

7 東京湾アクアラインの通行料金の恒久的な引下げ等について

我が国の政治、経済等の中枢である首都圏において、高速道路は国民の安全・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最も重要な社会基盤である。

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、高速道路の料金施策などの検討を進めているところであるが、ネットワークとしての機能を十分に発揮できるよう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。

とりわけ、東京湾アクアラインについては、平成26年3月まで、普通車800円などとする社会実験を実施しており、実験前に比べて交通量は1.8倍に増加し、特に、平日の大型車は2倍以上に増加するなど、首都圏の「人」「もの」の動きが活発化された。その結果、着岸地では大型商業施設等の進出が相次ぐなど、首都圏に大きな経済効果をもたらしている。

さらに、東京湾アクアラインは、首都圏における交流・連携の強化や都心部の迂回機能の強化、災害時の多重性・代替性の確保などにも大きく貢献している。通行料金引下げが、このまま平成26年3月で終了することになれば、社会的・経済的にも首都圏に甚大な影響を及ぼしかねない。

このため、社会実験の効果を一過性のものとせず、平成26年度以降も引続き東京湾アクアラインの通行料金の引下げを継続する必要がある。

また、首都圏中央連絡自動車道は、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・空の拠点を結ぶ基幹ネットワークであるが、開通目標が明確でない大栄・横芝間を含め、早期の全線開通

に向けた取組が急務である。

については、このような状況を踏まえ、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 首都圏の高速道路ネットワークについては、都心部の交通混雑の緩和を図るため、より外側の環状道路へ交通誘導を行うとともに、複数の料金体系による割高感の解消、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。
- 2 東京湾アクアラインについては、一体的で利用しやすい料金体系の構築を見据えつつ、現在行われている社会実験による交通、観光、企業立地、物流などの検証結果を十分踏まえ、国策として恒久的な通行料金の引下げを実現すること。
- 3 東京湾アクアラインと一体となって環状につながる、首都圏中央連絡自動車道の早期完成に向け、より一層の整備を推進すること。
特に、開通目標が明確でない大栄・横芝間については、本格的な事業の展開を図り、環状道路として機能が発揮できるよう、早期の全線開通を図ること。