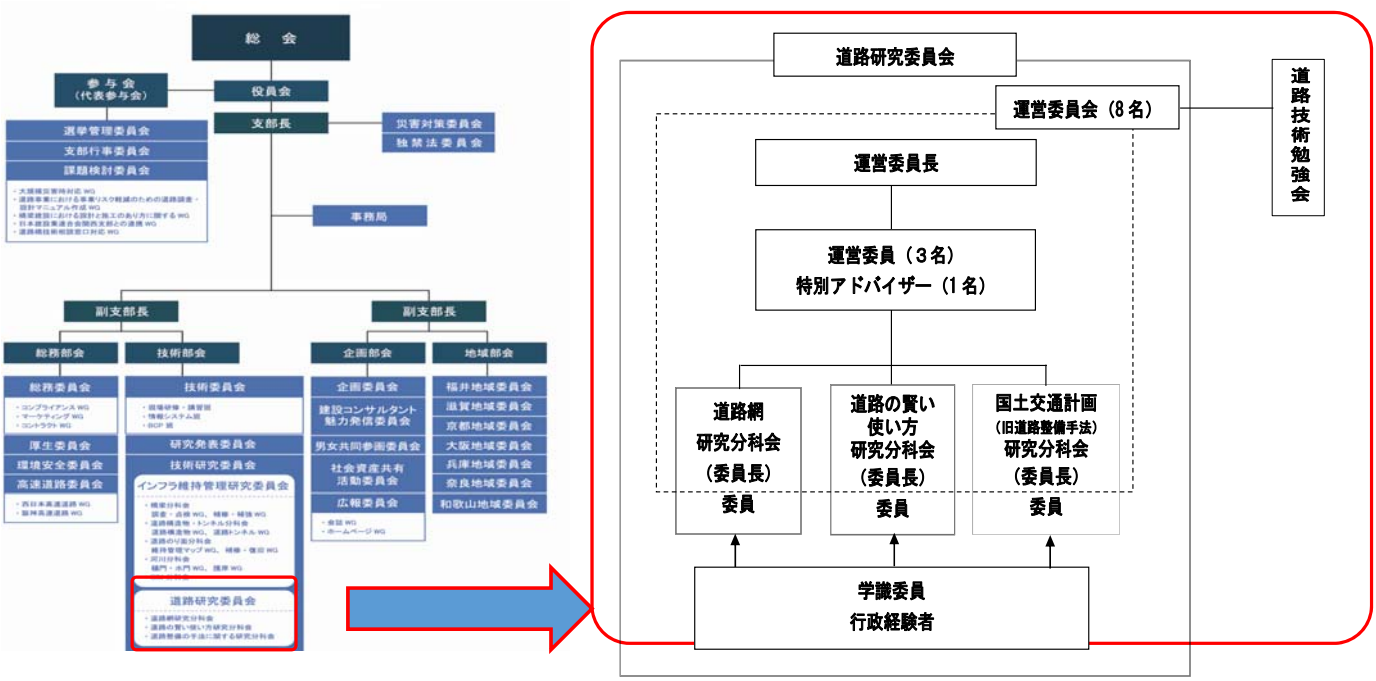
道路研究委員会

中間報告

令和元年10月
近畿支部技術部会
道路研究委員会

道路研究委員会の概要
（一社）建コン協近畿支部組織図



道路研究委員会 運営委員会

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ト㈱	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

道路研究委員会の目的

関西の道路網整備は、首都圏に比べて大きく遅れており、渋滞の発生等による損失が発生しています。そのため、早急にミッシングリンクを解消し料金のシームレス化を図り、道路利用者や国民の皆様に公正で利用しやすい道路ネットワークの提供を図る必要があります。併せて、既存の道路の有効活用（賢い使い方）を図り「関西の道路の最適化」をする必要があると思います。

さらに、将来の関西における国土づくり、地域づくりを踏まえた「新しい道路網整備」が必要あると思います。

本研究委員会では、主に関西の将来における道路のあり方（道路網、道路構造、国土形成等）について、調査、研究し、その成果を近畿地方整備局、関係自治体、さらに、国民の皆様に発信することを目的とします。

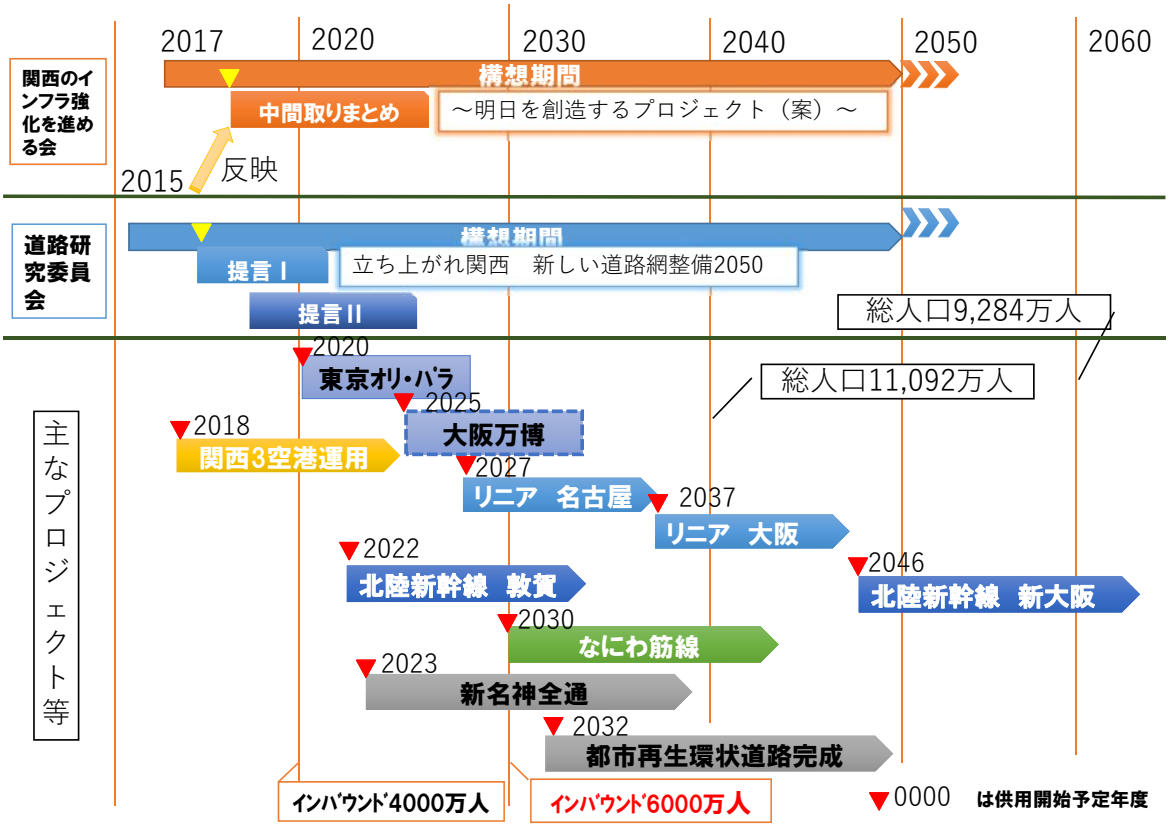
道路研究委員会 成果報告等の経緯

道路研究委員会 第1期（平成27年度～平成28年度）

- 第49回（平成28年度）研究発表会；平成28年9月15日）「提言」公表等報告
- 「提言」の報告；平成28年9月23日～平成28年11月9日

道路研究委員会 第2期（平成29年度～平成30年度）

- 「関西のインフラ強化を進める会」事務局として参画；平成29年4月
- 建設技術展2017近畿「関西未来づくりシンポジウム」；平成29年10月26日
- 「関西のインフラ強化を進める会 中間取りまとめ」；平成30年4月
- 道路技術勉強会 第20回記念シンポジウム；平成30年6月6日
  「関西の明日を創造するために ～将来へ向けてのプロジェクト～」
- 第51回（平成30年度）研究発表会；平成30年10月4日
  「提言Ⅱ」公表等報告
- 建設技術展2018近畿「関西夢づくりシンポジウム」；平成30年10月24日



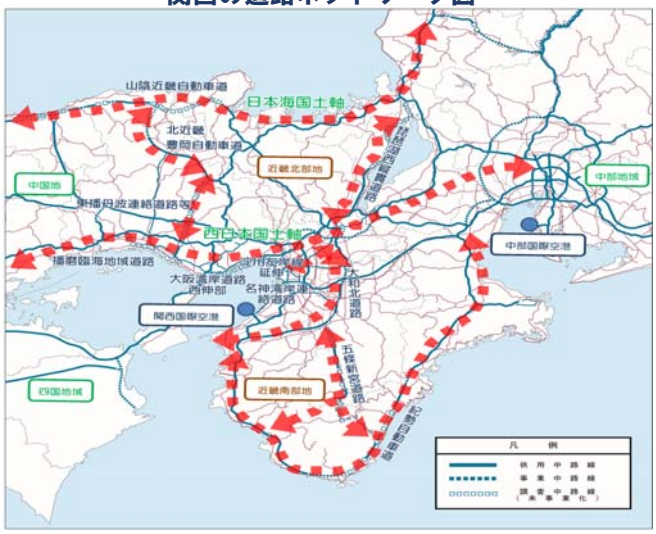
提言Ⅰ-1 関西の道路の最適化

■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



提言Ⅰ-1 関西の道路の最適化

■その２ 関西の賢い道の使い方

５つの視点から「道の賢い使い方」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

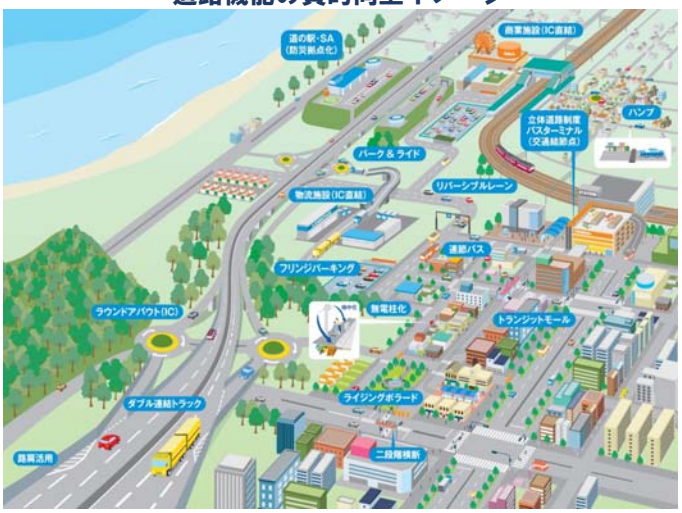
視点3：円滑な交通機能の確保に向けた取り組み
→TDM（ロードプライシング、フリンジパーキング）、車両の大型化の対応

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



提言Ⅰ-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経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

提言Ⅰ-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

【民間資本活用のためには】

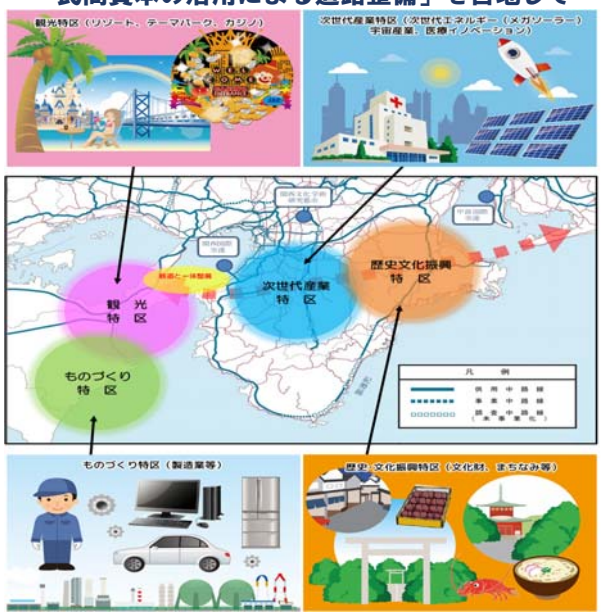
望ましい事業類型（事業費の分担）

- 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」を目地して



「建コン近畿提言2016」報告

【提言の報告（平成28年度）】

・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

今後の取り組み

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

提言Ⅱ-1　関西の南北軸強化を図る道路網の整備

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。

【施策】

- 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

提言Ⅱ－1　関西の南北軸強化を図る道路網の整備

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

【施策】

- 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～

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

インフラのコンテンツ強化

①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

②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

③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

④ICTの活用
→自動運転、隊列走行

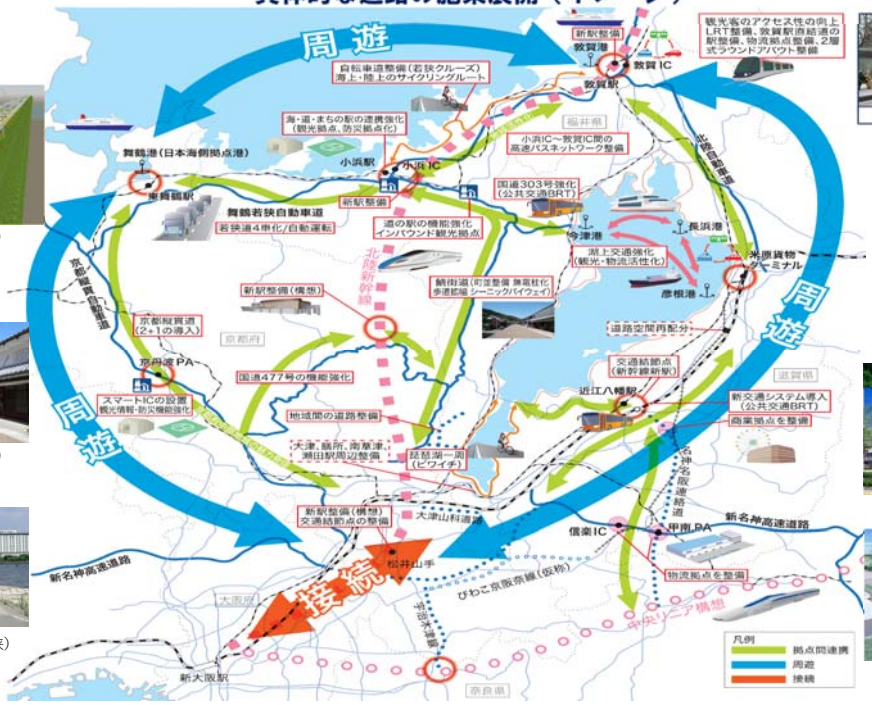
インフラコンテンツの強化による道路施策の展開

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ﾞｲｳｪｲ)

自転車クルーズ（琵琶湖、若狭）



結節点（敦賀～敦賀港）

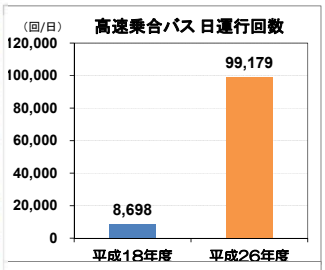
結節点（新幹線新駅、自専道）

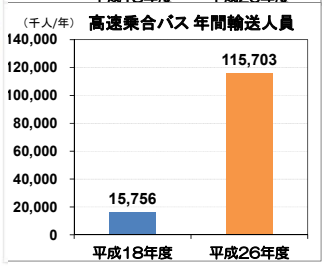
物流拠点（鉄道、高速道路）

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箇所が拡散していて利便性が悪いため、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て整備する。





提言Ⅱ－3　京阪神都市圏（都市部）の交通結節点の強

その2　新大阪バスターミナル（バスタ新大阪）整備

【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】

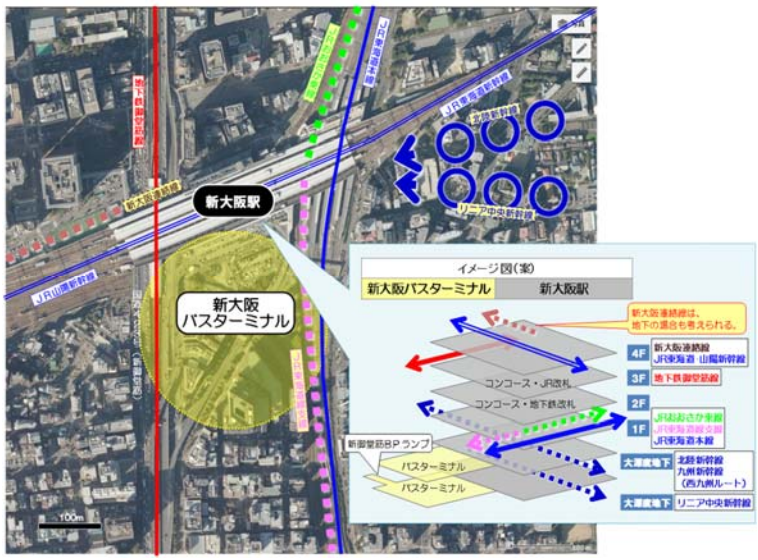
- 既存のJR東海道山陽新幹線、地下鉄御堂筋線、新たな計画のリニア中央新幹線、北陸新幹線、九州新幹線（西九州ルート）、新大阪連絡線等の乗り換えを円滑にするためのターミナル計画を策定・整備し、拠点にふさわしい駅周辺の再開発
- また、新大阪駅の地下空間には、今後、リニア中央新幹線等の乗り入れが予定されていることから、これらの事業と一体的に整備し、結節させることで、全国につながる新幹線ネットワークの構築。
- あわせて、各鉄道と高速バスとの乗継サービスを最大化するため、高速バスのターミナル（乗り継ぎ施設）として新大阪バスターミナルの整備

【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

（2018.8.29；新大阪駅周辺地域：都市再生緊急整備地域の候補地域として内閣府より公表。
（2019.1.22；新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会（大阪府、大阪市連携；立ち上げ）

新大阪駅交通ネットワーク構想（バスタ新大阪）



提言Ⅱ－4　関西都市圏トライアングルネットワーク構想

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分圏内域
- 関西大環状の形成
  ⇒超高速鉄道化により関西都市間40分圏内域
- 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

