

第6節

将来に引き継ぐ社会資本の整備

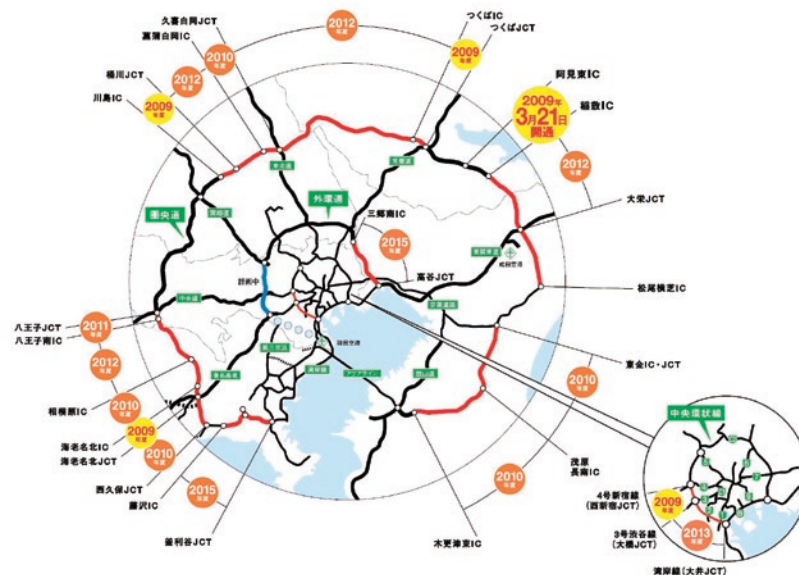
1. 交通体系の整備

(1) 陸上輸送に関する状況

①首都圏三環状道路の整備

東京の渋滞の主たる原因は、通り抜け交通の都心への集中であり、首都高速道路の都心環状線を通る車を見た場合、約6割を通過交通が占めている。このため、都心環状線を先頭に、放射方向の上り線の機能が低下し、慢性的な渋滞が発生するとともに、環境を悪化させ、また、渋滞を回避しようとする車が、生活道路など本来通るべきでない道路に入り込んで、事故を増加させている。このような首都圏の渋滞・環境・事故問題を大きく改善するのが、三環状道路である（図表2-6-1）。

図表 2-6-1 首都圏の三環状道路の開通予定



資料：国土交通省

(首都高速中央環状線)

首都高速中央環状線は、平成19年12月に熊野町JCT（5号池袋線との接続地点）から西新宿JCT（4号新宿線との接続地点）までの区間が開通しており、未開通区間の西新宿JCT（4号新宿線との接続地点）から大橋JCT（3号渋谷線と接続地点）までの区間4.3kmが平成21年度中に開通する予定である。また、中央環状品川線の9.4kmについても事業に着手済みであり、平成25年度までに全線が開通する予定となっている。

（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ており、沿線地域の課題等に対応していくためのPI（パブリックインボルブメント）等を行ってきた。

（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21年3月に阿見東ICから稲敷ICまでの区間6kmが開通し、全線約300kmのうち、約3割にあたる約96kmがすでに開通した。未開通区間については、全区間で事業に着手済みであり、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。

②ITS（高度道路交通システム）の活用による交通の円滑化（安全運転支援システムの実用化を目指した実証実験）

交通事故の削減や渋滞改善に向けた取組は、道路交通の円滑化を図る上で重要であり、最先端の情報通信技術を活用したITSの活用が注目されている。

国では、これまでスマートウェイ推進の取組として、ETC（自動料金支払システム）、VICS（道路交通情報通信システム）、AHS（走行支援道路システム）などの開発・実用化・普及を推進してきており、道路利用者の利便性向上のみならず、交通事故削減や渋滞を回避する新たなサービスとして効果を発揮している。

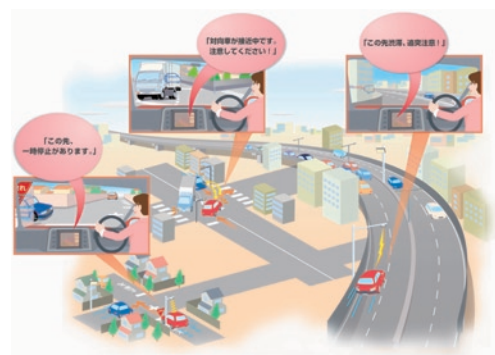
平成20年度には、官民連携で安全運転支援に係る大規模実証実験を実施している。この実証実験は、平成18年1月に決定された「IT新改革戦略」（IT戦略本部決定）を受けて実施されるもので、首都圏では、合同実証実験（平成21年1月から東京都内の一般道及び首都高速道路で実施）と地域実証実験（平成20年4月から茨城県、栃木県、神奈川県内の一般道で実施）の2つの実験が行われている。

