

(東京外かく環状道路)

東京外かく環状道路は、大泉JCTから三郷南ICまでの区間が開通済みである。未開通区間のうち、三郷南ICから高谷JCTまでの区間は、すでに全区間において事業に着手しており、平成27年度までに開通する予定である。一方、東名高速道路から関越自動車道までの区間については、平成19年12月に国土開発幹線自動車道の基本計画に位置づけられたところである。

(首都圏中央連絡自動車道)

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、平成19年6月に八王子JCTからあきる野ICまでの区間9.6km、平成20年3月に鶴ヶ島JCTから川島ICまでの区間7.7kmが開通し、全線約300kmのうち、約30%にあたる約90kmがすでに開通した。未開通区間については、大栄～横芝間が平成20年1月に都市計画決定されるなど、今後約10年での全線開通に向けて事業が推進されている。

②既存高速道路ネットワークの有効活用（都心部の渋滞解消に向けた料金社会実験）

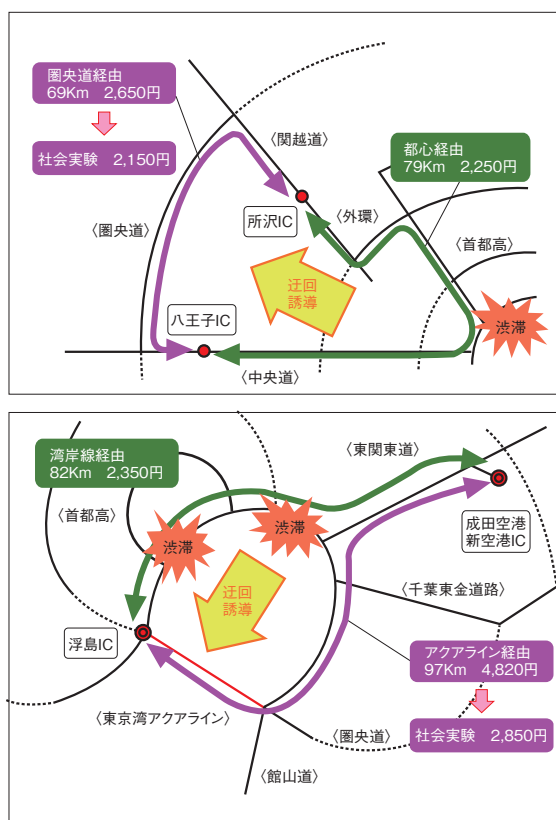
首都圏では通過交通による都心部の渋滞の解消に向け、通過交通の迂回を誘導する社会実験を実施している（図表2-6-2）。

圏央道では、八王子JCT～鶴ヶ島JCTの全線を利用するETC車に対し、圏央道の料金を3割引にする社会実験を平成19年8月から開始した。これにより、たとえば、八王子IC～所沢IC間の通行料金は都心経由より圏央道の経由のほうが安くなり、都心経由の交通を圏央道経由に誘導することができる。

また、平成19年9月から開始された東京湾アクアライン・東関東自動車道における料金社会実験では、やはり都心部を通過する交通を迂回させるため、浮島IC・JCT～新空港IC（成田空港）などの交通に対し、首都高速道路湾岸線経由と東京湾アクアライン経由との料金差を縮小させている。

さらに首都高速道路では、平成18年度から距離別料金社会実験を実施するなど、より多様で弾力的な料金制度の導入に向けた検討を行っており、平成20年から距離別料金制に移行する予定としている。

図表 2-6-2 料金社会実験の内容



資料：国土交通省

(スマートICの導入)

スマートICは、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるICであり、通行可能な車両はETCを搭載した車両に限定

されている。このため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なことから、従来のICに比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。首都圏では、平成19年度、那須高原スマートIC、上河内スマートICが導入され、水戸北スマートIC（図表2-6-3）、波志江PAスマートICの社会実験が行われた。さらに、三郷料金所スマートICなど5箇所では社会実験の準備を行っている。

図表 2-6-3 水戸北スマートIC



資料：国土交通省

③鉄道の混雑緩和や利便性向上

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18年度における主要31区間の平均混雑率は170%まで緩和されてきている。しかし、そのうち10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%を超える区間も依然として残っている（図表2-6-4）。このため、混雑緩和や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向上が進められている（図表2-6-5）。

図表 2-6-4 混雑率180%を超える区間(平成18年度)

