



上松 英司

UEMATSU Eiji

阪神高速道路
代表取締役社長



関西から 未来の道路を創る



高速道路は、国土全体の骨格を形成する重要なインフラです。事業者としても、国土・広域基盤委員会のテーマの一つであるミッシングリンクの早期解消に向け、整備推進に積極的に取り組んでまいります。

都市内高速道路である阪神高速道路は、名神高速道路や新名神高速道路などの都市間高速道路とともに、広域的な交通機能を支える重責を担っています。都市部の交通課題への対応だけでなく、港や空港などが点在する大阪ベイエリアと内陸部とをつなぐ機能を特に重視しており、機能充実の一環として整備を進めているのが、淀川左岸線(2期)です。2025年大阪・関西万博の期間中、シャトルバスなどのアクセスルートとして暫定供用されましたので、新大阪と夢洲の会場を約30分で結ぶ便利な、そしてこの道路を整備する意義を多くの方に感じていただけたのではないかと思います。その延伸部も完成すれば、門真ジャンクションで近畿自動車道と第二京阪道路に接続します。そうなれば大阪ベイエリアと京都が直結し、関西の重要な交通軸となります。2030年にIR(統合型リゾート)開業も予定されるなか、広域観光の促進にも寄与すると考えています。大阪湾岸道路西伸部や名神湾岸連絡線などのミッシングリンクの整備も進め、関西の高速道路ネットワークの充実をめざします。

当社の前身、阪神高速道路公団は高度経済成長期の都市部の交通渋滞緩和を目的に、1962年に設立されました。その2年後には土佐堀～湊町間の2.3kmが開通。その後、大阪万博(1970年)や関西国際空港の開港(1994年)、明石海峡大橋の開通(1998年)と、関西の大型プロジェクトと歩調を合わせて道路ネットワークを拡張し、2024年には、最初の区間開通から60年の節目を

迎えました。現在、総延長約260kmの道路を、1日平均約73万台のお客さまに利用いただいています。関西の暮らしや経済を支える基幹交通網として、これまでもこれからもなくてはならない存在だと自負しています。

公団時代も含め最も厳しかったのは、1995年の阪神・淡路大震災の被災時です。高架道路が横倒しになるなどの物的被害に加え、阪神高速の関連で16名の尊い人命が失われました。災害時は被災地への速やかな支援物資の輸送も求められますし、高速道路の機能確保はわれわれの重要な使命です。あのようなことが二度と起こらないよう、教訓を生かし、各種のハードおよびソフトの防災・減災対策に継続して取り組んでいます。

そして、今後の自動運転車の拡大とその先の完全自動運転化など、将来を見据えた取り組みの一つとして実施しているのが、路車間協調による自動運転技術の確立です。万博のシャトルバスでも一部車両を対象に実証を行いました。交通管制室で把握した前方の事故や落下物などの情報、合流部における合流車両の位置や速度の情報を道路側から自動運転車に送信することで、車線変更や減速の支援、スムーズな合流に役立て、自動運転の安全で快適な走行をめざします。ドライバーの高齢化や人員不足といった社会課題に対する一策として、国や他の機関とも連携しながら、必要な技術の実装と標準化に取り組んでいきます。

生まれも育ちも大阪の私は、「進取の精神で何事にも果敢に挑戦する」「挑戦する人を後押しする」関西の気風が好きです。自動運転をはじめとする新技術・新サービスへの挑戦を通じて、誇るべきこの気風を若い世代に承継しつつ、関西の将来に貢献していく所存です。(談)