

現在の首都高速道路の経緯

- ① 首都高速の計画・構想は、昭和26年の東京都による予備調査から始まり、昭和34年には基本計画の決定・指示がなされ、そのわずか5年後には、4路線32.8kmが開通
- ② このような迅速な計画決定・工事完成の背景としては、(1)当時、インフラが増大する自動車交通に追いついていなかった状況から道路整備への理解が得やすかったことや、初のオリンピックに向けた機運の盛り上がり、(2)既存の道路、川、堀、水路の上空などの徹底した活用、が挙げられる

■首都高速道路の事業経緯

| | |
|-------|--|
| 昭和26年 | 東京都による予備調査が開始 |
| 昭和28年 | 首都建設委員会※1が「首都高速道路に関する計画」を国と東京都に勧告 |
| 昭和34年 | 首都高速道路公団法が公布、施行 基本計画 指示(1号線～8号線:約71km) |
| 昭和35年 | 首都圏整備委員会※1が、オリンピックのために特に整備を急ぐ道路を決定 |
| 昭和37年 | 首都高速1号線(芝浦～京橋間4.5km)開通 |
| 昭和39年 | オリンピック東京大会までに4路線(32.8km)が開通 |

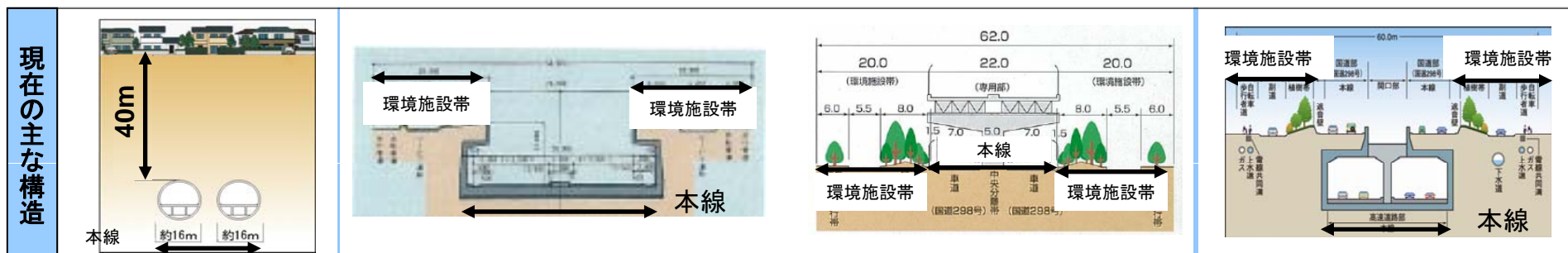
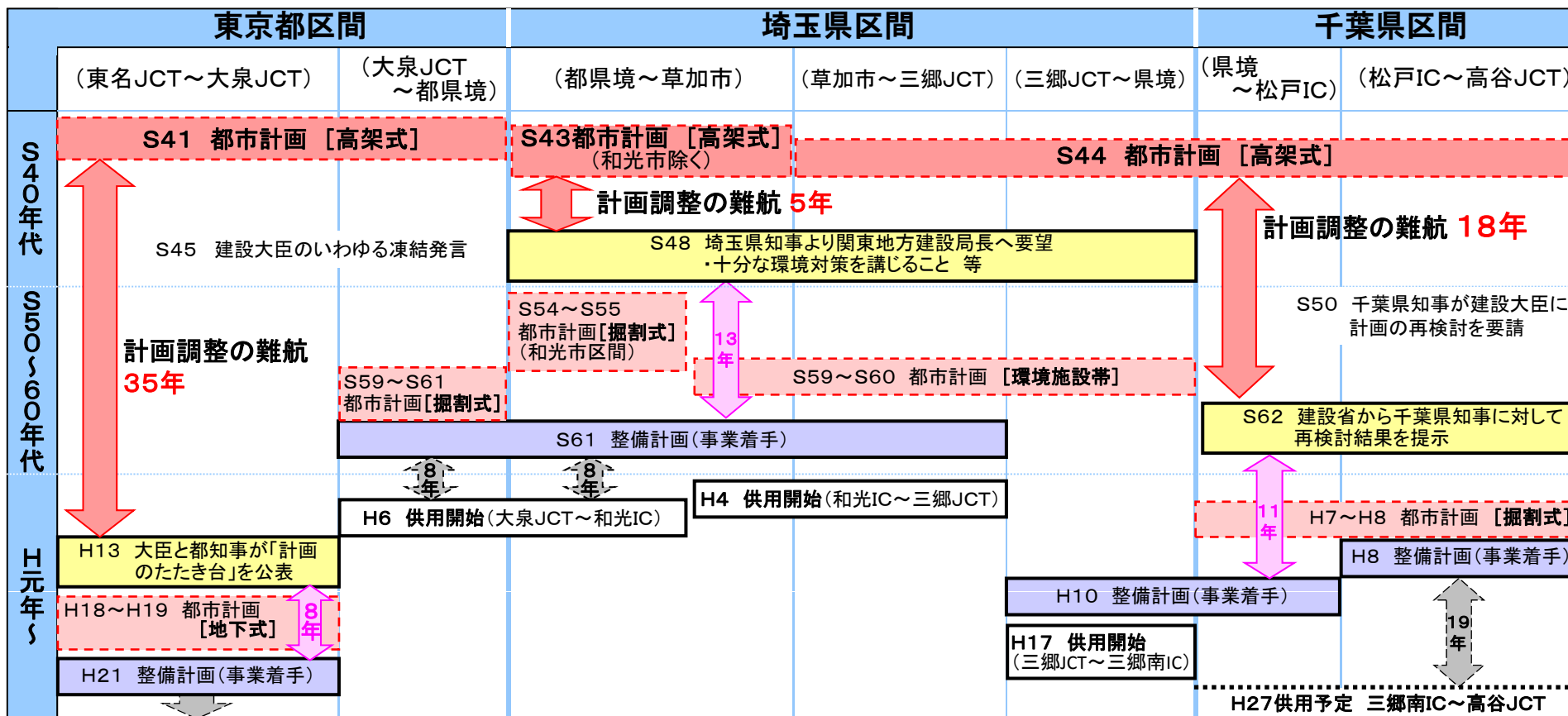
5年後



