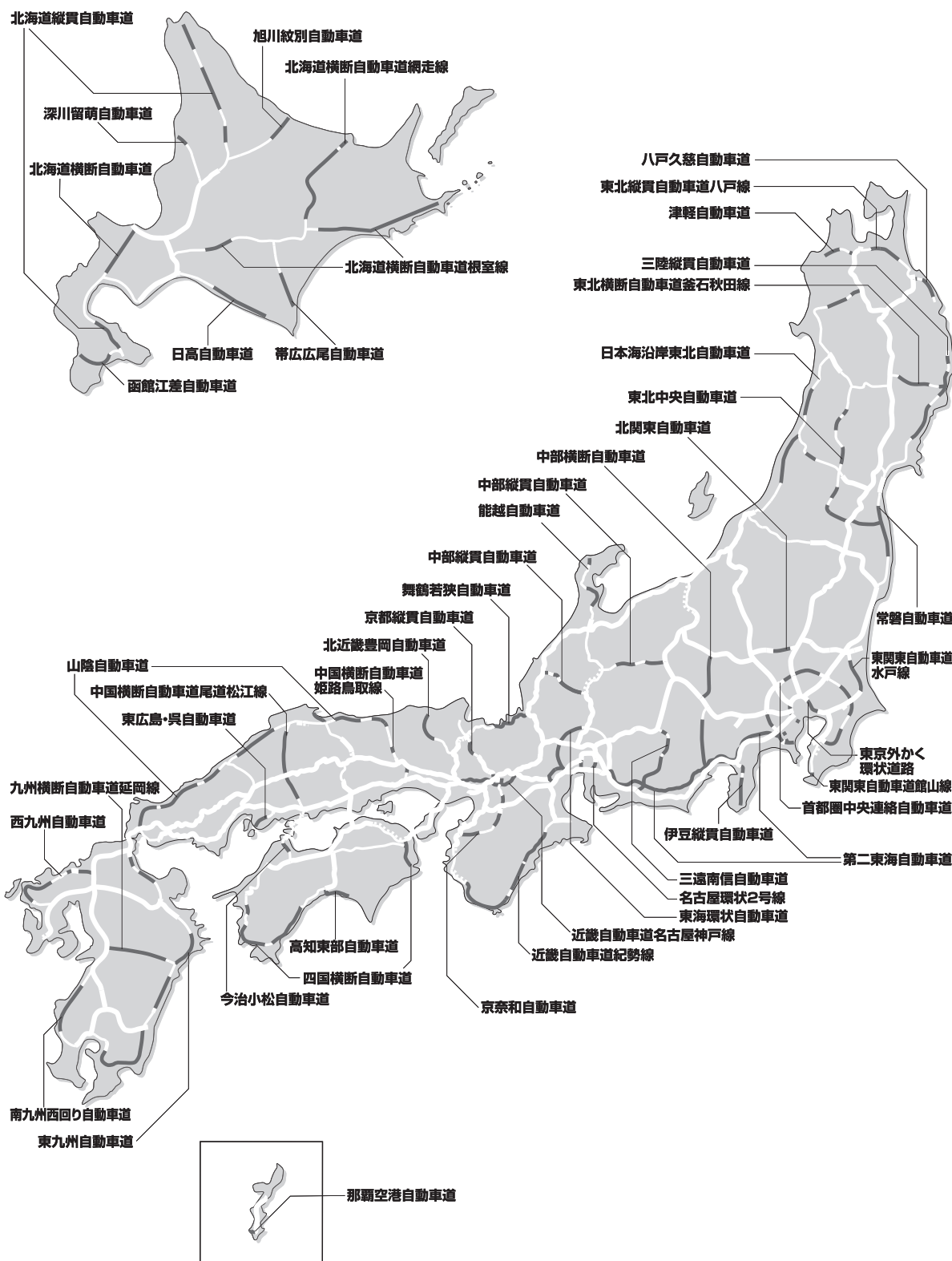


47都道府県知事と6市長(全高速理事)からの政策提言

全高速  
緊急コメント



高規格幹線道路 1万4000kmネットワークの早期完成を目指して

平成22年12月



## 北海道

知事

高橋 はるみ

北海道は、国土の22%の面積を有し、都市間距離が全国の2倍にもなる広域分散型社会を形成しています。道民が、どこに暮らしていても、医療など都市部に集積する高度な機能と地域に広がる自然の恵みの恩恵を享受し、心豊かで安全・安心に暮らすためには、高規格幹線道路が必要不可欠です。

しかし、その供用率は、全国に比べて大きく遅れており、主要な都市間でさえ、未だミッシングリンクが解消されていない状況にあります。

人的・物的交流を促進し、本道の産業経済活動を活性化するために、建設着手区間の早期供用はもとより、抜本的見直し区間や基本計画区間についても早急に整備が図られ、一日も早く高規格幹線道路ネットワークが形成されるよう強く要望します。



## 青森県

知事

三村 申吾

青森県は奥羽山脈に二分され、地理的、気象的に厳しく、また自動車交通の依存度が高いことから、本県発展のためには、地域間交流及び社会・経済活動の活性化を図り、安全・安心な自動車交通を確保する高規格幹線道路網の整備が極めて重要である。

しかし、本県の高規格幹線道路の整備率は、全国及び東北平均を比べても未だに低い状況にあり、その整備は緊急の課題である。

特に八戸市から青森市間約70kmは全国で唯一、同一県内で20万人以上の都市が高速道路ネットワークで結ばれていないミッシングリンクであり、とりわけ代替路線のない三沢から天間林間について、早期に整備推進することを強く要望するものである。

# ミッシングリンク解消と



## 岩手県

知事

達増 拓也

本年2月、チリ中部沿岸で発生した地震による大津波警報発令に伴い、三陸沿岸部の大動脈、国道45号は、14区間、約9時間に渡る通行止めとなりました。

三陸縦貫自動車道や八戸・久慈自動車道、三陸北縦貫道路の三陸沿岸の縦貫軸は、繋がってこそ「命を守る道路」としての効果を発揮します。宮城県沖地震の今後10年間の発生確率が70%以上となっている中で、早期全線完成を強く要望します。

また、岩手県では平泉の文化遺産を生かした観光振興に取り組んでいます。平泉を訪れる多くの観光客のみなさんが、遠野や浄土ヶ浜、北山崎など全国に誇る観光地へ便利に行くことができるよう、東北横断自動車道釜石秋田線の早期全線完成、スマートインターチェンジの早期整備を強く要望します。



