

また、トラックドライバーは、連続運転時間や休息期間等が法令で義務付けられているが、これを遵守するためには高速道路及び一般道において休憩スペースが不足しており、SA・PAや道の駅における駐車スペース等の整備・拡張を図 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**

- 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、雪害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害路線の拡大
- 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

- 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。

- 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動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的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。

- 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。

- 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。

- 「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。

- 「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」の補助率等の嵩上げ措置については、平成30年度以降も継続すること。さらに、地方創生推進のために真に必要な道路整備については、補助率等を拡充すること。

## 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。

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、東日本大震災や熊本地震など、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。

さらに、頻発する集中豪雨災害や土砂災害など国民の安全・安心が脅かされるなか、国土強靱化基本法により国土強靱化を総合的かつ計画的に実施するとともに、中央自動車道で起こったトンネルの天井板崩落事故に見られるように、高齢化する道路ストックや深刻化する環境問題に対処し、その対策を図るためにも、道路の適切な維持管理や整備がより一層求められている。

このようななか、依然として厳しい財政状況が続いているが、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によるストック効果を早期に発揮させるため、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。

- 自動車利用者が負担している税の使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、道路予算の安定的な確保・充実について一層努めること。

- 国土の骨格を形成する新名神高速道路や近畿自動車道紀勢線、京奈和自動車道等の高規格幹線道路や、大阪湾岸道路西伸部等の地域高規格道路などの幹線道路網は、近畿圏を発展へと導き、我が国の競争力・成長力を確保する上で、また、大規模災害に備えた広域的な交通のレジダンシーの確保や、救助・救援活動や物資輸送のルートとして必要不可欠であることから、ミッシングリンクの解消をはじめとした幹線道路網の充実・強化は国が責任をもって早急に行うこと。
- 特に、事業化に向け調査等が進められている未事業化区間については、速やかに所要の手続きを実施し早期事業化を図ること。

さらに、高規格幹線道路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。

- 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予算を確保・充実すること。

- 喫緊の課題である道路インフラの老朽化対策について、点検、診断、補修等に対する補助制度の拡充や財政措置の充実など、必要な予算を確保するとともに、人材育成等も含めた点検・診断システムを構築させること。

- 関西創生のための環状道路網の整備や、広域的な連携の促進と防災上必要不可欠な幹線道路の早期整備に取り組むこと。

- 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、平成24年に事業許可された区間の整備促進を図り、早期に全線を完成させること。

並びに、京奈和自動車道については、奈良県で唯一の未事業化区間として残っている大和北道路の木津ICから（仮称）奈良IC間の早期事業化及び事業中である大和御所道路の橿原北IC～橿原高田IC間の早期整備を図ること。

- 関西国際空港や国際コンテナ戦略港湾阪神港などの国際物流拠点を相互に結ぶとともに、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、播磨臨海地域道路の早期事業化及び事業中である大阪湾岸道路西伸部、神戸西バイパス等の整備促進を図ること。

- 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

時期に補助率等が低減することは自治体運営にとって死活問題である。

よって、来年度以降も迅速かつ着実な道路整備の推進により地方創生が推進され、地域の活性化が図られるよう、道路関係予算の総額の確保と現行制度の継続を強く要望する。

- 積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の策定及び除雪等支援の継続**について

東北地方は、冬期間において降雪・路面凍結等により道路交通への影響が大きく及ぶことから、平成30年度以降も「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」に規定する積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を策定し、持続可能な除雪体制及び予算の確保を強く要望する。

## 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る。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。

このため、平成29年度秋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。
- 必要な公共事業の総額確保と、地方の道路整備に必要な予算総額を安定的に確保するとともに、国庫補助制度の拡充と「道路財特法」の補助率等の嵩上げ措置を平成30年度以降も継続すること。
- 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づ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
- 関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
- 厚木葉野道路（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

- 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

- 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、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通行空間の整備推進

- 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。

- 国内外からの観光客に対応した英語表記など、わかりやすい道路案内標識の改善に必要な予算措置を講じること。

- 山間部の対策が必要な道路の応急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。

- 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。

- 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。

また、トラックドライバーは、連続運転時間や休息期間等が法令で義務づけられているが、これを遵守するためには高速道路及び一般道において休息スペースが不足しており、SA・PAや道の駅における駐車スペース等の整備・拡張を図られたい。

## 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とともに、災害時において、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、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。