

社会資本整備審議会 道路分科会
第21回 国土幹線道路部会
ヒアリング資料

平成28年3月8日
大阪商工会議所



五代友厚

大阪の恩人 五代友厚

大阪商工会議所初代会頭

大阪商工会議所(大商)

- 東京・神戸とともに日本で最も古い商工会議所の一つ。
- 大阪市域を活動範囲とする地域総合経済団体(全国514商工会議所のうちの1つ)で会員の多くは中小企業、小規模事業者が占める。
- 大阪府商工会議所連合会として大阪府下20商工会議所の事務局も兼ねる。
- 会員数約28,300件のうち、交通運輸業(運輸部会員)は約1,200件。

「千客万来都市OSAKAプラン」

大商が平成22年末にまとめた関西の経済活性化戦略。平成26年度からは3カ年の中期事業計画「千客万来都市OSAKAプラン」第2期を実行中。

大阪や会員企業の活性化を目的としたプランで、医療機器や医薬品の開発支援、観光振興に加え、衣食住産業振興や中小企業の商談機会拡大などが戦略プロジェクトと位置付けられている。

8つの戦略プロジェクトと60のアクションプランに取り組む。

道路ネットワークの未整備区間による損失

現状 都心部(阪神高速環状線)を避ける道がないため、交通が集中し渋滞!

大阪都市圏の外周をつなぐ高速道路がないため、用事のない車両が都心部に集中し混雑を招いています。



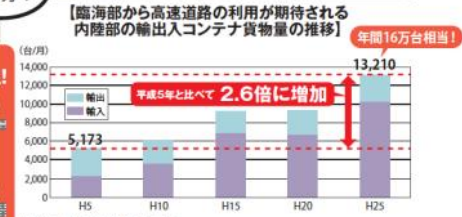
大阪都市圏に用事のない車が
1日に21万台も流入!

出典:平成17年度道路交通センサス

※大阪都市圏とは、都市再生圏状道路に囲まれた地域であり、概ね、大阪市域のうち、淀川以北、道徳線以西を除く区域および河内自動車道以西の堺市・守口市・門真市の区域

現状 高まる物流ニーズに対して、高速道路の交通容量が不足!

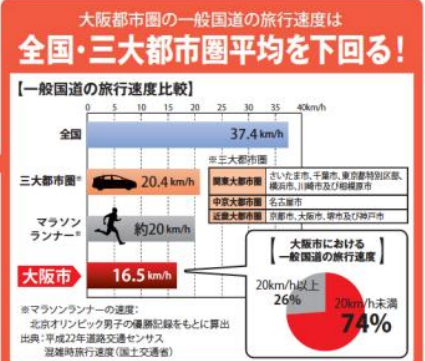
貨物の取扱量・物流施設が増加し、臨海部と内陸部間の物流が活性化しているため、車線数が不足しています。



出典:全国輸出入コンテナ貨物流動調査
滋賀県以東でコンテナ詰め・出しされた阪神港(大阪区)の貨物を抽出
コンテナ輸送台数は、第31回土木計画学研究会「港湾海上コンテナの陸上輸送ネットワークと経路選択行動」のコンテナ1個あたりの平均重量(実入平均)を用いて算出