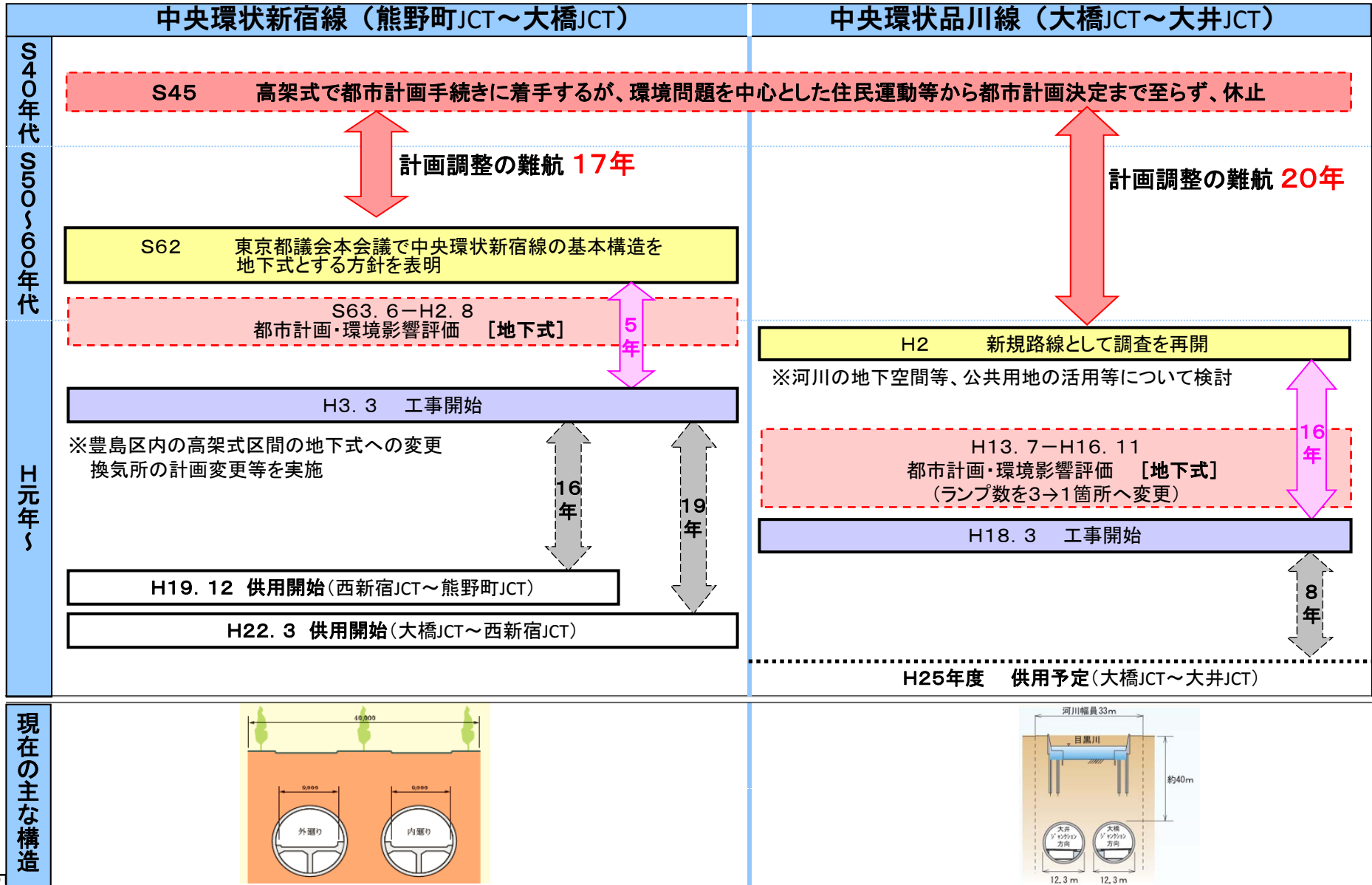
※1 旧首都圏整備法に基づき設置され、首都圏整備計画の作成等を行う(首都建設委員会は、首都圏整備委員会の前身)

