道路研究委員会　中間報告

in 研究発表会

委員会概要説明

令和3年10月

道路研究委員会の経緯

第1期：H27～28年度
　H28年9月 提言「立ち上がれ関西　新しい道路網整備2050」公表

第2期：H29～30年度
　H30年10月 提言Ⅱ「関西の明日を創造するプロジェクト2050」公表

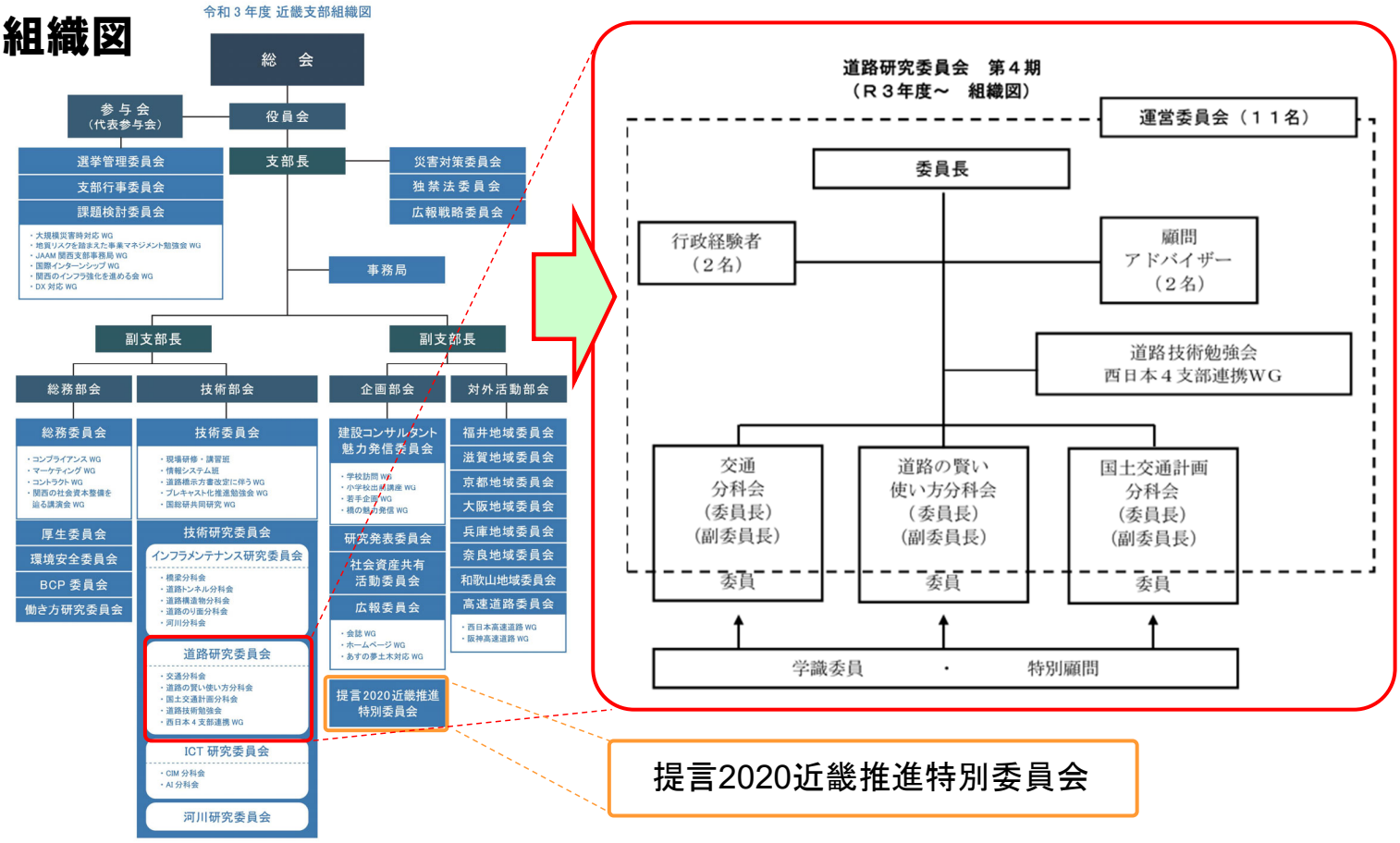
第3期：R1～2年度
　R2年12月 緊急提言！「今こそ立ち上がれ！～ポストコロナの新しい日本～」公表

第4期：R3～4年度　＜現委員会＞

道路研究委員会の目的

　上記、緊急提言について国土交通省、地方自治体、高速道路会社、関経連等の関係機関へ説明するとともに簡単な意見交換を行い、ご意見、ご提案を頂きました。このような説明、意見交換を通じて頂いた新たなご意見、ご提案に対して回答や資料の補足を継続的に行う必要があります。
本委員会は、関西の次世代へ向けた必要なインフラの取り組みについて研究・検討し、その成果を発信することを目的として活動しています。

組織図



分科会構成とテーマ

（1）交通分科会（道路網分科会から改名）
①DX時代の新しい拠点形成のあり方の検討
②主要機能を分散配置する際のネットワークのあり方検討

（2）道路の賢い使い方分科会
①人の行動や活動に視点をおいたインフラの使われ方の整理
　近未来の人・モノの動きを想像したときに、どんなインフラ・施策が必要か
②社会状況の変化や人の行動から必要なインフラ整備について、
　近畿地域への施策の展開を継続して検討
③国内外の新たな施策および好事例の収集および関西地域への展開を検討
④施策を実現するための規制緩和およびインフラのICT技術活用の検討

（3）国土交通計画分科会
①「西日本版スーパーメガリージョン構想の推進」に向けた研究
②「関西圏の公共交通ネットワークとまちづくり」に関する研究

運営会議名簿（分科会および関係組織を運営）

種　別	所　属	氏　名
委員長	協和設計㈱	北野俊介
副委員長	㈱建設技術研究所	大西　博
委員	大日本コンサルタント㈱	木村是一
委員（交通分科会委員長）	中央復建コンサルタンツ㈱	加古真一
委員（交通分科会委員長）	㈱ニュージェック	藤村一雄
委員（賢い使い方分科会委員長）	㈱オリエンタルコンサルタンツ	内田晶夫
委員（賢い使い方分科会副委員長）	㈱オリエンタルコンサルタンツ	近藤浩治
委員（賢い使い方分科会副委員長）	中央復建コンサルタンツ㈱	藤善隆次
委員（賢い使い方分科会委員）	パシフィックコンサルタンツ㈱	住本英樹
委員（国土交通計画分科会委員長）	協和設計㈱	野呂竹志
委員（国土交通計画分科会副委員長）	㈱エイト日本技術開発	小椋博和
委員（国土交通計画分科会副委員長）	㈱建設技術研究所	島本真嗣
顧問	㈱ニュージェック	寺尾敏男
アドバイザー	㈱ニュージェック	佐藤俊通

関係組織と活動方針

道路技術勉強会

日本道路協会と共催し、道路に関する先進的な事例等をテーマとして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として開催する。平成25年度から開催し、通算30回の勉強会を開催した。

委員名簿

種　別	所　属	氏　名
特別顧問	パシフィックコンサルタンツ㈱	藤本貴也
会長	協和設計㈱	北野俊介
副会長	㈱ニュージェック	寺尾敏男
委員（道路研究委員会運営委員）	㈱建設技術研究所	大西　博
委員（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
委員（交通分科会委員長）	㈱ニュージェック	藤村一雄
委員（賢い使い方分科会副委員長）	㈱オリエンタルコンサルタンツ	近藤浩治
委員（国土交通計画分科会副委員長）	㈱建設技術研究所	島本真嗣

関係組織と活動方針

西日本4支部連携WG

西日本の建コン協4支部（近畿・中国・四国・九州）が連携し、西日本の国土利用やインフラ整備のあるべき姿を研究する。
前期は国土交通計画分科会内で4支部持ち回りで活動してきたが、今期の委員会から独立して活動し、4支部合同で提言を公表することを目標とする。

種　別	所　属	氏　名
学識委員（道路研究委員会学識委員）	松江工業高等専門学校	大津宏康
ＷＧ長（国土交通計画分科会委員長）	協和設計㈱	野呂竹志
委員	協和設計㈱	北野俊介
委員	㈱建設技術研究所	大西　博
委員	大日本コンサルタント㈱	木村是一
委員	㈱ニュージェック	寺尾敏男
委員	㈱ニュージェック	佐藤俊通
委員	中央復建コンサルタンツ㈱	加古真一
委員	中央コンサルタンツ㈱	伊藤昭宏
委員	㈱トーニチコンサルタント	池田明彦
委員	東洋技研コンサルタント㈱	中村則信
委員	㈱オリエンタルコンサルタンツ	内田晶夫
委員	㈱オリエンタルコンサルタンツ	近藤浩治
委員	八千代エンジニアリング㈱	乾　健志
委員	㈱エイト日本技術開発	小椋博和
委員	㈱建設技術研究所	島本真嗣
委員	大日本コンサルタント㈱	河原啓晋
委員	㈱日本インシーク	鎌木隆太

関係組織と活動方針

提言2020近畿推進特別委員会（企画部会に属する）

- 令和2年の緊急提言の発案者として気概を持って「提言構想の深化・更新」を図るとともに、一般社会や関連企業・施設等に対してPA 活動を展開して協力者を募る。
- 「（仮）未来社会創造プロジェクト本部」の設立準備を進め、設立後は事務局として運営を支援する。
- 大阪公立大学森之宮キャンパスや近畿地整と連携して、産官学共同「（仮）インフラDX 推進センター」の設立準備を進める。
- 道路研究委員会や関西のインフラ強化を進める会と連携して、インフラ整備構想の深化・更新を図る。

種　別	所　属	氏　名
リーダー（前国土交通省道路局長）	近畿支部顧問　日本製鉄常任顧問	池田豊人
委員長	東洋技研コンサルタント㈱	宮下典嗣
顧問（道路研究委員会顧問）	㈱ニュージェック	寺尾敏男
委員（道路研究委員会運営副委員長）	㈱建設技術研究所	大西　博
委員（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
委員（道路研究委員会運営委員）	㈱エイト日本技術開発	小椋博和
委員（道路研究委員会運営委員）	㈱ニュージェック	藤村一雄
委員（道路研究委員会運営委員）	中央復建コンサルタンツ㈱	藤善隆次
委員	㈱ニュージェック	福士真央
学識委員（道路研究委員会学識委員）	松江工業高等専門学校	大津宏康
学識委員（道路研究委員会学識委員）	京都大学大学院工学研究科	松島格也

提言Ⅳ　ＤＸ時代の新しい拠点形成のあり方及び主要機能を分散配置する際のネットワークあり方検討

道路研究委員会 交通分科会 中間報告

令和３年10月

目　　次

■分科会の概要 …… 2

■過年度の検討状況 …… 5

■提言Ⅳ …… 11

（1）ＤＸ時代の新しい拠点形成のあり方 …… 11

（2）主要機能を分散配置する際のネットワークあり方 …… 19

（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、さらなる道路網を含む交通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交通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）
- 令和3年4月から令和 5年3月まで（第4期）

（3） メンバー構成

種　別	所　属	氏　名
交通分科会　委員長	中央復建コンサルタンツ㈱	加古　真一
交通分科会 副委員長	㈱ニュージェック	藤村　一雄
交通分科会　委員	㈱建設技術研究所	松井　竜太郎
交通分科会　委員	中央復建コンサルタンツ㈱	岡田　哲也
交通分科会　委員	東洋技研コンサルタント㈱	中村　則信
交通分科会　委員	協和設計㈱	渡邊　浩幸
交通分科会　委員	㈱オリエンタルコンサルタンツ	柴田　晧平
交通分科会　委員	㈱オリエンタルコンサルタンツ	上久保　恵美
交通分科会　委員	中央コンサルタンツ(株)	伊藤　昭宏
交通分科会　委員	㈱トーニチコンサルタント	池田　明彦
交通分科会　委員	㈱ニュージェック	田中　裕子

分科会の概要

- 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、交通分科会では、2050年に向けた関西の新たな交通ネットワークの構築を目指し、提案している。

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

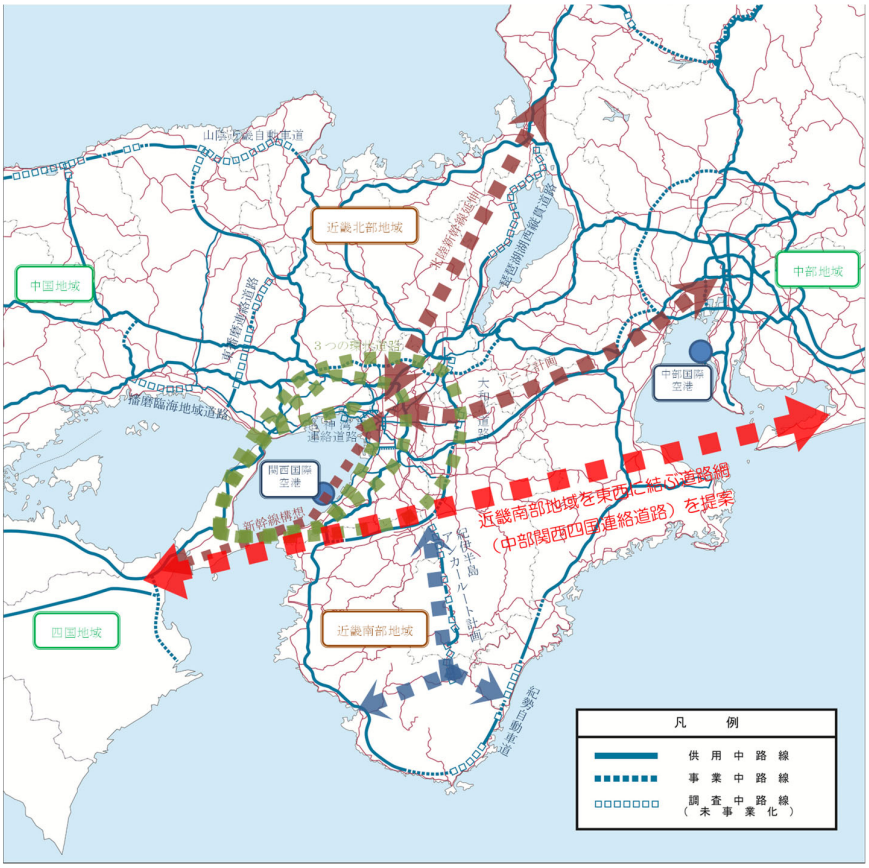
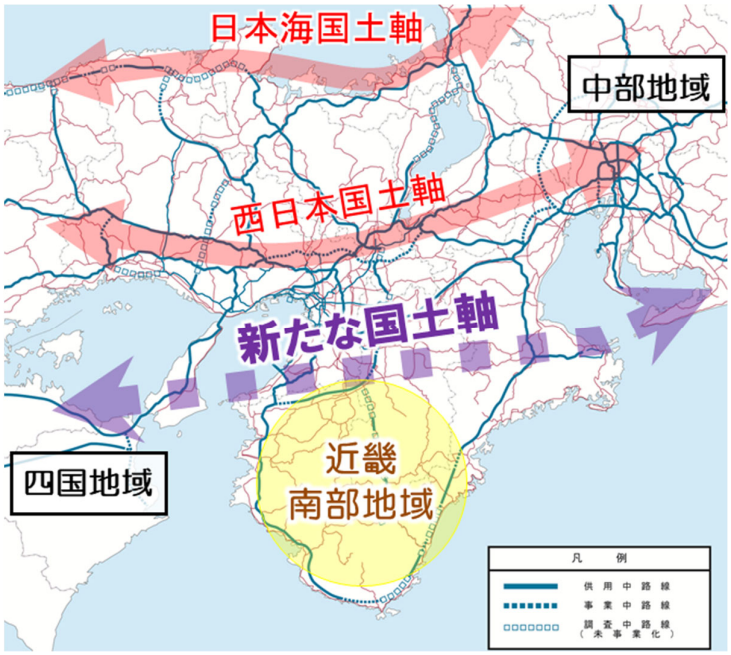
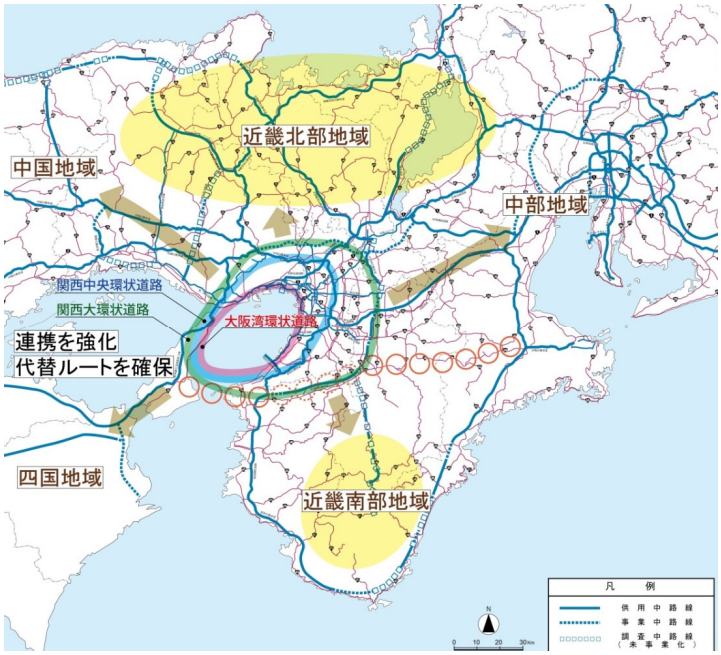


