

第1回 首都高速の再生に関する有識者会議 議事録

平成24年4月10日

【総務課長】 それでは、只今から会議を始めさせていただきます。大臣遅れておりますので、まず最初にお手元の資料から確認を致したいと思います。クリップを外していただきますと、上から、配席図、議事次第、とございまして、資料1「委員名簿」、資料2「首都高速道路の課題」、資料3「ロータリークラブからの提言「都市再生計画」、資料4「今後の検討の進め方（案）」、参考資料、「東京・ロータリーハイウェイ 提言書」以上でございます。漏れている資料がございましたらお知らせくださいますようお願い致します。それでは、次に委員のご紹介に移らせていただきます。本委員会につきましては、三宅久之委員に座長をお願いしておりますので、まずは座長からご紹介致します。

【三宅座長】 三宅でございます。

【総務課長】 続きまして、委員の方を五十音順でご紹介させていただきます。石田東生委員でございます。

【石田委員】 おはようございます。石田でございます。

【総務課長】 猪瀬直樹委員でございます。

【猪瀬委員】 よろしくお願ひ致します。

【総務課長】 岩見隆夫委員でございます。

【岩見委員】 よろしくお願ひ致します。

【総務課長】 岸井隆幸委員でございます。

【岸井委員】 岸井でございます。

【総務課長】 木村眞委員でございます。

【木村委員】 木村でございます。よろしくお願ひいたします。

【総務課長】 菅家功委員でございます。

【菅家委員】 菅家です。よろしくお願ひ致します。

【総務課長】高野秀夫委員でございます。

【高野委員】高野でございます。よろしくお願い致します。

【総務課長】竹内健蔵委員でございます。

【竹内委員】竹内でございます。よろしくお願い致します。

【総務課長】根本勝則委員でございます。

【根本委員】根本でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】細川珠生委員でございます。

【細川委員】細川でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】その他、コシノ委員におかれましては、本日遅れてご出席いただけるということを連絡いただいております。続きまして、国土交通省側の出席者をご紹介します。津川国土交通大臣政務官でございます。

【津川政務官】津川でございます。よろしくお願い申し上げます。

【総務課長】津島国土交通大臣政務官でございます。

【津島政務官】津島でございます。よろしくお願い申し上げます。

【総務課長】菊川道路局長でございます。

【道路局長】よろしくお願い申し上げます。

【猪瀬委員】津川政務官と津島政務官に申し上げたいのですが、この首都高の問題というのは、道路をどれくらい作るかということや、いつどこでやったかということは、今まで昔国幹会議とか道路公団の民営化委員会があつて、過去のプロセスがあるんです。今回の首都高速の問題を話し合うにあたって、過去にどういう議論が行われてきたかということを中心に踏まえて、そしてもちろん、新しい提案をどんどんしていこうということになると思うんです。今回の前田大臣の発言で、新名神や、それからいくつかの2車線を4車線にするということをご審議会で決めたのかということ、道路局長御存じだと思んですが、こういった有識者会議を開いて提案を受けたということではなくて、ある意味、道路局長と前田大臣の間で独断で決めているということになります。新名神については、抜本の見直し区間ということで、一旦凍結してあるわけですが、交通量の

需要、データに基づいて必要であれば、再開するということであるのですが、交通需要に関するデータが提示されていないんです。ですから、そういうことで、自民党政権の時は、国幹会議とかいろいろ手続きがあったのです。民主党政権は手続きがない。手続きがないまま、4人目の国交大臣がきて、そしていつの間にか決めてしまうということでは困るのです。今までの経緯からいって申し上げているのです。

【前田大臣】おはようございます。すみません遅くなりました。

【総務課長】それでは、開会にあたりまして、前田国土交通大臣より一言ご挨拶申し上げます。

【前田大臣】おはようございます。三宅座長をはじめ、委員の先生方におかれましては、それぞれ非常にお忙しい中を、こうやってお集まりをいただき、検討委員会を立ち上げて下さいました。厚く御礼を申し上げます。若干遅れました。記者会見をやっておりました。ジャーナリストの先生ばかりですけれども、八ツ場問題やら、まさしく首都高の問題等で相当記者の皆様方からも出ておりました。首都高速の再生に関する有識者委員会を立ち上げていただいて、本当に時期を得て素晴らしい委員会を立ち上げていただいたと思います。首都高会社の中に専門的な委員会が設けられておまして、ここでは、技術的・専門的なことを随分検討しておられることでございます。今回のこの有識者委員会は、お集まりの先生方のように非常に広い視野から、特に経験を踏まえて、首都高のあり方というもの、いわば世界の中での国際的な戦略都市に位置付けられている首都東京のど真ん中にある首都高というものが、どういうふう再生されるかによって、随分と違ってくると思うものですから、是非先生方の高い識見で、夢あるあり方、将来を、ビジョンを示していただけたらありがたいと思います。一言で言えば、日本橋の上にオリンピックの時に作った高速道路が、ああいう形であるということが、本当にこのまま持続可能なのか。首都づくりで良いのかということがイメージとしてあるわけでございます。どうか先生方のご議論をよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

【総務課長】前田大臣は所用により、退席させていただきます。

【前田大臣】どうもありがとうございました。

【総務課長】本会議の公開につきましては、先程少しお話がございましたけれども、本日のところはカメラは頭撮りまでとさせていただきます。次回以降の公開につきましては、検討させていただきます。カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。カメラ以外のマスコミの方がいらっしゃいましたらそのまま残っていただいて結構です。それでは、以後の議事の進行は三宅座長をお願いいたします。三宅座長お願いいたします。

【三宅座長】三宅でございます。私はロートルでございますけれども、年長のゆえをもって座長を仰せつかりましたので、以降議事の進行にご協力お願い申し上げます。会議に先立ちまして、副座長を決めさせていただきたいと思いますが、石田委員と岩見委員を副座長に指名させていただくこ

とにご異議はございませんでしょうか？

(異議なし)

ではお二人に副座長をお願いいたします。

それでは、本題に入りたいと思います。まず、首都高速道路の課題について事務局よりまず説明をいただきまして、それからロータリークラブからの提言、都市再生計画についてロータリー木村委員から提案をいただいた上でフリートーキングに入りたいと思います。さっき総務課長の方から、この会議をマスコミにフルオープンにすることについて検討するという話がありましたけれども、今この場で委員各位のご賛同が得られるようでしたら、すべてオープンにして会議を進めたいと思いますがいかがでしょうか？

(異議なし)

