

首都圏三環状道路の整備促進と一体的で利用しやすい 料金体系の構築について

高速道路網は、国民の暮らしの向上や、活力ある国土の形成にとって欠くことのできない重要な社会基盤である。我が国が国際競争力を高め、経済を再び成長軌道に戻すためには、首都圏の高速道路ネットワークを強化することが不可欠である。

とりわけ首都圏三環状道路は、交通渋滞の解消や環境の改善を図るほか、都心に集中する交通を外側の環状道路へ適切に分散し、災害時において首都圏の機能を維持するとともに日本の東西交通の分断を防ぎ、救援・復旧活動を支える重要な社会資本である。

また、国際戦略総合特区や地域活性化総合特区等、わが国経済を牽引し高機能な都市へと進化させる施策を展開する上でも、首都圏の交通ネットワークを強化する首都圏三環状道路の整備促進は急務である。

首都圏三環状道路のうち東京外かく環状道路については、関越自動車道から東名高速道路までの区間について平成24年度から本格的に工事着手したところである。しかし、東名高速道路以南の区間については、未だに計画の具体化が図られていない状況にあるなど、整備促進に向けたより一層の取組が必要である。

首都圏中央連絡自動車道は、首都圏から放射状に延びる高速道路とネットワークを形成し、日本の東西を結ぶ大動脈であるとともに、東京湾アクアラインと一体となって、成田空港と羽田空港などの拠点を結ぶ広域的な幹線道路ネットワークであるが、開通目標が明確でない大栄・横芝間等を含め、早期の全線開通に向けた取組が急務である。

あわせて、首都圏三環状道路を補完する横浜環状北線・北西線についても早期開通に向けた取組が必要である。

一方で、首都圏三環状道路の整備が促進されても、高速道路の運営主体や料金体系が異なる現状では、利用者にとってわかりにくいばかりか、外側の首都圏中央連絡自動車道を利用する場合、内側の首都高速中央環状線を利用するよりも高い料金設定になっているため、都心の通過交通を外側の環状道路に誘導するなどの効果が発揮されない。

そのため、都心に集中する交通を外側の環状道路へ適切に分散し、首都圏三環状道路の整備効果を最大限発揮させる、一体的で利用しやすい料金体系を構築することが重要である。

例えば、首都圏中央連絡自動車道については、今年度中に東名高速道路と関越自動車道までの区間がつながる予定であるが、区間毎に料金が異なる現状や、多額の地方負担が求められてきたにもかかわらず、全国路線網の24.6円/kmや大都市近郊区間の首都圏中央連絡自動車道内側の29.52円/kmよりも割高である。このことから、外側への交通誘導の観点を含めた一体的な料金体系の構築を進めていくべきである。

また、東京湾アクアラインについては、平成26年3月まで、普通車800円などとする社会実験を実施しているが、実験前に比べて交通量は1.8倍に増加し、特に、平日の大型車は2倍以上に増加するなど、首都圏の「人」「もの」の動きが活発化された。このまま平成26年3月に通行料金引き下げが終了すれば、首都圏経済に影響を及ぼしかねず、引き続きの取組が必要である。

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。そのため、大規模更新等の老朽化対策については、高速道路ネットワークとしての機能を維持していく上で根幹に係わるものであることから、国の責任において必要な対策を講じるべきである。

現在、国においては、高速道路料金や維持更新、整備のあり方などについて検討が進められているところであるが、九都県市として次の事項を要望する。

- 1 首都圏三環状道路は、交通渋滞の解消や環境の改善を図るほか、災害時に、人や物資の輸送ルートの多重化や避難路など、国民の生命や財産を守る命の道としての重要な役割も担うため、事業中区間の確実な完成を図るとともに、これらに必要となる財源を確保すること。
- 2 東京外かく環状道路の関越自動車道・東名高速道路間については、2020年早期の開通に向け、整備促進を図るとともに、東名高速道路以南について計画の早期具体化を図ること。

常磐自動車道・東関東自動車道間については、開通目標に向け、早期整備を図ること。

- 3 首都圏中央連絡自動車道については、早期完成に向け、より一層の整備を推進すること。

大栄・横芝間や横浜湘南道路及び高速横浜環状南線などの開通目標が明確でない区間については、環状道路として機能が発揮できるよう、早期の全線開通に向けて取り組むこと。

あわせて、首都圏三環状道路を補完する横浜環状北線・北西線についても早期開通に向けて取り組むこと。
- 4 都心に集中する交通を外側の環状道路へ適切に分散し、首都圏三環状道路など首都圏の高速道路ネットワークの整備効果を最大限発揮させるよう、首都圏中央連絡自動車道内側において、一体的で利用しやすい料金体系の構築を図ること。
- 5 会社間乗継割引や大口・多頻度割引など、平成 25 年度末に割引措置の実施期限を迎えるものについては、一体的で利用しやすい料金体系が実現されるまで、平成 26 年度以降も継続・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。
- 6 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、一体的で利用しやすい料金体系の構築を見据えつつ、圏央道が有効に利用されるよう、高速道路の標準的な料率の24.6円/kmを踏まえ、料金を低減する策を講じること。
- 7 東京湾アクアラインについては、一体的で利用しやすい料金体系の構築を見据えつつ、現在行われている社会実験による交通、観光、企業立地、物流などの検証結果を十分踏まえ、国策として恒久的な通行料金の引下げを実現すること。
- 8 首都高速道路をはじめとした高速道路構造物の老朽化対策については、機能維持の根幹に係わる問題であることから、高速道路会社の民営化のスキームをつくった国の責任において取組を進めること。

平成25年5月31日

内閣総理大臣 安倍晋三様

財務大臣 麻生太郎様

国土交通大臣 太田昭宏様

内閣官房長官 菅義偉様

内閣府特命担当大臣（防災）兼 国土強靱化担当大臣

古屋圭司様

内閣府特命担当大臣（経済財政政策）兼 経済再生担当大臣

甘利明様

九都県市首脳会議

座長 埼玉県知事

上田清司

千葉県知事

森田健作

東京都知事

猪瀬直樹

神奈川県知事

黒岩祐治

横浜市長

林文子

川崎市長

阿部孝夫

千葉市長

熊谷俊人

さいたま市長

清水勇人

相模原市長

加山俊夫