

近畿ブロック

新広域道路交通ビジョン

令和3年7月



国土交通省 近畿地方整備局

目 次

はじめに

1. 近畿の将来像	1
1.1. 近畿の現状と見通し	1
1.2. 近畿の目指すべき姿	15
2. 広域的な交通の課題と取組	17
2.1. 広域的な交通の課題	17
2.2. 広域的な交通の取組	38
3. 広域的な道路交通の基本方針	45
3.1. 広域道路ネットワーク	45
3.2. 交通・防災拠点	52
3.3. ICT 交通マネジメント	54

はじめに

2018年3月30日に成立、同月31日に公布、同9月30日に施行された「道路法等の一部を改正する法律」（平成30年法律第6号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設された。

重要物流道路（及び代替・補完路）の指定にあたっては、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定する必要がある。

このため、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会物流小委員会の議を経て、重要物流道路制度を契機とした「新広域道路交通計画」を各地域において中長期的な観点から策定することとし、これに先立ち、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」（以下「ビジョン」という。）を今般策定することとした。

なお、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（2020年12月11日閣議決定）」において、高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等の道路ネットワークの機能強化対策が重点的に取り組むべき対策として位置づけられており、これらも踏まえてビジョンを策定した。

本ビジョンの検討に際しては、近畿圏広域地方計画など既存の将来ビジョンにおける当時の現状認識や将来像を確認し課題抽出の参考とするとともに、我が国の道路政策に係るビジョン「2040年、道路の景色が変わる」の中長期的な政策の方向性を踏まえ、現在の近畿圏を取り巻く社会経済の情勢を考慮の上、道路管理者、地域など多様な主体との強固な連携のもと、新たに掲げる近畿圏の将来像の実現を目指し、今後の近畿圏の広域的な道路交通施策の方向性をとりまとめた。

本ビジョンの対象地域は、近畿ブロック（福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の2府5県）であり、計画期間は概ね20～30年間とする。なお、今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて計画の見直しを行う。

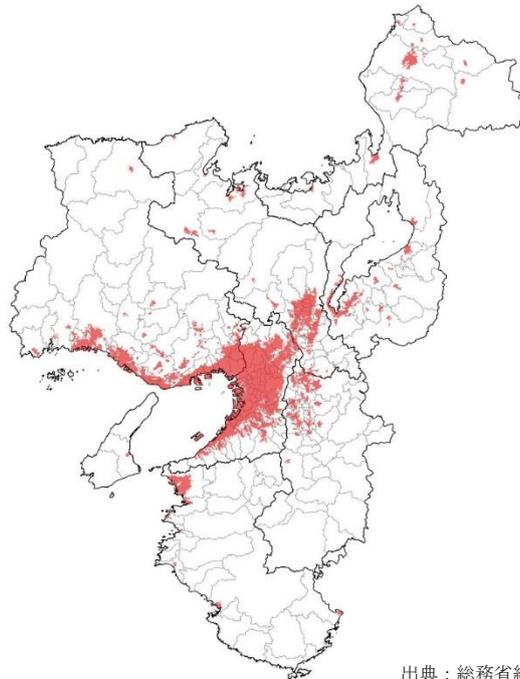
1 近畿の将来像

1.1. 近畿の現状と見通し

(1) 地域構造

近畿は、北は日本海、南は太平洋に面し、緑豊かな山々や世界屈指の美しい島並み景観を誇る瀬戸内海など豊かな自然に恵まれている。また、南部はその大半が森林地帯で、日本有数の多雨地帯を有する紀伊半島があり、東部には我が国最大の湖である琵琶湖を擁している。

中央部に位置する京阪神都市圏を含む兵庫県播磨地域から滋賀県東部の帯状の比較的狭い地域には都市・交通・産業が高密度に集積し、そこに約8割の人口が集中し、DID（人口集中地区）が広がっている（図 1-1 参照）。その中心である大阪市など、ゼロメートル地帯が広がる大阪平野に都市機能の中核が集積している一方で、日本海側や紀伊半島などの過疎地等を含む地域も抱えている。



出典：総務省統計局「国勢調査（2015）」

図 1-1 近畿の DID(人口集中地区)

(2) 本格的な人口減少と急激な高齢化

我が国の人口は、本格的な人口減少社会を迎えているとともに、世界に例のない超高齢社会に到達している。

2015年の国勢調査によると、近畿2府5県の人口は約2,200万人で、2000年以降の国勢調査で最も少ない人口となっており、今後さらに減少すると見込まれている。また、2010年には約500万人（約23%）であった65歳以上人口は、増加傾向の一途を辿って2040年には約660万人（約36%）に増加すると見込まれており、対策が待たなしの状況となっている（図 1-2 参照）。

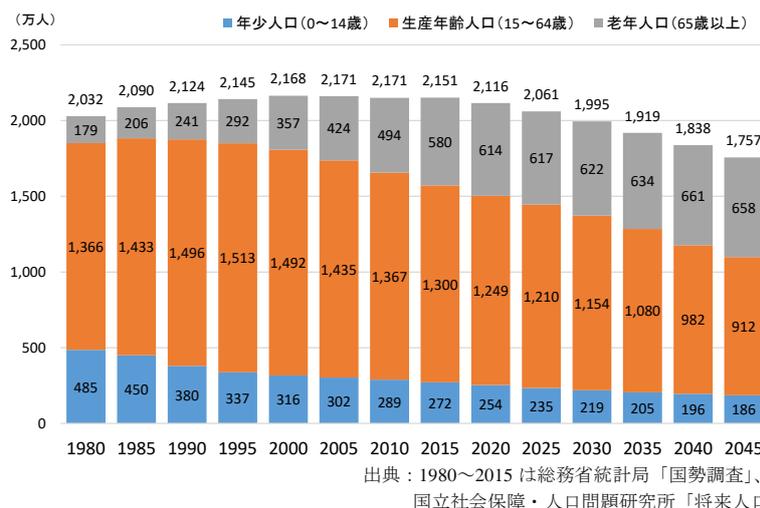


図 1-2 近畿の人口の推移

(3) 地方都市の状況

近畿の地方都市は、長い歴史と個性的な魅力を持つ一方で、人口の減少や高齢化、中心市街地の空洞化、低未利用地・空き家の増加が進んでおり、近畿における地方創生上の重要な課題となっている。このため、地方都市における地域の個性を活かした活性化や、医療、福祉などの生活サービス機能の維持を図るためのコンパクトシティ化を進めていくことが求められている。

(4) 京阪神都市圏における産業等の諸機能の集積

近畿における2府5県の域内総生産額（名目）は約89兆円（2017年度）と我が国第2の経済圏であり、このうち京都・大阪・兵庫の2府1県で全体の約8割を占める。また、京都、大阪、神戸の京阪神都市圏は、産業、学術、中枢管理や国際交流といった諸機能においても、西日本で最も集積が進んだ圏域である（図 1-3 参照）。

京阪神都市圏は、名神高速道路、新名神高速道路、北陸・中国・山陽自動車道、本州四国連絡道路、東海道・山陽新幹線などの圏域内外を結ぶ高速交通網、完全24時間空港として運用している関西国際空港や大阪国際空港、神戸空港、国際コンテナ戦略港湾である阪神港といった交通の大動脈と拠点をもつ圏域であり、例えば、空港については2019年の3空港をあわせた乗降客数は約5,200万人となっている（表 1-1、図 1-4 参照）。新型コロナウイルス感染症の影響で、過去に例を見ない規模で航空需要の大幅な減少が続いているが、新型コロナウイルス感染症の終息後は、2019年4月から開始された3空港の一体運営を活かし、航空需要回復に向けて3空港が連携して取り組む必要がある。

近年のアジア諸国の経済成長に伴い、日本全体としてもアジア諸国との貿易のシェアが最も大きなものになっている。2020年の近畿の輸出額は約15.5兆円、輸入額は約13.2兆円であり、輸出・輸入ともに2019年から減少傾向となっている（図 1-5 参照）。一方で、世界的な新型コロナウイルス感染症の拡大により2020年の貿易は全般的に停滞しているため、近畿の対

全国シェアは輸出・輸入ともに前年から大きく増加しており、特に輸出額は今世紀最大の22.6%となっている。

また、近畿は阪神港からの対アジア諸国向け輸出が68%（特に大阪港は77%）に上っており、また、日本海側の港湾である舞鶴港や敦賀港を始めとして、アジアやロシアなどのダイナミズム（アジア・ユーラシアダイナミズム）を我が国に取り込む役割が期待されている。

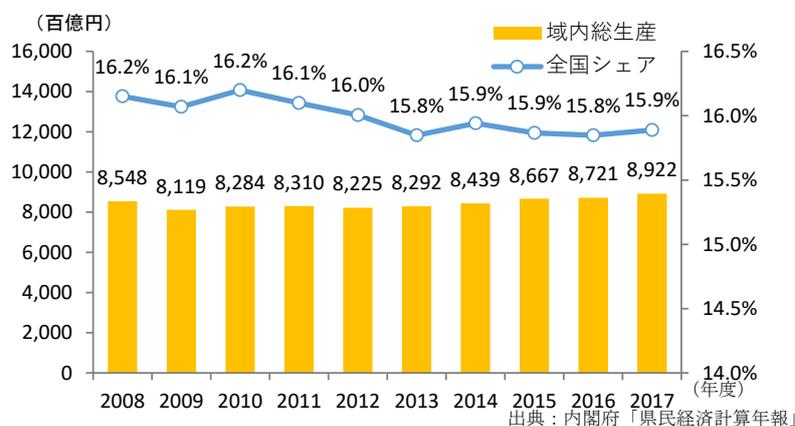


図 1-3 域内総生産の推移

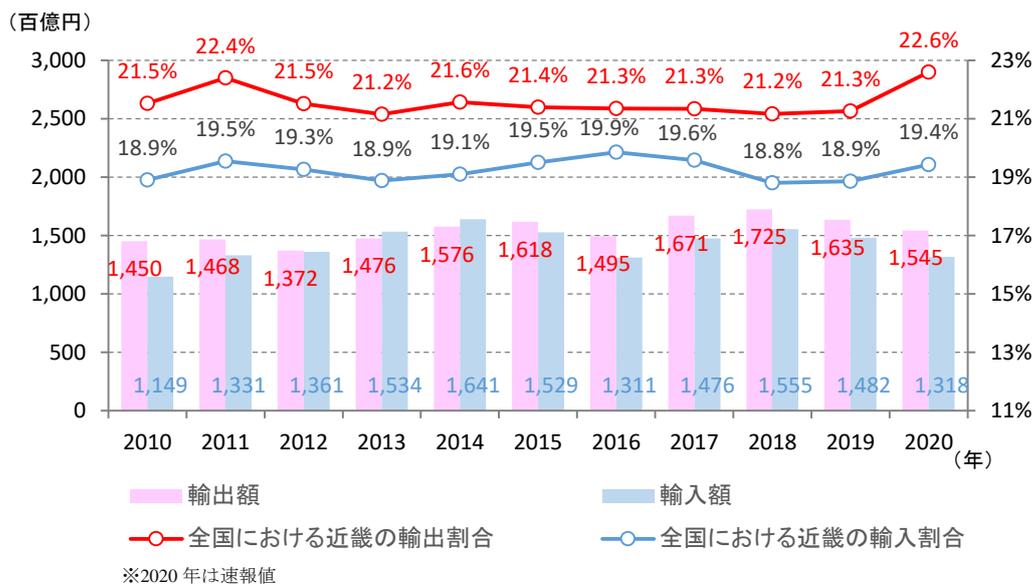
表 1-1 関西 3 空港の概要 (2019 年)

	関西国際空港	大阪国際空港	神戸空港
運航路線	国際線・国内線	国内線	国内線
旅客数	3181万人	1650万人	336万人
運用時間	24時間	7時～21時	7時～23時
発着枠	なし	370便/日	80便/日

出典：国土交通省「空港管理状況調査」



図 1-4 3 空港の乗降客数の推移



出典：大阪税関資料

図 1-5 近畿の輸出入額の推移

(5) 研究開発拠点の形成

近畿には、国内外に対する交通の利便性の高さを背景として、我が国有数の大学、研究機関が数多く存在し、関西文化学術研究都市、播磨科学公園都市、彩都（国際文化公園都市）、神戸医療産業都市などの特色ある研究開発拠点が形成され、独創的かつ先端的な学術研究環境を有している。また、「国家戦略特別区域」や「関西イノベーション国際戦略総合特区」に指定された地区においては、近畿の強みを生かした拠点開発が進められている（図 1-6 参照）。



出典：関西イノベーション国際戦略総合特区パンフレット

図 1-6 関西イノベーション国際戦略総合特区の構成地区

(6) 日本の歴史・伝統文化の集積

近畿には、日本の世界文化遺産 19 件のうち、古都京都の文化財、古都奈良の文化財、法隆寺地域の仏教建造物、紀伊山地の霊場と参詣道、姫路城及び百舌鳥・古市古墳群の 6 件、国宝の 6 割以上（建造物については、全 228 件中 163 件）、重要文化財の約 5 割（建造物については、全 2,523 件中 1,072 件）を有し、さらに、彦根城、飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群の 2 件が、世界遺産暫定一覧表に記載されているなど、我が国を代表する歴史・文化資産が集中している。

また、都市・農山漁村・自然が適度に分散し、熊野古道、越前海岸の水仙群、近江八幡の水郷、嵯峨嵐山、明日香など、大都市と近接したところに魅力ある文化的景観が存在する。

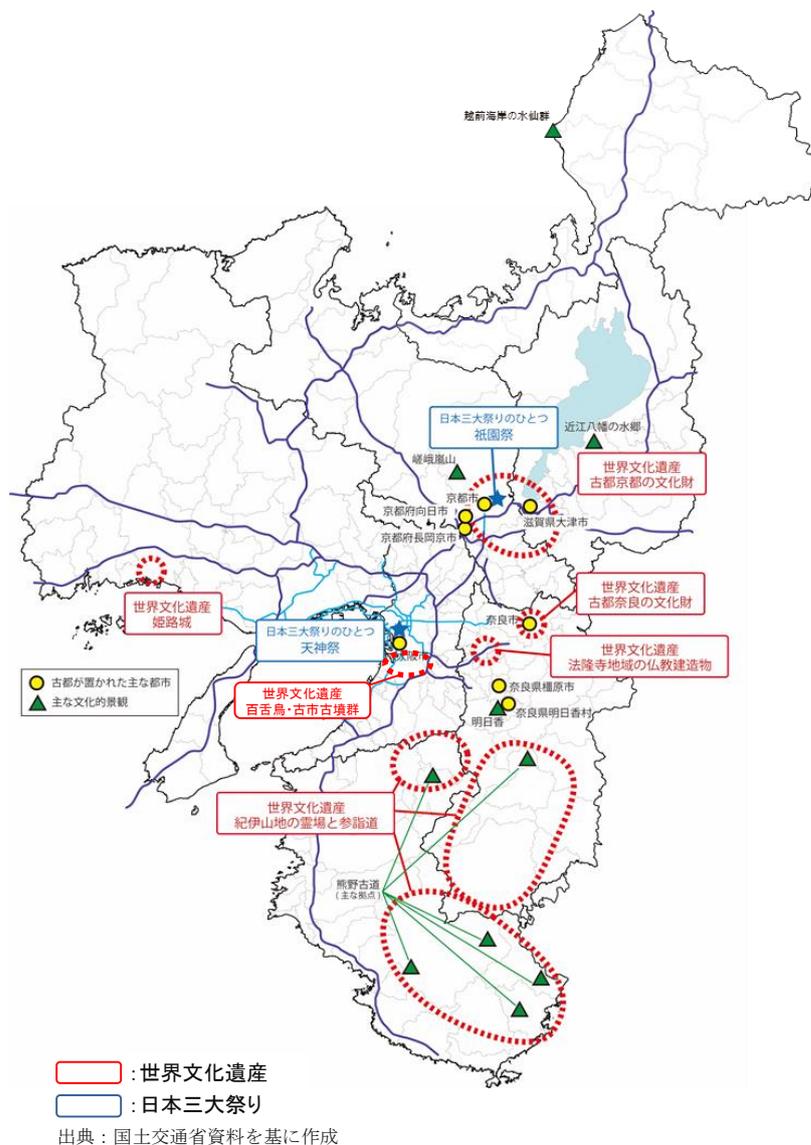


図 1-7 近畿の世界文化遺産



比叡山延暦寺
(古都京都の文化財)
出典：滋賀県



熊野本宮大社
(紀伊山地の霊場と参詣道)
出典：国土交通省近畿運輸局



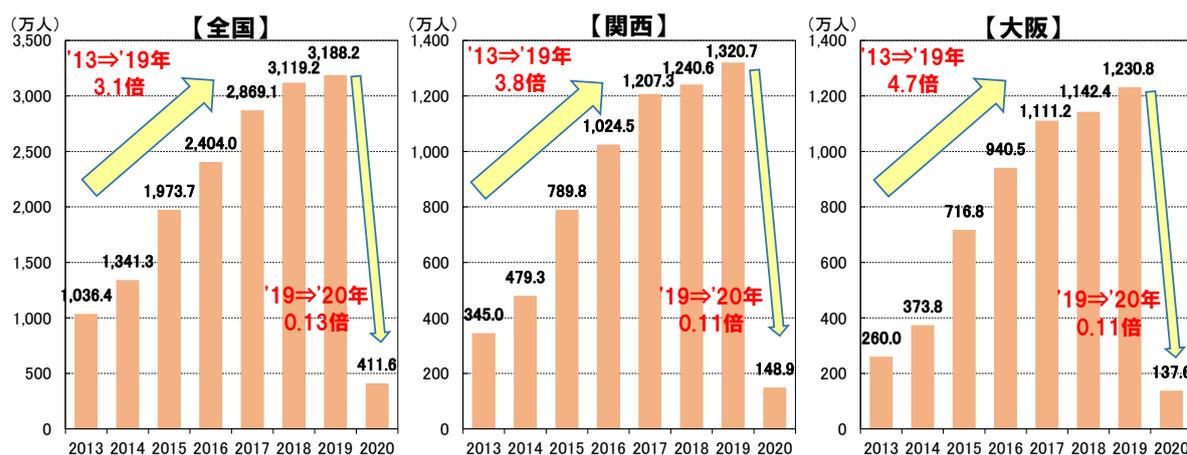
姫路城
出典：公益社団法人ひょうごツーリズム協会

(7) 訪日外国人の急激な増加

2019年まで訪日外国人旅行者数は急増してきており、外国人旅行者約8人の消費額が国民1人当たり年間消費額に値するとの試算もあるなど、我が国の経済にも好影響を与えてきた。2019年の関西（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）の外国人旅行者数は日本全国の約4割を占めており、2013年からの伸び率は3.8倍で全国の3.1倍を上回る（図1-8参照）。

2019年まで外国人旅行者数が急増した背景のひとつに、安価で渡航できるLCCの就航機会の増加がある。関西国際空港に発着するLCC国際線旅客便は2019年まで急増し、2019年夏期には我が国の国際線LCCの約3割が発着し、その便数は1,433便/週に達していた（図1-9参照）。当時の国際旅客就航便の約8割がアジア路線となっており、アジアからの外国人旅行者の増加とともに、近畿（2府5県）に宿泊する外国人旅行者についても約7割（2019年）はアジアからの旅行者となっていた（図1-10、図1-11参照）。しかしながら、2019年末からの新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大に伴う出入国制限等の影響を受けて、2020年は関西国際空港に発着する国際旅客便数、近畿に宿泊する外国人旅行者数ともに2019年から激減し、訪日外国人が途絶えたままとなっており、2020年の外国人旅行者数は全国で約412万人と政府が目標としていた4,000万人の1割程度となっており、関西や大阪も2019年から9割近く減少している（図1-8参照）。

今後も新型コロナウイルス感染症への対策は長期に及ぶことが予想されるが、2025年の大阪・関西国際博覧会や今後のアジア地域の経済成長を契機としたポストコロナ社会を見据え、より多くのアジア人を中心とする各国からの外国人旅行者を回復させるとともに、京都・大阪の中心部に集中する関西国際空港に出入国する外国人旅行者の行動範囲を近畿の観光地全域に広げながら（図1-12参照）、持続可能な観光を実現していく必要がある。



