



※ 写真の公表可否については未確認  
出典：建設コンサルタンツ協会 近畿支部 道路研究委員会 資料より抜粋

新大阪駅交通ネットワーク（案）

JCCA Japan Civil Engineering Consultants Association  
 一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部  
 道路研究委員会



※ 写真の公表可否については未確認  
 出典：建設コンサルタンツ協会 近畿支部 道路研究委員会 資料より抜粋

## 4. 大阪都心部における今後の都市開発

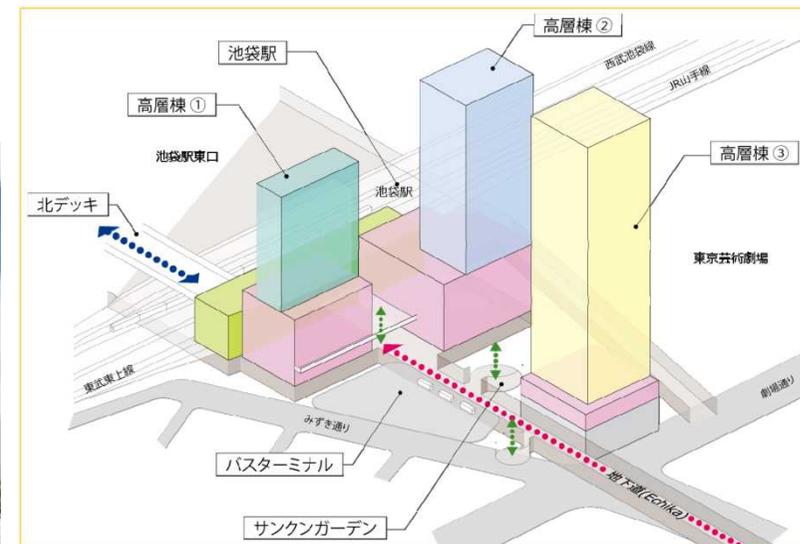
### 1. 必要性

- 東京では、現在、JR山手線主要駅前の、新宿・渋谷・池袋・品川駅等の都市再開発が進められているが、関西においては、「うめきた・中之島・なんば」の次に続くプロジェクトがなく、益々、東京との格差が広がっていくことになる。
- 臨海部国際観光拠点としての『夢洲まちづくり』、大阪の都市南北軸の再編強化としての『新大阪・大阪』、『なんば・天王寺』、JR大阪環状線と私鉄ターミナルにおける再開発としての『森之宮・京橋・OBP』などの都市開発により、都市の魅力が向上し、インバウンド等の更なる集客が期待される。

