



関西創生のための 高速道路ネットワーク充実強化

～ 大都市圏環状道路ミッシングリンク整備 ～



関西高速道路ネットワーク推進協議会

関西経済連合会
大阪商工会議所
神戸商工会議所
関西経済同友会
大 阪 府
兵 庫 県
大 阪 市
神 戸 市



環状ネットワーク整備の
目処が立っていない!



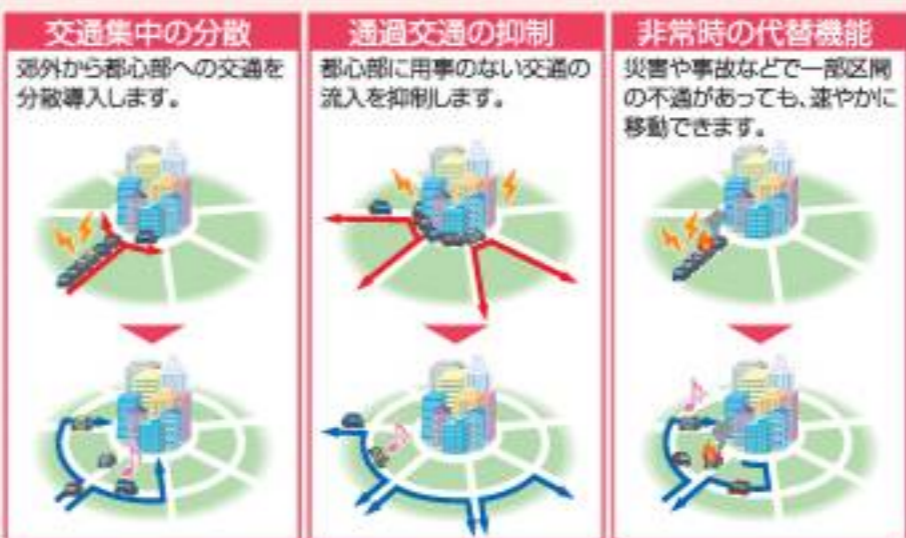
首都圏・中部圏に比べ大きく遅れている
関西圏の環状道路整備

我が国の成長をけん引する三大都市圏においては、高速道路の環状ネットワーク整備が強力に推進されており、首都圏では平成32(2020)年に開催される東京オリンピック・パラリンピックまでに、さらに整備が進められます。また中部圏では、環状ネットワークは全て事業着手されています。

一方、関西圏では、大阪湾岸道路西伸部(約21km)、淀川左岸線延伸部(約8.7km)等が事業に着手されておらず、環状ネットワーク整備の目処が立っていません。

なぜ、
環状ネットワーク整備
が必要か?

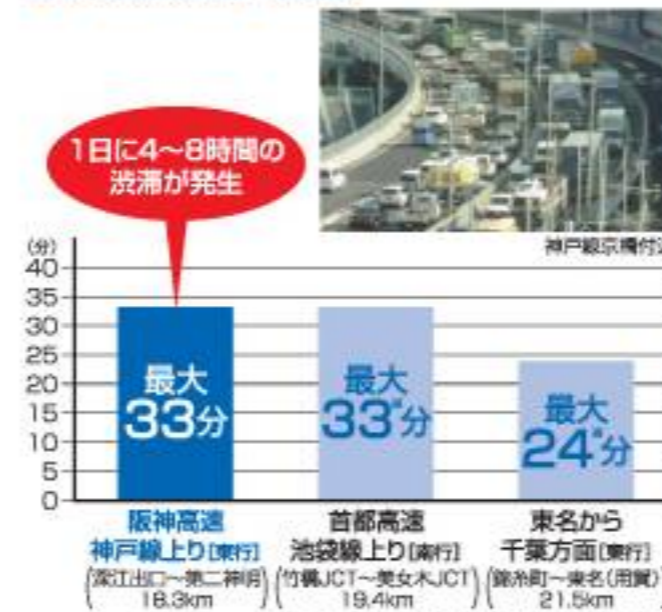
環状ネットワーク整備により、「交通集中の分散」、「通過交通の抑制」、「非常時の代替機能」などの効果が発揮されます。
ロンドンやパリなど諸外国主要都市においても、環状ネットワーク整備が積極的に進められており、関西圏の経済活力向上や防災機能強化のためには、環状道路を早期に整備する必要があります。



