

国土造りプロジェクト構想 7

～安全・快適で豊かな国土造りのために～

【神戸空港の機能強化と関西三空港一体運用】

～関西ルネサンスに向けた提言～



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ました。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押すようになった。

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す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、そこでの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。

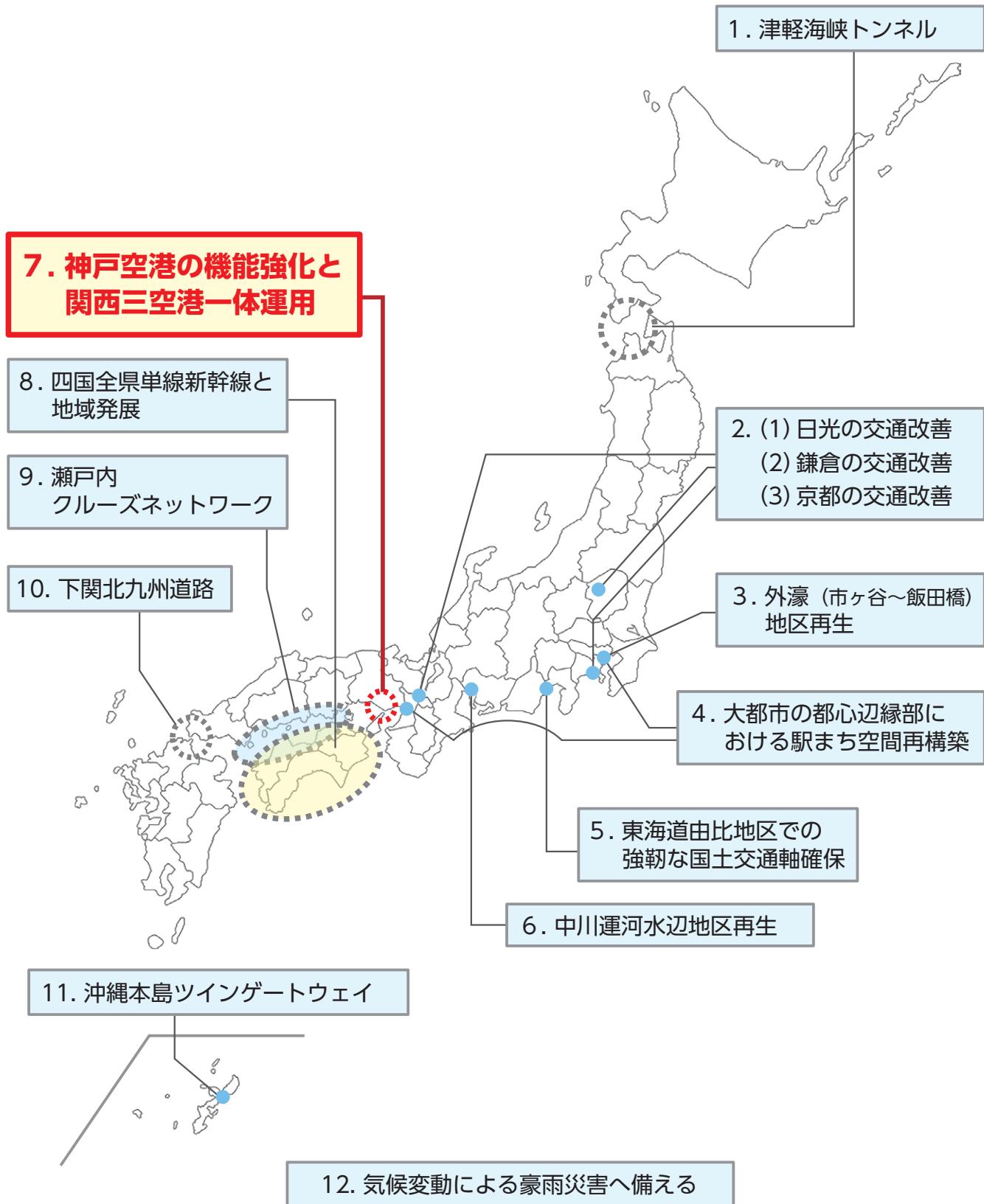
新型コロナ感染症によって多大の損傷を被った世界の各国は、今後長期間にわたり、その回復とさらにその先の発展へ向けて、激烈な成長競争を進めるに違いない。そのとき、今後の発展へ向けての国土基盤への投資の多寡と適否はその国土の将来に対し支配的な影響を持つに違いない。

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

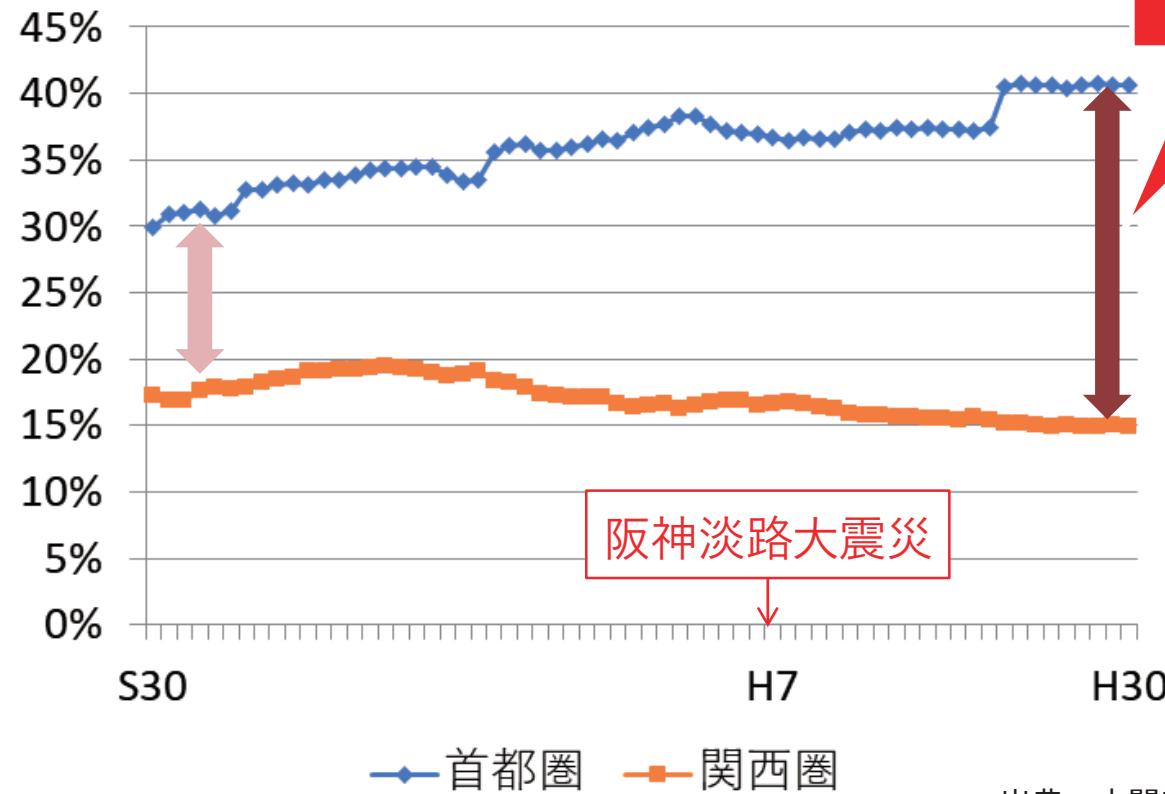
1. 関西経済の現状と関西三空港の問題点	1
2. 国際空港の先進事例	10
3. 関西三空港一体運用の方向性	18
4. 関西三空港一体運用のためのインフラ高度化提案	21
付録 神戸都心再生「神戸ルネサンス」.....	48
【神戸空港の機能強化と関西三空港一体運用】検討者名簿	60
JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会 委員名簿	61

1. 関西経済の現状と関西三空港の問題点

ポストコロナ社会における関西ルネサンス

■ 関西の地盤沈下と東京一極集中

- 20世紀後半に遅れた関西産業の構造転換
- 阪神淡路大震災による長期経済ダメージ



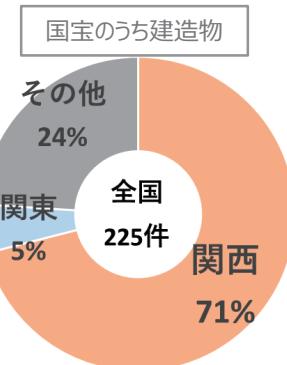
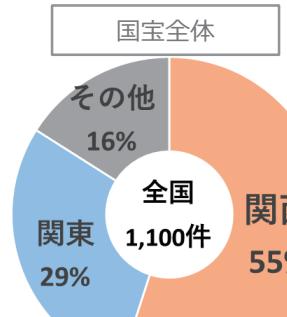
首都圏と関西圏のGDPシェアの推移

1. 関西経済の現状と関西三空港の問題点

ポストコロナ社会における関西ルネサンス

■ 関西のポテンシャル

- 文化首都（歴史・文化資源の集積）
- 多様な機能が重層した分散型都市構造
- 国内外の交通結節点の集積
 - 大阪湾周辺に近接した3空港
 - 国内高速鉄道の中心（新幹線、リニア）
 - 空港と新幹線駅の近接立地



関西が保有する国宝数の全国シェア

出典：文化庁「文化財指定等の件数」データ（2018年8月1日時点）より作成

■ 世界都市関西（アジアのゲートウェイ）

- インバウンド産業の成長（2025年頃にはコロナ禍から航空需要が回復）
- グローバルネットワークを活かした高付加価値産業の成長
- スーパーメガリージョン、西日本スーパーメガリージョンのハブ

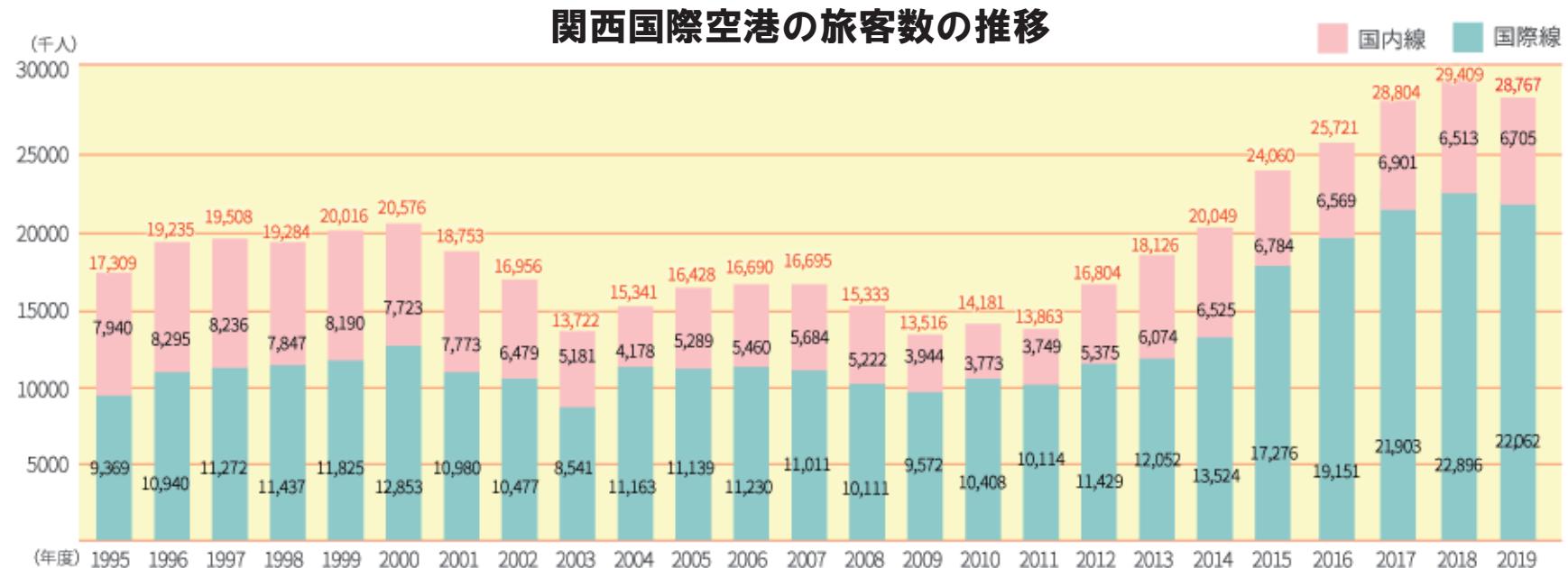
国際空港機能が関西経済の生命線

1. 関西経済の現状と関西三空港の問題点

インバウンドに対する関空の容量不足

■ 関空「第3ターミナル」検討本格化－万博・IR対応 (2019年9月、関西エアポート)

- 関空の2019年度の総旅客実績数は約3,181万人で、現状のターミナル容量（年間約3,335万人）の限界に近い
- 多くのインバウンド来場が見込まれる2025年大阪・関西万博に加え、IR誘致の可能性を見据えた対応が必要



出典：関西エアポートHP

1. 関西経済の現状と関西三空港の問題点

低水準な空港への鉄道アクセス

■ 関空～京阪神都心間の鉄道所要時間は1時間以上

- 関西国際空港～京都・大阪・神戸の都心間の鉄道所要時間は65～90分で、神戸からは乗継が必要
- なにわ筋線整備後は大阪都心は1時間圏内になるものの、神戸都心や阪神間からのアクセス性は改善せず

■ 大阪国際空港、神戸空港へは鉄道が乗り入れず

- 大阪国際空港：大阪モノレールは都心に直結していない
- 神戸空港：ポートライナー（新交通システム）は容量不足

京阪神母都市からの鉄道所要時間 (単位：分)

