



\\ 緊急提言! \\

今こそ立ち上がれ!“ミラーリング **KANSAI**”

~ポストコロナの**新しい日本**~



ミラーリング KANSAI

「ミラーリングKANSAI」とは、首都圏に集中している様々な機能と同等のものを、大阪を中心とする関西で整備し、「いつでも必要な機能を発揮できる『東西複眼構造の一極』として、個性あふれる『関西再生を目指す』という強い思いを込めた表現である。



はじめに

関西は、わが国を代表する歴史・文化遺産、高度な学術・研究機能や産業等多彩なポテンシャルを有する首都圏に次ぐ経済圏域であるにもかかわらず、近年は相対的な地位の低下がみられ、永年の課題である東京一極集中を是正する責任を全うすることができずにいます。

このような状況の中で、昨年の東日本台風の関東直撃により自然災害リスクがクローズアップされたことや、今年の新型コロナ禍により首都圏の社会・経済活動が甚大かつ長期に亘る影響を受けたことなどにより、東京一極集中の是正やリモートワークを中心とした新しい生活様式への転換が喫緊の課題であることが国民レベルで再認識されました。

私たち建設コンサルタンツ協会近畿支部の技術者集団はインフラ整備のプロとして、関西の再生を期して、2016年に提言Ⅰ（YUME ROAD 2050）、2018年に提言Ⅱ（YUME KOKUDO 2050）を公表してきましたが、2025年大阪・関西万博や2037年リニア中央新幹線新大阪延伸が本格的に進められている今こそ、首都代替機能を担うためのインフラ整備をスタートさせるべきであると考え、2040年までに緊急に整備すべき内容と2050年に向けた将来構想からなる『**緊急提言！** 今こそ立ち上げ！ “ミラーリング **KANSAI**” ～ポストコロナの**新しい日本**～』を策定しました。

本提言は、

- (1) リニア中央新幹線によりスーパー・メガリージョンが形成される2040年をターゲットとした、関西における首都代替機能整備に関する緊急提言
 - (2) 西日本版スーパー・メガリージョンの形成を目指す2050年をターゲットとした、東西複眼構造の一極を担う関西インフラ整備構想に関する提言
- の二部構成としています。

今後、シンポジウムの開催や関係者との意見交換などを通じて、皆さまから広くご意見・ご感想をうかがい、さらに研究を深めていくこととしております。

令和2年12月
(一社) 建設コンサルタンツ協会 近畿支部
支部長 吉津洋一
提言2020近畿作成WG WG長 兼塚卓也
道路研究委員会 委員長 寺尾敏男

— 目 次 —

はじめに

【Ⅰ】日本を取り巻く現状と将来の方向性	1
1. 現状と動向	1
(1) 人口減少、少子高齢化とともに東京一極集中が進行	1
(2) 「先進・資本主義国」では、インフラ整備がGDPの成長に寄与	1
(3) 自然災害リスクの増加	2
(4) インバウンドの急速な増加（コロナ禍以前）	3
(5) 技術革新の進展、生活様式・価値観の多様化	4
(6) 新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響	5
(7) 国家プロジェクトの推進	6
2. 関西の課題と将来の方向性	9
(1) 地球温暖化対策・自然災害等への危機管理	9
(2) インバウンド需要への対応	9
(3) 技術革新の進展、生活様式・価値観の多様化	9
3. 関西の今後のあるべき姿に向けて	10
【Ⅱ】緊急提言！ 今こそ立ち上がれ！ “ミラーリング KANSAI” ～ ポストコロナの新しい日本 ～	
《提言Ⅰ》 関西における首都代替機能整備構想について ～ スーパー・メガリージョン形成後の2040年を見据えて ～	11
I-1 大阪都心に首都代替機能を整備	12
(1) 大阪都心に、立法、行政、司法、およびビジネスの中央拠点を整備	12
(2) 大阪・関西万博開催後の夢洲を国際拠点化し、関西3空港を結ぶ高速交通ネットワークを整備	15
(3) 中央拠点と新大阪及び国際交流拠点を結ぶ新たな鉄道アクセスを整備	16
(4) 大阪都心、中央拠点や国際交流拠点の魅力向上に向けた新たな空間活用	17
(5) 日本各地の魅力をアピールする広報・誘客機能の強化	18
I-2 災害に備え、大阪圏主要都市に主要機能を分散配置	19
(1) 大阪圏主要都市に主要機能を分散配置	19
(2) 大阪都心～大阪圏主要都市～関西圏地方都市間のネットワークを強化	20
《提言Ⅱ》 東西複眼構造の一極としての関西インフラ整備構想について ～ 西日本版スーパー・メガリージョン形成を目指す2050年を見据えて ～	23
II-1 東西スーパー・メガリージョンの結節点としての機能整備	24
(1) 西日本版スーパー・メガリージョンの形成	24
(2) 技術革新による交通システムの高度化	25
(3) 技術革新による未来社会の創出	26
II-2 関西の歴史・文化・観光拠点の魅力アップと快適な周遊ルートの整備	27
【Ⅲ】提言2020検討体制	29
おわりに	

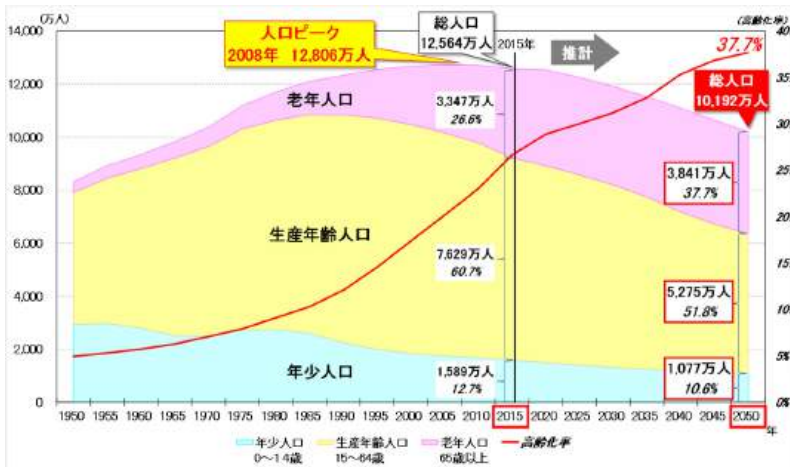
【I】日本を取り巻く現状と将来の方向性

1. 現状と動向

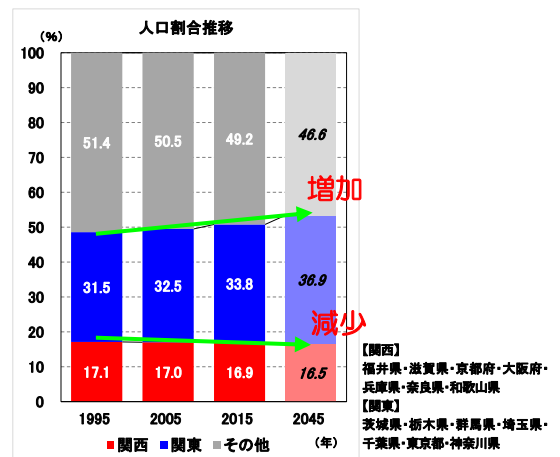
(1) 人口減少、少子高齢化とともに東京一極集中が進行

- 日本の総人口は2008年の約1.28億人をピークに2050年に約1億人まで減少
- 関西の人口割合は減少、関東の人口割合は増加を続け、東京一極集中が進行

【人口動向】



【人口割合】

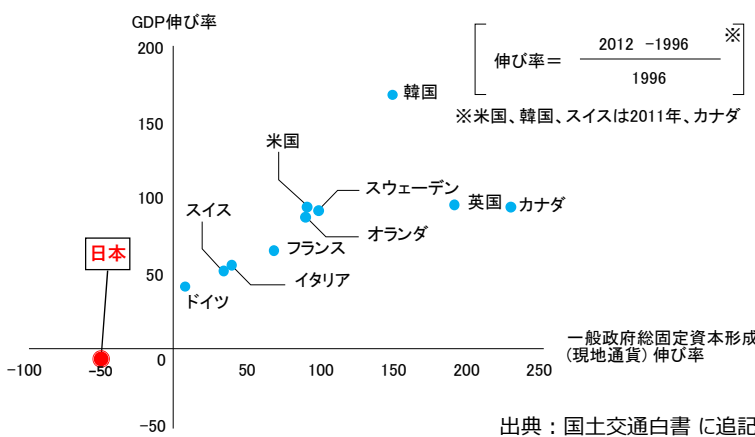


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)中位推計」「日本の地域別将来推計(平成30年推計)」

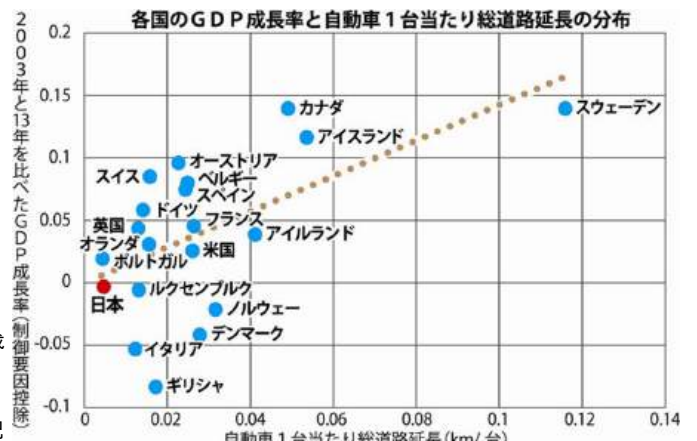
(2) 「先進・資本主義国」では、インフラ整備がGDPの成長に寄与

- 我が国の経済成長、ひいては国力の向上には、インフラ整備への投資が肝要

【一般政府総固定資本形成とGDPの関係】



【道路整備とGDPの関係】



出典：道路・鉄道整備—経済成長に寄与 日刊建設工業新聞記事

緊急提言！ 今こそ立ち上げ！ “ミラーリング KANSAI”
 ~ポストコロナの新しい日本~

(3) 自然災害リスクの増加

■ 気候変動による自然災害の激甚化・頻発化

→世界的な気温上昇に伴い、短時間強雨や強い勢力の台風が増加

■ 地震や火山噴火リスクの増加

→「南海地震」「首都直下地震」の発生懸念

→日本各地における活発な火山活動や富士山大噴火の発生懸念



【近年の自然災害の発生状況】

○近年では、**毎年のように全国各地で自然災害が頻発し、甚大な被害が発生。**

【平成27年9月関東・東北豪雨】 【平成28年4月熊本地震】 【平成28年8月台風第10号】 【平成29年7月九州北部豪雨】



① 鬼怒川における浸水被害
(茨城県常総市)



② 阿蘇大橋地区の
大規模土砂災害
(熊本県南阿蘇村)



③ 小本川の氾濫による浸水被害
(岩手県岩泉町)



④ 赤谷川における
土砂・洪水氾濫及び流木による被害
(福岡県朝倉市)

【平成23年1月霧島山噴火】
(H29.10、H30.3噴火)



⑤ 新燃岳噴火による広域降灰被害
(鹿児島県霧島市)



⑥ 小田川における浸水被害
(岡山県倉敷市)



⑦ 神戸港・関空における浸水被害
(兵庫県神戸市、大阪府泉佐野市)



⑧ 厚真町の大規模土砂災害
(北海道勇払郡厚真町)

【令和元年8月前線に伴う大雨】 【令和元年9月台風第15号】



⑨ 牛津川の浸水被害
(千葉県小城市)



⑩ 倒木の状況
(千葉県鴨川市)

【令和元年東日本台風】



⑪ 千曲川における浸水被害
(長野県長野市穂保地先)

【令和2年7月豪雨】



⑫ 球磨川における橋梁流出被害
(熊本県球磨村)

出典：国土交通省 近年の自然災害の発生状況 に追記

関西でも大規模災害は頻発

→紀伊半島大水害、大阪府北部地震、平成30年台風21号の近畿地方への直撃

→「南海トラフ巨大地震」、「上町断層直下型地震」の発生懸念

【平成23年9月
台風12号 紀伊半島大水害】



出典：国土交通省 近畿地方整備局 災害写真ライブラリー

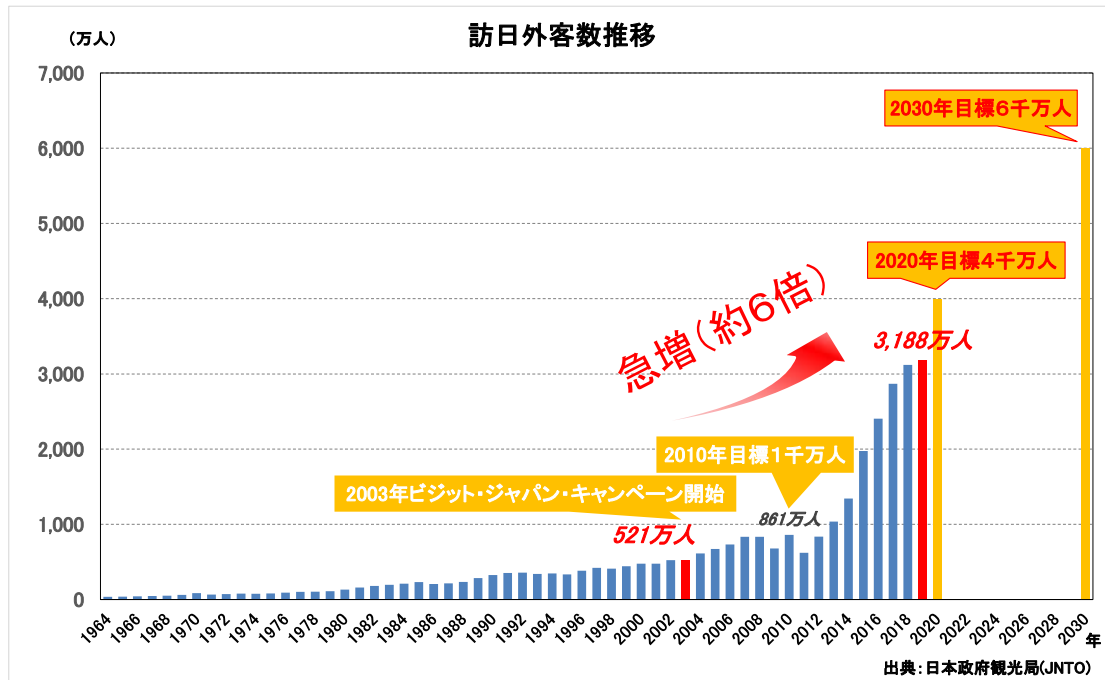
【平成30年9月 台風21号】



(4) インバウンドの急速な増加（コロナ禍以前）

2003年のビジット・ジャパン・キャンペーンによる積極的な訪日外国人受け入れにより、2018年には3,000万人を突破し、2019年には6倍以上となる3,188万人と急速に増加

