

参考資料

(参考) 建設費の比較

○ 高架構造に比べてトンネル構造は建設費が高い

■ 主にトンネル
■ 主に高架
■ 主に高架・掘割



※用地費を除く

(参考)都市再生緊急整備地域

- 都市再生緊急整備地域においては、都市再生事業に係る都市計画の提案制度、都市再生事業に係る認可等の特例が受けられる他、都市再生特別地区が定められている場合においては、当該地区内では容積率制限の緩和等の措置が講じられる

■都市再生緊急整備地域

・都市再生緊急整備地域とは

都市再生特別措置法に基づいて、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、政令で指定する地域

全国63地区(7,783ha) 東京7地区(2,760ha)

※H24.1.25時点

・都市再生緊急整備地域のメリット

(1)都市計画の特例

都市再生特別地区の指定、都市計画の提案、期限を区切った都市計画決定の実施が可能

(2)国からの金融支援

大臣認定された民間都市開発プロジェクトに金融支援

(3)税制上の特例の措置

認定事業者、従前地権者に対し、所得税、法人税、固定資産税等の特例措置を実施

■特定都市再生緊急整備地域

都市再生緊急整備地域のうち、都市の国際競争力の強化のため、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行、緊急かつ重点的な市街地の整備を推進することが特に有効な地域を指定（例：東京都心臨海地域等）

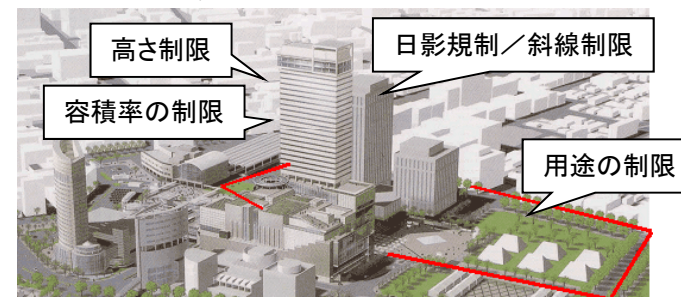
[特定都市再生緊急整備地域のメリット]

- ・官民連携による整備計画作成
- ・道路の上空利用のための規制緩和
- ・民間都市開発プロジェクトの認定の迅速化（3ヶ月→45日）
- ・税制支援（都市再生緊急整備地域よりも、支援を深掘り）

■都市再生特別地区

都市再生緊急整備地域内の区域で、既存の都市計画で定められた規制を除外し、高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列等を都市計画で定められる（例：丸の内パークビルディング等）

[適用除外できる規制]



(参考) 首都高速道路の土地所有状況

- ① 首都高速道路の用地は、所有権を有する土地、地上権を有する土地、道路・河川・公園等を使用している土地、に区分される
- ② 築地川を埋め立てた土地については、所有権を有する土地に該当
- ③ 跡地を利用できるのは、首都高速会社または高速道路機構が所有権を有する区間が基本

