

第

6

節

将来に引き継ぐ社会資本の整備

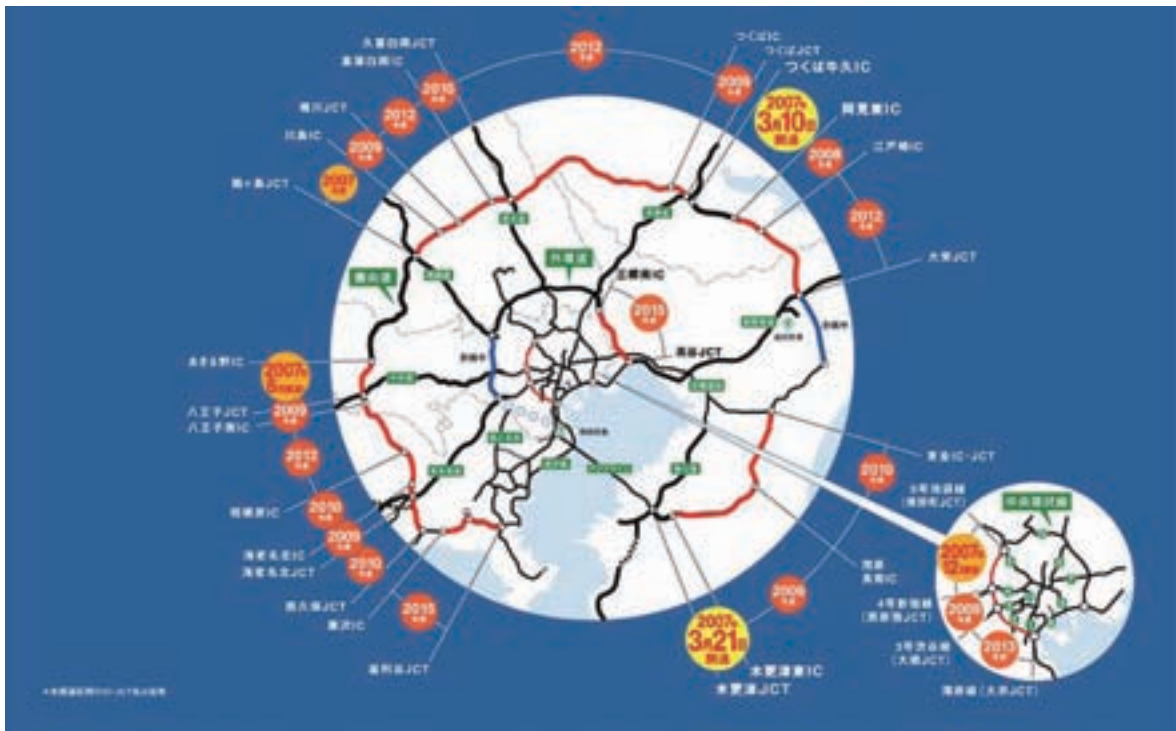
1. 交通体系の整備

(1) 陸上輸送に関する状況

① 首都圏三環状道路の整備

東京の渋滞の主たる原因は、通り抜け交通の都心への集中であり、首都高速道路の都心環状線を通る車を見た場合、約6割を通過交通がしめている。このため、都心環状線を先頭に、放射方向の上り線の機能が低下し、慢性的な渋滞が発生、環境を悪化させ、また、渋滞を回避しようとする車が、生活道路など本来通るべきでない道路に入り込んで、事故を増加させている。このような首都圏の渋滞・環境・事故問題を大きく改善するのが、三環状道路である。

図表 2-6-1 首都圏の三環状道路の開通予定



資料：国土交通省

(首都高速中央環状線)

首都高速中央環状線は、平成18年度に中央環状品川線の工事に着工するなど、未開通区間約20km全線で事業を推進している。このうち、中央環状新宿線の板橋区熊野町（5号池袋線との接続地点）から渋谷区本町三丁目（4号新宿線との接続地点）までの区間約7kmが平成19年12月に開通する予定であるのをはじめ、平成25年度までに全線が開通する予定となっている。

(東京外かく環状道路)

東京外かく環状道路は、大泉JCTから三郷南ICまでの区間が開通済みである。未開通区間のうち、三郷南ICから高谷JCTまでの区間は、すでに全区間において事業に着手しており、平成27年度までに開通する予定である。一方、東名高速道路から関越自動車道までの区間については、平成19年4月に大深度地下を利用するルートへの都市計画の変更が行われたところである。

(首都圏中央連絡自動車道)

首都圏中央連絡自動車道は、平成18年度につくば牛久ICから阿見東ICまでの区間約12km、木更津東ICから木更津JCTまでの区間約7kmが開通し、全線約300kmのうち、約24%にあたる約72kmがすでに開通した。未開通の区間については、大栄～横芝間が都市計画手続き中であるが、残る区間の全線で事業に着手しており、今後約10年での全線開通に向けて事業が推進されている。

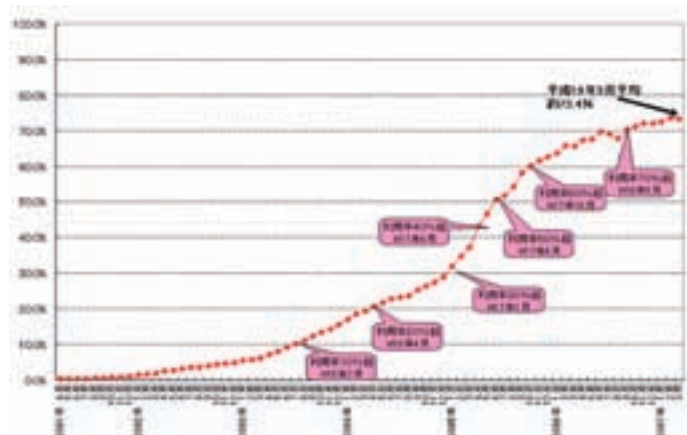
② ITS (高度道路交通システム) の活用による交通の円滑化

(ETCの普及促進)

