

九州地区道路利用者会議

道路は、国民生活や経済・社会活動を支える最も基礎的な社会基盤であり、活力ある地域づくりを推進し、安全で安心できる国土の実現を図るとともに、生産性革命を実現し、ストック効果を早期に発揮させるためには、国民共有の財産である道路を計画的に整備し、適切に維持管理していくことが重要であります。また、この度の熊本地震や先の東日本大震災、九州北部豪雨等の大規模災害発生時においては、救護救援活動や緊急物資等の輸送を行う「命の道」としての道路整備の重要性が再認識されたところであります。

九州地方においては、自律的かつ一体的な発展を図るために、整備の遅れている「循環型高速道路ネットワーク」を早期に実現することが必要であり、また、条件不利地や移動手段を自動車に依存する地域が多いため、生活に密着した道路整備を着実に進める必要があります。

このため、九州地区道路利用者会議として次の事項について強く要望いたします。

- 地方における道路整備支援の必要性和厳しい財政状況の実態に鑑み、引き続き地方の道路整備が滞ることなく実施できるよう必要な予算の確保及び安全・安心のための維持管理予算を確保すること。
- 道路整備の財源等について
 - 地方の道路整備支援のための交付金等については、地域社会の生活基盤の確立と地域振興等の観点から、平成29年度以降においても、従来と同等以上の額を確保すること。
また、その配分にあたっては、事業の継続性に配慮し、安定的に配分するとともに、客観性を高めること。
 - 平成28年熊本地震からの復旧・復興に必要な財源については、別枠で確保すること。
 - 2019年(平成31年)ラグビーワールドカップ開催都市に対する必要な道路等の財源については、別枠で確保すること。
 - 2020年(平成32年)東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に対する必要な道路等の財源については、別枠で確保すること。
- 国土の均衡ある発展を図るため、料金収入を活用した有料道路方式と新直轄方式により、地方の負担軽減を図りつつ、従来の整備速度を落とすことなく整備計画区間9,428kmを早期に整備し、法定予定路線である11,520kmの整備を国の責任において着実に推進すること。
また、一般国道自動車専用道路として位置づけられた2,480kmの整備促進を図ること。
特に次の路線の整備促進を図ること。
 - 東九州自動車道(暫定2車線区間の4車線化を含む。)
 - 九州中央自動車道
 - 長崎自動車道の4車線化(長崎～長崎多良見間)
 - 西九州自動車道
 - 今宿道路、唐津伊万里道路、伊万里道路、伊万里松浦道路、松浦佐々道路
 - 佐々IC～武雄南IC間の4車線化
(特に、相浦中里IC～佐世保大塔IC間の早期4車線化)
 - 南九州西回り自動車道
 - 芦北出水道路、出水阿久根道路、阿久根川内道路
 - 那覇空港自動車道
 - 国道10号延岡道路、国道218号高千穂日之影道路
- 次の基幹道路網の整備促進を図ること。
 - 地域高規格道路等
 - 有明海沿岸道路
(大牟田～大川間・大川佐賀道路・佐賀福富道路・福富鹿島道路・鹿島～諫早間)
 - 有明海沿岸道路(Ⅱ期)(大牟田～長州間・長州～熊本間)
 - 下関北九州道路
 - 新北九州空港連絡道路
 - 戸畑枝光線
 - 島原道路
 - 西彼杵道路
 - 中津日田道路
 - 熊本天草幹線道路
 - 中九州横断道路
 - 北薩横断道路
 - 南薩縦貫道
 - 大隅縦貫道
 - 都城志布志道路
 - 佐賀唐津道路(多久佐賀道路(Ⅰ期)・多久佐賀道路(Ⅱ期)・佐賀道路・唐津～相知間)
 - 東彼杵道路
 - 島原天草長島連絡道路
 - 自動車専用道路アイランドシティ線
 - 福岡空港連絡道路
 - 直轄国道等
 - 国道3号黒崎バイパス
 - 国道3号岡垣バイパスの4車線化
 - 国道3号鳥栖拡幅
 - 国道3号鳥栖久留米道路
 - 国道3号熊本北バイパスの4車線化
 - 国道3号植木バイパス
 - 国道10号豊前拡幅
 - 国道10号高江及び元町拡幅
 - 国道10号門川日向拡幅、国道10号新富バイパス
 - 国道10号鹿児島北バイパス
 - 国道34号神埼佐賀拡幅
 - 国道34号武雄バイパス
 - 国道34号鳥栖～神埼間・江北～北方間・大村～諫早間・新日見トンネル
 - 国道57号森山拡幅及び立野・瀬田拡幅
 - 国道205号針尾バイパス
 - 国道201号飯塚庄内田川バイパス及び香春拡幅
 - 国道201号八木山バイパス及び行橋市・みやこ町間の4車線化
 - 国道210号浮羽バイパス
 - 国道210号横瀬拡幅
 - 国道210号天瀬改良
 - 国道220号日南防災
 - 国道322号八丁峠道路
 - 国道329号西原バイパス
 - 補助国道、県道、市町村道等
 - バス路線関連道路等
- 次の主要都市圏道路の整備促進を図ること。
 - 福岡都市圏、北九州都市圏の基幹道路網
 - 北九州都市高速道路
 - 熊本環状道路
 - 熊本市圏の基幹道路網
 - 大分中央幹線道路
 - 宮崎東環状道路、宮崎環状道路
 - 鹿児島東西幹線道路
 - 那覇空港自動車道(小禄道路)、沖縄西海岸道路、名護東道路(数久田～許田間)、南部東道路
- 離島及び半島の振興を図るため、道路網の整備強化及び離島架橋等の整備促進を図ること。
- 物流や人流の生産性向上のための渋滞対策を推進すること。
- 交通安全対策にかかる事業を重点的に推進すること。
- 良好な都市景観の形成や都市防災機能の向上を図るとともに、歩行環境の改善を図るための無電柱化等の整備促進を図ること。
- 障害者や高齢者が安心して通行できるような歩道のバリアフリー化等「人にやさしい道づくり」を積極的に推進すること。
- 下関北九州道路、宇佐国見道路及び豊予海峡架橋の早期実現を図ること。
- 沖縄都市モノレールの首里駅から沖縄自動車道への延長整備促進を図ること。
- 道路の補修や災害防除事業等の予算拡大を図り、震災対策、防災対策等を推進すること。
- 災害時において必要な「人・物・情報」のネットワークを確保するため、緊急輸送道路等の拡幅整備や橋梁耐震補強等、防災・減災に貢献する災害に強い道路整備を促進すること。
- 質の高い観光・リゾート地の形成を図るため、美しい道路景観の創出及びその保全や良質な道路緑化の整備を推進すること。
- 道路インフラの老朽化対策を推進するため、点検、診断、補修等に対する補助制度の拡充や起債措置等、財政措置を充実するとともに、人材育成等も含め、メンテナンスサイクルの構築を図っていくこと。
- 主要施設へのアクセス性を高めるためのスマートICや、地域と一体となったコンパクトな拠点を形成するためのスマートICの整備促進を図ること。
- 高速道路料金の事業者向け割引を継続すること。
- 高速道路のSA・PAや道の駅における駐車スペースの整備・拡張を推進すること。
- バスターミナルやバス停などバス利用拠点の整備・改善を推進すること。
- 熊本地震の復旧・復興の着実な実施を図ること。

