

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

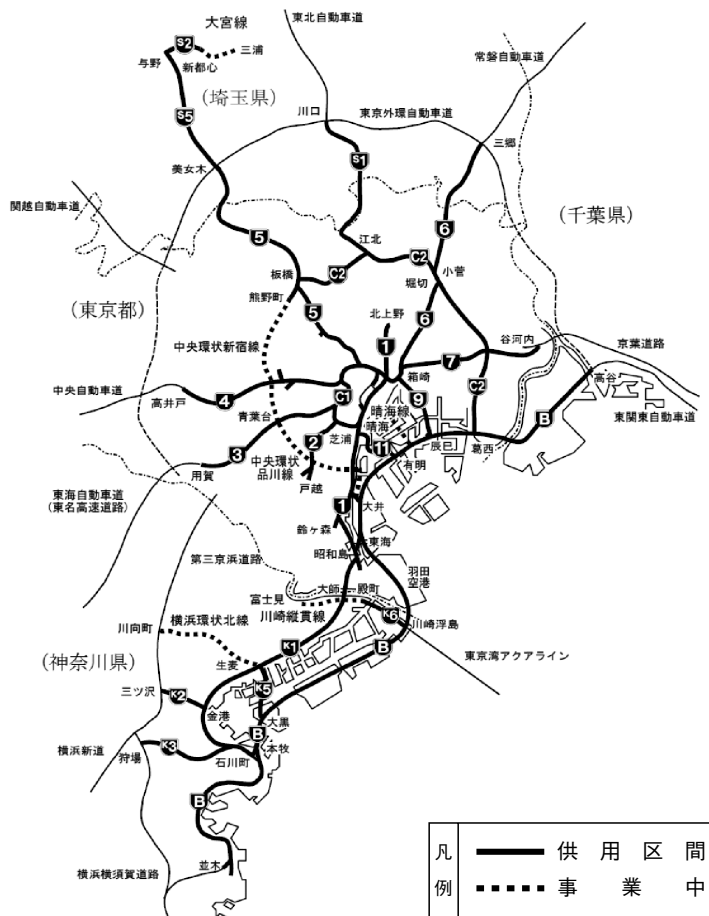
(1) 陸上輸送に関する状況

① 首都圏の根幹をなす高速道路の整備

我が国の高速道路整備に関しては、道路関係四公団が平成17年10月1日をもって民営化され、平成18年2月10日には、国土交通大臣により各株式会社が新設又は改築を行う高速道路が指定された。この指定を踏まえて、平成18年3月31日に独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と各高速道路株式会社との間で協定が締結された。

この結果、首都圏においては、これまで日本道路公団が事業を行っていた路線については、東日本高速道路株式会社及び中日本高速道路株式会社が引き続き整備を行うこととなり、また首都高速道路公団が事業を行っていた路線については、新たに首都高速中央環状品川線を加え、首都高速道路株式会社が整備を行うこととなった。

図表 2-6-1 首都高速道路の整備状況



資料：国土交通省

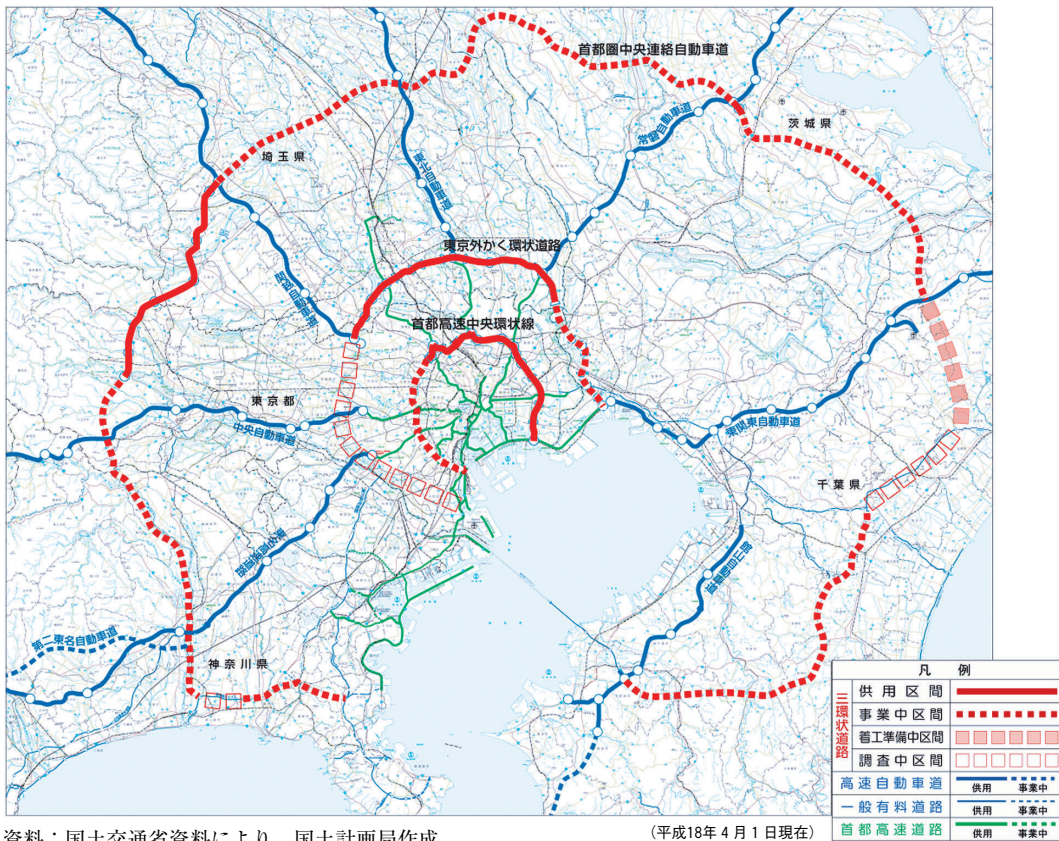
(平成18年4月1日現在)

(三環状道路の整備)

首都高速中央環状線については、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ほか、平成16年11月に都市計画決定がなされた中央環状品川線（品川区八潮から目黒区青葉台：延長約9km）では、平成17年に一部区間が東京都の街路事業として事業着手された。平成18年度からは東京都と首都高速道路株式会社による合併施行により事業が推進される。