図　南海経済軸（東西軸）の提案

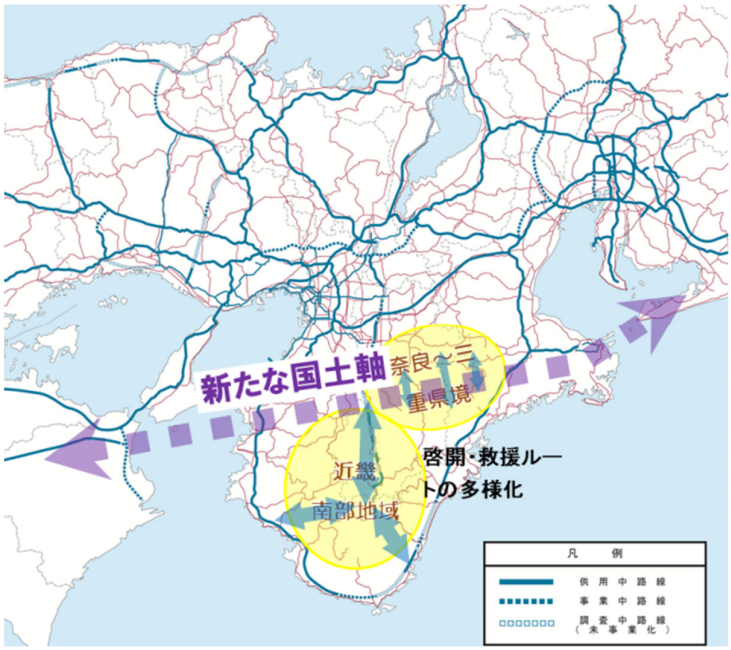
①関西と中部・四国地域との連携強化を図る新たな国土軸の形成



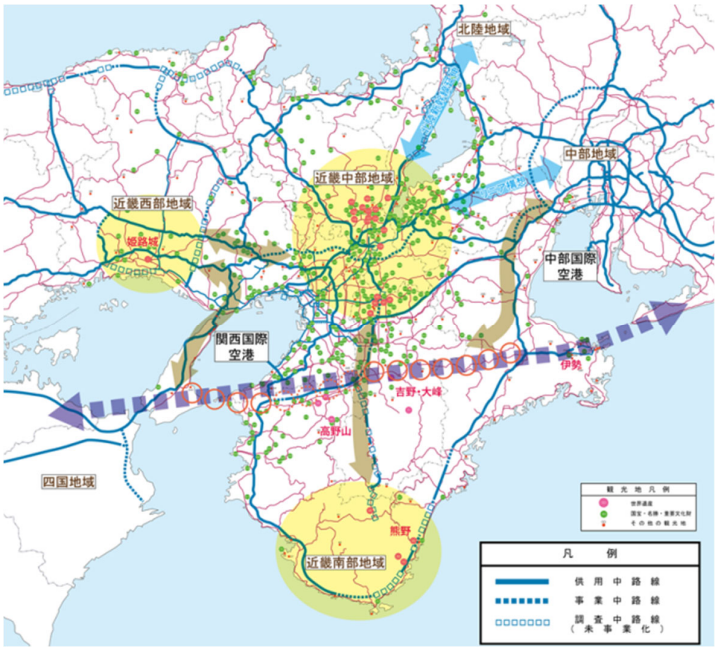
②環状道路の形成による連携強化と代替ルートの確保



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

・
・
・

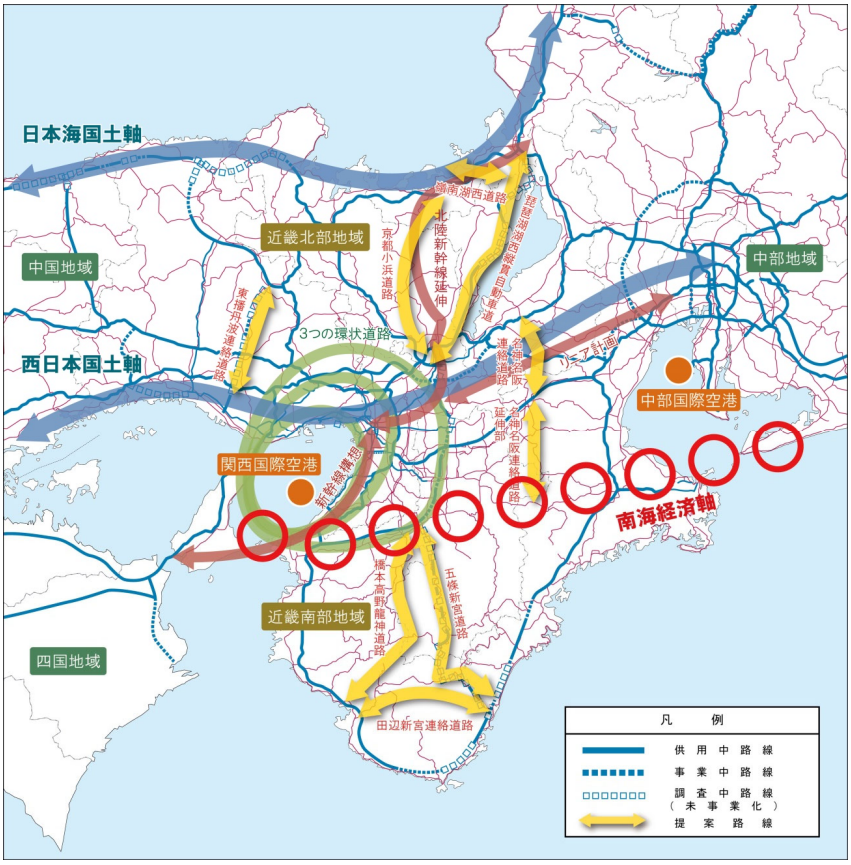


図　地域交流軸（南北ルート）の提案

●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

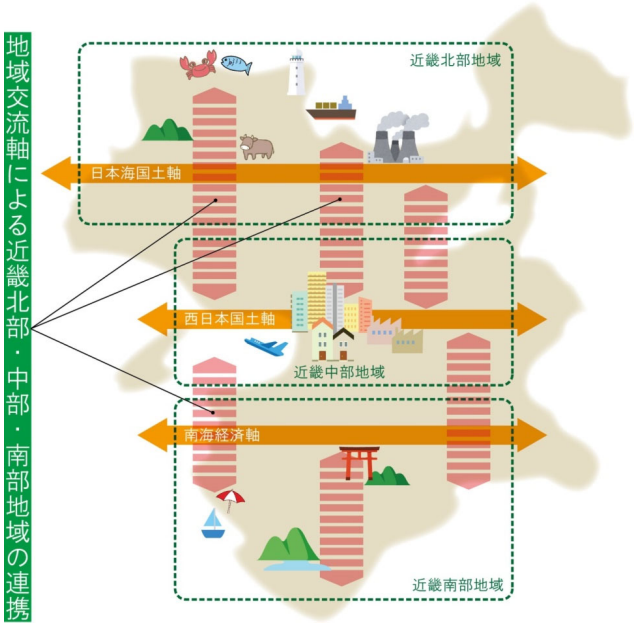


図　地域交流軸（南北ルート）の広域における役割

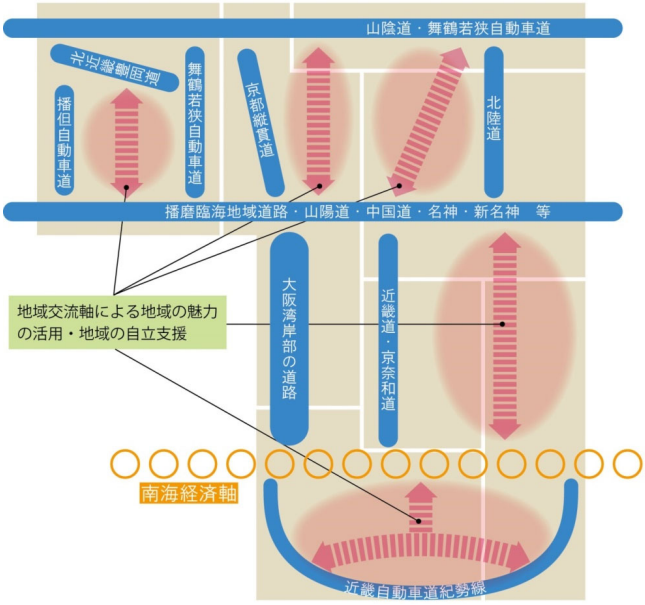


図　地域交流軸（南北ルート）の地域における役割

過年度の検討状況

- 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した。
- 具体的には、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（物流、観光、防災）のイメージを提案した。

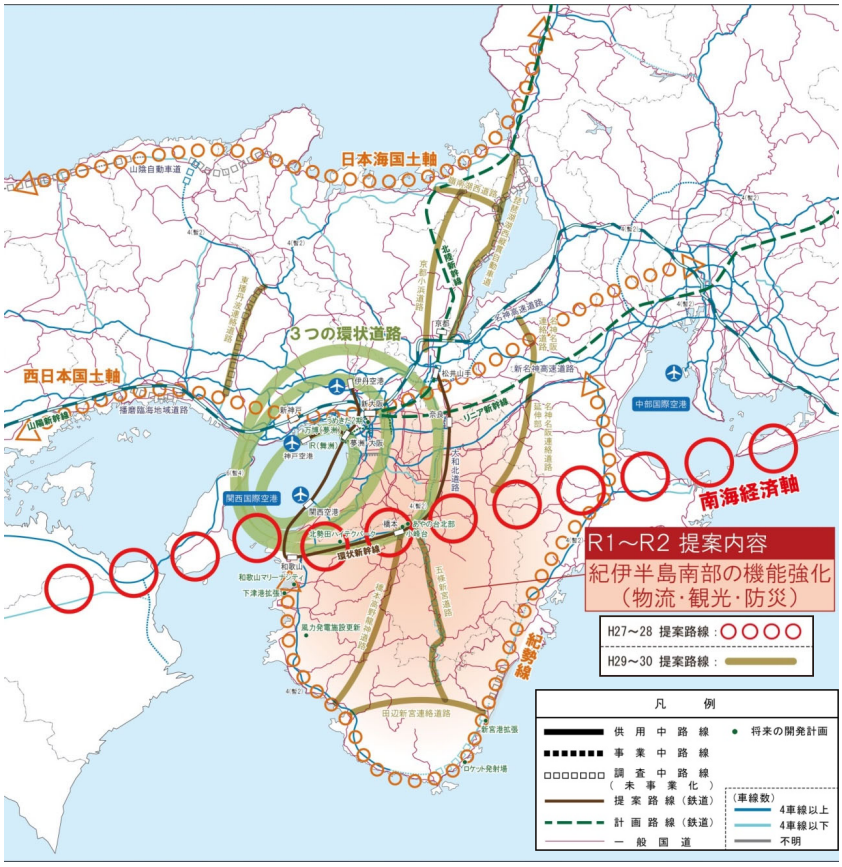


図　機能強化のイメージの提案

提言Ⅳ（1）　ＤＸ時代の新しい拠点形成のあり方

1．ウィズ・アフターコロナ／DX時代における暮らしの変容

（1）コロナ時代の人々の行動の変容

- 移動・対面がリスクとなり、代替手段が進展。
  →テレワーク・web会議・eコマースなど巣ごもりが進展。
- 場所を選ばない働き方・暮らし方が進展。
  →サードプレイス・サテライトオフィスなど、オフィス需要も都心集中から多様な場所に分散。

（2）DXの進展による、新たなサービスの出現

- MaaS　→交通・旅行・決済までのパッケージ化により、より気軽に旅行・体験が可能に。
- 自動運転・小型モビリティなど新たな交通手段の出現。
- サイバー・サイバー融合による新たなサービスの出現。
  →AR、4DX・MX4D、e-スポーツなど。

（3）変わらぬ災害拠点／リダンダンシーの必要性

- 頻発する豪雨災害。
- パンデミックによる医療拠点不足
  →リダンダンシー・防災拠点の必要性。

（4）リアルでしか体験できないものの価値の向上

- 食文化、スポーツ、イベント、芸術文化。
  →リアルなものの価値を再認識。一方で、サイバーでは体験できない、より特別なものが求められる時代に。

出典：星野リゾートHP

出典：スカイドライブHP

出典：富山県eスポーツ協会HP

出典：千葉市HP

出典：京都観光協会HP

2.　都心・地方都市・ローカル都市に求められる拠点のあり方

・都心・地方都市・ローカル都市それぞれで、暮らしの変容を踏まえ、地域資源を活用した、新たな都市拠点を形成
・それら拠点同士のネットワークを強化し、効率的・有機的に機能させる。

	都心	地方都市	ローカル都市
交通拠点	・リニア・新幹線ターミナル ・バスタ・フェリーターミナル ・シェアモビリティステーション	・IC・SA・PAを活用したモーダルコネクト ・都心と地方拠点駅 ・観光MaaS	・デマンドバスセンター ・パーソナルモビリティ ・グリーンスローモビリティ ・医療・生活MaaS
産業物流拠点	・第3次産業・先端産業 ・コワーキング・シェアオフィス ・都心消費者への配送センター	・高速道路直結等の中継拠点 ・ものづくり産業	・環境を重視したサテライトオフィス ・長期滞在型ホテル ・e-コマースに対応した地域の配送センター ・海外向けブランド農産物
医療防災拠点	・第三次救急医療機関 ・高度医療施設 ・産学官の医療研究機関 ・広域防災指令センター	・総合医療センター ・単科の専門医療機関 ・地域防災拠点	・地域の医療施設・診療所を活用した、遠隔医療・オンライン診療 ・一時避難所 ・医療介護ロボット
観光 レジャー拠点	・プロ野球・プロサッカー等スタジアム ・都市内リゾート施設 ・都市型テーマパーク等エンタメ ・アリーナ・コンサートホール等イベント施設	・スポーツ施設を活用した全国オンライン併用大会 ・e-スポーツ ・国宝・重要文化財等を活かした観光ツアー ・テーマパーク	・自然景勝地の観光 ・トレッキング・マリンスポーツ ・地域の食文化 ・AR・ドローンを活用した観光やオンライン観光 ・地域施設を活用した交流施設・オンライン交流会場 ・パブリックビューイング
DX/デジタル拠点	・関西圏のDXセンター ・デジタル研究・開発拠点	・土地資源を活かした都心のバックアップデータセンター	・土地資源を活かした都心のバックアップデータセンター
生活文化交流拠点	・府県庁・市役所等府県市行政施設 ・中央官庁の関西施設 ・都市型ショッピングモール	・地域の特徴を活かした、持続可能な商業空間・商店街リノベーション ・郊外型商業店舗 ・SA・PA直結モール	・e-コマースの利用 ・非接触・無人対応の商業店舗 ・学校跡地等を活用した行政・生活センター ・オンライン行政サービス
学術研究拠点	・産学官の研究拠点 ・総合大学 ・海外大学・全国区大学サテライトキャンパス ・MICE	・関西圏大学のサテライトキャンパス	・環境を活かした研究拠点（農林水産業等研究所） ・ワーケーション拠点

3.ケーススタディ：地方都市に着目した拠点のあり方～田辺市を題材に～

・地域資源を活用し、様々な面から新たな都市拠点を形成する

（1）交通拠点

- JR紀伊田辺駅を拠点とし、空飛ぶタクシーや自動運転バス、小型モビリティ、デマンドバス等、エコロジーで利便性の高い様々な新都市型交通を整備
- 近隣に位置する南紀白浜空港等とも連携し、MaaSによる関西都市圏等からの公共交通利用者のシームレスな移動支援。

出典：南紀白浜空港HP

（2）産業・物流拠点

- e-コマースを活用し、ブランド農産物、銘木等の全国展開の推進
- それを支える高速道路直結の中継拠点の整備などにより、産業・物流拠点を形成

出典：わかやま紀州館オンラインショップ

（3）医療・防災拠点

- 和歌山県災害拠点病院である紀南病院や、国立病院機構南和歌山医療センターなど大規模医療・防災施設を核とし、紀南地域の医療・防災拠点を形成。
- 6G時代の医療・介護ロボット技術やオンライン診療技術の研究を積極的に進め、少子高齢化社会に向けた先進的医療技術の研究を拠点

出典：理化学研究所HP

出典：朝日新聞デジタル

（4）観光・レジャー拠点

- 奇絶狭やひき岩群、天神崎等自然景勝地や、熊野本宮大社例大祭（無形民俗文化財）、田辺祭（紀州三大祭）などの、有名な祭りが存在。
- ドローンカメラ等を用いた絶景観光や、全国アミューズメント施設との4D中継など、DX時代の新技術を用いた新たな観光スタイルによる、観光振興。

出典：田辺観光協会HP

出典：スカイドライブHP

（5）生活文化交流拠点

- 既存の文化施設を活用し、全国中継ライブの関西拠点、e-スポーツ誘致等、地域の特色を出した次世代の交流拠点を形成
- 白良浜等の海辺リゾート、龍神温泉等の温泉リゾート、自然に囲まれた山々など、関西屈指のリゾート地である地の利を活かしてワーケーション拠点を形成

出典：毎日新聞

出典：宮内庁HP

新たな都市拠点のイメージ

3.ケーススタディ：地方都市に着目した拠点のあり方～田辺市を題材に～

・しかし、現状では、様々なネットワーク上の問題が存在。

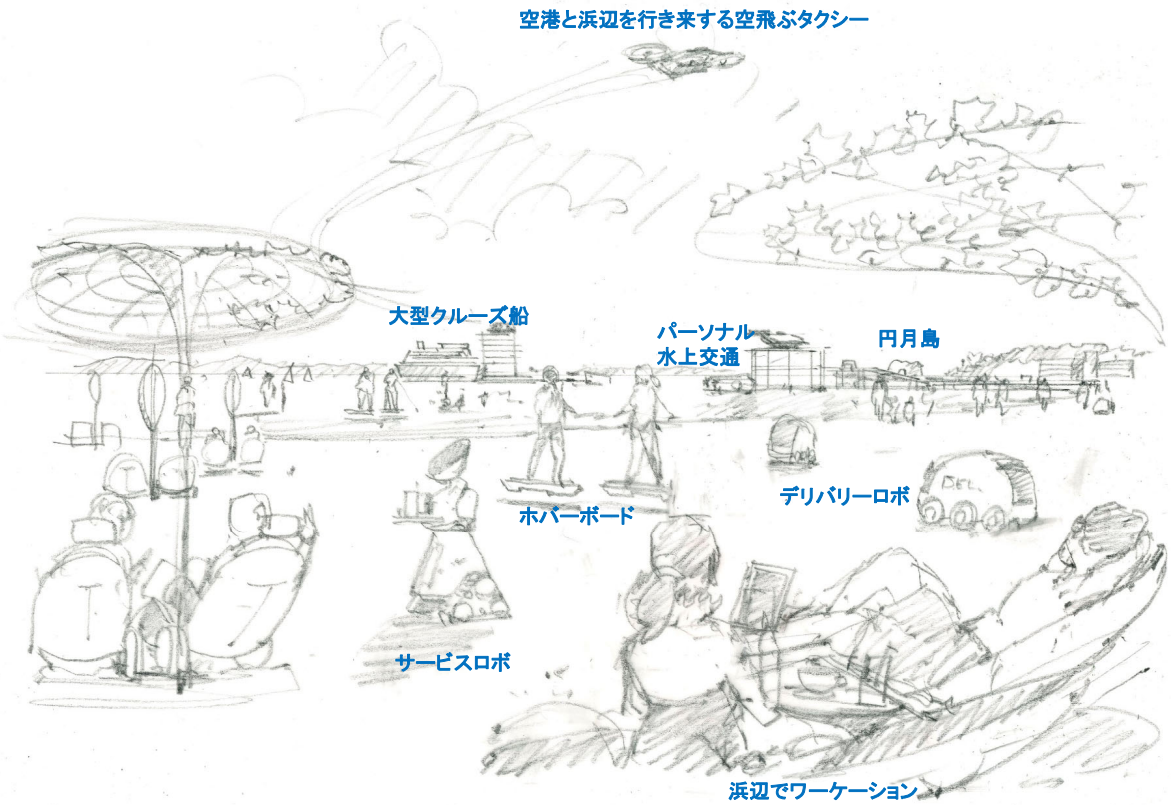
◇交通インフラの現状		
⇔	都市間連携	◆紀勢自動車道は一部暫定２車線供用 （地域の基幹交通軸としては脆弱） ◆南紀白浜空港は東京方面（羽田空港便）しか運行されていない。また、周辺交通拠点との連携も不十分。
⇔	地域間連携	◆主要観光地間での連携が不十分。 （観光周遊機能が脆弱） ◆地方部から都市部への公共交通が十分に整備されていない
⇔	都市内連携	◆南紀白浜空港線では交通渋滞が慢性的に発生（主要渋滞区間に指定） ◆田辺市街地では交通渋滞が慢性的に発生（主要渋滞箇所に指定）

