

## 首都圏三環状道路の整備と有効活用等への取組について

首都圏の高速道路は、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の成功に不可欠であるとともに、都市間連携の強化やヒト・モノの迅速かつ円滑な移動実現、防災機能向上等に資する重要な社会基盤である。とりわけ、首都圏三環状道路は、都心部の渋滞緩和や非常時の迂回機能確保、広域ネットワークの形成による陸・海・空拠点の結節など、我が国の国際競争力向上に必要不可欠である。本年3月、首都高速中央環状線が全線開通し、三環状道路で初めてのリングが完成したが、東京外かく環状道路や首都圏中央連絡自動車道についても、環状道路機能をより発揮させるため、未開通区間を早期に整備するとともに、あわせて、暫定2車線区間の4車線化が必要である。また、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。

高速道路の料金体系については、整備の経緯等から路線毎に料金水準等が異なっており、利用者にとって複雑で分かりにくいことや、管理主体が異なる高速道路間を乗り継ぐ時に掛かるターミナルチャージ等により割高感が生じている。そのため、三環状道路の整備後も効率的に経路選択されない可能性があることから、高速道路のネットワーク機能を最大限発揮させるとともに、都心を通過するだけの交通を適切に環状道路に誘導し渋滞緩和に資する料金体系としていくことが必要である。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催時には、観光客の大幅増加等から高速道路利用率の増大が予想されるため、東名高速道路や中央自動車道等で発生している交通渋滞への対策を早期に実施していく必要がある。

さらに、首都高速道路の構造物については、大規模更新等の老朽化対策が具体的に取り組まれているが、その他の高速道路については、いまだ区間や内容が明確に示されていないことなどから、安全・安心に不安が生じており、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催も踏まえ、具体的な計画を示したうえで着実に取り組んでいく必要がある。

については、次の事項を要望する。

- 1 首都圏三環状道路の整備については、未開通区間の開通年次を明らかにして、早期に全線完成させるとともに、あわせて、暫定2車線区間の4車線化に取り組むこと。とりわけ、東京外かく環状道路の関越自動車道から東名高速道路間を2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに開通させるとともに、東名高速道路以南の区間の計画を早期に具体化すること。

また、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。

- 2 首都圏の高速道路の新たな料金体系については、都心の通過交通の環状道路への誘導や会社間乗継時の割高感の解消など、一体的で利用しやすいものとする。新たな料金体系の導入時には、一般道への影響や環状道路の整備状況等に配慮し、利用者に過度な負担とならないよう丁寧な説明とともに激変緩和措置等を適切に講じること。

また、平成27年10月に債務償還が終了する八王子バイパス（国道16号）相原ICから打越IC間について、確実に無料化すること。

- 3 首都圏の高速道路の渋滞対策については、既存施設の有効活用やICTの積極的な導入等により、渋滞施策を政策的に実施すること。また、環状線本来の機能を発現させるため、首都高速中央環状線板橋熊野町JCT間の改良など、交通渋滞解消に寄与する事業等を推進すること。さらに、東名高速道路大和トンネル付近、中央自動車道調布付近及び小仏トンネル付近、並びに京葉道路穴川IC付近の渋滞対策を早期に実施すること。とりわけ、東名高速道路大和トンネル付近、中央自動車道調布付近について、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに完了させること。

- 4 高速道路構造物の大規模更新等の老朽化対策については、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催も踏まえ、利用者の安全・安心を確保するため、対象箇所を明らかにした上で、着実に推進すること。

