

ご講演の概要

<近畿の道路整備の現状と課題>

- ・ 諸外国に比べ日本の道路整備は遅れており、暫定2車線の区間も多い。災害時も4車線あると先に2車線分を解放できる。道路の更新時についても、ネットワーク整備が進んでいくと交通への影響が少なく実施できる。そういう意味でも、高速道路はきちんと整備していくことが必要。
- ・ 都市高速の渋滞損失時間ランキングは、全国1番、2番が阪神高速。このような様々な課題の解消には予算が必要。昨年12月、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が決定された。前回の3か年緊急対策よりも、金額もメニューも増えている。
- ・ 「道路の5か年対策プログラム」の公表で、どこが開通するかお示しできるようになり、4環状道路も着実に進めて行くと言えるようになった。
- ・ 開通当時に無駄と言われた道路も、長い期間を経て当時予想もしなかった大きな効果を発揮している。公共事業は長い目で評価しなければならない。

<予防保全による老朽化対策>

- ・ 平成26年に点検が義務付けられ、5年で一巡した。全国の橋梁は約70万強あるが、すぐに修繕が必要なランクⅢは1割くらい。特に地方公共団体が管理する橋梁が多い。
- ・ 事後保全のままだと修繕等の費用は将来、今の2.4倍くらいかかる。予防保全への移行が重要。
- ・ 近畿道路メンテナンスセンターでは、自治体への技術支援や技術相談を行っている。

<歩行者利便増進道路（ほこみち）>

- ・ 道路法等改正で新設された「ほこみち」の制度については近畿では大変力が入っており、御堂筋、三宮、大手前通りの3箇所が全国で初めて指定された。
- ・ 御堂筋は幅員が約44mあり、地元自治体さんが中心となり、次の万博までに一部側道をそれぞれ1車線つぶして歩道にして、いろんなイベントをしたり他の使い方をしたりなどができればと、今考えられている。

<道の駅>

- ・ 全国で約1200箇所のうち近畿では152か所で、中山間地に多い。令和3年6月に、近畿では5か所の防災道の駅が選定された。まだまだ増やしていかなければならないと思っている。

- ・ 道の駅は目的地化している側面もあり、特に山間部では銀行や外食、買物など生活の場として利用されている。

<無電柱化>

- ・ 以前は景観目的が中心であったが、台風等の災害時に電柱が倒れて停電になった経験から、防災目的の意味合いも強くなっている。無電柱化は費用や調整が大変だが、無電柱化推進計画に基づき進めていきたい。

<バスタプロジェクト>

- ・ 近畿では神戸三宮駅で整備中。この事業は、土地を公共がある程度負担して上に民間設備をつくるなど、官と民が連携して実施するもの。
- ・ どこか良さそうな場所があれば、民間の方からも広く提案をいただけるとありがたい。

<大阪・関西万博>

- ・ 近畿地整としては、日本館を営繕部が整備。また、輸送の円滑化についても一翼を担う。新技術やインフラ、DX などについても、実験的なことも含めて考えている。
- ・ 70年万博で展示された技術がほぼ実現されている。次の万博で何をレガシーにするか、インフラだけでなく、技術や人の生き方など、様々なものがあるのではないかと思うが、これも皆様のお知恵をいただけるとありがたい。

<質疑応答>

- ・ 道路に埋め込まれているライフラインについては、受益者負担の原則はあるのか。
→ 一定の占用料をいただいている。
- ・ 万博で新規路線が建設されるとのことだが、そこで自動運転や非接触給電などの実験が予定されているようだったら教えてほしい。
→ まだ決まっていないが、空飛ぶ車などの実験を希望している民間の方はいる。
- ・ 諸外国と比較して道路整備や無電柱化が遅れている理由は何か。
→ 無電柱化は文化の違いなどがあるが、高速道路の整備は予算の問題。
- ・ 御堂筋の将来ビジョンに対する世論や地域の声はどうか。
→ 賛否両論ある。ただ、パリのシャンゼリゼ通りを歩行者中心に変えようとするプロジェクトもあるように、公共空間はいろいろな使い方ができると思っている。
- ・ 道路計画は短期、中期、長期計画の策定と予算付け、できれば法的な位置づけもして、ブレずに進めることが重要だと考えるが、これについてはどうお考えか。

→非常に重要だと考える。新広域道路交通計画については、概ね20～30年の計画を公表したが、予算の裏付けがあるものではない。個人的には、昔のように地図のある計画をつくって議論できればよいと考えるが。