3.ケーススタディ：地方都市に着目した拠点のあり方～田辺市を題材に～

・ネットワークの強化により、これら拠点形成を支援

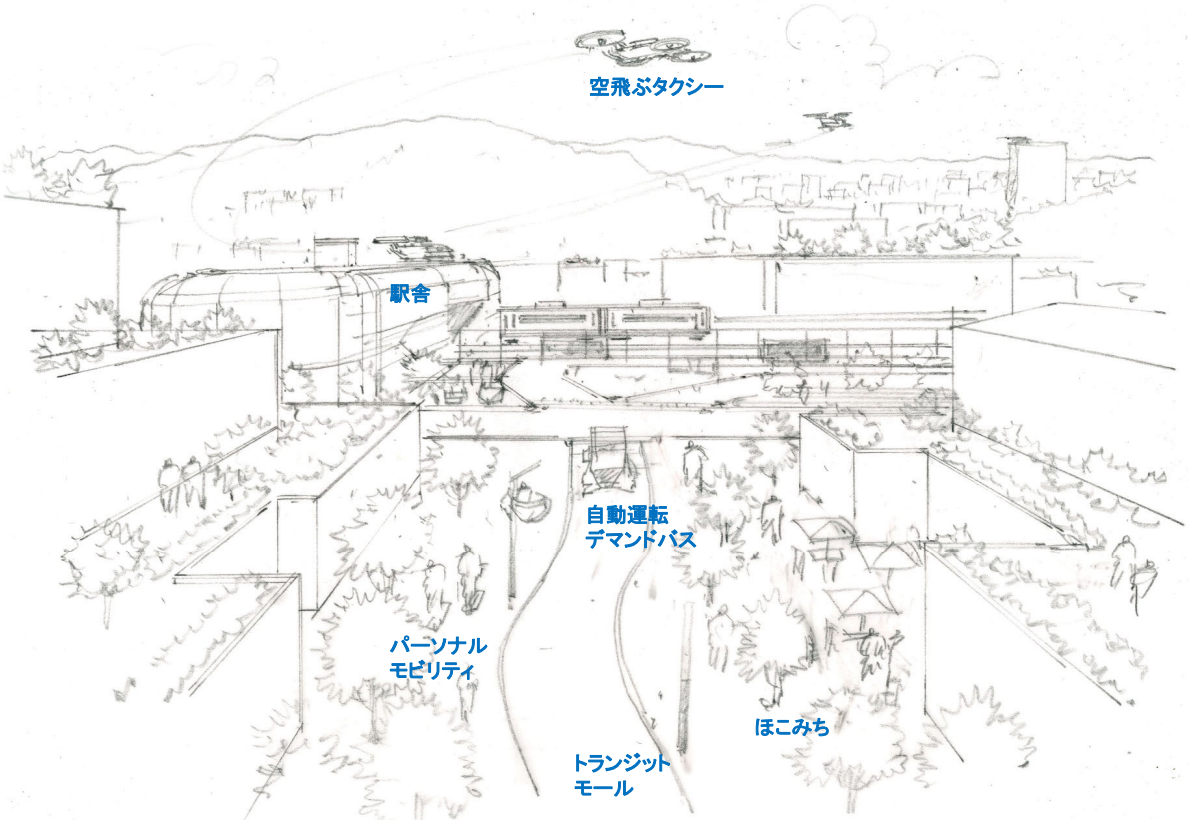
◇交通ネットワーク整備の課題と対策（案）		
⇔	都市間連携	◆MaaSによる関西圏からのシームレスな移動支援 （観光・レジャー振興支援） ⇒空港アクセス道路の整備・増強 ⇒自動運転シャトルバスに対応した道路整備 ⇒東京、名古屋、大阪との航路による連携 ⇒文里港を活用した舟運による交通強化 （物流、クルージング観光） ◆農林水産製品の全国展開の推進（物流機能強化） ◆防災面の強化（緊急輸送道路・重要物流道路） ⇒紀勢自動車道４車線拡幅整備
⇔	地域間連携	◆観光周遊機能の強化 ⇒観光周遊ネットワーク整備（現道活用） ◆地方部既成集落から都市部へのアクセス強化 （文化交流施設の活用等） ⇒狭隘道路の拡幅整備 ⇒小型配送ロボット対応道路、自動運転対応道路の整備
⇔	都市内連携	◆快適な都市内移動 ◆駅を中心とした新たなモビリティの結節点形成 ⇒市街地部における渋滞対策 ⇒駅周辺の歩行者空間化 ⇒トランジットモールや「ほこみち」を活用した駅周辺エリアの賑わい空間創出

3.ケーススタディ：地方都市に着目した拠点のあり方～田辺市を題材に～



拠点の整備イメージ（観光拠点）

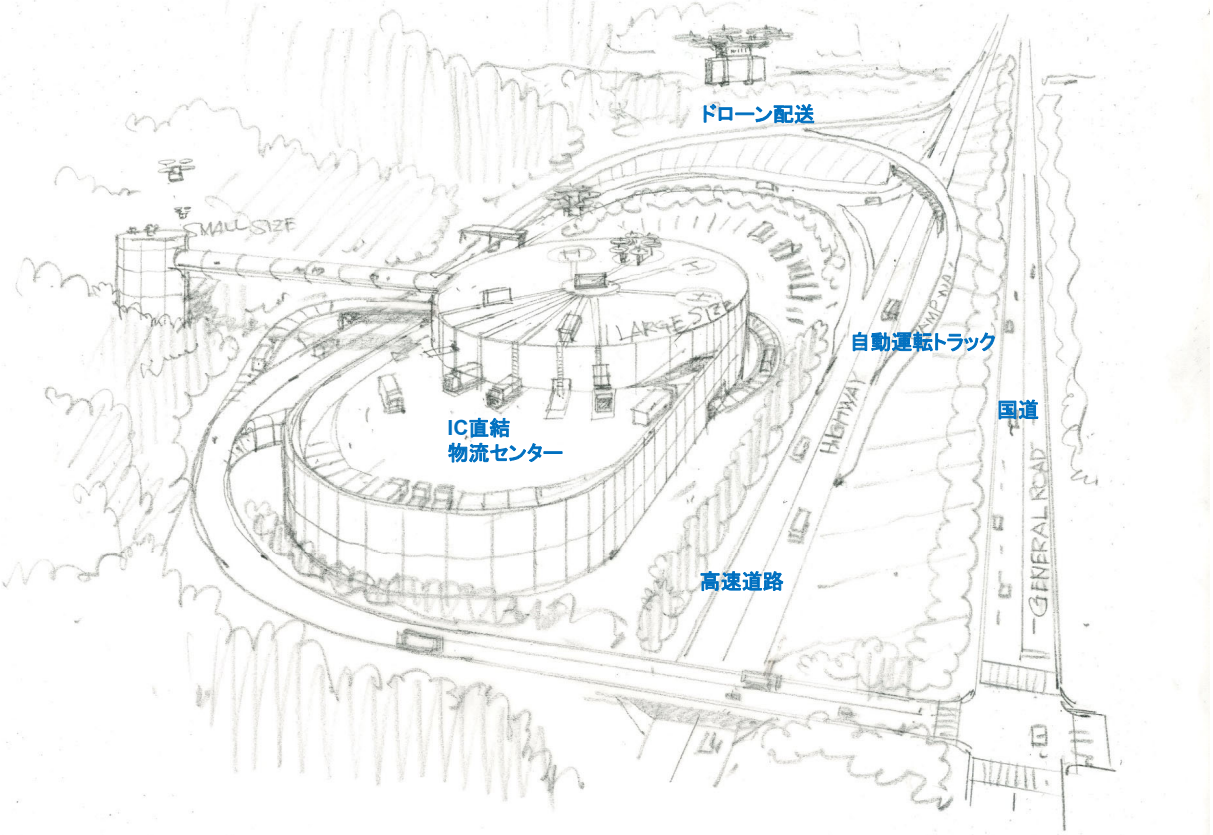
3.ケーススタディ：地方都市に着目した拠点のあり方～田辺市を題材に～



拠点の整備イメージ（交通拠点）

提言Ⅳ（1） ＤＸ時代の新しい拠点形成のあり方

3.ケーススタディ：地方都市に着目した拠点のあり方～田辺市を題材に～

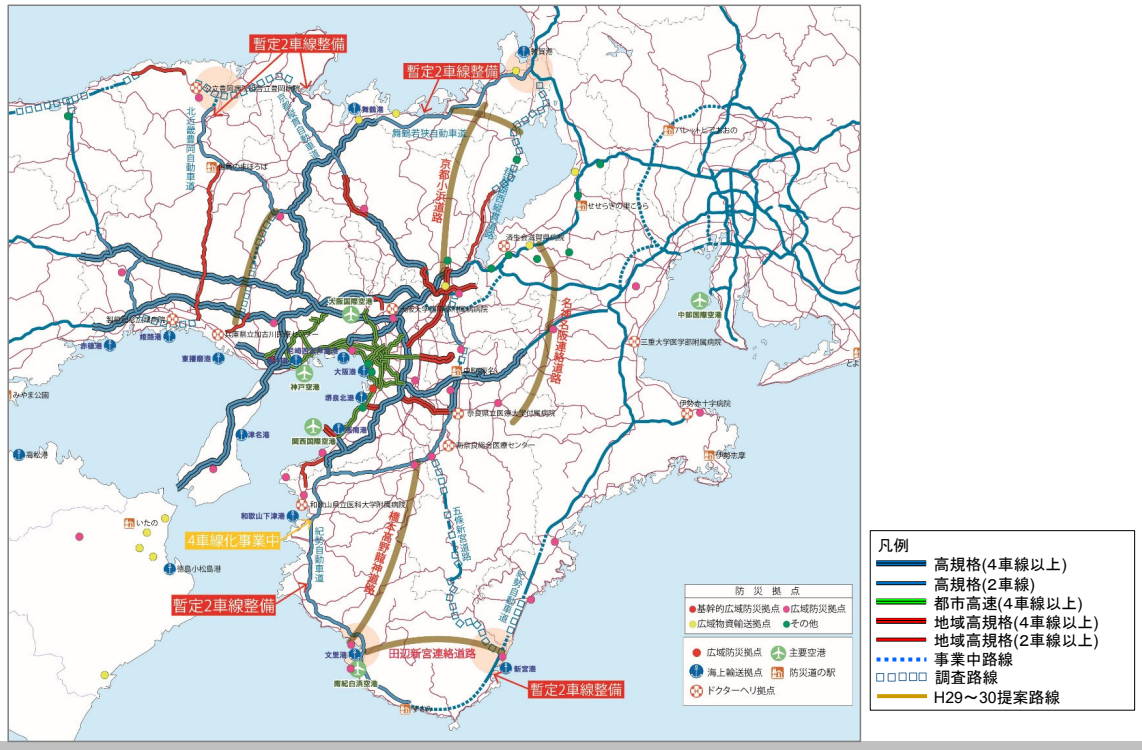


拠点の整備イメージ（物流拠点）

提言Ⅳ（2）主要機能を分散配置する際のネットワークあり方

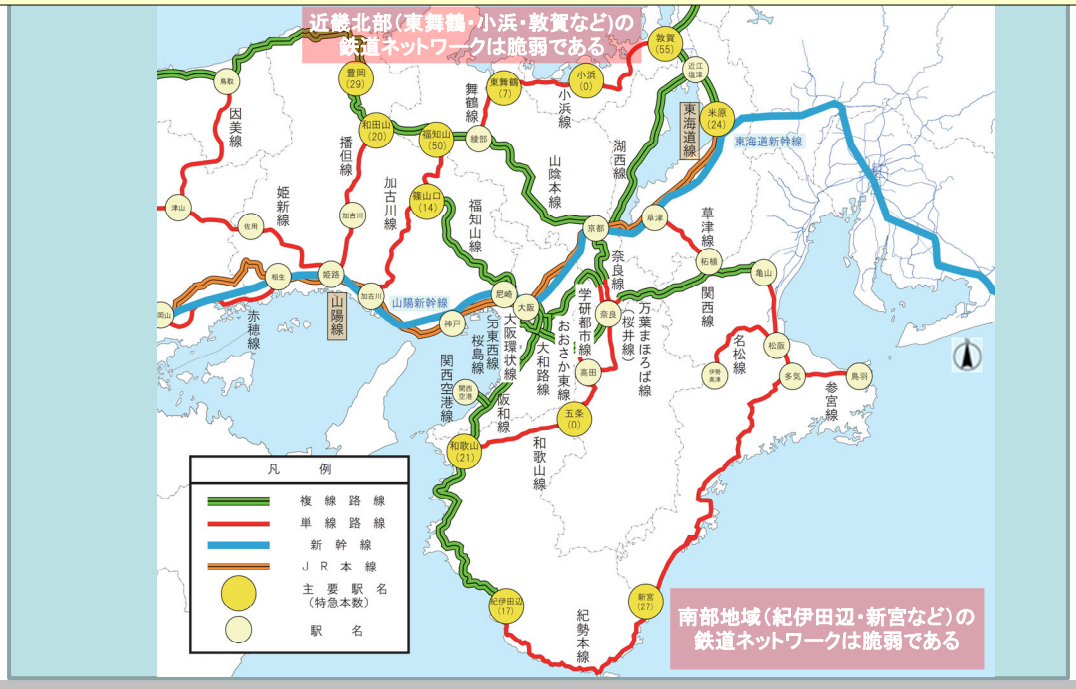
１．新たな路線整備と高規格道路の他車線整備によるネットワークの強化

近畿北部・南部地域は、高規格道路2車線整備がメインであり、大規模災害時における道路ネットワークの寸断が懸念される。
⇒提案路線（橋本高野龍神道路・田辺新宮連絡道路・京都小浜道路）の整備、紀勢自動車道・山陰近畿自動車道の多車線整備（4車線化）によるネットワーク強化、代替性の確保が必要。



2．関西圏の鉄道ネットワーク（道路ネットワークとの比較整理）

・関西圏の道路ネットワークに加えて、鉄道ネットワークの「あり方（太さ）」を整理
・鉄道ネットワークの「あり方（太さ）」を路線数（単線もしくは複線）で整理
・鉄道ネットワークの「あり方（太さ）」を乗り入れ特急本数（上下線）で整理
⇒道路ネットワークと同様に近畿北部（東舞鶴・小浜・敦賀など）・南部地域（紀伊田辺・新宮など）は鉄道ネットワークも脆弱である



関西圏のJR幹線及び
JR地方交通線を作図

3．防災拠点を結ぶインフラ整備の在り方検討

大規模災害では、被害が甚大で被災府県・市町村だけでは対応できない場合がある。
⇒各拠点間（広域防災拠点・主要空港・海上輸送拠点・防災道の駅・ドクターヘリ等）のネットワークを強化し、広域的な支援・受援の調整を行い、関西が一体となって災害対策を実施することが重要である。

●日本海側
問題点①：現時点では日本海側の各拠点を結ぶネットワークが存在しない。
問題点②：大都市圏と結ぶネットワークも4車線以下の区間が多く、寸断される可能性がある。
提案①：災害時に但馬空港からの救援ができるように空港・陸路を整備。
提案②：海路同士の救援が可能となるように、耐震強化岸壁を整備。

●太平洋側
問題点：現時点では新宮地域に大都市圏（大阪、名古屋）からの高規格のネットワークが繋がっておらず、陸路が寸断される懸念がある。
提案：大規模災害時には、新宮港を利用した海路による物資輸送が考えられるため、新宮港と各拠点を連絡できる陸路ネットワークが必要。事業中路線の早期整備および提案路線によるリダンダンシーの確保が必要。

３．防災拠点を結ぶインフラ整備の在り方検討

・各防災拠点の位置づけ（基幹的広域防災拠点・広域防災拠点・広域物資輸送拠点・その他）により分類し、高規格道路のネットワークの太さ（車線数）が対応しているかを検討する。
・防災の観点においては、ゆとりを持った対策として、完成2車線道路の4車線化も目指すことも考えられる。
・各防災拠点のアクセス機能を強化する（インターチェンジへのアクセス強化等）。

