20210927
日本みち研究会
講演資料

近畿とみち

令和3年9月27日

国土交通省 近畿地方整備局長
東川　直正

講演資料の無断転載・複製を固く禁じます

目次

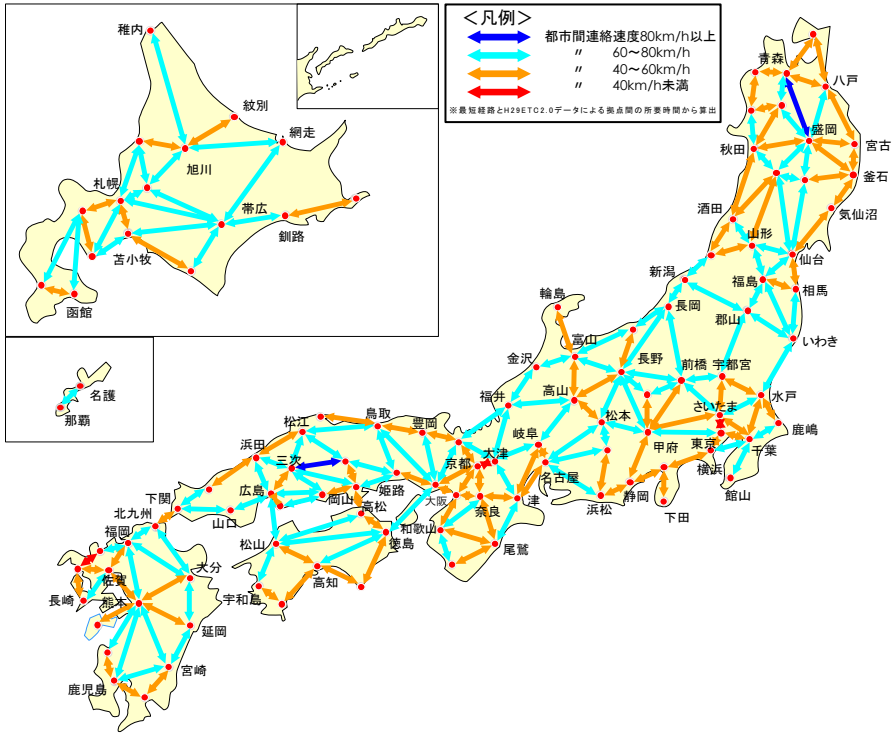
1. 近畿の道路整備の現状と課題
2. 予防保全による老朽化対策
3. 歩行者利便増進道路（ほこみち）
4. 御堂筋の変遷
5. 道の駅
6. 無電柱化の推進
7. バスタプロジェクト
8. 大阪・関西万博

1. 近畿の道路整備の現状と課題

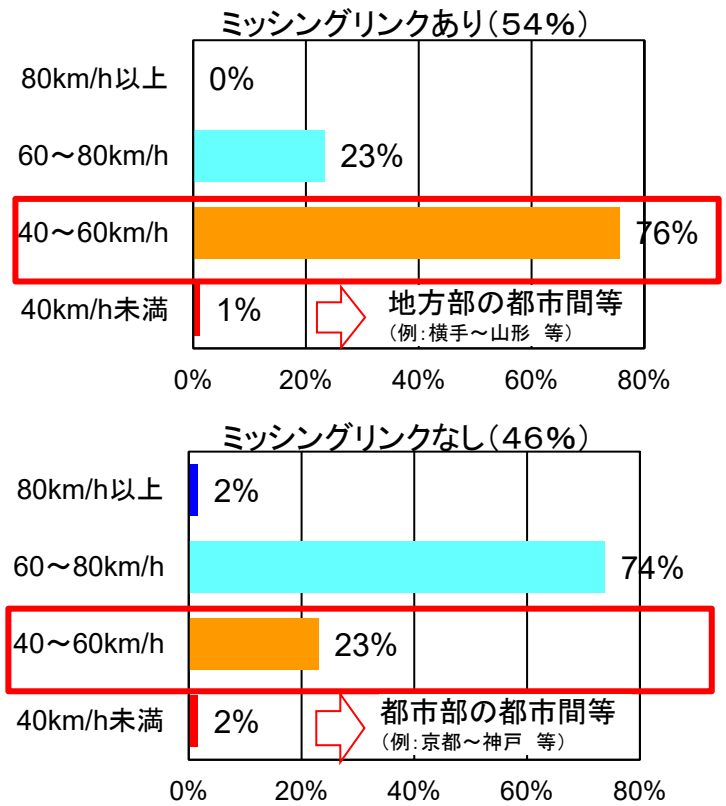
主要な都市間の連絡速度

○ 主要都市間の連絡速度は、依然として、約半数の都市間が60km/hを満足しておらず、ミッシングリンクや混雑によってサービス速度が低い状況。

■主要な都市間連絡速度（H29年度）



■ミッシングリンク有無別の都市間連絡速度



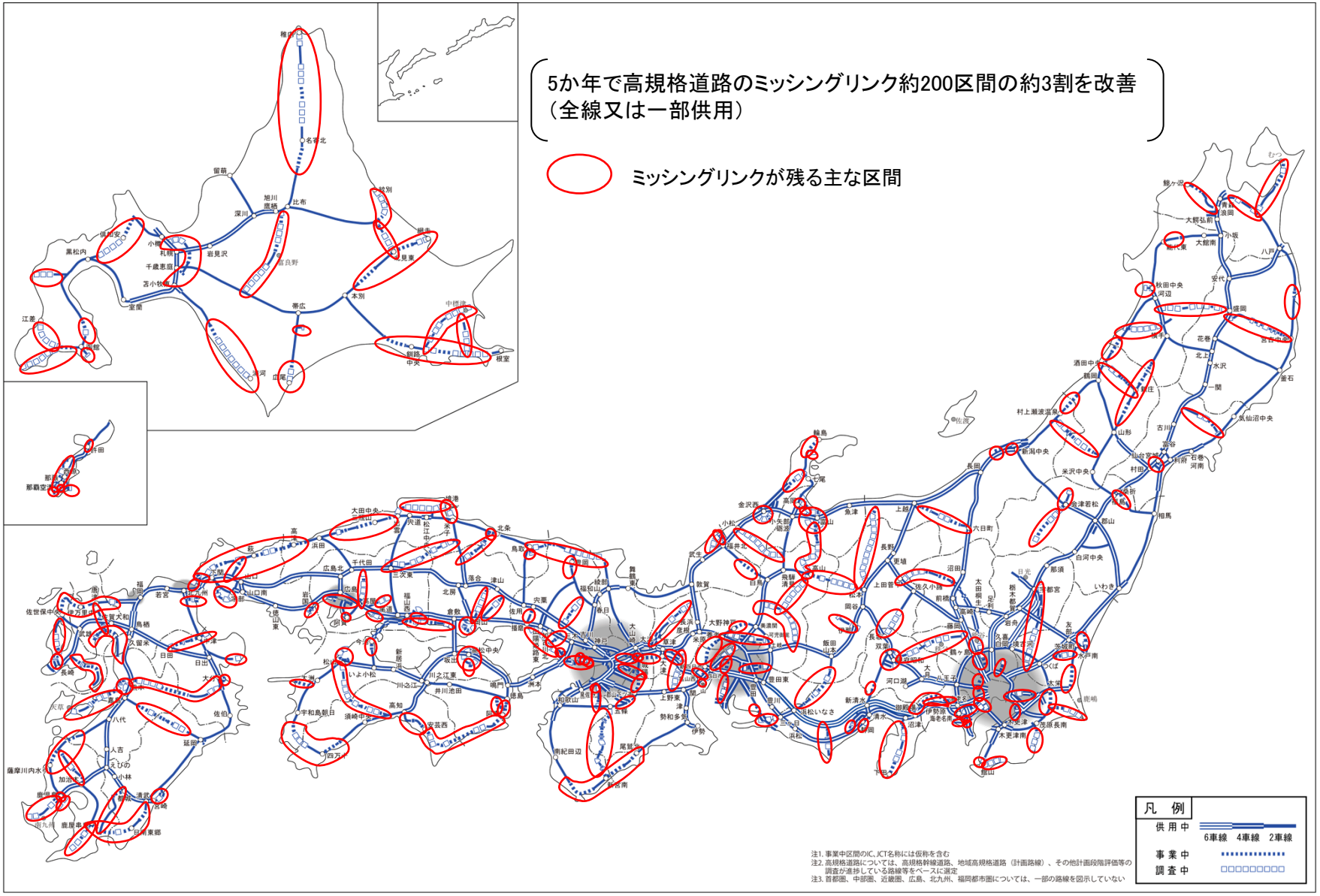
※小数点の表記の関係上、合計しても100%にならない。
※ミッシングリンクの有無は、高規格幹線道路等の計画により分類

■諸外国との比較

	日本	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国
平均連絡速度	60 km/h	95km/h	96km/h	80km/h	79km/h	60km/h

対象都市：拠点都市※及び一定の距離離れた人口5万人以上の都市及び主要港湾
※日：都道府県庁所在地、独：州都、仏：地方圏庁所在地、英：地域開発庁（RDA）、中：州都、直轄市、韓：特別市、広域市等
所要時間：所要時間経路探索システム（Google Maps）による（H30.2）
（ただし、日本はETC2.0データ(H29.4～H30.3)、韓国は民間プローブデータの実勢速度（H30.2）による）

