



事前レク資料

平成 19 年 10 月 19 日

大阪経済記者クラブ会員各位

「道路整備の中期計画に関する要望」の建議について

【お問合せ先】

大阪商工会議所 地域振興部(中野)

TEL : 06-6944-6323

090-9111-4379

【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）では、国が本年 12 月を目途に策定中である道路整備の中期計画に対し、要望書を取りまとめた。要望書の原案は、本年 7 月、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、立命館大学 理工学部教授）において検討してきたもの。

大阪・関西の今後の経済発展にとって、道路は極めて重要な社会資本であり、その整備の状況は、大阪・関西が有する産業集積や国際物流機能を効果的に活用する上で非常に大きな影響を及ぼす。そこで、今後 10 年の道路整備の中期計画が固められるこの時期に、本会議所として要望を取りまとめた。

今回の要望の主な柱は以下の通り。

選択と集中の観点から、投資効率が高く経済波及効果の大きい都市部の道路整備を優先し、整備のスピードアップを図るべきである。

大都市圏を結ぶ新名神高速道路、および大阪市内等への無用な通過交通を排除し、都心部の渋滞を防ぐため、淀川左岸線延伸部や名神湾岸連絡線、大阪湾岸道路西伸部等の主要道路の整備促進を図るべきである。

道路整備に必要な財源を確保すべきである。

要望書は関係先にただちに建議するとともに、本会議所幹部が必要に応じて直接陳情し、要望の実現を訴える。

本会議所が道路整備に関し、単独で要望書を取りまとめたのは 1983 年の「第二京阪道路の早期整備に関する要望」以来 24 年ぶり。今後は「都市インフラ整備ワーキンググループ」を母体に、港湾、空港など他のインフラに関しても、必要に応じ要望書を取りまとめるなど、都市部で整備強化の必要性を訴えていく。

以上

道路整備の中期計画に関する要望

大阪商工会議所

我が国経済は拡大基調にあるものの、企業規模や業種、地域によるバラつきがある。また、すでに人口減少、少子・高齢化時代を迎えており、こうした構造的な問題を抱えながら長期的に経済成長を続けるには、効率的な物流ネットワークの構築が必要である。なかでも幹線道路網の整備は、地域内の産業・観光資源を有効に活用し、ヒト、モノ、カネの流れを重厚にするものとして、国として注力すべき分野である。

大阪・関西には、モノづくり・商業・金融・サービス産業をはじめ、ライフサイエンスなど多様な産業と中小企業が多数集積している。また、大阪湾ベイエリアにおいては、既存製造業の設備投資意欲も高まっているとともに、ハイテク製品の先端工場の立地が進んでいる。加えて、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。

加えて、現状では市内への通過交通の流入などにより、慢性的な交通渋滞が一般道路、高速道路ともに発生しており、その渋滞によるロスはコストとなって市内商工事業者に跳ね返ってきているのが実情である。マイナス面はコスト負担だけではなく、商工事業者同士のフェイス・トゥ・フェイスの交流を妨げるものでもあり、産業集積のメリットを活かす上でも渋滞の解消は重要である。また、渋滞が引き起こす環境面への負荷も大きく、その解消が急がれる。

かかる観点から、現在策定中である道路整備の中期計画の中で、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. 都市部の道路整備の強化

道路は産業や経済を支える最も基本的なインフラ（社会基盤）であり、有効に活用することが重要である。一方、「地域間競争を推進するためには、イコールフットリングで整備すべき」という主張もあるものの、公的部門の債務が巨大化し、国・地方自治体ともに財源に限りがある中で、高規格道路ネットワークを全国に張り巡らすのは現実的には困難である。

大阪を中心とする関西地域においては、スーパー中枢港湾である「阪神港」、我が国の国際拠点空港である「関西国際空港」が整備されているものの、新名神高速道路などの新たな高規格道路整備がこうした既存の社会資本と結びつかない限り、陸海空の総合的なネットワークとして機能しない状況となっている。

