

れたい。

○山陽自動車道

- ・篠坂PAスマートIC(仮称)
- ・八本松スマートIC(仮称)
- ・高陽スマートIC(仮称)

○中国縦貫自動車道

- ・加計スマートIC(フル化)

○山陰道

- ・安来スマートIC(仮称)

(2) 沿道施設活用促進について

高速道路における交通安全を推進し、道路利用者の利便性向上を図り、沿線地域を活性化させるため、高速道路沿線の道の駅、ガソリンスタンドや、著名地点の案内・誘導の取組を図られたい。

8. 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

高規格道路ネットワークとあわせて、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城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い。

(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い。

また、特に繁華街地区の幹線道路においては、タクシー利用者の乗車及び降車時に駐車が必要になり、交通の流れを遮断し渋滞が起ることから、タクシーの駐車車が出来るタクシーベいの整備を図られたい。

9. 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い。また、幹線道路ネットワーク及びその代替機能を持つ道路においては、冬期及び豪雨時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い。

ついで、「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく対策を計画的かつ着実に推進できるよう、今後の人件費等の高騰等の影響を適切に反映した必要な予算・財源を通常道路予算とは別枠で満額確保すること。

10. 重要物流道路の機能強化及び整備促進について

平常時・災害時を問わず安定的な輸送を確保する重要物流道路及びその代替・補完路については、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い。

11. 長距離物流における中継輸送拠点の整備促進等について

トラック輸送において、ドライバーの長時間労働による負担増や労働時間の上限規制導入への対応などの様々な課題を解決するため、長距離物流における中継輸送拠点としてコネクトパーキング宮島及びコネクトパーキング岡山・早島の整備促進に向け早期の工事着手を図られたい。

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い。

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い。

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い。

特に、令和3年6月に千葉県八街市で発生した児童死傷事故を受け、通学路の安全対策を緊急かつ着実に行う必要があるため、個別補助及び防災・安全交付金の所要額の満額確保を図られたい。

(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い。

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い。

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. 道路整備予算の満額確保について

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。資材価格などの上昇に対応する中でも、防災・減災・国土強靱化の実現、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、新たな財源の創設等により、令和8年度の国・地方を合わせた道路整備予算は所要額を満額確保されたい。

四 国 地 区 道 路 利 用 者 会 議

私たちの生活や産業・経済、社会活動を支える道路は、豊かで活力ある地域を実現し、切迫する巨大地震や激甚化・頻発化する自然災害に備える上で不可欠な基盤であります。四国の道路では、急峻な地形や脆弱な地質のため、降雨等による自然災害が発生しやすいことに加え、南海トラフ地震による甚大な被害が想定されております。

このため、大規模災害発生直後から、円滑に応援部隊が進出し救援物資を輸送するとともに、経済活動の継続・早期復旧に向けては、信頼性の高い高規格道路の整備が必要です。

また、四国の高規格道路の暫定2車線区間において、正面衝突による重大事故が度々発生しており、大規模災害時における交通機能の確保を図るため、暫定2車線区間の4車線化及び対面通行区間における当面の緊急対策を早期に実現しなければなりません。

さらには、日常生活や産業活動を支え、地域の活性化につなげていくためには、信頼性が高い高規格道路の整備に加え、一般国道、県道及び市町村道によるバランスのとれた道路網の形成を図るとともに、通学路の交通安全対策や道路構造物の老朽化対策、防災対策などの取り組みも着実に進められなければなりません。

こうした中、「第1次国土強靱化実施中期計画」の策定を受け、高規格道路のミッシングリンク解消や暫定2車線区間の早期4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化などをこれまで以上に着実に進める必要があります。

このようなことから、次の事項について強く要望します。

1. 安全・安心の確保のための対策を継続的・安定的に進めるため、第1次国土強靱化実施中期計画については、今後5年間でおおむね20兆円強を最低限として、近年の激甚化・頻発化している自然災害への対応や急速な資材価格・人件費高騰等の影響を適切に反映した予算・財源を通常道路予算とは別枠で確保すること。