【所有権を有する土地】

A: 掘割



【地上権を有する土地】

B: トンネル

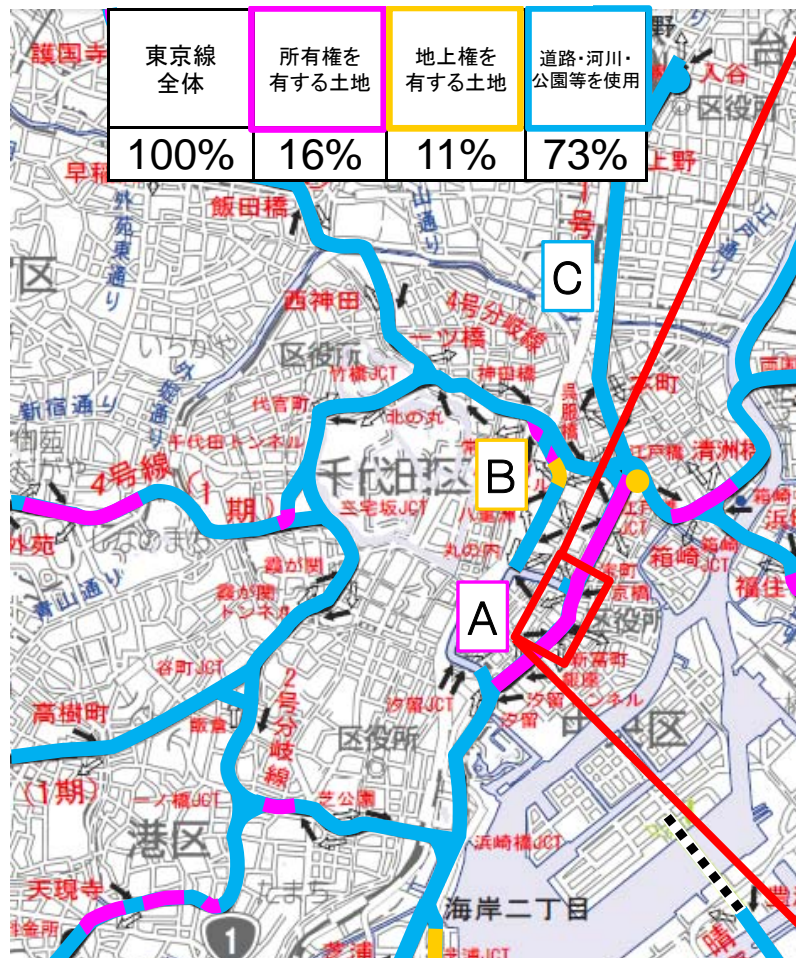


【道路・河川・公園等を使用】

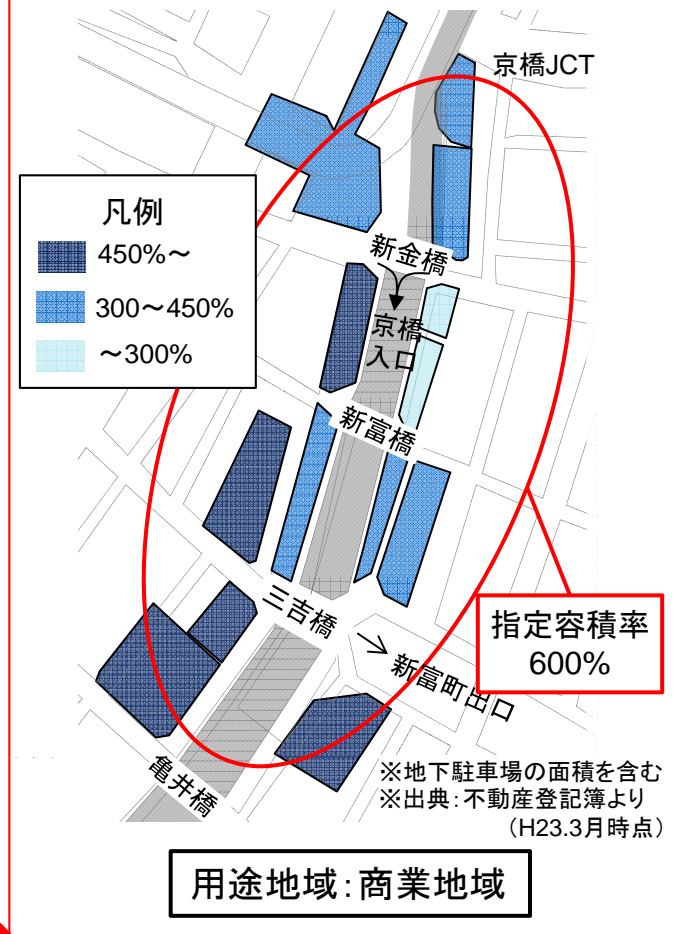
C: 高架橋(河川上)



