国土交通省
道企 第1212号
19.5.31

9秘書第１７９号
平成19年5月11日

国土交通省道路局長　様

京都府京丹後市長　中　山　泰

京丹後市長印

中期的な計画の作成にあたっての意見

今後の道路整備にあたり下記のとおり意見を申し述べます。

記

1　重点化を進める上で特に優先度の高い事業

「京都縦貫自動車道」、「鳥取豊岡宮津自動車道」をはじめ、「近畿自動車道敦賀線」の一刻も早い整備完了。（近畿と山陰、北陸（及び中京圏）を一体的につなぐ高速自動車道路網の一刻も早い整備完了）→　必ずこれら路線の「計画化、早期の実現供用」を強く要望します。

（具体的な背景と要望）

京都縦貫自動車道は平成26年の完成を目指す、と公表され心から感謝しているが、この道路は着手から実に35年かけての完成となるものである。こうした目標年度が示されることは大変有難いことであるが、着実かつできるだけ前倒して早期に完成供用できるよう強く必ずお願いします。

南北に細長い京都府において、京都縦貫自動車道や接続する鳥取豊岡宮津自動車道がまだ事業中であるとともに、鳥取豊岡宮津道は、一部の区間（網野～豊岡）においては調査区間にもなっておらず、まずは、直ちに「調査区間化」を実現することが非常に重要であります。それとともに、全線完成のスケジュール化に着手し、必ず早期に実現を完成供用することが欠かせません。

また、近畿自動車道敦賀線は、下記のとおり山陰と北陸をつなぐ意味でも、中京圏及び以東地域へと結ぶ意味でも極めて重要な路線であり、早期に全線の完成供用を強く要望します。

（理由）

（１）地域生活を維持するための今やライフライン化している高速道路網の整備　－　産業形態の維持だけでなく、今後の産業や生活自体にも欠かせない光ファイバー情報網の整備や医療サービスの安定的な供給といった最低限のライフラインの確保の上でも全くもって欠かせなくなっている　－

京丹後市を含む丹後地域は高速道路網の空白地帯であり、市内には府庁所在地である京都市までのアクセスにすら３時間以上を要する地域が存在している。都市域との人的、物的交流の基幹手段が大きく欠けている実態は、ものづくり等の基幹産業の維持・振興のうえで大変な妨げとなっている。地元企業の育成拡充・新規企業の誘致をしていくうえで、絶えず企業側からボトルネックとして指摘されるのが、大都市最終生産工場圏、消費圏とのアクセスの悪さであり、自立的な産業振興、地域発展を期していくうえで、大都市圏へのアクセス網としての高速道路網の整備は、極めて喫緊の重要不可欠な課題となっている。

更に、医療（研修）を巡る最近の制度改革の中で、医師の任地選定の自由度が増大したこと等により、全国的に地方の医師不足が深刻化しているが、生活不便地、アメニティーや大都市圏とのアクセスに劣る地域には、地域を維持するために欠かせない医師すら確保していくことが時に厳しい状況に見舞われている。

また、産業や生活の基盤として今後ますます欠かせない光ファイバー網の地域での整備如何は、民間事業者の自主的な判断と対応に委ねられているが、都市的な産業や生活条件に乏しい地域への整備は、採算面を理由に見送られているのが現状であり、このためにも、大消費地圏との高速道の整備による都市的な環境整備が欠かせない。

このように、今や高速道路網は、辺境的地域においては、医師の確保や光ファイバー通信網など地域の生活や産業の存立自体を左右する事柄の成立に大きく影響を及ぼしており、京都縦貫自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道をはじめ一刻も早い大都市圏と連結する高速道路網の整備が不可欠である。

（２）国・地方の改革を通じ財政的な緊縮圧力が高まる中で、自立的な地域活性化を進めるための、また同時に都市と地方域との格差を是正するための基礎的インフラとしての高速道路網の整備

今後とも、政府における国・地方改革が進められる中で、地方自治体、とりわけ交付税に依存せざるを得ない当市のような財政脆弱な自治体において、財政出動を多用せずに地域の維持、活性化を期していくためには、人的、物的交流の基盤としての大都市圏との高速道路網がどうしても欠かせない。

今、都市と地方域との格差や不均衡が拡大する中で、住民福祉の向上、地域活性化に“地域間公平にチャレンジ”できるための最小限必要な環境として、大都市圏との高速道網は大きな意味を持っている。

（３）山陰地方と北陸地方を結ぶ「環日本海圏」を形成するための“だめの一点”としての「鳥取豊岡宮津道路」と「近畿自動車道敦賀線」の重要性、及び環日本海圏と京都はじめ近畿地方を結ぶ交流の要衝としての「京都縦貫自動車道」の重要性

「鳥取豊岡宮津道路」と「近畿自動車道敦賀線」は、日本海岸地域を高速道路網で結ぶための基幹的な高速道路網である。これにより、日本海岸地域、とりわけ山陰地方と北陸地方の交流が加速的に進む。このことは、今後我が国として、経済等様々な分野で海外諸国との国際競争や国際交流に対応していくうえで、北陸と山陰が連携して、日本海岸地域が有する素晴らしい観光・交流資源を一層高めていくことが可能となり、非常に有益。また、「京都縦貫自動車道」の一刻も早い完成を期していくことが欠かせない。これにより、日本海岸地域と近畿地域が太いパイプでつながることとなり、日本海岸地域とともに京阪神地域への交流可能性、京阪神地域の魅力のアップにも大いにつながり、今後、様々な国際競争にも晒される我が国全体の活性化に大きく寄与できる。

（４）天災等のリスクにも強い我が国国土づくりのうえで重要な「鳥取豊岡宮津道路」、「近畿自動車道敦賀線」と「京都縦貫自動車道」

これらの道路は、広域な天災やあってはならない有事が万一にも発生した場合には、日本海側から太平洋側に、又は太平洋側から日本海側に通じる基幹的な避難道路として決定的な意味を持っている。今、天災等のリスクに強い我が国国土づくりを断行していく上で、国家的、広域的な防災、避災体制を整えるため、可能な限り早急にこれらの重要路線を整備していくことが全くもって欠かせない。

２　効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

（１）安心・安全の確保。そしてそれが実感できる地域に。

丹後のような半島地域では、地形も厳しく、防災対策に余計な費用がかかる上、積雪地帯でもあり冬季の除雪対策も多大な費用が生じている。

近年の台風災害などでは道路決壊等による通行止めが度々発生する脆弱な道路が多く、集落孤立の事態を招き高齢化の進む地域住民の不安感が強い。

効率化の要請があるとしても、丹後半島の生命線である国道 178 号はじめ主要国府道（そして市道）の全てについて、安全面を重視した道路整備を望む。

さらに、海岸線を広く有する京丹後市にとって、天災やあってはならない有事の際、速やかに避難できる道路網のしっかりとした整備を要望する。

（２）沿線資源を活かす道路整備

輸送手段としての道路機能に加え、沿線の景観や沿線資源を活かす視点が重要。例えば、日本風景街道の理念に基づく沿道資源を一体的に活用する道路施策は、地域住民との協働や地域力を高めるためにも有効な施策と思われる。