

## 「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」に対する意見

今般、国土交通省 関東地方整備局から「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」の原案が示された。この原案には、関東ブロックにおける社会資本整備事業に関する重点施策や代表的な指標（KPI）に加えて、厳しい財政制約の中で、人口減少や高齢化等に対応した持続可能な社会資本整備に関する内容や、社会資本整備事業を通じた首都圏の災害リスクの低減、国際競争力強化に関する方策が盛り込まれているなど、首都圏全体の発展やストック効果の最大化を通じた生産性向上に向けて重要な内容が記載されている。また、本計画は、関東ブロックにおける社会資本整備事業の指針となる重要な計画である。

従って、本計画の期間であり東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年度、および、「首都圏広域地方計画」が計画期間としている向こう10年間、さらには同広域地方計画が念頭に置いている2050年の経済・社会のあるべき姿を視野に入れ、社会資本整備事業に対する当所としての意見を下記の通り申し上げる。

### 記

#### 1. 東商の意見（基本的な考え：総論）

##### （1）防災・減災など首都圏の安全・安心の確保に寄与する社会資本整備事業であること

###### ①首都直下地震対策の重要性

- 首都直下地震は、今後30年以内に70%程度と高い確率で発生することが予測されている。ひとたび発災すれば、東京都のみならず首都圏全域において人的・物的など甚大な被害が想定されていることに加えて、サプライチェーンの寸断等により全国で約95兆円の経済的被害が発生することが予想されている。まさに国難とも言える被害であり、国内のみならず国際社会に対しても重大な影響が及ぶことが懸念されることから、対策を加速し被害を最小限に抑えなければならない。
- 中でも、都内には木密地域等密集市街地が、山手線外周部から環七沿いに広範に分布し、区部面積の約1割、区部居住人口の約2割を占めている。加えて、老朽化した木造建築物が多く道路や公園等の都市基盤が不十分であり地域危険度が高いことから、東京都の被害想定では同地域が想定最大死者数の4割強、建物被害についても約3分の2を占めている。従って、国と東京都、さらには各区が連携し、国と東京都が目標とする2020年度までの改善を目指して、取組を加速していくことが不可欠である。
- また、発災時の救命・救急活動や物資輸送を円滑に行えるよう、緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化を促進していくことも喫緊の課題である。

###### ②首都圏における水害対策等の重要性

- 首都圏における災害リスクは地震に限らず、昨年9月の関東・東北豪雨の際に鬼怒川堤防が決壊し甚大な被害が発生したように、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。
- 中でも、地震や未曾有の大雨等により荒川右岸の堤防が決壊し氾濫すれば、都内城北・城東

地域を中心に都心部に至るまで広域な浸水となることが予測され、死者数は2千人におよぶという想定もあるなど、首都圏の経済社会に壊滅的な被害をもたらす可能性があることから、対策が急務である。

- また、首都圏の住民や企業に対して、このような水害リスクを周知することで、いたずらに恐怖心をあおるのではなく、正しい認識や知識を持ってもらい、事前の防災・減災対策を促していくことが肝要である。
- さらには、長野県と群馬県にまたがる浅間山をはじめ、広域首都圏内には活火山が点在していることから、火山噴火への対策も必要である。

### ③首都圏の防災・減災対策に連携して取り組んでいく必要性

- こうした巨大災害の切迫に対して、本計画に基づき、国や地方公共団体が防災・減災、国土強靱化に資する社会資本整備事業を連携して推進していくことで、首都圏の安全・安心を確保するとともに、発災時の被害を最小限に抑えていくことが重要である。
- さらに、国や発災時の救命・救急活動の第一線を担う地方公共団体、そして民間が、訓練などのソフト面の防災・減災対策に連携して取り組んでいくことも肝要である。

## (2) 首都圏全体の持続的な経済成長や生産性の向上に寄与する社会資本整備事業であること

### ①首都圏全体の国際競争力を高めていく必要性

- 本格的な人口減少社会が到来し、世界の都市間競争が激化する中で、首都圏が持続的な経済成長を実現し、わが国経済の「牽引役」としての役割を果たしていくことが求められている。
- そのためには、これまでの様々な分野での集積を十分に活かして、世界から資金、人材、情報を呼び込み、アジアなど海外の新たな成長を取り込むことで、東京および首都圏全体の国際競争力を高めていくことが不可欠である。

### ②首都圏全体の持続的な経済成長に向けた圏域構造を構築していく必要性

- 一方で、その結果生じてくる様々な効果を地方に波及させるとともに、それぞれの地方が個性や資源を活かして地域づくりを進めていくことによって「地方創生」を図っていくことが重要である。
- そのためには、東京と、多様な魅力や資源を有する圏域内の各地域が連携をさらに深めて、人、モノ、情報等の双方向の流れを活発化することで、新たな活力や付加価値、イノベーションを生み出していく圏域構造である「対流型首都圏」を、社会資本整備事業を通じて構築していくことが必要である。
- なお、昨年の訪日外国人観光客数が1,974万人、旅行消費額は約3兆5千億円と過去最高を記録し、今後もさらに増加していくことが予想されている中で、首都圏空港の機能強化や地方空港のさらなる利活用、交通ネットワークの強化等を通じて、首都圏の多様な観光資源を十分に活かした広域観光を促進していくことも重要である。

### ③首都圏全体の生産性を高めていく必要性

- 東京圏の生産年齢人口は、2000年の約2,410万人をピークに減少し始めており、今後10年間でさらに約100万人減少すると見込まれており（2015年：約2,290万人、2025年：2,190万人）、東京圏以外の広域首都圏においても、今後10年間で約110万人減少すると見込まれている（2015年：約1,050万人、2025年：約940万人）。

- すでに建設業や運輸業、福祉分野をはじめ「人手不足」が顕在化し、今後ますます深刻化することが予測されている中で、日商の調査では半数以上、東商の調査では6割以上の中小企業がすでに「人手不足」は大きな経営課題であると考えているなど、「人手不足」は持続的な経済成長のボトルネックとなる構造的な問題である。従って、首都圏全体の持続的な経済成長を実現するには、OECD加盟国の中でも低水準にとどまる労働生産性を向上させていくことが不可欠である。
- そうした中、今後の社会資本整備事業は、地域特性を考慮した上で、民間投資の誘発、物流・人流の効率化・円滑化、民間がインフラを「賢く使う」ための取組など、個々のインフラのストック効果を最大限に発揮させることで、首都圏全体の生産性の向上に寄与していくことが重要である。
- なお、社会資本の整備により民間投資を誘発していくには、社会資本の供用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肝要である。

### (3) 人口動態に合わせた国土づくり、まちづくりに寄与する社会資本整備事業であること

- ①「コンパクト+ネットワーク」の考えに沿った国土づくり、まちづくりを推進していく必要性
- 東京都の人口は、2020年の1,336万人をピークに減少すると予測されている。加えて、高齢化が一層進行し、全国に比べて高齢人口が急激に増加し、高齢世帯も増加していくと予想されている。
  - 人口動態の変化により首都圏においても、低・未利用地や耕作放棄地、空き家、所有者の把握が難しい土地等の問題が顕在化するなど、国土空間に変化が生じている。
  - 今後の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。そのためには、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であるコンパクトシティの形成を促進していく必要がある。
  - コンパクトシティ化の促進に加えて、各地域が交通や通信等のネットワークでつながることで、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していくとともに、高次の都市機能については地域間で分担・連携していく「コンパクト+ネットワーク」の考えに沿った国土づくり、まちづくりを、首都圏においても推進していく必要がある。
  - なお、「コンパクト+ネットワーク」の考えに沿って国土づくりやまちづくりを進めるには、国民の一層の理解促進が必要である。