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」の整備を提案します。**

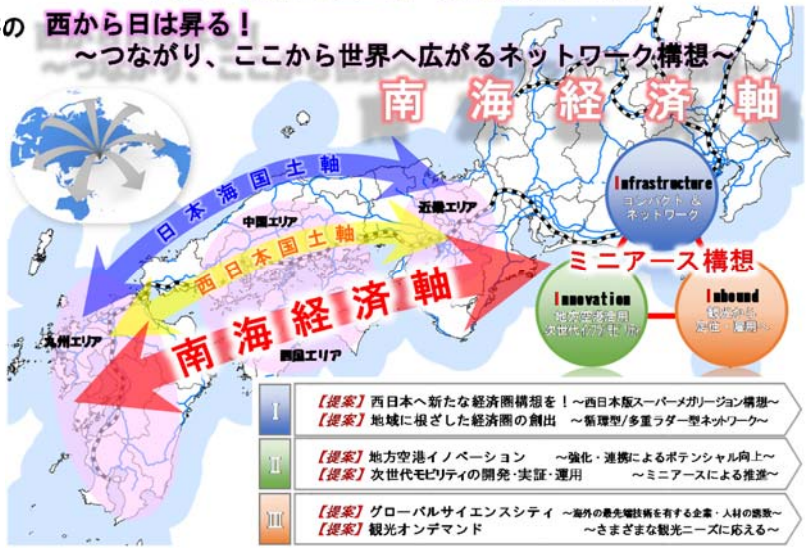
【南海経済軸の実現のためのキーワード：ミニアース構想】

- 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



「建コン近畿提言2018」報告

【提言の報告（平成30年度）29か所】

日時	訪問先	日時	訪問先
10月31日（水）	近畿地整　企画部	11月27日（火）	近畿地整本局
11月5日（月）	関経連地域連携部	12月3日（月）	近畿地整　豊岡河川国道事務所
11月7日（水）	堺市建設局自転車まちづくり部	12月4日(火)	大阪府事業管理室
11月8日（木）	奈良県県土マネジメント部	12月5日(水)	滋賀県技術管理室
11月8日（木）	近畿地整奈良国道事務所	12月11日（火）	近畿地整　兵庫国道事務所
11月9日（金）	和歌山県県土整備部	12月17日（月）	近畿地整紀南河川国道事務所
１１月９日（金）	近畿地整和歌山河川国道事務所	12月20日（木）	近畿地整福井河川国道事務所
11月9日（金）	和歌山市都市建設局	12月20日（木）	福井県土木部
11月12日（月）	近畿地整　企画部	12月21日（金）	国土交通省本省
11月13日（火）	阪神高速道路（株）	12月21日（金）	内閣府　国土強靭化推進室
11月19日（月）	近畿地整福知山打線国道事務所	12月26日（水）	近畿地整姫路河川国道
11月21日（水）	京都府建設交通部	1月22日（火）	NECXO西日本（株）　関西支社
11月21日（水）	近畿地整京都国道事務所	2月6日（水）	ＮＥＸＣＯ西日本（株）
11月21日（水）	近畿地整浪速国道事務所	3月1日（金）	草津市役所建設部
11月21日（水）	近畿地整大阪国道事務所		

今後の取り組み

【道路研究委員会】
1） 2025大阪・関西万博までのインフラ整備を万博後も見据えて進める。
2） 環状線の交通結節点等の拠点整備は、老朽化の再構築も合わせ、広がりを持たせた周辺の「まちづくり」として整備する。
3） 京阪神一円で高速バスの活用を行い、交通結節点として拠点整備を行い、人の交流拡大と都市機能の強化を図る

【道路網研究分科会】
1） 南海経済軸は広域的に機能
2） 南海経済軸利用時は、五條・橋本周辺が関西の玄関口
3） 玄関口として活用のためには都心方面軸が新たに必要
4） 紀伊半島内の連絡道路を活用することで近畿南部を広域的に活用

【道路の賢い使い方研究分科会】
1） 京阪神および近畿南部の地域をケーススタディとして取り上げ、具体的な道路の賢い使い方に関する施策展開を提案する。
2） ICT技術等の最新の知見、新たな技術の適用等、道路の賢い使い方の施策を提案する。

【国土交通計画研究分科会】
1） 「南海経済軸のあり方」に関する研究を進める。南海経済軸と沿線にあたる西日本4支連携し、「意見交換会」を通じて西日本全体の国土利用のあり方を研究する。
2） 「関西3空港一体化に向けた交通ネットワークとまちづくり」に関する研究を進める。
3空港一体化に向けた交通ネットワーク、交通結節点（新尼崎、夢島のまちづくり）のあり方を研究する。

令和元年度 関西のインフラ強化を進める会 活動報告

～日本のリーディングエリアとするために～（建コン協道路研発表関係）

第7回　関西のインフラ強化を進める会；平成31年4月23日（火）

■大阪関西万博（2025年）までのインフラ整備（整備内容・整備効果等）等

・2025年までに予定されているインフラ整備とさらに整備が望まれるインフラ整備についての纏め

■関西の高速バスターミナルのあり方（案）

・関西の高速バスターミナルのあり方（分散ターミナルの集約、将来へ向けてのグレードアップ、将来計画に合わせた新規のバスターミナル整備による拠点整備）

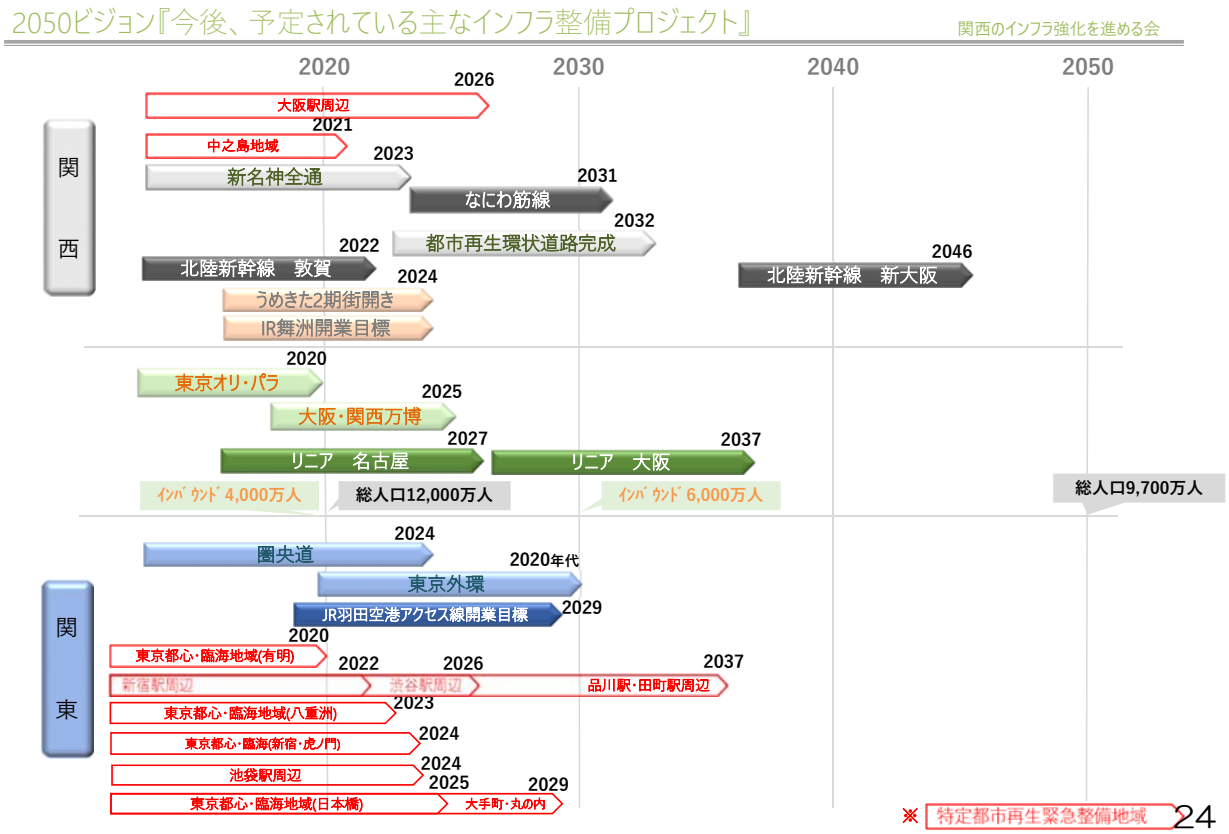
第8回　関西のインフラ強化を進める会；令和元年7月31日（水）

■2050ビジョン「多様なモードでシームレスな移動」（素案）

・2050ビジョンを【社会情勢の変化・技術革新によるモビリティー革命】から予想される事柄、【インフラと各種交通モード】から予想されるインフラ・各種交通モードを想定し、将来（2050年）の『多様な交通モードでシームレスな移動』に必要なインフラ整備の提案。

第9回　関西のインフラ強化を進める会；令和元年12月4日（水）予定

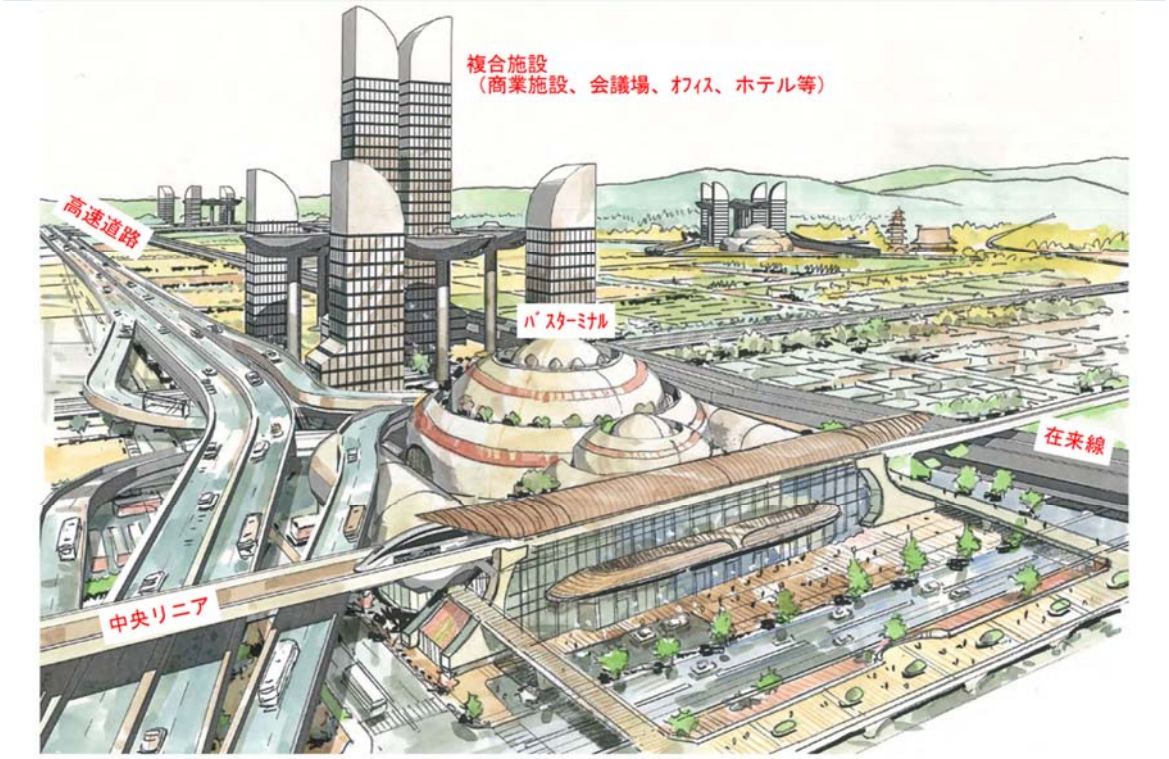
■検討中



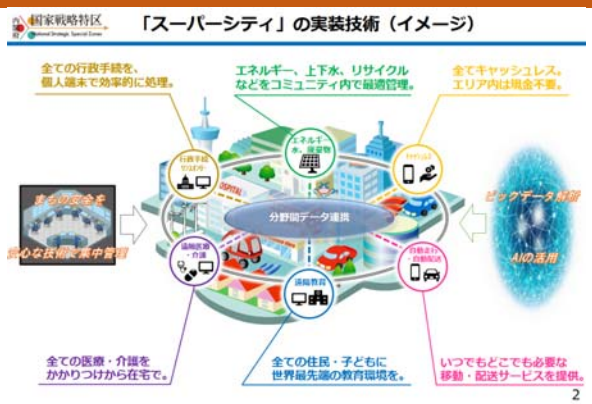
高速バスターミナル位置図（バスタ梅田・バスタ新大阪・バスタ奈良・USJ・弁天町・難波・天王寺・三宮・京都）

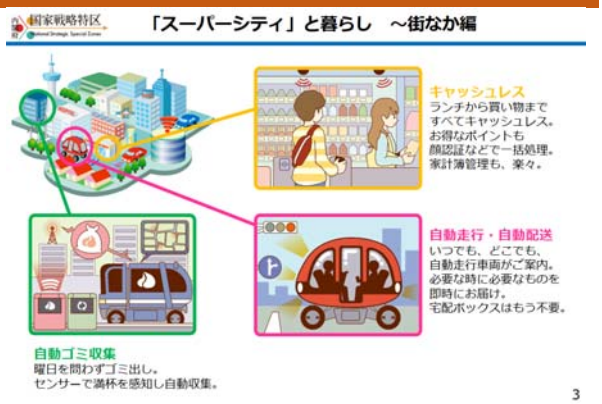
区間	現状所要時間	リニア中央新幹線 新大阪開業後所要時間	短縮（分）
東京都～和歌山市	品川駅～[のぞみ]～新大阪駅～[くろしお]～和歌山駅 3時間39分	品川駅～リニア奈良駅 1時間00分 バスタ奈良～和歌山駅西口 1時間17分	△82
東京都～橋本市	品川駅～[のぞみ]～新大阪駅～[普通]～大阪駅～[快速]～新今宮駅～[南海急行]～橋本駅 4時間00分	品川駅～リニア奈良駅 1時間00分 バスタ奈良～橋本駅前 57分	△123
東京都～五條市	品川駅～[のぞみ]～京都駅～[はるか]～天王寺駅～[快速]～王寺駅～[快速]～高田駅～[普通]～五条駅 4時間13分	品川駅～リニア奈良駅 1時間00分 バスタ奈良～五条駅前 39分	△154

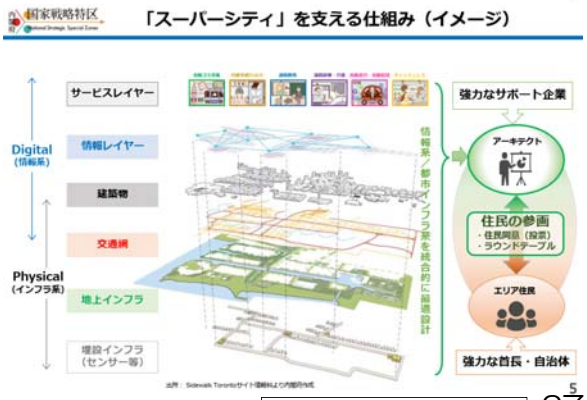
バスタ奈良（リニア中央新幹線・京奈和自動車道結節点）整備イメージ



2050ビジョン【参考イメージ】スーパーシティ







内閣府『スーパーシティ構想について』

2050ビジョン【参考イメージ】Society5.0

Society5.0：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society）

交通

医療・介護

ものづくり

農業

食品

防災

エネルギー

内閣府H.P.

