

第3回 首都高速の再生に関する有識者会議 議事録

平成24年5月23日

【総務課長】皆様、本日は大変お忙しい中、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3回首都高速道路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、本委員会の司会を務めさせていただきます道路局総務課の権島と申します。どうぞよろしく願いいたします。それでは、開会にあたりまして、津島国土交通政務官より一言ご挨拶申し上げます。

【津島政務官】津島でございます。三宅座長をはじめ委員の皆様方には、ご多忙の折、「首都高速の再生に関する有識者会議」にお集まりいただきありがとうございます。首都高速に関しましては、東京オリンピックを迎えて整備されました。最近の新聞、テレビ、マスコミ報道の中でも、この老朽化に関するニュース等も随分と見られるようになってきたわけでございます。まさにこの首都高速の再生ということが、喫緊の課題であると考えております。更には第1回会議、また、5月9日には、皆様に現地に行ってくださいまして、首都高速、これをご覧になっていただいたと思います。今日は是非それらを踏まえまして、大変活発なご議論と、また貴重なご提言をいただきますことを心からお願いして、一言ご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】ありがとうございました。まず、本会議の公開についてでございます。各委員からご意見がございました、公開にて開催させていただきます。また今回からインターネットライブ中継させていただくこととしてございます。なお、それ以外の報道カメラは頭撮りのみとさせていただきますと思います。それでは、報道の方の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々はそのまま傍聴いただいで結構でございます。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ますと存じます。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「首都高速の再生の必要性及び基本戦略策定に向けた論点（案）」、資料4「第1回首都高速の再生に関する有識者会議における委員からの主な意見と検討事項（案）」、資料5「今後の検討の進め方（案）」、そして参考資料といたしまして「首都高速の再生の必要性及び基本戦略策定に向けた論点（案）」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。本日の出席者については、座席表にございますとおり、委員総員12名中11名でございます。岸井委員については、本日所用によりご欠席との連絡をいただいております。また、木村委員におかれましては、所用により、15時半頃退席されると伺っております。それから、会場が変わりまして、マイクの使い方について、ご説明させていただきます。お手元の操作ボタンTALKと書いてございますけれども、このボタンを押していただきますと、マイクがオンとなりますので、ご発言の前にボタンを押していただきますようお願いいたします。1箇所つきますと、他が繋がらないこととなりますので、発言が終わりましたら、再度ボタンを押していただきますと、マイクがオフとなり、赤いランプが消灯いたしますので、押して消していただきますよう、よろしくをお願いいたします。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。三宅座長よろしくをお願いいたします。

【三宅座長】 それでは、議事に入ります。本日は、「首都高速の再生の必要性及び基本戦略策定に向けた検討事項」について事務局から説明をご頂戴した後、委員各位のご意見をいただきたいと思っております。それでは、よろしくお願いいたします。

【事務局】 企画課長の森でございます。それでは、お手元にお配りさせていただいております資料に基づきましてご説明させていただきたいと思っております。資料の2を見ていただきますと、本日ご議論いただきます主な検討事項を準備させていただきました。先般第1回目の委員会で、委員各位からいただいたご意見、資料4にまとめてございますが、それをさらに項目で柱立てをさせていただいたものが資料の2という形で1枚紙に整理をさせていただきました。「Ⅰ首都高速の再生の必要性」ここは、論を待つまでもないと思っておりますが、皆様のご意見概ねこのような方向でまとまっていたのではないかとこのところを、Ⅰ-1~3という形で整理させていただきました。そして実際に再生をしていく上での、様々な大きな論点について、Ⅱで1~5まで、整理をさせていただきました。これで、皆様の議論の枠をはめるわけではございません。前回までいただいた意見を集約するとういう感じになるのかなと。今日赤枠で囲ませていただいたところについて、資料を準備させていただいております。この部分について、ご意見をまた拝聴させていただければと思っております。それでは、資料3、横でございます。クリップを外していただきまして、横の資料、資料3、青色で「首都高速の再生の必要性及び基本戦略策定に向けた論点（案）」という形で整理させていただいたものについての資料でご説明をさせていただきたいと思っております。

1枚目、表紙をめくっていただきまして、Ⅰ.首都高速の再生の必要性、先程、ご紹介しましたように概ねこの方向性につきまして、皆様にご議論をまとめていただいたように思いますが、1. 安全な高速走行についての課題、2. 高齢化の進展、3. 景観への影響・水辺空間の喪失等々についての整理をさせていただきました。

2ページをおめくりいただきたいと思っております。第1回会議での委員のご意見ということで、まとめさせていただきました。まず1つ目、安全な高速走行についての課題ということでございますが、そこに書かせていただいておりますように、非常に短い間に分合流が発生する、あるいは急カーブが多いということでの交通渋滞。あるいは次の2つ目の文章にございます、事故が多いということ、3つ目の文章で、急カーブあるいは、右合流、左合流等々の存在ということへの対策を講じていくべきではないかという、総じて安全な高速走行についての課題。そういう視点で首都高速を再生すべきではないかというご意見が多かったということでございます。2つ目でございますが、高齢化の進展ということでございます。後ほどデータでご紹介をさせていただきますけれども、老朽化に伴う莫大な維持費が今後見込まれるということ。さらには国土交通省として首都高速の老朽化に対してどう対応していくのかという視点についての、高齢化の進展についての対応、実際にすぐさま対応しないといけないという課題という形でご理解をいただいたのかなと思っております。3つ目、景観への影響・水辺空間の喪失ということでございますが、これは写真でも見ていただければすぐわかりますように、日本橋、六本木等々での高架の構造。更には、水路を埋め立てたというような形での構造。そういう景観への悪影響等々についての対策をしっかりとやるべきではないかということでございます。具体的に皆様のご意見をデータで整理したものが、3ページ目以降でございます。

まず、首都高速道路の線形の状況ということでございますが、3ページにございますように、全体の延長、都心環状は、延長の20%が設計速度50km/h以下という状況になってございまして、走られると分かりますように、路肩といわれております道路の端の部分でございまして、絵でございまして0.5mしかありません。現在の基準では1.25m以上でございまして、これだけ狭い空間の中に橋が存在しているということ。さらには築地川という現地を見ていただいたところもございまして、設置された昔の橋梁の橋脚がそのまま残存しているという状況をポンチ絵で整理をさせていただいております。

次4ページ目でございます。先程も少し文章でご紹介させていただきましたが、用地の制約によって、分合流の方向が統一出来ておりません。短い区間に右から、左からの合流が実際に連続しております。そこに車の絵を描いた絵が下にございますが、首都高都心環状15kmの延長の中で、左から分合流するところは39カ所、右から分合流するところは24カ所ということで、全体の63カ所の内の6割、4割という形で、ちょうど半分半分に近い数字で右から左からの分合流が行われております。一方その下のNEXCOというふうに書かれておりますが、東名高速延長347kmの高速道路の分合流、右からの分合流は全くございません。そのような状況が実際に続いているのであります。

5ページ目でございます。首都高速の事故の状況でございますが、人が出歩く交差点が少ない分、事故は少のうございましてけれども、文章に書いてございまして他の自動車専用道路と比較すると、2.5倍の交通事故が実際に発生しております。これは先ほどの、車が右から左からというような流れの問題あるいは交通量が多い、そういうような問題で実際の事故が発生していることでございます。右側の絵を見ますと、渋滞の追突事故が非常に多いというのも見てとれると思います。

6ページ目でございます。首都高速の高齢化についてのデータを整理しました。文章の下にございます表、首都高速は高架橋が79%、トンネルが10%というシェアを占めてございまして、高架、トンネル、全体で9割が構造物であるということでございます。また、右上のグラフを見ていきますと、大型車の交通量が東京都下の一般道路に比べて5倍多いこと、あるいは左下にございまして、過積載の車両が平成20年度だけでも35万台実際に見出されているということもございまして、そういう計測の結果を踏まえても、右下にございまして必要な補修損傷件数が7年で約3倍になっているというデータが出ていますところでございます。

7ページ目でございます。首都高速の高齢化の進展ということでございまして、口で言う以前に、右上の写真を見ますと、ちょうど橋の床を下からのぞき込んだ写真でございますが、亀甲状にひび割れが実際に発生しているところを見てとれるのではないかと思います。また、右下の写真、わかりづらいのですが、これは橋の桁でございます。桁がかかっているところについて、亀裂が発生している。両方ともこういう亀裂、あるいはひび割れに対しては至急補修を予定しているところでございますが、上のコンクリートの床版は約40年、下の桁は45年経っているという報告が寄せられているところでございます。

8ページ目をお開きいただきたいと思います。これは車の上からはなかなか見づらいところですが、1号羽田線大井JCT付近でございます、ちょうど海の方から写真を撮りますと、左上の、これは桁のコンクリートが剥落している状態、あるいは、右上のひび割れの補修跡、あるいは左下のコンクリートが落ちてしまっている、あるいは右下の点検通路が実際に錆びて落ちてしまっている。いずれにせよ近々に補修を予定はしておりますが、こういう状態に現在なっているというところでございます。

