

第4回 首都高速の再生に関する有識者会議

平成24年7月5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4回首都高速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、本委員会の司会をさせていただきます道路局総務課長の樺島と申します。それでは、開会にあたりまして羽田国土交通大臣より一言ご挨拶申し上げます。大臣よろしくお願ひいたします。

【羽田大臣】おはようございます。国土交通大臣を拝命いたしました、羽田雄一郎でございます。今日は4回目ということで、大変お忙しい中、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をいただきましてありがとうございます。首都高速は東京オリンピックにあわせ、緊急的に整備されてから既に半世紀近くが経過をしております。老朽化が進みつつある首都高速の再生は、重要な課題であると認識をさせていただいております。とりわけ、首都直下型地震を想定した際、国民の安心と安全を守るために、首都高速がどうあるべきかという観点から、検討が不可欠であるというふうに考えております。当委員会は今回4目を迎えますけれども、四月に設置されて以来、現地視察も含め、精力的にご議論いただいていると感謝をさせていただきます。本日も是非活発なご意見をお願いするとともに、皆様方の英知を結集していただいて首都高速の再生についてご意見をとりまとめていただきますよう心からお願ひをさせていただきます。本日はありがとうございます。

【総務課長】ありがとうございます。本会議は、公開にて開催させていただき、前回同様、インターネットライブ中継を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。それでは、報道の方の頭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はそのままお残りいただいて結構でございます。なお、国土交通大臣は、所用につき、ここで退席させていただきます。

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たいと思ひます。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3-1「都市環境の改善について」、資料3-2「今後の首都の交通戦略について」、資料3-参考資料、資料4「財源についての提案（ロータリークラブ提出資料）」、資料5「首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究」における検討状況（首都高速道路（株）提出資料）」、資料6「今後の検討の進め方（案）」以上、資料は8種類でございます。漏れている資料がございましたらお知らせ下さいますようお願いいたします。なお、本日は、委員全員のご出席をいただいております。それでは、以後の議事の進行は石田副座長にお願ひいたします。石田副座長よろしくお願ひいたします。

【石田副座長】おはようございます。石田でございます。今回より、三宅座長のご意向により、進行を務めることとなりました。どうぞよろしくお願ひいたします。それでは早速議事に入ります。

いと思います。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論点整理」について事務局より説明をいただいた後に、ロータリークラブの木村委員より、「財源についてのご提案」の説明をいただきます。その後、首都高速道路株式会社より「構造物の大規模更新のあり方に関する検討状況」についてご報告をいただきたいと思います。時間も限られておりますので、全ての説明が終わり次第、まとめて委員皆様のご意見等をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。それではまず始めに事務局よりご説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは事務局の方からお手元にお配りをさせていただいております資料 3-1、3-2 を用いまして、前回からの議論を深めていただければと思います。

その前に資料 2 を見ていただけたらと思います。資料 2 は前回からお示しをさせていただいております、首都高速の再生に関する主な検討事項（案）でございます。今までここでご意見出していただいた意見を整理し、項目を整理させていただきました。大きな項目としては、Ⅰ「首都高速の再生の必要性」の議論があります。そしてその後、Ⅱ「首都高速再生の基本戦略策定に向けた論点」といった論点整理をさせていただいているところでございます。今日はそのうちの 3 ポツと 4 ポツの都市環境の改善という視点、さらには、今後の首都の交通戦略との連携という視点でご議論を深めていただければということでございます。今後、Ⅲにございます、再生の具体的な将来像、そして、Ⅳで、それを進めていくための仕組みのご議論を進めていただきまして、全体の方向付けをいただければということでございます。

今日はこの赤の枠で囲ませていただきました、3 ポツ 4 ポツについての資料の準備をさせていただきました。その資料が先ほど紹介した、資料の 3-1、3-2 でございます。まずは資料の 3-1 ということで、都市環境の改善という視点で御議論をしていただければと思います。

一枚めくっていただきますと、1 ページ目でございます。今までご意見をいただいている内容を少し整理をさせていただきました。①でございますが、美しい東京をつくるために、引き算を含めて整理をするというデザインの原点に戻っていただきたいというご意見がありました。さらには③、電柱などまだまだ道路に残るので、同時に考えていくべきだろうという意見。あるいは④で首都高速が登場した当時、実は世界的にもモダニズムの最先端として扱われていたということをよく考えていけば、今後どうすべきかというところが、自ずと見えてくるのではないかとということ、等々のご意見が寄せられていたというふうに記憶しております。

次のページでございます。先ほどのご意見を少し補足する形でデータを整理させていただきました。首都高速が急ピッチで建設された東京オリンピック当時のインフラ整備、日本のインフラ整備というのがどういう状況だったかというものでございます。下の右の表でございます。昭和 40 年と現在の道路・交通環境の比較を見ていただければ、東京、その当時でも一般道路の舗装率、3 つ目の欄でございますが、50%。その当時、全国では舗装率約 7%という状況が昭和 40 年代にあったわけでございます。現在では右枠でございますように大きな改善が行われておりますし、左側の写真を見ていただきましても、東京の数寄屋橋の様子ということでございます。車線の形も無く、自動車あるいは電車、歩行者が輻輳して町中で混在するという様子が写真で見てとれるということでございます。

3 ページをめくっていただきますと、先ほど世界的にもハイカラなということをご紹介させていただきましたが、その当時のソ連の映画の場面でも出てきてということでございます。ニュー

スの記事でも、オトギの国のプロムナードというような形で紹介がされていたということでございます。

4ページ目でございます。そうはいいながらも、その後、世界的にはいろいろな都市環境の改善が図られております。例えばドイツのデュッセルドルフ、中国の上海、ソウル、さらには日本の札幌、アメリカのシアトルといったところでも、様々な都市環境の改善が行われてきているということで、そういったところも頭に入れながらのご議論をしていただきたいということでございます。

5ページ目でございます。創成川の例を一つ追加させていただいております。左の下の方、整備前後の側面図というのを見ていただければよく分かるかと思うのですが、それまで2つのアンダーパスの間の地上にあった道路について、真ん中のアンダーパスでつなげることで、その空いた空間を上の方でございます、少しこの寂しい川の風景が、きれいな都心の川に生まれ変わったということになってございます。

6ページ目でございます。そういった都市環境の改善というのを、上の文章にございます、首都高速の再生によりまして、景観の改善あるいは水辺空間の再生あるいは沿道環境の改善、空間の複合利用といったところを目指していくということが必要なのではないかとということがよせられていたのかなと思います。

7ページ目でございます。これは首都高と日本橋の写真でございます。右にございます、このちょっと古いビル、これは野村證券の本社ビルでございます。昭和5年の竣工といわれておりますし、また日本橋のさらに首都高の向こう側でございます、三越の本店、昭和2年あるいは昭和4年に竣工して重要文化財に指定されているエリアでの景観をどういう形でみていくのかということでございます。右側の色で塗られている絵のところでございますが、実際には江戸時代からこの東京には堀もたくさん巡らされておったわけですが、実際の戦災復興でこのオレンジのところも埋め立てられ、更には首都高が川の上を走るという緑の部分でございます。かなりの部分を覆ってしまったという状況でございます。

8ページ目でございます。これはコシノ委員から何度か言われておりますが、日本橋と六本木でございます。これはCGで、もし首都高がなかりせばということの写真を整理させていただきました。日本橋の上に首都高がなければこういう形に見える。六本木も首都高がなければこういうかたちのビル街に見えるということでございます。と言いながらもまだやはり首都高だけが景観を悪くしているというわけではございませんで、次のページのように電線の地中化といったことも併せて、整備していくことが大事ではないかということでございます。

まだ、首都圏や、東京の部分では無電柱化も進んではおりますが、全国的にはまだ、という中で、23区の無電柱化率は、この表を見ていただきますように、約4割程度ということでございます。

10ページで、そういう景観の他にも沿道環境、実は騒音について達成率という意味ではなかなか進捗しておりません。左上の折れ線グラフを見ていただくと40%、さらにはその下で大気汚染は88%。大気汚染についてはかなり東京都の取組みもあって改善しております、それについては、かなりの部分のところで達成という状況でございます。

11ページ目でございます。空間の複合利用ということで事例を整理させていただきました。例えば、商業地域ということでいえば、上の緑色のところで②、大橋JCTという、先般現地を見て頂いた場所。あるいは公共交通という意味では後ほどご紹介をさせていただきますが、環状6号線という、山手通りとその下で新宿線と

地下鉄大江戸線を一体的に整備しているという事例。さらには、公園緑地という意味合いでは、さきほど見て頂いた③でございますが、札幌の創世川というところでの説明、あるいはライフラインという共同溝との一体整備という、そういったものもございます。そういった事例もこの後紹介させていただきます。

12 ページをめくっていただくと、中央環状線と地下鉄大江戸線を一体的に整備した 3.5km がございます。ちょうど中野坂上の周辺で、右に断面図がございますが、大江戸線の中野坂上の駅が山手通りの直下でございます。その下に新宿線が入り一番下に大江戸線が入っているという一体整備を行ってきているところがございます。

13 ページ、これはさらに長手方向に見ますと、さきほど重複区間前後では、中央環状新宿線が、地下鉄をかいぐって、実際には整備がされてきていて非常に厳しい状況も東京の中にはあるのだということをご理解頂ければと思います。実際にはその下の漫画にございますように上下水、電気ガスが道路の下に埋まっている、それを吊り、防護しながらそういったものをかいぐっていく工事が必要になってくるということでございます。

14 ページ、これは共同溝と地下歩道を一体的に整備した事例でございます。まだこれは、全体が竣工しているわけではございますので、平成 25 年度には全体が完成すると聞いておりますが、日本橋のコレドのところ、あるいは三越の駅の周辺、この一番下の写真を見ていただければ、確かにこんなところがあったねというふうに思っただけければと思います。ビルと横のビルの連絡がなかなか十分しっかりと図られていない。バリアフリー化されていないということ。更には右の写真にございますように、ビフォーアフター見ていただきましても非常に狭い道路がようやく広がってきているという状況がございます。

