

出國報告（出國類別：考察）

日本重大公共建設計畫及推動機制

服務機關：國家發展委員會

姓名職稱：簡任技正 徐旭誠

科長 蘇玉守

派赴國家：日本

出國期間：105 年 10 月 3 日至 10 月 7 日

報告日期：105 年 12 月 22 日

摘 要

日本 1995 年阪神大地震重創大阪、神戶、淡路島、兵庫縣等近畿區域，過去 20 年透過大量公共建設計畫的投入，除進行災後重建之外，更重要的是活化區域經濟力。例如：神戶港因災後貨櫃運量減少，創造出複合功能的港區，結合飯店、商業、休閒、觀光、展覽、博物館等多目標港區功能。另外，阪神大地震的震央淡路島，島的東岸由規劃興建夢舞台園區，在 2000 年主辦日本造園博覽會，多元的生態園區設施包括會展、五星級飯店、渡假村與會議中心、奇跡之星植物館等，透過多元的生態園區，形塑震央淡路島的經濟活力與觀光產業。

日本公共建設投資考量之一，即在如何藉由投資縮小城鄉發展的差距。由於日本公共建設投入的區域係以東海廊道（The Tokaido Corridor）為優先考量，目前整個廊道約有八千多萬人口，佔整個日本人口的七成，成為公共建設投入的主要區域。然而，日本政治結構與城鄉代議制度，政治權力乃自鄉村到都市，因而需要適度投入鄉村建設，2011 年 311 地震海嘯災後，安倍首相推動兩大主軸方向：1.經濟推升（Boosting Economic）；2.鄉村活化（Rural Revitalization），將政府更多資源來投入在鄉村地區，讓鄉村活化，讓鄉村可以創造經濟產值，可以滿足鄉村地區人民、農民的經濟與生計需求。此外，日本公共建設面臨嚴重的老化維護（Maintenance）與強化抗災能力（Against Disasters）之課題，以日本最驕傲的新幹線為例，迄今也已經 50 年，政府也意識到公共建設老化現象，因此投入建設維護成本極高，再加上日本多重天然災後，如地震、海嘯、淹水等，老化公共建設加上天災，則會加劇其衝擊。

日本近年來推動公共建設與相關事業的發展，十分強調公私合夥模式（Public-Private Partnership, 3Ps），例如：大阪為了提振觀光與會展產業，在 2013 年由大阪府政府、大阪市政府共同出資，成立大阪觀光局（Osaka

Convention & Tourism Bureau, OCTB），局內成員分別來自不同機關、公司、觀光協會等，薪資由原單位支付，是大阪近年來藉由公私合夥模式，推動觀光與會展產業的展現。此外，日本政府為了將新幹線高速鐵路輸出到美國德州，在 2014 年由政府和民間共同出資所成立資本額高達 210 億日圓（日本政府出資約 150 億日圓、民間出資約 60 億日圓）的公司，公司成員也多由原任職單位或公司借調過來，薪資也是由原單位或公司支付。因此，日本政府積極透過公私合夥模式（Public-Private Partnership, 3Ps）推展公共建設與事業，並積極地輸出日本公共建設技術，值得國內辦理公共建設計畫之參考。

目 錄

第一章 前言.....	6
第二章 考察行程.....	7
第三章 考察內容.....	9
第四章 拜會單位與訪談內容.....	19
第五章 心得與建議.....	38
附錄： 相關資料.....	40

圖 表 目 錄

表一	日本考察參訪重點及行程表.....	2
圖一	複合功能的神戶港區一覽.....	9
圖二	神戶港發展觀光遊艇碼頭與飯店等商業機能.....	10
圖三	複合功能的神戶港區全景.....	10
圖四	神戶港區因應地震海嘯資訊及避難圖.....	11
圖五	明石大橋上的高速巴士轉運站.....	11
圖六	運用明石大橋橋墩，設計橋上高速巴士轉運站.....	12
圖七	淡路島夢舞台會展、飯店、植物園多元園區規劃...	13
圖八	淡路島夢舞台多元生態園區全景.....	13
圖九	淡路島：北淡町斷層保存館相關資料.....	16
圖十	阪神人與防災未來中心相關資料.....	18
圖十一	拜會大阪觀光局福田靖典部長等.....	20
圖十二	拜會京都大學古市正彥教授.....	26
圖十三	京都大學古市正彥教授研究室進行座談.....	26
圖十四	近畿區域人口、面積、產值、觀光客等資料.....	31
圖十五	近畿地方整備局年度公共建設預算.....	32
圖十六	近畿地方整備局蒐整公共建設資料.....	32
圖十七	京都國道事務所管轄六條國道.....	32

圖十八	強化橋梁防災能力.....	33
圖十九	強化邊坡防災能力.....	33
圖二十	推動地下共同管道建設.....	34
圖二十一	國土交通省與民間企業共同成立株式會社.....	35
圖二十二	公共建設海外投資的決策程序.....	36
圖二十三	會晤高橋擴光經理，瞭解新幹線輸出情形.....	36
圖二十四	日本公共建設技術輸出:新幹線到美國德.....	37

第一章 前言

日本 1995 年阪神大地震重創大阪、神戶、淡路島、兵庫縣等近畿區域，之後 20 年透過大量公共建設計畫的投入，除了進行區域災後重建之外，更重要的是活化區域經濟力。其次，日本公共建設投資考量之一，即在如何藉由投資縮小城鄉發展的差距，因此，2011 年 311 地震海嘯災後，日本政府推動鄉村活化政策，將政府更多資源來投入在鄉村地區，讓鄉村活化，讓鄉村可以創造經濟產值，可以滿足鄉村地區人民、農民的經濟與生計需求，也是平衡國土均衡發展的方向。

本次出國案參訪以日本近畿區域(或稱關西)為主，主要為瞭解日本大阪、神戶等地區重大公共建設計畫之規劃、預算、執行課題等。藉由參訪大阪、神戶及京都地區近年來推動重大建設、安全防災、都市及文化資產活化等重大公共建設，瞭解其運作機制及成效等。

此外，本次拜訪大阪政府、京都大學、近畿地方整備局等單位，瞭解日本推動重大公共建設計畫之規劃思維、推動預算機制、執行成效、遭遇課題及解決方案等，以提供國內在推動公共建設計畫與相關事業之參考。

第二章 考察行程

本次考察期間自 105 年 10 月 3 日至 10 月 7 日止共計 5 天，扣除第 1 天啟程、最後 1 天返程，實際拜會與參訪時間有限。惟此考察已盡最大機會拜會相關機關(構)，並進行訪談或蒐整資料，已拜會前國土交通省主任古市正彥先生(退休後於京都大學任教)、大阪觀光局福田靖典部長、吉本昌史部長、凌雲翔主任，以及拜會株式會社海外交通與都市發展事業支援機構高橋擴光經理。

此外，本次考察也赴國土交通省近畿地方整備局(京都國道事務所)蒐整資料，並考察神戶港整體港區建設、淡路島災後重建、夢舞台整體園區規劃與建設、京都車站及附近地區活化規劃等。參訪重點及行程表如表一。

表一 日本考察參訪重點及行程表

日期	地點	參訪內容、拜訪機關(構)
10/3 (一)	台北→大阪	啟程
10/4 (二)	大阪→神戶→ 淡路島	1. 參訪神戶港整體港區規劃與建設，瞭解港區發展、課題、解決方案等。 2. 參訪淡路島夢舞台整體園區規劃與建設，瞭解日本 1995 年阪神大地震(1995 Great Hanshin Earthquake)的震央地區重建與公共建設投入情形。

日期	地點	參訪內容、拜訪機關(構)
10/5 (三)	大阪→京都	1. 考察大阪都市發展。 2. 拜會大阪觀光局，並與該局福田靖典部長、吉本昌史部長、凌雲翔主任進行座談，瞭解大阪地區的都市、觀光、會展、交通等發展課題與執行情形。
10/6 (四)	京都	1. 拜會京都大學經營管理大學院、工學部古市正彥教授(前國土交通省港灣局主任、九州地方整備局所長)，瞭解日本公共建設發展歷程、資源投入情形、發展課題與對策等。 2. 赴國土交通省近畿地方整備局(京都國道事務所)，瞭解近畿地區公共建設發展。 3. 拜會株式會社海外交通與都市發展事業支援機構高橋擴光經理，瞭解日本公共建設與都市開發技術輸出海外與發展情形。
10/7 (五)	京都→大阪→台北	返程

第三章 考察內容

一、神戶港與週邊地區發展: 轉型發展複合功能的港區

神戶港是西方文化進入日本發展的重要港口，周邊地區充滿異國特色，為日本關西地區重要進出口門戶，港區週邊建物主要包括填海整建而來的美利堅公園於中突堤聳立著鼓形建築的神戶港燈塔，建立於 1963 年，高 108 公尺，塔頂有 360 度的瞭望台。一旁則建有以船帆及波浪為象徵的神戶海洋博物館，還有再現阪神、淡路大地震痕跡的神戶港震災紀念公園。



圖一 複合功能的神戶港區一覽

神戶港國際定期航線連結世界 130 多國及 500 多個港口，並有多條內航航線經由瀨戶內海將貨品配送至西日本各地區，另因鄰近阪神工業地帶，故有部分碼頭為工業專用碼頭；海域中央建設有神戶空港，自 2006 年開始啟用，海空聯運機能優越，並有渡輪連結神戶空港與關西空港。1995 年阪神大地震前，神戶港為日本第 1 大貨櫃港，地震重創港口後，部份航商將營業據點轉移至大阪港，儘管 2 年後港口迅速重建完成，惟航商卻未將重心遷回

神戶港，迄今神戶港貨量僅約過去 8 成左右。



圖二 神戶港發展觀光遊艇碼頭與飯店等商業機能

神戶港另一個特色為其具有複合功能，除具有港灣設施外，並包含商業、休閒、觀光、展覽等多目標功能，如「MOSAIC」海港城，係由當地政府為發展觀光與產業所營造的地方特色產物，已成功塑造成近年來最受年輕人歡迎的約會場所。餐廳、電影院、商店、遊樂園等約 60 間店鋪匯聚，動線規劃、環境營造與特色形塑皆相當具有特色。由於港區商業活動群聚，故也十分注重防災避難的規劃與宣導，處處可見如海嘯避難資訊看板等。



圖三 複合功能的神戶港區全景



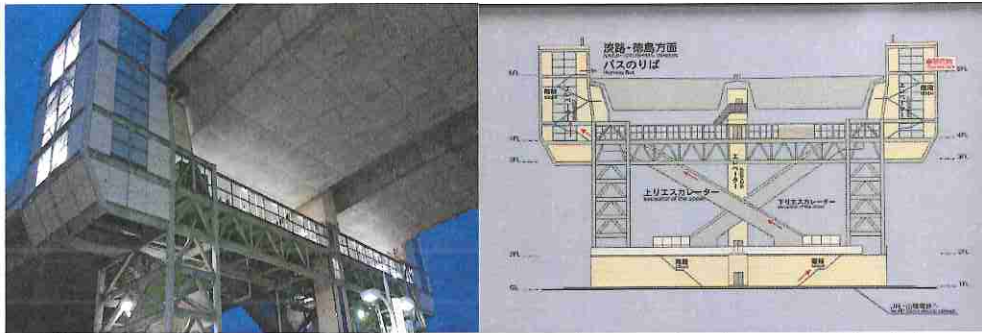
圖四 神戶港區因應地震海嘯資訊及避難圖

二、淡路島: 夢舞台多元生態園區規劃

要前往兵庫縣南側的淡路島，光是交通工具的選擇就是個有趣的體驗，如果是搭乘大眾運輸工具，無論是從神戶、大阪或是四國的德島前來，最終都是以在「舞子」站轉乘高速舞子巴士通過明石跨海大橋。但特別的是高速舞子站卻位於超過 5 層樓高的明石跨海大橋上，必須搭乘電梯加樓梯，到達明石海峽大橋橋面上的公路旁上下車，遠眺即可發現淡路島，路程約 20 分鐘。



圖五 明石大橋上的高速巴士轉運站



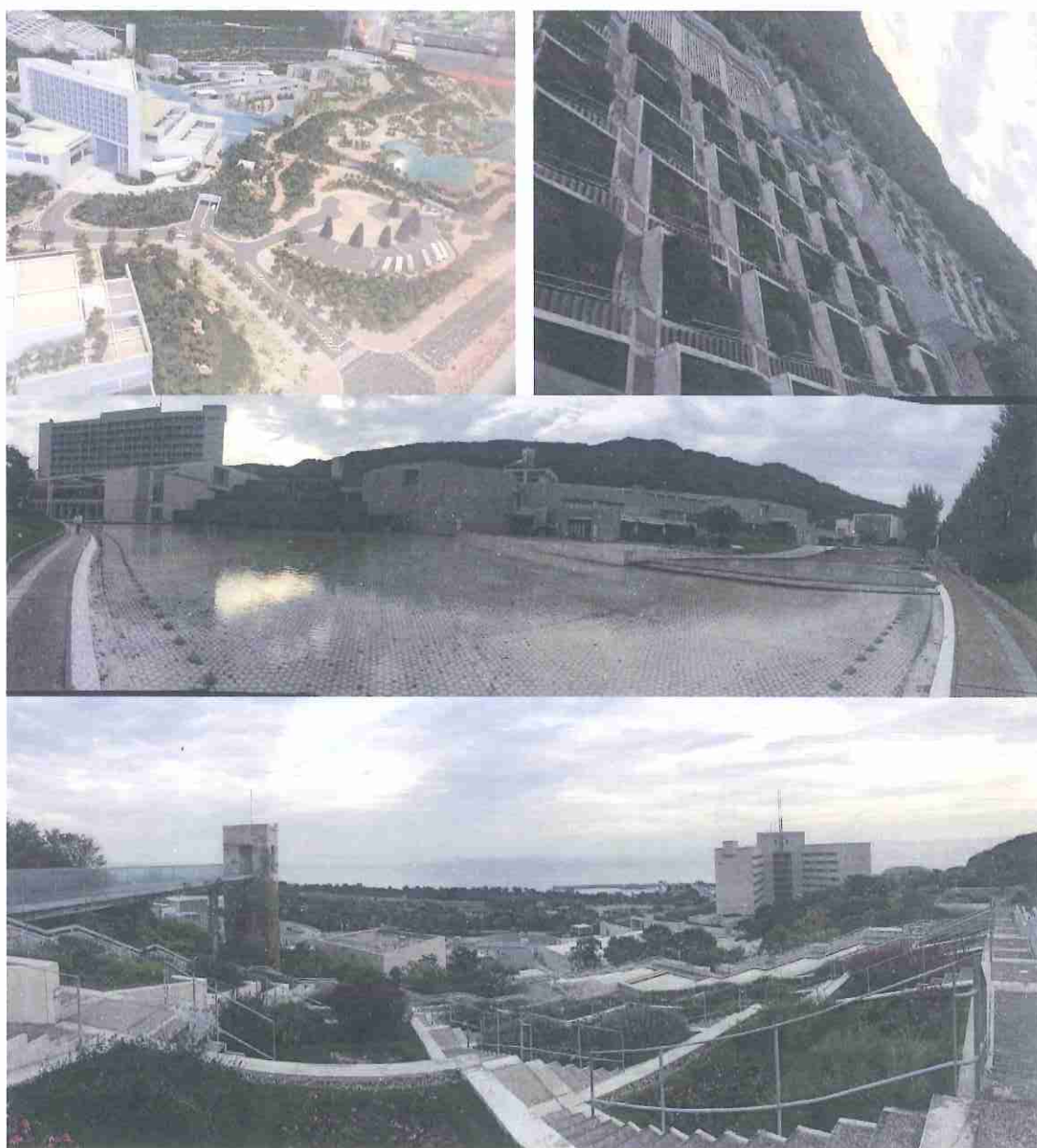
圖六 運用明石大橋橋墩，設計橋上高速巴士轉運站

淡路夢舞台位於淡路島的東岸，是日本知名建築師安藤忠雄的代表作，原預定在 1998 年與明石海峽大橋開通同時竣工，在完成規劃設計即將動工時，發生了阪神大地震。由於淡路夢舞台的建設預定地位於震央附近，震災後進行了完整的地質調查，發現在預定地內有幾條活動斷層，也因此推翻了原有設計重新依據地形地勢進行規劃。重新設計和建設多花了 2 年的時間，淡路夢舞台於 2000 年 3 月開幕做為造園博「Japan Flora 2000」的舉辦會場。

主要設施包括兵庫縣立淡路夢舞台國際會議場、淡路威斯汀渡假村&會議中心、淡路夢舞台溫室：奇跡之星的植物館，以及與自然地形容為一體的百段苑、貝之濱等，置身其中可以體驗到水，風，光，蔭，天空和大海等大自然的氣息，就如同安藤忠雄所言：「21 世紀大自然不會輕易為我們創造良好環境，人們需要憑自己的意志積極地利用大自然去創造於自然環境共存的時代。從庭院的樹木，小溪，六甲山及大阪灣等身邊的大自然開始到地震等天災，我們必須對我們生存的環境有所意識並不斷地提高。」因此，與自然設計而重建(Rebuild with nature)的淡路島，有飯店、植物園、溫室、夢舞台、會議廳、醫院等，其中山坡上的邊坡有一百格植物的格子，可以防災又增加欣賞機能。



圖七 淡路島夢舞台會展、飯店、植物園等多元生態園區規劃



圖八 淡路島夢舞台多元生態園區全景

三、淡路島：北淡町斷層保存館

1995 年 1 月 17 日清晨 5 時 46 分發生阪神大地震，震央在兵庫縣南部野島斷層，造成 6400 人以上的死亡，為日本戰後最大慘的自然災難。在淡路島北淡町出現了長約 10 公里的野島斷層，北淡町震災紀念公園即是以野島斷層保存館為中心，在斷層遺跡保存館是保存阪神大地震導致地面發生大面積斷裂後約有 140m 露出地面的野島斷層(天然紀念物)，讓人深刻體會的自然的威脅。

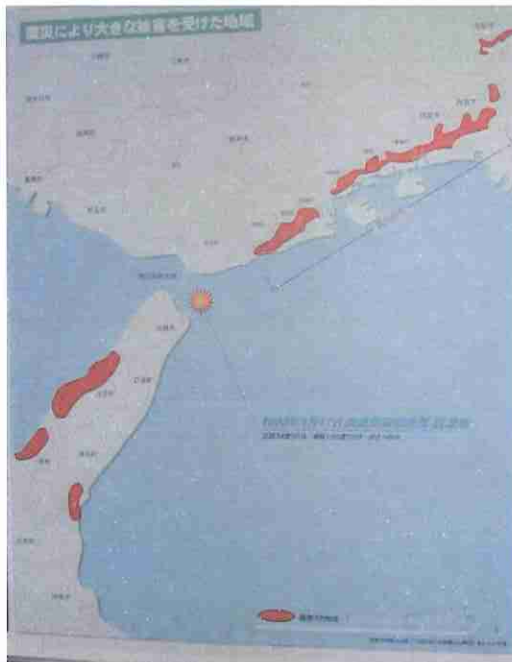
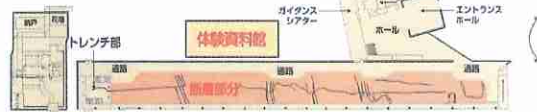
館內可以清楚地看到斷層在地表形成的地震斷裂，剖面上還明顯地顯示了地震時地基液化、噴砂冒水的痕跡。館內展示遺跡項目包括柏油路面龜裂、地表錯開、水溝錯開、路籬錯開、斷層地質變化、土壤液化、堅固民宅之對比等，另外還將斷層穿過的民居作為紀念屋進行保存並公開，重現了地震發生以後的廚房的景象。紀念公園裡還設置了模擬地震的振動臺，一次最多可以有 10 個人在振動臺上親身感受模擬阪神大地震時歷時 40 秒震度 7 的晃動，從而得知地震的劇烈程度。此外震災紀念公園除保留毀壞的碼頭原狀外，還有神戶港震災紀念碑、介紹神戶港震災情況和恢復重建過程的展覽櫥窗等。



北淡町震災記念公園全体図



断層保存ゾーン・メモリアルハウス





圖九 淡路島：北淡町斷層保存館相關資料

四、阪神人與防災未來中心：強化災害防救、防災規劃教育

經歷過阪神大地震的災害，日本對於未來生活的規劃、災害防救、地區性救災、防災政策規劃等有更進一層的認知與需求。因此日本阪神淡路大震災紀念協會為吸取阪神大震災教訓和經驗，努力減輕國內外災害而建立了「人與防災未來中心」，希望透過震災的展示，藉由過去的災害現場認識，進一步對於未來的災害預先做好防範，以減少未來災害發生時所造成的傷亡。

整個人與防災未來中心由防災未來館和人類未來館組成。防災未來館除一樓大廳外，二、三、四層都以不同側重點的板塊佈置、展示有有關紀念阪神大震災的內容，主要包括「重現 1.17 瞬間」、「震後慘景」、「震後恢復」及，「學習防災知識」等。另外還設有「從震災中學習」、資料室、防災研討室等場所。人類未來館則是以自然奧秘與颱風洪水風險為主，並整合有防災計畫兵庫事務所、防災復興協力機構、都市防災研究所、防災科學技術研究所、地球環境戰略研究機關關西研究中心、太平洋地球變動研究中心等辦公室。

人與防災未來中心經常和京都大學防災研究所、神戶大學都市安全研究中心等研究單位合作，進行防災人材的培訓、開設國際災害對策研討班，舉辦普及防災知識的展覽，收集、保存、展示大震災的資料，出版各種防災減災刊物、全球重大災害的現場調查研究報告等活動。



圖十 阪神人與防災未來中心相關資料

第四章 拜會單位與訪談內容

一、大阪觀光局(Osaka Convention & Tourism Bureau)

本次考察拜會大阪觀光局福田靖典部長、吉本昌史部長、凌雲翔主任。大阪觀光局（OCTB）是近年日本公私合夥（Public-Private Partnership, 3Ps）的產物，自 2003 年起由大阪府、大阪市政府共同成立大阪觀光協會，合作幾年之後，直到 2013 年，才正式成立公益財團法人大阪觀光局，由大阪府、大阪市政府共同出資成立的公益財團法人，每年各出資 2.5 億日元，一年 5 億日元預算運作，做為推動大阪觀光（Tourism），並提升會展產業（Meetings, Incentives, Conferences and Exhibitions, MICE）。

大阪觀光局成員約有 50 位，分別來自不同機關、公司、協會等，人員在大阪觀光局工作，但薪水由原單位支付，我們所拜會的吉本昌史部長，即為南海電氣鐵道株式會社的人員，薪資由南海電鐵支付，但人在大阪觀光局推動觀光，提供在鐵道方面的專業經驗。在大阪觀光局內，也有約 10 位的觀光產業企業人員，由原企業支付薪水，在大阪觀光局推動觀光產業。因此，自 2013 年成立的大阪觀光局，是公私合夥、政府與民間合作推動觀光與會展的學習案例。



圖十一 徐簡任技正(中)、蘇科長(右二)拜會大阪市觀光局福田靖典部長(右一)、吉本昌史部長(左二)、凌雲翔主任(左一)

(一) 大阪觀光與行銷策略

在推展大阪觀光與行銷策略（Marketing Strategy），受限於最近日本和中國在釣魚台主權爭議上，中國觀光客顯著地減少，但這是國際政治環境的結果，就像近來台灣也受到中國觀光客減少所影響，然而，在大阪觀光局的想法，只要政府與民間持續努力推動觀光產業，有句日本諺語：「持續就會成為力量！」，大阪觀光局也是持續推動觀光發展，沒有悲觀權利。

然而，除了中國觀光客之外，韓國也是發展的重點，此外，近年開發新興觀光市場，尤其是東南亞國家，大阪觀光局與相關觀光協會主動邀請東南亞國家旅業產業，親自體會大阪，使得東南亞國家觀光客大幅提升，但日本對於東南亞國家簽證（Visa）仍有所限制，不夠開放，因而未來東南亞國家觀光客入境的簽證，須予以鬆綁，才有助於大阪觀光發展。

換句話說，大阪觀光局的策略是多元化、擴大對象，不會因為外在國際政治因素就受到嚴重衝擊，也許短期間觀光業會受到

一些影響，經營不好的業者會關門，但日本人比較不會怪政府，也知道市場環境的困境，擴大觀光對象與市場，創造觀光客多元化，即能在長期發展上發揮優勢。例如：近來大阪觀光局免費招待東南亞國家優質旅行社到大阪，創造機會與平台，搭起跨國觀光舞台，不久即可以看到成效。

（二）大阪會展建設發展與觀策略

在提升會展產業策略（MICE Promotion Strategy）方面，大阪相形之下顯得較為劣勢，MICE 產業講究可及性（Accessibility）、能量（Capacity）、樞紐（Hub），大阪根本毫無機會和東京競爭，若以全球、亞州的主要城市競爭分析，大阪也是相對弱勢。以鄰國韓國推動 MICE 產業為例，首爾和釜山都做得比大阪還要好。在 MICE 產業要成功，主要有兩點：硬體（Hard）和軟體（Soft）建設，硬體主要基礎建設的投入，軟體主要為人力資源的投資。

在日本會展產業發展，發展最好的都是為東京、京都、橫濱，橫濱和東京很近，兩都相輔相成，創造更大市場。於是，大阪也應該和京都整合，兩都距離 1 小時以內車程，應以一個更大區域的概念，進行 MICE 產業發展，因此，若以大阪為中心，40~50 公里的半徑範圍內，基本上會涵蓋京都、奈良、神戶，若大阪整合京都、奈良、神戶，則在 MICE 產業上，絕對較具競爭力。目前日本希望整合各個都市資源，對外也稱為「關西（Kansai）」，例如：在大阪的新空港即稱為關西空港（Kansai International Airport），大阪、京都、奈良也有都市合作委員會（Committee），例行開會做成區域決策，藉以提升整體發展效

益。

然而，大阪、京都、奈良等都市間的合作也面臨相當難度，討論議題容易，但真正執行與合作困難重重，但看著國際上如新加坡的 MICE 產業發展，也產生危機意識，不得不進行區域合作。

在 MICE 產業的硬體建設上，大阪府政府投資相當資金直接進行建設，或 B O T 給私人公司，除此之外，兵庫縣政府為了挽救 1995 阪神大地震後地區復建，投入在淡路島夢舞台（Awaji Yumebutai）相關建設，並由安藤忠雄（Tadao Ando）規劃設計，然而這裡的飯店與會展產業，約僅能 250 人左右進行專業的會議，規模不大，且淡路島交通可及性很低，也沒有公共運輸，因而發展受限制。

此外，大阪有一處會展中心：INTEX Osaka，位於大阪灣（Osaka' s bay area）的核心地區，INTEX Osaka 曾經是日本最大的會展中心之一，但 INTEX Osaka 已超過 30 年，展覽場設施老舊問題，使得很多想設展的活動或企業裹足不前，最後尋找展覽場較新穎的橫濱。此外，大阪灣區規劃與建設多屬於大阪市政府，而 INTEX Osaka 展覽館屬於大阪府政府，有時發展也受到不同地方政府的影響，而大阪灣區的發展，也曾有人提議在此規劃興建大型觀光賭場（Casino），藉以繁榮大阪灣區發展，提升政府稅收，但設立觀光賭場也討論多年，仍未有結果，而日益老舊的灣區 INTEX Osaka 展覽館，受限於大阪府政府的預算所限，也尚未有重建計劃，使得 MICE 產業發展大受影響，因此，大阪絕不能以單一都市發展，絕對要以關西區域（Kansai Region）概念，發展 MICE 相關產業。

