

- 高規格幹線道路の整備については、開通予定を早期に示し、現在の整備スピードを落とすことなく、着実に整備の促進を図るとともに、整備の見通しが立っていない区間については、地域の実情に即した整備手法の導入などにより、国が責任を持って着実かつ計画的な整備を図ること。
- さらに、暫定二車線供用区間については、早期の四車線化を図ること。
- 四国縦貫自動車道（徳島～川之江～大洲 222km）**
 - 「徳島～川之江東JCT」間の早期四車線化
 - 「松山～大洲」間の早期四車線化
 - 四国横断自動車道（阿南～徳島～高松～高知～大洲 440km）**
 - 「阿南～徳島JCT」間の早期完成
 - 「徳島～鳴門JCT」間の早期四車線化
 - 「鳴門～高松東」間の四車線化の早期整備
 - 「高知～須崎東」間の早期四車線化
 - 「大方～四万十」間の早期事業化
 - 「宿毛～内海」間の早期事業化
 - 「宇和島北～大洲北只」間の早期四車線化
 - 今治小松自動車道（今治～いよ小松 23km）**
 - 「今治～今治湯ノ浦 10km」間の早期完成
 - 高知東部自動車道（高知～安芸 36km）**
 - 「高知JCT～高知南 6km」間の早期完成
 - 「高知龍馬空港～香南のいち 4km」間の早期完成
3. 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の整備促進を図ること。
- 国道56号窪川佐賀道路**
 - 国道56号片坂バイパス**
 - 国道56号中村宿毛道路**
 - 国道56号佐賀大方道路**
 - 国道56号津島道路**
 - 国道56号宇和島道路の早期四車線化**
 - 国道56号大洲道路の早期四車線化**
4. 本四3架橋がもたらす社会的効果を四国全域に波及させるため、高規格幹線道路とネットワークを形成する地域高規格道路の整備促進を図ること。
- 阿南安芸自動車道**
 - ・桑野道路、福井道路、北川道路（2 - 2工区）、安芸道路の早期完成
 - ・未事業化区間の早期事業化（牟岐～野根、野根～安倉、北川道路（1工区）、奈半利～安芸）
 - ・計画段階評価の早期着手（美波～牟岐）
 - 徳島環状道路**
 - ・徳島南環状道路、県道徳島環状線の早期完成
 - 高松環状道路**
 - ・県道円座香南線の早期完成
 - ・未事業化区間の早期事業化
 - 松山外環状道路**
 - ・松山外環状道路空港線の早期完成
 - ・「国道11号～松山IC付近」間の松山外環状道路インター東線（仮称）、「松山空港～国道196号」間の早期事業化
 - 大洲・八幡浜自動車道**
 - ・八幡浜道路、夜昼道路、大洲西道路の整備促進
 - 高知松山自動車道**
 - ・高知西バイパス、越知道路、橋防災の早期完成
 - ・越知町～仁淀川町大崎間、美川道路及び松山市久谷町～砥部町千足間の早期事業化
 - 高松空港連絡道路**
 - ・未事業化区間の早期事業化

5. 高規格幹線道路網の利便性向上や地域経済を活性化させるための取組を図ること。
- 四国縦貫自動車道**
 - 「中山スマートIC」の早期完成
 - 「阿波スマートIC」の早期事業化
 - 「東温スマートIC」の平成30年度新規事業化
 - 瀬戸中央自動車道**
 - 「坂出北スマートIC」の早期事業化
 - 四国横断自動車道**
 - 「津田IC（地域活性化IC）」の早期完成
 - 「宇和PA」の整備
 - ※未供用箇所IC名・PA名は仮称
 - 高速道路のSA・PAや道の駅などの休憩施設における駐車場の整備・拡張
 - 高速道路料金の事業者向け割引の継続
 - 無料区間を介在する有料高速道路相互間の乗り継ぎ制度等の導入
6. 多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するため、四国と近畿・九州との連携を強化する新たな交通軸の実現に努めること。
- 紀淡連絡道路**
 - 豊後伊予連絡道路**
7. 一般国道、県道及び市町村道の整備促進によるバランスのとれた道路網の形成を図ること。
8. 住民や観光客、また企業が安全で安心に、そして効率よく利用できるよう、道路構造物の老朽化や通学路の交通安全対策、さらには、物流・人流の生産性向上のための都市部を中心とする渋滞対策やバス利用拠点等の整備・改善など、道路利用者の利便性の向上を図ること。
9. 高速道路ナンバリングについては、訪日外国人観光客をはじめとする利用者に分かりやすい案内を実現する施策であることから、早期に効果が発揮されるよう、標識の整備促進を図ること。
10. 道路事業における事業評価については、国土ミッシングリンクを含めた道路ネットワークにより将来交通需要推計を行うとともに、地方の実情や意見を十分に踏まえ、防災機能を評価に加えた事業評価基準に基づき、B/Cの算定結果にとらわれず、防災面の役割を優先的に評価し、さらに津波対策などに必要な道路を重点的かつ早期に整備できる仕組みとすること。

