



前川 秀和

MAEKAWA Hidekazu

西日本高速道路
代表取締役社長

関西・日本を支える 高速道路ネットワーク —さらなる進化へ



当社は、2005年10月に、日本道路公団が東日本・中日本・西日本高速道路に分割民営化され、誕生しました。

今でこそ国が核となって行っているインフラ整備ですが、その役目を国が担うようになったのは近代に入ってからです。江戸時代には裕福で力のある豪商らが中心となり、道路や橋、さらには堀や港の普請を行っていました。大阪もそうした「民の力」が強かった土地柄ですね。

日本の高速道路ネットワークはわが国の生活全般を支える社会基盤として発展し、いまや必要不可欠なインフラとなりましたが、日本で最初に建設された高速道路は、1963年7月に栗東（滋賀県）～尼崎（兵庫県）間の71kmが開通した名神高速道路でした。

当時、日本の道路は整備が行き届いておらず、世界銀行から借款を受けるために名神高速道路のフィージビリティスタディを行った米国の調査団から、「これほど道路を軽視している国はほかにない」と評されたほどでした。そのような状況から非常に大規模な工事を短期間で行わなければならなかつたため、多くの技術的な困難に直面したと聞いています。先行する米国やドイツの資料や文献を調べ、技術的なアドバイスを求めながら、初めての高速道路の建設にチャレンジしたわけです。そのときに培われたチャレンジ精神は、当社のDNAとして今なお息づいていると思います。

現在、当社では2つの新しいチャレンジに取り組んでいます。一つ目は高速道路のリニューアルです。建設してから約50年がたち、補修が必要な道路が増えています。リニューアルは道路を部分的に順次取り換えていくという大規模な工事となるため、特に都市部では社会的な影響を最小限に抑えるよう配慮しながら、耐久性が高く、可能な限りメンテナンスのいらない道路への進化をめざし取り

組んでいます。関西では、中国自動車道の吹田ジャンクションと中国池田インターチェンジ（IC）の間、そして中国池田IC～宝塚IC間で工事が進行中です。実はこれらのうち一部区間は、1970年の大阪万博開催に合わせて建設されました。今回のリニューアルは開催が2年後に迫った2025年大阪・関西万博までに生まれ変わるもので、巡り合わせを感じずにはいられません。

二つ目は、100年に1度といわれるモビリティ革命に順応した道路改革です。EV化や情報化を伴うサービスの急速な進化に対応すべく、提供する道路情報の高度化や通信ネットワークの整備、サービスエリア・パーキングエリアの充実等を進めています。

ところで、私はインフラには2つの役目があると考えています。一つは「国民の生命と財産を守ること」、もう一つは「経済を発展させて国を豊かにし、国民を豊かにすること」です。関経連でも、この思いを胸に国土・広域基盤委員会の副委員長として取り組んでいます。特に関西の高速道路に関しては、急務であるミッシングリンク（道路がつながっていない区間）の解消に向け、関係各所とも協力して国への要望などを行っています。

私の故郷、金沢（石川県）のある北陸は、昔から関西とは大変結びつきが強く、山代・山中・片山津などの温泉を有する加賀温泉郷は、かつて関西の奥座敷といわれたものです。2015年に北陸新幹線の長野・金沢間が開業し、東京と新幹線でつながったことで、北陸と関西との結びつきが相対的に弱まっているといわれていますが、2025年の大阪・関西万博、さらには北陸新幹線の大宮までの早期全線開業により、北陸と関西の結びつきが再び強固になることを期待しています。

（談）