事業者	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	213
	中央線快速	中野→新宿	208
	総武線緩行	錦糸町→両国	206
	東海道線	川崎→品川	190
	横須賀線	新川崎→品川	182
	総武線快速	新小岩→錦糸町	180
東京地下鉄(株)	東西線	木場→門前仲町	199
	千代田線	町屋→西日暮里	180
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	196
小田急電鉄(株)	小田原線	世田谷代田→下北沢	190

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 2-6-5 主な新線の建設及び既存ストックの機能向上（平成20年3月末現在）

整備主体	路線名、駅名	区分	開業予定年度
東京急行電鉄(株)	東横線（武蔵小杉～日吉）	複々線化	平成20年6月
	東横線（渋谷～横浜）	改良	平成24年度
	大井町線（大井町～二子玉川）	改良	平成20年3月急行運転開始
	田園都市線（二子玉川～溝の口）	複々線化	平成21年6月
横浜市	グリーンライン（日吉～中山）	新線建設	平成20年3月開業済
東京地下鉄(株)	副都心線（渋谷～池袋）	新線建設	平成20年6月
東日本旅客鉄道(株)	東北縦貫線（上野～東京）	改良	平成25年度
	浦和駅	改良	平成24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接続点）	新線建設	平成22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23年度
(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢付近）	新線建設	平成27年度
	相鉄・東急直通線（横浜羽沢付近～日吉）	新線建設	平成31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）	新線建設	平成20年度
東京都地下鉄建設(株)	日暮里・舎人ライナー（日暮里～見沼代親水公園）	新線建設	平成20年3月開業済
蒲田開発事業(株)	京急蒲田駅	改良	平成24年度
日暮里駅整備(株)	日暮里駅	改良	平成21年度
東京都建設局	調布駅	改良	平成22年度

資料：鉄道事業者発表資料等により国土交通省国土計画局作成

平成19年度には、日暮里・舎人ライナー（日暮里～見沼代親水公園）、横浜市営地下鉄グリーンライン（日吉～中山）が新たに開業したほか、東急大井町線での改良の進捗により新型車両による急行運転が開始されている（図表2-6-6）。

また、「都市鉄道等利便増進法」（平成17年法律第41号）に基づき、既存ストックを有効活用した都市鉄道の利便増進を図るため、平成19年度より相鉄・東急直通線（横浜羽沢付近～日吉）の事業に着手した。この連絡線は相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢付近）と接続することで相鉄線と東急線との相互直通運転を可能とし、横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部とを直結することにより、両地域間の速達性が向上するほか、新幹線へのアクセスの向上が期待される。

図表 2-6-6 グリーンライン開業記念式典と新型電車



資料：横浜市交通局

④踏切対策の推進

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道の立体交差化等の対策が総合的に進められているところであるが、大都市圏を中心とした「開かずの踏切」¹⁾等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。

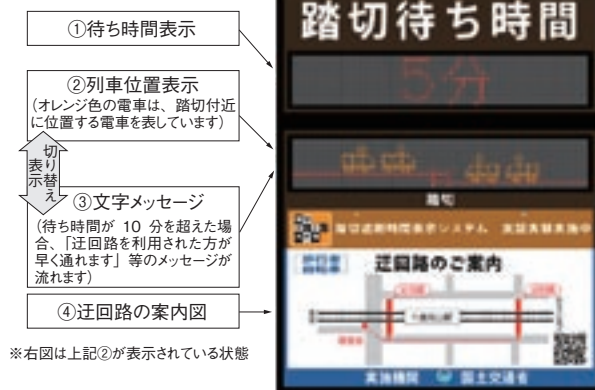
こうした状況の中、道路管理者及び鉄道事業者の協力の下、全国の踏切を対象に踏切交通実態総点検が実施され、「開かずの踏切」等の緊急に対策が必要な踏切を抽出した結果を平成19年4月に公表した。社会問題化している「開かずの踏切」は、全国に約600箇所存在し、このうち約400箇所が首都圏に存在している。

この結果を踏まえ、踏切を除却する連続立体交差事業等と踏切の安全性向上を図る歩道拡幅等が緊急かつ重点的に推進されている。

また、「開かずの踏切」等における踏切待ちのイライラ感などの不満を解消し、道路交通環境を改善することを目的として、平成19年11月より京王線や西武新宿線の踏切において踏切遮断時間表示システムの実証実験を行うなどの施策も実施している（図表2-6-7）。

図表 2-6-7 踏切遮断時間表示システム装置

(装置概要図)