ではそのようにさせていただきますので、以後この会議の会議場スペースなどにつきましてはその点についてひとつご配慮いただきたいと思います。それでは事務局からどうぞ。

【事務局】 それでは事務局の方から資料ご説明させていただきます。お手元にお配りさせていただいております、資料2 首都高速道路の課題と書かれている資料、これをもってご説明させていただきます。初回ということもあって既によくご存じの部分もかなり含まれていると思います。予めご容赦いただければと思います。1 ページ目でございます。現状の首都高速道路のネットワークというところを絵として載せさせていただいております。全体で33路線、全体としては301km、300kmを超えるネットワークとなりました。1都3県を跨る形になっておりまして、そのうち東京都内は215kmということで、総延長の約7割が東京都下でございます。次のページめくっていただきますと2ページ目でございます。首都高速道路の交通量でございます。色分けにございますように黄色の部分、あるいは赤の部分の交通量が多いということでございます。たとえば都心環状線、約10万台以上、加えて、周辺の外郭になります中央環状線、この交通量が7万台から9万台、こういう状況でございます。ただ、JCTという高速道路が集まっているところ、たとえば東京の北部にあります堀切・小菅といったところでは15万台の車が集まっていて渋滞もかなり激しい状態でございます。次の3ページ目をおめくりいただきますと、首都高の役割ということでございますが、ただ高架道路というわけではなく、実際に走行している車の性格からみて非常に重要な役割をもっています。道路の延長は一番左側の円グラフ、全体として14.6%の延長しかございませんが、都下の交通の約3割を受け持つ、走行台キロ30%で3割を受け持つ、加えて貨物輸送量も27.5%で、約3割を受け持つというような路線になっております。4ページ目、東京オリンピックに向けての整備状況というのがございます。東京オリンピックを振り返って、歴史を振り返るような形になりますが、昭和34年にオリンピックが東京で開催されるということが決まりましたから、羽田空港、そして日本武道館、国立競技場等々へ連絡する高速道路、いわゆる首都高速道路、急ピッチで整備して参りました。昭和34年から昭和39年、この赤で塗られている線を、例えばスピードアップさせるために既存の道路あるいは川・堀・水路といったようなものを使ってできるだけスピードアップをして作ったというのが左側の文章の一番最後に書いております。オリンピックまでに4路線33kmを作ったということが記録として残っております。

次のページ、5ページでございます。これがそのときの作った状況でございまして、例えばということで、両括弧1番京橋出口付近でございます。ここは築地川という川が流れていたわけで

すが、それを水を干しあげて現在のような川底を高速道路が走るというそういうような作り方をしているところもございます。6 ページ目、これも同様でございますが、銀座周辺で築地川を埋め立てて高速道路とさせていただいております。築地川を使った結果、ビルの谷間を縫うような連続したカーブという形で首都高速が成り立っております。7 ページ目でございます。先ほどご挨拶にもございましたように、重要文化財の日本橋の上を首都高速道路が覆い被さっているという状況の部分もございます。8 ページ目、実際にそういった作り方をしてきた結果でございますが、高齢化の状況というものを整理させていただいております。まずは構造物比率、右側のグラフを見ていただきますと、先ほど写真でも見ていただきましたとおり、高架だったり、あるいはトンネルが非常に他の道路に比べても多い。一番右側の高速国道、ネクスコと書いております、全国の高速国道、大体8割ぐらいが土工という、土でできあがっている構造物ですが、首都高におきましては95%が鉄やコンクリートといったような人工構造物でできあがっているという、そういう状況でございます。加えて、左側の東京の地図を振り返りますと、赤の部分が40年以上たった区間でございます。その構造物が約3割、全体で90km ございます。30年以上たったものも140km ということで、高齢化が非常に進展している、それぞれがまた人工構造物であるということで、維持管理の手間が非常にかかっているという状況を見て取れます。9 ページに行きますと、そこにいたりますものに加えまして、首都高におきましては大型車が非常に多くございます。左側の棒グラフを見ていきますと、首都高速1日約2万3千台の利用交通量。他の道路の平均交通量と比べても非常に多い。また、加えてこれは違法ということでもありますけれども、右側の棒グラフを見ていただきますと、通常はトラック含めまして軸重は10トンで橋を設計されております。前の軸、後ろの車の軸それぞれ10トンずつで分担して全体で20トンというようなものなんです。が、実際10トンを超えると過積載という形になりまして、橋の構造物に大きな影響を与えます。そういった10トンを超えるような車が、実際に計測してみますと、非常にたくさん走っている、ということでこういったものが長年の過酷な首都高に対する影響を与えているということをもととれるということでございます。

10 ページをめくっていただきますと高齢化の進展ということで、実際に首都高で発生しております、損傷具合でございます。右側の絵を見ていただきましても、高欄にコンクリートの剥落がみえる、あるいは橋のジョイント、継手部において損傷が見える。さらに写真の下のほうにおいても、床版ひび割れと書いておりますが、橋の下から上をのぞき込んだ絵でございますが、あるいは、橋を受けている支承というところが、腐っているという点検結果が実際でございます。これらは、既に補修をしてきているところでございます。そういったポイントを積み重ねたのが、11 ページでございます。さきほど言った、要補修箇所、そういった箇所が左側のグラフの折れ線グラフでございますように、毎年毎年非常に増えております。高齢化するに伴いまして、また、先ほどご紹介した過酷な使用状況によりまして、こういった補修箇所数がどんどん増えております。平成21年に9万6千箇所というような箇所数に上っております。当然これに対して手当ては行っておりますが、それではとてもとてもまかないきれないという状態が続いているということでございます。加えて12 ページでございます。ビルを縫うような形で設計をさせていただいておりまして、その結果、中央環状線、都心周辺を含めまして非常にカーブが多くございます。こういったところ、私どもは設計速度と言っておりますけれども、設計速度は実際には都心部分では40km、50km というような区間、図でいうと黄色と緑といったような区間で、40km、50km の設計で

実際に物が作られているという区間もございます。13 ページ目でございます。実際にこれは使われ方、交通量でございます。既にこれは皆さんのお聞き及びのところだと思いますが、環状道路整備が遅れているということでございまして、都心環状に結構外の交通が入ってまいります。その結果、都心環状線では利用交通の約6割がこの都心には関係のないとか、用のない、通過交通という方で、そういう方々が集中するというところで、逆に渋滞も発生する、ということが実際にいろんな課題として言われております。

