

12 道路網の整備促進等について

国土の骨格を形成する高規格幹線道路等の整備は、国土の均衡ある発展を図る根幹となるものである。また、都市圏などの環状道路やバイパス等の整備は、都市機能を回復し地域経済の活性化を図る上で喫緊の課題となっており、強力に整備促進を図ることが必要である。

また、東北及び関東地方に多大な被害を及ぼした東日本大震災においても、高規格幹線道路は緊急輸送路として、救援活動や援助物資の輸送等に大きな役割を果たし、その重要性が再認識されたところである。

首都圏に影響を及ぼす大規模地震発生の切迫性が高まっており、地域の安全・安心の確保のためにも、必要な道路整備については、国と地方との役割分担を踏まえた上で、国が責任を負うべき道路を着実に整備するとともに、地方が行う必要な道路整備の財源についても確実に確保されたい。

さらに、開通から50年を迎える首都高速道路をはじめとする高速道路構造物は、老朽化が進んでおり、その対策が急がれている。

本来、施設の維持管理は各高速道路会社が行うべきものであるが、老朽化対策は高速道路ネットワーク機能を維持していく上で根幹に係わるものであり、関係自治体の意見を尊重した上で、高速道路会社の民営化のスキームをつくった国が責任をもって取り組むべきである。

よって、次の事項について特段の措置を講じられたい。

1 東北縦貫自動車道宇都宮IC以北の6車線化整備計画の策定と渋滞対策の早期実施

東北縦貫自動車道は、首都圏と東北地方を結ぶ広域連携軸として極めて重要な幹線道路である。

については、交通渋滞を解消し、高速性・定時性を確保するため、宇都宮 I C 以北の 6 車線化整備計画の早期策定を図るとともに、既に 6 車線化がなされている区間においても、北関東自動車道岩舟 J C T や栃木都賀 J C T 周辺などの渋滞が頻発している箇所については、早急に対策を実施すること。

2 上信越自動車道全線の 4 車線化の早期完成

上信越自動車道は、連絡する関越自動車道、北陸自動車道、長野自動車道および中部横断自動車道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、地域の経済・文化の発展、観光の振興など沿線地域に大きな効果をもたらすと共に日常の救急救命医療や災害時の緊急輸送として大きな役割を果たす重要な道路である。

については、同路線の機能を十分活かす上からも、暫定 2 車線供用区間である信濃町 I C から上越 J C T 間の 4 車線化について、早期完成を図ること。

3 都市高速道路中央環状線の機能強化

都市高速道路中央環状線は、首都圏三環状道路のうち、最も都心寄り、都心からおよそ半径約 8 キロメートルに位置する、総延長約 4.7 キロメートルの環状道路であり、都心に集中する慢性的な交通渋滞を緩和する重要な役割をもつ路線である。

中央環状線の残る区間である品川線については、早期完成に向けて整備を進めている。品川線と併せて、既に開通している区間においても、中央環状線本来の機能を発現させるため、ジャンクション改良などの渋滞対策の推進に必要な財源の措置を講じること。

4 東京外かく環状道路の整備促進

東京外かく環状道路は、都心から約 1.5 キロメートル圏を環状

に結ぶ総延長約 85 キロメートルの道路であり、都心に集中する放射状の高速道路や一般国道等と連結し、自動車交通の円滑な分散導入を図る重要な役割を担うものであり、また、切迫する首都直下地震などにおいて、日本の東西交通の分断を防ぎ、首都機能を堅持するほか、救援、復旧活動に大きな役割を果たすなど、国民の生命や財産を守る重要な機能を有することから、一刻も早く完成させる必要がある。

常磐自動車道（三郷市）から東関東自動車道（市川市）間のうち約 16 キロメートルについては、京葉道路との交差点をはじめ、全線にわたり、工事が展開されているが、引き続き事業を着実に推進するための必要な財源を確保し、平成 27 年度開通を確実に図ること。

また、関越自動車道（練馬区）から東名高速道路（世田谷区）間の約 16 キロメートルについては、2020 年早期の開通に向けて、必要な財源の措置を講じ、計画的に用地取得および工事を進めること。

東名高速道路から東京湾岸道路間については、国土開発幹線自動車道建設法の予定路線として位置づけられているが、ルート等は未定の状況である。東京外かく環状道路を完全な環状道路とし、その機能を十分発揮させるため、早期に計画の具体化を図ること。

5 首都圏中央連絡自動車道の建設促進

首都圏中央連絡自動車道は、都心からおよそ半径 40～60 キロメートルの位置に延長約 300 キロメートルの高規格幹線道路として計画され、首都圏の中核都市間の連携を強化し交流を促進することにより、地域発展の基盤として重要な役割を果たすものである。

さらに、今後、切迫性が高まっている首都直下地震の発生など、首都圏における災害時には、緊急輸送路として災害救助活動や緊

急物資の輸送等に極めて大きな役割を果たすことから、環状道路を早期に完成させることが不可欠である。

については、開通目標が明確でない高速横浜環状南線及び横浜湘南道路、桶川北本 I C から白岡菖蒲 I C 間、久喜白岡 J C T からつくば中央 I C 間、稲敷 I C から大栄 J C T (仮) 間については、開通目標を明らかにするとともに、用地取得などの事業を一層促進するための予算を十分に確保し、早期の開通を図ること。

