

社会資本整備審議会 道路分科会 第42回 国土幹線道路部会

ヒアリング資料

令和2年9月9日



東京都

1 高速道路施策についての都の主張と取組

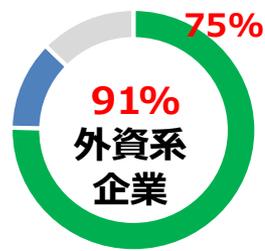
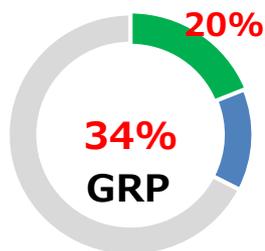
- 首都圏三環状道路の整備推進
- 大規模更新と連携した高速道路網の充実・機能強化
- より一体的で利用しやすい料金体系の実現

2 新型コロナウイルス感染症を踏まえた都の提案

首都東京は日本経済を牽引

- 首都東京は、世界から日本にヒト・モノ・カネを呼び込むゲートウェイ
- 世界最大の都市規模を誇り、都市機能の集積が大きなメリットを生み出している。
- アジアの都市と比べて成長力で見劣り

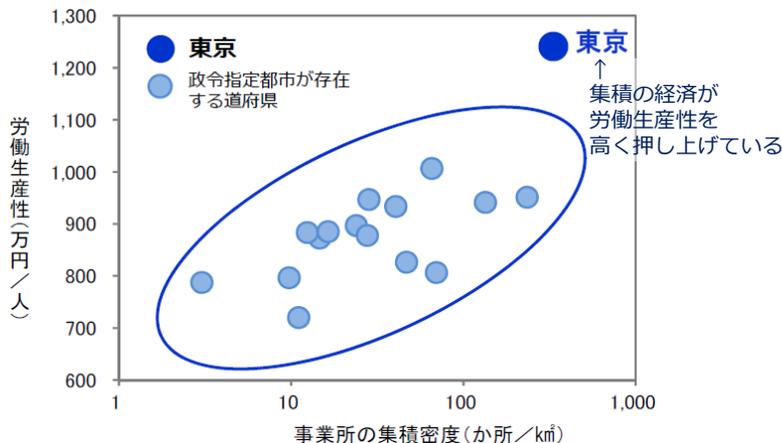
■ 東京圏の全国シェア



■ 東京都
■ 埼玉県・千葉県・神奈川県

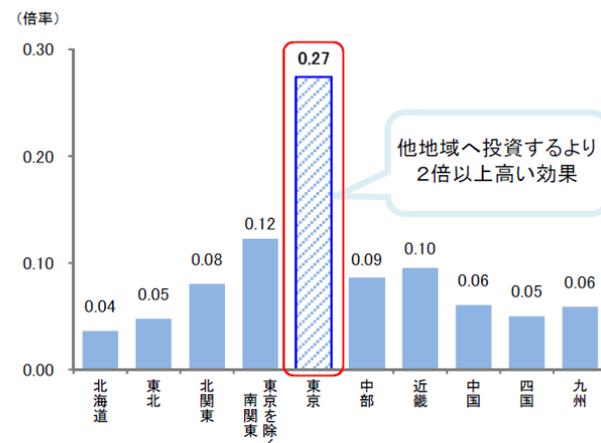
データ出所
人口：国勢調査（H27）
GRP：県民経済計算（H28）
外資系企業：外資系企業総覧（H30）

