

# 近畿の道づくり 経済浮上は道路整備にあり



## 渋滞緩和 損失月60万時間減少

第二京阪道路(枚方東インターチェンジ～門真ジャンクション)が開通してから4カ月が経過した。開通3カ月時点における開通区間の1日平均交通量は、専用部で約3万3,000台と初年度予想の2万6,000台を大きく上回っている。周辺の高速道路では、名神高速道路の吹田JCT～大山崎JCT間で約1万3,000台減少し、第二京阪道路と接続する京滋バイパスの久御山JCT～瀬田東JCT間で1万1,000台増加するなど、近畿全体に好影響を及ぼしている。

周辺一般道の渋滞も大幅に緩和された。大阪～京都間で最も渋滞する北河内地域(枚方、四條畷、交野、門真、大東、寝屋川、守口の7市)では、第二京阪開通後、主要一般道全体のピーク時間帯平均速度が毎時24%から29%へと向上した。最大の

効果を上げた国道1号は、毎時26%から34%へと8%も改善した。

同地域において、主要一般道を対象とした所要時間の減少効果は、1カ月当たり60万時間も損失時間が減少した。これは、平均賃金に基づく時間価値に換算すると約14億円に相当する。

抜け道への流入交通の減少も効果があった。開通前は、国道1号と並行する幹線道路の渋滞を避けるため、抜け道として生活道路に通過交通が流入していたが、開通後にはこれが大幅に減少した。交野市倉治7丁目付近では約7割減、枚方市津田山手1丁目付近で約4割減となった。このほか、地元路線バスを始め、京都～関西国際空港間のリムジンバスなどの公共自動車の定時性が飛躍的に向上している。

### 第二京阪道路の整備効果



京都大学大学院工学研究科教授 藤井 聡氏に聞く

## 今こそ千載一遇のチャンス

### 道路整備事業を取り巻く状況

道路整備を含む公共事業が逆風にさらされて久しい。昨年は政府による大型補正予算が編成され、経済立て直しへ向けた機運が高まった。しかし、政権交代後、大幅な補正予算の見直しが行われ、2010年度の国の道路関係予算も大幅削減されるなど、さらに厳しい情勢となった。このような状況下、近畿では、ことし3月に第二京阪道路が開通した。交通量は当初目標の1日当たり2万6,000台を上回るなど、着実な整備効果が出ており、道路を中心とした周辺のまちづくりにも期待が寄せられている。そこで、京都大学大学院の藤井聡教授に道路整備の必要性について聞いたほか、近畿の主要道路プロジェクトを紹介する。

道路整備事業はここに来て新規事業に着手しつらい環境が生まれている。いろいろな議論はされているものの、いずれも方向性、内容ともに誤っており、このことが事業化を阻む要因となっている。特に、国土計画と財源、そして世論の3つの問題がある。国土計画と財源については、さながら世論が間違っているから、世論が間違っている方向に流れていくという構造ができてきている。しかし、財源も国土計画も専門家の見地から意見を述べると、実は論理化がたやすい。すなわち実際のところは、その道路を整備する必要性さえあれば、事業化を妨げるものは何もないと言える。

道路の存在意義をどう判断すべきか。道路事業の是非を議論する際、道路がなぜ必要かを判断する材料として、多くの場合、観光や日常生活にとっての道路の必要性などを論点とするケースが多い。しかし実際、これはかなりずれた論点だと言える。専門家なら常識の範ちゆうなのだ。道路の意義は物流にこそその根幹があるからだ。物流を

## 建設国債どんどん使おう

ここで、物流コストが下がる。これは、企業の輸送コストを下げるということ。その企業の工場立地の生産コストを下げる。もともと物流が高くて、人件費も高い日本に工場は作りたくはないというのが企業の本音だ。その上、物流コストまで高かったら日本で造る気がなくなり、アジアの他の諸国に目が移っていくことになる。