14 ページ目、都市空間、あるいは景観といった問題として様々な課題も提示されているところでございます。さきほどご紹介した日本橋上空の首都高の写真、あるいは六本木の交差点の首都高の写真、あるいはその下にございます、日本橋の首都高をとっばらったイメージ、撤去した日本橋のイメージ、あるいは日本橋で今水辺空間の再生を行っている栈橋の写真が載っているところでございます。15 ページ目以降で、その他諸外国でどのようなことが行われているかの事例でございます。まず、アメリカのシアトルでございますが、整備前、後というふうに整備させていただいておりますが、現在事業をやっている最中でございますが、このシアトルの郊外部で高架道路を、それを地下に埋めて上をLRTを走らせ、あるいは良好な都市環境を作るといような都市改造を実際にシアトルでアラスカンウェイという形で作られているということでございます。16 ページがソウル清溪川と言われている、今の韓国の大統領がソウル市長時代、川の復元というものを目指しまして、高速道路の支線部分を撤去して、現在のこの川、右側でございますような写真の川を整備しております、これは既に完成しております。あと17 ページ、ドイツのデュッセルドルフで同様に、ライン川のエリアに市民の憩いの場を取り戻すということで、川沿いにございました高速道路を地下化して、散策路という形でデュッセルドルフのライン川周辺の景観整備を行ったということでございます。実際に現状部分の写真左側のライン川沿いの前方道路、加えて地下化された道路の出入口部分のところを見ていただければ雰囲気はわかっていただけたと思います。18 ページ、これはパリでございます。フランスも同様でございますが、もともと都市環境に対する意識が非常に高いということもございまして、過去から地下トンネルが作られております。パリ中心部、加えて今のA86といわれているこの地図にございます高速道路、これもかなり古くから地下を使った形で整備が進んできております。あと、加えてパリの方では、19 ページでございますが、もともと都市計画として国、市による建築規制、加えて、貨物車の流入規制といったものを様々過去から行われてきているというようなことがございます。

20 ページ目に私どもの意識としての課題のまとめを整理してございます。大きくは3点でございます。高齢化が進展してきているという非常に大きな問題点、特に既にオリンピックに合わせて作ったものから約半世紀近くたっているということ。さらには両括弧2番にございます、高速走行ができない道路構造という形で都心を縫った形の高速道路となっている。2行目に書いてございますが、路肩幅員が非常に狭い、あるいは曲率半径が小さい、というような非常に問題を抱えた高速道路となっているということがございます。

両括弧3番として、景観の阻害、これは都市環境ということでもう少し大きい捉え方もできるかもしれませんが、こういう都市景観を阻害したり、あるいは、大きな、いわゆる国際都市東京にマッチした、景観あるいは環境になっているのかどうかという、こういう問題意識、ということで紹介させていただきました

以上でございます。

【三宅座長】続いては、木村委員からロータリークラブからの提言、都市再生計画と題しまして、今後の首都高速道路の再生に向けた提案をお願い致します。

【木村委員】まず簡単にロータリークラブについて説明させていただきます。ロータリーとは1905年に、シカゴで設立された奉仕団体です。日本では1920年に東京ロータリークラブが発足し、現在に至っております。全世界では約120万人、日本国内は約9万人の会員がいる国際的な社会奉仕団体でございます。東京には2つの地区がございます、私どもは東京南部を母体とする国際ロータリー第2750地区、以下、RI2750と呼ばさせていただきますが、約92クラブ、約4500人強の会員がおります。RI2750環境保全委員会では、昨年起きました東日本大震災以降の都市の安全を踏まえまして、2009年に、さきほど三宅座長のほうからお話がありました、東京城西ロータリークラブ、東京西南ロータリークラブ、東京杉並ロータリークラブの3つのクラブが推進した、「東京・ロータリーハイウェイプロジェクト以下、東京RHプロジェクト」を取り上げ、勉強会を行ってまいりました。そして本日、有識者会議に環境保全委員会の委員長として参加させていただくことになりました。私どもの委員会のテーマは「次世代へのプレゼント、持続可能な、人に優しい都市環境改善計画」です。このテーマの一環として、この東京RHプロジェクトを取り上げた次第でございます。2ページ目へいきまして、この東京RHプロジェクトにつきまして、ビデオを作成しておりますので4分程見ていただきたいと思います。その前に本日私と東京ロータリーハイウェイプロジェクトを提唱致しましたロータリーのメンバーの方々が来ておりますので、ご紹介したいと思います。東京杉並ロータリークラブの大橋会員、古屋文男会員、そして東京南ロータリークラブの小笠原会員、環境保全委員会の副委員長であります東京城西ロータリークラブの古屋文隆会員、今日はサポーターとして東京恵比寿ロータリークラブから細倉会員が出席いただいております。ではビデオの方を上映します。（ビデオ上映）

どうもありがとうございました。このビデオでほぼ言い尽くされておるわけですが、また先ほど国交省からご説明のあったとおり、現在の首都高速道路の問題点、課題につきましては、私たちと認識は一致しております。しかし、時間をいただきましたので私たちの考えをご説明させていただきます。まず今の首都高速道路の再建の必要性についてです。戦後、高度経済成長のシンボルとしての高速道路も半世紀経過し老朽化と、また設計基準を超える利用により老朽化が進んでおります。老朽化が進んだ構造物が、確実に起こると言われている直下型地震に果たして対応しているのかという問題。また老朽化には、先ほど三宅座長のご指摘のありましたとおり、膨大な維持費が含まれております。二番目に環境破壊問題でございますが、現在の都心環状線を中心とする高速道路も既にご指摘の通り、東京オリンピックに合わせて安易で速やかな用地取得を行ったために、道路や河川の上空を通る高架道が多く、通り、河川の景観の阻害をしていることが指摘されてございます。また沿道の住環境の悪化、排気ガス、騒音、低周波振動の発生、ヒートアイランド現象等がございます。三番目に交通混雑が言われております。都心環状線の流入交通の6割が先ほどご指摘の通り、都心に目的を持たない通過車両でございます。また路線の集中、分岐間、合流間の距離の短さ、急カーブの多さなどで慢性的な交通渋滞が発生している。次のページお願いします。

この再編の基本方針でございますが、基本理念と致しまして持続可能な人と環境に優しい魅力

ある国際都市の創造です。様々な問題を抜本的に解決するために、まず第一に新たな都心線を建設し、既存都心環状線は極力廃止された方がいいと考えております。二番目に新都心線は安全性の高い、もちろん今般の津波等の水害には万全の対策を講じた上でございますが、地下に潜れることを基本と致しております。三番目に河川や通りの環境を改善するために、河川及び通りの高架構造物を撤去することです。四番目に交通混雑を解消し利便性を高めるために、新都心環状部の車線数は、私たちの提言と致しましては、現状より多い片側3車線とされたらいかがか、ということ提言いたします。五番目に官民協力致しまして、膨大と思われる建設資金を調達するためPFI、PPPを考えることを提案します。再編の効果でございますが、まず防災の安全でございます。老朽化した高架の撤去、地震に強い地下に建設することで安全性が向上される。またすべて地下空間を積極的に活用することは可能であります。地下トンネルにすることによりまして耐用年限が向上されます。二番目の環境改善ですが、地下に敷設される換気塔に汚染物質の除去装置を取り付けることにより、大気汚染、また地下にすることによる騒音の解消が期待されます。廃熱など未利用エネルギーの導入等に関しましては、たとえば、ゴミ焼却場、下水処理場等の廃熱など未利用エネルギーを高圧蒸気等で圧送をしまして、都心部に供給するための導管を、パイプを新都心線の余剰空間に設置することになります。これにより省エネルギー対策として有効じゃないかと思っております。また、地球温暖化ガスのCO2の削減にもつながるかと思っております。首都高速道路建設のために覆われたこの河川、通り上部空間の解放、そして活用が大いに期待されるということでございます。また先程から言われている日本橋のような歴史的なポイントも景観文化資産として活用が可能となるわけでございます。

