

地域と未来をつなぐ“ひょうご基幹道路ネットワーク”シンポジウム in 神戸 ～ポストコロナ社会における基幹道路ネットワークの充実によるひょうごの創造と成長～

- 開催日時：令和2年9月18日(金) 15:00～17:00
- 場所：ラッセホール（神戸市中央区中山手通 4-10-8）
- 主催：兵庫県
- 後援：関西経済連合会、兵庫県商工会議所連合会、兵庫県商工会連合会
- 参加者：約100名
- 来賓：参議院議員 加田裕之様、衆議院議員 濱村進様(代理)、
参議院議員 末松信介様(代理)、伊藤孝江様(代理)、片山大介様(代理)
兵庫県会議員 黒川治様、かわべ宣宏様
- 基調講演：幸和範氏（阪神高速道路(株)顧問）
- パネルディスカッション：
 - 【コーディネーター】八木早希氏（フリーアナウンサー）
 - 【パネリスト】幸和範氏（阪神高速道路(株)顧問）
森地高文氏（神戸商工会議所副会頭）
山内伸宏氏（日本通運(株)神戸支店次長）
荒木一聡（兵庫県副知事）
- 司会：高野美咲（フラワープリンセスひょうご2020）

会場全景



ソーシャルディスタンスを確保して開催

【開催挨拶】

兵庫県技監 八尋裕



本シンポジウムは、兵庫県における基幹道路整備の必要性、意義といったものを広く情報発信し、基幹道路整備に対する理解を深め、整備促進の機運を醸成することを目的に一昨年度より、神戸、播磨、但馬の3会場にて開催している。

新型コロナウイルス感染症の流行以降、東京一極集中から地方分散への流れ、生産拠点の国内回帰の動きなど人の行動や意識、社会経済に大きな変化をもたらしている。ポストコロナ社会における基幹道路ネットワークのあり方や意義について皆様と一緒に考えていきたい。

【基調講演】「関西都市圏における道路の未来を語る～阪神高速の取り組み～」

阪神高速道路(株)顧問 幸和範氏



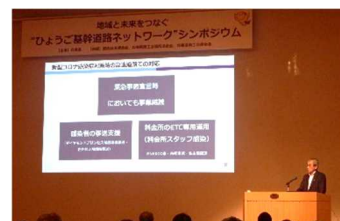
新型コロナウイルスの影響で4月、航空・新幹線の利用状況は前年の9割減だったのに対し、阪神高速道路は3割減にとどまった。有事はヒトとモノの流れを支える高速道路の役割が重要になってくる。ポストコロナ時代は「新たな日常」実現のためIT・デジタルを駆使した道路インフラサービスの提供や、強靱（きょうじん）なネットワークの構築を目指したい。

念願の大阪湾岸道路西伸部六甲アイランド北から駒栄間の工事も進んでいる。ネットワーク整備が進めば、観光エリアの連携による経済活性化や、空港・港湾施設と物流拠点の直結による生産性アップなどその効果は計り知れない。沿線環境の改善や、各地の産業クラスターと連携し、イノベーション創出にも寄与したい。

課題は、供用後40年経過を境に道路の劣化や損傷が明らかに増えることだ。2029年には対象が全体の6割を占める。既に3号神戸線京橋付近や湊川付近などは大規模更新に迫られている。

防災・減災の取り組みも求められる。2018年6月の大阪北部地震では近畿圏の高速道路約520kmが5時間通行止めになった。通行止め対象エリアを限定したり、ICTや遠隔制御に委ねたりして早期の通行止め解除を実現したい。耐震性・修復性を向上させた大断面シールドトンネルや橋脚も導入している。

工事・設計業務における事務処理はすべて電子化しており、コロナ禍の中で生かされた。自動運転の時代はすぐそこだ。インフラ整備側としてインターチェンジ合流部の対応なども研究している。運転者不足に対応し、新東名高速では後続トラックが自律で追従運転する実証実験も行われた。これからも先進の道路サービスを提供していきたい。





コロナ禍における緊急事態宣言時には、基幹道路ネットワークが生活に欠かせない物流を支えているおかげで、しっかりとステイホームが出来た。基幹道路ネットワークの必要性を再認識した。