今後の予定

R1年10月3日（木）；建コン協近畿支部研究発表会；中間報告

於）大阪科学技術センター　8階大ホール

R1年10月23日（水）；シンポジウム「2050年に繋ぐみらい予想図」

於）マイドーム大阪　3階　多目的ホール

提言Ⅲ　紀伊半島南部の機能強化イメージ

～物流・観光・防災に着目して～

道路研究委員会 道路網研究分科会 報告

令和元年10月

目　　次

■分科会の概要 ……2……

■過年度の検討状況 ……5……

■提言Ⅲ ……10……

1．物流 ……11……

2．観光 ……15……

3．防災 ……19……

分科会の概要

（1） 検討の目的

- 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。

（2） 期間

- 平成27年4月から平成29年3月まで（第1期）
- 平成29年4月から平成31年3月まで（第2期）
- 令和元年4月から令和 3年3月まで（第3期）

（3） メンバー構成

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 副委員長	㈱ニュージェック	藤村　一雄
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	協和設計㈱	渡邊　浩幸
道路網研究分科会　委員	㈱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	㈱オリエンタルコンサルタンツ	上久保　恵美
道路網研究分科会　委員	㈱トーニチコンサルタント	池田　明彦
道路網研究分科会　委員	㈱日建技術コンサルタント	山本　翔太

- 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、道路網研究分科会では、2050年に向けた関西の新たな道路網の構築を目指した道路網の提案を目指している。

過年度の検討状況

- 平成27年度～平成28年度の検討では、近畿南部を東西に結ぶ新たな国土軸として「南海経済軸（東西軸）」を提言。

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

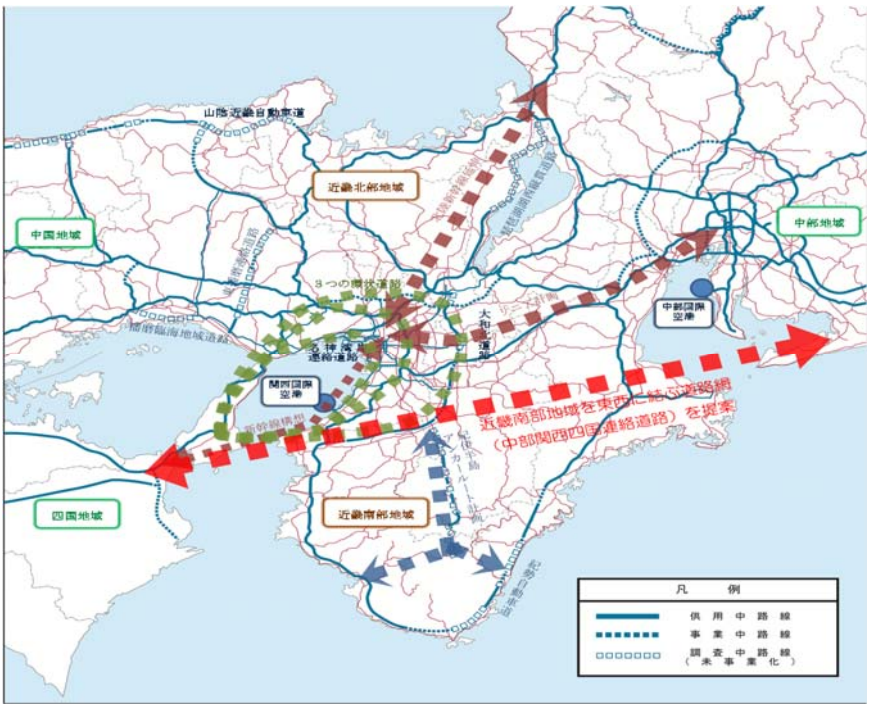
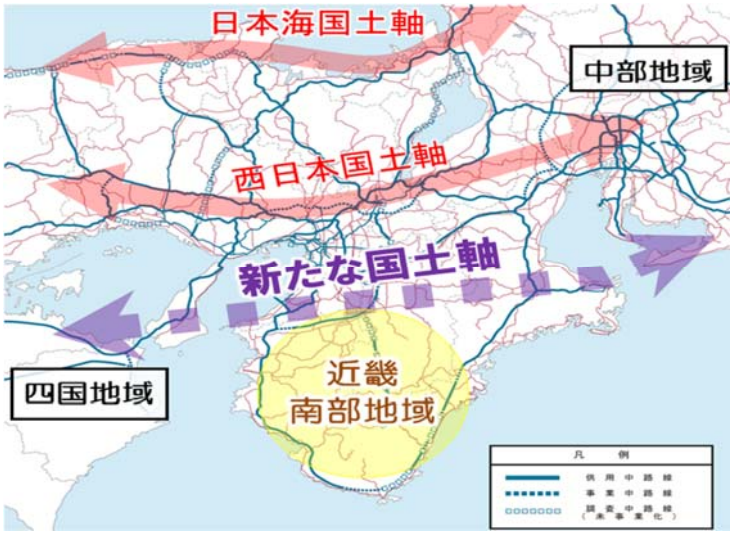


図　南海経済軸（東西軸）の提案

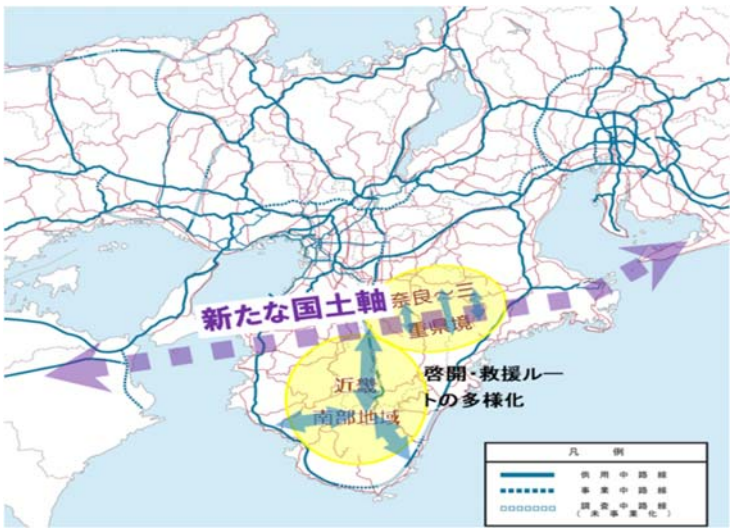
過年度の検討状況

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

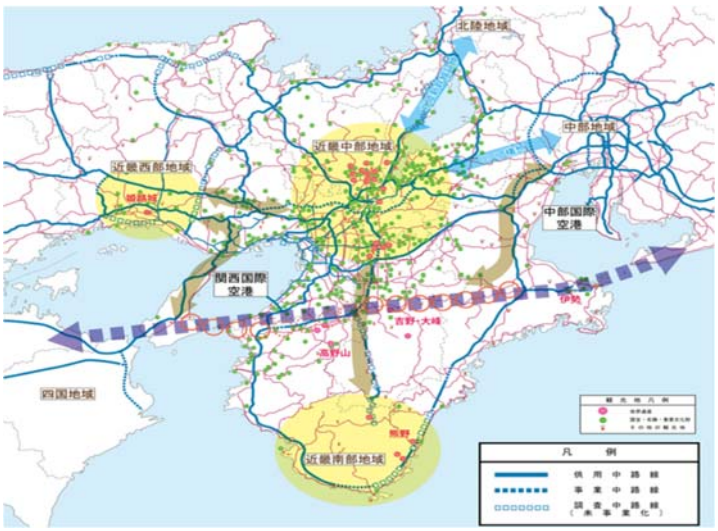


②環状道路の形成による連携強化と代替ルートの確保

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



- 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。

整備効果
- 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
- 信頼性向上
- 周遊観光の拡大

・
・
・

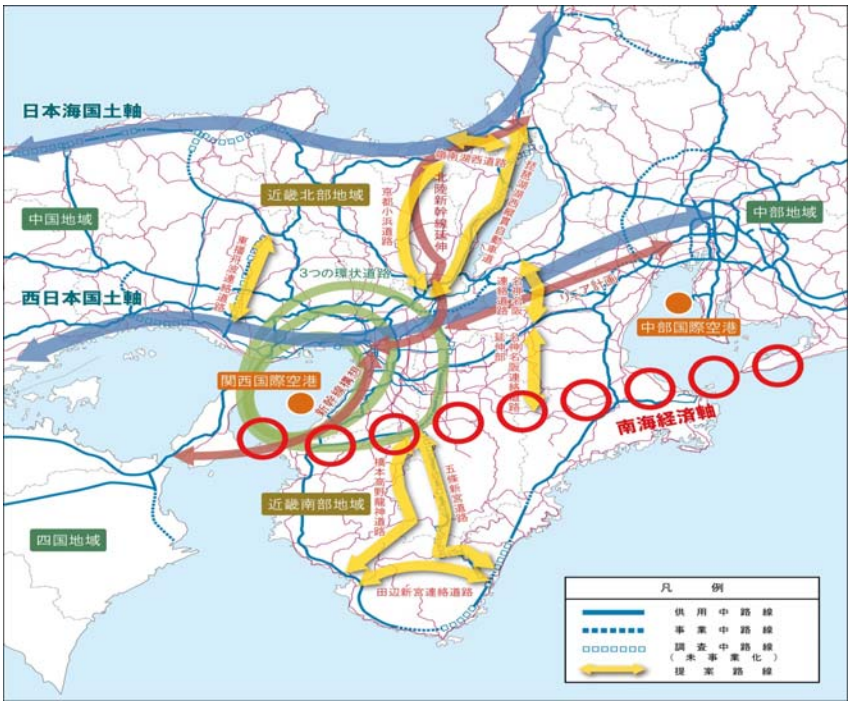


図　地域交流軸（南北ルート）の提案

過年度の検討状況

●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び、
近畿北部・中部・南部地域の広域連携を支援

●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

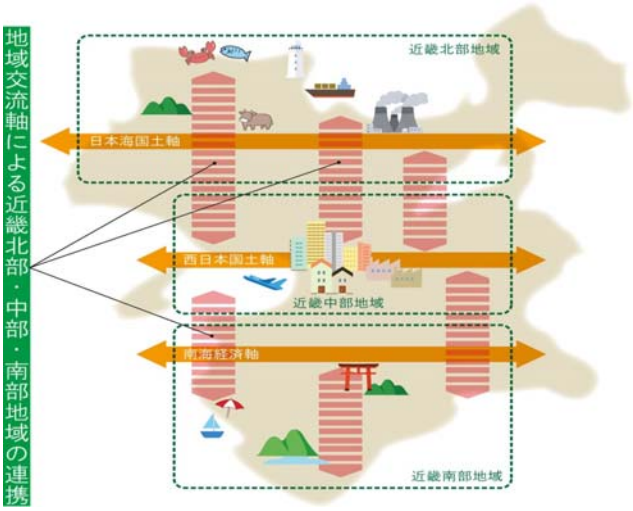


図　地域交流軸（南北ルート）の広域における役割

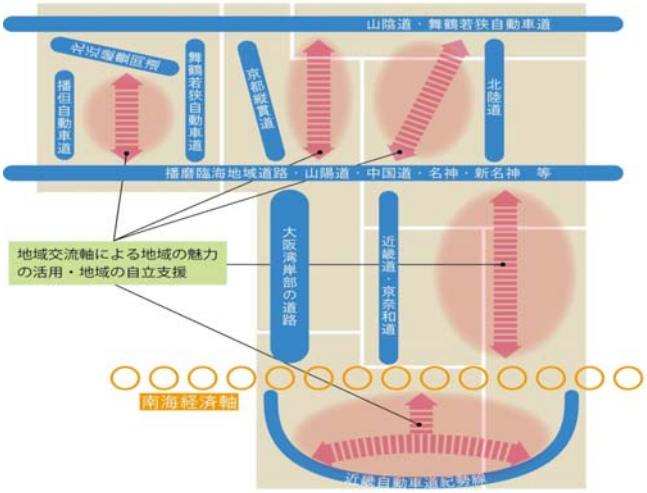


図　地域交流軸（南北ルート）の地域における役割

提言Ⅲ　紀伊半島南部に着目した機能強化のイメージ

- 令和元年度～令和2年度の検討では、引き続きこれらの提案をより具体化し、将来の関西の道路ネットワークのあり方について検討中。
- 令和元年7月時点では、紀伊半島南部に着目して、南海経済軸（東西軸）及び地域交流軸（南北ルート）の整備がもたらす機能強化のイメージを提案する。

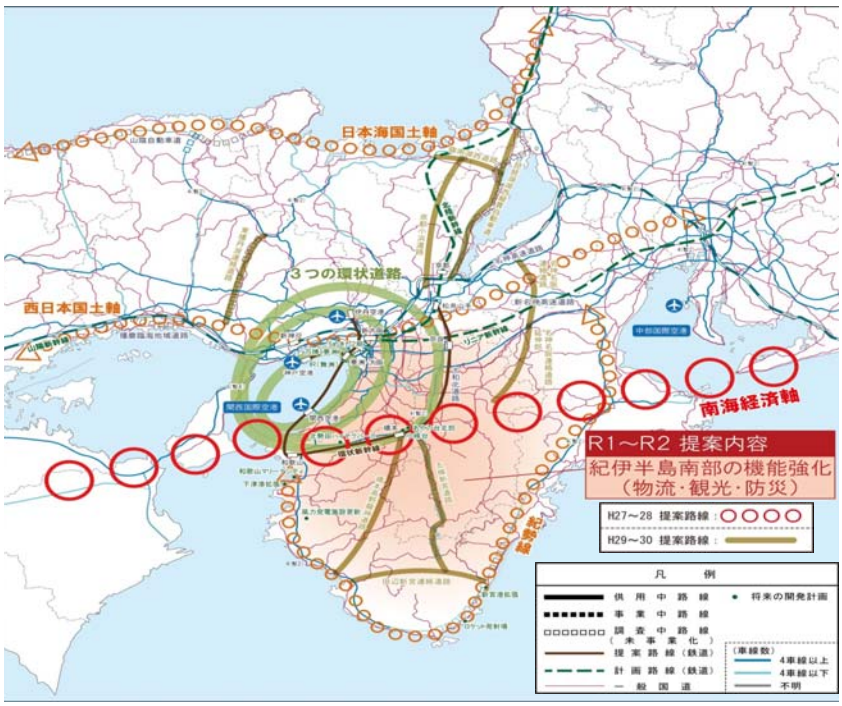


図　機能強化のイメージの提案

1．物流

1．ダブルネットワーク化により広域的な物流機能が強化

南海経済軸の整備により中部・四国地方への所要時間が大幅に短縮し、生鮮食料品の商圏拡大、渋滞する名阪道路の回避によるリードタイムの短縮・安定性向上等、広域的な物流機能が大幅に強化されます。

例　徳島IC（徳島自動車道）⇔豊川IC（東名高速道路）

整備前：360km　約4時間30分（名神・新名神利用で、時速80kmと仮定）

50分の短縮！

整備後：290km　約3時間40分（時速80 kmと仮定）

中部方面、四国方面の所要時間が短縮

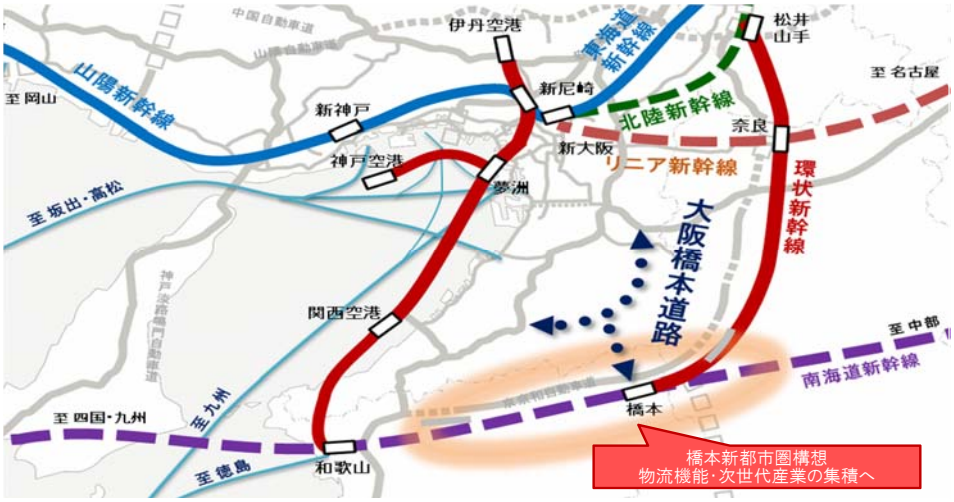
2．五條・橋本地域が新たな物流拠点とて関西の玄関口に

南海経済軸の中心となる五條・橋本地域では、大規模な工業団地の整備が進んでいます。
五條・橋本地域は、豊富な用地、南海経済軸へのアクセスのよさを背景に、関西の物流の玄関口として発展することが期待されます。

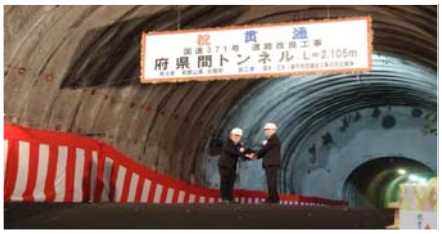
紀北橋本エコヒルズが整備中
小峰台用地（23ha）、あやの台北部用地（全体事業約140ha）等が整備中

３．京阪神地域と紀伊半島南部との物流機能を強化（１）

道路研究委員会で提案している関西都市圏トライアングルネットワークや五條新宮道路、橋本高野龍神道路、田辺新宮連絡道路の整備により南海経済軸を中心として紀伊半島南部の物流機能が強化されることが期待されます。
そして、さらなる京阪神地域との物流機能の強化のためには、五條・橋本地域と京阪神地域とをつなぐ大阪橋本道路の整備が必要です。

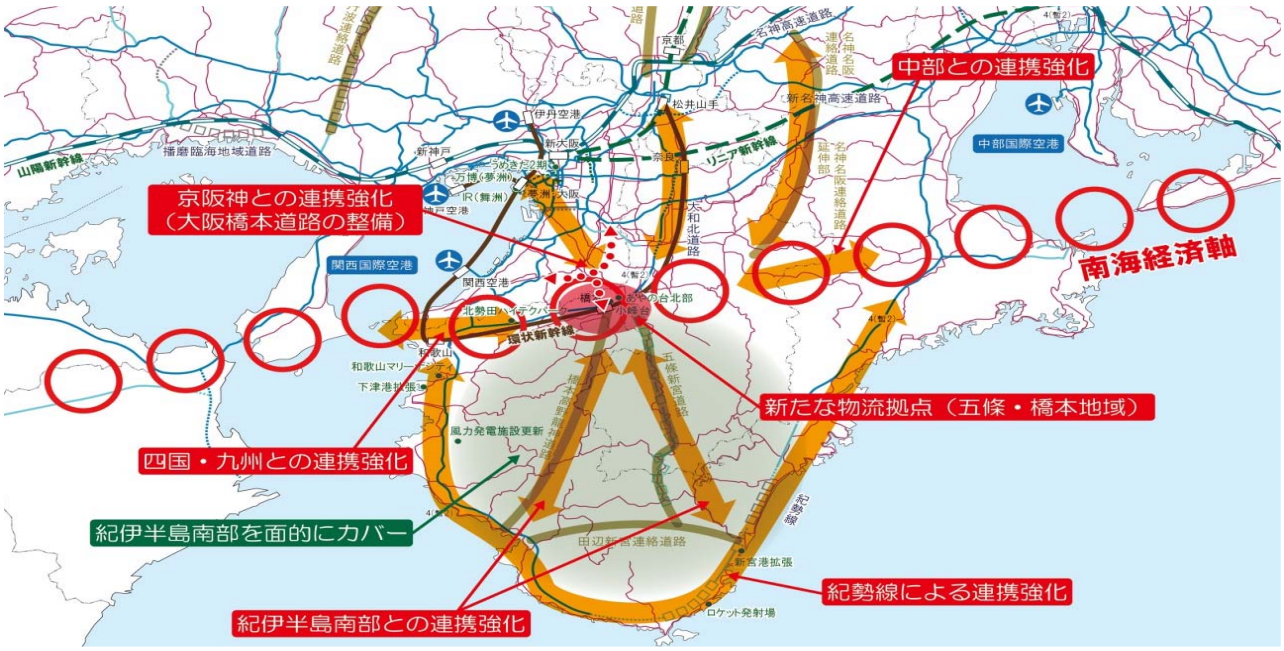


関西都市圏トライアングルネットワーク構想（案）



一部整備が進められている大阪橋本道路

３．京阪神地域と紀伊半島南部との物流機能を強化（２）



紀伊半島南部の物流機能の強化イメージ

2．観光

1．紀伊半島における既存観光資源の活用（1）

紀伊半島には訪日外国人が興味を示す多くの観光地※があります。しかし、特に内陸部では公共交通を含めた交通ネットワークが脆弱で、周遊観光が困難な状況です。

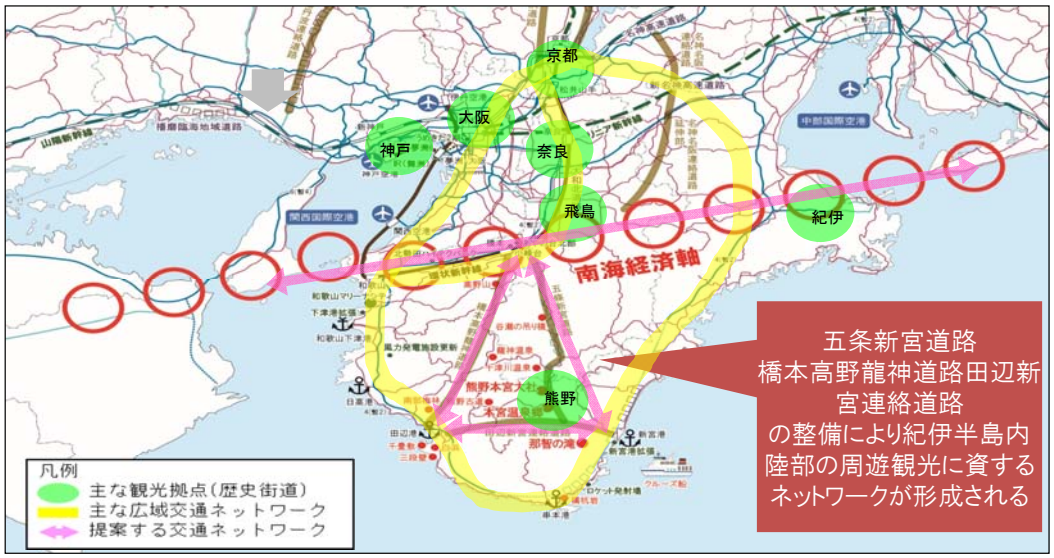
※Destination KANSAIでは、外国人が興味を持っている関西の観光スポットトップ10に本宮温泉郷、熊野三山と那智の滝、高野山が選ばれています。

