

首都高開通50周年を迎えて

首都高速道路株式会社

はじめに

首都高速道路は、平成 24（2012）年 12 月 20 日に、開通 50 周年という節目を迎えました。

昭和 37 年（1962 年）12 月 20 日に首都高速 1 号線のうち京橋～芝浦間 4.5 km が開通してから、50 年の間に東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県にまたがる総延長 301.3km のネットワークに成長しました。現在では 1 日約 100 万台の自動車にご利用いただく、首都圏において欠かすことのできない交通インフラとなっています。

開通 50 周年を記念し、首都高速道路の誕生の背景や当初計画、また通行料金について振り返ります。



昭和 37 年 12 月京橋・芝浦間開通式



昭和 42 年 6 月 環状線建設現場

1 首都高速道路誕生の背景と当初計画事業

昭和 25 (1950) 年以降、日本経済は高度成長時代を迎え、都心ではビルの建設ラッシュが始まり、東京都内の自動車保有台数は昭和 35 年には 50 万台を超える状況でした。その結果、都心部での交通の混雑が増大し、昭和 40 年にはほとんど全ての都心部主要交差点が飽和状態となり、街路交通は麻痺するものと予測されていました。

このような状況を改善するため、都心部の街路機能を補完する「連続した立体交差道路」として、首都高速道路が計画されました。

首都高速道路は当初、都心部を囲む環状線と 8 本の放射線合計 71km の自動車専用道路網として計画決定され、また、昭和 34 年 5 月に東京オリンピックの開催が決定されると、オリンピック関連施設と羽田空港を結ぶため、約 32km をオリンピック関連道路として優先的に整備しました。

その建設は、幹線道路や江戸時代以来の水路など、公共空間を最大限に利用しながら進められ、昭和 37 年 12 月 20 日に首都高速 1 号線のうち、京橋～芝浦間 4.5km が日本で初めての都市高速道路として開通しました。オリンピック東京大会を目前とした昭和 39 年 10 月 1 日までに約 32.6km が開通し、オリンピック開催時には、平均 7 万 5 千台 / 日が首都高速道路を利用しました。

その後、首都高速 4 号線 (大手町～八重洲) の一部区間を残した都心環状線と放射路線の合計約 70km の区間が開通し、当初計画の 8 路線が概成しました。

首都高速道路の歩みについては、「首都高速ネットワークの変遷」及び「年表」のとおりです。

「首都高速ネットワークの変遷」では、首都高速道路の整備の過程を、都心環状線と放射道路の整備をした時期と、東名高速や中央道などの都市間高速道路と接続の整備時期、現在も進行中の中央環状線等のネットワーク整備時期の概ね 3 つの時期に分類しています。