特に、横浜湘南道路については、新東名高速道路の開通に間に合わせるよう、平成 25 年度の早い時期に有料道路制度を導入し、一層の事業の促進を図ること。

また、高尾山 I C から相模原愛川 I C については、平成 25 年度に確実に開通させ、東名高速道路までを接続させること。

さらに、開通目標が明確でない大栄 J C T (仮) から松尾横芝 I C 間については、成田空港と羽田空港の一体活用のために必要な道路でもあり、本格的な用地取得並びに工事を推進し、他の区間に遅れることなく有料道路制度を導入し早期の開通を図ること。

6 新東名高速道路の早期全線開通

平成 24 年 4 月の御殿場 J C T から三ヶ日 J C T 間の開通により、並行する東名高速道路の渋滞の大幅減少や、事故などによって東名が通行止めとなった場合の代替路としての活用をはじめ、周辺施設の観光客が増加するなど、大きな効果を発揮しているところである。

新東名高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈としての機能を有するとともに、地震等による災害発生時には代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路である。

については、「整備計画区間」の整備を引き続き促進し、早期完成を図るとともに、「基本計画区間」及び「予定路線区間」であ

る、海老名市以東の区間については、計画を促進し、早期全線開通を図ること。

7 東名高速道路の機能強化の促進

東名高速道路は、我が国の三大都市圏を結ぶ大動脈であるが、一部区間を除いては、依然として慢性的な渋滞が発生しており、国家的な課題である。

については、平成24年度の国土交通省関係補正予算において、渋滞ボトルネック解消に向けた検討・対策を早期に実施するとされた大和トンネル付近の対策について整備促進を図ること。

また、その他の箇所においても、早期に対策の具体化を図ること。

8 中部横断自動車道の整備促進

中部横断自動車道は、日本列島の中央部において太平洋側と日本海側とを直結するとともに、北関東3県及び甲信静3県を結ぶ「関東大環状ネットワーク」を支える高速道路網の一部を形成し、これらの地域の産業・文化・学術等の発展に大きく寄与する重要な路線であり、平成23年3月には佐久南ICから佐久小諸JCT間が開通し、国道141号の渋滞緩和などに効果を発揮しているところである。

引き続き、「整備計画区間」である新清水JCTから増穂IC間及び八千穂IC（仮）から佐久南IC間の整備を促進し、早期完成を図ること。

また、「基本計画区間」である長坂JCT（仮）から八千穂IC（仮）間については、整備計画の早期策定を図ること。

9 三遠南信自動車道の整備促進

三遠南信自動車道は、東三河（愛知県）、遠州（静岡県）、南

信（長野県）の各地域を相互に結ぶことにより、新しい地域構造の構築に寄与するための重要な道路である。

については、既に開通している飯田山本 I C から天龍峡 I C 間及び鳳来峡 I C から浜松いなさ J C T 間に引き続き、「整備計画区間」の整備を促進し、早期完成を図るとともに、「基本計画区間」については、整備計画の早期策定を図ること。

また、同自動車道と一体として機能すると計画した一般道路の整備を早期に推進するため、国として必要な財政措置を講じること。

10 伊豆縦貫自動車道の整備促進

伊豆縦貫自動車道は、東名高速道路及び新東名高速道路と直結し、伊豆地域に高速交通サービスを提供することにより、渋滞緩和や地域の活性化をはじめ、東海地震や南海トラフ巨大地震等の大規模災害時における緊急輸送路の役割を担うなど、防災、住民の安全・安心に不可欠な道路である。

については、「整備計画区間」の整備を促進し、早期完成を図るとともに、「基本計画区間」については、整備計画の早期策定を図ること。また、伊豆半島全域に整備効果が波及するよう、同自動車道と一体として機能すると計画した一般道路の整備を早期に推進するため、国として必要な財政措置を講じること。

さらに、伊豆縦貫自動車道の一部を構成する東駿河湾環状道路が、平成 25 年度には全線開通する予定であり、この区間と一体となって環状道路を形成することで、国道 1 号の渋滞緩和や産業振興等に多大な効果が見込まれる沼津岡宮 I C 以西区間についても、新規事業化を図ること。

11 核都市広域幹線道路の計画の促進

核都市広域幹線道路は、首都圏の業務核都市の育成整備を図り、

業務核都市相互を連絡する重要な広域幹線道路であるので、早期事業化に向けて、調査・計画を促進し具体化を図ること。

12 中央自動車道の機能強化の促進

中央自動車道は、我が国の三大都市圏を結ぶ大動脈として機能しており、上野原 I C から大月 J C T 間については、6車線化が完了している。

しかし、高井戸 I C から上野原 I C 間においては、慢性的な渋滞が発生しており、平成 25 年度には首都圏中央連絡自動車道によって東名高速道路と接続されるため、中央自動車道の交通量はさらに増加することが予想されることから抜本的な渋滞対策が必要と考える。