ミッシングリンクの整備状況（高規格道路）

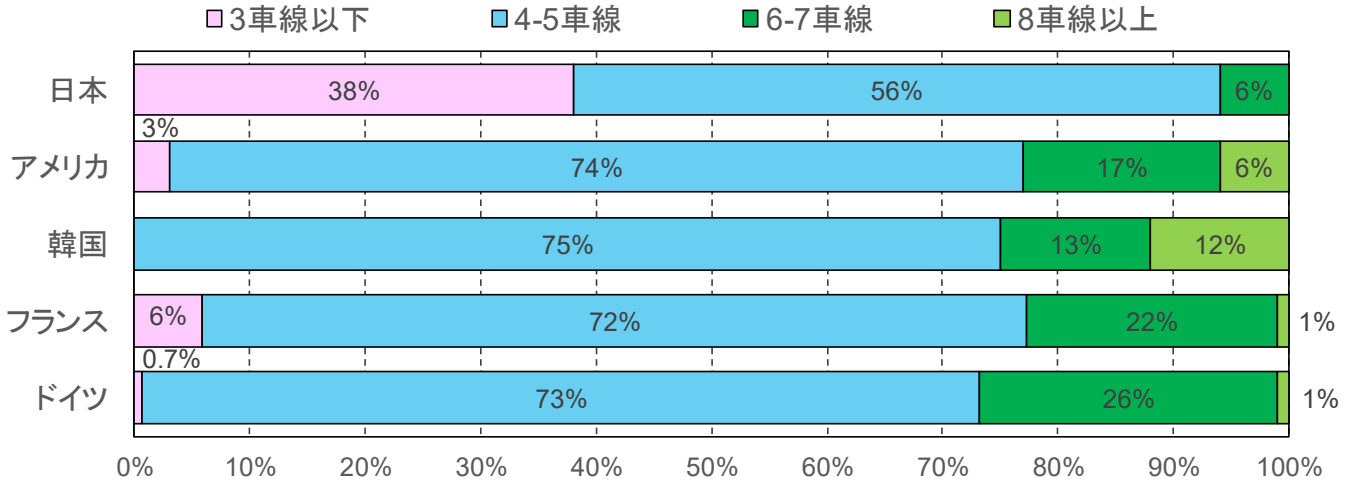


2021年4月1日時点

車線別延長割合の国際比較

車線別延長割合の国際比較

〇我が国の高速道路は約4割が3車線以下であり　国際的にも稀な構造。



高速道路の対象）日本：高規格幹線道路
韓国：Expressway
アメリカ：インターステート（Interstate）
ドイツ：アウトバーン（Autobahn）
フランス：オートルート（Autoroute）

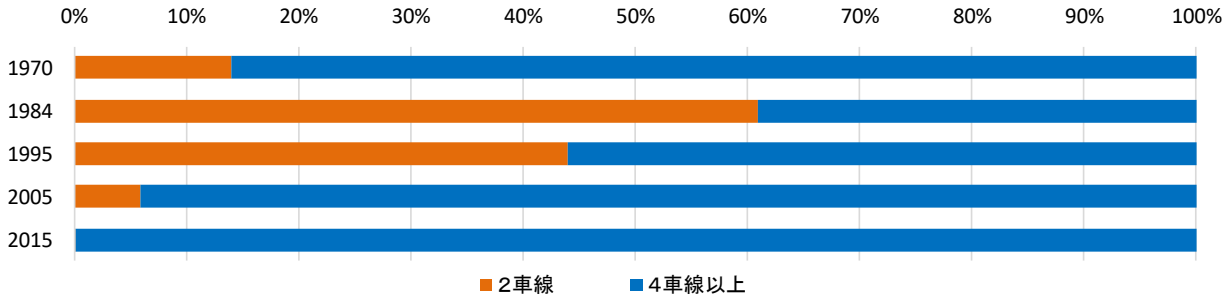
出典※1）日本：国土交通省資料（平成27年）
韓国※2：国土海洋部統計年報(2017)
アメリカ：Highway Performance Monitoring System 2015（FHWA）
ドイツ：Straßenverkehrszählungen 2015（BSsT）
フランス：Voies par chaussée sur le réseau routier nationa(2017)
※1　各国、最新年度の調査データを使用
※2　［参考］韓国（3車線以下）：44%(平成7年)

韓国の暫定2車線区間の4車線化

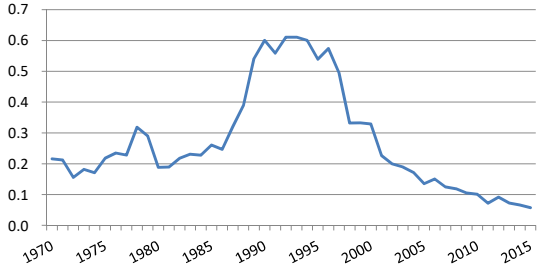
〇1992年に安全性の観点から暫定2車線の全廃方針を決定し、2015年末に4車線化
〇暫定2車線の全廃方針を決定後、高速道路上の死亡率は大幅に減少

*統計上は2車線区間は存在するが、JCTからの単区間のみであり実質的には完了。

◇　車線数別延長割合（高速道路）の推移



◇　高速道路1km当たりの死亡者数の推移



出典：2016年道路業務便覧、京郷新聞（1970年12月30日付）
東亜日報（1984年4月25日付）、2016年交通事故統計

災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築（ネットワーク整備）

○ 発災後概ね１日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね１週間以内に一般車両の通行を確保することを目標に、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定２車線区間の４車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を加速。

災害に脆弱な道路ネットワーク

高規格道路が整備されておらず、さらに、一般道に防災課題箇所が存在

・ミッシングリンク解消
・暫定２車線区間の４車線化
・一般道(直轄国道)の防災課題解消

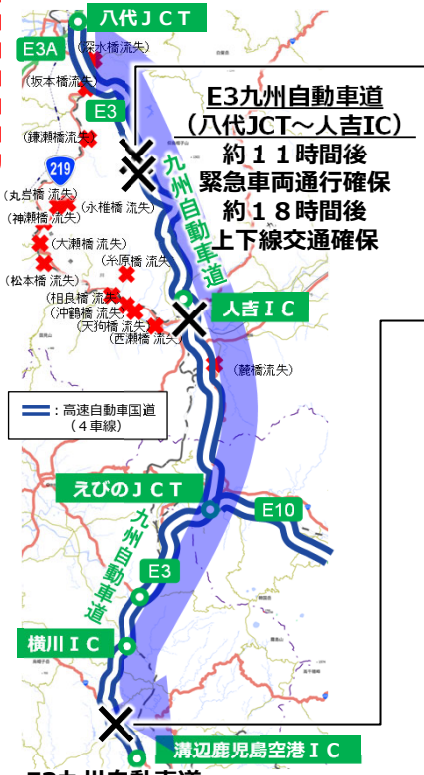
災害に強い国土幹線道路ネットワーク

４車線の高規格道路と防災課題箇所がない一般道により、強靭で信頼性の高いネットワークを構築

（注）高規格道路については、高規格幹線道路、地域高規格道路（計画路線）、その他計画段階評価等の調査が進捗している路線等をベースに選定

【４車線区間の早期交通開放】

九州自動車道では、土砂崩れなどにより大規模な通行止めが発生したが、**４車線区間**であったことから、被害のない車線を活用し、**早期に交通開放**するなど、緊急車両や救援物資等の輸送機能を速やかに確保。



E3九州自動車道（八代JCT～人吉IC）
約１１時間後 緊急車両通行確保
約１８時間後 上下線交通確保

E3九州自動車道（横川IC～溝辺鹿児島空港IC）
約１９時間後　上下線交通確保

九州自動車道 肥後トンネル内（上り）

片側２車線４車線の区間であるため、**冠水の無い車線を活用して、約１１時間後に緊急車両の通行確保**、約１８時間後に上下線を交通確保

九州自動車道（横川IC～溝辺鹿児島空港IC）

４車線の区間であるため、下り線を約８時間後に交通解放し、約１９時間後に上下線の交通確保

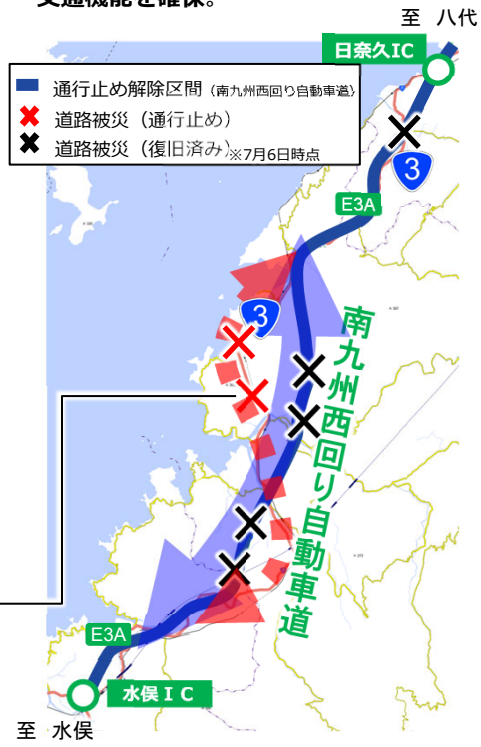
国道３号 佐敷トンネル起点坑口付近

並行する南九州西回り自動車道（E3A）により約１０時間半後に八代から水俣間の交通確保

※国道3号は7/4～7/18の14日間通行止め

【ダブルネットワークによる交通機能確保】

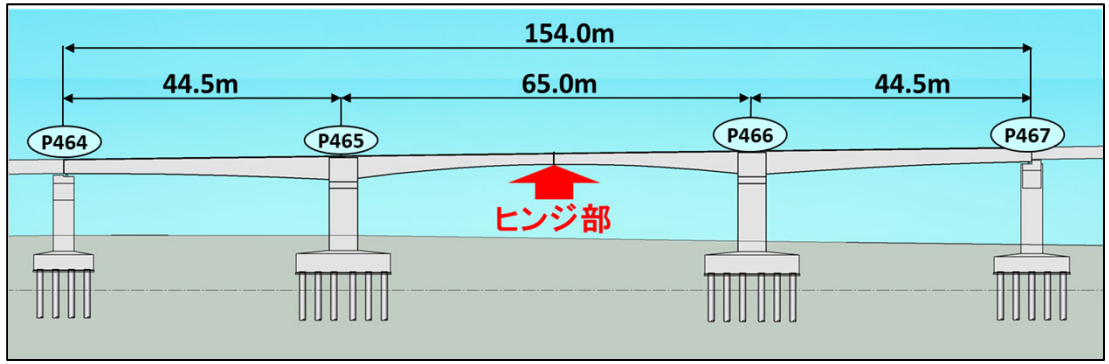
八代～水俣間では、急峻な山地を通過する国道３号が大規模斜面崩落により通行止めとなったが、南九州西回り自動車道と**ダブルネットワークが形成**されていたことから、高速道路を活用することで**交通機能を確保**。