## 宮城県

知事

村井 嘉浩

宮城県では、富県宮城の実現に向け、産業・観光振興の基盤となる高速交通ネットワークの整備が不可欠であり、常磐自動車道や仙台港インターチェンジの早期完成、仙塩道路四車線化や多賀城インターチェンジの整備着手が課題となっております。また、宮城県の南三陸沿岸地域は、高規格幹線道路の空白地帯となっており、産業・観光振興はもとより、救急医療施設への搬送時間短縮や宮城県沖地震における緊急輸送道路の確保など、まさしく「命の道」の確保に向けた三陸縦貫自動車道の整備も緊急の課題であります。この様な課題を解決するためには、高速交通ネットワークの充実やミッシングリンクの解消が必要であり、高規格幹線道路の更なる整備を強く要望いたします。



## 秋田県

知事

佐竹 敬久

秋田県内の高速道路は、秋田自動車道が東北自動車道に接続している他は全て県内で止まっており、災害時における隣県との広域防災ネットワークなど広域的な連携や交流の妨げとなっております。

今後、本県経済が成長力・競争力を高めていくためには、環日本海地域との物流・交流の連携強化が必要であり、本県が有する「安全で高品質な農産物」、「高度なりサイクル技術」、「電子産業の集積」や、「東北道を軸とした自動車産業の発展」など、豊富な地域資源と物流拠点を結ぶネットワークが欠かせません。

「地方の自立と発展」「安全・安心の確保」「地域主権の確立」を図るためにも、高速道路の整備に今一度重点投資を行い、早期にミッシングリンクを解消されるよう要望します。



## 山形県

知事

吉村 美栄子

高速道路は、県民生活や経済活動に必要不可欠な社会基盤であり、福祉や医療政策などと一体となって、安全・安心で活力のある豊かな社会の形成に重要な役割を果たします。しかしながら、我が県の高速道路の整備率は50%と全国最低レベルで、しかも途切れ途切れの状態です。

高速道路が地域にもたらす効果は、整備済みの地域とそうでない地域の経済発展の違いを見れば一目瞭然であり、将来世代が他の地域と同じスタートラインに立つためにも、我が県の骨格を形成する日本海沿岸東北自動車道と東北中央自動車道のミッシングリンクの解消を急がねばなりません。

我が県としましては、不退転の決意で臨んでまいりますので、より一層のご支援をお願いいたします。

# 4 車線化整備は地域の願いです！



## 福島県

知事

佐藤 雄平

福島県では、安全で安心な活力のある県づくりを目指して、企業誘致や定住・二地域居住の推進、観光など地域の活性化、地域医療の充実、中山間地域の振興などに積極的に取り組んでいます。

これらの実現には、地域間の交流・連携に欠くことのできない高速交通ネットワークの基盤整備が必要であり、当県においては、常磐自動車道の一日も早い全線開通や東北中央自動車道の整備促進と未着手区間の早期事業化が必要であります。

高速道路は、地方の住民の生活を支え、命を守り、地域経済に活力を与える重要な社会資本です。高速道路の機能を最大限に発揮できるよう、国の責任において、着実に整備が推進されることを強く要望します。



## 茨城県

知事

橋本 昌

本県では、近年の激しい地域間競争を勝ち抜くため、より一層の企業誘致や産業振興、さらには観光振興等を進めることとしており、その基盤となる陸・海・空の広域交通ネットワークの整備促進に全力で取り組んでいるところであります。

なかでも、高速道路は最も根幹的な基盤施設であり、特に、首都圏中央連絡自動車道と東関東自動車道水戸線については、本県の重要港湾や茨城空港、成田空港を結び、国際競争力の強化や物流の円滑化に寄与する極めて重要な路線であることから、一日でも早く全線開通していただき、常磐自動車道や北関東自動車道等との接続により、広域交通ネットワークの効果が最大限に発揮されるよう、強く要望いたします。



## 栃木県

知事

**福田 富一**

栃木県には南北に東北道が走り、これにクロスする北関東道は、平成23年3月の開通を目指し整備が進められております。

北関東道の全線開通により、北関東3県が繋がる事で得られる効果は計り知れず、さらには常磐道や関越道を始めとする全国的高速道路網と一体となって県域を越えた多様な交流・連携により、新たな魅力や活力が創出される事に200万県民が大きな期待を寄せております。

全国各地と一層の交流・連携を図るため、計画されている高速道路ネットワークに欠損が発生しないよう、高規格幹線道路網1万4000kmの着実な整備促進を要望します。



## 群馬県

知事

**大澤 正明**

群馬県的高速道路網は、関越自動車道、上信越自動車道、東北縦貫自動車道に加え、平成23年3月には北関東自動車道が全線開通し、東西南北の地域と繋がる十字軸が完成する。これにより県内の様々な産業や地域観光の活性化が図られるほか、県民生活の利便性の向上にも大きく寄与するものと確信しており、これからも群馬県が益々発展することに期待しているところである。

日本の高速道路は、国の骨格であり、ネットワークが形成されてこそ、大きな効果があると考えていることから、地方が真に必要なとする高規格幹線道路網の早期完成を強く要望します。

# ミッシングリンク解消と



## 埼玉県

知事

**上田 清司**

埼玉県は、大きな可能性をもっています。道路網の整備・拡充は、この可能性を高め、地域を更に発展させるために極めて重要な鍵であると考えております。

県内には、東京外かく環状道路と首都圏中央連絡自動車道の2つの環状道路が通っており、外環道は既に全線がほぼ整備され、圏央道も約6割が供用されております。

関越自動車道、東北自動車道、常磐自動車道が通る本県で、外環道に加えて圏央道が全線開通すれば、格子状の高速道路ネットワークが完成し、交通利便性が格段に向上します。

しかしながら、圏央道の開通目標が見直されたことは、本県の企業誘致推進など非常に大きな影響があります。

本県、さらには東日本全体の発展のために、最大限早い時期に完成するよう文字どおり精根を傾けていただきたい。



## 千葉県

知事

**森田 健作**

千葉県は、首都圏の一角に位置するという好条件に加え、農水産業、工業、商業では全国トップクラスに位置し、風光明媚で豊かな自然に恵まれるなど、数多くのポテンシャルを有しています。

