オンラインシンポジウム　過去と未来の首都圏道路ネットワークと道路の機能強化

つながりながら人々の生活に寄り添う
道路ネットワークは新時代へ

首都圏では、9本の放射状道路と「中央環状線」「外環道（東京外かく環状道路）」「圏央道（首都圏中央連絡自動車道）」からなる3環状道路のネットワーク整備が進展し、経済活動や渋滞緩和、防災力強化などに寄与している。さらに、圏央道と外環道の間に位置する都市の交流・連携を促進する、核都市広域幹線道路計画への期待も高まっている。新時代の要請に応える首都圏道路ネットワークは今後どうあるべきか、関係者と有識者が熱い議論を交わした。

多様な効果を生んだ道路ネットワークの整備

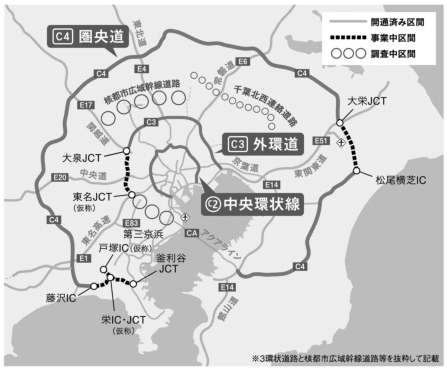
木場　本日は、「過去と未来の首都圏道路ネットワークと道路の機能強化」をテーマにセッションを展開したい。まずは、首都圏経済に道路ネットワークが果たしてきた役割について、関東地方整備局の廣瀬局長にご説明願う。

廣瀬　1950年の段階で一般道の舗装率は17%で、東京から大阪までトラックが3日かかった記録がある。その後、東名高速や中央道などの整備が進んだ。63年に首都圏の「3環状」「9放射」の道路ネットワーク計画がつくられ、まず9放射が整備された。3環状では中央環状線が既に開通し、圏央道は9割が開通。外環道は6割まで整備が進んでいる。外環道では千葉区間開通により渋滞損失時間が3割減少し、圏央道では大型物流施設が7年間で150件新設され雇用や税収増に貢献。災害時のリダンダンシー確保にも寄与している。

木場　3環状の整備は周辺地域間の円滑な移動を目指し現在も進められており、振り返ると感慨深いものがある。ちばぎん総合研究所の前田さんは、千葉県内の道路整備による経済効果をどう見ているか。

前田　千葉から見ると、東京湾アクアラインが開通してそれにつながる圏央道が整備され、外環道千葉区間も完成し、県全域が首都圏とつながり半島性のデメリット解消に働いている。圏央道の千葉エリアが開通すれば成田空港と羽田空港のアクセスが向上し、新たなビジネスチャンスも期待できる。

左から久保田氏、谷口氏、木場氏、前田氏、廣瀬氏、井伊



廣瀬 昌由氏
国土交通省
関東地方整備局長

地域とともに未来を考え人に優しい道路に

前田　千葉から見ると、東京湾アクアラインが開通してそれにつながる圏央道が整備され、外環道千葉区間も完成し、県全域が首都圏とつながり半島性のデメリット解消に働いている。圏央道の千葉エリアが開通すれば成田空港と羽田空港のアクセスが向上し、新たなビジネスチャンスも期待できる。

木場　私も千葉に住んでおり、半島性のデメリット解消というのは合みのある言葉だと感じる。都市交通計画が専門の、筑波大学の谷口さんはどうか。

谷口　個人的な体験だが、羽田空港へのアクセスが圧倒的に便利になり道路ネットワーク整備の効果を実感している。現在の道路は50年使う想定でつくられるが、メンテナンスすればそれ以上使え、高規格道路ネットワークは将来世代への贈り物という考え。

谷口 綾子氏
筑波大学
システム情報系社会工学域 教授

交流の場にもなる道路を将来世代への贈り物に

木場　私もタクシーの運転手さんから中央環状線の整備により羽田空港へのアクセスが向上したという話を多く耳にした。井伊さんは首都圏道路ネットワークの整備効果についてどうお考えか。

井伊　3環状により首都高への車両流入が減り、渋滞の時間損失減少によって生産性の向上に寄与し、同時に二酸化炭素の排出量削減にも貢献している。圏央道での物流施設増加は、地元の雇用創出や賃金上昇につながり経済効果も見逃せない。