現状 慢性的な渋滞に悩まされ続ける、大阪都市圏の一般道路

大阪都市圏の一般道路では慢性的な渋滞が発生し、旅行速度は全国・三大都市圏平均を大きく下回っています。



淀川左岸線延伸部沿線の大阪市・北河内地域における産業の現状

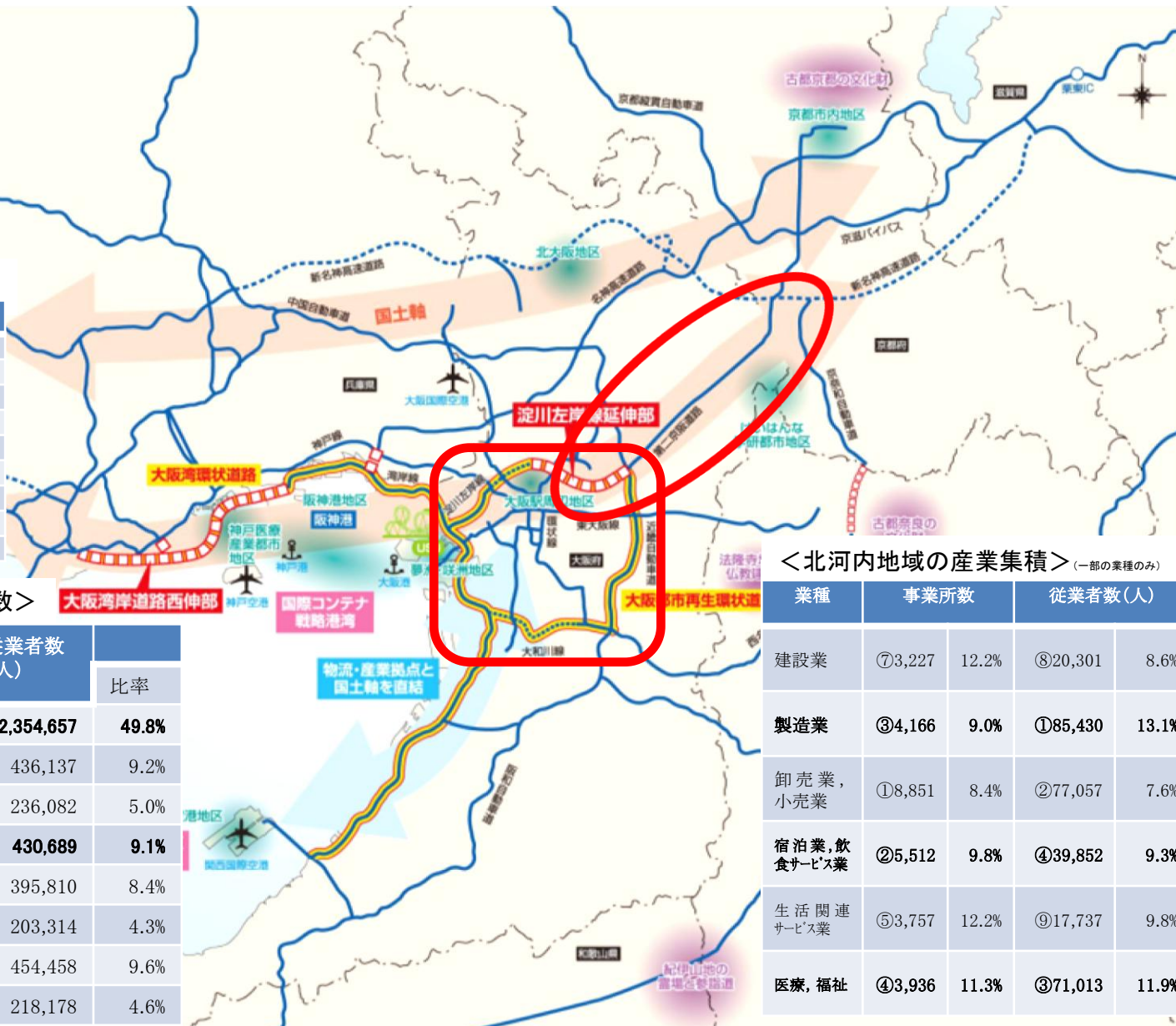


<大阪府下の人口> 平成27年国勢調査人口等基本集

地域	人口(人)	比率
大阪市地域	2,691,742	30.5%
三島地域	1,121,567	12.7%
豊野地域	661,153	7.5%
北河内地域	1,163,116	13.2%
中河内地域	842,443	9.5%
南河内地域	613,147	6.9%
泉北地域	1,175,681	13.3%
泉南地域	570,059	6.4%
大阪府	8,838,908	100.0%

<大阪府下の事業所数・従業者数>

地域	事業所数	従業者数(人)		
		比率	比率	
大阪市地域	191,854	45.9%	2,354,657	49.8%
三島地域	36,750	8.8%	436,137	9.2%
豊野地域	23,022	5.5%	236,082	5.0%
北河内地域	39,718	9.5%	430,689	9.1%
中河内地域	41,127	9.8%	395,810	8.4%
南河内地域	21,419	5.1%	203,314	4.3%
泉北地域	42,475	10.1%	454,458	9.6%
泉南地域	22,159	5.3%	218,178	4.6%
大阪府	418,524	100.0%	4,729,325	100.0%



