

第5回 首都高速の再生に関する有識者会議 議事録

平成24年8月6日

【総務課長】皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。只今から、第5回首都高速の再生に関する有識者会議を開催させていただきます。本日司会をさせていただきます道路局総務課長の樺島と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。それでは、開会にあたりまして、国土交通大臣よりご挨拶申し上げます。大臣よろしくお願いいいたします。

【羽田大臣】どうもご苦労さまでございます。本日は大変お足もとが悪い中、またお忙しい中、三宅座長をはじめ、委員の皆様方には、首都高速の再生に関する有識者会議ということで、お集まりいただきまして、ありがとうございます。前回の委員会において、ロータリークラブから首都高速都心環状線を地下化する提案がされました。地下化の提案というのは、首都高速の更新を進める上でも、貴重な提案の1つであると、こういうふうにも思っているところであります。当委員会は今回で5回目を迎えたわけでありまして。本日はいよいよ首都高速の再生の将来像についてご議論をいただくこととなりますが、首都高速の再生にしっかりと取り組んでいきたいと考えておりますので、本日も活発なご意見をお願いするとともに、皆様方の英知を結集していただき、意見をとりまとめていただければと思います。先般は挨拶してすぐ退場しましたけれども、今日は、しっかりと聴かせていただければと思っております。よろしくお願いいいたします。

【総務課長】ありがとうございます。本会議は、公開にて開催させていただきます。また、前回までと同様、インターネットライブ中継をさせていただくこととしてございます。なお、カメラは頭撮りのみとさせていただきます。それでは、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関係の方はそのままお残りいただいて結構でございます。それでは、まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。お手元の資料、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「首都高速の再生に関する主な検討事項（案）」、資料3-1「首都高速の再生の将来像について」、資料3-2「計画を着実に遂行する取組」、資料3-参考資料、資料4「今後の検討の進め方（案）」、資料5「提言書イメージ」以上、資料は8種類でございます。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いたします。なお、本日は、猪瀬委員、竹内委員より欠席の連絡をいただいております。菅家委員におかれましては、遅れて出席と聞いております。それでは、以後の議事の進行は前回に引き続きまして、石田副座長をお願いいたします。副座長よろしくお願いいいたします。

【石田副座長】石田でございます。今日もよろしくお願いいいたします。それでは早速ではあります。が、議事に入りたいと思います。まず始めに、先程の大臣のご挨拶の中にもございましたけれども、「首都高速再生の将来像について」、それと、非常に密接に関係いたしますので、「計画を着実に遂行する取組」について事務局よりご説明をいただいた後に、前回と同様、またこれまでと同様、委

員皆様の活発なご意見をいただき、意見交換をして参りたいと思います。それではまず事務局よりご説明いただきます。よろしくお願ひいたします。

【事務局】 それでは、事務局の方より紹介をさせていただきます。 それでは、お手元の資料2、資料3、資料3につきましては、資料3-1、資料3-2、加えて資料3-参考資料ということで、この4種類の資料を用いてご説明をさせていただきたいと思ひます。 まず、本日の位置づけでございますが、資料2「首都高速の再生に関する主な検討事項（案）」の、1枚紙を見ていただければと思ひます。一番下でございます、今回議論という赤枠で囲まさせていただいたところを今日議論いただくということでございます。過去4回、現場視察も含めまして、再生の必要性、あるいは論点等々についてご議論いただいたわけでございますが、いよいよ最後のとりまとめに向けまして、将来像、そしてその計画実施に向けた取組方策につきましての、ご議論、ご意見をいただければと思ひております。 それでは、資料3-1を用いまして、まず首都高速の再生の将来像につきまして、ご説明をさせていただきます。

表紙を外していただきまして、1ページ目でございます。この上の青く塗られているところの部分につきまして、重要なポイントにアンダーラインを引いておりますので、その部分を読み飛ばしながら見ていただければと思ひます。今までご議論いただいた中での問題意識、あるいは将来に対する課題ということで、①でございますが、首都高の高齢化の進展、あるいは安全な高速走行に対する課題、あるいは景観への影響、あるいは首都直下型地震への対応といったようなことを考えた際に、単なる更新にとどまらない首都高速の再生が必要ではないかというご意見を方向付けとしていただいておりますし、また、②でございますが、その際には、老朽化対策の優先順位、あるいは環状道路ネットワークの強化による交通流動の変化などを十分に踏まえて考えていく必要があるということで、具体的にはこの1ページ目の右下でございます、「単なる高齢化した首都高速の更新にとどまらない、世界都市東京にふさわしい再生が必要」であるという、この青く塗られている部分。そして、その下に以下を踏まえた対応が必要であるということで、特にポツの2つ目でございますが、「東京外かく環状道路等外側の環状道路整備による交通流動の変化」といったようなところを見ながら、この再生の方向付けをしていくことが必要だということではないかと思ひれます。

次は2ページ目でございます。首都直下地震への対応ということで参考資料として付記させていただいております。特に、右下の、発災時を想定したネットワークの強化というところの部分を見ていただければ、そもそも首都直下地震に対して首都の高速道路が求められるものとして、右側に掲げさせていただいておりますが、構造物そもそもの耐震力の強化というものが必要であります。加えて、その輪のネットワークの絵が書いてありますけれども、地震発生後の緊急輸送を担うという、その役割も首都高速については、大きな役割になっているところであります。そういったためにも、環状道路あるいは放射道路を含めた、ネットワークが繋がっているということが必要であるということでございます。これは、都心までの、東名から都心まで向かうパターンとして、今現状5ルートしかございませんが、3環状が完成しますと1470ルートということで、多数の複数ネットワークが出来上がるということでございます。

3ページ目をおめぐりいただきます。再生を検討する上での前提条件をそれぞれデータとして整理させていただいております。今までもデータで整理させていただいてご紹介させていただいておりますので、簡単に読み飛ばさせていただければと思ひます。左上、円グラフで書かせていただい

ておりますけれども、首都高速の開通からの経過年数の割合で、特にオレンジ、赤の部分が約5割といったところが大きなポイントかと。あるいは、その下のグラフでございます。首都高速の要補修損傷件数が年々増えておりました、7年で約3倍ということになっております。その結果が、3ページの右下の首都高速の過積載の車両の実態ということでございますが、20年度で見ても、年間約35万台といった車が、首都高速を余計な重さで使っているということになります。

あと4ページでございますが、それについての参考資料でございます。前回もご紹介をしましたが、特に、国際海上コンテナがどのように運ばれているかということでございます。東京の国際海上コンテナの多くは大井ふ頭で荷上げされるわけでございますが、そこから、棒グラフを見ていただきますと、約5割を超える部分が首都高速を利用せずに、全国にそのコンテナを運んでいるという状態がわかっております。その結果は結局、都心における、通行に支障がある区間が存在しているということもございまして、渋滞等の様々なネットワークの問題で、そういう状態が起こっているということでございます。

5ページ目、さらに、この交通機能をご紹介したものでございます。特に都心環状を通過する車、約6割の車ということになるわけでございますが、①に書いてございますような、用の無いといえますか、都心を通るものが約6割ということでございます。そういった車を②にございますように、都心部に極力流入させないように、今現在、環状道路を整備している訳でございますが、こういったものを前提として都心部を迂回させるように、あるいは、できるだけ入って来ないようにするための様々な施策、例えば料金施策実施ということも必要ではないかということでございます。ただ、5ページ目の右下にございますように、3号渋谷線から湾岸線に抜ける車、こういったものはいくら色々料金の調整をしたとしても、都心環状を使ってしまう。直線コースになりますので大きな迂回をしながらということではなく、やはり、この真ん中の青い部分を使って3号線と湾岸線を行き来するという実態がわかってるところでございます。

6ページ目の、首都高速で色々勉強していただいているところでございますが、赤の部分が整備された時に、黄色あるいは緑の部分を手当していくということを考えておられるわけでございます。特に赤の部分を整備した時には、この黄色の部分の手当ができるようになりますよということを概念的に整理していただいたものでございまして、例えば、真ん中の3環状が出来上がった時、第三京浜のところの赤の横浜環状道路、あるいは、外環とかといった赤の部分が出来上がると、この黄色の部分について更新等々が可能になってきますということを整理したところでございます。

首都高速のほうでも色々ご議論いただいております結果を踏まえての再生の検討対象範囲、7ページでございます。前回、ロータリークラブでご提案をいただいた都心環状を再構築するというご提案、地下に再構築するのだということを考えた際、この青の部分のエリアがその対象なのかなということございまして、あと加えて、首都高速の方でも技術的にご議論いただいております。例えば抽出の考え方ということで、黄色の枠の中でございますが、累積軸数、要は10トントラックがどのくらい多く走っているか、あるいは古い設計なのかどうかということで抽出した際には、右側の絵にございます黄色の部分、ここの部分が、要は更新をしていく上での検討対象区間であるということでございます。よって、ロータリーさんでいわれておりますような再構築の青の部分、さらにはこのオレンジの路線部分、こういったものを足し合わせたところが基本的には今回のご議論いただく上での対象エリアなのかなということでございます。

