

首都圏の社会資本整備に関する要望

2017年6月9日
東京商工会議所

東京商工会議所では、「中小企業の再生による日本経済の再生」と「東京と地方が共に栄える真の地方創生」を活動の二本の柱として掲げており、その実現のために重要な基盤となるのが、物流・人流の円滑化を促すための社会資本であると認識している。

これまで国土交通省が策定した具体的な社会資本の整備計画の実行により、近年、輸送時間の短縮やコスト低下等の生産性向上効果や、災害リスクの低減による安全・安心効果などのストック効果が目に見えて現れている状況にある。今後も、日本経済の再生に向けて社会資本の整備計画を着実に実行していくことが肝要である。

なお、ストック効果の発現には、社会資本を利用する民間の役割も重要であることから、当所としても引き続き、国土交通省と緊密に連携を図っていく所存である。

上記の認識に基づき、以下に「首都圏が抱える課題と社会資本の役割」および「首都圏の社会資本整備で重視すべき点」について当所の考え方を申し述べるとともに、首都圏の社会資本整備に関して「道路」「鉄道」「港湾」「空港」「都市整備・まちづくり」「防災・減災」の各視点から要望する。

1. 首都圏が抱える課題と社会資本の役割

(1) 「東京と地方が共に栄える真の地方創生」の実現

世界の都市間競争が激化している中、全国的に人口減少、少子化、高齢化が進行しているわが国が持続的に成長していくには、これまでの様々な分野での多様な集積を活かして世界から資金や人材、情報と呼び込み東京の国際競争力を強化していくことが不可欠である。その結果生じてくる様々な効果を首都圏はもとより他の地域にも波及させていくことで、「東京と地方が共に栄える真の地方創生」を実現することが必要である。

その実現に向け、社会資本は人流・物流を活発化し、民間投資・広域観光需要を誘発することから、重要な役割を担う。

(2) 「東京一極集中」から「対流型首都圏」への転換

首都圏、特に東京は、今後もわが国の経済成長のエンジンとしての役割を果たしていく必要があるが、切迫する大規模災害等により高度に集積した都市機能が支障を来すと、日本経済全体にとって大きなリスクとなる。従って、現在の「東京一極集中」の圏域構造から、面的な人流・物流の創出により様々な主体の連携・交流や地域間の対流を創出することで新たな活力や付加価値を生み出すとともに、災害リスクの低減にも寄与する「対流型首都圏」へ転換していくことが求められている。

「対流型首都圏」へ転換していくには、首都圏三環状道路をはじめとした道路ネットワークの整備や鉄道網の充実、交通結節機能の向上、港湾や空港の国際競争力強化をはじめとした社会資本整備を着実に進めていく必要がある。

(3) 首都圏全体の生産性向上

東京のみならず首都圏全体で生産年齢人口が減少していく中で、すでに人手不足が顕在化している。そうした中、東京および首都圏が更に発展していくには、働き手の減少を上回る生産性の向上により成長力を高めていく必要がある。

そのためには、インフラのユーザーである民間との緊密な連携によりニーズを把握し、個々のインフラの「ストック効果」を最大限に引き出すことで、人流・物流を効率化・円滑化し移動時間の短縮および輸送コストの低減を図ることや、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに沿ったまちづくりを進めることで、個々の企業や社会全体の生産性を高めていくことが求められる。

更に、渋滞対策やインフラメンテナンス、物流分野をはじめとした「生産性革命プロジェクト」を鋭意推進していく必要がある。

(4) 首都圏全体の防災力強化

今後30年間で70%の確率で発生すると予想されている首都直下地震では、人的・物的・経済面など経済社会のあらゆる面で国難とも言うべき甚大な被害が想定されている。こうした状況に対して、建築物の耐震化・出火予防策等の遂行により、被害を軽減できる見通しが示されていることから、様々な社会資本の整備等ハード対策と帰宅困難者への対応をはじめとしたソフト対策の両方を講じることで、首都圏、特に東京の防災力を強化し、被害を最小限に抑えることが重要である。

また、雨の降り方が局地化、集中化、激甚化していることから、河川の氾濫や土砂災害への対策も喫緊の課題である。荒川右岸低地氾濫では被害額が約22兆円に及ぶと想定されており、東京湾高潮氾濫、利根川首都圏広域氾濫でも甚大な被害が想定されていることから、ハード・ソフト両面の水害および土砂災害対策を推進していく必要がある。

2. 首都圏の社会資本整備で重視すべき点

(1) 「ストック効果」の重視

社会資本整備の効果には、「フロー効果」と「ストック効果」があるが、これまで景気を下支えする財政政策の手段として「フロー効果」の観点から公共投資の意義が論じられることが多かった。しかし、社会資本整備がもたらす本来的な効果は企業立地などの民間投資や広域観光需要の誘発効果、移動時間の短縮等の生産性向上効果、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに沿ったコンパクトシティの形成など生活の質の向上効果、渋滞解消による環境改善効果、防災力の向上等の安全・安心効果など、継続的に発現し、かつ多岐にわたる「ストック効果」である。

従って、東京と地方が共に栄える真の地方創生の実現に向け、「ストック効果」をより一層重視し、更には「選択と集中」を徹底することで、必要な社会資本を着実に整備していくべきである。

なお、新規整備については、国際競争力の強化や「対流型首都圏」への転換、東京および首都圏全体の生産性向上に寄与する事業（環状道路・主要道路の整備や鉄道網の充実、交通結節機能の向上、港湾・空港の機能強化等）や、防災・減災など災害リスクの低減に寄与する事業など、「ストック効果」が高く喫緊の課題を持つものを優先すべきである。

また、港湾整備と道路整備など複数事業を一体的に実施し、相乗効果を引き出していくことも重要である。

(2) ソフト面の施策の一体的な実施

「ストック効果」を最大限に引き出していくには、ハード整備だけでなく、高速道路の料金施策や羽田空港における飛行経路の見直しなど、既存施設の機能や利用効率を高めていく「賢く使う取組」をはじめ、帰宅困難者対策や水防災意識の浸透、心のバリアフリーの醸成など、ソフト面の施策と一体的に実施していくことが重要である。

(3) 民間活力など多様な整備手法の導入

限られた財源の中で必要な社会資本を整備していくには、PPP/PFI等を通じて民間の資金やノウハウを積極的に導入していくなど、多様な整備手法をより一層取り入れていくことが求められる。

その際、諸外国における成功要因等を踏まえ、わが国での市場拡大に向けた課題を分析し明確にした上で、民間にとって魅力的な案件を多く創出していくなど、具体的な改善策を検討・実施していくことが必要である。なお、コンセッションを推進する際には原則、全国共通とされているサービス提供に地域差が生じないように十分な配慮が必要である。

(4) 老朽化対策の着実な推進

高度経済成長期以降に大量に整備された社会資本の老朽化が進み、維持管理・更新の「山」が到来する時代を迎えている。それに伴い、2013年度の更新費（全国）は約3.6兆円であったが、その20年後には約4.6～5.5兆円となり現状の約3～5割高くなると推計されている。

個々の社会資本が安全・安心に利用され、かつ「ストック効果」を最大限に発揮し続けるには、予防保全型維持管理の導入などメンテナンスサイクルを構築し実行するなど、老朽化対策を着実に推進することが必要である。

また、社会資本の集約・再編等を検討していくとともに、メンテナンス産業の育成、ロボットやセンサー、ドローン等の新技術の開発・導入等により効果的・効率的なメンテナンスを推進しトータルコストの縮減と平準化を両立させることが肝要である。そうすることで、必要な社会資本を整備していくための投資余力を今後も安定的に確保しなければならない。

加えて、道路橋梁の約9割、道路トンネルの約7割など、地方公共団体が管理するインフラの割合は非常に高い。更に、建設後50年を経過した道路橋梁の約9割、道路トンネルの約8割が地方公共団体の管理である。しかし、維持管理を取り纏める部署・組織が確立されている地方公共団体は1割強であり、インフラの状況を取り纏めた台帳を更新できている割合も半数程度にとどまり、老朽化の把握状況も簡易な方法に拠っているのが現状である。地方公共団体、特に市町村では老朽化対策に、人員面、技術面、財政面で課題を抱えていることから、市町村の体制強化や、国や都道府県による様々な支援が不可欠である。

(5) 社会資本整備を支える担い手の確保・育成、建設業の生産性向上

建設投資の大幅な減少に伴い、建設業を取り巻く経営環境が悪化したことで、建設業では若手入職者の減少や高齢化の進行が問題になっている。団塊世代の大量離職を控える中で、次代へ確実に技能を継承し、将来にわたる社会資本の品質確保と適切な維持管理を持続的に行うには、女性を含む若年層の入職を促進するなど、社会資本整備の現場を支える担い手・技能人材を確保・育成していく必要がある。

わが国の生産年齢人口が総じて減少していく中で、社会資本の効果的な整備を図るには、人材の確保・育成とあわせて、現場の生産性向上に向けた構造改革を徹底する必要がある。国土交通省は、「ICTの全面的な活用」、「規格の標準化」、「施工時期の平準化」などにより、建設業の抜本的な生産性向上の実現を目指していく「i-Construction」を2016年度から本格的に実施しているが、こうした取組を首都圏のみならず全国的に鋭意推進していくべきである。また、国際標準化に向けた取組等を通じて、海外へ広く展開していくことも有効である。

(6) 社会資本整備重点計画の着実な実行

国土交通省は2015年度から2020年度までの概ね5年間の計画期間とする中長期的な社会資本整備の具体的指針である「第4次社会資本整備重点計画」を一昨年9月に、更に首都圏版の地方計画である「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」を昨年3月にそれぞれ策定した。

