

関西のインフラ整備について

国土交通省 技監
森 昌文

平成29年6月13日

目 次

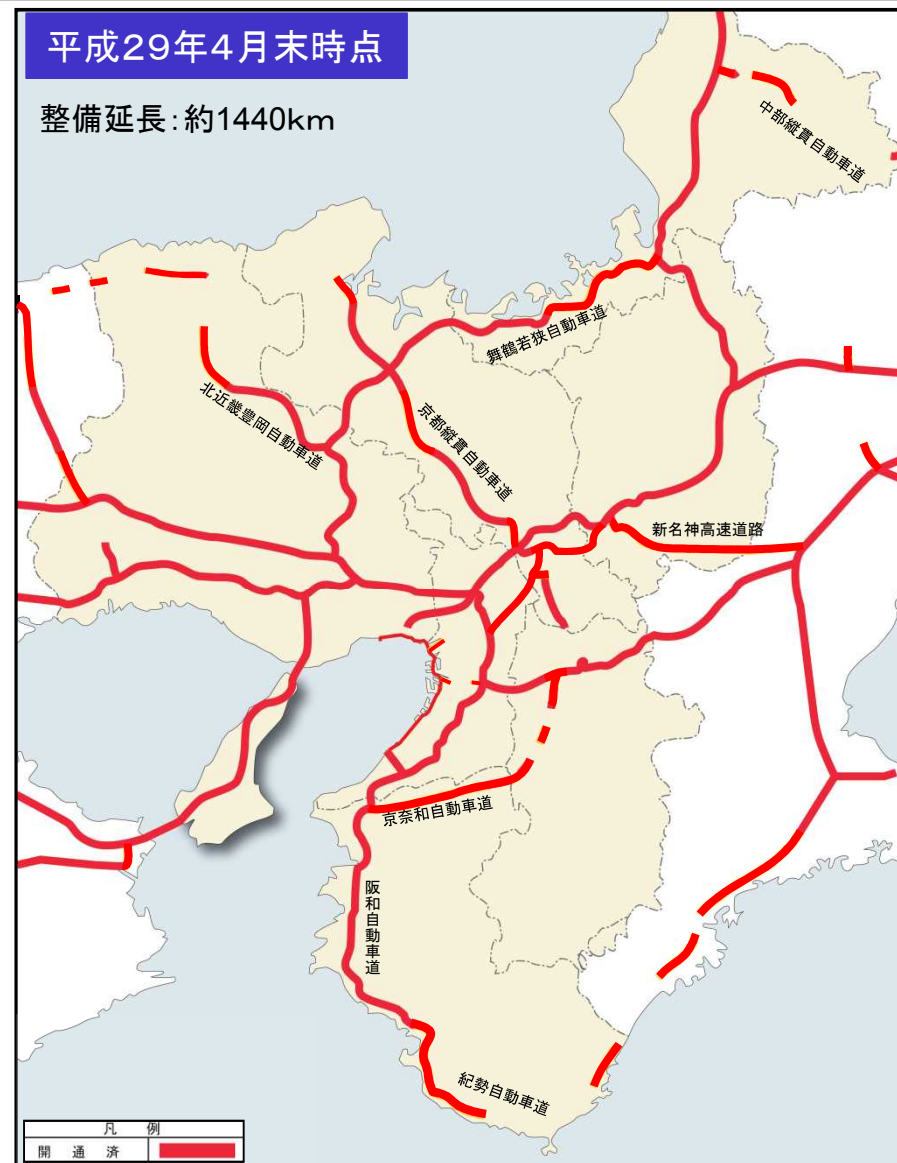
- 1. 高速道路ネットワークについて ・ ・ P 1
- 2. 観光による関西の発展 ・ ・ P 8
- 3. これからの関西のインフラ整備 ・ ・ P17

1. 高速道路ネットワークについて

近畿管内の基幹ネットワークの整備状況の比較

直近10年で近畿地方整備局管内の期間ネットワーク整備が大きく進展。

京都縦貫自動車道や舞鶴若狭自動車道の全通により、交通分散や災害時等の代替路線などネットワーク機能が強化。



京阪神都市圏の環状道路ネットワークの整備

- 近畿圏の経済・産業を活性化するために、環状道路をはじめとするミッシングリンクの解消が課題。

平成29年5月現在
整備率：約72%

平成19年3月末時点
整備率：約60%

【H29年度開通予定】
新名神高速道路
(仮)高槻JCT～(仮)神戸JCT
延長40.5km
※(仮)高槻JCT～(仮)川西IC：H29秋頃開通予定

【H28年度新規】
大阪湾岸道路西伸部
(六甲アイランド北～駒栄)
延長14.5km

【H29年度新規】
淀川左岸線延伸部
(仮)豊崎IC～門真JCT
延長8.7km

【H29年夏開通予定】
京奈和自動車道(大和御所道路)
御所南IC～五條北IC
延長7.2km

番号	開通区間
①	新名神高速道路 城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC
②	京奈和自動車道 郡山下ツ道JCT～郡山南IC
③	京奈和自動車道 橿原高田IC～御所IC
④	京奈和自動車道 御所IC～御所南IC
⑤	京奈和自動車道 橋本東IC～橋本IC
⑥	京奈和自動車道 高野口IC～紀北かつらぎIC
⑦	京奈和自動車道 紀北かつらぎIC～紀の川IC
⑧	京奈和自動車道 紀の川IC～岩出根来IC
⑨	京奈和自動車道 岩出根来IC～和歌山JCT
⑩	阪神高速大和川線 三宝JCT～鉄砲IC
⑪	阪神高速大和川線 三宅西IC～三宅中IC
⑫	阪神高速2号淀川左岸線 島屋IC～海老江JCT



：H19.4～H29.4に
開通した区間

凡 例	
近畿圏環状道路	開通済
その他の 高規格道路等	事業中
調査中	

※平成29年5月現在

淀川左岸線延伸部

- 淀川左岸線延伸部は、大阪都市再生環状道路の一部を構成し、都心部の交通渋滞の解消、災害時の代替路の確保を目的とした、延長8.7kmの道路で、平成29年度に事業着手。

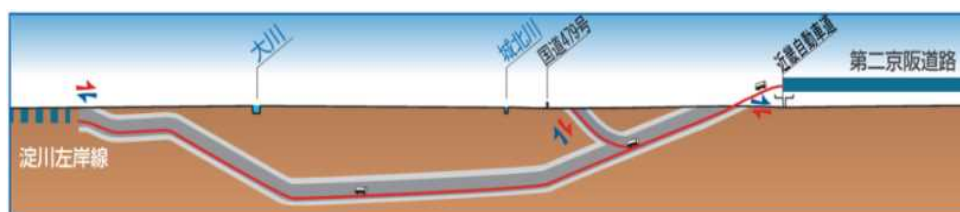
一般国道1号 よどがわがんせんえんしんぶ 淀川左岸線延伸部
かどま ひまじま おおさか きた とよさき
 (大阪府門真市篠島～大阪府大阪市北区豊崎)



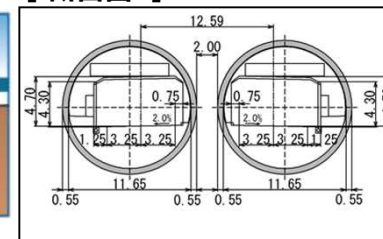
混雑する阪神高速12号東大阪線



[縦断面図]

