

平成13年度
首都圏整備に関する年次報告
要旨

平成14年5月

国土交通省

全体構成

序章 トピックで見る首都圏この1年

第1章 首都圏整備をめぐる最近の動向

第1節 首都圏の人の流れ

～ バランスのとれた圏域構造に向けて ～

第2節 国際比較にみる東京の生活

～ 各国主要都市との比較と

外国人アンケートにより東京の魅力を探る ～

第3節 魅力ある都市を目指して

～ 都市再生の最近の動向 ～

第2章 首都圏の現況

第1節 人口の状況

第2節 活力創出に資する機能の状況

第3節 個人の多様な活動の展開

第4節 環境との共生

第5節 安全・快適で質の高い生活環境の整備

第6節 将来に引き継ぐ社会資本の整備

第3章 首都圏整備の推進

第1節 首都圏整備計画の推進

第2節 首都圏整備計画に基づく主要な事業の実施状況

参 考：首都圏整備に関する各種データ

【序章 トピックで見る首都圏この1年】

首都圏において、平成13年度に起こった主要な出来事をトピックとして取り上げ、首都圏整備が着実に進展している様子を写真入りで紹介。

横浜市立大学連携大学院の開設 <平成13年4月2日>



平成13年4月、京浜臨海部の研究開発拠点「横浜サイエンスフロンティア」（横浜市鶴見区）内に、横浜市立大学大学院生態超分子システム科学専攻（鶴見キャンパス）が開設された。

同大学院は、ゲノム科学の総合的な研究開発拠点を目指して設立された理化学研究所横浜研究所ゲノム科学研究センターに隣接し、同研

究所との連携大学院を構築して、研究交流、施設の共同利用等を進めている。

さいたま市誕生 <平成13年5月1日>

平成13年5月1日、浦和・大宮・与野の三市が合併した「さいたま市」が誕生した。

さいたま市は、人口約104万人（平成14年2月1日現在）、面積168.33km²で、全国10番目の百万都市となり、平成15年度には全国13番目の政令指定都市を目指す。



成田空港暫定平行滑走路完成

<平成13年10月30日>

新東京国際空港（成田空港）では、2本目の滑走路となる長さ2,180mの暫定平行滑走路が10月30日に完成し、サッカーワールドカップに先立つ平成14年4月18日に供用開始した。



このほか、

- ・ 横浜港大水深（ - 16 m ）岸壁供用開始（平成13年4月2日）
- ・ 晴海アイランド トリトンスクエア グランドオープン
（平成13年4月14日）
- ・ 埼玉スタジアム2002の完成（平成13年10月6日）
- ・ 高速湾岸線（5期）開通（平成13年10月22日）
- ・ 工業等制限制度の廃止を答申（平成13年12月27日）
- ・ 首都圏中央連絡自動車道 青梅IC～日の出IC開通
（平成14年3月29日）

のトピックを紹介

【第1章 首都圏整備をめぐる最近の動向】

首都圏の近年の動向の中で、特徴的な事柄や圏域整備に資する施策について記述。

第1節 首都圏の人の流れ

～バランスのとれた圏域構造に向けて～

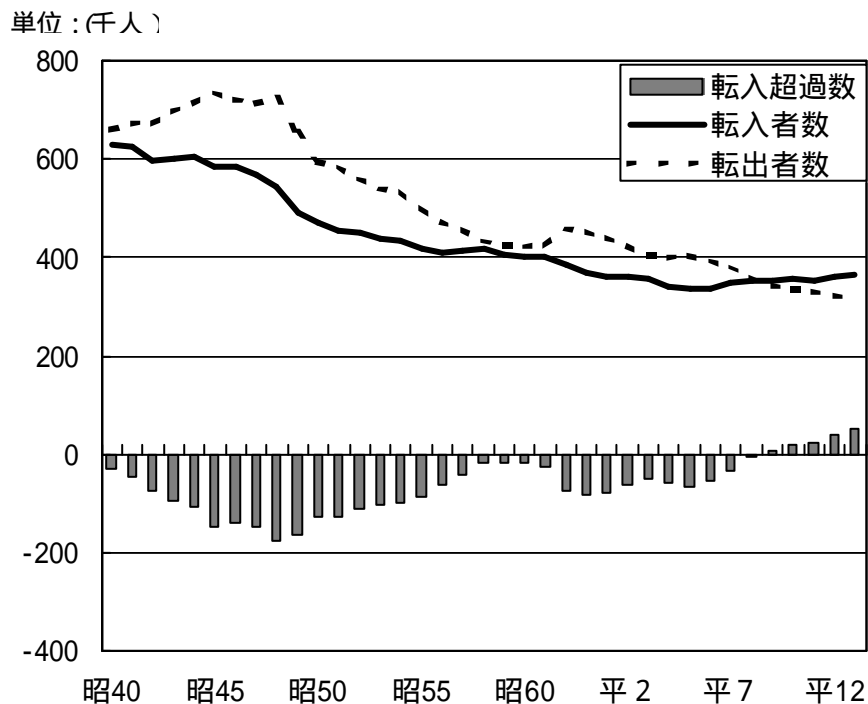
1. 東京都心部への人口の回帰

(1) 転入超過に転じた東京都区部の人口

東京都区部においては転入者数、転出者数ともピーク時には年間60万人を超えていたが、その後、転入、転出ともに減少を続け、近年は転入、転出とも30万人台と移動規模は縮小してきた。その間、常に転出が転入を上回る転出超過の状態に推移していたため、東京都区部の人口は減少していた。

1990年代後半から、こうした状況に変化が現れ、転入者数は横ばいから微増に留まっているのに対し、転出者数は大きく減少しており、平成9年に転入が転出を上回る転入超過に転じた(図)。

東京都区部の転出入者数の推移



(2) 年齢別にみた人口の動向

～ 10代後半から30代の動向が大きく影響～

「東京都区部」について、国勢調査結果による年齢5歳階級別人口の移動の増減を、5年間の年代別に分析すると、

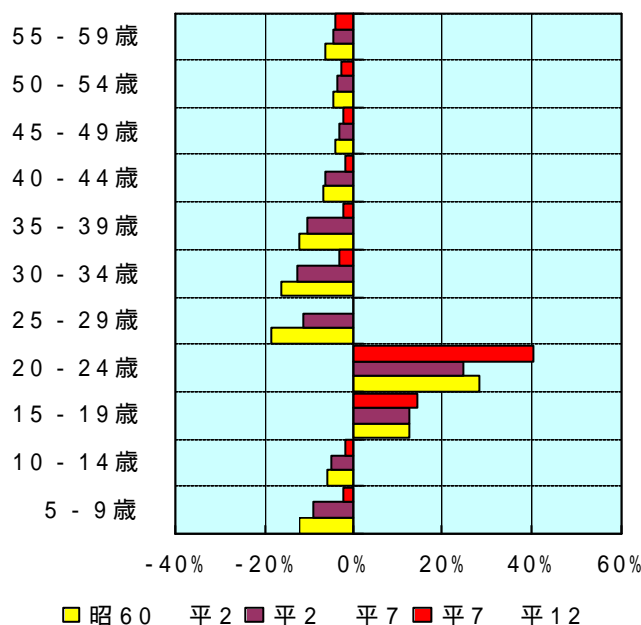
昭和60年～平成2年では、10代後半と20代前半以外の年齢階級については人口が減少していた。

特に、20代後半 - 18.5%、30代前半 - 16.2%、30代後半 - 12.3%と大きく減少していたが、平成7年から12年については、20代後半 - 0.1%、30代前半 - 3.0%、30代後半 - 2.3%とわずかな減少にとどまった(図)

