平成 29・30 年度　道路研究委員会

中間報告書

平成 30 年 3 月

（一社）建設コンサルタンツ協会
近畿支部　技術部会
道路研究委員会

目次

まえがき

建設技術展近畿 2017 近畿
関西未来づくりシンポジウム

第一部　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　ＲＯＡＤ2050 年～
１－１　シンポジウム案内
１－２　シンポジウムＰＰＴ集
１－３　シンポジウム配布資料

参　考　技術部会資料

まえがき

関西における道路事業は、現在、事業中の新名神自動車道、近畿自動車道紀勢線、京奈和自動車道などの完成が近くなっています。一方、関西の活性化や近い将来到来するであろう東南海・南海大地震などに備えるとともに、飛躍的に増大するインバウンドに対応するためには、更なる道路ネットワークの構築や既存の道路の有効な活用が重要と考えています。

道路研究委員会（以下、本委員会）では、主に、関西の将来における道路のあり方（道路網、道路構造、整備手法等）について検討・研究しその成果を広く、国土交通省近畿地方整備局、関係自治体等の関係機関及び国民の皆様に発信することを目的に平成27年度から本委員会を立上げ、委員会の傘下に「道路網研究分科会」と「道路の賢い使い方分科会」にて種々の課題について研究しました。また、平成28年度からは研究した施策を実現するための分科会として「道路整備の手法に関する研究分科会」を立上げ、施策の具体化に向けた研究を行い、平成28年度に近畿支部研究発表会（9月15日）の場で研究成果を「提言」として公表しました。

さらに、平成29年度から2か年、平成28年度に公表した「提言　立ち上がれ関西新しい道路網整備2050」に対する関係機関からのご意見・ご要望を参考に、本委員会としてさらに検討・研究を深め、新たに「提言2」としてとりまとめ平成30年度には、近畿地方整備局はじめ関係機関及び国民の皆様に発信することを目的に「第2期道路研究委員会」を立ち上げました。

本委員会には従来どおり3つの研究分科会も活動しますが、研究課題が道路のみならず「都市・地方計画、鉄道等交通施設全般」を対象とする必要があることから、前年度までの「道路整備の手法に関する研究分科会」を改め「国土交通計画研究分科会」として新たに発足いたしました。

本委員会では、昨年公表した「提言」に対する関係機関からのご意見・ご要望を取りまとめるとともに検討・研究を開始致しました。

平成29年10月26日開催の「建設技術展2050in近畿」では、「関西未来づくりシンポジウム」として、昨年公表した「提言路線（南海経済軸）」の整備効果・整備手法及び関係機関等から頂いたご意見・ご要望への検討・研究成果を中間報告として提案致しました。

本報告書は、第2期道路研究委員会の中間成果として上記「シンポジウム」を中間報告書として取りまとめました。

今後は、シンポジウムで提案した成果及び新たな課題等について検討・研究を重ね来年度に公表し「H29/30年度　第2期道路研究委員会　報告書」として取りまとめる所存です。

以上

第一部 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　ＲＯＡＤ2050 年～

１－１　シンポジウム案内

１－２　シンポジウムＰＰＴ集

１－３　シンポジウム配布資料

建設技術展 2017 近畿

関西未来づくりシンポジウム

第一部　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 ROAD2050 ～

新たな道路網の構築（南海経済軸）による整備効果、整備手法。都市における公共交通のあり方として、交通結節点である JR 大阪駅近傍のバスターミナルを集約した「バスタ梅田」および将来あるべき「関西トライアングルネットワーク構想」の提案と関西南北軸強化についてパネルディスカッションします。

挨拶と「提言」説明	（一社）建設コンサルタンツ協会近畿支部 支部長　兼塚卓也
パネルディスカッション	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 ROAD2050 ～
パネリスト	（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 道路網研究分科会 委員長　加古真一 道路の賢い使い方研究分科会 委員長　蔵下一幸 国土交通計画研究分科会 委員長　鈴木直司
コーディネーター	京都大学大学院教授　大津宏康

10.26.THU.
13:00 ～ 13:40

参加無料

建設技術展会場　マイドームおおさか 3F 多目的ホール
大阪市中央区本町橋 2-5

3F 団体分野でブース出展しています

※第二部 パネルディスカッション 13:45 ～ 15:20
「ゲートウェイ機能の強化、ネットワーク整備」

主催（一社）建設コンサルタンツ協会近畿支部 ／ 関西のインフラ強化を進める会

「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　ROAD2050　～

一般社団法人　建設コンサルタンツ協会近畿支部

1

提　　言

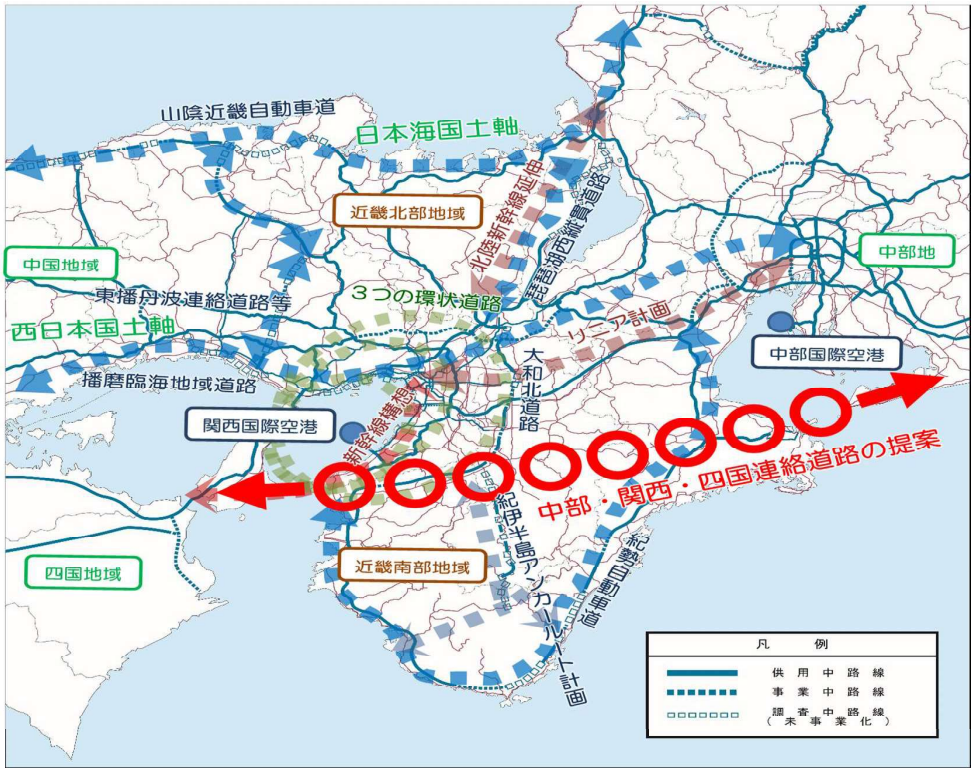
1．関西の道路の最適化
- ・高速道路ネットワークのミッシングリンクの早期解消
- ・都市圏の料金体系のシームレス化
- ・道路の賢い使い方

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

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

2

「中部・関西・四国連絡道路」の整備



3

今後の取組み

1．中部・関西・四国連絡道路に関する研究

・南海経済軸として位置づけ、段階的整備の検討

・国土利用および民間資本活用のあり方

2.「都市における公共交通」に関する研究

・公共交通ネットワークと交通結節点のあり方

3．関西の南北軸強化に関する研究

・関西中央都心部から関西北部・南部へのアクセスのあり方

4

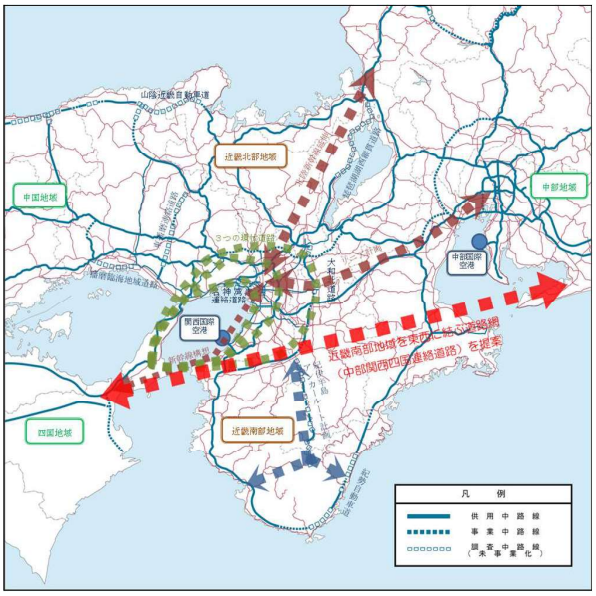
■「中部・関西・四国連絡道路」の整備効果

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

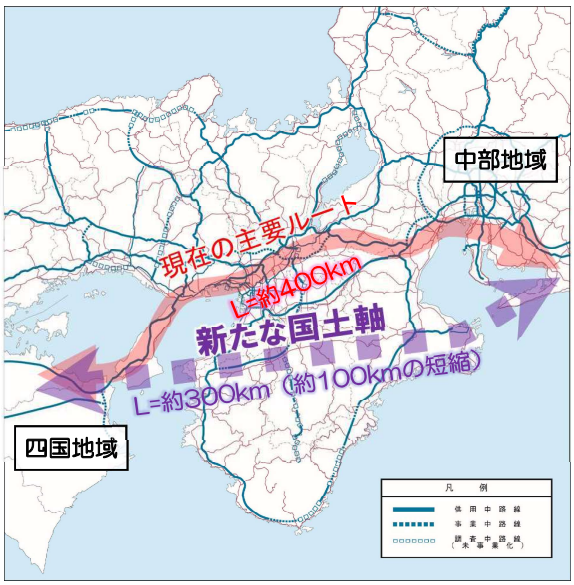
④紀伊半島の観光資源を活かす道路網の形成



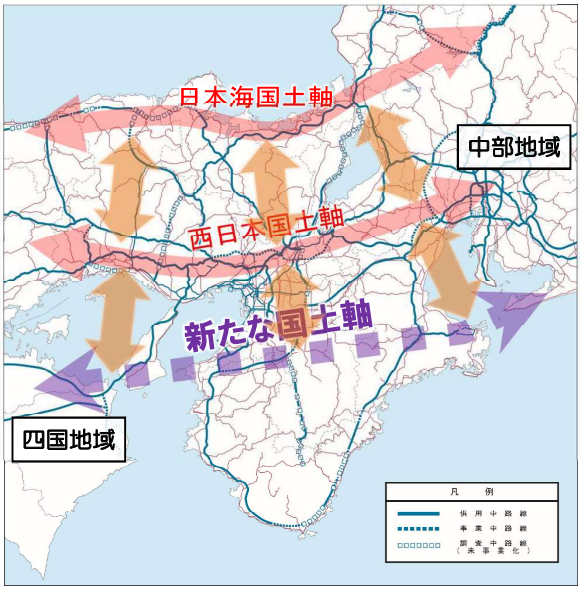
■「中部・関西・四国連絡道路」の整備効果

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

＜整備効果❶＞ 中部・四国地域への移動時間が大幅に短縮されることで、人と物の移動が活発となり地域産業を支援



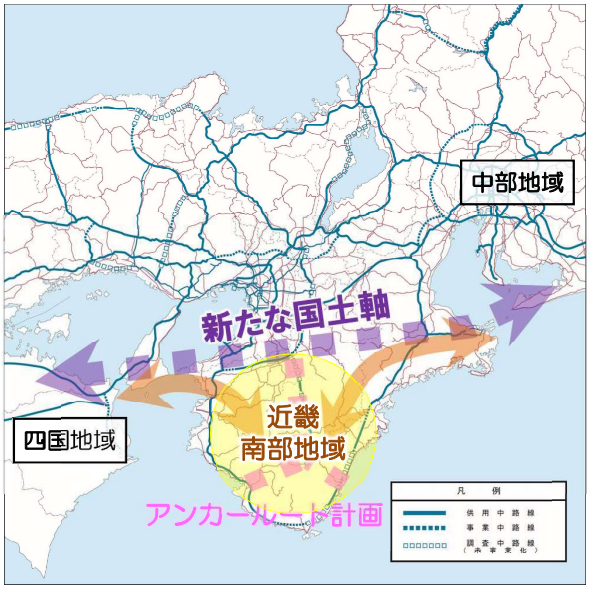
＜整備効果❷＞ 既存の高規格幹線道路ネットワークの広域リダンダンシーとして機能することで、緊急時の輸送ルートを確保



■「中部・関西・四国連絡道路」の整備効果

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

＜整備効果❸＞ 地域間交流の促進により、人口減少が進む近畿南部地域の活性化と持続的発展に寄与

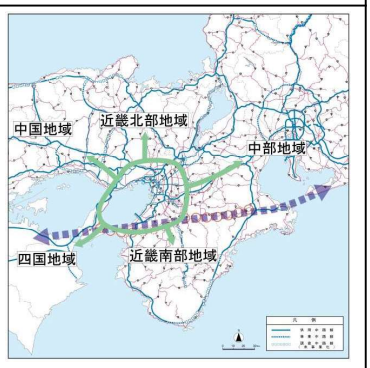


3

■「中部・関西・四国連絡道路」の整備効果

2.環状道路の形成による連携強化と代替ルートの確保

＜整備効果❶＞
3つの環状道路の形成により近畿地域の機能を強化し中部地域・中国地域・四国地域との連携を強化。

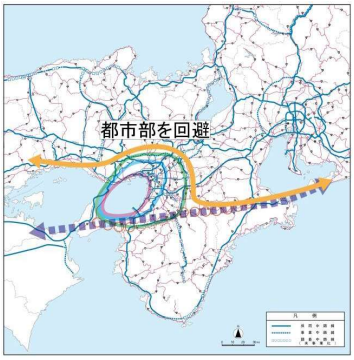
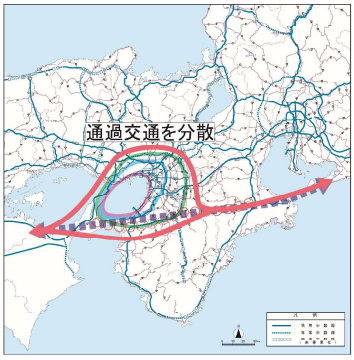
●大阪湾環状道路 関西国際空港、スーパー中枢港湾（阪神港）との連携強化、大阪湾ベイエリアを中心とした開発整備を促進	●関西中央環状道路 大阪国際空港、松原市、東大阪市、吹田市等の内陸中心都市のトラックターミナル等の物流拠点との連携を強化	●関西大環状道路 近畿北部地域・近畿南部地域と中部地域、中国地域、四国地域との広域的な連携を強化
		

4

■「中部・関西・四国連絡道路」の整備効果

2.環状道路の形成による連携強化と代替ルートの確保

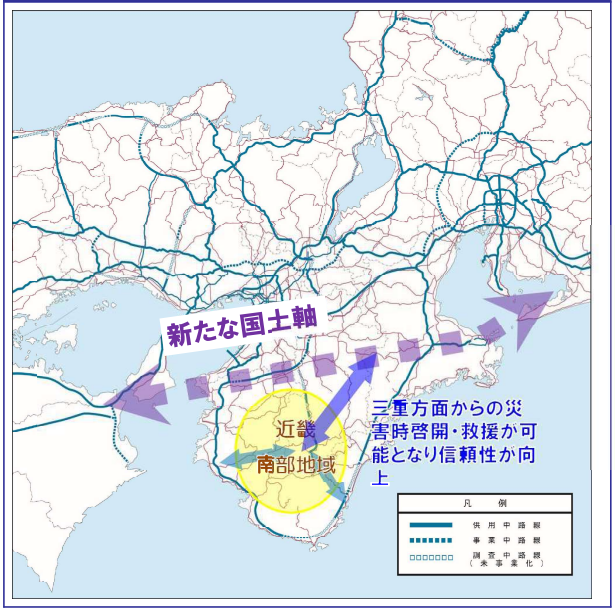
＜整備効果❷＞
環状道路の整備により代替ルートを確保。

●都市部を通らないバイパスルートを確保	●都市部を通らないバイパスルートを確保
	

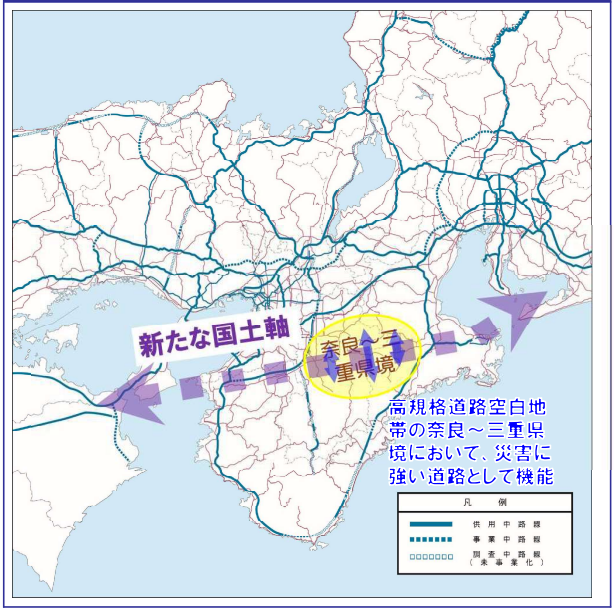
■「中部・関西・四国連絡道路」の整備効果

3.災害に強い道路網ネットワークの構築

＜整備効果❶＞近畿南部地域における災害時啓開・救援ルートの多様化による地域の安全・安心の向上



＜整備効果❷＞奈良～三重県境における災害時の道路網の信頼性向上と、啓開・救援ルートとしての機能向上による地域の安全・安心の向上



■「中部・関西・四国連絡道路」の整備効果

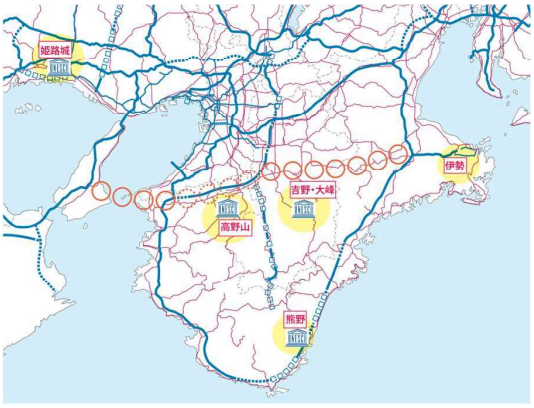
4.紀伊半島の観光資源を生かす道路網の形成

＜整備効果❶＞
紀伊半島の観光資源を活かした新たな観光客の誘致

●世界遺産に登録されている「高野山」，「吉野・大峰」，「熊野」といった紀伊半島の観光資源を活かす道路網を形成。

⇩

新たな観光客の誘致



■「中部・関西・四国連絡道路」の整備効果

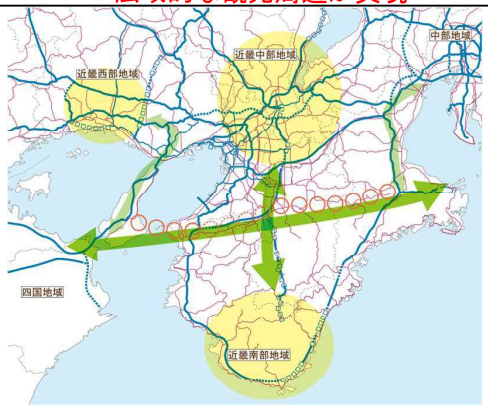
4.紀伊半島の観光資源を生かす道路網の形成

＜整備効果❷＞
広域観光ネットワークの形成による高いストック効果の実現

●中部地域（お伊勢さん等），淡路，四国地域（お遍路さん等）を結ぶ広域観光東西軸を形成。
●近畿北部地域，近畿南部地域（熊野等）を結ぶ広域観光南北軸を形成。
●近畿西部地域，中部地域を結ぶ軸を形成。