【訪日外客数推移】



出典：日本政府観光局（JNTO）

※新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響については後述

特に関西ではインバウンドの伸びが著しく増加

→ 関西の訪日外客数は4.8倍（2019/2012年比）と、全国以上の伸び率となっている

【全国・関東・関西の訪日外客数推移】



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：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」
 関東・関西・大阪の訪日外客数(推計) = 訪日外客数年計 × 関東・関西・大阪への年間訪問率

緊急提言！ 今こそ立ち上げ！ “ミラーリング KANSAI”
 ~ポストコロナの新しい日本~

(5) 技術革新の進展、生活様式・価値観の多様化

■ 第四次産業革命が幕を開け、IoT、AI等のデジタル技術の活用が一層進展

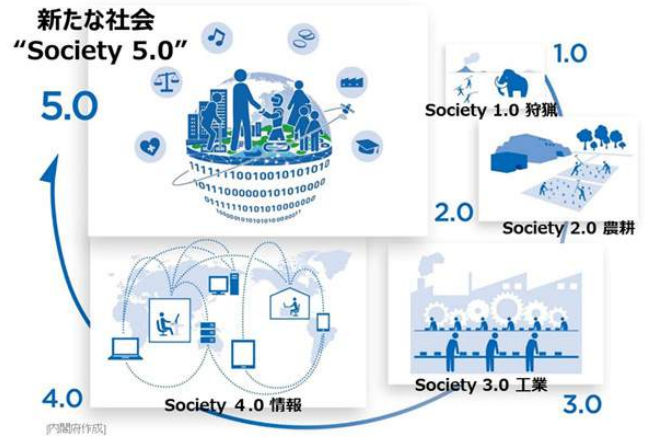
- 2019年に働き方改革関連法案が改正、働き方改革が進展
- MaaS、自動運転等、高度化した新たな交通システムの提供

【テレワーク】



出典：厚生労働省 働き方・休み方ポータルサイト

【Society5.0】



出典：内閣府ホームページ

関西ではシームレスな移動手段を提供するために、鉄道7社※によるMaaS共同検討を開始

- 2025年大阪・関西万博に向け、事業者間連携を前提としたシステム構築を開始

【MaaS】

※関西・鉄道7社：大阪市高速電気軌道株式会社、近畿日本鉄道株式会社、京阪ホールディングス株式会社、南海電気鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、阪急電鉄株式会社、阪神電気鉄道株式会社



出典：国土交通省総合政策局資料

緊急提言！ 今こそ立ち上げ！ “ミラーリング KANSAI”
 ～ポストコロナの新しい日本～

(6) 新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の影響

■ GDPのマイナス成長

→2020年4-6月期のGDP成長率(季節調整済前期比)は、リーマンショック時のマイナス幅を大きく上回り、戦後最悪のマイナス成長記録を更新
 (実質▲7.9%(年率▲28.1%)、名目▲7.6%(年率▲27.2%))

■ インバウンドの激減

→訪日外客数は、2019年同月比較で3月以降が軒並み90%超のダウン

■ 生活様式・価値観の多様化

→ポスト・コロナ社会に向け多地域居住など『新たな日常』へ移行

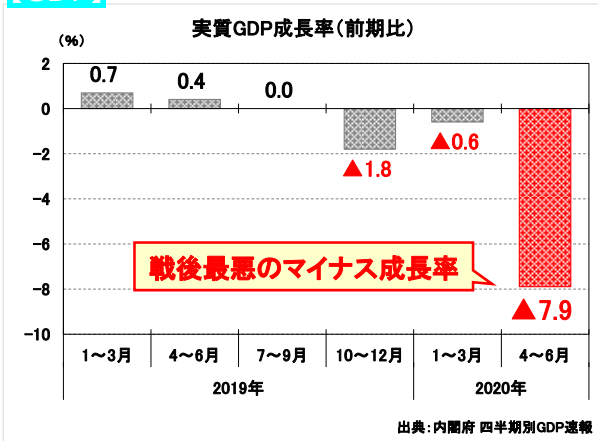
→東京商工会議所会員企業のテレワーク実施率は大きく増加

(「緊急事態宣言発令前(2020年3月)」26.0%から「発令期間終了後(2020年6月)」67.3%)

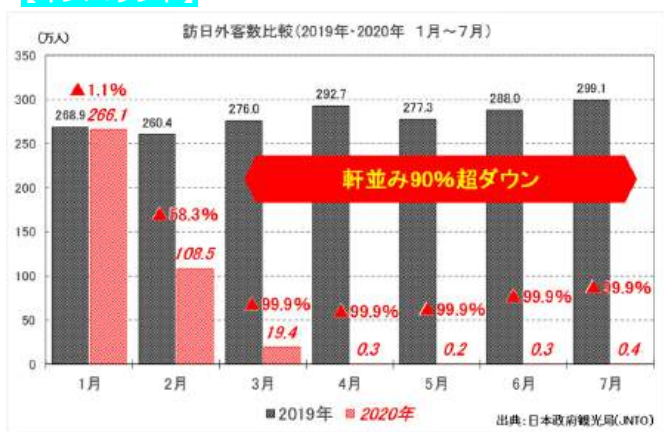
→過度な集中を避けるため、朝夕ピーク時の通勤混雑を避ける傾向

(テレワーク・時差出勤呼びかけ前を100とした場合、緊急事態宣言(全国)発出時は関西圏40%強、首都圏は40%弱、現在は関西圏83%、首都圏73%まで減少)

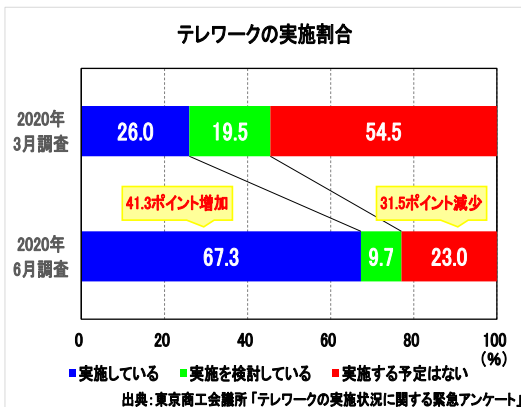
【GDP】



【インバウンド】



【テレワーク】



【首都圏・関西圏 駅の利用状況】

駅の利用状況(首都圏・関西圏:速報値)

国土交通省

テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移



※JR(JR東日本、JR西日本)、大平民鉄(東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京浜、阪急、阪神)の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値
 ※数値は、呼びかけ前を100とした場合の指数
 ※「呼びかけ前」は、2月17日の週の特定期間
 ※ピーク時間帯は、各駅において7:30-9:30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯
 ※主なターミナル駅は、以下のとおり
 首都圏:東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜
 関西圏:大阪、梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋

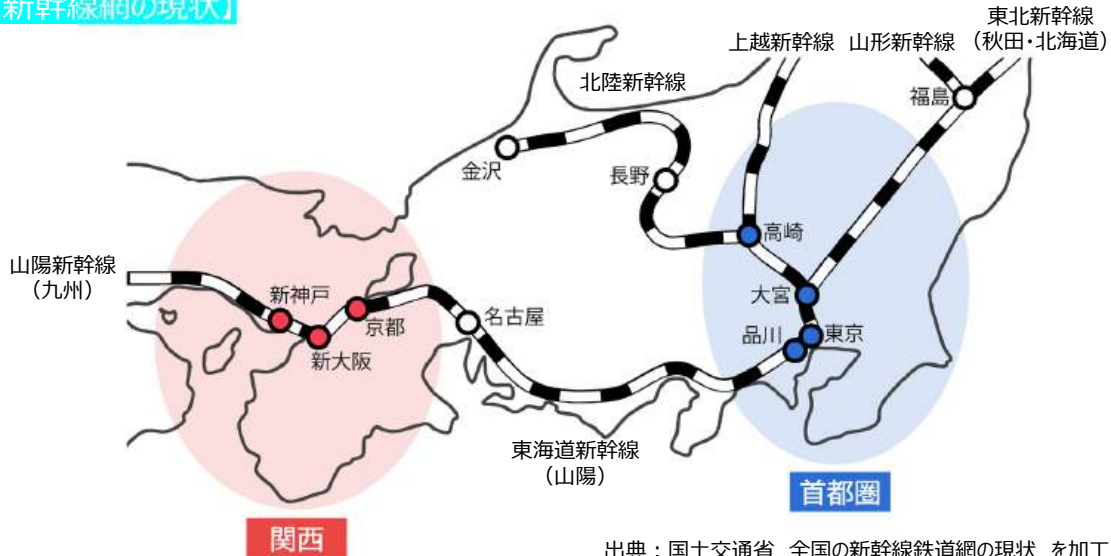
緊急提言！ 今こそ立ち上がれ！ “ミラーリング KANSAI”
 ~ポストコロナの新しい日本~

(7) 国家プロジェクトの推進

■ 新幹線の面的な広がりによる時間圏域の短縮を

- 首都圏では各路線が放射状に整備され、利便性を受ける圏域が面的に広がる
- 関西では東西一方向のみの整備にとどまり、面的な広がり欠ける

【新幹線網の現状】



■ リニア中央新幹線の確実な整備を

→ リニア中央新幹線 新大阪までの全線開業による経済波及効果

約 1兆5,600億円 (全国・年間)

- ・産業活動誘発効果 (ビジネス) 約7,100億円
- ・観光誘発効果 (国内観光) 約3,300億円
- ・観光誘発効果 (インバウンド) 約5,200億円

【リニア中央新幹線の概要】



出典：関西のインフラ強化を進める会 ～望まれる交通プロジェクト～

緊急提言！ 今こそ立ち上げ！ “ミラーリング KANSAI”
 ～ポストコロナの新しい日本～

■スーパー・メガリージョン構想推進により首都圏のリスク分散を

→2037年にリニア中央新幹線新大阪延伸（東京～大阪間が1時間に）

→三大都市圏が結ばれることにより、世界最大の経済規模を持つ「スーパー・メガリージョン」を形成

【スーパー・メガリージョン】



東京～大阪間が約1時間

- ➡ ①三大都市圏が一体化：三大都市圏の移動が都市内移動へ
- ②日本列島の東西時間距離が大幅に短縮

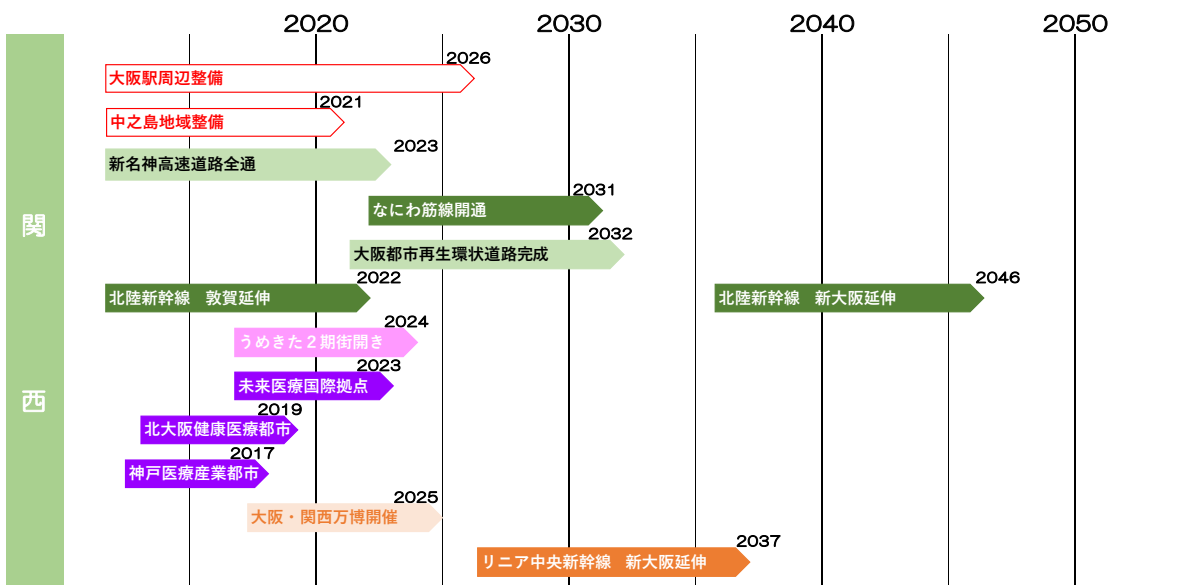
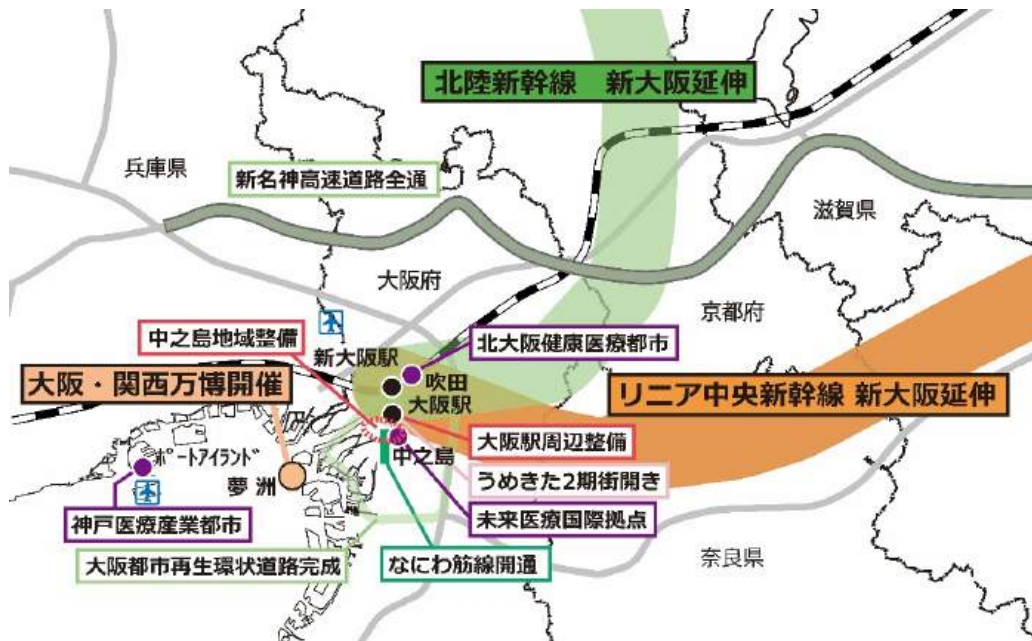


