広域道路ネットワークの早期整備について

広域道路ネットワークについては、高規格幹線道路や地域高規格道路の整備が進められてきており、首都圏では、東京外かく環状道路や首都圏中央連絡自動車道等の高規格幹線道路、首都高速道路等の地域高規格道路により構成され、一体の道路ネットワークとして、首都圏の経済活動等をささえている。

しかしながら、都市間の連携や港湾・空港・鉄道駅等の交通拠点へのアクセスは、ネットワークの不連続や渋滞により時間を要しているケースも多く、シームレスな接続が必要である。

また、近年、気候変動の影響により、激甚化・頻発化する自然災害への対応が喫緊の課題であり、災害時の円滑な避難、救援、復旧活動を支える広域道路ネットワークの機能確保が重要である。

直近の令和６年能登半島地震では、有料道路や自動車専用道路を含む多くの道路が被害を受け、緊急車両の通行や物資の輸送などに支障が発生し、被災地の支援を円滑に行うことができない状況となっており、首都圏においても、ネットワークの多重性や代替性を高める必要があると再認識されたところである。

このような課題の解消を図るため、首都圏を含む関東ブロックを対象地域とする関東ブロック新広域道路交通計画（2021年）において、平常時・災害時及び物流・人流の観点を踏まえた広域道路ネットワーク計画が策定された。

計画では、高規格道路と一般広域道路に再分類され、構想路線や調査中路線及び事業中路線を位置づけ、今後、さらに整備を進めていくとされた。

そのような中、高速道路の整備に当たっては、高速道路会社が行う有料道路事業と、地方公共団体が費用の一部を負担する公共事業との合併施行方式が採用されることが通例となっている。

有料道路事業については、道路整備特別措置法の改正（2023年）により、高速道路の更新・進化のための債務返済期間は、最長で2115年まで延長され、持続可能な財源確保の仕組みが構築された。

しかし、高規格道路等の整備の加速化のためには、現状の有料道

路事業費では十分とはいえず、有料道路事業制度の更なる活用が求められる。

さらに、近年の原材料費の高騰やエネルギーコストの上昇等により各建設資材価格や労務費が高騰し、事業費が拡大しており、公共事業費の一部を負担している地方の負担が増している。

ついては、このような状況を踏まえ、以下の事項を要望する。

１　首都圏の交通の円滑化や都市の活性化を図る広域道路ネットワークを構成する高規格道路等について、早期に整備し開通させること。

２　高規格道路等の整備に必要となる財源の計画的な確保に向けた有料道路事業制度の更なる活用により、地方の財政負担軽減に努めること。

３　今後の事業推進にあたっては、積極的に新技術を採用する等のコスト縮減を行い、地方の財政負担軽減に努めること。

令和６年６月２５日

国土交通大臣　　斉藤鉄夫　様

九都県市首脳会議

座長	千葉県知事	熊谷俊人
	埼玉県知事	大野元裕
	東京都知事	小池百合子
	神奈川県知事	黒岩祐治
	横浜市長	山中竹春
	川崎市長	福田紀彦
	千葉市長	神谷俊一
	さいたま市長	清水勇人
	相模原市長	本村賢太郎