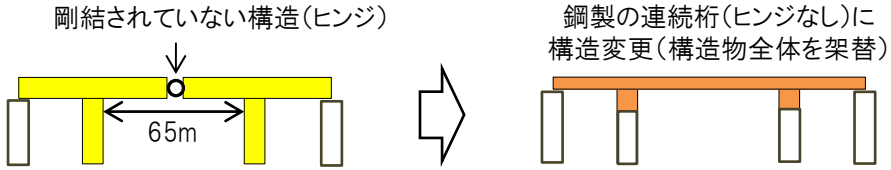


E3A南九州西回り自動車道（八代IC～水俣IC）
約１０時間半後　上下線交通確保

阪神高速14号松原線喜連瓜破付近の大規模更新事業の概要

○喜連瓜破橋は、供用から約40年経過したディビダーク工法によるPC3径間有ヒンジラーメン箱桁橋
○中央に剛結されていない構造（ヒンジ）を有しており、設計当初に想定された以上の変形が継続進行
○今後、垂れ下がりによる路面の段差が生じる恐れがあるため、鋼床版箱桁での連続橋に架け替え





出典：阪神高速14号松原線 大規模更新工事（喜連瓜破付近橋梁架替え工事）実施検討会資料

都市高速道路の交通状況

◆神戸線（下り）の渋滞損失時間が全国1位

都市高速道路の交通状況ランキング（平成31年・令和元年）
JCT区間別の渋滞ランキング〈年間合計〉

順位	路線名	区間延長	渋滞損失時間（万人・時間/年）
1	阪神高速　3号神戸線（下り） 西宮JCT～第二神明接続部	約24.9km	292
2	阪神高速　3号神戸線（上り） 第二神明接続部～西宮JCT	約24.9km	253
3	首都高速　湾岸線（西行） 東関道接続部～葛西JCT	約11.2km	168
4	阪神高速　13号東大阪線（上り） 東大阪JCT～東船場JCT	約8.1km	159
5	首都高速　5号池袋線（上り） 美女木JCT～板橋JCT	約12.1km	154
6	首都高速　6号三郷線（上り） 三郷JCT～小菅JCT	約10.4km	148
7	首都高速　4号新宿線（上り） 中央道接続部～西新宿JCT	約7.4km	148
8	首都高速　3号渋谷線（上り） 東名道接続部～大橋JCT	約6.7km	143
9	阪神高速　11号池田線（上り） 豊中JCT～池田・環状合流部	約8.6km	140
10	阪神高速　4号湾岸線（上り） 助松JCT～天保山JCT	約25.4km	135

出典：国土交通省 年間の渋滞ランキング（平成31年・令和元年）より

3号神戸線の渋滞

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策　概要

令和2年12月11日
閣議決定

1．基本的な考え方

○近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、南海トラフ地震等の大規模地震は切迫している。また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に老朽化するが、適切な対応をしなければ負担の増大のみならず、社会経済システムが機能不全に陥るおそれがある。

○このような危機に打ち勝ち、国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る必要がある。また、国土強靱化の施策を効率的に進めるためにはデジタル技術の活用等が不可欠である。

○このため、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の各分野について、更なる加速化・深化を図ることとし、令和７年度までの５か年に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的・集中的に対策を講ずる。

2．重点的に取り組む対策・事業規模

○対策数：<u>１２３対策</u>

○追加的に必要となる事業規模：<u>おおむね１５兆円程度を目途</u>

１　激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策[７８対策]	おおむね１２．３兆円程度
（１）人命・財産の被害を防止・最小化するための対策[５０対策]	
（２）交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策[２８対策]	
２　予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策[２１対策]	おおむね　２．７兆円程度
３　国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進[２４対策]	おおむね　０．２兆円程度
（１）国土強靱化に関する施策のデジタル化[１２対策]	
（２）災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化[１２対策]	
合　　計	おおむね１５　兆円　程度

3．対策の期間

○事業規模等を定め集中的に対策を実施する期間：令和３年度（２０２１年度）～令和７年度（２０２５年度）の<u>５年間</u>

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策　抜粋

防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策　抜粋
（令和２年12月閣議決定）

防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策

第４章　対策の事業規模

第２章において示した重点的に取り組むべき対策について、加速化・深化を図る観点から、追加的に必要となる事業規模は、今後５年間でおおむね15兆円程度を目途としており、別表のとおりである。また、対策の初年度については、令和２年度第３次補正予算により措置する。

次年度以降の各年度における取扱いについても、予算編成過程で検討することとし、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応する。

また、本対策には、財政措置に加え、財政投融資のほか、民間事業者等による事業が想定されている。

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

令和2年12月11日　閣議決定

防災・減災、国土強靱化のための 3か年緊急対策		防災・減災、国土強靱化のための 5か年加速化対策
■期　間 ○　平成30年度～令和2年度の3年間	長期	■期　間 ○　令和3年度～令和7年度の5年間
■事業規模の目途 ○　概ね7兆円程度（3年間）	拡大	■事業規模の目途 ○　概ね15兆円程度（5年間） ※年あたりでは2．3兆円／年→3兆円／年となり1．3倍
■対策メニュー ○　河道掘削・樹木伐採や堤防強化対策　等 ○　道路の法面・盛土対策　等 ○　主要な外貿コンテナターミナルの耐震対策　等	拡充	■対策メニュー ○　流域治水（河川・貯留施設等の整備）　等 ○　道路ネットワークの機能強化（ミッシングリンクの解消やダブルネットワークなど）対策　等 ○　港湾における高潮・高波対策　等 ○　予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策　等 ○　施策を効率的に進めるためのインフラDXの推進　等

防災・減災、国土強靭化のための5か年対策プログラムの策定

＜プログラム概要＞

5か年加速化対策（R2.12閣議決定）

○高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化※、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

＜達成目標＞

・5か年で高規格道路のミッシングリンク約200区間の約3割を改善（全線又は一部供用）

○予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、修繕が必要な道路施設（橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等）の対策を集中的に実施

＜達成目標＞

・5か年で地方管理の要対策橋梁の約7割の修繕に着手

・予防保全に移行する時期を約10年前倒し　等

※４車線化は、R3年度に約86kmに新規着手することを公表済（R3.3）

道路の5か年対策プログラム

○5か年加速化対策の目標を着実に達成するため、地方ブロックごとに具体的な事業進捗見込み等を示したプログラムを策定し、計画的な事業執行に取り組む。

・災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

⇒高規格道路や直轄国道の開通目標、工事・用地着手などを明示

・道路の老朽化対策

⇒老朽化した橋梁やトンネル等の位置を明示

・高架区間等の緊急避難場所としての活用

⇒直轄国道における避難階段等の整備箇所を明示　等

※プログラムの事業進捗等については、必要応じて見直しを実施

＜スケジュール＞

令和2年10月上旬	**災害に強い国土幹線道路ネットワークの審議**（社整審　地方小委員会）
11月6日	**防災・減災、国土強靭化に向けた道路ネットワークの点検結果のとりまとめ**（防災上の課題箇所を確認）
12月11日	**防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策 閣議決定**
令和3年4月27日	**道路の5か年対策プログラム　公表**

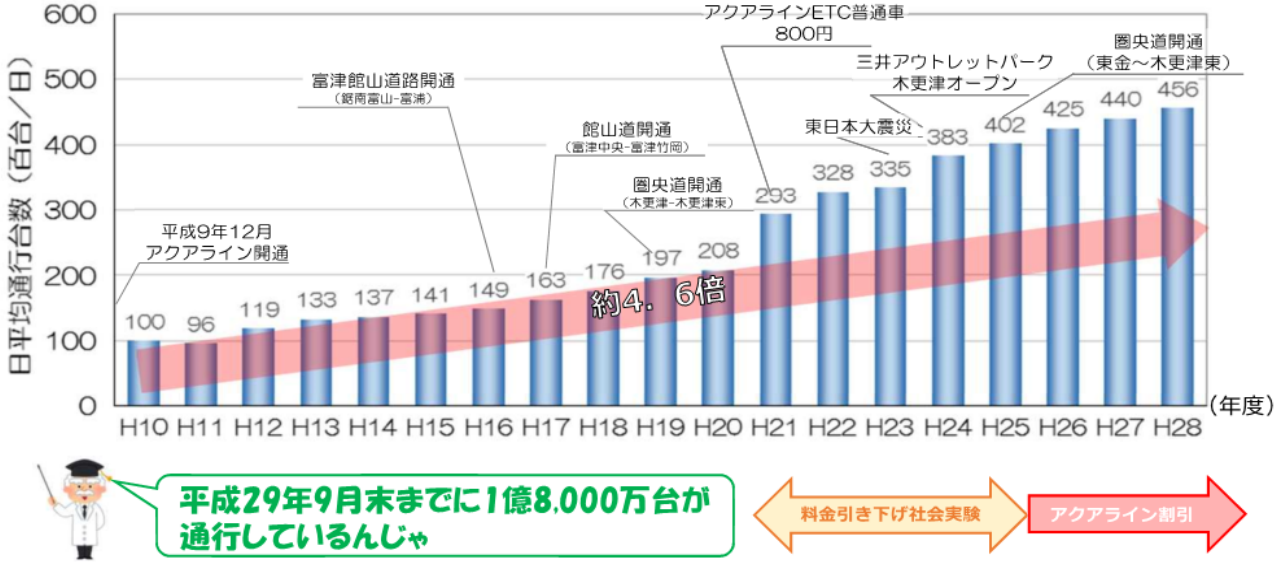
公共事業の評価

東京湾アクアライン　20年間の変遷（交通量・料金）

【出典】千葉県資料

○平成28年度の交通量は、開通当初に対し、約4．6倍に増加
（H10：10，000台・日　→　H28：45，600台/日）

■通行台数の変遷



出典：NEXCO東日本資料より作成

■通行料金（普通車）の変遷

■アクアラインの通行料金

	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
ETC車割引料金	640円	800円	960円	1,320円	2,200円
通行料金（現金）	2,510円	3,140円	3,770円	5,190円	8,640円

【出典】千葉県HP（令和3年4月16日付け）より

2. 予防保全による老朽化対策

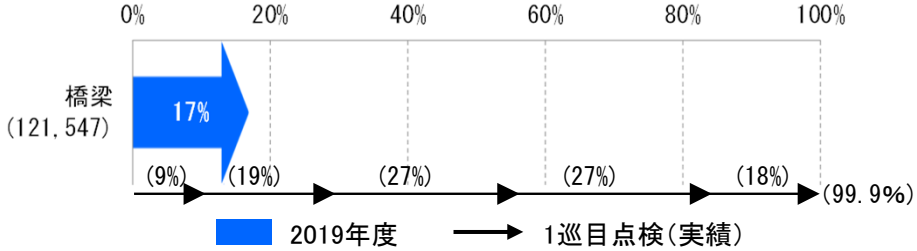
老朽化対策　～道路の橋梁の点検・修繕の状況～（全国版）

○ 2巡目点検初年度の橋梁の点検は17%進捗。

○ 1巡目点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁で、2019年度末までに修繕等の措置に着手した割合は、地方公共団体で34%（前年度＋14ポイント）

