

- 福光・浅利道路(石見福光IC～浅利IC)の早期整備
 - 浅利(江津市)～江津(江津市)間の早期事業化
 - 三隅・益田道路(石見三隅IC～益田IC)の早期整備
 - 益田道路(久城IC～高津IC)の早期整備
 - 益田西道路(須子IC～戸田IC)の早期整備
 - 小浜(益田市)～宇田(阿武町)間の早期事業化
 - 木与防災の早期整備
 - 木与(阿武町)～萩(萩市)間の早期事業化
 - 三隅(長門市)～長門(長門市)間の早期事業化
 - 俄山・豊田道路の早期整備
 - 豊田(下関市)～小月(下関市)間の早期事業化
- (2) 中国横断自動車道姫路鳥取線の本線の早期整備及び暫定2車線供用区間の早期4車線化
- 播磨新宮IC～山崎JCTの早期整備
 - 佐用JCT～鳥取ICの早期4車線化及び事業中の付加車線の早期整備
 - 志戸坂峠防災事業の早期整備
- (3) 中国横断自動車道岡山米子線の本線の早期整備及び暫定2車線供用区間の早期4車線化
- 米子市～境港市間の早期事業化
 - 賀陽IC～北房JCTの早期4車線化及び付加車線設置区間の早期整備
 - 緑山IC～米子ICの早期4車線化及び付加車線設置区間の早期整備
- (4) 中国横断自動車道広島浜田線の本線の早期整備及び暫定2車線供用区間の早期4車線化
- 瑞穂IC～金城PAスマートICの早期4車線化
- (5) 山陰道(有料区間)の暫定2車線供用区間の早期4車線化
- 安来道路(米子西IC～東出雲IC)の早期4車線化
 - 江津道路(江津IC～江津西IC)の早期4車線化
- (6) 中国横断自動車道尾道松江線(有料区間)の暫定2車線供用区間の早期4車線化
- 三刀屋木次IC～松江玉造ICの早期4車線化
- (7) 西瀬戸自動車道の暫定2車線供用区間の早期4車線化
- 西瀬戸尾道IC～生口島北ICの早期4車線化
 - 生口島南IC～多々羅大橋の早期4車線化
- (8) 中国横断自動車道尾道松江線の付加車線の早期整備
- 尾道北IC～世羅ICの付加車線の早期整備
 - 口和IC～高野ICの付加車線の早期整備
- (9) 東広島・呉自動車道の阿賀ICの立体交差化の早期整備
- (10) 広島呉道路の暫定2車線供用区間の早期4車線化

7. 既存高速道路ネットワークの効率的な活用について

既存の高速道路ネットワークの機能を最大限に発揮し、国際競争力の強化や地域の活性化等を促すため、高速道路料金の改善やETC2.0を活用した割引制度の拡充及び経路上の広域情報の提供による交通転換の促進など、高速道路を中心とした道路を賢く使う取組を進められた。

また、高速道路の利便性の向上と既存のIC周辺の渋滞緩和を促すスマートインターチェンジの整備を図られた。

- (1) 中国横断自動車道尾道松江線
- 加茂BSスマートIC
- (2) 山陽自動車道
- 篠坂PAスマートIC
 - 八本松スマートIC
- ※IC名は全て仮称

8. 地域高規格道路の整備促進について

高速道路ネットワークと一体となって、地域の交流・連携の強化、広域的な交通拠点である空港・港湾等へのアクセス向上に資するとともに、大規模災害時には緊急輸送道路や迂回路としての役割も果たす地域高規格道路の整備促進を図られた。