⇩

広域的な観光周遊が実現



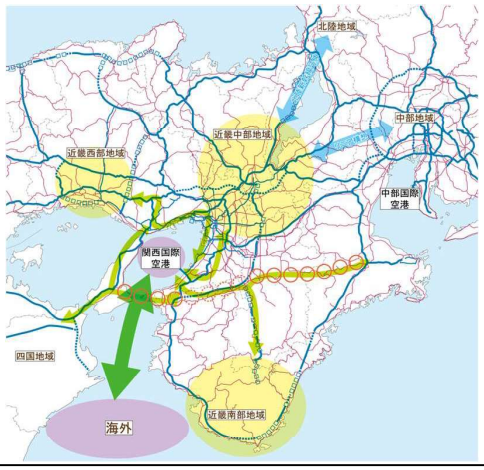
■「中部・関西・四国連絡道路」の整備効果

4.紀伊半島の観光資源を生かす道路網の形成

＜整備効果❸＞
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

●関西国際空港と主要観光地域へのアクセス性の向上。

海外から観光客の誘致

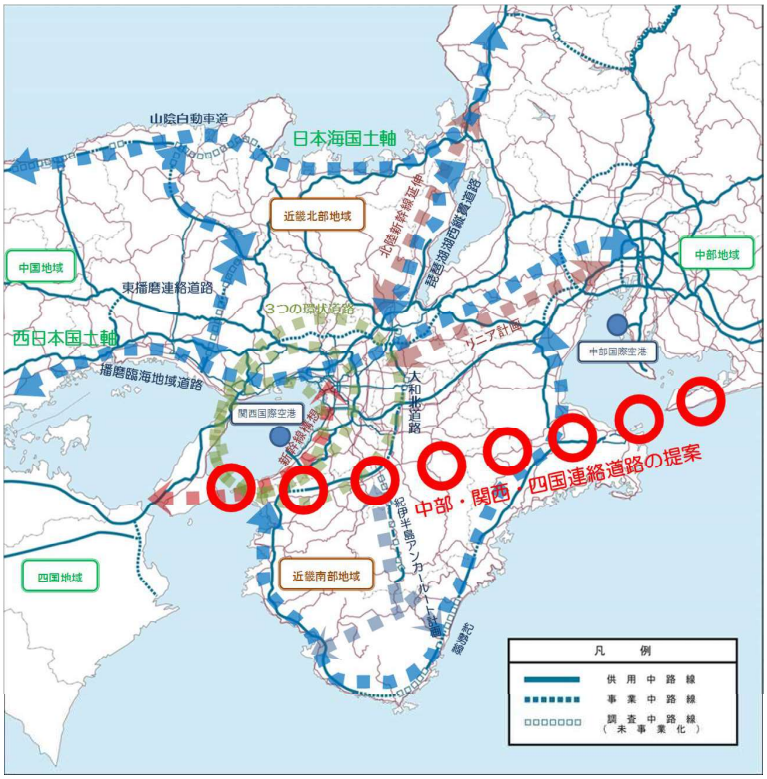


「中部・関西・四国連絡道路」の整備手法

基本方針

「民間資本の活用」の可能性

道路網研究分科会で提案された「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する。



「中部・関西・四国連絡道路」の整備手法

【考えられるPFI手法】

- 望ましい事業類型（事業費の分担）

かなり大きな事業規模となるため、

→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）

災害リスクや固定資産税等の観点から、

→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。

15

「中部・関西・四国連絡道路」の整備手法

【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。

16

「中部・関西・四国連絡道路」の整備手法

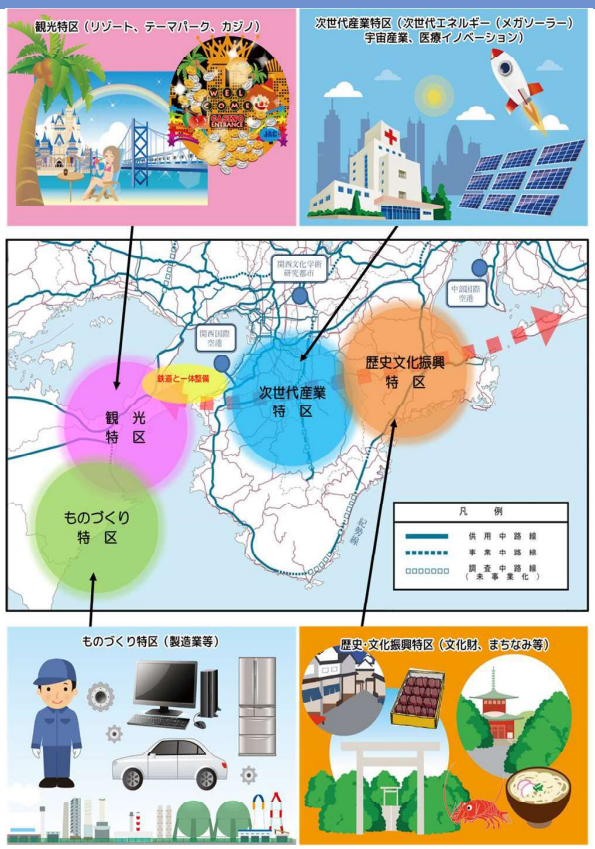
「民間資本の活用」による道路整備実現を目指して

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）



「中部・関西・四国連絡道路」の整備手法

【採算の見通し】

- **淡路島～和歌山間（紀淡連絡道路）と奈良～三重間の山岳部（東海南海連絡道）における概算事業費（建設費＋維持管理費）から、採算（コンセッション期間：30年と仮定）を試算した。**

○計画条件の設定

路線名	路線延長	交通量	工事費	維持管理費	備考
①紀淡連絡道路	40km	10,000台/日	1兆円	15億円/年	
②東海南海連絡道	90km	5,000台/日	5,500億円	25億円/年	

○採算の試算結果（事業費の1割を資本金とし、約年利6%の運用益を確保した場合）

路線名	a）料金徴収で運営	b）料金5,000円/台を徴収して運営	C）料金徴収なしで運営	備考
①紀淡連絡道路	17,000円/台	438億円/年の資金調達が必要	－	
②東海南海連絡道	21,000円/台	－	365億円/年の資金調達が必要	

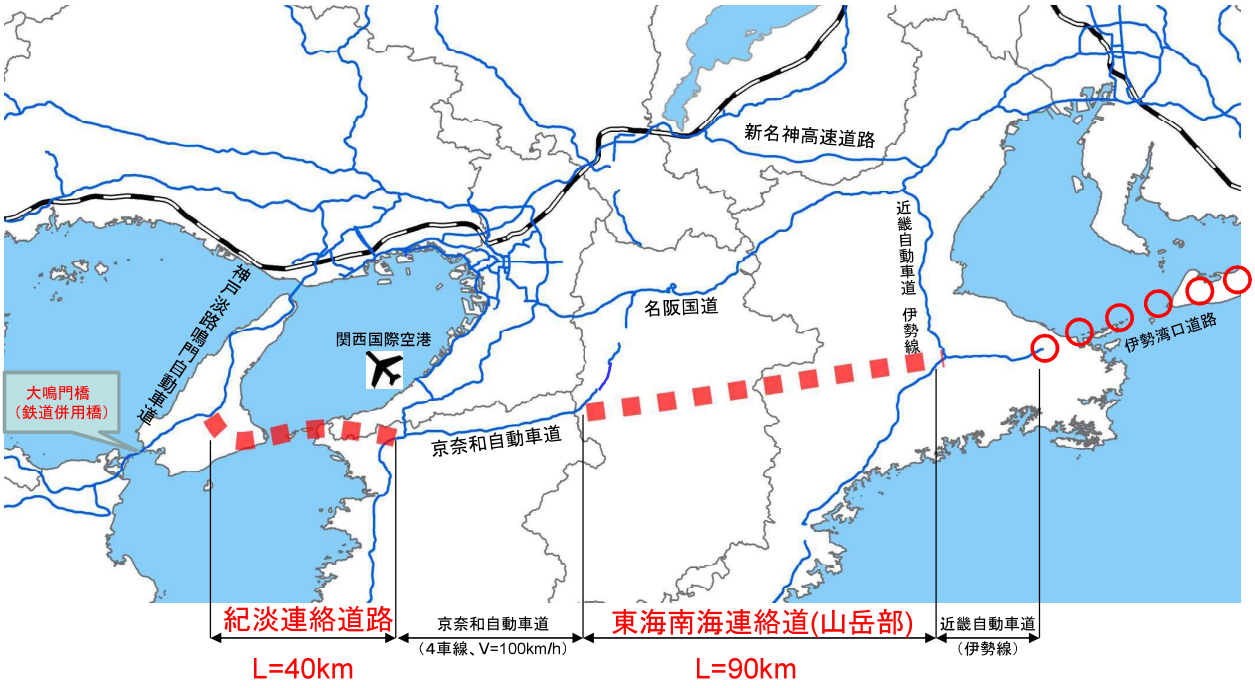
※参考

東京ディズニーランド＆ディズニーシー　営業利益956億円（31,377千人：2015年3月期）

ユニバーサルスタジオジャパン　営業利益390億円（12,700千人：2015年3月期）

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（１）中部・関西・四国連絡道路の導入イメージ



「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

道路構造の提案におけるポイント

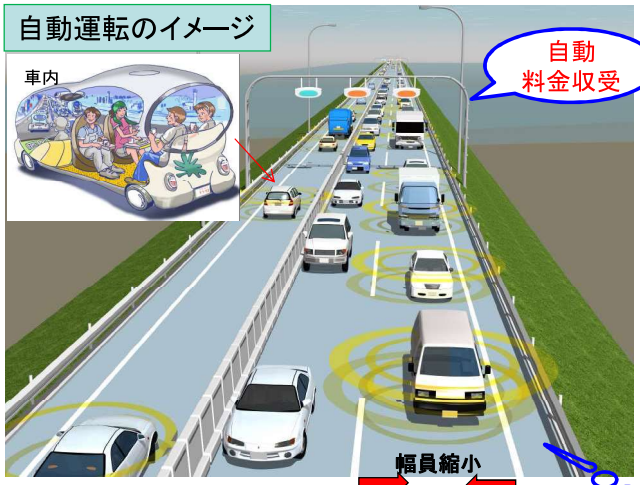
- 高度化するICT技術の活用
- 新たな道路構造の提案
- 道路空間の有効活用

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（2）ＩＣＴを活用したインテリジェンスな道路構造

- 2050年にはICTを活用した自動運転技術が確立。
- ビッグデータの解析やAIやIoTによる高度な交通管制が実現。

自動運転のイメージ



走行車線
(自動運転レーン)

追越車線
(通常レーン)

走行車線
(自動運転レーン)

道路の車線、周辺交通を
クルマが認知、判断安全かつ
円滑な自律走行をする

自動運転による隊列走行

車両大型化

出典：国土交通省

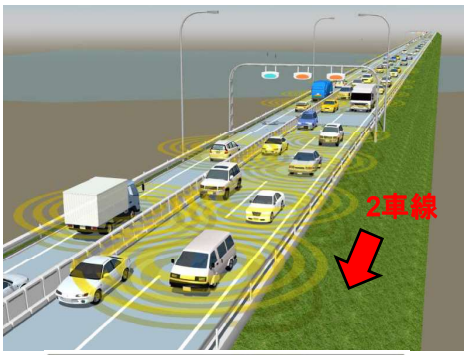
【メリット】

1)交通の円滑化（交通容量の増大）
2)交通事故の削減
3)道路幅員の縮小
4)移動時の余暇消費　　等々

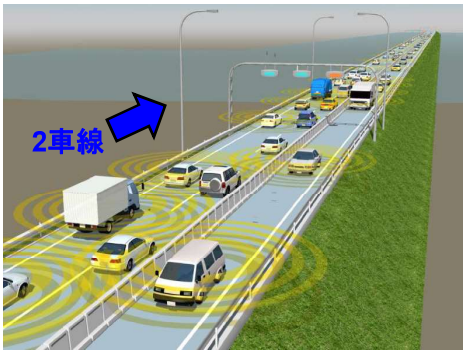
「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（3）低コストで最大の効果を発揮する道路構造の提案

- 国土軸形成にふさわしいサービス速度が必要（80km／h以上）。
- 交通需要に対しフレキシブルに対応する道路構造。
- 2＋1（ツープラスワン）構造とバリアトランスファーの採用。



交通需要に応じ上下線車線数を変更



交通管制技術の高度化

2+1構造：追い越し車線を一定間隔に
交互に設けた道路(ｻｰﾋﾞｽ速度の維持)

バリアトランスファー：交通状況により中央帯を移動

図・写真は掲載許可後引用

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（3）　低コストで最大の効果を発揮する道路構造の提案

- ２＋１（ツープラスワン）構造の海外導入事例

出典：google

スウェーデン(ストックホルム付近)：E4

出典：JICE_REPORT

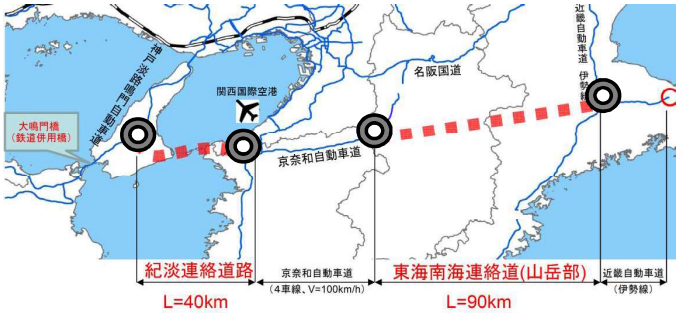
ドイツ(ニーダザクセン州)：K88

ドイツ連邦では、日交通量 20,000 台以上の区間で運用

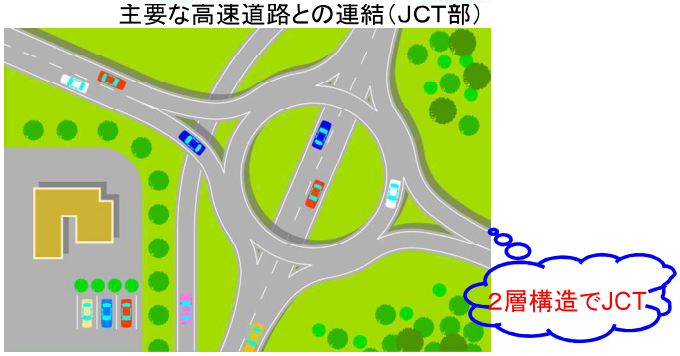
「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（3）低コストで最大の効果を発揮する道路構造の提案

- JCT部におけるラウンドアバウト導入。
- JCTﾗﾝﾌﾟ交錯点が減少し2層構造でJCT化が可能。



主要な高速道路との連結（JCT部）



出典：google

イギリス：JCTﾗｳﾝﾄﾞｱﾊﾞｳﾄ

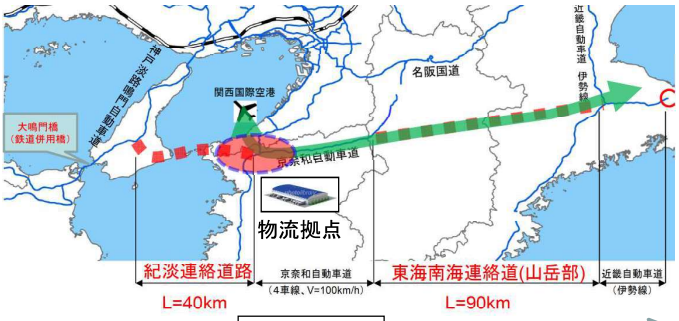
出典：google

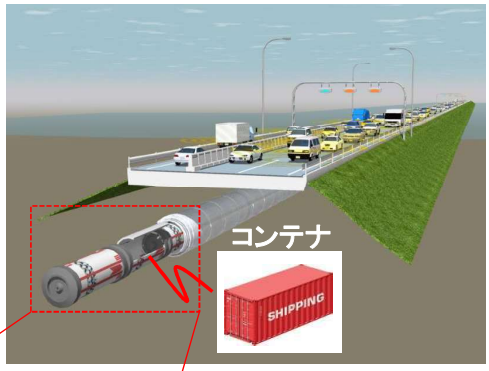
チェコ共和国：JCTﾗｳﾝﾄﾞｱﾊﾞｳﾄ

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（４）道路空間を活用した他の交通モードとの併用

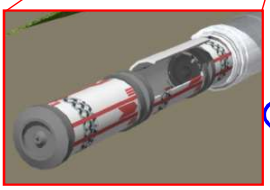
- 道路空間を活用した新たな高速物流輸送システムの導入。
- 物流拠点の創出、関西国際空港の物流ハブ化、他モードと連携した物流網の構築。