9ページ目、景観への影響事例でございます。写真を見ていただくまでもないですが、日本橋、六本木、あるいは赤坂、芝公園等々のエリアにおいて、高架構造が実際にその都市の景観を占拠しているというような状況でございます。

10ページ目、その周辺には非常に著名な観光地域、あるいは建造物等々が存在しているわけございまして、そういうところとも問題があるというわけでございます。

11ページ目でございます。水辺空間の喪失というところ、右の東京の堀がどんな形で埋め立てられ、どんな形で使われているかという現在の状況を示したところですが、赤で塗られているところは戦災復興による埋め立てでございます。首都高は日本橋川、あるいは神田川上空、約7kmに渡りまして、河川上に都心環状線、あるいは5号線といったものが整備されているところでございます。

12ページ目でございます。今お話をさせていただきましたようなデータ等々まとめまして、1番2番3番という形で整理をさせていただいております。安全な高速走行に課題を有する道路構造ということ、高齢化の進展、景観への影響・水辺空間の喪失、それぞれの問題を抱える中で、矢印に書いてございます、青字の文章でございますけれども、人と環境に優しく魅力ある「国際都市東京」の創造に貢献するためにも、単なる高齢化した首都高速の更新にとどまらない、首都東京にふさわしい首都高速の再生が必要ではないかという方向を、皆様方からの方向としていただいたのではないかとということで、とりあえずここでまとめさせていただいております。また後ほどいろいろ委員からご意見をいただければと思います。とは言いながらも、下に書いております米印で首都高の再生につきまして、実施時期等々含めまして、以下を踏まえた検討が必要だということで、老朽化対策の優先順位、あるいは2つ目でございますような、東京外環等々の環状道路の整備。こういった整備によりまして交通の動向がどのように変化するかということを見越した上での首都圏のネットワーク、あるいは都市再生プロジェクトの動向等々を踏まえた検討を進めていくということになるのかなということで、13ページに首都圏環状道路の整備の見通しを概括として添付させていただきました。圏央道、一番外側の環状道路でございます。平成27年までに供用を概ねの目処として、今、整備を進めさせていただいているところでございます。その内側でございます東京外かく環状道路、うち外環千葉県区間については平成27年度の供用というところでございます。さらにはその内側の首都高の中央環状線、現在事業をしております中央環状品川線、これは平成25年度の供用ということでございまして、概ねこの数年の間で環状道路の重要な部分の目処が立つということでございます。その中で、首都高を、どういうふうにしていくのかという課題が出てまいります。

14ページ目でございます。それぞれ議論、方向付けをいただいた上での、今後の基本戦略をまとめていただく上での論点整理を問題・課題、メリット・デメリットという形で整理をしました。今日は地下化についてという視点と、あるいは2. 都市再生との連携についての視点を整理させていただきます。

15ページ目をおめぐりいただきたいと思っております。地下化につきましては、第1回目の委員のご意見を抽出させていただきました。まず一つ目、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地下という案が考えられるのではないかと、さらには、3つ目の文章でございますが、地下を使うのは名案である。しかしながらトンネルの安全性・防災性能についても心配をするので、そういうところの検証をして欲しいというご意見をいただいております。

16ページ目でございます。いただいた意見等々集約してメリット・デメリットをそれぞれ整理させていただきました。例えば主なメリットとしましては、交通の流れが地下に入るわけで、環境改

善というところで非常に大きなメリットがある。あるいは耐震性が一般的には向上するという。そして、地下に入ってしまうので、空間の立体的・あるいは複合的な利用が可能になるのではないかというメリット。一方で地上部との接続に大規模な工事が必要であるという視点でのデメリット、そして、地下空間の安全性、防災機能といったような問題への配慮。そもそも建設費が高いのではないかというデメリット。それぞれメリット・デメリットが存在するということが整理されるところであります。

17ページ目、こちらについては少しデータを整理させていただきました。1点目は景観がよくなる、環境がよくなるという、首都高速道路日本橋部分を撤去したときのイメージを整理したものでございます。これは平成18年にまとめていただいた提言の中のポンチ絵をそのまま使わせていただいております。

18ページ目でございます。トンネル構造によりまして、当然高架に比べれば騒音・振動というのが沿道周辺から除外されるということになります。例にございますような、大気汚染、山手トンネルの例でございます。実際には9つの換気所があって、高さ45mの所から排気ガスを噴出しております。その際には、フィルターを通しまして、浮遊粒子状物質（SPM）等々を除去して、トンネルからきれいな空気を排出するというような構造に実際になっているところでございます。

19ページでございます。耐震性の向上という視点でデータをまとめました。実際に高架橋とトンネル構造では当然地震に対する振動状況が違います。トンネルでは地盤が振動をある程度抑制・吸収しますので、その下に折れ線グラフがございしますが、これは地震動に対しての橋の場合の影響、さらにはトンネルの影響が赤で、実際の揺れ方がトンネルの方が少ないということを見てとれると思います。実際に東日本大震災の際の損傷を見ていただきましても、19ページ右側のグラフでございますが、トンネルは3日後に補修が完了しておりますが、実際には高架橋の補修が2週間ほどかかってしまいまして全体としての通行止めに影響を与えたということが見てとれる状態です。

20ページでございます。上部空間の立体的な利用が、地下化によって促進できるという視点でございます。これは環状2号線という、いわゆるマッカーサー道路でございます。これが左下の建物の断面図を見ていただきますと、地表面ぎりぎりの所、赤く塗られているところに環状2号線の本線が走りまして、その上に再開発の大きな超高層ビルが建つという作り替えが立体的に行われているということでございます。

一方で、これは課題の部分、デメリットの部分でございます。21ページ目をめくっていただければと思います。実際にこれは、5号線の池袋線、4号新宿線の実際の首都高が走っている道路の部分の線、折れ線で青色で、地盤線のところを茶色で塗らせていただいております。実際にこの非常に短い区間の間で、こういう絵で見ますと、ジェットコースターのような形で高いところから低いところへ、実際に降りたりしているわけではございます。地下ともなりますと地上に上がってくるための高低差、非常に大規模な工事を必要とするということになります。4号線の新宿線につきましても同様でございます。

22ページ、そのために、実際にどのようなICの接続をしているかということでございますが、これは大橋JCT、先般、現地調査の際にも見ていただきましたけれども、国立競技場と同じ大きさの面積を取って、ループ上のIC・JCTを設置しているということでございます。ローマにあります、コロッセオみたいな形の円形の建物の中を70mの約2周のループで地下から上の方に上がってくる。大深部になりますと、さらにループが大きくなる、あるいは更にその周回が増えるということにな

ります。

23ページでございます。これはデメリットの一つということではありますが、トンネルの中での安全性・防災機能の確保という視点でございます。実際に山手トンネルの防災設備、漫画にもございますし、この右上の表にもございます。火災検知器が25mに1カ所ついていると、あるいは、6段目です。スプリンクラー、こういったものが25m毎についています。これは地下化をするに当たって追加をしたというものでございますし、加えて非常口も350mに1カ所ということで、他の首都高速道路の設置間隔と比較して頂きましても非常口が1kmに1カ所のものに比べて3倍の設置をしているということでございます。こういった施設整備を行って利用者の安全性を確保してきているというところでございます。

24ページ目、建設費の比較というところを見ていただきますと、若干整備された時期が違いますので、そのインフレ効果等々ございますので、単純に比較することはできないかもしれませんが、高架構造に比べてトンネル構造は建設費が高いということが見てとれます。ちょうどこれは外環の埼玉県内、大泉JCTから三郷JCTといわれているところ、この赤で矢印をとっているところは主に高架構造でございます。170億円/kmということになっております。一方で、千葉方面、東京外かく環状道路の三郷から高谷JCT、緑の矢印のところ、ここは高架・掘割構造でございます、410億円/km、そういう構造になっております。一方、これから整備するというところでございますが、大泉JCTから東名までの、東京外環の茶色の部分、これは660億円/kmが見込まれているところでございます。首都高の中央環状線の熊野町JCTから大橋JCT、さらにはそれを通りまして大井JCTまでのこの茶色部分、680億、あるいは390億というようなかなりお金のかかる構造になっていることが見てとれるのではないかと思います。

25 ページ、課題への対応というところでございます。地下化をした場合に様々な実際課題があるわけでございます。まず、1 点目が地上部との接続、大規模な工事が必要だということでございますが、そのためには右の矢印の先を見ていただきますと、接続箇所を少なくすることが必要になってくるかもしれません。あるいは、そのためには、あえて、都心に用がない車の流れをできるだけ抑えるということも必要になってくるかもしれません。そのためには、大型車等の流入抑制なども考えていくことが必要になってくると思います。

2つ目でございます。安全性、防災機能の確保ということに対しても、これは引き続き山手トンネル、現存します地下構造物の安全性、こういった評価、あるいは検証を引き続きやっていくということがございます。直下型の地震、洪水、あるいは津波といったような安全性についても検証が必要になってくるということでございます。建設費が高いということに対しまして、民間資金の導入、あるいは、都市再生プロジェクトとの連携、あるいは、大深度地下の活用による用地費の低減といったことも考えていくことによって、課題を解決するということが必要かもしれません。