国道357号上部空間を活用した、社会実験イベント

新たに動き始めた首都圏道路ネットワーク

木場　次に、新時代に求められる首都圏の道路ネットワークというテーマで議論を進めたい。外環道千葉区間の開通により3環状の整備率は82%になった。核都市広域幹線道路の整備計画もあると聞く。廣瀬局長は今後何が求められるとお考えか。

廣瀬　外環道と圏央道の間の2・5環状と呼ばれる核都市広域幹線道路の整備については、地域で主要なインターチェンジまで時間がかかるというデータもあり、重要なミッションと考えている。さらに湾岸地域の道路が交通容量を超える状況になっており、日本経済を支える港湾との連携でも取り組みが大事だ。

木場 弘子氏
フリーキャスター
千葉大学客員教授

国民の幸せに寄り添う道路ネットワーク整備を

前田　千葉については環状道路間の幹線道路充実に加え、圏央道の外側である外房地域の道路整備も必要だ。さらに、コロナ禍で普段は千葉に居住し必要なときに都心に出るという移住者が増えており、アクセス面の利便性向上が必要だ。

木場　コロナ禍もあり、働き方やライフスタイルの変化で道路に期待するものも変わってきているように感じる。谷口さんは核都市広域幹線道路についてどうお考えか。

谷口　外環道と圏央道の間は横方向のつながりが希薄と考えられ、横浜市、さいたま市、千葉市とその周辺都市をつなぐインフラとして大いに期待される。

井伊　2・5環状の整備は、首都圏が日本全体の活性化を牽引する役割を担っていると捉えれば、その重要性はいっそう大きくなる。

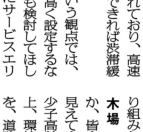
廣瀬　首都圏はヨーロッパの一つの国くらいのGDPを持ち、そこを元気にする意味でも2・5環状は有効である。日本経済の活性化のためにも、早い段階から地域や経済界と課題やニーズについて話し合い整備するのが肝要だ。

木場　国の国土形成計画の議論に私も参加しているが、人々の生活の質をどう上げるかが重要。局長のご発言のとおり、できてからどうするではなく、計画段階から地域と議論しながら整備を進める必要がある。

新時代に求められる道路の機能とは

木場　続いて、新時代に求められる道路の機能をテーマに議論を深めたい。完全自動運転やMaaSなどインフラ分野のDXが拡大するこれからは、既成概念にとらわれず柔軟な視点が必要となる。国交省では「2040年、道路の景色が変わる」というビジョンも打ち出しているが、

廣瀬　これは、道路という空間がもっと人とやさしく付き合えることをテーマに、価値観が多様化し生活様式も変わる中で道路に期待されるものを示している。具体的には、地域のアメニティなどに道路を活かす「ほこみち」を実施したい、道路の下の地下空間を利用して地域と連携したり、道路が地下を通る上の空間を活用する取り組みを行っている。


前田 栄治氏
株式会社ちばぎん総合研究所
取締役社長

ビジネスにおいても3環状の貢献に期待

谷口　道路には人や物を運ぶほか、交流のたまり場としての機能がある。このビジョンはまさにその機能を示していて画期的だ。先日パリに行く機会があり、セーヌ川沿いの歩行者に開放した道路で私もジョギングを楽しんできた。ここでは道路を楽しむことが人々の休日の目的になっていて、日本でも増えてほしいと強く感じた。

木場　道路が手段ではなく目的になるというのは、新しい価値観だと実感する。前田さんは新時代に求められる道路の機能についてどうお考えか。

前田　一つには街づくりへの貢献があり、先ほど紹介があった地下道路が通る上の空間を活かす取り組みに千葉銀行も協力しており、地域活性化につながると期待している。二つ目は次世代モビリティなどの活用で、幕張新都心や柏の葉で自動運転の実験などが行われており、高速道路に専用レーンができれば渋滞緩和できる。

井伊　渋滞緩和という観点では、混む時間帯は料金を高く設定するなど新しいアプローチも検討してほしい。また、圏央道にサービスエリア、パーキングエリアが少ないといった、利用者視点の課題解消も必要だ。

廣瀬　道路がつながるネットワーク効果を大事にしながら、空間としての道路の価値向上や、自動運転などの新しい技術の導入を推進したい。そして、常に道路はどうあるべきかを考え、利用者の働き方改革につながるような価値を生み出すことも大事だ。道路はつくるのが目的ではなく、どう活用されるかが重要であり、民間やまちづくり、他関係者と連携しながら、長期的な視点で取り組みたい。

