

提 言【Ⅱ】

「関西の明日を創造する プロジェクト 2050」

～建設コンサルタント技術者集団による

YUME KOKUDO 2050～

平成 30 年 10 月

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. 「建コン近畿提言2016」について

2. 「建コン近畿提言2018」『提言II』 関西の明日を創造するプロジェクト 2050

～建設コンサルタント技術者集団による YUME KOKUDO 2050～

建コン近畿提言 2016 から建コン近畿提言 2018 へ

提言II-1 関西の南北軸強化を図る道路網整備

その1 南北軸となる既存道路の強化と早期供用

その2 関西の南北軸を強化する道路網整備の促進

提言II-2 将来の交通網整備を見据えた道路施策の展開

提言II-3 京阪神都市圏(都市部)の交通結節点の強化

その1 梅田バスターミナル(バスタ梅田)の整備

その2 新大阪バスターミナル(バスタ新大阪)の整備

提言II-4 関西トライアングルネットワーク構想の構築

提言II-5 西日本の新たな国土軸『南海経済軸』の整備

3. 提言への経緯

(1)検討の経緯

(2)分科会活動の概要

- 道路網研究分科会
- 国土交通計画研究分科会
- 道路の賢い使い方研究分科会

(3)組織図

(4)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

関西圏は首都圏に次ぐ経済圏域にもかかわらず相対的な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・文化遺産や高度な学術・研究機能や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の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ツ協会近畿支部の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、2016年に提言『立ち上げれ関西 新しい道路網整備 2050 ~コンサルタント技術者による YUME ROAD 2050』（以降『建コン近畿提言 2016』という）を公表しました。『建コン近畿提言 2016』は、2050年における関西のあるべき姿を目指し、現在の課題から将来へ向けて実現すべき関西のプロジェクトとして、1点目は「関西の道路の最適化（関西の道路網の速やかな完成、関西の道路の賢い使い方）」、2点目は「関西の新たな道路網の構築（中部・関西・四国連絡道路の整備）」、3点目は「実現可能な道路整備手法（民間資本の活用による道路整備）」と、大きく三つの提言を行いました。

『建コン近畿提言 2016』公表後、国土交通省をはじめ関係機関の方々から、多くのご意見、ご指摘を頂きました。平成29年度より道路研究委員会第2期を立ち上げ、関西の2050年を見据えたプロジェクトを実現するため、これら頂いたご意見・ご指摘をもとにした研究・検討のテーマに取り組んでまいりました。

その研究・検討テーマは、「2050年における関西のあるべき姿」を実現するためのより具体的なプロジェクトとして、1点目は「関西の南北軸強化」、2点目「将来の交通網整備を見据えた道路施策」、3点目は「京阪神都市部の交通結節点の強化」、4点目は「関西都市圏トライアングルネットワーク構想」の四つの提案と、さらに「LOOK WEST」の視点から、「南海経済軸」を大きな軸とした「建コン協近畿・中国・四国・九州 4支部連携」の意見交換会を通じ「西日本4支部連携における関西の役割」を加えた、5つのテーマです。

さらに、並行して実施されている「関西のインフラ強化を進める会（委員長 京都大学大学院 小林潔司教授）」（建設コンサルタンツ協会は事務局として参画）での研究・検討テーマも加え、建設コンサルタント技術者の議論を踏まえ、より具体的な、新たな国土づくり、都市構造づくり、道路網等をテーマに加えて、『提言Ⅱ「関西の明日を創造するプロジェクト 2050」～建設コンサルタント技術者集団による YUME KOKUDO 2050～』（以降、『建コン近畿 提言 2018』という）として提言します。

今後、引き続き、この『建コン近畿 提言 2018』に対する皆様からのご意見・ご指摘をお伺いするとともに、今後の地域創生施策を踏まえた道路ネットワーク、「LOOK WEST」を軸とした 2050 年の西日本のあるべき姿、2050 年の本格的な ICT 社会における交通のあり方等について、『西日本 4 支部連携「意見交換会」』、『関西のインフラ強化を進める会』および『道路研究委員会』で更なる研究を進め、次年度以降に提案することとします。

平成 30 年 10 月

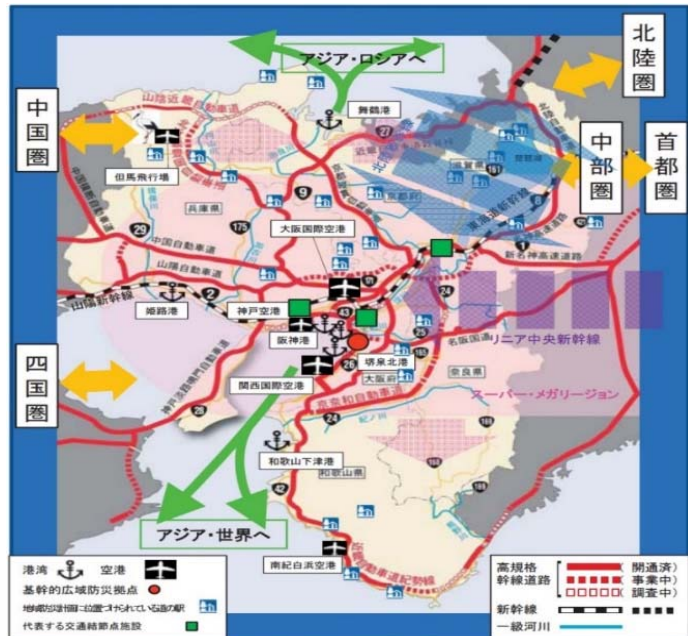
（一社）建設コンサルタンツ協会
近畿支部 支部長 兼塚卓也
道路研究委員会 委員長 寺尾敏男

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。

- 東京一極集中の是正による関西の相対的地位の回復
- わが国を代表する歴史・文化遺産などのポテンシャルを生かして成長
- 首都圏と並ぶ経済圏域となるべき
- ICT 技術の向上、IOT の発展等による観光産業の多様化と育児、教育などのライフワークバランスのとれた豊かな社会の実現
- リニア新幹線の開通、北陸新幹線の完成、東海道新幹線の JR 大阪駅～関西国際空港～四国への延伸、高速道路網のミッシングリンク解消による「人、モノの流動」が広域・迅速・活発化

関西の将来像（アジアのゲートウェイ）

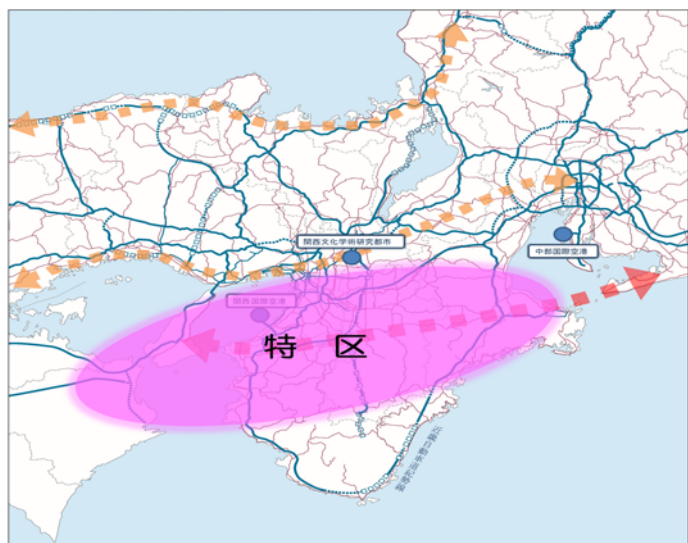


※出典:「関西広域地方計画」平成 28 年 3 月国土交通大臣決定

○関西の 2050 年をこう考える。

- 紀伊半島の空白地域に特区による新たな国土づくりが始まり、中部・関西・四国に「人、モノの流動」をスムーズにする新たな高品質な道路インフラの提供を要請

国土づくり特区イメージ



1. 「建コン近畿提言 2016」について

提言 I-1 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

「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。

西日本国土軸の強化

- ▶ 名神湾岸連絡道路
- ▶ 播磨臨海地域道路
- ▶ 大阪湾岸道路西伸部

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

ベ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

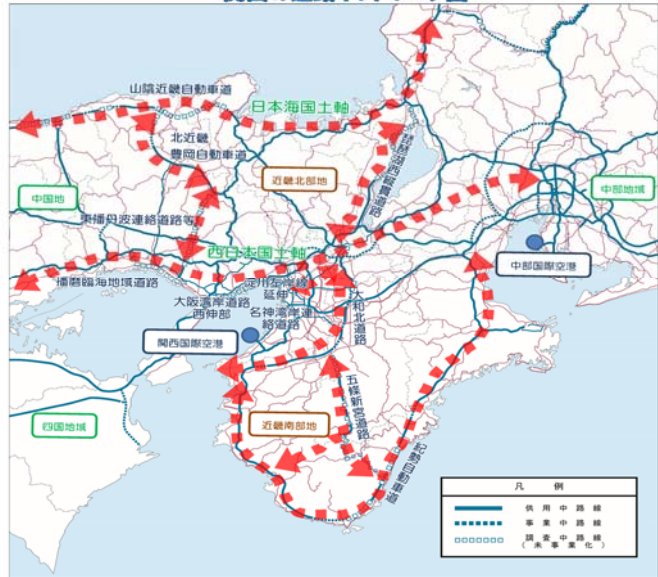
- ▶ 淀川左岸線延伸部

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)

- ▶ 紀勢自動車道
- ▶ 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



■その2 関西の賢い道の使い方

5つの視点から「道路の賢い使い方」を提言します。

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、フリッジパーキング)、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。

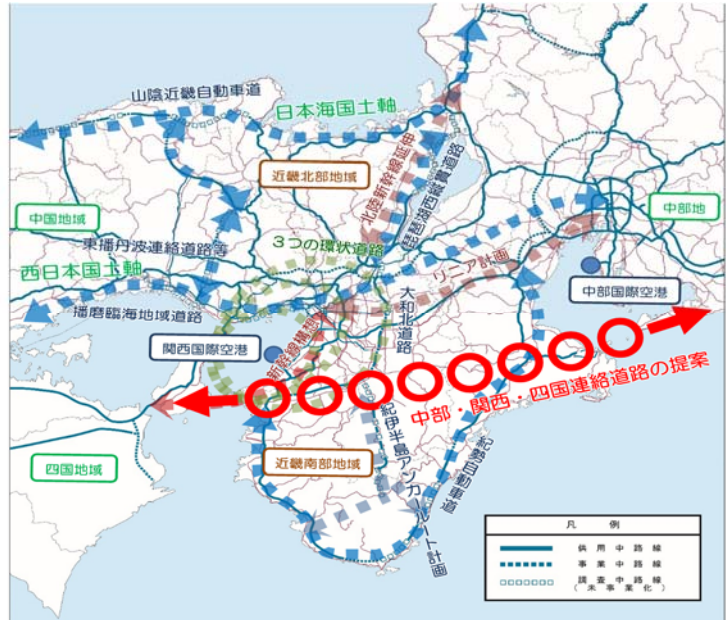
道路機能の質的向上イメージ



提言 1-2 関西の新たな道路網の構築

「中部・関西・四国連絡道路」の整備を提言します。

- 関西と中部・四国との連携強化、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つの環状道路の形成。
- 南海トラフ巨大地震等災害時における近畿南部地域の緊急避難路及び物資の輸送路としての機能。
- 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。
- この路線の事業費は約1.5兆円で、また、波及効果は約3.0兆円である。



提言 1-3 実現可能な道路整備手法

「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】

- 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」など。
- 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



2. 「建コン近畿提言2018」『提言II』

提言II-1 関西の南北軸強化を図る道路網整備

その1 南北軸となる既存道路の強化と早期供用

関西は東西軸として、北から日本海国土軸、西日本国土軸、そして、2016年提言で公表した中部・関西・四国連絡道路（南海経済軸）があり強化されますが、南北方向は脆弱な状況です。

関西の圏域の強化や魅力ある圏域を形成し、京阪神地域を中心とした南北地域を連携強化するため、

「関西の南北軸強化を図る道路網整備」を提言します。

- 関西北部地域の南北軸強化として、京都縦貫自動車道及び舞鶴若狭自動車道の4車線化
- 関西南部地域の南北軸強化として、近畿自動車道紀勢線及び五条新宮道路の早期供用

関西南北軸の強化イメージ



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 II-1 関西の南北軸強化を図る

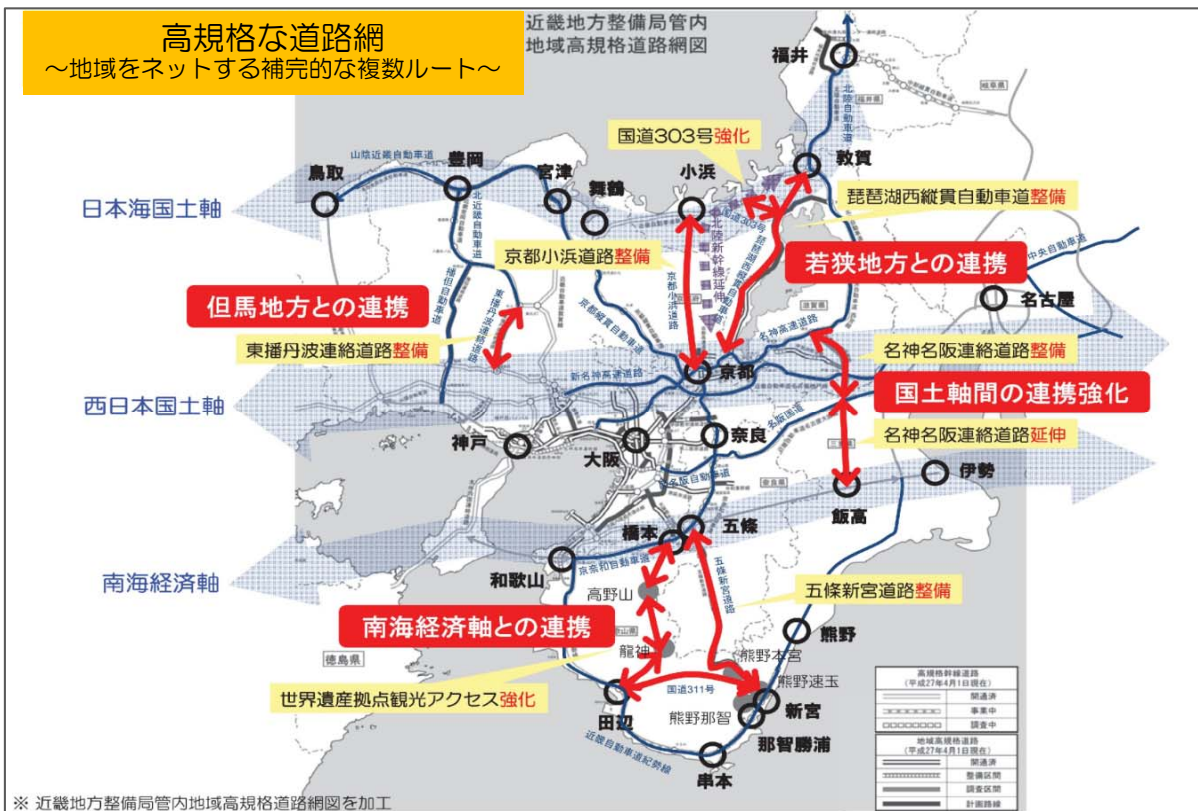
その2 関西の南北軸を強化する道路網整備の促進

関西地域の南北軸強化を図る道路整備を促進し、高規格な道路網による地方
 間連携・交流を実現するため、

**「南北軸を強化する地域間連携の道路網整備」を提言
 します。**

- 但馬地方との連携として、東播丹波連絡道路整備
- 若狭地方との連携として、京都小浜道路整備
- 国土軸間の連携強化として、名神名阪連絡道路整備及び名神名阪連絡道路延伸
 整備
- 南海経済軸との連携として、世界遺産拠点観光アクセス強化