○ 2014年度点検で判定区分Ⅰ・Ⅱと診断された橋梁のうち、修繕等の措置を講じないまま、5年後の2019年度点検において、判定区分Ⅲ・Ⅳへ遷移した橋梁の割合は5%。

【図1】2019年度の点検実施状況

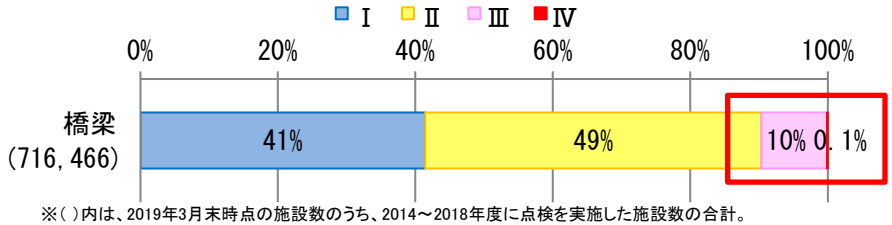


※( )内は、2019年度末時点管理施設のうち点検の対象となる施設数（撤去された施設や上記分野の点検の対象外と 判明した施設等を除く。）
※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

【表1】判定区分Ⅲ・Ⅳ施設の修繕等措置の状況

道路管理者	修繕等措置が必要な施設数	修繕着手済施設数	措置完了済施設数	修繕着手済施設数【2018年度末時点】
国土交通省	3,427	2,359 (69%)	1,071 (31%)	1,811 (53%)
高速道路会社	2,538	1,202 (47%)	705 (28%)	846 (33%)
地方公共団体	62,873	21,376 (34%)	12,869 (20%)	12,678 (20%)

【図2】1巡目点検の判定区分の割合

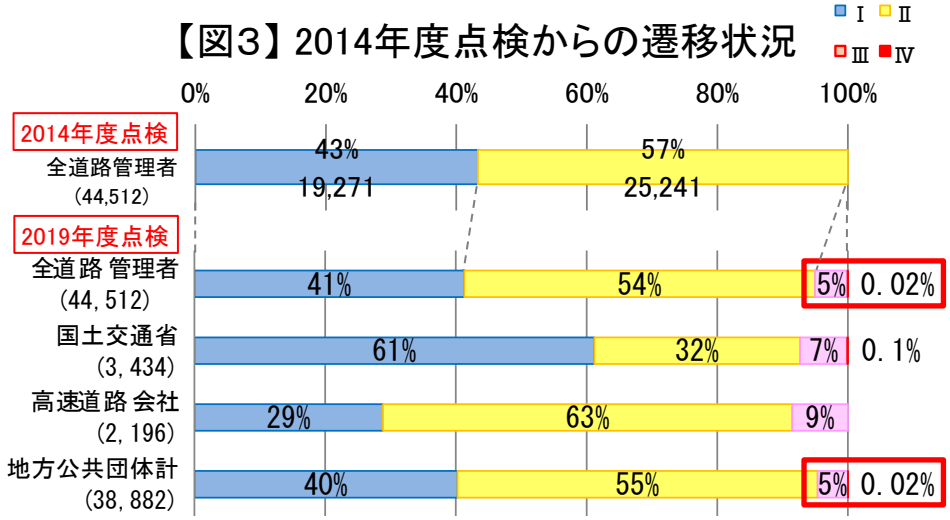


※( )内は、2019年3月末時点の施設数のうち、2014～2018年度に点検を実施した施設数の合計。
※点検を実施した施設のうち、2019年3月末時点で診断中の施設を除く。
※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

区分		状態
Ⅰ	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
Ⅱ	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
Ⅲ	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。※
Ⅳ	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

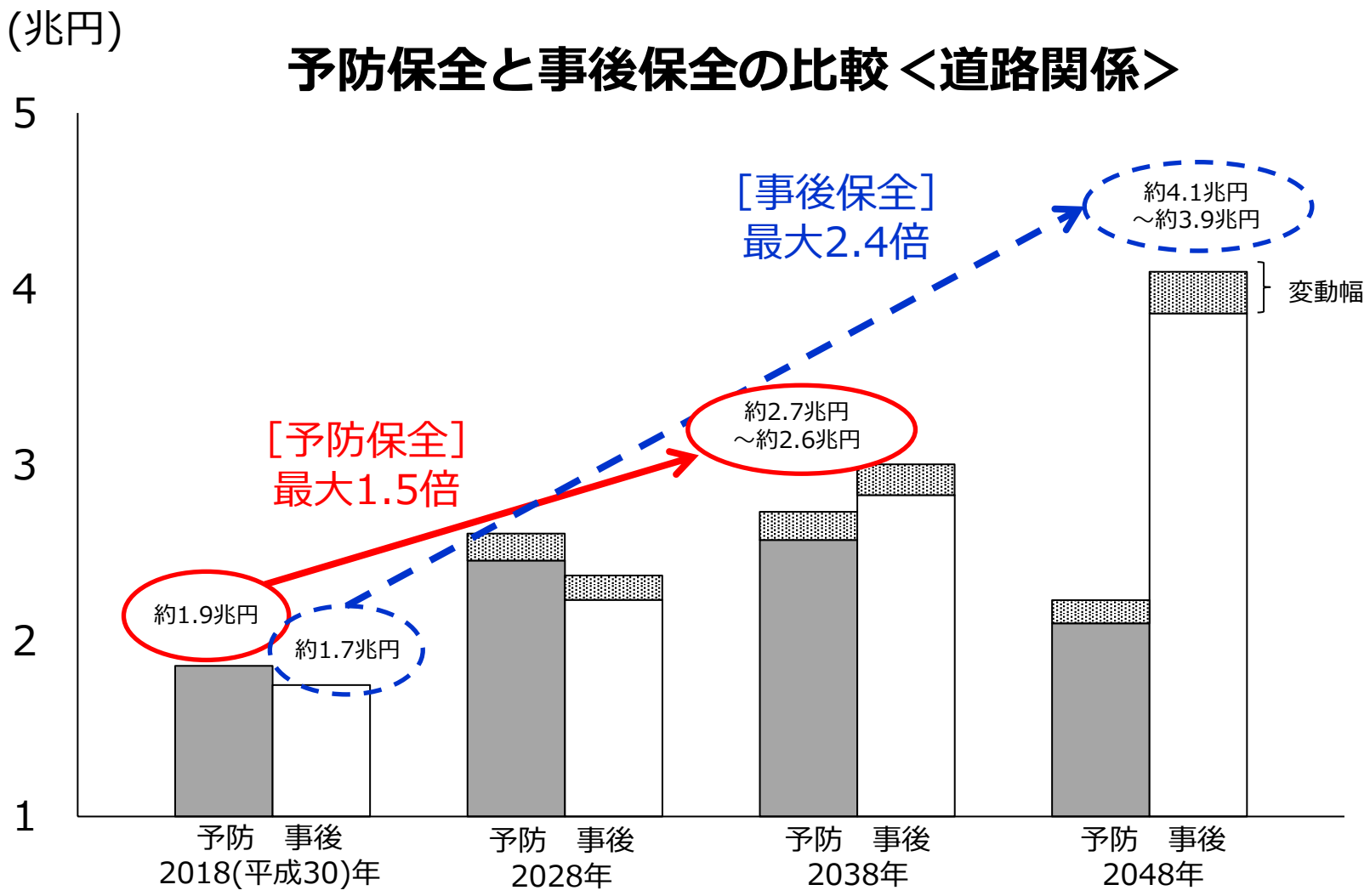
※判定区分Ⅲである道路橋や部材については次回定期点検までに措置を講ずべき（定期点検要領（技術的助言））。

【図3】2014年度点検からの遷移状況



※( )内は、1巡目 点検（2014年度）の結果が判定区分ⅠまたはⅡとなった橋梁のうち、修繕等の措置を講じないまま2019年度に点検を実施した橋梁の合計。

維持管理・更新費の推計


(兆円)
予防保全と事後保全の比較＜道路関係＞
5
4
3
2
1
[事後保全]
最大2.4倍
約4.1兆円
～約3.9兆円
変動幅
[予防保全]
最大1.5倍
約2.7兆円
～約2.6兆円
約1.9兆円
約1.7兆円
予防　事後
2018(平成30)年
予防　事後
2028年
予防　事後
2038年
予防　事後
2048年

近畿道路メンテナンスセンターの取り組み

自治体の「Ⅲ判定（早期措置段階）」 施設への技術的支援

○近畿地整管内全ての222自治体ごとに橋梁の１巡目（H26～H30）点検結果により、点検後、５年以内に修繕が必要なⅢ判定（早期措置段階）橋梁の施設数、修繕費用の実績と計画を見える化し、課題等の整理に着手。

○今年度は、Ⅲ判定橋梁の修繕実績と修繕計画の更新を行うとともに、計画が遅れることなく、５年以内に修繕が終えられるよう、対面による打合せだけでなく、WEB会議も活用し、積極的に自治体へアプローチして、技術的支援を行う。

＜修繕が進まない自治体の声＞
・対象橋梁の大半は河川を跨ぐ橋梁で、工事期間が渇水期に限られるため。
・Ⅲ判定箇所を補修後、同じ橋梁の別の箇所でⅢ判定が発生し、Ⅲ判定が減らない。
今後、詳細な意見を確認し、施工法等の技術的支援を実施。

上段：橋梁数　下段：Ⅰ～Ⅳの合計に対する割合

	Ⅰ判定	Ⅱ判定	Ⅲ判定	Ⅳ判定	合計
近畿管内全道路管理者	38,354 (39.3%)	51,136 (52.3%)	8,144 (8.3%)	67 (0.1%)	97,701 (100.0%)
うち自治体	35,105 (39.0%)	46,724 (52.0%)	7,330 (8.0%)	66 (1.0%)	89,225 (100.0%)

自治体（奈良市）管理の橋梁を直轄診断

○老朽化に伴う緊急的な対応が必要かつ高度な技術力を要する施設の技術的な助言を行うため、専門の技術職員で構成する「道路メンテナンス技術集団」を派遣。
（令和２年度　全国で２橋）

○鶴舞橋（奈良市）は、建設後 60年以上経過し、補強鋼板の腐食や下部工の杭の傾きなども見られ、また、建設当時の設計図や竣工図もないことから、直轄診断を実施。

「鶴舞橋」現況

現地調査状況

自治体からの技術相談

○メンテナンスについての相談をホームページ（メール）などで、随時受け付けています。
簡単な内容でもＯＫですのでお気軽に！

＜令和２年度の相談事例＞…令和２年度の相談受付件数： 28件
・近接目視できない橋梁の点検方法について教えてほしい。
・石橋の補修方法について教えてほしい。
・木製吊り橋の補修実績がなく、補修方法について教えてほしい。
etc.