15 ページ目、これは地下利用という意味では、虎ノ門の共同溝の立坑を使いながら、今複雑に入り組んでいる虎ノ門の駅がきれいになるという将来図でございます。左側のビフォーに関して、現在でもありますが、非常に狭い地下通路の中で虎ノ門の駅を利用頂いているわけでございますが、右側の漫画に描かれておりますような、ちょうど平成 24 年度以降から逐次完成をして、最終的には虎ノ門の駅に地下広場が、大きな広い広場が平成 29 年頃にできるというふうに聞いております。

まとめということでございます。16 ページをめくっていただければと思います。今までご議論頂いたものを少し、更に追加した形で整理させていただきますと、建設当時の状況というのは、①にございます首都高速を急ピッチで建設した当時ということで、インフラ整備が十分まだ追いついていなかった状況があったということ、加えて②で、当時としては、首都高速の先進都市の象徴となるような道路と位置づけられていたということでございます。今日的な視点、意味合いで①のところでございます。現在の首都高速が世界をリードする首都東京の大動脈の姿としてふさわしいのかどうかという再検討が必要であるということ。今後の方向性としては、①、都市環境の面からも、単なる更新に止まらない首都東京にふさわしい再生を考えていくべきはないかということ。②、更には、現在の首都高速が撤去された場合、飛躍的に周辺の環境改善が期待されるわけでございますが、看板の整理、あるいは電線類の地中化といったようなもの的一体的なケアということが必要になってくるのかなど。③でございます。さらに地下化をしていくときには当然都市機能との向上といったものも当然期待しながらの事業を進めていくということでございます。

資料の 3-2 をめくっていただきたいと思っております。先ほどの論点の視点として今後の首都の交通戦略との連携と言う視点で、東京圏の交通の現状といったようなところをデータを整理しました。

まず、表紙をめくっていただいて 1 ページ目でございます。今までのこの委員会でいただいているご意見を整理しました。①でございます。実際に都市の中には、東京の中には道路以外に、鉄道、非常に大きな役割を果たしている機関がございます。そういったものを併せてコントロールするという考え方も入れ

ながら、検討するべきではないかということ。②にございます、3行目でございますが、実際に大きな巨大なコンテナ車というのは、都心を通っているという、そういったことの現状を踏まえて今後を考えていかななくてはならない。③、1行目の東京外環や中央環状品川線が整備されることによって、都心の交通事情が一変するということもあって、そういったことを踏まえて2行目以降、都心環状線が将来に渡って必要なものも含めて、首都高速のあり方を見直すという論点を考えていくことが必要ではないと言われております。④、都心環状線の必要性についても、その部分をよく考えてほしいと言われております。

2ページ目で、東京圏の現状からでございます。既にもう各委員ご存じのところでございますが、現状、将来におきましても都市圏の人口は、世界一の都市とされております。その結果右下にございます、都市別の平均通勤時間というのを見て頂きますと非常に日本の大都市圏へ通勤されている方、非常に苦渋を強いられているというのが、見て取れるのではないかと思います。関東80分通勤で日本を支えているというところでございます。

次は3ページでございます。これは、非常に皆さんよく感覚的にご存じだと思います。昼と夜の人口の差でございます。右側の表を見ていただきますと、東京の中心部の昼夜率が6.7倍というところでございます。いかに昼に皆さんが周辺から集まってくるということでございます。ロンドン2.7倍、パリ0.7倍、NY1.2倍、ということを考えればいかに大量の交通が発生しているということが見て取れるのではないかと思います。

4ページ目でございます。それを担っているのが、東京の場合は公共交通、鉄道網でございます。①、②の文章にございますように、公共交通網が交通手段のシェアの半分を占めております。下のカラフルな棒グラフを見ていただきますと、東京区部50%が公共交通で担われている、自動車の部分が10%ということで、諸外国に比べていかに少ないかということが見て取れるのではないかと思います。これは一つ雑学程度の議論になるのかもしれませんが。4ページの右上のグラフを見ていただきますと、東京の鉄道における地下鉄、私鉄、JR、899km、ちなみに国道、都道だけで1059kmということでこのエリアに占める鉄道、道路の延長は非常に似通っている割合にあると、このぐらいのネットワークが東京に張り巡らされているということでございます。

次のページでございます。自動車交通が担っている部分がわずかであるということでしたが、それが何なのかと見て参りますと、この左側のグラフにございます、業務交通の部分に車が分担をしている部分があるということでございます。業務で荷物を運んだりするときには当然車を使わざるを得ないということで、東京と実際の経済活動を行っていく上で、最低限の車としてこういうものが使われていると、逆にそういう意味ではこの上にございます、通勤・通学、帰宅の6割のほとんどの部分が公共交通ということで、世界的に見ても、最大スリム化がされた公共交通、自転車交通の分担なのかなということでございます。

6ページ目、これは参考程度のデータでございますが、その結果、自動車の保有台数全国平均の半分以下、②にございます、自家用乗用車の約7割は実は全く動いていないという状況にあるということでございます。

7ページ目をめくっていただきたいと思います。エリア毎で当然、道路の使われ方が違うであろうということでございますが、左側の少しこのカラフルな絵を見ていただきますと、都心10kmについては、ほとんど動いている車はタクシーが58%、貨物等が22%、更にそれが都心よりも離れるに従って若干貨物が増えてくるというような状況でございます。そのうちの高速道路を利用している状況を見ていただきますと、右側の地図でございます。特にピンク色の都心から長距離移動される方々の小型車が69%、大型車が52%、大型車は半分しか逆に高速道路を使っていないということにな

ります。残りがこの東京の大都市の中の幹線道路に紛れ込んでしまっているということでございます。

8ページ目をおめぐりいただきたいと思います。これは23区内の渋滞量でございます。左側のグラフで、青が平日、赤が休日ということでございまして、青の平日の混雑時間帯を見ていただければ、朝夕さらには業務の交通にピークが立ちます始業以降夕方までの間、渋滞があらゆるところで発生しているというのが見てとれると思います。

9ページ目、これは首都高速でございます。首都高速の渋滞も同様で、平日におきましては朝と夕というところで渋滞が発生するというところでございます。棒グラフが立っているところを見ていただければ見てとれると思います。さらにはそれが都心環状周辺で渋滞が発生しているというのが右のグラフで見て分かると思います。

10ページ目でございます。実際その首都高速、都心環状をどのような形で皆さんに使っていただいているかというところでございます。実際にはこの左側の漫画の地図にございますように、かなりの部分が都心3区を通過する交通が紛れ込んでいるということでございまして、今後の議論を考えていく上で、どうするかという極めて大きなポイントになります。更に左下の棒グラフでございます、都心の車種別割合でございます。大部分がやはり乗用車、業務目的の乗用車。更に貨物車というオレンジ色でございます。そういったものが10ページの時間帯別で見ていただきましても大半が業務目的、貨物車が全体を占めている。実際に交通を分散させるとは言いながらも業務目的、貨物車が大部分を占めていますので、大都市東京の経済活動を支えていく上でどう取り扱っていくのかという非常に悩ましい問題でございます。

11ページをおめぐりいただきたいと思います。貨物車の利用状況でございます。国際化を進めていく上で、国際海上コンテナをいかに処理をするかということは避けて通れない課題ではございますが、この左側の日本地図を見ていただきますと、赤の絵でございますように、東京であげられた海上コンテナは実は高速道路を使って日本各地に運ばれているということが見てとれます。加えて右側の円グラフでございますが、あまり高速道路を利用されないまま、各地区にこのコンテナが運ばれているという非常に厳しい環境が見てとれると思います。

12ページ目をおめぐりいただきたいと思います。その結果、この首都高速、特にどういう状況になっているかということでございますが、絵を見ていただきますと東京港、大井埠頭からあげられた海上コンテナが赤い部分、あるいは青い部分の線を使って運ばれていく。太い線の方がたくさん通っているという意味合いでございますので、実際には国道15号から国道4号や、国道6号、環七、あるいはその他の一般道路を通って、東京を抜ける。青の部分は首都高の湾岸線、中央環状線を使って日本の各地に運ばれて行くというようなルートが見てとれると思います。加えて首都高速をその結果利用していないのが約6割、利用している方が約4割ということになっておりまして、今後の都市環境の改善を考えていく上で、さらには日本の国際化、国際活動を支えて行く上での交通をどうするかという両方を兼ねそろえた議論をしていただくことが必要です。

13ページ目、それを支えるための大きな環状道路の整備につきましては、例えば一番この3本の輪のルートの一番外側、私たちは首都圏中央連絡道路というふうに言うておりますが、概ね横浜から海老名、八王子、あるいは埼玉の鶴ヶ島を経て、筑波、成田というところを繋げていく圏央道というのを平成27年度には供用してまいります。さらには東京外かく環状道路、千葉の高谷JCTから三郷等々を経て、というところについては平成27年度に供用、そして大泉から東名に関しては、事

業を本格化させるということでございます。加えて中央環状という一番真ん中の首都高速道路でございます。中央環状品川線、平成25年度供用ということを目指していますので、そういう意味では環状道路が平成25年度、27年度に出来上がってくるという非常に大きなターニングポイントになっているということでございます。

14ページ目が交通量の変化を見たものでございます。これは平成42年、将来の交通量がどういふふうになっていくのか、環状道路が出来上がることによって将来の交通量がどのように変わっていくのかというのが、色として整理をさせていただいております。赤の部分がこれは交通量が増えるであろう、青が減るであろう、当たり前なのですが、中央環状品川線が出来上がることによりまして、真ん中の環状道路を含む首都高速の交通量は減るであろうということが予想されております。

