

第6節

将来に引き継ぐ社会資本の整備

1. 交通体系の整備

(1) 陸上輸送に関する状況

① 短距離の移動に関する交通の動向

首都圏においては、高速道路、幹線鉄道等の整備により、広域的な移動の利便性は飛躍的に向上したと言える。しかし、日常においては、比較的短い距離の移動の割合が高いことから、ここでは、そのような短距離移動に焦点を当てた分析を行う。

表1は、昭和63年と平成10年について移動距離別のトリップ数¹⁾を示したものである。近郊整備地帯においては、全体で10%程度増えており、中でも4～8kmのトリップ数の増加率が最も高い。既成市街地については、全体のトリップ数は、微減しているものの、2～4、4～8kmのトリップ数の伸びが他よりも大きい。

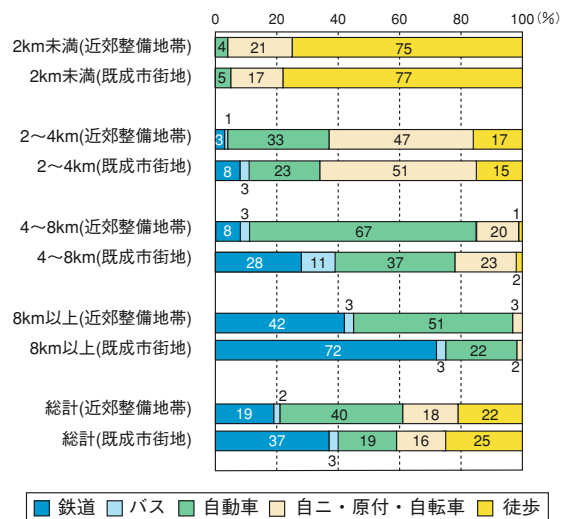
図1は、移動に用いた代表的な交通手段の構成比について示したものである。近郊整備地帯、既成市街地共に、2km未満の移動については、ほとんどが徒歩であるのに対して、2～4kmの移動では徒歩は全体の20%を切り、4km以上になると徒歩での移動はほとんどなくなる。近郊整備地帯、既成市街地共に2km未満のトリップ数が約10%減少していることと併せると、徒歩による2km未満の交通が自動車を利用することにより広域化していると考えられる。

表1 移動距離別トリップ数の推移²⁾

近郊整備地帯	昭和63年 (万トリップ)	平成10年 (万トリップ)	平成10年/ 昭和63年 (%)
2 km 未満	1,052	937	89
2～4km	573	631	110
4～8km	572	722	126
8km以上	1,210	1,471	122
計	3,407	3,761	110

既成市街地	昭和63年 (万トリップ)	平成10年 (万トリップ)	平成10年/ 昭和63年 (%)
2 km 未満	1,118	997	89
2～4km	419	458	109
4～8km	421	441	105
8km以上	1,462	1,506	103
計	3,420	3,402	99

図1 距離別の交通手段の構成比³⁾



資料：パーソントリップ調査データにより
国土交通省国土計画局作成（表1、図1）

1) 人がある目的をもってある地点からある地点へ移動する単位を「トリップ」という。目的が変わるごとにトリップも変わり、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

2) 移動距離については、パーソントリップ調査よりわかる移動時間に、各交通手段の平均的速度を乗ずることで算出した。

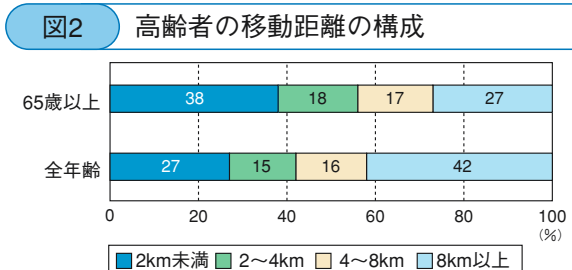
3) 四捨五入により数値が合わないことがある。

近郊整備地帯では、自動車を利用する割合は全体で40%であるが、4～8kmの移動については自動車を利用する割合は67%である。一方で既成市街地では、4～8kmの移動に自動車を利用する割合は、37%にとどまっており、その代わりに、鉄道、バスを利用する割合が高くなっている。このことは、歩くことが難しい4～8km程度の移動については、既成市街地では、相対的に鉄道やバスの利便性が高いため、それらの公共交通機関が用いられているが、近郊整備地帯では、自動車を利用する割合が高いことを示している。