特に後者は、①脆弱国土、②加速するインフラ老朽化、③激化する国際競争、④人口減少と異次元の高齢化、⑤東京圏への一極集中という基本認識に立って、4つの重点目標とそれらに付随するプロジェクトや重点施策、主要取組、数値目標(KPI)が明示されているなど、社会資本整備を通じた首都圏全体の成長・発展に向けて非常に重要な役割を担うものである。

更に、国土交通省は、両計画で重点事項に位置付けられている「ストック効果の最大化」を実現するための具体的な手法や戦略を取り纏めた提言「ストック効果の最大化に向けて」を昨年11月に公表した。この提言の中で、「ストック効果の最大化」に向けた具体的施策として、①「賢く投資・賢く使う」の徹底、②ストック効果の「見える化・見せる化」、③社会資本整備のマネジメントサイクルの確立の3点を掲げている。

この提言の内容も踏まえて、両計画に記載された内容を着実かつ計画的に実行していくことが肝要である。

(7) 民間との緊密な連携

上述の通り、今後の社会資本整備は、個々のインフラの「ストック効果」を最大限に引き出すことが求められている。「ストック効果」を最大限に引き出していくには、国土交通省がインフラのユーザーである民間との緊密な連携により、民間のニーズをしっかりと把握することが重要である。

加えて、産業界との意見交換や、「ストック効果」の客観的・定量的な把握、「ストック効果」の「見える化」と民間への分かりやすい伝達、事例集の策定やインフラツーリズムの受入など「見せる化」に資する取組を実施することで、ユーザーが「ストック効果」をより実感できる環境を整備していくことが肝要である。

更に、社会資本の整備により民間投資・広域観光需要を誘発していくには、インフラの供用開始時期を積極的かつタイムリーに情報発信していくことが求められる。

なお、当所は昨年2月に国土交通省と立ち上げた「官民連携促進プロジェクト」に基づき、国土交通省と今後も緊密に連携し、東京および首都圏の国際競争力の強化や地域振興に資する取組、更には個々のインフラの「ストック効果」のアピールに資する取組を鋭意、推進していく所存である。

(8) 東京オリンピック・パラリンピックの成功に向けた施策の着実な推進

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の成功に向け、政府における関連施策の立案と実行にあたっての基本的な考え方を取り纏めた基本方針が一昨年11月に策定された。その中で、国土交通省は2020年大会の成功に向け重要な役割を果たす社会資本の整備に加えて、アスリート・観客等の円滑な輸送、外国人受入のための対策・訪日促進、道路空間や沿道の温度上昇抑制対策などの暑さ対策、ユニバーサルデザインのまちづくりや東京商工会議所が推進している声かけ・サポート運動をはじめとした心のバリアフリーの促進等を担うことから、これら一連の大会関連施策を着実に推進していく必要がある。

加えて、自動走行など新たな社会システムの構築をレガシーとすべく、将来にわたる科学技術の発展も十分に考慮して、社会資本整備に新たな技術や発想を積極的に取り入れていくことが肝要である。

3. 要望項目（首都圏の成長・発展に向け特に重要な社会資本整備・都市づくり）

(1) 道路

▶ 外環道の整備促進

首都圏三環状道路は、渋滞解消や環境改善、物流の信頼性向上、地域経済の活性化や広域観光の促進、雇用の創出をはじめとした高い経済効果など、多岐にわたるストック効果が期待されている。

一昨年3月に全面開通した首都高速中央環状線では、開通後3カ月の整備効果として、渋滞緩和効果の継続的な発現（中央環状線内側において、利用交通量は約5%減少、渋滞損失時間は約5割減少）、また、それに伴い定時性や安全走行性が向上し、経済活動の効率化、生産性の向上に寄与するなど、高いストック効果が発現している。更に開通後6カ月の整備効果としても、中央道方面と大井埠頭・羽田空港方面の貨物車輸送において、これまで一般道路や都心環状線を利用していた交通の約8割が中央環状線経由に転換し、輸送時間が約3割短縮するなど物流等の企業活動の効率化に寄与している他、観光・レジャー一面においても高いストック効果が発現している。

しかし、首都圏三環状道路の整備率は約79%で、諸外国の主要都市と比較すると未だ十分な状況ではない。首都圏の国際競争力の強化のみならず、わが国全体の活性化につなげていくためにも、首都圏三環状道路、中でも、整備率が約40%にとどまっている外環道は着実に整備していくべきである。

外環道（関越道～東名高速間）が完成すれば、上記と同様に都心に流入している通過交通が迂回できるようになるため、渋滞解消による高い経済効果に加え、首都圏におけるCO₂排出量削減効果、生活道路等における交通事故の減少など様々な整備効果が期待されていることから、都内経済界の総意として早期かつ着実な整備を強く望んでいるところである。とりわけ、首都直下地震等の大災害発生時には、一部区間に不通が生じた際にも速やかに移動することが可能となる迂回機能（リダンダンシー）を発揮し、日本の東西交通の分断を防ぐことから、外環道（関越道～東名高速間）をはじめ、東京および首都圏全体の国際競争力の強化に寄与し、災害時にも重要な役割を担う道路は早期に整備すべきである。

また、外環道の東名高速以南（東名高速～湾岸道路間）は、未だルートが確定していない予定路線となっているが、同区間が開通すれば関越道・中央道・東名高速と羽田空港や

京浜港とのネットワークが確立され、東京および首都圏全体の国際競争力の強化や都市防災力の向上に大いに寄与する大変重要な路線である。昨年2月、同区間の計画の具体化に向け、東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会が設立されたが、この協議会の場などにおいて検討を進め、早期に全体の計画を具体化し、事業化していく必要がある。なお、事業化した際には、まず東名高速から第三京浜までの区間（約4km）について早期に整備していくべきである。

▶ 圏央道の早期整備

圏央道は一昨年10月に埼玉県区間が全線開通し、常磐道と東関東道、および、東名高速から東北道がそれぞれつながったことで、広域観光の振興や生活道路の安全性向上、大型物流施設等の企業立地や生産性の向上、雇用や税収の増加など多岐にわたるストック効果が発現している。更に、本年2月に茨城県区間（境古河IC～つくば中央IC間）が開通し、東関東道から東名高速がつながり圏央道の利便性が一段と向上したことで、更なるストック効果が発現することが期待されている。

茨城県区間（境古河IC～つくば中央IC間）の開通により、圏央道の整備率は約9割になり概成したが、神奈川県の新利谷JCT～戸塚IC間および栄IC・JCT～藤沢IC間、千葉県の大栄JCT～松尾横芝ICが事業中であり、前者は2020年度までに完成予定との見通しが立っているが、後者の完成時期は未定となっている。

上述の通り、圏央道は渋滞解消や環境改善、物流の信頼性向上、地域経済の活性化や広域観光の促進、雇用の創出をはじめとした高い経済効果、更には地震による被災時の緊急輸送、災害や事故による非常時の迂回機能確保など、多岐にわたるストック効果が期待されていることから、早期かつ着実に整備を推進していくべきである。

加えて、圏央道の東北道から木更津東IC間は暫定2車線区間であり、対面通行の安全性、事故や大規模災害時の対応などで課題があることから、費用対便益を考慮の上、4車線化を図っていくべきである。

▶ 首都圏の高速道路等の渋滞対策の実施（ボトルネック地点の解消）

道路移動時間の約4割は渋滞に費やされており、渋滞による損失は年間約280万人分の労働力に匹敵する。効率的な企業活動を阻害し、災害時の救出・救助活動や復旧支援活動の妨げとなる交通渋滞は早急に対策を講じるべきである。

特に、全国ワースト1位の渋滞損失が発生している東名高速大和トンネル付近や、中央自動車道の調布付近および小仏トンネル付近、首都高速板橋・熊野町ジャンクション等は、恒常的に交通渋滞が発生し定時性を損ねている。2020年東京オリンピック・パラリンピックやラグビーワールドカップ2019開催時には、観光客の大幅増加等から高速道路利用率の増大が予想されていることから、早期のピンポイント渋滞対策が強く望まれる。また、人口あたり渋滞損失時間に関しては、都市部以外でも多大な渋滞損失が発生していることから、地方部においても対策を講じていく必要がある。

なお、幹線道路をはじめとした社会資本整備は、民間投資との連携を図りストック効果を最大限に引き出していくために、供用時期の見通し等をきめ細やかに情報提供していくことが重要である。

▶ 高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の拡充

2015年7月に公表された「高速道路を中心とした『道路を賢く使う取組』の中間答申」で災害や交通事故等が発生した際に、利用者が発生箇所を迂回するため代替路を走行した場合や、高速道路の外にある休憩施設等を利用するため一定時間内に一時退出した場合であっても、利用者の負担が増えないような料金体系を構築すべき旨が打ち出されている。

こうした考えに則り、国土交通省は、高速道路ネットワークを賢く使う取組の一環として、休憩施設の不足に対応し良好な運転環境を実現するために、全国3カ所の道の駅において、高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の試行を行う旨を本年2月に公表した。これはETC2.0搭載車を対象に、高速道路を降りて道の駅に立ち寄り後、一定の時間内に再進入した場合には、降りずに利用した料金のままとする施策である。

こうした取組は非常に有意義であることから、「賢い料金」に係る施策を拡充し、主要観光スポットをめぐる企画料金を設定し広域観光をより一層促進していくことで、「対流型首都圏」の構築や地方創生の実現に大いに役立てていくことが期待される。

