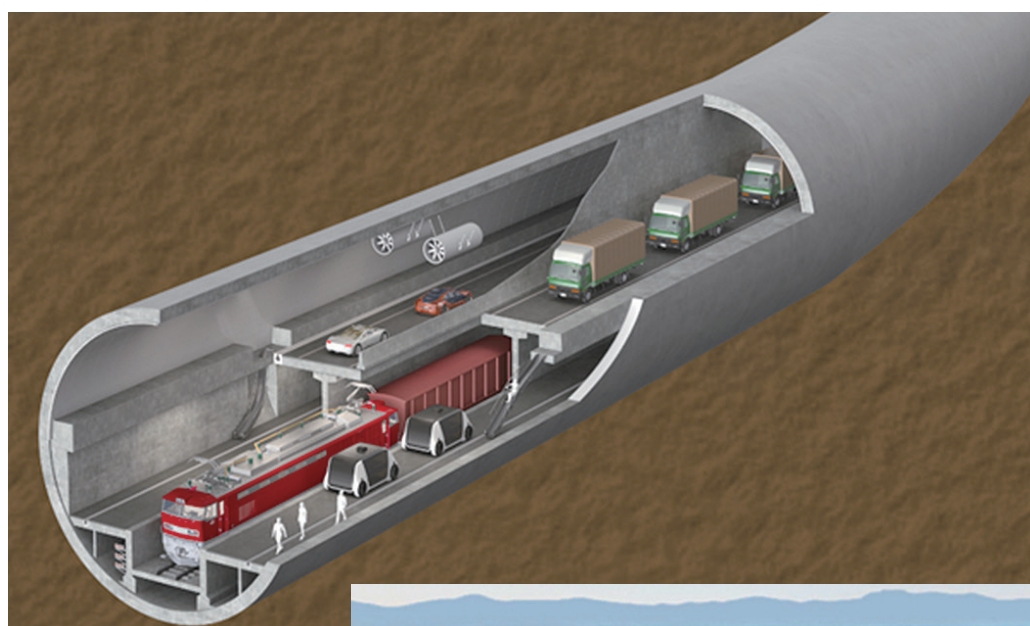


『今後推進すべきインフラプロジェクト』

～コロナ禍を超えて、国土の発展のために～

【構想事例Ⅰ】



2020年11月

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC)

目次

Contents

1. 『今後推進すべきインフラプロジェクト』	1
～コロナ禍を超えて、国土の発展のために～	
2. 構想事例I 「JAPIC 津軽海峡トンネルプロジェクト」	
2.1 構想事例I 「JAPIC 津軽海峡トンネルプロジェクト」	2
2.2 検討メンバー名簿	27
3. JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会 委員名簿	28

『今後推進すべきインフラプロジェクト』

～コロナ禍を超えて、国土の発展のために～

- (1) コロナ禍により、我が国は全国土にわたり、大きなダメージを被った。
- (2) その回復には、今後とも様々な立場からの政策対応が必要であるが、特に国土整備の視点から見て、必要かつ可能性のある具体的なプロジェクトを提言する。

1. わが国が目指すべき国土の方向

- ① 災害が少なく安心感のある国土
- ② 国民生活、経済活動、文化度等において地域格差の少ない国土
- ③ 美しい自然、景観、街並みの優れた国土

2. 国土づくりを考える上での新たな潮流と課題

- ① 大都市一極集中から地方への分散
- ② 地球環境の変化と災害の巨大化
- ③ サプライチェーンの多様化を含む BCP の強化
- ④ 建設分野を含むデジタル化の進展
- ⑤ 多様な整備財源の確保 …………… 民間資金の導入等

3. 進めるべきインフラの形態

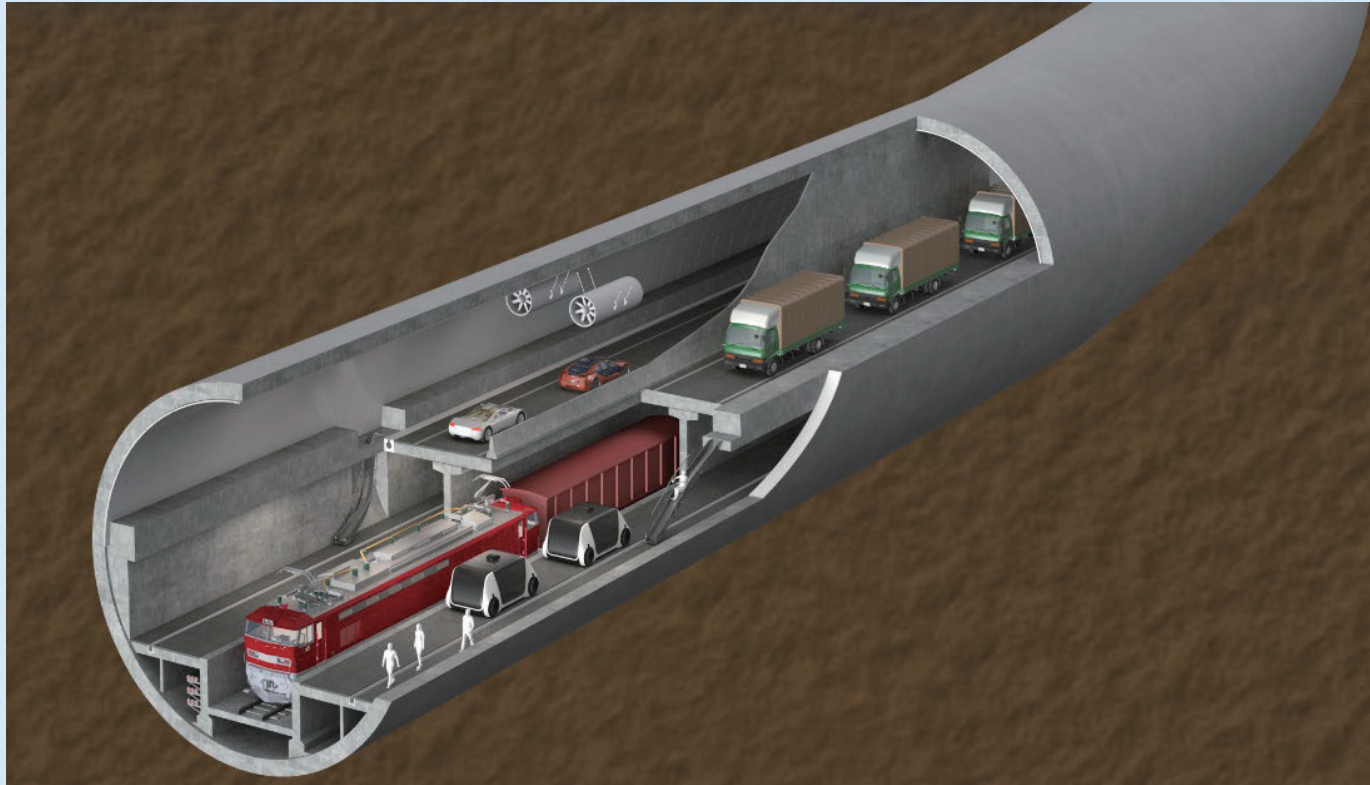
- ① 単一目的ではなく、多目的であること
防災、産業振興、生活改善、文化向上、景観整備等
- ② 公共と民間が協力・参画する総合的な事業であること
投資財源、運営の方式、組織の形態、PFI 等
- ③ 単一分野ではなく、既存分野の総合化したものであること
土木、建築、電気・機械設備 / 道路、鉄道、港湾、河川、都市等
- ④ 直接的な効果だけでなく、間接的な波及効果が大きい事業であること
- ⑤ 既存の行政地域区分を超えたものであること

4. 具体的な提言・構想事例

- ① 国家的な事業として推進すべき地域の整備事業
・津軽海峡トンネル ・四国新幹線 等
- ② わが国共通の最重要緊急課題として、全国で展開すべき事業
・豪雨災害を防ぐ嵩上げ、遊水機能と併せた都市開発や公園整備等
- ③ 事業規模に関わらず、わが国の安定的発展に必要な事業
・インバウンド誘致に有効な文化、交通、防災施設の整備
・首都機能の分散の受け皿となる地方の組織、施設・設備の整備