表　各防災拠点の分類と最寄りICとのアクセス機能

	施設名	最寄りICまでの距離・時間		
大阪	堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点	三宝IC	4 km	9 分
大阪	北部広域防災拠点	中国吹田IC	3 km	9 分
大阪	中部広域防災拠点	藤井寺IC	5 km	15 分
大阪	南部広域防災拠点	泉南IC	6 km	13 分
大阪	大正地区(鶴浜岸壁)	天保山IC	5 km	10 分
大阪	大阪南港(A1,A2,A3岸壁)	南港東IC	3 km	5 分
大阪	堺泉北汐見埠頭地区	泉大津IC	3 km	6 分
兵庫	三木総合防災公園	三木東IC	4 km	6 分
兵庫	西播磨広域防災拠点	播磨新宮IC	2 km	2 分
兵庫	但馬広域防災拠点	但馬空港IC	3 km	5 分
兵庫	淡路広域防災拠点	洲本IC	5 km	10 分
兵庫	阪神南広域防災拠点	西宮IC	5 km	6 分
兵庫	丹波広域防災拠点	氷上IC	6 km	15 分
奈良	吉野川浄化センター	五條西IC	3 km	5 分
奈良	第二浄化センター	法隆寺IC	3 km	7 分
奈良	県営競輪場	第二阪奈道路宝来IC	4 km	10 分
奈良	消防学校	橿原北IC	20 km	34 分
和歌山	県立和歌山ビッグホエール	和歌山IC	5 km	15 分
和歌山	田辺スポーツパーク	南紀田辺IC	1 km	2 分
和歌山	新宮市民運動競技場	新宮南IC	2 km	5 分
和歌山	橋本市運動公園	橋本IC	2 km	3 分
和歌山	コスモパーク加太	和歌山北IC	37 km	45 分
和歌山	南紀白浜空港（旧南紀白浜空港跡地）	南紀白浜IC	6 km	10 分
京都	京都市災害物資輸送センター	巨椋池IC	3 km	7 分
京都	舞鶴港	舞鶴東IC	5 km	13 分
京都	山城総合運動公園	宇治東IC	5 km	18 分
京都	丹波自然運動公園	丹波IC	3 km	5 分
京都	京都御苑	京都東IC	10 km	23 分
福井	高浜原子力防災センター	大飯高浜IC	5 km	7 分
福井	敦賀原子力防災センター	若狭美浜IC	7 km	8 分
福井	丹南地域防災地区	武生IC	4 km	8 分
福井	奥越地域防災基地	大野IC	1 km	5 分
福井	消防学校(福井坂井)	福井IC	5 km	8 分

	施設名	最寄りICまでの距離・時間		
滋賀	大津 日本通運㈱滋賀支店	京都東IC	7 km	10 分
滋賀	南部 滋賀県陸上輸送協同組合	栗東IC	1 km	5 分
滋賀	甲賀 辻運輸㈲	竜王IC	11 km	20 分
滋賀	東近江 アヤハ運輸倉庫㈱	八日市IC	6 km	13 分
滋賀	湖東 日本通運㈱滋賀支店彦根事業	彦根IC	3 km	6 分
滋賀	湖北 日本通運㈱長浜支店	長浜IC	1 km	5 分
滋賀	高島 滋賀貨物運輸㈱湖西営業所	敦賀IC	43 km	48 分
滋賀	彦根総合運動場	彦根IC	4 km	11 分
滋賀	希望が丘文化公園	竜王IC	6 km	14 分
三重	伊勢志摩拠点	朝熊東IC	1 km	2 分
三重	三重県営サンアリーナ	朝熊東IC	1 km	2 分
三重	伊賀広域防災拠点	友生IC	3 km	5 分
三重	中勢広域防災拠点	大治田IC、	6 km	12 分
三重	東紀州防災拠点(紀南)	熊野大泊IC	9 km	14 分
三重	東紀州防災拠点(紀北)	尾鷲北IC	4 km	7 分
徳島県	阿波市交流	土成IC	9 km	14 分
徳島県	県立防災センター	徳島IC、松茂IC	5 km	12 分
徳島県	鳴門総合運動公園陸上競技場	鳴門IC	5 km	8 分
徳島県	南部防災館	徳島IC	74 km	105 分
徳島県	蔵本公園	徳島IC	10 km	28 分
徳島県	県立産業観光交流センター（アスティ徳島）	徳島IC	8 km	16 分
鳥取	鳥取環境大学	鳥取南IC	8 km	16 分

- 基幹的広域防災拠点
- 広域防災拠点
- 広域物資輸送拠点
- その他

人の行動や活動に視点をおいた
インフラの使われ方

～2050年の人・モノの動きに着目して～

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 3年 10月

目　　次

1. 分科会の概要 …… 2

2. 検討状況 …… 6

3. 今後の進め方 …… 12

（1） これまでの活動の概要

インフラ整備の状況
・中央リニア開通
・北陸新幹線開通
・高速道路ネットワークの概成

社会環境の変化
・少子高齢化の進展
・人口減少

技術革新
・AI
・自動運転
・超スマート社会

⇩

近未来社会(2050年)

⇩

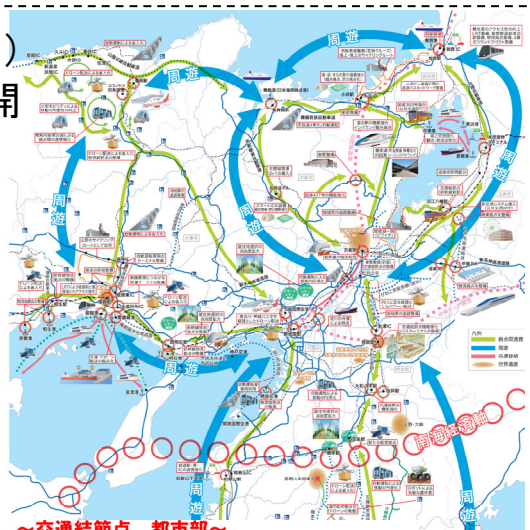
道路の機能を高めるインフラ整備が必要　⇒道路を賢く使う
交通結節点、拠点整備、道路空間の使い方・・・

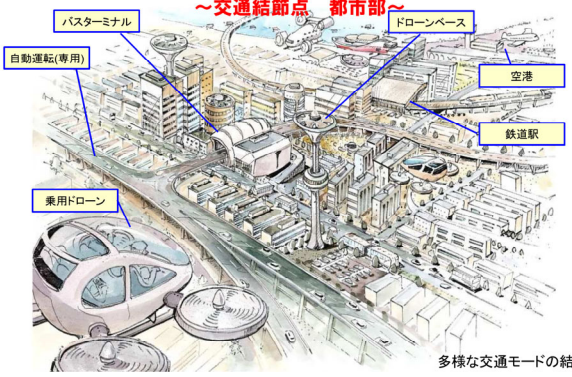
- 平成27年4月～平成29年3月：（第1期）道路を賢く使う施策の提案
- 平成29年4月～平成31年3月：（第2期）近畿北東部における施策の展開
- 令和元年4月～令和 3年 3月：（第3期）近畿地方全域における施策の展開
- 令和4年4月～　　：（第4期）

（第1期）施策の提案

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

（第2，3期）施策の展開





多様な交通モードの結節

（2） 今期の活動の概要

インフラ整備の状況
・中央リニア開通
・北陸新幹線開通
・高速道路ネットワークの概成

社会環境の変化
・少子高齢化の進展
・人口減少

技術革新
・AI
・自動運転
・超スマート社会

新たな社会環境の変化
・新しい生活様式
・テレワークの浸透

⇩

近未来社会(2050年)

～第4期の分科会の活動の柱～

①人の行動や活動に視点をおいたインフラの使われ方の整理

近未来の人・モノの動きを想像したときに、どんなインフラ・施策が必要か

②社会状況の変化や人の行動から必要なインフラ整備について、近畿地域への施策の展開を継続して検討

③国内外の新たな施策および好事例の収集および関西地域への展開を検討

④施策を実現するための規制緩和およびインフラのICT技術活用の検討

（3） メンバー構成（第4期／20名）

	所　属	氏　名		所　属	氏　名
学識委員	京都大学大学院	松島　格也	委　員	東洋技研ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ㈱	石黒　篤
委員長	㈱ｵﾘｴﾝﾀﾙｺﾝｻﾙﾀﾝﾂ	内田　晶夫	委　員	㈱日建技術ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ	香川　亮太
副委員長	中央復建ｺﾝｻﾙﾀﾝﾂ㈱	藤善　隆次	委　員	㈱日本ｲﾝｼｰｸ	ｱﾌﾞﾄﾞﾜﾘ　ｱﾆ
副委員長	㈱ｵﾘｴﾝﾀﾙｺﾝｻﾙﾀﾝﾂ	近藤　浩治	委　員	日本工営㈱	村戸　伸行
委　員	㈱ｵﾘｴﾝﾀﾙｺﾝｻﾙﾀﾝﾂ	赤松　洋	委　員	㈱ﾆｭｰｼﾞｪｯｸ	西本　貴洋
委　員	㈱ｴｲﾄ日本技術開発	福田　勲	委　員	㈱ﾆｭｰｼﾞｪｯｸ	中森　雄太
委　員	㈱建設技術研究所	砂川　尊範	委　員	㈱ﾊﾟｽｺ	岩切　昭義
委　員	国際航業㈱	梅原　寿人	委　員	八千代ｴﾝｼﾞﾆﾔﾘﾝｸﾞ㈱	乾　健志
委　員	㈱修成建設ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ	森畑　正人	委　員	ﾊﾟｼﾌｨｯｸｺﾝｻﾙﾀﾝﾂ㈱	富田　雄一
委　員	大日ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ㈱	寺境　則繁	委　員	ﾊﾟｼﾌｨｯｸｺﾝｻﾙﾀﾝﾂ㈱	住本　英樹

近未来の社会の人の行動や活動を具体的に想像する

①具体的な人物像・モノを設定

人物像：高齢者、社会人、学生、外国人観光客・・・

モノ：生活必需品、廃棄物

②ひとの行動・生活のシーン、テーマを切り取って場面を設定

・人物像　×　時間　×　空間　⇒生活のシーンを設定

・仕事、日常生活、余暇、健康、災害時・・・・・　⇒テーマを設定

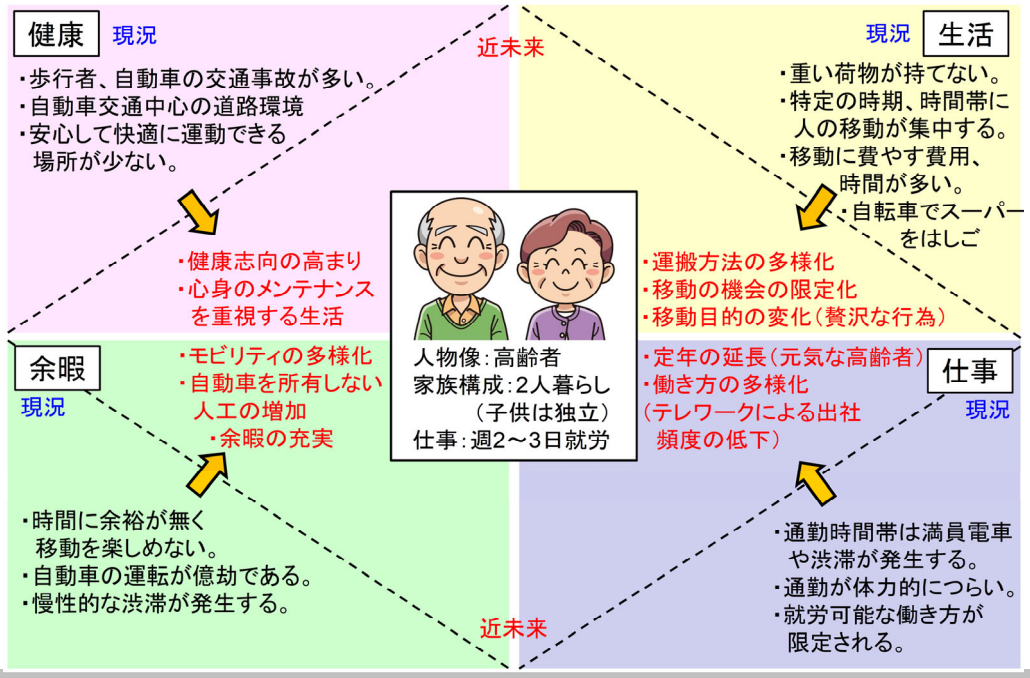
生活のシーン

人物像		時間軸		空間
・性別　・年代 ・家族構成 ・職業 ・趣味	×	・時間（午前・午後） ・日数（平日・休日） ・特異日（大型連休・正月等）	×	・都市部 ・地方部

高齢者（夫婦2人暮らし(子供は独立)、週2~3日就労）を例に
近未来の生活を想像すると、

・健康　⇒健康志向がさらに高まる／心身の健康を重視する

・生活　⇒体力が衰えても自由に移動できる／移動したいときだけ移動する



高齢者

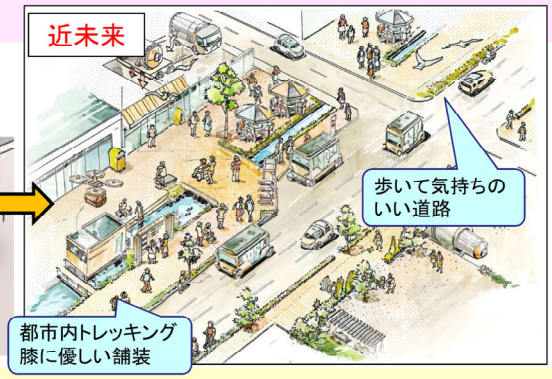
日常の買い物の負担軽減(高齢者でも乗りこなせる安全な小型モビリティ)
安心して運動、散歩ができる空間(道路の公園化、カーフリーエリア等)

★健康

現況

高齢者の交通事故

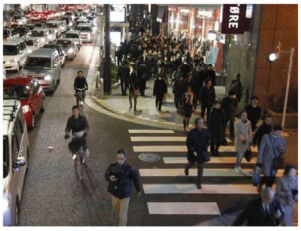
快適な歩行空間の不足



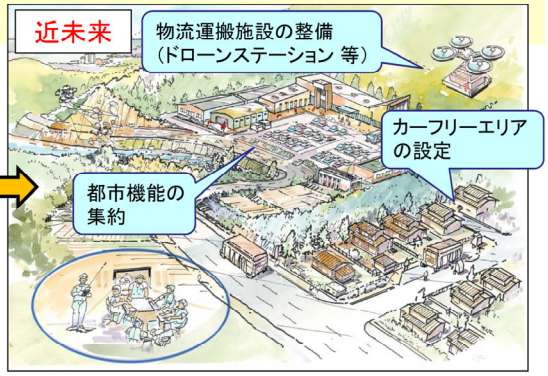
★生活

現況

人の移動が集中（渋滞）



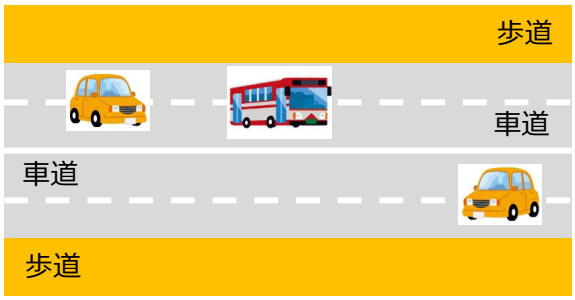
重い荷物が持てない



社会人／学生

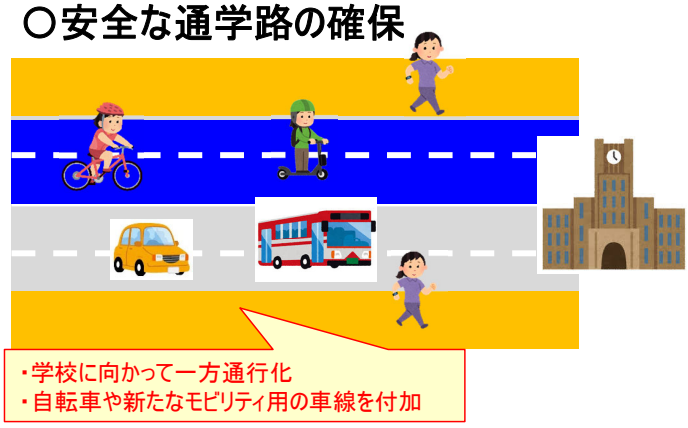
・安全に通学できる通学路
・学校の周辺の道路がイベント(学園祭)会場になる

■現状



■将来

○安全な通学路の確保



○学園祭などイベント会場として使用

■将来の技術革新【想定】

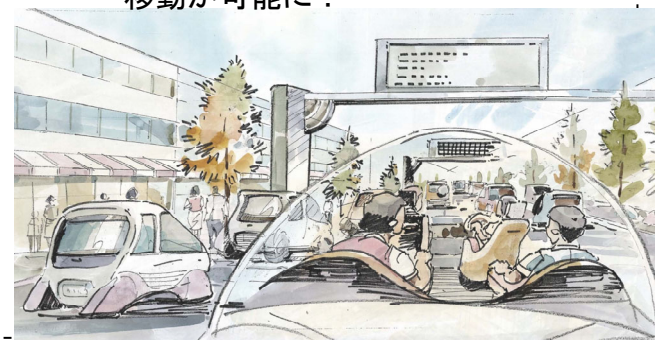
・LEDなどでレーンマークが自由に変更できる
・レーンマークを基準に自動走行・逸脱した走行はなくなる
⇒車道・歩道の高低差など不要に
・案内標識がモニタになり、交通規制が自由に変更可能
・全天候型の道路（天候等に応じて屋根が開閉する）

