



記者配布資料

2009年4月17日

大阪経済記者クラブ会員各位

「道路整備に関する要望」の建議について

【お問合せ先】

大阪商工会議所 地域振興部(中川)
TEL : 06-6944-6323

【概要】

大阪商工会議所 都市再生委員会(委員長: 錢高一善・(株)錢高組取締役社長)は、**道路整備に関する要望書**をとりまとめた。京都商工会議所、堺商工会議所、神戸商工会議所、関西経済連合会、関西経済同友会と連名で、4月20日に内閣総理大臣、国土交通大臣ほか関係省庁に建議する。

今後、社会資本整備重点計画や国土形成計画の地方計画の策定作業が本格化するが、その中では、広域幹線道路網について議論されることになっている。また、追加経済対策に盛り込まれた「3大都市圏の環状道路の整備」の推進に際しては、大阪・関西の経済活性化に不可欠な道路整備費を平成21年度補正予算案に確実に計上する必要がある。

そこで、今回の要望は、同委員会の下に設置した「都市インフラ整備ワーキンググループ」(座長: 村橋正武・同委員会副委員長、大阪工業大学教授)において検討してきた。主な要望項目は以下の通り。

計画の遅れている**淀川左岸線延伸部(豊崎～門真、約10キロ)**は、全国でワースト上位と言われる大阪市内の渋滞を緩和するために、その**整備はぜひ必要**。

今年1月に都市計画決定された**阪神高速「信濃橋渡り線」**は、大阪湾ベイエリアから北大阪方面へのアクセスを大幅に改善するものであり、**ぜひ早期に事業化着手すべき**。

大阪湾ベイエリア全体を活性化し、国際競争力強化の観点から極めて重要である、**大阪湾岸道路、名神湾岸連絡線を早期着工・全線開通すべき**。

新名神高速道路は、抜本の見直し区間を含めた全線が早期に完成すべき。

道路特定財源が一般財源化されても、必要な道路を引き続き整備するために、**国と地方が財源を十分に確保するとともに、国庫補助負担率のかさ上げを図るなど、地元自治体の負担を軽減する方策を併せて検討すべき**。

以上

道路整備に関する要望

京都商工会議所
大阪商工会議所
堺商工会議所
神戸商工会議所
関西経済連合会
関西経済同友会

現下の最重要課題は、「100年に一度」と言われる世界的な金融危機に端を発した急激な景気後退から一刻も早く脱出し、日本の経済を再浮上させることである。このため、金融支援策や経済の担い手である企業の事業拡大支援など、需要を刺激する追加的施策を機動的に実施する必要がある。

さらに未曾有の経済危機を乗り切るためには、思い切った公共投資の前倒しを行い、国内需要を喚起し、景気や雇用の下支えをすることが必要である。政府・自治体には、追加経済対策としての公共投資を盛り込んだ平成21年度補正予算案の編成を早急に実施されるなど、今こそ将来の国や地域の成長力を支える真に必要な空港・港湾・道路などの社会資本整備への積極的かつスピーディーな財政出動を求めたい。

アジアをリードする世界に冠たる創造・交流拠点として期待されている「関西」には、モノづくり・商業・金融・サービス産業をはじめ、我が国の将来を担う新たなエンジン産業である情報家電やライフサイエンスなど多様な産業と中堅・中小企業が多数集積している。とりわけ、パネルベイと呼ばれる大阪湾ベイエリアにおいては、次世代を担う先端分野での大規模な投資が相次いでいるが、こうした動きを減速させることなく、将来にわたり経済成長の牽引力となるような施策が求められる。ベイエリアには、アジア・ゲートウェイとしての役割を担う、関西国際空港や阪神港など我が国屈指の国際物流拠点を有しており、それらを結節させ、地域の自律的な発展を促進するには、必要な道路整備が急がれるところである。

道路は産業・経済を支える最も基本的な社会基盤であり、地域の自立と競争力強化、賑わい創出のためには必要不可欠である。限られた財源の中、選択と集中の観点から、真に必要で、投資効率が高く経済波及効果の大きい道路の整備を優先するとともに、整備のスピードアップを図ることが求められる。