▶ 国道（357号線、15号線・品川駅周辺等）の整備推進

東京都区部における混雑時平均旅行速度は16.8km/hとマラソンランナーよりも遅く、国内外の主要都市と比較して依然として低い水準にあることから、都市交通の混雑を緩和し交通を円滑化するとともに、大災害時における通行機能を強化する都市幹線道路の体系的なネットワークを構築する必要がある。

国道357号線は、東京湾岸の広域的なネットワーク形成のみならず、国際化が進む羽田空港へのアクセス向上や京浜三港の連携強化にも大いに寄与する重要な路線である。また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催時の円滑な移動を提供する上でも重要な役割を担うことが期待されている。国道357号線は東京港トンネル（東行き）、多摩川トンネルが未整備であることから、早期整備が期待される。

また、国土交通省と東京都は品川駅周辺の基盤整備・まちづくりについて、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」の実現に向けた基盤整備を前進させるために国道15号・品川駅西口駅前広場の整備方針をとりまとめ、本年2月に公表した。この中で、国道15号は、立体道路制度の活用により、道路上空の空間等を有効活用するなど合理的な土地利用を促進し、交通広場の整備とあわせて官民が連携し、都市基盤整備を進めていく旨が示されていることから、まちづくりと一体的な整備に向けて積極的に取り組んでいくべきである。

その他、国道20号（八王子南バイパス、日野バイパス・延伸）や、首都圏の都市間連携を強化する国道（国道6号など）についても整備を促進していくべきである。

▶ 臨港道路南北線の整備推進

首都圏の生活と産業を支える東京港は、世界同時不況後も外貿コンテナ取扱量が増大しており、施設容量を大幅に上回るコンテナ取扱量が交通混雑等の外部不経済を発生する要因ともなっている。このため、抜本的な施設容量の向上策として、新たなふ頭の整備及び既存ふ頭の再編を行うとともに、合わせて道路ネットワークの充実・強化を図るなど、交通混雑の解消に向けた取組が求められている。特に、中央防波堤地区においては、外貿コンテナ及び内貿ユニットロードターミナルなどのふ頭施設の利用に伴う交通需要に対応す

ることが喫緊の課題である。

上記を踏まえ、臨港道路南北線は、これらの課題解決に向け重要な役割を担う道路であることから、「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」で完成予定とされている2019年度までに、着実に整備を推進していくべきである。

▶ 踏切対策および連続立体交差事業の推進

都内には約1,050カ所の踏切があり、交通事故や交通渋滞、鉄道の輸送障害の一因となっている。「第4次社会資本整備重点計画」および「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」で重点施策に位置付けられている通り、効率的かつ円滑で安全・安心な移動環境の実現に向けて、踏切システムの改善や踏切道の拡幅、連続立体交差事業を積極的に推進すべきである。

なお、連続立体交差事業は、鉄道を連続して高架化または地下化し、数多くの踏切を同時に除去することで、鉄道の輸送障害の解消や道路ネットワークの形成促進、交通渋滞の解消による自動車平均走行速度の向上、地域分断の解消によるまちづくりの促進など地域の活性化のみならず、都市の防災・安全性の向上にも大いに寄与する事業である。特に、都内においては高いストック効果が見込めることから、鋭意推進していくべきである。

▶ 道路照明灯の設置促進など、高速道路の安全対策の促進

首都圏の高速道路では、道路照明灯が少ないため夜間は非常に視界が悪く、かつ、視線の高い大型車はハイビームで走り続けることも困難である。200m先に横転車がある場合でも、発見が遅れ追突事故を発生させる危険性が高いとの声がトラックドライバーから実際に聞かれていることから、道路照明灯の設置促進など早急な対策が望まれる。

また、暫定2車線区間は死亡事故率が高いことから、ワイヤロープの設置や、4車線化および付加車線の設置を図るなどの対応が求められる。加えて、2日に1回の割合で発生する逆走への対策も講じていくべきである。

▶ スマートインターチェンジの設置促進

首都圏では、首都圏三環状道路、特に圏央道の整備促進により、沿道に大規模な物流拠点、生産拠点、商業施設等が集積しつつあることから、首都圏三環状道路が活発な経済活動や円滑な物流に果たす役割は今後、ますます大きくなるものと思われる。

一方、わが国の高速道路のインターチェンジは、平均間隔が約10kmと欧米諸国の約2倍もの長さがあるため利便性が低く、高速道路が有効活用されない一因になっている。加えて、一般道に渋滞を引き起こす要因にもなっていることから、インターチェンジの設置に関しては、シンプルな構造で、あらゆる車種が利用できる「入口」または「出口」を、設置間隔を短くした上で増設し、利便性の向上と渋滞緩和を目指していくべきである。

こうした考えに則り、首都圏における既存の高速道路の利便性の向上や交通の円滑化、一般道の渋滞緩和、地域活性化に向けて、費用対便益を考慮の上、スマートインターチェンジの整備を促進していくべきである。

また、国土交通省は2017年度の道路関係予算の中で、高速道路と民間施設を直結する専用インターチェンジを整備する制度を創設する旨を公表した。この制度に基づき、空港や港湾、物流拠点、工場団地、大規模商業施設に直結するスマートインターチェンジの設置についても、積極的に取り組んでいくべきである。その際、直結対象とする施設の選

定に公共性・公平性を確保していくことに加えて、民間の費用負担のあり方も十分に考慮していくことが必要である。なお、詳細な制度設計にあたっては民間をはじめとした多様な主体の参画のもとで、議論を積極的に進めていくとともに、民間の費用負担についてはネーミングライツを導入するなど工夫をすることで、より多くの事業者が発意できる環境を整備していくべきである。

▶ 首都圏の高速道路、橋梁、トンネル等の老朽化対策の推進

開通から50年以上が経過した首都高速道路をはじめ、高速道路の構造物は老朽化が進んでおり、対策が急がれている。2013年12月に首都高速道路株式会社が示した大規模更新等に関する計画に基づき、1号羽田線（東品川栈橋・鮫洲埋立部）に引き続き、1号羽田線（高速大師橋）・3号渋谷線（池尻～三軒茶屋）の大規模更新を推進していくとともに、都心環状線の築地川区間や日本橋区間の都市再生に関する検討を進め、速やかに実施していく必要がある。なお、首都高速の老朽化対策の実施にあたっては、三環状道路の早期整備により都心への流入交通量を減らすなど、更新のための環境を整えた上で、取組を迅速に進められたい。また、東日本および中日本高速道路株式会社が管理する路線の構造物についても、対策を鋭意推進していくことが求められる。

一方、関東地方整備局が管理する道路橋のうち3割強が高度経済成長期と言われる1955年から1973年にかけて建設されており、建設後50年以上が経過した橋は2013年4月時点で21%、その20年後には62%まで急激に増加する見込みとなっている。同様に、建設後50年以上が経過したトンネルは2012年時点で41%、その20年後には61%まで増加する見込みとなっている。こうした中、個々の社会資本が安全・安心に利用され、かつストック効果を最大限に発揮し続けるためには、予防保全型維持管理の導入などメンテナンスサイクルを構築し実行することや、メンテナンス産業の育成、ロボットやセンサー、ドローン等の新技術の開発・導入等により、トータルコストの縮減と平準化を両立させていくことが不可欠である。加えて、地方公共団体、特に市町村では老朽化対策に、人員面、技術面、財政面で課題を抱えていることから、市町村における専門部署の創設、技能者の確保・育成、効果的・効率的なメンテナンス手法を共有する仕組みの構築等に対する支援に注力していく必要もある。

▶ 立体道路制度の拡充等を通じた道路空間の利活用

道路の立体的区域を指定して、道路と建物を一体的に整備するための制度である立体道路制度は、道路と周辺地域の一体的な整備が図られ、合理的な土地利用の促進に寄与することから、用地の確保が特に困難な東京では道路整備や都市再生事業を推進していく際に有効な制度である。

上述の通り、本年2月に公表された国道15号・品川駅西口駅前広場の整備方針の中で、国道15号は、立体道路制度の活用により、道路上空の空間等を有効活用するなど合理的な土地利用を促進し、交通広場の整備とあわせて官民が連携し、都市基盤整備を進めていく旨が示されているが、土地の有効利活用に向けて、こうした取組を他のプロジェクトでも積極的に取り入れていくことが望ましい。

(2) 鉄道

▶ 都心と首都圏空港間のアクセス改善など、鉄道交通網の更なる強化

世界の都市総合力ランキングでは、東京の強みとして「公共交通の充実・正確さ」が挙げられている一方で、弱みとして「都心から国際空港までのアクセス時間」を指摘している。従って、東京および首都圏全体の国際競争力を強化するには、首都圏空港（特に羽田空港）と都心間のアクセス改善による移動利便性の向上が不可欠である。鉄道路線の整備、バスの運行充実等に向けて、国、東京都等関係自治体、事業者が緊密に連携し着実に対応していくことで、アクセスを更に改善していくべきである。

また、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について、昨年4月に国土交通省交通政策審議会諮問第198号に対する答申が公表された。この答申では、国際競争力の強化に資するプロジェクト、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして、路線の新設や既存施設の改良に関するプロジェクトが挙げられている。

この中で、特に地元自治体や事業者から要望が強い路線については、事業を推進するための課題を整理し、費用対便益や技術的な課題等を検討、精査するなど整備に向けた取組を着実に進めていくべきである。加えて、既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備などにより、都市鉄道ネットワークの充実や利便性の向上、空港アクセスの改善を図ることも、国際競争力の強化に大変に有効である。

なお、首都圏の鉄道交通における混雑緩和や安全性の向上、輸送障害の改善に資する取組は引き続き、推進していく必要がある。加えて、訪日外国人客の一層の増加や2020年東京オリンピック・パラリンピック等を見据えて、交通系ICカードの利用エリア拡大や、公共交通機関における多言語での情報提供、無料公衆無線LANの導入を推進していくことも重要である。

