

Ⅱ：生産性革命プロジェクト 31

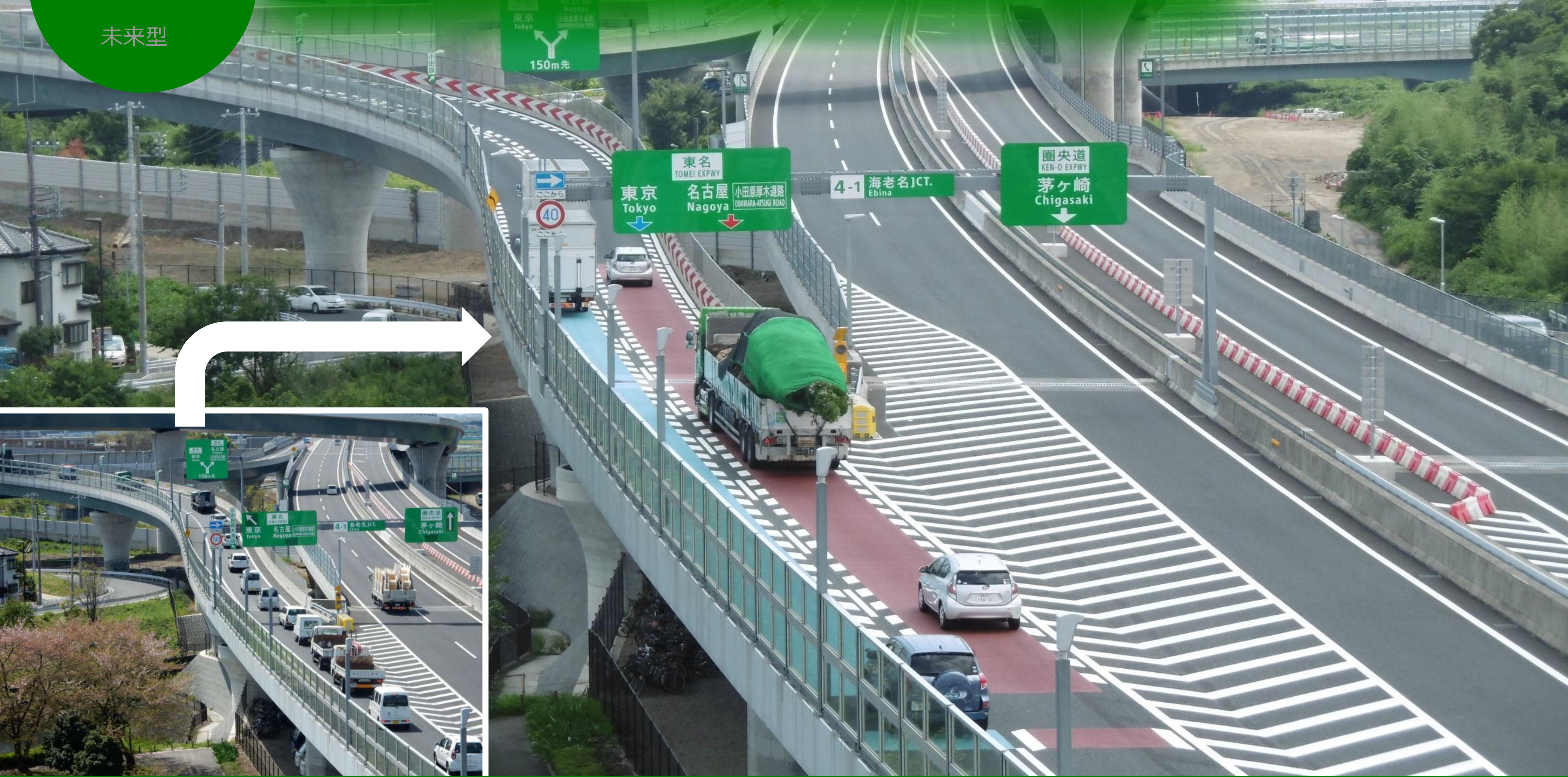
.....

生産性向上につながる先進的な取組として、「国土交通省生産性革命本部」において選定した31の「生産性革命プロジェクト」を紹介します。

.....

→ 社会のベース
産業別
未来型

ピンポイント渋滞対策



○人流・物流はあらゆる生産活動の根幹。
○効率的な渋滞対策により、有効労働時間を増加。トラックやバスの担い手不足にも対応。

■高速道路の渋滞と主な発生要因

・高速道路の全区間のうち、約1割の区間で、高速道路全体の渋滞損失時間の約4割が発生。

料金所

ETC導入でほぼ解消済
(※ETC導入前は渋滞の約3割)

依然として残る渋滞

サグ部及び上り坂 約28%	インターチェンジ 約10%	接続道路からの渋滞など 約26%	事故 約20%	工事 約12%	その他 約5%
------------------	------------------	---------------------	------------	------------	------------

※NEXCO3社が管理する高速道路における要因別渋滞量
(平成25年(2013年)1月~12月)

データ分析によるピンポイント対策で解消を図る

■高速道路の渋滞対策

[ネットワーク整備]

- [事例]
- 東名阪 四日市 ⇒ 新名神の整備(H30)
(新四日市JCT~亀山西JCT)
 - [効果例]
 - 東名 音羽蒲郡付近
 [新東名開通前のお盆時期の東名区間は、
 全国ワースト4位等の渋滞損失(H27)]
 新東名(浜松いなさJCT~豊田東JCT)の開通(H28.2)により、東名の交通が分散し、渋滞回数が大幅に減少
 ・お盆時期における渋滞回数
 ⇒9割減 (H27:22回→H28:2回)
 - 中国道 宝塚付近
 [全国ワースト6位等の渋滞損失が発生(H29)]
 新名神(高槻JCT・IC~神戸JCT)の開通(H30.3)により、名神・中国道の交通が分散し、渋滞回数が大幅に減少
 ・開通後1ヶ月の渋滞回数
 ⇒9割減 (H29:64回→H30:9回)

[ピンポイント対策(主な箇所)]

※渋滞ランキングは平成29年

[事例]

- 東名高速 大和トンネル付近
 [全国ワースト2位の渋滞損失が発生]
 東京オリンピック・パラリンピックまでの運用開始に向けて事業推進中

上下線の大和トンネル付近において、上り坂・サグ部等の対策を実施。

- 阪神高速 阿波座付近
 [都市高速の中で渋滞損失がワースト27位]
 平成31年度供用に向けて事業推進中

[効果例]

- 東名阪道 四日市付近
 [全国ワースト4、14位の渋滞損失が発生]
 東名阪(鈴鹿IC~四日市IC間)の暫定3車線運用(H29.7)により、渋滞が緩和
 ・対策後1ヶ月の交通状況(亀山JCT~四日市IC間)
 交通量⇒1%増(47,400台/日→47,900台/日)
 渋滞回数⇒2割減(108回→82回)
 渋滞時間⇒3割減(333時間→224時間)
- 首都高速 板橋・熊野JCT
 [都市高速の中で渋滞損失が、ワースト5、7、10、11位、20位]
 4車線化(H30.3)に伴い、合流・分流がスムーズになり渋滞が緩和
 ・4車線化後の渋滞損失時間
 ⇒4割減(66百台・時/日→41百台・時/日)