26ページ目でございます。まず2つ目の都市再生との連携という視点での、1回目での委員からのご意見でございます。1つ目、例えば都市、東京の競争力を十分定義した上で議論していく必要があるというようなこと。あるいは、2つ目の文章でございますが、首都高速の議論、というよりも首都東京の機能をどうしていくかという議論、そういったものと密接に合わせて議論していくことが必要というような視点、あるいは、4つ目の文章で例えば景観・線形の問題について都市の開発と一体というところをもうちょっと真剣に考えるべきではないかということ、あるいは地下化したときの跡地をどうするかということ、一番最後でございますが、首都高速の再生は道の文化も含め、

21世紀の道を考えるいい機会になるのではないかという非常にありがたいご意見もいただいているところでございます。

27ページ目でございます。それぞれのご意見に対しましての論点を整理したものでございます。まず、1点目、東京の将来像、果たすべき機能をどのように考えていくのかという視点、2点目、首都高速の再生と都市再生プロジェクトをどのように連携していくのかという視点、こういった視点についてデータをまとめてみました。

28ページ目をおめくりいただきたいと思えます。東京のポテンシャルについてはいうまでもございませんが、東京の人口、あるいはGDPというものに関して、世界の都市の中でも最高位にランキングされるものであります、加えて知的財産やイノベーションという意味でもかなり高位な区分に位置づけられております。

ただ、29ページをおめくりいただきますと、高度利用という意味では、なかなか使用容積率は低いということでございます。東京23区の平均使用容積率、136%ということで、本当に低層の住宅があるというような状況になってございますし、都心4区の分布を見ていただいても山手線内が236%というような利用の状況、それに対しまして、NYであります、アップパーイーストで630%、ミッドタウンで1500%という非常に高い使用がされているということでございます。

30ページをめぐっていただきますと、非常に東京は狭い街路があって、細街路が全体の約3割を占めているということに対しまして、NYあるいはパリと比較していただきましても、小さな街路がたくさん東京には存在する。その結果、高度利用がなかなか出来ないでいるという状況でございます。

31ページ目でございます。議論いただく上での状況、データでございますが、先般でも紹介したところではございますが、首都高速の実際の道路の土地の所有状況でございます。この絵で見ていただきました、赤の部分、築地川の部分でございますがこの部分は、川を埋め立てたというところでございます、所有権は首都高速道路並びに高速道路機構が持っているということでございますが、この青の部分、ここは道路、河川、あるいは公園を使用しておりますので、実際に土地の所有権はございません。そういったことを十分に考えて、今後の都市再生との連携といったことも考えていただくことが必要ということでございます。

32ページをめぐっていただきます。実際に都市再生との連携イメージということで、例えば掘割になっているようなところ、一番上の絵でございますが、首都高速が土地の所有権を有しているような掘割区間については、そこに蓋をかけて、都市の再生の中に位置づけて整備をしていくことが考えられるのではないかとということでございます。ただ、下にございますような絵、既存道路の用地の中に実際に首都高速がある分については、なかなかそれを取っ払ったところでは、そこに道路が走ってございます。なかなかそれをそのままにしておくことは難しいかもしれません。ただ、沿道を再開発していくようなことは当然あって然るべしということだろうと思えます。

33ページでございます。都市再生との連携イメージとしてのIC、あるいはJCT周辺でございます。視察でも見ていただきました大橋JCTの部分、再開発ビルが建っている。あるいは、サンシャインシティと一体整備をしたICというのも実際でございます。魅力的なまちづくりになっていると理解しております。

34ページでございます。そのための必要な制度の整備ということでございますが、非常に限られた都心空間を有効に活用するため、立体道路制度というものがございます。道路は地球の下ま

で、あるいは宇宙の果てまで、道路があるところは上から下まで全部道路ということなのですが、それを立体道路という形で立体的に利用していきましょう、こういう制度でございます。道路の区域を立体的に限定して、それ以外の区間を建築物などで利用するということが可能になっている制度でございます。法的にも位置づけられているものでございます。ちょうどこの右のポンチ絵でございますような高速道路に蓋をかけて、その上に建物が建つということは、実際に交通上認められているということでございます。ただ課題がございまして、その下にございますような一部制限がございまして、この条件付けの中でしか立体道路は今使えていないということでございます。

35 ページでございます。先ほどご紹介させていただきましたところの課題を整理したいと思います。まず1点目の東京の将来像、あるいは果たすべき機能という視点では、右の矢印のところにもございますように、1つ目の丸でございますが、激化する国際競争の中での東京の持つポテンシャルを活かすということが極めて重要ではないかというふうに思われます。またこの首都高速の再生というプロジェクト自身が、東京のポテンシャルを活かすためのリーディングプロジェクトの1つになる可能性があるのではないかと。また2つ目の枠でございますが、1つ目の丸に書いてございますが、現在の首都高速の土地の所有状況を勘案しますと、築地川周辺が都市のプロジェクト、再生プロジェクトと連携していく上での、優先順位が高いといえるかもしれません。ただし、全体的な東京の再生プロジェクトから見た築地川周辺の位置づけといったようなことをもう少し深く議論していくことが必要ということでございます。またICやJCT周辺の都市再生プロジェクトの連携をもう少し模索をしていくこともあるのかということもございます。加えてこの枠の3つ目でございますが、先ほどご紹介した立体道路制度、こういった制度自身の改善といったことも検討の要素の1つ、さらにはそのための資金面での応援の制度も考えていく必要があるということでございます。いずれにせよ全体のプロジェクトを進めていく上で、当然個別の民間プロジェクト、大きなプロジェクトとの連携でございます、全体事業スケジュールの調整といったものも頭に入れながら、こういう計画づくりに励んでいくことになるのかと思っております。若干言い過ぎているところもあるかと思いますが、データをまとめさせていただいて、皆様方のご意見、進めていく上でのきっかけにさせていただければということでご紹介させていただきました。ちょっと時間をオーバーしてしまい申し訳ございません。

【三宅座長】 どうもありがとうございました。これまでの論点をまとめていただきました。これからは自由討議に入りたいと思っておりますけれども、時間は十分取ってございますので、意見交換をしていただければと思います。

【猪瀬委員】 今の説明で大体分かりましたが、課題はやはり、短期的な課題と中長期の課題とあると思うんですね。それで今、中央高速が集中工事をやっていますが首都高で集中工事をどこか早く始めなければいけない場所があるとすれば1号の羽田線だと思いますね。1号の羽田線は確かにかなり老朽化しているのです。例えば短期的に目標を設定するなら設定しなければいけない。そうすると全体の流れの中で中央環状品川線はあと1年ちょっとで出来ますね。中央環状品川線が出来て、湾岸線が1号羽田線と平行していますから、完成したらやはり1号羽田線を集中工事のような形でのメンテナンスが必要ではないかと普通は論理的に考えるとそうなりますね。ただ

中長期の課題で、景観の問題がありますが、直下型地震に対してすぐ備えなければならないとなると優先順位としては妥当だろうと。12 ページのまとめのところで、一番下の方で首都高速の再生についてはその実施時期を踏まえ以下の検討が必要と検討項目が並べてあるのですが、今僕が申し上げたのは首都高速の老朽化対策の優先順位というところでいえばそういうことになるのです。それからもう1つ、東京外かく環状道路ですが、僕は民主党政権に1つ言いたいのですが、国交大臣が4人も替わった。津島政務官がいるからちょっとお尋ねしますが、結局なぜいろいろ料金をいじったり、いろいろなことをしながら外環の着手が遅れたのか。外環の着手は、2年間遅れたんですよ。その外環をちゃんとやることも含めて先ほど中央環状品川線があと1年ちょっとで出来ると言いましたが、あと圏央道も。環状線と放射線はどのような形で出来上がっていくかという全体の見取り図が本来ならばあるのです。それでなぜ民主党は外環を2年遅らせたのか、遅れてしまったのかという反省とか、なぜそうなったのかということもきちんと言っていたかないと政権交代するごとに、大臣が替わるごとに方針が変わるようでは、駄目なんです。せっかくいっちゃうからきちんとその辺を踏まえた発言をして、つまり今後生きる形での総括をしてもらわないと。こういう会議をやってもですね、またコロコロコロコロ変えていたら困りますからね。今の問題を含めて、なぜ2年間遅れてきたのかということもきちんと言明しながら、物事を進めておきたいということで、今日は津島政務官がいるからあえて言いますが、なぜ遅れたか原因をきちんと正確に分析した言葉でお話し下さい。

【三宅座長】津島さんよろしいですか。

【津島政務官】はい。今猪瀬先生の方からそういったご指摘がございました。確かに政権交代の中で、我々、道路、あるいは公共事業に対する考え方がいろいろあったのは事実でありますし、また、出来ること、出来ないことがあったのも事実でございます。その中でこれから先、本当に今必要なことは何なのかということ踏まえながら、前向きにという言葉が適切かどうかは別としましてその辺はしっかりと今後取り組んでいきたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【猪瀬委員】答えになってないけどいいや。