今後、我が国では高齢化が一層進展するが、高齢者の移動距離は全年齢と比較すると、8km未満の短距離の移動の割合が多くなっている（図2）。高齢者は、主として体力的な観点より徒歩での移動に不都合を生じることが多いことから、今後の高齢化を見据えると、短距離の移動に必要な交通手段がますます重要になると考えられる。

短距離の移動については、特に他の代替交通手段が少ない郊外部において自動車に依存するところが大きいですが、今後は環境への配慮の観点から、また高齢化社会の進展も考慮して、過度に自動車に依存するのではなく、公共交通機関の活用が重要になると考えられる。全国では、そのような短い距離の移動を対象としたコミュニティバスやワンコインバスが増加しつつある。首都圏では、26地域でコミュニティバスが、44地域でワンコインバスが運行されている（表2）。また、平成14年2月の改正道路運送法の施行により多様な運賃設定が可能となり、初乗り運賃500円のワンコインタクシー等利用しやすいタクシーが登場している。

一方では、環境への配慮という観点を踏まえて、自転車を利用したタクシー（ペロタクシー）等が登場している。



資料：パーソントリップ調査により国土交通省国土計画局作成

表2 首都圏におけるコミュニティバス、ワンコインバス

コミュニティバス：26地域

茨城県（1）：古河市
 埼玉県（5）：川口市、所沢市、蕨市 等
 千葉県（8）：茂原市、東金市、我孫子市 等
 東京都（11）：世田谷区、渋谷区、武蔵野市 等
 神奈川県（1）：茅ヶ崎市

ワンコインバス：44地域

栃木県（1）：宇都宮市
 群馬県（4）：前橋市、高崎市、伊勢崎市 等
 埼玉県（17）：さいたま市、川越市、熊谷市 等
 千葉県（3）：千葉市、茂原市、市原市
 東京都（6）：江東区、大田区、武蔵野市 等
 神奈川県（6）：横浜市、川崎市、横須賀市 等
 山梨県（7）：甲府市、富士吉田市、都留市 等

注：括弧内は地域数
 資料：「数字で見る関東の運輸の動き2002」（関東運輸局）、国土交通省自動車交通局資料（平成14年）により国土交通省国土計画局作成

自転車を利用したタクシー（ペロタクシー）



②首都圏の環状道路整備の推進

首都圏の環状道路を構成する、首都高速中央環状線、東京外かく環状道路（外環）、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）については、約85km（全体計画の約20%）が供用しており、そのうち、平成14年度には首都高速中央環状線の板橋～江北間（7.1km（うち環状線構成部分6.2km））、圏央道のつくば～牛久間（1.5km）が供用した。これらの道路整備は、「大都市圏における環状道路体系の整備」として横浜環状道路とともに都市再生プロジェクト（第二次決定）に位置付けられており、首都圏中央連絡自動車道西側区間、東京外かく環状道路東側区間及び首都高速中央環状線の3号線以北の区間（中央環状新宿線）については、その整備を積極的に推進し、平成19年度までに暫定的な環状機能を確保することとされている。