外国人観光客

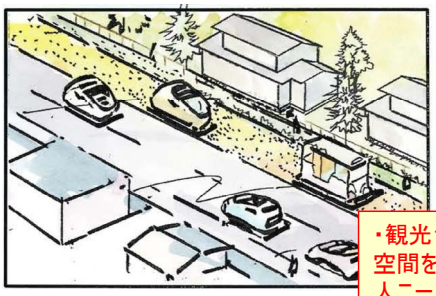
・自動運転車で外国人が自由にレンタカーで移動可能

・観光地の道路が目的地になる
道路上で泊まれる、ショッピングができる
休憩できる、あそべる・・・

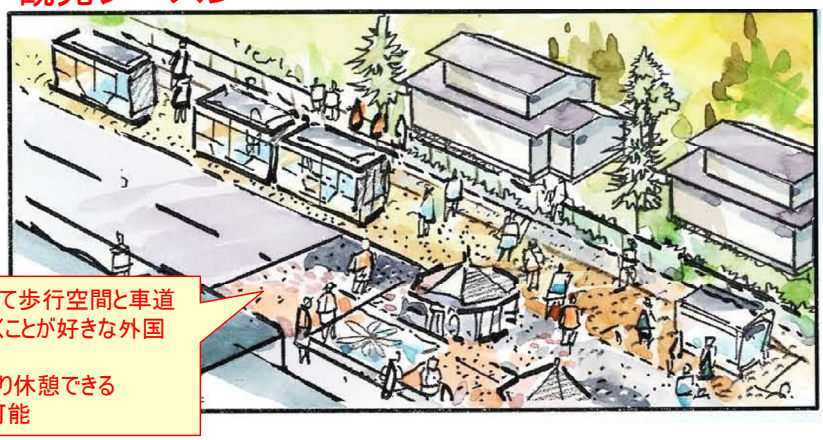
自動運転で外国人も安心して車移動が可能に！



平常時



観光シーズン



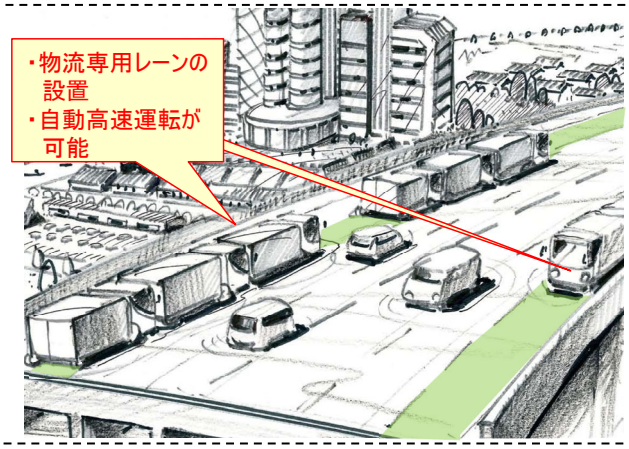
・観光シーズンに応じて歩行空間と車道空間を入れ替え（歩くことが好きな外国人ニーズにあわせる）
・歩道にお店があったり休憩できる
・歩道で寝泊まりが可能

モノ（物流）

・長距離ドライバーの不足

・トラックによる道路の占用・渋滞

出典：国交省

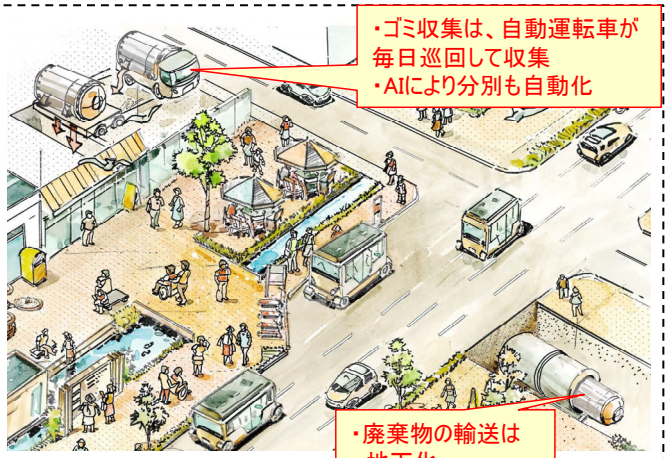


・物流専用レーンの設置
・自動高速運転が可能

モノ（廃棄物・ゴミ）

・ゴミの分別が面倒

・廃棄物の運搬コストが高い



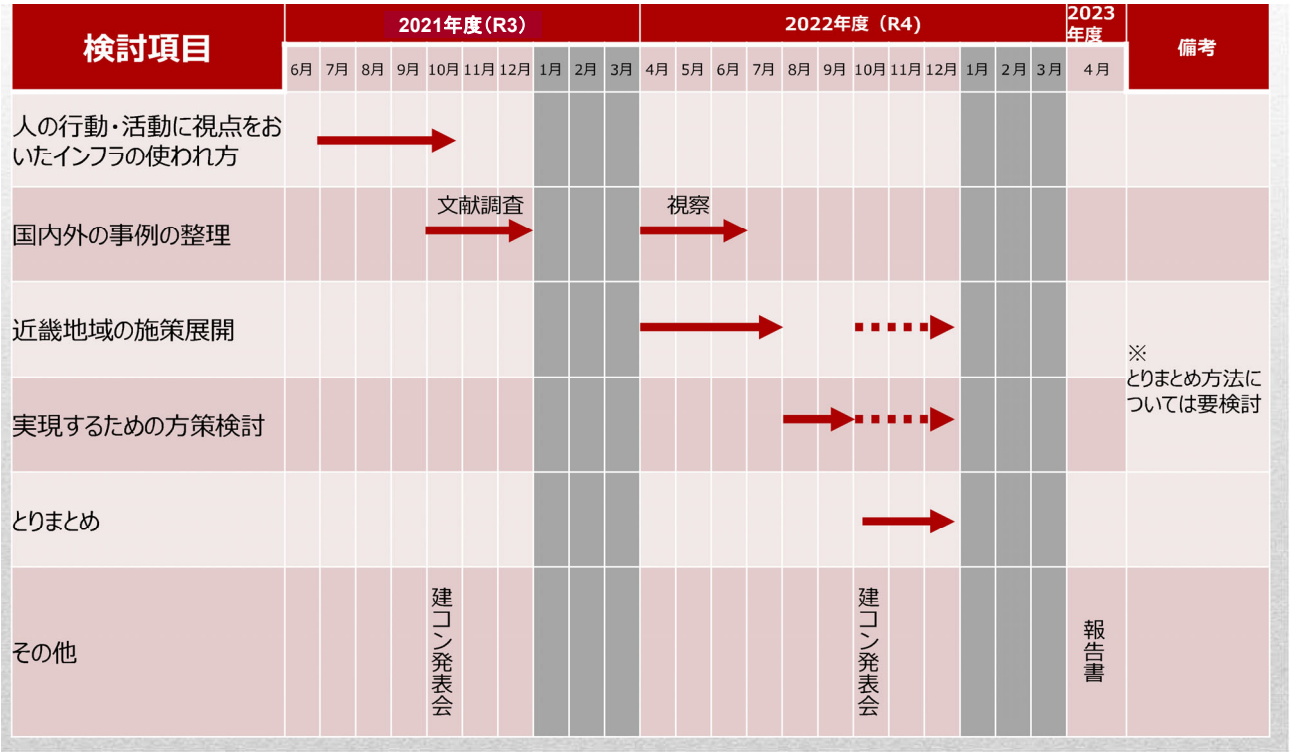
・ゴミ収集は、自動運転車が毎日巡回して収集
・AIにより分別も自動化

・廃棄物の輸送は地下化

3. 今後の進め方

2021年10月　中間報告(今回)

2022年10月　最終報告素案(骨子の完成)／12月　最終報告



西日本版スーパーメガリージョンの形成に向けて

道路研究委員会 国土交通計画分科会 中間報告

国土交通計画分科会　中間報告書

令和3年10月

目　　次

■分科会の概要 …… 2

■過年度の検討状況 …… 5

■西日本版スーパーメガリージョン構想の推進 …… 6

■関西圏の公共交通ネットワークとまちづくり …… 12

■西日本4支部連携意WG活動報告 …… 18

（１）研究内容

①「西日本版スーパーメガリージョン構想の推進」に向けた研究

・西日本全体での国土利用のあり方と近畿地方への適用

・西日本の国土軸、地域連携などの交通ネットワークとモビリティ

②「関西圏の公共交通ネットワークとまちづくり」に関する研究

・「関西トライアングルネットワーク構想」の研究の深度化

・関西3空港一体化を促進させる交通結節点（新尼崎、夢洲）の機能とまちづくり

・夢洲（関西3空港）と地方空港の連携による関西エリアのイノベーション

・公共交通（高速鉄道）による夢洲と大阪都心、新大阪のアクセス強化

（２）期間

・平成28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）

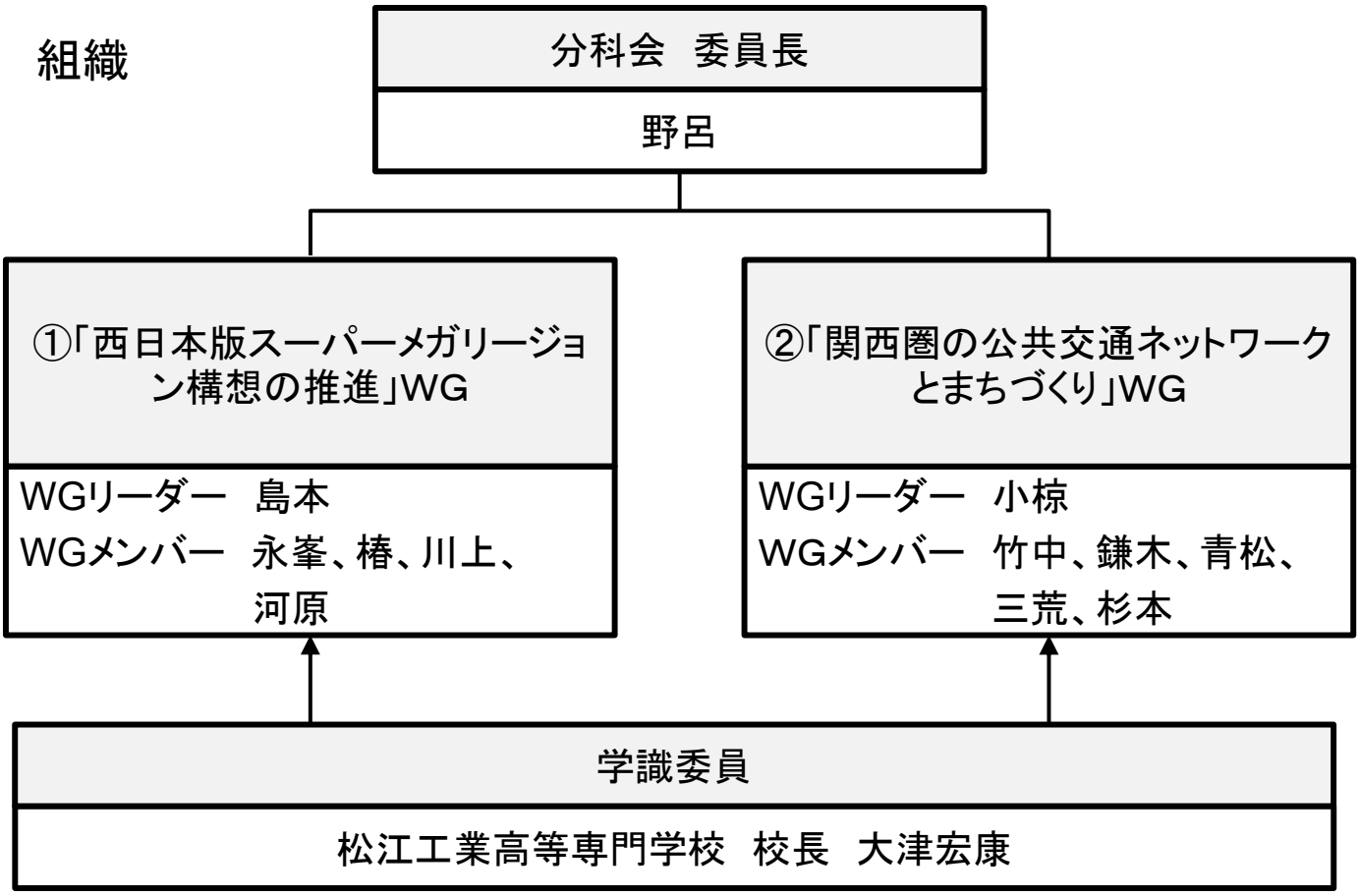
・令和３年４月から令和５年３月まで（第4期）

（3） メンバー構成

種　別	所　属	氏　名
国土交通計画分科会　学識委員	松江工業高等専門学校　校長	大津　宏康
国土交通計画分科会　委員長	協和設計㈱	野呂　竹志
国土交通計画分科会　副委員	㈱エイト日本技術開発	小椋　博和
国土交通計画分科会　副委員	㈱建設技術研究所	島本　真嗣
国土交通計画分科会　委員	㈱オリエンタルコンサルタンツ	永峯　美琴
国土交通計画分科会　委員	協和設計㈱	椿　純一
国土交通計画分科会　委員	㈱スリーエスコンサルタンツ	川上　哲央
国土交通計画分科会　委員	大日本コンサルタント㈱	河原　啓晋
国土交通計画分科会　委員	中央復建コンサルタンツ㈱	竹中　祥人
国土交通計画分科会　委員	㈱日本インシーク	鎌木　隆太
国土交通計画分科会　委員	㈱日建技術コンサルタント	青松　祥平
国土交通計画分科会　委員	㈱ニュージェック	三荒　智也
国土交通計画分科会　委員	㈱ニュージェック	杉本　真莉

分科会の概要

（4） 組織

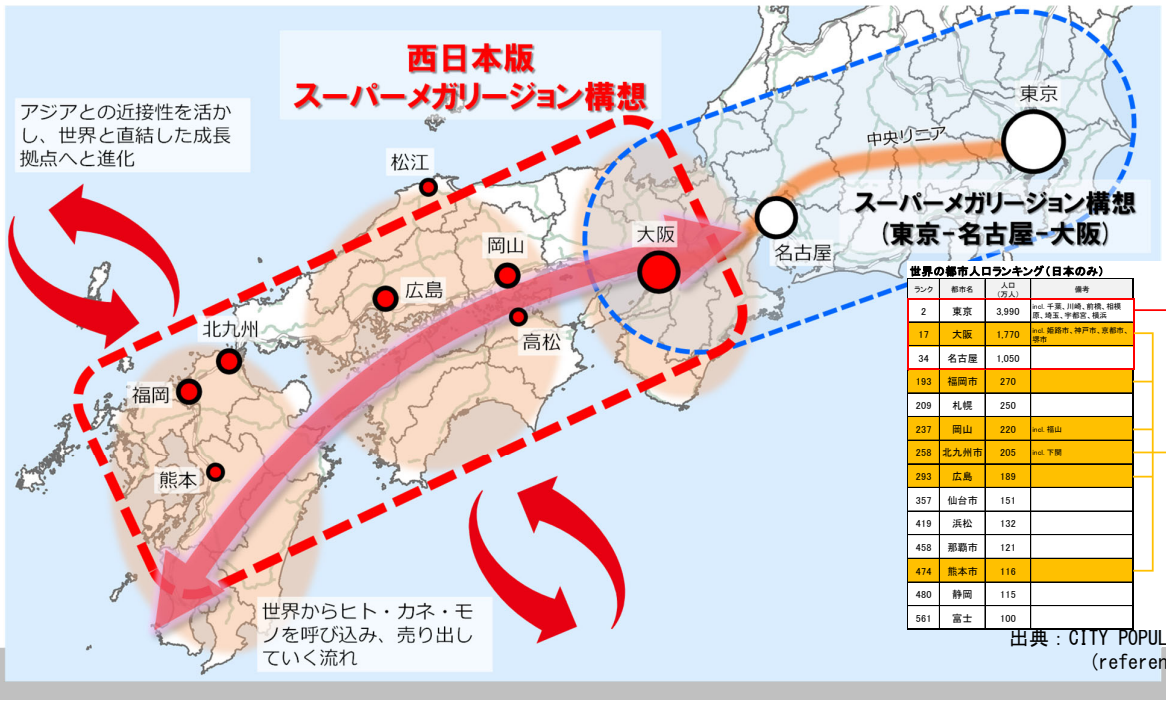


過年度の検討状況

- 平成28年度から3箇年、「南海経済軸のあり方」、「都市における公共交通のあり方」について研究を行った。
- 「南海経済軸のあり方」を提言し、その提言内容をブラッシュアップさせるための「西日本4支部連携意見交換会」を立上げ、4支部協働での提言作成に向けた研究を行った。
- 「都市における公共交通のあり方」については、「関西都市圏トライアングルネットワーク構想」を提言した。
- 平成31年度からの2箇年は、「南海経済軸のあり方」を中心に、西日本4支部協働での政策提言の作成を進めた。
- また、大阪万博開催を受け、「関西都市圏トライアングルネットワーク構想」の中でも特に関連する「関西3空港一体化」を中心に研究を行った。

「西日本版スーパーメガリージョン構想」とは？

- 西日本の主要都市間を高速ネットワークで結ぶことにより、人・モノ・カネ・情報の交通を活性化（世界人口ランク 第6位 の都市圏域を形成）
- 西日本が一体となり、個々に有するポテンシャルを最大化
- スーパーメガリージョン構想との相乗効果を誘発し、日本全体の経済活動を牽引



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、平都京、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	

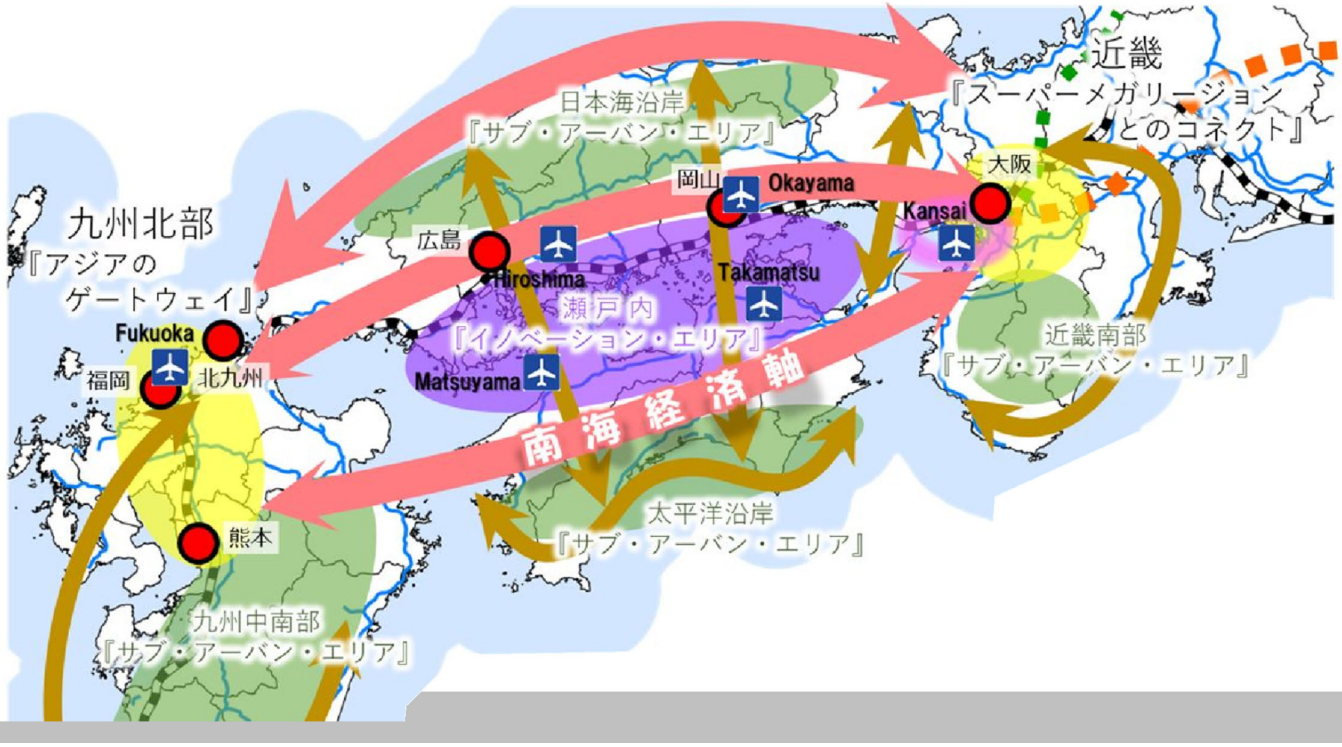
世界の都市人口ランキング

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)