▶ リニア中央新幹線の着実な整備、沿線地域の活性化

リニア中央新幹線は、三大都市圏の交流・連携の一層の緊密化により経済活動が活性化することが期待されるなど、わが国の国際競争力の強化に資する重要なプロジェクトである。また、東海地震等の災害が発生した場合でも、東海道新幹線のバイパスとして三大都市圏を結ぶ大動脈を途切れさせることがないため、わが国の経済活力の停滞を防ぐ重要な交通基盤でもあり、更には、関連技術をパッケージ化し、将来の海外展開も期待できるプロジェクトでもある。

2014年10月に、国土交通省が東京（品川）・名古屋間の工事实施計画を認可したところであるが、2027年に予定している名古屋までの開業、および大阪までの開業に向けて、取組が着実に推進されることを望む。また、リニア中央新幹線の開業を一つの契機として、沿線地域を活性化していくことも重要である。

なお、「国土形成計画」に記載の通り、リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界から資金や人材、情報と呼び込み、世界を先導するスーパー・メガリージョンが形成されることが期待される。また、その効果を全国に拡大・波及させるためには、リニア中央新幹線と他の交通ネットワークとの結節の強化により、交通ネットワークを充実させることが必要である。

▶ 主要な鉄道駅など交通結節点における施設整備の促進

人口の高齢化が進行している中で、高齢者をはじめ誰もが暮らしやすい、自動車に頼らないまちづくりを進めるために、複数の交通手段をつなぐ施設であり地域の拠点となる駅前広場等の交通結節点では、快適性・利便性の向上など一層の機能強化が求められている。こうした交通結節点では、ユニバーサルデザインの観点も踏まえ、駅前広場やペデストリアンデッキ、自由通路など公共交通機関の利用促進に資する施設等の整備を促進していくべきである。

▶ ホームドアの整備促進、駅のバリアフリー対策の強化

「交通政策基本計画」では、2020年東京オリンピック・パラリンピックも踏まえて、全ての人々が参画できる社会を実現するとともに、高齢化社会におけるスムーズな移動を実現するために、「バリアフリーをより一層身近なものにする」を目標の一つに掲げ、車両や鉄道の駅など旅客施設等のバリアフリー化、ホームドアの設置に関する数値指標を盛り込んでいる。

高齢化社会への対応のみならず、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴い、国内外から多くの人々が東京および首都圏を訪れることから、ホームドアの整備促進をはじめ上記の計画に盛り込まれた数値目標を達成するための施策を鋭意推進し、公共交通機関等のバリアフリー化を着実に進めていくべきである。更に、ホームドアの整備は車両扉位置の相違やコストの低減、整備に要する時間等の課題があることから、こうした課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発を進めていくことも重要である。

なお、誰もが安全で円滑に移動でき、安心して過ごすことができる環境を整備していくには、ハード面の整備に加えておもてなしの精神や他者を思いやる共助の心を涵養するなど、ソフト面の対応も不可欠である。

国土交通省では、バリアフリー化の促進に対する国民の理解を深め協力を求める「心のバリアフリー」を推進するため、高齢者、障害者等の介助体験や疑似体験を行う「バリアフリー教室」を開催している。「心のバリアフリー」を推進することは、国土交通省重点政策2016や2020年大会に向けた国土交通省の取組にも明記されているが、こうした取組は、誰もが安全で円滑に移動できる環境整備に大変に有効であることから、鋭意推進されたい。

加えて、東京商工会議所では、上記の認識に基づき、高齢者や子ども、妊婦、子ども連れの方、障害者、外国人等を社会全体で見守り支え合う機運を醸成させ、誰もが安心・安全・快適に暮らし過ごせる地域社会を実現するために、街なかなどで困っている方々に積極的に「声かけ」をして、相手が求める範囲のサポートをしていく「声かけ・サポート運動」を全所的に推進している。更に、昨年11月から本年1月にかけて、国土交通省の後援のもとで、首都圏の鉄道事業者が連携し「声かけ・サポート」運動強化キャンペーンを実施したところである。官民を挙げてこうした取組を実施し「心のバリアフリー」を推進していくことは有意義であり、東京および首都圏のおもてなし力の向上や街の魅力向上にも資するものである。また、2020年大会を契機にこうした機運を更に高めていき、レガシーとして未来へ引き継いでいくことも重要である。

(3) 港湾

▶ 国際海上コンテナターミナル整備事業の推進（東京港、横浜港）

京浜港（東京・横浜・川崎の三港）は、わが国の国際物流を支え、首都圏4千万人の生活と産業を支える極めて重要な拠点であるが、規模や機能、コストの面でシンガポールや釜山などアジア主要港が急速に台頭している。それに伴う基幹航路のわが国の港湾への直行便の減少などは、輸送時間や物流コストの増大につながることから、わが国経済への影響が懸念されている。

国土交通省は京浜港と阪神港を国際コンテナ戦略港湾として位置づけ、「選択と集中」に基づく重点的な投資を行うこととしているが、京浜港の国際的な地位を回復するためには、必要な機能の整備とコストを含めたソフト面の改善に早急に取り組まなくてはならない。

こうした中、東京港中央防波堤外側地区および横浜港南本牧埠頭地区では国際海上コンテナターミナル整備事業が進められている。本整備事業を通じて、大水深コンテナターミナルを整備することにより、国際海上コンテナ物流において基幹的な航路である欧州航路や北米航路に就航している大型コンテナ船による効率的な輸送が可能となり、産業立地環境の向上と物流コストの低減が図られ、東京および首都圏の産業の国際競争力が強化されることが期待される。更に耐震性を強化した岸壁が整備されることで、震災時においても物流機能が維持されることが期待されている。東京港中央防波堤外側地区および横浜港南本牧埠頭地区の国際海上コンテナターミナル整備は、「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」で完成予定時期が公表されていることから、着実に推進していくべきである。

▶ 東京港大型クルーズ客船埠頭の整備推進等

世界のクルーズ人口は、クルーズ船の大衆化が進んだことで大幅に増加している。また、アジア域内においては、大型クルーズ客船による低価格なカジュアルクルーズの提供が開始されたことで、クルーズ市場の成長が見込まれていることから、日本への大型クルーズ客船の寄港需要が高まることが予想されている。

一方で、東京は鉄道・航空との接続の充実、豊富な観光資源等、大きなポテンシャルを有しているとともに、2020年東京オリンピック・パラリンピックが開催されることなどから、東京港への入港を希望するクルーズ船社が多くなっている。こうした状況の中、東京都は世界最大級の大型クルーズ客船にも対応できる新たな客船埠頭の整備を2020年大会の開催に間に合うように取り組んでいるところである。

昨年3月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」において「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という新たな目標が設定された中で、東京港の大型クルーズ客船埠頭は高いストック効果が期待されていることから、同埠頭の整備を促進していくことが求められる。

加えて、本年1月に横浜港が「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾として選定されたことから、計画書に記載されているハード・ソフト両面の取組を鋭意推進していくことが望まれる。

(4) 空港

▶ 羽田空港の更なる機能強化と就航都市数の増加等

羽田空港は、都心に近く24時間利用できる空港であり、わが国の将来を左右する重要なインフラであるため、その機能を十二分に発揮させていくことが必要である。一方、世界の都市総合力ランキングで東京の弱みとして国際線直行便就航都市数など国際交通ネットワークが挙げられている中で、首都圏空港における国際線需要は2012年度からの10年間で約6～8割増加する見込みであり、概ね2020年代前半には約75万回の容量の限界に達する見通しとなっている。

従って、羽田空港の機能強化に向けて、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催までに実現し得る方策として提案されている滑走路処理能力の再検証、特定時間帯の活用、都心上空飛行経路の設定、駐機場やターミナルビル等の地上施設の整備等について、地元住民や環境、港湾機能等に十分に配慮をした上で着実に実現し、拡大した昼間の空港容量を使って国際線を3.9万回拡大することで、更なる国際化を推進していくべきである。これにより、羽田空港の国際線旅客数は現在の1.6倍に増え、経済波及効果は年間で6,500億円、雇用創出効果は4万7千人に達すると見込まれていることから、東京および首都圏全体の国際競争力の強化や持続的な成長にも大きく寄与していくことが期待される。

加えて、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催以降の方策として提案されている滑走路の増設についても、港湾機能との共存に配慮した上で、鋭意、検討を進められたい。また、後述の通り、成田空港の機能強化に向けて提案されている方策についても、関係する地方公共団体等との議論を深めて着実に推進していくべきである。これら一連の方策を通じて、「第4次社会資本整備重点計画」で重点施策に位置付けられている通り、2020年度までの首都圏空港の空港処理能力の最大7.9万回の拡大や、「交通政策基本計画」で掲げられている首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）をアジア主要空港並みにすることを着実に実現されたい。また、更なる国際化により利用者に不便が生じないよう、出入国管理、税関および検疫体制を確保していくことも重要である。

なお、世界の航空需要が増大を続ける中で、操縦士需要も増大することが予測されていることから、操縦士の確保・育成にも注力されたい。

▶ 羽田空港のポテンシャルを活かした跡地利用の推進

羽田空港跡地は、空港の沖合展開事業以来の経過によって生じた広大な土地であり、空港に隣接する希少な空間であることから、跡地利用にあたっては空港と密接に関連し、一体となった利用を図ることが重要である。

跡地利用については、羽田空港移転問題協議会（三者協）が2010年に「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を策定し、第1ゾーンおよび第2ゾーンの土地利用や基盤施設、まちづくりの進め方等が取り纏められている。

