

# 提 言

「立ち上がれ関西

新しい道路網整備 2050」

～建設コンサルタント技術者集団による

YUME ROAD 2050～

平成 28 年 9 月 15 日

一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部

## 一目次

### はじめに

## 1. 提言

# 立ち上げられ関西 新しい道路網整備 2050

～建設コンサルタント技術者集団による YUME ROAD 2050～

2050年における関西のあるべき姿

提言Ⅰ 関西の道路の最適化

その1 関西の道路網の速やかな完成

その2 関西の道路の賢い使い方

提言Ⅱ 関西の新たな道路網の構築

提言Ⅲ 実現可能な道路整備の手法

## 2. 提言への経緯

### (1)提言の背景

- 建設コンサルタンツ協会は、時代の要請に応じ必要なインフラを積極的に提案し、その実現に貢献します。
- 関西は、一地方ではなく首都圏と並び、東京一極集中の是正の受け皿となるべきです。
- 関西の成長には、既存の道路インフラを賢く使いつつ、2050年を見据えた「YUME ROAD 2050」が必要です。

### (2)検討の経緯

### (3)分科会活動の概要

- 道路網研究分科会
- 道路整備の手法に関する研究分科会
- 道路の賢い使い方研究分科会

### (4)組織図

### (5)道路研究委員会 委員名簿

立ち上げられ関西 新しい道路網整備 2050

～建設コンサルタント技術者集団による YUME ROAD2050～

## はじめに

関西は、首都圏に次ぐ経済圏域にもかかわらず相対的に地位の低下がみられ、東京の一極集中を是正できない状況にあります。関西の持つ、わが国を代表する歴史・文化資産や高度な学術・研究機能産業等多彩なポテンシャルを最大限に活用して、インバウンドによる観光消費の拡大を活性化につなげ、南海トラフ巨大地震など自然の猛威から人々の生命・財産を守りつつ、首都圏と並ぶ成長エンジンへと発展させ、東京一極集中是正の受け皿となるべきだと考えています。

私たち建設コンサルタント技術者は、道路等の社会資本の意義を深く理解し、国民の視点に立ち積極的に国土インフラのあるべき姿を提案する活動をしています。単なる社会資本の設計にとどまらず、国土計画、地域計画、ネットワーク計画、民間活力のフィージビリティスタディや維持管理まで含めた社会資本全般に亘り蓄積したノウハウを生かし、来るべき時代の要請に応えられるよう努めています。関西においては、関西の将来を考え、「ストック効果」を最大限に発揮できる社会資本整備が必要であると考えており、新しい国づくり・地域づくりの実現を積極的に提言するべきだと考えています。

関西の交通基盤は、環状道路の未事業化区間など多くのミッシングリンクがあり、首都圏と比較すると、大幅に遅れています。関西が真に日本のリーディングエリアとなるためには、リニア計画の実現、北陸新幹線の延伸を見据えたうえで、道路のミッシングリンクの解消等に留まらず、災害に強く効率的に移動できるネットワークの形成、爆発的なインバウンドの増加への対応、国際競争力の更なる向上を目指すため、関西の道路整備のあるべき姿、「**YUME ROAD 2050**」が必要であると考えました。既存の道路空間の多様かつ効率的な活用手法や新たな道路の整備手法についても研究・検証し、迅速かつ的確に整備を図っていく必要があるとも考え、ここに「**立ち上がれ関西 新しい道路網整備 2050**」を提言します。

この提言は、建設コンサルタント技術者の議論を踏まえ、2050年における関西のあるべき姿を概観しつつ、新たな国土づくり、具体的な道路網、道路の整備手法などを提案したものです。今後、この提言に対する皆様からのご意見、ご提案をお聞きするとともに、今後の地域創生施策を踏まえた新たな道路ネットワーク、2050年の本格的なICT社会の到来による国民生活の変革及び車の自動運転に伴う新たな道路構造等について、「道路研究委員会」で詳細な研究を進め、次年度以降に提案することとしています。

平成 28 年 9 月 15 日

(一社) 建設コンサルタンツ協会  
 近畿支部 支部長 兼塚卓也  
 道路研究委員会 委員長 寺尾敏男

# 1. 提言

## 2050年における関西のあるべき姿

○関西は、一地方ではなく首都圏と並び、東京一極集中の是正の受け皿となるべきです。

関西は、首都圏に並ぶ経済圏域であるにもかかわらず、相対的地位の低下がみられ、東京の一極集中を是正できない状況にあります。一方、関西は、わが国を代表する歴史・文化資産や高度な学術・研究機能産業を有し、学術、中枢管理や国際交流といった諸機能においても、西日本で最も集積が進んだ圏域であり、アジアとの経済交流が盛んであるといえます。このような関西の有するポテンシャルを最大限活用して、アジアのゲートウェイ機能を担い、移輸出型産業の成長を図り、インバウンドによる観光消費の拡大を活性化につなげるとともに、南海トラフ巨大地震など自然の猛威から人々の生命・財産を守りつつ、関西を首都圏と並ぶ成長エンジンへと発展させることが、我が国の底力となるのです。<sup>1)</sup>

1)「関西広域地方計画」平成28年3月国土交通大臣決定 参照

### 関西の将来像(アジアのゲートウェイ)



※出典:「関西広域地方計画」平成28年3月国土交通大臣決定

立ち上げられ関西 新しい道路網整備 2050  
 ~建設コンサルタント技術者集団による YUME ROAD2050~

## ○関西の 2050 年をこう考える。

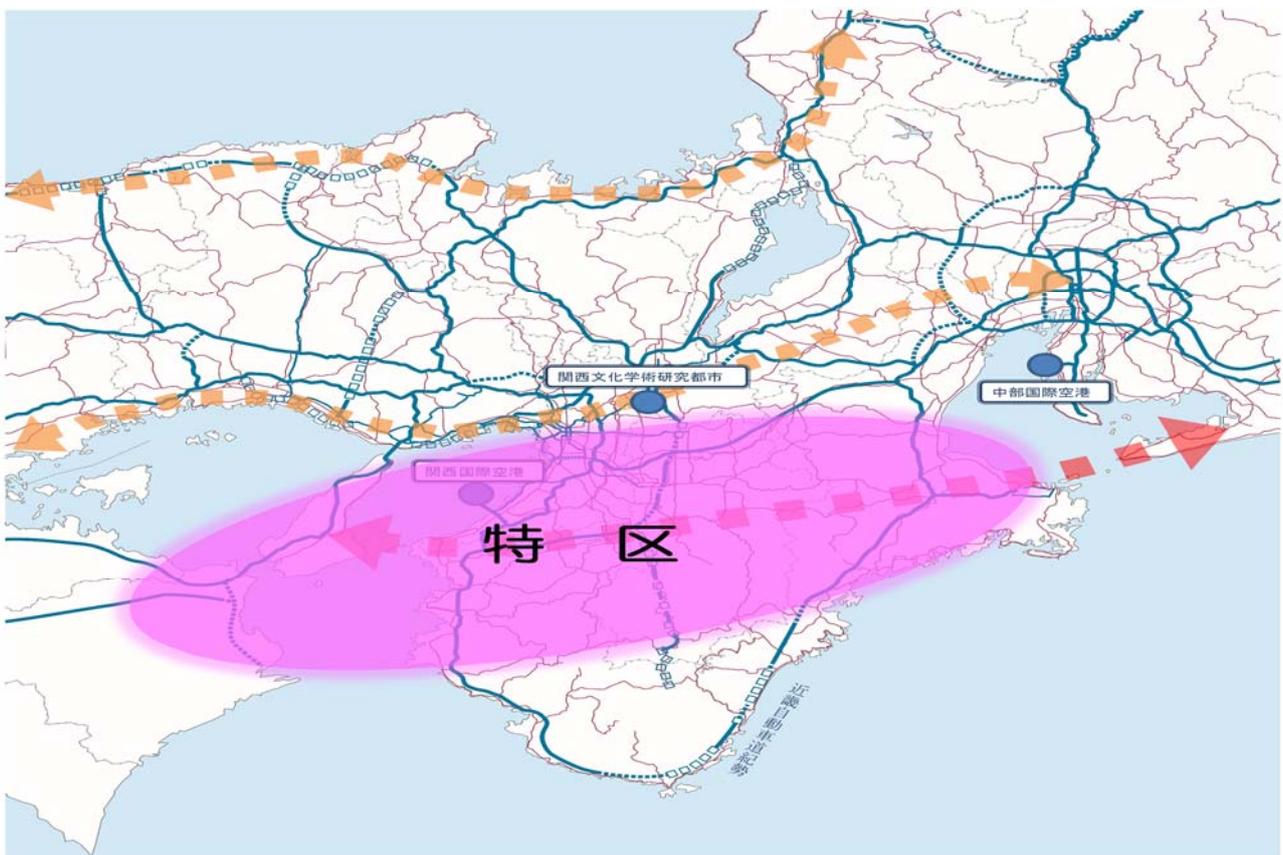
2050年の関西は、人口減少、少子高齢化が進んでいる。しかし、アジアを中心とする訪日外国人が飛躍的に増加し、ICT技術がもたらす最適化された情報提供・取得を背景に、元気な中高齢者を中心に国内観光、長期滞在・体験型観光も堅調に増加している。また、「IoT」がもたらす変革（イノベーション）で、需要・供給が最適化・効率化されているものの、貪欲な個人志向を背景に、さらにきめ細かな「人、モノの対流」が増加し、育児、教育、仕事、余暇、旅行、介護などのライフワークバランスのとれた豊かな社会が構築されている。