物流拠点

関西国際空港

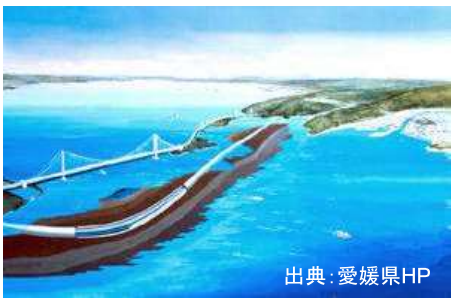


真空チューブによる高速物流輸送システム。（1200km/hも理論上可能）

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（４）道路空間を活用した他の交通モードとの併用

- 道路空間を活用した高速鉄道の導入。
- 大鳴門橋を活用し、四国新幹線の整備に寄与。

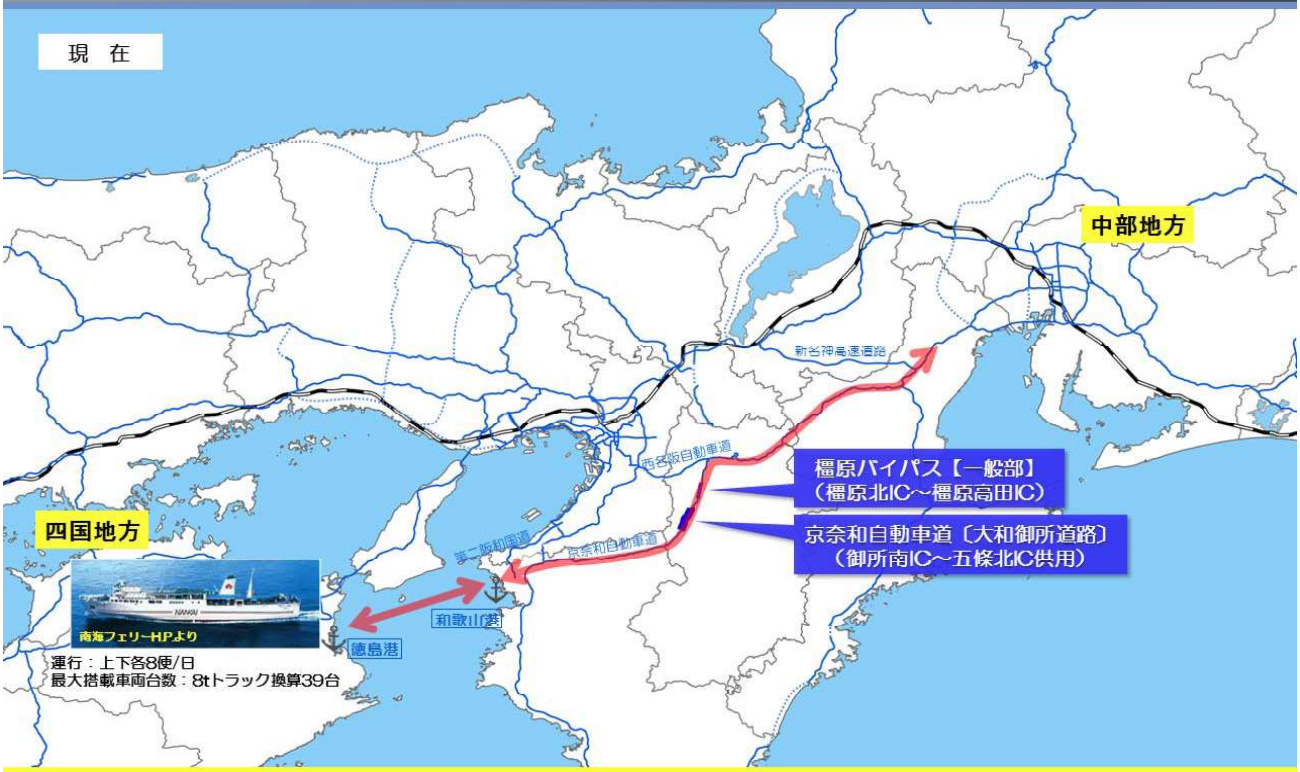


橋梁による整備イメージ

トンネルによる整備イメージ

図・写真は掲載許可後引用

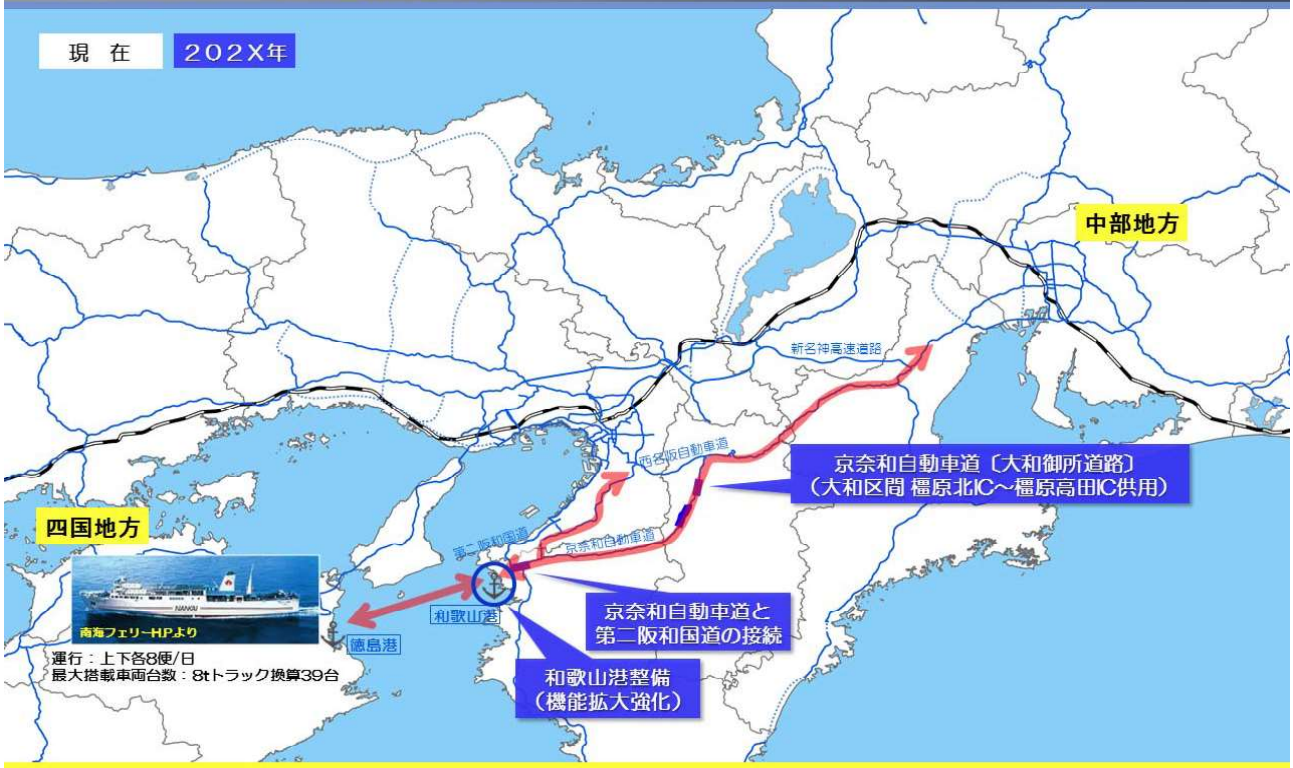
中部・関西・四国連絡道路



四国地方～南海フェリー～京奈和・阪和～西名阪～中部地方

※ 写真の公表可否については未確認　1

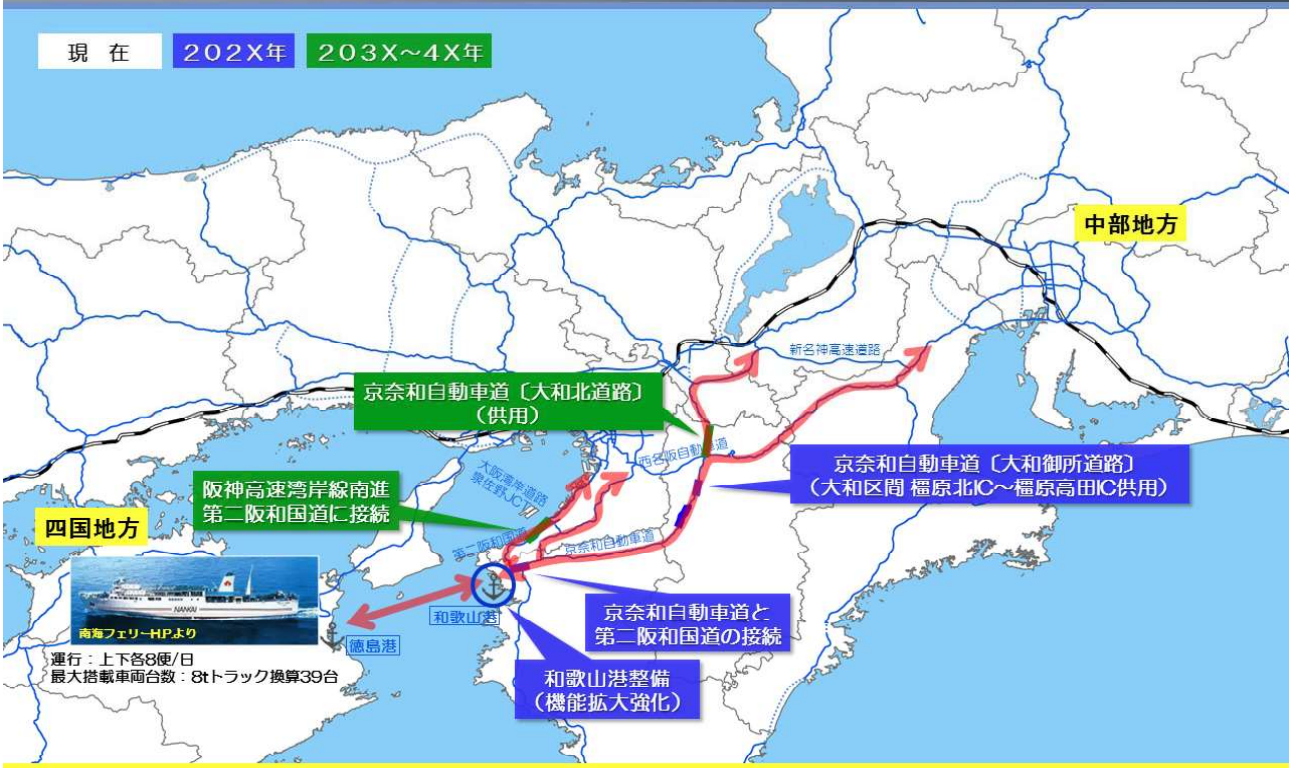
中部・関西・四国連絡道路



四国地方～南海フェリー～京奈和・阪和～西名阪～中部地方

※ 写真の公表可否については未確認　1

中部・関西・四国連絡道路

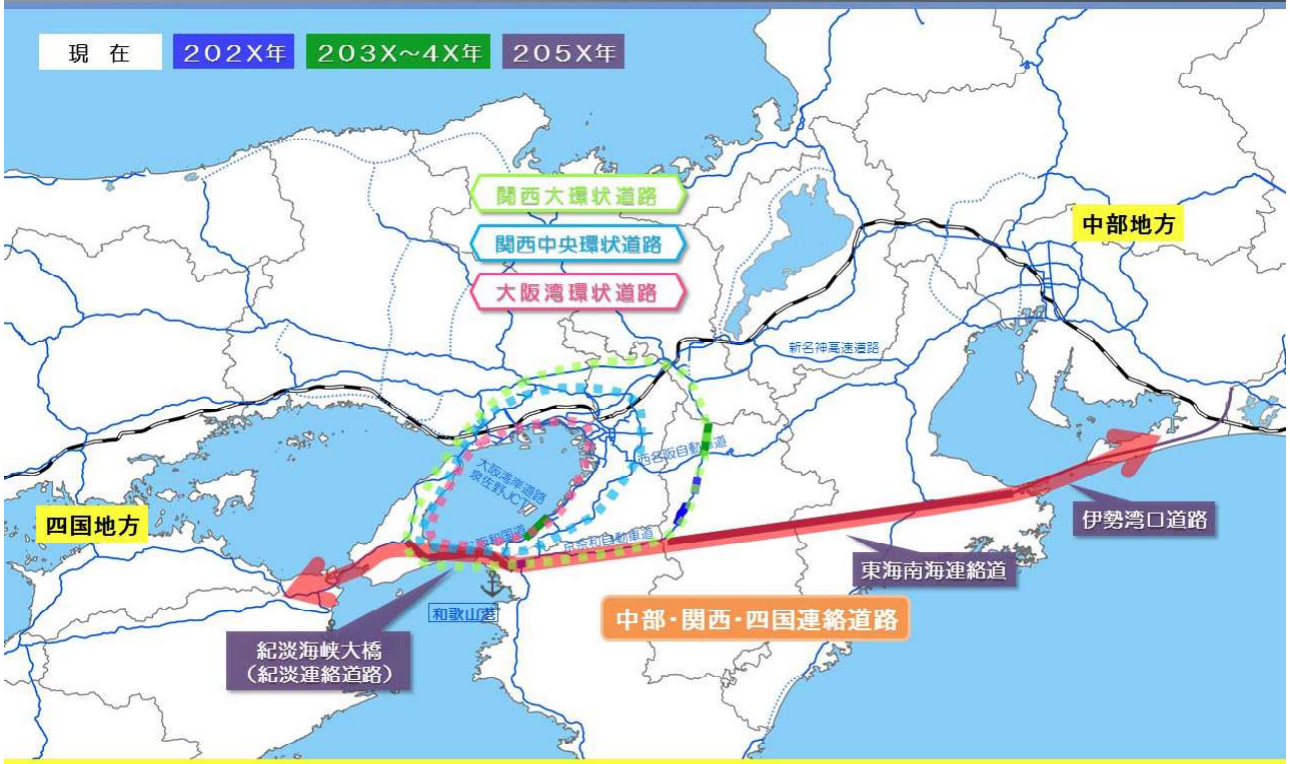


四国地方～南海フェリー～阪高湾岸・京奈和・阪和～西名阪・新名神～中部地方

※ 写真の公表可否については未確認

1

中部・関西・四国連絡道路

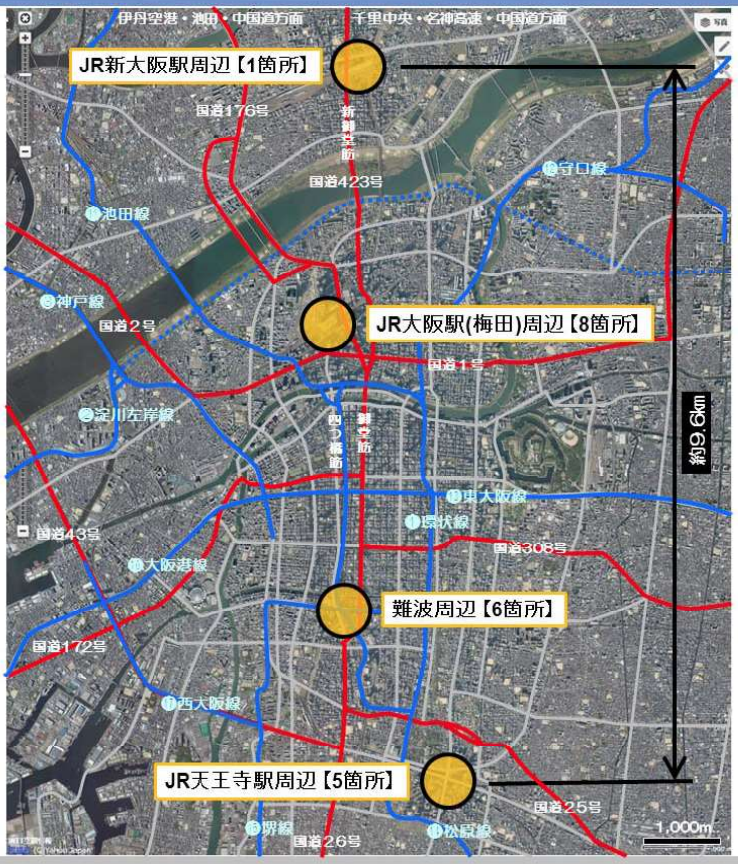


四国地方～紀淡海峡大橋～京奈和～東海南海～中部地方

1

都市における公共交通のあり方

大阪市内の高速・夜行バスターミナル	箇所数
JR新大阪駅周辺	1
JR大阪駅（梅田）周辺	8
難波周辺	6
JR天王寺駅周辺	5



※ 写真の公表可否については未確認

梅田バスターミナル “バスタ梅田”

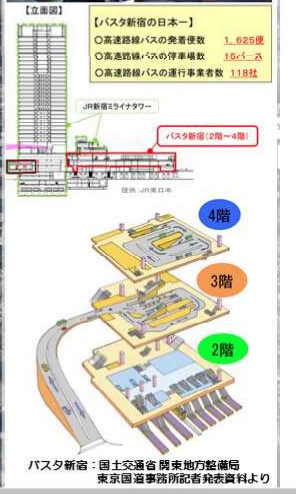
交通結節点の整備
～現在バス会社でバラバラなターミナル～

梅田周辺バスターミナル	平日発着（便／日）
① JR大阪駅高速バスターミナル	262
② 阪急高速バス大阪梅田ターミナル	198
③ ハービスOSAKAバスターミナル	76
④ 大阪駅前停留所	52
⑤ 大阪VIPスタンド	15
⑥ WILLER バスターミナル大阪梅田	97
⑦ 大阪駅前東梅田停留所	96
⑧ プラザモータープール	94
合計 ※各ターミナルが終点の到着便数は含まず	890

ジョルダン高速バス時刻表より

参考：バスタ新宿
～新宿南口交通ターミナル～

バスタ新宿：Wikipediaより

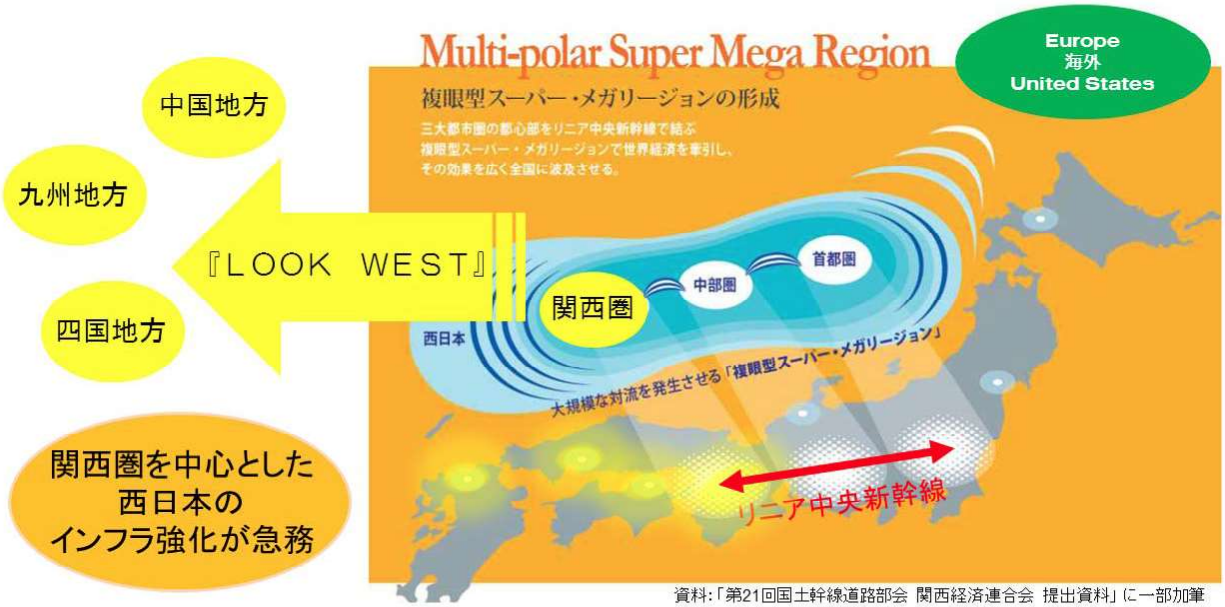


バスタ新宿：国土交通省 関東地方整備局
東京国道事務所記者発表資料より

※ 写真の公表可否については未確認

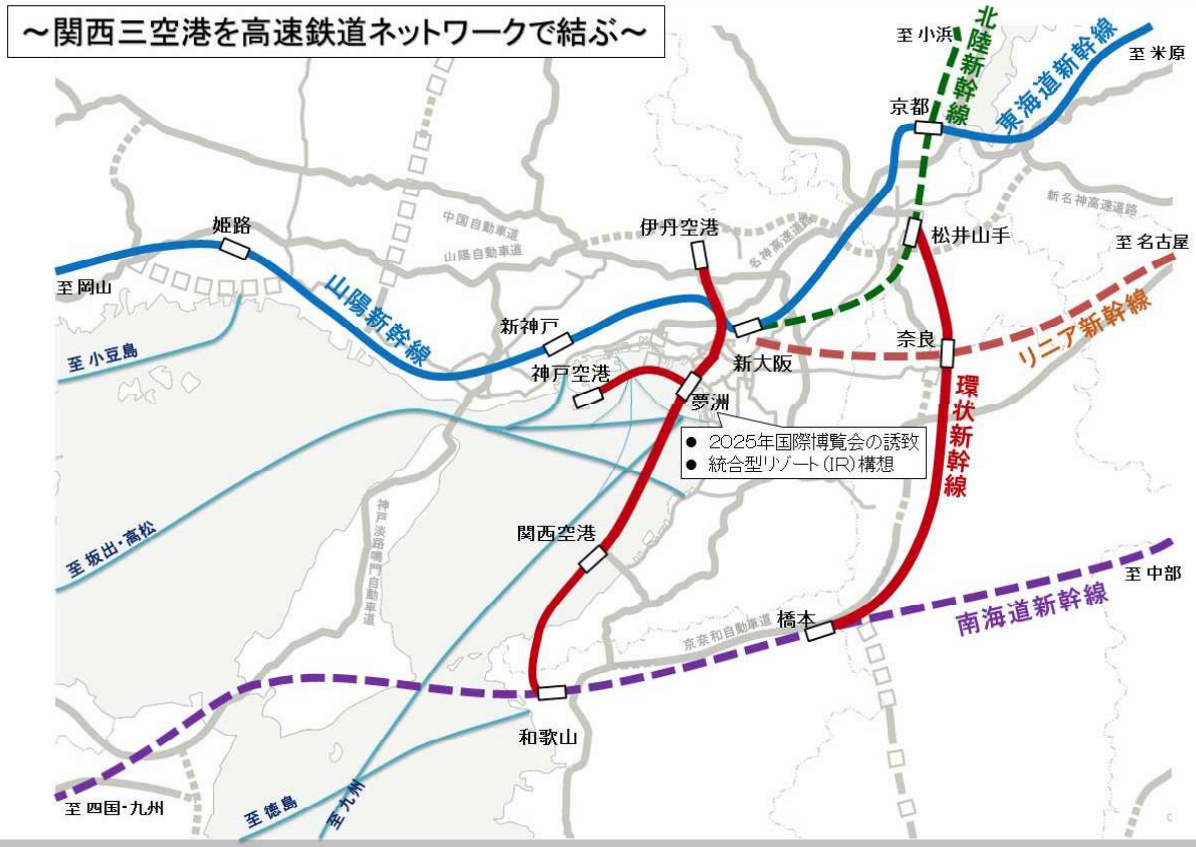
関西圏の目指す姿『LOOK　WEST』

- リニア中央新幹線の整備により、首都圏・中部圏・関西圏が一体化。
- 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、九州地方の牽引役を担い、一体となることで、更なる日本の成長へ。
  ⇒『ＬＯＯＫ　ＷＥＳＴ』
- 更なる日本の成長を牽引するために、関西圏を中心とした西日本のインフラ強化が急務。