8ページ目。今までこういった交通の前提やら、あるいは様々なご提案に対して委員各位からい

ただいておりますご意見をまとめたものでございます。①で都心環状線が無くてもやっていけるんじゃないかというようなご意見もいただきました。あるいは②自動車交通をコントロールするという考え方も無いとなかなか難しいのではないかと。2番、例えばということで都心を取っ払うということに対しての、地下化をする場合、換気塔ができるということも想定して検討していくべきだというアドバイス。あるいは、4番で、①長く使っていくことができることを前提としての地下の案というものもあるのではないかと等々のご意見、こういったご意見をいただいたものを整理させていただきました。

これを踏まえて、9ページ目でございますが、今後の再生に向けての基本的な考え方の比較案を設定させていただきます。特に①に書いてございますが、後段でございます。ネットワーク整備の進捗状況からすれば実際には都心環状は重要な機能を担っておりますので、当面それは無くしてしまうというのはなかなか難しいのではないかとということがまず前提としてございます。ただ、②にございますように、今後の交通流動の変化、あるいは、都市環境、景観への影響等々を考えれば、撤去の可能性も当然視野に入れて検討するべきだという整理。あとは③にございますが、ただ、撤去するということにつきましては、大型車を当然中に入れないのだということでの議論でございますので、そういった考え方、コンセプトを実現するのだということをしかりと位置付けるということが必要だ、あるいは、④で特にいよいよ使えなくなってしまってからこういったことを考えるということではなくて、現時点から撤去の可能性も含めて、あるいは環状道路の早急な整備、あるいは、交通流の誘導管理といった、こういった複雑な問題もございましてこういったものを含めてのご議論を早く進めるべきだということ、そういったことをそれぞれ受けまして、⑤が一応その方向付けということでございますが、道路を撤去し代替路線を建設しないという案、さらには、撤去とともに代替路線を建設するという案の2案をベースにいたしまして、あと加えて、現在のまま更新をしていく案を含めた3案を比較検証するというところで、今までのご議論を集約できるのではないかと考えられます。

10ページ目に、その基本的なことをわかりやすく整理したところでございます。単純に撤去してしまっ、都心の部分を無くしてしまうのが案1。この赤の部分についての、撤去はするものの再構築も併せてセットで考えていくというのが案2。今の部分について単純な更新をしていくのだということが案3でございます。ただ、案2につきましては、再構築の方法というのはその枠にございますように、連絡する放射道路、あるいは構造形式などから様々な複数の案が考えられますので、基本的なコンセプトとして案1、案2、案3というのがあるのではないかと。それをその下の青く塗られているところの①でございます、1) から5)、この5点につきまして、特に今まで、各委員のほうからご意見をいただいているものについての観点から比較評価をしていこうと。ただし、その際には②にございますような都市再生プロジェクトとの連携といったこともしかり考えていかなければならないということでございます。

11ページ以降、その比較のデータを整理してまいりました。まず一つ目の交通への影響ということでございまして、これは都心環状を撤去する、あるいは再構築等々した場合の交通が将来どういうふうになっていくのかということでございます。これは当たり前の話ではございますが、まずは①中央環状や東京外かく環状が出来上がっているというのが前提の議論ではありますが、その際に、案3あるいは案2といったことに関しましては、①に文章書いてありますように、全体として現状より円滑な交通が確保されていくことが前提であろうということでございます。ただし、②にござい

ますように、この特に矢印に書かれております、こういった3環状が出来上がって交通処理が出来るということではありますが、単純に案1のように撤去してしまうということになりますと、都心部の一般道路に非常に負荷がかかるということになりますので、併せて都心部に流入する他の車も調整するというような工夫もセットで取り組んでいくことが必要であろうということでございます。交通量の変化のイメージということで左下でございます図で整理してございます。単純に撤去してしまうという案1が右側の矢印で書かれてあるところでございますが、全体として都心環状の車は当然無くなるわけでございますが、放射道路の車も当然あわせて、緑の部分も減ってまいります。ただ中央環状に対しては負荷が増えますし、また都心の一般道路にもその増加傾向という形で負荷が増えてくるということが概ね想定されるであろうと思われま。

12ページ目にそれぞれの路線ごとの交通量を整理させていただきました。12ページの右側のネットワーク図を見ていただきますと、ピンクで塗られている都心環状を無くしたら、当然それに向かってきます放射道路については当然車は減ってまいります。ただ、環状道路になります中央環状の部分については赤で太く塗られておりますように、かなり交通量が増えてくるのではないかとということでございます。当然、この一般道路については負荷が増えるということはいまでもございません。

13ページ、対応案の比較ということで、交通の影響でございます。これは一つの形状の比較でございますが、都心環状というのはロータリーみたいのものでありまして、他の国の都心でございます環状道路と比較しましても、半径を見ていただければ、2.4kmの半径ということで、非常に小さな径を持った形状でございます。そういったことも頭に入れていただくことが必要かなということでございます。

14ページ目、先程見ていただきましたが、交通量の部分でございます。まず、その部分の①の文章を読みながら左下の絵を見ていただければと思いますが、この赤の矢印が書かれております中央環状線の内側、要は23区の外外と言うのでしょうか、その中側には足を持たない車ということで、都心に用もないというような車でございます。これが赤の部分で29%、中と外を結ぶのは31%緑色の線でございます。更に都心に足を持つ人たちが黄色の部分ということで38%ということで約1/3ずつくらい車の割合ということでございます。その中の車の割合を、例えば、撤去再構築する場合におきましても、例えば、右の絵のように見ていただければと思いますが、4号の新宿線、オレンジで塗られている所から湾岸線に抜けていくところ、直線的に動いて参りますので、環状道路が出来上がったとしても、迂回をしてくれるということを期待するのはなかなか難しいのではないかと、ということを書かせていただいております。一方で4号から6号三郷方面への常磐道方面に抜けていく、このブルーのラインでございます。120度くらいの迂回でございます。このくらいであれば混雑状況あるいは料金の状況に応じて迂回をしていただけることもあり得るかなということでございます。その結果、この上の文章の結論の方向付けに書いてあります②でございます。案の2を選択する場合、どういう内容を案として煮詰めていくのかというのは、更に詳細な検討が必要だということを書かせていただいております。例えばということで、(1)中央環状線に足を持つ交通に着目して、ロータリークラブからご提案いただいたような都心環状を少し広げた形で地下に再構築するという案もあるのじゃないかと。(2)のように中央環状線の中に足を持たない都心に全く用のない車、こういった交通を処理すると、ただ、都心に降りてくると困りますので、その人達を直線的に移動していただくということで迂回がどうやっても期待出来ない車に対する直接

的な道路で再構築をするというような、右下のポンチ絵に直線的というふうに点々で書かれておりますが、例えばその部分だけでも再構築するというような案もある、再構築するといっても一概に全部同じような形で地下にするというだけではなく、ネットワークも考えていくことが必要だということをご紹介をさせていただいております。

15ページ目でございます。それぞれの比較検討の中の一つ環境・景観の部分でございます。この文章に書かせていただいておりますけれども、この下に漫画もございますが、案の1、案の2というのは、当然高架を撤去いたしますので、非常に効果としては大きいのではないかと、案の3というのは単純に更新をするだけでございますので、あまり環境面の改善は期待できない。ただし、案の1というのはこの矢印に書いてございますけれども、撤去してしまいますので都心部に交通量が残ってしまうという恐れがございます。これによりまして、周辺環境を悪化させるというような恐れがあるということをご記載させていただいておりますし、あともう一つ、案の2を選択するという場合でもということで、この委員会でもご指摘いただいておりますが、地下化を選択する場合は換気塔等が当然立地するということです。15ページの右側の上の写真でございますが、中央環状新宿線、山手トンネルの換気塔の写真を載せております。このための道路拡幅というのが必要であります。

16ページでございます。直下型に対する地震への対応ということで、先程ご紹介しましたように、地震に対して、トンネルが構造的には強いということでございますので、耐震力という意味では一般的に案の3より案の2の方が耐力が高まるということでございますが、ただ、文章の②にございます、アンダーラインにございますような緊急輸送道路として機能する高速道路が、ネットワークとしては、災害復旧時、あるいは工事には必要になって参ります。その際に都心部に全くネットワークがなくて良いのかどうかという議論、こういったものを頭の中に入れておくことが必要ではないかということでございます。16ページの右下に案の1、案の2というふうな形で撤去した場合、あるいは、再構築した場合の迂回ルートがどれだけされているかというところを整理したところでございます。

