

第2回関西のインフラ強化を進める会  
～日本のリーディングエリアとするために～

## (一社) 建設コンサルタンツ協会近畿支部からの報告

### 提言「立ち上がれ関西 新しい道路網整備 2050」 ～建設コンサルタント技術者集団による Y U M E R O A D 2050～

1. 背景
2. 「提言」の公表内容について
3. 今後の取組み

平成29年7月31日

一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部

# 1. 背景

- ・ 関西における道路事業は、現在事業中の新名神自動車道、近畿自動車道紀勢線、京奈和自動車道などの完成が近くなっています。一方、関西の活性化や近い将来到来するであろう東南海・南海大地震などに備えるとともに、飛躍的に増大するインバウンドに対応するためには、更なる道路ネットワークの構築や既存の道路の有効な活用が重要と考えます。
- ・ 建コン協近畿支部（道路研究委員会）では、建設コンサルタントの立場で主に関西の将来における道路のあり方（道路網、道路構造、整備手法等）について検討・研究しています。その成果を広く、国土交通省近畿地方整備局、関係自治体等の関係機関及び国民の皆様に発信することを目的に、昨年の近畿支部研究発表会（9月15日）の場で「提言」を公表しました。

## 2. 「提言」の公表内容について

# 提 言

「立ち上がれ関西  
新しい道路網整備2050」