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）が平成17年11月に供用し、三郷南から高谷JCTまでの区間（延長約16km）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、PI（パブリック・インボルブメント）の取り組みを経て、平成17年9月に国土交通省及び東京都が計画の具体化に向けた考え方を発表した。今後も、関係者の意見を聴きながら整備に向けて検討が進められる予定である。

図表 2-6-2 三環状道路の整備状況

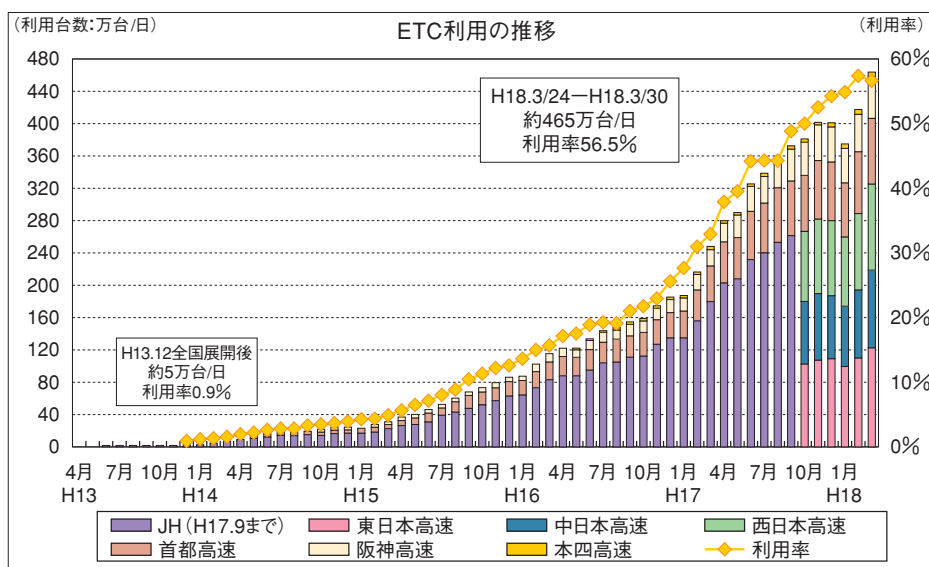


さらに、首都圏中央連絡自動車道については、全体延長約300kmのうち、約266kmを事業化しており、これまでに約32kmが開通している。残りの大栄～横芝間についても、都市計画及び環境影響評価に関する手続が進められている。現在事業中の区間については、「目標宣言プロジェクト」にもとづき、開通目標とともに毎年度の事業進捗目標とその達成度を合わせて公表されており、今後約10年での開通に向けて整備が推進されている。

②情報通信技術の活用

現在、ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）に関しては、平成18年3月にETC車載器のセットアップ台数が全国で1,100万台を超えるなど普及が進んでいる。特に首都圏では、一部の県道路公社等を除くほぼ全ての料金所においてETCゲートが整備されており、首都高速道路におけるETC利用率も65.4%（平成18年3月24日～30日の平均）に達している。

図表 2-6-3 ETC利用率の推移



資料：国土交通省

また、新たなITS（高度道路交通システム）サービスとして、平成19年から一つのITS車載器で (i)あらゆるゲートのスムーズな通過、(ii)場所やニーズに応じた地域ガイド、(iii)タイムリーな安全走行支援情報というサービスを開始するための取組を推進しており、平成17年度は官民共同研究の実施、規格・仕様の策定などの取組が行われた。

(i) あらゆるゲートのスムーズな通過

駐車場をはじめ、キャッシュレス決済等によるスムーズな通過を実現するための取組が行われた。

平成17年度には、ETC車載器を活用した駐車場ETC社会実験が全国3箇所で開催され、首都圏では西新宿第四駐車場において実施された。また、今後は、既存ETC車載器により駐車場等の料金決済を行うことができるよう、車載器の機能の一部を民間事業者等が利用できるようにし、ETCの一層の普及促進を図ることとされた。

図表 2-6-4 西新宿第四駐車場における社会実験



資料：国土交通省

(ii) 場所やニーズに応じた地域ガイド

道の駅や高速道路のSA・PA等において、周辺の道路交通情報や地域情報・観光情報等を提供する取組が進んでいる。

平成17年度には、「道の駅庄和」（埼玉県）及び「道の駅やちよ」（千葉県）において地域の情報提供等を行う実証実験が実施された。

図表 2-6-5 道の駅「やちよ」における実験



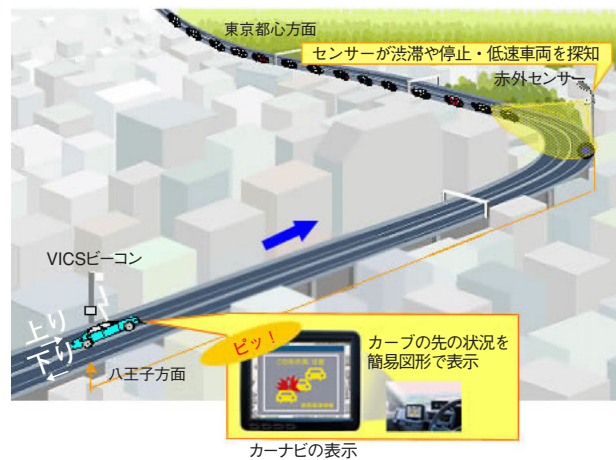
資料：国土交通省

(iii) タイムリーな安全走行支援情報

走行中に事故多発地点、詳細な工事情報、渋滞末尾等の情報を即時に提供することにより、安全・安心を向上させる取組も進んでいる。

平成17年度には、ドライバーにカーブの先の道路交通状況を直前に知らせる走行支援システム（AHS）の社会実験が首都高速4号線新宿線上りの参宮橋区間で実施された。カーブの先にある渋滞末尾や停止車両は、ドライバーからの発見が難しく重大事故につながる可能性があるが、AHSの活用によってこのような事故の削減が期待される。

図表 2-6-6 参宮橋区間における社会実験



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、平成16年度における主要31区間¹⁾の平均混雑率は171%となっているものの、そのうち11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%を超える区間も以然として残っている(図表2-6-7)。また、通勤・通学の平均所要時間も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2-6-8、図表2-6-9)。

