

## 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)

検討事項(案)	委員からの主な意見
I. 首都高速の再生の必要性 1. 安全な高速走行についての課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の集中、分岐間・合流間の距離の短さ、急カーブの多さなどにより慢性的な交通渋滞が発生。</li> <li>・首都高速の交通事故という面での安全性の問題、タンクローリー事故や、直下型地震等を踏まえたネットワークの脆弱性に関する課題も重要ではないか。</li> <li>・首都高速道路が、急カーブ、突然の右合流、左合流等、安全上課題があるならば、国土交通省として対策を考えるべきではないか。</li> </ul>
2. 高齢化の進展	<ul style="list-style-type: none"> <li>・老朽化が進展、老朽構造物が直下型地震に対応していない。老朽化により莫大な維持費が見込まれる。</li> <li>・首都高速に乗ると揺れており、利用者として恐怖を感じる。揺れるという現象が老朽化に起因しているのであれば、国土交通省として対策を考えるべきではないか。</li> </ul>
3. 景観への影響・水辺空間の喪失	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本橋、六本木にしても、高速道路や電柱が目障り。中でも高速道路から見える広告が一番目障り。日本の感性、美はこういうものではない。</li> <li>・沿道の住環境の悪化(排気ガス、騒音、低周波振動の発生、ヒートアイランド現象、日照の低下など)が問題ではないか。</li> </ul>
II. 首都高速の再生の基本戦略策定に向けての論点 1. 地下化について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・造り替えるのであれば、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この地下の案があるので、ロータリークラブの提案をより具体的に実現可能なものにしていくべきではないか。</li> <li>・ロータリークラブの提案は、大深度地下を活用するので、4兆円と比較的安く見込んでいるが、地下に潜るといふことへの恐怖心等への対応は必要ではないか。</li> <li>・地下を使うのは名案であるが、トンネルの安全性や防災性能について心配もある。山手トンネルを例に安全性を検証してほしい。</li> </ul>
2. 都市再生との連携について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市、東京の競争力を定義した上で議論することが必要ではないか。</li> <li>・首都高速の問題は高速道路のあり方にとどまるものではなく、首都東京の機能をどうしていくかという議論と密接に関わる課題。</li> <li>・東京をどうするか、グランドデザインというものを念頭に置きながら首都高速の今後を集中的に議論するのではないか。</li> <li>・東京をもっと魅力的にするために、景観、線形の問題について都市開発と一体というところを真剣に考えるべきではないか。</li> <li>・都市開発とwin-winの関係を模索することが重要。</li> <li>・ロータリークラブの地下化の提案は魅力的。地下化したときの跡地をどうするかを同時に議論するべきではないか。</li> <li>・これまでの道は、急激なモータリゼーションへの対応から、超スピードで通り過ぎるだけのものになってしまっているが、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。</li> </ul>

検討事項(案)	委員からの主な意見
3. 都市環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・美しい東京をつくるために、足し算のみではなく、引き算も含めて整理するというデザインの原点に帰って頂きたい。</li> <li>・河川や通りの環境を改善するために、河川及び通りを覆う高架構造物を撤去すべきではないか。</li> </ul>
4. 今後の首都の交通戦略との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後2、3年で、中央環状、圏央道、外環東側等の環状道路が完成すれば、交通の流れが大きく変化することから、都心環状線をどうするのか、計画論として、今まさに考える時期。</li> <li>・都心環状線の利用交通の6割が通過交通であり、外環ができれば状況が変わってくることから、首都高速のみではなく、外環も含む首都圏全体の交通体系について検討することが必要。</li> <li>・人口が減っていく予測がされている中、自動車交通需要についてどのような予測をしているのか。</li> <li>・中央環状品川線の2年後の完成により、交通量全体が変化することを期待。交通需要予測をして、データを出して頂きたい。</li> <li>・首都高速の再生は重要な課題だが、外環、中央環状線の整備が優先するのではないか。</li> <li>・地下化がベストなのかについては、補修で対応できるのであれば、大型トラックを迂回させる路線を整備する案もあるので、なるべくお金をかけないように、知恵を出していくことが必要ではないか。</li> <li>・都市の中には、道路以外に、鉄道その他の交通機関が存在する。自動車交通をコントロールするという考え方も取り入れながら、検討すべきではないか。</li> </ul>
5. 計画を着実に遂行する仕組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画論としては、実現に至るプロセスが不透明であり、実効性をどう担保するかが課題。民間との新たな協力関係をどのようにオーソライズするのか、仕組みをつくる必要がある。</li> <li>・ロータリークラブの提案のような大改造となると、国民の同意、事業主体、費用負担などの議論が必要ではないか。</li> <li>・財源の問題については、現在の償還スキームに大規模改築は計上されていないので、内容まで踏み込んで議論すべきではないか。</li> <li>・首都高速会社は、メンテナンス費用も含めて、料金収入により借金を返済中であり、老朽化対策、首都直下地震対策は必要であるが、財源措置をどうするのかという検討が不可欠。</li> <li>・ロータリーの提案について、計画の具体像、財源の具体的措置方法を説明すべきではないか。</li> <li>・ロータリークラブの提案について、PFI方式等の建設資金の問題を議論するにあたっては、価値を生み出すための権利を誰が所有しているのか、まずは整理することが必要。そこが明らかにならなければ、建設資金に関する検討は困難。</li> </ul>