これまで結婚や出産などにより東京都区部の近郊・郊外へ転出していた傾向が、東京都区部に留まる傾向に転じつつあると考えられる。

東京都区部の年齢別人口増加率

期末時点の年齢階級

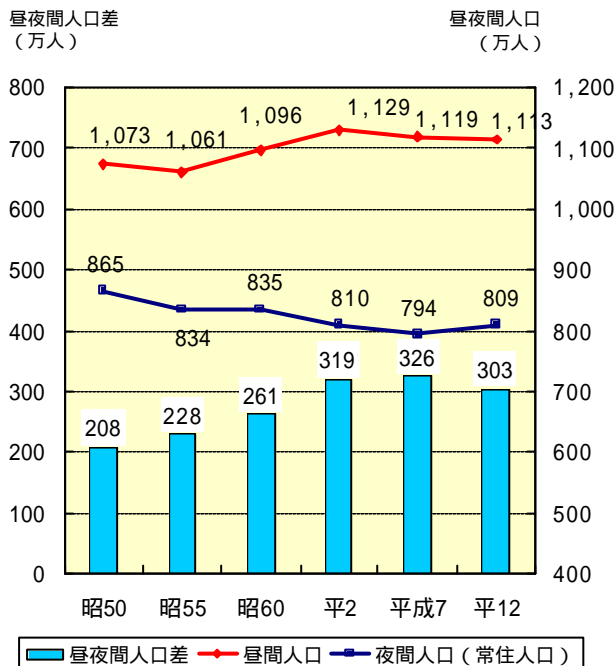


(3) 東京都区部と周辺地域で緩やかに職住近接が進展

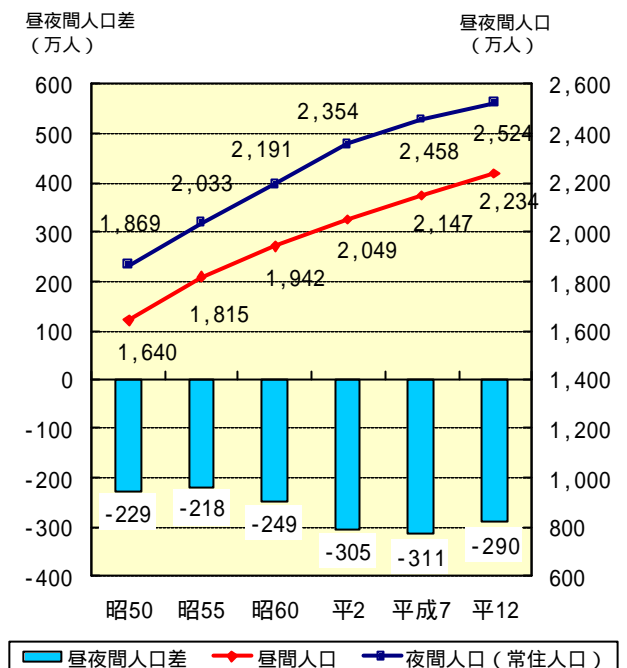
こうした東京都区部での夜間人口の増加により、平成7年まで拡大していた東京都区部の昼夜人口差が326万人から303万人に縮小した。

一方、夜間人口の増加が鈍化し、昼間人口の増加を下回った多摩地域及び近隣3県(埼玉、千葉、神奈川県)の昼夜人口差も - 311万人から - 290万人に縮小し、東京都区部とその周辺地域ともにわずかながら昼夜間人口の格差が縮小した(次図)

昼夜間人口の推移（東京都区部）



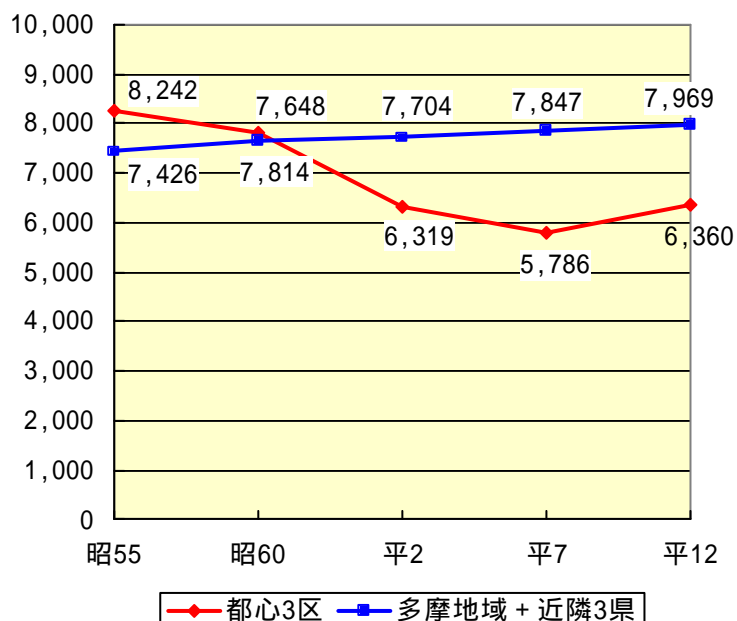
昼夜間人口の推移（多摩地域 + 近隣3県）



また、都心3区の人口密度は、人口の転出超過により、平成2年には郊外（多摩地域 + 近隣3県）の人口集中地区の人口密度を下回り、その差はさらに拡大する傾向にあった。しかし平成12年には、都心3区の人口密度が再び上昇し、郊外との差は縮小した（下図）。

こうした都心部の昼夜間人口格差や、郊外との人口密度の格差縮小から、職住近接を目的とした都心居住が進展していることが考えられる。

（人/Km²） 人口集中地区における人口密度の推移

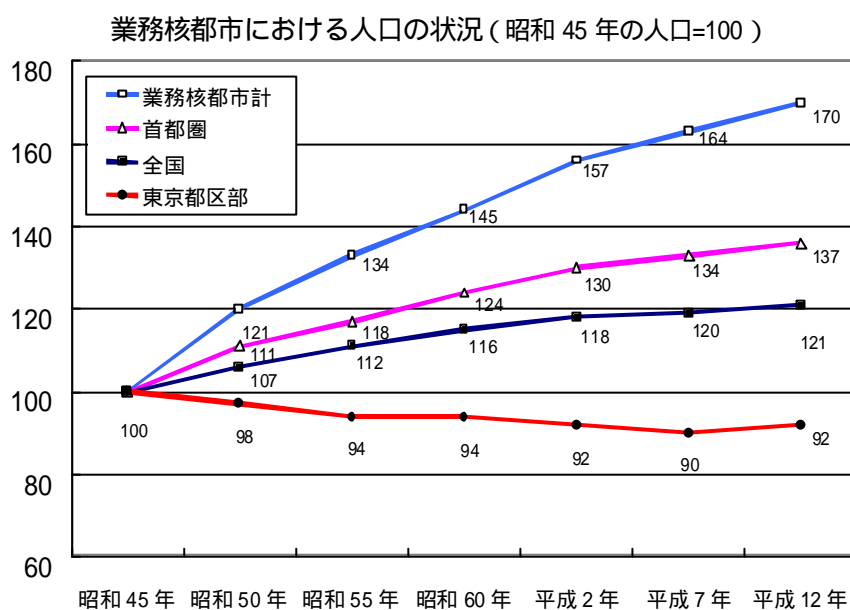


2. 東京圏における拠点的な都市への機能集積

(1) 業務核都市において進む人口集積

東京都区部への一極依存型構造を是正し、バランスのとれた地域構造へ改善するため、東京都区部以外の地域において、その周辺の相当程度広範囲の地域（自立都市圏）の中核となるべき都市の区域を業務核都市として重点的に育成・整備している。

平成7年～平成12年では、東京都区部への人口回帰とともに、業務核都市への人口集積が進展した。

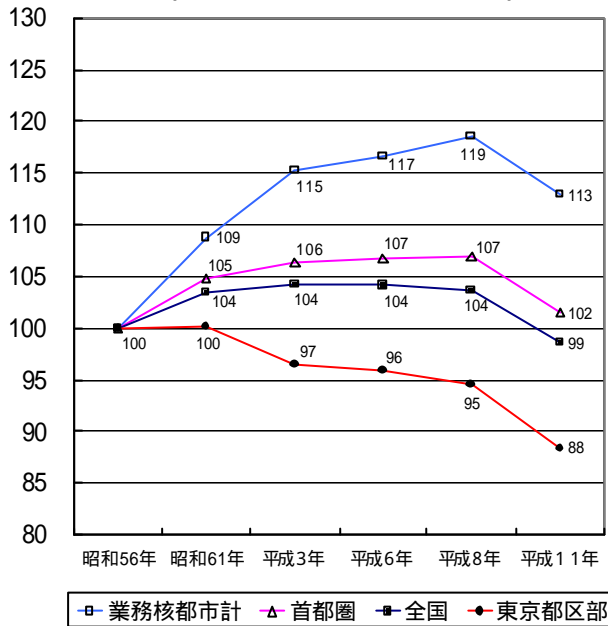


(2) 業務核都市の拠点性の向上

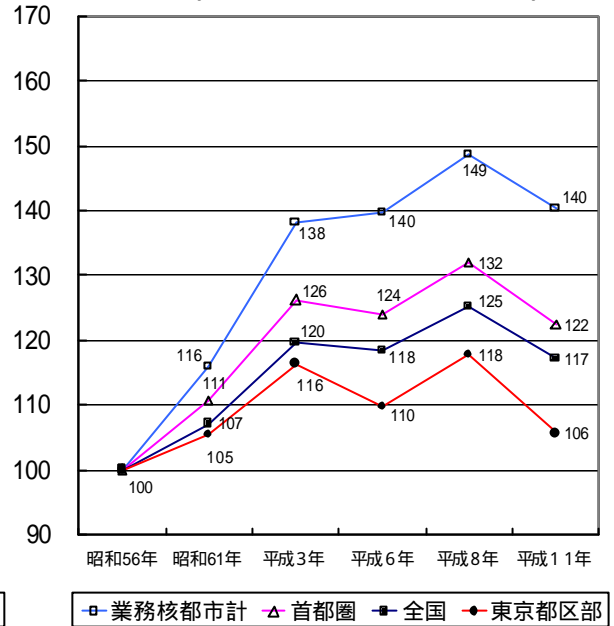
業務核都市における業務機能の集積を見るために、事業所数、従業員数について、業務核都市と東京都区部を比較してみると、いずれも業務核都市における増勢が上回っており、下落に転じた平成8年～平成11年においても、東京都区部より高い水準を保っている（次図）。