公共交通機関は、リニア新幹線、北陸新幹線が完成し、新たに、東海道新幹線がJR大阪駅、関西国際空港、四国へ延伸し、人の流れが鉄道・航空機・道路網と一体化され、自由に短時間で移動できる基盤が出来ている。道路網ではミッシングリンクの解消・料金のシームレス化が実現し、自動車も最新技術によって安全性が飛躍的に向上、建設技術も向上してコストパフォーマンスに優れたインフラ整備が行われていて、「人・モノの対流」が広域・迅速・活発化している。

さらに、関西では、日本の地理的中央部に位置する紀伊半島の空白地域（山地部）、近畿南部地域において、イノベーション産業、観光、歴史・文化拠点等の新たな基盤として、地域規制緩和による特区地域が計画・整備され、中部・関西・四国に、「人、モノの流動」をスムーズにする新たな道路インフラを提供することも要請されている。

以上のように 2050年の関西では、「人、モノの対流」を最適化する高品質な道路インフラを整備しておくことが要請されている。

### 国土づくり特区のイメージ



立ち上げられ関西 新しい道路網整備 2050  
 ~建設コンサルタント技術者集団による YUME ROAD2050~

提言 I

## 関西の道路の最適化

### その1 関西の道路網の速やかな完成

関西の高速道路ネットワークについて、災害時の代替性を向上させ、道路利用者の経路選択の自由度を拡大するなど交通流の最適化を図り、**関西の社会・経済・観光の対流・連携を促進**して首都圏に並ぶ真の日本のリーディングエリアとするため、

**「高速道路ネットワークのミッシングリンクの早期解消と都市圏の料金体系のシームレス化」を提言します。**

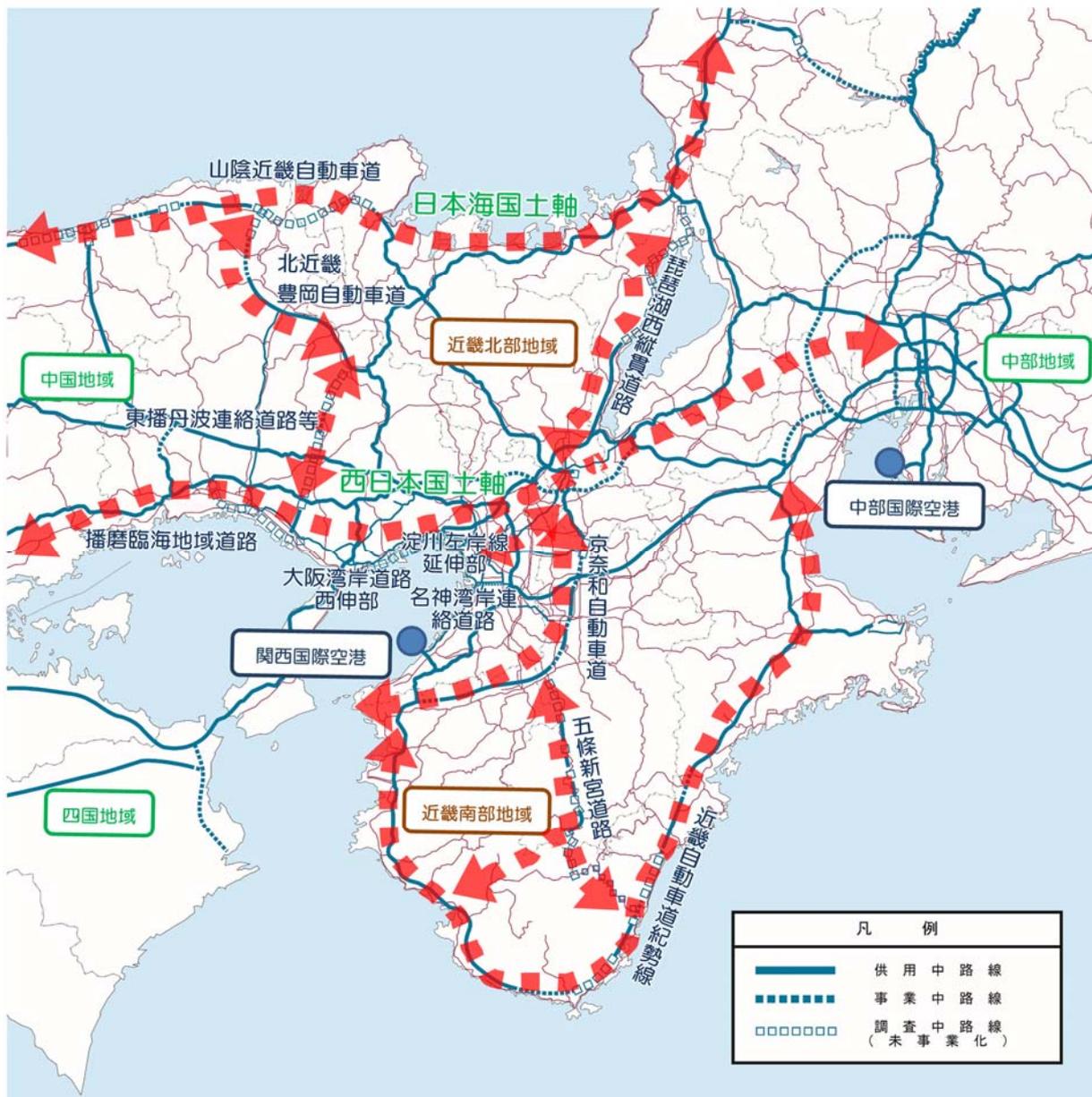
#### 【高速道路ネットワークのミッシングリンクの早期解消等】

- 西日本国土軸の強化
  - 名神高速と阪神港（国際コンテナ戦略港湾）との直結、さらに関西3空港（伊丹空港、神戸空港、関西国際空港）との連携を強化
    - ✚ 名神湾岸連絡道路
  - 阪神播磨臨海部の交通負荷を軽減し、播磨臨海工業地帯と阪神港との連携を強化
    - ✚ 大阪湾岸道路西伸部
    - ✚ 播磨臨海地域道路
- 日本海国土軸の形成
  - ✚ 山陰近畿自動車道
- 関西圏域内外の対流促進を図る環状道路の形成
  - ✚ 京奈和自動車道
- バイエリアと内陸の交流・連携の強化を図る大阪都市再生環状道路の形成
  - ✚ 淀川左岸線延伸部