凡例
- 主な観光拠点（歴史街道）
- 主な広域交通ネットワーク

1．紀伊半島における既存観光資源の活用（2）

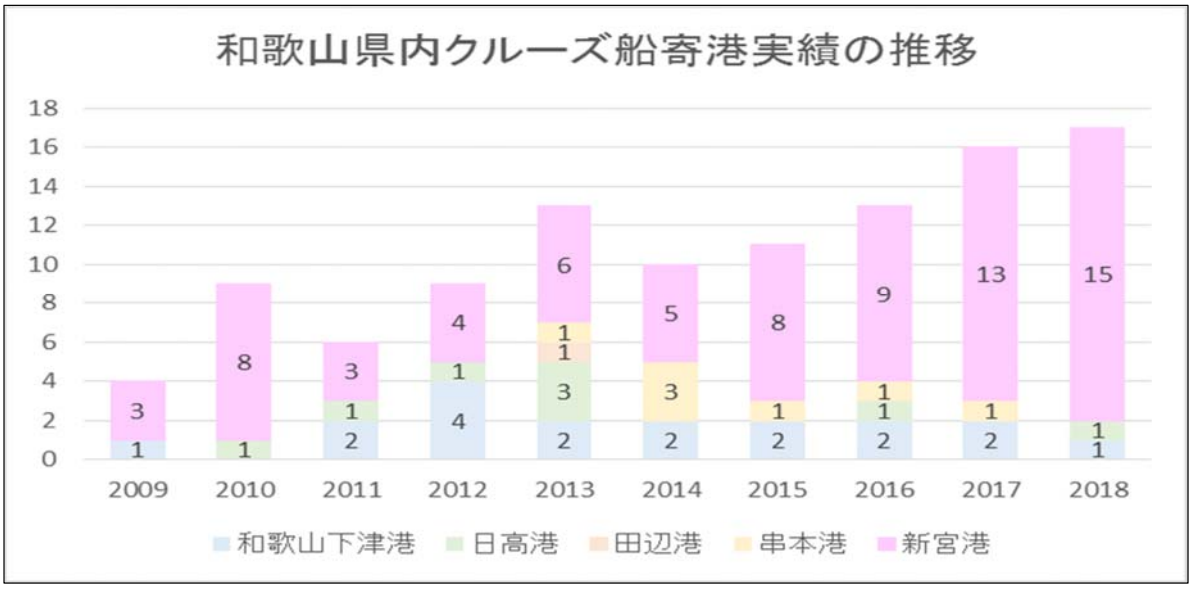
「南海経済軸」の整備により、吉野等奈良南部から近畿の主要観光拠点(神戸、大阪、京都、奈良等)・空港等の交通結節点へのアクセス向上や、伊勢・東海方面や、淡路・四国方面等の隣接地域への広域観光の周遊性向上が期待できます。

五條新宮道路や田辺新宮連絡道路、橋本龍神道路(アンカールート)を整備することで、紀伊半島臨海部と内陸部のアクセス性が向上し、京都・大阪等も含めた多様な観光の周遊性向上が期待できます.



２．新たな観光形態への対応（１）

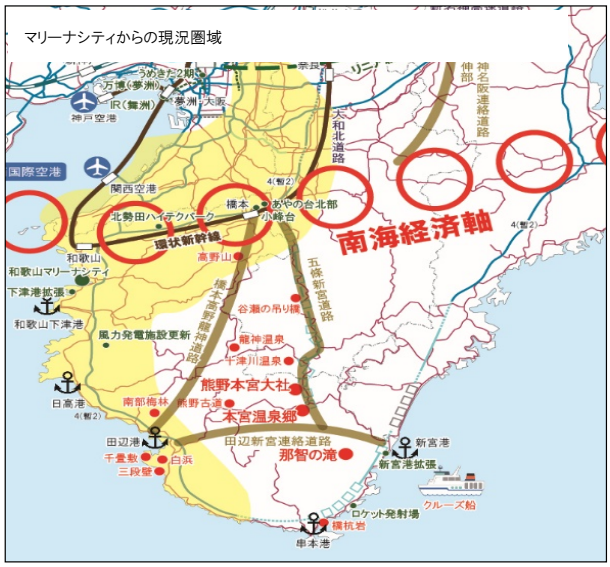
紀伊半島ではクルーズ船からの観光ツアーなどによる新たな形態の観光(寄港回数)も増加傾向にあります。
クルーズ船は主に、午前中に入港し、周辺地域の観光を行い、午後に出港する事が多く、その利用特性から一般的な観光範囲は片道90分圏域と言われています。

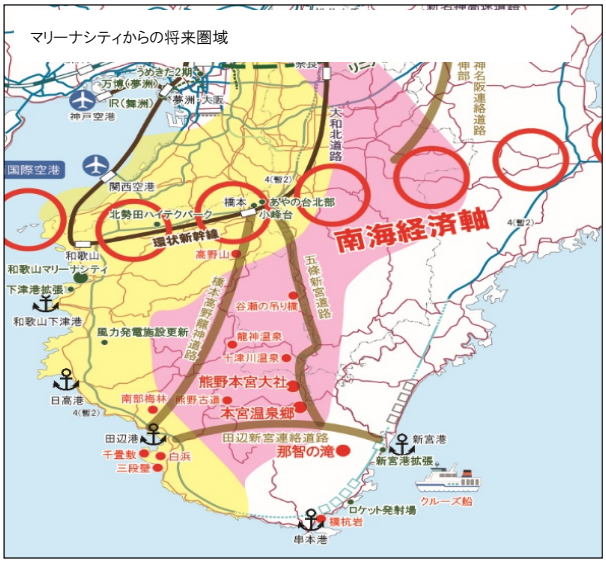


２．新たな観光形態への対応（２）

「南海経済軸」やアンカールートは、紀勢線と一体となって、クルーズ船やIR来訪者による観光支援に寄与することが期待されます。

マリーナシティを利用したリゾート型のIRの誘致構想もあり、誘致が実現するとクルーズ船の寄港や、IR利用者の周辺観光地への周遊も想定されます。

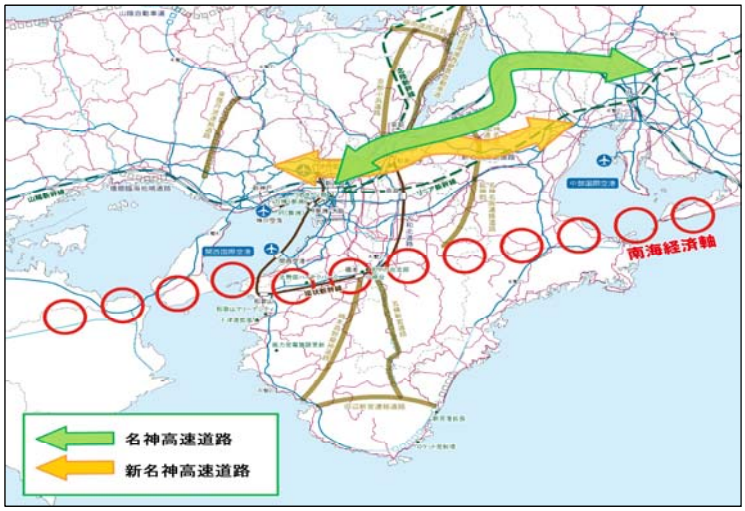


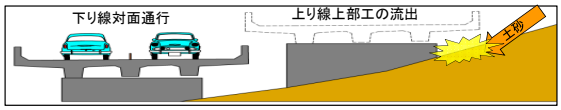


3. 防災

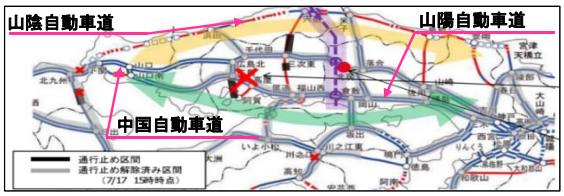
1．ダブルネットワークによる効果

南海経済軸の整備により、災害時に名神高速道路や新名神高速道路のいずれかが通行止めとなった場合でもダブルネットワークによりリダンダンシー（代替性）が発揮されます。





※南海経済軸を完成4車線で整備すれば、上り線が被災した場合でも、下り線を活用（対面通行）することで早期に交通機能が確保されます。



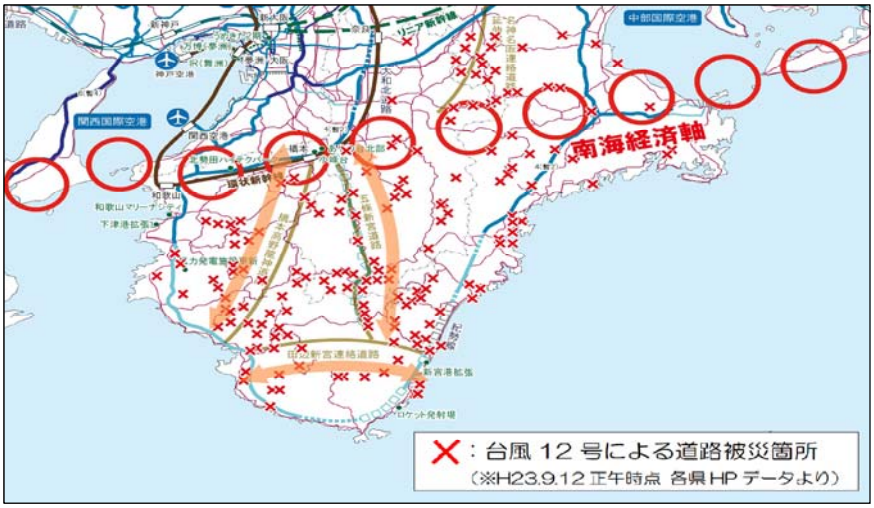
平成30年7月豪雨の時の高速道路のダブルネットワーク

平成30年7月豪雨により、東西の大動脈である山陽自動車道が通行止めとなりましたが、被災後は補完する2ルート（中国自動車道及び山陰自動車道）により広域交通の機能を確保することができました。

3. 防災

2．豪雨等による災害時の集落の孤立化の回避

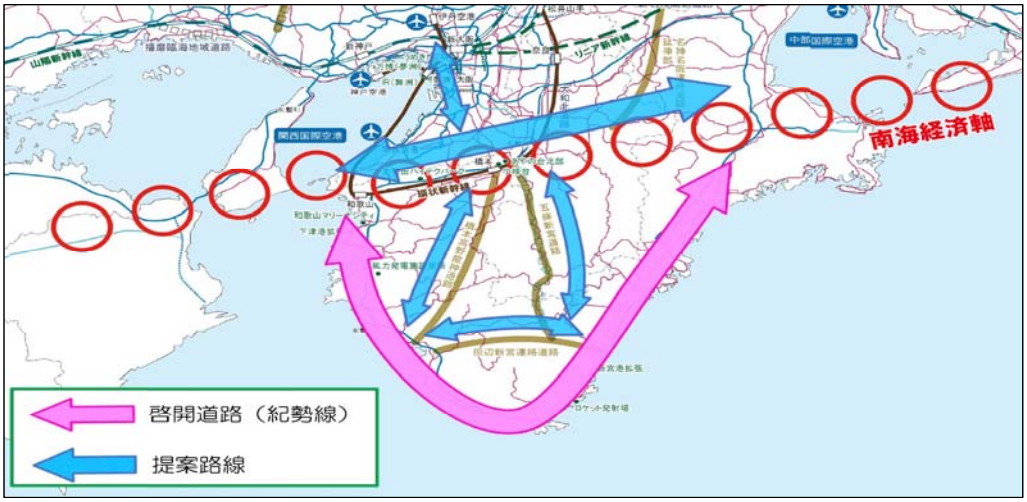
平成23年9月、台風12号の影響により紀伊半島の広域において多数の道路被災箇所が発生しました。
紀伊半島南部の道路は脆弱で、過去の豪雨時に道路の寸断が発生し、集落の孤立化が発生するなど被害に弱い地域です。
提案路線（南海経済軸、橋本高野龍神道路、五條新宮道路、田辺新宮連絡道路）の整備により被災道路の代替路、復旧のためのアクセス道路としての機能確保が期待されます。



3. 防災

3．大規模災害時の日常生活への影響の低減

南海トラフ地震発生時に沿岸部の道路は道路啓開作業に特化され一般車両の利用が困難となり、日常生活に大きな影響が生じることが懸念されます。
提案路線の整備により、大規模災害時の沿道道路の一般車両通行止めにおいても紀伊半島南部の交通ネットワークが確保でき、日常生活への影響を抑えることが期待されます。



将来の社会を創造した『道路の賢い使い方』

～将来の社会を見据えた道路インフラ整備～

道路研究委員会 道路の賢い使い方研究分科会 中間報告

令和元年10月

目　　次

■分科会の概要 ……2……

■過年度の検討状況 ……4……

■検討状況 ……12……

分科会の概要

（1） 検討の目的

- 2050年を想像すると、少子高齢化による**人口減少**、**生産性の向上**、**交流人口の増大**等の課題に対し、大きな社会環境の変化が生じることが考えられる。
- 一方、2050年のインフラ整備として、**中央リニア、北陸新幹線**のビッグプロジェクトの完成、さらに主な**高速道路網ネットワーク**が完成。
- 情報化社会の進展により**ICT(IoT,AI,自動運転)の活用**、**新たなモビリティサービス**の進展が想定される。
- 地域や交通の社会環境変化がもたらされなか、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、道路空間の使い方**等の道路機能を高めるインフラ整備が必要。
- 本分科会では、上記を踏まえ、**道路の賢い使い方**について検討・研究する。

（2） 期間

- 平成27年4月から平成29年3月まで（第Ⅰ期）：道路を賢く使う施策の提案
- 平成29年4月から平成31年3月まで（第Ⅱ期）：近畿北東部における施策の展開
- 令和元年4月から令和 3年3月まで（第Ⅲ期）：都市部、近畿南部における施策の展開

分科会の概要

（3） メンバー構成（18名、学識委員含）

種　別	所　属	氏　名
道路の賢い使い方研究分科会 学識委員	京都大学大学院　准教授	松島　格也
道路の賢い使い方研究分科会　委員長	(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 副委員長	(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	いであ(株)	新宮原　悠太
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	田中　博昭
道路の賢い使い方研究分科会　委員	(株)建設技術研究所	砂川　尊範
道路の賢い使い方研究分科会　委員	国際航業㈱	梅原　寿人
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	中央コンサルタンツ(株)	下荒磯　司
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	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	㈱日本インシーク	今西　実
道路の賢い使い方研究分科会　委員	日本工営㈱	村戸　伸行
道路の賢い使い方研究分科会　委員	(株)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	(株)ニュージェック	川崎　順二
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	パシフィックコンサルタンツ(株)	富田　雄一

◎過年度の検討状況(施策の整理)

（1） 道路の賢い使い方を考える上でのバックグラウンド

・国土交通省H26.7公表の2050を基本方針として道路を賢く使う施策を整理。

将来に向けた対応

国土のグランドデザイン2050　～対流促進型国土の形成～

キーワード《**コンパクト＋ネットワーク**》

コンパクト＋ネットワークの意義・必要性

- 質の高いサービスを効率的に提供
- 新たな価値創造

国土づくりの3つの理念

①地域の「多様性」の再構築（**ダイバーシティ**）
② 地域間の「連携」（**コネクティビリティ**）
③ 災害へのしなやかな対応（**レジリエンス**）

現況課題

道路の使い方の課題（利用者の視点からみた道路の使い方）

① 円滑性な走行が確保
② 安全・安心な道路走行空間の確保　（例；交通事故の更なる削減）
③ 多発する災害に対する防災性の向上

◎過年度の検討状況(施策の整理)

（2） 施策検討の視点（検討の方向性）

・H27～のⅠ期活動で、下記に示す視点で施策を検討。

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・安心な道路利用のための効率的・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り組み
視点4：道路が有する新たな価値の創造
視点5：防災性向上による国土の信頼性確保