注）業務核都市：横浜、川崎、町田、相模原、厚木、八王子、立川、多摩、青梅、川越、熊谷、さいたま、春日部、越谷、柏、土浦、つくば、牛久、成田、千葉、木更津の各市

事業所数（民营）の増減
（昭和56年の事業所数 = 100）

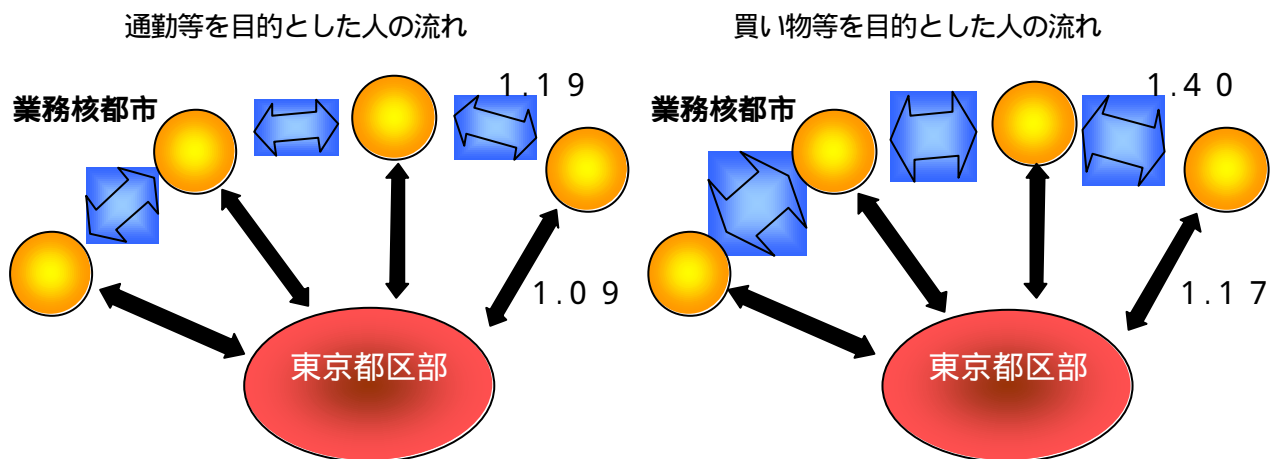


従業員数（民营）の増減
（昭和56年の従業者数 = 100）



3. 分散型ネットワーク構造の形成の進展

通勤、買い物等において、業務核都市間を移動する人の流れは、業務核都市と東京都区部間を移動する人の流れに比べ、伸び率で上回っており、業務核都市間の交流・連携が活発化し、環状方向のネットワーク形成が進展していることがわかる(下図)



注：通勤目的トリップ数の増減率(平成10/昭和63)

注：私事目的トリップ数の増減率(平成10/昭和63)

このように、首都圏の圏域構造は、東京都区部に大きく依存した放射方向の地域構造から、諸機能をバランスよく備えた自立性の高い地域が、相互に連携・交流しあう「分散型ネットワーク構造」の形成へと進展しつつあるものと考えられる。

第2節 国際比較にみる東京の生活

～各国主要都市との比較と外国人アンケートにより東京の魅力を探る～

1. 各国主要都市とのデータによる比較

(1) 交通環境

東京(23区)は、鉄道・地下鉄の路線密度が最も高く、広域にわたり鉄道網が整備されており、鉄道への依存度が高い都市である(表1)が、地下鉄の混雑率は各都市より高くなっている(図1)。また、東京は、ニューヨーク・ロンドンと比べると、深夜の地下鉄・深夜バスの本数が少ない(図2)、国際空港へのアクセス時間は、現状では最も長くなっている。

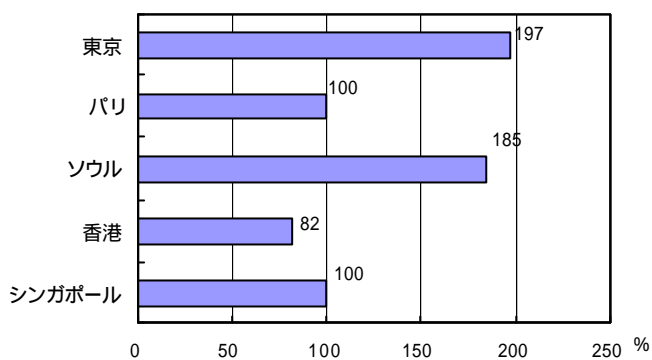
タクシー料金を2kmあたりで比較してみると、東京は、他の都市と比べるとやや高めである。また、交通事故による死者数は、10万人あたりで見ると、香港に次いで少なくなっている(図3)。

表1 交通環境

都市名	鉄道の 路線密 度	タクシー			主要国際空港へのアクセス	
		初乗り(円・km)			主要国際空港名	所要時間 交通手段
		料金・距離	2km相当料金 (円)			
東京	1.01	660	2	660	成田	57分 (鉄道)
ニューヨーク	0.74	259	0.32	493	J.F.ケネディ	40分 (車)
ロンドン	0.74	262	0.38	598	ヒースロー	30分 (鉄道)
パリ	0.41	570	5	570	シャルル・ド・ゴール	29分 (鉄道)
ソウル	0.51	161	2	161	仁川	50分 (車)
香港	0.14	254	2	254	チェク・ラッ プ・コク	23分 (鉄道)
シンガポール	0.17	172	1	194	チャンギー	20分 (車)

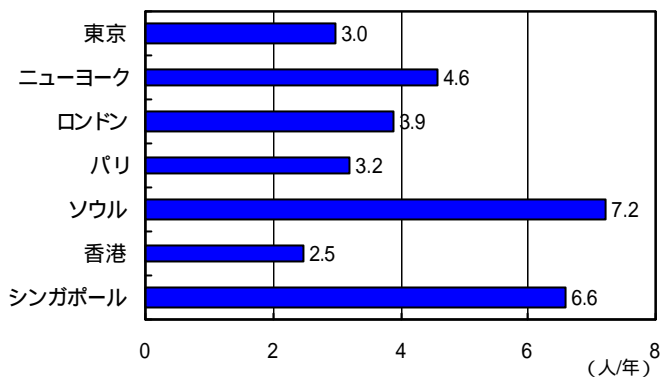
注)「鉄道の路線密度」は、地下鉄+地域鉄道(km)/区域面積(km²)により算出。