都心部では慢性的な渋滞が発生し経済活動を大きく阻害

特に、第二神明から阪神高速神戸線深江出口間や、阪神高速神戸線と大阪港線が合流する阿波座付近では、首都高速道路をはじめとする全国都市高速道路の中で、「**ワースト1位**」の渋滞が発生しています。

渋滞による到着時間の遅れワースト3
■都市高速(関西圏・首都圏)



渋滞時間数ワースト3(平日夕方)
■都市高速(関西圏・首都圏・中部圏)



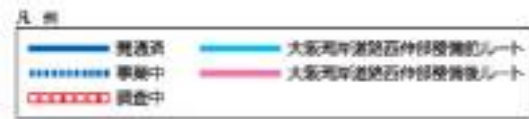
出典:国土交通省の分析(2014年度、平日夕方のデータ)による
注:渋滞時間(16時~18時)渋滞距離20km以下の区間(シグナス300車線)
※首都高速では、中央環状線が全線開通(2027年)を予定しています。

移動時間の短縮

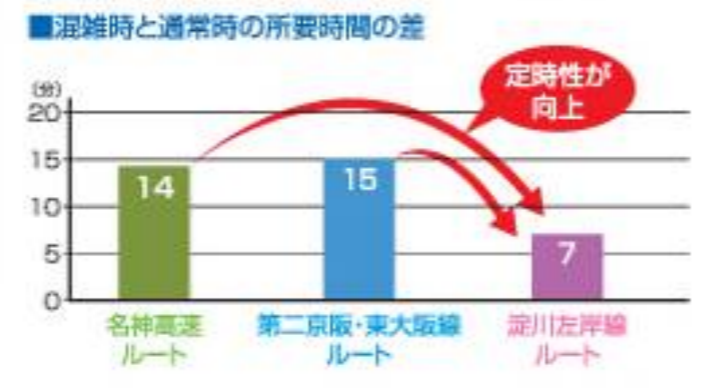
拠点間の時間短縮で活力創出

新たなルートにより地域間の移動時間が短縮されることで、物流、産業、観光など各拠点間の連携が強化され、活力創出に寄与。

大阪湾岸道路西伸部
神戸市西区(玉津IC)～大阪駅間ルート



淀川左岸線延伸部
臨海部(阪神港)と内陸部(国土軸)をつなぐルート
(湾岸舞洲IC～栗東IC)



出典：国土交通省の分析(1925年11～12月のデータによる)【混雑時の所要時間が通常時の所要時間の1.2倍程度(120%)と仮定】
【通常時の所要時間が10%と仮定】

移動時間の短縮等により、企業活動が活発化

関西圏のミッシングリンクである淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線の3路線整備による、関西2府4県に及ぼす経済波及効果を試算しました。

上記3路線が整備されると、移動時間の短縮や輸送コストの削減など企業の生産性・効率性が向上し、これによる経済波及効果は1年間で約2,600億円(平成42(2030)年度時点)となります。