- 地域の自立的発展や地域間の対流・連携を支える高速道路の整備  
 (とりわけ紀伊半島においては南海トラフ巨大地震への備え)

- ✚ 近畿自動車道紀勢線、五條新宮道路
- ✚ 北近畿豊岡自動車道
- ✚ 東播丹波連絡道路等
- ✚ 琵琶湖西縦貫道路

関西の道路ネットワーク図

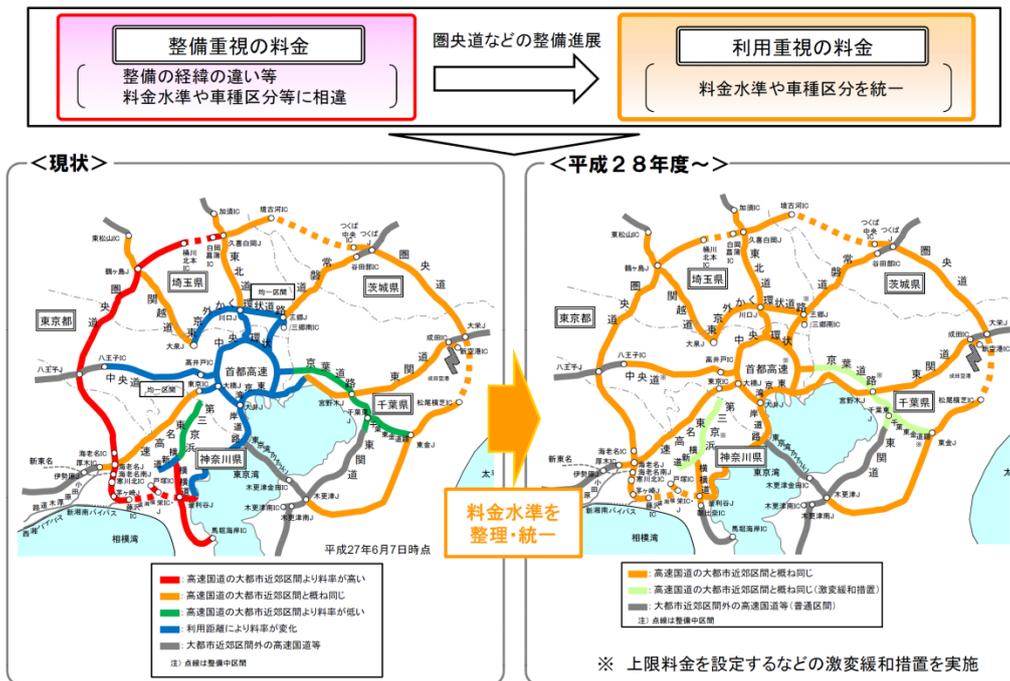


立ち上げられ関西 新しい道路網整備 2050  
 ~建設コンサルタント技術者集団による YUME ROAD2050~

## 【高速道路ネットワークの料金体系のシームレス化】

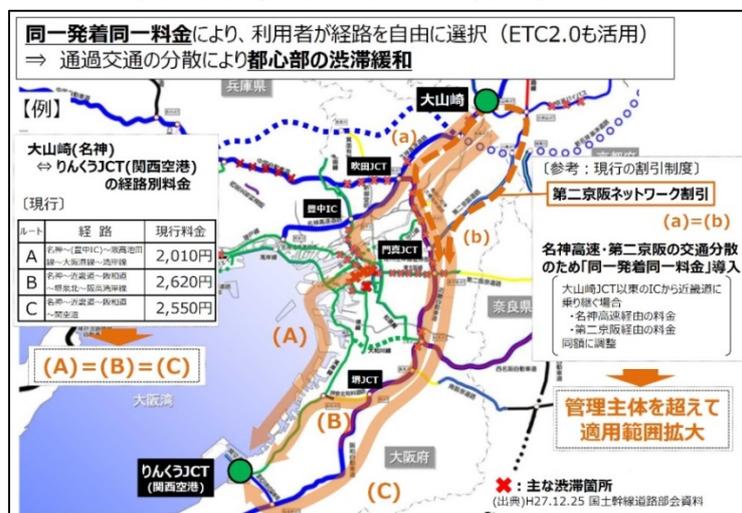
- 関西都市圏中心部で生じている慢性的な渋滞を解消するため、国、地方、受益者の的確な負担のもと、事業着手すらされていない環状道路のミッシングリンクを速やかに解消。
- 同時に、分かりにくく利用しにくい現在の料金体系を是正し、全体の効用の最大化を図るため、管理主体を超えたシームレスで公正かつ利用しやすい料金体系を実現。

### 首都圏内の料金水準



※出典:国土交通省「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」

### 関西圏 経路に寄らない料金設定例



※出典:大阪府・大阪市「社会資本整備審議会 道路分科会 第23回国土幹線道路部会資料」

提言 |

## 関西の道路の最適化

### その2 関西の道路の賢い使い方

道路は、国民生活の上で歩行時、運転時等最も身近で個人生活や社会活動に密着している施設である。交通事故・渋滞対策、料金のシームレス化等、道路の空間・情報等を賢く使うことによって、国民へのサービスレベルも大きく向上する。

既存の道路ストックを有効に使い、生活環境の改善に大きく寄与するよう最大限に活用するため、

### 5つの視点から「道路の賢い使い方」を提言します。

#### 【既存インフラ機能を最大化する取り組みの実施】

- 道路が持つ機能に着目し、下記の視点で道路施策を整理し活用方法を提案。
  - 視点 1：多様な利用者が共存する道路空間の形成  
→リバーシブルレーン、トランジットモール
  - 視点 2：安全・安心な道路利用のための取り組み  
→ラウンドアバウト、二段階横断、生活道路の物理的デバイス
  - 視点 3：円滑な交通機能の確保に向けた取り組み  
→TDM（ロードプライシング、リッジパージング）、車両の大型化の対応
  - 視点 4：道路が有する新たな価値の創造  
→立体道路制度、無電柱化、休憩施設の機能向上（物流、商業）
  - 視点 5：防災性向上による国土の信頼性確保  
→BCP（事業継続計画）、防災拠点化、防災コミュニティ道路
- 関西に内在する課題に対し、早期に上記の具体的な道路施策を展開、内容や適用すべき区域、区間を提案。

## 道路を賢く使うことによる道路機能の質的向上を目指して

都市部、地方部のそれぞれの地域特性、交通特性に応じ弾力的な道路施策の導入が必要

5つの視点から、近畿圏の地域・交通特性から適用施策、適用範囲を想定

視点①→リバーシブルレーン、トランジットモール

視点②→ラウンドアバウト、二段階横断、生活道路の物理的デバイス

視点③→TDM（ロードプライシング、フリンジパーキング）、車両の大型化への対応

視点④→立体道路制度、無電柱化、休憩施設の機能向上（物流拠点、商業施設への接続）

視点⑤→BCP（事業継続計画）、防災拠点化、防災コミュニティ道路

### 道路機能の質的向上イメージ



## 提言 II

# 関西の新たな道路網の構築

関西の広域・迅速・活発化した「人・モノの対流」を支え、災害時の代替性を飛躍的に向上させ、地域規制緩和による新たな特区地域を包括して中部・関西・四国に、「人、モノの流動」をスムーズにする