それで問題は環状線と都心に入る都心の放射線のその部分でどういう順番でやるのかというのは、道路局も専門家だから分かっているとは思いますが、短期の課題と中長期の課題をきちんと踏まえて、とにかく当面品川線が湾岸線に繋がる場所を見計らってですね、羽田線なら羽田線の着手をするのかどうか。集中工事ですね。多分、首都高やったことないと思うんですよ。今までね、集中工事やろうにも、バイパスが無いからできなかったの、それから路肩が無いから出来なかったのですね。じゃあ、その集中工事にどのくらいのコストを考えているのかということですね。どのくらいの期間とどのくらいのコストを考えて集中工事をするのか。その場合に多分、料金に反映しなくても出来るのだろうと僕は思うんですがね。それがまず先決だろうと。その次に中長期の課題としての水辺の問題とか都心を高架でいいのかとか、それは次の問題です。このように分けて考えた方がいいかと思いますが。その辺は皆さんのご意見もいかがでしょうか。とりあえず僕が最初に述べておこうと思ひました。

【三宅座長】 ご意見どうもありがとうございます。よろしいでしょうか。

【石田副座長】 資料を見て何点かあるのですけれども、まず資料2の首都高速の再生の必要性で、事務局は、論を待つまでもないとおっしゃったのですけれども、やはりここは相当大的な問題、視点の問題に関わってくると思うのですね。負担の問題とか、都市開発のスキームとの一体性の話とか、東京の魅力とか、競争性の問題とかもう少しきちんと詰めておく必要があるのではないかと。例えば資料2ページで書いてあるのですが、中期か短期かよくわかりませんが、直下型地震に対してのリスクの問題についてどのように考えているのか。少なくともこの中に入っていないが、どのようにお考えか。誤解の無いように申し上げておくと、皆さんパッと思い浮かぶ、阪神淡路大震災の阪神高速が倒れたとか、名神が落橋したとかということにはならないと思う。それは耐震補強を積み重ねてきたおかげで、3.11の地震の際にもそのようなことにはならなかったわけです。でも、この資料にもありますとおり、復旧に相当の時間がかかる可能性が大きい。今のままでは、落橋はしないけれども、健全、きちんと機能がちゃんと果たし得るようにするには相当程度タイムギャップがあるだろうと言われているわけですが、そういう問題をどうするかですね。あるいは、6ページの高齢化の進展のところで要補修損傷件数の推移というのを書いてありまして、首都高速道路がよい維持管理をやられていることもあり、損傷について発見でき次第、モニタリングしてきちんと致命的なものになっていかないようにやられているもので、安全に通れているわけですが、でも、それが今の人的制約とか、予算制約とか、あるいは交通への影響が同時多発的にあちこちで起こっている可能性が、さらに損傷のリスクが高まっている可能性がある中で、本当に今のままでいいのか、できるのかということをもうちょっときちんと詰めておかなければいけないのではという気がするんですね。最終報告書には細かいことは書かなくていいのですが、バックデータはきちんと持っていないとまずいだろうと。それと細かい話ですが、21ページの、地下に入るのはどうも難しそうであるということをおっしゃりたいと思うので断面図をつけられたと思うのですが、平均勾配で見ると、0.6~0.7%なんです、新東名でも勾配が2%なんです。そうすると平均的に見ると全然問題無いですね。むしろ既地形を考慮しているあまり、首都高のアップダウンのきつい勾配というのがあるのですが、その辺うまく設計すれば、これは必ずしも制約条件にはならないのではないかと思います。

【菅家委員】 前回視察をさせていただきまして、あらためまして首都高の抱えている様々な課題問題はわかりました。先ほど猪瀬委員が短期・中長期の課題の話をされましたが、この審議会は国土交通省が設置をしている審議会ですけれども、例えば首都高に関わる主体の問題を考えましても、単に維持補修という観点だけであれば、首都高速道路株式会社さんが一義的に考える案件かと思えますけれども、必ずしもそうではなくて、まさに景観に代表されるまちづくりの観点ももちろん必要ですし、それから今話題になっている外環道の整備、そして中央環状線の整備、そのことによって都心の交通事情が一変することが容易に想像できる。従いまして、そういったことを考えますと、例えば我々が前回視察した、都心環状線について、果たして15キロの環状線が将来にわたって必要かどうかも含めて、やはり首都高のあり方について見直しをしていくという論点が欠かせない。第1回から3回での様々な資料によって論点が提起されていますけれども、様々な観点から見していく必要

がありまして、まちづくりという点から申しますと、猪瀬副知事の立場ではございませんけども、猪瀬委員もお越しいただいておりますが、東京都がどういうふうな議論をされているのか、そういうこともこの議論には欠かせないと思います。いろいろと考えますとこの有識者会議のミッションがはたして何なのかということについて、改めてよくわからないという気もいたしますので、少し課題整理をお願いしたいと思います。ただ単に今の首都高を維持するというだけではなくて、いろんな観点から首都高のあり方について見つめ直す、そういうことが必要だということはわかりますけども、それにしてもあまりにいろんな課題があるので少しその整理をお願いしたいと考えております。

【三宅座長】今ご指摘のあったことについて、私もちょっと同感でして、首都高の老朽化については直下型地震でもあれば大惨事になるんだということで、その補修・補強が急務であるということは議論を待たないと思うんですけども、それは首都高自体がおそらくやっているんだろうと思いますね。どこが一番脆弱であるとか、一番古いとか、だからこの会議でそこまで具体的な箇所付きみたいなことを言っているのか、具体的な提言をすることが適切なのかどうかということがあると思うのですが、それについて事務局はどのように考えているのでしょうか。

【事務局】事務局の方としては、進め方も含めまして皆様方からまたご意見をいただけたらと思いますが、第一回目でご紹介をさせていただきましたように、首都高の方では当然技術的な要補修箇所、なおかつ、どういう形の優先順位でやっていくべきなのかという検討を並行してやっていただいているところではございます。そういう結果を踏まえて、この会議では箇所付けまでやってというわけではなくて、補修は前提ということではあるのですが、今後首都高を中長期的に見たときにどうしていくのがいいのか、もう少し上位のところからの目線でご意見をいただければありがたいと思っております。その間に当然壊れていくもの、あるいは破損が見つかったところというのは、当然首都高の方でも短期的な取り扱いとして、順番も議論した上で補修はしていくことを考えているということは前提ということで、ご理解をいただければと思います。

【三宅座長】そうすると、短期的な問題ではなくて、中長期的な考え方を求めているということですか。

【事務局】必ずしも短期的なところは一切触れないでくれということを言っているわけではございませんが、当面の補修をしなければならぬ箇所についての技術的な検討、あるいはそのプライオリティといったところについては、首都高の方で整理をしていただくことにしております。

【三宅座長】そうですね。どうぞご意見のある方。

【木村委員】私どものロータリー提言ということで、この会合を進めさせていただいているわけですが、私達としましては、市民感覚で大変申し訳ないのですけれども、いろいろと事務局でまとめて提示頂いた問題点はそのとおりで、また、マスコミ関係などでも地震の問題点が指摘されているわけですが、昨年度の3月11日の東日本大震災、福島原発等の想定外の事故で取り返しのつかない

事態が事実発生したことを考えたとき、この老朽化した首都高速道路は、人身面で非常に危険であり、このまま座視してはならないと考えております。また、長期的、短期的な考え方がありますが、兎に角、危険な高架部分を直ちに撤去してもらいたいとの願いから、この提案をさせていただいているのです。

また、都市生活の質を変えるという観点から、環境、文化面でいろいろご指摘あった、日本橋に象徴される景観の改善、あるいは、河川の浄化等、子孫に誇れる持続可能な都市を構築するために、その第一歩として、早急に、この提案の実現が求められているのです。

ひいては、今低迷している経済環境を考えれば、景気を刺激し、雇用創出等に繋がるのではと考えております。

今日お手元に英語で書いたパンフレットをお配りしております。ロータリーの宣伝するわけではないのですが、5月初めに、ロータリーの国際大会がバンコクで開かれまして、世界のビジネスリーダー約3万5千人が集まりました。

そこで、このプロジェクト「首都高速道路を地下化して、持続可能な人に優しい都市東京を創る」を発表したところ、大変な反響がありました。お手元の「うちわ」も500部用意しましたが即座に無くなってしまいました。東京の変革した手本を是非とも実現して、都市問題を抱えている、例えば地元バンコクの都市問題、インド等後進国に、輸出してもらいたいとの申し出がありました。こういったインフラの輸出ということも含めて、この地下空間の活用を、官民の知恵を出して付加価値を高めるようなビジネスモデルを考えれば、財政的にも負担が軽減できるわけです。兎に角、どのような問題があるにせよ、このプロジェクトを直ちにスタートさせるよう政官民一体となって考えていただきたいということです。