これらを最大限に活かし、県民が「くらし満足度日本一」を感じる千葉の実現を図るため、全国的な交流・連携の強化及び地域経済の活性化に繋がる首都圏中央連絡自動車道や東京外かく環状道路、東関東自動車道館山線の4車線化などの早期完成を強く要望します。さらに、首都圏の高速道路ネットワークの効果をより一層高めるためにも、一体的で利用しやすい料金体系の構築が必要であり、特に、東京湾アクアラインについては、国策による恒久的な通行料金の引下げを強く要望します。





## 東京都

知事

石原 慎太郎

我が国の経済を成長軌道に戻し、国際競争力を高めるためには、羽田空港の国際化の推進や京浜港の機能強化と合わせ、首都圏の陸・海・空のネットワーク整備が喫緊の課題であり、外環をはじめとした三環状道路整備はその切り札である。

特に外環（関越～東名）については、完成が遅れば遅れるほど都民・国民の利益が損なわれることを肝に銘じ、文明工学的な視点に立って、来年度予算を確実に配分することはもちろん、将来の外環道整備財源を揺るぎなく確保することを強く求める。

また、首都圏の高速道路料金については、交通体系や環境面などへの影響を十分に検証した上で、高速道路網を最大限活用する施策を国策として実施すべきである。



## 神奈川県

知事

松沢 成文

神奈川には、人・車・物が集中しているにもかかわらず、道路整備が遅れているため、産業経済活動や県民の日常生活に大きな支障をきたすばかりでなく、大気汚染等の都市環境問題を惹起するところとなっている。

こうした課題の解決を図り、活力と魅力ある神奈川を実現するためには、圏央道や新東名等の高速道路を中心とした体系的な道路網の整備を強力に推進していかなければならない。

しかし、今後の高速道路の整備のあり方は混沌とした状況にあり、このままでは、高速道路ネットワークの形成が立ち遅れ、神奈川の発展、ひいては我が国の発展を妨げることになりかねない。

国は、今一度、未来に向けて果たすべき役割に立ち返り、責任を持って、真に必要な道路の早期整備を図るべきである。

# 4車線化整備は地域の願いです！



## 新潟県

知事

泉田 裕彦

新潟県の高速道路整備については、日本海沿岸東北自動車道の神林岩船港IC～朝日まほろばIC間が本年度中に供用開始が予定されるなど、これまで着実に整備が進められてきましたが、残された日本海沿岸東北自動車道の基本計画区間である朝日まほろばIC以北の県境部区間の事業化や上信越自動車道、磐越自動車道等の4車線化整備が課題となっています。

高速道路は、「命の道」として救命救急センターへの搬送時間の短縮や災害時の代替性の確保などに大きな役割を果たすものであり、高速交通体系から取り残された地域の方々が安心して暮らしていける環境を作るためにも、国が責任を持って早期に整備することを強く要望します。



## 富山県

知事

石井 隆一

富山県では、日本列島の中央部に位置する本県の地理的優位性をさらに高め、人、モノ、情報の交流を促進していきたいと考えています。このためには、最も基幹的な交流基盤である高速道路の整備が極めて重要です。特に、東海北陸自動車道・能越自動車道は、日本海側と太平洋側の産業・経済・文化をつなぎ、環日本海諸国との交流を促進する重要な高速道路です。これからの本県産業の活性化や地域振興の推進、安全で円滑な交通の確保のため、東海北陸自動車道の早期全線4車線化、能越自動車道の整備促進について要望いたします。

また、県西部における地域経済の活性化や道路交通の円滑化等を推進するため、新たなスマートICの一日も早い設置について強く要望いたします。



## 石川県

知事

谷本 正憲

人口減少時代を迎え、地方の生活を支え、活力を維持・向上していくためには、地域特有の伝統や文化、歴史的な街並み、温泉などの資源を活用し、地域間相互はもとより、全国各地との人・モノの広域的な交流を拡大することが不可欠である。そのため、交流基盤となる高規格幹線道路の果たす役割は、ますます高まっている。

なかでも、能越自動車道は、過疎化や高齢化が進んでいる能登地域の活性化や産業の振興に大きく寄与するとともに、北陸自動車道及び東海北陸自動車道と連結し、全国に広がる広域交流ネットワークを構築する重要な路線である。また、災害時における代替道路や緊急輸送道路としても大きな役割を担うものであり、一日も早い全線供用を強く要望する。



## 福井県

知事

西川 一誠

福井県には中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道のミッシングリンクが存在している。

これらの解消により、東海北陸道や北陸道、名神道と一体となった環状ネットワークが形成され、関西圏、中部圏、北陸圏相互の交流が拡大し、産業・観光面での大きな相乗効果が生まれる。さらに、西日本の日本海側と首都圏が最短ルートで結ばれ、過大な交通量を担っている東名道、名神道等の交通を迂回・分散させることから、国土構造の観点からも重要であり、今後も国の責任において着実に整備される必要がある。

先に実施された「元気な日本復活特別枠」のパブリックコメントに対しても、これらについて意見を提出したところであり、国土ミッシングリンクが早急に解消されることを強く要望する。

# ミッシングリンク解消と



## 山梨県

知事

横内 正明

先進国の中で最下位とも言われる日本の高速道路の現在の整備状況では、国際的な競争に耐えられるとは考えられない。ミッシングリンクの解消も含め高速道路ネットワークの確立は最重要課題である。

そのためにも、まず国に求めるのは国土の将来像を国民に示すことであり、「高速道路の整備のあり方」などの根幹的な方針について、地方の意見を聞きながら、早期にまとめることを願います。

山梨県は、東西に供用中の中央自動車道、南北に整備中の中部横断自動車道が貫くが、今後も産業経済の発展や沿線地域の活性化が着実に図られるよう、中央自動車道上野原以東の抜本的な渋滞対策や中部横断自動車道の平成29年度までの完成供用などの実現に向け国等へ強く要望する。



## 長野県

知事

阿部 守一

本県の高規格幹線道路の現状をみると、中部横断、三遠南信、中部縦貫の3自動車道ではミッシングリンクの解消が、また、上信越自動車道では4車線化整備が喫緊の課題となっています。

道路は繋がって初めて本来の機能を最大に発揮することは明白であり、広域的な交流や、経済発展のためにも、また、大災害時の緊急輸送路の確保や救急救命を支える命の道としても、高規格幹線道路網の整備は必要です。

また、豪雪地帯を通過する上信越自動車道では、毎年のように大雪による渋滞や事故が発生しており、高速道路の安全性、快適性、定時性の確保のためにも4車線化整備が必要となっています。

