

13 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、国土の強靱化や地方創生を実現するとともに、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、地域経済の好循環をもたらすストック効果が期待できるため、強力に整備促進を図ることが必要である。

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では、高規格幹線道路等は緊急輸送道路として、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。今後発生する可能性が高い巨大地震等の大規模自然災害から、首都圏の安全・安心を確保していくためにも、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の着実な整備とともに、高規格幹線道路等のストック効果を高めるアクセス道路など、地方が行う必要な道路整備には確実に財源を確保されたい。

さらに、大雪などによる大規模自然災害時において高規格幹線道路等は、地域の耐災性を高め、代替輸送ルートともなることから、整備を促進し、道路ネットワーク機能を確保していく必要がある。

また、我が国の道路施設は高度成長期に集中的に建設された経緯から、急速に高齢化が進んでおり、老朽化対策の推進が急務となっている。

これらを踏まえ、以下の事項について特段の措置を講じられたい。

1 各道路の整備促進等

(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こと。特に上河内 S A 付近や矢板北 P A 付近などの渋滞が頻発している箇所については、付加車線の設置等、早期に対策の具体化を図ること。

また、栃木都賀 J C T 周辺における渋滞対策の早期実施を図ること。

(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、関越自動車道、北陸自動車道、長野自動車道及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に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生かす上から、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 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。

平成 27 年 3 月、中央環状線が全線開通したが、中央環状線本来の環状道路としての機能を発現させるため、中央環状線板橋熊野町 J C T 間などの渋滞対策の推進に必要な財政措置を講じること。

(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、首都圏の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、災害時に対応したリダンダンシーが確保されるよう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。

三郷南 I C（三郷市）から高谷 J C T（仮）（市川市）間の約16キロメートルについては、京葉道路と接続する京葉 J C T（仮）をはじめ、全線にわたり、工事が展開されているが、引き続き必要な財源を確保するとともに、周辺環境に十分配慮しつつ、事業を着実に推進して、平成29年度の高速道路部と一般部の開通を確実に図ること。

また、京葉 J C T（仮）については、未着手となっているランプの整備に、すみやかに着手し、早期にフルジャンクション化を図ること。

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、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催までの開通に向けて必要な財政措置を講じ、計画的に用地取得及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整備促進

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から、地域発展の基盤として重要な役割を果たすものである。

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、緊急輸送道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、境古河 I C からつくば中央 I C 間について、課題となっている軟弱地盤対策を早期に完了し、平成28年度の開通目標を確実に達成すること。また、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を受け、高速横浜環状南線及び横浜湘南道路の早期整備を図ること。

さらに、開通目標が示されていない大栄 J C T から松尾横芝 I C 間については、成田空港と羽田空港を結ぶ新たなルートを形成する極めて重要な道路であるため、用地取得を確実に進め、事業を推進し、一日も早い開通を図ること。

久喜白岡 J C T から木更津東 I C 間の暫定 2 車線区間については、対面交通の安全性や走行性、大規模自然災害時等に対応するため、その状態を長期間継続すべきではないことから、早期に 4 車線化に着手すること。

(6) 新東名高速道路の早期全線開通

平成28年2月には御殿場 J C T から西側の区間が供用され、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。

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、地震等の大規模自然災害時には代替路及び緊急輸送道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、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を受け、現在事業中の海老名南 J C T から御殿場 J C T の区間の整備促進を図ること。また、海老名南 J C T 以東の区間については、計画の具体化を図ること。

(7) 東名高速道路の機能強化の促進

東名高速道路は、首都圏と中部圏を結ぶ大動脈であるが、大和トンネル付近では、慢性的に渋滞が発生していることから、高速道路ネットワークの機能を最大限発揮させるため、平成27年12月の神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討ワーキングにおいてまとめられた、付加車線設置による対策を促進すること。

今後も、他のネットワークの整備状況を踏まえ、必要に応じて局所的な渋滞対策を図ること。

(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道路である。

については、「整備計画区間」である新清水 J C T から増穂 I C 間及び八千穂 I C (仮) から佐久南 I C 間の整備を促進し、平成29年度までの完成を図ること。

また、「基本計画区間」である長坂 J C T（仮）から八千穂 I C（仮）間については、全区間一体で環境影響評価の手続きを遅滞なく進めるとともに、早期事業化を図ること。

（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、この地域が取り組む航空宇宙産業の振興など、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、早期完成を図ること。

また、「基本計画区間」である水窪北 I C（仮）から佐久間 I C（仮）間については、引き続き、水窪 I C（仮）から佐久間 I C（仮）間の環境アセスメントの手続きを進め、早期事業化を図ること。

さらに、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道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」である天城北道路や河津下田道路の整備を促進し、早期完成を図るとともに、「基本計画区間」である天城峠を越える延長約20キロメートル区間につ

いては、平成27年度から実施している概略ルート・構造を検討する計画段階評価を促進し、「整備計画」を早期に策定すること。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。