※2 この当時は、アセス手続きは無し

外かく環状道路の場合



中央環状新宿線の場合



ボストンBIGDIGの場合

○ 外国の事例でも、ボストンのBIGDIGの場合、地域との調整で、構想から工事着手まで約30年間、工事から完成まで15年(当初予定は8年)を要している

■ 構想から工事着工まで(約30年間)

1960~70年代: 市民による高架への反対運動／高架から地下化への政治的動き。プランナー、市、州、市民団体による地下化の計画についての議論

1970年代: 国際空港までの交通渋滞緩和のため、港の下を通るトンネル建設を求める声が高まる

1985年 : 地下化工事の環境影響評価書を作成

1987年 : 米国議会が地下化工事への融資を決定

■ 建設工事期間(約15年間)

1991年 : 工事着手

: 「Boston 2000 Plan」策定(ビジョンの策定)

1995年 : 地上の街路設計に関する合意事項が示された「街路コンセンサス・プラン」策定

・市、州、市民の3者が参加するフォーラムにおいて街路設計を検討

1998年 : 「Boston 2000 Plan」更新

・フォーラム、ワークショップ等を通じて、課題を明確化、実現に向けた提案を検討

2001年 : セントラル・アーテリー・コリドーマスタープランの策定

・2000年4月~2001年5月にかけて、策定。約1,700人が市民参加、合計100回以上のミーティングを実施

2006年 : 工事完成

■ 建設工事期間の遅延について

建設工事期間中のボストン市内の経済活動の維持を目的としたミティゲーションと呼ばれるプログラム(交通、コミュニティ、環境の3分野)の実施により、プロジェクトが複雑となり、結果、工事期間が大幅に遅延

| | 工事期間 |
|------|--|
| 当初計画 | 1988年~1996年(8年) |
| 実際 | 1991年に着工、完成予定は2002年であったが、2度のスケジュール見直しにより、2006年に完成(15年) |