図1 首都圏の環状道路



資料：国土交通省

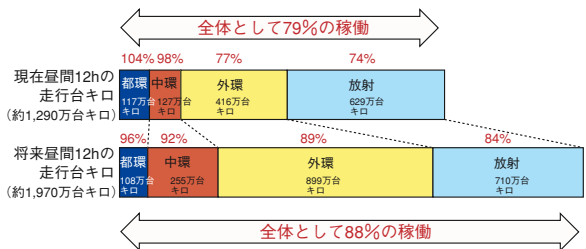
表1 首都圏の環状道路の概要

	首都高速中央環状線	東京外かく環状道路（外環）	首都圏中央連絡自動車道（圏央道）
延長	約46km （供用中 約26km） （事業中 約11km） — （検討中 約9km）	約85km （供用中 約29km） （事業中 約20km） （調査中 約16km） （検討中 約20km）	約300km （供用中 約30km） （事業中 約254km） — （検討中 約20km）
概要	都心から約8kmの環状道路	都心から約15kmの環状道路	都心から約40～60kmの環状道路
主要な機能	4車線 ●新宿・渋谷・池袋等の副都心、ベイエリアの連絡強化 ●羽田空港や東京湾等の国際ハブ機能施設へのアクセス向上	4車線（一部6車線） ●大田区・世田谷区・練馬区・川口市・市川市等の23区外縁部の連絡強化 ●東京都区部等に関する交通のバイパス機能及び分散導入機能	4車線（一部6車線） ●並行して走る国道16号等の一般交通や周辺街路の交通・環境等負荷の軽減 ●横浜港や成田空港から首都圏及び全国各地への物流の効率化を支援
事業主体	首都高速道路公団	日本道路公団	国土交通省、日本道路公団

資料：国土交通省

首都圏の自動車専用道路は、各放射道路から首都高速都心環状線（都環）に交通が集中し、その影響により放射道路の上り車線が渋滞している。現在の道路網は、放射線の約90%に対して環状線が約20%の供用率であるために交通の不均衡が生じているが、首都高速中央環状線（中環）や東京外かく環状道路といった環状方向の道路が各放射方向の道路につながり、自動車専用道路全体として本来の機能を発揮するようになれば、通過車両であっても中心へ向かうことを余儀なくされる車両を環状道路を通過させることができるようになり、都心部の渋滞解消が期待できる。その結果、首都圏の自動車専用道路全体の昼間12時間の稼働率が、現在の約80%から10%程度上昇し、より多くの自動車を利用できるようになる（図2）。

図2 自動車専用道路の稼働率

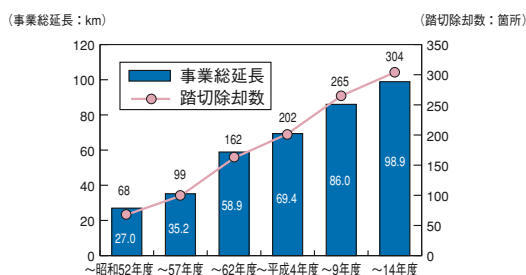


資料：国土交通省

③連続立体交差事業の推進

首都圏等の市街地では、朝夕の時間帯に交通を長時間遮断する踏切があり、道路交通渋滞の一因となっている。連続立体交差事業は、鉄道を連続して立体交差化することにより、多数の踏切を同時に除却し、道路交通の円滑化や安全性を向上させるとともに、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図る等、多様な効果が期待される事業である。首都圏においては、昭和47年度以降に総延長98.9kmが実施され、304箇所の踏切を除却しており（図1）、周辺道路の旅行速度の改善や交通量の増加等の効果が現れている（表1）。また、平成14年度において、首都圏ではボトルネック踏切¹⁾約100箇所の除却等を目的に、16地区で事業が実施されており、今後も関係者が連携して事業を推進し、円滑、安全、快適な都市空間の創出に貢献することが期待されている。

図1 首都圏における連続立体交差事業（累計）



注：昭和47年度以降の累計値
事業総延長、踏切除却数は事業完了年度で計上
資料：自治体資料により国土交通省国土計画局作成

西武鉄道池袋線（江古田～石神井公園区間）の連続立体交差事業は、平成13年3月に、練馬～中村橋間において鉄道上を交差していた目白通りを地表面に切り替える逆立体化切替工事等を行い、平成15年3月に事業が完了した（写真）。この事業により、19箇所の踏切が除却され、また、目白通りの道路構造の改良による走行性の向上等、周辺の道路交通の円滑化等が図られた。さらに、連続立体交差化と併行して進められていた鉄道の複々線化及び地下鉄への相互直通運転化に伴い、都心部への地下鉄直通電車の増発や快速電車の新設、所沢～池袋間の所要時間の短縮等、鉄道利用者に対する効果も現れている。同線では、引き続き大泉学園駅付近まで高架複々線化を延長する予定である。

