

- 東名高速道路の渋滞対策の促進
 - 横浜市内の渋滞対策の促進
 - 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
4. 「道路事業整備に係る国の財政上の特別措置に関する法律」の規定による、国の補助の割合の特例措置については、道路整備を着実に推進していくために必要であることから、すべての事業をかき上げ措置の対象とするよう見直すこと。
5. 安全・安心で災害に強い道路環境を確保するため、高速道路や国道におけるトンネルや橋りょうなどの防災・減災対策、老朽化対策を促進するとともに、通学路などの交通安全対策や無電柱化、沿道の環境改善対策を促進すること。
- また、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。
- (1) 国の交付金等（社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金、補助事業）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措置を講じること。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。
- ①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
 - ②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
 - ③安全で快適な自転車の通行空間の整備推進
- (5) 高度成長期に集中的に整備された道路施設の老朽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。
- (6) 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。
- (別添：トラック事業者等から見た渋滞箇所)
10. 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制の確保、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りたい。
- 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・拡張を図りたい。
- (別添：SA・PAや道の駅の駐車場拡張要望箇所)
11. 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機能強化を図るため、バスターミナルやバス停など、バスの利用拠点の整備・改善を図りたい。
- (別添：バス停上屋等の改善要望箇所)

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し、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。

1. 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りたい。
- (別添：トラック事業者等から見た渋滞箇所)
2. 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りたい。
- 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・拡張を図りたい。
- (別添：SA・PAや道の駅の駐車場拡張要望箇所（トラック事業者）)
3. 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・改善を図りたい。
- (別添：バス停上屋等の改善要望箇所（バス事業者）)
4. 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

を安心して利用し続けるためには、適切な調査・点検による現状確認とその結果に基づく計画的な維持管理・長寿命化対策が重要であります。

国が平成25年11月に策定した「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、地方自治体が行動計画及び個別施設計画を策定することになっており、長期的な視点に立って維持管理・長寿命化対策を計画的に実施するためには、重点的な予算配分と地方負担の軽減が不可欠であり、道路施設の維持管理及び長寿命化対策に係る事業について、補助率の引上げなど国庫補助制度の拡充、地方交付税対象事業の範囲拡大等の財政措置を講じるよう強く求めます。

5. **物流・人流の生産性向上のための渋滞対策について**
- 国道4号等主要幹線道路の沿線には、多数の企業が立地・操業していることから、産業振興・雇用創出において、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、また、観光地への円滑なアクセスの実現から、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。
- (別添：トラック事業者等から見た渋滞箇所)

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。
- (別添：SA・PAや道の駅の駐車場拡張要望箇所)
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。
- (別添：バス停上屋等の改善要望箇所)

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。
10. **公共事業関係費の大幅な拡大と長期的・安定的予算確保について**
- 東北地方の活力ある地域の形成、豊かな生活の実現、更には地方創生の実現に向け、道路整備の推進や道路ストックの老朽化対策、冬期安全対策など「生産性の向上による成長力の確保」、「国民の安全・安心の確保」のため、長期的・安定的な予算確保が必要不可欠である。
- よって、国の公共事業関係費を、平成21年度以前の7～8兆円規模に回復させ、長期的・安定的に予算確保するとともに、平成31年度当初予算における公共事業関係費の大幅な拡大を図ること。また、復興予算についても、通常の公共事業予算とは別枠で復興が終了するまで継続的に確保すること。
11. **経済成長を支えるため、用途を限定しない補正予算の確保、編成について**
- 多様な利用者ニーズに対応し、経済成長を支えるため、幅広い施策を対象とした補正予算の確保、編成。
12. **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、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30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。

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。
2. 次の路線の事業促進を図ること。
 - (1) 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
 - 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
 - 新東名高速道路の整備促進と計画の具体化
 - 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
 - (2) 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
 - 厚木桑野道路（国道246号バイパス）の整備促進と新規事業化
 - 横浜環状道路の整備促進と計画の具体化
 - 新湘南バイパスの整備促進
 - 西湘バイパスの延伸の計画の具体化
 - 西湘バイパス（大磯IC付近）の早期復旧
 - 一般国道357号の整備促進と計画の具体化
 - 川崎縦貫道路の整備促進と計画の具体化
 - 北千葉道路の早期整備
 - 国道16号千葉柏道路の計画の早期具体化
 - 雪国の豊かで活力ある地域づくりに向けた道路整備の促進
 - 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号北千葉拡幅バイパス区間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21号等の直轄権限代行と直轄指定区間編入の促進
 - 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