

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 ハード整備とソフト施策の連携による総合的な道路整備の推進

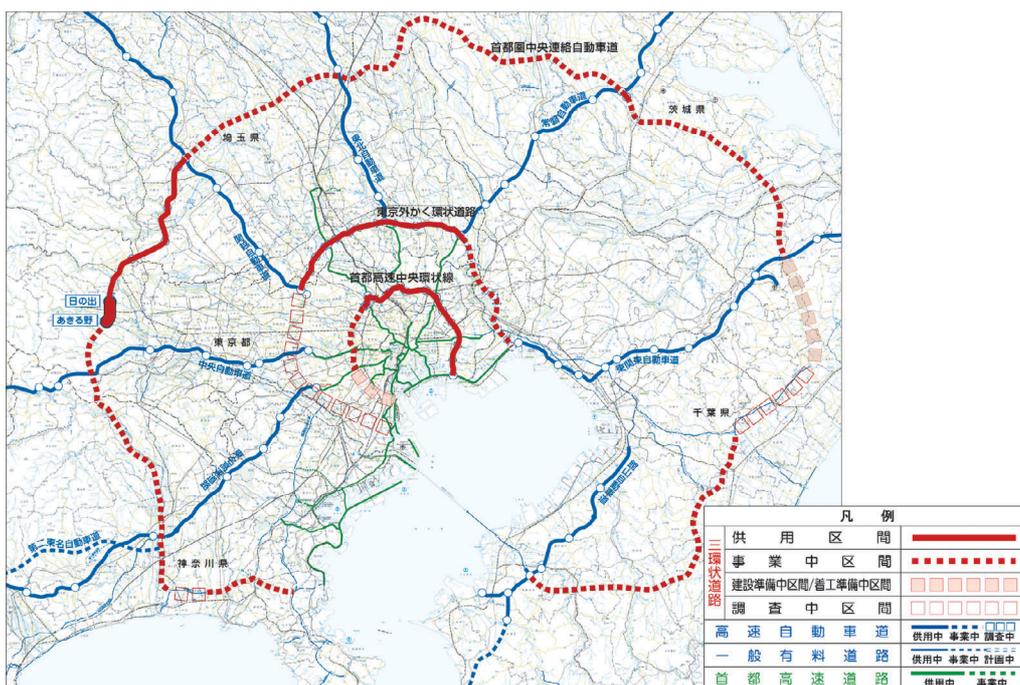
(環状道路の整備)

首都圏の交通渋滞の緩和を図り、良好な生活空間を創造するため、首都圏を環状に結ぶ首都高速中央環状線、東京外かく環状道路及び首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の整備が進められている。

首都高速中央環状線については、平成14年の首都高速中央環状王子線（板橋JCTから江北JCT）の開通に引き続き、平成18年度内の完成を目指して中央環状新宿線（目黒区青葉台から板橋区熊野町：延長約11km）の整備が進められている。また、平成16年11月には中央環状品川線（品川区八潮から目黒区青葉台：延長約9km）の都市計画決定がなされている。

また、東京外かく環状道路については、常磐自動車道から東関東自動車道までの区間のうち、三郷から三郷南までの区間（延長約4km）について、平成17年度内の供用を目指して整備が進められており、残る区間についても早期供用に向けて整備が進められている。一方、関越自動車道から東名高速道路までの区間については、計画の構想段階から関係者の意見を幅広く聞きながら計画作りに反映していくPI（パブリック・インボルブメント）方式で検討が進められている。

図表 2-6-1 三環状道路の整備状況



資料：国土交通省資料より国土計画局作成

さらに、圏央道については、全体延長300kmのうち、約266kmを事業化しており、平成17年3月21日に開通した日の出ICからあきる野ICまでの約2.0km区間を合わせ、これまでに約32kmが開通している。残りの区間においても、引き続き全線開通に向けて整備が進められている。

(既存ストックを活用した道づくりへの取組)

一般道路の渋滞や沿道環境問題などの道路交通全体の課題解決を図るための施策をまとめた『『使える』ハイウェイ推進会議』の提言が平成17年2月に示された。提言では、高速道路ネットワークをこれまで以上に有効に「使う」ことに目を向け、ネットワークの最適利用や機能向上により、交通事故の削減や渋滞の緩和、環境との調和、災害時の信頼性向上、地域の活性化を図るべきとされている。その上で、「使える」ハイウェイを実現するための施策の基本的な考え方として、①高速道路と一般道路を一体的に捉えた総合的な道路施策とすること、②日常生活にも利用される高速道路とすること、③利用者へ高度で多様なサービスを提供する高速道路とすること、が挙げられている。

このような動きに見られるように、現在、これまでの道路整備で築かれてきた既存のストックを有効に活用し、ソフト施策との幅広い連携のもとで総合的な施策を進め、道路の最適利用や機能向上を図ることの必要性が高まっている。

(i) 情報通信技術 (ICT) の活用

ETC (ノンストップ自動料金支払いシステム) は、多様で弾力的な料金設定による交通誘導が可能となるなどの効果があり、その普及促進は重要である。平成17年3月には、全国の料金所におけるETC利用率が32.7%となり、一日の利用台数は200万台を超えている (平成17年3月4日から3月10日の平均)。

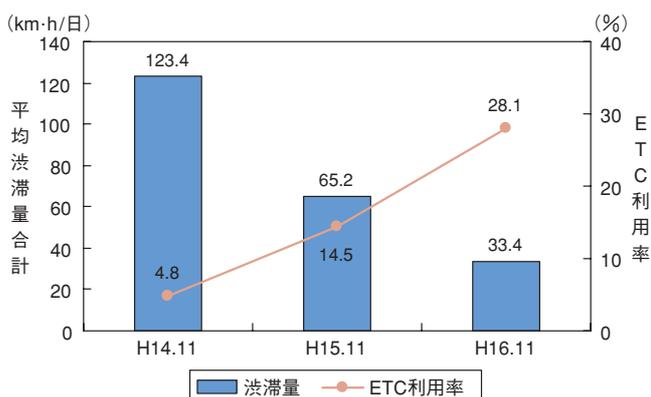
ETCの普及に伴い、本線料金所における渋滞緩和の効果が発揮されており、首都高速道路の本線料金所では、平成16年11月の平均渋滞量が2年前の約30%となった。このような渋滞緩和により、ETC未利用者も料金所をスムーズに通過することができるなどの効果があらわれている (図表 2-6-2)。

また、渋滞情報、所要時間情報及び規制情報等の道路交通情報をリアルタイムにカーナビゲーション装置

へ提供するVICSについても、VICS対応の車載機の出荷台数は、平成16年7月末までに1,000万台を突破した ((財)道路交通情報通信システムセンター調べ)。

さらに、平成17年3月より5月まで、首都高速4号新宿線 (上り) 参宮橋カーブ区間にて、渋滞末尾等の情報を3メディアVICS対応カーナビを通じてリアルタイムに提供する社会実験を実施している。

図表 2-6-2 首都高速道路本線料金所 (18箇所) におけるETC利用率と渋滞量の推移



注 : 渋滞量とは、例えば1km・h/日は、1日当たり1kmの渋滞が1時間続くことをいう。

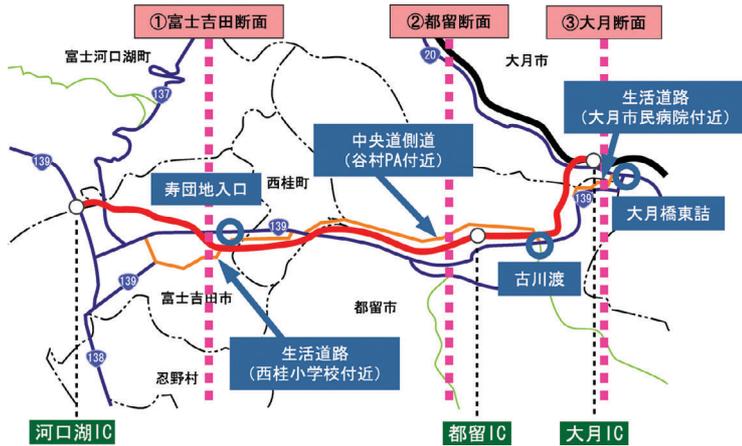
資料 : 国土交通省

(ii) 料金社会実験の実施

日本全国に整備された高速道路は、これまで国民のモビリティ向上や物流の効率化に基幹的な役割を果たすなど、国民生活の向上に大きく寄与してきた。しかしながら、地域によっては高速道路の機能が十分に発揮されず、並行する一般道路で渋滞や騒音等の問題が生じているところがある。そこで、時間帯や利用区間によって通行料金を変更することにより混雑する一般道路から高速道路への利用転換を促すなどの料金社会実験が全国各地で行われている。

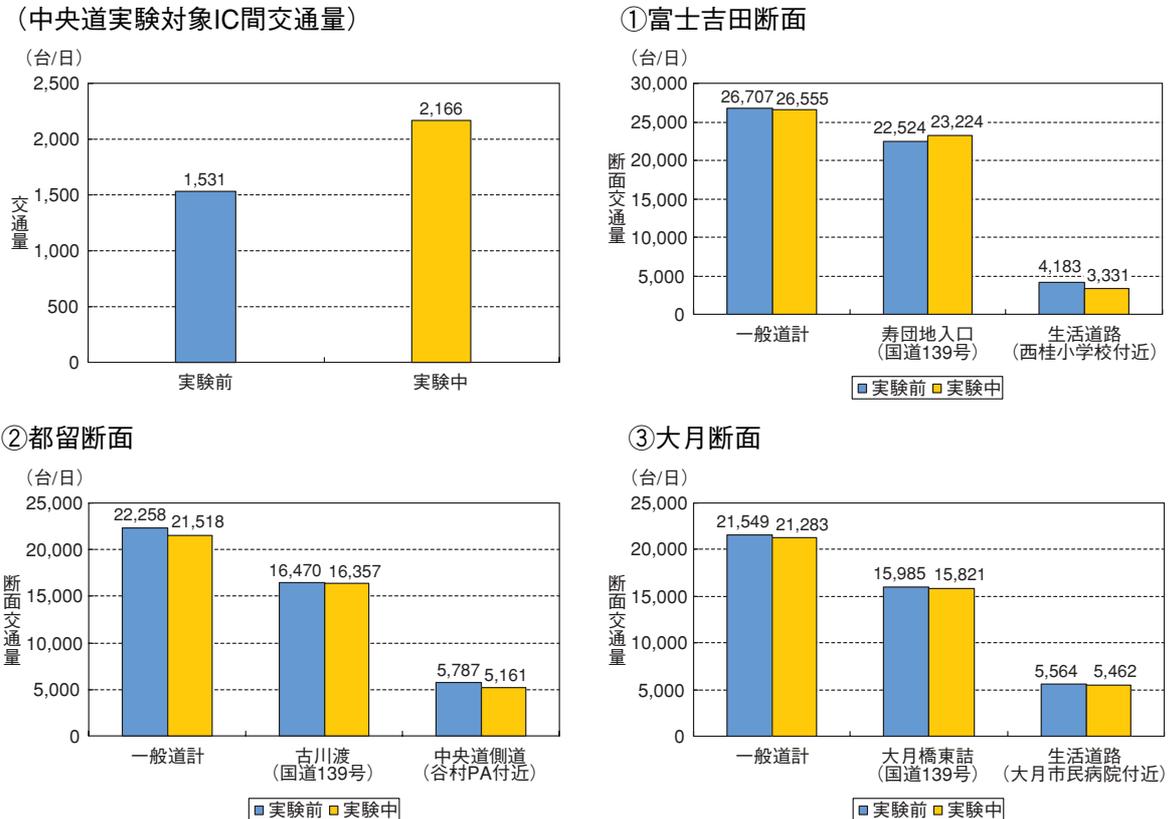
中央自動車道大月ICから河口湖ICの間では、並行する一般国道139号等の道路の渋滞緩和を目的に、通行料金を約5割引とする料金割引実験が行われた。実験は平成16年11月1日から12月15日までの45日間にわたって行われ、入口・出口ともに大月、都留、河口湖の各ICを利用した場合のみ割引料金が適用されることとした。