図1 地下鉄の混雑率



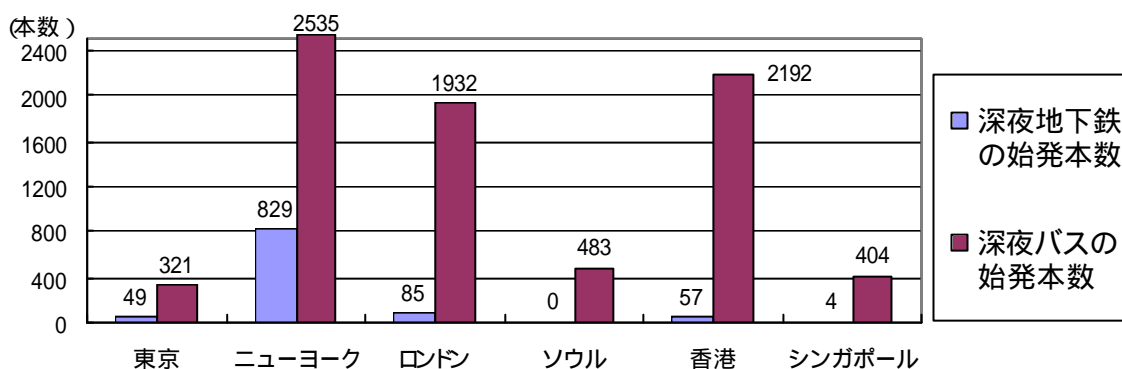
注) 最混雑路線のピーク時の混雑率

図3 交通事故の死者数



注) 人口10万人当たりで算出

図2 深夜地下鉄・深夜バスの始発本数

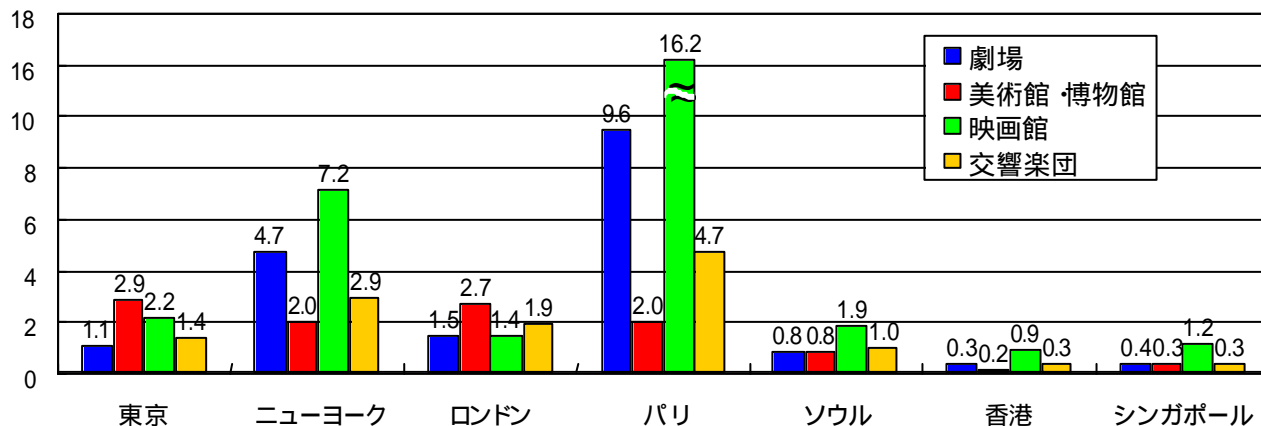


注) 「深夜地下鉄・深夜バスの始発本数」とは、平日の午前0時から5時までの時間帯に始発駅、始発ターミナルを出発する本数。

(2) 生活環境

文化施設を比較すると、オーケストラ、劇場、映画館、博物館等の数において、アジアの都市との比較では上回っているものの、欧米の都市より概ね少ない(図4)。

図4 文化施設数

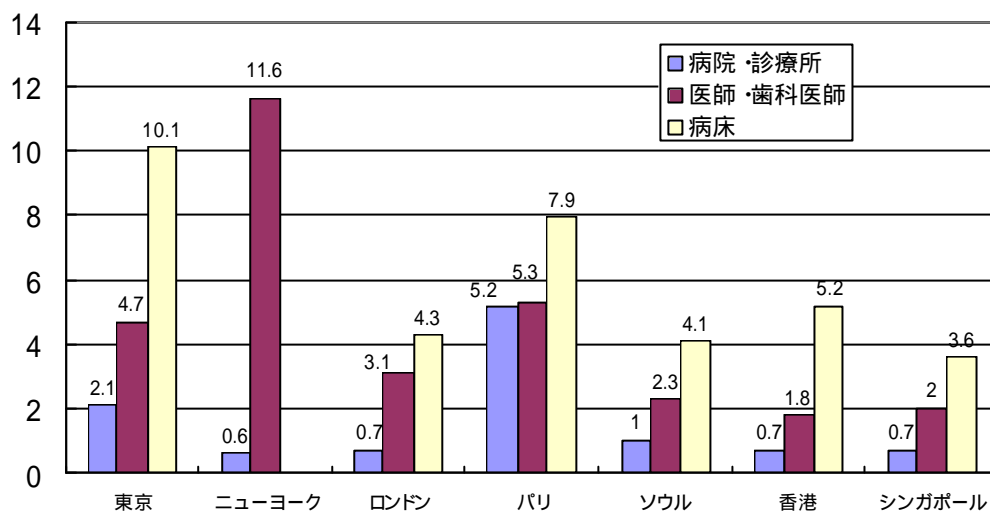


注) 劇場、美術館・博物館、映画館(スクリーン数)は、人口10万人当たり、オーケストラは、人口1万人当たりで算出。

医療の充実度をみると、東京は、1,000人当たりの病院・診療所数、医師・歯科医師数、病床数のいずれについても上位に位置している（図5）。

また、東京の保育所数は、10万世帯当たりで見ると、中ほどに位置している（表2）。

図5 病院・診療所数、医師・歯科医師数、病床数(1000人当たり)



注) ニューヨークは病床数のデータなし。

表2 保育所数

都市名	10万世帯当たりの保育所数
東京	27.5
ニューヨーク	7.7
ロンドン	37.2
パリ	42.2
ソウル	114.1
香港	19.8
シンガポール	60.4

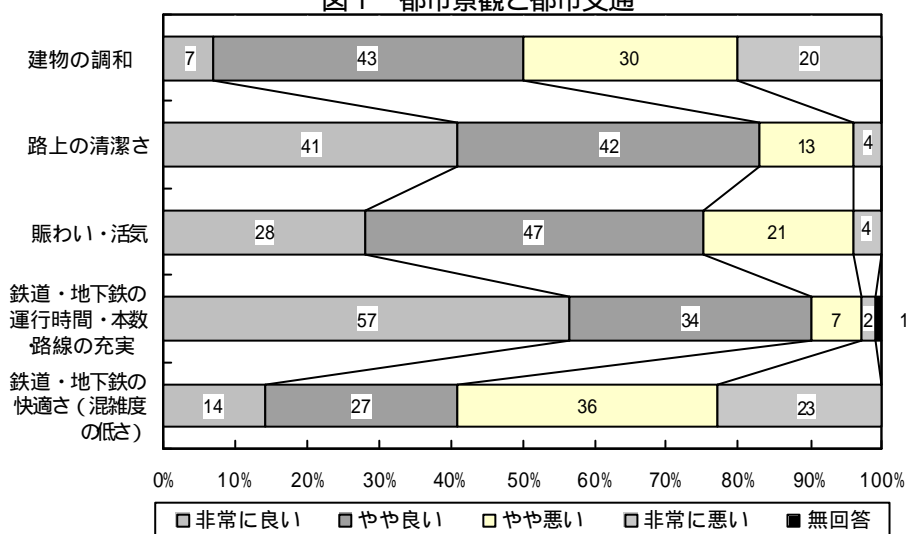
2. 外国人から見た東京の魅力

東京の魅力や欠点について、外国人居住者の認識を把握するため過去に海外主要都市で居住し、現在東京に居住する外国人に対してアンケートを行った。

(1) 東京に対する印象

都市景観については、「路上の清潔さ」や「賑わい・活気」を評価していることから、道や街の雰囲気に対する評価は概ね高い一方で、「建物の調和」に対して評価が厳しい。都市交通については、「鉄道・地下鉄の運行時間・本数・路線の充実」を評価している一方で、「鉄道・地下鉄の快適さ（混雑度の低さ）」を評価している人は低い（図1）。

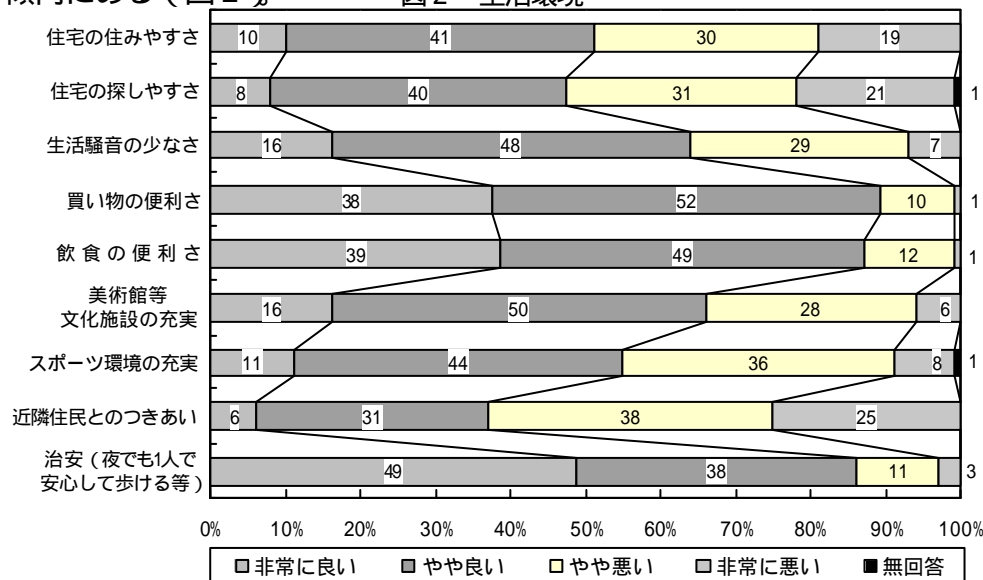
図1 都市景観と都市交通



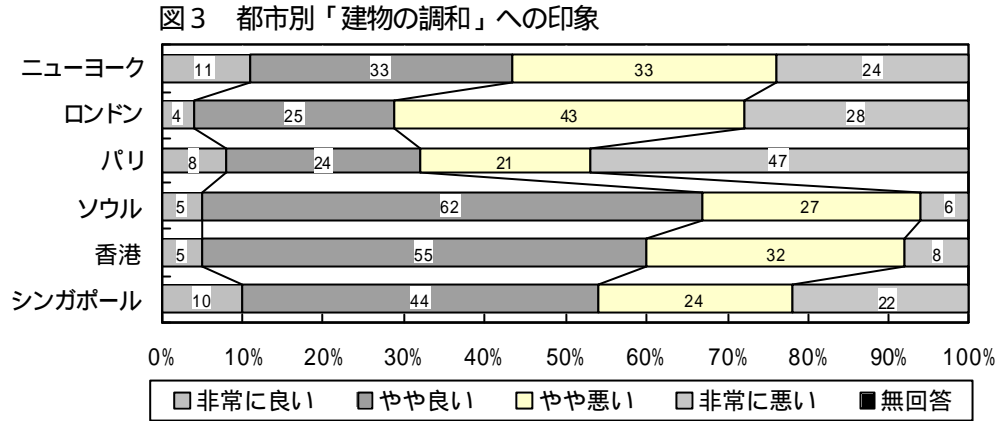
生活環境については、「買い物の便利さ」「飲食の便利さ」が評価されているが、「住宅の住みやすさ」や「住宅の探しやすさ」の住居関係と美術館等文化施設やスポーツ環境の充実度に対して低い評価がされている。

