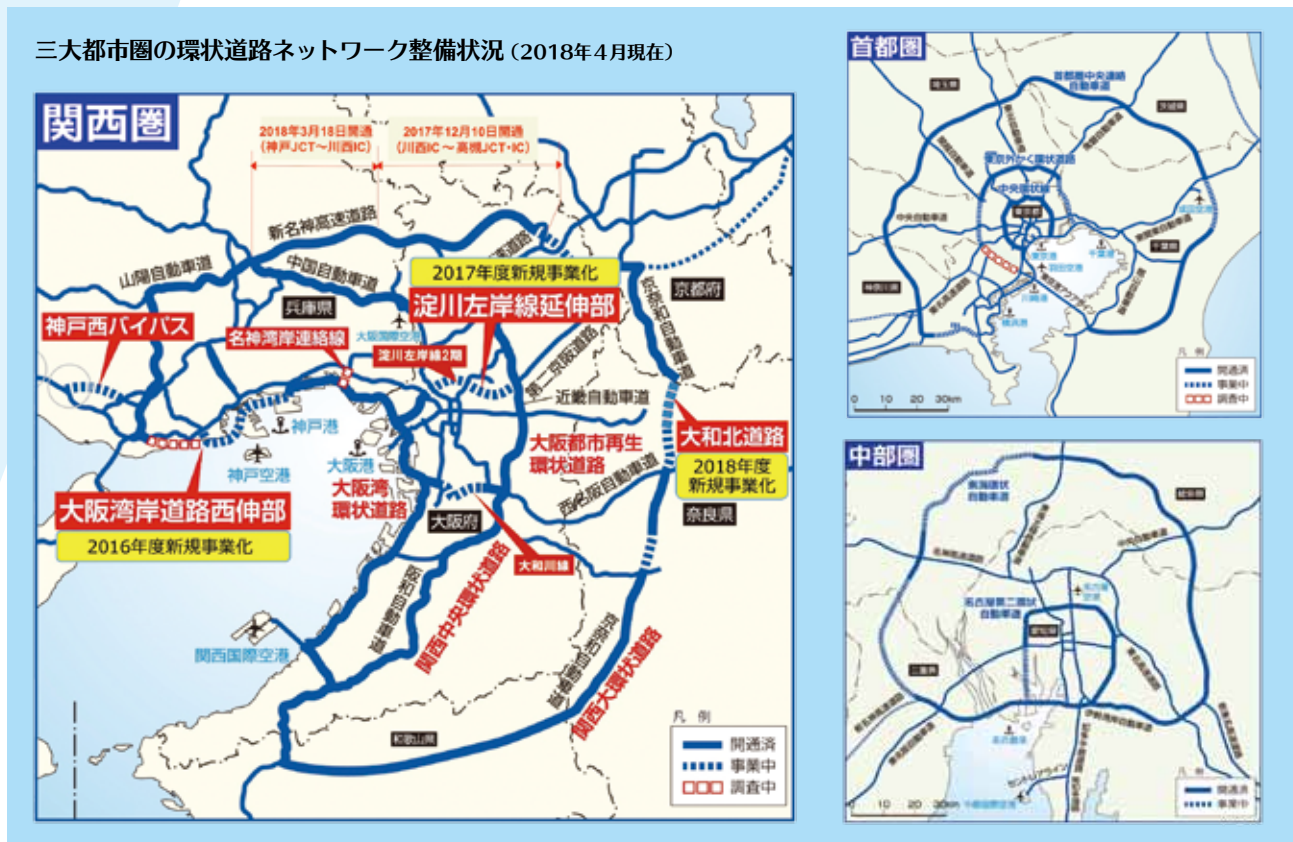


ミッシングリンクの 解消に向けて

～進む関西の高速道路ネットワーク整備～

新名神高速道路高槻ジャンクション・インターチェンジ(JCT・IC)～神戸ジャンクション(JCT)の開通や大和北道路の新規事業化などネットワークの整備に進展がみられる一方、いまだミッシングリンク(未整備区間)が残る関西の高速道路。これまでの関経連の取り組みやその成果とともに、新名神高速道路や事業化された道路の概要・整備効果および残るミッシングリンク解消に向けての今後の見通しなどについて紹介する。