### ②老朽化したマンション、団地、ニュータウンを更新し、安全・安心で質の高い住環境を確保していく必要性

- 東京都には全国のマンションストックの約4分の1が集積しており、そのうち約36万戸が旧耐震基準であることから、マンションの耐震化は喫緊の課題である。また、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。老朽マンションの耐震化や建替え等が進まなければ、安全・安心な居住環境が確保されないばかりか、周辺地域の防災性等にも影響を与え、都市再生を進める上で大きな問題となることが懸念される。
- また、老朽マンションに加えて団地やニュータウンの更新が、首都圏、特に東京圏において今後ますます課題となることから、法改正等の措置によりさらなる対策を講じていくことで、安全・安心で質の高い住環境を確保していく必要がある。
- なお、老朽マンション等の更新に併せ、計画的に保育施設や高齢者支援施設の設置を進めて

いくとともに、バリアフリー化等のリフォームを促進していく必要もある。

#### (4) 限られた財源のもとで、持続可能な社会資本整備事業であること

##### ①「選択と集中」の考え方に基づく社会資本整備の重要性

- 社会資本整備事業の推進にあたっては、厳しい財政制約のもと、優先度と時間軸、ストック効果を考慮した「選択と集中」を図ることが求められる。
- 新規整備については、例えば、防災・減災や医療の視点から代替道路の役割も果たす路線や、港湾・空港等との連絡道路などのミッシングリンクの早期解消や国際競争力の維持・強化に寄与する大都市環状線の整備など、喫緊の課題を持つものを優先すべきである。
- また、維持管理・更新については、重大な事故や致命的な損傷の発生など、危険となる恐れの高いものから早急に実施すべきである。

##### ②社会資本の廃止・除去や集約・再編を検討していく必要性

- 本格的な人口減少社会において、社会資本の廃止・除却や集約・再編の必要性は認めるものの、まずは合理的・客観的かつ明確な判断基準を設定することが必要である。
- 判断基準の設定にあたっては、多様な主体の参画のもとで議論を積み重ねるなど、慎重に検討していくべきである。
- また、判断基準に沿って社会資本の廃止・除却や集約・再編を具体的に検討する際には、当該地域のみならず周辺地域を含めた社会的・経済的な影響や広域的な地域情勢を十分に考慮しなければならない。なお、社会資本の廃止・除却や集約・再編により、地域経済に重大な影響を及ぼすことが予想される場合には、影響の度合いに応じた支援に関する検討も必要である。

##### ③民間活力の積極的な導入など、多様な整備手法を導入していく必要性

- 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、規格の柔軟化により早期かつ経済的に整備が進捗するよう努めることや、PPP/PFIを通じて民間活力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。
- なお、PPP/PFIの導入にあたっては、諸外国における成功要因や、わが国で全国的な動きに至っていない要因を分析し課題を明確にした上で、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社会資本の維持管理・更新に係るコストの縮減と平準化を両立していく必要性

- 高度経済成長期以降に整備された社会資本は急速に老朽化しており、今後20年間で、建設後50年以上を経過する施設の割合が加速度的に高くなっていく。それに伴い、維持管理・更新費は、現在の技術や仕組みを前提とした場合、20年後には現在の約1.2～1.5倍に増えると試算されている。
- 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着実に実行することで、トータルコストの縮減と平準化を両立させることが不可欠である。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確保しなければならない。

## (5) 計画の実効性を確保していく必要性

- 今回の原案には、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、首都圏全体の発展やストック効果の最大化を通じた生産性向上に向けて非常に重要な計画である。そして、何より大事なことは、多様な主体の理解と参画のもとで、計画に記載された内容を着実かつ計画的に「実行」していくことである。
- そのためには、中長期的に必要な投資規模や社会資本の維持管理・更新に係るコストを詳細に明示することが必要であり、加えて、「選択と集中」の考えのもと各事業を効果的・効率的に「実行」していくための裏付けとなる予算措置も必要である。
- なお、本計画の「実行」にあたり、数値目標（KPI）の進捗を常に把握し、PDCAの考え方に立ってフォローアップしていくことや、進捗を積極的かつタイムリーに情報発信していくことが肝要であることは言うまでもない。
- また、本計画の対象区域は長野県を含む1都8県であるが、「首都圏広域地方計画」は広域首都圏1都11県を視野に入れて策定されていることから、本計画においても広域首都圏を視野に入れるべきである。

上記の基本的な考えに基づき、原案の記載内容でさらに強調すべき点や盛り込むべき要素を中心に、下記の通り意見を申し上げる。

## **2. 東商の意見（各論）**

### **第1章：関東ブロックの現状と主要課題**

- 国土交通省に一昨年「2020年東京大会準備本部」が設置され、大会準備に向けた取組が進められており、一連の取組の中核を担うのは関東地方整備局である。従って、本計画は2020年度までを計画期間としていることから、第1章において「2020年東京オリンピック・パラリンピック等に向けた対応」を一項目立てて記載すべきである。また、重点目標にも追加すべきである。
- 労働力人口の減少を上回る生産性を向上させることで、持続的な経済成長の実現を可能とするべく、国土交通省に本年3月「生産性革命本部」が設置された。国土交通省は本年を「生産性革命元年」と位置付け、総力を挙げて「生産性革命」に取り組んでいくことから、第1章において「関東ブロックにおける社会資本整備事業を通じた生産性革命」を一項目立てて記載すべきである。

### **1. 関東ブロックの特徴**

#### **(1) 広大な関東平野と多様な地勢、豊かな自然資源**

- 意見なし。

#### **(2) 約4,600万人が暮らす大都市圏**

- 全国規模で首都圏への人口流入による一極集中が続いていることに加え、東京圏への転入者の3分の1は東京圏以外の広域首都圏であることから、首都圏内でも一極集中が生じていることを盛り込むべきである。

### (3) 日本経済を牽引する中枢機能の集積

- 東京圏の人口および域内総生産（GRP）は、世界の四大都市圏の中で最も大きい点を盛り込むべきである。
- 「世界の都市総合力ランキング」で東京（23区）は、8年連続となる4位であったが、5位のシンガポールとの差は年々縮小していることに加え、ソウルや香港、上海、北京も順位を上げている。また、オリンピック・パラリンピックを契機に力を付けたロンドンとの差が年々拡大しているなど、東京が国際競争力を強化していく必要性を裏付ける結果となった。
- このように、アジア主要都市が急速に成長していることから、近年、東京の国際競争力は相対的に低下している。グローバル化の一層の進展に伴い、首都圏のさらなる発展には、世界の中における位置付けをしっかりと認識して施策を展開することが重要であることから、「首都圏広域地方計画」と同様に、「世界都市東京を擁する首都圏」を一項目立てて記載すべきである。  
そうすることで、東京の国際競争力が相対的に低下していることに対する危機感と、東京が国際競争力を強化していく必要性を強調すべきである。
- また、都心の競争力について、東京は世界の主要8都市のうち、都心10km圏で1位、5km圏で2位に位置付けられていることから、都心以外の各地域の国際競争力をさらに強化していく必要がある。
- 首都圏は、国内の特許登録件数に占めるシェアが60%超で推移しており、学術研究機関の高い集積もある。また、首都圏では交通アクセスの利便性向上等の要因から、工場立地のシェアにおいても近年概ね増加傾向にある。こうしたことから、「首都圏白書」や「首都圏広域地方計画」においても明確に位置付けられているように、「首都圏における技術力の高さ」を盛り込むことが望ましい。

### (4) 多彩で魅力的な文化資源

- 首都圏には文化資源のみならず、多様で多彩な自然がコンパクトに凝縮されており、かつ、世界にも引けを取らない豊富な観光資源を有していることを盛り込むべきである。
- 昨年の訪日外国人観光客数が1,974万人、旅行消費額は約3兆5千億円と過去最高を記録し、今後もさらに増加していくことが予想されている中で、首都圏空港の機能強化や地方空港のさらなる利活用、交通ネットワークの強化等を通じて、首都圏の多様な観光資源を十分に活かした広域観光を促進していくことも重要である。