三番目の交通混雑等の改善でございますが、われわれが主張する片側3車線によりまして、渋滞発生の構造的問題が解消されスムーズな交通が期待されております。これにより中央環状線の非常時の代替ルートとして機能されるのではないかと思います。渋滞による時間、経済の損失がカバーできるかと思います。

次のページです。さて、この事業の考え、意義でございますが、新しい公共事業の姿、国民、住民参加による合意形成として行政が実現するという夢を見ております。第一に官民一体の件ですが、私どもは3月11日の東日本大震災と福島原発事故の教訓といたしまして、日本のようなこの災害大国では想定外の破壊的な災害という不測の事態に、社会インフラの万全たる備えがいかにか重要であるか再認識させられた次第です。多くの町、村が瞬時にして崩壊される事態で、社会インフラが止まり、経済も生活も成り立たないことは言うまでもありません。そしてこの日本心臓部の東京、その大動脈である首都高速道路の再生は、国家の存立という観点からも、官民一体で実現に向けて早急にあらゆる可能性を探るべきであるということは我々の考えでございます。そういった意味で、官民一体で資金を調達して建設、運営するということを考えるということでもあります。

第二番目の景気刺激の問題ですが、今申し上げたとおり首都高速の再生は日本経済の根幹に関わる、いわゆる国家プロジェクトであり、この実現により首都東京の活力を向上させて、景気を刺激し、ひいては日本経済再生の牽引力となることが期待されるかと思っております。今問題になっている若年層を含む大量の雇用の創出にもつながるかと考えております。

三番目に世界に誇れる首都東京の再生計画でございます。日本の最先端の技術を駆使し、都市再生構想を世界へ向けて発信していく、すなわちビジネス化していくという考えもできるかと思

っております。そして子孫に誇れる首都東京の構築がされていくことを期待されている次第です。

四番目に東京オリンピック 2020 に向けてという項目ですが、震災復興とニッポン復活を掲げる東京オリンピック 2020 の開催に、東京オリンピック 1964 年のように首都高速道路のリニューアルをして、その前に完成することを期待している次第です。

以上です。どうもご静聴ありがとうございました。

【三宅座長】ありがとうございました。

あんまりビデオの出来がよくありませんね。あの程度のものなら 1 分半もあれば説明できるんじゃないですか。ロータリーの説明はいらんじゃないじゃないですか。それよりもたとえば、われわれはこういう提言をします、と。たとえば直径何十メートルの円形のトンネルを掘るとか、今、300 キロあるけれども整備すれば何百キロで済むとかね。総工費は何兆円で見込んでいるが、それを PFI でやれるとか、そういう具体的なことがあるなら興味はあるけれども、大体聞いたらわかってるようなことを説明されてもあまり意味がなかったですね。と、お思いになりませんか。

【木村委員】ご指摘ありがとうございます。実はこの提言の具体的なものはもっと詳しくございまして、これにつきましてはおおい、会を重ねるごとに専門家の方々もきておりますので、ご説明させていただきます。

【三宅座長】それでは各委員からのご発言をいただいて意見交換ということにいたします。どうでしょうか、発言の順番を。猪瀬さんは一番うるさいから、あなたから。

【猪瀬委員】ポイントは、三宅さんがおっしゃったとおりで、ロータリーの PR じゃないけど。今回僕は敬愛する三宅先輩から委員になれと言われたんでなったのですが、僕としては責任がありまして、民営化委員会の委員もやりましたから。これまでの経緯というものをやっぱり時間軸としてもってますからね。それで今議論して首都直下型地震があり、首都高速が老朽化しているということは当然おっしゃられたとおりであります。問題は官民協力して建設資金を調達できたから簡単な話でありましてね、官民協力してどうやって建設資金を調達するのか、建設資金って簡単にいうけど、首都高速はこれからメンテナンスを含めて借金返済中でありまして。通行料金によって成り立っているのですから、通行料金を上げるか上げないかって話に当然なってくるのですね。通行料金を上げないって話になれば税金を投入しなければいけないと、その税金はどこから持ってくるのか。あるいは民間の PFI を含めた空中権を設定して、それがどれくらいの評価で売れるのかとか、そういった問題が入ってこないとですね。まず、財源のないプランというのは民主党政権のプランとみんな同じでありまして。財源のないプランだったら何だって言えるのですから。ただ、いいプランは出せばいいと思うんですね。そこからどういう解決策というか、ソリューションを見つけていこうということなんです。先ほど言いましたように、首都直下型地震があつて老朽化していることは事実でありますからね、そこをどうやって新しい展望を作っていくかだと思います。

それが第一点と、もうひとつは、交通量の調査なんですけれども、2 ページ。最初の資料 2 の 2 ページで首都高速の交通量、これは赤くなっているところは多いのですが、それから 9 ページで

過酷な使用による損傷の増加というところと、さらに13ですね、6割が通過交通なんですね。つまり外環ができれば全く状況が変わってくるのですから、首都圏の交通体系というものは外環とセットで首都交通というものを考えないといけないんですね。ほとんど通過交通だから。阪神高速の場合には近畿道というものがあって、これは外環にあたるので、車は近畿道に逃げているから都心を通らないんですね。首都高速の場合はいちいち都心を通る。外環は実は民主党政権になってから2年間凍結されたんですよ。やっと今年少しね、手をつけられ始めるんですけど。本当にこの2年間っていうのは失われた2年間ですよ。外環は2年間止まったんですから。それでね、どれだけ都心に入る車の排気ガスが増えたか。外環ができないおかげでね。

要するに何を选ぶかという問題でもありますが、ロータリークラブは都心のことを言うけれども、外環を含めて首都圏です。6割が入ってくるのですから、外環で逃す。やっと今年から手を付けるということですが、2年間止まっていたので、その問題はあります。ですから、首都圏の全体の交通体系というものを考えていく必要がある中で、どう理想を追求していくのかということで、その理想はすごくいいと思いますが、韓国ソウルの清溪川を見ましたが、あれは支線です。目黒線や上野線なんです。ですから、このど真ん中をやるのはかなり大変な事業になるので、それはどのくらいの大きさでやるのかという、そのあたりの問題ももう少し具体的に出さないと、いいことに違いないということで議論が終わってしまいます。外環の問題も含めて首都圏の交通量全体をどうするか、資金をどのように誰が負担するのか、ということきちんとして出さないと、その上で、首都直下型地震に備えた老朽化対策を、メンテナンスをどうしていくかということだと思います。