図表 2-6-3 中央道（大月～河口湖）料金社会実験箇所図



資料：国土交通省

図表 2-6-4 中央道（大月～河口湖）及び周辺の平日交通量の変化



資料：国土交通省資料より国土計画局作成

実験の結果、対象となった3つのIC相互間の11月の高速道路の交通量が、前年度同月と比べ約40%増の一日あたり平均2,166台となる一方、一般道路の交通量は各断面とも実験直前と比べ平日で約1%～3%減少し、特に富士吉田市内の生活道路における平日の交通量が約20%減の3,331台となるなど、一般道路から高速道路への利用の転換が確認された（図表2-6-4）。

(iii) スマートICの導入

「『使える』ハイウェイ推進会議」の提言においては、我が国における高速道路利用が進まない理由の一つとして、IC間の間隔が広いことが指摘されている。諸外国における無料の高速道路のICの間隔は平均5kmであるのに対して、日本では平均10kmと長く、この距離を縮めることで利用者の利便性が向上することが期待される。

しかしながら、ICの追加には用地の取得や建設に多額の費用がかかるため、従来のインターチェンジに比べ大幅に建設・管理コストが削減可能なETC専用のIC「スマートIC」の活用に期待が寄せられている。

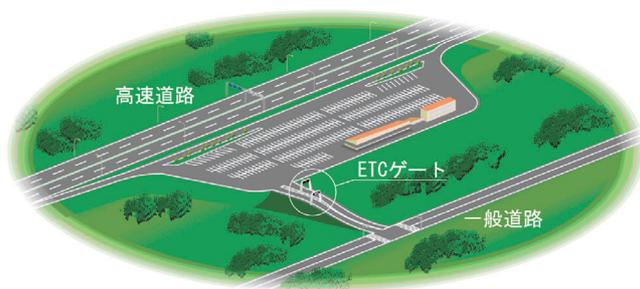
スマートIC実施状況

平成16年度からは、スマートICの社会実験が全国で行われ、首都圏においては関越自動車道駒寄PA等^{こまよせ}で実施されている。駒寄PAスマートICの利用交通量は、最大で一日約900台（平成17年3月現在）となっており、通勤やレジャーで利用されている。



資料：国土交通省

図表 2-6-5 スマートIC概念図



資料：国土交通省

図表 2-6-6 首都圏におけるスマートIC社会実験

実施箇所及び実施予定箇所
(平成17年3月末現在)

路線名	SA・PA名称	都県名
常磐自動車道	友部SA ^{ともべ}	茨城県
関越自動車道	三芳PA ^{みよし}	埼玉県
東北自動車道	上河内SA ^{かみかわら}	栃木県
東北自動車道	那須高原SA ^{なすこうげん}	栃木県
関越自動車道	駒寄PA ^{こまよせ}	群馬県
中央自動車道	双葉SA ^{ふたば}	山梨県

資料：国土交通省

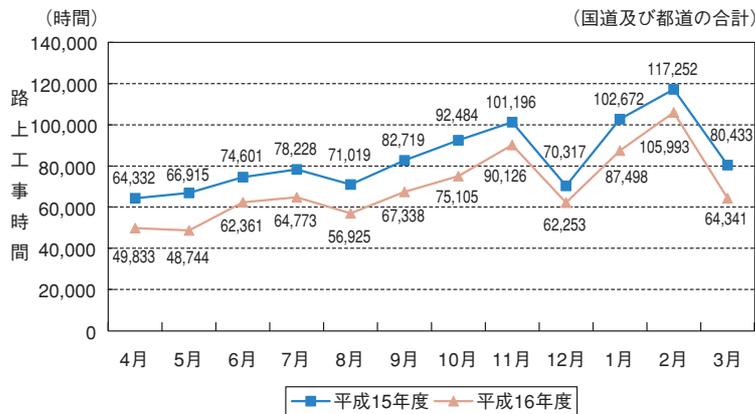
(iv) 路上工事の縮減に向けて

道路は車や歩行者等の通行空間であるとともに、ガスや上下水道等のライフラインを収容する空間でもあるため、道路本来の機能を保持するための工事に加えて、各種占用事業者の工事等も行われる。

工事の実施に当たっては、道路交通への影響を可能な限り減らすよう、事業者間において事前に調整を行い、集中工事等を実施することで、路上工事による道路規制期間の短縮に努めている。平成16年4月から平成17年3月までの東京23区における路上工事時間（国道及び都道の合計）は、各月とも前年同月を下回り、期間内の合計では約2割縮減されている（図表2-6-7）。

路上工事の更なる縮減を進めるため、これまでの関係者による「内部調整型」の施策に加え、利用者の視点に立った「外部評価型」の施策を導入することとし、その一環として、平成16年11月から、東京23区内の国が管理する国道（直轄国道）上の路上工事について、全ての箇所に固有の「問合せ番号」を導入し、その番号をインデックスとして用いた「路上工事不人気投票」を開始した。問合せ番号の導入により、路上工事に関する情報を容易に検索することが可能になる。また、これらの投票結果を分析することにより、路上工事の縮減や改善への活用を図ることとしている。

図表 2-6-7 東京23区内の月別路上工事時間



資料：国土交通省

首都圏コラム

横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）の開通

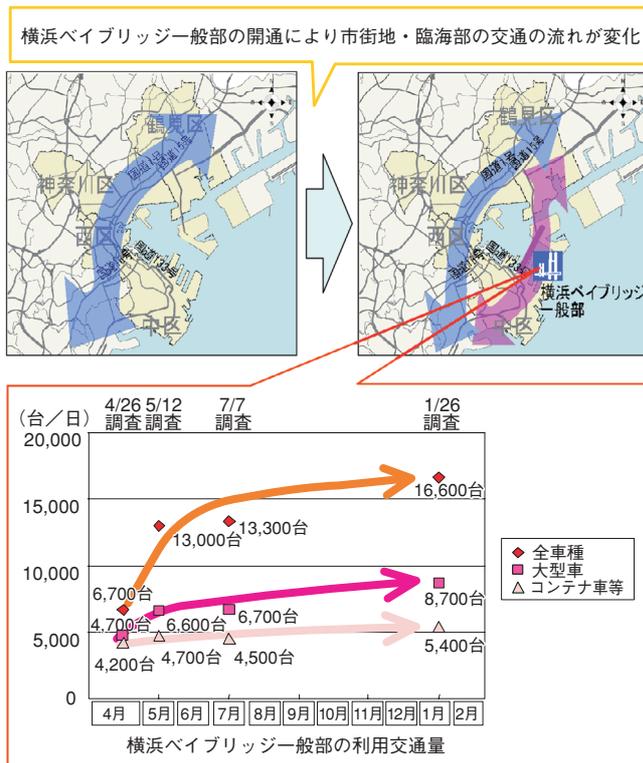
横浜中心市街地部の交通混雑緩和や大型車交通量（コンテナ車等）の減少による交通環境、生活環境の改善とともに、本牧・大黒ふ頭間の物流効率化の促進等を目的に、横浜ベイブリッジ下層の一般部（国道357号）及び本牧・大黒両ふ頭周辺の臨港道路の整備が進められ、平成16年4月24日に開通した。

開通後（平成17年1月26日）に行った調査によれば、横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）の交通量は約16,600台/日。そのうち約8,700台が大型車であり、全交通量に占める大型車は約50%にも達している。

一般部（国道357号）の整備によって、横浜市街地・臨海部における交通の流れが変わり（図表2-6-8）、横浜市街地への交通の集中が緩和され、横浜港周辺市街地においては大型車の交通量が最大で約2割減少、コンテナ車等は最大で8割減少した。それに伴い、朝の通勤時間帯での平均速度が約1～2割上昇し、排出ガス量が約7%減少するなど交通・生活環境の改善がみられている。

また、コンテナ交通により隠されることが多かった沿道の街並みが見えやすくなるなど、景観の面でも大きく寄与している。

図表 2-6-8 一般部の開通による交通流の変化



資料：国土交通省

街並み景観の変化

開通前の中華街東門付近（国道133号）



開通後の中華街東門付近（国道133号）



資料：国土交通省

② 「開かずの踏切」¹⁾ 対策の推進～既存道路の交通環境改善に向けて～

全国に踏切は約36,000箇所存在するが、うち500箇所は「開かずの踏切」として、道路交通渋滞の発生や市街地の分断を引き起こすなど、大きな社会問題となっている。首都圏にはこのうちの約360箇所が存在し、中でも東京都には約270箇所が集中している（図表 2-6-9）。

国土交通省では、「開かずの踏切」に対する「抜本対策」として連続立体交差事業等を推進している（首都圏では、連続立体交差事業を14箇所が事業中：平成16年度末現在）。また、これと併せて踏切の拡幅等の「速効対策」についても、平成15年度に「歩行者等緊急対策」を打ち出すなど取り組んできたが、平成17年度からは「抜本対策」と「速効対策」を組み合わせ、「開かずの踏切」対策を総合的に推進する（P105参照）。これにより、平成19年度までに全国500箇所の「開かずの踏切」のうち200箇所が改良される予定である。

また、東京都では、上記の「開かずの踏切」も含め、都内に約1,200箇所存在する踏切への対策を推進すべく、平成16年6月に「踏切対策基本方針」を独自に取りまとめた。この中で、連続立体交差事業等により立体化予定である約140箇所の踏切に加え、これとは別に、「開かずの踏切」や歩行者及び自転車交通遮断量が多いなどの394箇所の踏切を、重点的に対策を実施・検討すべき「重点踏切」として抽出し、平成37年度までにこれら「重点踏切」のうち3/4を改良することを目標に、立体化や踏切道の拡幅等の踏切対策の早期実現に取り組むこととしている。