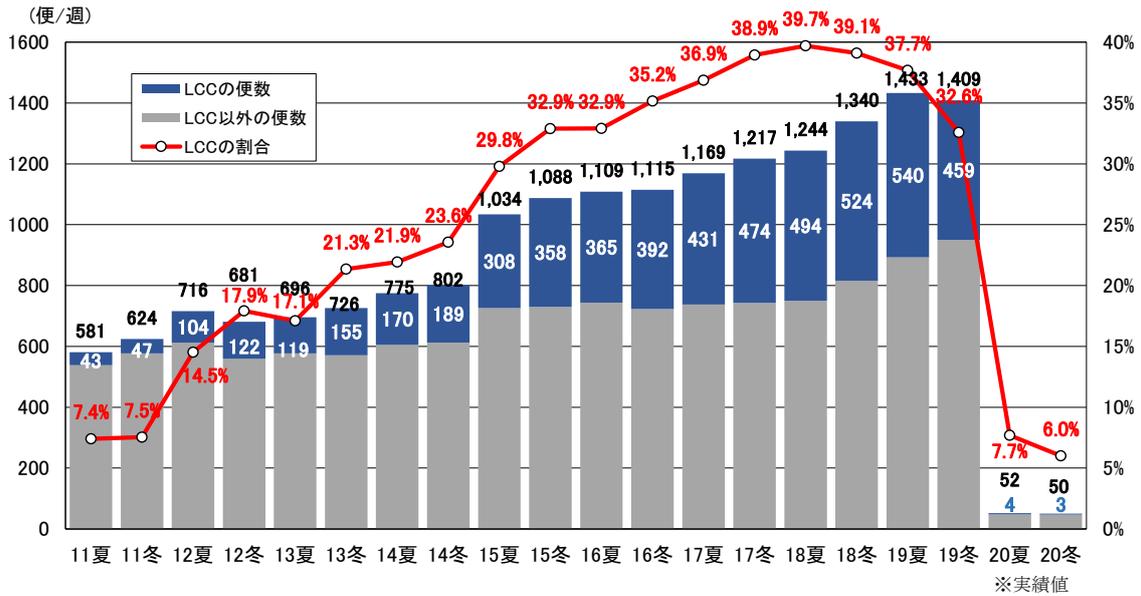
関西・大阪の各訪日外客数（推計）＝訪日外客数×関西・大阪への各訪問率

※2020年は訪日外国人消費動向調査が2020年4月以降で中止となっているため、訪問率は2020年1月～3月期の値を用いている。

※「関西への訪問率」には、福井県は含まれていない

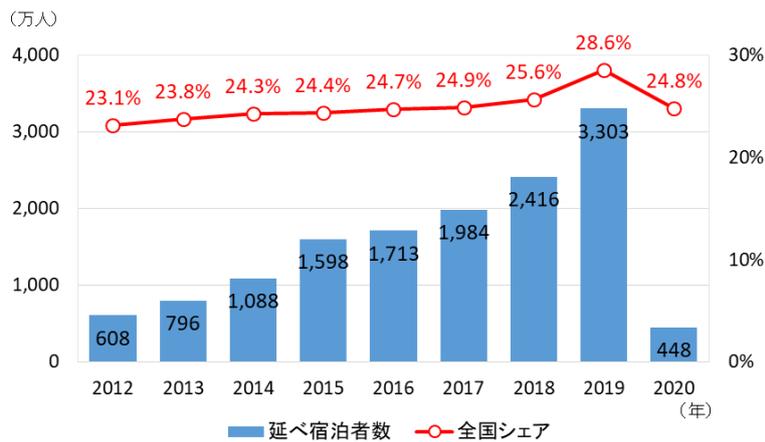
出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」、日本政府観光局（JINTO）「訪日外客数」

図 1-8 インバウンド推移グラフ



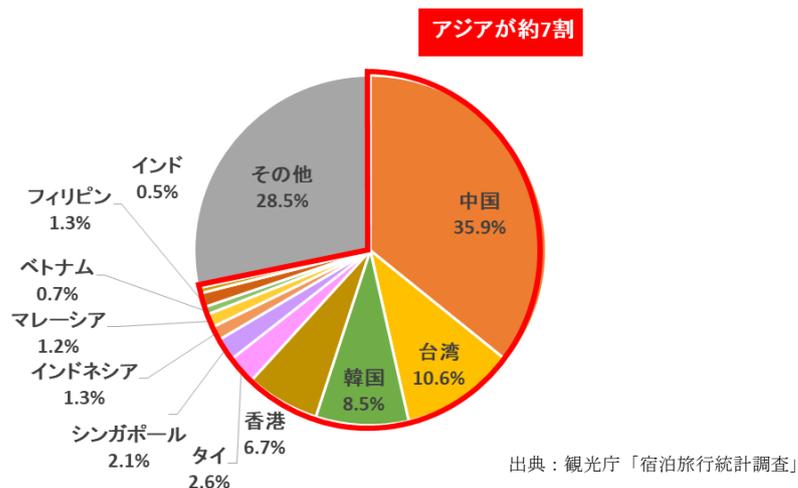
出典：関西エアポート株式会社公表資料

図 1-9 関西国際空港の国際線旅客便数の推移



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図 1-10 近畿における外国人延べ宿泊者数の推移



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図 1-11 近畿における外国人延べ宿泊者数の国別構成割合(2019年)



出典：国土交通省「FF-Data2019」
 ※上位5位の流動（全交通機関）を図示

図 1-12 関西国際空港⇄訪問地の流動量（2019年）

(8) ヒトとモノの流れを支えるインフラ整備

近畿におけるヒト・モノの流れを活発化し、経済社会活動に寄与する交通基盤をみると、高速道路ネットワークでは、2010年に第二京阪道路が、2014年には舞鶴若狭道が、そして2015年には京都縦貫自動車道がそれぞれ全線開通し、2018年には新名神高速道路（高槻～神戸）が開通するなど、直近10年で基幹ネットワーク整備が大きく進展してきている。第二京阪道路についてみると、2008年から2018年の10年間で、沿線自治体の世帯数は増加の一途を辿っており、また、全線開通前から沿線自治体において企業立地が進展し、法人税収が2009年から2017年で約4割増加するなど、道路開通が地域の活性化に寄与している例がみられる。また、第二京阪道路や阪和自動車道の開通をはじめ、広域的な道路ネットワークの整備により、地域間の移動にかかる所要時間が短縮され、アクセス性が向上することで、来訪者数の増加や移動時間短縮に伴う観光地での滞在時間増加による1人当たり観光消費額の増加がもたらされている。しかし、近畿では、依然として環状道路の未整備区間などの多くのミッシングリンクが残っており、広域の高速道路ネットワークの整備が遅れている。

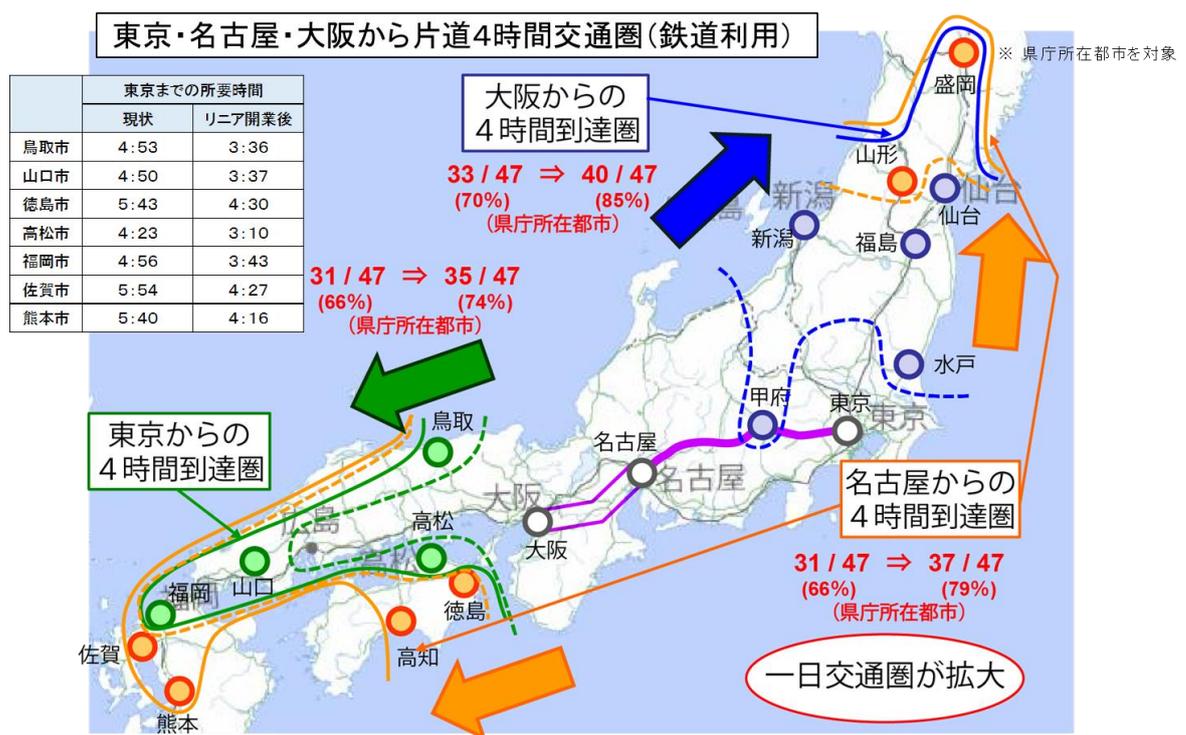
また、東京都・大阪市間を結ぶ北陸新幹線については、2023年度末の金沢敦賀間の開業に向けて整備が進められており、敦賀～大阪についても大まかなルートが決定するなど、開業に向けて調査・検討が進められている。さらに、国家的見地に立ったプロジェクトである東京都、名古屋市付近及び大阪市を結ぶリニア中央新幹線については、2027年の東京・名古屋間の開業に向けて整備が進められている段階であり、その後、大阪まで開業することとなっている。

国際海上物流に目を向けると、パナマ運河、スエズ運河の拡張など世界規模での物流構造の変化が進む中、スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化がますます進展しており、阪神港ではこれに対応可能な機能強化が進められている。

(9) リニア中央新幹線の開通による巨大都市圏の形成

リニア中央新幹線の開通によって、三大都市圏が1時間で結ばれる巨大都市圏「スーパー・メガリージョン」が形成され、我が国の経済発展の起爆剤となることが期待されるとともに、国内各地の移動時間が短縮され、三大都市圏の成長力が全国に波及することとなる（図 1-13 参照）。

三大都市圏がそれぞれの個性を發揮しつつ、リニア中央新幹線の開通を契機に連携・交流を促進し、新たなイノベーションの創出といった融合の効果（シナジー効果）を最大限に發揮しながら有機的な経済圏として「スーパー・メガリージョン」の形成を推進していく中で、首都圏に次ぐ我が国第2の都市圏である近畿は、複眼型の巨大都市圏域の一翼を担うとともに、先進国の中でも異例ともいえる東京への一極集中是正の牽引役としての重要な役割を担うことが期待される。また、近畿が西日本の玄関口として「スーパー・メガリージョン」の形成効果を西日本全域に波及させていくためには、リニア中央新幹線と鉄道・道路との結節機能の強化を図るとともに、道路・鉄道・空港が一体となって西日本を中心とする各拠点を結びつけることが求められる。



出典：国土交通省「第1回スーパー・メガリージョン構想検討会 資料2」をもとに作成

図 1-13 リニア中央新幹線の開通に伴う交通圏の変化

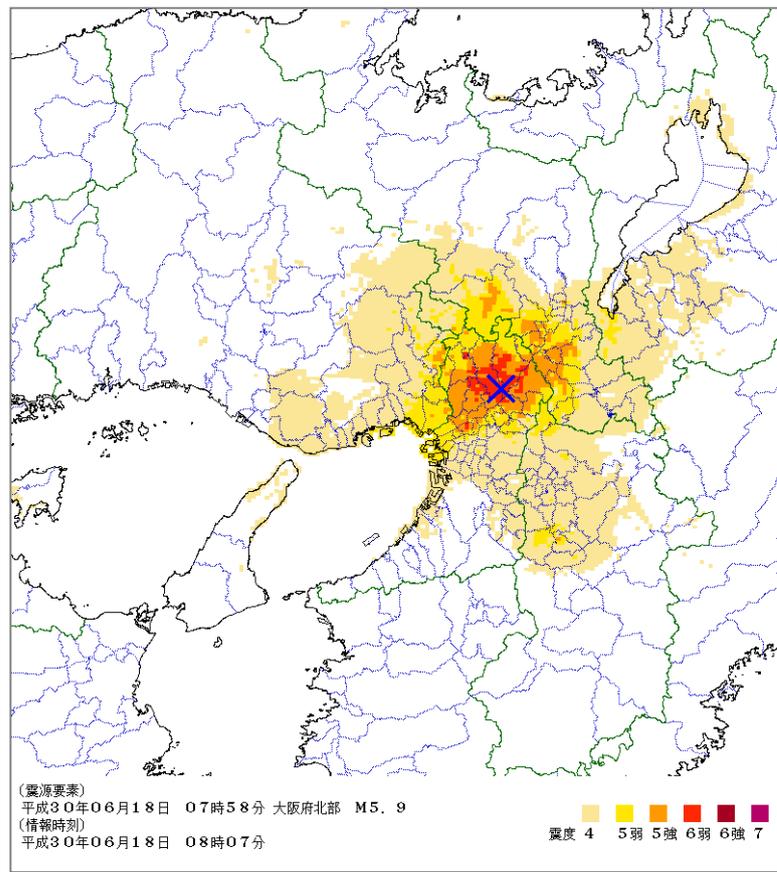
(10) 自然災害のリスク

近畿においては、戦後だけで南海地震（1946年）、福井地震（1948年）、1995年の阪神・淡路大震災など過去に地震による甚大な被害が発生しており、最近では最大震度6弱を観測した大阪府北部地震（2018年）が発生している（図1-14参照）。また、今後30年以内に70%程度の確率で南海トラフ地震の発生が危惧されており（図1-15参照）、最大クラスの巨大地震では、近畿でもかつて経験したことのない大規模な被害の発生が想定されている。また、近畿には多数の活断層があり、これらの活断層による地震被害も危惧されており、特に大阪府を縦断する上町断層帯で地震が発生した場合には、大阪都心部を中心に激甚な被害の発生が想定されている（図1-16参照）。

近畿では台風を始めとする風水害、土砂災害も過去に多数発生している。1959年の伊勢湾台風、最近では記憶に新しい2018年に発生した平成30年7月豪雨や台風21号など従来の想定を超えた大きな風水害、土砂災害が発生しており、多くの人的・物的損害や、物流ネットワーク及びサプライチェーンの寸断による経済的損害が発生している（図1-17参照）。

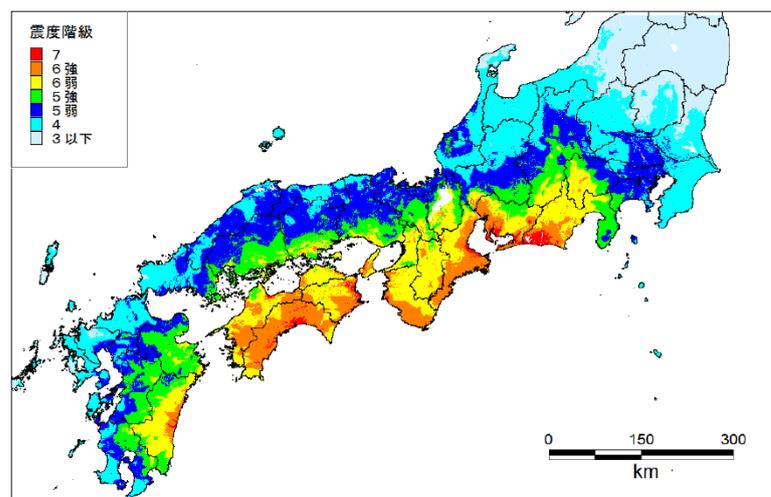
また、近畿では、全体面積の約3割が豪雪地域に指定されていることから、降雪時においては車両の立ち往生も発生している。2018年2月の豪雪や2021年1月の大雪の際には、福井県嶺北地域の北陸道、国道8号等において、大規模な渋滞・滞留が発生し、特に道路事情の悪化によって燃料や生鮮品等の物流の停滞が生じた。

このように、各地で発生している水害・土砂災害など想定を上回る規模の自然災害が相次ぐ中、かつて経験したことのないような自然現象がもたらす災害への対策が社会の強い関心事となっている。地震、津波、洪水、高潮、土砂災害、雪害やそれに伴う集落の孤立に対しては、際限のない自然の脅威も想定して、府県あるいは圏域を越えた広域的な防災体制や、民間物流事業者と連携した緊急物資輸送体制等の確保など、総合的な防災・減災対策が必要である。



出典：気象庁「推計震度分布図」

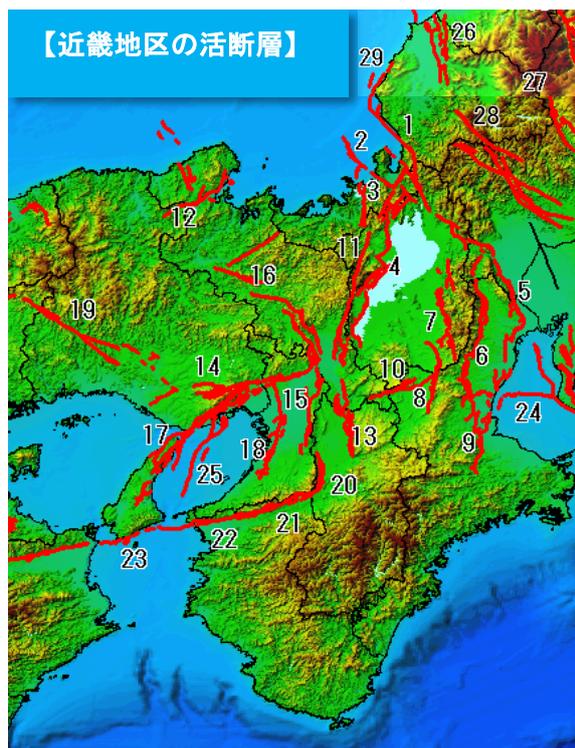
図 1-14 大阪府北部地震の震度分布



※陸側ケースの震度分布

出典：中央防災会議「南海トラフ巨大地震対策について（最終報告）」

図 1-15 南海トラフ巨大地震の震度分布



1	柳ヶ瀬・関ヶ原断層帯
2	野坂・集福寺断層帯
3	湖北山地断層帯
4	琵琶湖西岸断層帯
5	養老-桑名-四日市断層帯
6	鈴鹿東縁断層帯
7	鈴鹿西縁断層帯
8	頓宮断層
9	布引山地東縁断層帯
10	木津川断層帯
11	三方・花折断層帯
12	山田断層帯
13	京都盆地-奈良盆地断層帯南部 (奈良盆地東縁断層帯)
14	有馬-高槻断層帯
15	生駒断層帯
16	三峠-京都西山断層帯
17	六甲-淡路島断層帯
18	上町断層帯
19	山崎断層帯
20~23	中央構造線断層帯
24	伊勢湾断層帯
25	大阪湾断層帯
26	福井平野東縁断層帯
27	長良川上流断層帯
28	濃尾断層帯
29	柳ヶ瀬・関ヶ原断層帯

出典：地震調査研究推進本部 HP (https://www.jishin.go.jp/regional_seismicity) の活断層図をもとに作成

図 1-16 近畿地区の活断層

<平成 30 年 7 月豪雨による路面崩壊>
(国道 27 号舞鶴市)



出典：国土交通省近畿地方整備局

<台風 21 号による荷役機械被害状況>
(大阪港)



出典：国土交通省近畿地方整備局

図 1-17 災害によるインフラ被害状況(2018 年)

(11) 新型コロナウイルス感染症が与えた影響

未曾有の危機である新型コロナウイルス感染症の拡大により、近畿では 2020 年 4 月 7 日に大阪府と兵庫県で緊急事態宣言が発出され、さらに 4 月 16 日には緊急事態宣言を全都道府県に拡大するとともに、「特に重点的に感染拡大の防止に向けた取り組みを進める必要がある」として、京都府、大阪府、兵庫県が特定警戒都道府県に指定された。緊急事態宣言は、2020 年 5 月 14 日に京都府、大阪府、兵庫県などの 8 都道府県を除く 39 県について解除となり、5 月 21 日には京都府、大阪府、兵庫県が解除となったものの、5 月末までは府県を跨ぐ不要不急の移動は避けるように求められるなど、前例のない規模での移動の制限が続いた。その後、新型コロナウイルスによる感染拡大は一旦沈静化したものの、第 3 波の猛威を受けて、京都府、大

阪府、兵庫県で2021年1月14日から2月28日にかけて第2回目の緊急事態宣言が再発出され、さらに変異株による第4波の猛威を受けて、同じく3府県で2021年4月25日から6月20日にかけて第3回目の緊急事態宣言が再々発出されるなど、長期にわたって移動の制約が課せられることとなった。

一方、今回の経験を通じて、物流や公共交通が有事においても持続的にサービスを提供し続けなければならない業務であることを再認識するとともに、テレワークによるライフスタイルの変化や企業の地方移転など、地方回帰のきっかけとなる可能性もある。

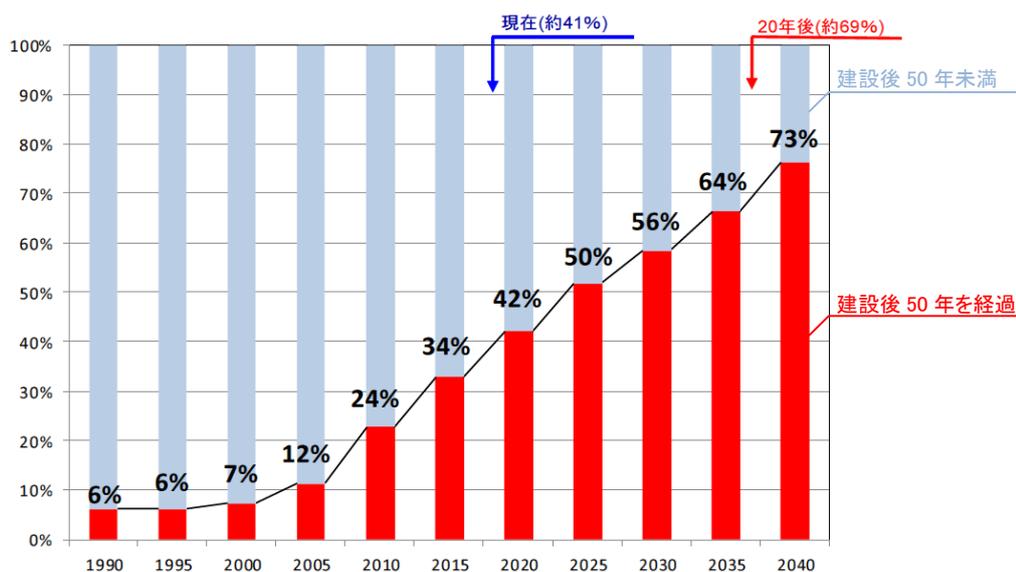
また、観光は経済成長を牽引する産業として期待されるなかで、新型コロナウイルス感染症の拡大で2020年は訪日外国人旅行者数が大幅に減少しているが、魅力的な観光資源を有効に活用することで、観光客数を回復させ、持続可能な観光を実現する必要がある。

