

# 新名神高速道路

「抜本的見直し区間（当面着工しない区間）」  
の早期着工

並びに 早期全線開通 に関する要望

2010年10月

西日本経済協議会

昨年の政権交代以降、政府が我が国の国際競争力の強化に向けて「選択と集中」によるスピード重視の政策運営を志向されていることは、西日本経済界としても大変に心強く感じております。とりわけ、国土交通省の海洋・航空・観光等を柱とした成長戦略に期待しておりますが、これらの戦略を有機的に結び付けて更なる総合力の発揮を目指すこと、並びにその効果をより広域に波及させることが極めて重要であり、そのためには、国際港湾・空港等の拠点や主要地方都市を結ぶ高速道路ネットワーク機能の健全性確保に最大限の配慮を施すべきと考えます。

特に、全国最高水準の交通量を担い「日本の大動脈」と呼ばれる名神高速道路は、東名高速道路、中国自動車道、近畿自動車道、北陸自動車道等の結節点であり、西日本経済圏にとり「東西南北交流の心臓部」となる最重要路線でありながら、容量不足による慢性的な交通渋滞、施設の老朽化、及び代替路線の不備といった深刻な課題を抱えています。

この抜本的な解決策として新名神高速道路の建設が進められており、現在供用されている「亀山～草津間」では、名神高速道路からの利用転換に伴う走行時間の短縮や新たな利用者増等の整備効果が発現していますが、一方、それを挟む未供用区間の周辺では、既存の東名阪自動車道「四日市～亀山間」や名神高速道路「草津～高槻間」への新たな交通流入による渋滞悪化が地域の活性化を阻害し、また先行供用区間の整備効果の波及にも影響を与えかねない状況となっています。新名神高速道路の早期全線開通の必要性について何卒十分にご理解を頂きたく存じます。

とりわけ「大津～城陽」「八幡～高槻」の2区間（計35km）は、'03年に当時の政府与党合意の中で「抜本的見直し区間（当面着工しない区間）」と位置付けられて以来、着工判断が見送られており、供用遅延の影響が最も心配されています。また、当該2区間については、昨年4月に開催された第4回国幹会議では、第二京阪道路の全線開通後の交通状況を確認して着工の判断をするとされておりましたが、本年3月20日の全線開通後も名神高速道路や京滋バイパスでは引き続き深刻な渋滞が発生しており、改めて新名神高速道路の必要性が確認されています。

つきましては、一刻も早く当該2区間の着工を決断し新名神高速道路を全線開通していただきたく、次葉の事項につきまして、特段のご理解を賜りご配慮がなされますよう強く要望いたします。

## 要望事項

1 新名神高速道路のうち、「抜本的見直し区間（当面着工しない区間）」と位置付けられた「大津～城陽」、「八幡～高槻」の2区間の早期着工を強く要望する。

(1) 当該2区間周辺は国土幹線軸の結節点であり、その渋滞や自然災害等による交通分断は、西日本経済のみならず我が国全体に甚大な損失を与えるものである。

(2) 過去に試算された当該2区間の便益性において、経済活性化について十分に高い効果が期待される。

当該2区間は、両区間あわせて国土幹線軸の役割をなすものであるから、一括して着工するよう要望する。

2 新名神高速道路の事業中区間の「四日市～亀山西」、「城陽～八幡」、「高槻～神戸」の3区間における供用前倒し、および先送りとなっている亀山西ジャンクションのフルジャンクション化を含め、新名神高速道路の早期全線開通の実現に向けて最大限の努力を払われることを要望する。

2010年10月28日

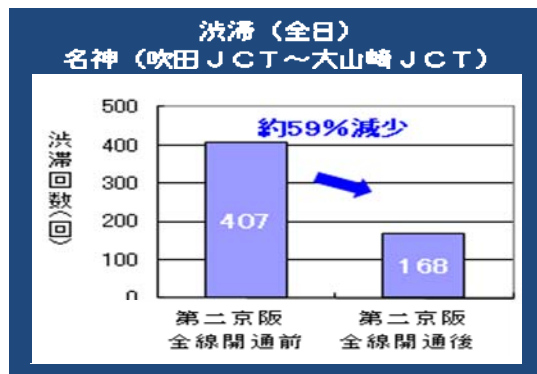
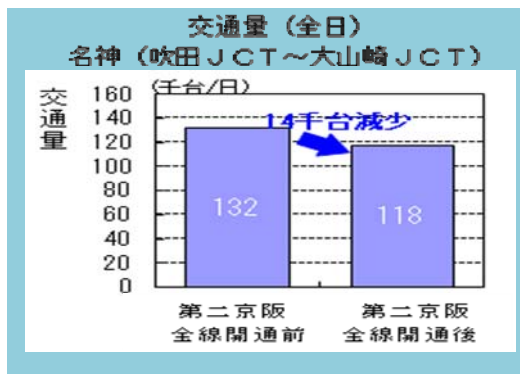
## 西日本経済協議会

北陸経済連合会	会長	永原	功
(社) 中部経済連合会	会長	川口	文夫
(社) 関西経済連合会	会長	下妻	博
四国経済連合会	会長	常盤	百樹
(社) 九州経済連合会	会長	松尾	新吾
中国経済連合会	会長	福田	督

(参考) 第二京阪道路全線開通後 6 カ月間の交通状況についての認識

第二京阪道路全線開通後の周辺交通状況は、引き続き深刻な交通容量不足の状態にある。

- (1) **第二京阪道路以西** 名神高速道路／吹田～大山崎間にて、交通量や渋滞回数の緩和が確認されたが依然として高水準である。



- (2) **第二京阪道路以東** 名神高速道路／大山崎～瀬田東間\*、京滋バイパス／久御山～瀬田東間では、交通量・渋滞回数とも大幅な増加傾向にある。  
(\*大山崎～瀬田東間には、第二京阪以西に相当する大山崎JCT～京都南ICを含む)