【構想事例Ⅰ】

JAPIC 津軽海峡トンネルプロジェクト

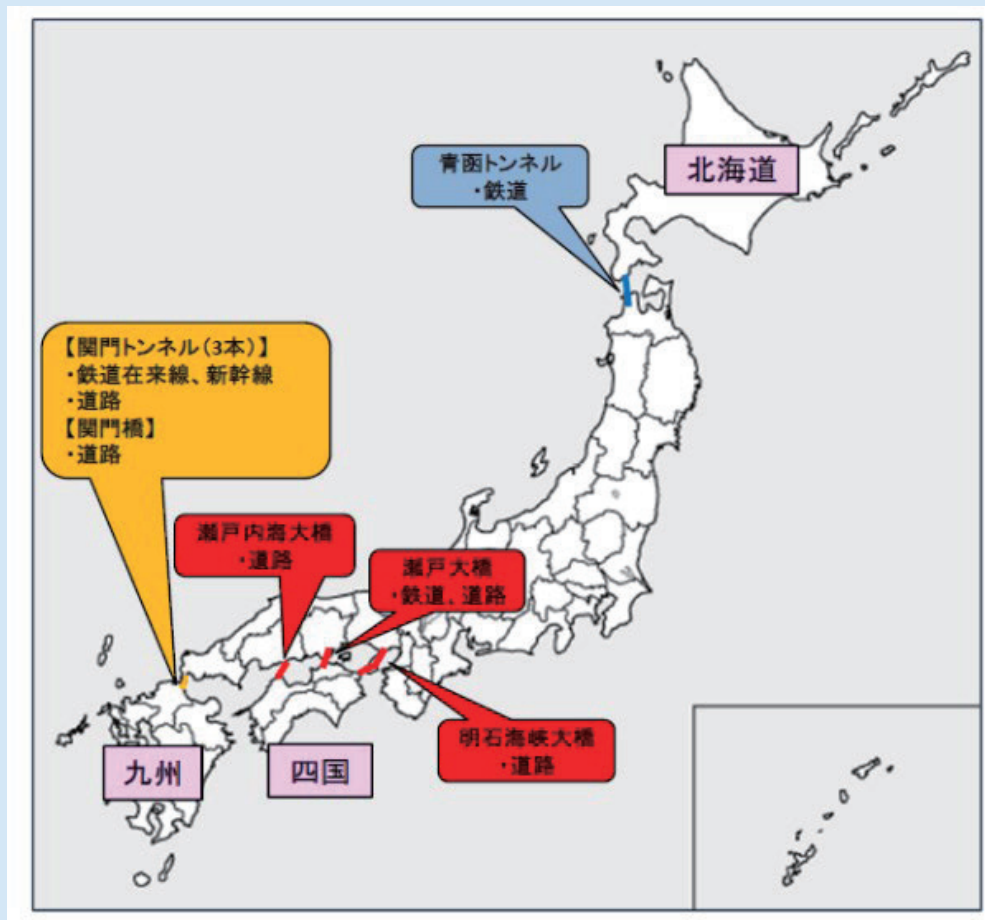


一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会
国土・未来プロジェクト研究会

北海道の現状・課題①

◆道路が津軽海峡で分断（北海道～本州は鉄道のみ）

⇒津軽海峡を道路でつなぎ、ボトルネックの解消が必要



海峡トンネル・海峡大橋



青函トンネル
(鉄路のみ)

【北海道】

- ・青函トンネル（鉄道【新幹線、貨物】）

【四国】

- ・明石海峡大橋（道路）
- ・瀬戸大橋（鉄道【在来線】、道路）
- ・瀬戸内海大橋（道路）

【九州】

- ・関門トンネル
（鉄道【在来線、新幹線】）
（道路）
- ・関門橋（道路）

北海道の現状・課題②

◆北海道は農業王国

(全国の収穫量のうち道内の占める割合は年々拡大)

⇒今日のコロナ禍を受け、食糧安全保障の観点から、
国内食糧自給率を向上させなければならない。

⇒北海道の農業の更なる成長が必要

国内農業産出額の北海道内シェア

1977年	⇒	2017年
8%		14%
8,450億円		1兆2,762億円

出所：農林水産省の統計資料を基に作成



全国の収穫量のうち
北海道内が占める割合の変化

	1978年	⇒	2018年
ジャガイモ	66%		77%
タマネギ	29%		62%
ニンジン	16%		29%
ダイコン	6%		12%
カボチャ	23%		41%
生乳	35%		54%
ブロッコリー	4%		16%

出所：農林水産省の統計資料を基に作成

北海道の現状・課題③

◆ 広大で、地価の安い土地が
活かされていない！

◆ 本州への物流コストが高いため、
豊富な農業・水産資源を生かした6次産業化が進まない！
⇒ 物流の80%を占めるトラック輸送コストの削減が必要

工業地の平均価格（2019年） 単位：円/㎡

北海道	福岡県	全国平均
12,000	28,200	33,351

全国平均の約35%

出所：国土交通省

港湾統計港湾取扱貨物量移出実績・
JR貨物輸送実績より推計した分担率（2009年）

鉄道貨物	トラック輸送		
	フェリー	シャーシ	コンテナ
18.40%	49.10%	30.00%	2.50%
234.6万t	1041.7万t		



ユニットロード貨物では「トラック輸送」が約80%

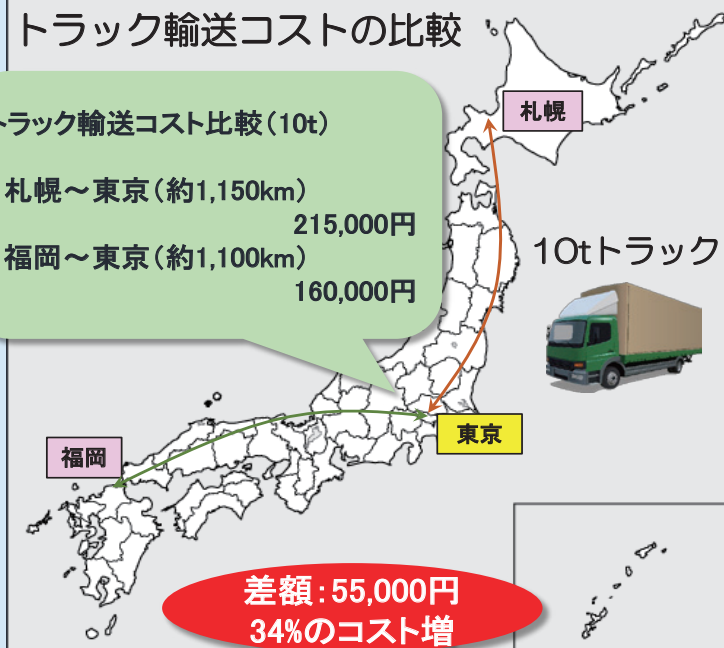
*ユニットロード貨物以外（その他）：1,502.7 t

出所：（公社）北海道トラック協会・協議会

トラック輸送コストの比較

トラック輸送コスト比較(10t)