広域道路ネットワークについては、今回の新型コロナウイルス感染症の経験等の様々な社会の変化に備えた柔軟な計画としておくことに留意が必要である。

(12) 急速に進むインフラの老朽化

交通基盤の老朽化も課題となっており、近畿地方整備局が管理する道路橋は、2019年4月時点で橋長2m以上のものが4,798箇所あるが、多くが高度成長期時代に建設されており、2025年には約5割、2040年には約7割が建設後50年を経過する見込みである（図1-18参照）。

また、近畿運輸局管内に本社局を置く鉄軌道事業者の橋梁は、2013年時点で、径間が1m以上のものは約39,300箇所あるが、10年後には約7割、20年後には約8割が建設後50年を経過する見込みである。



※近畿地方整備局管内の橋梁（2019年4月時点）

出典：国土交通省近畿地方整備局「橋梁個別施設計画 2020年3月」

図 1-18 架設から50年経過する橋梁割合の推移

(13) ICT の劇的な進歩等の技術革新の進展

近年、ICT は劇的に進歩している。2016 年には、我が国が目指すべき未来社会の姿として、ビッグデータ、IoT、ロボット、AI といった社会の在り方に影響を及ぼす先端技術をあらゆる産業や社会生活に取り入れ、経済発展と社会的課題の解決を両立して、誰もが快適で活力に満ちた質の高い生活をおくることができる人間中心の社会である Society 5.0 が提唱された。そして、その実現に向けて、地域における ICT 等の新技術を活用したマネジメント（計画、整備、管理・運営等）の高度化により、都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける、持続可能な都市や地域であるスマートシティが推進されている。

道路は地域の最も基礎的なインフラであり、新技術を活用して道路サービスを高度化することにより、高齢者、子供、障がい者を含むすべての人が移動手段、交通事故、渋滞の心配なく自由に移動し、交流や社会に参加する、生きがいや幸せを実感できる社会の構築を目指すことが求められている。

近畿では、中山間地域における自動運転サービスの社会実装に向けた社会実験といった交通サービスや、都市部における渋滞対策検討といった交通マネジメント、i-Construction といったインフラ整備等、全般にわたり新技術の活用が検討されてきており、2021 年 4 月には全国で初めて、インフラ分野の DX（デジタル・トランスフォーメーション）の推進に必要な官民の人材育成や最新技術の情報発信を行う施設である「近畿インフラ DX 推進センター」がオープンした。

今後、都市でも中山間地域でも人口減少や高齢化が進む中であって、そこに住む人の生活・生業が持続可能となるような地域社会を形成するためにも、防災対策や公共施設の効率的な活用に進歩する ICT を活用するとともに、維持管理の面においても ICT を活用して生産性向上に取り組むなど、技術革新を柔軟に取り込んでいくことが求められる。

1.2. 近畿の目指すべき姿

慢性的な渋滞が生じている京阪神都市圏のミッシングリンクを解消し、途切れた命の道をつなぐなど社会基盤の整備を進め、南海トラフ巨大地震による災害の脅威を克服しつつ、首都圏に次ぐ我が国第2の都市圏である近畿が、首都圏、中部圏とともにそれぞれの個性を発揮して「スーパー・メガリージョン」の形成を推進し、複眼型の巨大都市圏域の一翼を担うことが期待されている。

少子高齢化、東京一極集中の進展、アジアを中心とする外国人旅行者の増加、自然災害リスクの高まり、社会資本の老朽化問題の深刻化など、近畿を取り巻く経済社会情勢は大きく変化し、今後、近畿においても本格的な人口減少・少子高齢化時代の到来や巨大災害の発生が危惧されている状況において、我が国を牽引する地域として近畿が発展し続けるため、国、地方公共団体が適切な役割分担と連携の下、近畿の強みを十分に発揮していく必要がある。

日本を牽引し世界に誇ることができる近畿の強みを十分に発揮するため、「関西広域地方計画」（2016年3月 国土交通省）のもと、近畿の目指すべき圏域像を掲げ、その実現に向けて、ICT等の新技術の活用や運用の工夫等により、インフラ機能を最大限発揮させつつ、環状道路の未事業化区間などのミッシングリンクの解消、広域の高速道路ネットワークの整備など、社会基盤の整備を推進していく。

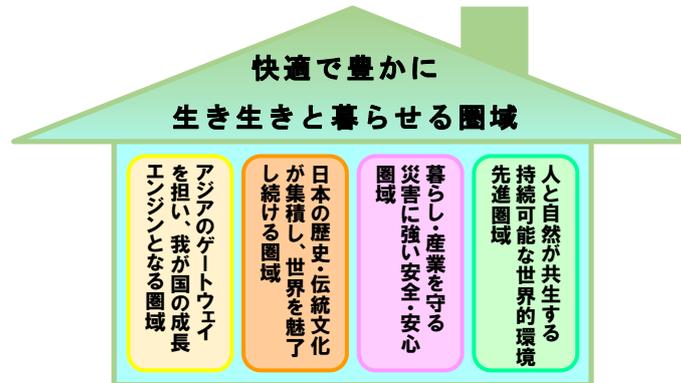
<近畿の目指すべき圏域像>

アジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域 <ul style="list-style-type: none"> ● アジアを中心に世界との活発な経済的・人的交流を通じ、我が国の経済の中核として成長し、スーパー・メガリージョンの一翼を担う ● 研究開発拠点及び知の交流拠点の連携を進め、次世代産業が健康・医療産業等の分野で次々と生まれる ● グローバルニッチ企業等が生まれ成長していく ● 世界の人々を惹きつける長い歴史・伝統文化を強みとした観光誘客により我が国の成長を牽引する ● 東京との対峙ではなく、世界を見据えたチャレンジングな成長エンジン ● 西日本と連携し、日本海・太平洋2面活用の利点を活かしながら、アジアを中心とした世界のゲートウェイとしての地位を築く圏域
日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける圏域 <ul style="list-style-type: none"> ● 長い歴史と伝統文化を有し、豊かな自然に恵まれている ● 個性あふれる地域づくりにより、世界の人々を惹きつけてやまない ● 訪れる全ての方々が地域の魅力を存分に味わうことができる ● 国際的な文化交流を中心とした、千客万来の観光圏域
快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域 <ul style="list-style-type: none"> ● 個性豊かな都市がネットワークで結ばれ、多核的な構造を形成する ● 「コンパクト」化と「ネットワーク」づくりを進め、活力と個性あふれる安心して子供を産み育てることができる ● 都市圏と自然豊かな農山漁村の近接性を活かし、「二地域居住」や「二地域生活・就労」等の多様な生活様式が選択できる ● 地方都市や「小さな拠点」が連携して、地域の雇用・暮らしが創出され、持続的に生き生きとした生活を営むことができる ● どこに住んでも、教育、医療、福祉等の基本的な生活サービスを享受でき、女性や高齢者など誰もが社会に参画して活躍できる圏域
暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域 <ul style="list-style-type: none"> ● 南海トラフ巨大地震や集中豪雨をはじめとした激甚化する自然の脅威から人々の生命・財産を守る ● 社会資本の老朽化対策等が着実に実施され、安全・安心な生活や経済社会活動が営める ● 首都圏の非常時に首都圏の有する諸機能のバックアップを担う圏域
人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域 <ul style="list-style-type: none"> ● 様々な環境対策に圏域全体で取り組む環境先進圏域として、世界に貢献する ● 健全な水循環の維持又は回復、水文化の継承、多様な生態系の保全・再生に向け、流域を一体的にとらえて環境再生等に取り組む ● 地域特性や循環資源の性質等に応じて、循環型社会を実現する圏域

出典：国土交通省「関西広域地方計画（2016.3）」

【参考】

歴史とイノベーションによる アジアとの対流拠点



— : 新広域道路交通ビジョンに関する事業

出典：国土交通省「関西広域地方計画（2016.3）」

図 1-19 近畿の目指す姿と戦略

2 広域的な交通の課題と取組

2.1. 広域的な交通の課題

(1) 交通ネットワーク

都市部では、都市内高速道路ネットワークをはじめとする道路ネットワークの整備の遅れで、多数の渋滞箇所、渋滞の慢性化、交通事故の発生が問題となっているなど、都市活動や物流を支える交通インフラが脆弱な状況にある（図 2-1 参照）。

一方、地方部においては、地域の個性を活かした活性化を進めるとともに、医療、福祉等の生活サービス機能を維持できるようにコンパクトシティ化を進めていく必要がある。また、地方都市間の連携や連携中枢都市圏の形成等、京阪神都市圏との対流促進・交流拡大のためにもミッシングリンクの解消を含む道路交通ネットワークの整備や地域公共交通の確保・維持・改善が課題である（図 2-2 参照）。

都市鉄道ネットワークでは、多核型の圏域構造を有する京阪神都市圏内は鉄道網が概成しつつあるものの、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線については整備が進んでいない状況にある（図 2-3 参照）。

港湾では、アジア諸港との競争が激化する中で、世界の定期船業界の三大基幹航路のうちの北米航路と欧州航路における阪神港への1週間あたりの寄港便数は、他のアジア主要港と比べて少なく、2020年は10便となっている（図 2-4 参照）。

順位	路線名	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	291.9
2	阪神高速 3号神戸線（上り） 第二神明接続部～西宮JCT	252.9
3	首都高速 湾岸線（西行） 東関道接続部～葛西JCT	168.2
4	阪神高速 13号東大阪線（上り） 東大阪JCT～東船場JCT	158.5
5	首都高速 5号池袋線（上り） 美女木JCT～板橋JCT	153.8
6	首都高速 6号三郷線（上り） 三郷JCT～小菅JCT	147.8
7	首都高速 4号新宿線（上り） 中央道接続部～西新宿JCT	147.7
8	首都高速 3号渋谷線（上り） 東名道接続部～大橋JCT	143.3
9	阪神高速 11号池田線（上り） 豊中JCT～池田・環状合流部	140.2
10	阪神高速 4号湾岸線（上り） 助松JCT～天保山JCT	135.0

※1 2019年の年間合計
 ※2 上り・下り（内回り・外回り）を分けて集計
 ※3 対象は7時～19時（12時間）

出典：国土交通省資料（2020年6月8日）



阪神高速 3号神戸線での交通事故発生状況



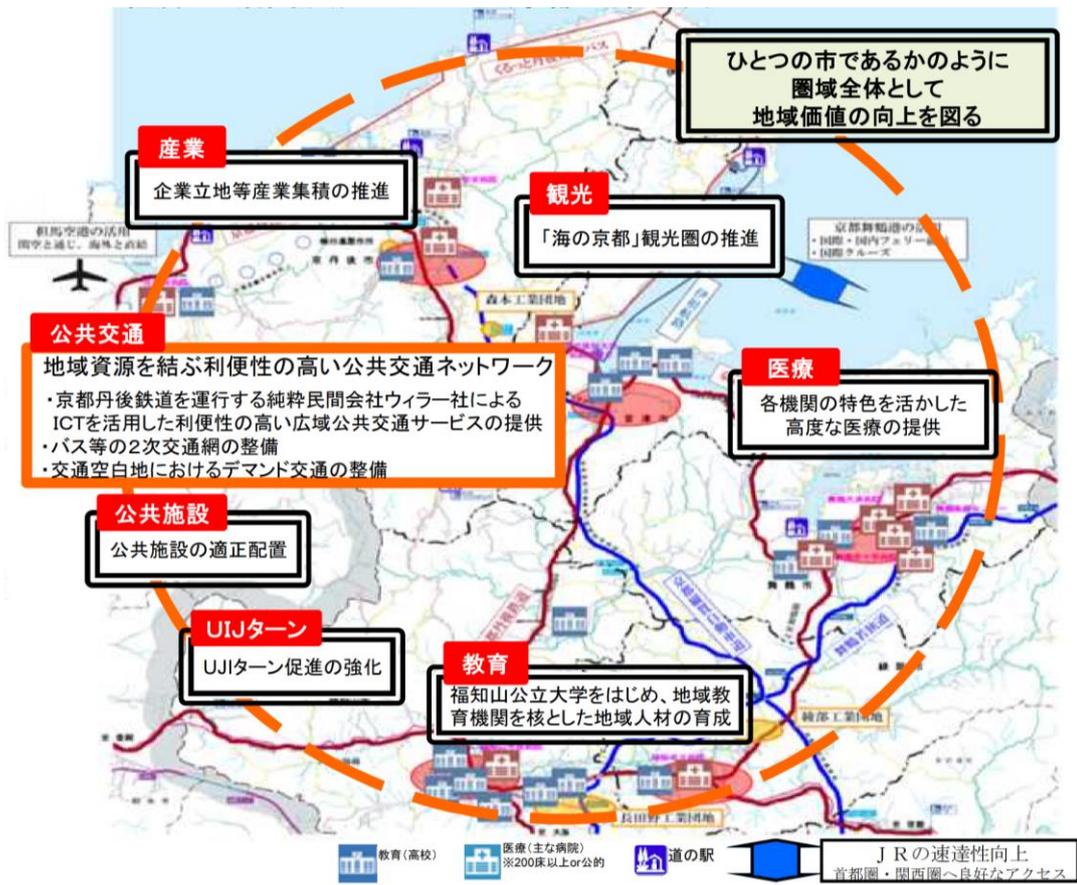
阪神高速 3号神戸線での混雑状況



阪神高速 13号東大阪線での混雑状況

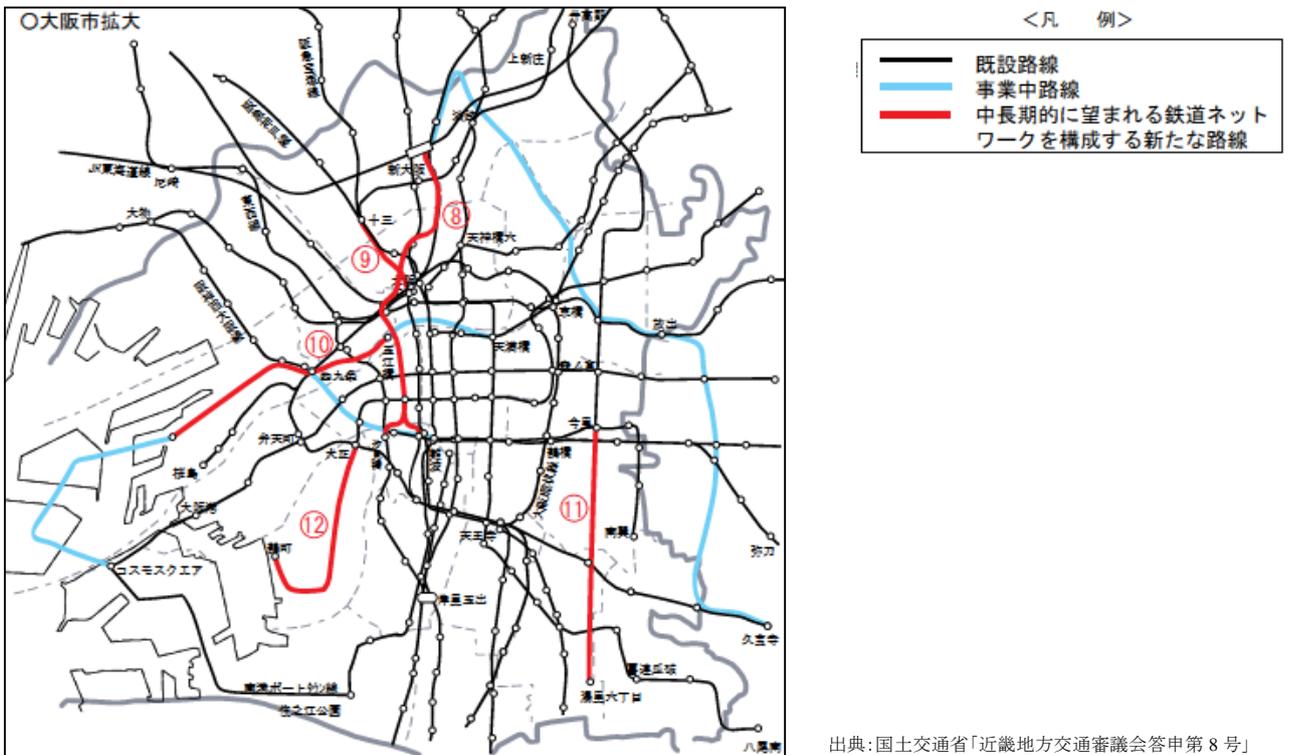
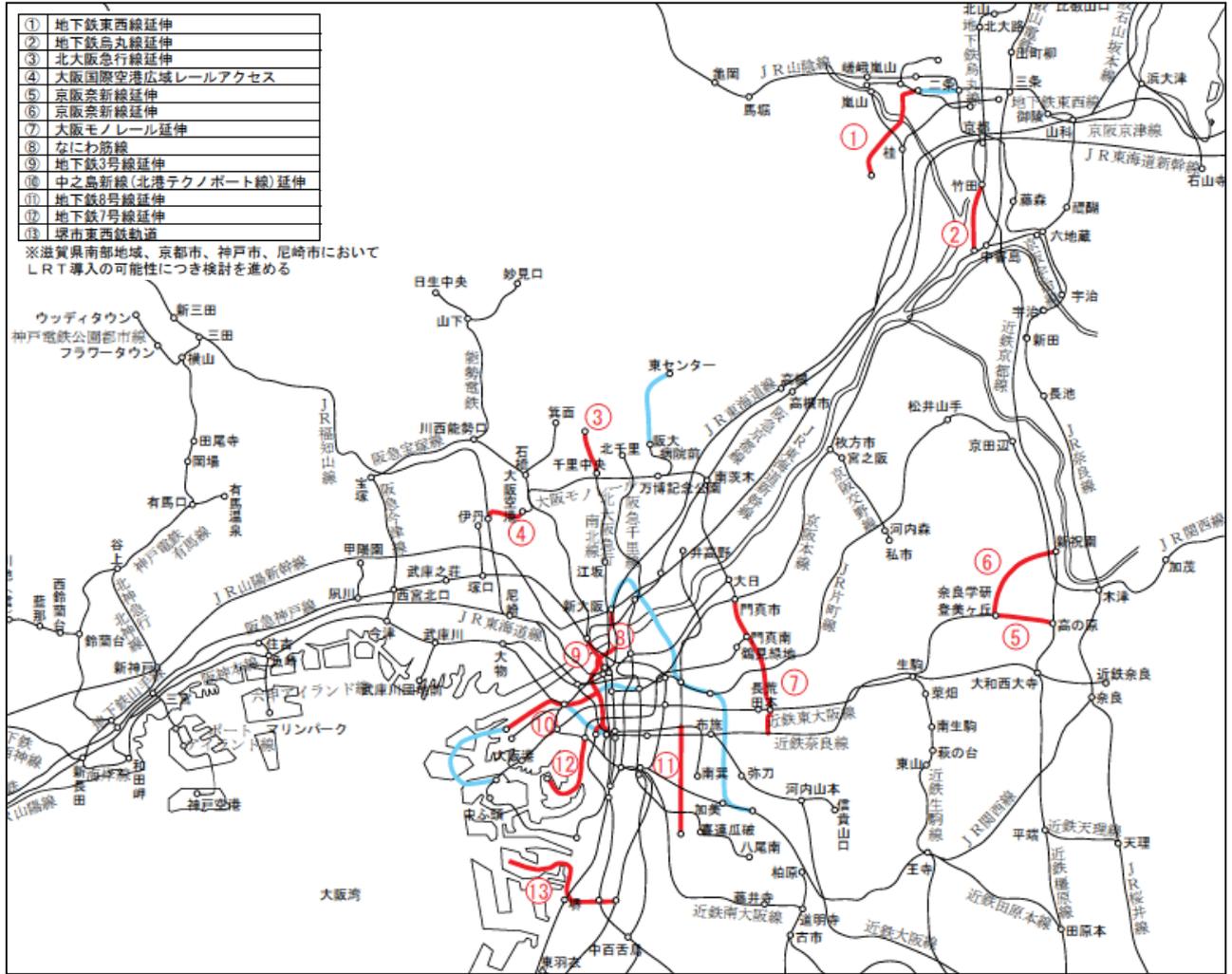
出典：阪神高速提供資料

