



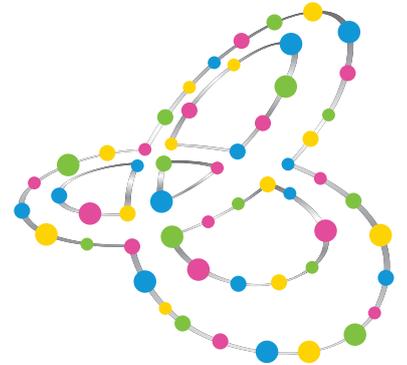
談論

風発

INTERVIEW

吉田 光市

YOSHIDA Koichi

阪神高速道路
代表取締役社長引き継いだ
高速道路ネットワークを
進化させ、次の世代に

阪神高速道路のネットワークは、現在、総延長約260kmに及び、関西圏の交通の約15%、物流の約50%を担う関西の大動脈です。その整備および維持・管理に携わる当社は、1970年の日本万国博覧会（大阪万博）に向けた道路交通網の整備を目的として1962年に設立された阪神高速道路公団を前身としています。公団は、設立から大阪万博開幕までの8年間で、大阪市内の1号環状線とそこから放射状に郊外に延びる路線など計70kmあまりの中核ネットワークを構築。万博の期間中、都市内外の渋滞緩和に貢献しました。こうした歴史を持つ当社が約半世紀の時を経て、2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）にかかわることに大きな喜びと強い縁を感じています。

大阪・関西万博に向けた当社の主な取り組みとして3点お話ししたいと思います。

一点目は、高速道路ネットワークの整備とリニューアルの推進です。今回の万博を良い契機として、前世代から引き継いだネットワークにしっかりと手を入れ、次の世代に渡していきたいと考えています。

まず、新たなネットワークである淀川左岸線、大阪湾岸道路西伸部、大和川線（2020年3月全線供用済）などは関西の多様な都市を広域的につなぐ役割を担い、今後の関西の発展に不可欠な道路ですから、しっかり整備を進めていきます。また、整備後50年ほど経ち老朽化が課題となっている道路に関しては、さまざまなリニューアル事業にも取り組んでいます。14号松原線の喜連瓜破付近の橋梁架替え工事その一つで、おかげさまで順調に進捗しています。この区間は2022年6月から3年間の予定で通行止めをして工事を行っていますが、この方式を採用

することができたのは、2020年に開通した大和川線を用回路として使うことができたからです。新しいネットワークを用回路として使いながら、古いネットワークをリニューアルしていくことで高速道路ネットワーク全体をサステナブルなインフラにする取り組みの代表例とすることができるでしょう。

二点目は万博来場者の輸送対策です。特に淀川左岸線の2期部分はシャトルバスの主要なアクセスルートとなりますので、暫定整備をしっかりとやり遂げ、定時性を確保したバス運行の実現、さらには来場者輸送の時間短縮・円滑化に寄与したいと考えています。

三点目は、「未来社会の実験場」がコンセプトである大阪・関西万博で積極的に取り組む、新しいチャレンジです。実は大阪万博の前年（1969年）に全国で初めて交通管制システムを導入するなど、当社には新しいことに果敢に挑戦する風土が以前からあります。

今回取り組もうとしていることのひとつが、前述のシャトルバスも含め、一部の区間で走行予定の自動運転バス向け「合流してくる車に注意してください」「この先に落下物があります」などのいわゆる『先読み情報』を、インフラである道路側からバス側に通信で伝える仕組みの構築です。そのほか、会場周辺の道路の混雑緩和にETC情報を活用する「ネットワークETC」等にもチャレンジしていきます。

大阪万博の時、小学6年生だった私は両親に連れられ東京から初めて新幹線に乗り、万博を見に行きました。今でも印象に残っている「月の石」、そして多くの高度な技術を目の当たりにし、子どもなりに文明の力をひしひしと感じました。大阪・関西万博も、未来を担う子どもたちに夢や希望を与える素晴らしい機会となることを心から願っています。（談）