

水辺の創出により都市に潤いを取り戻す取組み

全国で高度成長期に消失した水辺（東京都内では約100km）に相当する水路網再生に着手
都市再生・地域の活性化、ヒートアイランド現象の緩和、都市防災機能の向上

都市における水辺の減少

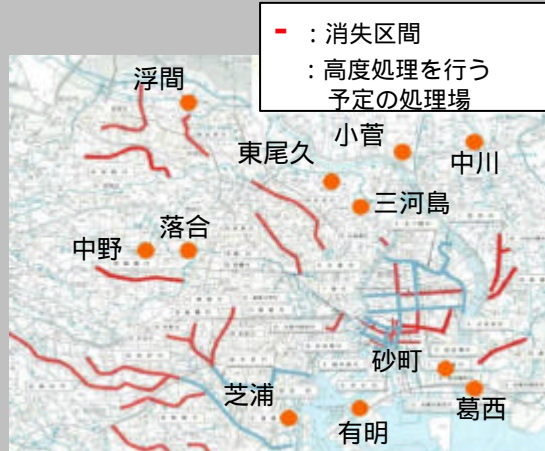
水量の不足

安春川（札幌市）（整備前）



水辺の消失

東京都内では高度成長期に約100km



都市浸水被害の多発

水路網の再生に向けた取組み

水量の確保

- ・下水道の高度処理水
- ・地下鉄、ビル地下における湧水など未利用湧水

< ポテンシャル例 >

- ・全国の下水道高度処理水 約5,200,000t/日
- ・地下鉄メトロ湧水 約 6,500t/日

地域との協働体制

(地域住民、市町村、河川管理者、下水道管理者等)

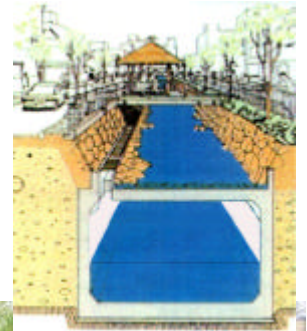
- ・地域の合意形成
- ・せせらぎの復活事業
- ・地域住民による水路網の維持管理

< これまでの取組例 >

- ・渋谷川等への下水道高度処理水の放流(約12万t/日)
- ・立会川へのJR地下湧水の放流(約1600t/日)
(導水前BOD7mg/l前後 導水後3mg/l以下)

せせらぎ 水辺空間の創出 都市の浸水対策 等

二段河川や
下水道による
整備



地域再生のためのまちづくりの新たな展開

「選択と集中」による「地域再生」を強力に推進 まち再生のための支援措置のパッケージ化

「選択と集中」による「地域再生」が国の重要課題

中心市街地の空洞化

パイオフと地域金融機関の再編

遅れる景気回復

製造業、農業の空洞化

急速な高齢化

金融再生

まち再生

産業再生

=== 「まち再生まるごと支援プラン」の創設 ===

== 地方と民間のパートナーシップによるまちづくりを一体的に後方支援 ==

民間資金誘導の新たな仕組み

- まちづくり交付金と連携して行われる民間事業への支援 民間のリスクを縮減し、民間資金導入を円滑化
- 「仮死状態」の遊休地、空ビルの再生支援
- 住民参加型まちづくりファンドへの支援検討

まちづくり交付金の拡充等

- 民間からの提案制度の導入
- 民間事業に対する支援策の充実

駅まち協働事業の創設

- 関係事業者による最適な計画の策定と協議会の設置
- 最適な計画の実現のため駅整備と一体的に周辺整備を推進

民間が行う市街地開発事業の隘路打開

- 民間会社による一体的なまちづくりの実現
- 停滞している組合事業の再生
- ・(独)都市再生機構の参画等

連携

都市計画手法の活用等

- 中心市街地の機能回復のための土地利用規制その他の都市計画手法の活用・検討

地域に対する施策の「選択と集中」により、地域全体を再生

《新たなビジネス、雇用の創出》

《観光まちづくりの推進》

《高齢者も元気で安全・安心な暮らしができる地域づくり》

高速道路における新たな料金体系の実現

多様で弾力的な料金施策を本格的に実施
高速道路を有効に活用し、地域の渋滞や沿道環境を改善

十分活用されていない高速道路

高速道路が十分に使われていない一方で、並行する一般道路で、渋滞・沿道環境問題等が発生



料金社会実験におけるデータの蓄積

4/15に料金社会実験を実施

【実施例】

通勤混雑対策 新潟県 日東道、北陸道 (新潟市等)