ETCは、平成19年4月にETC車載器のセットアップ台数が全国で1,700万台を超えるなど普及が進んでいる。ETC利用率は首都高速道路において73.4% (平成19年3月の平均) に達するなど (図表2-6-2)、特に首都圏での利用は進んでいる。ETC利用率の増加に伴い、首都高速道路の本線料金所を先頭にした渋滞はほぼ解消している (図表2-6-3)。また、平成18年11月には二輪車用ETCの運用も開始された。

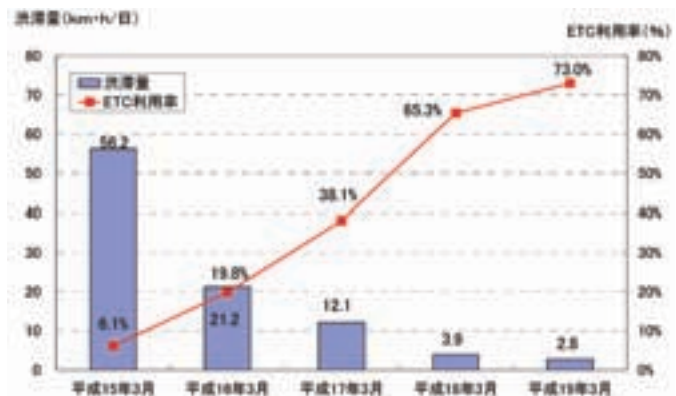
ETCは、個々の車両の利用経路や利用時刻を容易に特定できることから、利用者のニーズに応じたきめ細かな料金施策の導入が可能であり、すでに各高速道路会社では利用距離や利用日時に応じたETC利用者限定の割引制度を設定しているほか、首都高速道路では、平成18年度にETCを利用した距離別料金社会実験を実施するなど、より多様で弾力的な料金制度の導入に向けた検討を行っており、平成20年から距離別料金制に移行する予定としている。

図表 2-6-2 首都高速道路におけるETC利用状況の推移



資料：首都高速道路株式会社

図表 2-6-3 ETC利用率と本線料金所渋滞量の関係 (全18本線料金所合計)



資料：首都高速道路株式会社

(スマートICの導入)

スマートICは、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるICであり、通行可能な車両はETCを搭載した車両に限定されている。このため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なことから、従来のICに比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。首都圏では、平成18年10月より友部SAスマートIC、三芳スマートIC、駒寄スマートIC、双葉スマートICが本格導入され、さらに平成19年4月から那須高原スマートIC、上河内スマートICが本格導入された。

図表 2-6-4 スマートICイメージ図



資料：国土交通省

図表 2-6-5 三芳スマートIC



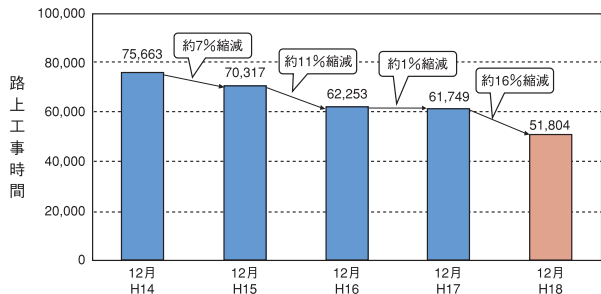
資料：国土交通省

③利用者の視点に立った路上工事の改善

東京23区的一般国道及び都道（首都高速道路を含む）では、交通量が増加し渋滞への批判の多い年末や年度末の期間、道路の損傷・水漏れ・ガス漏れ等の緊急工事等を除き路上工事を抑制している。12月の路上工事時間は年々減少し、平成18年12月は前年同月に比べ16%減となった（図表2-6-6）。また、3月の路上工事時間についても、国が管理する国道で他の月のおおむね3分の1程度とするなど、取組を進めている。

さらに、国土交通省、東京都、占用企業者などで構成する東京都道路工事調整協議会は平成18年10月5日に「路上工事改善宣言」を行うとともに（図表2-6-7）、先進的に改善に取り組むモデル工事現場として22工事を選定するなど、東京23区内の路上工事改善に取り組んでいる。

図表 2-6-6 東京23区の12月の路上工事時間



注：国道及び都道の合計
資料：東京都道路工事調整協議会

図表 2-6-7 路上工事改善宣言

路上工事改善宣言

一、私たちは、路上工事の課題を理解し、常に高い意識を持って路上工事の改善に取り組めます。

一、私たちは、路上工事看板等による情報提供に際して、工事主体、目的、期間等を一目でわかりやすく表示します。

一、私たちは、路上工事の現場において、道路利用者の立場に立って路上工事看板等の保安施設を設置し、安全に配慮した誘導を行います。

一、私たちは、路上工事に対して寄せられたご意見や苦情に対して、誠実な対応に心懸け速やかに改善に取り組めます。

平成十八年十月五日
東京都道路工事調整協議会
路上工事看板改善会議

資料：東京都道路工事調整協議会

④鉄道の混雑緩和や利便性向上等に寄与する取組

首都圏における鉄道の通勤・通学の混雑は輸送力の増強等によって改善傾向が見られ、特に常磐線が、つくばエクスプレスの開業などにより大幅に混雑緩和するなど、平成17年度における主要31区間¹⁾の平均混雑率は170%まで緩和されてきている。しかし、そのうち9区間において、当面の目標である混雑率180%を上回っており、ピーク時に混雑率200%を超える区間も依然として残っている（図表2-6-8）。通勤・通学の平均所要時間も減少傾向にあるものの、1時間以上²⁾となっている。このため、混雑緩和、速達性の更なる向上など、鉄道ネットワークの充実に向け、新線の建設や既存ストックの機能を向上させる取組が進められている（図表2-6-9）。