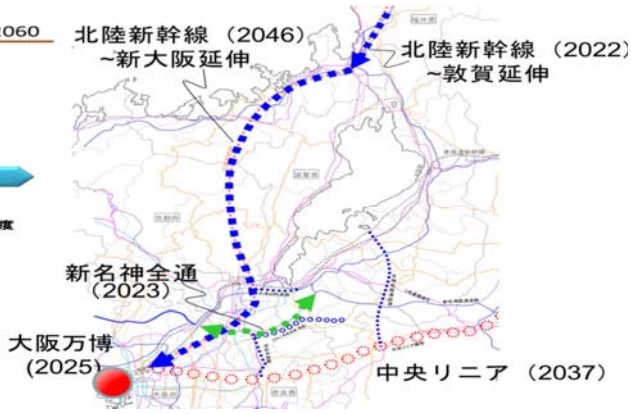
ICTの活用

近畿北東部をｹｰｽｽﾀﾃﾞｨとした具体的な施策展開を検討

◎過年度の検討状況(具体地域への展開)

（1） 検討概要：H29～Ⅱ期活動　近畿北東部地域のインフラ整備

- 近畿地方の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の提案を実施。



（3） 施策展開　～近畿北東地域の施策展開イメージ～

インフラのコンテンツの強化

①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

②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

③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

④ICTの活用
→自動運転、隊列走行

～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

出典：道の駅「京丹波　味夢の里」パンフレット

京都縦貫道路の3車線化、ｽﾏｰﾄIC整備、PA+道の駅の機能強化
↓
京都縦貫道路のアクセス利便性の向上、京都市内の観光だけでなく、京都府中部地域の観光増による地域の活性化

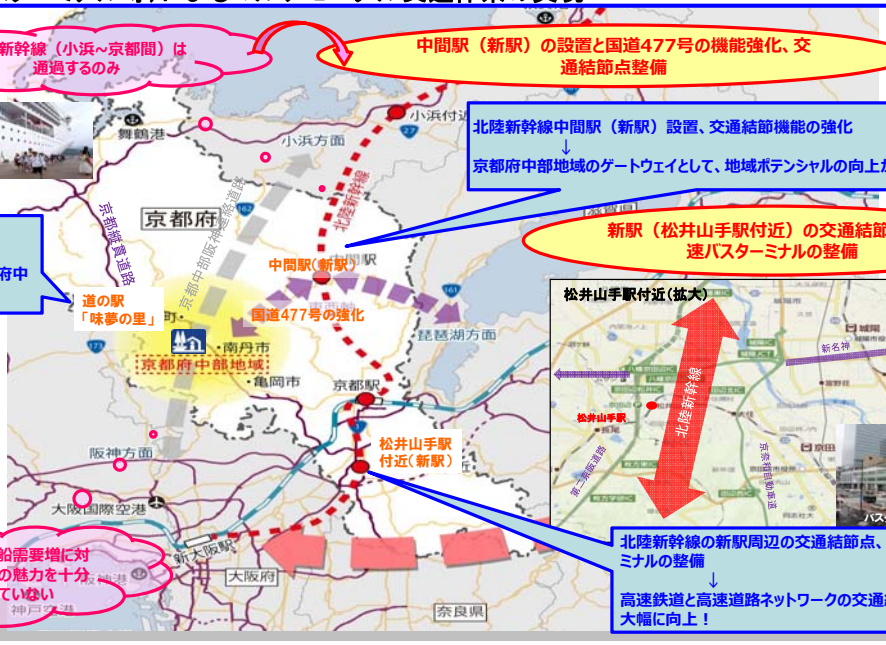
京都縦貫道路の3車線化

京都縦貫自動車道「京丹波PA」を活用したスマートICの設置

PA+道の駅の機能強化（観光情報案内・防災）

北陸新幹線（小浜～京都間）は通過するのみ

中間駅（新駅）の設置と国道477号の機能強化、交通結節点整備



北陸新幹線中間駅（新駅）設置、交通結節機能の強化
↓
京都府中部地域のゲートウェイとして、地域ポテンシャルの向上が期待

新駅（松井山手駅付近）の交通結節点、高速バスターミナルの整備

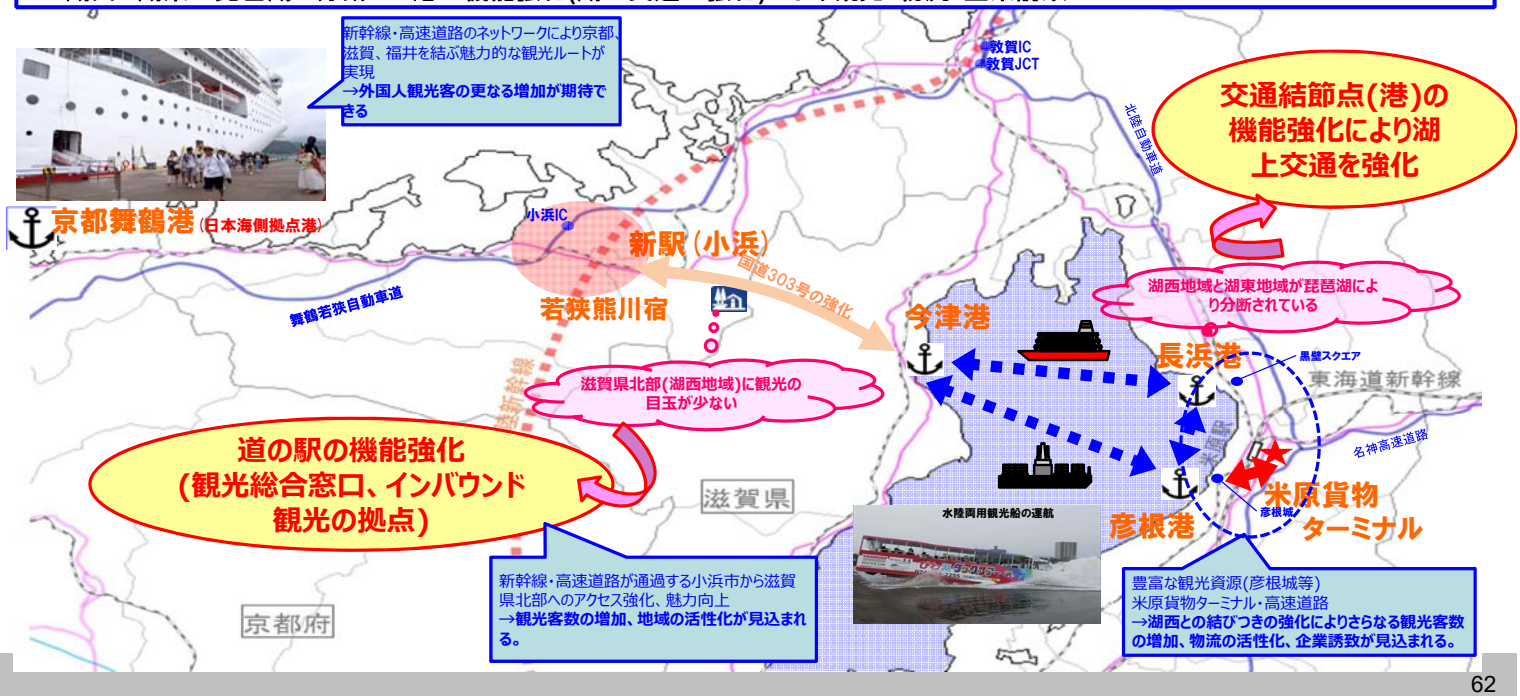
北陸新幹線の新駅周辺の交通結節点、高速バスターミナルの整備
↓
高速鉄道と高速道路ネットワークの交通結節機能が大幅に向上！

舞鶴港のクルーズ船需要増に対し、京都中部地域の魅力を十分に発揮できていない

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

新幹線・高速道路のネットワークにより京都、滋賀、福井を結ぶ魅力的な観光ルートが実現
→外国人観光客の更なる増加が期待できる



交通結節点(港)の機能強化により湖上交通を強化

湖西地域と湖東地域が琵琶湖により分断されている

滋賀県北部(湖西地域)に観光の目玉が少ない

道の駅の機能強化
(観光総合窓口、インバウンド観光の拠点)

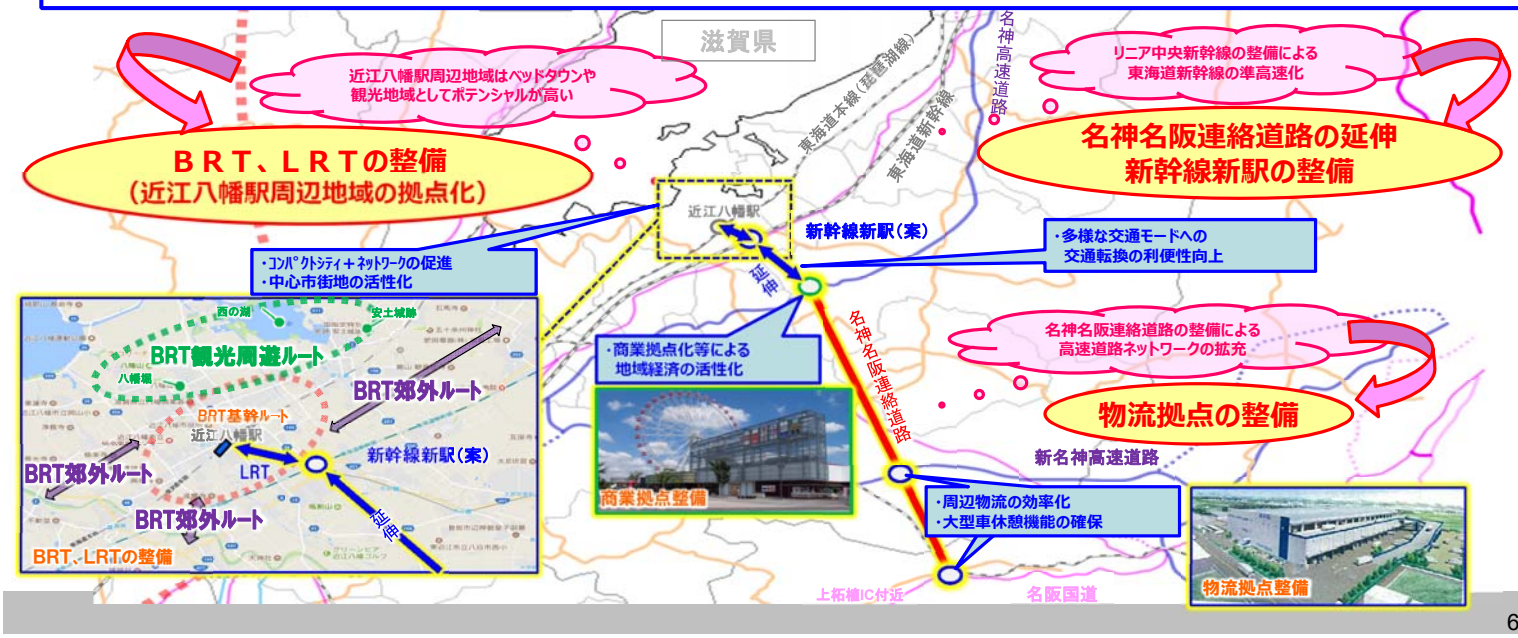
新幹線・高速道路が通過する小浜市から滋賀県北部へのアクセス強化、魅力向上
→観光客数の増加、地域の活性化が見込まれる。

豊富な観光資源(彦根城等)
米原貨物ターミナル・高速道路
→湖西との結びつきの強化によりさらなる観光客数の増加、物流の活性化、企業誘致が見込まれる。

◎近畿北東部のインフラ整備の提案

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



◎Ⅲ期検討状況

（1）Ⅲ期検討状況：R1～近畿都市部および南部地域の整備

- Ⅱ期に引き続き、近畿都市部と近畿南部の施策展開について検討中。
- Ⅱ期活動とⅢ期活動を合わせて、関西南北軸強化の施策をとりまとめを行う予定。

（2）全体的な社会背景

将来的なマイナス要因

人口減少

高齢化の進展

将来的なプラス要因

ICT技術の進展

インバウンド需要増加

AI・ロボット技術の進展

医療技術の進展

将来的な姿⇒人の移動がより活発になる時代

交流人口の増加

余暇の増加

人の移動を支えるインフラ整備は必要不可欠！！

（3）地域への施策展開（事例：奈良県）

南北で異なる社会情勢であり、その特性を活かしていくことが重要！

インフラ整備状況

北部はリニアや道路網の進展などに期待

南部は空の拠点や新たな経済軸となるインフラ整備に期待

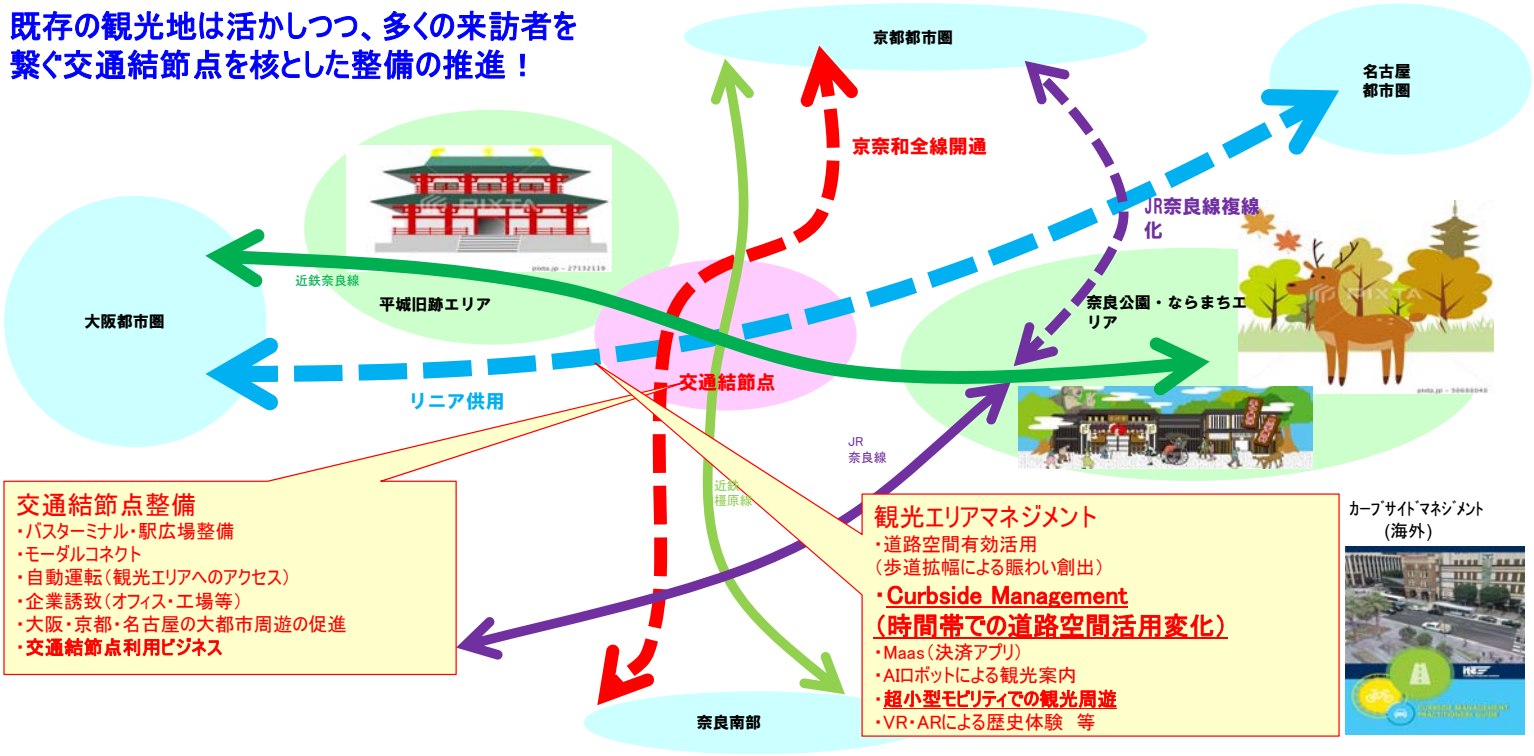
観光資源

北部は世界遺産等で観光地が既に形成

南部は新たなツーリズムの胎動により、新たな魅力発掘の可能性あり

◎Ⅲ期検討状況（地域への施策展開）

既存の観光地は活かしつつ、多くの来訪者を繋ぐ交通結節点を核とした整備の推進！



交通結節点整備
- バスターミナル・駅広場整備
- モーダルコネクト
- 自動運転（観光エリアへのアクセス）
- 企業誘致（オフィス・工場等）
- 大阪・京都・名古屋の大都市周遊の促進
- **交通結節点利用ビジネス**

観光エリアマネジメント
- 道路空間有効活用（歩道拡幅による賑わい創出）
- **Curbside Management（時間帯での道路空間活用変化）**
- Maas（決済アプリ）
- AIロボットによる観光案内
- **超小型モビリティでの観光周遊**
- VR・ARによる歴史体験　等

◎Ⅲ期検討状況（地域への施策展開）

潜在需要がある観光資源を活用した新たなビジネスチャンスの創出を支えるインフラを形成！

中核都市での交通結節点機能強化
- 高速バス停の機能強化
- 既存鉄道駅の再整備　等

都市圏からのアクセス強化
- 高速バス新設・増便
- タクシー（周遊観光とあわせて）

中核都市での交通結節点機能強化
- 高速バス停の機能強化
- 既存鉄道駅の再整備　等

新たなモビリティの活用
- ドローンによる配送
- 空飛ぶ車による人の移動（シェア）
- 自動運転バス（シェア）

観光・農業活性化
- 体験型観光・サイクリングツアー（ヒルクライムなど）
- ロボットによる気軽な農業（道路空き空間での販売）

◎Ⅲ期検討状況（地域への施策展開）

	施策内容
奈良北部	**交通結節点の整備** ・バスターミナル・駅広場整備　・モーダルコネクト ・自動運転（観光エリアへのアクセス）　・企業誘致（オフィス・工場等） ・大阪・京都・名古屋の大都市周遊の促進
奈良北部	**観光エリアマネジメント** ・道路空間有効活用（歩道拡幅による賑わい創出） ・Curbside Management（時間帯での道路空間活用変化） ・Maas（決済アプリ）　・AIロボットによる観光案内 ・超小型モビリティでの観光周遊　・VR・ARによる歴史体験　等
奈良南部	**新たなモビリティの活用** ・ドローンによる配送　・空飛ぶ車による人の移動（シェア） ・自動運転バス（シェア）
奈良南部	**都市圏からのアクセス強化** ・高速バス新設・増便　・タクシー（周遊観光とあわせて）
奈良南部	**中核都市での交通結節点機能強化** ・高速バス停の機能強化　・既存鉄道駅の再整備　等
奈良南部	**観光・農業活性化** ・体験型観光・サイクリングツアー（ヒルクライムなど） ・ロボットによる気軽な農業（道路空き空間での販売）