石橋の現況

木製吊り橋の現況

3. 歩行者利便増進道路（ほこみち）

賑わいのある道路空間の創出（ほこみち）

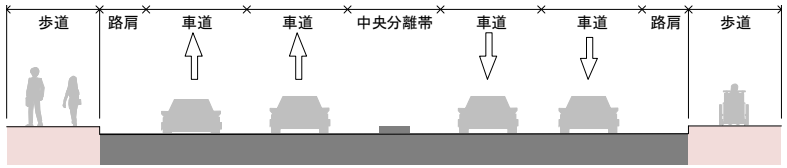
〇賑わいのある道路空間を構築するため、道路法を改正し、「歩行者利便増進道路制度（通称：ほこみち）」を創設。
〇全国で初めてほこみちが指定（3箇所全て近畿管内）されました。（R3.2.12指定）
【御堂筋（大阪市）、三宮中央通り（神戸市）、大手前通り（姫路市）】

歩行者の利便増進のための構造基準の策定

・歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に

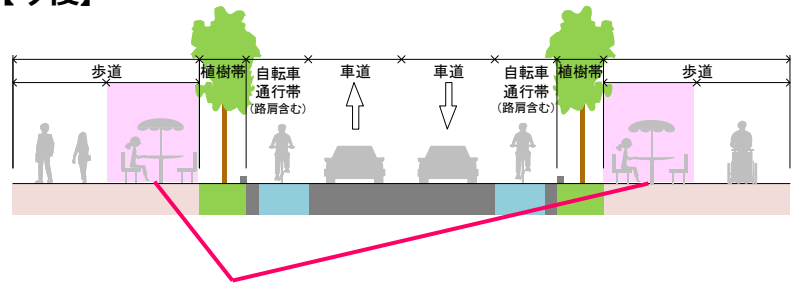
〔新たな構造基準のイメージ〕

【現行】



車道を４車線から２車線に減らし、歩道を拡幅

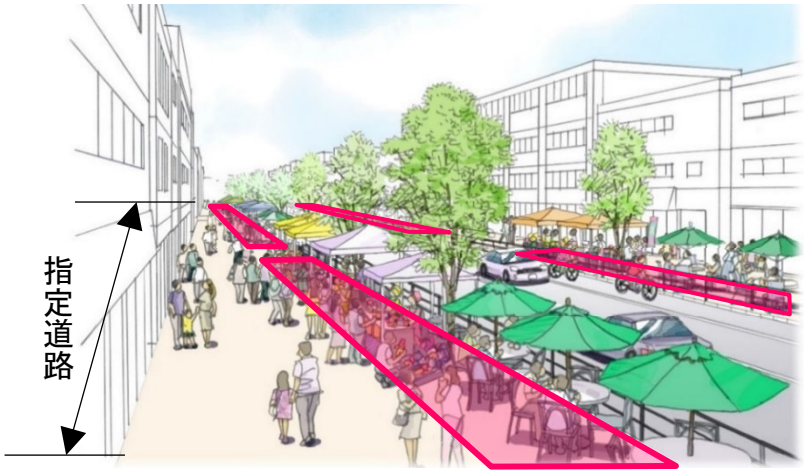
【今後】



歩行者の利便増進を図る空間

利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入

・特例区域では、占用がより柔軟に認められる
・占用者を幅広く公募し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
・公募により選定された場合には、最長20年の占用が可能
（テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく）
例：移動販売車による飲食提供
飲食・物販スペースの提供

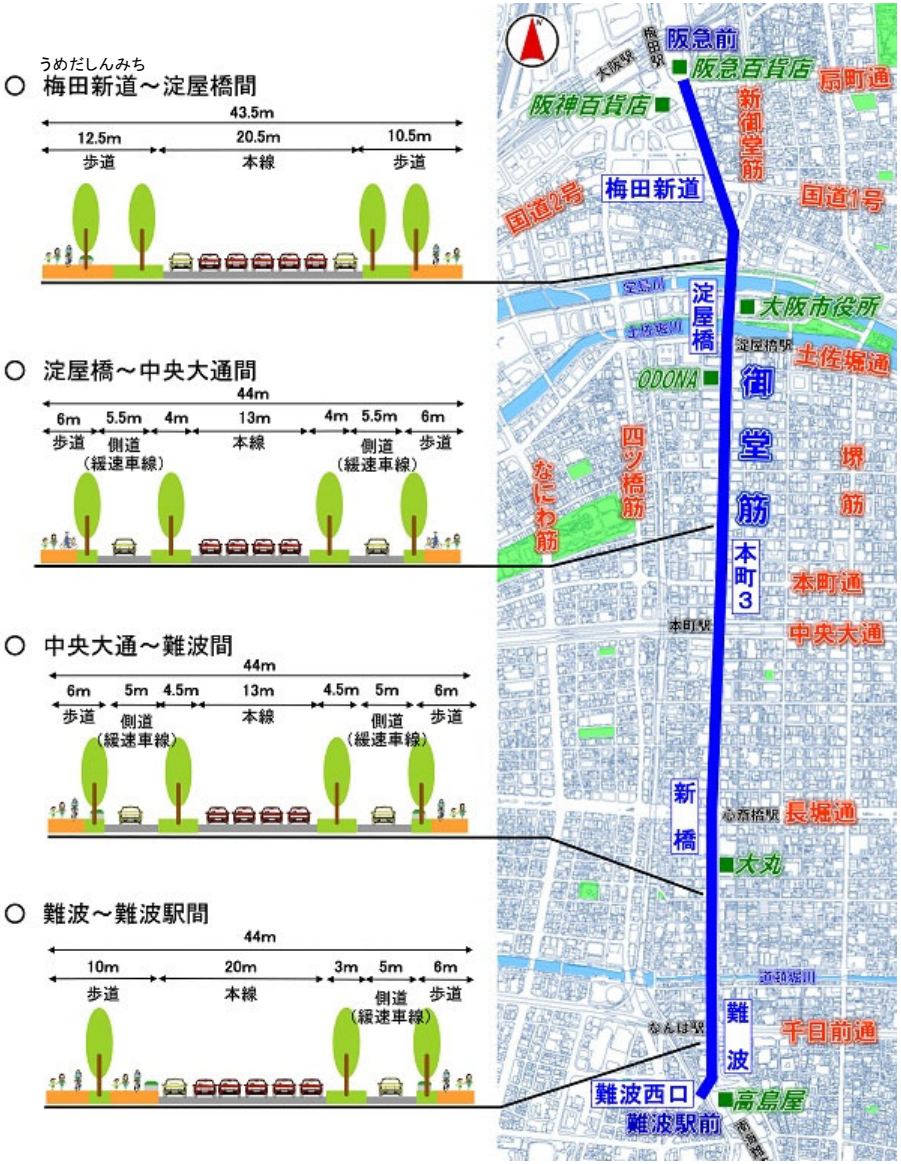


特例区域

※各自治体において、利便増進誘導区域（特例区域）の指定を進めているところ。

4. 御堂筋（みどうすじ）の変遷

賑わいのある道路空間の創出（御堂筋の現状）



区間　梅田阪急前～難波駅前

長さ　約4.2km

路線　国道25号、国道176号

幅員　44m

橋梁　3橋
（大江橋、淀屋橋、道頓堀橋）

街路樹　イチョウ、クスノキ

道路管理者
　　大阪市長（H24～現在）
　　国土交通大臣（S33～H23）

出典：大阪市ＨＰ

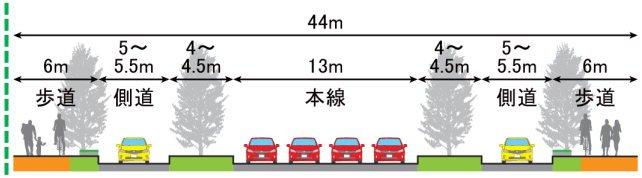
賑わいのある道路空間の創出（御堂筋（みどうすじ）将来ビジョン）

○御堂筋（みどうすじ）を現在の車中心から人中心のストリートへ空間再編することにより、人・モノ・資金・企業・情報といった都市資源を呼び込み、新たな魅力や価値の創出、それらを世界に向けて発信することができる”ストリート”へ転換。