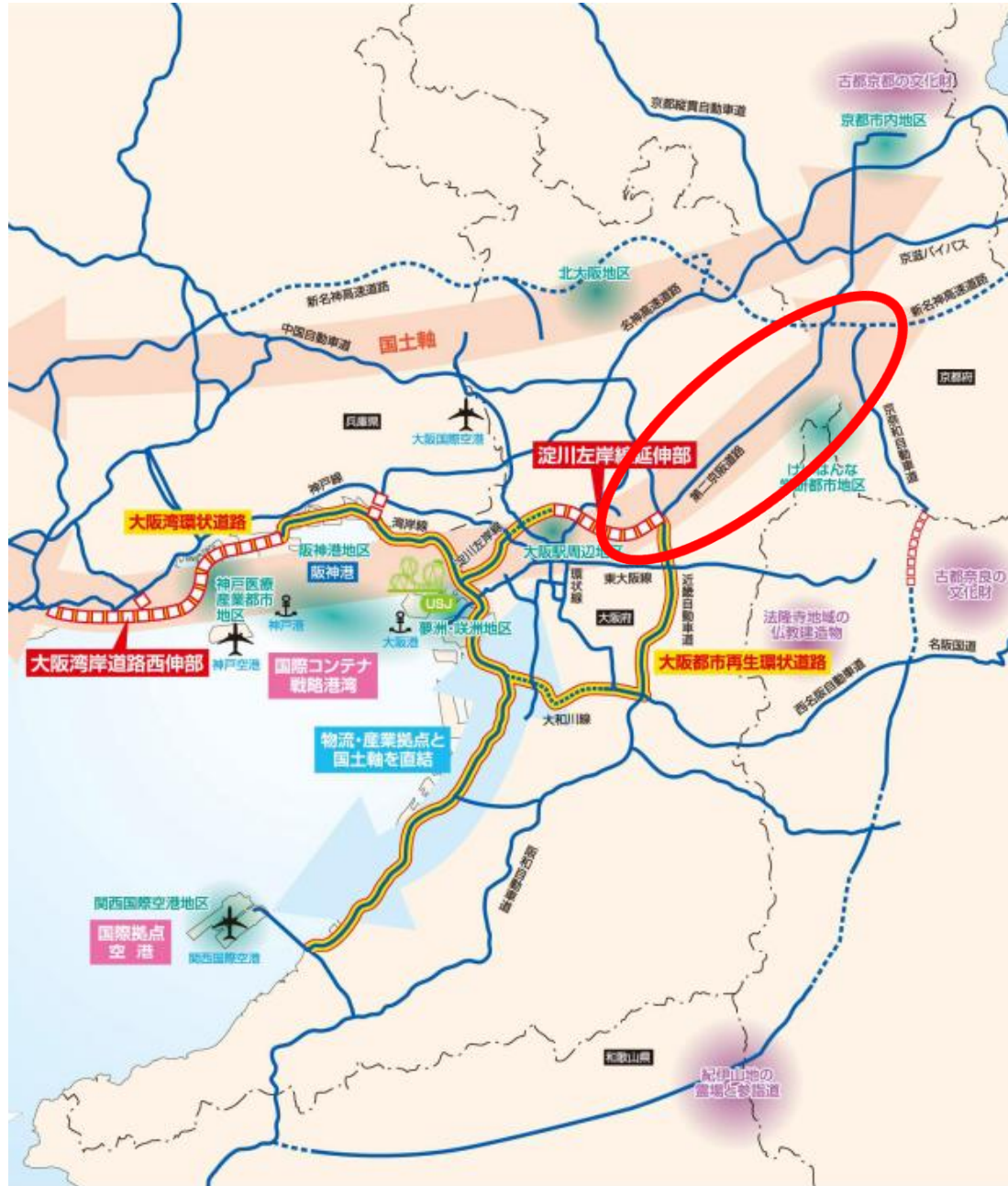
<北河内地域の産業集積> (一部の業種のみ)