- ・札幌～東京（約1,150km）
215,000円
- ・福岡～東京（約1,100km）
160,000円

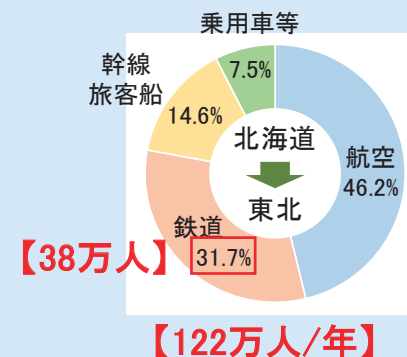
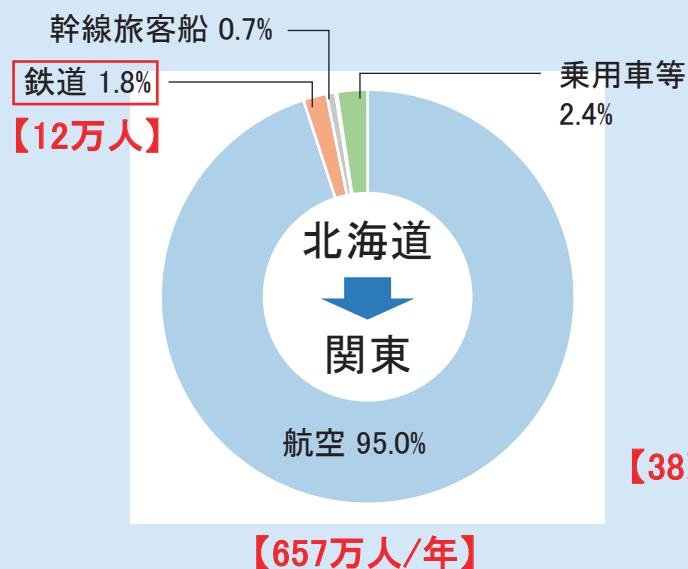
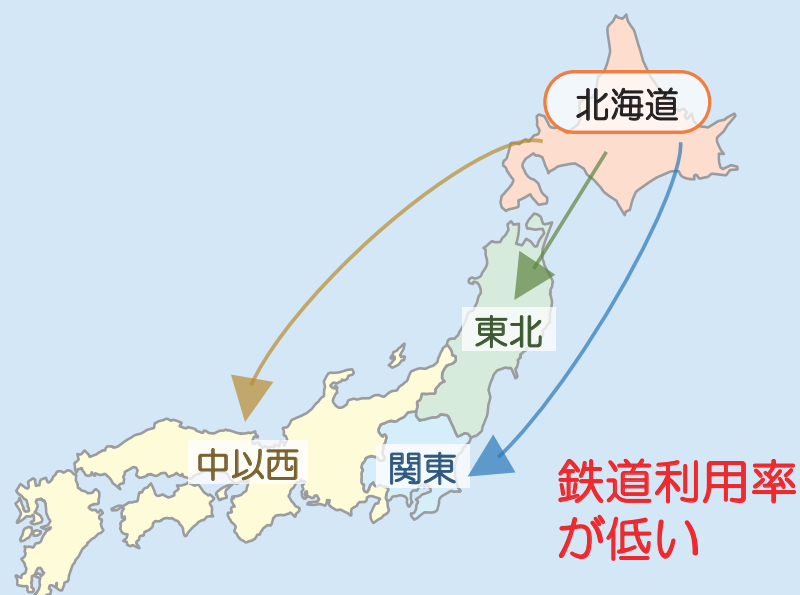


北海道の現状・課題④

◆新幹線と鉄道貨物の共用問題の抜本的解決が必要！

⇒本州への安定的な輸送手段である、鉄道貨物の維持が必要

⇒青函トンネルを新幹線専用とし、本来の高速性を発揮させる
ことによる、新幹線利用率の向上が必要
(道内路線の廃線に歯止めを！)



旅客流動の実態（北海道から全国へ）

出所：2015年都道府県間流動表（国交省）

*新青森～新函館北斗開通前

津軽海峡トンネル プロジェクトの概要

■ 計画概要：

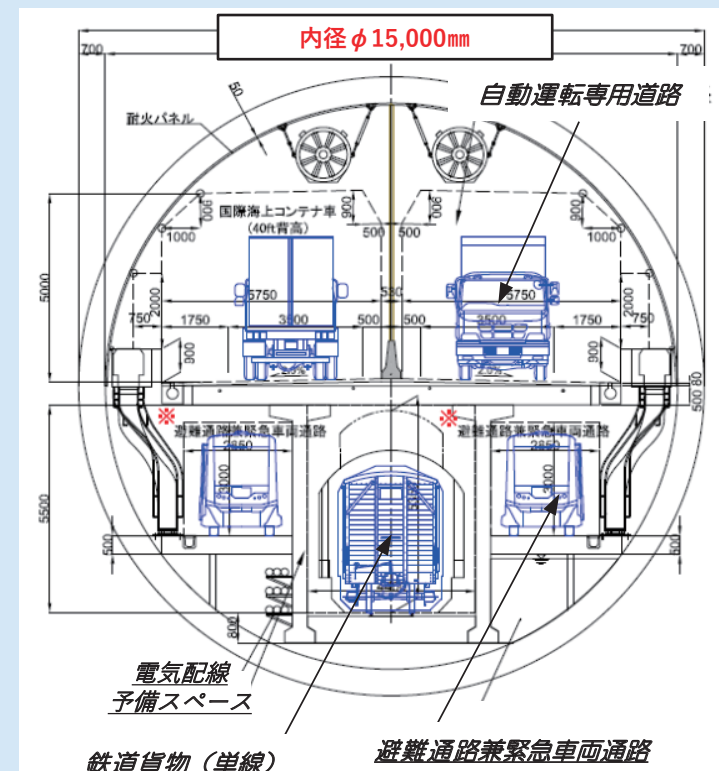
自動運転車専用道路・鉄道貨物（単線）を併用したトンネル
（延長L=約31km、内径Φ15.0m）

■ 概算事業費：7,200億円（津軽海峡トンネルの事業費、税抜）

■ 事業方式：PFI方式
（BTO、サービス購入型）



津軽海峡トンネル位置



津軽海峡トンネル標準断面図

自動運転技術の普及の見通し

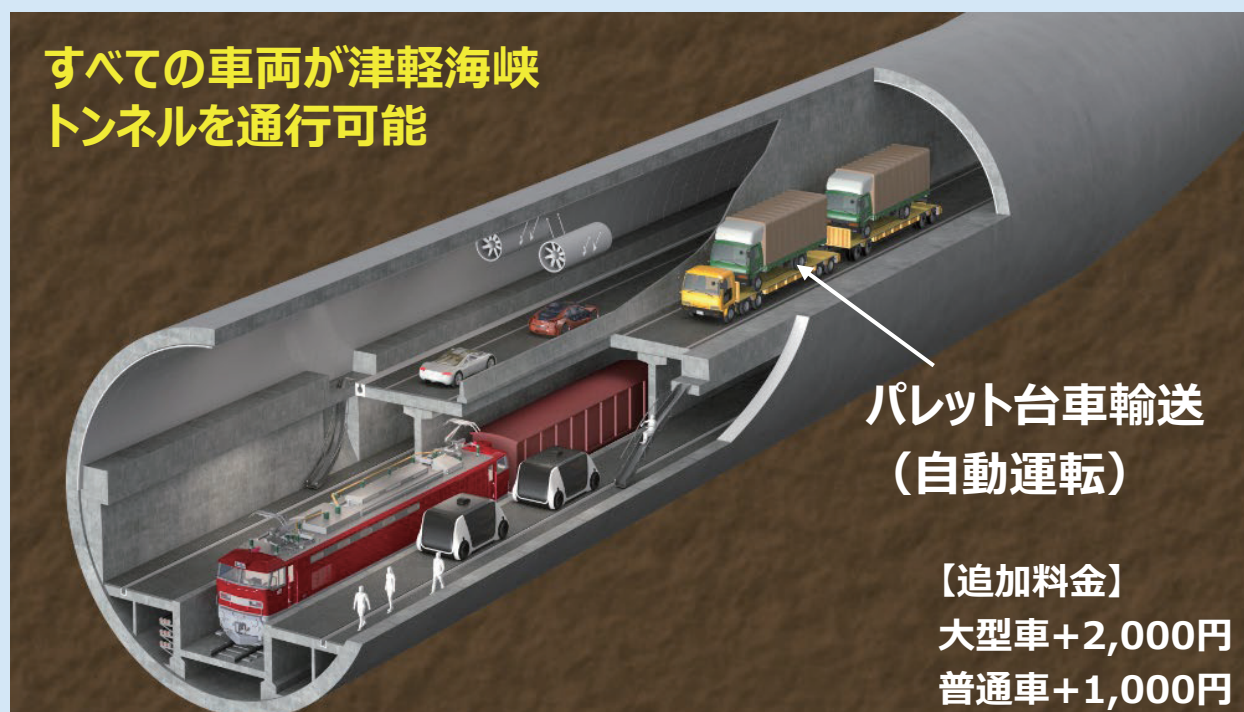
■ 自動運転技術が、津軽海峡トンネル供用時に

100%普及するとは限らない!

