

広島地域における交通課題等の 解決に関する要望

2018年11月

広島商工会議所 運輸部会

要望の趣旨

広島商工会議所では、広島地域における事業者の声を集約し、経営支援や地域振興、政策提言（意見・要望活動）など、様々な活動を行い、企業の活力強化、地域経済の活性化に取り組んでいる。

本所では、7つの部会を設置しており（工業部会、商業部会、理財部会、建設業部会、観光・サービス業部会、小売商業部会、運輸部会）、各部会においては部会員のニーズに即した多彩な活動が行われている。

陸・海・空にわたる運輸事業者約250社により組織する運輸部会では、運輸業界の振興及び地域経済の発展を図るため、様々な活動を行っている。

運輸部会では、2016年度において、広島空港へのアクセス向上に関する要望を取りまとめ（山陽自動車道の円滑な交通、代替路線の整備促進など）、広島県商工会議所連合会要望の一項目として、地元選出国會議員等に当地域運輸事業者の声を届けたところである。

また、国土交通大臣と日本商工会議所との懇談会において、国土交通大臣に空港アクセス向上について要望を行っている。

しかしながら、当地域においては、空港アクセスに関する問題のみならず、高速道路網の整備が福岡都市圏などと比較し遅れているなど、様々な交通課題等が山積しており、その解決が急がれる。

こうしたことから、2017年度は、当地域における交通課題等を解決へと導き、当地域・企業を一層成長・発展させていくため、当部会として要望を行うこととし、当部会正副部長にて、陸・海・空の広範な視点から、当地域における交通課題等の抽出及び意見集約を図り、行政機関等へ要望を行ったところである。

2018年度においては、当部会全役員に意見照会したうえで、要望内容の取りまとめを行った。

当地域・企業が一層成長・発展するよう、広島空港へのアクセスの向上等について要望する。

要望

1. 広島空港へのアクセスの向上について

山陽自動車道は、広島市など、県内主要都市から広島空港までの主要ルートの一つであり、空港利用者の多くが利用している。

しかしながら、広島空港までのアクセス時間は、山陽自動車道における事故や渋滞、気象などに大きく影響を受けており、同ルートの利用に不安を抱く者は少なくない。

本ルートの円滑な交通は、多くの空港利用者の利便を増進するとともに、空港利用者数の増大へとつながるものとする。

広島市など、県内主要都市から広島空港までのアクセス性向上に資する、山陽自動車道の円滑な交通について、必要な措置を講じられたい。

特に、再開発が進む広島駅周辺地区と広島空港を自動車専用道路で直結することで、高速性・定時性の確保につながる広島高速 5 号線をはじめ（図①）、広島空港へのアクセス向上に資する国道 2 号東広島・安芸バイパス（図②）、道照交差点立体化（図③）、東広島・呉自動車道阿賀 IC 立体化（図④）についての整備促進、並びに広島熊野道路と黒瀬 IC 間を結ぶ県道矢野安浦線の整備促進（広島空港リムジンバスが通過できる環境整備、図⑤）、また事故・渋滞発生時における道路利用者への速やかな情報提供（道路情報掲示板の拡充等）について特段のご配慮を賜りたい。



