

近畿ブロック

新広域道路交通計画

令和3年7月



国土交通省 近畿地方整備局

目 次

1. 計画の位置づけ	1
2. 広域道路ネットワーク計画	2
2.1. 広域道路ネットワークの階層と求められる機能・役割	2
2.2. 広域道路ネットワークの拠点の設定	4
2.3. 広域道路ネットワークの設定	6
3. 交通・防災拠点計画	18
3.1. 拠点の機能強化の基本方針	18
3.2. 交通拠点におけるモーダルコネクトの強化.....	19
3.3. 道の駅など既存施設の防災機能の強化.....	21
3.4. 物流拠点の促進	23
4. ICT 交通マネジメント計画	24
4.1. 交通マネジメントの強化.....	24
4.2. 推進体制の強化	27

1 計画の位置づけ

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。

重要物流道路の計画路線については、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、中期的な計画に基づいて選定することが必要である。

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」を策定することとなった。

また、「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た。

これらを受けて、近畿ブロックにおいては、「近畿ブロック新広域道路交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という。）を策定し、これを踏まえて、社会資本整備重点計画をはじめ今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となる「近畿ブロック 新広域道路交通計画」（以下、「計画」という。）を今般策定することとした。

本計画では、新たな国土構造の形成やグローバル化、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て、ネットワーク・拠点・マネジメントの3つの観点から具体的計画を策定している。

本計画の対象地域は、ビジョンに基づき、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、必要に応じて見直しを行う。

2 広域道路ネットワーク計画

2.1. 広域道路ネットワークの階層と求められる機能・役割

ビジョンの「広域道路ネットワーク」に関する基本方針に基づき、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を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の観点で踏まえたネットワーク計画を策定する。

具体的には、日本有数の大渋滞を抱える京阪神都市圏の交通問題の解消、阪神港等の国際交通拠点へのアクセス強化、南海トラフ巨大地震や多数の活断層による直下型地震への備えといった課題の解消を図る観点、及び日本海・太平洋の2面活用等の新たな国土形成の観点の「両輪」となる観点を踏まえ、「平常時・災害時を問わない安定的な輸送」、「交通事故に対する安全性」、「自動運転等の将来のモビリティへの備え」といった機能・役割を担う広域道路ネットワークを「高規格道路」と「一般広域道路」の2階層で位置づける。そして、地域の実情や将来像（概ね20～30年後）を見据え、事業の重要性・緊急性等に照らし、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。

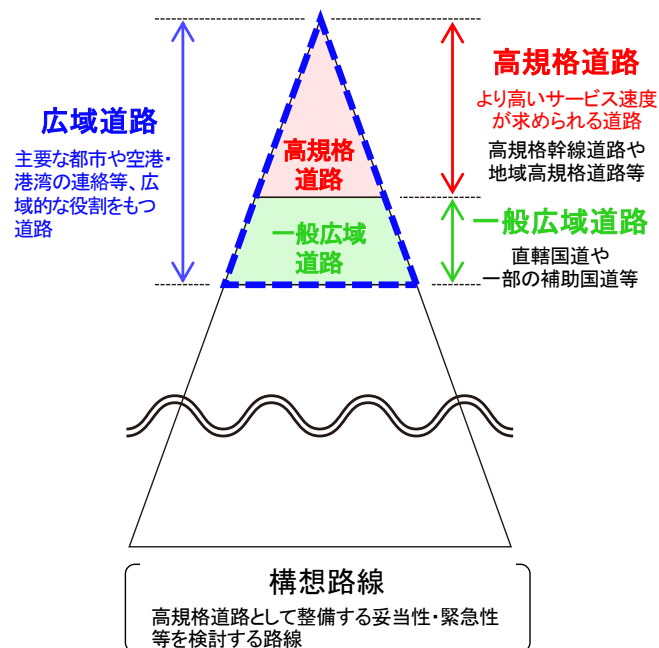


図 2-1 広域道路の階層

<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。

原則として以下のいずれかに該当する道路

- ブロック都市圏^{※1}間を連絡する道路
※1：中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等
- ブロック都市圏内の拠点連絡^{※2}や中心都市^{※3}を環状に連絡する道路
※2：都市中心部から高規格幹線道路ICへのアクセスを含む
※3：三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市
- 上記道路と重要な空港・港湾^{※4}を連絡する道路
※4：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

<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。

原則として以下のいずれかに該当する道路

- 広域交通の拠点となる都市^{※1}を効率的かつ効果的に連絡する道路
※1：中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市
上記圏域内のその他周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上）
- 高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等^{※2}を連絡する道路
※2：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

<構想路線>

- 高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路。

2.2. 広域道路ネットワークの拠点の設定

本計画で選定する基幹道路を検討する上で、連絡すべき拠点を設定した。

また、基幹道路と拠点（物流拠点、防災拠点、交流・観光拠点等）を連絡するラストマイルの機能強化を図ることで、広域道路ネットワークの機能をより発揮することができる。

表 2-1 基幹道路により連絡する拠点

分類	拠点名 ^{※1}
都市 ^{※2}	福井市、敦賀市、小浜市、大野市、勝山市、鯖江市、越前市、大津市、彦根市、長浜市、近江八幡市、草津市、守山市、栗東市、高島市、東近江市、京都市、福知山市、舞鶴市、宇治市、宮津市、亀岡市、大阪市、堺市、岸和田市、吹田市、枚方市、茨木市、八尾市、松原市、柏原市、東大阪市、神戸市、姫路市、尼崎市、西宮市、洲本市、相生市、豊岡市、加古川市、赤穂市、西脇市、加西市、丹波篠山市、養父市、丹波市、宍粟市、加東市、たつの市、奈良市、天理市、桜井市、五條市、大淀町、和歌山市、橋本市、有田市、御坊市、田辺市、新宮市
空港 ^{※3}	関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港、南紀白浜空港
港湾 ^{※4}	大阪港、神戸港、堺泉北港、姫路港、和歌山下津港、敦賀港、舞鶴港、阪南港、尼崎西宮芦屋港、東播磨港、日高港、福井港
駅 ^{※5}	米原駅、京都駅、新大阪駅、新神戸駅、西明石駅、姫路駅、相生駅、神戸三宮駅

※1:近畿管内の拠点のみ記載

※2:中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市、左記圏域内のその他周辺都市等

※3:拠点空港、その他ジェット化空港等

※4:国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾等

※5:代表駅、交通拠点

表 2-2 基幹道路からラストマイルにより連絡する拠点の例

分類	拠点名
物流拠点 ^{※1}	<ul style="list-style-type: none"> ・トラックターミナル ・卸売市場 ・工業団地 ・特定流通業務施設 ・流通業務地区 ・保税地域 ・特に地域で重要な拠点
防災拠点 ^{※2}	<ul style="list-style-type: none"> ・自衛隊基地・駐屯地 ・広域防災拠点(備蓄基地) ・災害医療拠点(総合病院等) ・道の駅(防災機能を有する道の駅) ・災害時民間物資集積拠点 ・製油所、油槽所 ・特に地域で重要な拠点
交流・観光拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・地域で重要な観光地 ・新幹線駅及びその他主要な駅 等