御堂筋
区間：阪急前～難波駅前
延長：約4.2km
幅員：43.6m

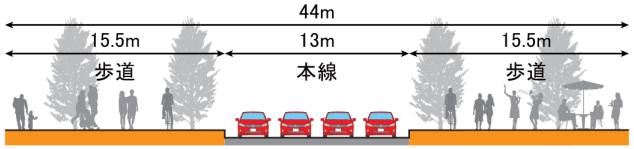
◇将来ビジョン実現に向けた取組

断面構成　現状



【現状】
本線４車線、側道２車線

側道歩行者空間化



※寸法は概ねの距離を記述

【中期目標】
側道歩行者空間化

全面歩行者空間化

【長期目標】
全面歩行者空間化
※御堂筋完成100周年（2037年）をターゲットイヤーとして設定

出典：「御堂筋 将来ビジョン」より近畿地方整備局が作成

5. 道の駅

「道の駅」登録数

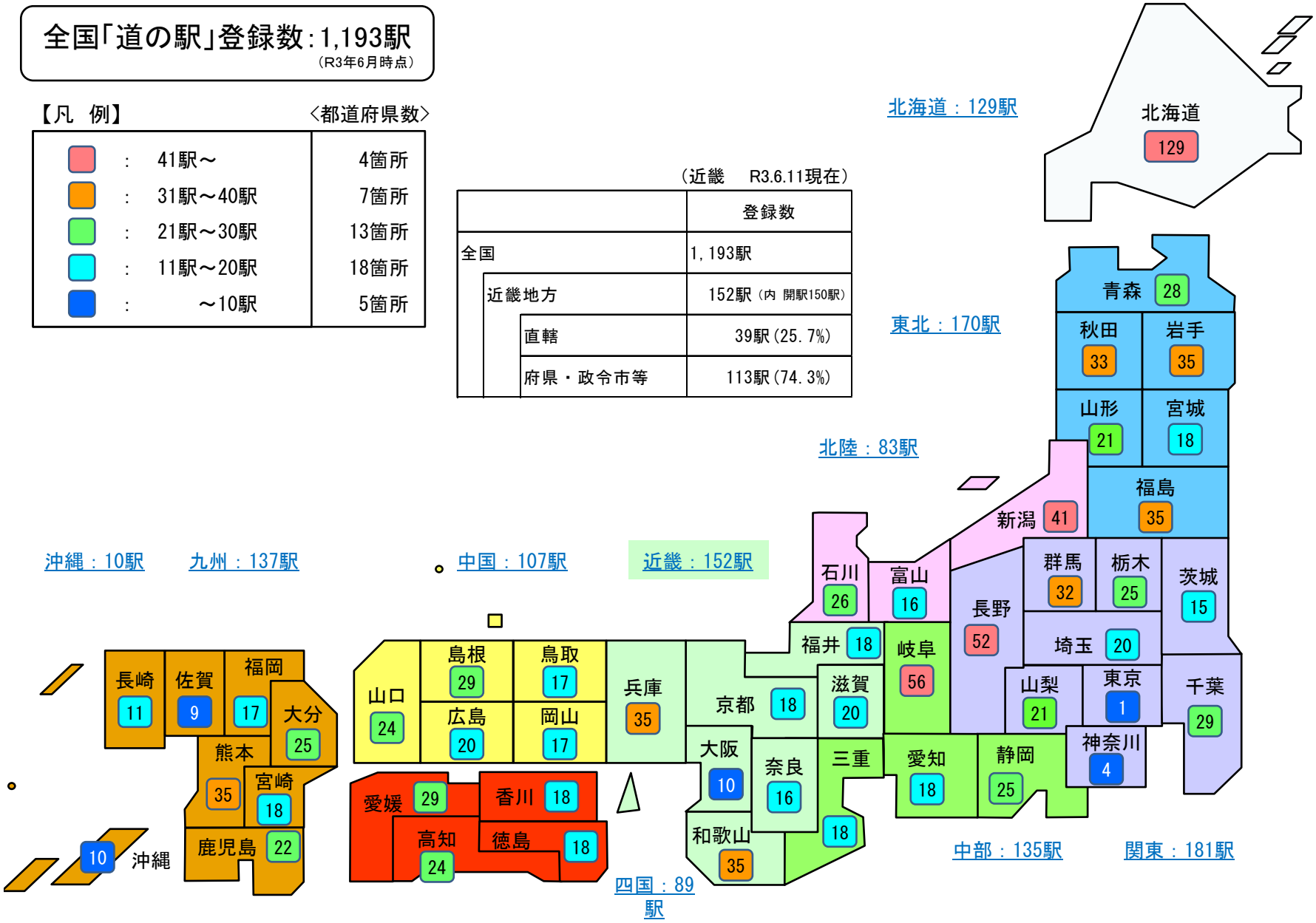
全国「道の駅」登録数：1,193駅
（R3年6月時点）

【凡　例】

		〈都道府県数〉
	： 41駅～	4箇所
	： 31駅～40駅	7箇所
	： 21駅～30駅	13箇所
	： 11駅～20駅	18箇所
	： ～10駅	5箇所

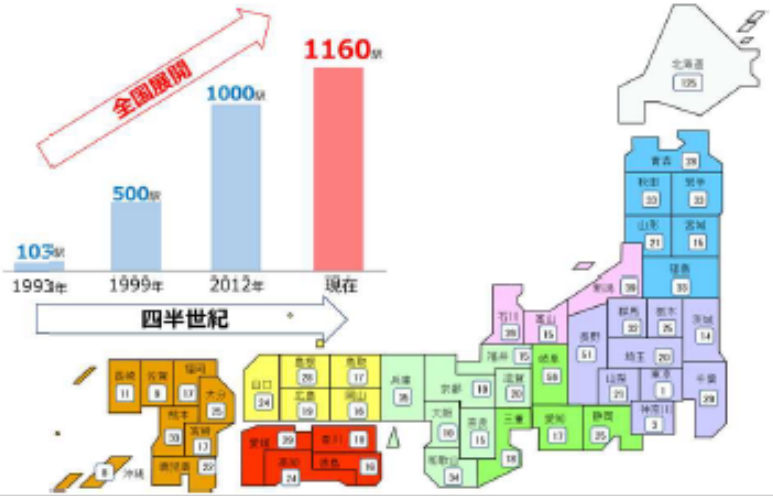
（近畿　R3.6.11現在）

	登録数
全国	1,193駅
近畿地方	152駅（内 開駅150駅）
直轄	39駅（25.7%）
府県・政令市等	113駅（74.3%）



「道の駅」の経緯と背景等

(1) 創設から四半世紀、全国1,160箇所に展開



(2) 全国展開とともに「道の駅」の役割も進化

第１ステージ （1993年～）
『通過する道路利用者のサービス提供の場』

第２ステージ （2013年～）
『道の駅自体が目的地』

- 年間利用客 **2** 億人以上
- 年間売上高　約**2500**億円
- 新潟県中越地震、東日本大震災など大規模災害時に防災拠点としての役割を発揮

国からは「重点道の駅制度」等で地域の取組を支援

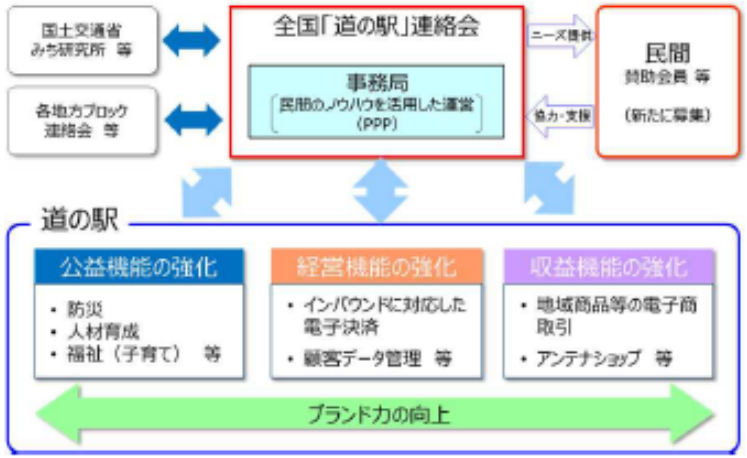
(3) 今後の主な課題

- **訪日外国人観光客への対応**
  2020年 **4,000**万人 → 2030年 **6,000**万人
  ⇔ 案内所認定取得率：**10**%
- **頻発化・激甚化する災害への対応**
  南海トラフ地震　今後30年以内の発生確率 最大**80**%
  ⇔ BCP策定率：**3**%
- **少子高齢化社会への対応**
  道の駅の約 **8** 割が中山間地に設置、10年先をいく高齢化

⇔ **道の駅の53%は民間が運営**

(4) 全国道の駅連絡会が法人化（2019年5月）

民間の技術・アイデアを広く活用出来る体制を構築



「道の駅　第３ステージ」について有識者から提言（2019.11.18 新「道の駅」のあり方検討会）

「防災道の駅」の選定箇所

No.	都道府県	市町村	道の駅名
1	北海道	天塩町	てしお
2	北海道	ニセコ町	ニセコビュープラザ
3	北海道	猿払村	さるふつ公園
4	北海道	厚岸町	厚岸グルメパーク
5	青森県	七戸町	しちのへ
6	岩手県	遠野市	遠野風の丘
7	秋田県	大仙市	協和
8	山形県	飯豊町	いいで
9	福島県	猪苗代町	猪苗代
10	茨城県	大子町	奥久慈だいご
11	栃木県	壬生町	みぶ
12	群馬県	川場村	川場田園プラザ
13	千葉県	八千代市	やちよ
14	長野県	塩尻市	小坂田公園
15	山梨県	富士川町	富士川
16	新潟県	妙高市	あらい
17	石川県	輪島市	のと里山空港
18	岐阜県	大野町	パレットピアおおの
19	静岡県	富士宮市	朝霧高原
20	愛知県	豊橋市	とよはし
21	三重県	志摩市	伊勢志摩
22	福井県	大野市	越前おおの荒島の郷
23	滋賀県	甲良町	せせらぎの里こうら
24	兵庫県	朝来市	但馬のまほろば
25	奈良県	奈良市	（仮称）中町
26	和歌山県	すさみ町	すさみ
27	岡山県	玉野市	みやま公園
28	広島県	東広島市	西条のん太の酒蔵
29	山口県	周南市	ソレーネ周南
30	徳島県	板野町	いたの
31	香川県	綾川町	滝宮
32	愛媛県	久万高原町	天空の郷さんさん
33	高知県	四万十町	あぐり窪川
34	福岡県	うきは市	うきは
35	長崎県	佐世保市	させぼっくす99
36	熊本県	芦北町	たのうら
37	大分県	由布市	ゆふいん
38	宮崎県	都城市	都城
39	鹿児島県	垂水市	たるみずはまびら

近畿ブロックでの「防災道の駅」について

- 令和3年6月11日、「防災道の駅」として、全国39駅を選定（うち近畿管内は5駅）

県名	市町	道の駅
福井県	大野市	越前おおの荒島の郷
滋賀県	甲良町	せせらぎの里こうら
兵庫県	朝来市	但馬のまほろば
奈良県	奈良市	（仮称）中町
和歌山県	すさみ町	すさみ

6. 無電柱化の推進

無電柱化の目的

○無電柱化は、「①防災」、「②安全・快適」、「③景観」の観点から推進

道路の
防災性能の向上

通行空間の
安全性・快適性の確保

良好な景観形成

2018年台風21号による電柱倒壊

〇暴風による飛来物や倒木等により電柱が倒壊
〇倒壊した電柱により、道路閉塞による復旧活動の阻害や家屋・自動車等の損壊が発生
〇さらに、配電線が寸断され、最大約260万戸が停電

