

ともに、地方道路公社が管理する地方有料道路への財源投入による料金値下げや、スマートICの追加設置など、「使える」ハイウェイ政策を推進すること。

さらに、高速道路の無料化については、今年度から社会実験が実施されることとなったが、他の公共交通機関などへの影響等を十分に検証し、慎重に検討を行うこと。

また、本格的に実施する際には、検証の結果を踏まえ、必要な渋滞対策や環境対策を講じるとともに、公共交通機関への支援措置を講じること。

4. 地域高規格道路の整備促進について

活力ある地域づくりを図るため、高規格幹線道路と連携し、地域集積圏相互の交流等を可能にする地域高規格道路の整備を図りたい。

①地域高規格道路の整備

- 〔鳥取県〕鳥取豊岡宮津自動車道、北条湯原道路、江府三次道路等
- 〔島根県〕境港出雲道路等
- 〔岡山県〕美作岡山道路、空港津山道路、倉敷福山道路、岡山環状道路、北条湯原道路等
- 〔広島県〕東広島廿日市道路(安芸バイパス、東広島バイパス、広島南道路) 広島西道路、広島中央フライトロード、江府三次道路、東広島高田道路、福山環状道路、福山本郷道路、倉敷福山道路、岩国大竹道路等
- 〔山口県〕山口宇部小野田連絡道路、小郡萩道路、岩国大竹道路、下関西道路、周南道路等
- 〔広島市〕広島高速道路等

②都市圏自動車専用道路等の整備

- 〔広島県・広島市〕
- ア. 広島高速道路の整備促進
- イ. 安芸バイパス、東広島バイパス、広島南道路の整備促進

5. 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、広域的な連携の骨格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りたい。

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りたい。

6. 安全で安心できる国土づくりのための道路整備の推進について

代替性、多重性に配慮した広域的な幹線道路ネットワーク、空港・港湾等の交通拠点へのアクセス道路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システムの整備を図りたい。また、冬期の安全な道路交通の確保を図るとともに、大規模地震時において、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を図りたい。

7. 道路ストックの老朽化への適切な対応について

老朽化した橋梁等の道路ストックの増大に対応し、適時適切な修繕等による効率的な道路ストックの管理を行うことにより、安全性・耐久性を高めること。

8. 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を確保するため、交通安全対策事業の強力な推進を図りたい。
- ②道路災害防除対策
道路災害防除対策を協力で推進するための大幅な予算の増額を図りたい。

9. 無電柱化の促進について

情報通信の高度化、都市景観の向上、安全で快適な歩行空間の確保、災害に強い町づくり、路上工事の縮減による渋滞の減少等を図るため電線共同溝整備事業の推進を図りたい。

10. 情報ボックスの整備推進について

高度情報通信社会づくりを推進し、より質の高い生活の実現、国土の均衡ある発展、経済社会の発展基盤の形成を図るため、光ファイバー網とともに情報ボックスの整備促進を図りたい。

11. 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。

四国地区道路利用者会議

四国は、本四3架橋の完成や、四県都が高速道路で結ばれるエクスハイウェイの開通から、8の字ネットワークを目指した整備へと、本格的な高速交通時代を迎えました。

言うまでもなく、道路は、21世紀の暮らしを支える最も重要な社会資本です。このことから、安全・安心で活力に満ちた個性豊かな地域の形成と、地域間との広域的な交流・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危惧されている「東南海・南海地震」などの災害時における緊急輸送道路として重要な役割を担う「命の道」でもあります。

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、地域の実状に即した整備を進めることが急務であり、これらの道路整備の一日も早い完成を、四国410万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。