者の意見を幅広く取り入れて執行されたい。

- 交通安全対策及び道路災害防除対策の推進について
 - 交通安全対策
道路交通のより一層の安全・安心を確保するため、道路利用者、教育関係機関、警察、地域住民等関係者の意見を幅広く取り入れ、交通安全対策事業の強力な推進を図られたい。
 - 道路災害防除対策
道路災害防除対策の強力な推進を図られたい。
- 無電柱化の推進について
情報通信の高度化、良好な景観の形成、安全で快適な通行空間の確保、災害に強いまちづくり、路上工事の縮減による渋滞の減少等を図るため無電柱化の推進を図られたい。
- 道路の事業評価について
事業評価にあたっては、走行時間短縮、走行経費縮減、事故減少といった直接的な便益のみならず、地方の道路が有する地域の活性化や安全安心な生活の確保、広域的防災に資する役割など多様な効果を総合的に評価できる仕組みとすること。
- 道路整備予算の安定的な確保について
昨今の社会資本整備に係る予算については大変厳しい状況であるが、地方に必要な道路の着実かつ迅速な整備と計画的な維持管理・更新を可能とするため、今後も国・地方を合わせて必要な道路整備予算の安定的・持続的な総額確保を図られたい。

四国地区道路利用者会議

道路は、21世紀の暮らしを支える最も重要な社会資本であるとともに、先の東日本大震災においては緊急輸送道路等の役割のほか、被災面においても大きな効果を発揮しました。

このことから、国土強靱化や地方の創生に向け、災害に強く、安全・安心で活力に満ちた個性豊かな地域の形成と、地域間の広域的な交流・連携を支えるため、四国8の字ネットワークをはじめとする広域交流ネットワークの整備を、引き続き進めていく必要があります。

特に、四国8の字ネットワークは、近い将来高い確率で発生が想定されている「南海トラフ地震」などの災害時における緊急輸送道路や避難道路として重要な役割を担う「命の道」でもあり、東南部や西南部に存在するミッシングリンクの解消が喫緊の課題であります。

さらに、これらの整備効果を四国地方全体に波及させるための一般国道から地方道に至る道路についても、地域の実情に即した整備を進めることが急務であり、道路整備の一日も早い完成を、四国400万住民はこぞって期待しています。