※右図は上記②が表示されている状態

資料：国土交通省

1) ピーク時の遮断時間が40分/時以上の踏切

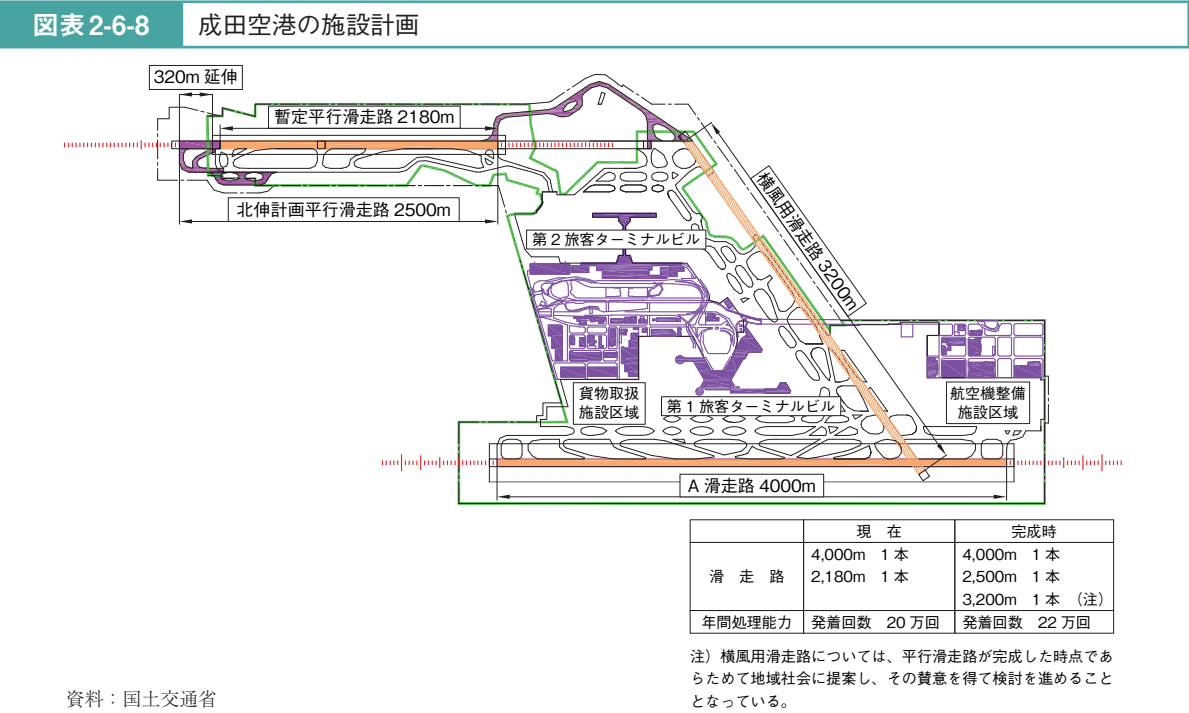
(2) 航空輸送に関する状況

首都圏の空港には、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。

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、現時点でほぼ処理能力の限界に達しており、さらに増大する国際航空需要に対応するため、北伸による平行滑走路の2,500m化の整備が推進されている。これにより、ジャンボ機等の大型機の利用による米国西海岸までの就航及び年間処理能力の向上による発着回数の増加（年間20万回から22万回に増加）が可能となる。平行滑走路の北伸については、平成18年9月に現地着工されており、平成21年度末の供用を目指して整備が進められている（図表2-6-8）。

なお、旅客の利便性の向上のため、段階的に進められている旅客ターミナルの改修により、平成19年4月9日に第2旅客ターミナル本館3Fエリアに免税ブランドモール「ナリタ5番街」が供用開始された。また、より短距離、短時間で国内線から国際線への乗り継ぎを可能とする「内際乗り継ぎ施設」の整備を進めている。