さらに15ページ目、これは少し大胆な施策ではございますが、真ん中の部分が都心環状線がなかりせばということで、交通量の試算をしてみました。中央環状品川線が出来上がって当然そういったところにも負荷がかかってくる。当然周りの環状道路に交通が寄せられて、真ん中の車は非常に大きく減ってくるということがあります。こういう風に強制的に迂回をする、あるいは流入規制をするということ自身がいいのかどうかということも含めて、ご議論いただければと思います。

ちなみに16ページ以降が、海外の取組みの状況を少しご紹介したものでございます。シンガポール、イギリスのロンドン、スウェーデンのストックホルムといったところでこういうようなものが実際に導入されております。

17ページを見ていただければ、ロンドンのロードプライシングがございまして。これはロンドンの一番中心部でございまして、1回1日で10ポンド、だいたい1250円程度取られることとなります。これによりまして、バスの待ち時間等々が大きく減少したという風に報告されているところでございますが、これについても市民からは色々このエリアは困るとかという意見はまだ残っていると聞いております。

18ページ、パリの市内、絵でございましてように青い線で塗られている環状道路、パリフェリックという自動車の環状道路がございまして、その環状道路の中側については貨物車7.5t以上の流入、流出というものが規制されております。特に右側にございましてこの絵を少し見ていただければ土曜の夜から日曜日いっぱいということで、週末に流出入すべてが規制されているということ。さらには、パリ市内のこの貨物車の駐停車でございまして、大型車は24時間駄目、大きいセミトレーラーも7時から22時が駄目、下から2つ目この青い漫画でございまして。さらにはトラック自身が夕刻17時から22時駐停車禁止ですということで、小さな車のみ入れます。そういう意味では上の文章に書いております環状道路周辺部に物流ターミナルを配置して、小型車でエリアの中に入って来れるというそういう仕組みにパリではなっているということでございます。

19ページ目バンコクでも同様でございまして。ここも非常に渋滞が激しいエリアでございまして、特に都心のバンコクの中心部については流入規制が行われております。右側にございましてような内環状道路というこの青の線に囲まれたエリアについては、大型車について6時から21時まで流入禁止ということになっております。特に写真にございまして大きな10輪以上という、とは言いながらもこれは日本でも銀座あたりであちこち見受けられますが、こういったセミトレーラー以上のものは一切入って来れないというのが、バンコクでも実際に行われておりまして、実際に平均速度が10kmから、15kmから20kmぐらいに改善されたということが報告されております。

20ページでございまして。これはミュンヘンでも同様に中に入って来れないようにということで周

辺に駐車場を整備して公共交通で都心部への流出入を図っているということです。

21ページ、これ翻って実は東京の23区、東京の都心にも規制があること自身はあまり知られていません。規制開始は昭和53年から都心の騒音振動の交通環境改善ということで行われて来ておりまして、環七よりも中側に土曜の夜から日曜の朝まで入ってはいけませんというのが左側の貨物車の標識で設置されているところがございますが、実際には有名無実になっているところがあるのかなというところがございます。こういったものは確かに標識だけで取り締まれるものではございませんので、もう少しハードあるいはソフトの施策、合わせてやっていくことが必要なのかなというところがございます。

22ページ目でございます。今ご紹介していたものを少しまとめさせていただきますと、まず1点目、東京の交通流動の特徴というのは非常に世界的にも特殊な交通流動でございます。非常に①の大量の交通が実際に発生しておりますけれども、②に書いてございますように多くの交通が公共交通によって捌かれている。自動車交通は唯一業務用目的という形の大きな役割を果たしている、ということで、いずれにせよこの役割を消すというようなことはなかなかできないであろうということが前提であります。東京の自動車利用の特徴と課題というところで整理をさせていただきましたが、①、当たり前でございますが業務時間帯で渋滞が発生しているということ、②、首都高の都心環状の利用に着目いたしましても通過交通が約6割、2行目でございます業務目的が約6割、貨物輸送が約3割を占めているということ、③にございます東京港発着の国際コンテナの約5割が首都高速を利用しておりません、加えて、そういったものが一般道路に入り込むということもございますので、首都高速道路利用の促進を図るという方法も必要になって参ります。今後の方向性ということを考えれば、①にございます、各委員からも常頃言われておりますが、今あります外側に位置する環状道路の整備、これを最優先でまずは進めるべきであるというのが一つ。②でございますが、そうはいいながらもそういったことを踏まえた上で、1行目の終わりからございますように混雑の解消、あるいは環境にも配慮しながら都心部への貨物交通をはじめとした流出入交通の抑制といったことを考えていくということも必要なかと。加えて、そういったものを踏まえて③、最終的な結論になりますが、首都高速の再生についてはこういったような様々な交通戦略、あるいは首都東京の都市像、将来の都市像を併せて検討していただいた上での結論付けが必要なのかなということで整理をさせていただきました。ちょっと長くなりましたが以上でございます。

【石田副座長】はい、どうもありがとうございました。それでは続いてですね、ロータリークラブの木村委員より財源についての提案をお願いしたいと思います。

【木村委員】木村でございます。では財源についての提案をさせていただきます。

では1ページ目お願いします。私どもは第1回目から主張いたしておりますとおり、基本方針といたしまして首都高の都心環状線を地下化する、これによりまして安全で安心で環境に良く文化価値を回復して、首都東京の再生および日本の魅力と競争力の強化を実現して、ひいては日本経済の再生につなげることを検討しているわけでございます。

括弧内の説明をいたします。東日本の大震災を経験した想定外の災害、あるいは東京直下型の地震等々の災害に強いこと、また交通車両にとって安全であること、また、今、都市環境の改善についてご説明がありましたが、周辺環境の改善、また文化的景観の回復を実現すること、3番目に首

都の交通戦略においても今ご説明があったとおりですが、交通の混雑を解消し、また空間の複合利用等により利便性の向上、物流の円滑化を実現すること、こういったことを目的として、これから一番の問題であろう財源についてのご提案をさせていただきます。

2ページ目、お願いいたします。計画の概要でございますが、新都心線50.4kmを建設する、それに対して総建築費3.8兆円と試算いたしております。右の図で見ていただけるとわかるんですけれども、橙色のところは新設するものでございます。黒の箇所ですね、真ん中の都心環状を中心にした黒の所は撤去するというところでございます。緑の所は従来通りの線でございます。こういったことをご提案させていただいているわけですが、考え方としましては、築40年を経過した老朽化部分の高架構造物を撤去するというところでございます。それから早急な建設ということを考えておりますので、用地取得軽減等を考慮すると道路等の公共施設の地下を通すということを考えております。また新設区間にはランプを21カ所建設いたしまして、そうしますと現在47カ所あるものを28カ所に減少させるというふうに考えております。新しく建設する地下の高速道路の耐用年数は100年というふうに考えております。いろいろと参考資料等々を検討して、池袋-新宿線の1,000億円、また大橋-品川線の440億円を考えて、キロあたり道路建設費は756億円ということ想定させて頂いております。

次のページです。財源についてでございますが、基本的な考え方は、首都高速の既存の債務、新都心線の建設費用、追加補修費の合計9兆円でございますが、これを利用者の負担と民活活用で賄うということが前提にいたしております。計算の前提は括弧の中で説明しているとおりでございまして、収入は現行の首都高速道路株式会社の通行料収入計画を踏襲いたしております。また、借入金利につきましては高速道路機構、これは独立行政法人高速道路保有・債務返済機構のことですけれども、これの収支予算計画を踏襲させて頂いております。将来金利は4%ということ前提にいたしております。追加補修費といたしましては、昨今新聞等々で出ているとおりで1兆円以上を一応計上するということを考えてございます。真ん中の枠でございますが、左側のネズミ色のところで債務・建設費でございます。まず新都心線の建設費は3.8兆円でございます。これは6ページでまた追ってご説明いたします。それから既存の債務4.1兆円でございます。これは平成23年度末残高で社会資本借入金0.3兆円を含んでおり、合計で4.1兆円を考えています。それから追加補修費については先程の通り1兆円でございます。合計8.9、約9兆円の総要資になります。それをどうやって財源を組めるかというのは右の緑色に書いてあるとおりでございます。まず第一に、大きい括弧書きの所、現行計画による利用者負担、これは平成61年度、これは2049年まで、現行の交通・通行料を考えております。これにより4.1兆円の捻出が出来るということでありまして、2番目には恒久有料化による利用者負担でございます。これは我々100年耐用年数がかかると申しあげましたが、それをその期間中現行通行料を取るということ考えます。そこで捻出される金額は1.9兆円と考えております。それから、インフレがいろいろ想定されております。金利自身が3%に35年度には到達する、これ2024年となっておりますが2023年の間違いでございます、申し訳ございません。それからインフレに応じまして10年ごとに10%ずつ通行料金を値上げするという考え方に基づいております。そうしますと約1.9兆円の捻出がそこで可能になるわけでありまして、これもインフレに合わせた利用者負担ということで考えております。最後の1兆円の不足分でございますけれども、これを民間の活用によって調達しようということでございます。考え方といたしましては、建設費の削減の努力を行うことと、空中権・容積率の割増の経済効果を活用して、経済協力をしていただくというこ

とでございます。これを実現するためには国・自治体のサポートが必要でございます。通行料金のまず恒久有料化でございます、それから公有地をランプ、IC、JCTとして活用するとかをお願いしたい。それから借り入れの保証につきましても政府保証を金利低減のために必要といたしております。また、既存の道路の撤去、新たなランプ周辺の街路整備等の協力をお願いしなければならないかと思っております。

4ページ目をお願いいたします。これは参考までに、載せさせていただいております。首都直下型地震が来た場合の経済被害というものいろいろといわれております。これ総務省の資料でございますが、今東京に大地震が来た場合には112兆円に上る額の経済被害が発生するだろうといわれています。それにより首都の経済、中枢機能の支障、また交通ネットワークの機能の支障等が、経済被害の総額が112兆円に上るといわれております。こういったことも踏まえて、是非とも地下化を進めるといことが我々の考え方でございます。

