○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
○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。
⑴　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
⑵　日常生活の基盤である市町村道の整備促進
⑶　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
⑷　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
⑸　「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
⑹　冬期の安全で円滑な交通を確保するため、幹線道路の多車線化など機能強化、雪寒対策施設の整備促進、市町村道を含めた雪寒路線の拡大、除雪機械の増強など除雪体制の更なる強化、ドライバーへの情報提供の充実
⑺　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
⑻　高度道路交通システム（ITS）の開発の促進
⑼　無電柱化等、都市景観事業の整備促進
⑽　災害復旧時における各道路管理者間の連携強化
⑾　スマートインターチェンジの整備促進
⑿　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改修の促進

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。
特に法定点検を実施している道路構造物の老朽化対策については、点検結果を踏まえ、予算を別枠で確保すること。
さらに、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．重要物流道路を幅広く指定し、平常時、災害時を問わない安定的な輸送と物流生産性の向上を実現させる広域ネットワークの強化を図ること。また、国際海上コンテナ車（40ft背高）の特殊車両通行許可が不要となる区間についても、早期に追加指定すること。

10．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。

11．「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。

特に、高規格幹線道路等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、災害時のリダンダンシー確保に寄与し、近畿圏の成長、ひいては日本国の発展に不可欠であり、国が責任を持って強力に推進する必要がある。

全国各地で自然災害が激甚化するなか、近畿圏においては、昨年発生した平成最悪の豪雨災害となった平成30年7月豪雨や、過去最高潮位を記録した9月の台風第21号、6月に発生した大阪北部地震、福井県での2月の豪雪など、これまでに経験したことのない事象により、高規格幹線道路をはじめとする重要インフラの機能に支障を来し、人・物の輸送をはじめ国民経済・生活において、多大な影響が生じた。今後、南海トラフ巨大地震などによる被害が想定されている近畿圏においては、強靱な国土を形成するため、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り、また、昨年の災害で明らかになった課題に対応するため、道路法面・盛土対策など「防災・減災、国土強靱化のための3ヵ年緊急対策」を集中的に実施する必要がある。あわせて、老朽化する道路施設の対策として、国民の安全・安心を確保するため、将来にわたってインフラの機能を発揮し続けるための取り組み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、近畿圏の抱える課題を解決し、近畿圏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かつ効率的に発揮させるため、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。

1．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。
⑴　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リダンダンシーの確保や、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。
⑵　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。
⑶　喫緊の課題である道路インフラの老朽化対策について、長期安定的に必要な予算を確保するため、新たな財源の創設等に加え、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。

2．近畿圏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。
⑴　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。そして将来的には、全線6車線化を図ること。並びに、京奈和自動車道については、大和北道路の（仮称）奈良北IC～郡山下ツ道JCT間及び大和御所道路の橿原北IC～橿原高田IC間の早期整備に取り組むとともに、現在暫定2車線区間の4車線化を図ること。
⑵　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。
⑶　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連絡道路等、放射道路の整備を促進すること。
⑷　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。
⑸　成長が期待される環日本海物流の機能を強化し、日本海側と太平洋側、東日本と西日本が相互にバックアップして災害時リスクを分散できるような日本海国土軸を形成するための広域道路網の整備を促進すること。
特に、中部縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道及び日本海側で唯一の高規格幹線道路網の空白地帯を補う山陰近畿自動車道の早急な整備を図ること。
⑹　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。
⑺　地震・津波など大規模災害発生時の地域の孤立防止や救助・救援活動及び物資輸送の円滑な実施のため、基幹道路網の耐震化及び整備を促進するとともに、避難場所としての機能など、防災機能の付加を図ること。
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ついては、津波襲来時にも機能を担う近畿自動車道紀勢線や京奈和自動車道、五條新宮道路などで形成される紀伊半島アンカールートの早急な整備を図ること。
⑻　平常時・災害時を問わない人・物の安定的な輸送を確保する「重要物流道路」及びその代替・補完路について、平成31年4月の先行指定に続き、地方の声を十分に反映した上で事業中・計画路線を含めた追加指定を行い、機能強化及び重点整備を図ること。

3．特に次の路線の早期事業化及び整備促進を図ること。
⑴　高規格幹線道路
○新名神高速道路（6車線化含む）
○舞鶴若狭自動車道（4車線化）
○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（4車線化含む）
○中国横断自動車道姫路鳥取線
○京都縦貫自動車道（4車線化）
⑵　地域高規格道路等
○大阪湾岸道路西伸部
○名神湾岸連絡線
○播磨臨海地域道路
○神戸西バイパス
○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
○第二東京湾岸道路を軸とした新たな規格の高い道路ネットワークの早期具体化
⑵　一般国道等
○一般国道4号の整備促進
○一般国道4号　東埼玉道路の整備促進及び自動車専用部の早期事業化並びに圏央道までの計画の具体化
○一般国道6号の整備促進
○一般国道16号（千葉柏道路）の計画の早期具体化
○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（綾戸バイパス）の早期整備
○一般国道17号（三国防災、三俣防災）の早期整備促進
○一般国道17号（新大宮上尾道路）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140号（西関東連絡道路）の整備促進
○一般国道357号の整備促進と計画の具体化
○一般国道464号（北千葉道路）の早期整備
○地域高規格道路「新山梨環状道路等」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
○地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」の整備促進
○厚木秦野道路（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
○川崎縦貫道路の整備促進と計画の具体化
○上信自動車道の整備促進
○神奈川と静岡の県境をまたぐ道路ネットワークの強化
○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
○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
○核都市広域幹線道路の具体化
○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121号日光川治防災の事業促進と直轄指定区間編入

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
○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．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。
⑴　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、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。
⑵　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。
⑶　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。
⑷　国土強靱化のための3か年緊急対策の最終年度である令和2年度予算を確実に確保するとともに、翌年度以降も継続的に推進を図るため、新たな支援制度の検討を行うなど、必要な財政措置を行うこと。
また、道路ネットワークの強化など国土強靱化に資する社会資本整備予算を確保するとともに、予防保全を含む道路の老朽化対策に必要な予算の別枠を確保すること。あわせて、長期安定的に道路整備・管理が進められるよう、新たな財源を創設すること。
⑸　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
⑹　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。

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．物流システムの効率化のため、特車通行許可の審査において、車両搭載センシング技術等の電子データを活用した自動審査システムの強化、特車ゴールド制度の改善などを通じた平均審査日数の短縮・迅速化を図ること。

7．平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路及びその代替・補完路の指定や、地域高規格道路等の広域道路ネットワークの見直しにあたっては、地方の意見を十分に反映するとともに、これらに該当する地方管理道路において、機能強化及び整備推進のため、十分な予算措置を講じること。

8．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、観光地や隣県へ通じる道路整備の改善を推進すること。

9．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・人流の効率化による生産性向上のため、渋滞対策の推進を図られたい。

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。

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、国民生活に豊かさと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。

さらに、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ること。

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ること。
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・拡張を図ること。

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・改善を図ること。

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（6車線化）、名古屋大阪線、紀勢線（4車線化）、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（仮称）