2. 西広島バイパス都心部延伸事業の早期再開・早期全線供用について

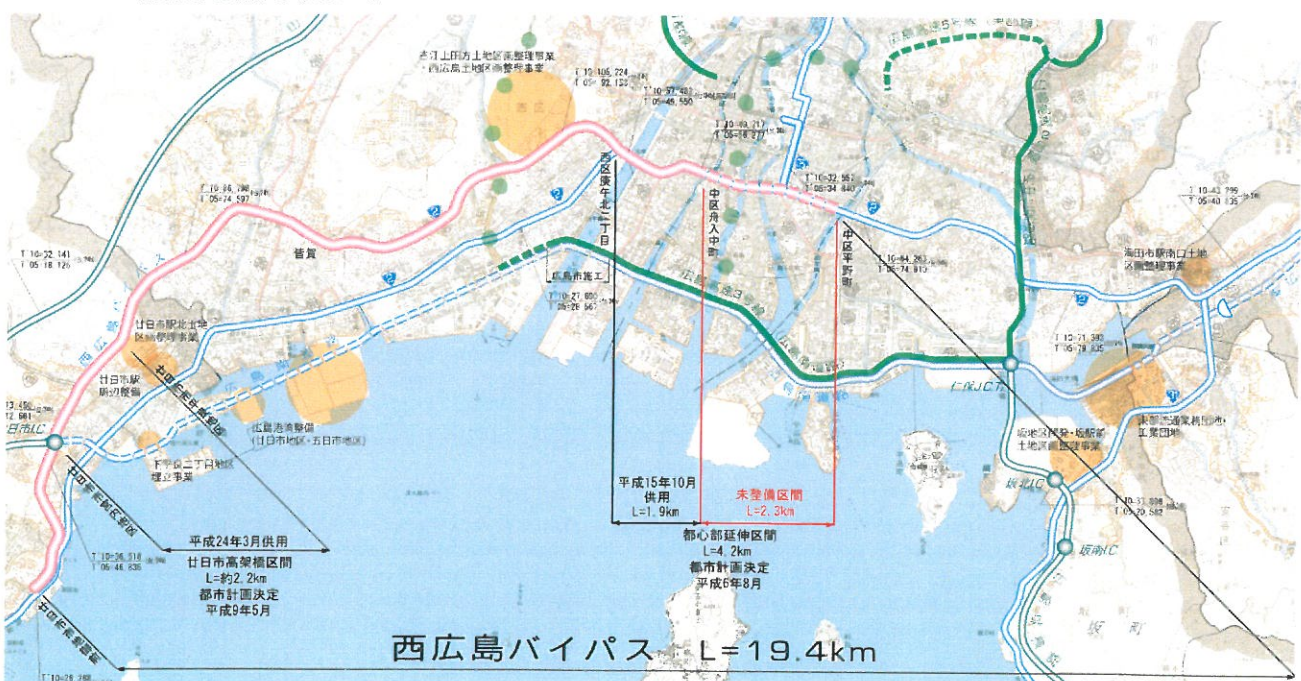
一般国道2号西広島バイパスは、広島市と廿日市市を結び、沿線地域の開発と経済の発展に大きく寄与する重要な広域幹線道路である。特に、西広島バイパス都心部延伸事業は、廿日市市・大竹市・岩国市などの西部方面から広島市の都心部へ向かう交通の渋滞緩和や沿道環境の改善、さらには広島市の中枢性向上に資する重要な事業である。

この事業は、平成15年に全体4.2kmのうち1.9kmが供用開始されているが、残りの2.3kmについては未整備となっている。このため、西広島バイパスの庚午出口等では、現在も県内屈指の渋滞が続いており、高架道路の延伸による渋滞緩和、所要時間の短縮が、物流の効率化、広域観光の促進、都心の活性化、公共交通機関の利便性向上などにもたらす効果は多大なものがあると期待されている。

平成29年には、広島広域都市圏の産業、経済、文化及び観光の一層の活性化を図るために必要不可欠である本事業の早期再開の実現に向け、地元経済団体・企業等により「西広島バイパス都心部延伸事業促進協議会」を設立し、地元自治体と連携を図りながら、延伸事業の早期再開、早期全線供用に向け、官民一体となった取り組みが進められている。

さらに、平成30年6月、中国地方整備局長などに対して、沿道の町内会や社会福祉協議会など57の地域団体から、高架道路の早期全線開通を求める要望書が提出されるとともに、広島市議会定例会において、本事業の早期全線供用を求める決議がなされるなど、事業の早期再開への期待の声は、地域全体の大きなうねりとして一層高まっている。