（三）由下而上、地方提案、公私合作共推大阪觀光

大阪透過目的地管理組織（Destination Management Organizations, DMO），並結合地方提案，鼓勵大阪的非營利組織推動觀光與會展產業，享受大阪所提供的觀光、文化、休閒、歷史、會展等，而大阪觀光局也就是案例之一，由政府出資，成員由公司、旅行社、飯店、交通業者等共同籌組成的公益財團法人，提供最佳服務。在觀光資訊方面，重要交通轉運站如難波、梅田等，都有大阪旅遊資訊中心，由觀光局委外民間辦理，較有彈性。此外，私人的旅遊資訊站，多由旅行社成立，例如日本JTB所成立的私人案內所，事實上也幫忙政府在推展觀光上的行銷，相得益彰。

大阪的外來觀光人口，自 2012 年的 250 萬觀光客，快速到 2015 年的 700 萬觀光客，主要是歸因於日元貶值、廉價航空、簽證放寬等，大阪的國際觀光客以中國（約 272 萬人，佔 1/3），其次是台灣和韓國（各約 108 萬人），再來是香港人。因此，中國、台灣、韓國和香港的觀光客，即佔大阪總觀光客的七成，也由於國際觀光客的快速增加，大阪很多民間企業都看到商機，紛紛投入相關產業發展，因而現在在大阪市區內，可以看到很多中文與韓語，很多商家都紛紛聘請會講中文或韓語的店員。

（四）大阪下一步：力推文化、運動、動漫、料理觀光

近年來，以文創、動漫等文化觀光蓬勃發展，在大阪很多地點都因為電影或電視劇演出而吸引外國觀光客，事實上，大阪是日劇主要的製作中心，大阪觀光局也投入約 2 億日元補助拍攝電影，進而提升日劇或其他文化觀光，常常會看到外國觀光客到特

定地點參訪，這些大阪人都不太會去的場所，往往因為出現在日劇場景，成為外國觀光客朝聖與觀光的重要地點。

酷日本（Cool Japan）是日本政府向海外推銷日本文化軟實力的政策。2002 年以後，日本希望通過輸出流行文化與產品來促進經濟發展，主要的文化軟實力為：動漫、料理、流行音樂。2010 年在日本中央政府經濟產業省下成立酷日本海外推展室，加強文化產業的海外推銷，加強投資日本文化在海外的推廣及帶來當中的經濟收益。因此，日本文化軟實力與文化觀光成為目前重要的發展政策，除了政府大力推動外，企業如何有自己的產品與組合，如何透過整合、整體的投入與參與，強化對外宣傳，成為未來面臨的重要課題。

日本動漫、料理、流行音樂等三項主要文化軟實力中，大阪在料理方面具獨特市場，因為大阪文化中最重要的「割烹料理（Ka Bo）」發源地，割烹料理餐廳內，由日本料理廚師親自在餐台前為客人操刀，通常只有在高級日本料理餐廳，才會看得這獨特餐飲文化，而在割烹料理發源地的大阪，正是體驗日本割烹料理文化的最佳場所。

此外，大阪近年也發展體育旅遊，藉由挖掘、找尋重要的體育明星，例如在日本北海道火腿隊打日本職棒的陽岱鋼，大阪也爭取未來到此打球，透過體育運動明星，也可以促進大阪體育觀光。日本在 2020 年由東京主辦奧運，大阪也爭取奧運的分會場能夠設在大阪。

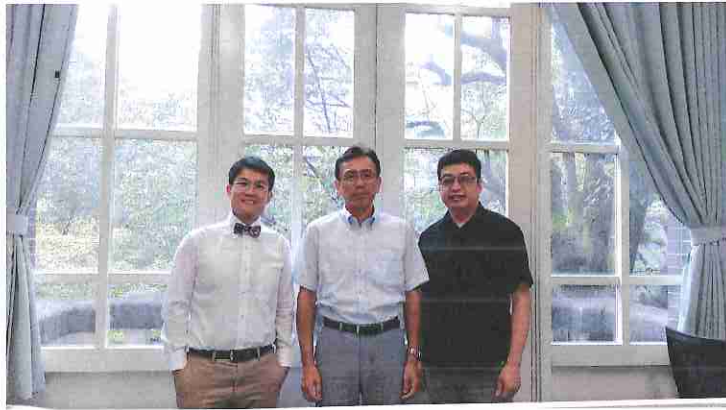
二、京都大學

本次考察拜會京都大學古市正彥教授（前國土交通省港灣局主任、九州地方整備局所長），他就在國土交通省服務二十八年期間，對於日本公共建設發展、課題、策略等，進行深入座談。

（一）公共建設在縮小城鄉發展差距（Narrowing the Gap）

日本在公共建設方面，主要全國發展政策（National Develop Policy）原則在於縮小城鄉發展的差距（Narrowing the Gap），例如：東京都隨著日本經濟發展結果而受益，東京人口較富裕，同時扮演市場上買方(Buyers)、消費者(Customers)、生產者(Producers)的多重角色，使得國土發展集中在東京都而發展。然而，其他地區如沖繩，人口經濟收入相對較低，較為貧困。

日本政治結構與體系，權力形成主要係由鄉村地區（Rural Area），受限於國會議員選區體制，人口較小的鄉村所選出來的國會議員數，與人口較多的都會區選出的國會議員數，往往不符比例，也就是都會區內人口較多的選區選出一位國會議員，和人口很少鄉村選區一樣選出一位國會議員，這也形成城鄉之間的政治不公平現象（Political Inequality）。城鄉之間的國會議員席位代表，也使得政府的公共建設投入，仍需要聽見鄉村人民或議員所提需求，適度投入鄉村建設。因此，日本公共建設投資的考量之一，即在如何藉由投資縮小城鄉發展的差距。



圖十二 徐簡任技正(右)、蘇科長(左)拜會京都大學古市正彥教授(中)並進行座談



圖十三 古市正彥教授、徐簡任技正、蘇科長在京都大學進行座談

(二) 國土人口往都會區的社會遷移現象 (Social Movement)

日本近十年產生人口社會遷移現象 (Social Movement)，大量的人口往都會區遷移，全國人口增長最多依序是東京都、大阪府、愛知縣（名古屋），日本人口往都會區的社會遷移現象較為明顯。此外，若以東京都分析，近十年人口成長最快的是東京外圍的千葉縣、神奈川縣、埼玉縣，因而，由於都會區外圍的成長，公共建設也需要滿足都會區發展的需求，在都會區投入更多建設。

因此，由於國土人口往都會區的社會遷移的結果，都會廊道發展成形，因而日本公共建設投入的區域係以東海廊道（The

Tokaido Corridor，又稱為 Taiheiyo Belt，是以 Tokyo-Kyoto-Osaka 為核心的廊道發展）為優先考量，目前整個廊道約有八千多萬人口，佔整個日本人口的七成。由於整個東海廊道上總人口佔了七成，成為公共建設投入的主要區域。

公共建設投入的區域係以東海廊道（The Tokaido Corridor，又稱為 Taiheiyo Belt，是以 Tokyo-Kyoto-Osaka 為核心的廊道發展）為優先考量，目前整個廊道約有八千多萬人口，佔整個日本人口的七成。由於整個東海廊道上總人口佔了七成，成為公共建設投入的主要區域。由於日本 1950 年代戰後嬰兒潮，再加上 1970 年代大量地投入公共建設，使得 Tokaido Corridor 整個都會區域廊道成為日本建設與發展的重點空間。

由於權力結構與城鄉代議制度，日本政府會適度投入鄉村建設。在日本地方政治結構，也有越來越多的鄉鎮（村）所選出來的國會議員紛紛對於日本投資在都會區域的反思，在 1970 年代末開始思考為何不增加鄉村地區、鄉村活化的投資建設？於是在 1980 年代開始鄉村活化與鄉村品質提升相關的公共建設也相形重要，而非只著重在 Tokaido Corridor 的都會區域發展。

此外，1990 年代日本自由民主黨的主張主要是將政府資源投資在鄉村地區，但到了 2000 年代以後民主黨即認為投資在人口相對稀少的鄉村地區，將造成公共建設與財政資源的無效率，紛紛主張將資源投入在都會區域。到了 2011 年，日本 311 地震海嘯災後，在東北地區所產生的巨大影響，安倍首相推動兩大主軸方向：1.經濟推升（Boosting Economic）；2. 鄉村活化（Revitalization Rural）。換句話說，即將政府更多資源來投入在鄉村地區，讓鄉村活化，讓鄉村可以創造經濟產值，可以滿足鄉村地區人民、農

民的經濟與生計需求。

（三）公共建設兩大課題：老化與抗災能力

公共建設的老化維護（Maintenance）與強化抗災能力（Against Disasters），是日本目前及未來所面臨的最重要課題。日本最驕傲的交通運具：新幹線，主要在 1970 年代興建完成，然後迄今也已經 50 年，面臨新幹線老化、老舊現象，政府也意識到公共建設老化現象，因此投入老化建設維護（Maintenance）成本極高，再加上日本多重天然災後，如地震、海嘯、淹水等，老化公共建設加上天災，則會加劇其衝擊。因此，政府還要編列資源投入建設的抗災能力（Against Disasters）造成建設，例如新幹線投入 2 兆多日元進行老化建設維護與提升抗災能力。

（四）投入公共建設發展經濟，擴大勞動力參與

分析日本人口、就業與經濟，發現在 1980 年代末很多人工作到 65 歲退休，但到了 1990 年代後的日本經濟變差，日元升值也造成產業外移，加上日本終身僱用制度的瓦解，也產生就業人口不穩定。此外，日本退休金制度（Pension System）的改變，1990 年代以後的年輕世代往往沒有健全的退休福利，甚至不少年輕人也不清楚什麼是退休金制度。因此，普遍上，日本民眾在 1990 年代以後，實質上變窮了。然而，日本經濟仍要持續成長與發展，但由於生育率減少、年輕世代對就業的想法與上個世代不同，常常產生企業找不到適當的就業人才，為了填補其缺口（Fill the Gap），日本開始開放外國勞工（Foreign Workers），或者原就業者需要做更多事情（Work More），還有推動日本女性就業

（Female Employment），透過這三種策略，讓日本的經濟能夠持續的發展。

（五）強化公共建設公私合夥

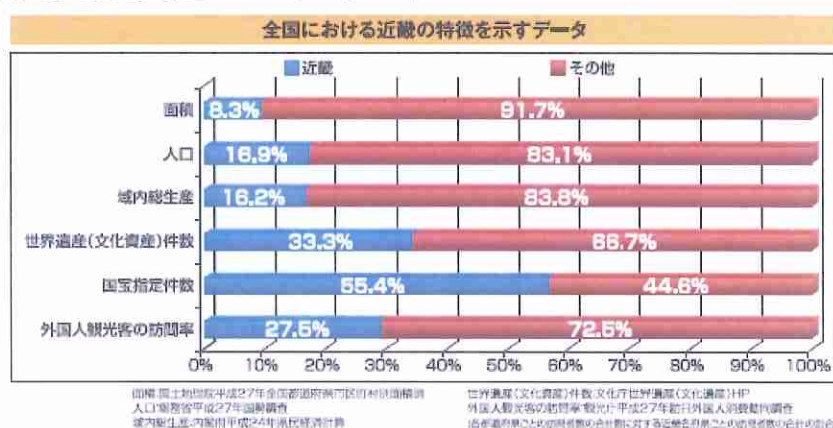
日本港口建設與發展，在 1980 至 1990 年代面臨台灣高雄港、韓國釜山港、中國沿海重要港口的快速成長與發展，當時日本交通省提出日本港口建設投資，以提升東亞港口競爭力，但卻被當時的日本財務省考量政府財政問題，喪失了港口投資的能量，使得日本港口、港群發展漸漸在亞州失去競爭力。除了港口建設與發展之外，日本的空港也有類似的現象，在 1980 至 1990 年代沒有投入空港與海港的升級，近年來為了挽救日本空港與海港的競爭力問題，反而需要投入更多的資源。

日本公共建設強調在公私合夥（Public-Private Partnership, 3Ps），在 1980 年代自由民主黨主政下的政府極力推動民營化，日本國有鐵道（Japanese National Railways, JNR）國營事業為民營化重要指標，於是在 1987 年將日本國有鐵道分割民營化後成立 7 家鐵道公司，包括：北海道旅客鐵道株式會社、東日本旅客鐵道株式會社、東海旅客鐵道株式會社、西日本旅客鐵道株式會社、四國旅客鐵道株式會社、九州旅客鐵道株式會社等，JR（Japan Railways）即為日本國鐵民營化後 7 家鐵道公司的通稱。因此，政府在軌道運輸方面，往往藉由民營化策略，可以注人民間資金與經營團隊，改善原本效率或績效不彰的事業。然而，JR 在 1995 年阪神大地震時，面臨相當嚴重的損失，而當時已經是民營公司，根本沒有準備足夠的緊急資金（Emergency Fund），因而災後需要政府投入相當預算協助 JR 災後復原，因而，民營鐵路公司可以提

供經營的彈性與能量，但在面臨天然災害的準備與復建方面，卻仍有不足，公共建設民營化或公私合夥時，在面臨災害日益頻傳的年代，更要強化經營者在公共建設防災能力，也要有面臨災害的準備金。

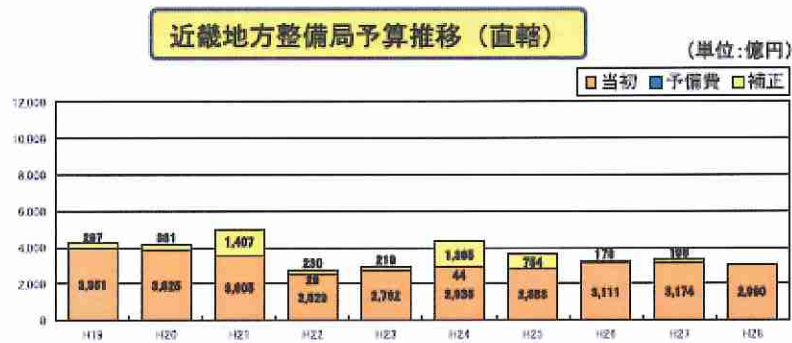
三、國土交通省近畿地方整備局京都國道事務所

本次考察赴國土交通省近畿地方整備局(京都國道事務所)蒐整資料，瞭解近畿區域發展。近畿是一個區域的總稱，該區域涵蓋大阪、京都、奈良、和歌山、滋賀、兵庫、福井等，面積約占日本總面積的 8.3%，但人口占總人口的 17%，約有三成的外國觀光客訪問此區域，近畿內的世界遺產數高達全國總數三成以上，而國寶指定見數更是全日本的一半。



圖十四 近畿區域人口、面積、產值、觀光客等資料
資料來源：國土交通省近畿地方整備局

國土交通省近畿地方整備局是日本區域發展的一個重要機關，該局主管河川治水、海岸、道路、港灣、空港業務，平成 28 年（2016 年）預算約 2,990 億日圓，其中，高達 60% 預算投入在道路整備（約 1,780 億）、約 25% 預算投入在治水（約 720 億）、約 11% 預算投入在港灣（約 338 億），其餘不到 3% 預算用在國營公園（約 62 億）和海岸（約 22 億）。因此，道路整備可說是近畿地方整備局最主要的業務。

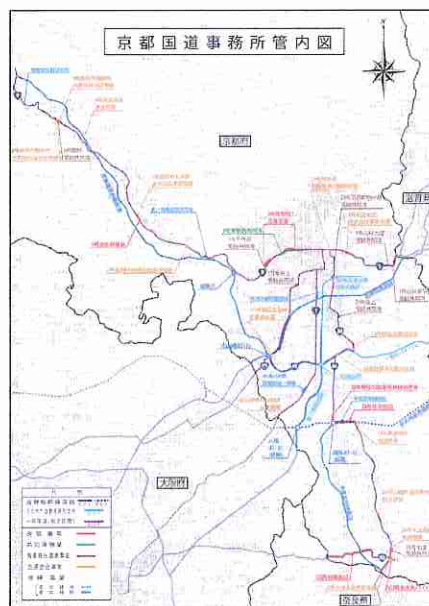


圖十五 近畿地方整備局年度公共建設預算

京都國道事務所為六條國道（包含國道 1、9、24、163、171、478 號）的主管機關，約編制 90 人，執行國道總里程數約 150 公里的管理與養護。國道事務所就國道管理養護有三個重點方向：1.創造活力、2.強化防災、3.共同管道。



圖十六 蘇科長赴近畿地方整備局蒐整公共建設資料



圖十七 京都國道事務所管轄六條國道

資料來源：國土交通省近畿地方整備局京都國道事務所

在創造活力方面，通過廣域道路網的形成，創造地區的特色、優勢與活力，這也是廣域路網強化合作發展的關鍵。例如京都中央地區、周邊城市如大阪、神戶等，以及關西國際機場對外交通路網等，整體廣域路網的整合與合作，實現區域交通與都市的活力。

在強化防災方面，由於近年來發生在新潟縣中越地震和 2005 年福岡地震的破壞，以及近年來暴雨和颱風的影響，強化設施防災能力即為重要的工作，使得災害來臨時，達成最低限度的損傷為目標，其主要重點包括：橋梁補強、強化邊坡，避免崩塌。



圖十八 強化橋梁防災能力

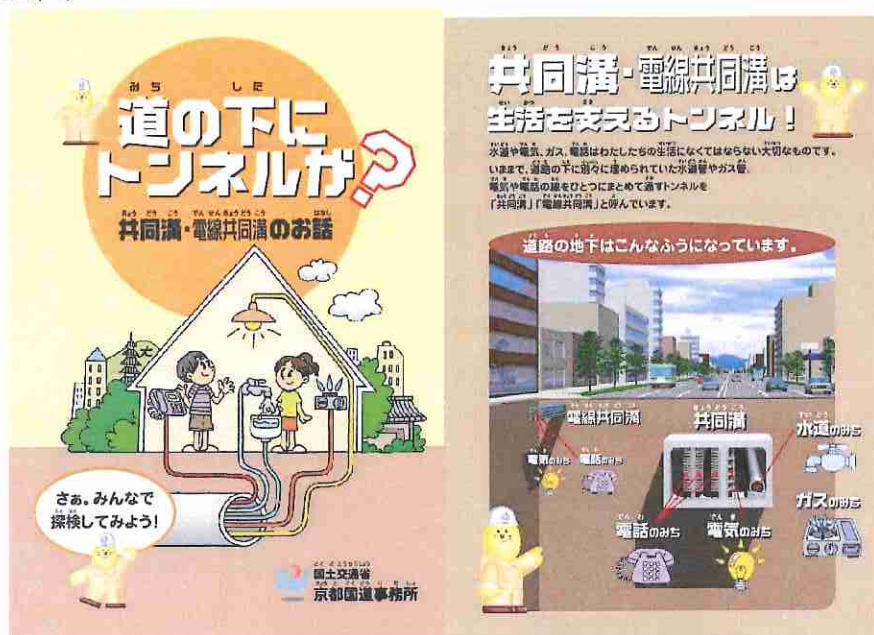
資料來源：國土交通省近畿地方整備局京都國道事務所



圖十九 強化邊坡防災能力

資料來源：國土交通省近畿地方整備局京都國道事務所

在共同管道方面，由於京都是日本的一個旅遊古都，大阪是日本重要的工商都市，為了發揮並強化都市吸引力，共同管道的整合，可以提升平面道路與街道景觀的景緻，確保舒適的道路與人行空間。



圖二十 推動地下共同管道建設

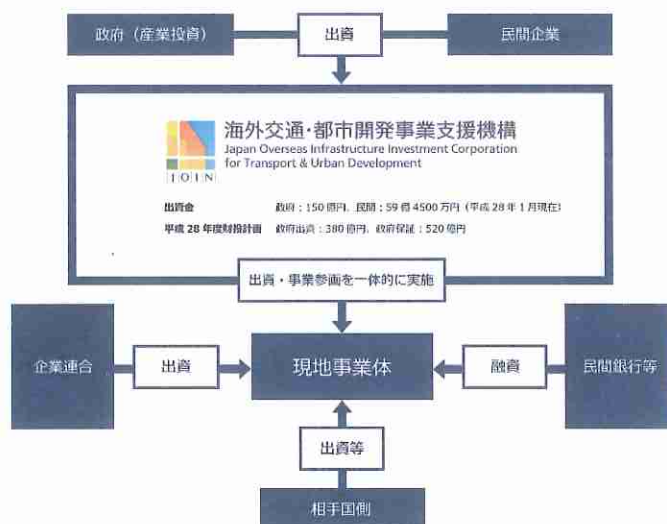
資料來源：國土交通省近畿地方整備局京都國道事務所

四、株式會社海外交通與都市發展事業支援機構

本次拜會日本株式會社海外交通與都市發展事業支援機構（Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development，簡稱 JOIN）高橋擴光經理，瞭解日本在公共建設技術輸出到海外的發展。

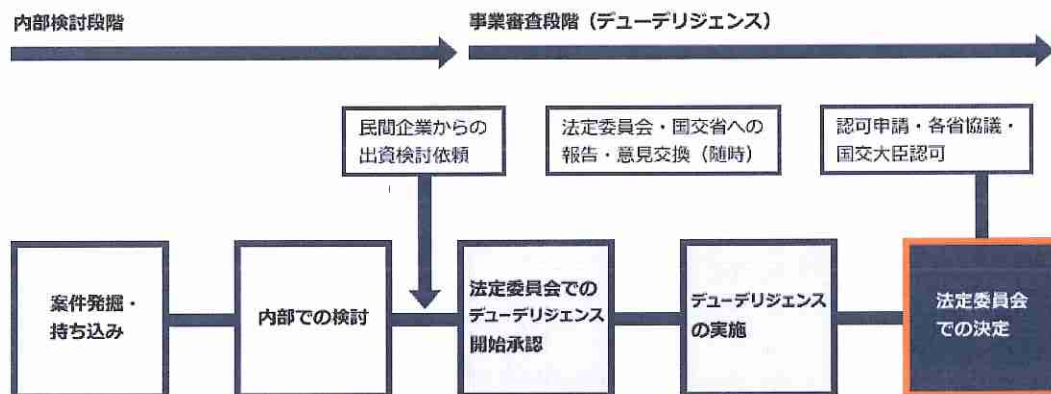
（一）國土交通省與民間共同成立公司，將公共建設輸出

JOIN 是 2014 年由政府和民間共同出資所成立的公司，主要在投資在海外的公共建設計畫，也將日本的高速鐵路等技術輸出到海外。JOIN 總資本額約 210 億日圓（日本政府出資約 150 億日圓、民間出資約 60 億日圓），這家公司是日本公私合夥（Public-Private Partnership, 3Ps）、積極投資海外公共建設的展現，發揮日本政府海外投資、公共建設輸出的目的，也能發揮私人經營的效率。目前公司的投資能量（Investment Capacity）高達 1,100 億日圓，而所有投資海外交通事業或都市開發事業的項目與決策，都要經過國土交通省大臣批准後才能將出資投資。



圖二十一 國土交通省與民間企業共同成立株式會社

資料來源：株式會社海外交通與都市發展事業支援機構



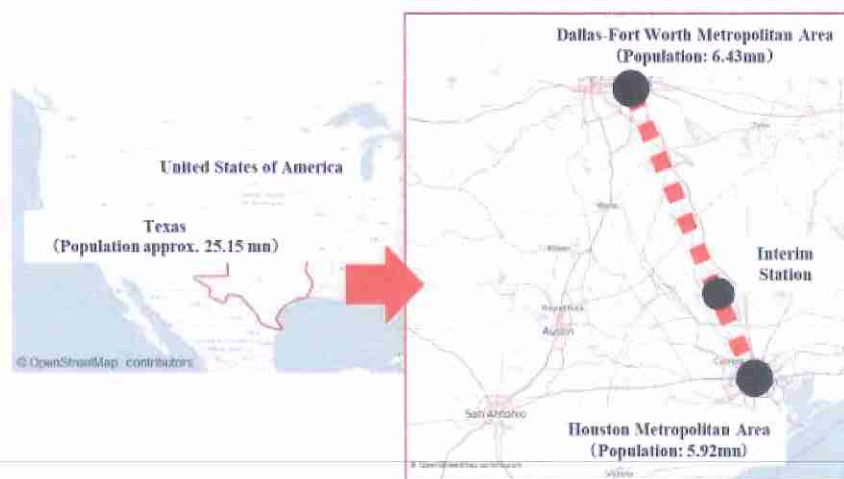
圖二十二 公共建設海外投資的決策程序
資料來源：株式會社海外交通與都市發展事業支援機構

(二) 日本新幹線輸出美國德州的發展規劃

JOIN 公司的高橋擴光經理主要負責日本新幹線高速鐵路輸出到美國德州的業務，他指出，JOIN 是政府（國土交通省）與民間（約 50 家公司，其中私人最大股東為 JR）共同成立的公司，公司成員也多由原任職單位或公司借調過來，薪水也是由原單位或公司支付。部分公司成員原任職國土交通省，借調到 JOIN 工作。以 JOIN 公司高橋擴光經理為例，雖然他在 JOIN 工作，但仍由 JR 公司支付他的薪資。



圖二十三 蘇科長與高橋擴光經理(右) 會晤，瞭解新幹線輸出情形



圖二十四 日本公共建設技術輸出:新幹線到美國德州

高橋擴光經理指出，由於日本政府看中美國德州發展高速鐵路的契機，德州高速鐵路目前規劃由達拉斯(Dallas，都會區約 640 萬人口)到休士頓(Houston，都會區約 590 萬人口)，總距離約 385 公里，規劃設立 3 站，通勤時間約 90 分鐘，初估德州高速鐵路總成本超過 100 億美金，目前由德州中央公司(Texas Central Partners, LLC)主導這項計畫案。

日本 JOIN 公司在 2015 年 11 月決定投入約 49 億日圓在德州高速鐵路規劃與發展，日本政府期待透過 JOIN 公司出資投資，未來能夠將日本新幹線子彈列車(N700-I Bullet, Tokaido Shinkansen, or Bullet Train)所有技術與設備輸出到美國德州，以擴大日本公共建設輸出海外的版圖。

第五章 心得與建議

本次考察期間拜會日本產官學界，並進行訪談，收獲良多，更體會日本政府以目標導向，彈性調整或成立新單位推動公共建設事業。此外，訪談間體認日本人民對政府的高度信任，人民體認「持續就會成為力量」，也讓政府能有更長期的規劃與建設。心得與建議如下：

一、都會集中發展的反省，以縮小城鄉差距進行公共建設投資

過去日本國土發展長期集中在東京都，由於對東京都集中發展的反思，形成近年來公共建設全國發展方向在於縮小城鄉發展的差距（Narrowing the Gap）。尤其在 2011 年日本 311 海嘯災之後，思考建設投入縮小城鄉發展差距，推動兩大主軸方向：1. 經濟推升（Boosting Economic）；2. 鄉村活化（Rural Revitalization），將政府更多資源來投入在鄉村地區，讓鄉村活化、創造經濟產值。

二、因應公共建設老化，強化抗災能力及儲備緊急預備金

日本公共建設面臨嚴重的老化維護（Maintenance）與強化抗災能力（Against Disasters）之課題，以日本最驕傲的新幹線為例，迄今也已經 50 年，政府也意識到公共建設老化現象，因此投入建設維護成本極高，再加上日本多重天然災後，如地震、海嘯、淹水等，老化公共建設加上天災，則會加劇其衝擊。此外，許多建設經營者，沒有準備足夠的緊急資金（Emergency Fund），因而災後需要政府投入相當預算協災後復原。因此，公共建設在面臨災害日益頻傳的年代，更要強化經營者在公共建設的防災能力，也要儲備足夠的災害準備金。