高速道路を賢く使う料金制度

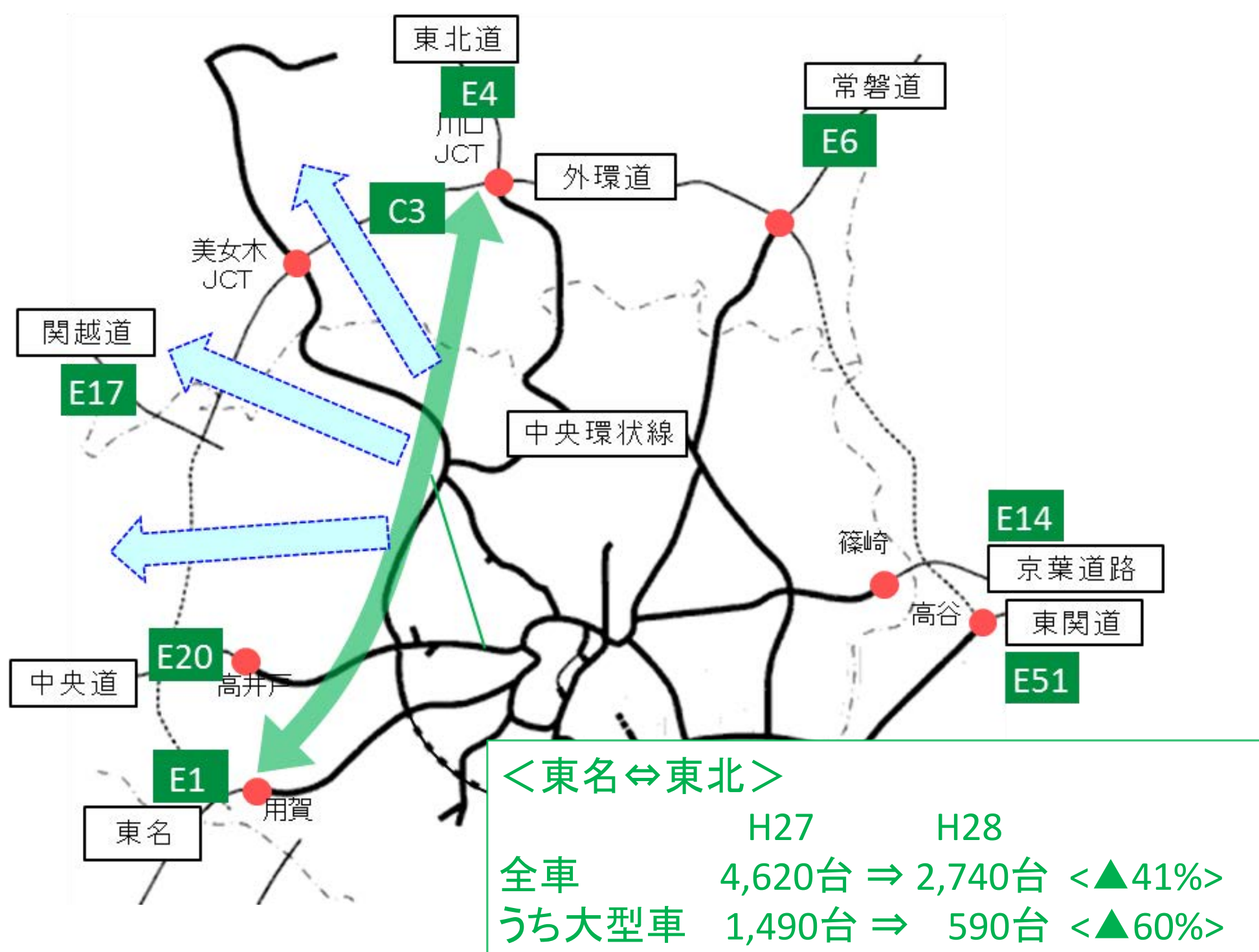
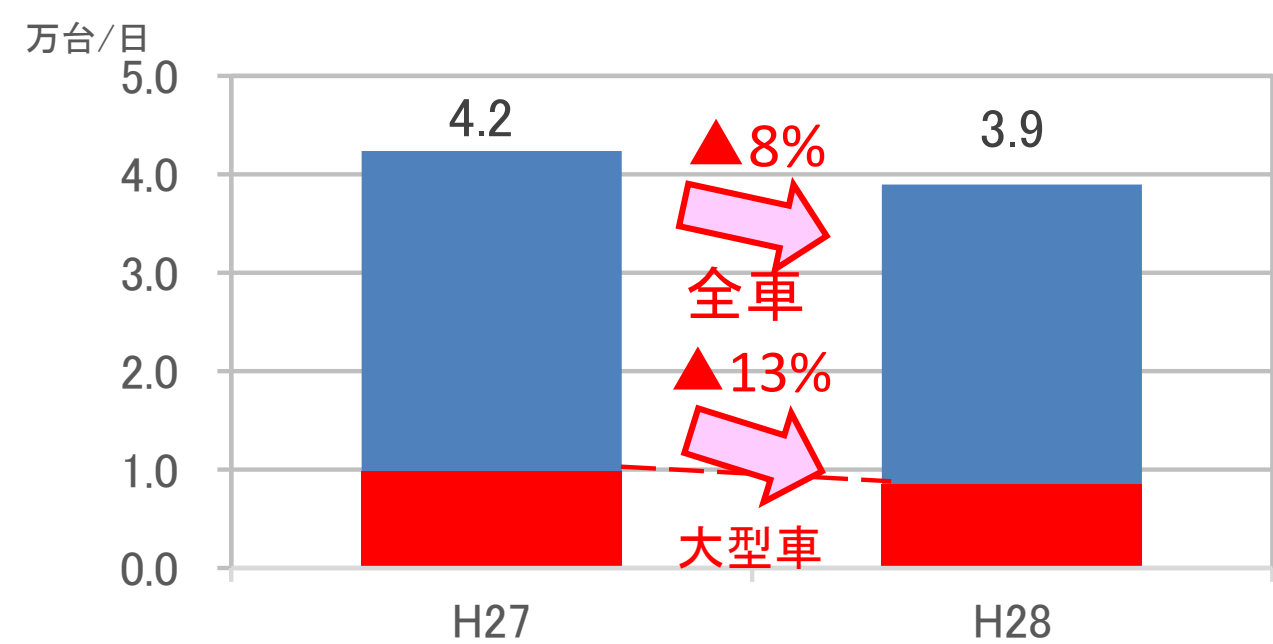
→ 社会のベース
産業別
未来型

- 新たな料金の導入により、ネットワーク整備と相まって、都心通過から外側の環状道路に交通が転換し、首都高速道路全体で通過交通は約1割減。
- 東名～東北道間は8割以上が圏央道の利用を選択するなど、圏央道の利用が促進。

都心通過の状況

都心通過から外側の環状道路に交通が転換

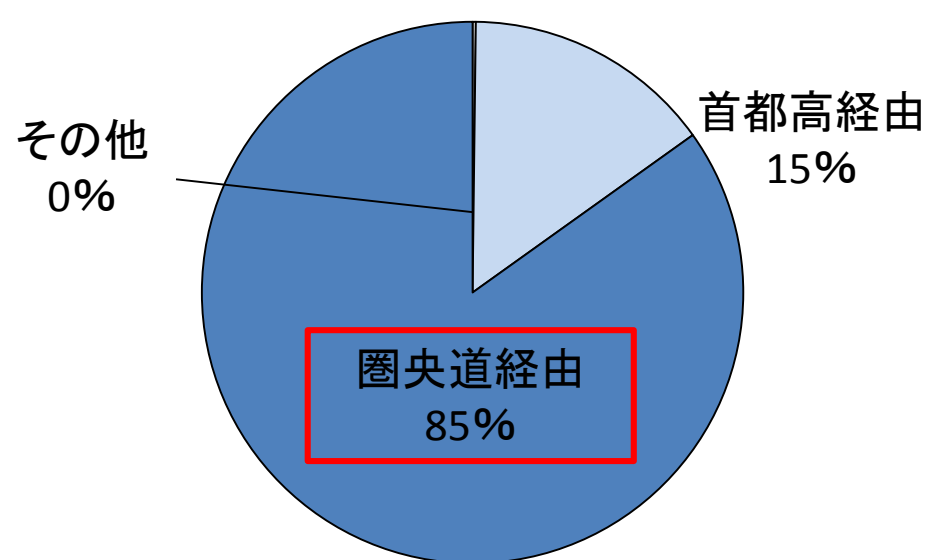
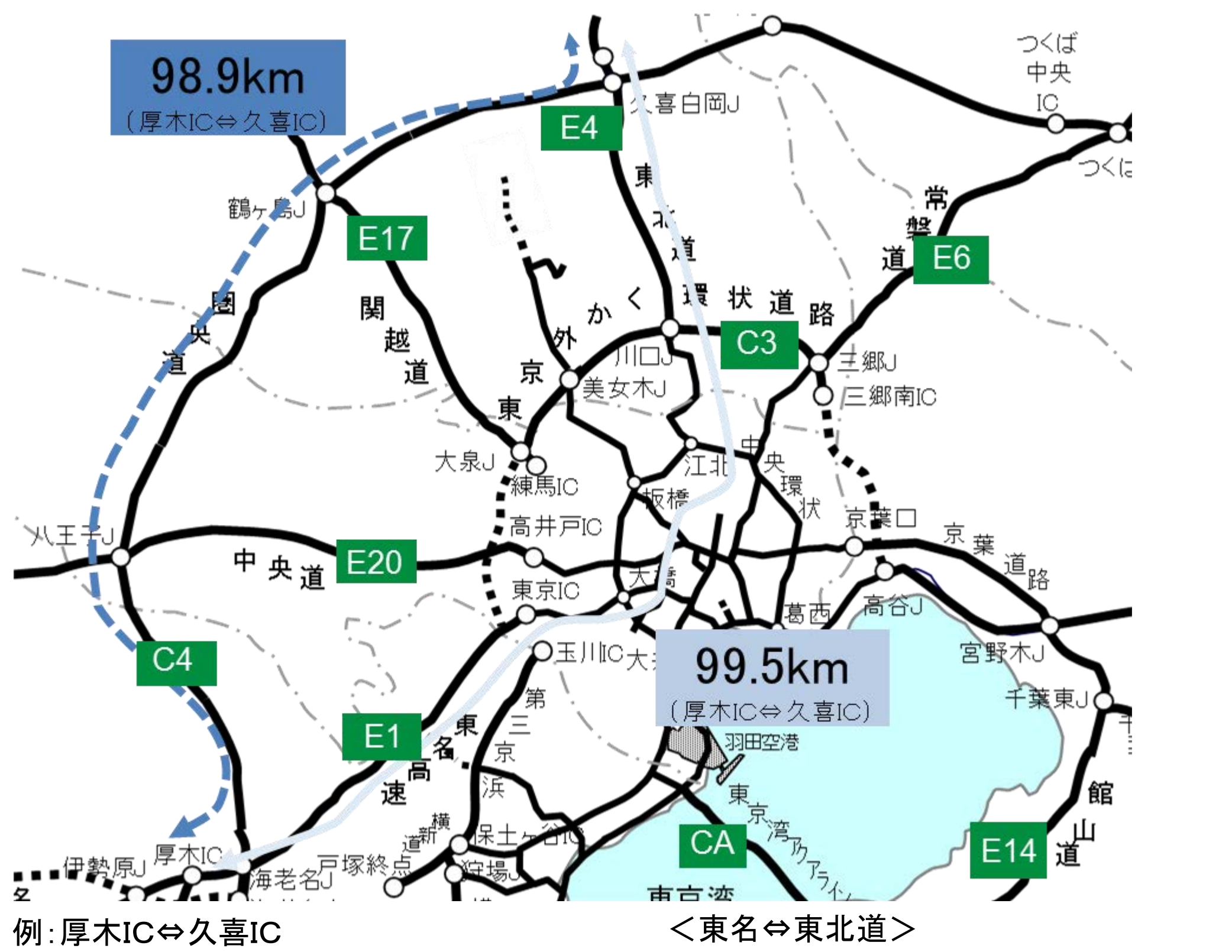
都心通過の交通量



○都心通過交通は約1割減(42,000台/日⇒39,000台/日)

圏央道の交通状況

圏央道を賢く利用



※ETC普通車料金(昼間)

※平成28年度平均

○東名～東北道間は8割以上が圏央道の利用を選択



クルーズ新時代の実現

～訪日クルーズ旅客500万人の目標実現に向けて～



横浜港

- 既存ストックと民間活力を最大限に活用し、クルーズ船の寄港増に対応。
- 「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」の目標実現に積極的に取り組む。