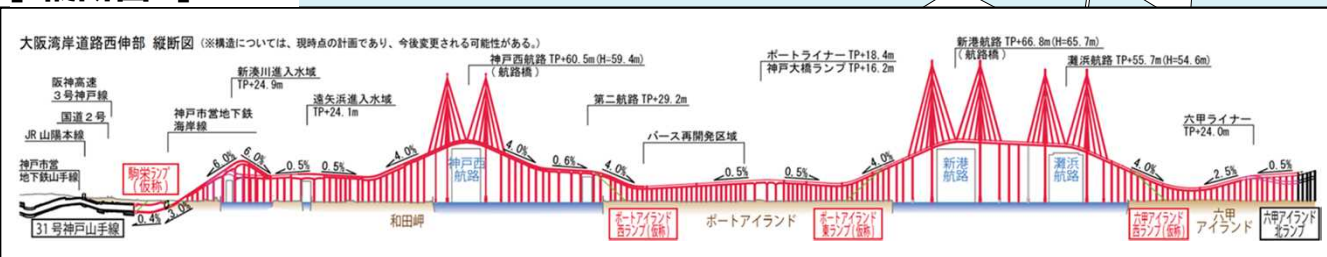


[断面図]

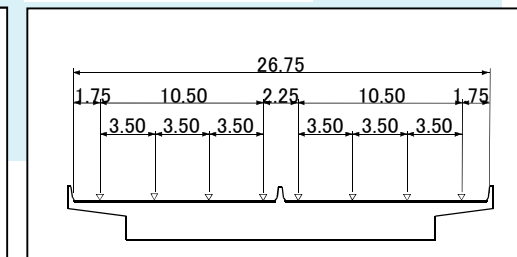


-
- 大阪湾岸道路西伸部(8期) L=6.4km
都市計画決定(H6.9)
- 神戸市垂水区
下畑町
しもはたちまち
- 神戸市長田区
駒ヶ林南町
なまた
こまがばやしみなみちよう
- 須磨区
須磨
月見山
若宮
- 阪神高速3号神戸線
阪神高速5号湾岸線
阪神高速3号神戸線
阪神高速5号湾岸線
- 神戸市
中央区
兵庫区
長田区
灘区
東灘区
- 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北~駒栄)
L=14.5km
(平成28年度新規事業化)
- ろっこう
きた
こまえ
- ポートアイランド
東ランプ(仮称)
西ランプ(仮称)
ポートアイランド
- 六甲アイランド
西ランプ(仮称)
六甲アイランド北IC
- 神戸港
ろっこう
六甲アイランド
- 大阪湾岸道路西伸部 L=約21km
- 阪神高速3号神戸線
阪神高速5号湾岸線
- 位置図
- 兵庫県
大阪府
大阪湾岸道路西伸部(未開通区間)
大阪湾岸道路 約80km
- 標準断面図

[縦断図]



[標準断面図]



近畿圏の新たな高速道路料金(平成29年6月3日～)

対距離制を基本とした料金体系に整理統一

料金水準

高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一

車種区分

5車種区分に統一

対距離料金

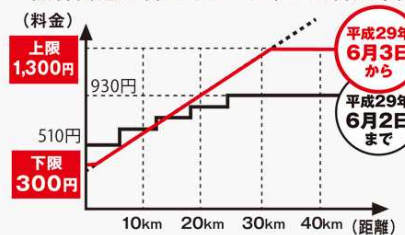
《ETC車》走行距離に応じた料金

阪神高速対象道路

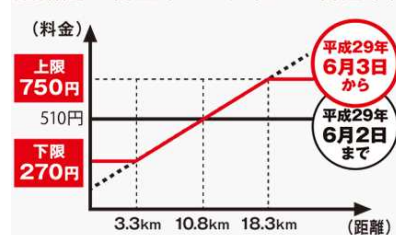
NEXCO西日本対象道路



阪神高速の料金イメージ(ETC普通車)



近畿道の料金イメージ(ETC普通車)



近畿道では(普通車)

【新料金】

ETC車 下限270円～上限750円

区間	距離	6月2日まで	6月3日から
摂津北IC→摂津南IC	2.4km		270円
吹田IC→門真IC	11.2km	510円	520円
吹田IC→松原IC	28.4km		750円

関空発着

【りんくうJCT→(湾岸線経由)→環状線(土佐堀)(44.1km)】

現行	新料金 (対距離)	新料金 (激変緩和後)
930円	1,680円	1,300円
<930円>		<1,300円>

起終点を基本とした継目のない料金の実現



経路(阪神高速)	新料金	割引後料金 (割引額)
守口線 (31.3km)	1,690円	1,610円 (-80円)
東大阪線 (28.5km)	1,610円	—
松原線 (42.8km)	2,060円	1,610円 (-450円)

経路に関係なく1,610円※

※料金は阪神高速とNEXCO西日本の合計額です。

経路(阪神高速)	新料金	割引後料金 (割引額)
守口線 (44.9km)	1,978円	1,318円 (-660円)
東大阪線 (33.7km)	1,698円	1,318円 (-380円)
松原線 (26.8km)	1,318円	—

経路に関係なく1,318円※

※料金は阪神高速とNEXCO西日本等との合計額です。

(参考) H29以降の料金水準の整理・統一

<現状>



<平成29年度～>



料金水準を
整理・統一

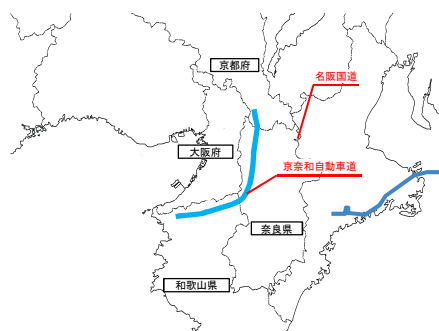
※ 淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保のため、関係自治体の提案を踏まえ、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定

