

は、被災地への救援・救護や緊急輸送を担い、被災者の命をつなぐための最も重要な社会資本である。とりわけ「モノづくり中部」として我が国経済をけん引するこの地域にとって、経済活動の効率性の向上や生産力の拡大など、中長期にわたって経済成長を支えるストック効果を生み出す広域道路ネットワークの整備促進は、多くの道路利用者から強く求められているところである。

また、我が国は人口減少時代を迎えているが、経済成長を実現させるためには、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」を向上させることが必要である。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。

更に、これまでの大震災等の経験を踏まえ、高規格幹線道路から生活道路に至る道路網を早急に整備するとともに、既存の道路ストックを適切に維持管理するとともに予防保全を導入して長寿命化を図り、安全で安心して暮らせる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。

- 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、これを削減し、物流・人流の生産性向上のため、渋滞対策の推進を図られたい。
- 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。
- 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。
- 地域活性化を実現するため地域間交流を強化し、災害時には広域的な緊急輸送道路となる基幹ネットワークとして以下に示す高規格幹線道路、地域高規格道路等の事業の着実な推進を図ること。

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。

- 東海北陸自動車道（4車線化）
- 第二東海自動車道（6車線化）
- 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、伊勢線）
- 中部横断自動車道
- 三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）
- 浜松三ヶ日・豊橋道路
- 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
- 金沢外環状道路
- 金沢能登連絡道路
- 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
- 富山高岡連絡道路
- 富山外郭環状道路
- 高岡環状道路
- 高山下呂連絡道路
- 金谷御前崎連絡道路
- 静岡東西道路
- 静岡南北道路

5. 安全・快適な道路の整備を図るため、次の施策を実施すること。

- 地域活性化を実現し、災害時においては、被災地を直接つなぐ地域ネットワークとしての一般国道・県道の整備、さらに交通渋滞を解消するためのバイパス整備や多車線化等の推進
- 日常生活の基盤である市町村道の整備促進
- 沿道の自然環境と社会環境とを調和させた、うるおいと親しみのある道路環境の確保
- 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
- 「開かずの踏切」等による渋滞の解消や踏切事故防止のための連続立体交差事業等の推進
- 冬期の安全で円滑な交通を確保するため、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
- 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、新交通システム等の整備促進
- 高度道路交通システム（ITS）の開発の促進
- 無電柱化等、都市景観事業の整備促進
- 災害復旧時における各道路管理者間の連携強化
- スマートインターチェンジの整備促進
- 観光、地域振興、情報発信及び防災拠点などの機能を有する道の駅の整備及び修繕の促進

6. 高度成長期に整備した多くの道路や橋梁など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、点検等に係る経費を含め必要な財源の確保を図るとともに適切な維持管理水準を確保すること。

特に市町村の現状を踏まえ、人材育成を含めた点検、診断、補修等に対する支援制度を構築するとともに、国の責任において必要な予算を確保すること。

7. 切迫する南海トラフ巨大地震（東海、東南海、南海地震及びこれらが連鎖して発生する巨大地震）への対策として、直接被害を極力軽減することや災害応急対策を的確かつ迅速に実施するため、橋梁など道路構造物の耐震化を図るとともに、救援・救護ルート及び緊急物資輸送ルートとなる緊急輸送道路の整備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をすること。

8. 人命の安全確保は国民福祉の基本であるが、道路における車や人の交通安全を図るため、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。特に「子供の命を守る」ために、通学路の交通安全対策を積極的に進めること。

9. 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。

10. 「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の促進を図るため、地方の道路整備財源について充実強化を図ること。

近畿地区道路利用者会議

道路は、国民生活や生産性向上による経済成長を支える最も根幹となる社会資本であり、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。

また、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方創生に寄与し、近畿圏の再生、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、東日本大震災や先の熊本地震では、救助・救援活動や物資輸送において、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路網の重要性が再認識されたところであり、今後、南海トラフ巨大地震などの大規模地震・津波による被害が想定されている近畿地方においても、強靱な国土を形成するため、こうした防災上必要不可欠な高規格幹線道路等の整備が急務である。

出において、渋滞緩和による物流の効率化・生産性の向上を図ることは重要な課題であることから、一般国道のバイパス等、渋滞対策を促進すること。

特に仙台都市圏においては、高規格幹線道路の延伸・4車線化や、物流拠点整備等により著しい交通混雑が発生しており、今後も高規格幹線道路の更なる延伸・4車線化による一層の混雑が見込まれることから、渋滞緩和に向けた施策を促進すること。

6. 高速道路料金の事業者向け割引の継続

高速道路利用は、輸送時間の短縮や定時制・速達性の向上による物流コストの軽減等、企業活動の効率化には必要不可欠であるため、大口・多頻度割引等、事業者向け割引の継続を図ること。

7. 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

高速道路の駐車スペースが絶対的に不足していることから、特に大型車等は、本来の車種区分以外のスペースや、SA・PAの入口等に停車せざるを得ない状況となっているため、SA・PAやインターチェンジ近傍の道の駅における駐車スペースの整備・拡張を図ること。