- 山陰近畿自動車道(国道178号岩美道路)の早期整備
- 山陰近畿自動車道(鳥取～笠寺)の早期事業化
- 北条湖原道路(国道313号北条倉吉道路(延伸)、倉吉道路、倉吉関金道路、初和下長田道路)の早期整備
- 江府三次道路(国道183号鍵掛峠道路、国道181号江府道路)の早期整備
- 境港出雲道路本線の早期整備
- 境港出雲道路(松江北道路)の早期事業化
- 倉敷福山道路(国道2号玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパス、福山道路(福山市瀬戸町～赤坂町間))の早期整備
- 倉敷福山道路(国道2号福山道路(笠岡市茂平～福山市瀬戸町間))の早期事業化
- 倉敷福山道路(国道2号赤坂バイパス(福山市赤坂町～神村町間))の早期4車線化
- 空港津山道路(国道53号津山南道路)の早期整備
- 空港津山道路(岡山市北区菅野～岡山市北区御津津垣間等)の未着手区間の調査検討を踏まえた効果的な事業化
- 岡山環状道路(岡山環状南道路)の早期整備
- 美作岡山道路(瀬戸JCT～瀬戸IC)の早期整備
- 美作岡山道路(英田IC～湖郷温泉IC)の早期整備
- 美作岡山道路(吉井IC～英田IC)の早期事業化
- 東広島廿日市道路(国道2号安芸バイパス、東広島バイパス、広島南道路(海田西IC～東部流通西IC(仮称)間))の早期整備
- 東広島廿日市道路(国道2号広島南道路(広島市西区商工センター～廿日市IC間))の早期事業化
- 福山本郷道路(国道2号木原道路)の早期整備
- 岩国大竹道路(国道2号岩国・大竹道路)の早期整備
- 福山環状道路(福山西環状線)の早期整備
- 東広島高田道路(向原吉田道路)の早期整備
- 広島高速道路(広島高速5号線)の早期整備
- 広島西道路(国道2号西広島バイパス)の早期整備
- 小郡秋道(国道490号絵堂秋道)の早期整備
- 周南道路の早期事業化
- 山口宇部小野田連絡道路の早期事業化
- 下関西道路の早期事業化
- 下関北九州道路の早期事業化

9. 一般国道及び地方道の整備促進について

- (1) 一般国道の整備
- 高速自動車国道とあわせて、広域的な連携の基盤となる一般国道の整備及び地方中心都市における一般国道の著しい混雑の解消を図るため、バイパス等の整備促進を図られた。
- (2) 地方道の整備
- 広域的な生活圏の形成に必要な県道及び日常生活の基盤となる幹線的な市町村道の整備促進を図られた。

10. 安全・安心で災害に強い道路の整備促進について

代替性、多重性の確保された広域的な幹線道路ネットワークの整備や、空港・港湾等の交通拠点へのアクセス道路の整備により、災害時に強い国土構造の形成を図るとともに、災害時に対応した道路の防災管理体制の整備を図られた。また、冬期の安全な道路交通の確保のため各道路管理者間の連携などを含めた対策の強化を図るとともに、大規模地震時において、道路利用者の安全が確保され、かつ緊急輸送道路がネットワークとしての機能を発揮するように、橋梁等の耐震補強対策費の増額や落石防止等の安全対策の一層の促進を図られた。

ついでには、防災・減災、国土強靭化のための3ヶ年緊急対策後も必要な財源を安定的に確保し、これまで以上に強靭な国土づくりを強力かつ継続的に進めること。

11. 重要物流道路の指定について

平常時・災害時を問わず安定的な輸送を確保するため、重要物流道路及びその代替・補充路については、地域高規格道路等の既存ネットワーク計画の見直しを含め、道路利用者の意見を十分に反映して指定された。

また、該当道路の機能強化及び整備促進のため、補助制度の拡充等による財政支援を講じられた。

12. 道路ストックの老朽化対策の推進について

老朽化した橋梁、トンネル等の道路ストックの増大に対応し、適時適切な点検・修繕等による効率的な道路ストックの管理を行い道路施設の安全性・耐久性を高めるために十分な予算の確保を図られた。

また、ソフト対策として国が限度超過車両の通行を誘導すべき道路を指定する場合には、道路利用者の意見を幅広く取り入れて執行された。

13. 交通安全対策及び道路災害防除対策の推進について

- (1) 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。
- とくに、昨年5月に滋賀県大津市で発生した園児死亡事故を受け、未就学児の園外活動ルートにおける安全対策を緊急かつ着実に行う必要があるため、防災・安全交付金の総額の確保を図られた。
- (2) 道路災害防除対策
- 近年、豪雨災害が頻発・激甚化しており、落石や崩土などに伴う事故の危険性の高まりや、道路の寸断、異常気象時の事前通行規制による物流及び一般交通への影響が一層懸念されることから、安全かつ円滑な交通を確保するため、道路防災対策の強力な推進を図られた。