国民の安全・安心のためにも、国土の骨格となる高規格幹線道路網14,000キロの早急な整備を強く要望します。



## 岐阜県

知事

古田 肇

全国1万4千kmの高規格幹線道路網は国が責任を持って整備すべきものです。

平成21年4月の第4回国幹会議で了承された4車線化については、今年4月の高速道路の再検証で地方の負担が生じない整備手法が示されましたが、財源となる道路財特法改正案が廃案となりました。

東海北陸自動車道は東海地方と北陸地方を直結し、両地方の産業・経済・観光の振興と沿線地域の活性化に不可欠な社会基盤であります。地方の負担が生じない手法により、早期に4車線化が実現されることを強く要望します。

また、東海環状自動車道は愛知・岐阜・三重を結ぶ大都市環状道路であり、ミッシングリンクとなっている西回り区間の早期整備を強く要望します。



## 静岡県

知事

川勝 平太

静岡県は、日本の真ん中であって、歴史的に東西の文明が交流し調和してきた地域であり、今後の継続的な発展のためには、新東名高速道路をはじめとする社会資本の整備が不可欠です。

新東名は、慢性的な渋滞状況に陥っている東名と交通機能を分担することで、高速性や定時性を確保するとともに、地震等による災害発生時には緊急輸送路としての役割を果たす、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈であり、一日も早く整備する必要があります。

「社会資本整備重点計画の見直し」が叫ばれておりますが、高速道路はネットワークが形成されてこそ、その効果を最大限に発揮するものであり、ミッシングリンクが早期に解消されるとともに、一般道路を含めた真に必要な道路が着実に整備されることを強く要望します。

# 4車線化整備は地域の願いです！



## 愛知県

知事

神田 真秋

リーマンショック後の景気低迷に加え、昨今の円高により輸出主導型の産業は大変な苦境にさらされている。このような状況の中、企業の海外移転を食い止め、企業の競争力を強化していくことが我が国の成長力・国際競争力強化には不可欠であり、企業の競争力強化に直結する「効率的な物流ネットワークの構築」すなわち広域幹線道路網の整備が急務である。

当地域は、自動車産業を始めとしたモノづくりで国益を担ってきたと自負している。これからも我が国のモノづくりを支えていくためには、日本の大動脈となる新東名高速道路や、名古屋港及び中部国際空港への重要なアクセスとして機能する名古屋環状2号線（名古屋西～飛鳥）等は、我が国の国際競争力強化に大きな役割を担うものと確信しており、真に必要な道路として、その早期整備を期待している。



## 三重県

知事

野呂 昭彦

県内の高速道路の整備は未だ道半ばの状況にあり、未供用区間が多く残っています。

近畿圏と中部圏の広域交流・連携を図るとともに、東名阪自動車道など県北・中部地域における幹線道路の渋滞対策のためには、新名神高速道路と東海環状自動車道の早期整備、それに合わせた亀山西ジャンクションのフルジャンクション化が必要です。

また、近畿自動車道紀勢線は県南部地域の振興と、地域の安全安心を支える「新たな命の道」としてきわめて重要な路線であり、未事業化区間も含め一刻も早い整備が必要です。

このため、事業化区間の事業促進に必要な予算の安定的な確保と未事業化区間の早期事業化に向けた制度確立を強く要望します。





## 滋賀県

知事

**嘉田 由紀子**

新名神高速道路は、西日本の高速道路ネットワークの中枢をなす道路であり、日本の経済、社会、文化をつなぐ新たな大動脈となります。本県にとっても、利便性の向上や産業および観光振興のために必要な道路であるとともに、近畿圏と中部圏にとっても、ネットワークを強化し、国際的な競争力を持つ地域を構築するために大変重要な道路です。

しかしながら「抜本的見直し区間」の存在により、名神高速道路との合流部より西では、国土軸と呼べる道路が1本となるボトルネックの状態となっており、ここで大規模災害等が発生すればネットワークが寸断され日本経済等に大きな打撃をもたらします。

リスク管理の観点からも、一日も早い「抜本的見直し区間」の整備着手を強く要望します。



## 京都府

知事

**山田 啓二**

京都府域の高速道路網は、七割近くが完成したものの「途切れ途切れ」となっており、高速道路本来の機能が十分活かされない状態となっております。

特に、京都縦貫自動車道は、府域を結ぶ背骨というべき重要な南北高速縦貫軸であり、一日も早い全線完成が府民の総意であります。

また、新名神高速道路は、関西圏と中部・首都圏を結ぶ新たな国土軸ですが、第二京阪道路の全線開通後、周辺の交通状況は一段と悪化していることから、「当面着工しない区間」の一日も早い着工が熱望されております。

高速道路は繋がってこそ力を発揮するものであり、全ての高速道路ネットワークが早期に完成するよう一層の整備推進をお願い申し上げます。

# ミッシングリンク解消と



## 大阪府

知事

**橋下 徹**

高速道路の整備は、国と地域の明確な役割分担のもとで、新名神高速道路をはじめ我が国全体の発展に寄与する高速道路は国の責任において早期に整備すべきです。そして、都市圏の活力創造に寄与する高速道路は「地域主権」の観点から、地域の責任において運営管理すべきです。この考えに基づき大阪府では、地域の責任と判断で、地域の実情を踏まえた料金設定やミッシングリンクの整備等を行う新たな枠組みとして「ハイウェイ・オーソリティ構想（都市圏高速道路等の一体的運営構想）」の実現を国に対し提案しています。引き続き、阪神都市圏高速道路において利用者にとって利用しやすい「料金体系の一元化」と共に、淀川左岸線延伸部等「ミッシングリンクの早期整備」の実現に取り組みます。



## 兵庫県

知事

**井戸 敏三**

広大な県土を有する兵庫では、多彩な交流を促進し、社会・経済活動を支え、災害時等における安全・安心を確保する上で、最も基本的な社会基盤施設である道路の整備が喫緊の課題となっております。

特に、都市圏高速道路網のミッシングリンクを解消する名神湾岸連絡線や新名神高速道路、環日本海地域の高速道路空白地帯を解消する鳥取豊岡宮津自動車道や北近畿豊岡自動車道等は、関西の浮揚に不可欠なものであり、早期に整備する必要があります。

また、受益者負担のあり方や公平で利用しやすい高速道路料金体系など、高速道路の将来像を明らかにしたうえで、地方の意見を真摯に受け入れながら、1日も早い高速道路ネットワークの早期完成を強く求めます。





