

An aerial photograph of a dense urban area, likely Tokyo, featuring a prominent multi-level highway interchange. The image is overlaid with a semi-transparent blue gradient. The text is centered on this gradient.

首都高速の再生に関する有識者会議
提言書(案)

はじめに

■ 本会議の設立目的

東京五輪に合わせ緊急的に整備されてから、既に半世紀近くが経過し、高齢化が進みつつある首都高速道路について、再生の基本的な方針について検討するため、「首都高速の再生に関する有識者会議」は設置されました。

■ 委員一覧

- | | |
|-------------|-----------------------|
| 三宅 久之 <座長> | 政治評論家 |
| 石田 東生 <副座長> | 筑波大学大学院システム情報工学研究科教授 |
| 岩見 隆夫 <副座長> | 政治評論家 |
| 猪瀬 直樹 | 作家 |
| 岸井 隆幸 | 日本大学理工学部教授 |
| 木村 眞 | 国際ロータリー第2750地区環境保全委員長 |
| コシノジュンコ | ファッションデザイナー |
| 菅家 功 | 日本労働組合総連合会副事務局長 |
| 高野 秀夫 | 東京商工会議所常務理事 |
| 竹内 健蔵 | 東京女子大学現代教養学部教授 |
| 根本 勝則 | 日本経済団体連合会産業政策本部長 |
| 細川 珠生 | 政治ジャーナリスト |

→ → → → →

東京オリンピック
TOKYO 1964
第18回オリンピック競技大会 (1964/東京)
Games of the XVIII Olympiad

新幹線開通

大橋ジャンクション

レインボーブリッジ

日本橋再生イメージ

◎首都高速建設時

◎現状

日本橋上空

築地川

日本橋上空

旧築地川

築地川周辺再生イメージ

渋谷駅前

新宿駅付近

渋谷駅前

新宿駅付近

1964

Now

Future

首都高速再生の基本方針

■ 基本方針

人と環境に優しく魅力ある「世界都市東京」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、世界都市東京にふさわしい再生が必要です。

■ 課題 1 issue

高齢化の進展

- 首都高速は、東京五輪にあ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、高齢化が進展しています。
- 過積載車両の通行等、過酷な利用環境から、構造物の劣化状況が厳しく、箇所によっては更新を検討すべき時期に来ています。



コンクリートの剥落



■ 課題 2 issue

安全な高速走行についての課題

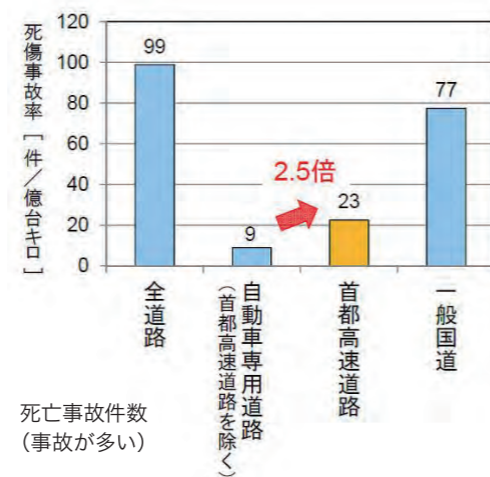
首都高速は、既存の道路、河川等の上空を活用して整備を進めてきたことから、設計速度が低く、複雑な分合流、急カーブなど厳しい線形となっており、安全な高速走行に課題があります。



築地川付近（カーブが多い）



首都高速の分合流状況



■ 課題 3 issue

景観への影響・水辺空間の喪失

- 首都高速は、既存の道路、河川の上空に整備された高架橋によって周辺に圧迫感を与え、都市景観を阻害しています。
- また、既存の河川の埋め立てや上空空間の占用により、貴重な水辺空間を喪失させています。