県議時代には、大阪湾岸道路西伸部の議員連盟の副会長を務めており、東京へ度々要望に行った。先日も、基幹道路ネットワークの早期整備に関する整備について、知事とともに国土交通省へ要望させて頂いた。今後も、皆様と一緒に新しい生活様式に対応できる社会づくりに頑張ってお手伝いしていきます。

【パネルディスカッション】「地域の活性化と高速道路」

コーディネーター：八木早希氏（フリーアナウンサー）

パネリスト：幸和範氏（阪神高速道路㈱顧問）、森地高文氏（神戸商工会議所副会頭）
山内伸宏氏（日本通運㈱神戸支店次長）、荒木一聡（兵庫県副知事）

○八木氏：高速道路はどういう形が理想か。それぞれの立場から見える課題について発言願います。

森地副会頭



○森地氏：神戸が克服すべき点の一つに、域内の二次交通の整備の遅れが挙げられる。外国人観光客になかなか来てもらえない理由には交通渋滞がある。大阪から西に行くのに時間が読めない。当社には物流のコストが大きな負担だ。一方、西日本最大のバスターミナルはじめ、三宮再整備が動き出した。神戸が攻勢に出るには道路ネットワークの整備が欠かせない。



山内次長



○山内氏：コロナ禍でも生活関連用品やネット通販などの物流は動いた。業界の課題はトラック運転手の不足。長時間労働などを背景に、数年後には20~30万人足りなくなるとされる。女性や年配者が働きやすいよう、多くの企業が「ホワイト物流」に取り組んでいる。パレットの利用や高速道路の利用などを図り、トラックを効率的に使いたい。

○幸氏：道路は経年劣化する。道路ネットワークを次世代につないでいくためにリニューアルが必要だ。11月10~20日、大阪環状道路10kmの東半分を10日間通行止め、守口線の一部区間では20~27日も通行止めにして、舗装・補修やジョイント交換のほか、コンクリート床版の取り換えなど大改修を行う。相当の渋滞が予想されるため、スマホなどで使える「う回乗り継ぎナビ」や「う回ルート検索システム」を用意させていただいた。活用をお願いするとともに、ご理解とご協力をお願いしたい。

幸顧問



○荒木氏：コロナ禍の中でテレワークが普及した。パナソニックグループによる淡路島への本社機能の分散など、企業の地方移転が進展し、地方への移住希望も増えている。今後、自分の好きな場所で勤務する分散型社会が構築される中で、それを支える地域創生が重要になる。また、緊急事態宣言を受けて交通量は減少したが、大型車は微減にとどまった。社会・生活の維持に物流は必須だ。

八木氏



荒木副知事



○八木氏： 定時性を確保した道路が一本あれば都市部に勤め、地方で暮らすことができる。コロナ禍が新たな生活スタイルのきっかけとなった。では、指摘された課題をどう解決するか。

○森地氏： 観光では播磨臨海地域道路や東播磨道の整備、3空港へのアクセス改善では名神湾岸連絡線の整備が求められる。兵庫の道路ネットワークの充実、京阪神エリアにおけるスタートアップの育成をはじめ、関西経済界活性化の要になる。

○山内氏： BCP対応や運転手不足への対応を含め、当社は国内4拠点に倉庫を建設し、医薬品供給にも乗り出している。神戸港とのアクセス、関空とのアクセスをよくすることで物流拠点が広がってゆく。

○幸氏： 大阪湾岸道路西伸部は東・西端で工事が進んでいるほか、長大橋（斜張橋）については風観測や地震計の設置などの各種調査に並行して、耐風、耐震などの技術検討を進めている。技術の粋を集め、みなと神戸にふさわしい世界に誇れる橋を造りたい。

○荒木氏： 神戸淡路鳴門自動車道の開通で淡路島民の通勤・通学圏が拡大した。また、香美町では山陰近畿自動車道を使った合同授業により小学校が存続を選択した。このように道路で実現できることがあるので、今後も努力を重ねたい。

○八木氏： あらためて道路の必要性を実感させられた。人と人をつなぐ基盤となるのが高速道路。定時性確保に向け、早期整備をお願いしたい。