

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、道路利用者の安全が確保され、かつ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落石防止等の安全対策の一層の促進を図られたい。

ついで、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の後継事業として創設された防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策も活用しながら、必要な財源を安定的に確保し、これまで以上に強靱な国土づくりを強力かつ継続的に進めること。

11. 重要物流道路の指定について

平常時・災害時を問わず安定的な輸送を確保するため、重要物流道路及びその代替・補完路については、各県・市販及び中国ブロック版の新広域道路交通計画を踏まえ、道路利用者の意見を十分に反映して指定されたい。

また、該当道路の機能強化及び整備促進のため、補助制度の拡充等による財政支援を講じられたい。

12. 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い道路施設の安全性・耐久性を高めるために十分な予算の確保を図られたい。

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。

13. 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。

特に、令和元年5月に滋賀県大津市で発生した園児死亡事故を受け、未就学児の園外活動ルートにおける安全対策を緊急かつ着実に行う必要があるため、防災・安全交付金の総額の確保を図られたい。

(2) 道路災害防除対策

近年、豪雨災害が頻発・激甚化しており、落石や崩土などに伴う事故の危険性の高まりや、道路の寸断、異常気象時の事前通行規制による物流及び一般交通への影響が一層懸念されることから、安全かつ円滑な交通を確保するため、道路防災対策の強力な推進を図られたい。

14. 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。

15. 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。

16. 道路整備予算の総額の確保について

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。防災・減災・国土強靱化の実現、並びに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、新たな財源を創設するとともに、令和3年度の国・地方を合わせた道路整備予算の総額の確保を図られたい。

四 国 地 区 道 路 利 用 者 会 議

私たちの生活や産業・経済、社会活動を支える道路は、豊かで活力ある地域を実現し、切迫する巨大地震や激甚化・頻発化する自然災害に備える上で不可欠な基盤であります。四国におきましても、急峻な地形や脆弱な地質のため、降雨等による自然災害が発生しやすいことに加え、南海トラフ地震による甚大な被害が想定されております。

このため、大規模災害発生直後から、円滑に応援部隊が進出し救援物資を輸送するとともに、経済活動の継続・早期復旧に向けては、信頼性の高い高速道路の整備や暫定2車線区間の4車線化が必要です。

また、日常生活や産業活動を支え、地域の活性化につなげていくためには、信頼性が高い高速道路の整備に加え、一般国道、県道及び市町村道によるバランスのとれた道路網の形成を図るとともに、通学路の交通安全対策や道路構造物の老朽化対策、防災対策などの取り組みも着実に進められなければなりません。

こうした中、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」の延長を強く訴えてきたところ、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の決定とともに、高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化などが対象事業に拡充され、これまで以上に高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策などを加速化・深化する絶好の機会であります。

このようなことから、次の事項について強く要望します。

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、必要財源の確保を図ること。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. 高規格道路網の早期開通に向け事業を推進すること。なお、開通予定が示されている区間については、開通に向けて着実な整備を進めること。また、未事業化区間については、早期事業化に向け、必要な手続きを確実に進めること。

暫定2車線供用区間については、4車線化や付加車線の設置を図ること。

○**四国縦貫自動車道(徳島～川之江～大洲 222km)**

【4車線化の実現】

- ・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)**

【開通に向けた着実な整備】

- ・徳島南部自動車道 徳島沖洲～徳島JCT(令和3年度開通予定)

【早期完成】

- ・徳島南部自動車道 阿南～徳島津田
- ・窪川佐賀道路 四万十町中央～四万十町西 黒潮拳ノ川～黒潮佐賀
- ・佐賀大方道路 黒潮佐賀～黒潮大方
- ・大方四万十道路 黒潮大方～四万十
- ・津島道路 内海～津島岩松