	京都	大阪	神戸
関西国際空港	75	65	90
大阪国際空港	70	40	60
神戸空港	70	40	18

注：京都はJR京都駅、大阪はJR大阪駅、神戸はJR三ノ宮駅からの所要時間

出所：各空港ウェブサイト

1. 関西経済の現状と関西三空港の問題点

国際空港の災害に対する脆弱性

■ 関西の国際空港機能の脆弱性

- 2018年台風21号による関空国際空港機能麻痺 ⇒ **1本の連絡橋しかないことによる脆弱性**



出典:<https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/column/18/00430/012400011/>

出典:<https://www.sankei.com/gallery/20180906-4IHGSZDEKNMMRMPF7YMPWKW3BE/>

■ 日本の国際空港物流機能の脆弱性

- 2019年台風15号被害による成田空港機能麻痺の際に、
関空が国際空港物流の代替機能を果たせていない
(国際物流機能が弱い)

1. 関西経済の現状と関西三空港の問題点

大阪国際空港の危険性等

- 騒音問題
- 危険性
- 新大阪周辺等の立体的再開発等への制約



1. 関西経済の現状と関西三空港の問題点

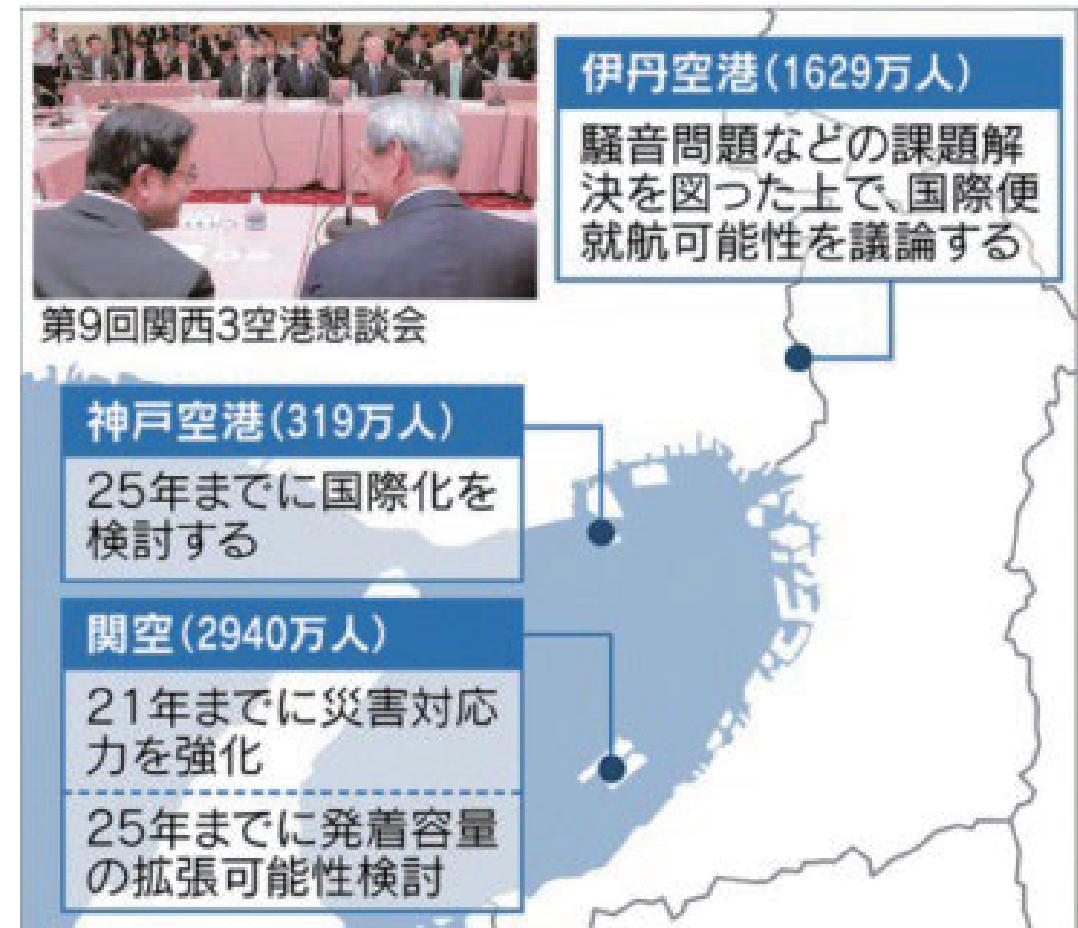
関西三空港懇談会の合意内容

■ 第9回関西 3 空港懇談会（2019年5月11日）

- 2025年までに、**関空の発着容量の拡張可能性**を検討
- 2025年までに、**神戸空港の国際化**を検討（大阪・関西万博までの中期的な検討課題）



- 関西エアポート山谷社長「神戸空港の国際定期便を2025年万博頃までに、関空の補完的な役割の中で検討」
(2021年7月、神戸新聞取材)



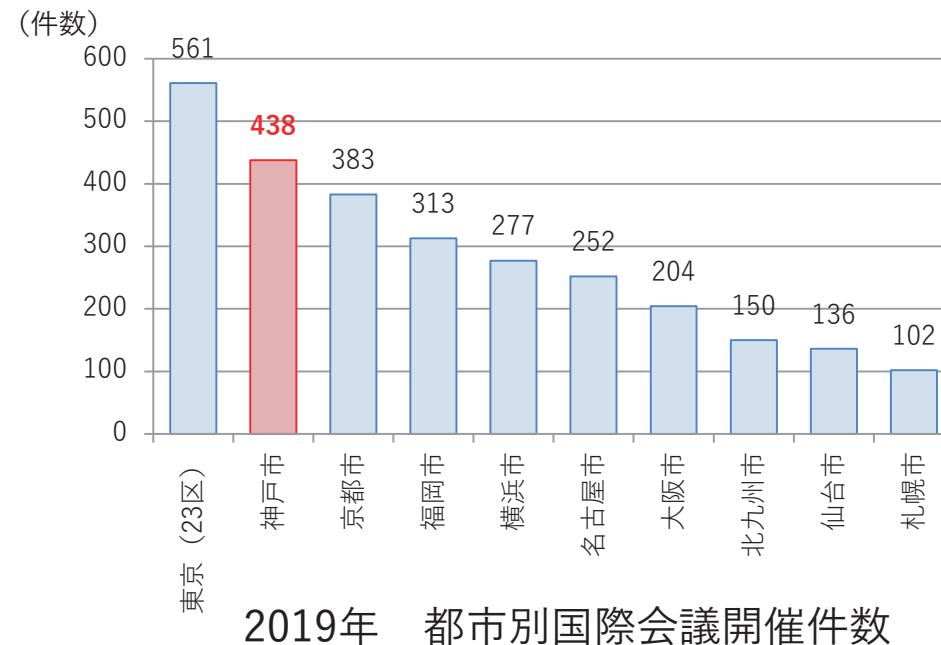
出典：日本経済新聞

1. 関西経済の現状と関西三空港の問題点

関西再生に向けた神戸の役割

■ 神戸経済の特長を活かした関西再生の始動

- 神戸の国際会議数は全国2位であるが、国際線が離発着するのは神戸空港ではなく関西国際空港
- 神戸空港に近接するポートアイランドには医療産業都市、スーパーコンピュータ「富岳」が存在



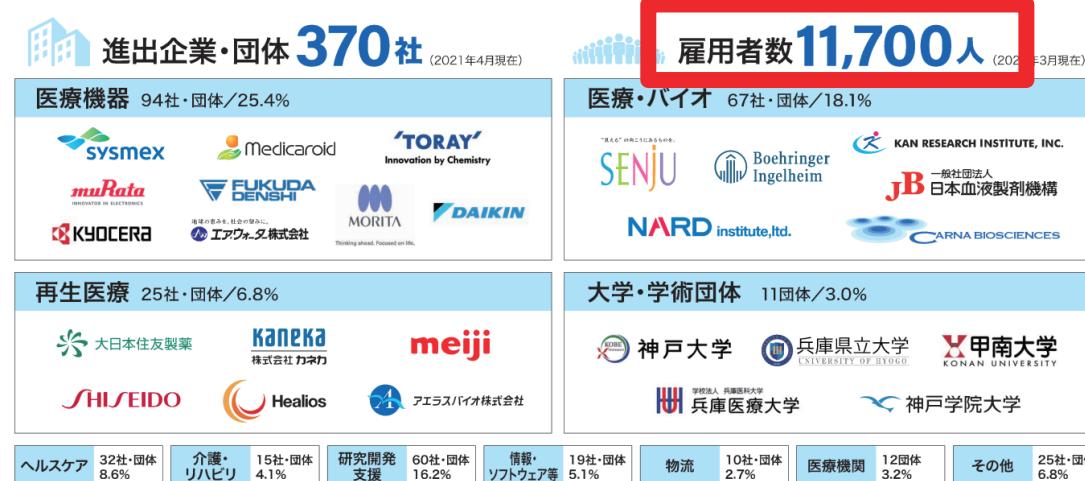
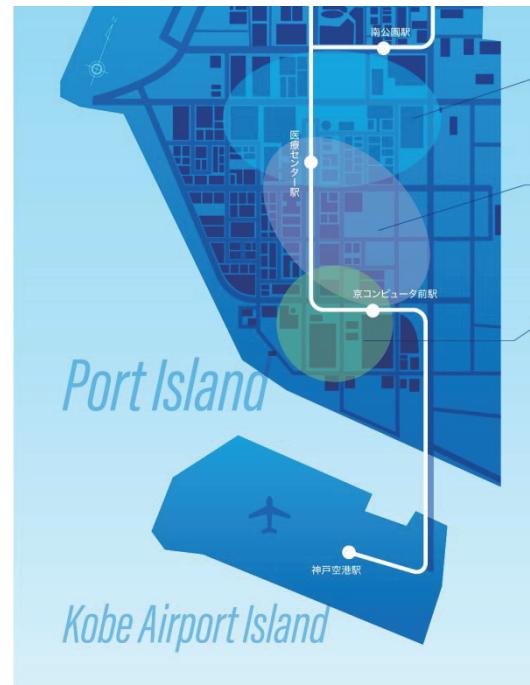
出典：国際観光振興機構

1. 関西経済の現状と関西三空港の問題点

臨空産業との連携（神戸医療産業都市）



出典:https://www.fbri-kobe.org/kbic/download/pdf/pamphlet_KBIC_Medical_Book.pdf?0528



医療機器、医薬品、再生医療等の研究開発、近年はヘルスケア、デジタルヘルスも



出典:https://www.fbri-kobe.org/kbic/download/pdf/KBIC_Business_Introduction_jp.pdf?1

2. 国際空港の先進事例

空港～母都市中心部の鉄道アクセス

- 事例1：パリ（シャルル・ド・ゴール空港～パリ市内～オルリー空港）



地図情報:Google

■ シャルル・ド・ゴール空港

- 首都圏における主要旅客・貨物路線の発着

REP B線（フランス地域圏急行鉄道南北線）で25～30分
(ノンストップ便あり)

パリ市内

REP B線 + モノレール
で35分～45分

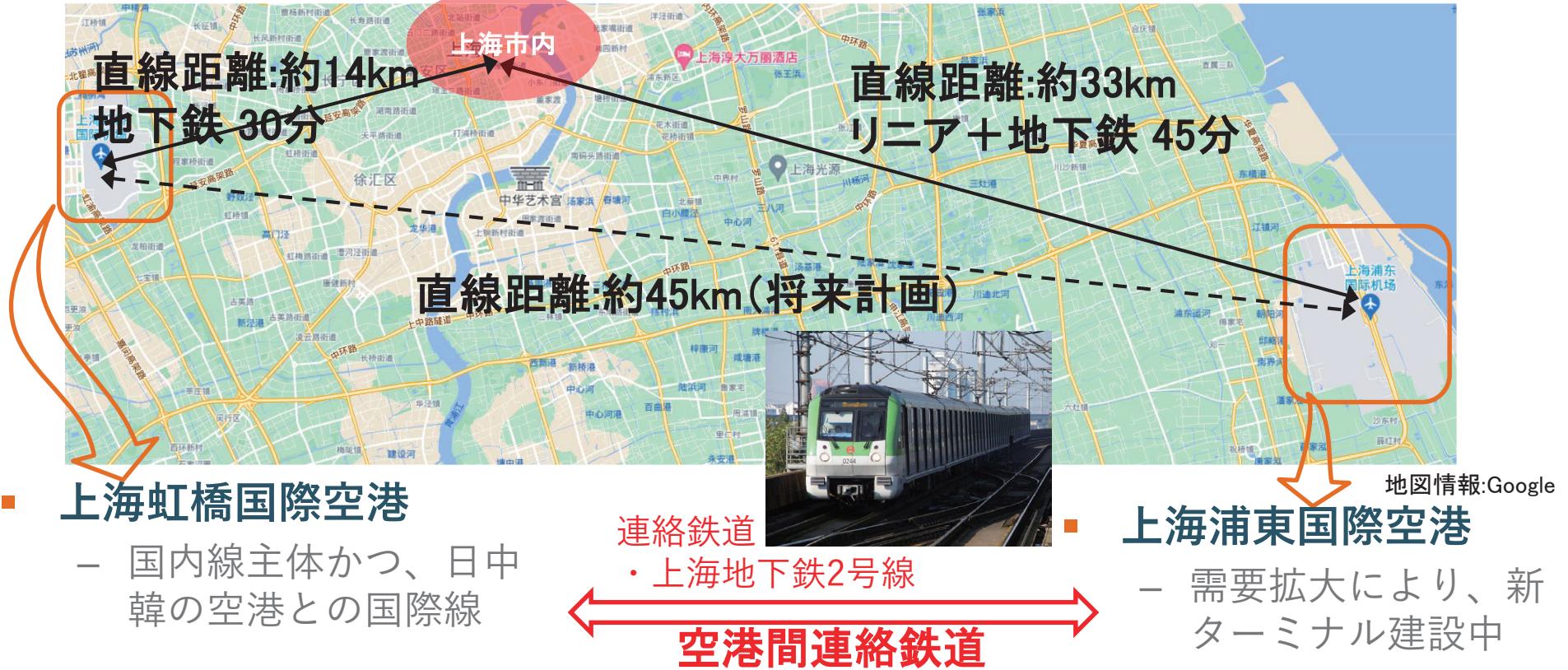
■ オルリー空港

- フランス・ヨーロッパ域内及び旧フランス領土への旅客・貨物路線の発着

2. 国際空港の先進事例

空港～母都市中心部及び空港間の鉄道アクセス

- 事例2：上海（上海浦東国際空港～上海市内～上海虹橋国際空港）



将来計画として、上海トランスラピッド（リニアモーターカー）の都心部への延伸で、上海浦東国際空港～上海虹橋国際空港間を15分で移動可能 → 現在は工事延期中

出典

<http://www.2427junction.com/chinashanghai02.html>

2. 国際空港の先進事例

複数空港間の鉄道ネットワーク形成

■ サンフランシスコベイエリア・シリコンバレー

- オークランド国際空港・サンフランシスコ国際空港など多くの空港が存在

■ 交通網（BART）

- BARTと呼ばれる高速鉄道がサンフランシスコ国際空港とオークランド国際空港を 60 分で結ぶ
- 路線を延伸し、サンノゼ国際空港まで乗り入れる計画がある



出典

<http://xelua.starfree.jp/articles/us05/text.html>



地図情報:Google



上:サンフランシスコ湾
左:関西
3港の位置関係

2. 国際空港の先進事例

港湾・空港近接性を活かした産業政策

- アムステルダム・ロッテルダム
 - 交通アクセスの良さ及び税制の優遇から欧州の物流拠点に
- 高度医療産業
 - 欧州医薬品庁(EMA)がロンドンからアムステルダムへ移転