(しかし、自動運転技術は急速に普及していくものと考えられる!)

【参考】ETC普及率（普通車） 2002年、1.6%⇒2017年、90.3%

■ パレット台車輸送の併用（自動運転未対応車を積載）



(参考例)

通行車両種別	シェア
自動運転車	90%
未対応車	10%

アクセス道路・在来線（貨物）の整備

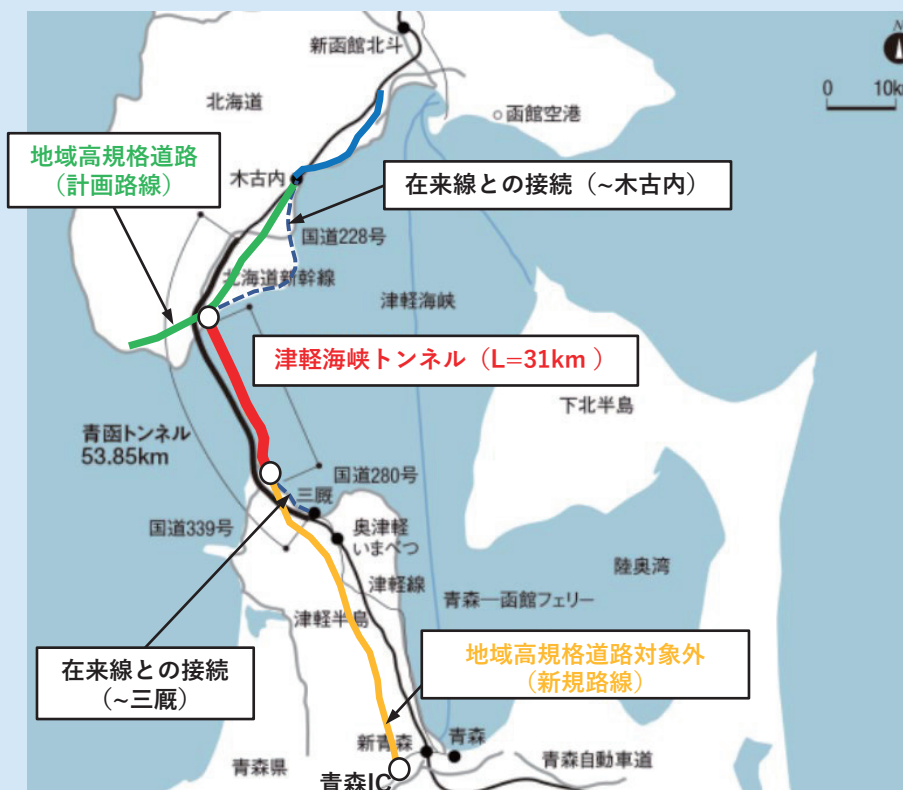
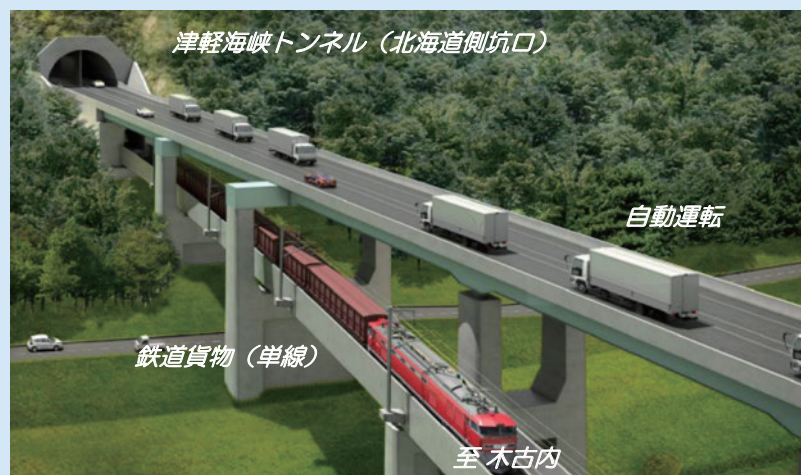
■ アクセス道路の整備 【整備費：約2,000億円】