【竹内委員】私、1回目は早退で、2回目は欠席ということでしたので議論が重複していれば、無視して下さって結構ですけれども、まとめていただいた資料3の12ページ目のところで、人と環境に優しく魅力ある国際都市東京、首都東京にふさわしい首都高速の再生という言葉があって、非常にいい言葉なんですね。すごく甘くて、さわやかでソフトで、非常にいい文章なんですから、ただ憎まれ口きくと、こんな形だけではうまくはいかんだろうという気がするわけです。私はあえてそういうイメージで、別のところからお話を申し上げたいことが2点あります。

まず一つは、国際競争力についてです。この言葉は資料に、ちょっとは出ていますがその出方が弱いかなという気がしています。いかにして東京が他の国家の都市に勝つかということを考えていくときに、私の感覚で単なる思い込みかもしれませんが、非常に景観がよくてさわやかな東京ができて、外国人のお客さんがいっぱい来てお金をいっぱい落としてくれると、これで東京が勝ちだと。残念ながらそんなものではないだろうという気がしています。そう思うのは、ここでほとんど触れられていない物流の視点からなんですね。この日本の経済の屋台骨を支えるものの1つである物流についての言及があまりないので私はもう少しこの点について書くべきじゃないかと思っています。例えば、具体例には、45フィートコンテナがいま国際標準化しつつあります。昔、45フィートなんて考えられなかったのが、もうそこまできてしまった。大きなコンテナが日本では道路になかなか乗つけられないような状態になっているような状態で、どうやってシンガポールに勝てるのだろうと考えた時に、やっぱり首都高ではそういうものが乗っかってもびくともしないし、また、そういうものが乗っかっても安全に運転できるというようなそういう視点が大事だと思いま

す。これは一例にしか過ぎないのですけれども、もう少し物流の観点から書かれてもいいのではないかと思います。

それから、あと1点は、資金調達の話であります。これはもちろんいくら書かれていますけれどもやっぱりまだ若干弱いかなという気がしています。私が兼々心配しているのは、お金が足りないのならば、そこは民間の活力を導入してと、こういうことがあっさり言われてしまうのですけれども、民間だってそうそうお金があるわけではないと私は思っています。やっぱり民間は非常にシビアに考え、採算にのらない話には、全然民間はのってこないということがあります。だから、あれもこれも困ったら単純に民間というわけにはいかないわけですから、やっぱりそこはかにかにして民間部門に資金を出させるかという工夫をすることが必要だと思います。細かい技術的な問題は別の会議とかでやればいいので、ここでは大枠でもいいのですけれども、どうやったら民間が喜んで金を出してくれるのかという工夫について何らかの言及があってもいいのではないかという気がしています。

同じく思うのは、東名・名神をつくる時に、その当時から50年後にもう一度橋をかけなおすとか、更新でものすごいお金がかかるということを予測して真剣に考えていたら、その当時に償還主義という考え方を本当に提示したかどうかという気が私はしているのですね。多分、50年先の話だからなんとかなるだろうとか、そこまではちょっと私あんまり言えませんが、将来のことを楽観して償還主義となってしまうのかもしれない。と考えるならば、今後、首都高がこれから例えば地下化したときに、地下化した将来、地下化してから50年後にまた同じくらい更新にお金がかかるんだということちゃんと見通しておく必要がある。これは長期の話です。そこまで考えて首都高をつくり変えるという視点が必要だと思います。フローとして永続的に資金が出てくるような、資金の流れを作る、そういう資金調達のあり方を考えるという点も含めて、2点目としては資金調達の話をもう少し書き込んでもらいたいなと思いました。

【コシノ委員】高速道路ができて、48年ということで大変高齢化なんですけれども、それは便利で要するに便利であればという高速道路の文化の発展だと思うのですけれども、それが先を見ないでどんどんどんどん増やしていったと。私から見ますと、都市計画というのは、基本的な都市計画というものがある話なのですけれども、東京の場合は、戦災からいろんなことで突貫工事的な一時的な考え方でついついここまで来てしまったと思います。といいながら何年も何年もこの繰り返したと思いますけれども、やっとここで見直すといういいチャンスなのです。この会議が果たして本当に実行していくかどうかというのがまだ見えないと思うのですけれども、見えるためにはどうするかというと、これは長期な計画であるかもしれないですけど、すぐさまやっつけていかなきゃいけないことって、これはもう実行するしかないですね。老朽化とかそういうものは当然のことであって、このところ地震とかそういうものもありますので、これはこの会議で改めて議論をする問題ではなくて、国交省の方で当然考えてやるべきことではないかと思います。私がここに来ましたのは、景観ということで参加していると思います。そこで、何がというと、先日もいろいろ見せていただいて、この都心の中で、本当に複雑に高速道路がうじゃうじゃとあっていいものかという、本当にそれだけ必要なかというふうに、できれば、その美しいという美観ですね、景観として、やはりデザインの原点でいいますと整理することなんです。全然整理もしないで、プラスプラスプラスでマイナス引き算することも考えず、どんどん増やしてきたばかりなんですけれども、そこ

で一番目障りなのは、目に入るわけです。ここの国交省から六本木通り、私はそこを歩いてここまで来るわけですが、もしこれが無ければどれだけ美しいだろうと、皇居も見えるし、本当に目の前の、国交省の目の前のこの高速道路、ここから解決していくと国交省は分かっているよということになると思うのですね。

それと日本橋は観光の名所で、本当に、日本といえば、東京といえば日本橋、その日本橋があの状態ですから、まず一番手っ取り早くやっつけていかなければいけないのはこの二つ、これはもう先の問題ではないと思うのですね。青山通りは割とすかっと美しいです。あのようにもし六本木通りがなれば、もっとこの交差点からこの一番都心の中心になる目障りなところが大きく変わっていくので大変大きく影響していくかと思えます。ですから、細かいことはたくさんやらなくてはならないでしょうけれども、大きい面というよりも、目の前の面、目の前の景観、これからやっていくということがこの会では一番重要ポイントかなと思っております。

大橋ジャンクションを見させていただいて、20年もかかって、本当に素晴らしい出来映えだと思いますけれども、これからまた20年ということよりも、やっぱり一番目障りをまずとっていくということ、それは、お金をかけることではなくて、引き算を是非始めていただきたいなと思えます。世界から見ても、こんなに複雑に高速道路だらけという、こんな急いでどこに行くのという、日本人があまりにもせっかちな証拠かなと思えます。もうちょっとゆったりとした優雅な日本があるはずなんです。それが高速道路にもすごく象徴されているなと思えます。

【根本委員】ちょっと違った視点から申し上げます。通過交通の方は外環道などに流していただくとして、基本的な首都高の機能として、都心部の高速走行を可能にするということにまず焦点を当てることになるのだらうと思えます。

資料は、大型車が通ったから痛んだというような、多少そうも読み取れるようになっておりますが、基本的には、当初設計されたときの交通の量を相当オーバーしていること、つまり、交通量が爆発してしまったところに今日の原因があるのだらうと理解をしております。従いまして、今後の交通の流量そのものを考える、これは前々回の会議でも委員の方からご指摘があったところですが、ソフト的にどう対応するかというところを一緒に考えていく必要があると存じます。また、資料では、4車線を前提とした書きぶりになってございますけれども、本当に4車線でいいのか、4車線もいるのか、そこがなかなか決まらないのではないかという気がします。加えまして、地下化をする、あるいはその他の手段によって再開発プロジェクトをやります、ということで資料が出来上がっております。私どもとしては当然そういうことはあって然るべきだらうと思えますし、やるべきだらうと考えております。一方で、再開発は交通の量そのものを更に増やすという方向の施策になります。そうなりますと、まちづくり全体の問題として、どの部分にどの程度の交通量を発生させるのか、あるいは整理するのか、そこのデザインをきちんとしませんが、またやみくもにいろいろなことが起こってしまうということになりはしないかということを危惧しております。

最後に、首都東京の競争力という議論が出ております。経団連としても、とにかく、日本の成長のためには、東京に成長していただかないと難しいということを常々申し上げており、とりわけ、この首都高の問題というのは非常に重要だと考えております。まちづくり全体の中での位置づけ、首都全体の中心の位置づけということ、是非とも、次あるいは作業をまとめるところで、主題として入れていただきたいと考えております。

【高野委員】本日の会議の論点を予め大項目2つで、特に2つ目の地下化の問題と都市再生との連携についてということで少し論点を整理した資料も先ほど説明をいただきました。

ちょっと思いを申しあげたいと思いますが、まず地下化について、やはり、前々回の会議で猪瀬委員の方からもご指摘あったとおり、財源の問題が大きな壁ではなかろうかというふうに思います。そういうことを背景にしながらも、例えば地下化によって、その周辺環境、景観が良くなる場所、地域、例えば日本橋、先般少し見せていただきましたが、それらの地域だと、周辺の不動産の価値が上がることもあるのではないかと、例えば容積率を加算して、その分を対価で支払える事業者ももしかすると出てくるのかもしれないと実は思っております。ただし、都心部などの採算性の高い地域のみ可能ではなかろうかと思っております。いずれにいたしましても、この会議の議論の中で、まずはモデル地区として、例えば日本橋地区であれば日本橋地区で、一度具体的に民間事業者を交えて試算等検討してみるのも、一考に値するのではないかと考えております。

