

第69回全国大会提出『各地区要望事項』

3. 重要物流道路の指定について

物流上重要な道路輸送網については、事業中・計画中の路線も含めて重要物流道路として確実に指定した上で、平常時・災害時を問わず安全かつ円滑な輸送を確保するため、必要な機能強化や重点整備・支援を行うこと。

4. 計画的な道路整備の促進について

- 高規格幹線道路の整備を促進すること。
 - 東北縦貫自動車道
 - 八戸線「八戸～青森」間の早期整備
 - 東北横断自動車道
 - 金石秋田線「北上～大曲」間の早期4車線化
 - 酒田線「月山～湯殿山」間の早期計画策定
 - いわき新潟線(磐越自動車道《会津若松～新潟中央間》)の早期4車線化
 - 日本海沿岸東北自動車道
 - 「朝日まほろば～あつみ温泉」間、「酒田みなと～象潟」間及び「ニツ井白神～大船館空港」間の早期整備
 - 東北中央自動車道
 - 「相馬～相馬山上」間、「壺山～桑折」間、「東根北～大石村山」間、「(仮)新庄北～(仮)金山北」間、「(仮)及位～(仮)下院内」間及び「(仮)下院内～雄勝こまち」間の早期整備
 - 高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路として整備が進められている国道115号相馬福島道路の直轄指定区間への編入
 - 常磐自動車道
 - 「いわき中央～広野」間及び「山元～岩沼」間の早期4車線化、「広野～山元」間の付加車線の早期整備及び追加IC(常磐双葉)の早期完成
 - 津軽自動車道「柏浮田道路」の早期整備
 - 三陸縦貫自動車道「仙台～宮古」間の早期整備
 - 八戸・久慈自動車道「八戸～久慈」間の早期整備
 - 仙台北部道路の早期4車線化及び「富谷ジャンクション」の早期フル化
 - 東北縦貫自動車道「平泉スマートIC」及び「(仮)菅生スマートIC」の早期整備
 - 高規格幹線道路網と一体となって機能する地域高規格道路等の早期整備及び予算の拡大を図ること。
 - 一般国道6号(仙台南部道路)の早期4車線化
 - 一般国道45号(三陸北縦貫道路)の早期整備
 - 一般国道46号(盛岡秋田道路)の早期整備及び「仙北市生保内～卒田」間の早期計画策定
 - 一般国道47号(新庄酒田道路)新庄古口道路、高屋道路の早期整備、「戸沢～立川」間の調査促進、「高屋道路」の前後区間及び未事業化区間の早期計画策定
 - 一般国道47号及び108号(石巻新庄道路)の早期整備
 - 一般国道101号(西津軽能代沿岸道路)及び一般国道105号(大曲鷹巣道路)の整備実現に向けた支援
 - 一般国道106号(宮古盛岡横断道路)の早期整備及び国道106号(宮古地区)の調査促進、直轄指定区間への編入
 - 一般国道113号(新潟山形南部連絡道路)鷹ノ巣道路、小国道路、梨郷道路の早期整備及び未事業化区間の早期計画策定
 - 一般国道118号の一部区間と121号(会津縦貫道)の早期整備及び直轄指定区間への編入
 - 一般国道4号及び279号(下北半島縦貫道路)の早期整備及び下北半島縦貫道路 野辺地～七戸の調査促進
 - 主要地方道磐城登米線(みやぎ東北高規格幹線道路)の整備支援
 - 仙台都市圏の幹線道路ネットワークの機能強化(仙台東道路の調査促進、仙台バイパスの早期整備)
 - 一般国道改良事業や交通安全事業の早期整備、調査の見通しが公表されている箇所調査促進を図ること。
 - 一般国道4号「鏡石拡幅」、「伊達拡幅」、「大衡道路」、「築館バイパス」、「水沢東バイパス」、「金ヶ崎拡幅」及び「北上拡幅」他の早期整備
 - 一般国道4号「矢吹鏡石道路」、「安達ヶ原入口交差点」、「盛岡南道路」の調査促進及び「北上花巻道路」の早期事業化と、鏡石町以南の早期全線4車線化
 - 一般国道6号「勿来バイパス」他の早期整備
 - 一般国道13号「福島西道路(Ⅱ期)」及び「河辺拡幅」の早期整備
 - 一般国道48号 観光期の渋滞対策の検討
 - 一般国道49号「北好間改良」及び「会津防災」の早期整備
 - 一般国道49号「好間三和道路」の早期計画策定
 - 一般国道103号「奥入瀬(青森山)バイパス」の早期整備
 - 一般国道108号「古川東バイパス」の早期整備
 - 一般国道108号「石巻河南道路」の調査促進
 - 一般国道112号「山形中山道路」の早期事業化及び山形地区幹線ネットワークの機能強化の検討促進
 - 一般国道349号(丸森地区)の調査促進