【重要ポイント】

神戸医療産業都市の推進

神戸港直結、神戸空港から4分の立地を活かし、先端医療の研究開発を推進



出典<https://www.fbri-kobe.org/kbic/about/>



地図情報:Google

■ 交通網

- スキポール空港からアムステルダム(15分)、ロッテルダム(50分)へ直通列車が走行
- ロッテルダム港とともに、高速鉄道+水運+道路網により国内及び欧州の主要都市と直結

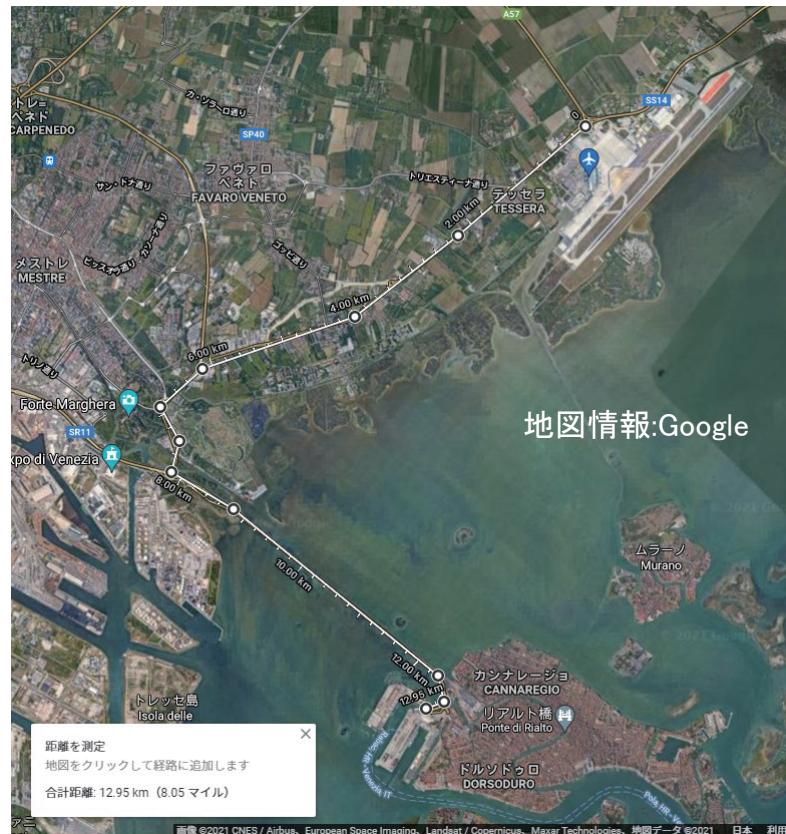
2. 国際空港の先進事例

フライ & クルーズ

ヴェネティア・テッセラ空港(マルコ・ポーロ空港)

イタリア国内では地方空港に当たるため3,300m、2,780mの2本滑走路で規模は大きくないが、ヨーロッパ29ヶ国、中東2ヶ国、アフリカ2ヶ国、北米2ヶ国、アジア2ヶ国と各国からのフライトが多い。

地中海クルーズの発着港であるヴェネティアクルーズターミナルからの距離は約13kmと近い。



神戸空港

2,500mの滑走路をもち、クルーズターミナルからの距離は約7kmであり、新たに日本船社によるラグジュアリークラスの瀬戸内クルーズの就航が期待される。

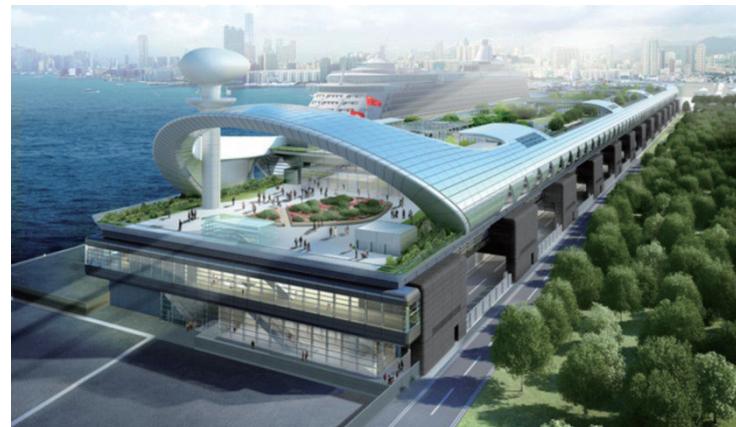


2. 国際空港の先進事例

都市部離発着空港の移設政策 1

■ 啓徳空港

- 啓徳空港は、国際都市香港を象徴する空の窓口でありながら、規模が大きくななく滑走路も1本であった。近隣への騒音被害等を解決するために啓徳空港は1998年7月5日に閉鎖されチェプラックコク空港へ香港国際空港の機能が移設された。
- 啓徳空港跡地の総面積約320haを対象として都市再開発が実施されている。



啓徳空港跡地の再開発イメージ
出典: https://www.gizmodo.jp/2013/06/post_12551.html



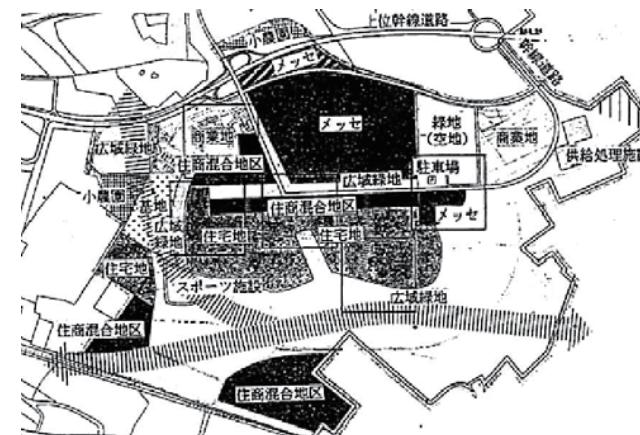
啓徳空港閉鎖前の市街地の様子
出典: <https://twitter.com/bellissm/status/736343412991889409> 15

2. 国際空港の先進事例

都市部離発着空港の移設政策 2

■ ミュンヘン空港

- 当初ミュンヘン中心部から約10kmのミュンヘン・リーム空港を拡張する予定であったが、住宅地の騒音問題と1960年に発生した米軍機墜落事故に関する住民の不安への対応などから、ミュンヘン市街の北東28.5kmの位置に新空港を建設し、1992年に移設された。
 - リーム空港跡地はミュンヘン市が都市計画を策定し、ミュンヘン見本市会場、住宅街、公園等を配置した。



ミュンヘン・リーム 空港跡地土地利用計画



2. 国際空港の先進事例

都市部離発着空港の移設政策3

■ ベルリン空港

- かつてベルリンには西ベルリンへの物資補給を行うテーゲル空港・テンペルホーフ空港と東ドイツ保有のシューネフェルト空港との3つの国際空港があり、まず2008年にテンペルホーフ空港が閉鎖され、巨大な公園となった。
- 続いてベルリン北部に位置する発着回数の多いテーゲル空港が2020年に閉鎖され、シューネフェルト空港をターミナル5として統合したベルリン・ブランデンブルグ空港が開港した。
- テーゲル空港跡地は、科学および産業研究専用の新しい都市地区に再開発される予定である。



テーゲル空港跡地活用計画

出典：<https://www.arup.com/projects/the-urban-tech-republic>



3. 関西三空港一体運用の方向性

関西三空港の問題・課題と対応策

問題点

インバウンドに対する
関空の容量不足

低水準な
鉄道アクセス

災害に対する
脆弱性・危険性

伊丹空港の危険性
新大阪周辺等の立体的
再開発等への制約

課題

国際線の容量拡大

主要都市、新幹線から
のアクセス性改善

リダンダンシー確保

伊丹空港の機能縮小

対応策

関西三空港の一体運用とインフラ整備案

- Step1：空域利用の最適化による三空港の役割分担変更と神戸空港の国際化
- Step2：神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航
- Step3：関西国際空港と神戸空港の鉄道直結による一体運用

3. 関西三空港一体運用の方向性

提案施策の概要

課題

ポストコロナ社会における関西圏の経済活性化と機能強化



新たな動向・開発（空港懇談会、関経連）

神戸空港の機能強化（国際化、24時間化、新滑走路整備等）

提案施策

Step1

空域利用の最適化による三空港の役割分担変更と神戸空港の国際化

Step2

神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航

Step3

関西国際空港と神戸空港の鉄道直結による一体運用

+

+

3. 関西三空港一体運用の方向性

関西三空港の一体運用とインフラ整備案

- Step1：空域利用の最適化による三空港の役割分担変更と神戸空港の国際化
(伊丹空港の機能縮小と神戸空港の機能強化)
 - 伊丹空港の安全性向上（ビジネスジェット等に機能縮小）
 - 関西空港の最大活用（伊丹空港機能の一部代替）
 - 神戸空港の機能強化と国際便の就航
- Step2：神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航
(新神戸・京阪神方面連絡鉄道の整備と神戸空港の滑走路3,000mへの延伸による国際定期便の本格的な就航)
 - 神戸空港の国際化（関西国際空港の一部代替）
 - 神戸空港の滑走路3,000mへの延伸と国際ターミナルビル整備
 - 神戸空港と新幹線新神戸駅及び京阪神方面連絡鉄道整備
- Step3：関西国際空港と神戸空港の鉄道直結による一体運用
(関西国際空港と神戸空港を地下鉄道で直結)
 - 関西国際空港と神戸空港を地下鉄道で接続
 - 関西国際空港と神戸空港を一体運用

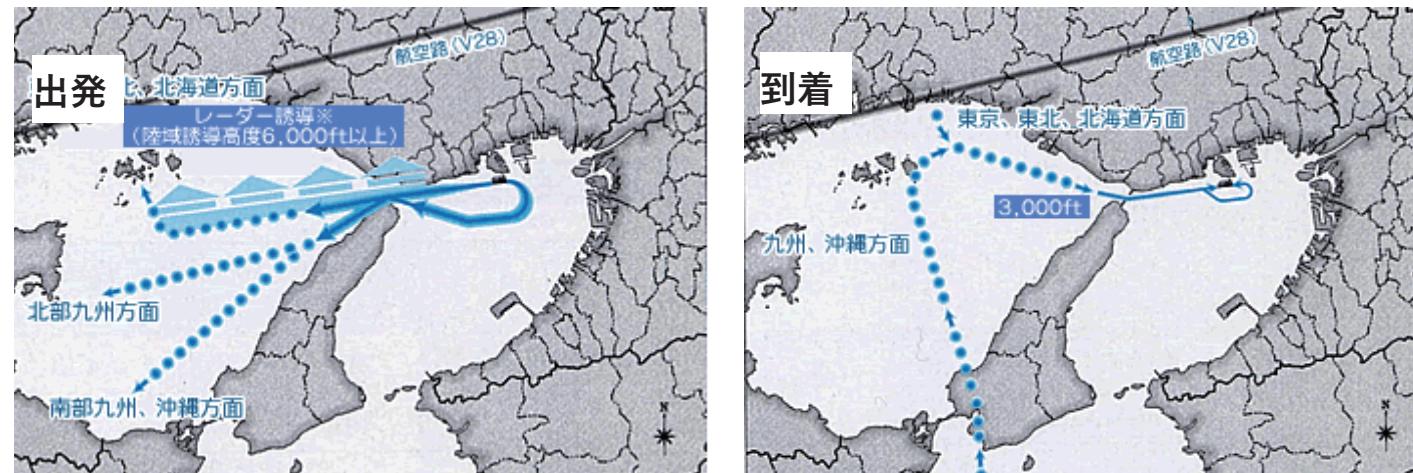
4.関西三空港一体運用のためのインフラ高度化提案

(1) 空域利用の最適化による三空港の役割分担変更と神戸空港の国際化（Step1）

空域利用の最適化案

■ 神戸空港の発着能力向上

- 伊丹空港が存続する限り伊丹空港の空域が優先されるため、神戸空港は西側からしか発着できない⇒発着能力は5万台/年（通常の約半分、最大実績値は2019年約1.6万回）
- 神戸空港の24時間運用により発着能力は約6万台/年に向上※
※神戸空港の機能縮小及び空域調整等により、10万台/年程度まで発着能力を伸ばせないか要検討
- 関西国際空港、神戸空港の海上2空港体制になった場合は、神戸空港の発着能力はフル活用され10万台/年に



