

3. 特に次の路線の早期事業化及び整備促進を図ること。

- (1) 高規格道路等
- 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）
  - 北江畿豊岡自動車道
  - 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（4車線化）
  - 京都縦貫自動車道（4車線化）
  - 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
  - 神戸中央線(国道2号～神戸線)
  - 神戸中央線南伸部
  - 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、小松広幅)
  - 甲賀湖南道路(国道1号水口道路、栗東水口道路)（4車線化）
  - 名神名阪連絡道路
  - 滋賀京都連絡道路(国道1号)
  - 堀川道(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
  - 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(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、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、伯母峯峠道路、北下山村前鬼～上池原)
  - 第二阪奈道路と京奈和自動車道の連結および名阪国道にかけての東西方向の高速道路ネットワークの検討
  - 山陰近畿自動車道
  - 東播丹波連絡道路(国道175号)
  - 福井外環状道路
  - 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) 高規格道路等を補充する直轄国道事業等
- 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、大谷防災、敦賀防災、敦賀市元比田～拳野間、塩津バイパス、野洲東東バイパス、彦根～東近江区間、近江八幡～野洲区間)
  - 国道9号(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24号(寺田拡幅、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、大阪柏原バイパス)
  - 国道27号(西舞鶴道路、青葉改良)
  - 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(由良町～広川町間、有田海南道路)
  - 国道161号(愛発除雪拡幅)
  - 国道163号(学研相楽東部道路(銭町～木屋、有市)、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(Ⅲ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365号(栃ノ木峠道路)
  - 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充し、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等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滅雪設備、救助機械、待避所、スノーシェッド等の雪害対策の促進
- 大雪時における大規模な車両滞留防止のため、予防的通行止めの事前広報の強化など広域的な車両流入の抑制に向けた取組みの促進
- 良好な道路環境の創造に向けた沿道環境対策、無電柱化の促進
- 物流・人流を円滑化し、経済活動の生産性向上やカーボンニュートラル推進を図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
- 休憩施設の機能強化、中継物流拠点の整備の促進
- 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促進

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、新料金が与える自動車交通への効果や影響を踏まえたうえで、料金体系の整理・統一を進めること。また、管理主体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、管理主体を超えて鑑ぎ目のない「シンプルで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、ネットワークの整備(淀川左岸線(2期)及び延伸部、大阪湾岸道路西伸部等)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、管理主体を超えたシンプルで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月施策や新たに必要となる維持更新等に対応するため、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月を継続すること。
- 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、EV車の充電施設等の対応を促進すること。
- 有料の高速道路の良好なインフラを持続的に利用するため、料金徴収期間の延長による財源を活用し、更新事業等や暫定2車線区間の4車線化などの機能強化を着実に進めること。

## 中国地区道路利用者会議

近年、令和6年能登半島地震を始めとする大規模な地震災害が発生しているほか、豪雨災害が激甚化・頻発化している。中国地方においても、本年1月に鳥取県西部及び鳥根県東部を中心に最大震度5強を記録する地震が発生したほか、平成30年7月豪雨、令和2年7月豪雨では、短期間で大きな被害を受けており、特に、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す断され、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持続可能な社会の実現に向けて「地方創生」の取組を進めるためには、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、真に必要とされる道路の整備を、緊急かつ計画的に進めていくことが必要である。

また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化割合が急速に高まっており、致命的損傷による重大事故の発生リスクを抑制し、安全で快適な道路環境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、健全性の徹底調査・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。

さらに、我が国の人口減少局面が深刻さを増す中において、経済成長の停滞から脱し、加速化傾向に転じるためには、少子高齢化による生産年齢人口の減少に対応した生産性の向上を、戦略的に進める必要がある。特に、物流の2024年問題として提起され、深刻なドライバー不足が進行しているトラック・バス・タクシー等の物流・旅客輸送の環境については、輸送の効率化と利便性の向上等を促進するため、利用者視点による道路施策をソフト・ハード両面から強力に推進していくことが急務である。

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。

- 浜松環状道路
- 静清環状道路
- 富士宮富沢連絡道路
- 富士富士宮道路
- 榛原縦貫道路
- 小山御殿場道路
- 東駿河湾環状道路

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、交差点改良等の推進
- 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、障がい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、雪害対策施設の整備促進、市町村道を含めた雪害路線の拡大、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
- 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
- 道路行政のDX、高度道路交通システム(ITS)の推進
- 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
- 「道の駅の地方創生の拠点化」及び「道の駅に関する地域づくり」に対する関係省庁の支援、ソフト・ハード両面からの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

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、修繕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“くしの備作戦”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の確保を図るため、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. 「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく、防災・減災・老朽化対策を含む取組を切れ目なく、強力に推進するため、近年の資材価格や人件費の高騰の影響等を予算編成過程で適切に反映し、激甚化・頻発化する気象災害も踏まえ、計画的な事業執行が可能となるよう、当初予算を含め、必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保すること。

13. 令和6年能登半島地震・奥能登豪雨により被災した地域における早急な復旧・復興の支援を推進すること。

## 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や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部・地方部を問わず、道路整備には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未整備区間の解消等は、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・関西万博後の近畿圏の更なる成長、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・頻発化するなか、能登半島では、令和6年1月の能登半島地震に加え、9月に豪雨による被害が発生するなど、複合災害への対応も必要となっている。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、令和4年8月の福井県及び滋賀県の大雨、令和5年1月の大雪、令和5年台風第2号及びそれに伴う前線の活性化による大雨など、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、令和7年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく取組を重点的かつ集中的に実施していく必要がある。

また、不安定な国際情勢などに伴う原油価格や物価の高騰などにより、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。

1. 地方の実情を十分に踏まえ、資材価格の高騰や賃金水準の上昇に対応する中でも必要な道路整備や維持管理が長期安定的に進められるよう、新たな財源の創設等により、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、大阪湾岸道路西伸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、未整備区間の解消や暫定2車線区間の4車線化など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。
- 観光等の経済活動を支える基礎として、道路ネットワークの更なる整備を推進すること。
- 国土強靱化実施中期計画を踏まえた関係予算については、資材価格等の高騰等の影響を適切に反映し、頻発する災害も踏まえ、通常道路予算とは別枠で必要な予算を満額確保すること。
- 八潮市の事故を踏まえ、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。
- 子供達の安全・安心を守るため、通学路等の交通安全対策の強化・推進と必要な予算の継続的な確保を図ること。

(7) 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。

2. 大阪・関西万博後の更なる近畿圏創生のため、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間の早期開通に向けて供用目標を早急に公表し、整備を推進するとともに、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伸部、名神湾岸連絡線、神戸西バイパス、淀川左岸線(2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、京都縦貫自動車道及び原子力災害時の円滑な広域避難の観点からも重要である舞鶴若狭自動車道の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・津波などの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おける、半島特有の地理的条件を踏まえた「半島防災・強靱化」を推進するため、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」について、地方の声を十分に反映した上で「計画区間」及び「事業区間」の早期整備を行うことにより、ネットワークの強化を図ること。
- 災害などに対応する地方整備局及び事務所等の責務に鑑み、更なる出先機関の体制の充実・強化や災害対応に必要な資機材の更なる確保に取り組むこと。