### (5) 社会資本整備の原点

- 意見なし。

## 2. 関東ブロックにおける近年の状況変化

### (1) 脆弱国土（切迫する巨大地震、激甚化する気象災害）

- 上述の「東商の意見（基本的な考え：総論）」に記載の通り、首都直下地震や水害等の対策に、国や地方公共団体、民間が連携して取り組んでいくことが肝要である。
- 世界の大都市の自然災害リスク指数でも、東京・横浜圏が圧倒的なワースト1位であることから、首都圏は国際的に見ても災害リスクが非常に高く、東京圏への一極集中が、防災面でのリスクを高めていることは明らかである旨を盛り込むべきである。
- また、台風による大雨・暴風など激しい気象災害が起きている中で大規模な地震が発生するケースなど、複合型災害の可能性を考慮した対策も推進していく必要がある。

## (2) 加速するインフラ老朽化

- 過去の公共投資の急激な増減が、老朽化対策を含む真に必要な社会資本整備の計画的な実施や、担い手である建設業における安定的な経営環境、人材の離職など様々な弊害をもたらしてきたことを盛り込むべきである。
- また、建設投資の減少に伴い、建設業就業者数はピーク時（1997年）の約7割に減少し、高齢化も進展している。現場を支える担い手・技能人材を確保し、次代へ確実に技能を継承していくためにも、女性を含む若年層の建設業への入職を促進していくことが不可欠である。従って、「現場の担い手・技能人材の不足」など、一項目を立てて記載すべきである。
- 2012年12月に中央自動車道笹子トンネルで天井板落下事故が発生した。この事故は、道路構造物が通常の供用状態で落下し死亡者・負傷者が生じるという、わが国において例を見ない重大な事故であった。この事故を一つの契機として、インフラの老朽化問題に対する認知度や、老朽化が進行する中でインフラの今後について不安に思う割合が高まっていることから、「インフラ老朽化に対する国民不安の高まり」を加えるべきである。
- 下水道の全て、長さ2メートル以上の橋梁の9割、道路舗装の9割、道路トンネルの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。
- 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、さらに、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、国や都道府県による様々な支援が不可欠である。具体的には、地方公共団体における社会資本メンテナンス専門部署の創設支援、技術者の育成・確保支援、効率的なメンテナンス手法を共有する仕組みの確立等が考えられる。

## (3) 激化する国際競争

- アジア主要都市が急速に成長し世界の都市間競争が激化していることに加えて、ビジネスコストの高さや規制・許認可制度の厳しさ、外国人の受入環境の不十分さ、国際交通・物流ネットワークや空港までのアクセス等の理由で、東京の国際競争力は相対的に低下している。従って、それらの課題を解決し、東京の国際競争力を強化することが喫緊の課題である旨を強調すべきである。
- 併せて、東京圏の国家戦略特区による規制・制度改革を十分に活用し、ハード面を含め「世界で一番ビジネスのしやすい環境」を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点的形成していくことが重要である旨を盛り込むべきである。
- 「首都圏広域地方計画」において記載されている下記の項目について、盛り込むことが望ましい。

### ○アドバンテージがある分野に対する資源の集中

ライフサイエンス、ロボット、航空宇宙、環境等の先端分野では、日本はアジア諸国に対して比較優位を保持している。得意分野に資源を集中することによって、質の面による国際的な存在感の向上を図っていくことが重要。

### ○いずれアジア諸国も直面する課題への対応

日本は他の国に先駆けて超高齢化が進展し、また、巨大災害のリスクにも直面している。これらの課題解決力を磨けば、アジア諸国に対して比較優位を保てる可能性がある。

#### (4) 人口減少と異次元の高齢化

- 東京都の人口は、将来における政策の効果を加味しない前提では、2020年の1,336万人をピークに減少に転じ、2060年には1,036万人と、2010年の1,316万人と比べて280万人、約2割減少すると見込まれている。
- また、現状においても介護施設等が不足している中で、東京都では高齢化が一層進行し、高齢化率は2010年の20.4%から2060年には39.2%に上昇する見込みであるなど、全国に比べ、高齢人口が急激に増加し、高齢世帯も増加していくと予想されている。
- その背景には、東京の出生率の低さがあり、2014年のわが国の合計特殊出生率が1.42であるのに対して、東京都は1.15と全都道府県で最も低い状況である。これには、未婚化・晩婚化・初産年齢の上昇など様々な要因が考えられるが、とりわけ、未婚率が全国よりも高い傾向にあることが影響している。従って、若者の結婚をバックアップする施策と、東京都における出生率の向上に資する施策をともに推進していかなければならない。
- 一方で、広域首都圏における合計特殊出生率は1.31であるが、東京圏以外の8県はいずれも全国平均を上回っており、加えて2025年以降は高齢人口が東京圏以外の8県で減少することから、少子化、高齢化ともに東京圏と東京圏以外の8県で二重構造となっている。
- 人口減少、少子化、高齢化はわが国の根幹を揺るがしかねない重要な問題であることから、「対流型首都圏」を構築することにより、これらの問題を東京圏だけでなく広域首都圏全体で克服していくことを明記すべきである。
- また、三世同居・近居がしやすい環境づくりや、用地確保が困難な都市部においては、老朽マンション・団地・ニュータウンの更新に併せて計画的に保育施設、高齢者支援施設の設置を進めるなど、本計画において人口減少、少子化、高齢化社会に合わせた住宅政策、まちづくりを加速していく必要性を強調すべきである。

#### (5) 東京圏への一極集中

- かつては東京一極集中是正の手法として、東京圏の成長を抑え込み、その溢れた部分を東京圏以外のエリアに誘導していく工業等制限法をはじめとした方策が取られてきた。
- しかし、人口減少により、東京圏においても開発圧力が低下し空間的な余裕が生み出されてくることに加えて、コンパクトシティ化を推進していく必要もある。
- 国土形成計画（全国計画）にも記載の通り、東京は「グローバルに羽ばたく国土」を形成する上で重要な役割を担っており、今後とも、日本経済の「牽引役」として大きな役割を果たしていかなければならない。
- 従って、かつての工業等制限法のような、東京圏の成長を抑え込む政策は取るべきではない。
- 「地方創生」と「東京のさらなる発展」は「車の両輪」とあるとの認識に立って、東京と他の地域がそれぞれの持つ魅力を高め、共に栄え成長していくことが重要である旨を強調すべきである。
- 東京を中心とした放射方向の交通ネットワークのみならず、様々な方向に人やモノが行き交う「面的な交流」に転換できれば、東京に集中する諸機能が適切な形で首都圏全域に分散することができる。従って、「面的な対流創出のための交通ネットワークの整備と活用」の必要性をより強調すべきである。
- 上記を実現する最も重要な社会資本の一つは、首都圏三環状道路である。
- 首都高速中央環状線が昨年3月に全線開通し、渋滞緩和効果をはじめ高いストック効果が発現している。また今年度、圏央道は開通した区間がさらに増えて整備率が約8割となり、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、観光振興や企



業立地など多岐にわたるストック効果が発現している。その一方、東京外かく環状道路（外環道）は整備率が約4割にとどまっている。

- 面的な対流の創出には首都圏三環状道路の早期整備が不可欠である。しかし、現在の整備率は74%にとどまることから、首都圏が抱える課題として、首都圏三環状道路の早期整備の必要性をより強調すべきである。
- 加えて、4月から外側の環状道路の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定することなどを軸とした圏域共通の新しい料金体系が導入される予定である。
- 従って、ストック効果の最大化に向けて、導入後の激変緩和措置を含め、首都圏の高速道路料金の変更点を利用者へ広く周知していく必要がある旨を盛り込むべきである。
- 今後も都心部では人口が増加する一方で、郊外部では人口が減少していくと思われる。従って、首都圏全体の発展に向け、「魅力ある郊外の再生」を位置付けるべきである。その際、ニュータウンの再生が重要な要素となる。

## **第2章：関東ブロックが目指すべき姿と社会資本整備の基本戦略**

### **1. 関東ブロックの将来像**

- 「関東ブロックの将来像」は、多くの主体が本計画の理念を共有し、関東ブロックにおける社会資本整備事業への参画と協力を促すための重要な要素である。
- 従って、「関東ブロックの将来像」は、多くの主体がイメージを共有できるよう、世界の中および日本の中の関東ブロックの位置付け、人口動態の変化、科学技術の発展、文化や価値観の変化、食料・水・エネルギー環境問題等を考慮の上、本計画の目標年次である2020年度、「首都圏広域地方計画」の目標年次である2025年頃、さらには同広域地方計画が見据えている2050年頃の関東ブロックの将来像をより具体的に示していくことが望ましい。