では、詳細資料の方の説明をさせていただきます。6ページ目でございます。財源についてご説明した建設費の試算については色々と事例等々のヒアリング、専門家の方々のご意見等を聞いて、建設費を試算したのがこの黄色の括弧内の金額でございます。一応、都心環状部は6車線と考えております。その他ランプ、分岐・JCT等の新設等々含めて全部で3兆8098億円かかるだろうということでございます。

7ページ目でございます。新都心線の環状部の断面図でございますが、飯田橋から飯田橋に戻るところでございます。茶色の部分が地表面のレベルでございます。ピンクのところが大深度地下表面レベルでございます。棒線の青色の部分が、地下鉄が今通っているところでございます。この黒で囲った部分、これが我々が主張している新都心線で、環状部をこういう形で新設したらいいのではないかと考えております。一部が大深度になるということを見て分かっていると思っております。

8ページ目をお願いします。先程、財源のところの説明した補足の資料になるのですが、首都高速の再生に関する財源でございますが、まず収支の試算を説明させていただきます。建設費の財源としましては、通行量の収入を想定いたしているわけでございます。収入につきましては、現行計画の通行量料金の収入を原資として返済するということを前提にいたしております。H61年度までに現行計画通りに返済されるということで、収入があるだろうということでございます。計画の無いH62年度以降（2050年以降）は、年率0.8%の通行量の減少ということを想定いたしております。また、渋滞解消等による通行量の増加は見込んでおりません。金利につきましては、H35年度の3.0%超から、インフレ傾向として10年毎に10%の料金増を考えております。インフレに合わせた料金増のため、交通量には変化はないと仮定いたしております。

支出の部門ですけれども、首都高速道路につきましては、首都高速道路株式会社、高速道路機構の収支予算計画を基本として、変化を加味しただけでございます。元金と借入金等については、高速道路機構の収支予算計画を踏襲いたしてございます。経費につきましては、撤去することによる経費の削減というものが110億円ぐらい見込んでおりまして、また地下化による管理費の増加等々みまして110億円の増加があるだろうと、計算上考えておりまして、管理費の増減がないというふうに想定いたしております。

次のページに移らせていただきます。9ページ目です。首都高速の再生に関する財源でございますが、既存の債務、及び新規債務を通行量収入で返済していく場合、新道路の耐用期間以内で

ある、100年が耐用期間でございますので94年間で返済が可能になると考えております。債務と返済の試算の結果でございますが、既存債務は、H23年度末で4.1兆円。これは有利子の借入金が3.8兆円、社会資本借入金が0.3兆円で計4.1兆円でございます。新規債務につきましては、建設費はH28年から建設が始まると仮定しまして、8年間で毎年3,500億円、計2.8兆円を借り入れるということを考えております。3.8兆円の建設費がかかるわけですが、残り1兆円は民活の活用、あるいは費用削減による、資金調達を財源することを考えております。建設の開始は平成28年度ということでございます。道路の建設期間は非常に短いということで、8年間で出来ると考えております。追加の補修費用の1兆円につきましては、これはどういう形で実際に出ていくかわかりませんが、我々としては、新都心線の完成後から5年間、毎年2,000億円の借入という形で仮定をさせていただきました。金利につきましては、高速道路機構の収支予算計画を踏襲してございます。平成23年度までは平均で1.5%の金利。平成35年度までには3.0%の平均金利になるだろうと、平成43年度には4.0%ということで、計算をしております。ということで、建設費の2.8兆円並びに追加補修費1兆円は、平成132年度、2120年度で返済が完了すると考えております。

10ページ目に移らせていただきます。民間の活用による資金の捻出方法でございますが、容積率の売却について考えております。特定容積率適用区域制度の認定を受けることによりまして、容積率の売却を行うことによって大きな資金が獲得できるようになると考えております。左側の方は、特定容積率適用区域制度の概要が書いてある通りです。現在、指定されているエリアについては、右の方の適用事例で現時点では、大手町、丸の内、有楽町地区のみが指定されています。その例が下に書いてあるとおりでございます。東京都が2002年に、東京駅周辺の117ヘクタールの特定容積率適用区域を制定しております。容積率の最高限度は、指定容積率の1.5倍以内かつ指定容積率に500%を加えた数値以内と設定されたということです。それに基づいて、JR東日本が赤レンガ駅舎の残余容積率を、東京ビルディング、新丸ビル等々に売却した例が下に書いてあるとおりでございます。これによりまして、総改修費500億円のうち450億円を容積率転売で賄った伺っております。下に書いてある表のとおりです。

11ページ目でございます。これをベースに容積率の売却をしたらどうかということで、特定容積率適用区域制度を利用し、現行道路部分の容積率を売却する場合、1.2兆円の収入が見込まれると考えております。現行道路部分及びJCT部分を容積率売買にあてることを想定しております。都心5区の販売単価は、これは下に書いた説明のとおりで、いろんな平均値を求めまして53万円/m²を考えております。あとは、都心環状線の道路面積26万m²を推定、利用可能率は91%、未利用容積率800%と想定して、さらにJCT部分の面積を利用するというで35万m²、これをいろいろと勘案しまして計算しますと、容積率の売却金額は1兆2,000億円になると考えられるわけでございます。

12ページを見ていただきたいと思います。容積率割増による資産価値の上昇について、六本木ヒルズの試算例です。これは森ビル等々のご支援をもらいました情報に基づくものでございます。純粋に個別物件の経済性から考えた場合、大規模施設への引込線に伴い、容積率の上昇を認めた際には大きな資産価値の増加が見込まれるわけでございます。六本木ヒルズの例では、数千億から数兆円の資産価値が見込まれたということです。こういったことによって、建設協力金を得ようというのが我々の考えでございます。ここでご説明してあるのは、六本木ヒルズゲートタワー、

容積率 650%を新規容積率 1,400%、また、六本木ヒルズ森タワーの 770%を同じく 1,400%に上げたらどういう結果が出るかと、それぞれの資産価値の上昇によって、約 5,900 億円の資産価値の上昇が見込まれると、そういったことによって是非とも協力金をいただこうと考えているわけでございます。

13 ページ目でございます。これは、容積率の割増によって資産価値が上昇するわけですが、ランプ・引込線の開通によって利便性を向上するというので賃貸事業の収入の増加を元にした資産価値の上昇というものを考えたわけでございます。これは六本木ヒルズの森タワーの例で計算したところ、約 500 億円の資産価値の増加が見込まれるということで、こういったインセンティブを与えることによりまして、多くの不動産の協力金が得られるのではないかと考えております。

いろいろこういう形で提言を申しあげたわけですが、これは多くの専門家の皆様のご意見を参考にして作成したものでございます。ご承知のとおり、第 1 回目で冒頭申し上げたとおりロータリーはこれをベースで事業を行うというのではございません。あくまでも、これをたたき台といたしまして、専門家の皆様にご検討いただいて実現に向かって議論を一步でも進められればと思ってお提案をさせていただきました。以上でございます。

【石田副座長】どうもありがとうございました。最後になりますが、参考情報として首都高速道路株式会社より、大規模更新のあり方に関する調査研究について、ご報告をお願いしたいと思います。よろしくお願ひ致します。

【首都高速道路(株)常務執行役員 安藤氏】首都高速道路の安藤と申します。よろしくお願ひ致します。資料5を用いまして、当社で設置しております大規模更新のあり方に関する調査研究委員会の検討状況を報告させていただきます。

まず1ページ目を開いて下さい。委員の名簿でございます。委員長は東京都市大学の涌井先生にお願いしました。経済の秋池先生、石田先生には首都高の委員会にも交通計画の専門家として参加していただいております。機構の勢山理事長、橋の専門家の藤野先生、コンクリートの専門家の前川先生、それからトンネルの専門家の真下さん。それから、金属疲労の専門家の三木先生を委員として配置しております。3月5日に1回目を開いて、4月には2班に分けて、東品川等の現場を視察していただいて、5月、6月と委員会を3回開催しております。

次のページをご覧ください。この首都高速の現状といえますか、過酷な使われ方の状況の整理、この委員会でも報告があったところですが、簡単に報告させていただきます。首都高速道路は、東京23区内では国道、都道の道路延長の比で見ますと約15%に過ぎませんが、走行台キロや貨物の輸送量であげるとその2倍の30%になっています。首都圏の産業、生活を支える大動脈として果たすべき役割は重大になっている道路であります。交通量は約1日100万台あります。最大の断面のところは、湾岸線の葛西JCTから辰巳JCT付近で16万台程度、各放射線が10万弱の交通量があります。特に大型車の交通量が多く、都内23区の道路に比べて約5倍の交通量があります。また、さらに取り締まりを強化していかなければなりません、軸重10トンを超える過積載の車両が通行している状況であります。現在、昭和37年に京橋-芝浦が開通して、今年の12月で50年を迎えるわけですが、その半面、経過年数が40年以上を経過した構造物が全体の約3割。30年以上で言いますと半数約5割

を超え、損傷が多く発生して高齢化が進展しているという状況であります。記載はありませんが、ネクスコのような土工部でなく構造物の比率が95%と非常に高く、維持管理が重要な問題となっているのが現状です。

次のページをご覧ください。我々点検の結果につきましては、4ランクに分けて判定をしております。第三者に被害の恐れのある緊急対応しなければならないという損傷をAランクの損傷。計画的に優先順位を決めて補修していくBランクの損傷。Cランクは損傷はあるけれども軽微である、Dランクは損傷なし、というA B C Dのランクに分けて管理しています。A、Bランクの例は、右の写真を事例として挙げております。Aランクはすぐに対応しますので、Bランクは一体どういう現状となっているのかが問題になりますので、次のページをご覧ください。

4ページです。Bランクにつきましては、オレンジのところはその年の損傷を発見した件数、それから青がそれを補修した件数です。ご覧のとおり、発見した件数に補修の件数が満たないものですから、このBランクの損傷が増加している傾向にあります。21年度時点で9万6,000件程度の損傷がありました。ここに記載はありませんが、22、23年は横ばい傾向で、その年で見つけた件数はその年で何とか補修しています。9万6,000件がBランクと公表したものですから、安全性に問題はないのかという問い合わせが多くありました。次のページをご覧ください。

