

中国地区道路利用者会議『要望書』

平成 30 年 7 月豪雨では中国地方各地で記録的な豪雨に襲われ、高速道路をはじめ国道・地方道が多く箇所寸断され、国民生活や経済活動の基盤となる道路に甚大な被害が生じ、災害時における救助や復旧に向けた物資・人員の輸送、さらには日常生活にも大きな支障をきたした。

一方で平時においても道路は、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に支えられた社会の実現に向けた「地方創生」の取組を進めていくため、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. 災害に強い道路ネットワークの形成について

平成 30 年 7 月豪雨では幹線道路の多くが被災し支援物資の輸送のほか、企業の経済活動や日常生活にも著しい影響を及ぼしたことから、大規模災害時においても人流・物流が確保されるよう、災害に強い道路ネットワークの形成を図られたい。

また、引き続き、平成 30 年 7 月豪雨からの復旧・復興に向けた財政的・技術的支援を図られたい。

2. 人流・物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。

3. 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。

4. 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、連続運転時間や休息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。

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。
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。

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
- 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
- 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 の早期4車線化及び付加車線設置区間の早期整備
- 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(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
 - 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
- (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 PA スマート IC
 - (3) 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

8. 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～瀬戸 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。

10. 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。

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、地域高規格道路等の既存ネットワーク計画の見直しを含め、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。

とくに、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・安全交付金の総額拡大及び追加配分などによる緊急対策を行うこと。

(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。

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2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。