表1 連続立体交差事業の効果

- 東武鉄道伊勢崎線（草加・越谷地区）：H12年度完成
 - ・交通渋滞の緩和（26箇所の踏切除却）
 - ・高架下空間の活用（公園、集会所、駐輪場等）
 - ・駅周辺における市街地再開発事業（越谷駅東口等）等
- 小田急電鉄小田原線（成城学園前～登戸間）：H11年度完成
 - ・交通渋滞の緩和（13箇所の踏切除却）
 - ・周辺道路の旅行速度の改善（8km/h→19km/h）
 - ・交通量の増加（25,000台/h→41,000台/h）等

資料：自治体資料により国土交通省国土計画局作成

西武鉄道池袋線（練馬～中村橋間）目白通り付近の状況



資料：東京都

1) ピーク時の遮断時間が1時間当たり40分以上、または、踏切交通遮断量（1日交通量×踏切遮断時間）が5万台時/日以上以上の踏切。

④首都圏の鉄道

最近の首都圏における鉄道整備は、通勤通学時の混雑緩和、高速化や空港アクセスの強化等、鉄道サービスの向上を目指し、輸送力の増強や速度向上等の鉄道ネットワークの充実化を図る整備や利便性向上のための整備を行っている。また、新線建設を進めるだけでなく、輸送力増強に資する貨物線の旅客化、駅施設の改良等の既存ストックの高度利用、複々線化、短絡線整備の取組も推進している（表1）。

表1 首都圏における鉄道整備（最近3ヶ年）

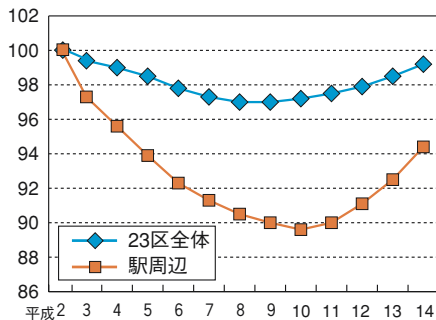
開業年	新規開業路線	開業区間	開業年	改良路線等	区分
平成13年	埼玉高速鉄道	赤羽岩淵～浦和美園	平成13年	東日本旅客鉄道湘南新宿ライン	短絡線整備
平成13年	東京臨海高速鉄道臨海副都心線	東京テレポート～天王洲アイル	平成13年	西武鉄道池袋線（中村橋～練馬高野台）	複々線化
平成14年	芝山鉄道	東成田～芝山千代田	平成14年	東日本旅客鉄道埼京線延伸（恵比寿～大崎）	貨物線旅客化
平成14年	東京臨海高速鉄道臨海副都心線	天王洲アイル～大崎	平成14年	大崎駅改良工事	駅施設改良
平成15年	帝都高速度交通営団11号線（半蔵門線）	水天宮前～押上	平成15年	西武鉄道池袋線（練馬～中村橋）	複々線化
平成15年	東武鉄道伊勢崎線	曳舟～押上			

資料：国土交通省国土計画局調べ

平成14年度には、東京臨海高速鉄道臨海副都心線（りんかい線）が全線開業したほか、帝都高速度交通営団11号線（半蔵門線）の延伸と東武鉄道伊勢崎線の直通化の完成により相互直通運転が開始され、既設路線とともに鉄道のネットワーク化が進み、時間短縮等の利便性の向上が図られている。

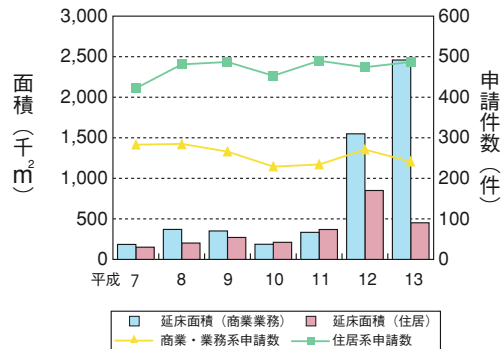
都営地下鉄大江戸線について、東京都交通局により開業1年後時点での整備効果調査がまとめられた。全線開業した平成12年と平成14年の人口を比較すると（図1）、人口増加比率は「23区合計」での1.01であるのに対し、「駅周辺」¹⁾では1.04と大きい。また、建築申請件数と延べ床面積の推移（図2）をみると、平成12年度以降の「駅周辺」の商業・業務用途では、大規模開発化しており、増床効果が現れている。