14. 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。

15. 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。

16. 道路整備予算の総額の確保について

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。防災・減災・国土強靭化の実現、並びに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、新たな財源を創設するとともに、令和3年度の国・道と合わせた道路整備予算の総額の確保を図られた。

四国地区道路利用者会議

道路は、それぞれの地域での生活や経済活動に不可欠な社会資本です。より安全・安心な生活を確保するとともに、経済活動の生産性を高め、地域経済の活性化につなげていくためには、道路を利用して行われる人流・物流の安全性や安定性、効率を高める必要があり、高速道路の整備や暫定二車線区間の四車線化から一般道路の狭隘区間の解消や歩道整備、修繕や更新に至るまで、着実に進めていかなければなりません。

また、大規模災害時には、発生直後からの円滑な支援部隊の進出や支援助物資の輸送の確保が必要であり、信頼性が高い高速道路の整備に加え、橋梁の耐震補強や道路法面の防災対策が計画的に進められなければなりません。

とりわけ、高速道路は、令和2年7月豪雨をはじめとする大規模な自然災害において、広域からの被災地支援、経済活動の継続や早期の再開において大きな役割を担っており、甚大な被害が想定されている南海トラフ巨大地震など大規模災害への備えを高めるためにも、ミッシングリングの解消や暫定二車線区間の四車線化等が急務となっています。

さらにコロナ禍により、一極集中のリスクが改めて認識され、地方回帰の機運が高まりを見せる中、地方への分散を着実に実現するため、効率的な移動環境等の整備が必要です。

- 播磨臨海地域道路
- 神戸西バイパス
- 神戸中央線(国道2号～神戸線)
- 神戸中央線南仲部
- 東神戸線(神戸線～湾岸線)
- 琵琶湖西縦貫道路(国道161号湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路真野一坂本北、安曇川地区)
- 甲賀湖南道路(国道1号水口道路、栗東水口道路)
- 名神名阪連絡道路
- (仮称)京都南ジャンクション
- 阪神高速道路淀川左岸線(2期)及び延伸部
- 大阪内陸都市環状線(八尾・藤井寺区)
- 新御堂筋線(国道423号)
- 国文都市連絡道路
- 第二名神連絡道路
- 大阪橋本道路(国道371号、大阪河内長野線)
- 大阪東北線延伸(大阪河内長野線)
- 学研都市連絡道路(国道163号)
- 南阪奈道路(4車線化)
- 五條新宮道路(国道168号新天辻工区、阪本工区、長殿道路、風屋川津字宮原工区、十津川道路(Ⅱ期)、相須工区、相賀高田工区、田長区間)
- 中和西幹線(国道165号香芝柏原改良)
- 山陰近畿自動車道
- 宇治木津線
- 東播磨道
- 東播磨波連絡道路(国道175号)
- 福井港丸岡インター連絡道路
- 京奈和自動車道の第二阪和国道への延伸部
- (仮称)京奈和関空連絡道路

- (3) 高規格幹線道路等を補充する直轄国道事業等
- 国道1号(栗東～京都間、堀川通)
 - 国道2号(相生有年道路)
 - 国道8号(牛ノ谷道路、金津道路、福井バイパス、8号防災、敦賀防災、敦賀バイパス、南越前町大谷～敦賀市幸野間バイパス、塩津バイパス、米原バイパス、野洲栗東バイパス、彦根～野洲間)
 - 国道9号(京都西立体、京都～亀岡間、若宮橋架替、京丹波町～福知山市間の付加車線整備、福知山道路、夜久野改良、笠波峠除雪拡幅、)
 - 国道21号(関ヶ原～米原間)
 - 国道24号(寺田拡幅、城陽井手木津川バイパス)
 - 国道25号(いかるがパークウェイ)
 - 国道27号(西舞鶴道路、青葉トンネル)
 - 国道28号(洲本バイパス)
 - 国道29号(姫路北バイパス)
 - 国道42号(田辺西バイパス、有田海南道路、冷水拡幅)
 - 国道161号(愛発除雪拡幅)
 - 国道163号(精華拡幅)
 - 国道165号(大和高田バイパス)
 - 国道169号(伯母峠道路、前鬼～音枝間、奥瀬道路(Ⅲ期))
 - 国道171号(西河原交差点)
 - 国道175号(神出バイパス、西脇北バイパス)
 - 国道176号(名塩道路)
 - 国道417号(冠山峠道路)