- 活力ある地域社会や快適な生活環境を形成するため、地方生活圏を機能的に結ぶ道路網の早期整備を図ること。
- 避難解除等区域やその周辺の広域的な物流や地域医療、産業再生、インベーション・コースト構想などを支える「ふくしま復興再生道路」（国道114号、国道288号、国道349号、国道399号、主要地方道原町川俣線、主要地方道小野宮岡線、一般県道吉岡田海根線、小名浜道路)の早期整備を図るとともに、事業が完了するまで、必要な予算を確保すること。

5. 道路施設の維持管理及び長寿命化対策に係る支援の拡充

高度経済成長期の発展とともに昭和40年代後半から重点的に整備してきた道路施設は、建設後30～50年が経過し、老朽化対策が大きな課題となっております。こうした既存インフラを安心して利用し続けるためには、適切な調査・点検による現状確認とその結果に基づく計画的な維持管理・長寿命化対策が重要であります。

国が平成25年11月に策定した「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、地方自治体が行動計画及び個別施設計画を策定することになっており、長期的な視点に立って維持管理・長寿命化対策を計画的に実施するためには、重点的な予算配分と地方負担の軽減が不可欠である。道路施設の維持管理及び長寿命化対策に係る事業について、補助率の上げなど国庫補助制度の拡充、地方交付税対象事業の範囲拡大等の財政措置を講じること。

6. 物流・人流の生産性向上のための渋滞対策について

国道4号等主要幹線道路の沿線には、多数の企業が立地・換業していることから、産業振興・雇用創出において、渋滞緩和による物流の効率化・生産性の向上を図ることは重要な課題であること、また、観光地への円滑なアクセスの実現から、一般国道のバイパス等、渋滞対策を促進すること。

特に仙台都市圏においては、高規格幹線道路の延伸・4車線化や、物流拠点整備等により著しい交通混雑が発生しており、今後も高規格幹線道路の更なる延伸・4車線化による一層の混雑が見込まれることから、渋滞緩和に向けた施策を促進すること。

7. 高速道路料金の事業者向け割引の継続

高速道路利用は、輸送時間の短縮や定時制・速達性の向上による物流コストの軽減等、企業活動の効率化には必要不可欠であるため、大口・多額度割引等、事業者向け割引の継続を図ること。

8. 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

高速道路の駐車スペースが絶対的に不足していることから、特に大型車等は、本来の車庫区分以外のスペースや、SA・PAの入口等に停車せざるを得ない状況となっているため、SA・PAやインターチェンジ近傍の道の駅における駐車スペースの整備・拡張する等、機能面の充実を図ること。

9. バスターミナルやバス停などバス利用拠点の整備・改善

広域交通と地域交通のネットワーク機能の強化を図り、生活圏の拡大や観光による交流人口の増加等の地域活性化につなげるため、バスターミナルやバス停、高速道路の休憩施設を活用したバス結節点の整備・改善を図ること。

10. 市街地でのタクシー専用乗り場の整備・改善

市街地での交通渋滞緩和・走行環境の改善を図るため、タクシー専用乗り場の整備・改善の促進を図ること。

11. 公共事業関係費の大幅な拡大と長期的・安定的予算確保について

東北地方の活力ある地域形成、豊かな生活の実現、更には地方創生の実現に向け、道路整備の推進や道路ストックの老朽化対策、冬期安全対策など「生産性の向上による成長力の確保」、「国民の安全・安心の確保」のため、長期的・安定的な予算確保が必要不可欠である。

よって、国の公共事業関係費を、平成21年度以前の7～8兆円規模に回復させ、長期的・安定的に予算確保するとともに、2020(令和2)年度当初予算における公共事業関係費の大幅な拡大を図ること。また、復興予算についても、通常の公共事業予算とは別枠で復興が終了するまで継続的に確保すること。

12. 経済成長を支えるため、使途を限定しない補正予算の確保、編成について

多様な利用者ニーズに対応し、経済成長を支えるため、幅広い施策を対象とした補正予算の確保、編成を図ること。

13. 除雪等支援の継続について

東北地方は、冬期間において除雪・路面凍結等により道路交通への影響が大きく及ぶことから、持続可能な除雪体制及び必要な予算を確保すること。

関東甲信越地区道路利用者会議

道路は、快適な国民生活や活力ある社会経済活動を支える、最も身近で基礎的な社会資本である。道路整備の促進は、地域づくり・都市づくりを進めるためにも切望されることであり、高規格幹線道路から市町村道に至る道路ネットワークの整備は極めて重要である。