■ 事業所の集積と労働生産性の関係



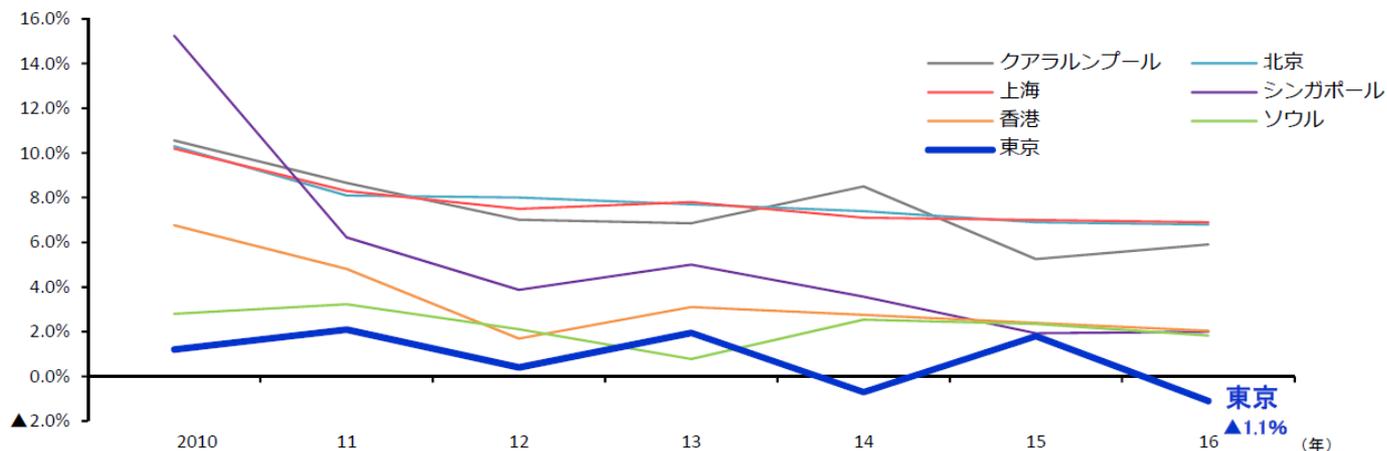
出典：東京と日本の成長を考える検討会報告書

■ 各地域における社会資本の限界生産性



出典：東京と日本の成長を考える検討会報告書

■ 東京と諸外国における都市の経済成長率比較

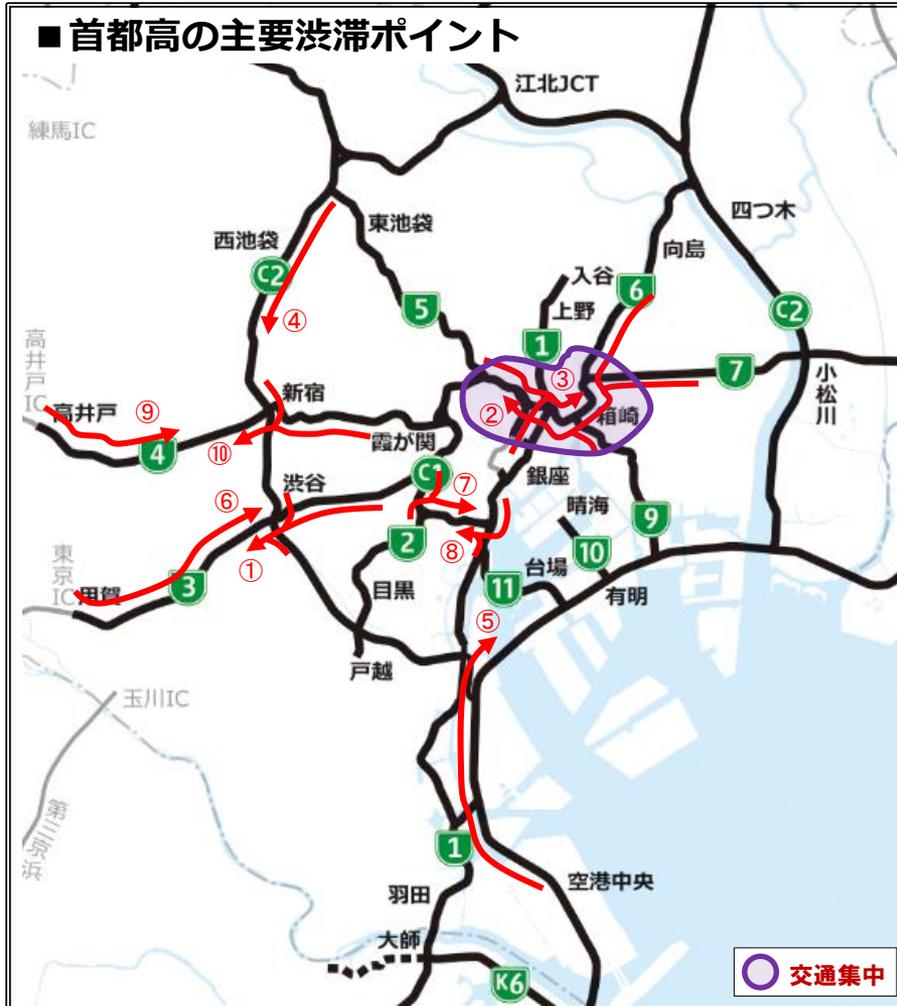


出典：東京と日本の成長を考える検討会報告書

首都高の渋滞状況

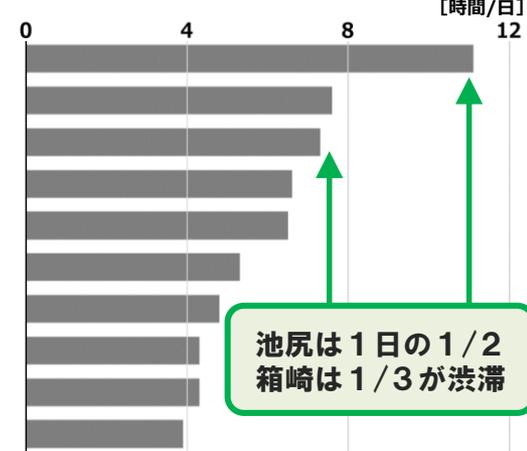
- 首都高では、交通集中による渋滞が依然として頻発
- 東京が今後も都市間競争で打ち勝つためには、活発な都市活動を支える高速道路網の強化が不可欠

■首都高の主要渋滞ポイント



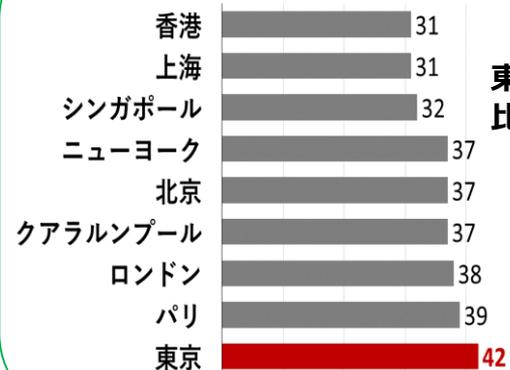
■首都高の渋滞発生時間ランキング (2018年度平日 1日当たり)