図表 2-6-8 混雑率180%を超える区間（平成17年度）

事業者名	路線名	区間	混雑率(%)
東日本旅客鉄道(株)	京浜東北線	上野→御徒町	214
	中央線快速	中野→新宿	211
	総武線緩行	錦糸町→両国	207
	東海道線	川崎→品川	198
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	198
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	194
小田急電鉄(株)	小田原線	世田谷代田→下北沢	188
東日本旅客鉄道(株)	常磐線緩行	亀有→綾瀬	182
	横須賀線	新川崎→品川	181

資料：国土交通省資料により国土交通省国土計画局作成

資料：国土交通省資料により国土交通省国土計画局作成

図表 2-6-9 主な新線の建設及び既存ストックの機能を向上させる取組（平成19年3月末現在）

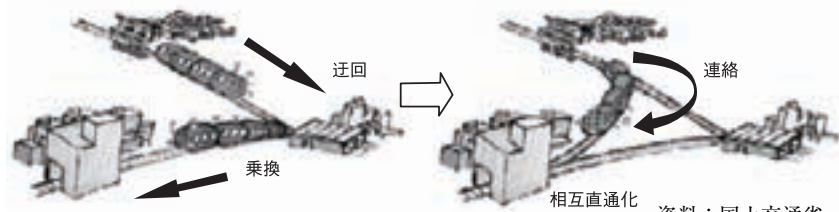
整備主体	路線名	区分	開業予定年度
東京急行電鉄(株)	目黒線（目黒～多摩川）	改良	平成18年度（開業済）
	東横線（多摩川～日吉）	複々線化	平成20年3月
横浜市	4号線（日吉～中山）	新線建設	平成19年度末
東京急行電鉄(株)	大井町線（大井町～二子玉川）	改良	平成20年3月
	田園都市線（二子玉川～溝の口）	複々線化	平成20年度
東京地下鉄(株)	副都心線（渋谷～池袋）	新線建設	平成20年6月
東日本旅客鉄道(株)	東北縦貫線（上野～東京）	改良	平成21年度
成田高速鉄道アクセス(株)	成田高速鉄道アクセス線（印旛日本医大～成田空港高速鉄道線分岐点）	新線建設	平成22年度
小田急電鉄(株)	小田原線（東北沢～世田谷代田）	複々線化	平成25年度
西武鉄道(株)	池袋線（練馬高野台～石神井公園）	複々線化	平成26年度
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢付近）	新線建設	平成27年度
千葉都市モノレール(株)	1号線（県庁前～中央博物館・市立病院前）	新線建設	平成20年度
東京都地下鉄建設(株)	日暮里・舎人ライナー（日暮里～見沼代親水公園）	新線建設	平成19年度末

資料：国土交通省資料等により国土交通省国土計画局作成

平成18年度の主な取組では、平成18年9月に、東急目黒線の改良工事が完了し、目黒～武蔵小杉間の急行運転が開始された。これにより、目黒～武蔵小杉間の所要時間が5分短縮するなど、横浜方面と東京都心を結ぶルートが強化された。

また、11月には、相鉄線とJR線の相互直通運転が可能となる相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢付近）の事業に着手した。これは、既存ストックを有効活用しつつ速達

図表 2-6-10 速達性向上事業イメージ



資料：国土交通省

1) 国土交通省において昭和30年から継続的に混雑率の統計をとっている区間
2) 平成17年度大都市交通センサスによる平均所要時間は68分。

性の向上や交通結節機能の高度化を図るための計画制度などを定めた「都市鉄道等利便増進法」(平成17年法律第41号)に基づく速達性向上事業(図表2-6-10)として実施するもので、同事業としては初の事業着手となる。

さらに、現在、京浜東北線上野～御徒町間の混雑緩和などに資する東北縦貫線の整備や、田園都市線池尻大橋～渋谷間の混雑緩和などに資する大井町線の急行運転化に向けた整備などが進められている。

このほか、首都圏では、複数の交通機関のシームレスな利用など鉄道利用者の利便性の向上にむけ、ICカード乗車券を活用した取組が進められている。

平成19年3月には、新たな共通ICカード乗車券「PASMO」のサービスが開始され、「PASMO」と「Suica」の相互共通利用により、どちらか1枚のカードで首都圏の主な鉄道やバスが利用できるようになり、また12,000以上の店舗での決済も可能となった。

⑤踏切対策の推進

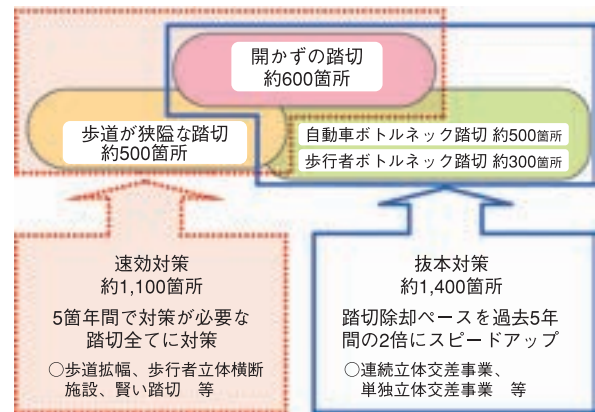
全国に約36,000箇所存在する踏切は、踏切事故や道路交通渋滞発生の要因となるなど、社会問題となっており、とりわけ「開かずの踏切¹⁾」には、緊急かつ重点的な対策を講ずる必要がある。こうした状況を踏まえ、国土交通省では、全国のすべての踏切を対象とした踏切交通実態総点検の実施により緊急対策踏切を抽出し、連続立体交差事業等の「抜本対策」や歩道拡幅等の「速効対策」を両輪とした対策を講じていくこととしている(図表2-6-11)。

