

国土造りプロジェクト構想 5

～安全・快適で豊かな国土造りのために～

【東海道由比地区での強靱な 国土交通軸確保のために】

～大地震(津波)に備えて、東西交通の分断を回避～



2022年3月

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC)

国土・未来プロジェクト研究会

まえがき

狭隘かつ急峻な国土しか持たないこの国を、世界でも有数の高い経済活動を営む国へと創り上げた要因の一つは、国を挙げての国土基盤づくりの事業であった。

戦いで荒廃した国土の復興からはじまったこの70年余を見ても、空港、港湾や高速道路、新幹線のような大規模交通施設をはじめ、各種都市施設や防災施設、産業施設など大規模施設から、国民の日常生活を支える各種施設に至るまで、膨大な社会資本がこの間に蓄積された。

その間、国民は国づくり、街づくりについて多くの夢や意見を持ち、その実現にむけて積極的な行動を行ってきた。こうした中でいくつかの構想がつくられ、あるものは実現して現在の貴重なインフラとなって現世代に活用され、あるものは激しい議論の中で消えていった。行政の中では、多くの構想について検討がなされ、それらの実現に向けての努力は続けられ、政治やメディアはそれを支持し、時には反対に動いた。

しかし、今世紀に入る頃から、我が国社会でのこのような活動は目に見えて下火となっていった。経済の停滞と財政のひっ迫、そして国民の飽食意識や行政の守勢的姿勢などが、この国土整備への投資努力をうしろ向きにしてしまった。とくに大規模な国土基盤整備事業については、その構想を示すことに対してさえ、ネガティブな論調が示される向きが見られるほどになった。

近年の自然災害は激甚さを増している。また、経済の停滞はまたたく間に国民の所得水準を欧米のそれに大きく下廻るようにし、アジア周辺国の後じんをも拝するようになった。

長い歴史的蓄積を持つ欧米諸国はすでに充分かとさえ思われた国土のインフラをさらに改善し、より豊かな社会活動と国民生活のため、そして地域の文化振興のために、増強しつつある。

こうした現状から脱皮するために、我が国は必要とされる基盤施設を国民が再び構想し、実現に向けて努力することが必要と考える。

無論、社会が必ずしも必要としない施設に巨費を投ずる愚は避けねばならない。しかし、この国土をより安全かつ快適で豊かなものとし、そこで活動をより効率的にし活性化するための投資は、続く世代とその先の未来のために広く国民全体で構想してゆくことが必要である。

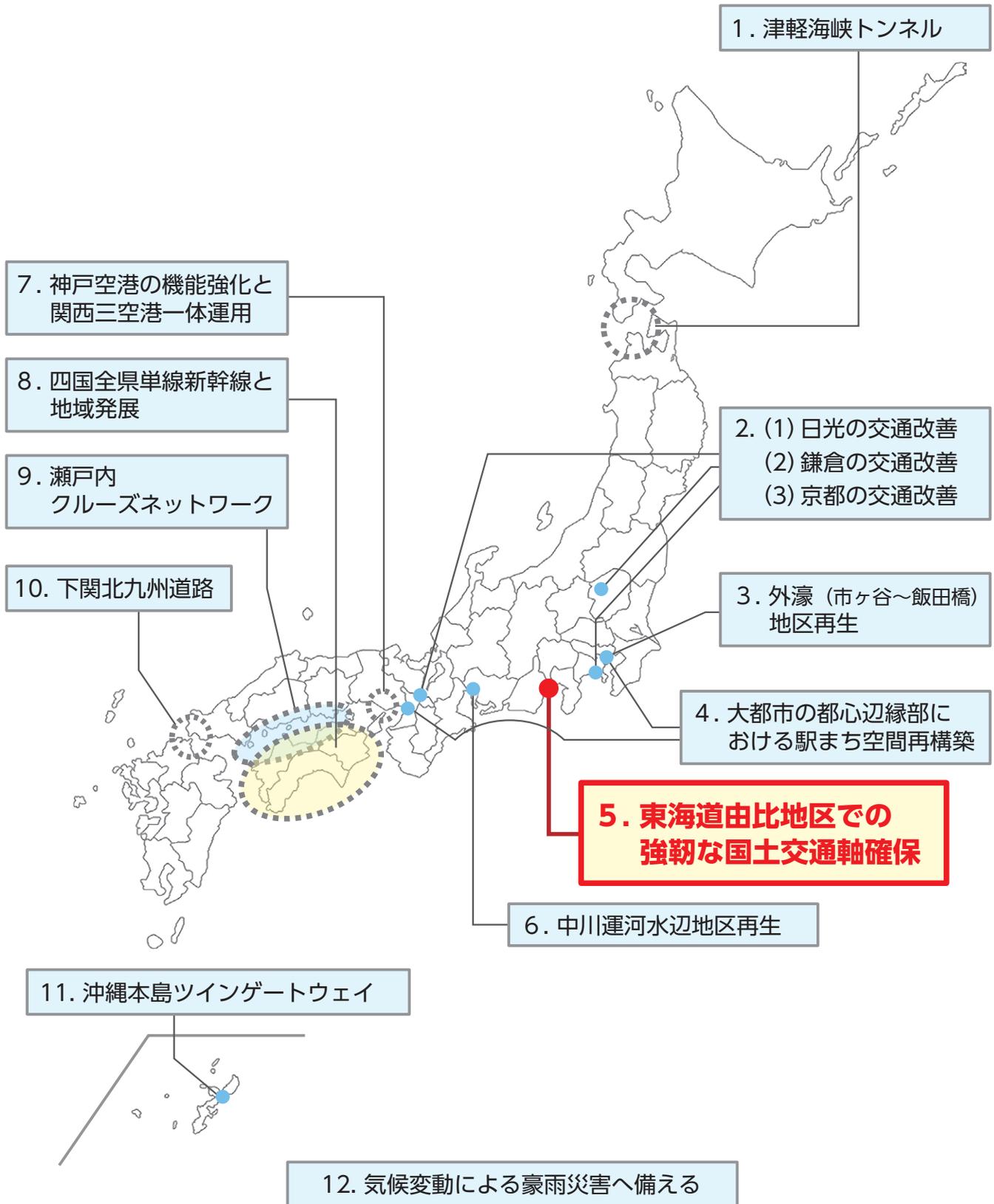
新型コロナ感染症によって多大の損傷を被った世界の各国は、今後長期間にわたり、その回復とさらにその先の発展へ向けて、激的な成長競争を進めるに違いない。そのとき、今後の発展へ向けての国土基盤への投資の多寡と適否はその国土の将来に対し支配的な影響を持つに違いない。

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）の構想提案書はそのような考えのもと、今後必要性が高く、かつ実現可能性も高い事業として、どのようなものが考えられるか、また、その実現にはどのような制度的（財源的）、技術的な方法があり得るかについて、JAPICを舞台に糾合した主として建設関係の中核的な専門家の未来研究会が創り上げたものである。行政や経済界の関係者をはじめとする多くの方々がそれぞれの地域での今後の新しい事業を構想するにあたって、この構想提案書を参考とされることを期待するものである

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）

副会長 中村 英夫

～国土造りプロジェクト構想（重点プロジェクト）～



目次

Contents

1. 由比地区の現状と課題	1
2. 迂回ルート必要性	16
3. 迂回ルートの確保策	18
4. 余剰空間の利活用策	29
【東海道由比地区での強靱な国土交通軸確保のために】	
検討者名簿	38
JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会 委員名簿	39

1. 由比地区の現状と課題

(1) 位置図



出典: NTTインフラネット

(2) 薩埵峠は古くからの難所

○国道1号、東名高速、JR東海道本線
が海岸沿いに並走する場所

○国道1号、東名高速、新東名高速
いずれも重要物流道路に指定

路線名	交通量 (万台/日)	大型車混入率 (%)	混雑度
東名	4.2	44.0	0.59
新東名	4.5	57.1	0.91
国道1号	4.7	35.7	1.29
国道52号	1.5	14.7	1.29

H27 道路交通センサス

【混雑度】

- 1.0未満 : 混雑しない
- 1.0～1.25 : ピーク時間に混雑する可能性がある
- 1.25～1.75 : ピーク時間を中心に混雑する時間が増加する可能性が高い
- 1.75以上 : 慢性的に混雑する



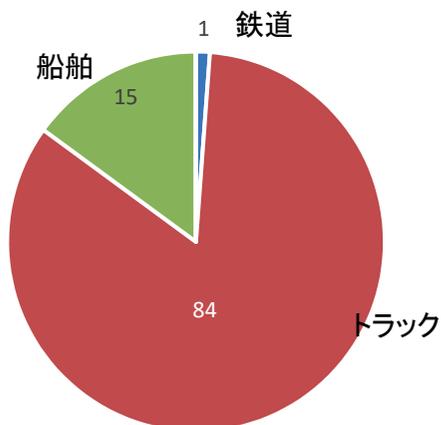
(3) 中部地域の物流の現状

○中部地域内流動量 (300万 t /3日)

