

令和4年度道路整備促進高知県大会 (主催:道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会)

令和4年5月16日(月)、城西館(高知市)において、山本衆議院議員、山崎衆議院議員、中西哲参議院議員、濱田知事、丹羽四国地方整備局長をはじめ、ご来賓の方々、会員の市町村長、議会議長などをあわせ約180名の方々の参加のもと、「令和4年度道路整備促進高知県大会」を開催しました。

大会では、国土交通省道路局荒瀬環境安全・防災課長から、「道路行政をとりまく最近の情勢について」情報提供いただき、(一社)日本道路建設業協会増田副会長から、「国土をしっかりと守り 果敢に攻める」と題してご講演いただきました。

その後、国土強靱化のための5か年加速化対策に必要な予算の確保、高規格道路のミッシングリンクの解消、令和5年度道路関係予算の満額確保など、8項目の決議を満場一致で採択しました。

大会次第

- (1) 開会
- (2) 主催者挨拶
- (3) 来賓挨拶
- (4) 来賓紹介
- (5) 道路行政をとりまく最近の情勢について
国土交通省 道路局
環境安全・防災課長 荒瀬 美和 様
- (6) 講演「国土をしっかりと守り 果敢に攻める」
(一社)日本道路建設業協会
副会長兼専務理事
九州大学 客員教授 増田 博行 様
- (7) 決議採択
- (8) 閉会

主催者・来賓挨拶



主催者
会長 池田 洋光

- 市町村が力強く進める、観光・産業振興による経済活性化や南海トラフ地震への備えは着実な道路整備があってこそ可能。
- 次の時代に素晴らしい高知県を残していけるよう、新たな財源の創設と道路整備に必要な予算の満額確保に向けて皆様と力を合わせて取り組む。



衆議院議員
山本 有二 様

- 道路整備においては、B/Cのみならず、防災の観点からも整備の必要性について検討していただく必要がある。
- 平成30年に高知自動車道「立川橋」が落橋。4車線化区間であったため早期に交通が再開された。
- 物流の確保をするためにも高速道路の完成4車線化に向けて整備を引き続き進めるように要望する。



衆議院議員
山崎 正恭 様

- 四国8の字ネットワークの新規事業化は、災害時における命の道として、また経済効果等、様々なことが期待される。今後も8の字のさらなる充実に向けて取り組んで行かなければならない。
- 通学路の安全対策について子供の命を守るため官民一体となって1カ所でも早く整備をしていくことを要望する。



参議院議員
中西 哲 様

- 来年度予算の確保に向けて、6月には骨太の方針が決定されるため積極的な活動が重要。
- デフレ脱却のためには、地方公共団体、民間企業の設備投資等につながる公共事業の予算措置が不可欠。
- このためにも、国土強靱化のように期間と規模を明記することが重要であり、しっかりと要望していく。



高知県知事
濱田 省司 様

- さらなる県勢浮揚をなし遂げるためには、安全で快適な人流と安定した物流の確保が不可欠。加えて災害への備えを高めることが重要。
- 経済活動における効率や安定性を高め、保ち続けるとともに、自然災害への備えを高めるために、道路整備や修繕、維持管理を計画的かつ着実に挙げる。



四国地方整備局長
丹羽 克彦 様

- 県内では、高知西バイパスが昨年全線開通し、奈半利安芸道路 安田～安芸間、宿毛内海道路 宿毛新港～一本松間が今年度事業化。
- 西日本豪雨の時のように、強い道路ネットワークがあれば、災害時の早期復旧や支援も可能になる。
- 道路ネットワークの強靱化、また、交通安全対策、老朽化対策等、必要な予算確保に最大限努力するのでご支援、ご協力いただきたい。

情報提供

【道路行政をとりまく最近の情勢について】

- 近年、道路関係予算が横ばいの中、維持修繕費が増加したことにより、改築予算が減少。
- このような中、国土強靱化のための3か年緊急対策及び5か年加速化対策により改築予算は概ね横ばいを確保。
- 令和3年度から始まった「5か年加速化対策」であるが、現在までの2年間で約半分の予算が措置されている。
- 国土強靱化に資する道路ネットワークの機能強化として、ミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化が推進されており、本年度は高知県でも2区間が新規事業化された。
- 千葉県八街市における死傷事故（令和3年6月）をうけて、交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）が創設され、各自治体に対して計画的かつ集中的な支援を行うこととなった。
- その他にも道路空間の賑わいの創出のための「ほこみち制度」や自転車活用促進に向け、全国の道路管理者と連携を進めていく。



国土交通省 道路局
環境安全・防災課長
荒瀬 美和 様

講演

【国土をしっかり守り 果敢に攻める】

- 日本の道路整備が本格的に始まったのは、昭和30年以降であり、未整備箇所が多く残るにも関わらず、公共投資はピーク時から比べ、半分程度で近年は推移しており、多くの弊害をもたらしている。
- 中でも、日本の都市間連絡速度は諸外国に比べて遅く、生産性が下回ることから、国際競争において劣っている。
- 他国では、主要な都市間を結ぶ高速道路のネットワークが複数あり、道路整備に合わせてGDPが飛躍的に上がる例もあり、経済成長していくうえで、道路整備は必須である。
- 社会資本整備投資額を人口減少に合わせて減額してしまうのではなく、効率を上げ、競争力を向上させるために、投資すべきことには、しっかりと投資するといった攻めの姿勢が必要である。
- 今後は、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に代わる予算の確保にもしっかりと取り組んでいくことが重要である。



(一社)
日本道路建設業協会
副会長兼専務理事
九州大学 客員教授
増田 博行 様

決議

- 決議案を力強く朗読。全会員の賛同をいただき、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会として採択した。



副会長 横山 幾夫

閉会挨拶

- 昨年度は国道33号「高知西バイパス」が全線開通し、今年度は、宿毛内海道路（宿毛新港～一本松）、奈半利安芸道路（安田～安芸）が同時に新規事業化され、四国8の字ネットワークをはじめとする県内の高規格道路の完成に向け、大きく前進した。引き続き、会員が一丸となって道路整備の促進に取り組んでいく。



副会長 小田 保行