西広島バイパス都心部延伸事業の早期再開、早期全線供用について、格別のご配慮を賜りたい。



3. 訪日外国人旅行者の受入環境整備に関する補助制度拡充について

訪日外国人旅行者数 4,000 万人、6,000 万人の実現に向けて、滞在時の快適性及び観光地の魅力向上並びに観光地までの移動円滑化等を図るため、訪日外国人旅行者の受入環境整備を行うための補助制度が設けられている。

本補助制度について、地域一体的な負担という観点から、自治体等による協調補助が着実に受けられるようご配慮を賜りたい。

4. 旅客船のバリアフリー化推進のための支援措置の拡充等について

旅客船のバリアフリー化は、コストの負担が大きく、港湾施設との一体的対応が必要となることなどもあり、遅れているのが現状である。旅客船のバリアフリー化を推進していくためには、船舶と港湾との一体的な整備はもとより、バリアフリー化により船舶の総トン数が増えることによるコストの負担を軽減する環境を整備していくことが有効である。

旅客船のバリアフリー化については、国が法律に基づいて推進しているところであるが、バリアフリー化により総トン数が増えた場合の船会社の負担増に対し、何らかの支援がなされるようご配慮を賜りたい。

さらに、「せとうちサイクルーズPASS」を発行するなどサイクリングによる航路の利用促進を図っているところであるが、船舶の利便性を強みとし、国内外からの新たな利用者を獲得するため、一層の利用促進策について支援を賜りたい。

また、ボーディングブリッジなど、港湾施設側のバリアフリー化が進まない場合は、船舶側が何らかの措置を講ずることとなり、総トン数増による使用料負担が大きくなる。バリアフリー化等において、船舶と港湾を接続する設備については、一義的には港湾施設側の固有設備とし、使用料負担が大きくなりないうようご配慮を賜りたい。

併せて、港湾施設使用料（係船料）について、現在は係留 1 回総トン数 1 トンにつき水深等に応じて金額が定められているが、係留回数が多い船会社にとって負担となっている。

特に、島しょ部航路の多くは生活航路として、都道府県知事の意見を踏まえ「指定区間」に指定されており、定められた回数以上の運航確保を法令上求められているところである。こうした社会的要請に基づく事情も考慮していただき、同使用料の軽減についてご配慮を賜りたい。

5. 災害時における移動困難者の緊急輸送に係る支援措置について

「平成 30 年 7 月豪雨」による陸上交通網の寸断により、特に瀬戸内海沿岸の移動困難者が海上交通に殺到し、航路によっては通常の利用者の 140 倍を超える旅客輸送需要が発生するなど、運航船舶のみならず旅客ターミナルにおいても深刻な影響を受けた。

各船社においては、こうした事態に対処するため臨時便、付船（続行便）、臨時定員等により、即応可能な対策を果敢に措置してきたところである。

日本は災害活性化の時期に入っていると言われていているところであり、今後、こうした事態に対処できる体制を構築・維持していくために平常時からの備えが必要である。

ついでには、各使用船舶が通常の旅客定員を超え、大規模災害時等の突発的な需要に対処できる最大の搭載人員に係る追加的な救命設備の取得等、災害時対策に関する支援や殺到した乗降客や積載自動車で混乱する港湾の秩序を維持するため、港内の整理要員の派遣などの支援措置について、ご配慮をお願いしたい。

また、大規模災害時において旅客船・フェリーは、様々な救援活動を求められているところであるが、多くの旅客船事業者は、厳しい経営環境の中、船舶と航路の維持にも苦慮している状況にある。その結果、自社での予備船の保有も困難となり、ドック時等に災害が発生した場合の機動的な救援活動態勢の確保が懸念されるところである。

このため、平時は観光船や予備船として活用し、大規模災害等の有事には、緊急輸送や救援活動等を支援する災害時対応船として機動的に対応できる予備船を一定のエリア毎に保有・活用することにより、当該エリアの安全・安心、そして快適を確保していく体制が構築できることから、予備船運用の上下分離（船舶の公的所有、民間が管理運用）について、検討・支援をお願いしたい。