加えてネットワーク整備による行動圏の拡大は、観光やレジャーなどの消費拡大による経済波及効果も期待されます。



関西圏のポテンシャルを引き出し、更なる成長に寄与

環状道路整備で、より一層の国際競争力・観光需要強化に期待

増加する国際会議に対応

日本の持つ魅力を世界に発信する機会でもある国際会議の開催が増えており、関西の国際的な存在価値がますます高まっています。



増加する外国人観光客に対応

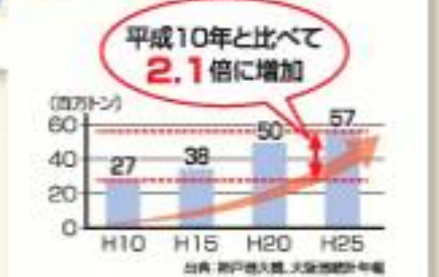
関西は5つの世界遺産と、全国の国宝の約半数が集積する、国際的に見ても強い魅力を持つ地域です。大阪、京都、兵庫の外国人宿泊者数は著実に増加していることから、更なる外国人観光客の増加が期待できます。



増加する貨物量に対応

国際コンテナ輸送港である阪神港では、輸出入コンテナ貨物量は年々、増加傾向にあり、特に、アジア向けは大幅な伸びを示しており、コンテナ輸送における阪神港の更なる需要拡大が期待できます。

阪神港のアジア向け輸出入コンテナ貨物量の推移



高まる国際競争力に対応

国際拠点空港である関西国際空港からの輸出入額は飛躍的に増加しています。関西に多く点在する産業拠点を円滑に結ぶことで、国際拠点空港としてのポテンシャルがさらに向上します。



都市圏構造強靱化

緊急時に国土軸を補完し、災害に強い都市へ

近い将来発生することが危惧されている南海トラフ巨大地震をはじめとする大規模災害時に、緊急輸送道路としての機能が期待されます。また、国土軸を補完しリダンダンシーを確保することは、都市機能の強化、強靱な都市圏構造の構築には不可欠です。



観光立国の実現に寄与

都市間の連携を高め、高まる観光需要に応える

関西は、歴史・文化財など観光資源が豊富で、急速に成長するアジアをはじめとする世界の観光需要を取り込むポテンシャルが十分にあります。

観光都市の広域的な連携を強化することで、さらなる観光客の増加が期待されます。



国際競争力強化

空港・港湾と国土軸が直結し、物流・産業拠点間の連携が活発に

国際コンテナ戦略港湾である阪神港や国際拠点空港である関西国際空港など臨海部の物流・産業拠点と国土軸をつなぐことで、連携強化による経済の活性化など、関西の国際競争力強化が期待されます。



| | | | |
|----|-----|----|-----------------|
| 青線 | 計画済 | 緑線 | 国際競争力強化が期待される地域 |
| 赤線 | 事業中 | 赤線 | 国際競争力強化が期待される地域 |
| 黒線 | 既設 | 紫線 | 世界遺産 |

道路網のリダンダンシーが必要

京都大学経営管理大学院 教授
小林 潔司

ミッシングリンクとは、もう少しのリンクの追加でネットワークが完成するような状態を意味する。とりわけ環状道路においては、ミッシングリンクの解消により、はじめて環状道路としての機能が達成される。環状道路は都心に集中する交通量を環状方向に分散することにより、都市空間のより効率的な利用を促進させる。それと同時に、環状道路上の任意の2地点を、内回りと外回りという、2つの異なるルートで繋ぐ機能を持っている。完全なリダンダンシーの形成である。その効果は絶大である。

さらに、予測しない渋滞や事故が発生しても、リダンダンシー効果により円滑な道路機能を保証する。国土強靱化が叫ばれる中、わずかなミッシングリンクの存在が、リダンダンシー効果を極端に損ねることになる。

南海・東南海地震の発生が懸念される中、一日も早いミッシングリンクの解消、そのためにも、とりわけ大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部の早期整備を切に願う次第である。

円滑な経済活動のためにも渋滞解消を

一般社団法人大阪バス協会 会長
塩川 耕士

年々拡充する高速道路ネットワークにより、多様化する観光需要に応え得るルート新設および効率の良いルート設定が可能となった。しかしその一方で、慢性的な渋滞が解消されていない区間もいまだお残っている。具体的には、阪神高速環状線を中心とする大阪市内や神戸都心部である。これらの区間では、渋滞を回避するルートがないことから、定時性、速達性を要する公共交通としての使命を果たせていないのが現状である。このため、淀川左岸線延伸部と大阪湾岸道路西伸部の早期整備を切に願うところである。

