

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。(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でもNEXCOと同一とすること。)

(2) 京阪神都市圏高速道路等の料金については、平成29年6月からの新たな料金体系が導入後も、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負担のない「真にシームレスな料金体系」となるよう、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期及び同延伸部、大阪湾岸道路西伸部等)にあわせて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、京奈和道、第二神明など)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を踏まえ、早急に見直しを図ること。

(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) 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。

(5) 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。

(6) 高速道路料金の事業者向け割引を継続すること。

(7) 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。

6. 地方創生に全力を挙げている地方自治体にとって、「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」(以下、道路財特法)の規定による補助率等の高上げ措置が平成29年度末で切れて、国道や都道府県道、市町村道の補助率等が平成30年度から低減されることは問題である。来年度以降も迅速かつ着実な道路整備を実現するため、次に掲げる事項を確実に実行すること。

(1) 道路財特法の補助率等の高上げ措置については、平成30年度以降も継続すること。

(2) さらに、地方創生推進のために真に必要な道路整備については、補助率等を拡充すること。

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」の取組みを進めていくため、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. 物流・人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ポトルネック対策等の渋滞緩和策の強力な推進を図らねばならない。

2. 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制の確保、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ねばならない。

3. 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・拡張を図らねばならない。

4. 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・改善を図らねばならない。

5. 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。

中国地方においては、山陰道にミッシングリンク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ねばならない。

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、効果検証のためや当面の対策として設置される付加車線整備等の促進を図らねばならない。

(1) 山陰道の本線の早期整備

- 鳥取西道路(鳥取西IC～青谷IC)の早期整備
- 北条道路(はわいIC～大栄東柏IC)の早期整備
- 米子道路(日野川東IC～米子西IC)の早期4車線化及び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～多伎IC)の早期整備
- 多伎・朝山道路(多伎IC～朝山IC)の早期整備
- 朝山・大田道路(朝山IC～大田IC)の早期整備
- 大田・静間道路(大田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
- 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～遠田IC)の早期整備
- 益田道路(久城IC～高津IC)の早期整備
- 須子(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
- 長門・俵山道路の早期整備
- 俵山・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
- (3) 中国横断自動車道岡山米子線の暫定2車線供用区間の早期4車線化
- 賀陽IC～北房JCTの早期4車線化及び付加車線設置検証区間の早期整備
 - 蒜山IC～米子ICの早期4車線化及び付加車線設置検証区間の早期整備

(4) 中国横断自動車道尾道松江線の本線の早期整備

- 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

(5) 東広島・呉自動車道の阿賀ICの立体交差化の早期整備

さらに、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、その対策を図るためにも、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によるストック効果を早期に発揮させるため、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や、大阪湾岸道路西伸部等の地域高規格道路などの幹線道路網は、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. 関西創生のための環状道路網の整備や、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を相互に結ぶとともに、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大阪湾岸道路西伸部、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、北近畿豊岡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を補う山陰近畿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
- 舞鶴若狭自動車道(4車線化)
- 北近畿豊岡自動車道
- 中部縦貫自動車道
- 近畿自動車道紀勢線(4車線化含む)
- 京奈和自動車道
- 中国横断自動車道姫路鳥取線

(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
- 東神戸線(神戸線～湾岸線)
- 神戸西バイパス(国道2号～神戸線)
- 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、湖西道路真野一坂北北、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
- 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号新天辻工区、阪本工区、辻堂バイパス、長殿道路、風屋川津宇宮原工区、十津川道路、十津川道路(Ⅱ期)、相賀～高田間、田長～能城山本間、相須～東敷屋間)
- 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～京都間)
- 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、南越前町大谷～敦賀市田結間バイパス、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、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)
- 国道161号(愛媛除雪拡幅)
- 国道163号(木津東バイパス、精華拡幅)
- 国道165号(大和高田バイパス)
- 国道169号(伯母峯峠道路、奥瀬道路Ⅲ期)
- 国道175号(神出バイパス)
- 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。

- 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
- 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
- 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促進
- 車道において自転車や安全に走行できる空間の整備促進
- 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
- 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
- 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
- 物流・人流を円滑にし、生産性を向上させるための渋滞対策の促進
- バスターミナルやバス停などをバス利用拠点の整備・改善の促進