- 京都高速道路(油小路線)
 - 第二阪和国道(国道26号)
 - 大阪橋本道路(国道371号)
 - 学研都市連絡道路(国道163号)
 - 五條新宮道路(国道168号)
 - 中和西幹線
 - 鳥取豊岡宮津自動車道
 - 東播磨南北道路
 - 東播丹波連絡道路(国道175号)
- ③高規格幹線道路等を補完する直轄国道事業等
- 国道1号(大阪北道路、栗東瀬田バイパス、大津山科バイパス)
 - 国道2号(相生有年道路)
 - 国道8号(福井バイパス、敦賀バイパス、塩津バイパス、米原バイパス、野洲栗東バイパス)
 - 国道9号(京都西立体、福知山道路)
 - 国道21号(関ヶ原～米原間)
 - 国道27号(金山バイパス、美浜東バイパス、西舞鶴道路)
 - 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(那智勝浦道路、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(天神山線、精華拡幅、清滝生駒道路)
 - 国道165号(大和高田バイパス)
 - 国道169号(上北山道路、奥瀬道路(Ⅱ期))
 - 国道175号(平野拡幅、神出バイパス)
 - 国道176号(名塩道路)
 - 国道417号(冠山峠道路)
 - 国道480号(鍋谷峠道路)

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基幹道路を補完し、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、冬期の雪寒対策等の促進
- ④良好な道路環境の創造に向け、渋滞対策、沿道環境対策や無電柱化の促進

5. 高速道路ネットワークの有効活用を図るため、高速道路の管理の一元化や、利用者の視点に立ったわかりやすく利用しやすい料金体系とすること。

国で検討がなされている高速道路の新たな料金制度については、阪神高速道路も含めて現行料金及び割引料金を上回ることをしないようにすること。

また、地方道路公社が運営する有料道路に対しても、利用者の視点に立った割引が実施できる予算措置を講じるなど利用促進に係る施策を積極的に推進すること。

高速道路の無料化を進めるにあたっては、今後の高速道路建設に影響がないよう措置を講じるとともに、無料化される路線とされない路線が生じることによる地域間の競争力に不公平が生じないように十分配慮すること。

なお、高速道路無料化の際には公共交通への影響に配慮すること。

中国地区道路利用者会議

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、中国地方におけるその整備はいまだ不十分であり、今後活力ある経済に支えられた社会の実現に向け、高速道路ネットワークから生活基盤道路までの真に必要なとする道路の整備を、緊急かつ計画的に進めていくことが不可欠であります。

1. 道路整備予算の安定的な確保について

平成21年度から道路特定財源制度については、暫定税率分も含めた現行税率を維持した上で廃止されたが、地方の道路整備の必要性に変わりはなく、そもそもの税の目的から、納税者である道路利用者の十分な理解のもと、引き続き道路整備のために優先的に配分されるべきものであったのであり、今後も、国・地方を合わせて必要な道路整備予算の安定的な確保・充実を図りたい。

2. 国土開発幹線自動車道等の早期完成について

中国地方の一体的発展を図り、生活圏域の拡大を期するため、その基盤となる高速自動車国道等の整備を図りたい。

①国土開発幹線自動車道

国土政策として計画された国土開発幹線自動車道建設法の予定路線である11,520kmは、国が責任を持って関与し、あらゆる整備手法により早期整備を図られるとともに、新直轄方式による整備にあたっては、実質的な地方負担が生じないように引き続き必要な財源措置を講じられたい。特に「高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路」については新直轄方式と同様の財政措置を講じ、地方負担の軽減を図られたい。

- ア. 中国横断自動車道姫路鳥取線の全線の早期整備
- イ. 中国横断自動車道岡山米子線の全線の早期4車線化
- ウ. 中国横断自動車道尾道松江線の全線の早期整備
- エ. 山陰自動車道の全線の早期整備

②国土交通大臣の指定に基づく高規格幹線道路

東広島・呉自動車道の建設促進

③関門海峡道路

中国～九州間における災害等の緊急時の代替機能の確保、交通需要への対応、交流強化等から関門海峡の新たな道路である下関北九州道路の計画路線への早期指定を図られたい。

3. 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をより利用しやすいインフラとして活用していくため、生活対策等として実施されている料金引き下げの効果と課題を検証し、道路利用者の意見も踏まえ、より利用しやすい料金施策を実施すると