雇用を中心とした日本の経済の活力の基盤は、日本に工場があることが大きい。これら二次産業が日本経済をけん引する。そこで、第三次産業も活性化し、活力となっていく。さらに物流コストの問題は、集積経済の話にもなる。高速道路の整備が進

めると、物流コストが下がる。これは、企業の輸送コストを下げるということ。その企業の工場立地の生産コストを下げる。もともと物流が高くて、人件費も高い日本に工場は作りたくはないというのが企業の本音だ。その上、物流コストまで高かったら日本で造る気がなくなり、アジアの他の諸国に目が移っていくことになる。

千載一遇のチャンスだ。近畿では、高速道路整備におけるミッシングリンク(未結合区間)の解消が叫ばれている。環状線はリンクがない。その時点で環状とはいえない。道路はネットワークで、評価すべきものだから、一部が欠けるとそのパフォーマンスは半分以下になってしまう。

国土計画的にみると、これは千載一遇のチャンスだ。近畿では、高速道路整備におけるミッシングリンク(未結合区間)の解消が叫ばれている。環状線はリンクがない。その時点で環状とはいえない。道路はネットワークで、評価すべきものだから、一部が欠けるとそのパフォーマンスは半分以下になってしまう。

国土計画的にみると、これは千載一遇のチャンスだ。近畿では、高速道路整備におけるミッシングリンク(未結合区間)の解消が叫ばれている。環状線はリンクがない。その時点で環状とはいえない。道路はネットワークで、評価すべきものだから、一部が欠けるとそのパフォーマンスは半分以下になってしまう。

国土計画的にみると、これは千載一遇のチャンスだ。近畿では、高速道路整備におけるミッシングリンク(未結合区間)の解消が叫ばれている。環状線はリンクがない。その時点で環状とはいえない。道路はネットワークで、評価すべきものだから、一部が欠けるとそのパフォーマンスは半分以下になってしまう。

## 広域ネットワークが活性化呼び込む

### ◇京都第二外環状道路 12年度完成目指す

国道478号京都縦貫自動車道の一部区間を構成する京都第二外環状道路は、京都市西京区大枝沓掛町の大枝1C(インターチェンジ)(仮称)から久御山町森の久美山1Cまでの15.7%の自動車専用道路。京都市圏の通過交通を排除し、交通混雑の緩和、交通安全の確保を図るとともに、名神高速道路や京滋バイパスと広域ネットワークを形成し、京都市中北部と京都市南部との連携強化や京都市圏の活性化などを図る路線として早期整備が望まれている。



これまでに大山崎JCT(ジャンクション)・IC久御山IC間の専用部5.9%、一般部5.7%が供用しており、現在は、大山崎JCT～大枝1C間の約9.8%の整備を進めている。2012年度の供用開始を目指している。

10年度は、大原野灰方～大枝沓掛間、長岡京市の用地買収を進めるほか、北春日トンネル工事、春日IC改良工事、小塩高架橋工事、小塩灰方地区改良工事などを進める。

### ◇京奈和自動車道 拠点結び連携強化

京都府、奈良県、和歌山県を結ぶ延長約120%の高規格幹線道路となる国道24号京奈和自動車道は、広域的には、既存の高速道路および主要な国道と連携することで、相互ネットワークを形成し、

近畿大都市圏での時間短縮を図るとともに、京都・奈良・和歌山の拠点都市の連携強化を図る役割を担う。

整備に当たっては、北から京奈北道路、京奈道路、大和北道路、大和、御所道路(大和、御所の2区間で構成)、五條道路、橋本道路、紀北東道路、紀北西道路の各区間を整備する計画で、段階的に事業化し整備する。