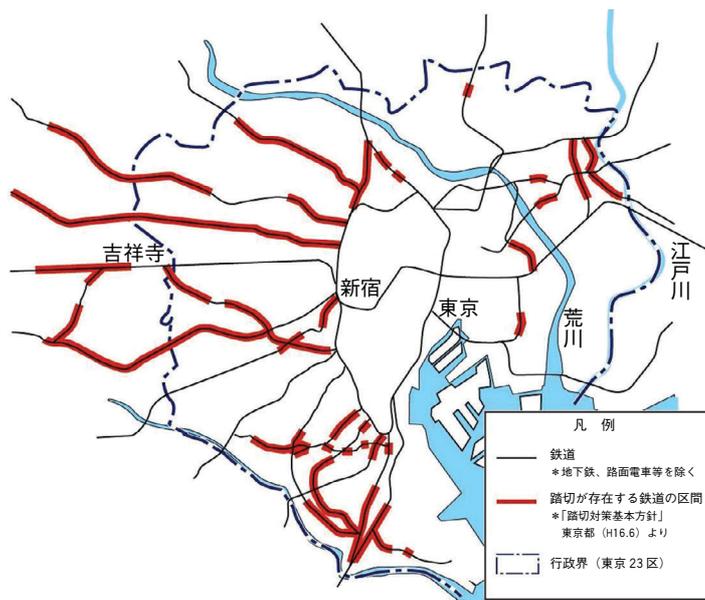
このように、「開かずの踏切」に対する取組が進むことにより、既存道路の交通環境の改善が期待される。

図表 2-6-9 「開かずの踏切」の地域別箇所数

所在地	箇所数
首都圏計	357
東京都	266
神奈川県	74
その他首都圏	17
近畿圏	134
中部圏	7
その他の地域	2
全国計	500

資料：「ボトルネック踏切現状調査(平成15年12月)」(国土交通省)により国土計画局作成

図表 2-6-10 東京都における踏切の状況



資料：国土交通省

1) ピーク時1時間当たりの遮断時間が40分以上の踏切

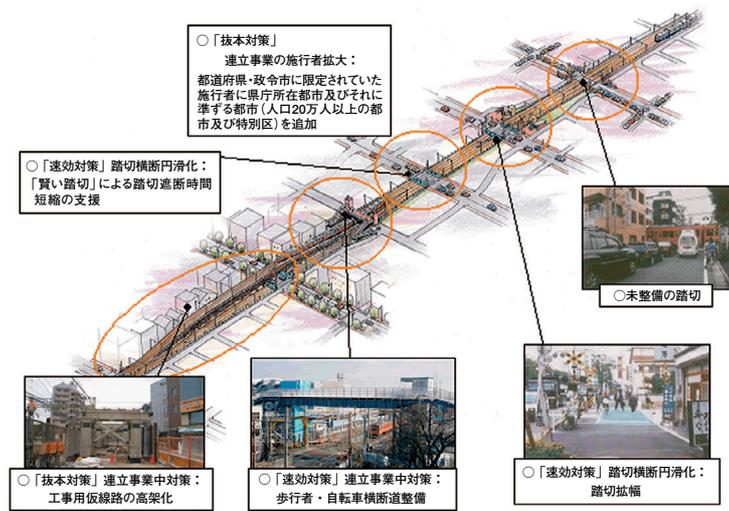
首都圏コラム

「開かずの踏切」解消等に向けた踏切対策の充実

社会問題化している「開かずの踏切」に対応するため、国土交通省では連続立体交差事業の施行者拡大による「抜本対策」の拡充に加え、踏切拡幅、「賢い踏切」による遮断時間の短縮等の「速効対策」を強化し、人の流れと地域社会を分断する「開かずの踏切」の解消等を推進することとしている。

このような取組を進めることで、安全で快適な交通環境や良好なまちづくりを実現することが期待されている。

図表 2-6-11 踏切対策のイメージ



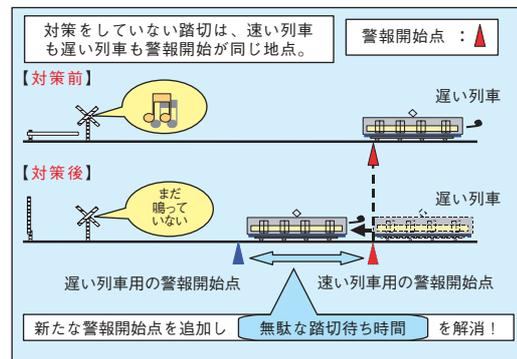
資料：国土交通省

（「賢い踏切」とは）

現在の遮断機では、列車の速度に関係なく、警報開始点に差し掛かった時点で警報機が鳴る仕組みとなっており、速度が遅い列車の場合には、早い列車に比べて踏切到達までに時間がかかるため無駄な踏切待ち時間が発生し、踏切遮断時間が長くなる原因の一つとなっていた。

そこで速度の遅い列車用の新たな警報開始点を追加することで無駄な踏切待ち時間を解消する「賢い踏切」の導入により、踏切の遮断時間を短縮する効果が見込まれる。

図表 2-6-12 「賢い踏切」のイメージ

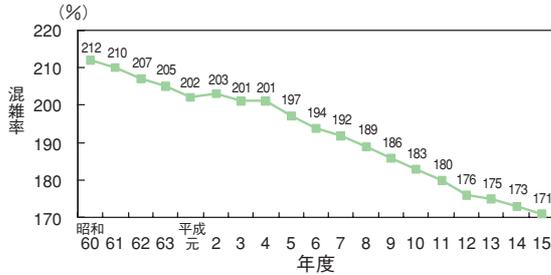


資料：国土交通省

③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るものの、一部の路線・区間においては、ピーク時に依然として200%を上回る混雑率となっている（図表2-6-13、2-6-14）。

図表 2-6-13 東京圏主要鉄道路線における混雑時の平均混雑率の推移



資料：国土交通省資料により国土計画局作成

図表 2-6-14 混雑率の高い主な路線（平成15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	225
	山手線	上野→御徒町	223
	京浜東北線	大井町→品川	218
	中央線快速	中野→新宿	218
	総武線緩行	錦糸町→両国	211
	埼京線	池袋→新宿	211
	横浜線	小机→新横浜	205
	東海道線	川崎→品川	204
	常磐線緩行	亀有→綾瀬	200

資料：「数字で見る鉄道」により国土交通省国土計画局作成

首都圏では、通勤通学時の混雑緩和、速達性の更なる向上や移動の円滑化など、鉄道ネットワークの充実のため、引き続き新線の建設などの整備が進められている。（図表2-6-15）

図表 2-6-15 新線建設中の主な都市鉄道・都市モノレール・新交通システム（平成17年3月現在）

事業者名	路線名	区間	開業予定
首都圏新都市鉄道(株)	つくばエクスプレス	秋葉原～つくば	H17年8月
横浜市	4号線	日吉～中山	H19年度
東京地下鉄(株)	13号線	渋谷～池袋	H19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	H20年度
(株)ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	H17年度
東京都地下鉄建設(株)	日暮里・舎人線	日暮里～見沼代親水公園	H19年度

資料：国土交通省資料により国土計画局作成

また、既存ストックの機能を向上させるような取組として、輸送力増強に資する貨物線の旅客化、複々線化等が推進されている（図表2-6-16）。平成16年6月にはJR池袋駅構内の立体化事業において、埼京線と湘南新宿ラインのホームが上下方面別に整理されるとともに、同年10月のダイヤ改正で湘南新宿ラインが、平日1日当たりで従来の38往復から64往復に増強された。

その結果、埼京線赤羽～新宿間の混雑緩和が図られた。平成16年11月には小田急小田原線の世田谷代田～喜多見間（6.4km）の複々線化が完成し、上り急行の町田～新宿間の所要時間が5分短縮されたほか、新宿～藤沢・小田原間でより速達性を重視した快速急行の運転が開始された。

図表 2-6-16 首都圏の既存ストックの機能向上に寄与する取組

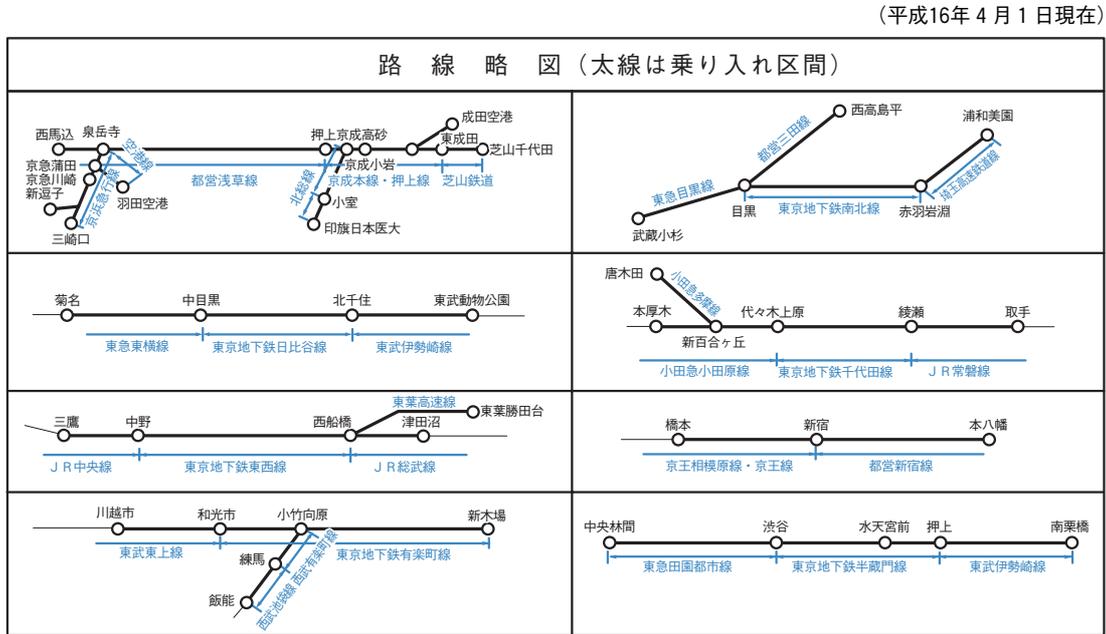
開業年度	事業者名	路線名	区分
H13年度	東日本旅客鉄道(株)	湘南新宿ライン	短絡線整備
H13年度	西武鉄道(株)	池袋線（中村橋～練馬高野台）	複々線化
H14年度	東日本旅客鉄道(株)	埼京線（恵比寿～大崎）	貨物線旅客化
H14年度	西武鉄道(株)	池袋線（練馬～中村橋）	複々線化
H16年度	小田急電鉄(株)	小田原線（世田谷代田～喜多見）	複々線化
H16年度	東武鉄道(株)	野田線（東岩槻～春日部） （新鎌ヶ谷～鎌ヶ谷） 東上線（森林公園～武蔵嵐山信号場）	複線化

資料：「数字でみる鉄道」等により国土交通省国土計画局作成

こうした取組のほか、鉄道事業者間の乗換の際の利便性の向上等を図るために、相互乗り入れ、直通運転が行われてきた（図表2-6-17）。今後も、渋谷駅等の地下化による東急東横線と東京メトロ13号線との相互直通運転化や、JR新宿駅と東武日光駅や鬼怒川温泉駅を結ぶ相