- ・北海道側（トンネル～将来建設予定の高速道に直結）
- ・青森側（トンネル～青森ICまでの約60kmを整備）

■ 在来線（貨物）との接続

【整備費：約1,500億円】

- ・北海道側（～木古内：35km）
- ・青森側（～三 厩：10km）



技術的工夫（コスト縮減）①

建設費（断面の縮小化）

1. 自動運転による安全性の向上から、 道路幅員を縮小し内径Φ15.0mを実現

(1) 道路構造令の特例により、道路幅員（路肩）を50cm（25cm×両側）縮小

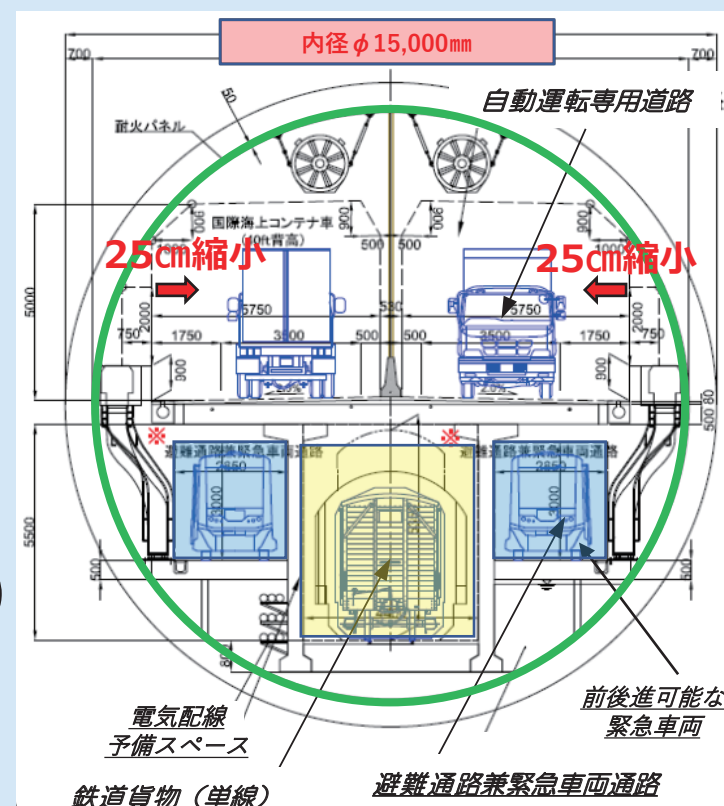
(2) 故障発生時に、車両が離合可能な
幅員を確保（片側W=5.75m）

(3) 国際海上コンテナ車の規格
（40ft背高、H=4.1m）へ対応

2. 前後進型緊急車両（自動運転）の配備

3. 現状の貨物運行頻度を維持した 単線鉄道貨物の併設（上下線：51本）

4. セグメント、継ぎ目の止水性・強度を高め 二次覆工を省略（海外では実用化済）

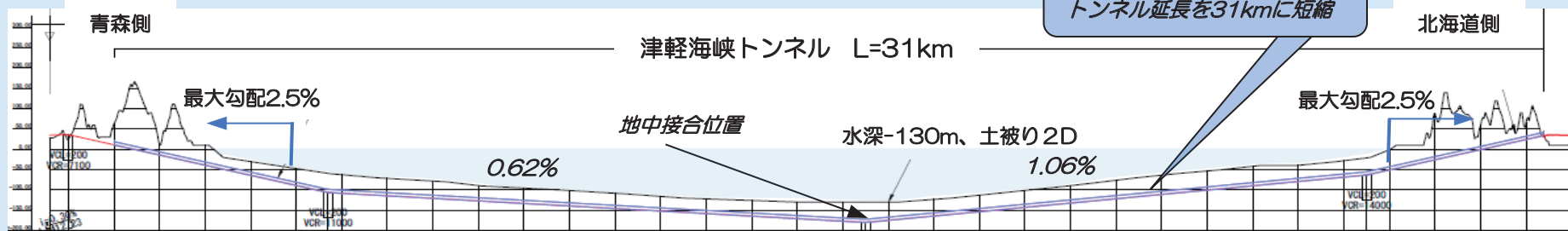
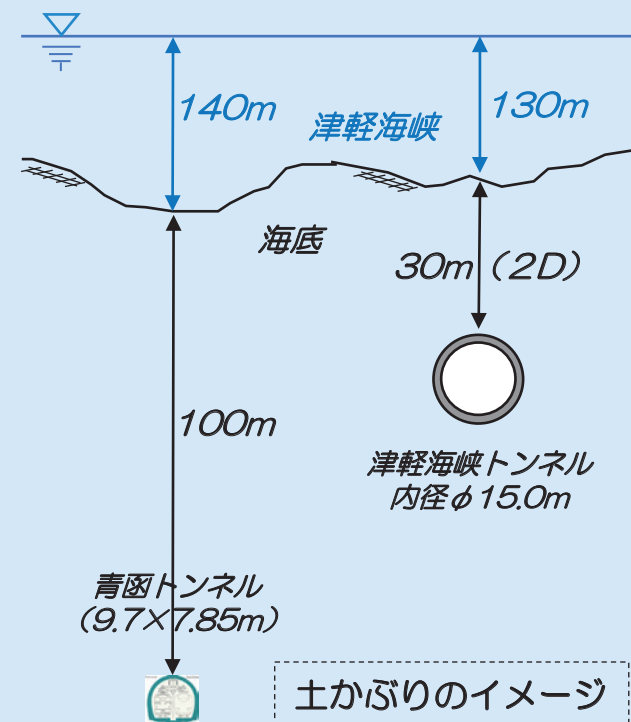


技術的工夫（コスト縮減）②

建設費（延長） 最大勾配・土被りの変更によりトンネル延長を短縮

青函トンネル・津軽海峡トンネルの比較

	青函トンネル	津軽海峡トンネル
トンネル延長	53.85km (海底部23.30km 陸上部30.55km)	31.0km
工法	NATM工法	シールド工法
最大勾配	12/1,000	25/1,000
最小曲線半径	6500m	∞(直線)
最小土かぶり (海底下)	100m	30m(2D)
最大水深	140m	130m
トンネル断面	複線新幹線型 7.85 × 9.4m	円型 内径15.0m



技術的工夫（コスト縮減）③

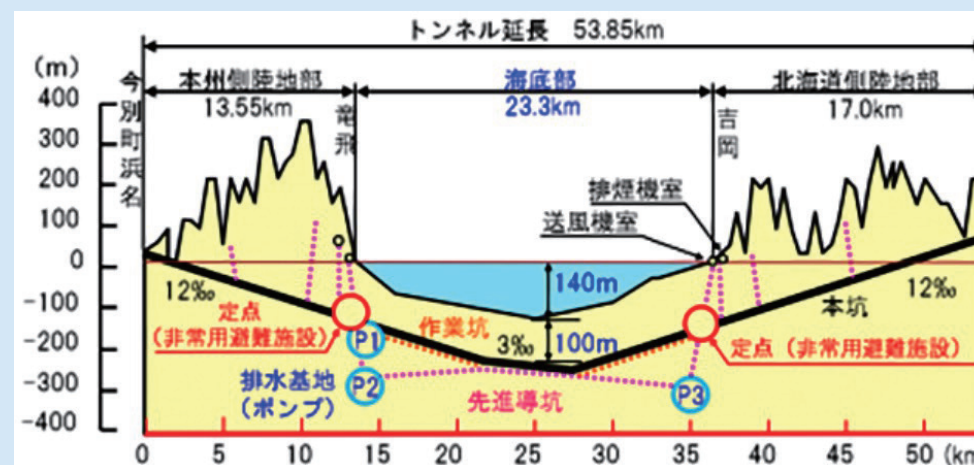
維持管理費

トンネルの高品質化により

維持管理費を削減し長寿命化を実現

1. 青函トンネルの現状

- ・岩盤からの毎分20tの湧水を、複数のポンプで排水
- ・湧水や経年劣化に伴う、今後の大規模な改修が必要



出所：鉄道・運輸機構HPより

2. 津軽海峡トンネルの特徴（100年品質を目指して！）

- ・密閉型トンネルで、湧水がなく排水作業が不要
(セグメント背面にコーティング、継手部に高耐水圧シールを採用)
- ・セグメントにムラがなく高品質（工場製作）
高強度コンクリートのため、耐久性が向上
⇒将来の大規模改修が不要



技術的工夫（トンネル防災）④

- 自動運転車専用道路の採用により、接触事故を防止できる。
⇒大災害となる多重衝突は起らず、走行時の安全は確保される！

車両火災等への防災対策

■ Iot、AIを駆使した最新鋭の防災システムを構築

1.高性能スプリンクラーHI-FOGの採用

- ・局所的な消火、ミストカーテンにより火災、煙を抑制

2.防災システムの構築

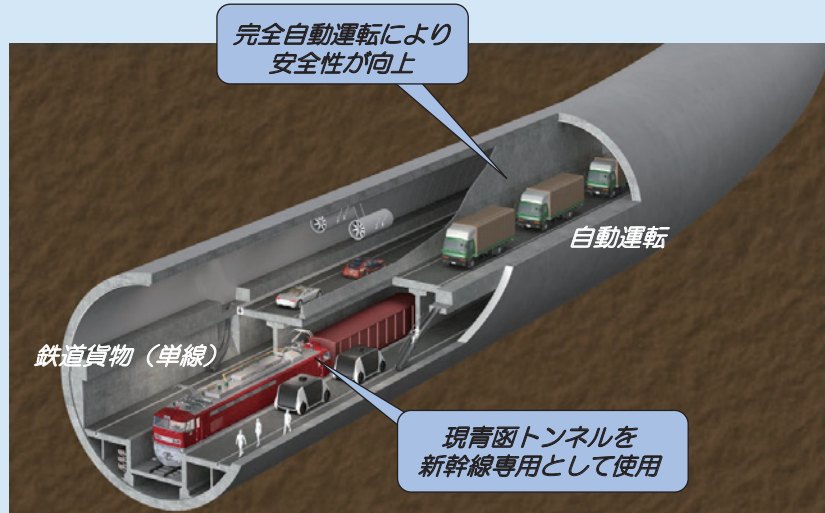
- ・消火器@50m、監視カメラ@100m、
サーモグラフィックカメラ@100mの設置
- ・避難滑り台@350mにより、避難経路を確保
（前後進型緊急車両【自動運転】の配備）

3.耐火セグメント（ポリプロピレン）、 耐熱パネルの全線設置



津軽海峡トンネル 完成イメージ

◆完成イメージ



*北海道側からの眺望



プロジェクトの工程計画

◆ 調査設計・施工・アクセス道の整備等を含め約15年を見込む

津軽海峡トンネルプロジェクト 工程計画

項目 \ 年	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
調査設計 (アセス含む)																
シールド機械・ 設計・製作・設置																
セグメント工場建設																
セグメント製作																
立坑・開削部																
トンネル掘削																
									300m/月/北海道側、青森側							
地中接合工																
トンネル床版工																
トンネル内装工・ および設備工																
サービスエリア建設																
・アクセス道路建設 ・在来線との接続		アクセス道路：青森側（約60kmで青森ICに接続）、北海道側（将来建設予定の高速道に接続）  在来線：青森側（三厩～トンネル：12km）、北海道側（トンネル～木古内：35km）														