第1ゾーンは大田区が中心となり、中小企業向けの研究開発施設・企業向けオフィス・交流施設や、観光情報・全国の文化等を紹介する施設を整備する計画がある。また、第2ゾーンは国土交通省が主導し、民間事業者への空港用地（行政財産）の貸付を通じて、宿泊施設の整備・運営等を図っていくこととしている。

こうした取組は、空港と一体となった魅力的なまちづくりに資することに加えて、羽田空港の優れた立地特性を活かし、都内のみならず全国の産業活性化や地域間交流に寄与す

るポテンシャルを有していることから、国家戦略特区を十分に活用の上、具現化に向けた取組を推進されたい。

あわせて、川崎市の殿町地区には生命科学分野の研究機関等の集積が進んでおり、上述の羽田空港跡地地区（第1ゾーン、第2ゾーン）を含む京浜臨海部との連携や、近隣のものづくり企業との医工連携の促進等、多岐にわたる相乗効果が期待されている。「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」において、国および地方公共団体の参加のもと、具体策の協議がなされているが、両地区の連携強化には、羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域において、都市再生特別措置法に基づく支援措置を十分に活用し、民間都市開発や連絡道路をはじめとする関連公共施設の整備を推進することや、国道357号線多摩川トンネルの早期整備等を促進していくことが求められる。

また、多摩川の長い水際線を活かした良好な景観を創出して、快適で魅力ある親水ネットワーク形成にも注力していくことが求められる。

なお、上記の一連の取組を具現化する際には、適時適切な情報発信に努めるとともに、中小企業をはじめとした民間事業者の活力を最大限に活用していくべきである。

▶ 成田空港の更なる機能強化

成田空港は2013年3月末に年間発着枠を27万回まで拡大し、2016年は約3,900万人の航空旅客数があるなど、わが国の国際航空の中心的な役割を担っている。更にLCCターミナルの整備等により、2015年3月に年間発着枠30万回化を実現したところである。

成田空港は今後も、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応する国際線のメイン空港の一つとして、地元合意を踏まえて、高速離脱誘導路の整備等による空港処理能力の拡大や、国際ネットワークの拡充に取り組み、更に著しく成長しているLCCや、今後も拡大が見込まれるアジアから北米への乗り継ぎ需要を取り込んでいくことで、アジアのハブ空港としての地位を確立していくことが期待される。

▶ 横田基地の軍民共用化の推進、横田空域および管制業務の返還

首都圏空港は概ね2020年代前半には約75万回の容量の限界に達する見通しがある中で、横田基地の軍民共用化は、首都圏の空港容量の拡大や首都圏西部地域の航空利便性の向上に寄与することから、早期実現を図ることが望ましい。

また、在日米軍が管理する横田空域は、一都九県にわたる広大なエリアに広がっている。同空域の一部は2008年9月に返還され、羽田空港の容量増加に対応した管制が可能となったが、依然として民間航空機の運航の支障となっている。より安全で効率的かつ騒音影響の少ない航空交通を確保していくには、横田空域の早期全面返還を実現することで、首都圏の空域を再編成し、わが国が一体的に管制業務を行うことが必要である。

(5) 都市整備・まちづくり

▶ 民間都市再生事業の推進

グローバル化の一層の進展に伴い、アジア主要都市がインフラや市場の整備を進め、急速に成長していることから世界の都市間競争が激化している。そうした中、わが国の経済成長のエンジンである東京が、世界との熾烈な都市間競争を勝ち抜き、存在感を高めていくには、官民が連携して市街地の整備を強力に推進し、世界から資金や人材、情報を呼び

込むことができる魅力ある都市拠点をより一層形成していくことが必要である。

そのため国は、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、全国59地域を「都市再生緊急整備地域」に指定している。同地域では、容積率等土地利用規制の緩和や、都市計画の提案、事業許可等の手続期間の短縮など、都市再生特別措置法に基づく特別な措置が用意されている。

また、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として、全国13地域を「特定都市再生緊急整備地域」に指定している。同地域においては、「都市再生緊急整備地域」における特別な措置に加えて、下水の未利用エネルギーを民間利用するための規制緩和などの措置を通じて、民間都市開発を支援している。

両地域では、上記の特別な措置に加えて、国土交通大臣の認定を受けた大規模で優良な民間都市再生事業に対して、税制支援や金融支援等を実施している。現在、民間都市再生事業計画としてこれまで107計画（うち東京都内を事業区域とする計画は56計画、いずれも本年3月10日時点）が認定されており、こうした民間都市再生事業は大きな経済波及効果が期待されている。これらの支援措置を通じて民間の都市再生事業を促進していくことで魅力ある都市拠点をより一層形成していくとともに、国際競争力の強化に資する施設の整備を促進するための民間都市再生事業に対する新たな金融支援措置や税制支援、街区の特性に応じた容積率等土地利用規制の緩和など、措置の更なる拡充を図りたい。

▶ 国家戦略特区の特例に基づく都市再生プロジェクトの推進

国家戦略特区には、世界から資本・人材を呼び込む国際的ビジネス環境の整備等を目的に、多岐にわたる規制改革メニューが用意されている。このうち、都市計画法等の特例措置では、居住環境を含め、世界と戦える国際都市の形成を図るために必要な施設（都心居住のための住宅、オフィスビル、コンベンション施設等）の立地を促進するため、区域計画に記載して内閣総理大臣の認定を受けることにより、都市計画の決定等や事業に係る許認可等がなされたものとみなすワンストップ処理が可能であり、都市再生プロジェクトの迅速な推進に大いに寄与している。

現在、東京圏の区域計画には、本特例措置に基づく複数の都市再生プロジェクトが盛り込まれているが、着実かつスピーディーに推進していくことが期待される。また、本特例措置の追加対象となっているプロジェクトも数多くあるため、プロジェクトの具現化に向けて、新たな区域計画を速やかに認定していくことが肝要である。

更には、一昨年8月に東京圏の国家戦略特区の都内における区域が、9区から東京都全域へ拡大された。従って、9区以外の地区における都市再生プロジェクトなど、対象となるプロジェクトを更に追加していくことで、国際的ビジネス環境や外国人向け生活環境の整備をより一層促進し、外国企業やMICEの誘致を加速することで、新たな投資や雇用を創出していくことが求められる。

加えて、すでに予定されている合計32の都市再生プロジェクト全体で約11兆円の経済波及効果が見込まれている中で、「日本再興戦略2016」には、主として東京圏の国際都市機能を更に向上させるため、都市再生プロジェクトの合計数を2年間で100とする構想が掲げられていることから、着実かつスピーディーに推進していくことが期待される。

なお、国家戦略特区を通じて国際都市の形成を図るために必要な施設（都心居住のための住宅、オフィスビル、コンベンション施設等）の立地を促進し、拠点形成を図っていくには、税制支援等の拡充や、日影規制の緩和、借地借家法の正当事由の拡大も検討すべきで

ある。更に、東京都駐車場条例や地域ルールで、大規模建築物に対する駐車場の附置義務が課せられているが、一定の駐車需要が見込めないエリアもあることから、附置義務の一層の緩和も検討すべきである。

▶ 水辺や緑の空間を活かした魅力ある景観の形成、舟運の活性化

水や緑といった豊かな自然、歴史や文化に根差した「うるおい」のあるまちなみや景観・環境は地域固有の貴重な資産であり、これらを再生・保全・活用することは都市の魅力向上につながるだけでなく、地域活性化や観光振興にも寄与する。従って、にぎわいのある水辺空間の形成に資する事業や水辺の緑化、都市再開発などを通じた緑地の創出に鋭意、取り組まれない。また、水と緑による「うるおい」のあるまちなみや景観を、海外にはない「日本ならではの」の魅力として、世界へ広くアピールしていくことも重要である。

更に、上記に関連し、魅力があり快適なまちづくりを推進していく上で、都市公園の整備や公園施設の老朽化対策の実施、2020年東京オリンピック・パラリンピックを見据えた路面温度抑制対策も推進していくべきである。

なお、水辺の周辺には、多くの観光資源があり、これらをつなぐ舟運自体にも、観光や移動手段として価値があることから、舟運の活性化に向け、新たな舟運ルートの開発に対する支援、運航に係る届出手続きの簡素化を行うとともに、船舶が運行するための川幅や川底等の環境整備、防災船着場の平常利用を推進されたい。加えて、国をはじめ都や区など行政が設置・管理する船着場について更なる一般開放を望むとともに、設置者や管理者ごとに異なる船着場の利用条件統一、船着場における利便施設の整備等により、舟運事業者の一層の利便性向上を図られたい。また、駅やバス停留所などの公共交通機関や観光エリアから船着場までの案内や誘導が充分ではなく、船着場がわかりにくいといった指摘があることから、案内誘導サインの充実や船着場自体の統一ロゴマークの整備など利用者の利便性向上が求められる。

▶ エリアマネジメントの推進

地域ルールに基づくまちづくりや、公共施設・公開空地を活用したイベント開催等のにぎわい創出、防災訓練やパトロールによる安全・安心の確保、エリア循環バスやレンタサイクルの運営等の地域交通事業をはじめ、地権者や企業、開発事業者等の民間が主体的に行う、地域の環境および価値を維持・増進するための取組であるエリアマネジメントは、質の高い都市空間の形成に大いに寄与している。エリアマネジメント団体によるソフト的な活動は東京の魅力向上や国際競争力の強化にとって重要な要素であるため、セミナー等による普及啓発や、道路占用の特例を活用する地元自治体の取組に対する支援、公開空地の活用促進に向けた規制緩和等により、エリアマネジメントを更に進化させていくべきである。