図 2-1 全国都市高速道路（JCT 区間別）の年間渋滞損失ワーストランキング（2019年）と阪神高速の状況



出典：関西広域地方計画の概要（2016年3月）

図 2-2 地方都市の連携による経済・生活圏形成のイメージ（京都北部地域）



出典:国土交通省「近畿地方交通審議会答申第8号」

図 2-3 京阪神圏において中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線

寄港便数/週

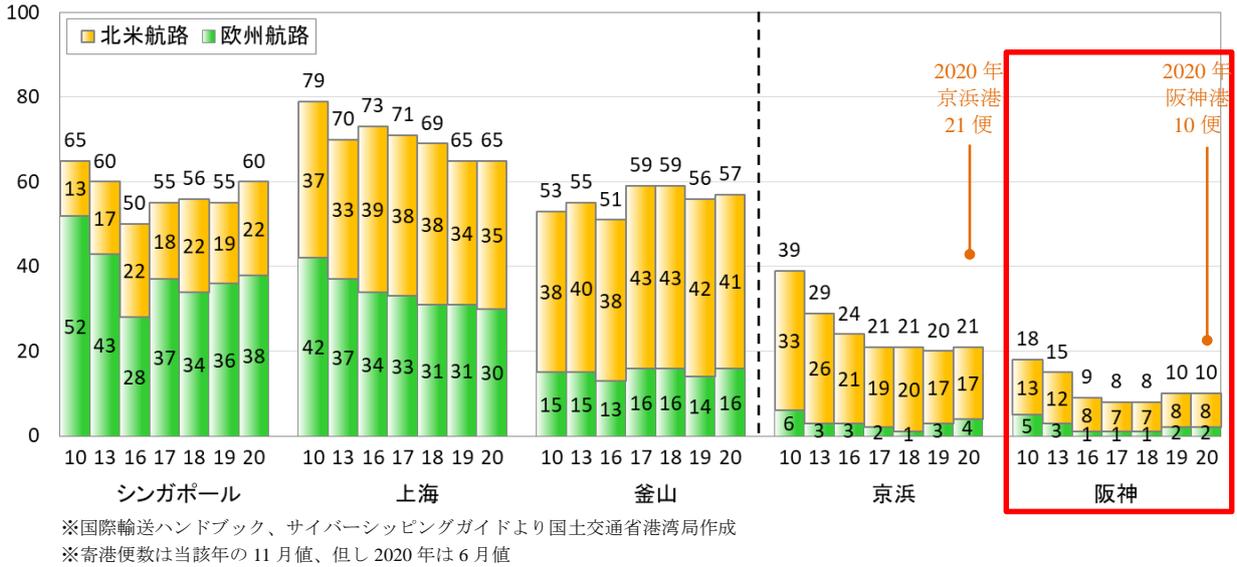


図 2-4 欧米航路寄港便数の比較

(2) 平常時

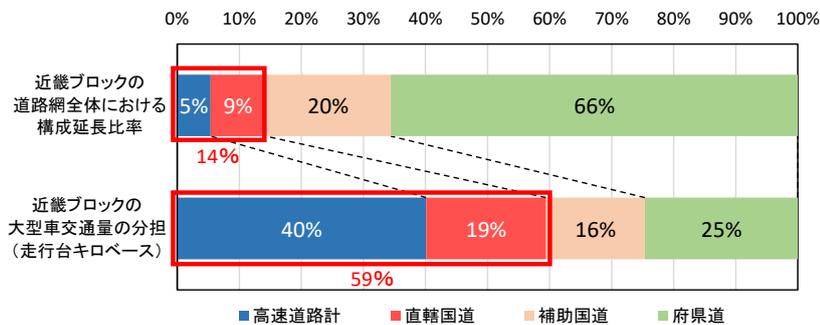
1) 物流

<道路の利用状況>

近畿においては、広域的な幹線道路網を構成する高速道路及び直轄国道の道路総延長が幹線道路（府県道以上）に占める割合は約14%と小さいが、大型貨物車交通量の約59%を分担しており（図 2-5 参照）、また大型車誘導区間の約7割が高速道路及び直轄国道となるなど、高速道路及び直轄国道を中心とする国道は物流を通じて経済・社会活動を支える全国的な大動脈としての役割を果たしている。

道路の利用状況についてみると、ETC2.0の大型車通行実績では、京阪神都市圏を中心に放射状に伸びる高速道路や直轄国道、また近畿道などの環状道路の利用を基本としながら道路を様々に利用しており（図 2-6 参照）、申請件数からみた背高海上コンテナの利用状況では、舞鶴若狭自動車道、国道29号、国道42号といった太平洋側と日本海側をつなぐ南北道路について、より強い利用傾向が見られる（図 2-7 参照）。

物流の効率化及び国際競争力の強化を図るため、日本海・太平洋の2面活用が可能な地理的特性を活かしながら広域道路ネットワークを構築し、国内外との対流を促進する必要がある。



出典：全国道路・街路交通情勢調査（2015）

図 2-5 近畿の道路延長と大型車交通量の割合

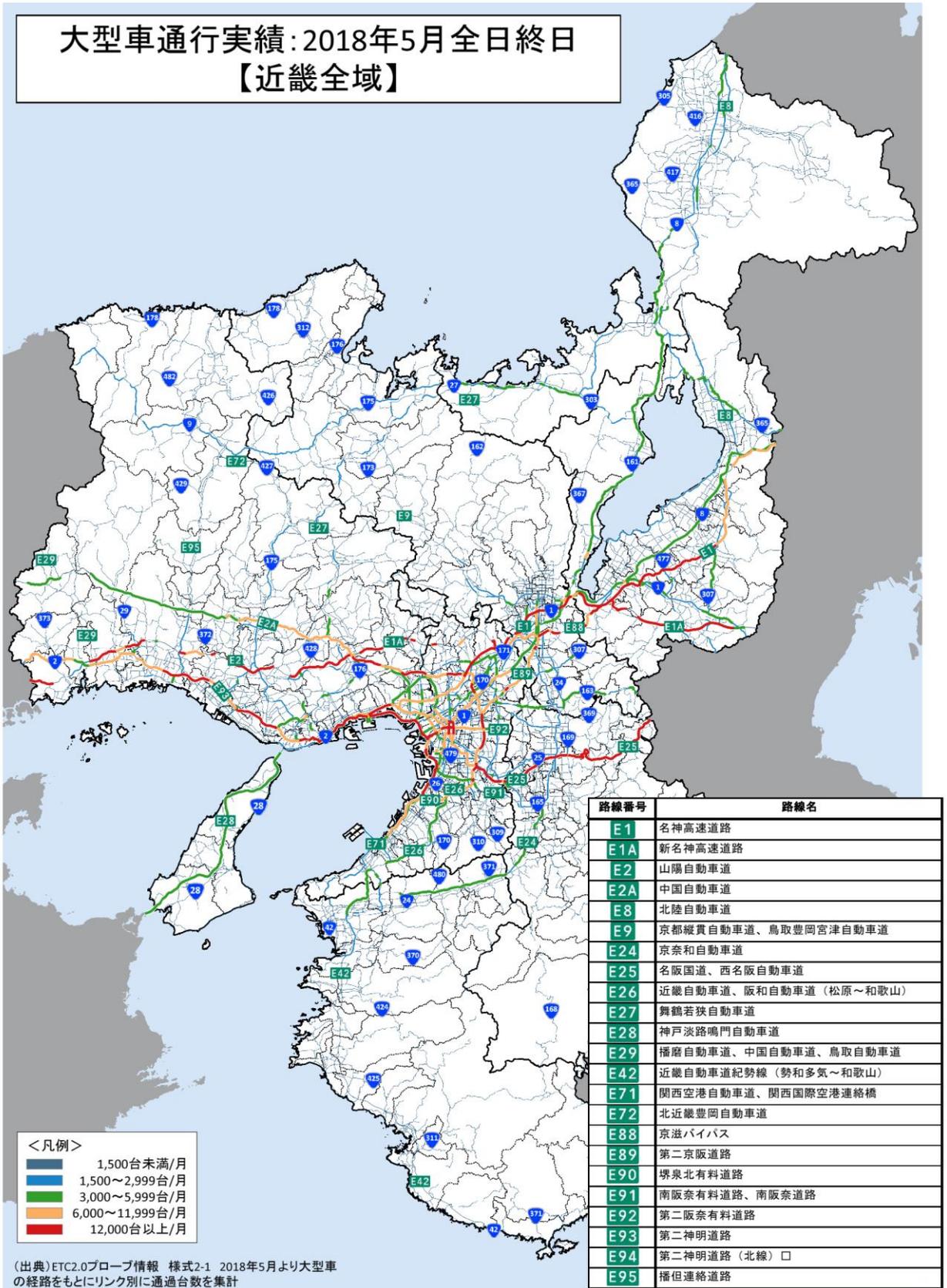
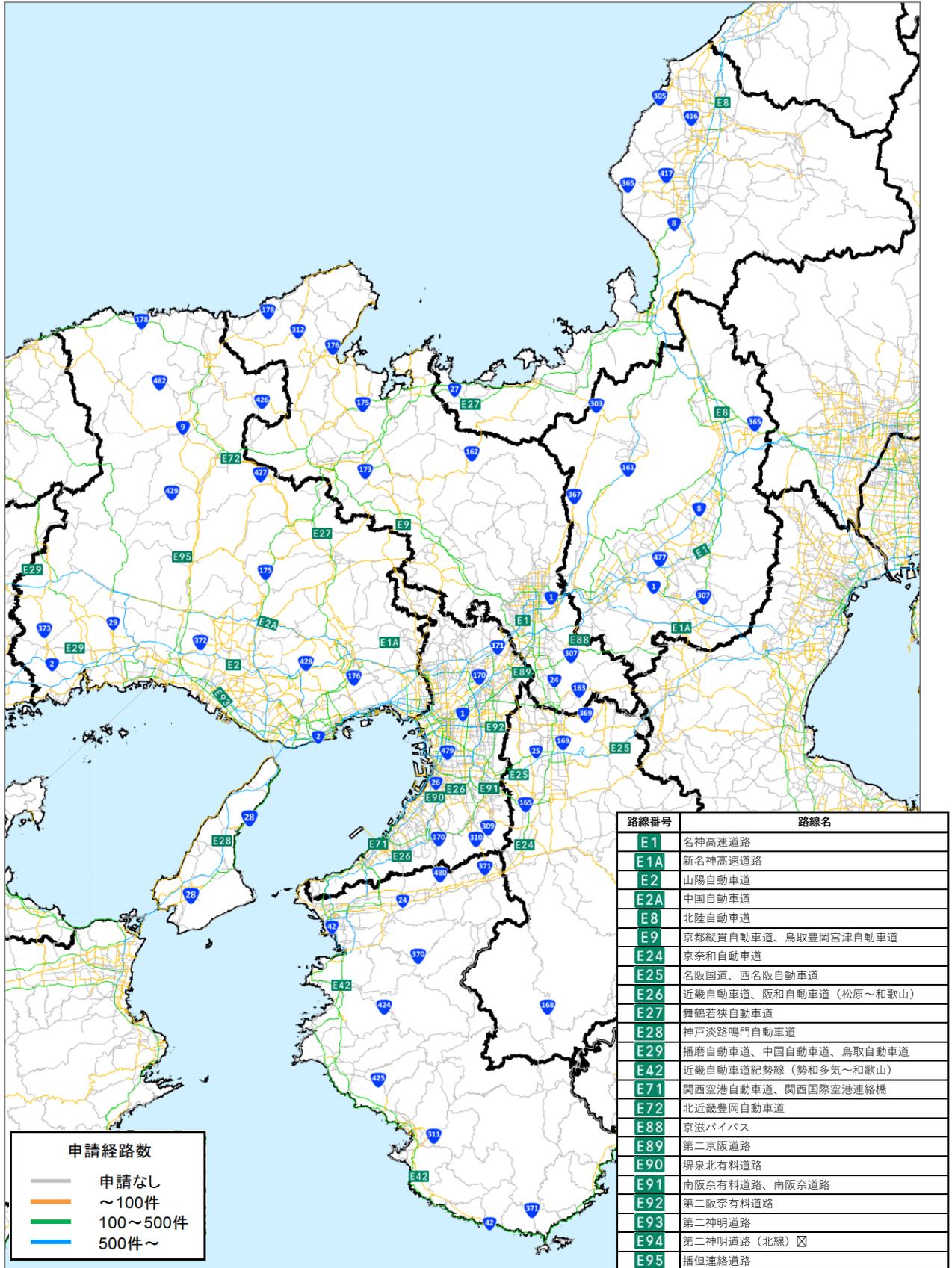


図 2-6 大型車の利用状況



出典：背高国際海上コンテナの申請ルート（2017年度）

図 2-7 国際海上コンテナ(40ft 背高)の利用状況

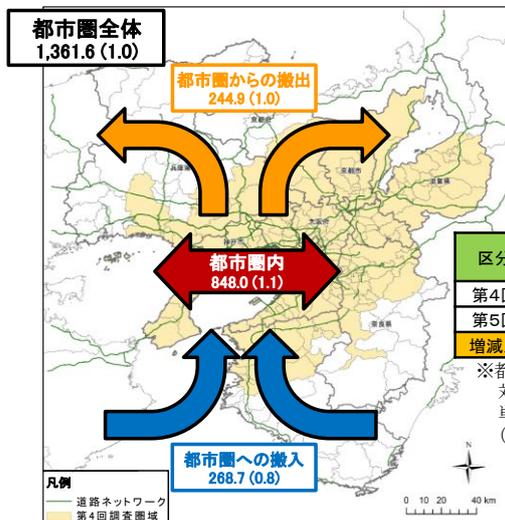
<都市圏・府県を跨ぐ広域的な物流>

近畿圏の物流量は、「第4回京阪神都市圏物資流動調査（2005年）」と「第5回近畿圏物資流動調査（2015年）」を比較すると、都市圏全体が約1.0倍、都市圏からの搬出量が約1.0倍、都市圏への搬入量が約0.8倍となっている一方、都市圏内の物流量は約848千トン/日で、10年前の約1.1倍、増加量としては約70千トン/日（20フィートコンテナ換算で約3,000個相当）となっており、主に都市圏内々での物流が活発になっている。なお、「第4回京阪神都市圏物資流動調査（2005年）」の基準（地域：第4回圏域、業種：製造業、卸売業、輸送業、従業者規模：従業員10人以上）でみると、事業所数は約14%減少しているものの、一事業所あたりの物流量は約22%増加している（図2-8参照）。

また、インターネット通販など、Eコマース市場の拡大に対応した大規模な物流施設の立地ニーズの高まりや、高規格幹線道路（新名神高速道路、京都縦貫自動車道、京奈和自動車道など）の整備にとともに、10年前と比べて、物流施設は臨海部のみならず内陸部での立地傾向も強くなっており（図2-9参照）、神戸市、大阪市などの臨海部や高規格幹線道路（新名神高速道路、京都縦貫自動車道、京奈和自動車道など）の沿線地域の一部において物流量が増加している（図2-8参照）。

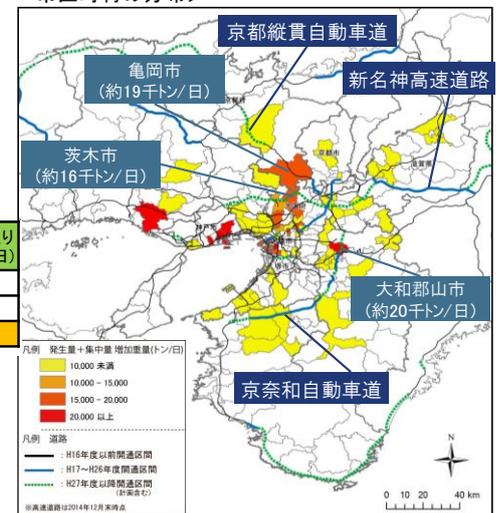
近畿圏の競争力の維持・強化に向けて、臨港部と内陸部に存在するミッシングリンクの解消を図りながら、府県を跨ぐ都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化するための広域道路ネットワークの構築が求められる。

<近畿圏の物流量の変化>



※都市圏全体：第4回調査圏域対象とする輸送：国内輸送
単位：千トン/日
()内は第4回調査比を示す

<第4回調査(2005年)以降に物流量が増加した市区町村の分布>



※対象とする沿線地域	物流量(トン/日)		増減比
	第4回	第5回	
新名神高速道路・京都縦貫自動車道沿線地域	54,799	64,295	+17.3%
京奈和自動車道沿線地域	60,743	79,788	+31.4%

※新名神高速道路、京都縦貫自動車道、京奈和自動車道(郡山IC以南)のICが立地する市区町村の物流量(発生量+集分量、単位：トン/日)を集計

出典：京阪神都市圏交通計画協議会「第4回京阪神都市圏物資流動調査（2005年）」、「第5回近畿圏物資流動調査（2015年）」

図 2-8 近畿圏の物流の変化

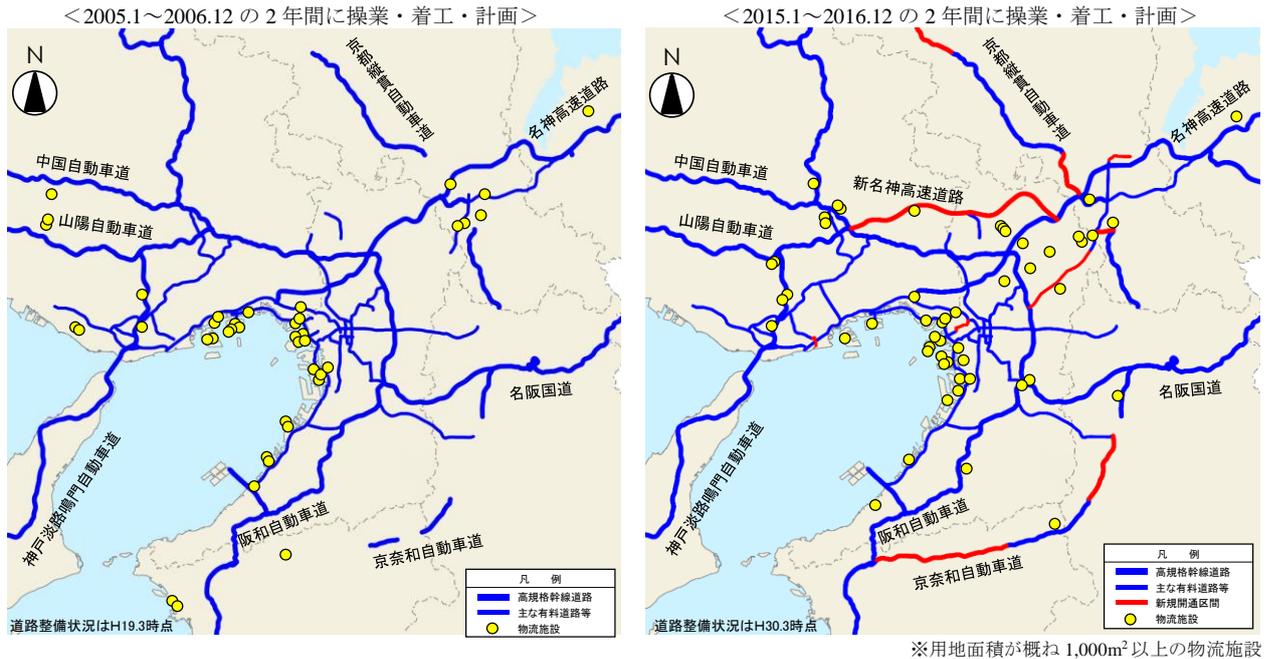


図 2-9 物流施設の立地状況の変化

＜港湾関連の物流＞

阪神港のコンテナ取扱量は、近年はほぼ同水準で推移してきたが、2017年に大阪港で取扱量が増加に転じ、神戸港では引き続き増加したことから、2018年には過去最高の取扱量となり、2019年も同水準となっている（図 2-10 参照）。阪神港では、コンテナ貨物を西日本一円から集貨しており、阪神港への寄港便数は2014年の68便/週から2019年の95便/週に、27便/週（約4割）の増加となっている（図 2-11 参照）。神戸港では入港するコンテナ船の大型化が進んでおり、水深16mの大水深コンテナターミナルの整備など、港湾の機能強化が進められている（図 2-12、図 2-13 参照）。京都舞鶴港においては、輸出貨物の占める割合が高くなる中で、2017年に外貿コンテナの取扱量が対前年比で1.17倍に増加したが、2020年には新型コロナウイルス感染症による経済活動減少等の影響を受けて外貿コンテナの取扱量が減少している。（図 2-14 参照）。また、敦賀港においては、2016年まで外貿コンテナの取扱量が増加基調にあったものの、2017年から減少傾向となっており、輸出貨物と輸入貨物は同程度となっている（図 2-15 参照）。

阪神港（神戸港、大阪港）のコンテナ貨物は、隣接する兵庫県、大阪府を中心としながら、中国地方や四国地方など西日本方面に関連した搬入・搬出が多くなっており、近畿内では内陸部の滋賀県にも比較的多く搬入・搬出されている（図 2-16、図 2-17 参照）。阪神港（神戸港、大阪港）の国際海上コンテナ（40フィート背高）は、兵庫県からの流動を中心としながら、内陸部の京都府や、中国地方からも多く搬入されている（図 2-18 参照）。

近畿の重要港湾以上10港の周辺地域から発生・集中する物流量は、近畿全体の約58%を占めており、近畿の重要港湾以上10港の中では、神戸港や大阪港の割合が大きくなっているが（表 2-1 参照）、臨港部と内陸部にはミッシングリンクが存在していることから、物流ルートとしての信頼性が十分ではなく、事業所が求める道路施策に関するニーズにおいても、高速道

2 広域的な交通の課題と取組

路ネットワークの整備が最も重視されている（図 2-19 参照）。近年、国際海上コンテナ（40ft 背高）が世界的に増加している中で（図 2-20 参照）、それらを効率的に輸送できる道路ネットワークを構築することで物流生産性を高めることが必要である。