高規格な道路網～地域ネットする補完的な複数ルート～



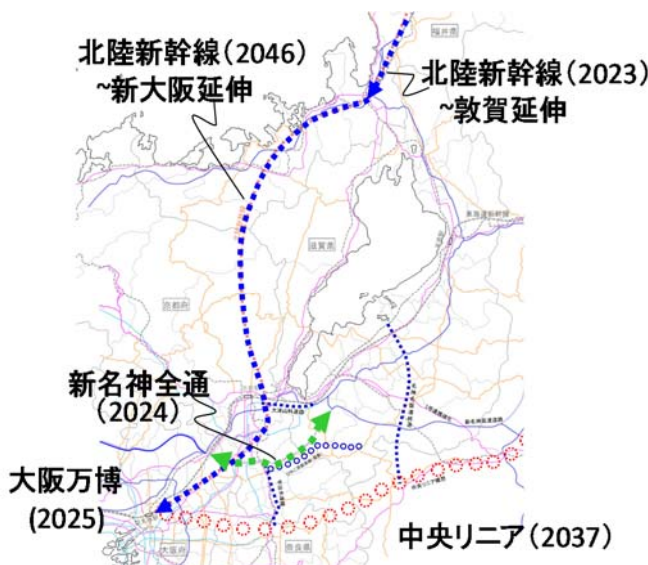
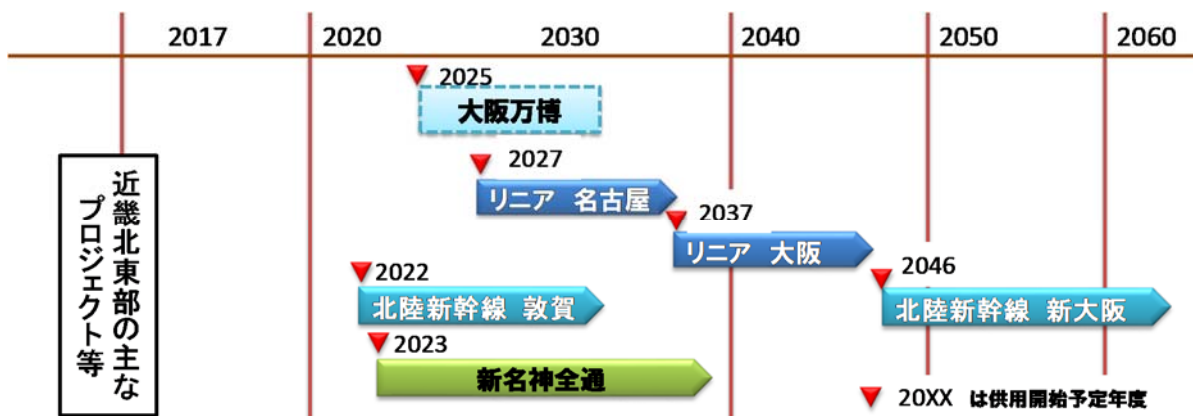
立ち上げられ関西 新しい道路網整備 2050
 ～建設コンサルタント技術者集団による YUME ROAD2050～

提言II-2 将来の交通網整備を見据えた道路施策の展開

将来の交通網整備による環境変化が大きい近畿北東部を対象に、環境変化を先取りし、この地域を魅力や活気のある地域として実現するため、将来の交通網整備を見据えた道路施策として、

「インフラコンテンツの強化による道路施策の展開」を提言します。

交通網整備による環境変化が大きい近畿北東部では、環境変化を先取りする施策が必要



インフラコンテンツの強化

- ①道路を通じた魅力発信
 - 道路空間の再配分(自転車クルーズ)
 - シーニックバイウェイ
 - 歴史遺産(世界遺産、国宝)との接続
- ②交通モード間の連携
 - 鉄道、高速道路、船舶等の結節点強化
 - LRT、BRT地域間交通モードの強化
- ③ICTを活用した道路整備
 - 自動運転、隊列走行

具体的な道路の施策展開（イメージ）



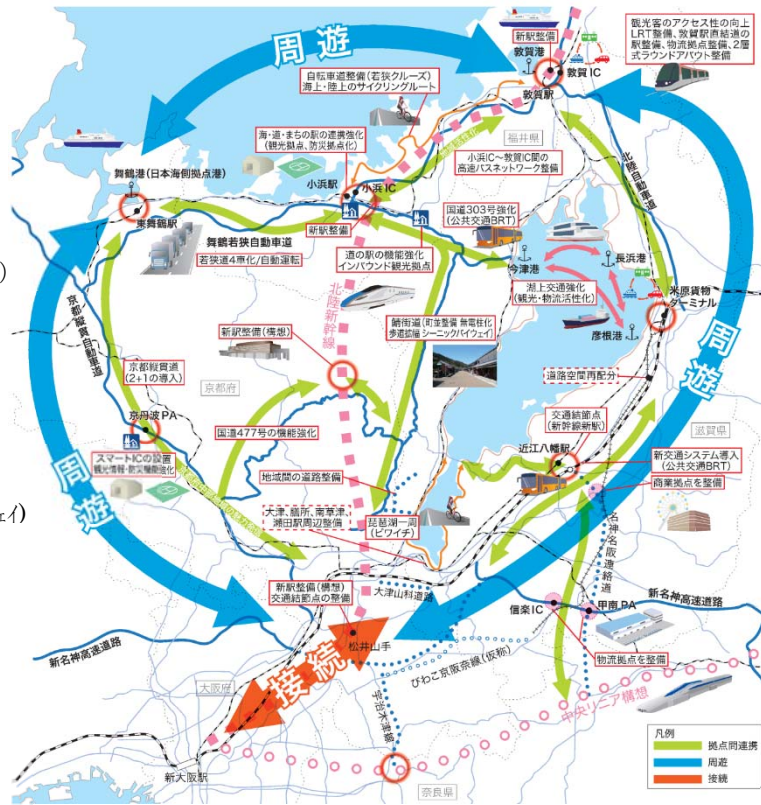
自動走行
 （若狭道、京都縦貫）



風景街道
 （東鯖街道シーニックハイウェイ）



自転車クルーズ
 （琵琶湖、若狭）



結節点（敦賀～敦賀港）



結節点（新幹線新駅、自専道）



物流拠点（鉄道、高速道路）

提言 II-3 京阪神都市圏(都市部)の交通結節点の強化

その1 梅田バスターミナル(バスタ梅田)の整備

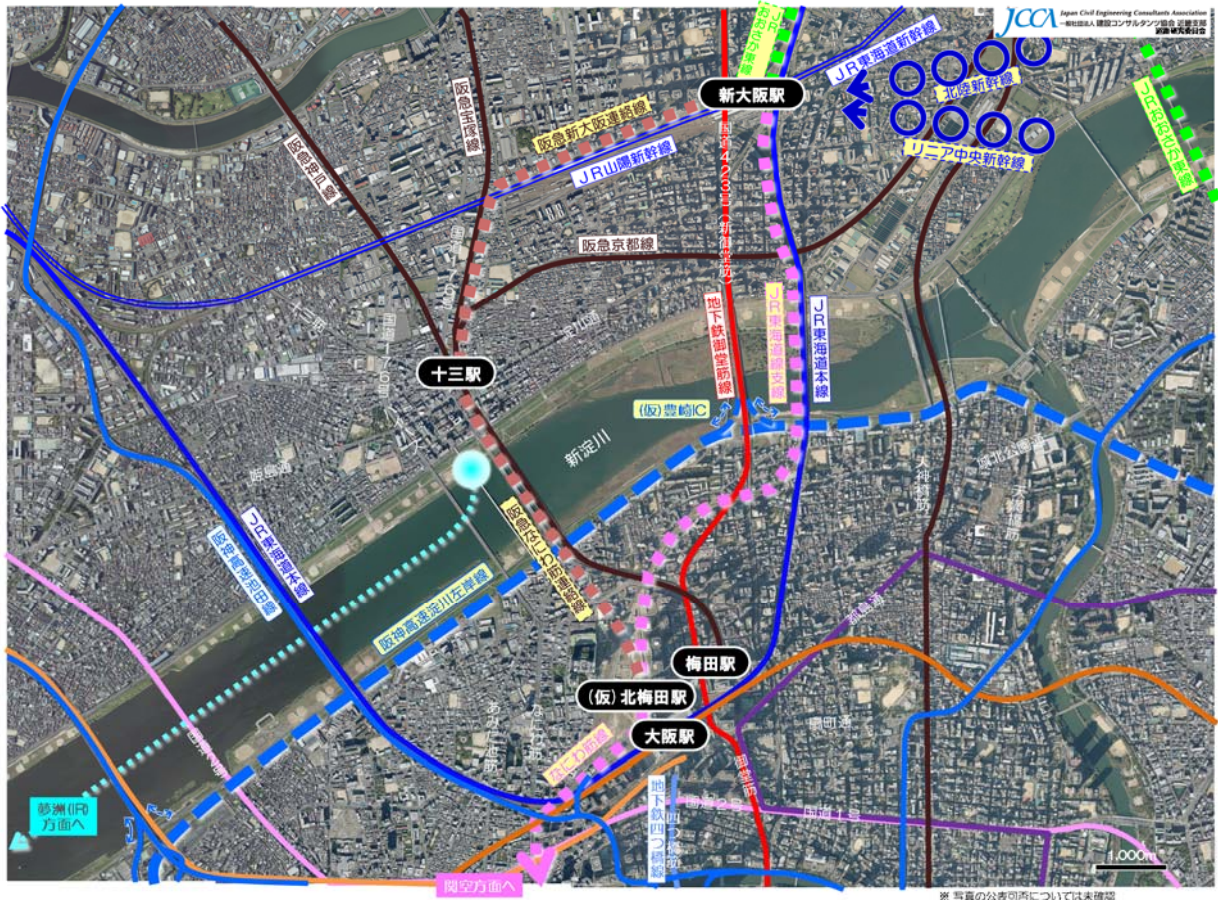
梅田には現在 JR 大阪駅周辺の高速バスターミナル 8 か所が拡散しており、利用者の利便性が悪い状況となっています。また、大阪駅周辺の交通混雑も慢性的になっています。そのため、利用者の利便性の向上と大阪駅周辺の交通混雑の緩和を目的として、JR 大阪駅を中心とした半径 500m 以内に、統一バスターミナルを再開発と一体となった整備として、

「梅田バスターミナル(バスタ梅田)の整備」を提言します。

梅田バスターミナル (案)



新大阪～大阪周辺交通網構想



※写真の公表内容については未確認

梅田バスターミナル（バスタ梅田）周辺整備イメージ



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~

提言 II-3

京阪神都市圏(都市部)の交通結節点の強化

その2 新大阪バスターミナル(バスタ新大阪)の整備

新大阪駅は、将来リニア中央新幹線、北陸新幹線、阪急なにわ筋線連絡線等の鉄道が整備され、日本を代表する交通結節点となります。スーパーメガリージョンが形成される中、これに相応しい駅の構造と駅周辺のまちづくりを、一体的に計画・整備する必要があります。その中心となる新しい役割を担う新大阪駅を実現させるため、各鉄道・高速バス等と一体となった、

「新大阪バスターミナル（バスタ新大阪）の整備」を提言します。

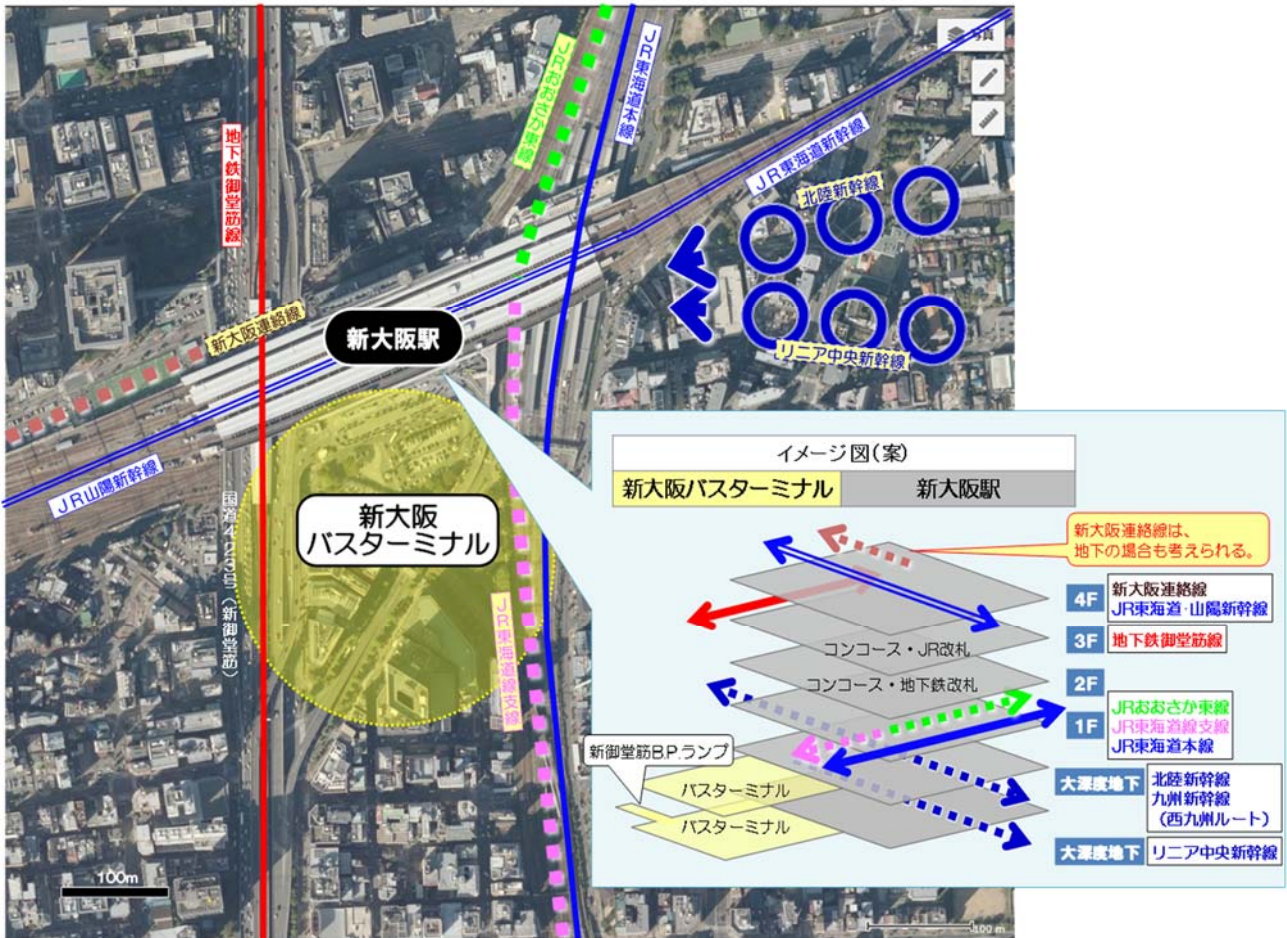
【JR及び阪急新大阪駅の総合的な整備、ターミナル計画の具体化】

- 既存の JR 東海道山陽新幹線、地下鉄御堂筋線、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
- 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の構築。
- 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の整備

【将来交通量も踏まえた新大阪駅へのアクセス強化】

- 拠点整備に伴う将来需要に対応し、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の検討

新大阪駅交通ネットワーク構想 (バスタ新大阪)



提言 II-4 関西トライアングルネットワーク構想の構築

関西の著しいインバウンドの伸び、アジアのゲートウェイとしての潜在需要を背景とし、関西が西日本とともに、さらに大きく飛躍するため、関西の3空港の連携を強化し、大阪・神戸、京都、奈良、和歌山の各都市を高速でつなぐことが重要となります。その施策として、

「関西都市圏トライアングルネットワーク構想」を提言します。

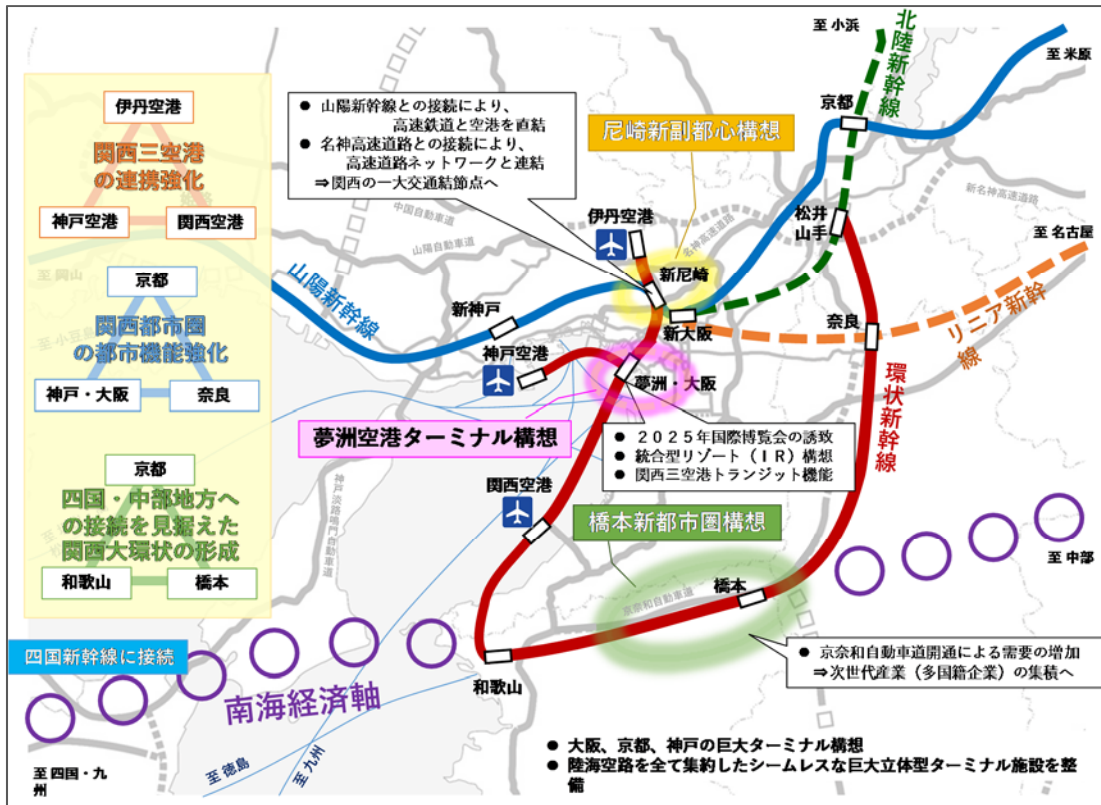
【高速鉄道で3つのトライアングルを形成】

- 関西空港、伊丹空港、神戸空港を高速ネットワークで連絡することによる一体運用
⇒乗り継ぎ 20 分により全国各地の空港と関空を接続
- 関西都市圏（大阪・神戸、京都、奈良）の都市機能強化
⇒超高速鉄道化により 15 分圏内に
- 関西大環状の形成
⇒超高速鉄道化により関西都市間 40 分圏内に
- 関西大環状を中心とした南海経済軸の強化による中部、四国・九州方面への接続
⇒関西圏や他地域からの人の動きを容易にし、都市機能強化と経済の活性化を図る

