

令和5年1月30日

# 2050年を見据えた、「近畿」がなすべき社会資本整備

京都大学大学院 藤井聡

## 1. 2050年の日本の見通しと、なすべき対策

①首都直下地震か南海トラフ地震のいずれか一方が起こっている確率は **91%**。

(=巨大地震に日本が苛まれているであろうことはほとんど確実)

**必須方針1：遅くとも10年～15年以内を目処に徹底的な強靱化対策が不可欠**

②今のままの財政態度が続けば、日本経済は成長せずGDPは500兆円以下となる。

一方で、世界は順調に成長する公算大。結果、**日米、日中の経済格差は1:20や1:30程度にまで拡大**する(現状で1:3~1:5程度)。所謂、貧国となる。そうなれば、外資に土地・資本が激しく買収されると同時に**日本の内政が米中政府等に激しく歪めら、主権が大きく制限される**公算大。

**必須方針2：経済成長が絶対必要**

## 2. 近畿における社会資本整備

**必須方針1&2に基づく、近畿の責務 = 近畿における「経済成長」と「強靱化」**

(近畿の強靱化対策)

- ・各公物耐震強化(老朽化対策含む)
- ・L1レベルの防潮堤、河川堤防&流域治水インフラの早期整備完了(15年以内)

(近畿の経済成長対策)

以下の「**三大近畿社会資本**」構想を提案する。

①「**大大阪**」構想

[詳細、別途資料参照：**紀淡海峡大橋/関空&四国新幹線/リニア早期実現含む**]

②「**関空・神戸空港連絡道路**」構想

③「**山陰軸**」構想：**山陰近畿道** & (北陸新幹線分岐の) **山陰新幹線整備**

以上

# ダイ 大・大阪構想

(提案)

京都大学大学院教授 藤井聡

ダイ  
大**大阪**と呼ばれていた戦前の、輝かしい**商都・大阪**を取り戻す構想。

そのために関係機関との連携を通し、首都に匹敵する「新幹線ネットワーク」を形成し**大阪の巨大商圏**を築きあげる。これが**ダイ大・大阪構想**。

第一に、「**リニア新幹線**」の同時開業

→ 「大阪の凋落」を阻止するための最低限の条件

第二に、「**北陸新幹線**」の早期整備

→ 大阪商圏を北陸に拡大

第三に、「**関空新幹線**」の実現から「**四国・横断新幹線**」構想へ

→ 世界と関西を直結。さらに大阪商圏を四国に拡大

第四に、「**中国縦貫新幹線**」を構想し、山陽新幹線と相互直通

→ 大阪商圏を山陰に拡大（さらに瀬戸大橋への開通も視野に）

第五に、「**ダイ大・大阪**」**形成促進法**の設置促進

→ 政府与党に働きかけ、促進法の実現する

こうして、東京が上越・長野・東北・東海道をその巨大商圏に納めてきたように、大阪もこれまで分離していた「北陸」「山陰」「四国」を大阪の巨大商圏に納め、これをもってして**京阪神**、そして**西日本全体の活性化**を図る。

さらにこれを通して、東京との**双眼構想**、ひいては西日本への**地域分散**、**地方創生**を実現化し、国家的超巨大リスクである首都直下地震に対しても**強靱な国づくり**を**大阪がリード**していく。