▶ 集約型地域構造への再編（コンパクトシティ化の促進）

首都圏および東京圏の人口はこれまで増加傾向であったが、今後は逡減していくことが予想されている。また、東京都の人口は2025年の1,398万人をピークに減少に転じることが予測されている。区部の2050年の人口増減（2010年との比較）では、主に都心（中央区、港区、江東区等）で人口が増加するものの、その他の区や多摩地域においては、度合いの差こそあるものの、総じて人口が減少すると予測されている。東京を含む

首都圏全域における今後のまちづくり、都市づくりは、こうした人口動態の大きな変化を踏まえて、都市サービスや都市の持続性を確保していくために、市街地の拡大や都市機能の拡散を抑制し、効率的・機能的な市街地へと再編していく必要がある。

国土交通省は、時代に合った構造的な地域づくりの基本コンセプトとして「コンパクト・プラス・ネットワーク」を掲げている。このコンセプトに則り、東京を含む首都圏全域においても、行政、医療・福祉、商業等、生活に必要な都市機能や居住機能を駅周辺等の交通拠点から一定の地域に集約する地域構造（コンパクトシティ）へ再編していくことが重要である。とりわけ、東京では、鉄道をはじめとした交通網により各地域のネットワークを維持・強化していくことで、「大都市戦略」が掲げる「鉄道沿線まちづくり」を推進し、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していくことが必要である。その際、高次の都市機能については沿線の地方公共団体で分担・連携していく発想が重要である。

なお、「コンパクト・プラス・ネットワーク」や「鉄道沿線まちづくり」の考えに則り地域構造の再編を推進していくには、国土交通省のモニターアンケートにおいて、6割強がコンパクト・プラス・ネットワークについて「聞いたことがない」と回答している一方で、コンパクト・プラス・ネットワークの考えを重要であると回答する割合は約8割であることから、国民・都民に対する一層の周知や理解促進が不可欠である。

▶ バリアフリー、ユニバーサルデザインの推進

「第4次社会資本整備重点計画」では、「人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する」を重点目標の一つに掲げ、目標を実現するための政策パッケージとして「安心して生活・移動できる空間の確保（バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進）」を設定し、都市公園や特定路外駐車場、特定道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物等におけるバリアフリー化率を数値目標として盛り込んでいる。また、「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」においても、2020年度までに達成すべき公共施設等のバリアフリー化率等が明記されている。

高齢化社会への対応のみならず、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴い、国内外から多くの人々が東京および首都圏を訪れることから、上記の計画に盛り込まれた数値目標を達成するための施策を鋭意推進し、歩行空間、公共空間等のバリアフリー化を着実に進め、誰もが安全で円滑に移動でき、安心して過ごすことができる環境を整備していくべきである。

▶ 既存住宅ストックの活用促進

既存住宅はその品質や管理状態が十分に評価されずに、築年数の経過とともに市場での価値が低下する状況にある。そのため、住宅の平均使用年数は欧米と比べて短く、既存住宅市場も十分に活性化していない。良質な既存住宅の市場を形成し流通を促進していくには、新築時から維持管理期、売買期までの全体を通じて、住宅の品質や性能が確保され、取引時にそれらが明らかになり、その価値が適切に評価されることが必要である。また、空き家の発生を抑制していく上でも、既存住宅を売買や賃貸の各市場に流通させていくことが重要である。

国土交通省および関係機関は、これまでの「住宅をつくっては壊す」社会から「いいものをつくって、きちんと手入れをして、長く大切に使う」社会へと移行するための措置として、リフォームに係る相談や、消費者が既存住宅の状態を把握するための現況検査に係る

指針の策定、瑕疵保険等に取り組んでいるが、消費者が安心してリフォームや既存住宅を取得できる市場環境の整備に向けて、こうした措置の一層の周知や拡充に努められたい。これらの一連の措置により、「住生活基本計画」で掲げられている既存住宅流通の市場規模（2013年4兆円→2025年8兆円）等の成果目標を達成していくことが期待される。

➤ 「物流生産性革命」の推進および関連施設の整備

物流の効率化・高度化を図ることが、経済活動全般の生産性向上や国際競争力を強化していく上でますます重要な要素となっている。しかし、国内貨物輸送の9割を占め物流の中核を担うトラックの積載率低下や手待ち時間の発生、宅配便の再配達など様々な非効率が発生している。

こうした中、国土交通省は「生産性革命プロジェクト」の一環として、「物流生産性革命」を推進している。この「物流生産性革命」には、「成長加速物流」として、荷主協調のトラック業務改善や中継輸送を含む共同輸配送の促進、物流を考慮した建築物の設計・運用の促進、自動隊列走行の早期実現など「トラック物流の革新」や、「コンテナ輸送の革新」、「港湾の刷新」、「海運の刷新」が盛り込まれている。また、「暮らし向上物流」として、オープン型宅配ロッカーの導入促進等による宅配便再配達の削減、ドローンによる荷物輸送のための環境整備、手ぶら観光の促進等が盛り込まれているが、共同荷捌き駐車施設の整備も含め、国土交通省が目指している2020年までに物流事業の労働生産性を2割程度向上させることを実現するために、これらの施策および関連施設の整備を鋭意推進されたい。

更に、「トラック輸送の生産性向上に資する道路施策」に盛り込まれている「ダブル連結トラックによる省人化」、「物流モダルコネクトの強化」、「特大トラック輸送の機動性強化」についても、鋭意実施されたい。

➤ 宿泊施設および貸切観光バス駐車場の整備促進

訪日外国人客の急増を受け、首都圏をはじめとした三大都市圏のみならず地方都市においても宿泊施設の稼働率が8割を超える地域が見られるなど、多くの地域において宿泊施設が不足している。観光立国の推進を図る上で宿泊施設の不足がボトルネックとなっており、今後見込まれる訪日外国人客の更なる増加を見据えると、宿泊施設の供給確保が大きな課題となっている。

こうした中、国土交通省は昨年6月に、宿泊施設の整備に着目した容積率緩和制度の創設に係る通知を、各都道府県知事および各指定都市の長に対して発出した。この制度を活用し、新築のみならず増改築・用途変更も含めて、大規模なものから小規模なものまで多様な宿泊施設の供給を促進し、適切な場所への立地を政策的に誘導していくことが求められる。

更に、都市部において貸切バスによる路上混雑が生じており、周辺の事業者から対応を求める声があがっている。主要駅や空港等に加えて、都市部においても貸切バス専用の乗降スペースや駐車場を確保することが必要である。

○防災・減災

①災害に強いまちづくり

▶ 木密地域等密集市街地の早期改善

都内における木密地域等密集市街地は、山手線外周部から環状7号線沿いに広範に分布し、区部面積の11%、居住人口の20%を占めている。木密地域は、道路や公園等の都市基盤が不十分なことに加え、老朽化した木造建築物が多いことなどから危険度が高く、地震火災などにより死者数や全壊・焼失棟数等の面で甚大な被害が想定されている。また、木密地域は居住者の高齢化による建替え意欲の低下、敷地が狭小等により建替えが困難、権利関係が複雑で合意形成に時間を要するなどの理由から、整備・改善が進みにくい状況となっている。

国の首都直下地震の被害想定では、都内で想定される最大の死者数約1万3千人ならびに最大の建築物全壊・焼失棟数約33万3千棟のうち、地震火災を原因とするものは約8,400人、約22万1千棟と、それぞれ約3分の2を占めている。東京都が公表した首都直下地震の被害想定においても、想定死者数約9,700人のうち地震火災によるものが約4,100人と4割強を占め、建物被害についても全壊・焼失棟数約30万4千棟のうち、地震火災によるものが約20万棟と約3分の2を占めていることから、木密地域の早期解消は首都直下地震の被害を最小限に抑えることに直結する重要な取組である。

こうした中、国土交通省は、「住生活基本計画」において、「地震時等に著しく危険な密集市街地」を2020年度までに概ね解消することを目標としている。また、昨年3月に閣議決定された「首都直下地震緊急対策推進基本計画」の変更において、今後10年間で達成すべき減災目標として、首都圏で想定される最大の死者数約2万3千人の概ね半減、想定される最大の建築物全壊・焼失棟数約61万棟の概ね半減が、それぞれ設定された。あわせて、木密地域における感震ブレイカー等の普及率を2015年度の1%未満から2024年度に25%にすることをはじめとした、減災目標を達成するための具体的な目標も設定されたところである。

一方、東京都においても、木密地域の整備・改善に向け「木密地域不燃化10年プロジェクト」を立ち上げ、不燃化特区制度による市街地の不燃化や特定整備路線の整備による延焼遮断帯の形成等により、2020年度までに整備地域の不燃領域率を70%に引き上げるなど、燃え広がらない・燃えないまちを実現することを目標に様々な対策を講じている。

従って、首都直下地震等大災害発生時の被害を最小限に抑えるために、2020年度までに木密地域等密集市街地の解消を図ることは極めて重要であることから、密集市街地総合防災事業等を通じて、延焼遮断効果のある道路等の整備、避難場所・避難経路の確保、老朽建築物の建替え・除去、共同建替えによる不燃化、避難場所等として機能する公園の整備推進など、一連の取組を強力に講じられたい。加えて、高齢者が多い木密地域において、子育て支援施設やサービス付き高齢者向け住宅、福祉施設等の生活支援機能の整備を進めるなど、多様な世代や世帯の居住を促進していくことも重要である。

なお、都内で木密地域等密集市街地の解消に向けた取組を展開していく際には、東京都や各区との緊密な連携を図られたい。

▶ 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進

首都直下地震等大災害発生時に、防災拠点や他県等との連絡に重要な役割を担う緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化を進めることは、道路の閉塞を防ぎ円滑かつ迅速な救出・救