8. バスターミナルやバス停などバス利用拠点の整備・改善

広域交通と地域交通のネットワーク機能の強化を図り、生活圏の拡大や観光による交流人口の増加等の地域活性化につなげるため、バスターミナルやバス停、高速道路の休憩施設を活用したバス結節点の整備・改善を図ること。

9. 市街地でのタクシー専用乗り場の整備・改善

市街地での交通渋滞緩和・走行環境の改善を図るため、タクシー専用乗り場の整備・改善の促進を図ること。

関東甲信越地区道路利用者会議

道路は、快適な国民生活や活力ある社会経済活動を支える、最も身近で基礎的な社会資本であります。道路整備の促進は、地域づくり・都市づくりを進めるためにも切望されるところであり、高規格幹線道路から市町村道に至る道路ネットワークの整備は極めて重要であります。

このため、平成29年度春季関東甲信越地区道路利用者会議の総意として、次の事項を要望する。

- 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ため、道路整備費の確保を図ると共に、財源の一層の充実、強化に努めること。
- 次の路線の事業促進を図ること。

- 高規格幹線道路等
 - 東北縦貫自動車道の機能強化
 - 東北横断自動車道いわき新潟線の整備促進
 - 日本海沿岸東北自動車道の整備促進
 - 關越自動車道上越線の整備促進
 - 東関東自動車道館山線及び富津館山道路等の4車線化
 - 東関東自動車道水戸線の整備促進
 - 北関東自動車道の機能強化
 - 新東名高速道路の事業促進
 - 中部横断自動車道の整備促進
 - 東京外かく環状道路の建設促進
 - 首都圏中央連絡自動車道の整備促進
 - 中部縦貫自動車道の整備促進
 - 三遠南信自動車道の整備促進
 - 東京湾環状道路並びに関連道路の早期整備
- 一般国道等
 - 一般国道17号（上尾道路、本庄道路、上武道路）の早期整備
 - 一般国道17号新三国トンネルの早期整備促進
 - 東埼玉道路の整備促進
 - 厚木秦野道路（国道246号バイパス）の事業促進
 - 横浜環状道路の事業促進
 - 新湘南バイパスの整備促進
 - 西湘バイパスの延伸の早期具体化
 - 一般国道357号の事業促進
 - 川崎縦貫道路の事業促進
 - 北千葉道路の早期整備
 - 国道16号千葉柏道路の早期具体化
 - 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権限代行事業の促進
 - 一般国道4号の整備促進
 - 地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」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及び千葉都心部とのアクセス道路の整備
 - 一般国道17号「新大宮上尾道路」の整備促進
 - 一般国道121号等の直轄指定区間編入と権限代行の促進
 - 地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」の早期事業化

3. 道路の有効活用を図るため、次の事項に関する取り組みを促進すること。

- 中央自動車道の渋滞対策の促進
- 東名高速道路の渋滞対策の促進
- スマートインターチェンジの整備促進
- 首都圏の新たな高速道路料金導入後の影響の検証と高速道路網のさらなる有効活用
- 「道の駅」の整備促進
- 横浜市内の渋滞ボトルネック対策の促進

4. 地方自治体が管理する道路の整備・保全のため、次の事項について配慮すること。

- 国の交付金（社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金）については、自動車専用道路と連携し、また、地域の安全を支える補助国道や地方道を確実に整備・保全できるように、予算を平準化することなく各事業の進捗等に応じた必要な予算を講じること。
- 自動車専用道路を補完し、地域の交流・連携を支える補助国道や地方道の整備推進を図るとともに、主要渋滞箇所などを含め、地域分断や交通のボトルネックを解消し、道路ネットワーク全体の機能強化を図るため、必要な予算措置を講じること。
- 自動車専用道路の利用圏域の拡大を図るインターチェンジ接続道路の整備推進のため、必要な予算措置を講じること。
- 安全で安心な道路環境を確保するため、交通安全施設等整備事業に係る次の事業などについて、必要な予算措置を講じること。
 - 通学路の交通安全確保に向けた効果的な取り組みの推進
 - 段差のない歩道や幅の広い歩道の整備など、歩行空間のバリアフリー化の推進
 - 安全で快適な自転車の通行空間の整備
- 高度成長期に集中的に整備された道路施設の高齢化に対応するとともに、巨大地震等の大規模災害に備えるなど、国土の強靱化に向けた取組を推進するため、道路施設の老朽化対策、防災・減災対策に必要な予算措置を講じること。
- 東京2020オリンピック・パラリンピック協議大会に向けて、英語表記などへの改善を重点的に推進し、外国人旅行者にもわかりやすい道路案内標識とするため、必要な予算措置を講じること。

5. 山間部の対策が必要な道路の法面や老朽化した橋梁を避け、トンネルによりバイパス整備することは、防災・減災対策としてだけでなく、老朽化対策としての効果が優れていることから、これら改築系事業などにも「防災・安全交付金」が幅広く活用できるようにすること。

6. 広域交通と地域交通のネットワーク機能の強化を図り、バス専用レーンの設置、分かりやすい標識の設置、観光地、隣県へ通じる道路整備の改善を推進すること。

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、国民生活に豊かさどゆとりをもたらすとともに、災害時において