対策を着実に実施するため、平成18年4月には、「踏切道改良促進法」(昭和36年法律第195号)を改正し、改良すべき踏切として指定された踏切に対し、連続立体交差事業に係る無利子貸付制度や整備計画に従って改良を実施しない場合に勧告する制度を創設した。

また、平成18年8月には、全国で、「速効対策」の対象踏切として約1,100箇所を、「抜本対策」の対象踏切として約1,400箇所を、緊急対策踏切として抽出したが、このうち、首都圏に存在するものが、それぞれ約560箇所²⁾、約790箇所²⁾となっており、いずれも全国の過半を占めている。

平成18年度の首都圏における主な取組としては、連続立体交差事業を15区間で実施するとともに、効果が期待される踏切を中心に「賢い踏切³⁾」の導入実証実験を13箇所で行っている。

図表 2-6-11 緊急対策踏切に対する取組の概要



資料：国土交通省

1) 開かずの踏切：ピーク時遮断時間が40分以上の踏切。

2) 各箇所数は、「踏切すいすい大作戦」参加団体資料「緊急対策踏切の一覧」より、国土交通省国土計画局が集計したものである。

3) 賢い踏切：急行、各停など列車の速度を判断して、警報開始時間を最適化し、遮断時間を短縮する踏切

(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おり、こうした要請に応えるため、滑走路の整備やターミナルの拡大等による空港容量の拡大を行っている（図表 2-6-12）。

図表 2-6-12 平成18年度の首都圏の主な空港整備状況

成田国際空港	北伸による平行滑走路2,500m化の整備や旅客ターミナルの改修等を推進。
東京国際空港	再拡張事業について、国際線地区の整備を推進。 機能向上のため、エプロン及び誘導路の新設等を推進。
百里飛行場	民間共用化にかかる事業を推進。
首都圏第3空港	長期的な視野に立って、引き続き調査検討。

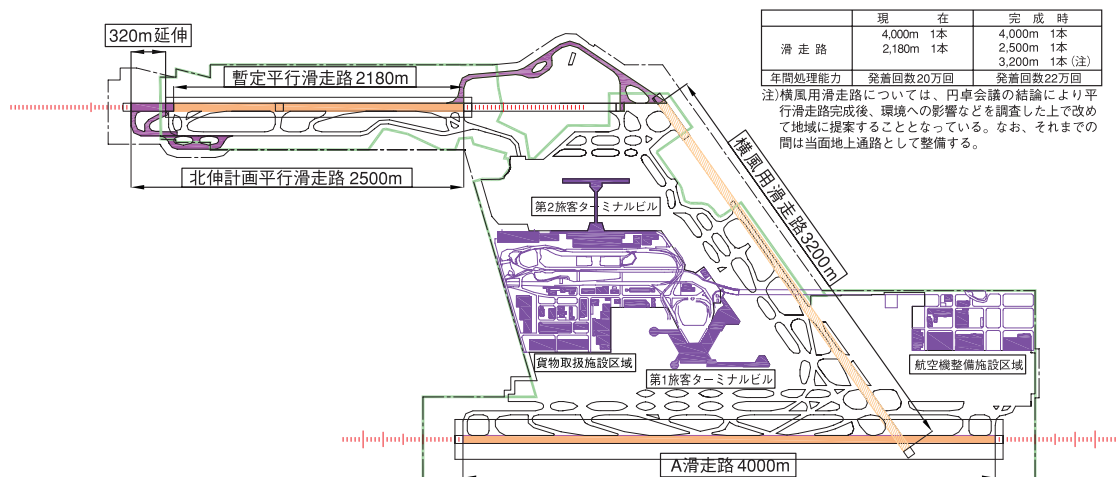
資料：国土交通省

①成田国際空港の整備

成田国際空港（以下「成田空港」という。）は、平成14年4月18日に延長2,180mの暫定平行滑走路が供用され、発着能力が大幅に増大し、アジアを中心とした諸外国からの新規乗り入れ・増便が実現するとともに、国内線も強化された。しかしながら、現時点でほぼ処理能力の限界に達しており、新たな乗り入れ希望や既に乗り入れている航空会社からの強い増便要請に対応できない状況となっている。また、現在の暫定平行滑走路は延長が短く、大型機の離発着ができないため、東南アジア周辺までの近距離便の利用に限られている。これらを背景に、さらに増大する国際航空需要に対応するため、北伸による平行滑走路の2,500m化の整備が推進されている。これにより、ジャンボ機等の大型機の利用による米国西海岸までの就航および年間処理能力の向上による発着回数の増加が可能となる。平行滑走路の北伸については、平成18年9月11日に飛行場変更申請が許可され、同15日に現地着工されており、現在は、平成21年度末の供用を目指して整備が進められている（図表 2-6-13）。

なお、旅客の利便性の向上のため、段階的に進められてきた第1旅客ターミナルの改修工事は、南ウイングと第5サテライトが平成18年6月2日から供用された。現在、引き続き、第2旅客ターミナルの能力増強工事が実施されている。

