

- 交通システム等の整備促進
- ⑨高度道路交通システム (ITS) の開発の促進
- ⑩電線共同溝等、都市景観事業の整備促進

6. 道路事業を円滑に推進するため、用地取得にかかる税制のより一層の緩和、軽減措置を図ること。

## 近畿地区道路利用者会議

道路は、国民生活や経済・社会活動を支える最も基礎的な社会資本であり、円滑な自動車交通の確保・物流の効率化等のため欠かせないものである。そのため、近畿圏においては、都市・地方を問わず、その整備には道路利用者から強い期待が寄せられている。

特に、高規格幹線道路などの幹線道路網の整備によるミッシングリンクの解消等は、国際競争力の強化や地域の活性化に寄与し、関西の再生、ひいては日本再生に不可欠であり、国が責任を持って強力に推進する必要がある。

また、少子高齢化の進展、頻発する集中豪雨災害や土砂災害、将来発生が予想される大規模地震など国民の安全・安心が脅かされるなか、21世紀の社会基盤を計画的に充実させ、さらには高齢化する道路ストックの維持管理や深刻化する環境問題に対処し、その改善を図るためにも、道路整備がより一層求められている。

このようななか、国の平成22年度予算では、道路をはじめとする公共事業関係費が大幅に削減されたが、近畿の抱える課題を解決し、近畿全体の発展に資する道路整備が未だ多く残されている状況に鑑み、次の事項について格段の配慮がなされるよう強く要望する。

1. 自動車利用者が負担している税の用途が納税者の理解を得られるよう、地方の実情を十分に踏まえ、道路財源の安定的な確保・充実について一層努めること。

- ①国土の骨格を形成する新名神高速道路や京奈和自動車道等の高規格幹線道路をはじめとする幹線道路網は、ミッシングリンクを解消し、関西を発展へと導き、我が国の競争力・成長力を確保する上で必要不可欠であることから、幹線道路網の充実・強化は国が責任をもって早急に行うこと。特に、この度の高速道路の再検証により、着手見合せとされた4車線化区間について、慢性的な渋滞や多発する交通死傷事故の解消に緊急を要するため、速やかに事業に着手すること。また、高速自動車国道と一体となったネットワークを形成する幹線道路については、円滑な整備促進が図られるよう、これまで以上に道路整備の予算を確保し、地方負担の軽減を図ること。
- ②整備の遅れている地方の道路整備を計画的かつ着実に進めるため、疲弊した地方の財政においても今まで道路予算に多額の自主財源や起債を充当していることから地方の道路整備の財源を確保・充実すること。

2. 関西都市圏の拡大と再生を図る環状道路体系の整備や、広域的な連携を促進する幹線道路の早期整備に取り組むこと。

- ①新名神高速道路、京奈和自動車道などで構成する関西大環状道路の整備を促進すること。特に、国土軸である新名神高速道路については、当面着工しないこととされた区間の早期着手を図るとともに早期の全線完成を図ること。
- ②都市再生本部において、「都市再生プロジェクト」として選定された大阪都市部における新たな環状道路の整備を促進すること。(阪神高速道路大和川線、淀川左岸線・同延伸部により形成)
- ③関西国際空港やスーパー中核港湾・阪神港などの国際物流拠点相互を結び、これらと国土軸を結ぶ国際物流基幹ネットワークを形成する名神湾岸連絡線、大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部、神戸西バイパスや播磨臨海地域道路等の早期事業化を図ること。
- ④関西大環状道路と一体となって関西都市圏の拡大に資する府県間道路等、放射道路の整備を促進すること。
- ⑤都市圏と地方部、日本海側と紀伊半島等の太平洋側における主要都市間を結び、近畿圏全体の連携強化と多様な観光資源や産業を活かした地域活性化に資する高規格幹線道路をはじめとした広域道路網の整備を促進すること。
- ⑥成長が期待される環日本海物流の機能強化や日本海沿岸地域の連携強化を図るための広域道路網の整備を促進すること。
- ⑦中部圏、中国・四国圏との広域連携を促進し、近畿圏の一体的な発展を図る幹線道路の早期具体化を図ること。
- ⑧災害発生時の地域の孤立防止や応急活動の円滑な実施のため、基幹道路網の耐震化及び早期整備を促進すること。特に津波による甚大な被害が想定される紀伊半島沿岸部においては、津波襲来時にも機能を担う近畿自動車道紀勢線の早急な整備を図ること。

3. 特に次の路線の早期事業化及び整備促進を図ること。

- ①高規格幹線道路網の早期整備
  - 新名神高速道路
  - 舞鶴若狭自動車道
  - 北近畿豊岡自動車道
  - 中部縦貫自動車道
  - 近畿自動車道紀勢線(4車線化含む)
  - 京奈和自動車道
  - 中国横断自動車道姫路鳥取線
  - 京都縦貫自動車道
- ②地域高規格道路等
  - 阪神高速道路(大和川線、淀川左岸線、神戸山手線)
  - 淀川左岸線延伸部
  - 名神湾岸連絡線
  - 大阪湾岸道路西伸部
  - 播磨臨海地域道路
  - 東神戸線(神戸線～湾岸線)
  - 神戸西バイパス(国道2号、(第二神明道路北線))
  - 神戸中央線(南進部)
  - 琵琶湖西縦貫道路(国道161号湖北バイパス、志賀バイパス及び小松拡幅、西大津バイパス18工区4車線化)
  - 甲賀湖南道路(国道1号水口道路、栗東水口道路)
  - 名神名阪連絡道路