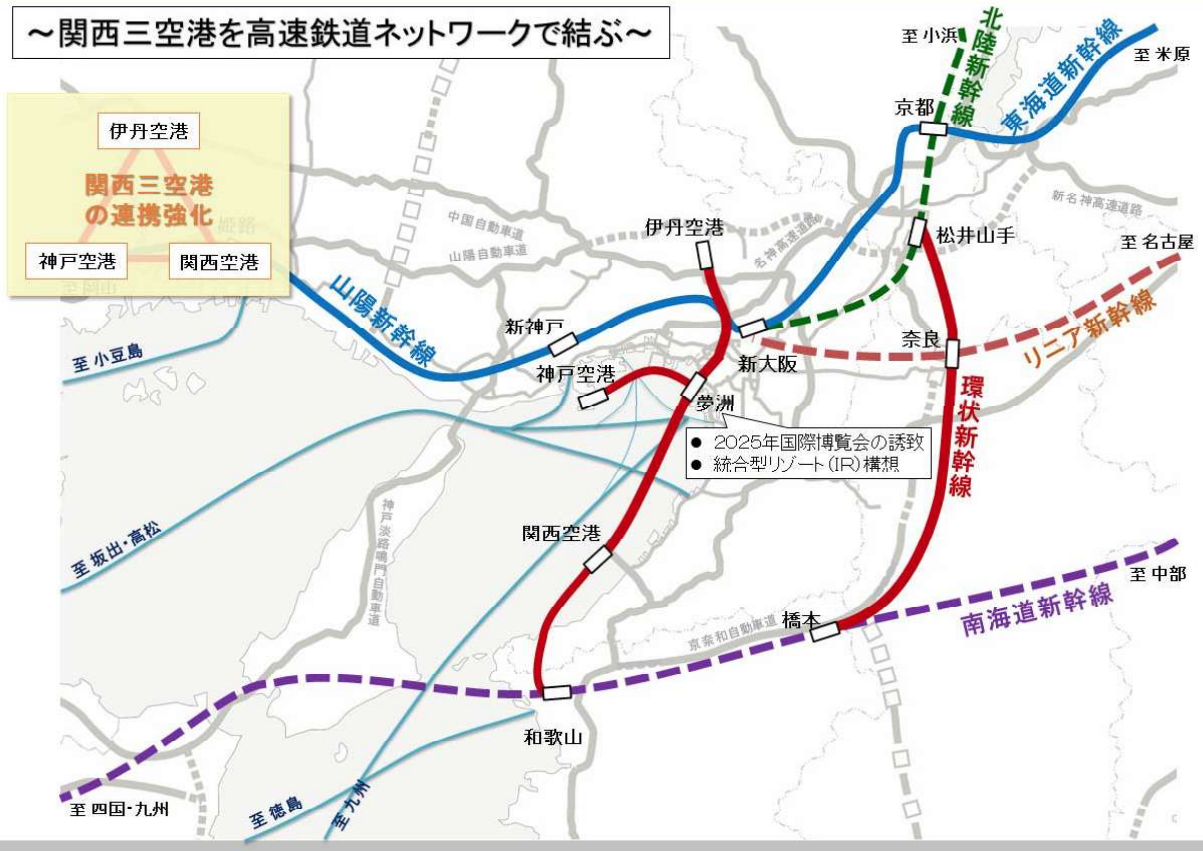
資料:「第21回国土幹線道路部会 関西経済連合会 提出資料」に一部加筆

関西都市圏トライアングルネットワーク構想



関西都市圏トライアングルネットワーク構想

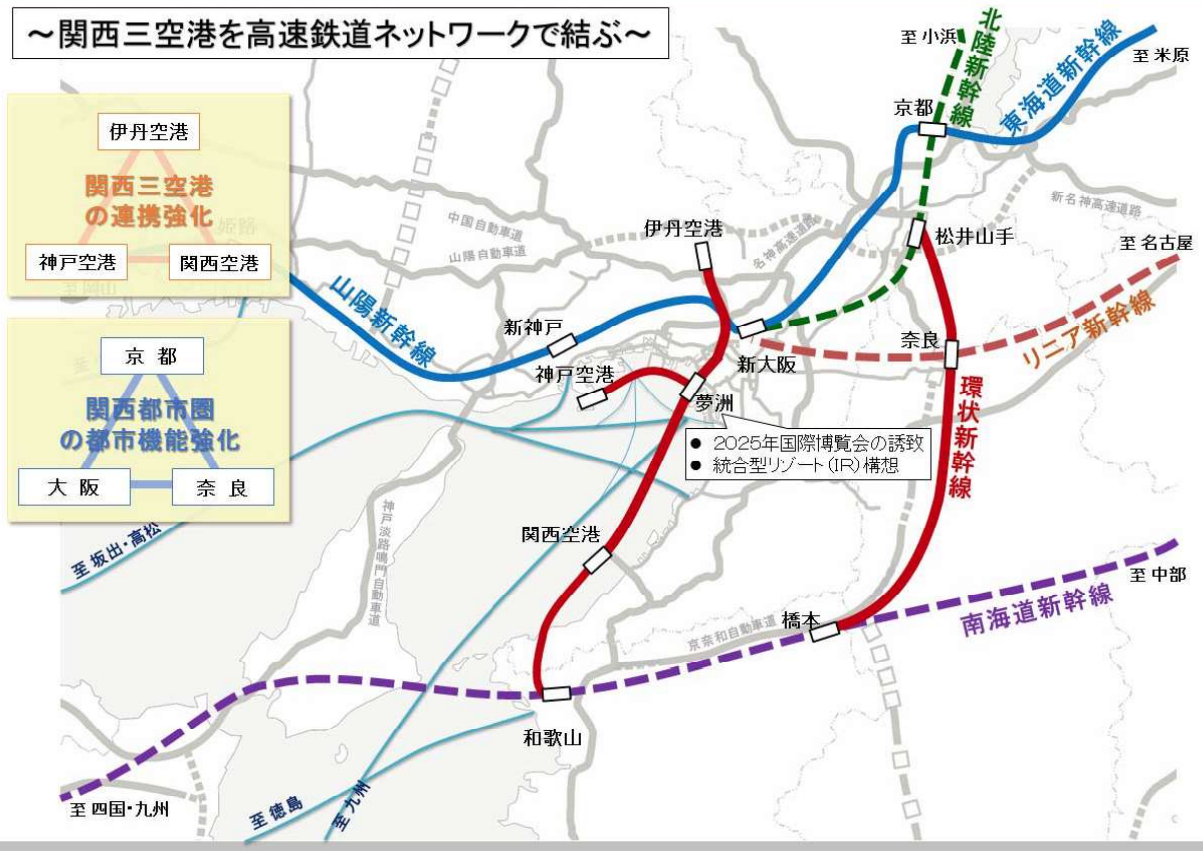
～関西三空港を高速鉄道ネットワークで結ぶ～



4

関西都市圏トライアングルネットワーク構想

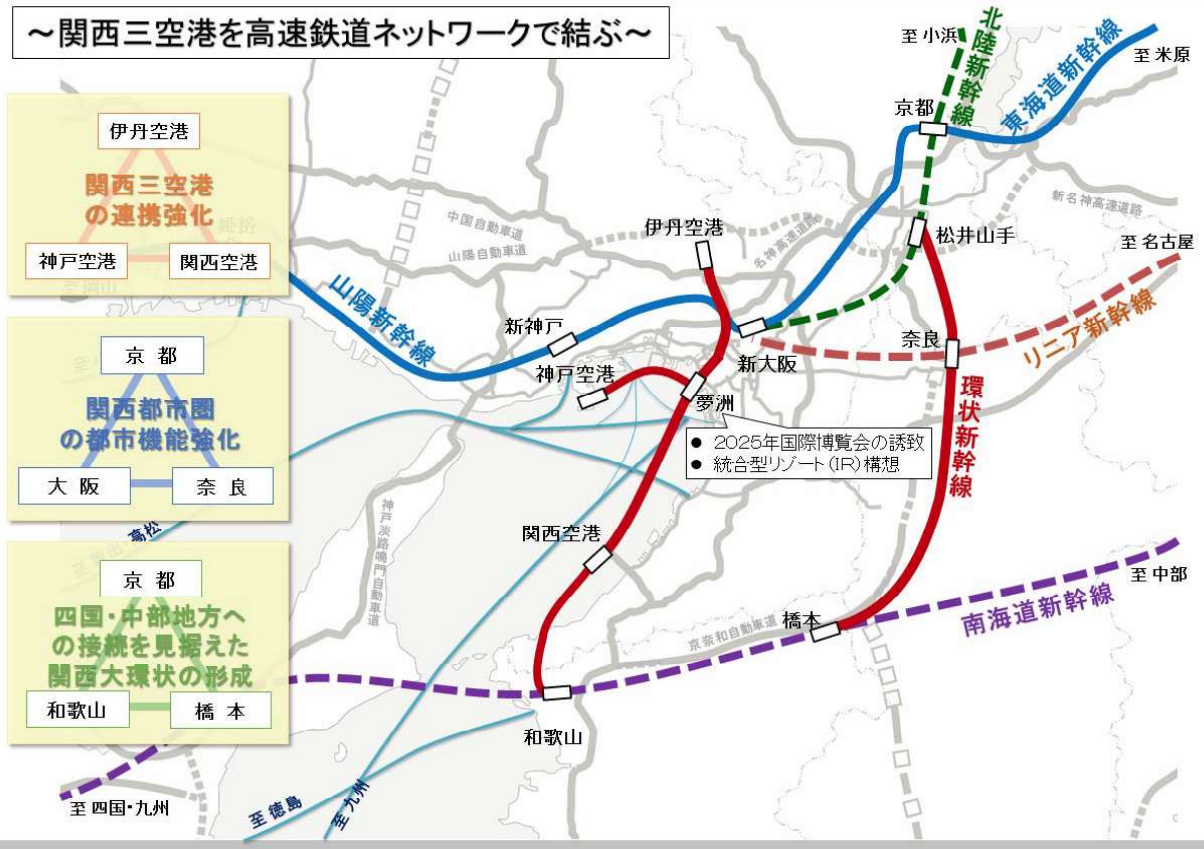
～関西三空港を高速鉄道ネットワークで結ぶ～



4

関西都市圏トライアングルネットワーク構想

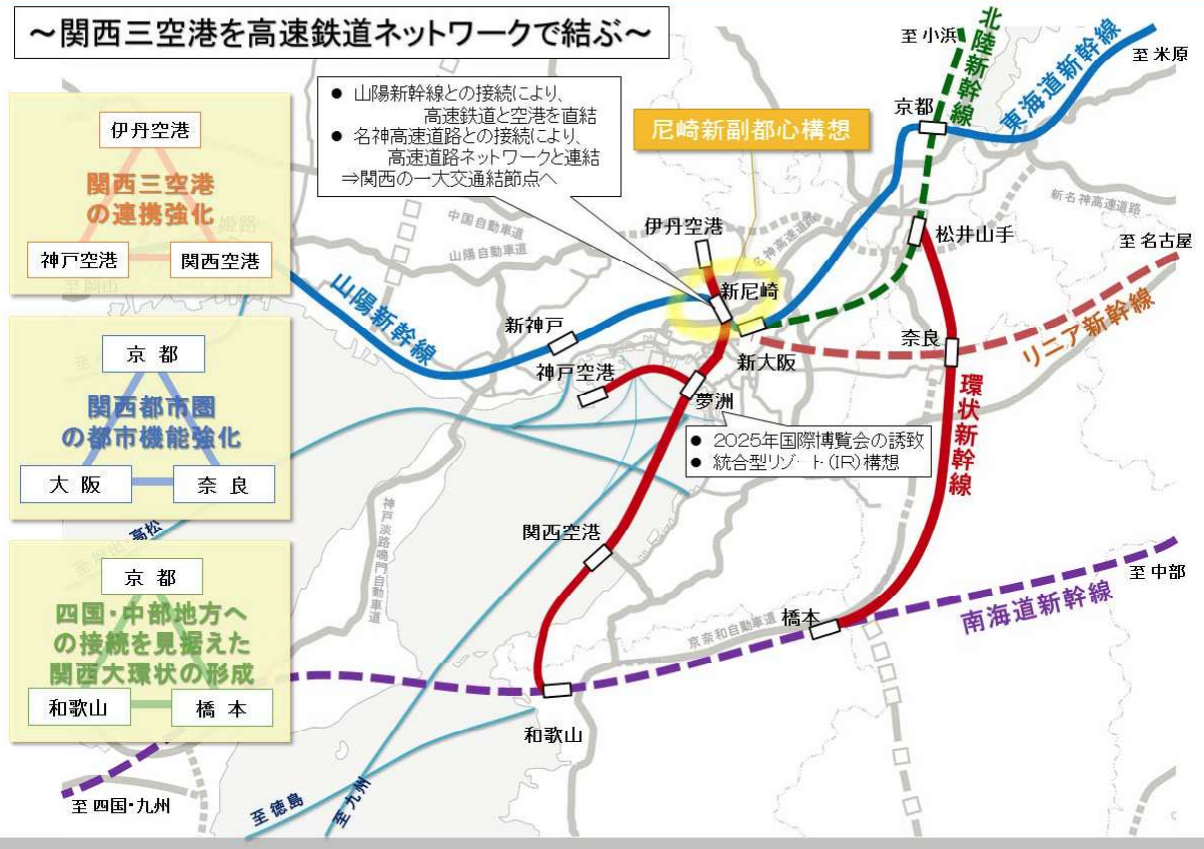
～関西三空港を高速鉄道ネットワークで結ぶ～



4

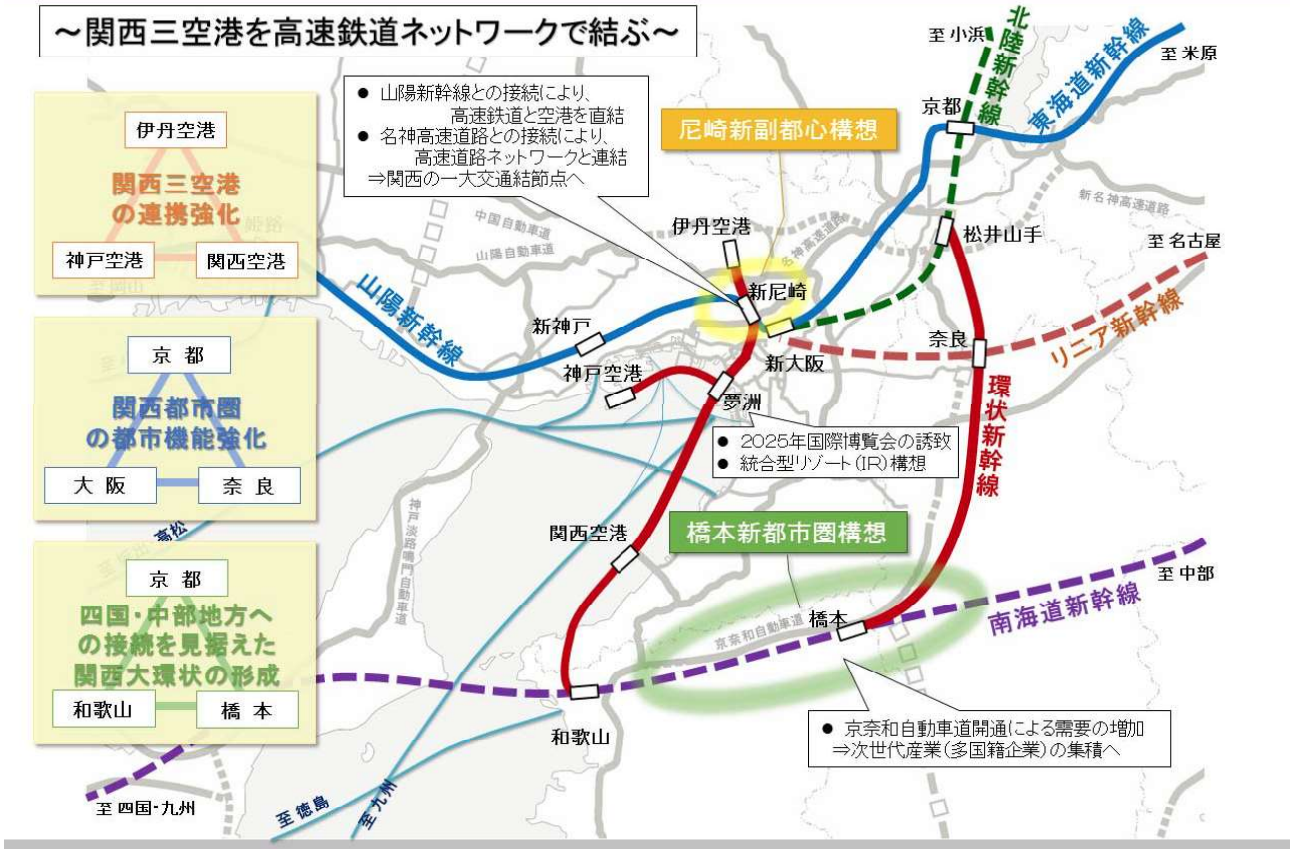
関西都市圏トライアングルネットワーク構想

～関西三空港を高速鉄道ネットワークで結ぶ～



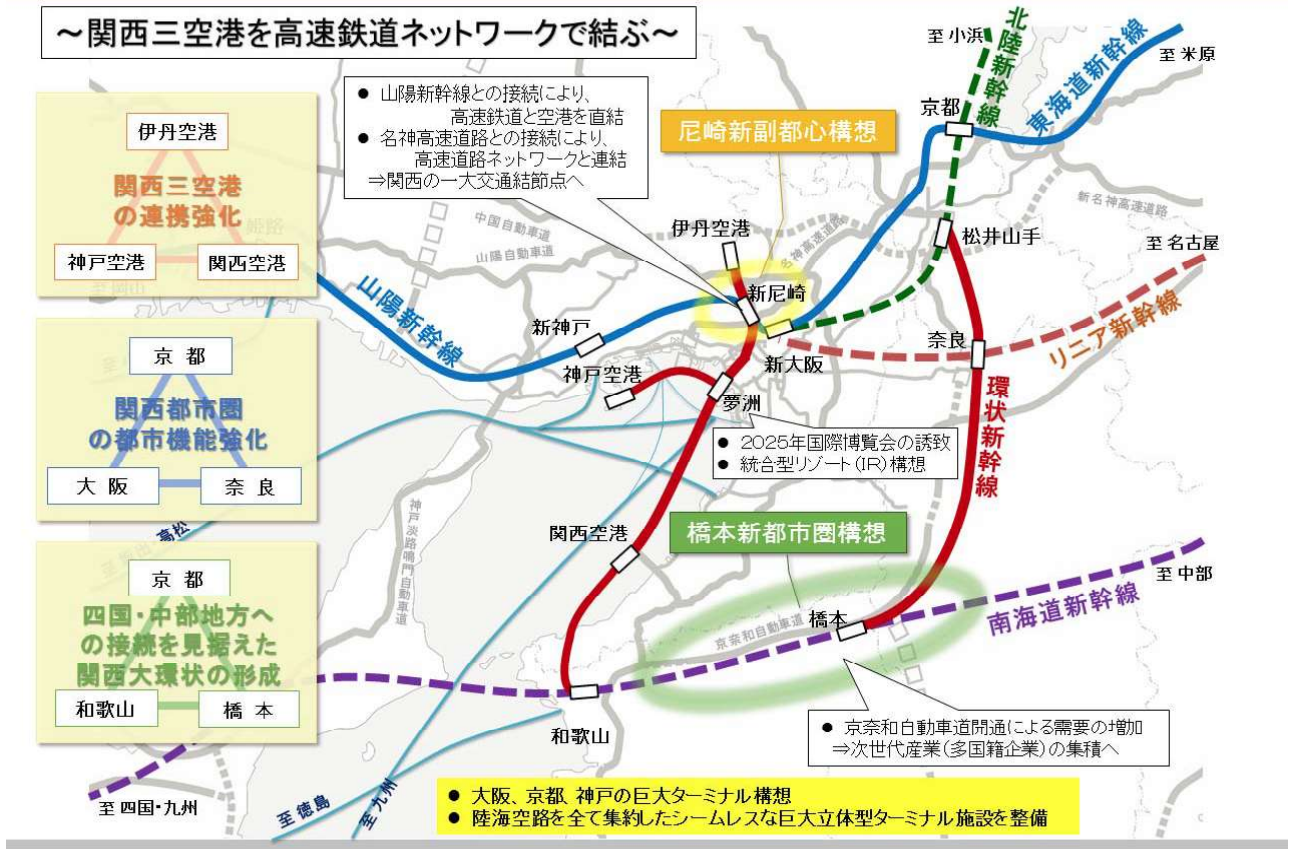
4

関西都市圏トライアングルネットワーク構想



4

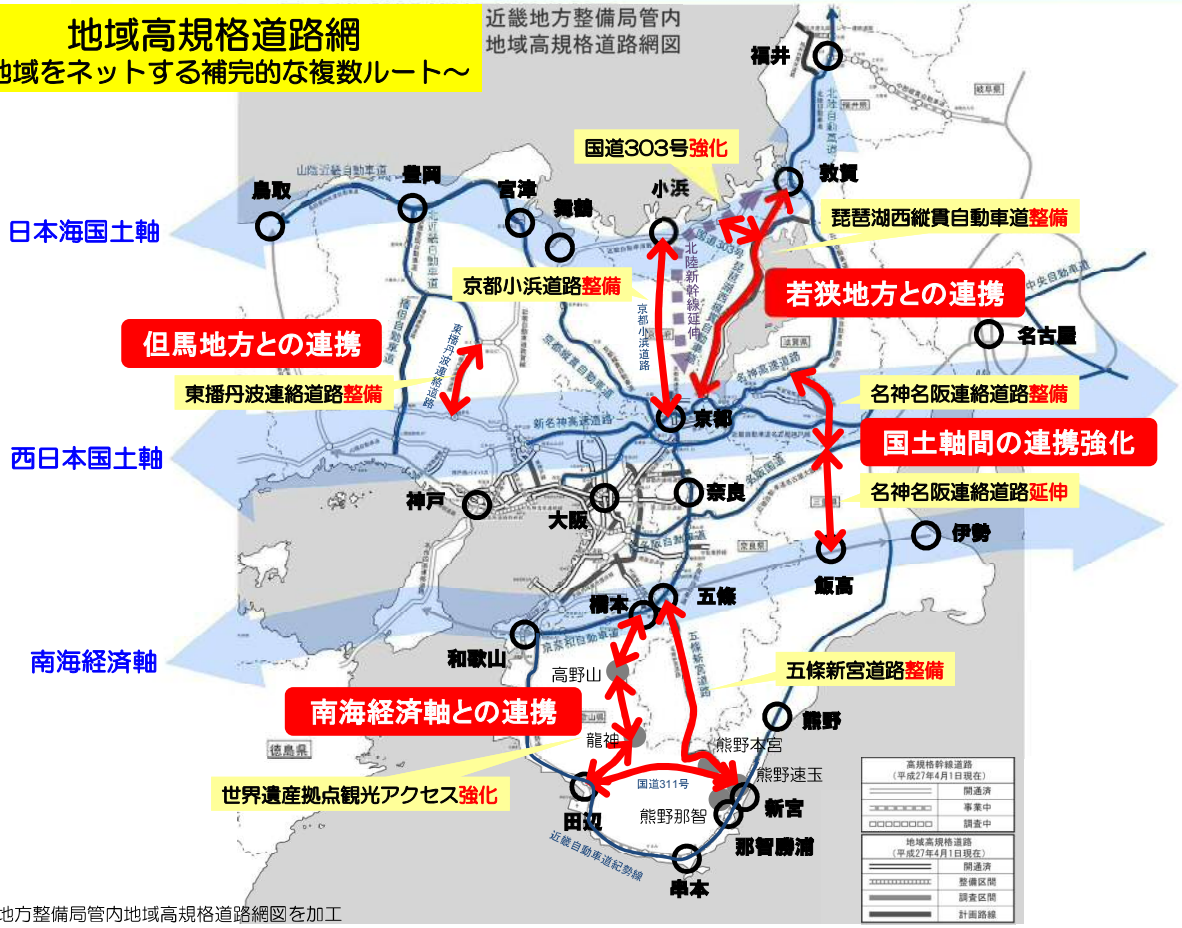
関西都市圏トライアングルネットワーク構想



4

南北軸強化

地域高規格道路網
～地域をネットする補完的な複数ルート～



※ 近畿地方整備局管内地域高規格道路網図を加工

配布資料

建設技術展 2017 近畿
関西未来づくりシンポジウム

第一部　提言「立ち上がれ関西 新しい道路網整備　2050」

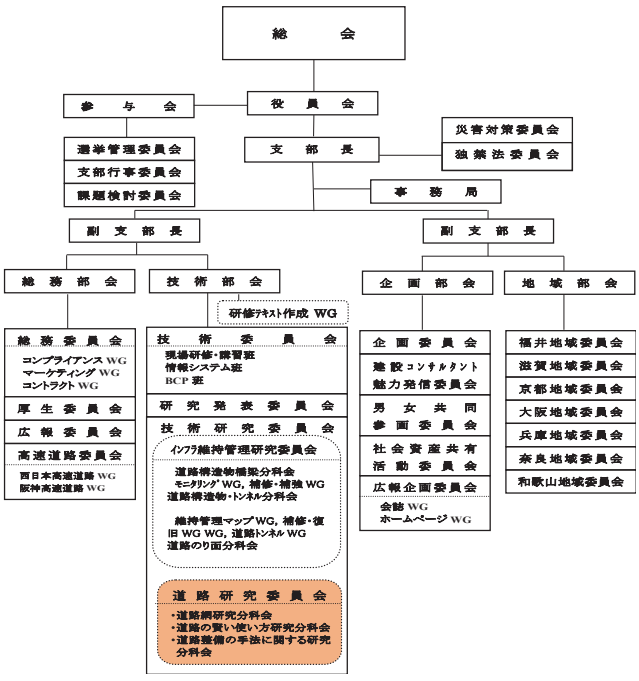
～建設コンサルタント技術者集団によるYUME ROAD 2050～

平成29年10月26日

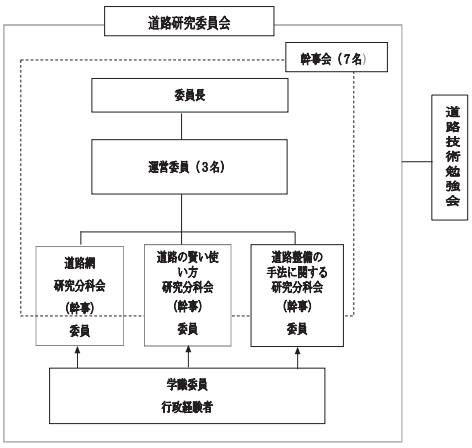
一般社団法人　建設コンサルタンツ協会　近畿支部

1

平成 28 年度 近畿支部組織図



道路研究委員会　H28　組織図



2

1．背景

・関西における道路事業は、現在事業中の新名神自動車道、近畿自動車道紀勢線、京奈和自動車道などの完成が近くなっています。一方、関西の活性化や近い将来到来するであろう東南海・南海大地震などに備えるとともに、飛躍的に増大するインバウンドに対応するためには、更なる道路ネットワークの構築や既存の道路の有効な活用が重要と考えます。

・建コン協近畿支部（道路研究委員会）では、建設コンサルタントの立場で主に関西の将来における道路のあり方（道路網、道路構造、整備手法等）について検討・研究しています。その成果を広く、国土交通省近畿地方整備局、関係自治体等の関係機関及び国民の皆様に発信することを目的に、昨年の近畿支部研究発表会（9月15日）の場で「提言」を公表しました。

3

2.「提言」の公表内容について

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 ROAD2050～

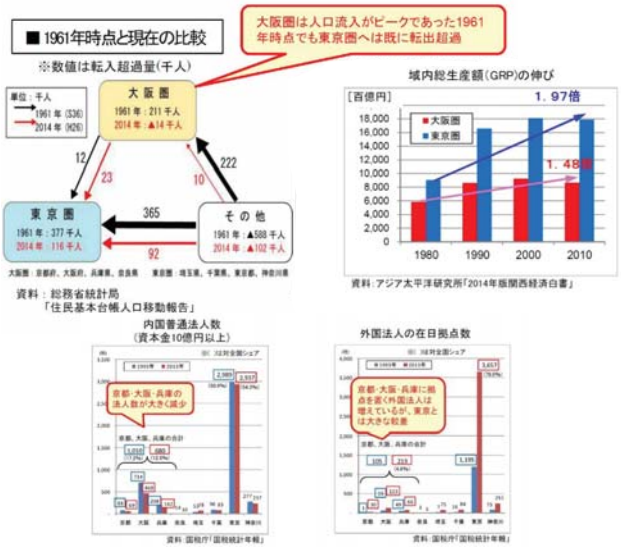
一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部

4

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・文化資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



※出典：国土交通省「関西広域地方計画」

2050年における関西のあるべき姿

関西の2050年をこう考える

- 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
- リニア新幹線及び北陸新幹線の開通、さらに関西国際空港～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

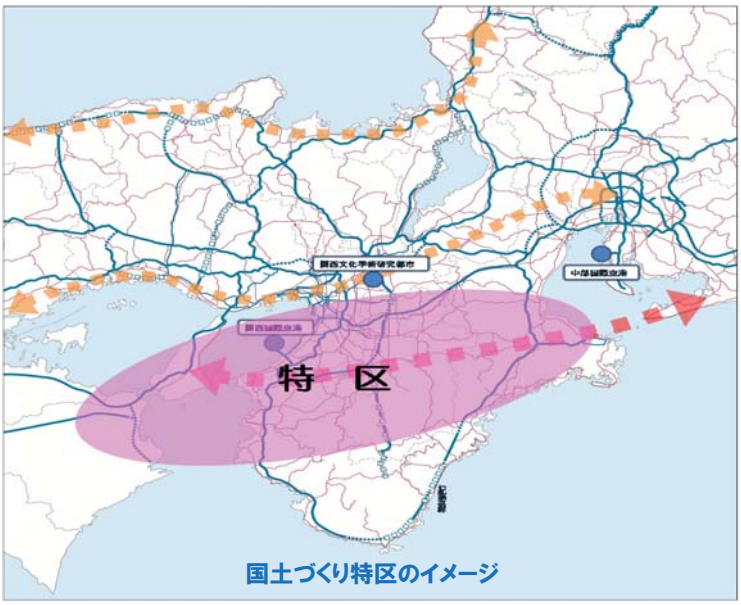
関西の将来像（アジアのゲートウェイ）

※出典：「関西広域地方計画」平成28年3月国土交通大臣決定

2050年における関西のあるべき姿

