

関西の高速道路 — ミッシングリンクの早期整備を

国際港湾、国際空港、内陸部を結ぶ高速道路——

物流インフラがシームレスに機能を発揮していくためにはどれも欠かせない要素。なかでも高速道路はネットワークとして完成しなければ十分な効果が得られないインフラである。

ところが、関西では港湾や空港につながる要所の区間で、高速道路が途切れている。関西の産業競争力強化のため、このミッシングリンクの早期解消が強く求められる。



提供：阪神高速道路株式会社(上)、近畿地方整備局(下3点)

ミッシングリンクって？

大阪湾パネル・ベイをはじめ、グローバル規模で最適な調達・生産をはかる企業にとって、国際物流の効率化はますます重要になっている。企業が物流に求めるのは、トータルコストの削減、リードタイムの短縮、物流ルートの信頼性である。

その意味からも、国際港湾と国際空港、それを結ぶ高速道路という陸海空トータルでの国際物流ネットワークは便利で使いやすく、信頼できるものでなければならない。それがいまやグローバルスタンダードとなっている。

では、関西の現状はどうか。関西国際空港(関空)は2007年の第2滑走路オープンにより、わが

国唯一の完全24時間運用空港となり、「アジア翌日配達」に欠かせない深夜早朝便を中心に貨物便の乗り入れが増加傾向にある。また、スーパー中枢港湾の阪神港では、09年度中のオープンに向けて、大水深バースを備えたコンテナターミナルの整備が進んでいる。昨年12月には一開港化が実現し、阪神港の手続き面での連携強化も進んでいる。

このように国際空港や国際港湾の整備が着々と進んでいる一方で、内陸部の生産や消費の拠点と空港や港を結ぶ高速道路は要所で途切れており、物流ルートとしての信頼性が十分ではない状況にある。この途切れた未整備区間が“ミッシングリンク”である。

関西の高速道路において、特にミッシングリン

クといわれるものは、①新名神高速道路(新名神)、②淀川左岸線の延伸部、③大阪湾岸道路西伸部、④名神湾岸連絡線の4区間(図1)。

例えば、京都府や滋賀県の企業が関空や阪神港を利用する場合、現状では、名神高速道路(名神)の事故や渋滞は大きな障害となる。道路の通行障害ゆえに航空便や船便に貨物が搭載できなければ、サプライチェーンのなかで大きな損害の発生ともなりかねない。2010年春に全線開通する第二京阪道路とつながる淀川左岸線延伸部というルートがあれば、相互に代替可能となり、信頼できる円滑な物流ルートが確保できるのである。

企業にとってもミッシングリンクの解消は非常に意味がある。道路事情が物流に支障をきたすことのないよう、高速道路ネットワークにはダブルトラック(複線化)による信頼性の確保が欠かせない。効率的で信頼できる物流ルートの実現に向け、関西の高速道路ネットワークを早期に完成させる必要がある。

ミッシングリンク解消はなぜ進まない？

高速道路ネットワークの早期整備は重要であるにもかかわらず、現状としてはあまり進んでいない。大阪都市再生環状道路のかなめとなる淀川左岸線延伸部9kmは、パブリックインボルメントの実施にとどまり、いまだ都市計画決定がなされていない。また、新名神についても、2006年2月の国土開発幹線自動車道建設会議において「大津～城陽」「八幡～高槻」の35kmが当面着工しな

い区間とされ、事業着手の見通しが立っていない。大阪湾岸道路西伸部は、湾岸線の六甲アイランド北よりさらに20.9km延伸するものであるが、そのうち14.5kmが都市計画決定手続き中、さらに、名神の西宮インターから湾岸線までつなぐわずか4kmの名神湾岸連絡線はまだ構想段階である。

なぜミッシングリンクの解消は遅れているのか。特に都市高速道路の整備については、次のような課題がその理由としてあげられる。

現行の法制度では、都市高速道路は地方道と位置づけられているが、その機能は、当初想定された都市内混雑緩和から都市内外への物流幹線機能を担う幹線の国道並みに変質化している。にもかかわらず、現行の事業手法(街路事業)では、その整備については地元自治体に負うところが大きい。負担が大きすぎるため、必要な高速道路であっても自治体が率先して整備することが困難な状況となっている。