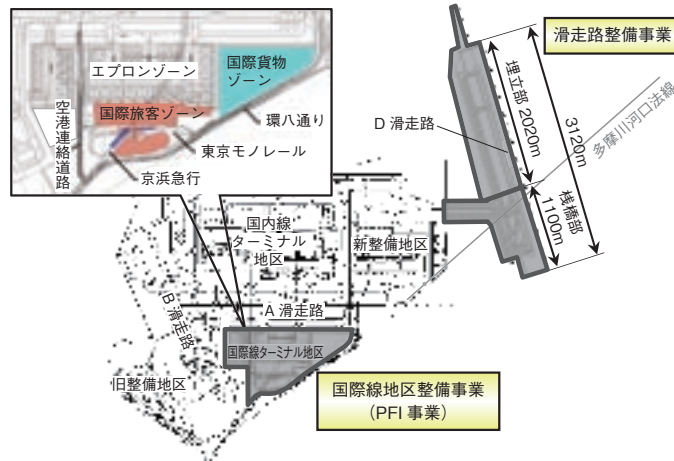
②東京国際空港の整備

東京国際空港（以下「羽田空港」という。）は、国内航空旅客の約60%が利用する国内航空輸送ネットワークの要であるが、国内航空需要の増加から既に能力の限界に達している。そのため、海上に4本目の新設滑走路を整備する再拡張事業を実施し、これにより、年間の発着能力を40.7万回に増強し、またあわせて、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便を受け入れることとしている。滑走路整備については、埋立・栈橋組合せ工法によ

り、平成19年3月に本格着工し、平成22年10月末の供用開始を目指し整備を進めている。また、PFI¹⁾手法を活用した国際線地区の整備については、平成18年にSPC²⁾との事業契約の締結が行われたところであり、引き続き同地区の整備が進められている（図表2-6-9）。

一方、既存施設についても空港能力、利便性、安全性の向上を図ることが不可欠であり、そのための整備を推進することにより、空港機能の向上を進めている。

図表 2-6-9 羽田空港再拡張事業の施設計画



資料：国土交通省

③その他の主な空港の整備

自衛隊基地である百里飛行場については、民間共用化に向けた整備が行われている。首都圏第3空港については、長期的な視野に立って引き続き検討を行うこととしている。

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。
2) Special Purpose Company：特定の事業を遂行することのみを目的として設立される会社（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

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2-6-10）、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 2-6-10 コンテナ取扱ランキング

昭和55年			平成18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) シンガポール	24,792	
2 ロッテルダム	1,901		2(2) 香港	23,230	
3 香港	1,465		3(3) 上海	21,710	
4 神戸	1,456		4(4) 深圳	18,469	
5 高雄	979		5(5) 釜山	12,030	
6 シンガポール	917		6(6) 高雄	9,775	
7 サンファン	852		7(7) ロッテルダム	9,600	
8 ロングビーチ	825		8(9) ドバイ	8,923	
9 ハンブルク	783		9(8) ハンブルク	8,862	
10 オークランド	782		10(10) ロサンゼルス	8,470	
12 横浜	722		23(22) 東京	3,665	
16 釜山	634		27(27) 横浜	3,200	
18 東京	632		※(34) 名古屋	2,491	
39 大阪	254		※(39) 神戸	2,262	
46 名古屋	206		※(51) 大阪	1,802	

注1：単位は、TEU。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17年の順位。

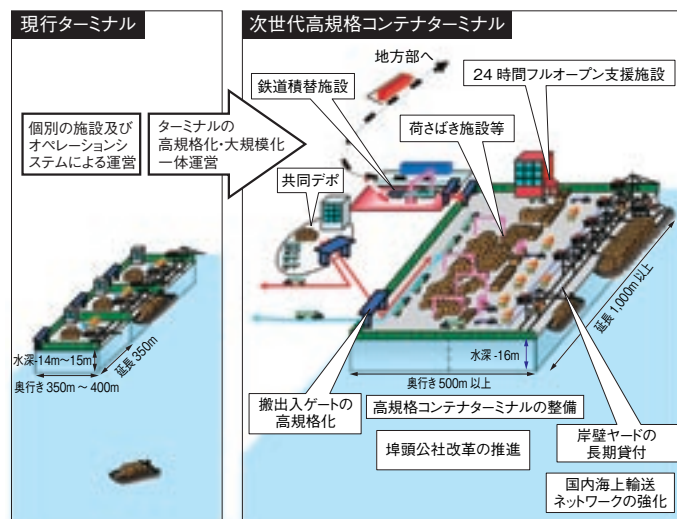
注3：※の取扱量は平成17年の数字。

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

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2-6-11）の形成を図るものであり、現在京浜港（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地域が指定されている。

図表 2-6-11 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ついては、平成19年度より東京港中央防波堤外側地区（図表2-6-12）及び横浜港南本牧ふ頭地区等において、8,000TEUクラスの大型コンテナ船の入港が可能な水深－16m級の岸壁を有する国際海上コンテナターミナルの整備を行っている。