また、治安については評価する一方で近隣住民との付き合いは、評価が低い傾向にある（図2）。

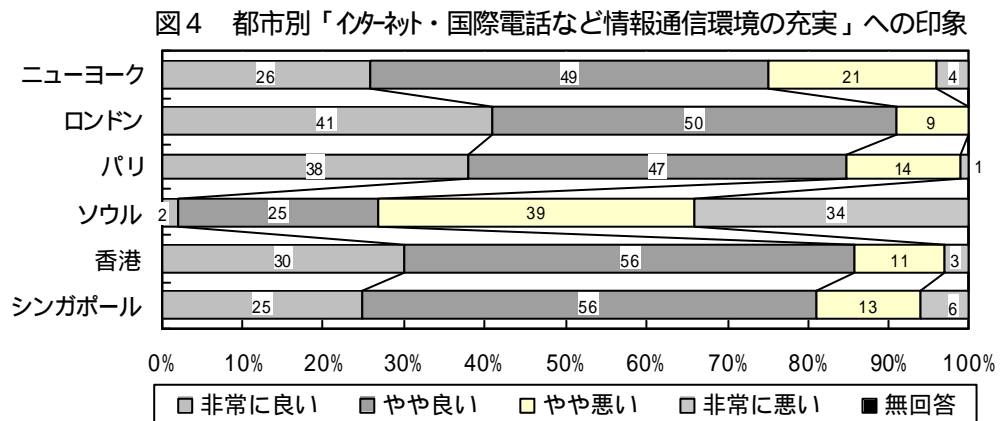
図2 生活環境



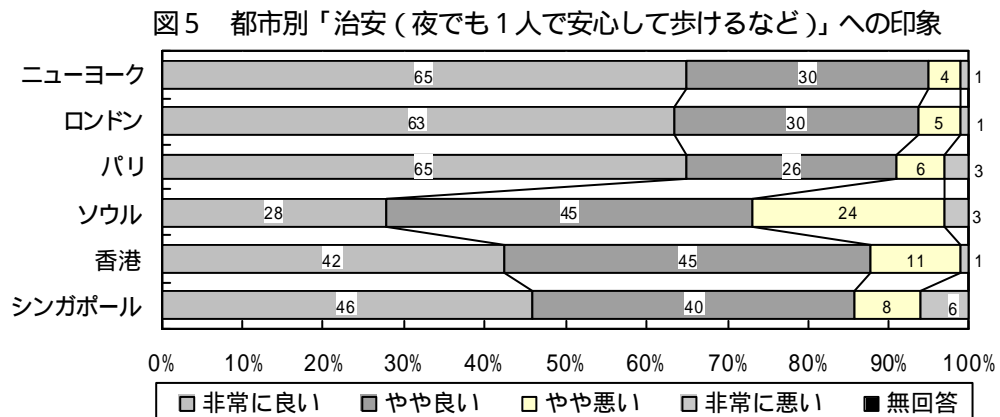
過去に居住した都市別結果で、都市間で差異の大きいものについてみると、「建物の調和」はロンドン・パリ居住経験者の評価が低い（図3）。



情報通信環境は、ソウル居住経験者の情報通信への不満が大きく、東京のインターネット環境への不満が反映しているものと考えられる（図4）。



治安は、特に欧米3都市居住経験者の評価が高い（図5）。

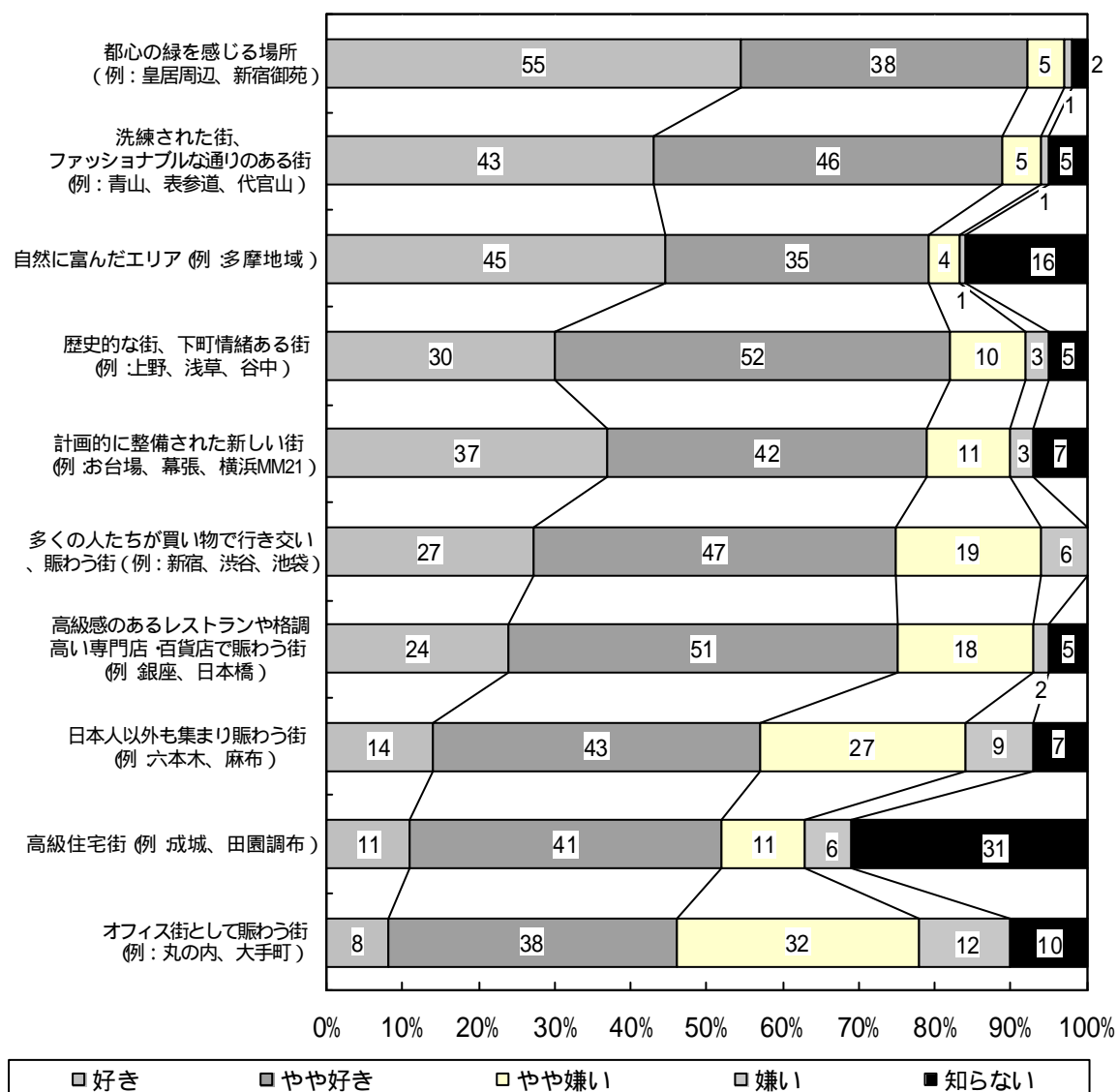


(2) 外国人居住者に好まれる東京の街

「皇居周辺、新宿御苑」をはじめ、「青山、表参道、代官山」や「多摩地域」のように、街路樹や緑が多い街・地域への評価が高い。「上野、浅草、谷中」といった古い都市景観を残した街や「お台場、幕張、横浜MM21」といったその対極にある近年整備された近未来的な都市景観を持つ街、そして「新宿、渋谷、池袋」や「銀座、日本橋」のショッピング・外食関係店舗の集積地が好まれている（図6）。

なお、東京のどこが好まれるのかについて、回答者が居住経験のある都市別に見ると、「お台場、幕張、横浜 MM21」は欧米3都市居住経験者より、アジア3都市居住経験者に好まれている一方で、「新宿、渋谷、池袋」は、欧米3都市居住経験者の方が好む傾向がある。

図6 街への印象について



第3節 魅力ある都市をめざして

～都市再生の最近の動向～

平成13年5月、内閣総理大臣を本部長とする「都市再生本部」が内閣に設置され、構造改革の一環として、都市再生の推進に強力に取り組むこととなった。ここでは、首都圏における都市再生の取り組み等を紹介する。

1. 都市環境インフラ

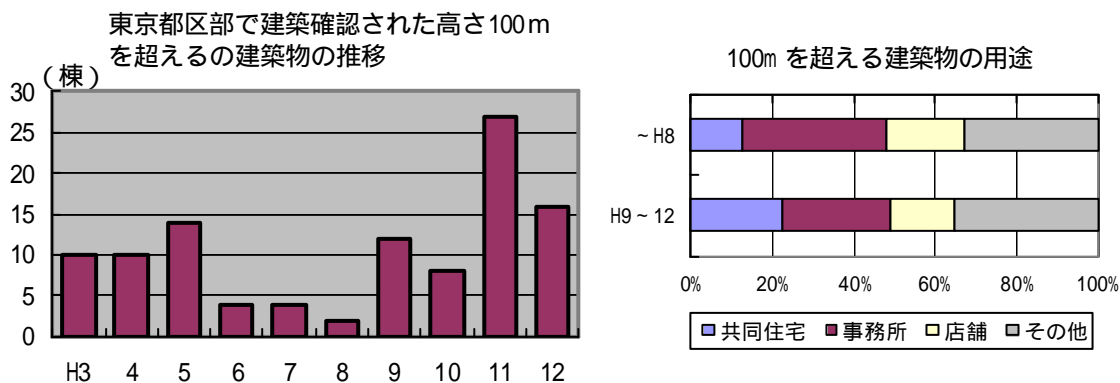
水と緑のネットワーク空間の形成など都市環境インフラを保全・再生・創出することにより、環境負荷を低減するとともに、自然環境を回復し、持続可能な社会を実現する地域整備が求められている。