つきましては、次の事項の推進を強く要望します。

- 高規格幹線道路をはじめとした四国の道路整備が計画的かつ着実に推進できるよう、道路関連予算全体を拡大し、老朽化対策のみならず、道路整備予算の総額確保を図ること。
- 高規格幹線道路網計画の着実な推進を図ること。
高規格幹線道路の整備については、開通予定を早期に示し、現在の整備スピードを落とすことなく、着実に整備の促進を図るとともに、整備の見通しが立っていない区間については、地域の実情に即した整備手法の導入などにより、国が責任を持って着実かつ計画的な整備を図ること。
さらに、暫定二車線供用区間については、早期の四車線化を図ること。
 - 四国縦貫自動車道(徳島～川之江～大洲 222km)**
「徳島～川之江東JCT」間の早期四車線化
「松山～大洲」間の早期四車線化
 - 四国横断自動車道(阿南～徳島～高松～高知～大洲 440km)**
「阿南～徳島JCT」間の早期完成
「徳島～鳴門JCT」間の早期四車線化
「鳴門～高松東」間の四車線化の早期整備
「高知～須崎東」間の早期四車線化
「佐賀～四万十」間の早期事業化
「宿毛～内海」間の早期事業化
「宇和島北～大洲北只」間の早期四車線化
 - 今治小松自動車道(今治～いよ小松 23km)**
「今治～今治湯ノ浦 10km」間の早期完成
 - 高知東部自動車道(高知～安芸 36km)**
「高知JCT～高知南 6km」間の早期完成
「高知龍馬空港～香南のいち 4km」間の早期完成
- 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の整備促進を図ること。
 - 国道56号窪川佐賀道路**
 - 国道56号片坂バイパス**
 - 国道56号中村宿毛道路**
 - 国道56号津島道路**
 - 国道56号宇和島道路の早期四車線化**
 - 国道56号大洲道路の早期四車線化**
- 本四3架橋がもたらす社会的効果を四国全域に波及させるため、高規格幹線道路とネットワークを形成する地域高規格道路の整備促進を図ること。
 - 阿南安芸自動車道**
 - 桑野道路、福井道路、北川道路(2・2工区)、安芸道路の早期完成
 - 未事業化区間の早期事業化(牟岐～野根、野根～安倉、北川道路(1工区)、奈半利～安芸)
 - 計画段階評価の早期着手(美波～牟岐)
 - 徳島環状道路**
 - 徳島南環状道路、県道徳島環状線の早期完成
 - 高松環状道路**
 - 県道円座香南線の早期完成
 - 未事業化区間の早期事業化
 - 松山外環状道路**
 - 松山外環状道路インター線、松山外環状道路空港線の早期完成
 - 「国道11号～33号」間、「松山空港～国道196号」間の早期事業化
 - 大洲・八幡浜自動車道**
 - 八幡浜道路、夜屋道路の整備促進
 - 大洲西道路(仮称)の平成29年度新規事業化
 - 高知松山自動車道**
 - 高知西バイパス、越知道路、橋防災の早期完成
 - 越知町～仁淀川町大崎間、美川道路及び松山市久谷町～砥部町千足間の早期事業化
 - 高松空港連絡道路**
 - 未事業化区間の早期事業化
- 高規格幹線道路網の利便性向上や地域経済を活性化させるための取組を図ること。
 - 四国縦貫自動車道**
「中山スマートIC」の早期完成
「阿波スマートIC」の早期事業化
「東温スマートIC」の早期事業化
 - 瀬戸中央自動車道**
「坂出北スマートIC」の早期事業化
 - 四国横断自動車道**
「宇和PA」の整備
※未供用箇所のIC名・PA名は仮称
 - 高速道路のSA・PAや道の駅などの休憩施設における駐車場の整備・拡張**
 - 高速道路料金事業者向け割引の継続**
- 多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するため、四国と近畿・九州との連携を強化する新たな交通軸の実現に努めること。
 - 紀淡連絡道路**
 - 豊後伊予連絡道路**
- 一般国道、県道及び市町村道の整備促進によるバランスのとれた道路網の形成を図ること。
- 住民や観光客、また企業が安全で安心に、そして効率よく利用できるよう、道路構造物の老朽化や通学路の交通安全対策、さらには、物流・人流の生産性向上のための都市部を中心とする渋滞対策やバス利用拠点等の整備・改善など、道路利用者の利便性の向上を図ること。
- 道路事業における事業評価については、国土ミッシングリンクを含めた道路ネットワークにより将来交通需要推計を行うとともに、地方の実情や意見を十分に踏まえ、防災機能を評価に加えた事業評価基準に基づき、B/Cの算定結果にとらわれず、防災面の役割を優先的に評価し、さらに津波対策などに必要な道路を重点的かつ早期に整備できる仕組みとすること。