については、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会において、中央自動車道小仏トンネル付近などが「主要渋滞箇所」に特定されたことから、早期に、八王子 J C T から上野原 I C 間の整備計画の策定を図るとともに、高井戸 I C から八王子 J C T 間における渋滞箇所においても、交通量の動向を見極めながら、対策を検討すること。

また、中央自動車道と東名高速道路を結ぶ東富士五湖道路の須走 I C 以東の整備（国道 138 号須走道路・御殿場バイパス）は、産業・経済や観光振興及び防災などに大きな効果が見込まれる極めて重要な事業である。

現在、国はこれらの道路について、設計及び用地買収を実施しているが、今後も関係自治体と連携を図り、早期着工に向け特段の措置を講じること。

13 東関東自動車道の建設促進

東関東自動車道水戸線は、鹿島港や茨城港、さらには成田国際空港や、茨城空港などの交流拠点を結び、陸・海・空の広域交通

ネットワークを形成することはもとより、首都圏域での災害時におけるリダンダンシーの確保と、第3次救急施設への短時間搬送可能区域の大幅拡大などに欠かすことのできない重要な幹線道路である。

については、既に通している茨城空港北 I C から茨城町 J C T 間に引き続き、銚田 I C (仮) から茨城空港北 I C までの区間の整備促進を図るとともに、現在国において事業が進められている潮来 I C から銚田 I C (仮) 間についても、整備のための予算を確保し、着実な整備促進を図ること。

また、東関東自動車道館山線は、国道 127 号富津館山道路などの広域幹線道路により千葉市と館山市を連絡し、これに接続する東京湾アクアラインや首都圏中央連絡自動車道などと一体となって、南房総地域と首都圏各地域との文化・観光・経済等多様な連携強化を促し、地域の活性化に大きく寄与するとともに、災害時における緊急輸送道路としても欠くことのできない重要な道路である。

このため、木更津南 J C T から富津竹岡 I C 間の 4 車線化を早期に完成させるとともに、引き続き、接続する富津館山道路についても、渋滞緩和に向けたより一層の機能強化を図ること。

また、館山自動車道と接続する京葉道路については、渋滞が激しいことから、その対策を早期に図ること。

14 中部縦貫自動車道の整備促進

中部縦貫自動車道は、長野県松本市から岐阜県の飛騨地域を経由して、東海北陸自動車道に接続し、福井県福井市に至る道路であり、関東、中部、北陸地方の広域的、一体的な発展に大きく寄与する重要な路線であることから、「整備計画区間」の整備を促進し、早期完成を図るとともに、「基本計画区間」については、整備計画の早期策定を図ること。

また、平成23年度より事業化され調査が進められている、現道の国道158号奈川渡改良については、事業を促進し、早期完成を図ること。

15 スマートインターチェンジの整備促進

スマートインターチェンジは、既存のインターチェンジを補完し、高速道路の利用促進や一般道路の渋滞緩和に寄与するとともに、地域振興や観光地等の活性化に資する極めて有効なインターチェンジである。

については、地域が必要とするスマートインターチェンジの整備促進が図られるよう、要件の柔軟な運用と十分な予算を確保すること。また、地方公共団体が整備するアクセス道路への財政支援など一層の制度拡充を図ること。

16 利用しやすく社会経済活動の効率を高める高速道路料金体系の実現

首都圏三環状道路が整備されることにより、首都圏の高速道路がネットワークとしての機能を発揮し、道路利用者の利便性向上や経済活動の効率化・活性化など、多方面での効果が期待できる。

さらに、都心部の渋滞緩和及び排出ガス総量の抑制、大型貨物車の利用促進などの効果を発揮させ、首都圏全体が目指すべき将来像の実現につなげていく必要がある。このような中、平成23年12月「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ」が高速道路のあり方検討有識者委員会より示された。そこで示された基本的な考え方などを基に、料金施策をはじめとした有料道路制度等について議論が行われている「国土幹線道路部会」においても十分に検討し、地方の意見を尊重した上で、高速道路ネットワークを十分活用できるような料金施策を導入することが必要不可欠である。

については、首都圏三環状道路の完成を見据えて、東京湾アクアラインなどを含む首都圏の高速道路ネットワークについて、外側の環状道路へ交通誘導を行うとともに、複数の料金体系の存在による割高感の解消や、長距離利用者や大型車の利用促進等にも対応した一体的で利用しやすい料金体系を実現すること。

外側の環状道路である首都圏中央連絡自動車道の料金については、環状道路機能の発揮、並びに公正妥当の観点から、首都圏中央連絡自動車道の外側の高速自動車国道の標準料率であるキロ当たり24.6円を踏まえ、料金を低減する策を講じること。

また、平成25年度末に実施期限を迎える割引については、交通誘導や物流・経済対策として重要であり、高速道路整備と併せて我が国経済と国際競争力を支える重要なインフラ施策でもあることから、一体的で利用しやすい料金体系が実現されるまでの間、現在措置中の割引の継続・拡充を行い、財源については新たな地方負担を求めないこと。