それと2つ目の都市再生との連携であります。東京の魅力はなんといってもコンパクトにかつ高度に経済をはじめとした機能が集積しているということではなかろうかと思っております。

そういう意味では、土地の高度利用をすすめることは、中長期的な視点からも、国際競争力の強化に資するのではないかとという意味では、この首都高速の問題を、やはり地下化をすること、あるいは上の再利用を図っていくことも、もちろん短期ということではないのですが、中長期の部類には入ってくるのではないかと思っております。

もし計画と企画の早い段階から、民間の事業者を交えて、やはり幅広く意見を聞くのも必要ではないかと思っております。以上です。

【細川委員】今日で視察を含めて3回目の検討会議ということで、前回の視察も含めて、やはりあの首都高を何とかしなければならぬという思いでは、おそらく国土交通省の方も、私たち委員それぞれの思いの中でも一致はしているのではないかと思っております。

今日の検討事項の項目で、まず再生の必要性で3つ挙げられていますが、この3つの詳細ではなくて、項目の題を見ても、今のままの首都高でよいと思っている人はどなたもいないと思っております。なぜ高速道路を運転するドライバーが利用するかといえば、まず便利であるということと、それから便利の中には、近いとか、料金が安くて早く着くこと出来るということがあると思っておりますが、それプラス安全でなければとてもではないですが利用することはできない。その安全の面において、構造上あるいは老朽化の問題があるのであれば、やはり放置しているわけにはいかないという思いは皆さん強くもっていると思っております。

私もそうなのですが、再生の必要性の3つ、課題はこれだけではないかもしれませんが、私は解決する唯一の方法が地下化なのかと思っております。景観という意味ではもう異論がないところだと思っておりますが、安全ということになると地下化による新たな安全性の確保という課題が出てくるかもしれませんが。そしてその高齢化ということなのですが、仮に例えば、高架で補修をして、残していく。あるいは作り替えたときも、いろいろな検討の結果、また高架になってしまったという事があった場合に、また40、50年経つと、それをまたどうするかという問題が必ず出てくる。で、地下化するとその耐用年数が、高架にするよりは長いということ。せつかく、今、考え直して、先ほどコシノさんもおっしゃられていましたが、考え直す機会があるときに、同じものを考えるのは、

やっぱり意味の無いことではないかなと思います。結果、どうしても地下化には出来ないという事が出てくるのはいろいろな検討の結果、あるかもしれませんが。ただだと申し上げましたが、まずは、今の首都高速を首都直下型地震対策という観点のみならず、安全性を確保する上で、補修では無く、なんらかの形で作り直す。それにおいては、例えば地下化をするということの大原則として決めるというようなことが、大方針として私は決めるべきではないのかなと。それでいろいろと、優先順位であるとか、財源の問題から、先に進める場所を決めていくという事なのかなと思っております。財源の話ですけど、たしかに、いただいた資料の説明では、用地代は大深度を使えばかからないけど、工事費はかなりかかるという事でありまして、どっちがどっちで良いのかという悩ましいところなのかもしれませんが、民間の資金を活用出来るのであれば、そういうところは大いに活用するという事も、私は方法として大変重要であると思っています。ただ、今の首都高速とまるっきり同じ路線で作り替えるという事では無く、本当に必要な首都環状線を、これから、たとえば地下で作り直すという事にあたっては、それは首都東京の大動脈として、その道路をどういふふう設計していくか、計画を立てるのかというのは、私は、ひとつ国としての責任もあるというふうに思います。ですから国土交通省でこういう会議が開かれていると思いますが、必要なものは、必要な財源を手当するという事も、私は国の責任だというふうに思います。あまりにも、財源の事で、出来るだけ安く、安くとなって、なにかその安普請なものを作ってしまったら、結果、安全性が確保出来ないということも考えられますので、やはりいろいろな意味から、国の責任として、私は必要な公共事業はやるべきだというふうに考えておりますので、その点も民間資金が活用出来るのであれば、それはそれでありがたいことだと思いますが、国の責務としてもきちんと財源を手当するという考えも、是非持っていただきたいと思っています。

【岩見副座長】私は専門家ではありませんけれども、みなさんのお話を伺って、感じることを申し上げると、地下化にしる、他の方法をとるにしる、やろうと思えば難しいことだらけで、難しいことを議論するときりがありませんね。いわんや、その資金調達の方法までやれって言われても、とても手に負えるものと思っていないわけで。つまり実現可能性というのは、手に余るという感じがするんですね。ですからこの会議のやるべき事は首都高再生の望ましい姿を、思い切り贅沢に描いてみる。実現出来るかどうかは、ちょっと横において、描いてみると。とりあえず、そんな事でいいんじゃないかという気がするんですが。そうでは無く、実際にやる時はどうだという議論を並行してやると良い案が出てこない気がするんです。どういうことを最終的にまとめるかということですが、多少理想型に近いような望ましい、将来の首都高の望ましい、さっきのコシノさんのお話だとたぶんそういう意味合いでないかと思うのですが。

【木村委員】私、3時半に退出しなければいけませんので。いろいろと問題が提起されているわけですが、高野委員の、あるいは竹内委員の方からご指摘のあった、財源問題と民間がどの程度新しいビジネスを考えられるかということ踏まえて、シミュレーションを行った、たたき台を作っております。これは民活を活用した提案で、ある前提条件で試算した、たたき台に過ぎないのですが、もし次回に、より一歩進めるためにも、もしご提案をさせていただければ、次回準備させていただきたいと思いますが、その点事務局あるいは三宅座長、ひとつよろしくお考えいただければと思います。

【三宅座長】それはよろしいじゃないですか。是非。

【猪瀬委員】2点ありますが、先ほど竹内委員から、45 フィートコンテナがグローバルスタンダードだとありましたが、東京湾のコンテナヤードから、どのようにそれが外に出ていくか見てみますと、基本的には、関東平野全体に行くのですね。関東平野というと農業だと思いがちですが、ほとんど工場なのです。外国から入ってきた物資が コンテナに乗ってそして関東平野をまわって、そしてそれがまた集荷して戻ってくるという形になって、その時に、この13 ページを見ていただければ、基本的に首都高速で通過車両は6割、首都高速を通らない形で、この外環は湾岸線から外環で、平成27年度開通と書いてあるが、三郷南 IC から湾岸線までつながる。あと3年ぐらいですが。外環というのは、ひとつのキーなのです。都心通過するかしらないかという交通の分担を考えると、外環は決定的な役割を果たします。乗用車とかワゴン車とか普通車は都心を通ったとしても、巨大なコンテナ車というものは都心を通らない事を前提に考えていかなければならない。ここで、国交省に確認したい。今度、大泉 JCT から東名までの、結局こっち側の外環が出来ていないので、圏央道も出来るという日程が入っているけど、大泉 JCT から東名 JCT まで日程が入っていない。日程を入れないと駄目ですね。

【事務局】ここにはあえて書いていないのですが、会社と、今、調整をしている最中でございます。その際の目標年次は、32年を目標に事業計画を作っております。32年が妥当かという議論も当然あるかと思っておりますので、とりあえず仮決めという形で議論は進んでおります。

【猪瀬委員】先の話なんだね、結局ね。そういうことで一刻も早くやらなければならなかったのが、2年ぐらいロスした。少し違う話になりますけども。コシノジュンコさんね。青山通りから、それから六本木通りから霞ヶ関にくる高速道路が美しくないと言ったけど、僕はそうは思わない。コシノさんはデザイナーだから美的感覚が優れていると思うけれども、必ずしもそうでは無いと思う。都市景観というのはね、タルコフスキーという監督が昔「惑星ソラリス」という映画を作って、日本の首都高速というのは当時、モダニズムの先端だったのですよ。それで未来都市の風景というものを、SF的な世界を描くときに、日本だけが首都高速ができていたのですね、きちんとこういう形で。それは超モダニズムな訳ですね、当時。だからそれはそれでいろんな見方があるのですが、首都高速を1964年時点で設計した人というのは大変優れた人だと僕は思いますね。あの時代にこれだけの交通量を、あのときはモナコのレースの会場じゃないけどすいすいすいすい走れるぐらいの世界だったのですが、そのあともすごい渋滞になっています、車が増えてきて。でもあれだけ、よくあれだけ未来を設計して首都高速を造ったな、と。これはほんとにすばらしいことだったのです。ただ、今言われているように、その当時タルコフスキーが40年ぐらい前に惑星ソラリスというすごく話題になった映画で首都高速を走っている車の動画があるのです。それで、そのときのモダニズムは手塚治虫さんが描いたようなモダニズムであったのです。そういうものに我々は未来を見たのです。で、実際に何が違って来たかという、それは確かに日本橋の真上に造るのというのは、あのときはお金がなかったからやったのですが、その部分は確かにきれいではない。そういう意味では、そういうところを見直していこうという考えでいこうと。