注1) 上関料金を設定するなどの激変緩和措置を実施
注2) 移管に合わせて新料金を導入
注3) 全国路線網編入に合わせて新料金を導入

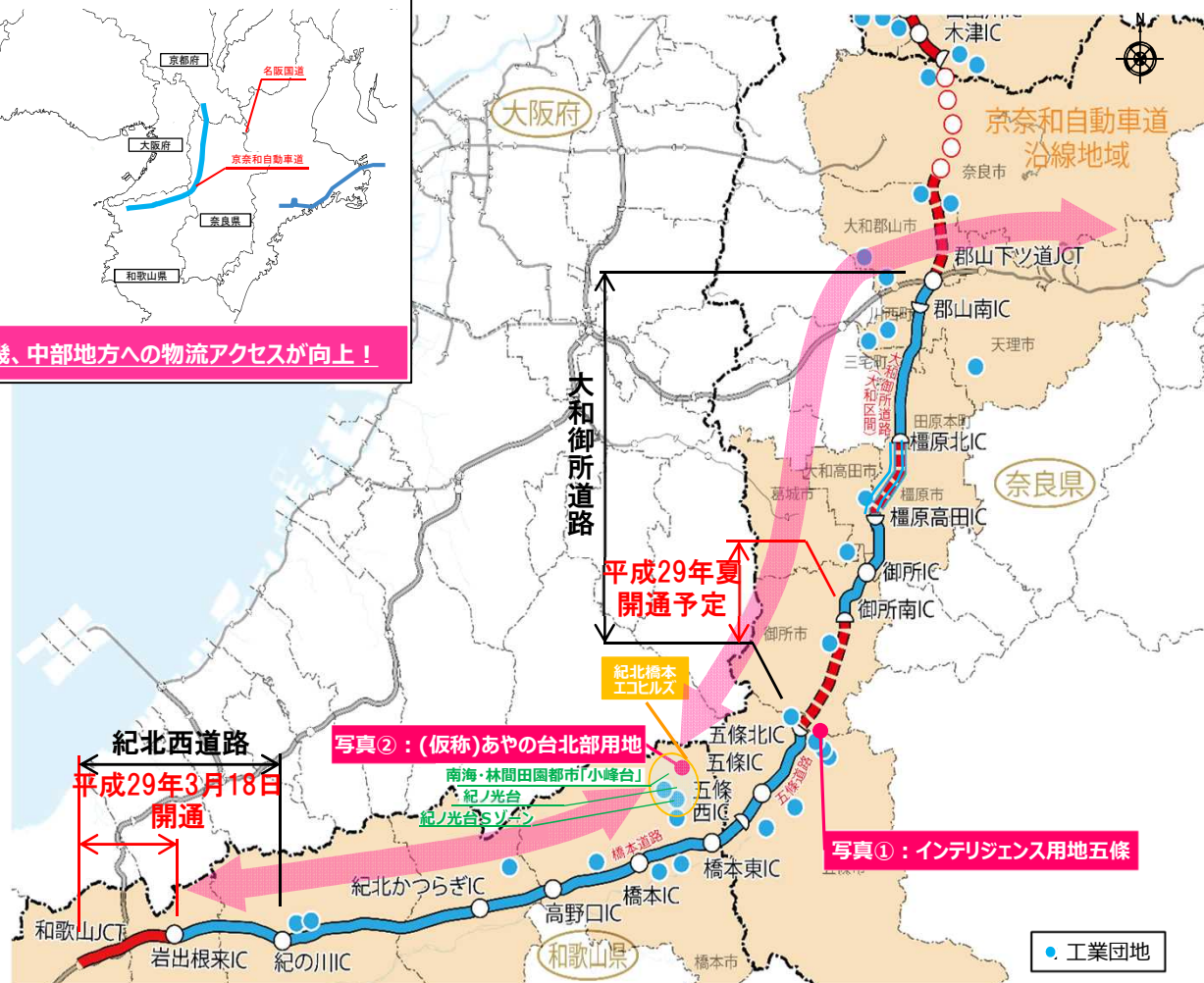
道路整備によるストック効果【京奈和自動車道 大和御所道路・紀北西道路】

- 京奈和自動車道の整備に伴い、名阪国道と連絡することで、近畿、中部地方との時間短縮効果が図れ、物流アクセスが向上！
- 奈良県内の沿線地域では、京奈和自動車道開通前のH8～H17の10年間の新規工場立地件数が59件であったのに対し、H18～H27までの10年間の新規工場立地件数は247件と約4倍に！

《位置図》



近畿、中部地方への物流アクセスが向上！



《状況写真・説明図等①》



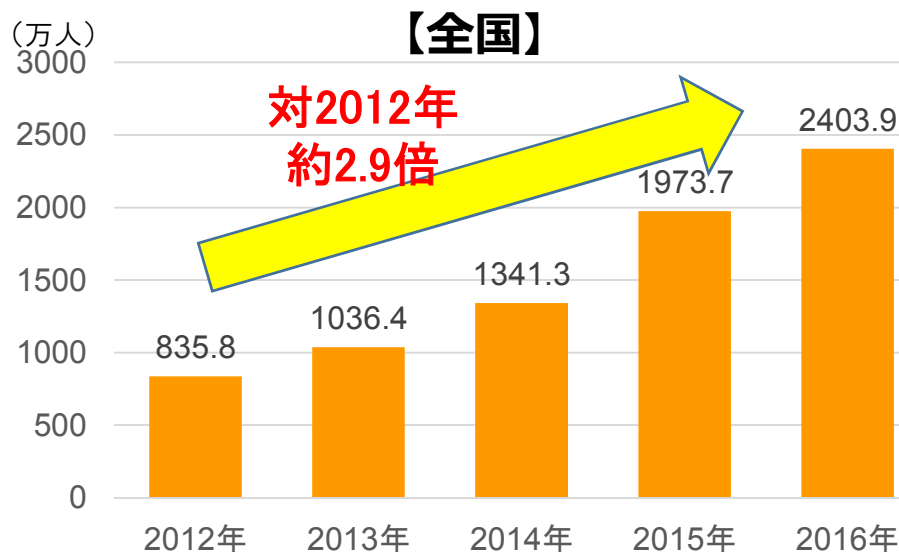
《状況写真・説明図等②》



2. 観光による関西の発展

インバウンドの増大と関空の発着数増大

インバウンド推移グラフ

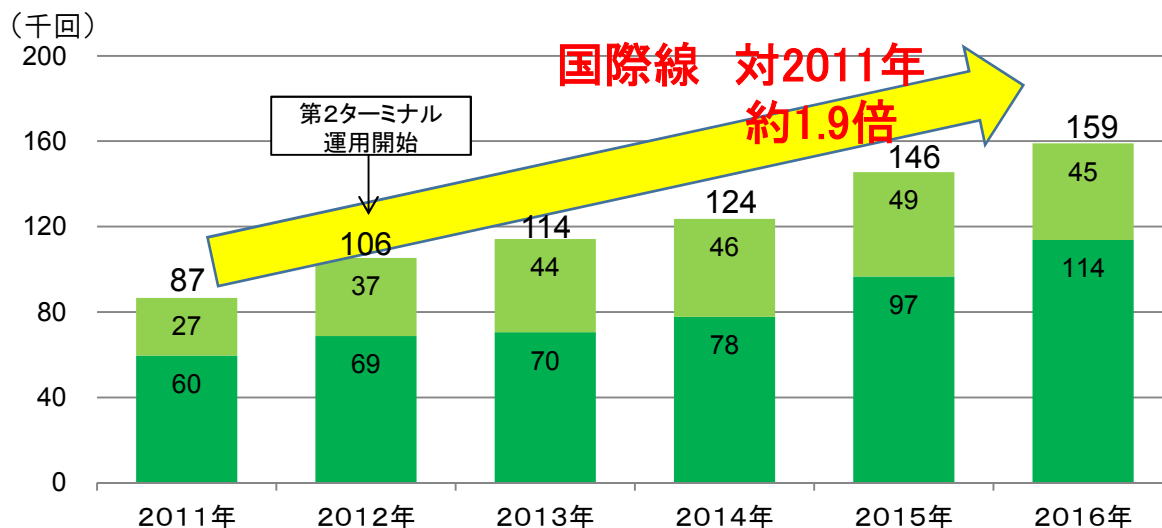


出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」、日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数」



注) 2012年～2015年は確定値、2016年は1～10月暫定値、11月～12月推計値の計
 関西の訪日外客数(推計)=訪日外客数年計(1月～12月)/関西への訪問率