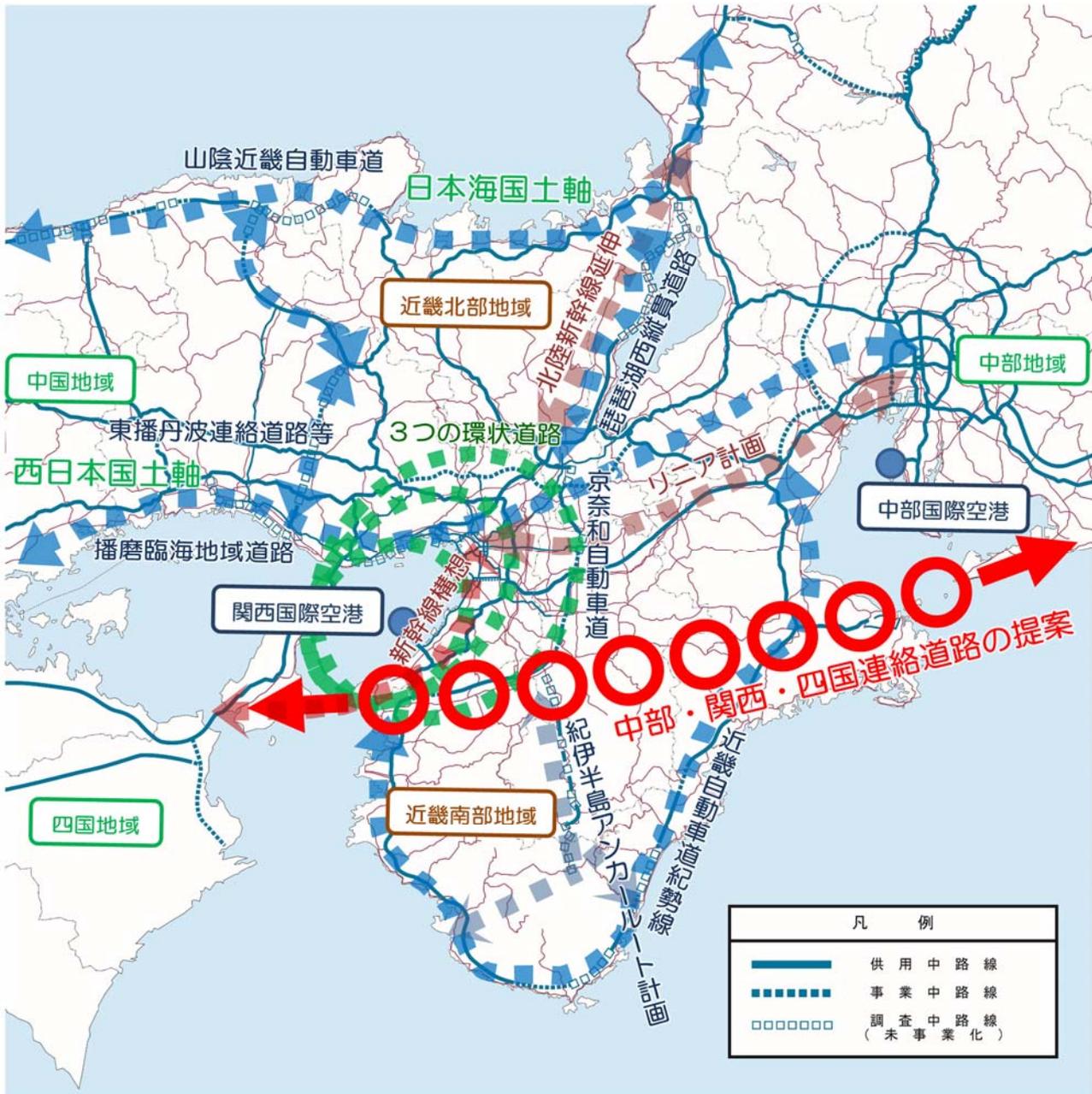
## 「中部・関西・四国連絡道路」の整備を提言します。

### 【中部・関西・四国連絡道路の整備による効果】

- 関西と中部・四国との連携強化を図るとともに四国・東京間の時間距離短縮
- 大阪湾岸環状道路・関西中央環状道路・関西大環状道路の3つの環状道路により関西の機能を強化し、四国・中国・中部地域との連携強化。
- 南海トラフ巨大地震等災害時における奈良～三重県境を含む近畿南部地域の啓開・幾つもの救援ルートの実現による地域の安全・安心の向上。
- 紀伊半島の観光資源の活用並びに関西国際空港とのアクセス向上による新たな観光客の誘致、及び、広域ネットワークの形成による高いストック効果の実現。
- この路線の事業費を、事例等調査資料を参考に算出すると約1.5兆円となる。また、この経済波及効果は、沿線の開発等を想定し調査資料を参考に求めると、約3.0兆円となる。

## 関西の新たな道路網の構築を目指して

- ① 関西と中部・四国地域との連携強化を図る
- ② 環状道路の形成による連携強化と代替ルートの確保を図る
- ③ 近畿南部地域における安全・安心の向上を図る
- ④ 紀伊半島の観光資源を活かす道路網の形成を図る



## 提言Ⅲ

# 実現可能な道路整備手法

「中部・関西・四国連絡道路」事業は、将来の国土づくりの根幹として、公共事業により早期に整備することが望ましい。しかし、これらの事業を効率的かつスピーディに進め、ストック効果を早期に発現させるため、**新たな道路整備手法として、**

## 「民間資本の活用」による道路整備を提言します。

### 【民間資本活用のためには】

- 我が国を牽引する新しい国土軸形成を目指した国土開発の創出のため、「中部・関西・四国連絡道路」沿線において、
  - 規制緩和による特区集積（例：次世代産業特区、観光特区、歴史文化振興特区、ものづくり特区等）
  - 事業者への開発運営権付与（例：サービスエリア、リゾート施設・テーマパーク・カジノ等の観光収益施設）
  - 鉄道との一体整備（新幹線等）
 を実施し、民間資本が道路 PFI 事業に参入するための刺激策（インセンティブ）を生み出す。