僕は、それはそれでいいと思うのですが、首都高速というのは最先端の世界的な都市設計として優れていたのだということは忘れてはいけません。日本橋はあれですが、その部分を除けばなかなかよかったですよ。そこはどうかという問題があります。この前もちょっと言いましたが、ソウルの清溪川のところは目黒線とか上野線みたいに、終わるところだったのです。それもちょうど出ていた所なのです。そこの部分を切ったり下げちゃったりしたのです。だから、日本橋の場合は道路が幹線なのです。ですから、それが技術的に先ほど空中権の問題も出ていましたが、いくらで通せるか、そこは難しい問題があると。そこは結構漫画絵だと思います。目黒線の終わりのところや上野線の出るところをちょっと先に高速道路切っちゃったというのは簡単です、発想としては。ただ、岩見さんが言っていたように、できないことでもいいから考えてみようというのは、僕はいいと思います。当時、今の首都高速の姿そのものがないことでも考えてみるという結果得られた世界ですよ、お金がなくても。だから川を使ったりとか、いろんな工夫をしたのですよね。新しいモダンの世界を作った、モダンワールド、これはすごいことだと思います、当時の首都高速の設計というのは。それは皆さんご存じだと思いますが、あえて今話を聞きながらタルコフスキーの惑星ソラリスを思い出したのです。

もちろん見方はいろいろあるんです、それはいいんです。そういった蓄積があった上での話ですから。日本はこれから世界の最先端にするには何がいいか、これを考えることが必要だと思います。ただ、最初の会議でも言いましたが、僕は道路公団改革でいかに借金を返すかに苦心しましたからね。いくら料金収入に対していくら借金を何年で返すのか。今、旧道路公団系で 30 兆円の有利子負債が今 23 兆円になりました。毎年毎年返して。だから、そういうことを含めて、料金を上げずに返していくのはどれだけ難しいかというのを、身をもって僕はやっています。そういうことも含めて、理想は理想として描くのは、僕はビジョンですからいいと思います。あとはどう財政的な裏付けを取っていくのか。それから先人の業績として、あえて川を埋めたのは優れた業績だった分もあったということもご理解いただきたいなと思います。以上です。

【三宅座長】首都高が美しいかどうか、主観的にという議論は置いときまして、仮に首都高を地下に埋めた場合に生み出される地上の所有権を持っているのは、全体の 16 パーセントなんですよ。大体川とか道路の上につくったので、首都高が持っている土地というのが全体の 16 パーセントに過ぎないので、意外に少ないんだ、ということを聞きました。どうぞ。

【コシノ委員】それに反論するわけではないのですけれど、60 年代はまさらかな時代で、新しいことはいいことだということで、オリンピックをきっかけに新幹線や高速道路という大変新しく未来都市のようなイメージをして、あの当時の映画も 2001 年宇宙の旅ということでそれに憧れていたわけですが、いざ 2001 年になってみたらこの状態ということで、夢でも何でもない本当に現実ということで、それが 60 年代のロマンだったわけですよ。だけどそのロマンというものはずっと持続できるかどうかという、時代というのはどんどんどんどん変わって、新しいことがいいことではないという、いいかどうかの判断というものが常に必要で、昔のロマンをいつまでも持つのではなくて、本当に都心のあるべき姿、東京のあるべき美観というものを常に思いながらまちづくりをしていかなきゃいけないと思います。だから、あのど真ん中に高速道路がどっかーんと暗くて汚くて、その下にホームレスの人がいたり、あれでいいかということは現実に住んで

いる人、また、初めて外国から来た人、そういう意味でどう思っているかという、これはすごく大切な問題だと思います。東京都を観光の都心にとありましたけど、一番の中心である六本木とか赤坂とか大切なところは常に整理されていくべきだと思いますし、ものすごく私にとっては大きな目障りなものかと思えます。そういった、見直すということを常に、これからもずっと必要なことになるかなと思えます。

【三宅座長】ありがとうございました。他に先ほどのご意見、どうぞ。

【石田副座長】2回目になります。ひとつ、負担の問題というのは本当に大事だと思うのですよね。むやみやたらにご負担をお願いするばかりじゃ駄目ですので、削るところは削る、工夫するところはするということのだけれども、それでも、私の個人的な意見ですけれども、負担をお願いせざるを得ないことは出てくるだろうというふうに思うのですよね。そのことは高速道路のあり方委員会でも、持続可能な交通システムを可能にするような公平な負担のあり方という文言にとどまっているわけですけれども、そこを更に一步進めますと、非常に具体的な例として首都高の再生の問題が位置づけられるのではないのかな、そういう大事な問題だなと思っています。それと、2番目はですね、首都高も相当複雑なネットワークを持っていますので、ネットワークをよりよく使うような再生のあり方というのを真剣に考えないといけない。これは資料2の今日の議題の外ですが4番とか5番とかになると思うのですが、そういう観点からすると、ロータリーの試算結果というのは非常に貴重な材料だとは思いますが、17ページの日本橋につきましては、都市再開発制度をさらにこういうふうにしたらこんなお互いに絡んでいるところが出てくるとか、川との連携の問題とか、相当広範囲の検討をしておりますので、いい議論の材料になるのかな、と思えます。

最後になりますけれども、首都高の都心環状線は大事なのですけれども、世界中で見るとあんな小さい環状線を持っている大都市はないのですよ、東京だけです。そのほかの所でもパリは半径5kmぐらいあります、ロンドンに至っては半径25kmぐらいなのですね。これは何を意味しているのかというと、これからの需要の動向とかネットワークとか、あるいは一般道の問題とかを考えると、必ずしもなくてもやっていけるような可能性があるかと、世界はそういうふうになっているという部分もあろうかと思えますので、そういうことを議論することも必要かなと思えます。

【三宅座長】他にご意見は？

【細川委員】質問をしたいんですけども、まず、今日いただいた資料の最後の35ページに、色々検討した結果、対応として築地川周辺が有力な候補ということになっているのですが、これは先ほど三宅座長がおっしゃったように、首都高速が持っている土地が16%ぐらいしかないその一つということで進めやすいということなのかと思えますが、築地川のところでやると決めているわけではないと思いますが、例えば、築地川の埋めたところを、川底を使って首都高速をつくったところを地下化するというのはいくらでもできるかと思いますが、この築地川を使って走行している首都高の課題は全部解決できるのかということ。急カーブとかそういうところは変わらないと思うので、

そこは残ってしまっていて、橋脚はなくなるかもしれませんが、仮に蓋をして地下化した場合に、今この築地川のラインが抱えている課題がどれくらいが解決するっていうふうに思われているのかということが一点と、これは次回でも構いません。もう一つそれに関連してですけれども、首都高速の持っていない土地については、検討しても地下化は全く不可能なのか、それともいろいろ方法を検討しながらそういうことも含めてやって候補にしていくという考えなのか、そのあたりを聞きたい。全く不可能なことを考えてもしょうがないと思いますので、それが一点と、先ほどから大型車両の過積載の問題が度々ご意見が出ていますが、現在の過積載の車両は基本的には乗ってはいけないということだと思いますから、ある意味では違反なのではないかと。この取締りはどういうふうになっているのかと言うことと、そもそも再生には関係しませんが、過積載の車の多いことによって傷む度合いが進むということですから、であるならば、これは規制されていることなら守っていただかなくてはいけないことで、これはこれから何かを作っていくにあたって野放しになることがあってはいけないので、取締りはどうなっているのか。例えば乗せないとなった場合にそういう車両がどこを走ったらいいのか、困る事態になっているのかどうか、そこは今すぐお答えいただけるとと思いますが、取締りを強化するおつもりがあるのか、警察の仕事かもしれませんが、そのあたりどういうふうにお考えか伺いたしたいと思います。

【事務局】まず、1点目の過積載のお話ですが、資料にございますように、首都高の中には、料金所の所に車の重さを量る自動計測する機械がございます。そこで計測する機械の数字の結果を公表させていただいております。全体で結構たくさんありますよ、ということをお伝えさせていただいております。実際、首都高で取締りを行っております。少し場所はあるわけですが、首都高の料金所の周辺で、過積載の重い車を引っ張り込んで、そこで違反取締りを行っている実態はございます。ただ、いずれにせよ、首都高の場合、狭いエリアであります。料金所の所に大きなスペースがあるわけではございませんので、そこでの取締りは限界がありますので、自動的な、例えばITを使った取締りも今後考えていかなければ、というふうに思っております。ですので、取締り自身が十分でないのではというご指摘は十分私ももわかっておりますし、こういったものが増えれば増えるほど老朽化というか、課題を増やすことスピードをアップさせることにつながるの間違いありませんので、手当はしっかりとやっていきたいと思っております。ただ、降りなさい、といっても、結局は下の道を走ることになりますので、もともと根本から絶たないといけない、そういう車が走ることに自身に厳罰で対処していかないと考えております。