・約50%割引

・交通量約1.7倍、朝の渋滞長が約4割減 (4.0km → 2.3km)

【夜間割引】首都高速道路

・22:00~翌6:00まで、5%~34%割引 (東京線)

・割引時間帯でETC車が約2割増、特に大型車は約4割増

高速道路において多様な料金施策を実施

高速自動車国道においては、

・国民の意見も聞いて、平成16年9月に値下げメニューを決定、平成17年春までに平均1割の値下げを実現

1. 高速道路ストックの有効活用を図る観点からの割引等 (公益の最大化)

渋滞緩和 (朝夕渋滞緩和割引) (早朝深夜割引) (乗継割引)

沿道環境改善 (夜間割引) (環境ロードプライシング)

地域再生 (交通量僅少区間割引) (周遊券割引)

特定利用者の政策的支援 (障害者割引) (介護帰省割引)

(国際空港アクセス割引)

公団による高速自動車国道の料金の平均1割値下げに加え、公益重視の観点から国や地方による料金施策として実施

2. 利用頻度、利用距離などに応じた料金体系 (利用者サービスの向上)

刷納割引に代わるマイレージ割引) (一般マイレージ割引)

(首都高速 阪神高速における対距離料金制への取り組み)

都市鉄道ネットワークの交流機能を刷新 ~ 都市整備と連携して推進 ~

概成しつつある輸送需要対応型ネットワーク（既存ストック）を有効活用して、高質な輸送サービスを実現
 速達性向上・結節性改善により、時間・空間の「壁」を撤廃
 利用者・地域のニーズの反映、錯綜する利害の調整の仕組みを確立

背景
課題

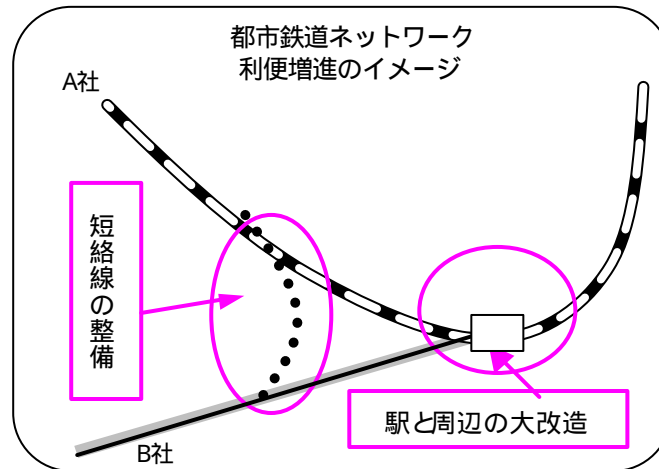
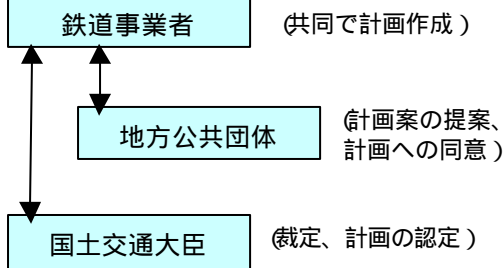
都市鉄道に対するニーズの高度化。
 ・ 路線がつながっていないため、迂回ルートを選択せざるを得ない。
 ・ ラッシュ時のノロノロ運転で、貴重な時間を浪費。
 ・ 駅とその周辺がツギハギで連続性がない。
 関係者間で錯綜する利害を調整するシステムの欠如、輸送需要の頭打ち。