※1:現在指定されている重要物流道路で考慮した主な拠点を記載

※2:現在指定されている代替・補完路で考慮した主な拠点を記載

2.3. 広域道路ネットワークの設定

これまでの内容を踏まえて、広域道路ネットワークを以下のように設定した。

■ 広域道路ネットワーク路線一覧表（近畿ブロック）

○既存の高規格幹線道路網に加え、下記の路線を広域道路ネットワークとする。

《広域道路ネットワーク》

路線名	分類	起点	終点
福井港丸岡インター連絡道路	高規格	福井県坂井市	福井県坂井市
福井外環状道路	高規格	福井県坂井市	福井県福井市
丹南西縦貫道路	高規格	福井県福井市	福井県越前市
名神名阪連絡道路	高規格	滋賀県東近江市	滋賀県甲賀市
琵琶湖西縦貫道路	高規格	滋賀県長浜市	滋賀県大津市
甲賀湖南道路	高規格	滋賀県甲賀市	滋賀県栗東市
京滋バイパス	高規格	滋賀県大津市	京都府久世郡久御山町
滋賀京都連絡道路	高規格	滋賀県大津市	京都府京都市
洛南連絡道路	高規格	京都府京都市	京都府久世郡久御山町
油小路線	高規格	京都府京都市	京都府京都市
新十条通	高規格	京都府京都市	京都府京都市
学研都市連絡道路	高規格	大阪府門真市	京都府木津川市
山陰近畿自動車道	高規格	兵庫県美方郡新温泉町	京都府宮津市
第二京阪道路	高規格	京都府久世郡久御山町	大阪府門真市
堀川通	高規格	京都府京都市	京都府京都市
京都亀岡連絡道路	高規格	京都府京都市	京都府亀岡市
大阪府道・兵庫県道高速大阪池田線	高規格	大阪府大阪市	大阪府池田市
大阪府道・兵庫県道高速大阪池田線(延伸部)	高規格	大阪府豊中市	大阪府池田市
大阪府道高速大阪東大阪線	高規格	大阪府大阪市	大阪府東大阪市
大阪府道高速大阪守口線	高規格	大阪府大阪市	大阪府守口市
大阪府道高速大阪松原線	高規格	大阪府大阪市	大阪府松原市
大阪府道高速大阪堺線	高規格	大阪府大阪市	大阪府堺市
大阪府道・兵庫県道高速大阪西宮線	高規格	大阪府大阪市	兵庫県西宮市
大阪府道・兵庫県道高速湾岸線	高規格	兵庫県神戸市	大阪府泉佐野市
大阪府道高速道路森小路線	高規格	大阪府大阪市	大阪府大阪市
大阪府道高速道路西大阪線	高規格	大阪府大阪市	大阪府大阪市
大阪府道高速道路淀川左岸線	高規格	大阪府大阪市	大阪府大阪市
淀川左岸線(2期)	高規格	大阪府大阪市	大阪府大阪市
淀川左岸線(延伸部)	高規格	大阪府大阪市	大阪府門真市
大阪府道高速大和川線	高規格	大阪府堺市	大阪府松原市
兵庫県道高速神戸西宮線	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県西宮市

《広域道路ネットワーク》

路線名	分類	起点	終点
神戸市道高速道路 2 号線	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県神戸市
神戸市道高速道路 2 号分岐線	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県神戸市
兵庫県道高速北神戸線	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県西宮市
神戸市道高速道路北神戸線(北延伸線)	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県西宮市
神戸市道高速道路湾岸線(7期)	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県神戸市
神戸市道高速道路湾岸線(8期)	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県神戸市
神崎川線	高規格	大阪府大阪市	大阪府豊中市
関西国際空港連絡橋	高規格	大阪府泉佐野市	大阪府泉佐野市
堺泉北道路	高規格	大阪府堺市	大阪府泉大津市
新御堂筋・延伸	高規格	大阪府大阪市	大阪府箕面市
南阪奈道路	高規格	大阪府堺市	奈良県橿原市
第二阪奈道路	高規格	大阪府東大阪市	奈良県奈良市
大阪橋本道路	高規格	大阪府堺市	和歌山県橋本市
第二阪和国道	高規格	大阪府阪南市	和歌山県和歌山市
大阪南部高速道路	高規格	大阪府藤井寺市	大阪府岸和田市
京奈和関空連絡道路	高規格	和歌山県紀の川市	大阪府泉佐野市
大阪湾岸道路西伸部	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県神戸市
東神戸線	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県神戸市
六甲北有料道路	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県神戸市
神戸中央線	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県神戸市
神戸中央線南伸部	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県神戸市
播但連絡道路	高規格	兵庫県姫路市	兵庫県朝来市
東播磨道	高規格	兵庫県加古川市	兵庫県小野市
東播丹波連絡道路	高規格	兵庫県加東市	兵庫県丹波市
第二神明道路	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県明石市
神戸西バイパス	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県明石市
名神湾岸連絡線	高規格	兵庫県西宮市	兵庫県西宮市
東播磨内陸道路	高規格	兵庫県小野市	兵庫県加東市
播磨臨海地域道路	高規格	兵庫県神戸市	兵庫県揖保郡太子町
五條新宮道路	高規格	和歌山県新宮市	奈良県五條市
奈良中部熊野道路	高規格	奈良県橿原市	奈良県吉野郡下北山村
白浜空港フラワーライン	高規格	和歌山県西牟婁郡白浜町	和歌山県西牟婁郡白浜町
和歌山環状道路	高規格	和歌山県和歌山市	和歌山県和歌山市
和歌山環状北道路	高規格	和歌山県和歌山市	和歌山県和歌山市
奥越南加賀連絡道路	一般広域	福井県勝山市	福井県大野市
高島若狭連絡道路	一般広域	滋賀県高島市	福井県若狭町
いなべ近江八幡線	一般広域	滋賀県東近江市	滋賀県近江八幡市