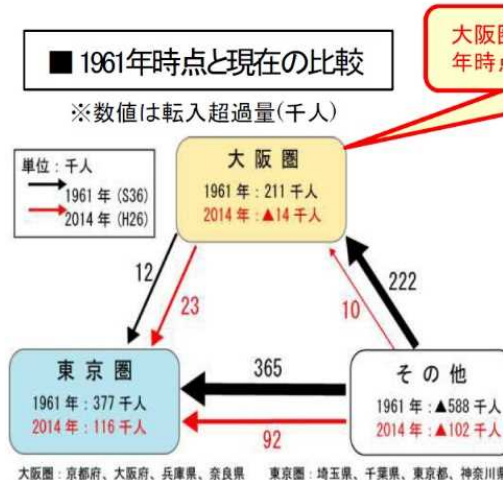
～建設コンサルタント技術者集団によるYUME ROAD2050～

一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部

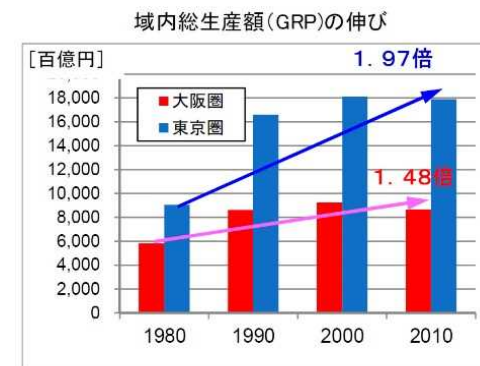
# 2050年における関西のあるべき姿

関西は、一地方ではなく首都圏と並び、東京一極集中の是正の受け皿となるべきです。

- 東京一極集中の是正による関西の相対的地位の回復
- わが国を代表する歴史・文化資産などのポテンシャルを生かして成長
- 首都圏と並ぶ経済圏域となるべき



資料: 総務省統計局  
「住民基本台帳人口移動報告」



資料: アジア太平洋研究所「2014年版関西経済白書」



資料: 国税庁「国税統計年報」



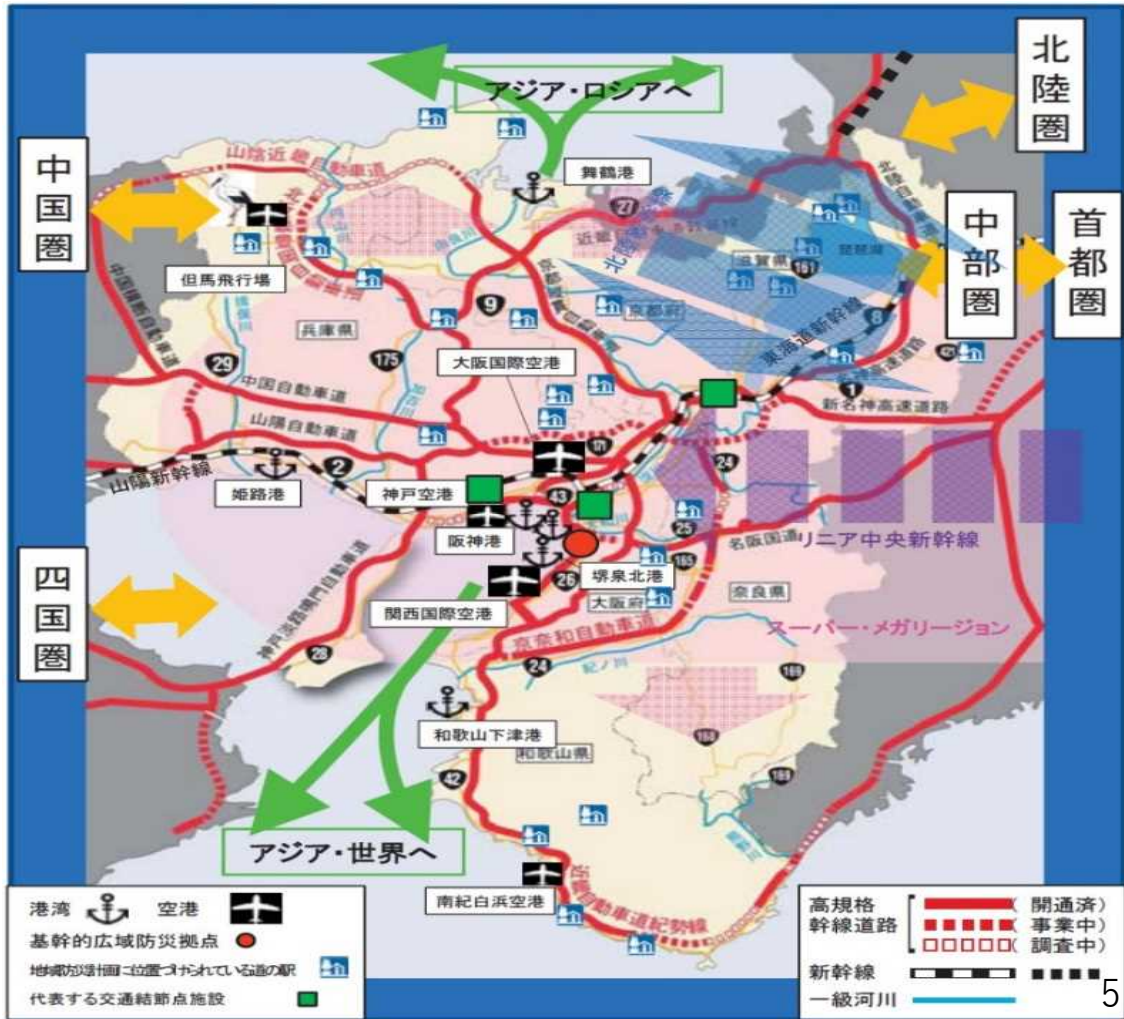
※出典: 国土交通省「関西広域地方計画」

## 2050年における関西のあるべき姿

## 関西の将来像(アジアのゲートウェイ)

# 関西の2050年をこう考える

- ICT技術の向上、IoTの発展等による観光産業の多様化と育児、教育などのライフワークバランスのとれた豊かな社会の実現
- リニア新幹線及び北陸新幹線の開通、さらに関西国際空港～四国への延伸、高速道路網のミッシングリンク解消による「人、モノの流動」が広域・迅速・活発化