互直通の特急列車運行などが計画されており、既存の首都圏の鉄道ネットワークをいかした鉄道利用者の利便性向上に資する様々な取組が予定されている。

図表 2-6-17 都市鉄道の相互乗り入れ状況（首都圏）



首都圏コラム

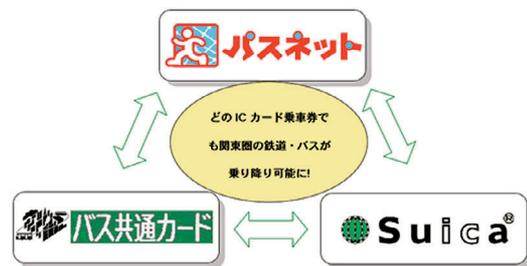
ICカード乗車券をいかした鉄道・バス利用者の利便性の向上

平成15年7月、首都圏における乗り継ぎの利便性の向上などスムーズな交通利用の実現を目的として、「パスネット」、「バス共通カード」及び「Suica」を発行する事業者は、ICカード乗車券の導入と相互に鉄道・路線バスの乗降が可能となる「相互利用」を実現することで合意した（図表 2-6-18）。これに伴い、平成16年3月、新しくICカード乗車券に関する共通業務を行う会社として、(株)ICカード相互利用センターが設立され、平成18年度の利用開始に向けた準備が進められている。

また、平成17年2月、上野駅では駅構内のほとんどの店舗等で「Suica」による決済が可能となるなど、ICカード乗車券は、鉄道の乗降以外にも広く使えるようになりつつある。

このように、現在、首都圏では、ICカード乗車券をいかした鉄道・バス利用者の利便性の向上に向けた様々な取組が進められている。

図表 2-6-18 「相互利用」のイメージ



資料：各事業者発表資料

(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 2-6-19）。

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開始され、発着能力が大幅に増大したことにより、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ところである。しかしながら、平成16年には成田空港の年間利用客数が初めて3,000万人を突破し、暫定平行滑走路のままでは、今後も増大が見込まれる成田空港の国際航空需要は、近い将来、更なる逼迫が予想される。さらに、本来計画の2,500m滑走路が完成し、機材の大型化が可能になったとしても、現在地元と合意されている発着回数では将来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増加を図る必要がある。

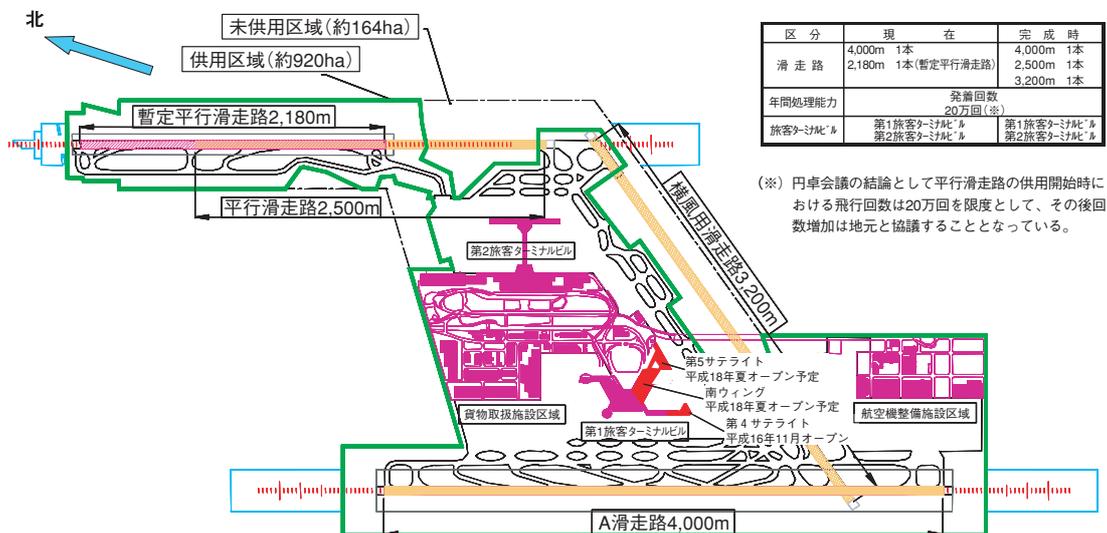
また、成田空港では、旅客の利便性の向上を図るため第1旅客ターミナルの改修工事を行っており、平成16年は第4サテライトの増改築と中央ビル新館の増築が終了したところである。引き続き、南ウイングと第5サテライトの増改築について、平成18年の完成を目指して整備が進められている（図表 2-6-20）。

図表 2-6-19 平成16年度の首都圏の主な空港整備状況

成田空港	エプロン等基本施設の整備や第1旅客ターミナルの改修（平成18年完成予定）を推進。
羽田空港	沖合展開事業第3期について、第2旅客ターミナルの整備を推進し、平成16年12月1日に供用開始。再拡張事業について、早期着工・早期完成を目指し調査検討を推進。
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	長期的な視点に立って、引き続き調査検討。

資料：国土交通省

図表 2-6-20 成田空港の施設計画

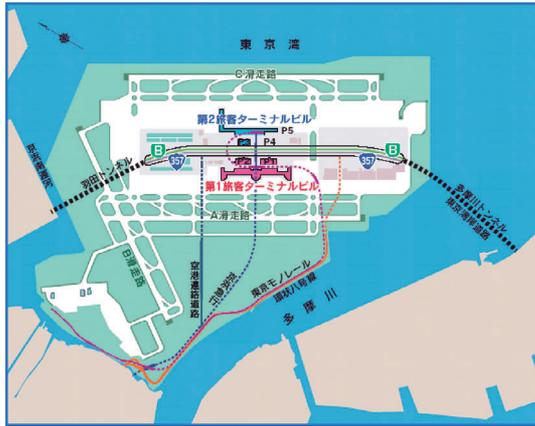


資料：国土交通省

②東京国際空港の整備

東京国際空港（以下「羽田空港」という。）では、沖合展開事業第3期計画にかかる第2旅客ターミナルの整備が完了し、平成16年12月1日に供用が開始された。第2旅客ターミナルの供用により、ターミナルビルから直接航空機に搭乗できる便数の割合が約6割から約9割に増加し、ターミナルビルと遠隔スポットの間のバス移動を強いられる旅客の割合が大幅に減少され、利用者の利便性が一段と向上されることとなった。

図表 2-6-21 羽田空港へのアクセス



資料：国土交通省

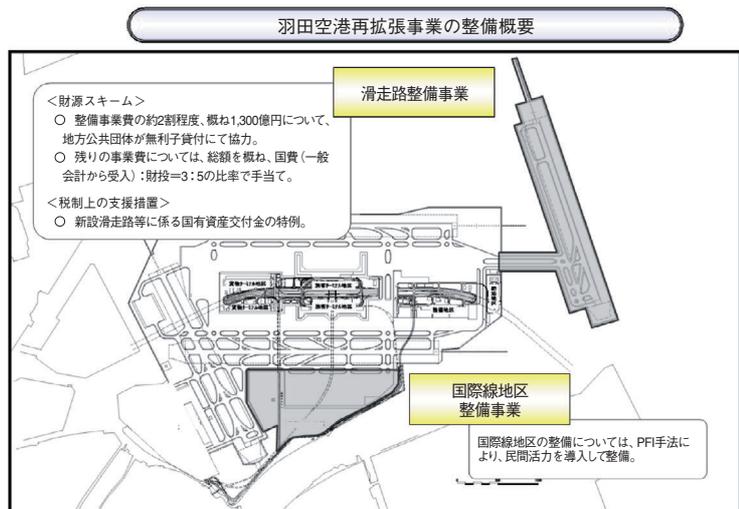
空港へのアクセスについても、同日に、東京モノレールの第2旅客ターミナルビルへの乗り入れが行われたとともに、第2旅客ターミナルと環状八号線を結ぶ空港連絡道路が供用され、首都高速道路に接続するランプも増設された（図表 2-6-21）。

一方、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」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、新たに4本目の滑走路を整備し、年間の発着能力を現在の28.5万回から40.7万回に増強する再拡張が計画された。この再拡張により、路線網の更なる充実・多頻度化による利用者利便の向上が図られるとともに、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保した後の発着枠を活用した国際線定期便の受入れが可能になる。

再拡張事業は、平成16年度から事業化が認められ、入札契約手続を進めていた新滑走路建設工事については、平成17年3月に工事請負契約が締結されたところである。また、PFI¹⁾手法を活用して実施することとしている国際線地区の整備については、制度設計等の調査検討を行ったところである（図表 2-6-22）。

図表 2-6-22 羽田空港再拡張事業スキーム



資料：国土交通省

1) 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) 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2-6-23）、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。

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。

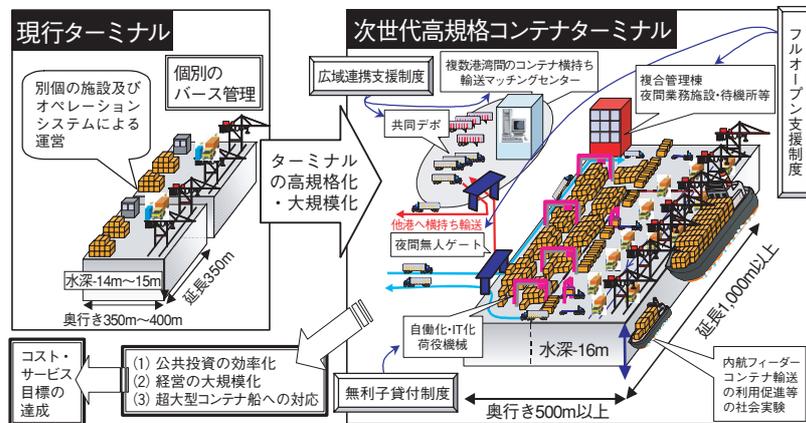
スーパー中枢港湾プロジェクトは、我が国の港湾の国際競争力を向上させるため、アジアの主要港をしのぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体でハード・ソフト連携した施策を展開し、次世代高規格コンテナターミナル（図表2-6-24）の形成を図るものであり、平成16年7月23日に京浜港（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）、阪神港（大阪港・神戸港）の3地域が指定を受けた。

図表 2-6-23 コンテナ取扱ランキング

昭和55年		平成16年	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニュージャージー	1,947	1(1) 香港	21,932
2 ロッテルダム	1,901	2(2) シンガポール	20,600
3 香港	1,465	3(3) 上海	14,557
4 神戸	1,456	4(4) 深圳	13,650
5 高雄	979	5(5) 釜山	11,430
6 シンガポール	917	6(6) 高雄	9,710
7 サンファン	852	7(8) ロッテルダム	8,300
8 ロングビーチ	825	8(7) ロサンゼルス	7,321
9 ハンブルク	783	9(9) ハンブルク	7,003
10 オークランド	782	10(11) ドバイ	6,428
...
12 横浜	722	20(17) 東京	3,580
...
16 釜山	634	29(27) 横浜	2,610
...
18 東京	632	※(31) 名古屋	2,300
...
46 名古屋	206	※(32) 神戸	1,840