事業方式の選定

1. PFI事業・BTO方式の採用

- ・民間の創意工夫・ノウハウを活用し、技術的工夫による
建設等のコスト縮減、開業後の運営を行い事業の有効性を高める。

2. サービス購入型（アベイラビリティペイメント）の採用



- ・需要リスクとなる料金収入に左右されず、民間事業者のパフォーマンス
に對価が支払われるため、事業の安定性が高い

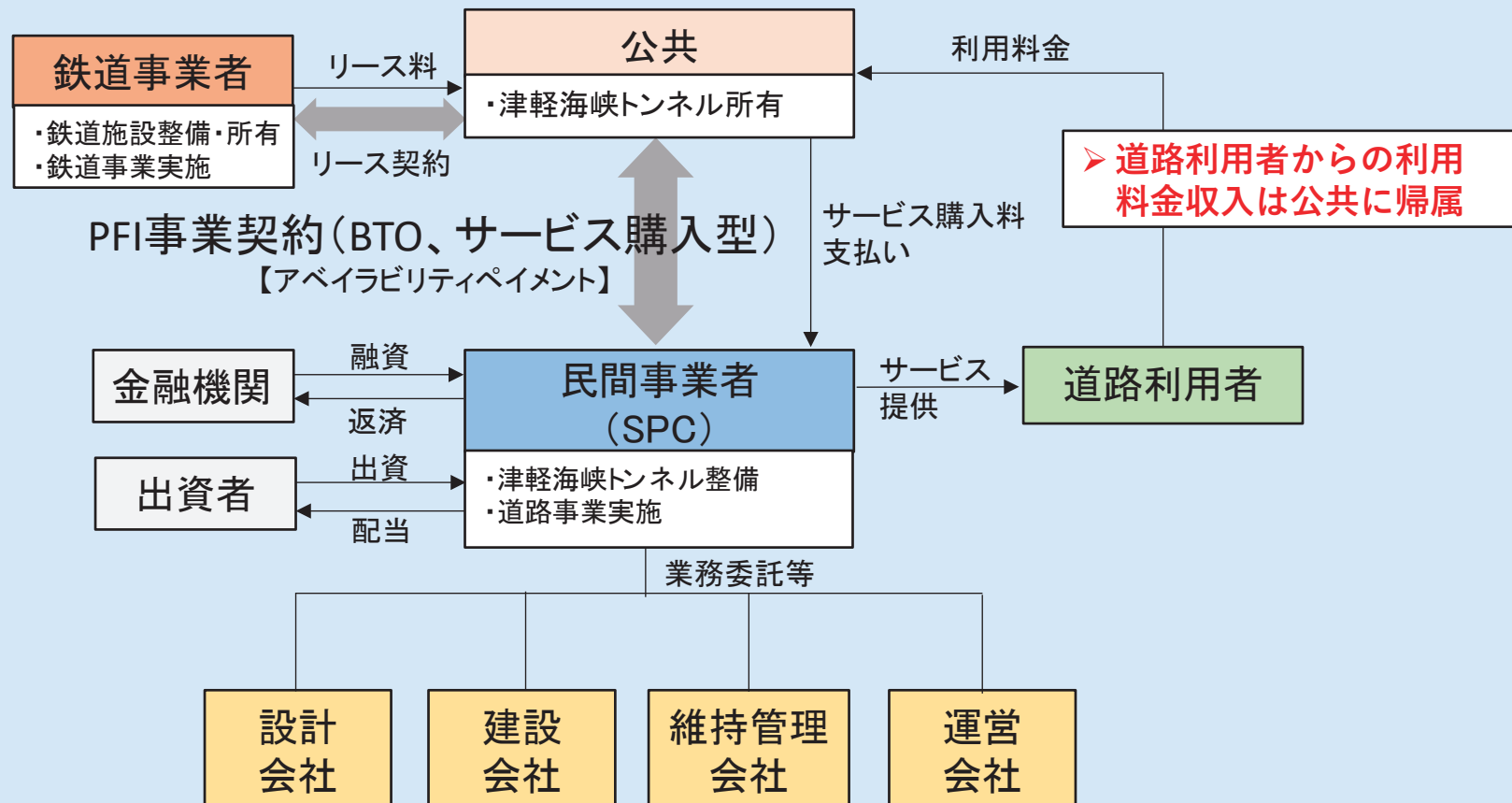
3. サービス購入型と独立採算型の比較

（詳細P15～P17参照）

	金利（長期借入）	出資・配当率	投資回収年
サービス購入型	1.161%	0.9億円/年	31.13年
	基準金利0.361%＋スプレッド0.8% ※国土交通省VFM簡易算定モデルの考え方より設定	出資金18億円（維持管理費の半期相当）に 対して年利5%の利回りを想定して設定	
独立採算型	2.361%	90億円/年	50.38年
	基準金利0.361%＋スプレッド2.0% ※国土交通省簡易シミュレーションの考え方より、 独立採算型であることを考慮して設定	出資金900億円（東京湾横断道路株式会社の資本金を 参考）に対して年利10%の利回りを想定して設定	

プロジェクトの事業スキーム

◆BTO方式、サービス購入型（アベイラビリティペイメント）



➤アベイラビリティ・ペイメント方式：民間の適切な管理運営を行っているパフォーマンスに対して、公共が民間にサービス購入料を支払い、施設整備費及び維持管理運営費を回収。

プロジェクト収支の検討①

CASE①：金利1.161%で割賦払いした場合（32年） （基準金利0.361%＋上乗せ金利【スプレッド】0.8%）

* スプレッドはリスクの度合いから0.8を採用、「VFM簡易算定モデル（国土交通省）」より

初期投資額			
項目	細目	金額(億円)	算出方法
建設費	トンネル工事費 (調査設計費込み)	7,150	
	SA整備費	40	
	自動運転設備費	10	
建中金利		500	金利1.475%(短期プライムレート)
	合計	7,700	

収入(単年度)			
項目	細目	金額(億円)	算出方法
通行料	大型車	237	18000円×3600台/日×365日
	普通車	54	9000円×1650台/日×365日
鉄道トンネルリース料		36	初期投資額×鉄道内空専有率14%÷30年
電力トンネル使用料		4	初期投資額7200億円×ライフライン内空専有率1.7%÷30年
合計		331	

支出(単年度)			
項目	細目	金額(億円)	算出方法
維持管理費(経費込み)		36	
金利(長期借入)		49	30年元利均等返済計算での金利総額を30年で平均、金利1.161%と想定
配当等SPC利益		1	出資金18億円(維持管理費の半期相当)に対して年利5%の利回りを想定して設定
合計		86	

単年度収支			
合計		245	収入(単年度)-支出(単年度)

投資回収可能年数		32年	(初期投資額+金利(長期借入)÷(単年度収支+単年度金利(長期借入))
----------	--	-----	-------------------------------------

プロジェクト収支の検討②

CASE②：財政投融資を活用し、金利0.6%

（現行の財政投融資の金利）で割賦払いした場合（29年）

初期投資額			
項目	細目	金額(億円)	算出方法
建設費	トンネル工事費 (調査設計費込み)	7,150	
	SA整備費	40	
	自動運転設備費	10	
建中金利		500	金利1.475%(短期プライムレート)
	合計	7,700	

収入(単年度)			
項目	細目	金額(億円)	算出方法
通行料	大型車	237	18000円×3600台/日×365日
	普通車	54	9000円×1650台/日×365日
鉄道トンネルリース料		36	初期投資額×鉄道内空専有率14%÷30年
電力トンネル使用料		4	初期投資額7200億円×ライフライン内空専有率1.7%÷30年
合計		331	

支出(単年度)			
項目	細目	金額(億円)	算出方法
維持管理費(経費込み)		36	
金利(長期借入)		25	30年元利均等返済計算での金利総額を30年で平均、金利0.6%と想定
配当等SPC利益		1	出資金18億円(維持管理費の半期相当)に対して年利5%の利回りを想定して設定
合計		62	

単年度収支			
合計		269	収入(単年度)-支出(単年度)

投資回収可能年数		29年	(初期投資額+金利(長期借入)÷(単年度収支+単年度金利(長期借入))
----------	--	-----	-------------------------------------

通行台数の設定

◆大型車（3,600台/日）、普通車（1,650台/日）に設定

	通行台数（台数/日）＊	①誘発率	②転換率	③設定台数（台数/日）
大型車	2,500	1.85	0.775	3,600
（大型車【RORO船】）	3,000	—	0	0
普通車	1,150	1.85	0.775	1,650