国際物流の基幹となる都市高速道路については、地方道という位置づけではなく、国際物流の効率化と産業・生活を支え、環境改善をはかる社会基盤として戦略的な整備を行うよう、新たな事業手法等の検討が必要ではないか。

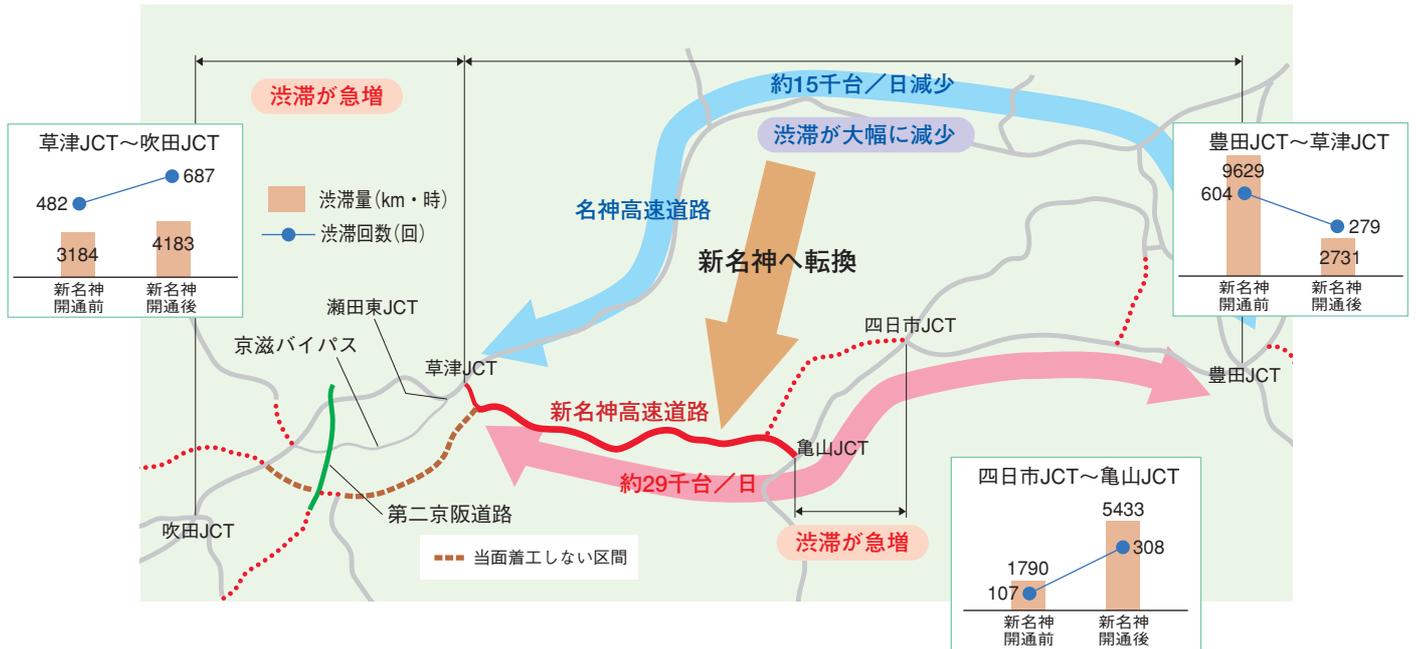
そこで、関経連では、関係の自治体と経済界が歩調をあわせ、ミッシングリンクの早期解消に向けた事業手法の検討と国への要望活動を行うため、京阪神高速道路整備促進協議会(会長：下妻関経連会長)を本年12月に立ち上げ、取り組みを強化することとしている。

〈図1 関西の高速道路ネットワークの現状〉



—新名神高速道路 開通後の状況は順調— 一日も早い新名神全線開通の実現を

〈新名神高速道路(亀山JCT～草津田上IC)開通後の交通状況〉



新名神開通の効果は？

本年2月23日、新名神の一部である亀山ジャンクション(JCT)から草津田上インターチェンジ(IC)間が開通した。西日本高速道路によると開通から半年間の新名神の平均交通量は1日約29,000台、同社が開通前に予想していた14,000台程度を大きく上回っている。

新名神整備による効果として、まずあげられるのが、並行する名神の交通量の変化。昨年の同時期と比べ、名神の交通量は、1日約14,000～15,000台減少しており、新名神への転換がはかられているとみられる。