三、公共建設朝向多目標、複合型、多元化的園區規劃

日本公共建設投資與活化，朝向複合型、多元化的園區規劃，例如神戶港因災後貨櫃運量減少，面臨傳統貨櫃碼頭的轉型，發展出結合飯店、商業、休閒、觀光、展覽、博物館等多目標、複合功能的港區。另外，阪神大地震的震央淡路島，規劃夢舞台園區，結合會展、五星級飯店、渡假村與會議中心、奇跡之星植物館等多元化生態園區的發展。

四、強化公私合夥機制，彈性且有效率推動相關建設與事業

本次考察學習無論中央政府(國土交通省)或地方政府(大阪府、市政府)，都會透過公私合夥機制(Public-Private Partnership, 3Ps)，成立公司或公益財團法人，進行公共建設計畫並推動相關事業。國土交通省為了將公共建設輸出海外，與民間共同籌組公司，其成員來自公、私部門，由原單位支付薪資，推展公共建設輸出。此外，大阪府、市政府為了推動觀光與會展發展，成立公益財團法人大阪觀光局，成員也是來自不同產業界，原單位支付薪資。日本為了公共建設投資目的，彈性的公私合夥模式，有效地以目標導向，值得國內未來在公共建設投資或輸出之參考。

附錄： 相關資料

アジアの中の日本と社会資本

森地 茂

MORICHI Shigeru

土木学会会長、土木学会フェロー会員

政策研究大学院大学教授、東京工業大学名誉教授、東京大学名誉教授



はじめに

本日用意した話題は、数年前から東京電力の顧問である大先輩の山根孟氏や計量計画研究所の若手研究員と自主的な勉強会を行ってきた内容および国土審議会の議論等を踏まえ、今、「国土の未来」という本を執筆仲間で作成中であり、その出発点の考え方でもあります。

前例のない水平分業経済圏の形成が進む東アジア地域において日本の各地域が如何に活力を維持できるかが問われています。東アジアの将来をも勘案した上で、日本の各地域が国内外からの投資をどれだけ実現できるか、観光をはじめ各種活動が海外の人々によってどれだけ実現できるかが重要であります。そしてその実現は、国際社会の中でどのような魅力的地域を形成できるかにかかっています。ここでは、社会資本のあり方を地域の将来と関連づけて幾つかの視点から論じ、会員各位の議論を促したいと存じます。

1. 社会資本整備の環境変化

戦後の社会資本整備は次の5項目に主たる目的がありました。① 需要追随：都市化、モータリゼーション等、② 災害対策：暴風雨、地震、火山等、③ 経済効率性向上：高速交通体系、工業団地、水・エネルギー資源等、④ 環境対応：水質、大気、土壌等、⑤ 地域格差是正：人口、雇用、所得、生活水準等である。戦後、厳しい財政制約下での奇跡的経済成長を実現し得たのは、官製BOTとも言うべき、公団等による財政投融资などの借入資金による社会資本整備でありました。各公共投資部門は上記の諸課題に対応しつつ、それぞれの時代の新たな課題に取り組んできたのです。その成功こそが、世界の奇跡といわれた日本の高度経済成長を実現させたのであります。社会資本整備が地域構造を変革させた時代であり、農業や漁業の市場を拡大させ、工業立地や観光振興を進め、流通革命を促進させました。社会資本整備をすれば地域振興がはかれるという、地域づくりが単純に見えた時代が80年代半ばまで続いたのです。しかし、85年のプラザ合意以降、生産機能の海外移転、地域経済の公共投資依存体質という時代に入り、地域づくりのシナリオが不明確になったわけです。

結果的に、社会資本を取り巻く環境は大きく変化しました。第1は世論の大勢が公共事業不要論或いは過大論に傾斜したことです。同じような状況は我が国でも、また欧米でもかつ

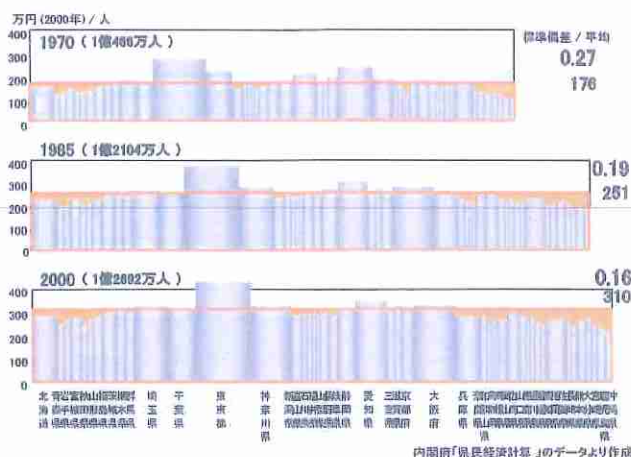


図-1 都道府県別一人あたり GRP の推移

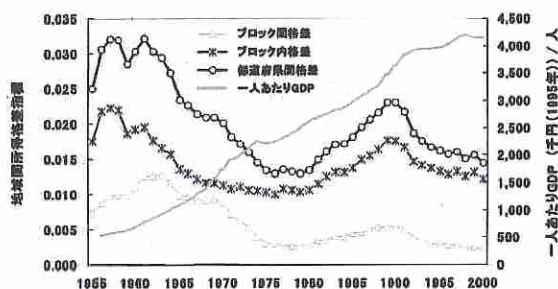
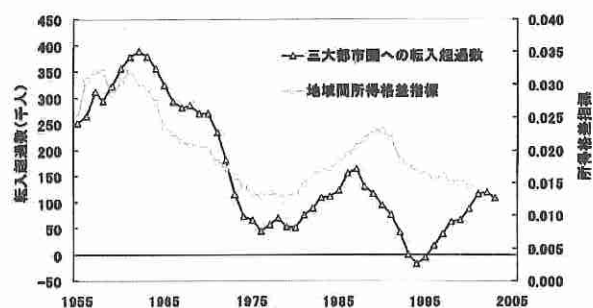
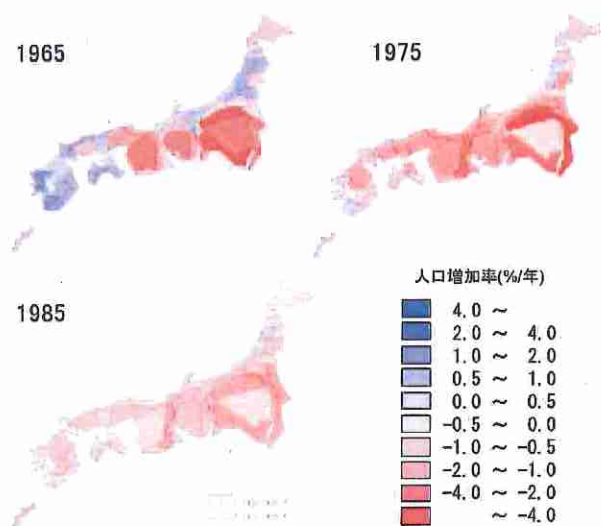
て経験したことはありませんが、現在の世界において公共投資の必要性に関する我が国の論調は極めて特異であります。即ち、強いアメリカ、強い欧州を実現するためにどのような社会資本整備を進めるべきか？、開発途上国から高度成長を目指すためにどのような社会基盤が必要か？、こんな問いかけの下で世界は社会基盤整備、公共投資に取り組んでいます。

第2に、財政制約であります。国、自治体、独立行政法人、公社等の累積債務は巨大です。上記官製BOT体制に、非効率性、巨大な借入金のリスク等の批判が集中し、各組織の民営化や財投の仕組みの見直しが始まったのです。

第3に、これらの状況への対応として次々と実行されてきた制度改革です。情報公開、事業評価、政策評価、社会実験、パブリック・インボルブメント、入札発注制度、社会資本整備重点計画、都市再生や地域再生の取り組み、都市計画制度、国土計画制度、地方分権制度等々、制度改革はまだ途上にあります。

第4は、目指すべき社会の方向性が大きく変わったことがあげられます。一言で言えば、経済・社会の国際化と、国民の価値観の変化です。整備に時間を要する社会資本に関しては、これらの動向を見極め、先見的な取り組みを志向する必要がありますが、そのためには国民の理解が不可欠です。環境、経済面以外の豊かさ、政策決定への参加、防災意識などをはじめ人々の価値観は大きく変化しつつあります。

第5は、来るべき社会資本の更新期の存在です。高度成長期に整備された施設がまもなく更新期を迎えるわけで、その維持管理を適切に実施できないと、かつて“America in


$$\text{地域間所得格差指標} = \underbrace{\sum_{n=1}^{46} y_n \log \frac{y_n}{p_n}}_{\text{都道府県間}} = \underbrace{\sum_{g=1}^G y_g^R \sum_{i \in R} y_i^I \log \frac{y_i^I}{p_i^I}}_{\text{ブロック内}} + \underbrace{\sum_{g=1}^G y_g^R \log \frac{y_g^R}{p_g^R}}_{\text{ブロック間}}$$

y : GDP p : 人口
 総務省統計局「日本統計年鑑」、東洋経済新報社「地域経済総覧」のデータより作成

Ruins (荒廃するアメリカ)”で指摘されたのと同様の困難に直面することを懸念しています。

2. 地域格差

過密過疎問題は、我が国の国土計画の課題であり続けて来
ました。地方部の一次産業と、都市部の二次、三次産業との
所得格差を縮小するために、社会資本整備を先導役として工
場の地方分散を図り、農漁村の雇用機会創出と兼業化を促進

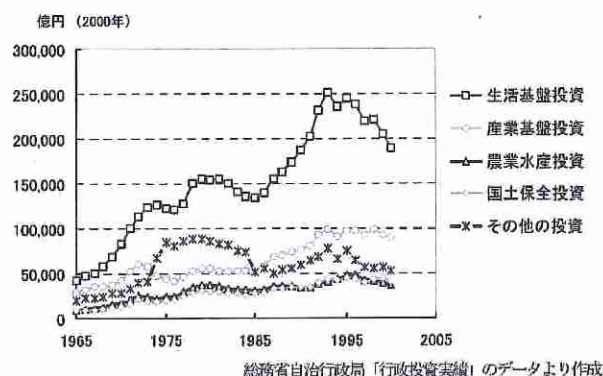


図-5 公共投資の推移

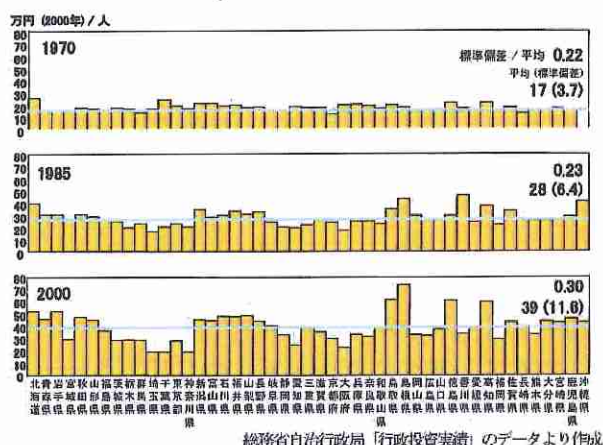
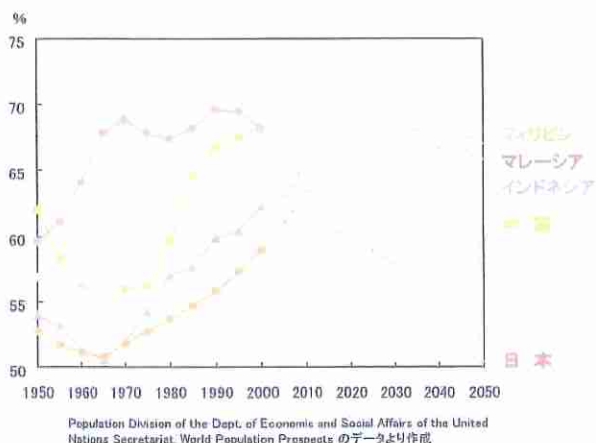
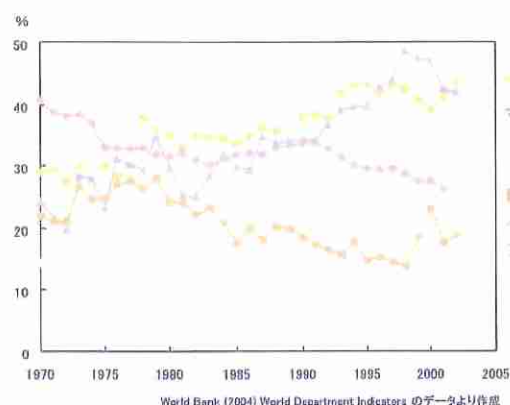


図-6 都道府県別一人あたり公共投資の推移

することが主要な政策でありました。その所得格差縮小面では目覚ましい成果を上げました(図-1)。同時に、企業の生産施設の拡張を地方部で展開することの生産性向上効果も大きく我が国の経済成長に寄与しました。人口の三大都市圏集中も大阪圏、名古屋圏への流入は1975年前にはほぼ止まりました(図-2)。三大都市圏への人口流入量と地域(県)間所得格差はほぼ連動しています(図-3)。70年代後半以降の所得格差拡大と、両曲線の87年以降の乖離は図-4から説明できます。県間所得格差をブロック間とブロック内に分離して見ると、格差はむしろブロック内で広がっているのです。すなわち、ブロック内での地方中枢都市への人口移動が続いたわけです。このころから、人口移動は所得格差よりも都市的サービス格差が重視されるようになり、時々財政事情で公共投資の総量は増減するものの、生活大国の掛け声の下に、生活基盤投資が急上昇しました(図-5)。但し、都市的魅力向上に行政が関与できる部分は限られており、地方部から中枢都市への人口移動を減速させる効果は大きくなかったと思われます。特に、85年のプラザ合意以降、急激な円高対策として、大企業も中小企業も含めて、東アジアへの生産施設の移転が急増し、大都市から地方部への生産施設の移転という従来の地域活性化のシナリオは崩れたのであります。地方部の不況対策としての公共投資が求められ、90年代から産業



図一7 アジア諸国の生産者年齢人口比率の推移



図一8 アジア諸国の貯蓄率の推移

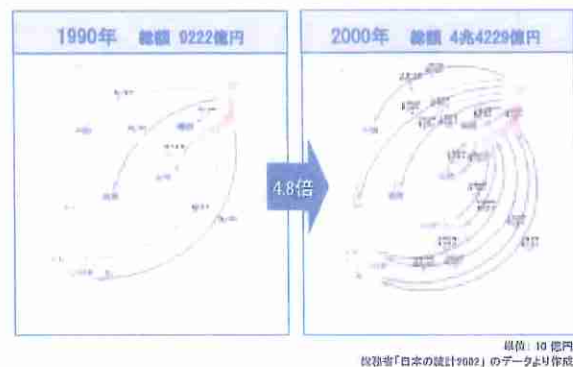
基盤投資、生活基盤投資ともに地方部での増加が目立ち、箱物投資批判、無駄な公共投資批判を招いたのです（図一6）。

3. 東アジアの経済現象

東アジアの成長が国内地方部に与えた影響から、地域活性化の先行きに悲観的見方が蔓延しています。注目すべきは、東アジアの人口動向と水平分業現象であります。

3.1 人口現象

日本経済の先行き不透明感の第1の要因は、少子高齢化即ち、生産年齢人口比率と総人口の減少です。中国をはじめとする東アジア諸国もまもなく同じ状況となるのです（図一7）。開発途上国にとって経済成長初期には人口増がGDPの増加を上回り、一人当たりGDPが増加しないという問題を有しますが、成長途上から生産性向上がそれをカバーし、生産年齢人口の増加が、労働力、消費、貯蓄（投資財源）を拡大し、高度経済成長を支えるのです。日本は、財政投融资や民間銀行を通じた公共投資、民間投資が高度経済成長をもたらしたことは周知の事実です。東アジア諸国は徴税システムの問題から政府投資の財源不足に悩みつつ、その分をODAや民間の海外資本でカバーして投資を急増させてきました。特に中国の場合その人口規模から、将来の需要増を見込んだ先進諸



図一9 東アジア主要国との電子部品交易額の推移

国からの民間投資が経済規模を拡大させ、貯蓄率の急上昇を示しています（図一8）。

2020年までに中国、タイ、マレーシア、インドネシアの生産年齢人口比率が減少に向かうことをどう解釈すべきでしょうか。Krugmanをはじめ多くの研究者は、東アジアの経済成長が労働生産性向上よりも、投入の増加に支えられていること、特に労働力供給量増加に支えられていることを90年代半ばに指摘し、この地域の成長率の低下を预言しています。まもなく現れる生産年齢人口比率の低下は、さらにこの傾向を促進すると思います。家計では貯蓄率の低下をもたらし、民間投資財源の上昇率を低下させ、政府は投資への財源配分を減少させざるを得ないでしょう。高度経済成長はこの意味で難しくなります。もちろん現在の貯蓄率は極めて高く、生産性の向上努力もなされるであろうし、経済規模から海外投資も続くと思えますから、成長が極端に低下することはないかもしれませんが、その他、環境制約、資源制約、地域格差制約等課題は多くあります。

ヨーロッパ諸国において生産年齢人口比率の低下に伴い、貯蓄率がそれに追随している国と、そうでない国が存在し、かつ一定の経済成長を遂げてきたことは、生産性の向上の重要性を示すものです。我が国にとっては、少子高齢化にもかかわらず経済的豊かさを維持、成長させることの先例であります。一方、アジア諸国にとっては現在の好状況が続く期間は短く、その後の成長のためには別の戦略が求められると考えるべきでしょう。

3.2 水平分業の進展

かつて開発経済学の常識は低技術水準・低付加価値の産業から順次開発途上国に移転するという、『雁行型産業移転論』でした。重厚長大産業の終焉論はこの考えに基づくものであったわけです。しかし90年代半ばからは、日本の生産機能の海外移転、東アジア、特に中国の市場の拡大を見越した欧米企業の直接投資の結果、先端製品の組み立て機能や部品生産までが、東アジア各国に立地し、かつ集積の利益を求めて、国境を越えた『水平分業型移転』が成立してきました（図一

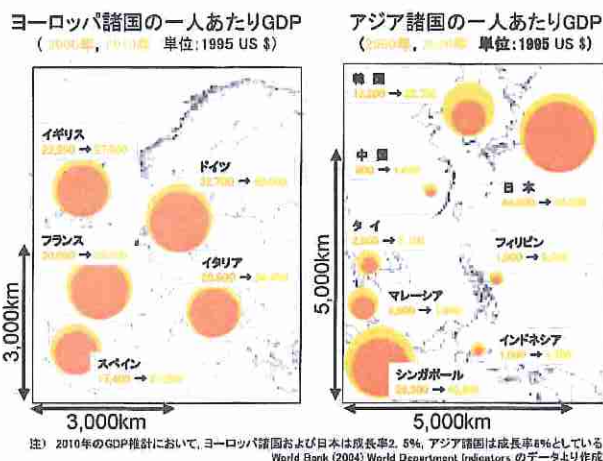


図-10 ユーロッパ諸国とアジア諸国の一人あたり GDP の比較

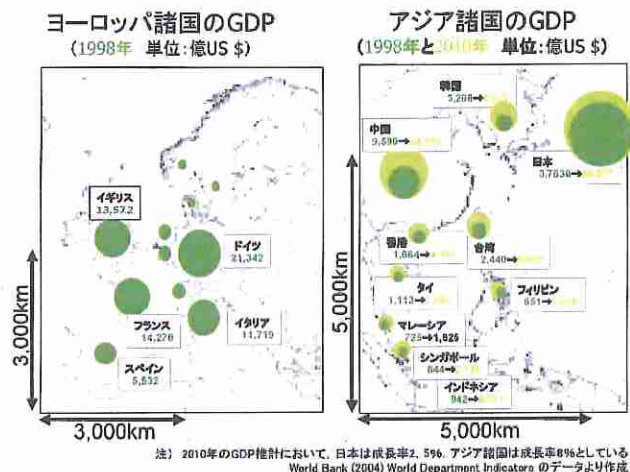


図-11 ユーロッパ諸国とアジア諸国の GDP の比較

9)。カンントリーリスクや国内の空洞化への配慮から、日本国内への回帰も見られます。同時に、国内の製鉄施設等への中国資本の参画事例も出ています。即ち、一方的に重厚長大産業が海外に移転し、国内には先端技術産業やソフト系産業以外生き残れないという説、それら産業は東京など大都市のみに立地し、地方部の先行きは観光ぐらいしかないかの説が必ずしも正しくないという兆候が出ているのです。

今後東アジアでの FTA の成立は、更に水平分業化を促進するものと思われます。

東アジア諸国にとっては、膨大な設備投資と長期の資本回収期間を要する重厚長大型素材産業と付加価値も高く、回収期間の短い先端産業とどちらに投資を傾斜するのが得策でしょうか？中国においては、重厚長大型産業は国有企業が多く、その効率性改善には課題が多いようです。また新興素材産業はその生産規模において将来の国際競争力に対する懸念も存在します。だからこそ日本の遊休製鉄施設をアジア資本が活用しようとする事例も出るのです。生産年齢人口比率の減少に伴う成長力の低下が間近だとすれば、アジア諸国の社会資本整備についても、より効率的で、優先順位を見極めた投資が不可欠であろうと考えます。近隣諸国の経済成長が我が国にとっても決定的に重要であることから、東アジアの社会資本整備について、要請主義、商社のシナリオ追随、ハードの投資は不必要等の悠長な議論をしている時期ではないのです。

このような状況下、我が国の各地域は、東アジアの中での国際戦略なくして、自立の道はありえません。地域開発が単純に見えた、かつての時代と異なり、不確実性の下で、一定期間、ある地域戦略を続けることなしには、将来の目標は達成できない時代であります。だからこそ、全国一律ではなく、各地域ごとの戦略展開が必要であり、地方分権の国土計画上の意義はここにあります。国土計画制度の見直しや、二層の広域圏論の意味もこの点にあると考えます。

4. 我が国の圏域構造の改変

我が国の圏域は行政的には都道府県と市町村単位で構成され、道州制論や広域生活圈論は実体を伴うことは少なかったようです。一方、日本海側と太平洋側、内陸地域と沿海地域というように、200キロ程度の幅の細長い国土を50km幅の地域で生活圈や経済圏が構成されてきました。交通幹線が縦断方向に通され、横断方向のサービスが低かったこともその原因でありました。横断方向の高速道路の整備は、この圏域構造を変え、流通網も変化させつつあります。ところで、第1に東アジアの中での各地域のあり方、第2に人口減少下での生活圈のあり方の2点が国土経営上の要点であります。

4.1 広域ブロック圏

東アジアを、同じような豊かさの国が近接する欧州と比べると、一人当たり所得ではまだ格差があるものの(図-10)、国別 GDP では明らかに欧州型に近づいています(図-11)。欧州では、国家間ではなく、地域単位、都市単位の競争、連携がより意味を持っています。国内ではなく東アジア地域で特色ある、魅力ある、そして自立した地域として活力を持つための要件は、

- ① 国際機能集積：国際空港や、国際対応の教育・医療・生活支援施設等、
- ② 地域の魅力の多様性：企業立地条件、業務・居住・レクリエーション等の多様性、
- ③ 自立経済圏としての産業の多様性と市場規模：技術開発や産業構造変化への対応力、乗数効果を期待できる域内経済循環、かつ海外資本の投資を期待できる規模、
- ④ 歴史・文化の一体性：地域の特色の維持、地域住民の一体感、
- ⑤ 海外からの地域認知性：海外から見た存在感とアイデンティティ、
- ⑥ 太平洋側・日本海側への展開可能性：アジア経済圏へのゲ

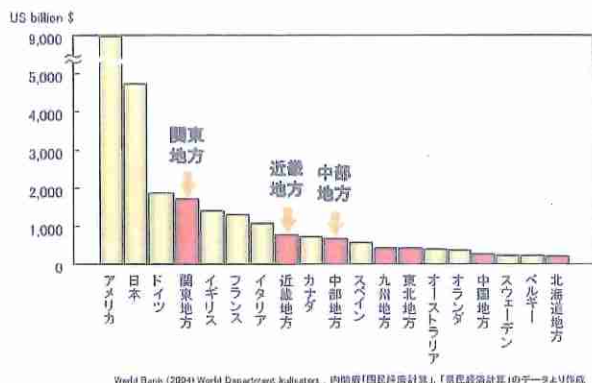


図-12 国別・地域別のGDP

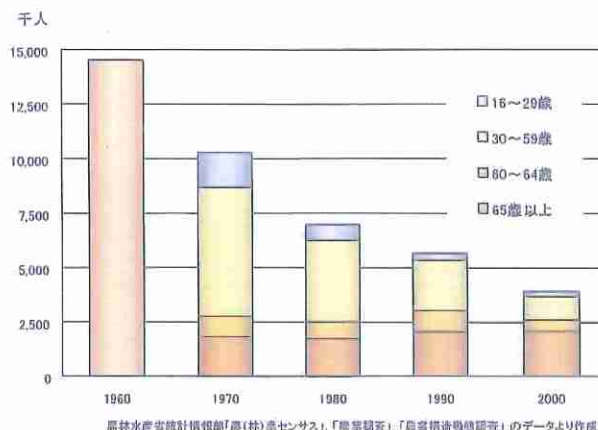


図-15 農業就業人口（販売農家）の推移



図-13 ヨーロッパ諸国とアジア諸国の日帰り可能圏域の比較

人数：30～100人

距離：1,500～3,500 km

速度：800～900 km/h



CRJ-700 (Bombardier, カナダ), ERJ-145 (Embraer, ブラジル) 等

図-14 ビジネスジェット

ートウェイ、

の6項目をあげたいと思います。これらを考えると、日本を7, 8 地域に分割した地域になるでしょうか。この規模は人口600 万人から1,000 万人以上で、半日圏程度であり、欧州の一国に相当する規模です (図-12)。これらの諸国はODA に頼ることなく自立しているのです。

日本の各地域が、固有の地域戦略を実行でき、海外資本投資や観光ばかりではなく外国人どうしの交流の場を提供できる必要があります、それが自立の条件でもあります。もちろん、小さな規模でも、シンガポールのような都市国家や観光地のようなケースもないわけではないが全国が県単位で自立できるとは考えにくいわけです。また、他地域との断絶を危惧する意見も存在しますが独立国家を形成するわけではなく、他地域との連携交流を無視して地域戦略が成立するわけではないのです。

一方、図-13 は、欧州と東アジアの日帰り可能な都市間航空路線網を表わしています。この差異は、需要量によるのみではなく、航空サービス供給の差によるものです。欧米では、ビジネスジェットと呼ばれる図-14 のような高性能小型航空機材を用いた小規模エアラインが高頻度サービスにより、大型機材を用いた大規模エアラインの市場のシェアを奪いつつあります。アジアの水平分業や観光・交流の進展に伴いこのようなサービスがネットワーク化する時期は近く、そのとき各地域の交流圏は大きく展開するはずで、シンガポールのように、そのサービスの展開の速さもまた地域間競争に影響するものと推察されます。