イメージ図を作って説明させていただきました。真ん中にありますように、保持すべき性能にかなり近い状態まで落ちるような緊急的なAランク損傷については、直ちに補修をします。ただ左側にありますような、損傷・劣化により性能が落ちてきているBランク損傷については、計画的に優先順位を決めて補修をして元のように戻していくということで説明をさせていただいております。

次のページです。では一体どの区間を更新するのかという抽出のフローであります。まず、損傷の発生に関連する要因を調べよう、そのことによって検討の路線を抽出しましょう、路線が選ばれたら、どの区間をどういう損傷の要因をもって直していくのか、区間を決めていきましょう、という順序で区間を選定しているところです。具体的に説明します。

次のページをお願いします。損傷発生に関連する要因として2つの点に着目しました。昭和48年に、左下にありますように、安全性に関する設計基準が大きく見直されております。荷重を2割増にする等の改定が行われております。その48年の設計基準を適用した構造物か否か、ということが一つの着目点。それから累積軸数が3,000万軸数、ちょっと専門的で申し訳ありませんが、平たく言いますと、供用開始以来、換算して20トンのダンプが3,000万台を超えているかどうか、過酷度と言うべきなのか、そういう2つの指標で整理をすべきであるということで考えております。その参考例としてこの中に絵がありますが、3,000万台以上のランクの茶色の中で、48年の設計基準を適用していないものについて極端に損傷の数が多く見て取れるのが分かるかと思えます。

この考え方に基つきまして、次のページをご覧ください。具体的に、20トンダンプが3,000万台以上通っているところが赤、過酷に使われています。また48年の設計基準を適用していないものが緑、この赤と緑がダブルに重なったところ、二重になったところで損傷が多く発生していると判断し、データもそうなっていますが、大規模更新の検討路線として抽出しましょう、ということがあります。それがここにありますように都心環状線から7号小松川線までの約75キロ、約300キロの全長の4分の1になります。参考までに、40年以上経過した路線の中では5号池袋線が高速国道と接続していないので、大型車の数が少ないということで除外されております。

次のページをご覧ください。路線が選定されましたので、ではどの区間を抽出していくのかとい

う要因を選んでみました。とにかく①、②が重要で、1番目に、過去に重大な特異損傷が発生した箇所があるのかないか、それから、2番目に維持管理が、立地条件、河川上や鉄道上ということで維持管理のしづらさがないのか、それから構造的に点検が困難な場所がないのか、ということを中心項目として選ぶ、それから一般的な損傷、それからこの委員会でも議論になっておりました渋滞のボトルネックになっていないか、それから事故が多発していないかという要素を加えて区間を選んでいくということにしております。

次のページは、具体的な特異損傷の事例を写真で示しておりますが、左のように繰り返しの荷重で、こういう桁のところに線が出ておりますが、これが疲労亀裂というもので、繰り返しの荷重でこのように金属疲労が起きて、亀裂が発生している状況です。コンクリートも同じようなものです。

次のページをご覧ください。これが維持管理性能の事例です。やはり鉄道の交差部、河川上については維持管理がしづらい。それから構造的に、専門的には、掛け違いのゲルバー構造というのですが、これは経済的だということで当時流行った構造なのですが、どうもこれは点検・補修がしづらい構造であるというような例です。

次、12ページです。これは構造物の損傷の事例を示しております。床版を下面から見たときのクラックの状況、RC橋脚のひび割れの状況等、そういったデータも持っております。

次に、具体的な更新箇所の区間を選定していく順序について説明します。

まず、説明しましたように、過去に重大な特異損傷が起きていないか、維持管理がしづらくないか、これに重点を置きます。それで、STEP1と下にありますように、その箇所について該当する箇所があれば赤、一つの柱と柱の間ごとにこのようなデータを持っていますので、ここに赤を決めます。そうしますと、次にそこで一般的な損傷がオレンジの六角形にありますが、かなり出ているというところは足し、ここもグループに入れる、また、④の渋滞・事故が多発している区間も入れる、また同じ形式や連続桁というところも入れる、またその他の社会的要因があつて、まちづくり等で作り替える必要があるんだという要因があればその区間も入れる、ということで、例えばこの9径間をグループ化しているわけです。ある程度まとまった区間で直した方が効率的という基本的な考え方をもっています。

それから次のページをご覧ください。では、区間、グループは分かったけれども、それをどうやって直すのか、補修の仕方の例を示しております。迂回路がある場合、このケースはかなり少ないケースかと思いますが、首都高の隣に暫定的な仮の栈橋であるとか迂回路ができる場合は、その区間、9径間は迂回路を使って補修をする。ところが、そういう箇所は少ないですから、首都高の場合はある程度JCTや出入口の間について、長期間通行止めして、この9区間をグループしたところを直す必要が出てくる。そうして、今現在対象となった6路線について、この検討の区間の抽出の作業を進めているところです。

次をご覧ください。では一体、更新のタイミングをどう考えているかというところではありますが、あと2年後、26年には中央環状品川線が先ほど説明ありましたように完成して、中央環状がリングになります。

そうすると今損傷が激しい1号羽田線あたりの交通の負荷が軽減されてくるのではないかと、迂回の可能性が高まるので、この辺が着手できるタイミングの一つの目安ではないのか。それで、10年後、3環状が概成したおり、千葉の外環、東名まで外環が延びて、そうすれば、4号線についても手をつけられるのではないかと。それから、横浜の方でも、横浜環状北線、北西線によって、東名と湾岸が

結ばれれば、3号線にも一部着手できるのではないかと。また、千葉の外環や、7号線と中央環状にも、小松川JCTというのを作って、迂回できるようにしておりますので、それが完成すれば、7号線についても交通の負荷が減少して着手出来るのではないかと。都心環状についても、ここまでくれば、部分的に詳細な検討は必要ですが、着手出来るのではないかと考えています。また、その先、外環が完全に整備された段階では、3号線がいよいよ大幅に着手出来るのではないかと。それから1号線が中央環状に接続すれば、6号線にも手をつけられるのではないかと。そのようなことと、お客さまに迷惑をかける度合いを極力少なくすべく、適切なタイミングを選んでいきたいというふうを考えております。それで最後に、当方の委員会を出てる委員からの主なご意見を紹介させていただきます。安全を第一に、コストミニマムでやっていくというための方策としては、大規模に修繕をしたり、部分的な更新をしたり、大規模にそっくり取り替えたり、という事を効率的に組み合わせて実施すべきではないかと。更新するかどうかは、致命的なダメージがあるのか。メンテナンスする方が高くつくというケースになってないか。それから、急カーブや分合流があつて事故や渋滞が発生していないか。サービスレベルが合わなくなった等の理由で判断するのではないかと。ただ、その事業の実施にあたっては、先ほど言いましたお客さまの迷惑を極力抑えるようにネットワークの整備状況を考えながら更新をしていくべきであろう。また、まちづくりや環境改善、民間等、首都高ではコントロール出来ない外部からの要請がある場合は、関連するプロジェクトと十分連携して更新を実施すべきであろうというご意見をいただいております。それで、8月頃、中間とりまとめを考えていたのですが、議論がまだ尽くしていないと委員長の方から発言が前回ありまして1、2ヶ月遅れて9月、10月頃に中間のとりまとめ、それから年末には、最終のとりまとめを行う予定にしております。説明は以上です。

【石田副座長】どうもありがとうございました。説明は以上でございますので、これから、全体に対する意見交換の時間とさせていただきますと思います。どちらさまからでも結構でございますので、ご質問、なにかご意見をいただきますようお願いをいたしたいと思っております。

【三宅座長】安藤さんにご質問したいのですが、私どもは首都高の地上の分を、支柱の方の補強などは、見聞きしておりますので、それなりにやって頂いていると思っておりますけれども、地中にある基礎の部分はどうなっているのですか。それは大丈夫だという、例えば建設時の資料があるとか、あるいは、無作為抽出でサンプルだけ掘ってみて、大丈夫だと立証されているのですか。先ほどからのご報告では、地中部分のことについてのご報告が無かったのでその点についてお聞きしたいと思います。

【首都高速道路(株)常務執行役員 安藤氏】その部分は重要なご指摘だと思ひまして、今、我々の方も地中の部分のデータも取っていて、劣化している場合は下からそっくりつくり替える必要があるのでは無いかと。またトンネル構造というのは比較的、地盤と一緒に動くものですから、高架の揺れるものと比べてダメージが比較的少ない。そうはいつても、東京港トンネル等、古いものがありますので、今、トンネル構造や地下の構造についても、点検をして、この委員会の中で議論していきたいと考えています。

【猪瀬委員】今のお話と続けます。立地条件により維持管理が困難な事例と、それから、構造的に点検困難及び補修困難な事例、困難な事例というのはどう補修するのかよく分からなかったのですが。

【首都高速道路(株)常務執行役員 安藤氏】維持管理が困難な鉄道とか河川は、協議させていただいて、起電停止した後、点検するとか、河川上であれば河川管理者と協議して足場を設けさせてもらって、そこで点検をするなど、かなり頻度等が落ちてしまいます。首都高のペースでは維持管理が出来ません。補修の際にしても同じことになってしまいます。それから右の方は、当時、40年代、50年代でしょうか、経済性を追求する傾向の中で、人気のある構造形式で、この形式だと桁高を抑えられたりして経済的なのですが、かけ違った部分に亀裂等が出ますと、なかなかこの中を補修するのがかなり難しいものですから、こういう構造は機会があれば見直していきたいと思っています。維持管理はしていきますが、しづらいということでもあります。

【猪瀬委員】困難だからどうするという話がよく分からなかった。

【首都高速道路(株)常務執行役員 安藤氏】更新の箇所の候補にあげていくということでもあります。

【石田副座長】補修がなかなか難しいので、出来れば架け替えをやりたいと。場合によっては基礎から、三宅先生のご指摘のように、基礎からやり直すことも検討するということですね。