渋滞状況にも変化が起きている。例えば、草津JCT以東では、前年度の同時期と比べて渋滞回数が約7割減少した。同じく新名神に並行する国道1号線や25号線などでも渋滞は緩和傾向にある。具体的な事例として、従来、慢性的に渋滞していた草津市役所～亀山市役所間(約60km)の所要時間が、新名神への交通の転換により約30分短縮されるなどの効果が確認されている(図2)。

その一方で、新名神の両端では、交通量と渋滞回

〈図2 新名神開通の効果例〉



数が増えている。名神の草津JCT～瀬田東JCTでは1日約9,000台、東名阪自動車道の亀山JCT～鈴鹿IC間では1日約16,000台の交通量が増加し、東名阪自動車道の四日市JCT～亀山JCTの渋滞回数は約3倍増となっている。このように新名神開通により、物流・人流などの所要時間の短縮、定時性の確保などがはかられた一方で、名神の草津JCT～吹田JCTをはじめ、未整備区間に並行する道路への交通量負荷が高まりつつある。

その他の主な新名神の開通効果としてあげられるのは、①地域経済の活性化(特に滋賀県甲賀地域への工場・企業立地が進んだ)、②沿線観光施設への観光

客の増加、③地域の救急医療体制の支援に貢献(滋賀県甲賀地域から大津市等の医療機関への搬送時間が大幅短縮された)、などである。

高い評価が寄せられている新名神

新名神には、トンネル内の効率的な照明、起伏や急カーブの少ない道路線形といった高速道路建設における最新の技術が導入されている。関経連が行った企業ヒアリングでも、「走りやすい」「ドライバーの負担が軽減され、事故の抑制にもつながる」などの高い評価が寄せられている(下左写真)。



新名神

名神

企業物流に大きな影響を与える名神集中工事

東西の物流を結ぶ基幹道路として1963年に開通し、現在も全国トップクラスの交通量を誇る名神。しかし、老朽化や慢性的な渋滞という大きな課題を抱えているのも名神の現実である(上右写真)。

老朽化対策を含め、名神では毎年大規模な集中工事を行っているが、その工事が企業物流に与える影響は少なくない。今年5月に関経連と大津・京都・大阪の各商工会議所が共同で実施した企業アンケート調査では、名神をよく利用すると回答した企業のうち約60%が、集中工事により輸送時間が大きな影響を受けたと回答している(図3)。

名神の代替機能にはならない京滋バイパス —真に必要な道路整備を

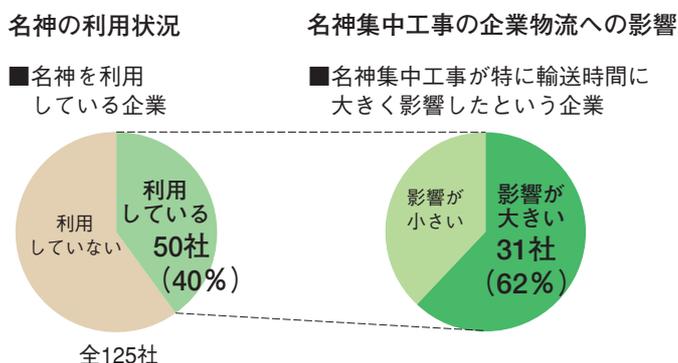
物流のさらなる効率化、安全・安心な物流ルートの確保のためには新名神の全線整備が不可欠だが、

新名神の大津～城陽、八幡～高槻の2区間は、今も当面着工しない区間に指定されている。

その理由のひとつとしてよく取り上げられるのが、「すでに京滋バイパスがあり、新名神を整備すれば、3本目となる」という意見。しかし、本来、国道1号線の渋滞緩和のためにつくられた京滋バイパスは新名神の代わりにはなり得ない。また、名神では1996年以降、渋滞対策として栗東～瀬田東間、京都南～吹田間がそれぞれ4車線から6車線に拡幅されたが、都市内を通過する瀬田東～京都南間では拡幅工事の実施が困難だったため、京滋バイパスが名神に接続された。つまり、同区間は名神(4車線)と京滋バイパスという2つのルートで、他の区間と同等の機能を果たしているのである。さらに、2010年春に開通予定の第二京阪道路が京滋バイパスに接続することから、今後、一層の交通量増加が予想されている。