約2倍

構想段階における計画策定プロセスの体系

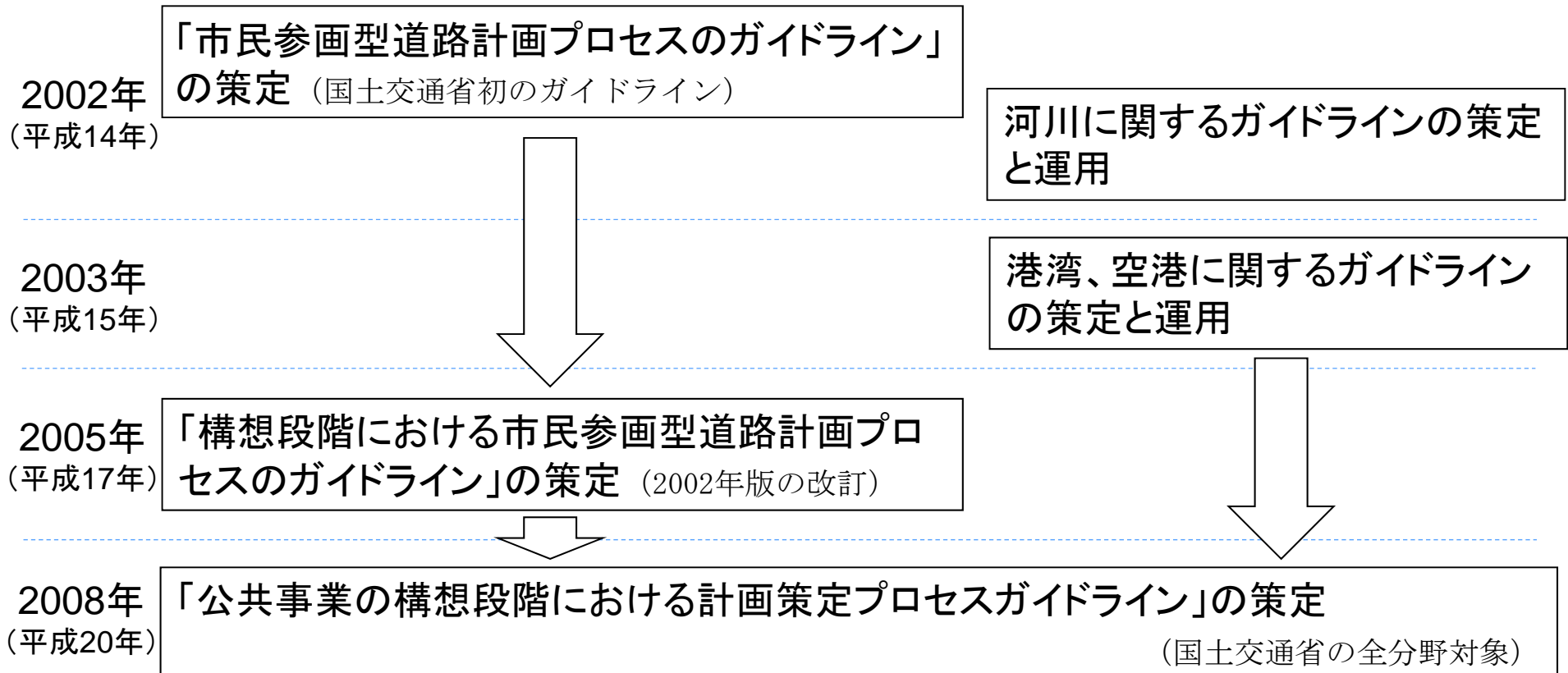
- 国土交通省では、大規模事業にかかる過去の経緯を踏まえ、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を策定