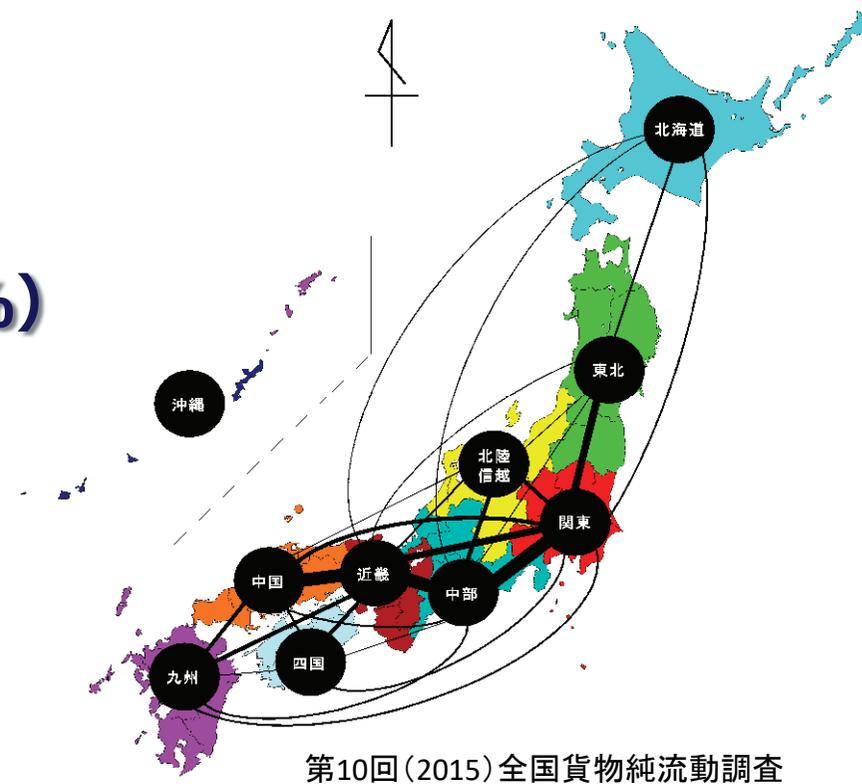
○地域間流動量

- ・地域間流動量は、全国(500万t/3日)の2割強と最多
- ・中部-関東：60万t/3日
- ・中部-近畿：54万t/3日

○代表輸送機関はトラック (84%)



分類	構成比率	重量ベース
関東地域内	22.2	500
中部地域内	13.5	300
近畿地域内	9.6	200
九州地域内	8.7	200
その他地域内	23.3	500
地域間流動	22.8	500



第10回(2015)全国貨物純流動調査
数値は3日間調査:重量ベース

(4) 国道1号及び東名高速の通行止めの現状 (1/2)

○自然災害による通行止めが毎年の様に発生

日時	災害	通行止め状況
平成26年10月6日	台風18号 法面崩壊	全線1日、片側規制4日間 東海道線10日間不通
平成27年7月17日	台風11号 高潮	2時間
平成29年10月23日	台風21号 高潮	20時間
平成29年11月12日	－ 落石	18時間
平成30年10月1日	台風24号 強風	4時間
令和元年10月12日	台風19号 強風	35時間

平成27年以降は、本線が通行止めとなった事象を対象としたハッチングは、東名高速も同時に通行止めとなった事象を示す

提供：静岡国道事務所

(4) 国道1号及び東名高速の通行止めの現状 (2/2)

○近年は、越波が山側の上り車線まで拡大

- ・ゴミ撤去に時間・労力を要する
- ・高潮の予測精度に課題

令和元年10月台風19号による被災状況



国道1号由比興津地区 越波等による延通行止時間の推移

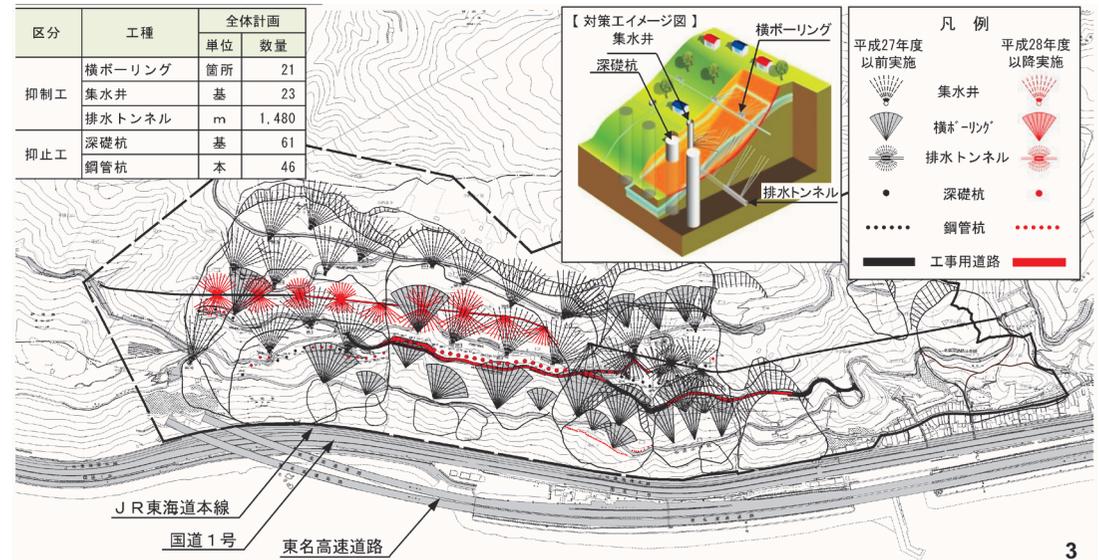


提供: 静岡国道事務所

(5) 自然災害への対策 (1/3) 【中部地方整備局】

○地滑り斜面对策工

- ・国道1号と共に、東名、J R 東海道本線の被害防止が目的
- ・地下水排除工、深礎杭、CCD監視、観測機器によるソフト対策
- ・事業は継続中

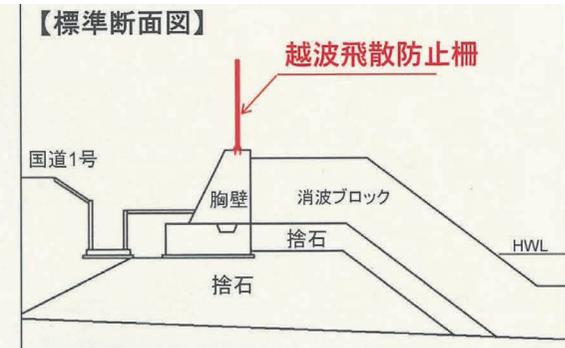


提供: 中部地方整備局 (H29.11)

(5) 自然災害への対策 (2/3) 【静岡国道事務所】

○興津地区、由比地区に設置概成 (約3 km)

- ・越波飛散防止柵を設置
- ・路面に散乱するゴミの量を削減し、早期復旧を目指す



提供: 静岡国道事務所

(5) 自然災害への対策 (3/3) 【NEXCO中日本】

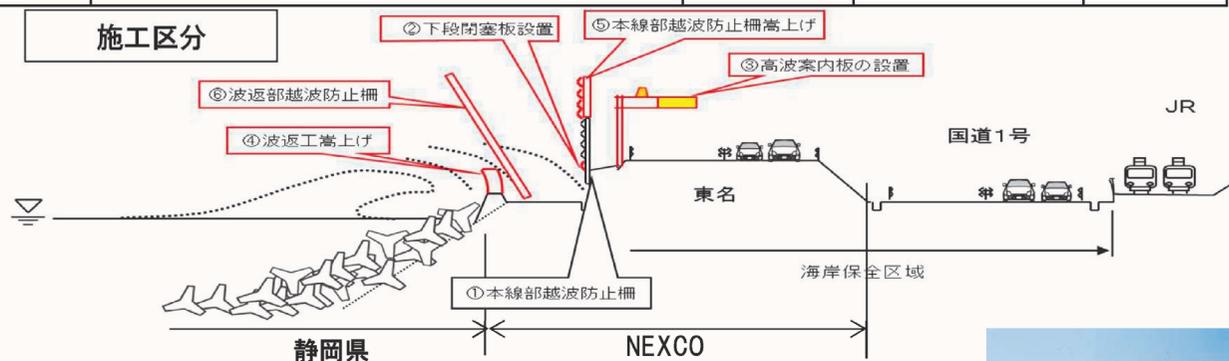
番号	名称	内容	規模	実施年度	備考
①	本線部越波防止柵	越波防止柵(H=3m)の新設	1.8km	H5~H10	
②	本線部越波防止柵 下段閉塞板	越波防止柵下段の隙間を閉塞	1.8km	H14	
③	高波案内板、CCTV・照明	お客様へ高波注意情報提供のため案内板を設置 監視体制を強化するため、CCTVを設置	1基 1基	H15	
④	波返工嵩上げ	既設波返工の嵩上げ(H=1m→3m)	1.5km	H15~H16	
⑤	本線部越波防止柵嵩上げ	本線部越波防止柵の嵩上げ(H=3m→6~8m)	0.2km	H21	
⑥	波返部越波防止柵	波返工嵩上げ部に越波防止柵を設置	0.3km	H22, H26	