東京都内で実施される合同実証実験については、右折時衝突防止や出会い頭衝突防止などに資する一般道の路車協調システム、前方の交通状況情報や合流支援情報などを提供する高速道路の路車協調システム、車車間通信システム及びこれらのシステム間で連携・統合したシステムの構築に向けた実験を行うこととなっている。

今後は、実証実験の成果について、検証・評価を行い、安全運転システムの事故多発地点を中心とした全国展開を図っていくこととなる。

図表 2-6-2

安全運転支援に係る大規模実証実験（合同実証実験）のイメージ



資料：ITS推進協議会

(スマートICの導入)

スマートICは、効率的に追加ICの整備を図り、利便性の向上・地域の活性化・物流の効率化に寄与することを目的として、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18年度以降、友部SAスマートICなど11箇所を導入されている。また、平成20年12月から料金所に併設するスマートICとしては全国初となる三郷料金所スマートICの社会実験が行われた（図表2-6-3）。

図表 2-6-3 三郷料金所スマート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19年度における主要31区間の平均混雑率は171%となっている。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19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	209
	総武線緩行	錦糸町→両国	206
	中央線快速	中野→新宿	198
	東海道線	川崎→品川	191
	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	181
東京急行電鉄(株)	田園都市線	池尻大橋→渋谷	198
小田急電鉄(株)	小田原線	世田谷代田→下北沢	192

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21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月開業済
	東横線（渋谷～横浜）	改良	平成24年度
	大井町線（大井町～溝の口）	改良	平成21年7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7月
東京地下鉄(株)	副都心線（渋谷～池袋）	新線建設	平成20年6月開業済
東日本旅客鉄道(株)	東北縦貫線（上野～東京）	改良	平成25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

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20年度には、東京地下鉄副都心線（渋谷～池袋）が新たに開業したほか、東急目黒線での線路増設工事（武蔵小杉～日吉）が完了し、東急目黒線が日吉駅まで延伸した（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。この連絡線は平成18年度から着手した相鉄・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。平成20年度には、沿線住民への説明会等を実施している。

これらの他、各鉄道事業者においてはすべての人が安全・安心に駅を利用できるよう、エレベーター等の設置による段差解消、点状ブロック・ホームドア・ホーム柵等の転落防止設備の整備による安全確保を進めるとともに、案内情報の充実等、利用者利便の向上を図っているところである（図表2-6-7）。

なお、全国の駅については、平成19年度末時点で、1日当たりの平均的な利用者数が5千人以上の駅のうち約67%が段差解消されている。

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

図表 2-6-6

副都心線開業式典の様子及び運行の様子



資料：東京地下鉄株式会社

図表 2-6-7

エレベーターの設置による段差解消



資料：国土交通省

図表 2-6-8

駅構内路を利用した「開かずの踏切」対策に関する実証実験のイメージ



資料：国土交通省

1) 電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分／時以上となる踏切

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」等における安全性の向上や交通の円滑化を図り、踏切待ちのイライラ感等の不満を解消することを目的として、既存の駅構内通路を迂回路として利用する実証実験を平成21年2月から西武新宿線都立家政駅の踏切において実施している（図表2-6-8）。

(2) 航空輸送に関する状況

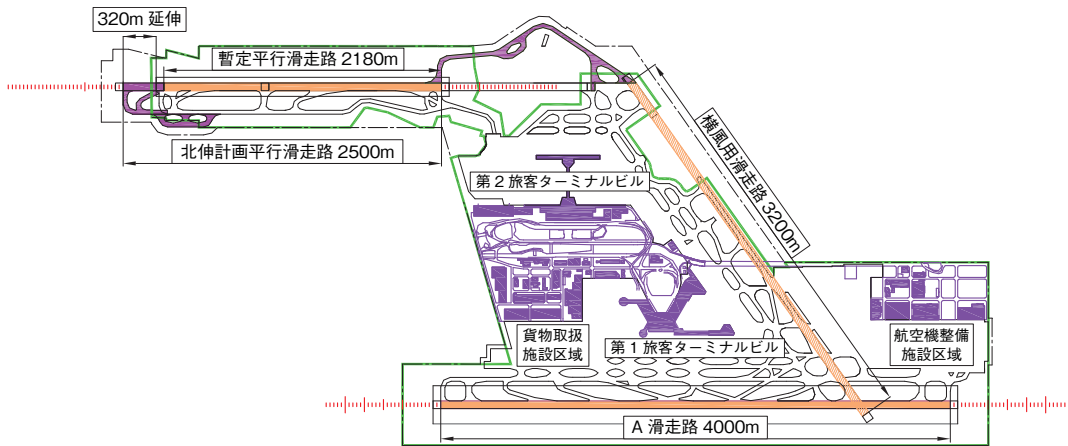
首都圏の空港には、国際・国内航空ネットワークの充実と利用者利便の一層の向上が求められており、こうした要請に応えるため、滑走路の整備やターミナルの拡大等による空港容量の拡大を行っている。