年表

年月日		出来事
1959 (昭和 34) 年	6 月 17 日	慢性的な交通渋滞の緩和を目指し、『首都高速道路公団』が誕生
1962 (昭和 37) 年	12 月 20 日	首都高初の開通 (1 号線京橋～芝浦間 4.5km)
1967 (昭和 42) 年	7 月 4 日	芝公園～霞が関間の完成により、都心環状線が形成される
1968 (昭和 43) 年	7 月 19 日	神奈川線初の開通神奈川 1 号横羽線 (浅田～東神奈川間) / 総延長 50km 突破
1971 (昭和 46) 年	3 月 21 日	6 号線江戸橋 JCT ～ 7 号小松川線谷河内町間開通 / 京葉道路と接続
	12 月 21 日	3 号渋谷線 (渋谷～用賀間) 開通 / 東名高速道路と接続
1973 (昭和 48) 年	2 月 15 日	八重洲線の開通 / 総延長 100km 突破
1976 (昭和 51) 年	5 月 18 日	4 号新宿線が中央自動車道と接続
1978 (昭和 53) 年	1 月 20 日	千葉県内初の開通 (湾岸線新木場～浦安間)
1985 (昭和 60) 年	1 月 24 日	埼玉県内初の開通 (6 号三郷線小菅 JCT ～三郷 JCT 間) / 常磐自動車道と接続
1986 (昭和 61) 年	12 月 24 日	1 日の交通量が 100 万台を突破
1987 (昭和 62) 年	9 月 9 日	中央環状線 (四つ木～葛西 JCT 間)、中央環状線千住新橋～川口線川口 JCT 間開通 東北自動車道と接続 / 総延長 200km 突破
1989 (平成元) 年	9 月 27 日	横浜ベイブリッジ (湾岸線) 開通
1993 (平成 5) 年	8 月 26 日	レインボーブリッジ (11 号台場線) 開通
	10 月 26 日	5 号池袋線が東京外環自動車道と接続
1994 (平成 6) 年	12 月 21 日	湾岸線 (空港中央～大黒 JCT 間) 開通 / 鶴見つばさ橋開通
1997 (平成 9) 年	12 月 18 日	東京湾アクアラインと接続
1998 (平成 10) 年	5 月 18 日	埼玉大宮線 (美女木 JCT ～与野間) 開通
2000 (平成 12) 年	4 月 24 日	ETC 試行運用スタート
2001 (平成 13) 年	3 月 24 日	累計の通行台数 100 億台突破
	3 月 30 日	ETC 一般サービス開始 (11 料金所)
	10 月 22 日	湾岸線全線開通
2002 (平成 14) 年	4 月 30 日	川崎線 (川崎浮島 JCT ～殿町間) 開通
	12 月 25 日	中央環状線 (板橋 JCT ～江北 JCT 間) 開通
2004 (平成 16) 年	5 月 26 日	埼玉新都心線 (与野～新都心間) 開通
2005 (平成 17) 年	10 月 1 日	『首都高速道路株式会社』設立
2007 (平成 19) 年	11 月 21 日	横羽線「横浜公園出口」開通
	12 月 22 日	中央環状線 (4 号新宿線～5 号池袋線間) 開通
2008 (平成 20) 年	3 月 17 日	湾岸線東行き有明 JCT ～辰巳 JCT 間 4 車線化
2009 (平成 21) 年	2 月 11 日	10 号晴海線 (豊洲～東雲 JCT 間) 開通
	3 月 29 日	横羽線「大師出入口 (横浜方向)」開通
2010 (平成 22) 年	3 月 28 日	中央環状線 (3 号渋谷線～4 号新宿線間) 開通
	10 月 20 日	川崎線 (殿町～大師 JCT 間) 開通 / 総延長 300km 突破
2012 (平成 24) 年	1 月 1 日	均一料金から距離別料金へ移行

2 料金について

(1) 通行料金についての考え方と最初の料金決定

有料道路制度は、道路整備の緊急性と財政上の制約を背景に、道路の無料公開原則の例外措置として採用されたもので、料金収入により、道路の建設・改築、その他の管理に要する費用及び借入金利息を一定期間で償うこと及びその料金が公正妥当であることが求められています。

また、通行料金は、道路の利用者がその受益の程度に応じて建設費等を負担するという公平負担の観点からは利用距離に応じることが望ましいとされていますが、首都高速道路は均一料金を採用しました。これは、

- ① 大量の交通を能率よく、円滑に処理することがきわめて重要である
- ② 利用距離に応じた通行料金とするためには、構造上出路に付加的スペースが必要となるが、現実問題としてそれを入手することが困難である
- ③ 一定の圏域においては、長期的にみれば車両のトリップ長はほぼ類似分布を示すものと推測され、均一料金を採用しても利用者の負担の公平という観点と著しく矛盾しないと考えられたからです。

なお、料金上の車種区分は大型車と普通車の2車種にとどめ、回数通行券を発行して新規需要の開拓と収受業務の効率化を図りました。

通行料金の決定にあたっては、あらかじめ本来道路管理者（地方公共団体）の同意を得た上で、運輸大臣と建設大臣（現在は国土交通大臣）の認可を受ける必要がありました。そのため、首都高速道路公団は、首都高初の開通（1号線京橋～芝浦間4.5km）に先立ち、昭和37（1962）年12月15日付けで第1回目の認可を受け、通行料金を決めました。