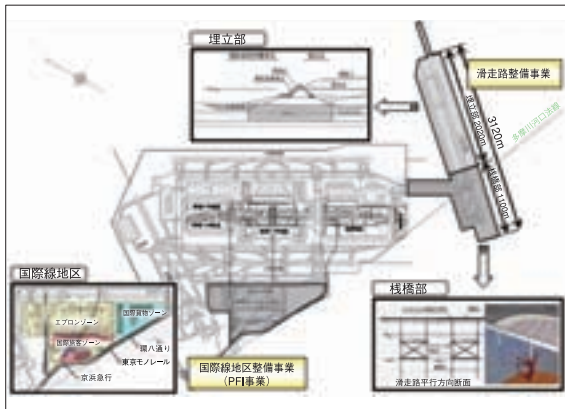
図表 2-6-13 成田空港の施設計画



資料：国土交通省

②東京国際空港の整備

図表 2-6-14 羽田空港再拡張事業の施設計画



資料：国土交通省

発着枠を確保しつつ国際定期便の受け入れが可能となる。本事業は、平成14年6月の「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」において、「財源について関係府省で見通しをつけた上で、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」とされたことを受け、平成16年度予算における事業化が認められた。再拡張事業のうち、滑走路整備事業については、設計施工一括発注方式による入札の結果、15社JV¹⁾が落札し、平成17年3月29日に工事請負契約の締結が行われた。これにより、滑走路の構造は、埋立・栈橋組合せ工法に決定した。今後、新設滑走路や連絡誘導路及びその他必要な諸施設についての整備が進められていく。また、PFI²⁾手法を活用した国際線地区の整備については、平成18年3月24日にエプロン等の整備について、7月7日には旅客・貨物ターミナルの整備について、それぞれSPC³⁾との事業契約の締結が行われたところであり、引き続き同地区の整備が進められる(図表2-6-14)。

一方、羽田空港の重要性に鑑み、今後とも、国内航空交通の中心としての機能を確保していくため、既存施設についても空港能力、利便性、安全性の向上を図ることが不可欠であり、そのための整備が推進されることにより、羽田空港の機能向上を目指す(図表2-6-15)。

図表 2-6-15 羽田空港の機能向上



資料：国土交通省

1) Joint Venture：共同企業体。資金力・技術力・労働力の調達などからみて、一企業では請け負うことのできない大規模な工事・事業を複数の企業が協力して請け負うこと。
 2) Private Finance Initiative：公共施設の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。
 3) Special Purpose Company：特別目的会社

(3) 海上輸送に関する状況

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、香港、上海をはじめとする中国諸港やシンガポールといったアジア諸国の港湾のコンテナ取扱量が飛躍的に増加している中で、首都圏の港湾は、コンテナ取扱量自体は増加しているものの、相対的な地位を低下させており（図表2-6-16）、東京港及び横浜港をはじめとする我が国の港湾が、国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワーク（北米航路、欧州航路といった大型コンテナ船が投入される航路）を維持していくためには国際競争力の向上を図ることが必要である。

図表 2-6-16 コンテナ取扱ランキング

昭和55年		平成17年	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニューヨーク	1,947	1(2) シンガポール	23,192
2 ロッテルダム	1,901	2(1) 香港	22,427
3 香港	1,465	3(3) 上海	18,084
4 神戸	1,456	4(4) 深圳	16,197
5 高雄	979	5(5) 釜山	11,843
6 シンガポール	917	6(6) 高雄	9,471
7 サンファン	852	7(7) ロッテルダム	9,300
8 ロングビーチ	825	8(9) ハンブルク	8,086
9 ハンブルク	783	9(10) ドバイ	7,619
10 オークランド	782	10(8) ロサンゼルス	7,485
12 横浜	722	22(21) 東京	3,593
16 釜山	634	27(27) 横浜	2,873
18 東京	632	34(32) 名古屋	2,491
39 大阪	254	39(36) 神戸	2,262
46 名古屋	206	51(49) 大阪	1,802

注1：TEUとは、20ft.コンテナ換算のコンテナ取扱個数を表す単位。
 注2：（ ）内は、平成16年の順位。
 資料：国土交通省港湾局作成

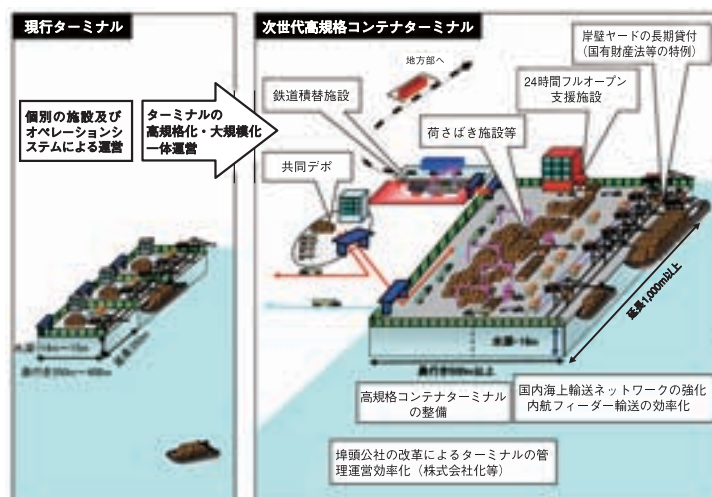
②スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

平成14年11月の交通政策審議会答申「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」において、スーパー中枢港湾の育成が提言された。

スーパー中枢港湾プロジェクトは、我が国の港湾の国際競争力を向上させるため、アジアの主要港をしのぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体でハード・ソフト連携した施策を展開し、次世代高規格コンテナターミナル（図表2-6-17）の形成を図るものであり、平成16年7月23日に京浜港（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）及び阪神港（大阪港・神戸港）の3地域が指定を受けた。

平成18年度は、外貿埠頭の管理運営効率化に資する外貿埠頭公社の民営化に向けた支援制度や、国内マルチモーダルネットワークの強化に資する鉄道積替施設整備に対しての補助制度等が創設された。

図表 2-6-17 次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ



資料：国土交通省

世界有数の大都市である首都圏を背後に持つ京浜港においては、次世代高規格コンテナターミナルとして位置付けられている横浜港の本牧ふ頭地区のBC突堤間1,390mが平成17年12月に全面供用となった。同地区では引き続き、D突堤の1～3号バース400mについて水深11mから水深13mへの増深改良が行われている。

また、物流の効率化及び物流コストの削減を図るため、東京港において中央防波堤外側埋立地から江東区若洲までを結ぶ東京港臨海道路（Ⅱ期事業）の整備を推進し、横浜港では新港ふ頭から山内ふ頭を経由し瑞穂ふ頭へ至る臨港道路の整備が進められている。

