

あなたが進む。首都高が進む。

広告

支え、支えられ首都高20年



よしだ・かつゆき 1993年に神奈川新聞社入社。出版局、編集局報道部、販売局など編集と営業の両部門を経験。編集局では経済取材が長く、高い技術力を持つ地域の中小企業を多く紙面で紹介した。経済部長、統合編集局長などを経て、2025年6月より取締役編集担当に就任。

東京・神奈川・埼玉・千葉に広がる総延長約327*の首都高速道路は、昨年民営化20周年を迎えた。1日100万台超の車が通行し、首都圏の移動・物流・経済を大きく支えている。その一方で、開通から40年以上が経過した路線が2分の1を占めるなど深刻な老朽化問題や、大型車の交通量の多さによる道路の損傷など、さまざまな課題も抱えている。そこで今回は、首都高速道路株式会社木下治昭神奈川局長と神奈川新聞社吉田勝行取締役が首都高MMパーク（横浜市西区）にて対談し、首都高が直面する問題やその取り組み、今後の展望などについて話した。

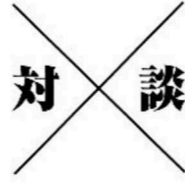
(文中敬称略)



きのした・はるあき 1990年に前身である首都高速道路公団に採用。民営化の激動期を経たのち、営業管理室長、営業企画部長などを歴任し、ETC専用化の推進等の重要プロジェクトをけん引。2025年7月より神奈川局長に就任し、神奈川地区の路線の安全・安心の追求と後進の育成に尽力している。

神奈川新聞社 取締役
吉田 勝行氏

首都高速道路 神奈川局長
木下 治昭氏



企画・制作＝神奈川新聞社 東京支社

首都高が果たす 役割と特徴

吉田 昨年10月、首都高は民営化20周年を迎えました。振り返ってみていかがでしょうか。

木下 この20年、日本経済は変化しましたが、その間も首都高は物流・経済を支えてまいりました。私自身、首都高が公団から民営化する際、パークエリア(PA)の管理や料金徴収など、お客さまと接する機会が多い部署やグループ会社で経験を積ませていただき、まさにお客さまとともに歩んできた20年だったと感じています。

吉田 県内には横浜や川崎など日本経済を支える港湾施設が存在しています。木下 県内に数ある港湾施設が最大限に力を発揮するためには、日本各地と道路で結ばれないといけません。そのため、1989年の横浜ベイブリッジの開通にはじまり、湾岸線が全線開通した際には、役割を果たせたと感じました。日本のインフラの多くは高度経済成長期に建てられ、県内を走る延長距離約89*の内25%が開通からすでに40年経過し、老朽化問題に直面しています。県内の首都高は高架橋・トンネルなどの構造物が多く、日々メンテナンスに努めています。

吉田 首都高ならではの維持管理の難しさや必要性はありますか？

木下 首都圏の物流を支えるために大型車の交通量が非常に多く、その数は一般道の約5倍です。そのため高速道路に与える損傷も大きく、昨年局内で約1万1千件の補修工事を実施し、年間平均すると1時間に1件行っている計算です。

吉田 大変な数ですね。高架橋などが作業するのが大変な場所での工夫はありますか？

木下 専用の作業車や、最近ではドローンを活用しています。2023年の高速大師橋の架け替え工事では、本来なら長期の通行止めになることを、わずか2週間の通行止めだけで完了させました。この取り組みが高評価を得て、メディアでも話題になりました。

吉田 交通量の多さから渋滞も多い首都高ですが、何か対策はしていますか？

木下 対策に努めています。その中で、効果が見られるのが、湾岸線(東行き)鶴見つばさ橋の対策です。ここでは、緩やかな上り勾配による速度低下が渋滞の原因になるため、聴覚で「速度低下注意」とドライバーに直接訴える

首都高が地域を守る

木下 事故を防ぐ安全対策にも努めています。例えば、横浜線下りの石川町ジャンクション(JCT)の狩野線と合流するカーブでは、速度超過で曲がり切れずに道路施設に接触する事故が多発していました。そこで、カーブの手前で2車線を1車線に絞り、カーブを緩やかにしたところ、事故が激減しています。