現在、奈良県下では、奈良国道事務所が大和北道路と大和御所道路の整備を進めている。

大和北道路は、奈良北1C(仮称)～大和郡山市横田町間のうち、南側の6.3%が08年度に新規事業化された。10年度は調査設計、測量などを進める。

大和御所道路は、大和郡山JCT(仮称)を起点とし、五條道路に接続する27.2%の区間。現在は

大和高田バイパスから五條北1Cまでの区間の整備を推進している。大和御所道路巨勢山トンネル工事(御所市大字室地先～大字朝町地先)、水泥トンネル工事(御所市大字朝町地先～大字五百家地先)などの大型工事が発注されている。

和歌山県下では昨年、紀北西道路が起工した。同道路は、紀の川市神領～和歌山市弘西の延長12.2%を整備する。10年度は打田1C～岩出1C間の改良工事、橋梁下部工事進め、用地買収も継続する。

紀北東道路は、橋本市高野口町大野から紀の川市神領までの16.9%で、約3.8%の橋梁区間と約13.1%の土工区間で構成する。区間内にはかつらぎIC、粉河・那賀ICを整備する。10年度は、高野口IC～打田IC間の改良工事を進める。

公共工事の円滑施工をサポートし、未来のインフラ整備に貢献していきます。

**西日本建設業保証** 会株式会社

大阪府西成区立売堀二丁目一番二号  
電話(0)六五四二二二五三

事業中プロジェクト

<p><b>銭高組</b></p> <p>社長 銭高一善</p>	<p><b>清水建設株式会社</b></p> <p>取締役 小橋 鴻三</p>	<p><b>佐藤工業株式会社</b></p> <p>支店長 大前 和博</p>	<p><b>五洋建設株式会社</b></p> <p>支店長 中澤 貴志</p>	<p><b>株式会社 鴻池組</b></p> <p>代表取締役 蔦田 守弘</p>	<p><b>熊谷組</b></p> <p>支店長 武田 和夫</p>	<p><b>鹿島建設株式会社</b></p> <p>支店長 木戸 徹</p>	<p><b>株式会社 奥村組</b></p> <p>代表取締役 奥村 太典</p>	<p><b>大林道路株式会社</b></p> <p>支店長 坪内 卓夫</p>	<p><b>株式会社 大林組</b></p> <p>代表取締役 白石 達</p>	<p><b>株式会社 浅沼組</b></p> <p>代表取締役 浅沼 健一</p>	<p><b>JCCA 法建設コンサルタント協会近畿支部</b></p> <p>支部長 松本 正毅</p>	<p><b>法日本道路建設業協会関西支部</b></p> <p>支部長 坪内 卓夫</p>	<p><b>法日本土木工業協会関西支部</b></p> <p>支部長 友廣 康二</p>	
<p><b>三井住友建設株式会社</b></p> <p>支店長 重見 法人</p>	<p><b>前田建設工業株式会社</b></p> <p>支店長 小倉 通</p>	<p><b>株式会社 久本組</b></p> <p>代表取締役 久本 新</p>	<p><b>ハザマ</b></p> <p>支店長 熊木 徹</p>	<p><b>株式会社 NIPPO</b></p> <p>支店長 柴田 敏久</p>	<p><b>西松建設株式会社</b></p> <p>支店長 萩原 達也</p>	<p><b>飛鳥建設株式会社</b></p> <p>支店長 安藤 保雄</p>	<p><b>戸田建設株式会社</b></p> <p>支店長 今井 雅則</p>	<p><b>東洋建設株式会社</b></p> <p>支店長 宮脇 清文</p>	<p><b>東亜建設工業</b></p> <p>支店長 末富 龍</p>	<p><b>鉄建</b></p> <p>支店長 福原 久之</p>	<p><b>株式会社 竹中土木</b></p> <p>支店長 竹中 康一</p>	<p><b>大豊建設株式会社</b></p> <p>支店長 佐久間 崇</p>	<p><b>大成ロテック株式会社</b></p> <p>支店長 花本 逸夫</p>	<p><b>大成建設株式会社</b></p> <p>支店長 久保 博司</p>