- ①池尻付近 (3号下り)
- ②箱崎JCT付近 (上り)
- ③箱崎JCT付近 (下り)
- ④中野長者橋付近 (中環内回)
- ⑤東京港トンネル (東行)
- ⑥大橋JCT付近 (3号上り)
- ⑦芝公園付近 (都環内回)
- ⑧浜橋橋JCT付近 (都環外回)
- ⑨永福付近 (4号上り)
- ⑩西新宿JCT付近 (4号下り)



※渋滞 (速度20km/h以下) 発生時間を集計 首都高速道路(株)調べ

<参考> 世界の大都市との渋滞状況の比較



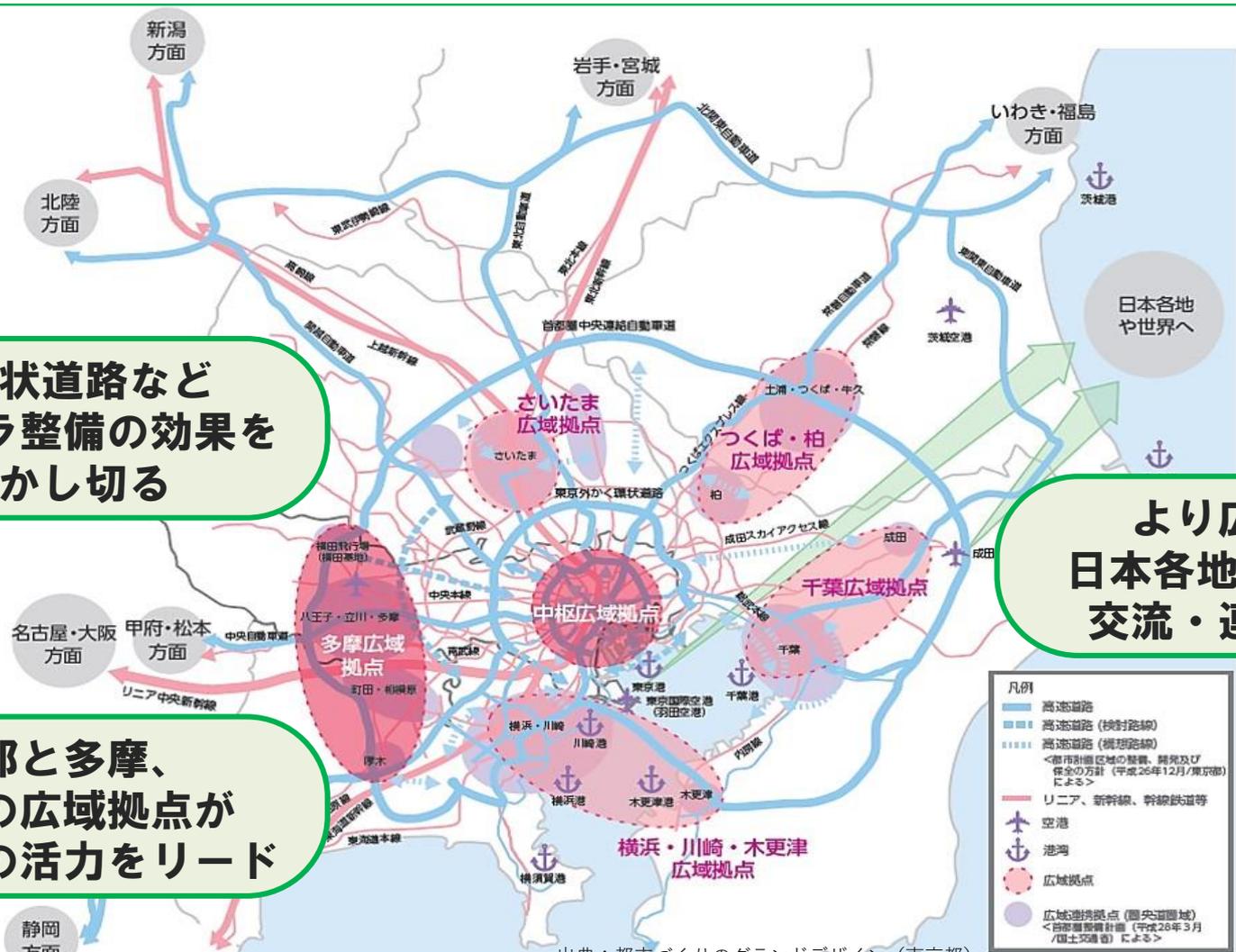
東京は世界の大都市と比較して低いランク

出典: TOMTOM Traffic Index 2019

数字: 渋滞損失時間 / 渋滞がない状態の移動時間 (%)

東京が目指す都市構造

- 都はこれまで、東京圏域全体で首都機能を担う環状メガロポリス構造を提唱
⇒ 環状方向の広域交通基盤となる首都圏三環状道路の整備を推進
- 環状メガロポリス構造よりも**広い圏域を視野に入れ「交流・連携・挑戦」を促進**



