

(様式2)

令和8年3月11日

京丹後市議会議長 中野 勝友 様

会 派 名 無会派
代表者氏名 松 本 聖 司

調査研究等報告書

下記のとおり実施しましたので報告します。

記

- 1 日程
令和7年11月17日(月)～18日(火)
- 2 場所
衆議院第一議員会館 大会議室
- 3 目的
山陰近畿自動車道整備推進決起大会の参加し建設促進に努めるため
- 4 該当する政務活動費の用途項目
要請陳情費
- 5 支出経費の内訳と金額
交通費 34,550円 宿泊費 14,964円 合計 50,464円
- 6 参加議員名
松本聖司
- 7 山陰近畿自動車道整備推進決起大会の概要
11月18日午前10時より、衆議院第一議員会館において「山陰近畿自動車道整備推進決起大会」が開催された。最初に司会者の藤井一博参議院議員から開会の第一声があ

り、整備推進議員連盟の最高顧問、石破茂衆議院議員の挨拶、谷公一議員連盟会長、整備推進協議会の会長の西脇隆俊知事から挨拶があり、参加国会議員、国土交通省、各知事の挨拶があったが、国会議員については、公務との関係で挨拶は前後している。

京都府商工会青年部連合会中山良会長から意見発表があり、その後中山泰京丹後市長の発言もあった。内容については、「加速化が図れるなら」との判断で、4月からの有料化を受け入れた。半島地域として欠かせないレジリエントな道路ネットワークかなめとなる道路である。道路財源がガソリン暫定税率、物価高騰により、減じていくことを心配している。抜本的な道路財源を確保し、山陰近畿自動車道に最大限の投入をお願いしたいという内容。



中山京丹後市長の発言の様子

丹後・地域高規格道路推進協議会からの要望内容は、①大宮峰山 IC から府県境までの全線を令和10年代に完成するよう年次計画を立てて時期を明らかにすること ②網野 IC から府県境まで早期にルートを確認し、都市計画決定を行うこと ③大宮峰山 IC から網野 IC の区間を事業化の前倒しとなる文化財調査を令和7年度から開始し令和8年度には事業化すること ④大宮峰山道路及びアクセス道路について令和8年度までに完成すること ⑤第一次国土強靱化実施中期計画について20兆円強程度を事業規模で策定されたが、通常予算と別枠で確保すること ⑥国土強靱化予算については資

材価格等影響を反映し、必要な予算を満額確保すること ⑦防災や地方創生など B/C だけで測れない効果を踏まえ事業の必要性を評価する仕組みを構築すること ⑧直轄権限代行や大規模自然災害等に対応するため、地方整備局の体制強化や資器材の確保に取り組むことの8項目である。

その後、前ページの写真に写っている各府県の要望書の手交をおこない最後に、がんばろう三唱を行い閉会となった。



山陰近畿自動車道路早期全線完成に係る要望書の手交

8 所見

近年、消費者物価の高騰により、建設工事に係る物件費及び人件費への影響が大きく、既存施設への維持管理費はもちろんのこと新規の公共施設の工事において多大な影響が出ている。このことは国土強靱化の計画に係る総額予算を一定確保したものの全国の高速度道路延伸においても大きな影響が出ている。丹後・地域高規格道路推進協議会は、令和10年代の山陰近畿自動車道の早期完成を確実に実現するために、京丹後大宮 IC から宮津 IC までの区間において令和7年4月から有料化を容認する判断をしたところである。しかしながら、峰山大宮道路においては平成27年度の事業化から早くも11年が経過しようとしているが、当初予算額が160億円から305億円増額し、令和8年度に完成見込と聞いていたが、埋蔵文化財の調査が24か所中8か所しか完成してい

ない状況であり、令和14年度の費用対効果が示されたことが代表質問の答弁で明らかとなった。

京丹後市山陰近畿自動車道等建設促進議員連盟の一員として20年近く早期全線開通を目指して陳情要望活動してきたが大変残念に思うところである。多くの市民も皆さんから兵庫県境までの全線開通については、はるか先のことで想像もできないとの声を聴いていた。しかし、令和8年度には開通するのが当初からの見込みであると説明してきたが、全線開通については、まったく見通せない状況となっている。京丹後市の発展と振興を考えた時、地域間競争や、京都府の南北格差を是正するうえで最低限必要な条件である。よって、今後においても必要な要望陳情活動を精力的に取り組んでいきたい。

9 成果物、資料等

山陰近畿自動車道早期整備に関する要望書（丹後・地域高規格道路推進協議会）