

- 神戸中央線(国道2号～神戸線)
- 神戸中央線南仲部
- 東神戸線(神戸線～湾岸線)
- 琵琶湖西縦貫道路(国道161号湖北バイパス、安曇川地区、小松拡幅、湖西道路真野)
- 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
- 滋賀京都連絡道路(国道1号)
- 堀川通(国道1号)
- 京都亀岡連絡道路(国道9号)
- (仮称)京都南ジャンクション
- 阪神高速道路淀川左岸線(2期)及び延伸部
- 大阪内陸都市環状線(八尾・藤井寺工区)
- 新御堂筋線(国道423号)
- 国文都市連絡道路
- 第二名神連絡道路
- 大阪橋本道路(国道371号、大阪河内長野線)
- 大阪東北線延伸(大阪河内長野線)
- 学研都市連絡道路(国道163号清滝生駒道路)
- 南阪奈道路(4車線化)
- 五條新宮道路(国道168号新天辻工区、阪本工区、長殿道路、風屋川津・宇宮原工区、十津川道路(Ⅱ期)、相須工区、相賀高田工区、田長区間)
- 奈良中部熊野道路(国道169号御所高取バイパス、高取バイパス、伯母峠峠道路、前鬼～音枝間)
- 第二阪奈道路と京奈和自動車道の連結、名阪国道の抜本的見直し
- 山陰近畿自動車道
- 東播磨道
- 東播丹波連絡道路(国道175号)
- 福井港丸岡インター連絡道路
- 京奈和関空連絡道路
- 和歌山環状北道路
- 和歌山環状道路

(2) 高規格道路等を補完する直轄国道事業等

- 国道1号(栗東～京都間)
- 国道2号(相生有年道路)
- 国道8号(牛ノ谷道路、金津道路、福井バイパス、8号防災、敦賀防災、敦賀バイパス、南越前町大谷～敦賀市拳野間バイパス、塩津バイパス、米原バイパス、野洲栗東バイパス、彦根～東近江区間、東近江区間)
- 国道9号(京都西立体、京都～亀岡間、若宮橋架替、京丹波町～福知山市間の付加車線整備、福知山道路、夜久野改良、笠波峠除雪拡幅)
- 国道21号(関ヶ原～米原間)
- 国道24号(寺田拡幅)
- 国道24号(宇治木津線、城陽井手木津川バイパス)
- 国道25号(ひかるがパークウェイ)
- 国道27号(西舞鶴道路、青菜改良)
- 国道28号(洲本バイパス)
- 国道29号(姫路北バイパス)
- 国道42号(田辺西バイパス、由良町～広川町間、有田海南道路、冷水拡幅)
- 国道161号(愛発除雪拡幅)
- 国道163号(学研相楽東部道路(銭司～木屋、有市))
- 国道163号(精華拡幅)
- 国道165号(大和高田バイパス・香芝柏原改良)
- 国道169号(奥瀬熊野道路(奥瀬道路Ⅱ期))
- 国道171号(西河原交差点)
- 国道175号(神出バイパス)
- 国道176号(名塩道路)
- 国道417号(冠山峠道路)
- 国道423号(京都中部阪神連絡道路(法貴バイパス))

4. 次の事項の推進を図るため、地方の実情を勘案した措置を講じること。

- 広域道路ネットワークを補完し、地域の連携・交流に資する補助国道及び地方道の整備促進
- 良好な都市の形成に向け、街路及び連続立体交差事業の整備促進
- 子供の移動経路等における歩行者の安全を確保するため、歩道の設置や速度抑制などの交通安全対策事業の促進
- 車道において自転車が安全に走行できる空間の整備促進
- 安全・安心な道づくりに向け、大量更新時期を迎える道路施設の保全・更新、緊急輸送道路の整備、防災対策等の促進
- 大雪に対する高速道路や幹線道路等の除雪体制強化による円滑な交通確保及び消雪設備、救助機械、待避所、スノーシェッド等の雪害対策の促進
- 良好な道路環境の創造に向けた治道環境対策、無電柱化の促進
- 物流・人流を円滑化し、生産性を向上させるための渋滞対策の促進
- バスターミナルやバス停などバス利用拠点の整備・改善の促進
- 高規格道路ネットワークのストック効果を最大化するため、スマートICの整備の促進
- 自動車運転サービスの全国普及に向けた、道路空間の基準等の整備と社会実装の推進

