

資料 1

令和3年3月15日

山陰近畿自動車道等建設促進議員連盟要望活動参加報告書

1. 日程

- ・令和2年11月6日(金)

2. 場所

- ・近畿中部防衛局 大阪府中央区大手前 4-1-67
- ・国土交通省近畿地方整備局 大阪府中央区大手前 1-5-44
- ・京都府庁建設交通部 京都府京都市上京区下立売通新町西入藪之内町

3. 陳情目的

- ・山陰近畿自動車道路及び主要地方道路の早期の建設促進を求めるためのご挨拶と要望書の手交をおこなうため

4. 要請陳情概要

I. 近畿中部防衛局（10：00～10：30）

近畿中部防衛局長の榊賀政浩氏を訪問。入室後直ちに順次名刺交換をし、要望書の手交を行う。その後参加者全員で写真撮影の後、着席。

冒頭議連会長である私から、挨拶の中で2点申し上げる。①防衛省の活用事業のお礼として 米軍経ヶ岬通信所設置に伴い、再編交付金事業、民生安定施設整備事業など、支援に対するお礼を申し上げた。②米軍基地関連道路事業に対するお礼として 米軍基地に関連した道路事業として、京都府が事業主体であるが多くの国府道の新設改良事業に対し議員連盟としてお礼を申し上げる。更に昨年府道網野岩滝線の外村バイパスの新規事業決定は市民にとっても合併前からの悲願であった。防衛省の御尽力に重ねてお礼申し上げます。道路は地域住民の日常生活のみならず、救急医療、地域産業の振興、災害発生時の緊急輸送道路等として非常に重要である。京都府の事業主体であるが確実な予算確保に今後ともご支援をお願いした。

防衛局長からのコメントとして、米軍通信所の設置の具体化からかわってきたので京丹後市議会の皆様のご支援。地域住民の気持ちも理解する中で大変お世話になった。民生安定施設整備事業関連道路事業については、7か所で77億円の事業計画を進めている。防衛省の道路予算としては圧倒的である。また、民生安定事業で採択できないものについても、国土交通省、農林水産省等と知恵を使って京丹後市の発展のために貢献していきたい。ぜひ積極的な声を聴かせていただきたい。

道路議連の参加役員等からも現在実施している地元事業の重要性や地域住民の声

を紹介していただいたところである。その中で、丹後町筆石と此代間のヘアピンカーブについて、(仮称)屏風大橋の事業化も求める地域の声の紹介もあった。局長からは、事業費が多額になるので、今の事業を先に進めることが費用対効果も大きいとのことであった。

顧問である森口府議会議員からは、新型コロナウイルスによる感染拡大で、都市住民の地方定住の動きが大きくなっている。京都府も農業振興の一環として取り組んでいたが、定住促進より大きな位置づけとして捉え直したところであり、宜しく願っていたとの発言があった。



近畿中部防衛局において榎賀局長に要望書の手交

Ⅱ. 近畿地方整備局（１１：３０～１２：００）

近畿地方整備局道路部長の植田雅俊氏を訪問。入室後直ちに順次名刺交換をし、要望書の手交を行う。その後参加者全員で写真撮影の後、着席。

冒頭議連会長である私から、挨拶とともに要望事項の説明を３点申し上げた。山陰近畿自動車道の整備のお礼として 山陰近畿自動車道路が延伸して、観光入込客の増加、新規企業立地などのストック効果が表れており、改めて高速道路の重要性を実感している。現在、峰山大宮道路を福知山国道事務所で事業着手していただき、用地