2. 高規格道路網の早期開通に向け事業を着実に推進するとともに、開通による効果を開通直後から十分に発現できるよう、開通予定時期を早期に示すこと。また、未事業化区間については、早期事業化に向け、必要な手続きを確実に進めること。

暫定2車線供用区間については、早期4車線化を図ること。また、長大橋梁やトンネル区間において、正面衝突事故を防止するため、緊急的な安全対策を推進すること。

暫定2車線供用区間については、4車線化を図ること。

○四国縦貫自動車道(徳島～川之江～大洲 222km)

【4車線化の実現】

- ・徳島～川之江東JCT
- ・松山～大洲

○四国横断自動車道(阿南～徳島～高松～高知～大洲 440km)

【開通に向けた着実な整備】

- ・徳島南部自動車道 阿南～小松島南
- (令和7年度開通予定)

【早期完成】

- ・徳島南部自動車道 小松島南～徳島津田
- ・窪川佐賀道路 四万十町中央～四万十町西
- ・黒潮拳ノ川～黒潮佐賀
- ・佐賀大方道路 黒潮佐賀～黒潮大方
- ・大方四万十道路 黒潮大方～四万十
- ・津島道路 内海～津島岩松
- ・宿毛内海道路 宿毛和田～内海

【4車線化の実現】

- ・徳島津田～鳴門JCT
- ・徳島～鳴門JCT
- ・高知～四万十町中央
- ・四万十～平田
- ・津島高田～大洲

○今治小松自動車道(今治～いよ小松 23km)

【開通に向けた着実な整備】

- ・今治道路 今治朝倉～今治湯ノ浦
- (令和8年度開通予定)

【早期完成】

- ・今治道路 今治～今治朝倉

【4車線化の実現】

- ・今治湯ノ浦～いよ小松

○西瀬戸自動車道(西瀬戸尾道～今治 47km)

【4車線化の実現】

- ・広島県境～今治

○高知東部自動車道(高知～安芸西 36km)

【早期完成】

中 国 地 区 道 路 利 用 者 会 議

近年、令和6年能登半島地震を始めとする大規模な地震災害が発生しているほか、豪雨災害が激甚化・頻発化しており、中国地方においても平成30年7月豪雨、令和2年7月豪雨と短期間で大きな被害を受けている。中でも、平成30年7月豪雨では高速道路をはじめ国道・地方道が多くの箇所で寸断され、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に支えられた持続可能な社会の実現に向けて「地方創生」の取組を進めるためには、高規格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、真に必要とされる道路の整備を、緊急かつ計画的に進めていくことが必要である。

また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化割合が急速に高まっており、致命的損傷による重大事故の発生リスクを抑制し、安全で快適な道路環境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、健全性の徹底調査・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。

さらに、我が国の人口減少局面が深刻さを増す中において、経済成長の停滞から脱し、加速化傾向に転じるためには、少子高齢化による生産年齢人口の減少に対応した生産性の向上を、戦略的に進める必要がある。特に、物流の2024年問題として提起され、深刻なドライバー不足が進行しているトラック・バス・タクシー等の物流・旅客輸送の環境については、輸送の効率化と利便性の向上等を促進するため、利用者視点による道路施策をソフト・ハード両面から強力に推進していくことが急務である。

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月豪雨では多くの幹線道路が被災し、支援物資の輸送のほか、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、ダブルネットワークの構築を含めた災害に強い道路ネットワークの形成を図られたい。

2. 人流・物流の生産性向上のための渋滞対策について

道路の総渋滞損失は年間約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策の強力な推進を図られたい。

3. 高速道路料金の事業者向け割引の拡充・恒久化

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・多頻度割引の実質50%割引など、事業者向け割引の拡充・恒久化を図られたい。

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、連続運転時間や休息時間等が法令で義務付けられているが、これを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・拡張を図られたい。

5. バ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、バスターミナルやバス停など、バス利用拠点の整備・改善を図られたい。

6. 高規格道路ネットワークの早期完成について

高規格道路ネットワークにミッシングリンクが残っていることは、国民生活の安全・安心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、山陰道等にミッシングリンクが多く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、事業中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い。