出典：国土交通省 国土の長期展望専門委員会 資料 に追記

関西の大型プロジェクト整備は20年以上の空白期間が存在

- 関西国際空港（1994年開港）、明石海峡大橋（1998年供用開始）
- 新名神高速道路（2023年全線開通予定）
- リニア中央新幹線新大阪延伸（2037年予定）
- 北陸新幹線新大阪延伸（2046年予定）

【関西の主なプロジェクト】



出典：関西のインフラ強化を進める会 ～望まれる交通プロジェクト～ に追記

2. 関西の課題と将来の方向性

関西が首都代替機能を担うにあたり、留意しておくべき「課題と将来の方向性」について整理した。

(1) 地球温暖化対策・自然災害等への危機管理

課題1：南海トラフ巨大地震・巨大津波、上町断層直下型地震などの**災害リスクが増大**している。

課題2：新型コロナウイルス感染症（COVID-19）などの**パンデミック・リスクが顕在化**している。

方向性：**都市主要機能を分散配置すると共に、ポストコロナ時代の新しい生活様式・価値観の多様化に適した社会インフラ整備が必要。**

(2) インバウンド需要への対応

課題1：新型コロナウイルス感染症（COVID-19）パンデミックの影響で**インバウンドが激減**している。

課題2：関西にはわが国を代表する**歴史・文化遺産**や風光明媚な**瀬戸内観光拠点**など豊富に立地しているが、**資源（資産）として活かしきれていない。**

課題3：関西3空港（関西国際空港・大阪国際空港・神戸空港）間の**アクセスが悪い。**

方向性1：**歴史・文化遺産や観光拠点を新たな交通ネットワークで結び、利便性に優れた国内旅行の周遊ルート形成やクルーズルートの整備が必要。**

方向性2：**関西3空港の一体化をさらに進展**させることで、**経済・外交・観光面等における世界（アジア）のゲートウェイとしての機能強化が必要。**

(3) 技術革新の進展、生活様式・価値観の多様化

課題1：2025年大阪・関西万博に向けて、Society5.0社会に相応しいIoT、AI、MaaSなどの**デジタル技術**が進展しつつあるが、**未だ実装段階には至っていない。**

課題2：新型コロナウイルス感染症（COVID-19）パンデミックの影響で、テレワーク、web会議、オンライン教育などが普及し**人々の行動パターンが変化**。通勤・通学等の移動機会が減少する一方で、**移動目的や時間の使い方のニーズが多様化**している。

方向性：**関西における多地域居住化志向への対応のため、新しいデジタル技術（MaaS・自動運転など）を駆使した高度化交通ネットワークの整備により、居住地とビジネス・観光拠点間のシームレスな移動の確立が必要。**

3. 関西の今後のあるべき姿に向けて

「関西の課題と将来の方向性」に留意しつつ、2025年大阪・関西万博および、2037年リニア中央新幹線新大阪延伸を踏まえ、関西が首都代替機能を果たすために必要となるインフラ整備・運用のあるべき姿について、【Ⅱ 緊急提言】として以下のとおり提言を取りまとめた。

\\ 緊急提言! //

今こそ立ち上がれ! ”ミラーリング KANSAI”

～ポストコロナの新しい日本～

《2040年までに整備すべき社会インフラのあるべき姿》

(提言Ⅰ) 関西における首都代替機能整備構想について

～スーパー・メガリージョン形成後の2040年を見据えて～

《2050年に向けた将来構想》

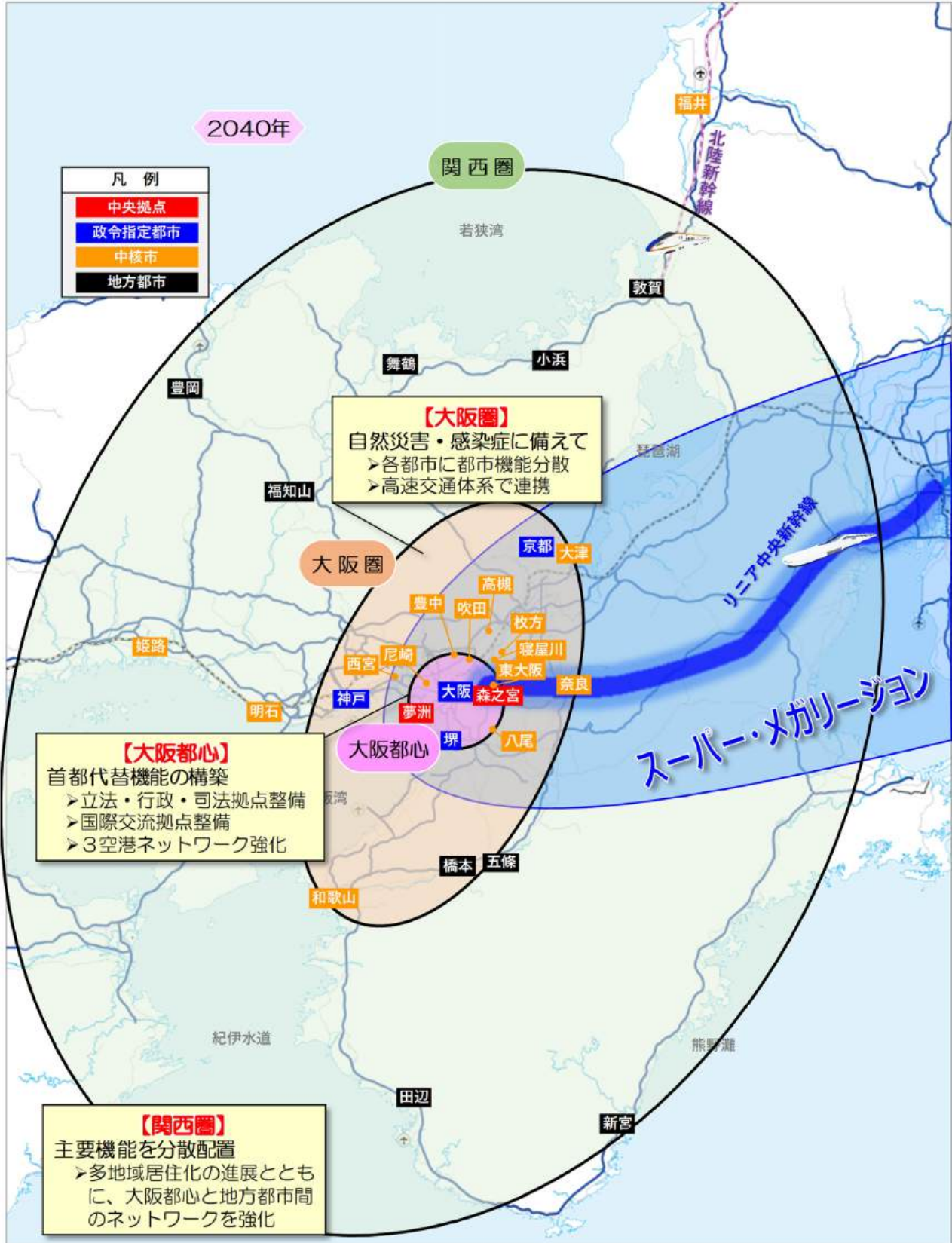
(提言Ⅱ) 東西複眼構造の一極としての関西インフラ整備構想について

～西日本版スーパー・メガリージョン形成を目指す2050年を見据えて～

関西における首都代替機能整備構想について ～ スーパー・メガリージョン形成後の2040年を見据えて ～

I-1 大阪都心に首都代替機能を整備

I-2 災害に備え、大阪圏主要都市に主要機能を分散配置



緊急提言！ 今こそ立ち上げ！ “ミラーリング KANSAI”
～ポストコロナの新しい日本～

(I - 1) 大阪都心に首都代替機能を整備

(1) 大阪都心に、立法、行政、司法、およびビジネスの中央拠点を整備

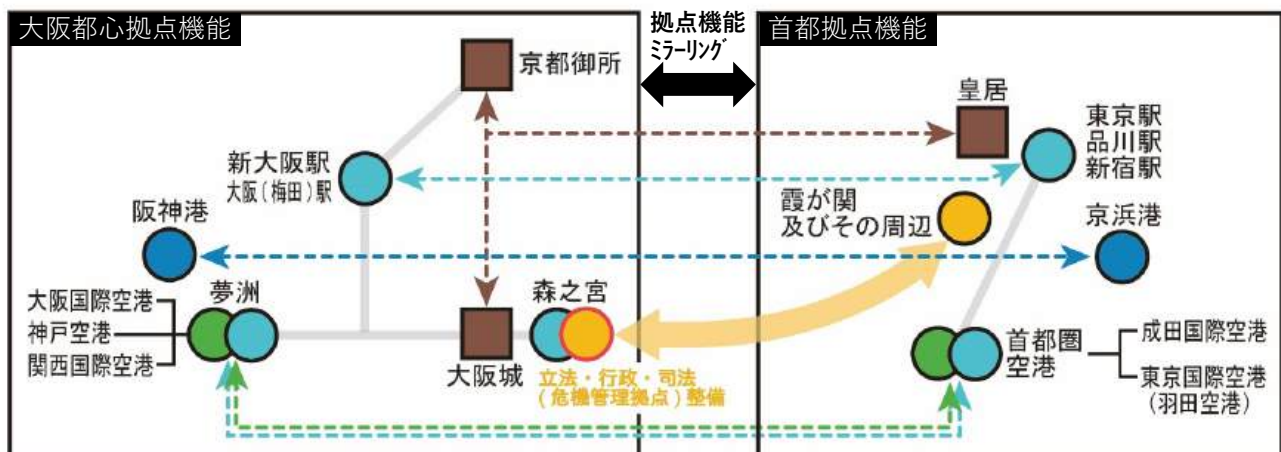
あるべき姿

- 首都機能の代替（ミラーリング）施設として、立法・行政・司法拠点、金融・ビジネス拠点、国際交流拠点、広域交通結節拠点、および広域物流拠点を整備する。

【首都機能（拠点機能）】

拠 点	概 要	首都圏	大阪都心
立法・行政・司法拠点	国会、省庁、裁判所、危機管理本部	霞が関 及び その周辺 等	?
金融・ビジネス拠点	業務施設集積等	丸ノ内、大手町 銀座等	梅田、中之島 淀屋橋、京橋等
国際交流拠点	空港アクセス インバウンド・MICE対応等	成田国際空港 東京国際空港 (羽田空港)	大阪国際空港 関西国際空港 神戸空港
広域交通結節拠点	鉄道駅、バスターミナル等	東京駅 品川駅 新宿駅	新大阪駅 大阪(梅田)駅
広域物流拠点	港湾、コンテナターミナル、 トラックターミナル等	京浜港	阪神港

【拠点機能ミラーリングイメージ】



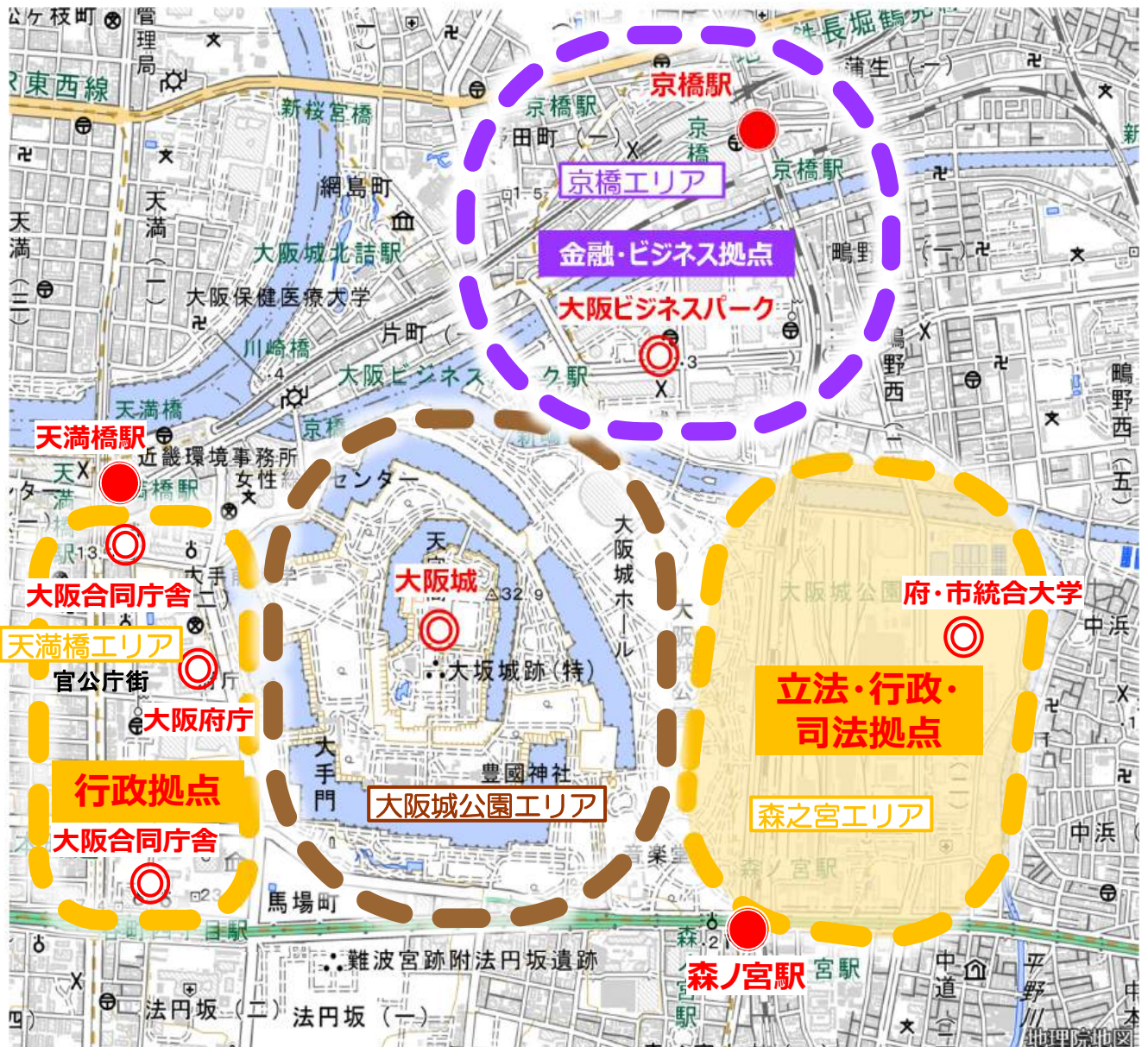
緊急提言！ 今こそ立ち上がれ！ “ミラーリング KANSAI”
 ～ポストコロナの新しい日本～