「西日本版スーパーメガリージョン構想」の実現に向け、以下を提案

- 主要都市やサブ・アーバン・エリア、イノベーション・エリアの連携強化
- 南海経済軸を新たに創生
- 3つの国土軸を補完する地域内アクセスを強化



- 『西日本版スーパーメガリージョン構想』実現に向けた提案内容のさらなる具体化のため、以下3点のアプローチで研究進行中

①実現効果からのアプローチ

- 「西日本版スーパーメガリージョン」形成により、どんな効果が期待されるかという観点からのアプローチ
  - 過年度検討を踏まえ、『地域産業活性化』、『観光活性化』、『災害リスク低減』、『交通イノベーション』、『サブアーバンエリアの魅力向上』など多様な効果を具体的に研究中

②物流面からのアプローチ

- コロナ禍で激減した人流と対照的に、活況な物流（モノの流れ）について、西日本全体でどんなネットワークとモビリティが必要なのかという観点からのアプローチ
  - コロナ禍での物流実態や物流DXの最新動向を踏まえつつ研究中

③言葉の定義からのアプローチ

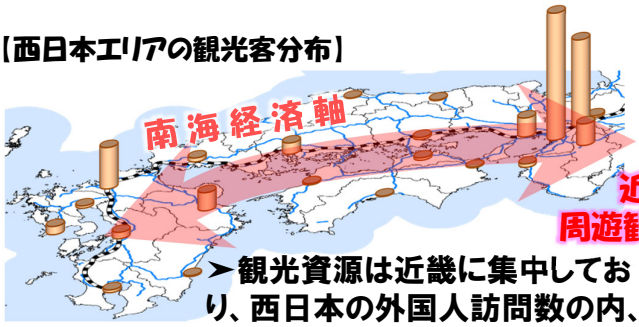
- 『そもそもどうなったら　「西日本版スーパーメガリージョン」が形成されたというの？』という観点からのアプローチ
  - 4支部（九州、四国、中国、近畿）合同の意見交換会での意見を踏まえつつ研究中

①実現効果からのアプローチ（『観光活性化』の例）

人口減少社会において観光産業は非常に重要

歴史・自然・文化、多様な観光要素を有する近畿圏の観光客を西日本エリアの周遊観光へ誘導

【西日本エリアの観光客分布】



近畿から周遊観光へ誘導!!

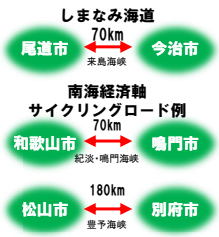
➢観光資源は近畿に集中しており、西日本の外国人訪問数の内、約60%が大阪・京都に集中

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

移動時間も観光として楽しむ

南海経済軸サイクリングロード



世界的イベントで日本の魅力を発信

ウイルス対策と今後の観光産業

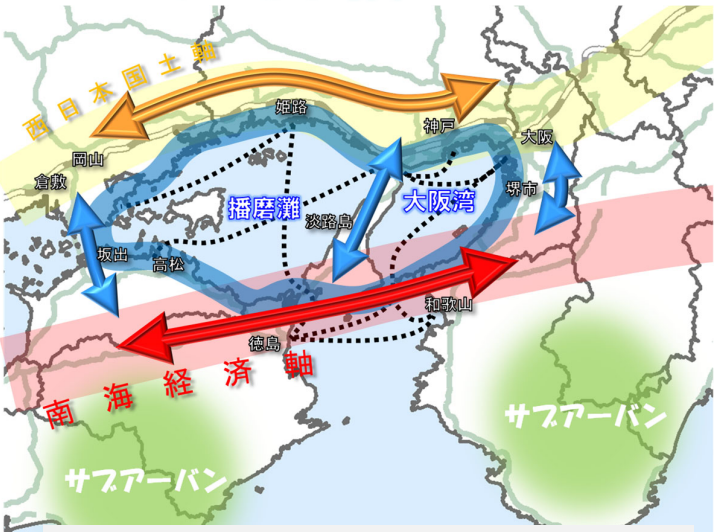
インバウンドの客足減少による観光産業の落ち込みを回避

万全なウイルス対策で安心安全な観光地として世界にアピール

西日本版スーパーメガリージョン構想の推進

②物流面からのアプローチ

- **物流イノベーションがサブ・アーバン・エリア活性の鍵**
- **南海経済軸を軸として実現する地域連携、魅力発信、経済活性のためには、物流イノベーションが不可欠**

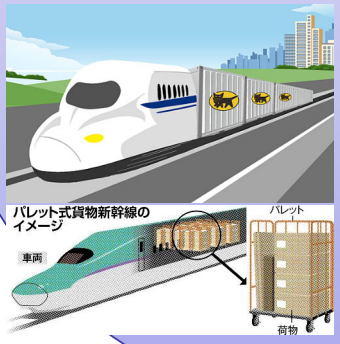


❑大阪湾、播磨灘を囲むエリアの連携強化
・企業の垣根を越えたサプライチェーン・マネジメントを実現
・陸、海、空様々な輸送手段の選択、モーダルシフトで効率の良い物流
❑2本の国土軸で広域エリア連携強化
・西日本国土軸と南海経済軸、2本の大動脈が物流を加速
・国内遠方は新幹線やリニア、世界へは自動運搬船や大型輸送機

高度情報処理や衛星通信にコントロールされる自動運搬船

空港連携により可能となる大量空輸

新たな輸送方法を導入し、物流イノベーションを加速！！



新幹線貨物（パレット式、コンテナ）

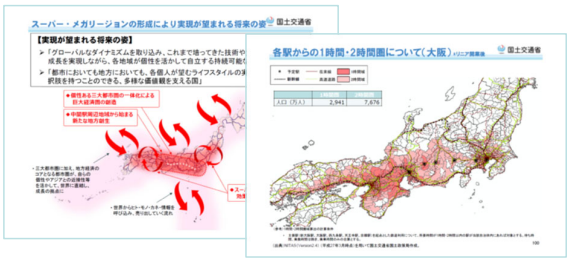
ドローン輸送

西日本版スーパーメガリージョン構想の推進

③言葉の定義からのアプローチ

ちなみに、『スーパーメガリージョン構想』の定義は？

- **現在建設中のリニア中央新幹線の開業によって、首都圏・中部圏・関西圏の三大都市圏が約1時間で結ばれ、新たな経済圏が創生されること**

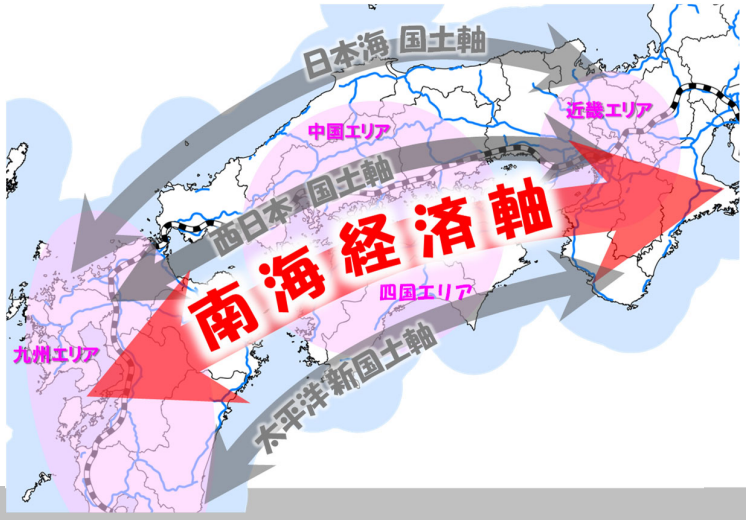


出典：スーパー・メガリージョン構想検討会資料

『西日本版スーパーメガリージョン構想』の定義（案）

- **新たな高速ネットワーク構築（リニア、新幹線、道路等）により、西日本全体をスムーズに移動でき、西日本全体が新たな経済圏として創生されること**

⇒その実現に向け、南海経済軸（新たな国土軸）の創生を提案しています



南海経済軸により、近畿～中国・四国・九州との連携が強化されることで、人流や物流を活発化させ、地域の魅力向上や資源の価値向上を期待！

南海経済軸を中心に西日本全体が新たな経済圏として創生

（1）3空港一体化に向けた交通ネットワーク

〇3空港の一体化運用によるハブ空港機能の強化

- 各空港を超高速で移動する多様な交通モードの運用
- 経済活性化を担う新国際拠点「夢洲」の実現

（2）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）

〇安全安心なインバウンドニーズに応える大阪圏の将来像

- 大阪都心への首都代替機能の移管に向け、『夢洲』を中心とする森之宮を含めた交通ネットワークの形成
- 新幹線や高速道路を利用する広域圏（長トリップ）の好立地を利用した、高速かつ大量輸送、物流の移動が可能な交通・物流結節都市『新尼崎』のまちづくり計画
- with・afterコロナ社会を意識した交通結節点の在り方として、次世代モビリティ、シームレス化を可能とする尼崎版MaaS、及びナイトタイムエコノミーによる新たなライフスタイルへの対応（使いやすいさ、移動のしやすさを追及）

（3）3空港と地方空港の連携による関西エリアのイノベーション

〇夢洲を中心とした地方空港との連携によるイノベーションの形成

- 関西３空港と周辺地方空港の連携（観光、産業、防災）
- サブアーバンエリアの地方価値の向上（相乗効果）
- 南海経済軸を通じた西日本全体の魅力向上（大環状トライアングルネットワークと整合）

●関西3空港の一体化によるハブ空港機能の強化（乗り継ぎ20分により全国各地の空港と関空を接続）
●関西圏を関空60分圏内に
●３空港への高速アクセスを生かしたトランスファー機能を有する新都市拠点の形成
　夢　洲：新たな国際観光拠点の形成（『夢洲まちづくり構想』・『大阪IR基本構想』との連携）
　　大阪副都心の近隣圏域（短トリップ）の玄関口
　新尼崎：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

関西三空港の連携強化

■夢洲との所要時間

対象地	所要時間
関西空港	10分
大阪空港	10分
神戸空港	10分
大阪都心	20分
新神戸	20分
京都	30分
奈良	30分
和歌山	20分

■夢洲まちづくり構想イメージ図（関西経済同友会WEBより）

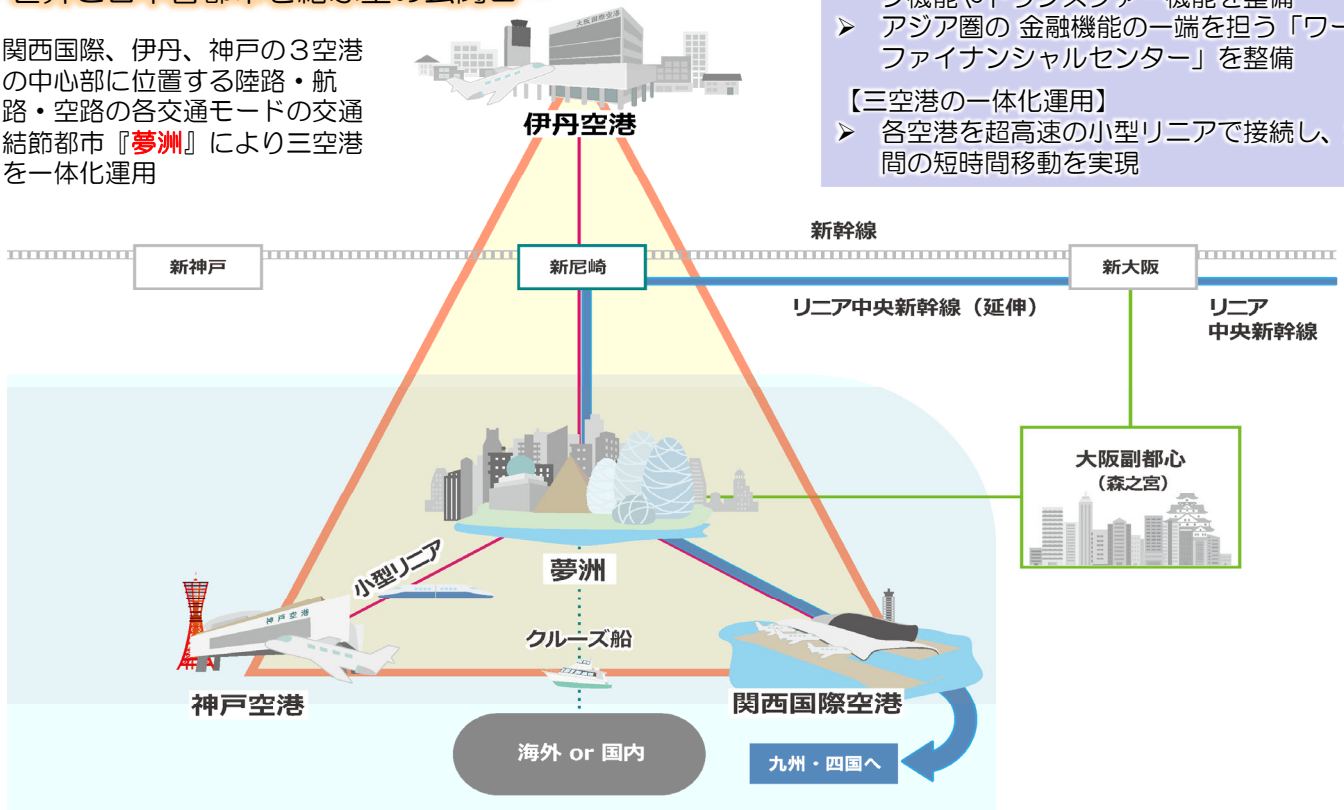
新しい交通拠点（夢洲）の将来像

交通結節点都市『夢洲』による三空港一体化
～世界と日本各都市を結ぶ空の玄関口～

関西国際、伊丹、神戸の３空港の中心部に位置する陸路・航路・空路の各交通モードの交通結節都市『**夢洲**』により三空港を一体化運用

【夢洲の機能】
- ＩＲ（統合型リゾート）や大阪万博後のレガシーを活用するとともに、空港のチェックイン機能やトランスファー機能を整備
- アジア圏の 金融機能の一端を担う「ワールドファイナンシャルセンター」を整備

【三空港の一体化運用】
- 各空港を超高速の小型リニアで接続し、空港間の短時間移動を実現



新しい交通拠点（新尼崎）の将来像①

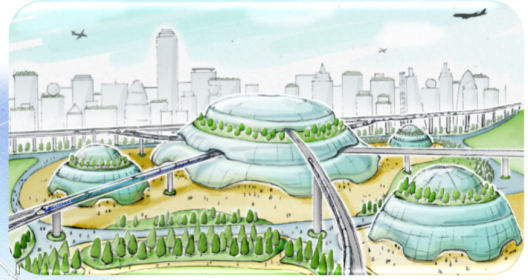
交通・物流結節エリア
- 好立地を活かした複数の交通機関の結節点
- 次世代モビリティ（自動運転等）、タクシー、ツアー系高速バスの乗降場を集約したターミナルの配置
- 人との非接触シームレス化「MaaS」導入

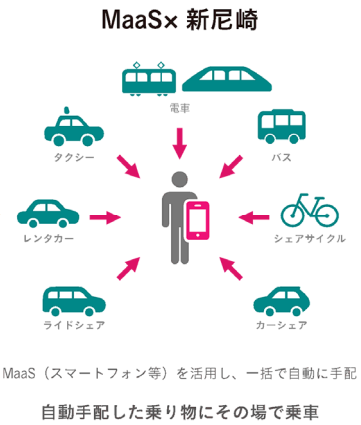
ラグジュアリーエリア
- 富裕層向け高層ホテルの建設
- 金融街、最先端医療機関の創設
- 次世代モビリティによる高速移動

生産・加工 町工場エリア
- ハイセンスな工業都市
- 町工場マンションから全国配送
- 『しんあまButsuta（ブッタ）』の誕生

新しい交通拠点（新尼崎）の将来像②

～新尼崎のコンセプト～
・立地を活かし、複数の交通機関が結節　　・人が移動するのではなく、モビリティが人の近くまで移動
・ドーム内を上下空間で使い分け、下は車両への乗降・休憩空間、上はモビリティの発着・待機空間





関西エリアのイノベーション

1）物流
・モノの往来の拠点化
・近畿圏内での自給自足スタイルの確立
（飛行機での生鮮食品や海産物の輸送：捕れたてのカニ・ミカン）
・地方空港と関西三空港を結ぶ
（各現場と空港間の輸送は無人ドローン等：スマホ決済）

