

- 国道161号(愛発除雪拡幅)
- 国道163号(木津東バイパス、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(新伯母峯トンネル、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通学路等における歩行者の安全を確保するため、歩道の設置などの交通安全対策事業の整備促進
- ④車道において自転車が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雪寒対策の促進
- ⑦良好な道路環境の創造に向けた渋滞対策や沿道環境対策、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高速道路等の料金施策にあたっては、様々な料金割引や無料化社会実験の効果と影響を十分検証し、総合的な交通体系の在り方を明確にした上で、今後の高速道路整備に影響を与えないよう考慮し、対距離制を基本とした地域間格差のない利用しやすい料金とするなど利用者の視点に立った料金体系の実現に向け、本四高速を含め、バランスのとれた効果的な措置を講じること。また、新たな料金設定にあたっては、特定の地方に負担を求めることがないよう配慮すること。（特に、本四高速については、全国共通の料金水準になったものの、料金割引は、依然として地域間格差があることから、一定期間かけて段階的にもNEXCOと同一とすること。）
- ②阪神都市圏高速道路等の料金については、利用者の負担が大幅に増えることがなく、利用者にとって分かりやすく利用しやすいシームレスな料金体系を実現すること。
- ③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が実施できるよう有料道路施策の見直し等(償還期間の延伸等)の措置を講じること。
- ④料金体系を異にする高速道路同士の結節点においては、短区間での割高な料金を見直すこと。
- ⑤第二神明道路など一般有料道路における路線バス割引のETC割引化など利用促進に係る施策を積極的に推進すること。
- ⑥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。

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、中国地方において、その整備は未だ不十分であり、今後活力ある経済に支えられた社会を実現していくためには、高速道路ネットワークから生活基盤道路に至るまで、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。

このため、中国地区道路利用者会議の総意として、次の事項について強く要望する。

1．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。

2．国土開発幹線自動車道等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ク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。

中国地方においても、山陰道の未着手区間をはじめ、依然として多くのミッシングリンクが残されており、国として早期整備を図られたい。

さらに、道路利用者の利便性向上、地域の活性化、物流の効率化に寄与するスマートインターチェンジの整備を促進するとともに、高速道路等の定時性、安全性の確保や物流機能の強化、災害復旧時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4車線化の促進を図られたい。

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、国の責任において、あらゆる整備手法により早期整備を図られたい。

新直轄方式による整備にあたっては、引き続き地方負担軽減のために必要な財源措置を講ずるとともに、「高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路」についても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．山陰自動車道の全線の早期整備
- イ．中国横断自動車道姫路鳥取線の全線の早期供用及び暫定2車線供用区間の4車線化
- ウ．中国横断自動車道尾道松江線の全線の早期供用
- エ．中国横断自動車道岡山米子線の全線の早期4車線化

②国土交通大臣の指定に基づく高規格幹線道路

東広島・呉自動車道の早期供用

3．既存高速道路ネットワークの効率的な活用について

高速道路料金については、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、道路利用者の意見を幅広く取り入れ、物流コストの低減や移動人口の増加を図るため、さらなる改善や新たな制度を導入するとともに、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を図ること。

また、利便性の向上と渋滞緩和に資する簡易な「出入口」であるスマートインターチェンジの増設を進めること。

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、高規格幹線道路を補完し、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られたい。

①地域高規格道路の整備

〔鳥取県〕山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）、北条湯原道路、江府三次道路等
〔鳥根県〕 境港出雲道路等

〔岡山県〕空港津山道路、倉敷福山道路、美作岡山道路、北条湯原道路、岡山環状道路等
〔広島県〕江府三次道路、倉敷福山道路、東広島高田道路、福山環状道路、福山本郷道路、岩国大竹道路、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)、広島西道路等

〔山口県〕岩国大竹道路、山口宇部小野田連絡道路、小郡萩道路、下関西道路、周南道路、下関北九州道路

〔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〕

責任を持って強力に推進する必要がある。

また、東日本大震災では、救助・救援活動や物資輸送において、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路網の重要性が再認識されたところであり、今後、東海・東南海・南海地震などの大規模地震・津波による被害が想定されている近畿地方においても、強靱な国土を形成するため、こうした防災上必要不可欠な高規格幹線道路等の整備が急務である。

さらに、少子高齢化の進展、頻発する集中豪雨災害や土砂災害など国民の安全・安心が脅かされるなか、国土強靱化基本法により国土強靱化を総合的かつ計画的に実施するとともに、中央自動車道で起こったトンネルの天井板崩落事故に見られるように、高齢化する道路ストックや深刻化する環境問題に対処し、その更新を図るためにも、道路の適切な維持管理や整備がより一層求められている。

このようななか、依然として厳しい財政状況が続いているが、近畿の抱える課題を解決し、近畿全体の発展に資する道路整備が未だ多く残されている状況に鑑み、次の事項について格段の配慮がなされるよう強く要望する。