【トライアングルを支える新たな拠点を整備】

- 舞洲
陸路・航路・空路の各交通モードの『結節』を強化した交通結節都市
I R（統合型リゾート）建設や大阪万博後のレガシーを活用した空港連携のトラジット
大阪都心の近隣圏域（短トリップ）の玄関口
- 新尼崎
高速移動&大量輸送可能な各交通モードの『結節』を強化した交通結節都市
山陽新幹線、名神高速道路を利用する広域圏（長トリップ）からの玄関口

関西都市圏トライアングルネットワーク構想 ～関西三空港を高速鉄道ネットワークで結ぶ～



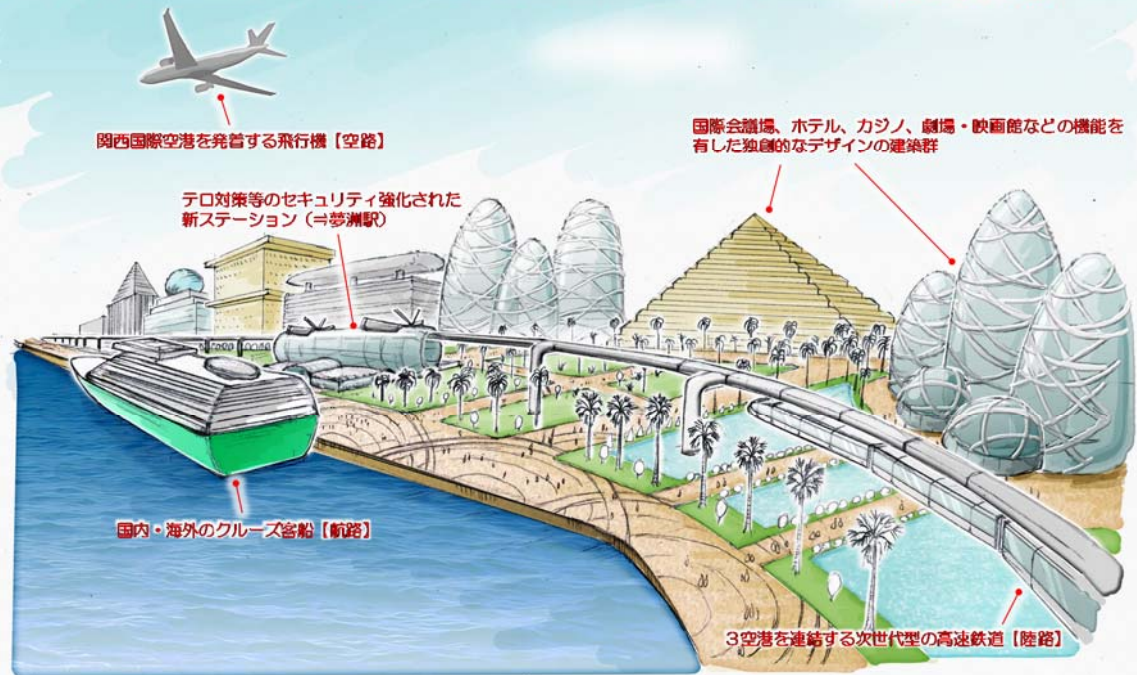
関西三空港の連携強化



「夢洲」の将来イメージ

『夢洲』の将来イメージ

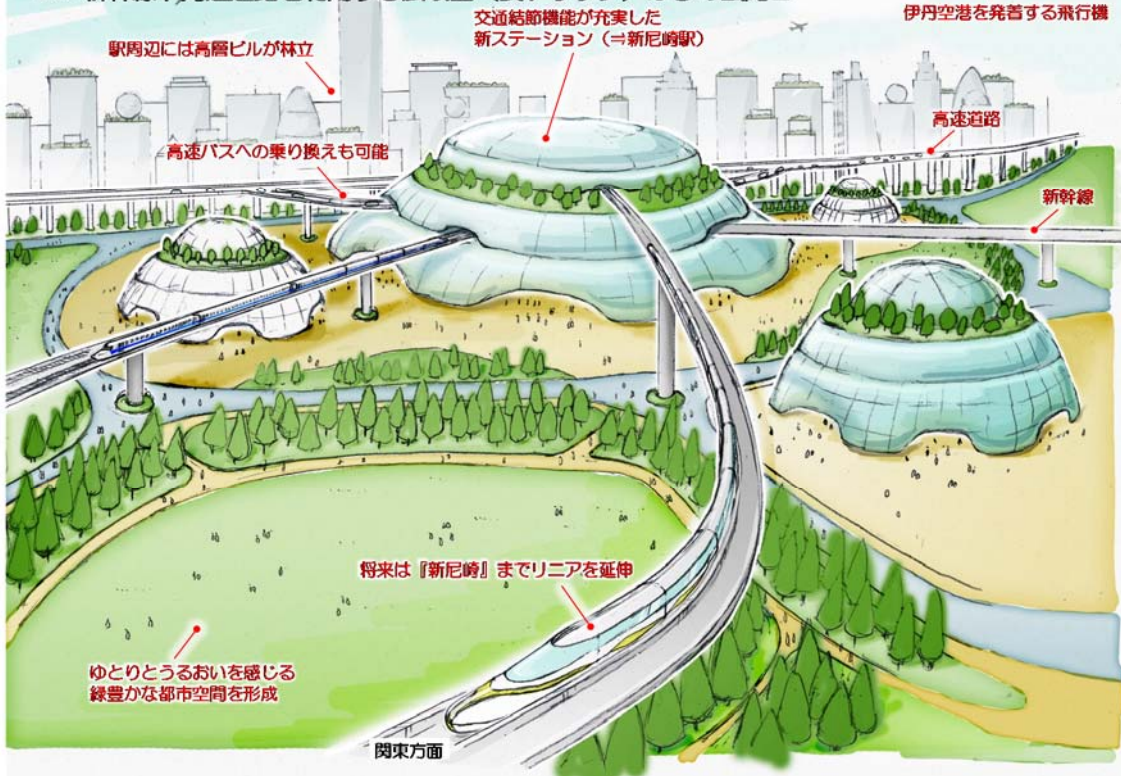
- ≫≫ 3空港の中心部に位置し、陸路・航路・空路の各交通モードの『結節』を強化した交通結節都市
- ≫≫ I R (統合型リゾート) 建設や大阪万博後のレガシーを活用し、空港連携の**トラジット機能**を強化



「新尼崎」の将来イメージ

『新尼崎』の将来イメージ

- ≫≫ 高速移動&大量輸送可能な各交通モードの『結節』を強化した交通結節都市
- ≫≫ 新幹線や高速道路を利用する広域圏（長トリップ）からの玄関口



立ち上げれ関西 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II-5 西日本の新たな国土軸「南海経済軸」の整備

リニア中央新幹線の新大阪駅までの開通により、スーパーメガリージョンが形成されます。更に、西へ「LOOK WEST」の視点から、西日本の各地域が連携した新たな経済圏の形成を実現させ、西日本が大きく発展するための西日本の新たな国土軸として、

「南海経済軸の形成」を提言します。

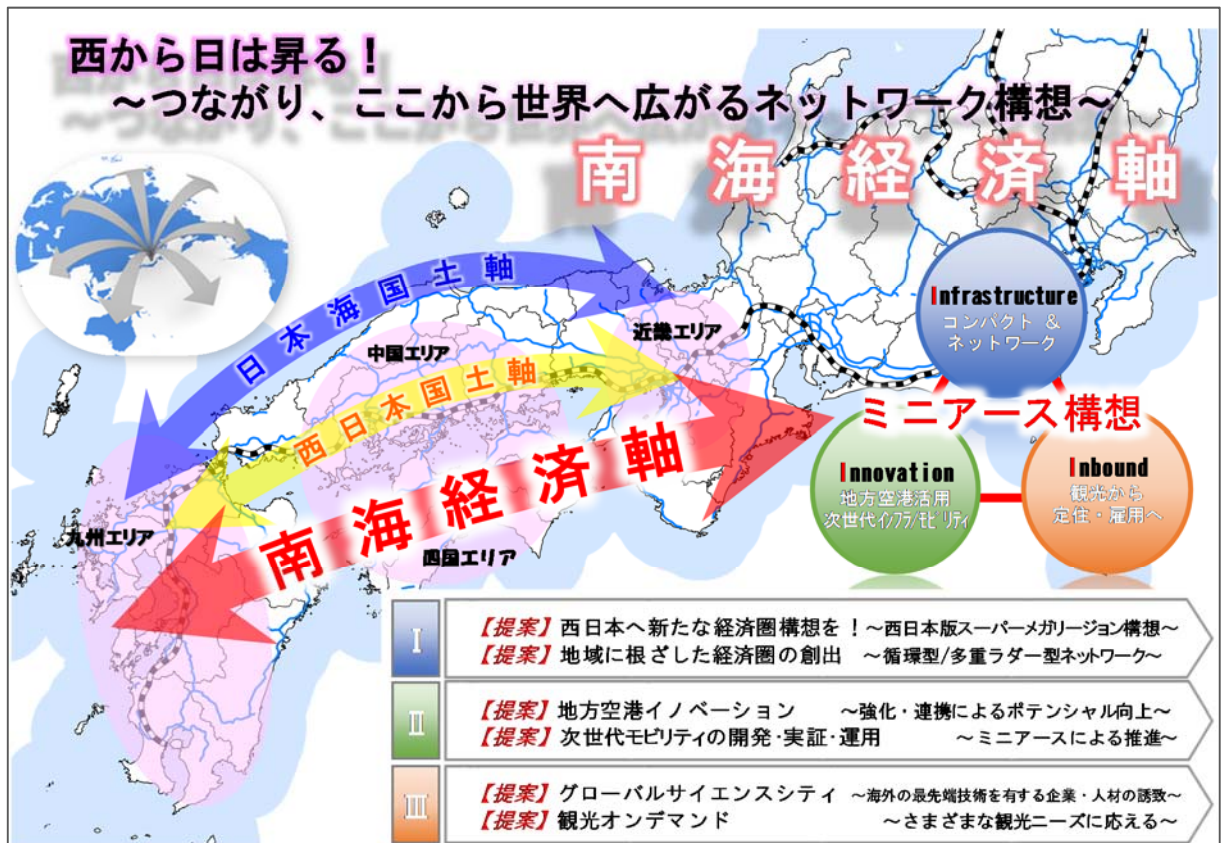
【南海経済軸の実現のためのキーワード：ミニアース構想】

- 人口減少、生産能力低下、国内需要低下、国際競争力低下等の様々な課題を克服
- 外国人定住も含めた大規模な新特区の創造による需要を喚起
⇒経済軸の柱

【西日本の新たな経済軸の形成のためのプロジェクト】

- 西日本へ新たな経済圏構想を！～西日本版スーパーメガリージョン構想～
- 地域に根ざした経済圏の創出 ～循環型/多重ラダー型ネットワーク～
- 地方空港イノベーション ～強化・連携によるポテンシャル向上～
- 次世代モビリティの開発・実証・運用 ～ミニアースによる推進～
- グローバルサイエンスシティ ～海外の最先端技術を有する企業・人材の誘致～
- 観光オンデマンド ～さまざまな観光ニーズに対応～

西日本の新たな国土軸「南海経済軸」構想



西日本版スーパーメガリージョン構想



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～

3. 提言への経緯

(1) 検討の経緯

建設コンサルタンツ協会近畿支部では、関西がおかれている社会的立場、関西が有するポテンシャルを踏まえ、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」、「国土交通計画研究分科会（旧：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、平成28年9月15日に「提言；立ち上げ関西 新しい道路網整備2050」を、また、今回、平成30年10月4日に「提言Ⅱ：関西の明日を創造するプロジェクト2050」としてまとめました。

道路研究委員会立上げ

- 第1期：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
- 第2期：平成29年4月25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
- 平成29年度（5回開催）；第2期研究会方針、平成30年度提言Ⅱ公表にむけての方針
- 平成30年度（4回開催）；6月6日及び10月24日 建コンシンポ開催、提言公表、研究発表会等に向けて

・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
- 平成29年度（8回開催）；近畿地域の道路ネットワークによる地域交流軸（南北ルート）の整備検討 中間報告
- 平成30年度（5回開催）；近畿地域の道路ネットワークによる地域交流軸（南北ルート）の整備検討 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
- 平成29年度（6回開催）；道路を賢く使う視点からの近畿北東部における具体施策の提案 中間報告
- 平成30年度（9回開催）；道路を賢く使う視点からの近畿北東部における具体施策の提案 最終報告

- **国土交通計画研究分科会（旧：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

平成 29 年度（6 回開催）；将来の近畿地域の公共交通のあり方・南海経済軸に関する検討
中間報告

平成 30 年度（4 回開催）；将来の近畿地域の公共交通のあり方・南海経済軸に関する検討
最終報告

(2)分科会活動の概要

- 道路網研究分科会
- 国土交通計画研究分科会
- 道路の賢い使い方研究分科会

道路網研究分科会（地域交流軸の整備～地域をネットし、新たな交流を生み出すための南北ルート強化～）

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29年4月から平成31年3月まで（2年間）

2.分科会の検討状況報告

◆ 検討概要

- ・平成27年度～平成28年度の検討成果として、2050年に向け、関西の新たな道路網の構築を目指した「南海経済軸（中部・関西・四国連絡道路）」を提案。
- ・平成29年度～平成30年度の検討では、南海経済軸（東西軸）をより効果的に機能させるため、近畿地域を道路網でネットする「**地域交流軸（南北ルート）の整備**」を検討。

◆ 地域交流軸の役割

- ・広域：西日本国土軸と日本海国土軸と南海経済軸を結ぶことで、それぞれの特徴を活かした地域づくりの支援が可能になる。
- ・地域：地域交流軸により南北の高規格幹線道路を強化し、地域資源へのアクセス利便性を向上することで、地域の魅力の活用・地域の自立を支援する。