《広域道路ネットワーク》

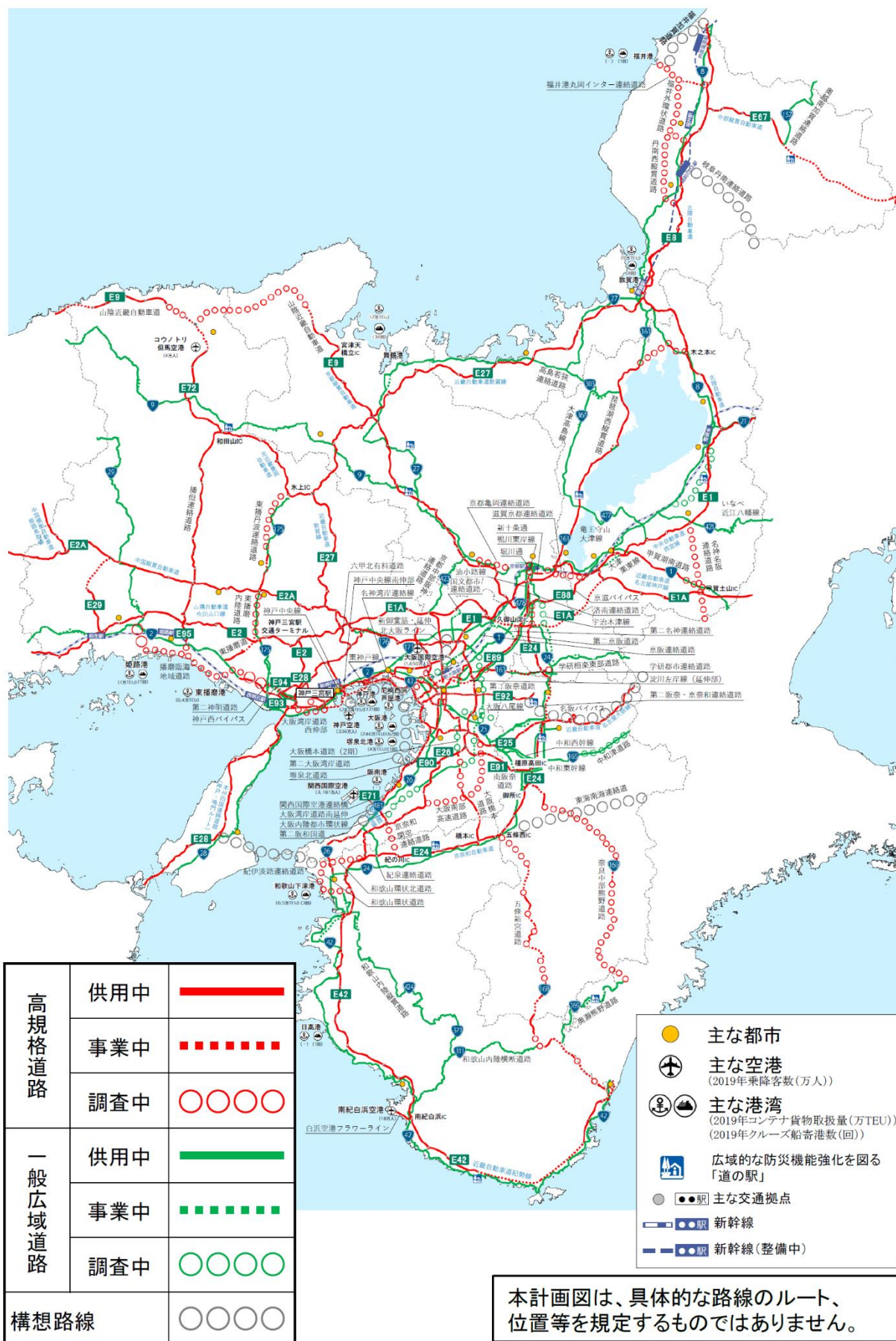
路線名	分類	起点	終点
大津高島線	一般広域	滋賀県大津市	滋賀県高島市
竜王守山大津線	一般広域	滋賀県蒲生郡竜王町	滋賀県大津市
大津栗東線	一般広域	滋賀県大津市	滋賀県栗東市
宇治木津線	一般広域	京都府宇治市	京都府木津川市
京都中部阪神連絡道路	一般広域	大阪府箕面市	京都府亀岡市
学研相楽東部道路	一般広域	京都府木津川市	京都府相楽郡南山城村
鴨川東岸線	一般広域	京都府京都市	京都府京都市
大阪内陸都市環状線	一般広域	大阪府茨木市	大阪府泉佐野市
京阪連絡道路	一般広域	大阪府高槻市	大阪府大阪市
第二名神連絡道路	一般広域	大阪府高槻市	大阪府枚方市
大阪八尾線	一般広域	大阪府大阪市	大阪府八尾市
大阪橋本道路(2期)	一般広域	大阪府堺市	大阪府松原市
中和西幹線	一般広域	奈良県橿原市	大阪府柏原市
紀泉連絡道路	一般広域	大阪府泉南市	和歌山県岩出市
国文都市連絡道路	一般広域	大阪府吹田市	大阪府茨木市
中和東幹線	一般広域	奈良県桜井市	奈良県橿原市
中和津道路	一般広域	奈良県宇陀市	奈良県桜井市
奥瀬熊野道路	一般広域	和歌山県東牟婁郡北山村	和歌山県新宮市
和歌山内陸横断道路	一般広域	和歌山県田辺市	和歌山県西牟婁郡上富田町
和歌山内陸縦貫道路	一般広域	和歌山県田辺市	和歌山県和歌山市
国道 1 号	一般広域	滋賀県甲賀市	大阪府大阪市
国道 2 号	一般広域	大阪府大阪市	兵庫県赤穂郡上郡町
国道 8 号	一般広域	福井県あわら市	京都府京都市
国道 9 号	一般広域	京都府京都市	兵庫県美方郡新温泉町
国道 21 号	一般広域	滋賀県米原市	滋賀県米原市
国道 24 号	一般広域	京都府京都市	和歌山県和歌山市
国道 25 号	一般広域	奈良県天理市	大阪府大阪市
国道 26 号	一般広域	大阪府大阪市	和歌山県和歌山市
国道 27 号	一般広域	福井県敦賀市	京都府船井郡京丹波町
国道 28 号	一般広域	兵庫県神戸市	兵庫県南あわじ市
国道 29 号	一般広域	兵庫県姫路市	兵庫県宍粟市
国道 42 号	一般広域	和歌山県新宮市	和歌山県和歌山市
国道 43 号	一般広域	大阪府大阪市	兵庫県神戸市
国道 161 号	一般広域	福井県敦賀市	滋賀県大津市
国道 163 号	一般広域	大阪府大阪市	京都府木津川市
国道 165 号	一般広域	大阪府柏原市	奈良県市橿原市
国道 171 号	一般広域	京都府京都市	兵庫県神戸市

《広域道路ネットワーク》

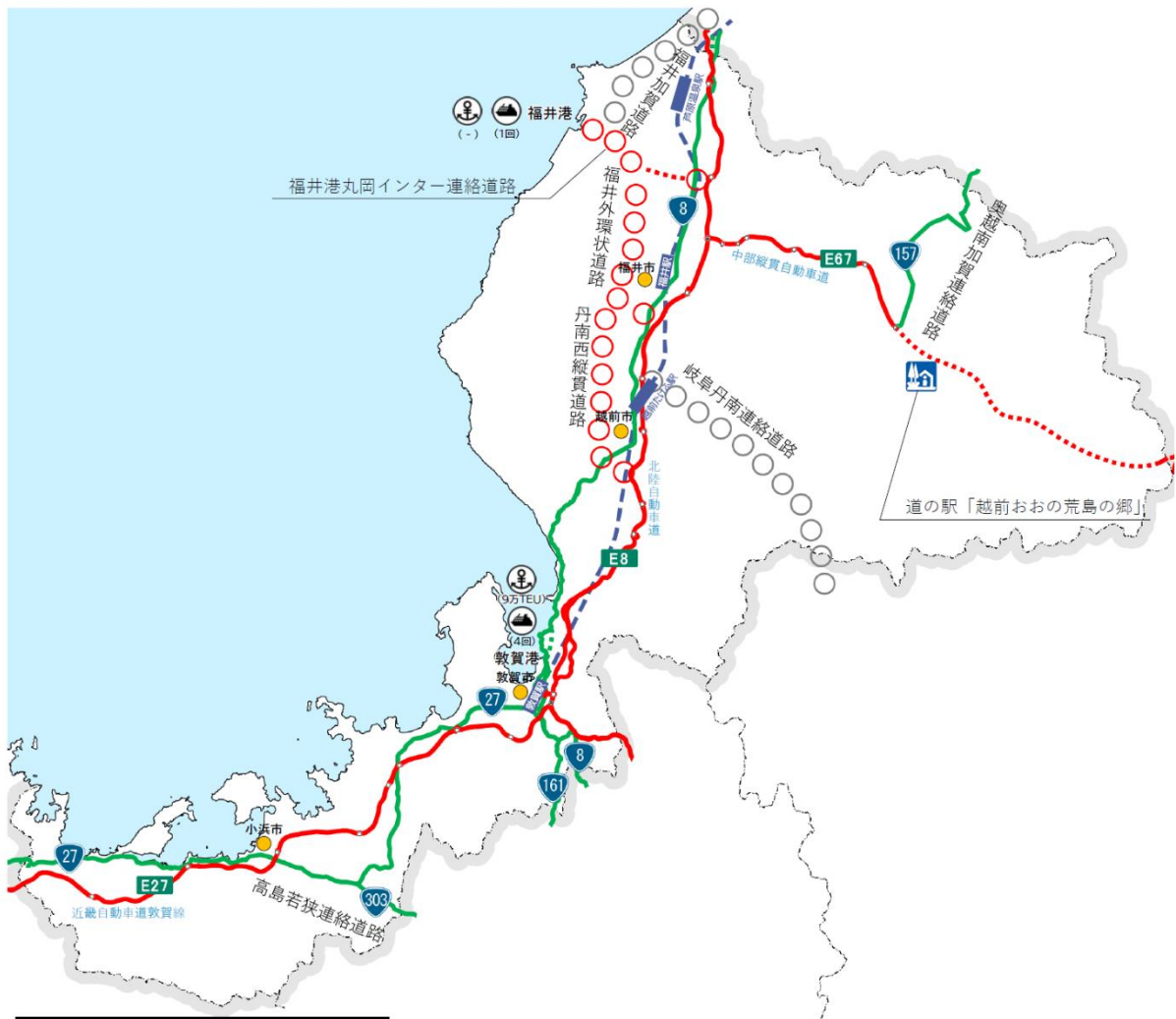
路線名	分類	起点	終点
国道 175 号	一般広域	兵庫県明石市	兵庫県丹波市
国道 176 号	一般広域	兵庫県西宮市	兵庫県宝塚市
国道 478 号	一般広域	京都府乙訓郡大山崎町	京都府久世郡久御山町
国道 481 号	一般広域	大阪府泉佐野市	大阪府泉佐野市
福井加賀道路	構想路線	福井県あわら市	福井県坂井市
岐阜丹南連絡道路	構想路線	福井県今立郡池田町	福井県鯖江市
北大阪ライン	構想路線	大阪府大阪市	大阪府吹田市
第二大阪湾岸道路	構想路線	大阪府岸和田市	兵庫県神戸市
大阪湾岸道路南延伸	構想路線	大阪府泉佐野市	大阪府阪南市
紀伊淡路連絡道路	構想路線	和歌山県和歌山市	兵庫県洲本市
東海南海連絡道	構想路線	奈良県五條市	奈良県吉野郡東吉野村
第二阪奈・京奈和連絡道路	構想路線	奈良県奈良市	奈良県大和郡山市
名阪バイパス	構想路線	奈良県山辺郡山添村	奈良県天理市