17ページ、コストという意味での比較もでございます。ただ、これは案の1、案の2、案の3につきまして撤去する費用あるいは建設する費用、あるいは用地にかかる費用というのは、既に今までもご紹介しましたようにこの17ページの下右側にございますように、ある一定の金額は見積もることが可能ではございますが、実態としては、この文章に書いてございますように、ただ単純な更新ということでは可能ではあります、②にございますように現時点の案の1、案の2のように単純に案の3を比較することはなかなか難しいこととございますし、また先程ご紹介したように再構築をどういう形でやっていくかというのがまだはっきり決まっておられませんので、単純な原単位はわかった上で、今後の実際の詳細な設計については少し時間をいただければということとございます。

18ページ目、都市再生プロジェクトの連携ということでございます。これは薄くピンクで塗らせていただいたところが、凡例にございます、都市再生緊急整備地域ということで東京の再生に向けて、いろんなプロジェクトが動いている地域でございます。そのところの緑の部分が、首都高速道路でございます。この再生と併せてセットで議論をしていくということになりますので、このピンク色との位置関係を主眼におきながら区間を決めていくということになるのかなと。

例えば19ページでございますが、この都心環状を再生する際にどういう形の優先順位を考えていくかということでございます、谷町JCTから一周ぐるっと回る区間を一つこの表にさせていただきました。一番上の欄が高齢化、どのくらい供用してから経っていますかということで、オレン

ジ色の部分が古い、更には安全な高速走行ということで、丸く塗られている箇所が事故多発箇所ということで、加えて、水辺、景観の問題等々がある箇所、それと都市再生プロジェクトとして先程ご紹介をした部分のエリアに含まれているかどうか、道路の両側が含まれているか、あるいは片側だけ含まれているかという色分けをさせていただいております。高速道路会社ないしは機構がその土地を持っているかどうかという部分、それ以外の部分は基本的に河川、あるいは道路の上に出て上がっておりますので、どこに土地を持っているかという視点、そしてそれを更新していく上で、あるいは置き換えていくうえで、ネットワークの状況として迂回路等々が存在するののかしないのかというのが一番下の欄でございます。それを色々見て参りますと、この築地川区間という区間、浜崎橋JCTから江戸橋JCTの間、この間が古くて問題が多くて、加えてその一方で土地も存在する中で、迂回路も存在するという、そういったことを考えていけば、例えばということで、その上の文章の②の後段部分、当面というふうに書いてありますが、当面、下から2行目でございます、モデルケースとして先行して掘割構造となっている築地川区間について撤去することも含め、再生のあり方、あるいは再生プロジェクトの具体的な連携、あるいは費用負担といったことを、具体的に詰めていける区間ということが考えられるのではないかとご紹介しております。

全体的としてのまとめをとりあえず、今回20ページで整理をさせていただきました。また、色々ご意見をいただいたうえで肉付けしていきたいと思っております。

まとめの①でございます。まず、一番上の文章の首都高速の再生の必要性、先程もご紹介しましたので繰り返しません。①でございます。単なる更新にとどまらない、世界都市東京にふさわしい再生の検討が必要であるということでございます。加えて前提条件として特に②に書いてございますように、都心環状線を更新するうえでは、東京外かく環状道路など外側の環状道路ネットワークの整備が前提である。その際に都心部を迂回することが不利にならないような料金施策と併せて考えていくことが必要だということをここでまとめさせていただきます。あと加えて案の1、2、3の比較であります、まず①でございます。都心環状線というのは非常に重要な機能を担っておりますので、当面これをそのまま取っ払ってしまうということはなかなか難しい、当面は不可欠ではないかということでございますが、使えるだけ使った上で、いよいよ使えなくなってから考えるという発想ではなくて、現時点から撤去の可能性を視野に入れて検討するというのも1つあるだろうということ。②でそういうことを踏まえて、道路を撤去し代替路線を建設しない案、あるいは撤去するけれども代替路線を建設する案、この2案をベースに、加えて現状のまま更新するという3つを比較案として検証していくということを方向付けすると。

さらにその比較評価をしたものが21ページでございます。先程ご紹介させていただいた案の1、案の2、案の3という縦の欄から、交通面あるいは環境・景観面、あるいは直下型地震への対応、コストを中心にした事業性、あるいは都市再生プロジェクトとの連携というのを表にさせていただきました。まず交通面という意味では何度もご紹介させていただいておりますので、案の1では都心部の一般道への負荷が問題になってくるのではないかとということ。ただ案の2についても決してそれで全てというわけではございません。再構築案によってどういう形でしていくのかという色々課題はあるということです。あと、環境・景観面での効果という意味では、案の1の単純撤去の場合には、一般道で新たな課題が発生するという可能性があるということがいわれております。その下の直下型の地震に対する対応ということで、耐力という意味では案の1、案の2、案の3という順になるわけでございます。実際に都心への緊急輸送ルートの確保ということを考えて時には、案の1

ではなかなか現状よりも悪化してしまうということに対してどう対応するかということの問題意識として書かせていただいております。あと事業性の欄、これは先程ご紹介させていただいたとおり、どういうふうに構築していくのかによっては費用が大きく変わってきますので、一応費用だけ、撤去する費用、あるいは再構築する費用、更新する費用という形だけ書かせていただいております。あと、都市再生プロジェクトとの連携では、先程見ていただいた場所との連動で整理をしていくことが必要だということでございます。あと、そういったことを踏まえると、この矢印でございますように、案1、案2について、引き続き比較評価を行って、具体化に向けた検討が必要だというふうにまとめていくことでどうだろうかということで、文書的に整理をさせていただきました。またご意見をいただければと思います。さらに加えて留意点ということで、①特に国家的なプロジェクトということで負担のあり方といったことも含めて国民的な議論が必要であること。②につきまして、当然実施されるタイミング、あるいは条件といったことによってかなり東京に大きな影響を及ぼす可能性がございます。さらにこの交通量を調整するというようなこともございますので、より具体的な解析を行って、また加えて新しい技術といったようなことについての積極的な活用も必要だということ。あと③で先程ご紹介した築地川区間、これをモデルケースとして先行して検討していくということもあるのではないかと留意点という形で整理をさせていただきました。

22ページに先程少し触れました新しい技術の部分で、例えばということでこういう3つの部分。例えば大型車走行を誘導管理していくようなやり方。これはドイツのアウトバーンでの技術がございます。あるいはフランスでの小型車専用道路というようなコンセプト。あるいは一番右側でございますようなオートパイロットシステムでございますが、自動車の自動運転等々をサポートすることによって安全性をさらに確保していくというようなことでございます。こういうような新しい技術を使いながらの議論を併せてやっていくことが必要だろうということでございます。

資料の3-2を引き続きご紹介させていただきます。計画を着実に遂行するための取組ということで、先程来、大きなプロジェクトであるが故の手続き論についてのご意見を今までいただいております。1ページ目をご覧くださいますと、計画論プロセスについての①というところで、計画論として実現に至るプロセスが不透明であり、それをどのような形で担保していくのが極めて大きな問題であるということがいわれております。あと、財源措置についてということで特に②でございますが、東京の大動脈として作り直すのだと。よってこういったものは国の責任としてしっかり考えて行くことが必要ではないかということもご意見としていただいております。あと③、更新を考えたときに償還主義と今の有料道路の制度自身がそもそも馴染まないのではないかとということ、そうしたことを考えれば1行目からの後半でございますが、首都高速を地下化したとして、またそれから先50年、同じくらいに更新経費がかかることを見通して首都高速を整備するという視点でいえば、当然資金の調達の方法について何らかのこれからの改善が必要ではないかということ。あと④で、全く違った視点で、以前東京都さんがご議論されていたロードプライシングという料金を別の形で取るというようなやり方、あるいは特定都市鉄道整備積立金という、後程ご紹介させていただきます、首都圏の鉄道の改良等々に使われている料金の上乗せ制度というようなアイデアもあるというようなご意見もいただいたところでございます。ただ、まずそのプロセスについてのご紹介をさせていただきます。

2ページ目をめくっていただきますと、これは簡単ではございますが、現在の首都高速道路の経緯でございます。この下の年表風に書かせていただいている部分で、昭和34年に計画を定めて、実

際には供用が5年後の東京オリンピックでございます。今までにない短時間の整備でございますが、それは上の文章にもございますように、②に書いてございます、道路整備の理解が得やすかったという東京オリンピックに向けた機運の盛り上がり、そして、既存の道路、川、堀といったものを使って作り上げたということでの、この5年間での整備でございます。

3ページをめくっていただきますと、首都圏における環状道路の歩みというところがございます。決して今まで努力を怠っていたというわけではありませんが、例えば東京外かく環状道路におきましては、計画調整、並びに最終的な計画調整も含めて35年足す8年の43年がかかってようやく事業化と。埼玉県区間についても18年、そしてまた事業に6年～8年。千葉県区間についても29年間の計画調整を経て、ようやく19年間の工事で完成に向かっていると。さらに下の中央環状新宿線につきましても、これだけ長い期間の計画調整、あるいは工事ということで、出来上がっているものだけを見ますとすぐ出来ているかのように見えますが、30年40年という期間を経てようやく出来あがってきているという、こういう状況を見てとれると思います。

