

# 関西の高速道路ネットワーク整備・強化に向けた最近の取り組み

高速道路ネットワークの整備は関西の経済基盤を確立する上で重要な課題である。当会では、関西高速道路ネットワーク推進協議会(代表：松本正義 関経連会長)を通じて、毎年、政府・与党への要望活動を行っており、これまで大阪湾岸道路西伸部や淀川左岸線延伸部、大和北道路などの新規事業化の実現に寄与してきたところである。ここでは、ミッシングリンクの解消や既存の道路ネットワークの機能強化・維持に向けた最近の取り組みについて紹介する。

## 関西の高速道路ネットワークの現状 ⅣⅣ

大都市圏における発展の基盤として、人々の暮らしと経済を支える高速道路ネットワークの整備は欠かせない。しかし、関西圏では、首都圏や中部圏に比べて整備が遅れており、事業化して間もない路線も多いため、高速道路ネットワークの完成には相当な時間が必要である。こうした高速道路網の未整備区間はミッシングリンクとよばれ、物流だけでなく観光需要の取り込みや産業振興のボトルネックとなっており、関西にとってはこの解消が喫緊の課題となっている。

関経連では、この課題に取り組むべく、2015年6月に関西の自治体と経済団体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)を立ち上げ、ミッシングリンクの解消などに向けて要望活動を中心とした取り組みを実施してきた。

## ミッシングリンク解消に向けた新規路線の整備 ⅣⅣ

### ■名神湾岸連絡線の新規事業化に向けて

「名神湾岸連絡線」は、名神高速道路西宮インターチェンジ(IC)と阪神高速5号湾岸線西宮浜ICをつなぐ2.7kmの地域高規格道路\*1である。

阪神湾岸地域の道路においては、渋滞損失時間が全国ワースト1位である阪神高速3号神戸線をはじめ、神戸市と明石市をつなぐ第二神明道路などで慢性的な渋滞が発生している。その緩和には、「名神湾岸連絡線」と2016年度に新規事業化された「大阪湾岸道路西伸部(以下、西伸部)」を一体的に整備することが大きな効果を発揮するとされており、当会としてもこれら2路線の同時供用をめざしている。

「名神湾岸連絡線」の開通により神戸港・神戸空港と名神高速道路がつながれば、物流の効率化や関西3空港間の移動時間の短縮が実現し、空港同士の連携強化が期待できる。また、「名神湾岸連絡線」と「西伸部」との一体整備により新たな道路ネットワークが完成すれば、既存の阪神高速3号神戸線とあわ

せて阪神湾岸地域に2つの道路ネットワークが形成されることとなる。このようなダブルネットワークは事故や災害の発生時に代替ルートとして機能するため、道路輸送の安定性が向上する。

協議会では、2017年8月から9回にわたって政府・与党への要望活動を実施し、「名神湾岸連絡線」が早期に新規事業化されるよう、事業スキームの決定や事業化に向けた手続きの促進などを訴えてきた。その結果、2018年3月には、車線数や周辺の道路ネットワークとの接続方法について関係者で合意がはかれるなど整備方針が決定し、2018年度からは都市計画と環境アセスメントの手続きが進められてきた。そして、2021年2月には都市計画が決定し、同年4月、晴れて新規事業化が決定した。

しかしながら、今回の決定はあくまでも国直轄の道路事業としての新規事業化であり、早期整備に欠かせない事業スキームである有料道路事業の導入については、引き続きの検討事項となっている。「西伸部」との同時供用を実現するためには、早期の有料道路事業導入が不可欠であり、引き続き協議会として強く要望していく。

### ■淀川左岸線(2期)の早期整備に向けて

「淀川左岸線(2期)」は、阪神高速3号神戸線(海老江ジャンクション(JCT))から国道423号新御堂筋(豊崎IC(仮称))をつなぐ約4.4kmの地域高規格道路として計画されており、都心部の渋滞緩和に資するものとして政府の都市再生プロジェクトに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ある。

「淀川左岸線(2期)」は2025年大阪・関西万博の会場となる夢洲へのアクセスルートとしての活用も期待されており、開通すると、新大阪駅から新御堂筋、「淀川左岸線(2期)」を通過して夢洲付近まで自動車専用道路で直結するルートが形成されることになる。これにより、現在のルート(新御堂筋～環状線～大阪港線)で35分かかる新大阪駅・夢洲間の所要時間は19分に大幅

短縮できると見込まれている。

協議会では、2017年8月からこれまで9回にわたり政府・与党への要望活動を実施し、「淀川左岸線（2期）」の街路事業\*2としての予算確保を求めてきた。特に、2025年の万博開催地が大阪・関西に決定した後の2019年8月・10月の要望活動では、万博開催時に新大阪駅や大阪駅などからのシャトルバス等の運行のみに使用する暫定的な形で開通できるよう、2026年度末の完成予定を約2年前倒して整備するための予算確保を訴えた。いずれの要望先からも、万博が国家プロジェクトであるという共通認識のもと前向きな回答があり、2019年度の補正予算において、当初の約2倍の予算が措置されることとなった。

しかし、土壌汚染範囲の拡大や障害物撤去に係るコスト増などにより、事業費（大阪市街路事業分）が当初計画の1,162億円から756億円増加（計1,918億円）することが2020年12月に判明した。こうした事情により、より一層の予算確保が必要となったことを受け、協議会では万博開催までの前倒し整備に向けた予算の確保をさらに強く求めていく。

### 既存の道路ネットワークの機能強化・維持 III

関西の高速道路ネットワークについては、前述のミッシングリンクの解消に向けた新規路線の整備のみならず、4車線化・6車線化や老朽化に伴う大規模更新といった既存の道路ネットワークの機能強化・維持に関する取り組みも重要な課題となっている。

名神高速道路や環状線は開通から50年以上が経過するなど関西の高速道路の経年劣化は顕著となっており、開通から30年以上が経過する道路は西日本高速道路が管理するもので約5割、阪神高速道路では

約6割に達している。そのため、高速道路の健全性を永続的に確保し、高速道路ネットワークを将来にわたり維持すべく、西日本高速道路と阪神高速道路は「高速道路リニューアルプロジェクト」を始動。2029年度までの長い年月をかけ、大規模な交通規制を行っての橋の架け替え工事など抜本的な対策を講じていく。プロジェクトの一環として、2021年度は、中国道（吹田JCT～中国池田IC）の3回にわたる通行止めを伴う工事などが予定されている。

当会では、必要不可欠なりリニューアル工事による企業活動や高速道路利用者などへの影響を少しでも軽減するため、事前広報などに協力していく。

### さらなる高速道路ネットワークの整備・強化に向けて

関西の高速道路のミッシングリンクについては、この数年で多くの路線の事業化が実現したものの、それぞれの完成までには長い期間を要するため、毎年の事業費確保と着実な工事の推進が必要である。また、既存道路の大規模改修についても、改修すべき箇所が多いため、長い期間をかけて進める必要がある。当会は、引き続き協議会を中心に官民一丸となりミッシングリンク解消に向けた活動を進めるとともに、既存の道路ネットワークの機能強化・維持に資する取り組みも行っていく。

- \*1 全国的な幹線道路ネットワークである高規格幹線道路と一体となって地域相互の交流促進や空港・港湾への連絡強化などの役割を担う路線で、自動車専用道路またはそれと同程度の規格を有しおおむね時速60km以上の速度サービスを提供できる道路。
- \*2 都市計画法に基づき都市施設（道路、公園、下水道など都市整備を進める上で最も重要な基盤施設）として定められた都市計画道路を整備する事業。

（地域連携部 山岡丈太）