## 奈良県

知事

荒井 正吾

京奈和自動車道は、奈良県の南北の基軸として、広域的な観光振興をはじめ、商業・産業の活性化等に大きく寄与する道路である。

また、奈良県が積極的に進める企業誘致やまちづくり等を促進するためにも、京奈和自動車道を含む高規格幹線道路ネットワークが形成されることが重要である。

さらに、国道24号や国道169号は、慢性的な渋滞や事故危険箇所もあり、生活道路に流入する車も多いことから、地域住民からも緩和・改善のため早期の完成を求められている。

加えて、京奈和自動車道は、三大都市圏環状道路の一翼も担っており、早期のミッシングリンクの解消をお願いしたい。



## 和歌山県

知事

仁坂 吉伸

これまで高速道路整備は、都市部を中心に進められてきた結果、本県をはじめ地方部の整備は遅れており、未だにミッシングリンクが残されている。高速道路は国土の骨格を形成する広域的な社会資本であり、国がその責任において最後まで整備すべきである。

本県にとって、高速道路は県民の将来のチャンスを保障するものであり、救急医療や大規模地震への備えとしても必要不可欠であることから、県民の悲願である近畿自動車紀勢線の紀伊半島一周を早期に実現するとともに、渋滞が慢性化している海南～田辺間の4車線化の早期実現、さらに関西都市圏の拡大に資する京奈和自動車道全線の早期供用を強く要望する。

# 4車線化整備は地域の願いです！



## 鳥取県

知事

平井 伸治

これからの地域主権の時代には、地方の成長戦略の実現を国の成長につなげ、「元気な日本の復活」を成し遂げることが求められており、そのために最低限必要な社会基盤である第一次の高速道路ネットワークの早期連結が必要不可欠です。本県も新しい産業の育成や雇用の拡大、観光立県の実現、東アジアとの連携などに全力で取り組んでいますが、高速道路ネットワークは未だにミッシングリンクを抱えており、この不合理な現実には長い間悩まされています。山陰道や鳥取豊岡宮津自動車道など、国の骨格を形成する第一次の高速道路ネットワークの早期連結に向け、国策の第一順位として国が責任を持って重点的に整備を進め、一刻も早くミッシングリンクが解消されることを、本県は強く要望します。



## 島根県

知事

溝口 善兵衛

島根県の高速道路の供用率は未だ55%と、全国平均に大きく遅れており、産業の振興や地域医療の確保、安全安心の県土づくりを進める上で大きな支障となっています。

大都市と地方がバランスのとれた発展をし、真に豊かな日本を築くためには、地方に人や物を分散させることが必要です。社会資本の整備は、日本全体の発展に資するものであり、中でも高速道路のネットワークは教育、福祉、医療など同様に、全国で公平に整備されるべき基礎的なサービスです。

私たちは、山陰自動車道及び中国横断自動車道尾道松江線が一日も早く全線開通し、全国のネットワークに繋がることを強く要望します。



## 岡山県

知事

石井 正弘

高速道路網は、本県の中四国における拠点性を一層高めるとともに、地域間の交流・連携や広域経済圏の形成を図る上で最も重要な社会基盤であることから、ミッシングリンクとなっている中国横断自動車道姫路鳥取線の整備促進や岡山米子線の4車線化が急務となっています。

また、既存の高速道路網をさらに有効活用し、物流の効率化や都市部の渋滞緩和を図るためにも、インターチェンジの増設が不可欠です。

なお、料金施策の見直しに当たっては、地域活性化の効果や公共交通機関への影響などを十分に検証し、必要となる財源を明示した上で、慎重に検討すべきであり、特に瀬戸大橋については、地方からの追加出資が生じることなく、他の高速道路と同程度の水準に設定されるべきです。



## 広島県

知事

湯崎 英彦

広島県では、本年10月に「ひろしま未来チャレンジビジョン」を策定し、「将来にわたって、『広島に生まれ、育ち、住み、働いてよかった』と心から思える広島の実現」に向けて取り組んでおります。

このビジョンの実現には、県民の日常生活はもとより、経済活動等の様々な局面で、その基盤となる社会資本整備が必要不可欠であり、とりわけ、県境を越えた高速道路ネットワークは、極めて重要な役割を担っております。現在整備中の尾道松江線や東広島呉道路は、南北方向の連携軸として欠かせないものであり、早期の全線完成が必要です。

今後とも、中国地方の一体的な発展に向け、高速道路ネットワークの整備促進に積極的に取り組んで参りますので、関係各位の一層の御支援と御協力を賜りますようお願いいたします。

# ミッシングリンク解消と



## 山口県

知事

二井 関成

山陰道は、中国圏と九州圏との交流・連携による発展基盤となるものであり、国土形成や国土保全上、重要な幹線道路であることから、国家プロジェクトとして整備を進めるべきであると考えています。

県内の山陰道は、約90kmのうち約70kmが未だ着手の見込みが立たない状況にあり、山陰地域の自立的発展のためには、交通格差など山陽地域との「陰陽格差」の是正が県政の最重要課題の一つであることから、山陰道の早期整備が不可欠であります。

山陰道をはじめとした全国の高規格幹線道路14,000kmネットワークは、国土の骨格をなす最も重要な社会基盤であり、国の責任において、早期かつ着実に全線を整備していただきたい。



## 徳島県

知事

飯泉 嘉門

徳島県は、人口の約6割が集中する東部沿岸部から南海地震による津波被害が予測されている南部地域が、高速道路の空白地帯である。このため、本県の経済の発展、観光振興はもとより「命の道」として、四国8の字ネットワークの早期整備は県政の最重要課題であり、その着実な整備を推進していただきたい。

また、本州四国連絡高速道路について、「新料金制度案」では他の高速道路と比べ料金が2～3倍となり、「平成の大関所」となる上、四国には新幹線の計画もない。このため、本四道路を含めた高速道路料金については、地域間格差を是正する「全国一律の料金制度」とし、四国においても「公平な移動の権利」が保障されるよう、強く要望する。



## 香川県

知事

**浜田 恵造**

高速道路ネットワークは、国の骨格を形成し、地域の交流・発展を促進するとともに、高度医療施設への救急搬送や災害時の緊急輸送などを担う必要不可欠な社会基盤です。

四国8の字ネットワークを構成する高松自動車道は、香川県の社会経済活動を支える基幹道路として極めて重要な役割を果たしていますが、高松東ICから鳴門ICの暫定2車線区間において、対面通行による重大事故や交通集中期に大渋滞が発生するなど、県民生活や社会経済活動に大きな影響が生じています。