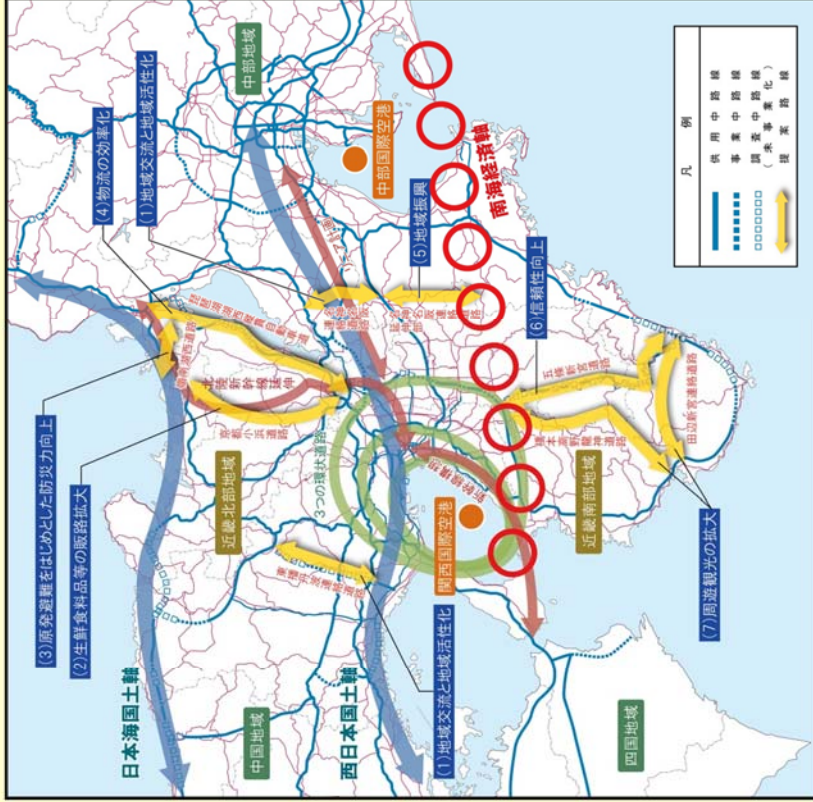
◆ 具体の検討状況

- ・上記の視点に基づき新たな道路網ネットワークとその整備効果を検討。

3.成果イメージと今後の予定

- ・平成31年3月までに、新たな道路網ネットワークとその整備効果を整理し、とりまとめる。

参考. 地域交流軸（南北ルート）のイメージ例



国土交通計画研究分科会

～公共交通のあり方と南海経済軸～

1. 分科会の概要

◆ 目的

- ・スーパー・メガリージョンの一翼として、西日本の中心となる関西圏が、中国地方、四国地方、九州地方と連携を強化、一体となることで、更なる日本の成長を目指す「LOOK WEST」の理念のもと、よりよい西日本の国土利用のあり方を議論していく必要がある。
- ・本分科会では、「南海経済軸沿線の国土利用、インフラ整備のありべき姿」についての検討・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する。

◆ 期間

- ・平成28年4月から平成30年3月 <3年間>

2. 分科会の検討報告

～公共交通のあり方と南海経済軸～

◆ 検討の基本方針

- ・南海経済軸整備の早期実現に向けての「民間資本の活用」による道路整備手法研究の高度化を進めるとともに、昨年度の提言に対する各関係機関からの意見を受けて、新たに研究の幅を広げる。

◆ 検討テーマ

- テーマ1：都市における公共交通に関する研究
- ・都市部の公共交通（交通結節点等）のあり方
 - ・公共交通ネットワークのあり方 等
- テーマ2：南海経済軸に関する研究
- ・沿線の国土利用のあり方
 - ・民間資本へのインセンティブ策 等

3. 成果イメージと今後の予定

- ・概ね2年後を目途に、西日本の建設コンサルタンツ協会4支部が連携し、西日本の国土利用やインフラ整備のありべき姿を提言する。

◆ 検討テーマ ◆

テーマ1：公共交通のあり方

関西都市圏トラリアンネットワーク構想 ～関西三空港を高速鉄道ネットワークで結ぶ～



テーマ2：南海経済軸沿線の国土利用のあり方



西から日は昇る！

～つながり、ここから世界へ広がるネットワーク構想～



- | | |
|---|--|
| Ⅰ | 【研究】西日本へ新たな経済圏構想を！～西日本スーパリーメガリージョン構想～
【研究】地方空港インフラの活用 ～連携型/多層型/ターミナルネットワーク～ |
| Ⅱ | 【研究】地方空港インフラの活用 ～連携型/多層型/ターミナルネットワーク～
【研究】次世代モビリティの開発・実証・運用 ～ミニエアーズによる推進～ |
| Ⅲ | 【研究】グローバルサイエンスシティ ～都市の発展を促す必要・人材の確保～
【研究】観光オンデマンド ～さまざまな観光ニーズに対応～ |

道路の賢い使い方研究分科会（～将来の交通網整備、地域整備を見据えた道路施策の展開～）

1.分科会の概要

◆目的

- ・近畿地方における2025年を見据えると大阪万博の誘致、新名神高速道路の供用、北陸新幹線（福井～敦賀）開通。さらに2050年には北陸新幹線（敦賀～新大阪）、中央リニアの開通など交通や地域の環境変化が想定される。
- ・道路網に関しても整備が進むことが考えられ交通・地域の環境変化がもたらされる。このような地域ポテンシャルの向上を見据えた上で、交通結節点や物流拠点等の道路機能を高める整備が必要。
- ・本分科会では、主に、**道路を賢く使うという観点から具体的な施策の展開について検討・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29年4月から平成31年3月まで（2年間）

2.分科会の検討状況報告

◆検討概要

- ・平成27年度～平成28年度の検討成果として「道路を賢く使う」の観点から「多様な利用者が共存する道路空間の形成」、「安全・安心」、「交通の円滑化」、「新たな価値の創造」、「防災性向上」の5視点で道路施策を提案。
- ・平成29年度～平成30年度の検討では、地域ポテンシャルの向上が高まるであろう近畿北東部で「**道路を賢く使う施策の具体的な展開**」を検討。

◆検討・提案のポイント

- ・**結節点整備**:北陸新幹線、中央リニア、道路網の形成を踏まえた、多様な交通モードをつつなく、交通結節点整備を提案。
- ・**拠点整備**:道路/鉄道/道の駅を利用した物流/商業/防災拠点整備を提案。
- ・**道路機能の向上**:多様な利用者対応する道路整備、道路空間の再配分を提案。
- ・**ICTの活用**:自動運転、隊列走行

◆具体の検討状況

- ・上記の検討・提案のポイントに基づく地域への具体的な施策の提案を実施。

3.成果イメージと今後の予定

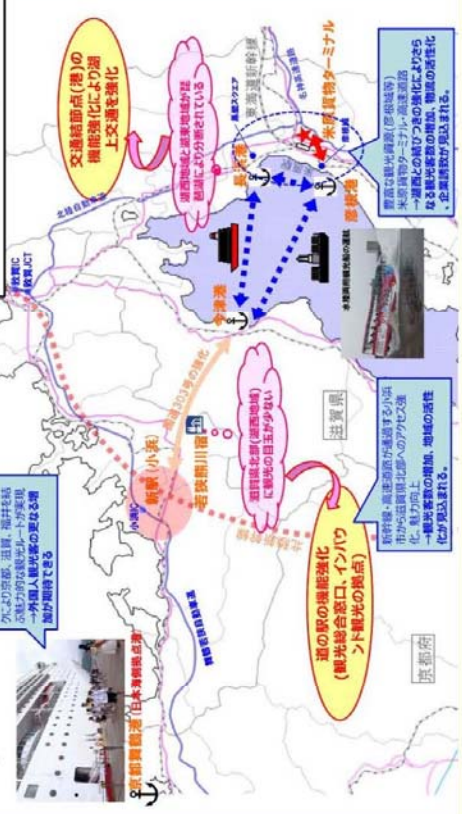
- ・平成31年3月までに、道路を賢く使う観点から具体施策を整理し、とりまとめる。

◆検討のテーマ

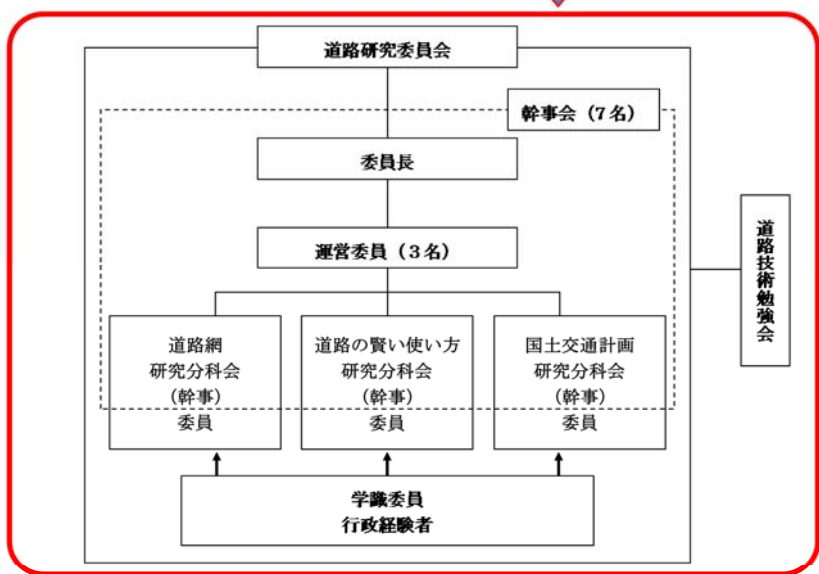
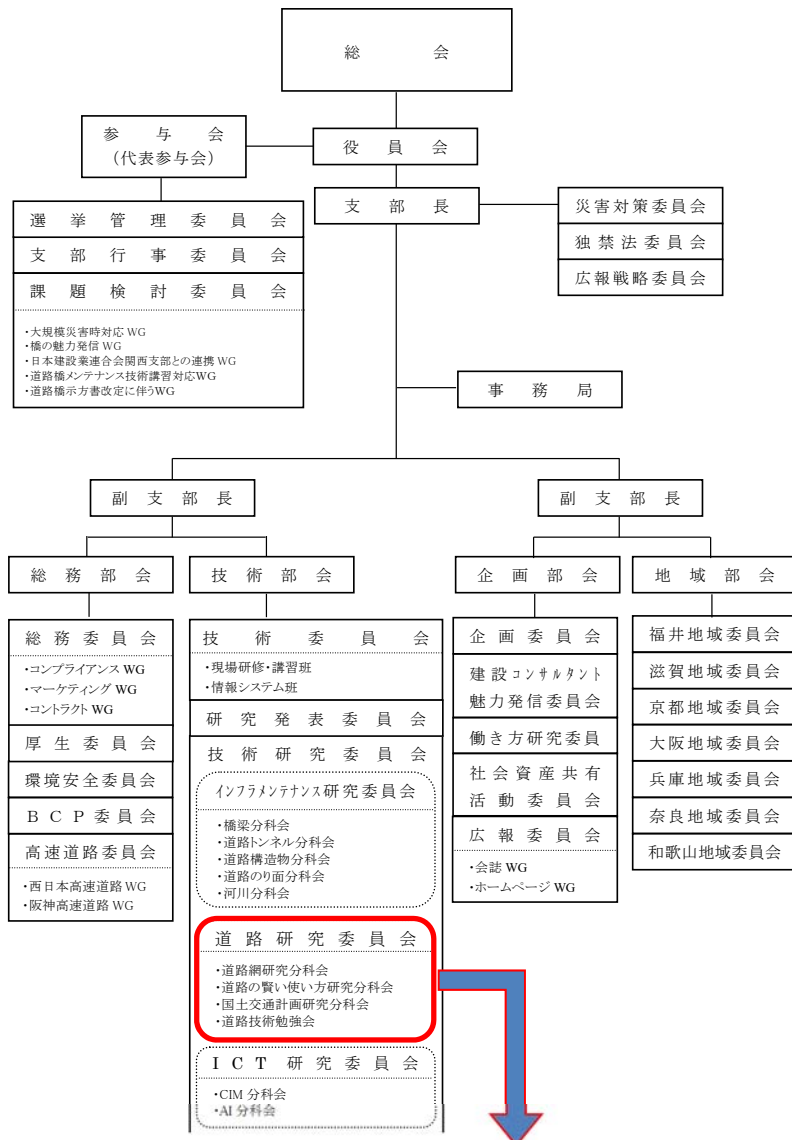
施策展開の全体像(近畿北東部)



施策展開の具体例(滋賀北部)



(3)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~

(4)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	㈱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㈱	北野 俊介
道路研究委員会 運営委員	㈱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ツ㈱	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㈱	加古 真一
幹事/賢い使い方研究分科会	㈱オリエンタルコンサルタンツ	蔵下 一幸
幹事/国土交通計画研究分科会	㈱ニュージェック	鈴木 直司
特別 アドバイザー	㈱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 委員長	㈱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	いであ㈱	新宮原 悠太
道路の賢い使い方研究分科会 委員	(株)アスコ大東	今西 実
道路の賢い使い方研究分科会 委員	㈱エイト日本技術開発	田中 博昭
道路の賢い使い方研究分科会 委員	㈱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	㈱かんこう	三輪 佳充
道路の賢い使い方研究分科会 委員 H29.4～H30.3	㈱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 H30.4～	㈱建設技術研究所	粟生 啓之
道路の賢い使い方研究分科会 委員	㈱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㈱	藤善 隆次
道路の賢い使い方研究分科会 委員	(株)キクチコンサルタント	樋口 陽
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㈱	山下 武史
道路の賢い使い方研究分科会 委員 H29.4～H30.3	㈱日建技術コンサルタント	大村 竜太郎
道路の賢い使い方研究分科会 委員 H30.4～	㈱日建技術コンサルタント	山本 翔太
道路の賢い使い方研究分科会 委員 H29.4～H30.3	日本工営㈱	辻 大樹
道路の賢い使い方研究分科会 委員 H30.4～	日本工営㈱	村戸 伸行
道路の賢い使い方研究分科会 委員	㈱ニュージェック	西本 貴洋
道路の賢い使い方研究分科会 委員	㈱パスコ	岩切 昭義
道路の賢い使い方研究分科会 委員	㈱パスコ	太井 史朗
道路の賢い使い方研究分科会 委員	国際航業(株)	梅原 寿人
道路の賢い使い方研究分科会 委員	中央コンサルタンツ(株)	間 雅則
道路の賢い使い方研究分科会 委員	パシフィックコンサルタンツ(株)	久坂 直樹

道路網研究分科会

種別	所属	氏名
道路網研究分科会 委員長	中央復建コンサルタンツ㈱	加古 真一
道路網研究分科会 委員	協和設計㈱	渡邊 浩幸
道路網研究分科会 委員	㈱建設技術研究所	神野 裕昭
道路網研究分科会 委員	中央復建コンサルタンツ㈱	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㈱	中村 則信
道路網研究分科会 委員	㈱ニュージェック	藤村 一雄
道路網研究分科会 委員	いであ(株)	加納 亮
道路網研究分科会 委員	(株)オリエンタルコンサルタンツ	宮崎 吉孝
道路網研究分科会 委員	中央コンサルタンツ(株)	伊藤 昭宏
道路網研究分科会 委員	パシフィックコンサルタンツ(株)	時田 知典

国土交通計画研究分科会

種別	所属	氏名
国土交通計画研究分科会 委員長	㈱ニュージェック	鈴木 直司
国土交通計画研究分科会 委員	㈱エイト日本技術開発	小椋 博和
国土交通計画研究分科会 委員	㈱オリエンタルコンサルタンツ	村井 宏徳
国土交通計画研究分科会 委員	協和設計㈱	野呂 竹志
国土交通計画研究分科会 委員	㈱建設技術研究所	福富 浩史
国土交通計画研究分科会 委員	㈱スリーエスコンサルタンツ	川上 哲夫
国土交通計画研究分科会 委員	大日本コンサルタンツ㈱	富田 洋史
国土交通計画研究分科会 委員	㈱オリエンタルコンサルタンツ	寺村 楓
国土交通計画研究分科会 委員	㈱ニュージェック	三荒 智也
国土交通計画研究分科会 委員	中央復建コンサルタンツ(株)	田ノ畑 聡史
国土交通計画研究分科会 委員	東洋技研コンサルタント(株)	長谷川 雄一
国土交通計画研究分科会 委員	㈱日建技術コンサルタント	黒木 蒼志
国土交通計画研究分科会 委員	(株)アスコ大東	鎌本 隆太
国土交通計画研究分科会 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

提 言【Ⅱ】

「関西の明日を創造する プロジェクト 2050」

～建設コンサルタント技術者集団による

YUME KOKUDO 2050～

－ 資 料 集 －

平成 30 年 10 月

一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部

—目 次—

1. 道路網研究分科会
2. 国土交通計画研究分科会
3. 道路の賢い使い方研究分科会

道路網研究分科会

資料集

地域交流軸の整備

～地域をネットし、新たな交流を生み出すための南北ルートの強化～

道路研究委員会 道路網研究分科会 報告書

平成 30 年 10 月

1. 概要

道路網研究分科会 報告書

- 2037年リニア新幹線(名古屋～新大阪間)、2046年北陸新幹線(福井～新大阪間)が整備され、まもなく**日本はスーパーメガリージョンを形成**する。
- 関西は、世界に誇る豊かな自然・歴史・文化・風土を有し、数多くの世界遺産が指定されている。アジアで勝てる地域となるためには、これらを活用した**地域創生が今後の都市づくりの課題**である。
- 道路は時間短縮、渋滞解消等だけではなく多様なニーズに対応することが期待されている中、近年では訪日外国人によるインバウンドも増え、**余暇活動・地域交流をサポートしていく役割も増加**している。
- このような中、道路研究委員会では、平成27年度～平成28年度の検討成果として、2050年に向け、関西の新たな道路網の構築を目指した「**南海経済軸(中部・関西・四国連絡道路)**」を提案した。
- 南海経済軸の整備により、関西と中部・四国との連携強化、環状道路の形成による連携強化と代替ルートの確保、近畿南部地域における安全・安心の向上、紀伊半島の観光資源を活かす道路網の形成などの効果が期待される。