### **2. 関東ブロックの社会資本整備の基本戦略**

#### **(1) 戦略的インフラマネジメントの構築**

##### **①集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンス**

- 高度経済成長期以降に整備された社会資本は急速に老朽化しており、今後20年間で、建設後50年以上を経過する施設の割合が加速的に高くなっていく。それに伴い、維持管理・更新費は、現在の技術や仕組みを前提とした場合、20年後には現在の約1.2～1.5倍に増えると試算されている。
- 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着実に実行することや、メンテナンス産業の育成、新技術の開発や規制緩和等により、トータルコストの縮減と平準化を両立させることが不可欠である。
- 社会資本整備の着実な実施に加え、担い手となる現場の技能人材の確保・育成の観点からも、社会資本整備事業は中長期の見通しを持って計画的に実施していくべきである。
- 将来的にメンテナンスコストが増大することにより財政の逼迫を招き、必要な社会資本整備の実施が困難となるような事態に陥らないよう、メンテナンスコストを中長期的に縮減・平準化するとともに、新設・高度化に必要な社会資本整備の投資余力を確保しなければならない。
- トンネルや橋梁等の社会資本のメンテナンス・維持管理には、「目視」による点検が求められている場合がある。労働力不足が懸念されている中で、社会資本の効率的・効果的なメンテ

ナンス・維持管理に向け、ロボットやセンサー、ドローン等の新技術・新手法の開発・導入を推進するための規制緩和の必要性を加えるべきである。

- わが国に遅れてインフラ老朽化や高齢化社会が到来するアジアの開発途上国等に対して、世界最先端のメンテナンス技術を構築し、新規整備から維持管理・更新までが一体となったインフラシステムや、高齢者等にも優しい次世代交通システム、バリアフリーに配慮したまちづくりに係るノウハウ等、わが国が有する技術・ノウハウの国際展開を目指していくべきである。

## ②既存施設の有効活用（賢く使う取組）

- 社会資本を使う主体は民間であるため、民間が社会資本を「賢く使う」取組が重要であるが、まずは、社会資本整備の意義やストック効果とは何かを広く周知していく必要がある。
- 国土交通省の情報発信力をより高めて、「賢く使う」取組を具体的かつ分かりやすく説明することで、国民の理解を促進していくことが肝要である。
- また、今後の社会資本整備事業においては、ストック効果の高い事業に重点投資していくことと、既存ストックを「賢く使う」取組を徹底することが重要である。
- 上記の考えに基づいて、羽田空港の飛行経路の見直し等による首都圏空港の機能強化と容量拡大、さらなる国際化や、地方空港の活性化、首都圏三環状道路や港湾へのアクセス道路等の整備を通じた効率的な物流ネットワークの強化、中央道小仏トンネル等ピンポイント対策を含む首都圏の高速道路における渋滞対策、連続立体交差事業の推進、京浜港の機能強化は、ストック効果が高く首都圏の生産性向上に寄与することから、鋭意推進すべきである。

## ③社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底

### 1) 安全安心インフラによる災害等のリスクの低減

- 首都直下地震や大規模水害等の災害リスクに対して、ハード・ソフトの対策を講じることで、被害を最小限に抑えることが重要であることは言うまでもない。
- 首都圏外郭放水路をはじめとした安全・安心に寄与するインフラは、防災リスクの低減に大いに寄与することから、その効果を広く周知していくことが重要である。
- また、首都直下地震等の巨大災害が発災した場合、本格的な復興には長時間を要することから、事前に復興プロセスを検討の上、計画を策定し、様々な主体に分かりやすく伝えていくことが肝要である。

### 2) 生活インフラによる持続可能な地域社会の形成

- 各地域が交通や通信等のネットワークでつながることで、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していくとともに、高次の都市機能については地域間で分担・連携していく「コンパクト+ネットワーク」の考えに沿った国土づくり、まちづくりを、首都圏においても推進していく必要がある。
- とりわけ首都圏においては、この「コンパクト+ネットワーク」の考えに基づいて、世界的に見ても大変発達している鉄道などの公共交通を軸としたまちづくりである「鉄道沿線まちづくり」を具体的に進めていくことが求められる。
- 「立地適正化計画」は、「コンパクト+ネットワーク」の考えに沿った国土づくり、まちづくりの推進に資する重要な施策であるため、首都圏内の市町村に策定を促すとともに、計画を作成する市町村数を本計画の重点施策に位置付けて数値指標に盛り込むことが望ましい。

### 3) 成長インフラによる民間投資の誘発、経済成長の下支え

- 上述の「東商の意見（基本的な考え：総論）」に記載の通り、「人手不足」が顕在化し、今後ますます深刻化することが予測されている中で、今後の社会資本整備事業は、地域特性を考慮した上で、民間投資の誘発、物流・人流の効率化・円滑化、民間がインフラを「賢く使う」ための取組など、個々のインフラのストック効果を最大限に発揮させることで、首都圏全体の生産性の向上に寄与していくことが重要である。
- 上記の考えに基づいて、羽田空港の飛行経路の見直し等による首都圏空港の機能強化と容量拡大、さらなる国際化や、地方空港の活性化、首都圏三環状道路や港湾へのアクセス道路等の整備を通じた効率的な物流ネットワークの強化、中央道小仏トンネル等ピンポイント対策を含む首都圏の高速道路における渋滞対策、連続立体交差事業の推進、京浜港の機能強化は、ストック効果が高く首都圏の生産性向上に寄与することから、鋭意推進すべきである。
- 首都圏三環状道路、中でも外環道（関越道～東名高速）は多岐にわたる整備効果が期待されており、都内経済界としても、2020年までに確実に開通できるよう、着実な整備を強く望んでいるところである。
- 一方、外環道の東名高速以南（東名高速～湾岸道路）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、東京の国際競争力強化に大いに寄与する大変重要な路線である。先月、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計画の具体化に向けた検討が始まったが、同路線について早期に計画を具体化し、事業化を着実に推進していくべきである。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することが望ましい。
- 首都圏三環状道路の整備は出来るだけ早期に完了すべきである。なお、三環状道路の中で供用時期が明確になっていない箇所については、時期を明示する必要がある。民間企業は社会資本の供用時期の明示をもとに、物流拠点、生産拠点、商業施設等の投資計画を策定することから、ストック効果の最大化、沿線の地域活性化に資するためにも、早期かつタイムリーに明示されることを望む。
- 京浜港（東京・横浜・川崎の三港）は、わが国の国際物流を支え、関東ブロック約4,600万人の生活と産業を支える極めて重要な拠点だが、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の急速な台頭により、相対的に地位が低下している。
- それに伴う基幹航路の減少が、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。特に東京港は、世界同時不況後も外貿コンテナ取扱量が増大しているが、現在の東京港のコンテナ取扱量と施設能力との差が大きくなり、交通混雑等の外部不経済が発生する要因となっているため、施設能力の向上等の抜本的な対策が不可欠な状況にある。
- 従って、船舶の大型化に対応するためのコンテナターミナルの整備促進が求められる他、東京港の中央防波堤外側の新規埠頭の整備や、臨港道路南北線など道路ネットワークの強化、周辺道路の渋滞対策を着実に進める必要がある。同時に、京浜三港の連携による利用コストの低減や利便性・サービスの向上を一層推進することも不可欠である。
- 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、その機能を十分に発揮させていくことが必要である。一方、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、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、飛行経路の見直し、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、拡大した発着枠を使ってさらなる国際化を推進していくべきである。