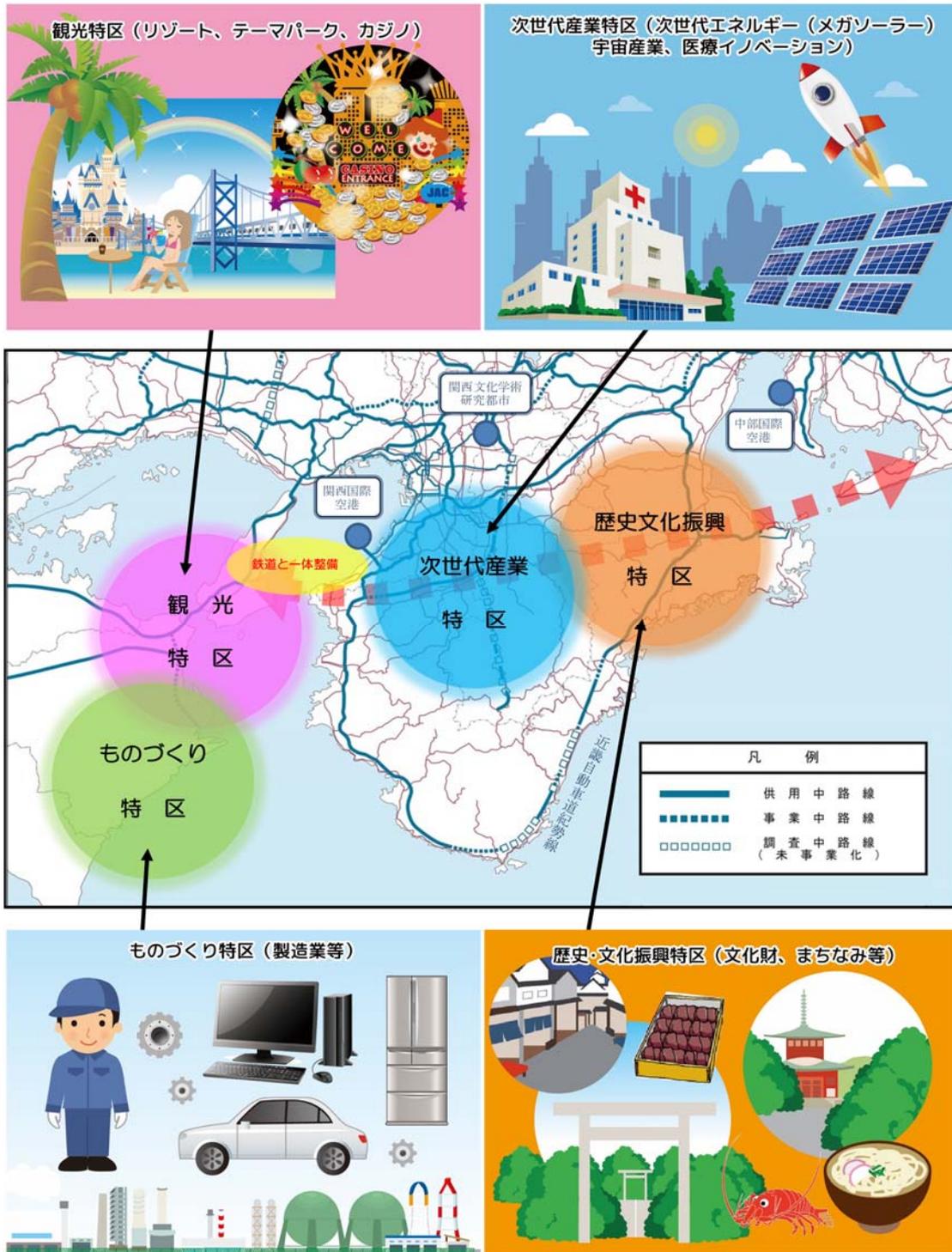
### 【考えられるPFI手法】

- 望ましい事業類型（事業費の分担）
  - 道路利用者や周辺開発からの収益（利用料）と公共団体からの資金（サービス購入料）を併用して事業を実施する「混合型」が望ましい。（事業費：約 1.5 兆円）
- 望ましい事業方式（業務内容や資金調達）
  - 民間事業者が道路建設し、供用時に公共に所有権を移転し、民間事業者が管理・運営を行う、「BTO 方式」が望ましい。
  - 資金調達は民間事業者が行う。

## 「民間資本の活用」による道路整備実現を目指して

民間資本が道路 PFI 事業に参入するための刺激策（インセンティブ）が必要

- ① 規制緩和による特区集積（例：次世代産業特区、観光特区、歴史文化振興特区、ものづくり特区等）
- ② 事業者への開発運営権付与（例：サービスエリア、リゾート施設・テーマパーク・カジノ等の観光収益施設）
- ③ 鉄道との一体整備（新幹線等）



立ち上げられ関西 新しい道路網整備 2050  
 ~建設コンサルタント技術者集団による YUME ROAD2050~

## 2. 提言への経緯

### (1) 提言の背景

- **建設コンサルタンツ協会は、時代の要請に必要なインフラを積極的に提案し、その実現に貢献します。**

私たち建設コンサルタント技術者は、道路等の社会資本の意義を深く理解し、国民の視点にたった安心・安全で快適な暮らしが出来る社会の構築を目指したシナリオづくりを行い積極的に国土インフラのあるべき姿を提案する活動をしています。

単なる社会資本の設計にとどまらず、国土計画、地域計画、ネットワーク計画、民間活力のフィージビリティスタディや維持管理まで含めた社会資本全般に亘り蓄積したノウハウを生かし、来るべき時代の要請に応えられるよう努めております。

とりわけ関西においては、関西の将来を考え、「ストック効果」を最大限に発揮できる社会資本整備が必要であると考えており、来るべき時代の要請に応えられるよう、新しい国づくり・地域づくりの実現を積極的に提言するべきだと考えています。

- **関西は、一地方ではなく首都圏と並び、東京一極集中の是正の受け皿となるべきです。**

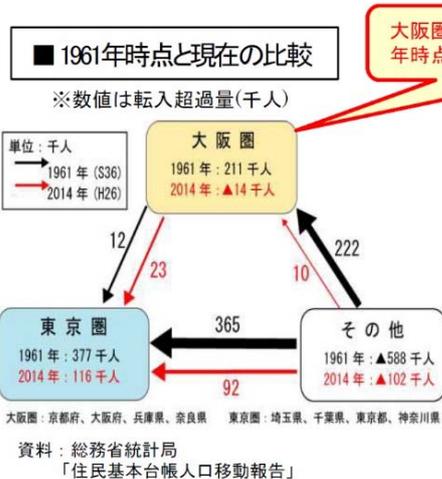
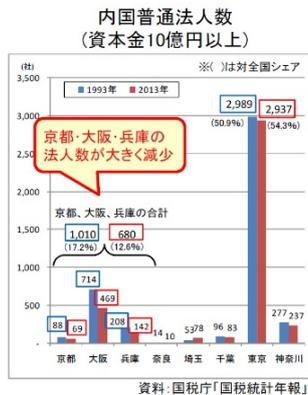
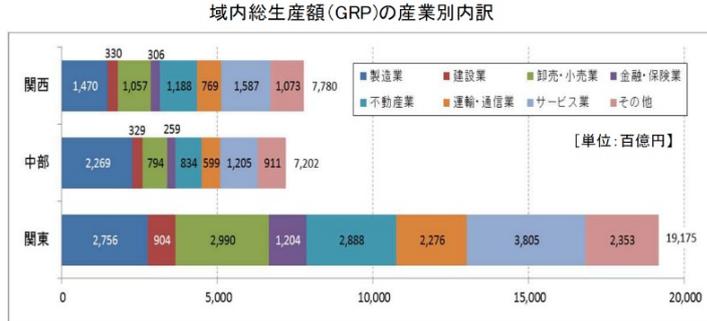
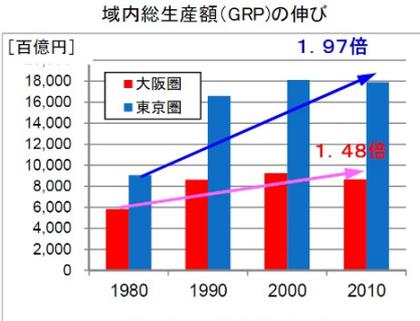
関西は、首都圏に並ぶ経済圏域として日本経済を牽引していかなければならないにもかかわらず、成長力においても経済規模においても首都圏との差が拡大し、相対的地位の低下がみられ、東京の一極集中を是正できない状況にあります。

一方、関西は、わが国を代表する歴史・文化資産や高度な学術・研究機能産業を有し、学術、中枢管理や国際交流といった諸機能においても、西日本で最も集積が進んだ圏域であり、アジアとの経済交流が盛んであるといえます。

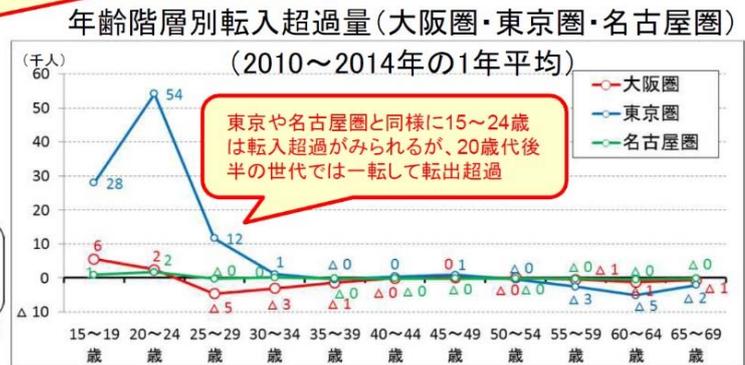
このような関西の有するポテンシャルを最大限活用して、アジアのゲートウェイ機能を担い、移輸出型産業の成長を図り、インバウンドによる観光消費の拡大を活性化につなげるとともに、南海トラフ巨大地震など自然の猛威から人々の生命・財産を守りつつ、関西を首都圏と並ぶ成長エンジンへと発展させ、東京一極集中の是正の受け皿となるべきです。<sup>1)</sup>