期待される効果

- 観光客の増加
- 地域経済の活性化
- 大都市との交流促進
- 旧市街地の活性化
- 若者の定住化促進（在宅勤務＋副業）
- 新たな地域産業の創出
- 出会いの創出

ご静聴ありがとうございました。

道路研究委員会

国土交通計画研究分科会 中間報告

令和元年１０月３日

■分科会メンバー（15名）

種　別	所　属	氏　名
委員長	(株)ニュージェック	鈴木　直司
学識委員	京都大学大学院　工学研究科　教授	大津　宏康
副委員長	(株)エイト日本技術開発	小椋　博和
副委員長	協和設計(株)	野呂　竹志
委員	(株)スリーエスコンサルタンツ	川上　哲央
委員	大日本コンサルタント(株)	富田　洋史
委員	(株)オリエンタルコンサルタンツ	村井　宏徳
委員	(株)オリエンタルコンサルタンツ	森脇　楓
委員	(株)建設技術研究所	島本　真嗣
委員	中央復建コンサルタンツ(株)	田ノ畑　聡史
委員	東洋技研コンサルタント(株)	長谷川　雄一
委員	(株)日建技術コンサルタント	青松　祥平
委員	(株)日本インシーク	鎌木　隆太
委員	(株)ニュージェック	三荒　智也
委員	(株)ニュージェック	杉本　真莉

①「関西3空港一体化に向けた交通ネットワークとまちづくり」に関する研究

・3空港一体化に向けた交通ネットワークのあり方研究
・3空港一体化を促進させる交通結節点（新尼崎、夢洲のまちづくり）のあり方

②「南海経済軸のあり方」に関する研究

・南海経済軸沿線の国土利用のあり方
・西日本4支部連携「意見交換会」を通じた西日本全体の国土利用のあり方

関西3空港の一体化運用
～ワンエアポートの実現に向けて～

令和元年10月3日（木）

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　3空港一体WG

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

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・大阪への四半期毎の訪問率

資料：国土交通省　資料

▶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

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）

近畿運輸局
機密性2情報

	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

関西３空港の一体運用

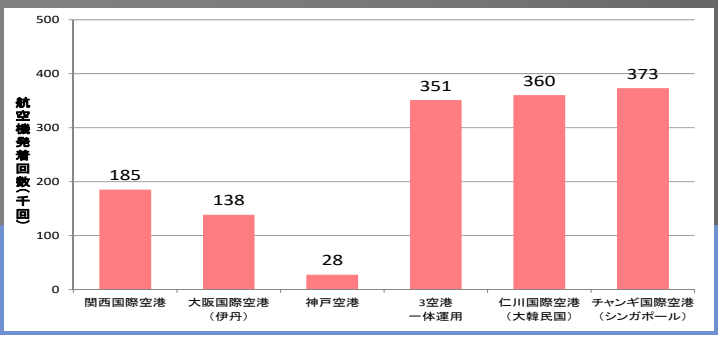
- 関西空港、伊丹空港、神戸空港を高速ネットワークで結び、１つの空港として利用できるよう一体運用する。（空港間を10分程度で結び一体運用。新滑走路建設より経済的）
- そのことにより、世界の代表的な空港を上回るポテンシャルを発揮し、関西経済の活性化を促進させる。

	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	■ウィングシャトル ・第１ターミナル～北ウィング ・第１ターミナル～南ウィング	―	―	―	■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

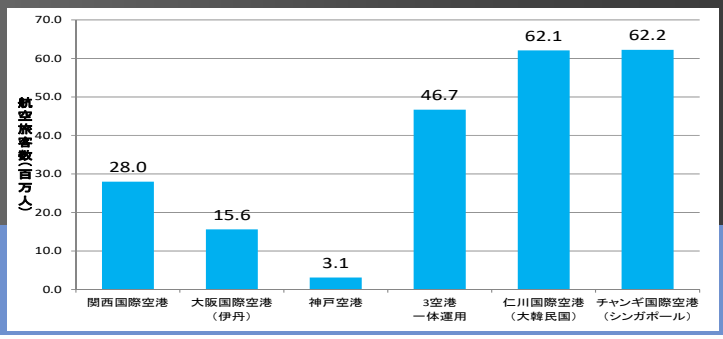
関西3空港の一体運用

- 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

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

港珠澳大橋（こうじゅおうおおはし）が2018年に開通。
全長55kmからなる世界最長の海上橋

関西3空港の一体運用

3空港一体によるリダンダンシー機能の確保

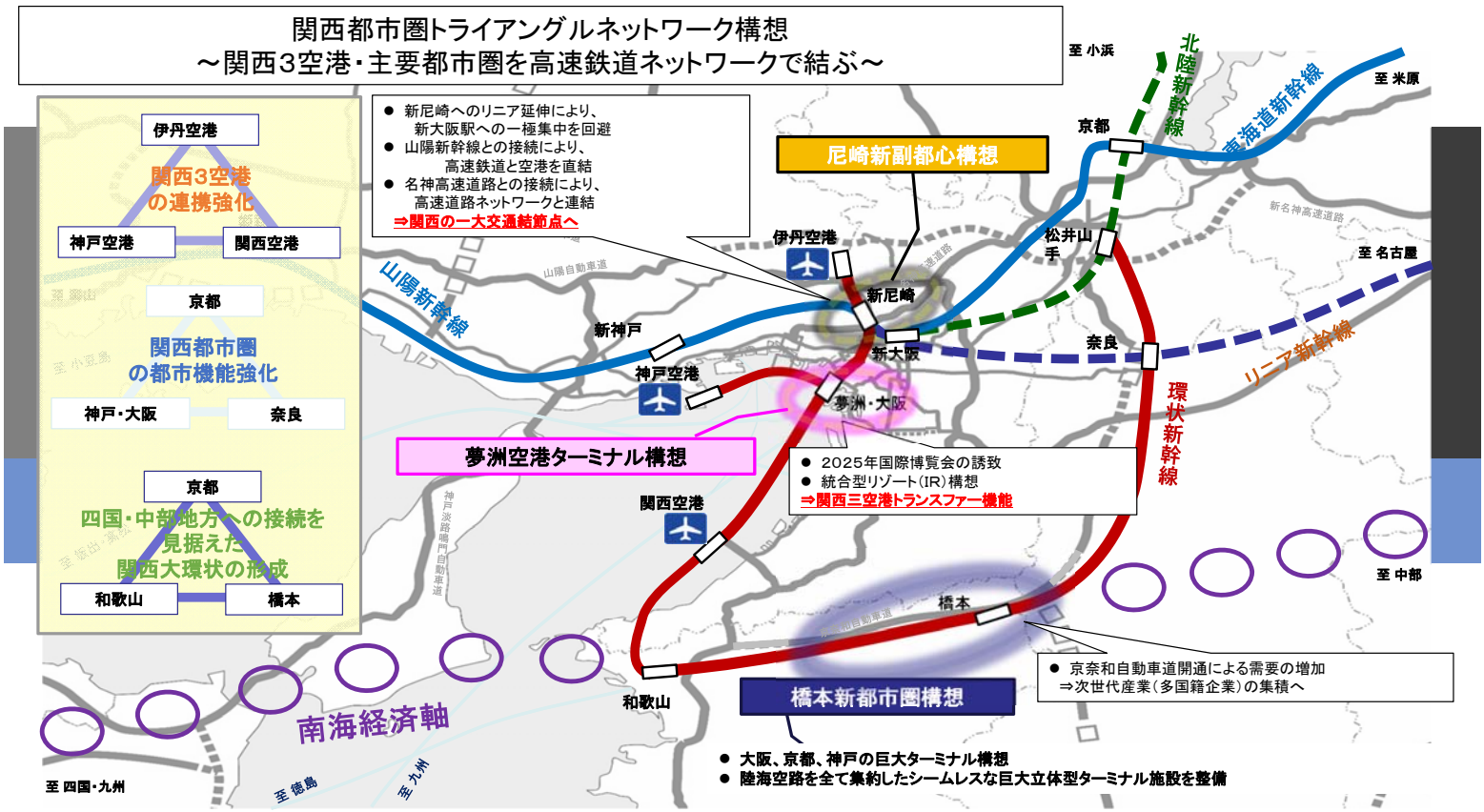
関西と大阪（伊丹）、神戸の３空港のあり方を話し合う「関西３空港懇談会」が１１日、開催された。急増する訪日外国人客や２０２５年の大阪国際博覧会（万博）、９月の台風で打撃を受けた関空の代替機能を見据え、高まる航空需要の受け入れ態勢などが焦点となった。

その中で、神戸空港は、発着可能時間を１時間延ばして午後 11 時までとし、最大発着回数も 60 から 80 に増やすことで決議され、関西経済活性化につなげる突破口となる。過去には、神戸については、「プライベートジェットや国際チャーターを拡大して欲しい」という意見がかなりあったこと、また、昨年秋の関空水没被害で国際線の代替機能を考えるきっかけとなったことなど、３空港一体で関西の拠点空港としての地位を高めたい。

	神　戸	関　西	大阪（伊丹）
開港	2006年	1994年	1939年
滑走路	1本 ▪2500メートル	2本 ▪4000メートル ▪3500メートル	2本 ▪3000メートル ▪1828メートル
運用時間	午前7時～午後10時（15時間）	24時間	午前7時～午後9時（14時間）
発着枠	1日60便	なし	1日370便
路線	国内線のみ	国際線、国内線	国内線のみ
旅客数（2018年10月現在）	266万人	2386万人（国際1846万人 国内 540万人）	1339万人

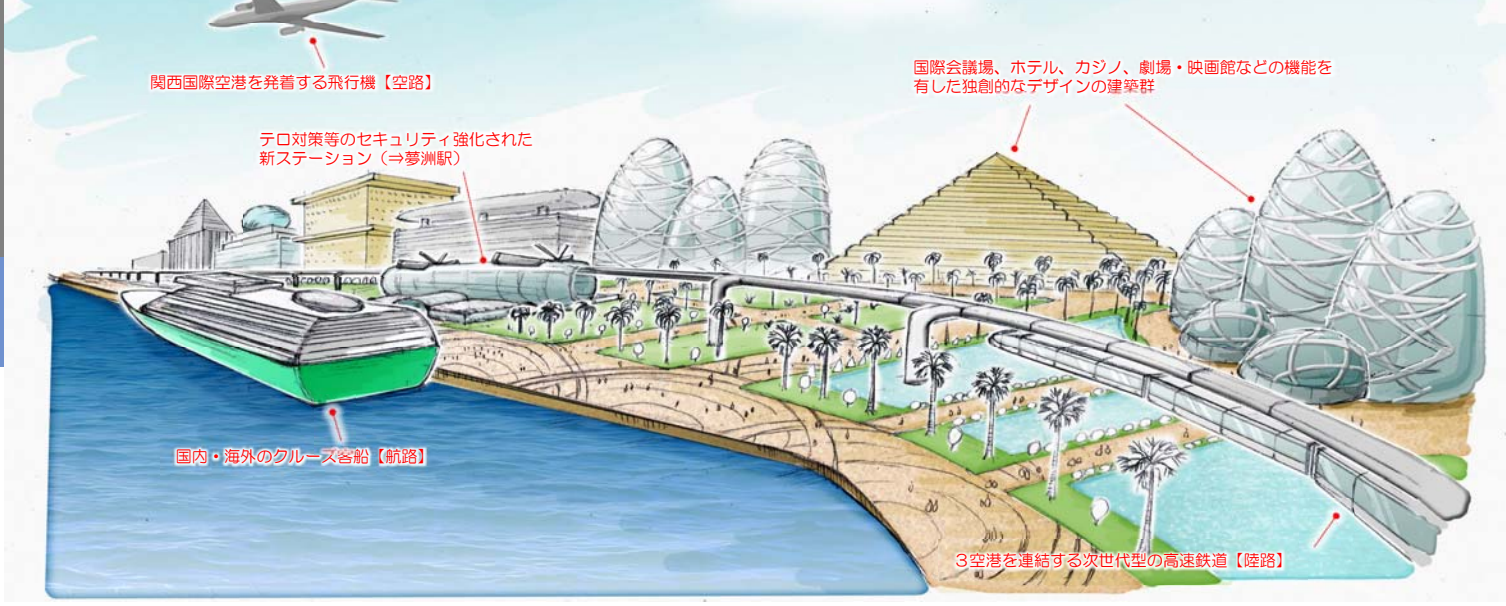
関西3空港の現状

関西都市圏トライアングルネットワーク構想
～関西3空港・主要都市圏を高速鉄道ネットワークで結ぶ～



新たな交通結節都市　≫≫　『夢洲』の将来イメージ

『夢洲』の将来イメージ
～ コンセプト：世界と日本各都市を結ぶ空の玄関口～
≫ ≫ 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、空港連携のトランスファー機能を強化
≫ ≫ 金融機能の一端を担う「ワールドフィナンシャルセンター」の建設をイメージ



「トランジット」と「トランスファー」の言葉の違いとは？
・大きな違いは、最終目的地まで同じ機材（飛行機）で行くかどうかということ。
トランジットの場合、燃料や食糧を補給するためにいったん着陸し、再び同じ飛行機で目的地に向けて飛び立つ。
・トランスファーの場合は、途中で飛行機を乗り換える。機材が変わる。⇒つまり、長時間の滞在となる。

☑待ち時間が長い場合、空港から外に出て観光したりホテルに泊まったりすることができないの？
☑遊びに行くといっても、どこに行けばいいの、交通手段はあるの？

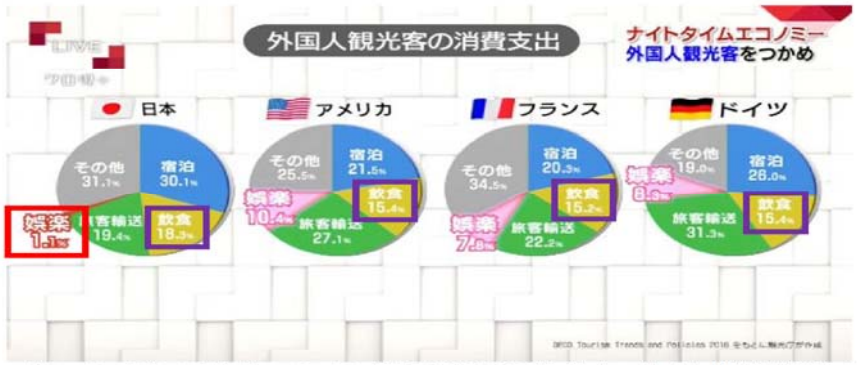
【ナイトタイムエコノミーの実現】
今や日本を訪れる外国人の数は世界上位。でも消費金額は世界で「50位前後」という厳しい現状…というわけで盛り上がっているのが「ナイトタイムエコノミー」。
外国人観光客の「終電が早くて遅くまで楽しめない」、「文化・芸術を夜楽しめる場所がない」という不満に応え、夜の時間に遊んだり観光をすることで経済活動を回す行為、夜に稼ぐ機会をつくる。
〈アクティビティ例：飲食、ショー、観劇、美術館・博物館、伝統的な体験など〉

日本の夜に足りないもの
『娯楽』

欧米では外国人観光客の消費額全体の約１０％ を担っているが、日本ではわずか１％ と物足りない数字。

一方で『飲食』の消費額は約１５～２０％ と同水準を維持しており、日本の食に関連するポテンシャルは、欧米と比較しても高いと考えられる。

『飲食』と『娯楽(エンターテイメント)』の融合が効果的なのではないか？



「クローズアップ現代ーナイトタイムエコノミーが日本を救う?!」2017年10月31日（火） http://www.nhk.or.jp/gendai/articles/4055/index.html

○ナイトタイムエコノミーの対象となる業態

１８：００～２０：００	レストラン
２０：００～２４：００	観劇・鑑賞・ライブ ショー・ナイトツアー
２４：００～０３：００	クラブ・バー ゲーミング（カジノ等）
０３：００～０６：００	カフェ・カラオケ マッサージ

「ASCII STARTUP-自民党ナイトタイムエコノミー議連が語る夜のコト消費の重要性」 https://ascii.jp/elem/000/001/808/1808830

『飲食』と『娯楽』をいっしょに楽しむ！

【夢洲で出来そうなこと】

1）観劇
・**ミュージカル**など大人でも楽しめる内容
・**歌舞伎**などの伝統的なテイストを取り入れる
→幕間での**酒類・軽食提供**をロビー等で行う

2）ショーやライブ
・レストラン等の飲食店に**ステージを設置**、ハッピーアワーの活用
→店舗のスタイルに合わせた**小規模なショーやライブ**を開催

3）美術館や博物館
・１８時以降の**夜間時間帯**に美術館や博物館を開放する
・映画の上映など、**重厚な空間を活かしたイベント**を開催
→鑑賞しながら**酒類・軽食を楽しむ**ことができるスペースを設置

4）アクティビティ
・**サンセットクルーズ**や**屋形船**など、海と船を活用する
→船上から夢洲の**夜の風景**と、**食事**が同時に楽しめるようにする

5）ローカルな体験
・雑多でローカルな雰囲気をもつ**フードホール**や**アーケード**を設置
→**食べ歩き・はしご酒**を楽しみつつ、**祭りっぽい疑似体験**ができる

6）景観
・ルーフトップバーや、ビーチや公園の中などに設置するバー
→**景観や空間を楽しむ**ことが目的となるような仕掛け

Heart Ibiza[イビザ島]

ロイヤル・オペラ劇場-ホワイエ[ロンドン]