都市環境インフラの重要な構成要素である緑を中心とした自然的土地利用（森林、荒地、河川敷等。以下、「緑地等」という。）の状況を見ると、首都圏における既成市街地及び近郊整備地帯において、昭和62年から平成8年までの間に、緑地等の約18,200ha（緑地等の約9%）が失われ、住宅地等に変わっている。

こうしたことから、首都圏の緑地等について、保全すべき対象及びその課題を抽出するため、自然環境を総点検するとともに、水と緑のネットワーク空間の形成に資する都市環境インフラのランドデザインについて検討することを目的として、平成14年3月1日に「自然環境の総点検等に関する協議会」が関係都県市及び関係省庁を構成員として設置され、具体的な取組が始められた。

2. 民間都市開発プロジェクト

東京都区部では大規模な都市開発プロジェクトが着実に進められている。高さ100mを超える建築物を建築確認により把握すると、平成9年度から棟数が多くなり、平成12年度末現在、総棟数182棟となっている。それ以前に比べて共同住宅の割合が高い（図）。



晴海一丁目地区市街地再開発事業



また、都市の再生の主要な担い手である民間による都市開発を促進させるため、平成 14 年 3 月 29 日に都市再生特別措置法が成立した。

同法においては、内閣に都市再生本部を設置し、都市の再生の推進に関する基本方針等を策定するとともに、都市の再生に資する民間の都市開発事業に係る認定及び支援制度、都市計画に係る特例措置の創設等、様々な措置を講じることとしている。

このほか、都市再生に関する以下の取組等を紹介。

- ・ 東京湾の再生

都市再生プロジェクトとして「海の再生」が位置付けられ、先行的に東京湾奥部について、水質を改善するための行動計画を策定することとされた。この決定を受け、平成 14 年 2 月に 7 都府市及び関係各省からなる東京湾再生推進会議が設置された。

- ・ ゴミゼロ型都市への取組

循環型社会構築のため、都市再生プロジェクトとして決定された「大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築」に向け、平成 13 年 7 月に、7 都府市及び関係各省による「ゴミゼロ協議会」が設置され、平成 14 年 4 月に中長期計画をとりまとめた。

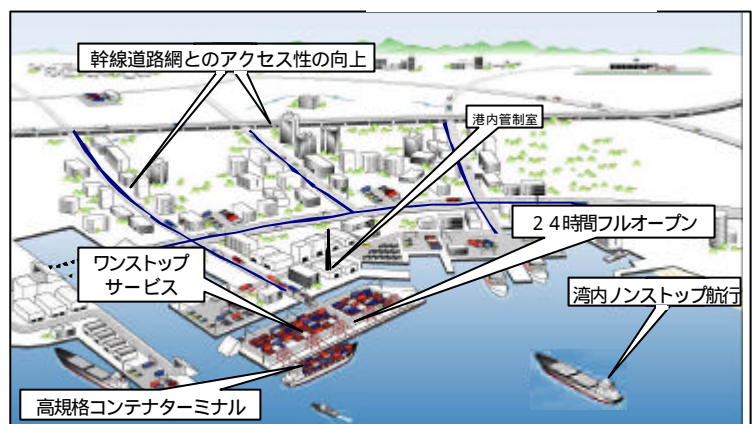
- ・ 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備

都市再生プロジェクトとして、基幹的広域防災拠点を、東京湾臨海部に整備するとされたことを受け、平成 13 年 7 月に関係省庁及び関係都県市による「首都圏広域防災拠点整備協議会」が設置された。

- ・ 国際交流・物流機能強化の推進

新東京国際空港（成田空港）については、暫定平行滑走路(2,180m)の供用開始に引き続き、これを、2,500メートルの平行滑走路として早期完成すること、東京国際空港（羽田空港）については再 国際港湾の機能強化

拡張に早期着手すること、これに加え、両空港の利便性を向上させるための空港アクセスの改善が都市再生プロジェクトとして決定された。また、港湾の 24 時間フルオープン化等国際港湾の機能強化についても、併せて位置づけられた。



- ・ 環状道路の整備

大都市圏の交通混雑を緩和するためには、環状道路の整備が重要である。首都圏においては、首都圏三環状道路と横浜環状線を整備することとし、特に、首都圏三環状道路においては、平成 19 年度までに暫定的な環状機能を確保すること等が、都市再生プロジェクトとして決定された。

都市再生プロジェクト一覧

プロジェクトの内容	
<p>第一次決定 (H13.6.14)</p>	<p>東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹的広域防災拠点の整備 <p>大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物・リサイクル関連施設の整備と水運等を活用した静脈物流システムの構築 <p>中央官庁施設のPFIによる整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・文部科学省・会計検査院の建替え
<p>第二次決定 (H13.8.28)</p>	<p>大都市圏における国際交流・物流機能の強化</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・成田、羽田（再拡張）、関西国際空港（2期）、中部国際空港の整備 ・北総開発鉄道北総・公団線を延伸して成田空港へ至る路線の早期整備 ・東京外かく環状道路（東側区間）の早期整備と北千葉道路の計画の早期具体化 ・都営浅草線の東京駅接着及び追い抜き線新設の早期実現 ・京浜急行蒲田駅改善事業の早期実施 <p>大都市圏における国際港湾の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾の24時間フルオープン化の早期実現等港湾運営のさらなる効率化、国際コンテナターミナル機能の強化（東京圏等の中枢国際港湾） ・輸出入・港湾行政手続きのワンストップサービス化、湾内ノンストップ航行の実現、国際水準の高規格コンテナターミナルの整備、幹線道路網とのアクセス向上（東京港・横浜港において先導的に実施） <p>大都市圏における環状道路体系の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏三環状道路（首都圏中央連絡自動車道・東京外かく環状道路、中央環状線）の整備推進 ・横浜環状線の整備推進 <p>大阪圏におけるライフサイエンスの国際拠点形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ライフサイエンスに関する大学や試験研究機関、医療・製薬産業等の集積を育成し、相互に連携させることにより、ライフサイエンスの基礎から臨床研究、産業化に至る総合的な国際拠点を形成 <p>都市部における保育所待機児童の解消</p> <p>PFI手法の一層の推進</p>
<p>第三次決定 (H13.12.4)</p>	<p>密集市街地の緊急整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・密集市街地のうち特に大火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り組み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 <p>都市における既存ストックの活用</p> <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しくみの整備、既存の民間住宅を安心して売買・更新できるしくみの整備や、公共賃貸住宅約300万戸の総合活用計画の策定、学校の余裕教室や用途廃止した庁舎等公共施設等の用途転換による有効活用等 <p>大都市圏における都市環境インフラの再生</p> <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・創出・再生することにより水と緑のネットワークを構築し、自然とのふれあいの場の拡大等を図る ・まとまりのある自然環境の保全、大都市における緑の創出、河川や海の再生、市街地の雨水貯留・浸透機能の回復等、各領域の施策を総合的に推進

【第2章 首都圏の現況】

産業、居住、環境、社会資本整備など各分野における首都圏の現況について記述。

1 魅力ある居住環境の整備

平成13年、東京圏において新築分譲マンションの供給戸数は、過去最高だった平成12年を6.7%下回る89,256戸になったものの、史上第2番目の供給戸数であり、平成11年以降3年連続して8万戸を越える大量供給であった(図1)。供給されている物件は、東京圏、東京都区部ともに平均価格はほぼ横ばいで平均面積は拡大している(図2)。

マンションの総戸数規模別で見ると、ここ3年の傾向として、100戸未満の物件で供給戸数が減少しているのに対し、400戸以上の物件は増加しており、また供給月販売率は規模が大きくなるにつれ高くなる傾向にある(図3)。