関西国際空港 離発着数推移グラフ



出典：関西エアポート（株）

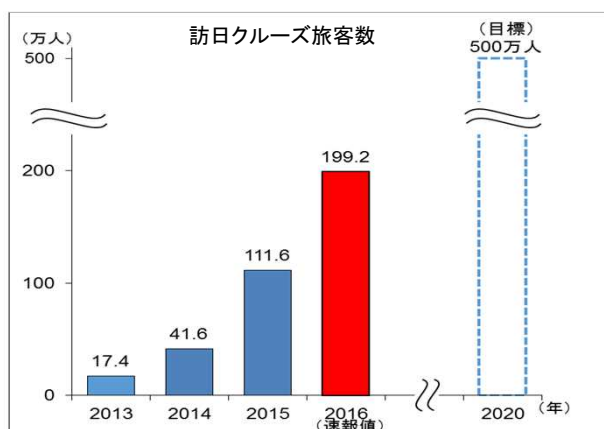


クルーズ船需要への対応

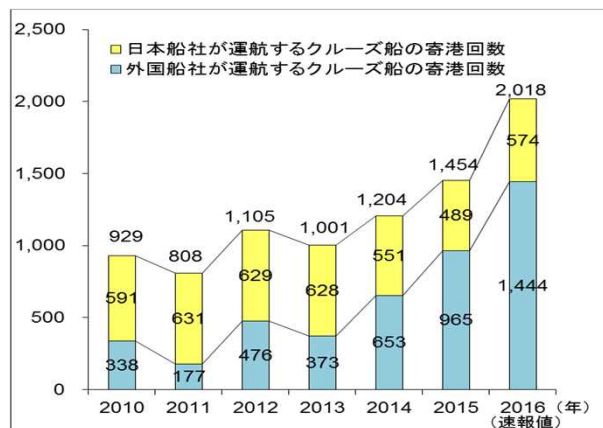
- 2016年の訪日クルーズ旅客数は前年比78.5%増の199.2万人、我が国港湾への寄港回数は前年比38.8%増の2,018回（外国船社1,444回、日本船社574回）となり、いずれも過去最高。

※クルーズ：レジャーを目的とした船旅で宿泊を伴うもの

- 舞鶴港では、クルーズ船の寄港数が年々増加しているため、既存の貨物船岸壁でクルーズ船を受入可能となるよう改良。



注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。
 注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。



注) 2016年の値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある



舞鶴港

寄港回数の推移

コスタクルーズが、日本海周遊クルーズ開始

年	寄港回数
H22年	2
H25年	7
H28年	17
H29年	39

H29年の寄港回数は船社の公表値

平成28年よりコスタ社が日本海周遊クルーズを開始

平成28年7月26日入港 コスタ・ビクトリア (10回寄港)
 総トン数: 75,200トン 乗客定員: 1928名

舞鶴港(西港地区)

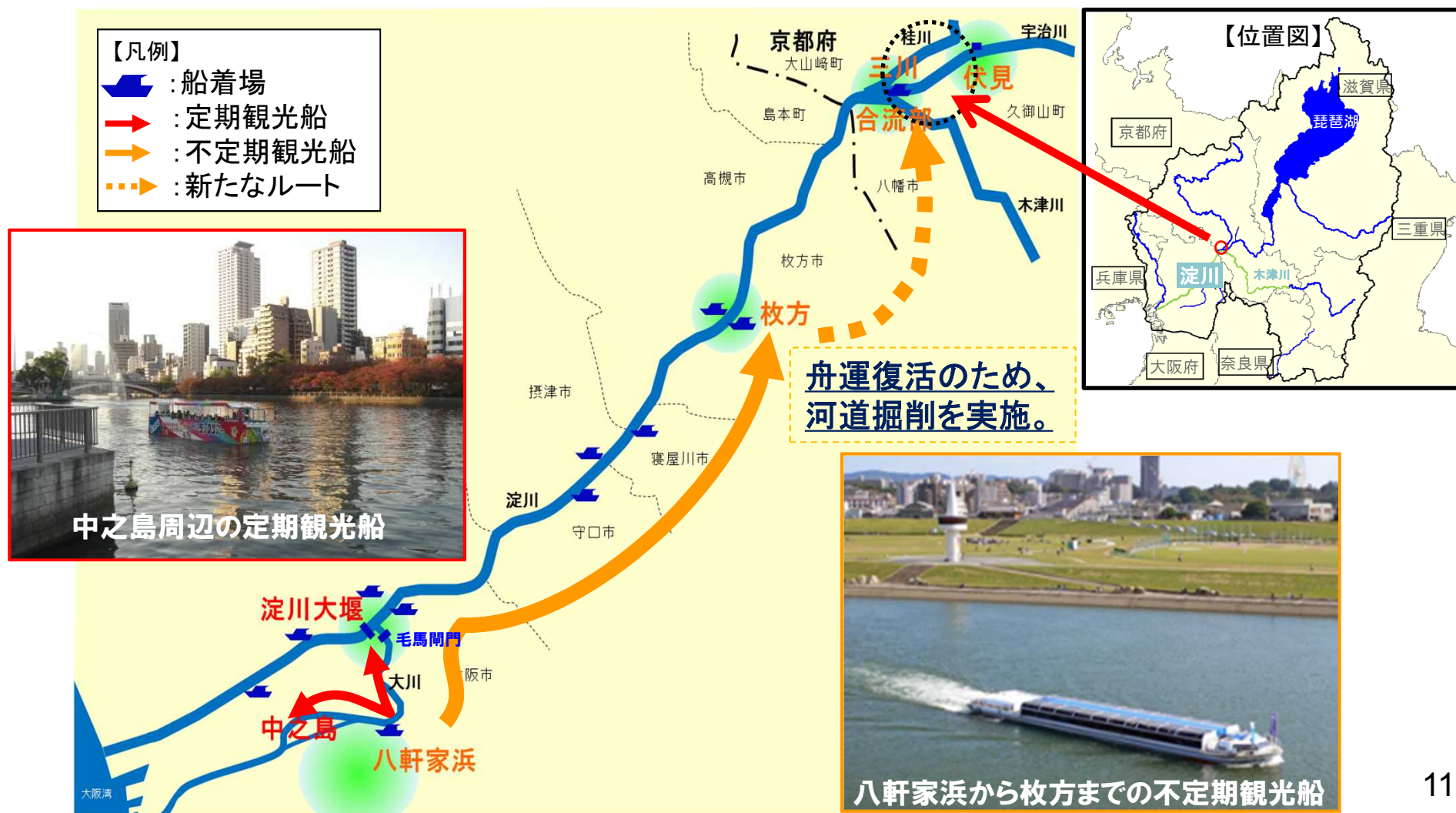
既存の貨物船岸壁を有効活用しクルーズ船を受入

【旅客船も併用できる岸壁へ改良】
 岸壁 水深10m、延長330m

岸壁上部工の改良状況

舟運での活性化

- 現在、中之島周辺(大阪)では定期観光船が運航している。
- 枚方までは不定期の観光船が運航しているが、舟運復活のため河道掘削を実施し、将来的には三川合流部(京都)までの、舟運を検討。