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：※は、31位以下のため、具体的順位は不明。
 ()内は、平成15年の順位。
 注3：東京港、横浜港及び名古屋港の取扱量は速報値。神戸港の取扱量は推定値。
 資料：国土交通省港湾局作成

図表 2-6-24 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のが、横浜港の本牧ふ頭BC突堤間地区である。BC突堤間地



本牧ふ頭BC突堤間地区

資料：横浜市

区は総延長1,390m、水深-13m~-16m（暫定-15m）の岸壁を有し、これらの岸壁と第1期ヤードが供用中である。現在、第2期ヤードの建設も進められており、完成後は総面積50haにも及ぶヤードが誕生する。

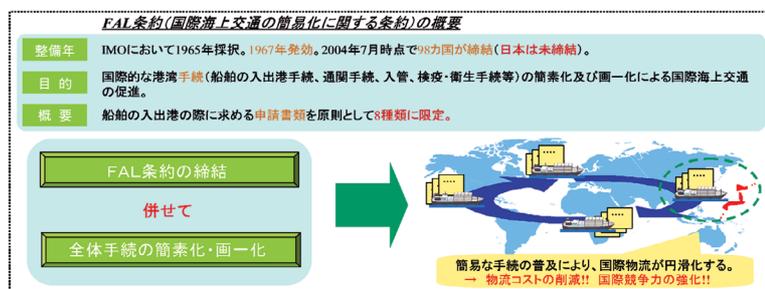
また京浜港では、広域連携強化に向けて、港湾間の横持ち輸送の効率化、施設使用手続の共通化、IT化促進等の取組も進める予定である。

③輸出入・港湾関連手続の簡素化

我が国の港湾はソフト面でアジアや欧米の主要港湾に比べて立ち遅れており、コストの低減やリードタイムの短縮といった国際物流の効率化を図るため、輸出入・港湾関連手続の簡素化・標準化への取組を一層推進する必要がある。

その一環として、外来船舶の入出港に関する手続等の簡素化・迅速化を図ることを内容とするFAL条約（国際海上交通の簡易化に関する条約：Convention on Facilitation of International Maritime Traffic、図表2-6-25）を締結することとなっているが、締結するに当たり、港湾管理者が各々の条例等に基づいて定めている入出港届の様式を、条約に従い国際標準様式に統一されるよう平成17年通常国会において「港湾法」(昭和25年法律第218号)の改正を行い、その後、所要の国土交通省令の改正を行う予定である。港湾EDI¹⁾システムもこれに対応した手続を処理できるようにシステム改良を行い、ワンストップサービスの利便性向上を図る予定である。

図表 2-6-25 FAL条約の概要



資料：国土交通省

また、国際港湾物流の情報化に関して、コンテナターミナル・海貨・通関・陸運等の国際物流に携わる事業者と関係行政機関も含めた関係者間の情報の交換・共有を可能にする共通のシステム環境「港湾物流情報プラットフォーム」の構築に取り組んでいる。その取組の中で、コンテナターミナルのゲートにおけるコンテナ搬出入業務の大幅な効率化及びセキュリティ対策を図ることを目指し、国土交通省及び主要な港湾管理者が共同で「日本コンテナ物流情報ネットワークシステム（通称 JCL-net: Japan Container Logistics Network）」を開発した。当システムは、首都圏の港湾では東京港及び横浜港において平成17年3月22日に供用開始された。

1) Electronic Data Interchange：港湾管理者、港長にかかる申請・届出等の行政手続を電子的に行うシステム。

2. 情報通信体系の整備

(1) 情報通信基盤の整備状況

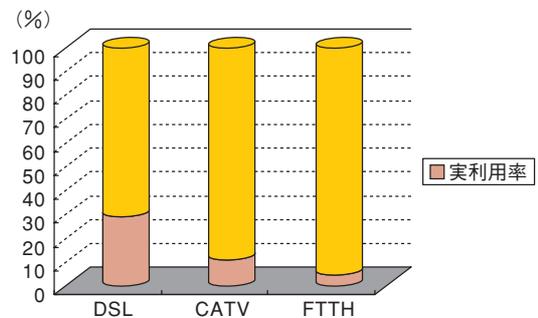
① e-Japan戦略等の動向

IT戦略本部において策定された「e-Japan戦略」及び「e-Japan戦略Ⅱ」では、目標年次である2005年までに、我が国が世界最先端のIT国家になることを目指すとし、「少なくとも3,000万世帯が高速インターネットアクセス網に、また1,000万世帯が超高速インターネットアクセス網に常時接続可能な環境を整備する」ことを目標の一つとして掲げ、官民の協力による戦略的な取組が行われてきた。平成16年6月には、2005年における世界最先端のIT国家の実現を確実なものとするため、また、2006年以降も世界最先端であり続ける上での布石として、「e-Japan重点計画-2004」が策定された。

これらの取組により、ブロードバンドの利用環境などの基礎的な情報通信基盤は順調に整備が進んだことで、平成15年末時点の利用可能世帯数は、高速インターネットであるDSL¹⁾が3,500万世帯、CATV²⁾が2,300万世帯、超高速インターネットであるFTTH³⁾が1,770万世帯に達し、e-Japan戦略の目標年次である2005年を前にして、目標を上回ることとなった。しかしながら、実利用率（利用可能世帯数に対する加入数の割合）が、DSLで29%、CATVで11%、FTTHで5%という水準にあり（図表2-6-26）、今後は利活用の促進がより重要になっている。

このようなe-Japan戦略の進捗を受け、総務省は平成16年12月に、2010年のユビキタスネット社会の実現に向けた次世代の政策パッケージとして「u-Japan政策」をとりまとめた。u-Japan政策では、e-Japan戦略の目標年次後の2006年以降を踏まえ、「2010年には世界最先端のフロントランナーとして世界を先導する」ことを大目標に置いている。

図表2-6-26 ブロードバンド実利用率
(平成15年12月末現在)



資料：総務省資料により国土交通省国土計画局作成

② 首都圏における整備状況

首都圏における高速インターネット（DSL、CATV）の普及状況（平成16年9月現在）は、加入件数でDSL約537万件、CATV約102万件の合計約639万件となっており、前年同月の約500万件から1年間で約28%の伸び率を示している（図表2-6-27）。

都県別の世帯普及率をみると、首都圏全体では39.8%と、全国の33.1%を上回っており、特に、東京都、神奈川県では、40%を超える普及率となっている（図表2-6-28）。

超高速インターネット（FTTH）は、新規参入事業者による競争の結果、料金の低廉化が進み、全国の加入件数は平成16年12月末現在で約240万件に達するなど、前年同月の約89万件

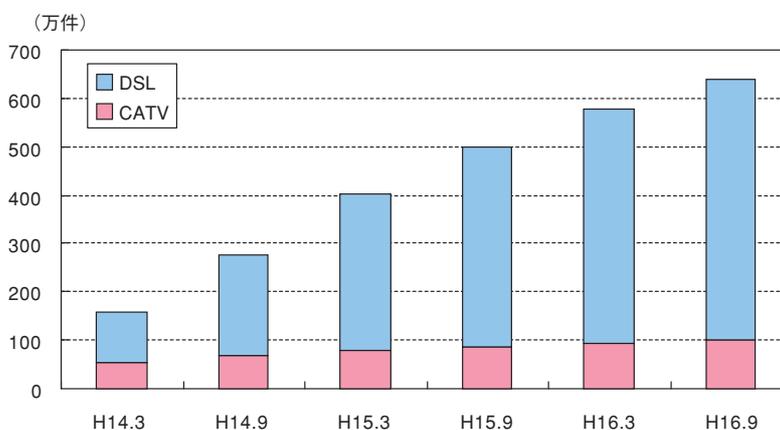
1) DSL (Digital Subscriber Line)：電話線を使用して提供される高速インターネットサービス。

2) 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。

3) 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。

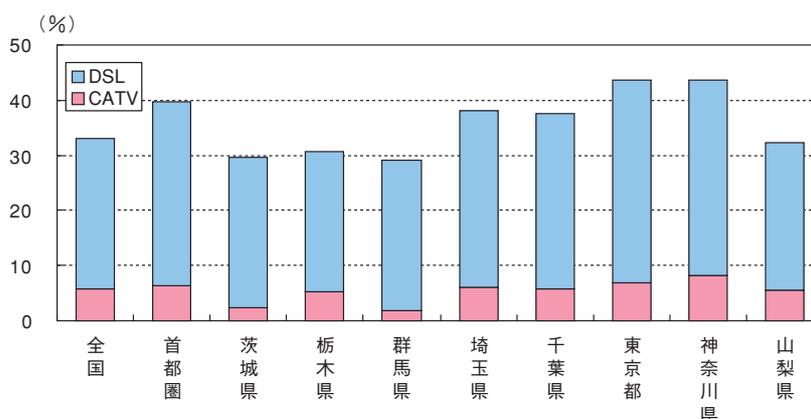
から約2.7倍の伸びを示しており着実に普及している。首都圏においては、492市区町村中194の市区町村で利用可能¹⁾となっている。

図表 2-6-27 首都圏における高速インターネット（DSL、CATV）加入者の推移



資料：総務省資料により国土交通省国土計画局作成

図表 2-6-28 首都圏における高速インターネット（DSL、CATV）世帯普及率（H16年9月現在）



資料：総務省資料により国土交通省国土計画局作成

(2) 情報通信技術（ICT）の活用と安全・安心に対する意識

近年、特に首都圏等における大都市圏では、都市型犯罪の増加や自然災害に対する不安の増大が指摘されている。生活者アンケート²⁾において、日本社会が将来に向け取り組むべき重要な課題として「安全・安心な生活環境の実現」との回答が最多となるなど、都市生活における安全・安心の確保が課題となっている。

また、平成17年1月に大都市圏の住民を対象に行ったアンケート³⁾によると、日常の都市生活において不安や危険を感じている分野は、「災害」、次いで「犯罪」の順となっている（図表 2-

1) 平成17年1月末現在のNTT東日本B FLET'S提供エリア。対象市区町村の一部地域でも提供エリアに入っていれば利用可能として計上している。

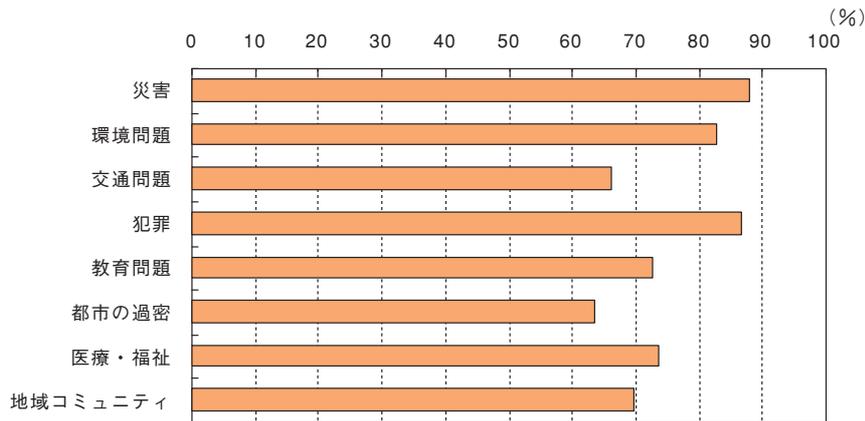
2) 総務省「ユビキタスネット社会の実現に向けた政策懇談会」最終報告書（平成16年12月）

