

12 道路網の整備促進等について

広域的な道路ネットワークを構成する高規格道路等の整備は、人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化・頻発化・広域化する自然災害からの迅速な復旧・復興を図る上で大変重要なものである。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、生産性の向上による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。

令和6年元日に発生した能登半島地震では、国道249号などの主要道路に被害が発生し、一時最大で3000人を超える孤立が発生するとともに、復旧に時間がかかる大きな要因となるなど、道路ネットワークの重要性が再認識されたところである。

令和2年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」では、令和3年度から令和7年度までの5か年で高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化等の道路ネットワークの機能強化対策、道路施設の老朽化対策、道路の法面・盛土の土砂災害防止対策等に重点的・集中的に取り組むこととなっており、激甚化する風水害、切迫する大規模地震等への対策、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策など国土強靱化に向けた取組みの着実な推進に向けて、国の継続した財政措置が不可欠である。このため、5か年加速化対策に必要な予算・財源を例年以上の規模で確保し、計画的に事業を推進するとともに、5か年加速化対策後も、続く「国土強靱化実施中期計画」について、現行の対策を大幅に上回る必要な事業・予算規模で策定し、必要な予算・財源を当初予算において通常予算とは別枠で確保して、

切れ目無く、継続的・安定的に取り組むことが必要である。また、近年、気候変動の影響により激甚化・頻発化する気象災害や、切迫する巨大地震等の大規模自然災害から、関東地方の安全・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への安定的な財政措置が必要である。

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道路等は、地域の耐災害性を高め、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) 東北縦貫自動車道の機能強化及び宇都宮 I C 以北の 6 車線化整備計画の策定

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。

ついては、交通渋滞を解消し、速達性・定時性を確保するため、上河内 S A 付近や矢板北 P A 付近などの渋滞が発生している箇所について、付加車線の設置等、早期に対策の具体化を図ること。

また、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。

(2) 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。

京葉道路との接続部である京葉 J C T については、京葉道路千葉方面と外環道高谷方面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、安全を最優先に整備を進め、早期に開通すること。特に、令和 2 年 10 月に調布市で発生した陥没・空洞事故を踏まえ、取りまとめられた再発防止対策等を確実に実施するとともに、住民の不安払拭に向け、地元自治体の意見を聞きながら、緩んだ地盤の補修の実施、個々の事情に合わせて行われている補償を含めた丁寧な説明やきめ細やかな対応を確実に行うこと。

東名高速道路から湾岸道路間については、東京外かく環状道路の最後の区間であるが、ルート等は未定の状況である。現在、東京外かく環状道路（湾岸道路～東名高速間）計画検討協議会において、川崎縦貫道路の計画も視野に入れながら、検討が進められている。東名高速道路から湾岸道路間を接続することは、環状道路としての機能を最大限に発揮させるとともに、羽田空港や京浜三港へのアクセス性の強化に資するものであり、物流強化等の観点からも、計画を早期に具体化すること。

川口 J C T から外環三郷 J C T 間については、慢性的な渋滞が発生しているため、さらなる渋滞解消のための検討を進めるとと

もに、可能な区間において渋滞対策を講じること。

(3) 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道路として計画され、首都圏の中核都市や更なる機能強化が進められている成田国際空港などの拠点間の連携を強化し、交流を促進することによる観光振興や、広域的な移動性の大幅な向上による物流の効率化など、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。

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、成田国際空港と羽田空港を結ぶ新たなルートの一部となる大栄 JCT から松尾横芝 IC 間については、令和 8 年度の開通を確実に達成するとともに、大栄 JCT から多古 IC 間については、1 年程度前倒しでの開通を図ること。

成田国際空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジについて、「地域活性化インターチェンジ制度」を活用した連結許可に向け、必要な協力と助言を行うこと。

さらに、五霞 IC から木更津東 IC 間の暫定 2 車線区間については、対面通行の安全性や走行性、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、4 車線化が必須である。

令和7年3月に4車線化が完成した幸手ICから五霞IC間に引き続き、五霞ICから境古河IC間、坂東ICから大栄JCT間について、令和8年度までに順次4車線化を図るよう整備を進めるとともに、残る区間についても早期4車線化を図ること。また、圏央道の利便性の向上や地域の活性化に大きく寄与するかずさIC（仮）の早期整備を図ること。