背景・課題

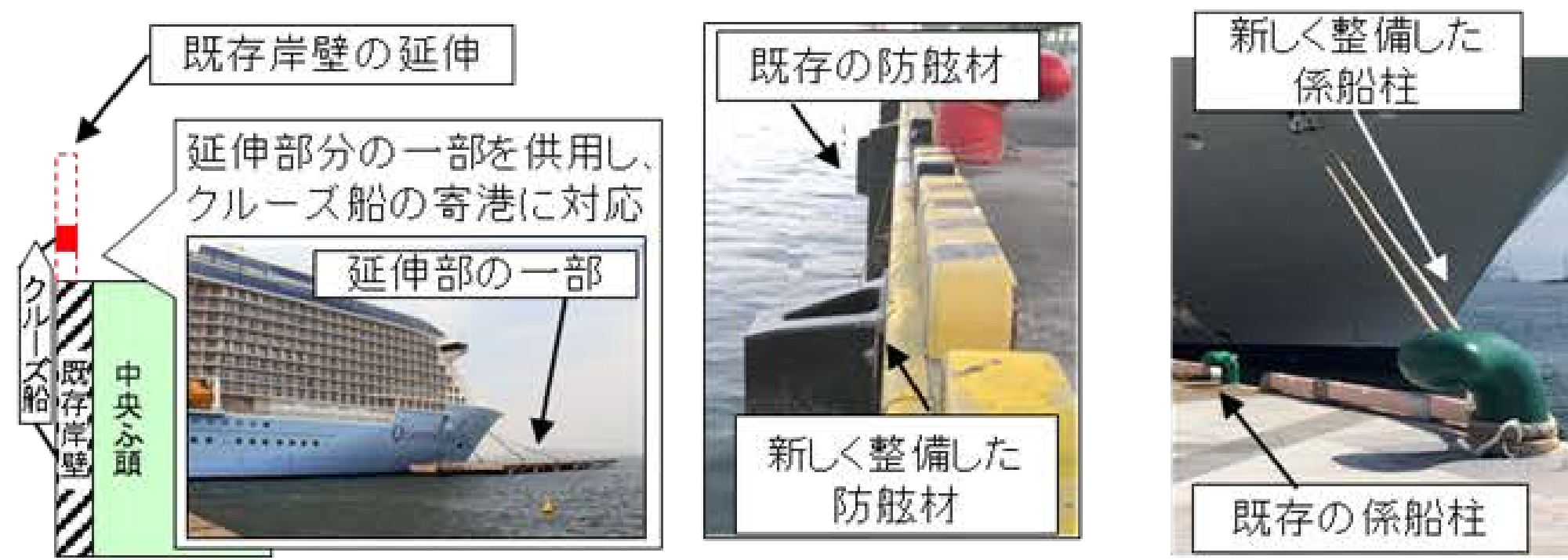
- 外国船社を中心として、クルーズ船の寄港が急激に増加するとともに、クルーズ船の大型化が進展
(2017年における外国船社のクルーズ船の寄港回数:2,014回(対前年比約1.4倍))
- クルーズ船に対応した岸壁が整備されていないこと等を理由に、入港できない事例の発生

➡ 増大するクルーズ需要に的確に対応するため、スピード感のある受入環境整備が必要

施策

①既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境改善

既存の物流ターミナル等において、クルーズ船の受入れに必要な岸壁の延伸、防舷材や係船柱等の整備を推進



岸壁の延伸事例

防舷材や係船柱の整備事例

②官民連携による国際クルーズ拠点の形成

岸壁の優先使用を希望する民間の投資意欲を活用し、クルーズ船の受入環境として必要な旅客ターミナルの整備を推進

公共(国・港湾管理者)

- ・港湾施設の整備
- ・クルーズ船社に対する岸壁の優先的な使用の確保等

組み合わせ

民間(クルーズ船社)

- 旅客ターミナルビルの整備への投資等

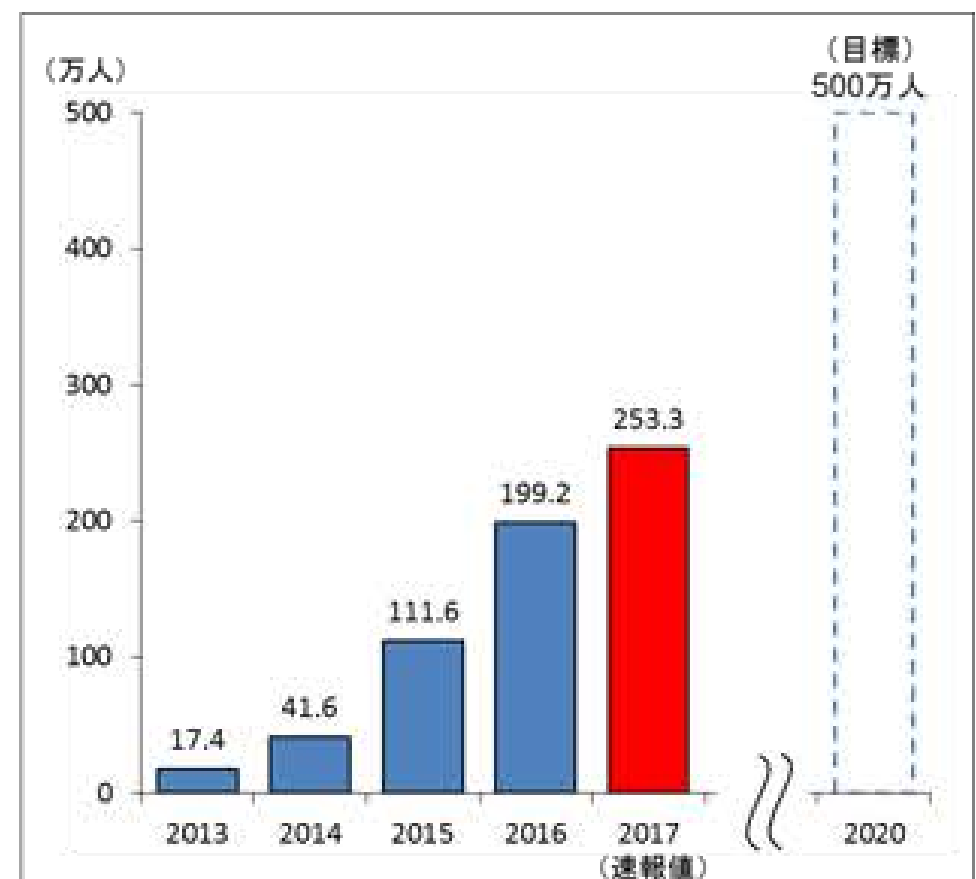
目標

2020年までに官民連携による国際クルーズ拠点を形成する港湾6港*の供用を開始

(※横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港、平良港)

(鹿児島港についても2022年の供用を目指す)

「明日の日本を支える観光ビジョン」(2016年3月30日)に掲げる「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」の目標実現に向け、クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の取り組みを進めるとともに、世界に誇る国際クルーズの拠点形成を推進する。



訪日クルーズ旅客数の推移と目標



コンパクト・プラス・ネットワーク

～密度の経済で生産性を向上～



○経済活動の装置である都市のコンパクト化、密度アップ、公共交通の利便性向上により、訪問介護の移動時間激減や中心市街地での消費額増加を実現するなど、サービス産業の生産性を大幅に向上させる。

- 立地適正化計画については、407都市が取組中であり、このうち、161都市が作成・公表済(H30.5.1現在)
- 地域公共交通網形成計画については、591団体が取組中であり、このうち、415団体が作成・公表済(H30.4.30現在) (このうち、23団体の再編実施計画を認定)
- 両計画に取り組む都市数は270都市、このうち95都市が両計画を作成・公表済(H30.4.30現在)

コンパクト・プラス・ネットワークのモデル事例(平成29年5月「コンパクトシティ形成支援チーム」にて10都市を選定・公表)

岐阜市 (立地適正化計画：H29.3.31公表、地域公共交通網形成計画：H27.4.3公表)

バス路線の再編等

- 乗車効率(1台当たり利用者数)をH27比で**約2割向上**(H32)

住民の歩行量の増加

- 成人に占める8,000歩/日歩く人の割合を増加[26.7%(H28)→50%(H33)]させ医療費を**約27億円/年抑制**(H33)

※岐阜市資料を基に国土交通省試算

弘前市 (立地適正化計画：H29.3.31公表、地域公共交通網形成計画：H28.5.12公表)

公共交通沿線への居住集約

- 路線バス等の年間収益を約16%増
- 1.3億円増益**(H37)

除雪作業の効率化

- 除雪費用を現在の12億円から**約1.7億円削減**(H47)

※弘前市資料を基に国土交通省試算

○持続可能な地域公共交通の再構築

- ・ICカード導入やビッグデータと都市構造の重ね合わせによるサービスの維持・向上

○公共交通沿線やまちなかへの居住誘導

- ・公共交通の便利な地域を居住誘導区域に設定(市街化区域の57%に絞り込み)

○健康をテーマとしたまちなかへ出かける仕掛けづくり

- ・市街地再開発と合わせて、まちなかに健康・運動施設を整備

健康ステーション、健康・運動施設、歩行者空間の確保回遊性向上、福祉・医療等施設、福祉施設

○居住誘導区域等に融雪施設を重点化

- ・GPSの活用で、除雪車の動きを把握し、除雪作業を大幅に効率化

○既存ストックの活用

- ・文化財たる市庁舎をリノベーションで長寿命化

○雪に強く交通が便利なエリアに居住誘導

- ・居住誘導区域は、基幹的な公共交通の沿線に設定

都市機能誘導区域：中心地区、地域拠点、学園地区、居住誘導区域

「学園地区」高等教育機関を誘導。

公共交通の年間利用者数 (千人)

