

日 時 令和 5 年 1 月 2 4 日（月）～ 令和 5 年 1 月 2 5 日（火）

場 所 (1) 1 月 2 4 日（月） 1 7 : 0 0 ～ 1 7 : 1 0

国土交通省道路局 丹羽克彦局長 要望活動

(2) 1 月 2 5 日（火） 1 0 : 0 0 ～ 1 2 : 0 5

衆議院議員会館	本田太郎事務所	要望活動
同	竹内 譲事務所	要望活動
同	田中英之事務所	要望活動
参議院議員会館	吉井 章事務所	要望活動
同	西田昌司事務所	要望活動
同	足立敏之事務所	要望活動
同	阿達雅志事務所	要望活動
同	佐藤信秋事務所	要望活動

1、要請・陳情の目的

山陰近畿自動車道について、大宮峰山道路の早期開通及びミッシングリンク区間の早期整備を求め、国土交通省並びに地元選出の国会議員に対し要望活動を行う。この要望活動を受けて、現在、直轄権限代行で国が事業中の大宮峰山道路の早期完成に必要な安定的な予算確保と早期全線完成を要望するもの。

2、要請・陳情活動の内容

1 月 2 4 日（月）は、京丹後市山陰近畿自動車道等建設促進議員連盟として、国土交通省道路局 丹羽克彦局長へのご挨拶を兼ねての要望活動を行った。現在、大宮峰山間で国による直轄権限代行により事業が進んでおり、5本の橋脚が目に見える形で工事の進捗状況が伺えており、先線への期待を膨らましている旨の状況説明を行った。また、令和 4 年 1 0 月に丹後・地域高規格道路推進協議会の主催で行われた「山陰近畿自動車道早期実現促進大会」においての決議文の内容の一部についての報告をさせていただいた。短時間のため、丹羽局

長から一言その決議文にも触れていただき、「利用者負担を排除せず」という言葉は国としても重く受け止めているとお言葉をいただいた。

翌日の25日（火）は、丹後・地域高規格道路推進協議会として、山陰近畿自動車道に関わる大宮峰山道路の早期開通及びミッシングリンク区間の早期整備を求め、衆議院議員本田太郎、竹内譲、田中英之各議員事務所を訪問した。その後は参議院議員吉井章、西田昌司、足立敏之、阿達雅志、佐藤信秋各議員事務所を訪問し、国会議員への要望活動を行った。



3、所 見

国土交通省道路局長への要望活動においては、大宮峰山間の直轄権限代行で行われており、現在5つの橋脚が建設され、峰山間までの整備状況が目に見える形になっているため、更なる延伸に期待を持っている多くの市民がいる旨をお伝えした。そして、今回の要望の中で一番伝えるべきことが、「利用者負担を排除せず」という文言とそのことに加え「完成時期の具体的な年限を令和10年度代」と明記した点について地元としても覚悟をもって早期全線完成についての意思を表したものと直接お伝え出来たことは成果の一つであったと捉えている。そのことを受け、丹羽局長からも前向きな答弁をいただき、今後の国による予算措置を引き続き要望していく必要があると感じた。

また、地元選出の国会議員への要望活動も行い、衆参議院議員の方々とも一緒になって予算措置と早期全線開通に向けて声を上げていくことが確認できたことに加え、出席した協議会のメンバーも一言ずつ発言することができ、改めての必要性を確認できた。

これらの要望活動の目的は記載の通りであるが、何のために道路整備を行うのか、本質的な部分をしっかりと我々も抑えなければならないと感じた。所謂道路網が整備されることによる効果や優位性を地方議員を始めとする地元地域がどのように活かしていくかという視点が重要である。現状認識としては、京都府北部地域を始め、山陰地方は日本海国土軸を形成し高規格幹線道路に匹敵

