

首都圏三環状道路等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

持続可能で活力ある国土・地域の形成のためには、国民の安全・安心を守り、地域経済の活性化や地域連携、国際競争力の強化などに資する高速道路ネットワークの機能強化は喫緊の課題である。

特に首都圏では、首都圏中央連絡自動車道や東京外かく環状道路などの環状道路の整備が遅れており、都心部への自動車交通の集中による深刻な交通渋滞や災害時における代替性・多重性の欠如などを招いている。

首都圏三環状道路は、これらの問題を解決することが期待されるとともに、首都圏の広域的な連携を図るうえでも重要な道路である。

とりわけ、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、東京湾アクアラインと一体となって、東日本と西日本を結ぶ大動脈であるとともに、成田空港と羽田空港をはじめ、陸・海・空の拠点を結ぶ首都圏における基幹ネットワークであるが、大栄・横芝間については、他の区間と比べ事業の進捗が極めて遅れている状況にあり、早期の全線開通に向けた取組みが急務である。

一方、高速道路は、運営主体・料金体系が異なる複雑でわかりにくい料金や環状道路を利用することによる割高感などにより、ネットワークとしての機能を十分に発揮できていない状況にある。

国では、今秋から社会資本整備審議会道路分科会の国土幹線道路部会において、料金施策の検討に着手するところであり、東京湾アクアラインを含む首都圏の高速道路について、ネットワークとしての機能を十分に発揮できるように一体的で利用しやすい料金体系を構築することが必要である。

については、このような状況を踏まえ、次の事項を要望する。

- 1 首都圏三環状道路である首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路、首都高速中央環状線並びに、横浜環状北線及び北西線の早期完成を図るとともに、これらに必要な財源を確保すること。

2 首都圏中央連絡自動車道で開通目標が明確でない区間について、早期完成に向け、より一層の整備を推進すること。

特に、大栄・横芝間について、来年度から全線にわたり本格的な事業の展開を図り、ミッシングリンクとならぬよう早期開通を図ること。

3 東京外かく環状道路の常磐自動車道・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。

また、関越自動車道・東名高速道路間については、予定どおり確実に完成させるとともに、東名高速道路以南についても、計画の早期具体化を図ること。

4 首都圏の高速道路について、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。

とりわけ、東京湾アクアラインについては、首都圏における交流・連携の強化、地域経済の活性化や都心部の迂回機能を強化させるため、現在進められている料金引下げ社会実験の検証結果などを十分踏まえ、地方負担を伴わないよう、国策として恒久的な通行料金の引下げを実施すること。

平成24年11月21日

内閣総理大臣	野田佳彦	様
財務大臣	城島光力	様
国土交通大臣	羽田雄一郎	様

九都県市首脳会議

座長	千葉市長	熊谷俊人
	埼玉県知事	上田清司
	千葉県知事	森田健作
	東京都知事代理 副知事	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
	さいたま市長	清水勇人
	相模原市長	加山俊夫