年次	利用者数
H26	4,606
H32	4,149
H37	4,807

目標 4,807 (H37) / 16%増

→ 社会のベース
産業別
未来型

不動産最適活用の促進

- 増加する空き家・空き地の問題や、高性能なオフィスビル等に対する需要拡大への対応が重要。
- 空き家・空き地など低未利用の不動産への投資の活性化、世界的潮流となりつつある「責任投資原則（※）」にかなった成長性・生産性の高い不動産への転換や供給に向けた投資の促進。

※環境・社会等の課題が投資実務に及ぼす影響の拡大を踏まえ、2006年に国連が策定したもの。

リート等への支援拡充

（2020年頃までにリート等の資産総額を約30兆円に倍増）

- 「不動産投資市場の成長に向けたアクションプラン」の実現
 - 改訂した公的不動産（PRE）ガイドラインに沿った証券化手法の普及、企業不動産（CRE）戦略ガイドラインの拡充
 - 不動産クラウドファンディングガイドラインの策定、不動産証券化を活用したモデル事業形成支援
 - リート等への税制における支援

情報基盤など市場環境の整備

- 不動産情報の充実・活用拡大
 - 防災関連情報や周辺施設情報等を集約した不動産総合データベースの構築、取引価格に加え賃料等に関する指標の開発
- 不動産政策研究の推進
 - 今後の不動産や不動産業のあり方に関するビジョンの策定、産学官連携による政策研究の推進
- 不動産管理業の適正化
 - 健全な不動産投資や空き家等の有効活用促進に向けた不動産管理業の適正化

空き家・空き地等の有効活用

- 空き家・空き地のマッチング・媒介機能の強化
 - 空き家等の流通促進を図る不動産業団体等によるモデル的な取組を支援
- 地方不動産の最適化に向けた協議会の開催
 - 地域の老朽・遊休不動産の再生・利活用等の促進に向けたセミナー等を全国で開催

所有者不明土地対策等の推進

- 公共的事業の実施に際し所有者不明土地の利用を円滑化する新たな制度の構築
- 人口減少社会における土地所有の在り方の検討
- 地籍調査の円滑化、迅速化等の検討

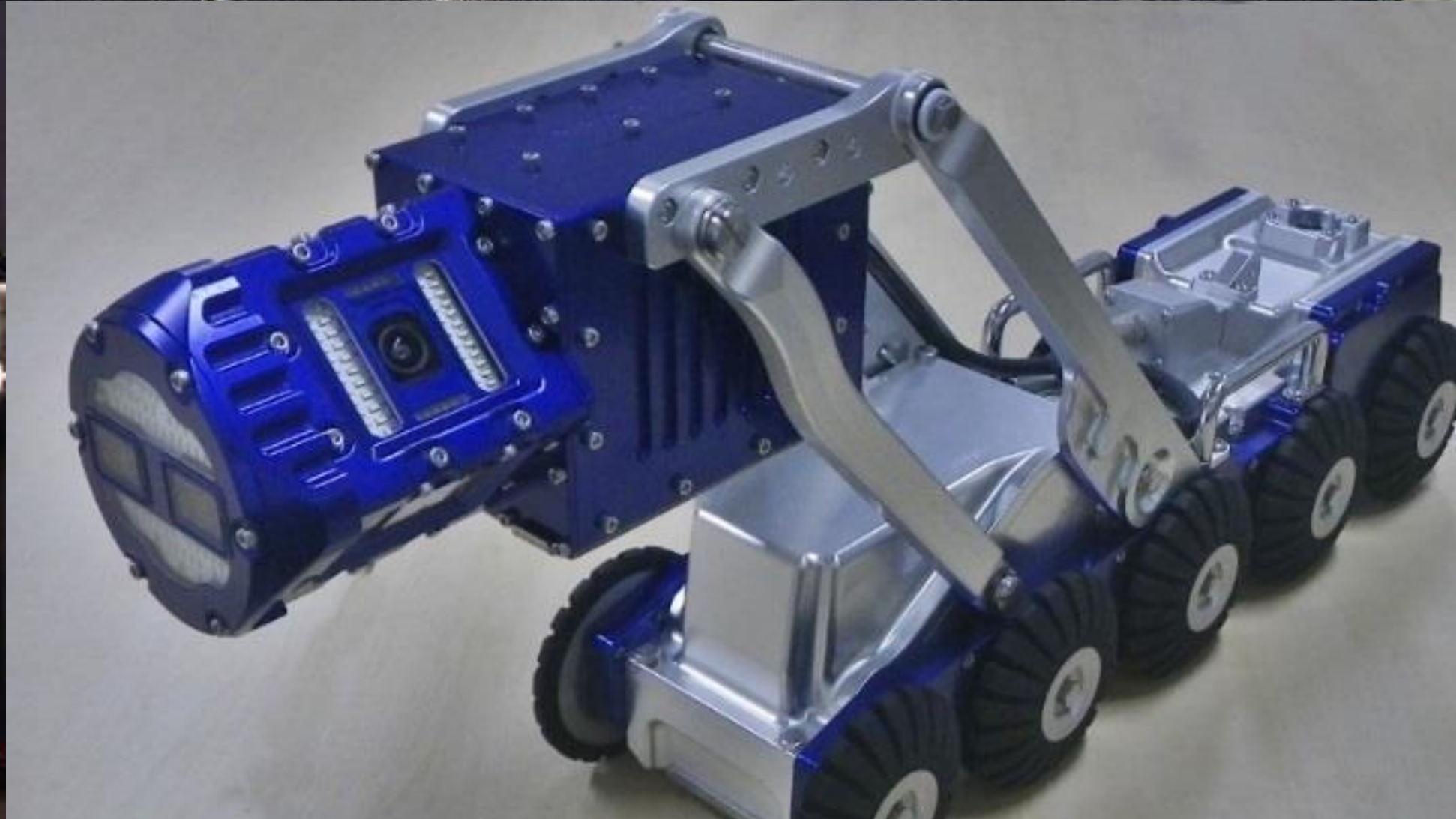
ESG不動産投資の普及促進

- 不動産の健康性、快適性等の「見える化」
 - 快適性等に関する不動産に係る認証制度のあり方についてとりまとめ
 - 快適性等を適切に鑑定評価に反映させる仕組みの構築

→ 社会のベース
産業別
未来型

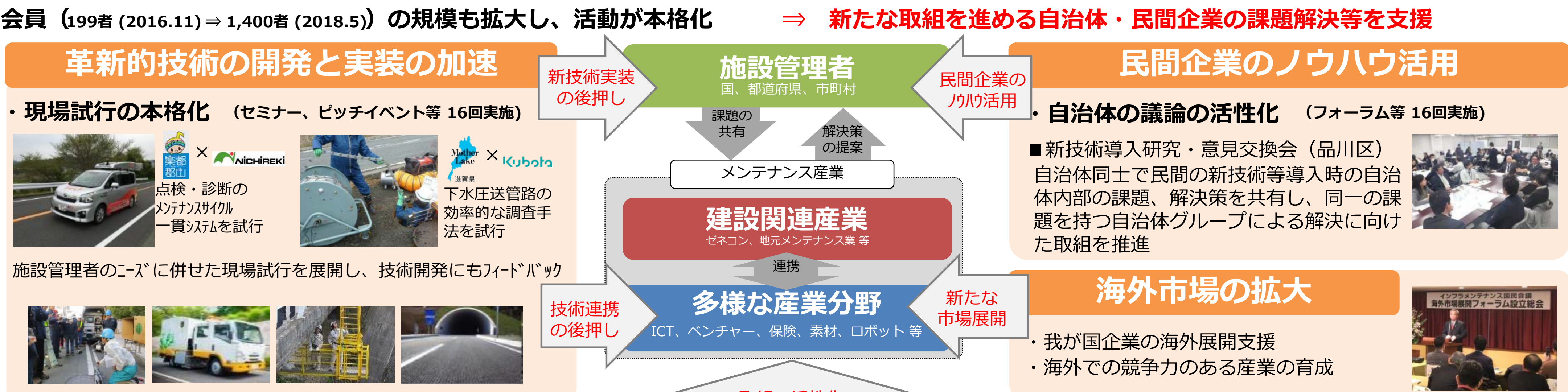
インフラメンテナンス革命

～確実かつ効率的なインフラメンテナンスの推進～



- 我が国のインフラは急速に老朽化が進み、維持管理・更新費用が増大するとともに、将来的な担い手不足が懸念されており、予防保全等の計画的なメンテナンスによる費用の平準化・縮減や作業の省人化、効率化を図っていくことが必要。
- インフラメンテナンスサイクルに多様な産業の技術や民間のノウハウを活用し、メンテナンス産業の生産性を向上させ、確実かつ効率的なインフラメンテナンスを実現。

産学官民の技術や知恵を総動員するプラットフォームである「インフラメンテナンス国民会議」の取組を推進



ベストプラクティスの水平展開

全国10ブロックにフォーラムを設立 ⇒ **インフラメンテナンス大賞の受賞案件をはじめとしたベストプラクティスを強力に横展開**
第2回大賞を実施し、205件の応募の中から32件の受賞案件を選定 (H30.5) ⇒ **インフラメンテナンス革命に向けて全国に横展開。**



国土交通大臣賞

メンテナンス実施現場における工夫部門

県有施設の保有総量縮小・効率的利用・長寿命化の推進～次世代への価値ある施設の継承のために～

(青森県)

全国に先駆けて県有施設の効果的・効率的な維持管理や長寿命化等の取組を進め、全庁的な公共施設等のマネジメントを組織的かつ継続的に実施。

効率的利用等の一例：庁舎の減築・耐震化

メンテナンスを支える活動部門

みんなで守ろう。「橋のセルフメンテナンスふくしまモデル」の構築と実践

(日本大学大学院)

地域の橋を住民でも日常点検可能なチェックシートを作成し、住民だけでなく高校生の課外活動や巡回エンジニアの巡回点検にも活用。点検結果を電子地図上にまとめ地域の橋の清掃活動等の予防保全活動を実施。