現在の神戸空港の飛行経路

(1) 空域利用の最適化による三空港の役割分担変更と神戸空港の国際化（Step1）

関西三空港一体運用に向けた役割分担の変更

- 神戸空港の活用強化と国際便の就航（24時間運用）
- 関西国際空港は、発着容量を最大活用
- リニア新幹線大阪延伸を考慮し、一体運営を実施している関西エアポートの空港周辺環境向上の重要性評価

大阪国際空港
(伊丹空港)

- ・国内線のみ
- ・7時～21時まで運用

- ・国内ビジネスジェット等に機能縮小⇒運用時間の短縮⇒環境及び安全性向上

リニア新幹線
大阪延伸

神戸空港

- ・国内線のみ
- ・7時～23時運用



関西国際空港

- ・国際線、国内線
- ・24時間運用



- 発着容量拡大（24時間運用、時間帯による伊丹側の空域活用）⇒伊丹空港の機能代替
- 国際便の就航

- 発着容量の最大活用⇒伊丹空港の機能代替
- 国際線機能強化、貨物線機能強化
- アクセス鉄道整備（なにわ筋線）

地図情報:Google

(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航（Step2）

関西三空港一体運用

- 京阪神の連携強化、新幹線アクセス向上による神戸空港の機能強化（24時間運用、国際化、滑走路3,000mへ延伸、アクセス鉄道整備）
- 関西国際空港は、より強みを生かす機能に特化し、発着容量を最大活用（Step1と同じ）
- 大阪国際空港周辺の環境及び安全性向上（Step1と同じ）

大阪国際空港
(伊丹空港)

- ・国内線のみ
- ・時間短縮運用

- ・国内ビジネスジェット等に機能限定（Step1と同じ）

リニア新幹線
大阪延伸

神戸空港

- ・国内線のみ
- ・24時間運用



- ▶ 滑走路延伸（近距離繁忙路線のフルサービスキャリア、中長距離路線のエクスプレスサービスキャリア）
- ▶ 國際ターミナルビルの整備
- ▶ 医療産業都市、フライ＆クルーズの推進
- ▶ アクセス鉄道整備（新幹線新神戸駅間及び京阪神方面連絡鉄道の整備）

地図情報:Google

関西国際空港

- ・国際線、国内線
- ・24時間運用

- ▶ 発着容量の最大活用⇒伊丹空港の機能代替（Step1と同じ）
- ▶ 国際線機能をより強みを活かす強化に特化（東南アジア・インド・オーストラリア等のローコストキャリア）、貨物線機能強化

(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航（Step2）

関西三空港の国際線キャパシティ向上方策

関西三空港トータルの国際線キャパシティ向上方策案を以下に示す。

■ 案1：関西国際空港3期事業実施

- 計画された2期事業の残工事と3期事業の実施

■ 案2：神戸空港の国際化とアクセスの向上実施

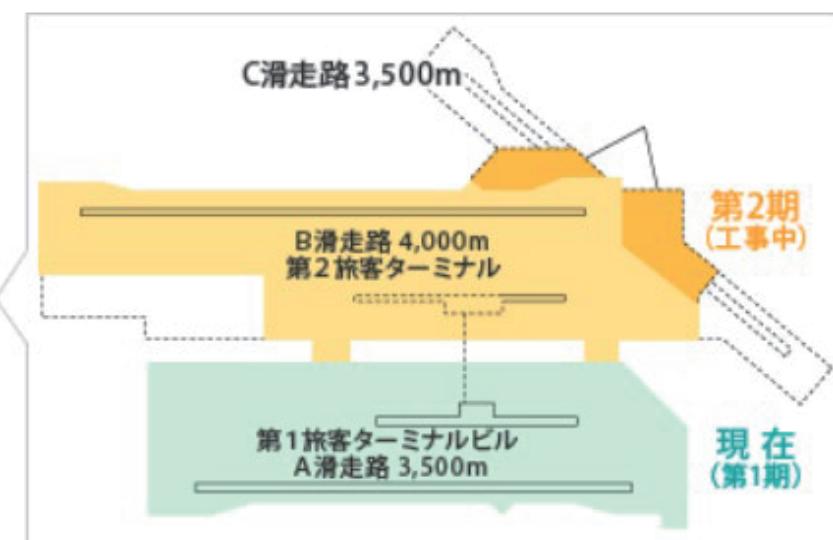
- 神戸空港の国際化（関西国際空港の一部代替）
- 神戸空港の滑走路3,000mへの延伸と国際ターミナルビル整備
- 神戸空港と新幹線新神戸駅及び京阪神方面連絡鉄道整備

(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航（Step2）

案1：関西国際空港3期事業

■ 関西国際空港 2期残工事事業費

- 関西国際空港の現状は限定供用状況にあり、2期事業を完成させるには2期事業当初スキーム1兆5,600億円と現状の限定供用事業費9,036億円の差分である、6,564億円が必要



出典：<http://www.fly-kix.jp/project/index.html>

(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航（Step2）

案1：関西国際空港3期事業

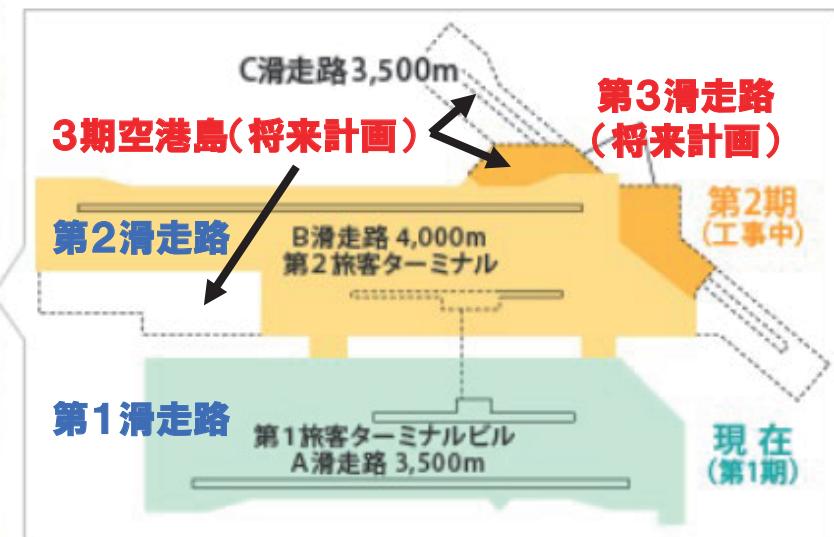
■ 関西国際空港3期事業費

- 3期想定事業費は公式に発表されていないが、3期事業完了後の総埋立面積1,300haと2期事業当初スキーム面積1,050haの差分250haの用地造成費用と空港諸施設費用が必要となり、面積換算で7,222億円と想定（540haは薄いオレンジ色で示す2期空港島面積、250haは濃いオレンジ色部分と白色部分の合計面積で3期空港島面積）

$$(250\text{ha} \div 540\text{ha} \times 1\text{兆}5,600\text{億円} = 7,222\text{億円})$$

- したがって、**3期事業を完成させるためには約1.4兆円必要**

$$(6,564\text{億円} + 7,222\text{億円} = 1\text{兆}3,786\text{億円})$$



出典：<http://www.fly-kix.jp/project/index.html>

(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航（Step2）

案2①：滑走路3,000mへ延伸と国際ターミナルビルの整備

■ 滑走路3,000mへ延伸等用地造成事業費試算



滑走路2,500mから3,000mへ500m延伸

$$500\text{m} \times 400\text{m}(\text{幅}) + 500\text{m} \times 80\text{m} \div 2 = 22\text{ha}$$

(空港用地2,780億円 + 空港施設594億円)

÷ 272ha × 22ha × 1.5 (想定夜間工事割増)

$$= 409\text{億円}$$

国際線ターミナル建設事業費 100億円

合計 509億円 ⇒ 約500億円

開港年月日	2006年2月16日
面積・施設等	空港島面積272ha(平均水深17m、埋立土量6,600万m ³) 滑走路:2,500m × 60m 1本
場所	ポートアイランド沖(三ノ宮の南8kmの海上)
事業費	3,500億円 空港用地 2,780億円 空港施設 594億円 港湾整備事業 126億円

出典:神戸空港計画に係る財政計画について 平成10年10月 みなと総局

(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航 (Step2) 関西国際空港3期事業と神戸空港国際化のための インフラ整備案の比較

	案1：関空のみ国際線 関空の発着容量拡張 (2期完了、3期整備)	案2：関空＆神戸国際線 神戸空港の機能強化 + 連絡鉄道整備
神戸空港3,000m延伸	—	500億円
関空2期完了	6,600億円	—
関空3期整備	7,200億円	—
地下鉄道 (神戸空港～新神戸駅)	—	2,400億円 (都市部における一般的な地下鉄事業費)
整備費用合計	1兆3,800億円	2,900億円
関空離発着回数	26万回/年	20万回/年
神戸空港離発着回数	—	6万回/年
離発着回数合計	26万回/年	26万回/年
各空港鉄道アクセス	大阪：65分 三宮：90分	大阪：30分 三宮：10分
評価	△	○

(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航（Step2）

案2②：神戸空港～三ノ宮・新神戸連絡鉄道プロジェクト概要

- 新神戸駅との結節性確保
 - 近畿・西日本のゲートウェイ
- ポートアイランドとの直結
 - 高度医療産業（神戸医療産業都市）との連携
- 阪神間在来線への相互直通（将来）
 - 京阪神の都心との連携強化（三宮から10分、大阪から30分、京都から60分）
 - 阪神間のポテンシャルアップ