図表 2-6-7 混雑率180%を超える区間(平成16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	214
	総武線緩行	錦糸町→両国	210
	東海道線	川崎→品川	200
	常磐線緩行	亀有→綾瀬	197
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	197
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	191
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)	常磐線快速	松戸→北千住	185
	横須賀線	新川崎→品川	185
東京地下鉄(株)	千代田線	町屋→西日暮里	184

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 2-6-8 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18年3月末現在)

事業者名	路線名	区間	開業予定
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
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	H22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
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交通省国土計画局作成

このうち、新線の建設としては、平成17年8月24日に、首都圏北東部を縦断する新たな鉄道として、首都圏新都市鉄道つくばエクスプレスが開業した。つくば～秋葉原間58.3kmが最速45分で結ばれ、一日あたり約15万人(開業後約半年間の平均)に利用されている。

走行中のつくばエクスプレス(南流山付近)



資料：首都圏新都市鉄道(株)

開業に先立って行われた発車式(秋葉原駅)



資料：国土交通省

平成18年3月27日には、新交通ゆりかもめの有明～豊洲間2.7kmが開業し、臨海副都心へのアクセスルートとして、従来の新橋からのルートに、新たに豊洲からのルートが加わった。

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12年度大都市交通センサスによる平均所要時間は68分。

一方、既存ストックの機能を向上させる取組としては、鉄道事業者間の乗換の際の利便性の向上等を図るための相互直通運転や輸送力増強に資する複々線化等が推進されている。

図表 2-6-9 首都圏の既存ストックの機能向上に寄与する主な取組（平成18年3月末現在）

事業者名	路線名	区分	開業予定年度
東日本旅客鉄道(株) 東武鉄道(株)	JR新宿～東武日光及び鬼怒川温泉	相互直通の特急列車運行	平成17年度 (開業済)
東京急行電鉄(株)	東横線（多摩川～日吉）	複々線化	平成19年度
	目黒線（目黒～多摩川）	改良	
東京急行電鉄(株)	田園都市線（二子玉川～溝の口）	複々線化	平成19年度
	大井町線（大井町～二子玉川）	改良	
東日本旅客鉄道(株)	東北縦貫線（上野～東京）	改良	平成21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

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

今年度は、平成18年3月18日、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が開始された。

さらに、現在行われている取組としては、首都圏での最混雑区間である京浜東北線上野～御徒町間の混雑緩和などのため、高架橋を新設して既存の引き込み線を活用することにより、東北線、高崎線や常磐線が上野駅から直接東京駅に乗り入れるようになる東北縦貫線の整備が、平成21年度の開業に向け進められている。

また、首都圏の大手民鉄の最混雑区間である田園都市線池尻大橋～渋谷間の混雑緩和などのため、田園都市線二子玉川～溝の口間の複々線化、大井町線大井町～二子玉川間の改良及び大井町～溝の口間の直通急行運転化について、平成19年度の運転開始に向け、現在、整備が進められている。

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17年12月21日には、「パスネット」および「バス共通カード」を発行する事業者が、平成19年3月に新たな共通ICカード乗車券「PASMO」を導入していくことを発表した。「PASMO」は電子マネー機能を搭載するとともに、「Suica」と相互共通利用することを予定しており、これにより、1枚のカードで、首都圏のJR、主な公民鉄や主な路線バス（合計105事業者）に乗車可能となるとともに、駅関連商業施設などにおける決済も可能となる。

④踏切対策の推進

全国に約36,000箇所存在する踏切は、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、全国で1年間に、自動車等の踏切待ちによる経済損失が1.5兆円、踏切事故による死者数は年間144名（平成16年度）に上っている。

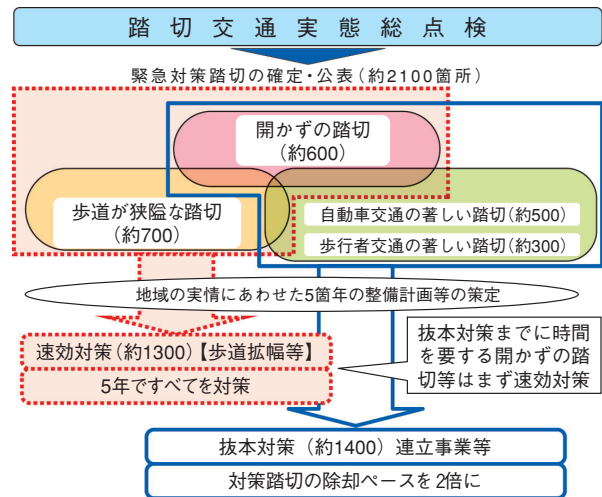
とりわけ社会問題化している「開かずの踏切¹⁾」は、首都圏などの大都市圏に多く存在しており、緊急かつ重点的な対策を講ずる必要がある。

こうした状況も踏まえ、国土交通省では、立体交差化、歩道拡幅等の構造改良等を推進してきたところであるが、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結果を基に、「開かずの踏切」等の緊急に対策が必要な踏切について、道路管理者及び鉄道事業者が策定する地域の実情に合わせた整備計画に基づき、「速効対策」と「抜本対策」の両輪による総合的な対策に緊急的かつ重点的に取り組んでいる（図表2-6-10）。

具体的には、歩道拡幅などの「速効対策」により約1,300箇所を今後5年ですべて対策するとともに、連続立体交差化等の「抜本対策」により約1,400箇所の対策を2倍にスピードアップすることとしている。

平成17年度の実証実験として、上記と関連して、踏切遮断時間短縮を図るための踏切システム高度化の検討を行うため、「賢い踏切²⁾」の導入効果を把握する実証実験を全国で22箇所、首都圏では16箇所を実施した（図表2-6-11）。