**三環状道路など
インフラ整備の効果を
生かし切る**

**より広域的に
日本各地や海外との
交流・連携を促進**

**区部と多摩、
2つの広域拠点が
東京圏の活力をリード**

凡例	
	高速道路
	高速道路 (検討路線)
	高速道路 (構想路線)
	リニア、新幹線、幹線鉄道等
	空港
	港湾
	広域拠点
	広域連携拠点 (圏央道圏域) <首都圏整備計画 (平成26年3月/国土交通省) による>

出典：都市づくりのグランドデザイン（東京都）

首都圏三環状道路の整備推進

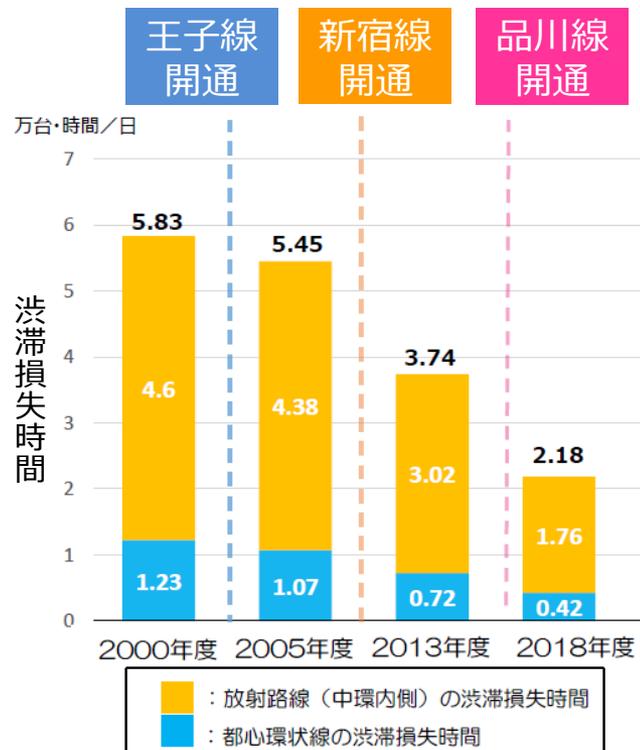
- 首都圏三環状道路の整備が着実に進展（中央環状線完成、圏央道約9割開通）
- **外環の整備率は約6割** ⇒ 早期完成に向けた取組が必要

■ 首都圏三環状道路の整備状況



都は、国とともに外環（関越道～東名高速）の地下化に関する地元調整を行うとともに、用地取得事務を国から受託

■ 中央環状線の整備効果



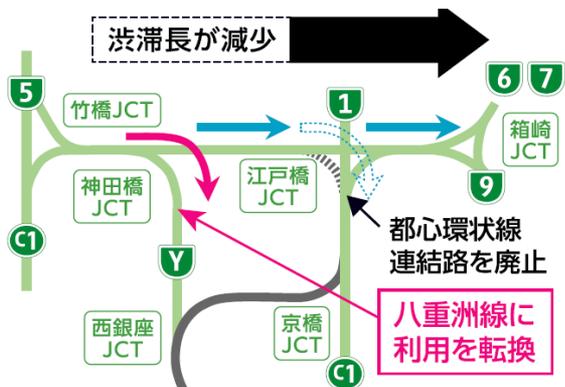
<使用データ> 車両感知器データ(平日24時間平均、各年度(4月～翌3月))
 出典：2019年度首都高速道路事業評価監視委員会資料

都は、品川線の早期整備に向けて街路事業として着手し、整備を推進

- 首都高都心環状線では、大規模更新の機会を捉え、**新たな都心環状ルート**の形成による交通の円滑化や急カーブの解消などを検討中
- これらの取組と連携して**首都高晴海線を延伸**することにより、更なる交通分散が期待

■首都高日本橋地下化：江戸橋JCTの渋滞緩和

- ・交通が集中する江戸橋JCTの都心環状線連結路を廃止し、八重洲線に利用を転換
- ・新たな都心環状ルートの形成に向けて検討中



出典：首都高速道路日本橋区間地下化事業パンフレット

■都心環状線築地川区間：走行安全性の向上

急カーブの解消、車道内橋脚撤去が課題



出典：首都高速道路の更新計画について（首都高速道路株）に加筆



都は、首都高日本橋地下化の関連事業を実施するとともに都市再生プロジェクトなどのまちづくりの推進やKK線再生に向けた検討を実施

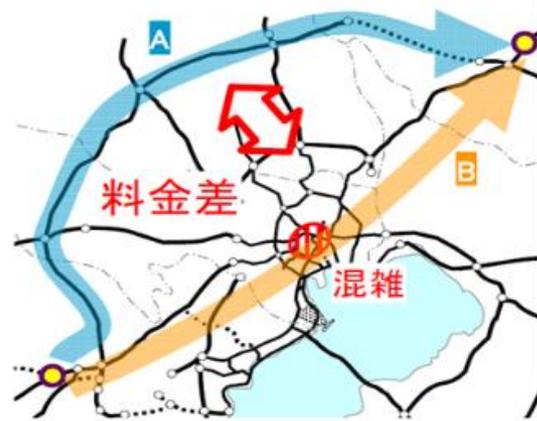
より一体的で利用しやすい料金体系の実現

- 起終点を基本とした対距離制の導入により、**圏央道への外側誘導が促進**
- 高速道路網の有効活用を図るため、**混雑状況に応じた料金施策の導入**などの取組が必要