（４） 新東名高速道路の早期全線開通及び6車線化の早期実現

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緊急輸送道路及び東名高速道路の代替路としての役割を果たす極めて重要な道路である。

新御殿場ICから西側の区間は、令和3年4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。こうした効果を更に広め、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。

令和4年4月までに、海老名南JCTから新秦野IC間が開通しているが、残る新秦野ICから新御殿場IC間についても、令和9年度の開通を確実なものとし、一日も早い開通を図ること。また、暫定4車線で整備が進められている区間について、一層の物流の効率化を進めるため、供用後は全線6車線化の早期実現を図ること。

さらに、大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を一層向上させるためにも、ルートが未確定である海老名南JCT以東の区間について、早期に計画の具体化を図ること。

（５） 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、全線開通に向け、唯一の未事業化区間である（仮称）長坂 J C T から八千穂高原 I C 間の早期事業化を図ること。

また、高速道路における安全・安心基本計画において暫定2車線区間の4車線化優先整備区間に選定された双葉 J C T から白根 I C 間の早期整備を図ること。

（6） 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）、南信州（長野県）を相互に結ぶことで、広範な交流ネットワークを形成するとともに、地域の安全・安心や国土強靱化の実現等に寄与する重要な道路である。

については、飯喬道路、青崩峠道路、水窪佐久間道路及び三遠道路の早期完成を図ること。

また、同自動車道と一体として機能する国道152号の現道活用区間の整備を早期に推進するため、必要な財政措置を講じること。

（7） 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、伊豆縦貫自動車道の日も早い全線開通に向け、河

津下田道路の早期完成を図るとともに、天城峠道路の月ヶ瀬ＩＣから茅野ＩＣ（仮）間の早期工事着手、及び未事業化区間の早期事業化を図ること。

また、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ＩＣから愛鷹ＩＣ（仮）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ＩＣ（仮）以西の区間についても、新規事業化を図ること。

（８） 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、概略計画の検討（計画段階評価）を進める区間となった「埼玉新都心線～東北道間」について、早期に計画を具体化できるよう、調査検討を進めること。また、東北道～東埼玉道路間、与野ＪＣＴ～関越道間について、引き続き地域特性や交通課題の分析を進めること。さらに、広域的な幹線道路としての機能を最大限発揮するため、東埼玉道路以東や関越道以西について、計画の具体化を図ること。

（９） 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ＩＣから大月ＪＣＴ間については、６車線化が完了している。

しかし、高井戸ＩＣから上野原ＩＣ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。これまで、中央道渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいて、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、事業化されたところである。

そのため、上り線の小仏トンネル付近や三鷹バス停付近、下り線の相模湖付近や日野バス停付近について、付加車線設置による渋滞対策が行われているところであるが、これらの渋滞対策事業を早期に完成させるとともに、更なる渋滞解消のための検討を進めること。

(10) 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、未開通区間である潮来 I C から鉾田 I C 間について、十分な予算を確保するとともに、令和 8 年度の全線開通に向け、整備を進めること。特に、北浦 I C（仮）から鉾田 I C 間については、前倒しで令和 8 年度半ばの開通に向け、整備を進めること。

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振興、交流・連携の強化、地域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機能する重要な道路である。

東関東自動車道館山線の一部を構成する富津館山道路については、平成 31 年 3 月に富津竹岡 I C から富津金谷 I C までの 3.4 キロメートルが事業許可され、国が策定した「高速道路における安全・安心基本計画」においては、全線が 4 車線化の優先整備

区間として選定されている。

また、令和6年3月には、富津竹岡ICから富津金谷ICまでの3.4キロメートルにおいて付加車線設置の事業許可がされ、これに続く6.8キロメートルが準備調査箇所を選定されたところである。また、千葉県において進めていた全線4車線化の都市計画と環境影響評価書の手続きが令和7年2月までに完了し、事業実施環境が整ったところである。

については、富津館山道路の富浦ICから富津竹岡ICについて、早期の4車線化を図ること。

また、東関東自動車道と接続する京葉道路は、千葉県と東京都心をつなぐ重要な幹線道路であり、その渋滞対策として、貝塚トンネル付近の車線追加等による抜本的な対策について、調査・設計を進め、工事に着手するとともに、引き続き、必要な渋滞対策を行うこと。

(11) 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経由して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。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。また、南海トラフ地震に対する備えとして、高規格道路ネットワークの代替性確保は国土強靱化の観点から極めて重要であり、早期整備が必要である。