1)「関西広域地方計画」平成 28 年 3 月国土交通大臣決定

## 関西の相対的地位の低下と東京の一極集中



大阪圏は人口流入がピークであった1961年時点でも東京圏へは既に転出超過



東京や名古屋圏と同様に15~24歳は転入超過がみられるが、20歳代後半の世代では一転して転出超過

※出典: 国土交通省「関西広域地方計画」

● **関西の 2050 年をこう考える。**

2050 年の関西は、人口減少、少子高齢化が進んでいる。しかし、伝統的・歴史的・文化資源が集積され、多様な文化を創造、継承、蓄積している関西では、アジアを中心とする訪日外国人が飛躍的に増加しているだけでなく、ICT 技術がもたらす最適化された情報提供・取得を背景に、多様なニーズに応え、元気な中高齢者を中心に国内観光、長期滞在・体験型観光も堅調に増加している。また、「IoT」がもたらす変革（イノベーション）で、生活・生産・移動等の需要・供給が最適化され、効率化されているものの貪欲な個人志向を背景に多様化して、さらにきめ細かな「人、モノの対流」が増加し、育児、教育、仕事、余暇、旅行、介護などのライフワークバランスのとれた豊かな社会が構築されている。

公共交通機関は、リニア新幹線、北陸新幹線が完成し、新たに、東海道新幹線が新大阪から関西の中心である JR 大阪駅に接続し、さらに関西国際空港、そして、四国へも延伸し、人の流れが鉄道・航空機・道路網と一体化され、自由に短時間で移動できる基盤が出来ている。道路インフラと自動車では、最新技術によって安全性が飛躍的に向上、高強度・高品質な資器材が開発されるなど建設技術もさらに向上し、コストパフォーマンスに優れたインフラ整備が行われていて、「人・モノの対流」が広域・迅速・活発化している。

さらに、関西では、日本の地理的中央部に位置しながら基盤整備がなされていない紀伊半島の空白地域（山地部）、近畿南部地域において、イノベーション産業、観光、歴史・文化拠点等の新たな基盤として、地域規制緩和による特区地域（例；次世代産業特区、観光特区、歴史文化振興特区等）が計画・整備され、これら特区地域を包括して中部・関西・四国に、「人、モノの流動」をスムーズにする新たな道路インフラを提供することも要請されている。

以上のように 2050 年の関西では、「人、モノの対流」を最適化する高品質な道路インフラを整備しておくことが要請されている。

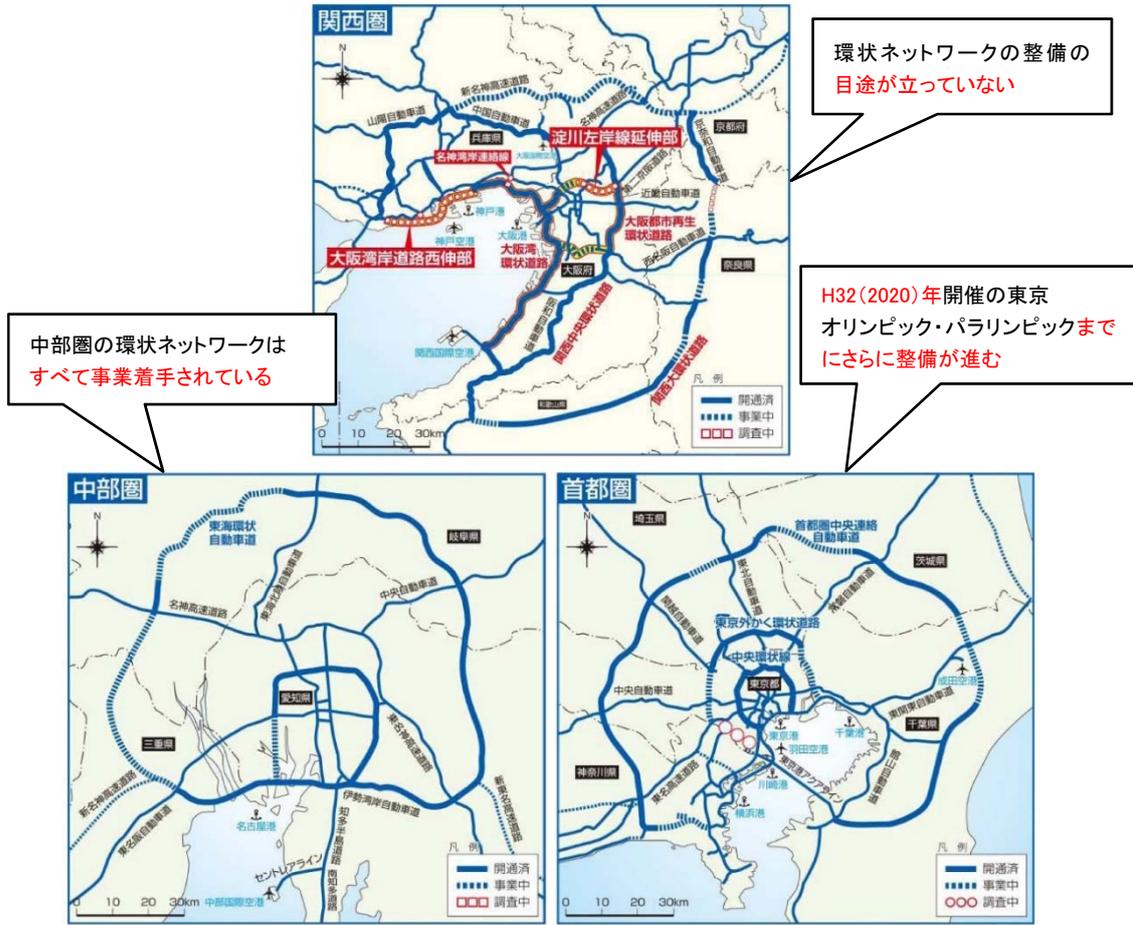
● **関西の成長には、既存の道路インフラを賢く使いつつ、2050 年を見据えた「YUME ROAD 2050」が必要です。**

関西における国づくり、地域づくりを支える交通基盤をみると、関西圏では環状道路の未事業化区間など多くのミッシングリンクがあり、放射状と環状の高速道路ネットワークの完成時期が具体化してきている首都圏と比較すると、広域の高速道路ネットワークの整備が遅れています。

関西が真に日本のリーディングエリアとなるためには、リニア計画の実現、北陸新幹線の延伸を前提とし、道路のミッシングリンクの解消などに留まらず、災害に強く効率的に移動できるネットワークの形成、爆発的なインバウンドの増加に対応するとともに、国際競争力の更なる向上を目指し、第二国土軸や関西国際空港と観光拠点との連絡など、近畿の道路ネットワークのあるべき姿、「YUME ROAD 2050」が必要であると考えました。

同時に、公共事業を取り巻く財政環境は、人口減少、少子化、膨大な財政赤字を踏まえ、引き続き厳しい状況であり、ICT を活用するなど、既存の道路空間を多様かつ効率的に活用は言うまでもなく、新たな道路の整備手法については PFI 方式、コンセッション方式など多様な手法を研究・検証し、官民で整備方式を実現して迅速かつ的確に整備を図っていく必要があるとも考えています。

### 3圏域ネットワーク図



※出典:関西高速道路ネットワーク推進協議会「関西創生のための高速道路ネットワークの早期整備に関する要望」

## (2) 検討の経緯

建設コンサルタンツ協会近畿支部では、「1. 提言の背景」を踏まえ、社会活動の一環として、「道路網研究分科会」、「道路の賢い使い方研究分科会」、「道路整備の手法に関する研究分科会」の3分科会で検討・議論し、道路研究委員会において、「提言；立ち上がれ関西 新しい道路網整備2050」としてまとめました。

### 道路研究委員会立上げ

平成27年4月24日 (一社) 建設コンサルタンツ協会近畿支部定時総会

### 道路研究委員会の活動

平成27年度 (4回開催)；検討方針、中間報告会、建設技術展展示内容  
 平成28年度 (2回開催)；とりまとめ方針、記者発表、研究発表会に向けて

#### ・道路網研究分科会

平成27年度 (7回開催)；将来の近畿地域の道路網整備検討 中間報告  
 平成28年度 (6回開催)；将来の近畿地域の道路網整備検討 最終報告

#### ・道路の賢い使い方研究分科会

平成27年度 (5回開催)；既存道路の空間・新たな価値・円滑な交通機能の確保等を  
 視点に賢い使い方検討 中間報告  
 平成28年度 (5回開催)；既存道路の空間・新たな価値・円滑な交通機能の確保等を  
 視点に賢い使い方検討 最終報告