5. 高規格道路ネットワークの有効活用を図るため、高速道路の管理主体の如何に関わらず、利用者の視点に立った分かりやすく公平で利用しやすい料金施策を講じること。

- 京阪神都市圏高速道路等の料金については、平成29年6月や平成31年4月から導入されている新料金と与える自動車交通への効果や影響を踏まえたうえで、管理主体間を超えて利用する際等に課されるターミナルチャージについて1回の利用に対し1回分のみ課金する等、管理主体間を超えて継ぎ目のない「真にシームレスな料金体系」となるよう、料金体系を見直すこと。

また、阪神高速神戸線や東大阪線等、特定箇所への過度な交通集中の分散化を図るため、「経路によらない同一料金」について、今後、ネットワークの整備(新名神高速道路、大和川線、淀川左岸線(2期)及び延伸部、大阪湾岸道路西仲部等)にあわせて、都心部の通過交通を迂回させる経路等にも拡大を図ること。

なお、管理主体の統一も含めたシームレスな料金体系の実現については、利用者に急激な負担増とならないよう配慮しながら、一元的管理の具体策について、引き続き、検討・調整を進めること。
- さらに、今後の検討課題とされた路線(京都縦貫自動車道、京奈和自動車道など)についても、高規格道路ネットワーク機能を最大限発揮させる観点を踏まえ、料金体系等の検討を進めること。
- 地方道路公社が運営する有料道路に対して、利用者の視点に立った割引施策や新たに必要となる維持更新等に対応するため、既存道路の償還期間の上限を40年から80年に延長する等、有料道路施策の見直し等の措置を講じること。
- 国の高速道路等の料金施策により影響を受ける鉄道、フェリー、高速バス等の公共交通機関に対して、十分な対策を講じること。
- 高速道路料金の事業者向け割引を継続すること。
- 高速道路のSA・PAや道の駅における駐車スペースの整備・拡張を促進すること。

中国地区道路利用者会議

近年、豪雨災害が頻発・激甚化しており、中国地方においても平成30年7月豪雨、令和2年7月豪雨と短時間で大きな被害を受けている。中でも、平成30年7月豪雨では高速道路をはじめ国道・地方道が多くの箇所で寸断され、国民生活や経済活動の基盤となる道路に甚大な被害が生じ、災害時における救助や復旧に向けた物資・人員の輸送、さらには日常生活にも大きな支障をきたした。

一方で平時においても道路は、国民生活の向上、経済社会の発展に不可欠な、最も基礎的な社会基盤であるが、中国地方において、その整備は未だ不十分であり、今後活力ある地域経済に支えられた社会の実現に向けた「地方創生」の取組を進めていくため、高規格道路ネットワークから生活道路に至るまで、生産性向上を導く社会資本のストック効果を重視した、真に必要なとされる道路の整備を、緊急かつ計画的に進めていく必要がある。

また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが一斉に高齢化することから、重大事故や致命的損傷のリスクが高まることが懸念されており、安全で快適な生活を維持するためには、いかなる時でも道路の機能が十分に発揮されるよう、安全性の徹底調査・総点検、老朽化対策を重点的に実施していくことが極めて重要である。

更に、我が国は人口減少時代を迎えているが、経済成長を実現するためには、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」の向上が必要である。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、中国地区道路利用者会議の総意として、次の事項を強く要望する。

1. 災害に強い道路ネットワークの形成について

平成30年7月豪雨では幹線道路の多くが被災し、支援物資の輸送のほか、企業の経済活動や日常生活にも著しい影響を及ぼしたことから、大規模災害時においても人流・物流が確保されるよう、災害に強い道路ネットワークの形成を図られたい。

- 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
 - (7) 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
 - (8) 道路行政のDX、高度道路交通システム(ITS)の推進
 - (9) 無電柱化等、都市景観事業の整備促進
 - (10) 災害復旧時における各道路管理者間の連携強化
 - (11) スマートインターチェンジの整備促進
 - (12) 道の駅の関係省庁の支援、防災対策に対する支援及びリニューアルに対する支援の充実を図ること。
6. 高度成長期に整備した橋梁など多くの道路施設は建設から60年近くを迎え老朽化の懸念が高まっているため、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、必要な予算を確保すること。

