

## 大和北道路建設に伴う意見陳述資料

平成15年3月16日  
(社)奈良県トラック協会

## 1. はじめに

私が只今よりご説明申し上げることについて、皆様のご理解をいただく為に(社)奈良県トラック協会の概要を簡単にご説明申し上げます。

昭和22年12月奈良県貨物自動車協会として発足、昭和49年9月社団法人の認可を受け「奈良県トラック協会」として現在に至っております。

構成員は、貨物自動車運送事業者と貨物運送取扱事業者となっております、いわゆる青ナンバーの車を持っている物流会社というものであります。私共の場合、会員は458社保有しております車は、10t以上の大型車6,715台、それ以下の普通車が922台、100台以上車を持っているのがわずか3社、残りは平均16.6台という弱小企業であります。これの稼働率は73%、今はこのような経済状態で致し方ありませんが、景気の良いときは、110%も稼働したときもありました。それに運送料金の問題ですが、一例を挙げますと、東京まで行くのに静岡までの料金で走っているというのが現状で高速料金は全て事業者負担ということから、東京まで行くのに6割高速道路利用、残りは一般道を走っているのが実態です。

次に物流会社の組織ですが、社長の下にそれぞれ役員が居りまして、これは一般の会社と変わりないところですが、その他に会社経営の中で一番重要な位置づけを占めておりますのが、「運行管理者」でありまして、文字通り車とドライバーを管理し事故防止の徹底を図っております。次に重要な仕事をこなしておりますのが「配車係」これは、毎日の配車乗務指定にあたっておりまして、三位一体となつてはじめて皆様に安心していただき、安全を全うし、安定した物流が保証されているわけです。それが、最近少しずつうまくいっていないということで、若干円滑な物流が確保されなくなっており、経営にまで影響を及ぼしているのが実態でございます、その原因が、これから申し上げる「道路の問題、それと交通の渋滞」でありまして、なかでも、「交通の渋滞」は「環境保全」と表裏一体をなしており、今、皆様の関心の的となっております、「ディーゼル車が排出します、NOxPM」対策と合わせて私共にとって避けて通れない最大の課題であります。

## 2. 意見要旨

### (1) 奈良県内における高規格幹線道路の整備立ち後れによる物流への影響について

奈良県の道路事情について、いまここで私が御説明するまでもないことであるが、その一例として県内の高速道路等の現状は、西名阪が18.2km、自動車専用道のいわゆる、名阪国道が31.6kmで、ジャンクションは皆無、普及率は全国的にみて最下位に位置している。これに起因した物流への影響は、

例えば

- a) 県内の企業が、最近の経済事情から社員の超過勤務を抑制しており、勤務時間内での荷受時間指定制を導入していることから、国道24号線横田交差点を中心とした日常の渋滞により、その周辺に点在する物流倉庫、工場等に配車する場合、渋滞による時間ロスを考え、午前10時から11時の場合は9時過ぎから、午後3時から4時の場合は、午前中の荷卸し後の宵積へと移動させる時間を考慮し、午後1時過ぎから荷積み場所の近くで車を待機させる為、時間的なロスが大きく、長距離は別として大阪や三重の運行はこれまで一日3回稼働させていたのが、2回に減便、1回分の運送料金平均20,000円が減収になり、月26回稼働した場合520,000円の減収。
- b) 五條から奈良市内まで、大型10t車での所要時間はこれまで90分。最近では新庄町北花内から数カ所の渋滞が原因で110分を要している。普通貨物車の停止時の燃費は、5分間で約70円  
大型10t車では、120円を消費する。  
これから概算すると、五條から奈良まで走る間に渋滞による時間ロスの為、往復普通車で560円、大型10t車で960円、月26回稼働したとして、普通車で14,560円、大型10t車で24,960円。これを1年間にすれば渋滞の為に生ずる燃費の過負担は相当である。

これまでの集落を結ぶ為に出来た、いわゆる生活の為に出来た道から、現在のように都市の拠点間を結ぶ為に、計画的に整備され、新に建設される道路では、それを中核にして、当然人が住み、工場団地が開発され、点から面に都市が発展し、人が集まれば文化と物が動き、当然物流が根付く。これは過去の例からみても自明の理である。

## ( 2 ) 奈良県における物流対策としての道路政策について

西名阪道、名阪道、東名阪道の開通によって、その沿道に大規模な工業団地が開発され、中部と関西を結ぶ基幹道路として、年々その重要度は高くなっているが、本県の場合、わずかに山添と大和郡山に工業団地が開発されたに止まり、今では一日65,000台余りの車が利用する通過交通路としての役割を果たしているに過ぎない。本県の北部地域を東西に横断していることから、県北部の商工業団地と南部のそれでない地域に分断され、工業団地の開発発展を含め、経済的にも不均衡な状態に推移している。これを是正し、平面的な開発を図る為にも、早急な南北幹線の建設が必要である。

以上の観点から、大和北道路のルート決定と、これが着工が喫緊の課題として、関係者の努力に期待するところが大きく、あくまでも私見として、郡山ジャンクションから北に伸び、トンネルで平城京跡を一部迂回し、京奈道路に結ぶルートを提案したい。このことは道路利用者としての私共業界を上げた切望であり、充分耳を傾けて検討していただきたい。

今後の道路政策に対する提案であるが、第一に既存の道路を更に一層効果的に機能させる施策としての、南北線対策であり、国道24号線を基幹として、国道166、169、370、369号を東西に結ぶアクセス道路を整備する事が、急務と考える。次に既設の道路を利用し、県全域を環状線に整備する事である。御所香芝線、いわゆる金剛葛城山麓線と国道168号をアクセスし、生駒市で外環に接続し奈良市で国道369号と結び、国道370号を経て国道169号から国道370号を経由、五條市で国道24号を横断し、御所香芝線につなぐ、北和、中和、南和を取巻く環状線を形成し、それを中心にして、盆地都市部へのアクセス道路を整備する。これもひとつの提案として検討していただきたい。

更に吉野山間部の道路整備として、国道169号と国道168号のアクセス路として、国道425号、国道309号を奥吉野、十津川を結ぶ観光環状道路として改良整備することを提案する。これによって、観光の活性化が図れるものと考えられる。

河川堤防、保全道路等の活用への考察も、提案の一つである。検討しては如何なものかと考えます。古来より集落は河川に添って作られて来た事は御承知のとおりであり、河川を辿れば必ず都市が形成されている。堤防の有効利用もひとつの施策である。既存の堤防を拡幅し、兩岸を一方通行にした道路とし、これを車専用、又は歩行者専用、近隣の生活路として再生させる。それによって、現在沈滞化している公共工事の活性化も図られ、一石二鳥と考えられるが如何。