また、我が国は人口減少時代を迎えているが、経済成長を実現させるためには、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」を向上させることが必要である。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、令和元年度秋季関東甲信越地区道路利用者会議の総意として、次の事項を要望する。

- 社会資本整備重点計画に基づき、道路整備を計画的かつ着実に推進するため、道路整備費の確保を図ると共に、財源の一層の充実、強化に努めること。
- 次の路線の事業促進を図ること。
 - 高規格幹線道路等
 - 東北縦貫自動車道の機能強化
 - 東北横断自動車道いわき新潟線の全線4車線化

北海道地区道路利用者会議

北海道は、豊かで美しい自然環境に恵まれ、広大な大地と海で育まれた豊富で新鮮な食を強みに、国内外より多くの観光客が訪れております。特にインバウンド観光については近年急激に増加しており、外国人観光客の受入環境の整備や広域観光周遊ルートの認定など、世界が憧れる観光立国北海道の実現に向けた取組を推進しているところ です。

また、本道は我が国最大の食料供給地域として、良質な農水産品の国内安定供給に貢献しているほか、道産食品の海外への輸出拡大を推進しているところです。

北海道の強みである「観光」や「食」に関連する地域(生産空間)の基幹産業を支え、人流・物流を効率化し、生産性の向上に欠かすことのできない高規格幹線道路については、着手区間の相次ぐ開通に加え、未着手区間においても着手に向けた調査が推進されるなど、着実に進捗が図られているものの、ネットワークとしては未だ脆弱であります。また近年、多くの自然災害が全国各地で発生しており、本道においても、2016年8月の相次ぐ台風の上陸・接近や、昨年7月の豪雨被害、更に9月には、過去最大震度7を記録した北海道胆振東部地震が発生し甚大な被害をもたらすなど自然災害のリスクが高まっています。

このほかにも、暴風雪時に発生する交通障害や、道路施設の老朽化など、様々な課題を抱えております。

また、これらの課題に加え、2030年度末に北海道新幹線札幌延伸も控えており、圏域間の交流・連携の強化、地域医療の充実、企業進出等のストック効果を高めるとともに、北海道の強靱化を推進し、道民の安全・安心な生活を確保するためには、高規格幹線道路から住民に最も密着した市町村道に至る道路網の計画的・体系的整備が是非とも必要であります。

このようなことから、次の事項について要望します。

《重要要望事項》

【2020年度北海道開発予算等の総額確保】

- 北海道の活性化、ひいては我が国の成長・発展に貢献するために必要となる社会資本整備を着実に進めるため、2020年度公共事業予算の総額を確保すること。また、地方創生推進のために真に必要な道路整備について、特別措置を拡充すること。

- 防災対策として、自然災害等による過酷事故発生時の避難に有効活用できる道路について、国が主体となって早急に整備を進め適切な維持管理を行うとともに、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の着実な推進を図るための予算を確保すること。また、地方公共団体が実施する避難道路整備や除排雪を含めた維持管理等にかかる経費について、国の負担割合の引き上げや別枠での予算確保など、地方の負担とならないよう財政支援を充実強化すること。

- 冬期間の降雪や路面凍結による交通障害は、本道の経済活動や安全で安心なくらしの確保などに深刻な影響を与えることから、除排雪や防雪対策等にかかる必要な予算を確保すること。

- 高度経済成長期に整備された道路施設の老朽化対策を推進するため、点検・点検・点検などのメンテナンスサイクルを確立し、予防保全を含む戦略的な維持管理・更新事業を行うための技術的支援のさらなる充実や対策予算の別枠確保を図ること。

【交付金制度等の見直し】

- 道ではインフラ長寿命化計画に基づき補修や更新を実施しているが、すべての管理施設の法定点検や定期点検・補修・更新が交付金事業の対象となるよう制度の拡充を図るとともに、地方負担の軽減を図ること。

- 近年頻発する暴風雪時の対応をはじめ、通勤・通学などの地域生活や社会・経済活動の安全を確保するため、除雪事業を「防災・安全交付金」の交付対象とするとともに、近年の労務費や諸経費等の上昇に伴う除雪費の増額や除雪機械等の更新・増強にかかる財政支援の充実・強化を図ること。

- 道路の無電柱化は景観の改善や歩行空間のユニバーサルデザイン化、さらには地震等による電柱の倒壊等を防ぎ、物流や避難路の確保に資するなど、防災・減災対策上も重要であるが、整備にかかるコストが高価であることから、今後の無電柱化推進に向けて地域に応じたコスト縮減に資する技術開発を進めること。

【北海道開発の枠組みを堅持】

- 北海道総合開発計画に基づき、北海道が将来にわたり我が国に貢献していくため、社会資本整備を総合的かつ着実に推進することができるよう、開発予算の一括計上や北海道特例及びこれを担う北海道局を含め、北海道開発の枠組みを堅持すること。