※ブロックを跨ぐ路線については、近畿ブロック管内(福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)の起終点を表記している。

■近畿ブロック 広域道路ネットワーク計画図



■近畿ブロック 広域道路ネットワーク計画図(福井県拡大図)

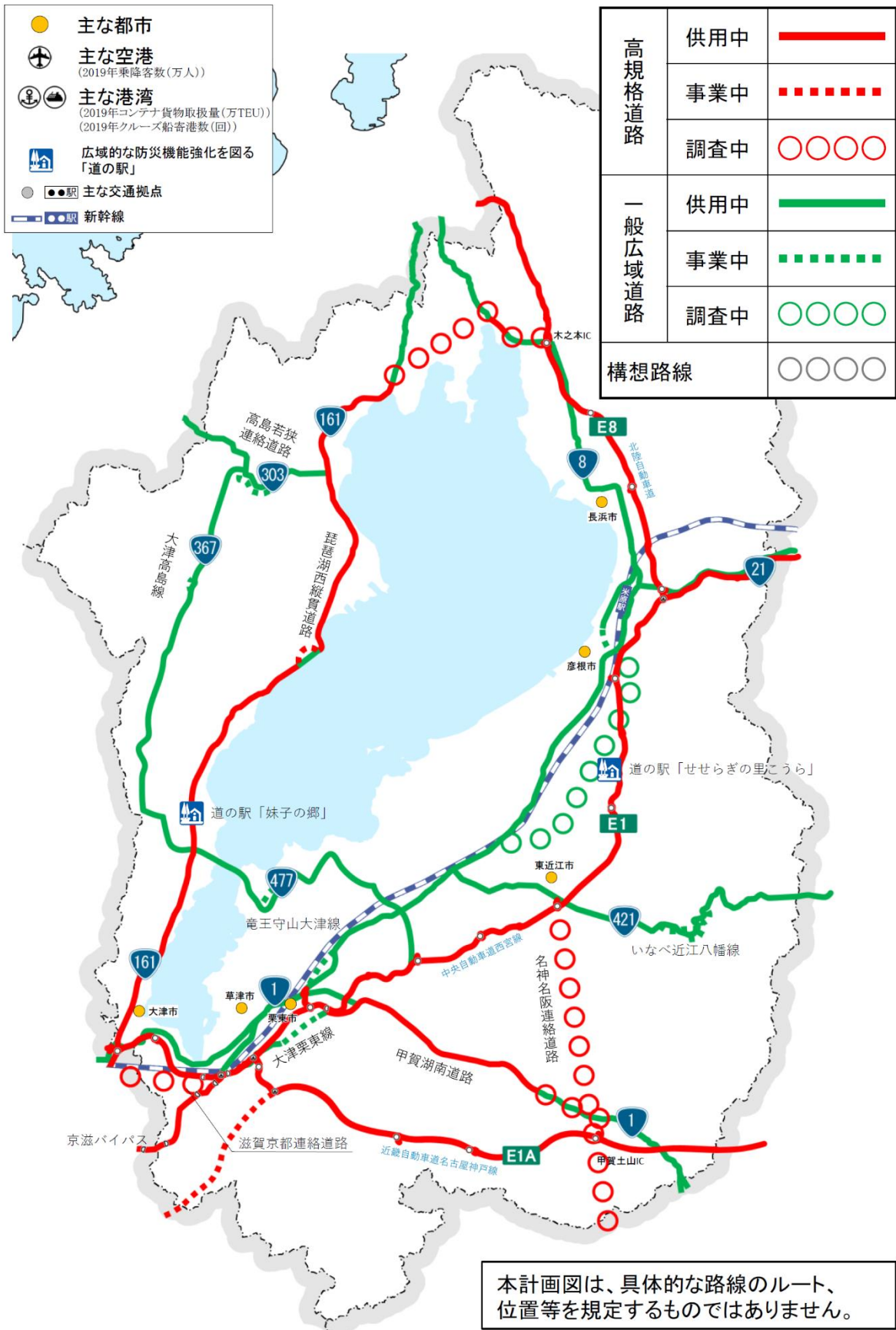


高規格道路	供用中	——
	事業中	■■■■
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	■■■■
	調査中	○○○○
構想路線		○○○○

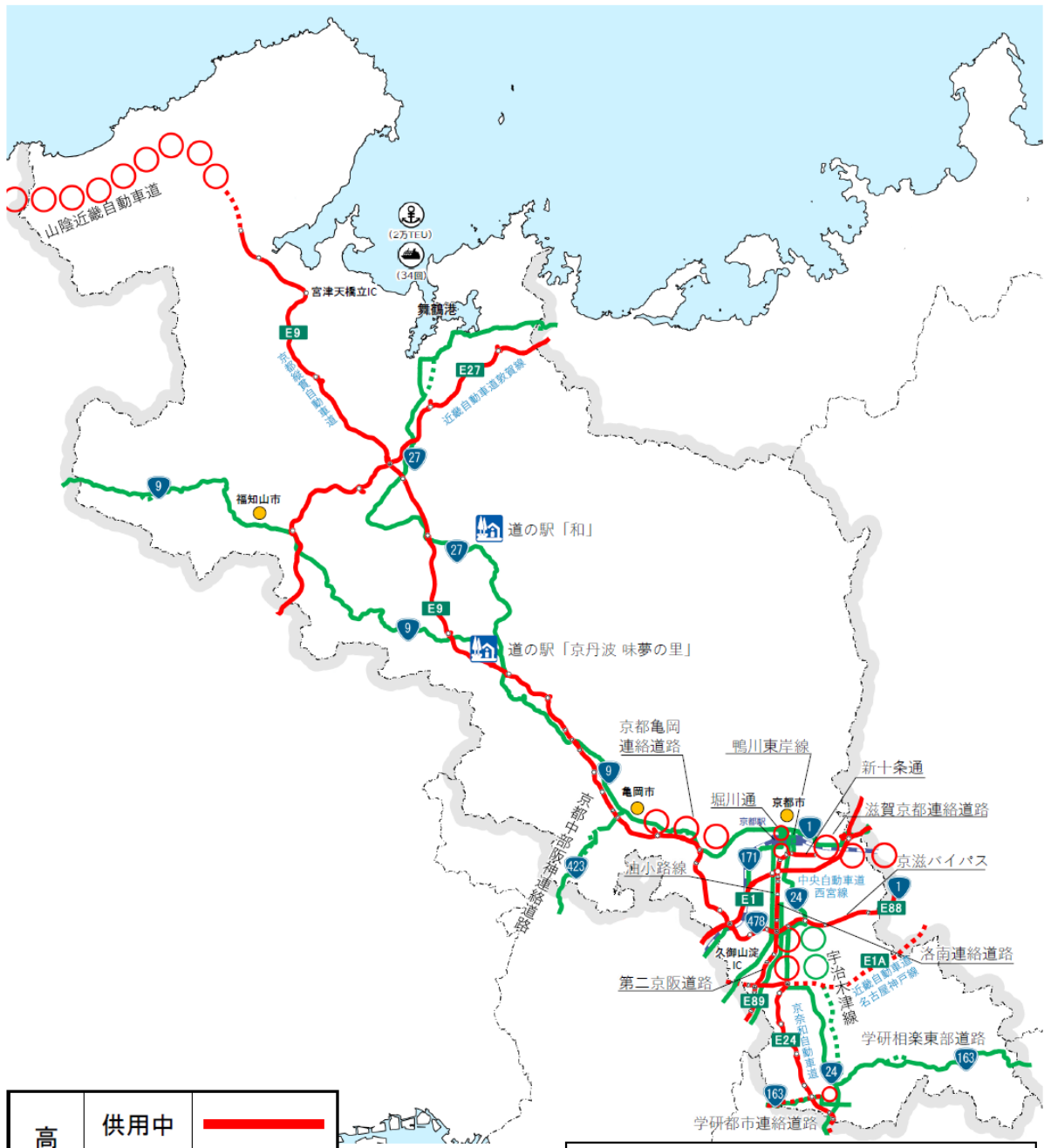
- 主な都市
- ✈ 主な空港
(2019年乗降客数(万人))
- ⚓ 主な港湾
(2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU))
(2019年クルーズ船寄港数(回))
- 🏠 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
- 主な交通拠点
- 新幹線
- - 新幹線(整備中)