【首都高速道路(株)常務執行役員 安藤氏】はい。

【木村委員】いろいろと性能等の安全性について検討されていて、十分、分かりましたけれども、例えば直下型の大震災が起きたと想定して考えた上での性能等のチェックでございましょうか。その点お伺いしたいと思います。

【首都高速道路(株)常務執行役員 安藤氏】今回の当方の委員会は、日常起きている平時の繰り返し荷重によるものを中心に議論をさせていただいております。ただ、委員ご指摘のように直下型の地震とか、そういう懸念もありますし、現在までは過去起きた地震に対しては、その都度、設計基準が国の方で見直されますので、それに則って、必要な対策は講じています。今後、直下型に対して、こういうチェックをしろといった、新しい知見があれば、それに基づいて我々も構造物の補強をしていくということを考えております。

【細川委員】三つほど質問をさせていただきたいのですが。まず、ロータリークラブの財源の件ですけれども、3ページの現行計画による利用者負担というものが、今、40年とありますが、その下に、恒久有料化による利用者負担、100年後までの現行通行料とあります。上の方は、今の首都高の料金の現行計画のものだというふうに想像しているのですが、この二つの違いというのが一つと。それから、これは首都高の方にお聞きした方がいいのかもしれないのですが、今の利用者負担、通行料の計画というのはどういうふうになっていて、新しいものについては、

10年ごとに10%の通行料値上げとありますが、今まで首都高は、どういうタイミングでその値上げを図ってきたのかということ。その約50年の間にどれくらい最初から、物価の違いもあるので単純に比較できないと思いますが、その点がもうひとつ。最近、距離別に変ったので、その10年毎に10%の通行料の値上げというのはどういう形で想定しているのかということをお聞きしたいと思います。それと、今、首都高の方から、大変痛んでいるという実情をデータを基にお聞きしたのですが、大規模改修や更新を行うことによって、実際はその件数に追いついていないということのようではございますけれども、これを行ったことによって、実際その、やってみたものの、何年後まで今のものが使えるというふうに、どれぐらいの年数使用が可能かということをお聞きしながらやられているのかということもお聞きをしたいと思います。

【木村委員】まず、3ページ目の現行計画による利用者負担と恒久有料化による利用者負担の違いでございますが、これは8ページをご覧になっていただくと分かると思いますが、利用者負担41年度まで、平成61年度までの通行料の収入をベースにした利用者負担でございます。それ以降については、下の恒久有料化による利用者負担を採用させてもらっているということでございます。

【事務局】加えて、料金改定ということですが、私どもで準備させていただいた資料3-参考資料というのがございます。その3ページ目で、首都高速の料金改定の経緯を整理をさせていただいております。過去、昭和37年の料金を設定したときから、料金が変わっていております。ただ、この料金が変わっていくタイミングというのは、大規模なネットワークが繋がったとき等々でございます。例えば、平成6年の700円に上がった時は、湾岸線が大きく繋がった時ということで、料金の改定を行ってきたという経緯がございます。こういったことを参考にしながら今後の議論になるんだろうと思います。

【首都高速道路(株)常務執行役員 安藤氏】3点目のお話は、我々は今、平成62年まで、営業期間をいただいて管理していくわけですが、それ以降は各自治体のほうに移管されるわけですが、その時でも健全な形で引き継いでいきたいということを念頭に補修を実施して、手を加えたならば100年もつ道路を目指していきたいと思っております。

【コシノ委員】基本的に都心の景観重視ということで私も参加しているのですが、現状の補修とかそういうことは現実的に大変必要ではございますけれども、どこを地中化していくかという、これによると補修は当然必要ではございますけれども、将来的に地中化となった場合に、現実の課題、やっつけられるのか、都心に高速道路が本当に必要なのか、地中化になれば問題ないではございますけれども、それもどれぐらいの年数と費用で計画できるのか、それがまだ見えないものですから。大変素晴らしい資料を作ってください、本当に素晴らしいと思っております。地中化について本当にどんな風になっていくのかということをお聞きしたい。

【事務局】まさしく、基本的に、その部分について私どもの方も非常に大きな悩みを抱えているということでこの場をセットさせていただいているわけでございます。そういう意味では、今、

今回のこの委員会の中でも木村委員から紹介がございましたように、ロータリークラブからは是非そういったことを目指すべきだということでご提言をいただきました。一方で、やはり金銭的な問題やら、あるいは実際の手続き上の問題やら、いろんな課題を抱えているということも確かにございますので、いま首都高速会社からもご紹介いただいたような具体的な事例をもとに、もう少し具体的な事例の中で、地下化していくときにどうなるのかということもご議論をいただければと考えております。具体的な設計は、ここで大きな方向付けをいただいた後で、どこから、どれくらいの費用をかけて地下化をしていくのかという設計を議論していくことになるのではないかと思います。まずは大きな方向付けを、この場で是非行っていただければ幸いです。

【岩見副座長】今日のロータリークラブの提案と、後の報告を二つ聞いて、全く違うアプローチを、要するに、撤去地下化か、大規模更新か、首都高再生の方向としては違いますよね。そのどちらを選択すべきかということをもまず議論すべきですか。そこはどうですか。

【事務局】実際に、地下化して撤去するというやり方と、首都高さんがご提案された大規模更新はまったく相反するコンセプトではなくて、進めていく手順の中に、首都高さんの大規模更新するというのは、実は別のところに更新して、そのあと更新が出来上がった暁には撤去するという仕組みを考えれば、そういう具体例もあるとすれば、ロータリーさんがおっしゃっておられることと首都高さんがおっしゃっていることは矛盾するものではないと考えています。

【岩見副座長】大規模更新すれば地下化しなくていいという議論につながっていくのではないですか。

【事務局】大規模更新をしていく一つの方法として、同じところにリプレイスする、置き換えていくという大規模更新のやり方もあれば、地下化をするというそういう更新のやり方もあるというふうに私どもは理解しています。

【岩見副座長】両方をミックスするということもあり得る。

【事務局】はい。というふうにご理解いただいているのではないかと思います。したがって、今日はいかにも相対するような案に見えますけれども、一つの方法としてロータリーさんの提案があるとご理解いただいて、今日ご紹介させていただきました。

【菅家委員】今の説明でありますけれども、例えば、都心部分について、撤去して何もしないという選択肢もあると思ひまして、事務局の説明だけではちょっと不十分な気がします。いずれにしても、東京の将来像、まちづくりをどうしていくかという課題と、都心部における交通のあり方について紹介がありましたけれども、そういったまちづくりと密接に関わることじゃないかと改めて今日、認識させられたところです。したがって首都高に対しては、単に首都高だけの問題ではなく、東京都などとも密接な議論が必要だと思ひました。さらに中央環状線などが整備されたときに、都心の交通の需要が大きく変わるということを試算されておりますけれども、都

心部の環状線を中心にして、果たして大規模更新、あるいは大深度地下化ありき、そういう議論では進まない、という気がします。その際には、東京で働く人たち、東京に住む人たちの生活にも関わる様々な影響に留意した検討が必要だと思えます。

それから、首都高の有識者会議の報告ですけれども、大規模改修と大規模更新の違いってどういうことでしょうか。特に都心環状部については、有識者会議の議論の方向性と密接に関わり合う関係にあると思えます。その辺について首都高がどのように定義しているか教えていただきたいと思えます。

【石田副座長】前半の部分はご意見ということ。

【菅家委員】そういうことですね。

【石田副座長】では、大規模修繕と更新の違いについてご説明下さい。

【菅家委員】それと有識者会議との関係もお願いします。

【首都高速道路(株)常務執行役員 安藤氏】大規模修繕とか大規模更新の言葉の問題ですけど、当社の前回委員会でも取り上げられまして、人によって、イメージが違っていると。それが1、2カ月延びた理由のひとつにもなっているのですが、我々はそのものをその位置で補修を続ける、大胆に補修することを大規模修繕と言っていました。部分的な更新、桁を取り替えるとか床版を打ち替えるとかってというのは部分的な更新。大規模更新は上から下までつくり替えて、その中には地下化というのものもあるのかもしれませんが、といったイメージを持っていたのですが、各委員で大規模修繕とか大規模補修とか、言葉がいっぱい出て、言葉の定義を今回きちっとして、同じイメージを持てるようにしようじゃないかということです。

【石田副座長】そういう説明でよろしいですか。なにか色々あると、まだ決まっていないということがわかったようです。首都高の委員会と当委員会との関係についてはどうですか。

【事務局】元々、冒頭のこの委員会の初めにご紹介させていただいたところではありますが、首都高の委員会では、まさしく専門のメンバーの方々に集まっていただいて、現地を見ていただいて、現場がどのくらいの更新を求めているのかというところを、数値のデータも含めた形で解析をしていただいて、具体的にその箇所を抽出していただくということも含めた委員会という形に位置づけられていると理解しております。

当委員会をご紹介しているように、将来の東京のあるべき姿、国際都市として経済活動を行っていく上で、その交通インフラはどうあるべきかということ、例えば交通の乗り入れ規制といった方策も含めて、交通はどうあるべきかというご提言、加えて大規模更新を行っていくとなったときの都市づくりとの関係なども含めてご議論いただければということです。その議論をしていただく題材として、どこを更新するのかというイメージが全く無いと議論しづらいということでしたので、

今日は首都高からその委員会の途中経過を紹介していただいたということです。先程の私どもの説明の中でも、例えば首都高の都心部分を全く無くした場合の交通の負荷、周辺の交通に非常に大きな負荷がかかって交通が混雑しますというデータ、そういったものと、都心に乗り入れをさせるかさせないかという課題、綺麗にするということだけは撤去するということになるかもしれませんが、そういったことと実際のまちづくりとの関係。そのような方向づけや大きな流れを導いていただければ、ということでこの委員会でのご議論をお願いしているということです。