吉田 安全対策は地道な取り組みの積み重ねですね。

木下 最近では、料金所のETC(自動料金収受システム)専用化にも取り組んでいます。専用化により、いったん停止する現金車と停止しないETC車が錯綜せず、事故防止につながるほか、現金車の料金所での一旦停止がなくなるので排気ガスも減少。さらに、ETC車と現金車の錯綜、停車・発進の繰り返しが削減され、安全性と快適性の向上、環境改善などが期待されることも、空いている時間帯や経路の割り当ての柔軟な料金設定が可能となり、今後渋滞緩和も見込めます。2028年の春には首都高の料金所の約9割がETC専用になる予定です。

そのほか、立入逆走対策にも取り組んでいます。出口に発報システムをつけて、人の立ち入りや逆走して進入したドライバーに知らせたり、出入口には目につく色の看板を設置してわかりやすくしています。

吉田 首都高は物流を通じてお客さま以外の県民・企業のみならず、地域に貢献するために、安全安心にご利用いただけるような対策には気を抜けません。

吉田 神奈川局ならではの取り組みはありますか？

木下 海が近いので塩害による腐食への対応です。道路を健全な状態に保つため、湾岸線は常に点検・補修作業が必要で、最近では、「車好きの聖地」として熱狂的なドライバーが大黒PAに集まることがあり、人気映画の影響もあり、海外のSNSなどで

広まり、外国人観光客が多く集まります。中には、不法に立ち入るケースもあるため、外国語の看板を設置し注意を促しています。また、一般の方が使いづらくならないよう、警察と連携してPAでの長居を禁止したり、週末は一部閉鎖してトイレと買い物利用のみにするなどの対策を実施しています。

吉田 本格的な冬に入ります。雪対策をお聞かせください。

木下 首都高の場合は高架橋が多く路肩が狭いため、積雪した場合を除雪作業だけで終わらず、高速道路上から雪を排除する排雪作業も必要です。早期の開放に向けて除排雪の効率化に向けて、すみやかに開放できるように日々訓練しています。近年では首都高と接続する他高速道路などの路線が予防的通行止めを実施する場合、首都高でも連動して通行止めを実施しています。

吉田 予防的通行止めは話題にもなりませんが、その後の影響を鑑みれば、予防的通行止めをした方が有益というところでしょうか。

木下 首都直下地震が発生した際、首都高では物資や消防、警察、自衛隊などの動きを見てもキレイですね。

木下 常に点検・補修作業に努めています。今は塗装をして、来年度末までにはLED化され、ライトアップもさらにきれいになると思います。

吉田 それは楽しみです。今後、力を注ぎたい取り組みはありますか？

木下 少子高齢化による人手不足が課題ですが、首都高では人工知能(AI)や情報通信技術(ICT)などを活用して、インフラの効率的な維持管理を支援・実現するシステム「i-DREAMS」などのDX(デジタルトランスフォーメーション)技術、ドローンやロボットなどを活用した取り組みを推進しています。道路データを3D化して管理するので、点検や工事の際にも、資材や車両を現場に置いた状況を仮想空間上で確認できるので、現地調査の手間が省け、施工計画も正確に立てられます。

吉田 最後に、仕事への思いをお聞かせください。

木下 日本の物流や経済、ひいては社会全体を支える一端を担っている点において、社員、協力社員、全員が誇りをもって働いています。お客さま一人一人のご利用によって支えられているからこそ、その恩返しに努めたい。神奈川局や首都圏の物流・経済を支えて、少しでもお役に立てるよう取り組んでいきたいと、社員一同感じています。



事故を防ぐ安全対策をした石川町JCT(横浜市中区)



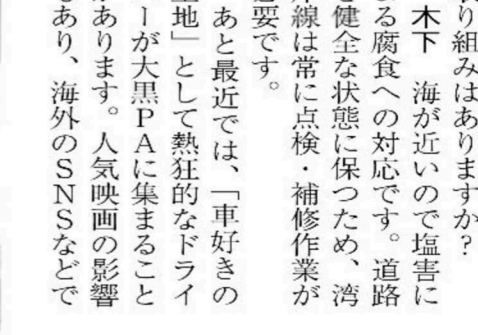
降雪予報による予防的通行止め(三溪園)