1

1. 概要

道路網研究分科会 報告書

- 平成29年度～平成30年度の検討では、南海経済軸（東西軸）をより効果的に機能させるため、近畿地域を道路網でネットする「**地域交流軸(南北ルート)の整備**」を提言する。
- 地域交流軸は、社会ニーズ・道路の役割への対応、近畿地域の豊富な資源の活用、地域の自立等、**南海経済軸と併せて様々なストック効果を発揮し、新たな交流を生み出すものである。**

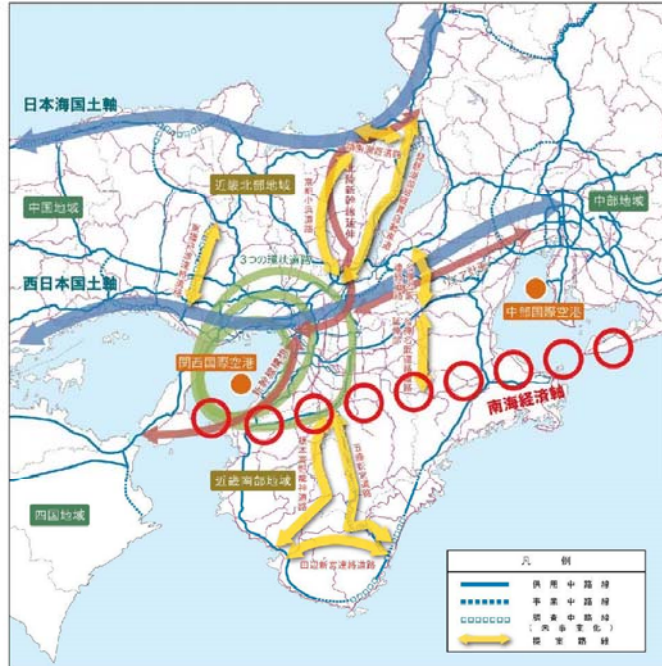


図 地域交流軸（南北ルート）の提案

2

2. 地域交流軸(南北ルート)の役割

道路網研究分科会 報告書

(1) 広域における役割

- 関西には、高規格幹線道路を基軸とした東西の3つの国土軸(日本海国土軸、西日本国土軸、南海経済軸)により地域づくりを進めることで、より特徴的で活力のある地域を形成できると考え、南海経済軸の整備を提案した。

表 近畿の各地域の東西軸と地域の特徴

地域	国土軸	特徴
近畿北部地域	日本海国土軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾物流拠点 ・ 盛んな農林水産業 ・ 良好な居住環境 ・ 電力供給拠点
近畿中部地域	西日本国土軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関西国際空港を中心とした国際経済拠点 ・ 人口集積 ・ 京阪神を中心とする大消費地
近畿南部地域	南海経済軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 世界遺産 ・ 豊かな自然 ・ 海・山・川等レジャー拠点

3

2. 地域交流軸(南北ルート)の役割

道路網研究分科会 報告書

- 現状では、日本海国土軸は整備途上、南海経済軸は今後の整備が望まれるところである。
- 地域交流軸(南北ルート)により、人口、産業、観光等様々な資源が集中している西日本国土軸と日本海国土軸と南海経済軸を結ぶことで、それぞれの特徴を活かした地域づくりの支援が可能になる。
- さらに、国際交流拠点と南北軸の周辺各地域が連結されることで、世界の人・モノ・カネの流動が促進され、産業・観光等様々な面から、各地域の特徴をもった新たなイノベーションを引き起こすことが期待される。

地域交流軸による近畿北部・中部・南部地域の連携

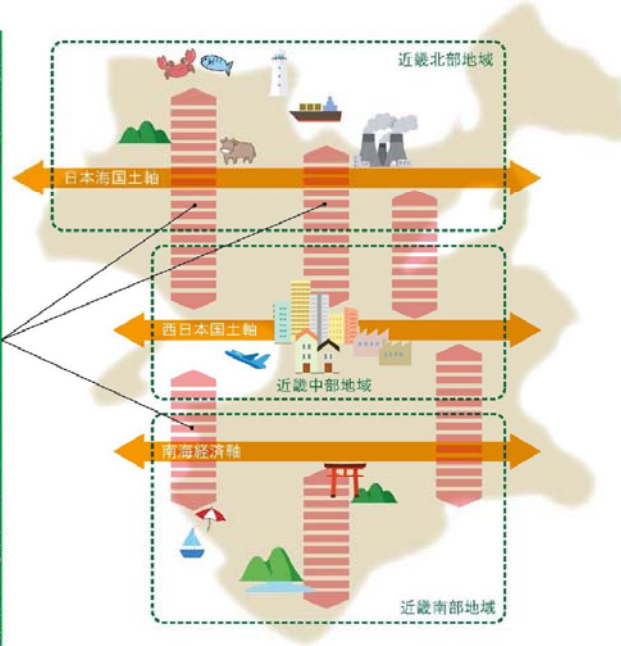


図 地域交流軸(南北ルート)の広域における役割

2. 地域交流軸(南北ルート)の役割

道路網研究分科会 報告書

(2) 地域における役割

- 各府県には高規格幹線道路が存在し、地域をけん引する基幹インフラとなっているが、その数は多くない。
- 地域交流軸により南北の高規格幹線道路を強化し、地域資源へのアクセス利便性を向上することで、地域の魅力の活用・地域の自立を支援する。

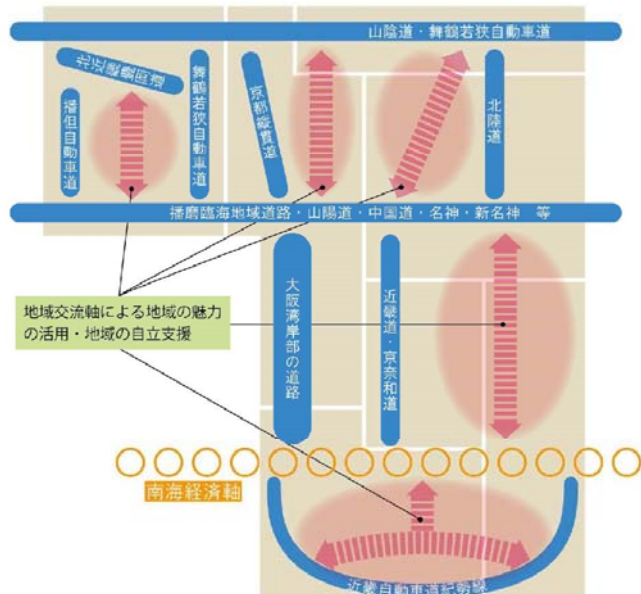


図 地域交流軸(南北ルート)の地域における役割

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

3.1 整備効果

- 南海経済軸と併せた地域交流軸の整備により、数々の整備効果が期待される。
 - 渋滞・損失時間の減少
 - 安全安心・交通事故減少
 - 医療ネットワークの構築
 - 交流促進・地域活性化
 - 生鮮食料品等の販路拡大
 - 物流の効率化
 - 原発避難をはじめとした防災力向上
 - 地域振興
 - 信頼性向上
 - 周遊観光の拡大

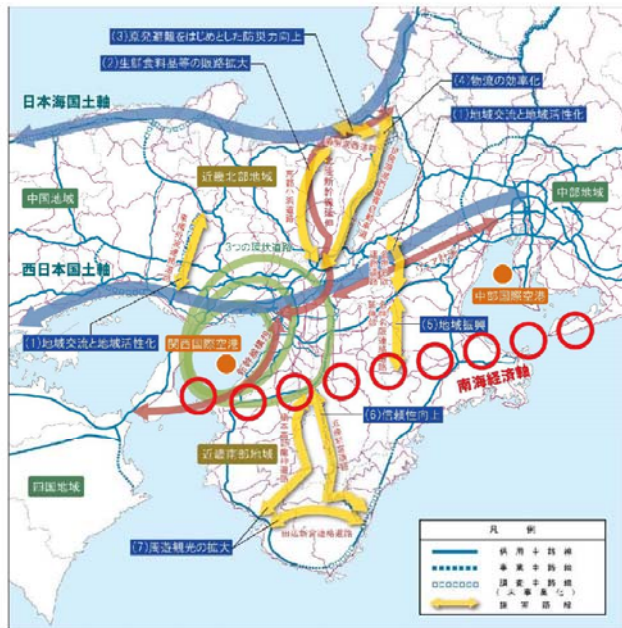


図 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

表 地域交流軸(南北ルート)の整備効果(その1)

整備効果	提案			
	道路網の現状	地域のポテンシャル	課題	整備効果を発揮する提案道路
(1) 地域交流と地域活性化	・高規格幹線道路として、南の山陽自動車道・中国縦貫自動車道、北の北近畿豊岡自動車道が存在。 ・南の山陽自動車道～中国縦貫自動車道間は国道175バイパスが完成しているが、南の播磨地域と北の丹波地域を結ぶ高規格幹線道路はない。	・播磨地域を中心に『播州織』『播州釣針』など地場産業が多く存在。 ・南の播磨地域に高次医療施設が存在。	・播磨地域と丹波地域の連携強化。	東播丹波連絡道路
	・東西の高規格幹線道路(名神・新名神・名阪国道)が存在。 ・一方、滋賀県甲賀地域と三重県伊賀・名張地域等の南北を結ぶ高規格幹線道路はない。	・名神・新名神高速道路沿線を中心に工業地が存在。 ・琵琶湖、伊勢等観光資源・地域文化が存在。	・滋賀～奈良・三重・東海方面との連携強化。	名神名阪連絡道路

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

表 地域交流軸(南北ルート)の整備効果(その2)

整備効果	提案			
	道路網の現状	地域のポテンシャル	課題	整備効果を発揮する提案道路
(2) 生鮮食料品等の販路拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間を直接結ぶ高規格道路はない。 ・現在当該路線を整備する動きは見受けられない。 ・現状地域間を結ぶ高規格道路はなく、主要道路は国道367号、162号である。現在の路線の大半は山間部であることから走行の快適性は低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線整備箇所の大半が山間部。 ・路線北端部には若狭湾があり、南端部は京都府に接続されるため寺院等多くの観光地が存在。 	<ul style="list-style-type: none"> ・福井県と京都府・近畿地方との接続強化。 	京都小浜道路
(3) 原発避難をはじめとした防災力向上	<ul style="list-style-type: none"> ・原発が集積する嶺南地域から30km圏外への最短の避難ルートである国道303号は走行性・耐災害性が低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本海沿岸に15基もの原子力発電所が存在。 ・災害時対応が求められる最寄りの自衛隊駐屯地は滋賀県湖西地域(高島市今津)に存在。 	<ul style="list-style-type: none"> ・原子力発電所が有事の際の、30km圏外への円滑かつ迅速な最短避難ルートの確保。 	嶺南湖西道路

8

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

表 地域交流軸(南北ルート)の整備効果(その3)

整備効果	提案			
	道路網の現状	地域のポテンシャル	課題	整備効果を発揮する提案道路
(4) 物流の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・琵琶湖東側の南北方向には、高規格幹線道路(北陸自動車道・名神)が存在。 ・琵琶湖西側の南北道路は希薄。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本海側に敦賀港、舞鶴港が物流拠点として存在。 ・南側は大阪府を中心に製造品出荷額の高い地域が集中。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本海側(敦賀)~京阪神の連携強化による物流の効率化。 	琵琶湖湖西縦貫自動車道
(5) 地域振興	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の北側を名阪国道が東西方向に横断しており、南側に南海経済軸の整備を提案。 ・地域へは、名阪国道からのアクセス、もしくは桜井市、津市からは国道165号を利用したアクセスとなり、現況は高規格道路の空白地域となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・名阪国道の南、名張市や宇陀市等が位置する奈良東部~三重西部にまたがる山がちな地域。江戸時代以前は大和と伊賀・伊勢を結ぶ東西の交通の要衝に位置するため、お伊勢参りのルートとして栄えていた。 ・赤目48滝、室生寺、曾爾高原、等の優れた観光資源・地域文化が存在。 	<ul style="list-style-type: none"> ・名阪国道との連結、および奈良・伊勢方面との連携強化。 	名神名阪連絡道路延伸部

9

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

表 地域交流軸(南北ルート)の整備効果(その4)

整備効果	提案			
	道路網の現状	地域のポテンシャル	課題	整備効果を発揮する提案道路
(6) 信頼性向上	<ul style="list-style-type: none"> 東西の高規格幹線道路(京奈和・紀勢線)が整備中。 紀伊半島内陸部を南北に接続する高規格幹線道路はない。 十津川村内の国道168号では、過去10年間(H17~26)に89回の全面通行止めが発生。 既往災害発生箇所、深層崩壊箇所、防災点検対策箇所が存在し、災害に脆弱。 	<ul style="list-style-type: none"> 紀伊半島内陸部を南北に観光施設が点在。 南部には世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」が存在。 	<ul style="list-style-type: none"> 紀伊半島を南北に通行できる安定した交通路確保。 	五條新宮道路

10

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

表 地域交流軸(南北ルート)の整備効果(その5)

整備効果	提案			
	道路網の現状	地域のポテンシャル	課題	整備効果を発揮する提案道路
(7) 周遊観光の拡大	<ul style="list-style-type: none"> 紀南地域では高規格幹線道路(京奈和・紀勢線)及び地域高規格道路(五條新宮道路)の整備促進中。 紀伊半島内陸部を東西に横断する高規格道路がない。 	<ul style="list-style-type: none"> 熊野三山の1つである重要文化財・熊野本宮大社等、紀伊半島内陸部には豊富な観光資源が点在。 国道311号は紀南地域の主要道路であるが、サービス水準が低い。ため、紀勢線整備後の交通量減少が懸念。 	<ul style="list-style-type: none"> 紀伊半島内陸部を東西に横断する高規格道路の整備による主要観光地間の連携強化。 	田辺新宮連絡道路
	<ul style="list-style-type: none"> 橋本~高野山間は離合困難で急カーブの多い箇所が点在する脆弱な道路。 高野山~龍神区間は高野龍神スカイラインが整備。 	<ul style="list-style-type: none"> 高野山が世界遺産に登録。 高野龍神スカイラインは観光道路として活用。 	<ul style="list-style-type: none"> 高いポテンシャルを有する観光地の周遊性の確保。 	橋本高野龍神道路

11

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

3.2 地域交流軸による整備効果のイメージ例

<整備効果①> 「地域交流と地域活性化」

<例1：東播丹波連絡道路>

1)現状及び課題

①地域のポテンシャル

- ・播磨地域を中心に『播州織』『播州釣針』など地場産業が多く存在。
- ・南の播磨地域に高次医療施設が存在。

②道路網の現状

- ・南の山陽自動車道・中国縦貫自動車道、北の北近畿豊岡自動車道が存在。
- ・南の山陽自動車道～中国縦貫自動車道間、国道175号バイパスが完成。
- ・南の播磨地域と北の丹波地域を結ぶ高規格幹線道路はない。
(南の中国縦貫自動車道～北の北近畿豊岡自動車道間)



播磨地域と丹波地域の連携強化が課題

2)「東播丹波連絡道路(南北の地域高規格幹線道路)」による整備効果

- ・道路整備により、様々な地場産業の流通基盤が改善され、地場産業(地域)の活性化に大きく寄与する。
- ・道路整備により、災害時に強い道路の存在、安定した救急活動が可能になり、市民の暮らしを支える。



地場産業『播州釣針』
出典：西脇市HP



『播州織』のファッションショー
出典：西脇市HP

12

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

<例2：名神名阪連絡道路>

1)現状及び課題

①地域のポテンシャル

- ・名神・新名神高速道路沿線を中心に工業地域が存在。
- ・琵琶湖、伊勢等、優れた観光資源・地域文化が存在。

②道路網の現状

- ・東西の高規格幹線道路(名神・新名神・名阪国道)が存在。
- ・一方、滋賀県(特に甲賀地域)と奈良県・三重県(伊賀地域等)の南北を結ぶ高規格幹線道路はない。

滋賀～奈良・東海方面との連携強化が課題

2)「名神名阪連絡道路(南北の高規格幹線道路)」による整備効果

- ・滋賀県甲賀地域に立地する工業団地のアクセス利便性が向上し、また、四日市港や三重県内企業との連携が期待でき、地域活性化につながる。
- ・甲賀忍者と伊賀忍者、近江牛と伊賀牛をセットにした、食・観光プロモーション等に寄与し、滋賀県と三重県の地域交流が促進する。