(2) 料金圏の導入

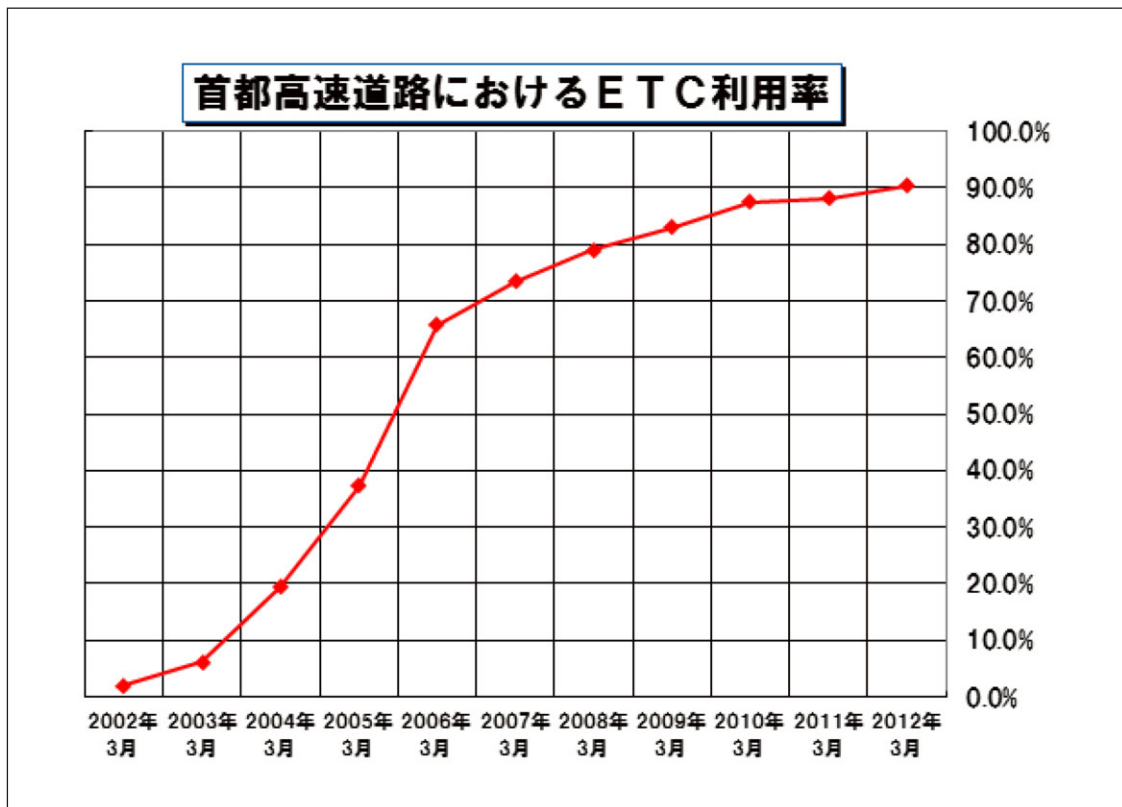
最初の開通以来、全線で均一料金を採用してきましたが、高速横浜羽田空港線（1期）の開通に際し、昭和43（1968）年7月に認可を受けて東京料金圏と神奈川料金圏に分け、それぞれの料金圏ごとの均一料金とする制度改正を行いました。これは、

- ① 横浜市を中心として一つの都市圏が形成されており、将来、神奈川圏固有の高速道路網の延伸・拡張計画があること
 - ② これに伴い、同圏内交通の比重が高まることが予想されること
 - ③ 東京、神奈川の二つの都市圏を連続して利用する車両のトリップ長が、一方のみを利用する車両のトリップ長より著しく長いこと
- などによるものです。

さらに平成10（1998）年5月には、埼玉大宮線の開通に際し、埼玉料金圏を加え3料金圏としました。

(3) ETCの導入

首都高速道路では、平成12（2000）年4月より高速埼玉大宮線、高速湾岸線等の9料金所でモニターを対象としたETC試行運用を開始し、段階的な運用を拡大することにより、平成15（2003）年12月には首都高速道路全162料金所でETCが稼働しました。以後、ETC普及に向けて様々な取組みを行った結果、現在首都高速道路におけるETC利用率は90%を超えています。



