

5 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およぼした東北地方太平洋沖地震においても、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たところである。

震災復興に多額の費用が見込まれる中ではあるが、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。

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 I C 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、当面の対策として、渋滞が頻発している箇所が付加車線などの対策を早急に実施すること。

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。

平成11年10月に全線が供用開始され、平成21年11月には、豊田飯山ICから信濃町IC間の4車線化工事が完成したが、同路線の機能を十分活かす上からも、引き続き、暫定2車線供用区間である信濃町ICから上越JCT間の早期4車線化を図ること。

3 都市高速道路中央環状線の早期完成

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47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、平成25年度の完成に必要な財源の措置を講じること。

また、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、渋滞対策を推進し、必要な事業に対して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15キロメートル圏を環状に結ぶ延長約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る。

については、既に開通している関越道から三郷南IC間に引き続き、東関道（市川市）までの約16キロメートルの事業中区間について、環境に配慮しながら、事業を着実に推進し、平成27年度までに開通させること。

関越道（練馬区）から東名高速（世田谷区）間の約16キロメートルは、平成21年5月に事業化され、平成22年度は、用地測量、用地買収及び設計等が進められた。今後は、東京外かく環状道路の早期完成に向けて、速やかに工事着手するとともに、必要な財源の措置を講じること。

東名高速から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。外環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。

八王子JCTから鶴ヶ島JCT間の開通により中央道と関越道が接続して高速道路ネットワークの一部が形成され、渋滞緩和などの整備効果を発揮していることから、整備促進によりさらなる効果が期待されている。

さらに、今後予想される首都直下地震など、首都圏における災害時には、緊急輸送路として救援活動や援助物資の輸送等に極めて大きな役割を果たすことから、環状の道路を早期に完成させることが急務である。

については、引き続き、有料道路制度の積極的な活用などにより一層の事業の促進を図るとともに、国が定めた開通目標に基づいて、早期かつ確実に全線を開通させること。

昨年開通目標が見直しされた桶川北本ICから白岡菖蒲IC間及び五霞IC（仮）からつくば中央IC間については、用地取

得を促進し、開通目標の前倒しを図ること。

また、圏央道の中で唯一開通目標が示されていない大栄から横芝間については、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、ミッシングリンクの観点からも、早期に開通目標を設定し、一日も早い完成を図ること。

6 第二東海自動車道（新東名）の建設促進

第二東海自動車道（新東名）は、第一東海自動車道（東名）の利用実態、渋滞状況から高速交通需要の適切な機能分担を図るため計画されたものであり、かつ、災害時の緊急輸送路としての役割も大きいことから、「整備計画区間」については、整備を促進し、早期完成を図ること。

また、「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、計画の促進を図ること。

7 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号の渋滞緩和などの整備効果が期待できるところである。

引き続き、「整備計画区間」である吉原JCT（仮）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。

8 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ＩＣから天龍峡ＩＣ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。

9 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。

10 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ＩＣから大月ＪＣＴ間については、6車線化事業が進められ、完成している。

しかし、高井戸ＩＣから上野原ＩＣ間においては、慢性的な渋滞が依然発生しており、また、平成19年6月の圏央道の接続後、中央自動車道の交通量はさらに増加してい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、当面、上野原ＩＣから八王子ＪＣＴ間の整備計画の策定を図ること。

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ＩＣ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、調査を進めているが、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。

11 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ICから茨城町JCT間に引き続き、(仮)銚田ICから茨城空港北IC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ICから(仮)銚田IC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。

なお、本道路の追加ICである谷津船橋ICと(仮)酒々井ICについても、早期完成に向け必要な財源の措置を講じること。

また、東関東自動車道館山線(館山自動車道)は、一般国道127号富津館山道路などの広域幹線道路と一体となって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ともに、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、地域の発展、活性化に欠くことのできない重要な道路である。

このため、4車線化が決定された君津ICから富津竹岡IC間については、事業着手が不透明な状況となっているが、速やかに事業に着手し、早期完成を図ること。

12 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。

しかしながら、現道である国道158号は中部山岳の急峻な地形を貫いていることから、狭小幅員、線形不良、落石等による交通障害が発生しており、特に長野県側の奈川渡ダム周辺の狭小トンネルが連続する区間の解消は、安全で円滑な交通の確保のために喫緊の課題となっている。

この区間は、平成23年度より国の直轄事業として事業化され、調査が進められているが、関係自治体とも連携を図り、早期に完成を図ること。

13 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、スマートインターチェンジの整備に必要な財源を確保するとともに、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。

14 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。

加えて、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ためには、高速道路ネットワークを十

分活用できるよう政策誘導を図ることが重要である。

については、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、より外側の環状道路へ交通誘導を行うとともに、同一発着同一料金を基本とし、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。

なお、高速道路の料金体系については、地方の意見や高速道路無料化社会実験及びこれまで実施した料金割引の結果などを踏まえ、道路政策にかかる総合的かつ多角的な検証を行い、利用者の利便向上を図ること。