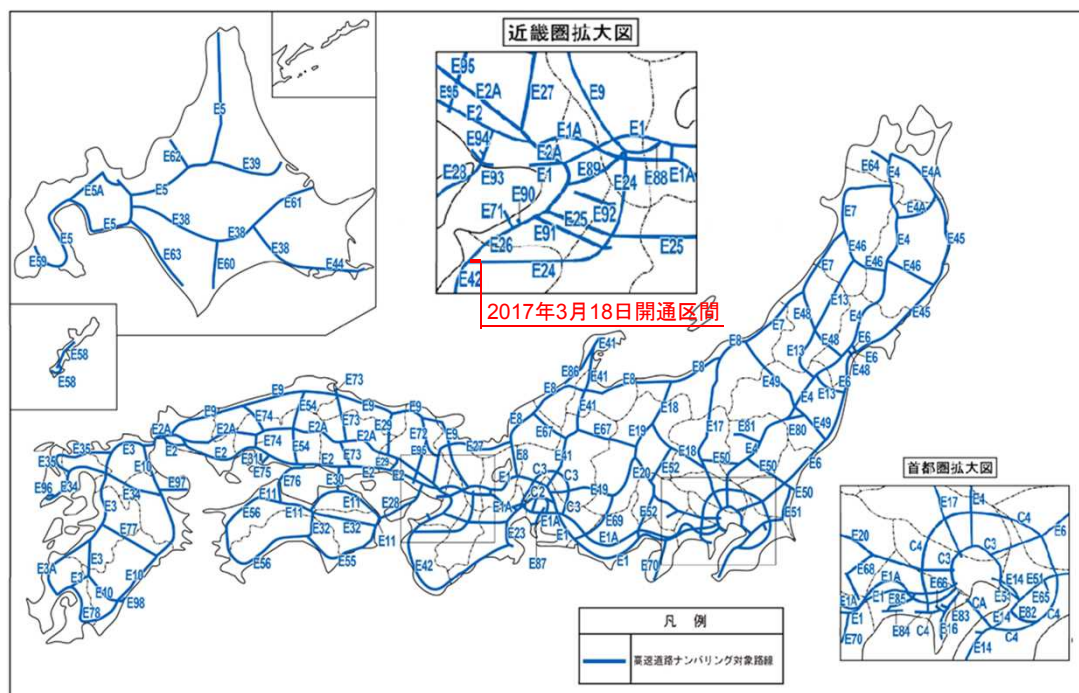
高速道路ナンバリング

けい な わ

いわ で ね ごろ

- 近畿では、京奈和自動車道(岩出根来IC～和歌山JCT)の開通(2017年3月18日)に併せて初めて高速道路の路線番号を表示する高速道路ナンバリング標識を設置。
- 2020年までの早期に効果が発揮されるようコストも考慮しつつ、計画的に標識を整備。

高速道路ナンバリング



ナンバリングのルール

- ・地域でなじみがある、既存の国道番号(2桁以内)を活用
- ・道路種別や機能をアルファベットで表現(路線番号の頭に「E」(Expressway)を付与など)

路線シンボルのデザイン

- デザイン(1桁番号、2桁番号、環状道路)



- レイアウト(高速道路上の標識)



キトラ古墳・平城宮跡

- キトラ古墳壁画体験館 四神の館では、修復を終えた壁画の鑑賞が可能※
- 平城宮跡区域では、正面玄関にガイダンス施設となる平城宮跡展示館を整備中

※期間限定で、保存管理施設(文化庁)での一般公開を実施。見学には事前の申し込みが必要

◆キトラ古墳周辺地区が 平成28年9月24日開園



キトラ古墳壁画「玄武」(文化庁提供)



キトラ古墳壁画体験館 四神の館



第一次大極殿正殿復元(文化庁)



朱雀門(文化庁)



平城宮跡展示館(整備中) 平成30年春オープン予定

平城宮跡区域



■位置図



第一次大極殿院 復元イメージ(整備中)

無電柱化の推進

○安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の復興、地域活性化等の観点から、無電柱化を推進する。

無電柱化の目的



＜電柱の倒壊による道路閉塞＞

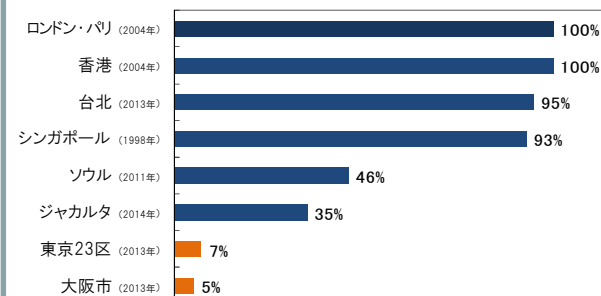


＜歩行の支障となる電柱＞



＜美観を損ねる電柱・電線＞

欧米やアジアの主要都市との比較



無電柱化を推進するための施策

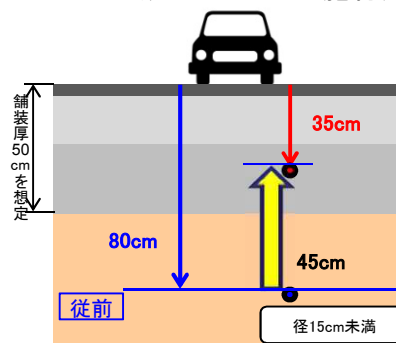
緊急輸送道路における電柱の新設を禁止する措置

電柱の倒壊による道路閉塞の防止
(直轄国道の緊急輸送道路において平成28年4月1日から開始)



(阪神淡路大震災の事例)

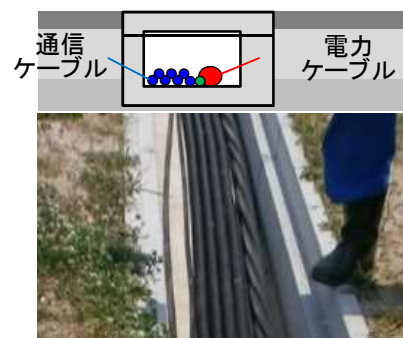
現行より浅い位置に埋設
(浅層埋設基準を緩和
平成28年4月1日施行)



交通量の少ない生活道路の場合
基準緩和のイメージ

低コスト手法の取組

小型化したボックス内に
ケーブルを埋設
(モデル施工を実施中)



小型ボックスの事例

ケーブルを直接地中に埋設
(技術的検討中)



直接埋設の事例(パリ)

歴史まちづくり ～京都市^{ぼんとちょう}先斗町通～

- 情緒ある町並みで知られる京都五花街の一つ先斗町において、無電柱化工事を着工。
- 京都にふさわしい町並みの保全、良好な景観創出による活性化、安全な通行空間の確保に期待。

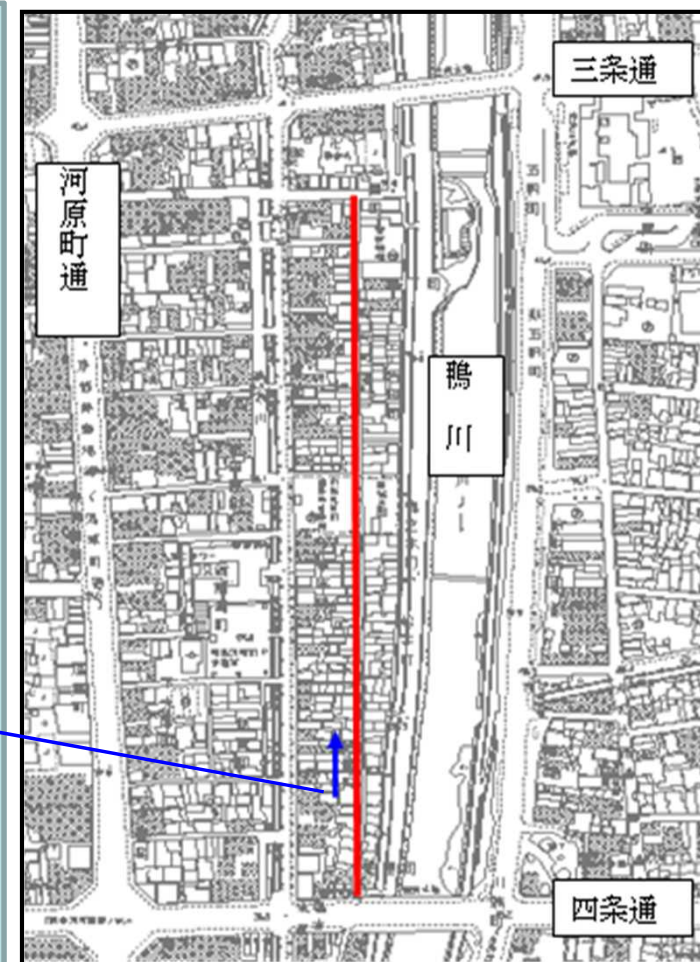
＜修景整備の事例(京都市^{ぼんとちょう}先斗町通)＞



現在



完成イメージ



自転車による琵琶湖一周「ビワイチ」



BIWAICHI
ビワイチ

ビワイチでのサイクリング



走行環境整備(青矢羽根の路面標示)