よりよい地域づくりをさらに進めるため、四国8の字ネットワークの早期完成と、高松自動車道における暫定2車線区間の早期4車線化を、国の責任において整備することを強く求めます。



## 愛媛県

知事

**中村 時広**

本県西南部は、海面養殖業の生産額が全国一であるほか、全国有数のかんきつ類の産地でもあり、観光面においても、足摺宇和海国立公園など非常にポテンシャルの高い地域資源に恵まれております。

しかし、この地域は宇和島市以南に鉄道がなく、幹線道路も海岸沿いに走る国道56号が唯一であり、台風時などには、常に越波による被災の危険にさらされた中での通行を余儀なくされております。

この地域にとって、高速道路は、今後高い確率で発生が予測される南海地震などの大規模災害時はもちろん、救急医療や産業・観光振興等の各方面に大きな役割を果たすものと期待されており、本県西南部への高速道路の延伸、さらには、四国8の字ネットワークの一日も早い完成を強く希望いたします。

# 4車線化整備は地域の願いです！



## 高知県

知事

**尾崎 正直**

高知県の高速道路は、豪雨災害時や、近い将来高い確率で発生が予測されている南海地震の際の緊急輸送道路として、必要不可欠な「命の道」であり、高規格幹線道路網の整備が大幅に遅れている本県では、その整備促進は最も重要な課題です。

また、来年には「志国高知・龍馬ふるさと博」を開催いたしますが、このような地域活性化の取組の効果を県内全域に広げるためにも、高速道路網の早期整備が必要です。

そのため、必要な道路整備の予算を確実に確保するとともに、県内の高規格幹線道路網の整備促進、さらには「四国8の字ネットワーク」のミッシングリンク解消の早期実現について強く要望いたします。



## 福岡県

知事

**麻生 渡**

福岡県は、自動車を中心とした産業が進展していますが、より一層の産業振興、企業集積を図るため、「北部九州自動車150万台生産拠点構想」を掲げ、関連する基盤整備を推進しています。

また、「福岡・アジア国際戦略特区」構想を提案し、国際交流拠点の空港や港湾と高速交通・物流体系を整備し、地域の国際競争力を高めるため、県全体の一体的な発展戦略の構築を目指しております。

そのためには、人や物の移動を支える社会基盤である道路の整備は欠かせないものであり、今後も東九州自動車道や西九州自動車道の整備に向けた取り組みを積極的に推進してまいります。

国におかれましても整備スピードを落さず、高規格幹線道路1万4000キロの早期完成を実現することを強く要望します。





## 佐賀県

知事

古川 康

「美味しい。イカがこんなに透明とは知らなかった」。東京で行われた呼子活イカの試食販売での感想です。

呼子特産のケンサキイカを生きたまま東京に運ぶ技術が開発され、築地市場で競りにかけられました。

「高速道路ができる前は、佐賀だけで商売をやっていた。でも高速道路ができたおかげで九州全域あるいは大阪、東京が視野にはいつてきた。」地元企業の方の言葉です。

高速道路はそこに住む人の意識を変え、新たなチャレンジの機会を与えてくれます。

地域に育てられている道路が、人を育て、地域を育てています。これからも高速道路の整備を継続し、地域の魅力が全国に広がることを望みます。



## 長崎県

知事

中村 法道

【西九州自動車道 未着手区間の早期事業化】

全線150kmに及ぶ西九州自動車道のうち、松浦市から佐々町の17kmのみが唯一の未着手区間として取り残されている。高速道路ネットワークは全線繋がってこそ、その効果が最大限発揮されるものであり、特に半島地域においては、効果の差は歴然であるため、未着手区間の早期事業化を強く要望する。

【長崎自動車道 暫定2車線区間の早期4車線化】

九州横断自動車道長崎大分線のうち長崎ICから長崎多良見IC間は、唯一、4車線化がなされておらず、安全性・高速性に課題がある。今年度末には、長崎ICへ接続する長崎南環状線が開通し、長崎港臨海部からの物流による交通需要が益々高まるため、早期4車線化を強く要望する。

# ミッシングリンク解消と



## 熊本県

知事

蒲島 郁夫

熊本県では、九州における拠点性を高めるとともに、来年3月の九州新幹線全線開業効果を県内全域に波及させるために、南九州西回り自動車道、九州中央自動車道や中九州横断道路等の高速道路整備を重点施策として位置付けています。これらの路線は、九州の循環型高速交通ネットワーク形成の一端を担い、九州の一体的発展に大きく寄与するものです。

しかし、地域高規格道路を含む本県の高速道路の整備は全国平均から大きく遅れているうえ、近年の道路予算の削減により、これらの道路の完成が何時になるか、全く見通しが立たない状況となっていることは、産業・経済の発展や文化の円滑な交流の低迷を引き起こしており、由々しき問題です。

よって、高速道路の早急な完成を強く求めます。



## 大分県

知事

広瀬 勝貞

大分県内を南北に縦断する東九州自動車道の早期完成は、120万県民の悲願です。

地方では、通勤・通学などの日常生活、救急医療、企業誘致等、高速道路の開通に大きな期待を持っています。新たに開通した区間では、その期待に違わぬ効果が明確に現れています。

東九州地域の高速交通体系の整備は、高速道路や新幹線整備など、西九州地域と比べ大きく遅れており、東九州自動車道の早期整備を求める声は年々大きなものとなっています。

高規格幹線道路網の整備は、国が責任を負い、事業完成時期の早期公表と、悲願である東九州自動車道の早期全線開通を強く求めます。



## 宮崎県

知事

東国原 英夫

宮崎県の高速度道路については、本年、東九州自動車道の二区間が相次いで開通するなど、県内各地で整備が進められていますが、その供用率は5割にとどまっており、いまだ整備途上にあります。

本県では、「口蹄疫からの再生・復興方針」に基づき、畜産の再構築や地域経済の復興に向け、県民総力戦で取り組んでいるところでありますが、この口蹄疫からの復興はもとより、九州地域の一体的浮揚を図るためにも、現在ミッシングリンクとなっている東九州自動車道、九州中央自動車道（九州横断自動車道延岡線）の早期整備は不可欠であります。