都心環状線周辺の用地区分



築地川周辺の実質容積率



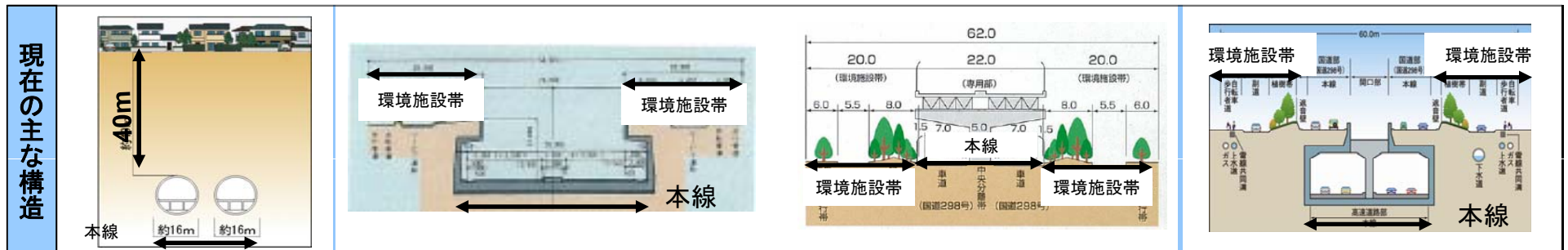
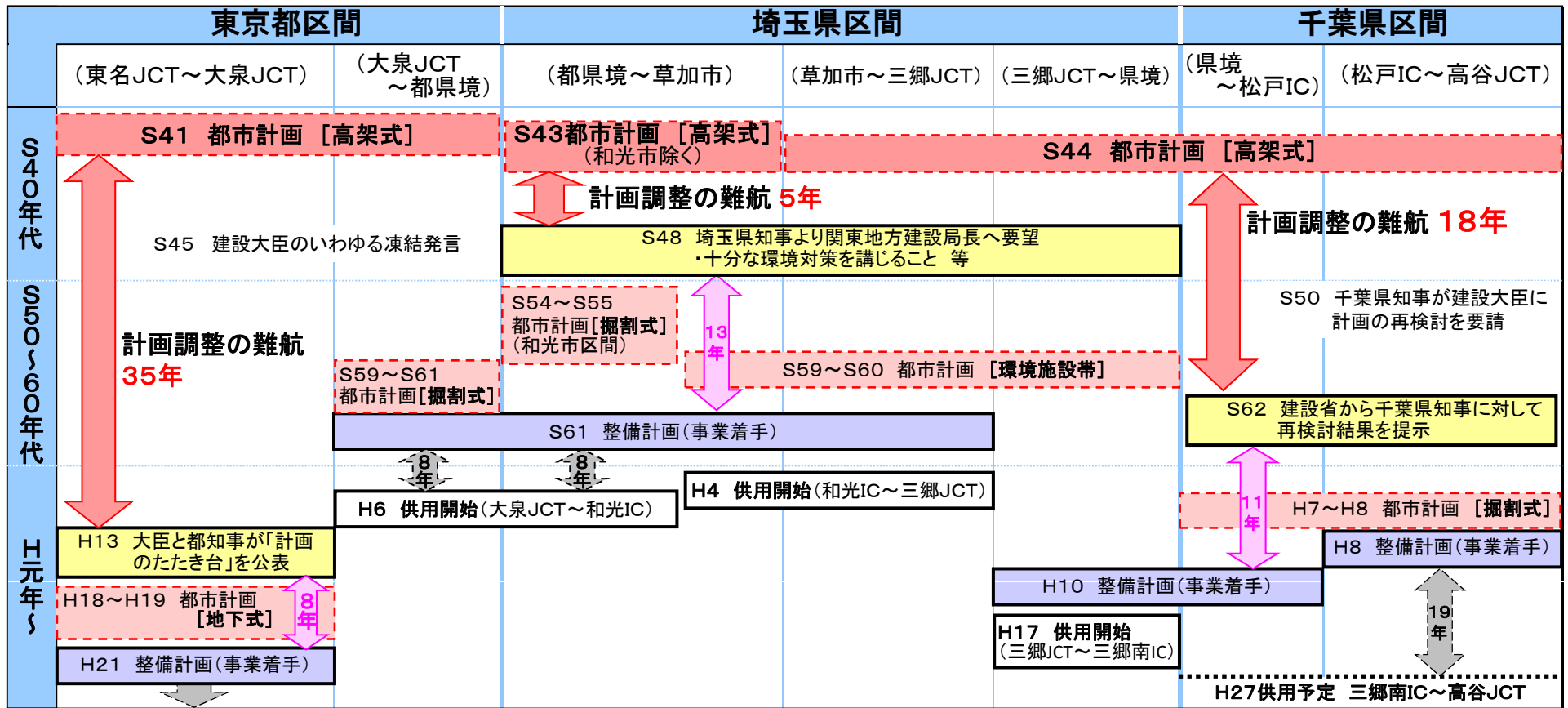
(参考) 首都高速道路の区間別の現況 (都心環状線)