- 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拡充すること。
- 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や、被災状況の情報収集と道路啓開を行う“くしの幽作戦”の実効性を高めるとともに、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推進、無電柱化の推進、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. 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、通学路及び未就学児等子どもが日常的に集団で移動する経路の交通安全対策を積極的に進めること。

また、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進すること。
- 9. 国際海上コンテナ車(40t背高)の特殊車両通行許可が不要となる区間について、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。
- 12. 災害に屈しない強靱な道路ネットワークを構築するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を強力に推進すること。

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、高規格道路ネットワーク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、大阪・関西万博を契機とした近畿圏の成長、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。

令和元年房総半島台風や東日本台風、また令和2年7月豪雨や同年12月の豪雪など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、平成最悪の豪雨災害となった平成30年7月豪雨をはじめ、同年6月に発生した大阪北部地震、過去最高潮位を記録した同年9月の台風第21号、同年2月や令和3年1月の福井県の大雪など、これまでに経験したことのない事象により、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、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等の構築が急務であり、高規格道路ネットワークの整備や道路施設の老朽化対策等の抜本的な対策をはじめ、国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化の推進など、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を重点的かつ集中的に実施していく必要がある。

また、今般の新型コロナウイルス感染症への対応により、地域経済が多くの業種で影響を受けている中、観光や製造業等広範囲にわたる業種に波及効果をもたらす道路整備を一層着実に推進することが肝要である。

このような中、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。

- 地方の実情を十分に踏まえ、長期安定的に道路整備・管理が進められるよう、新たな財源を創出し、道路関係予算を拡大した上で、所要額を満額確保すること。
 - 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、大阪湾岸道路西仲部等の高規格道路ネットワークは、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高規格道路ネットワークの充実・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。
 - 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。
 - 新型コロナウイルス感染症からの観光等の経済活動復興のための、道路ネットワークの更なる整備を推進すること。
 - 激甚化・頻発化する災害や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を着実に実施するための必要額を確保すること。
 - 喫緊の課題である道路施設の老朽化対策について、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた対策を計画的かつ着実に推進するため、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すること。
 - 緊急安全点検結果を踏まえた交通安全対策、幹線道路の渋滞対策、無電柱化の推進及び自転車利用環境の創出に必要な予算の確保を図ること。
- 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。

- 特に、国土軸である新名神高速道路については、未供用区間及び6車線化で事業化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7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。
- 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び高規格道路ネットワークを形成する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仲部、名神湾岸連絡線、神戸西バイパス、淀川左岸線Ⅱ期及び延伸部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連絡道路等、放射道路の整備を促進すること。
- 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道路をはじめとした広域道路ネットワークの整備を促進すること。
- 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ネットワーク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山陰近畿自動車道の早急な整備とともに、舞鶴若狹自動車道の4車線化を図ること。
- 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。
- 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、広域道路ネットワークの耐震化及び整備を推進するとともに、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、緊急輸送道路として機能する近畿自動車道紀勢線や、京奈和自動車道、五條新宮道路(国道168号)、奈良中部熊野道路・奥瀬熊野道路(国道169号)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。
- 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ため、「重要物流道路」及びその代替・補完路について、供用中区間の先行指定に続き、地方の声を十分に反映した上で事業中・調査中等を含む新広域道路交通計画に位置付けられた道路の中から追加指定を行い、ネットワークの強化及び重点整備を図ること。
- 災害などに対応する地方整備局等の体制の充実・強化を図ること。

3. 特に次の路線の早期事業化及び整備促進を図ること。

- 高規格道路等
 - 高規格幹線道路
 - 新名神高速道路(6車線化含む)
 - 近畿自動車道紀勢線(4車線化含む)
 - 舞鶴若狹自動車道(4車線化)
 - 京奈和自動車道(4車線化含む)
 - 北近畿豊岡自動車道
 - 中国横断自動車道姫路鳥取線
 - 中部縦貫自動車道
 - 京都縦貫自動車道(4車線化)
- 地域高規格道路等
 - 大阪湾岸道路西仲部
 - 名神湾岸連絡線
 - 播磨臨海地域道路
 - 神戸西バイパス