【現在】起終点を基本とした料金

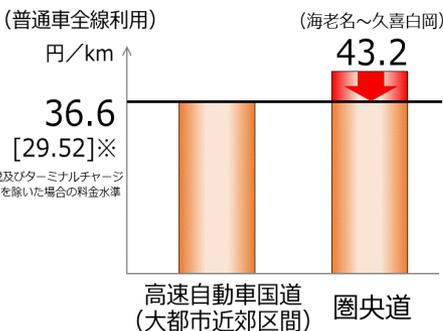


【将来】混雑状況に応じて変動する料金

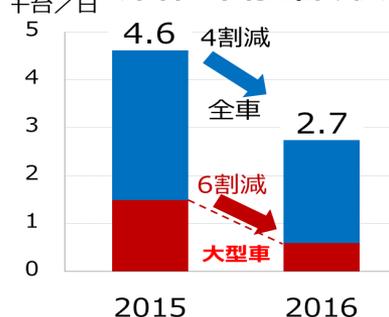


<参考> 起終点を基本とした対距離制の導入(2016年)

圏央道の料金を引下げ ⇒ 首都高の通過交通が減少

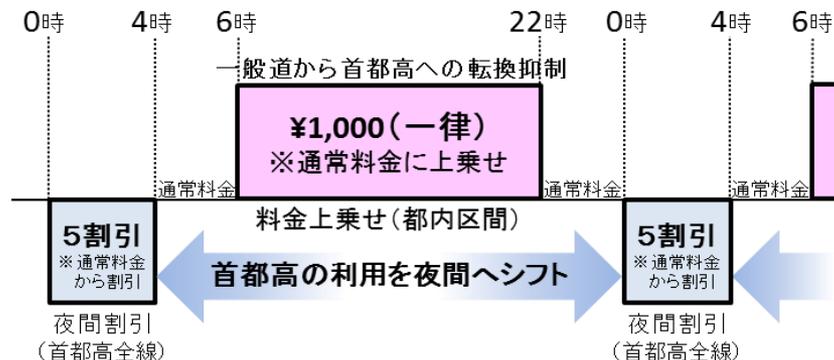


<東名⇄東北道間の例>



データ出所：首都圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況について (国土交通省)

<参考> 東京2020大会における首都高料金(2021年)