【菅家委員】猪瀬委員のご発言と重なる部分があるかと思いますが、冒頭、企画課長の方から首都高速道路の問題点、これはロータリークラブの方からも同様の指摘がされたわけですが、問題点は、共有できる課題だろうと思います。翻って考えてみると、首都高の問題は、単に高速道路のあり方の問題にとどまらず、まさに首都東京の機能をどうしていくのかという議論と密接に関わる課題だと認識しています。もちろん都市機能の問題でもありますので、街づくりや景観の問題も含めてどうしていくのかという首都東京のあり方の問題と密接に関わる課題だろうと考えています。一方で高速道路のあり方という視点だけでとらえますと、猪瀬さんもおっしゃられたように、料金収入で改造を行うことは難しいと思うわけであります。

ロータリークラブのような大深度地下という案もあろうかと思いますが、そういたしますと大改造ということになりますので、冒頭申しあげました首都東京の機能のあり方も含めてどうしていくかということを国民同意のもとで議論していかなければならないと思いますので、この問題を解決していく主体が誰なのか、国なのか、東京都なのか、首都圏全体なのか、あるいはその双方なのか、また費用負担をどうするかというところは、大変な議論を呼ぶところかと思いますが、この有識者会議の役割・機能は、どこまで我々考えなければならないのかということについて、冒頭大臣がグランドデザインとおっしゃいましたが、ある程度の合意のもとで進めていかないと、議論はなかなか収斂しないのではないかと考えています。

【三宅座長】事務当局は今のご提案について、どのように考えておりますか。例えば、首都高が老朽化している。いずれ大地震がくるわけですから、もし変えるようであれば、耐えるものを

作ってもらわなければいけないと思います。後藤新平並の大風呂敷を広げてやるのか、あるいは現実的に小振りで行っていくのか、大きなランドデザインを、どういうふうな絵を描くことを期待しているかということが明確でないと議論が小さくなってしまおうと思うが、そのあたり事務局はどのように考えているのでしょうか。

【事務局】明確にこの方向でというものを決めているわけではありません。これは単に道路だけの問題でなく、首都東京全体の再編という議論と重なってくる中で、防災、環境といった幅広い観点で議論をして、大きなランドデザインみたいなものをまず描くところからスタートして、その中で、具体的な手法や財源をどうするかというところを並行して、もしくは若干遅れながら議論していくという手順になろうかと思います。

【三宅座長】財源問題を切り離して議論をとというのはできるのでしょうか。この会議が、具体的な提案をするのであれば、財源問題を念頭に入れなければ出来ないと思うのですが、それは構わないということでしょうか。

【事務局】切り離れた議論にはならないと思います。やはり料金収入だけでまかなえる問題ではありませんので、高度利用をする中で空間を有効に活用することで、財源を生み出していくという方法しかないのではないかと思います。そういう中で財源を手当していくという方法、これに加えて当然料金収入があると思います。

【三宅座長】今の局長の話というのは、大深度地下道ということで地下に埋めてしまえば、今ある高速道路の陸上の部分は空くわけだから、地上権を売り払って財源にするということもあるという話でしょうか。

【石田副座長】今まで拝聴しましたところ、首都高というのは、東京にとって基本的に大事な道路なので、何とかしなければならないということについての異論をおっしゃる方はいないと思うのですが、そうするとそれに対してどういうことを考えていけばよいのかということ大胆に、大臣がおっしゃられているとおり、議論するべきだと思います。一つは財源の問題ですが、非常に技術的なこととなりますけれども、償還スキームに大規模改築は計上されていないので、このままいくと、将来の東京にとってとんでもないことになる。ですから、そのへんまで踏み込んだ議論をすべきだろうと思います。

それと、具体的な形は難しいかもしれないが、PPP、PFIを前面に出していかないと。それと、もう少し都市開発との一体化というところを真剣に考えていくべきだと思います。それは、景観の問題とか線形の問題とか、その前に東京をもっと魅力的にするためにという、大きな視点です。それは財源だけではなくて、工事そのもののフィービリティをあげていくということだと思います。ロータリークラブのような提案もあるでしょうが、都市開発とwinwinの関係を模索していくことが、ある意味では日本橋はそのよい試算であり体験であると思いますので、大事ななと思いました。

それと、お願いなんですけど、資料の3課題というのはよくできていると思うのですが、

今の首都高のですね、交通事故という面での安全性の問題ですね。やっぱり危ないですね。右に抜けたり左に抜けたり、よく訳が分からない。そういった問題とかですね。あと脆弱性の問題ですよね。何年前になりますかね、タンクローリーが大事故を起こして、あれでかなりの部分がマヒしましてね。そういう脆弱性を持った存在であるっていうことですね。ましてや直下型地震が起こったら。そういう事も非常に大きな課題であるという認識は是非共有したいと思います。

【猪瀬委員】タンクローリーなんてもんはね、外環が出来たら外環を走ればいいですよ。中に入ってくることは無いですね。

【細川委員】私もこの首都高速を地下化するというプロジェクト「ロータリークラブ」の提案については、三宅先生と同じころから、私も知りうる事となりまして、いろいろ取材等で関わらせていただいております。最初に話を聞いたときに、首都高に乗っていると揺れますよね、という話から、それはわざと弛ませて揺らしている部分もあるのではないかと思いつつも、それにしても揺れすぎ、その一点をもつても、あまりにも利用者として非常に恐怖心がある。私自身は、揺れるというのが、老朽化からくるものであるのならば、その危険性と、それから川や堀を埋めて無理矢理作ったという点からする、構造上の急カーブですとか、それから出口が、先ほどのお話でもあったように、右だったり、左だったり、いきなり合流してきたり、いきなり合流しなければならなかったりという危険性から考えても、やはり老朽化という50年近くたっているという現実がある中で、何かしら手を打たねばいけないのも当然のことだろうと思っていました。それで先ず国交省にお聞きしたいのは、これだけ危ないという面をいろいろ言われていて、なおかつ、昨年の大震災以降ですね、首都直下型地震にも備えなければならないという中で、今、首都高速道路の方では、1兆円の予算の中で、その補修箇所等をやっていくとの事ですけども、それ以外に、国交省として何か具体的な対策を、地下化以外に何か案としてお考えがあるのかという事と、それから具体的な案が無いけれども、今回、こういう有識者会議が立ち上がったという事でなんらかやりたいということであると思うのですが、それにおいて、ある程度の財源が必要であったとしても、防災面、ほかの委員の方もおっしゃったように、首都東京、日本の顔である東京の再設計という観点からも、ここにはそれなりに財源等の事も頭におきながら やろうという気がおありなのかという事を、政務官のどちらかで構わないのですが、まずお聞きしたい。