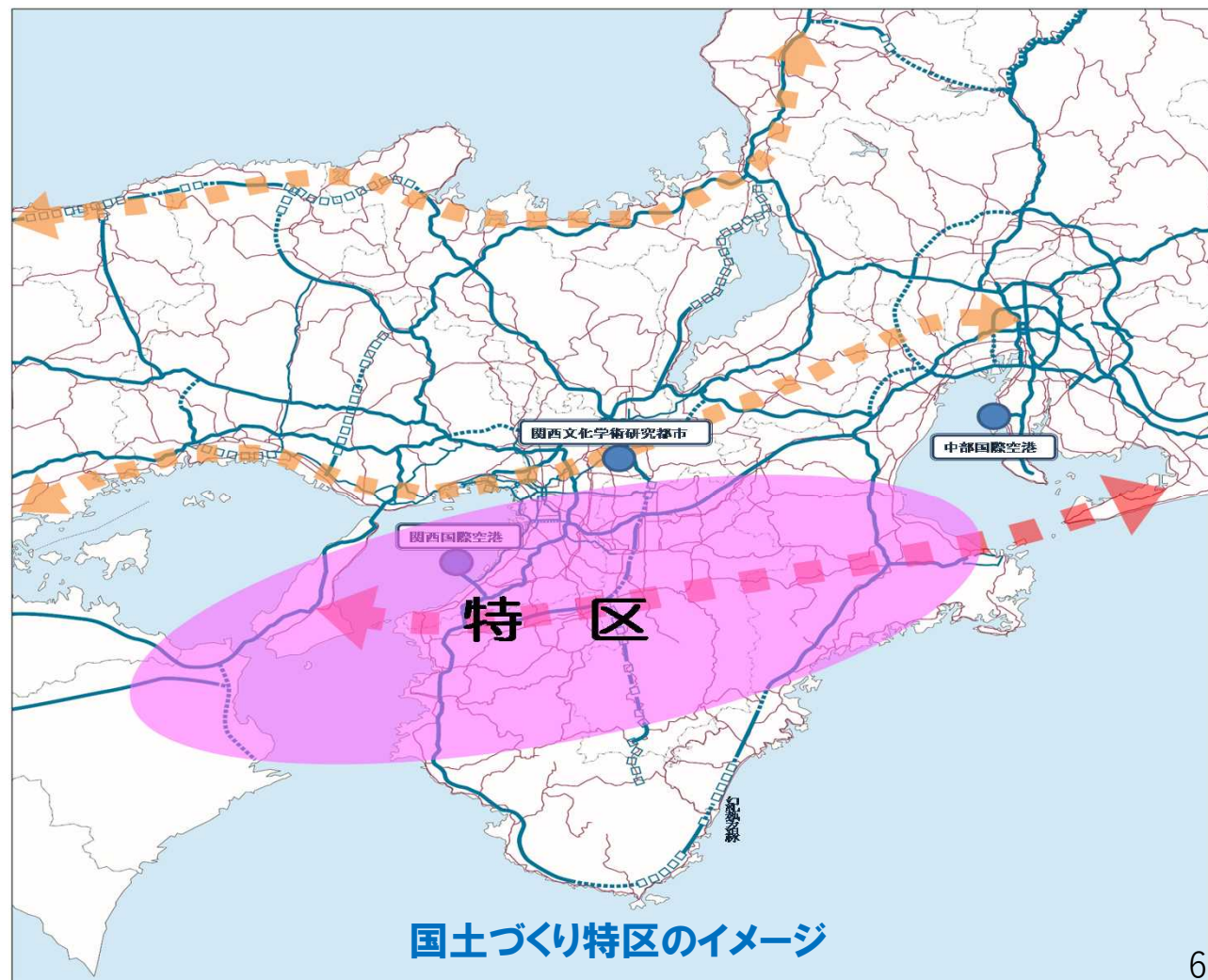
※出典：「関西広域地方計画」平成28年3月国土交通大臣決定



## 2050年における関西のあるべき姿

### 関西の2050年をこう考える

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



# **提言1 関西の道路の最適化**

## **その1 関西の道路網の速やかな完成**

関西の高速道路ネットワークについて、災害時の代替性を向上させ、道路利用者の経路選択の自由度を拡大するなど交通流の最適化を図り、関西の社会・経済・観光の対流・連携を促進して首都圏に並ぶ真の日本のリーディングエリアとするため、