2）観光
・MaaSの活用
・白浜、豊岡などの観光拠点への移動促進
・地方の魅力について積極的な情報発信

⇒「物流」と「観光」の2本柱で
地方空港と関西産空港との連携の重要性を強調

- 関西３空港と周辺地方空港の連携
（観光、産業、防災）
- サブアーバンエリアの地方価値の向上
（相乗効果を期待）
- 南海経済軸を通じた西日本全体の魅力向上

活　動　報　告

道路研究委員会　西日本４支部連携ＷＧ　中間報告

国土交通計画分科会　中間報告書

令和3年10月

目　　次

■概要 …… 20

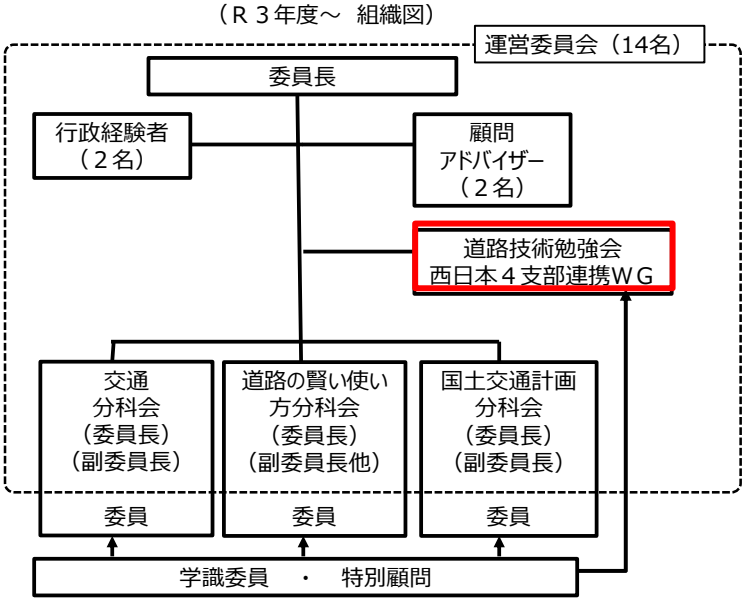
■過年度の活動状況 …… 21

■西日本4支部連携WGの活動内容 …… 22

WGの概要

- 第4期より、西日本4支部連携WGを国土交通計画分科会から分離して単独の組織として設置
- 各分科会からメンバーを選定して、西日本4支部連携意見交換会に参画

道路研究委員会　第４期
（Ｒ３年度～　組織図）



1	大津　宏康	松江工業高等専門学校	学識委員
2	北野　俊介	協和設計㈱	道路研究委員会　委員長
3	大西　博	㈱建設技術研究所	道路研究委員会　副委員長
4	木村　是一	大日本コンサルタント㈱	道路研究委員会　運営委員
5	寺尾　敏男	㈱ニュージェック	道路研究委員会　顧問
6	佐藤　俊通	㈱ニュージェック	道路研究委員会　アドバイザー
7	加古　真一	中央復建コンサルタンツ㈱	道路研究委員会 交通分科会　委員長
8	伊藤　昭宏	中央コンサルタンツ㈱	道路研究委員会 交通分科会　委員
9	池田　明彦	㈱トーニチコンサルタント	道路研究委員会 交通分科会　委員
10	中村　則信	東洋技研コンサルタント㈱	道路研究委員会 交通分科会　委員
11	内田　晶夫	㈱オリエンタルコンサルタンツ	道路研究委員会 道路の賢い使い方研究分科会 委員長
12	近藤　浩治	㈱オリエンタルコンサルタンツ	道路研究委員会 道路の賢い使い方研究分科会 副委員長
13	乾　健志	八千代エンジニヤリング㈱	道路研究委員会 道路の賢い使い方研究分科会 委員
14	野呂　竹志	協和設計㈱	道路研究委員会 西日本4支部連携WG　WG長 国土交通計画研究分科会　委員長
15	小椋　博和	㈱エイト日本技術開発	道路研究委員会 国土交通計画研究分科会　副委員長
16	島本　真嗣	㈱建設技術研究所	道路研究委員会 国土交通計画研究分科会　副委員長
17	河原　啓晋	大日本コンサルタント㈱	道路研究委員会 国土交通計画研究分科会　委員
18	鎌木　隆太	㈱日本インシーク	道路研究委員会 国土交通計画研究分科会　委員

過年度の活動状況

「西日本4支部連携意見交換会（国土交通計画研究分科会）」

・平成30年度　西日本4支部連携意見交換会　設立
　近畿支部主催で、『南海経済軸』及び『都市における公共交通』を主題に、
　中国支部・四国支部・九州支部の技術者と意見交換
　意見交換会　5回開催（大阪3回、広島1回、福岡1回）

・令和元年度　各支部で受け皿となる組織を設置
　各支部の活動内容について意見交換
　意見交換会　3回開催（大阪1回、松山1回、福岡1回）

・令和2年度　4支部連携合同提言の作成
　意見交換会　4回開催（大阪1回、広島1回、高松1回、福岡1回）

⇨ 令和2年12月2日　中間報告として発表

「西日本4支部（近畿・中国・四国・九州）協働の提言公表に向けた活動」

・令和2年度　西日本4支部（近畿・中国・四国・九州）協働での提言作成

↓

・令和3年度～　合同提言の公表
　・関係各所への説明（建コン各支部、本部、関係機関　等）
　・政策提言のリバイス

スケジュール

・建コン支部　　・・・・・　各支部で合同提言の内容を説明
・建コン本部
・関係機関　等

「各支部の活動内容に関する意見交換」

2～3ヶ月ごとに4支部合同の意見交換会を開催

・各支部持ち回りで開催
・意見交換のテーマ等は、主催の支部が決定

↓

令和3年度の開催状況

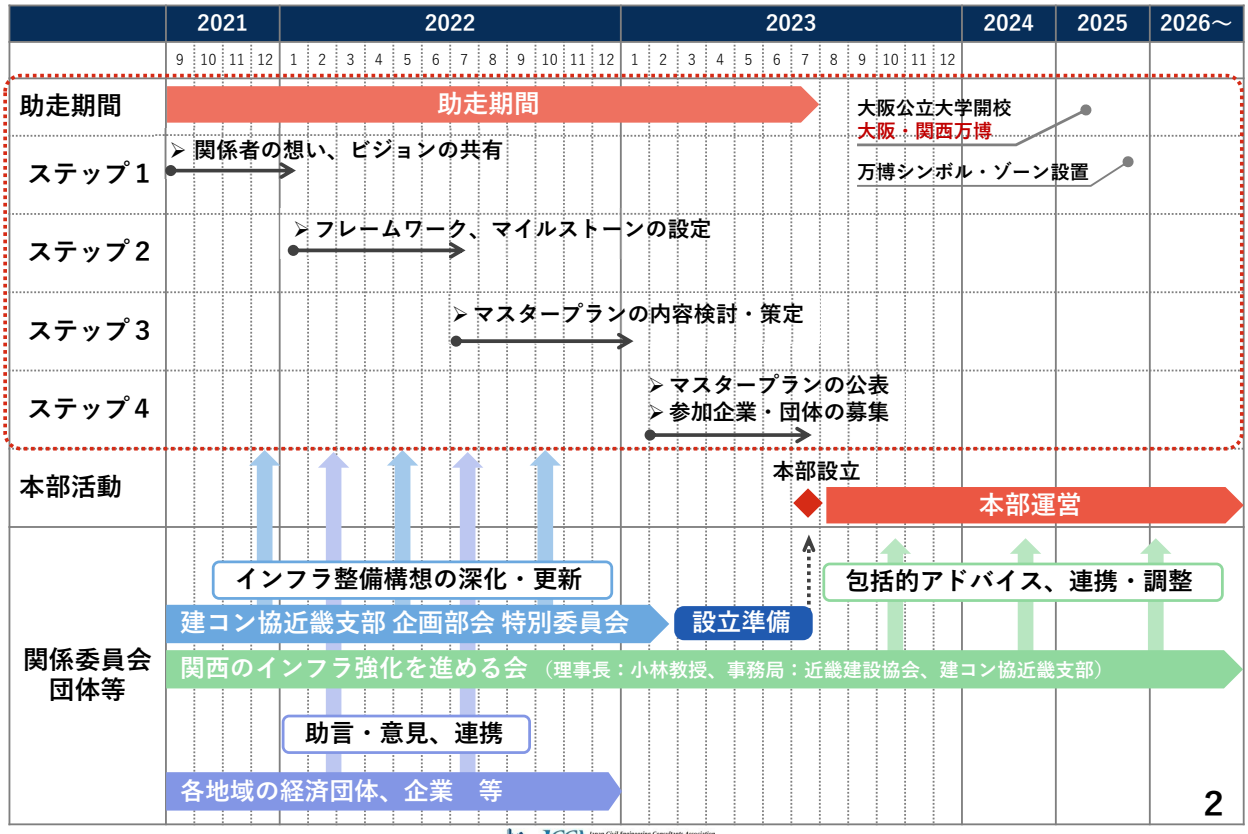
第1回　近畿支部主催で開催
　・令和3年6月4日(金)　15:00～　Web形式
　・議題：今後の活動方針　等
第2回　九州支部主催で開催
　・令和3年8月27日(金)　15:00～　Web形式
　・議題：活動状況報告、テーマ別意見交換　等
第3回　中国支部主催で開催予定

提言2020近畿推進特別委員会報告

令和3年10月5日

道路研究委員会　副委員長　大西　博

『未来社会創造プロジェクト本部』の設立までの道のり



シンポジウム（7月6日以降の）意見交換の進捗状況

月　日	機関または団体名
8月 5日 8月26日 9月 6日	関西経済同友会 大阪商工会議所地域振興部 関西経済連合会
8月16日 9月 7日 8月19日	国土交通省近畿地方整備局 〃 国土交通省近畿運輸局
8月30日	神戸市建設局
8月27日	関西電力送配電（株）
9月 8日	地盤工学会関西支部
9月22日	経済産業省近畿経済産業局　2025NEXT関西企画室
9月30日	土木学会関西支部

今後の予定

・大阪府、大阪市、兵庫県、京都府、関西広域連合、関西学術研究都市推進機構
・JR西日本、大阪メトロ、UR関西支社、大阪公立大学法人　JAPIC関西支部、等

JCCA Japan Civil Engineering Consultants Association 一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部

「未来社会のグランドデザイン」への主なご意見

＜プラン全体について＞

- 主要拠点（うめきた、夢洲、新大阪等）の整備構想はすでに検討が進められており、建コン協提言の構想とは異なる。いかに整合をとるかが問題。

  →人流・物流ネットワークの長期ビジョンは建コン協が、エリアの整備構想は経済界が主体となるべきか。いずれにしても行政の関与が必須。

  →行政に頼りきるのではなく、ビジョン実現のために民間の知恵を出していただきたい。

- 関係者が情報を共有し、インフラ整備構想を共創することは大変良いこと。

  →情報共有のプラットフォームとして「未来社会創造プロジェクト本部」を活用したい。

- コロナ後の行動変容に対応する通信・バーチャルなどの未来像を見せる必要がある。

  →ポストコロナを原点に、万博レガシーを活かした「未来社会のグランドデザイン」を共創したい。

  →万博レガシーを活用するのであれば、万博レガシーとなるものを創るところから始めるべき。

JCCA Japan Civil Engineering Consultants Association 一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部

「未来社会のグランドデザイン」への主なご意見

＜各論について＞

- 夢洲～森之宮～荒本～けいはんな学研都市を結ぶ、大阪メトロ中央線・近鉄けいはんな線に沿った戦略的東西軸を形成しては。
- 万博跡地利用のためにはコンクリート構造物だけでなく、情報・システム系の整備も必要。
- 気候変動の中、高波等で夢洲も安全とは言えない。フロート式堤防など未来感のある提案が欲しい。
- 大阪駅・新大阪駅のバスターミナルなど、将来のシームレスな交通システムの実現に向けた交通結節点整備を積極的に進めるべき。
- 鳥取県や徳島県（関西広域連合参加）の高速バス道路網の整備などエリアを広げてもよい。
- 関空と中部国際空港（セントレア）を道路等で結ぶ方がインパクトがある。
- 「アジアの金融センター」など、宇宙・医療・防災等の先進性を出して描くと未来がわかりやすい。
- 計画策定にかかる費用について、購入型のクラウドファンディングなども考えられる。

JCCA Japan Civil Engineering Consultants Association 一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部

関西・西日本再生のためのインフラ整備構想

『未来社会グランドデザイン（素案）』

JCCA Japan Civil Engineering Consultants Association 一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部

関西再生のためのインフラ整備の考え方

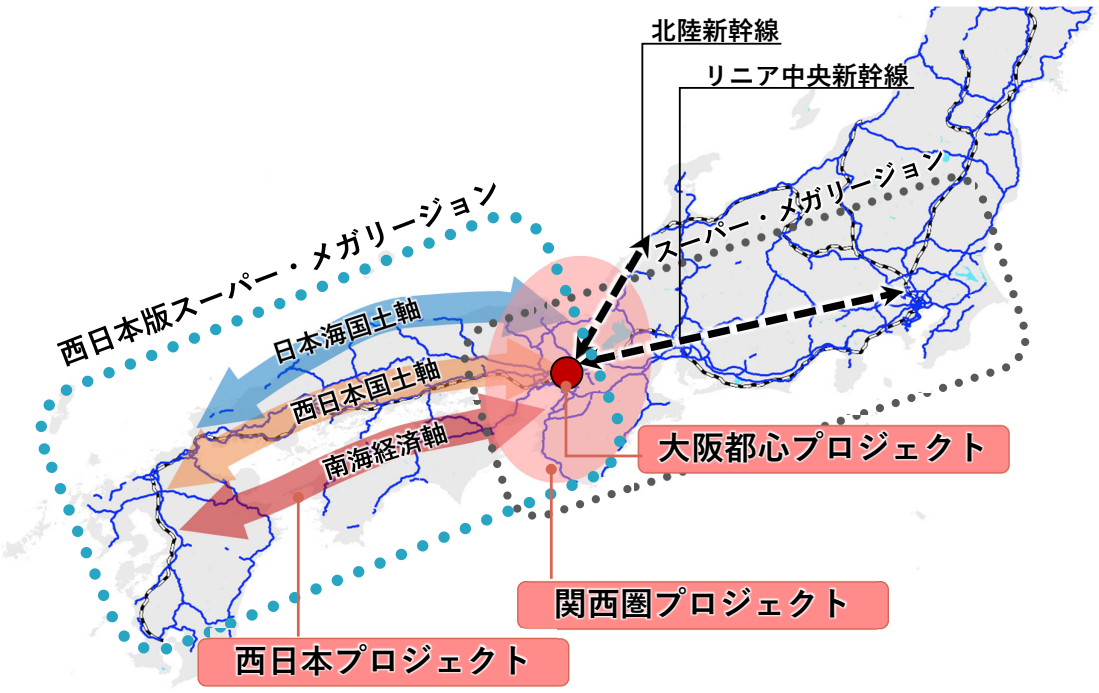
○　関西が抱える課題
- 景気低迷、人口減少、少子高齢化、人口流出、活力低下
- インフラ老朽化（橋梁、トンネル）、自然災害リスク拡大（豪雨災害、南海トラフ巨大地震）
- コロナ禍によるインバウンド激減

○　社会情勢の変化
- コロナ禍による人の行動変容（リモートワーク、多地域居住化）
- デジタル化、DXの進化、モビリティ革新技術（MaaS、CASE）の社会実装（ビジョン2040）
- カーボンニュートラル実現のためのグリーン成長戦略（再エネ拡大、水素社会への転換）

○　関西再生のためのインフラ整備の考え方
- 大阪都心の機能および魅力の向上を図り、分散型国土形成の一翼を担う
- 万博レガシーを戦略的に活用し、社会実装を図る（森之宮／万博レガシー・シンボルゾーン）
- 既存インフラを最大限に有効活用する（高速鉄道による関西３空港の連結、一体運用）
- 関西圏の歴史・文化・観光拠点や沿岸エリアと大阪都心を快適な交通ネットワークで結ぶ
- 新規インフラの早期整備を図る（リニア、北陸新幹線、高規格幹線道路等）
- 南海経済軸の構築により、大阪都心と西日本の連携強化を図る（紀淡、豊予ルート）
- グリーンインフラ整備（電力連携線、CNP）、防災まちづくり、地方創生を進める

『未来社会のグランドデザイン』　３つのプロジェクト

大阪都心プロジェクト	万博レガシーを継承する大阪都心の未来都市づくり
関西圏プロジェクト	スーパー・メガリージョンの活力を関西全域に波及
西日本プロジェクト	人流・物流の活性化による西日本連携の強化



『未来社会のグランドデザイン』　マスタープラン（案）

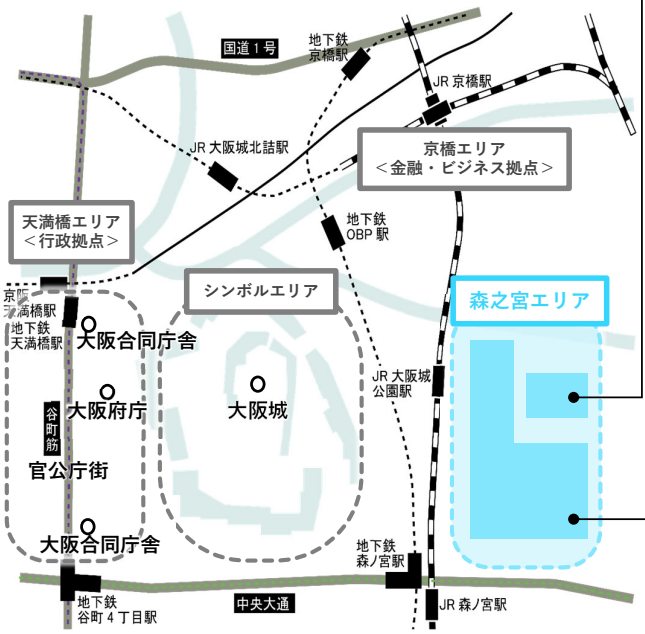
基本工程	2030年	2040年	2050年
● 大阪公立大学森之宮キャンパス開校	●2025		2048: 総人口1億人未満
● 大阪・関西万博開催	●2025		
● リニア中央新幹線大阪延伸	→	●2037	
● 北陸新幹線新大阪延伸	→	●2037	

プロジェクト	インフラ整備計画（案）	
【大阪都心プロジェクト】 万博レガシーを継承する 大阪都心の未来都市づくり	・大阪都心に万博レガシー・シンボルゾーンを形成 ・魅力的な都市空間を創造 ・夢洲に3空港合同チェックイン・ターミナルを整備 ・新大阪・森之宮・夢洲を高速鉄道で連結	大阪都心
【関西圏プロジェクト】 スーパー・メガリージョンの活力を関西全域に波及	・京阪神主要都市と、日本海、瀬戸内海、太平洋沿岸エリアの連携強化 ・多地域居住化に適し防災性に優れた地方都市を創生 ・機能性の高い交通・通信ネットワークを構築 ・歴史・文化・観光拠点を結ぶ交通ネットワーク整備	関西圏全域
【西日本プロジェクト】 人流・物流の活性化による 西日本連携の強化	・整備新幹線、高規格幹線道路、および海峡連絡道路（紀淡、豊予）の早期整備 ・橋梁・トンネルに電力連系線併設 ・内航海運の活性化（紀淡、瀬戸内、豊後水道）	1億人総活躍社会の実現 西日本全域