【高規格幹線道路網の整備等】

- 高速自動車国道の整備促進
- 一般国道の自動車専用道路の整備促進
- 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
- 高規格幹線道路の機能向上
- 地域高規格道路の整備促進
- 有料区間における暫定2車線区間の4車線化

【安心で快適な旅ができる交通ネットワークの整備】

- 観光拠点へのアクセス道路等の整備

【物流ネットワーク形成のための道路網の整備】

- 空港、港湾などの物流拠点やICへのアクセス道路の整備
- 交通不能区間や冬期交通不能区間の解消
- 物流・人流の生産性向上のための渋滞対策
- 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
- 道州制特区推進法に基づく移譲事業の着実な推進

【災害に備えた安全な道路交通環境の整備】

- 災害に強い道路や災害時におけるリダンダンシーを確保する道路の整備
- 原動力防災に資する避難道路の整備
- 防災性や景観向上等に資する無電柱化の整備
- 緊急輸送道路等における機軸耐震補強の計画的な整備

【道路施設の戦略的な補修・更新と適切な維持管理・更新】

- 長寿命化修繕計画に基づく老朽化対策
- 定期的な点検と適切な維持管理

【冬期における安全で快適な道路交通の確保】

- 冬期交通確保のための除排雪の充実や除雪機械等の更新・増強
- 鉄道駅周辺・中心市街地・通学路等を中心とした歩道除排雪の拡充
- 地吹雪・雪崩対策など、冬に強い道路の整備

【安全で安心な道路交通環境の整備】

- 幹線道路や通学路等の交通安全施設整備
- 地域の医療を支える交通ネットワークの整備
- 幅の広い歩道や段差のない歩道の整備
- 安全で快適な自転車走行環境の整備

【都市の活性化や生活の質の向上を図る道路網の整備】

- 都市の円滑な交通を確保するためのバイパス、環状、放射道路の整備
- 渋滞解消や市街地の一体化のための立体交差などの整備
- 中心市街地・商店街の活性化を目指したまちづくり
- 駅前広場、空港、バスターミナルなど公共交通機関の旅客施設等の利用者利便性の向上
- バスターミナルやバス停などバス利用拠点の整備・改善

【日常生活を支える生活道路の整備】

- 駅・学校・病院など、主要施設周辺における臨路区間の解消や歩行空間のユニバーサルデザイン化
- 民間投資と連携して行われる道路整備
- 道路施設(舗装・道路附属物など)の適確な老朽化対策

東北地区道路利用者会議

道路は、人とくらしを支え、豊かな地域社会の形成を図る最も基本的な社会資本であり、21世紀の質の高い創造的な社会の構築に向け、地域連携を強化し、活力ある経済を支えられた「ゆとりある社会」を実現するためには、既存ストックの有効活用や良質な社会資本を計画的に整備することが不可欠であります。

特に、社会資本整備の遅れている東北地域にとっては高規格幹線道路から市町村道に至る道路網の整備を、重点的かつ効率的に推進することが是非とも必要であります。

さらに、東日本大震災による甚大な被害を受けた道路については、国民生活に大きな影響をおよぼすので、1日も早い復旧に取り組みとともに、災害復旧に対し柔軟な対応が必要であります。

このため、次の事項について強く要望いたします。

1. 東日本大震災からの復興・創生について

未だ多くの被災者の方々が、仮設仮設住宅等で不自由な生活を余儀なくされており、被災者の方々が1日も早く安全で安心な生活を取り戻すとともに、被災地が復興を確実に成し遂げるためには、復旧・復興事業を計画的に推進する必要があることから、通常予算とは別枠での財政措置(社会資本整備総合交付金(復興)や復興交付金、震災復興特別交付税)等の充実と継続を図るとともに、復興事業が完了するまで、必要な予算を確保すること。

2. 災害に強い基幹的な道路整備等の推進について

東北地方は、過疎中山間地を多く抱えており、道路整備が急務であるが、今回の震災により整備に遅れが生じることがないよう、地方の道路整備予算の充実強化に努めること。

さらに、平成28年の台風10号の被災状況を踏まえた災害に強い道路ネットワークの構築や、年々増加する維持管理に対する支援制度の拡充、平成30年1月の記録的な大雪などを教訓とした防雪・除排雪事業をはじめとする冬季道路交通対策、防災対策による事前通行規制箇所の解消、交通事故対策、道路インフラの老朽化対策及び無電柱化など、必要とされる道路事業が着実に推進されるよう積極的な対策及び予算措置を図るとともに、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策を着実に実施するための予算を確保すること。