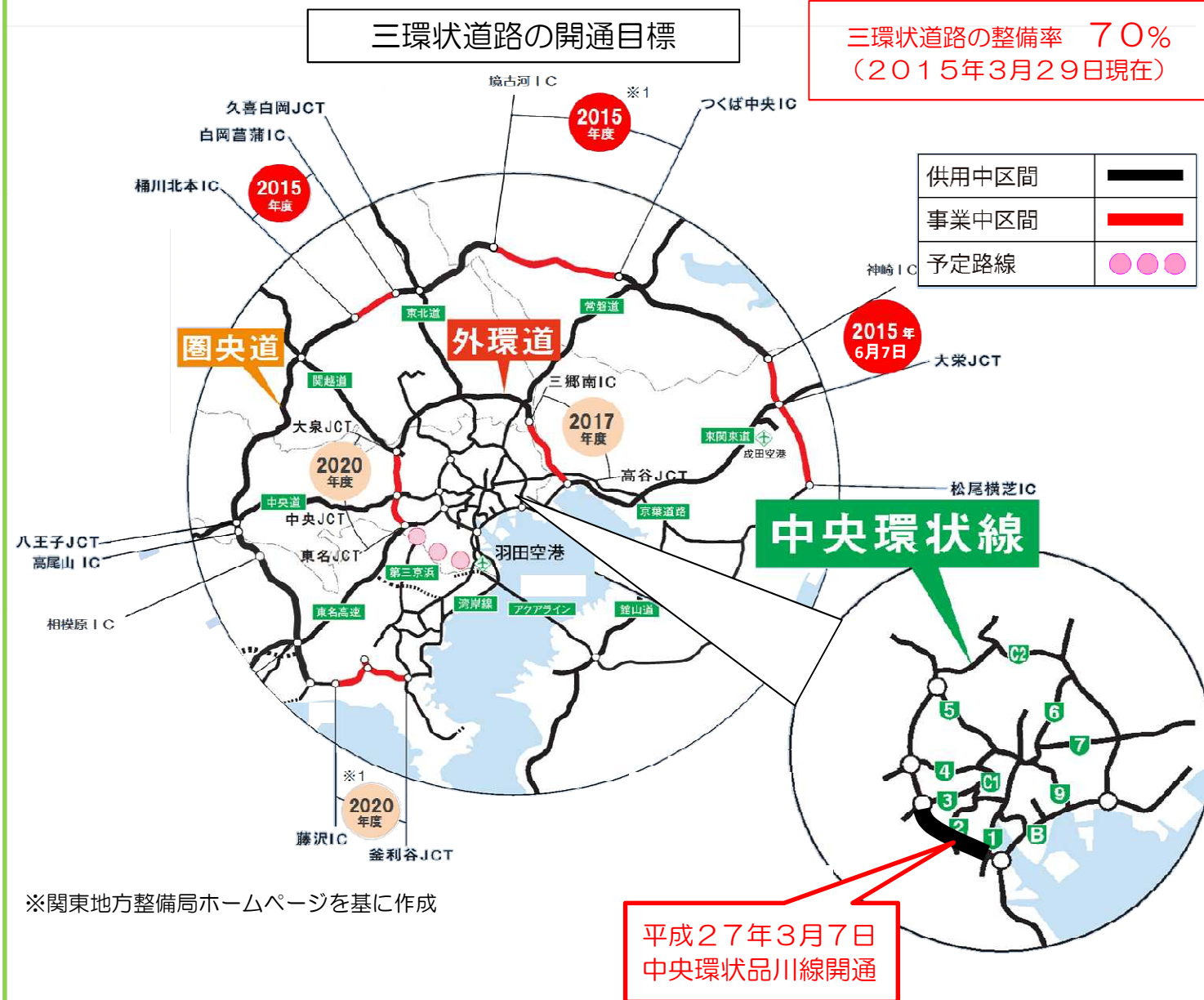
平成27年 月 日

|           |   |           |          |   |   |
|-----------|---|-----------|----------|---|---|
| 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 |
| 国土強靱化担当大臣 | 兼 | 内閣府特命担当大臣 | (防災)     |   |   |
|           | 山 | 谷         | えり子      |   | 様 |
| 経済再生担当大臣  | 兼 | 内閣府特命担当大臣 | (経済財政政策) |   |   |
|           | 甘 | 利         | 明        |   | 様 |

#### 九都県市首脳会議

|    |        |   |   |   |   |
|----|--------|---|---|---|---|
| 座長 | 千葉県知事  | 森 | 田 | 健 | 作 |
|    | 埼玉県知事  | 上 | 田 | 清 | 司 |
|    | 東京都知事  | 舛 | 添 | 要 | 一 |
|    | 神奈川県知事 | 黒 | 岩 | 祐 | 治 |
|    | 横浜市長   | 林 |   | 文 | 子 |
|    | 川崎市長   | 福 | 田 | 紀 | 彦 |
|    | 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 |

## ①三環状道路等の整備



- 本年3月、首都高速中央環状品川線が開通し、三環状道路で初めてのリングが完成  
(新宿から羽田までの混雑時所要時間 40分 ⇒ 19分)
- 環状道路の機能を最大限発揮するためには、未開通区間の早期完成が不可欠
- とりわけ、外環道の関越～東名間の2020年大会までの開通と東名以南の早期の計画具体化が必要