大阪都心プロジェクト：万博レガシーを継承する大阪都心の未来都市づくり

大阪都心に万博レガシー・シンボルゾーンを形成

● 産官学が協力し、先端技術・最新の交通システムを実装した未来都市を創造

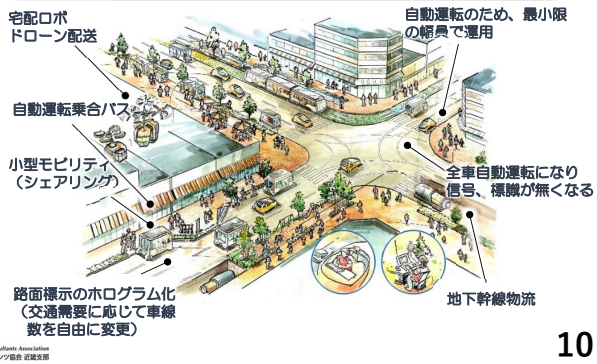


（仮称）大阪公立大学森之宮キャンパス

大阪を牽引してきた二つの頭脳が融合し、未来のための“知”－ハイパーブレイン－が生まれようとしている。

（仮称）大阪公立大学※設置許可申請中※
Youtube及び大学案内冊子より

万博レガシー・シンボルゾーン

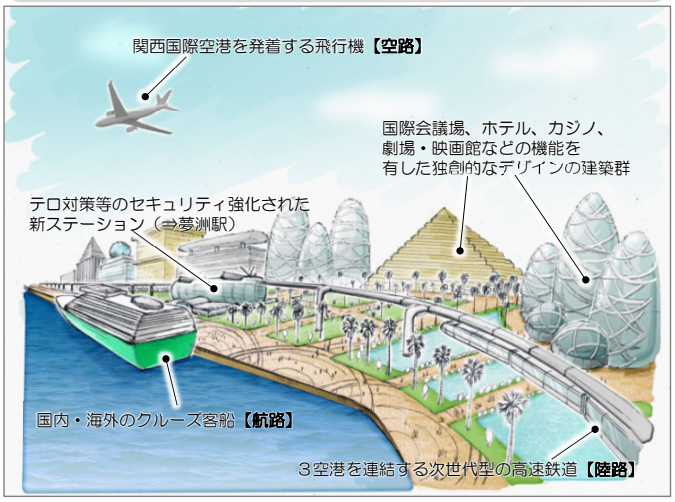


大阪都心プロジェクト ：万博レガシーを継承する大阪都心の未来都市づくり

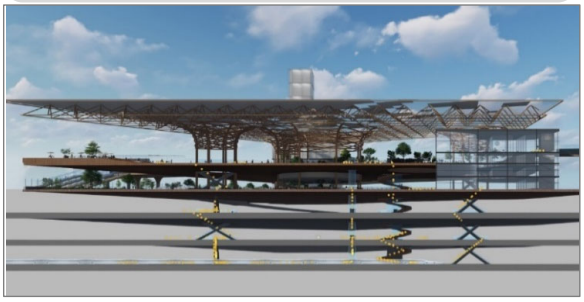
魅力的な都市空間の創造

- 夢　洲：世界中の人々が集う場所として国際ブランド化
- 新大阪：複数の新幹線が乗り入れる駅として高機能化
- 御堂筋：完全歩行者空間化

世界中の人々が集う夢洲



新大阪の高機能化



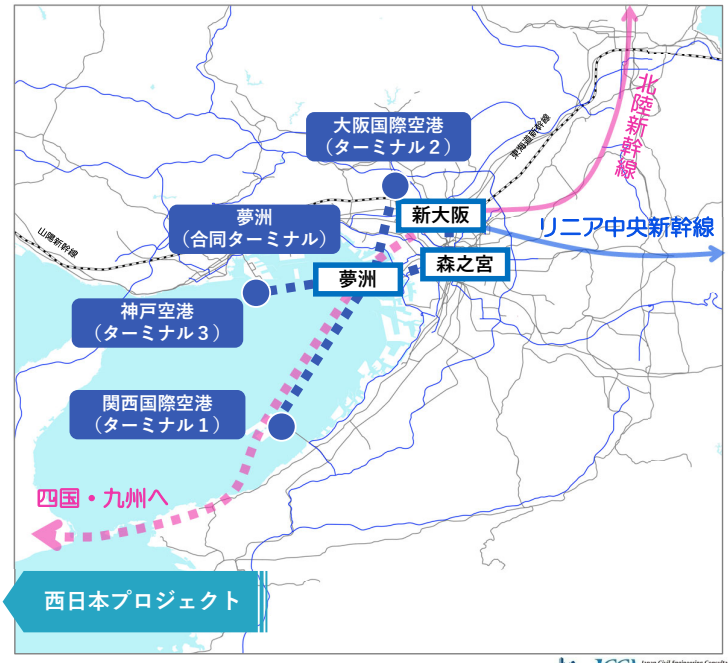
御堂筋をシャンゼリゼより長いプロムナードに

大阪都心プロジェクト：万博レガシーを継承する大阪都心の未来都市づくり

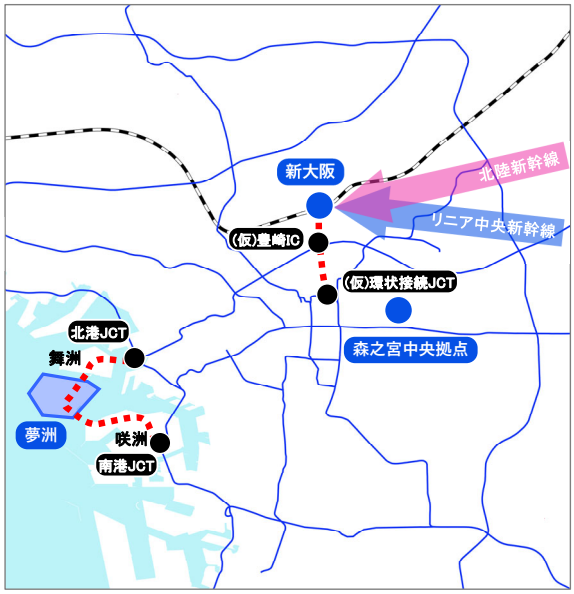
夢洲に関西3空港の合同チェックインターミナルを整備

- 夢洲と関西3空港を高速鉄道で接続し、利便性を大幅に拡大
- 新大阪～森之宮～夢洲を高速鉄道および高速道路網で接続し、力強い交通ネットワークを構築

夢洲の機能を活かした各地域とのつながり

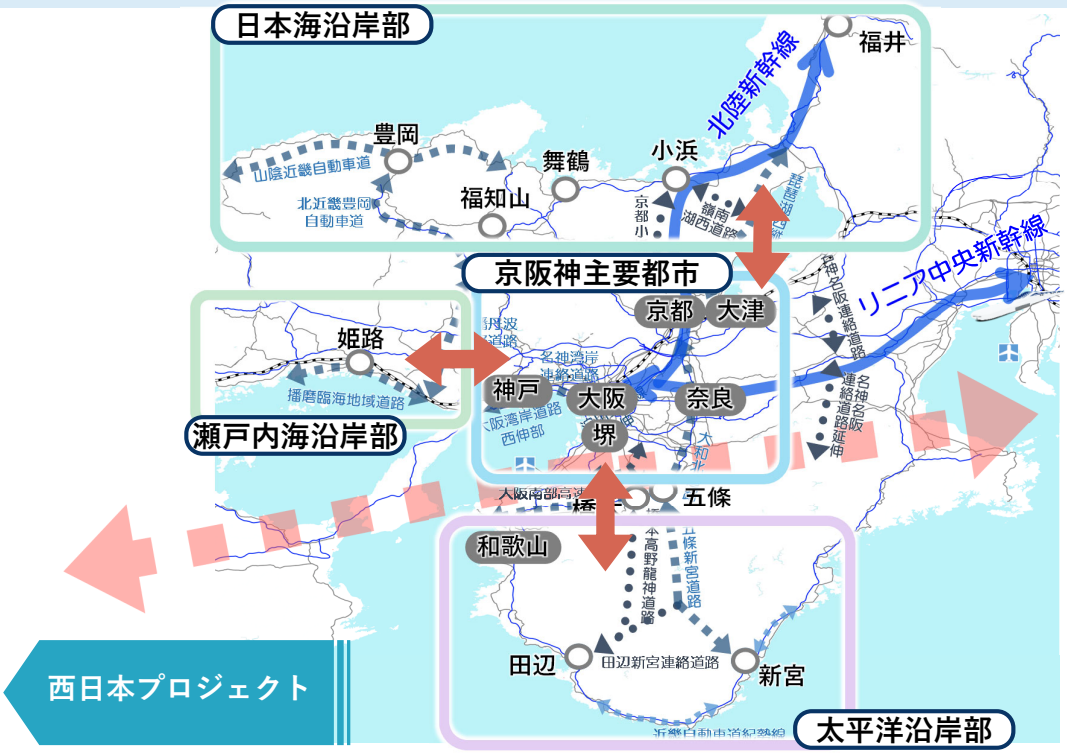


新大阪、夢洲を高速道路網に接続



関西圏プロジェクト：スーパー・メガリージョンの活力を関西全域に波及

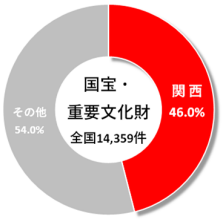
- 京阪神主要都市と、日本海、瀬戸内海、太平洋沿岸エリアとの連携強化
- 多地域居住化に適し、防災性に優れた地方都市を創生
- ミッシングリンクを解消し、機能性の高い交通・通信ネットワークを構築



関西圏プロジェクト：スーパー・メガリージョンの活力を関西圏全域に波及

- 個性豊かな関西圏の歴史・文化・観光拠点を快適に結ぶ交通ネットワークを整備

関西圏の国宝・重要文化財件数



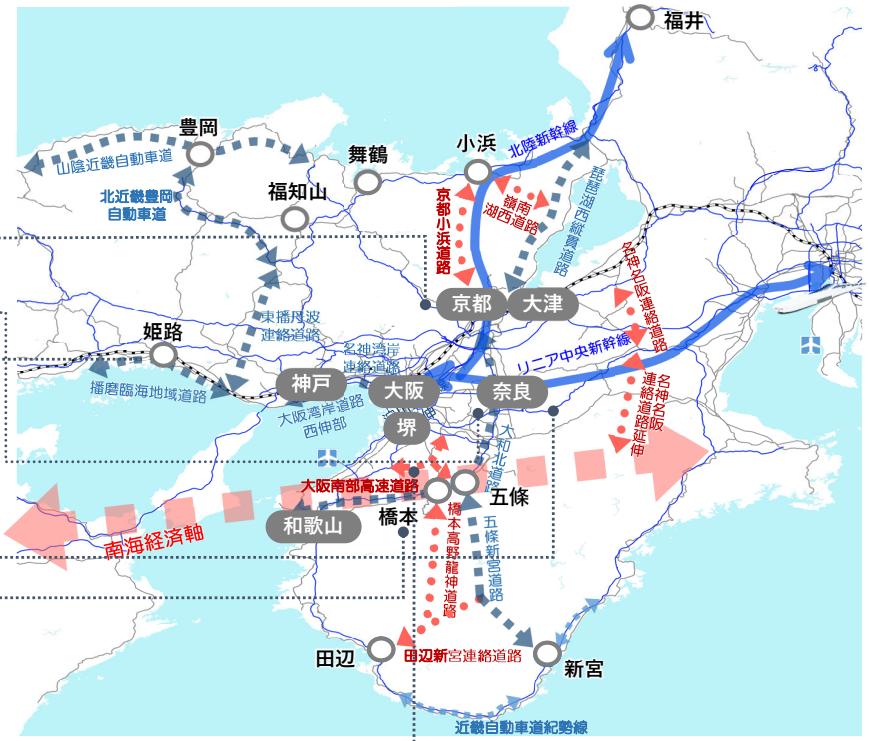
出典：国宝・重要文化財都道府県別指定件数一覧（文化庁）　令和2年3月1日現在

関西圏の世界遺産（登録順）

- 法隆寺地域の仏教建造物
- 姫路城

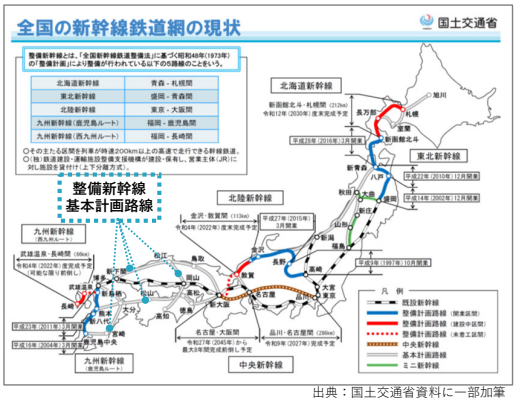
- 古都京都の文化財
- 古都奈良の文化財
- 紀伊山地の霊場と参詣道

- 百舌鳥・古市古墳群



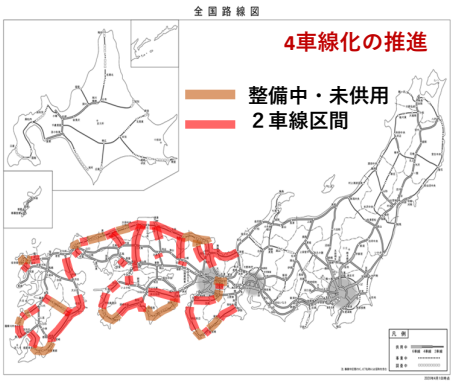
西日本プロジェクト：人流・物流の活性化による西日本連携の強化

全国の新幹線鉄道網の現状



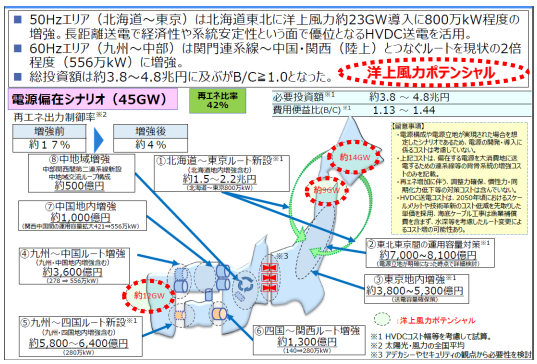
出典：国土交通省資料に一部加筆

全国の道路網の現状



出典：国土交通白書2020資料編に一部加筆

電力連携線増強案（洋上風力）



出典：総合資源エネルギー調査会　再生可能エネルギー大量導入・次世代電力ネットワーク小委員会（令和3年6月3日）一部加筆

カーボンニュートラルポート（水素）

出典：国土交通省港湾局（令和3年4月）

西日本プロジェクト：人流・物流の活性化による西日本連携の強化

- ■ 整備新幹線、高規格幹線道路、および海峡連絡道路（紀淡、豊予）の早期整備
- ■ 橋梁・トンネルに電力連系線併設、カーボンニュートラルポート（CNP）の建設
- ■ 内航海運の活性化（紀淡、瀬戸内、豊後水道）

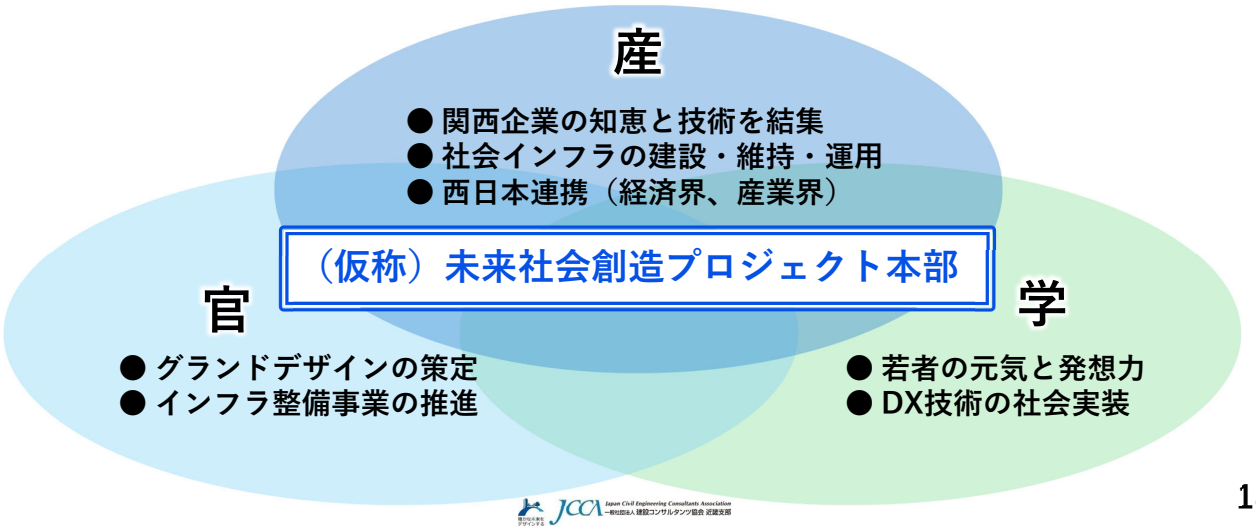
- ●西日本全域における人流・物流の活性化により、西日本経済を底上げ
- ●関西・中国・四国・九州の特色を生かした個性豊かな地方創生を推進
- ●地域に偏在する再エネ（洋上風力）の普及促進と電力安定供給を実現
- ●複数の国土軸を構築し、災害に備えてリダンダンシーを確保・増強

『未来社会のグランドデザイン』　３つのプロジェクト

未来社会のグランドデザイン実現のための産官学の連携

- 「売手よし、買手よし、世間よし」さらに「未来よし」の精神で、すべての関係者の心と力を合わせ、よりよい関西（日本）を次世代に引き継ぎたい

↓

【提案】

産官学連携のもと、
未来社会創造のためのプラットフォームとしての
（仮称）『未来社会創造プロジェクト本部』を設立・運営