【高野委員】いずれにしても道路の問題に関して言えば、より安全であればいいわけですし、コシノ先生がよくおっしゃいますように、景観の問題、街の中が綺麗になることについて私はそこに異論を申し上げるつもりは毛頭無いのですが、今回の会議で、先ほど委員の方からお話がありましたように、規模の大小について私自身も少しわからないところがありましたし、もう一つ期間の問題、急に木村委員から100年もつ道路の話をされても、100年もつという前提でこの会議を進めていくのか。しかし、今国家財政を考えたときに、第三の方法があるから議論しましょうというのか、その辺、入口のところを整理していただくと議論しやすくなるのかなという感じがします。交通の観点だけで議論して良いのか、景観の話も出ていますし、インバウンドの人数について国も、今相当に考えていますけれども、観光の問題、あるいは国際競争力の問題等々、訪日の外国人のお客さんをお呼びしたときに、高速道路の問題がどのように関連していくのか、魅力のあるまちづくりと一体となって議論していく余地もまだまだたくさんあるのかな、という気がしてなりません。質問というよりも意見です。以上です。

【事務局】少し肉付けをさせていただきますと、私どもの説明ですが、今までいただいたご意見を短冊に切って今日までデータを出させていただいているということで、高野委員からご指摘のあったような、体系的な文言として皆様に提示をするに至っていないということは申し訳なく思っています。次回以降、そういう形のを整理させていただいた上で、皆様にご議論いただくように考えています。特に一回目から各委員が言われているように、交通の観点だけで国際都市東京の大動脈である首都高速の方針を考えるべきではないのではないか、という視点でご議論をいただいていると認識しています。景観のデータを突然出したり、交通のデータだけを出したり、皆様の頭の中を混乱させるようなデータの出し方をして申し訳なく思っていますが、今日まで皆様からいただいたご意見に対して、大体データの整理はさせていただいたと理解していますので、全体的な考え方の整理について、まさしく次回以降、皆様のご意見でまとめていただければ幸いです。

【猪瀬委員】景観の問題というのは、東京は多様な中心があるので、皇居を中心とした景観もあれば、隅田川の川べりをどうやって綺麗にしていくかという景観の問題もあります。隅田川はだいぶ綺麗になりましたが、皇居の周りの景観においても、例えばあそこは国道1号と国道20号があって、日比谷通りのところまで銀座から来ているものは都道、皇居の南側は国道で、皇居の真ん中は宮内庁で、北の丸公園は環境省とか、縦割りで景観が統一されていないのは管理者が全部違うからです。皇居の周辺は全部東京都に、国道は都道にして管理させるとか、いろいろな話があるのです。日本橋の話に戻りますが、日本橋周辺の景観という場合にも、多様な中心があってその一つだということですから、景観が単に都心環状線によってのみ阻害されているものではないということもあるの

です。ロータリークラブさんの資料4の9ページ「首都高速の再生に関する財源について」に「債務と返済試算結果」が出ていますが、これは交通需要についての見積りが一切入っていないのですが、どのように考えているのか。今後日本は100年で人口が半分になるということもあり、そういうところはどうか考えておられるのか、確認したいと思います。

【木村委員】8ページにありますように、我々の仮定としては、交通量は従来から年率0.8パーセントの減少ということで考えています。そのほか、今後起こり得るであろう人口の減少等により交通量がどうなるかということについては、まだ考慮していないと承知しております。今後検討していく課題であると認識しています。

【三宅座長】木村さんに確認したいのですが、そちらの計画、総事業費が9兆円、いわゆる自前でつくらなければいけないところが1兆円くらいある。それについてはJR東京駅が容積率を近くのビルに売ったことで賄ったように出来るということですが、我々が承知しているところでは、首都高は大体、公有水面とか道路の上に作ってあって、自前の土地というのは持っていないように聞いているのです。そのように売れるものですか。これは絵に描いた餅みたいで、それは売ればうまい話だと思いますけれども、仮に売れるにしても場所が決まっているのではないですか。高速道路会社が土地を持っているとはあまり聞いたことが無いので、それを仮に地下化したからといって、その上の道路というのはもともと別の道路だから、勝手に容積率を売るということはできないと思います。その点はどうか。

【木村委員】その点の質問につきましては私の後ろに専門家の白石がおりますので、代わらせていただきます。

【ジー・ストラテジック・ビジョン（株）代表取締役 白石氏】その点につきましてですが、現実問題、ご指摘のとおり、道路の上などは容積率として換算できない。したがって、現実的にやっ페이こうと思いますと、新たな法整備等が必要になると思います。さらに、道路の周辺部分等で、容積率の緩和等の措置がもし採られることになると、そこには現実的には、民間ベースで考えますと相当の経済価値が新たに生まれるというのは確かなことですので、それをどういう形で実現させていくのか、それは、まだまだ今後、検討の必要があると思いますが、今回、可能性があるということで、試算させてもらいました。

【三宅座長】それはおかしいのではないですか。例えば、六本木で、高速道路が無くなって、景観が良くなって、周りのビルの資産価値が上がったから、こちらに寄せという、ピンはねをするというようなことが出来るのですか。我々の社会において、そういうことが出来るのかどうか、教えてください。

【ジー・ストラテジック・ビジョン（株）代表取締役 白石氏】そこにつきましては、議論しなければいけない点だと思います。あと、現実的には、今の銀座の後ろの、築地川と楓川のところ、あそこは国の用地になっていまして、千駄ヶ谷の北参道のところのもそうです。築地川と楓川のとこ

ろで、約8万㎡、ある程度の金額で試算しますと、2,500億くらい、土地の価値にはなるのではないかと、と思います。

【木村委員】実はその問題につきましては、今後の我々の大きな課題の一つであります。ゼネコンのプロの方々と今後、お話をしながら、どういう形で協力を得られるのか、ということについて、検討していきたいと考えております。

【高野委員】1点わからないので、質問させてください。先般、第二東名が開通したおりに、新聞報道で、1kmあたり1千億、建設費用がかかったというのを見たことがあるような気がするのですが、6ページの資料で建設費用が1km、都心環状部、6車線で370億円と、3分の1に見積もられているのですが、山の中の高速道路をつくるより、都心で高速道路をつくる方が、素人的に高くかかると思うのですが。わかったら知識として教えていただけないでしょうか。

【事務局】お手元の赤いファイルにある第3回の資料の24ページを見ていただきますと、東京周辺の高速道路のかかった費用を整理させてもらっています。これを見ていただきますと、例えば、主にトンネルで整備がなされた首都高中央環状線、熊野町JCTから大橋JCT、これは既に出来上がっておりますが、kmあたり680億円。さらには、今事業を進めていただいております区間、大橋JCTから大井JCTまでの区間、これは390億円が、実際に費用として計上されております。当然、これは用地費が無い故に少し安くなっています。一方で、橋が中心となっております区間、例えば、東京外かく環状道路の三郷JCTから大泉JCT、これは既に供用されておりますが、170億円で実際、建設が行われてきたということです。郊外部になりますと、用地が安い分、全体として、安くなります。

【高野委員】それでは、第二東名のケースは、土地買収も含めた値段でしょうか。

【事務局】第二東名が1千億というのは、余程お金がかかった一部区間の数字かと思われれます。大体、全体で1kmあたり100億円強でございます。

【高野委員】わかりました。ありがとうございます。

【岸井委員】そろそろまとめに向かっていくと思うので、意見を申し上げておきます。今日の資料でも出ておりましたが、三環状が出来上がってくると、ようやく本格的に都心環状線に手をつけることが出来る、それに向かって、どう手をつけるべきかという議論が、ようやく真剣にやれるようになった、ということでそれは大変良いことだと私は思っています。その時に、都市再生、東京の将来像といった、これからの次世代の東京を支えるべく考える、これも当然のことかと思えます。単に交通だけの問題でなく、いかにして、東京の国際競争力を高めて、東京を強くしていくかという観点から、色んな視点で考えるのが大事だと思います。東京が引き続き、日本の中で大きなエンジンとなっていくためにも、様々な意味での持続可能性が大事であると思います。平常時、今回の三環状がようやく出来上がって、都心の話に手がつくようになった。平常時の様々

な意味での持続可能性を保つ、そのために次の時代の東京のインフラをどう考えるのか、それは交通だけの問題ではなくて、ボストンのBIGDIGもそうですが、あれをやりかえると、その中にある占有物件が全部やりかえになるわけです。供給処理の関係も含めて、都心のインフラの強化を同時に図るということだと思います。東京の都市インフラのセーフティネットをつくっていくという観点で、様々な事業との合流、一緒にやっていくということを本気で考えていくべきかと思えます。また、最近の東京の状況を考えると、緊急時の安全性の問題を世界に対して、アピールしていかなければならない。何があっても、東京は耐えられるし、活動は止まらないということをはかりに世界に訴えるかという意味においても、防災時における多重性をどう考えるかということは是非議論していただきたい。いずれにせよ、次世代の東京都心のインフラをどう考えるべきかということでまとめていただくとよいかと思えます。

それと同時に、そういう話だけでは先に進まないの、計画を着実に実行する仕組みという点について、何らかの提言ないし提案をしたいと思えます。ここで行っている議論、あるいは首都高で行っている議論が、どういうプロセスを経て共有されるのか、どういう形で決まってくるのかということ自身が非常にまだ不鮮明。そこら辺の仕組みを考えるのが重要ではないか。その中に、具体的な提案をチェックする機能があると思えます。今のところ、みんながいろいろ言い合っています、どういう手続きで決まっているのかということが、あまり明確になっていないので。是非その辺については、ご提案いただけるといいと思っています。

【石田副座長】ありがとうございました。そろそろ時間になりましたので、あと根本委員と竹内委員、まだご発言をなさっていないと思えますが、いかがでしょうか。

【根本委員】それでは、簡単に申し上げます。3点申し上げます。一点目は、まちづくり全体として考えていかなければいけないということに、当然賛成させていただきます。昼夜間人口比の問題について指摘がございましたけれども、要は、夜間あまり活用されていないということになります。都心回帰の流れがございますので、そちらを後押しするようなまちづくりの中で、道路がどうあるべきかを考えざるを得ないと思えます。