高校生による橋梁の日常点検

技術開発部門

営業車に搭載可能な軌道検測装置の開発と実用化

(公共財団法人 鉄道総合技術研究所)

本装置を営業車に搭載し軌道検測の頻度を高めることで従来よりも軌道変位の時間的な変化を詳細に把握して、起動状態の診断、将来予測の各精度を高め、保守の効率化を実現。

営業車の下部に検測装置を設置

ダム再生

～地域経済を支える利水・治水能力の早期向上～

→ 社会のベース
産業別
未来型



工業地帯へ用水を供給



洪水被害を軽減

新桂沢ダム（白線がかさ上げ後のイメージ）



- 近年頻発する渇水や洪水が企業等の生産活動に及ぼすリスクを早期に軽減するため、新たな施工技術の導入等を行い、既設ダムの貯水能力を最大限活用することが有効。
- 「ダム再生ビジョン」（平成29年6月策定）を踏まえ、既設ダムを最大限に活用したソフト・ハード対策（賢く柔軟な運用×賢く整備）を戦略的・計画的に進め、利水・治水両面にわたる効果を早期に発揮させる。

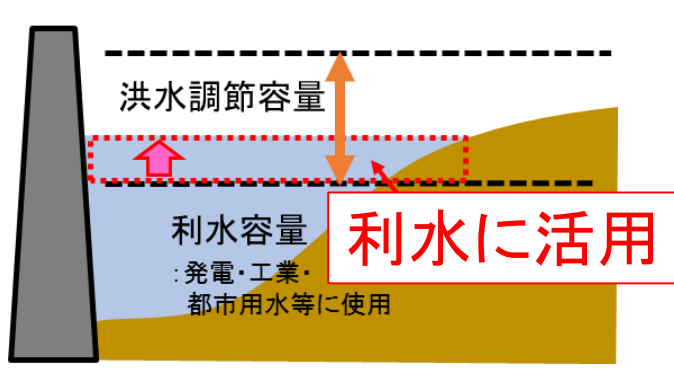
賢く柔軟な運用（操作規則の見直し）

○ 降雨予測等の精度向上を踏まえ、渇水・洪水時に応じて、**ダムを柔軟に運用**する手法を導入。

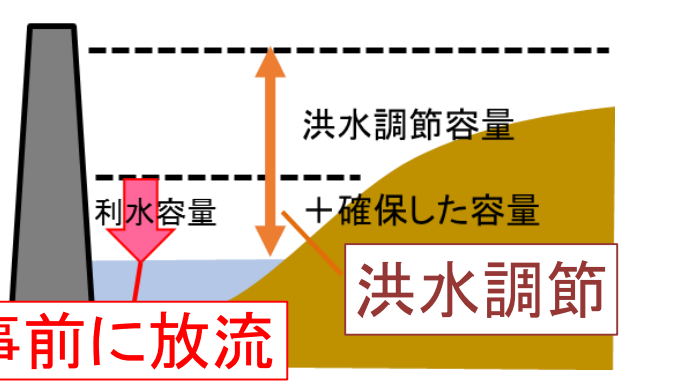
賢く整備（ダム再生事業）

○ 既設ダムの堤体への放流設備増設やかさ上げを進め、**既設ダムの大幅な能力向上**を図る。

＜洪水調節容量の利水への活用＞
利水者のニーズを確認しながら洪水調節容量を一部利水に活用（渇水対応の強化）

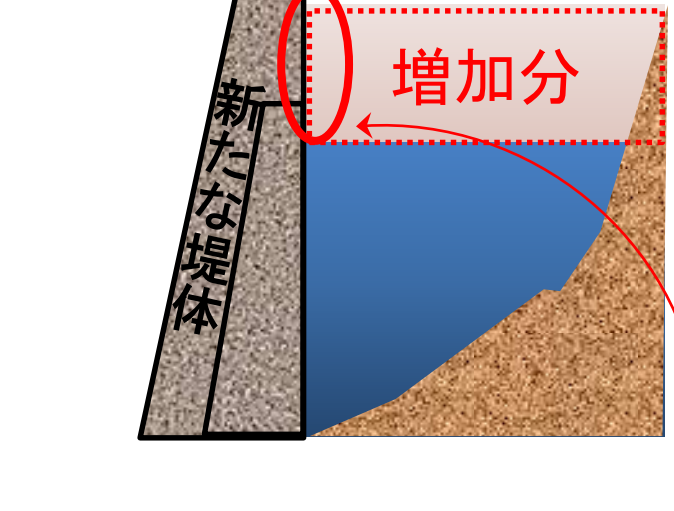


＜利水容量の洪水調節への利用＞
洪水発生前に、利水容量の一部を事前に放流し、洪水調節に活用

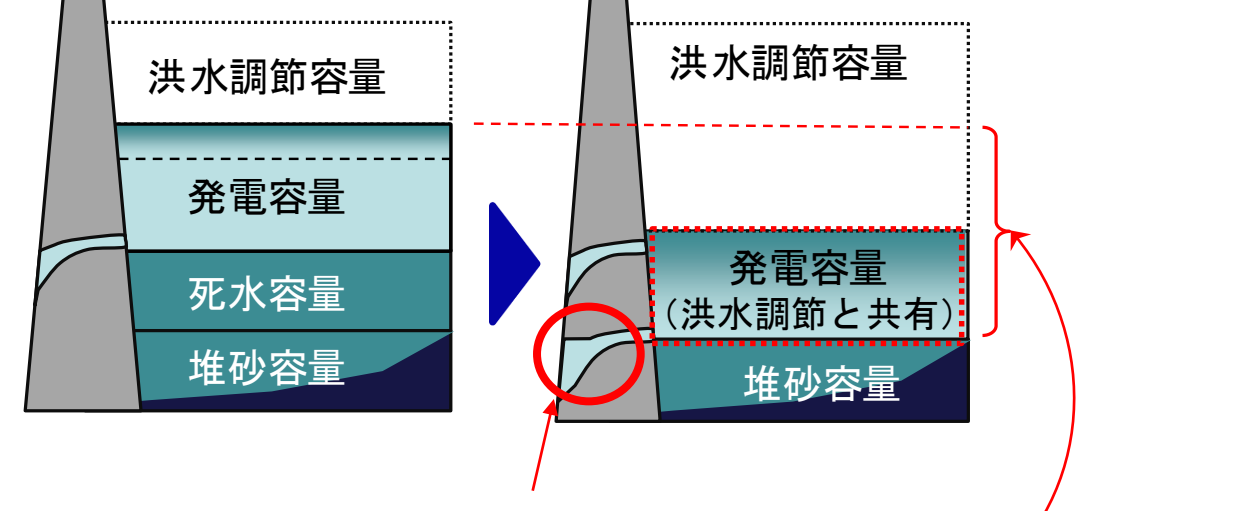


＜洪水時に下流の流量を更に低減する操作＞
さらなる豪雨や次の洪水が当面は発生しないことが見込まれる場合などに、通常よりも放流量を減量してダムにさらに貯留

＜堤体のかさ上げ＞ ＜放流設備増設による容量拡大＞



【堤体のかさ上げ】
少しの堤体のかさ上げにより、ダムの貯水能力を大きく増加させ、**工業用水等を確保**



【放流設備の増設】
死水容量等を活用することにより、**洪水調節容量等を増大**

- この他、「ダム再生ビジョン」を踏まえ、ダム再生の取組をより一層推進。（取組例）
- ・ **都道府県が実施するダム再生の計画策定を支援する「ダム再生計画策定事業」を平成30年度に創設**（社会資本整備総合交付金（堰堤改良事業）の交付対象を拡大）
 - ・ ダム再生のための技術・関係機関との諸調整・事業実施手続き等の **ダム再生に関する標準的な考え方をとりまとめた「ダム再生ガイドライン」を公表**
 - ・ ダムの洪水調節機能を十分に発揮させるため、**流下能力の不足によりダムからの放流の制約となっている区間の河川改修の実施**
 - ・ 水力発電導入の促進に向けて、**既設ダムへの発電所の増設**や、**運用の変更等**について、所定の手続きを踏まえ **可能なダムについて試験運用を開始**