図表 2-6-10 踏切対策の概要フロー



資料：国土交通省

図表 2-6-11 「賢い踏切」の実証実験箇所（平成17年度 首都圏内）

踏切名	鉄道事業者	鉄道路線名	所在地	踏切遮断時間 (ピーク時) 【分/時】
住吉	東日本旅客鉄道(株)	横須賀線	東京都品川区	41
梶原	東日本旅客鉄道(株)	東北本線	東京都北区	44
砂川街道	東日本旅客鉄道(株)	青梅線	東京都昭島市	42
中学校前	東日本旅客鉄道(株)	南武線	東京都立川市	26
向郷	東日本旅客鉄道(株)	南武線	東京都立川市	21
高井戸2号	京王電鉄(株)	井の頭線	東京都杉並区	52
東上本線第49号	東武鉄道(株)	東上線	東京都板橋区	51
東上本線第152号	東武鉄道(株)	東上線	埼玉県川越市	47
東上本線第153号	東武鉄道(株)	東上線	埼玉県川越市	46
東上本線第154号	東武鉄道(株)	東上線	埼玉県川越市	46
第一岩槻	東日本旅客鉄道(株)	東北本線	埼玉県蓮田市	37
第二岩槻	東日本旅客鉄道(株)	東北本線	埼玉県久喜市	38
野牛	東日本旅客鉄道(株)	東北本線	埼玉県白岡町	36
中島	東日本旅客鉄道(株)	東北本線	埼玉県さいたま市	37
東海道	東日本旅客鉄道(株)	東海道本線	神奈川県横浜市	45
上岩間	東日本旅客鉄道(株)	東海道本線	神奈川県横浜市	45

資料：国土交通省資料により国土交通省国土計画局作成

1) 開かずの踏切：ピーク時遮断時間が40分以上の踏切。

2) 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）。

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取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、暫定平行滑走路のままでは使用機材の制限等があり、さらに増大する国際航空需要に対応するためには、滑走路の2,500m化は喫緊の課題である。このような中、平成17年7月に成田国際空港株式会社から用地取得の見通しが立たないとの報告を受け、地元自治体からのおおむねの理解を得て、同年8月、国は未買収地を避け北側に平行滑走路を延長することを同社に指示した。国と成田国際空港株式会社は、地元との協議を進め、北伸による平行滑走路の2,500m化の早期実現、発着回数の更なる増加に取り組んでいる。

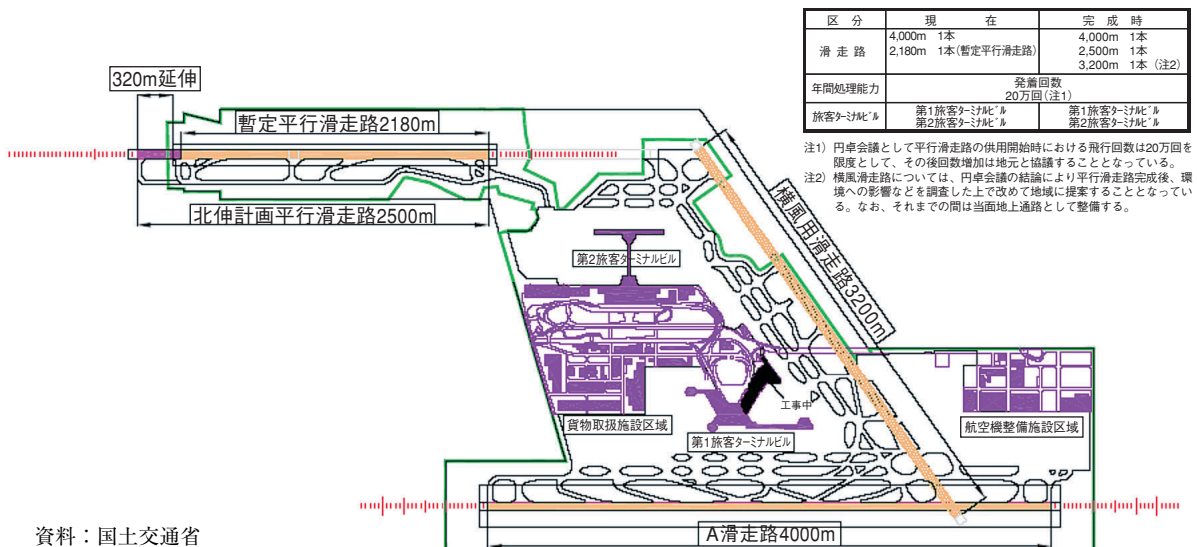
なお、旅客の利便性の向上のため、段階的に進めてきた第1旅客ターミナルの改修工事については、残る南ウィングと第5サテライトの供用を平成18年6月に予定している（図表 2-6-13）。

図表 2-6-12 平成17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6月完成予定）を推進。
羽田空港	再拡張事業について、新滑走路等の整備、PFI手法を活用した国際線地区の整備を推進。沖合展開事業について、第2旅客ターミナルの拡張事業（平成18年度完了予定）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

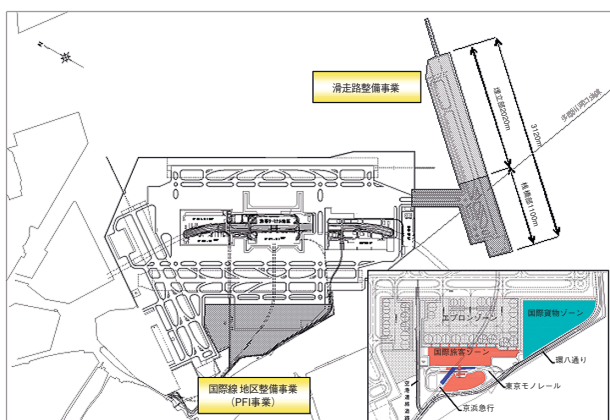
図表 2-6-13 成田空港の施設計画



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

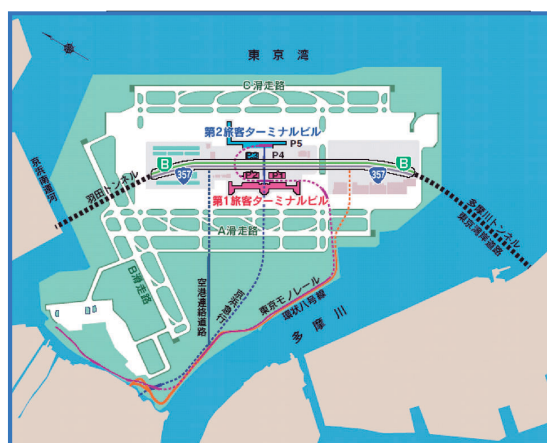


資料：国土交通省

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」とされており、平成16年度予算において事業化が認められた。これを受けて、新設滑走路の整備については、設計施工一括発注方式により平成16年7月に入札公告、平成17年3月に入札を行った結果、15社JV¹⁾が落札し、3月29日に工事請負契約の締結を行った。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。平成17年度はJVが実施設計を行ったほか、国が環境影響評価、漁業者との調整等の手続きを実施した。また、国際線地区の整備については、PFI²⁾手法を用いて整備することとし、事業者選定に係る手続きを進めているところであり、事業者の選定、SPC³⁾との事業契約の締結等を行い、平成21年中の供用に向け国際線地区整備を着実に進めていく（図表2-6-14）。