4ページ目、これは日本だけではない事例でございます、海外でも同じような事例がございます。今まで何度もご紹介していますボストンの高架道路を地下化した事例でございます。これは構想から工事着工まで30年、そして工事から完成まで15年、こういうような期間がかかっているということでございます。

そういった意味では5ページにございますように、道路の実際の計画、いわゆる構想をつくることから、最終的に計画を練り上げて事業化するところまでの間、特にこの第二段階でございます。構想といわれているところ、起終点をつなぐルート、あるいはどういう構造で道路をつくっていくのかという部分の、基本的な国民との合意、あるいは国民にも参加いただいたご議論、こういったものを積み上げていくことが、これは是非とも必要ではないかということをご議論いただいております。

ちなみに6ページ目で国土交通省の中にも同様にそういうプロセスがございまして、2008年以降、下にございます「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」の策定というものがございます。色々な段階で国民の方々にご参加いただいておりますという状況がございまして。

その仕組みが7ページでございます。それぞれ技術・専門的な検討、あるいは住民参画をいただきながら計画を詰めていく、そういったことをイメージしたものでございます。

実際に8ページ目でございます。横浜環状北西線の事例でございます。これは近年の良い例といわれているものでございます。概略計画の決定から約7年後には事業化ができた。この間に実際に詳細な都市計画ができあがって事業が円滑に移行することが出来た。そのためにも前段部分の構想というところで、住民に出来るだけ参加をいただいて、ご議論を積み上げてきたことがこういったものにつながっているということでございます。

そういった意味で9ページにございますように、この委員会で先程見ていただいたように、模式的にかかれておりますが、案の1、案の2、案の3というようなところを色々ご議論・評価をいただいた上で、これからの進め方ということで、下に赤で囲ったところと両脇に青で囲ったところでございますが、実際に技術・専門的な検討を踏まえながらも色々実際の道路利用者の方々のご意見を反映させて最終的な計画を煮詰めていくということが必要ではないかということをご議論いただいております。

あと合わせて10ページ目以降でございますが、この財源という問題について、言及をさせていただきました。特にこの財源につきましては先程いいましたように、重要なプロジェクトなので国がしっかりと後ろ盾をやるべきだというようなご意見も多々いただいているところでございますが、基本的に白紙から議論していけば、まずは財源として、料金、利用者の負担に求める、あるいは税金として皆さんの負担とするというもの、あと加えて民間の資金を活用させていただく、こういう3つの方法があるのではないかとということが考えられるということでその整理をさせていただいております。特に首都高の再生ということに関しましては、②に書いておりますように、まだ具体的な形があるわけではございませんので、今でも料金をいただいているということを考えれば、料金を中心としての検討をベースにしながら、どのような方法が適しているのかということをご議論いただければいいのではないかと思います。加えて、当然こういう新しいプロジェクトでございますので、既存の制度にとどまらない仕組みも考えていくことが必要ではないかという、今までの意見を整理するとこういうことなのかなということでございます。下にございます財源として3つの案を整理いたしました。料金を上げたり、あるいは当面継続して徴収するというような高速道路の料金にその方向を求めるものということで、例えば参考資料にございますようなロータリークラブの提案もございますように、あるいは先程の鉄道の仕組みも同じでございます。あるいは民間資金を活用するという最下段でございますが、直接負担を求める会社負担、あるいは固定資産税といったような視点で応援してもらおうというような仕組みもあるのではないかとということで、実際の関連制度、ここにございます立体道路だとか、あるいは先程の都市再生特別地区の適用といったものもあるのではないかとでございます。

ちなみに11ページ目に各国の事例ということで、BIG DIGという先程のアメリカであります、あるいは韓国、あるいはドイツのデュッセルドルフの地下化といった際にどのような負担が行われてきたのかということ整理をさせていただいております。通行料金で少し手当していただいているアメリカ、あるいは完全に税金として手当をした韓国の例、あるいは税金ということではありますけれども、どちらかという民間資金を加えながらの事業ということでのドイツの事例、といったものを整理させていただいております。ちなみに参考で12ページ目以降で先程の制度のご紹介でございます。

12ページ目でございますが、鉄道の改良等々に対しまして、少し早めに皆さんの料金・運賃を値上げさせていただいて、先取りをさせていただいて事業の手当をする、例えばこれはホームを広げたりあるいは車両を近代化したりということで手当をされております。

13ページ目、これはロータリーで実際前回ご提案いただいた案でございますが、この前いただいた資料、このまま既に掲載されておりますけれども、現行計画による利用者負担として4.1兆円、加えて料金の負担をしていただく期間を長くするという恒久料金有料化による利用者負担で1.9兆円、さらにはインフレが起これば、それに伴って利用者の料金を上げるということでの1.9兆円、加えて民間資金の活用ということで合計9兆円の資金計画をこの前ロータリークラブの方にご提案いただいたということでございます。

あとちなみに14ページ、さらっとご紹介します。これは先程の立体道路制度ということで、右の漫画にございますような高速道路の上の区間を例えば建物に使う、全体としては費用の分担の中で先程お示したような民間資金、民間の活力を利用していくというやり方。

15ページは都市再生法に基づく容積率のボーナスポイント、上乘せ分をイメージした絵でござい

ます。基準容積率800%の他に様々な容積率を上乗せすることで、更に民間の活力を利用していくということなのです。

16ページ目でございます。今までご覧いただいている資料、加えてこのデータを全体としてまとめさせていただきますと、大きくは、進めていくための合意形成と財源確保の2つの視点があるのだろうということでございます。まだ十分書ききれているわけではございませんが、いただいた意見を踏まえて、合意形成という視点では、①まず首都高速をつくる時は非常にスピーディな事業が行われてきたわけですが、実際②でございますように、計画調整に非常に時間がかかっております。そのためにも③の、構想段階からできるだけ技術・専門的な検討に加えて、道路利用者などの広い主体とのコミュニケーションを深めるということが必然ではないかということをもとめていただくという方向でどうだろうかということに文章化をさせていただきました。あと加えて、財源確保という検討の内容でございますが、先程ご紹介をした料金・税金・民間資金の活用というこの3つの方策の中からどういった方向を目指していくべきなのかということにございますが、現行の有料制度といったことを考えれば料金を中心とした検討をベースにしながらも、具体的な再生の方法を見ながら適切な方策を選択していくべきというような方向付けになるのかということで、今までいただいたご意見を文章化させていただいたものをこういう形で2つのまとめにさせていただきました。以上、時間が長くなりましたが、資料の3-1, 3-2を説明させていただきました。以上でございます。

【石田副座長】ありがとうございました。それではこれからは、委員の皆様、今日は大臣を始め幹部の方々にもご出席いただいておりますので、自由な意見交換の時間とさせていただければと思います。どなたからでも結構でございますので、委員の皆様のご意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。どうぞ。

【菅家委員】この会議の性格付けを改めて問われているという、そういう感じもしたのでありますけれども、つまり何らかの方向性をこの検討会議で出していくのではなくて、いくつかの案を提示することの提案でありますけれども、基本的にはこの中でも色々整理されておりますが、様々な関係性を付けてこの問題を検討していかなければならないことだと思っております。そういう意味では国家プロジェクトとしての位置付けはもちろんでありますし、首都東京の再生戦略、都市戦略との関わりをどういうふうにしていくかという点では、東京都との関わり合いをどういうふうにしてしながら結論を出していくのかという点、あるいは実際に首都高速株式会社の方で大規模更新に向けて色々な検討をされていて、何もなければ大規模更新のまま進んでいくということになると思うわけでありまして、したがって少なくともこの3者の関係性についてどういうふうに整理をするのかということについて、解決の方策は3つの論点に示されている方向だと思いますけれども、そのことを決めていくプロセスなり当事者という観点でどういうふうに我々としては考えればいいのかという点についてちょっとはっきりしていないのではないかと考えております。

それからもう一つは財源の問題がありますけれども、どの案を選択するかによって財源も大きく変わってくるわけでありまして、その選択の中身によってその事業がどういった位置づけを持つかということについても大きく変わってくるわけですね。従って、費用をどういうふうに負担していくのかということについては、事業の性格付けとの関連性が大きく問われてくると思っております。

確かに料金、それから税金、民間資金の活用ということに尽きると思いますけれども、こういった選択あるいは組み合わせをするかということについては、どういう事業を選択するかによって決まってくるというふうに思いますので、このまとめの中で、料金を中心とした検討をベースにというのは、ちょっと書き過ぎなのかなというふうに思っております。根拠は無いと私としては思います。