4.2 広域生活圏

現在市町村合併が進行中です。これは主として行政コストから30 万人程度を一つの目安としています。一方、少子高齢化と若者の都市志向、世界に例のない単身赴任現象が、地方部の地域経営を困難にしています。図-15 は販売農家の就業者数の急速な減少を示したものです。50 歳以下の農業人口が40 万人を切り、新規参入者からみて、30 年後にはこの数を維持することすら難しい趨勢です。かつて1,500 万人で維持していた農地は食糧自給のみならず、国土保全でも重要です。かつて60 年代の集落再編と異なる大きな課題があります。地方部の市町村単位での小規模な医療施設や文化施設、中心市街地対策等により都市的サービスを向上させる努力は効果をもたらさず、非効率な箱物投資批判にさらされて来ました。人口30～50 万人は平均的県庁所在都市の規模であり、そこでは、高等教育、高次医療、商業娯楽、文化活動など都市的サービスが維持されてきました。また、大都市では1 時間程度の広域でサービス圏が構成されています。図-16～18 に示す通り、市町村単位では困難な商業、教育、医療サービスも1 時間圏で見れば維持可能となっています。全国を人口30 万人以上、1 時間圏でカバーして見ると人口の88%が含まれます (図-19)。さらに人口25 万人圏では人口

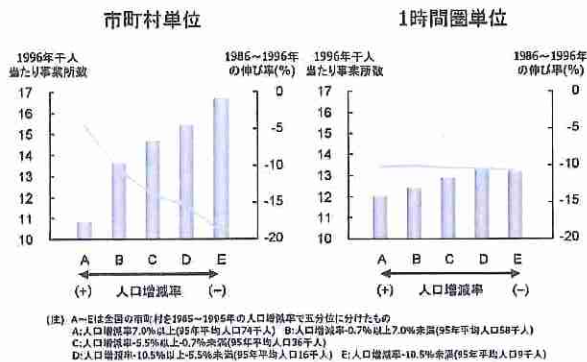


図-16 広域的視点から見た生活関連サービスの供給(小売業)

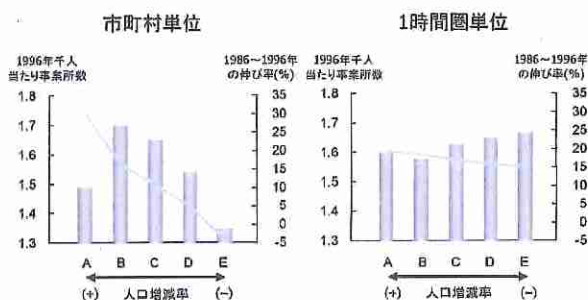


図-17 広域的視点から見た生活関連サービスの供給(医療業(病院, 診療所))



図-18 高度医療施設に1時間以内で到達できる圏域



図-19 1時間圏・人口30万人以上の都市圏

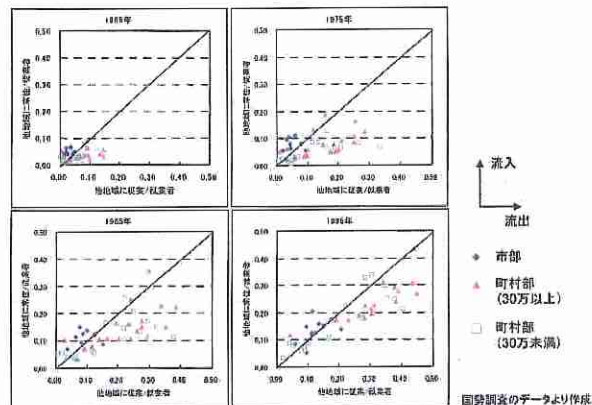


図-20 労働力の流入・流出状況(1965～1995年)

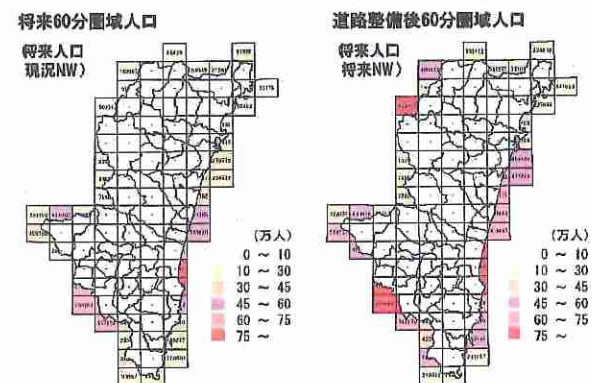


図-21 図-34 各メッシュから1時間圏の人口(宮崎県)

の95%が含まれます。このような広域生活圏では、高い都市的サービスと交通サービスを提供して人口定着を目指すことが、民間資本による各種サービス提供を誘発し、かつ欧州の逆都市化現象が日本でも現れるとすれば、その受け皿となると考えています。もちろん市町村合併で議会が更にばら撒きの投資に走らない誘導政策を講じることが条件です。

4.3 中山間地

人口30万人・1時間圏では国土面積の41%、25万人圏でも51%しか含まれません。これ以外の地域は、条件不利地域となります。それらの地域に対し、過疎地域活性化特別措置法、離島振興法、半島振興法、豪雪地帯特別措置法、特殊土地帯災害防除及び振興臨時措置法等多くの支援策が講じられてきました。しかしその内容は、公共事業に対する地元負担率、起債条件、交付税措置等の優遇策であり、過疎化する地域に公共事業を続けることの意義は、財政上の制約から限界にきているようです。より小さなコストで、かつそれぞれの地域にふさわしい支援策に改変すべきであろうと考えます。

これら条件不利地域でも明らかにその生活圏は広域化しています(図-20)。また現在の道路整備計画実施後には1時間圏人口30万人以上の地域はかなりの広がりを見せると考えます(図-21)。北海道や沿岸地域では人口は少ないものの、都市機能集積は30万人圏に匹敵する地域も存在します。

表一 存続困難集落

	過疎地域 全集落数	存続困難見込 集落数
集落世帯規模 全数	48,689	2,108
0～19	(32%) 15,609	(87%) 1,838
20～49	(38%) 18,358	(11%) 235
50～99	(18%) 8,911	(2%) 30
100～	(12%) 5,811	(0%) 5

一方、30万人以下の圏域で山間部の場合、役場のある集落以外は高齢化率が高く、高齢化率40%の集落の平均人口は50人です。既存研究によれば、消滅してゆく集落の分岐点は戸数20～45戸と推定されています。過疎法の指定地域約5万集落の内1万8千集落程度が存続困難と見られています(表一)。これらの集落は公共事業ではなく福祉政策の対象であろうと思います。

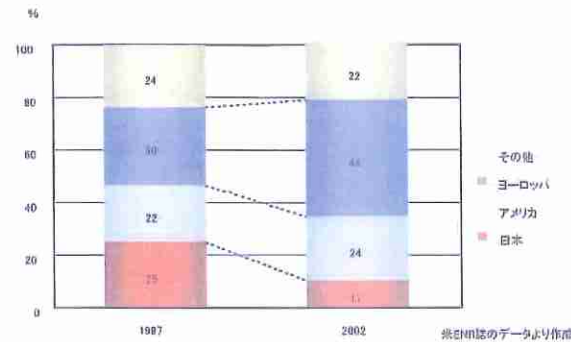
このように人口集積の少ない地域も多様であり、その支援策は地域の特性に応じてなされるべきです。これらの地域を大別すれば、次のように特色づけられます。①人口は少なくとも都市機能が集積している地域(例えば北見市等)、②人口は少なくとも農業等生産性の高い地域(例えば帯広地域等)、③人口と無関係に活力ある地域(例えばニセコ町等)、④高齢化率が高く集落維持が困難な地域。勿論、多様な地域はまだ多くの類型化が必要であり、それぞれの地域区分に応じた支援策が講じられる必要があります。

5. 土木技術者の使命

以上は、筆者が国土審議会や私的研究会で論じてきた国土に対する見方であり、別の観点が多く存在します。ただ、少子高齢化と、国際化に対し、技術開発に基づく新たな産業と雇用の創出と同時並行的に行うために、この国土経営を如何にすべきか、国民の生活を如何に維持向上すべきかの視点からの努力が必要であり、社会資本整備はその観点から論じられるべきことは言うまでもありません。また、上記の様なマクロな視点ではなく、各地域の生活者の視点から課題を特定し、その解決策が見出されるべきでしょう。土木技術者の役割として以下の諸点を強調したいと思います。

5.1 地域の将来像に向けて

国土の圏域構造の改変は目的ではなく、各地域の将来像を如何に描き、それに向けての具体策を講じることが土木技術者の使命であることは言うまでもありません。社会資本整備が不要であるかの議論から脱却するためには、この国の長期的課題に対する国民の理解を得る必要があります。個別施設



図一22 アジア諸国におけるコントラクターのシェア (1997, 2002)

の整備では理解が得難くなった今、地域経営を如何に進めるかの議論を広める必要があるかと思います。例えば、アジアの宝としての北海道に向けて、安全な食糧生産、美しい景観と四季の魅力に満ちた観光資源、フロンティア精神とおおらかな気風に満ちた人的資源を如何に生かすか。九州はアジアへのゲートウェイとしての優位性を如何に活用するか、中国四国は内海を有する利点や産業集積をどう伸ばすか、沖縄の立地条件の活用策はどうあるべきか、等々今までの検討にアジア経済圏の視点を加えた議論が始まったばかりです。広域生活圏の再構築については、役所の合併論ばかりが先行し、どんな地域にするかの議論はこれからであります。先進国の中で日本と並ぶ中央集権国のフランスが地方分権に向けて2003年に憲法を改正したのにも拘らず、我が国ではほとんど関心と呼ばず、道州制論が北海道の地域的議論に留まっているのが実情です。

また、都市も田園地域も、また観光地もその再開発なくして、国際的魅力を備えているとは言い難く、従来の画一的レベルアップではなく、より個性的な地域設計が問われています。環境再生や災害多発国の課題も多く積み残されています。高度成長期に整備された施設に対するアセット・マネジメントも米国から約20年遅れてようやく検討が始まったばかりです。循環型社会に向けての社会資本や民間施設の再構築もこれからです。

5.2 事業実施制約への対応

財政制約からの事業効率化の制度改革は広くなされてきましたが、時間管理概念の導入による効率性向上は緒に就いたばかりです。また、合意形成上の制約に対し、パブリック・インボルブメントの導入が図られましたが、その実施は手探り状態であります。社会実験も合意形成段階よりは、啓蒙段階に留まっている事例が多くあります。ばら撒きの投資や不整合な計画、非効率な投資を防ぐ地域間競争促進型補助制度の導入も極めて限定的であります。公共投資額の減少傾向から産官学ともに人材の減少方向にあり、技術力の低下が懸念されますがその対策は限定的です。特に技術力の維持継承は

世代を超えてなされるべきであります。それが実務を通じてなされてきたために、事業量の減少や、効率性のためのアウトソーシングが次世代の技術者養成を難しくする傾向にあると懸念しています。

5.3 国際市場への展開

ODA を通じて日本の技術者が大きく貢献してきたアジアが社会資本整備の世界最大の成長市場となりました。しかし、欧米企業の進出により、日本の建設関連企業のシェアは低下傾向にあります（図-22）。国内の市場が大きく海外市場に進出する魅力が小さかったこと、事業環境の違いから日本人技術者が利益を上げにくかったこと、発注制度に於ける技術者評価が国内外で別個であったこと等が、その原因として考えられます。ODA を通じてアジア独特のノウハウが個人に留まり、組織として十分蓄積されなかったこともあげられます。資格制度の国際化や、大学での海外で働く技術者教育も始まったばかりですが、PFI 事業を通じて日本企業が海外展開を図り、成功事例も増えてきました。但し、コンサルタント部門では ODA 関連を除くとまだ限定的です。3. で述べたように、東アジア諸国の社会資本整備の効率性が求められる状況下で、我が国の国益も考慮した事業展開が望まれます。一時期財源不足もあって、世界銀行や、欧米の ODA が社会資本整備より、貧困対策やソフトの対応に重点を移したことから、日本だけがハード整備を続けているとの批判が起こったわけです。被援助国が最も必要としているのは社会資本不足の解消であり、世銀も社会資本整備の重要性に方向転換をした結果、上記批判は一周遅れの様相を呈しています。

おわりに

このような多くの課題を挙げたのは、勿論、批判を意図としているわけではありません。これら多くのチャレンジな課題を、後ろ向きに捕らえず、やりがいのある舞台の広がりとして理解し、議論に留めず、個別具体的に対応していくことを期待したいからであります。課題や対策によっては、組織を超えた取り組みが必要であり、その場として土木学会が貢献できれば幸いです。ただ今、会長提言として「現代土木技術者の技術力の維持と向上に関する特別委員会」および国民の防災意識向上に関する特別委員会」を立ち上げ議論しており、任期中には各分野に呼びかけ具体化したいと考えております。

大変駆け足で色々なことを申しあげましたが、「アジアの中で日本の各地域がどう生きて行けばよいのか」、このことはそれぞれ十分お考えのことと思いますが、もう一度振り返って、このような閉塞された状況に対し、土木技術者が色々な提言をして新たな展開のエンジンになって行きたいとの思いを申しあげたかった次第です。大変雑ばくな話で恐縮でございま

す。申し遅れましたが、このような機会をおつくりいただいた実行委員会、地元の経済界、大学、お役所の皆様およびお集まりいただいた皆様に厚くお礼申し上げます。ご静聴ありがとうございました。

参考文献

- 井上亮、清水英範他：三角網分割を用いた連続エリアカルトグラム作成、地理情報システム学会講演論文集、Vol.12, pp.101-104, 2003
- 上田孝行：国土構造と価値判断、土木計画学研究・講演集、Vol. 29, 2004
- 上野俊司、浅田薫永他：モビリティからみた二層の広域圏、土木計画学研究・講演集、Vol. 29, 2004
- 岡野行秀：荒廃するアメリカ、開発問題研究会、1982
- 国土交通省国土計画局：新しい国のかたち『二層の広域』交通体系の視点からの提案、二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会資料、2004
- 佐藤俊通、戸谷有一：二層の広域圏と総合交通体系、土木計画学研究・講演集、Vol. 29, 2004
- 白戸智、松田裕子他：三次メッシュデータによる農業条件不利地域の定量把握、土木計画学研究・講演集、Vol. 29, 2004
- 根本淳平、塚井誠人他：国内航空トリップにおける二層のネットワークの補完的利用、土木計画学研究・講演集、Vol. 29, 2004
- 室岡順一、立川雅司、大江靖雄：京都府における集落維持の限界条件、近畿中国地域における新技術、31, 中国農業試験場、pp.108-114, 1997
- 森地茂、屋井鉄雄編著：社会資本の未来 一新しい哲学と価値観でひらく 21 世紀の展望一、日本経済新聞社、1999
- 森地茂、篠原修編著：都市の未来 21 世紀型都市の条件、日本経済新聞社、2003
- 山根孟、森地茂、森尾淳他：国土マネジメント研究会資料、(財)計量計画研究所資料、2004
- Acharya, S., Morichi, S. and Yoshida, T. : Role of Infrastructure Investment in Regional Growth a Dynamic Simulation Approach, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol.3, No.4, pp.39-54, 1999
- Acharya, S., Morichi, S. and Tsutsumi, M. : Urban Concentration, Regional Disparity and Role of Public Investment Policy, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol.4, No.6, pp.1-16, 2001
- Engineering News Record : How The Top International Contractors Shared The 2002 Market, *Global Construction Sourcebook*, 1998 and 2004
- Kojima, K. : The "flying geese" model of Asian economic development: Origin, theoretical extensions, and regional policy implications, *Journal of Asian Economics*, 11, pp.375-401, 2000
- Krugman, P. : The Myth of Asia's Miracle, *Foreign Affairs*, 1994 (<http://web.mit.edu/krugman/www/>)
- Morichi, S., Shinohara, H. and Acharya, S. : Cross Subsidy Policy for Transportation Infrastructure Investment, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol.3, No.4, pp.181-196, 1999.
- OECD, DAC : *International Development Statistics*, 2004
- Choate, P. : *America in Ruins: A Public Works Financing Strategy*, Associated General Contractors, 1987
- United Nations : *World Population Prospects*, The 2001 revisions, 2001
- World Bank : *World Development Indicators*, 2004



国土交通省近畿地方整備局

Kinki Regional Development Bureau

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

近畿地方整備局	配布日時	平成28年10月11日 19時
資料配布		

件名	平成28年度の第2次補正予算
----	----------------

概要	
----	--

取り扱い	
------	--

発表場所	近畿建設記者クラブ 大手前記者クラブ 神戸海運記者クラブ 神戸民放記者クラブ みなと記者クラブ
------	---

問い合わせ先	国土交通省近畿地方整備局		
	総務部	会計課長	柴田 (TEL:06-6946-6752)
		経理調達課長	渡邊 (TEL:078-391-7576)
	企画部	企画課長	河元 (TEL:06-6942-4090)
	建政部	都市整備課長	松村 (TEL:06-6942-1080)
		住宅整備課長	瀧野 (TEL:06-6942-1078)
	河川部	河川計画課長	菅 (TEL:06-6945-6355)
	道路部	道路計画第一課長	橋本 (TEL:06-6941-7435)
	港湾空港部	港湾計画課長	三村 (TEL:078-391-8361)

平成28年度 第2次補正予算の概要

平成28年10月

国土交通省近畿地方整備局

目 次

[1]	平成28年度第2次補正予算の全体概要	1
[2]	平成28年度第2次補正予算の事業別概要	2
1.	治水・砂防関係	2
2.	道路関係	4
3.	港湾関係	6
4.	住宅都市関係	8
5.	公園関係	9
6.	社会資本総合整備事業関係 (社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金)	10
[3]	平成28年度第2次補正予算事業別総括表	14

[1] 平成28年度第2次補正予算の全体概要

平成28年度の国土交通省関係の第2次補正予算については、「未来への投資を実現する経済対策」（平成28年8月2日閣議決定）において、取り組む施策として掲げられた、「一億総活躍社会の実現の加速」、「21世紀型のインフラ整備」、「地方の支援」及び「熊本地震や東日本大震災からの復興や安全・安心、防災対応の強化」の4本柱について、必要な経費を計上されたところです。

近畿地方整備局関係の第2次補正予算については、上記の方針に基づき、
「一億総活躍社会の実現の加速」で約32億円、「21世紀型のインフラ整備」で約929億円、「地方の支援」で約15億円、「安全・安心、防災対応の強化」で約1,028億円、総額で約2,004億円を計上し、地域の実情や地方公共団体の要望等を勘案しつつ、高い緊急性と効果が認められる事業を実施します。

なお、補正予算の執行に当たっては、地域における公共工事の品質確保やその担い手の中長期的な確保・育成に配慮しつつ、円滑な施工の確保や予算の早期執行に万全を期します。

このため、改正品確法の趣旨を踏まえ、適正価格での契約や企業チャレンジ型の試行工事など、地域企業の活用に配慮しつつ適切な規模での発注等に取り組み、あわせて、計画的な発注等による施工時期の平準化やICTの全面的な活用等によるi-Constructionを推進します。

平成28年度第2次補正予算（近畿地方整備局関係）

全体総額 2,004億円

事業費

（単位：億円）

	直 轄	補助・交付金	合 計
I. 一億総活躍社会の実現の加速	0	32	32
II. 21世紀型のインフラ整備	178	751	929
III. 地方の支援	15	0	15
IV. 安全・安心、防災対応の強化	204	824	1,028
合計（歳出）	397	1,607	2,004

※ 計数はそれぞれ四捨五入しているため、端数において合計とは一致しないものがあります。

※ 直轄に対する補助・交付金の割合は平成28年度当初予算が約2.3、第2次補正予算が約4.0です。

[2] 平成28年度第2次補正予算の事業別概要

1. 治水・砂防関係

1) 事業費内訳

直轄事業費

歳出：10,713百万円

○河川事業 9,703百万円
 ○ダム事業 535百万円
 ○砂防事業 475百万円

事項別内訳（単位：百万円）

項 目	治水・砂防関係			
	河川	ダム	砂防	合計
Ⅱ. 21世紀型のインフラ整備	250	0	0	250
Ⅳ. 安全・安心、防災対応の強化	9,453	535	475	10,463
合計（歳出）	9,703	535	475	10,713

（注1）直轄と補助の合計値

（注2）社会資本総合整備事業（社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金）を除く

2) 主な事業

■21世紀型のインフラ整備

（事業費 250百万円）

◇外国人観光客4000万人時代に向けたインフラ整備

良好な水辺空間の形成による観光地の魅力向上

環境事業（直轄 円山川水系円山川 兵庫県豊岡市）

250百万円

コウノトリをシンボルとした観光地の魅力向上を図るため、生物多様性の回復を目指した円山川の湿地の整備を推進する。

■安全・安心、防災対応の強化

(事業費 10,463百万円)

◇災害対応の強化・老朽化対策

河川等の防災・減災対策の推進

河川改修事業（直轄 由良川水系由良川 他 京都府福知山市 他）

7,904百万円

近年の大規模な浸水被害の発生状況を踏まえ、水防災意識社会を再構築する取り組みと一体となって、由良川や桂川など緊急的な治水対策を推進するとともに、堤防の決壊までの時間を引き延ばす堤防天端の保護や堤防裏法尻の補強を実施する。

河川維持修繕事業（直轄 紀の川水系紀の川 他 和歌山県和歌山市 他）

1,524百万円

近年の大規模な浸水発生状況を踏まえ、紀の川などにおいて、安全・安心を確保するため、土砂掘削、樹木伐採を実施する。

砂防事業（直轄 六甲山系 他 兵庫県神戸市北区 他）

425百万円

近年の豪雨等による土砂災害発生状況を踏まえ、重要交通網を保全する箇所等において、安全・安心を確保するため、砂防堰堤の整備を推進する。

2. 道路関係

1) 事業費内訳

- (1) 直轄事業費
歳出 : 25,755百万円
- (2) 補助事業費
歳出 : 1,953百万円

事項別内訳（単位：百万円）

項 目	道路関係
	道路整備
Ⅱ. 21世紀型のインフラ整備	15,626
Ⅲ. 地方の支援	1,549
Ⅳ. 安全・安心、防災対応の強化	10,533
合計（歳出）	27,708

（注1）直轄と補助の合計値

（注2）社会資本総合整備事業（社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金）を除く

2) 主な事業

■21世紀型のインフラ整備（事業費 15,626百万円）

◇物流ネットワークの強化、渋滞対策

一般国道27号 西舞鶴道路（直轄 京都府）

666百万円

改良工事、道路設計を推進することで、重要港湾である舞鶴港と舞鶴若狭自動車道 舞鶴西ICとのアクセス機能を強化し、生産性の高い物流ネットワークの構築を図る。

一般国道42号 田辺西バイパス（直轄 和歌山県）

1,000百万円

未開通区間の延長1.6kmにおいて、改良工事、用地補償及び道路設計を推進することで、生産性の高い物流ネットワークを構築し、明洋交差点の渋滞解消を図る。

主要地方道加古川小野線 東播磨南北道路（補助 兵庫県）

796百万円

盛土工事や橋梁下部工事等を推進することで、生産性の高い物流ネットワークを構築し、主要渋滞箇所である宗佐交差点・上荘橋東詰交差点の渋滞解消を図る。

■地方の支援

(事業費 1,549百万円)

◇地方創生の推進

交通安全対策

一般国道9号 京都9号交差点改良等(直轄 京都府)

81百万円

亀岡市篠横断歩道橋設置事業を実施することで、効果的な交通事故対策を推進し、道路利用者の安全・安心を確保を図る。

■安全・安心、防災対応の強化

(事業費 10,533百万円)

◇災害対応の強化・老朽化対策

道路の防災、老朽化対策の推進

滋賀161号 防災・老朽化対策 他(直轄)

4,527百万円

災害発生時における被害を軽減し、円滑かつ迅速な応急活動等を支援するため、道路の耐震対策や防災対策、橋梁の損傷箇所の修繕を推進する。

代替性確保ネットワーク(ミッシングリンク等)の整備

一般国道158号 中部縦貫自動車道 大野油坂道路(大野東・和泉区間) (直轄 福井県)

2,428百万円

改良工事、橋梁下部工事、道路設計等を推進することで、並行する国道158号の事前通行規制区間(連続雨量140mm)を回避することにより、豪雨等による災害時の安定的な道路交通を支える代替性確保ネットワークの整備を推進する。

一般国道168号 五條新宮道路 辻堂バイパス(補助 奈良県)

210百万円

橋梁工事を推進することで、辻堂バイパスの平成29年度の全線開通を確実にし、並行する国道168号の事前通行規制区間(規制内容:連続雨量110mm等)や防災点検要対策箇所を回避することにより、豪雨等による災害時の安定的な道路交通を支える代替性確保ネットワークの整備を推進する。

3. 港湾関係

1) 事業費内訳

(1) 直轄事業費

歳出：2,767百万円

○港湾整備事業 2,422百万円
○海岸事業 345百万円

(2) 補助事業費

歳出：700百万円

○港湾整備事業 700百万円

事項別内訳（単位：百万円）

項 目	港湾関係		
	港湾	海岸	合計
Ⅱ. 21世紀型のインフラ整備	2,422	0	2,422
Ⅳ. 安全・安心、防災対応の強化	700	345	1,045
合計（歳出）	3,122	345	3,467

（注1）直轄と補助の合計値

（注2）社会資本総合整備事業（社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金）を除く

2) 主な事業

■21世紀型のインフラ整備

（事業費 2,422百万円）

◇外国人観光客4000万人時代に向けたインフラ整備

大型クルーズ船の受入環境改善

和歌山下津港（直轄 和歌山県和歌山市）

100百万円

和歌山下津港において、急増するクルーズ需要やクルーズ船の大型化に対応するため、既存岸壁を改良し、クルーズ船の受入環境の改善を推進する。

舞鶴港（直轄 京都府舞鶴市）

150百万円

舞鶴港において、急増するクルーズ需要やクルーズ船の大型化に対応するため、既存岸壁を改良し、クルーズ船の受入環境の改善を推進する。

◇国際コンテナ戦略港湾等の機能強化

阪神港（直轄 大阪府大阪市・兵庫県神戸市）

2,172百万円

国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、コンテナ船の大型化等に対応するため、大水深コンテナターミナルの整備を推進する。

■安全・安心、防災対応の強化

（事業費 1,045百万円）

◇災害対応の強化・老朽化対策

海岸の防災・減災対策の推進

和歌山下津港海岸（直轄 和歌山県和歌山市・海南市）

345百万円

和歌山下津港海岸海南地区において、切迫性の高い南海トラフ地震・津波等による被害から背後地を防護するため、海岸保全施設の整備を推進する。

4. 住宅都市関係

1) 事業費内訳

補助事業費

歳出：9,682百万円

○住宅整備事業 3,222百万円
 ○都市対策事業 6,460百万円

事項別内訳（単位：百万円）

項 目	住宅都市関係		合計
	住宅対策	都市開発	
I. 一億総活躍社会の実現の加速	3,222	0	3,222
II. 21世紀型のインフラ整備	0	6,460	6,460
合計（歳出）	3,222	6,460	9,682

（注1）直轄と補助の合計値

（注2）社会資本総合整備事業（社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金）を除く

2) 主な事業

■一億総活躍社会の実現の加速

（事業費 3,222百万円）

◇社会全体の所得と消費の底上げ

子育て世帯等の住まいに係る支援

地域居住機能再生推進事業「千里ニュータウン地区」（補助 大阪府）

774百万円

公的賃貸住宅団地を含む老朽化・高齢化の著しい地域において、多様な主体の連携・協働により、居住機能の集約化（吹田高野台住宅等建替）とあわせた子育て支援施設や福祉施設等の整備を進め、高齢者世帯及び子育て世帯等が安心して暮らせる地域の居住機能再生を推進する。