九州地区道路利用者会議

道路は、国民生活や経済・社会活動を支える最も基礎的な社会基盤であり、活力ある地域づくりを推進し、安全で安心できる国土の実現を図るとともに、生産性革命を実現し、ストック効果を早期に発揮させるためには、国民共有の財産である道路を計画的に整備し、適切に維持管理していくことが重要であります。また、この度の熊本地震や先の東日本大震災、九州北部豪雨等の大規模災害発生時においては、救護救援活動や緊急物資等の輸送を行う「命の道」としての道路整備の重要性が再認識されたところであります。

九州地方においては、自立的かつ一体的な発展を図るために、整備の遅れている「循環型高速道路ネットワーク」を早期に実現することが必要であり、また、条件不利地や移動手段を自動車に依存する地域が多いため、生活に密着した道路整備を着実に進める必要があります。

さらに、道路利用者の利便性の向上を図るため、道路施策の推進にあたっては、道路利用者の視点に立ち、ソフト・ハード両面からの取り組みを進める必要があります。

このため、九州地区道路利用者会議として次の事項について強く要望いたします。

- 地方における道路整備支援の必要性と厳しい財政状況の実態に鑑み、引き続き地方の道路整備が滞ることなく実施できるよう必要な予算の確保及び安全・安心のための維持管理予算を確保すること。
- 道路整備の財源等について
 - 地方の道路整備支援のための交付金等については、地域社会の生活基盤の確立と地域振興等の観点から、平成30年度以降においても、従来と同等以上の額を確保すること。
 - また、その配分にあたっては、事業の継続性に配慮し、安定的に配分するとともに、客観性を高めること。
 - 平成28年熊本地震からの復旧・復興に必要な財源については、別枠で確保すること。
 - 2019年ラグビーワールドカップ並びに女子ハンドボール世界選手権開催都市に対する必要な道路等の財源については、別枠で確保すること。
 - 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に対する必要な道路等の財源については、別枠で確保すること。
- 国土の均衡ある発展を図るため、料金収入を活用した有料道路方式と新直轄方式により、地方の負担軽減を図りつつ、従来の整備速度を落とすことなく整備計画区間9,428kmを早期に整備し、法定予定路

- 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ない。
 - 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ない。
 - 中国横断自動車道尾道松江線
 - 加茂BSスマートIC
 - 山陽自動車道
 - 福山SAスマートIC
 - 沼田スマートIC
 - 中国縦貫自動車道
 - 湯田PAスマートIC
- ※IC名は全て仮称
7. 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ない。
- 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～福部）の早期事業化
 - 北条湯原道路（国道313号北条倉吉道路（北条JCT）、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
 - 境港出雲道路全線の早期整備
 - 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号倉敷立体（片島町～船穂町船穂間））の早期4車線化
 - 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～北区御津宇垣間）の早期事業化
 - 空港津山道路（岡山市北区御津宇垣～美咲町打穴中間）の早期事業化
 - 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～熊山IC）の早期整備
 - 美作岡山道路（佐伯IC～吉井IC）の早期整備
 - 美作岡山道路（英田IC～湯郷温泉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
 - 山口宇都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

8. 一般国道及び地方道の整備促進について
- 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られない。
 - 地方道の整備
 - 広域的な生活圈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ない。
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りたい。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、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道路利用者の安全確保のため、落石防止等の安全対策の一層の促進を図られない。
10. 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うことにより、道路施設の安全性・耐久性を高めること。また、これに伴う大幅な予算の増額を図られない。
- 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。

- 交通安全対策及び道路災害防除対策の推進について
 - 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ない。
 - 道路災害防除対策
 - 道路災害防除対策の強力な推進を図られない。
- 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ない。
- 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。
- 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ない。

四国地区道路利用者会議

道路は、21世紀の暮らしを支える最も重要な社会資本であるとともに、先の東日本大震災や熊本地震等においては緊急輸送道路等の役割のほか、減災面においても大きな効果を発揮しました。

このことから、国土強靱化や地方創生に向け、災害に強く、安全・安心で活力に満ちた個性豊かな地域の形成と、地域間の広域的な交流・連携を支えるため、四国8の宇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の宇ネットワークは、近い将来高い確率で発生が想定されている「南海トラフ地震」などの災害時における緊急輸送道路や避難道路として重要な役割を担う「命の道」でもあり、東南部や西南部に存在するミッシングリンクの解消が喫緊の課題であります。

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、地域の実情に即した整備を進めることが急務であり、道路整備の一日も早い完成を、四国400万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。

- 高規格幹線道路をはじめとした四国の道路整備が計画的かつ着実に推進できるよう、道路関連予算全体を拡大し、老朽化対策のみならず、道路整備予算の総額確保を図ること。
- 高規格幹線道路網計画の着実な推進を図ること。