また、物流の効率化及び物流コストの削減を図るため、東京港において中央防波堤外側埋地から江東区若洲までを結ぶ東京港臨海道路（Ⅱ期事業）の整備を推進し、横浜港では新港ふ頭から山内ふ頭を經由し瑞穂ふ頭へ至る臨港道路の整備が進められている。

図表 2-6-12 東京港中央防波堤外側地区

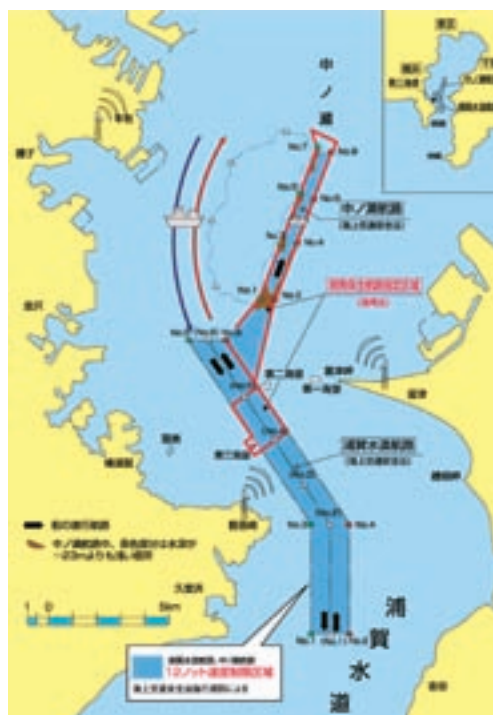


資料：国土交通省

③国際幹線航路の整備

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、平成19年8月に第三海堡^{かいほ}の撤去が完成するなど、東京湾口航路の整備（図表2-6-13）が進められている。

図表 2-6-13 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

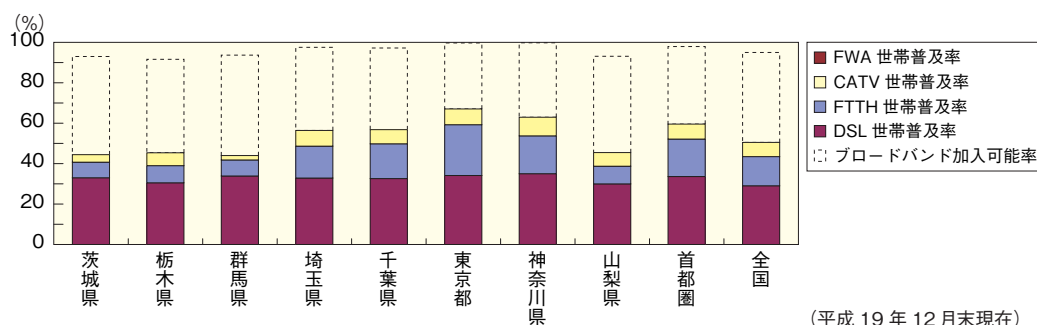
IT戦略本部が平成18年1月に策定した「IT新改革戦略」においては、ITの持つ構造改革力に着目して、利用者の視点に立って、国民生活及び産業競争力の向上に努め、わが国の社会的課題の改革に取り組むこととしている。また、平成19年4月には「IT新改革戦略 政策パッケージ」を策定し、今後のIT政策に関する基本的な方向性を明らかにするとともに、IT新改革戦略を加速し、また、新しい可能性を切り拓く改革や創造のエンジンとなる政策を取りまとめた。

さらに平成19年7月には、IT新改革戦略と政策パッケージの趣旨を踏まえ、いつでも、どこでも、誰でもITの恩恵を実感でき、創造的かつ活力ある発展が可能となる社会を早期に実現するため、政府が迅速かつ重点的に実施すべき具体的施策を「重点計画－2007」として整理し、IT基盤の整備等の施策を推進した。

(ブロードバンド・ゼロ地域の解消)

政府では2010年度までにブロードバンド・ゼロ地域を解消することを目標に、利子助成等の整備促進措置を講じ、光ファイバ等の整備を行う事業者に対し投資インセンティブを付与してブロードバンドの整備を推進している。首都圏におけるブロードバンド（FTTH¹⁾、DSL²⁾、CATV³⁾、FWA⁴⁾）世帯普及率（平成19年12月末現在）は約64%と、全国の約55%を上回っているが、ブロードバンド加入可能率は98%程度であり、2%程度の世帯でブロードバンドを利用する環境が未整備となっている（図表2-6-14）。