流域の生産拠点等の水害リスクを低減

→ 社会のベース
産業別
未来型

航空インフラ革命

～空港と管制のベストミックス～



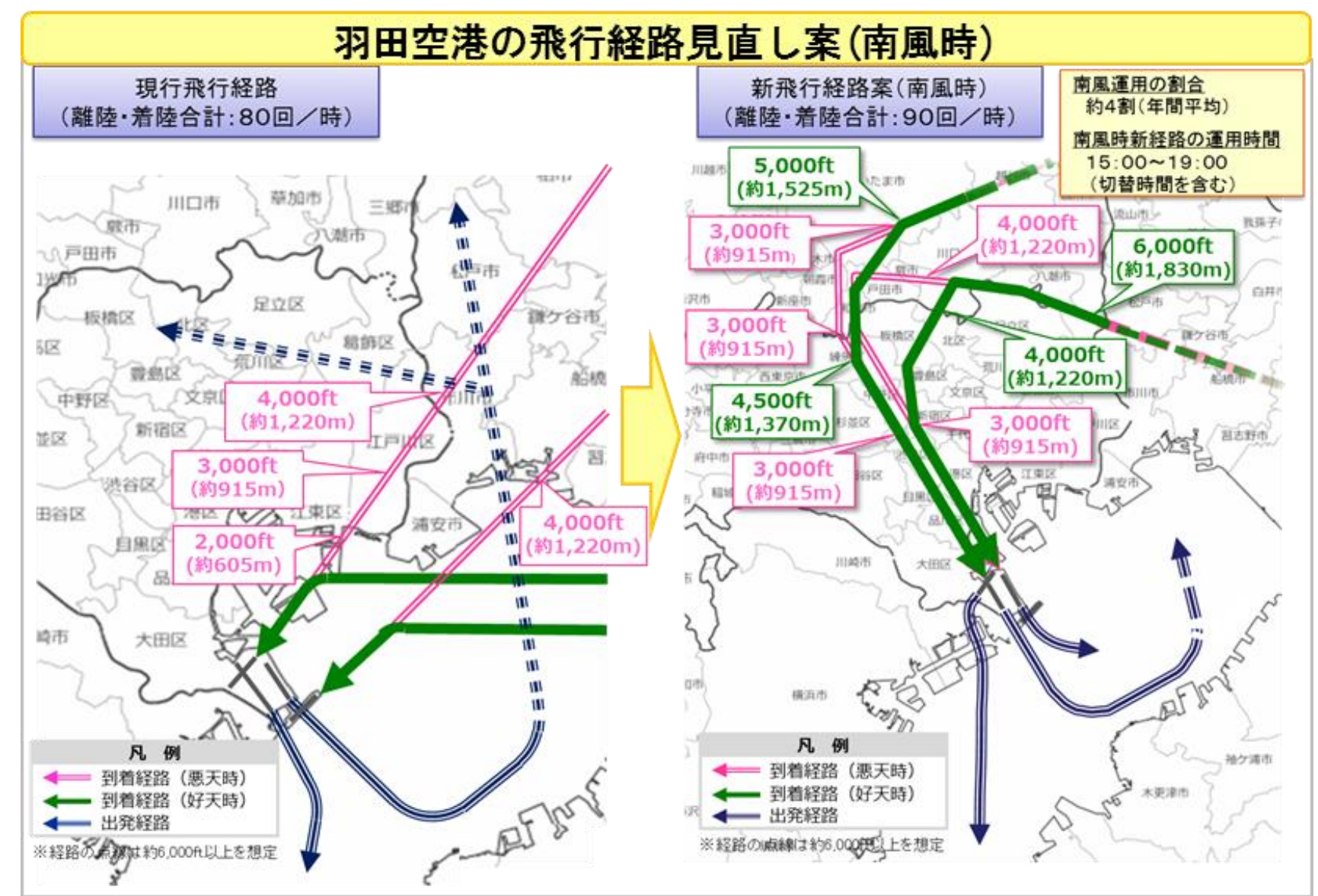
東京国際空港(羽田)

- 訪日外国人旅行者の9割以上が航空機を利用して訪日するため、『明日の日本を支える観光ビジョン』における「訪日外国人旅行者数 2020年 4,000万人、2030年 6,000万人」の目標達成のためには、航空交通量の処理能力拡大が重要な課題。
- 滑走路の延長・増設などハード面のみならず、飛行経路や管制運用方式の見直し、管制空域の再編などソフト面も組み合わせ、航空交通量の増大に対応。

空港処理能力(発着枠)の拡大

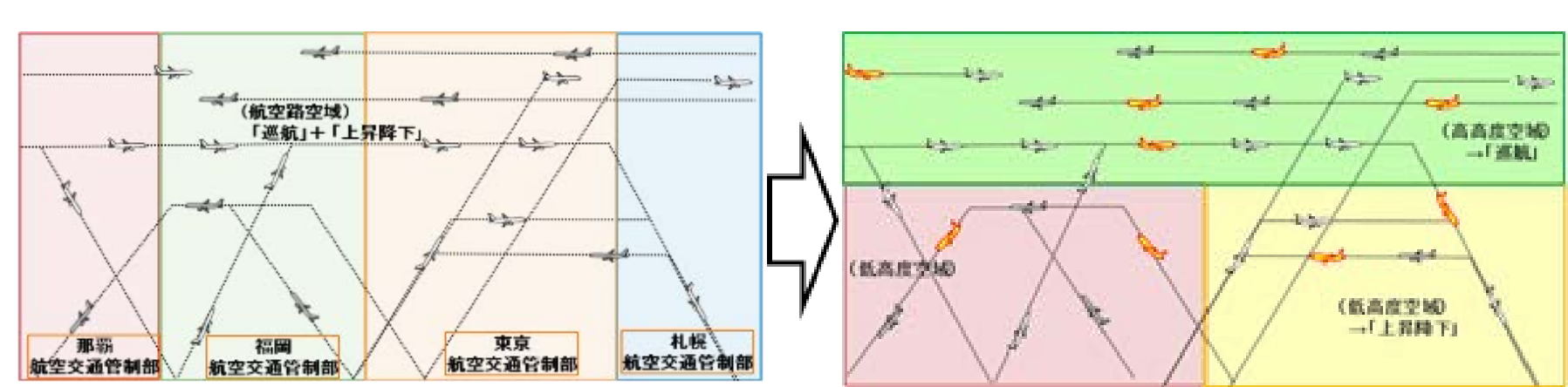
<羽田空港>
・飛行経路の見直し等により、2020年までに国際線の発着枠(昼間時間帯)を年約6万回から年約10万回(+約4万回(1日約50便))に拡大

経済波及効果 約6,500億円※
 税収増加 約530億円※
 雇用増加 約5万人※
 ※上記各数値は年間の効果を示す(2016年6月国土交通省試算)

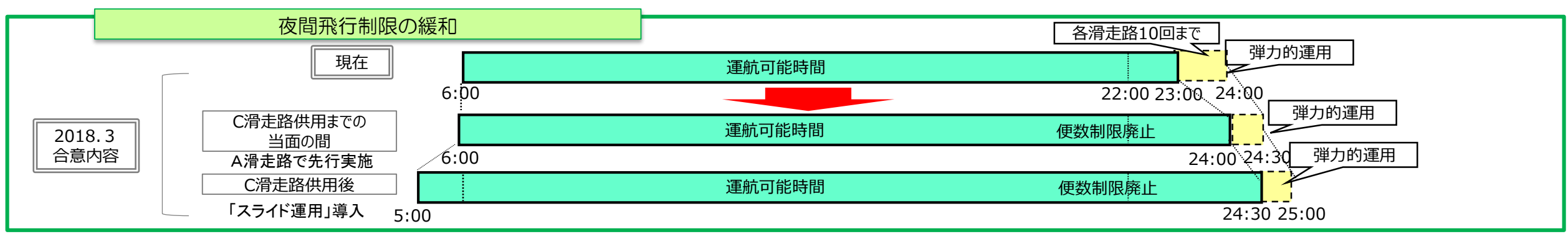


管制処理容量の拡大

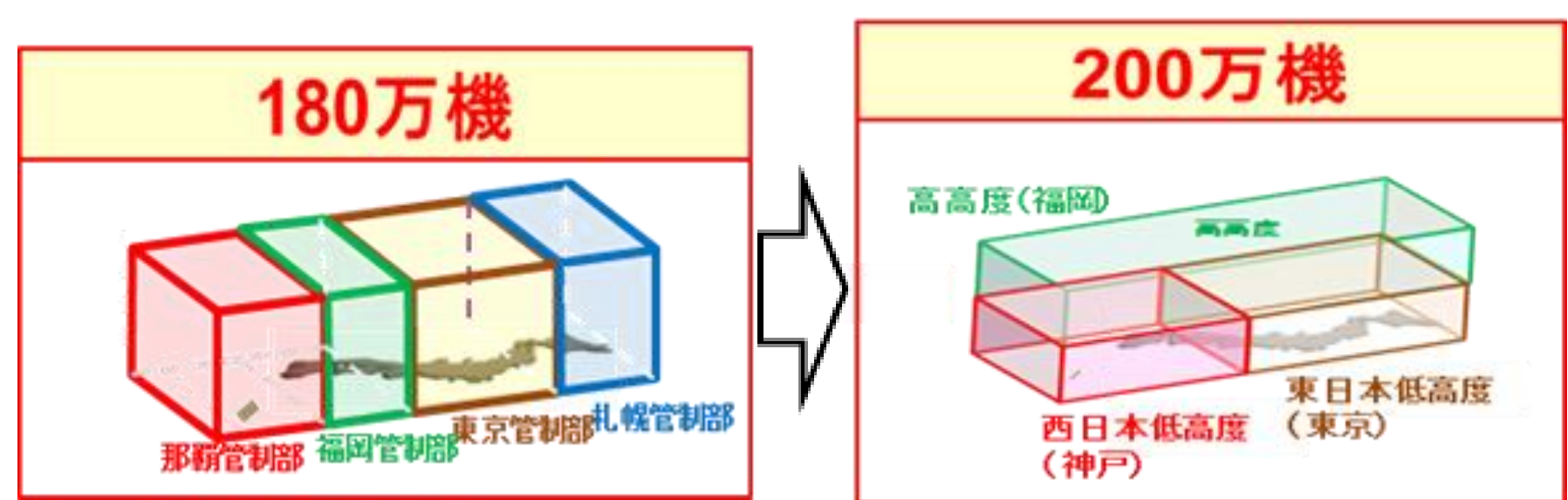
<管制空域>
 ・国内管制空域を、巡航機が中心となる「高高度」と近距離及び空港周辺の上昇降下機に専念する「低高度」に上下分離し、管制処理の効率性向上等を図ることで管制取扱可能機数の増加を実現
 ・西日本の低高度空域の管制を行う神戸管制部を2018年度中に設立するなど業務実施体制の整備を推進



<成田空港>
 ・第三滑走路の建設、夜間飛行制限の緩和等の更なる機能強化により、発着枠を年30万回から年50万回に拡大



<新千歳空港>
 ・2016年冬ダイヤより、外国航空機の乗り入れを大幅に拡大(運航可能日及び時間帯の拡大)
 ・2017年夏ダイヤより、1時間当たりの発着枠を32回から42回へ拡大



現行体制

2025年4月～

官民ボーダーレスの 都市空間創造

→ 社会のベース
産業別
未来型



民間活力をいかした都市公園の再生
(南池袋公園)



公共空間を活用したオープンカフェ等のエリアマネジメント
(グランフロント大阪)



プロジェクションマッピングを活用したイベント
(東京都議会議事堂)



