

<提言のポイント>

- 老朽化した首都高速都心環状線は、高架橋を撤去し、地下化などを含めた再生を目指す
- 首都・東京の道路ネットワーク、首都直下型地震への対応という観点から、国家プロジェクトとして再生を行う
- 民間の活力を生かし、単なる高速道路の整備に終わらない、世界都市・東京を発信する

I. 首都高速の再生の必要性

■首都高速の老朽化の進展

- ・東京オリンピックに合わせて緊急的に整備されてから、既に半世紀近くが経過し、老朽化が進展
- ・総延長300kmのうち、経過年数40年以上の構造物が約3割
- ・補修が必要な損傷は7年で約3倍の9.7万件

■安全な高速走行の課題

- ・複雑な分合流、急カーブなど厳しい線形となっており、安全な高速走行に課題
- ・首都高速の死傷事故率は、他の自動車専用道路の約2.5倍
- ・都心環状線は、右側からの合流が24カ所存在(左側は39カ所)

■都市環境への影響

- ・建設当時は、先進都市の象徴となる道路であったが、今日的な視点から再検討が必要
- ・高架橋が周辺に圧迫感を与え、都市景観を阻害し、河川埋め立て等により、貴重な水辺空間を喪失
- ・騒音、大気汚染等の環境問題も依然として課題

■首都直下型地震への対応

- ・緊急輸送道路として、構造物の耐震力強化が必要
- ・不測の事態に備え、複数経路選択が可能となる環状道路ネットワークが不十分な状況を踏まえ、強化が必要
- ・東名高速から都心へ至るパターンは、5(現在)→1470(三環状完成後)

(参考)諸外国等の取組

○道路を地下化し、地上にプロムナードなどを整備する都市環境改善に向けた道路再生の取組は、20世紀の終わり頃から、世界各国に広がっている

II. 再生の基本方針

人と環境に優しく、安全で魅力ある「世界都市・東京」の創造に世代を超えて貢献していくためにも、民間の活力を取り入れ、単なる老朽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

III. 再生の将来像

【再生を検討する上での前提条件】

- ①首都高速の老朽化対策を確実に実施する
- ②首都・東京の望ましい交通の姿の実現を図る

- ・都心部に過度な自動車交通を引き込まない
- ・都心部の大型車対策として、一般道から高速利用への転換を促進するとともに、高速走行の安全性を向上する
- ・過積載の取締などにより適正な利用を促進

このため、東京外かく環状道路など環状道路ネットワークを早期に整備するとともに、都心部への流入を調整するようなソフト施策(例:料金施策)の取組などが必要

【基本スタンス】

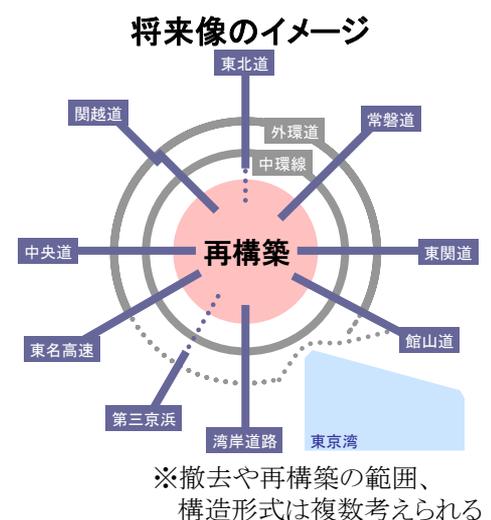
- ①首都高速は、景観への影響はもちろん、首都・東京の経済社会活動を支え、都市の骨格を形成している大動脈であり、その再生にあたっては、国家プロジェクトとして取り組むことが必要
- ②都心環状線等は、都心部の重要な機能を担う、象徴的な道路であり、当面は不可欠な路線と言える。しかし、老朽化や、景観への影響、首都直下型地震への対応も考慮し、都心環状線等の「撤去の可能性」と「撤去するための具体的な方策」について、直ちに検討し、具体的な取組につなげるべき

【将来像の方向性】

都心環状線の高架橋を撤去し、地下化などを含めた再生を目指し、その具体化に向けた検討を進めるべき

【計画の具体化に向けた留意点】

- ①撤去や再構築の範囲などには、様々なバリエーションが考えられ、首都・東京の生活や経済に大きな影響を与えることが想定されることから、計画の具体化にあたっては、環境や渋滞への影響も含めて詳細な分析・検討を実施すべき
- ②再構築にあたっては、都心部の土地利用の高度化が進んでいることや、首都直下型地震への対応を考慮して、用地買収のいらない大深度地下の活用についても検討すべき



IV. 再生の今後の進め方

- ①国は主導して、地方公共団体や首都高速会社と連携し、国家プロジェクトとして、計画の具体化に取り組むべき
- ②再生については、環状道路ネットワークの形成に併せて行われることになるが、これを待つことなく、直ちに再生計画の具体化に取り組むべき
- ③計画の具体化にあたっては、住民、道路利用者など幅広い主体と情報を共有し、理解を深めながら進めるべき
また、都市再生プロジェクトとの連携については、民間のアイデアも積極的に取り入れるべき
- ④必要な事業費の負担については、計画の具体像に応じて、決定すべきであるが、厳しい財政状況の中では、税金に極力頼らず、料金収入を中心とした対応を検討すべき
- ⑤比較的条件が整っている築地川区間などをモデルケースとして、再生のあり方、費用などについて直ちに検討を進めるべき