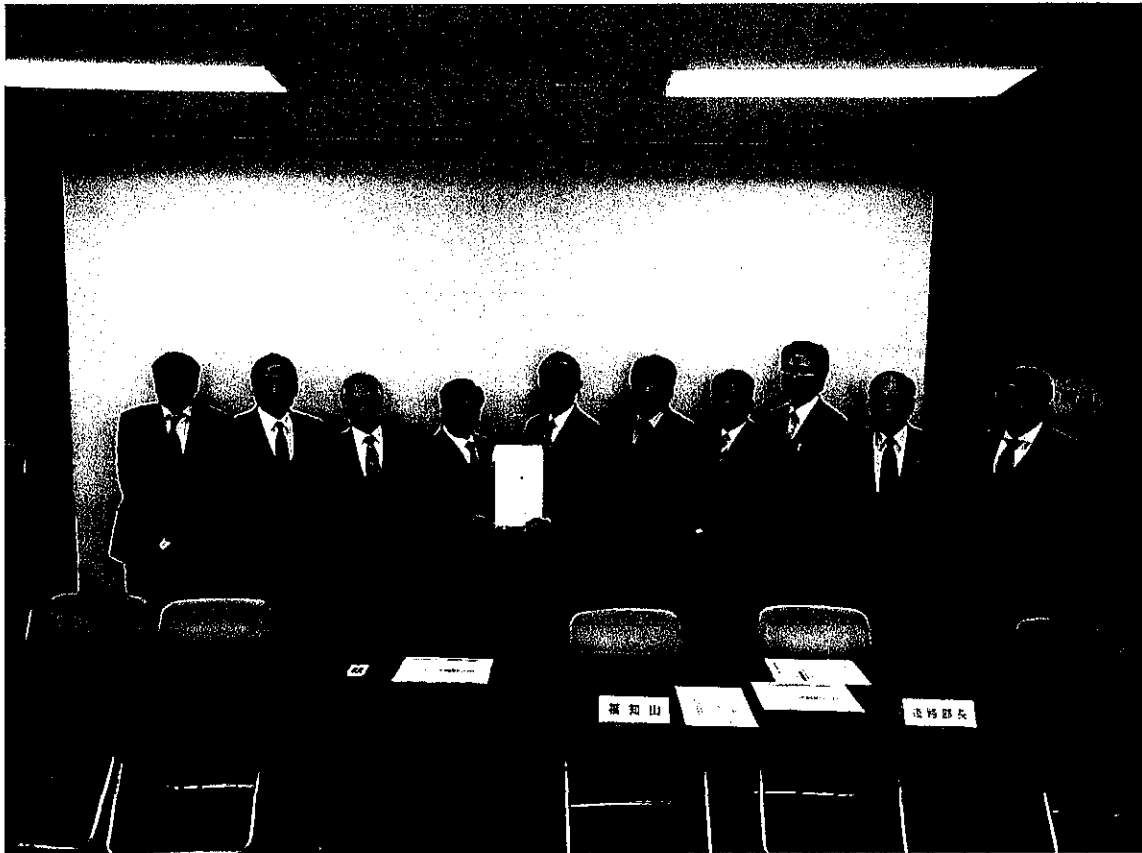
買収のほか大宮町森本地内において工事用道路、橋梁の整備実施いただいている。市民にも目に見える形で工事が進んでおり近畿地方整備局の御尽力に感謝申し上げる。また、今年度より網野 IC～府県境の「ルート決定に向けた調査」の実施に着手していただき大変に喜んでいる。地域住民の大変期待しており、促進議員連盟としてもお礼申し上げます。

国土交通省におかれては近畿自動車道路など直轄事業予算確保に大変ご尽力いただいている。本年度、「防災・減災、国土強靱化の2か年緊急対策」が期限を迎え、令和3年度以降、道路改良事業の予算に大きく影響する状況にあります。私ども地方も全力で頑張りますが、緊急対策事業の継続をいただき、予算確保をいただいて山陰近畿自動車道路の全線開通に向けてご尽力いただきたい。

要望事項の説明として ①峰山大宮道路は、京丹後市の市街地につながり、まちの玄関口である。公共的機関も立地しているほか、機械金属加工の企業も多く立地しており、地域産業における物流・人流に大きく寄与する道路であり、一刻も早い開通を願っていますので引き続きの御尽力をいただきたい。②網野までの早期事業化については、本市の観光産業に非常に重要な道路であり、早期の事業化、開通を望んでいる。年間220万人を超える観光客にお越しいただいており、その拠点日本海側に面した地域です。現在京丹後大宮 IC から網野までは約30分の時間的距離があり、これが短縮されればさらに多くの観光客に来ていただける。③網野から兵庫県境までの区間は、日本海側唯一のミッシングリンクであり早期のルート決定を求めるものです。今年度京都府に「ルート決定に向けた調査」を実施いただいております近畿地方整備局の御尽力に大変感謝している。早期のルート決定、事業着手、さらには早期全線開通にご支援をいただきたい。

道路部長からのコメントとしては、国土交通省の「令和3年度概算要求について」の資料の説明を通して、道路関係直轄予算は近年横ばいの中、維持終戦日を増額し、改築予算は減少。R1・2は、「臨時・特別の措置」が講じられたこともあり、改築予算は概ね横ばい。骨太の方針2020では、3か年緊急対策後も中長期的視野に立つて取り組むことが明記されている。また、国土強靱化の取組として、老朽対策についても、重点化プログラムと連携して要求する方針であり、防災・減災、国土強靱化に係る予算が、令和3年度以降も引き続き必要であるとの説明をいただいた。