【津島政務官】まさしく今日の、この再生に関する有識者会議でありますけれども、ご指摘のようにこのままでは駄目だというのはみんな共通認識としてあると思うのですね。その中で何がどこまで出来るのか。あるいはその、何をするためにはどうしたらよいのか。先ほどみなさん、財源の問題も含めましていろいろご指摘いただいておりますけども、トータルとしてですね、3.11以降、国民のみなさまの関心は非常に変わってきたと思っております。認識も変わってきたと思っております。ですからそのためには何をしたらいいかという事を是非ですね、この委員会の中で議論していただきまして、是非ご提案をいただきたいと思っております。

【細川委員】特に具体的に他に何かある訳では無いのですね。

【津島政務官】要するに最初からこれがありきという話では無くてですね、今、この資料2の中で課題を提案させていただいております。この課題をどうしたら解決できるか、皆様からお話をいただいて、トータルとして何をどうしていくかを議論していただきたい。

【事務局】技術的なですね、今のネットワークをどう補修していくか、構造的にどこに弱点があって、それを直していくにはどういう工法があってどのようなお金がいるのか。これは首都高速道路会社の中で、こういう委員会を、最近ですけど立ち上げてそこで議論をされております。あくまでも今のネットワークをちゃんと更新していくにはどうかという技術的な観点からの検討です。そちらの方で一応やっている。我々はもっと幅広い観点から街づくりも含めて議論をする。そちらの首都高の委員会とうまく我々も連携を図りながら、個々の性格を取り入れながら議論していく。

【三宅座長】国土交通省の側では、これからの人口推計をどう見ているのか。車の数は都内ではどういうふうに移して行くのか。増えていくのか、だんだん減少傾向なのか。さっき、猪瀬さんが指摘されたように、外環道が出来てですね、都内の交通量がかなり減るのか、そのへんはどうでしょう。

【猪瀬委員】付け加えて言えば、中央環状が、今大橋 JCT が出来てますよね。品川線があと2年で開通しますよね。そうすると中央環状がぐるっと回るようになりまして、かなりよくなりますね。これは期待したいところなんです、あと2年ですね。途中まで出来ていて、結構今、利用していますけれども。それも含めて交通量全体の動きが変わってくるわけですね。それをきちんとデータの的にまず交通需要予測を出していくしかないと思いますね。

【事務局】今の交通需要推計の問題でいえば、全国的な人口推計というのはよくご存じのように頭をうって、これからどんどん減少していくという事になりますが、この首都東京に関してどのぐらいの機能が今後集積するのかとか、あるいはそこにどのぐらい人を住ませるのか、といったところ自身が、はっきりとしたビジョンがあるわけではありませんので、全国的なデータはいいのですが、東京がどうなるかというところは、全国のトレンドぐらいでしか推計ができない状況でございます。ただ、猪瀬委員がおっしゃるように近々にネットワークが出来上がりますので、それによって、少なくとも交通の流れは劇的に変化をする可能性がございますので、そこは前後でビフォーアフターという形でも数字を是非次回以降、ご呈示させていただいて、それによって当然都心にどれだけ需要がこれからもまた出てくるか、どれだけ捌かなければならないかというところも合わせてご議論いただければ幸いです。

【岸井委員】東京では首都圏のパーソントリップ調査というものを行ってございまして、人口がトレンドで進むという前提にたったときに、20年後の車需要に関しては、微増となっております。理由がですね、前期高齢者ぐらいの方が増えてきて、その方たちがライセンスを持っている、結構車を使うという状況とすれば、車の交通としたらほぼ変わらないか微増である。先ほどお話しがあったとおり、2~3年で中央環状ができますし、それから外側の圏央道もできあがってきます。

外環の東側もできあがってきますから、大きく流れが変わるという意味においては、これまでの間全く議論ができなかった、東京都心部の環状線といわれているものをほんとにどう考えるか、今まさに考えるべき時期ではないか、というふうに計画論として思っています。ただ、本質な問題であるのは、計画論としていろいろ作った、我々がいいと言ったことがどういう手続きをもって実現に至るのかというところについてはやや不透明な部分があって、建設管理をやるのは会社がやって、持っているのは機構がありますが、新しい計画というか、新しい民間との協力関係をどこでオーソライズするかは実は十分な制度的な仕組みがまだ弱いかなと私は思っていますので、この機に是非その点について作っていただいて、いろんな案がありますが認められるような仕組みが必要ではないかと思っています。2点目としてまとめさせていただきます。

3点目は技術論なんですが、今日のロータリーのお話にもあったとおり、地下を使うのは一つの提案だと思ったのですが、地下については山手トンネルが初めてあれだけの地下にトンネルを作って車が走っているという状況で、それに対する安全性や防災性能について皆さん心配される部分もあると思うんですよ。したがって、あれがどういう防災対策が行われていて、どういう交通事故があって、なにが起きているのかということも是非一度検証させていただけるといいなと思っています。

【三宅座長】ちょっと伺いたいのですが、首都高の会社が今いろいろ委員会で検討していると聞いていますが、自分の持っている道路を手直しすれば、なお安全に使えると思っているのか、ダメだと思っているけどやらないと格好つかないと思っているのか、どうなのでしょう。ひび割れに糊かなんか塗るとか、補強できると思っているのか。

【事務局】そういうレベルのものもあるし、作り直さないといけないものもある。そういう見極めを今している。

【石田副座長】私は首都高の委員会のメンバーなのですが、第1回があったんですが、そこで提出されたデータを見ると、今のままでやっていっても、今すぐ急に危険になることはない。ただ、補修の量がどんどんどんどん増えている。部分的な修復をやっていくといっても、いずれコスト高になるだろう。だから、かなり大規模になるけれども事前に手を打ってやった方が、非常に大事な100年先でも200年でも大事なものですから、そういうことを見越して大規模な改築をしたほうがいいんじゃないの、そんな雰囲気です。まだ議論始まったところですけども。

【岩見副座長】首都・東京をどうするか、グランドデザインを示せという話になると、これは相当スケールの大きな話で首都高だけの問題じゃないんですが、私はこの会議はそういうグランドデザインというものを念頭に置きながら首都高の今後を集中的に議論すればいいんじゃないかなあと。私自身は運転の経験もありませんし、首都高のただのユーザなのですが、ただ老朽化というのは非常に気になるものですね。老朽化でまた大きな事故でも起こると、あるいは直下型地震が起きると、いずれも気になるわけですが、つまり補修レベルのことでこれから行くのか、そうではなくてもっとここでダイナミックにやるか、ロータリークラブの地下化というのは魅力的な提案だと思います。さっきからお話しのとおり、財源その他あるんでしょうが、私はむしろ地下