一方、沖合展開事業においては、平成16年12月に第2旅客ターミナルが供用開始し、空港へのアクセスとして環状八号線と旅客ターミナル間を結ぶ空港連絡道路の開通、首都高速道路に接続するランプの増設、東京モノレールの第2旅客ターミナルビルへの乗入れも行われた。平成17年度は、第3期計画に係る事業のうち第2旅客ターミナルの拡張事業を引き続き進めており、平成18年度完了する予定である（図表2-6-15）。

図表 2-6-15 羽田空港へのアクセス



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16年	
港名	取扱量	港名	取扱量
1	1,947	1(1)	21,984
2	1,901	2(2)	20,600
3	1,465	3(3)	14,557
4	1,456	4(4)	13,650
5	979	5(5)	11,430
6	917	6(6)	9,710
7	852	7(8)	8,281
8	825	8(7)	7,321
9	783	9(9)	7,003
10	782	10(11)	6,429
...
13	722	22(17)	3,358
...
16	634	27(27)	2,718
...
18	632	35(32)	2,177
...
39	254	36(31)	2,155
...
46	206	41(39)	2,009

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15年の順位。
 資料：国土交通省港湾局作成

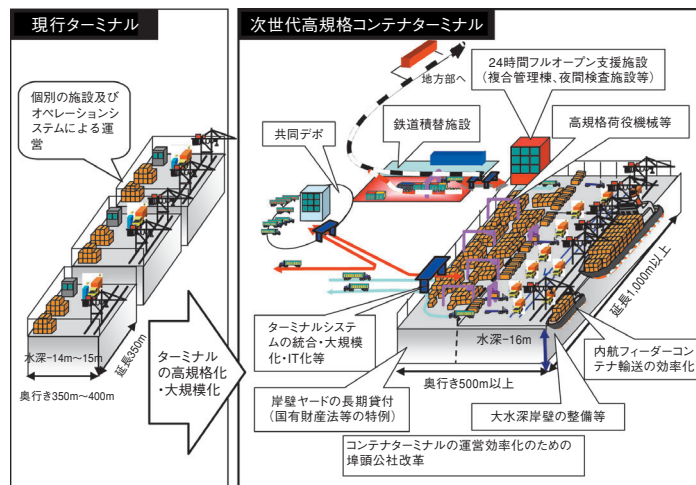
②スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

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17年度は、7月1日の「港湾法」(昭和25年法律第218号)の改正に伴い、スーパー中枢港湾に指定された3地域が指定特定重要港湾に指定され、指定特定重要港湾の特定国際コンテナ埠頭の運営者に対する荷さばき施設等の整備に係る無利子資金の貸付制度、岸壁やヤー

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

ト敷地等の行政財産の長期貸付制度を創設するとともに、広域湾内のコンテナ物流の円滑化に資する共同デポの整備や夜間検査等のための24時間フルオープン支援施設の整備に係る支援制度が創設された。

本牧ふ頭BC突堤間地区



資料：横浜市

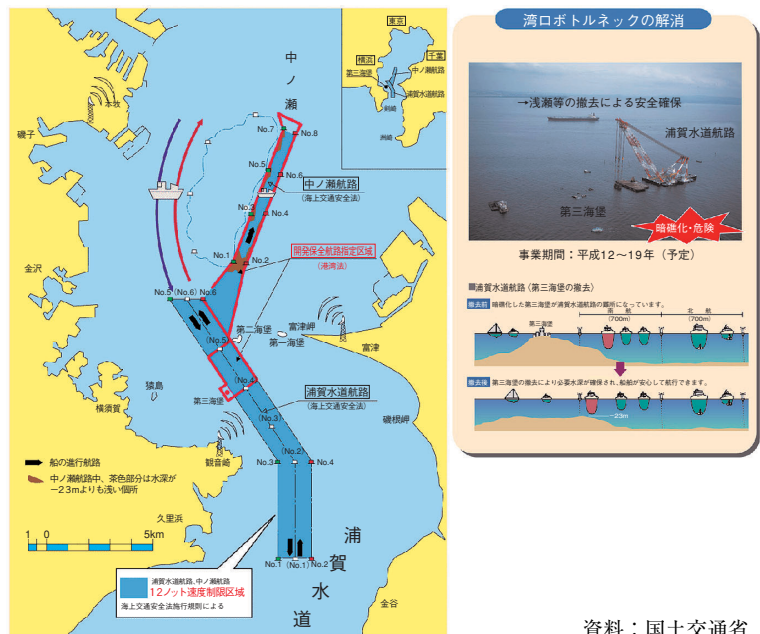
世界有数の大都市である首都圏を背後に持つ京浜港においては、次世代高規格コンテナターミナルとして位置付けられている横浜港の本牧ふ頭BC突堤間地区が平成17年12月に全面供用となった。BC突堤間地区は総延長1,390m、水深13m~16m（暫定水深15m）の岸壁及び総面積50haにも及ぶヤードを有しており、単独ターミナルとして、岸壁総延長・ターミナル面積ともに国内最大規模である。

また、貨物の背後輸送の強化を図るため、平成17年度は東京港において中央防波堤外側埋め立て地から江東区若洲までを結ぶ東京港臨海道路（第Ⅱ期事業）の整備を推進している。

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はなく、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重点的に進められている（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) 情報通信基盤の整備状況

① IT新改革戦略の策定

我が国では、平成13年1月、IT戦略本部において「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」を策定するなど、目標達成に向け、官民の協力による戦略的な取組を行ってきた。