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



国土づくり特区のイメージ

7

提言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

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。

8

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

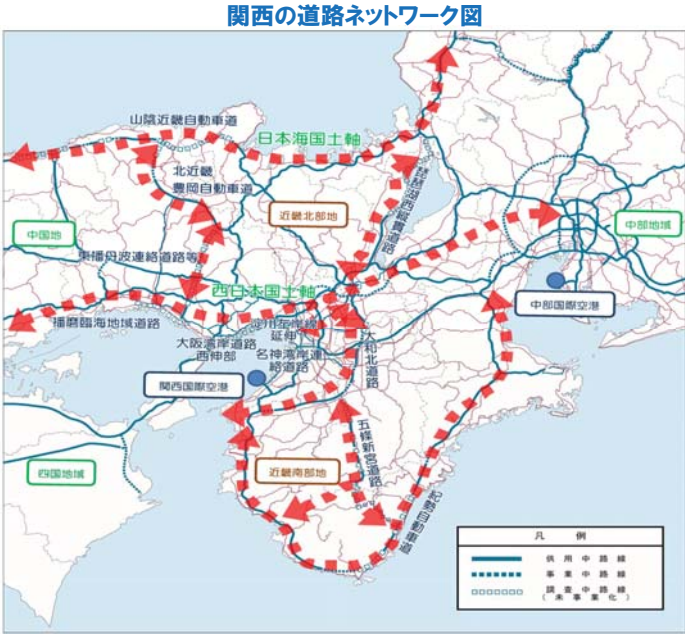
日本海国土軸の形成
- 山陰近畿自動車道

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

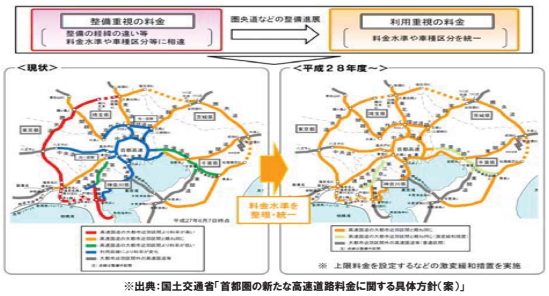


高速道路ネットワークの料金体系のシームレス化

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１　関西の道路の最適化

その２　関西の道路の賢い使い方

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。

11

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、フリンジパーキング）、
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

12

提言2　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。

13

「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、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。

関西の新たな道路網の構築を目指して

14

提言３　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。

15

「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

16

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、2050年の本格的なＩＣＴ社会の到来による国民生活の変革、車の自動運転とそれ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おります。

17

【提言の報告】

・近畿地方整備局	2016.09.23
・大阪府都市整備部	2016.09.26
・奈良県県土マネジメント部	2016.09.26
・兵庫県県土整備部	2016.09.27
・関西経済連合会	2016.09.28
・和歌山県県土整備部	2016.09.29
・和歌山市建設局	2016.09.29
・和歌山河川国道事務所	2016.09.29
・阪神高速株式会社	2016.09.30
・西日本高速道路会社	2016.10.07
・日本道路交通情報センター	2016.10.12
・日本道路協会	2016.10.12
・建設コンサルタンツ協会本部	2016.10.12
・国土交通省　森技監	2016.11.09
・国道交通省道路部　道路局長　企画課長	2016.11.09

18

3. 今後の取組み

1）中部・関西・四国連絡道路（南海経済軸）に関する研究

・国土利用および民間資本活用のあり方

・供用までの海峡部の物流やフェリー運航のあり方

2）「都市における公共交通」に関する研究

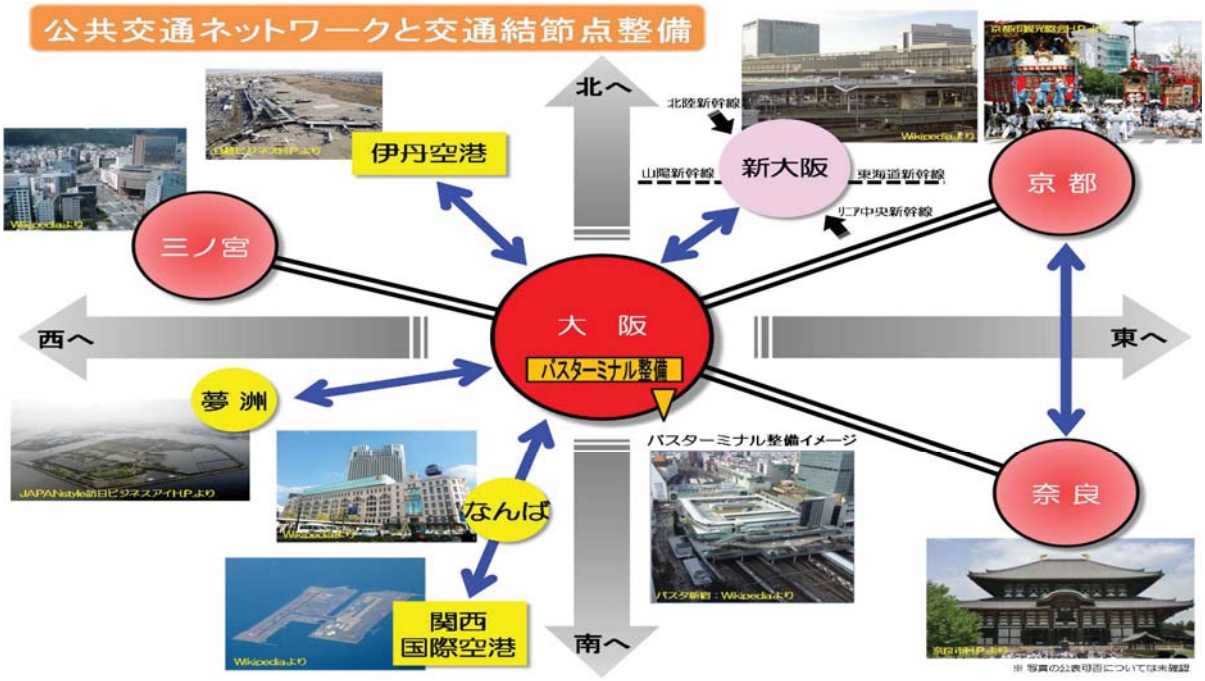
・公共交通ネットワークと交通結節点のあり方

3）関西の南北軸強化に関する研究

・関西中央都心部から関西北部・南部へのアクセスのあり方

19

20


公共交通ネットワークと交通結節点整備
北へ
伊丹空港
北陸新幹線
新大阪
山陽新幹線
東海道新幹線
リニア中央新幹線
京 都
三ノ宮
西へ
大 阪
バスターミナル整備
東へ
夢 洲
なんば
バスターミナル整備イメージ
奈 良
関西
国際空港
南へ
※ 写真の公表可否について未確認