助活動の実施や緊急支援物資等の輸送、建築物の倒壊による人的被害の減少に向けて、極めて重要である。

東京都は、地域防災計画で位置付けた緊急輸送道路のうち、特に沿道建築物の耐震化を図る必要があると知事が認める道路を特定緊急輸送道路としている。耐震改修促進法および耐震化推進条例により、特定緊急輸送道路の沿道建築物のうち旧耐震基準で建築され、高さが概ね道路幅員の2分の1以上の建築物の所有者に対して耐震診断を義務付けている他、耐震改修を努力義務としている。耐震診断および耐震改修ともに財政的な支援を講じることで、沿道建築物の耐震化に取り組んできたが、昨年12月時点の耐震化率は82.7%であり、耐震診断が義務付けられている旧耐震基準の建築物に限ると34.1%にとどまっている。こうした状況に対して、東京都が沿道建築物の所有者を対象に昨年実施した調査では、所有者の46%が耐震化を予定（耐震改修を予定26%、建替え・除却を予定20%）していることが明らかになった一方で、49%が耐震化を実施しないと回答し、その理由として、費用負担の大きさや建物の機能が損なわれる、合意形成が困難との回答が上位を占めている。

従って、建物所有者への啓発や、補助の拡充、税制面からの後押し等を通じて、特定緊急輸送道路沿道建築物等の耐震化を早急かつ強力に推進していく必要がある。

▶ 老朽マンション、団地、ニュータウンの耐震化、再生の促進

都内マンションの総戸数は都内世帯の約4分の1に相当し、東京都には全国のマンションストックの約4分の1が集積していることから、マンションは都民の主要な居住形態となっている。しかし、都内マンションの約2割にあたる約36万戸が1981年以前の旧耐震基準で建築されたものであり、更に、そのうち1971年以前の旧々耐震基準で建築されたものは約7万戸と推計されており、これらの多くは耐震性の不足が懸念されている。

また、マンションを「終の棲家」として考える割合が高まっていることに加えて、居住者の高齢化も進んでいる。2013年時点の調査では、都内マンションのうち世帯主の年齢が65歳以上の割合は約3割となっており、建築年代別に見ると古いマンションほど高齢化が進んでいる。また、都内の旧耐震基準で建てられたマンションうち、建替えの検討を行ったことがある、または今後検討予定であるとの割合は約15%に過ぎず、建替え検討時の課題として、居住者の高齢化や費用負担に加えて、容積率等の制限などを挙げている割合が多い。

そうした状況の中、築年数の経過したマンションが今後急速に増加する見込みであり、順次、更新期を迎えていくことから、マンションの耐震化、再生の促進は喫緊の課題である。老朽マンションや団地、ニュータウンの耐震化や再生が進まなければ、安全・安心な居住環境が確保されないばかりか、周辺地域の防災性にも影響を及ぼすことから、対策が急がれる。

2014年のマンション建替法の改正・施行により、耐震性が不足するマンションについては、敷地売却制度（区分所有者等の5分の4以上の賛成に基づく）や容積率の緩和特例制度が措置されたが、既存不適格などにより自己の敷地のみでは建替えが困難なマンションなど、現行法制度でもなお円滑な建替えや改修が困難なものが相当数存在している。

従って、老朽化が著しいマンションや耐震性が低いマンションを建替える場合の同意要件（区分所有者等の5分の4以上の賛成）の緩和や、既存不適格マンションなどの別敷地での建替えが可能となるような仕組みづくり、借地借家法第28条における解約の正当事

由に建替え決議の成立が該当するよう措置することなど、法改正等の措置により更なる支援策等が講じられるよう検討されたい。また、老朽マンションの適正な管理や再生を図る上で課題となっている合意形成等の促進に向けて、マンション管理適正化・再生推進事業等の施策を鋭意実施していくことも必要である。

なお、都市再生特別措置法の改正に基づく措置を通じて団地の建替えを促進していくことや、老朽マンションや団地、ニュータウンの再生にあわせて、計画的に保育施設や高齢者支援施設の設置を進めるなど、人口減少、少子化、高齢化にあわせてまちづくりを加速していくことも重要である。

▶ 無電柱化の推進

無電柱化の推進は、発災時の電線類の被災や電柱の倒壊による道路閉塞を防止するだけでなく、良好な景観形成や、安全で快適な通行空間の確保にも寄与する事業である。

「第4次社会資本整備重点計画」において、災害リスク低減の観点から、市街地等の幹線道路の無電柱化率を2014年度の16%から2020年度に20%とすることが数値目標として掲げられていることに加えて、「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」においても、良好な景観形成や観光振興、歩行空間のバリアフリー化の観点から、重点施策に位置付けられている。また、東京都においても「東京都無電柱化推進計画」でセンター・コア・エリア（おおむね首都高速中央環状線の内側のエリア）内の都市計画幅員で完成した都道の無電柱化を2019年度までに完了することに加えて、東京都無電柱化推進条例の策定や、都道・臨港道路全線における電柱新設の禁止などの目標を掲げている。

一方、東京23区の無電柱化率は7%と海外主要都市と比較して低い状況にあるが、無電柱化の推進には多額の費用を要することがネックとなっている。従って、緊急輸送道路や、震災時に一般車両の流入禁止区域の境界となる環状7号線の内側、都市機能が集積している地域、観光客が多く訪れる地域等から順次、無電柱化を推進していくことが求められる。加えて、無電柱化の推進に関する法律に基づく施策を積極的に推進していくことも重要である。

▶ 空き家対策の推進

空き家等の維持管理が不十分な老朽建築物は、発災時に倒壊や火災の危険性が高いことに加えて、放火や不法侵入等の治安面や衛生面、景観面においても問題があることから、対策が急がれている。総務省の住宅・土地統計調査で、2013年10月時点の全国の空き家率は過去最高の13.5%（東京都は11.1%）になるなど、高齢化の進展や人口減少に伴い増え続けており、社会問題化している。

こうした背景のもと、一昨年5月に空家等対策の推進に関する特別措置法が全面施行されたことに加えて、「住生活基本計画」においても、急増する空き家の活用・除去の推進が目標に掲げられている。同法に基づき各区市町村は空き家等対策の体制整備・空家等対策計画の作成、必要な措置の実施等中心的な役割を担うことから、区市町村を対象とした計画作成等に関する支援や助言、民間事業者等と連携した総合的な空き家対策の推進、専門家等と連携して実施する空き家対策の先駆的モデル事業への支援等を着実に実施されたい。

▶ 効率的・効果的な地籍調査の推進

木密地域をはじめ、細街路や密集市街地など土地の権利関係が複雑な都市部において、地籍調査は都市再生などまちづくりの推進はもとより、災害時の境界復元にも極めて有効である。しかし、2014年3月末時点の地籍調査の実施状況は全国平均の51%に対して、東京都は21.9%であり、区部に限ると9.3%と全体平均から大きく遅れていることから、災害復旧の迅速化に向けて、地籍調査を一層推進していくことが必要である。

なお、木密地域等密集市街地における地籍調査は、土地の権利関係の複雑さに加えて、測量にあたっては道幅が狭く直線的に見通しづらいため基準点を多く設置する必要があるため、測量回数も多くならざるを得ないことから、調査が長期化しコストも増加する課題を抱えている。更に、地籍調査の主な実施主体である区市町村では人員が不足し、調査着手への足かせとなっている。従って、地籍調査の推進には、人員面や財政面、更には測量期間の短縮や費用負担の軽減等の諸課題の解決が必要である。そうした課題の解決に向け、準天頂衛星や高精度なGPS等先端ICT技術に基づく新たな測量手法の導入等も含めて、国による多面的な支援の拡充が必要である。

②災害に強い都市基盤

▶ 主要な交通施設の耐震化促進（道路橋梁、鉄道施設等）

首都直下地震の被害を最小限に抑えるには、防災拠点や他県等との連絡や迅速な救出・救助活動、緊急支援物資等の輸送に重要な役割を担う緊急輸送道路が、発災時でも機能することが極めて肝要である。「第4次社会資本整備重点計画」では、緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率を2013年度の75%から2020年度に81%にすることを目標としているが、出来るだけ早期に全ての橋梁の耐震化を完了すべきである。

鉄道については首都直下地震発生時に、首都圏内の利用者は最大で約180万人と想定されている一方で、架線の損傷や軌道変状、切土・盛土の被害、橋梁の亀裂・損傷等が発生すると予想されている。首都圏の鉄道施設がひとたび被災すれば、都市機能が麻痺することが懸念されることから、鉄道施設の耐震性を向上させ、災害時でも出来る限り安全・安心を確保し、早期の運転再開につなげていくことが重要である。「交通政策基本計画」および「第4次社会資本整備重点計画」には、2017年度に主要駅や高架橋等の鉄道施設など主要鉄道路線の耐震化率を概ね100%とすることが盛り込まれていることから、計画に則り、着実に推進されたい。なお、鉄道利用者や地域住民の安全・安心を確保するためには、地平駅の耐震化も促進していくことが望ましい。

▶ 東京港における耐震強化岸壁の整備

首都圏4千万人の生活と産業を支える東京港では、震災時の緊急支援物資の輸送拠点や被災者の避難に重要な役割を担うため、耐震強化岸壁の整備を進めていく必要がある。なお、外貿コンテナふ頭では、耐震強化済みの岸壁が3バースと少ないため、震災時でも首都圏経済活動の停滞を回避するには、幹線貨物輸送対応の耐震強化岸壁についても更なる増設が不可欠である。

また、大規模災害時における東京湾内の緊急物資輸送拠点にアクセスするための開発保全航路・緊急確保航路等の安全確保が必要である。関東ブロックにおいて、これらに係る具体的な施策を鋭意推進していくべきである。