このため、国においては、道路整備のための予算を十分に確保するとともに、整備の遅れている地方へ重点的に配分するよう強く訴えるものであります。



## 鹿児島県

知事

伊藤 祐一郎

鹿児島県は、半島地域や多くの離島など地形的な制約を受ける広大な県土を有し、移動手段を自動車交通に大きく依存しております。「東九州自動車道」、「南九州西回り自動車道」は、広域的なネットワークを形成し、地域間の交流連携の強化や産業・観光の振興、災害時における緊急輸送道路や代替道路の確保など、沿線地域はもとより、九州の一体的発展を図っていく上で必要不可欠な道路であります。

鹿児島の豊かな自然や個性ある歴史・文化、多様な食材など、素材に恵まれた鹿児島の個性と魅力を十分に発揮し、『力みなぎる・かごしま』を実現するためにも、両自動車道の完成時期を示すとともに、これまで以上に、真に必要な高速道路の整備を推進すべきであると考えます。

# 4 車線化整備は地域の願いです！



## 沖縄県

知事

仲井真 弘多

那覇空港自動車道は、本県の表玄関である那覇空港と沖縄自動車道を結ぶ延長約20キロメートルの高規格幹線道路であり、開通すれば中南部の広域ネットワークとしての外郭環状道路を形成し、交通渋滞の緩和、定時・定速性の確保、観光の振興等、本県の産業・経済・文化の発展に大きく貢献する最重要路線であります。

平成21年5月には、最終工区である小禄道路の都市計画が決定されたところです。

那覇空港自動車道全線の完成は、本県の経済活性化や県民生活における輸送時間の短縮、定時制の確保等を実現し、沖縄の振興に大きく貢献することから最終工区である小禄道路約6キロメートルの早期整備は138万沖縄県民の強い願いです。



## 八戸市

市長

**小林 眞**

青森県南と岩手県北地域の主要幹線道路である国道45号は、津波常襲地帯の三陸沿岸部を通るため、津波浸水想定区間が多数存在しているが、代替路線となる高規格幹線道路が未だに整備されていない状況にある。そのため、災害発生時における救急活動や物資搬送、復旧活動等に多大な影響を及ぼすおそれがある。平成22年2月に発生したチリ地震の際、大津波警報が発令されたことにより、国道45号の通行止めが行われ、道路交通に大きな混乱を招いた。

八戸・久慈自動車道は、災害時の緊急輸送路としての役割を担い、地域間連携を促進し、産業・経済の活性化に大きく寄与する必要不可欠な高規格幹線道路であることから、同路線の早期整備によるミッシングリンクの解消を強く要望する。



## 五所川原市

市長

**平山 誠敏**

津軽自動車道は、平成十九年度に青森市浪岡から五所川原北I.Cまでの区間が供用開始されました。

青森県津軽地域において、自動車は住民の日々の生活を支える足となっており、通勤、通学はもとより、産業経済の流通に至っては、ほぼ100%自動車に頼っている現状にあるため、道路整備は重要かつ喫緊の課題であります。

五所川原・鱒ヶ沢間は、生活物資輸送路確保、救急医療体制の向上、さらに広域観光ルートとして、早期整備が望まれております。

つきましては、当圏域及び津軽半島地域活性化の起爆剤として期待される津軽自動車道「鱒ヶ沢道路」の整備促進と未着手区間の早期事業化について、地域住民を代表して強く要望いたします。

# ミッシングリンク解消と



## 高岡市

市長

**高橋 正樹**

高岡市では、北陸新幹線の開業や能越自動車道の全線開通など高速交通網の整備による人・もの・文化の交流拡大を図るため、新幹線新駅とその周辺地域や現高岡駅を含む一体的整備をはじめ、飛越能の玄関口としての拠点都市づくりを進めています。

現在、建設中の能越自動車道は、北陸自動車道や東海北陸自動車道と連携し、石川県能登地域・富山県西部地域と三大都市圏との観光・産業・文化等の交流を促進させ、地域活性化に大きく寄与する道路であります。また、平成26年度開業の北陸新幹線と一体となって、更なる高速交通ネットワーク体系が形成され、環日本海時代を拓く強力な推進力になるものと確信しているところであります。

つきましては、能越自動車道が着実に整備され、一日も早く全線開通することを期待します。



## 呉市

市長

**小村 和年**

呉周辺地域は、全国的な高速交通体系から隔絶された状況下で、人口や事業所数の減少など深刻な課題を抱えており、地域再生のためには高速ネットワークの確立が急務となっております。

こうした中、東広島・呉自動車道は、呉市と広島市・東広島市をつなぐトライアングルネットワークの一翼を担うとともに、呉・東広島周辺地域の拠点地域から山陽自動車道・広島空港などへのアクセス性を飛躍的に高める非常に重要な道路と位置づけられており、周辺地域の産業振興や文化・教育・医療などの高次な都市サービスの享受など、豊かで魅力ある地域創出のための役割も担っております。

東広島・呉自動車道の早期の全線供用開始について、引き続き、関係者の皆様の御支援と御協力をお願いいたします。





## 今治市

市長

菅 良二

今治・小松自動車道は、松山自動車道と西瀬戸自動車道とを結ぶ重要路線であり、「四国8の字ネットワーク」を始めとする既存の高速道路網を活かし、真の架橋効果を発揮するためにも、一日も早い供用開始が地域住民の切なる願いとなっております。

緊急搬送や災害対応のための重要な役割を担う高速ネットワークにおいて、本路線のようなミッシングリンクの解消は、安全・安心に暮らせる社会を構築するために必要不可欠であります。

予算編成にあたっては、生活の安定、地域経済の活性化を図り、地域間格差の拡大を助長しないため、単にB/Cだけでなく、地域の実情を把握していただき、地方が真に必要としている「道路事業予算の確保」への、優先的配慮をしていただきたい。



## 安芸市

市長

松本 憲治

四国の骨格をなす四国8の字ネットワークの整備率は、高知県で38%にとどまり、特に整備を待たされ続けた四国東南部では、地域の住民生活、救急医療、経済発展の大きな障害となっています。日本地図を見ても、高速道路が完成した地域と無い地域とでは、将来の地域発展の可能性、人口や産業、観光、経済力など地域間格差が顕著です。現在、高知県と徳島県の沿線21市町村や両県庁、各議会、民間団体が連携して、「今、頑張らねば高速道はできない」と強い危機感を持ち、四国東南部の将来を賭けて整備促進に真剣に取り組んでいます。安心できる生活環境を確保し、経済の活性化と観光開発に必要な地域発展の動脈となる四国8の字ネットワークのミッシングリンクの解消を強く要望します。