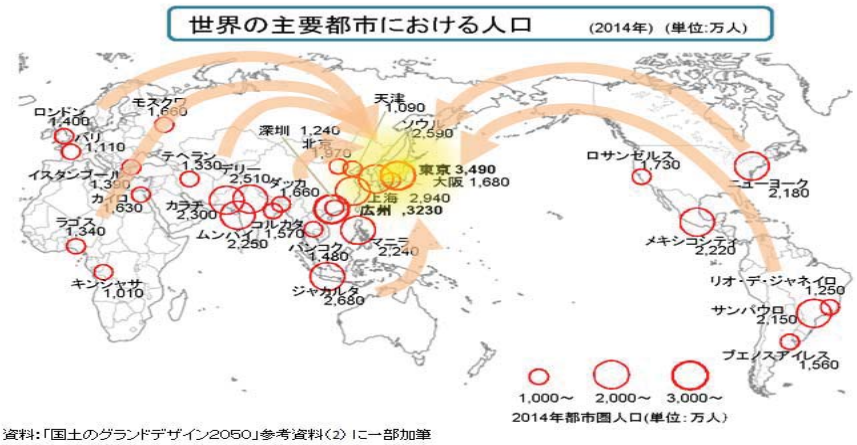
21

関西南北軸強化
京阪神エリア
日本海国土軸
西日本国土軸
京都縦貫4車化
周遊の料金サービス
北 部
関西南北軸
京阪神エリア
南海経済軸の形成
南 部
五條新宮道路の早期完成
紀勢線早期完成
北陸新幹線交通結節点
新名神高速道路
リニア中央新幹線

22

世界最大のスーパー・メガリージョンの形成と国際競争力の強化

- 激化する国際競争の中、世界から人・モノ・カネ・情報を引きつけ、国際競争力の強化が必要。
- 世界最大のスーパー・メガリージョンの形成により、世界を先導する国際経済戦略都市へ。
- 日本の三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化することが重要。



都市人口ランキング
(2014年)(単位:万人)

東京・大阪・名古屋		6,015
1	東京	3,490
2	広州	3,230
3	上海	2,940
14	ロサンゼルス	1,730
15	大阪	1,680
16	ダッカ	1,660
40	ハイデラバード	860
41	名古屋	845
42	ワシントン	820

出典: Thomas Brinkhoff : Major Agglomerations of the World , http://www.citypopulation.de

世界最大の国際経済戦略都市へ

資料:「国土のグランドデザイン2050」参考資料(2) に一部加筆

関西圏の目指す姿『ＬＯＯＫ　ＷＥＳＴ』

- リニア中央新幹線の整備により、首都圏・中部圏・関西圏が一体化。
- 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、九州地方の牽引役を担い、一体となることで、更なる日本の成長へ。
  ⇒『ＬＯＯＫ　ＷＥＳＴ』
- 更なる日本の成長を牽引するために、関西圏を中心とした西日本のインフラ強化が急務。

資料:「第21回国土幹線道路部会　関西経済連合会　提出資料」に一部加筆

西日本の新たな国土軸の提案（南海経済軸）

25

26

「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　ROAD2050　～

【今後の取組に対する中間報告】

一般社団法人　建設コンサルタンツ協会近畿支部

27

検討項目

1．南海経済軸完成までのシナリオ

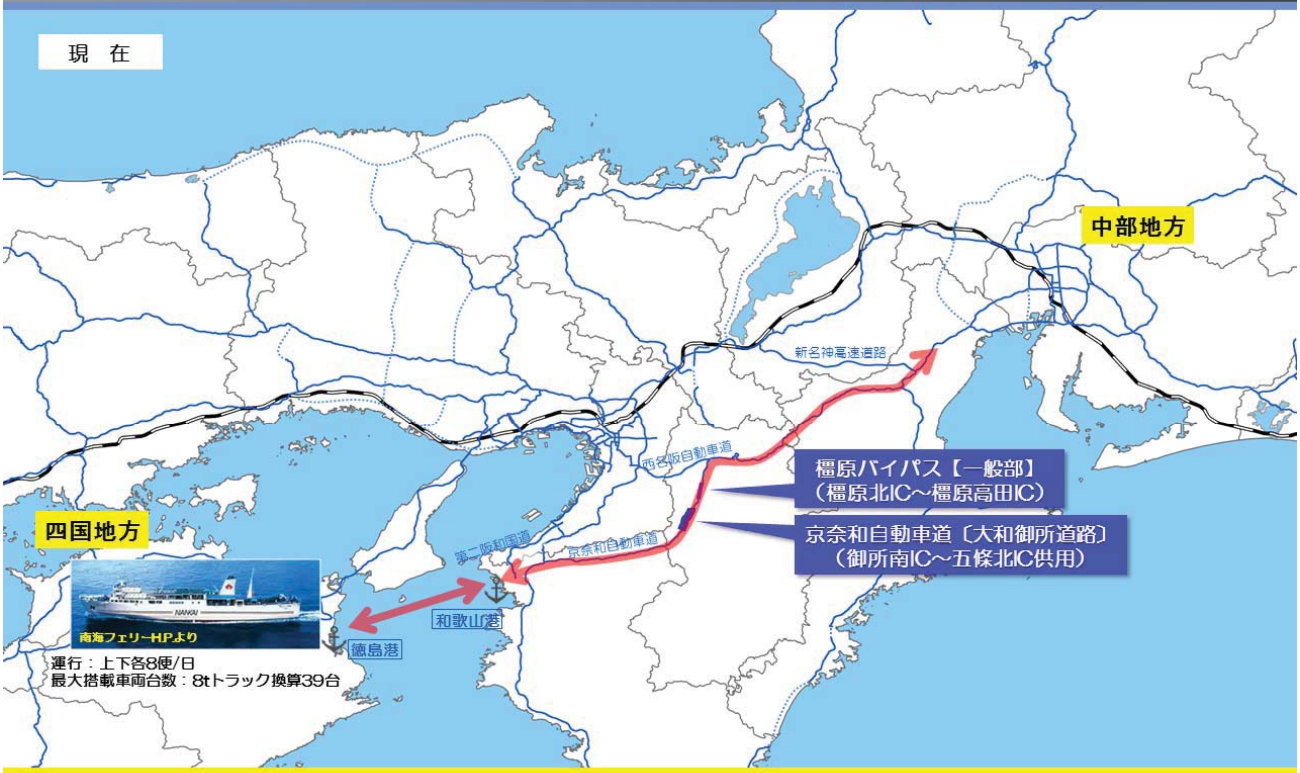
2．中部・関西・四国連絡道路の実現に向けた道路構造の提案

3．都市における公共交通の研究（中間報告）

3-1．大阪市内における高速バスターミナル「バスタ梅田」の提案
3-2．関西都市圏トライアングルネットワーク構想の提案
3-3．関西南北軸強化の提案

28

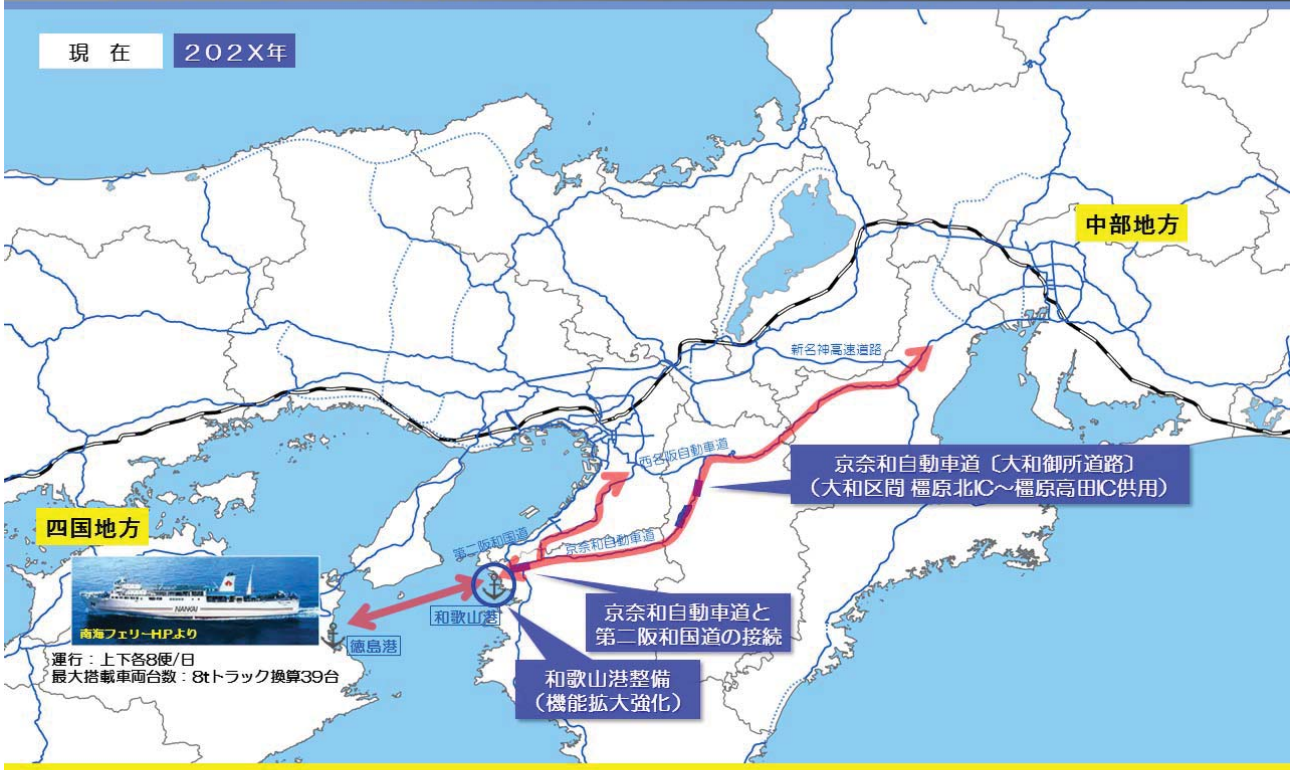
中部・関西・四国連絡道路



四国地方～南海フェリー～京奈和・阪和～西名阪～中部地方

※ 写真の公表可否については未確認　1

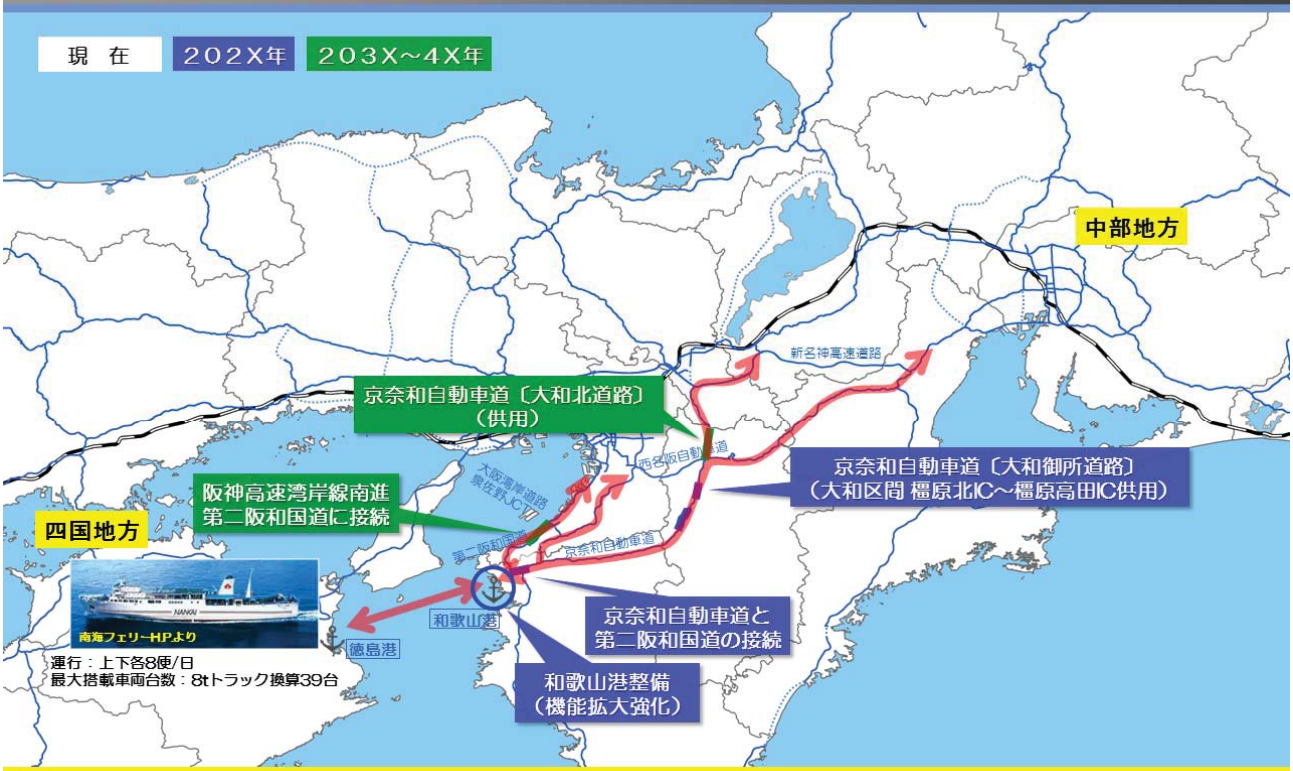
中部・関西・四国連絡道路



四国地方～南海フェリー～京奈和・阪和～西名阪～中部地方

※ 写真の公表可否については未確認　1

中部・関西・四国連絡道路

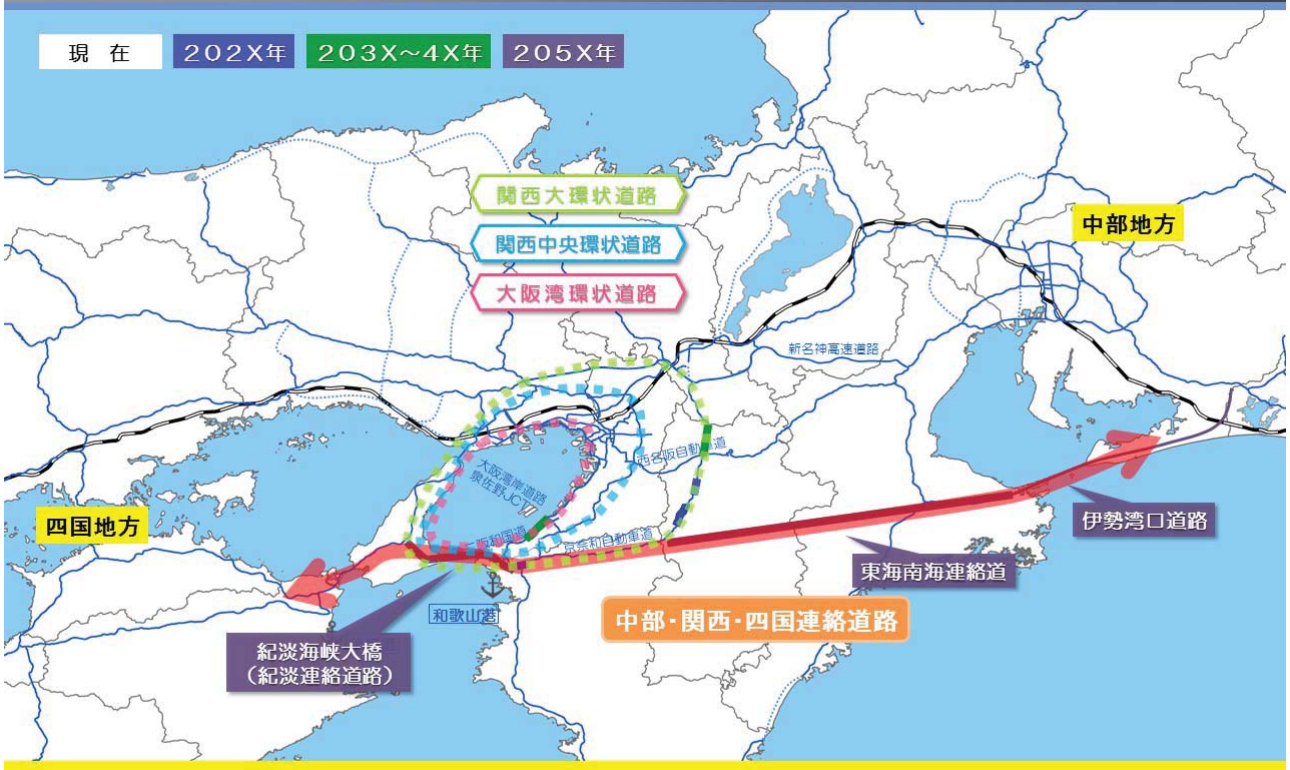


四国地方～南海フェリー～阪高湾岸・京奈和・阪和～西名阪・新名神～中部地方

※写真の公表可否については未確認

1

中部・関西・四国連絡道路



四国地方～紀淡海峡大橋～京奈和～東海南海～中部地方

1

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（1）中部・関西・四国連絡道路の導入イメージ

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

道路構造の提案におけるポイント

- 高度化するICT技術の活用
- 新たな道路構造の提案
- 道路空間の有効活用

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（2）ＩＣＴを活用したインテリジェンスな道路構造

- 2050年にはICTを活用した自動運転技術が確立。
- ビッグデータの解析やAIやIoTによる高度な交通管制が実現。

自動運転のイメージ

走行車線
(自動運転レーン)

追越車線
(通常レーン)

走行車線
(自動運転レーン)