都は、道路4公団民営化前から、利用しやすい料金体系の課題を提起
 一都三県知事提言 (H19)、九都県市首脳会議・関東知事会 など

より一体的で利用しやすい料金体系の実現

- 高速道路会社間を跨いで利用する際、**本線料金所**と**ターミナルチャージ**が存在
- シームレスで利用しやすい料金体系の実現に向けた取組が必要

■ 圏央道内側の本線料金所（28箇所）

本線料金所の撤去により事故が減少

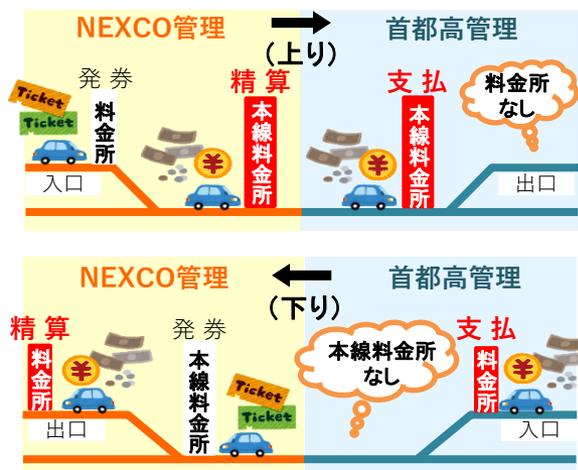
首都高速湾岸線
湾岸浮島本線料金所

撤去前 40件
撤去後 14件

データ出所：社会資本整備審議会 道路分科会
第13回国土幹線道路部会資料



■ 料金收受の仕組みと本線料金所



■ バーのない料金所（シンガポール）



○都内の陽性者数の推移と交通機関への影響

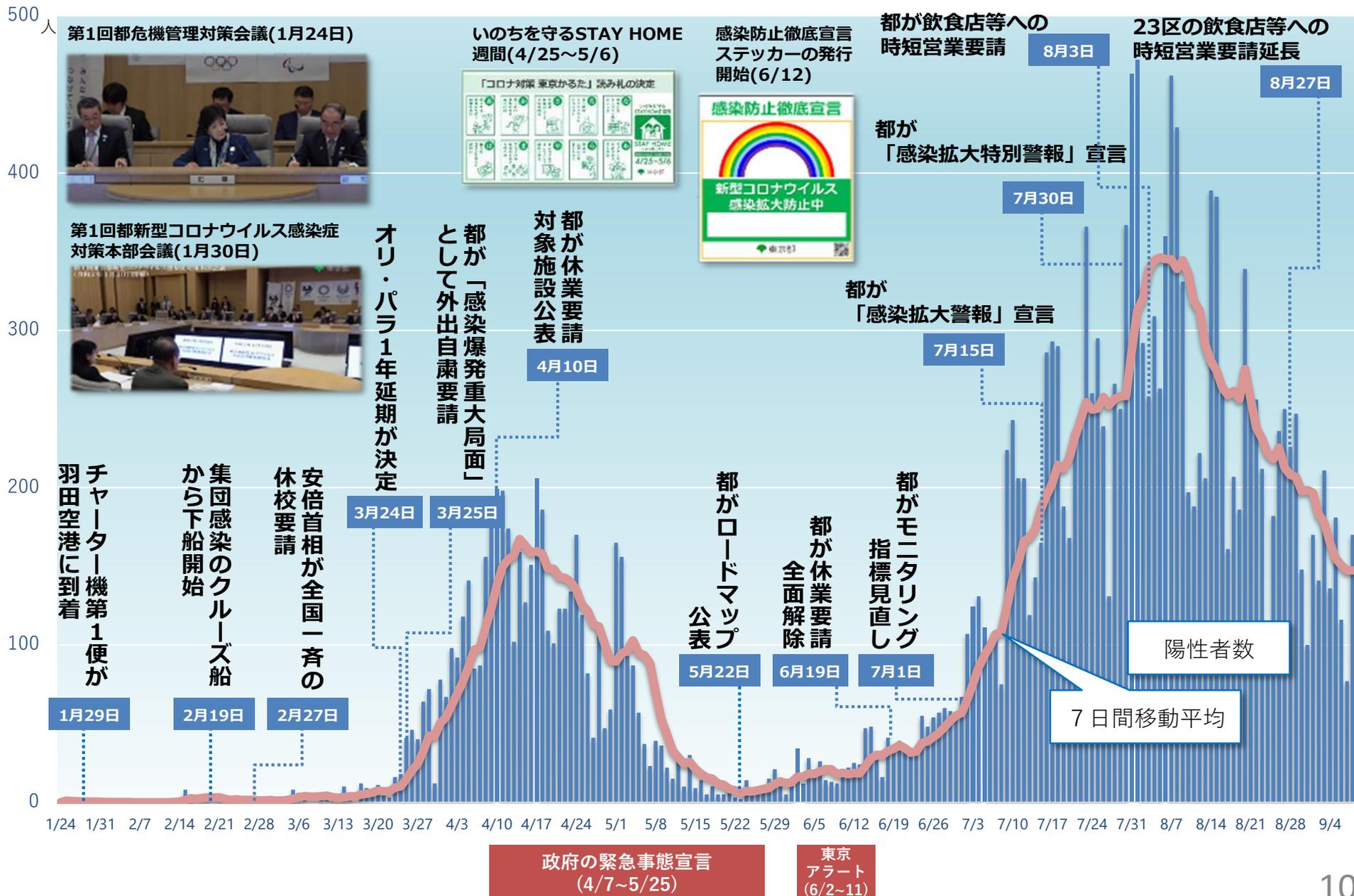
○都の提案

E T C利用率100%の実現

安定的な財源確保

デジタルトランスフォーメーションの推進

都内の陽性者数の推移と主な出来事



■ 検査・医療体制の充実

- 迅速に検査を受けられる体制の充実
 - 都内全域における検査体制を充実
 - 抗原検査等の**検査能力増強**
- 症状に応じた医療提供体制を整備
 - 発生状況に応じた病床を確保(8施設、3,000室超)
 - 軽症者等用の宿泊療養施設の確保
- モニタリングの強化等
 - 都と保健所の**一体的な取組の推進**
 - **接触確認アプリの活用**等による状況の把握

■ 「新しい日常」の定着に向けサポート推進

- セーフティーネットの充実
 - **中小企業への制度融資支援**
 - 一時住宅による居住支援
- 感染防止と経済社会活動との両立
 - 新しい生活様式に対応した業務転換の支援
 - **道路占用許可基準の緩和(飲食店等)**
- 社会構造の変革
 - 行政手続のデジタル化(デジタルガバメント)
 - **デジタルトランスフォーメーションを加速化**