その結果、インフラを中心として世界最先端と言える基盤は整ったが、一方で、セキュリティ対策や防災・災害対策の促進等、依然として課題は存在している。

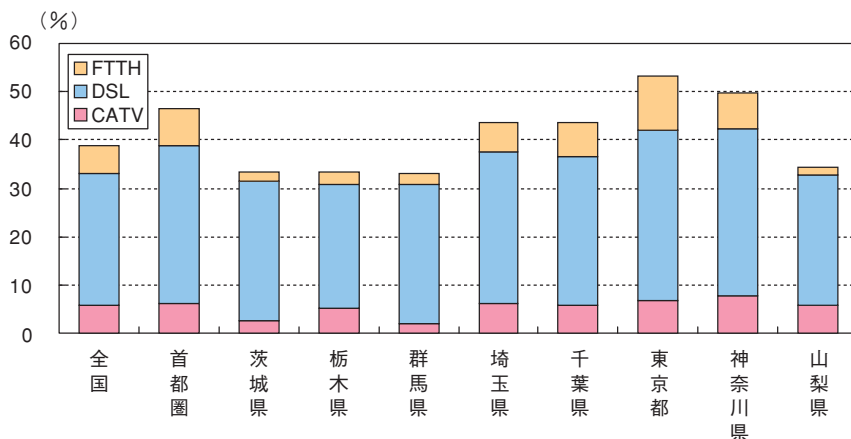
平成18年1月には、こうした社会的課題の改革に取り組み、その成果を世界に向けて発信し、世界のIT革命を先導するフロントランナーとして、アジアを中心とする共存共栄の国際社会づくりに貢献していくための新たなIT戦略として、「IT新改革戦略」を策定した。

② 首都圏におけるブロードバンド普及状況

首都圏におけるブロードバンド（FTTH¹⁾、DSL²⁾、CATV³⁾）世帯普及率（平成17年3月末現在）は約47%と、全国の約39%を上回っており、特に東京都において、世帯普及率が50%を超えるなど、全国に比べて高くなっている（図表2-6-19）。

加入件数（平成17年12月末現在）をみると、首都圏全体でFTTH約213万件、DSL約592万件、CATV約119万件的合計約924万件となっており、同年3月末時点からの9ヶ月間の伸び率は、FTTH約60%、DSL約4%、CATV約10%、ブロードバンド全体では約14%と、FTTHの急速な普及が進んでいる。

図表 2-6-19 首都圏におけるブロードバンド（FTTH、DSL、CATV）世帯普及率（平成17年3月末現在）



注：平成17年3月末時点における契約数を、同時点における住民基本台帳に基づく世帯数で除したもの。
資料：総務省資料により国土交通省国土計画局作成

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。

(2) ユビキタスネットワーク社会の実現に向けた取組

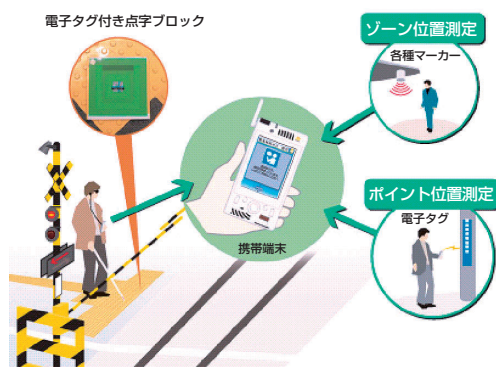
「いつでも、どこでも、何でも、誰でも」ネットワークにつながり、必要なときに必要な情報にアクセスできる、ユビキタスネットワーク社会の実現のため、首都圏の各地において、ユビキタスネットワーク技術を活用して地域的な課題に対応する様々な取組が展開されている。

①ユニバーサル社会の実現に向けた取組

すべての人が持てる力を発揮し、支え合って構築するユニバーサル社会の実現に向け、より多くの人の社会参画の機会を確保すべく、安全な移動を支援するための情報提供を行う取組が実施されている。

例えば板橋区では、視覚障害者を始めとした歩行者の安全な誘導を図るため、東武東上線大山駅周辺において、電子タグを埋め込んだ点字ブロックや街路灯に設置した赤外線マーカ等による、移動経路の案内情報や踏切での誘導情報といった、歩行者の安全な移動支援のための情報の提供等について具体的な検討を行っており、平成18年度には実証実験（図表 2-6-20）の実施を予定している。

図表 2-6-20 板橋区における実証実験の実施イメージ



資料：板橋区

②地域の活性化に向けた取組

地域の活性化に向け、観光地の魅力向上や商業振興等を図るため、即地的な観光情報等を提供する取組も行われている。

国土交通省では、外国人観光客の増大等を目的とした調査検討の一環として、浅草地区において史跡、商店街等に電子タグ等を設置し、史跡ではその歴史や祭りの動画等の情報、商店街では店舗情報など、その場所に応じた情報を多言語で提供する「浅草ユビキタス観光ガイド実証実験」を実施した。

同様の取組は他地区でも展開しており、東京都は上野恩賜公園等において、地域の観光や商業の振興を目的とした、電子タグ等の活用による観光情報提供の実証実験を実施した。

また、新宿区が新宿駅東口地区において実施した取組では、観光情報等の提供に加え、来街者に向けた地域情報発信の試みとして、区のイベント情報や、災害時を想定した避難場所への避難経路情報などの提供が行われた。

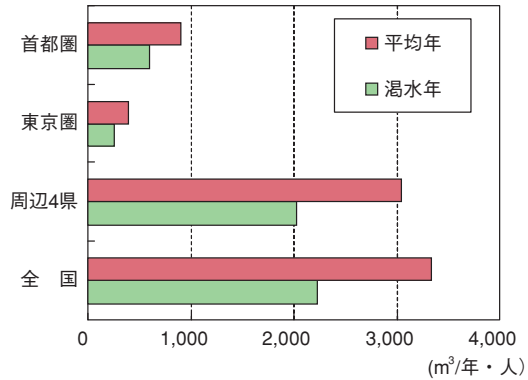
3. 水供給体系・エネルギー供給体系の整備

(1) 首都圏の水供給体系

① 首都圏の水資源事情

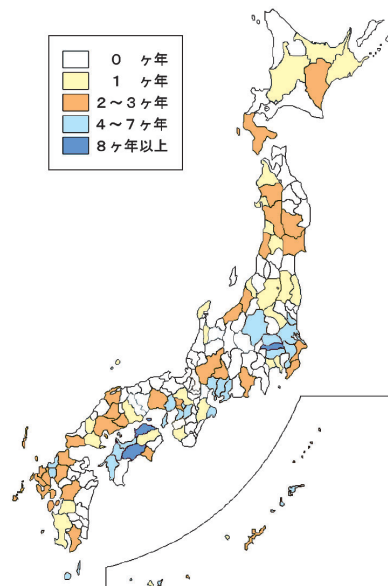
首都圏においては、人口が多いため、人口1人当たりの使用できる水量が全国と比較して少ない状況である(図表2-6-21)。また、首都圏で使用されている水の多くが荒川、利根川等の河川を取水源としている中で、現在整備が進められている水資源開発施設は完成まで長期間を要することもあり、いまだに水需要に対して河川が安定的に水を供給できる能力が追いついていない状況である。首都圏全体の水資源の確保状況は、依然として都市用水²⁾の使用量の約11.9%を不安定取水³⁾に依存しており(図表2-6-22)、それだけ河川流量の変動に影響されやすく、近年においても度々渇水が発生している(図表2-6-23)。