【石田副座長】色々伺ってからまとめてご回答いただければと思います。関連しても関連しなくても結構でございます。

【コシノ委員】先日、ロンドンのオリンピックに行ってみまして、これからの東京オリンピック招致に向けて関係者の方とたくさんお会いしました。都庁の関係ですね、将来像ということをお話したのですけれども、やはり東京都だけでなく、日本全体の代表として東京があって、東京オリンピック招致に手を挙げていると思いますけれども、では具体的に何がメリットでその招致をするのかとなった時に、東京都がどんなふうに将来像で変わっていくのかという根本的なことを今ここで検討しているかと思うのですね。高速道路の地下化と単純に言っておりますけれども、東京都の全体像を見て一番目につくのが高速道路ということで、高速道路だけの問題ではなく、今朝ほどテレビを見ておりますと、ロンドンの街中でマラソンをずっとやっているわけですが、大変、上から見て全体像が美しいわけです。それも基本的に歴史が、計画性だとか、基本的には東京は第二次世界大戦など入ってくるので大変ですけれども、今からでも遅くなくて、やはり検討するということが常に重要で、本当はこれは民間からくることではなくて、国がこれを最初に常に常に思っていて提案をしてくだされれば、簡単なことではないかと思うのですけれども、そういう意味で、どんな街にしていきたいか、となると一番目障りなのは高速道路だったという。一番早い方法、そこで地下化するのが一番正しいわけですが、大変長期な計画とコストの負担とか色々ありますけれども、これをいずれ考えていかなければいけない。それと、もし、東京でのオリンピックとなれば、私はやはり車の街ではなくて人を中心に考えた心のある街にしていくというテーマをつくるために、本当に車中心の高速道路が都心の真ん中に走っていると思うのですけど、街を歩くとか、人を中心にという新たな考えで何をしたらいいかということで、これを全部実行するには長い時間がかかりますけれども、第一に何が出来るかということで、撤去ということになるのですけれども、まず撤去して地下化が将来どうなっていくのかという長い計画でやっていかなくてはいけないと思います。2020年はあつという間で、時期的に言うと7年間で何もできないのではないかということになるのですけれども、せめて撤去だけでもしていただければ間に合うという、私はそれを提案して、例えば街の中でオリンピックが出来るとなると本当に一般市民が大変喜ぶし、東京都民が全体に盛り上がっていくと思うのですけれども、一部でやってもしょうがないので、ある意味、バリアフリーですね、バリアフリーの街にするという、車社会というわけでは無くて、こういうふうなふうに今回思いました。それで地中化するというとずっと先のことでしょうけれども、では、地中化されたらどうなるかという換気塔が1kmに一つということですが、それは一つの考え方であって、例えばビルと一体化にするとか、一つのアートの象徴でそこを大きな大木にするとか、もっと緑、木をたくさんというような色々なアイディアとかデザインとか色々方法があると思うので、それが建つからやめようという、そういうマイナーな考えではないと思うのですね。ですから今の高速道路よりも、その塔が

建った方がまだ美しいと思います。そういう意味で、それはデザインの基本的な考え方なので、それが建つからやめましょうという考え、先日猪瀬さんが最後に言われておりましたけれど 1km ごとにそういう塔が建つけれどそれでも良いのと、そういうことではなくて、それを一つの東京都の美しいコンセプトに持っていけると新しい発展があると思いますので、ビルと一体化になるとか、何か方法はあると思います。

【石田副座長】ありがとうございました。

【木村委員】首都高速再生の将来像を描く上での必要性について、今までご説明があった通り、また十分に議論されてほぼ一致していると考えております。私達の立場を整理いたしますと、第一に環境や景観を守るという立場から地下化がベストな解決策であると考えております。今まで何度か指摘されておるわけですがけれども、日本橋または、六本木通り等の高架構造物を撤去して、新たに地下化するという、これは、環境景観を改善するのみならず新しい価値を生むと、そして公的の便益を損なうことなく新しく生み出されると考えております。第二に東日本大震災の教訓、また昨今問題になっております首都の直下型地震による取り返しのつかない不測の事態が発生する前に迅速なる対応が求められているというふうに考えます。この点からも単なる更新にとどまらない、首都高速の再生という観点から、より安全な地下化を早急に進めるべきであると考えています。

さて、二番目の首都高速再生の計画を着実に速やかに遂行する取組の件でございますが、第一に私たちは第4回会議で財源についての提言で既に指摘させていただいておりますが、一定の財源措置を取るということは不可欠であります。今の財政状況を踏まえますと、税金による措置には限界があります。そういう意味で、首都高速の料金は当然、高速移動の便益に対する対価として考えるべきであると、また地下化により耐用年数が100年ということを考えますと、首都高速の恒久有料化は必要不可欠の措置であると考えます。この点是非とも提言書に取り上げていただければと思います。そしてまた、先程申し上げました東日本大震災の教訓、また首都直下型地震を踏まえた今私達が議論している首都高速の再生は、一地域社会の問題ではなく、国の根幹にかかわる国家的プロジェクトであると、また国民全体の視点に立った判断や対応が不可欠ではないかと考えます。また、首都高速の再生問題は永久に存在する問題でございます。国民を守る義務がある国が、国としてきちんと責任を果たしていただきたいと考えております。

私達はこの計画を着実に迅速に遂行することにあたりまして、この国家的視点からパブリック、国、地方行政どちらでもいいのですけれども、パブリックとしてのガバナンスを確立して国家的戦略の一環として、国が主導権をもって進めるべきではないかと考えます。様子を見て、首都高の道路行政を一本化することも必要ではないかと考えます。この点を当計画を速やかに進めるために是非とも提言に盛り込んでいただきたいと考えております。

【石田副座長】ありがとうございました。では岸井先生お願いします。

【岸井委員】まとめに向かって整理していただきましたが、資料の3-2の5ページ目に、これからこの計画を着実に遂行するための一般的な流れ図が書いてあります。先程来、ご意見が出てい

ることに関連して、みなさん共通の理解をしておいた方が良くと思いますので質問させていただくのですが、この道路網計画の段階があって、構想段階があって、計画段階があると。計画というのは、都市計画で決まるということでこれまでも説明があったかと思います。第1段階の道路網計画段階の段階と、第2段階の構想段階、これは誰がどういうところで、今は決めることになっているのか。あるいは、構想というのは誰が検討するという事になっているのか。現状で結構ですのでこれをまずお伺いしたいと思うのですが如何でしょうか。

【石田副座長】これは質問ですので、今お答えいただければと思います。

【事務局】資料の7ページをおめくりいただきますと、構想段階における計画策定プロセスの体系というものがございます。基本的には、誰が主体なのかということでありますが、場合によって色々と委員会形式で委員会をつくりあげるといったものも当然あるかと思っております。ただ専ら、基本的には、前提とするこの計画策定者というのが一番左側でございます。この青く塗られているところでございますが、この計画策定者の方々が、これは当然ここでございますように、共同実施者も含むということでございますので、場合によっては自治体の方が入っていたり、あるいは今回の場合であれば、当然首都高速が入っていたりというような、そういった方々が主体となって構想段階のプロセスを進めていく、その際には、この右側に手順がございますが、それに合わせて住民の方々にも参加をしていただいて、ご議論をしていくのだ、という形のものを、このように図示させていただいているというのが実態でございます。

【岸井委員】現状で結構なのですが、首都高速道路に関していうと、道路網計画の段階はどこで誰が方針を決定するのでしょうか。

【事務局】首都高速の場合には、計画策定者という立場でいえば、これは国がやるという形になるかと思っております。ただ、その際には、東京都、あるいは首都の高速会社の方々と意見交換しながら一体となって議論を進めている。ただ、全体としてのイニシアチブあるいは全体の責任者としての立場でいえば、国ということになるかと思っております。

【岸井委員】構想段階の様々な概略計画も、国が実際には計画をたてていくということが中心になるのでしょうか。これは別なのでしょうか。

【事務局】その最終的な事業主体をイメージしながら作り上げていくというものですから、先程ご紹介した横浜の北西線といったところは、横浜市と首都高速が実際には主体となって、国もサポートをしながらという形での応援をさせていただいて、そういう立場で、中心となっております。そこは若干あいまいなところはあるのですが、実際に事業を進めていく主体が中心となって計画づくりも併せてやっていくというのが、今までの倣いという形になっております。ちなみに先程の首都高速といったところについても、過去から東京オリンピックの時も、国が決めて国が建設の指示をした、という形の構造をとっておりますので、その例からいけば国が主体となって計画を定めていくということになるのではないかと思います。