さらに、平成27年度新規事業化された東駿河湾環状道路の沼津岡宮から愛鷹間について、事業を推進するとともに、早期全線開通に向け、愛鷹から原までの区間についても、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、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会においては、小仏トンネル付近や調布付近などが「主要渋滞箇所」に特定されている。平成27年3月の中央道渋滞ボトルネック検討ワーキンググループでは、車線運用の見直しや付加車線の設置による交通容量拡大など、対策の具体的な案が示され、事業化されているが、今後、ラグビーワールドカップ2019や東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催を控え、利用者の大幅な増加が予想されることなどから、渋滞

対策を早期に実施していく必要がある。

そのため、高井戸 I C から上野原 I C 間で検討されている調布付近及び小仏トンネル付近の渋滞対策については、上り線の渋滞対策事業の早期完成に加え、下り線についても渋滞対策の検討を進めること。

とりわけ、調布付近については、ラグビーワールドカップ 2019開催までに完了させること。

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。

については、新東名高速道路・新御殿場 I C の供用に合わせた国道138号の須走道路、御殿場バイパスの整備促進等において、今後も関係自治体と連携を図り、早期完成に向け特段の措置を講じること。

(13) 東関東自動車道の整備促進

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、第三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、既に開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 までの区間について、開通目標を確実に達成するとともに、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、1日も早い全線開通に向け、十分な予算の確保と有料道路事業導入による整備推進を図ること。

また、東関東自動車道館山線は、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観光、産業や文化などのさまざまな交流・連携を強化し、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 JCT から富津竹岡 IC 間の 4 車線化の一日も早い完成を図るとともに、接続する富津館山道路についても、4 車線化に向けた計画の具体化を図ること。

また、東関東自動車道と接続する京葉道路については、我が国の玄関口である成田国際空港と東京都心をつなぐ重要な幹線道路であり、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催を控え、当該路線の円滑な交通の確保は、ますます重要となってきている。

京葉道路の渋滞対策については、これまで、千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいて、特に著しい渋滞箇所が特定され、車線運用の見直しや車線追加による交通容量拡大といった対策案が示されている。

については、円滑な交通確保に向け、速やかに計画の具体化を進め、早期に対策を講じること。

(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經由して、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道路である。また、沿線には世界文化遺産「白川郷合掌造り集落」や特別名勝特別天然記念物「上高地」、国宝「松本城天守」などが散在し、これらをつなげた広域観光ルートは期待が大きい。については、「整備計

画区間」である松本波田道路の整備を促進し、早期完成を図ること。

また、「基本計画区間」である松本市波田から松本市中ノ湯間については、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。

(15) 新大宮上尾道路の整備促進

新大宮上尾道路は、関越自動車道と東北自動車道の中間に位置し、首都高速道路と首都圏中央連絡自動車道を結ぶ、首都圏高速道路ネットワークにおいて欠かすことのできない路線であるとともに、慢性的に渋滞が発生している国道17号の混雑緩和に寄与する重要な道路である。

また、災害時において、広域防災拠点に位置付けられているさいたま新都心の機能を最大限発揮させるためにも、本路線の早期整備が必要である。

については、平成28年度新規事業化された与野JCTから上尾南IC間の整備を推進するとともに、未事業化区間である上尾南ICから桶川北本IC間についても早期事業化を図ること。

(16) 北千葉道路の整備促進

北千葉道路は、東京外かく環状道路と国道16号、成田国際空港を最短ルートで結び、千葉県北西部における慢性的な交通混雑などの課題を解決するとともに、都心部や首都圏北部から成田国際空港への所要時間の短縮による国際競争力の強化、沿線への企業立地など民間投資の喚起、災害時における都心との緊急輸送の確保等に寄与し、国土強靱化と地方創生を実現する、大変重要な道路である。

現在、全体約43キロメートルのうち、約22キロメートルが

開通し、印西市から成田市間の約12キロメートルについては、早期の開通に向け国の協力をいただきながら事業を進めているところである。しかしながら、市川市から鎌ヶ谷市間の約9キロメートルについては、国による直轄調査を実施されているところであるが、事業化に至っていない状況である。

北千葉道路の重要性を鑑みれば、本来、全線にわたり、国が管理し、事業すべき道路であり、早期全線開通を実現する必要がある道路である。

については、国道464号の全線の直轄編入を図ること。

また、印西市から成田市間について、引き続き、整備の推進を図るとともに、西側区間（小室IC以西）について、早期に直轄事業として整備をすること。特に市川市から鎌ヶ谷市間は、国の直轄調査を進め、すみやかに計画を具体化させ、できる限り早期に事業化を図ること。

