

関西の新たな発展へ

— 民営化2年 阪神高速 道路の視点から

阪神高速道路公団は、1962年、大阪・神戸の都心部の交通逼迫解消のため、地元自治体・経済界の強い要請で発足しました。以来、阪神高速は大阪万博、関西国際空港の開港等、関西の社会経済の成長とともに発展し、2003年には233.8kmまで延伸されました。関西の道路総延長の6%の距離で、ほぼ半数の貨物輸送を効率的に担い、時間と燃料の節約で年間5,300億円の経済効果をもたらしていると試算されています。まさに関西を支える大動脈として社会経済の発展とともに歩んできた阪神高速の使命・役割は極めて大きいと認識しています。

05年10月、当社は道路四公団民営化により株式会社化されました。その際に国から受けた要請は①約4兆円の債務の確実な返済、②(45年後無借金を前提とする)必要な道路整備、③08年度距離料金制の導入と多様なサービスの提供でした。どれも難しい使命ですが、解決することができれば阪神高速が関西にさらに貢献する道路になると確信しています。

上記の3点はいずれも極めて大きな経営課題ではありますが、これからの関西の発展にとって最も重要な課題は「必要な道路整備」だと考えています。他都市と比べて多い道路のミッシング・リンク(途切れ)とそれに起因する一般道も含めた渋滞の常態化、そしてアジアが発展し欧州が復興する中「このままでは、関西の明日はない」との問題意識を持っています。関西経済界や自治体の熱心な活動により、関空の第2滑走路のオープンや神戸・大阪港のスーパー中核港湾の指定など空と海のインフラは整いつつあります。しかし、そこに至るまでの道路が途切れていたり、渋滞しては台無しです。道路はつながってこそ道路なのです。

大阪都市再生環状道路のミッシング・リンクである「淀川左岸線延伸部」、また湾岸線では六甲アイランドか



田中 宰氏

Osamu Tanaka

阪神高速道路会長

ら西の「大阪湾岸道路西伸部」、名神高速道路と湾岸線を結ぶ「名神湾岸連絡線」、この3本の道路は絶対に必要です。当社の体力、地元自治体の財政事情、国の財源のあり方など各々に課題はありますが、何としても答えを出さなければなりません。これを等閑視すれば、関西は次第に沈没し、将来に大きな禍根を残すことになるでしょう。

現在、議論が進んでいる「距離料金制」の導入については03年12月の政府・与党申し合わせにより08年を目標に対距離料金制への移行をはかることが決められています。今年9月に発表した当社案に対し、各方面からご意見をいただきました。その声をしっかりと国や地方自治体に反映させ、「社会から容認される」料金体系を構築するべく最後の検討を進めています。ご理解・ご支援をお願いいたします。

関西は「再生」から「新たな発展」へギア・チェンジされました。道路整備と社会に容認される料金体系の導入は新たな発展に欠かせない要件であり、当社の責任の重さを痛感しています。「関西の新たな発展のために、関西とともに」を旗印に一路まい進してまいります。

道路は計画決定から開通までに15年、20年という年月を要します。また膨大な投資を伴うだけに国・自治体・地元財界や地域社会の皆様のご理解とご支援抜きには成しえない事業です。「ローマは一日にしてならず」、関西もまたしかりです。「明日の関西、未来の関西は、今の私達にある」そんな使命感を持って関西の新たな発展に向けて共に頑張ってまいりたいものです。

談