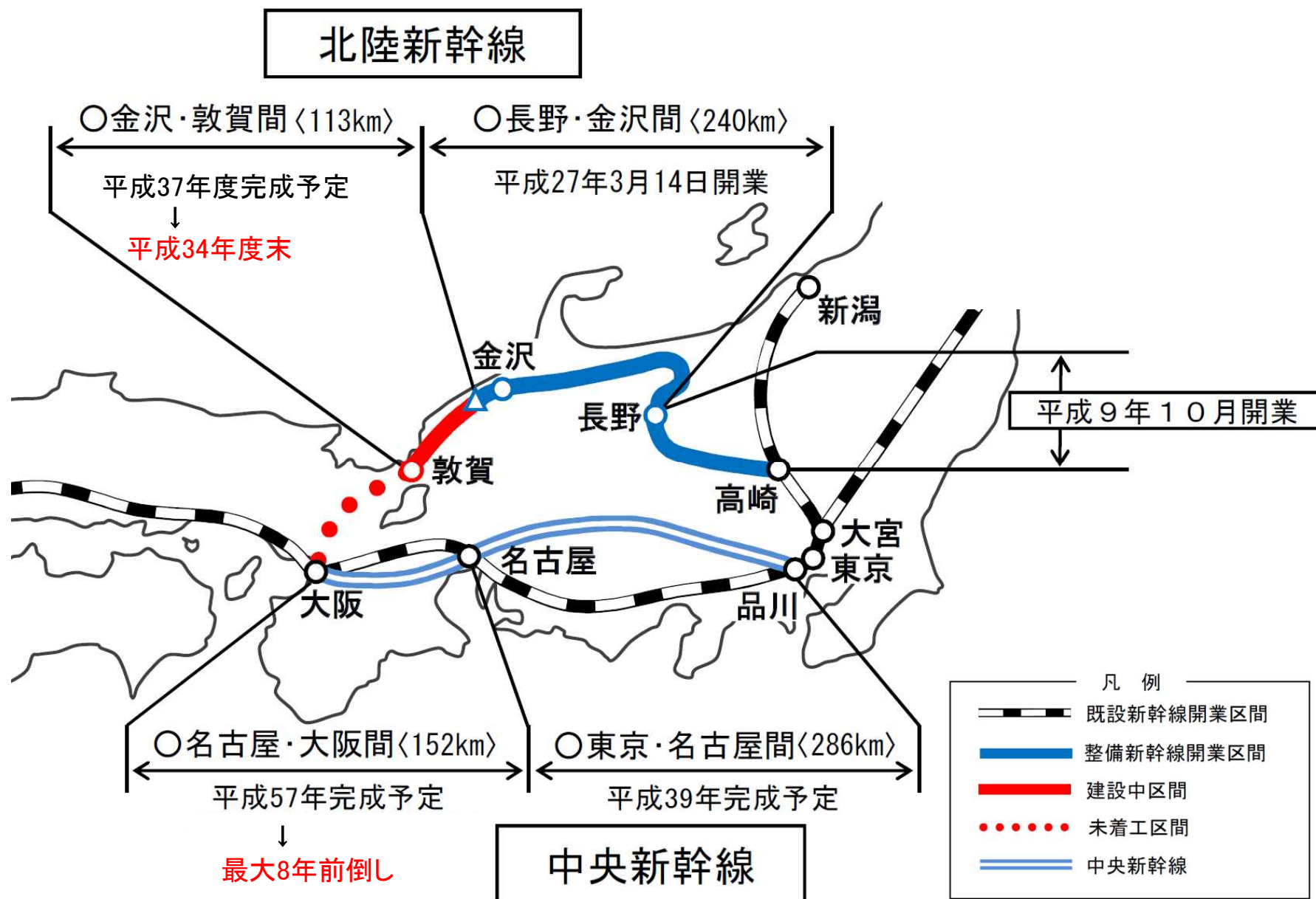
レンタルサイクル

H27年約5.2万人（推計）、H28年約7.2万人（推計）と年々増加

写真提供:滋賀県

3. これからの関西のインフラ整備

北陸新幹線と中央新幹線の整備予定

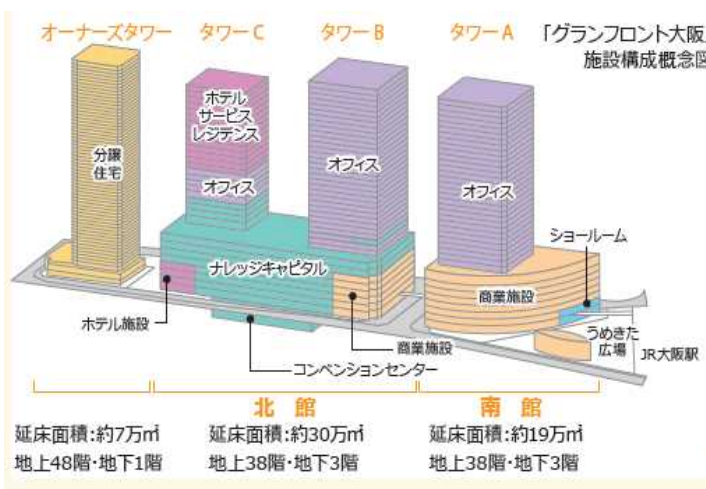


「うめきた」となにわ筋



平成34年度からは2期区域が順次まちびらき予定。

＜「先行開発区域」の概要＞



＜のべ来場者数の推移＞

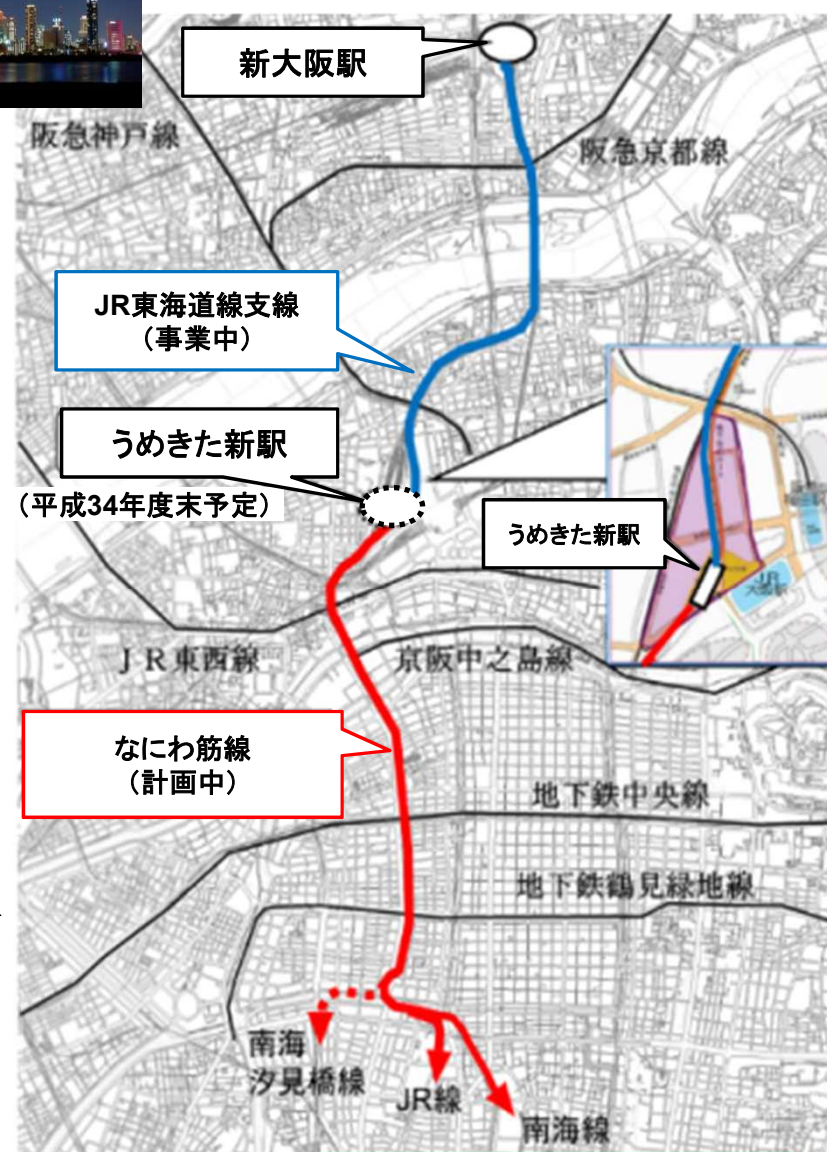
1年目	5,300万人
2年目	10,230万人
3年目	15,485万人

(目標は3,650万人/年)

淀川河川敷から見た梅田方面の夜景



＜「なにわ筋線」の事業化検討＞



新大阪駅や関西国際空港等へのアクセス強化

テーマ案 いのち輝く未来社会のデザイン

(英語仮題)

Designing Future Society for Our Lives

開催場所 : 大阪市夢洲地区

会場規模 : 約100ha

入場者数想定 : 2,800万~3,000万人

経済産業省:「2025国際博覧会検討会」資料より

夢洲南エリア未竣工地の埋立造成(30ha)



周辺の位置関係



東京圏と大阪圏の鉄道相互乗り入れの現状

◆東京圏

- 東京圏の相互直通路線延長 約880km
- 上記は総延長(約2,420km)の約36%
- 10年毎に約180km、相互直通路線が延長



【接続駅が東京23区内の相互直通線】

No	路線	接続駅	路線
1	メトロ半蔵門線	渋谷	東急田園都市線
2	メトロ半蔵門線	押上	東武伊勢崎、日光線
3	メトロ日比谷線	北千住	東武伊勢崎、日光線
4	メトロ東西線	中野	JR中央線
5	メトロ千代田線	代々木上原	小田急小田原、多摩線
6	メトロ千代田線	北千住	JR常磐線

No	路線	接続駅	路線
7	メトロ南北線	目黒	東急目黒線
8	都営三田線	目黒	東急目黒線
9	メトロ副都心線	渋谷	東急東横線
10	都営浅草線	押上	京成本線
11	京成本線	京成高砂	北総武鉄道
12	都営新宿線	新宿	京王本線、相模原線

●その他

上記以外に東京圏まで相互乗り入れしている路線が7つあるが、接続駅は東京23区域外。

◆大阪圏

- 大阪圏の相互直通路線延長 約330km