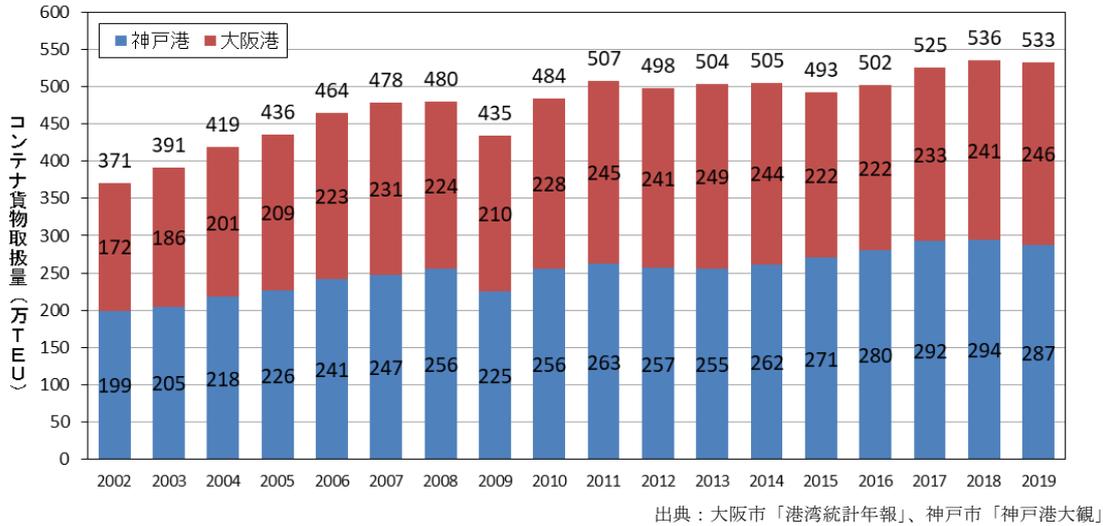


図 2-10 阪神港のコンテナ取扱個数の推移



図 2-11 阪神港に寄港するコンテナ貨物船の港と便数

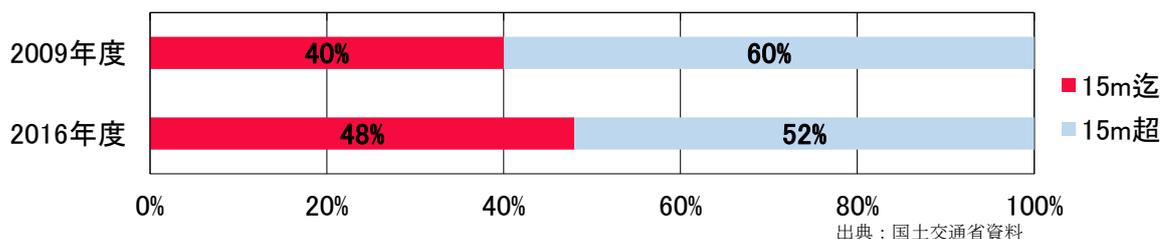
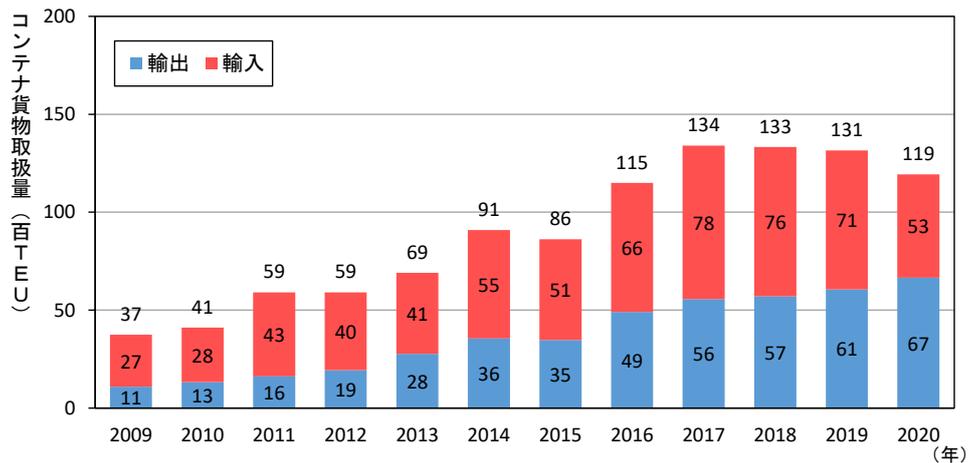


図 2-12 神戸港に入港した基幹航路コンテナ船の水深 15m を超える入港隻数割合



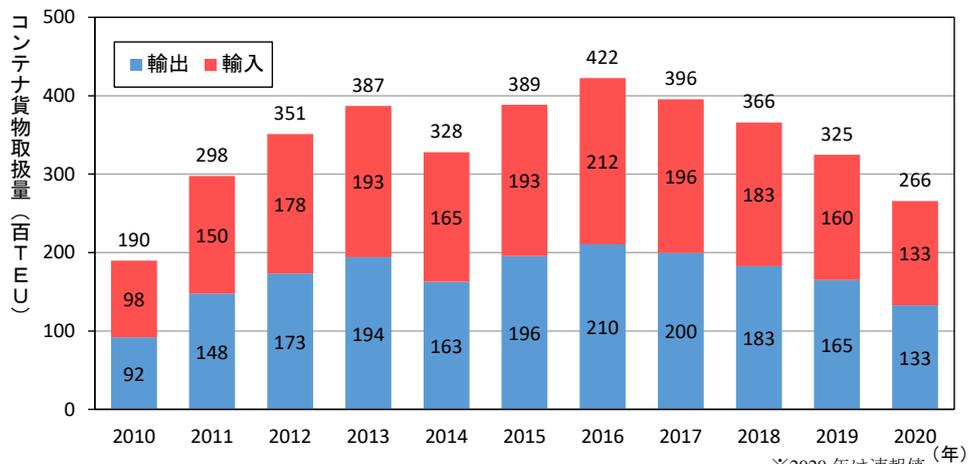
出典：神戸市記者発表資料（2017年3月31日）

図 2-13 国際コンテナ戦略港湾の機能強化（水深16mの水路供用）



出典：京都府「京都舞鶴港港湾統計」

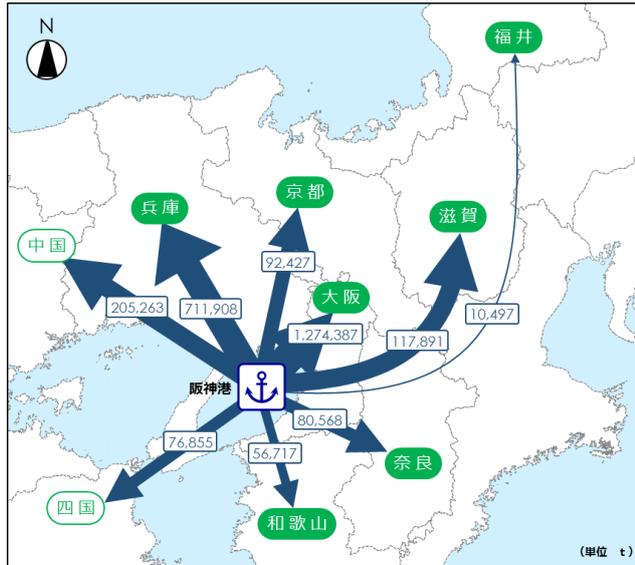
図 2-14 京都舞鶴港の外貿コンテナ取扱個数の推移



※2020年は速報値

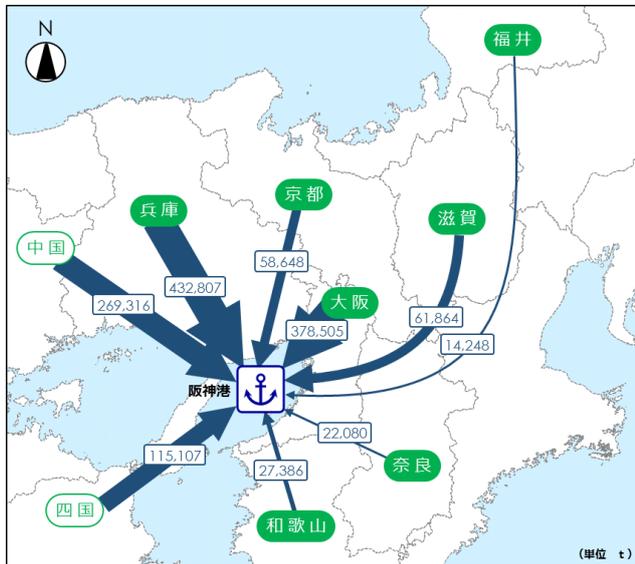
出典：福井県「敦賀港統計年報」

図 2-15 敦賀港の外貿コンテナ取扱個数の推移



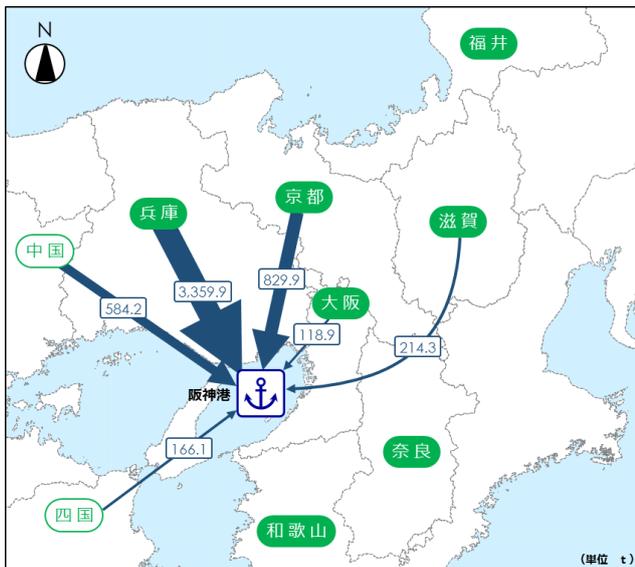
※阪神港は、大阪港と神戸港とする。
出典：国土交通省港湾局「2018年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

図 2-16 近畿における阪神港のコンテナ貨物の流動状況（港湾からの搬出）



※阪神港は、大阪港と神戸港とする。
出典：国土交通省港湾局「2018年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

図 2-17 近畿における阪神港のコンテナ貨物の流動状況（港湾への搬入）



※阪神港は、大阪港と神戸港とする。
出典：国土交通省「2015年度全国貨物純流動調査（物流センサス）」

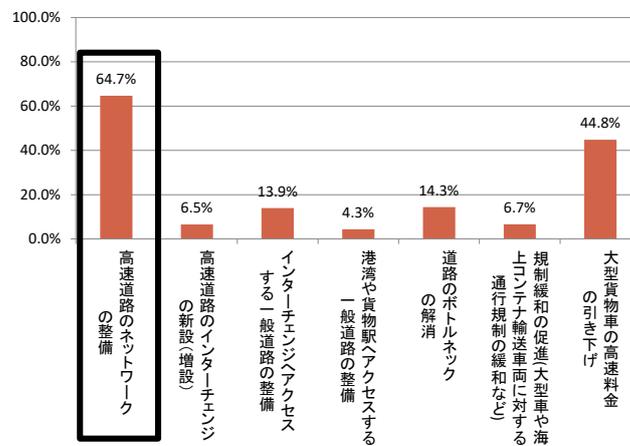
図 2-18 阪神港の国際海上コンテナ（40 フィート背高）の流動状況（港湾への搬入）

表 2-1 港湾周辺地域から発生・集中する物流量の割合

港湾	発生集中量 (千トン/日)	重要港湾10港に 占める割合	近畿圏に占める割合
舞鶴港	8.1	0.4%	0.2%
阪南港	30.7	1.6%	0.9%
堺泉北港	162.1	8.6%	5.0%
大阪港	528.3	28.0%	16.2%
尼崎西宮芦屋港	113.0	6.0%	3.5%
神戸港	602.9	31.9%	18.4%
東播磨港	221.1	11.7%	6.8%
姫路港	107.0	5.7%	3.3%
日高港	1.5	0.1%	0.04%
和歌山下津港	113.9	6.0%	3.5%
合計	1,888.7	100.0%	57.8%

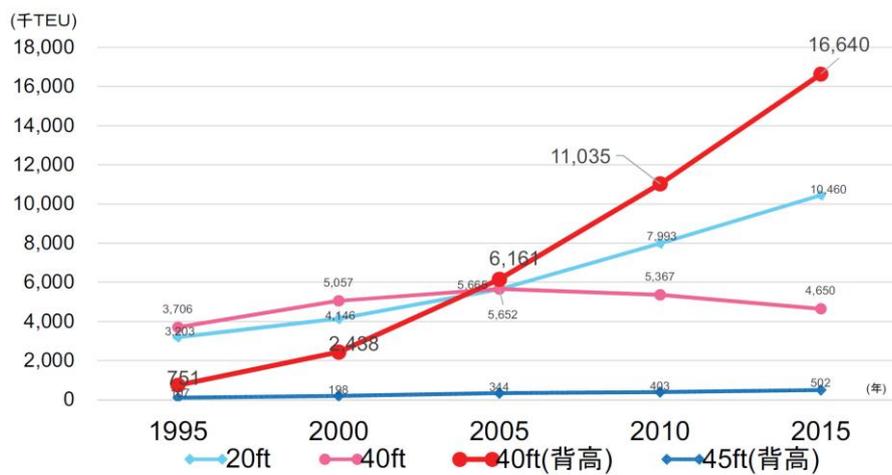
※調査対象範囲に福井県は含まれていない

出典：京阪神都市圏交通計画協議会「第5回近畿圏物資流動調査（2015年）」



出典：京阪神都市圏交通計画協議会「第5回近畿圏物資流動調査（2015年）」

図 2-19 道路施策に関するニーズ



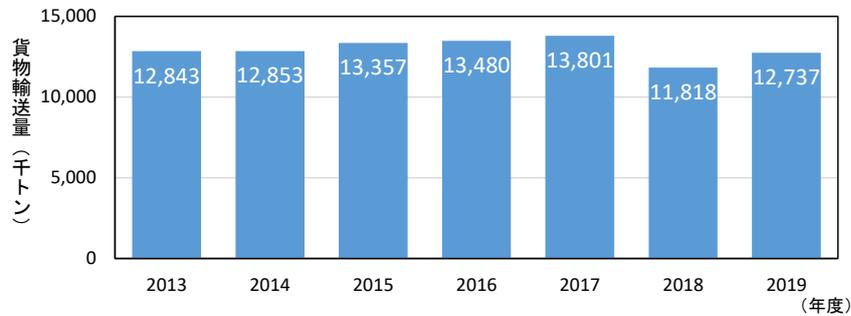
出典：Containerisation International2010、Drewry Container Census2013、2016

出典：国土交通省道路局「重要物流道路制度における国際海上コンテナ車の運用について（2018年5月）」

図 2-20 世界の海上コンテナ保有個数の推移

＜鉄道関連の物流＞

鉄道貨物輸送は長距離輸送、大量輸送、低環境負荷といった主な特性を有する。道路網整備に伴う自動車（トラック）輸送の著しい伸びとともに、国内貨物輸送における鉄道の役割が小さくなっている中で、近畿における鉄道貨物輸送量は2018年度に減少となったが、2019年度は対前年比107.8%と増加している（図2-21参照）。内訳では、東日本を発着する貨物輸送量が多い（表2-2参照）。



出典：国土交通省「近畿のちから」

図 2-21 近畿における鉄道貨物輸送量の推移

表 2-2 近畿における発着貨物（鉄道）の輸送量（2019年度）

順位	近畿地区発着貨物の輸送トン数（万トン）	
1	東京	102
2	北海道	58
3	福岡	44
4	新潟	36
5	宮城	34
6	埼玉	29
7	佐賀	20
8	神奈川	12
9	青森	12
10	福島	12
	近畿内々	4
	その他	123
	計	486

出典：国土交通省「貨物地域流動調査」

2) 人流

＜来訪地域＞

近畿圏外からの来訪者の訪問地をみると、6割以上が京都市あるいは大阪市に来訪しており、次いで、神戸市や奈良県北部などが多い（図2-22参照）。観光資源数は、京都市で特に多くみられる一方、府県政令市それぞれに約1割ずつ分布している（図2-23参照）。近畿圏外からの来訪者の訪問地分布と比較すると、観光資源の立地する市町村で多くなる傾向がうかがえるが（図2-22参照）、奈良県や和歌山県、京都府（京都市除く）などでは、観光資源の割合に対して来訪者数の割合が低い状況にある（図2-23参照）。

近畿圏外からの来訪者のうち、宿泊旅行者の観光行動をみると、特定の地域のみ観光した来訪者が全体の約55%、複数地域を観光する来訪者は約45%となっており、特に複数地域を観光する来訪者では大阪市あるいは京都市と他地域を観光した来訪者が全体の約80%を占めて

いる（図 2-24 参照）。近畿圏の北部に位置する但馬や丹後・中丹、滋賀県東北部、あるいは南部に位置する奈良県中部などでは、京都市や大阪市からの訪問施設間の移動に平均で 180 分以上の時間を要しており、近畿圏の北部や南部に位置する地域を含めて、さらに来訪者数や訪問地での滞在時間を増加させるためには、各地域への移動速達性を向上（移動時間を短縮）させることが求められる（図 2-25 参照）。

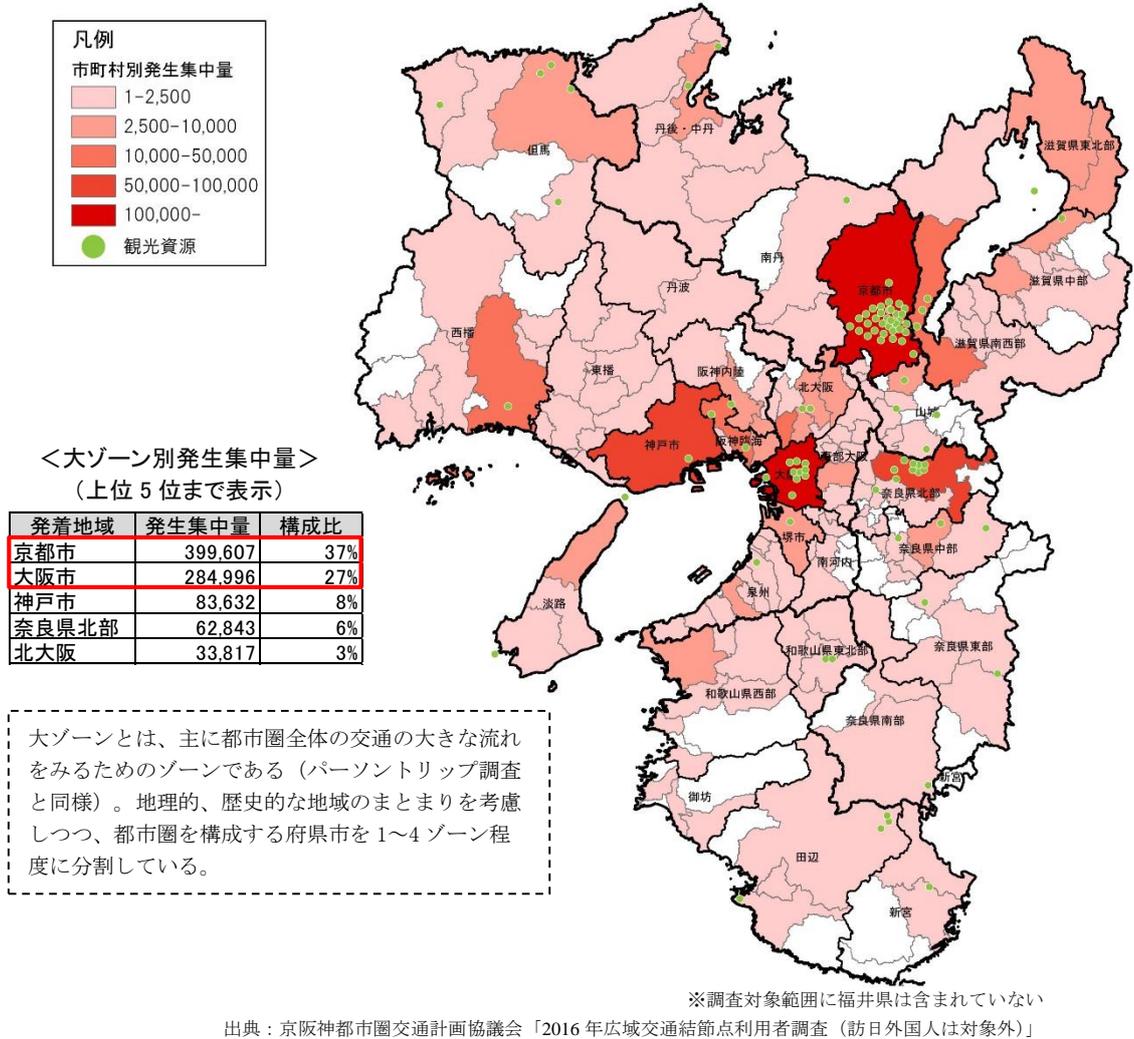


図 2-22 近畿圏外からの来訪者を対象とした発生集中量(市町村別)