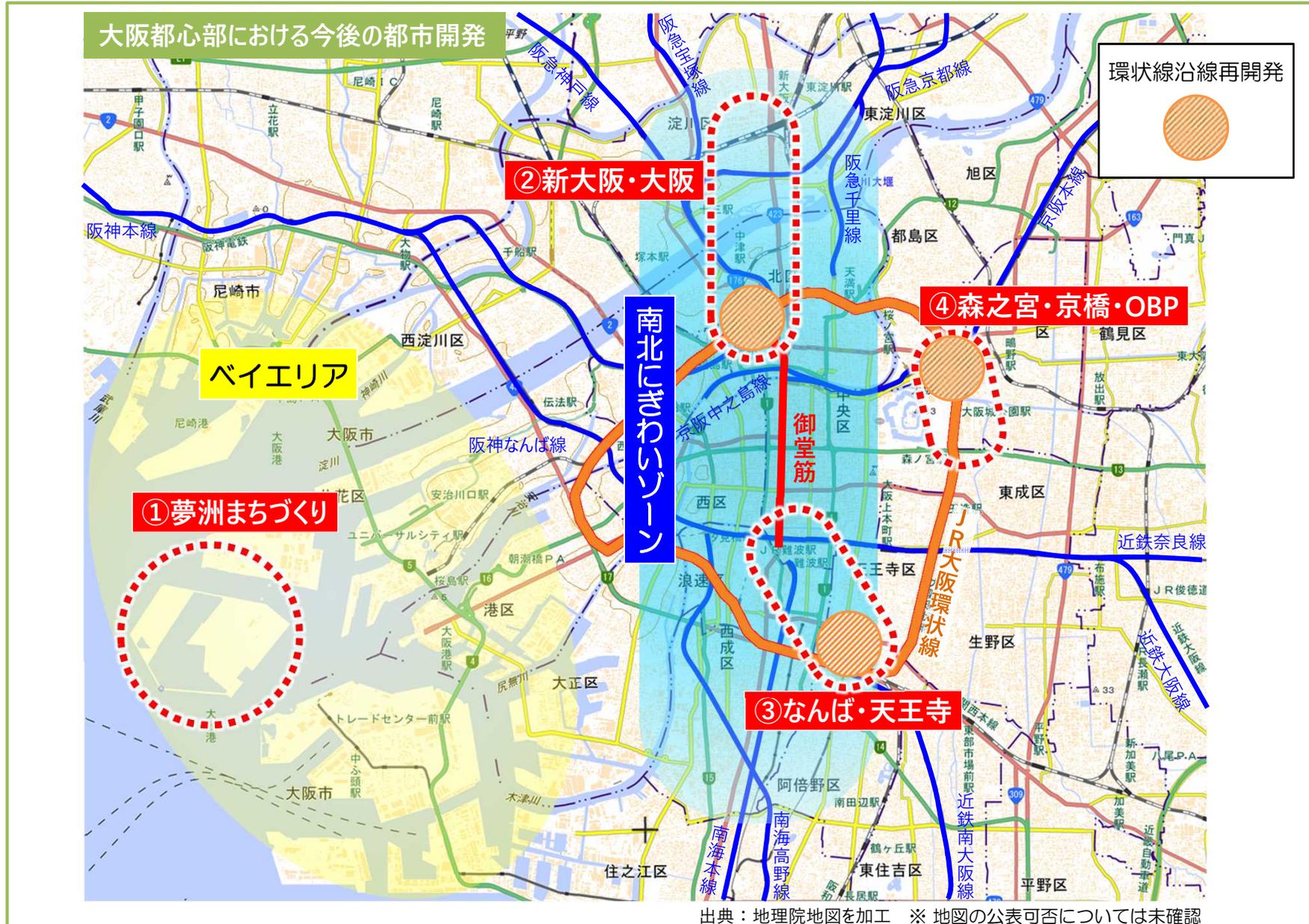
#### 整備イメージ



出典：渋谷区「渋谷駅中心地区基盤整備都市計画の概要」より



出典：「池袋駅西口地区まちづくりニュース28」（発行：池袋西口まちづくり協議会）



## 2. プロジェクト内容

### (1) 夢洲まちづくり

- 2025年万博会場候補地であるとともにIR構想が進められており、まとまった土地が確保でき、国際観光拠点として、更には世界的にみても素晴らしい魅力のある瀬戸内観光の拠点としてのポテンシャルを有しているため、それを支援する整備を図る。



出典：大阪市 夢洲まちづくり構想（案）を加工



出典：大阪市 夢洲まちづくり構想（案）より

## 1) 適切な輸送能力を持つ鉄道網の整備

- 夢洲へは、北ルート（京阪中之島線延伸・JR桜島線延伸）と南ルート（地下鉄中央線延伸）の2方向の鉄道を整備する。
- KIXや新大阪駅からの直通運転や乗り継ぎを改善してアクセス機能の向上を図り、夢洲のポテンシャル、利便性を高める。

## 2) 魅力あるまちへの快適な道路アクセス

- 夢洲近傍に「湾岸舞洲ランプ」があり、全国各地と結ばれている。
- 「湾岸舞洲ランプ」から夢洲へは、更なるアクセス強化を図る。
- また、夢洲内の観光ゾーンへの動線は、物流関連の動線との分離を図る。

## 3) 舟運の整備

- 淀川を利用した大阪都心部から夢洲への舟運を整備する。

## 4) PFI、PPP等の活用

- 夢洲へのアクセス鉄道、道路及び舟運の整備にあたっては、PFI、PPP等の活用を検討する。

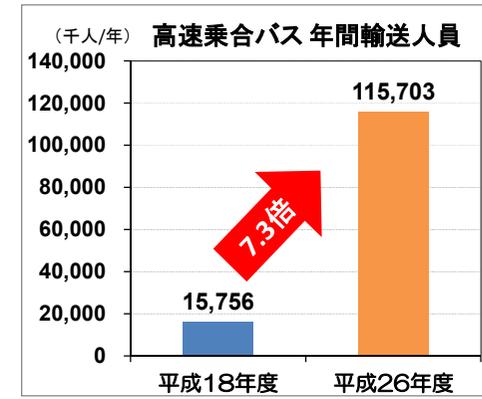
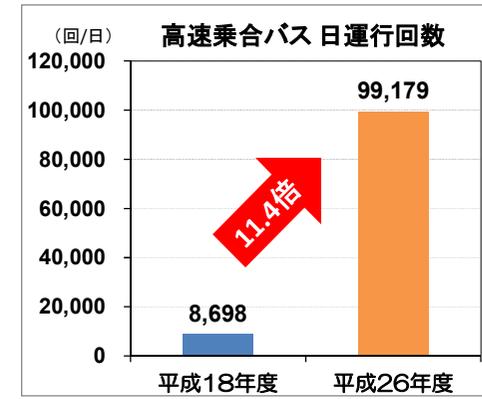
## (2) 新大阪・大阪