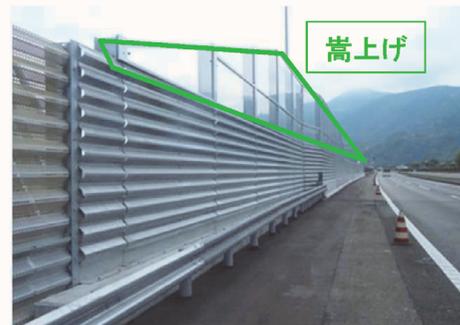
《消波ブロック(静岡県)》



《②下段閉塞板・④波返工嵩上げ》



《⑥波返部越波防止柵》



《①本線部越波防止柵・⑤嵩上げ》



《③高波案内板》
提供：NEXCO中日本

(6) 南海トラフ地震による津波の影響

○東名、国道1号、J R東海道本線が同レベルで並走
且つ、薩埵峠の東側に位置する海拔が低い区間が被災した場合
日本経済に甚大な被害が及ぶことが懸念される。



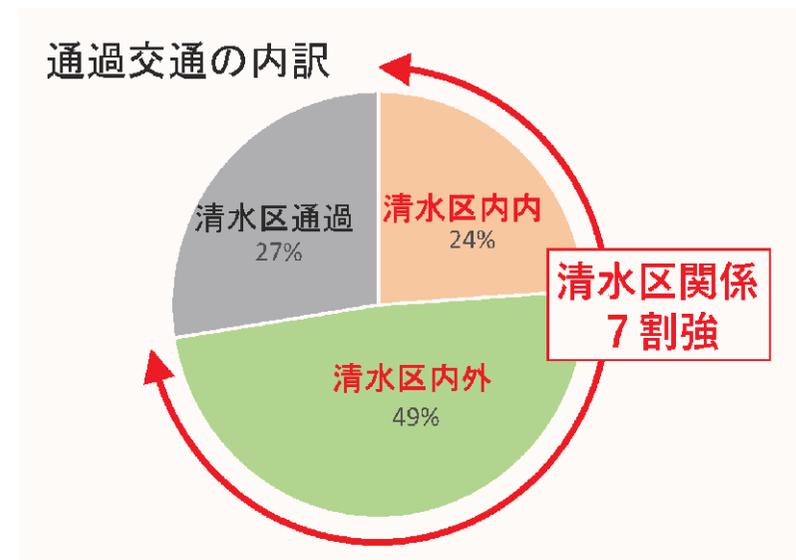
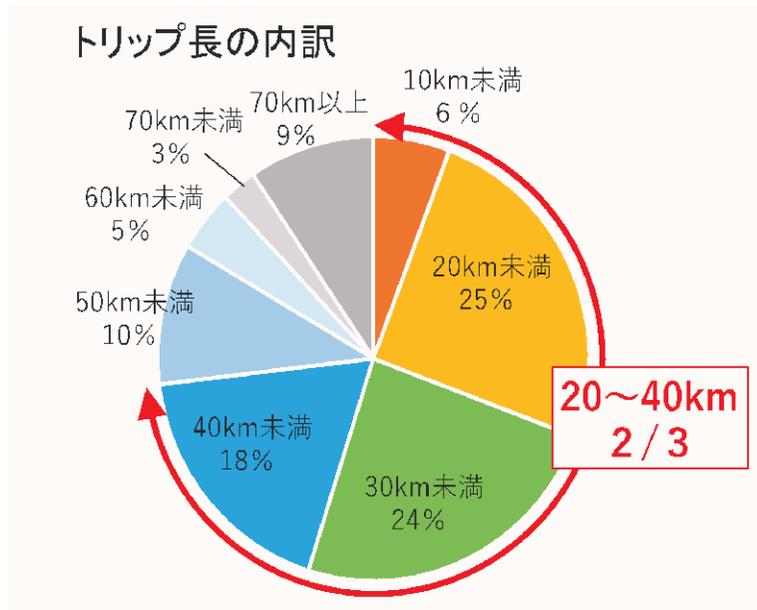
東名由比PAの避難場所
(6mの高台への避難を示している)



(7) 南海トラフ地震により由比地区の東名、国道1号が通行止めとなった場合の社会的損失の推定 (1/3)

○国道1号の交通特性

- ・国道1号はトリップ長が短く、清水地区関連交通が主 (7割強)



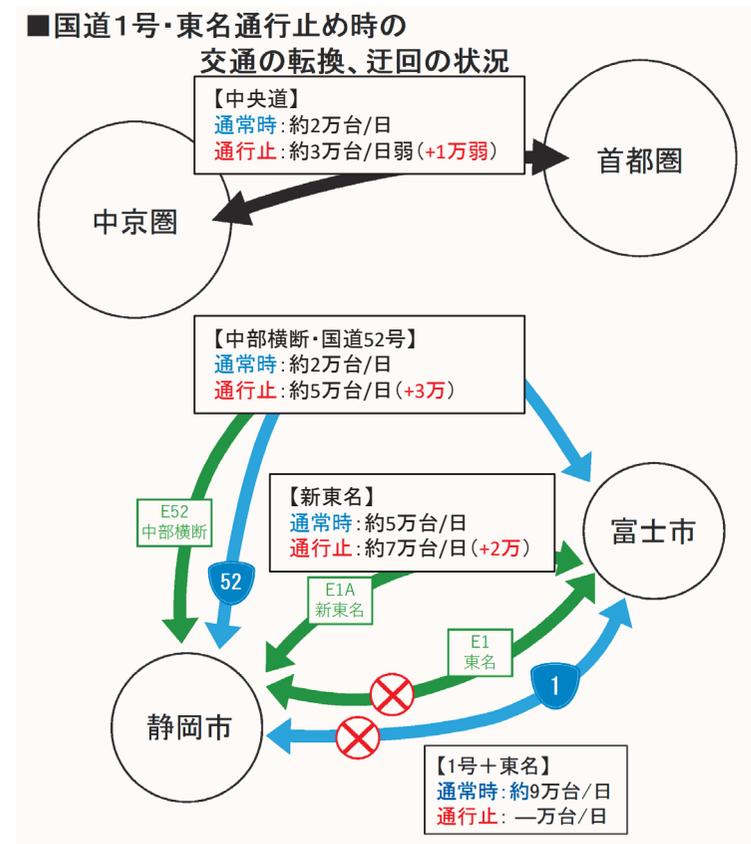
提供: 静岡国道事務所

(7) 南海トラフ地震により由比地区の東名、国道1号が通行止めとなった場合の社会的損失の推定 (2/3)

○想定される迂回ルート (シミュレーション結果)

- ・東名は新東名や中央道に迂回
- ・国道1号は3割程度は迂回可能
- ・7割は国道52号経由で迂回
→混雑は必至

路線名	交通量 (万台/日)	迂回後交通量 増加率	混雑度
東名	4.2	-	-
新東名	4.5	4割増	1.3
国道1号	4.7	-	-
国道52号	1.5	3倍増	3.9



JAPIC試算

(7) 南海トラフ地震により由比地区の東名、国道1号が通行止めとなった場合の社会的損失の推定 (3/3)

〇3,600億円/2年間の便益損失

- ・交通量推計に使用したネットワークは令和2年、ODは平成22年
- ・便益は復旧に1～2年かかると想定し、全国を対象に費用便益分析の3便益を社会損失額とした。

(時間損失、走行経費損失、事故損失)

	路線・区間			社会損失額 (億円/月)
	新東名高速	東名高速	国道1号	
	新清水IC～ 新富士IC	清水JCT～ 富士川スマートIC	興津～寺尾	
通常時	○	○	○	—
1号・ 東名途絶時	○	×	×	約150億円/月

JAPIC試算

(8) 鉄道貨物輸送の現状

○東海道本線は、重要幹線

由比地区では、日平均3万トンを輸送

90本前後の貨物列車が運行

全国で上位の運行本数

路線		運行本数 本/日
東海道本線	静岡	84
	名古屋	84
	京都	96
東北本線	盛岡	36
	仙台	58
山陽本線	広島	57
	下関	53

出典：2021貨物時刻表



出典：社会資本整備審議会 道路分科会 資料(2020.8)

(9) 平成26年 台風18号による法面崩壊による鉄道被害

○29万t (9割) が輸送不可

- ・東海道本線は10日間不通

国道1号は鉄道復旧のため、全線規制1日、片側規制4日

- ・32万 t /10日間に影響→迂回：2万 t トラック代行：0.8万 t

3万 t のみカバー



$$\text{代替えカバー率} = \frac{(1.0+0.4)+(1.2+0.4)}{(15.9+16.2)} = 9.3\%$$

90.7%の貨物が
カバーされていない

出典：第4回興津地区防災強化調整会議(H28.11)

出典：国土未来プロジェクト研究会

(10) 南海トラフ地震により由比地区の東海道本線が通行止めとなった場合の社会的損失の推定

○経済的損失

- ・貨物輸送の影響が最も大きく、10日で225億円の経済的損失
1.6兆円/2年間（産業連関分析により推計）

○H26.10の斜面崩壊による影響額：B		直接的影響	影響額の推定
東海道本線	10日間不通 10/6～10/15	乗客 影響人員は約32万人（うち、約7万人は新幹線とバスを代替で利用）	乗客の時間的損失 1.7億円 <small>資料3-2-1参照（JR東海より）</small>
			JR東海の代替費用 0.5億円 <small>資料3-2-4参照 代替バス費用（JR東海より）</small>
国道1号	全線規制 1日 車線規制 4日 (片側2車線)	貨物 鉄道貨物29.1万トンが輸送できなかった 代替トラック、ルート変更で対応	経済的損失 <small>資料3-2-2参照（JR貨物より）</small> 225億円 <small>不通期間（輸送力が90%低下した状態）が1年間に及ぶと仮定し、産業連関分析により推計した経済的損失（8,228億円）を、日割計算したもの 8,228億円 × 10/365 = 225億円</small>
			代替費用 0.42億円 <small>資料3-2-4参照 代替トラック費用（JR貨物より）</small>
		車両 東名、新東名へ迂回	区間利用料金増 0.87億円 <small>資料3-2-3参照 東名・新東名利用による費用増 区間料金 × 台数（静岡国道事務所より）</small>
			ΣB ≒ 228.5億円

出典：第4回興津地区防災強化調整会議（H28.11）

2.迂回ルート必要性

(1) 国道1号の迂回ルートの必要性

- ・東名の迂回ルートは、第二東名で確保済である。
- ・J R 東海道本線、国道1号の後背地では、地滑り対策を実施中。
- ・台風、高潮に対する越波時の早期復旧対策を実施
- ・津波対策には至っていない。



・非常時に国道1号の迂回ルートを確保し、中部圏の経済活動と東海道の交通流を維持することで、日本経済のダメージを緩和する。

H27		
路線名	交通量 (万台/日)	混雑度
東名	4.2	0.59
新東名	4.5	0.91
国道1号	4.7	1.29
国道52号	1.5	1.29



国道1号、東名が通行止めとなった場合	
迂回後交通量 (万台/日)	混雑度
—	—
4割増	1.3
—	—
3倍増	3.9



国道1号の迂回ルートを東名に整備した（H27との比較）	
迂回後交通量 (万台/日)	混雑度
5割増	0.9
1割増	1.0
—	—
2倍増	2.6

JAPIC試算

(2) 東海道本線貨物輸送路の迂回ルート必要性

- ・東海道本線貨物輸送路のリダンダンシーは確保されていない。
- ・復旧に長期間を有する津波のような災害にあった場合、日本経済に与える影響は甚大である。
- ・復旧期間中のトラックへの振替はドライバー不足、東名、第二東名への交通負荷増など影響は図り知れない。