帰宅困難者対策訓練
(新宿駅周辺地域)

○都市空間の「官民ボーダーレス化」の促進、人材が集積・交流する空間の創出など、イノベーションが創発される環境形成を通じ、新たな経済活動、付加価値を生み出し、魅力と競争力を備えた都市空間を創造、都市の生産性等の向上を図る。

○利用者（住民・産業等）のニーズを重視するマーケットイン型の多機能的な空間整備（シェアエコノミー）を志向する「ソーシャル・アーバニズム」の構築を促進する。

※ソーシャル・アーバニズム・・・容れ物＝「ハコモノ、施設」だけでなく、中身＝「都市で生まれ、豊かな社会をつくる諸活動や、個人やコミュニティ、企業等のつながり・交流」から発想する都市空間の形成

空間のボーダーレス化 ⇒ 都市空間の多彩な活用を創出

公共空間 公園 街路 等



Park-PFIによる都市公園再生
(久屋大通)(提供:名古屋市)



プロジェクションマッピングを活用したイベント
(大阪市中央公会堂)

＜公共空間を民間経済活動の場に開放＞

- ・民間事業者による都市公園の活性化 (Park-PFI)
- ・立体道路による空間の高度利用や街路空間での賑わい創出
- ・プロジェクションマッピング実施の環境整備
- ・屋外広告物の広告料収入によるエリアマネジメント

⇒ 民間収益の公共還元で街区の快適性・機能性を向上しつつ、
新たな経済活動、ビジネス機会を創出

＜民間空間での公共的機能の発揮＞

- ・都市開発に伴う帰宅困難者用退避施設やBCD(業務継続地区)の整備促進
- ・経済社会ニーズに応じた公共貢献施設の転用の促進
- ・民間ビルの津波退避拠点化の促進
- ・地域コミュニティによる空き地等を活用したコモンズ空間(広場等)の創出

⇒ 民間空間の多機能化、低未利用空間の社会的な有効活用等
を通じて、都市の防災性・効率性を向上、民間経済活動を促進

＜都市開発を通じたイノベーション空間の創出＞

- ・スタートアップ企業を支援する創業支援施設の創出
- ・フィンテックなど先端産業の成長を支える交流空間の整備

⇒ 新規事業を創造する起業家等の人材を呼び込み、交流する
場を創出、イノベーションを創発

民間空間 オフィス 公開空地 等



BCD(業務継続地区)の整備
(日本橋)



創業支援施設(イメージ)

河川空間活用イノベーション

～未利用空間の活用による生産性向上～

→ 社会のベース
産業別
未来型



信濃川でのオープンカフェ等による賑わい創出
(新潟県 新潟市)

○既存の河川空間や堤防整備等により新たに生じる河川空間の民間事業者による活用を促進することで、地域の「儲ける力」を向上させるとともに、民間開発を促進。

～官民が連携して河川空間を活用することで、地域の経済活動・社会活動の生産性を向上～

水辺の利活用による地域活性化

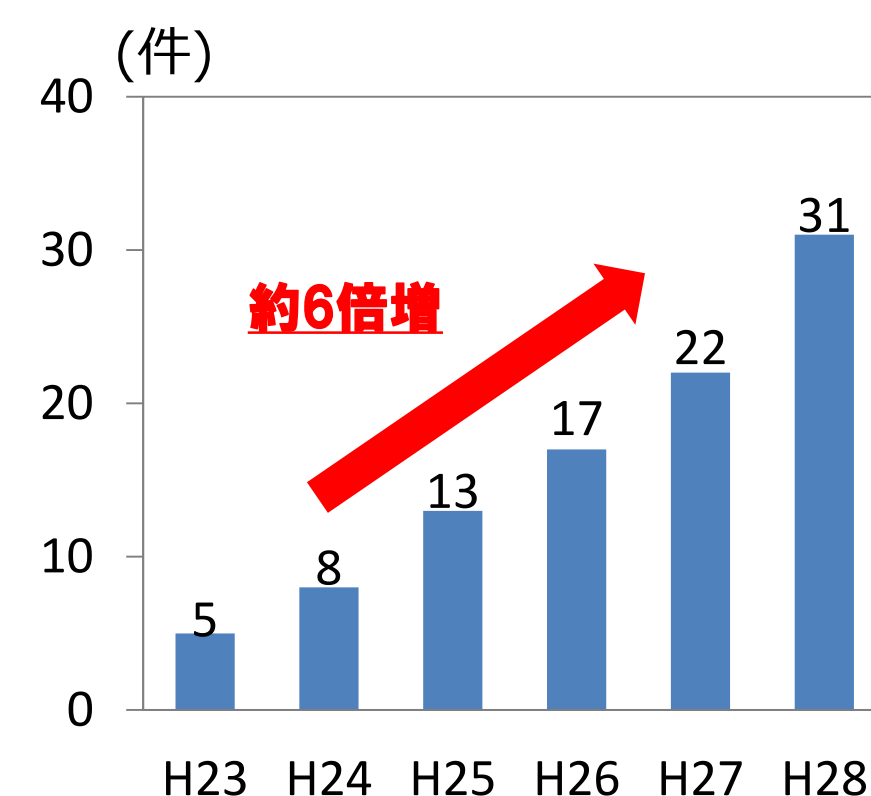
施策

- ▶ 民間事業者が河川敷地を活用することで、サービス産業（カフェ、レストラン等）や観光産業のビジネスチャンスを生み出す
- ▶ 河川管理者は民間事業者が参入可能な箇所の提示などの積極的な取組みを全国に展開することにより、民間事業者の参入をより一層促進し、地域の賑わいを創出



河川敷地にカフェ、レストラン等を設置

効果(例) 大阪市 道頓堀川

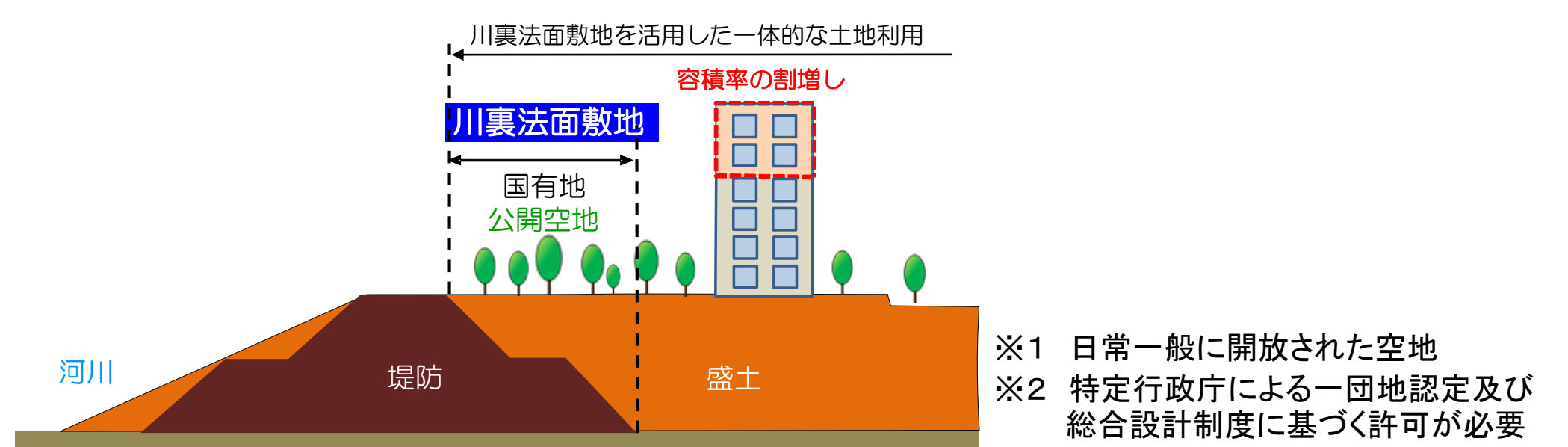


平成23年3月に河川敷地占用許可準則を改正した結果、河川敷地内のオープンカフェ設置件数が約6倍増加

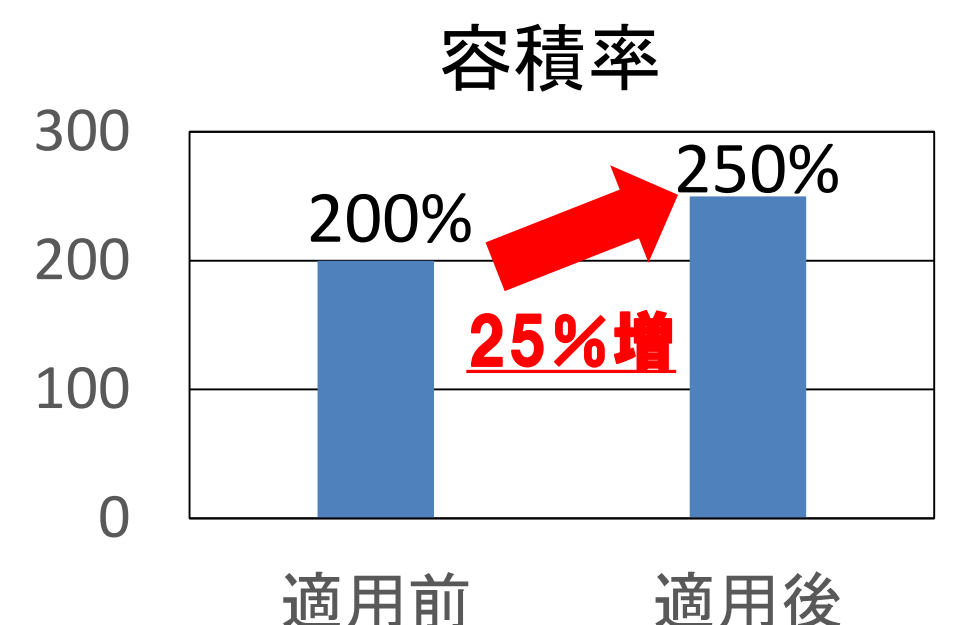
民間事業者による河川敷地の一体的な活用 ～高規格堤防の整備～

施策

- ▶ 高規格堤防の整備により生じた川裏側の堤防法面敷地（川裏法面敷地：下図参照）について、新たに高規格堤防整備と合わせて事業を行う民間事業者を占有者とし、利活用を促進
- ▶ 当該民間事業者が、占有地である川裏法面敷地を開発面積に含め緑地等（公開空地※1）にすることにより、容積率の割増し※2がされ、民間開発を促進