	三ノ宮	大阪	京都
大阪国際空港	60分	40分	70分
神戸空港	10分	30分	60分

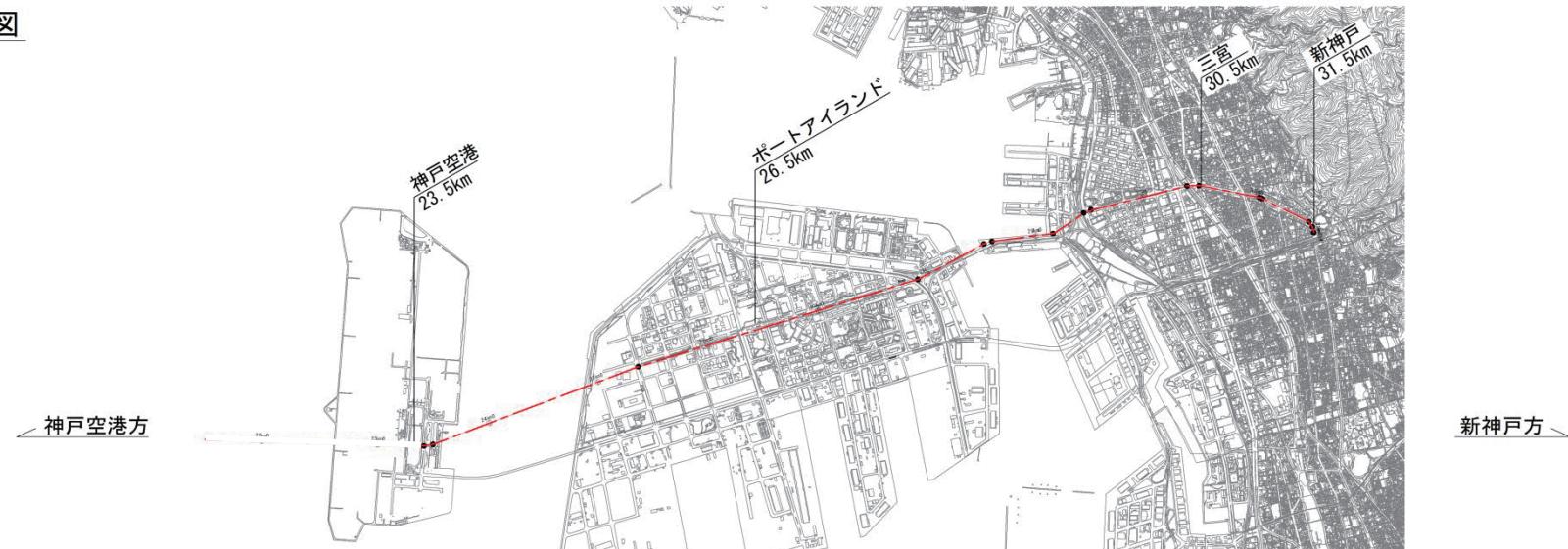
延長：約8～10km

直接事業費：2,400億円

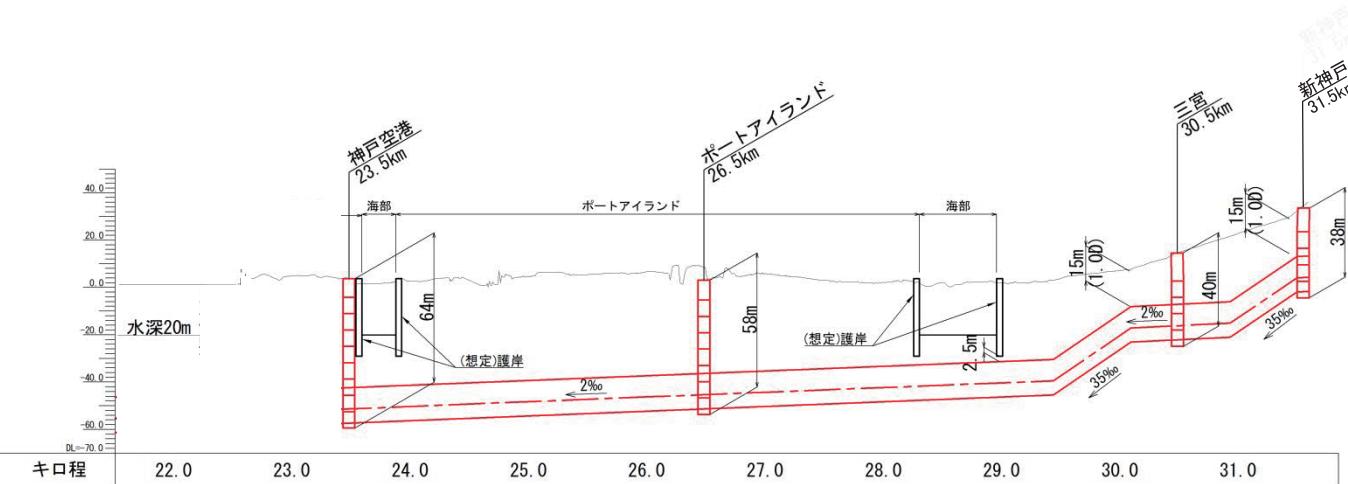


(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航（Step2） 導入空間（神戸空港～三宮・新神戸）

平面図



縦断面図 S

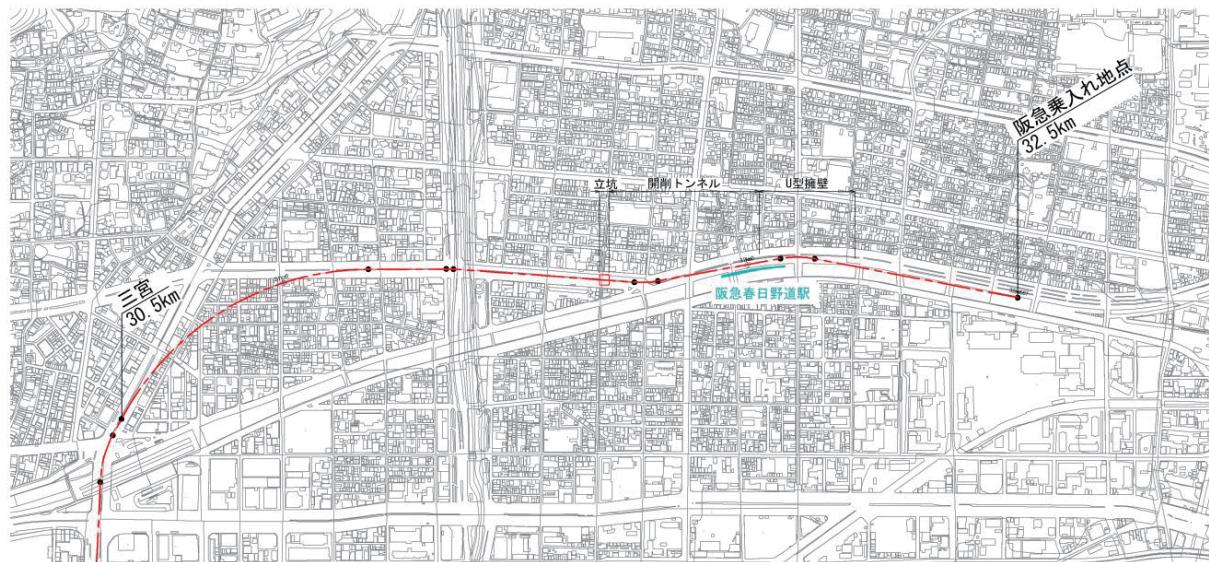


※ D: トンネル外径

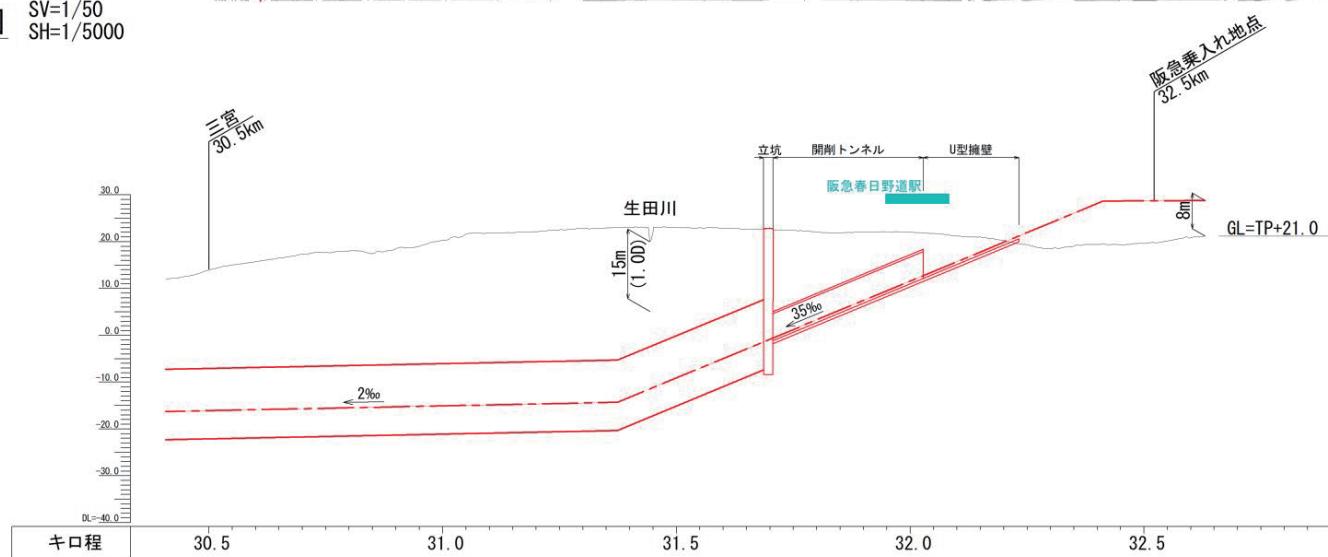
(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航 (Step2)

導入空間（三ノ宮駅～在来線乗り入れ）

平面図 S=1/5000



縦断面図 SV=1/50 SH=1/5000



※ D: トンネル外径

(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航（Step2）

神戸空港～三ノ宮・新神戸連絡鉄道概算需要

■ 神戸空港～三ノ宮・新神戸連絡鉄道の 空港関連需要→約5万人/日

① 神戸空港の国際化による鉄道需要：約3万人/日

⇒新たな滑走路整備とともに国際線を就航させることにより、空港利用者が増加し、その一部が連絡鉄道を利用すると想定

② ネットワーク効果による鉄道需要：約1万人/日

⇒連絡鉄道整備により神戸空港の時間的な優位圏域が広がり、これまで他空港を利用していた転換旅客が連絡鉄道を利用すると想定

③ 沿線まちづくり開発による鉄道需要：約1万人/日

⇒三宮再開発、ベイエリア開発（新港突堤再開発等）、ポートアイランド再開発等に伴い、利用者の一部が連絡鉄道を利用すると想定

※①、②、③の算定根拠については、次ページ以降参照

(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航（Step2）

神戸空港～三ノ宮・新神戸連絡鉄道概算需要

① 神戸空港の国際化による鉄道需要

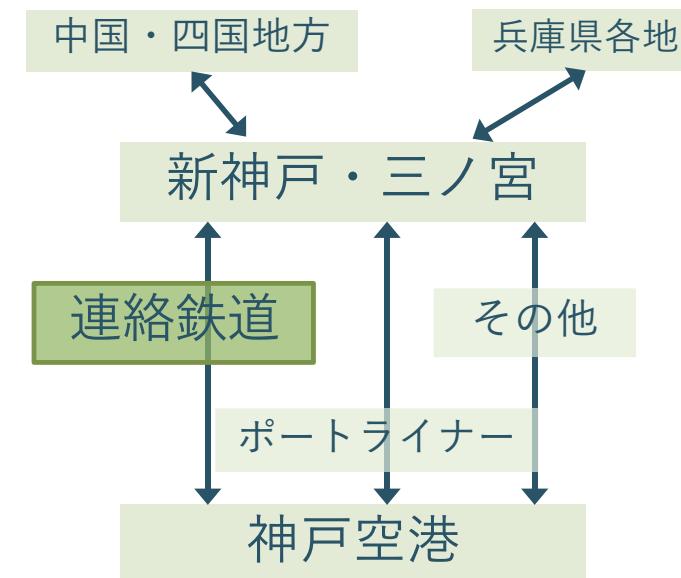
- 既存の神戸空港利用旅客



- 国際化による神戸空港利用旅客増加



このうちの一部が連絡鉄道の需要となる



<需要予測[試算]>

- 現状(2018年度:コロナ前)神戸空港の乗降者数は約9千人/日
- 国際化に対応したフル規格の滑走路を整備することで、約4万人/日の空港利用者が見込まれる※¹ ⇒連絡鉄道分担率を約80%※²と想定すると、**約3万人/日(4万人×0.8 = 3.2万人/日)**が連絡鉄道を利用

※1 日本国内の空港における航空機発着回数は滑走路1本あたり約10万回／年。これを日単位に換算 (= 10万 / 365) すると発着は約270回／日

⇒ 1便あたりの旅客数を約150人と見込むと旅客数(発着)は約4万人／日 (= 約270 × 約150)

※2 神戸空港の鉄道分担率(近畿圏外居住者)：約71% (平成28年、広域交通結節点調査)
連絡鉄道整備により鉄道利便性が向上し、鉄道分担率が約80%に上がる想定

(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航 (Step2)

神戸空港～三ノ宮・新神戸連絡鉄道概算需要

② ネットワーク効果による鉄道需要(他空港からの国内線の転換)

- アクセス向上により、大阪空港・関西国際空港からの転換が想定され、神戸空港の国内線利用者増加

連絡鉄道整備により、神戸空港から各地への所要時間が短縮

	京都	大阪	神戸
関西国際空港	75	65	90
大阪国際空港	70	40	60
神戸空港	70⇒60	40⇒30	18⇒10



大阪空港や関空の利用者の一部が神戸空港へ転換すると想定

対象利用者

- 滋賀県・京都府・大阪府(大阪市より北)・兵庫県を出発地・目的地とする乗降客

<需要予測[試算]>

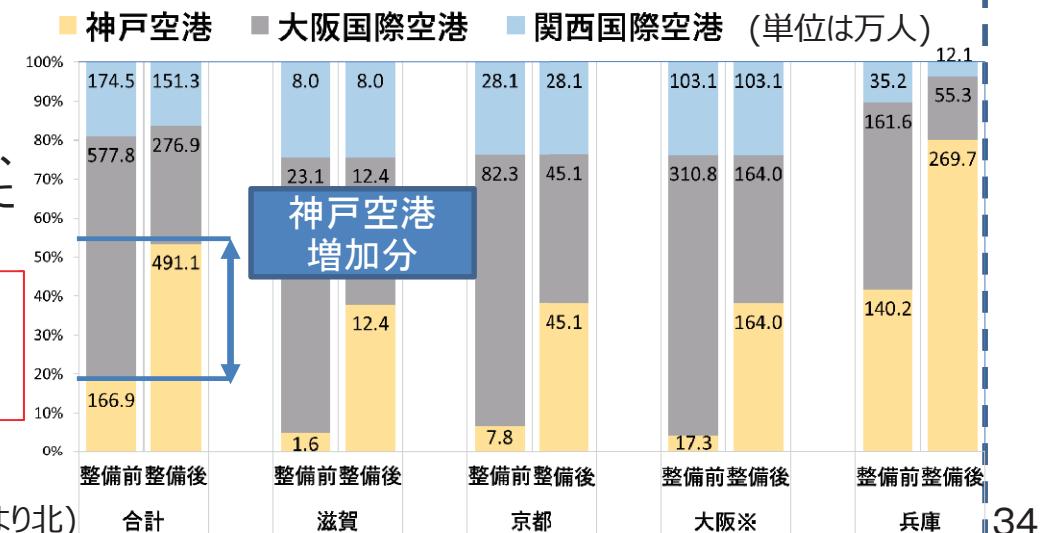
令和元年の実績値から

兵庫県は、関西3空港合計の乗降客の8割が神戸空港に、それ以外は、大阪空港と神戸空港の合計乗降客が均等に利用されると想定

神戸空港利用客が約320万人/年増加
⇒約1万人/日(=320/365)の転換

注：連絡鉄道利用により、10分の短縮が見込めるため、神戸空港への転換者は全員連絡鉄道を利用するものとする

(※ 大阪市より北)



(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航（Step2）

神戸空港～三ノ宮・新神戸連絡鉄道概算需要

③ 沿線まちづくり開発による鉄道需要

不確定要素が多いが、**約1万人/日の連絡鉄道需要を想定**

- ・ 三宮再開発：約0.1万人/日
- ・ ベイエリア開発（新港突堤再開発事業等）：約0.5万人/日 ※精査中
- ・ ポートアイランド開発：約0.5万人/日 ※精査中