# 4車線化整備は地域の願いです！

## 構成団体（■＝国土開発幹線自動車道 ★＝高規格幹線道路）

- 北海道高速道路建設促進期成会  
北海道建設部 道路課 高速道グループ内  
会長：北海道知事 高橋 はるみ
- ★岩手県高規格幹線道路整備促進期成同盟会  
岩手県県土整備部 道路建設課内  
会長：岩手県知事 達増 拓也
- 東北縦貫自動車道建設同盟会
- ★宮城県常磐・三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会  
宮城県土木部 道路課内  
会長：宮城県知事 村井 嘉浩
- 宮城・山形横断自動車国道建設促進同盟会
- 東北中央自動車道建設促進同盟会
- 日本海沿岸東北自動車道建設促進同盟会  
山形県県土整備部道路課 高速道路整備推進室内  
会長：山形県知事 吉村 美栄子
- 常磐自動車道建設促進期成同盟会
- 福島県東北横断自動車道建設促進期成同盟会  
福島県土木部 道路整備課 高速道路室内  
会長：福島県知事 佐藤 雄平
- 東関東自動車道水戸線建設促進期成同盟会  
茨城県土木部 道路建設課 高速道路対策室内  
会長：茨城県知事 橋本 昌
- 北関東自動車道建設促進期成同盟会  
栃木県県土整備部 交通政策課 交通企画担当内  
会長：栃木県知事 福田 富一
- 東関東自動車道館山線建設促進期成同盟会  
千葉県県土整備部 道路計画課内  
会長：千葉県副知事 石渡 哲彦
- 中部日本横断自動車道建設促進期成同盟会  
山梨県県土整備部 道路整備課 高速道路推進室内  
会長：山梨県知事 横内 正明
- ★三遠南信道路建設促進期成同盟会  
長野県建設部 道路建設課 高速交通網整備推進係  
会長：長野県知事 阿部 守一
- 関越自動車道建設促進同盟会  
新潟県土木部 道路建設課 高規格道路推進室内  
会長：新潟県知事 泉田 裕彦
- ★中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会
- ★北陸地方高規格道路網整備促進協議会  
富山県土木部 道路課内  
会長：富山県知事 石井 隆一
- 敦賀舞鶴間道路整備促進期成同盟会  
福井県土木部 高規格道路推進課内  
会長：福井県知事 西川 一誠
- 東海北陸自動車道建設促進同盟会
- ★東海環状道路建設促進期成同盟会  
岐阜県県土整備部 道路建設課 高速道路担当内  
会長：岐阜県知事 古田 肇
- 新東名高速道路建設促進期成同盟会
- ★伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会  
静岡県交通基盤部 道路企画課 高速道路班内  
会長：静岡県知事 川勝 平太
- 紀勢自動車道建設促進三重県期成同盟会  
三重県県土整備部 高速道・道路企画室  
高速道推進グループ内  
会長：三重県知事 野呂 昭彦
- 近畿自動車道紀勢線建設促進協議会  
和歌山県県土整備部 道路局道路政策課内  
会長：和歌山県知事 仁坂 吉伸
- ★京奈和自動車道建設促進協議会  
奈良県土木部 道路建設課内  
会長：奈良県知事 荒井 正吾
- ★京都縦貫自動車道・新名神高速道路等整備促進協議会  
京都府建設交通部 道路計画課内  
会長：京都府知事 山田 啓二
- 新名神高速道路建設促進協議会  
大阪府都市整備部 交通道路室 道路整備課  
幹線道路グループ内  
会長：大阪府知事 橋下 徹
- 中国横断自動車道姫路鳥取線建設促進期成同盟会  
鳥取県県土整備部 道路企画課 高速道路推進室内  
会長：鳥取県知事 平井 伸治
- 中国四国横断自動車道建設期成会  
岡山県土木部 道路建設課内  
代表世話人：岡山県知事 石井 正弘
- 山陰自動車道建設促進期成同盟会  
島根県土木部 高速道路推進課内  
会長：島根県知事 溝口 善兵衛
- 中国開発幹線自動車道建設期成同盟会
- 中国横断自動車道尾道松江線建設期成会  
広島県土木局 土木整備部 道路河川管理課内  
会長：広島県知事 湯崎 英彦
- 東四国横断自動車道建設促進期成同盟会  
徳島県県土整備部 道路総局 高規格道路課内  
会長：徳島県知事 飯泉 嘉門
- 四国開発幹線自動車道建設期成同盟会  
高知県土木部 道路課内  
会長：高知県知事 尾崎 正直
- ★西九州自動車道建設推進協議会  
佐賀県交通政策部 道路課内  
会長：佐賀県知事 古川 康
- 九州高速自動車道建設期成同盟会  
大分県総務部 行政企画課内  
九州地方知事会事務局  
会長：大分県知事 広瀬 勝貞
- 東九州自動車道建設促進協議会  
大分県土木建築部 高速道対策局内  
会長：大分県知事 広瀬 勝貞
- 九州横断自動車道延岡線建設促進協議会  
宮崎県県土整備部 高速道対策局内  
会長：宮崎県知事 東国原 英夫
- ★南九州西回り自動車道建設促進協議会  
鹿児島県土木部 道路建設課 高速道対策室内  
会長：鹿児島県知事 伊藤 祐一郎
- ★那覇空港自動車道建設促進期成会  
沖縄県土木建築部 道路街路課内  
会長：沖縄県知事 仲井 眞弘 多
- ★津軽自動車道建設促進期成同盟会  
五所川原市建設部 土木課内  
会長：五所川原市長 平山 誠敏
- ★八戸・久慈自動車道建設促進期成同盟会  
八戸市建設部 道路建設課内  
会長：八戸市長 小林 眞
- ★能越自動車道建設促進期成同盟会  
高岡市建設部 道路建設課内  
会長：高岡市長 高橋 正樹
- ★東広島呉自動車道建設促進期成同盟会  
呉市都市部 交通政策課内  
会長：呉市長 小村 和年
- ★高知東部自動車道整備促進期成同盟会  
安芸市建設課内  
会長：安芸市長 松本 憲治
- ★今治・小松自動車道建設促進期成同盟会  
今治市総合政策部 交通対策課内  
会長：今治市長 菅 良二