ブレラ美術館[ミラノ]

東京国立博物館

台湾夜市[台北]

Ku De Ta, Singpore[シンガポール]

Case, 1

『Ｒリゾートで朝から晩までデート（２０代/カップル/日本人or外国人観光客）』

TIME	SCHEDULE
9:00	ホテル内にあるレストランでバラエティ豊かなモーニングブッフェで爽やかな朝をゆったり堪能！外国人観光客には**和食が好評**
11:00	夢洲に隣接する**ビーチで、最新アクティビティ**を楽しみながら、優雅なリラックスタイムを過ごそう！
17:00	他では体験できない静かな**夜の水族館（動物園）**で神秘的な体験を楽しもう！ディナーはそのまま水族館で…
20:00	ディナーを満喫したらお酒とともに**エンターテイメントショー**を楽しもう！
20:00	・まだまだ遊び足りない、そんな時は**体験型アミューズメントVR**でゲームやアトラクションを体験しよう！ ・一攫千金！**カジノ**に繰り出そう！ ・**レイトショー**でいつもと違った雰囲気の映画を楽しもう！ ・大好きな音楽を大音量で！**ライブ参戦**！
24:00	疲れを癒すなら**スパ**がおすすめ スパには温泉はもちろんリラックスルームやマッサージコーナー、岩盤浴など様々な施設が充実
2:00	ホテルに帰着、ゆっくり休みましょう

Case, 2

『ファミリーの休日in夢洲（子ども：～中学生/家族/日本人or外国人観光客）』

TIME	SCHEDULE
9:00	子どもリクエストで**動物園**と**水族館**へ サファリパークは迫力満点！ 水族館は大人も子供も楽しめる展示内容で大満足
13:00	ランチタイムは**デリをテイクアウトスタイル**で 緑いっぱいの公園の中でゆったりピクニック気分 子どもたちも走って遊んで楽しそう！
15:00	今話題の**体験型ミュージアム**へ 現代の映像技術の発達に驚かされる 子どもの写真撮影にもピッタリな背景！
18:00	ちょっと早めの晩御飯は**ショーレストラン**へ ステージ上で開演される歌やダンスが陽気な雰囲気！ 精巧でポップなステージは子どもも楽しめる
20:00	子どもは丸一日めいっぱい遊んでお疲れの様子 家に帰るファミリーは… ・そろそろ帰宅の時間です 夢洲滞在ファミリーは… ・子どもが眠った後に、ホテルのバーorルームサービスで乾杯！

Safari Park Bangkok[タイ]

那須サファリパーク[栃木県]

Georgia Aquarium[アメリカ合衆国]

[ストックホルム]

Princes Street Garden[スコットランド]

森ビルデジタルアートミュージアム[東京]

フエルサブルータ[品川]

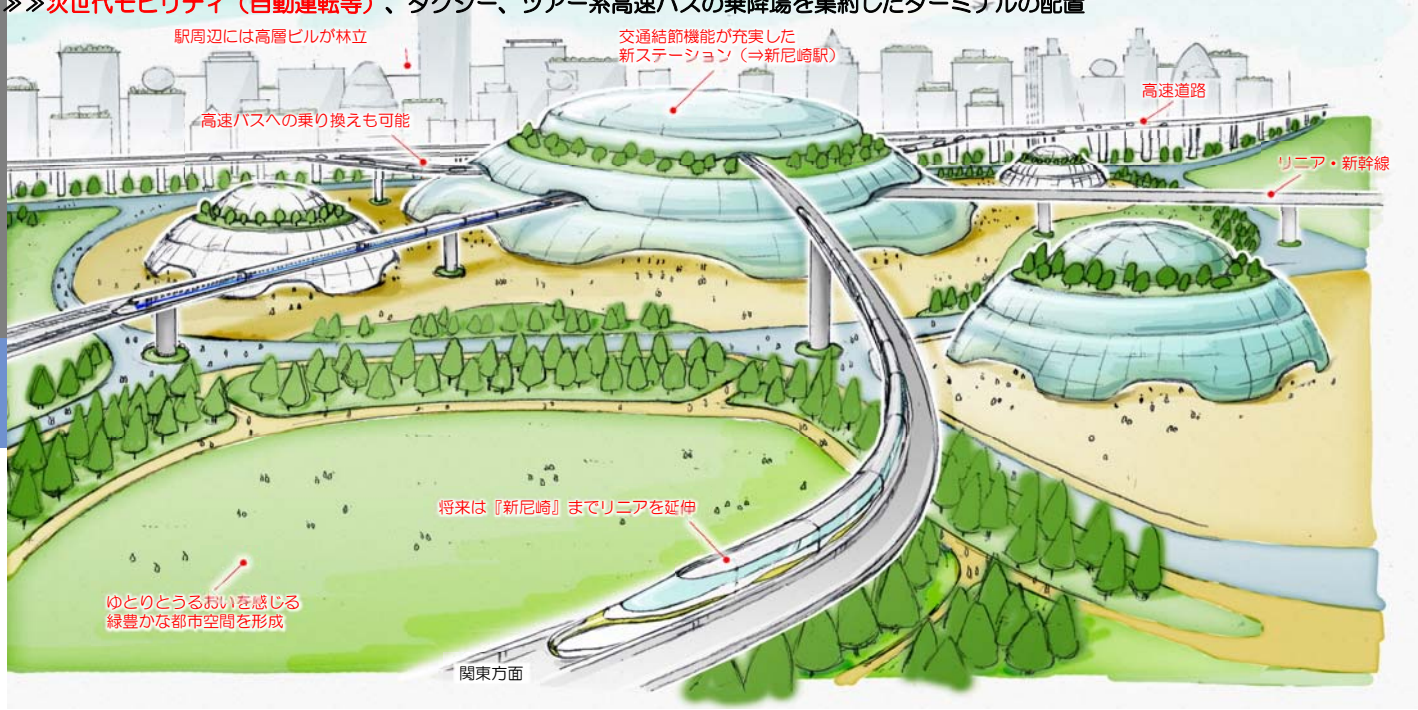
新たな交通結節都市 ≫≫ 『新尼崎』の将来イメージ

『新尼崎』の将来イメージ

≫≫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

≫≫高速かつ大量輸送、物流の移動が可能な各交通モードの『結節』を強化した交通結節都市

≫≫次世代モビリティ（自動運転等）、タクシー、ツアー系高速バスの乗降場を集約したターミナルの配置



新たな交通結節都市　≫≫　『新尼崎』の将来イメージ

「MaaS」（モビリティ・アズ・ア・サービス）を活用した、優れた移動サービスの提供

電車やバス、飛行機など複数の交通手段を乗り継いで移動する際、それらを跨いだ移動ルートは検索可能となりましたが、予約や運賃の支払いは、各事業者に対して個別に行う必要があります。このような仕組みを、手元の**スマートフォン**等から検索～予約～支払を一度に行えるように改めて、ユーザーの利便性を大幅に高めたり、また移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとする考え方の上に立っているサービスがMaaSです。

（海外先進事例「TTC」を紹介）

◆開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル◆

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に

【尼崎に見合ったMaaSの活用方法】

・**移動手段、ホテル、娯楽、小売店舗**を含めた尼崎に見合ったMaaSの活用方法を提案
・MaaS決済で**馬券購入**や尼崎商店街で遊べるなど、尼崎を「**MaaS（キャッシュレス）戦略特区**」に！
・日本だけでなく世界のお金が集まる都市「MaaS世界基準都市」を目指す。

（一社）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

南 海 経 済 軸 W G

中 間 報 告

令和元年10月3日(木)

これまでの活動報告

平成29年度　　ＷＧ立ち上げ，資料取りまとめ

平成30年5月～　　西日本４支部連携意見交換会で研究内容の発表・意見交換

（近畿支部＋四国支部＋中国支部＋九州支部）

平成30年10月4日　近畿支部研究発表会で研究内容の発表

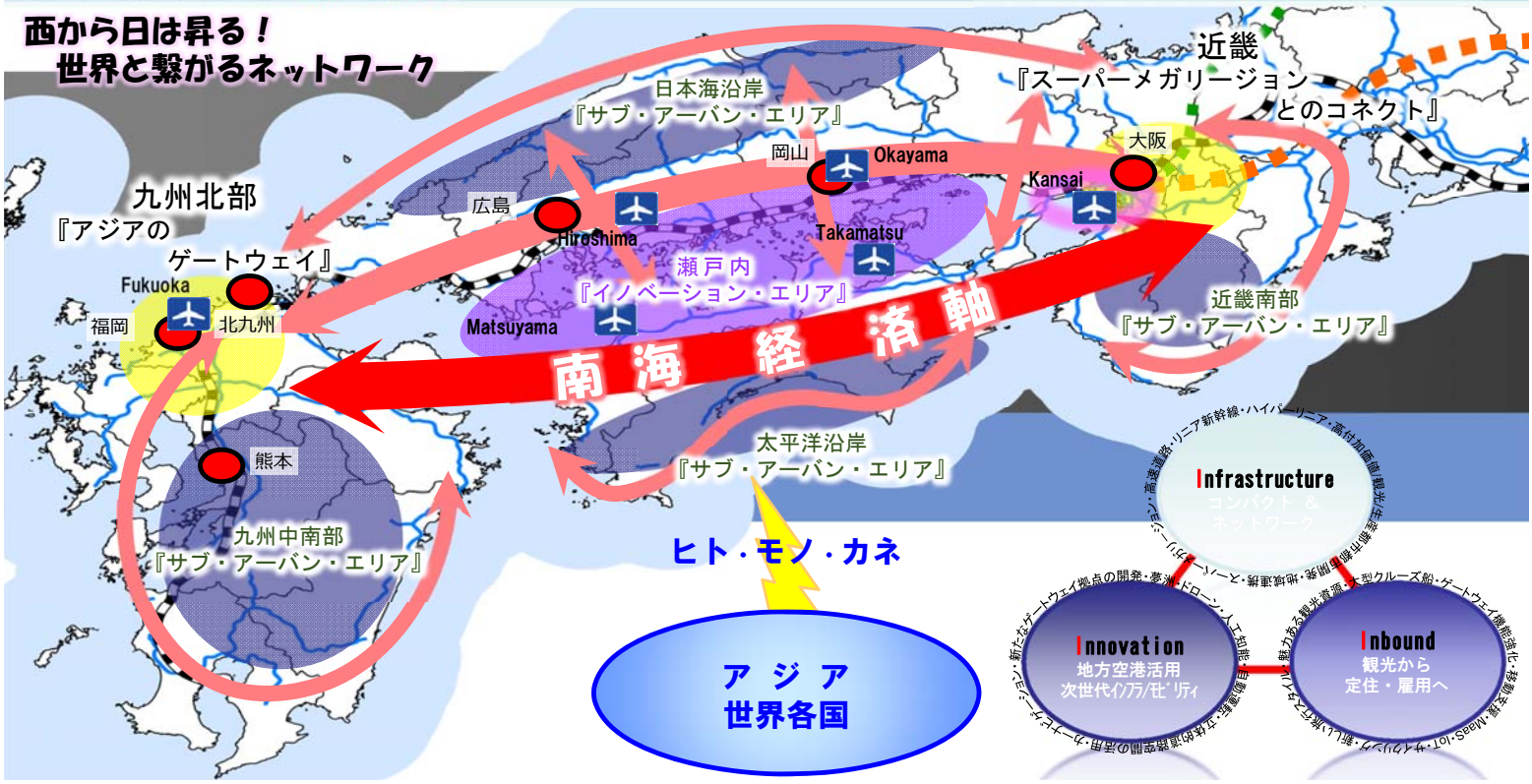
平成30年10月　　提言『Ⅱ』「関西の明日を創造するプロジェクト2050」

今年度の活動　「南海経済軸のあり方」に関する研究

① 南海経済軸沿線の国土利用のあり方

② 西日本4支部連携「意見交換会」を通じた西日本全体の国土利用のあり方

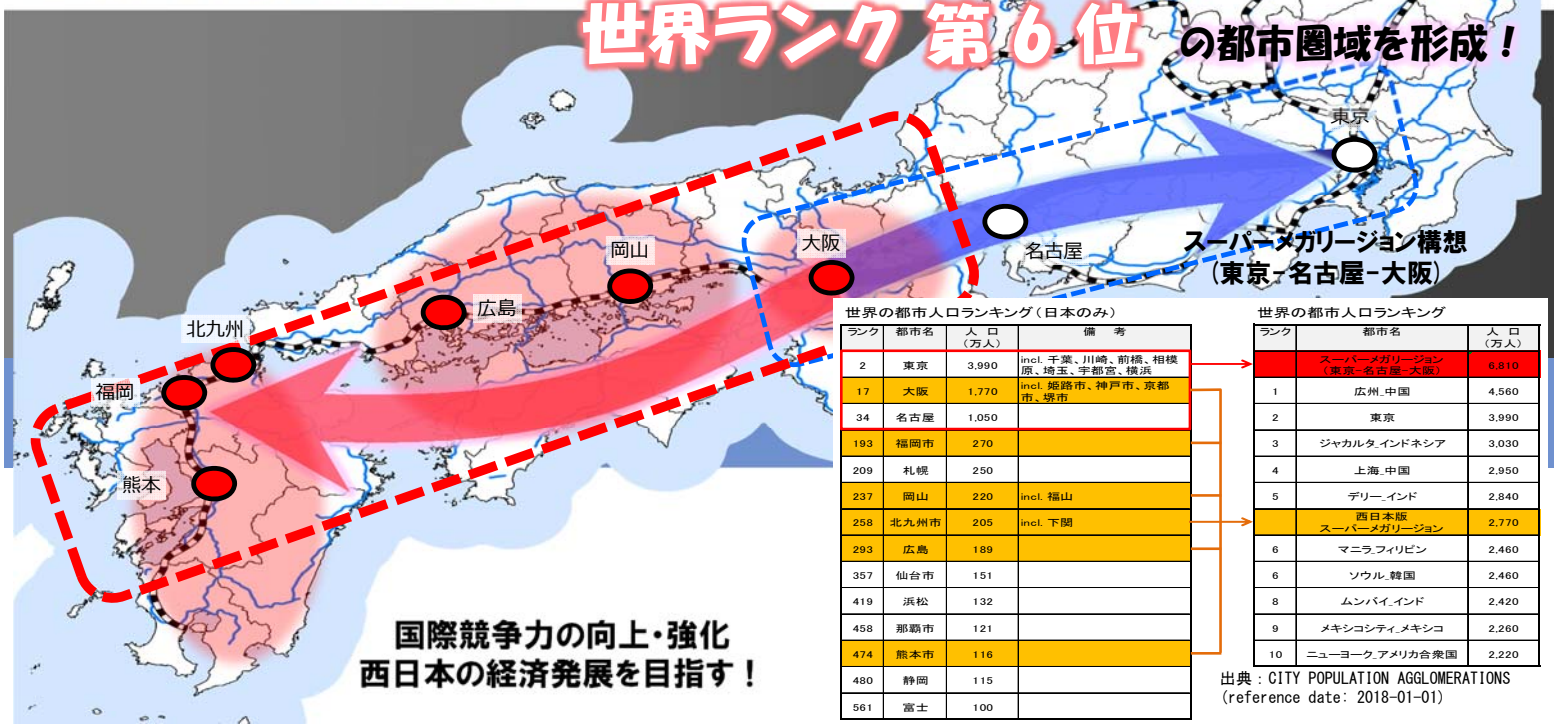
西日本の新たな国土軸『南海経済軸』の提案



『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～

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！



世界の都市人口ランキング（日本のみ）

ランク	都市名	人 口（万人）	備　考
2	東京	3,990	incl. 千葉、川崎、前橋、相模原、埼玉、宇都宮、横浜
17	大阪	1,770	incl. 姫路市、神戸市、京都市、堺市
34	名古屋	1,050	
193	福岡市	270	
209	札幌	250	
237	岡山	220	incl. 福山
258	北九州市	205	incl. 下関
293	広島	189	
357	仙台市	151	
419	浜松	132	
458	那覇市	121	
474	熊本市	116	
480	静岡	115	
561	富士	100	

世界の都市人口ランキング

ランク	都市名	人 口（万人）
	スーパーメガリージョン（東京-名古屋-大阪）	6,810
1	広州_中国	4,560
2	東京	3,990
3	ジャカルタ_インドネシア	3,030
4	上海_中国	2,950
5	デリー_インド	2,840
	西日本版スーパーメガリージョン	2,770
6	マニラ_フィリピン	2,460
6	ソウル_韓国	2,460
8	ムンバイ_インド	2,420
9	メキシコシティ_メキシコ	2,260
10	ニューヨーク_アメリカ合衆国	2,220