図1 大江戸線環状部駅周辺の人口推移（平成2年を100とした指数）



資料：東京都

図2 駅周辺の用途別申請件数及び延べ床面積の推移



資料：東京都

1) 駅から半径500mの圏内に面積が半分以上含まれる町丁目の範囲

首都圏コラム

鉄道駅を中心としたバリアフリー

① 鉄道駅のエレベーター等の設置状況について

高齢化社会の進展や生活様式の変化等に伴い、交通サービスのバリアフリー化、シームレス化が進められつつある。首都圏の鉄道駅施設では、図1のとおり、エレベーター等の整備による段差解消が進められており、平成12年11月には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」が施行され、首都圏では平成13年度現在、設置すべき駅のうちエレベーターが設置された駅の割合は38.0%、エスカレーターが設置された駅の割合は68.6%であった。乗降客の多い新宿駅や池袋駅等の上位10駅では、エレベーター等がおおむね整備されつつある（表1）。

また、施設整備と併行して、駅構内乗り換え案内等のバリアフリー情報を利用できる統一的なシステムが構築され、既に「交通バリアフリー情報提供システム（らくらくおでかけネット）」として公表されている。

② 汐留駅におけるバリアフリー化について

平成14年11月2日、新交通ゆりかもめ及び都営大江戸線の「汐留駅」が周辺の街区開発に合わせて開業した。ゆりかもめではプラットフォームのホームドアによって安全対策が施され、各車両の車いす乗降スペースが示されていたり、各改札口付近には「音声案内装置付点字案内板」が設置されており、近づくると自動的に使用方法が流れ、ボタンを押すと、音声ガイドが目的地まで道案内してくれる等、案内施設が充実している。

プラットフォームのホームドア



資料：交通エコロジー・モビリティ財団

図1-1 エレベーターの設置の推移

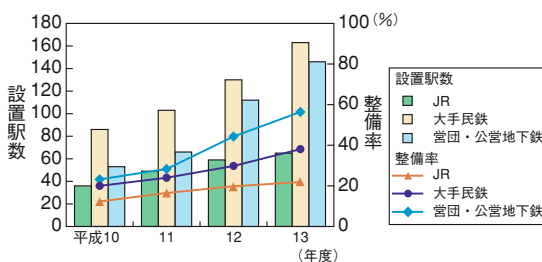


図1-2 エスカレーターの設置の推移

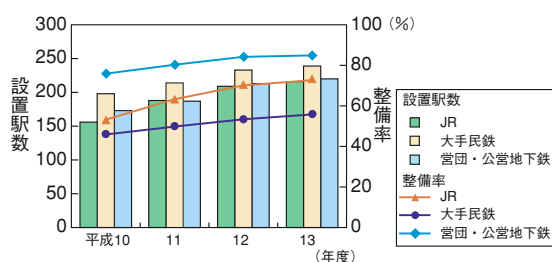


表1 乗降客の多い駅のエレベーター等設置状況（首都圏）

事業者名	駅名	乗降客数 (千人/日)	エレベーター設置基数(基)	エスカレーター設置基数(基)	その他昇降機設置基数(基)
JR東日本	新宿	1,508	2	19	2
JR東日本	池袋	1,141	4	4	1
JR東日本	渋谷	856	3	12	
東武鉄道	北千住	809	5	36	
JR東日本	横浜	770	3	2	2
JR東日本	東京	745	18	110	
京王電鉄	新宿	699	3	22	
東京急行電鉄	渋谷	611		10	
西武鉄道	池袋	522	1	6	
JR東日本	品川	507	6	10	