本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

■近畿ブロック 広域道路ネットワーク計画図(滋賀県拡大図)



■近畿ブロック 広域道路ネットワーク計画図(京都府拡大図)

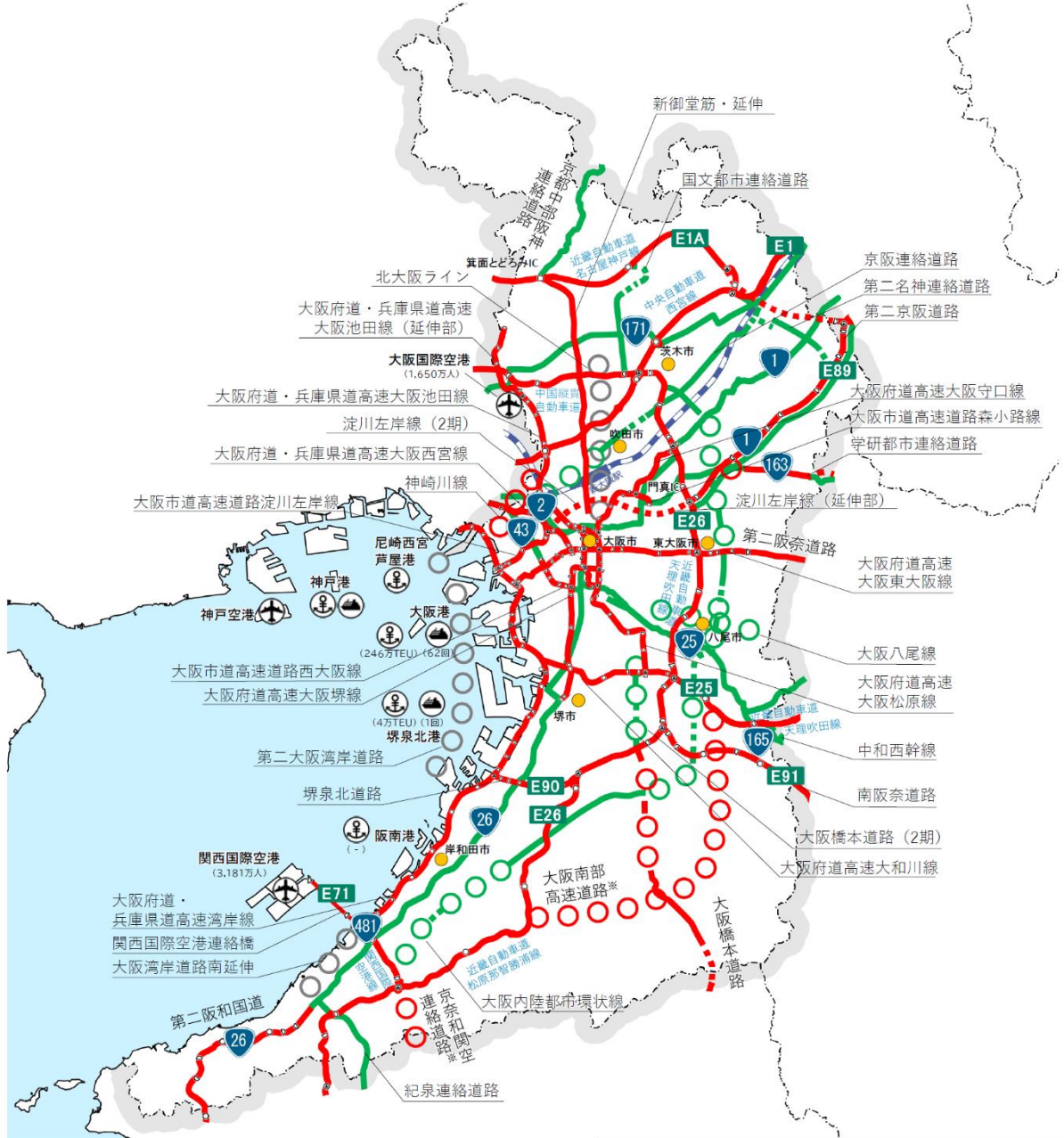


高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
構想路線		○○○○

本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

- 主な都市
- ✈ 主な空港
(2019年乗降客数(万人))
- ⚓ 主な港湾
(2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU))
(2019年クルーズ船寄港数(回))
- 🏠 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
- 主な交通拠点
- 新幹線

■近畿ブロック 広域道路ネットワーク計画図(大阪府拡大図)



高規格道路	供用中	——
	事業中	■■■■
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	■■■■
	調査中	○○○○
構想路線		○○○○

本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

- 主な都市
- ✈ 主な空港
(2019年乗降客数(万人))
- ⚓ 主な港湾
(2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU))
(2019年クルーズ船寄港数(回))
- 🏠 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
- 主な交通拠点
- 新幹線

※：利用者負担による有料道路事業を前提とする

■近畿ブロック 広域道路ネットワーク計画図(兵庫県拡大図)



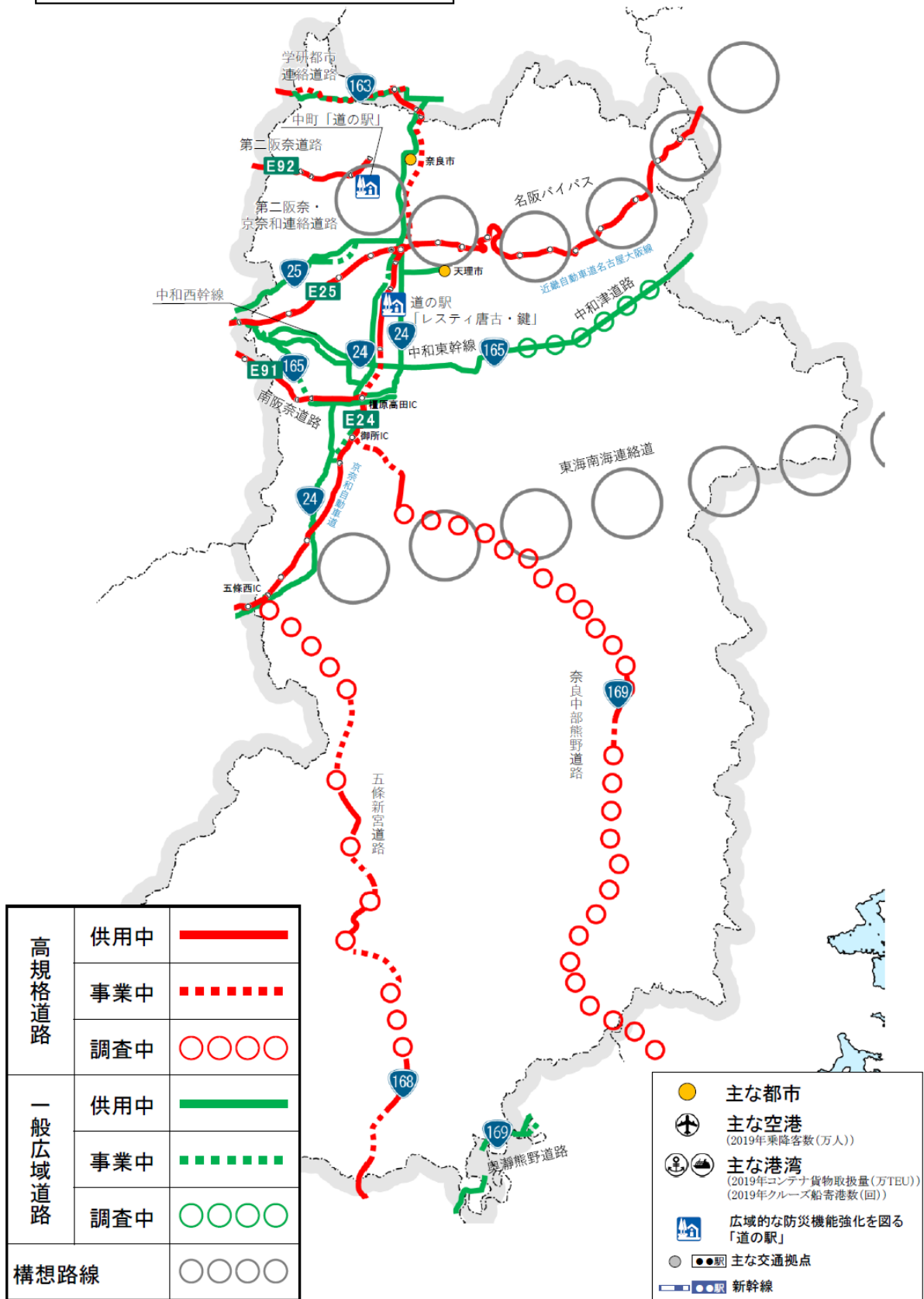
本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
構想路線		○○○○