甲南フロンティアパーク
出典：滋賀県HP



伊賀牛
出典：三重県
三重ブランドHP



13

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

<整備効果②> 「生鮮食料品等の販路拡大」

<例：京都小浜道路>

1)現状及び課題

①地域のポテンシャル

- ・京都府内には寺院をはじめ、関西を代表する観光名所が多く存在。
- ・小浜市は「若狭めのう細工」(国指定伝統工芸品)が有名。
- ・小浜市周辺には若狭湾があり、鯖などの魚介類の水揚げが盛んである(鯖街道の名前の由来でもある)。また、近年ではふぐの養殖も行われている。

②道路網の現状

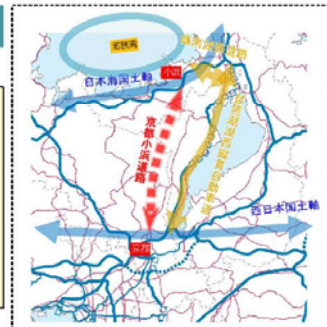
- ・地域を直接結ぶ主要路線は一般国道162号、367号であり、高規格道路はない。
- ・京都小浜道路整備の動きは現在ない。



福井県南部と京都府並びに近畿地方との接続強化が課題

2)「京都小浜道路整備」による整備効果

- ・京都小浜道路整備により、日本海国土軸と西日本国土軸を結ぶ南北軸として様々な整備効果が期待できる。
- ・若狭湾は、日本海側屈指の鯖などの魚介類の水揚げ地として有名である。現状、小浜市-京都間を結ぶ高規格道路はなく、また山間部のため走行快適性も低い。当該路線の整備により、所要時間が短縮されること等から、生鮮食品等の販路拡大が期待できる。
- ・北陸地方と近畿地方間の連携の強化により、生鮮食品に限らず様々な商品、製品の販路拡大にも期待できる。



14

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

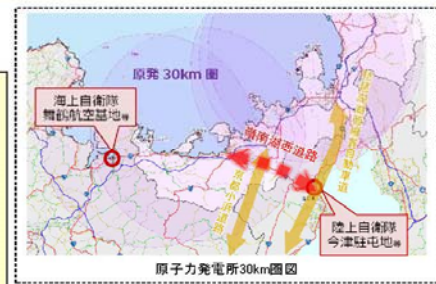
<整備効果③> 「原発避難をはじめとした防災力向上」

<例：嶺南湖西道路(国道303号)>

1)現状及び課題

①地域のポテンシャル

- ・福井県嶺南地域には15基の原子力発電所が存在し、うち13基が運転中。
- ・避難計画では、原子力災害が生じた場合はただちに30km圏外に避難することが必要であり、避難時は民間バスおよび自衛隊車両により輸送されることとなっている。
- ・そのほか、豪雨や豪雪による天災リスクも高く、大災害時は自衛隊の派遣も必要。
- ・ここで、近隣の自衛隊は、滋賀県高島市及び京都府舞鶴市に位置。



②道路網の現状

- ・嶺南地域を東西方向に舞鶴若狭自動車道、国道27号が存在。
- ・福井県と隣接府県との連絡は、対京都府は国道27号、対滋賀県は国道8号・国道161・国道303号が担う。
- ・今津駐屯地と嶺南地域(中央～西部)の最短経路は国道303号であるが、耐災害性に乏しい。

原子力発電所災害時の30km圏外への最短避難ルート確保が課題

2)「嶺南湖西道路(南北の地域高規格幹線道路)」による整備効果

- ・道路整備により、原子力発電所が密集する嶺南地域と湖西地域との新たな最短経路となることによって、原子力災害発生時における住民の円滑・確実な避難経路として機能。
- ・最寄りの自衛隊駐屯地である今津駐屯地からの嶺南地域への速達性・耐災害性が向上し、被災時における円滑な避難活動・復旧・復興の支援が期待。

15

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

<整備効果④> 「物流の効率化」

<例：琵琶湖湖西縦貫自動車道>

1)現状及び課題

①地域のポテンシャル

- ・日本海側には、敦賀港・舞鶴港などの重要港湾が存在。
- ・大阪府を中心とし、琵琶湖北西部で人口・製造品出荷額の高い地域が集中している。

②道路網の現状

- ・東西方向の高規格幹線道路は日本海側には、近畿自動車道敦賀線が存在。琵琶湖南側には、名神・新名神高速道路が存在。
- ・一方、南北方向については、琵琶湖東側には高規格幹線道路(北陸自動車道、名神高速道路)が存在するが、琵琶湖西側は希薄である。

日本海側(敦賀)～京阪神との連携強化による物流の効率化が課題

2)「琵琶湖西縦貫道路(南北の地域高規格道路)」による整備効果

- ・京阪神(大阪、京都、神戸)と敦賀港のアクセス向上により、日本海側航路の活用促進が図られ、北海道、秋田、新潟港等との物流時間の短縮が図れる。
- ・また、中国、韓国、東南アジアなどの対岸貿易の活性化が図れる。



敦賀港
 出典：敦賀港海事事務所 ホームページ



16

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

<整備効果⑤> 「地域振興」

<例：名神名阪連絡道路延伸部>

1)現状及び課題

①地域のポテンシャル

- ・名阪国道の南、名張市や宇陀市等が位置する奈良東部～三重西部にまたがる山がちな地域。江戸時代以前は大和と伊賀・伊勢を結ぶ東西の交通の要衝に位置するため、お伊勢参りのルートとして栄えていた。
- ・赤目48滝、室生寺、曾爾高原、等の優れた観光資源・地域文化が存在。

②道路網の現状

- ・地域の北側を名阪国道が東西方向に横断しており、南側に南海経済軸の整備を提案。
- ・地域へは、名阪国道からのアクセス、もしくは桜井市、津市からは国道165号を利用してのアクセスとなり、現況は高規格道路の空白地域となっている。



室生寺(女人高野)
 出典：奈良県観光公式サイト

名阪国道との連結、および奈良・伊勢方面との連携強化が課題

2)「名神名阪連絡道路延伸(名阪国道と南海経済軸の連結)」による整備効果

- ・名阪国道・南海経済軸経由で阪神・東海地域へのアクセスが向上、また、名神名阪連絡道路を経て滋賀との連携が可能になる。また、名阪国道・南海経済軸の災害時におけるリダンダンシーも強化される。これらによる地域ポテンシャルの向上、さらには企業誘致、雇用創出等の地域振興が期待される。
- ・高野山～伊勢の中間に位置しており、その間の吉野、室生(女人高野)等を含めて、古代からの信仰の地を連結する観光周遊ルート、また、甲賀市、伊賀市、名張といった忍者の里にちなんだ観光周遊ルート等、多様な観光ルートの形成が期待され、地域の観光振興につながる。



17

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

<整備効果⑥> 「信頼性向上」

<例：五條新宮道路>

1)現状及び課題

①地域のポテンシャル

- ・紀伊半島内陸部を南北に観光施設が点在。
- ・南部には世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」が存在。

②道路網の現状

- ・東西の高規格幹線道路(京奈和・紀勢線)が整備中。
 - ・紀伊半島内陸部を南北に接続する高規格幹線道路はない。
 - ・十津川村内の国道168号では過去10年間(H17~26)に89回の全面通行止めが発生。
- 既往災害発生箇所、深層崩壊箇所、防災点検要対策箇所が存在し災害に脆弱。



紀伊半島を南北に通行できる安定した交通路確保が課題

2)「五條新宮道路」による整備効果

- ・紀伊半島アンカールートとして紀伊半島全体のリダンダンジーを確保し、広域的な大規模災害への対応を高め、信頼性を向上することに期待できる。



18

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

<整備効果⑦> 「周遊観光の拡大」

<例1：田辺新宮連絡道路>

1)現状及び課題

①地域のポテンシャル

- ・紀南地域では、「紀伊半島アンカールートの早期整備」に向けて、高規格幹線道路(京奈和・紀勢線)及び地域高規格道路(五條新宮道路)の整備促進中。
- ・熊野三山の1つである重要文化財・熊野本宮大社等、紀伊半島内陸部には豊富な観光資源が点在。

②道路網の現状

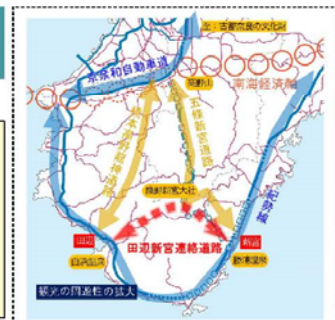
- ・紀伊半島内陸部を東西に横断する高規格道路がない。
- ・国道311号は紀南地域の主要道路であるが、サービス水準が低いため、紀勢線整備後の交通量減少による地域の衰退が懸念。



紀伊半島内陸部を東西に横断する高規格道路の整備による主要観光地間の連携強化

2)「田辺新宮連絡道路」による整備効果

- ・紀南地域の主要観光地である「白浜温泉」や「熊野古道」「勝浦温泉」に「熊野本宮大社」も加えて、周遊観光の拡大が期待できる。また、これにより、自然遺産や歴史、食文化、レジャー等、紀南地域の魅力のパッケージとしての発信が可能となり、更なる観光需要の創出につながる。
- ・五條新宮道路、さらには京奈和自動車道とのネットワーク形成による「高野山」や「古都奈良の文化財」といった世界遺産も含めた新たな広域周遊観光ルートの形成が期待できる。



19

3. 地域交流軸(南北ルート)の整備効果

道路網研究分科会 報告書

<整備効果⑦> 「周遊観光の拡大」

<例2：橋本高野龍神道路>

1)現状及び課題

①地域のポテンシャル

・高野龍神国定公園を通過し、世界遺産「高野山」、護摩壇山森林公園、龍神温泉などの観光拠点が存在。

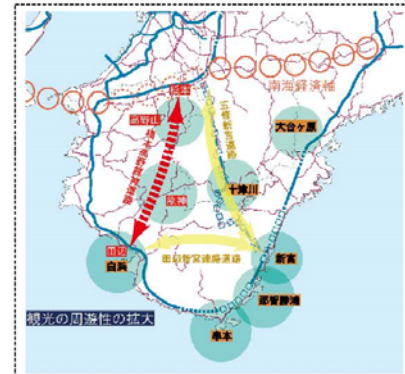
②道路網の現状

- ・橋本～高野山は国道370号、371号、480号が存在するも、離合困難で急カーブが多く脆弱な道路となっている。
- ・高野山～龍神は、高野龍神スカイラインが整備されており、無料区間となっているが、アップダウンが大きく急カーブの区間も存在し、高規格幹線道路網としては不十分な道路となっている。
- ・龍神～国道311号までの区間は平成30年に通行不能区間が解消されている。

高いポテンシャルを有する観光地の周遊性の拡大が課題

2)「橋本高野龍神道路(南北の高規格幹線道路)」による整備効果

- ・京阪神や紀北エリアと世界遺産「高野山」、護摩壇山森林公園、龍神温泉などの観光拠点を結び、白浜温泉や熊野古道など紀南エリアなどの周遊観光の拡大が見込まれ、地域の活性化に繋がる。また、田辺新宮連絡道路や五條新宮道路とも連携することで更なる周遊性が拡大する。
- ・大規模災害時に近畿自動車道紀勢線のリダンダンシーが確保できる。
- ・高野山、龍神温泉といった観光拠点での救急医療活動が強化される。



20

国土交通計画研究分科会

資料集

【建コン近畿支部】西日本連携強化のための意見交換会

関西都市圏トライアングルネットワーク構想 ～関西三空港を高速鉄道ネットワークで結ぶ～

平成30年8月31日（金）

建設コンサルタンツ協会近畿支部 道路研究委員会
 国土交通計画研究分科会 公共交通WG

0

インバウンドニーズの高まり

- 全国に比べ、関西、とりわけ大阪のインバウンドの伸びは著しい。
- 今後、さらにインバウンド需要を高めていくことを目標としている。

全国・関西・大阪のインバウンド推移

国土交通省近畿運輸局



関西の数値目標

	2015年(実績)	2020年(目標)
訪日外国人訪問率	40.0%	45.0%
訪日外国人旅行者数	約790万人	1,800万人
外国人延べ宿泊者数	1,592万人泊	3,700万人泊
訪日外国人旅行消費額	約1兆3,900億円	3兆円

資料: 関西経済連合会 資料

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・大阪への四半期別の訪問率

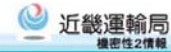
資料: 国土交通省 資料

1

関西空港におけるインバウンドの潜在需要

- 2030年には、関西空港において、現在の2倍弱の潜在需要が試算されている。

2030年の関空の潜在需要（試算）



	2016年 (2,404万人)	2030年 (6,000万人)
国際線(外国人)	1,242万人	3,037万人 訪問率50%を想定
国際線(日本人)	673万人	673万人 同数と想定
国内線	657万人	657万人 同数と想定
計	2,572万人	4,367万人

(回数)

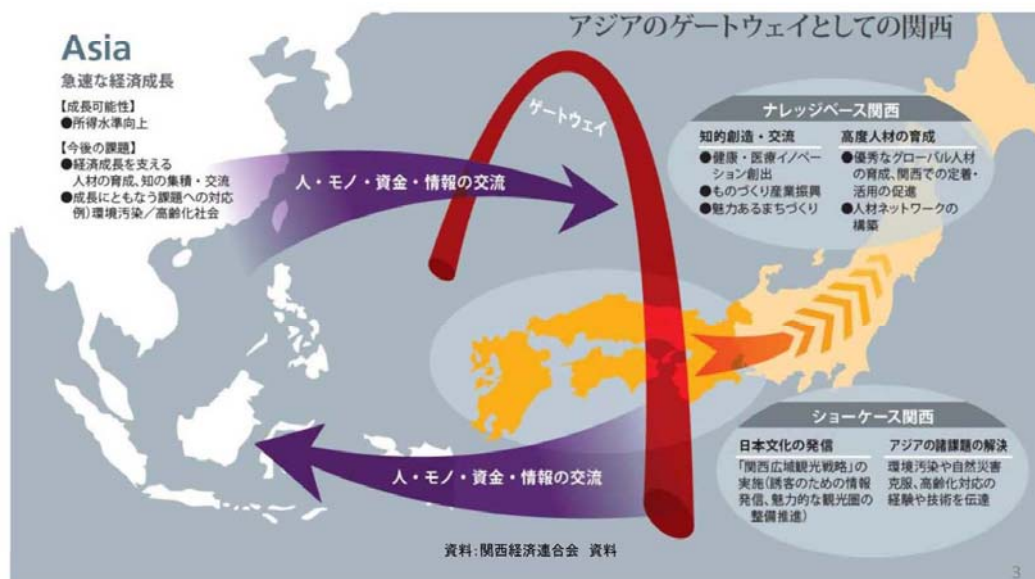
発着回数	18万回	31万回相当
------	------	--------

資料:国土交通省 資料

2

アジアのゲートウェイである関西圏の潜在需要

- 関西圏は、アジアから人・モノ・資金・情報を呼び込む、アジアのゲートウェイであり、既存の歴史・文化や産業の集積を生かすことで、さらなる需要を生み出すポテンシャルを持っている。



3

関西3空港の一体運用

- 関西空港、伊丹空港、神戸空港を高速ネットワークで結び、1つの空港として利用できるよう一体運用する。(空港間を10分程度で結び一体運用。新滑走路建設より経済的)
- そのことにより、世界の代表的な空港を上回るポテンシャルを発揮し、関西経済の活性化を促進させる。

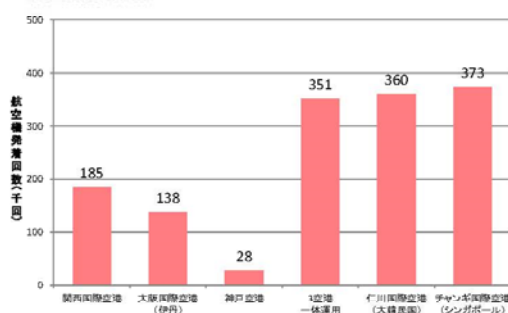
	関西国際空港	大阪国際空港 (伊丹)	神戸空港	仁川国際空港 (大韓民国)	チャンギ国際空港 (シンガポール)
開港年月	1994年9月4日	1939年1月17日	2006年2月16日	2001年3月29日	1981年12月29日
滑走路	■ 2本 A: 3,500m×1 B: 4,000m×1	■ 2本 A: 1,828m×1 B: 3,000m×1	■ 1本 2,500m×1	■ 3本 3,750m×2 4,000m×1	■ 2本 4,000m×2
ターミナル	■ 2箇所 ・第1ターミナル ・第2ターミナル	■ 1箇所 ・北、中央、南	■ 1箇所	■ 3箇所 ・第1旅客ターミナル ・第2旅客ターミナル ・貨物ターミナル	■ 5箇所 ・ターミナル1 ・ターミナル2 ・ターミナル3 ・ターミナル4 ・ターミナル5(計画)
空港内 移動手段	■ ウイングシャトル ・第1ターミナル～北ウイング ・第1ターミナル～南ウイング	—	—	—	■ スカイトレイン ・ターミナル1～ターミナル2 ・ターミナル1～ターミナル3 ・ターミナル2～ターミナル3