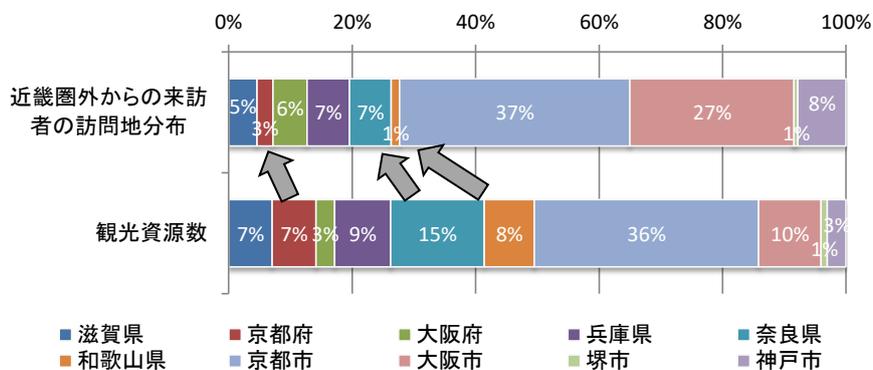
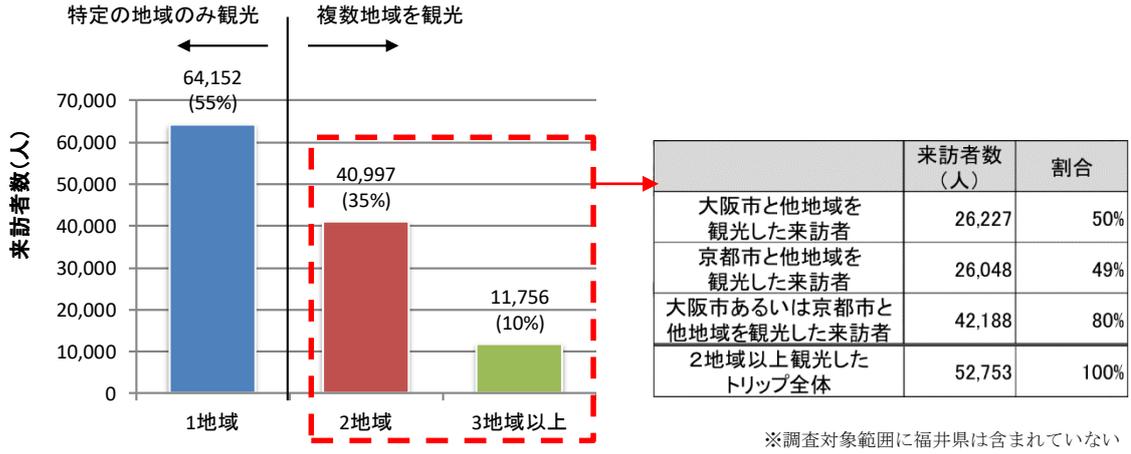
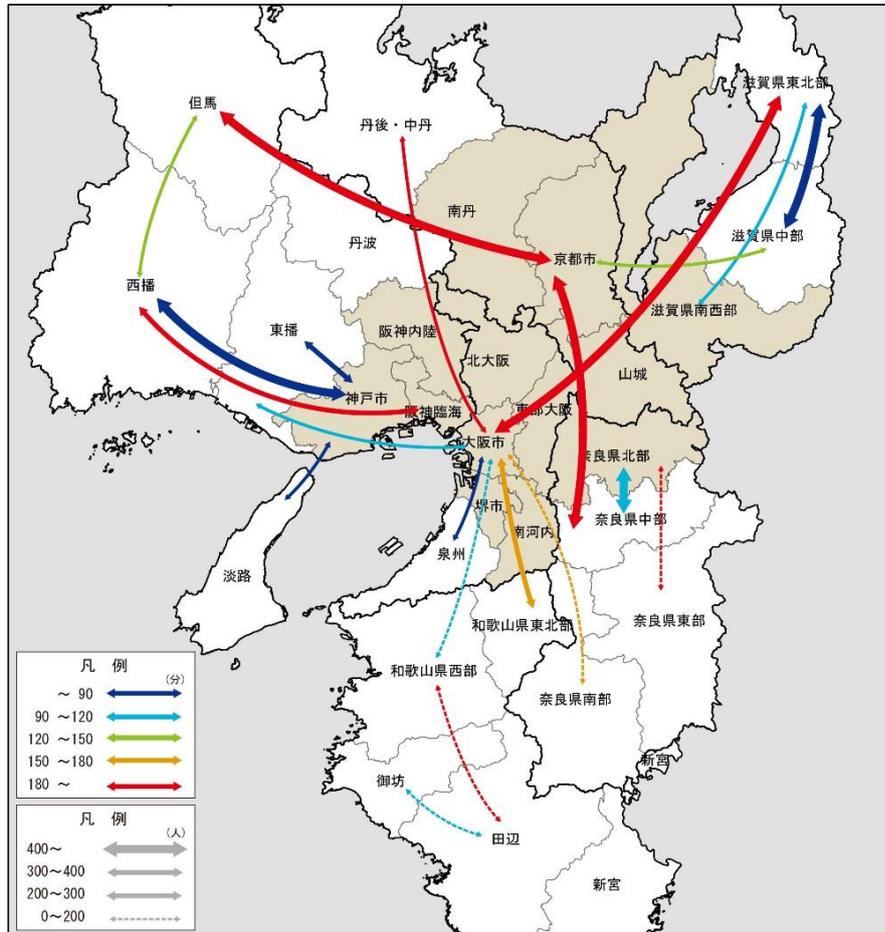


図 2-23 府県政令市別近畿圏外からの来訪者の訪問地分布及び観光資源の数



出典：京阪神都市圏交通計画協議会「2016年広域交通結節点利用者調査（訪日外国人は対象外）」

図 2-24 今回の来訪で立ち寄った地域数



※所要時間は、ある訪問施設の出発時間と次の訪問施設の到着時間の差分で算出
 ※例えば、鉄道の乗車時間と駅から訪問施設間の端末交通における移動時間を含む
 ※調査対象範囲に福井県は含まれていない

出典：京阪神都市圏交通計画協議会「2016年広域交通結節点利用者調査（訪日外国人は対象外）」

図 2-25 各地域の観光資源間の移動における平均所要時間

< 広域交通結節点 >

近畿圏外からの来訪者が利用する広域交通結節点に着目すると、来訪者の約半数が新大阪駅を利用しており、次いで京都駅、大阪国際空港などが主に利用されている（図 2-26 参照）。

関東、中部、中国などからの来訪者は新幹線利用が多くみられる。北海道・東北や北陸といった遠方からの来訪者は空港利用が多くなっており、空港が広域的な集客のための重要な役割を果たしていることがわかる。なお、九州・沖縄からの来訪者の空港利用は約 2 割に留まっている（図 2-27 参照）。

広域交通結節点への移動における利用交通手段では、新大阪駅では約 88%が鉄道に乗り継いでいる。その他の新幹線駅では、路線バス・観光バス、タクシーの利用や駅周辺への徒歩移動などが約 4～6 割を占めており、多様な交通手段への乗り換えがみられる（図 2-28 参照）。

広域交通結節点からのアクセス性では、空港からのアクセス性は首都圏と比べて低く、空港から 60 分圏域にある観光資源は 18%にとどまっている（図 2-29 参照）。各空港から京都方面へは、鉄道利用で大阪国際空港から 60 分以上、関西国際空港からは 90 分以上を要する状況にあり、関西国際空港からは大阪市へのアクセスにも 60 分以上を要している（図 2-30 参照）。なお、大阪国際空港・関西国際空港とも、鉄道より自動車による 90 分圏域が広く、自動車による移動手段の拡充も必要と考えられる。

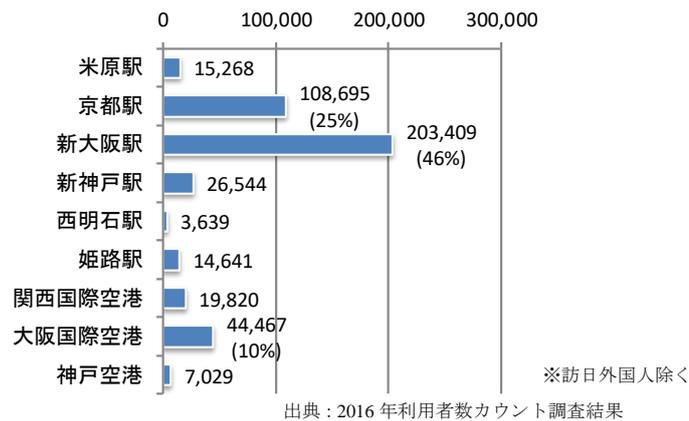


図 2-26 広域交通結節点の利用者数 (人/日)

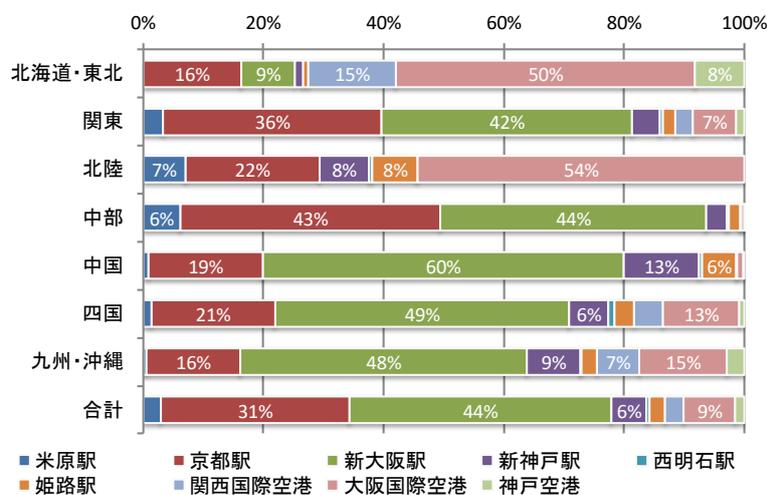


図 2-27 居住地別の利用広域交通結節点

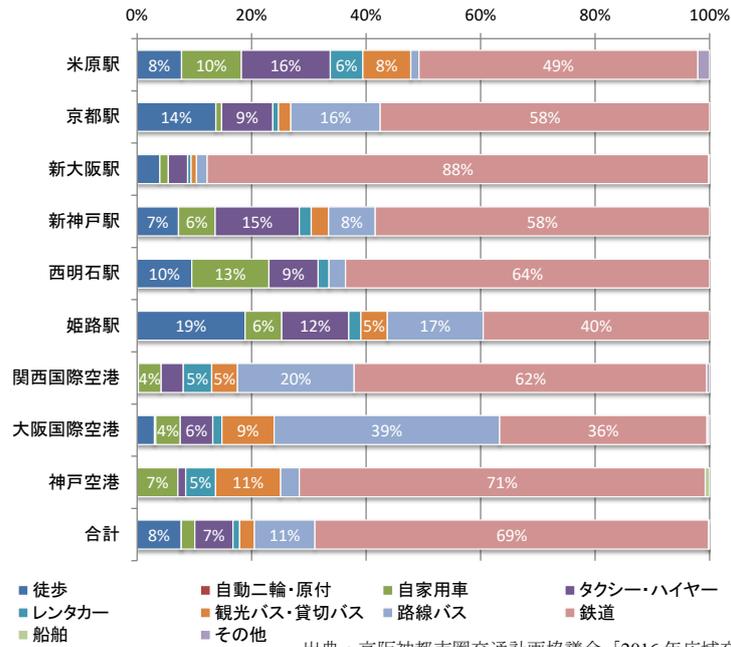


図 2-28 広域交通結節点への移動における利用交通手段

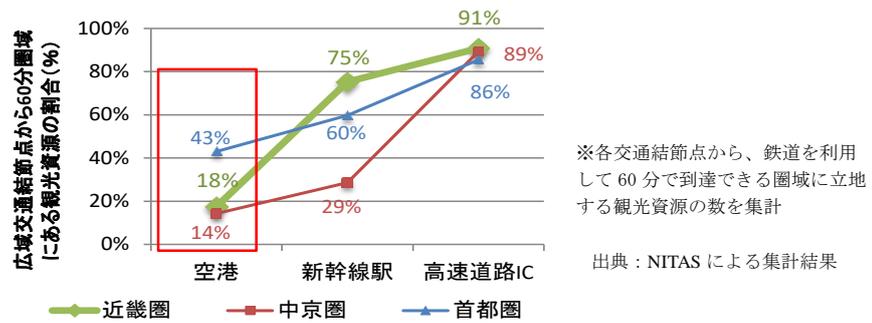
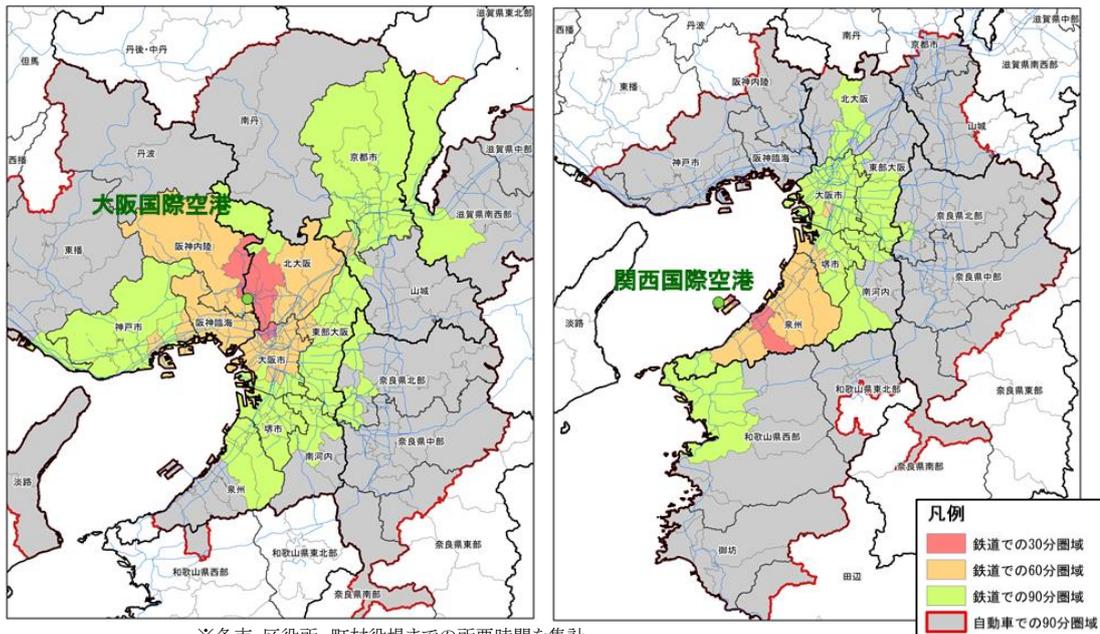


図 2-29 広域交通結節点から 60 分圏域にある観光資源の割合



※各市・区役所、町村役場までの所要時間を集計

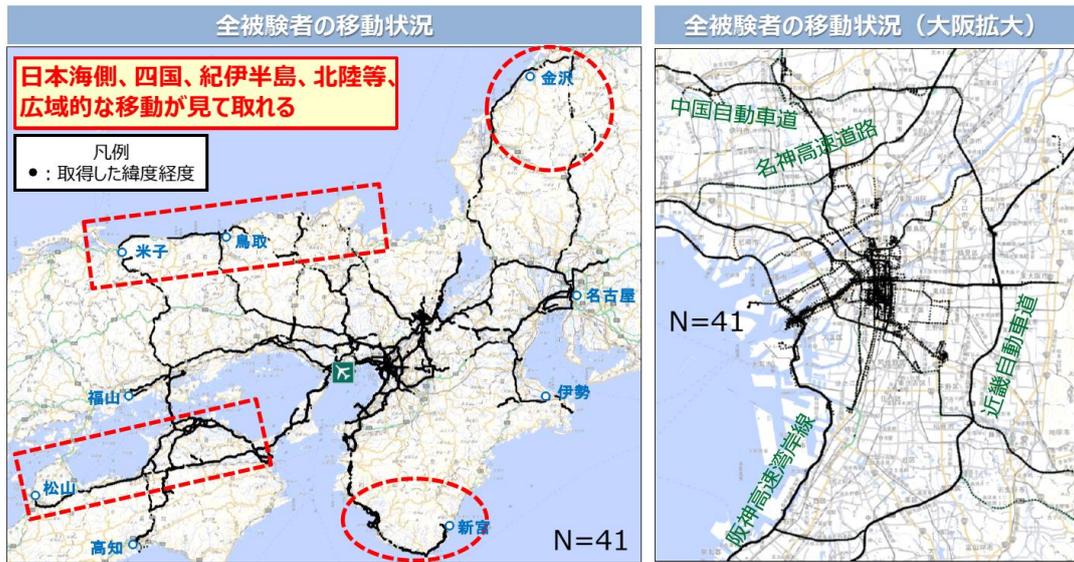
出典：全国総合交通分析システム(NITAS) ver. 2.4

図 2-30 大阪国際空港、関西国際空港からの等時間圏域

<インバウンド>

訪日外国人の移動状況を確認すると、関西国際空港から西日本、四国、北陸と広域的に移動しており、近畿では名神、中国道、近畿道、湾岸線等、大阪の環状高速道路が利用されている（図 2-31 参照）。

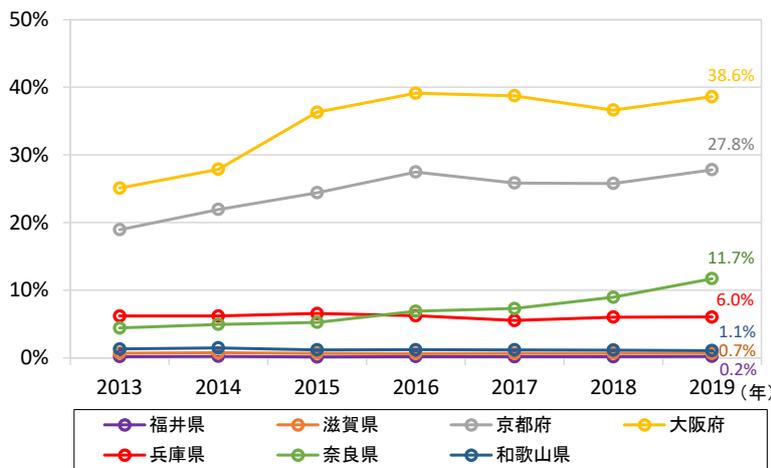
しかしながら、2019 年の近畿における訪日外国人の府県別訪問率は、大阪府が 38.6%で最も高く、次いで京都府 27.8%、奈良県 11.7%、兵庫県 6.0%の順となっており、大阪府、京都府、奈良県では増加傾向であるものの、その他地域では横ばいとなっていることから、インバウンドの効果を行き渡らせるためには、大阪府、京都府に集中している訪日外国人を他の地域へ呼び込んでいく必要がある（図 2-32 参照）。



※41 サンプル（関西国際空港の訪日外国人）

出典：第 8 回 地域道路経済戦略研究会 近畿研究会発表資料

図 2-31 外国人観光客のレンタカーによる移動状況



○訪問率順位（2019年）

順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京都	47.2
2	大阪府	38.6
3	千葉県	35.1
4	京都府	27.8
5	奈良県	11.7
...
11	兵庫県	6.0
...
23	和歌山県	1.1
...
33	滋賀県	0.7
...
46	福井県	0.2
47	高知県	0.2

※複数回答

出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」

図 2-32 訪日外国人の訪問率

＜クルーズ船＞

全国のクルーズ船寄港回数は2013年以降に急増しており、2018年に過去最高の2,930回となったあと、新型コロナウイルス感染症の影響を受けていない2019年には、近畿では神戸港が全国7位の寄港回数であるほか、大阪港では2016年の28回から寄港回数が大幅に伸びて、62回となっていた（図2-33、表2-3参照）。

しかしながら、2020年は新型コロナウイルス感染症の世界的流行によるクルーズ船の運航休止により、2019年から約8割減の353回となっている。特に、外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数は、約9割減の66回と極めて少なく、2020年3月以降は我が国港湾への寄港はない状況にある。

今後、近畿のみならず日本全体として、ウィズコロナ・ポストコロナ社会を見据え、対策を行いつつ、観光客数を回復させるよう取り組んでいき、持続可能な観光を実現する必要がある。その際には、地方部も含め広く国内の観光地を訪問してもらえるよう、もしくは人・モノ・サービスを国内に広く流動させることができるようクルーズ船寄港地等からの交通アクセスの充実等も不可欠である。

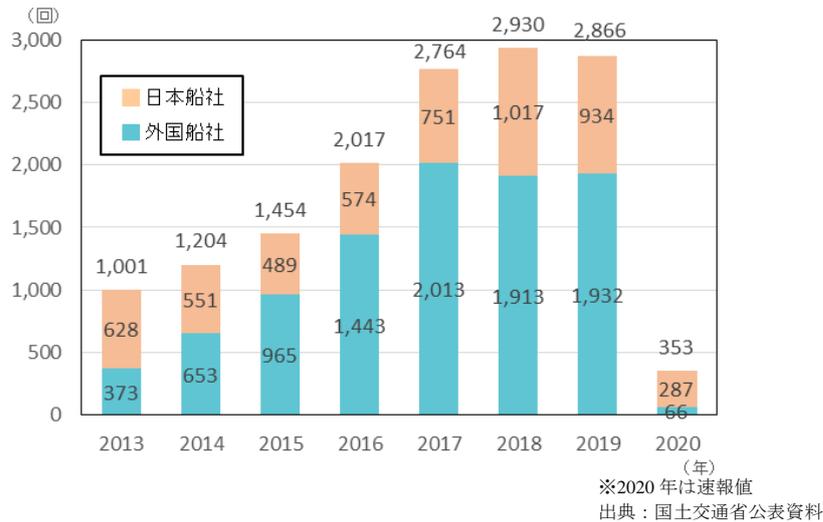


図 2-33 クルーズ船の寄港回数(全国)の推移

表 2-3 クルーズ船の寄港回数順位(2019年)

順位	外国及び日本船社		順位	外国船社		順位	日本船社	
1	那覇	260	1	那覇	251	1	横浜	101
2	博多	229	2	博多	205	2	ベラビスタマリーナ*	100
3	横浜	188	3	長崎	178	3	神戸	68
4	長崎	183	4	石垣	146	4	宮島	42
5	石垣	148	4	平良	146	5	大三島	31
6	平良	147	6	鹿児島	95	6	名古屋	30
7	神戸	131	7	横浜	87	7	福山	26
8	鹿児島	106	8	佐世保	77	8	博多	24
9	ベラビスタマリーナ*	100	9	神戸	63	9	笠島漁港	23
10	佐世保	79	10	大阪	57	10	直島	17
11	大阪	62		その他	627		その他	472
12	広島	60		計	1,932		計	934
13	宮島	54						
14	境	53						
15	金沢	51						
	その他	1,015						
	計	2,866						