**「高速道路ネットワークのミッシングリンクの早期解消  
と都市圏の料金体系のシームレス化」**

**を提言します。**

# 高速道路ネットワークのミッシングリンクの早期解消等

## 関西の道路ネットワーク図

### 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

### バイエリアと内陸の交流・連携の強化を図る

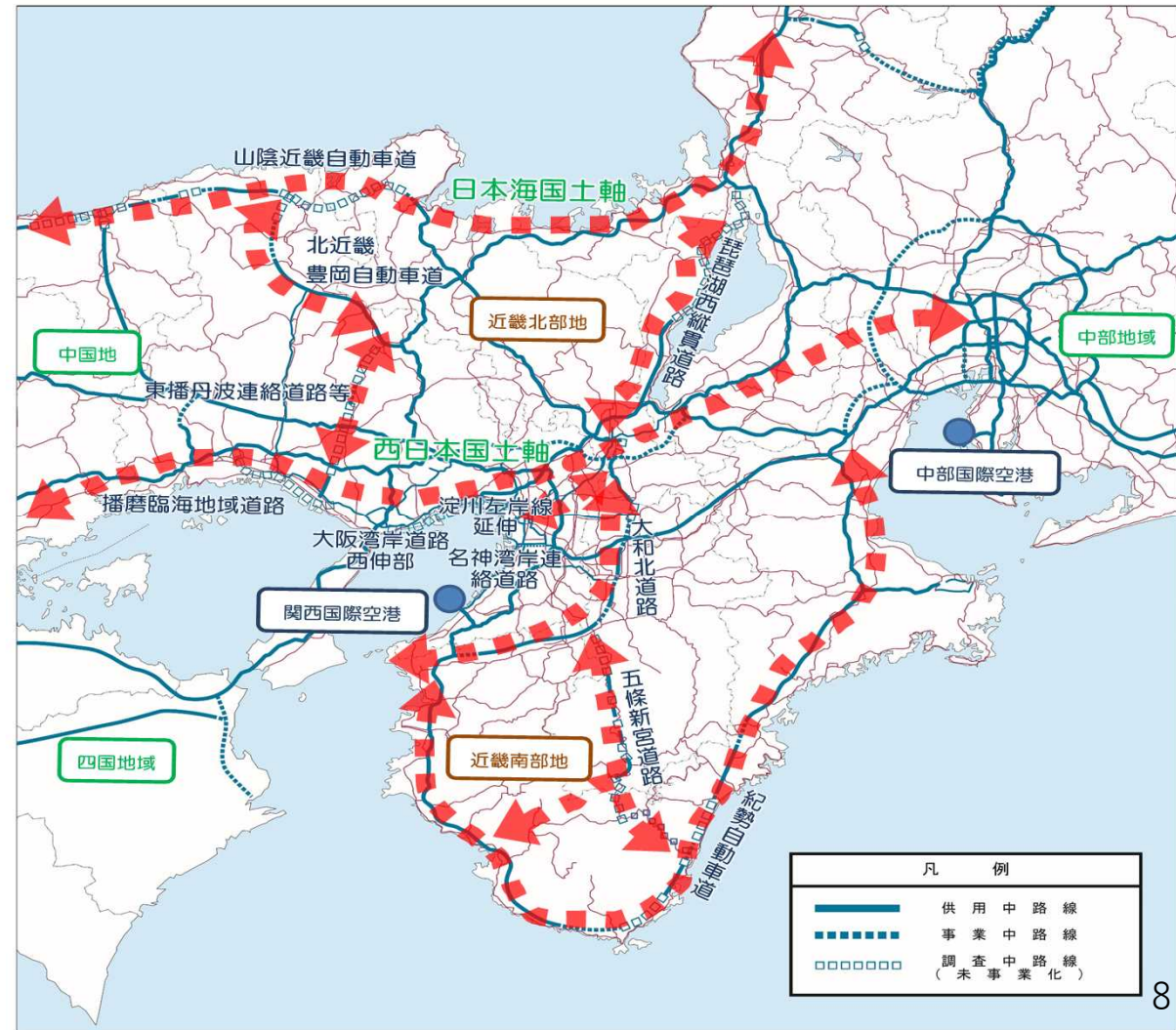
### 大阪都市再生環状道路の形成

- 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



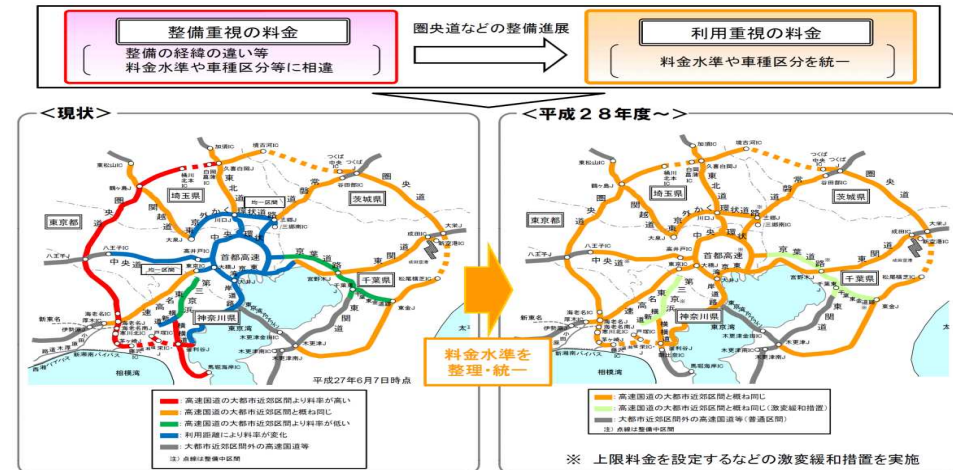


# 高速道路ネットワークの料金体系のシームレス化

## 首都圏内の料金水準

関西都市圏中心部で生じている慢性的な渋滞を解消するため、国、地方、受益者の的確な負担のもと、事業着手すらされていない環状道路のミッシングリンクを速やかに解消。

同時に、分かりにくく利用しにくい現在の料金体系を是正し、全体の効用の最大化を図るため、管理主体を超えたシームレスで公正かつ利用しやすい料金体系を実現。



※出典：国土交通省「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」

## 関西圏 経路に寄らない料金設定例



※出典：大阪府・大阪市「社会資本整備審議会 道路分科会 第23回国土幹線道路部会資料」

# **提言1 関西の道路の最適化**

## **その2 関西の道路の賢い使い方**

**既存の道路ストックを有効に使い、生活環境の改善に大きく寄与するよう最大限に活用するため、**

**5つの視点から「道路の賢い使い方」**

**を提言します。**

## 既存インフラ機能を最大化する取り組みの実施

道路が持つ機能に着目し、下記の視点で道路施策を整理し活用方法を提案。

## 視点1：多様な利用者が共存する道路空間の形成

→リバーシブルレーン、トランジットモール

## 視点2：安全・安心な道路利用のための取り組み

→ラウンドアバウト、二段階横断、

## 生活道路の物理的デバイス

### 視点3：円滑な交通機能の確保に向けた取り組み

→TDM（ロードプライシング、フリンジパーキング）、  
車両の大型化の対応

## 視点4：道路が有する新たな価値の創造

→ 立体道路制度、無電柱化、休憩施設の機能向上  
(物流、商業)