※ 『新大阪』については、3.新大阪周辺再開発に掲出

- 梅田には現在JR大阪駅周辺の高速バスターミナル8箇所が拡散していて利便性が悪いため、利用者の利便性の向上と大阪駅周辺の交通混雑の緩和を目的として、JR大阪駅を中心とした半径500m以内に、統一バスターミナルを再開発と一体となって整備する。

※ 新宿駅では以前19ヶ所に点在していた高速バス停をバスタ新宿に集約。  
高速バスの発着便数1,625便/日、高速バスの運行会社118社と一大バスターミナルを形成。

### 梅田バスターミナル(案)

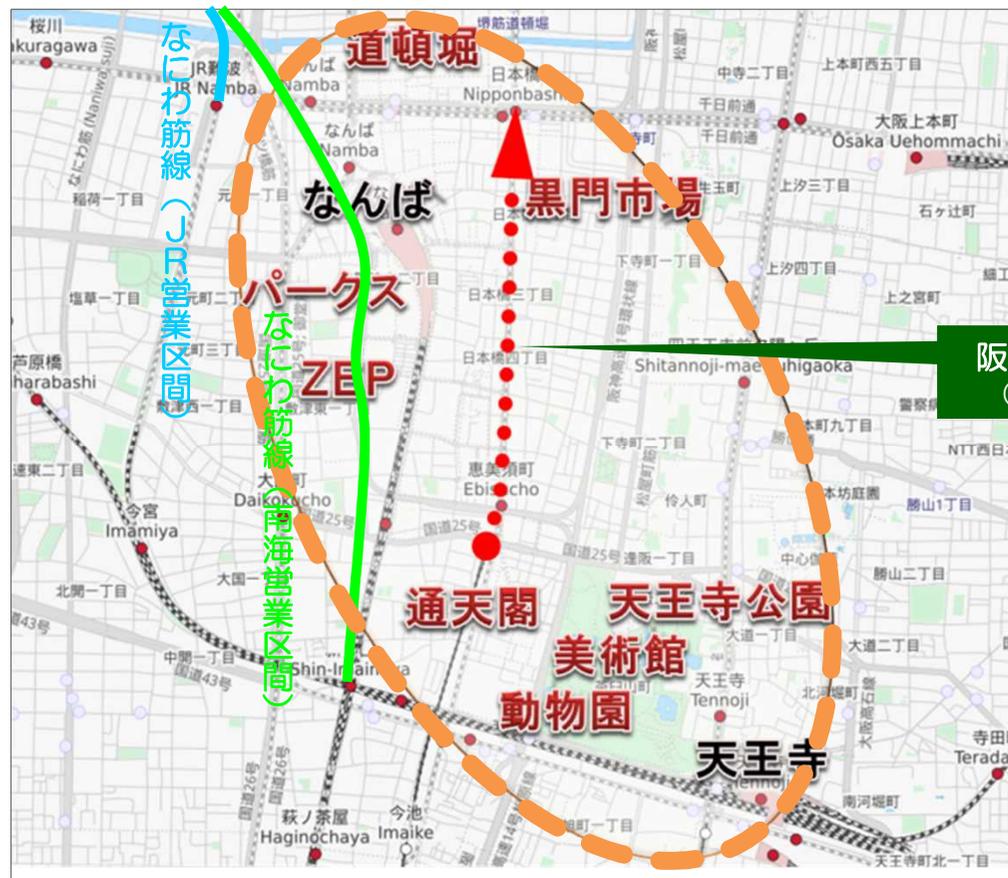


出典：建設コンサルタンツ協会 近畿支部 道路研究委員会資料より抜粋

資料：国土交通省H.P.統計情報「高速乗合バスの運行状況」

### (3) なんば・天王寺

- 難波から天王寺間には、動物園、美術館や通天閣があり、なにわ筋線の計画とあわせた、回遊性を持たせた都市再開発が可能である。



阪堺電軌阪堺線延伸  
(LRTの走行など)

出典：H29 JAPICシンポジウム 小川元大阪副知事講演資料抜粋を加工

#### (4) 森之宮・京橋・OBP

- 森之宮には、JR電車区、大阪メトロ検車場、大阪市ごみ焼却工場跡地、もと焼却工場建替計画用地、URの土地等があり、京橋・OBPと一体となった都市開発が十分可能である。



出典：H29 JAPICシンポジウム 小河元大阪副知事講演資料抜粋

## まとめ

本報告は、「関西のインフラ強化を進める会」の意見交換の要旨等をまとめた中間報告であり、現在の関西圏の日本での位置や現状を踏まえ、将来の関西圏や西日本に必要なインフラ整備や仕組み等を例示的に示せたものと考えています。

今後、南海トラフ巨大地震や大規模洪水などの災害リスクも含め、引き続き様々なプロジェクトの必要性について種々の視点から議論を進めることとしており、内容の充実に努めたいと考えております。

平成30年4月  
関西のインフラ強化を進める会