4

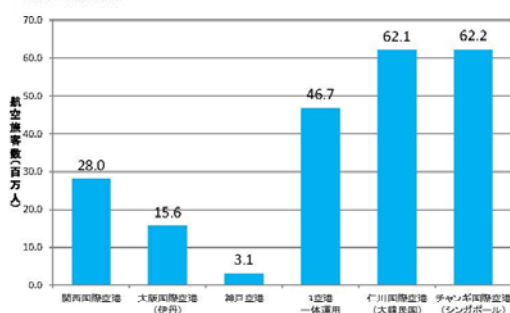
関西3空港の一体運用

- 関西3空港の一体運用により利用規模が世界の代表的な空港と同レベルまで拡大。
- 関西3空港間の利便性を高めることで、それらを上回ることが可能。

▼航空機発着回数



▼航空旅客数



※出典：2017各空港の交通統計

■ 関西3空港の役割

- 関西国際空港：西日本を中心とする国際拠点空港でありハブ空港機能を強化
- 伊丹空港：国内線の基幹空港として全国各都市との連携を強化
- 神戸空港：国内線の補完、プライベートジェットの離着陸など都市近郊の利点を活用

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～

香港空港、マカオ空港、深圳空港の連携

- 香港空港、マカオ空港、深圳空港を結ぶ高速艇が就航しており、3都市を結ぶことで、利便性、国際競争力を高めている。



資料:JETRO資料

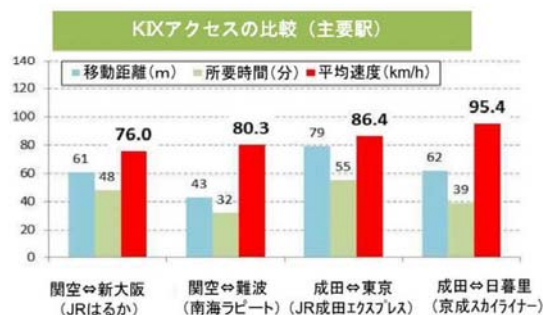
- 香港～深圳空港(航行時間:45分)
・チャーター便(1往復)のみ
- 香港空港～深圳(蛇口)(航行時間:30分)
・14往復
- 香港空港～マカオ(航行時間:70分)
・香港国際空港→マカオ:4便
・マカオ→香港国際空港:5便
- マカオ～深圳空港(航行時間:60分)
・10往復
- マカオ(タイペ)～深圳空港(航行時間:60分)
・マカオ(タイペ)→深圳空港:6便
・深圳空港→マカオ(タイペ):5便

- 参考
- 関西国際空港～神戸空港(航行時間:30分)
・16往復

6

関西国際空港のアクセス時間(現状)

- 関西国際空港は、成田、上海等の代表的な国際空港より、中心地へのアクセスが悪く、国際競争力が劣っている。



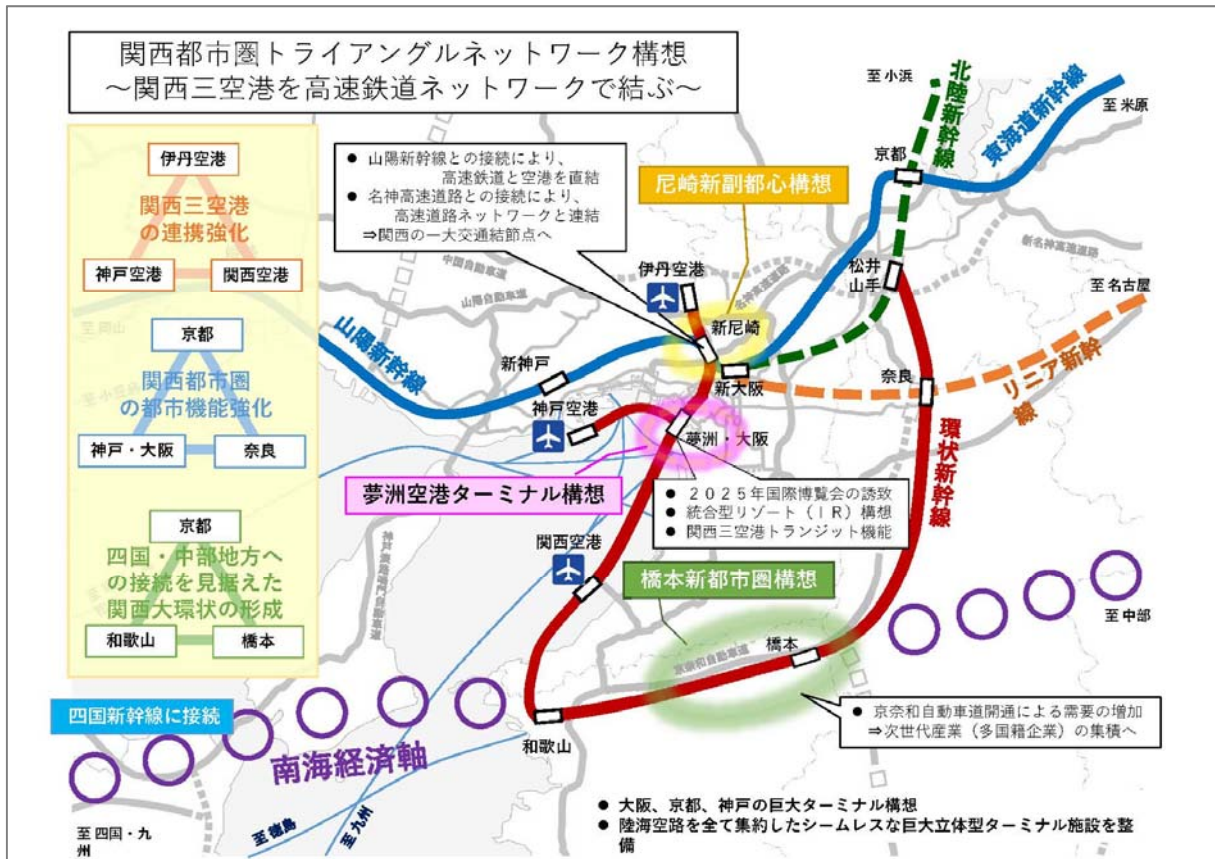
出典:国土交通省 近畿地方整備局「近畿圏広域地方計画 関西広域地方計画データ集」

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)

7

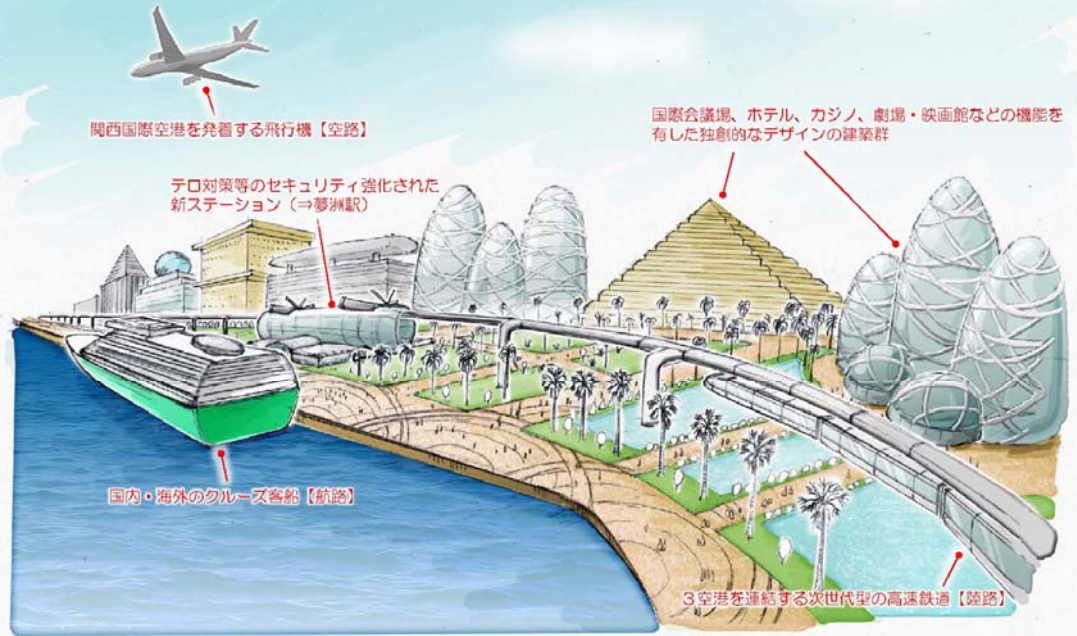


立ち上げ関西 新しい道路網整備 2050
 ～建設コンサルタント技術者集団による YUME ROAD2050～

新たな交通結節都市 >> 『新尼崎』&『夢洲』の将来イメージ

『夢洲』の将来イメージ

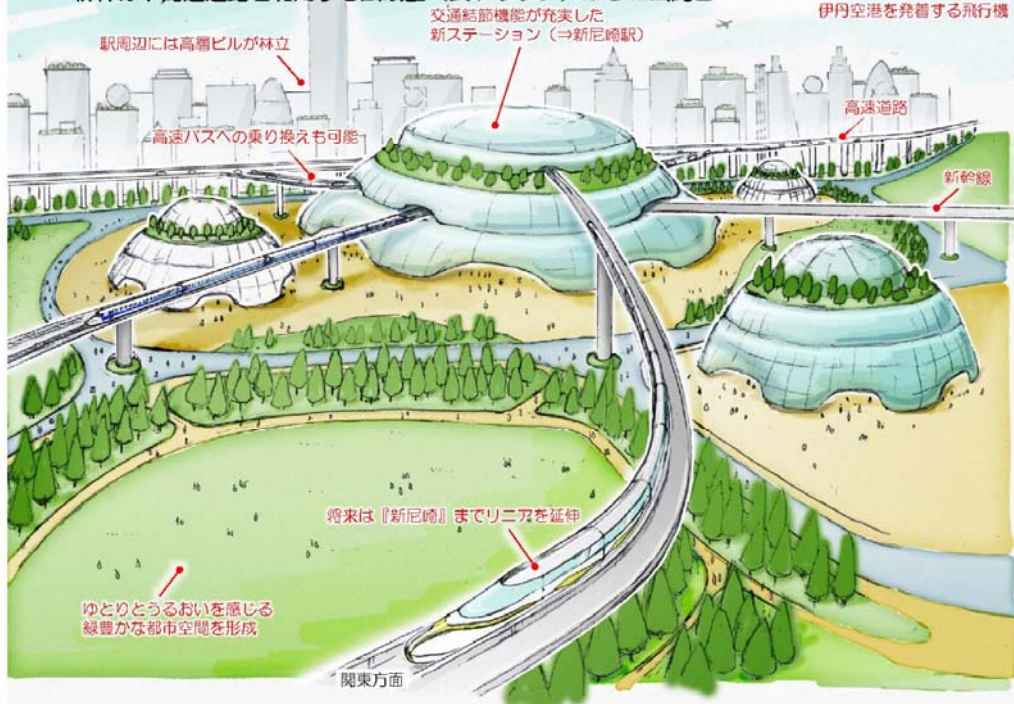
- >> 3空港の中心部に位置し、陸路・航路・空路の各交通モードの『結節』を強化した交通結節都市
- >>> IR（統合型リゾート）建設や大阪万博後のレガシーを活用し、空港連携の**トラジット機能**を強化