■21世紀型のインフラ整備

（事業費 6,460百万円）

◇国際競争力強化等に資する民間都市開発事業

国際競争拠点都市整備事業「大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域」

（補助 大阪府大阪市） 3,230百万円

大阪駅周辺の業務中枢拠点等において、国際的な投資と人材を呼び込むため、土地区画整理事業等により、鉄道施設などの都市基盤の整備を推進する。

5. 公園関係

1) 事業費内訳

直轄事業費
歳出 : 480百万円

事項別内訳（単位：百万円）

項 目	公園関係
	国営公園
Ⅱ. 21世紀型のインフラ整備	480
合計（歳出）	480

（注）社会資本総合整備事業（社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金）を除く

2) 主な事業

■21世紀型のインフラ整備（事業費 480百万円）

◇外国人観光客4000万人時代に向けたインフラ整備

国営公園等のインバウンド対応

国営飛鳥・平城宮跡歴史公園（直轄 奈良県奈良市、奈良県高市郡明日香村）
250百万円

奈良県の観光拠点である国営飛鳥・平城宮跡歴史公園において、インバウンドの促進を図るため、案内サインの多言語化等の利用環境の改善を実施する。

6. 社会資本総合整備事業関係

(社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金)

1) 事業費内訳

(1) 近畿地方整備局全体事項別内訳

[事業費]

(単位：百万円)

項 目	社会資本総合整備事業		
	社会資本整備 総合交付金	防災・安全交付金	合計
Ⅱ. 21世紀型のインフラ整備	67,667	0	67,667
Ⅳ. 安全・安心、防災対応の強化	0	80,706	80,706
合計	67,667	80,706	148,373

(2) 府県別内訳

[事業費]

(単位：百万円)

区 分	社会資本整備総合交付金	防災・安全交付金	社会資本総合 整備事業計
	Ⅱ. 21世紀型のインフラ整備	Ⅳ. 安全・安心、防災対応の 強化	
福井県	4,547	5,231	9,778
滋賀県	3,246	6,494	9,740
京都府	5,096	8,484	13,580
大阪府	36,433	23,492	59,925
兵庫県	8,033	21,915	29,947
奈良県	3,100	6,865	9,965
和歌山県	7,213	8,225	15,438
合 計	67,667	80,706	148,373

(注1) 政令市を含む。

(注2) 事業費は、配分する国費をもとに推計したものである。

(注3) 計数はそれぞれ四捨五入しているため、端数において合計とは一致しないものがある。

2) 主な社会資本総合整備計画

■21世紀型のインフラ整備

(事業費 67,667百万円)

◇社会資本整備総合交付金

高速ICアクセス道路の整備による地域経済の活性化

(交付金 奈良県 他)

京奈和自動車道大和御所道路御所ICと吉野地域とを結ぶ高取バイパスの改良工事を推進することで、吉野地域の活性化及び並行する国道169号等の交通渋滞の緩和による円滑な交通の確保を図る。

高速道路IC等へのアクセス向上による地域活性化支援

(交付金 和歌山県 他)

和歌山県を南北につなぐ阪和自動車道や関西大環状道路を形成する京奈和自動車道等の高速道路の整備に合わせ、県内各生活圏から高速道路IC等へのアクセス道路を整備することで基幹ネットワークの形成を図り、高速道路の利便性向上や行動範囲のさらなる拡大により、観光をはじめとする地場産業・経済の成長基盤の強化を図る。

京都府全地域住宅計画、南丹市地域住宅計画

(交付金 京都府、南丹市)

地域の競争力強化等を図る社会資本の総合的整備として、公営住宅におけるバリアフリー化の推進に向け、既設片廊下型住棟においてエレベーター設置を実施することで、高齢者又は身体障害者の居住の円滑化のための改善を図る。

また、生活インフラとしての居住機能の整備（空き家の活用、除却等）において空き家等の集積が居住環境を阻害し、又は地域活性化を阻害している一因となっている地区において、居住環境の整備改善及び地域活性化に資するため、空き家等の除却又は活用事業を進める。

大阪府内における安心・安全で快適に暮らせる駅前市街地の整備と賑わい創出のまちづくり（第2期）

(交付金 大阪府、高石市)

防災上危険な密集市街地等において、建築物の不燃化、公共施設整備を促進することで、安心・安全で快適に暮らせる駅前市街地の形成し、賑わいを創出する。

草津市における公共下水道事業の推進

(交付金 滋賀県草津市)

老朽化が著しい農業集落排水施設について、公共下水道へ接続することで、より高度な汚水処理を行うことが出来、琵琶湖の環境負荷の軽減を図る。

■安全・安心、防災対応の強化

(事業費 80,706百万円)

◇防災・安全交付金

南海トラフ地震・大型台風をはじめとした総合的な津波・高潮・老朽化対策の推進（防災・安全）緊急対策
(交付金 大阪府 他)

近い将来に発生が予測されている南海トラフ地震に対し、防潮堤の耐震対策等を推進し、安全・安心を確保する。

災害予防・減災のための着実な基盤づくりの推進による安全・安心社会と、良好な水辺環境の再生による快適な暮らしの実現（防災・安全）
(交付金 和歌山県 他)

近年頻発しているゲリラ豪雨や浸水被害に対し、河床掘削、護岸工等の河川整備を推進し、再度災害の防止を図ることにより安全・安心を確保する。

兵庫県における土砂災害対策の推進（防災・安全）（重点）
(交付金 兵庫県)

平成26年8月災害等頻発する豪雨による土砂災害に備えて、砂防事業・地すべり対策事業・急傾斜地崩壊対策事業を推進し、災害に強い社会基盤を整備することで安全・安心を確保する。

道路構造物の的確な維持保全の推進（防災・安全）
(交付金 福井県 他)

定期点検の結果を踏まえた長寿命化計画に基づき、橋梁やトンネル、大型構造物の老朽化対策を推進し、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークの確保を図る。

計画的な修繕による信頼性の高いみちづくり（法面・舗装・附属物等）
(交付金 滋賀県 他)

過年度点検により要対策とされた法面の修繕等を実施することにより災害に強い信頼性の高い通行機能の確保を図る。

安心・安全な通行機能を確保する道路整備
(交付金 京都府京都市)

幹線道路に面した法面の危険箇所において、法面保護等の対策工事を実施することで、道路利用者の安心・安全な通行機能の確保を図る。

既存施設の機能確保

(交付金 大阪府)

老朽化が進行している港湾施設について、計画的に延命化に資する改良を実施することで、施設の機能維持を図る。

和歌山県沿岸地域における総合的な浸水対策の推進

(防災・安全)(緊急対策)

(交付金 和歌山県 他)

高潮、波浪又は津波により被害が発生する恐れのある大きな沿岸地域に海岸保全施設整備や機能強化を図り、総合的な浸水対策を実施することにより、県民の生命や財産を防護し安心安全な県民生活の確保を図る。

福井県地域住宅等整備計画(防災・安全)(第2期)

(交付金 福井県 他)

地域における防災・減災、老朽化対策等の集中的支援として、公営住宅において東日本大震災を教訓とした、住宅・建築物の耐震化等を行うことにより、安全で安心できる住まい・まちづくりを実現する。

連続立体交差事業の推進による、安全安心でにぎわいのあるまちづくり

(交付金 兵庫県神戸市)

開かずの踏切除却によって、安全かつ円滑な交通を確保することで、地域の成長基盤の構築を推進する。

東大阪市のみどりの核となり、誰もが安全で安心して利用出来る

都市公園の整備(防災・安全)(その2)

(交付金 大阪府東大阪市)

花園中央公園において、ラグビーワールドカップ2019における試合会場として改修を進める。また、大会後は広域防災拠点及び防災拠点としての機能を発揮する。

[3] 平成28年度第2次補正予算事業別総括表

1. 平成28年度第2次補正予算 事業別予算額総括表（事業費）

（単位：百万円）

	補正予算		総 計	
		うち一括配分		うち一括配分
治水	10,463	2,054	10,463	2,054
直轄	10,463	2,054	10,463	2,054
補助	0	0	0	0
海岸	345	0	345	0
直轄	345	0	345	0
補助	0	0	0	0
道路整備	27,708	5,926	27,708	5,926
直轄	25,755	5,926	25,755	5,926
補助	1,953	0	1,953	0
港湾整備	3,122	0	3,122	0
直轄	2,422	0	2,422	0
補助	700	0	700	0
空港整備	0	0	0	0
直轄	0	0	0	0
補助	0	0	0	0
住宅対策	3,222	3,222	3,222	3,222
補助	3,222	3,222	3,222	3,222
市街地整備	6,460	0	6,460	0
補助	6,460	0	6,460	0
都市水環境整備	250	250	250	250
直轄	250	250	250	250
補助	0	0	0	0
下水道	0	0	0	0
補助	0	0	0	0
国営公園等	480	0	480	0
直轄	480	0	480	0
補助	0	0	0	0
社会資本整備総合交付金	67,667	0	67,667	0
交付金	67,667	0	67,667	0
防災・安全交付金	80,706	0	80,706	0
交付金	80,706	0	80,706	0
（一般公共計）	200,424	11,452	200,424	11,452
直轄	39,715	8,230	39,715	8,230
補助・交付金	160,709	3,222	160,709	3,222
官庁営繕	0	0	0	0
直轄			0	0
（合計）	200,424	11,452	200,424	11,452
直轄	39,715	8,230	39,715	8,230
補助・交付金	160,709	3,222	160,709	3,222

※ 一括配分とは、中央省庁等改革基本法に基づき、大臣の委任を受け地方整備局長が事業の決定及び執行の権限を有する予算です。

※ 計数はそれぞれ四捨五入しているため、端数において合計とは一致しないものがあります。

2. 平成28年度第2次補正予算 補助・交付金事業府県別内訳表（事業費）～全体～

＜全体＞

（単位：百万円）

	福井県	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	計
治水	0	0	0	0	0	0	0	0
海岸	0	0	0	0	0	0	0	0
道路整備	202	0	0	0	1,331	420	0	1,953
港湾整備	0	0	0	0	700	0	0	700
空港整備	0	0	0	0	0	0	0	0
住宅対策	0	0	330	2,462	431	0	0	3,222
市街地整備	0	0	0	6,460	0	0	0	6,460
都市水環境整備	0	0	0	0	0	0	0	0
下水道	0	0	0	0	0	0	0	0
国営公園等	0	0	0	0	0	0	0	0
社会資本整備総合交付金	4,547	3,246	5,096	36,433	8,033	3,100	7,213	67,667
防災・安全交付金	5,231	6,494	8,484	23,492	21,915	6,865	8,225	80,706
（一般公共計）	9,980	9,740	13,910	68,847	32,409	10,385	15,438	160,709

※ 計数はそれぞれ四捨五入しているため、端数において合計とは一致しないものがあります。

3. 平成28年度第2次補正予算 補助・交付金事業府県別内訳表（事業費）

～うち一括配分～

＜全体＞

（単位：百万円）

	福井県	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	計
治水	0	0	0	0	0	0	0	0
海岸	0	0	0	0	0	0	0	0
道路整備	0	0	0	0	0	0	0	0
港湾整備	0	0	0	0	0	0	0	0
空港整備	0	0	0	0	0	0	0	0
住宅対策	0	0	330	2,462	431	0	0	3,222
市街地整備	0	0	0	0	0	0	0	0
都市水環境整備	0	0	0	0	0	0	0	0
下水道	0	0	0	0	0	0	0	0
国営公園等	0	0	0	0	0	0	0	0
社会資本整備総合交付金	0	0	0	0	0	0	0	0
防災・安全交付金	0	0	0	0	0	0	0	0
（一般公共計）	0	0	330	2,462	431	0	0	3,222

※ 計数はそれぞれ四捨五入しているため、端数において合計とは一致しないものがあります。

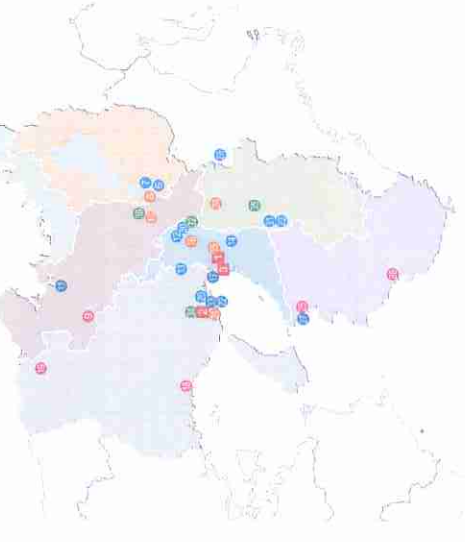
地域・近畿・元気 輝く未来

- 近畿地方整備局は、福井県・滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県の全域と三重県の一部地域を管轄しています。
- 福井県の池河・空滝間係業務は北陸地方整備局の管轄になります。
- 淀川河川事務所では公園の整備も行っています。

凡例

■	本局
●	河川・湖沼
○	河川
△	湖沼
◇	港湾
◇	空港
◇	その他

近畿地方整備局 事務所所在地



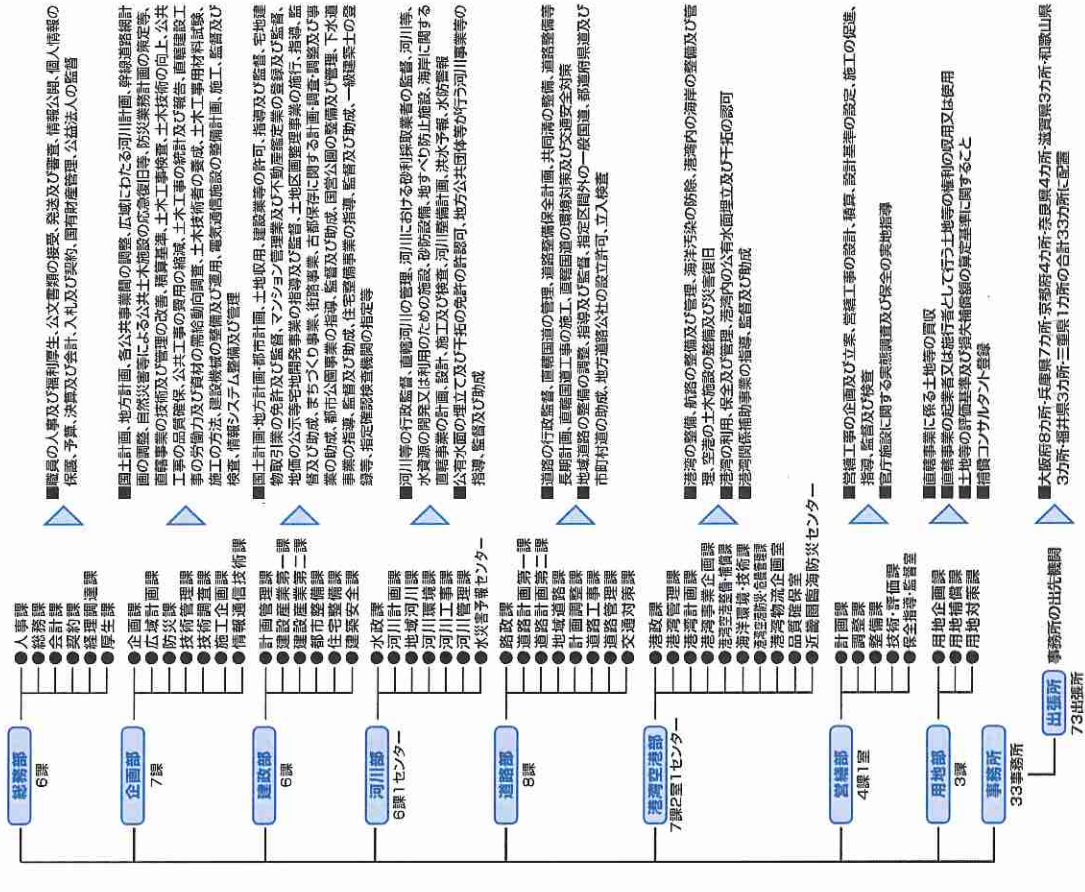
① 近畿地方整備局	540-8586 大阪府中央区大南1-5-44 大阪合同庁舎第1号館	06(6942)1141 http://www.kkr.mlit.go.jp/
② 近畿地方整備局 (河津空港関係)	650-0024 神戸市中央区港地中津2-9 神戸地方合同庁舎	078(391)7571 http://www.pa.kkr.mlit.go.jp/
③ 近畿地方整備局 (徳島・高松・香川)	530-0005 大阪市北区中之島4-1-6	06(6443)1791 http://www.kkr.mlit.go.jp/kantoku/
④ 福井河川事務所	918-8015 福井市花堂町2-14-7	0776(35)2661 http://www.kkr.mlit.go.jp/fukui/
⑤ 淀川河川事務所	918-8239 福井市成和1-2111(ナリスビル)	0776(27)0642 http://www.kkr.mlit.go.jp/sewae/
⑥ 琵琶湖河川事務所	520-2279 大津市黒津4-5-1	077(546)0844 http://www.kkr.mlit.go.jp/biwako/index.php
⑦ 大川ダム工務事務所	520-2144 大津市大宮1-19-32	077(545)5675 http://www.kkr.mlit.go.jp/deido/
⑧ 滋賀河川事務所	520-0803 大津市竜が丘4-8	077(523)1741 http://www.kkr.mlit.go.jp/shiga/
⑨ 福知山河川事務所	620-0675 福知山市空堀小学公園2459-14	0773(22)5104 http://www.kkr.mlit.go.jp/fuchuan/index.php
⑩ 京都河川事務所	600-8234 京都市下京区西御所通堀小堀下る青不動堂町608	075(35)13300 http://www.kkr.mlit.go.jp/kyoto/index.php
⑪ 舞鶴河川事務所	624-0946 舞鶴市宇下福井910	0773(75)0844 http://www.pa.kkr.mlit.go.jp/matsuyama/
⑫ 淀川河川事務所	573-1191 枚方市新町2-2-10	072(843)2861 http://www.kkr.mlit.go.jp/yodogawa/index.php
⑬ 舞鶴河川事務所	563-0027 池田市上池田2-2-39	072(751)1111 http://www.kkr.mlit.go.jp/nagano/index.php
⑭ 大和河川事務所	563-0001 府中市北3-8-33	072(971)1381 http://www.kkr.mlit.go.jp/yamato/index.php
⑮ 大阪河川事務所	536-0004 大阪市城東区今福西2-12-35	06(6932)1421 http://www.kkr.mlit.go.jp/osaka/index.php
⑯ 浪速河川事務所	573-0094 枚方市南中振3-2-3	072(693)0261 http://www.kkr.mlit.go.jp/rinwa/index.php
⑰ 大阪河川事務所	552-0007 大阪市港区弁天1-2-1+1500オー71番街	06(6574)8561 http://www.pa.kkr.mlit.go.jp/osaka/
⑱ 姫路河川事務所	670-0947 姫路市北条1-250	079(282)8211 http://www.kkr.mlit.go.jp/himeji/index.php
⑲ 豊岡河川事務所	668-0025 豊岡市幸町10-3	0796(22)3126 http://www.kkr.mlit.go.jp/toyouke/index.php
⑳ 大甲河川事務所	658-0052 神戸市東灘区住吉町3-13-15	078(851)0535 http://www.kkr.mlit.go.jp/rokkou/
㉑ 兵庫河川事務所	650-0042 神戸市中央区北落合町3-11	078(334)1600 http://www.kkr.mlit.go.jp/hyogo/
㉒ 神戸河川事務所	631-0082 神戸市中央区小野浜町7-30	078(331)6701 http://www.pa.kkr.mlit.go.jp/kobeport/
㉓ 伊山河川事務所	637-0002 五條市三在町1681	0747(25)3111 http://www.kkr.mlit.go.jp/kisssachi/
㉔ 奈良河川事務所	630-8115 奈良市大宮町3-5-11	0742(33)1391 http://www.kkr.mlit.go.jp/nara/index.php
㉕ 和歌山河川事務所	640-8227 和歌山市丁16	073(424)2471 http://www.kkr.mlit.go.jp/wakayama/
㉖ 紀南河川事務所	646-0003 田辺市万石142	0739(22)4564 http://www.kkr.mlit.go.jp/kinan/index.php
㉗ 和歌山河川事務所	640-8404 和歌山市湊港東部の岸1334	073(422)8186 http://www.kkr.mlit.go.jp/wakayama/
㉘ 和歌山河川事務所	518-0723 和歌山市水屋町812-1	0695(66)1611 http://www.kkr.mlit.go.jp/kusuryu/
㉙ 九頭河川事務所	912-0021 大野市中西2-28	0779(66)5300 http://www.kkr.mlit.go.jp/kuzuryu/
㉚ 淀川ダム総合管理事務所	573-0166 枚方市山田北町10-1	072(850)3131 http://www.kkr.mlit.go.jp/yodoto/
㉛ 淀川ダム総合管理事務所	637-0002 五條市三在町1681	0747(25)3013 http://www.kkr.mlit.go.jp/kirakira/index.php
㉜ 近畿技術事務所	573-0166 枚方市山田北町11-1	072(856)1941 http://www.kkr.mlit.go.jp/kinet/
㉝ 神戸港湾空港技術開発事務所	651-0082 神戸市中央区北小野浜町7-30	078(331)0057 http://www.pa.kkr.mlit.go.jp/kobe-cyo/
㉞ 国営明治公園事務所	650-0024 神戸市中央区海岸通29 神戸地方合同庁舎	078(392)2992 http://www.kkr.mlit.go.jp/akashi/
㉟ 国営明石海峡公園事務所	634-0144 奈良県高市郡明日香村大村字平田538	0744(54)2662 http://www.kkr.mlit.go.jp/asuka/
㊱ 京都整備事務所	606-8395 京都市左京区丸太町川樺東入ル東太町34-12 京都第二地方合同庁舎	075(752)0505 http://www.kkr.mlit.go.jp/kyoei/

近畿地方整備局 沿革

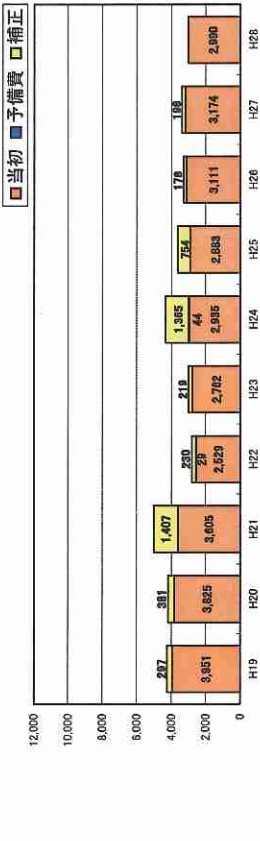
近畿地方整備局は大阪市及び神戸市に所在し、内部組織として総務、企画、建設、河川、道路、港灣空港、営繕及び用地の8部に、47課、3室、2センターが置かれ(港灣空港関係は、神戸市に所在)、各業務を担当しています。

なお、職員は平成27年7月1日現在で2,271名在職し、業務を遂行しています。

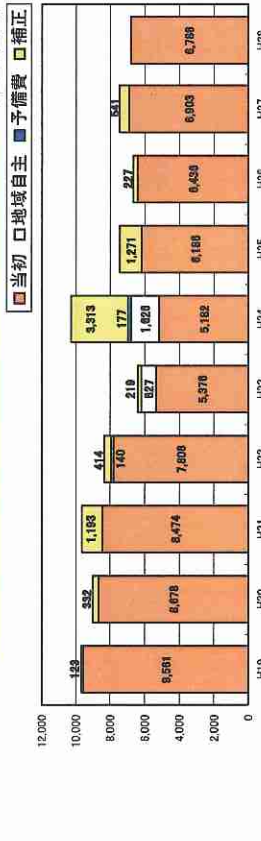
近畿地方整備局予算の推移



近畿地方整備局予算推移 (直轄)



近畿地方整備局予算推移（補助及び交付金）



平成19年度以降の当初・修正予算額一覧(道轄・ゼロ圏除く)

[illegible]

※平成22年度より、第3次報告を始めている。

データで見る近畿地方の現状

■一級河川の延長 全国計 88,088.0km 近畿計 10,384.6km(11.8%)

資料：国土交通省 水管理・国土保全局 一級河川の河川延長等調査(平成26年4月30日現在)
直轄河川堤防整備率 全国 66.2%

※堤防整備率=計画河川延長/現況必要延長

資料：国土交通省 水管理・国土保全局 直轄河川管理施設状況(27年3月末現在)

■一般国道の指定区間延長 全国計 23,708.9km 近畿計 2,168.1km(9%)

■整備率 全国 68.6%

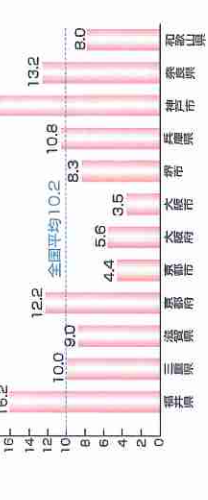
※整備率=整備指定区間/延長

資料：国土交通省 道路局 道路整備計画(2015)

■市街化区域の面積 全国計 1,448,003ha 近畿計 254,267ha(17.6%)

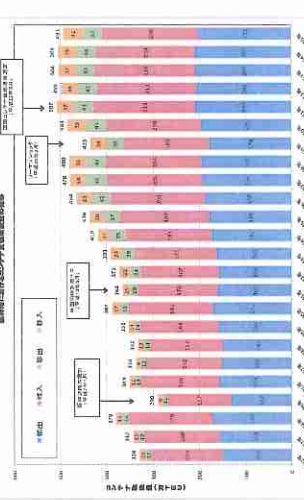
資料：平成26年都市計画年報(H26.3.31現在)

■一人当たりの都市公園面積



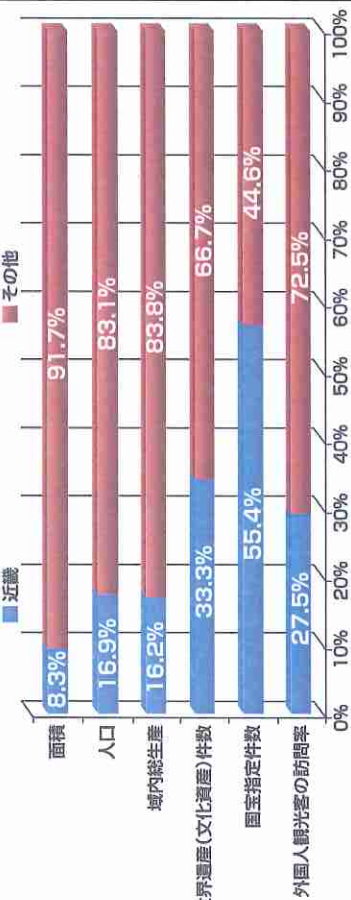
資料：国土交通省 都市局「都市公園の現状と展望」(平成27年3月31日現在) ※都市公園には政令市分が含まれていない。

■阪神港取扱貨物の推移



資料：近畿地方整備局 調べ

全国における近畿の特徴を示すデータ



資料：国土交通省 国土政策局 国土政策調査(平成27年3月31日現在)
 外国人観光客の訪問率(平成27年3月31日現在)
 外国人観光客の訪問率(平成27年3月31日現在)
 (近畿地方の訪問率を100とした場合の割合)

