

経済競争力再生のための道路整備に関する企業意識調査概要

1. アンケート結果（添付資料1参照）

- 企業が抱える課題と道路整備の関係（図1）

物流コストの削減は、販売力、顧客基盤等の強化や取引先との関係維持・強化とともに重要課題であり、この面での道路整備を要望する企業が多い。
- 道路整備やネットワーク形成、道路整備に対する不満（図3）

「混雑や渋滞が多い」の回答が圧倒的に多い。その他には「違法駐車が多い」、「車線数や道幅の問題」、「料金が安い」、「迂回路がない」などの点を指摘する企業が多い。
- 望まれる具体的道路名（図6）

「大阪市をスムーズに移動できる道路（阪神高速淀川左岸線・大和川線など）」が1位、以下「名古屋・東京方面と京阪神を結ぶ道路（第二名神など）」、「京都と大阪をスムーズに結ぶ道路（第二京阪道路など）」の順に続いている。
- 近畿の道路利用に対する希望（図11）

「路上駐車解消」が最も多い。その他、「道路の車線数の増や右折レーンの設置」、「交差点の立体化」、「駐車場の整備・拡充」などとなっている。

2. ヒアリング結果（添付資料2参照）

- 企業から見た道路利用者としての道路整備並びに道路利用に関する主な意見は、以下のとおりであった。

高速道路に対する評価は物流、メーカー、旅行会社など業種を問わず総じて高い。

 - ・ 今まで考えられなかった圏域（城之崎、白浜、高松、伊勢志摩、高松等）まで行くことが可能となり、日帰り旅行の品揃えが増えた。

高速道路の特定部分での渋滞緩和や、都市間を結ぶ一般道路の渋滞緩和が期待できる高速道路の整備を望む声がある。

 - ・ 大阪京都間を結ぶ国道1号の渋滞緩和が期待できる第二京阪道路や淀川左岸線等の整備、中国道の宝塚周辺の渋滞緩和対策。
 - ・ 第二名神計画地の大津市、城陽市、八幡市、高槻市の分断されている箇所に関して、この路線は国の背骨の根幹であり、また、近畿全体の発展に不可欠である。

高速道路の利用性を高める投資を求める声も多い。

 - ・ Iから目的地までの一般道路の整備。
 - ・ 外国人にもわかりやすい道路標識（中国語や韓国語等）などの情報提供。
 - ・ 高速道路における積載重量規制の緩和

都市高速道路の渋滞緩和、利用しやすさの改善が課題

- ・都心部で活動する企業にとって、そのニーズにあったサービス(利便性、確実性、スピード)が提供されていない。
- ・いつ発生するか予想できない交通渋滞により、顧客等目的地へアクセスする時間が読めないといった理由等で、「利用しない」「利用しにくい」といった意見が多い。

都心部における一般道路の渋滞緩和とその改善が期待できる都市環状道路の早期整備

- ・阪神高速淀川左岸線、大和川線などの大阪都市再生環状道路の早期整備

港湾・空港との連続性の確保

- ・南港と大阪都心部の連続性に留意した道路整備。
- ・大型トレーラーが走行できる道路形態の改善(高さのクリアランス等)。

都心部における一般道路の運用方法の改善

- ・道路上に荷さばきのための駐車スペースを確保する
- ・観光においては、大型バスが駐車・待機できる駐車スペースを確保する。

高速道路及び都市高速道路などの料金及びその徴収方法の改善

- ・料金設定そのものよりも、多く指摘されているのは、その体系や徴収方法である。利用時間や利用期間、渋滞状況などにより柔軟に料金を変更するシステムの導入を求める声が多い。
- ・料金徴収については、ETCの導入により利便性の改善という観点で一定の評価はあるが、企業の実情に応じた精算方法の改善(一括請求等)など、経費管理という観点からソフトをさらに改善する余地があるという意見がある。

高速道路の防音壁の問題

- ・移動時の景観も重要な観光要素であることを考慮し、防音壁の改良を望む声がある。

【問合せ先】財団法人 関西社会経済研究所

(担当 堀田・石谷・宮原)

TEL:06(6441)0550

FAX:06(6441)5760

E-mail:kiser@kiser.or.jp