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、現時点では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2-6-9）。

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。

図表 2-6-9 成田空港の施設計画



	現 在	完成時
滑 走 路	4,000m 1本 2,180m 1本	4,000m 1本 2,500m 1本 3,200m 1本 (注)
年間処理能力	発着回数 20万回	発着回数 22万回

注) 横風用滑走路については、平行滑走路が完成した時点であらためて地域社会に提案し、その賛意を得て検討を進めることとなっている。

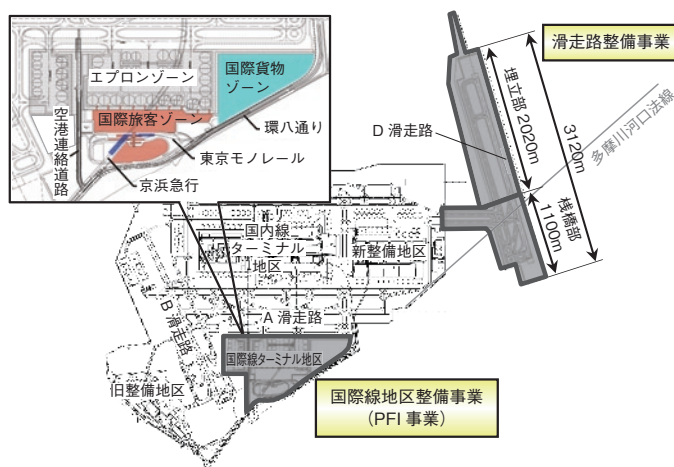
資料：国土交通省

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。）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と同時に、既にその能力の限界に達している中、今後さらに国内・国際航空需要の増大が見込まれ、首都圏空港として成田空港との一体的な活用が求められている。そのため、海上に4本目の新設滑走路等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、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、国際定期便の就航を図ることとしている。滑走路整備については、設計施工一括発注方式による埋立・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着実に推進している。また、PFI¹⁾手法を活用した国際線地区の整備については、エプロン等整備等事業は平成19年3月より、旅客ターミナルビル等整備・運営事業は平成20年5月より、現地での施工を進めており、貨物ターミナル整備・運営事業は平成21年の現地着工に向けて、引き続きSPC²⁾による整備が進められている。（図表2-6-10）。

一方、既存施設についても空港能力、利便性等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し、羽田空港の機能向上を目指している。

図表 2-6-10 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を行っているほか、横田飛行場についても、軍民共用化の実現に向けた取組を進めている。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2-6-11）、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、港湾機能の強化等により、国際競争力の向上を図ることが必要である。

図表 2-6-11 コンテナ取扱ランキング

昭和55年			平成20年（速報値）		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャーシー	1,947	1(1)	シンガポール	2,992
2	ロッテルダム	1,901	2(2)	上海	2,798
3	香港	1,465	3(3)	香港	2,425
4	神戸	1,456	4(4)	深圳	2,141
5	高雄	979	5(5)	釜山	1,343
6	シンガポール	917	6(7)	ドバイ	1,183
7	サンファン	852	7(11)	寧波-舟山	1,123
8	ロングビーチ	825	8(12)	広州	1,100
9	ハンブルク	783	9(6)	ロッテルダム	1,080
10	オークランド	782	10(10)	青島	1,032
...	...	...	...	...	...
12	横浜	722	24(24)	東京	427
...	...	...	...	...	...
16	釜山	634	29(28)	横浜	349
...	...	...	...	...	...
18	東京	632	※(35)	名古屋	290
...	...	...	...	...	...
39	大阪	254	※(44)	神戸	247
...	...	...	...	...	...
46	名古屋	206	※(46)	大阪	231