1．自動車利用者が負担している税の使途が納税者の理解を得られるよう、地方の実情を十分に踏まえ、道路予算の安定的な確保・充実について一層努めること。

①国土の骨格を形成する新名神高速道路や近畿自動車道紀勢線、京奈和自動車道等の高規格幹線道路をはじめとする幹線道路網は、近畿圏を発展へと導き、我が国の競争力・成長力を確保する上で、また、大規模災害に備えた広域的な交通のリダンダンシーの確保や、救助・救援活動や物資輸送のルートとして必要不可欠であることから、ミッシングリンクの解消をはじめとした幹線道路網の充実・強化は国が責任をもって早急に行うこと。

特に、事業化に向け調査等が進められている未事業化区間については、速やかに所要の手続きを実施し早期事業化を図ること。

さらに、高規格幹線道路と一体となったネットワークを形成する幹線道路については、円滑な整備促進が図られるよう、これまで以上に道路整備の予算を確保し、地方負担の軽減を図ること。

②整備の遅れている地方の道路整備を計画的かつ着実に進めるため、疲弊した地方の財政においても今まで道路予算に多額の自主財源や起債を充当していることから地方の道路整備の予算を確保・充実すること。

③喫緊の課題である道路インフラの老朽化対策について、点検、診断、補修等に対する補助制度の拡充や財政措置の充実など、必要な予算を確保するとともに、人材育成等も含めた点検・診断システムを構築させること。

2．関西都市圏の拡大と再生を図る環状道路体系の整備や、広域的な連携の促進と防災上必要不可欠な幹線道路の早期整備に取り組むこと。

①新名神高速道路、京奈和自動車道などで構成する関西大環状道路の整備を促進すること。特に、国土軸である新名神高速道路については、平成24年に事業許可された区間の整備促進を図り、早期に全線を完成させること。

②関西国際空港や国際コンテナ戦略港湾・阪神港などの国際物流拠点相互を結ぶとともに、これらと国土軸を結ぶ国際物流基幹ネットワークを形成する大阪湾岸道路西伸部・名神湾岸連絡線、播磨臨海地域道路の早期事業化及び事業中である神戸西バイパス等の整備促進を図ること。

③関西大環状道路と一体となって関西都市圏の拡大に資する府県間道路等、放射道路の整備を促進すること。

④都市圏と地方部、日本海側と紀伊半島等の太平洋側における主要都市間を結び、近畿圏全体の連携強化と多様な観光資源や産業を活かした地域活性化に資する高規格幹線道路をはじめとした広域道路網の整備を促進すること。

⑤成長が期待される環日本海物流の機能を強化し、日本海側と太平洋側、東日本と西日本が相互にバックアップして災害時リスクを分散できるような日本海国土軸を形成するための広域道路網の整備を促進すること。

特に、中部縦貫自動車道及び日本海側で唯一の高規格幹線道路網の空白地帯となっている、山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）、北近畿豊岡自動車道の早急な整備を図ること。

⑥中部圏、中国・四国圏との広域連携を促進し、近畿圏の一体的な発展を図る幹線道路の早期具体化を図ること。

⑦地震・津波など大規模災害発生時の地域の孤立防止や救助・救援活動及び物資輸送の円滑な実施のため、基幹道路網の耐震化及び整備を促進するとともに、避難場所としての機能など、防災機能の付加を図ること。

特に津波による甚大な被害が想定される紀伊半島沿岸部については、津波襲来時にも機能を担う近畿自動車道紀勢線や京奈和自動車道、五條新宮道路などで形成される紀伊半島アンカールートの早急な整備を図ること。

3．特に次の路線の早期事業化及び整備促進を図ること。

- ①高規格幹線道路
 - 新名神高速道路
 - 近畿自動車道紀勢線(4車線化含む)
 - 舞鶴若狹自動車道(4車線化)
 - 京奈和自動車道
 - 北近畿豊岡自動車道
 - 中国横断自動車道姫路鳥取線
 - 中部縦貫自動車道
 - 京都縦貫自動車道
- ②地域高規格道路等
 - 大阪湾岸道路西伸部
 - 名神湾岸連絡線
 - 播磨臨海地域道路
 - 東神戸渡り線(神戸線～湾岸線)
 - 神戸西バイパス(国道2号、第二神明道路北線延伸部)
 - 神戸中央線(南伸部)
 - 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)
 - 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
 - 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)
 - 南阪奈道路(4車線化)
 - 五條新宮道路(国道168号阪本工区、辻堂バイパス、長殿道路、風屋川津・宇宮原工区、川津道路、十津川道路)
 - 中和西幹線(国道165号香芝・柏原区間)
 - 山陰近畿自動車道(鳥取豊岡宮津自動車道)
 - 宇治木津線
 - 東播磨南北道路
 - 東播丹波連絡道路(国道175号)
 - 福井港丸岡インター連絡道路
- 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(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、田結～元比田バイパス、塩津バイパス、米原バイパス、彦根バイパス、野洲栗東バイパス、彦根～野洲間)
 - 国道9号(京都西立体、若宮橋架替、福知山道路、夜久野改良、笠波峠除雪拡幅)(3車線化含む)
 - 国道21号(関ヶ原～米原間)
 - 国道24号(寺田地区改良、寺田拡幅、宇治木津線)
 - 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)