資料：図1及び表1 平成13年度関東運輸局資料により国土計画局作成

音声案内装置付点字案内



資料：交通エコロジー・モビリティ財団

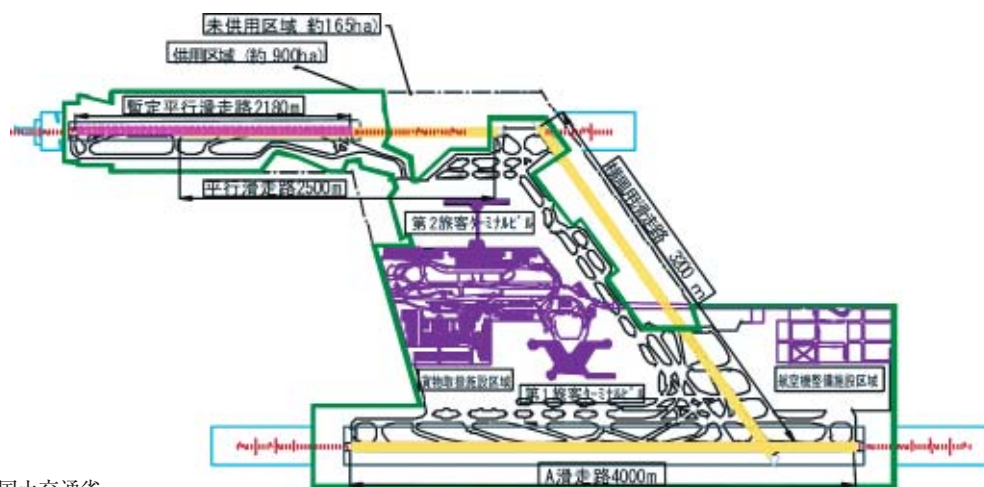
(2) 航空輸送に関する状況

首都圏の空港は、国際・国内航空ネットワークの充実と利用者利便の一層の向上が求められている。こうした要請に対応するため、滑走路の整備やターミナル拡大等による空港容量の拡大を行っている。

新東京国際（成田）空港では、暫定平行滑走路（延長2,180m）が完成し、平成14年4月に供用開始した。この結果、空港の処理能力が年間発着回数13.5万回から20万回へと大幅に拡充され、モンゴル、パプアニューギニア等諸外国からの新規乗り入れが実現するとともに、アジア方面を中心に成田からの国際航空ネットワークが質・量ともに増強された。また、国内線も大幅に増便され、成田空港の利便性が向上している。これにより、首都圏と結ばれる世界の都市は平成15年3月現在、37ヶ国2地域101都市となっている。

しかしながら、成田空港における国際航空需要は今後とも引き続き増大が見込まれ、暫定平行滑走路のままでは平成16年頃には需要が逼迫する見込みであるため、引き続き本来の2,500mの平行滑走路の早期完成を目指して、全力で取り組んでいく必要がある。さらに、平行滑走路の2,500m化が実現され、機材の大型化が可能となったとしても、現在地元と合意されている20万回の発着回数では平成20年頃に処理能力の限界に達することが予測されるため、地元と協議しつつ発着回数の22万回への増加を図る必要がある（図1）。

図1 新東京国際（成田）空港の施設整備計画



資料：国土交通省

表1 平成14年度の首都圏の主な空港整備状況

新東京国際空港	暫定平行滑走路の供用（平成14年4月供用）。 第1旅客ターミナルの改修を推進中。
東京国際空港	沖合展開事業第3期（東旅客ターミナル）の整備を推進中（平成16年後半供用予定）。 羽田空港の再拡張について、早期着工・早期着手を目指し調査検討を推進中。
大島空港	ジェット化整備（滑走路1,200m→1,800m）が完成（平成14年10月供用）。
八丈島空港	滑走路延長（1,800m→2,000m）整備を推進中（平成16年度供用予定）。
百里飛行場	平成18年度の供用を目指し、民間共用飛行場化に向けて事業推進中。
首都圏第3空港	長期的な視点に立って、引き続き調査検討。

東京国際（羽田）空港では、沖合展開事業第3期として、平成16年後半供用開始を目指し東旅客ターミナルの整備を進めている。この旅客ターミナルの完成により、ターミナルビルからの直接乗降率が高まる等、利用者の利便性を一段と向上させることが可能となる。

首都圏の国際航空需給の逼迫への対応等のため、深夜早朝帯での国際旅客チャーター便等の運航は、平成14年4月より運航枠が週70便へ拡充され平成15年3月末までの一年間に582便が運航されている。この他にサッカーワールドカップ開催期間中には昼間のチャーター便が認められ、韓国との間で90便が運航された。