## (参考資料)

明治政府は、以下の「三都構想」を持っていた。

- 政治の中心、首都東京。
- 文化の中心、古都京都。そして、
- 経済の中心、商都大阪。

この構想の下、大阪は大いに発展し、戦前には「大大阪」と呼ばれ、栄華の絶頂を極めていた。

戦後復興においても、70年代にかけて大いに発展し、日本のトップ企業の過半数が大阪に本社を置いていた。

ところが70年代のオイルショック以降、人口は減少の一途をたどるようになる（下図）。

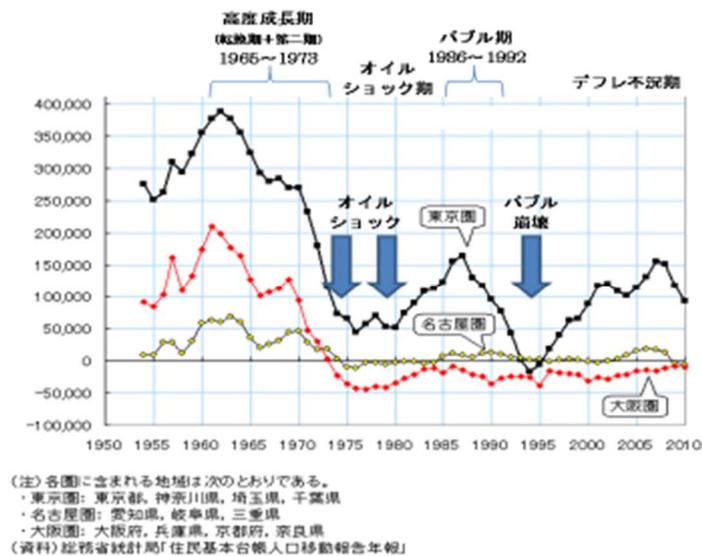


図 三大都市圏への流入人口量（70年代から大阪都市圏は一貫して人口が減り続けている）

そして、トップ企業の本社も東京に流出し続け、今や、その大半が東京に本社を持つに至っている。

この背後には、何があるのか？ もちろん、政府機能が東京にだけあるのは事実である。しかし、オーストラリアのキャンベラ、アメリカのワシントンは、それぞれシドニー、ニューヨークの発展には遠く及ばない。事実、70年代まで、大阪は、「商都」であり続けていた。

では、何が大阪の凋落をもたらしたのか？

それは、**東京と大阪の間にある、「圧倒的な新幹線格差」**である。

この地図は、現在、政府が決定している、新幹線のネットワーク整備計画である。

赤線が、「未整備」区間であるが、この未整備の赤線は、圧倒的に西日本に集中しており、そのほとんどが未着工である。一方、東京は、中央リニア新幹線が未整備だが、それ以外は、全て整備済みである。しかも、そのリニアもこれから着工予定である。



図 現状における新幹線の計画ネットワーク（赤線が未整備区間）

この様に、大阪と東京の間には、新幹線については、凄まじい格差がある。ここまでの格差は、高速道路、港湾、空港といったインフラについては全く見られない。

東京は、こうした新幹線網を通して、東海道のみならず、新潟を中心とした上越地域、仙台を中心とした東北地域全般を、その巨大な商圏に納めている。そして今、まさに金沢まで延伸する北陸新幹線整備を通して、北陸地方まで、その巨大商圏に納めようとしているのである。

一方で、大阪は、京都から岡山あたりまでを商圏に納めているものの、四国とは分断され、山陰とも分断され、北陸とも分断されたままであり、その商圏は、東京に比べて圧倒的に矮小化されている。

この超絶な新幹線の整備格差が、東京と大阪の間の格差を産み、そしてそれを拡大させ続けて来たのである。この格差の解消なくして、商都大阪の復活はあり得ないのである。

かくして、大大阪構想では、政府のこうした「整備新幹線計画」に基づいて、最も効果的な整備プランをたて、限りある財源を最大限に有効に活用していくことを目指す。

その推進に当たっては、大阪市のみならず、大阪府、近隣他府はもとより、中央政府と綿密な連携を図り、大国家プロジェクトとしてこれを位置づけ、徹底的に推進していくことを企図する。

そうしたプロジェクトの円滑な推進を企図して、**政府与党と綿密な連携の下**、(国土強靱化、地方創生、国土のグランドデザインの実現を促進する趣旨も鑑みつつ) 国会での「大大阪形成促進法」の設置を企図する。

以上