#### ・道路整備の手法に関する研究分科会

平成28年度 (5回開催)；将来の近畿地域の道路整備及び既存道路の賢い使い方の  
 整備手法に関する検討 中間報告

## (3) 分科会活動の概要

- ・道路網研究分科会
- ・道路整備の手法に関する研究分科会
- ・道路の賢い使い方研究分科会

# 道路網研究分科会（～新たな道路網ネットワークの構築を目指して～）

## 1. 分科会の概要

### ◆ 目的

- ・関西における道路事業は、未事業化区間など多くのミッシングリングクの解消などにとどまらず、災害に強く効率的に移動できるネットワークの形成、爆発的なインフラ増強の増加に対応することなどが求められている。
- ・関西の活性化、観光立国の実現、災害に強い国土の実現等のために、さらなる道路網ネットワークの構築が必要。
- ・本分科会では、主に**関西の将来における道路網ネットワークのあり方について検討・研究**する。
- ・その成果を建コン協から近畿地整、関係自治体等の関係機関へ発信。

### ◆ 期間

- ・平成27年4月から平成29年3月まで（2年間）

## 2. 分科会の検討状況報告

### ◆ 検討の基本方針

- ・**既住の高規格幹線道路整備計画（14,000km）、地域高規格道路計画や他の交通機関の整備が前提。**
- 新たな道路網ネットワークのあり方を検討

### ◆ 目標年次：2050年

### ◆ 検討の視点

- ① 関西と中部・四国地域との連携強化を図る新たな国土軸の形成
- ② 環状道路の形成による連携強化と代替ルートの確保
- ③ 近畿南部地域における安全・安心の向上
- ④ 紀伊半島の観光資源を生かす道路網の形成

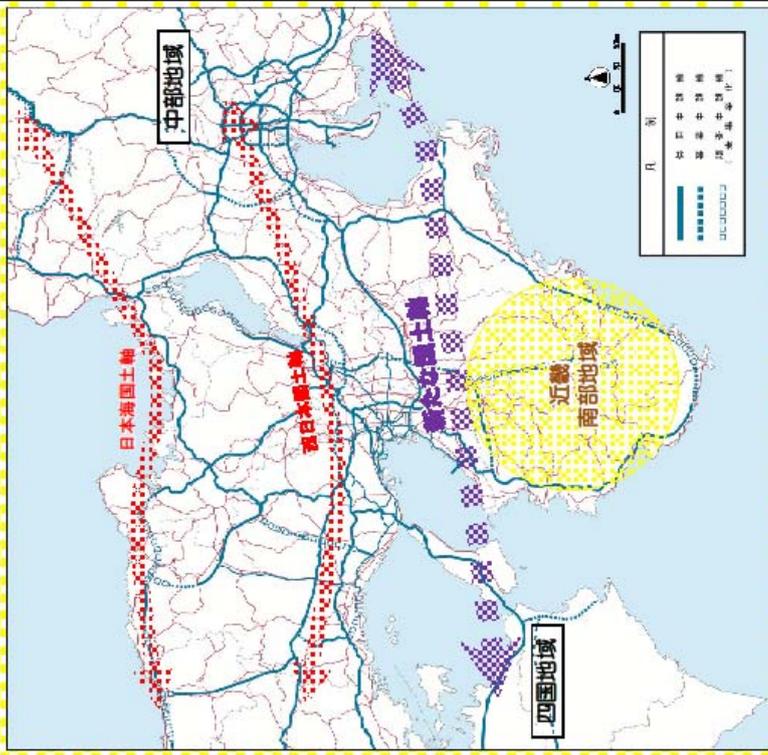
### ◆ 具体の検討状況

- ・上記の視点に基づく新たな道路網ネットワークとその整備効果を検討中。

## 3. 成果イメージと今後の予定

- ・平成29年3月までに、関西における更なる道路網ネットワークのあり方について検討。
- ・新たな道路網ネットワーク整備による効果イメージ図等で整理。

参考：新たな道路網ネットワークのイメージ図一例  
 ～関西と中部・四国地域との連携強化を図る新たな国土軸の形成～





# 道路の賢い使い方研究分科会

# ～道路を創り・守り・賢く使う～

## 1. 分科会の概要

### ◆目的

- ・近畿地域の活性化・魅力ある地域づくり・災害に強い国土の実現等のために、既存道路を最大限に活用する取組みが必要。
- ・本分科会では**既存の道路の多様な活用方法(道路を賢く使う取組み)**についての検討・研究する。
- ・「道路を賢く使う取組み」に関し、**全国の先進事例、新たな施策の収集**を行い、**近畿地方において適用すべき箇所を提言**する。
- ・その成果を建コン協から近畿地整、関係自治体等の関係機関へ発信する。

### ◆期間

平成27年4月から平成29年3月 <2年間>

## 2. 分科会の検討状況報告

### ～道路の有する機能に基づき検討の視点を整理～

### ◆検討の基本方針

- ・道路の有する機能に基づき**検討の視点**を設定、**道路に関する施策(キーワード)**ごとの**事例収集**を行い、近畿地方における適用を検討する。

### ◆検討の視点

- 視点1：多様な利用者が共存する道路空間の形成
- 視点2：安全・安心な道路利用の為に効率的・効果的な取組み
- 視点3：円滑な交通機能の確保に向けた取組み
- 視点4：道路が有する新たな価値の創造
- 視点5：防炎性向上による国土の信頼性確保

### ◆具体的検討状況

- ・全国の先進事例を整理、近畿地方への展開を検討中。

## 3. 成果イメージと今後の予定

- ・全国の既存道路を賢く使う取組み、事例に関し、**概要・効果**を整理。近畿地方への適用を適定理由も含めとりまどめを実施中。
- ・先進事例が多く存在する新潟市に視察を実施。

## ◆ 検討の視点におけるキーワード ◆

～キーワード毎に全国の事例収集、近畿地方への適用を提言～

### 視点1：多様な利用者が共存する道路空間の形成

- > 道路空間再配分 (歩道や車道の幅員の再配分等)
- > 自転車通行空間 (自転車ネットワーク)
- > 歩行者空間
- > 荷さばき空間整備



### 視点2：安全・安心な道路利用のための取組み

- > カットバック
- > 二段階横断、生活道路の安全対策 (物理的デバース)
- > DSS (衝突防止走行)
- > 歩行者ITS



### 視点3：円滑な交通機能の確保に向けた取組み

- > スマートIC、付加車線、1.5車線の整備
- > TDM (ロードプライシング、フリックパーク、カーブ、ジョット方式)
- > BRT (バス専用レーン)、デマンドバス
- > 路上工事の削減 (レーンレンタル制度)



### 視点4：道路が有する新たな価値の創造

- > 無電柱化 (新たな地中化方式)
- > 立体道路制度
- > 休閒施設の機能向上 (利便性・付加価値向上)
- > タウンモビリティ
- > 日本風景街道