関西には、広域道路の未完成的な部分が多く、陸海空の総合的な交通ネットワークが効率的に機能せず、経済的に大きな損失を引き起こしている。大阪都市再生環状道路や大阪湾岸道路をはじめとする関西の未完成的な広域道路ネットワークを早期に整備・完結し、物流の効率化さらには国際競争力の強化を図ることが将来を展望した上で、重要である。

かかる観点から、道路整備について、下記の諸点について特段の配慮を払われるよ

う強く要望する。

1. 淀川左岸線延伸部をはじめとした大阪都市再生環状道路等の早期整備

大阪都市再生環状道路や第二京阪道路等、関西には広域道路のネットワークが未完成な部分が多く存在しており、既存道路の渋滞など経済的に大きな損失を引き起こしている。

大阪湾ベイエリアと名神・東名高速道路をつなぎ、物流効率化を大いに促進する路線として期待されている大阪都市再生環状道路を形成する「淀川左岸線」や「大和川線」の早期整備に向けて特段の配慮を図られたい。

特に、計画の遅れている淀川左岸線延伸部（豊崎～門真、約10キロ）は、全国でも1、2位と言われる大阪市内の渋滞を緩和するために、その整備がぜひとも必要である。

また、今年1月に都市計画決定された阪神高速「信濃橋渡り線」は、大阪湾ベイエリアから北大阪方面へのアクセスを大幅に改善するものである。都心部での「時間的損失」、「環境への負荷」を軽減し渋滞を緩和するため、ぜひとも早期の事業化着手に向けた所与の措置を講じられたい。

2. 大阪湾岸道路等の早期整備

大阪湾岸道路は、国際物流基幹ネットワークとしてのスーパー中枢港湾・阪神港や関西国際空港等の物流拠点と、パネルベイをはじめとする大阪湾ベイエリアの産業集積地域の有機的連携を図る道路であるが、六甲アイランド以西が未整備のため、物流など経済活動に著しい損失を及ぼしている。

については、同道路は、大阪湾ベイエリア全体を活性化し、国際競争力強化の観点から極めて重要であるので、早期着工・全線開通について特段の配慮をお願いしたい。

また、名神湾岸連絡線は、神戸・阪神地区の慢性的な交通渋滞を解消し、国道43号沿道の抜本的な環境改善を図るとともに、名神高速道路とスーパー中枢港湾・阪神港を直結する道路であるので、早期事業化を図られたい。

3. 新名神高速道路の全線整備

新名神高速道路は日本の物流の大動脈であり、特に名古屋～関西間の区間は我が国の東西物流の最大混雑地域でもあり、その整備がなされない場合には国内物流のボトルネックとなりかねない。

同道路は、近畿圏と中部圏、さらには首都圏や中国・四国圏とを結ぶことにより、これら圏域間の連携を強化し、我が国全体の国際競争力を高めるとともに、阪神・淡路大震災のような大災害などの際の名神高速道路の代替ルートとしても機能することから、国家戦略としても極めて重要な国土軸である。

かかる観点から、新名神高速道路がその機能を十分に発揮するよう、ネットワークが途切れることなく、抜本的見直し区間を含めた全線が早期に完成されるよう、特段の配慮を図られたい。

4. 道路整備の財源確保

道路整備は、物流の効率化等による産業競争力強化をもたらすなど、重要な意義を有する事業である。

2009年度からの道路特定財源が一般財源化されても、今後も真に必要な道路を引き続き整備するための財源が国と地方において十分に確保できるように予算措置されたい。

また、道路整備は様々な不確定要素があるものの、完成するまで極めて長期の年月がかかっており、都市部においては、渋滞の慢性化など多大な経済的損失を引き起こしているので、道路整備のスピードアップを図られたい。

これら道路の整備については、広域的な整備効果が大きいので、国庫補助負担率のかさ上げを図るなど、地元自治体の負担を軽減する方策を併せて検討されたい。

以 上