横浜港本牧ふ頭地区（D突堤）

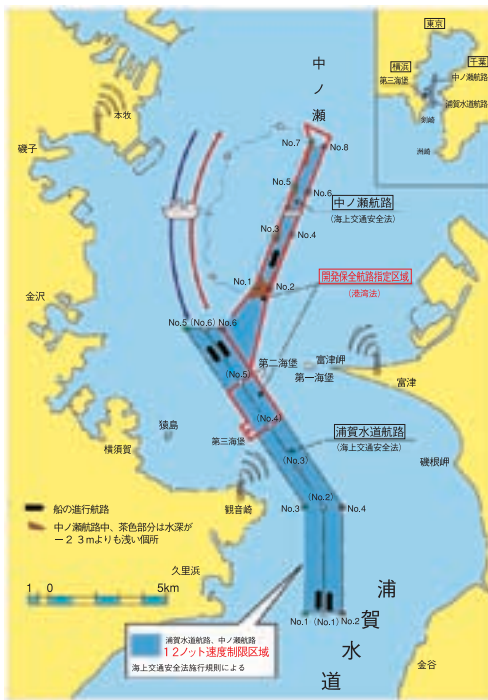


資料：国土交通省

③国際幹線航路の整備

安全で安定した海上輸送ネットワークの構築には、港湾における各種ターミナルの整備だけでなく、浅瀬の存在などにより船舶の安全航行に支障を生じている国際幹線航路の整備、保全が不可欠である。首都圏では、経済活動のみならず国民生活を支える東京湾の物流コストの低減と国際競争力の確保に必要な海上交通の安全性の向上及び安定的な海上輸送サービスの確保を図るため、東京湾口航路において、中ノ瀬航路の浚渫及び第三海堡の撤去が平成19年の整備完了を目指して進められている（図表2-6-18）。

図表 2-6-18 東京湾口航路全体図及び湾口ボトルネックの解消



資料：国土交通省

2. 情報通信体系の整備

(1) わが国のIT戦略

我が国では、平成13年1月、IT戦略本部の主導の下、「2005年までに世界最先端のIT国家になる」という大目標を掲げた「e-Japan戦略」を、また、平成15年7月には、基盤整備からITの利活用へと戦略を進化させた「e-Japan戦略Ⅱ」を策定し、IT革命への戦略的な取組を行ってきた。さらに、こうした取り組みの成果を世界に向けて発信し、世界のIT革命を先導するフロントランナーとして、アジアを中心とする共存共栄の国際社会づくりに貢献していくための新たなIT戦略として、平成18年1月に「IT新改革戦略」を策定した。

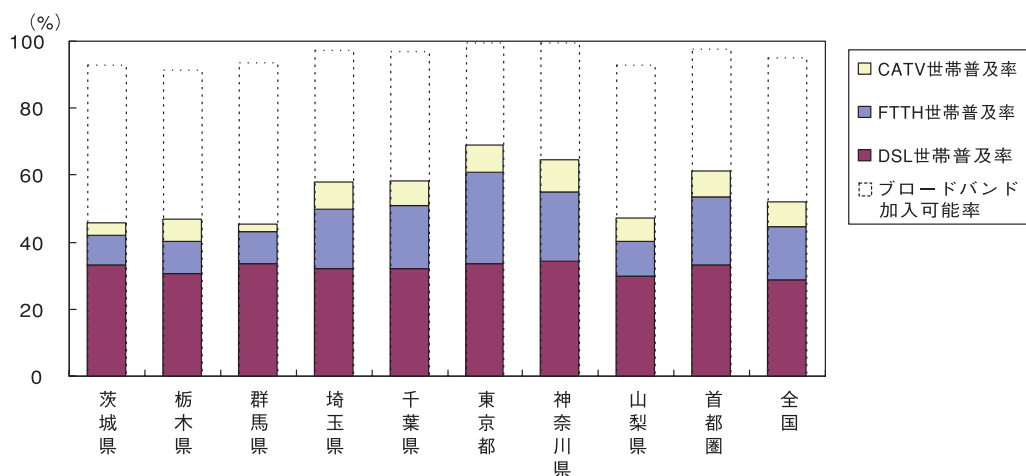
平成18年度は、「IT新改革戦略」に掲げられた目標の達成に向けて、政府が迅速かつ重点的に実施すべき具体的施策を「重点計画-2006」として整理し、IT基盤の整備等の施策を推進した。

(2) 「いつでも、どこでも、何でも、誰でも」使えるデジタル・ディバイドのないインフラの整備

(ブロードバンド・ゼロ地域の解消)

政府では2010年度までにブロードバンド・ゼロ地域を解消することを目標に、ブロードバンドの整備を推進している。首都圏におけるブロードバンド（FTTH¹⁾、DSL²⁾、CATV³⁾）世帯普及率（平成18年12月末現在）は約60%と、全国の約50%を上回っているが、ブロードバンド加入可能率は98%程度であり、2%程度の世帯はブロードバンドを利用する環境が未整備である「ブロードバンド・ゼロ地域」にある（図表2-6-19）。このような地域を解消するため、民間事業者に対する税制優遇措置や金融支援等の措置、また地方公共団体に対する交付金等の支援を行っている。

図表2-6-19 首都圏のブロードバンド整備・普及状況



資料：総務省資料より国土交通省国土計画局作成

(平成18年12月末現在)