三大都市圏の環状道路ネットワーク整備状況 (2018年4月現在)



整備進む三大都市圏の高速道路ネットワーク

日本の成長を支える三大都市圏(首都圏、中部圏、関西圏)で進む高速道路の環状ネットワーク整備。しかしながらその進捗には圏域差が生じている。

2017年12月、国土交通省より財政投融资資金を活用して大都市圏環状道路等の整備を加速させることが発表され、首都圏では、圏央道(首都圏中央連絡自動車道)の大柴JCT～松尾横芝ICが、中部圏では、東海環状自動車道の高富IC～大野・神戸ICと北勢IC～大安ICが整備対象箇所に決定した。これにより24年度までの

圏央道の全線開通、および東海環状自動車道の用地取得難航箇所を除く約9割の開通が見込まれている。

関西圏では、16年度に大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄、以下「西伸部」)、17年度に淀川左岸線延伸部(以下「延伸部」)、18年度に京奈和自動車道の「大和北道路」(奈良北IC(仮称)～奈良IC(仮称))が事業化されたほか、18年3月には新名神高速道路の高槻JCT・IC～神戸JCTが全通するなど大きな進展もあった。その一方でいまだ事業化されていない区間も存在し、首都圏や中部圏に比べネットワーク整備が遅れているのが実情である。

○ 関経連のこれまでの取り組みと成果

首都圏や中部圏に遅れは取っているものの、近年の関西圏の環状道路ネットワーク整備における大きな進展は、地元関係者が一体となり、粘り強くその必要性を訴え続けた成果でもある。

なかでも慢性的に渋滞が発生している阪神高速「神戸線」の渋滞緩和さらには国際コンテナ戦略港湾・阪神港や関西国際空港など臨海部へのアクセス向上による物流効率化など大きな効果が期待される、「西伸部」と「延伸部」は、かねてより一日も早い整備が求められてきた。

そこで当会は、両路線の早期整備の実現をめざし、15年6月30日に官民8団体(関経連、大商、神商、関西経済同友会、大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市)による関西高速道路ネットワーク推進協議会(以下、協議会)を設立。官民一丸となった強力な推進体制の構築をはかった。また同日、東京にて協議会主催による「関西創成のための高速道路ネットワーク推進決起大会」を開催し、多数の関西選出の国会議員が集まる中、早期整備への機運を醸成した。さらに大会終了後には協議会メンバーによる要望活動を実施。政府・与党関係者に両路線の必要性を説明した上で、「国が主体となった両路線の整備」「地方負担を軽減する事業スキームの構築」の2点を強く要望した。

16年には1月、8月、11月に要望活動を実施。特に11月は、多数の関西選出の国会議員が集まる中「淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の早期整備を求める要望会」を開催し、再び機運の盛り上げをはかった。

こうした継続的な取り組みが実を結び、16年4月に「西伸部」が、17年4月には「延伸部」が事業化されることとなった。

両路線が早期に事業化に至った大きな要因として、整備の事業スキームに合併施行方式が導入され、事業の一部が有料道路事業として行われることが決定したことがあげられる。有料道路事業の事業費には、有料道路の料金収入があてられる。17年6月以降、近畿圏に対距離制を基本とした新たな高速道路料金が導入されたこともあり、両路線は整備に必要な財源のおおむね5割を有料道路事業費により確保することができた。

このように地元負担が軽減されるスキームで両路線が事業化されたことにより、これまで地元の財政負担がネックとなり進展していなかった道路にも事業化に向けた動きが出てきた。その一つが「大和北道路」である。

地元奈良県でも機運の盛り上がりを見せ始めたことから、協議会としても新たな要望路線に追加することを決定した。

17年11月には奈良県と奈良商工会議所が協議会へ参画。同月および18年1月に「大和北道路」の事業化を政府・与党関係者に強く要望したこともあり、3月30日に18年度の新規事業化と有料道路事業導入が決定した。