- 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鋭意、検討を進めていく必要がある。
- また、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、本計画や第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年までの羽田・成田両空港の年間合計発着枠約8万回の拡大や、「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すべきである。また、さらなる国際化により利用者に不便が生じないように、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、東京が国際競争力を強化するためには、鉄道路線の整備やバスの運行充実等による首都圏空港（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。
- 加えて、羽田空港跡地に宿泊施設（エアポートホテル）や観光関連、国際交流関連等の複合業務施設を導入する計画が進められているが、空港機能をサポートし、空港のポテンシャルを十分に活かす重要な取組であることから、本計画にも明記した上で、鋭意進めていくことが期待される。
- 東京および首都圏の物流拠点を高度化・効率化し、経済活動全般の生産性を向上していくことは、国際競争力を強化していく上で重要な要素になっている。特に都内の城北地域や臨海部等には、老朽化した物流施設が多く立地していることから、物流の高度化や効率化に向けて、建替えや集約化等の再整備、機能更新に対する支援を拡充していくことが求められる。
- 圏央道沿線に大規模な物流施設の立地が進展していることから、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ため促進していくべきである。
- 中心市街地等では、店舗やオフィス等への貨物車による配送など、多くの物流が集中している。特に、駐車場を持たない建物が集中する地区では荷さばきスペースや駐車場が慢性的に不足していることで、貨物車がやむを得ず路上駐車し配送しなければならないなど、円滑な物流や配送に支障をきたしているとの声が非常に多い。従って、中心市街地等における荷さばきスペースの確保を推進していく必要がある。加えて、都市再開発の際には計画段階から円滑な物流・配送に必要な機能を考慮しておくなど、まちづくりと連携した対策も重要である。
- 国土交通省で東京圏における今後の都市鉄道のあり方が議論されているが、東京都が昨年7月に公表した「広域交通ネットワーク計画」で整備について優先的に検討すべきと位置付けられた路線をはじめ、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、費用対便益を精査するなど整備に向けた取組を着実に進めるべきである。加えて、既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等により、都市鉄道ネットワークの充実や利便性の向上を図ることも、東京の国際競争力強化に有効である。
- 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、訪日外国人旅行者の一層の増加や、2020年東京オリンピック・パラリンピックを見据えて、交通系ICカードの利用エリア拡大、事業者間での共通利用およびエリア間での相互利用、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。

- 人口減少、少子化、高齢化社会では、乗降の容易性、定時性、速達性、快適性、整備コストなどの面で優れた特徴を有するなど、人と環境にやさしい公共交通であるBRT、LRT等高齢者にも優しい公共交通の重要性は、東京のみならず全国的にますます高まると思われることから、整備を促進していくべきである。
- 都内には約1,060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実施すべきである。
- 特に、連続立体交差事業は、交通渋滞の解消や自動車平均走行速度の向上、鉄道の輸送障害の解消等に大きく寄与するとともに、まちづくりを促進するなど、高いストック効果が期待できることから、鋭意推進すべきである。
- 2020年東京オリンピック・パラリンピック期間中には、オリンピックレーン（約317km）、オリンピックプライオリティルート（約290km）が設定されることが招致時の立候補ファイルに記載されている。大会期間中は、こうした交通規制が設定されることから、公共交通の利用促進やパークアンドライドなどによる交通モードの転換と合わせて、道路交通の平準化や分散化、道路交通需要の低減に向けた検討を進めていく必要がある。
- その際、旅客輸送については、鉄道等の公共交通が分担し得るが、貨物輸送については困難な部分があるため、高速道路において貨物車優先レーンを設けるなど、円滑な貨物輸送の確保についても検討していく必要がある。大会期間中の物流対策については、ロンドン大会等の事例を参考に早期に策定し、広く周知していくことが肝要である。

## （2）防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化

- 政府は一昨年3月に、南海トラフ地震防災対策推進基本計画を策定し、その中で、想定される死者数約33万2千人を概ね8割減少、想定される建築物の全壊棟数を約250万棟から概ね5割減少させる今後10年間の減災目標を掲げている。
- また、政府は昨年3月に、南海トラフ地震発生直後に国や地方公共団体が行う救助活動や物資輸送の具体的な計画を公表している。
- 一方、首都直下地震については、最悪の場合、死者2万3千人、全壊焼失棟数61万棟、経済的被害は95.3兆円と想定されているが、昨年3月に閣議決定した緊急対策推進基本計画において、今後10年間で死者数、全壊・焼失棟数ともに半減させる目標を掲げている。
- 南海トラフ地震、首都直下地震ともに、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おり、発災すれば国内のみならず国際社会に対しても重大な影響が及ぶことが懸念されている。
- 南海トラフ地震、首都直下地震等巨大災害の被害軽減に向けて、政府の基本計画や本計画、第4次社会資本整備重点計画等に則り、ハード面の防災・減災対策を加速していく必要性を強調すべきである。
- 加えて、計画の実効性を高めるために平時からの訓練やBCP策定、備蓄の促進などのソフト面の対策にも注力していく必要性も強調すべきである。
- また、防災・減災対策は、その最前線を地方公共団体が担うことから、国と地方公共団体、

地方公共団体同士の連携強化が必要である旨を盛り込むべきである。

- 首都圏における災害リスクは地震に限らず、昨年9月の関東・東北豪雨の際に鬼怒川堤防が決壊し、甚大な被害が発生したように、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。
- 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、さらに地震と台風・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、地震や未曾有の大雨等により荒川右岸の堤防が決壊し氾濫すれば、甚大な被害が発生することが懸念されている。その際、都内城北・城東地域を中心に都心部に至るまで広域な浸水となり、浸水面積は約110km<sup>2</sup>、浸水区域内人口は約120万人におよび約50km<sup>2</sup>を超える範囲で2週間以上浸水が継続し、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進入することにより、地下鉄等が浸水するなど、都心部においても甚大な被害となる可能性がある。
- 従って、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、液状化等の対策など、首都圏、特に東部低地帯における水害対策を推進していく必要性を強調すべきである。
- 防災・減災対策に重要な役割を担うBCPは、地方公共団体や民間企業における策定率の向上が課題である。発災時にBCPが有効に機能すれば、減災に大いに寄与することから、地方公共団体に対する策定支援や民間企業に対するインセンティブ付与の必要性を強調することが望ましい。
- 防災・減災対策には、準天頂衛星システムなど最新技術を活用していくことも重要である。
- 木密地域等密集市街地は、2020年度までに概ね解消することが政府の首都直下地震緊急対策推進基本計画や第4次社会資本整備重点計画、住生活基本計画において明確に位置付けられていることから、対策を強力に進めていく必要性を強調すべきである。その際、東京都内については、東京都の不燃化特区制度に基づく取組と密に連携を図るべきである。
- 近年の大規模地震時の出火原因の6割以上が電気に起因することから、電気火災を含めた防火対策への意識啓発に取り組むとともに、密集市街地を中心に感震ブレーカーの普及促進策を検討し、実施していくことが肝要である旨を盛り込むべきである。
- また、木密地域等密集市街地をはじめ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が、2013年度末時点の地籍調査の実施状況は国の全体平均51%に対して、東京都は21.9%の進捗率であり、区部に限ると9.3%と全体平均から大きく遅れている。  
災害復旧の迅速化に向けて、地籍情報を整備することは極めて重要であるため、地籍調査を一層推進していくことが必要である。
- 上記に加えて、電線地中化・無電柱化や帰宅困難者対策の推進、液状化対策、都市再開発による大街区化を通じた地域防災力の向上に、より一層注力していく必要がある。
- 電線地中化・無電柱化は、東京23区では7%と海外主要都市と比較して低い状況にあるが、電線地中化・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。
- 電線地中化・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ものであり、第4次社会資本整備重点計画および2020年大会に向けた国土交通省の取組においてもそ

の推進が明記されている。

- 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、電線地中化・無電柱化を推進していくことが求められる。
- 地下街については、大規模地震発生時に、利用者等が混乱状態となることが懸念される。また、天井等の老朽化も進んでいることから、ハード・ソフトからなる地下街の防災・老朽化対策を推進していく必要がある。
- 災害時の人員・物資の緊急輸送ルートを確保するために、迅速な道路啓開に加え、水路（河川・運河）や航路、空路も含めた四路啓開体制を構築していくことが重要である。また、訓練を通じて実効性を確保していく必要がある。
- 防災・減災対策の推進にあたっては、地震、津波・高潮、集中豪雨等のみならず、近年活発化している火山活動に対する取組も一層強化していく必要がある。