※：広島県

※：広島県

出典：国土交通省公表資料

(3) 災害時

＜自然災害への対応＞

近畿では、全体面積の約3割が豪雪地域に指定されていることから、降雪時には車両の立ち往生が発生している。2021年1月の大雪の際には、福井県嶺北地方等の北陸自動車道（武生IC～加賀IC）では1月9日11:40～12日6:00にかけて、中部縦貫道（福井JCT・IC～大野IC）では1月9日13:00～13日12:00にかけて、それぞれ通行止めが発生し、北陸自動車道では最大で約1,600台に及ぶ立ち往生が発生した。さらに、北陸自動車道の通行止めによって並行する国道8号に交通が集中し、最大で約15.5kmの渋滞が発生するなど、高速道路や直轄国道等の通行止めや通行規制、鉄道の運休・遅延などの交通障害が発生し、特に道路事情の悪化によって燃料や生鮮品等の物流の停滞が生じた（図2-34参照）。

自然災害の発生リスクが高まりを見せる中で、近畿では直轄国道における通行止め事象の内、台風、豪雨、豪雪に伴う規制がそれぞれ約3割を占めており（図2-35参照）、大雨や台風による土砂崩れ、落石、越波等の恐れがある箇所、また積雪や路面凍結により道路が危険な状態になる箇所においては、道路利用者の安全を確保するための事前通行規制によって、特に周辺に代替路となる幹線道路がない区間でヒト・モノの移動がかなり制限されることとなる。そのため、地域経済への影響を最小限にとどめる上で、代替路を確保することが重要となる。

南海トラフ地震による甚大な被害が想定される紀南地域においては、唯一の幹線道路である国道42号が寸断されることから、その代替路となる高規格幹線道路の整備が急務となっている。



《車両滞留の状況》

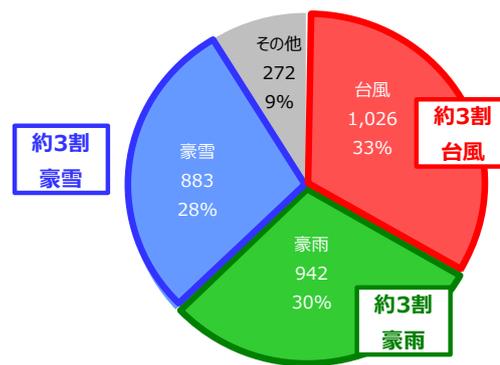


《車両救出の状況》



出典：国土交通省公表資料

図 2-34 北陸自動車道における大雪による交通障害状況(2021年1月 福井県)



※1：近畿管内の直轄国道が対象
 ※2：気象・災害に伴う通行規制（全止め、片側交互通行）が対象
 ※3：事前通行規制区間外の通行規制も含む

出典：国土交通省公表資料

図 2-35 通行規制時間の内訳（2014～2018 年度）

<大規模災害が物流に与える影響>

南海トラフ巨大地震等の大規模災害時において、近畿内の震度 6 強以上の被災市区町村数は和歌山県が約 93%で最も多く、物流量のほとんどに影響を及ぼす。また、大阪府や兵庫県では被災市区町村数は約 22%～約 32%であるものの、被災物流量としては近畿の約 68%を占めており、産業活動が滞ることが想定されることから、物流におけるリダンダンシー機能の確保や既存道路も含めた耐震化の推進が求められる（表 2-4 参照）。

表 2-4 近畿全体に占める被災エリアの割合及びその物流量の割合

府県	各府県内での被災エリア 市区町村数の割合	被災物流量※1(千トン)	被災物流量の割合 (府県内割合)※2	被災物流量の割合 (近畿圏内割合)※3
滋賀県	42.1%	111.3	66.8%	7.7%
京都府	33.3%	160.2	82.1%	11.1%
大阪府	31.9%	596.5	51.0%	41.2%
兵庫県	22.4%	382.6	41.3%	26.4%
奈良県	69.2%	86.5	91.6%	6.0%
和歌山県	93.3%	112.2	99.5%	7.7%
近畿計	44.5%	1,449.3	54.4%	100.0%

近畿圏の
67.6%

※1：近畿圏の南海トラフ巨大地震（陸側ケース）の被災エリアにおいて発着する貨物の重量を示す
 ※2：各府県の総物流量に対する被災物流量の割合を示す
 ※3：近畿圏内の被災物流量に対する各府県の割合を示す
 ※4：調査対象範囲に福井県は含まれていない

出典：京阪神都市圏交通計画協議会「第 5 回近畿圏物資流動調査（2015 年）」

2.2. 広域的な交通の取組

(1) ネットワーク機能の強化による対流促進

高規格幹線道路、北陸新幹線、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワーク、国際コンテナ戦略港湾などの早期整備・活用を通じて対流の促進を図る上では、道路、鉄道、港湾、空港などがそれぞれの特性に応じて役割分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成する総合的な交通体系を整備する必要がある。

ヒト・モノの流れが円滑に行われ、交流・連携の強化を図るとともに、国土の強靱化による安定した国土形成の礎を築くため、中長期的に望まれる鉄道ネットワークや圏域内外をつなぐ北陸新幹線やリニア中央新幹線の整備ならびにアジアと結ぶ国際フェリーの活用と連携して、日本有数の大渋滞を抱える京阪神都市圏の道路交通状況を改善する。また、国内外との対流を促進するため、臨海部と内陸部、都市圏間を結ぶ高速道路ネットワークのミッシングリンクの解消を図りつつ、環状道路や空港・港湾へのアクセス道路の整備を推進するとともに、日本海国土軸、太平洋新国土軸、西日本国土軸構想とも重ねながら、関西大環状内、ブロック都市圏内、他圏域との結びつきを強化する広域高速ネットワークの整備を着実に進める。なお、高速道路ネットワークは、物流・産業・観光拠点間の連携強化に大きく寄与するものであり、都心部の渋滞対策や沿道の企業立地による経済効果も大きいことから、早期整備を目指す。

また、日本海側および太平洋側の活用を図るために、日本海側・太平洋側諸港と道路ネットワークとの接続を強化するとともに、物流業界の労働力不足対策にも資する物流の効率化として、内陸コンテナターミナルの活用などによる海上コンテナの往復利用（ラウンドユース）を促す。さらに、紀伊水道に面する四国圏との隣接地域においては、海を介した多様なネットワークの形成による四国圏との交流・連携機能の強化を図る。

空港については、完全 24 時間空港として運用している関西国際空港の優位性を更に発揮し、国際物流機能の強化や、新たな航空需要の拡大に対応するため、関西国際空港と近畿各地を結ぶ道路交通ネットワークの整備などにより、関西国際空港と大阪都心部・観光地などとのアクセスの強化を図る。

<ラウンドユースの取り組み事例(阪神インランドコンテナデポ滋賀みなくち)>

阪神港(大阪港、神戸港)へのコンテナ貨物の集貨の取り組みのひとつとして、海上コンテナ物流の陸上部分の輸送体系を見直し、物流コストの低減や物流の効率化を図るため、阪神港から約100kmの内陸部に「阪神インランドコンテナデポ滋賀みなくち」(滋賀県甲賀市)を2016年10月に設置した*。

*2014年4月に設置された阪神インランドコンテナデポ滋賀(滋賀県野洲市)から移設。

インランドコンテナデポを活用したコンテナラウンドユース(イメージ)



出典：大阪市港湾局 HP

(2) 広域観光・国際観光の推進

行政区域にとらわれない広域観光エリアのブランド化を進めるために、近畿に広く分布する観光資源を交通ネットワークで結ぶ。例えば、奈良・京都・滋賀・和歌山の寺社仏閣などに代表される世界文化遺産や日本遺産、国宝に加え、世界遺産暫定一覧表に記載されて世界遺産一覧表への記載を目指す彦根城、飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群など、近畿に集積する世界的に価値のある歴史遺産、あるいは紀伊半島や日本海沿岸にある自然環境資源のネットワーク広域圏を形成していく。特に、訪日外国人旅行者の周遊促進及び地域の活性化を目的に、新たに広域観光周遊ルート形成計画に認定された「美の伝説」や「せとうち・海の道」、「昇龍道」及び「スピリチュアルな島～四国遍路～」ルートの形成を促進するとともに、圏域を越えた広域的な取組として、「西日本広域観光ルート(エメラルドルート)」と「昇龍道」ルートとを連携するなど、順次「西日本広域観光ルート」の推進を図る。

一方、近畿の各空港や港湾、拠点駅間のアクセスを改善し、交通結節点などにおける旅行者の移動環境をより円滑なものとしていくとともに、広域観光を実現するために、府県間や圏域間が連携した観光ルートの交通アクセス整備、広域観光の拠点などにおける大型バスターミナルや駐車場などの整備などを進める。

また、さらなる観光戦略を検討するために、人や車の移動などに関するビッグデータの集積と分析を進める。



図 2-36 近畿圏の広域観光ネットワーク

(3) 都市環境の形成と地方都市の維持・再生

快適で暮らしやすい都市環境を形成する上で、京都駅、大阪駅、神戸三宮駅周辺地域などにおいては、京阪神の代表的な都市として、また魅力ある国際観光都市の拠点としても相応しい都心再生に向けた整備を促進する。また、大都市近郊の都市においては、都市機能や居住機能を各地域の拠点となる鉄道駅などの中心部等に誘導する整備を進めながら、公共交通を中心とした人にやさしい持続可能な都市交通ネットワークの強化を図り、各都市が連携の下に成り立つ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市形成を目指す。

地方都市の維持・再生に向けては、人口減少エリアの活性化を図るため、京阪神都市圏の交通円滑化を図る道路の整備や、都市部や府県を越えた核となる都市間の道路整備、さらに、総合的な交通政策を戦略的に推進し、交通の分散を図るバイパス及び環状の道路の整備等の道路整備とあわせて、既存の道路ネットワーク機能の活用や交通行動の変更を促す TDM (交通需要マネジメント) の推進等により、渋滞解消を図るとともに、地域公共交通の確保・維持・改善等により、円滑な移動を確保する。また、人口減少化の下、労働者の減少を上回る生産性を向上させ活力ある経済生活圏を形成するため、地方都市間を結ぶ交通の整備、スマート IC の整備・活用等による高速道路の賢い活用、ならびに、特に府県を越えた広域道路ネットワークの整備や「高速道路における乗合自動車停留所」(「高速バスストップ」) の設置などにより、地方都市間の連携強化、連携中枢都市圏等の形成、京阪神都市圏とのつながりの強化を図る。

また、地域資源の維持や国土の保全を図るため、中山間地域等においてコミュニティ機能の維持が困難な地域では、周辺集落が持続できるようにするための生活サービス機能を提供できる「小さな拠点」を形成し、それを核として農業・観光等の地域産業の振興を図るが、その

際、必要に応じて多様な施設機能を有する「道の駅」を活用する。なお、「小さな拠点」の形成が周辺集落の切り捨てにつながることはないよう、コミュニティバス、乗合タクシーの運行、ICTの活用等による交通・情報ネットワークの強化、遠隔教育・医療等による居住支援、宅配を組合せた食料等の買物代行の生活支援サービスの提供と連携し、緊急時に必要な道路ネットワークの整備を進める。これらにより、誰もが安心して生活サービスを楽しむ地域社会の構築を図る。

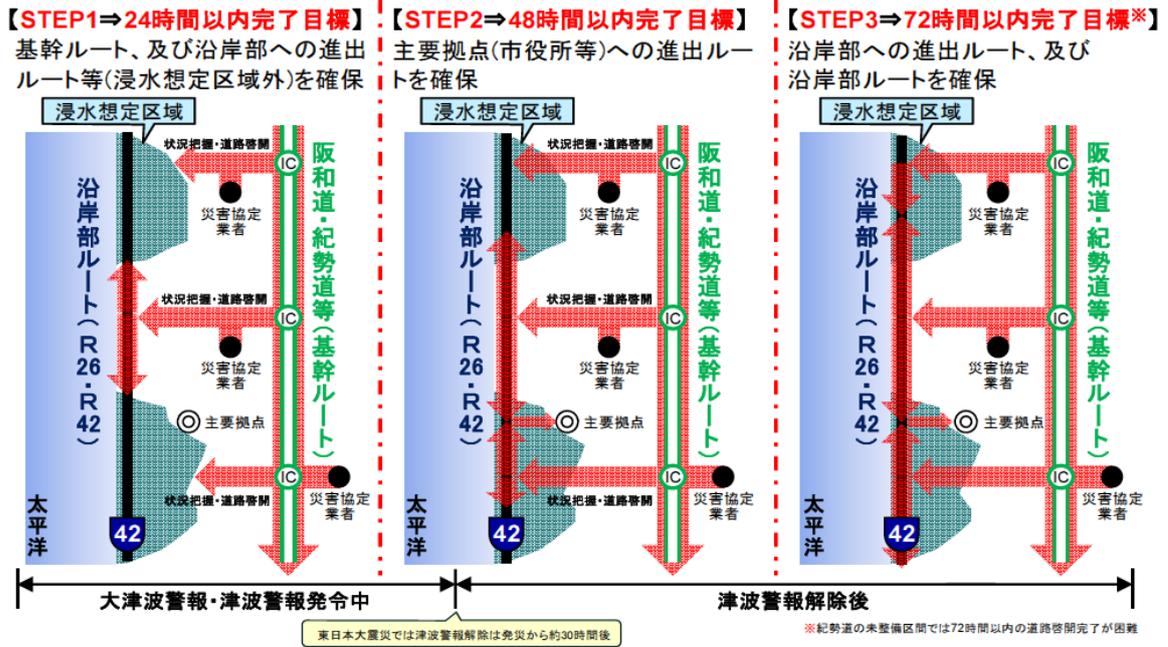
(4) 南海トラフ巨大地震等への備え

近畿の経済社会を支えるとともに、国土の強靱化による安定した国土形成の礎を築くため、事前通行規制区間の解除を図りつつ、海上輸送や航空輸送による緊急輸送を想定した港湾・空港機能等の強化等と連携しながら、災害時には「命の道」となる高速道路ネットワークを構築し、応急対策、復旧対策のため多重性、代替性を備えた陸・海・空の輸送ルートを確認するとともに、日本海側港湾においては、災害時の太平洋側港湾のバックアップ機能を確保し、災害に強い物流ネットワークを構築する。

また、「国土交通省 南海トラフ巨大地震対策計画 近畿地方 地域対策計画(案)(2014年4月)」を踏まえて、基幹的広域防災拠点の活用や、「道の駅」やSA、PA等、既存施設を防災拠点として最大限活用するとともに、「南海トラフ地震に伴う津波浸水に関する和歌山県道路啓開計画(2017年8月改定)」の道路啓開の考え方に従って、救助・救援ルートを確認し(図2-37参照)、防災機関と物流事業者が連携した緊急物資等の円滑な輸送・供給など、大規模災害時における支援体制を構築する。

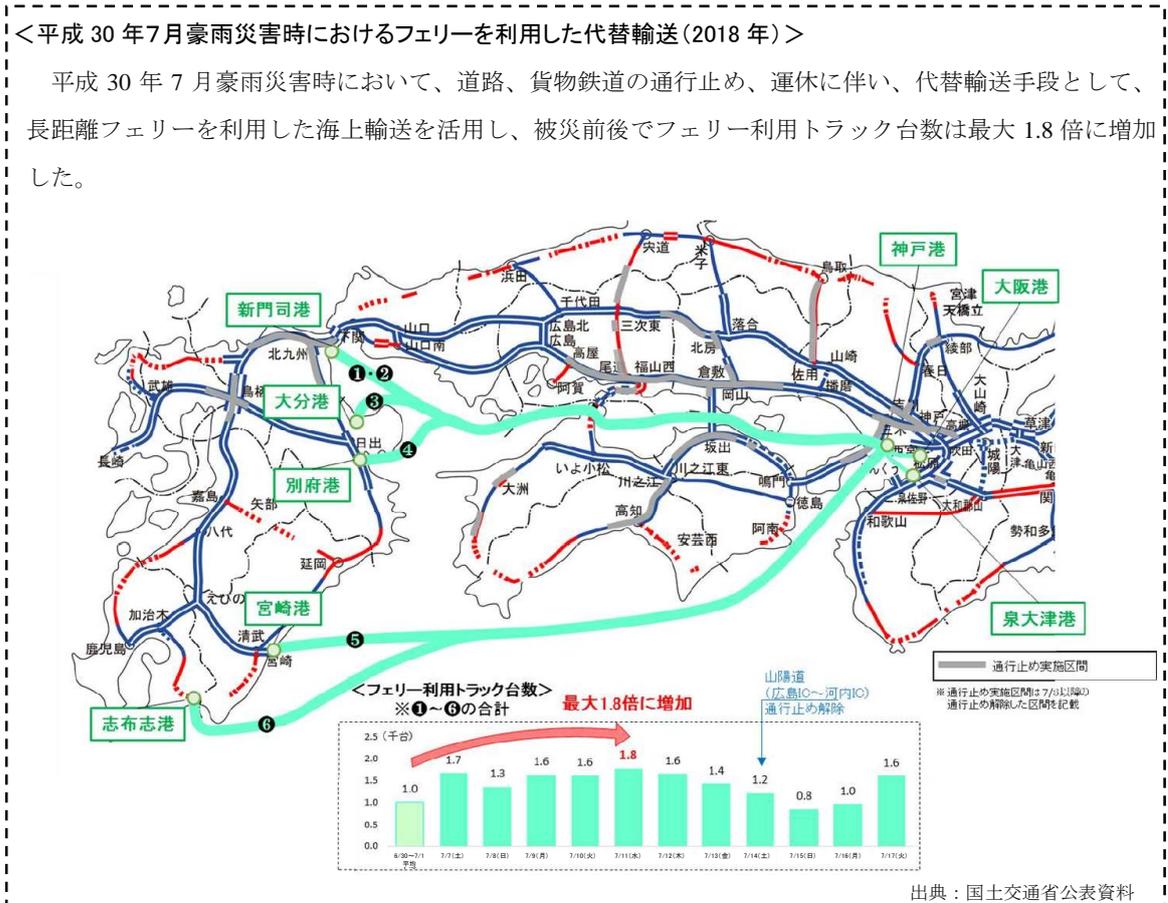
このうち、「道の駅」については、地域の復旧・復興の拠点として、ハード・ソフト対策を強化した広域的な防災機能強化を図る「道の駅」の整備を進める。

一方で、経済・社会を支えるインフラの多くが老朽化し、次々と大規模な補修や更新が必要な時期に突入するという危機感の下で、インフラ長寿命化基本計画・行動計画にもとづく、個別施設の長寿命化計画の策定といった予防保全型のメンテナンスを強化するとともに、AIや自動化技術等を活用したDX(デジタル・トランスフォーメーション)を推進し機能の高度化を図ることで、老朽化対策を的確かつ着実に実施していく。



出典：和歌山県道路啓開協議会「南海トラフ地震に伴う津波浸水に関する和歌山県道路啓開計画（2017年8月改定）」

図 2-37 道路啓開の基本的考え方



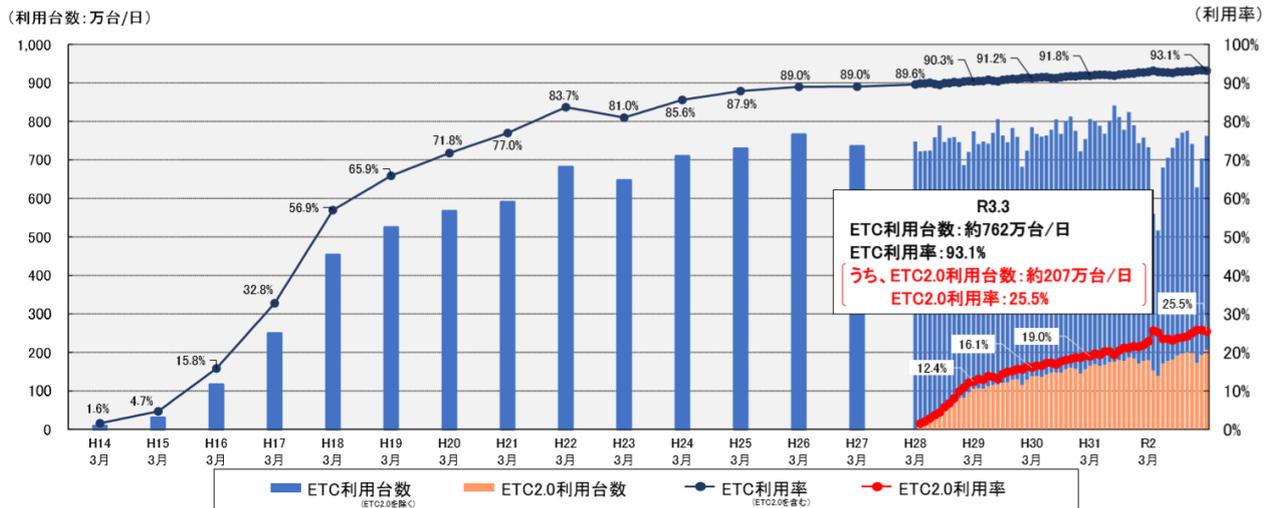
(5) ICT や自動運転等の技術の活用

ICT の進化に伴い利用可能となったビッグデータは、産業、交通、医療、教育、防災等、幅広い分野において様々なイノベーションを生み出しており、オープンデータの多様な主体による活用が期待される。生産性向上に資する ICT は今後も劇的に進歩し、幅広い分野において技術革新が進展すると考えられ、防災対策や公共施設の効率的な活用に進歩する ICT を活用する等、技術革新を我々の暮らしや社会の向上に役立て、国土形成に柔軟に取り込んでいく。

道路交通分野においては、ETC2.0 の利用率の拡大を背景として（図 2-38 参照）、路車協調システムによる渋滞回避や安全運転支援、トラック等の運行管理の効率化のための「ETC2.0 車両運行管理支援サービス」、さらには AI を用いた災害予測等、生産性や防災機能の向上につながる新たなサービスが導入されており、これらの取組を進める。