- 主な都市
- ✈ 主な空港
(2019年乗降客数(万人))
- ⚓ 主な港湾
(2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU))
(2019年クルーズ船寄港数(回))
- 🏠 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
- 駅 主な交通拠点
- 駅 新幹線

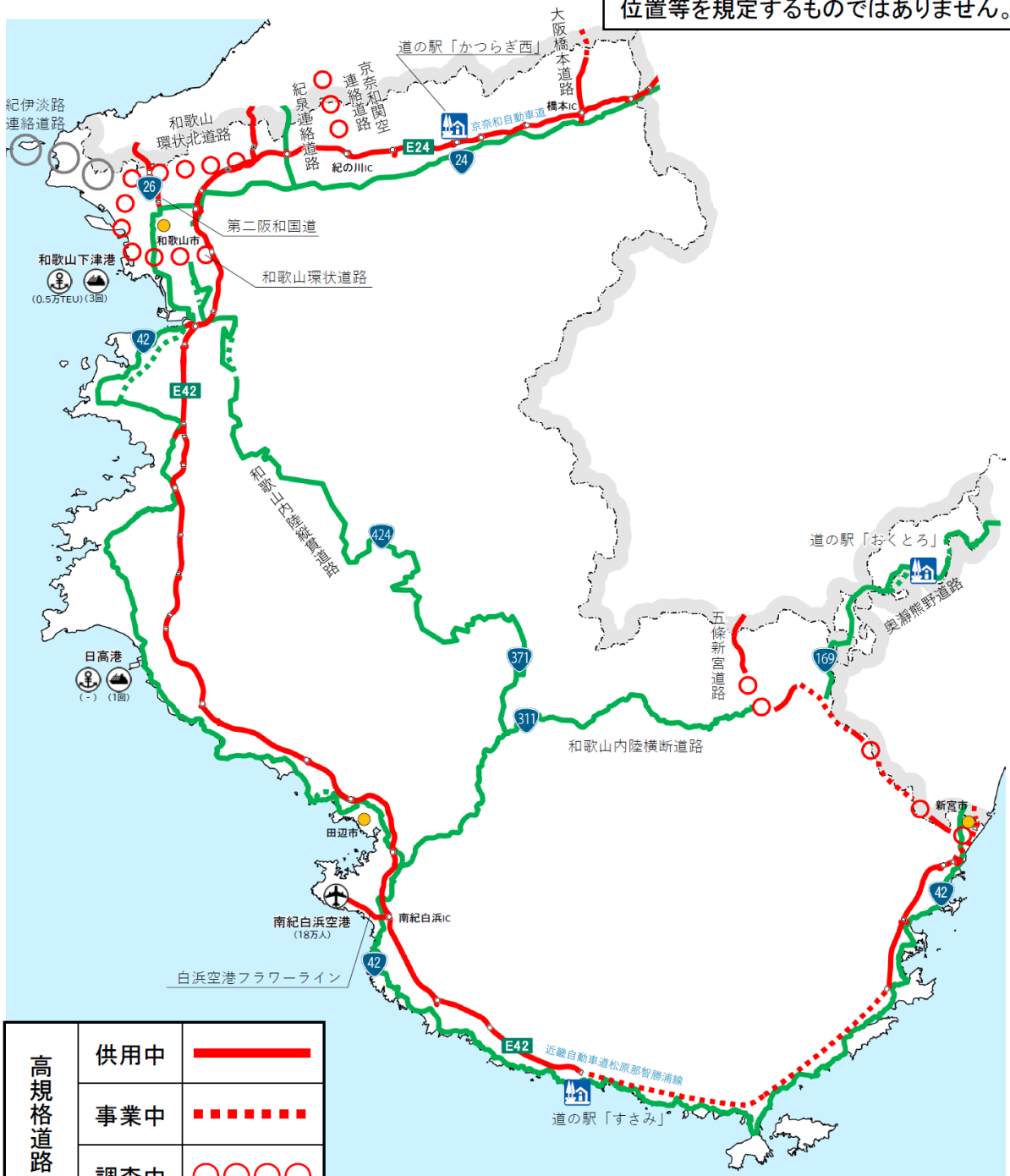
■近畿ブロック 広域道路ネットワーク計画図(奈良県拡大図)

本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。



■近畿ブロック 広域道路ネットワーク計画図(和歌山県拡大図)

本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。



高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
構想路線		○○○○

- 主な都市
- ✈ 主な空港
(2019年乗降客数(万人))
- ⚓ 主な港湾
(2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU))
(2019年クルーズ船寄港数(回))
- 🏠 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
- 主な交通拠点
- 新幹線

3 交通・防災拠点計画

3.1. 拠点の機能強化の基本方針

ビジョンの「交通・防災拠点」に関する方針に基づき、官民が連携し、質の高い公共空間を創出するとともに、バスやトラック、鉄軌道、空港、港湾の交通機関と道路ネットワークの連携・機能強化を図るため、本計画では、以下に示す拠点を検討の対象として、モーダルコネクトや防災機能、物流、交流・観光、休憩の拠点の強化策に関わる計画を策定する。

表 3-1 交通・防災拠点計画の対象とする拠点

		モーダルコネクト	防災	物流	交流・観光	休憩
道路管理者	国・自治体	特定車両停留施設 (バス停) 道の駅 (高速バス・路線バス等) 駐車場 (パーク&ライド駐車場) 駐輪場	道の駅 (広域的な防災拠点) 特定車両停留施設 (バス停)	特定車両停留施設 (トラック) 道の駅 (集荷拠点等)	道の駅 (観光施設を含むもの)	道の駅 (高速道路の一時退出) 駐車場 EV充電 (道の駅に設置されたもの)
	高速会社	SA・PA 高速バス停	SA・PA (防災拠点化対象休憩施設)	SIC・民間直結SIC 中継拠点 駐車場	SIC・民間直結SIC (淡路北SIC) SA・PA (ハイウェイオアシス等)	SA・PA EV充電 (SA・PAに設置されたもの)

3.2. 交通拠点におけるモーダルコネクットの強化

ビジョンの「交通・防災拠点」に関する方針に基づき、交通拠点におけるモーダルコネクットの強化を図る。

<交通拠点におけるモーダルコネクットの強化の方針>

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ット（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。

<モーダルコネクトの強化事例>

■一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備

〔現状・課題〕

- 四国や淡路島方面を中心とする西日本へ向かう高速バスのゲートウェイとして機能している神戸三宮では、鉄道駅、中・長距離バス停、バス待合所が分散しているため、乗換動線がわかりづらく、相互利用の利便性が低い状況。
- 乗換動線や周辺のまちへの歩行者動線では、東西の国道2号や中央幹線、南北の税関線といった自動車中心の空間構成による人の動きの分断や、道幅が狭い、デッキの一部に段差がある等、車いすの方や荷物を持つ方が円滑に移動できる環境となっていない。
- 中・長距離バスが集中する交差点では、交通の集中に起因する渋滞、歩行者や自動車の混雑が発生。
- 神戸三宮駅前空間では、退避空間の整備が不十分であるとともに、災害時に帰宅困難者が留まることができる一時滞在施設が不足。