道路の車線、周辺交通を
クルマが認知、判断安全かつ
円滑な自律走行をする

自動運転による隊列走行

車両大型化

出典：国土交通省

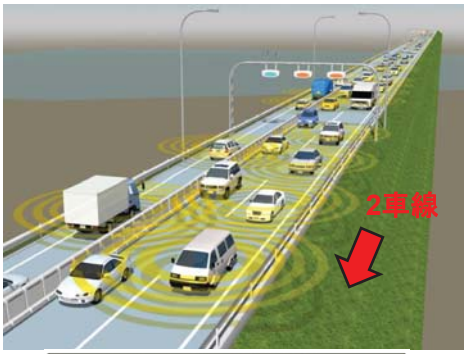
【メリット】

1)交通の円滑化（交通容量の増大）
2)交通事故の削減
3)道路幅員の縮小
4)移動時の余暇消費　　等々

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（3）低コストで最大の効果を発揮する道路構造の提案

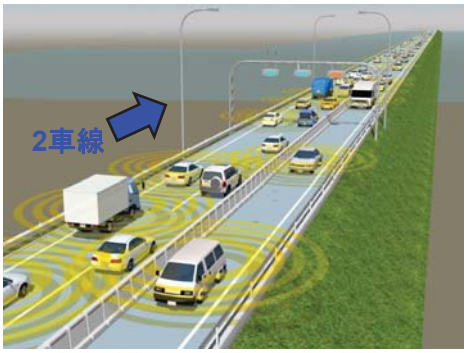
- 国土軸形成にふさわしいサービス速度が必要（80km／h以上）。
- 交通需要に対しフレキシブルに対応する道路構造。
- 2＋1（ツープラスワン）構造とバリアトランスファーの採用。



2+1構造：追い越し車線を一定間隔に
交互に設けた道路(ｻｰﾋﾞｽ速度の維持)

交通需要に応じ上
下線車線数を変更

交通管制技術の高度化



バリアトランスファー：交通状況により中央帯を移動

図・写真は掲載許可後引用

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（3）　低コストで最大の効果を発揮する道路構造の提案

- ２＋１（ツープラスワン）構造の海外導入事例

出典：google

スウェーデン(ストックホルム付近)：E4

出典：JICE_REPORT

ドイツ(ニーダザクセン州)：K88

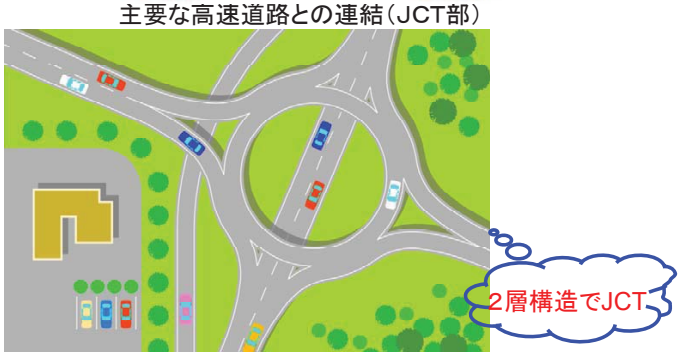
ドイツ連邦では、日交通量 20,000 台以上の区間で運用

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（3）低コストで最大の効果を発揮する道路構造の提案

- JCT部におけるラウンドアバウト導入。
- JCTﾗﾝﾌﾟ交錯点が減少し2層構造でJCT化が可能。

主要な高速道路との連結（JCT部）



出典：google

イギリス：JCTﾗｳﾝﾄﾞｱﾊﾞｳﾄ

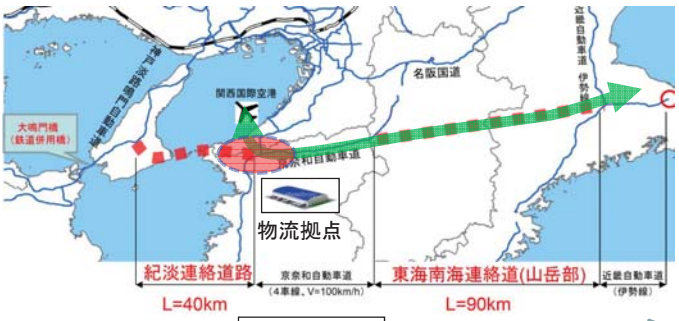
出典：google

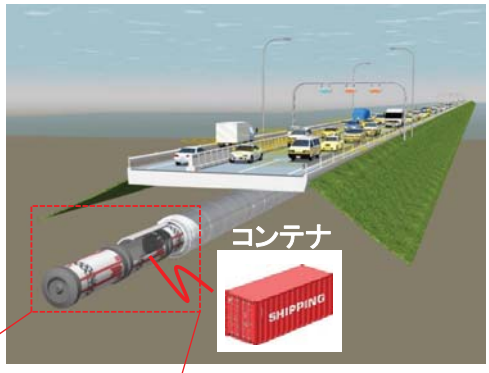
チェコ共和国：JCTﾗｳﾝﾄﾞｱﾊﾞｳﾄ

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（4）道路空間を活用した他の交通モードとの併用

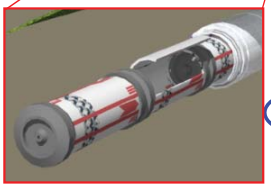
- 道路空間を活用した新たな高速物流輸送システムの導入。
- 物流拠点の創出、関西国際空港の物流ハブ化、他モードと連携した物流網の構築。





物流拠点

関西国際空港

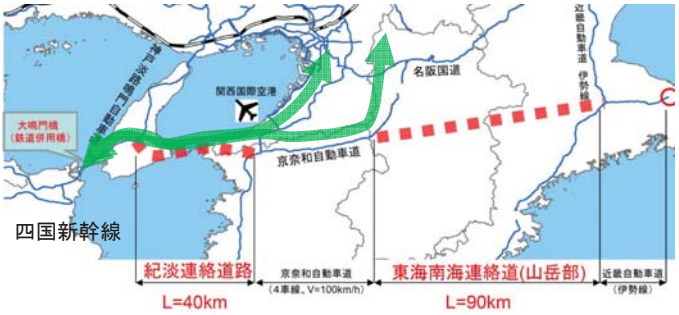


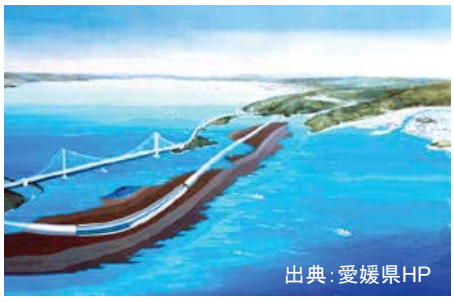
真空チューブによる高速物流輸送システム。（1200km/hも理論上可能）

「中部・関西・四国連絡道路」の実現に向けた道路構造の提案

（4）道路空間を活用した他の交通モードとの併用

- 道路空間を活用した高速鉄道の導入。
- 大鳴門橋を活用し、四国新幹線の整備に寄与。





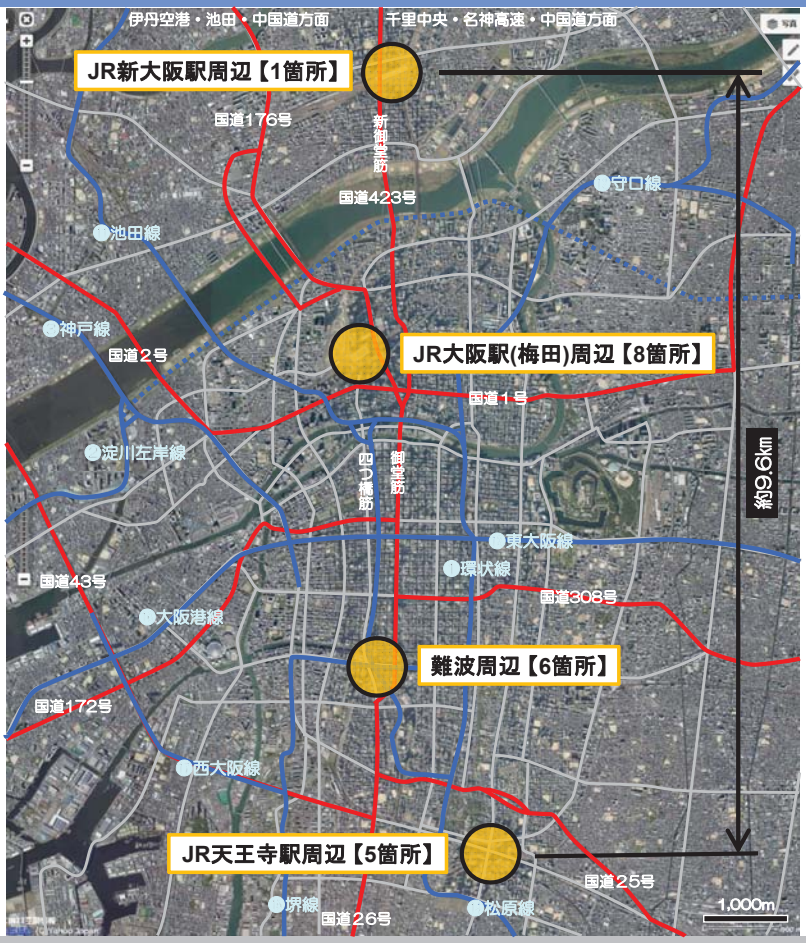
橋梁による整備イメージ

トンネルによる整備イメージ

図・写真は掲載許可後引用

都市における公共交通のあり方

大阪市内の高速・夜行バスターミナル	箇所数
JR新大阪駅周辺	1
JR大阪駅（梅田）周辺	8
難波周辺	6
JR天王寺駅周辺	5



※ 写真の公表可否については未確認

梅田バスターミナル “バスタ梅田”

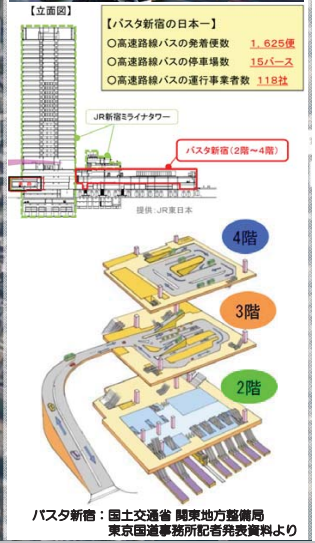
交通結節点の整備
～現在バス会社でバラバラなターミナル～

梅田周辺バスターミナル	平日発着（便／日）
① JR大阪駅高速バスターミナル	262
② 阪急高速バス大阪梅田ターミナル	198
③ ハービスOSAKAバスターミナル	76
④ 大阪駅前停留所	52
⑤ 大阪VIPスタンド	15
⑥ WILLERバスターミナル大阪梅田	97
⑦ 大阪駅前東梅田停留所	96
⑧ プラザモータープール	94
合　計 ※各ターミナルが終点の到着便数は含まず	890

ジョルダン高速バス時刻表より

参考：バスタ新宿
～新宿南口交通ターミナル～

バスタ新宿：Wikipediaより



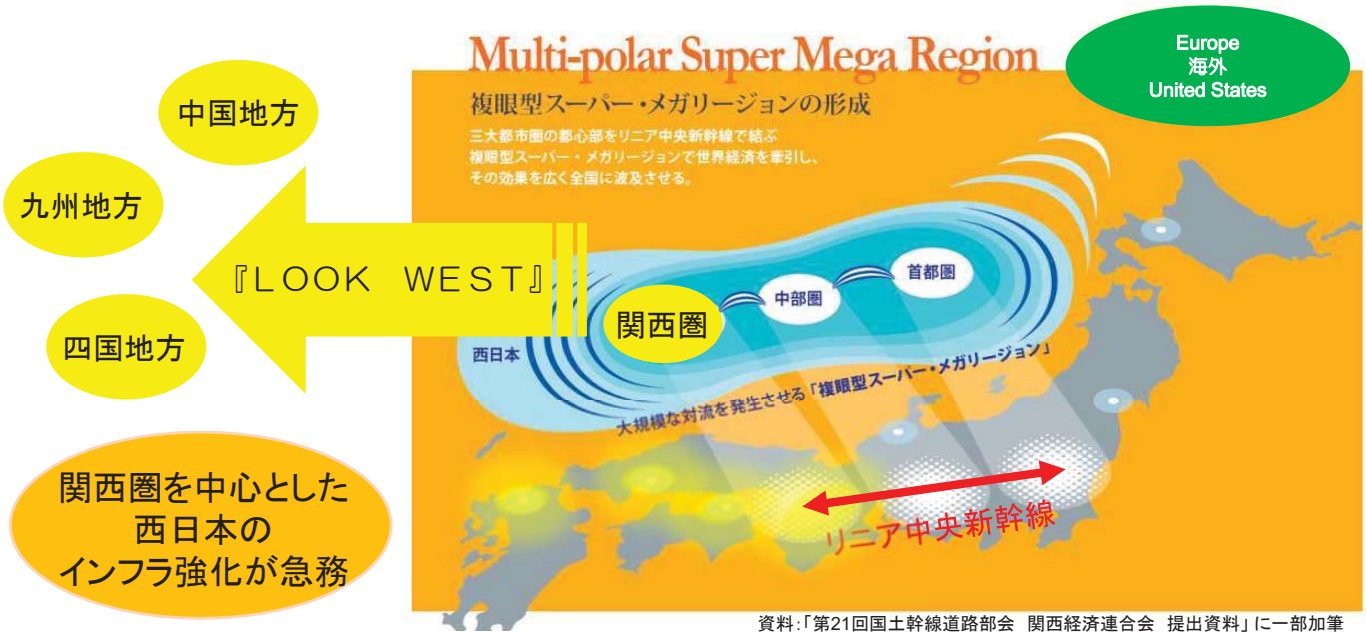
バスタ新宿：国土交通省 関東地方整備局
東京国道事務所記者発表資料より

※ 写真の公表可否については未確認

関西都市圏トライアングルネットワーク構想

関西圏の目指す姿『LOOK　WEST』

- リニア中央新幹線の整備により、首都圏・中部圏・関西圏が一体化。
- 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、九州地方の牽引役を担い、一体となることで、更なる日本の成長へ。
  ⇒『ＬＯＯＫ　ＷＥＳＴ』
- 更なる日本の成長を牽引するために、関西圏を中心とした西日本のインフラ強化が急務。



資料：「第21回国土幹線道路部会　関西経済連合会　提出資料」に一部加筆

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～

南北軸強化

地域高規格道路網
～地域をネットする補完的な複数ルート～

※ 近畿地方整備局管内地域高規格道路網図を加工

第一部 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　ＲＯＡＤ2050 年～

参考　　技術部会資料

平成 29 年 11 月 21 日
平成 29 年度 第 2 回技術部会資料

１．　これまでの委員会活動

・活動期間　平成 29 年 5 月～平成 31 年 3 月（2 年）
・委員数　　50 名
【幹事会；委員長＋運営委員他＝5 名、道路網研究委員会；幹事 1 名＋委員 9 名＝10 名、道路の賢い使い方研究委員会；幹事 1 名＋委員 19 名=20 名、国土交通計画研究分科会；幹事 1 名+委員 13 名＋学識委員 1 名＝15 名】
・第 50 回研究発表会　自由集会（平成 29 年 10 月 5 日）
・提言 立ち上がれ関西 新しい道路網整備 2050 発表会（平成 29 年 10 月 26 日）

●活動スケジュール
・10/5　：最終報告及び「提言　立ち上がれ関西新しい道路網整備　2050」（近畿支部研究発表会）
・10/25～10/26　：建設技術展へのパネル展示
・10/26　：提言 立ち上がれ関西 新しい道路網整備 2050 発表会（パネルディスカッション）
・10/26～H30/9 末　：第 2 期（H29～H30 年度）道路研究委員会報告会へ向けて
・H30/10～H31/3 末　：最終報告書作成

２．　H29 年度の活動報告

２－１道路研究委員会運営委員会；8 名（運営委員＋分科会幹事）
【第 1 回運営委員会　平成 28 年 4 月 12 日】
・委員の紹介
・道路研究委員会の目的と位置づけ
・これまでの活動内容と今後の活動スケジュール
・この後、各分科会に分かれて討議
【第 2 回運営委員会　平成 29 年 5 月 17 日】
・H29 年度委員会・分科会の活動内容・スケジュール
・H27・28 年度報告書作成について
・現地視察・研修について
・道路技術勉強会について
・建コン協本部表彰について
【第 3 回運営委員会　平成 29 年 7 月 31 日】
・第 2 回関西のインフラ強化を進める会（7/31）について、確認と以降の資料作成
・近畿支部研究発表会（10/5）の自由集会について
・建設技術展（10/25～10/26）について、ブースの展内容、シンポジウムの内容
・現時点での各分科会活動状況と今後の予定について

【第 4 回運営委員会　平成 29 年 8 月 10 日】

・10.26 シンポに向けて

① シナリオベースについて

② 資料作成

③ 発表方法

④ 発表者、司会者等について

【第 5・6・7 回運営委員会　平成 29 年 9 月 8・12・25 日】

・10.26 シンポに向けて

シナリオの詰め

【第 6 回運営委員会　平成 29 年 10 月 24 日】

・10.26 シンポリハーサル

【第 2 回関西の未来づくりシンポジウム第 1 部　平成 29 年 10 月 26 日】

・開会挨拶、「提言 立ち上がれ関西 新しい道路網整備 2050」趣旨説明；兼塚支部長

・パネルディスカッション；

コーディネーター；大津先生（京都大学大学院）

パネリスト；

① 提言路線；南海経済軸の整備効果；加古委員長（道路網分科会）

② 提言路線；整備手法（１；採算等）；鈴木委員長（国土交通計画分科会）

③ 提言路線；整備手法（２；道路構造面等）；蔵下委員長（道路の賢い使い方分科会）

④ 今後の取組；新しい提案；寺尾委員長（道路研究委員会）

・南海経済軸完成までのシナリオ

・大阪駅周辺に「バスタ梅田」の整備

・関西都市圏トライアングルネットワーク構想

・関西南北軸の協会

２－２関西未来づくりキャンペーン：平成 28 年 9 月～平成 29 年 5 月末

【参加機関等】

・参加機関；ＮＰＯあすの夢土木、（一社）近畿建設協会、（一社）日本建設業連合会関西支部、（一社）建設コンサルタンツ協会近畿支部、産経新聞大阪本社（一財）日本建設情報総合センター、（一社）大阪府測量設計業協会、（一社）関西地質調査業協会、（一社）滋賀県測量設計技術協会、（一社）日本橋梁建設協会近畿、（一社）日本建設機械施工協会関西支部、（一社）PC 建設業協会関西支部

・オブザーバー；近畿地方整備局、阪神高速道路株式会社

【事務局会議　平成 29 年 3 月 24 日】

・関西未来づくりキャンペーンの意義、連携団体、実施組織、実施予算、実施計画、当面のスケジュールについて議論

・その後については、「関西のインフラ強化を進める会」との連携の形で推移し、キャンペーンとして、単独の活動は休止状態。

２－３関西のインフラン強化を進める会

【建コン協近畿支部の立場】

・事務局；近畿建設協会（霜上理事長)、建コン協近畿支部（当初は協力；兼塚支部長）

・道路研究委員会から 5 名、企画部会から部会長が委員会の傍聴に参加。

・作業内容；同会に関わる資料作成

【第１回関西のインフラ強化を進める会　平成２９年４月２５日】

・設立趣旨

・今後の進め方

・広報（案)；シンポジウム（コーディネーター小林教授)；6/13（キックオフ)、10/26（第 2 回）

【第１回キックオフシンポジウム開催　平成 29 年 6 月 13 日】

・基調講演；森　昌文　国土交通省技監

・パネルディスカッション；日本のリーディングエリアとするために)

