

## 世界を魅了する関西へ



南海電気鉄道株式会社 取締役会長兼CEO 山中 諄

おかげさまで、当社、南海電鉄の空港線をご利用いただいたお客さまの数は、平成19年度で3年連続の対前年プラスとなりました。これには、2期滑走路の供用をはじめ様々な理由が考えられますが、外国人旅行者の増加もそのひとつに挙げられます。

私自身、最近、難波駅周辺で韓国や中国などのアジア系旅行者の方を見かけない日はほとんどないと実感しています。また、当社沿線にある高野山には、世界遺産登録後外国人観光客が増加し、中でもフランス人が宿坊に好んで宿泊されていると聞きます。これなどは10年前には想像もできなかった現象です。統計データによれば、関西空港の外国人入国者数は平成18年で147万人と、10年間で約2倍に増加しており、その中でもアジアからの入国者が約8割を占めています。原油高騰、サブプライム問題などで世界景気の先行きは不透明となっていますが、長期的にはアジア地域の経済発展が続くことはほぼ間違いなく、同地域からの外国旅行需要の持続的な増加が期待できるでしょう。

今後、日本国内の人口減少が予想される状況にあって、アジアからの旅行者を呼び込むことは、関西の活性化にとって極めて重要なことです。関西は日本国内に存在するユネスコ登録の世界遺産のうちの約4割、国宝の約6割を有するわが国の文化資源の集積地です。しかし、一度お越しいただいた旅行者にリピーターになっていただくには、歴史文化以外にも多種

多様な楽しみを提供できる地域となる必要があります。そのためには個性豊かな関西の各都市が、「おもてなし」の精神で連携し、さながら一体のテーマパークとして世界にアピールしていかねばなりません。

関西の私鉄業界は、関東に先駆けて、1枚の乗車カードで関西一円の私鉄・バスの共通利用が可能な体制を築いてきました。また海外でも、3日間乗り放題の共通乗車券を韓国や台湾で発売しており好評を博しています。このように関西私鉄は沿線開発やターミナル開発などでは競争を繰り広げる一方、公共交通全体の利用促進の観点からは協力関係を築いてきましたが、この背景には、関西私鉄全体のご利用者数が長期的な減少傾向にあることへの危機感がありました。

今後、地方自治体の財政が一段と厳しくなる中であっては、限られた経営資源をいかに効率よく活用するかの視点が一層必要となります。その意味からも、関西の各都市は互いに競争すべきは競争する一方で、都市間が連携し相互補完を強めることが重要になるでしょう。

私は関西が元気になってこそ関西空港も元気に、そしてその能力を充分に発揮できるものと考えています。関空アクセスを担う交通事業者として、当社も外国人旅行者向けのサービス強化と沿線の活性化に向けて、地域と一致団結して取り組んでまいる所存です。

# 阪神高速道路の現状と今後の計画について

阪神高速道路株式会社 常務取締役

## 丸岡 耕平 氏



●とき 20年4月22日（火） ●ところ 大阪キャッスルホテル6階

ご紹介いただきました阪神高速道路株の丸岡でございます。平素は阪神高速道路をご利用いただき、ありがとうございます。私は大阪府の公務員生活が長くて36年になりますが、阪神高速道路株へ来まして1年弱で、俄か勉強ですけど「**阪神高速道路の現状と今後の計画**」について、情報提供させていただきます。このような

機会を与えていただいたことに感謝します。

阪神高速道路は大きく3つの圏域があります。大阪、神戸、そして最近になって京都が加わりました。阪神高速道路は、今までの233.8kmに、今年1月に供用開始した京都線が5.5km加わり、約240kmというネットワークを持っています。