- ・**由比地区における東海道本線貨物輸送路の代替ルートの整備は必要である。**



- ・**以上の2本の迂回ルートにより東海道のリダンダンシーは現状より強固なものとなる。**

3.迂回ルート of 確保策

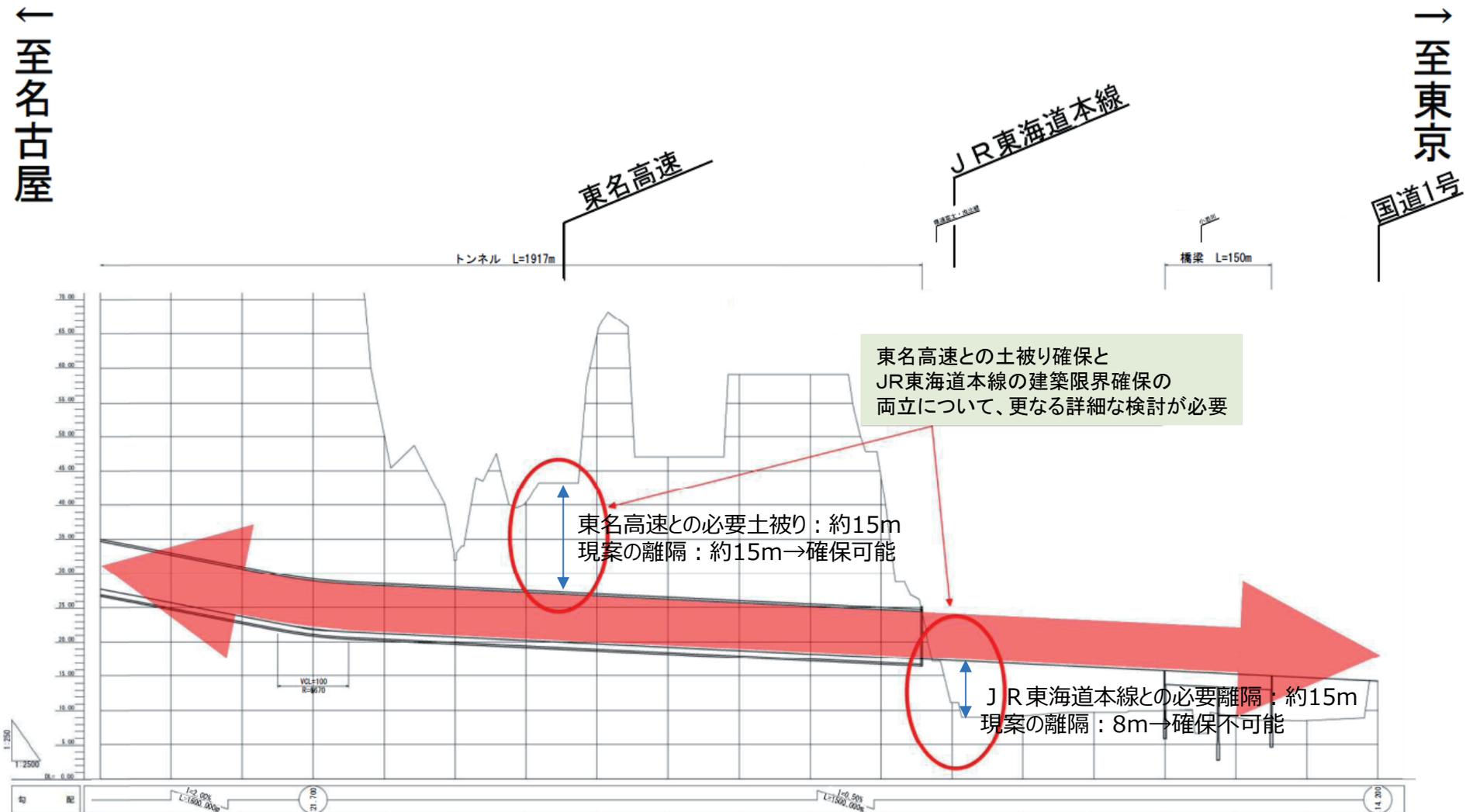
(1) 国道1号の迂回ルート確保策 (1/8)

- ・国道1号を単独で迂回ルートを確保することは東海道本線、東名と交差しており、事業化に向けては、施工方法含め、更なる検討の深度化が必要。



出典:NTTインフラネット

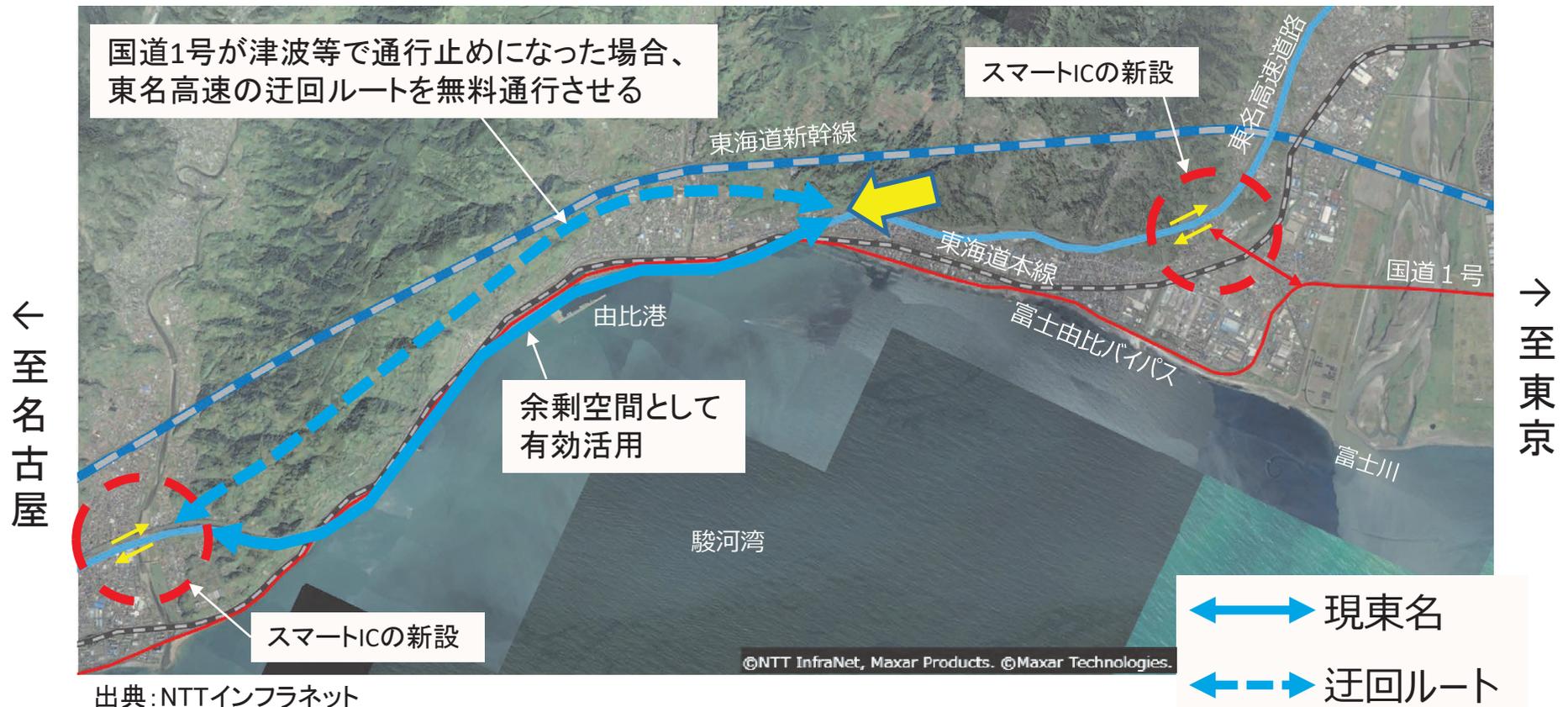
(1) 国道1号の迂回ルート確保策 (2/8)



国道1号の現地盤高をコントロールポイントとして東名高速の土被りを確保した場合の縦断線形を示す。この場合、JR東海道本線との必要離隔が確保出来ない。

(1) 国道1号の迂回ルート確保策 (3/8)

- 山側に東名高速を迂回させ、スマートICを2か所整備
延長：8 km (トンネル6 km 明かり 2 km)



(1) 国道1号の迂回ルート確保策 (4/8)

・迂回ルートイメージ



(1) 国道1号の迂回ルート確保策 (5/8)

【蒲原側】

- ・国道1号からアプローチ路とダイヤモンド形式のハーフICを整備



出典:NTTインフラネット

出典:国土未来プロジェクト研究会

(1) 国道1号の迂回ルート確保策 (6/8)