(4) 均一料金から距離別料金への移行

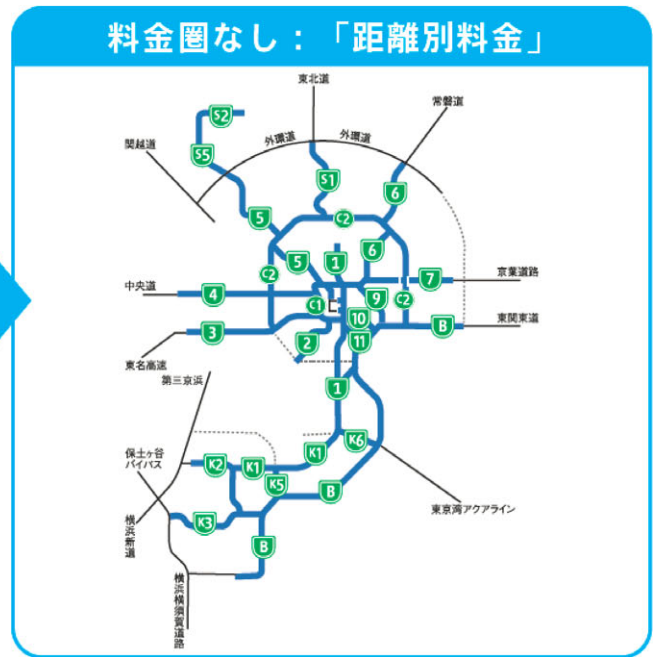
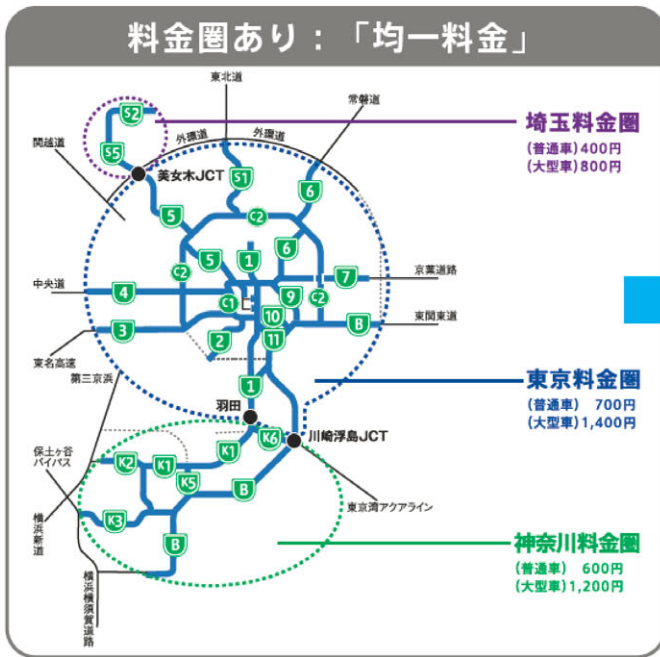
前述のとおり、首都高速道路では料金圏ごとに均一料金を採用してきましたが、

- ① ネットワークの拡大に伴い、利用距離のバラツキの拡大及び短距離利用と長距離利用のお客様間における負担の不公平感が拡大してきたこと
- ② ETC の整備により、出口料金所がなくても利用距離を把握し料金計算をすることが可能となったこと
- ③ 多くのお客様が ETC をご利用いただく状況になったこと

などから、道路関係四公団民営化にあたっての基本的枠組み等を踏まえつつ、料金圏のない距離別料金へ移行することとしました。

距離別料金への移行にあたっては、意見募集でいただいたご意見を参考にし、具体的な制度設計を進め、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律に基づく利便増進計画を踏まえ、国や関係地方公共団体との調整を経て、平成 24 (2012) 年 1 月 1 日に 3 つの料金圏を撤廃し、利用距離に応じた 5 段階の料金となる距離別料金に移行しました。