東京圏だけでも年1.7兆円の経済損失。
 具体的プロジェクトが進展しない。

鉄道事業者間、鉄道事業者と地方自治体等との間の調整システムを法制化。
 ・ 具体的プロジェクトを実現させる取組みに対し、所要の財政措置。

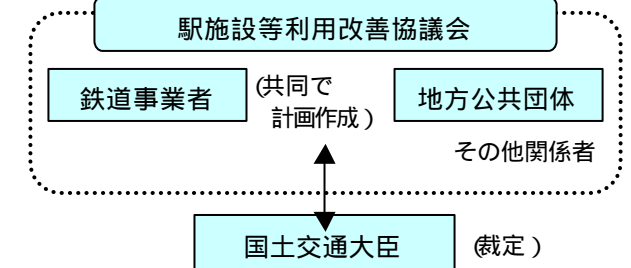
速達性向上計画

短絡線 相互直通施設 追越施設の整備



駅施設等利用改善計画

周辺整備と一体的な駅整備



都市鉄道利便増進法案 (仮称) の提出 ・ 所要の財政措置
 都市鉄道ネットワーク充実元年

バス交通再生プロジェクト

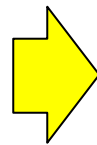
自動車交通行政と道路行政が連携し、バス交通を再生することにより、バリアフリー、環境改善、地域再生を実現
 高速バスロケーションシステムの全面導入促進
 バスカメラの活用や、駅前広場等におけるマイカー抑制等により、バスの走行環境を改善

背景

都市部の慢性的渋滞によりバス走行環境が悪化。魅力欠如によるバス離れの加速。

バスの旅客輸送人員及び分担率は**減少傾向**

バス旅客人員[年間]65億人(H2) 45億人(H14)
 バス旅客輸送人員分担率 :21%(H元) 16%(H14)



バス交通の再生

バスの走行環境改善

バス専用・優先レーンの拡充・遵守
 マイカー抑制等とセットでのバス交通活性化

バス待ち状況の改善

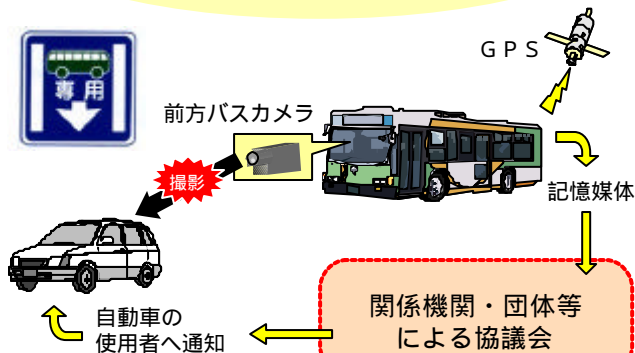
高速バスにおけるバスロケ導入の促進
 バスロケーションシステムの導入拡大

バス基盤整備の推進

バス停、上屋、シェルター、ベンチ、乗継情報システム、バスマップ等の基盤整備

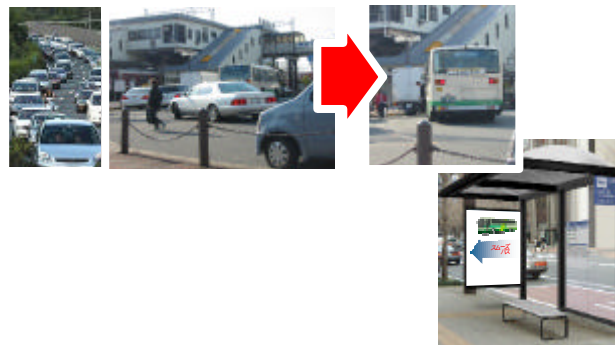
バスカメラを活用した バス走行円滑化対策

バスカメラを活用して、バス専用レーン・優先レーンにおいて、バスの前方で違法走行又は違法駐車をしている車両に対して警告すること等により、バスの走行環境を改善し、バスの走行の円滑化を図る。



マイカー抑制等とセットでの バス交通活性化の推進

都市部の駅前などにおける慢性的な交通渋滞の中で、バスの走行環境が悪化し、バスの定時性・迅速性が失われている。駅前広場等におけるマイカー抑制等とバスの利便性向上をセットで行うことによって、バスの走行環境を改善し、バス交通活性化を図る。



バスロケーションシステムの導入拡大 (高速バスロケの全面導入促進)

バスロケ導入状況
 導入系統数は全バス系統数の28%
 高速バス路線導入割合は僅か5%程度

バス利用回数 (バスロケ導入による変化)



転換交通手段 (バスロケ導入前の交通手段)