## 視点5：防災性向上による国土の信頼性確保

→BCP（事業継続計画）、防災拠点化、  
防災コミュニティ道路

関西に内在する課題に対し、早期に上記の具体的な道路施策を展開、内容や適用すべき区域、区間を提案。

## 道路機能の質的向上イメージ



## **提言2 関西の新たな道路網の構築**

関西の広域・迅速・活発化した「人・モノの対流」を支え、災害時の代替性を飛躍的に向上させ、地域規制緩和による新たな特区地域を包括して中部・関西・四国に、「人、モノの流動」をスムーズにする

### **「中部・関西・四国連絡道路」の整備**

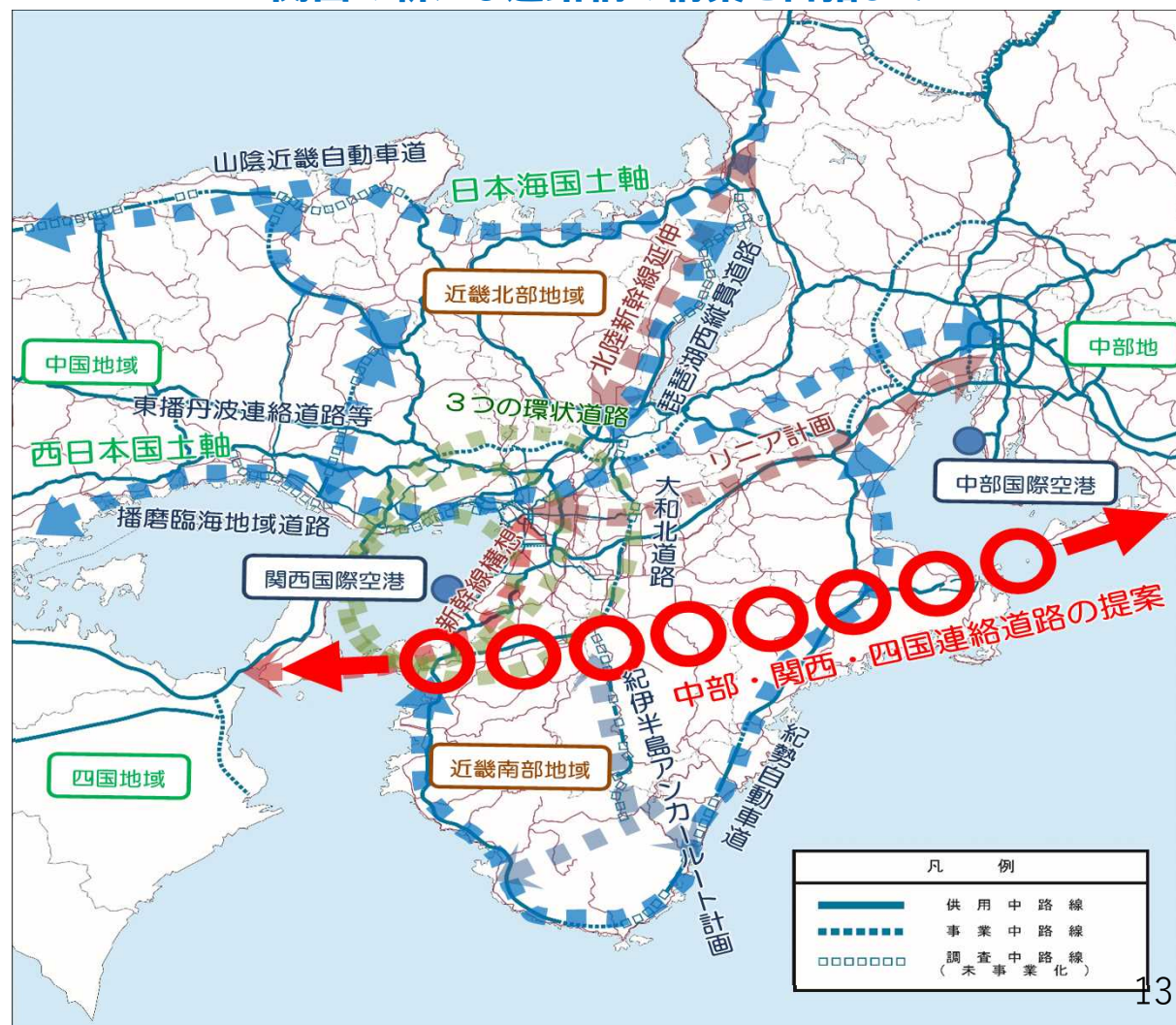
**を提言します。**



# 「中部・関西・四国連絡道路」の整備による効果

関西の新たな道路網の構築を目指して

- 関西と中部・四国との連携強化、四国・東京間の時間距離短縮
- 大阪湾岸環状道路・関西中央環状道路・関西大環状道路の3つの環状道路の形成。
- 南海トラフ巨大地震等災害時における近畿南部地域の緊急避難路及び物資の輸送路としての機能。
- 紀伊半島の観光資源の活用並びに関西国際空港とのアクセス向上による新たな観光客の誘致。
- この路線の事業費は約1.5兆円で、また、波及効果は約3.0兆円である。