### （3）スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化

- 2045年に予定されているリニア中央新幹線の大阪開業のみならず、2027年に予定されている名古屋開業時点におけるメガリージョン形成のあり方も盛り込むべきである。

### （4）「対流型首都圏」の構築

- 本格的な人口減少社会が到来し、世界の都市間競争が激化する中で、今後も首都圏が持続的な経済成長を実現し、わが国経済の「牽引役」としての役割を果たしていくことが求められている。
- そのためには、これまでの様々な分野での集積を十分に活かして、世界から資金、人材、情報を呼び込み、アジアなど海外の新たな成長を取り込むことで、東京および首都圏全体の国際競争力を高めていくことが不可欠である。
- 一方で、その結果生じてくる様々な効果を地方に波及させるとともに、それぞれの地方が個性や資源を活かして地域づくりを進めていくことによって「地方創生」を図っていくことが重要である。
- そのためには、東京と、多様な魅力や資源を有する圏域内の各地域が連携をさらに深めて、人、モノ、情報等の双方向の流れを活発化することで、新たな活力や付加価値、イノベーションを生み出していく圏域構造である「対流型首都圏」を、社会資本整備事業を通じて構築していく必要がある。
- 圏央道が整備されたことで、首都圏内の広域観光をはじめ多岐にわたるストック効果が発現しているように、首都圏三環状道路は「対流型首都圏」の構築に必要な不可欠なインフラである。

### （5）人口減少・高齢化等に対応した持続可能性の確保

#### 1) コンパクト+ネットワークの推進

- 今後の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。そのためには、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であるコンパクトシティの形成を促進していく必要がある。
- コンパクトシティ化の促進に加えて、各地域が交通や通信等のネットワークでつながることで、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していくとともに、高次の都市機能については

地域間で分担・連携していく「コンパクト+ネットワーク」の考えに沿った国土づくり、まちづくりを、首都圏においても推進していく必要がある。

- なお、「コンパクト+ネットワーク」の考えに沿って国土づくりやまちづくりを進めるには、地域の実態に基づく分かりやすい説明による国民の一層の理解促進が必要である。
- 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。
- 「コンパクト+ネットワーク」の推進のみならず、既存の高速道路の利便性向上や交通の円滑化、一般道の渋滞緩和、活発な経済活動や円滑な物流の実現など、多岐にわたるストック効果を発揮するスマートインターチェンジは、費用対便益を考慮の上、首都圏においても整備を促進していくべきである。
- 特に、空港、港湾、物流拠点や工場団地、大規模商業施設等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、積極的に取り組むべきである。なお、設置について地元から強い要請がある場合等は、直結対象とする施設選定に公共性・公平性を確保しつつも、受益者負担での整備を可能とするスキームを構築していくことが有効である。

## 2) バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

- わが国では世界のどの国も経験したことがない異次元の高齢化が進行しているとともに、障害者の社会参画の重要性が高まっていることから、高齢者、障害者等の自立と社会参加による健全で活力ある社会の実現が求められている。
- 加えて、2020年東京オリンピック・パラリンピック等の開催に向けて、多くの外国人が来訪することが予想されている。
- 従って、2020年大会を全ての人々が安心して生活・移動できる空間を確保するわが国のまちづくりの取組を世界に発信する絶好の機会と捉え、バリアフリー・ユニバーサルデザインをより一層推進していく必要がある。
- さらには、ハード面の取組のみならず、東京商工会議所が全所的に推進している「声かけ・サポート運動」など、「心のバリアフリー」を促進し「共助の心」を醸成する取組を通じて、誰もが安心・安全・快適に暮らし過ごせる地域社会を実現していく必要もある。

## 3) 美しい景観・良好な環境の形成と健全な水循環の維持又は回復

- 訪日外国人観光客数が今後もさらに増加していくことが予想されている中で、美しい景観や良好な環境の形成は、首都圏に暮らす人々の生活の質の向上や都市の魅力向上に大いに寄与することから、鋭意推進すべきである。

## 4) 地球温暖化対策等の推進

- 「首都圏広域地方計画」に記載の通り、首都圏は全国のCO<sub>2</sub>排出量の約3割を占めていることから、地球温暖化対策に注力していく必要がある。

## 5) 担い手の確保・育成

### ①社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の確保・育成

- 建設投資の減少に伴い、建設業就業者数はピーク時（1997年）の約7割に減少し、高齢化も進展している。現場を支える担い手・技能人材を確保し、次代へ確実に技能を継承していくためにも、女性を含む若年層の建設業への入職を促進していくことが不可欠である。



- とりわけ、建設業における女性技能者数を5年で倍増することを目指して、一昨年8月に官民を挙げて策定された「もっと女性が活躍できる建設業行動計画」に則って、女性の登用を促すモデル工事の実施や、トイレ、更衣室の設置など、女性も働きやすい現場環境の整備により一層注力していくべきである。

## ②社会資本整備を支える現場の生産性向上

- 本計画に記載の「工程面」や「技術面」の取組をはじめとした現場の生産性向上策は人材確保やより良い職場づくりの面において極めて重要であるため、推進していく必要がある。また、公共調達においてこうした取組を促進していくことが求められる。
- トンネルや橋梁等の社会資本のメンテナンス・維持管理には、「目視」による点検が求められている場合がある。労働力不足が懸念されている中で、社会資本の効率的・効果的なメンテナンス・維持管理に向け、ロボットやセンサー、ドローン等の新技術・新手法の開発・導入を推進するための規制緩和の必要性を加えるべきである。
- 「国土交通省生産性革命プロジェクト第1弾」に盛り込まれた「本格的なi-Constructionへの転換」は、「ICTの全面的な活用」や「規格の標準化」、「施工時期の標準化」などにより抜本的な生産性向上を実現する取組である。また、各地方整備局において「i-Construction推進本部」が発足したことから、鋭意推進していくべきである。