高速バスのバスロケの全面導入促進

バス交通再生による地域活性化

バスロケ情報に関する標準の策定
 他交通機関と発着情報連動の実証実験
 簡便通信手法の構築
 道路管理高度化へ交通データ取得活用等

条件不利地域における情報流通ネットワークづくりの支援

国土交通省光ファイバの民間開放制度を活用
地上デジタル放送を活用した情報流通ネットワークの技術的検証

条件不利地域の現状

高度化した災害関連など行政情報（リアルタイム画像情報等）がいきわたらない。

過疎地などでは、採算性の観点から民間事業者が進出せず、情報通信基盤整備は進まない。

北海道などの広域な地域では、膨大な通信所整備費が必要となる地上デジタル放送に移行すると放送エリアの維持が困難に。

全国約28,000km(*)の国土交通省の河川・道路管理用光ファイバの民間開放制度の活用

情報流通ネットワークの整備

自治体・民間事業者による地域光ファイバの利用

*平成15年度未整備状況

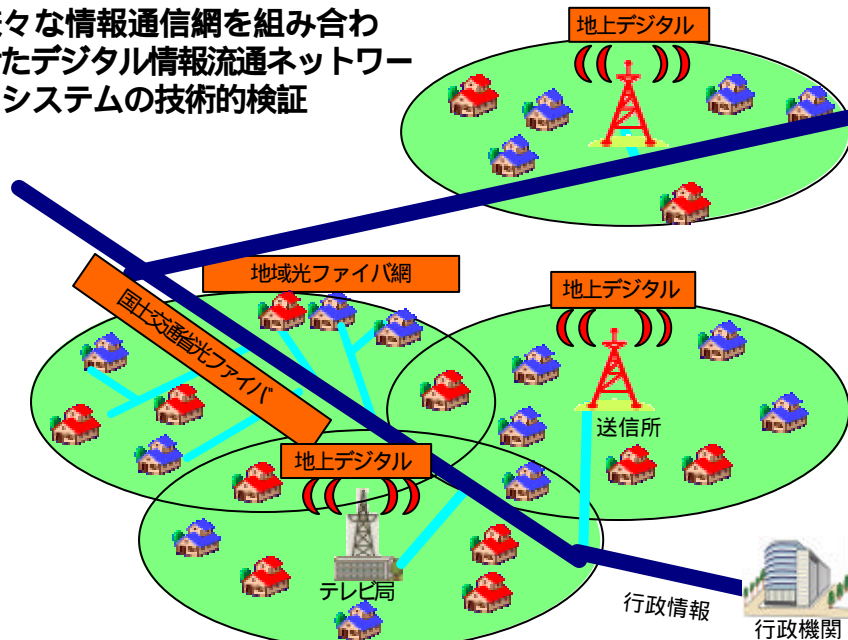
条件不利地域においても高度化した災害関連など行政情報の活用が可能に

デジタルデバイドの解消

地上デジタル放送のサービスエリアの維持・拡大

デジタル情報流通ネットワークシステムの構築・検討

様々な情報通信網を組み合わせたデジタル情報流通ネットワークシステムの技術的検証



高質で大量の情報流通が可能な通信ネットワークの確立



デジタルデバイドの解消による地域活性化

スマートIC整備の本格展開

高速自動車国道の有効活用のために、ICの追加を推進
建設・維持管理コストを削減可能なスマートIC（ETC専用IC）を導入
H17は、新たな公的支援により、スマートICの本格導入を支援