図1：マンションの供給戸数

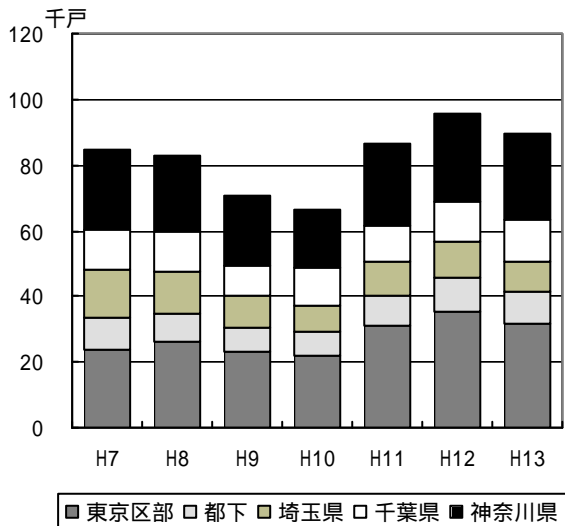


図3：総戸数規模別供給戸数と供給月販売率

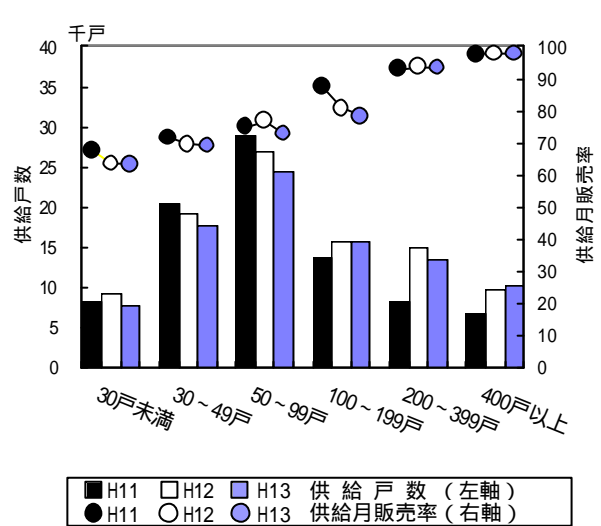
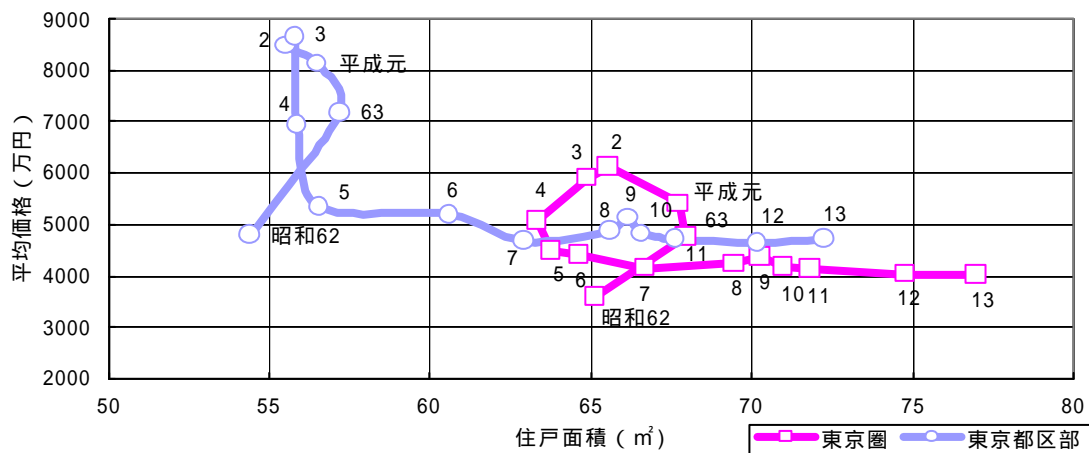


図2：マンションの平均価格・面積の推移

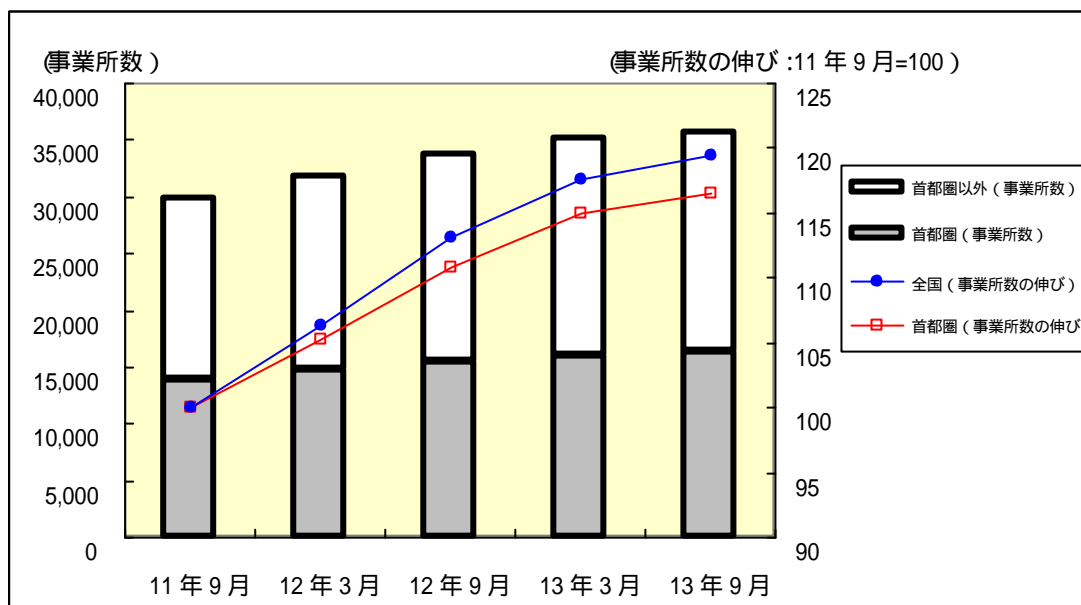


2 産業機能の状況

(1) ソフト系IT産業の動向

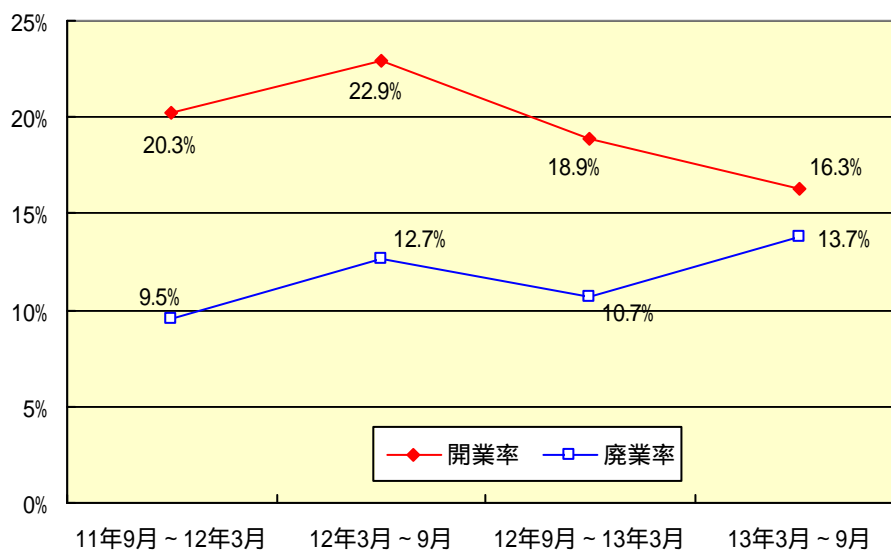
ソフト系IT産業は全国に35,769事業所あり、首都圏に立地する事業所は16,317で全国比約46%となっている(図)。

ソフト系IT産業の事業所数の推移



首都圏におけるソフト系IT産業の開業率は平成12年3～9月の22.9%をピークに低下傾向にあるものの、極めて高い水準にある(参考：平成8～11年の首都圏全産業の開業率は4.5%)。一方、廃業率はやや上昇傾向にあることがうかがえる(図)。

首都圏におけるソフト系IT産業の開廃業率(年率)



(2) アニメーション産業の動向

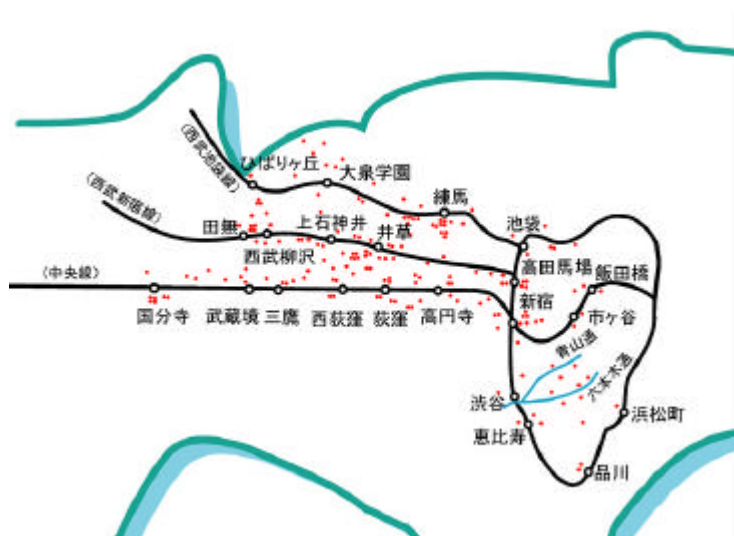
日本のアニメーションは、国際的にも高い評価を受けており、日本で放映されるテレビアニメーションの多くが輸出されている。また、DVD市場の拡大、ブロードバンド化が進展する中で、アニメーション市場の成長も期待されている。

アニメーション産業の事業所立地について調査したところ全国に283事業所あり、その76%に当たる214事業所が東京都に立地している。

事業所の分布を見ると

アニメーション産業の分布（東京都）

西武新宿線(47社)、中央線(47社)、西武池袋線(40社)等の沿線に多くの事業所が立地している（右図）。こうした背景として、この地域に、アニメ草創期を支えた大手プロダクションが昭和30年代から立地していたことなどが考えられる。



首都圏コラム：アニメーション関連の美術館・イベント

三鷹市では三鷹市立アニメーション美術館（三鷹の森ジブリ美術館）が開館し、多くの来場者でにぎわっている。

東京都はアニメーション産業を有望な地域産業として振興する施策の一環として、平成14年2月に「新世紀東京国際アニメフェア21」を開催した。アニメーションに関連する104社（国内76社、海外28社）の展示が行われた。

三鷹の森ジブリ美術館（平成13年10月開館）



資料：三鷹市提供

3 リサイクルの推進

資源循環型の都市の創造に向けて、東京湾臨海部では、リサイクル施設整備が緒についている。川崎市では、ゼロエミッション工業団地が平成 13 年度に概成し（左写真）、今後、団地内の企業は団地内とその周辺で廃棄物処理・リサイクルを推進し、廃棄物の発生・移動を抑制していくこととしている。

