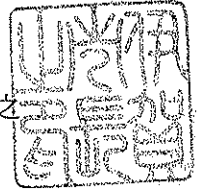




伊公第 26 号
平成19年4月19日

国土交通省道路局
局長 宮田 年耕 様

三重県伊賀市
市長 今岡 睦之



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について(回答)

国道企第114号 平成19年4月2日付でご依頼のありました、「道路特定財源の見直しに関する具体策」の閣議決定を受け、平成19年中に今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成することにつき、当市の意見としまして、今後の道路整備・管理等について別添のとおり回答させていただきます。

伊賀市の概要と意見

政府・与党合意の中、平成 18 年 12 月 8 日行革推進法等に基づく道路特定財源の見直しに関する具体策が発表された。①真に必要な道路整備は計画的に進める ②納税者の理解を得るなどを基本にまとめられている。20 年通常国会で所要の法案を提出予定となっているが、地方の道路整備（車の対向が出来ない幅員狭小の道路整備・交通弱者のための歩道確保など）まだまだ整備されていない現状である。

伊賀市の中心的な道路では、東西線「名阪国道 25 号」三重県と奈良県を結ぶ 73 km が昭和 38 年に建設が始まり、昭和 42 年 12 月 16 日に開通し、産業用道路を中心に地元にとっても、大切な生活道路として建設された。地域住民の皆様には便利に利用いただいているところである。

しかし、過去 5 年間（平成 14 年～平成 18 年）で人身事故が 7 2 6 件と非常に多く、内 2 3 件が死亡事故で、2 7 人が死亡している。また、平成 18 年では 10 件の死亡事故で 14 人が死亡し、全国の自動車専用道路で「名阪国道」は死亡事故発生件数(10 km あたり)ワースト 1 位であり、大型トラックによる事故は全体の 57% の現状であり、地元では「命がけの道」と称していることから、早急に事故対策の検証を行い、「安全・安心な道づくり」を目指し、道路整備等管理全般についての見直しが必要と考える。

特に、当市は南北の道路整備が立ち遅れている現状であるが、2008 年春には第二名神高速道路が供用開始される予定である。平成 18 年 8 月に両市に関わる地域課題への対応や交流連携等の推進を図るため「広域連携推進委員会」を設置し、平成 19 年 2 月に三重県伊賀市・滋賀県甲賀市で「災害時相互応援協定」を結んでいる。

○ 「広域連携推進委員会」では、両市の発展と地域住民のニーズに応えるため、下記 3 つのインターの連絡網の整備が必要であることがまとめられた。

★第二名神信楽 IC～名阪国道上野 IC アクセス

(国道 422 号三田坂バイパス整備・国道 368 号 4 車化整備)

★第二名神甲南 IC～名阪国道壬生野 IC アクセス(県道甲南阿山伊賀線整備)

★第二名神甲賀土山 IC～名阪国道上柘植 IC アクセス(名神名阪連絡道路)「忍者道路」

この中でも、名神名阪連絡道路「忍者道路」については、民間団体の「みえの道女性会議」・「いがの道女性会議」の取組みに合わせ、当市としても真に必要な道路で、重点化を進める上で特に優先度が高く取組んでいる道路である。

名神名阪連絡道路は、北陸自動車道や伊勢自動車道と一体となって日本海から太平洋に至る南北軸を形成し、東近江地域・甲賀地域・伊賀地域からなる地域集積圏の形成・魅力ある定住地域づくりを支援するとともに、東西方向の高速道路ネットワークの連結による道路網の機能強化や広域的な交流を促進する重要な幹線軸である。

このため、整備効果としては次のことが考えられる。

- 沿線地域では活発な企業立地が期待されるとともに、公共交通サービス水準が低い沿線地域内の移動利便性を高め、医療施設までの移動時間の短縮、合併市町村のまちづくりにおける貢献も期待される。
- 広域の貨物物流や旅客流動の活性化、遠方からの観光客数の増加、防災活動、救急医療や行政間連携などの広域連携の進展が期待される。
- 東西方向の幹線道路を相互に連絡することにより、中部・近畿間の移動において多様なルートが選択可能となる。
- 名神高速道路、第二名神高速道路、名阪国道の雪害等による通行止めとなった場合、迂回路の一部として機能する。