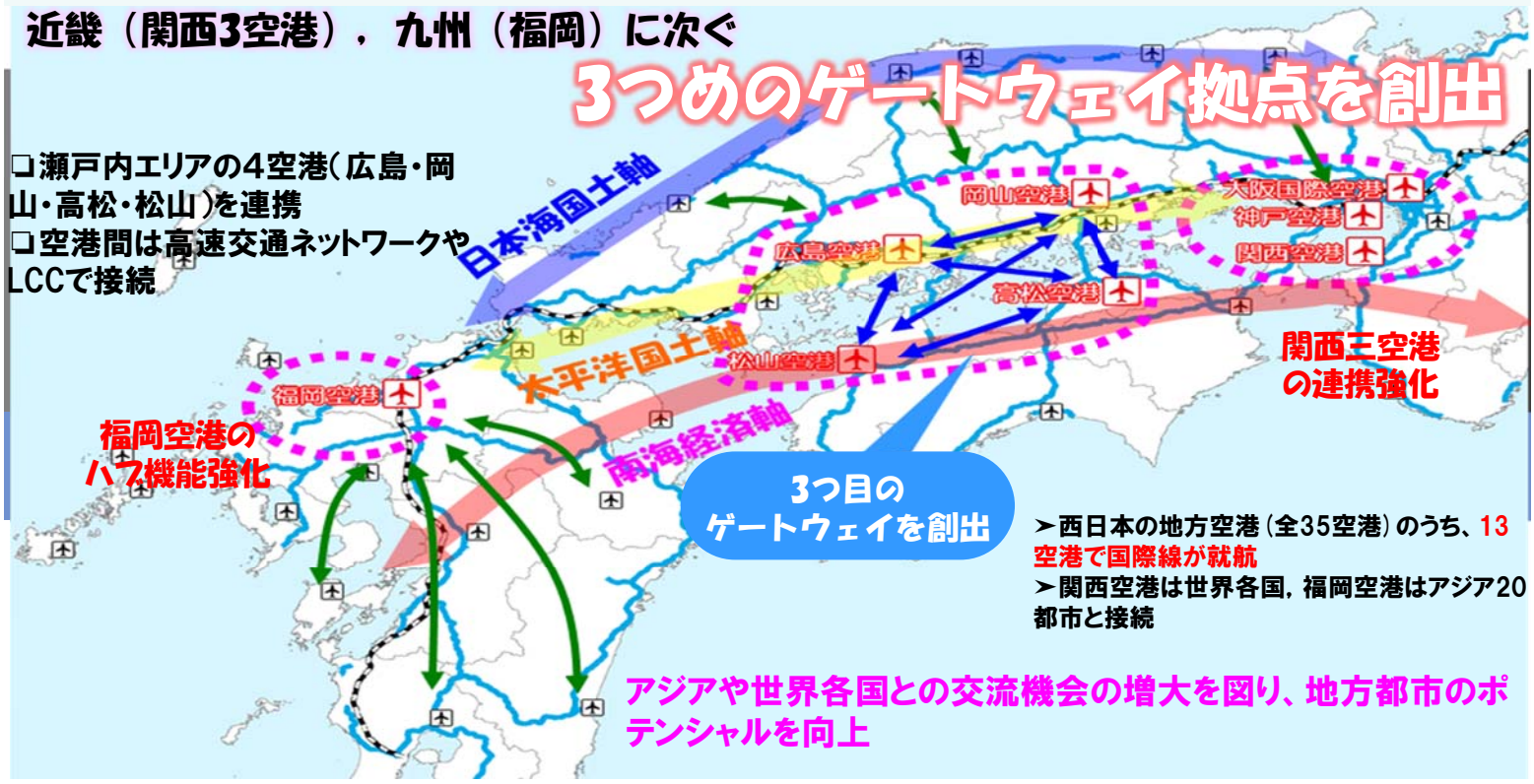
出典：CITY POPULATION AGGLOMERATIONS
(reference date: 2018-01-01)

『 瀬戸内(4空港)新ゲートウェイ構想 』の提案　～地方空港のイノベーション～

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

❑瀬戸内エリアの4空港(広島・岡山・高松・松山)を連携
❑空港間は高速交通ネットワークやLCCで接続



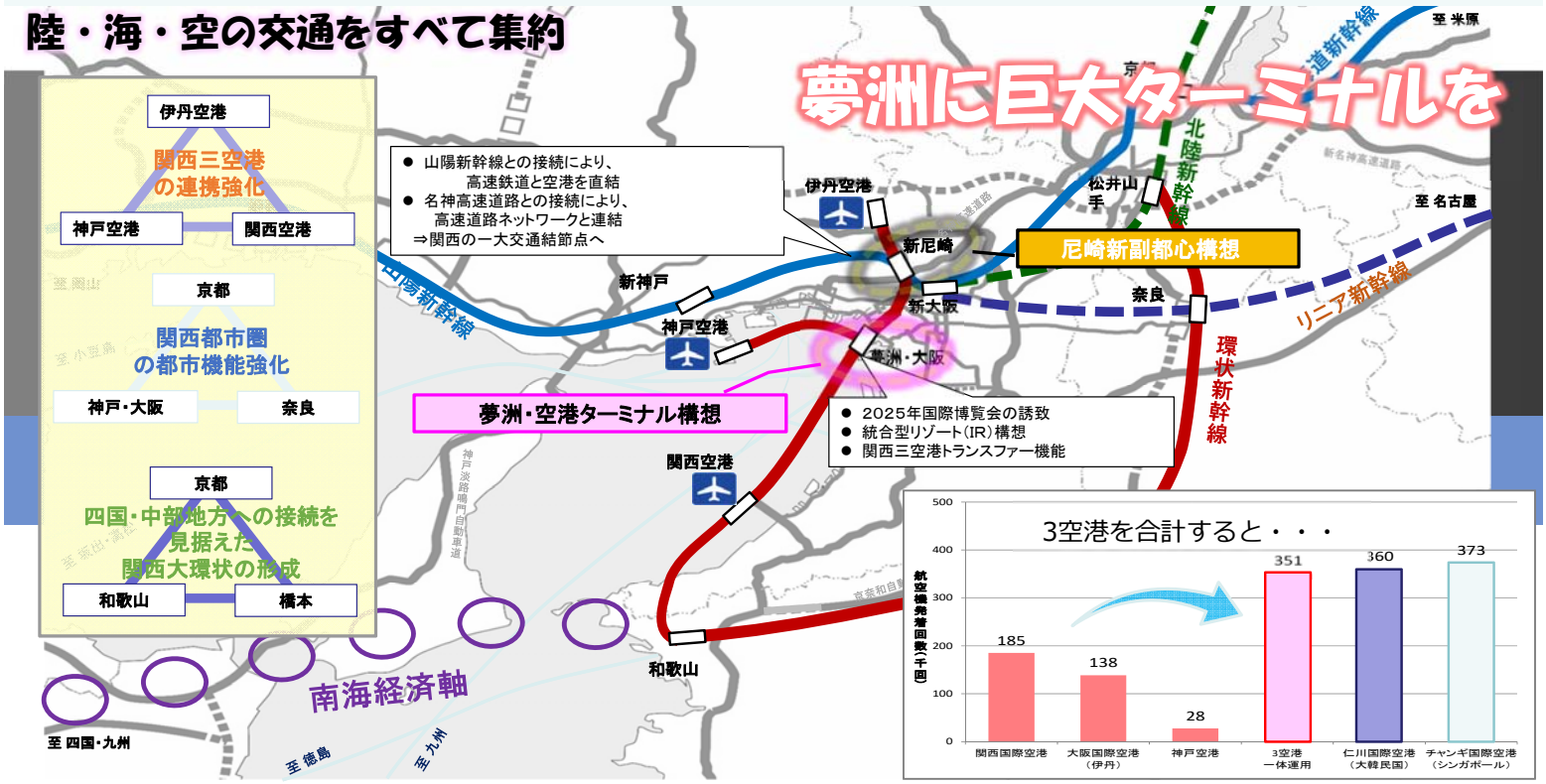
➢西日本の地方空港（全35空港）のうち、13空港で国際線が就航
➢関西空港は世界各国，福岡空港はアジア20都市と接続

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

『 夢洲・空港ターミナル構想 』の提案　～関西3空港を高速鉄道で結ぶ～

陸・海・空の交通をすべて集約

夢洲に巨大ターミナルを

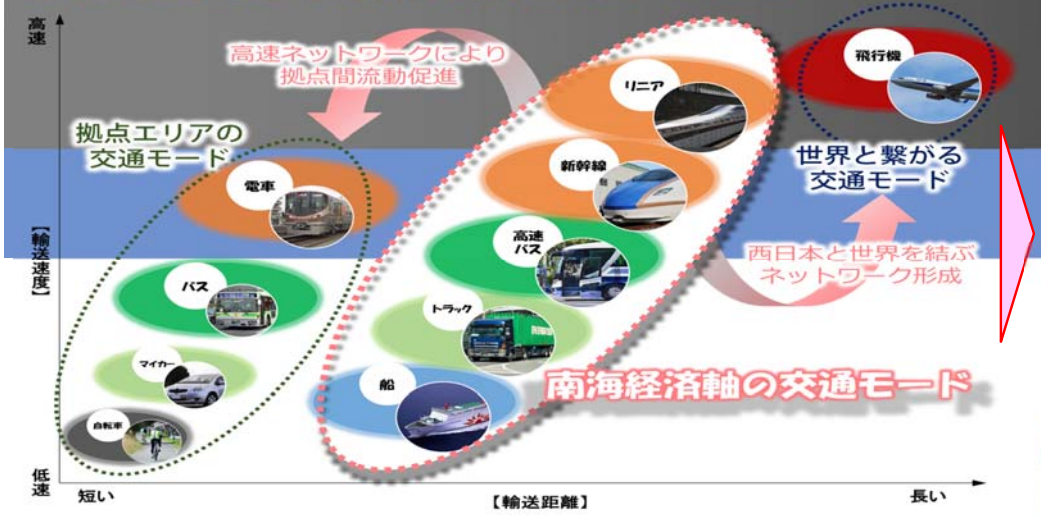


【新たな施策の提案①】交通モードのイノベーション

『南海経済軸』を移動する次世代モビリティ

交通をイノベーションする！

- 次世代モビリティを積極的に導入
- 多様な交通モードに対応した交通インフラの整備



- 身近で手軽な移動手段
～空飛ぶクルマ～

- 平均時速1174km/h
～ハイパーループ～

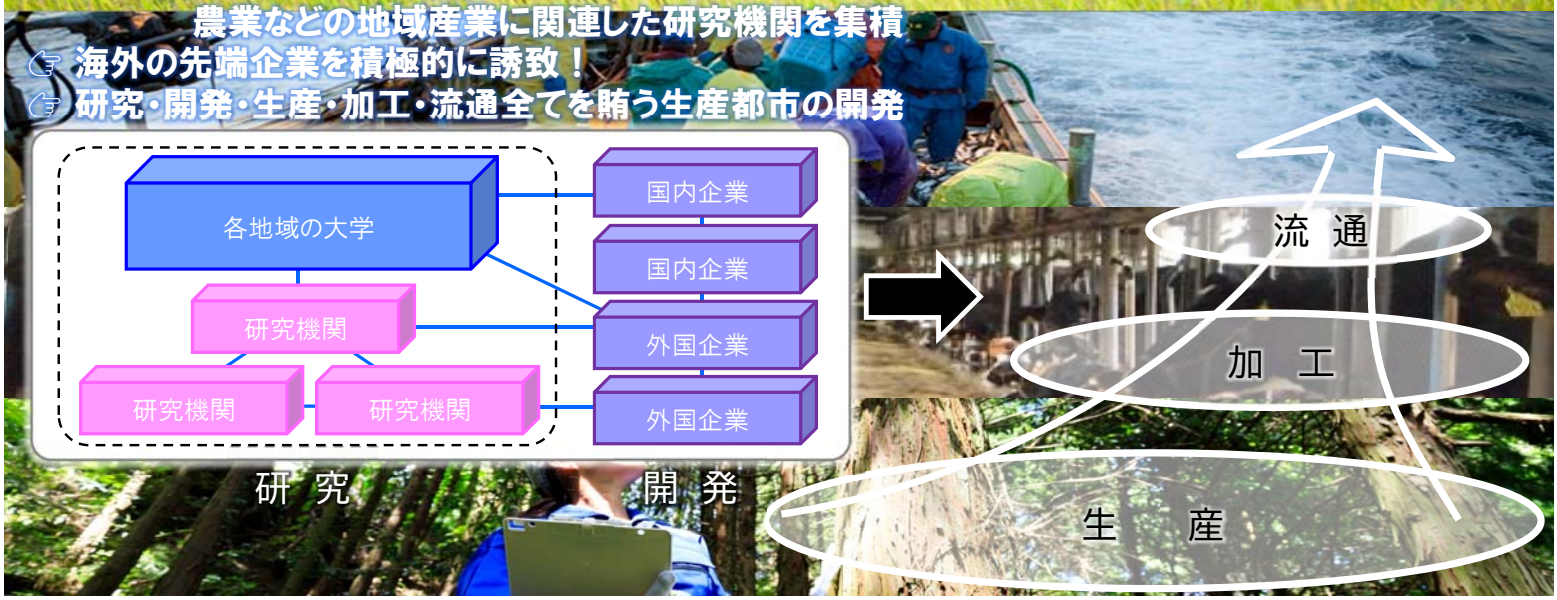
- 海の上を街が走る
～クイーンビートル～

【新たな施策の提案②】『地域産業』×『大学』のコラボレーション

大学を中心とした産学連携を推進

地域産業を協力にバックアップ

- 各地域の大学を中心として、
農業などの地域産業に関連した研究機関を集積
- 海外の先端企業を積極的に誘致！
- 研究・開発・生産・加工・流通全てを賄う生産都市の開発



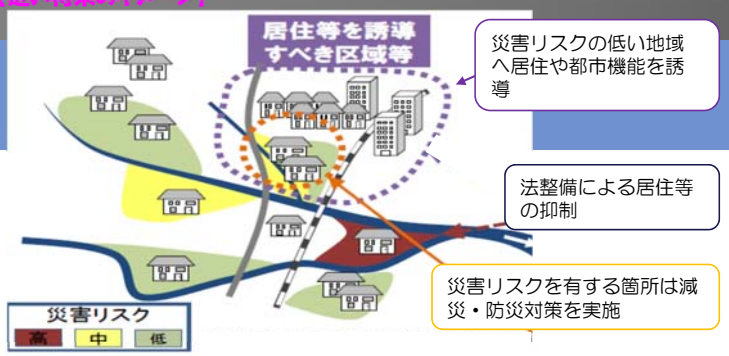
【新たな施策の提案③】　防災・コンパクトシティの構築

災害リスクの低い地域へ居住エリアや都市機能を誘導

安心に住める都市を再構築

- 災害リスクの少ない安全な土地に都市を再構築
- 災害リスクに応じた減災・防災対策の実施
- 将来的に、居住誘導・都市機能誘導エリアにのみ住居・都市機能を配置
- 空き地に再生可能エネルギー等の施設を誘致し持続可能なまちづくり

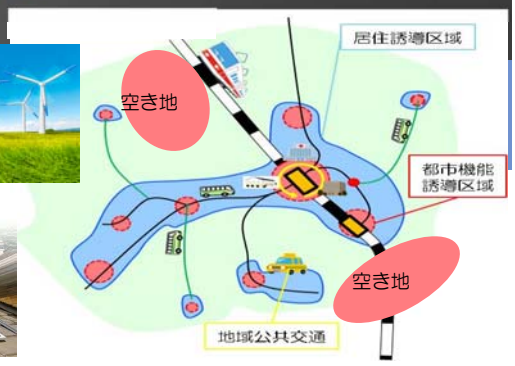
【近い将来のイメージ】



【将来のイメージ】

■風力発電

■ソーラーパネル



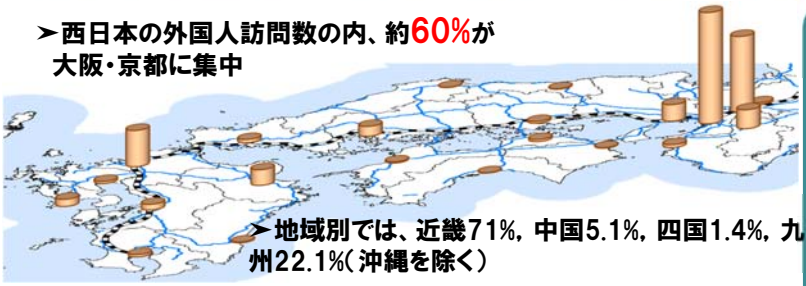
- 誘導区域以外に居住する場合に防災関連の課税を行うなど、転居を誘導・促進

【新たな施策の提案④】　観光・インバウンドへの対応

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



- 地域別では、近畿71%，中国5.1%，四国1.4%，九州22.1%（沖縄を除く）

京阪神・福岡に極端な偏りが！

▼

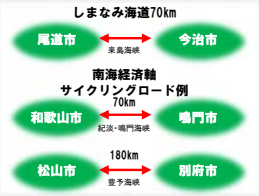
西日本全体にまんべんなく

- ゲートウェイ機能を強化
- 旅行者の移動を支援（MaaSなど）
- 新しい旅行スタイルの創出
- 魅力ある観光資源の開発

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

西日本4支部連携　『意見交換会』

目　　的　『西日本全体の国土利用のあり方』を、西日本4支部の協働での提言作成

平成30年度　5月にキックオフ、近畿支部主催：5回開催
近畿支部で取りまとめた『南海経済軸』及び『都市における公共交通』を主題に、各支部の技術者と意見交換

令和元年度　各支部で『西日本全体の国土利用のあり方』を検討する部会を設立
独自にテーマを設定して検討を進めつつ、意見交換会で議論を深める

体　　制

近畿支部　(22名)	四国支部　(15名)	中国支部　(8名)
道路研究委員会	ワーキンググループ	技術部会 道路委員会 ／ 国土交通計画WG
学識委員　大津 宏康 教授	WG取りまとめ　1名	WGメンバー　8名
運営委員　8名	防災グループ　4名	
国土交通計画研究分科会　13名	道路交通グループ　3名	
	観光グループ　4名	
	地域・まちづくりグループ　3名	

九州支部　(15名)
技術部会 道路技術委員会 ／ 九州交通未来研究会
メンバー　14名
オブザーバー　1名

西日本4支部連携　『意見交換会』

令和元年度　第1回　西日本4支部連携意見交換会
開催日時：令和元年7月12日(金)
主 催 者：九州支部
議　　題：各支部の取り組みの紹介・意見交換
参 加 者：近畿14名，中国3名，四国5名，九州13名
(合計35名)

令和元年度　第2回　西日本4支部連携意見交換会
開催日時：令和元年9月6日(金)
主 催 者：四国支部
議　　題：四国のテーマに沿ったグループワーク
参 加 者：近畿10名，中国3名，四国14名，九州2名
(合計29名)

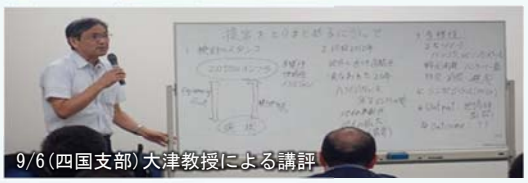
令和元年度　第3回　西日本4支部連携意見交換会
開催日時：令和元年12月6日(金)予定
主 催 者：近畿支部

令和2年度　西日本4支部合同の提言取りまとめを目標

7/12(九州支部)取り組みの紹介

9/6(四国支部)グループディスカッション

9/6(四国支部)プレゼンテーション


9/6(四国支部)大津教授による講評