(I - 1) 大阪都心に首都代替機能を整備

『森之宮・大阪城公園・天満橋・京橋エリア』の新たな整備提案

- 「森之宮・大阪城公園・天満橋・京橋エリア」に大阪都心の「立法・行政・司法拠点」を整備

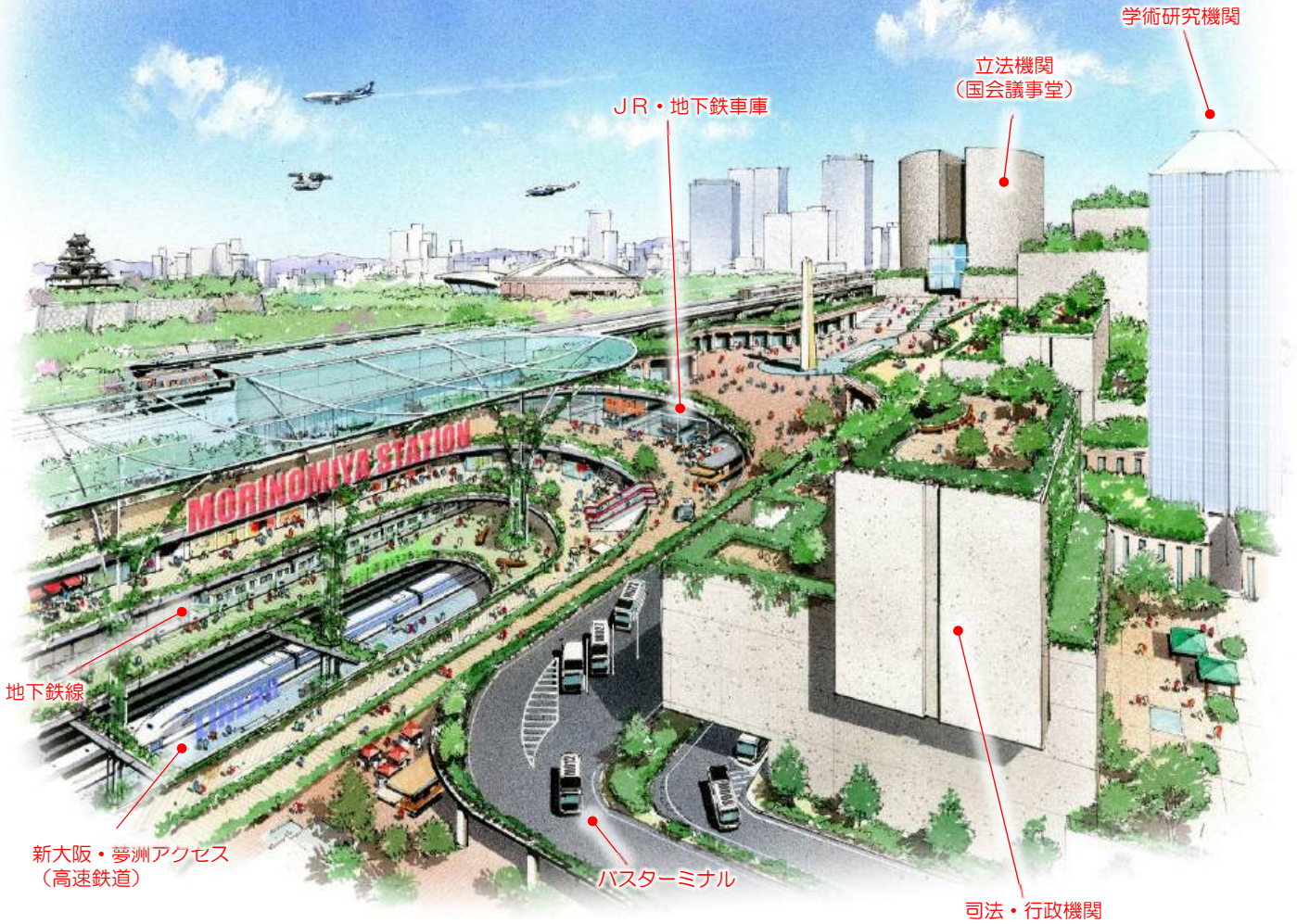
【森之宮・大阪城公園・天満橋・京橋エリアの新たな整備】



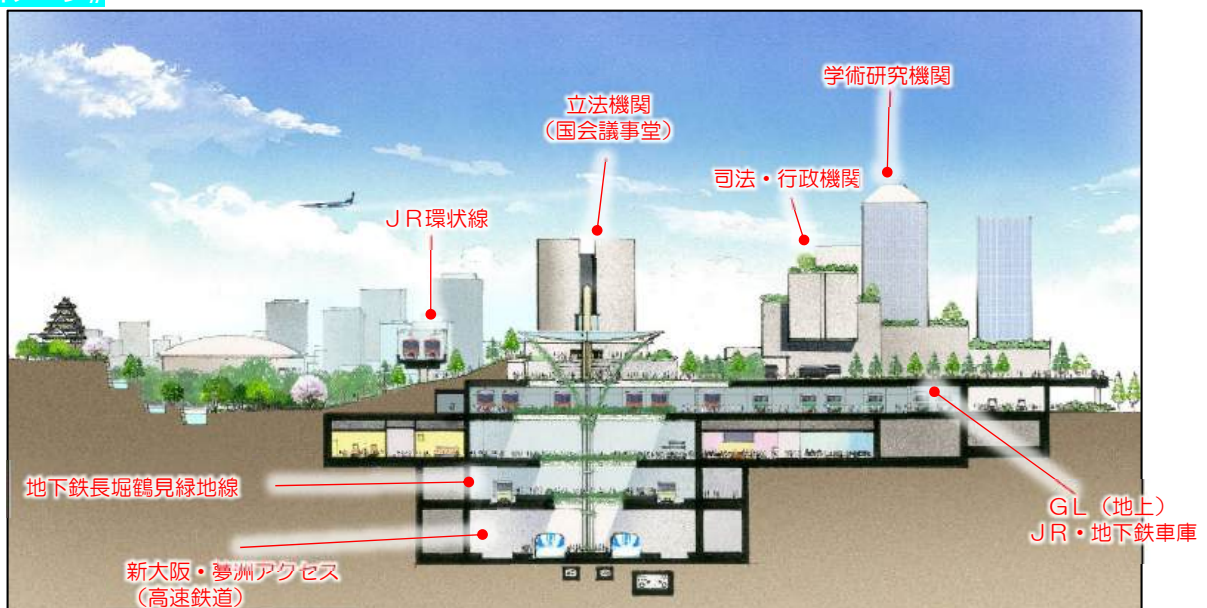
※大阪ビジネスパーク、特別史跡大阪城址、大阪合同庁舎、大阪府庁等に近い、「JR・地下鉄車両基地」等を活用することで広大な敷地を確保

(I - 1) 大阪都心に首都代替機能を整備

【森之宮地区中央拠点のイメージ】



《断面イメージ》



緊急提言！ 今こそ立ち上がれ！ “ミラーリング KANSAI”
 ～ポストコロナの新しい日本～

(I - 1) 大阪都心に首都代替機能を整備

(2) 大阪・関西万博開催後の夢洲を国際交流拠点化し、関西 3 空港を結ぶ高速交通ネットワークを整備

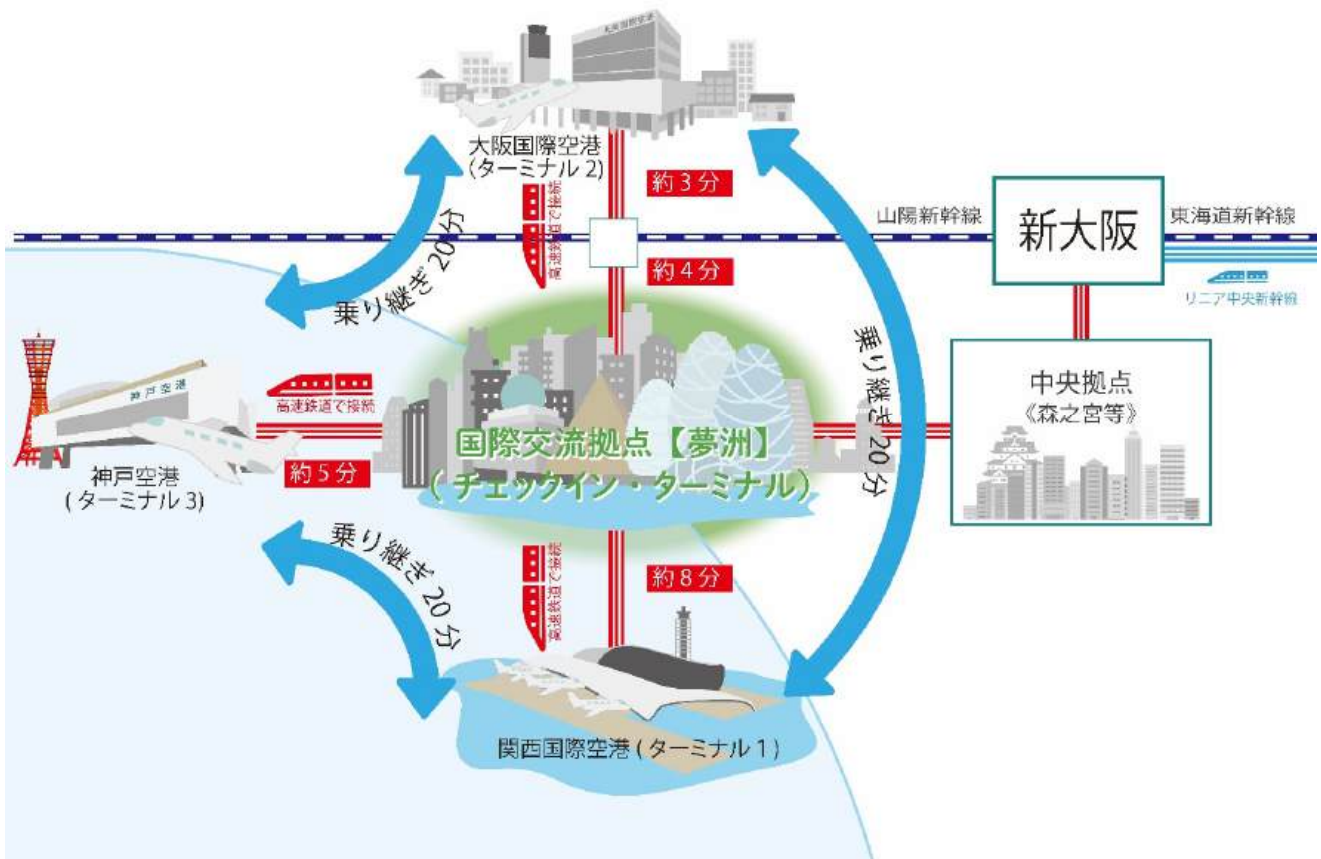
あるべき姿

- 大阪・関西万博を一時的な効果を得ることに留めず、博覧会後の広大な敷地を活用し、国際競争力強化に資する国際交流拠点（ゲートウェイ）として魅力ある空間を創出する。

『大阪・関西万博開催後の広大な敷地に、魅力ある空間を創出』することを提案

- 夢洲と関西3空港を高速鉄道ネットワークで結び、一つの空港として運用（約20分で乗り継ぎ可能）することで利便性を向上
- 夢洲に関西3空港の合同チェックイン・ターミナルを設置することで、国際交流拠点としての機能を強化

【夢洲国際交流拠点化のイメージ】



(I - 1) 大阪都心に首都代替機能を整備

(3) 中央拠点と新大阪及び国際交流拠点を結ぶ新たな鉄道アクセスを整備

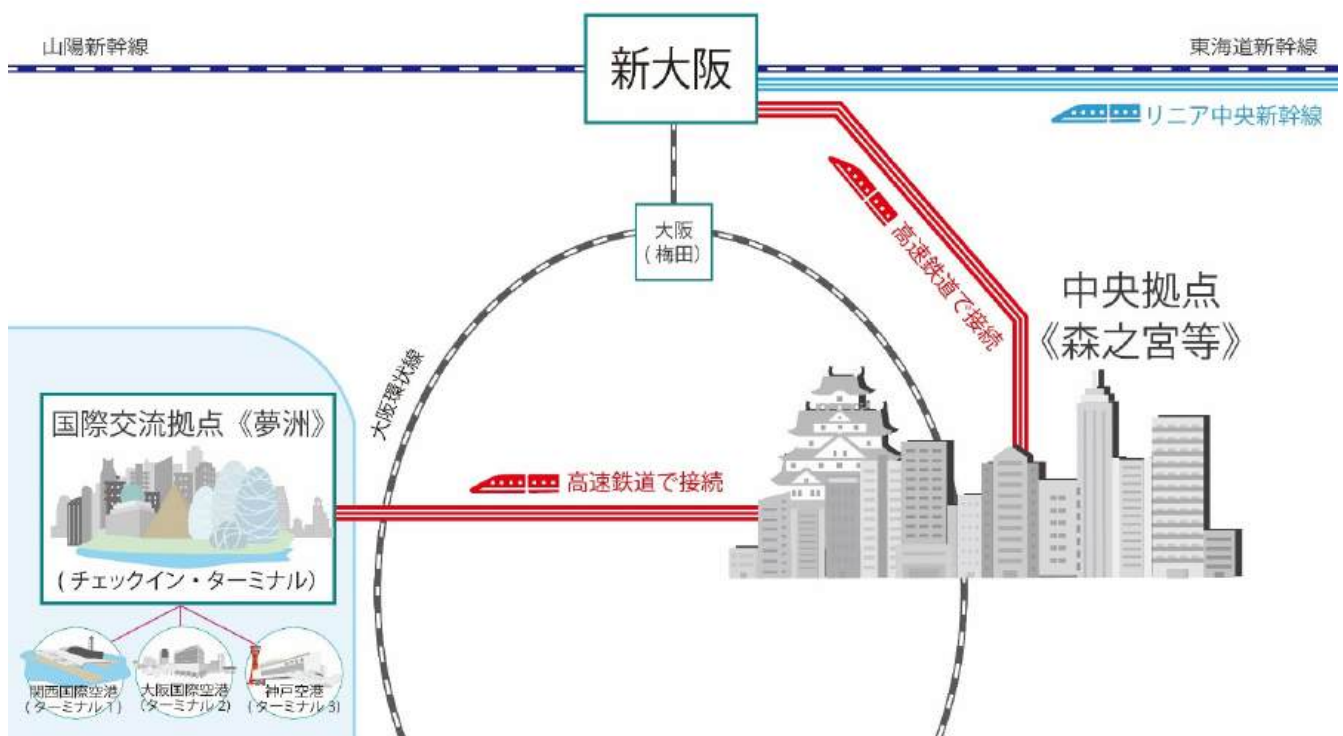
あるべき姿

- リニア中央新幹線新大阪駅～中央拠点（森之宮）～国際交流拠点（夢洲）を高速鉄道で直結することによって、中央拠点の利便性・効率性を向上させるとともに、国際交流拠点の国内外人流・物流のハブ機能の向上を図る。