- 西湘バイパスの延伸の早期事業化
- 新潟県内のくらしと命を守る道路整備の促進
- 西関東連絡道路(一般国道140号)の整備促進
- 核都市広域幹線道路の早期具体化
- 地域高規格道路(新山梨環状道路等)の整備促進
- 長野県内の直轄管理道路の整備及び直轄代行事業の促進
- 一般国道4号の整備促進
- 上信自動車道の整備促進
- 一般国道6号の整備促進
- 一般国道50号の整備促進
- 一般国道51号の整備促進
- 一般国道51号北千葉バイパスの木更津方面へのアクセスの整備
- 老朽化する道路橋梁に対応した道路管理の推進

3. 地方自治体が管理する橋梁を計画的に修繕できるよう、必要な財源の確保及び財政的な支援の充実を図ること。

## 中部地区道路利用者会議

道路は、活力ある地域社会を形成し、国民生活に豊かさやゆとりをもたらす、最も重要な社会資本である。

高齢社会を迎え、少子化も進む中で、高規格幹線道路から市町村道に至る道路網を早期に整備し、安全で良好な生活環境を次世代に引継がなければならない。

このため、次の措置の推進を強く要望する。

1. 「社会資本整備重点計画」に基づき道路整備を計画的かつ着実に推進するとともに、その実現のため、道路整備費の確保を図ること。

また、特に遅れている地方の道路整備に重点配分を行うなど、地方の道路整備財源について充実強化を図ること。

2. 高度成長期に整備した道路や橋などの多くがこれから更新時期を迎えるため、これらを適時適切に維持更新することができるよう、必要な財源の確保を図ること。

また、これら必要な維持更新等を、地方が主体的に計画的に進めていけるような制度の創設・拡充を図ること。

3. 基幹ネットワークの形成と地域活性化の実現のため、高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備促進を図ること。

また、有料道路制度等の有効活用により、道路の整備促進を図ること。

特に、次の道路の整備促進を図られたい。

- 東海北陸自動車道
- 第二東海自動車道
- 中部縦貫自動車道
- 東海環状自動車道
- 三遠南信自動車道
- 能越自動車道
- 伊豆縦貫自動車道
- 近畿自動車道(名古屋神戸線、名古屋大阪線、紀勢線)
- 中部横断自動車道
- 三遠伊勢連絡道路(伊勢湾口道路)
- 東海南海連絡道
- 名古屋環状2号線
- 第二伊勢湾岸道路(名古屋三河道路、四日市湾岸道路、鈴鹿亀山道路)
- 名古屋高速道路
- 名古屋圏自動車専用道路(名古屋瀬戸道路、西知多道路、名濃道路、名岐道路、一宮西港道路、名浜道路等)
- 北陸関東広域道路
- 名豊道路
- 濃飛横断自動車道
- 岐阜南部横断ハイウェイ
- 小松白川連絡道路
- 名神名阪連絡道路
- 四日市インターアクセス道路
- 伊勢志摩連絡道路
- 富山高山連絡道路
- 高山下呂連絡道路

4. 人命の安全確保は国民福祉の基本であるが、道路交通安全を取り巻く状況が依然として厳しいことに鑑み、特定交通安全施設等整備事業については、交差点の改良、歩道・駐車場の整備等の交通安全対策を一層強力に推進すること。

5. 安全・快適で、かつ地域振興の基礎となる社会基盤である道路の整備を図るため、次の施策を推進すること。

- ①地方の交流ネットワークの強化及び地域活性化のための一般国道・県道の整備、さらに交通渋滞を解消するための2次改築の整備促進と都市圏交通円滑化計画の推進
- ②日常生活の基盤である市町村道の整備促進
- ③道路構造物の適切な維持管理水準の確保
- ④沿道の自然的・社会的環境と調和し、うるおいと親しみのある道路環境の確保
- ⑤高齢者、身体障害者等に配慮した安全で快適な歩行空間を確保するため、バリアフリー化された歩行空間ネットワークの整備促進
- ⑥震災対策を含めた道路防災対策の推進と、防災管理等の維持管理システムの確立及び土木技術開発の推進
- ⑦冬期の安全で円滑な交通を確保するため、雪寒地域道路事業及び雪寒地域建設機械整備事業の推進による雪寒対策施設及び除雪機械の整備促進、さらに市町村道を含めた雪寒路線の拡大
- ⑧総合交通体系確立のための流通関連道路、駐車場、生活幹線バス路線、新