		3号線	2号線	1号線	6号線	5号線	4号線	3号線
		谷町JCT	一ノ橋JCT	浜崎橋JCT	江戸橋JCT	竹橋JCT	三宅坂JCT	谷町JCT
都心環状線		高架橋		トンネル	掘割	高架橋	トンネル	トンネル
		トンネル(外回り)				トンネル(外回り)		トンネル(外回り)
高齢化	供用経過年数 (H24年度7月)	45年		47年	49年	48年	47年	
	累積軸数 (×10,000)	4,600		5,400	5,000	7,500	6,800	5,700
安全な 高速走行	実勢速度と 設計速度の差	10km/h以上		20km/h以上	10km/h以上	20km/h以上	10km/h以上	20km/h以上
	事故多発箇所 (H22年度上位10カ所を 記載)			浜崎橋JCT付近(内回り) 130件	銀座Sカーブ(外回り) 61件	江戸橋JCT付近(内外) 183件	神田橋JCT付近(内回り) 84件	竹橋JCT付近(外回り) 74件
景観・ 水辺空間	底地の状況			河川埋立		河川上		
	景観資源	東京タワー 旧芝離宮公園				日本橋	千鳥ヶ淵	
交通の状況	現況交通量 (H23.10平日平均)	54,000台/日	61,500台/日	53,000台/日		52,500台/日	50,000台/日	49,500台/日
	渋滞時間 (時/日)	5~		1~3	3~5	5~	1~3	1~3
都市再生 プロジェクト	都市再生緊急整 備地域の指定	道路両側		道路片側	道路片側	道路両側	道路両側	
	機構(もしくは会 社)による土地所 有の有無	土地所有		土地所有				
ネットワーク の状況	迂回ルート の整備状況	中央環状品川線 H25年度開通予定		湾岸線が並行 (八重洲線が並行)		外環 開通済み	中央環状線 開通済み 外環 事業中	
	出入口の状況 (1万台/日以上)	芝公園(20,000台/日)		銀座(14,000台/日)	神田橋(13,000台/日)		霞ヶ関(29,000台/日)	