老朽化が進む名神と、本来は名神の代替路線ではない京滋バイパスが日本の物流を支え続けることは果たして可能だろうか。特に名神は機能維持のために、近い将来、橋梁の架け替えなど全面通行止めによる大規模な工事が必要となる可能性も否めない。まさに「頼りたくても頼れない」のがこれからの名神であり、将来の日本の物流のために新名神は真に必要な高速道路なのである。関経連は今後も関係機関と協力し、新名神の必要性をアピールするとともに、全線整備に向けた取り組みを継続していく。

〈図3 名神に関する企業アンケート調査〉(2008年5月実施)



※5段階評価で4以上をそれぞれ「利用している」「影響が大きい」としてカウント

大阪都市再生環状道路の早期整備を ～その要となる淀川左岸線および延伸部～

関西経済の核となる大阪都市圏では、道路ネットワークが拡大してきているが、都心部の本格的な環状道路はまだできあがっていない。大阪都市圏の将来発展に不可欠な環状道路が、「大阪都市再生環状道路」である。

環状道路はなぜ必要か

大阪都心の慢性的な交通渋滞は、1970年代の大阪万博のあと、環状道路の整備がほとんど進んでいないことが大きな原因である。阪神高速道路（阪神高速）は、大阪都市圏の拡大に伴ってネットワークを放射状に郊外へ延ばしていったが、環状道路に関しては、都心の真ん中に、1周約10kmの1号環状線があるだけである。そのため、阪神高速のほかの路線に乗り換えるには、用事がなくともいったん都心部に入り、環状線を経由して路線変更し、目的地に向かわなければならない(図4)。環状線には路線変更目的の通過交通があふれ、都心部の渋滞が日常化することになる。海外の主要都市にも見られるように、こうした通過交通は、環状道路整備によりう回や分散させることで、都心部から遠ざけるのが望ましい。

大阪で環状道路整備が本格的に動きだしたのは、都市再生に不可欠なインフラとして強く期待されたからである。2001年8月、小泉内閣に設置された都市再生本部により、大阪都市再生環状道路は「大阪都市圏の自動車交通の流れを抜本的に変革し都市構造の再編を促す」都市再生プロジェクトとして位置づけられた。

大阪都市再生環状道路は、淀川の南岸沿いに建設される新線(淀川左岸線)が環状部の北側を、大和川南岸の新線(大和川線)が南側を構成し、供用済みの阪神高速湾岸線と近畿自動車道によって東西を囲まれた、総延長約60kmの道路ネットワークである(図5)。

この大阪都市再生環状道路で囲まれる地域の通過交通は1日約28万台に上る。その約6割、16万台は阪神高速を利用している。新たな環状道路が整備されれば、通過交通を大きく減らすことができ、慢性的な渋滞解消の切り札となる。国土交通省によると、直接経済効果(所要時間短縮、走行経費低減)は年間約890億円と推計されている。

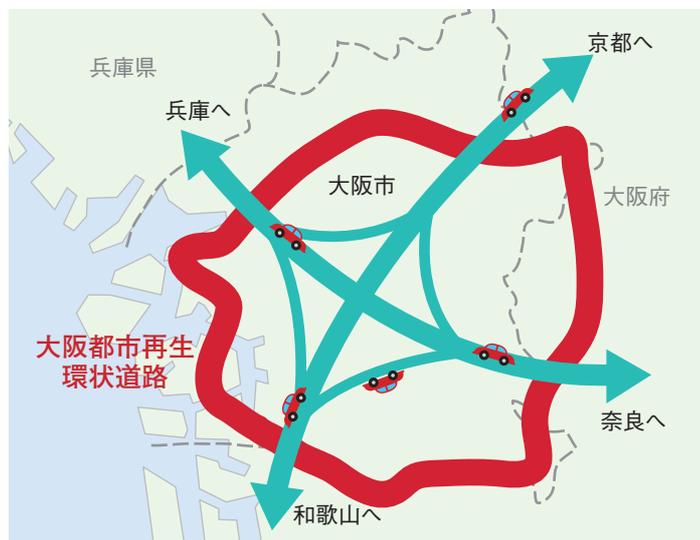
事業中の淀川左岸線と大和川線

大阪都市再生環状道路の完成に向け、残る整備対象は淀川左岸線と大和川線の2区間である。

淀川左岸線は、現在、新御堂筋までの約8.7kmの整備事業が2区間に分けられて進められている。Ⅰ期は大阪湾岸部～阪神高速神戸線間の約4.3kmで、1986年8月に都市計画が決定(2012年度末完成予定)。Ⅱ期は阪神高速神戸線から新御堂筋間の約4.4kmで、1996年3月に都市計画決定された(2020年度末完成予定)。