また、千葉市では、臨海部地域の再生を先導する地区として、蘇我臨海部（右写真）を位置づけ、低未利用地を都市的な土地利用へ転換することで有効活用を図り、都市の再生・再構築を推進していくこととしている。このうちリサイクル機能系の土地利用を図る地区では、国内初のガス化溶融炉施設が平成 12 年 4 月より稼働しており、一般廃棄物・産業廃棄物をリサイクルしている。

川崎市ゼロエミッション工業団地工事状況



蘇我臨海部航空写真

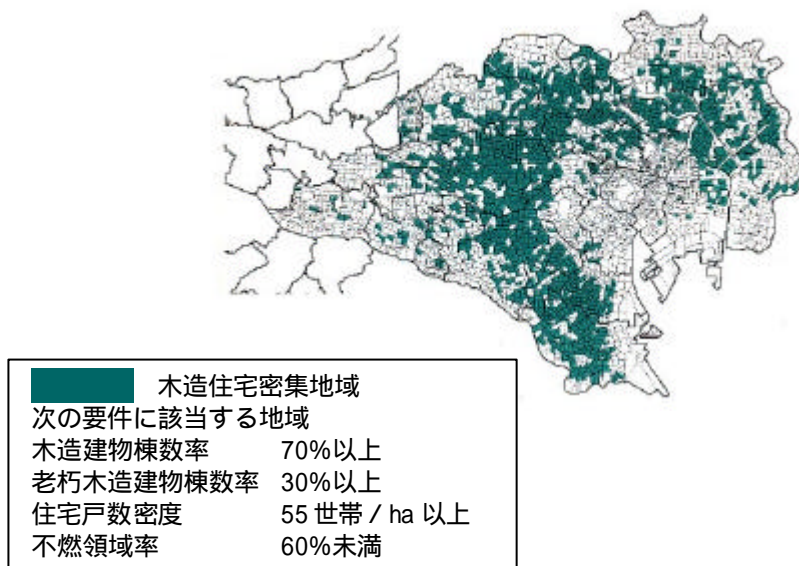


4 安全な暮らしの実現

～木造住宅密集市街地における震災対策の取組～

地震時に大きな被害が想定される木造住宅密集市街地については、その早急な整備改善が課題になっており、平成 13 年 12 月に都市再生本部において「密集市街地の緊急整備」が都市再生プロジェクトとして決定された。

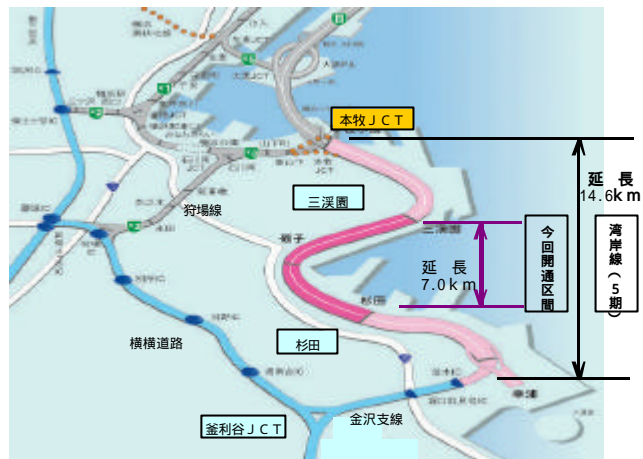
図：木造住宅密集地域マップ（東京都）



5 交通体系の整備

臨海部を支える東京湾岸道路 ~ 首都高速道路高速湾岸線 (5期) の開通 ~

平成 13 年 10 月 22 日、首都高速道路高速湾岸線のうち杉田から三溪園までの間 7.0km の区間 (高速湾岸線 (5期)) が開通した。今回の開通により、横須賀・湘南方面と横浜・川崎・東京方面の所要時間が大幅に短縮され (表) また、狩場線や横浜横須賀道路の交通量が減少することにより渋滞が大幅に緩和している。



今回開通位置

表：高速湾岸線(5期)開通による時間短縮効果

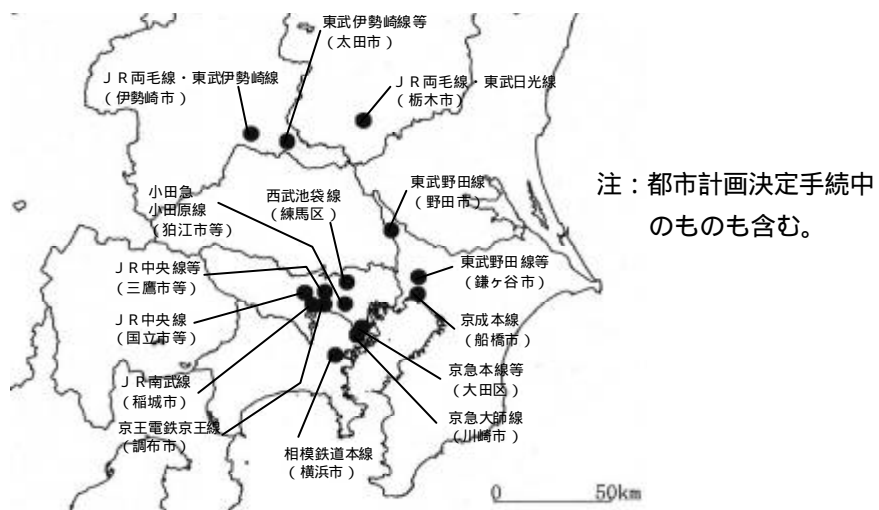
	開通前	開通後	短縮
釜利谷 J C T 本牧 J C T 金沢支線 ~ 湾岸 (5期) 経由	37	16	21
横横道路 ~ 狩場線 経由	32	19	13

交通渋滞等の原因となる踏切の解消を図る立体交差化の推進

都市部の交通渋滞などを引き起こしている踏切への対策として、これまで踏切道の立体交差化等を積極的に進めてきた。このうち連続立体交差事業は複数の踏切を同時に除去するものであり、交通渋滞の解消を図るとともに、まちづくりの面からの効果も期待される事業である。

こうした連続立体交差事業は平成 13 年度現在、全国で 62 箇所、首都圏では 15 箇所で事業を実施しており (図) 円滑、安全、快適な都市空間の創出に向け、今後も国、道路管理者、鉄道事業者等が連携し推進していくこととしている。

図：首都圏における連続立体交差事業実施箇所



注：都市計画決定手続中のものも含む。

このほか、事務所立地動向、NPO・テレワーク等個人の多様な活動、河川環境の保全・回復等環境との共生、鉄道・空港・港湾等の社会基盤の整備の状況を記述。

【第3章 首都圏整備の推進】

平成13年10月に策定された整備計画等、首都圏整備に資する国土交通省の各種施策や13年度の事業実施状況について記述。

1 首都圏整備計画の推進 ～首都圏整備計画の概要～

第5次首都圏基本計画(平成11年3月)に基づき、最初の整備計画(計画期間:平成13年度～17年度)が、平成13年10月に策定された。本整備計画は、東京中心部、近郊地域などの地域区分ごとに整備の方向性を明示するとともに、その実現に必要な道路、鉄道等の各種施設の事業を重点的に記述している。

地域整備の方向性としては、東京中心部への過度の依存を緩和し、各地域の拠点的な都市を中心に、自立性の高い地域の形成と、それらの地域の相互の連携・交流によって機能を高めあう「分散型ネットワーク構造」の形成を目指している。

そのために必要な事業として、東京中心部では、東京外かく環状道路、東京港の整備推進や東京国際空港(羽田空港)の再拡張等が、近郊地域では、拠点都市の連携強化につながる首都圏中央連絡自動車道、つくばエクスプレス(常磐新線)の整備推進等が盛り込まれている。

2 国の行政機関の移転の推進

平成14年3月末までに、移転対象の76機関11部隊等(廃止等により現在は71機関11部隊等)のうち、さいたま新都心地区への集団的移転(9省庁17機関、約6,300人、平成12年5月完了)をはじめとする46機関11部隊等の移転が完了している。

なお、平成14年度に移転する6特殊法人について、各設立根拠法における主たる事務所の所在地の規定を一括して改正する法的措置を行うこととしている。

3 筑波研究学園都市の整備

平成13年度においては、国等の試験研究・教育機関の施設整備事業について、独立行政法人産業技術総合研究所スーパークリーンルーム産学官連携研究棟(仮称)等が完成するとともに、つくばWAN(Wide Area Network)の整備の進捗等を図った。また、つくばエクスプレस्तつくば駅(仮称)等の工事の進捗を図った。

4 国会等の移転に関する検討

現在、国会等移転審議会の答申を踏まえ国会において大局的な観点から移転に関する検討が進められている。衆議院・参議院の「国会等の移転に関する特別委員会」においては、「栃木・福島地域」「岐阜・愛知地域」「三重・畿央地域」を対象として移転先候補地の絞り込みの検討が進められている。特に衆議院の同委員会では、平成12年5月に「2年を目途にその結論を得る」旨の決議がなされている。

このほか、業務核都市の整備、大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進等について記述。