する重要な道路であるにも関わらず、全国の中でもミッシングリンクといわれる「空白地帯」が本市を中心に存在し、他県よりも遅れているのが現状である。

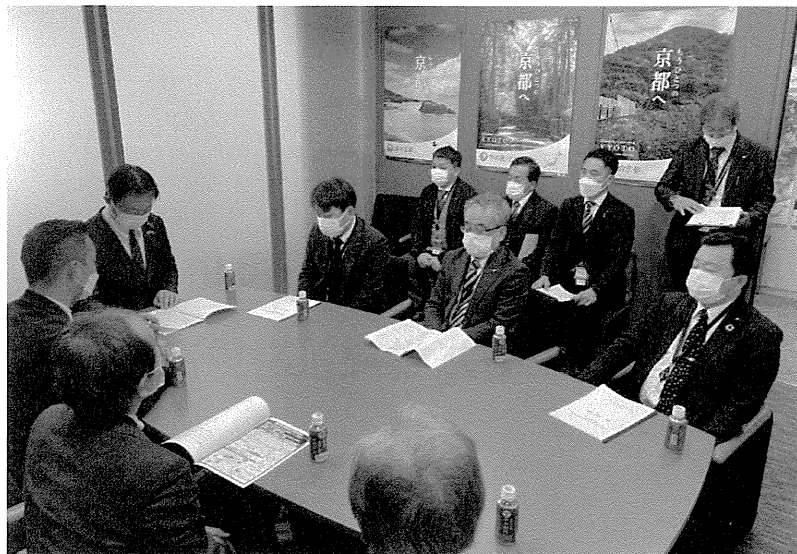
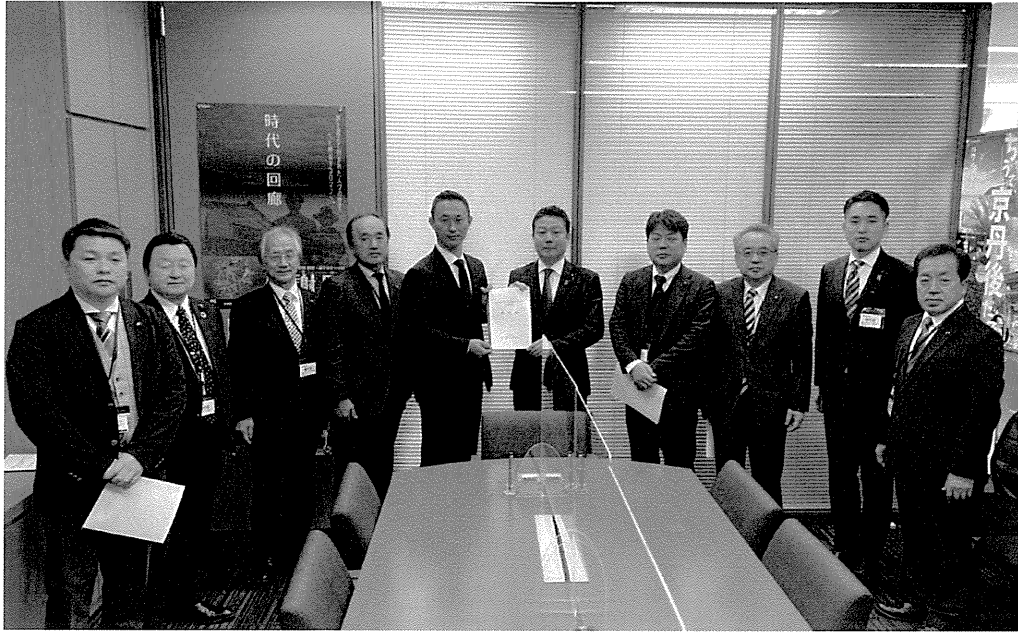
まず、防災減災の視点からは、例えば今回の大雪のような自然災害が起こった場合でも北近畿豊岡自動車道、鳥取自動車道、山陰自動車道と連結し、防災ネットワークの構築など、多面的な要素があることから、防災・減災に寄与する重要な幹線道路である。