4. 次の事項の推進を図るため、地方の実情を勘案した措置を講じること。

- (1) 幹幹道路を補充し、地域の連携・交流に資する補助国道及び地方道の整備促進
- (2) 良好な都市の形成に向け、街路及び連続立体交差事業の整備促進
- (3) 子供の移動経路等における歩行者の安全を確保するため、歩道の設置や速度抑制などの交通安全対策事業の促進
- (4) 車道において自転車安全に走行できる空間の整備促進
- (5) 安全・安心な道づくりに向け、大量更新時期を迎える道路施設の保全・更新、緊急輸送道路の整備、防災対策等の促進
- (6) 大雪に対する高速道路や幹線道路等の除雪体制強化による円滑な交通確保及び消融雪設備、待避所、スノーシェッド等の雪害対策の促進
- (7) 良好な道路環境の創造に向けた沿道環境対策、無電柱化の促進
- (8) 物流・人流を円滑化し、生産性を向上させるための渋滞対策の促進
- (9) パスターミナルやバス停などバス利用拠点の整備・改善の促進
- (10) 高速道路ネットワークのストック効果を最大化するため、スマートICの整備の促進
- (11) 自動運転サービスの全国普及に向けた、道路空間の基準等の整備と社会実装の推進

5. 高速道路ネットワークの有効活用を図るため、高速道路の管理主体の如何に関わらず、利用者の視点に立った分かりやすく公平で利用しやすい料金施策を講じること。

- (1) 京阪神都市圏高速道路等の料金については、平成29年6月や平成31年4月から導入されている新料金を与える自動車交通への効果や影響を踏まえたうえで、管理主体間を超えて利用する際等に課されるターミナルチャージについて1回の利用に対し1回分のみ課金する等、管理主体間を超えて継ぎ目のない「真にシームレスな料金体系」となるよう、料金体系を見直すこと。
- また、阪神高速神戸線や東大阪線等、特定箇所への過度な交通集中の分散化を図るため、「経路によらない同一料金」について、今後、ネットワークの整備(新名神高速道路、大和川線、淀川左岸線(2期)及び延伸部、大阪湾岸道路西仲部等)にあわせて、都心部の通過交通を迂回させる経路等にも拡大を図ること。
- なお、管理主体の統一も含めたシームレスな料金体系の実現については、利用者による急激な負担増とならないよう配慮しながら、一元的管理の具体策について、引き続き、検討・調整を進めること。
- さらに、今後の検討課題とされた路線(京都縦貫自動車道、京奈和自動車道など)についても、高速道路ネットワーク機能を最大限発揮させる観点で踏まえ、料金体系等の検討を進めること。
- (2) 地方道路公社が運営する有料道路に対して、利用者の視点に立った割引施策や新たに必要となる維持更新等に対応するため、既存道路の償還期間の上限を4年から60年に延長する等、有料道路施策の見直し等の措置を講じること。
- (3) 国の高速道路等の料金施策により影響を受ける鉄道、フェリー、高速バス等の公共交通機関に対して、十分な対策を講じること。
- (4) 高速道路料金の事業者向け割引を継続すること。
- (5) 高速道路のSA・PAや道の駅における駐車スペースの整備・拡張を促進すること。

中国地区道路利用者会議

平成30年7月豪雨では中国地方各地で記録的な豪雨に襲われ、高速道路をはじめ国道・地方道が多く箇所寸断され、国民生活や経済活動の基盤となる道路に甚大な被害が生じ、災害時における救助や復旧に向けた物資・人員の輸送、さらには日常生活にも大きな支障をきたした。