1点目で地下化の話の中で、築地川のところしか土地がないということで、その議論しかできないということで、私の方の説明が不十分だったかもしれません。資料3の32ページをおめくり下さい。ちょうどまさしく、上の図のイメージが築地川でございます。確かにこういうところは土地がありますので、蓋をかければ、いろんな使い方ができる、ということではあります。ただ、その下の方に書いてございます高架部、例えばそういうのを撤去して地下化した場合、どうなるかということでありまして、実際道路が存在するというものではございますが、首都高が存在するというので、周辺の高度利用ができなかったところもあるはずでございます。そういう意味では、地下化することによって、周辺の再開発を促すということは当然あるかと思っております。首都高が地下化されたという意味合いでは、今の山手通りを走られると、山手通りの界限、マンションがかなりきれいになっております。あれは首都高がやったわけではございません。首都高の

整備に合わせて、沿道がきれいになっていった、建て替わって行って、ああいうような形で修景も行われ、都市の環境がよくなったということは、実際にございますので、そういうことを念頭に考えていけば、必ずしも築地川だけを対象として議論すべき、ということではない、というふうに御理解いただければいいのではないかと思います。築地川の線形等には、次回以降ご紹介させていただきますが、当然、私どもも蓋をかけるといっても、今の築地川にございますような橋脚、昔の橋が車線の真ん中にある、といったものに関しては、当然手当していきたい、と思っておりますので、そういう意味では、今の区間については、走りやすくなるということが前提で、都市の改造とセットで議論していきたいと考えております。以上でございます。

【猪瀬委員】今の32ページの図ですけどね、先ほど言いましたけど、通過する場合と、終点で外に出て行く場合と、ちょっと違うんです。ですから、中央環状のこの間できたところは、山手通りの上に、大きな煙突、換気塔ができるのです。これは結構大変なものなのです。それはだから、通過するという事ですから。清溪川のように、ここでおしまい出口というところに、出口を早く作っただけです。32ページの右の欄も、上も下も地下化した場合に、煙突みたいに換気塔が建つのですよ、約50メートルの高さで。そこを、今の中央環状の山手通りと同じように、何百m置きに、換気塔が建つのだ、ということを忘れない方がいいので。通過することと、出口でここから高速道路無しというのは違うということは大事なところですから。

【高野委員】テーマに沿うのかわかりませんが、今、2020年オリンピック、パラリンピック招致のための支援活動を一生懸命させていただいております。その中で、2020年ですから、あと8年後になるのですが、やはり日本橋の橋をなんとかそれを契機に、という話は非常に多く、色々な方から届いております。もちろんオリンピックと直接この会議自体は関連しないわけですが。東京オリンピックの際に、急いで工事をやったがために、何度も国交省からも説明いただきましたが、文化、歴史の観点から、早く、橋を地下化にする、先ほどイメージ図もありましたが、この作業を取り急ぎ進めてもらいたい、という意見が大変多く寄せられている、ということだけ、お話しさせていただきます。以上です。

【竹内委員】先ほど私は、資金調達の話などさせていただいたのですが、私はある特定の資金調達方法をやるべきだとか、やるべきでないだとかを言いたいわけではなくて、いろんな可能性を指摘しておくことが必要だろうと思うんですね、民間も一つの選択肢ですし、国が負担というのもありますし。例えば、実際に実現は難しいかもしれませんが、以前東京都が一生懸命考えていたロードプライシングがありますよね。ロードプライシングをやって、首都高と東京都の一般道路は当然、代替・補完関係にありますから、理論的には整合性がとれているので、その収益を使うという手もあるかもしれませんし、あるいは、鉄道の方で昔ありました「特特」（特定都市鉄道整備積立金制度）という制度では、事前に運賃を上乗せして取ったという例もあります。こうしたいろんなアイデアがこれまでも出てきているわけです。判断は別にして、色々な資金調達の方法があるのだということを書くこともいいのではないかと。

皆さん、色々ご意見を伺って勉強になるのですが、一つ思ったのは、今ある首都高速をそのまま真下の地下に持って行くことだけであれば、そんなに影響は無いのかもしれませんが、そうで

はなくて、路線を変えて、この場所は通さない、この場所には新たに通す、ということを始めると、当然人々の立地行動が変わってくることになります。そうすると、これは首都高だけの話では済まなくなってくる、ということも頭の片隅に置いておくべきでしょう。例えば、先ほど、事務局がおっしゃっていましたが、容積率が上がるということになると、それに従って、当然人がいっぱいそこに集まったり住み始めることになる。その結果、交通量が増えれば、首都高の現在の車線数のままでは済まなくなる。そういうふうに考えれば、首都高自身も変わらなくてはいけないし、立地行動の変化によるアクセスの変化ということも考えておかななくてはなりません。そういう視点は持つておく必要があるだろう、ということです。

最後に、お尋ねなのですが、結構、首都高の地下化は魅力的なものなのですが、よくよく考えてみると、東京の地下は利用し尽くされていて、地下鉄もいっぱい通っていますし、当然生活にかかわる通信ケーブルや上下水道、ガス管もあれば、いろいろある。例えば、国会議事堂前駅は、千代田線でしたっけ、相当深いところにありますよね、その下に首都高を通すかどうかはわかりませんが、そういう意味で、かなり障害があると思うのですね。その点の問題がどれくらい深刻なのか、いつかわかれば教えて下さい。

【事務局】今、竹内委員の方からご意見ありました点で、質問として、東京の地下の多様な使用状況ということではありますが、これについてはまた後ほど紹介させていただきたいと思いますが、当然、地下10m、20mのエリアというのは、地下鉄あるいは、下水道、上水道、あるいは電力といった点でかなり使われております。実際山手トンネルが、フラットに作られてなくて、かなり上がったり下がったりするの、実際には地下鉄をこえたり、あるいは地下鉄とほんとにすれすれのところをいたり、そういうルートを設計したが故にかなりそういった意味での複雑な構造になっている、というのはすぐにご紹介できると思います。

【コシノ委員】もし地下化された場合、電柱とかそういったものが、まだまだ真ん中にあるわけですから、そういったものと同時に考えていくのはいかがでしょうか。

【事務局】おっしゃるとおりだと思います。

【三宅座長】それでは意見も出尽くしたと思いますので、今後の検討の進め方について、事務局から、ご説明をお願いします。

【事務局】それでは、資料5を用いて説明させていただく前に、今いろいろご指摘をいただきました点、特に、物流の幹線道路ネットワークの知見を入れる、あるいは、東京の都市活動に、どれだけ自動車交通を見直すべきなのか、あるいはどの分野を担うべきなのかといったご指摘、あるいはどれくらいのボリュームを担うべきなのか、あるいはできるだけネットワークを最適に使うやり方がある、といったご指摘等々、自動車交通のみならず、全体の東京の交通という問題でまた掘り下げて、ご議論いただければと思います。また、そういうデータも準備させていただきたいと思えます。また、岩見委員のおっしゃっていた、望ましい姿を一つ描いてみる、そして課題も併せて、並列で列挙してみる、ということは、まとめ方の大きなヒントなのかなというふうに思っております。

そういったところも、相談させていただきながら、まとめ方について、頭をめぐらしていきたいと思っております。

資料5をもってご説明させていただきます。今後の検討の進め方ということで、今ご紹介しました、提言を最終的にどういうまとめ方をさせていただくのかということにも関係するわけですが、今日、第3回の有識者会議を開いていただいた後、次回7月上旬を予定しておりますが、第4回有識者会議を開き、今日の議論を更に深めていただければと思っております。最終的には、夏頃までには提言のとりまとめをお願いできればというふうに考えております。今日いただいた再生への必要性の肉付け、といったところも、どんどんいただいたものは、その中に盛りこんでいければと思っております。今、首都高で議論している内容についても、次回あたりでまたご紹介させていただければ、というふうに思っております。以上でございます。

【三宅座長】 みなさん、今後の進め方について、ご意見なり、ご提案はございますか？

【細川委員】 次回の日程は決まっているのでしょうか？

【事務局】 出来るだけ早くセットし、連絡させていただければと思います。

【三宅座長】 それでは、本日予定された議事は以上でございます。それでは事務局にお返しします。

【総務課長】 長時間にわたりまして、有意義なご議論をどうもありがとうございました。本日の配付資料につきましては、そのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。以上をもちまして、第3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。

【猪瀬委員】 会議を終わった直後に、一つだけ言わせていただきます。首都高速の経営体は一つなのですが、地下鉄というのは、東京メトロと都営地下鉄と、二つ経営体があるのですね。皆様ちょうどここにいらっしゃるから、一言だけ申し上げておきます。つまり、首都高速の途中に、別の料金所がある、こういう状況にあるのですね。首都高の問題は、国土交通省の道路局が主体となっていますが、これは旧建設省系です。今の地下鉄の東京メトロと都営の2つある状態については、旧運輸省の担当で、鉄道局なのです。この問題も、首都のあり方として考えてもらいたい、経営体が二つあるのはおかしい話なんです。首都高速だけでなく都市交通という問題で、頭の片隅に置いておいていただければ、一元化するためにいろいろやっていますのでご承知おきください。