3) 首都圏、近畿圏、中部圏の居住者を対象に、平成17年1月国土交通省国土計画局実施。有効回答数2,017。

6-29)。

さらに、情報通信に関するサービスの利用意向についても、「災害」、「犯罪」に関連するものに対するニーズが高く、特に「災害時に、安否情報を円滑に受発信したり、適切な避難方法などを支援するサービス」、「災害の危険性をメール等で事前に知ることのできるサービス」で利用意向が90%を超えている（図表 2-6-30）。

図表 2-6-29 日常の都市生活において不安や危険を感じている分野



注：「現在も将来も不安」、「現在不安を感じないが将来は不安」と回答した人の合計。
資料：国土交通省国土計画局調べ

図表 2-6-30 情報通信に関するサービスの利用意向



注：「ぜひ利用したい」、「利用したい」と回答した人の合計。
資料：国土交通省国土計画局調べ

(3) 情報通信技術の活用による安全・安心の確保への取組事例

首都圏において、情報通信技術を活用し、安全・安心の確保に取り組んでいる事例を以下に示す。

①防災システム

平成16年10月に発生した新潟県中越地震においては、通常の電話回線による通話がつながりにくい中、携帯電話の災害用伝言板が被災者の安否確認に威力を発揮するなど、情報通信技術を活用した取組が効果を上げた。

茨城県つくば市では、突然の災害から市民を守るため、情報通信技術を活用した防災システムの構築に取り組んでいる。このシステムはGIS¹⁾防災監視Webカメラシステム、防災Webシステム、災害通知メールシステムの3つのシステムから構成されている。

GIS防災監視Webカメラシステムは、市内3箇所²⁾に計6台設置した防災監視カメラにより、災害時には被災状況等を消防本部からリアルタイムで把握することができるシステムである。

防災Webシステムは、災害現場から送信された映像データ等を、Webページに即時に自動配信することで、市民や関係者などが速やかに情報閲覧を行えるようにするシステムである。

災害通知メールシステムは、市民等が自宅や勤務先などの災害情報の連絡を希望する地点を登録しておく、火災等の災害発生時に、対象地周辺に登録のある市民等に災害情報がメールで配信されるシステムである。サービスは平成15年10月から開始され、平成17年1月末現在の登録者数は約1,500人となっている。

いずれのシステムもGISと連動しているため、地図上での災害状況の確認や災害エリアの表示、避難命令の通知等が可能であり、避難活動や災害復旧活動等への迅速な対応に貢献するものである。

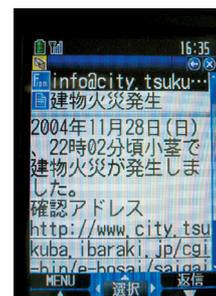
GIS防災監視Webカメラシステム



防災Webシステム



災害通知メールシステム



資料：つくば市

1) GIS (geographic information system)：地理情報システムのことで、位置や空間といった地理的な情報をデータ化し、総合的に管理することで地図上に視覚的に表示するシステム。

②新しいコミュニティの形成に向けたシステム

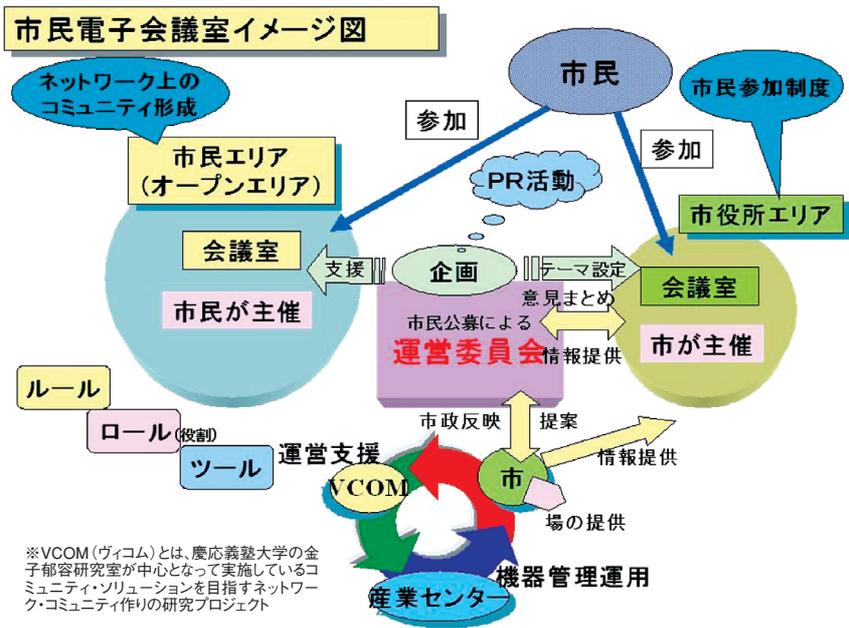
ボランティアネットワークの形成や行政への市民参画などに向けた地域の情報化に対する必要性が高まる中、情報通信技術を活用した新しいコミュニティの形成に向けた取組が行われている。

神奈川県藤沢市では、市民と行政の協働による共生的自治実現の一方策として、インターネットを活用した新しい市民提案制度の構築と、ネットワーク上のコミュニティ形成を目指して、市民電子会議室を設置している（図表2-6-31）。

市民電子会議室は、市政への新しい市民参加の場として活用されるとともに、市民の主催により、子育てや環境、福祉などをテーマに、バリアフリーやボランティアに関する問題も話し合われるなど、市政に関することから身近な生活の話題、地球環境に関わることまで、様々な意見や情報交換の場となっている。

平成17年1月末現在で、登録者数は約2,400名、登録会議室は135、アクセス件数は平成9年2月の開設以降、累計で約65万件に達し、市政への市民参加の拡大や参加者同士による地域における問題意識の共有化がみられるなど、新しい形のコミュニティ形成の有効なツールとして機能している。

図表 2-6-31 藤沢市市民電子会議室イメージ



資料：藤沢市

このような情報通信技術を活用した各種取組の展開により、都市生活における不安や危険を解消し、安全・安心な社会を構築していくことが期待される。

首都圏コラム

「ユビキタスネットワーク社会」の実現に向けた取組

「ユビキタス」とは、どこにでも存在するという意味で、パソコンや携帯電話にとどまらず、家電製品などの身の回りのあらゆるモノがコンピューターとしてネットワークにつながり、様々なサービスが提供される「ユビキタスネットワーク社会」が、近い将来に実現することが期待されている。

これは、急速に進展した情報通信網のブロードバンド化や携帯端末の高度化等により現実性が高まったものであり、いつでも・どこでも・なんでも・だれでも簡単にネットワークにつながる環境が整備されることで、生活の質の向上や、安全・安心な社会の実現に向けた、各種の取組や社会実験が進められている。

総務省は、平成16年12月に「u-Japan政策」を取りまとめたが、この中でu-Japanの将来社会像として、自宅から体温、血圧等の情報をリアルタイムで病院に送信することで医師の診断を受けたり、障害者の方が外出する際に、目的地までの誘導や、歩道上の障害物を察知し通知するといった生活シーンを提示している。

また、国土交通省では、「自律移動支援プロジェクト」の実証実験を平成16、17年度の2年間で神戸市において実施することとした。このプロジェクトは、道路や駅、空港等といった主要施設において、障害者やその場所を初めて訪れる観光客でも、点字ブロックや案内板などに埋め込まれたICタグから、バリアフリー情報等の移動に必要な情報を得ることで、一人でも安心して移動できる環境の実現を目指すものである。平成16年度はプレ実証実験として、主として技術的な検証を行い、平成17年度には実験エリアや提供する情報を拡大して、実証実験を実施する予定である。

首都圏における取組としては、国土交通省が平成17年4月から約2ヶ月間の予定で、浅草において、ICタグによる観光情報提供についての実証実験を開始したほか、東京都台東区の上野恩賜公園で、ICタグによる来訪者への目的地までの経路案内や観光案内などを行う実証実験（図表2-6-32）を実施する予定であり、実験対象地域については、銀座など他地域への拡大も検討している。

このような取組が各地に展開されていくことで、誰もが安心して暮らすことができる、ユニバーサルデザインのまちづくりが進むことが期待される。

図表 2-6-32 上野恩賜公園における実証実験イメージ

- ・広場空間において、ICタグ、無線マーカー等のユビキタスID技術を利用
- ・利用者の位置を無線マーカー、GPSなどを用いて計測し、施設、店舗情報及び観光情報を提供
- ・電動カートや電子マネーなど、多様な利用方法について実験

＜画面での案内イメージ＞

名所のICタグからは、歴史的由来、施設前のICタグからは催し物情報などを提供（携帯情報端末から入手）

資料：東京都資料により国土交通省国土計画局作成

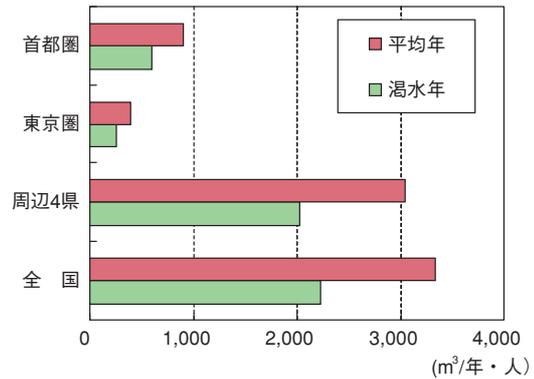
3. 水供給体系・エネルギー供給体系の整備

(1) 首都圏の水供給体系

① 首都圏の水資源事情

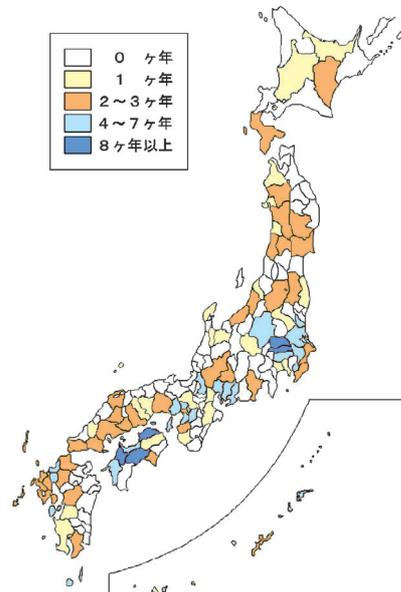
首都圏においては、人口が多いため、人口1人当たりの使用できる水量が全国と比較して少ない状況である（図表2-6-33）。また、首都圏で使用されている水のほとんどが荒川、利根川等の河川を取水源としている中で、現在整備が進められている水資源開発施設は完成まで長期間を要することもあり、いまだに水需要に対して河川が安定的に水を供給できる能力が追いついていない状況である。首都圏全体の水資源の確保状況は、依然として都市用水²⁾の使用量の約12.5%を不安定取水³⁾に依存しており（図表2-6-34）、それだけ河川流量の変動に影響されやすく、近年においても度々渇水が発生している（図表2-6-35）。