【興津側】

- ・国道52号からダイヤモンド形式のハーフICを整備



出典:NTTインフラネット

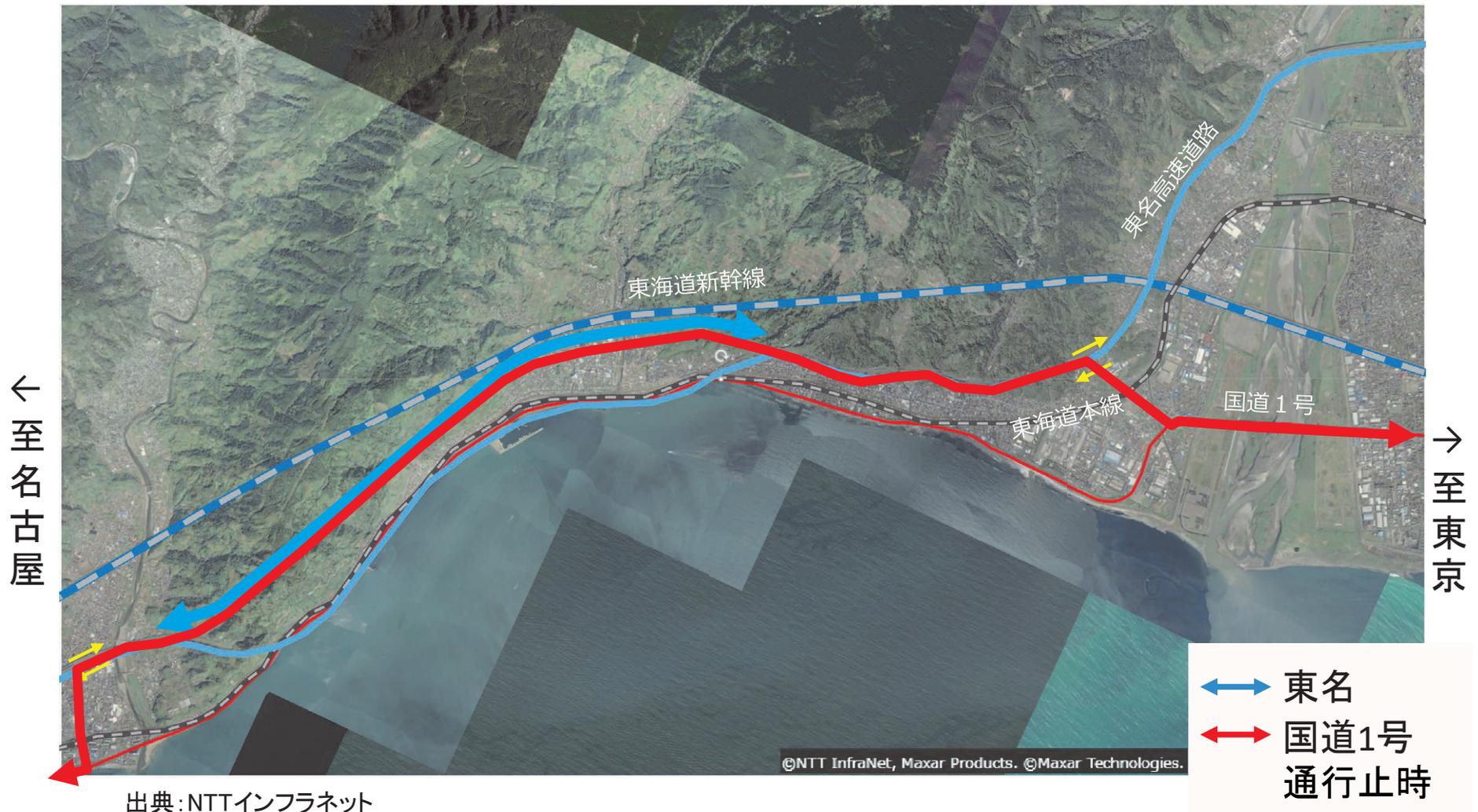
(1) 国道1号の迂回ルート確保策 (7/8)

【通常時】



(1) 国道1号の迂回ルート確保策 (8/8)

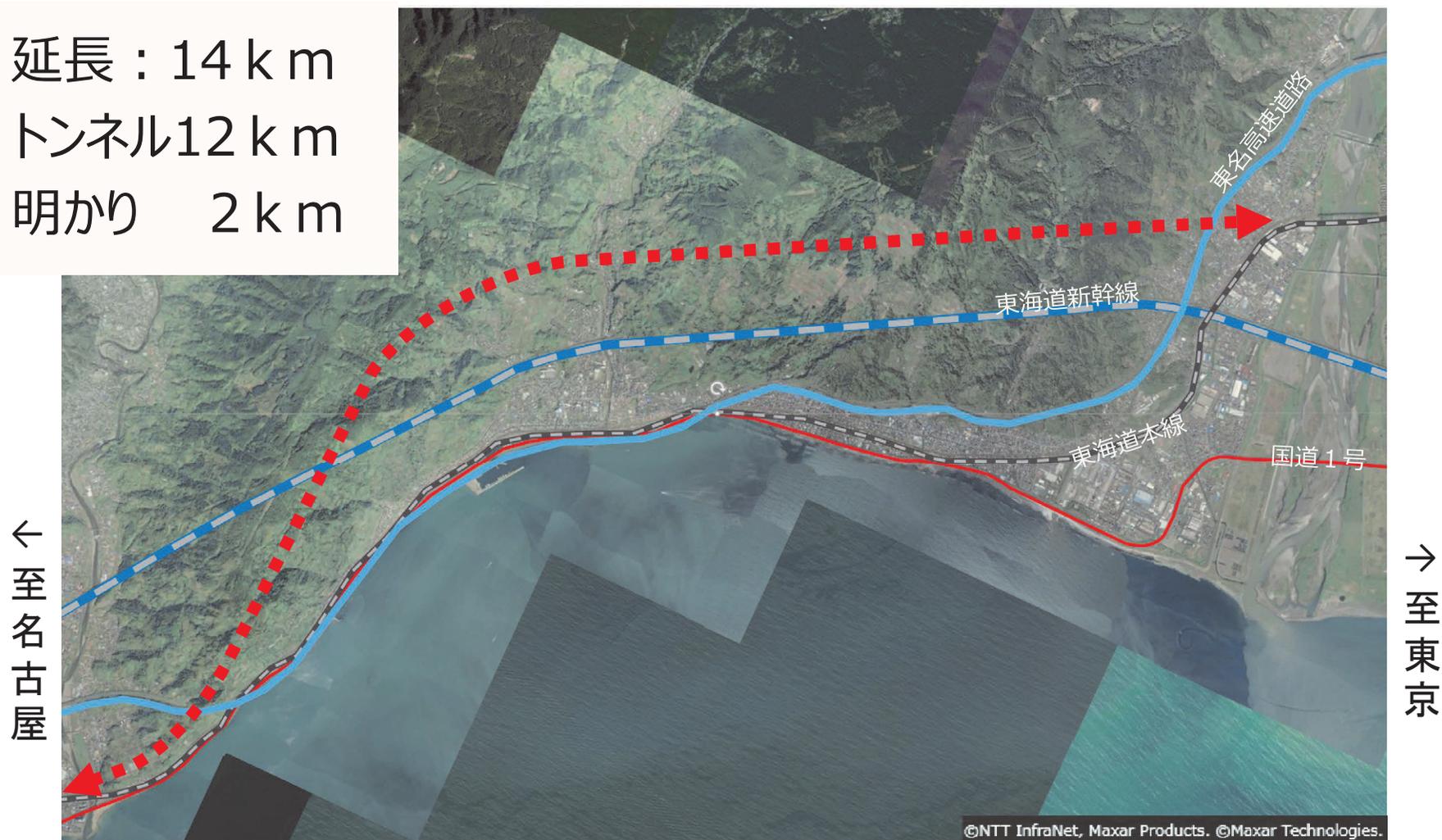
【非常時】 (国道1号が津波等で通行止めになった場合)



(2) 東海道本線貨物輸送路の迂回ルート確保策

- ・線形、地形を勘案し、興津～新富士地区に構築

延長：14 km
トンネル12 km
明かり 2 km



出典：NTTインフラネット

出典：国土未来プロジェクト研究会

(3) 事業の展開

○国道1号の迂回ルートを確認を優先し、東海道本線貨物輸送路の迂回ルート整備は長期的プロジェクトとし、2段階の整備とする。

【国道1号の迂回ルート事業の概要】

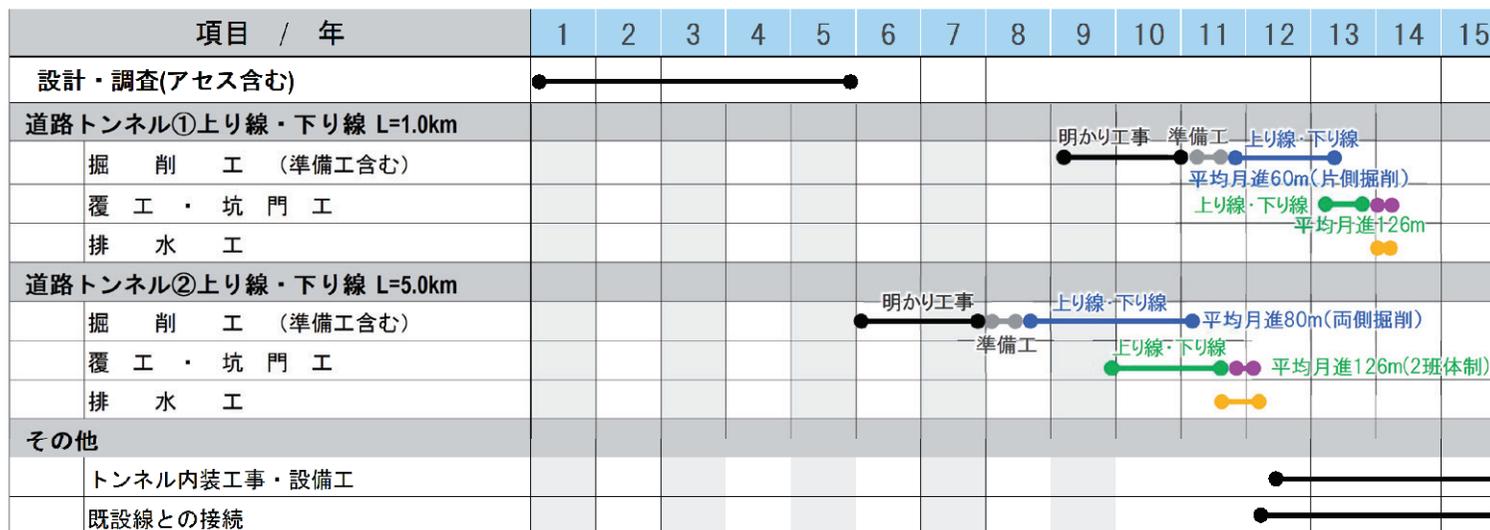
- ・事業規模は8 k m 事業費：1,500億円
- ・東名と国道1号の合併施工と位置づけ整備する。