また、森口府議会議員に対し令和2年9月の京都府議会において、国会及び内閣に提出された意見書「防災・減災・国土強靱化に資する社会資本整備の継続的な推進を求める意見書」に対し、お礼の言葉があった。



近畿地方整備局において植田道路部長に要望書の手交

Ⅲ. 京都府建設交通部（１５：００～１５：３０）

京都府 建設交通部建設交通部長の富山秀則氏を訪問。入室後直ちに順次名刺交換をし、要望書の手交を行い、その後参加者全員で写真撮影の後着席した。コロナ禍の中、正副会長、議長及び森口府議会議員のみの要望活動となった。

冒頭議連会長である私から、挨拶及び京都府道路事業へのお礼と要望事項の説明を４点について申し上げた。①大宮峰山道路については、京丹後市の市街地につながる道路である。公共的機関も立地しているほか、機械金属加工企業も多く、住民の生活道としての利用はもちろんのこと、物流、人流に大きく寄与する道路です。一刻も早い開通を願っています。

②網野までの早期事業化について、観光産業に非常に重要な道路であり、年間２２０万人にお越しいただいております、その拠点、日本海側に面した地域です。京丹後大宮 IC から約３０分の時間距離があり、短縮により多くの観光客増を期待している。

③網野から兵庫県境までは、日本海側唯一のミッシングリンクであり早期ルート決定をお願いしたい。今年度、ルート決定に向けた調査を実施していただいております、感謝している。早期のルート決定、事業着手、山陰近畿自動車道の早期全線開通にご尽力をお願いしたい。

④緊急輸送道路の整備については、京丹後市内で多くの事業を実施していただいております、感謝申し上げます。現在実施いただいている事業が完成すれば市内の主要道路ネットワークが飛躍的に前進すると考えているが、さらなる緊急輸送道路の安心安全な通行環境の確保にご尽力いただきたい。

建設交通部長からは、京丹後市内で多くの事業をさせていただいているが、現在、南部において大きな事業を継続的に行っているが、近い将来において見込みが立つ状況となっている。できれば、峰山大宮道路が建設中に次の事業化がスタートし、複合的に事業が進むことが望ましい。また、網野以西についてのルート決定についてもしっかり取り組んでいくとのことである。

森口府議会議員からは、京都縦貫道路の京都府管理運営部分が、ネクスコ西日本に移管になるので、早期の事業化に期待したいとの発言。また、金田議長からは、五箇血内における312号線の部分改修の必要性についての発言もありました。



京都府建設交通部において富山部長に要望書の手交

5. 所見

山陰近畿自動車道等建設促進議員連盟の防衛省近畿中部防衛局、国土交通省近畿整備局及び京都府建設交通部に対する要望活動については、ここ近年、7月に実施するケースが普通でしたが、新型コロナウイルスの感染拡大においてこの時期となった。日程調整をお世話になった建設部に対し感謝申し上げたい。また、例年、実施され11月24日に予定されていた「山陰近畿自動車道整備推進決起大会（東京大会）」が、直前になり中止されたことはコロナ禍とはいえ残念な結果となった。しかしながら、12月20日に京丹後

市で実施された「山陰近畿自動車早期実現促進大会」は、府立丹後文化会館に430名を結集し、盛大な催しとすることができた。

今回の山陰近畿自動車道等建設促進議員連盟の要望活動については、山陰近畿自動車道等の建設促進について、十分な御礼を申し上げるとともに、建設促進におけるストック効果や市民の皆さんの声を直接お伝え出来、有意義な時間となりましたし、コロナ禍のなかで参加いただいた議員の皆さんと今後の取り組みについてより一致結束することができたと考えています。

一方、コロナ禍における要望活動の大きな柱であります「山陰近畿自動車道整備推進決起大会（東京大会）」が、直前になり中止され、3府県選出の国会議員及び関係省庁へ直接の要望活動ができなかったことは大きな悔いが残るところとなりました。令和3年度の活動の在り方について役員会で協議したいと考えています。

最後に令和2年12月11日に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定されました。事業規模は政府全体でおおむね15兆円程度となりました。国土交通省においては、おおむね9.4兆円程度で、重点的・集中的に53の対策を実施と聞かれています。防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策全体では、123の対策に取り組むこととなりますが、「中長期目標一覧」における「交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策」の高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策において、高規格道路約2万kmのミッシングリンク（令和元年度時点：約200区間）を中長期目標として100%達成を令和25年度から令和23年度に前倒ししています。私たちは地域の山陰近畿自動車道は、日本海側国土軸を形成する道路であり、よその地域に先駆けて全線開通を目指し頑張っており取り組んでまいります。