

序

章

トピックで見る首都圏この1年

成田空港暫定平行滑走路供用開始

(平成14年4月18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平成14年4月18日に供用開始した。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、諸外国からの新規乗り入れ・増便等が実現し、利便性が向上した。（関連P.94）

記念式典



資料：新東京国際空港公団

暫定平行滑走路供用後の成田空港



資料：新東京国際空港公団

首都圏外郭放水路 試験通水開始

(平成14年6月8日)

首都圏外郭放水路は、平成14年6月8日、全長6.3kmのうち概成した3.3km区間において試験通水を開始した。

同放水路は、全体計画で埼玉県春日部市～同庄和町にかけて国道16号線の地下約50mに地下トンネルを建設し、おおとしふるとね大落古利根川や倉松川等の各河川から洪水を取り込み江戸川へ排水する施設で、中川流域の浸水被害解消に大きく寄与することが期待されている。

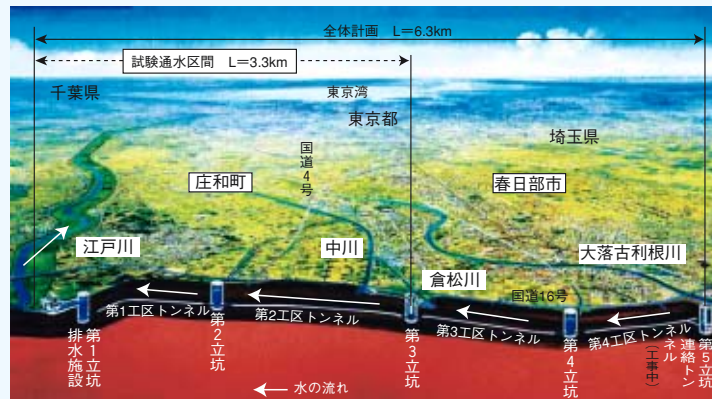
今回、試験通水を開始した区間は、倉松川・中川等が流入する第3立坑から江戸川までで、この試験通水の開始により平成14年6月18日には、梅雨前線による豪雨で増水した倉松川の洪水流が初めて同放水路へ流入し、約60万m³の治水効果を発揮した。

同放水路は、平成18年度の全体完成を目指し引き続き整備が進められている。(関連P.80)

第1工区トンネル



外郭放水路全体イメージ図



工業等制限制度の廃止

(平成14年7月12日)

工業等制限制度は、首都圏の既成市街地における産業及び人口の過度の集中を防止し、都市環境の整備及び改善を図ることを目的に、一定規模以上の工場や大学等の新設及び増設を制限するものであり、昭和34年に創設された。

しかしながら、社会経済情勢が著しく変化する一方で環境に係る諸制度が充実してきていること等から、平成13年12月、国土審議会において同制度は廃止することが適当との答申がとりまとめられた。このような状況及び答申を踏まえ、平成14年7月12日、「首都圏整備法及び近畿圏整備法の一部を改正する等の法律」が公布・施行され、同制度は廃止された。



丸ビルグランドオープン

(平成14年9月6日)



平成14年9月6日、東京・丸の内地区の再開発の初弾となる「丸の内ビルディング（丸ビル）」がグランドオープンした。

大正12年にできた旧丸ビルの老朽化に伴い施工主である三菱地所株式会社より建替え計画が発表されてから7年、旧丸ビルは、地下4階、地上37階建て、延床面積約16万m²、高さ約180mの超高層ビルに生まれ変わった。

平日・休日を問わず人が集まり、新しいものを生み、情報を発信するための仕掛けにこだわったビル内には、ITや金融関連企業約50社のオフィスのほか、レストラン・ショップが計140店舗、また、ホール・会議場等もあり、地区全体の魅力を向上させるための機能に満ちあふれている。

オープンから半年間で、約1,320万人が来場した丸ビルは、従来のビジネス街というイメージに加え、商業・文化等多様な機能を導入し、我が国の顔となる空間を形成する丸の内地区を象徴する施設となりつつある。

しおどめ
汐留シオサイト (SIO-SITE) 始動

(平成14年11月2日)

都心と臨海地域を結ぶ交通結節空間及び多機能都市空間の形成を目的とした、汐留土地
区画整理事業地区「汐留シオサイト (通称)」(東京都港区)において、新しい駅や商業施
設等がオープンし、本格稼働への第一歩を踏み出した。

平成14年11月2日には、都営大江戸線とゆりかもめの「汐留駅」が開業した。汐留シオ
サイトの中心部に位置した当駅の開業によって、都心から臨海副都心へのアクセス性の向
上が期待される。

平成14年12月1日には、電通本社ビルとその商業施設「カレッタ汐留」がオープンした。
「カレッタ汐留」は、飲食店、物販サービス業等の58の店舗、「劇団四季」の専用劇場[海]、
広告の資料等が収められた「アド・ミュージアム東京」等からなる複合施設であり、「ス
ローライフ」をコンセプトとした時空間の提供を目指している。(関連P.30、93、101)

「汐留駅」開業式の様子



資料：東京都

「カレッタ汐留」オープン時の様子



資料：カレッタ汐留

汐留土地区画整理事業地区



資料：東京都

東京臨海高速鉄道臨海副都心線(りんかい線)の全線開業と相互直通運転

(平成14年12月1日)

新木場一天王洲アイランド間で開業していた東京臨海高速鉄道臨海副都心線(りんかい線)が、さらに大崎まで(約4.4km)延伸し、平成14年12月1日に全線開業した。あわせて、JR東日本埼京線も恵比寿から大崎まで延伸され、相互直通運転が開始された。

これにより、池袋、新宿方面から東京レポート等、臨海副都心まで乗り換えなしで利用できるようになり、また、JR東日本京葉線の舞浜方面へは新木場を経由することで、所要時間が短縮されるようになった。

セレモニーの様子



資料：品川区

今回開通位置



首都高速中央環状線（板橋JCT～江北JCT）の開通

（平成14年12月25日）

平成14年12月25日、首都高速中央環状線の板橋JCTから江北JCTまでの間7.1km（うち環状線構成部分6.2km）が開通した。この道路の完成により、高速5号池袋線、高速川口線及び現在開通している首都高速中央環状線が相互に接続されることになるため、バランスの良い首都高速道路ネットワークの形成が促進されることになる。効果として、ルート選択の幅が広がって交通の流れが変わり、都心環状線外回り北側区間や6号向島線上りの交通量が減少し、渋滞も緩和された。

また、環状道路の効果として新しいルート選択が可能となった結果、例えば池袋から東京ディズニーリゾートまでの間の所要時間が短縮された。

五色桜大橋（荒川付近）



東武鉄道伊勢崎線と帝都高速度交通営団11号線（半蔵門線）の相互直通運転

（平成15年3月19日）

既設鉄道の混雑緩和及び沿線地域の活性化を図るため、平成15年3月19日に帝都高速度交通営団半蔵門線が、既に開業していた水天宮前からさらに押上まで延伸されるとともに、

東武鉄道伊勢崎線の曳舟から押上までの直通化事業により相互直通運転を開始した。これにより、既に相互直通化している東京急行電鉄田園都市線中央林間から東武鉄道伊勢崎線及び日光線南栗橋までが乗り換えなしで結ばれた。3事業者による相互直通運転が開始され、神奈川～東京～埼玉の一都二県を結ぶ、全長約100kmにおよぶ首都圏の新たなネットワークが誕生した。

セレモニーの様子



資料：帝都高速度交通営団