＜電柱の被災状況＞

・大阪府を中心に約1，700本の電柱が倒壊、折損

＜台風21号による電柱の倒壊等本数＞ （本）

	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	四国	合計
電力	109	23	16	22	286	870	23	1,349
NTT	-	-	-	2	46	284	-	332
合計	109	23	16	24	332	1,154	23	1,681

※各電力会社調べ（H30.10.5時点）
※NTT調べ（H30.9.26時点）（精査中）
※上記の他、傾斜、沈下、ひび割れ等の被害も発生

《参考：電柱の倒壊本数》
・台風２４号：１１７本
・台風２５号：　２本
※国交省調べ

＜停電の状況＞（H30.9.5 23:00経産省発表）

・最大停電戸数：約260万戸
（兵庫県の全世帯数に相当）
うち関西電力約170万戸（4日21時時点）

・停電の主な要因は、飛来物や倒木等による電柱倒壊、高圧線断線

〔大阪府泉南市新家〕

〔滋賀県高島市マキノ町海津〕

〔大阪府岸和田市下松町〕

〔大阪府守口市大久保町〕

無電柱化推進計画（R3～R7）概要

令和3年5月25日
国土交通大臣決定

第1　無電柱化の推進に関する基本的な方針

1. 取組姿勢
- **新設電柱を増やさない**
  特に**緊急輸送道路**については**電柱を減少**させる
- **徹底したコスト縮減**を推進し、限られた予算で無電柱化の実施延長を延ばす
- 事業の**更なるスピードアップ**を図る

2. 適切な役割分担による無電柱化の推進

①防災・強靭化目的
- 市街地の緊急輸送道路など道路の閉塞防止を目的とする区間は道路管理者が主体的に実施
- 長期停電や通信障害の防止や、電線共同溝方式が困難な区間は電線管理者が主体的に実施
- 上記の重複は道路管理者、電線管理者が連携し実施

②交通安全、景観形成・観光振興目的
- 安全・円滑な交通確保を目的とする区間、景観形成・観光振興を目的とする区間は道路管理者、地方公共団体等が主体的に実施

道路事業や市街地開発事業等が実施される場合は、道路管理者、電線管理者、市街地開発事業等の施行者及び開発事業者が連携して実施

3. 無電柱化の手法
- 電線共同溝方式、自治体管路方式、要請者負担方式、単独地中化方式、軒下配線、裏配線

4. まちづくり等における無電柱化
- まちづくり等の計画においても無電柱化を位置づけ、地域の賑わいを創出するような道路空間の整備を推進
- 無電柱化を実施する機会を捉え、舗装、照明等のデザインの刷新や自転車通行空間の確保など道路空間のリデザインを推進

第2　無電柱化推進計画の期間

2021年度から2025年度までの5年間

第3　無電柱化の推進に関する目標

1. 無電柱化の対象道路
- **防災**：市街地の緊急輸送道路、長期停電や通信障害の防止の観点で必要な区間　等
- **安全・円滑な交通確保**：バリアフリー法に基づく特定道路、通学路、歩行者利便増進道路　等
- **景観形成・観光振興**：世界遺産周辺、重要伝統的建造物群保存地区　等

2. 計画目標・指標
高い目標を掲げた前計画を継承

<進捗・達成状況を確認する指標>

①防災
- 電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化着手率　３８%→５２%

②安全・円滑な交通確保
- 特定道路における無電柱化着手率　３１%→３８%

③景観形成・観光振興
- 世界文化遺産周辺の無電柱化着手地区数　３７→４６地区
- 重要伝統的建造物群保存地区の無電柱化着手地区数　５６→６７地区
- 歴史まちづくり法重点地区の無電柱化着手地区数　４６→５８地区

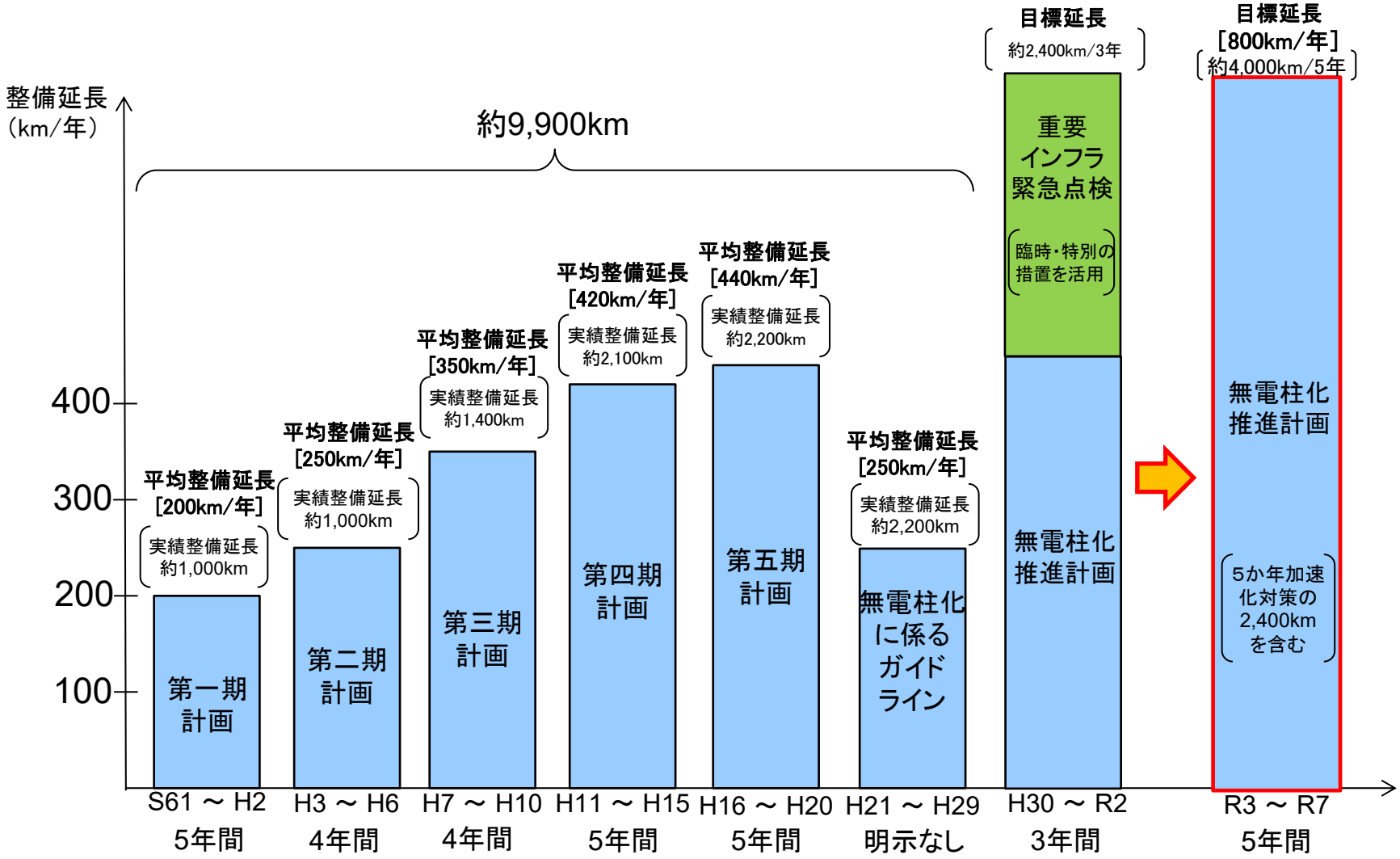
目標を達成するため、「防災・減災、国土強靭化のための加速化対策」で着手する約2,400kmも含め、**新たに4,000km**の無電柱化が必要

そのほか、電線管理者（長期停電や通信障害の防止の観点）や開発事業者による無電柱化あり

無電柱化の整備延長の推移

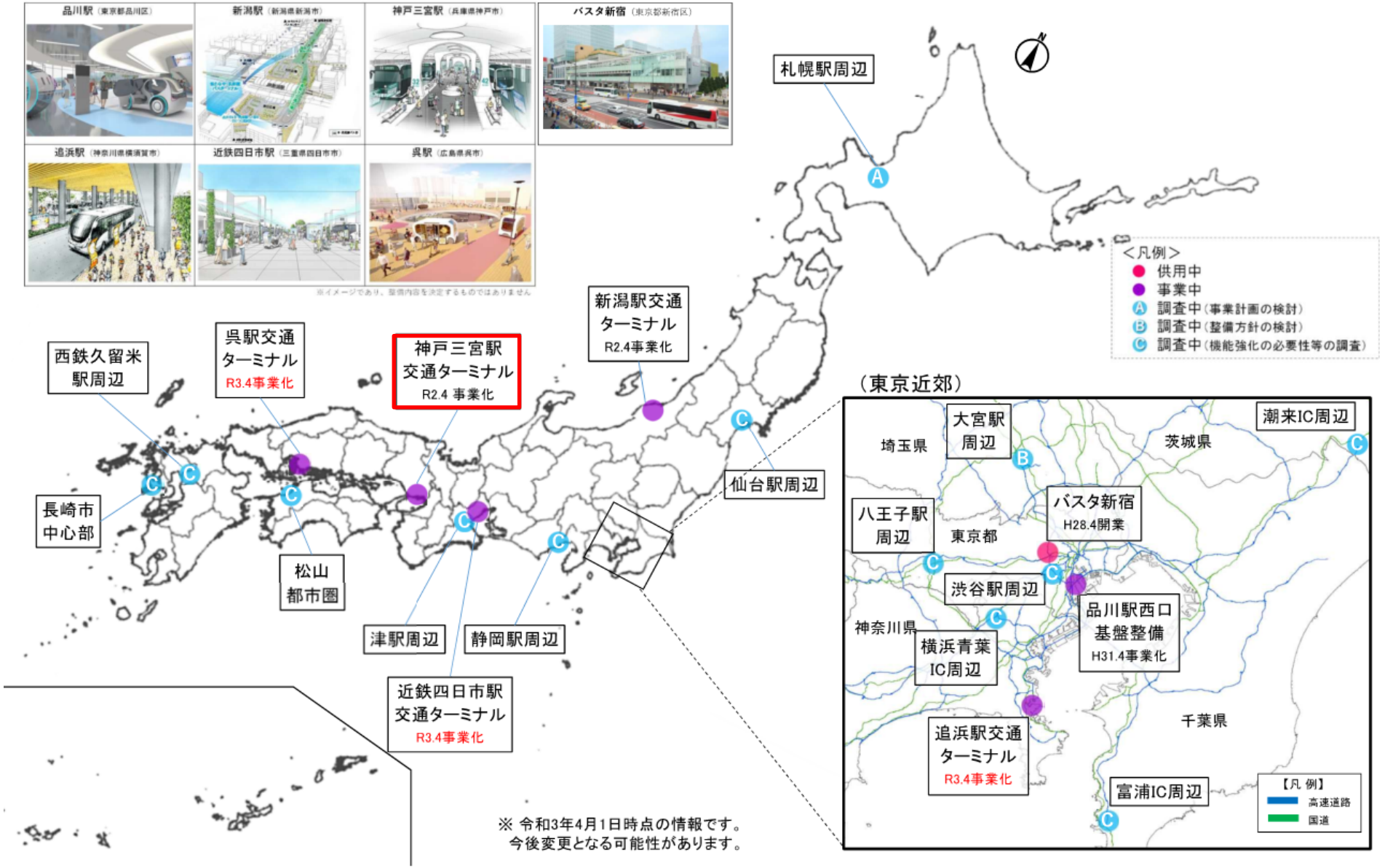
【年度毎の無電柱化延長（着手ベース）】

- ○ 第1期計画からH29年度までの無電柱化整備延長は約9,900km
- ○ H30～R2年度までの3年間は、無電柱化推進計画と重要インフラ緊急点検を含め約2,400kmを目標に整備
- ○ R3～R7年度までの5年間は、約4,000kmを目標とする新たな「無電柱化推進計画」を策定