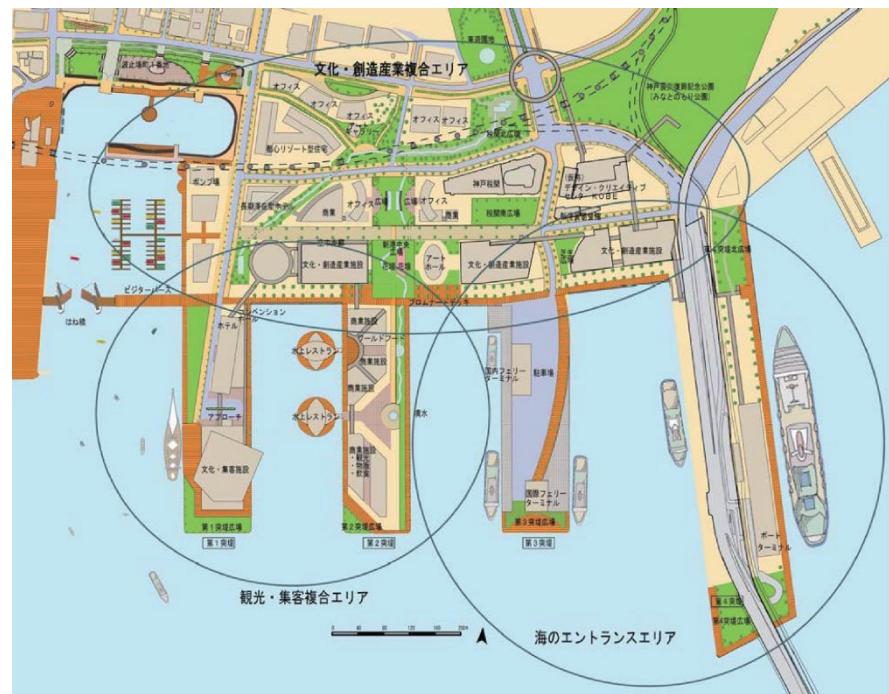
＜三宮再開発の鉄道需要予測[試算]＞

- ・ 三宮再整備経済効果検討委員会の試算※1によると、完成予定の2050年の三宮周辺地区の観光・出張の来訪者数が232万人/年⇒約6,400人/日
- ・ 来訪者の95%が国内（観光統計）のため、6,000人/日の日本人が三宮周辺地区に来訪
- ・ そのうちの約500人※2、往復で約1,000人/日が連絡鉄道を利用すると想定

※1 :<https://www.city.kobe.lg.jp/a55197/keizaikouka.html>

※2 神戸市市街地への観光者の中で新幹線が12.2%、神戸空港を4.6%を利用して来ているため、それぞれ1日で750人、280人利用（令和元年度 神戸観光動向調査）⇒新神戸からは連絡鉄道が50%（地下鉄とその他で50%）、神戸空港からは連絡鉄道の分担率が65～75%（ポートライナー5～15%、その他20%）と想定

＜新港突堤再開発計画＞



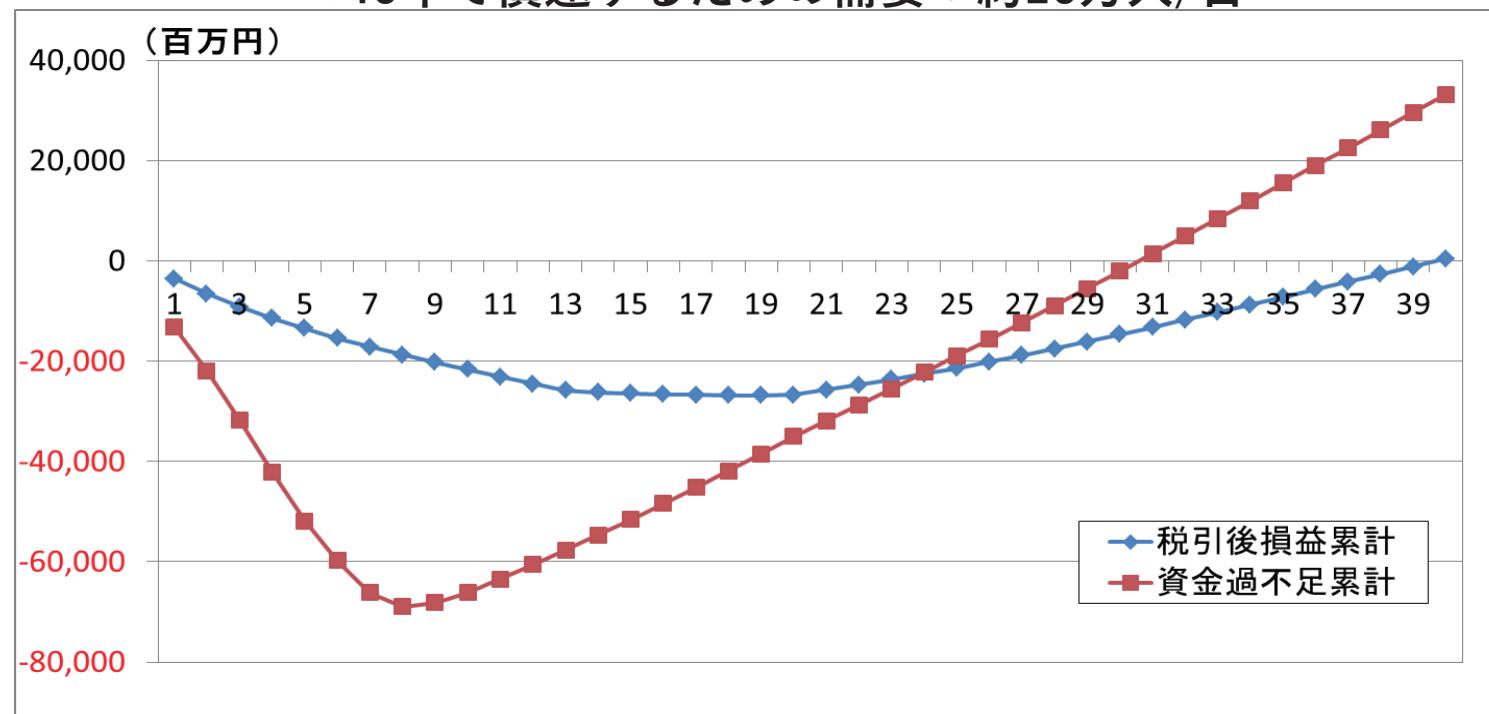
出典：「港都 神戸」グランドデザイン（平成23年3月、神戸市）

(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航（Step2）

神戸空港～三ノ宮・新神戸連絡鉄道事業スキーム

- 第一種事業で40年償還の条件：約10万人/日の需要
- ポートライナーとの役割分担、空港関連鉄道需要とその変動リスクを考慮すると、**受益活用型上下分離**が妥当
 - 現在のポートライナーの全体需要：約7.8万人/日
 - 神戸空港～三ノ宮・新神戸連絡鉄道の空港関連需要：約5万人/日

<40年で償還するための需要：約10万人/日>



(2) 神戸空港のアクセス向上と国際定期便の本格的な就航（Step2）

神戸空港～三ノ宮・新神戸連絡鉄道事業スキーム

■ 事業方式：地下鉄補助 + 受益活用型上下分離方式

公設型上下分離（減価償却費の負担なし）

- ✓ 公共負担に関する合意形成が課題



償還型上下分離（減価償却費の負担あり）

- ✓ インフラ部（約2,400億円）の減価償却を考慮すると採算性が厳しい

事例：中之島線、阪神なんば線、なにわ筋線等



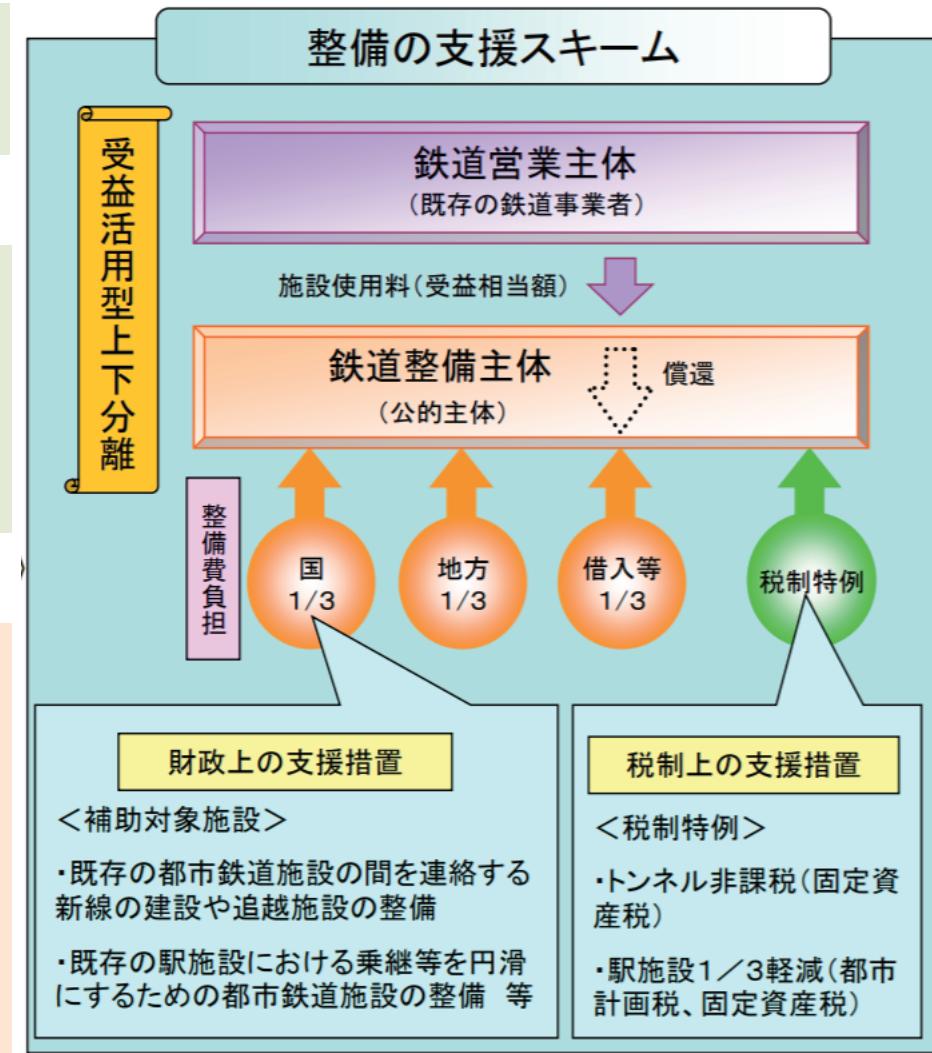
受益活用型上下分離方式（受益相当額の施設使用料）

- ✓ 空港需要、ポートアイランド需要次第では、採算性確保が可能

速達性向上事業：相鉄・JR直通線整備、

相鉄・東急直通線整備

駅施設利用円滑化事業：阪神三宮駅改良事業



(3) 関西国際空港と神戸空港の鉄道直結による一体運用 (Step3)

神戸空港と関西国際空港を地下鉄道で接続

- 神戸空港と関西国際空港を地下鉄道接続することにより3本の滑走路を有する海上国際空港として一体運用
- 海上空港アクセスの利便性向上とリダンダンシー向上
- 関西三空港の管理(設置・管理者)の一元化、伊丹空港の再開発についての検討



(3) 関西国際空港と神戸空港の鉄道直結による一体運用（Step3）

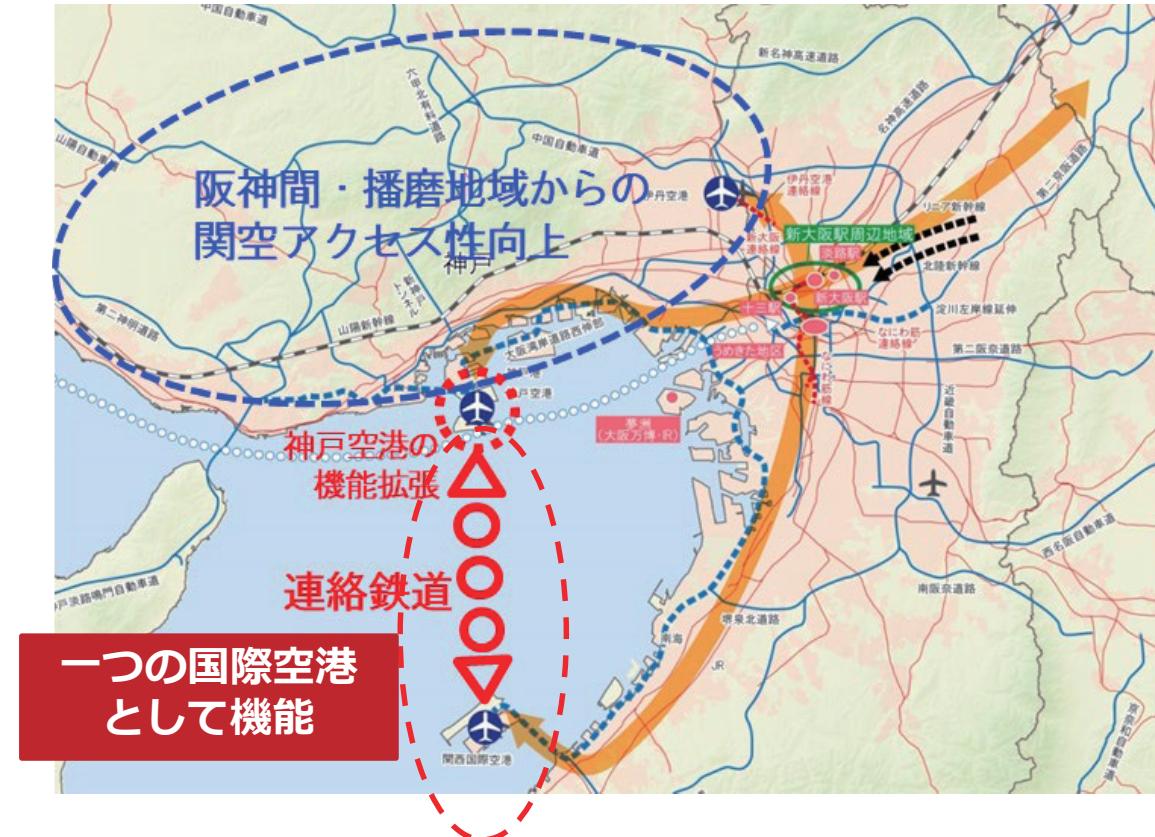
神戸空港と関西空港の一体運用のためのインフラ整備案の比較

	案1 関空の発着容量拡張 (2期完了、3期整備)	案2 神戸空港の機能強化 + 連絡鉄道整備
神戸空港3,000m延伸	500億円	500億円
関空2期完了	6,600億円	—
関空3期整備	7,200億円	—
地下鉄道（関空～神戸空港）	—	4,000億円
地下鉄道（神戸空港～新神戸駅）	2,400億円	2,400億円
整備費用合計	1兆6,700億円	6,900億円
関空離発着回数	26万回/年	20万回/年
神戸空港離発着回数	6万回/年	6万回/年
離発着回数合計	32万回/年	26万回/年
鉄道アクセス	大阪：65分 三宮：90分	大阪：30分 三宮：10分
鉄道脆弱性対応	鉄道1方向	鉄道2方向
評価	△	○