『新大阪ターミナル接続鉄道アクセス』の新たな整備提案

- 新大阪から森之宮まで、リニア中央新幹線と同一深度で**ダイレクトに接続できる新たな高速鉄道の整備を推進**
- 中央拠点から国際交流拠点までの間は、既計画路線との運用連携による**アクセス性の高い高速鉄道の整備を推進**

【広域交通結節拠点・中央拠点・国際交流拠点接続のイメージ】



(I - 1) 大阪都心に首都代替機能を整備

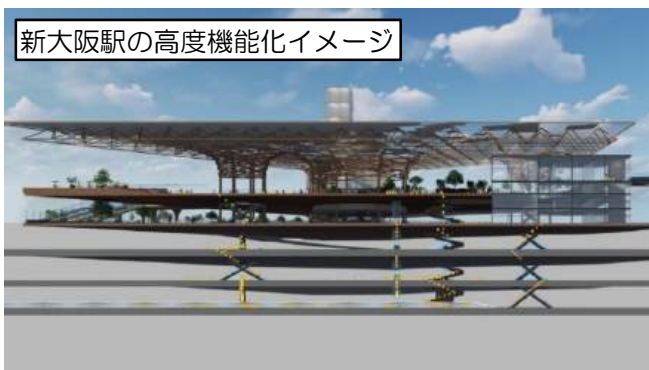
(4) 大阪都心、中央拠点や国際交流拠点の魅力向上に向けた新たな空間活用

あるべき姿

- 中央拠点および国際交流拠点の整備に伴い、大阪は世界中の人々が集う街となる。
- 新大阪駅周辺や大阪都心部において、シャンゼリゼ通りよりも長い御堂筋プロムナードなどのシンボル空間が多数創出される。

『魅力向上』に向けた空間再編の提案

- 新大阪駅の**高度機能化による空間再編**
- 淀川を覆う**巨大デッキを構築し新たな拠点を整備**
- 御堂筋プロムナードの**完全歩行者空間化**



新大阪駅の高度機能化イメージ



淀川に巨大な防災デッキ設置イメージ

出典：関西の夢プロジェクト



御堂筋プロムナード 完全歩行者空間化イメージ

出典：大阪市 御堂筋将来ビジョン



(I - 1) 大阪都心に首都代替機能を整備

(5) 日本各地の魅力をアピールする広報・誘客機能の強化

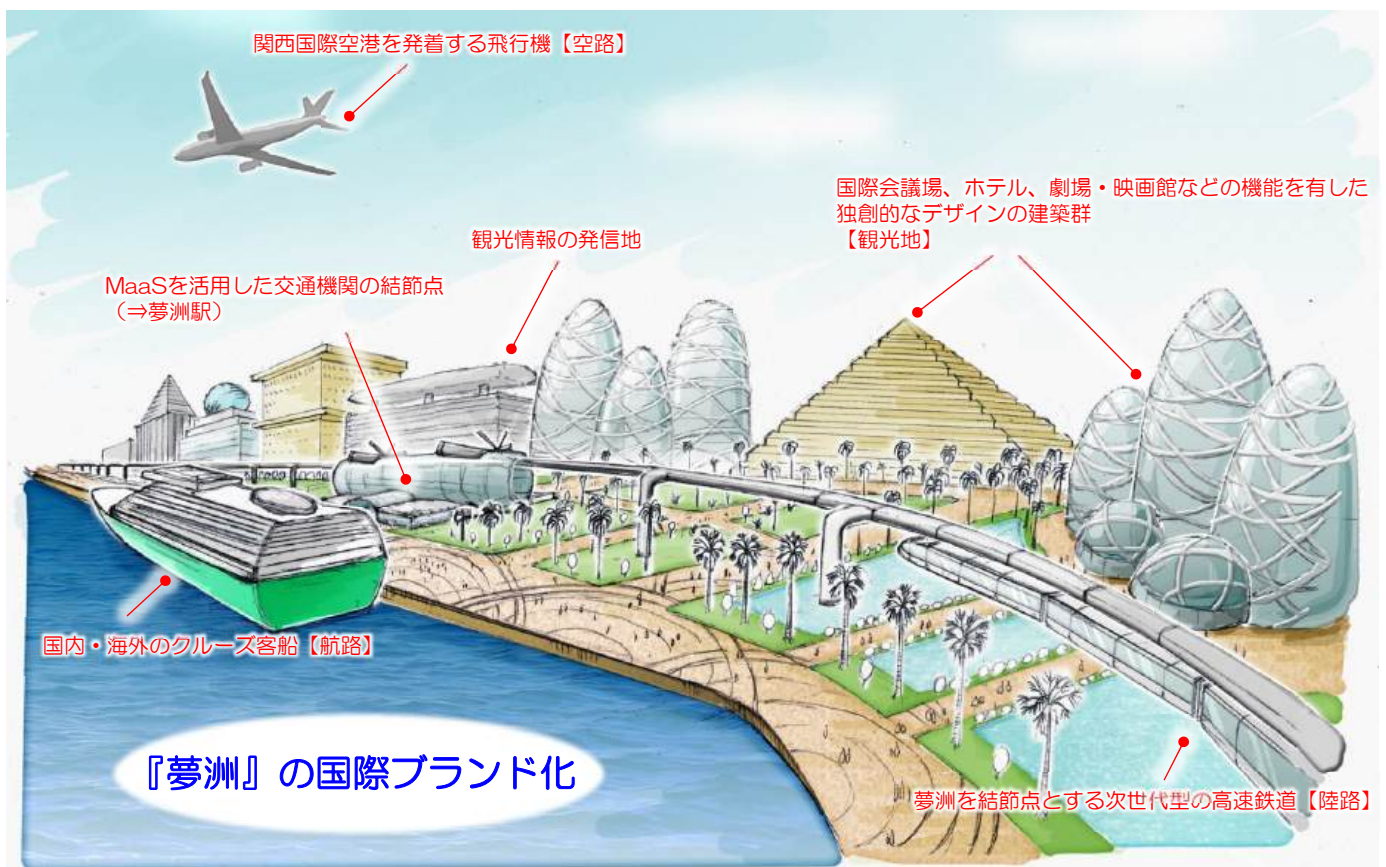
あるべき姿

- 夢洲の広報・誘客機能を強化して、観光情報発信地としての役割を果たす。
- 夢洲の魅力アップを図ることにより、“あっ、夢洲に行こう！”と思える観光目的地とする。

『広報・誘客機能強化実現』のための拠点化の提案

- 駅やホテルにAI・コンシェルジュを配置し、多言語による案内を展開
- 大型クルーズ船が寄港できる国際ターミナルを整備
- 心のこもったおもてなしで、『夢洲』を国際ブランド化