図表 2-6-21 1人当たりの水資源賦存量¹⁾



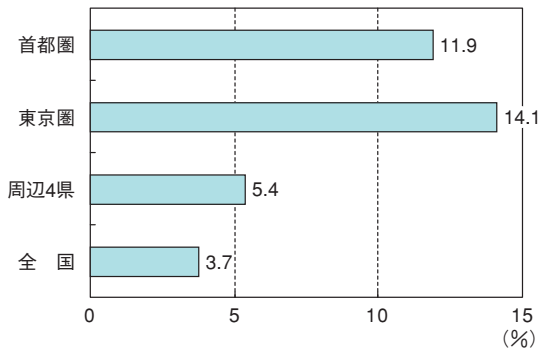
資料：国土交通省

図表 2-6-22 最近20ヶ年で渇水の発生した状況



注：昭和60年から平成16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 2-6-23 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14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16年末現在)。
資料：国土交通省

② 平成17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17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、下水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、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。

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。

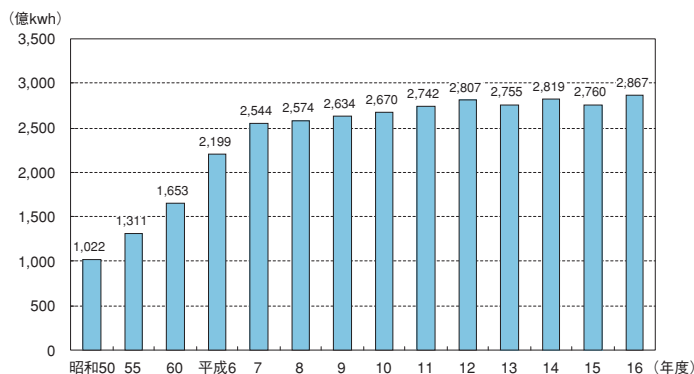
(2) 首都圏のエネルギー事情

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16年度の販売電力量(東京電力(株)管内)は、2,867億kWh、対前年度比3.9%の増であった(図表2-6-24)。これは、平成15年の冷夏の反動や平成16年夏の記録的な猛暑の影響により冷房需要が大幅に増加したことに加え、景気の緩やかな回復基調を反映して産業用需要が増加したことなどによるものと考えられる。

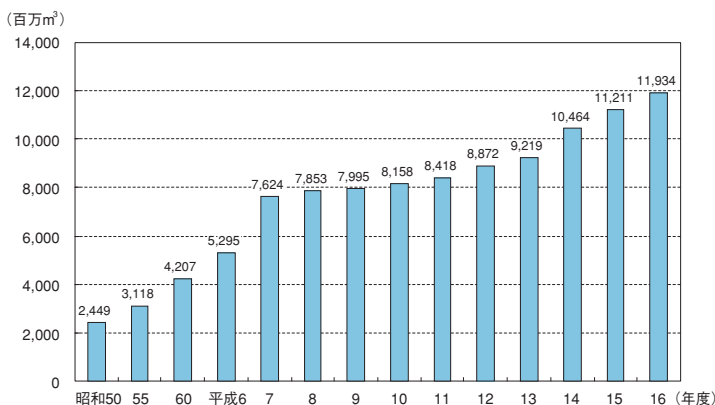
また、ガス販売量(東京ガス(株)管内)は、11,934百万m³、前年度比6.5%の増であった(図表2-6-25)。これは、平成16年度は、家庭用が冬場の気温が低めに推移した影響で給湯需要及び暖房需要が増加したことや、業務用(商業用、公用及び医療用)が夏場の高気温及び冬場の低気温により空調需要が増加したことや、工業用が新規需要の開発及び既存需要の稼働増により需要が伸びたことなどによるものと考えられる。

図表 2-6-24 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 2-6-25 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

②2030年のエネルギー需給展望

今後、我が国の総人口は減少し、高齢化が大幅に進展する見込みである。産業構造は、経済の成熟化や少子高齢化の影響もあり、経済のサービス化や高付加価値化経済が進むことが予想される。また、都市化やIT社会の進展、循環型社会の形成、国民の環境意識の高まりやスローライフ意識の広がりが予想される。こうした社会経済構造の変化は、エネルギー需給構造に大きな変化をもたらすものである。このため、平成17年3月に経済産業省より「2030年のエネルギー需給展望」がとりまとめられた。

「2030年のエネルギー需給展望」では、2030年頃を念頭に我が国のエネルギー需給構造を見通すとともに、2030年に向けた中長期的なエネルギー戦略の在り方の検討がなされている。例えば、住宅や業務用ビル等の民生部門のエネルギー効率化、物流分野のエネルギー効率化、コンパクトな都市づくりや地域冷暖房のシステムの導入といった都市政策等との連携、地域の効率的な交通システムの構築、産業集積地の工場排熱の複数主体間での融通といった取組が提言されている。

4. 下水道の整備

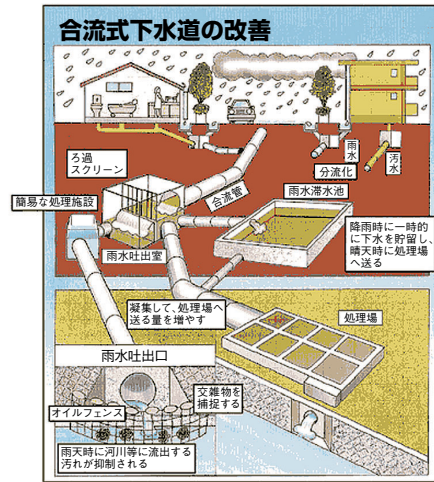
(首都圏における下水道)