■ 都民への呼び掛け

- 緊急事態宣言・STAY HOME週間
 - 外出自粛の呼び掛け



○ 感染拡大防止と経済社会活動との両立

- 感染防止徹底宣言ステッカーの発行
- 暮らしや働き方の「新しい日常」



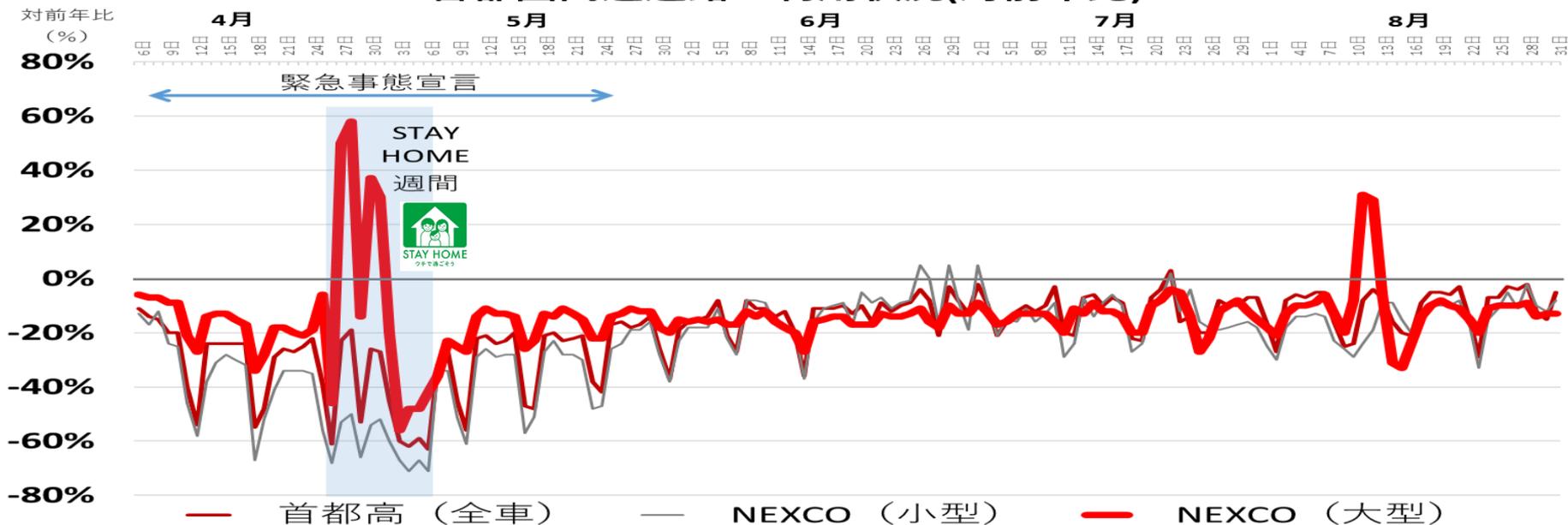
■ 東京版CDCの立ち上げ(感染症対策を一体的に担う常設の「司令塔機能」)

- 新型コロナウイルスへの対応を強化し、危機に対する備えをさらに高めるための新たな拠点を形成

交通機関への影響

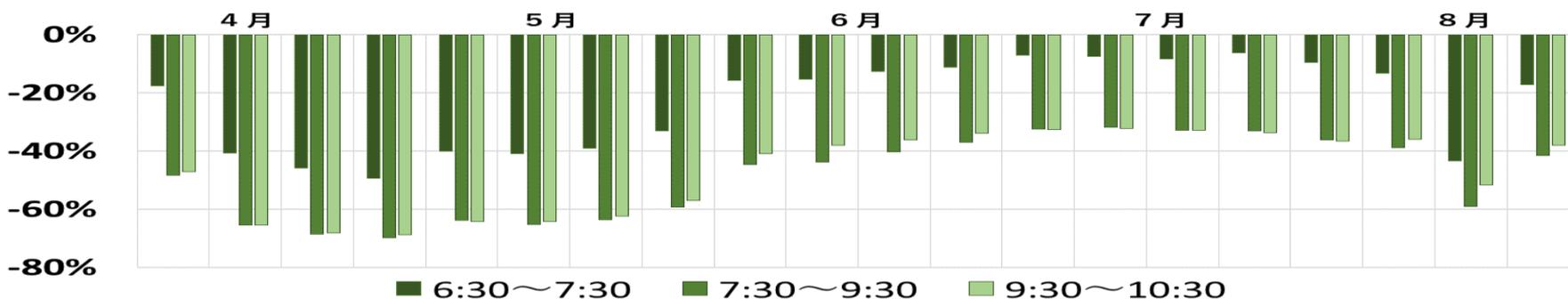
- 首都圏高速道路の交通量は1～2割の減少 ⇒ 物流は維持
- 首都高の料金所収受員が感染 ⇒ 一部の入口でETC限定運用(4/24～5/8)

首都圏高速道路の利用状況(対前年比)



データ出所：国土交通省ホームページ

<参考> 都営地下鉄の利用状況 (1月20日～24日の利用者数の平均値を基準としたときの相対値)



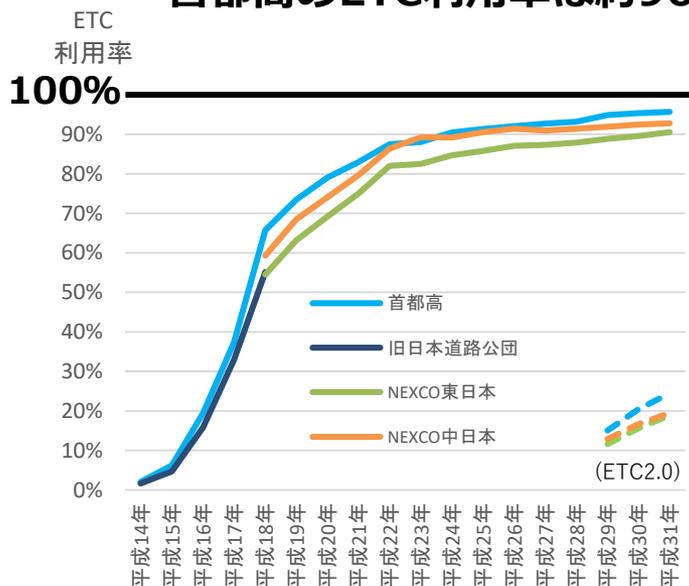
提案① ETC利用率100%の実現

- 完全ETC化されると、本線料金所の撤廃などにつながるだけでなく、現金収受の際の接触がなくなる「キャッシュレスかつタッチレス」の拡大につながる。
- **新型コロナウイルス感染症の拡大防止にも有効**