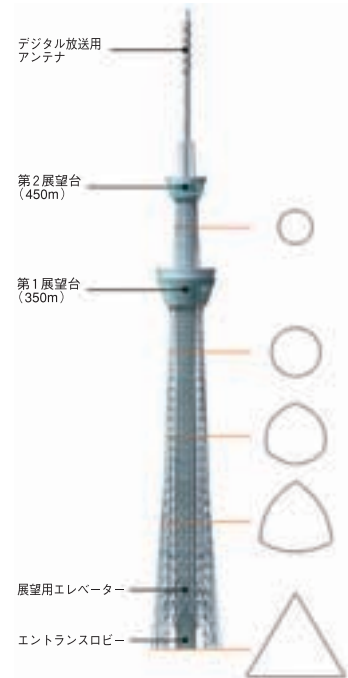
- 1) FTTH (Fiber To The Home)：光ファイバを使用して提供される超高速インターネットサービス。
- 2) DSL (Digital Subscriber Line)：電話線を使用して提供される高速インターネットサービス。
- 3) CATV (Community Antenna Television)：テレビ放送用のケーブルを使用して提供される高速インターネットサービス。

(地上デジタルテレビ放送への全面移行)

地上デジタルテレビ放送は、平成15年12月に三大都市圏の一部地域で放送が開始され、平成18年12月には全ての都道府県庁所在地で放送が開始された。また、地上デジタルテレビ放送による携帯端末向けの1セグメント部分受信サービス(ワンセグ)についても平成18年4月に開始された。平成23年7月にはアナログ波による放送を停止し、デジタル放送に完全移行する計画になっている。

首都圏では、地上デジタルテレビ放送波をよりよい状況で送信するため、東京タワーに代わる新タワーの構想が進められており、平成18年に在京放送事業者6社等によって建設地が墨田区業平橋押上地区と決定され、民間資本による事業会社(新東京タワー株式会社)が設立された。同社では、平成18年度より新タワーの基本設計・環境影響評価などを実施しており、地上デジタルテレビ放送に全面移行する平成23年度までの供用を目指して検討を進めている。

図表 2-6-20 新タワー概要



資料：新東京タワー株式会社

(3) ユニバーサルデザイン化されたIT社会の構築

(自律移動支援システムの開発・普及)

電子タグを含むユビキタスネットワーク技術を活用し、身体的状況、年齢、言語等を問わず、「いつでも、どこでも、誰でも」が、「移動経路」、「交通手段」等シームレスな移動に必要な情報を入手することを可能にする自律移動支援システムを確立するため、さまざまな取組が実施されている。

東京都では、電子タグ(ICタグ)など先端の情報通信技術を活用したまちづくりを推進するため、平成17年度より国土交通省と共同で「東京ユビキタス計画」を推進しており、平成18年度には銀座地区において実証実験を実施した。これは銀座の地下や道路、建物等に、電子タグ、赤外線マーカや無線マーカ等を設置し、来訪者が、携帯情報端末(ユビキタスコミュニケータ、携帯電話)を使用することにより、目的地までの道案内や観光・周辺施設やまちの歴史に関する情報などを手軽に取得することができるもので、多くの方が実験に参加した。なお、情報提供は、日本語・英語・中国語・韓国語により行われ、外国人の方も多く参加した。

図表 2-6-21 東京ユビキタス計画・銀座の実験内容



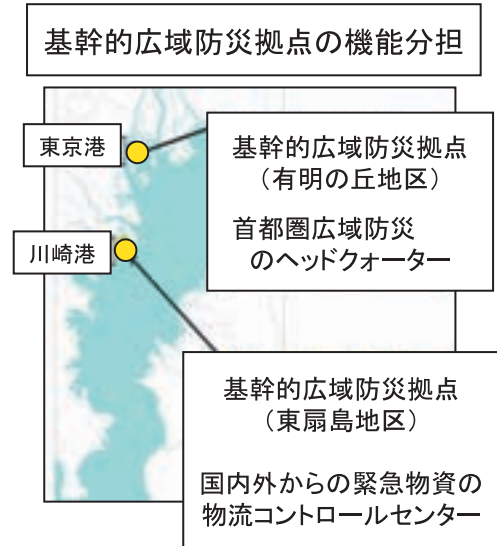
資料：「東京ユビキタス計画・銀座」実験事務局

3. 沿岸域の利用

(1) 安全確保のための取組

首都圏において大規模な地震等による甚大な被害が発生した際に、生活・政治・経済諸機能を早急に回復させるため、関係機関が連携して、広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点等の形成を進めている。東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備については都市再生プロジェクト（第一次決定）に位置付けられており、首都圏広域防災のヘッドクォーターとしての東京港有明の丘地区、国内外からの物流コントロールセンターとしての川崎港東扇島地区で整備が進められている（図表2-6-22）。また、平成18年度より学識者や民間団体、関係行政機関等で構成する「港湾BCPによる協働体制構築に関する委員会」を設置し、災害時の港湾物流・人流機能の確保のための協働体制の構築に向けた取組を行っている。

図表 2-6-22 臨海部防災拠点機能



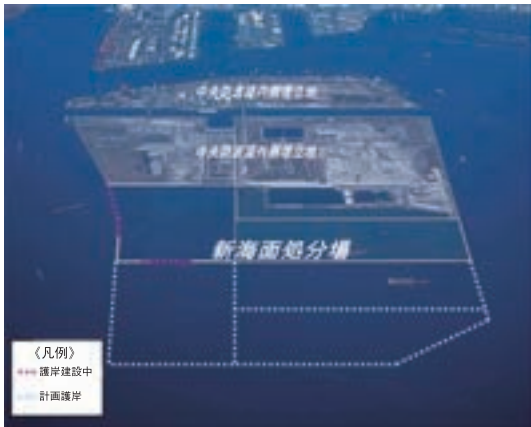
資料：国土交通省

(2) 循環型社会形成のための取組

循環型社会の形成を促進するため、東京湾沿岸域において様々な取組が行われている。

総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）は、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークの拠点港であり、全国規模での循環資源の広域流動（静脈物流）を促進するとともに、リサイクル産業の拠点化を進め、臨海部の活性化を図るものである。リサイクルポート相互の連携に加え、エコタウンとの連携強化を図ることにより、信頼性と効率性の高い国際循環資源物流の形成を目指す。リサイクルポートは全国で21港が指定されており（平成18年12月現在）、東京湾においては東京港、川崎港及び木更津港が指定を受けている。

