

1. 関東ブロックの現状と課題

(1) 経済・産業競争力の低下

・関東地方は、我が国の人口の35%が居住し、政治・経済・文化の中心である東京圏(概ね東京の通勤圏)を擁し、近年は情報サービス業など成長産業の集積も他地域に比べ突出して進んでいる。しかしながら、生産拠点の分散化・国際化、多品種・少量生産といった産業構造の変化という趨勢の中で、環状道路の整備の遅れなどによる都市部の交通渋滞、容量の限界に達している国内・国際拠点空港やアジアの厳しい競争にさらされている拠点港湾の整備の遅れ及びそれらを始めとする物流拠点・交通結節点へのアクセスの未整備など、経済・産業ポテンシャルの低下が懸念され、国際競争力の観点からは、相対的な地位の低下も懸念される。

○環状道路の整備の遅れなどによる都市部の交通渋滞

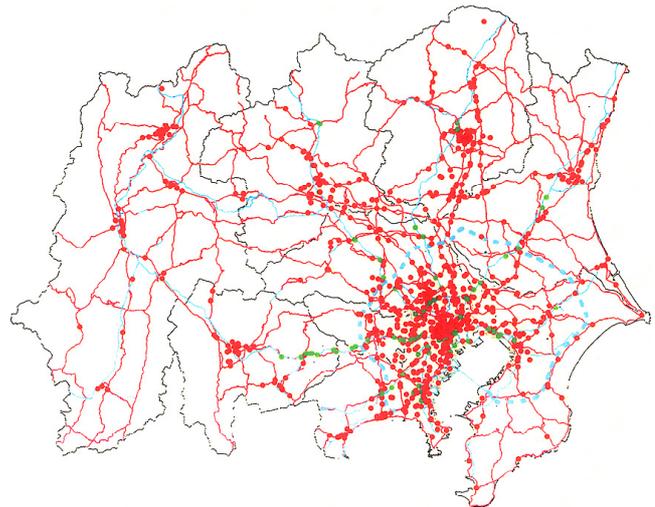
- ・都市部においては、広域的な自動車交通を捌くための幹線道路ネットワークを構成する環状道路の整備の遅れから、交通渋滞及びこれによる沿道環境の悪化等の課題が指摘されており、物流の効率化等による産業ポテンシャルを維持するためにも早急な改善が望まれている。
- ・特に関東地方の主要渋滞ポイント約900箇所のうち、その約600箇所が首都圏中央連絡自動車道(圏央道)内側に集中している一方で、3環状道路(圏央道、外かん、中央環状)の整備が約2割にとどまっている等道路ネットワーク整備の遅れ等から、流入・通過交通の都心集中による慢性的な交通渋滞の是正が望まれている。(図1-1)

図1-1 深刻な交通渋滞

関東地方では、自動車専用道路で約100箇所、一般国道で約800箇所の主要な渋滞ポイントが存在している。

主要渋滞ポイント
 ● 自専道 (104箇所)
 ● 一般道 (821箇所)

※ 主要渋滞ポイントは第3次渋滞プログラムの箇所数
 出典: 関東地方整備局資料



- ・さらに、交通渋滞の一因として全国に約1000箇所存在するボトルネック踏切のうち、東京には約36%が存在しており、社会問題として早急な改善が求められる。(図1-2)

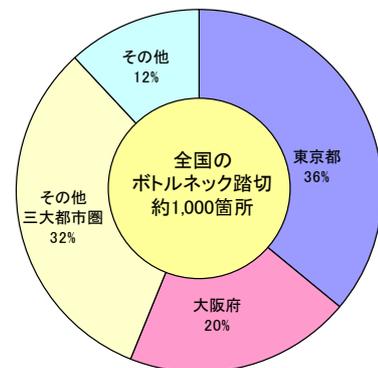
図1-2 交通渋滞の一因となるボトルネック踏切

ボトルネック踏切は、全国に約1,000箇所あるが、大都市に集中し、道路交通における障害となっている。

	ピーク時遮断時間 40分以上	踏切交通遮断量 5万台時/日以上	重複を除く総数
全国	590	530	1,000
東京	280	140	360

出典: 国土交通省調査(平成12年)

