

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 間などの渋滞対策や小松川 J C T 新設といった首都高速道路ネットワークの強化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IC（三郷市）から高谷JCT（仮）（市川市）間の約16キロメートルについては、周辺環境に十分配慮しつつ、事業を推進し、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、京葉道路との接続部である京葉JCT（仮）については、京葉道路千葉方向と東京湾岸道路方向とを連絡するランプの整備を進め、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、大深度地下における高度な技術力を要する工事であることから、安全を最優先に整備を進め、早期に開通すること。

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、環状道路を早期に開通させるとともに、暫定 2 車線区間の早期 4 車線化を図ることが不可欠である。

については、環状道路としての機能を最大限発揮させるため、供用済みの首都圏中央連絡自動車道の西側区間と東京湾岸部をつなぐ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。

また、唯一、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、成田国際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、開通目標を定め、用地取得を加速させるとともに、工事を確実に進め、一日も早い開通を図ること。

さらに、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の対応に課題があり、安全で円滑な交通の確保や生産性の向上を図るためにも、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

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。

御殿場 J C T から西側の区間は、平成 28 年 2 月までに全て供用され、東名高速道路とダブルネットワークを形成することにより、渋滞の緩和や経済活動の活性化などのストック効果が発揮されている。こうした効果をさらに広め、高めていくためには、残る区間の整備促進が不可欠である。

については、現在事業中の海老名南 J C T から御殿場 J C T の区間の一日も早い開通を図ること。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、局所的な渋滞が経済活動に影響を及ぼしており、高速道路のネットワークとしての機能を最大限に発揮させるため、神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ等における成果をもとに、渋滞の対策に取り組む必要がある。

このうち、東名高速道路と圏央道が接続する海老名 J C T では、分合流する車両による局所的な渋滞が発生していたが、ランプの運用を改善する機動的な対策が実施され、既に効果が現われている。

一方、慢性的な渋滞が発生している大和トンネル付近については、現在進められている付加車線設置による対策工事を、早期に完成させること。

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、事業中区間の確実な整備促進を図り、新清水 JCT から六郷 IC 間については公表されている開通年度までの一日も早い全線の開通、また八千穂高原 IC から佐久南 IC 間については、平成 29 年度内の完成を確実に達成すること。

また、唯一の未事業区間である長坂 JCT (仮) から八千穂高原 IC 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 IC から天龍峡 IC 間及び鳳来峡 IC から浜松いなさ JCT 間に引き続き、龍江 IC (仮) から飯田東 IC (仮) 間の平成 29 年度までの開通を確実に図ること。

あわせて、佐久間 IC (仮) から東栄 IC (仮) 間では平成 30 年度、天龍峡 IC から龍江 IC (仮) 間では平成 31 年度の開通に向けて工事が進められており、これらをはじめとする「整備計画区間」の整備を促進し、早期開通を図ること。

また、「基本計画区間」である水窪北 IC (仮) から佐久間 IC (仮) 間については、引き続き、水窪 IC (仮) から佐久間 IC (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) 伊豆縦貫自動車道等の整備促進

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」である天城湯ヶ島 I C (仮) から河津 I C (仮) 間(天城峠を越える区間)延長約 20 キロメートル区間については、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、伊豆縦貫自動車道と一体的な道路ネットワークを構成する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 間での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、平成 29 年 3 月に事業許可となった相模湖付近の渋滞対策事業の早期着手と更なる渋滞解消のための検討を進めること。

とりわけ、調布付近については、平成 27 年 12 月に調布インターチェンジから三鷹バス停付近までの間で付加車線が設置され、その効果が確認されたところであるが、ラグビーワールドカップ 2019 開催に向けて、更なる対策を実施すること。

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。

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、鉾田 I C 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 から鉾田 I C 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 J C T から富津竹岡 I C 間の 4 車線化を平成 30 年度までに完成させるとともに、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、車線追加などの抜本的な対策について、早期に計画を具体化し、工事に着手すること。

(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、これらをつなぐ広域観光ルートの形成に期待が大きい。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、早期開通を図ること。

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 J C T から上尾南 I C 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 I C から桶川北本 I C 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成田国際空港を最短ルートで結び、国際競争力の強化、周辺道路の渋滞緩和による物流等の効率化、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、首都圏のみならず、我が国にとって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 26 キロメートルが供用され、残る約 8 キロメートルについては県と国が分担し事業を進めているところであり、残る約 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。

また、国で事業を進めている区間については、平成 30 年度までの開通に向け着実に事業進捗を図るとともに、残る県で事業を進めている区間については、早期開通に向け一層の財政支援を行うこと。

さらに、西側区間（小室 I C 以西）は、有料道路事業制度を活用し、専用部と一般部を併設した規格の高い道路を整備するとともに、全線開通の実現に向け、国道 464 号の全線の直轄編入を図ること。

(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 4 車線化の促進

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、平成 28 年度に全線が開通したところである。

しかしながら、全線開通後も、新上武大橋を含め、約 19 キロメートルの暫定 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、引き続き全線 4 車線化の整備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グループ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の整備促進及び準備段階調査箇所の早期事業化を図るとともに、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スマートインターチェンジアkses道路整備については、平成 29 年度から補助事業化されたところであるが、本制度の更なる拡充を図ること。

(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とともに、自治体管理道路についても、トンネルや橋梁等、不具合が生じれば重大な事故に直結する施設から、舗装といった日常の生活に密接に関連するものまで、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。

4 道路財特法の規定による特例措置の期限延長と拡充

国民生活の安全・安心の確保に向けて、道路整備を着実に推進し、国際競争力や地域の経済・産業の強化を図るため、「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（道路財特法）」に定める国の負担又は補助の割合を平成 30 年度以降も維持するとともに、必要な道路整備の推進が図られるよう国庫補助制度の拡充も含め必要な措置を講じること。