木場　道路整備に今後何が必要か、皆さんとの議論からその輪郭が見えてきたと感じる。現代が抱える少子高齢化や労働力不足、生産性向上、環境保全、防災などの社会課題を、道路もしっかり受け止めていく必要がある。それらが私たち国民の多様な幸せの形に寄り添っていくことを期待したい。

日本経済の活性化に高まる2・5環状の重要性

木場　最後に、廣瀬局長から首都圏道路ネットワークを今後どう整備していくのか、未来像をお聞きしたい。

廣瀬　道路がつながるネットワーク効果を大事にしながら、空間としての道路の価値向上や、自動運転などの新しい技術の導入を推進したい。そして、常に道路はどうあるべきかを考え、利用者の働き方改革につながるような価値を生み出すことも大事だ。道路はつくるのが目的ではなく、どう活用されるかが重要であり、民間やまちづくり、他関係者と連携しながら、長期的な視点で取り組みたい。

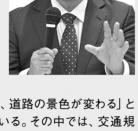
木場　道路整備に今後何が必要か、皆さんとの議論からその輪郭が見えてきたと感じる。現代が抱える少子高齢化や労働力不足、生産性向上、環境保全、防災などの社会課題を、道路もしっかり受け止めていく必要がある。それらが私たち国民の多様な幸せの形に寄り添っていくことを期待したい。

井伊 重之
産経新聞東京本社
論説副委員長

基調講演

新たな道路ネットワークと首都圏の未来
～核都市広域幹線道路への期待～

埼玉大学大学院理工学研究科 教授　久保田 尚氏
1958年神奈川県生まれ。横浜国立大学土木工学科卒業、東京大学大学院都市工学専攻修了。埼玉大学助手を経て現職。都市交通計画、地区交通計画、都市計画を専門分野とし、著書には、『改訂新版 読んで学ぶ交通工学・交通計画』（理工図書）、『改訂・生活道路のゾーン対策マニュアル』（交通工学研究会）などがある。



東京および首都圏は、江戸時代の埋め立てに始まり、明治維新から関東大震災・第二次世界大戦後の復興、さらに高度経済成長など時代ごとに計画を立案しながら、現在の姿を形づくってきた。その中において、重要性を増してきたのが環状道路の整備である。

環状道路には3つの重要な役割があり、まず都心の混雑を緩和すること。次に大都市周辺都市間が連携する都市構造の構築にも不可欠であり、3つ目として「人中心」の施策を展開するうえでも重要だ。このうち、都市構造の構築については国の首都圏基本計画でも業務核都市を結ぶ必要性が掲げられ、核都市広域幹線道路が重要となってくる。またこの幹線道路には、将来的に都市間の連携や人の流れをさらにスムーズにする自動運転の高速バスなど、革新的な交通システムの導入も期待される。

一方、人中心の施策については、1960年代にイギリスで提案されたような、内環状道路がある道路ネットワークにより、車が進入しない歩行者のみの空間ができることが望まれる。日本においても近年、内環状道路を整備している都市があり、人中心の街並みをつくる基盤が生まれつつある。

国土交通省も「2040年、道路の景色が変わる」というビジョンを打ち出している。その中では、交通規制と連動して自動的に昇降するライジングボラードという車止めや、車椅子の方も含めて誰もが渡りやすいスムーズ横断歩道などが紹介されている。これらはすでに、日本各地での導入が始まっており、人中心の賑わいのある街づくりや交通安全に寄与している。

道路の施策を考えたとき大事なのは、海外の模倣ではなく、日本にとってふさわしいモビリティを考えていくことである。そして、歩行者の安全・安心が最も大事であり、法律上だけでなく実態としてそれを担保できるようにすることが重要だ。

核都市広域幹線道路についても、様々な観点からの検討が求められる。まず、鉄道網が充実しているという首都圏の状況を踏まえてネットワークを構築する必要がある。高速バスと鉄道の連携や、環境への配慮なども考え合わせたうえで、ルート選びやインターチェンジの位置設定なども十分検討していただきたい。ぜひ、世界に冠たる首都圏の構築を目指し、そこに核都市広域幹線道路が大きな役割を果たすことを期待している。

アーカイブ動画はこちら　https://adv.sankei.com/info/roadnetwork2023/movie.php