【鉄道の迂回ルート事業の概要】

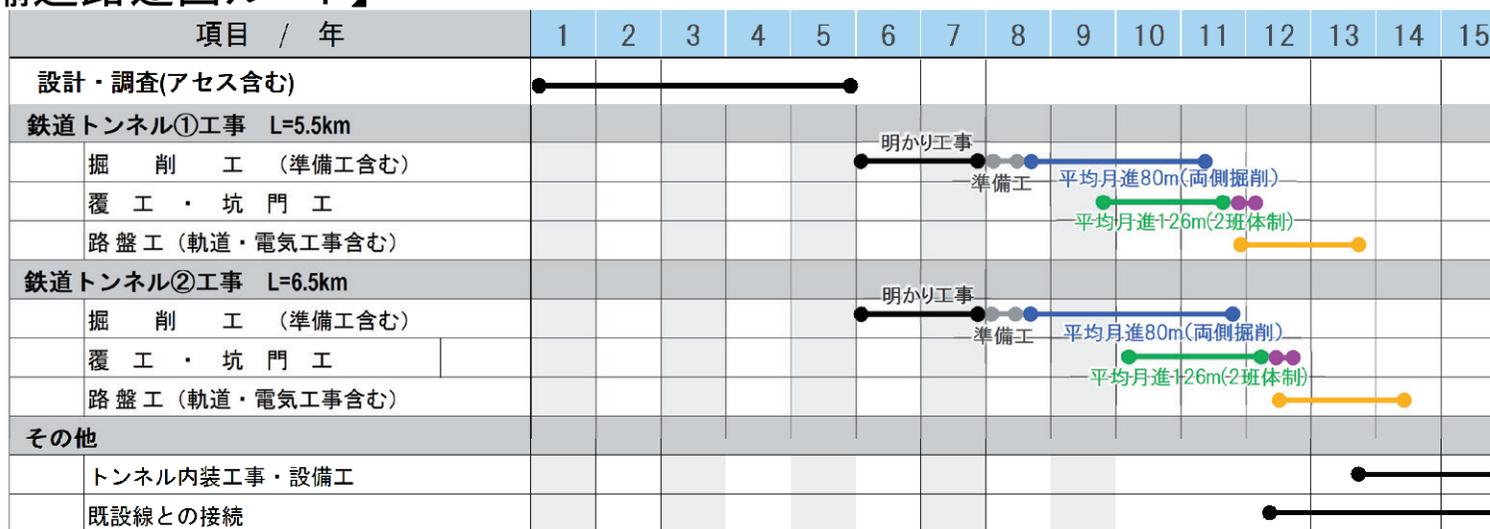
- ・事業規模：14 k m 事業費：3,000億円
- ・東海道本線貨物輸送路の迂回ルート整備には相当な期間、事業費を要することが想定され、事業主体のコンセンサスを得るのは容易ではない。

(4) 事業スケジュール

【国道1号迂回ルート】



【東海道本線貨物輸送路迂回ルート】

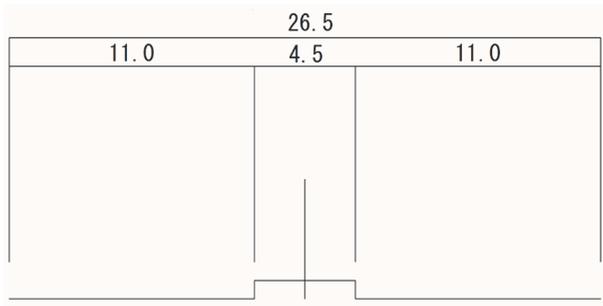


4. 余剰空間の利活用策

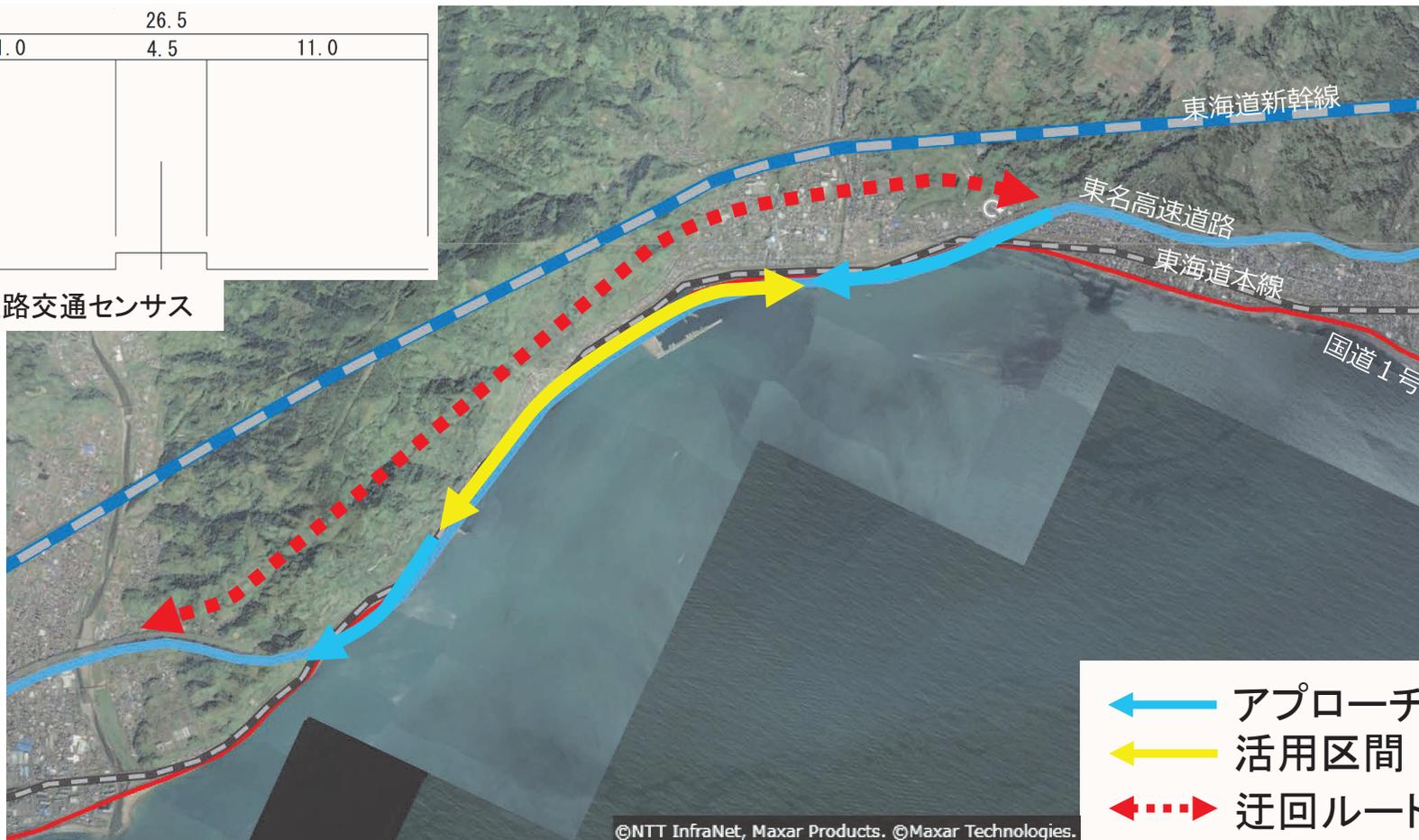
(1) 余剰空間（東名高速の旧道部分）

- ・アプローチ区間を除く約3 km、幅員約27m、8万m²の空間

東名の幅員構成の概要



出典：道路交通センサス



出典：NTTインフラネット

(2) 余剰空間の利活用策 ①大型車駐車マス

○大型駐車マスのニーズ拡大

○トラック輸送の生産性向上

- ・国際海上コンテナ車（40ft背高）
- ・ダブル連結トラック

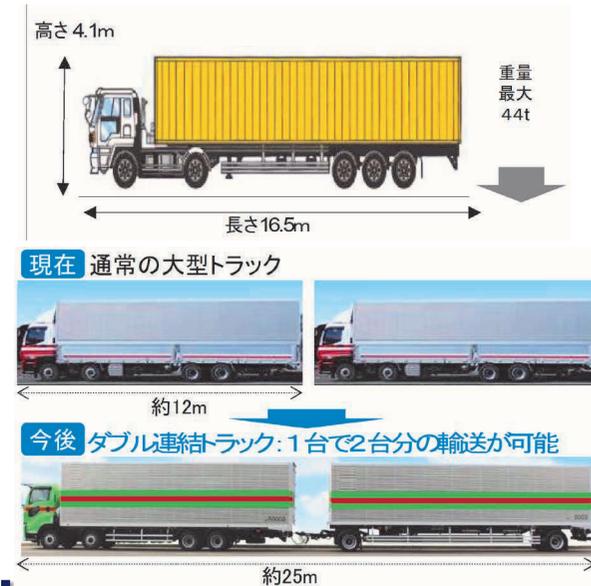
→ P A、S Aにおける大型車マスの不足

○働き方改革、改善基準告示などの法令順守

- ・ドライバーが十分に休憩・休息を取れる環境整備

→国道1号 道の駅「掛川」は大型車マスの増設希望 第4位※

小型車：222台、大型車：70台、特大車：5台



※社会資本整備審議会 道路分科会 資料(2020.8)

