

要 望

高規格幹線道路網等は、物流や観光などによる経済効果をもたらすなど、地方創生に寄与しているほか、災害発生時において救援や復旧に向けた緊急輸送を支える重要な社会基盤となっている。

特に、今般の新型コロナウイルス感染症への対応については、医療物資や生活物資を届ける「命の道」としての機能を発揮している。

しかしながら、高規格幹線道路網の進捗率は全国的に高まっているものの、整備の大幅に遅れている区間が未だ多く残され、国土の均衡ある発展に対し重大な課題となっている。

また、整備が進んだ区間においても既存施設の老朽化対策などが急務となっている。

よって、国におかれては、下記の事項につき実現を図られるよう強く要望する。

記

1 建設促進について

- (1) ミッシングリンクを解消するため、高規格幹線道路網 14,000 キロメートルの早期整備に向けた明確な方向性を示すとともに、安定的に道路整備等を実施できるよう、財源の確保に万全を期すこと。また、高規格幹線道路と一体となって高速交通体系を成す地域高規格道路の整備についても、所要の財源を確保すること。

- (2) 国土の均衡ある発展のため、整備の遅れている地域への一刻も早い着工を図ること。
- (3) 安全性の確保や災害時の対応のため、暫定2車線区間の4車線化の早期実現を図ること。

2 高速道路ネットワークの更なる機能向上と最適利用の推進について

- (1) 渋滞多発箇所における道路拡幅など効率的なピンポイント渋滞対策や交通状況に応じた車線運用等により、道路ネットワーク全体として、その機能を最大限に発揮させること。
- (2) 渋滞や交通規制などの交通情報を運転者が詳細に把握できる仕組みの構築を一層推進すること。特に、近年増加している豪雨や豪雪に対する緊急情報の迅速な周知を徹底して図ること。
- (3) 物流拠点や観光地などへのアクセス性向上に資するインターチェンジの整備促進を図ること。

なお、インターチェンジの整備にあたっては、地域の要望を踏まえるとともに、取付道路等周辺交通環境の整備にも十分に配慮すること。

また、ETC2.0を対象として、高速道路外の休憩施設等への一時退出を可能とする実験の対象を希望する各地域へ拡大するとともに、一時退出可能時間の延長を図ること。

- (4) 利用者の利便性の向上のため、サービスエリア及びパーキングエリアの空白区間の解消やガソリンスタンドの設置等を図ること。また、サービスエリア及びパーキングエリアを活用した地場製品の販売など、地域活性化に資するための施設となるよう、支援を行うこと。

3 安全対策の推進について

(1) 防災対策等の推進について

- ア 災害時の緊急輸送道路の機能確保のため、地震や豪雨、豪雪など自然災害対策の強化を図ること。
- イ 高速道路の法面を利用した津波避難所など、防災対策の充実強化を図ること。
- ウ 緊急物資の集積所など、災害時の防災拠点としてサービスエリア・パーキングエリアの活用を図ること。

(2) 老朽化対策等の推進について

- ア 道路施設の定期点検の結果を踏まえ、予防保全による道路の老朽化対策の一層の推進を図ること。
- イ 橋梁やトンネル等の老朽化する道路施設の適時適切な維持管理・更新が実施されるよう、十分な財源を確保すること。
- ウ 高速道路をまたぐ跨道橋の適切な維持管理が可能となるよう、十分な財政措置を講じること。

(3) 事故防止対策等の推進について

- ア 高速道路工事にあたっては、住民に不安が生じるような陥没事故等が発生しないよう十分な対策を講じること。

イ 大型トラックや高速バス等による重大事故防止のため、万全の安全対策を講じるとともに、高速道路逆走事故についても、サービスエリア及びパーキングエリアへの遮断機の設置など、具体的な防止対策を図ること。

ウ 暫定2車線区間については、正面衝突事故の防止のため、対面通行区間におけるワイヤロープの設置など、当面の緊急対策等の実施が図れるよう、十分な財源を確保すること。

エ 高速道路の安全性の向上や渋滞の解消に寄与する、A S V（先進安全自動車）技術搭載の車両に対するインセンティブとして通行料金割引等の導入を図ること。

4 料金制度について

高速道路料金制度については、料金体系の再編による発現効果や課題等も検証しながら、適時適切な見直しを行うこと。