図表2-6-14 首都圏のブロードバンド整備・普及状況



資料：総務省資料により国土交通省国土計画局作成

(地上デジタルテレビ放送への完全移行)

平成23年までに地上デジタルテレビ放送への完全移行を実現するため、政府ではデジタル放送施設の整備に対して税制・金融上の支援を行っている。

また、首都圏では、地上デジタルテレビ放送波をよりよい状況で送信するため、東京タワーに代わる新タワーの構想が進められている。平成19年度には実施設計などを実施しており、地上デジタルテレビ放送に全面移行する平成23年度までに供用される予定となっている。

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/Cable 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。

4) FWA（Fixed Wireless Access）：無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 沿岸域の利用

(1) 安全確保のための取組

都市再生プロジェクト第一次決定を受け、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の広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点の整備を行っており、東京湾臨海部の有明の丘地区の一部及び東扇島地区において平成20年度からの機能発揮を予定している（図表2-6-15）。また、平成18年度より学識者や民間団体、関係行政機関等で構成する「港湾BCPによる協働体制構築に関する委員会」を設置し、災害時の港湾物流・人流機能の確保のための協働体制の構築に向けた取組を行っている。

図表 2-6-15

基幹的広域防災拠点の利用イメージ（川崎港東扇島地区）



資料：国土交通省

(2) 循環型社会形成や豊かなウォーターフロントの創出のための取組

内陸部において廃棄物の最終処分場の確保等が困難となっているため、一般廃棄物及び港湾浚渫土砂等を受け入れる海面処分場を計画的に確保していく。東京湾においては東京港、横浜港及び川崎港で海面処分場の整備を進めている。

また、循環型社会の実現を図るため、東京港、川崎港及び木更津港がリサイクルポート¹⁾の指定を受け、循環資源の積出・受入港としての機能強化、エコタウンとの連携強化、リサイクル産業の集積・育成等に取り組んでいる。

一方、市民に開かれたウォーターフロントの創出等の魅力づくりとして、親水性のある緑地や護岸の整備が進められ、横浜港では象の鼻地区の再整備（図表2-6-16）が行われている。

図表 2-6-16

象の鼻地区再整備イメージ



資料：横浜市

1) 総合静脈物流拠点港。広域的なリサイクル施設の集中立地と岸壁、ストックヤード等の静脈物流基盤の一体的整備を展開し、資源循環の収集・輸送・処理の総合静脈物流拠点の形成を進める。

4. 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23の都市再生プロジェクトが決定されている。

図表 2-6-17 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)	◇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 ◇中央官庁施設のPFIによる整備
第二次決定 (H13.8.28)	◇大都市圏における国際交流・物流機能の強化 ○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 ○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 ○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)	◇密集市街地の緊急整備 ○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 ○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 ○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)	◇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)	◇国有地の戦略的な活用による都市拠点形成 ○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)	◇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)	◇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 ○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（東京）、関内・関外（横浜）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)	◇大学と地域の連携協働による都市再生の推進
第十一次決定 (H18.7.4)	◇国家公務員宿舎の移転・再配置を通じた都市再生の推進
第十二次決定 (H19.1.16)	◇「密集市街地の緊急整備」一重点密集市街地の解消に向けた取組の一層の強化
第十三次決定 (H19.6.19)	◇国際金融拠点機能の強化に向けた都市再生の推進

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六次までの指定が行われた。

首都圏においては、「環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域」をはじめ、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、国土交通大臣により事業計画が認定された優良な民間都市再生事業については、(財)民間都市開発推進機構等による金融支援(無利子貸付、出資・社債等取得、債務保証)や税制上の特例等の措置を受けることができることとされているほか、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。

(2) 都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定

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。民間都市再生事業計画の認定は、平成14年度から始まり、これまで首都圏においては17件の計画が認定を受けている。

このうち、都市再生緊急整備地域「大崎駅周辺地域」内の(仮称)大崎西口開発計画では、駅前広場の規模拡充・整形化、公共駐輪場の整備を行うとともに、大崎駅と連結する歩行者デッキや、駅前でありながら敷地面積(18,850m²)の約3割に及ぶ大規模な緑化空間を整備するなど、環境にも配慮したビルの整備を行い、大崎駅周辺の都市再生を牽引する業務・商業拠点の整備が図られている(平成19年8月竣工)。

(仮称) 大崎西口開発計画