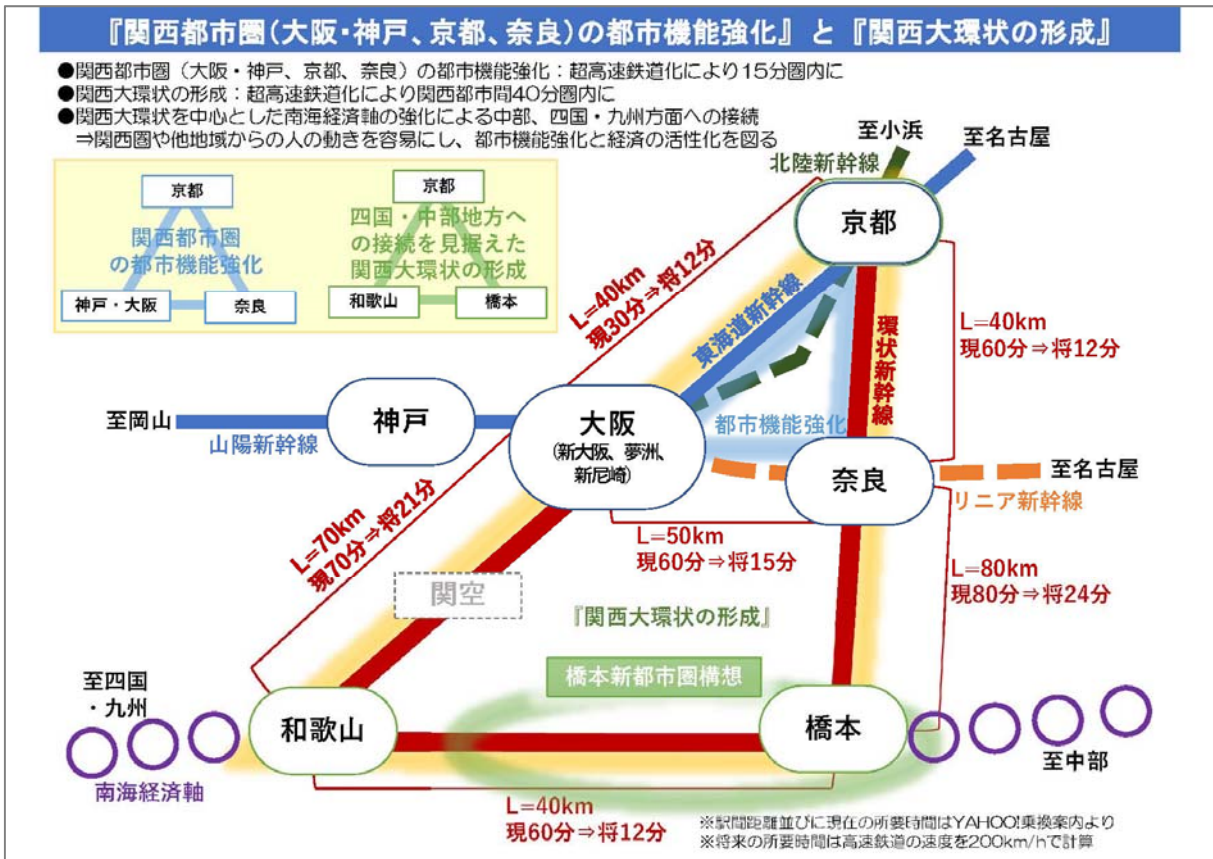


新たな交通結節都市 >> 『新尼崎』&『夢洲』の将来イメージ

『新尼崎』の将来イメージ

- >> 高速移動&大量輸送可能な各交通モードの『結節』を強化した交通結節都市
- >>> 新幹線や高速道路を利用する広域圏（長トリップ）からの玄関口





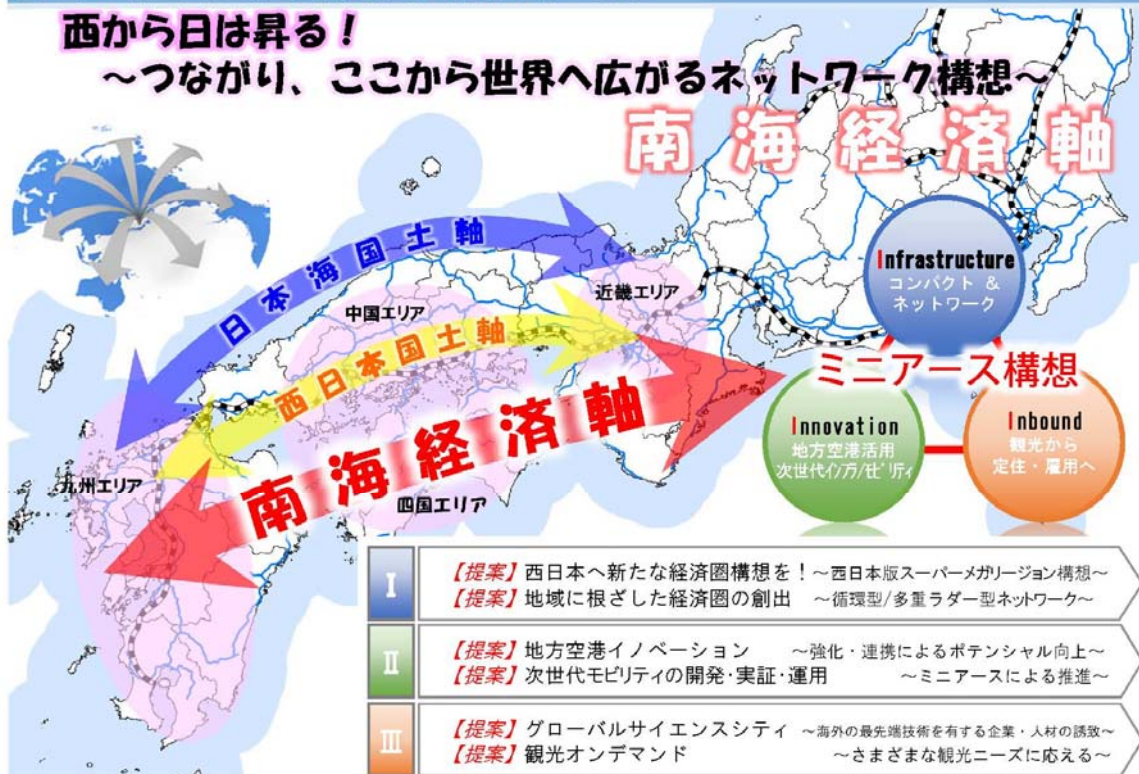
これからの西日本を考える

西日本の新たな国土軸『南海経済軸』の提案

1

西から日は昇る！

～つながり、ここから世界へ広がるネットワーク構想～



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～

『西日本版スーパーメガリジョン構想』の提案 ~新たな都市圏域を創造~

2

西日本主要都市（100万人以上）の人口は計2,770万人

世界ランク 第6位 の都市圏域を形成！

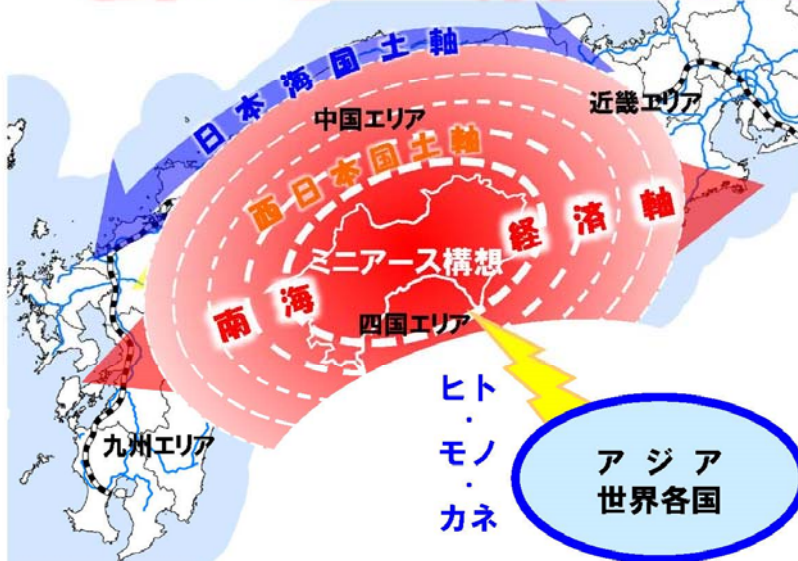


『ミニアース構想』の提案 ~人口減少に打ち勝つには~

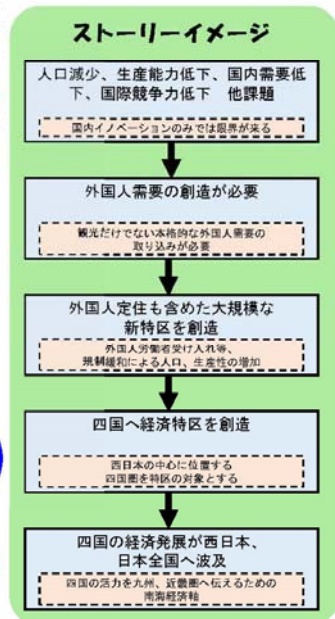
3

規制緩和によりアジアを始めとする世界各国から

ヒト・モノ・カネを受け入れ新たな活力とする！



南海経済軸(西日本)の中心である四国を優先的に活性化！
 四国は、潜在的なポテンシャルが高いエリア！



【ミニアース先進事例】シンガポールでの類似事例

4

少子高齢化の進むシンガポールで、

JETROシンガポール ヒアリング

GDP成長率3.6% (2017) を達成!

□少子高齢化

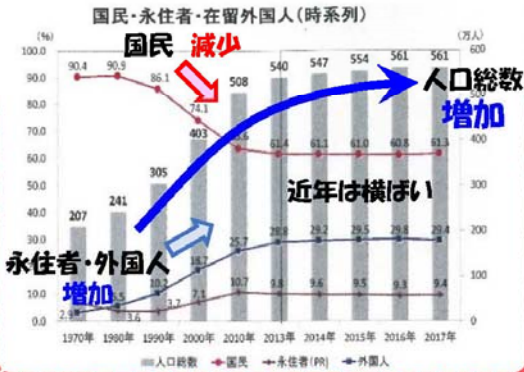
国民人口は少子高齢化により縮小

外国人で補完することで、人口総数は増加

>リスク・コントロール(宗教・政治思想など)

民族構成割合の固定、出身国による業種制限、

外国人労働者割合の制限 など



□新成長戦略

- ・国を挙げてイノベーションを振興
- ・最新ICT技術でより良い暮らしと経済競争力強化
- ・国土面積の拡大

□生涯学習による労働生産性の向上

- ・人材育成策 スキルフューチャー



年平均GDP

3~5% の成長達成を見込む

I 【提案】リニア新幹線の導入

5

リニア新幹線により移動時間を大幅に短縮

近畿⇔九州間の移動を1時間圏域に

> 近畿-九州間の移動は山陽新幹線で約2時間30分



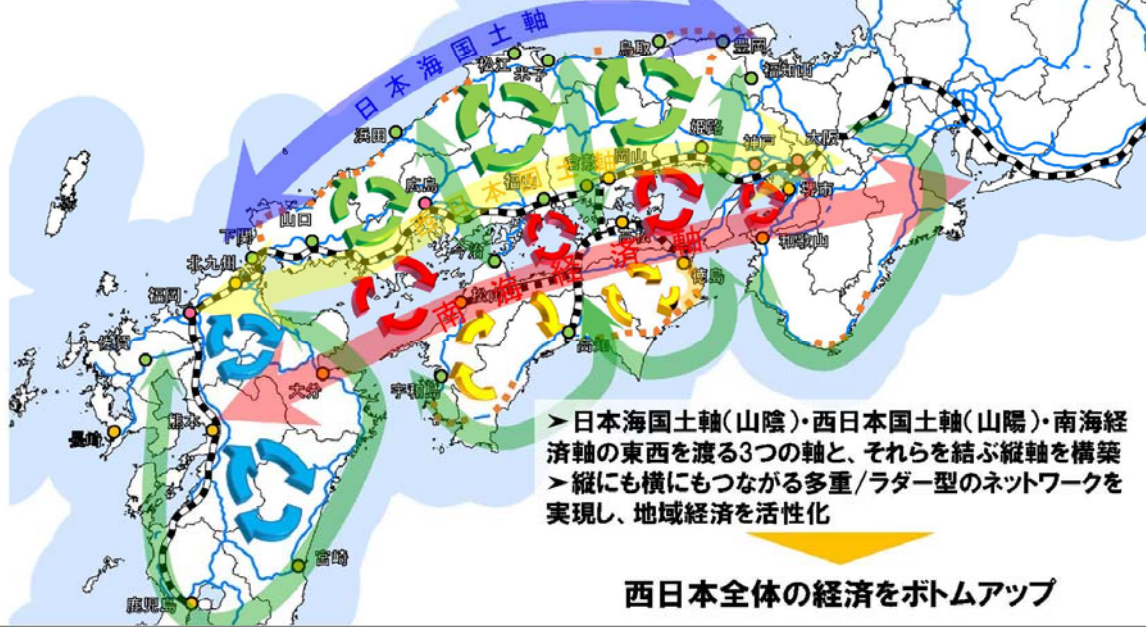
立ち上げれ関西 新しい道路網整備 2050

~建設コンサルタント技術者集団による YUME ROAD2050~

I 【提案】地域に根ざした経済圏の創出

6

ミッシングリンクを解消、多重/ラダー型のネットワークを構築
 インフラ整備により地域連携強化



II 【提案】地方空港イノベーション ~強化・連携によるポテンシャル向上~

7

近畿（関西3空港）、九州（福岡）に次ぐ
 3つめのゲートウェイ拠点を創出

- > 西日本の地方空港(全35空港)
 13空港で国際線が就航
 ※沖縄を除く
- > 関西空港は世界各国、
 福岡空港はアジア20都市と接続

- 瀬戸内エリアの4空港(広島・岡山・高松・松山)を連携
 => ミニアースゲートウェイを創出
- 都市と空港, 空港間
 => 高速交通ネットワークやLCCで接続
- ハブ機能強化



アジアや世界各国との交流機会の増大を図り、地方都市のポテンシャルを向上
 ミニアースゲートウェイから南海経済軸を経由した連携により活力向上

ミニアースで先進的な研究・実証実験の実施

□具体的な技術的イメージ

・自動運転技術の深度化



・陸・空両用車両の開発



・AI技術の活用



・カーナビゲーション技術の深度化



□インフラの在り方

・立体的道路空間の設計基準の策定



・立体的交差点の設計基準の策定



ミニアースでの知見を踏まえて
 日本全国へ水平展開

【トピックス】「空飛ぶ車」実現へ官民協議会 = 経産省、45億円予算要求へ 9

「空飛ぶ車」実現へ官民協議会 = 経産省、45億円予算要求へ

導入実績は4,000社以上 - ジョブカンワークフロー

社内のあらゆる申請書をクラウド管理。いつでもどこでも申請・承認 wf.jobcan.ne.jp

ドローン 無人機 トヨタ自動車

経済産業省は24日、数人が乗って空中を移動できる「空飛ぶ車」の実現に向けた官民協議会を設立すると発表した。電動で垂直に離着陸することから航空機とドローン（小型無人機）の間に位置付けられ、次世代の移動手段として期待されている。経産省は高性能電池やモーターなど、企業や大学による空飛ぶ車の開発支援として、2019年度予算概算要求に約45億円を盛り込む方針。



空飛ぶ車のイメージ（経済産業省提供）

米ベンチャー企業の「空飛ぶ車」が進化、試験飛行も

協議会には、宇宙航空研究開発機構（JAXA）や米ボーイング、米配車サービス大手ウーバー・テクノロジーズ、ANAホールディングス、NEC、トヨタ自動車が支援する団体などが参加。経産省と国土交通省、総務省も加わる。

29日に第1回会合を開いて、空飛ぶ車の将来像で意見を交わし、年内に技術の確立や規制整備の時期を盛り込んだロードマップを策定する。（2018/08/24-19:57）

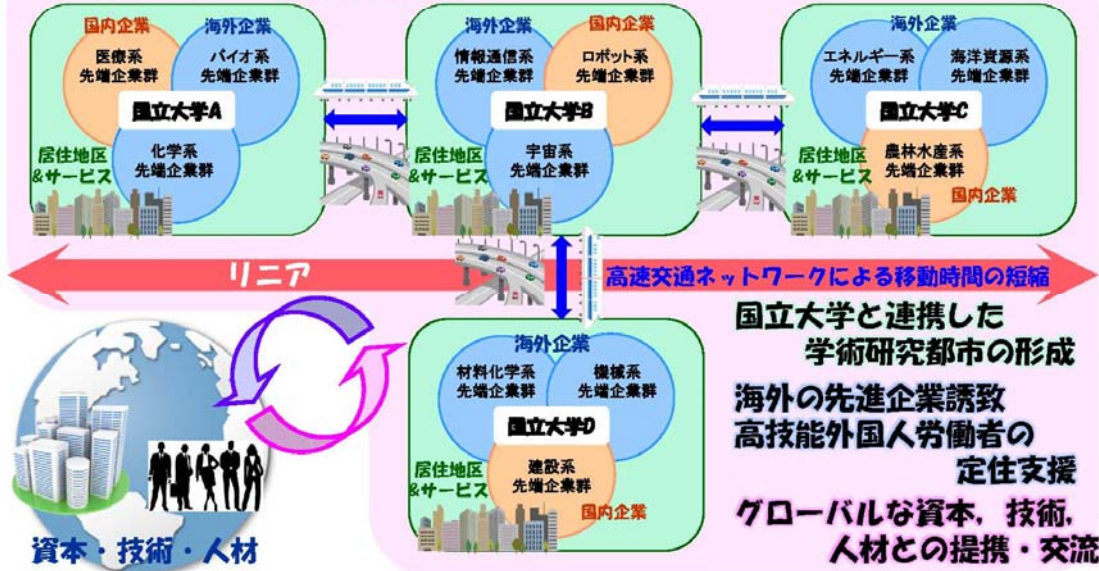
引用：時事ドットコム <https://www.jiji.com/>

Ⅲ 【提案】 グローバルサイエンスシティ

海外の最先端技術を有する企業・人材を誘致

グローバル・サイエンスシティ プロジェクト

【ミニアース構想】



Ⅲ 【提案】 観光オンデマンド

さまざまな観光ニーズに応える！

観光オンデマンド

> 西日本の外国人訪問数の内、約60%が
大阪・京都に集中



京阪神・福岡に極端な偏りが！

西日本全体にまんべんなく

- ゲートウェイ機能の強化
(ミニアースゲートウェイの創出)
- 旅行者の移動を支援(ネットワークの整備)
- 魅力ある観光資源の開発
- IoTやITSを活用した
新しい旅行スタイルの創出

瀬戸内クルーズ

空と海の新たな拠点
『夢洲』を起終点として、瀬戸内を豪華客船でクルージング



南海経済軸サイクリングロード



次世代モビリティを活用した 観光リノベーション

IoTやITSをフル活用した
次世代モビリティにより従来の
旅行の概念をリノベーション



新しい旅行スタイルを創出

おわりに

西から日は昇る！

西日本のこれからのあり方について議論を深め

西日本から全国に向けて情報発信

(一社)建設コンサルタンツ協会 近畿支部

道路の賢い使い方研究分科会

資料集

将来の交通網整備を見据えた道路施策の展開

➤ 交通網整備による環境変化が大きい近畿北東部では、環境変化を先取りする施策が必要



インフラのコンテンツ強化

- 交通結節点整備**
 - 鉄道、高速道路、船舶等の多様な交通モードの連携、交通結節点強化
 - LRT、BRTの地域交通モードの強化
- 拠点整備**
 - 高速道路、鉄道駅、道の駅を活用した物流拠点/商業施設/防災拠点整備
 - 歴史遺産(世界遺産、国宝)との接続
- 道路空間整備**
 - 道路空間の再配分(自転車クルーズ)
 - シーニックバイウェイ
- ICTの活用**
 - 自動運転、隊列走行

具体的な施策展開(全域イメージ)

- 将来の交通網整備による環境変化を先取りした拠点整備
- 高速ネットワークによる地域間の連携、高速ネットワークと各拠点(交通結節点)との連携強化による地域活性化



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~

福井嶺南地域における観光振興

- ▶ 新幹線開通により観光客の増加が期待される ⇒ アクセス性向上による観光・物流の強化
- ▶ 生活圏の違う敦賀・小浜は地域の繋がり希薄 ⇒ 嶺南地域として連携強化による地域活性化



京都府中部地域の活性化と高速ネットワークの有効活用

- ▶ 京都府中部地域の観光資源の未活用
⇒ スマートICや新駅整備によるアクセス機能強化による地域の活性化・魅力向上
- ▶ 高速鉄道・道路のネットワーク整備の進展
⇒ 交通結節機能強化(高速バスターミナル等)によるマルチモーダル交通体系の実現



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~

若狭地域(京都舞鶴港・小浜)と湖西および湖東地域との連携強化

- 滋賀北部(湖西地域)の魅力が不足 ⇒ 道の駅の機能強化(観光の拠点)し、地域の魅力向上
- 湖西と湖東が琵琶湖で分断 ⇒ 港の機能強化(湖上交通の強化)により観光・物流・企業誘致



5

リニア中央新幹線、名神名阪連絡道路の整備に伴う滋賀南部地域の拠点整備

- 新たな交通ネットワーク網(リニア中央新幹線・名神名阪連絡道路)が整備予定 ⇒ 交通結節点整備等による多様な交通モードへの利便性の向上、周辺物流の効率化
- 高規格ネットワーク整備の傍らでローカルエリア(近江八幡駅周辺)が孤立 ⇒ 近江八幡駅を中心とした交通による新たな地域拠点の創出



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