

### 3 多極分散型の災害に強い国土形成について

【担当省庁】国土交通省

太平洋側に一軸・一極集中した脆弱な国土構造を是正するとともに、災害に強く、国際競争力のある広域的な地域経済圏を構築するため、高速道路のミッシングリンクの解消や、日本海側の港湾の防災拠点としての活用が必要です。

このため、中部日本と西日本を結節する京都において、下記のとおり高速道路網を整備するとともに、京都舞鶴港を日本海側拠点港として選定いただくよう要望します。

#### 京都府からの提案

#### 1 「新名神高速道路」で着工を見合わせている2区間を早急に着工

※名神高速道路は、

- ・ 第二京阪道路全線開通後も、恒常的に渋滞が発生。
  - ・ 開通後 4 8 年を経過し老朽化が顕著。また、多数の活断層上を通過。
- ① 6 年前に国土交通大臣が着工を見合わせて以来、放置されたままになっている。
  - ② 措置済の 6, 8 0 0 億円の財源を活用し、ただちに着工されたい。
  - ③ このままでは、5 年後、高槻～神戸の開通により、京都で大渋滞し、東西の交通が閉塞することが確実。

#### 2 「鳥取豊岡宮津自動車道」を直轄国道(指定区間)として整備

- ① 「全国的な自動車交通網を構成する道路」であり、指定区間にすべき。(全国で当路線だけが指定区間から漏れている。)
- ② 豊岡 JCT～大宮森本 IC (4 1 km) は、1, 0 0 0 億円を超える巨大大事業であり、府県が完成させることは困難。

#### 3 「京都縦貫自動車道」を平成 2 6 年度までに完成

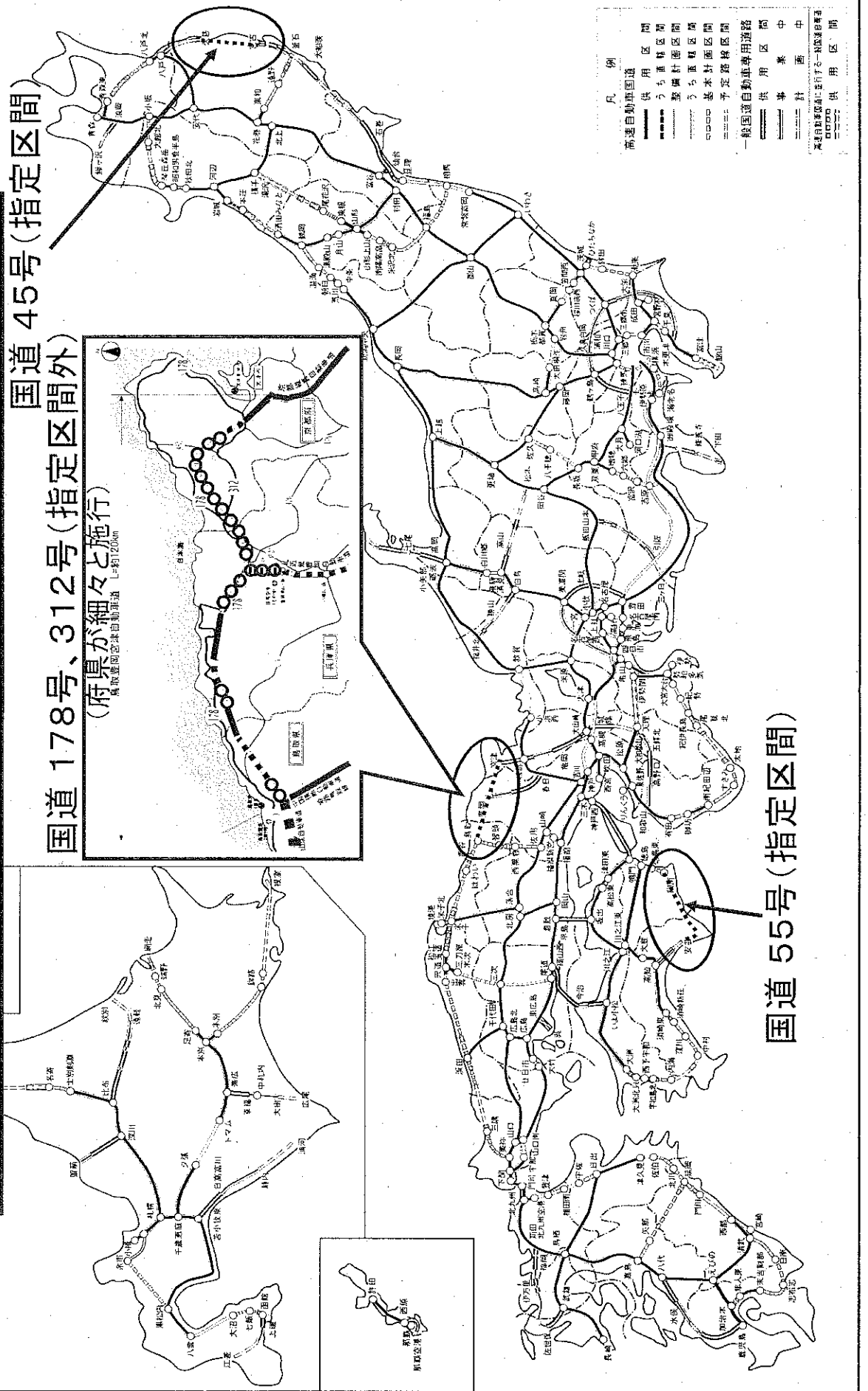
- ① 平成 2 4 年度の事業費を約 3 0 0 億円 (H 23 比約 2. 2 倍) と大幅に増額することが必要。