## 提言3 実現可能な道路整備手法

「中部・関西・四国連絡道路」事業は、将来の国土づくりの根幹として、公共事業により早期に整備することが望ましい。しかし、これらの事業を効率的、かつ、スピーディに進め、ストック効果を早期に発現させるため、新たな道路整備手法として、

**「民間資本の活用」による道路整備**

**を提言します。**

# 「民間資本の活用」による道路整備実現を目指して

## 【民間資本活用のためには】

- 規制緩和による特区集積（例：次世代産業特区、観光特区、歴史文化振興特区、ものづくり特区等）
- 事業者への開発運営権付与（例：サービスエリア、リゾート施設・テーマパーク・カジノ等の観光収益施設）
- 鉄道との一体整備（新幹線等）を実施し、民間資本が道路PFI事業に参入するための刺激策（インセンティブ）を生み出す。

## 【考えられるPFI手法】

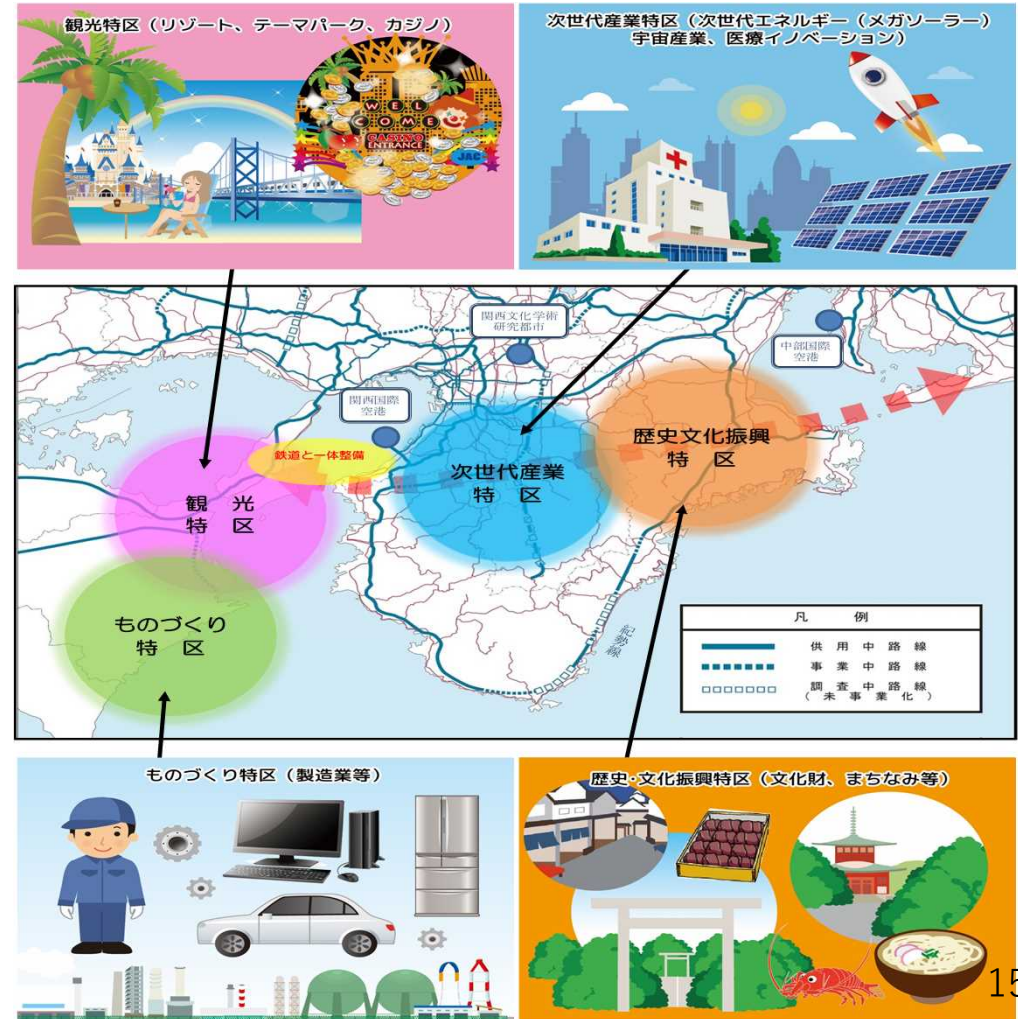
### 望ましい事業類型（事業費の分担）

- 道路利用者や周辺開発からの収益（利用料）と公共団体からの資金（サービス購入料）を併用して事業を実施する「混合型」が望ましい。（事業費：約1.5兆円）

### 望ましい事業方式（業務内容や資金調達）

- 民間事業者が道路建設し、供用時に公共に所有権を移転し、民間事業者が管理・運営を行う、「BTO方式」など。
- 資金調達は民間事業者が行う。

## 「民間資本の活用」による道路整備実現を目指して



今後、この提言に対する皆様からのご意見、ご提案をお聞きするとともに、2050年の本格的な I C T 社会の到来による国民生活の変革、車の自動運転とそれに伴う新たな道路構造等について、「道路研究委員会」で詳細な研究を進め、次年度以降に提案することとしております。