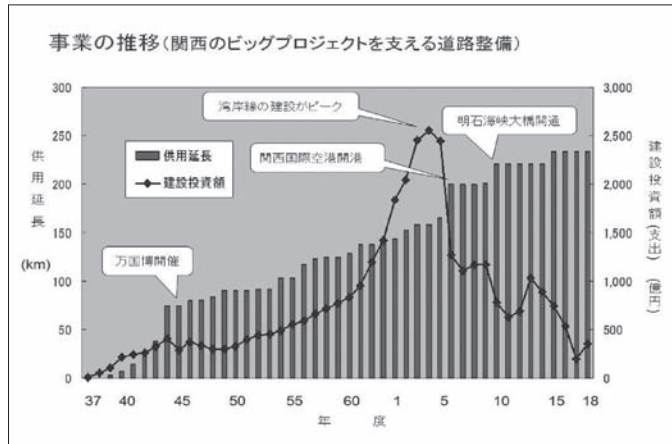
次に**会社の沿革**ですけど、まず昭和35年の新聞記事を紹介しますと、「車、車で動けぬ。6時間マヒ状態」と、大阪・四ツ橋筋の道路渋滞状況を伝えています。モータリゼーションの始まりの頃で、「これではいけない！」と地元経済界・自治体等から強い要請があって、昭和37年5月に阪神高速道路公団が設立されました。この時は、大阪・神戸間で高速道路事業を開始しました。それから平成5年に事業区域を拡大、京都を追加したという経過があります。ちなみに首都高速道路公団は昭和34年に設立

されています。

阪神高速の沿革と現勢	
<b>沿革・経緯</b>	
昭和37年 5月	阪神高速道路公団が設立
昭和39年 6月	土佐堀～湊町(2.3km)を供用(最初の供用)
昭和41年 10月	京橋～榎原(3.3km)を供用(神戸で最初の供用)
昭和45年 3月	万博関連道路の供用が相次ぎ、延長が74kmに
昭和56年 6月	大阪神戸線が全通、大阪と神戸が阪神高速道路で直結
平成 5年 6月	阪神高速道路公団法が改正され、京都地域でも業務を開始
平成 6年 4月	関西空港へのアクセスである湾岸線六甲アイランド～りんくうJCT 55.8kmが全通
平成 7年 1月	阪神淡路大震災により落橋・倒壊を含む甚大な被害、翌年9月に全線復旧
平成10年 4月	明石海峡大橋関連道路として湾岸(垂水)線、北神戸線など18.6kmを供用
平成17年 10月	道路関係公団の民営化に伴い阪神高速道路株式会社として発足

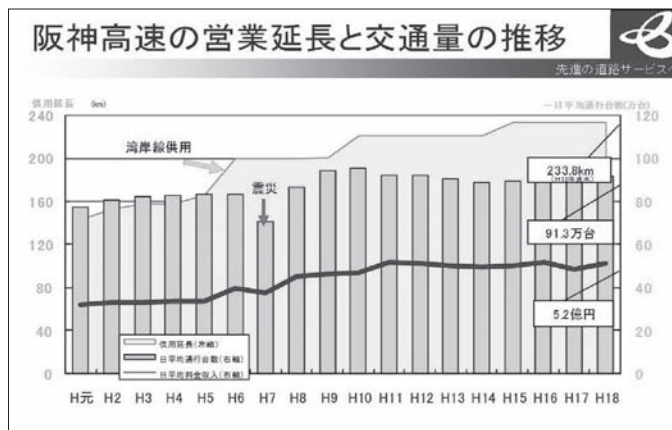
次に関西の大きなプロジェクトを支えてきた**阪神高速道路整備事業の推移**について説明します。棒グラフが供用延長キロ数で、何回か大きくジャンプした時期があります。昭和45年の大阪万博、次が平成6年の関西空港の開港で供用延長が飛躍的に伸びました。

平成10年には、明石海峡大橋関連でさらに伸びたという状況です。投資額は折れ線グラフで示しておりますが、昭和60年から、かなりの勢いで湾岸線に投資が行われました。関西空港の開港に間に合わせるためでした。