図 3-1 神戸三宮駅周辺の乗換動線や道路交通に関する課題

〔対応〕

- 人と公共交通優先の空間「三宮クロススクエア」の整備とともに、中・長距離バス停を集約した西日本最大級の新たな中長距離バスターミナルを一体的に整備し、モーダルコネクトを強化。

～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～

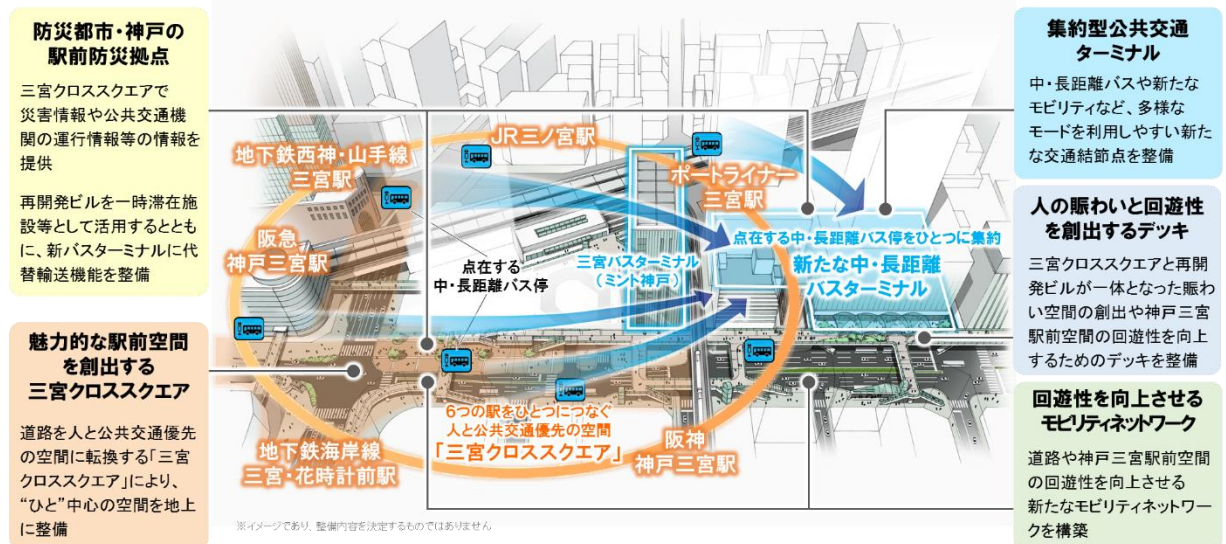


図 3-2 神戸三宮駅交通ターミナルの整備イメージ

<モーダルコネクト 検討箇所>

府 県	地域における検討箇所
福井県	北陸新幹線新駅周辺整備（芦原温泉駅、福井駅、越前たけふ駅、敦賀駅）
大阪府	新大阪駅周辺
兵庫県	神戸三宮駅周辺

3.3. 道の駅など既存施設の防災機能の強化

ビジョンの「交通・防災拠点」に関する方針に基づき、道の駅など既存施設の防災機能の強化を図る。

<道の駅など既存施設の防災機能の強化の方針>

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・空の輸送ルートの確保に際して、「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。

＜防災機能の強化事例＞

表 3-2 近畿ブロックにおける広域的な防災機能強化を図る「道の駅」

府県	広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
福井県	「越前おおの荒島の郷」(大野市)
滋賀県	「妹子の郷」(大津市)、「せせらぎの里こうら」(甲良町)
京都府	「和」(京丹波町)、「京丹波 味夢の里」(京丹波町)
兵庫県	「但馬のまほろば」(朝来市)
奈良県	中町「道の駅」(奈良市)、「レスティ唐古・鍵」(田原本町)
和歌山県	「すさみ」(すさみ町)、「かつらぎ西」(かつらぎ町)、「おくとろ」(北山村)

■ 計画事例（防災機能の強化）

公共施設の高台移転

- 和歌山県の津波想定では、津波高は県下最大の19m、津波到達時間は最短で3分で、甚大な被害が予想。
- 津波浸水範囲内にある、すさみ町の主要な公共施設を紀勢自動車道すさみ IC に隣接する高台に移転するとともに、防災本部が入る役場庁舎を設置。



■ 計画事例（防災機能の強化）

道の駅「越前おおの 荒島の郷」

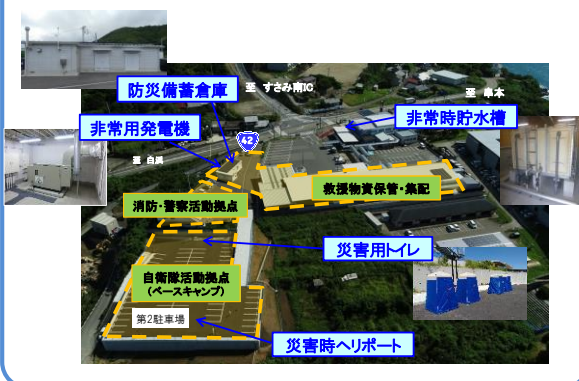
- 近畿圏・中部圏・首都圏において、大規模災害が発生した場合には、被災した地域を後方支援するため、被災地から避難者を受け入れる避難所や応急対策に必要な現地対策本部などを設置。
- 大野市が被災した場合には、地域住民を受け入れるため一時避難所を設置するとともに、他地域からの支援施設として活用。



■ 計画事例（防災機能の強化）

道の駅「すさみ」

- 南海トラフ巨大地震時等の大規模災害や非常時に、津波により壊滅的な被害を受けると想定される江住地区・江須之川地区の地域住民や観光客の避難場所および緊急車両や支援物資等が集まる広域防災拠点として整備。
- 和歌山県が策定する広域応援計画に、ヘリポート(整備済み)を活用する広域応援部隊の救助活動拠点として位置付け。



■ 計画事例（防災機能の強化）

大規模広域防災拠点

- 奈良県五條市域に計画している大規模防災拠点では、整備効果の早期発現を目的として、まずは「広域防災拠点」を整備、続いて複数の回転翼機の同時稼働が可能な「600m 級滑走路を有する大規模広域防災拠点」を整備し、さらに大量の物資人員を輸送可能な固定翼機の活用が可能となる「2,000m 級滑走路を有する大規模広域防災拠点」を整備。
- 大規模広域防災拠点と京奈和自動車道五條西 IC とをつなぐアクセス道路についても検討。