なお、あわせて要望していた神戸西バイパスについても有料道路事業導入が同日決定した。

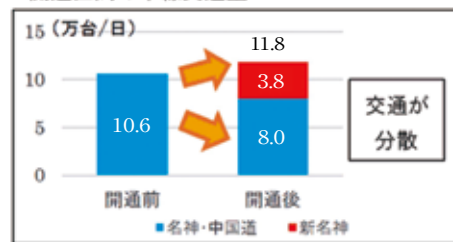
新名神高速道路、その開通効果は？

名古屋から神戸までを結ぶ約174kmの高規格幹線道路である新名神高速道路。現在整備が進められている新東名高速道路と合わせて日本の大動脈がダブルネットワーク化されることによる、所要時間の短縮、時間信頼性の向上、事故・災害時における代替路の確保といった効果が期待されている。

18年3月18日には、高槻JCT・IC～神戸JCTの約43.1kmが全通し、全国有数の渋滞箇所である中国自動車道宝塚トンネル付近の渋滞緩和に大きな効果を発揮している。新名神開通後1週間(3月19日～25日)の交通状況を見ると、並行する名神高速道路、中国自動車

新名神高速道路開通後の交通状況(18年3月19日～25日)

開通区間の本線交通量



※本線交通量は、交通量計測装置による速報値(加重平均)

開通区間周辺の渋滞



※渋滞回数: 速度40km/h以下の状態が、1km以上かつ15分以上継続した状態で最大渋滞長が5km以上を集計

開通前: 17年3月20日(祝)～26日(日)
開通後: 18年3月19日(月)～25日(日)

出所: 西日本高速道路ニュースリリース資料(18年3月28日発表)より作成

大阪湾岸道路西伸部 整備状況



道の交通量は約25%減少し、同区間の渋滞回数(5km以上)も約7割減少した(P.3図)。ゴールデンウィーク期間でも交通量が約21%、渋滞回数(10km以上)は約5割も減少している。

関西圏の残る区間は、八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・ICの10.7kmと大津JCT～城陽JCT・ICの25.1kmであり、ともに23年度の開通を予定している。

事業化されている主な高速道路の概要・整備効果

○ 大阪湾岸道路西伸部

16年度に事業化が決定した「西伸部」は、大阪湾環状道路の一部を構成する道路で、阪神高速「湾岸線」と阪神高速「神戸山手線」を結ぶ延長14.5kmの自動車専用道路として計画されている。

1日平均94,000台が通行する阪神高速「神戸線」の渋滞は、上下線とも都市高速道路の中でワースト1位(西行)、2位(東行)となっている。「西伸部」の整備はこの慢性的な渋滞の緩和や、阪神港および関西国際空港といった移動拠点への移動時間の短縮・物流の効率化等の効果をねらい進められている。

神戸市の試算によると、建設事業費約5,000億円に対し、約1兆4,300億円の経済波及効果が期待されている。また、道路の整備により所要時間が短縮されることによる産業の生産増加額は、年間約237億円に上る

淀川左岸線延伸部 整備状況



と見込まれている。

○ 淀川左岸線延伸部

「延伸部」は、政府の都市再生プロジェクトとして位置づけられている「大阪都市再生環状道路」の一部を構成する道路で、阪神高速道路(豊崎IC(仮称))から近畿自動車道(門真JCT)までの約8.7kmの自動車専用道路として計画されており、17年度に事業化が決定、31年度の開通をめざす。

阪神高速道路はほかの路線に乗り換える際、用事がなくとも一旦都心部に入り環状線を経由しなければならない、これが都心部の渋滞を引き起こす大きな原因となっている。事業費約4,000億円をかけて整備が行われる「延伸部」に最も期待されている効果は、都心部に用事のない通過交通を「延伸部」に転換することで都心部の渋滞を緩和することである。加えて、大型物流施設が多数立地している大阪湾バイエリアと内陸部の物流の効率化が実現し、さらなる企業投資が誘発されることも期待されている。