7. バスタプロジェクト

バスタプロジェクトマップ

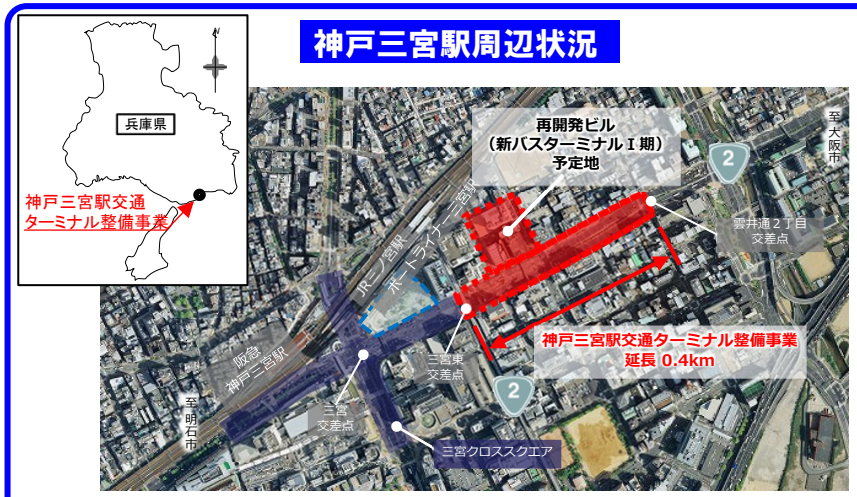


人流・物流を支えるネットワークの整備～一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備～

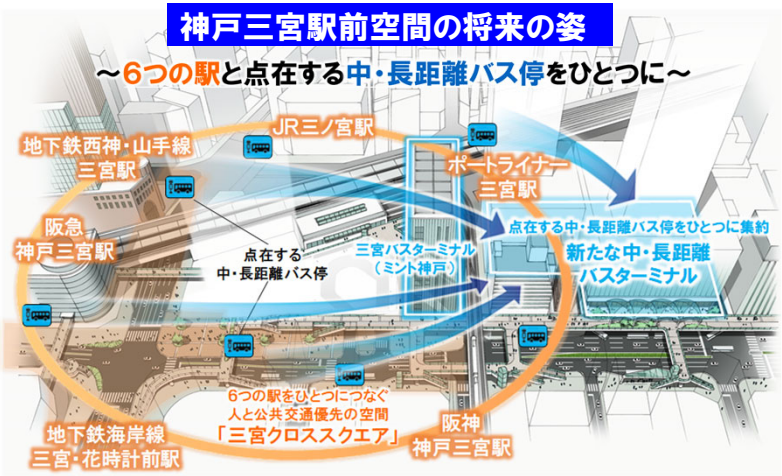
■一般国道2号　神戸三宮駅交通ターミナル整備事業

○一般国道2号神戸三宮駅交通ターミナル整備は、再開発ビル（民間事業）と連携し、分散するバス停を集約した新たな中・長距離バスターミナル等の交通結節空間を創出する事業であり、乗換・待合環境の改善、交通の円滑化、防災機能の向上を目的とした事業で、令和2年度に事業着手。

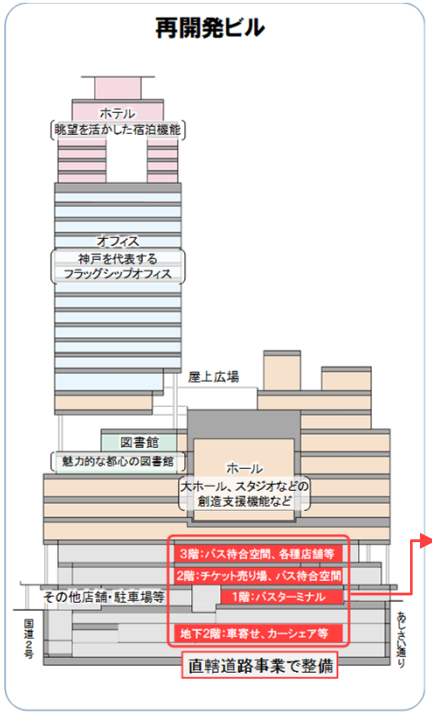
神戸三宮駅周辺状況



神戸三宮駅前空間の将来の姿



施設配置計画（案）



＜再開発ビル（Ⅰ期）の構成イメージ＞

新たな中・長距離バスターミナル

＜待合空間のイメージ（2階・3階の吹抜け）＞

＜バス乗降空間のイメージ（1階）＞

防災拠点

災害時に再開発ビルを一時滞在施設等として活用するとともに、新バスターミナルに鉄道の代替輸送機能及び多言語に対応した情報発信機器等を整備し、安全・安心な空間を創出。

※三宮クロススクエアとも連携

8. 大阪・関西万博

今後の関西のプロジェクト

主なイベント

- 2018年
  - 2025万博開催地決定（11月23日）
- 2019年
  - おおさか東線（放出～新大阪）開業（3月）
  - G20大阪サミット（6月）
  - ラグビーワールドカップ2019（9月～　月）
- 2020年
  - 緊急事態宣言が発令（4/7～5/25）
  - 大阪・関西万博「基本計画」策定（12月25日）
- 2021年
  - 緊急事態宣言が発令（1/13～2/28）
  - 緊急事態宣言が発令（4/23～6/20）
  - 緊急事態宣言が発令（8/2～9/12）
  - 東京オリンピック・パラリンピック（7月～9月）
- 2022年
  - ワールドマスターズゲームズ2021関西（5月）
  - 文化庁移転
- 2023年
- 2024年
  - 北陸新幹線（金沢～敦賀）開業
  - 新名神高速道路全線開通
  - うめきた2期　先行地区まちびらき
- 2025年
  - 滋賀県 国民スポーツ大会
  - 2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）
- ……
- 2031年
  - なにわ筋線開業
- ……
- 2045年
  - リニア中央新幹線（名古屋～大阪）開業（最大8年前倒し）

訪日外国人旅行者数（全国）

- 2018年：3119万人
- 2030年：目標 6000万人

（観光庁：「観光ビジョン実現プログラム2020」より）

2025日本国際博覧会（大阪・関西万博）について

概　要

※万博基本計画（2025国際博覧会協会）による

- テーマ　**「いのち輝く未来社会のデザイン」**
  （Designing Future Society for Our Lives）
- サブテーマ　・Saving Lives　（いのちを救う）
  ・Empowering Lives（いのちに力を与える）
  ・Connecting Lives　（いのちをつなぐ）
- 開催期間　：　2025年4月13日～10月13日目標入場者数：約2,820万人
- 開催場所　：　夢洲　（大阪市此花区）　約155haを想定
- アクセス　：　鉄道（北港テクノポート線）の延伸計画、シャトルバスの運行　等
- 実施主体　：　公益社団法人2025年日本国際博覧会協会

【経費等】

事業費（想定）		負担	経済効果
会場建設費	約1,850億円	国・自治体・経済界	約2.7兆円
運　営　費	約809億円	入場料収入等	

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS
2030年に向けて世界が合意した「持続可能な開発目標」です

「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマに開催する万博を通じて、健康・医療、食料・農業、エネルギー、安全・防災など、**グローバルな課題を解決した未来社会**をめざします。

それは、まさに**国連が掲げるＳＤＧｓが達成された社会**です。

会場デザイン　【万博基本計画（2025国際博覧会協会による）】

会場鳥瞰図

- 会場は、大阪のウォーターフロントに位置する人工島・夢洲（ゆめしま）
- 面積は、155ヘクタール

会場デザインコンセプト

- 四方を海に囲まれたロケーションを活かし、世界とつながる「海」と「空」が印象強く感じられるデザイン
- 円環状の主動線を設け、主動線につながるように離散的にパビリオンや広場を配置することで、誘致の時からの「非中心・離散」の理念を踏襲しつつ「つながり」を重ね合わせた「多様でありながら、ひとつ」を象徴する会場を創出

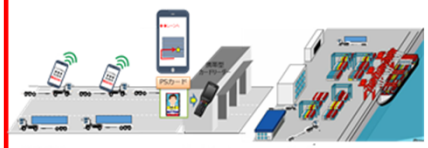
大阪・関西万博の開催に向けた準備（インフラ整備等）

〇開催時期までに夢舞大橋や此花大橋の拡幅の他、鉄道延伸や淀川左岸線等の関連事業を実施していきます。
〇万博開催期間中における当日来場者の輸送について、来場者ピークの分散化等の工夫をしていきます。
〇実現にあたっては、AIやMaaSなどの新技術を導入するとともに、未来の実験場である万博で発信します。

周辺道路・橋梁の車線増設・交差点の立体交差化

暫定利用により新大阪駅や大阪駅からシャトルバスを運行

CONPAS導入によるターミナルゲート前のトレーラー待機時間縮減



コンテナターミナル整備（荷さばき地の拡張）による物流機能の強化

大阪メトロ中央線延伸により来場者の大量輸送が可能