図表 2-6-33 1人当たりの水資源賦存量¹⁾



資料：国土交通省

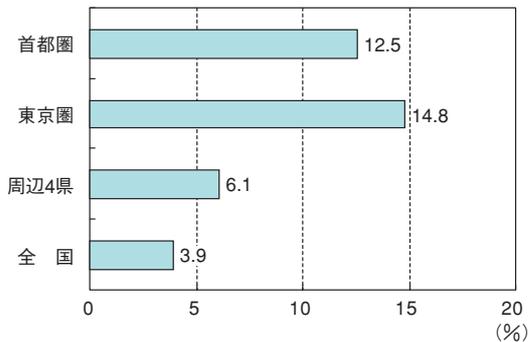
図表 2-6-35 最近20ヶ年で渇水の発生した状況



注：昭和59年から平成15年の間で、上水道について減断水のあった年数。

資料：国土交通省

図表 2-6-34 都市用水使用量に対する不安定取水量の割合



注1：都市用水使用量は平成13年値。

注2：不安定取水量は、不安定取水を安定化させるために確保すべき水量として計上(平成15年末現在)。

資料：国土交通省

1) 水資源賦存量：水資源として、理論上、人間が最大限利用可能な量を指す。

2) 都市用水：生活用水と工業用水。

3) 不安定取水：水源となる水資源開発施設が完成していないため、河川流量が豊富な時にのみ可能となる取水で、河川流量が少ない時には取水することが困難となる河川からの取水。

②平成16年度の主な動き

首都圏における安定した水資源の確保のため、平成16年度においては引き続き、水資源開発施設等の整備とともに、再生水や雨水の活用等の水資源の有効利用等の取組が推進された。また、八ツ場ダム、湯西川ダムの基本計画が変更されるとともに、利根川水系及び荒川水系における新たな水資源開発基本計画の改定に向けて検討が進められた。

首都圏コラム

「安全でおいしい水プロジェクト」の推進

東京都における水道は、国が定める水質水準（50項目）において全項目を高いレベルでクリアしている状況である。しかし、近年のライフスタイルの変化に伴って、水道水質に対する都民のニーズが高まっており、さらなる水質の向上が求められている。

そこで、東京都は、平成16年6月の水道週間に合わせて「安心でおいしい水プロジェクト」をスタートした。本プロジェクトは、におい、味、外観に関して東京都が独自に定めた「おいしさに関する水質目標」（図表 2-6-36）の達成に向けて、水源から蛇口までの総合的な施策を推進するものである。また、水道水の現状とプロジェクトの取組を都民に正しく伝えるキャンペーンを実施する等により、都民により安全でおいしい水を供給するとともに、水道水に対する満足度の向上を目指すこととしている。

図表 2-6-36 おいしさに関する水質目標

区分	項目	重点目標	単位	国が定めた水質基準等	設定する目標	
					水質目標値	目標値の目安
におい	残留塩素	◎	mg/L	1.0以下 0.1以上	0.4以下 0.1以上	ほとんどの人が消毒用の塩素のにおいを感じない
	カルキ臭	◎	—	—	指標化を検討中	ほとんどの人がカルキ臭を感じない
	臭気強度 (TON)		—	3以下	1 (臭気なし)	異臭味(カルキ臭を除く)を感じない
	カビ臭物質		ng/L	10以下	0	カビ臭を感じない
味	2-メチルイソボルネオール		ng/L	10以下	0	
	ジェオスミン		ng/L	10以下	0	
外観	有機物質 (TOC)	◎	mg/L	5以下	1以下	不快な味を感じない
	色度		度	5以下	1以下	
外観	濁度		度	2以下	0.1以下	色や濁りがわからない

注：上記の目標値は、給水栓での値。
資料：東京都

ペットボトル「東京水」
(高度浄水処理水)



資料：東京都

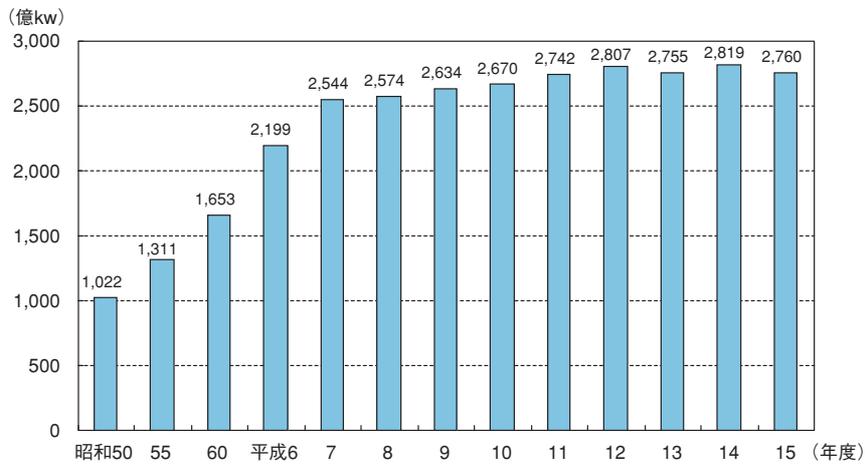
(2) 首都圏のエネルギー事情

①首都圏のエネルギー需給（電力・ガス）

首都圏における平成15年度の販売電力量（東京電力(株)管内）は、2,760億kWh、対前年度比2.1%の減であった(図表2-6-37)。これは、冷夏や暖冬の影響による冷暖房需要の減少、年度前半の生産活動の停滞による産業用需要の伸び悩み等によるものと考えられる。

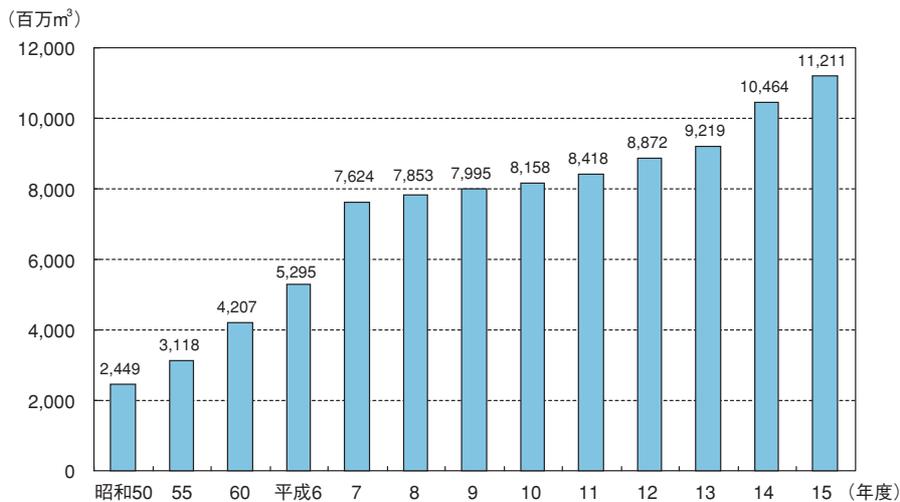
また、ガス販売量（東京ガス(株)管内）は、11,211百万m³、前年度比7.1%の増であった(図表2-6-38)。これは、平成15年度は年度当初及び夏場の低気温による需要増、業務用(商業用、公用及び医療用)や工業用の需要が伸びたことなどによるものと考えられる。

図表 2-6-37 首都圏における販売電力量の推移(東京電力(株)管内)



資料：電気事業便覧（電気事業連合会）等により国土交通省国土計画局作成

図表 2-6-38 首都圏におけるガス販売量の推移(東京ガス(株)管内)



資料：ガス事業便覧（(社)日本ガス協会）等により国土交通省国土計画局作成

②新エネルギー産業ビジョン

今後の新エネルギー政策は、新エネルギーを産業としてとらえ、産業政策的な視点から競争力のある、自立したものとしていくことにより新エネルギーの普及導入を図っていくことが重要となってきている。そのため自立した持続可能な新エネルギー産業ビジョンとそれを実現するための施策の推進を図るため、平成16年6月に「新エネルギー産業ビジョン」が取りまとめられた。

「新エネルギー産業ビジョン」では、2030年頃までの中長期を見通した新エネルギー産業の将来像として、自立した持続的新エネルギービジネス及び地域経済と共存共栄するビジネスの展開、グローバル市場で競争力を有する国際社会に貢献する新エネルギーとなることが提言されている。この将来ビジョンを実現する新エネルギー産業を育てていくために、新エネルギーの特性を生かし、多様な付加価値を市場化する新しい新エネルギービジネスモデルなどの創出支援や、新たな新エネルギービジネスを担う人材などを育成する新エネルギー人づくりの支援等の支援策について提言されている。

首都圏コラム

木質バイオマスエネルギーの活用

(財)東京都農林水産振興財団は、東京都多摩地区にある東京都の総面積の3割に相当する約53,000haの森林が、長引く木材価格の低迷により荒廃するのを防ぐとともに、新エネルギーの活用による森林と林業の再生のために、東京の木材をエネルギーとして活用する木質ペレット製造事業を支援している。

木質ペレットは、現在有効活用されていない、間伐材や製材所からの端材を原料とした燃料であり、二酸化炭素の排出削減効果があり、さらに、ダイオキシンを始めSOx、NOxの排出がごく僅かである。平成16年6月より、東京都青梅市に首都圏で初めての木質ペレット工場（東京木質資源活用センター）が完成し、操業を行っている。

木質ペレット工場



資料：(財)東京都農林水産振興財団

4. 下水道の整備

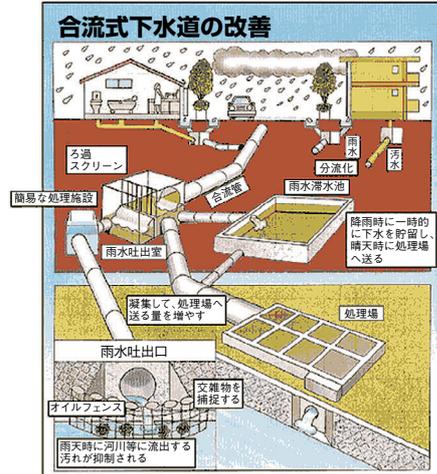
(首都圏における下水道)

汚水と雨水を同一の管きょ系統で排除する合流式下水道は、降雨時に未処理下水が河川等の公共用水域に排出されることがあり、水質汚濁上、公衆衛生上極めて重大な問題である。合流式下水道は、早くから下水道の整備に着手した大都市を中心に全国191都市¹⁾で採用されており、平成15年度末の合流式下水道改善率は全国で15.3%である。首都圏内においても、全国の約3割にあたる60都市で採用されており、引き続き改善策を推進する必要がある(図表2-6-39)。