業種	事業所数	従業者数(人)
建設業	⑦3,227	⑧20,301
製造業	③4,166	①85,430
卸売業, 小売業	①8,851	②77,057
宿泊業, 飲食サービス業	②5,512	④39,852
生活関連サービス業	⑤3,757	⑨17,737
医療, 福祉	④3,936	③71,013

出典: 平成26年経済センサス-基礎調査を元に大阪商工会議所作成

※○付数字は各項目における順位(17業種中)
※%は大阪府の各業種における割合

淀川左岸線延伸部沿線の北河内地域における産業の現状と課題



近年大手家電メーカー工場の海外移転の加速化により、地域の中小製造業の経営環境は厳しくなっている。

関西文化学術研究都市の一翼を担う地域(津田サイエンスヒルズ、枚方市)が整備され、すでに多くの中堅メーカーが商品研究開発施設を備え、今後、研究・開発型企業の産業拠点として将来が期待されている。

独自技術を保有している企業が多く存在し、拠点を置く大学、工業高校等との産学官連携活動も活発である。

第二京阪道路が平成22年3月に全線開通し、大阪府内での産業用地としての注目が一層高まっている。

都市近郊レクリエーションの場として観光農園など多くの人々を魅了していたが、後継者不足等により、独立専門が困難な状況に直面している。

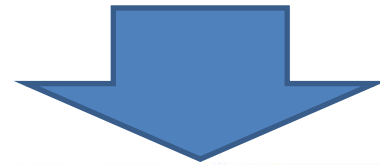
市外への購買力の流出、商店街の活力低下が見られ、市街地としての機能の再生、賑わいを生み出すまちづくりが地域共通の課題となっている。

淀川左岸線延伸部の必要性

淀川左岸線延伸部は、大阪湾ベイエリアと名神・東名高速道路をつなぎ、物流や人流の迅速化・活発化を大いに促進する路線として期待されている「大阪都市再生環状道路」の一部である。

■ 同路線が完成すれば、国際拠点空港である「関西国際空港」、国際コンテナ戦略港湾である「阪神港」という関西のみならずわが国にとって大変重要な物流拠点の機能が十分に活かされる。

■ また、国際的にも強い魅力を持った関西の観光地を結ぶ新たな観光ルートも設定しやすくなる。



各業界からの淀川左岸線延伸部への期待〈事業者からの声〉



■ 渋滞対策や物流効率化に加え、民間投資や観光交流を促すためにも、淀川左岸線延伸部の早期整備を求める地元の声は大きい。

〈観光業〉

◆ 旅行会社が農園などと組み、自治体などを巻き込んだ農業観光ツアーの開発やコンサルティングに乗り出し始めている。北河内地域には農産物資源や観光文化資源が豊富に存在し、潜在力がある。交野市等のぶどう、みかん、いちご、はちみつなどの農産物は訪日客向けツアーとしての可能性がある。(大手旅行会社)

◆ 高速道路の路線内にあるサービスエリアや道の駅が観光目的の一つになるなど、地域観光資源としての役割や存在感も増している。サービスエリアや道の駅で農産物資源や観光文化資源をPRすることで、観光客の回遊性も高められる。(大手旅行会社)

〈製造業〉

◆ 地域内に拠点を置く大学、工業高専、その他研究機関等の広い分野の知的資源がある。専門的・技術的職業に従事していた企業OB人材や住宅都市であることからキャリアを持ちながら退職した女性も多い。産業側の受入体制も整備されつつあり、幅広い地域との人流の迅速化・活発化が異業種交流や産学連携を促し、ひいては新産業の創出につながると期待している。(大学)

◆ 装置の故障時に保守担当者が迅速に修理に向かうことができる。兵庫や京都などへの営業活動や出荷を効率化できるなど、好影響が期待できる。所要時間の短縮や見極めができれば、業務の効率化につながる。(中小製造業)

各業界からの淀川左岸線延伸部への期待〈事業者からの声〉



〈運輸業〉

◆関空から京都への運行ルートはかつて阪和道→近畿道→名神道だった。6年前に第二京阪道路が全通し、渋滞の多い名神道から切り替えた。その結果、JR京都駅までの所要時間は17分短縮され、1時間半を切った。常態化していた遅れもほとんどなくなった。新たな高速道路の整備に伴って新規のバスルート(京都駅をハブとし天橋立などを結ぶ定期観光バス路線等の拡充)がつながり、需要を掘り起こすビジネスチャンスが生まれるものと期待する。(バス会社)