【三宅座長】都心の首都高は取り壊してしまう、あるいは条件付きで再生するといった色々な案があって、それはそれなりにみんな説得力があると思うのですけれども、とにかく先般、首都高会社の方が来てご説明をいただいたのですが、地上部分については、橋脚の補強工事などがかなり出来ているという話を聞きましたが、この地下に埋設されているところについては、全く手つかずだというご説明がありました。首都の直下型地震が、いつ来るか分かりませんが、割合近い将来必ず来るのだということを前提にすれば、そのときの惨状たるや、それはもう目を覆うようなことがあるのだというように想像力をかきたてられるわけです。それならば、その都心部分の建設から数十年を経ているような老朽化したものについては、たとえ都心が交通渋滞しようとなんにしようとも、とにかく首都高は撤去したほうがよいのではないかと、という感じがするのです。つまり、その大惨事が起きてから、いや計画してました、では済まないわけでありませぬ。その都民、あるいは国民に提供することがもう既に難しいようなものならば、撤去したほうがよいと。少なくとも、どこか掘ってみて、どの程度老朽化しているかということを見せてもらいたいと思うのです。そうすれば、交通が渋滞しようとなんだらうと仕方がない、その段階になって初めて代替するものがどういふものがよいのかということが真剣に討議されるのではないかと、というふうを考えるわけです。私見ながら意見を申し上げておきます。

【石田副座長】ありがとうございます。この当たりでレスポンスいただければと思います。首都高速からも来ていただいていますので。

【事務局】今の話は首都高速の方からちゃんとお答えした方がよいと思います。橋梁の話と地下の話。

【首都高速道路(株)常務執行役員 安藤氏】前回の委員会でもご指摘がありましたが、今回首都高で設立した更新の委員会では、高架構造を中心に検討しています。しかし、古くなったトンネルにも問題があるのではないかと、基礎の部分にも何か異常をきたしてはいないかなど、今までも調査してきましたが、検査技術も発達してきましたので、更に安全性を検証していきたいと思えます。

【三宅座長】掘ってみないで分かるのですか。

【首都高速道路(株)常務執行役員 安藤氏】かなりそういう検査技術も進歩してきているようなので、そういう方法も含めて色々確かめて信頼性を充実させていきたいと思っています。

【事務局】よろしいでしょうか。それでは、全体的に今までいただいたものを、私の説明が若干省略しすぎたところがあって、ご意見いただいたところもありますので、その分を補足させていただきます。

元々この委員会自身は、首都高速の老朽化、これをどういふふうな形で対応していくのかというところが議論として始まったというふうにご理解をしております。それが、今日はその前提を端

折った形で説明が始まっておりますので、そこについては、まずそれを頭に置いていただいて議論をいただければというように思っております。加えてこの委員会の位置づけ等々、今後どういう形でその議論を進めていくのかということでございますが、資料の3-2の9ページでございますが、先程もご紹介をさせていただいたところ、あいまいな形の説明ぶりだったので、ご疑問をいただいているところだと思います。ここの部分の中段でございます基本的な方向性に関する検討、これを本委員会における検討という形で、例えば、案の1、案の2、案の3という形で列挙させていただいたものを、どういう形で、ある程度の部分に絞り込んでいただくのか、あるいはこのままの優劣比較をしていただいただけで終わらせるのかというのは、また委員の方々のご議論だと思っております。ただ、今後、この委員会で基本的な方向を出していただいたものを、私どもとしては、国と東京都、あるいは首都高速の三者でさらに具体的な中身を詰めていこうということで考えております。そういう議論をしていく上でも、その先だって大きな指針をこの委員会で整理をしていただくということが、私どもとしても非常に助かるものでありますし、あるいは今後の議論をしていく上での大きなメルクマールになっていくというふうに期待をしているところでございます。そういう意味では、この委員会、首都高速でも色々委員会をやっておりますけれども、首都高速の委員会というのは前回ご紹介したようにあくまでも技術的な知見に基づいて、どういったところを更新していくべきなのか、あるいはどのくらい老朽化がすすんでいるのかというところのデータ整理等を行っていただいておりますので、その知見、あるいはここでいただいているところの今後の方向性といったところを最終的にはミキシングさせていただいて、事務的な議論を更に進めさせていただくための指針とさせていただければ有り難いなど。ただ、当然手続き上、その後も国民の方々にも開かれたプロセスが必要でございますので、私たちが議論している内容を合わせて国民の方々にフィードバック、キャッチボールしながら、先程のまさしく構想段階のプロセスというのを踏んでいければ幸いかなと思っております。あと、財源に関する中身として、料金を基本ということは書き過ぎというご指摘がありました。確かに文章的にも書き過ぎなところも多々あったところもございますので、また各委員の方からもご意見をいただいて修正をしていきたいと思っておりますが、基本的には、なんらかの財源なりが必要であると、私どもとしても方向付けをさせていただければということで書かせていただいたものでありますので、今後当然、つくり方とか、あるいは構造によっては、先程言ったように事業の負担、あるいは財源の中身も変わってくることは重々承知しております。そういったことを踏まえながら、ある程度の代替案というのでしょうか、比較検証していくための方向案を少なくとも、メリデメを整理していただくということでも結構でありますし、ある程度の方向付けをいただくのも私どもとしても幸いかなということで文章化をさせていただいたものでございます。以上でございます。

【岩見副座長】資料3-1の1ページですが、これは更新にとどまらない、世界都市東京にふさわしい再生です。これを大きな目標として謳ってあるのです。この目標をベースにして考えると、再生のための3つの案が出ていますが、第1の単純撤去というのは、単純撤去では済まないだろうということから、大体出発していると私は思っていたのです。ですから、世界都市東京にふさわしいという大きな眼目があるならば、撤去だけで済むならそれはもう簡単な話で、議論する余地がありません。それから案3の単純更新、これも、更新にとどまらなないと、ちゃんと目標を定めている訳ですから、

これもね、ちょっと検討の対象にあたらないと私は思いますね。案2の撤去・再構築に絞った議論をしていくべきじゃないかなと。3つの案を示されると、そのことの是非を議論するのはあまり意味がないような気がするのですけれども、どうですか。

【事務局】今まで色々いただいたご意見を単純に整理すると、この3つの形になるのかと。その中で当然優位性が高いということで、ご推挙いただくというのも、当然これは私どもとしても、願って行く方向であると思っておりますので、意見全体としてまとめていただければ、そちらの方に私どもとしても少し重みをかけて文章化させていただければと思っております。いずれにせよ、案の1、案の2、案の3にしても、かねてからご議論いただいておりますように、東京における今の、例えば東京の環状道路だとかが、整備されていくといったものが前提で、その次のステップとしての議論であるということは、常に書かせていただくということが前提かなと思っております。

【細川委員】この会もだんだん終わりに近づいてきましたので、今日は色々と思いつくことをまとめて述べさせていただきたいと思います。まず、岩見委員のおっしゃった案1、案2、案3の件なのですが、今までの議論とそれから多々ご説明いただいたことを総合的に考えても、案2以外は私はありえないのではないかと思っております。この会の報告書として、どこまで絞った形で出すかということなのですが、やっぱり案があればあるほど、いつまでも決まらないと思うので、この会の報告書としても何かに絞って出すと。そのときに、私は案2でやっていくということが現実的ではないかと思えます。理由はたくさんあるのですけれども、更新するという場合に、必ず地下でなくてはいけないのかということですか、新しく造っていくということにも色々方法があると思うのですが、どれをとっても、完璧なものは多分無いと思います。全くのデメリットが無いというものは無い。その中で、よりメリットの多いものを選択していくということを考えると、まず第一に、安全であるということ。それは造りもそうですし、走行をする上での安全性ということもそうです。そして、災害に対して安全であるということは、先程来の説明で何度もございましたが、緊急輸送の上でのネットワークとしての必要性というのは、高速道路があるということの大きなメリットになると思うので、そういうことを考えると、上に造るとまた、それ自体が危ないということもありますので、やはり地下で走りやすく、そして緊急時に他の路線ときちんとネットワークが出来るということで、ネットワークを再構築するということが私は必ず必要であると思えます。もう一つは、やはり景観と環境ということも大きな理由としてあると思うので、私もロンドンのマラソンを見ていて、ロンドンってこんなに綺麗なところだったのだなと、あらためて思いました。それは道路だけではなくて、古い建築物が残っていることによる、色々な美しさというものも当然あると思いますが、私たちの世代ではなく、私たちの子供や孫に、世界に誇らしげな東京を残すという意味で、やはり街が綺麗であるということとはとても大事な視点だと思うのです。そういう綺麗な街というものを阻害するものは出来るだけ無くす方がいいと思いますので、高速道路、今の首都高を撤去することで、色々な建物ですとか、そういうものがまた再開発されて綺麗な街並みになっていくというのは、オリンピックの誘致に向けてのみならず、都市の機能として大事な視点である。それは将来に渡って、私たちが考えなくてはいけない一つの責任かなと思えます。それから木村委員がご指摘をされていらっしゃいましたが、やはりこれは色々な目的が含まれていることでもありますし、災害から私たちの命を守るという視点を考えると、国家のプロジェクトとして国が責

任を持ってこれを進めていく。計画や構想もそうですけれども、当然のことながら財源も含めて、国が大きく関与をして進めていくということが必要だと思います。ただ加えて、資料3-1の10ページにもありましたが、都市の再生プロジェクト、民間も含めたプロジェクトとは積極的に連携をしていくというのは、経済を向上させていく上でも必要なことだと思いますので、国家として責任を持ちつつ、民間の事業等にも積極的に関わっていただくということが大事なかと考えております。