次に、地域医療の視点からである。地域医療の大きな課題は医師の偏在である。本市や山陰海岸地域は重要な医療の拠点はあるものの、拠点を結ぶネットワーク網が不十分である。高齢化が著しい地方こそ、医療の拠点整備に加え道路網が命のネットワーク網となるため、いち早く進めていく事が3府県の共通した課題の一つである。地域住民の安心安全を確保するため高速道路網の整備は命の道としても重要である。医療・災害と地域住民を守る一つ的手段として、地域住民の命を守るという住民保護の視点でも引き続き道路整備は強く求めていかなければならない。これらの視点は一日でも早く解決に向けて取り組むべき視点である。

そして、私としては今回の要望で重要な視点として捉えているのが、時期的な明記を要望書で示している件についてである。道路網整備に伴い効果が予測されるのはストック効果である。企業進出によって地元事業者等も観光振興等によって地域活性化の効果が期待できる。例えば、京都府南部には大型施設や大型物流の拠点施設が整備され、南部中心に人口増加が起こっている。また、北部には舞鶴港の港湾整備によって海上物流の拠点と期待がある。これに加え、北陸新幹線のルート調査に関しても期待がある。こういった流れを受けて、山陰近畿自動車道早期整備が促進されれば、北部を拠点とした更なるストック効果が期待でき、年限を示したことによる、企業による計画的な投資の誘発につながりやすくなることから産業の発展、地域の経済効果に寄与することにつながると思う。

こうした動きを通して、ヒト、モノ、カネ、の流動的に資産が動くことで、地域のよりよい発展に期待できる。そのためには、高速道路を求める地元企業、行政、市民と一丸となって山陰近畿自動車道の延伸の声を国政へ届けていかなければならないと強く思う次第である。

最後に、今回の要望活動は、大雪の関係により当初予定していた三府県の国会議員を始め地方議員、市町村長、地元事業者を交えた決起大会は中止となり、急遽国土交通省道路局、地元国会議員への要望活動を行った。要望活動は短時間ではあったものの、改めて国や国会議員に直接会って一人ずつ話しができたことは、山陰近畿自動車道の早期完成への熱意を直接伝える場として非常に成果があったと捉えている。



山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）

早期整備に関する

要 望 書

令和5年1月

丹後・地域高規格道路推進協議会

山陰近畿自動車道早期整備に関する要望書

山陰近畿自動車道は、京都縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道、鳥取自動車道、山陰自動車道と連結し、日本海国土軸を形成する道路であり、令和4年4月には、山陰近畿自動車道全線が貨物積載車両の効率的な運行が確保できる重要物流道路に指定されており、地方創生及び国土強靱化の実現に欠かせない重要な幹線道路である。

丹後地域においては、京都縦貫自動車道の全線開通、山陰近畿自動車道の延伸により、観光客の増加や新たな企業進出など高速道路の整備による多大なストック効果が表れている。

こうした効果を更に高め、当地域の経済・産業の活性化のためには、ミッシングリンクである山陰近畿自動車道の早期全線整備が不可欠である。にもかかわらず、現状、早期全線整備の时期的な目途が示されておらず、まちづくりの長期展望を十分に得ていく上でも隘路となっている。

また、新型コロナウイルスの感染拡大により東京一極集中の是正が求められており、ポストコロナを念頭に交流・関係人口の拡大による地方への人・モノ・仕事の流れを作る地方創生を加速前進させていく必要性が高まっているため、次の事項を強く要望する。

なお、早期全線開通の要望と併せて、今後の交通量の推移を踏まえた山陰近畿自動車道の四車線化、大宮地域から網野方面への出入口の新設についても強く願います。

一、山陰近畿自動車道の

- ・ミッシングリンクとなっている大宮峰山インターチェンジから府県境までの全線を令和10年代に完成するよう具体的な整備の年次計画を立てて全線整備の時期的な目途を明らかにするとともに、その早期全線整備を図ること
- ・大宮峰山インターチェンジから網野インターチェンジまでを令和5年度には事業化すること
- ・府県境までの区間について、ルート決定に必要な予算措置を行うとともに、地元希望ルート帯に配慮し、早期にルート決定を行うこと
- ・大宮峰山道路及びアクセス道路の事業を早期かつ着実に推進するため、必要な予算措置を行うこと