＊日本政策投資銀行、日本経済研究所「北海道と本州を結ぶ海上輸送の最近の傾向（H25年度）」から算定
RORO船利用台数は北海道経済連合会「青函物流PT第4回資料（R元年度）」から算定

①誘発率の算定

- ・本四間自動車交通量を参考にS59年～H29年までの伸び率（3.0）を算定
 - ・日本の実質GDPのS59年～H29年までの平均伸び率（1.62）を算定
- ⇒実質誘発率： $3.0/1.62 \div 1.85$ （本四開通による実質誘発率）

②転換率の算定

- ・北海道～本州を結ぶ6フェリー航路の想定転換率から、転換率0.775を算定

③設定台数（北海道⇄本州）

RORO船を利用する大型車は、

長距離無人輸送(シャーシ)であり、転換率を0%と安全側に仮定

- ・大型車 $2,500\text{台/日} \times 1.85 \times 0.775 \div 3,600\text{台/日}$
- ・乗用車 $1,150\text{台/日} \times 1.85 \times 0.775 \div 1,650\text{台/日}$

通行料金の設定

◆大型車（18,000円/台）、普通車（9,000円/台）に設定

参考①【フェリー料金との比較】

	区 間	津軽海峡	
		普通車の通行料(普通車1台+1名)	大型車の通行料(10tトラック+1名)
フェリー	函館～青森	14,400円 ※1名増につき+3,000円	52,160円 ※車両の長さ:11m～12mの場合
津軽海峡トンネル	福島～三厩	9,000円	18,000円
		割引率 37.5%	割引率 65.4%

	区 間	瀬戸内海	
		普通車の通行料(普通車1台+1名)	大型車の通行料(10tトラック+1名)
フェリー (R元.12廃止)	宇野～高松	3,450円	7,440円 ※車両の長さ:11m～12mの場合
瀬戸中央自動車道	早島IC～坂出IC	3,150円	7,120円
		ほぼ同額	ほぼ同額

参考②【償還後の通行料シュミレーション】

将来的はトラック輸送コストの差
(札幌～東京、福岡～東京) なくなる！

	区 間	津軽海峡	
		普通車の通行料(普通車1台+1名)	大型車の通行料(10tトラック+1名)
供用後～償還まで	福島～三厩	9,000円	18,000円 ※車両の長さ:11m～12mの場合
償還後	福島～三厩	1,000円	2,000円

* 維持管理費を36億/年とし、収入を料金収入のみとした場合

プロジェクトの効果①

所要時間の短縮・コスト削減（函館～青森間）

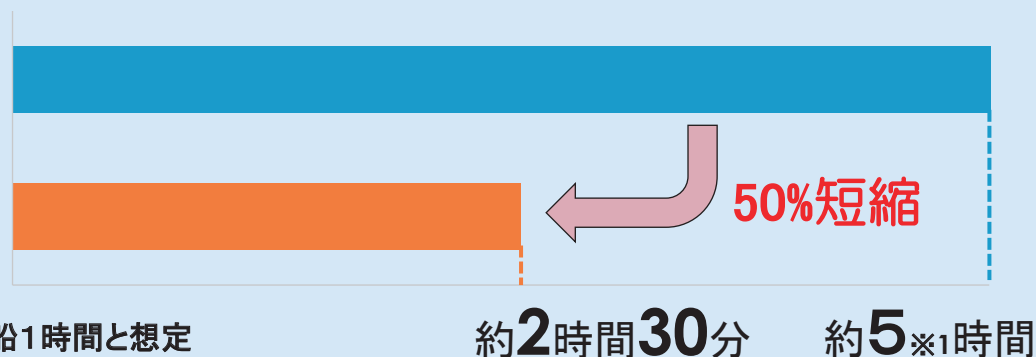
◆所要時間50%短縮、 大型車の物流コストが46%削減

	普通車	大型車
所要時間	50%短縮	50%短縮
コスト	ほぼ同額	46%削減

所要時間の比較

現状 [フェリー]

津軽海峡トンネル※2
(自動車)



※1乗船4時間、前後乗船降船1時間と想定

※2函館～トンネル、トンネル～青森は高速道路走行を想定



モデル図（函館～青森間）

コスト比較

【複数人乗車の場合は、
トンネル利用が有利】

物流コスト

区間	普通車による旅行(普通車1台+1名)	大型車による物流(10tトラック+1名)
現状 (フェリー) 函館～青森	14,400円 ※1名増につき+3,000円	52,160円 ※車両の長さ:11m～12mの場合
津軽海峡 トンネル 函館～青森	14,300円 ※高速料金+ガソリン代+通行料9000円	28,200円 ※高速料金+ガソリン代+通行料18000円

46%削減

プロジェクトの効果② (北海道、青森にもたらされる経済効果)

◆物流の増加、交流人口・消費増加（観光）による

経済効果：総額878億円/年

1. 物流の増加による経済効果
(道内から移出される農畜産物を対象)
⇒340億円/年【約60万 t】



2. 交流人口・域内消費増加（観光）による経済効果
⇒538億円/年
(北海道側：393億円/年、
青森側：145億円/年)

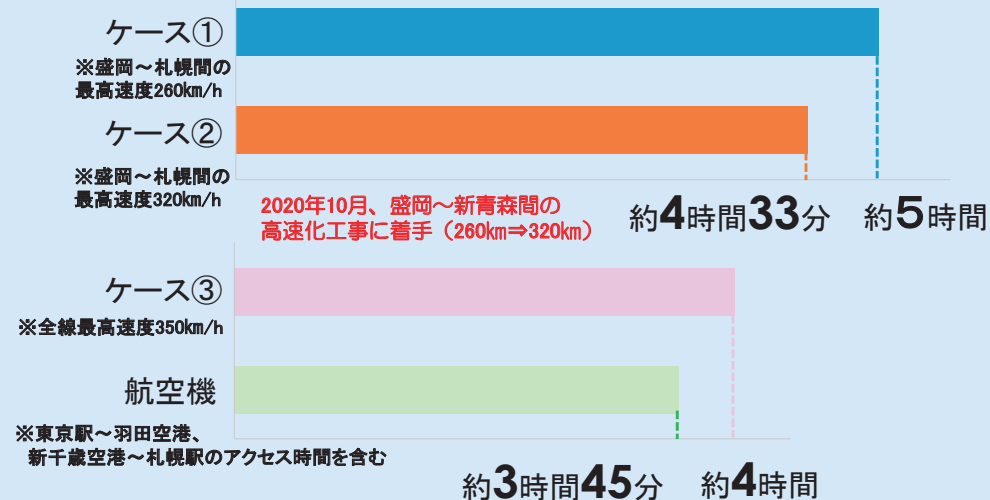


プロジェクトの効果③

- 青函トンネルの新幹線専用化により、
本来の高速走行が可能となり、利用率が向上！



国土交通省 第8回新幹線小委員会配布資料（2012年3月15日）



- 鉄道貨物による、
本州への安定輸送が可能となる！
- 車両の自動化による無人運転の実現により、ドライバー不足が解消！



おわりに

■ 津軽海峡トンネルが何故、今日、

自動車技術の進化

技術的に実現に大きく近づいたのか！

・自動運転技術の進化

(接触事故を防ぎ、走行時の安全性を確保)

⇒2025年度、高速道路で完全自動化予定

・排出ガスを抑えた低排出ガス車の開発

⇒昭和60年基準と比較し排出ガスは 1 / 4 に！

(換気塔等の設置がなくなり、事業費が圧縮)