地方都市や過疎化する集落においては、遠隔教育・医療等による居住支援、また、宅配を組合せた食料等の買物代行の生活支援サービス等の提供とあわせて、ICT の活用等による交通・情報ネットワークの強化を行い、移動が困難な高齢者でも大きな支障なく日常生活を営めるよう支援する。

また、自動運転システムは、今後すぐに世の中に普及する訳ではないものの、今後 10～20 年の間に急速に普及していくことが予想されており、これに伴い今後社会に対して、安全性の向上、運送効率の向上、新たな交通サービスの創出等、大きなインパクトを与える可能性がある。この自動運転システムに係るインパクトを最大限享受するとの観点から実証実験を進め、実用化に向けた取組を進める。



出典：国土交通省 HP

図 2-38 ETC 利用状況の推移

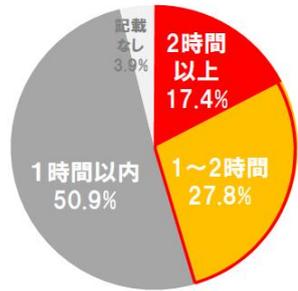
<ICTを活用したトラック等の運行管理効率化に関する取り組み事例(ETC2.0 車両運行管理支援サービス)>

国土交通省では、トラック等の運行管理の効率化のため、ETC2.0 を搭載した車両の走行位置や急ブレーキ等のデータを活用する、「ETC2.0 車両運行管理支援サービス」を本格導入し、2018年8月30日よりデータ配信を開始。

荷待ち時間の現状

約半数で1時間以上の荷待ち時間※が発生

※主要産業の配送センターにおける到着から荷役開始までの時間



荷主庭先実態調査報告書
(日本路線トラック連盟)より

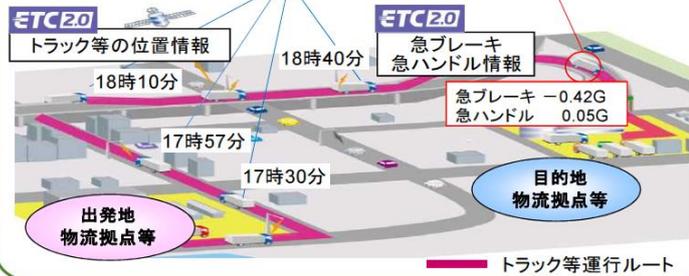
サービスイメージと期待する効果

物流事業者等

リアルタイムな位置情報で正確な到着時刻を予測
⇒ 荷待ち時間を短縮



急ブレーキ情報等により運転の危険箇所をピンポイントで特定
⇒ ドライバーの安全確保



出典：国土交通省道路局記者発表資料（2018.8.29）

3 広域的な道路交通の基本方針

3.1. 広域道路ネットワーク

近畿では、地理的特性や歴史的な社会・経済・文化面の繋がりを背景として、律令制下の天智・天武期（668～686年）頃においては、都と地方諸国を計画的に結んだ幹線道路にあたる七道駅路の本格的な整備が進み、平城京及び平安京を中心として全国に伸びる広域的な放射ネットワークが形成された。この七道駅路は「古代の高速道路」と呼ばれており、現代の高速道路はこれと似たルートとなっている（図 3-1 参照）。その後、江戸時代には江戸を中心として全国に伸びる五街道とされる東海道・中山道をはじめ、伊勢神宮への参拝道として整備された伊勢街道や脇街道などが広域ネットワークとして形成され、各都市間を結ぶ放射状の街道が二重に存在する等、都市間の交流が重要であった（図 3-2 参照）。

しかし、現代の広域道路ネットワークをみると、依然として環状道路のミッシングリンクの残存等の道路整備の立ち遅れや、多数の渋滞箇所、渋滞の慢性化、交通事故の発生、自然リスクへの対応が問題として残っている。また、地域高規格道路については、1998年（平成10年）以降、約20年間見直されておらず事業進捗も半ばの状況である。

一方で、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（2020年12月11日閣議決定）」において、高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等の道路ネットワークの機能強化対策が重点的に取り組むべき対策として位置づけられ、近年の激甚化・広域化する災害からの迅速な復旧と、早期の日常生活・経済活動の再開に向けて、高規格道路*と直轄国道を組み合わせた「災害に強い国土幹線道路ネットワーク」を構築することとなっている（図 3-3 参照）。

そこで、広域道路ネットワーク計画については、防災・減災のみならず、物流や観光等も含め、現状の交通課題の解消を図る観点及び新たな国土形成の観点の「両輪」となる観点を踏まえ、「高規格道路」と「一般広域道路」の階層を持たせることで、事業の重要性・緊急性等に照らしながら厳しい財政状況下においても整備を着実に進めていくために、地方公共団体や高速道路会社等の意見も踏まえた有料道路事業の活用なども含めつつ、広域道路ネットワークの効率的な強化に向けた取り組みを戦略的に進めていく必要がある。具体的には、日本を牽引し世界に誇ることができる近畿の強みを十分に発揮し、近畿の目指すべき圏域像を実現するため、広域道路ネットワークの強化の方向性を示す基本戦略を踏まえて（表 3-1 参照）、近畿ブロックにおける方針を設定し、日本海国土軸、太平洋新国土軸、西日本国土軸構想や、日本海側と太平洋側を結ぶネットワークとも重ねながら、高規格幹線道路や、これを補完する広域的な道路ネットワーク（地域高規格道路、直轄国道、主要な都市間を連絡する地方管理道路等）を中心とした必要な路線の強化や絞込み等を行い、ヒト・モノの流れが円滑に行われ、物流・産業・観光拠点間の連携強化に寄与する広域道路ネットワークを形成する（図 3-4 参照）。これにより、日本海・太平洋の2面利用による利点を活かしながら、物流・産業・観光拠点間の連携強化や対流促進に寄与する広域NWの形成を図るとともに、我が国の国際交通拠点となる空港・港湾とのアクセス強化や京阪神都市圏の環状連絡機能を強化する。また、南海トラフ巨大地震等に備えるべく、多重性や代替性を備えた災害に強い広域NWを構築し、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る。

※「災害に強い国土幹線道路ネットワーク」の高規格道路は令和2年10月時点の高規格幹線道路、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

<高規格道路>

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはそれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成し、地域の実情や将来像(概ね20～30年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待でき、高規格幹線道路やこれと一体となって機能する主要な幹線道路とネットワークとして有効に機能する道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路。全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

<一般広域道路>

広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

表 3-1 広域道路ネットワークの強化に向けた基本戦略

戦 略	内 容
中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成	人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する。
我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上	三大都市圏やブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。
空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化	グローバルな対流を促進するため、空港・港湾等の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る。
災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化	広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたリダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する。
国土の更なる有効活用や適正な管理	広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋2面活用型国土の形成や、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る。



図 3-1 七道駅路と現在の高速道路網

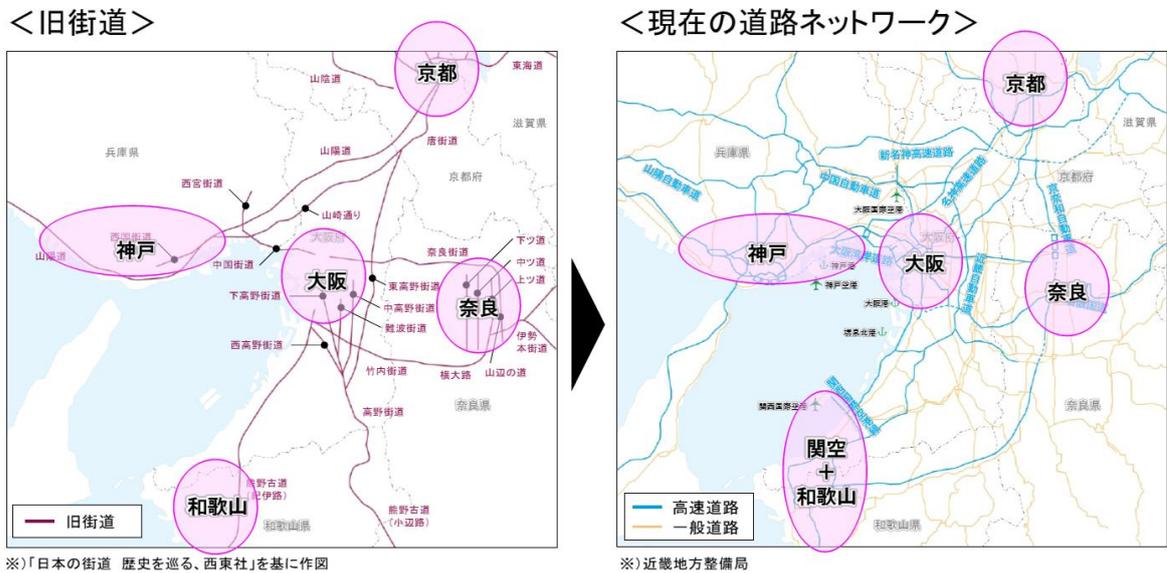


図 3-2 旧街道と現在の幹線道路ネットワーク



		供用中 (4車線以上)	供用中 (2車線)	事業中	調査中
災害に強い 国土幹線道路ネットワーク	高規格道路	====	====	OOOO
	代替関係にある 直轄国道	====	====	OOOO
その他直轄国道		====	====	OOOO

※1: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
 ※2:調査中については、概ねのルートを図示しているものではない。また、直轄国道の調査中については、計画段階評価着手以上を図示

図 3-3 災害に強い国土幹線道路ネットワーク【近畿ブロック】



図 3-4 広域道路ネットワーク形成の考え方

(1) 圏域内外・地域・国内外との対流を促進するための「基幹道路ネットワークの形成」

近畿は、古くから政治、経済、文化や国際交流の中心的役割を担うとともに、京都、大阪、神戸等を中心に産業、研究機能、観光資源等の諸機能が集積する等、西日本で最も集積が進んだ圏域である。しかし、今後の本格的な人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展を踏まえると、我が国及び地域の活力を維持・強化するためには生産性の向上が不可欠であり、そのためにはヒト・モノの流動の効率化及び拡大を図る必要がある。

そこで、我が国を牽引する第2の巨大な経済圏かつ成長エンジンとして、スーパー・メガリージョンの一翼を担いつつ国内外のヒト・モノの流れの円滑を図るため、近畿を広域に結び、中枢中核都市等を核としたブロック都市圏や、隣接する中部圏、中国圏、四国圏をはじめとする他圏域との結びつきを強化し、近畿の経済・産業等の社会活動の基盤となる“国土軸”、“環状・放射道路”、“日本海側と太平洋側を連携する道路”と重ねながら、日本海・太平洋の2面活用など、圏域内外・地域・国内外との対流を促進する重層的かつ強靱な広域道路ネットワークの整備を推進する。

これによって、臨海部と内陸部、都市圏間を結ぶ高速道路ネットワークのミッシングリンクの解消とともに、日本有数の大渋滞を抱える京阪神都市圏の交通問題を解消し、圏域内外の対流促進を図る。また、地域の自立的発展や地域間の交流・連携を支え、我が国を代表する歴史・文化遺産が集中する近畿の強みを活かすための広域道路ネットワークの整備を推進し、地域の対流促進を図る。さらに、日本海国土軸や西日本国土軸構想、さらには今後の社会経済情勢等の変化に応じて太平洋新国土軸構想とも重ね合わせて、国内外との対流を促進する。

(2) ヒト・モノの流れを確実にを行うための「基幹道路ネットワークの強化」

近畿北部地域、紀伊半島地域、都市圏内陸部においては、近年、基幹道路ネットワークの整備が進捗してきてはいるが、未だにミッシングリンクが存在しており、また、播磨臨海地域では工業地域に大規模企業が多数立地しているにもかかわらず、自動車専用道路ネットワークが国道2号バイパスの1路線のみであるなど、ネットワークの多重化は十分とはいえない状況にある。そのため、経路の選択性が限られてしまい、限られた基幹道路ネットワークへの交通集中による渋滞等が日常的に発生し、ヒト・モノの流れを確実にを行う上で交通がその機能を十分には発揮できていない状況にある。

そこで、ヒト・モノの流れを確実にを行うため、京阪神都市圏の交通円滑化に寄与する環状道路の整備や、ネットワークの多重化が不十分といった課題を抱える近畿北部地域、紀伊半島地域において、ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化、ダブルネットワーク化を推進することで、基幹道路ネットワークの機能強化を図る。また、ヒト・モノの流れの活性化を通じて、圏域内外の対流促進、地域の自立的発展や地域間の連携により、都市圏や地域間の競争力や魅力の向上および半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る。

(3) 成長力を近畿全体に行き渡らせるための「基幹道路ネットワーク間の連絡強化」

近畿が、快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域となるためには、成長力を近畿全体に行き渡らせることが必要である。

そこで、ヒト・モノの流れを通じてその成長力を近畿全体に行き渡らせるため、基幹道路ネットワーク間を連絡する広域道路の整備によって、基幹道路ネットワークを利用したルート

の多重性を確保し、交通分散による基幹道路ネットワーク上の渋滞解消や、ヒト・モノの流れにおける走行信頼性、広域移動の回遊性、周辺都市や拠点間の連絡性をさらに高めるとともに、効率的な物流ネットワークを強化し、物流の生産性の向上を図る。

(4) 我が国の国際競争力の維持・強化を図るための「交通拠点へのアクセス確保」

近畿は、完全 24 時間空港として運用している関西国際空港や大阪国際空港、神戸空港の 3 空港、アジアのゲートウェイとしての機能を担う国際コンテナ戦略港湾である阪神港といった広域交通拠点が整備されており、都市圏として潜在的に高いポテンシャルを有する。近畿の経済・産業を活性化するとともに、アジア諸国が台頭する中で我が国の国際競争力強化を図る上では、これら広域交通拠点を通じてアジア・世界との交流を活発化させる必要がある。

そこで、我が国で唯一、大都市圏の中に 3 つの空港が存在し、また国際コンテナ戦略港湾である阪神港を有するといった高いポテンシャルを活かし、京阪神都市圏の環状連絡機能を強化することでより一層、人流・物流を活発化させ、アジアのゲートウェイとして国際物流や人材交流の活発化を通じて近畿の経済・産業を活性化させるとともに、我が国の国際競争力の維持・強化を図るため、阪神港や完全 24 時間運用が可能な関西国際空港等、国際交通拠点と基幹道路ネットワークとのアクセスを強化する。

また、今後の社会経済情勢等の変化に応じて大阪湾の国際交通拠点間や港湾と内陸の交通拠点を直結する広域ネットワークの整備を図るとともに、基幹道路から交通拠点へアクセスするためのラストマイルについても整備することで、ヒトやモノの流れの効率化を図る。

(5) 安定した物流・人流を確保するための「災害に強い広域道路ネットワークの構築」

近畿では、多くの事前通行規制区間を抱えており、紀伊半島の国道 42 号のように唯一の国道が災害に弱く孤立しやすい等、脆弱な地域が存在する。また、今後 30 年以内に 70% 程度の確率で発生が危惧される南海トラフ巨大地震や多数の活断層による直下型地震、従来の想定を超えて局地化、集中化、激甚化が進む降雨、さらには大雪や台風をはじめとした自然の猛威から人々の生命・財産を守り、地区の壊滅的な被害を防ぐためには、平常時及び災害時を問わず、物流や人流を確保するための国土の強靱化による安定した国土形成の礎を築く必要がある。

これに対して、2015 年 1 月の大雪に伴って名神高速道路、新名神高速道路、京時バイパス等が通行止めとなった際には、舞鶴若狭自動車道が代替路として機能し、東西を結ぶ高速道路網の寸断回避に貢献した。

そこで、南海トラフ巨大地震等から人々の財産を守り、地区の壊滅的な被害を防ぐため、災害時には「命の道」となる道路の整備を推進し、緊急物資の集積拠点となる太平洋側および日本海側の港湾の活用を見据えた機能強化により、応急対策、復旧対策のための多重性、代替性を備えた輸送ルート確保を確保する。さらに、日本海側と太平洋側の港湾の連携を平時から強化し、広域幹線道路の多重ネットワークを構築することで、国土を強靱化するための災害に強い広域道路ネットワークを構築する。

また、基幹道路ネットワーク上に脆弱な区間がある場合の局所的な代替路についても整備を推進する。

3.2. 交通・防災拠点

道路を利用するモビリティが変化しつつあり、また、人口減少や高齢化、インバウンドなど社会情勢や人の流れが大きく変化している状況を鑑みると、道路ネットワーク単体でその効果の最大化を図ることは難しい。道路ネットワークの機能強化を図るためには、リンクとしての従来の道路網の整備に加えて、ノードとしての交通拠点や防災拠点等の整備を行い、さらに、それらを利用するモビリティを含む全体を平常時・災害時それぞれにおいてマネジメントすることが不可欠である。

そこで、道路ネットワークの機能強化を図るため、モーダルコネクト、防災、物流、交流・観光、休憩の各機能に関する交通・防災拠点の整備を進める。

(1) 交通拠点におけるモーダルコネクトの強化

京阪神都市圏は京都市、大阪市、堺市及び神戸市を中心とした多核構造を有しており、職住が近接した圏域の特性を活かし、誰もが快適に暮らしやすい都市環境や居住環境を形成することが求められる。

地方部では、人口減少や高齢化に伴う課題対応のために、地域間や都市との連携強化による地域活性化が求められる。

鉄道駅周辺地域においては、利用者の利便性向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、土地利用規制の緩和、民間プロジェクトに対する金融支援や税制措置、道路の上下空間利用のための規制緩和、税制支援等による民間都市開発の支援等を活用しながら、官民連携によるモーダルコネクト（交通モード間連携）の強化のため、道路空間の再編や集約型の公共交通ターミナルの整備を促進する。その際、旅客施設や周辺の民間施設間のスムーズな移動ができる歩行者導線の確保を目的にバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を行い、地下、地上、道路上空空間を活用した各施設を連携することで賑わい空間の創出を図る。また MaaS などにより、乗り継ぎの円滑化を図るとともに、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の活用や自転車道の設置などの道路交通環境の整備などにより、安全・安心で快適な歩行空間を創出することにも配慮する。

災害時においても、一時滞在や交通拠点機能を活かした帰宅困難者輸送などに活用できるよう考慮する。

(2) 道の駅など既存施設の防災機能の強化

南海トラフ巨大地震などの災害時における応急対策、復旧対策のため多重性、代替性を備えた陸・海・空の輸送ルート確保に際して、「国土交通省 南海トラフ巨大地震対策計画 近畿地方 地域対策計画（案）（2014年4月）」を踏まえて、基幹的広域防災拠点を活用しながら、災害時の物資輸送や避難、災害情報の集約・発信等の主要な拠点となる「道の駅」や SA、PA 等の既存施設や都市部の交通拠点等について、ハード・ソフトを含めた防災機能の強化を図り、防災拠点として最大限活用する。

このうち、基本機能である休憩機能、情報発信機能、地域連携機能以外に観光拠点、地元コミュニティ空間等の多様な施設機能を有している「道の駅」は、2004年10月の新潟県中越地震、2011年3月の東日本大震災、2016年4月の熊本地震時等において、被災者の避難場所、

被災地救援のための支援拠点、また被災情報や安否情報等の災害情報の集約・発信の場として機能するなど、「道の駅」が防災に果たす役割は大きなものになっている。そこで、地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供するため、防災拠点化、市町村との役割分担、防災設備・防災機能の付加等を推進し、地域の復旧・復興の拠点として、ハード・ソフト対策を強化した広域的な防災機能強化を図る「道の駅」の整備を進める。

(3) 物流拠点の促進

全国の貨物輸送の約半数が東名・名神（新東名・新名神を含む）を利用している状況であるが、さらに新東名・新名神の6車線化の整備により物流の強化が図られる。

三大都市圏をつなぐネットワークの機能強化を行うとともに、レベル4自動運転トラックやそれを活用した隊列走行の実現を目指す。そのために隊列形成・分離スペースの確保として必要不可欠な拠点を高速道路沿線で整備されるようスマートIC・民間直結スマートIC等を促進する。

3.3. ICT 交通マネジメント

生産性向上に資する ICT は今後も劇的に進歩し、幅広い分野において技術革新が進展すると考えられる。

これまで把握困難であった地域特性や時期による交通動向及び交通変化などがビッグデータとして収集されることで、ICT により防災や効率的な道路利用などに活用され、今後のスマートシティの展開に資することが求められている。

そこで、情報通信ネットワークの強靱化や災害情報を共有するシステムの整備を促進し、ICT や AI 技術の活用によって情報共有や情報リテラシーの向上を図り、地域住民や道路利用者の安全性向上に取り組むとともに、ETC2.0 と民間保有データとの相互利用や他の交通モードのデータとの組合せから、交通安全性の向上や効率的な移動の促進など、地域モビリティサービスの強化を図る。

都市部では、渋滞対策や生活環境対策として、観光地やその周辺で回遊性が高く、円滑な移動が可能な魅力ある観光地を創造するために、ICT・AI 等の革新的な技術を活用した交通需要をマネジメントするための検討を進める。

一方、本格的な人口減少と高齢化が進行する中、中山間地域においては、人流・物流を確保するため、自動運転サービスの社会実装を図る。

また、広域的な道路ネットワークを中心として、平常時や災害時を含めたデータ収集や利活用を強化し、AI を用いた災害予測の検討を進めるとともに、物流効率化のために ICT を活用したインフラ支援による自動運転・隊列走行、道路交通情報提供の充実等を図る。

なお、これらの取組の推進に際しては、地域道路経済戦略研究会近畿地方研究会と連携・協力しながら、近畿ブロックが一体となって ICT を活用した新たな道路施策や交通マネジメントを推進するための検討体制を強化する。