については、現在事業中の松本波田道路の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中ノ湯間については、計画段階評価に早期着手すること。

(12) 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、現在事業中の与野 J C T から上尾南出入口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出入口から桶川北本 I C 間についても早期事業化を図ること。

(13) 北千葉道路の整備促進

北千葉道路は、機能強化の進む成田国際空港と東京外かく環状道路を最短で結び、首都圏の国際競争力の強化を図るとともに、周辺道路の渋滞緩和による物流等の効率化や商工業の振興など地域の活性化に寄与し、災害時における緊急輸送の強化に資する千葉県のみならず我が国にとって重要な道路である。

北千葉道路（市川・松戸）については、事業が円滑に進むよう千葉県と沿線市で最大限支援していくので、早期整備を図ること。

市川市から船橋市間の未事業化区間については、沿線市が地籍調査を推進するなど事業実施環境を整えていくので、早期事業化を図ること。また、国、県、高速道路株式会社等で構成される「千葉県道路協議会」において、専用部は、直轄事業と有料事業の合併施行の計画とすることが確認されていることから、有料道路事業を活用すること。

印西市から成田市間は、早期整備及び 4 車線化に必要な予算を

確保すること。

さらに、東京外かく環状道路と成田国際空港を最短で結ぶ国道 464 号北千葉道路全線の直轄編入を図ること。

(14) 栃木西部・会津南道路の整備促進

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、異常気象時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、国道 121 号日光川治防災の整備を推進するとともに、日光川治防災以外の優先整備区間についても早期整備に向けた支援を図ること。

将来的には、福島・栃木を結ぶ広域幹線道路であり東北自動車道や国道 4 号の代替機能を果たす重要な道路であることから、直轄指定区間への編入を図ること。

(15) 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。

全線開通に伴い、交通量は 3 割増加し、企業立地、物流、観光等が活性化する一方で、新上武大橋を含む約 9 キロメートルの暫

定2車線区間では、朝・夕のピーク時を中心に旅行速度が大きく落ち込み、渋滞による物流等の停滞を招いている。

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。

(16) 東名高速道路及び横浜新道等の機能強化の促進

我が国の暮らしや経済を支える大動脈である東名高速道路や、首都圏における重要な幹線道路である横浜新道、第三京浜、国道1号では、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、我が国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。神奈川県渋滞ボトルネック検討ワーキンググループでは、付加車線や出入口の設置など、対策の方向性が示され、一部の工事や設計等の取組みが進められている。

引き続き、円滑な交通の確保に向けた対策を早期に進めること。

(17) 厚木秦野道路（国道246号バイパス）の事業促進

厚木秦野道路（国道246号バイパス）は、慢性的な混雑状況となっている国道246号の交通混雑の緩和を図るとともに、東名高速道路や首都圏中央連絡自動車道、新東名高速道路と一体となって交通ネットワークを強化し、地域の活性化に寄与する重要な道路である。現在一部区間で用地取得や工事が実施されているが、交通利便性の向上のため、有料道路事業の積極的な活用等により、事業中区間の早期整備及び未事業化区間の早期事業化を図ること。

(18) 東埼玉道路の整備促進

東埼玉道路は、埼玉県八潮市（外環道）を起点に埼玉県春日部

市（国道 16 号）に至り、東北自動車道や常磐自動車道を補完するとともに、国道 4 号の交通混雑の緩和や沿線の開発事業を支援する自動車専用部と一般部が併設する道路である。

一般部については、東京外かく環状道路から吉川市まで開通済の 5.7 キロメートル区間に続き、令和 7 年 6 月 1 日に吉川市から北葛飾郡松伏町までの 3.8 キロメートル区間が開通する。

引き続き、北葛飾郡松伏町から春日部市までの整備を更に推進すること。自動車専用部については、現在事業中の八潮から松伏までの整備を更に推進するとともに、未事業化区間（松伏～国道 16 号）の早期事業化、更に圏央道までの計画を早期に具体化すること。

(19) 新湾岸道路の計画促進

新湾岸道路は、湾岸地域の更なる活性化や防災力の強化はもとより、我が国の国際競争力の強化や首都圏の生産性の向上に資する大変重要な道路である。

外環高谷 JCT 周辺から蘇我 IC 周辺ならびに市原 IC 周辺までの間において、地元の県と沿線市は連携し、地域の理解が深まるよう、地元調整など積極的に役割を果たしていくので、有識者委員会における助言等を踏まえ、早期に概略ルートや構造の検討を進めること。