(2) 余剰空間の活用策 ②サイクルツーリズム拠点 (1/3)

■太平洋岸自転車道

千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸を走り、和歌山市に至る延長1,400kmの自転車道構想。

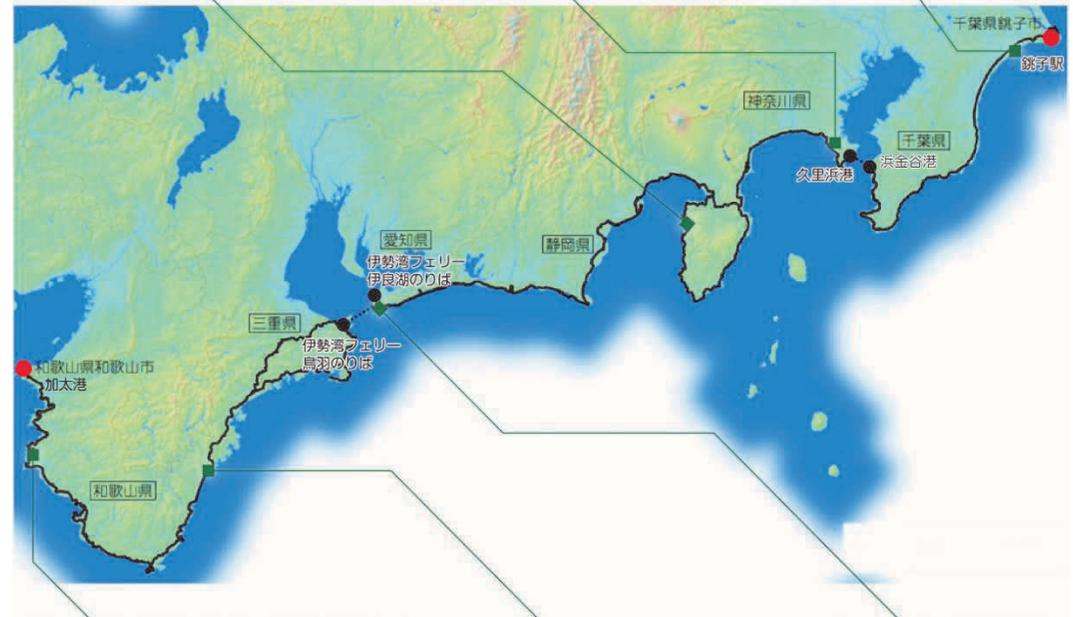
伊豆 (静岡県沼津市)



七里ヶ浜 (神奈川県鎌倉市)



九十九里浜 (千葉県旭市)



白崎海岸 (和歌山県由良町)



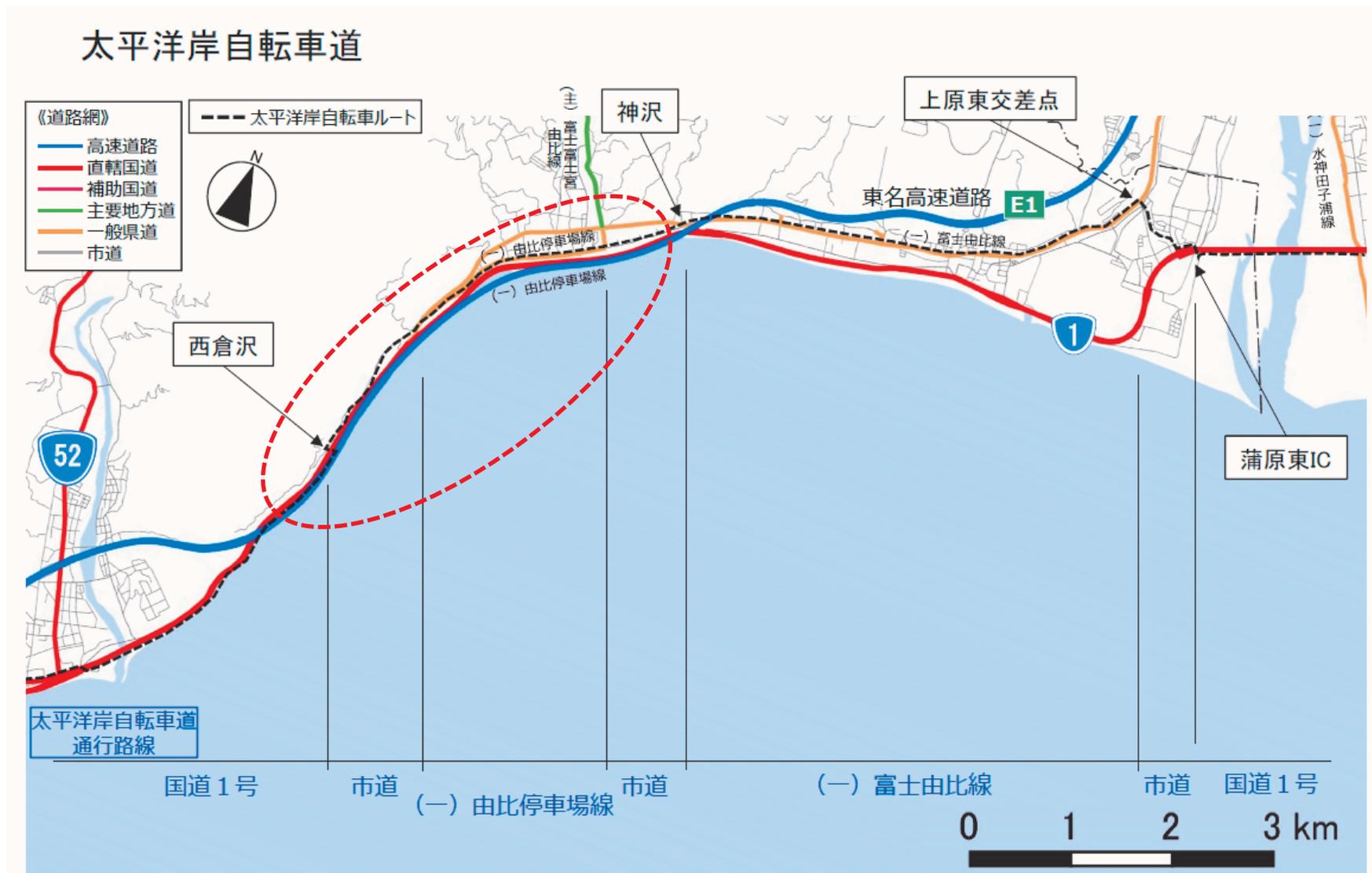
熊野灘 (三重県熊野市)



伊良湖岬 (愛知県田原市)

出典: 太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会HP

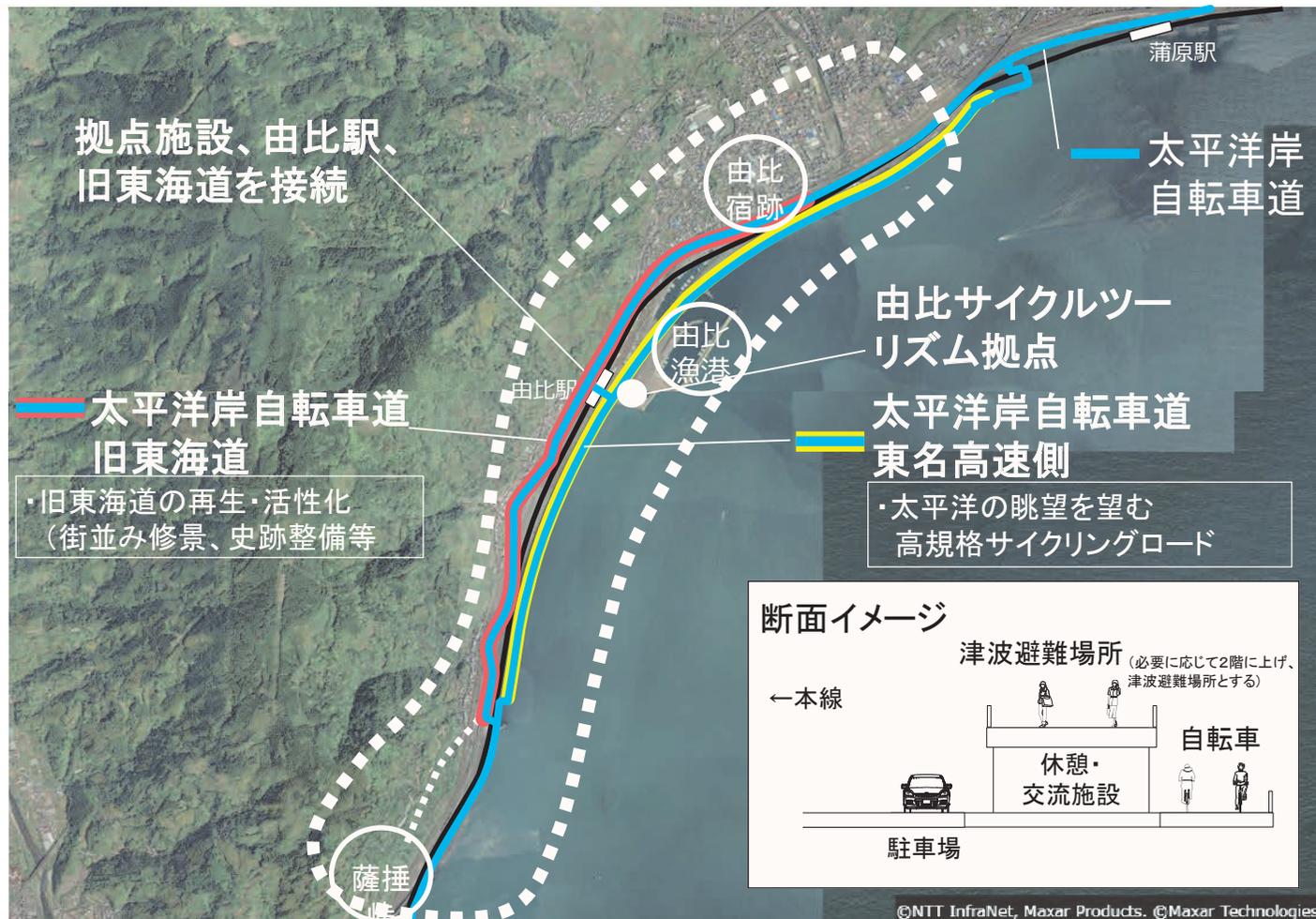
(2) 余剰空間の活用策 ②サイクルツーリズム拠点 (2/3)