さらに、高速道路等の定時性・高速度性・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車線化等を推進すること。特に、料金徴収期間の延長による財源を活用し、令和元年9月10日に公表された「高速道路における安全・安心基本計画」において指定されている優先整備区間の4車線化の早期整備を図られたい。

なお、4車線化等が行われるまでの間、長大橋、トンネル区間においても、安全・安心の確保を図るための緊急対策の検討を推進し、有効な対策を早期に図られたい。

(1) 山陰道の全線の早期整備

- 北条道路(はわいIC～大東栄伯IC)の早期整備
- 米子道路(日野川東IC～米子南IC)の付加車線の早期整備
- 福光・浅利道路(石見福光IC～浅利IC(仮称))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(仮称))の早期整備
- 益田・田万川道路(戸田IC(仮称)～田万川IIIC(仮称))の早期整備
- 田万川(萩市)～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)～大井(萩市)間の早期事業化
- 大井・萩道路(大井IC～萩IC)の早期整備
- 三隅・長門道路(三隅IC～長門IC)の早期整備
- 眉山・豊田道路(眉山北IC～豊田IC)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早期整備及び暫定2車線供用区間の早期4車線化

- 佐用JCT～鳥取ICの早期4車線化
- 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全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、蒜山IC～米子ICの4車線化事業中区間の早期整備
- (4) 中国横断自動車道広島浜田線の暫定2車線供用区間の早期4車線化
- 大朝IC～瑞穂ICの事業中区間の早期整備
- 瑞穂IC～金城スマートICの事業中区間の早期整備と未事業化区間の早期事業化

(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

- 山陰道(松江玉造IC～宍道JCT)の事業中区間の早期整備と未事業化区間の早期事業化
- 安来道路(米子西IC～安来IC)の早期整備
- 安来道路(安来IC～東出雲IC)の早期事業化
- 江津道路(江津IC～江津西IC)の早期事業化

(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～宍道JCTの早期事業化
- (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の早期事業化
- 生口島南IC～多々羅大橋の早期事業化

(8) 中国横断自動車道尾道松江線の付加車線の早期整備

- 口和IC～高野ICの付加車線の早期整備

(9) 広島呉道路の暫定2車線供用区間の早期4車線化

(10) その他の高規格道路の早期整備

- 山陰近畿自動車道(鳥取～覚寺)の早期事業化
- 北条湧原道路(国道313号北条倉吉道路(延伸)、倉吉関金道路)の早期整備
- 北条湧原道路(国道313号倉吉市関金町内未事業化区間)の早期事業化
- 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
- 江府三次道路(国道181号江府町～日野町)の早期事業化
- 境港出雲道路の未着手区間の早期事業化
- 境港出雲道路(松江北道路)の早期整備
- 岡山倉敷道路(国道2号岡山倉敷立体(Ⅰ期))の早期整備
- 岡山倉敷道路(早島町～倉敷市間の未事業化区間)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～岡山市北区御津宇垣間等)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(国道180号岡山環状南道路、岡山西バイパス(西長瀬～橋津))の早期整備
- 美作岡山道路(瀬戸JCT～瀬戸IC、吉井IC～湯郷温泉IC)の早期整備
- 東広島廿日市道路(広島南道路(海田西IC～東部流通西出入路(仮称))、広島南道路(木材港西～廿日市))の早期整備及び西条バイパス、東広島・安芸バイパスの早期4車線化
- 東広島廿日市道路(国道2号広島南道路(広島市西区南工センター～木材港西間))の早期事業化
- 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
- 広島中央フライトロード(三原市大和町～糸羅町)の早期事業化
- 福山本郷道路(三原～本郷)の早期事業化
- 広島高速道路(5号線)の早期整備
- 広島高速道路(4号線の山陽自動車道との接続、2号線の東雲ランプフル化及び暫定2車線供用区間の4車線化)の早期事業化

○広島西道路(国道2号西広島バイパス)の早期整備

○小郡萩道路(国道490号絵堂萩道路)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

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い。

(1) スマートインターチェンジの整備

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