土木技術の進化

・高水圧、長距離掘進に対応したシールド技術の実現

⇒最大水圧2.0Mpaにおける施工の実現

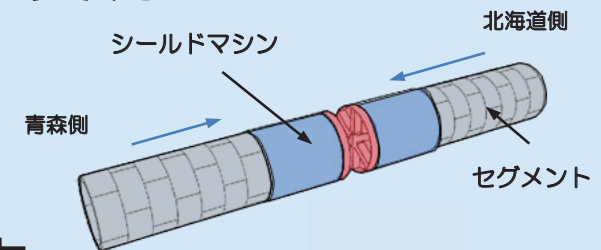
⇒15km以上の長距離掘進に対応可能

・水深140m付近における地中接合技術の確立

排出ガスの削減による効果

	昭和60年 基準	平成20年 基準
必要換気量 (m ³ /s)	1,373.3	321.2
	* 排出ガスが1/4以下	
換気塔等	必要	不要

出所：道路トンネル技術基準(換気編)・同解説
日本道路協会



地中接合のイメージ

津軽海峡トンネルプロジェクト 構想検討者名簿

戸田建設株式会社

常務執行役員 土木営業統轄部長

神尾 哲也

土木営業統轄部 土木営業第1部課長

松崎 成伸

パシフィックコンサルタンツ株式会社

経営戦略室 兼 本社戦略企画部

石崎 晶子

プロジェクト統括部ビジネスインキュベーション室

檜原 圭紘

株式会社ドーコン

東京支店事業部長

奈良 照一

東京支店事業部次長

酒井 哲夫

～ JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会 委員名簿（敬称略）～

	氏 名	団 体 名	役 職
最高顧問	中村 英夫	(一社) 日本プロジェクト産業協議会	副会長
委員長	藤本 貴也	パシフィックコンサルタンツ (株)	特別顧問
委員	足立 慎一郎	(株) 日本政策投資銀行	地域企画部長 PPP/PFI 推進センター長
	阿部 義典	国際航業 (株)	フェロー
	雨宮 克也	三井不動産 (株)	開発企画部 環境創造グループ長
	荒井 清	東亜建設工業 (株)	土木事業本部 プロジェクト部長
	石坂 久志	(株) 復建エンジニアリング	事業本部 副本部長
	石崎 晶子	パシフィックコンサルタンツ (株)	経営戦略室 兼 本社戦略企画部
	石村 佳之	(株) オリエンタルコンサルタンツ	関東支社 道路部長
	一色 真人	西松建設 (株)	代表取締役副社長
	伊藤 禎浩	(公財) 名古屋まちづくり公社	名古屋都市センター事業部長
	乾 靖	(株) 竹中工務店	まちづくり戦略室 専門役
	今井 敬一	(株) 建設技術研究所	国土文化研究所 次長
	岩野 政浩	大成建設 (株)	理事 土木本部 土木企画部長
	太田 昌彦	日本製鉄 (株)	プロジェクト開発部長
	大村 哲夫	(株) 日本港湾コンサルタント	代表取締役会長
	越智 修	五洋建設 (株)	専務執行役員 土木部門担当
	小野 哲男	(株) 熊谷組	土木事業本部 副本部長
	門脇 直哉	日鉄物産 (株)	プロジェクト開発部長 兼 建材営業第二部長
	神尾 哲也	戸田建設 (株)	常務執行役員 土木営業統轄部長
	河合 康之	(株) 三菱地所設計	シニアアドバイザー
	川口 英俊	東京都市大学	都市生活学部 教授
	桑原 茂雄	(株) 浅沼組	執行役員 戦略事業推進部 部長
	小坂 彰洋	東京地下鉄 (株)	取締役
	五味 宗雄	(株) 安藤・間	取締役副社長 営業本部長
	斉藤 親	(一社) 日本プロジェクト産業協議会	顧問
	佐々木 雅幸	東急建設 (株)	常務執行役員 土木事業本部副本部長兼営業統括部長
	塩崎 正孝	(株) IHI	顧問
	清水 英範	(公社) 日本測量協会	会長
	白木原 隆雄	(一社) 計画・交通研究会 (株) 東京建設コンサルタント	事務局長 事業推進部 技師長
	白水 靖郎	中央復建コンサルタンツ (株)	常務取締役 経営企画本部長
	杉原 克郎	(株) エスシー・マシーナリ	代表取締役社長
	関 克己	(公財) 河川財団	理事長
	龍田 昌毅	日鉄物産 (株)	プロジェクト開発部 担当部長
	角田 光男	(社) 共同通信社	社友
	長澤 光太郎	(株) 三菱総合研究所	常務執行役員
	永重 雅守	前田建設工業 (株)	常務執行役員 土木事業本部副本部長 兼 営業統括
	服部 唯之	(株) ドーコン	東京支店 支店長
	林 敦	(株) みずほ銀行	証券部長
	松田 寛志	日本工営 (株)	常務執行役員 事業戦略本部長
	松本 伸	(株) 大林組	常務執行役員 土木本部生産技術本部長

	氏 名	団 体 名	役 職
委員	水口 倫太郎	あおみ建設（株）	経営企画室長
	三輪 恭之	森ビル都市企画（株）	調査企画部 部長補佐
	村尾 公一	東京都市大学	特任教授
	山崎 隆司	（株）鉄道会館	常勤監査役
	吉川 正嗣	（株）建設技術研究所	企画・営業本部 顧問
	利穂 吉彦	鹿島建設（株）	執行役員 土木管理本部副本部長 兼 土木工務部長
幹事	安藤 聡穂	（株）IHI	社会基盤・海洋事業領域 事業推進部 グローバルビジネスグループ 主幹
	飯尾 昌和	（株）日本港湾コンサルタント	管理本部 企画部 部長
	石田 有三	大成建設（株）	土木営業本部 プロジェクト推進営業部 営業担当部長
	石田 能康	前田建設工業（株）	土木事業本部 営業第1部 部長
	上西 泰輔	（株）大林組	東京本店 土木事業部 営業部長
	大野 昌幸	清水建設（株）	営業総本部 土木営業本部 営業部 部長
	岡山 誠	鹿島建設（株）	土木管理本部 土木工務部ダムグループ 担当部長
	川嶋 憲	（株）日本港湾コンサルタント	技術本部 副本部長
	清原 亮	（株）安藤・間	営業本部 営業第一部 営業グループ 課長
	朽木 秀一	戸田建設（株）	関東支店 土木営業部 営業一課長
	栗栖 寛	（株）浅沼組	土木事業本部 技術設計第2グループ グループリーダー
	今野 水己	（株）三菱総合研究所	海外事業本部 副本部長
	坂田 良平	Pavism（パビズム）	代表
	下川 弘	（株）安藤・間	九州支店 建築営業部 部長
	高木 博康	（株）オリエンタルコンサルタンツ	関東支社 道路部 次長
	高橋 健太郎	（株）熊谷組	土木事業本部 営業部 部長
	奈良 照一	（株）ドーコン	東京支店 事業部 部長
	松崎 成伸	戸田建設（株）	土木営業統轄部 土木営業第一部 課長
	松友 登	西松建設（株）	土木事業本部 執行役員副本部長
	村田 浩隆	五洋建設（株）	土木営業本部 第一営業部 第一営業グループ長
	渡邊 恵一	東亜建設工業（株）	土木事業本部 プロジェクト部 担当部長
オブ ザー バー	江守 昌弘	（株）建設技術研究所	執行役員 企画・営業本部 経営企画部長
	木村 敬一	日鉄物産（株）	プロジェクト開発部 担当部長
	栗田 悟	（一社）北海道建設業協会	副会長
	竹澤 正太郎	前田建設工業（株）	土木事業本部営業第1部 課長
	長南 政宏	（株）建設技術研究所	東京本社 都市部 PFI・PPP 室 室長
	長谷川 専	（株）三菱総合研究所	営業本部 副本部長
	林 栄明	国際航業（株）	公共コンサルタント事業部 事業管理部 部長
	丸岡 裕人	日本製鉄（株）	プロジェクト開発部 プロジェクト開発室長
事務局	丸川 裕之	（一社）日本プロジェクト産業協議会	専務理事・事務局長
	三浦 潔司	〃	常務理事・事業企画部長
	中川 伸司	〃	事業企画部 部長
	箱田 泰史	〃	事業企画部 部長
	久保田 勝朗	〃	事業企画部 部長

『今後推進すべきインフラプロジェクト』
～コロナ禍を超えて、国土の発展のために～
【 構想事例Ⅰ 】

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）

発 行 2020 年 11 月

発行所 一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会
〒 103-0025

東京都中央区日本橋茅場町 3-2-10 鉄鋼会館 6F

編集・印刷 株式会社 大應

©Japan Project-Industry Council 2020, Printed in Japan