二点目、産業系のところで、コンテナトレーラーの話がございました。現在の東京港、とりわけ大井埠頭周辺の現状を考えますと、荷捌き等に割り当てられている土地が決定的に不足しているため、大混乱を引き起こしている。これは、長年の課題かと思えます。たとえ、環状線が外側に出来たとしても、捌く場所をどのように確保していくか。産業系は相当程度減ると思えますが、都心の人口が増えるということは、個人向けの荷物も増えるということでもあります。流通系の荷物の流れを考えると、パリのような形も想定しながら対応せざるを得ないと思えます。

三点目ですが、概略試算の中で、都心環状線を撤去したらどうなるかという試算をいただきましたが、こういうことが仮にあったとすると、外環その他の道路が能力面で大丈夫かと心配になります。ほとんどの道路が6車線、片側3車線で想定されておりますが、私が承知いたします限りにおいては、海外の道路は、少なくとも片側4車線、場合によっては6~8車線という環状道路があると理解しております。そういう能力面の問題がやはりでてくるのではないかと思えますので、そこから見て、必要な道路がどういうものかという考え方も打ち出していただけると思っております。

以上です。

【竹内委員】あまり時間がないので、答えは結構ですから、感じたことだけ申し上げます。最初にロータリークラブさんの方でいただいた、資金調達のやり方のところで、分かりにくかったのが、民間の活用という所に、受益者負担に関する言葉が入ってきて、それが資料となっているのがわかりにくいと思ったのです。たとえば、資産価値の上昇というところで、固定資産税をとるのか、あるいは開発者負担金のような形でとるのか、いろいろなやり方がある。でもこれには、受益者負担の考え方がはいつていますし、民間活力という、すぐPFIやPPPの方に頭が行ってしまうので混乱するのですが、そのあたりが一緒になっているところを整理していただくと、よりクリアになるのではないかという気がいたしました。次に、全体の今後の議論に関連していくと思いますが、先程首都高さんから若干話がありました、実際に地中化地下化する時に、工事などで発生する通行止めなどの、交通障害による影響の大きさをどの程度見積もるのかということです。その試算といえますか、そのあたりの影響もまだもう少し議論を深める必要があるのではないかということです。それから最後に、もしこれデータがあれば、国交省にお尋ねすることになるかと思いますが、都市環境の点についてです。よく映画なんかである風景ですが、非常に都市のすさんだ風景を表わす時に、鉄道のガード下とか、道路の高架下が映像に映し出されて、そのようなところで暴力沙汰が起こっているカットがよくあります。そのようなイメージからすると、高架の下における犯罪の発生率とか、あるいは、ホームレスの方が住んでいる割合とか、逆に高架下がホームレスの方の保護に役立っていると言うことも言えるかもしれませんが、そういう様な指標があるならば、教えていただければありがたいと思います。以上です。

【石田副座長】そろそろ時間ですので。

【三宅座長】1つだけ。事務局に1つお尋ねしたいのですけれども、今後の交通戦略の22ページまとめの所なんですけれども、東京港発着の国際コンテナの貨物が高速道路を利用していないから、高速道路の利用を促進するための対応が必要とあります。しかし、先程のお話では、一般の自家用車の通行量が少ないのだそうですけれども、私は、今車の運転をやめていますから関係ないのですけれども、要するにコンテナ車と一緒に走るのはすごく怖いのです。首都高みたいな曲がりくねったところで今主流になりつつある40フィートコンテナなんか、おそらく、私どもの乗用車の4倍くらいあるのです。20mくらいあります。そういうのを、ドライバーは、何が積んであるかわからないで運転しているわけです。そういうものと、一般の乗用車を同じ、非常に閉鎖空間で、幅員の狭い道路と一緒に走っているのが良いかどうかということについていつも私は考えながら運転していたのですけれども、今後の交通戦略として主流となりつつある40フィートコンテナ車を促進するというのは、事故多発と直結するのではないかというような感じがするのですけれども、その辺はいかがお考えか、お聞かせください。

【事務局】政策としては、私たち国土交通省、あらゆる政策をフルに活用して、三宅座長のご意見、あるいは心配ごとを解消していくことが必要なのだと思います。これは私ども道路局の専門ではございませんが、コンテナ車の中の安全を高めるための仕組みをもう少し徹底しようと。安全基準を

徹底しようということで、法律も私どもの方で提案をさせていただいていたところでもあります。あと加えて、世界的に見ていけばこの海上コンテナというのは主流になってきておまして、これは増えることはあっても、減ることはありません。ただ、これは東京港に全て集まってくることで、本当に良いのかという日本の国力の議論も当然あるわけですが、港の取扱い方もこれで良いのかどうかという議論も当然あります。ですから、わたしども、国際コンテナ港湾ということで、いろんなところというよりも、集中した整備をすることで、世界へのコンテナの受け入れ口をしっかりと作っていかう。国際プレゼンスを高めようということでの、施策も打ってきているところでもあります。やはり、東京は世界の経済活動の一翼を担っているところでもありますので、何らかのものは集まってくるというのは避けて通れないということだと思います。ですので、それをいかに処理するのかということをごさまして、今の首都高を通らないというのも、実は通れないという場面もございます。ご存じかもしれませんが、このコンテナ車は、若干普通の車より背が高うございます。3.8mというのが今までの高さでありまして、最近の流行りといいましょうか、海外から入ってくるのは4.1mの高さがあるが故に首都高で一部走れないことがある。実際にこういう構造上の課題もございます。ですから、これは更新の時に直すのか、あるいは更新に時間がかかるのであれば、直ちに直すのかといったようなことも合わせてやっていかなければならない。非常に多種多様な今の三宅座長のご提案、あるいはご提起というのは、非常にあらゆる問題を抱えた処理となっております。また、今後の議論の中でも、いろいろなものをご提案させていただければと思いますし、全体の流れをもう少し力強くご指導、ご支援いただければ幸いかなと思います。

【津川政務官】こちらで書かせていただいた内容ですが、確かに国際物流コンテナについては、コンテナを扱う港そのものも、重点化をさせていこうということと、そことやはり国内の物流について一体的にやろうということで、道路、港湾、物流一体で見直しをさせていただいております。こちらに書かせていただいたのは、いずれにしても東京には入ってくるものは当然あると。しかしながら、首都高を通らずに一般道を通ると。首都高をあれだけ大きな車が走るということの危険性を今座長から指摘をいただきましたが、一方で一般道路を走るということも、これは必ずしも歓迎するものではないと思っておりますので、必要なものについては高規格な道路でなるべくさばっていくことが必要ではないか、今の現状からすれば、なおもう少し首都高を使っていただくように誘導すべき点があるのではないかということを書かせていただいたということです。

【猪瀬委員】前回のこの会議が終わった後に話題に上がったことを改めて申し上げるなら、山手通りの環状6号線のところが、中央環状線が下を通っているのですが、片側3車線で、かなり広く、さらに歩道もつくって、セットバックしてあれをつくるのに30年くらいかかりました。今回のロータリークラブさんの提案というのは、役所的ではなくて非常にユニークで良いのですが、外堀通りの下を地下化する場合には、山手通りの所で排気塔があるのです。あれが50mくらいの高さで、2kmおきくらいにあるのかな。

【首都高速道路(株)常務執行役員 安藤氏】45mの高さで、1~1.5kmの間で一カ所。

【猪瀬委員】そういうことをロータリークラブさんご存じでやっているのかどうか。つまり、外堀通りの下に今の都心環状を移したいというのであれば、そこに1~1.5kmおきに45mの大きな塔が建つのです。景観の問題でおっしゃっているなら、そうすると、環状6号の場合、かなりセットバックして相当広い歩道をとったから、表面の道路が3車線プラス、歩道だけで2車線近くあります。そういうところで、排気塔が45mの高さで立っているからあまり気にならないが、山手線の外側ですから。山手線の内側で、そして外堀通りというのは、ある意味では非常に都心の本当に中心です。そこに45mのものが1.5kmおきに立つのであって、そのあたりが、おそらく想定の中に入っていたかどうかということについて、考えておいた方が良いということを経験がないから、忘れてはいけないから、申し上げておきます。以上です。

【石田副座長】今日も盛り上がりましたし、私は三宅座長から司会を代り私自身もあまり発言をする機会がなくて、三宅座長もこういう思いをしてこられたのだということで、これくらいで今日は終わりたいと思います。ありがとうございました。それでは、今後の検討の進め方について事務局より説明をお願いして、終了したいと思いますので、説明をよろしく願います。

【事務局】お手元の資料6を基に説明をさせていただきます。資料6で今後の検討の進め方でございます。今日の委員会のご議論の中でもご提案を頂いた所ではございます。8月以降で第5回の有識者会議を予定しております。今までのデータ整理からいよいよ今後の首都高速道路の再生の将来像あるいはそれに向けた様々な留意事項を含めた提言、というものの整理をお願いができればと考えております。私どもの方で必要な資料も準備させていただきますが、これからいよいよどういう形で整理をしていけば良いのかということのご意見をまとめていければというふうに考えております。基本的には首都高のご議論とも当然対応するところは一部ございますが、夏ごろには提言を取りまとめさせていただければ幸いというところでのスケジュールでございます。以上でございます。

【石田副座長】何か質問ございますか。ないようでございますので、これくらいにしたいと思います。司会の不手際で時間が超過いたしました。申し訳ございませんでした。これで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ありがとうございました。本日の会議の内容につきましては、後日、委員の皆様にご議事録の案を送付させていただき、御同意をいただいた上で公開したいと思います。また近日中に速報版として簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたします。なお、本日の会議資料はそのまま置いておいていただければ、追って郵送させていただきます。以上をもちまして、第4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。