■ 完全ETC化により期待される効果

- ・ 本線料金所の撤廃
- ・ 料金収受などに要するコストの削減
- ・ 混雑状況に応じた料金施策の導入

首都高のETC利用率は約96%



出典：ETC便覧（令和元年版）

■ 九都県市要望の概要

- ・ ETC利用率100%に向けた普及促進
- ・ スマートIC及び首都高におけるETC専用入口の整備推進
- ・ 現金車への対応策として、法制上・運用上の課題解決、様々なICT技術の活用

【九都県市首脳会議】

■ 構成員

埼玉県・千葉県・東京都・
神奈川県
の知事
横浜市・川崎市・千葉市・
さいたま市・相模原市の市長

■ 要望の経緯

5/19 九都県市首脳会議で決議
8/27 九都県市を代表して、
都知事が国土交通大臣に
要望

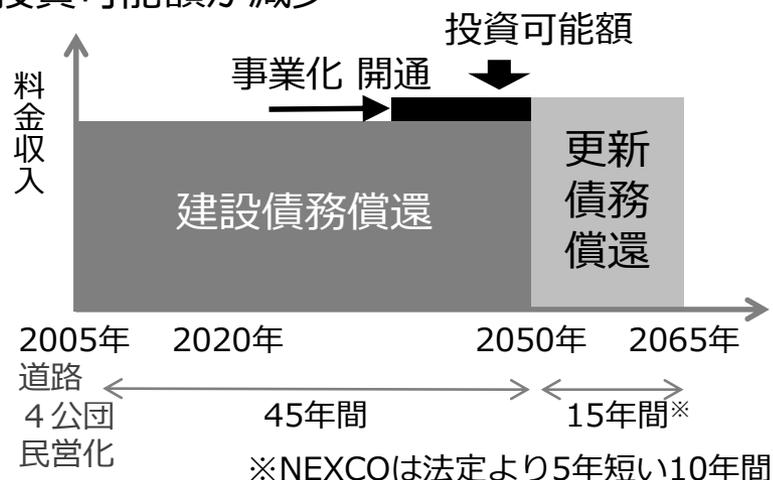


提案② 安定的な財源確保

- 高速道路網の充実・機能強化を図るためには、地方公共団体の負担が過大とならないよう **高速道路に係る債務償還のあり方等を含めて幅広い検討が必要**
(建設債務の償還期間の延伸、出資金の償還時期の見直し など)
- **新型コロナウイルス感染症を踏まえた不確実性への備え**の観点からも重要
(高速道路会社の収入減、緊急を要する行政需要への対応 など)

■ 有料道路事業の仕組み

- ・ 高速道路の建設債務の償還は2050年まで
- ・ 開通が後年度になればなるほど投資可能額が減少

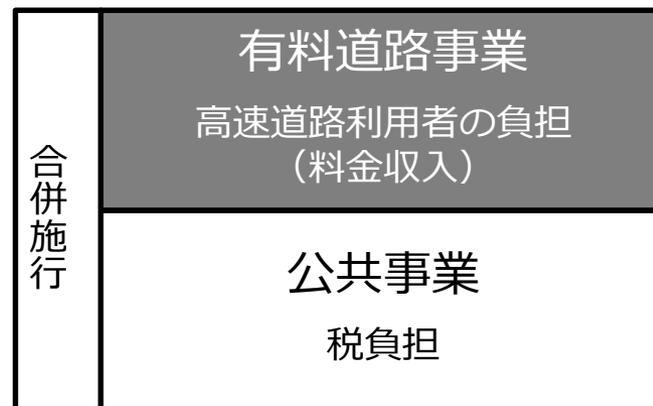


■ 高速道路会社の収入 (2020年5月 前年同月比)

NEXCO 4 割減、首都高 3 割減

■ 首都圏三環状道路等の整備スキーム

- ・ 有料道路事業を基本としつつ、不足分は公共事業を活用した合併施行方式
- ・ 有料道路事業の財源が減少すると公共事業（税負担）の割合が増加し **地方公共団体の負担が過大となるおそれ**



- スマート東京実施戦略に基づき、**デジタルトランスフォーメーション（DX）**を都は推進
- 国や各都市が行う先進的な取組・ノウハウを全国で広く**共有する仕組み**が必要

DXの活用イメージ

■ 新たな交通サービス

- ・ 自動運転技術や都市の3Dデジタルマップ化など、先進的なICT等を組み合わせることにより、ヒトやモノの移動をスマート化
- ・ 広域的な連携によるMaaSの実現



出典： 国道15号・品川駅西口駅前広場
事業計画（国土交通省）



■ 災害対応力の強化

- ・ 事故や落下物などの路上障害状況を早期に把握
- ・ 道路冠水、落石等をAIで自動検知
- ・ ドローンやAI等を活用した被災状況の把握