淀川左岸線は、淀川と平行して流れる支流の正蓮寺川の埋め立て事業や淀川の堤防改修工事にあわせて建設される。大部分は川底や堤防下を通る地下トンネル構造で、事業費はⅠ期が約2,800億円、Ⅱ期が約1,300億円の計約4,100億円である。最初の計画では、Ⅰ期、Ⅱ期ともに阪神高速道路公団(民営化前の

〈図4 大阪都心部周辺の交通の特徴〉



出所：近畿地方整備局資料(1999年道路交通センサス、阪神高速道路起終点調査)

当時)が事業主体となっていた。しかし、道路公団民営化に伴い、利用者の料金収入で建設費を賄う有料道路方式では事業の実施が困難であるとされ、2005年3月、Ⅰ期は公団(現在の阪神高速道路会社)単独事業、Ⅱ期は大阪市の街路事業との合併施工と決められた。

一方、阪神高速の湾岸線と松原線の間を結ぶ約9.7kmの大和川線は、1995年9月に都市計画決定された(2014年度末完成予定)。大和川線は、大和川の堤防を高規格化する事業と一体で建設され、ルートの大部分が堤防の下を通るトンネルや掘割の構造となる。総事業費は約4,600億円。

大和川線についても、2004年11月に事業区分の見直しが行われ、当初の計画では全区間を施工することになっていた阪神高速道路公団が全体の約6割にあたる約5.4kmの整備だけを単独で行うとされた。残る約4.3kmの事業は、大阪府との合併施工となった。

残された淀川左岸線の延伸部

大阪都市再生環状道路は、淀川左岸線が新御堂筋を越えて東伸し、近畿自動車道に接続するまでの区間、「淀川左岸線延伸部」といわれる約9kmがまだ都市計画決定されていないため、真の「環状」として完成するめどがたっていない。環状道路のミッシングリンクであるこの区間の計画の具体化と事業着手を早期にはかななければならない。

というのも、淀川左岸線延伸部は、環状道路の一部というだけではなく、2010年春に全通予定の第二京阪道路と門真JCTで接続して、京都—大阪—神戸をつなぐ広域ネットワークを構築するという役割も担うからである。現在すでに満杯状態の近畿自動車道は、第二京阪道路からの交通流入で渋滞がさらに深刻化する心配がある。第二京阪道路の交通の受け皿としても、その整備は待ったなしである。

また、再開発計画進行中の大阪駅北地区への広域アクセス道路としても淀川左岸線延伸部は不可欠な道路となる。

さらに、淀川左岸線延伸部は、大阪湾岸部と内陸部をつなぐ東西交通軸の強化という重要な役割を持つ。現在、国際物流拠点の阪神港や関空がある大阪湾岸部へつながる東西交通軸は、阪神高速の東大阪線—環状線—大阪港線のみであり、最も混雑する区間として有名である。しかし、例えば京滋地域から阪神港へ向かう場合、第二京阪道路・淀川左岸線延伸部のルートを使うと、国土交通省の推計では、約22分の時間短縮となるうえに、定時性も確保されるとされている。国際物流の基幹ルートとしても大きな効果が期待される、淀川左岸線延伸部の一日も早い整備が強く望まれるところである。

このように、大阪都市再生環状道路とその要をなす淀川左岸線およびその延伸部の早期整備は、関西の産業競争力強化とさらなる発展に欠かせない重要なインフラである。その整備の遅滞は、すなわち関西の浮沈にかかわる重要課題である。

関経連としては、京阪神高速道路整備促進協議会の場を通じて、関係自治体や経済団体とも連携し、実現可能な事業手法の検討、国への要望活動を行うことにしている。

(地域連携部 藤原幸則、水谷忠晴)

〈図5 大阪都市再生環状道路〉