諸外国と比較

	アメリカ合衆国	中国	日本	ドイツ	フランス	イギリス	ブラジル	ロシア	イタリア	インド	韓国	メキシコ	オーストラリア	トルコ	インドネシア	近畿	974
GDP(10億米ドル)	17,348	10,431	4,606	3,868	2,829	2,055	2,141	1,295	1,410	1,410	1,295	1,410	1,410	1,410	1,410	1,410	1,410

資料：国土交通省 国土政策局 国土政策調査(平成27年3月31日現在)

■地震時等に著しく危険な密集市街地の分布



資料：国土交通省 国土政策局 国土政策調査(平成27年3月31日現在)

■各都市圏の環境道路整備状況



資料：国土交通省 国土政策局 国土政策調査(平成27年3月31日現在)



資料：国土交通省 国土政策局 国土政策調査(平成27年3月31日現在)



資料：国土交通省 国土政策局 国土政策調査(平成27年3月31日現在)

■下水道処理人口普及率

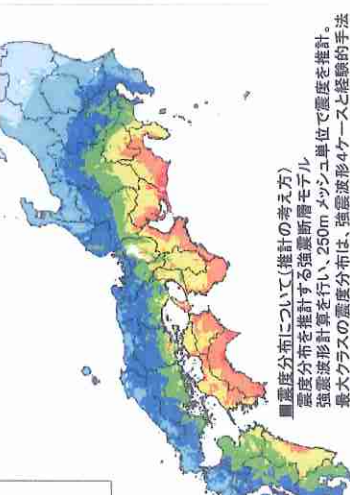


資料：国土交通省 国土政策局 国土政策調査(平成27年3月31日現在)
 ※近畿圏内(近畿地方)の平均値

■世界遺産・無形文化遺産の分布



■南海トラフの巨大地震による最大クラスの震度分布



資料：内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会(二次報告)(H24. 8. 29 公表)」

河川

国民の安全・安心の確保

地域の活性化を支援する治水対策の推進

河川整備による治水安全度の向上により、地域の活性化を支援します。

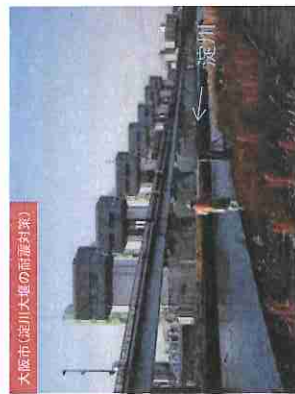
■岩出県南部対策 （紀の川水系紀の川）



【整備効果】
岩出県南部の橋に新たな幅員水路を整備することで、岩出市、紀の川市等の浸水被害の軽減を図ります。

南海トラフ巨大地震対策等の推進

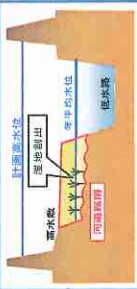
地震や津波の被害を防止・軽減するため、堤防や水門・樋門の耐震化を行っています。



大津市（淀川水系大津の川）

河川事業（10水系：新宮川水系、紀の川水系、大和川水系、淀川水系、加古川水系、播磨川水系、円山川水系、由良川水系、北川水系、九頭竜川水系）
ダム事業（3箇所：大戸川ダム、天ヶ瀬ダム再開発、足羽川ダム）
地すべり対策事業（1箇所：亀の瀬地区）
砂防事業（4箇所：木津川水系、六甲山系、九頭竜川水系、紀伊山地）
海岸事業（1箇所：東瀬海岸）

■日野川水防・湿地創出事業 （九頭竜川水系九頭竜川）

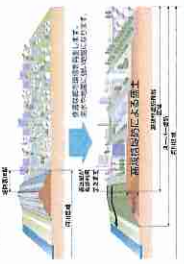


【整備効果】
河道掘削にあわせて、多様な生物の生息・生育の場の創出を行います。

■淀川高規格堤防整備事業（淀川水系淀川）



【整備効果】
淀川の高規格堤防による新たなまちの創出します。



ミスベリング・プロジェクト

水辺に興味を持つ市民や企業、そして行政が三位一体になって、かつての賑わいを失ってしまった日本の水辺の新しい活用の可能性を創造していきます。

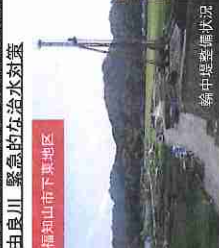


水辺で遊び「プロジェクト」

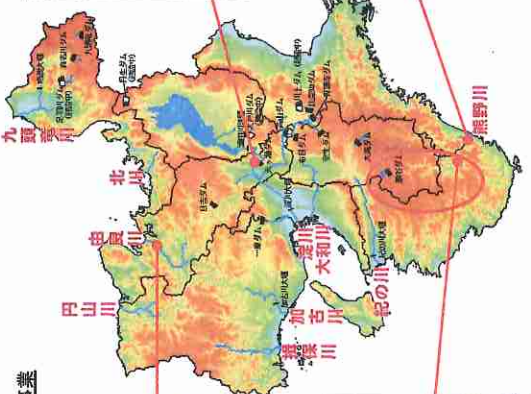
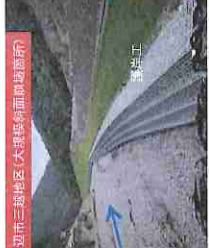
水害土砂災害対策

近年頻発している水害・土砂災害を踏まえ、緊急的な治水対策を実施するとともに、未然に被害を防止・軽減するための予防的な治水対策を実施しています。

■由良川 床上浸水対策特別緊急事業 ■由良川 緊急的な治水対策



■紀伊山地特定緊急砂防事業



■天ヶ瀬ダム再開発事業



■熊野川河川浸水被害対策 特別緊急事業



「水防災意識社会」の再構築に向けた取組

関東・東北豪雨を踏まえ、新たに「水防災意識社会 再構築ビジョン」として、直轄河川とその沿川市町村において、水防災意識社会を再構築する取組を今後5年間で実施します。

- ＜ソフト対策＞
 - ・住民が自らリスクを感知し主体的に避難できるよう、より有効性のある（住民目標のソフト対策）へ転換し、平成28年出水期までを目途に重点的に実施。
- ＜ハード対策＞
 - ・「洪水を安全に流すためのハード対策」に加え、氾濫が発生した場合にも被害を軽減する「危機管理型ハード対策」を約150km区間において実施。



- ＜住民目標のソフト対策＞
 - 住民等の行動につながるリスク情報の周知
 - 事前の行動計画作成、訓練の促進
 - 避難行動のきつかけとなる情報をリアルタイムで提供

河川堤防の決壊に住民を避難させ、水害被害の軽減を図ります。

道路

安全・安心の確保

南海トラフ巨大地震対策等の推進

災害発生時における被害を軽減し、円滑かつ迅速な応急活動を支えるために、防災対策や震災対策を引き続き実施します。



対策前

対策後

法面を安定させる対策



対策前

対策後

橋型補強と梁橋を防止する梁橋を補強



対策前

対策後

法面の被災事例



対策前

対策後

落橋を防止する梁橋を補強

【主な事業】
○国道8号 南越前大谷地区防災対策（福井県南越前町大谷地先）
○国道2号 五手簡梁橋耐震対策（兵庫県姫路市中部～玉手地先）

無電柱化の推進

道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等の観点から、無電柱化を推進します。道路法等の改正を踏まえ、緊急輸送道路等の防災上重要な道路における無電柱化を推進し、電柱の倒壊等による道路閉塞を防止します。

大坂1号電線共同回線（電線共同回線）



大坂1号電線共同回線（電線共同回線）



整備前

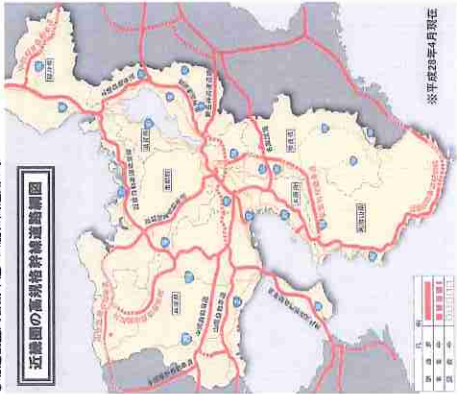
整備後

無電柱化による防災機能向上（大坂市北区（国道4号））

広域ネットワークの整備推進

災害に強い広域ネットワークを構築するため、今後想定される地震、津波発生時や豪雨災害によって、現道が寸断することにより広域交通に影響を及ぼすおそれがある区間について、代替性の確保のための主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等の整備を推進します。

【主な事業】
○中環道、東環道、永平寺大谷道路、八咫日高道路 等
○北近畿圏自動車道



インフラ老朽化対策等のための戦略的な維持管理・更新

道路施設（橋梁、トンネル、舗装、のり面・土工構築物、道路附属物等）の点検を引き続き実施し、健全性を着実に把握します。また、点検、診断、措置等のメンテナンスサイクルによる老朽化対策を推進します。

○近畿地方整備局が管理している建設後50年を超える橋梁数の割合は、2015年現在32%であるが、20年後には66%まで急増
○道路橋の長寿命化修繕計画に基づいて、計画的に修繕を実施します。
○大規模な修繕に至る前に予防的な修繕を行うことで、橋梁の長寿命化を図ります。



点検前

点検後

橋梁の事例



対策前

対策後

主桁鉄筋の腐食



点検前

点検後

トンネルの事例



対策前

対策後

断面修復・剥落防止

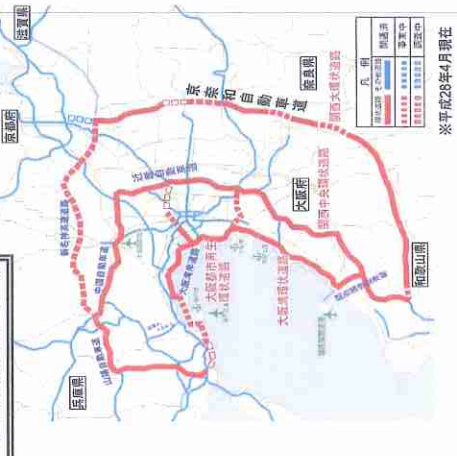
【主な事業】
○国道9号 新土師川橋点検（京都府福知山市土師～堀地先）
○国道2号 淀川大橋修繕（大阪府大阪市福島区～西淀川区地先）
○国道161号 長等トンネル修繕（滋賀県大津市園城寺町～膳尾奥町地先）

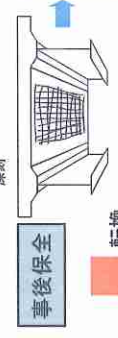
経済の再生

近畿圏環状道路の整備推進

迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、環状道路の整備を推進します。

近畿圏の環状道路ネットワーク





事後保全

コンクリートのひびわれが深刻



予防保全

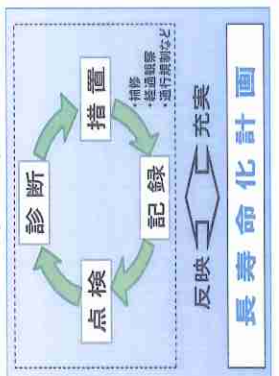
点検によりコンクリートに亀裂がひびわれを発見

転換

大規模な修繕

路面を下面に接着することによりひびわれの進行を抑制

メンテナンスサイクル



港湾空港

営繕

平成28年度官庁営繕関係事業は、官庁施設の防災・減災対策を推進するため、防災拠点となる官庁施設の防災機能を強化するとともに、既存官庁施設の老朽化の進行を防ぐ長寿命化事業等を推進する。

防災・減災対策

南海トラフ巨大地震対策等の推進
和歌山下津港海岸(海南地区)における津波対策



和歌山県海南市における津波浸水予測区域には、行政・防災中枢機能や高付加価値製品製造企業が集積しております。このため、南海トラフ地震等の大規模地震に対し、人命・財産はもとより、これら施設の防護のため海岸保全施設の整備を推進しています。

【期待される整備効果】 行政機関及び製造企業等の施設を全て防護。(防護区域 約406ha)

経済・地域の活性化

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の機能強化



国際戦略港湾競争力強化対策事業の支援メニュー

広域集貨促進事業	国際戦略港湾以外の港湾から北米・欧州等向けに輸送されている貨物等を対象に、国際戦略港湾発着の基幹航路の利用への転換を図るための事業
新埠頭基幹航路誘致事業	国際戦略港湾への基幹航路の新規寄港等を実現するための事業
港湾対策事業	国際戦略港湾におけるターミナルゲート前の港域を緩和するための事業



神戸港 六甲アイランド地区

コンテナ船の更なる大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図ります。

国民の安全・安心の確保

防災拠点となる官庁施設の防災機能の強化等



官庁施設の津波対策の推進
(串本海上保安署)

官庁施設の老朽化対策

長寿命化事業の主な改善内容	
躯体の保護	(例) 外壁、屋上防水、建具
防災設備の劣化防止	(例) 消防設備、火災報知設備
建物ライフラインの劣化防止	(例) 給排水設備、変電設備



膨大な官庁施設ストックを効果的・一効率的に機能維持し、トータルコストの削減を図る

公園

豊かな暮らしの実現

国営公園の整備促進

近畿では、3つの国営公園を整備・管理しています。

- ・近畿圏における広域レクリエーション需要の増大に際して
 - ・豊かな自然環境を守り育てる
 - ・自然とふれあい、人との交流の場となる
 - ・歴史・文化的遺産の保存・活用を図る
- など、各公園毎に役割を分担しながら、多くの方に利用していただけるように、整備を進めるとともに、適切な管理に努めています。



国営明石海峡公園



国営飛鳥・平城宮跡歴史公園

国営飛鳥・平城宮跡歴史公園(飛鳥区域)の整備について

キトラ古墳周辺地区については、特別史跡キトラ古墳や史跡橿原寺跡の周辺環境の保全や体験学習の場の整備を行っています。

体験歴史学習館(イメージ)



安全・安心

緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)



TEC-FORCE
(Technical Emergency Control Force)

大規模自然災害が発生した場合もしくは発生するおそれがある場合に、被災地地方公共団体等が行う被災状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災状況の早期復旧などの災害応急対策に対する技術的な支援を円滑かつ迅速に実施するために、国土交通本省及び各地方整備局等に設置された専門事業集団です。

被災状況調査



情報通信支援



応急対策

分解組立型バックホウ





整備局ポンプ車による排水作業
(平成27年9月関東東北豪雨、常総市)



緊急工事を照明車で支援
(平成28年4月熊本地震)

主な活動実績

- 平成23年9月 東日本大震災 全国が2,882名(延べ18,115人)
- 平成26年9月 広島県で発生した土砂災害 全国が5,439名(延べ2,431人)
- 平成26年8月 京都府和歌山県等で発生した豪雨災害 全国が1,588名(延べ3,787人)
- 平成27年9月 関東東北豪雨 全国が5,826名(延べ2,587人)

活動内容

緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)及び被災自治体に対する情報支援員(リエゾン)の派遣等

最新の活動実績

平成28年熊本地震での近畿地方整備局TEC-FORCE活動

- 熊本地震からおよそ4時間後(発災21時26分一型1時30分出発)TEC-FORCE第1隊を派遣
- 近畿地方整備局から派遣(4月15日～5月13日)30日間、16班(29名、延べ7,971人)を派遣
- 照明車7台、衛星通信車2台、災害対策本部車2台、無人化施工が可能な分断型バックホウ1台を派遣



自治体支援活動(TEC-FORCE)による技術的支援 京都府宮津市

整備局と市町村間で「災害時の応援に申し合わせ」を締結
地方自治体(市町村)の区域で災害が発生する恐れがある場合において、被害の拡大と二次災害防止のため、TEC-FORCE、リエゾン、災害対策用機械の派遣を迅速かつ円滑な活動とするために、協定を締結しています。

各種団体との災害時協定・建設事業継続計画(建設業BCP)

整備局と各種業団体間で災害協定を締結
地震、津波、風水害等により災害等の発生やおそれに対して、事前の体制整備、被災後の迅速かつ円滑な緊急応急対応、緊急復旧工事の実施等のため、協定を締結しています。

災害時の建設事業継続計画(建設業BCP)推進
大規模自然災害に対しては、社会基盤の二次災害防止や緊急対応、このため建設会社等は自社の被害を軽減し、早期に通常業務に復帰するための災害時対応力の強化を図る取組が必要であり、その取組が推進されることを期待し、近畿地方整備局では災害時の建設事業継続力認定制度を実施しています。

事業継続計画(BCP)とは?

企業は、災害や事故で被害を受けても、取引先等の利害関係者から、重要業務の被害を小さくできるだけ、中断しない、できるだけ短い期間で再開することを望まれています。この事業継続を追求する計画を「事業継続計画(BCP:Business Continuity Plan)」と呼びます。

これまでの認定会社
本制度を平成24年度から発足させ、災害時の事業継続力を有する600社を認定。(平成28年3月20日時点)

認定制度のしくみ

建設事業継続力認定制度による効果

- 建設事業継続計画の普及促進
- 災害時の迅速な復旧・復興への貢献
- 地域・社会貢献

認定申請

認定

認定後

- 災害時の事業継続に必要な体制(基礎的組織力、地域貢献)を整えて、認定を申込み
- 近畿地方整備局災害時建設事業継続力認定制度

南海トラフの巨大地震・津波等の大規模自然災害に対する危機管理対応

南海トラフ巨大地震対策計画を策定

国土交通省は、南海トラフ巨大地震の発生時の対応として、「南海トラフ巨大地震対策計画」、「近畿地方地域対策計画」を平成26年4月1日に策定し、国土交通省が総力を挙げて取り組むべき対策をとりまとめました。

他機関と連携した各種訓練

行政機関はもとより自治体、公共機関等の防災機関と連携し、大規模自然災害や危機管理事象等から国民の安全・安心を守るため各種訓練を実施しています。

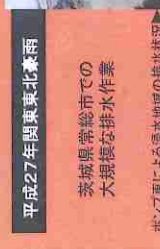
日々の訓練成果を



緊急車両の通行ルートを確保訓練等と合同で実施



TEC-FORCE隊員によるポンプ車での緊急排水訓練



平成27年関東東北豪雨
茨城県常総市での大規模な排水作業



平成25年 台風18号災害
被災状況の把握、緊急復旧工事への支援を実施



平成27年関東東北豪雨
ポンプ車による浸水地域の排水訓練

局地的豪雨の観測強化・情報伝達の迅速化

近年、局地的な大雨による水災害が増加しており、その対策として、高精度、高頻度の観測が可能な高性能小型レーダーを整備し、観測データ配信の時間短縮により危機管理対応力の強化を図っています。

また、観測から得られるデータから局地的な大雨の予測や早期検知手法の検討を行っています。



高性能小型レーダー設置箇所
【大甲・田口・霧峰山・豊城】

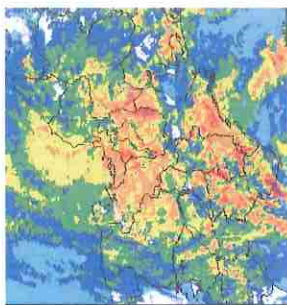
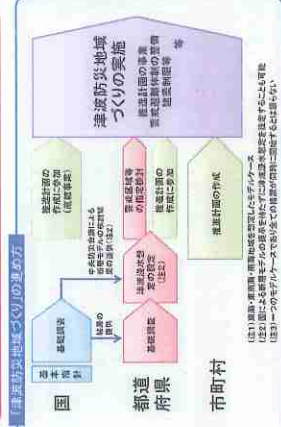
平成25年9月15日3時
【国土交通省/センター】で観測した台風18号の降雨状況

将来起こりうる津波防災の防止・軽減のため、ハード・ソフトの施策を組み合わせた「多重防護」による「津波防災地域づくり」として、自治体を取り組む津波に強い地域づくりを支援します。

最大クラスの津波に対する基本的な考え方

被害の最小化を主眼とする「減災」の考え方に基き、対策を講ずることが重要。

- ・そのため、海岸保全施設等のハード対策によって津波による被害をできるだけ軽減。
- ・それを補完する津波に対しては、ハザードマップの整備など、避難することを中心とするソフト対策を重視する。



平成25年9月15日3時
【国土交通省/センター】で観測した台風18号の降雨状況



平成28年度事業概要

国 土 交 通 省
近 畿 地 方 整 備 局
京 都 国 道 事 務 所

目 次

I	京都国道事務所の概要	1
II	管内道路の概要	2
III	平成28年度事業概要	3
	1. 新設・改築事業	3
	2. 幹線共同溝	9
	3. 無電柱化推進事業	10
	4. 道路管理	11
	5. 交通安全対策事業	17
	6. 調査の概要	20

巻末：参考資料、管内図

- 1 -

Ⅱ 管内道路の概要

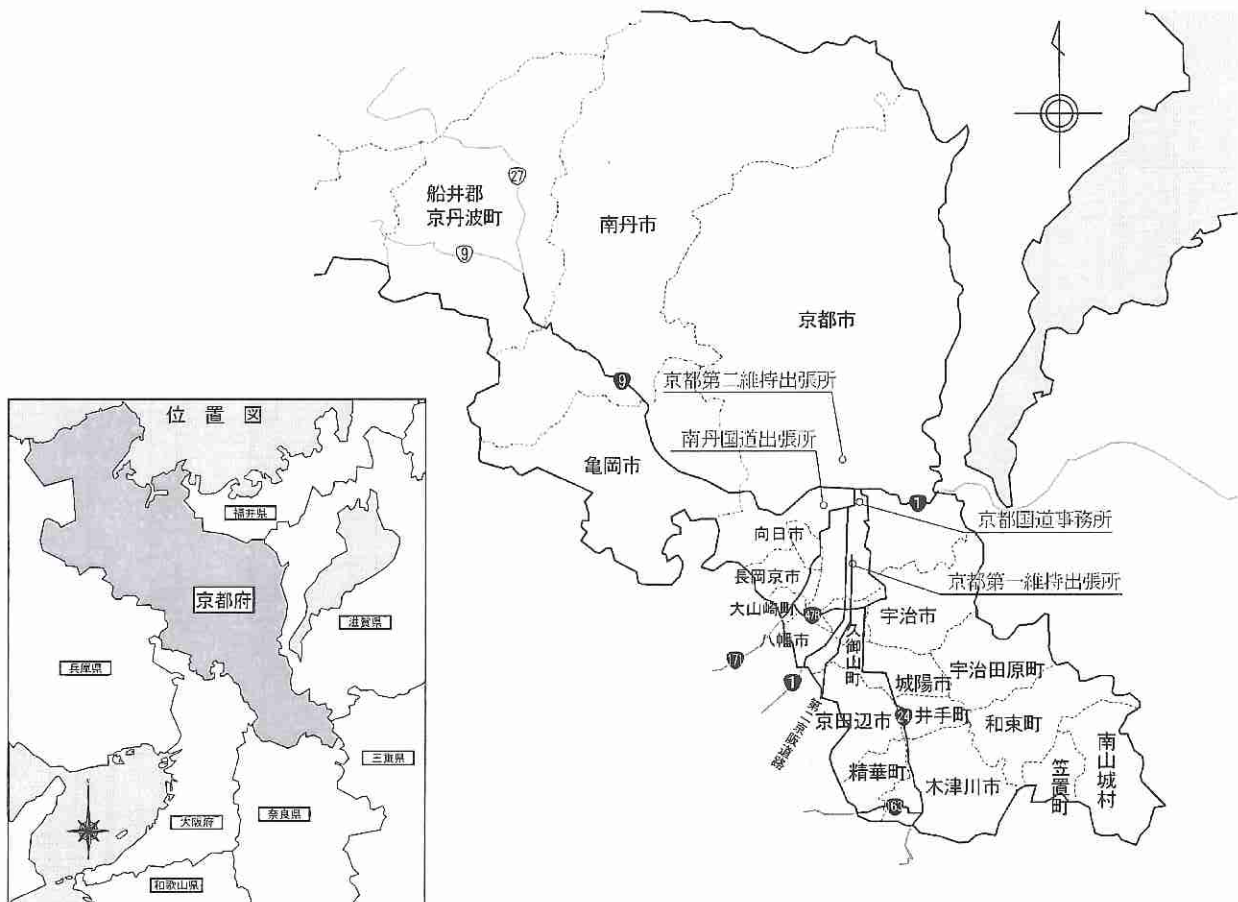
京都国道事務所管理区内訳

(平成28年4月1日現在)

路線名	延長(km)	管 理 区 間	担 当 出 張 所
1号	26.8 (40.8)	京都市山科区(府県界) ～八幡市(府界)	京都第一維持出張所
9号	45.2	京都市下京区(烏丸五条交差点) ～船井郡京丹波町(蒲生交差点)	京都第二維持出張所
24号	37.5	京都市下京区(烏丸五条交差点) ～木津川市(府県界)	京都第一維持出張所
163号	7.2	相楽郡精華町(府県界) ～木津川市(上狛四丁町交差点)	京都第一維持出張所
171号	13.1	京都市南区(京阪国道口交差点) ～乙訓郡大山崎町(府界)	京都第二維持出張所
478号	5.7	乙訓郡大山崎町(大山崎JCT・IC) ～久世郡久御山町(京滋バイパス森交差点)	京都第二維持出張所
計	135.5 (149.5)		京都第一維持出張所 L=71.5(85.5)km 京都第二維持出張所 L=64.0km

※ () は京滋バイパス2.0km、洛南道路3.3km、京都南道路8.7kmのダブル管理区間を含む。

9号の45.2kmは1号重複0.7km、163号の7.2kmは24号重複1.8km、478号の5.7kmは171号重複0.3kmを除く。



Ⅲ 平成28年度事業概要

1. 新設・改築事業

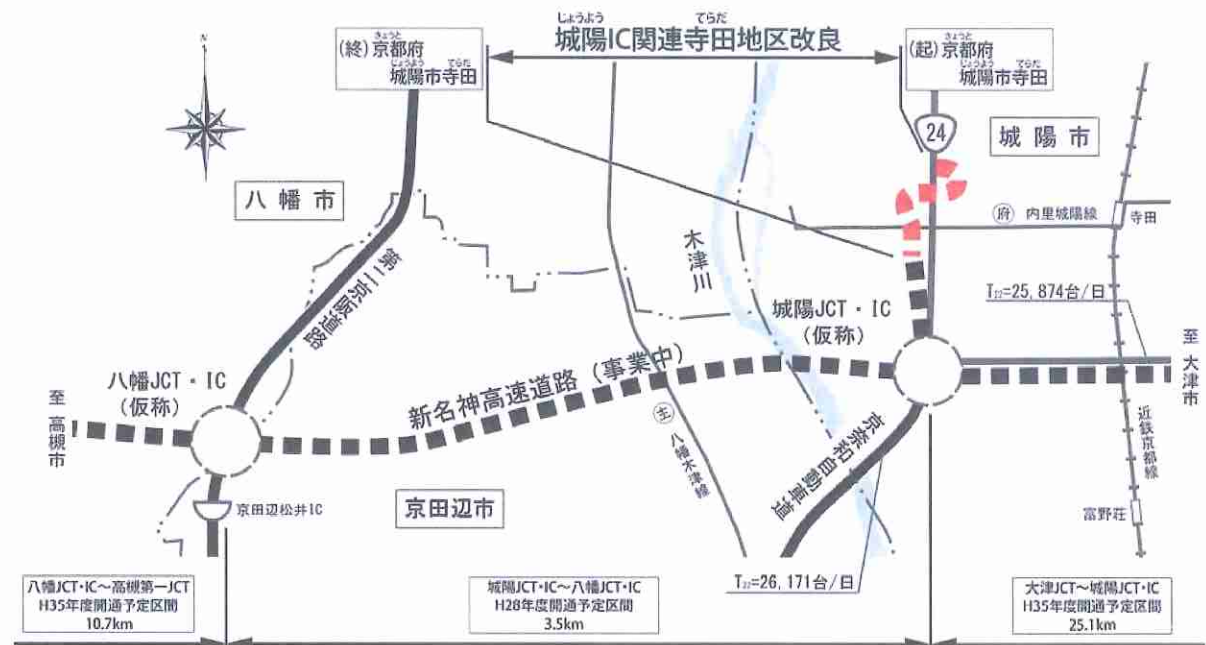
渋滞の緩和、沿道環境の改善、交通事故の防止などのために、道路の新設、改築などを進めています