次に**交通量の推移**ですが、平成元年からほぼ90万台前後で推移していますが、平成7年の阪神・淡路大震災で、神戸線が通行止めになっ

てかなり落ち込みました。この打撃のほかは、大体順調に推移しています。

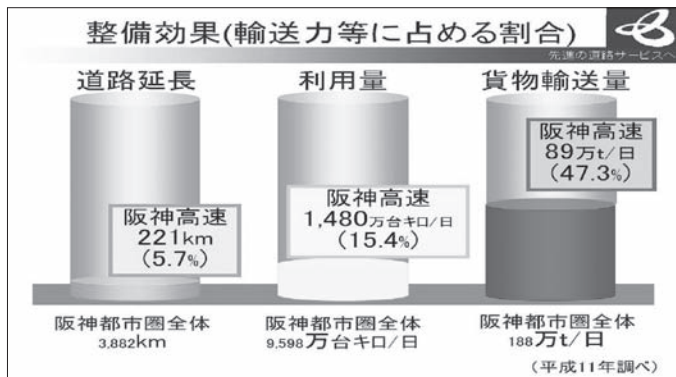


次に**阪神高速道路の整備効果**について説明します。利用実態は通勤通学と業務、貨物輸送が同じような比率になっており、車種別では乗用車が65%を占め、次いで普通貨物の19%、小型貨物14%、バスの順になっています。京都を除く阪神都市圏全体の道路の中で、

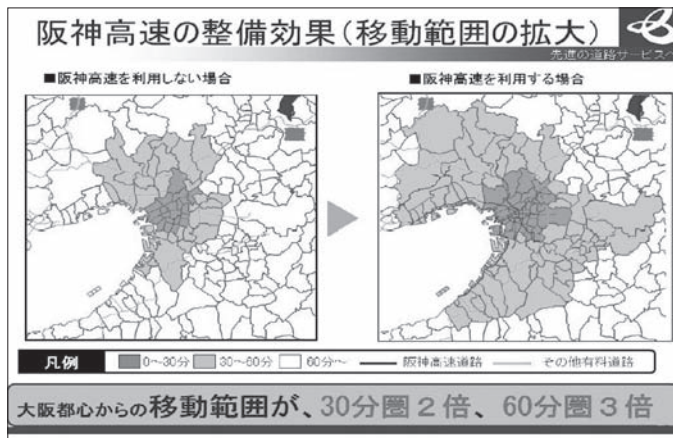
阪神高速道路が果たす役割は、道路の延長では5%しかなく、利用量は15%を占めているだけと考えていただければよいのですが、貨物輸送量を見ると約半分の47%を担っています。

次に、**所要時間との関係**をみますと、当然のことながら阪神高速道路を利用すると2分の1から3分の1に短縮できます。例えば、阿波座～りんくうタウン間は一般道路では上り103分かかるのに対して、高速では41分で着き62分も短縮されます。これが経済効果に及ぼす大ききかなと思っています。同じように一定の時間でどのぐら

い移動できるかという移動範囲を見ますと、大阪都心から30分圏では2倍に広がり、60分圏では3倍に広がって来ます。時間と燃料費の節約の関係では、一般道路に比べて1回の利用で



平均28分間の節約になり、この経済効果は年間4,900億円です。またCO<sub>2</sub>の排出についても年間54万7,000トン削減できるという予測結果が出ております。



次に**ネットワーク整備の考え方**について申し上げます。大きく圏域は3つありますが、大阪地区は都市再生環状道路の整備促進を図ります。兵庫地区は大震災を経験していますので、災害に強い梯子型のネットワークを充実・強化して行きます。京都地区は東部・南部の交通利便性を高めます。それぞれ具体的に申します。

**大阪地区**の都市再生環状道路は、国家プロジェクトに位置づけられています。南北方向は守口から松原にかけての近畿自動車道があり、さらに臨海部に湾岸線があります。ところが現在の高速ネットワークは、東西方向が弱い状況です。そこで淀川左岸線及び大和川線の東西路線の事業を進め環状の形成を図ります。しか

し、両路線が整備されても淀川左岸線の延伸部にあたる近畿道～新御堂筋間約10kmがまだ事業化されていないため、環状道路が完成しません。そのため、この区間の計画推進が求められているところです。