(3) 関西国際空港と神戸空港の鉄道直結による一体運用 (Step3)

神戸空港と関西国際空港地下鉄道接続プロジェクト概要

- 国際空港機能強化（神戸空港国際化←関空第三滑走路機能）
 - 関西国際空港～神戸空港：約15分（国際空港内移動レベル）
- 関空アクセス性向上（阪神間・播磨地域及び中国地方）



延長：約23km

外径：12.2m（複線鉄道）

地図情報:Google

(3) 関西国際空港と神戸空港の鉄道直結による一体運用 (Step3)

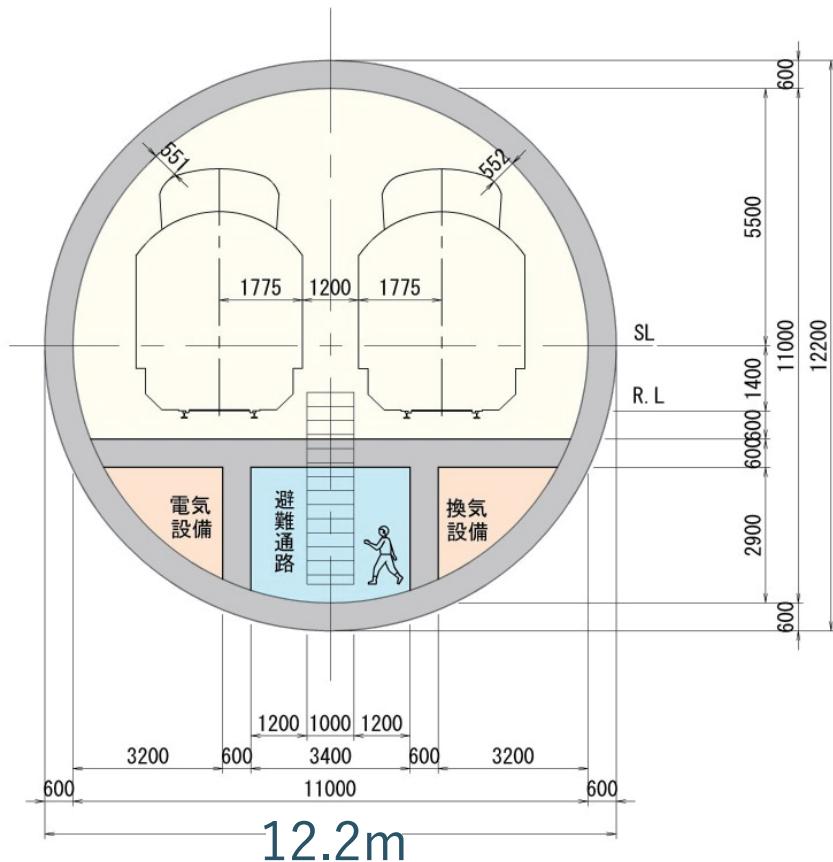
地下トンネル構造（基本ケース）

■ 在来鉄道規格

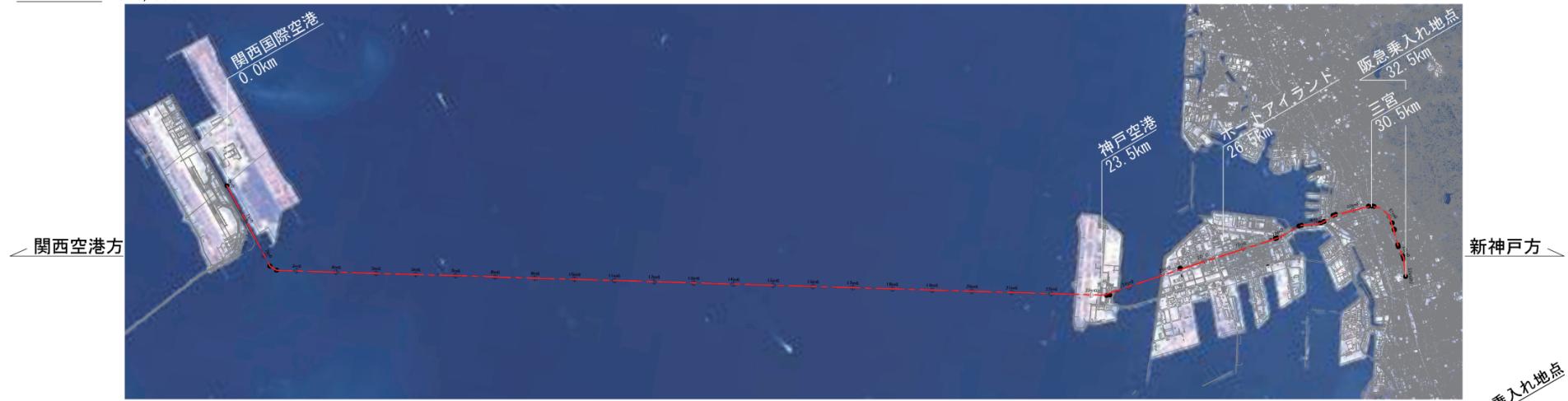
- 阪神間の在来鉄道への乗り入れ
- 最急横断勾配：3.5%
- 4両編成対応、鉄道物流対応

■ 複線鉄道トンネル

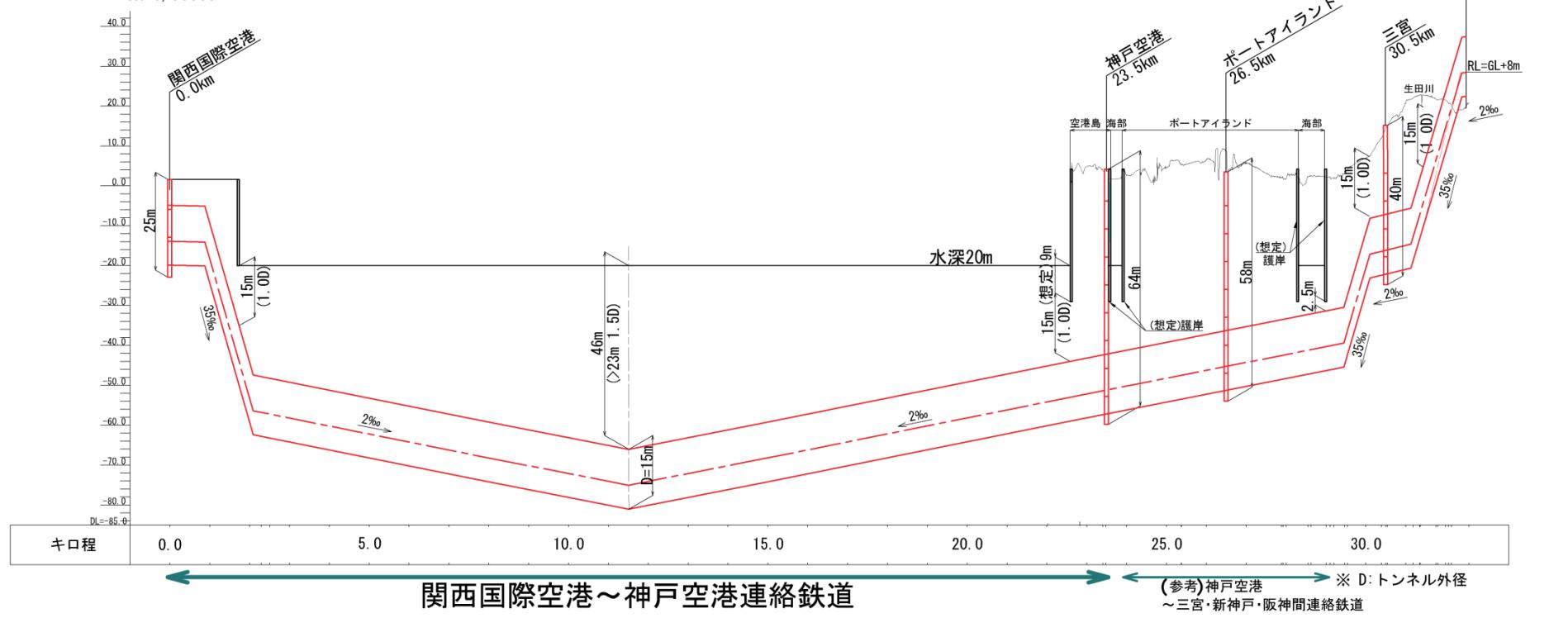
- 外径12.2m（在来鉄道複線）
- 避難通路を整備



平面図 S=1/50000



SV=1/500
SH=1/50000



(3) 関西国際空港と神戸空港の鉄道直結による一体運用（Step3）

神戸空港と関西国際空港地下鉄道接続事業費

- 基本ケースの事業費は約4,000億円
- 空港間連絡鉄道機能のみに特化すれば、鉄道小型化により事業費は約2,500～3,000億円（神戸空港で内陸側鉄道との乗り継ぎが発生）

関空3期事業	関空～神戸空港連絡鉄道整備			関空-神戸 ベイシャトル (現況)	
	基本ケース	鉄道小型化	単線化		
導入機種	－	普通鉄道	小型鉄道	普通鉄道	
単線/複線	－	複線	複線	単線	
立坑の数	－	2	1	1	
移動時間	数分	約15分	約15分	約15分 (乗船時間30分)	
事業費	約1.4兆円	約4,000億円	約2,500～ 3,000億円	約1,500～ 2,000億円	
留意点			神戸空港で、 神戸空港～三 ノ宮・新神戸連 絡鉄道との乗 り継ぎが発生	運行間隔が長 くなりサービス 低下(最短でも 約40分間隔)	空港～フェリー ターミナル間の 移動が発生 利用者実績少 ない

(3) 関西国際空港と神戸空港の鉄道直結による一体運用 (Step3)

導入効果を高める施策（物流への対応）

■ 鉄道物流の導入（空港間物流機能）

- 関空物流 ⇄ 三宮・新神戸・阪神間方面、神戸空港物流 ⇄ 泉州方面

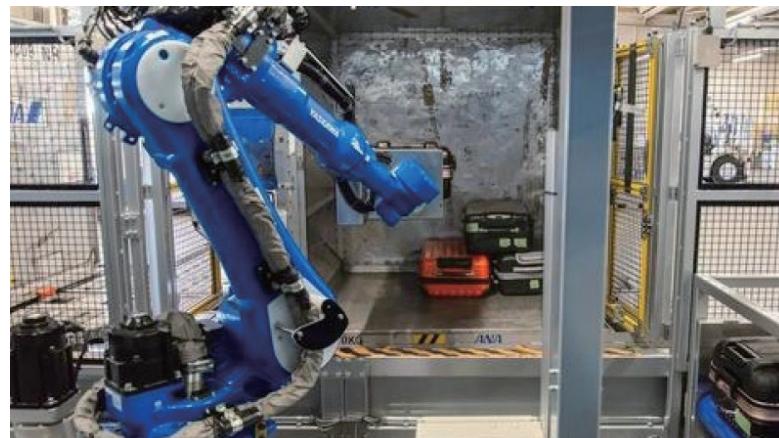
■ 港湾物流との連携

- 神戸港 ⇄ 神戸空港・関空

■ 物流自動化

- 参考：空港貨物自動化実証実験（2020年12月、九州佐賀国際空港）

- 産業用ロボットや無人搬送技術を使い、スーツケース等のコンテナへの積み付けから、同コンテナの搬送までの工程を自動化（全日空と豊田自動織機の共同実施）



出典：<https://www.robot-digest.com/contents/?id=1607926255-778498>
<https://www.lnews.jp/2020/02/m0203308.html>

(3) 関西国際空港と神戸空港の鉄道直結による一体運用（Step3）

神戸空港と関西国際空港地下鉄道接続事業スキーム

- 空港内移動システムと位置付け、民間（空港事業者）が整備・運営
 - 関西国際空港と神戸空港の一体化（1つの空港施設とみなす）
 - 建設：建設コスト約4,000億円とその償還費用は、空港施設利用料に上乗せして回収
 - 関空と神戸空港で分担すれば、着陸料1割増程度
 - 利用者一人あたり約300円増程度
 - 運営：空港会社が運行委託（運賃無料）



関空・神戸空港一体利用のための
無料の空港内移動システム

として民間（空港事業者）の投資として整備・運営が可能

(3) 関西国際空港と神戸空港の鉄道直結による一体運用（Step3）

神戸空港と関西国際空港地下鉄道接続事業スキーム

- 事業費4,000億円を空港施設使用料に上乗せした場合の試算

仮定：償還期間40年、借入金利2.5% ⇒ 元利均等法式で約160億円／年の返済

①発着回数の視点

【参考】2018年度の神戸空港発着回数：約3万回/年/本

フル規格の滑走路：10万回/年/本

①神戸空港のみで負担

⇒ 1便あたり約16万円

②関空 + 神戸の3滑走路で負担

⇒ 1便あたり約5.3万円

約1割増

1便あたりの乗客数：150人

② 関空 + 神戸の3滑走路で負担

⇒ 1人あたり約360円

関空着陸料：54.9万円/便

施設使用料（国内便）：440円/人

②旅客数の視点

【参考】2018年度の神戸空港旅客数：約320万人/年

関空の旅客数：約3,200万人/年

神戸空港の機能強化により、関空・神戸でフル規格滑走路3本が実現した場合、総旅客数が1.5倍、約5,000万人/年になると仮定

② 関空・神戸利用5,000万人で負担

⇒ 1人あたり約320円

同程度

JR尼崎～三ノ宮（約23km）：400円

阪急園田～三宮（約25km）：280円

(4) プロジェクトの効果

プロジェクトの効果

■ 関西圏への経済波及効果

- 神戸空港利用者増：実績 約300万人／年 ⇒ 1,500万人／年
- 三空港連携による相乗効果（泉州・和歌山 ⇄ 神戸・阪神間連携等）
- 関西圏全体でのインバウンド増