実現すれば神戸・大阪・京都間の臨海部と内陸部がダブルルートでつながり、交通の分散化、定時性が担保され、モノ・ヒトの流れがスムーズになるものと考えられる。

この2路線の早期整備は、関西経済はもとより、わが国の発展に寄与するものであることから、その実現を強く希望するところである。

ミッシングリンクを解消して関西圏の観光振興の拡充を

JTB西日本 社長
光山 清秀

高速道路のミッシングリンク解消は、慢性的な渋滞解消による物流の円滑化や経済活動を活性化する上で重要であるとともに、関西圏の観光振興にとってもその効果は大きい。観光客の移動時間の短縮や快適性の向上だけでなく、多様な観光ルートが生まれることで、新たな需要開拓の可能性が見込まれるからである。

大阪湾岸道路西伸部の開通は、将来開発が期待される夢洲やUSJ、関西国際空港や神戸空港、そして淡路島までリンクされることで新たな関西圏の観光ルートが生まれる。また、淀川左岸線延伸部の開通は、大阪・京都間における移動選択肢の幅が広がり、関西圏観光の選択肢が増えることが想定される。これらの効果は国内だけでなく外国人観光客にとっての魅力向上にもつながってくる。さらに高速道路沿線の観光地の立場では、これまで想定をしなかったエリアからの来訪や、観光地間の広域連携が生まれ、新たなマーケットへの道が開けることが期待できると言えるだろう。

物流効率化、防災ネットワーク形成のためにも早期整備を

一般社団法人大阪府トラック協会 会長
坂本 克巳

高速道路のミッシングリンクの解消は、慢性的な渋滞解消による交通事故の減少や環境改善、さらには、物流の効率化による経済活動の活性化に不可欠であり、トラック運送業界としても早期の整備充実を大いに期待するところである。

特に、関西圏での主な物流ルートである阪神高速道路の神戸市内の深江ICから第二神明道路にかけては、常に最大20kmの慢性的な渋滞が発生しており、これにより広範囲に大きな影響を及ぼしている。これを解消するためには、大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド~名谷JCT)や淀川左岸線延伸部(大阪市北区豊崎~門真市篠島)の早期完成が絶対的に必要である。

さらには、ミッシングリンクの解消による高速道路ネットワークの充実が、震災発生時における防災ネットワークとしても重要な要素でもあることから、その早期整備を強く要望するところである。

| | | | |
|---------|-----------|------------------|-------------------------|
| 関西経済連合会 | 〒530-6691 | 大阪市北区中之島6-2-27 | TEL.06-6441-0107(地域連携部) |
| 大阪商工会議所 | 〒540-0029 | 大阪市中央区本町橋2-8 | TEL.06-6944-6323(地域振興部) |
| 神戸商工会議所 | 〒650-8543 | 神戸市中央区港島中町6-1 | TEL.078-303-5800(地域政策部) |
| 関西経済同友会 | 〒530-6691 | 大阪市北区中之島6-2-27 | TEL.06-6441-1031(企画調査部) |
| 大阪府 | 〒540-8570 | 大阪市中央区大手前2 | TEL.06-6944-9278(道路整備課) |
| 兵庫県 | 〒650-8567 | 神戸市中央区下山手通5-10-1 | TEL.078-362-3514(道路企画課) |
| 大阪市 | 〒530-8201 | 大阪市北区中之島1-3-20 | TEL.06-6208-7871(都市計画課) |
| 神戸市 | 〒650-8570 | 神戸市中央区加納町6-5-1 | TEL.078-322-5387(計画課) |