## 3. 今後の取組み

### 1) 中部・関西・四国連絡道路（南海経済軸）に関する研究

- ・ 国土利用および民間資本活用のあり方
- ・ 供用までの海峡部の物流やフェリー運航のあり方

### 2) 「都市における公共交通」に関する研究

- ・ 公共交通ネットワークと交通結節点のあり方

### 3) 関西の南北軸強化に関する研究

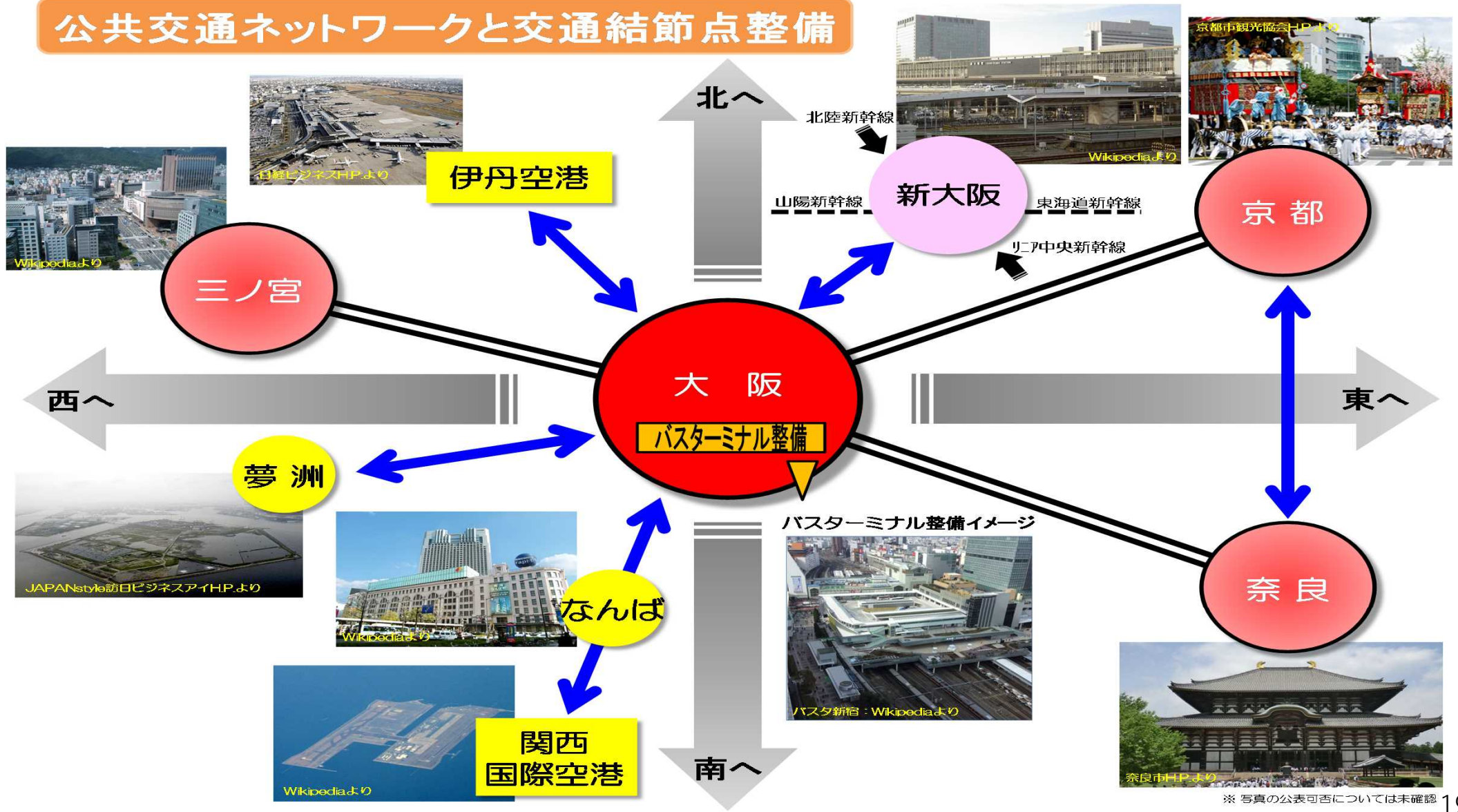
- ・ 関西中央都心部から関西北部・南部へのアクセスのあり方





※ 写真の公表可否については未確認

# 公共交通ネットワークと交通結節点整備





# 関西南北軸強化

## 京阪神エリア



① 道頓堀:大阪観光局サイトより



② 大阪城:大阪城天守閣公式サイトより



③ 清水寺:清水寺公式サイトより



④ 神戸ポートタワー:神戸公式観光サイトより

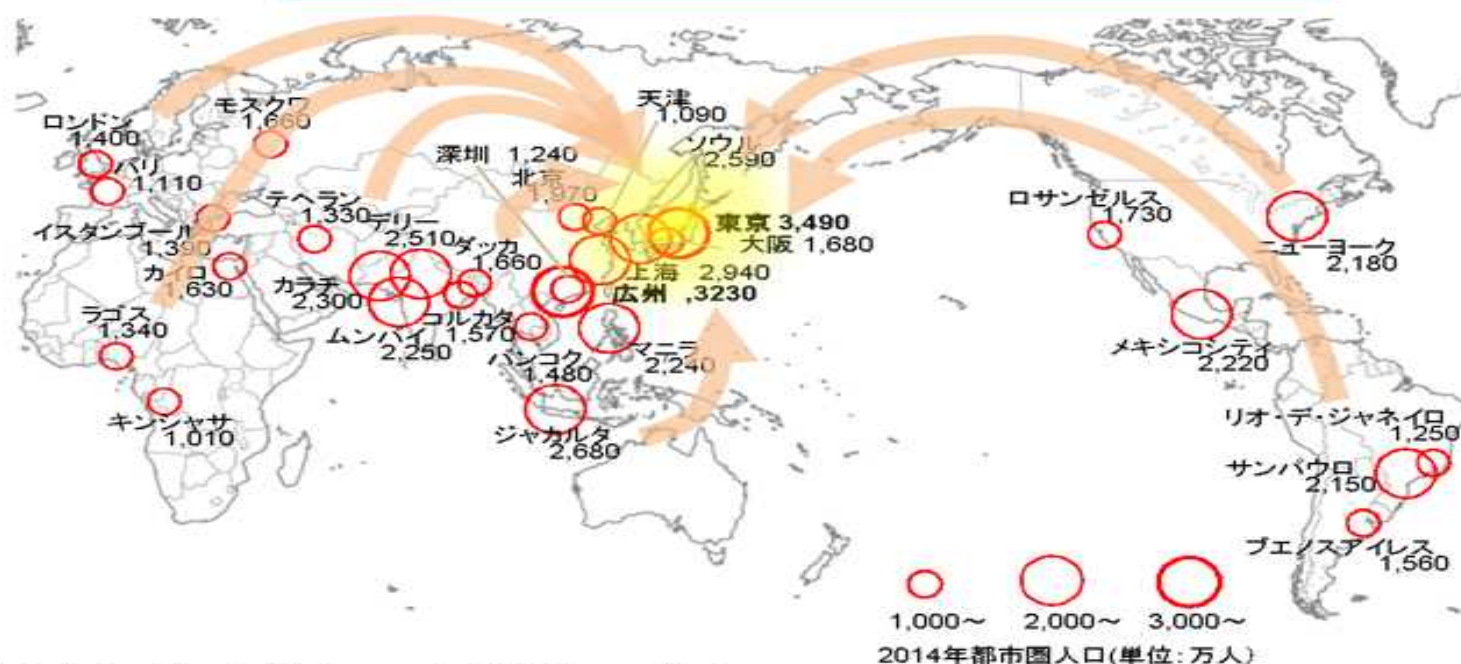


## 世界最大のスーパー・メガリージョンの形成と国際競争力の強化

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

世界の主要都市における人口

(2014年) (単位:万人)



都市人口ランキング

(2014年)(単位:万人)

東京・大阪・名古屋 6,015

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

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

世界最大の  
国際経済戦略都市へ



## 関西圏の目指す姿『LOOK WEST』

- リニア中央新幹線の整備により、首都圏・中部圏・関西圏が一体化。
- スーパー・メガリージョンの一翼として、西日本の中心となる関西圏が、中国地方、四国地方、九州地方の牽引役を担い、一体となることで、更なる日本の成長へ。  
⇒『LOOK WEST』
- 更なる日本の成長を牽引するために、関西圏を中心とした西日本のインフラ強化が急務。





## 西日本の新たな国土軸の提案(南海経済軸)