コーディネーター：小林潔司先生

パネラー　　：池田豊人氏、上村多恵子氏、大竹伸一氏、若林陽介氏

【第 2 回関西のインフラ強化を進める会　平成 29 年 7 月 31 日】

・基調講演；

① 日本創生プロジェクト；藤本貴也氏（JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会委員長）

② 夢ロード 2050；兼塚卓也氏（建コン協近畿支部長）

・意見交換；

① ゲートウエイ機能の強化、ネットワーク整備

② その他

【第 2 回関西の未来づくりシンポジウム第 2 部　平成 29 年 10 月 26 日】

・パネルディスカッション；ゲートウエイ機能の強化

コーディネーター；小林潔司先生

パネラー　　：小島敦司氏、斎藤峻彦氏、挟間恵美子氏、藤本貴也氏

【第 3 回関西のインフラ強化を進める会　平成 29 年 12 月 12 日】

２－４平成２９年度道路網研究分科会活動報告　委員：１０人

	日程	内容
第１回	H29.4.12	・委員紹介 ・これまでの検討経緯 ・今後の進め方について
第 2 回	H29.6.2	・分科会の成果と今後の進め方について
第 3 回	H28.7.4	・「関西のインフラ強化を進める会」の活動報告と今後の進め方について
第 4 回	H28.8.3	・建設コンサルタンツ協会 近畿支部 研究発表会（10/5）の参加依頼について ・建設技術展（10/25,26）のパネル展示について ・分科会の今後の進め方について

第5回	H28.9.6	・今年度の検討について ・今後のイベントについて ・リーフレットの作成について
第6回	H28.10.11	

２－５平成２９年度道路の賢い使い方研究分科会活動報告　委員：２０人

	日程	内容
第1回	H29.4.12	(1)メンバーの紹介 20 名（18 社） (2)前分科会（H27～28 年度）での活動の概要説明 (3)H29－30 年度における本分科会の進め方について 1)今後 10 年の社会状況の変化を踏まえ、地域のポテンシャルの高い地域をケーススタディとして施策の展開を検討。 2)具体のケーススタディ、アウトプットイメージについては、次回分科会で事務局案を提示し、次回分科会で議論する。
第2回	H29.6.8	(1)今年度の分科会の進め方 1)今後 10 年後の社会情勢の変化(北陸新幹線・新名神の開通、大阪万博開催等)を踏まえ、「京都北部、福井南西部、滋賀」をケーススタディとして検討する。 2)ケーススタディを行うエリアは、「福井県嶺南」、「京都府」、「滋賀県北部(湖北)」、「滋賀県南部（湖南)」の４エリアとする。 3)各エリアの将来計画を踏まえ課題抽出→施策の展開を検討する。
第3回	H29.8.3	(1)エリア毎の課題の抽出・整理 1)各エリアの課題抽出および整理結果を議論。 2)各エリアだけでなく、複数エリア間を連携する施策も含めて検討 3)４WGを立ち上げ、WG内で議論を行う。
第4回	H29.9.20	(1)エリア毎の課題の抽出・整理(各 WG 毎の報告) 1)WG毎の課題・抽出整理の結果報告、議論。 2)広域図の施策展開図と個別施策のＰＰＴを作成する（書式概要の決定)。
第5回	H29.11.7	(1)エリア毎の展開施策の整理 1)福井県嶺南：北陸新幹線新駅に係わる敦賀、小浜を主とした施策展開。 2)京都府：北陸新幹線京都府新駅の提案、それに附帯する道路網の計画施策展開 3)滋賀北部：舞鶴若狭との観光・物流連携強化策、北部観光アクセスの強化施策。 4)滋賀南部：観光、自転車施策、名神名阪連絡道路整備による東海道新幹線の新駅提案、交通結節点、新交通システム導入の施策。
第6回	H29.12.13 予定	(1)エリア毎の展開施策の確定とエリア間連携策（予定討議項目）

２－６　国土交通計画研究分科会活動報告；14 名

	日程	内容
第 1 回	H29.4.12	・分科会の目的と位置づけ；「中部・関西・四国連絡道路」（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深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が主な目的。 ・進め方；WGを立上げ具体の検討を行う。WG１は「中部・関西・四国連絡道路」（南海経済軸）に関する研究、WG２は「都市における公共交通」に関する研究を行う。
第 2 回	H29.6.16	・今後の作業方針と課題の確認
第 3 回	H29.7.28	南海経済軸WG ・民間資本へのインセンティブ策研究（深度化）に向け、具体的なヒアリング対象及びヒアリング内容を提案 ・国内事例として、愛知県有料道路コンセッション事業を提示，ヒアリング対象としてリストアップ 公共交通WG ・公共交通の拠点となる駅周辺の課題とその展望及び将来イメージを整理 ・将来イメージとして、拠点ごとに整備構想を提案
第 4 回	H29.9.8	南海経済軸WG ・南海経済軸を西日本の経済軸に視野を拡大して検討、各エリアごとにポテンシャルをまとめた。 ・各エリアの現状を把握した上で、これらの地域を結ぶことで何かキャッチフレーズが言えないか議論を進めていく。 公共交通WG ・東海道山陽新幹線を含み、各主要都市と各空港を結ぶ関西都市圏感情新幹線ネットワーク構想を立てた。 ・拠点となる尼崎新副都心と新たに橋下新都市構想を考えた。
第 5 回	H29.11.10	・ベトナム視察報告；JETORO 事務所及び現地視察についての調査結果

２－７　道路技術勉強会

道路技術勉強会は今年で、5 年目に入り充実した勉強会となっている。今後とも、会員各位の技術力アップと、各種の新しい情報の収集、当道路研究委員会の広報として今後とも、時代に即したテーマ、講師により開催していく。今年度の勉強会開催は下記のとおりである。

	日程	テーマ	講師	所属
H29　第1回 通算 第 16 回	H29.6.9 (金)	交通マネジメントの未来像～これからの道路空間と他モードとの連携～	橋本 雅道	近畿地方整備局 道路部 部長
		民間事業者から見た現在のカーシェアリングの課題と今後の展開	亀田 真隆	タイムズ 24 株式会社 タイムズカープラス事業部 企画グループ グループマネジャー
H　29 第 2 回 通算 第 17 回	H29.9.15 （金）	社会資本整備審議会道路分科会「建議」 ～これからの道路施策について～	沓掛 敏夫	国土交通省道路局 企画課 道路経済調査室長
		「道の駅」を拠点とした自動運転実証実験の取り組みについて	中尾　勝	近畿地方整備局道路部 交通対策課 課長
H29　第3回 通算 第 18 回	H29.11.24 (金)	（仮）無電柱化に向けた最近の取り組み	清水 将之	国土交通省道路局 環境安全課 地域道路調整官
		京都市における無電柱化に向けた最近の取り組み	板谷 正人	京都市建設局 道路建設部 道路環境整備課　課長補佐
H29 第 4 回 第 19 回				

２－８　H29 年度予算と実績；未定（調査中）

・予算；1,700,000 円

・実績；981,000 円（11 月末）

内訳　道路研究委員会、３分科会活動費　約 57 万円

道路技術勉強会活動費　　約 41 万円

なお、29 年度末までに 65 万円使用予定

３．　H30 年度の活動方針

（１）　H30 年度は前年度からの 2 期目となる。委員会、分科会の構成は 29 年度と同様で委員は新たに公募しない。

（２）　H30 年度の活動は、H29 年 10 月 26 日のシンポジウムでも提案したように、今後の取組みに向かって研究する。また、各位分科会での活動成果と併せて 2 か年の道路研究委員会の成果として発表会等を企画し、発注者はじめ広く国民の皆様に提案する。また、研究成果は報告書として取り纏めるものとする。

（３）　今後の取組みの主なテーマは次のとおりである。

①　南海経済軸に関する研究

・国土利用および民間資本活用のあり方

・供用までの海峡部の物流やフェリー運航のあり方

②「都市における公共交通のあり方」に関する研究

・公共交通ネットワークと交通結節点のあり方

③関西の南北軸強化に関する研究

・関西中央都心部から関西北部・南部へのアクセスのあり方

（４）「関西のインフラ強化を進める会」との連携強化　（積極的な参加）

（５）「道路技術勉強会 5 か年を終えて」総括（CD 作成）

（６）運営委員会

・運営委員会メンバーは、運営委員長、運営委員、特別アドバイザー、各分科会委員長を基本とする。

（７）分科会

・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

（８）道路技術勉強会

・今年度と同様に、年 4 回開催をベースに、建コン協会員の道路技術力の向上、近畿地整等他団体等の技術交流に寄与することを目的に開催する。

・メンバーは運営委員会委員があたる。

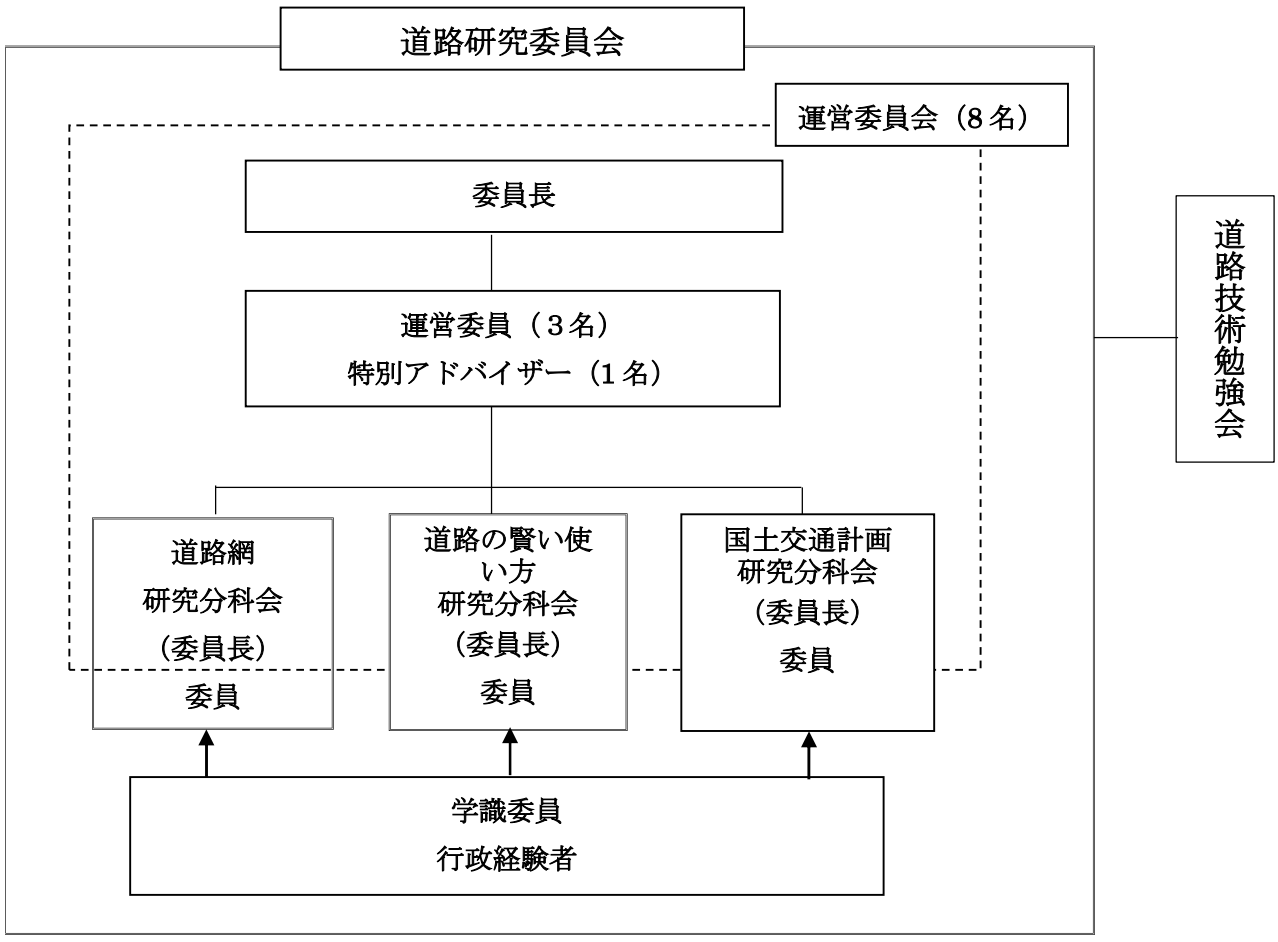
（９）平成 30 年度予算案

単位：円

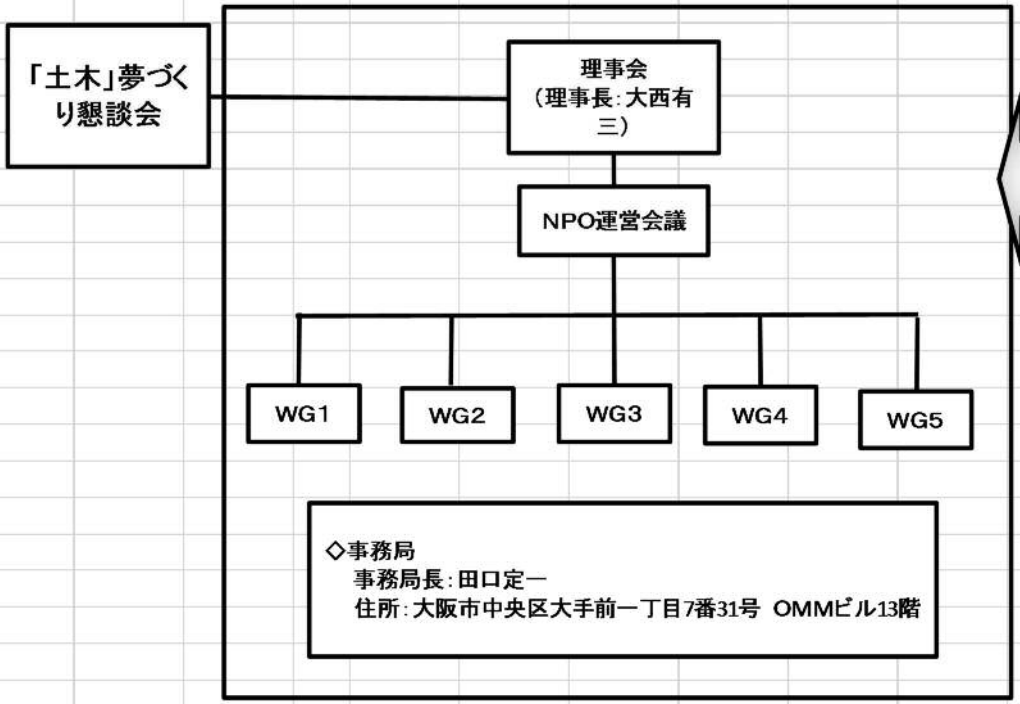
	幹事会（世話人会・運営委員会）	道路網研究分科会	道路の賢い使い方研究分科会	国土交通計画研究分科会	道路技術勉強会	合　計	備　考
委員数（人）	8（兼務3）	10	20	14	6 兼務他(６)	49 兼務他(６)	
学識経験者等（人）	0	2	2	1	2	7	
話題提供者へのお礼等	50,000	50,000	30,000	20,000	150,000	300,000	
現地調査等	0	150,000	200､000	200,000	10,000	560,000	海外視察
見学会等	0	30,000	150､000	50,000	0	230,000	
ﾋｱﾘﾝｸﾞ等	50,000	20,000	0	50,000	30,000	120,000	
活動費（懇親会補助等）	50,000	140,000	160,000	200,000	200,000	750,000	講師等の食事代、謝礼等
その他	20,000	30,000	60,000	100,000	20,000	230,000	資料作成費用他
合計	140,000	420,000	600,000	620,000	410,000	2,190,000	

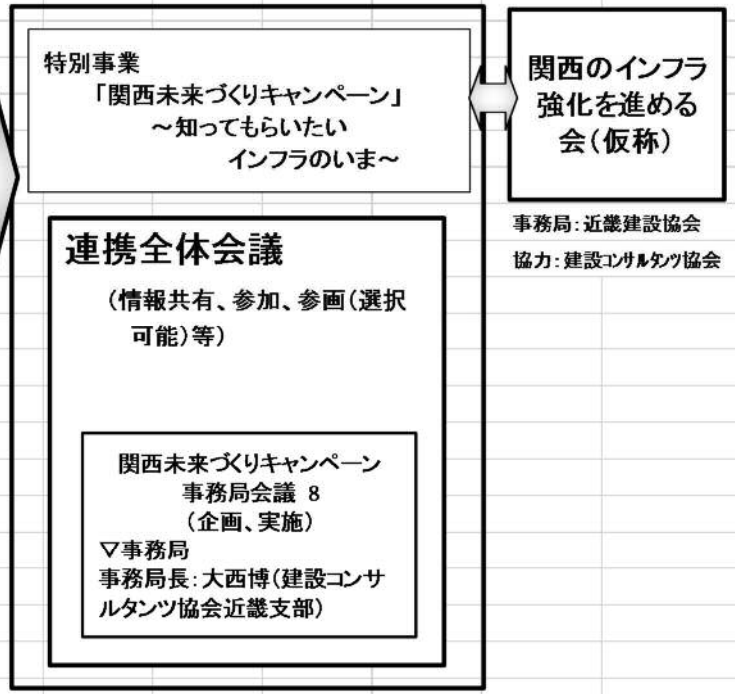
注）１．各分科会の現地視察費は、海外への視察を計画している。

道路研究委員会　H30　組織図



NPO法人　あすの夢土木　　運営体制





ワーキング(常設)

WG1	HP運営支援	3
WG2	魅せる土木	7
WG3	知る土木	5
WG4	働く土木、安心・安全土木	4
WG5	楽しむ土木、ゆめ土木	4

H29 年度　道路研究委員会研究テーマと対応（分科会等）　　H28 年 12 月 16 日作成

	テーマ	幹事会	道路網	道路の賢い使い方	国土交通計画	備考
各分科会からの提案	求められる機能の検討		○			道路網からの提案
	整備イメージの検討		○			道路網からの提案
	リニア、北陸新幹線の延伸を見据えた展開の検討		○			道路網からの提案
	紀伊山地の将来土地利用				○	国土計画（前川 NEXCO 西取締役）
	都市部の公共交通課題（交通結節点等）				○	国土計画からの提案‘（森技監）
	PPP 等の官民連携				○	国土計画からの提案
	近畿における道路の賢い使い方の具体的施策の検討			○		賢い使い方（次年度研究案）
	道路構造令の研究			○		賢い使い方（次年度研究案）
他機関等からの要望等	フェリー・物流検討				○	池田局長
	高速道路のシームレス化			○		H28「提言」より
	紀淡連絡協の活用				○	
	南北軸の強化（公共交通運行形態・バスのネットワーク等）				○	森技監
	南北軸の強化（道路のネットワーク・阪神間ラダー等）		○		○	木谷顧問（建コン協本部顧問）
	各自治体独自の道路網について	○	△	△	△	奈良県、兵庫県
	他機関との意見交換会	○	△	△	△	
シンポジューム開催		○	△	△	△	H29 建設技術展
H29 建コン協近畿：支部研究発表会		○	○	○	○	自由集会（60 分）
道路技術勉強会開催		○				年 4 回開催
委員数　（人）		8	7	16	15	計　52
予算　（千円）		125	300	425	550	計　1,700（勉強会 300 含）

注）表中、幹事会、計の委員数は兼務等 6 名含む（実数 46 名）

平成 29・30 年度 道路研究委員会 中間報告書

平成 30 年 4 月 1 日　発行
編集発行　（一社）建設コンサルタンツ協会近畿支部
道 路 研 究 委 員 会
〒540-0021　大阪市中央区大手通 1-4-10（大手前フタバビル）
TEL：06-6945-5891　　FAX：06-6945-5892
E-mail：mail@kk.jcca.or.jp　URL：http://www.kk.jcca.or.jp