化したときの跡地をどうするか、これを同時に考えていただきたいと思うのですね。

道路とは一体何かということを考え直すいい機会じゃないかと思うんですけども、それはこういうことがあったんです。10年ほど前に日光東照宮から日本橋まで日光街道を歩いたことがあるんですが、ご存じの通り徳川家康が軍事目的でその街道を作ったんでありまして、それから400年ですね。歩いていてちょっと感動したのは、街道の随所に歴史の痕跡が残っているんですね。道路文化っていうんでしょうか。たとえば宇都宮には街道一の目印と言われた25mの大銀杏が未だに残って立っているわけですね。ほかに石碑とか道祖神とかがたくさんあってですね。やっこのことで日本橋にたどり着くと、ここには中央に日本国道路元標ってものがありまして、そのプレートが埋め込まれてまして、それを探すのが大変なわけですね。車の通りですから近寄るのも難しいということなんです。つまるところ、モータリゼーションの爆発であると、これは詳しくは知りませんが1955年の段階で90万台ぐらい、今は約100倍ぐらい、それぐらいの車があると。結局、建設省、今の国土交通省の道路行政というのはモータリゼーションの爆発による社会の混乱をいかにして避けるかと、これで手一杯今日までやってきた。気がついてみると日本だけじゃないんでしょうけど、道というのは超スピードで通り過ぎるだけのものになっていると。つまり道と町がほとんど断絶、切り離されているというのが現状じゃないかと。道の駅というものが最近ありますけれども、首都高の地下化というのは、地下化が決まった訳じゃないですけども、首都高の再生は21世紀の道をどうするかというのを考えるのにはいい機会ではないかという感じがする。景観はもちろん大事ですけども、同時に道とともにどういう街をつくるかも併せてこの会議で議論していただければありがたいなど。

【コシノ委員】遅くなって申し訳ありませんでした。途中からでなんですけども、64年オリンピックで新幹線ができたり高速道路ができた、とにかく新しければいいということで国の発展があったわけですけども、それからほんとに老朽化されてそのままということもすごく、なんら発展もなかったんですけども。やはり日本の中心である東京の都心ですね、私港区ですけども、まず日本橋にしても六本木にしても、とにかく目障りというか、日本の本当の感性とか美というのはそういうものじゃなかったと思うんですね。本当にどんどん足し算だけして行って引き算を忘れてしまった。足し算をしたら引き算をしてバランスが取れるわけです。これはデザインの原点ということになるのですが。都市計画として何も考えないで、ただ便利だからとか、そういうことで今まで流してきたのだと思います。そこで、地下に入れば全部解決できるかよく分かりませんが、まずは良いと思います。ただ、それ以外に電柱だとか、高速道路だけではなく、やることはたくさんあるので、何を足し算するかじゃなくて、何を引き算するかということもまず考えていただきたいと思います。一番目障りなのは高速道路の広告ですね。広告の会社に申し訳ないのですが、都心のガチャガチャあるビルの中にさらに広告というような。もう少し広告の制限というか、美しい東京を造っていくには、まず整理をするというデザインの原点に帰ってもらいたいと思います。

【細川委員】2回目の発言で申し訳ないのですが、私はここ2、3年くらいこのプロジェクトに関心を持っています。先程から財源の問題を皆さん気にされていて、その手当が無ければできないというのが現実の問題だと思うのですけれども、参考資料に入っている「東京・ロータリーハイウェ

一シンポジウム提言書」の12ページに「建設事業費等の検討」が書かれていまして、ロータリークラブもかなり、どこの路線をどういう形で、インターを大体どのあたりに作っていくのかということとを厳密に計画をしているので、こういう形で建設事業費の試算も出ています。これを見ていただくと分かる通り、約4兆円を建設事業費として見込んでいます。なぜ4兆円なのか、安いと思うのですが、大深度を使うと。地下40メートル以下は公共利用では権利が発生しないので、用地買収のお金がかからないというところで建設事業費を安く見込むことができるということで、これが一番大きな点だろうと思います。そのぶん深く潜りますから、先ほど先生がおっしゃられたような地下へ潜るといふことへの恐怖心であるとか、心配事ということはきちんと対策を示さなければならぬと思います。要するにとにかく首都高を何とかしなくてはならない。補修をするにもどんどんお金はかかる。今は1兆円の予算を首都高速で見込みながらやっていくということですが、これがどんどん増えるとあっという間に4兆円は超える額になっていくと思うのです。仮に地下で全部作り直すとしても、そんなに莫大なお金がかかるわけではないかもしれない。しかし、お金をかけるのであればきちんと費用対効果も測らなければならないのは当然だと思っております。私は皆さんのように専門的には考えられないのですが、要するに危ないところをどうするのかと。補修だけで今のところ大丈夫だけれども、お金はかかっていく。ならば作り替える。どうせ作り替えるのであれば、できるだけ長く使っていくことができる案の一つとしてこの地下の案があると思っております。そういうものを、この際といたっておかしいのですけれども、今決断すべき時として、この案をより具体的に実現可能なものに、皆さんのお知恵でまとめていくというのが、今国交省の中で検討する一つの大きな意味があるのではないかと考えています。いろいろ課題はあると思っておりますし、具体的なプランについては今後の検討会でロータリークラブの方からご提示があると思っております。その中でさらにより良い案にしていくのが、現実として私は前進する道筋ではないかと思っております。危ないと思いつつ眺めていると、本当にとんでもないことが起きてしまうので、お金が多少かかってでもやるという決断を、ぜひ政権にさせていただきたいと思っております。

【木村委員】ビデオでもご案内のとおり、ロータリークラブはプロジェクトを遂行するわけではなくて提言しているわけですが、細川さんからご指摘のとおり、配付資料の提言書の12ページに2009年に作った建設事業費等の検討を書いています。もう少し詳しく、その後何度も検討を重ねまして、金額の調達方法、どうしたらいいかということも、ロータリーにはいろいろな専門家もいますので、その方たちに諮って実は詳しく提案書も作っています。今日配布しようかなとも思ったのですが、ここで議論が爆発されてもどうかと思いつつ、していませんけれども、いずれにしても財源問題は非常に重要ですので、我々の提言というものも改めてお示しさせていただければと思います。

【三宅座長】ロータリークラブの大深度方式ですね、片道3車線、ロータリークラブの方にお聞きしたいのは、上下ではなくて両脇に3車線ずつ作るのですか。

【木村委員】現在のシールド工法によって可能なのは、上下か、横に作るということですね。

【三宅座長】例えば、電線とか上下水道とかガス管とか、みんなそれに含めて地下にすることができると。

【木村委員】そうですね。また新しいエネルギーも利用できると。

【三宅座長】お金を取ることも可能であると。だけれども、道路を造るときは先行投資をすることになる。後からお金を取るからといって、先にとりあえずお金を使わせてくれということ是可以のですか。

【木村委員】道路を作るだけというのではなくて、そこからいろいろな事業を展開していく。それについても我々の方では提案しておりまして、空中権をどうするのか、容積率をどうするのか、東京都にもお願いをしなければなりません。法律も改正するとかいろいろ条件があります。ただ、これについてもぜひご説明をさせていただきたいと思います。