【不足するIC】

平均IC間隔：日本約10km 欧米諸国4～5km
原因：料金徴収の人的費用が必要
建設費が多額（料金徴収経費を抑制するため施設集約が必要）

高速自動車国道のIC数：714箇所

高速通過市町村：916市町村

うち363市町村（約4割）にICなし

⇒ **高速道路の有効活用や地域交通の円滑化を阻害**

IC追加を検討する候補地

並行一般道が混雑する区間 約300区間

高速の出入口・本線渋滞発生箇所 約80箇所

高速と主要道のICなし交差箇所 約450箇所

【IC増設に向けた施策】

スマートICの導入によるIC倍増

ETC専用とすることでコスト削減が可能なスマートICを活用し、追加ICの整備を促進

H16 社会実験実施

「SA・PAに接続するスマートICの社会実験」を実施

【スマートICの導入に向けた取組】

**高速自動車国道において、
スマートICの本格導入
IC設置に対する新たな公的支援**

効果

IC追加に伴う利便性の向上により、高速道路の有効活用が図られ、人、物の移動が円滑化

地域の生活の充実 経済の活性化

追加ICの整備効果

・IC追加による直接便益：1箇所あたり **2億円/年**

ICを倍増した場合、40年間の
総便益は約3兆円と試算

コストの削減

・建設コスト

（ランプ付型 ダイヤモンド型）

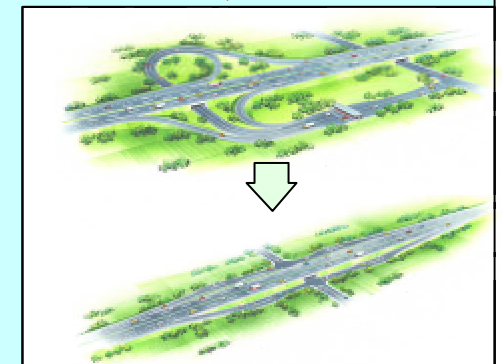
約3割削減（35億円 25億円）

・管理コスト **約5割の削減**

スケジュール

H16～社会実験（35箇所登録済）

H17秋 本格導入（民営化後）



**コンパクトな構造により
用地費や建設費の削減が可能**

国内航空の多頻度・高密度ネットワークの実現

羽田再拡張事業の推進等混雑空港の容量拡大
 新しい航法技術（RNAV等）の導入による空域・航空路容量の拡大

東京国際空港（羽田）沖合展開事業・再拡張事業の推進

【羽田空港再拡張概略図】



《17年度新規》

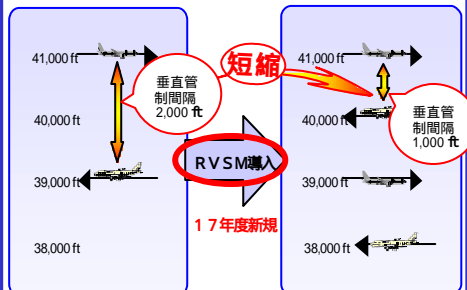
- ・PF手法を活用した国際線地区の整備
- ・環境アセスメント手続の実施等、新滑走路整備事業の推進
- ・第2旅客ターミナル（南棟）着工

航空サービスの高度化

新しい航法技術の導入による空域・航空路容量の拡大

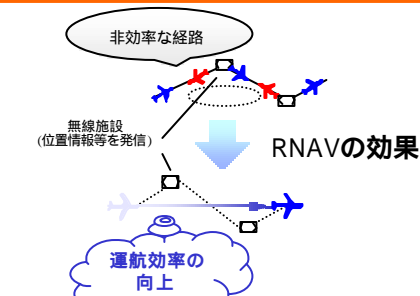
RVSMの導入

垂直管制間隔の短縮による空域の拡大



RNAVの導入・展開

飛行経路の効率化による航空路容量の拡大



ATMセンターの発足 < 17年度新規 >

空港の混雑

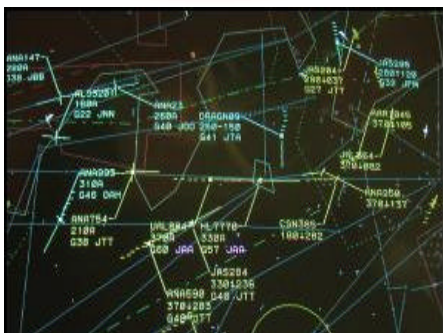
混雑するターミナルビル



出発の順番を待つ航空機



上空も混雑



今後も増大する航空交通に対し、混雑空港の容量拡大を図るとともに、航空管制の高度化により安全を確保しつつ空域・航空路の容量拡大・活用を図ることが必要。

対応不可欠

混雑空港の容量拡大

空域航空路の容量拡大

国内航空の多頻度・高密度なネットワークの実現

RNAV = Area Navigation (広域航法)
 RVSM = Reduced Vertical Separation Minimum (短縮垂直間隔)