また、指定湖沼や水道水源の水質保全、三大湾等の閉鎖性水域の富栄養化防止、下水処理水の再利用等を目的として、下水に含まれる窒素、リン等を除去する高度処理が推進されている(図表2-6-40)。しかし、環境基準達成のための高度処理人口普及率は全国において12.2%であり、いまだ低い状況にある。

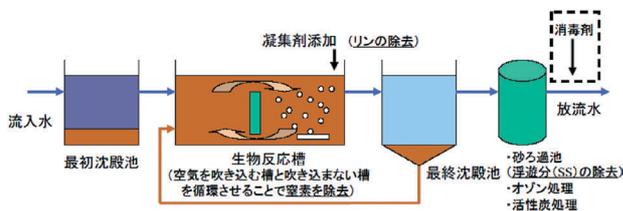
以上のような取組を進めている中で、水環境保全上必要とされる放流水質の達成程度を示す下水道水環境保全率²⁾をみると、平成15年度末で全国において29.4%であり、首都圏においては、12.2%と特に低い水準であるため、早急に対策を推進していく必要がある(図表2-6-41)。

図表 2-6-39 合流式下水道の改善イメージ



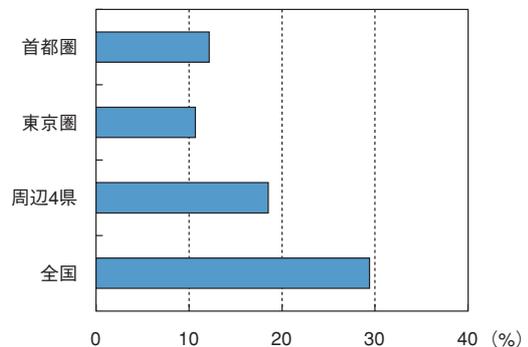
資料：国土交通省

図表 2-6-40 高度処理の一例(凝集剤併用型循環式硝化脱窒法)



資料：国土交通省

図表 2-6-41 下水道水環境保全率



資料：国土交通省

1) 平成15年度末現在。

2) 単に下水道が普及するだけでなく、水環境改善の観点から、高度処理が計画に必要とされる地域については高度処理が、合流式下水道を有する地域については合流改善対策がそれぞれ実施されることにより、必要な放流水質が確保された区域内人口の、総人口に対する割合。

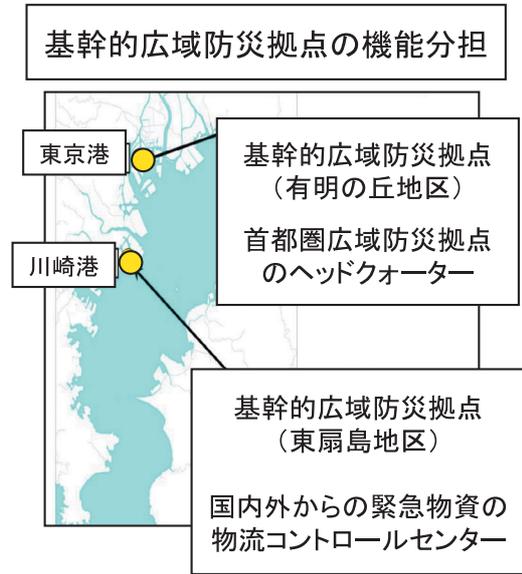
5. 沿岸域の利用

(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するため、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が、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 2-6-42、P 86参照）。

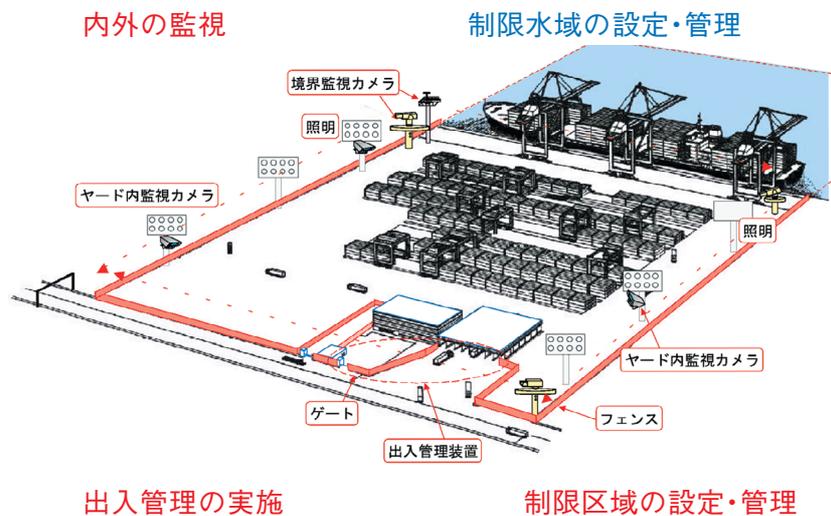
また、平成13年9月の米国同時多発テロを契機として、平成14年12月にSOLAS条約（海上における人命の安全のための国際条約：Safety of Life at Sea）が改正され、平成16年7月1日より世界中の港湾や船舶が協調して自己警備としての保安対策を強化することが義務付けられた。我が国では国内法として「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」（平成16年法律第31号）が平成16年4月7日に成立し、平成16年7月1日より施行されている。

図表 2-6-42 臨海部防災拠点機能



資料：国土交通省

図表 2-6-43 国際港湾施設の保安対策



資料：国土交通省

これにより、国際航海に従事する船舶が利用する一定規模の岸壁では、港湾施設の管理者（港湾管理者や民間企業）に対し、①「埠頭保安管理者」とよばれる保安の確保に関する業務の実施責任者の選任、②フェンス、ゲート、保安照明、監視カメラなど「埠頭保安設備」の設置、③制限区域内に立ち入る人や車両のチェックなどの保安措置の実施、④保安訓練の定期的な実施などが義務付けられた（図表2-6-43）。

（2）交通・物流基盤拡充のための取組

東京湾沿岸域では、平成14年4月11日に供用開始した東京港臨海道路により、羽田空港方面と中央防波堤地区とが結ばれ、交通利便性及び円滑化が飛躍的に向上したが、引き続き、中央防波堤地区と若洲地区を結ぶ臨港道路の事業が実施されている。また、横浜港本牧ふ頭と大黒ふ頭を結ぶ国道357号（横浜ベイブリッジ下層）が、平成16年4月24日に供用開始されたことにより、市街地の交通混雑の緩和が促進されたほか（P103参照）、平成16年12月22日には、本牧JCTが開通し、横浜中心部と横浜南部方面との交通アクセスの利便性が向上した。新交通については、臨海副都心において、ゆりかもめの延伸整備（有明－豊洲）が進められており、港湾については、平成16年7月23日に京浜港がスーパー中枢港湾に指定され、国際競争力向上に向け官民一体での取組が開始されたところである。

横浜港本牧ふ頭



資料：国土交通省

6. 都市再生施策の進捗

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、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17の都市再生プロジェクトが決定されている（首都圏に関するものは図表2-6-44参照）。ここでは、首都圏に関する都市再生施策等の進捗について紹介する。

図表 2-6-44 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 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 ◇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

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

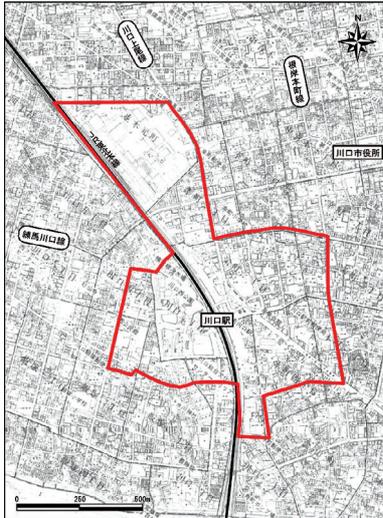
「都市再生特別措置法」（平成14年法律第22号）に基づき、都市の再生に関する施策の重点的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針（都市再生基本方針）が平成14年7月に閣議決定され、平成14年度以降、都市再生緊急整備地域の第一次から第三次指定が行われた。平成16年4月には、埼玉県川口市、神奈川県辻堂市、厚木市が都市再生緊急整備地域に第四次指定され（図表2-6-45）、首都圏においては、合計で24地域が指定されている。

都市再生緊急整備地域内においては、民間事業者が行う一定の都市開発事業について、その事業計画を国土交通大臣が認定し、これに対する債務保証、無利子貸付が民間都市開発推進機構から、出資・社債等取得が都市再生ファンド投資法人から支援される仕組みが用意されている。

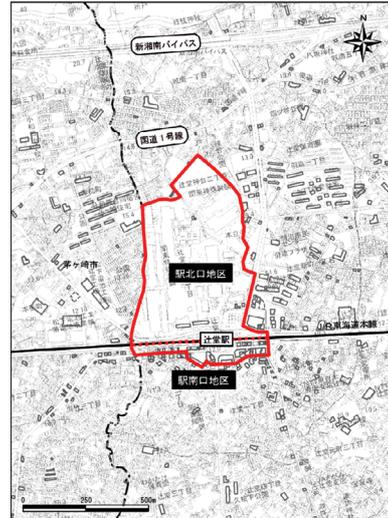
図表 2-6-45 都市再生緊急整備地域（第四次指定）

地域名称	整備の目標
川口駅周辺地域	東京に隣接し、鋳物業等の産業都市として発展してきた川口駅周辺地域において、大規模な工場跡地等の土地利用転換や敷地共同化により、多様な都市機能をもった複合市街地を形成
辻堂駅周辺地域	湘南地域に位置するJR辻堂駅周辺地域において、駅に面する大規模工場跡地の土地利用転換等により後背地の大学や工場との連携を活かし、多様な機能を持つ都市拠点を形成
本厚木駅周辺地域	神奈川県中央部の商業、業務の集積地である小田急電鉄小田原線本厚木駅周辺地域において、公益施設をはじめとする建物の共同化・更新、歩行者ネットワークの充実により、にぎわいのある複合市街地の形成

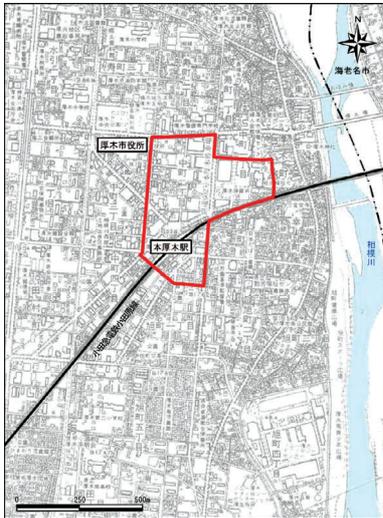
川口駅
周辺地域



辻堂駅
周辺地域



本厚木駅
周辺地域



資料：都市再生本部

（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

既に都市再生緊急整備地域に指定された地域では、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進行している。

東京駅・有楽町駅周辺地域では、特例容積率適用区域制度により、東京駅丸の内駅舎の未利用容積を活用しながら高度利用を図った（仮称）東京駅八重洲口開発事業が着工された（平成16年9月）。また、環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域では、六本木防衛庁跡地地区において、赤坂九丁目地区地区計画（再開発等促進区）の都市計画変更が行われ、東京ミッドタウンプロジェクトが着工された（平成16年5月）。