【高野委員】2点申し上げたいと思います。1点が、実は今般の案で大規模更新の際の迂回のルートが案として示されているわけですが、その中でも、外環の整備が重要であると、改めてお示しをいただいております。先週の木曜日にも、実は大臣をお訪ねし、東京都議会の先生方、あるいは東京商工会議所が中心になって、トラック業界とか、15団体が一緒になって、大臣のところにご説明あるいは陳情に申し上げた次第であります。ご承知のとおり外環の工事については、関越道から東名高速までの16km間、これの工事が10年ぐらいかかる。もし東京オリンピック2020年に間に合わせるといふことであれば8年かかるということですが、実は計画は東名以南も含めて大臣にお願いしているわけですが、迂回のルートとしての外環がここまで出来てここをこういうふう迂回すると、どれだけ工数が少なくなるとか、もう少しその辺の大体のスケジュールで結構なのですが、示していただけないかということが1点。2点目が、東京商工会議所には、都内の物流を担っているトラック業者が相当数おられます。今回は、大型車の適正な利用についてその手段として利用者負担を重くすることも考えられているのかどうか。選択肢の中にそういうことが、もしあるとすれば、大型車はもちろん道路の老朽化に影響を与えていることは事実であります。トラックなどの運送業者にとっては、小規模な事業者も大変多いので、経済的な側面も看過せず今後議論していただくことが大事なかなというふうには実は思っております。迂回ルートの確保というか、とにかくにも首都高速の負担を少なくするために外環道路を早期に整備するのが必要不可欠だと思うのですが、工事の途中途中でも、どこを迂回すればどう効率が良いのか、都心に入らなくて遠回りするけど何十分遅れで到着するとか、そういうシミュレーションでも国交省の方で出来ないものか。そういった経済活動の視点を今後の議論に含んでいただきたい、という2点お願いいたします。以上です。

【根本委員】ほとんど議論が出尽くしておりますので簡単に申し上げます。今高野委員の方からも出ましたけれども、都心の利便性を落とさない形で、計画期間中でも利便性を落とさない形でのやり方をお考えいただきたいということが一点でございます。利便性を落とさないということは東京の都市機能を落とさないということにもつながると思いますので、その点を十分にお考えいただきたいということでございます。加えまして大橋JCTを拝見したとき、大体国立競技場と同じ大きさが必要だという説明を伺いました。都心環状の部分がどれくらいリビルドをされるのか分かりませんが、その大きさのジャンクションを一体いくつくらいこういう形で造らなければいけないのか。利便性を落とさないということはそういうものがいくつか必要であろうということが類推されますので、そういうところまで含めたフィシビリティーの検討というものに早急に入るべきではないかと思っております。なお、料金問題が一部出ておりましたけれども、料金は道路の利便性の関数であるという議論になろうかと思っておりますので、その点についてもご配慮お願いできればと思っております。以上です。

【石田副座長】前回言えなかったので私もちょっと申し上げてよろしいでしょうか。資料 3-2 の 9 ページの我々の任務は、案 1 から 3 の評価になっているのですが、世界都市東京がさらに良くなるために、都心環状線だけ考えていたのでは話にならないと思うのです。そういう意味でいくと、問題が矮小化されているんじゃないかという気がするのです。三宅委員がおっしゃったように、安全性の確認という意味では、見えているところは OK かもしれないが、見えていないところはどうかというのは皆さん知りたいことだと思うし、この中にも若干書いてあったのですが、料金の問題ですね。料金の問題も財源という面からの料金問題とつながって、下道との関係とか迂回をしていただくときにネットワークとして全体の料金をどう考えていくかという極めて重要な問題だと思うのですが、そういうこともきちんと議論をするだけの時間は多分もう無いと思うのですが、そういうことの重要性を指摘しておくことは非常に大きなことだと思うのです。あるいは、都市再生との連携、コラボレーションということも非常に大きなテーマですが、そのための今の仕組みというのが必ずしも十全ではありませんし、特に整備を迅速にしていく、スピードアップする。東京は 2020 年にも間に合えば間に合わせたいというところまで考えると、ちょっと今のままでは絶望的とかですね。あるいはロータリークラブからいただいていますけれど、民間の活力をもっと入れるということになると PFI とかって話になっていくと思うのですが、今のスキームでは出来ないです、ほとんど。そういうことの検討ポイントを我々としてはいろんなところで議論いただいていますので、指摘をして、緊急的なそういう点検、さらなる議論が必要だということも是非書き加えていただければと思う。そうすると、案 1 から 3 というのは実はいろんな検討を進めていく上で、考える機会を与えてくれるというふうな気もしますので、案 1 から 3 でどこがいいよということになると、岩見さんと細川さんがおっしゃるように、案 2 に決まっているわけですね。でも、本当にできるのかというところもあるわけで、その辺がきちんと国民の皆様と共有できるようなそんなレポートにすることが必要なんじゃないかと思いました。

【岸井委員】先程は質問させていただいたので、意見を申し上げたいのですが。資料 3-2 の 9 ページ、先程石田副座長のご指摘があったページです。先程のご回答によれば、道路のネットワークの方針の議論は国が決めていくと思っているということで、これからの進め方という 9 ページの下の方を見ると、計画検討の発議であるとか、事業の必要性、課題の共有について今回かなり整理していただいたように思います。一方で、具体的にどういうルートの位置、基本的な道路構造にするのかということに関しては、関係者、事業を進める主体が相互に話し合っただという話をいただきました。こここのところは、これからの進め方で見れば一番左側の箱、技術・専門的な検討という部分ではないかと思うのです。これを具体的に動かしていただくということが大変大事なんじゃないかと。このステップを国がリードしてしっかりと動かしていくことによって、今まで話し合ったようなことが、より具体的に議論できると思います。是非この点は強調して書いていただけるといいなと思います。

【石田副座長】まだ時間は十分ございますので、2 廻り目あるいは 3 廻り目、お願いします。どうぞ。

【菅家委員】検討の主体は誰かという問いに対して東京オリンピックの時に国が主導して首都高速をつくることを指示・命令したという話がありました。従って国でいいのだという答えだと思えるのですが、私は必ずしもそういうふうには思っていないですね、やはり首都東京の在り様をどうするのかということをやりますので、むしろ主体は東京都であってもいいような気がします。もちろん国家的なプロジェクトであることは間違いないわけですから国の関与抜きで検討するなんてことはあり得ないわけですが、逆に国が主体になって全部決められるのかというと、決してそうではないわけですね。従って、そこは地方自治体との連携というような次元の話では私は済まないと思います。また、その話とも関連するのですが、選択肢を絞れというご意見がございましたが、私が今申し上げた観点からいうと、この有識者会議で選択肢を絞ることはあり得ないと思っております、そういう意味では今後どういう形で検討するのかよく分かりませんが、検討を進めるに当たって課題整理をするというのが、この有識者会議の役割・使命のような気がします。

【コシノ委員】先日、私たちは3.11の大きな地震を体験しました。阪神高速の例もあって、やはり地下化というのは素晴らしい発想だと思います。だけど、撤去した後、どんなふうになるかという、また歩道よりも車を中心に考えていくのではなくて、先日の3.11の時に六本木から渋谷までもすごい人が歩いているのです。全部結局は歩きの道です。高速道路はストップ、車に頼れない。歩くことしか考えられないわけですが、普段から歩ける街にすることが、私はまずは一番安全な対策だと思います。まず2020年までに世界から見て東京は安全なんだという印象をつくるには、目に見える高速道路は撤去して、歩ける街という考え方になっているという方針があれば、世界から見て信用になると思うのです。そういうことで、撤去後まず何をするか、美しい街、ゆったりとした街、それがまた経済効果にも反映していくかと思えます。

【事務局】お手元にお配りさせていただいています冊子、これはまだ出来上がりではなくてイメージと書かれています。最近パソコンでもこの辺まで出来てしまうものですから作り上げていますが、最終的には今回ご意見をいただいてまとめた方向付け、これを説明できるような冊子にしたい。今まで役所的な答申というのは文書で書き綴ったもので、どこがポイントで何が書いてあるのかよく分からないというご批判をいただくこともありまして、もしよろしければこういったイメージで最終的にはまとめていくということをご意見いただいて、方向付けはそういうことで良いということであれば次回に向けてまとめていきたいと思えます。このイメージの最後のページをめくっていただきますと実は全く白いままになっておりまして、そこに文章あるいは今日ご紹介したような図表も散りばめながら理解をしていただけるような冊子に作り上げていければと思います。

【細川委員】体裁については異論は無く、どうしてもビジュアルが必要な報告書かなと思いますので、こういう形でいいと私は思うのですが、内容として、これからだと思えるのですが、都市環境の改善ということで、景観、水辺空間の喪失などが課題になっているということですが、環境面での、例えば騒音とか大気汚染とかが課題で、そういうものを改善する必要があるというのが抜けているのかなと思うので、それを盛り込むべきというのが一つ。それから、最初の方に地下化につ