また、羽田空港の再拡張については、平成13年12月に、国土交通省として「羽田空港の再拡張に関する基本的考え」を決定し、新たな滑走路（2,500m）は現B滑走路と平行に設けることを確定した。さらに、平成14年6月に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」で、「財源について関係府省で見通しを付けた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る」とされた。また、新たな滑走路の建設工法については、平成14年3月、羽田空港再拡張事業工法評価選定会議を開催し、「栈橋工法」、「埋立・栈橋組合せ工法」、「浮体工法」の三工法について評価作業を行った結果、平成14年10月、①三工法とも致命的な問題点がないこと②工費（維持管理費を含む）及び工期については、大きな差は認められないとの見極めがついたことから、三工法とも、今後適切な設計を行うことにより建設が可能であるとの結論を得たところである。

これらを受けて、平成15年1月に国土交通省及び関係地方公共団体による「羽田空港再拡張事業に関する協議会」を開催する等、再拡張事業の出来る限りの早期着工、早期完成を目指し、所要の検討を進めており、平成15年度には、再拡張事業の着工に備えて、早期かつ円滑な事業実施が行えるよう、環境影響調査、土質調査等、必要な調査を可能な限り先行実施するための着工準備調査を行うこととしている（図2）。

図2 東京国際（羽田）空港再拡張案



資料：国土交通省

(3) 海上輸送に関する状況 ～首都圏における物流機能の強化～

①首都圏におけるコンテナ取扱状況

海上輸送に関しては、アジア諸国・地域の経済力の向上等から、荷動きがアジア各地に分散する傾向がみられ、アジアの主要港のコンテナ貨物量は急激な伸びを示している。首都圏の港湾の取扱量も毎年増加しているものの、その相対的な地位は低下している（表1）。国際競争力を維持・向上させるためには、コンテナ船の大型化に対応した大水深コンテナターミナルの整備等を行うとともに、港湾諸料金の低減や港湾手続きのワンストップサービス（シングルウィンドウ化）といった船社、荷主の高度なニーズに対応した効率的な物流サービスの提供を可能とする基盤整備やソフト面での対応が急務となっている。

表1 コンテナ取扱ランキング

昭和55年 (千TEU)		平成13年 (千TEU)	
順位	港名	順位	港名
1	NY/NJ	1	香港
2	ロッテルダム	2	シンガポール
3	香港	3	釜山
4	神戸	4	高雄
	東京湾	5	上海
5	高雄	6	ロッテルダム
6	シンガポール	7	ロサンゼルス
7	サンファン		東京湾
8	ロングビーチ	8	深圳
9	ハンブルグ	9	ハンブルグ
10	オークランド	10	ロングビーチ
12	横浜	18	東京
16	釜山	21	横浜
18	東京	25	神戸

注：TEUとは、20ft.（コンテナの長さ）換算のコンテナ取扱個数の単位

資料：国土交通省

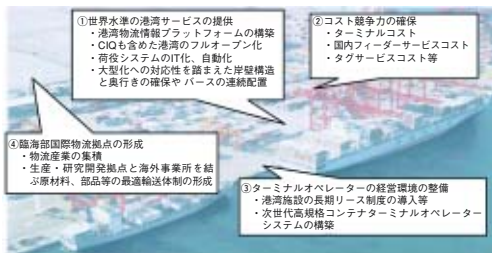
②スーパー中枢港湾指定への取組

スーパー中枢港湾は、我が国のコンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、実験的、先導的な施策の展開を官・民連携の下で行うことによりアジア主要港湾を凌ぐコスト・サービスの実現を図ろうとするものであり、交通政策審議会が取りまとめた「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築等を通じてよりよい暮らしを実現する港湾政策のあり方（平成14年7月中間報告、同年11月答申）」において、その育成が提案されている（図1）。

図1 スーパー中枢港湾

目標：アジア諸国・地域の主要港湾を凌ぐ港湾コストとリードタイム（時間コスト）の実現

- ・港湾コストは釜山港・高雄港並に約3割低減
- ・リードタイムは現状3～4日をシンガポール港並の1日程度まで短縮



資料：国土交通省

平成14年10月には、国土交通省港湾局及び海事局により「スーパー中枢港湾策定委員会」が開催され、平成15年2月に行われた第3回委員会の結果を受けて、東京港、横浜港を含む5港と1地域が候補として抽出された。今後、候補となった港湾管理者が作成するスーパー中枢港湾育成プログラムの報告を受け、指定基準の適合等、条件の整ったものについてスーパー中枢港湾の指定を行うこととしている。