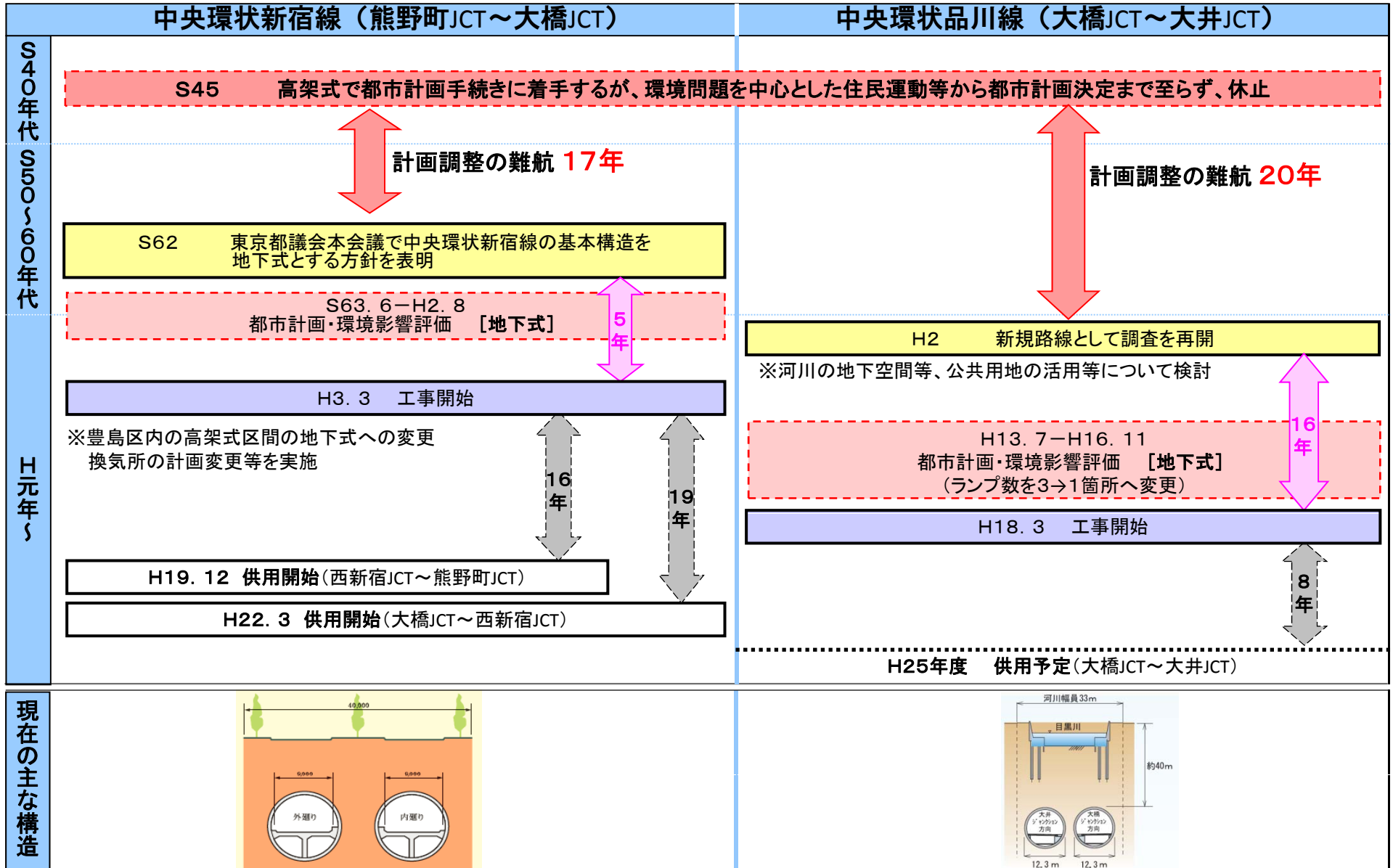
(参考) 首都高速道路の区間別の現況(1号羽田線)

		環状線	台場線	湾岸線			湾岸線				
		浜崎橋 JCT	芝浦 JCT	芝浦IC	大井JCT	勝島IC	鈴ヶ森IC	平和島IC	昭和島JCT	空港西IC	羽田IC
1号羽田線		高架橋							トンネル		
		平面土工									
高齢化	供用経過年数	49年		48年				47年			45年
	累積軸数 (×10,000)	3,400	3,500	3,400	3,000	3,000	2,000	2,300	5,700	4,600	
安全な 高速走行	実勢速度と 設計速度の差	10km/h以上			20km/h以上		10km/h以上		20km/h以上		10km/h以上
	事故多発箇所 (H22年度上位10力所を 記載)	浜崎橋JCT付近(内回り) 139件									
景観・ 水辺空間	底地の状況				河川上						
	景観資源										
交通の状況	現況交通量 (H23.10平日平均)	74,800台/日		37,500台/日			32,300台/日			45,800台/日	43,000台/日
	渋滞時間 (時/日)	3~5	1~3	3~5	1~3						
都市再生 プロジェクト	都市再生緊急整 備地域の指定	道路片側									
	機構(もしくは会 社)による土地所 有の有無								土地所有	土地所有	土地所有
ネットワーク の状況	出入口の状況 (1万台/日以上)	芝浦(16,000台/日)									
							平和島(20,000台/日)		羽田(14,000台/日)		