大阪府の試算では、淀川左岸線(2期および延伸部)・大和川線が開通すれば、所要時間が短縮されて物流コストが低減することなどにより企業の生産性・効率性が向上し、大阪府内の産業の生産額が年間約460億円増加するとされている。

○ 大和北道路

「大和北道路」は、新名神高速道路とともに関西大環

大和北道路 整備状況



出所：国土交通省近畿地方整備局奈良国道事務所
ホームページ掲載図より作成（18年4月現在）

状道路の一部を構成する京奈和自動車道のうち、木津IC～郡山下ツ道JCTまでの延長12.4kmの道路である。そのうち、北部の奈良北IC（仮称）～奈良IC（仮称）の6.1kmが18年度に事業化された区間である。

「大和北道路」の整備効果としてあげられるのは、奈良市内を通過する交通が「大和北道路」に転換されることによる、奈良市内および周辺地域を含めた一般道の渋滞緩和と物流効率の向上である。さらに、京都と奈良を結ぶ京奈和自動車道が全線開通すれば、近畿自動車道等に集中している交通の転換がはかられ、大阪都市部の交通集中が緩和し、関西圏内の安定的な輸送の確保につながる。

移動時間の短縮や定時性の確保は、奈良市内だけでなく奈良県全域への観光周遊を促し、観光振興にも寄与すると考えられる。また、災害や事故が発生した際には、近畿自動車道や阪和自動車道、西名阪自動車道と相互に代替機能を発揮する。

残るミッシングリンクの解消へ

関西の環状道路等ネットワークにおいて未事業化区間として残る区間は、名神湾岸連絡線と大阪湾岸道路西伸部の8期区間（駒ヶ林南～名谷JCT）である。

名神湾岸連絡線は、名神高速道路西宮ICと阪神高速「湾岸線」をつなぐ約3kmの短い区間であるが、「西伸

部」と一体的に整備することで慢性化している阪神高速「神戸線」の渋滞緩和に大きな効果を発揮する重要路線であり、「西伸部」との同時供用をめざしている。

18年度から環境アセスメント、都市計画手続きが開始される予定であるが、手続きには数年かかる見通しとなっているため、早期の新規事業化に向けて着実に手続きが行われるよう要望していく。

大阪湾岸道路西伸部の8期区間は、16年度に9期区間（六甲アイランド北～駒栄）が事業化されたところであり、現時点では国や地元行政にさらなる財源の手当てを求めることは困難な状況となっている。今後、時期を見据えて国等に働きかけていく。

事業化された「西伸部」「延伸部」については、早期着工に向けて調査設計業務が進められている。「西伸部」は、神戸港を横断する構造となる予定で、「延伸部」は、大阪都心部に大深度地下トンネルを通す計画となっており、ともに開通には着工からおおむね10年かかることとされている。また、32年度の開通をめざす「大和北道路」の奈良北IC（仮称）～奈良IC（仮称）は、文化財保護や景観への配慮の観点から、大半が地下トンネルで整備される計画となっている。

「延伸部」と連続する区間である「淀川左岸線2期」（海老江JCT～豊崎、27年度開通予定）では、18年度より淀川堤防の地下を走るトンネル工事に着手する。淀川左岸線とともに大阪都市再生環状道路を構成する「大和川線」ではトンネル工事が難航し、当初の計画より3年ほど開通が遅れる結果となったが、19年度の開通に向け、工事が大詰めを迎えている。

このように事業化された路線では、難工事が予想される区間も多く、完成までに相当の時間と費用が必要となる。協議会では、各路線の整備が早期かつ着実に進捗するように、事業予算確保に資する活動など継続した取り組みを進める。

当会としても、高速道路をはじめとするインフラは関西地域の発展につながる重要なファクターであるとして、第3期中期計画（18～20年度）の柱となる事業の一つに「インフラ」を掲げ、その整備・強化に寄与するとしている。高速道路については、事業化された路線の着実な整備とミッシングリンクの解消に向け、引き続き協議会等と連携・協力した活動を行っていく。

（地域連携部 山岡丈太）