【早期事業化】

- ・宿毛～内海

【4車線化の実現】

- ・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】

- ・今治道路 今治～今治湯ノ浦

【4車線化の実現】

- ・今治湯ノ浦～いよ小松

○**西瀬戸自動車道(西瀬戸尾道～今治 47km)**

【4車線化の実現】

- ・広島県境～今治

○**高知東部自動車道(高知～安芸西 36km)**

【早期完成】

- ・南国安芸道路 高知龍馬空港～香南のいち 芸西西～安芸西

【4車線化の実現】

- ・高知南国道路 高知南～高知龍馬空港
- ・南国安芸道路 香南のいち～芸西

○**阿南安芸自動車道**

【早期完成】

- ・桑野道路 阿南～桑野
- ・福井道路 桑野～小野
- ・海部野根道路 海部～野根
- ・野根安倉道路 野根～安倉
- ・北川道路(1工区)
- ・北川道路(2 - 2工区)
- ・安芸道路 安芸東～安芸西

【早期事業化】

- ・牟岐～海部
- ・奈半利～安芸

【計画段階評価の早期着手】

- ・美波～牟岐

られたい。

5. 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。

6. 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車線化を推進すること。特に、令和元年9月10日に発表された「高速道路における安全・安心基本計画」において4車線化の優先整備区間に選定された区間については、事業手法や財源確保策等を具体化した上で、早期事業化を図られたい。また、付加車線やワイヤロープの整備促進を図られたい。

(1) 山陰道の全線の早期整備

- 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～出雲多伎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
- 益田西道路(須子IC～戸田IC)の早期整備
- 益田・田万川道路(戸田IC～田万川IC)の早期整備
- 田万川(萩市)～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)～大井(萩市)間の早期事業化
- 大井・萩道路(大井IC～萩IC)の早期整備
- 三隅(長門市)～長門(長門市)間の早期事業化
- 依山・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～宍粟JCTの早期整備
- 左用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
- 志戸坂峠防災事業の早期整備

(3) 中国横断自動車道岡山米子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

- 米子市～境港市間の早期事業化
- 賀陽IC～北房JCTの4車線化等事業中区間の早期整備
- 蒜山IC～米子ICの早期4車線化及び4車線化等事業中区間の早期整備

(4) 中国横断自動車道広島浜田線の暫定2車線供用区間の早期4車線化

- 瑞穂IC～金城PAスマートICの早期4車線化

(5) 山陰道(有料区間)の暫定2車線供用区間の早期4車線化

- 安来道路(米子西IC～東出雲IC)の早期4車線化
- 江津道路(江津IC～江津西IC)の早期4車線化

(6) 中国横断自動車道尾道松江線の(有料区間)の暫定2車線供用区間の早期4車線化

- 三刀屋木次IC～松江玉造ICの早期4車線化

(7) 西瀬戸自動車道の暫定2車線供用区間の早期4車線化

- 西瀬戸尾道IC～生口島北ICの早期4車線化
- 生口島南IC～多々羅大橋の早期4車線化

(8) 中国横断自動車道尾道松江線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
- (9) 東広島・呉自動車道の阿賀ICの立体交差化の早期整備
- (10) 広島呉道路の暫定2車線供用区間の早期4車線化

7. 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。

(1) スマートインターチェンジの整備

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。

- 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

- ・篠坂PAスマートIC
- ・八本松スマートIC

※IC名は全て仮称

(2) 沿道施設活用促進について

高速道路における交通安全を推進し、道路利用者の利便性向上を図り、沿線地域を活性化させるため、高速道路沿線の道の駅、ガソリンスタンドや、著名地点の案内・誘導の取組を図られたい。

8. 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～覚寺)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事業化
- 境港出雲道路(松江北道路)の早期整備
- 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～瀬戸IC)の早期整備
- 美作岡山道路(吉井IC～湯郷温泉IC)の早期整備
- 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
- 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

9. 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、広域的な連携の基盤となる一般国道の整備及び地方中心城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。

10. 安全・安心で災害に強い道路の整備促進について