東京港新海面処分場



資料：東京都

一方、内陸部において廃棄物等の最終処分場の確保が困難となっているため、一般廃棄物及び港湾浚渫土砂等を受け入れる海面処分場を計画的に確保していく。東京湾においては東京港、横浜港及び川崎港で海面処分場の整備を進めている。

一方、内陸部において廃棄物等の最終処分場の確保が困難となっているため、一般廃棄物及び港湾浚渫土砂等を受け入れる海面処分場を計画的に確保していく。東京湾においては東京港、横浜港及び川崎港で海面処分場の整備を進めている。

4. 都市再生施策の進捗状況

都市の魅力と国際競争力を高める必要性から、都市再生を通じた経済構造改革を図るため、内閣総理大臣を本部長、内閣官房長官及び国土交通大臣を副本部長、他のすべての国務大臣を本部員とする都市再生本部が平成13年5月に内閣に設置され、これまでに22の都市再生プロジェクトが決定されている。

図表 2-6-23 都市再生プロジェクト一覧（首都圏に関するもの）

決定日等	プロジェクトの内容
第一次決定 (H13. 6. 14)	<ul style="list-style-type: none"> ◇東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備 ◇大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築 ◇中央官庁施設のPFIによる整備
第二次決定 (H13. 8. 28)	<ul style="list-style-type: none"> ◇大都市圏における国際交流・物流機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ○大都市圏における空港の機能強化と空港アクセスの利便性向上 ○大都市圏における国際港湾の機能強化 ◇大都市圏における環状道路体系の整備 <ul style="list-style-type: none"> ○東京圏における環状道路の整備 首都圏三環状道路の整備推進、横浜環状線の整備推進 ◇都市部における保育所待機児童の解消 ◇PFI手法の一層の展開 <ul style="list-style-type: none"> ○東京都営南青山一丁目団地建替プロジェクトの推進
第三次決定 (H13.12. 4)	<ul style="list-style-type: none"> ◇密集市街地の緊急整備 <ul style="list-style-type: none"> ○密集市街地のうち特に火災等の可能性の高い危険な市街地を今後10年間で重点地区として整備 ○密集市街地全域について、敷地の集約化等に向けた住民の主体的取組の支援体制を強化するとともに民間活力を最大限発揮できる制度を導入 ◇都市における既存ストックの活用 <ul style="list-style-type: none"> ○既存の建築物について長期間にわたって活用を促す仕組の整備 ◇大都市圏における都市環境インフラの再生 <ul style="list-style-type: none"> ○大都市圏の既成市街地において、自然環境を保全・再生・創出することにより水と緑のネットワークを構築（「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」のとりまとめ（平成16年3月））
第四次決定 (H14. 7. 2)	<ul style="list-style-type: none"> ◇東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成
第五次決定 (H15. 1. 31)	<ul style="list-style-type: none"> ◇国有地の戦略的な活用による都市拠点形成 <ul style="list-style-type: none"> ○大手町合同庁舎跡地の活用による国際ビジネス拠点の再生 ○中央合同庁舎第7号館の整備を契機とした国有地を含む街区全体の再開発の実施
第八次決定 (H16.12.10)	<ul style="list-style-type: none"> ◇都市再生事業を通じた地球温暖化対策・ヒートアイランド対策の展開
第九次決定 (H17. 6. 28)	<ul style="list-style-type: none"> ◇防犯対策等とまちづくりの連携協働による都市の安全・安心の再構築 <ul style="list-style-type: none"> ○大都市等の魅力ある繁華街の再生 新宿歌舞伎町における先駆的な取組を踏まえ、池袋、渋谷、六本木（東京）、関内・関外（横浜）等において地域の実情に応じたモデル的取組を展開 ○全国の多様な主体の連携によるトータルな安全・安心まちづくり
第十次決定 (H17.12. 6)	<ul style="list-style-type: none"> ◇大学と地域の連携協働による都市再生の推進
第十一次決定 (H18. 7. 4)	<ul style="list-style-type: none"> ◇国家公務員宿舎の移転・再配置を通じた都市再生の推進
第十二次決定 (H19.1.16)	<ul style="list-style-type: none"> ◇「密集市街地の緊急整備」一重点密集市街地の解消に向けた取組の一層の強化

資料：都市再生本部資料により国土交通省国土計画局作成

(1) 都市再生緊急整備地域の指定

「都市再生特別措置法」(平成14年法律第22号)に基づき、都市の再生に関する施策の重点的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針(都市再生基本方針)が平成14年7月に閣議決定され、平成14年度以降、都市再生緊急整備地域の第一次から第六次までの指定が行われた。首都圏においては、「環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域」をはじめ、合計で25地域が指定されている。

都市再生緊急整備地域内においては、国土交通大臣により事業計画が認定された優良な民間都市再生事業については、(財)民間都市開発推進機構による金融支援(無利子貸付、出資・社債等取得、債務保証)や税制上の特例等の措置を受けることができることとされているほか、既存の用途地域などに基づく用途、容積率等の規制を適用除外とした上で自由度の高い計画を定める都市再生特別地区などの都市計画の特例がある。

(2) 都市再生緊急整備地域内における認定民間都市再生事業

すでに都市再生緊急整備地域に指定された地域においては、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進められている。認定民間都市再生事業は、平成14年度から認定が始まり、これまで首都圏においては17事業が認定を受けている。

このうち、都市再生緊急整備地域「環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域」に位置する「東京ミッドタウン」(平成16年事業認定)は、平成19年3月30日にグランドオープンを迎えた。本プロジェクトは、約7.8haの事業区域に住居、オフィス、商業・文化施設、美術館等の複合施設の整備とあわせて、隣接する檜町公園と一体となったオープンスペースを整備することにより、都心部における良好な緑地空間の確保が図られている。

東京ミッドタウン