▶ 羽田空港の耐震化、液状化対策の推進

羽田空港は、東京港と同様に緊急支援物資の輸送拠点としても極めて重要な役割を担うが、国土交通省が2014年に策定した「首都直下地震対策計画」では、液状化により滑走路2本が使用できなくなる可能性があるとして予想されていることから、対策が急がれる状況にある。従って、耐震化、液状化対策を実施中のC滑走路等について、対策を早急に完了すべきである。

▶ 物流拠点の再整備・機能更新、災害対応力の強化

2013年度の「第5回東京都市圏物資流動調査」では、首都直下地震の想定最大震度が6強以上の区市町村内に立地している物流施設が東京都市圏全体の約5割を占めており、そのうち旧耐震基準で建設された施設が約3割超を占めていることが明らかになった。一昨年未公表された東京都市圏交通計画協議会の提言「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、上記の調査結果を踏まえ、首都直下地震で東京都市圏の物流施設の活動が影響を受けた場合に懸念される物資流動量は小さくなく、物流を通じて都市圏内外の消費・産業活動に影響を及ぼす可能性を指摘している。

また、本提言では、大災害時にも維持可能なサプライチェーンの確保や被災地への円滑な支援物資供給に向けて取り組むべき施策として、立地需要のある郊外部等への物流施設の立地支援や、物流施設等の防災機能強化への支援、災害時のサプライチェーン・支援物資輸送を支えるネットワーク構築の必要性を提起している。

物流は、生産、流通、販売といった一連の経済活動に不可欠であるばかりか、緊急支援物資の輸送をはじめ、大災害時の迅速な復旧・復興にも極めて重要な役割を担うことは言うまでもない。また、経済の一層のグローバル化により物の動きが国際化し、且つインターネット通販の普及等により小口・多頻度配送の需要が高まっていることを背景に、集配送・保管・流通加工等の複数の機能を併せ持つ施設へのニーズが高まっている。こうした中、東京および首都圏の物流施設の機能の高度化・効率化を通じて経済活動全般の生産性を向上させ、かつ国際競争力を強化していくとともに、物流拠点の災害対応力を高めていくことがますます重要になっている。

従って、老朽化した物流施設の建替えや集約化等の再整備、機能更新に対する税制優遇、施設整備のための財政支援を拡充していくことが求められる。加えて、大規模災害時にも機能する物流の構築に向けて、施設の耐震性強化や防災設備の設置促進に加えて、多様な輸送手段を活用した支援物資輸送に資する広域連携体制の構築、荷主と物流事業者とが連携したBCPの策定促進も重要である。

なお、圏央道沿線に大規模な物流施設の立地が進んでいるが、防災・減災の面からも、圏央道沿線をはじめとした郊外部の高速道路インターチェンジや幹線道路付近への立地支援を強化していく必要もある。首都圏の郊外部に大規模な物流施設の立地を誘導していくには、用途地域指定や地区計画など都市計画手法による土地の利用変更、土地区画整理事業等の手法が考えられる他、物流の効率化や一般道の渋滞対策にも資するスマートインターチェンジの設置も有効である。

▶ 液状化対策の推進

東日本大震災では、東北地方から関東地方の太平洋沿岸を中心に広範な地域で液状化被害が発生し、震源から遠く離れた都内でも震度が5強であったにも関わらず臨海部だけで

なく内陸部においても液状化が発生し、城東地域の5区で木造住宅が傾くなどの被害が発生した。

東京都土木技術支援・人材育成センターが既存データベースを活用し、1923年関東大地震規模の地震動が発生した場合の液状化の発生しやすさを地図化した「東京の液状化予測図」においても、都内の城北地域から城東、城南地域にかけて液状化が発生する可能性がある地域が存在している。首都直下地震が発災し液状化が発生すると、道路や上下水道、護岸施設等のライフライン施設や住宅等に甚大な被害を及ぼし、復旧までに長時間を要すると思われる。

従って、「首都直下地震対策計画」に基づき、宅地や河川・海岸堤防、水門・樋門、排水施設や上下水道、交通インフラ等について、地盤の改良等の耐震・液状化対策を推進していく必要がある。また、地方公共団体が作成しているハザードマップ等の更なる周知を通じて、地域住民や企業等の液状化に対する意識の向上を図っていくことも肝要である。

▶ 地下街、地下駅等の浸水対策の推進

地下街は設備の老朽化が進んでいることから、都内のみならず全国的に防災・安全対策を推進していく必要性が指摘されている。首都直下地震の被害想定で、地下街は一度停電になると昼間であっても採光が困難であるため大きな機能支障が発生する懸念や、施設管理者から利用者に対して適切な避難誘導がなされない場合等の被害の拡大、心理的な側面でのパニック助長など、地下空間に由来する懸念が指摘されている。こうした懸念は大規模水害時においても該当することである。

一方、国土交通省は2014年に「地下街の安心避難対策ガイドライン」を策定し、耐震対策等地下施設の整備・更新に必要な考え方や技術的な助言、避難経路の検証方法や対応方策の検討方法を提示している。また、「第4次社会資本整備重点計画」および「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」において、地下空間の浸水防止・避難確保対策の推進が重点施策に位置付けられているが、特に、「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」では、最大クラスの洪水等に対応した避難確保・浸水防止措置を講じた地下街等の数を2020年度に約350にする数値指標が掲げられている。

地下街は多くの通行者が利用するなど都市機能として不可欠な施設であり公共性も有することから、管理者等に対するガイドラインの周知や防災対策のための計画策定の促進、耐震化や揺れによる非構造部材（天井パネル、壁面等）の落下対策、水漏れ・浸水・火災対策等に要する経費面での支援など、地下街の安全対策に資する支援等に一層取り組まれない。

なお、荒川右岸の堤防決壊など都内では大規模水害が危惧されていることから、地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される地下駅等は、出入口やトンネル等における対策を推進していく必要がある。

▶ 河川、海岸施設の耐震・耐水対策（水門、排水機場、堤防等）の推進

墨田区や江東区等の海拔ゼロメートル地帯では、地震の強い揺れにより排水機場の機能不全、堤防や水門等の沈下・損壊に伴う浸水被害が発生する恐れがあり、更に地震と台風・高潮等との複合災害になった場合には、浸水域が拡大・深刻化する懸念もある。

特に、地震や大雨等により荒川右岸の堤防が決壊し氾濫すると、城北・城東地域から都心部に至るまで広域な浸水となることが予測されている。その際、浸水面積は約110

㎥、浸水区域内人口は約120万人に及び約50㎥を超える範囲で2週間以上浸水が継続し、死者数は約2千人に及ぶ想定もある。また、ライフラインが長期にわたり停止する可能性もあるため、孤立時の生活環境の維持も極めて困難になることが懸念されている。加えて、東証一部上場企業大手100社のうち42社の企業の本社や、銀行・証券・商品先物取引業32社のうち19社が浸水する可能性がある他、氾濫水が地下空間へ入り込むことにより、地下鉄等の浸水被害は17路線、97駅、約147kmとなる予測もあるなど、都心部においても甚大な被害が危惧されている。

更に、大型台風により東京湾に高潮氾濫が発生すると、千葉県、東京都、神奈川県の高潮エリアを中心に約280㎥が浸水し、死者数は約7,600人に及ぶ想定もある。

国土交通省は、こうした事態の発生を防ぐために、堤防や水門、排水機場等の海岸・河川管理施設等の整備、耐震化、液状化等の対策に取り組んでいるが、人命、財産を守り、首都中枢機能の麻痺を確実に防ぐために、これらの対策を鋭意推進していく必要がある。

なお、東京都においても、東部低地帯における河川施設の耐震・耐水対策および東京港沿岸部の地震・津波・高潮対策を、目標年次を設定した上で鋭意推進していることから、東京都をはじめとした関係機関等と緊密に連携し、対策を進められたい。

▶ ハツ場ダム、堤防等、ストック効果の高い根幹的治水施設の整備

首都圏で想定されている大規模水害のうち、未曾有の大雨により利根川の堤防が決壊すると、埼玉県から都内の城北・城東地域に至るまで広域な浸水となることが予測されている。また、死者数は約2,600人に及ぶ想定もあり、ライフラインやインフラが浸水被害を受けることも考えられていることから、首都圏の経済社会に甚大な被害をもたらす可能性がある。

利根川首都圏広域氾濫で想定されている被害の軽減に向け、ハツ場ダムは利根川上流の全流域面積の約4分の1を占める吾妻川流域において初めて計画された多目的ダムであり、完成すれば他の既設ダムと相まって洪水調節機能を発揮することから、利根川等の治水上、また利水の面においても不可欠な施設である。更に、利根川首都圏広域氾濫では約34兆円の被害が想定されていることから、ハツ場ダムはストック効果が非常に高い施設であり、「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」では、ハツ場ダム建設事業は主要取組に位置付けられ、2019年度の完成を目指して建設が進められているところである。

加えて、直轄管理河川における高規格堤防事業は、首都圏を洪水から守るとともに、まちづくりを進めていく上で重要な事業であり、その構造的な特徴から破堤しにくいだけでなく、地震時の液状化等にも強いため、震災対策としても有効である。

東京および首都圏における大規模水害のリスクを低減させるには、ハツ場ダム建設事業や、高規格堤防事業を含む堤防整備および強化対策、環状七号線地下広域調節池の整備等の水害対策、砂防事業等の土砂災害対策をはじめとした防災・減災に高いストック効果を有する事業を着実に推進していく必要がある。

以上

2017年度第3号 2017年6月9日 第696回常議員会決議