24号 城陽IC関連寺田地区改良

城陽市寺田～城陽市寺田

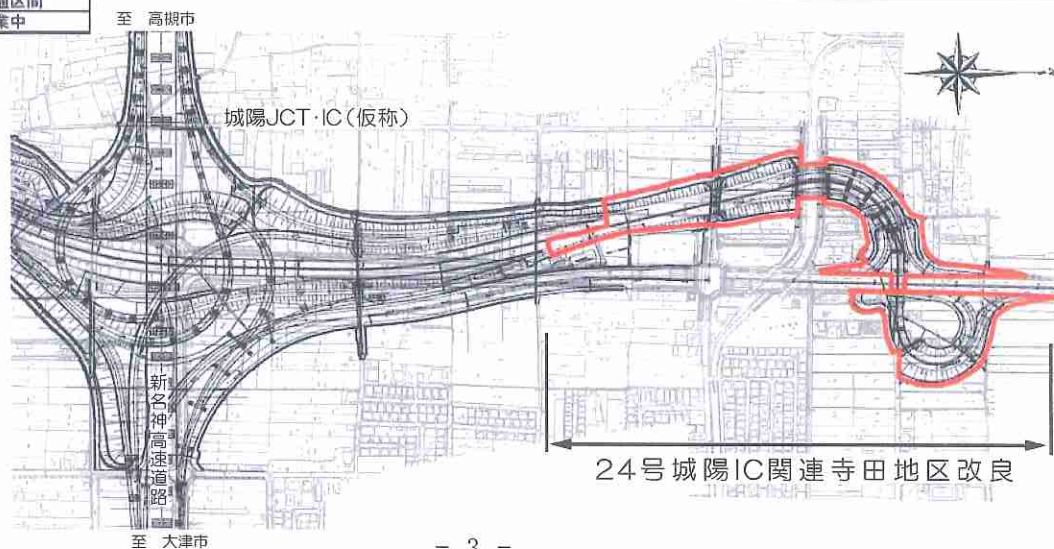
城陽IC関連寺田地区改良は、新名神高速道路（城陽JCT・IC～八幡JCT・IC）の城陽JCT・ICから国道24号までのアクセス道路として整備する事業です。

平成28年度は、改良工事及び橋梁工事等を進めます。



凡 例	
	開通区間
	事業中

ランプ規格 A規格



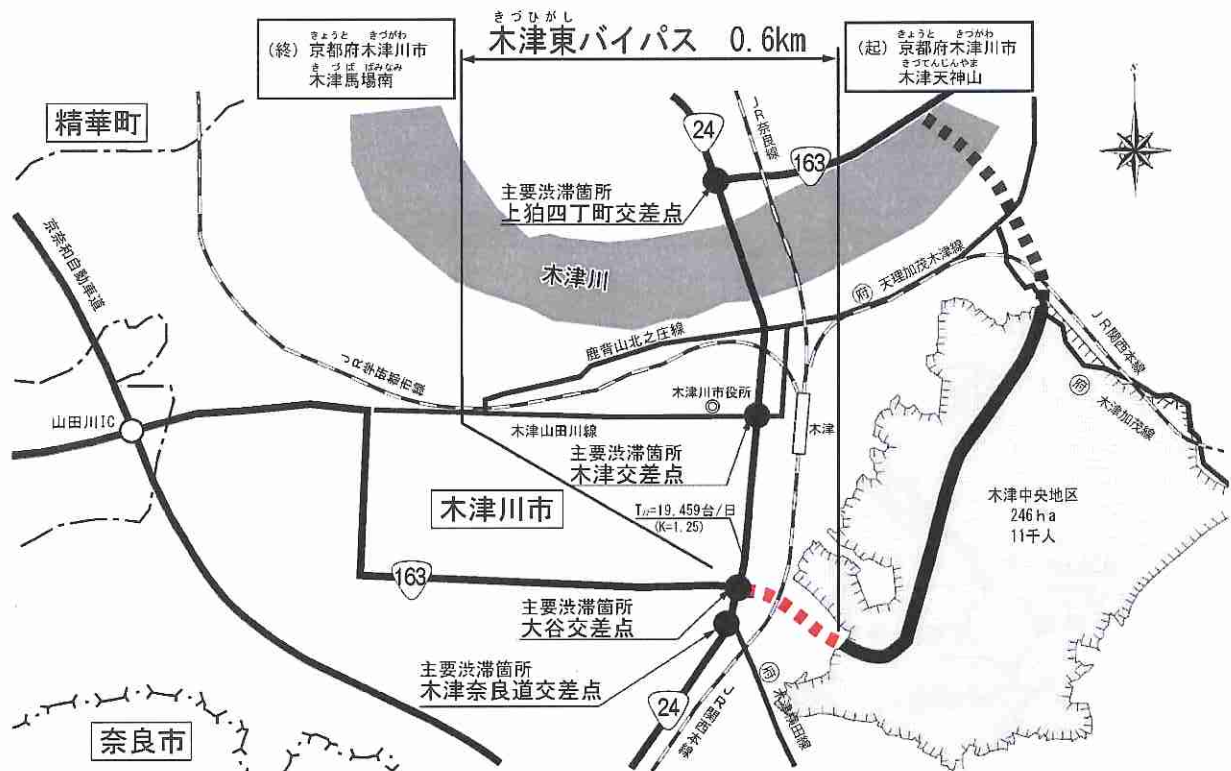
163号 木津東バイパス

延長0.6km

きづがわしきづてんじんやま きづがわしきづばみなみ
木津川市木津天神山～木津川市木津馬場南

木津東バイパスは、木津川市内の中心市街地を通過する国道24号と国道163号の重複区間で発生している慢性的な渋滞の緩和を目的とし、関西文化学術研究都市の「木津中央地区」の開発と一体となって整備する延長約0.6kmの事業です。

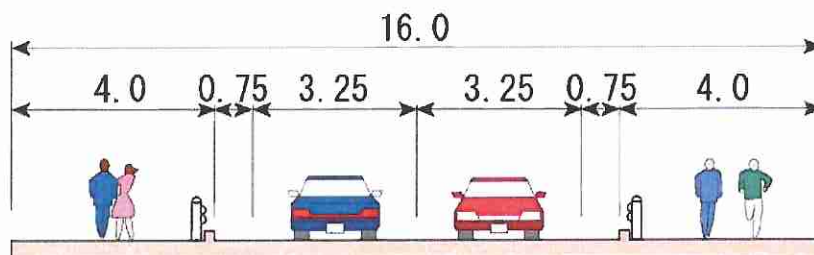
平成28年度は、文化財調査等を進めるとともに、道路工事に着手します。



凡 例	
	開通区間
	事業中

構造規格	第4種1級
設計速度	50km/h
延 長	0.6km

【標準断面図】



(単位：m)

163号 精華拡幅

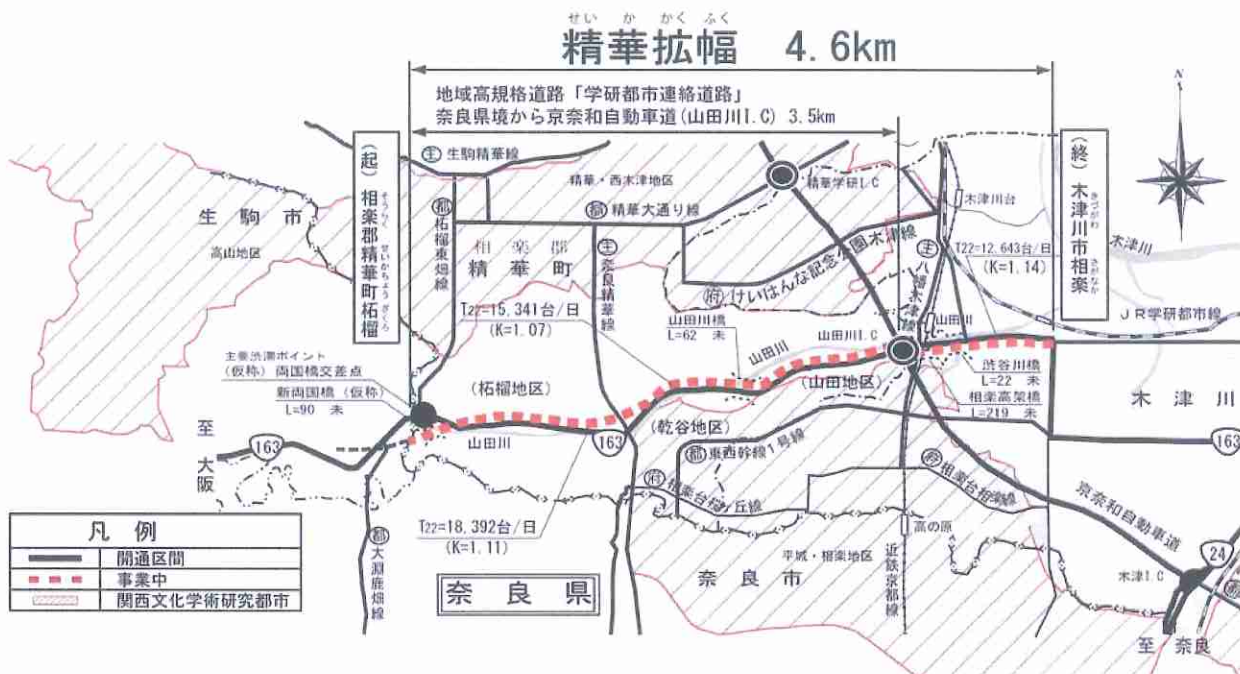
延長4.6km

相楽郡精華町柘榴(奈良県境)～木津川市相楽(川ノ尻交差点)

精華拡幅は、国道163号の交通混雑の緩和や関西文化学術研究都市をはじめとする京都府南部地域の活性化を目的として、現況の往復2車線から4車線に拡幅する延長約4.6kmの事業です。

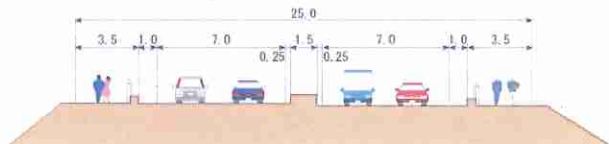
このうち、奈良県境から京奈和自動車道(山田川I.C)までの延長約3.5kmについて、平成18年度から地元設計協議、平成19年度から幅杭の設置を開始し、平成20年度に用地取得に着手しました。

平成28年度は、道路設計、用地取得等を進めるとともに、道路工事に着手します。



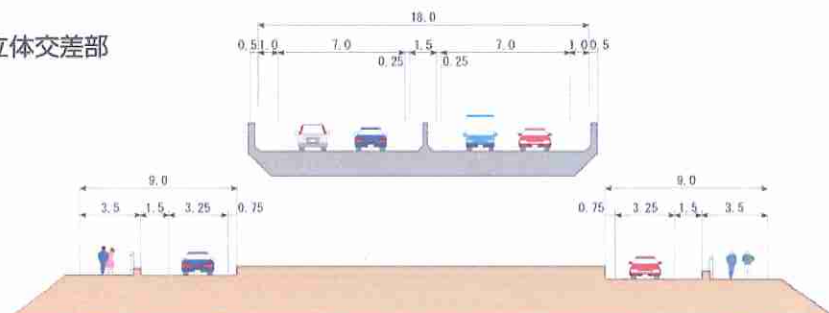
【標準断面図】

平面部



構造規格	第3種2級
設計速度	60km/h
延長	4.6km

立体交差部



(単位：m)

24号 寺田拡幅

延長2.1km

じょうようしてらだ じょうようし との
城陽市寺田～城陽市富野

寺田拡幅は、国道24号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的に新名神高速道路と一体となって整備する延長約2.1kmの事業です。

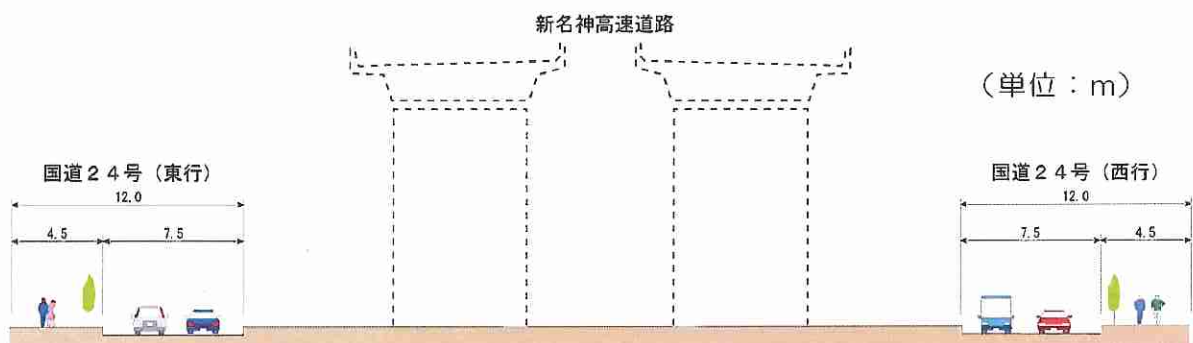
平成28年度は、用地取得、道路設計、地質調査等を進めるとともに、文化財調査に着手します。



凡 例	
	開通区間
	事業中

構造規格	第4種1級
設計速度	60km/h
延長	2.1km

【標準断面図】



9号 京都西立体交差

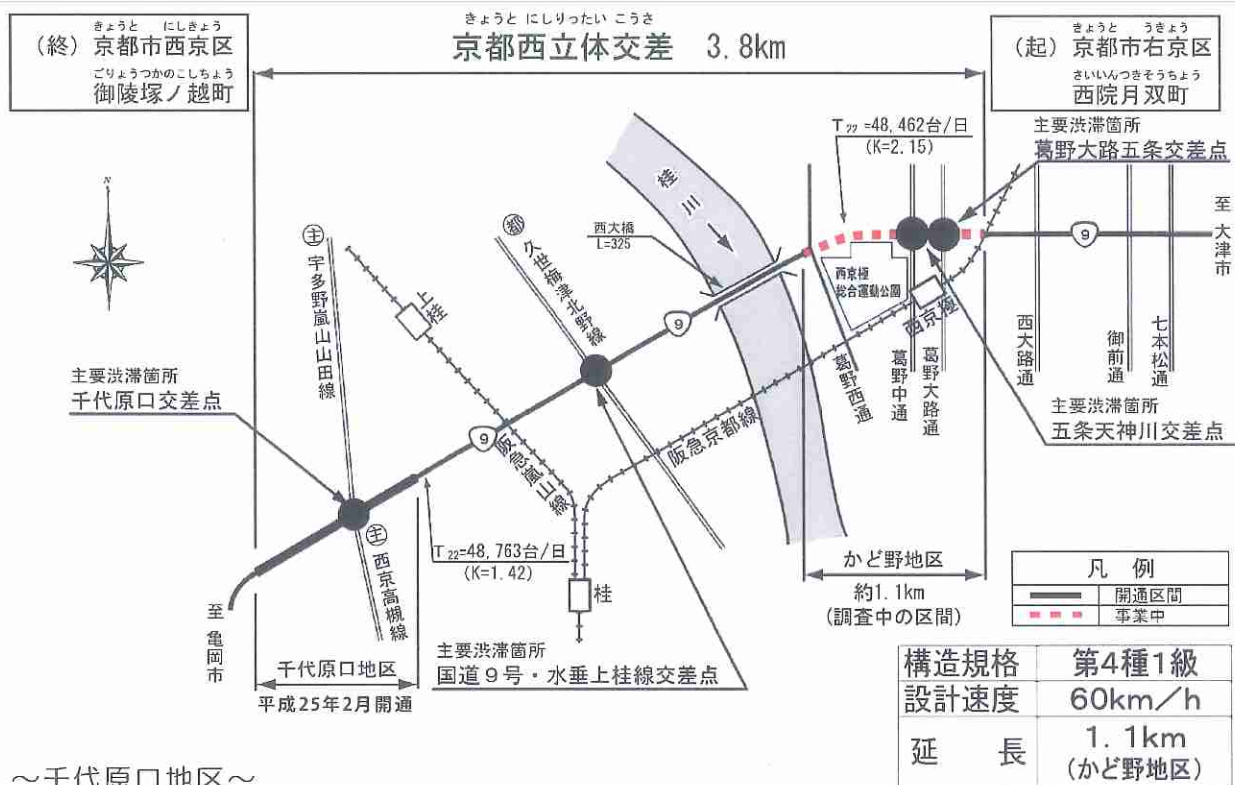
延長 3.8 km

きょうとし うぎょうく さいいんつき そうちょう にしきょうく ごりょうつかの こしちょう
京都市右京区西院月双町～西京区御陵塚ノ越町

京都西立体交差は、京都西部地域の国道9号の慢性的な交通混雑を緩和し、安全で快適な環境づくりを目的として、主要な交差点を立体化する延長約3.8kmの事業です。

千代原口地区（西京区）については、千代原口交差点の立体交差（地下トンネル）が、平成25年2月に開通しました。

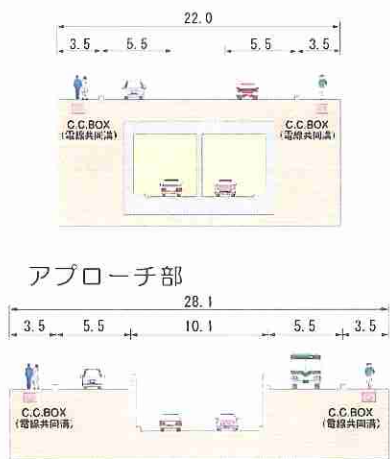
平成28年度は、かど野地区の調査設計を進めます。



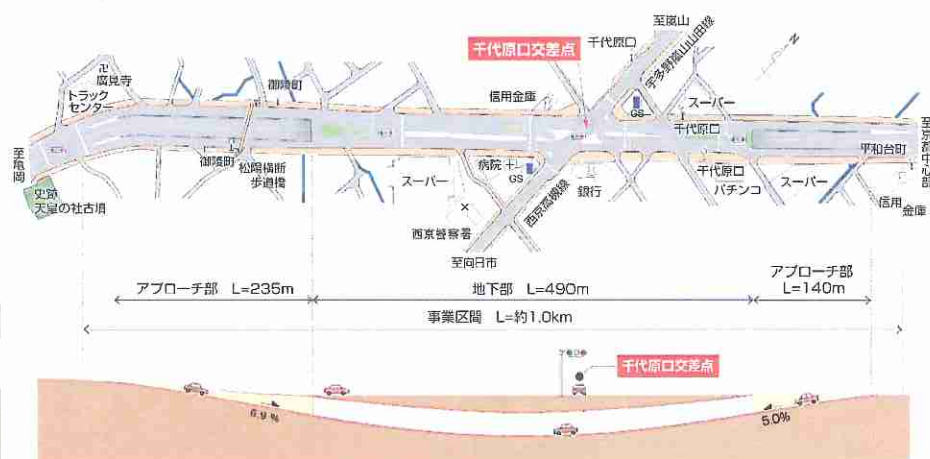
～千代原口地区～

【標準断面図】

地下部



【平面図・縦断面図】

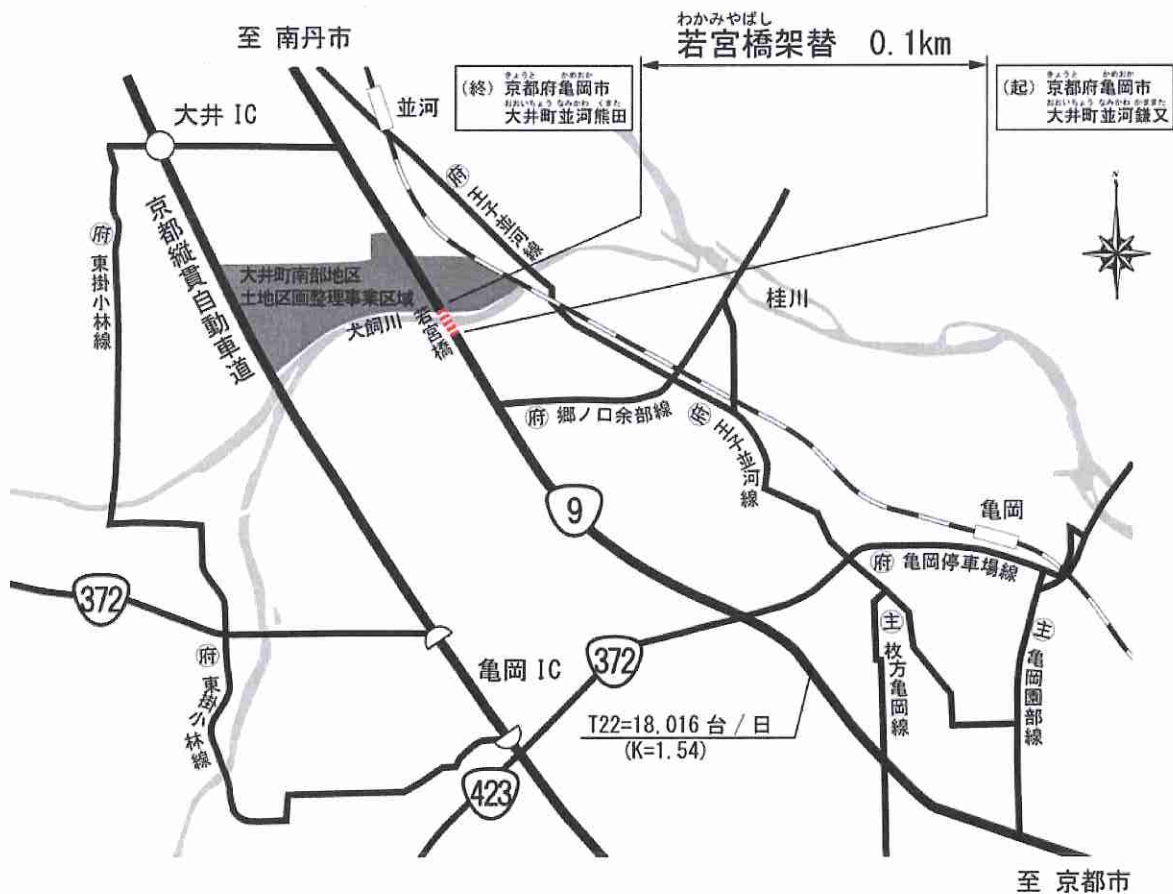


わかみやばしかけかえ
9号 若宮橋架替

かめおかし おおいちようなみがわがまた かめおかし おおいちようなみがわくまた
亀岡市大井町並河鎌又～亀岡市大井町並河熊田

国道9号の若宮橋架替は、一級河川犬飼川の河川改修事業に合わせて、河積阻害率の著しい橋梁（約33m、幅員8.2m、2車線）を架け替え（約55m、幅員16.3m、2車線）ることにより、地域の水防機能向上と第一次緊急輸送道路の信頼性向上、歩道整備による交通安全の確保を目的とする事業です。

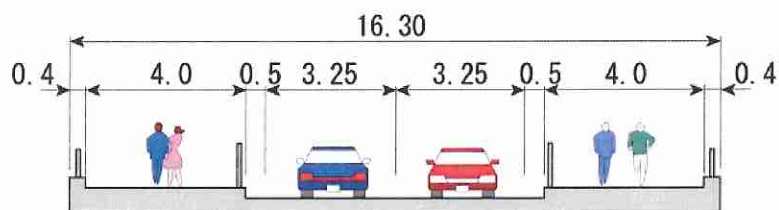
平成28年度は、道路設計等に着手します。



凡 例	
—	開通区間
- - -	事業中

構造規格	第3種2級
設計速度	60km/h
延長	0.1km

【標準断面図】



(単位：m)

2. 幹線共同溝

都市部の道路の地下には電気・電話・上下水道・ガス等のライフライン施設が数多く埋設されています。これらの増改築及び補修のための路上工事による交通障害を極力少なくするとともに、地震時にもライフラインの安定した供給を確保するため、共同溝事業を進めています。

9号 京都西共同溝

延長3.3km

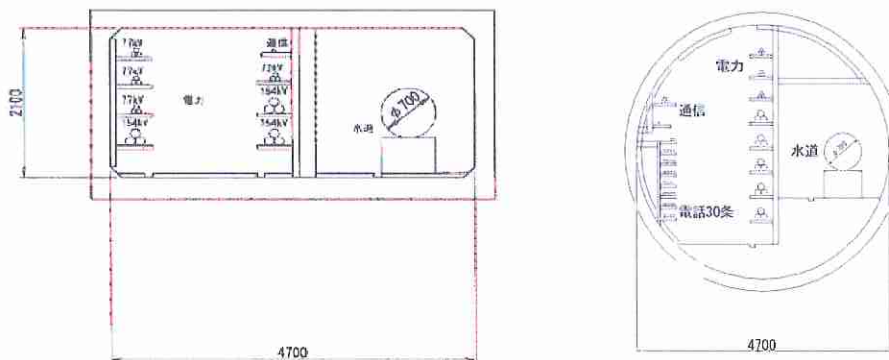
きょうとししむぎょうくちゅうどうじあわたちよう きょうとしにしきょうくかつらとくだいじきたちよう
京都市下京区中堂寺栗田町～京都市西京区桂徳大寺北町

京都西共同溝は、京都市の中心部と西部地域（京都市下京区から京都市西京区の間、約3.3km）をつなぐ幹線系の電力線・通信線・水道管を収容するものです。

平成28年度は、京都市下京区～西京区の約2.8kmの区間について継続して工事を行います。



<位置図>



<標準断面図>

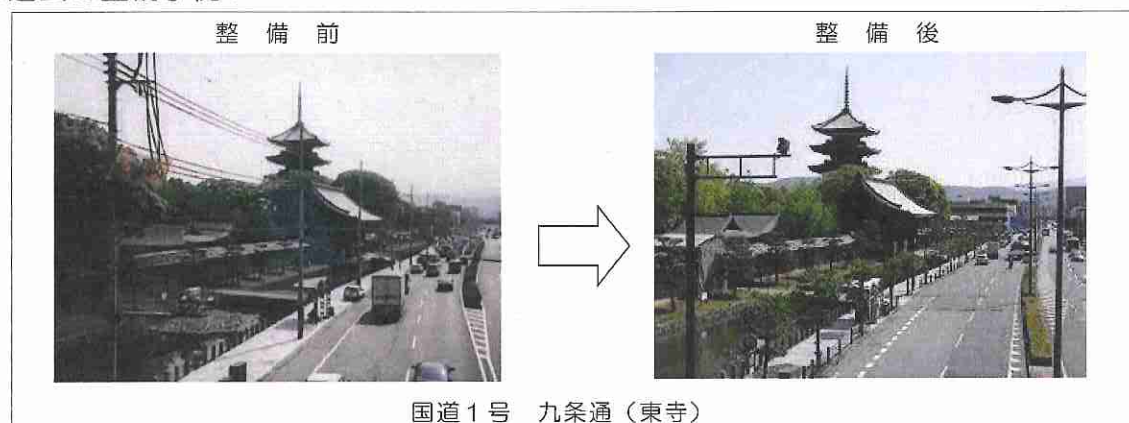
3. 無電柱化推進事業

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、地震や台風などで断線した電線類による交通阻害を未然に防止するために電線共同溝（C.C.BOX）を整備し、電線類を地中化します。