については、道路整備の戦略化と重点化、選択と集中が必要であり、その観点から投資効率の高い都市部の道路整備を促進するよう、特に以下の点につき特段の配慮

を図られたい。

都市部における整備推進に向けた予算の重点配分化

日本の産業競争力の強化という観点から、経済波及効果に優れる大都市圏の道路整備について、重点的に予算配分されたい。

都市部における整備のスピードアップ・効率化

従来、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いる。とりわけ都市部においては、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。今後は、民間企業的発想によるプロジェクトマネジメント手法の導入等により、優先順位を見極めつつ都市部の道路整備のスピードアップを図られたい。

都市部における渋滞解消の取り組み強化

都市部の商工事業者にとって、交通渋滞の解消は、コスト低減に結びつくとともに日常の交流を緊密にし、産業集積のメリットを活かすことにもつながる。その意味から渋滞解消への取り組みを強化されたい。

2. 大阪・関西圏における主要道路の整備の推進

新名神高速道路の全線整備

新名神高速道路は大津市～城陽市間、及び八幡市～高槻市間が「抜本的見直し区間」に指定されており、また三重県内にも未着工区間があるなど、全線整備の見通しが立っていない状況である。これら名古屋～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。新名神高速道路沿線には、スーパー中枢港湾（阪神港、伊勢湾港）、国際空港（関西、中部）が整備済みであり、高速道路との円滑なアクセスが確保されなければ、陸海空の総合的な物流ネットワークとして機能せず、日本の産業競争力自体にも大きな悪影響を及ぼしかねない。

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、抜本的見直し区間を含め、ネットワークが途切れることなく全線が早期に完成されるよう、特段の配慮を図られたい。

関西における広域道路のネットワーク化の整備促進

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。

とりわけ、大阪都市再生環状道路を形成する「淀川左岸線延伸部」は、大阪湾ベイエリアと日本の物流の大動脈である名神・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、早期整備に向けて特段の配慮を図られたい。また、名神高速道路と阪神高速湾岸線を結ぶ「名神湾岸連絡線」、ならびに「大阪湾岸道路西伸部」の早期整備に向けて特段の配慮を図られたい。

阪神高速道路の能力拡充

阪神高速道路は、年間を通じて慢性的な渋滞を引き起こしている箇所があり、大阪市域だけで年間 2700 億円もの経済損失につながっていると指摘されている。渋滞の解消には、大阪市内中心部への通過交通を吸収する大阪都市再生環状道路のネットワーク化だけでなく、「信濃橋渡り線（仮称）」の整備をはじめ、既存道路の能力拡充による渋滞解消努力も進める必要があり、その実現に向けて特段の配慮を図られたい。

また、阪神高速道路株式会社では、平成20年度を目途に通行料金の「対距離料金制」を導入する予定となっている。その導入に当たっては、物流コストの低減を通じた産業競争力の強化、国際交流の一層の拡大による関西地域の活性化、国際拠点空港及びスーパー中核港湾の国際競争力の強化の観点から、関西国際空港及び阪神港へのアクセスの改善に資するような措置が講じられるよう、国におかれては特段の配慮を図られたい。

3. 道路整備の財源確保

道路特定財源のあり方

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。道路整備のために賦課された「道路特定財源」は、必要とされる道路計画が残っている限り、その整備に全額を投入すべきである。

地元地方自治体の負担軽減

地方自治体の財政はおおむね脆弱なことから、国として戦略的に整備すべき道路、また広域的に整備効果の大きい道路については、当該自治体のみならず、国も含めた広域的な負担の仕組みも取り入れるなど、地元自治体負担を軽減する方策を検討されたい。また、道路整備による開発利益の還元を自治体の負担軽減にあてることも併せて検討されたい。

あわせて、既存道路の更新投資も今後拡大の一途をたどることが明らかである。道路の整備時期が早くまた面積あたりの道路延長が長い都市部においては、更新投資負担が膨れ上がるため、自治体の負担軽減についても検討されたい。

さらに、現行では地元自治体が管理する国道、また市道・府道となっている道路についても、当該道路の果たしている役割、重要性等を考慮し、必要に応じ国が直轄管理する国道へ移管する措置も検討されたい。

以 上