加えて、東京湾岸地域では都県間を往来する広域的な交通が集中していることから、首都圏三環状道路の概成を見据え、第二東京湾岸道路など広域的な交流・連携を促す路線について都内を含めて検討を進め、計画を具体化すること。

(20) 千葉北西連絡道路の計画促進

千葉北西連絡道路は、国道 16 号などの交通円滑化や、核都市広

域幹線道路の機能を兼ね備え、県内外との交流・連携を強化し地域の活性化を図るとともに、災害時における多重性・代替性を確保する重要な道路である。

つくば野田線以北から国道464号付近までの間（野田市～印西市）において、概略計画の策定に向け、地元の県、沿線市は、地域住民に必要性・整備効果等を情報提供するとともに、交通課題や要望等の意見を把握するなど、地域の理解が深まるよう役割を果たしていくので、早期に概略ルート・構造の検討を進めること。

また、千葉北西連絡道路延伸部（国道464号以南）の計画についても検討を行うこと。

(21) 首都高速道路の大規模更新の機会を捉えた機能強化

首都高速道路の大規模更新の機会を捉え、高速道路網の充実や機能強化を図るため、日本橋周辺の首都高速道路の地下化に伴い必要となる新京橋連結路の整備推進や晴海線延伸部等の早期事業化を図ること。新京橋連結路の整備に当たり、地方に過大な負担とならないよう、引き続き財源措置を講じること。

(22) 国道20号新山梨環状道路（北部区間）の事業促進

国道20号は、東京都と長野県を結び、広域的な都市間連絡道路として、中央自動車道の機能を補完し、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。

新山梨環状道路（北部区間）は、国道20号のバイパスとして国が整備を進めており、約17キロメートルのうち、東側約7.5キロメートルと西側約5キロメートルが事業化され、現在、測量調査や用地取得などが実施されている。

しかし、残る約4.5キロメートルは未だ事業化されていないこ

とから、有料道路制度を活用した整備手法の検討を行い、事業中区間の整備促進及び未事業化区間の早期事業化を図ること。

(23) (仮称) 鹿行南部道路の計画促進

(仮称) 鹿行南部道路は、東関東自動車道水戸線から重要港湾である鹿島港を中核とする鹿島臨海工業地帯へのアクセス機能を強化することで、地域のポテンシャルを十分に引き出し、我が国の国際競争力の強化や生産性の向上、周辺地域の更なる活性化が期待される重要な道路である。

については、東関東自動車道水戸線潮来 I C 周辺から鹿島臨海工業地帯波崎地区工業団地周辺までの概略ルート・構造の検討を進め、道路計画を早期具体化すること。

(24) 上信自動車道の事業促進

上信自動車道は、群馬県渋川市の関越自動車道・渋川伊香保インターチェンジ付近から群馬・長野県境の鳥居峠付近を経由して長野県側の上信越自動車道に至る延長約 84 キロメートルの高規格道路である。

本路線は、災害時にも機能する強靱な道路ネットワークを構築するとともに、物流効率化や観光振興など、地域の活性化支援に大きく寄与する道路である。

については、事業中区間について予算を重点的に配分するとともに、接続する直轄事業区間である渋川西バイパスについても、早期完成を図ること。

また、「調査区間」についても、早期の整備区間指定を行うとともに、特に大規模で技術的難易度の高い工事が想定される県境を跨ぐ区間については、国の権限代行による早期事業化を図ること。

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速やかな箇所選定が図られるよう地方公共団体が進める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十分な財政支援を図ること。

(2) ETCの更なる普及促進

全国的高速道路のETC利用率は9割を超えており、高速道路が完全ETC化されると、将来的な本線料金所の撤廃や料金収受などに要するコストの削減、混雑状況に応じた料金施策の導入につながることを期待される。

令和2年12月に策定されたETC専用化等に向けたロードマップでは、都市部は5年、地方部は10年程度でETC専用化を概成させることが示され、令和4年3月からは一部の料金所がETC専用化となった。

料金所のETC専用化については、着実に整備推進を図るとともに、本線料金所については、早期撤廃を図るため、国がリーダーシップを発揮し、撤廃方法や撤廃時期等の課題に対して解決策を示すこと。また、ETCの普及促進やクレジットカード非保有者等への対策及び誤進入等による非ETC車対策等を積極的に進