～平成28年度の主な事業～

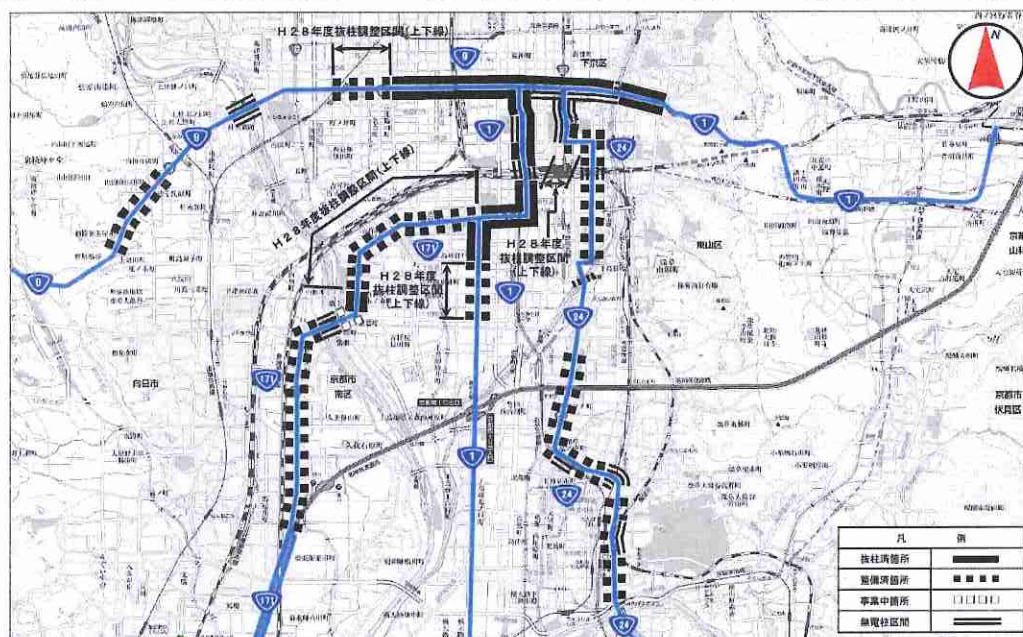
・国道 1号	山科音羽地区（山科区音羽草田町～山科区大塚中溝）	延長 2.0km
・国道 1号	山科大塚地区（山科区大塚中溝～山科区東野片下町）	延長 1.7km
・国道 9号	千代原地区（西京区上桂東ノ口町～西京区御陵塚ノ越町）	延長 3.7km
・国道 9号	園部地区（南丹市園部町）	延長 0.8km
・国道 24号	河原町塩小路地区（下京区上之町）	延長 0.1km
・国道 24号	最上地区（伏見区桃山最上町）	延長 0.4km
・国道 24号	木津地区（木津川市木津池田～木津川市木津八色）	延長 1.6km
・国道171号	野上地区（南区吉祥院石原野上町）	延長 0.4km

《過去の整備事例》



《無電柱化の取り組み》

電線共同溝の「整備済箇所」について、電線事業者等と協力し「無電柱化」を進めます。



～ 電線共同溝ネットワーク図〈京都市中心部〉～

4. 道路管理

①暮らしを守る道路管理

道路の点検

道路を常に良好な状態に保ち、安全で円滑な交通を確保するために、定期的な点検を実施します。



橋梁点検



橋梁点検

雪害対策

冬期の通行を確保するため、凍結防止剤散布作業又は除雪作業を実施しています。



凍結防止剤散布作業



除雪作業

②快適で安全なまちづくり

道路維持作業

道路を常に良好な状態に保ち、道路を利用する車両や歩行者の安全を確保するため、定期的に道路のパトロールを実施しています。また、パトロールで発見された損傷等の応急的な補修や、落下物の処理等を日常的に行っています。



落下物の処理

道路清掃・除草・植栽管理

路面や側溝の清掃、路側の除草、植栽の剪定等の維持管理を実施しています。



路面清掃作業



除草作業



剪定作業

修繕、橋梁の耐震・補修工事

道路を常に良好な状態に保ち、一般の交通に支障を及ぼさないようにするために、定期的な点検を実施し、構造物（橋梁、トンネル、法面、舗装）の補強や大規模な補修等を行っています。特に橋梁については、耐震補強及び補修・補強を重点的に進めます。

～平成28年度の主な事業～

号線	橋 梁 名	対 策
1 号	木津川大橋	耐震補強、橋梁補修
	鳥羽大橋	耐震補強
9 号	今津跨線橋	橋梁補修（委託）
	美園橋	耐震補強、橋梁補修（委託）
24 号	近鉄側道橋	橋梁補修
	寺田高架橋	橋梁補修
	木津跨線橋	橋梁補修（委託）

《耐震補強 対策事例》

【国道1号鳥羽大橋】

京都府京都市南区上鳥羽麻ノ本町（115m）

鳥羽大橋（1934年架設）は80年経過し、第一次緊急輸送道路として位置づけられた国道1号にあり、地震時における安全で信頼性の高い道路ネットワーク確保のため、大規模地震発生時においても通行可能な状態を確保するよう、更に安全性を高める耐震対策が必要な橋です。

平成26年度より3ヶ年をかけて、橋脚補強（せん断補強工法）等を実施します。



《耐震補強 対策前後写真》

上部工 落橋防止構造・変位制限構造

対策前



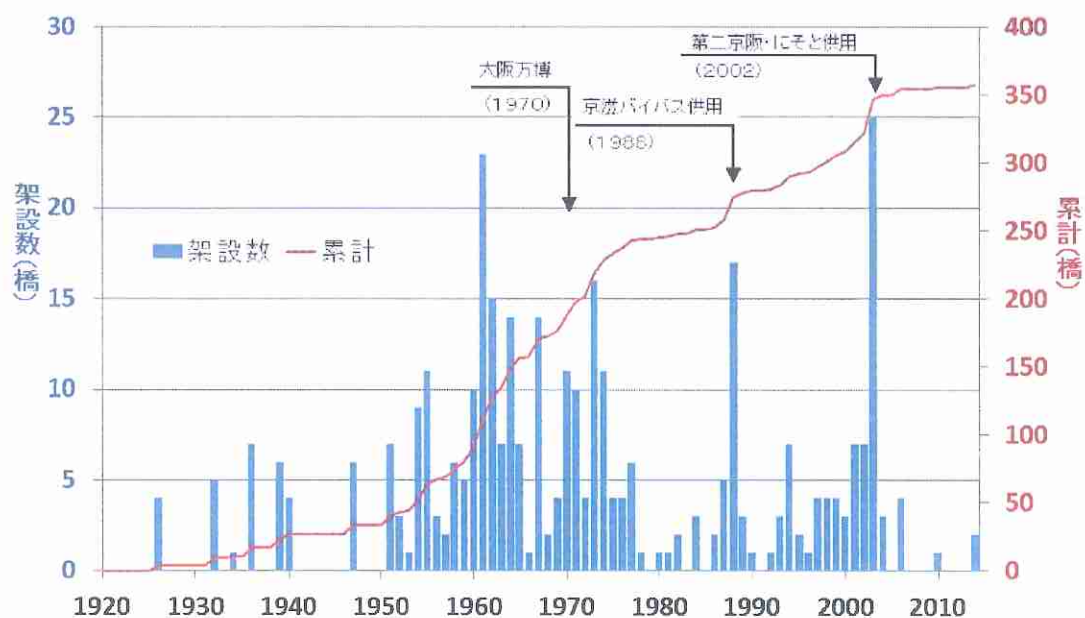
対策後



《急速な道路インフラの老朽化（京都国道が管理している橋梁の状況）》

京都国道事務所が管理する橋長2m以上の道路橋（橋長2m以上かつ土被り1m未満の溝橋(カルバート)を除く）は約360橋ありますが、そのうちの多数が高度経済成長期に建設されました。

建設後50年を超えた道路橋は現在約44％であり、20年後には約70％へと急激に増加するため、今後計画的に補修工事を実施します。



法面防災対策

国道9号南丹市園部町上木崎町から船井郡京丹波町新水戸までの4.0kmは異常気象時の通行規制区間になっています。

過去に幾度となく通行止めを実施している地域であり、異常気象時の通行止めを実施した場合、緊急輸送道路が分断され、地域の社会・経済活動に大きな支障をきたします。

異常気象時等に対する道路の防災性を高め、災害に対する安全性・信頼性の確保を図るための防災対策を実施します。

《法面防災対策 対策事例》

【国道9号 老ノ坂沓掛地区】

京都府西京区大枝沓掛町

道路脇の法面上に大きな転石や岩塊が既存しており、これらが道路に向かって落石する危険性が高い状況にあります。既存する転石や岩塊に対する対策を実施しています。

【対策実施前】



【対策実施後】



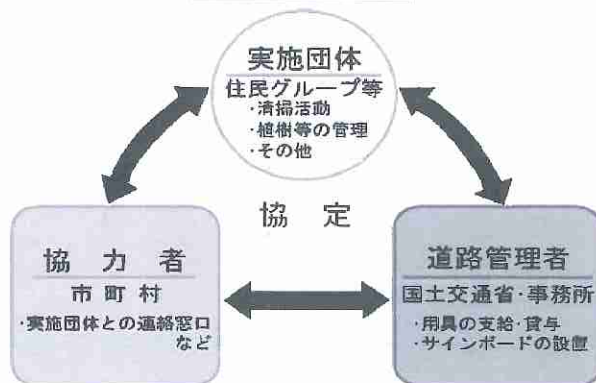
VSP（ボランティア・サポート・プログラム）

地域住民と共有の生活空間である道路への愛着心を深め、道路利用のマナー向上を啓発することを目的として、地域住民や地元自治体と道路管理者が連携して、道路の美化清掃を行う活動に取り組んでいます。（ボランティア・サポート・プログラム）

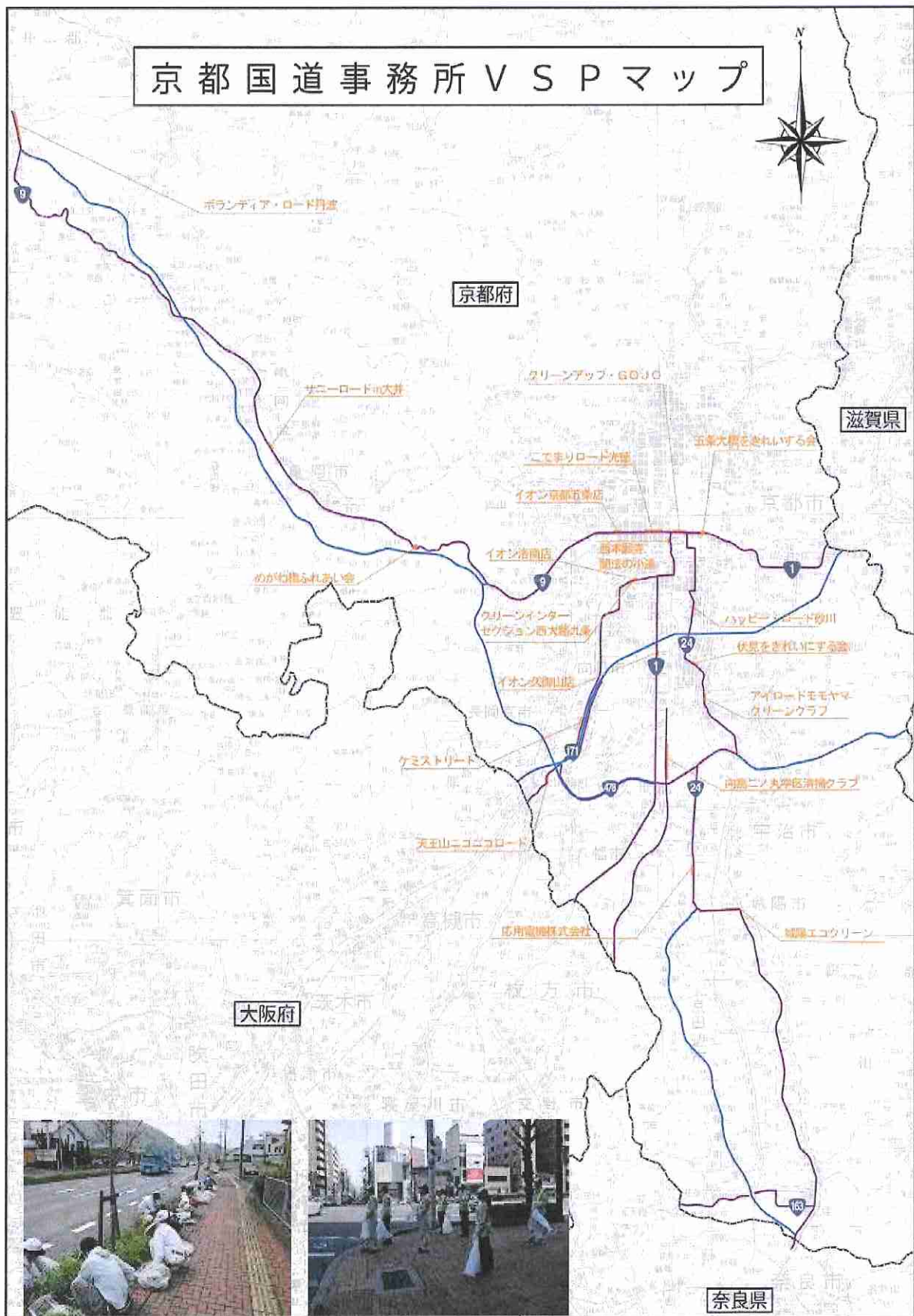
VSP名	実施団体名
（一般）	
国道1号『西本願寺 聞法の小道』	聞法会館（京都市下京区柿本町）
国道1号『クリーンアップGOJO』	公成建設（株）（京都市下京区大阪町～泉水町）
国道1号『五条大橋をきれいにする会』	公益社団法人 下京納税協会（五条大橋）
国道9号『こでまりロード光徳』	光徳自治連合会（京都市下京区五条大宮～五条御前）
国道9号『めがね橋ふれあい会』	亀岡市篠町自治会・町づくり推進会（亀岡市篠町王子）
国道9号『サニーロードin大井』	亀岡市大井町自治会（亀岡市大井町並河）
国道9号『ボランティア・ロード丹波』	京丹波町（京丹波町須知～蒲生（こも））
国道24号『あいロード桃山』	アイロードモモヤマクリーンクラブ（京都市伏見区御香宮門前町～豊後橋町）
国道24号『未来橋プロジェクト』	資生堂医理化テクノロジー（株）（京都市南区東九条柳下町）
国道24号『城陽エコクリーン』	星和電機（株）（城陽市寺田新池）
国道24号『ハッピーロード・砂川』	ハッピーロード・砂川（京都市伏見区深草下川原町）
国道24号『伏見をきれいにする会』	株式会社社富岡工務店（京都市伏見区柴田屋敷町）
国道24号『向島二ノ丸学区清掃クラブ』	疋田正明氏（京都市伏見区～久世郡久御山町）
国道171号『クリーンインターセクション西大路九条』	西大路駅周辺を美しくする会（京都市南区西大路九条交差点付近）
国道171号『ケミストリート』	ヤマキ商事（株）（長岡京市勝竜寺西川原田）
国道171号『天王山ニコニコロード』	五島電気建設株式会社（大山崎町大山崎）
（企業）	
国道1号（イオン久御山店） 国道9号（イオンモール京都ハナ） 国道171号（イオン洛南店）	イオン株式会社

（平成28年4月1日現在）

VSPのしくみ



京都国道管内の〈ボランティア・サポート・プログラム（VSP）〉の実施団体



5. 交通安全対策事業

事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）に基づき、事故の発生割合の高い区間から重点的に交通事故対策を実施します。

また、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

① 交通事故重点対策事業・交通安全施設等整備事業（一種）

交差点改良

交通事故の多い交差点において、交通事故の減少を目的に、交差点改良を推進します。

京都24号交差点改良等

まきしま
榎島交差点改良

おくら
巨椋1C交差点改良

うじ
(宇治市)

うじ く み やまちよう
(宇治市～久御山町)

京都171号交差点改良等

こくどうごしやうもと
国道五条本交差点改良

おおやまざきやう
(大山崎町)

《交差点改良の主な事例》

国道24号 榎島交差点改良事業

当該箇所は、右折レーンが設置されていないため、右折待ち車両に後続車が追突する事故が多発しており非常に危険な状態です。また、当該地区は北^{きたまきしま}榎島小学校の通学路に指定されていますが歩道が未整備であるため通学児童の安全が確保されていません。本事業は、右折レーンを設置することにより、渋滞の解消及び追突事故を防止するとともに、歩道を設置することにより、安全で安心な歩行空間を確保するものです。

平成28年度は、調査設計を実施します。



歩道・自転車歩行者道の整備

安全で快適な歩行者空間を確保するために、歩道の新設や拡幅、段差解消・バリアフリー化を行います。

京都1号交差点改良等

やわた とうづ 八幡市戸津地区歩道整備	1.9km	やわた (八幡市)
------------------------	-------	--------------

京都9号交差点改良等

かめおか おおいちようなみかわ 亀岡市大井町並河地区歩道整備	0.5km	かめおか (亀岡市)
なんたん そのへちようばんまち 南丹市園部町本町地区歩道整備	0.5km	なんたん (南丹市)
なんたん そのへちようかみさざき 南丹市園部町上木崎地区歩道整備	0.5km	なんたん (南丹市)
かめおか しの 亀岡市篠横断歩道橋設置	1箇所	かめおか (亀岡市)
よしとみ 吉富地区歩道整備	0.02km	なんたん (南丹市)

京都24号交差点改良等

やましう きだがわら 山城町北河原地区歩道整備	0.9km	きつがわ (木津川市)
きつ いけだ 木津池田歩道整備	0.8km	きつがわ (木津川市)
きつ おおたに 木津大谷歩道整備	0.3km	きつがわ (木津川市)
からす まどおり 烏丸通自転車通行環境整備	0.8km	きょうと (京都市)
ながいけ 長池地区歩道整備	0.02km	しやうよう (城陽市)

中央分離帯等の整備

正面衝突等の重大事故防止を図るため、中央分離帯等の設置を行います。

京都1号交差点改良等

ひがしやま 東山地区中央分離帯等整備	2.5km	きょうと (京都市)
-----------------------	-------	---------------

《中央分離帯等の整備事例》

国道1号 東山地区中央分離帯等整備事業

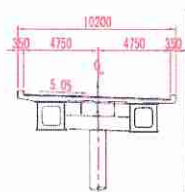
当該箇所は、滋賀県方面から京都市街地に入る主要幹線道路であり、自動車交通量（68,000台/日）が多い区間です。昼間は渋滞による追突事故が多く、夜間は速度超過による追突及び反対車線への突破事故が発生しています。

本事業は、東山高架橋区間において中央帯が設置されていない状況から、中央分離帯防護柵を設置します。また、橋梁部は4車線から2車線に車線減少（残り2車線は、地上部へ接続車線）となり、車輛の迷走が見られることから、案内標識（108系）や分岐点標識、速度抑制対策として路面標示による対策の実施を行うものです。平成28年度は、調査設計、工事を実施します。

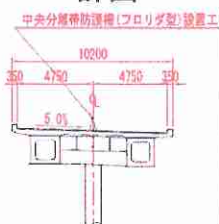


【中央分離帯の計画図】

現況



計画



② 交通事故重点対策事業・交通安全施設等整備事業（二種）

区画線の整備

国道1号京都市他

車線等を明示し、交通の安全と円滑を図るため整備を実施します。

防護柵の整備

国道9号京都市他

防護柵設置等、交通事故の減少を図るための整備を実施します。

情報機器の整備

国道1号久御山町他

通行規制情報や気象情報等をドライバーに知らせ、安全かつ円滑な道路交通を確保する為、道路情報板を設置します。

道路緊急ダイヤル 道路の異状を発見したらお知らせ下さい

全国共通 **#9910**

電話番号

無料・24時間受付

落石 落木 雪崩 路面の穴ぼこ 道路施設の破損 など

※道路交通法により運転中の通話は禁止されています。安全な場所に停車しておかけ下さい。

6. 調査の概要

～地域の課題解決に向けた調査について～

<主な調査内容>

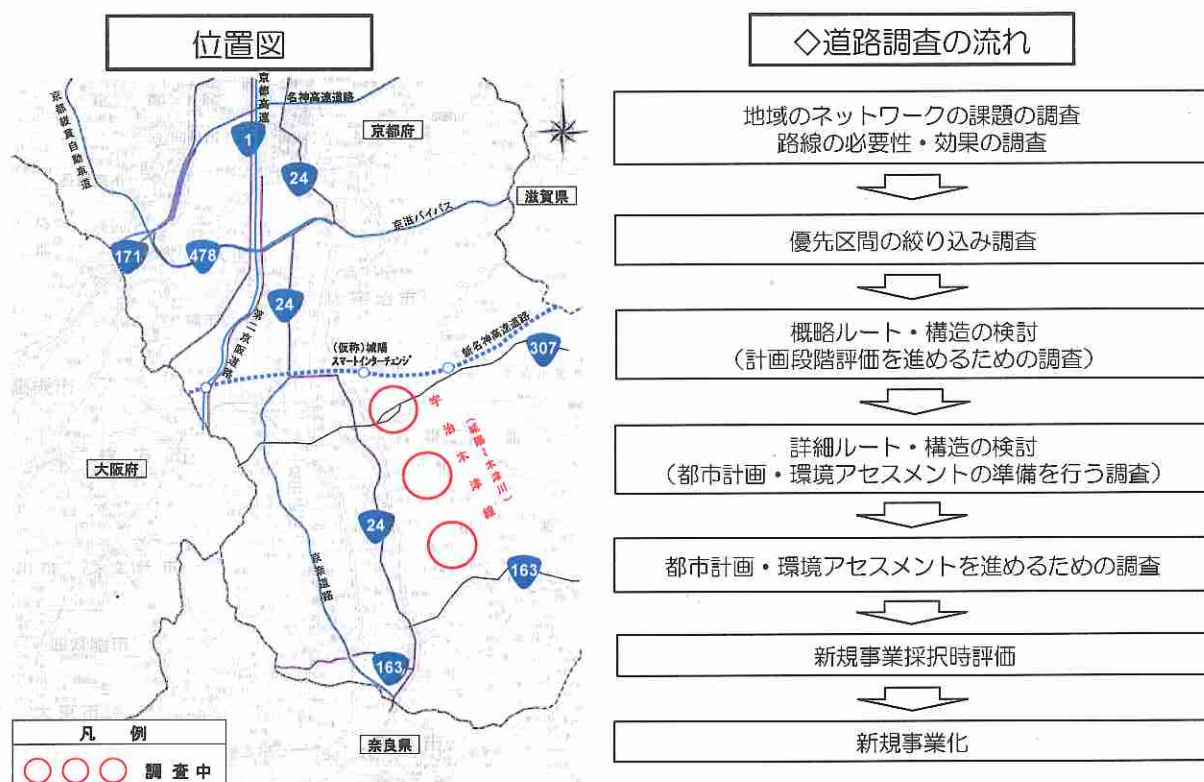
●宇治木津線 城陽～木津川

概略ルート・構造の検討（計画段階評価を進めるための調査）を実施します。

大都市周辺のボトルネック箇所への集中的対策に向けた調査を推進します。

その他の地域についても、交通状況、社会経済状況や道路網の課題等を調査し、優先区間の検討や地域の道路網の中での必要性・整備効果の整理等を進めることとしています。

また、渋滞や交通安全など、地域における道路交通に関する課題、サービスレベルを把握するためのデータ収集・分析等を行うとともに、路線の必要性、緊急性、妥当性に関する基礎的な調査を実施します。



●城陽スマートインターチェンジ（仮称）の準備段階調査について

調査・検討の一部を国が担うことで、地方での計画的かつ効率的なスマートICの準備・検討を推進します。

参考：これまでの主な事業

■[国道1号]

＜起点＞東京都中央区 ～ ＜終点＞大阪市

＜延長＞約760km

＜これまでの主な事業＞

- ・枚方バイパス（京都市伏見区下鳥羽～大阪府境）：昭和41年3月 供用
- ・東山バイパス（滋賀県境～京都市東山区東山五条）：昭和42年4月 供用
- ・京滋バイパス（滋賀県境～久御山町）：昭和63年8月 供用
- ・洛南道路（京都市伏見区横大路～久御山町）：平成15年3月 供用
- ・第二京阪道路（京都伏見区～八幡市上津屋）：平成22年3月 供用
（平成15年3月、平成17年6月、平成20年1月 一部供用）

■[国道9号]

＜起点＞京都市 ～ ＜終点＞山口県下関市

＜延長＞約730km

＜これまでの主な事業＞

- ・老ノ坂トンネル（京都市・亀岡市境）：昭和11年 供用
- ・桂バイパス（京都市右京区西京極郡町～西京区大枝沓掛町）：昭和39年10月 供用
- ・丹波拡幅（4車線／京都丹波道路丹波IC～蒲生交差点）：平成12年8月 供用
- ・五条大宮拡幅（8車線／京都市下京区中堂寺坊城町～右京区西院南高田町）
：平成26年9月 8車線化

■[国道24号]

＜起点＞京都市 ～ ＜終点＞和歌山県和歌山市

＜延長＞約190km

＜これまでの主な事業＞

- ・一次改築（宇治市横島町～木津川市）：昭和29年 供用
- ・奈良バイパス（木津川市～奈良県境）：昭和46年10月 供用
- ・伏見バイパス（京都市伏見区）：昭和47年2月 供用
- ・新観月橋（宇治川の渡河）：昭和50年3月 供用
- ・大久保バイパス（宇治市～城陽市）：昭和63年8月 供用
- ・大久保田原立体交差（宇治市の府道宇治淀線との交差点）：平成13年2月 供用
- ・八条坊門立体交差（京都市下京区）：平成21年9月 供用

■[国道163号]

＜起点＞大阪市 ～ ＜終点＞三重県津市

＜延長＞約120km

＜これまでの主な事業＞

- ・山城国道（奈良県境～木津川市の国道24号）：昭和45年12月 供用
- ・木津バイパス（木津川市相楽～国道24号）：昭和63年10月 供用

■[国道171号]

＜起点＞京都市 ～ ＜終点＞神戸市

＜延長＞約70km

＜これまでの主な事業＞

- ・新久世橋（桂川の渡河）：昭和48年4月 供用

■[国道478号／京都縦貫自動車道]

＜起点＞京都府宮津市 ～ ＜終点＞京都府久世郡久御山町

＜延長＞約100km

＜これまでの主な事業＞

- ・亀岡道路
：昭和63年2月 暫定2車線供用
：平成8年2月 4車線供用
- ・八木園部道路
：平成8年4月 暫定2車線供用
//（八木中IC～千代川IC）
：平成13年4月 4車線供用
- ・京都第二外環状道路（久御山淀IC～久御山IC）
：平成15年8月 一部供用
※名神ロングランプ（大山崎IC・JCT～久御山淀IC）を含む
：平成15年12月 供用
- ・京都第二外環状道路（沓掛IC～大山崎JCT・IC）：平成25年4月 全線供用

京都国道事務所管内図