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19年の順位。

注3：※の取扱量は平成19年の数字。

資料：国土交通省港湾局作成

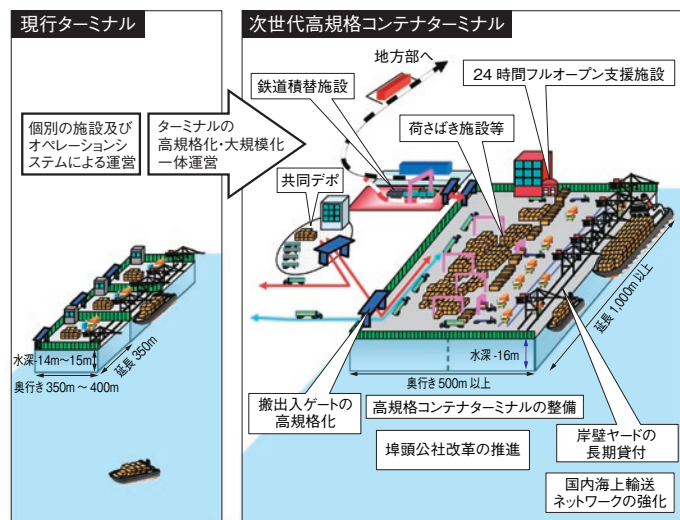
②スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

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2-6-12）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。

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及び横浜港南本牧ふ頭地区（図表2-6-13）等において、10,000TEU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立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経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 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

図表 2-6-13 横浜港南本牧ふ頭地区



資料：国土交通省

③物流基盤の整備等

経済活動のみならず国民生活を支える物流コストの低減と国際競争力の確保及び地域の振興等を図るため、関東北部の茨城港において国際コンテナターミナル等の整備が進められているほか、鹿島港においては多目的国際ターミナル等の整備が進められている。

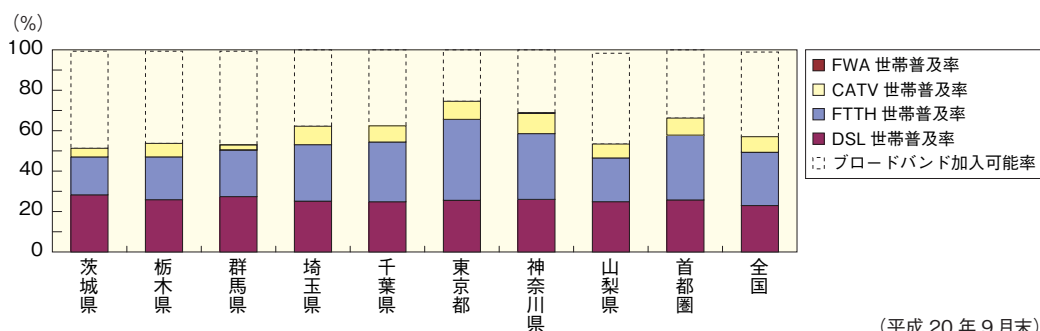
2. 情報通信体系の整備

IT戦略本部が平成18年1月に策定した「IT新改革戦略」では、ITの持つ構造改革力に着目し、利用者の視点に立った国民生活及び産業競争力の向上に努め、我が国の社会的課題の改革に取り組むこととされた。平成19年4月には、今後のIT政策に関する基本的な方向性を明らかにし、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「IT新改革戦略 政策パッケージ」を策定した。また、平成20年6月には、IT新改革戦略に掲げた目標を確実に達成し、2010年以降も視野に入れた将来展望や目標を実現するための工程表である「IT政策ロードマップ」を策定した。さらに、同年8月には、IT新改革戦略と政策パッケージに位置づけた政策に加え、IT政策ロードマップに掲げられた政策を実現するための計画である「重点計画-2008」を策定し、IT基盤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20年9月末時点）は66.0%と、全国の56.9%を上回っており、ブロードバンド加入可能率についても全国の98.6%を上回る99.7%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



(平成20年9月末)

注：世帯普及率は、平成20年9月末時点における契約数を、平成20年3月末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/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) 災害時の輸送機能確保のための取組

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、平成20年度には、東京湾臨海部の有明の丘地区の本部棟の竣工、東扇島地区の供用開始により、運用体制の強化を進めている(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

災害時における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必要があり、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。広域的なり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18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「環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域」内の赤坂五丁目TBS開発計画では、公共交通機関の利便性を活かし、業務・商業・住宅・文化施設等の多様な機能の集積を図ることにより、都市を楽しむための職・遊・住の複合空間を形成し、個性と魅力にあふれた都心環境を創造するものとなっている（平成20年1月竣工）。

図表 2-6-18 赤坂5丁目TBS開発計画



資料：国土交通省