めること。さらに、E T C専用化に加えて、E T C多目的利用サービス（E T C G O、E T C X等）の利用拡大も進めること。

（３） 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た。

また、令和4年4月には、首都高速における料金体系の整理・統一を更に進めるとともに、外環千葉区間への迂回を促進する料金改定が行われるなど、「首都圏料金の賢い3原則」に沿って、一体的で利用しやすい料金体系の実現に向けた取組が進められている。

さらに、令和6年3月には、国と千葉県の負担により実施されている「アクアライン割引」の前提でもある、全国の高速道路の3つの料金水準（普通区間・大都市近郊区間・海峡部等特別区間）とこれに伴う料金水準の引き下げについて、E T C車を対象として10年間継続することが示された。

今後も、道路ネットワーク整備の状況や社会情勢の変化を踏まえつつ、新たな料金体系が交通等に与える影響を検証した上で、起終点間の最短距離を基本に料金を決定するシンプルな料金体系の確立や物流の効率化等の観点も含め、引き続き改善を継続するとともに、物流事業者など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。

一方、全国的な高速道路料金割引制度については、割引の目的に沿って一定の効果が発現しているものの、割引により別の課題が生じていることなどから、深夜割引など現行の各種割引制度の見直しが検討されている。

引き続き、令和3年8月の中間答申を踏まえ、社会状況の変化に応じて割引制度の見直しを進め、利用者が料金割引を認識・実感できるよう、分かりやすくシンプルな割引の実現を図ること。

(4) SA・PAにおける確実な休憩機会の確保等と新たな需要への対応

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、SA・PA内の駐車マス拡充や混雑状況の情報提供などにより駐車容量・駐車効率を向上させるとともに、高速道路における休憩施設空白区間の解消を進め、確実な休憩機会の確保を図ること。

また、女性のさらなる活躍を支える観点から、女性が利用しやすい休憩施設等の整備に取り組むこと。

さらに、高速道路のSA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ており、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、SA等における防災機能強化の促進に向け、取り組むこと。

また、国内では2035年までに、乗用車新車販売において電動車100%が目標とされており、今後、次世代自動車の更なる普及促進

が図られる。次世代自動車の普及に伴い、EV 充電器や水素ステーション等の不足が生じることが懸念されるため、SA・PA での設置スペースの確保や充電待ちの削減に向け、取り組むこと。

(5) 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 高速道路等の適切な管理や機能強化の推進

開通から 50 年以上が経過した首都高速道路をはじめとする高速道路は、老朽化が進んでおり、高速道路の機能を将来にわたり維持するため、抜本的な性能回復を図る更新事業の推進が必要となっている。

令和 5 年 9 月に施行された「道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律」では、高速道路の料金徴収期間を延長し、必要な財源を確保することなどにより、高速道路の適正な管理や機能強化を推進することとされている。

高速道路は重要かつ基幹的な道路であり、安全かつ円滑な交通及び利用者の利便を確保することから、計画的に維持管理・修繕、更新、進化・改良ができるよう、持続可能な高速道路システムの構築に向け、関係自治体の意見を尊重した上で、引き続き国が責任をもって取り組むこと。

また、地方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 重要物流道路に係る地方公共団体への支援等

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路及びその代替・補完路の整備・機能強化を推進すること。

また、新広域道路交通計画に位置付けた一般広域道路の事業中及び供用区間については、地方と十分に調整を図り、早期に重要物流道路に指定するとともに、地方管理の指定道路の整備・機能強化推進のため、事業中区間について補助制度の拡充等による財政支援を行うこと。

5 有料道路制度活用による地方管理道路の維持・充実等

防災・減災、国土強靱化の推進や広域的な交流・連携の強化を図るためには、地方における広域道路ネットワークの更なる充実が不可欠であることから、広域道路の新規事業化や既存の地方有料道路の維持・更新等に必要な財源を計画的に確保する手法として有料道路制度を有効活用できるよう、検討すること。

6 構想路線に係る地方公共団体への支援等

新広域道路交通計画における構想路線は、高規格道路としての役割が期待されていることから、高規格道路への位置付けに要するプロセスを明確に示すとともに、地方公共団体が、具現化に向けて、必要な調査・検討を行う場合は、財政支援を行うこと。