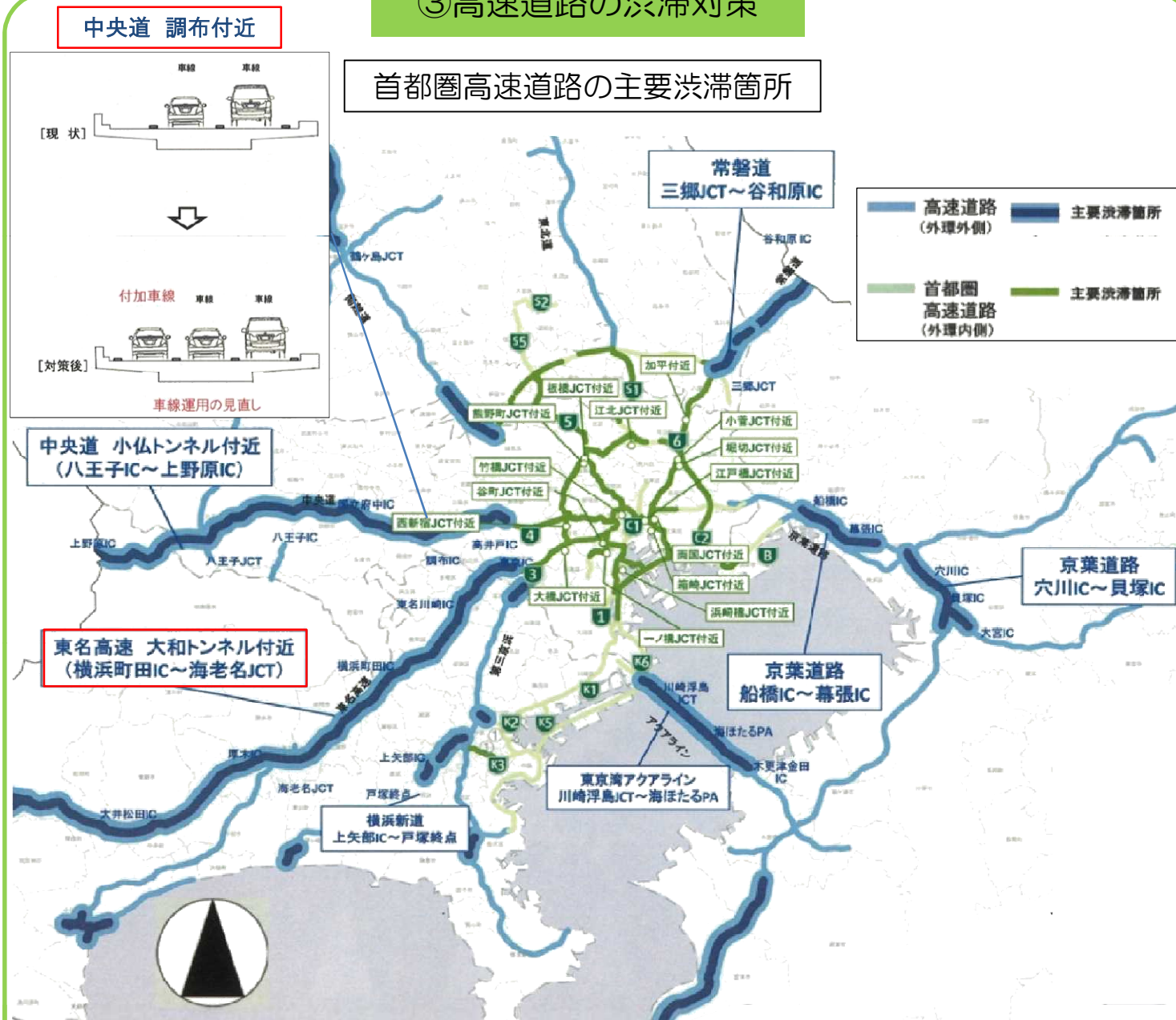
## ②高速道路の料金体系



- 整備の経緯等から路線毎に料金水準等が異なっており、利用者にとって分かりにくく、会社間乗継時には割高感が生じている
- 三環状道路の整備後も効率的に経路選択されない可能性があるため、都心の通過交通の環状道路への誘導や会社間乗継時の割高感解消など一体的で利用しやすい料金体系とする必要がある
- 新たな料金体系導入時には、適切な激変緩和措置が必要



## ③ 高速道路の渋滞対策



※首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料を基に作成

- 2020年オリンピック・パラリンピック競技大会開催時には、観光客の大幅増加が予想されるため、早期の渋滞対策が必要
- とりわけ、東名高速大和トンネル付近及び中央道調布付近について、2020年オリンピック・パラリンピック競技大会までの完成が必要

## ④ 高速道路の老朽化対策

### 首都高の更新計画

| 区分    | 路線               | 対象箇所              | 延長    | 供用年度 | 事業費(税込)<br>(用地費含む) | 事業年度   |
|-------|------------------|-------------------|-------|------|--------------------|--------|
| 大規模更新 | 1号羽田線            | 東品川枝橋・<br>鮫洲埋立部   | 1.7km | S38  | 912億円              | H26～38 |
|       |                  | 高速大師橋             | 0.3km | S43  | 244億円              | H27～35 |
|       | 3号渋谷線            | 池尻～三軒茶屋           | 1.5km | S46  | 648億円              | H27～39 |
|       | 都心環状線            | 竹橋～江戸橋<br>(日本橋区間) | 2.9km | S39  | 1,412億円            | H27～40 |
|       |                  | 銀座～新富町<br>(築地川区間) | 1.2km | S37  | 559億円              | H27～40 |
|       | 小計               |                   | 8km   | —    | 3,775億円            |        |
| 大規模修繕 | 3号渋谷線、4号新宿線<br>他 |                   | 55km  | —    | 2,487億円            | H26～36 |
| 合計    |                  |                   | 63km  | —    | 6,262億円            |        |



- 首都高速道路の老朽化対策は、具体的に取り組まれているが、その他の高速道路については、区間や内容が明確に示されていない
- 2020年オリンピック・パラリンピック競技大会開催も踏まえ、対象箇所を明らかにした上で、着実に対策を推進する必要がある