【魅力アップした夢洲のイメージ】



(I - 2) 災害に備え、大阪圏主要都市に主要機能を分散配置

(1) 大阪圏主要都市に主要機能を分散配置

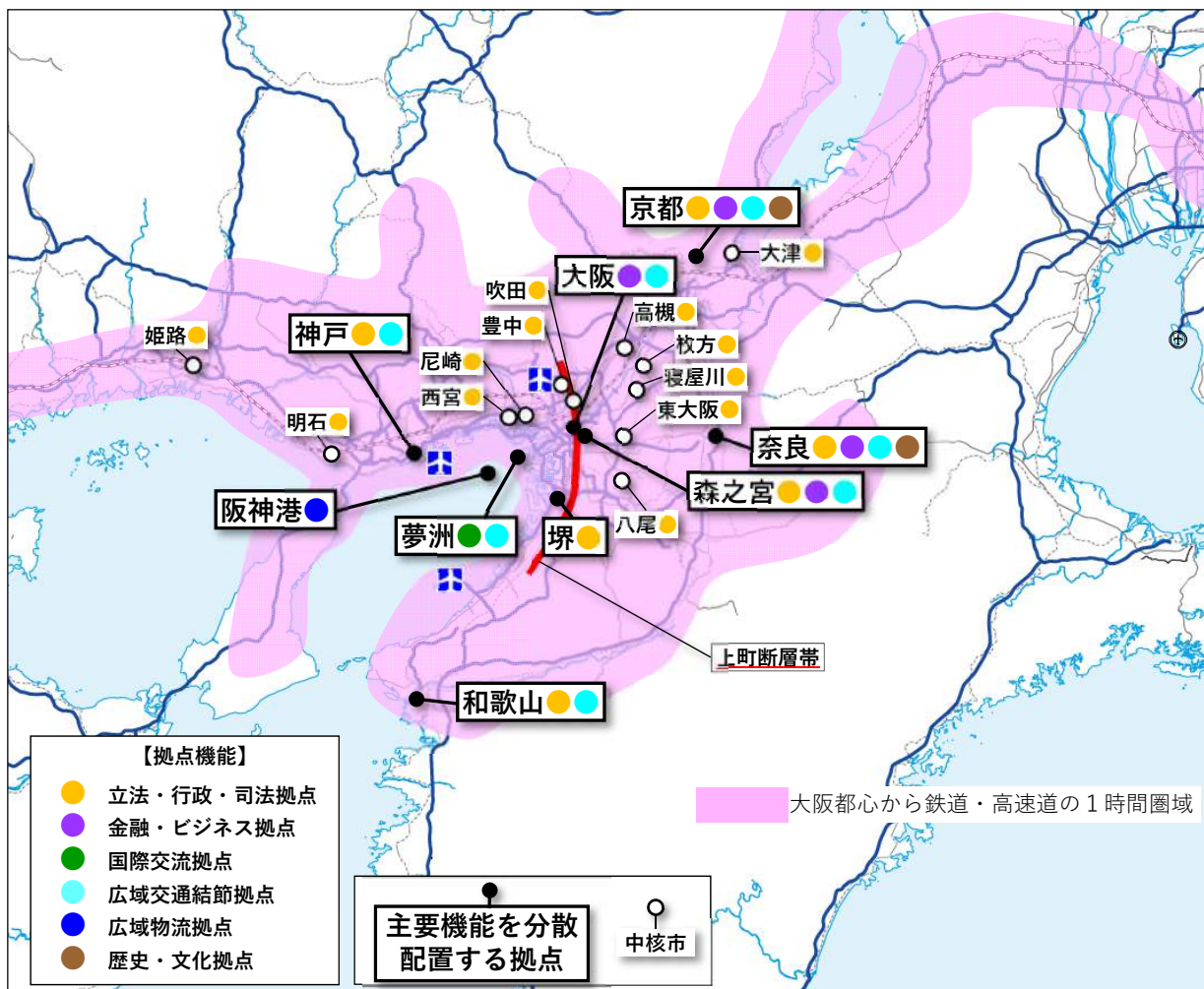
あるべき姿

- 大阪都心部は、上町断層直下型地震発生が懸念されているため、主要機能を分散配置する。

『災害に強い関西』構築の提案

- 中央拠点の主要機能を、大阪都心部から1時間以内で移動できる大阪圏主要都市に分散配置して、「災害に強い関西」の実現

【主要機能の分散配置イメージ】



※ 関西における中核市以上の都市は、ほとんどが大阪都心から1時間以内に立地しており、行政の分担機能を有する。

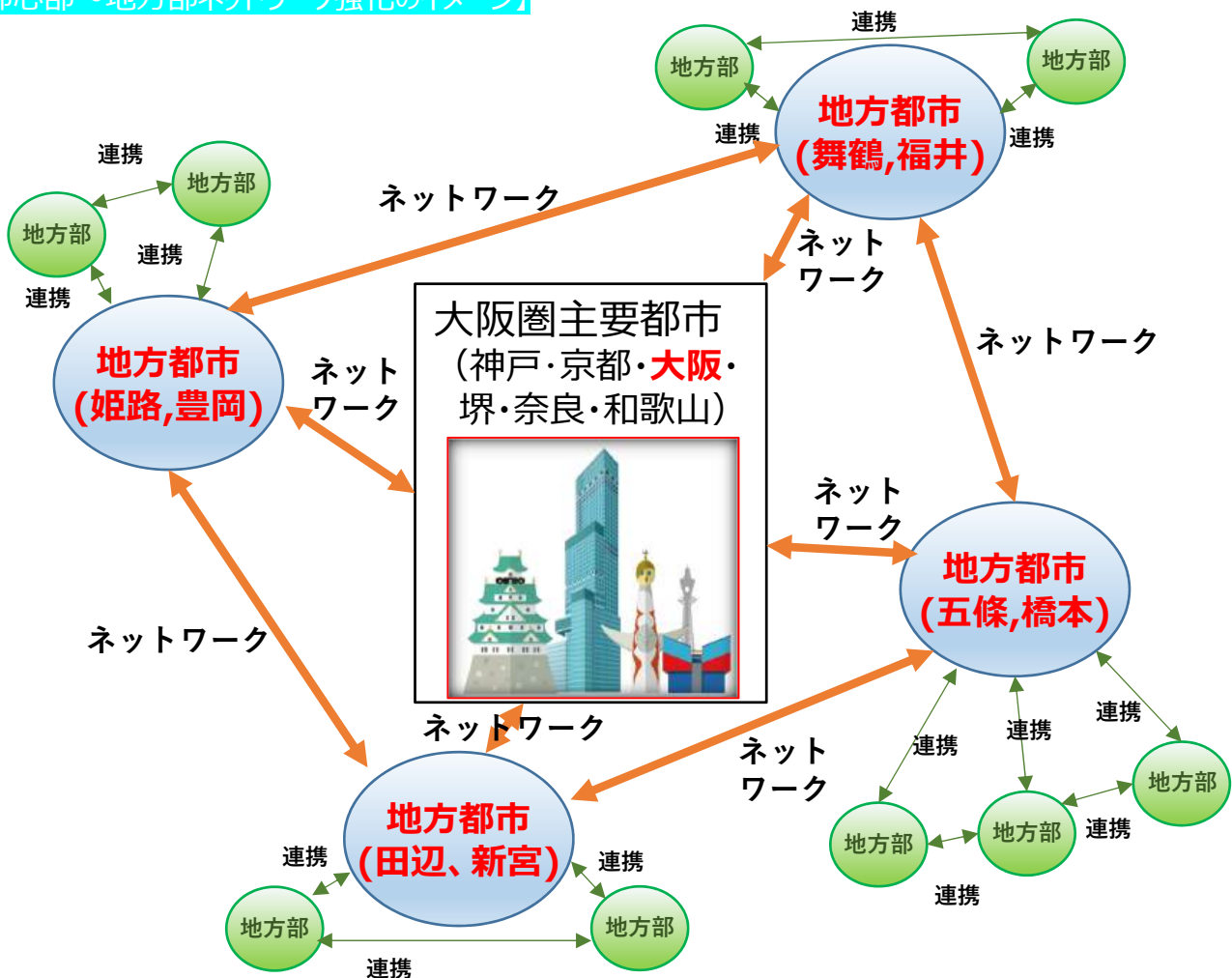
(I - 2) 災害に備え、大阪圏主要都市に主要機能を分散配置

(2) 大阪都心～大阪圏主要都市～関西圏地方都市間のネットワークを強化

あるべき姿

- リモートワークを前提とした、場所にとらわれない働き方や暮らし方などの「新しい生活様式」が定着し、多地域居住化が進展するとともに、受け皿となる地域づくりが、近傍自治体の連携の下、流域治水などの防災・減災対策などとも進められる。
- 自然災害時における迅速な啓開・復旧、および孤立自治体解消のために、広域道路網が複数ネットワークで整備される。
- 大阪都心と地方都市を結ぶ交通・通信・エネルギー・小口配送等のネットワークが整備される。

【都心部～地方部ネットワーク強化のイメージ】

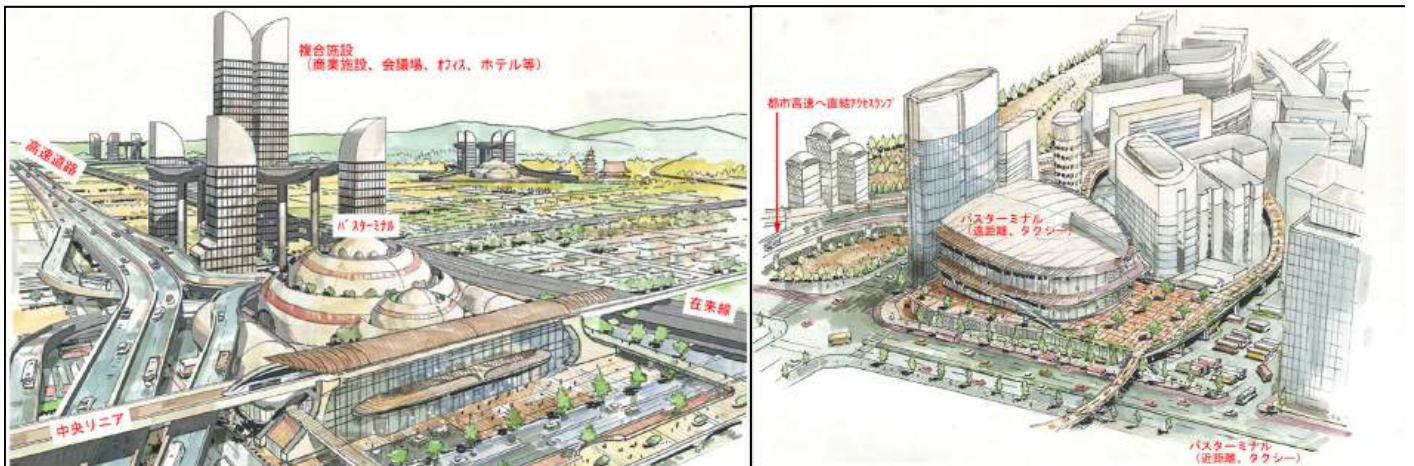


(I - 2) 災害に備え、大阪圏主要都市に主要機能を分散配置

『道路網・交通結節点の整備』・『運用連携』の提案

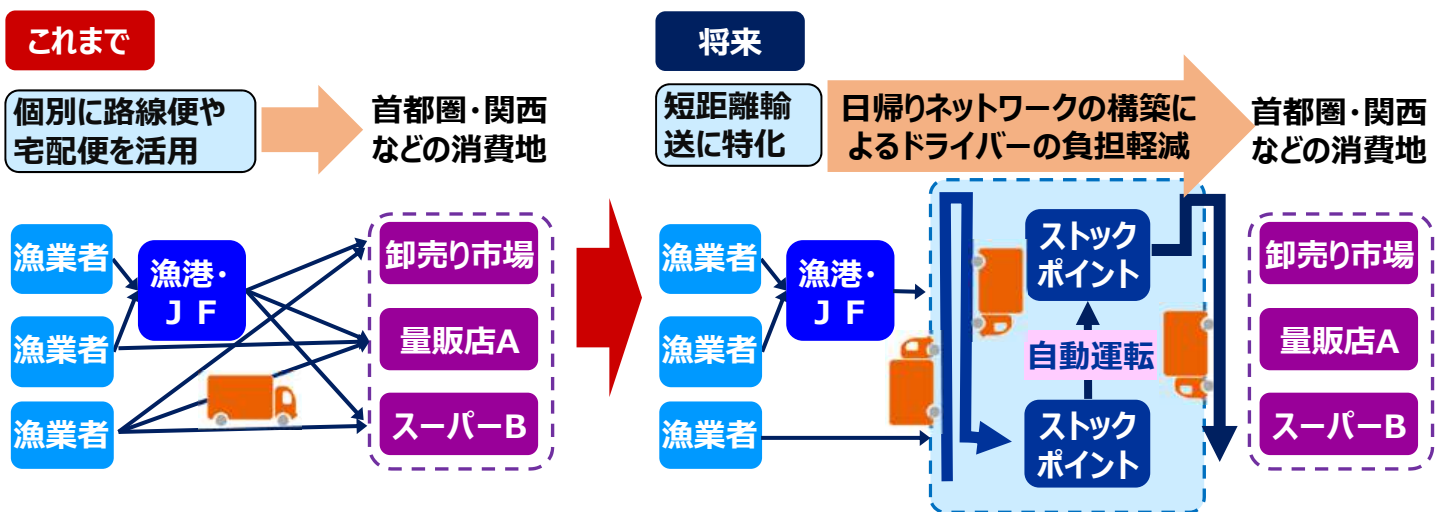
- 地方創生や災害に強い関西を構築する**道路網の整備推進**
 - 京都小浜道路、嶺南湖西道路、名神名阪連絡道路及び延伸線、橋本高野龍神道路、田辺新宮連絡道路、大阪南部高速道路 など
- 関西各地への接続強化を図る**交通結節点の整備**
 - バスタ（新大阪、梅田、奈良）など
- 各地域拠点を活用し運用の連携による、**物流ネットワークの機能強化**