一、高規格道路網のミッシングリンクの早期解消を図るため、また、そのサービス水準を持続できるよう、地域の意見も踏まえ、管理費等の利用者負担も排除せず安定的な財源確保を図ること

一、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に必要な予算・財源を例年以上の規模で確保し計画的に事業を推進するとともに、5か年加速化対策後も予算・財源を通常予算とは別枠で確保し継続的に取り組むこと

一、直轄権限代行や頻発する大規模自然災害等に対応するための地方整備局等の体制の充実・強化をすること

令和5年1月25日

丹後・地域高規格道路推進協議会
会長 京丹後市長 中山 泰

要 望 書

令和 5 年 1 月

京丹後市山陰近畿自動車道等建設促進議員連盟

要 望 書

山陰近畿自動車道は、日本海沿岸国土軸を形成する重要な道路でありながら、日本海側唯一の高速道路のミッシングリンクになっており、全線事業化の目途さえ立っていない状況です。

特に道路ネットワークの構築は、あらゆる産業の振興や救急医療など市民生活に直結し、本市が将来にわたって発展していくうえで最も重要な課題であります。

このような中、令和4年10月16日に丹後・地域高規格道路推進協議会の主催で開催された山陰近畿自動車道早期実現促進大会では、早期全線整備の時期的目途を明らかにし、同整備のできる限りの加速化を実現するため、利用者負担を排除せず、安定的な財源確保により令和10年代の全線整備と令和5年度には網野ICまでの事業化等に関係機関に強く求めたところです。

また、近年は、記録的な豪雨や大型台風などによる自然災害が頻発化・激甚化しており、このような自然災害への事前の備えは、喫緊の課題となっています。

国においては、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を策定し、地方においても国土強靱化対策に積極的に取り組み、成果をあげているところです。

つきましては、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の目標を確実に達成するための必要な予算を確保いただくとともに、新型コロナ終息後の官民を挙げた経済活動のV字回復と物流・観光等の経済活動復興のための道路整備として、山陰近畿自動車道の全線早期完成に向け、次のことを要望します。

- 1 大宮峰山インターチェンジから府県境までの全線を令和10年代に完成するよう具体的な整備の年次計画を立てて全線整備の具体的な目途を明らかにするとともに、その早期全線整備を図られたい。
- 2 大宮峰山インターチェンジから網野インターチェンジまでを令和5年度までに事業化されたい。
- 3 大宮峰山道路の早期完成に向け、事業の推進を図られたい。
- 4 府県境までの区間について、地元希望ルート帯に配慮し、早期にルートを決定されたい。

令和5年1月24日

国土交通省道路局

局長 丹羽 克彦 様

京丹後市山陰近畿自動車道等建設促進議員連盟

会 長 池 田 恵 一

京丹後市山陰近畿自動車道等建設促進議員連盟

会 長 池 田 惠 一 ○

副会長 櫻 井 祐 策 ○

幹 事 金 田 琮 仁

幹 事 中 野 勝 友 ○

幹 事 松 本 聖 司 ○

幹 事 水 野 孝 典 ○

川 戸 一 生

多賀野 一 彦

谷 津 伸 幸

富 田 恵 輔

鳴 海 公 軌

浜 岡 大二郎

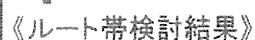
東 田 真 希

平 井 邦 生

和 田 晋

和 田 正 幸

- 令和10年代の全線完成
- 大宮峰山IC～網野ICまでを令和5年度には事業化
- 大峰峰山道路の早期完成
- 網野IC～府県境の早期ルート決定



- 観光資源、宿泊施設の集積している海側を通るルートを地元希望ルート帯とする。
- 防災・医療や産業振興・広域観光に資する利便性のよい2箇所インターチェンジを希望する。
- 網野市街地からの利便性の向上を図るため、(仮)網野IC位置の計画変更も検討する。