大都市に集中するボトルネック踏切



○産業構造の変化、生産拠点の再編の影響

- ・東京湾臨海部では、産業構造の高度化、再編に伴う生産拠点の集約化や海外移転により、工場跡地等の大規模な遊休地が広範囲で発生しており、新たな利用が求められている。

○国内・国際拠点空港、拠点港湾の整備の遅れ

- ・関東地方の空港を利用する海外旅客者数は、全国の海外旅客者数の約6割、関東地方の港湾・空港を通じて輸出入される貨物の貿易額は我が国全体のほぼ半分、国際海上コンテナ取扱量では全体の約4割を占めている(図1-3)。
- ・関東地方の港湾・空港は、人流・物流の両面から我が国と世界を結ぶ玄関口であるが、容量の限界に達している国内・国際拠点空港やアジア諸港との厳しい競争にさらされている拠点港湾の整備の遅れ及びそれらへのアクセスの未整備などが課題となっている。

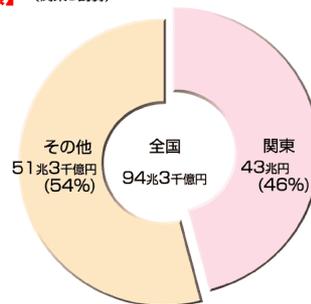
図1-3 全国に占める関東地方の貿易額、国際海上コンテナ取扱量

貿易額で見ると関東地方は約43兆円と日本の全貿易額のほぼ半分の占める。また、外貨コンテナ取扱量で関東地方は4割。

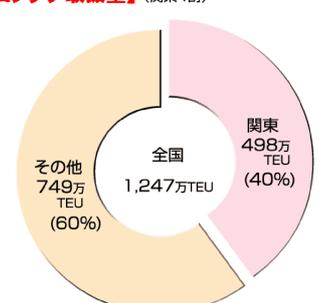
注) 以上において地域の区分は以下の通りである。

関東：茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨、長野
東海：静岡、岐阜、愛知、三重
近畿：滋賀、京都、奈良、和歌山、大阪、兵庫、福井

貿易額】(関東5割弱)



国際海上コンテナ取扱量】(関東4割)



(出典：平成13年 港湾統計)

出典：平成14年度横浜税関、東京税関資料、平成13年度港湾統計

○国際的な地位低下への懸念

- ・東京での国際会議開催件数はシンガポールや香港よりも少ない等、国際的に見た地域の魅力度や情報発信力の面では改善の余地が残されている。

(2) 大規模災害発生時の影響が甚大

- ・東京圏には、防災上危険な密集市街地が多く、災害に対して脆弱な構造となっている。このため、ひとたび大規模災害に襲われた場合、住民の生命・財産への甚大な被害や損害が懸念されるほか、国や企業の中核機能が集中していることから、日本の政治・経済への打撃、製造・流通・貿易等各種産業への被害・損害の発生だけでなく、日本の国際機能の低下も懸念される。

○地震等の大規模災害に対して、国内外への被害波及が懸念される脆弱な都市構造

- ・東京圏には地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地が多く存在しており、このため、ひとたび大規模な自然災害やテロに襲われた場合には、多くの住民の生命・財産への甚大な被害や損害が懸念される。(図1-4)
- ・さらに、関東地方は政治・経済、産業・情報等の中核機能が集中しているため、国内全域への被害・損害の発生だけでなく、海外への被害波及が懸念される。