一方で平時においても道路は、国民生活の向上、経済社会の発展に不可欠な、最も基礎的な社会基盤であるが、中国地方において、その整備は未だ不十分であり、今後活力ある地域経済を支えられた社会の実現に向けた「地方創生」の取組を進めていくため、高速道路ネットワークから生活道路に至るまで、生産性向上を導く社会資本のストック効果を重視した、真に必要なとされる道路の整備を、緊急かつ計画的に進めていく必要がある。

また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが一斉に高齢化することから、重大事故や致命的損傷のリスクが高まることが懸念されており、安全で快適な生活を維持するためには、いかなる時でも道路の機能が十分に発揮されるよう、安全性の徹底調査・総点検、老朽化対策を重点的に実施していくことが極めて重要である。

更に、我が国は人口減少時代を迎えているが、経済成長を実現するためには、これまで成長を支えてきた労働者が減少しても、それを上回る「生産性」の向上が必要である。特に、深刻なドライバー不足が進行するトラックやバスについて、その輸送効率化等を促進するため、利用者視点によるソフト・ハード両面からの道路施策を強化していくことが必要である。

このため、中国地区道路利用者会議の総意として、次の事項を強く要望する。

1. **災害に強い道路ネットワークの形成について**
- 平成30年7月豪雨では幹線道路の多くが被災し、支援助物資の輸送のほか、企業の経済活動や日常生活にも著しい影響を及ぼしたことから、大規模災害時においても人流・物流が確保されるよう、災害に強い道路ネットワークの形成を図られた。
- また、引き続き、平成30年7月豪雨からの復旧・復興に向けた財政的・技術的支援を図られた。
2. **人流・物流の生産性向上のための渋滞対策について**
- 道路の総経済損失は年間約50億人時間、約280万人の労働力に匹敵するものとなっており、渋滞を軽減し、生産性を向上させるため、地域の実情を踏まえた渋滞ボトルネック対策等の渋滞緩和対策の強力な推進を図られた。
3. **高速道路料金の事業者向け割引の継続**
- トラック輸送にとって、高速道路利用は輸送時間の短縮や定時性の確保、ドライバーの長時間労働の削減等のために不可欠であり、大口・多頻度割引の最大割引率50%など、事業者向け割引の継続を図られた。
4. **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**
- トラックドライバーは、連続運転時間や休憩時間等が法令で義務付けられているが、これを遵守するためには高速道路及び一般道において休憩スペースが不足しており、SA・PAや道の駅における駐車スペースの整備・拡張を図られた。
5. **パスターミナルやバス停などバス利用拠点の整備・改善**
- 地域の観光振興や生活交通の確保、災害時の鉄道等の代替交通機関としての機能強化を図るため、パスターミナルやバス停など、バス利用拠点の整備・改善を図られた。
6. **高速道路ネットワークの早期完成について**
- 高速道路ネットワークにミッシングリングが残っていることは、国民生活の安心・安全の確保や様々な産業の振興を図る上で、大きなハンディキャップとなっている。
- 中国地方においては、山陰道にミッシングリングが残っていることから、「中国地方の自立的発展」の実現はもとより、災害に強い国土構造を構築し、また、日本海側と瀬戸内海側の連携を強化するとともに、地方創生の取組を支え地域振興に寄与するため、事業区間の一層の整備促進と未事業化区間の早期事業化を図られた。
- さらに、高速道路等の定時性・高速性・安全性の確保や物流機能の強化、災害復旧や降雪時等における交通機能の確保を図るため、暫定2車線供用区間の早期4車線化を推進すること。特に、令和元年9月10日に発表された「高速道路における安全・安心基本計画」において4車線化の優先整備区間に選定された区間については、事業手法や財源確保策等を具体化した上で、早期事業化を図られた。また、付加車線やワイヤロープの整備促進を図られた。
- (1) 山陰道の本線の早期整備
- 北条道路(はわいIC～大栄東IC)の早期整備
 - 米子道路(日野川東IC～米子南IC)の事業中の付加車線の早期整備
 - 出雲・湖陵道路(出雲IC～湖陵IC)の早期整備
 - 湖陵・多伎道路(湖陵IC～出雲多伎IC)の早期整備
 - 大田・静間道路(大田中央・三瓶山IC～静間IC)の早期整備
 - 静間・仁摩道路(静間IC～仁摩・石見銀山IC)の早期整備