

平成23年度 西日本高速道路株式会社事業評価監視委員会  
議事要旨

1. 開催日時 平成23年11月22日（火） 13:00～16:30
2. 場 所 西日本高速道路株式会社 19階 会議室
3. 出席者 [委員] 斎藤委員長、帯野委員、田辺委員、戸田委員、中瀬委員  
漆間委員、中野委員  
[弊社] 西村社長、酒井専務、奥平専務 他
4. 議 事

➤ 下記の区間に関する再評価について審議

《再評価8区間》

- ・ 近畿自動車道名古屋神戸線  
（大津 JCT～城陽、城陽～高槻第一 JCT、高槻第一 JCT～神戸 JCT）
- ・ 四国横断自動車道  
（徳島～徳島 JCT～鳴門 JCT、徳島東～徳島 JCT）
- ・ 東九州自動車道  
（北九州 JCT～豊津、椎田南～宇佐、門川～西都）

➤ 「事業継続」とする対応方針（原案）については了承

なお、近畿自動車道名古屋神戸線（新名神）の未着工区間については、「国土軸としての機能、周辺ネットワークの交通状況及び整備の遅れがもたらす社会的損失も踏まえると早期着工が必要」と意見集約された。

➤ 主な意見

<近畿自動車道名古屋神戸線>

- ・ 新名神高速道路は近畿圏を通過する広域的な国土軸上の物流を担うにあたり大きく貢献する路線である。
- ・ 「近畿圏を通過する交通が第二京阪道路を利用しない理由」や「有事の際における第二京阪道路の代替機能」の更なる分析が必要である。
- ・ 大阪・京都間においては地理的条件により道路・鉄道が近接した箇所を輻輳しており、災害時等を考慮するとリダンダンシー機能が必要である。
- ・ 一般道での交通支障事象が高速道路まで渋滞という形で影響を及ぼすことから迂回道路となる新名神高速道路が必要である。
- ・ 交通量が微増にもかかわらず、宝塚付近の渋滞が非常に増えている理由を明確にすべき。

また、その交通の特性を把握しておくべきである。

- ・災害の対応力として、名神高速道路より新名神高速道路が耐震能力に優れているのであればもうすこし主張してもいいのではないか。
- ・渋滞は大きな経済的損失である。渋滞の原因を把握することで新たな道路整備により渋滞が解消されることとなる。
- ・京阪神の交通政策が非常に難しいのは、全国都市間交通を扱う機能と京阪神都市圏内交通を扱う機能が混在しており、首都圏とは異なる。京阪神は多角的な大都市構造を持っており、その点で首都圏とは特徴の異なる交通体系を構築せざるをえない。
- ・本委員会で示された資料を社会あるいは中央政治行政機関に対し強く訴えていくことが大事である。
- ・整備の遅れがもたらす大きな社会的損失が予想されるという観点からも早期着工が必要である。

#### <四国横断自動車道>

- ・B/Cには現れない防災の観点からも非常に重要な道路である。
- ・吉野川部の橋梁の施工については環境に関する検討を慎重に進めていただきたい。
- ・神戸淡路鳴門自動車道の四国内区間においては非常に環境に配慮した道路である。参考にしてみてもどうか。
- ・防災や道路設計の観点と併せて景観への配慮も考慮してみてもどうか。
- ・貴重種の移植については、敷地内移植も視野に入れた議論が行ってみてもどうか。

#### <東九州自動車道>

- ・モノの流れが活発化することにより産業の発展につながっていく意味でも東九州自動車道は必要である。
- ・空港・港などのインフラ拠点を高速道路で直結することにより、更なる物流の展開が図られる。
- ・東九州自動車道の整備により九州周遊観光がしやすくなる。
- ・西日本高速道路株式会社事業区間のみならず東九州道全区間が開通することにより大きな効果を発揮する。
- ・九州内だけではなく本州とのアクセス改善も大きな効果である。
- ・北九州地域においては空・海・高速道路が一体となっており、全国的にも非常に優れたインフラ整備である。
- ・住民参加型の観光を行っている地域でもあり、そのような内容も調べてみてどうか。
- ・北九州空港が非常に急速に成長していることが伺える。

以 上