○水害、地震、津波・高潮、火山等による災害、集中豪雨による都市部の浸水被害の発生

- ・実際に大水害や地震・火山災害も発生しており、自然災害への備えが重要課題となっている。例えば利根川において、昭和22年の破堤・氾濫により、埼玉・東京に壊滅的被害をもたらした実績がある。
- ・また、近年の都市化の進展や集中豪雨の増加等により、都市機能が高度に集中した市街地における浸水被害や地下街の浸水被害等が頻発しており(図1-5)、都市型水害への対応強化が求められている。
- ・多くの人命や財産が集積する東京湾沿岸の臨海部においても、津波や高潮に対する防災機能をより強化することが求められている。

図1-4 東京都における重点密集市街地(約2,000ha)

「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」は関東地方で約4,000ha、うち東京都が約2,000haを占める。

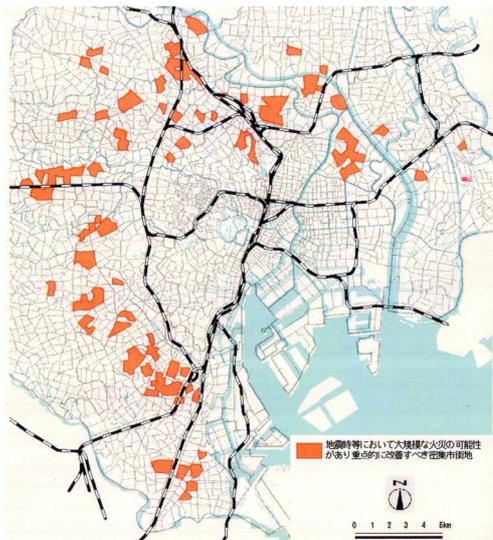


図1-5 東京浸水時の被害状況

平成11年8月29日に降った豪雨で大量の雨水が流れ込んだ営団地下鉄溜池山王駅。



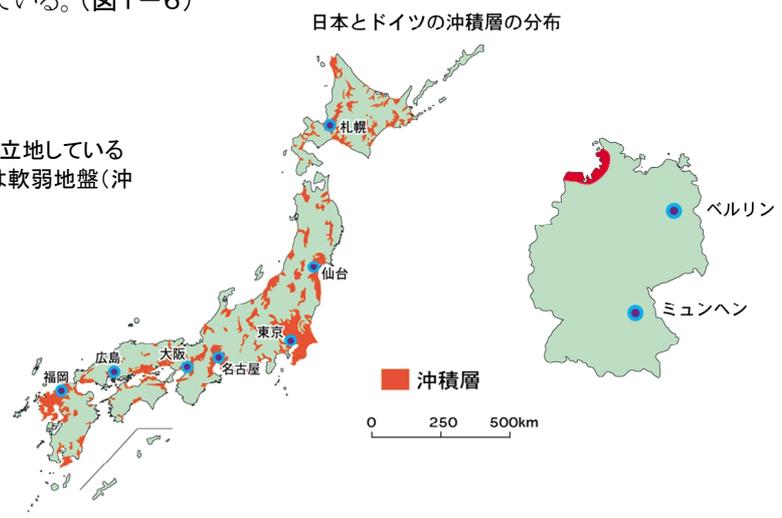
出典:共同通信社

○軟弱な地盤、活火山や荒廃地が取り囲む関東地方の自然条件

- ・関東地方には、浅間山、三宅島をはじめとした活火山が首都圏を囲むように点在しているほか、糸魚川ー静岡構造線を有し、北関東・西関東を中心に地質がもろく荒廃地が多い自然条件にある。さらに、関東地方はその大部分が沖積層という軟弱地盤の上に立地している。(図1-6)

図1-6 軟弱地盤が多い関東地方

欧州の大都市は堅固な洪積層の上に立地しているが、我が国特に関東地方のほとんどは軟弱地盤(沖積層)の上に立地している。



○渇水被害の発生、取水源の水質悪化

- ・関東地方は、東海や近畿など他地域に比べ、雨がたくさん降って河川の水量が豊富な時だけ取水できる不安定取水の割合が高く、しばしば渇水被害が発生している。また、水道用水の取水源である河川の水質が悪化していること等により、安全な水の安定的確保という点でも大きな課題を抱えている。