注：道路ではこれに先駆け「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」を策定

■国土交通省のガイドライン策定の歩み

道路に関するガイドライン

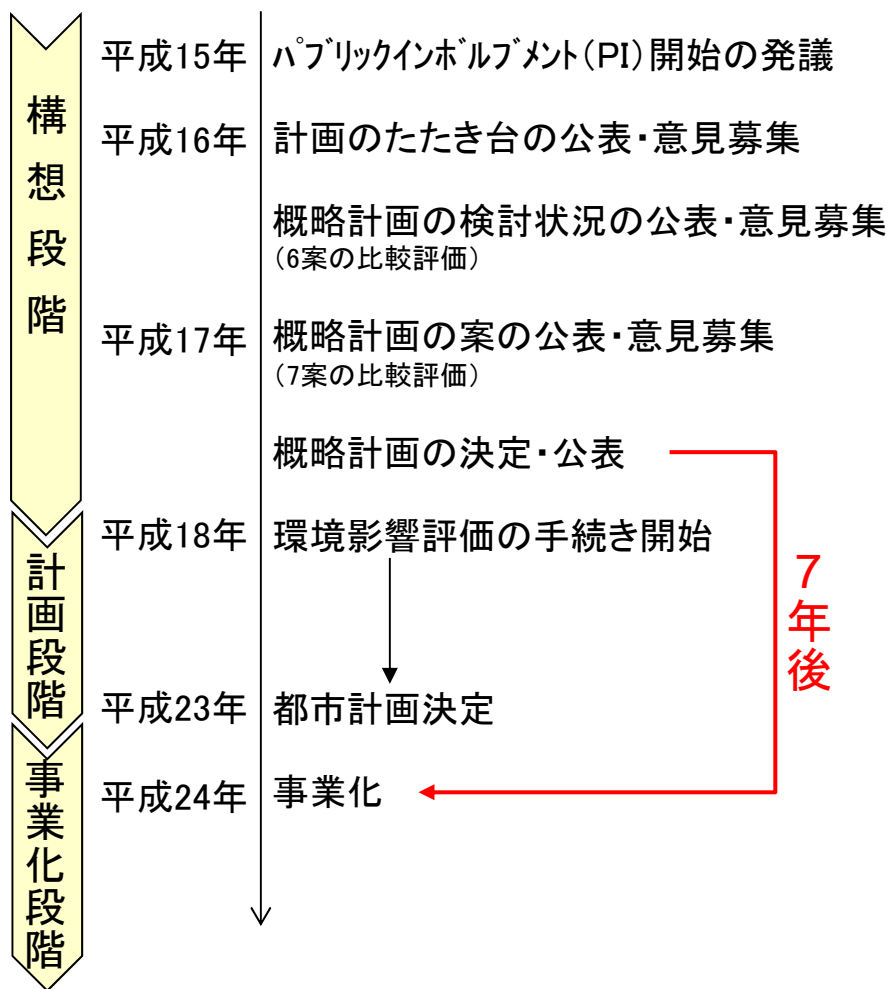
その他公共事業に関するガイドライン



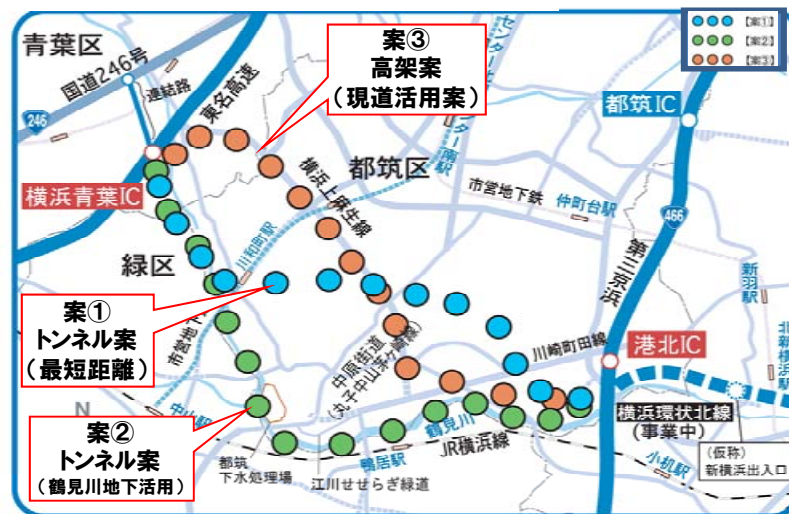
横浜環状北西線の場合

- ① 横浜環状北西線は、構想段階より、住民参画の下で、複数案の比較評価等を行い、概略計画を決定
- ② そのため、計画調整が難航することもなく、概略計画決定後、7年で事業化

■主な経緯



■主な計画案の比較評価



| 評価軸 | 【案①】 | 【案②】 | 【案③】 |
|------|--|------------------|-----------------|
| 交通 | ・走行性に影響する曲線 6箇所 ・S字カーブ 1箇所 | ・13箇所 ・4箇所 | ・8箇所 ・2箇所 |
| 環境 | ・高架区間 3.0km ・トンネル区間 4.1km | ・2.7km ・5.7km | ・7.0km ・0km |
| 土地利用 | ・道路用地に含まれる建物数 90件 ・日照への影響がある高架区間2.2km | ・90件 ・2.1km | ・250件 ・1.8km |
| コスト | 約2,200億円 | 約3,100億円 | 約2,300億円 |
| 総合評価 | ○ | × | × |