【バスタの積極的な整備】



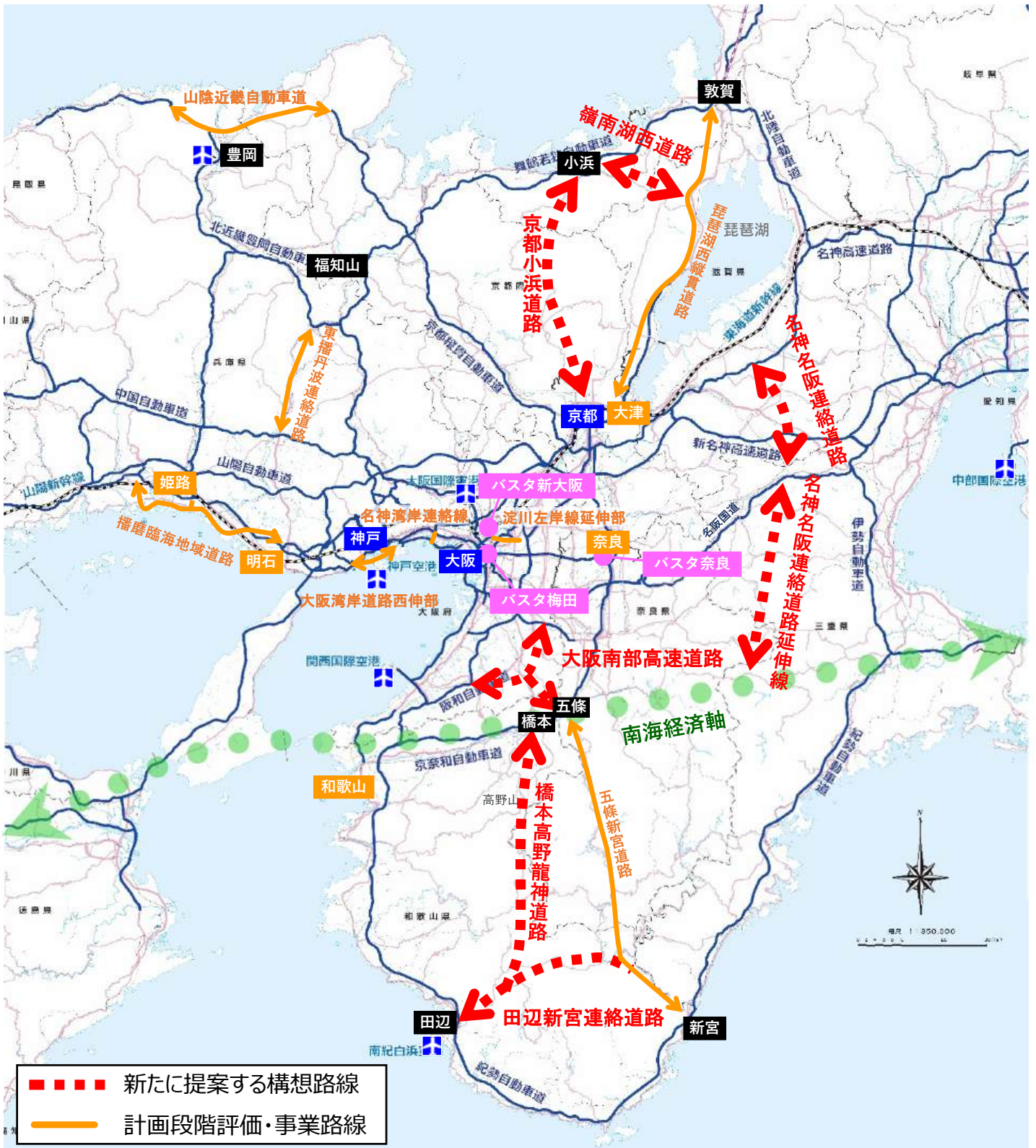
出典：関西のインフラ強化を進める会 ～望まれる交通プロジェクト～

【道路ネットワーク強化による拠点間の運用連携強化】



(I - 2) 災害に備え、大阪圏主要都市に主要機能を分散配置

【地域交流軸となる高規格道路網】



※南海経済軸については提言Ⅱ参照。

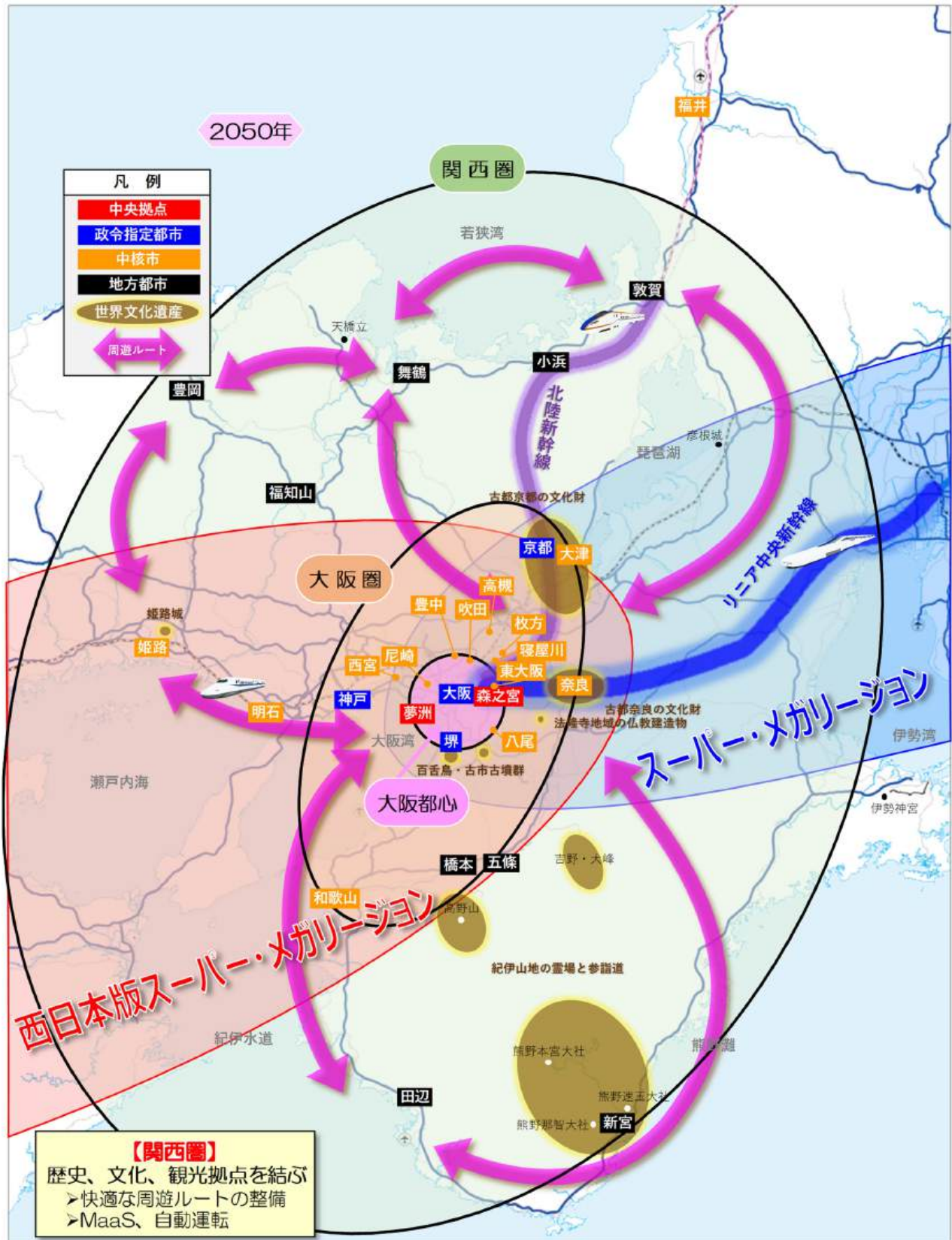
《提言Ⅱ》

東西複眼構造の一極としての関西インフラ整備構想について

～ 西日本版スーパー・メガリージョン形成を目指す2050年を見据えて ～

Ⅱ-1 東西スーパー・メガリージョンの結節点としての機能整備

Ⅱ-2 関西の歴史・文化・観光拠点の魅力アップと快適な周遊ルート of 整備



緊急提言！今こそ立ち上げ！“ミラーリング KANSAI”
 ～ポストコロナの新しい日本～

(Ⅱ - 1) 東西スーパー・メガリージョンの結節点としての機能整備

(1) 西日本版スーパー・メガリージョンの形成

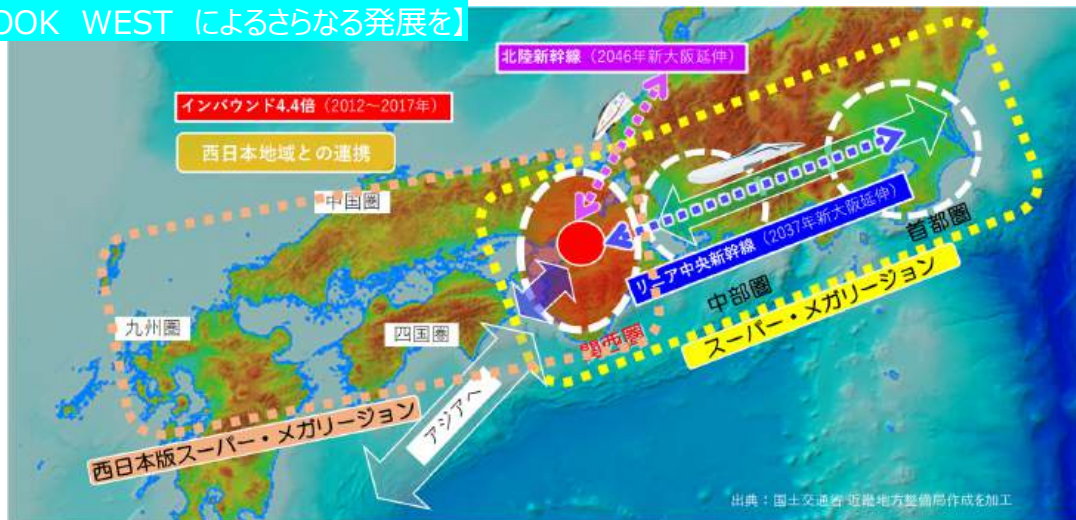
あるべき姿

- スーパー・メガリージョンの形成から時期を置かず、西日本の魅力を活かした連携により「西日本版スーパー・メガリージョン」を形成することにより、関西は『東西複眼構造の一極』として、日本の中心としての役割を担う。

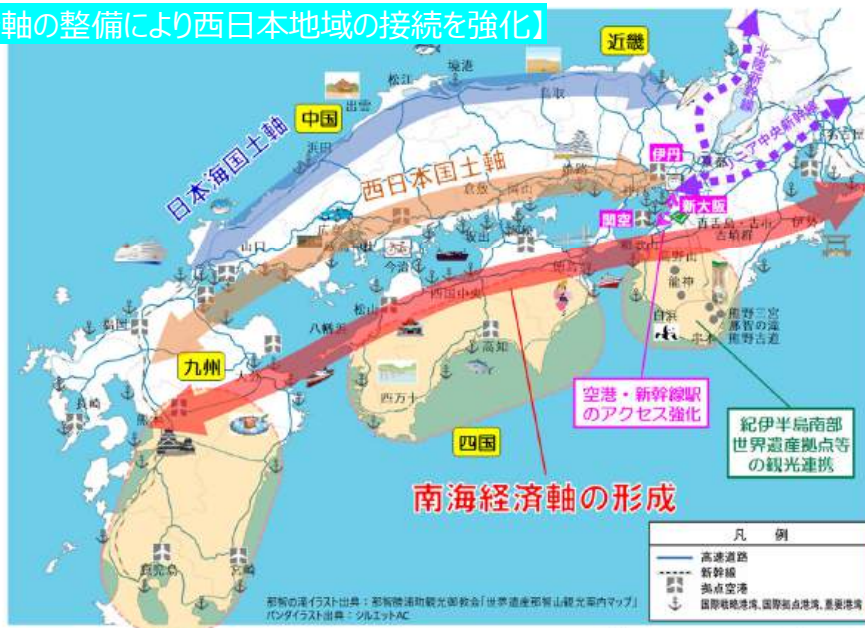
『LOOK WEST』による「西日本版スーパー・メガリージョン」形成を提案

- 西日本国土軸及び日本海国土軸に加えて南海経済軸を整備することによって**厚みのある西日本を形成**するとともに、国土軸のリダンダンシーを向上

【LOOK WEST によるさらなる発展を】



【南海経済軸の整備により西日本地域の接続を強化】



出典：関西のインフラ強化を進める会 ～望まれる交通プロジェクト～

緊急提言！今こそ立ち上げ！“ミラーリング KANSAI”
 ～ポストコロナの新しい日本～

(Ⅱ - 1) 東西スーパー・メガリージョンの結節点としての機能整備

(2) 技術革新による交通システムの高度化

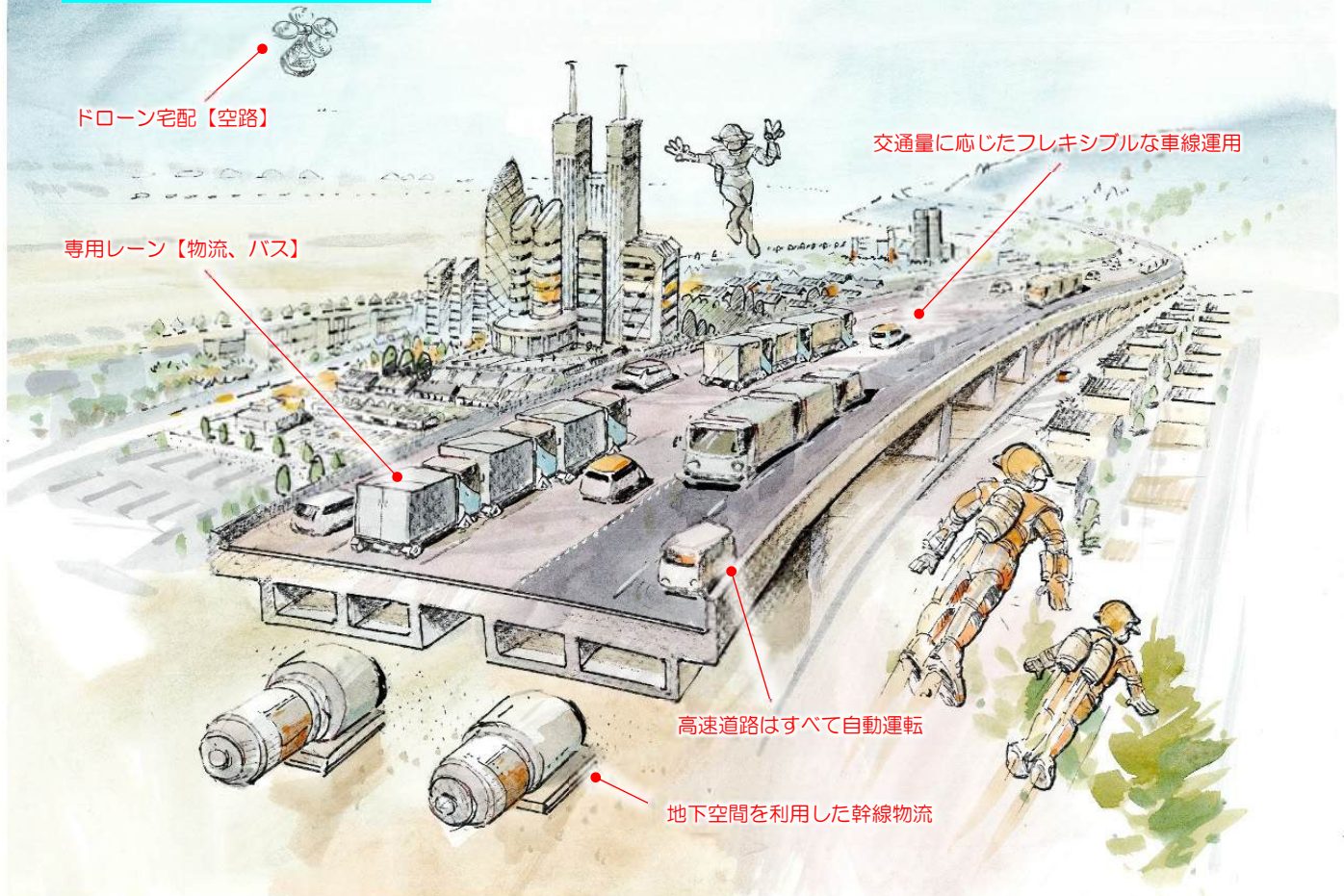
あるべき姿

- 関西全域でモビリティ革新技術をフルに活用する。

『世界に先駆ける最先端のまち関西』の提案

- 関西全域における多様で高度な交通サービスの実現
 - MaaSによる交通事業者間のデータ連携、料金レベルの統一化
 - CASE (C=コネクテッド、A=自動運転、S=シェアリング、E=電動化) の推進
 - モビリティの技術革新による高齢者の移動機会の創出、交通関係業務の担い手不足の緩和、船舶や鉄道などの自動運転化などの実現

【高度交通サービスのイメージ】



緊急提言！ 今こそ立ち上がれ！ “ミラーリング KANSAI”
 ~ポストコロナの新しい日本~

(Ⅱ - 1) 東西スーパー・メガリージョンの結節点としての機能整備

(3) 技術革新による未来社会の創出

あるべき姿

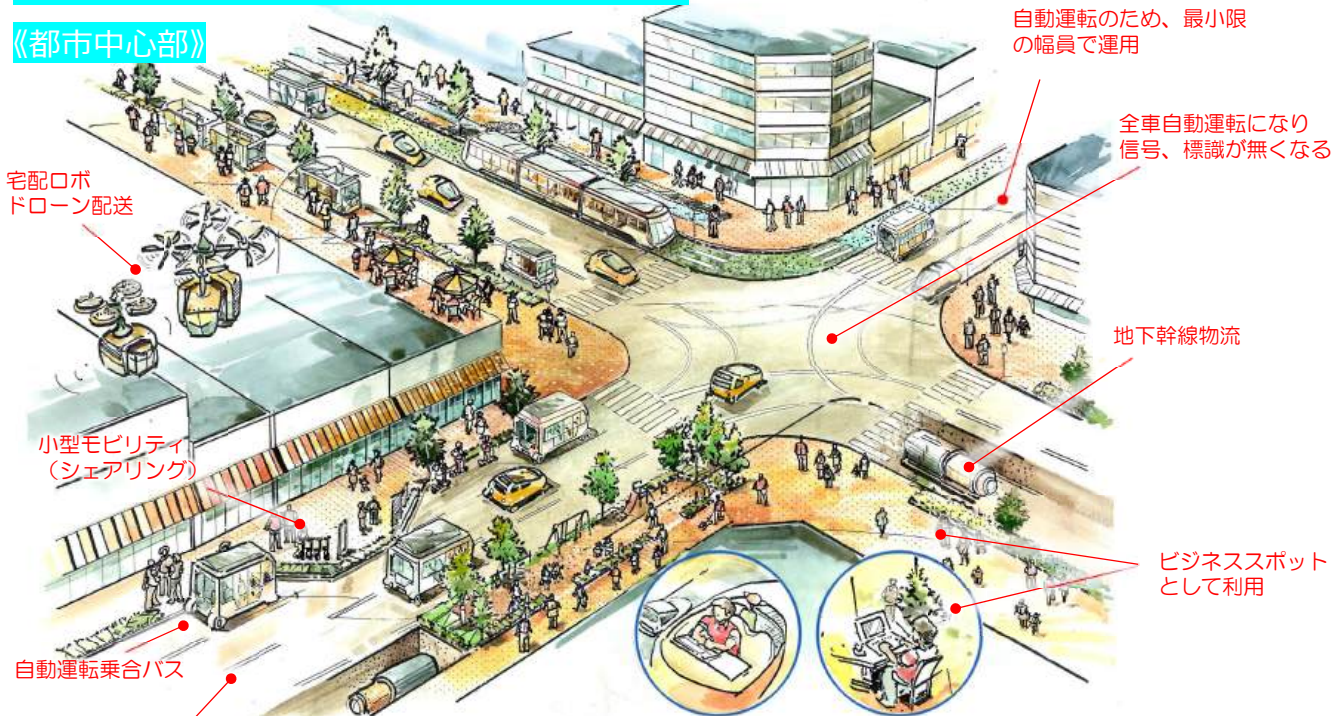
- 東西スーパー・メガリージョンの結節点となる新大阪および国際交流拠点（夢洲）等で、スーパーシティ構想を**最新の交通システムを導入**し実現させる。