【高野委員】東京商工会議所です。冒頭、猪瀬委員からもお話がありましたが、ご承知のように外環道の整備が24年度から、今までに比べると大変進展をすることになりました。いろいろな代替路線を早期に整備をしていくということが、同時に首都高速の地下化に繋がるということではないですが、やはり早期に整備を、スピードを増していくということが必要なのではないかとこのうに実は思っております。外環も、東名までの練馬～東名間だけではなく、さらに第三京浜までつなげていけば、道路の流動、導線は全く違ってくると思いますが、その辺の状況を国交省の方から、数字ももし次回ちょうどできれば、地下化、何十年かけて地下化がベストな策なのか。やはり、今の首都高速の工事に少しお金をかけてでも、例えば50年、さらにもつということであれば、猪瀬委員が冒頭お話しなさったように、少し大型トラックが入ってこないように、迂回の路線ができれば実現できるわけですから、そういうことを総合的に、なるべくお金をかけないように、知恵とかですね、そういうものを出していくことが必要なのではないかなと実は思っています。それと最後ですが、これもまた、専門の方がおられたら、次回でも結構ですが、40mの大深度の道路を長時間走るとドライバーが精神的な圧迫をうけるという意見を持つ人が私の周りにもいるんです。確かに私自身も、自分でマイカー運転しますが、トンネルに入ると、少しふっと身構えたりとかですね、そういうことなのかと思っています。相当長い道路を、40mという地下で走るといふこと、人間の心理的な要因、あるいは生理的問題も含めてですね、もし所感があれば、次回の会合までにはむしろ教えていただきたいというふうに思っております。以上です。

【三宅座長】他にご意見ございますでしょうか。

【根本委員】経団連の根本と申します。ほぼ高野さんと同じような感覚でおりますけど、やはり外環、あるいは中央環状のところを優先というのは、私どもも常々申し上げてきたところでございます。もちろん、今回のご提案にございます、大深度地下、あるいはその他の方法による、首都高速の再生ということについては、極めて重要な課題であると認識しております。その中で、先程来、

お話しが出ておりますように、PFI方式等々ございますけれども、まずは、バリューを生み出すための権利を現時点においてどなたがお持ちであるのかという点の整理をいたしませんと、建設資金の検討が極めて難しいのではないかと、という感覚を持っております。それから忘れてならないのは、私どもとしては、日本の都市そのものの競争力、すなわち今回の場合であれば、東京の競争力を今一度、再定義していきませんと、とにかく取り残されていくばかりという形になってしまいます。その観点を常に念頭に置きながら議論に参加させていただければと考えております。

【猪瀬委員】理想を実現するというのは、身を削る努力して初めて実現するもの。あれが欲しい、これが欲しい、という話の展開というの、気をつけなければいけない。どれだけ身を削ったということも含めて、セットで考えないと。先ほど言いましたとおり、いざ、通行料金があがるとなると大変な騒ぎになるんですよ、通行料金をいかに下げるかということをやってきたんでね。前に日本道路公団の時に、維持管理コストが6,000億円かかっていたんですが、ファミリー企業等を全部整理整頓して、4,000億になったのです。2,000億浮いて、それを高速道路料金の値下げに回したのです。その後、麻生さんがでてきて、リーマンショックで土日1,000円をやりましたが、あれば税金を持ってやったんですからね、税金を持ってくると何だってできますよ。しかし、それは国債を発行し、我々が負担することになるのです。それから、民主党は高速道路を無料無料と言って、無料にした分、そこに税金をつぎ込むのですから。そういうことになると、あまり意味はないのです。この老朽化した首都高をどうするかというのは、だから、プラスとマイナスの部分のどういうふうな資金的に考えていくか、これは究極的課題です。菊川道路局長、言っておきますけど、新名神だってね、6,800億円残っていますが、あれはね、本当はメンテナンスに使わなければいけない。これからはメンテナンスの時代ですよ。水道だって何だって、みんなしっかり錆びてきてますからね、いかにこれから老朽化したものを、最小のコストで老朽化したものを少子高齢化の時代にどうやって切り抜けて補強していくのか、最大のこれからのテーマですよ。

そういう中で、首都高の位置づけもきちんとしていかないと。もちろん、きれいになることはいいことだと思っているのですよ。費用対効果も全部含めて、メンテナンスの時代ということをもう一度認識しながら、新しいものを作る場合には、その分身を削る、ということでものを考えていくべきかと思っています。

【三宅座長】他にご意見ありますでしょうか。

【津川政務官】様々なご意見いただきましてありがとうございます。私から1点、これまででこなかった点について、少し触れさせていただいて。メインテーマでないかもしれませんが、意識していただければなという点が、都心の中における、自動車交通の量を今後コントロールするのかがどうするのか、ということかと思えます。道路をつくれば、誘発効果が生まれるという部分がこれまでありました、これからのあるかもしれませんが。そういったところを考えたところ、都心の中の交通に関しては、当然道路だけではなく、鉄道ですとか他の交通機関もあるわけですから、そういったところと一体的に考えて、自動車交通をある程度制限し、コントロールするという考え方も取り入れながら、道路整備を考えていくのも、一つポイントになるのかな。先ほど、

フランスの例で、貨物の流入の話が紹介されましたが、こういった形で運び入れるのか、都心の中の環境を考えていく。本題とは少しずれるかもしれませんが、その辺を意識していただければありがたいと思います。

【三宅座長】いいですか、大体この辺で。

今日はフリートーク、ディスカッションということで、色々な御意見が出ましたが、事務局のほうで整理していただいて、次回、こういうふうな方向で進めると方向づけをよろしく願います。

【事務局】

わかりました。今、いただきました首都のあり方から、首都高自身の脆弱性や防災の議論やら、あるいはコシノ先生の美しい東京の創出やら、かなり幅広い論点をいただきました。次回以降整理させていただければと思います。特に、資料4で一枚紙でお配りさせていただいておりますが、今後、できれば第2回は、現地を少し見ていただいて、3回目以降、一月に一回程度の御議論をいただいた上で、夏頃ぐらいまでには提言をとりまとめていただけるような形の段取りを考えております。引き続き、ご指導のほどよろしく願います。

【総務課長】それでは、長時間にわたり有意義な御議論、ありがとうございました。本日の会議の内容につきましては、後日、委員の皆様にご覧いただき、ご同意をいただいた上で公開いたします。

また、近日中に速報版といたしまして簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたします。

次回の日程につきましては、追って事務局より調整のご連絡をさせていただきたいと思っております。なお、本日の会議資料につきましては、置いていただければ送付させていただきます。以上をもちまして、第1回首都高速の再生に関する有識者会議を終了いたします。本日は、ありがとうございました。

【三宅座長】最後に一つだけ、冒頭申し上げたとおり、次回からカメラも含めてフルオープンにいたします。できれば次回の日程を、なるべく早く決めていただければと思います。