(参考)外かく環状道路の場合



(参考) 中央環状新宿線の場合

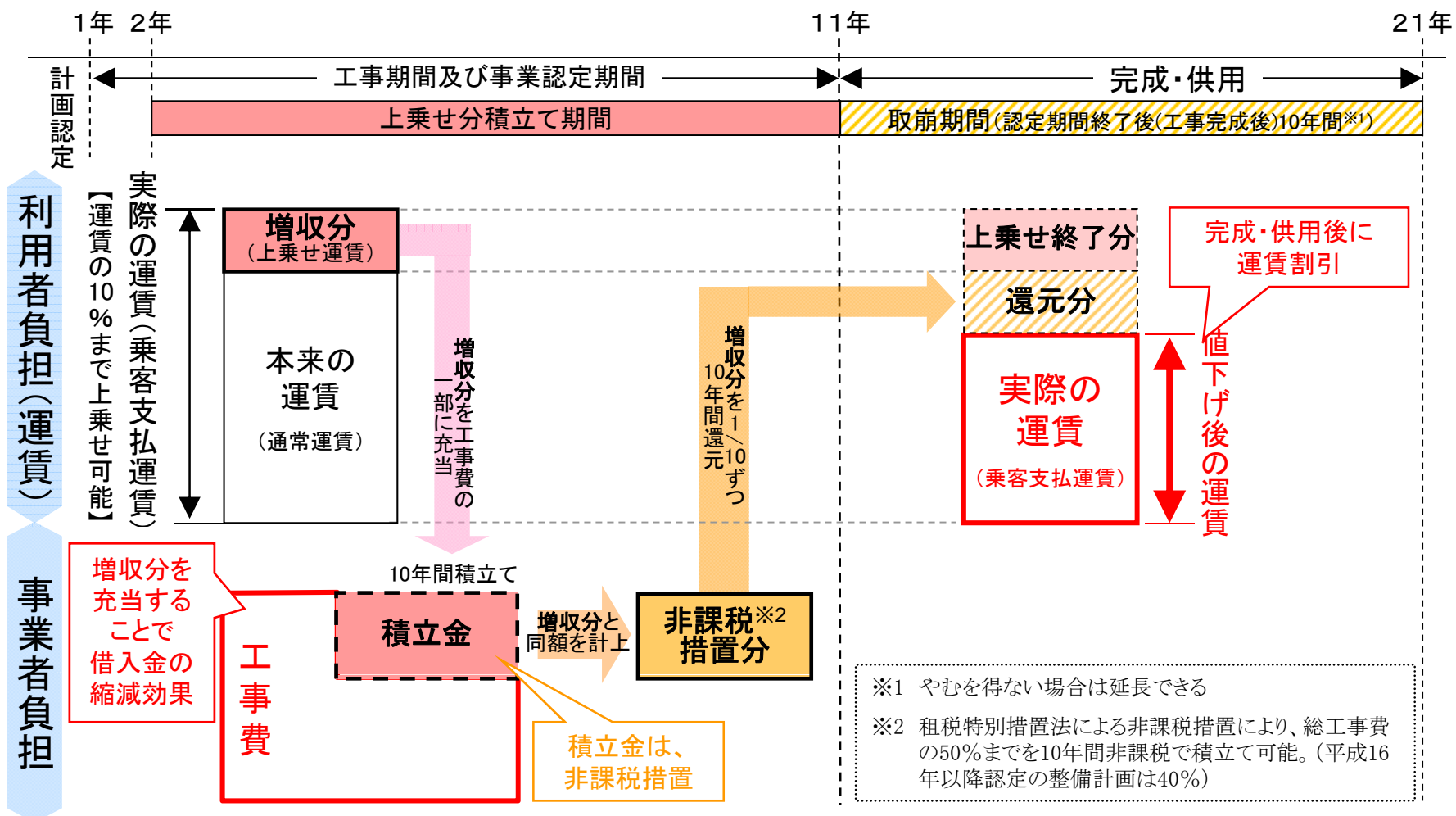


(参考) 特定都市鉄道整備積立金制度

特定都市鉄道整備促進特別措置法
〔昭和61年4月30日法律第42号〕

- ① 工事費の一部を運賃に上乗せし、増収分を非課税で積立、工事費(及び供用後の資本費)に充当する制度
- ② 事業者・利用者双方の負担が平準化・軽減される

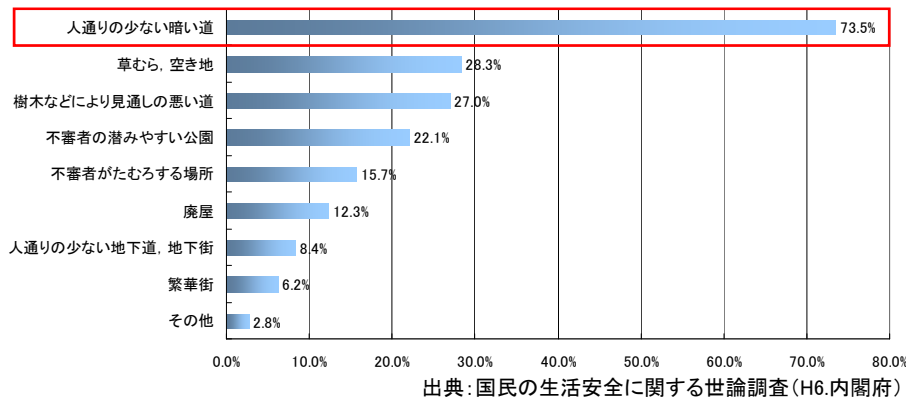
■ 期間と仕組み



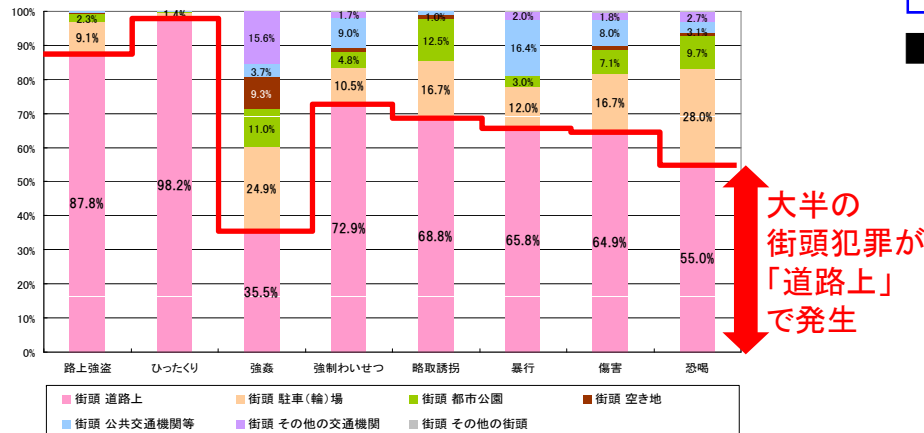
(参考) 高架下と犯罪発生との関係について

- ① 意識調査や各種研究によると、人々は「暗い道」に不安を感じているとともに、街頭犯罪の大半が「道路上」で発生している
- ② 「暗がり」になりやすい高速道路の高架下の児童遊園については、地域の防犯パトロールでの巡回にあたり、高架下に存在するという条件に留意しているところもある

■ 人々が不安を感じる箇所



■ 街頭犯罪(街頭で発生したもの)の認知件数



■ 高架下に対する地域の認識(千代田区、港区、中央区、台東区)

住民意識

- 路上生活者により **ゴミが散らばる、景観上・治安上よくないとの声**がある。《台東区・港区》
- 暗い所に若者や路上生活者が集まるため、**住民から街灯等の設置の要望**が多少ある。《台東区》

高架下の状況

- パトロールや張り紙でいなくなったが、**高架下の橋の上などに寝ている人が多かった**。《台東区》
- 路上生活者は、公園に多いが、**高架下にも多少住み着いている**。《千代田区》
- 公園に寝泊りする人はいるが、**高架下・道路にはいない**。《中央区》

対策の実施状況

- 高架下などは路上生活者が集まりやすく、たまり場となるため、**定期的(週1~2回程度)にパトロールを実施**している。《台東区》
- 児童遊園については、高架下に存在するという条件に留意し**、パトロールを実施している。《港区》

■ 高架下の公園の状況(港区)