効果(例) 大阪市 淀川西島地区(UR都市機構施工)



川裏法面敷地等を公開空地として活用し、容積率を25%割増しで共同住宅の供給を行うとともに、緑地空間として整備することにより良好な住環境を提供

→ 社会のベース
産業別
未来型

地方創生回廊中央駅構想

～新大阪が、日本の地方と地方をつなぐ～

北陸新幹線
金沢・敦賀間(平成34年度末開業予定)
敦賀・新大阪間(詳細調査実施中)

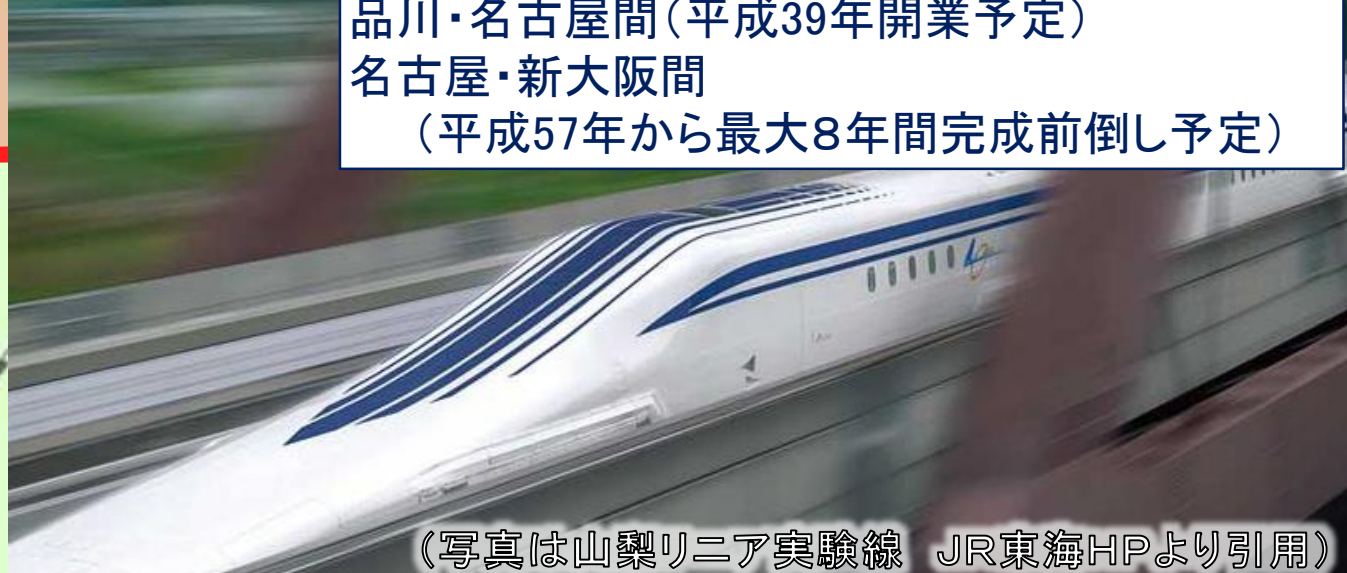


山陽・九州新幹線
地下ホームの活用により
発着本数拡大が可能に

新大阪駅

リニア中央新幹線
品川・名古屋間(平成39年開業予定)
名古屋・新大阪間
(平成57年から最大8年間完成前倒し予定)

なにわ筋線
(平成42年度末開業目標)
※なにわ筋線からJR・南海
経由で関西空港と接続



- 新大阪駅について、現状の駅の容量が逼迫していることから、新たに地下ホームを新設し、山陽・九州新幹線と接続することで、容量制約を解消し、生産性向上。
- 将来的に整備する北陸新幹線、リニア中央新幹線等とも結節を強化し、効率的な施工を図ることにより、機能向上・「賢く」整備。
- これにより、新大阪駅は新幹線ネットワークのハブとして位置づけられ、東京と並び日本の地方と地方をつなぐ中心的役割を果たす。

現在の新大阪駅ホームは
容量一杯...



しかし、新大阪駅は、今後**ハブ**を担う**ポテンシャル**が高い

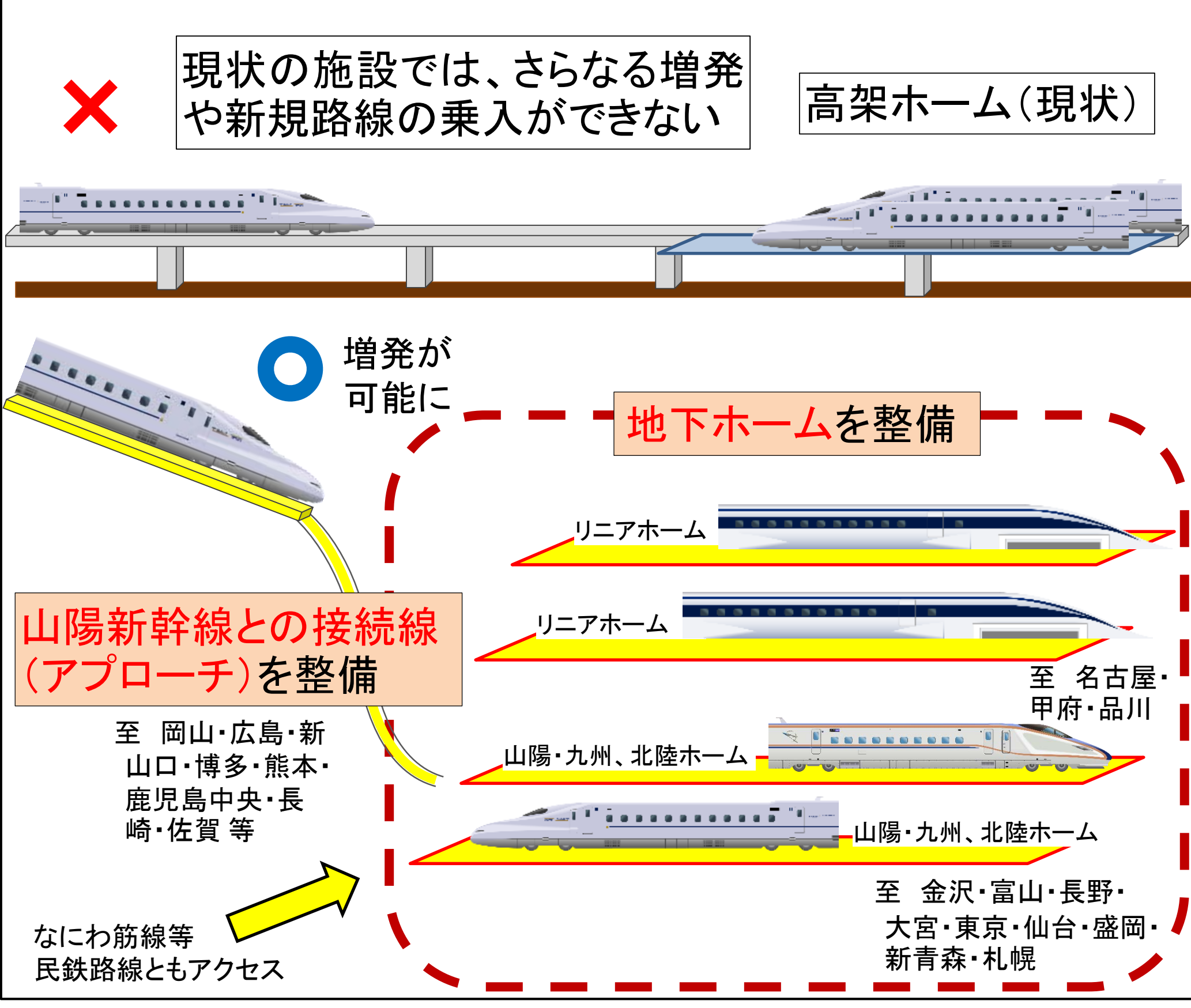
リニア整備後の4時間交通圏(※)
大阪 40箇所/47箇所
東京 35箇所/47箇所
※鉄道利用で4時間以内に到達可能な県庁所在地都市数

新大阪駅の容量を確保し、ハブ機能をもつにふさわしい駅に。

山陽・九州新幹線からの**増発**
→地域のニーズに沿った**柔軟なダイヤ**設定が可能に。

リニア、山陽・九州新幹線、北陸新幹線を**同一ホーム**等で結節
→**乗換が至便**に。

既存インフラの潜在力発揮



効果 → 新幹線の全国ネットワークの構築による「地方創生回廊」の実現に寄与

- (高速鉄道ネットワークの機能強化)
- ・ **新幹線ネットワークの一層の機能発揮。**
 - ・ 新大阪を拠点として、**日本全国、地方と地方をつなぐ効果が強化され、新幹線の全国ネットワークを構築。**
→地方に経済成長のチャンス。

- (観光)
- ・ 大阪は、日本のインバウンド需要を牽引する地域
→新大阪駅は関西空港にも直結し、**日本全体のインバウンド需要喚起にも効果。**

- (地域経済効果)
- ・ **民間投資が呼び込まれ、大阪が東京に並ぶ拠点地域に**
→東京一極集中の改善につながる。

- (インフラ活用)
- ・ 2019年のG20サミット(大阪)や2020年東京五輪、誘致を目指している2025年大阪万博後の日本の成長を見据え、新幹線等の**交通インフラを最大限に活用。**