## 第3章：関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標

- 重点目標や各プロジェクトについて、追加すべき代表的な指標（KPI）等やその理由を次項以降に記載する。

「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」原案の概要	東商の意見	
第3章: 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標		
重点目標と代表的なKPI	追加すべきKPI等	理由等
重点目標1: 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する	—	—
プロジェクト1-1: 切迫する首都直下地震・津波や大規模噴火等に対するリスクの低減	—	—
プロジェクト1-1: 切迫する首都直下地震・津波や大規模噴火等に対するリスクの低減	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 【追加すべきKPI】首都直下地震の人的被害(死者)、建物被害(全壊・焼失)に関する今後5年間の減災目標</li> <li>➤ 【追加すべきKPI】地震時に著しく危険な密集市街地の2020年度までの概ね解消</li> <li>➤ 【追加すべきKPI】今後5年間の密集市街地における感震ブレーカーの普及率</li> <li>➤ 【追加すべきKPI】市街地等の幹線道路の無電柱化率</li> <li>➤ 【追加すべきKPI】地籍調査の実施率</li> <li>➤ 【追加すべきKPI】2020年までに住宅の耐震化率95%、多数の者が利用する建築物の耐震化率95%を目指すこと</li> <li>➤ 【追加すべきKPI】都市再生安全確保計画およびエリア防災計画を策定した地域数(2014年度10地域→2018年度33地域)</li> <li>➤ 【追加すべきKPI】地方公共団体におけるBCPの策定率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 昨年3月に閣議決定した首都直下地震緊急対策推進基本計画において、今後10年間で人的被害(死者)、建物被害(全壊・焼失)を概ね半減させる目標を掲げているため。</li> <li>➤ 東京都の首都直下地震被害想定では、想定最大死者数約9,700人のうち木密地域における死者数が約4,100人と4割強を占め、建物被害についても最大で約30.4万棟のうち木密地域が約20万棟と約3分の2を占めていることから、KPIに位置付けて対策を推進していくことが不可欠であるため。</li> <li>➤ また、密集市街地の解消は、首都直下地震緊急対策推進基本計画、第4次社会資本整備重点計画、住生活基本計画においても明記されているため。</li> <li>➤ 首都直下地震緊急対策推進基本計画が掲げている今後10年間の目標に、密集市街地における感震ブレーカーの普及率25%が明記されているため。</li> <li>➤ 首都直下地震等大災害時に電柱の倒壊による道路閉塞を防ぎ、円滑に救命・救急活動を行うために、無電柱化を推進することは重要である。また、無電柱化は良好な景観形成にも寄与する事業である。</li> <li>➤ 市街地等の幹線道路の無電柱化率を2020年度までに20%とすることが、第4次社会資本整備重点計画に明記されているため。</li> <li>➤ 地籍調査は、細分化された土地や細街路が多く土地の権利関係が複雑な木密地域をはじめ、災害後の境界復元に有効であるため。</li> <li>➤ 2013年度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%、区部に限ると9.3%に過ぎない状況である。</li> <li>➤ 地籍調査の進捗率を2019年度までに全国平均で57%とすることが、第4次社会資本整備重点計画の参考指標として明記されているため。</li> <li>➤ 首都直下地震の人的・物的な被害の軽減に向けて、建築物の耐震化率を高めていくことは極めて重要である。</li> <li>➤ 2020年までに住宅の耐震化率95%、多数の者が利用する建築物の耐震化率95%を目指すことが首都直下地震緊急対策推進基本計画に明記されているため。</li> <li>➤ また、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化率を上げていくことも極めて肝要である。</li> <li>➤ 首都直下地震の被害想定では、都内に約490万人の帰宅困難者が発生することが予想されており、発災時に円滑な救命・救急活動を行うためにも帰宅困難者を減らしていくことが重要である。</li> <li>➤ 従って、都市再生安全確保計画およびエリア防災計画を策定した地域数を代表的なKPIに位置付けるべきである。</li> <li>➤ 2015年度の防災白書によると2013年8月時点のBCP策定率は都道府県で60%、市町村で13%にとどまっている。</li> <li>➤ 首都直下地震等大災害の発災時にBCPは重要な役割を担うことから、策定率向上に関するKPIを追加すべきである。</li> </ul>

「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」原案の概要		東商の意見	
第3章: 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標			
重点目標と代表的なKPI		追加すべきKPI等	理由等
重点目標1: 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する		—	—
プロジェクト1-1: 切迫する首都直下地震・津波や大規模噴火等に対するリスクの低減		前項の通り	前項の通り
KPI1 公共土木施設等の耐震化率等	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合【2014年度75%→2020年度100%】</li> <li>災害時における主要な管渠および下水処理場の機能確保【管渠:2014年度約43%→2020年度約61%】【下水処理場:2014年度約22%→2020年度約32%】</li> <li>官庁施設の耐震基準を満足する割合【2014年度90%→2020年度95%】</li> </ul>	—	—
KPI2 南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川堤防・海岸堤防等の整備率および水門・樋門等の耐震化率	<ul style="list-style-type: none"> <li>【河川堤防:2014年度37%→2020年度88%】</li> <li>【海岸堤防等:2014年度59%→2020年度96%】</li> <li>【水門・樋門等:2014年度3%→2020年度77%】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【追加すべきKPI】上水道施設や管路の耐震化に関する目標</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下水のみならず上水道施設や管路も重要であるため。</li> </ul>
KPI3 最大クラスの津波・高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練を実施した市区町村の割合	<ul style="list-style-type: none"> <li>【津波:2014年度なし→2020年度100%】</li> <li>【高潮:2014年度なし→2020年度100%】</li> </ul>	—	—
プロジェクト1-2: 関東・東北豪雨等激甚化する気象災害に対するリスクの軽減		—	—
KPI4 人口・資産集積地区等における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率および下水道による都市浸水対策達成率	<ul style="list-style-type: none"> <li>【河川整備率(国管理):2014年度86%→2020年度91%】</li> <li>【河川整備率(県管理):2014年度約55%→2020年度約66%】</li> <li>【下水道による都市浸水対策達成率:2014年度約52%→2020年度約59%】</li> </ul>	—	—
KPI5 最大クラスの洪水・内水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練を実施した市区町村の割合	<ul style="list-style-type: none"> <li>【洪水:2014年度なし→2020年度100%】</li> <li>【内水:2014年度なし→2020年度100%】</li> </ul>	—	—
KPI6 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>【2014年度なし→2020年度約350】</li> </ul>	—	—
KPI7 要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率	<ul style="list-style-type: none"> <li>【2014年度約41%→2020年度約44%】</li> </ul>	—	—
KPI8 土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表および区域指定数	<ul style="list-style-type: none"> <li>【公表:2014年度約7万8千区域→2019年度約9万5千区域】</li> <li>【指定:2014年度約7万3千区域→2020年度約9万5千区域】</li> </ul>	—	—
プロジェクト1-3: 災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化		—	—
KPI9 TEC-FORCEと連携し訓練を実施した都件数	<ul style="list-style-type: none"> <li>【2014年度なし→2020年度9都県】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【目標年次の前倒し】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関東・東北豪雨の際に、全国から集結した TEC-FORCE の排水ポンプ車が24時間体制で迅速に排水し、浸水時間の大幅な短縮に貢献するなど、早期の復旧に重要な役割を担った。</li> <li>従って、首都直下地震や荒川右岸低地氾濫等の大災害の被害を最小限に抑えるために、連携訓練は非常に重要であるため、目標年次を前倒しすることが望ましい。</li> </ul>
KPI10 国管理河川におけるタイムラインの策定数	<ul style="list-style-type: none"> <li>【2014年度16市区町村→2020年度179市区町村】</li> </ul>	—	—
KPI11 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合	<ul style="list-style-type: none"> <li>【2014年度75%→2016年度100%】</li> </ul>	—	—

「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」原案の概要		東商の意見	
第3章: 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標			
重点目標と代表的なKPI		追加すべきKPI等	理由等
プロジェクト1-4: 道路・海上交通安全の確保		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 【追加すべきKPI】「開かずの踏切」等による渋滞の解消、踏切事故防止のための連続立体交差事業等の推進</li> <li>▶ 【追加すべきKPI】ホームドアの整備駅数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 都内には約1,060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。</li> <li>▶ 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、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実施すべきである。</li> <li>▶ 特に、連続立体交差事業は、交通渋滞の解消や自動車平均走行速度の向上、鉄道の輸送障害の解消等に大きく寄与するとともに、まちづくりを促進するなど、高いストック効果が期待できることから、鋭意推進すべきである。</li> <li>▶ 駅利用者のホームからの転落を防止し、利便性や安全性の向上を図るために重要であるため。</li> <li>▶ ホームドアの整備駅数が、第4次社会資本整備重点計画に明記されているため。</li> </ul>
KPI12	道路交通における死傷事故の抑止 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 生活道路におけるハンプの装置等による死傷事故抑止率【2020年度約3割抑止(2014年比)】</li> </ul>	—	—
重点目標2: 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う		—	—
プロジェクト2-1: メンテナンスサイクルの構築による安全・安心の確保とトータルコストの縮減・平準化の両立		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 【追加すべきKPI】個別施設計画における維持管理・更新等に係るコストの算定率</li> <li>▶ 【追加すべきKPI】地方公共団体における維持管理・更新体制に関する指標</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 社会資本の維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化の両立には、個別施設計画において維持管理・更新に係るコストをしっかりと算定することが不可欠であるため。</li> <li>▶ 本計画や第4次社会資本整備重点計画の重点施策の指標に位置付けられており、KPIとすることで重要度を高めていくべきである。</li> <li>▶ 下水道の全て、長さ2メートル以上の橋梁の9割、道路舗装の9割、道路トンネルの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。</li> <li>▶ 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、さらに、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ため。</li> </ul>
KPI13	個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 【道路(橋梁): 2014年度なし→2020年度100%】</li> <li>▶ 【道路(トンネル): 2014年度なし→2020年度100%】</li> <li>▶ 【河川: 2014年度86%→2016年度100%(国など)】</li> <li>▶ 【河川: 2014年度78%→2020年度100%(地方公共団体)】</li> <li>▶ 【ダム: 2014年度30%→2016年度100%(国など)】</li> <li>▶ 【ダム: 2014年度45%→2020年度100%(地方公共団体)】</li> <li>▶ 【砂防: 2014年度50%→2016年度100%(国)】</li> <li>▶ 【砂防: 2014年度44%→2020年度100%(地方公共団体)】</li> <li>▶ 【海岸: 2014年度3%→2020年度100%】</li> <li>▶ 【下水道: 2014年度なし→2020年度100%】</li> <li>▶ 【港湾: 2014年度98%→2017年度100%】</li> <li>▶ 【鉄道: 2014年度約96%→2020年度100%】</li> <li>▶ 【公園: 2014年度80%→2020年度100%(国)】</li> <li>▶ 【公園: 2014年度72%→2020年度100%(地方公共団体)】</li> </ul>	—	—