災害時の道路啓開実動訓練(高速湾岸線高架下にて実施)



首都高MMパークにある横浜ベイブリッジ模型で構造を説明



取組みはありますか？

木下 海が近いので塩害による腐食への対応です。道路を健全な状態に保つため、湾岸線は常に点検・補修作業が必要で、最近では、「車好きの聖地」として熱狂的なドライバーが大黒PAに集まることがあり、人気映画の影響もあり、海外のSNSなどで

広まり、外国人観光客が多く集まります。中には、不法に立ち入るケースもあるため、外国語の看板を設置し注意を促しています。また、一般の方が使いづらくならないよう、警察と連携してPAでの長居を禁止したり、週末は一部閉鎖してトイレと買い物利用のみにするなどの対策を実施しています。

吉田 首都高単独ではなく関係機関との連携の訓練のですね。

木下 被害状況などに応じて、国道や横浜市道と連携して、緊急車両などが通るルートを確認する必要があります。そのため、関係機関と一体となった訓練が必要で、今後も積極的に取り組んでまいります。

首都高が社会を支える

吉田 昨今世界的な課題の脱炭素や温暖化対策の取り組みをお聞かせください。

木下 首都高グループは、2022年に首都高カーボンニュートラル戦略を策定し、2050年カーボンニュートラルを目指して各種施策に取り組んでいます。神奈川局では、カーボンニュートラル実現に向けて横浜ベイブリッジの景観照明(ライトアップ)設備の発光ダイオード(LED)化工事の着手や電気自動車をはじめとする排ガスを出さないゼロエミッション車(ZEV)の普及促進に向けて大黒PAに急速充電器を増設しました。また、昨年2月に横浜・みなとみらい21(MM21)地区で進める「脱炭素先行地域」(へ参画し、横浜市内の事業者向け再生可能エネルギープラン「はまっくエネPlus」を導入して、社内で使用する電力の実質再エネ化を実現しています。他にも、社屋照明の点検時間の短縮、階段の利用、自社製マイバッグの利用を推奨するなど、社員一人一人が取り組んでいます。

首都高の災害対応の取り組み

吉田 本格的な冬に入ります。雪対策をお聞かせください。

木下 首都高の場合は高架橋が多く路肩が狭いため、積雪した場合を除雪作業だけで終わらず、高速道路上から雪を排除する排雪作業も必要です。早期の開放に向けて除排雪の効率化に向けて、すみやかに開放できるように日々訓練しています。近年では首都高と接続する他高速道路などの路線が予防的通行止めを実施する場合、首都高でも連動して通行止めを実施しています。

吉田 予防的通行止めは話題にもなりませんが、その後の影響を鑑みれば、予防的通行止めをした方が有益というところでしょうか。

木下 首都直下地震が発生した際、首都高では物資や消防、警察、自衛隊などの動きを見てもキレイですね。

木下 常に点検・補修作業に努めています。今は塗装をして、来年度末までにはLED化され、ライトアップもさらにきれいになると思います。

吉田 それは楽しみです。今後、力を注ぎたい取り組みはありますか？

木下 少子高齢化による人手不足が課題ですが、首都高では人工知能(AI)や情報通信技術(ICT)などを活用して、インフラの効率的な維持管理を支援・実現するシステム「i-DREAMS」などのDX(デジタルトランスフォーメーション)技術、ドローンやロボットなどを活用した取り組みを推進しています。道路データを3D化して管理するので、点検や工事の際にも、資材や車両を現場に置いた状況を仮想空間上で確認できるので、現地調査の手間が省け、施工計画も正確に立てられます。

吉田 最後に、仕事への思いをお聞かせください。

木下 日本の物流や経済、ひいては社会全体を支える一端を担っている点において、社員、協力社員、全員が誇りをもって働いています。お客さま一人一人のご利用によって支えられているからこそ、その恩返しに努めたい。神奈川局や首都圏の物流・経済を支えて、少しでもお役に立てるよう取り組んでいきたいと、社員一同感じています。

あなたが進む。首都高が進む。
首都高速道路株式会社
神奈川局
神奈川県横浜市西区みなとみらい3-2-9
https://www.shutokei.jp/ss/initiatives/