#### 4 「京都舞鶴港」を日本海側拠点港として選定

- ① 国際フェリー、国際海上コンテナ、国際定期旅客、外港クルーズの 4 機能について応募しており、近隣諸港や阪神港との連携・機能補完を行いつつ、それぞれの拠点機能を強化。
- ② 同港を日本海側の広域的防災拠点と位置付け、太平洋側も含めたバックアップ機能や対岸諸国からの受け入れ支援機能も果たす防災拠点としての機能強化を図ることが不可欠。

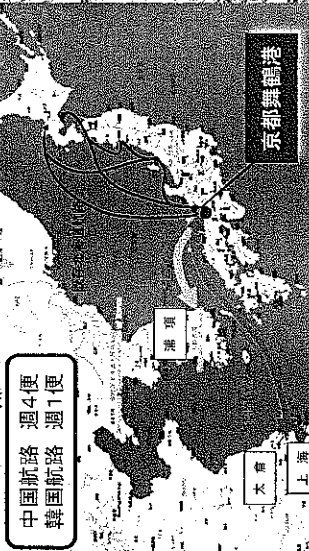


日本の高速道路網には、3つのミッシングリングが存在  
 これらのうち指定区間になっていないのは、宮津～鳥取のみ



# 関西経済圏唯一の日本海側ゲートウェイ 京都舞鶴港を日本海側拠点港に！

国際フェリー・国際定期旅客の拠点として

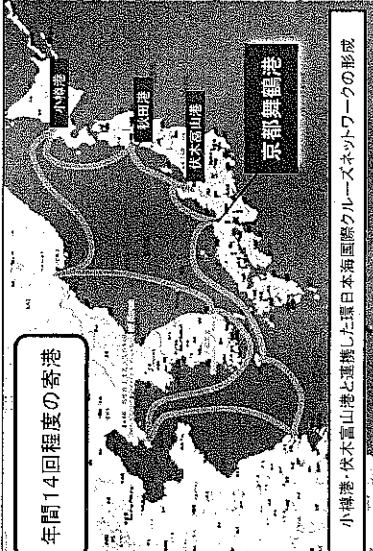


航空線より安く、コンテナより早いスピード投入による航路開設

国際コンテナの拠点として



国際クルーズの拠点として



京都舞鶴港