■ 災害リダンタンシー効果／空港危険性低減効果

- 関西国際空港台風被災リスクに対する神戸空港の代替機能
- 都市型空港である伊丹空港の危険性低減

■ 各種プロジェクト等との連携効果

- ベイエリア再開発（IR、ポートアイランド等）
- 都心部リノベーション（三ノ宮等）
- 臨空産業との連携（神戸医療産業都市等）
- 伊丹空港機能縮小による新大阪周辺等の立体的再開発等



出典:<https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/column/18/00430/012400011/>

付録

神戸都心再生「神戸ルネサンス」 臨空・港湾都市神戸の面的リノベーション

1. 空港母都市である神戸都心の問題点

都心とウォーターフロントエリアの分断

■ 都心とウォーターフロントエリアの分断

- 神戸市は、国内有数の繁華街である三ノ宮・元町を有するとともに、港町として発展してきた経緯から魅力的なウォーターフロントエリアも存在
- しかし、現状では高架道路によって、都心部とウォーターフロントが物理的に断絶しており、これら地区のポテンシャルが十分に發揮できていない状況



1. 空港母都市である神戸都心の問題点

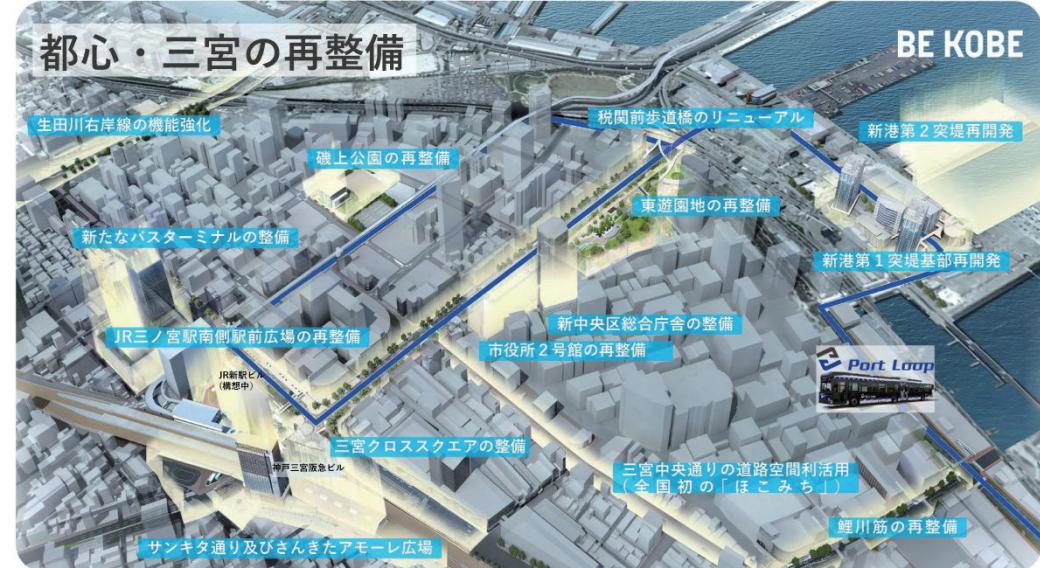
都心とウォーターフロントエリアの分断

■ 神戸都心の課題

- 三宮・WFで再整備・再開発が進行中
- これらの価値向上に加えて、持続可能な都市経営・成長に繋げるためには、港湾・空港母都市として、更なるリノベーションが必要



都心～ウォーターフロントの分断を解消し、ウォーターフロントを形成



ウォーターフロントの魅力向上

- ⑥ 新港第1・2突堤間の水域活用の推進(防波堤の設計、水域活用の事業化検討など)
- ⑨ ポートタワーリニューアル(令和5年度 オープン予定)
 - ・展望テラスの新設、耐震改修、休館前の無料開放、企画展など
- ⑨ 新会社設立による官民連携の取り組み強化(WFエリアにおける再開発マネジメントの推進)
- ⑥ 新たな公共交通システムの導入(BRT・LRT導入検討(令和3年4月～連節バス運行開始))
- ⑥ 賑わいづくり(新しい分散型花火イベント等)



出典：「令和3年度当初予算案のポイント」（神戸市）

2. 空港母都市における市街地分断解消の事例

高速道路地下化による都市分断解消

■ ボストン・ビッグディックプロジェクト (1991~2006)

- ① 高速道路を地下化（約2.5km）し、地上部を緑地公園化
- ② 空港と市街地を結ぶ海底トンネルを建設し空港へのアクセスを改善



左:神戸
右:ボストン

Photo Credits: David L. Ryan/Globe Staff



地図情報:Google

■ 市街地分断解消

高架によって分断されていた都心部とウォーターフロントを一体化

■ ウォーターフロント開発

歴史的建造物は保存しつつ、施設を再編成

■ 産業

90年代以降、高等教育・医療・IT産業の伸びにより経済が復活



Photo Credits: Duane Lempke/Sisson Studios

3. 神戸都心再生の方向性

提案施策の概要

課題

ポストコロナ社会における関西圏の経済活性化と機能強化

新たな動向・開発（空港懇談会、関経連）

（神戸市、民間事業者）

神戸空港の機能強化（国際化、
24時間化、新滑走路整備等）

都心再整備及びWF再開発

提案施策

施策①
関西国際空港～
神戸空港連絡鉄道

+

施策②
神戸空港～三ノ宮
・新神戸連絡鉄道

+

施策③
神戸都心とWFの
一体整備

4. 関西3空港一体運用と連携した神戸都心再生のためのインフラ高度化提案

提案施策の概要



- 参考①: 関西3空港一体運用のための
関西国際空港～神戸空港連絡鉄道
参考②: 神戸空港機能強化のための
神戸空港～三ノ宮・新神戸連絡鉄道

提案施策: 神戸都心とWFの一体整備
(国道2号地下化、フリンジ駐車場、道路空間
再編、路面公共交通等)



4. 関西3空港一体運用と連携した神戸都心再生のためのインフラ高度化提案 プロジェクト概要

問題点

都心とウォーターフロントエリアの分断



提案施策

- 「国道2号地下化+フリンジ駐車場」PFI事業
 - 国道2号の地下化+P&R用駐車場整備（約2km、約500億円）
 - SPCによる収益事業
 - ① 立体道路制度を使い地上部の道路占有権付与（都市型道の駅事業、P&R駐車場事業）
 - ② 都心エリアの駐車場運営権付与（パークマネジメント事業）
 - ③ 都心エリアの道路占有権付与（オープンカフェ等のエリアマネジメント事業）
- 湾岸線延伸に伴う浜手バイパス廃止

神戸市計画・構想との連携



- 都心・三宮
 - 三宮クロススクエアの整備
 - JR三ノ宮駅南側駅前広場の再整備
 - 新たなバスターミナルの整備
 - 路面公共交通構想 等

- ウォーターフロント
 - 新港第1突堤基部、第2突堤再開発
 - 新港第1・2突堤間の水域活用の推進
 - 官民連携による再開発マネジメントの推進
 - 神戸港クルーズ構想 等

三ノ宮・元町・神戸～港地域の歩いて愉しいまちづくり



5. 事業推進方策

事業スキーム

■ 事業スキーム（ステップ1）

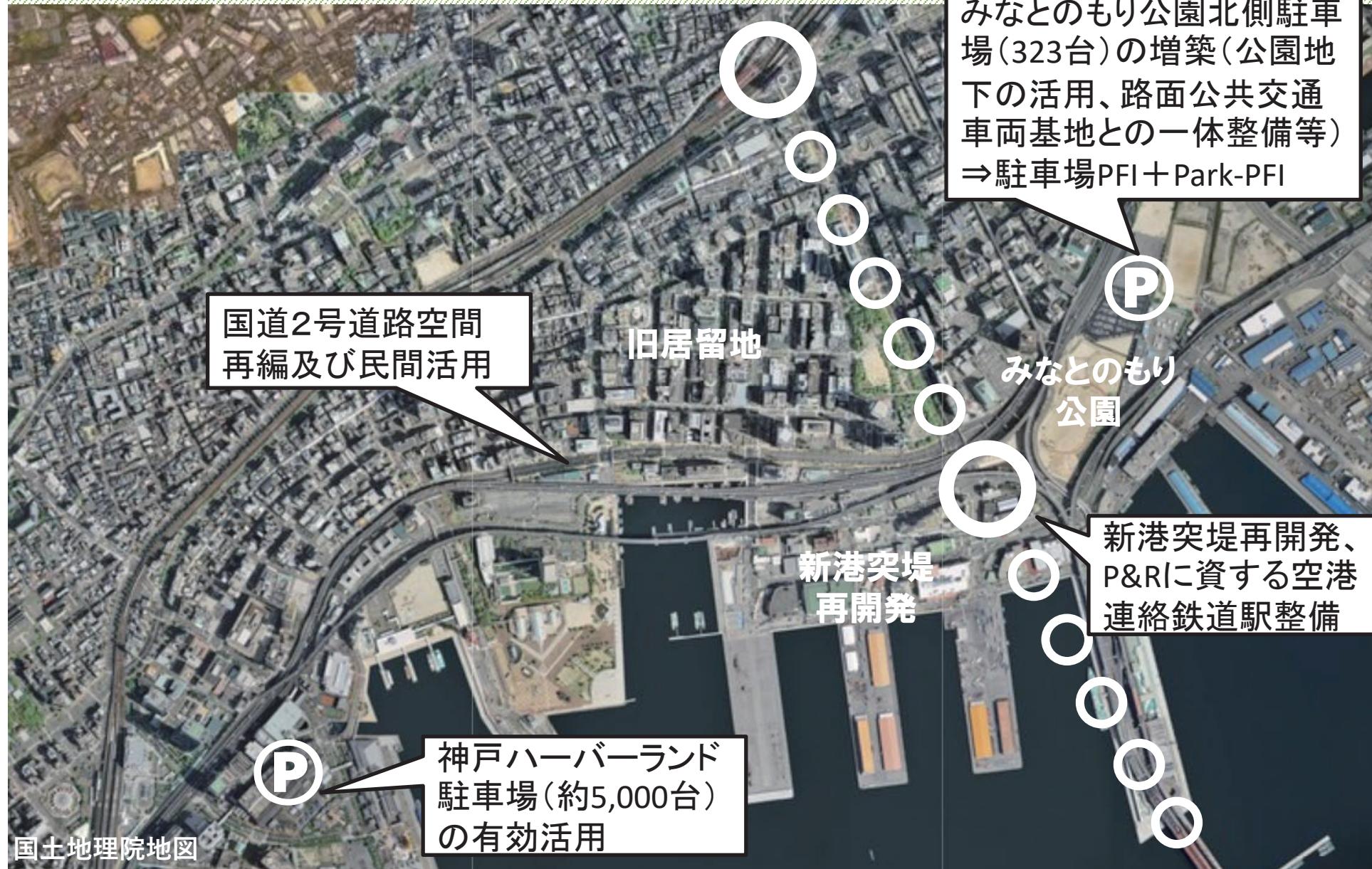
- 国道2号地下化 ⇒ 国の直轄事業
- フリンジ駐車場
 - 西側：神戸ハーバーランド駐車場（約5,000台）の有効活用
 - 東側：みなとみらい公園北側駐車場（323台）の増築
 - ✓ 公園地下の活用、路面公共交通車両基地との一体整備等
 - ✓ 駐車場PFI事業とPark-PFI事業の一体運用
- 路面公共交通
 - 公設民営
 - ✓ LRT整備スキームの拡充（車両も含めたインフラ補助率UP）
 - ✓ 最低収支保障／収益還元策（SPCリスクヘッジ+公共側インセンティブ）

■ 事業スキーム（ステップ2）

- エリアプラットフォーム等による事業運営
 - 旧居留地商業者、再開発事業者、駐車場事業者、路面公共交通事業者、公園活用民間事業者、国道2号道路空間活用民間事業者 等
- 日本版TIF & BIDの創設による成長型エリアマネジメント
- 交流プラットフォーム（リアル）+都市OS（バーチャル）のハイブリッド運用

5. 事業推進方策

事業スキーム



【神戸空港の機能強化と関西三空港一体運用】検討者名簿

※敬称略

チームリーダー

荒井 清 (東亜建設工業(株) 土木事業本部プロジェクト部長)

サブリーダー

白水 靖郎 (中央復建コンサルタンツ(株) 常務取締役)

メンバー

(50音順)

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)

三輪 恭之 (森ビル都市企画(株) 調査企画部長補佐)

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)

～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
	安斎 孝仁	(一社)日本プロジェクト産業協議会	顧問
	安藤 聰穂	(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 戰略計画室 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 戰略事業推進部 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
	斎藤 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
	塙崎 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
委 員	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・マシナリ	代表取締役社長
	関 克己	(公財)河川財團	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・産業基盤イン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
	樋館 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
	樋原 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
	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
	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)
事務局	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
	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7
～安全・快適で豊かな国土造りのために～

【神戸空港の機能強化と関西三空港一体運用】

～関西ルネサンスに向けた提言～

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