『最新の交通システムを導入』したスーパーシティ構想の早期実現を提案

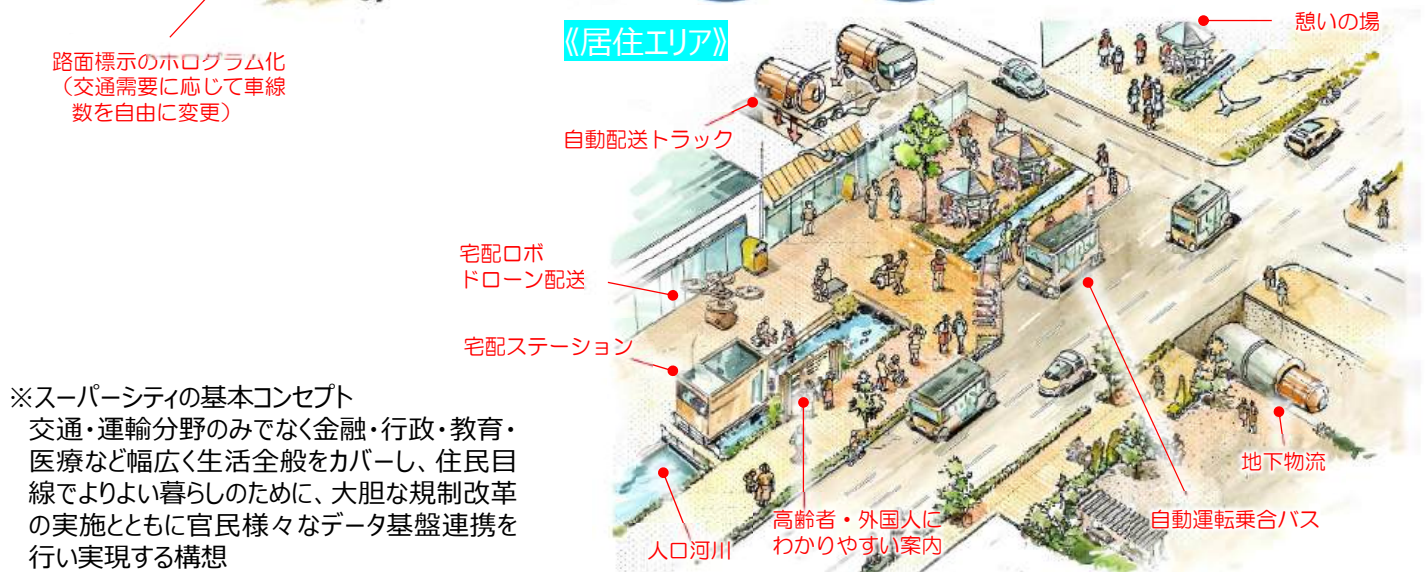
●スーパーシティ構想による未来社会の早期実現

【最新の交通システムを導入した未来社会のイメージ】

《都市中心部》



《居住エリア》



※スーパーシティの基本コンセプト
 交通・運輸分野のみでなく金融・行政・教育・医療など幅広く生活全般をカバーし、住民目線でよりよい暮らしのために、大胆な規制改革の実施とともに官民様々なデータ基盤連携を行い実現する構想

緊急提言！ 今こそ立ち上げ！ “ミラーリング KANSAI”
 ～ポストコロナの新しい日本～

(Ⅱ-2) 関西の歴史・文化・観光拠点の魅力アップ と快適な周遊ルートの整備

あるべき姿

- 関西に豊富にある世界遺産や国宝・重要文化財などの歴史・文化資源※を観光拠点として整備し、拠点間を**利用者目線で円滑に周遊できる鉄軌道・高速道路網の充実**や**新たな交通ネットワークの整備**により、**関西全域の魅力アップと個性豊かな地方創生を実現**する。

※ 全国の国宝・重要文化財のうち、およそ半数が関西に集中している。
 さらに国宝（建造物）に限定すると、全国の約7割が関西に建立されている。

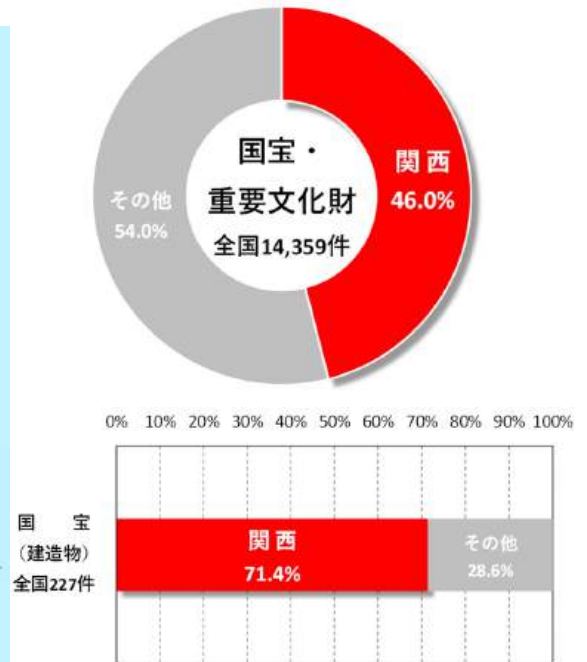
『地域の魅力アップに資する交通ネットワークの充実』を図ることを提案

- 関西の歴史・文化・観光拠点間を円滑に周遊できる鉄軌道・高速道路網の整備およびMaaS等を活用した**移動のシームレス化**
- 空飛ぶタクシー等、**新たなモビリティによる移動支援**

【日本の世界文化遺産】



【関西の国宝・重要文化財】



出典：国宝・重要文化財都道府県別指定件数一覧
 (文化庁) 令和2年3月1日現在

【新たなモビリティ】



緊急提言！ 今こそ立ち上げ！ “ミラーリング KANSAI”
 ～ポストコロナの新しい日本～

(Ⅱ-2) 関西の歴史・文化・観光拠点の魅力アップ と快適な周遊ルート of 整備

快適な周遊ルートの整備を提案

- 道路：利用者側の視点に立ち周遊性を持たせた**高速道路料金設定**
- 鉄道：姫路から奈良吉野へ直通の観光特急など**鉄道相互乗り入れ**
- 船舶：瀬戸内海から紀伊半島への**周遊クルーズ運航**

【関西全域を接続する周遊ルートやクルーズ航路構築】



緊急提言！今こそ立ち上げ！“ミラーリング KANSAI”
 ～ポストコロナの新しい日本～

【Ⅲ】提言2020近畿検討体制

建設コンサルタンツ協会近畿支部組織（2020年12月時点）



提言2020近畿作成WG委員名簿

種別	氏名	所属	備考
WG長	兼塚 卓也	中央復建コンサルタンツ (株)	副支部長
委員	寺尾 敏男	(株) ニュージェック	道路研委員長
委員	北野 俊介	協和設計 (株)	道路研運営委員
委員	大西 博	(株) 建設技術研究所 大阪本社	道路研運営委員
委員	木村 是一	大日本コンサルタント (株) 大阪支社	道路研運営委員
委員	加古 真一	中央復建コンサルタンツ (株)	道路研運営委員
委員	蔵下 一幸	(株) オリエンタルコンサルタンツ 関西支社	道路研運営委員
委員	野呂 竹志	協和設計 (株) 名古屋支店	道路研運営委員
委員	佐藤 俊通	(株) ニュージェック	道路研運営委員
委員	藤村 一雄	(株) ニュージェック	道路研委員
委員	藤善 隆次	中央復建コンサルタンツ (株)	道路研委員
学識委員	大津 宏康	松江工業高等専門学校	道路研学識委員
学識委員	松島 格也	京都大学大学院 工学研究科	道路研学識委員

道路研究委員会 名簿

種 別	氏 名	所 属	備 考
運営会議 【8名】	道路研究委員会 委員長	寺尾 敏 男 (株)ニュージエック	
	道路研究委員会 副委員長	北野 俊 介 協和設計 (株)	
	道路研究委員会 副委員長	大西 博 (株)建設技術研究所 大阪本社	
	道路研究委員会 運営委員	木村 是 一 大日本コンサルタント (株) 大阪支社	
	幹事/道路網研究分科会	加古 真 一 中央復建コンサルタンツ (株)	
	幹事/道路の賢い使い方研究分科会	蔵下 一 幸 (株)オリエンタルコンサルタンツ 関西支社	
	幹事/国土交通計画研究分科会	野呂 竹 志 協和設計 (株) 名古屋支店	前任:鈴木直司
	特別アドバイザー	佐藤 俊 通 (株)ニュージエック	
道路網研究分科会 【11名】	委員長 (幹事)	加古 真 一 中央復建コンサルタンツ (株)	
	副委員長	藤村 一 雄 (株)ニュージエック	
	委員	柴田 皓 平 (株)オリエンタルコンサルタンツ 関西支社	前任:宮崎吉孝
	委員	上久保 恵 美 (株)オリエンタルコンサルタンツ 関西支社	
	委員	渡邊 浩 幸 協和設計 (株) 名古屋支店	
	委員	神野 裕 昭 (株)建設技術研究所 大阪本社	
	委員	伊藤 昭 宏 中央コンサルタンツ (株) 大阪支店	
	委員	岡田 哲 也 中央復建コンサルタンツ (株)	
	委員	池田 明 彦 (株)トーニチコンサルタント 西日本支社	
	委員	中村 則 信 東洋技研コンサルタント (株)	
	委員	山本 翔 太 (株)日建技術コンサルタント	
道路の賢い使い方研究分科会 【17名、学識委員1名】	委員長 (幹事)	蔵下 一 幸 (株)オリエンタルコンサルタンツ 関西支社	
	副委員長	内田 晶 夫 (株)オリエンタルコンサルタンツ 関西支社	
	委員	新宮原 悠 太 いであ (株) 大阪支社	
	委員	福田 勲 (株)エイト日本技術開発 関西支社	前任:田中博昭
	委員	砂川 尊 範 (株)建設技術研究所 大阪本社	
	委員	梅原 寿 人 国際航業 (株) 西日本支社	
	委員	森畑 正 人 (株)修成建設コンサルタント	
	委員	下荒磯 司 中央コンサルタンツ (株) 大阪支店	
	委員	藤善 隆 次 中央復建コンサルタンツ (株)	
	委員	山下 武 史 東洋技研コンサルタント (株)	
	委員	今西 実 (株)日本インシーク	
	委員	村戸 伸 行 日本工営 (株) 大阪支店	
	委員	西本 貴 洋 (株)ニュージエック	
	委員	川崎 順 二 (株)ニュージエック	
	委員	宮本 脩 詩 (株)パスコ 関西事業部	前任:太井史朗
	委員	富田 雄 一 パシフィックコンサルタンツ (株) 大阪本社	
	委員	乾 健 志 八千代エンジニアリング (株) 大阪支店	
	学識委員	松島 格 也 京都大学大学院 工学研究科	
国土交通計画研究分科会 【14名、学識委員1名】	委員長 (幹事)	野呂 竹 志 協和設計 (株) 名古屋支店	令和2年4月より
	委員長 (幹事)	鈴木 直 司 (株)ニュージエック	令和2年3月退任
	副委員長	小椋 博 和 (株)エイト日本技術開発 関西支社	
	副委員長	富田 洋 史 大日本コンサルタント (株)	
	委員	村井 宏 徳 (株)オリエンタルコンサルタンツ 関西支社	
	委員	森脇 楓 (株)オリエンタルコンサルタンツ 関西支社	
	委員	椿 純 一 協和設計 (株) 名古屋支店	
	委員	島本 真 嗣 (株)建設技術研究所 大阪本社	
	委員	川上 哲 央 (株)スリーエスコンサルタンツ	
	委員	田ノ畑 聡 史 中央復建コンサルタンツ (株)	
	委員	長谷川 雄 一 東洋技研コンサルタント (株)	令和2年8月退任
	委員	青松 祥 平 (株)日建技術コンサルタント	
	委員	鎌木 隆 太 (株)日本インシーク	
	委員	三荒 智 也 (株)ニュージエック	
	委員	杉本 真 莉 (株)ニュージエック	
学識委員	大津 宏 康 松江工業高等専門学校		

おわりに

我が国は、地震や豪雨災害によって甚大な被害が後を絶たない脆弱な国土であり、少子高齢化・人口減少の進展や社会インフラの老朽化は地方の活力を削いでいきます。また、新型コロナウイルス禍によって世の中の社会・経済活動は大きな影響を受け、人々のライフスタイルはリモートワークを前提にした「新しい日常」へと変化し、大きな期待をかけた観光立国、インバウンドの増進も、戦略の見直しを余儀なくされました。

私たちは、コロナ禍を契機にパラダイム・シフトが起こりつつある今こそ、大阪が中心となって東京一極集中を解消し、多地域居住の受け皿となる地方創生を、近隣の自治体の緊密な連携の下、防災・減災や国土強靱化の取り組みとともに推進すべきだと考えます。さらに、IoT、ビッグデータ、AIなどのデジタル系革新技術を駆使したMaaSやCASEの活用、道路の賑わい空間の創出などにより、Society 5.0社会に相応しい道路・交通イノベーションの実現に向けた取組をスタートさせるべきであると考えます。

私たちがここに示す提言は、東西複眼構造の一極としての「関西再生」の方向性を示すことにとどまらず、日本各地で個性的で持続可能な地方創生を進めようという気運を喚起し、より豊かでしなやかな日本の国土づくりへの動きを促進することを企図したものであります。

建設コンサルタンツ協会近畿支部では、中国、四国、および九州支部を合わせた西日本4支部連携の「意見交換会」で「西日本版スーパー・メガリージョン」のイメージを膨らませ、「関西のインフラ強化を進める会」および「道路研究委員会」などで、これらのインフラ整備の具体化について研究を進めてまいります。関係者のご理解とご協力、そして未来へ向けた確かな一歩を強く期待するものであります。

令和2年12月
(一社) 建設コンサルタンツ協会 近畿支部
道路研究委員会 委員長 寺尾敏男

この提言に対するご意見、ご要望をお待ちしております。

<問い合わせ先>

〒540-0021 大阪市中央区大手通1-4-10（大手前フタバビル5F）
（一社）建設コンサルタンツ協会 近畿支部
TEL : 06-6945-5891 FAX : 06-6945-5892
E-mail : mail@kk.jcca.or.jp

緊急提言！今こそ立ち上げ！“ミラーリング KANSAI”
～ポストコロナの新しい日本～