- 上記は総延長(約1,510km)の約22%
- 10年毎に約60km、相互直通路線が延長



【接続駅が大阪市内の相互直通線】

No	路線	接続駅	路線
1	地下鉄堺筋線	天神橋筋6丁目	阪急千里線、京都線
2	近鉄難波線	大阪難波	阪神なんば線

●その他

上記以外に大阪まで相互乗り入れしている路線が5つあるが、接続駅は大阪市域外。

新宿駅と大阪駅周辺の高速バス停の比較

◆新宿駅

- 以前19箇所に点在していた高速バス停をバスタに集約
- 高速バスの発着便数：1,625便/日
- 高速バスの運行会社：118社

19箇所に点在していた高速バス停をバスタに集約

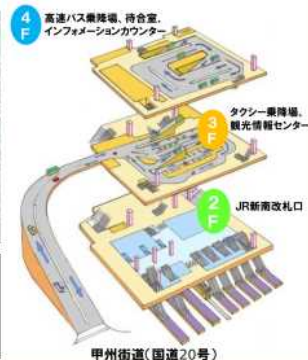


バスタ新宿 (H28.4オープン)

- 道路(国道20号)と民間ターミナルの官民連携で実施。
- 鉄道と直結し、19箇所に点在していた高速バス停を集約。

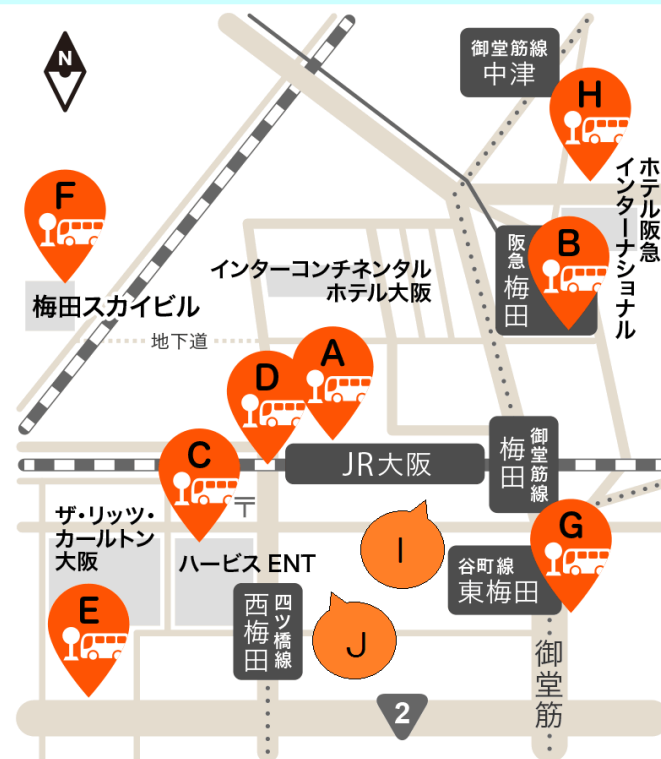


高速バスの発着便数:1,625便/日
高速バスの運行会社数:118社
利用者数:ピーク約4万人/日



◆大阪駅

- 大阪駅北側整備後も、延べ9箇所に高速バス停が点在
- 高速バスの発着便数：816便/日
- 高速バスの運行会社：15社



- A：JR大阪駅高速バスターミナル（JRバス）・・・169便/日
- B：阪急高速バス大阪梅田ターミナル・新阪急ホテル（阪急バス、日本交通、全但バス、空港リムジン）・・・246便/日
- C：ハービスOSAKAバスターミナル(阪神バス、空港リムジン)・・・143便/日
- D：大阪駅前停留所(南海バス、海部観光、大阪バス)・・・24便/日
- E：大阪VIPスタンド(平成エンタープライズ)・・・15便/日
- F：WILLERバスターミナル大阪梅田(WILLER)・・・34便/日
- G：大阪駅前東梅田停留所(近鉄バス)・・・41便/日
- H：プラザモータープール(ツアーバス関係)・・・74便/日
- I：大阪駅前停留所(大阪市交通局)・・・一般路線
- J：マルビル前(空港リムジン)・・・70便/日

特定都市再生緊急整備地域

エリア	箇所数	面積ha
北海道地域	1	145
首都地域	7	2,976
中部地域	1	303
<u>関西地域</u>	<u>3</u>	<u>307</u>
九州地域	1	231