◆大阪都心部は渋滞が起きやすい。積み下ろしの時間を節約するため、1台で積める荷物を2、3台に分けることもあり、人手不足、燃料高騰の中では大きな負担。所要時間が読めれば、配送の効率化を図れる。(中堅運送)

◆顧客に魚や農産物の鮮度をアピールしたいスーパー、百貨店が増えている。顧客の購買時刻に合わせた配送をするためにも、配送時間の短縮や到着時刻を読める道路網を期待する。(中堅運送)

◆ドライバーに嫌われる仕事の筆頭が長時間の待機。渋滞を予測し、時間に余裕を持たせようと出発を早めることがさらなる渋滞を誘発するし、渋滞を回避できればできたで早い到着が長時間待機に繋がってしまう。(中小運送)

〈ホテル業〉

◆客単価の高い個人客の比率が高まるのではないかと期待する。(ホテル大手)

◆宿泊客が増えることは期待しているが、駐車場の確保が心配。(ホテル中堅)

未整備区間の早期解消による効果

効果

用事のない車を外周に分散し、 都心部の交通をスムーズに。

都市再生環状道路による改善イメージ

淀川左岸線延伸部の整備により
大阪都市圏内の
渋滞緩和に期待!

大阪都市圏の外周をネットワークすることで、
混雑する都心部を避けたルートが
選択出来ます。

効果

臨海部 ↔ 内陸部の交通容量を確保し、高まる物流ニーズに対応!

生産拠点多く分布する内陸部への物流ラインが新たに加わることで、交通容量が拡大し定時性が向上します。

臨海部 ↔ 内陸部の交通容量補完イメージ

東東IC～湾岸舞洲ICにおける 【混雑時・通常時の所要時間安定性の比較】

ルート	混雑時 (分)	通常時 (分)	差 (分)
淀川左岸線ルート	~85	~78	7分の差
第二京阪・東大阪線ルート	~100	~85	15分の差
名神高速ルート	~115	~81	14分の差

出典: 車両走行速度調査(民間プロブデータ) (H25.1~H25.12)
+ 設計速度より所要時間を算出
【混雑時】渋滞が非常に多いときの所要時間(90%スタイル)
【通常時】渋滞が少ないときの所要時間(10%スタイル)
※上下線所要時間の平均値

効果

大阪都市圏の渋滞が緩和され交通がスムーズに!

淀川左岸線延伸部の開通により交通の分散が促され、渋滞緩和や沿道環境の改善などの効果が期待されます。

❖ 一般道路の交通円滑化

一般道路から自動車専用道路に交通が転換し、都心部の渋滞緩和が期待されます。

❖ 環境の改善

都心部の渋滞緩和に伴い、大気汚染物質などの排出量の削減が期待されます。

現状

(一般道路)
高速道路から一般道路へ車が入り、一般道路の交通量が増加しています。

現状

(一般道路)
混雑により速度が下がり不定速度で走行すると、排出ガスが増えています。

効果

(一般道路) (左岸線延伸部)
自動車専用道路の整備により交通の転換が図れ、一般道路の交通量が減少します。

効果

(一般道路) (左岸線延伸部)
速度が上がって一定速度で走行できるようになると、排出ガスは少なくなります。

①高速道路は、物流や人流の迅速化・活発化を促し、地域経済の活性化、および防災や医療など地域生活における安全、安心の実現に寄与する。特に、農産物の産地や漁港、生産拠点が港湾・空港と結ばれることは、地域産業の国際競争力の維持、向上に大きな効果をもたらす。

②高速道路の効果を発揮するためには、まずはミッシングリンク(未整備区間)を解消し、ネットワークを早急に完結させることが不可欠。

③同時に、高速道路の効果を持続的に実現するため、一定の受益・負担関係に基づいた、低価格・シンプル・安定的かつ、人と物の流れを最適化する料金制度を実現すべき。