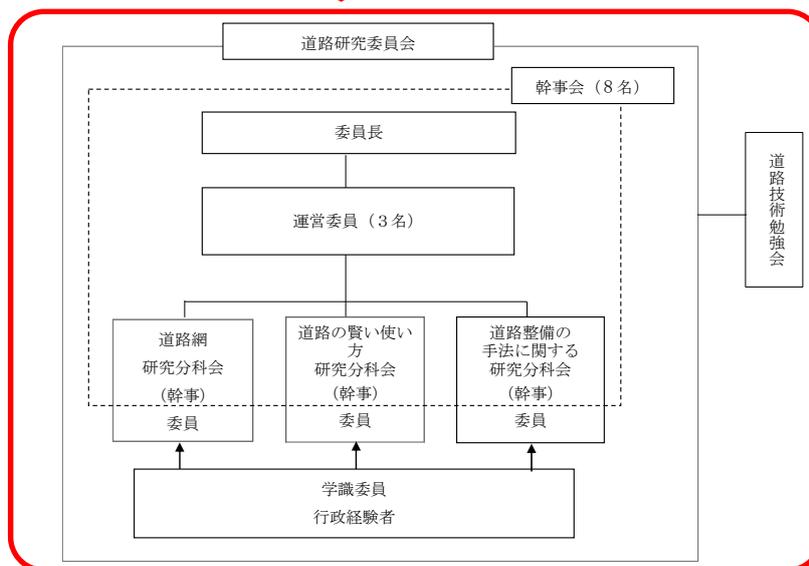
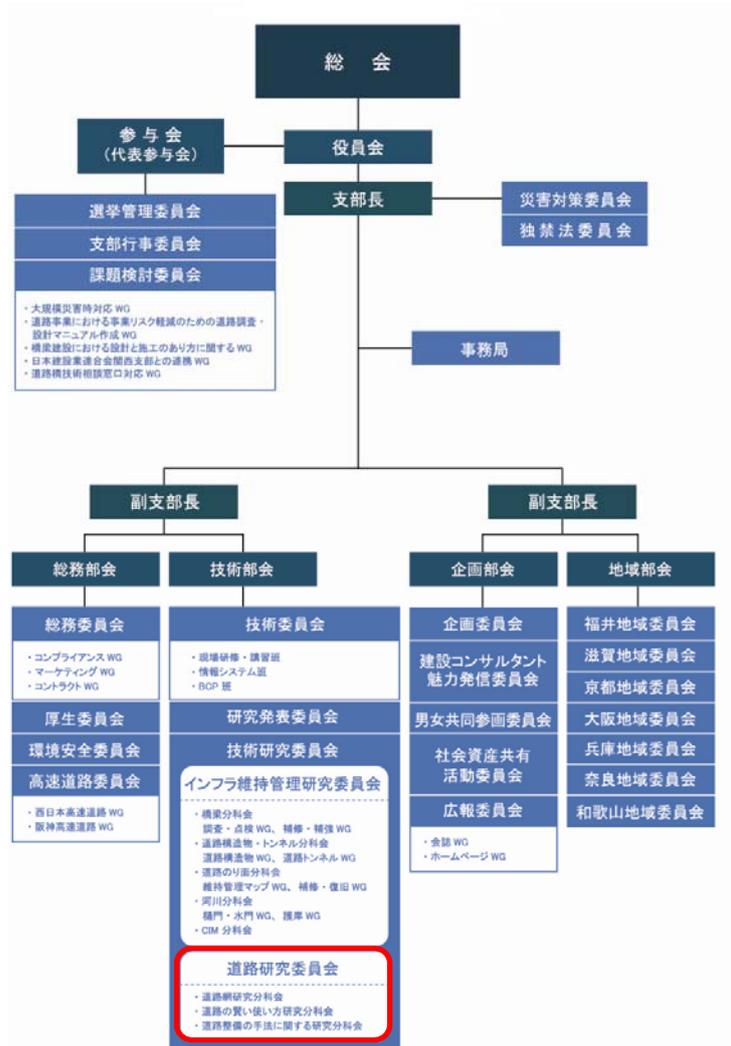


### 視点5：防炎性向上による国土の信頼性確保

- > BCP (事業継続計画)
- > 緊急輸送道路、防災拠点化、津波防災
- > 防災コミュニケーション道路
- > アセットマネジメント (維持・更新)



(4)組織図



立ち上げ関西 新しい道路網整備 2050  
 ~建設コンサルタント技術者集団による YUME ROAD2050~

## (5)道路研究委員会 名簿

### 幹事会

種別	所属	氏名
道路研究委員会 委員長	(株)ニュージェック	寺尾 敏男
道路研究委員会 運営委員	協和設計(株)	北野 俊介
道路研究委員会 運営委員	(株)建設技術研究所	大西 博
道路研究委員会 運営委員	大日本コンサルタント(株)	木村 是一
幹事/道路網研究分科会	中央復建コンサルタンツ(株)	加古 真一
幹事/賢い使い方研究分科会	(株)オリエンタルコンサルタンツ	蔵下 一幸
幹事/道路整備手法研究分科会	(株)ニュージェック	鈴木 直司
特別 アドバイザー	(株)ニュージェック	佐藤 俊通

### 道路の賢い使い方研究分科会

種別	所属	氏名
道路の賢い使い方研究分科会 幹事	(株)オリエンタルコンサルタンツ	蔵下 一幸
道路の賢い使い方研究分科会 委員 H27.4~H28.6	いであ(株)	角田 政毅
道路の賢い使い方研究分科会 委員 H28.7~	いであ(株)	初本奈緒子
道路の賢い使い方研究分科会 委員	(株)エイト日本技術開発	岡 栄一
道路の賢い使い方研究分科会 委員	(株)オリエンタルコンサルタンツ	内田 晶夫
道路の賢い使い方研究分科会 委員	(株)かんこう	三輪 佳充
道路の賢い使い方研究分科会 委員	(株)建設技術研究所	竹林 弘晃
道路の賢い使い方研究分科会 委員	(株)修成建設コンサルタント	森畑 正人
道路の賢い使い方研究分科会 委員	中央復建コンサルタンツ(株)	藤善 隆次
道路の賢い使い方研究分科会 委員	(株)東京建設コンサルタント	西田 亨
道路の賢い使い方研究分科会 委員	東洋技研コンサルタント(株)	山下 武史
道路の賢い使い方研究分科会 委員	(株)日建技術コンサルタント	橋詰 裕二
道路の賢い使い方研究分科会 委員	日本工営(株)	辻 大樹
道路の賢い使い方研究分科会 委員	(株)ニュージェック	挾間 藍
道路の賢い使い方研究分科会 委員	(株)パスコ	岩切 昭義
道路の賢い使い方研究分科会 委員	(株)パスコ	太井 史朗
道路の賢い使い方研究分科会 委員	八千代エンジニアリング(株)	乾 健志

### 道路網研究分科会

種別	所属	氏名
道路網研究分科会 幹事	中央復建コンサルタンツ(株)	加古 真一
道路網研究分科会 委員	協和設計(株)	渡邊 浩幸
道路網研究分科会 委員	(株)建設技術研究所	神野 裕昭
道路網研究分科会 委員	(株)修成建設コンサルタント	佐藤 大輔
道路網研究分科会 委員	中央復建コンサルタンツ(株)	岡田 哲也
道路網研究分科会 委員	東洋技研コンサルタント(株)	中村 則信
道路網研究分科会 委員	(株)ニュージェック	藤村 一雄

### 道路整備の手法に関する研究分科会

種別	所属	氏名
道路整備の手法に関する研究分科会 幹事	(株)ニュージェック	鈴木 直司
道路整備の手法に関する研究分科会 委員	(株)エイト日本技術開発	小椋 博和
道路整備の手法に関する研究分科会 委員	(株)オリエンタルコンサルタンツ	神田 祐亮
道路整備の手法に関する研究分科会 委員	協和設計(株)	野呂 竹志
道路整備の手法に関する研究分科会 委員	(株)建設技術研究所	福富 浩史
道路整備の手法に関する研究分科会 委員	(株)スリーエスコンサルタンツ	川上 哲夫
道路整備の手法に関する研究分科会 委員	大日本コンサルタント(株)	富田 洋史
道路整備の手法に関する研究分科会 委員	(株)日建技術コンサルタント	辻 佑太
道路整備の手法に関する研究分科会 委員	(株)ニュージェック	島 義了
道路整備の手法に関する研究分科会 委員	八千代エンジニアリング(株)	貫目美智恵
道路整備の手法に関する研究分科会 学識委員	京都大学大学院 工学研究科	大津 宏康



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 大阪府中央区大手通 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