

## 全ての阪神高速は関空に通ず —関西と共に、関西の発展のために—



阪神高速道路株式会社 代表取締役会長 田中 宰

関西はいま、「再生」から「新たな発展」へとギアチェンジのときを迎えています。関西の社会経済を支える大動脈である阪神高速道路を管理運営する当社は、その社会的使命・役割を強く認識し、「関西と共に、関西の発展のために」を旗印に、全社を挙げて取り組んでおります。

「関西に元気がない」と言われるようになって久しいものがあります。最近の関西圏の経済情勢は遅ればせながら明るい兆しが見え始めましたが、まだまだ楽観できるものではありません。その経済力は首都圏は言うに及ばず中部圏にも大きく後れを取ろうとしています。残念ながら関西の競争力低下は否めません。

その理由は種々ありますが、一つには公共インフラ整備の遅れ、不備があると思われます。各自治体ともに厳しい財政事情があることは承知しつつ、必要な投資を怠るという愚は決して犯してはならないと思います。

いま、経済成長が著しい東アジアを中心に世界は大きく動こうとしています。東アジアのゲートウェイとしての関西国際空港、国際戦略物流拠点としての関西国際空港の位置づけが、非常に重要となっているのは周知の通りです。

関西財界や地元自治体の熱心な活動が実り、昨年8月に関西国際空港は2本目の滑走路が供用を開始されました。我が国初の本格的な24時間運用の国際空港として、新たなスタートを切ったわけです。また、大阪港と神戸港を

結ぶスーパー中枢港湾構想も、実現に向けて力強い取り組みが進んでいます。空と海のインフラ整備の進展は、関西圏の経済回復にとって喜ばしいことです。

しかし、これに比して、海空の拠点と内陸部を結ぶ道路ネットワークがあまりにも遅れています。首都圏、中部圏に比べて関西に多い道路のミッシング・リンク（途切れ）は、一般道を含めた渋滞の慢性化の原因となっています。

このままでは折角できた国際公共インフラも宝の持ち腐れとなり、仏つくって魂入れずの愚行となりかねません。

これを避けるには、大阪都市再生環状道路のミッシング・リンクである「淀川左岸線延伸部」、六甲アイランド以西の「大阪湾岸道路西伸部」、名神高速道路と湾岸線を結ぶ「名神湾岸連絡線」、この3路線の整備が絶対に必要です。当社の経営体力、地元自治体の財政事情、国の財源問題など多くの課題があるものの、何としても実現させなければなりません。

阪神高速道路の経営を担う人間として、その責任の重さを痛感しています。

今年1月に開通しました8号京都線を含めて、「全ての阪神高速は関空に通ず」と言えるものです。当社は「関西の新たな発展」の一翼を担うべく、重要なパートナーである関西国際空港としっかり連携を深め、一路まい進して参りたいと思っています。

引き続きご支援をお願いします。