【関西地域：3箇所、307ha】

- ・大阪駅周辺、中之島、御堂筋周辺地域：209ha
- ・大阪コスモスクウェア駅周辺地域：53ha
- ・神戸三宮駅周辺、臨海地域：45ha

【九州地域：1箇所、231ha】

- ・福岡都心地域：231ha

【北海道地域：1箇所、145ha】

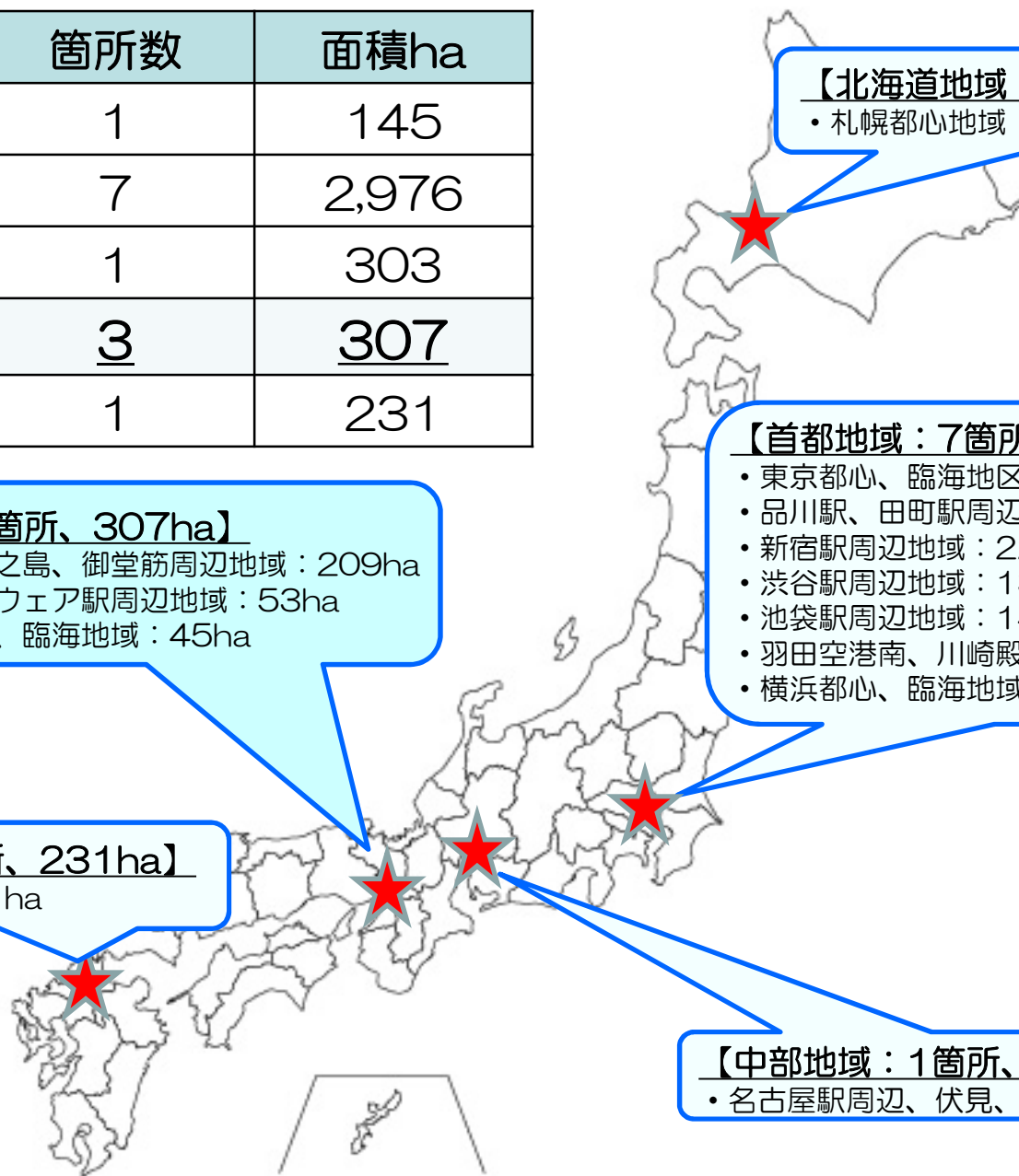
- ・札幌都心地域：145ha

【首都地域：7箇所、2,976ha】

- ・東京都心、臨海地区：1,991ha
- ・品川駅、田町駅周辺地域：184ha
- ・新宿駅周辺地域：220ha
- ・渋谷駅周辺地域：139ha
- ・池袋駅周辺地域：143ha
- ・羽田空港南、川崎殿町、大師河原地域：66ha
- ・横浜都心、臨海地域：233ha

【中部地域：1箇所、303ha】

- ・名古屋駅周辺、伏見、栄地域：303ha

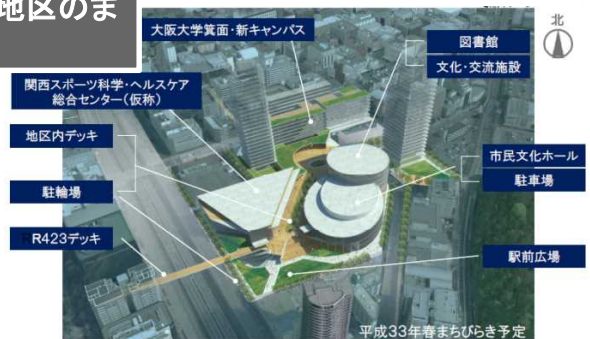


大阪府内の都市開発プロジェクト

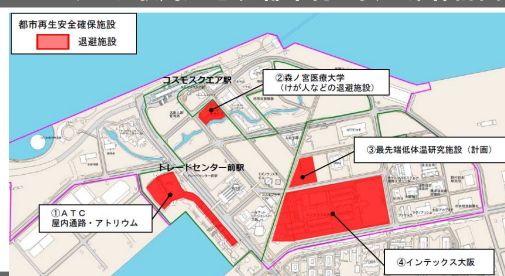
⑥彩都(国際文化公園都市)



⑦箕面 船場地区のまちづくり



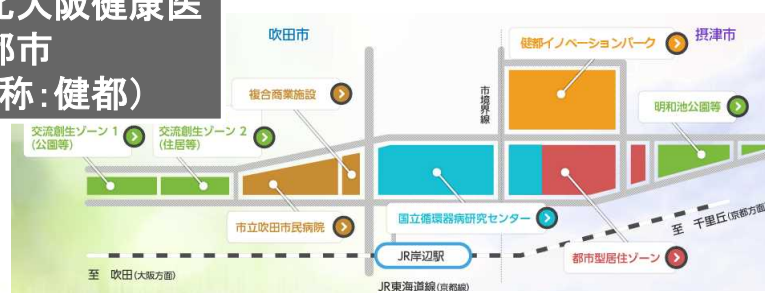
②大阪コスモスクエア駅周辺地域 都市再生安全確保計画



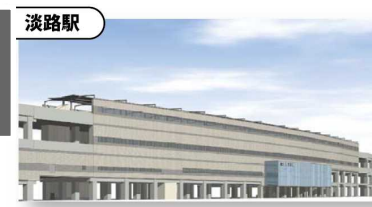
⑧堺東駅周辺地域の活性化



⑤北大阪健康医療都市(愛称:健都)



③淡路駅周辺地区土地区画整理事業、阪急連続立体交差事業



①うめきた(大阪駅北地区)プロジェクト



④阿倍野地区第二種市街地再開発事業