③首都圏における国際海上コンテナターミナルの整備状況

首都圏の大水深コンテナバース（水深－15m以上）は、東京港には7バース（平成14年度に1バース供用開始）、横浜港には日本最大の水深－16m岸壁2バースを含む3バースが整備されている。現在、東京港大井ふ頭で既存の岸壁を大水深化する改良整備を

行っており、残り1バースが整備中である。また、横浜港本牧ふ頭ではふ頭間を埋め立てる再編整備により新たに岸壁を1バース整備している。

表2 近隣アジア諸国・地域における大水深（-15m以上）コンテナターミナル

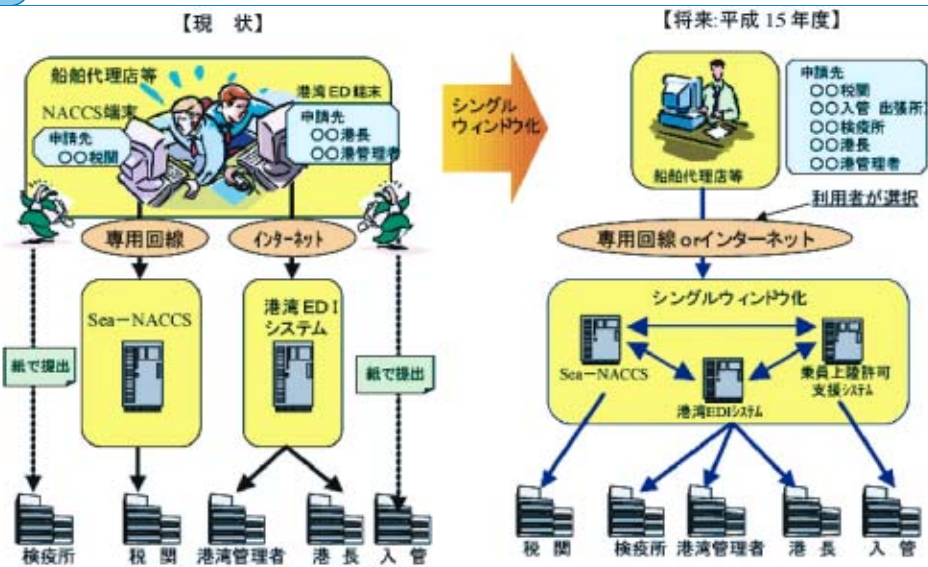
国名・地域名	港名	H9.7	H14.4	H14.5以降*
韓国	釜山港	0	16	29
	光陽港			
中国	香港港	4	16	33
シンガポール	シンガポール港	6	13	45
日本		2	12	30
	東京港	0	5	7
	横浜港	0	3	4

*韓国：平成20年、中国：平成17年、シンガポール：平成22年、日本：平成20年の予定。
資料：国土交通省

④各種手続きのワンストップサービス（シングルウィンドウ化）の現実

近年、アジア諸国・地域を含め海外主要港においては、船舶の入出港時に必要な港湾諸手続きのEDI（Electronic Data Interchange）化が急速に進展している。このような状況の中、平成14年1月、海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）と港湾EDIシステムの接続を行った。また、平成14年度は、これらのシステムに乗員上陸許可支援システムを接続した。さらに、各システムを相互に連携することにより、輸出入・港湾関連手続きのワンストップ化を推進し、平成15年7月中を目途にこれらの手続きのシングルウィンドウ化を実現することとしている（図2）。

図2 輸出入・港湾関連手続きのワンストップサービス（シングルウィンドウ化）



資料：国土交通省

⑤湾内航行のノンストップ化

ITを活用した航行規制の効率化による湾内ノンストップ航行の実現に向け、平成14年度は、新しい海上交通体系、管制制御手法等の検討、AIS（船舶自動識別装置）を活用した次世代型航行支援システムの実設計等を行うとともに、東京湾口航路の整備を実施した。平成15年度以降も所要の検討、整備を推進する。