

- 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

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。

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、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たい。

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。

11. 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。

(2) 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たい。

12. 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。

13. 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。

14. 道路整備予算の総額の拡大について

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、国・地方を合わせた道路整備予算の総額の拡大を図られたい。

四国地区道路利用者会議

道路は、人流・物流の効率化による生産性の向上や定時性の確保による交流人口の増加など、地域経済の活性化を図るために不可欠な社会資本です。

さらに、先の東日本大震災や熊本地震発生時には、緊急輸送道路等として大きな効果を発揮し、災害に強い高速道路ネットワークの必要性を再認識したところ です。

そして、発生の切迫度がより高まった「南海トラフ地震」などの災害時に緊急輸送道路等として重要な役割を担う「四国8の字ネットワーク」においては、今後、3年度連続で開通や四車線化の完了が予定されており、業務の効率化や生活の安全・安心の向上につながるものと大きな期待を寄せています。

しかしながら、四国東南部や西南部には、依然としてミッシングリンクが残っており、その早期解消が喫緊の課題となっています。

また、高速道路ネットワークの整備効果を四国の隅々に波及させるためには、一般国道から地方道に至る道路についても、しっかりと整備を進めることが必要です。

つきましては、次の事項の推進を強く要望します。

1. 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、高速道路の延伸や施設の老朽化対策等、四国の道路整備に必要な予算の総額確保を図ること。

また、開通による効果を開通直後から十分に発現出来るよう、開通予定時期を早期に示すこと。

2. 高規格幹線道路網の整備推進を図ること。とりわけ、開通予定が示された区間について、確実に整備を進めるとともに、整備の見通しが立っていない区間については、早期事業化に向け手続きを確実に進め、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、早期の四車線化や付加車線設置を図るとともに、緊急的な安全対策として、ワイヤーロープの設置を進めること。

○四国縦貫自動車道（徳島～川之江～大洲 222km）

【早期四車線化等】

- 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・四車線化完了に向けた着実な整備】

- 片坂バイパス（H30年度開通予定）
- 鳴門～高松東（H30年度四車線化完了予定）
- 中村宿毛道路 平田～宿毛（H31年度開通予定）
- 徳島東～徳島JCT（H31年度開通予定）
- 津田～徳島東（H32年度開通予定）

【早期完成】

- 阿南～津田
- 窪川佐賀道路
- 佐賀大方道路
- 津島道路

【早期事業化】

- 大方～四万十
- 宿毛～内海

【早期四車線化等】

- 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）

【早期完成】

- 今治～今治湯ノ浦

○高知東部自動車道（高知～安芸 36km）

【開通に向けた着実な整備】

- 高知JCT～高知南（H32年度開通予定）

【早期完成】

- 高知龍馬空港～香南のいち
- 芸西西～安芸西

【早期四車線化等】

- 高知南～高知龍馬空港
- 香南のいち～芸西西

3. 高規格幹線道路網と一体となって整備効果を四国の隅々まで波及させるため、幹線道路ネットワークを形成する以下の地域高規格道路について整備推進及び整備の見通しが立っていない区間については早期事業化に向け手続きを確実に進めること。

○阿南安芸自動車道

【早期完成】

- 桑野道路
- 福井道路
- 北川道路（2－2工区）

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。

なお、実施にあたり、「トラック事業者等から見た渋滞箇所」にも十分留意されたい。

2. 高速道路料金的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・多頻度割引の最大割引率50%など、事業者向け割引の継続を図られたい。

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・拡張を図られたい。

なお、実施にあたり、「SA・PAや道の駅の駐車場拡張要望箇所」にも十分留意されたい。

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・改善を図られたい。

なお、実施にあたり、「バス停上屋等の改善要望箇所」にも十分留意されたい。

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れたい。

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れたい。

(1) 山陰道の全線の早期整備

- 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～大栄東伯IC）の早期整備
- 米子道路（日野川東IC～米子南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（出雲多伎IC～大田朝山IC）の早期整備
- 大田・静間道路（大田中央・三瓶山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

- 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付加車線の早期整備

- 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

6. 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。

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たい。

(1) 中国横断自動車道尾道松江線

- 加茂BSスマートIC

(2) 中国縦貫自動車道

- 湯田PAS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たい。

- 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（延伸）、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～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（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