3.4. 物流拠点の促進

ビジョンの「交通・防災拠点」に関する方針に基づき、物流拠点の促進を図る。

<物流拠点の促進の方針>

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。

<物流拠点の促進事例>

表 3-3 近畿ブロックにおける物流拠点整備

府県	物流拠点
京都府	新名神高速道路宇治田原 IC（仮称）周辺

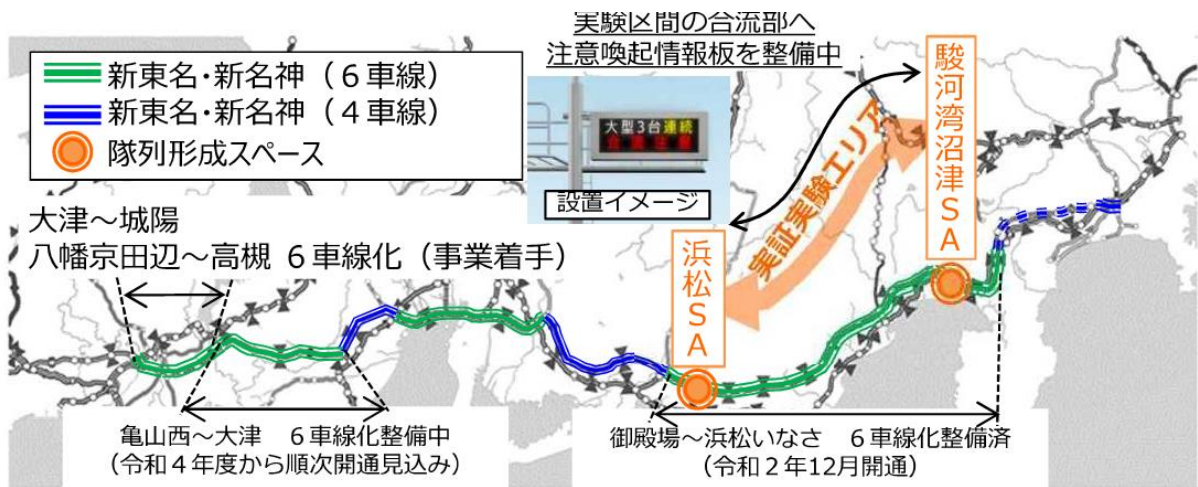


図 3-3 新東名・新名神における新しい物流システムに対応したインフラのイメージ

4 ICT 交通マネジメント計画

4.1. 交通マネジメントの強化

ビジョンの「ICT 交通マネジメント」に関する方針に基づき、交通マネジメントの強化を図る。

<交通マネジメントの強化の方針>

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。

表 4-1 近畿ブロックにおける主な取り組み (ICT 交通マネジメント)

分類	取り組み内容
AI カメラ	<ul style="list-style-type: none"> ● AI によるカメラ画像解析を活用した交通状況把握 ● 京都エリア観光渋滞対策 (京都府) ● 特定車両 (バス) の ETC2.0 プローブデータを活用した混雑予測、所要時間提供の検討 (京都府) ● 交通障害自動検知システム (福井県)
MaaS	<ul style="list-style-type: none"> ☆ 永平寺町身の丈夫スマートモビリティ→デマンドタクシーでの貨客混載・移動販売拠点の設置 (福井県) ● 大津市中心市街地及び比叡山周遊の活性化を目指した大津市版 MaaS 実証実験 (滋賀県) ● 相楽東部地域公共交通再編事業 (京都府) ● 京都丹後鉄道沿線地域での地方郊外型 WILLERS MaaS 事業における QR システム導入実証 (京都府) ● 京都市内中心部の混雑緩和に資する周縁部への観光客の分散化を目指した MaaS 実証実験 (京都府) ● 共生の仕組みによる MaaS 実証実験 (京都府) ● オールドニュータウンにおける超低負荷型 MaaS (大阪府) ● まちなか自動移動サービス事業実証実験 (兵庫県) ☆ AI による移動販売車の巡回ルートの最適化 (兵庫県)
自動運転	<ul style="list-style-type: none"> ● 「道の駅」奥永源寺溪流の里 自動運転 (滋賀県) ☆ 内閣府未来技術社会実装事業と連携した自動運転サービス導入支援事業 (大阪府、奈良県) ☆ 自動運転 EV バスの実証実験 (兵庫県)
スマートシティ	<ul style="list-style-type: none"> ☆ TaaS 推進コンソーシアム (福井県) ● 永平寺町スマートシティ提案事業体 (福井県) ☆ 美浜町スマート・アプリ開発検討協議会 (福井県) ● スマートけいはんなプロジェクト (京都府) ☆ 亀岡アクティブライフに向けた近未来技術実装事業 (京都府) ● うめきた2期地区等スマートシティ形成協議会 (大阪府) ☆ 千里中央駅周辺地区スマートシティ検討協議会 (大阪府) ☆ 吹田市健都 HPHC 計画推進協議会 (大阪府) ● 少子高齢化社会における自動運転技術を活用した新たな移動サービスの創出と健康寿命の延伸 (大阪府) ☆ けいはんな学研区域 (田原地区) における地域主体の持続可能なまちづくり (大阪府) ● かがわ ICT まちづくり協議会 (兵庫県) ● 地域に活力を与える地域交通 IoT モデル構築事業 (兵庫県) ☆ 5G を軸とした全世代全員活躍のまち「スマートシティ SANGO」 (奈良県) ☆ 和歌山市スマートモビリティ推進協議会 (和歌山県)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 並行路線の利用ルート分析 (名神、新名神) ☆ 勝山市観光渋滞対策 (福井県) ● 訪日外国人レンタカー事故対策 (京都府) ● 五条坂における観光バス等流入コントロールに向けた駐車場予約制度の導入検討 (京都府) ● 神戸都心部エリア観光渋滞対策 (兵庫県) ● 渋滞要因分析システム (奈良県) ● 車両挙動把握や対歩行者事故発生要因の分析 (和歌山県) ● トラックの隊列・自動走行 (新名神)

※：地域で実施している「☆」の事例についても、取組状況を注視し、必要に応じて協力や取組成果の活用等を検討する。

<交通マネジメントの強化事例>

■ 取組事例

道の駅「奥永源寺溪流の里」自動運転

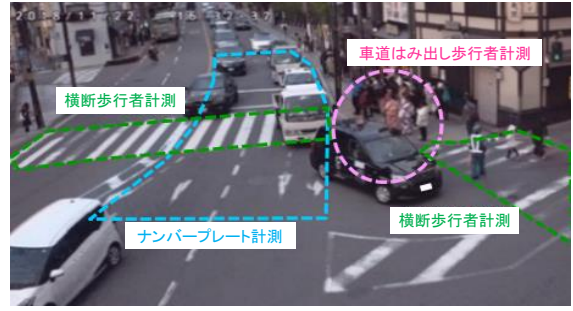
- 中山間地域では高齢化の進行が著しく、人流・物流の確保が喫緊の課題。
- カートタイプ車両により、道の駅と黄和田町・杵葉尾町を結ぶ長期実証実験（2019.11～12月、36日間）を実施。
- 「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの社会実装を推進。



■ 取組事例

京都エリア観光渋滞対策

- 世界有数の観光都市である京都では観光車両の集中によって渋滞が発生。
- 地域の取組と連携して、ICT・AIを活用した観光渋滞対策を検討。
- 東山エリアにおいて、ETC2.0 プローブデータ、AIカメラ、Wi-Fi パケットセンサーなど ICT・AI を活用して、既存施策の効果検証及び新たな取組について検討。



■ 取組事例

訪日外国人レンタカー事故対策

- 関西国際空港の訪日外国人レンタカー利用者に対し、同意を得た上で、ETC2.0 車載器データを取得・収集・分析。
- 訪日外国人のレンタカー利用における外国人特有の車両の挙動等を基に事故危険箇所を把握、事故対策案を検討。

<国道 24 号八条坊門（アンダーパス部に関する注意喚起）>



現標識は多言語表記未対応、信号のイラストがない、下り勾配がわかりにくい等から外国人レンタカー利用者にとって危険を察知することが難しい。



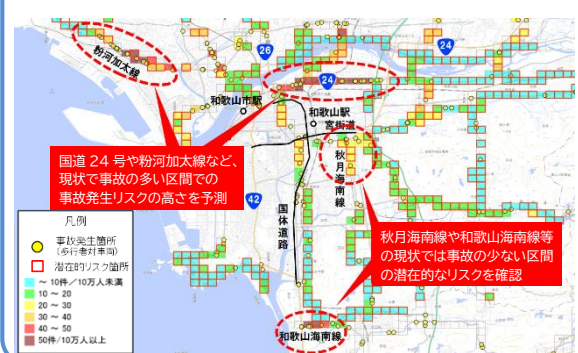
国際標準に準じたデザインに変更

■ 取組事例

車両挙動把握による対歩行者事故発生要因分析

- ETC2.0 プローブデータを活用して事故発生箇所における車両挙動把握や対歩行者事故発生要因を分析。
- 事故対策の異なる幹線道路と生活道路を区別した事故発生リスク予測モデルの構築及び適用性を検証。

<事故発生リスク予測モデルを用いた潜在的事故発生リスクの予測>



4.2. 推進体制の強化

ビジョンの「ICT 交通マネジメント」に関する方針に基づき、推進体制の強化を図る。

<推進体制の強化の方針>

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。

■ 計画事例 (ICT 交通マネジメント推進体制の強化)

ICT 交通マネジメント推進体制

○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。