(17) 栃木西部・会津南道路の直轄指定区間への編入・整備促進

栃木西部・会津南道路は、福島・栃木を結ぶ広域幹線道路であり、関東と東北の広域的な連携の促進はもとより、沿線地域の経済発展、観光振興を支える重要な道路である。

また、東日本大震災の際には、東北自動車道や国道4号の代替機能を果たしており、緊急時における代替路の確保の観点からも、早急な整備が必要である。

については、異常気象通行規制区間を解消し、交通の利便性・安全性を確保するため、本路線を直轄指定区間に編入の上、未整備区間の整備を図ること。

なお、直轄指定区間への編入に時間を要する場合は、整備に高度な技術を要する区間について、直轄権限代行事業の導入を図ること。

(18) 国道17号上武道路の全線開通と機能強化

国道17号は、東京都と新潟県を結び、広域的な都市間連絡道路として、関越自動車道の機能を補完し、地域間の流通促進、沿線地域の経済活動の発展に欠かせない重要な幹線道路である。

このうち上武道路は、埼玉県熊谷市から群馬県渋川市を結ぶ地域高規格道路「熊谷渋川連絡道路」の一部をなしており、現在、終点部の未開通区間3.5キロメートルについて、平成28年度の開通に向けて整備が進められているところである。

しかしながら、全線開通後も、新上武大橋を含め、約19キロメートルの2車線区間が残ることになり、全線開通後の交通量の増加による渋滞、沿道環境悪化、経済活動への影響が懸念されている。

については、広域的な都市間連絡道路である上武道路の整備効果を十分に発揮させるため、計画通りに全線開通を図るとともに、引き続き全線4車線化を促進し機能強化を図ること。

(19) 横浜新道等の機能強化の促進

横浜新道、第三京浜、国道1号は、首都圏における重要な幹線道路であるが、本線や周辺道路で渋滞が発生し、その機能が十分に発揮されていないことから、沿線地域の社会経済活動に大きな影響を与えており、渋滞対策を早期に実施していく必要がある。

については、平成28年2月の神奈川県渋滞ボトルネック検討ワーキングにおいて確認された、付加車線や出入口の設置などの方向性に沿って、円滑な交通の確保に向けた対策を早期に講じること。

2 高速道路網の有効活用

(1) 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、事業化されたスマートインターチェンジについて整備促進を図るとともに、計画中のスマートインターチェンジについても、設置要件の柔軟な運用及び準備段階調査の箇所選定要件の明確化と実施を図るなど、取組を強力に支援すること。また、地方公共団体が整備するアクセス道路への一層の財政支援を図ること。

(2) 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、大型車の利用促進などの環状道路の効果を発揮させ、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。

平成28年4月から導入された新たな料金体系では、対距離制を基本とした料金体系の整理・統一及び起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現が図られるとともに、利用者の急激な負担増への配慮として、激変緩和措置も講じられたところである。

今後は、新たな料金体系が交通等に与える影響を検証した上で、物流の効率化の観点も含め、一体的で利用しやすい料

金体系の実現に向け引き続き改善を継続するとともに、利用者の負担増に配慮すること。

また、ビッグデータ等を活用し、混雑状況に応じた料金施策や適切な案内方法を導入するなど、利用者へのサービス向上を図ること。

(3) サービスエリア等の拡充及び防災機能強化の促進

首都圏三環状道路の整備進展に伴い、圏央道沿線には多くの物流拠点や工場等の立地が進んでおり、大型車両の増加など首都圏の高速道路網の利用形態は大きく変化している。

については、ドライバーの負担軽減のため、サービスエリア及びパーキングエリアに大型車用駐車スペースを確保し、快適な休憩スペースを提供するよう施設を拡充すること。

また、高速道路のサービスエリア等は、東日本大震災の際に、自衛隊や消防の中継基地、避難住民の輸送基地として活用されるなど、貴重な防災拠点として機能した。

平成26年3月、常磐自動車道の守谷サービスエリア（上り線）が、ヘリポートなど防災拠点機能を備えた商業施設として改修された。

首都直下地震などの大規模災害に備えて、国においても、ヘリコプターの活用等も念頭に、サービスエリア等における防災機能強化の促進に向け、取り組むこと。

(4) 高速道路での逆走事故対策の推進

高速道路での逆走の発生に対しては、国や高速道路会社等において対策を進めているところであるが、高齢化の進展や、認知症問題の顕在化といった社会状況を踏まえ、今後も、逆走事故の撲滅を目指し、取り組みを推進すること。

3 高速道路等の老朽化対策

開通から50年が経過した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、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催時の高速道路利用者の安全・安心を確保するためにも、その対策が急がれている。

このような中、道路整備特別措置法等の一部が改正されたが、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の根幹にかかわるものであり、関係自治体の意見を尊重した上で、国が責任をもって取り組むべきである。

東日本・中日本高速道路株式会社が管理する高速道路については、平成27年3月25日付で国土交通大臣から事業の実施について許可されたが、高速道路株式会社の更新計画においても、代表的な箇所しか示されていないことから、利用者の不安が解消されていない。

そのため、高速道路会社を指導、監督する立場から、早急により具体的な箇所及び対策内容を示すよう、各会社に指示するとともに対策を推進すること。

また、高速道路を跨ぐ橋梁等、自治体管理道路についても、老朽化に備え必要な修繕を行えるよう、財政的、技術的な支援について一層の強化を図ること。