提供：静岡国道事務所

(2) 余剰空間の活用策 ②サイクルツーリズム拠点 (3/3)

「ノンカーボンビークルネットワーク」と 「由比サイクルツーリズム拠点」の形成



出典: NTTインフラネット

出典: 国土未来プロジェクト研究会

(2) 余剰空間の利活用策

【導入機能イメージ】

- ・津波避難施設
- ・休憩・交流施設
- ・大型車両を中心としたS A
- ・サイクリングロード



(2) 余剰空間の利活用策

【薩埵峠からのイメージ】



【東海道由比地区での強靱な 国土交通軸確保のために】 検討者名簿

※敬称略

チームリーダー

松本 伸 ((株)大林組 常務執行役員 土木本部生産技術本部長)

サブリーダー

石坂 久志 ((株)復建エンジニアリング 事業本部 副本部長)

メンバー

(50音順)

上西 泰輔 ((株)大林組 東京本店 土木事業部 営業部長)

田代 裕一 (パシフィックコンサルタンツ(株) 社会イノベーション事業本部 交通政策部 都市マネジメント室)

南光 繁 (日本製鉄(株) プロジェクト開発部プロジェクト開発室 上席主幹)

～ 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/東京都市大学 名誉総長
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	阿部 義典	国際航業(株)	インフラマネジメント事業部 道路計画担当部長
	雨宮 克也	三井不動産(株)	開発企画部 環境創造グループグループ長
	荒井 清	東亜建設工業(株)	土木事業本部 プロジェクト部長
	荒木 千博	(株)建設技術研究所	東京本社 河川部長
	有田 淳	前田建設工業(株)	土木事業本部 営業第1部副部長
	安齊 孝仁	(一社)日本プロジェクト産業協議会	顧問
	安藤 聡穂	(株)IHI	社会基盤・海洋事業領域グローバルビジネス推進部 部長
	飯尾 昌和	(株)日本港湾コンサルタント	計画本部 専任部長
	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 チーフプロジェクトマネージャー
	石田 有三	大成建設(株)	土木営業本部 開発営業部 営業担当部長
	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 執行役員 副社長
	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
	今井 稔	(一社)建設コンサルタンツ協会	インフラストラクチャー研究所 研究部長
	岩野 政浩	大成建設(株)	理事 土木本部 土木企画部長
	上西 泰輔	(株)大林組	東京本店 土木事業部 営業部長
	太田 昌彦	日本製鉄(株)	プロジェクト開発部長
	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
	大村 哲夫	(株)日本港湾コンサルタント	取締役会長
	岡本 俊彦	大成建設(株)	土木本部 土木企画部 戦略計画室 部長代理
	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
	越智 修	五洋建設(株)	専務執行役員 土木部門担当
	越智 繁雄	大成建設(株)	執行役員
	小野 哲男	(株)熊谷組	執行役員 土木事業本部 副本部長
	加藤 孝明	東京大学	生産研究所 教授/社会科学研究所 特任教授
	門脇 直哉	日鉄物産(株)	プロジェクト開発部長
	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	エグゼクティブアドバイザー
	川口 英俊	東京都市大学	都市生活学部 教授
	川嶋 憲	(株)日本港湾コンサルタント	執行役員
	菅藤 学	(株)ドーコン	東日本事業本部 東京支店 事業部長
	菊地 史春	日鉄興和不動産(株)	企業不動産開発本部 九州支店長
	清原 亮	(株)安藤・間	営業本部 営業第一部 営業グループ課長
	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
黒川 純一良	(公社)日本河川協会	専務理事	
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)	常務取締役	
五味 宗雄	(株)安藤・間	取締役副社長	
今野 水己	(株)三菱総合研究所	西日本営業本部 特命リーダー	
斉藤 親	(一社)日本プロジェクト産業協議会	顧問	
酒井 哲夫	(株)ドーコン	東日本事業本部 次長	
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	
佐野 忍	鹿島建設(株)	土木管理本部 プロジェクト推進部 プロジェクト推進部長	
塩崎 正孝	(株)IHI	顧問	
清水 英範	(公社)日本測量協会	会長	
清水 雄	(株)オオバ	常務取締役 執行役員 営業本部長	
下長 右二	パシフィックコンサルタンツ(株)	執行役員 社会イノベーション事業本部長	
白木原 隆雄	(一社)計画・交通研究会	理事・事務局長	

	氏名	団体名	役職
	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
	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 副部長
	高橋 明	(株)日本政策投資銀行	地域調査部長
	高橋 健太郎	(株)熊谷組	土木事業本部 営業部 部長
	竹澤 正太郎	前田建設工業(株)	土木事業本部 副部長
	田代 裕一	パシフィックコンサルタンツ(株)	社会イノベーション事業本部 交通政策部 都市マネジメント室
	龍田 昌毅	日鉄物産(株)	プロジェクト開発部 担当部長
	谷山 喜彦	日鉄興和不動産(株)	開発企画本部 担当部長
	角田 光男	(一社)共同通信社	社友
	土井 一生	(株)みずほ銀行	社会・産業基盤イダストリーグループ長付参事役
	飛田 茂美	(一社)不動産協会	前 事務局長代理
	長澤 光太郎	(株)三菱総合研究所	専務執行役員 シンクタンク部門長
	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
	中嶋 さやか	五洋建設(株)	ICT 推進室 BIM/CIMグループ 担当課長
	中矢 昌希	中央復建コンサルタンツ(株)	総合技術本部 社会インフラマネジメントセンター 都市開発プロジェクト チーフマネージャー
	奈良 照一	(株)ドーコン	交通事業本部 交通部長
	栖館 学	日本シビックコンサルタント(株)	地下施設技術部 部長代理
	栖原 圭紘	パシフィックコンサルタンツ(株)	プロジェクト統括部 ビジネスインキュベーション室
	南光 繁	日本製鉄(株)	プロジェクト開発部 プロジェクト開発室 上席主幹
	仁賀木 康之	復建エンジニアリング(株)	事業推進部 部長
	服部 唯之	(株)ドーコン	東京支店 支店長
	林 敦	(株)みずほ銀行	執行理事 社会・産業基盤第二部長
	林 良嗣	中部大学	卓越教授
委員	深澤 淳志	(一財)日本建設情報総合センター	理事長
	藤井 健	首都高速道路(株)	代表取締役 専務執行役員
	堀江 弘和	(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
	正岡 和繁	日本シビックコンサルタント(株)	地下施設技術部 グループ長
	町村 俊彰	前田建設工業(株)	土木事業本部 営業第1部長
	松尾 直規	中部大学	名誉教授
	松崎 成伸	戸田建設(株)	本社土木営業第一部 課長
	松田 寛志	日本工営(株)	常務執行役員
	松谷 春敏	(株)IHI	顧問
	松友 登	西松建設(株)	執行役員 土木事業本部 副本部長
	松本 伸	(株)大林組	常務執行役員 土木本部 生産技術本部長
	丸岡 裕人	日鉄防食(株)	取締役企画管理部長 安全環境・品質統括部長
	丸山 隆英	東亜建設工業(株)	執行役員 常務
	水口 倫太郎	あおみ建設(株)	経営企画室長
	水谷 誠	(一社)日本建設業連合会	常務執行役員
	見附 敬三	(株)建設技術研究所	管理本部 副本部長
	三輪 恭之	森ビル都市企画(株)	事業企画部 部長補佐
	村尾 公一	東京都市大学	特任教授
	村田 浩隆	五洋建設(株)	横浜営業支店 支店長
	森山 真稔	(一社)建設コンサルタンツ協会	インフラストラクチャー研究所 研究員
	山崎 隆司	(株)JR東日本クロスステーション	常勤監査役
	山崎 智之	(株)日本政策投資銀行	都市開発部 次長
	吉川 正嗣	(株)建設技術研究所	顧問
	吉崎 収	(株)大林組	執行役員 土木本部 副本部長
	利穂 吉彦	鹿島建設(株)	常務執行役員 技術研究所長
	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

	氏名	団体名	役職
アドバイザー	浦田 秀樹	日本製鉄(株)	プロジェクト開発部 プロジェクト開発室長
	江守 昌弘	(株)建設技術研究所	常務執行役員 東京本社 副本社長
	金山 洋一	富山大学	都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 教授
	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
	酒井 芳一	(一社)建設コンサルタンツ協会	インフラストラクチャー研究会 事務局長
	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 インダストリーマネージャー (スマートシティ担当)
	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
吉川 大三	(株)安藤・間	営業本部 顧問	
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	(一社)日本プロジェクト産業協議会	常務理事・事業企画部長
	箱田 泰史	(一社)日本プロジェクト産業協議会	元 事業企画部 部長(現 鹿島建設(株))
	齋藤 彰	(一社)日本プロジェクト産業協議会	事業企画部 部長
	久保田 勝朗	(一社)日本プロジェクト産業協議会	事業企画部 部長
	中川 雄一	(一社)日本プロジェクト産業協議会	事業企画部 部長

国土造りプロジェクト構想5
～安全・快適で豊かな国土造りのために～

【東海道由比地区での強靱な国土交通軸確保のために】
～大地震（津波）に備えて、東西交通の分断を回避～

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC)

発 行 2022年3月9日

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 2022, Printed in Japan

