

近畿自動車道名古屋神戸線(新名神高速道路) の全線早期整備について

1. 提案

国益のため新名神高速道路については、全線を早期にかつ着実に整備されたい。

交通渋滞対策だけでなくリスク管理の観点からも、凍結区間(大津～城陽、八幡～高槻間)について早期に着工の判断をされたい。

2. 現状と課題

近畿自動車道名古屋神戸線(新名神高速道路)は、中部圏と近畿圏の連携を強化し、地域の活性化に貢献する極めて重要な幹線動脈である。

一昨年2月23日に部分開通(亀山JCT～草津田上IC間)されたが、平成21年の平均で約37,000台/日の交通量となっている。また、現名神(草津JCT～瀬田東IC間)でも開通前より約2.5万台/日増え、約11.9万台/日を超える交通量となっている。また、滋賀県の沿線部では、ここ7年間で滋賀県に進出した企業255社のうち約4割にあたる91社が甲賀地域に集中するなど整備効果が現れている。(現名神の交通量比較は開通前(H19)と開通後(H22)であり、いずれも3/21～9/20が対象)

新名神高速道路の部分開通および第二京阪道路の開通により、京滋バイパスで、交通量と渋滞回数が増加している。また、琵琶湖西岸断層帯を震源とする地震等大規模災害が発生した場合には、代替機能を有する道路が確保できないこととなる。

平成18年の第2回国幹会議(国土開発幹線自動車道建設会議)で、凍結区間が定められた後、第4回国幹会議(H21.4)においても凍結解除の判断は出ていない。

3. 本県の取組状況

新名神高速道路がその機能を十分発揮するためには、ネットワークが途切れることなく、全線を早期に完成させることが必要不可欠であるため以下のことについて取り組んでいる。

地元市や関係府県、経済団体、建設促進団体等と連携して、当面着工しない区間が早期に事業着手を図れるよう、国、高速道路株式会社等に対し、強く働きかける活動を行っている。

迅速な対応ができるよう、国や地元市、関係府県、高速道路株式会社等と連絡を密に取り情報の収集に努めている。

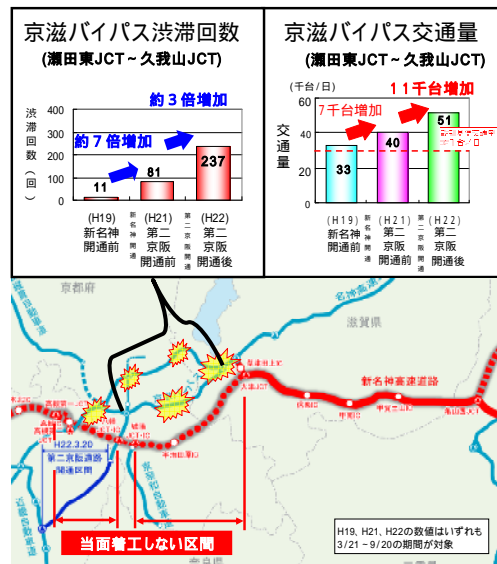
(国土交通省)

(提案の概要)

提案の概要

第2回国幹会議(H18.2)において、大津市～城陽市、八幡市～高槻市間は、「主要な周辺ネットワーク(第二京阪道路)の供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない。」とされ、第4回国幹会議(H21.4)でも、同様の取り扱いとされている。

1. 新名神高速道路の部分開通および第二京阪道路の開通により、京滋バイパスの交通量、渋滞回数が更に増加している。



2. 交通渋滞だけの問題でなく、将来起こるかもしれない災害時のリスク管理の観点で早急に整備する必要がある。

逢坂山付近の状況



提案内容

国益のため新名神高速道路については、全線を早期にかつ着実に整備されたい。

交通渋滞対策だけでなくリスク管理の観点からも凍結区間(大津～城陽、八幡～高槻間)について早期に着工の判断をされたい。