「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」原案の概要		東商の意見	
第3章: 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標			
重点目標と代表的なKPI		追加すべきKPI等	理由等
重点目標3: 経済成長を支える「対流型首都圏」の実現 プロジェクト3-1: 首都圏の国際競争力の強化		—	—
KPI14 特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業の事業完了数	➤ 【2014年度6→2020年度30】	—	—
KPI15 三大都市圏環状道路整備率(首都圏)	➤ 【2014年度70%→2020年度約82%】	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 【KPIの上方修正】2020年度における整備率を約86%とすること</li> <li>➤ 【追加すべきKPI】東京外かく環状道路(関越～東名)の2020年度までの完成</li> <li>➤ 【追加すべきKPI】東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路)の早期計画具体化に向けた目標年次</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 「世界の都市総合力ランキング」の指標である東京の国際線直行便就航都市数は25位となっている。首都圏全体の国際競争力を高めていく上で、首都圏空港の機能強化と容量拡大を図り、国際線直行便就航都市数を増やしていくことは不可欠な要素であるため。</li> <li>➤ 首都圏空港の国際線就航都市数を2013年の88都市から2020年にアジア主要空港並みにすることが、第4次社会資本整備重点計画に明記されているため。</li> <li>➤ 本計画において2020年度に完成予定と明記されている「圏央道 釜利谷JCT～(仮称)戸塚IC、(仮称)栄IC・JCT～藤沢ICを考慮すると約86%になるため。</li> <li>➤ 「対流型首都圏」の実現には首都圏三環状道路の早期整備が不可欠であるが、東京外かく環状道路の整備率は約4割にとどまっている。</li> <li>➤ 一方、東京外かく環状道路の未完成区間のうち三郷南IC～(仮称)高谷JCT間は2017年度に開通予定であることが公表されている。</li> <li>➤ 東京外かく環状道路(関越～東名)は開通予定時期が公表されていないが、多岐にわたる整備効果が期待されており、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催時にも重要な役割を担うことが期待されている。</li> <li>➤ また、昨年11月の「東京外かく環状道路(関越～東名)事業連絡調整会議」において、国、東京都、高速道路会社は「東京オリンピック・パラリンピック開催までの開通という同じ思いを共有する」とともに、「東京オリンピック・パラリンピック開催までの開通の可能性について引き続き検討していく」ことが確認され、公表されている。</li> <li>➤ 従って、東京外かく環状道路(関越～東名)をKPIに位置付け、早期開通を目指していくべきである。</li> <li>➤ なお、東京外かく環状道路(関越～東名)は、都内経済界としても、2020年までに確実に開通できるよう、着実な整備を強く望んでいるところである。</li> <li>➤ 東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路)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、東京の国際競争力強化に大いに寄与する大変重要な路線である。</li> <li>➤ 先月、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計画の具体化に向けた検討が始まったが、同路線について早期に計画を具体化し、事業化を着実に推進していくことが望まれるため。</li> <li>➤ 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することが望ましい。</li> </ul>
KPI16 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 【北米基幹航路: 2013年度デイリー寄港→2018年度デイリー寄港を維持・拡大】</li> <li>➤ 【欧州基幹航路: 2013年度週2便→2018年度週3便】</li> </ul>	—	—

「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」原案の概要		東商の意見	
第3章: 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標			
重点目標と代表的なKPI		追加すべきKPI等	理由等
プロジェクト3-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 【追加すべきKPI】道路による都市間速達性の確保率、海上貨物輸送コスト低減効果に関する指標</li> <li>▶ 【追加すべきKPI】クルーズ船で入国する外国人旅客数、地域の拠点空港等の機能強化、LCCの就航促進に関する指標</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ これらは首都圏全体の産業関連投資の誘発に向け重要であり、第4次社会資本整備重点計画にも明記されているため。</li> <li>▶ これらは首都圏全体の観光関連投資の誘発に向け重要であり、第4次社会資本整備重点計画にも明記されているため。</li> </ul>
KPI17	水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した都市の割合	▶ 【2014年度35%→2020年度50%】	—
重点目標4: 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		—	—
プロジェクト4-1: 地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 【追加すべきKPI】立地適正化計画を作成する市町村数</li> <li>▶ 【追加すべきKPI】高齢者支援施設、障害者施設、子育て支援施設等を併設している公営住宅団地の割合に関する指標</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 「立地適正化計画」は、「コンパクト+ネットワーク」の考えに沿った国土づくり、まちづくりの推進に資する重要な施策であり、首都圏内の市町村に策定を促すことが重要であるため。</li> <li>▶ 地域生活サービスの維持・向上に重要な要素であり、第4次社会資本整備重点計画にも参考指標として明記されているため。</li> </ul>
KPI18	持続的な污水处理システム構築に向けた都道府県構想策定率	▶ 【2014年度11%→2020年度100%】	—
プロジェクト4-2: 安心して移動できる空間の確保(バリアフリー対策の推進)		▶ 【追加すべきKPI】不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率に関する指標	▶ 公共施設等のみならず、不特定多数の者等が利用する建築物のバリアフリー化を推進することは重要であり、第4次社会資本整備重点計画にも参考指標として明記されているため。
KPI19	公共施設等のバリアフリー化率等	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 都市公園における園路および広場、駐車場、便所のバリアフリー化率 【園路: および広場: 2013年度47%→2020年度60%】 【駐車場: 2013年度46%→2020年度60%】 【便所: 2013年度35%→2020年度45%】</li> <li>▶ 特定路外駐車場のバリアフリー化率 【2013年度63%→2020年度70%】</li> <li>▶ 特定道路におけるバリアフリー化率 【2013年度85%→2020年度100%】</li> </ul>	—
プロジェクト4-3: 美しい景観・良好な環境の形成と健全な水循環の維持又は回復		▶ 【追加すべきKPI】市街地等の幹線道路の無電柱化率【再掲】	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 首都直下地震等大災害時に電柱の倒壊による道路閉塞を防ぎ、円滑に救命・救急活動を行うために、無電柱化を推進することは重要である。また、無電柱化は良好な景観形成にも寄与する事業である。</li> <li>▶ 市街地等の幹線道路の無電柱化率を2020年度までに20%とすることが、第4次社会資本整備重点計画に明記されているため。</li> </ul>
KPI20	景観計画に基づき取組を進める地域の数(市区町村数)	▶ 【2014年度148団体→2020年度193団体】	—
KPI21	污水处理人口普及率	▶ 【2013年度約92%→2020年度約96%】	—
プロジェクト4-4: 地球温暖化対策等の推進		▶ 【追加すべきKPI】低炭素都市づくりの推進、交通渋滞を緩和する対策、モーダルシフトに関する指標	▶ これらは地球温暖化対策として有効であり、第4次社会資本整備重点計画にも明記されているため。
KPI22	下水汚泥エネルギー化率	▶ 【2013年度約8%→2020年度約23%】	—

以上