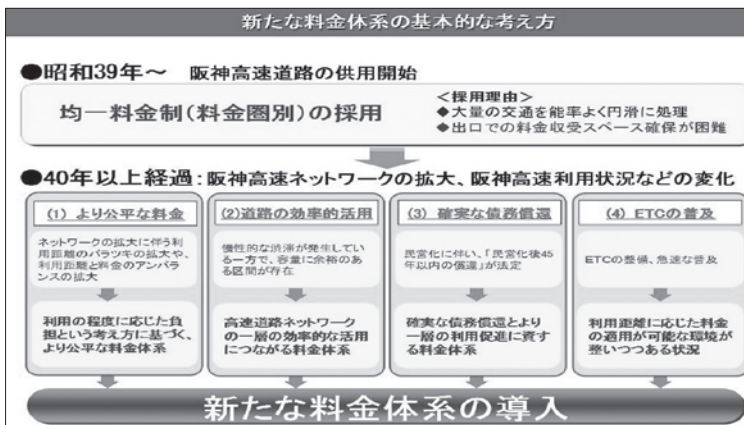




兵庫地区ではラダー型(梯子型)と呼ばれる代替機能を有するネットワーク構想が策定されています。阪神高速では、このうち東西方向の北神戸線、神戸線、湾岸線(六甲アイランド以東)を整備しました。また南北方向路線として、北神戸線と神戸線を結ぶ神戸山手線(白川~長田間開通済)の整備を進めています。なお、現状では湾岸線の六甲アイランド以西が事業化されていないため、現在都市計画決定に向けた手続きが進められています。



京都地区は平成5年に、新たに事業区域に組み込まれました。京都では十字型のネットワーク構想が策定されていますが、このうち阪神高速は油小路線及び新十条通の整備を進めています。本年1月に、油小路線のうち上鳥羽~第二京阪接続部区間5.5kmが開通しました。さらに新十条通の山科~鴨川間2.7kmが、6月1日に開通予定です。



次に料金体系の話をしていきます。現在は料金圏毎の均一料金制をとっていますが、ネットワークの拡大に伴って、短い距離を走っても長い距離を走っても同じ料金となり、利用距離と料金がアンバランスとなってきました。そこで、ETCの普及を踏まえ、利用の程度に応じた負担という考え方に基づく距離料金の導入に取り組んでいます。昨年9月に皆様方のご意見を伺

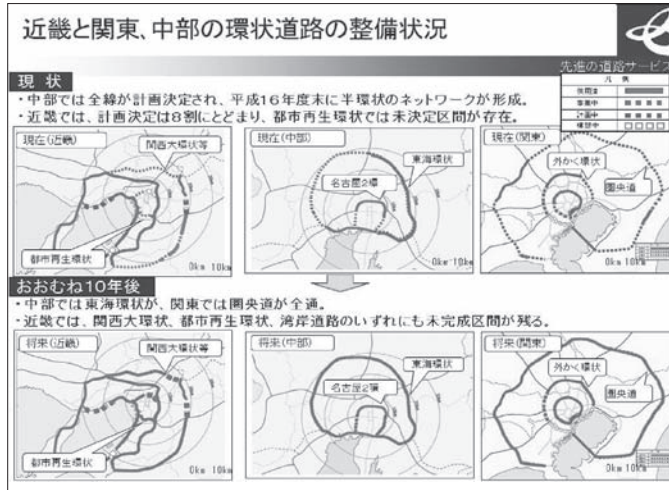
うために、「距離料金(案)」を公表し、引き続き検討を進めているところです。

最後に、首都圏・中部圏と比較した関西圏の高速道路整備について説明します。

近畿圏と首都圏・中部圏を比較しますと、首都圏は圏央道等の環状道路の整備に、中部圏では東海環状等の整備が進められています。10

年後の姿を見てもらうと、首都圏、中部圏とも外側の環状道路が出来上がります。ところが近畿圏では関西大環状道路（京奈和自動車道）も都市再生環状も湾岸道路も、まだ繋がっていま

せん。特に近畿圏と中部圏を比較した場合は、平成16年度ですでに追い越され、20年後には完全に供用延長で歴然と差がつけられることになります。



道路整備から見た都市勢力圏を表す図を見ますと、2030年には三重、滋賀に加え、福井、京都、奈良の一部まで完全に中部圏の勢力に飲み込まれてしまいます。相当厳しい近畿の状況です。

その中で神戸空港が開港し、関空も第2滑走路を供用開始、神戸港や大阪港のスーパー中核港湾としての動きがあり、やはりそれらを支える高速道路の整備が大事ということです。ご静聴ありがとうございました。