基本料金	車種区分	料金距離(km)				
		0 km～ 6.0 km以下	6.0 km超～ 12.0 km以下	12.0 km超～ 18.0 km以下	18.0 km超～ 24.0 km以下	24.0 km超
	普通車	500円	600円	700円	800円	900円
	大型車	1,000円	1,200円	1,400円	1,600円	1,800円

料金圏の撤廃と距離別料金 (ETC 車) への移行

3 これからの首都高

平成 17 (2005) 年の民営化にあたって作成した基本理念・経営理念のもと、中期経営計画及び年度経営計画を策定し、弊社の経営計画の体系化を図りました。

これら経営計画に基づき、高速道路事業では、中央環状新宿線、川崎線の開通などネットワーク整備を推進するとともに、道路を常に良好な状態を保つために 24 時間 365 日体制で点検・保守・補修を行ってきました。関連事業では、駐車場事業に加え、弊社の技術力を活かした国内外でのコンサルティング事業に取り組み、タイやベトナムなど海外からの受注も果たしました。さらに、不動産都市づくり事業として、賃貸住宅を建設・運営、生活サービス事業としてトランクルーム事業を開始するなど様々な取り組みを行ってきました。

中期経営計画(2012-2014)の概要

【新たな50年のステージへ
～首都高グループが次に目指すもの～】

- ◆首都高速道路の大規模更新
- ◆首都高ネットワークの拡充
- ◆技術力を活かした事業領域の拡大

【引き続き推進・拡充する施策】

1. 高速道路事業のサービス向上
安全：防災対策の強化、構造物の耐久性向上、
確実なメンテナンス、安全運転の支援、システム信頼性の向上
快適：整備中路線の建設、渋滞対策の推進、走行快適性の向上
全般：お客様の声の反映、
今後の料金のあり方について検討
2. 関連事業の拡充
PA事業・駐車場事業の拡充、快適空間の提供、
提案・貢献型ビジネスの推進、新分野への取組み
3. 社会への貢献
環境への取組み、地域への貢献、国際貢献の推進
4. 新たなステージに向けた企業運営
企業運営の健全性確保、技術力の向上、知的財産の戦略的活用、人材と組織の強化、コスト縮減

平成 24 (2012) 年、最初の開通から 50 年、これからの新たなステージに向けて「中期経営計画 (2012 ~ 2014)」を策定しました。この成熟期を迎えた首都高ネットワークを今後どのように守り、進化させていくのか、また、これまで培った技術力をどのフィールドで展開していくのか、ということ課題として捉えています。新しい中期経営計画の 3 箇年は、その課題の解決に向けて、基礎を固め、進むべき道を切り拓く重要なスタート地点に当たると考えています。

～おわりに～

首都高速道路株式会社の使命は、首都圏のひと・まち・くらしを安全・円滑な首都高速道路ネットワークで結び、豊かで快適な社会の創造に貢献することです。

平成 24 年度は開通 50 周年イヤーとして、首都高の役割や今後の取り組みを多くのお客様にご理解いただくため開通 50 周年記念事業を展開しています。

一例として、首都高開通 50 周年記念ウェブサイトでは、50 周年記念事業に関するニュースやイベントの紹介に加え、首都高のあゆみ、歴史写真館、記念エッセイを掲載しています。

さまざまな開通 50 周年記念事業を展開していますが、それらを通して、幅広い層のお客様にこれまでの感謝を伝えたいと考えています。また、新たな 50 年へ向かい、今後もお客様とともにネットワークを未来へつなげていく努力をして参ります。

SHUTOKO 50 YEARS
東京がいちばん見える道

2012年12月、おかげさまで開通50周年を迎えます

50周年について 首都高のあゆみ 歴史写真館 記念エッセイ

開通50周年記念
首都高展

観覧者募集 リリー・フランキー×江川達也
トークセッション

Facebookで「首都高開通50周年」
いいね！ あなたが「いいね」
っています。