日本橋の水辺阻害



水辺空間の喪失

■ 課題 4 issue

首都直下型地震対応

首都の高速道路は、緊急輸送道路として、構造物の耐震力を強化するとともに、不測の事態に備え、複数の経路選択が可能となるような環状道路整備などのネットワーク強化をすることが求められています。



東日本大震災の地震動によって橋脚が損傷 (県道)



東日本大震災の地震動による損傷なし (国道45号)

首都高速再生に関する ロータリークラブからの提案



国際ロータリー第2750地区

1 基本方針

首都高速都心環状線を地下化することにより、「安全・安心で」「環境に良く」「文化価値を回復して」、首都「東京」及び日本の魅力度・競争力強化を実現する。

・災害に強いこと、交通車両にとって安全であること

・周辺環境の改善、文化的景観の回復を実現すること

・交通混雑を解消し、利便性を向上、物流の円滑化を実現すること

2 計画概要

新都心線約50.4kmを建設。建設費を約3.8兆円と試算

※建設費は各種事例、ヒアリング結果等による（H22年2月森記念財団調べ）

・築40年を経過した老朽化部分を代替する新都心線を建設し、河川及び通りを覆う高架構造物は撤去

・早急な建設と用地取得費軽減を考慮し、道路等の公共施設の地下を通す

・新設区間には、ランプを21か所建設。中央環状線内側のランプが47か所から28か所に減少

・新しく建設する高速道路の耐用年数は100年



- 凡例
- ループ型ランプ (公園等公共施設の下)
 - ループ型ランプ (民間再開発に伴う)
 - 通常ランプ
 - 新都心線 (浅深度地下部分)
 - 新都心線 (大深度地下部分)
 - 既存高速道路
 - 工事中高速道路
 - 現行計画・構想道路
 - 撤去(廃止)高速道路

3 財源について

首都高速の既存債務、新都心線建設費用、追加補修費の合計約9兆円を、利用者負担と民間活用等で賄える計算。

計算の前提

- ・収入は、現行の首都高速道路の通行料収入計画を踏襲
- ・借入金利は高速道路機構の収支予算計画を踏襲(将来金利4.0%)
- ・追加補修費として1.0兆円以上を計上

債務・建設費	財源	
新都心線建設費 3.8兆円	現行計画による利用者負担	H61年度(2049年)までの現行通行料*2 4.1兆円
既存債務 4.1兆円*1	恒久有料化による利用者負担	100年後*3までの現行通行料*2 1.9兆円
	インフレに合わせた利用者負担	金利3%に到達するH35年度(2024年)以降、インフレに応じて10年毎に10%通行料金値上げ*4 1.9兆円
追加補修費 1.0兆円	民間の活用等	建設費削減の努力 空中権・容積率割増の経済効果 1.0兆円以上

合計 **約9兆円**

必要な国・自治体のサポート

- ・通行料金の恒久有料化
- ・公有地をランプ・ICとして活用する許可
- ・借入への政府保証(金利低減のため)
- ・既存道路の撤去、新たなランプ周辺での街路整備等の協力

※1: H23年度末残高。社会資本借入金0.3兆円含む ※2: 通行料、修繕費、管理費は首都高速道路(株)、機構の計画を踏襲
 ※3: 新道路完成後から100年。 ※4: 高速道路機構の収支予算計画ではH35年度(2024年)に金利3%に到達。以降、インフレ傾向と仮定。
 出所: 首都高速道路株式会社・高速道路機構「収支予算の明細」(H24.4.20付)

ロータリークラブとは

ロータリーは1905年に米国・シカゴで設立された奉仕団体で、日本では1920年に東京ロータリークラブが発足し、現在に至ります。

ロータリーは人道的な奉仕を行い、すべての職業において高度の道徳的水準を守ることを奨励し、世界においては、親善と平和の確立に寄与することを指向した、事業及び専門職務に携わる指導者が世界的に連携した団体です。

首都高速再生の具体的な将来像

計画を着実に遂行する仕組み