いての論点整理があるのですが、課題①②③というのは写真と文章で分かりやすくはなっているのですが、左側が大気汚染、騒音、振動が改善されると図で書かれていますが、地下化することのメリットの記述が少し弱いかなと思いますので、そこは当然、課題もありメリットもあるから検討してきたということだと思いますので、もう少しわかりやすく書かれるといいのではと思います。

【三宅座長】繰り返しになりますけれども、自分で首都高を運転していて、こんな危険な道路をよく自分も走っているなど、つらつら思いながら走っていました。今はもう運転はやめてしまいましたが、そう思っているときにたまたま東京のロータリークラブからこういうふうな案を持っているということを聞きまして、非常に新鮮でなかなかグッドアイデアだと思ったのです。それから首都高をいかに作り直すかということに関心を持ち始めたわけですが、未だに危機感を持ちますのは財源の問題なのです。ざっと9兆円かかると。それについては料金を主として民間資金を活用してと言いますが、だいたいこういった規模の公共事業で予算が足りたという話は聞いたことがないわけです。例えば東京湾アクアラインでも結果的には1メートル1億円かかっているわけです。そういうことを考えますと、私は高架部分はなるべく無くして地下化をするのが良いとは思っているのですが、途中でお金が足りませんということになればどうなるのかと思うのですよね。自民党は国土強靱化計画というのを持っていますけれども、民主党政権ではそれをどうするのか知りませんが、政府が最終的に決めますと。財投を何千億か最初に入れて、しかも料金は恒久的に取り続ける、それでも良いかということでやるのならいいでしょうが、その辺のことはロータリーの方は大丈夫だとおっしゃるのだけれども、どうも口先だけ聞いていても、10兆円近いプロジェクトが動き始めて、途中で資金計画がうまくいきません、ショートしましたというようなことがあると大変だと思うので、その辺の私の不安感を払拭するような有力なご意見をお聞かせいただけませんかでしょうか。

【木村委員】財源については先般ご説明していた通りです。現在考えられる不足の1兆円は民間の活用等々で賄う。例えば、地下化することにより、先程申し上げた景観、環境を改善すればそれなりの新しい価値が出てくると思うのです。先程事務局からの説明もありましたけれども、色々と民間活力を利用して容積率の売買等を使ってやれば新しい価値が生まれて来ます。そういうものを大いに活用することなど、これから専門家の方と一緒に検討していければ良いのではないかと思います。

【コシノ委員】撤去して道が広くなったとして、真ん中に公園とか、一見理想的に思えますけれども、実際には植木があって歩けるわけではないので、地震とか何があるか分からないので、やはり歩ける街ということになると、楽しく歩けるという意味で、幅の広い歩道がたっぷりあって、そこが楽しめる。真ん中に公園を作ってしまうと入っちゃいけませんとか、歩くこともできない。それはちょっと違うかなと思うのですよね。

【石田副座長】ありがとうございました。もし今日はこれくらいで良いということであれば、総合的な議論はこれくらいにさせていただきまして、今後の検討の進め方を、もう一度ご説明させていただいて、色々な視点からご意見をいただければと思います。

【事務局】それでは資料4ということで、話が行ったり来たりということになってしまいますが、今回、第5回の有識者会議ということで8月6日まで来ているわけですが、この後、先程のパンフレットの提言書のまとめも含めまして、次回9月上旬、そしてまた、意見の出方によっては、もう一度予備、ということもあるのかもしれませんが。9月あたりを目標にこの提言の案をまとめていただければ幸いかなということで、今後のスケジュール感をまとめさせていただいたものです。最終的なアウトプットとしては、先行して紹介させていただいた、提言書のイメージという形のをまとめていければというふうに思っています。

【石田副座長】そうしますと、提言書のイメージの一番最後の白紙のところを、今日の議論をもとに案をつくっていただき、その辺も含めて次回議論する、ということですか。

【事務局】はい

【石田副座長】この提言書のイメージとか、そういう進め方でいいのかどうか、議論が足りない点があるのかなのか、そういった観点からご意見いただければありがたいと思います。いかがでしょうか。

【三宅座長】事務局への質問ですが、国交省は、有識者会議の議論を先程のような3案並立という形で、それぞれ特筆を書いて出すことを期待しておられるのか。あるいは岩見さんから指摘があったように、大体、1案でいこうかと期待されておられるのか、どちらですか。

【事務局】一番右の第3案は、基本的に将来像に成り得ないものと思っています、参考みたいなものかと思います。要は1案と2案。これまでの議論を踏まえて、撤去のみというのものもあるのかなと、議論も踏まえて、ああいう案も作っています。おそらく交通処理から見ると非常に大きい問題があるだろうというので同列に扱うのではなく、第2案が中心になって議論していくのではないかと思っています。

【岩見副座長】3案同じ値打ちで並列的に並べられている感じがしたから、ちょっとおかしいと。

【石田副座長】私からお願いなのですが、具体的な将来像について、先程、細川委員、コシノ委員からもありましたが、やはり、具体的に絵にしていく、わかりやすく書くということが、極めて重要だと思います。黒々した文章だけの提言書をつくっても読んでいただけないのかと思います。その辺にご配慮いただければと思います。先程申し上げましたが、素晴らしいことを実現していくためには、国民の皆さんに色々お願いすることもあるし、色んな主体が相互に連携して、新しい仕組み、動かし方を考えていく必要があるのだと思うのです。そうしないと、難しいプロジェクトばかりだと思う。そういうところも是非訴えかけていく、そういう部分も織り込んでいただければなというふうに個人的には思いますので、よろしく願いいたします。

【細川委員】最後、報告書のどこかで触れていただきたいのですが、この会でも色々議論ありましたが、今の首都高速というのも、建設当時はその時のベストの選択をして、つくったものと思うのです。川や堀や埋めてつくるというのも、短期間でやっていくうえで、非常に知恵を絞って、高速道路のある東京というのも、未来都市のイメージとして、国際的にも評価されていたという時代もあるし、短期間の工事の中で全力を尽くしてつくった方々もいるし、そういう方々の功績というのを全く無視する形で、今のはいけないんだということではなく、何故に時間がたったということで、あるいは、災害対策を考える上で、新しいものが必要なのだという視点も中に盛り込んでいただく方がいいかなと思います。

【岸井委員】提言書のイメージですが、一般の人がご覧になることを考えると、途中にコラム的に入っているのですが、首都高がやっている今の修復の話、これとの関係が一般の方がわからないままいるのも不自然かなと思うので、それはどうなっているのかというのを、関係がどうなっているのかをどこかで説明していただけるといいと思います。

【石田副座長】今言っておくと、色々盛り込んでいただけると思うので、アイディア等ございましたらお願いしたいと思います。

【津川政務官】色々ご指摘をいただいている提言書の案ですが、私、美的センス、ゼロなもので、ご指導いただくとありがたいのですが、表紙はこれでいいのか、という話があります。これは道路が美しいのか、そうでもない例として挙げているのか、私には判断しかねるところであります。一方で、街としては、ごちゃごちゃしているのかなというところがあります。一方で、首都高の道路構造物としては、私としては、非常にきれいにつくれているなと思うイメージではあるのですが。これからの将来のイメージを提言していただくものであるのですから、表紙かくあるべし、というご指摘もいただければありがたいと思います。

【石田副座長】いかがでしょうか。

【木村委員】ご指摘のとおり、私もこれを見た瞬間、これが将来像なのかという印象を受けてしまいました。これは現状。むしろイメージを出すなら、将来像をもっと出してもいいのでは、というふうに感じました。

【岩見副座長】世界都市東京にふさわしい、ということなので、世界都市東京というのは、一体どういう東京なのか、その辺りのイメージがまだ揺れています。はっきりしたものが無いので。それが表紙とも関係していきませんが、これが将来の世界都市東京なのか、撤去したら無くなるわけです。その辺りは書き込んだ方がいいような気がする。

【石田副座長】そういう議論をすると、もう1回か2回くらい必要かと思うのですが。そういうご示唆と受け取ってよろしいですか。

【岩見副座長】 そういう意味ではないです。

【事務局】 次回までに色々考えてきます。色々、委員各位にご相談させていただければと思います。

【石田副座長】 よろしいですか。それでは、私の司会はこれぐらいにさせていただきます。今日も楽しい、活発な議論をいただきましてありがとうございます。本日予定された議事は以上でございますので、事務局へお返しいたします。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 長時間に渡り、有意義なご議論どうも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、委員の皆さまに議事録の案を送付させていただきます。ご同意いただいたうえで、公開したいと思います。また、近日中に速報版といたしまして、簡単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たいと思います。なお、本日の会議資料につきましては、そのまま置いておいていただければ、追って郵送させていただきます。以上をもちまして、第5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。