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、雨天時に未処理下水の一部が河川等の公共用水域に排出されることがあり、水質保全上、公衆衛生上極めて重大な問題となっている。このため、平成16年度より原則10年間で合流式下水道の改善対策を実施することとなっている。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16年度末の合流式下水道改善率は全国で17.0%である。首都圏内でも、全国の約3割にあたる60都市で採用されており、引き続き改善策の推進が必要である(図表2-6-26)。

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2-6-27)。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13.2%であり、未だ低い状況にある。

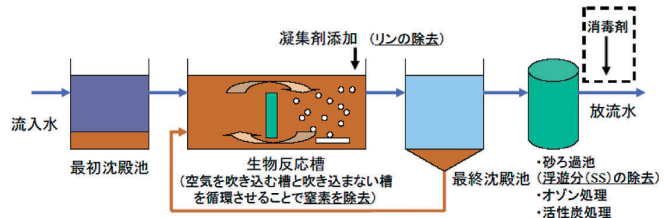
以上のような取組を進めている中で、水環境保全上必要とされる放流水質の達成程度を示す下水道水環境保全率²⁾をみると、平成16年度末で全国において31.3%であり、首都圏においては、12.8%と特に低い水準であるため、早急に対策を推進していく必要がある(図表2-6-28)。

図表 2-6-26 合流式下水道の改善イメージ



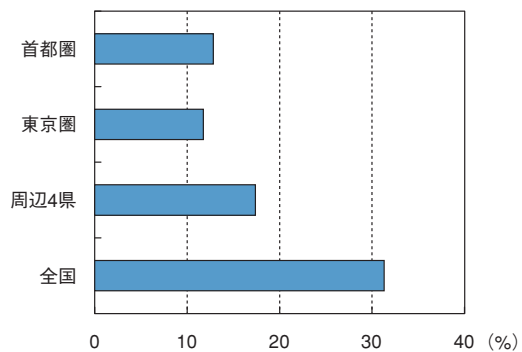
資料：国土交通省

図表 2-6-27 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 2-6-28 下水道水環境保全率



資料：国土交通省

1) 平成16年度末現在。

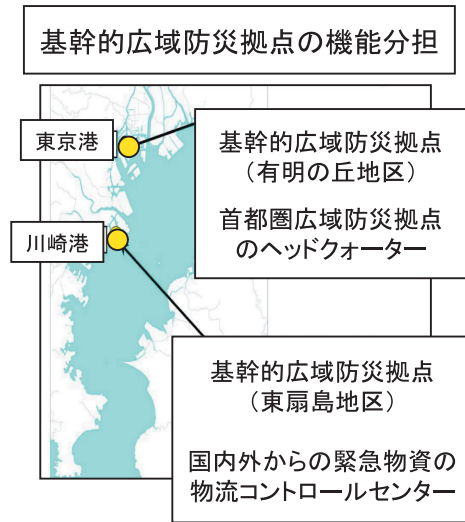
2) 単に下水道が普及するだけでなく、水環境改善の観点から、高度処理が計画し必要とされる地域については高度処理が、合流式下水道を有する地域については合流改善対策がそれぞれ実施されることにより、必要な放流水質が確保された区域内人口の、総人口に対する割合。

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 2-6-29）。

図表 2-6-29 臨海部防災拠点機能



資料：国土交通省

(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の大田区城南島と中央防波堤地区区間が結ばれ、交通利便性及び円滑化が飛躍的に向上した。引き続き、平成17年度は中央防波堤地区から江東区若洲までを結ぶ区間の整備を推進している（図表 2-6-30）。また、横浜港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も平成19年度の供用に向け進められている。

図表 2-6-30 東京港臨海道路



資料：国土交通省

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）が完了し、平成18年3月に開業した。延伸により、交通ネットワークの形成や利便性の一層の向上が図られることとなる（図表 2-6-31）。

図表 2-6-31 ゆりかもめの延伸



資料：株式会社ゆりかもめ

6. 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20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2-6-32参照）。ここでは、首都圏に関する都市再生施策等の進捗状況について紹介する。

図表 2-6-32 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
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、関内・関外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

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四次指定が行われた。平成17年12月には、東京都渋谷区の渋谷駅周辺地域が第五次の都市再生緊急整備地域として指定され（図表2-6-33）、首都圏においては、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、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。

図表 2-6-33 都市再生緊急整備地域（第五次指定：渋谷駅周辺地域）

地域名称	整備の目標	
渋谷駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> ・特徴ある地形のもとで形成された商業・業務・文化機能の集積を生かし、周辺のみどり豊かな環境と調和をとりつつ、多世代による先進的な生活文化等の情報発信拠点を形成 ・駅施設の機能更新と再編を進めるとともに、それを契機に開発の連鎖による総合的なまちづくりを推進し、駅から周辺の個性的な街へ連続する、にぎわいと回遊性のある安全・安心して歩いて楽しい都市空間を形成 	

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

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13事業が認定を受けている。

このうち、東京駅・有楽町駅周辺地域では、大手町合同庁舎跡地を種地として地区内のオフィスビル群を段階的かつ連続的に建て替える「連鎖型再開発」が予定されており、平成17年11月に（仮称）大手町地区第一次再開発事業が新たに民間都市再生事業の認定を受けるなど、大手町地区の機能更新に向けた取組みが進められている。

また、秋葉原・神田地域においては、平成15年10月に民間都市再生事業の認定を受けた秋葉原UDXビルが秋葉原駅前にオープン（平成18年3月）し、すでに開業していた秋葉原ダイビルとともにIT拠点等の機能を発揮することが期待されている。

(3) 都市再生緊急整備地域内における都市再生特別地区の決定状況

都市再生特別地区については、これまで首都圏において6地区の都市計画決定がなされている。平成18年3月には、新宿駅周辺地域において都市再生特別措置法に基づく都市計画提案を受けて、西新宿一丁目7地区が都市再生特別地区として決定され、学校、文化交流、商業の複合施設の整備などにより、多様な魅力を備えた賑わいと回遊性のある観光・交通拠点が形成される見込みである。