

2. 3 生活環境

2. 3. 1 水環境

東京の河川は、都市排水のため汚濁が進んだが、下水道整備の進展や、利根川水系からの浄化用水の導入などにより、水質は改善されてきた。さらに、下水道処理水の有効利用により河川、用水路の流量の回復や水の循環利用が図られている。

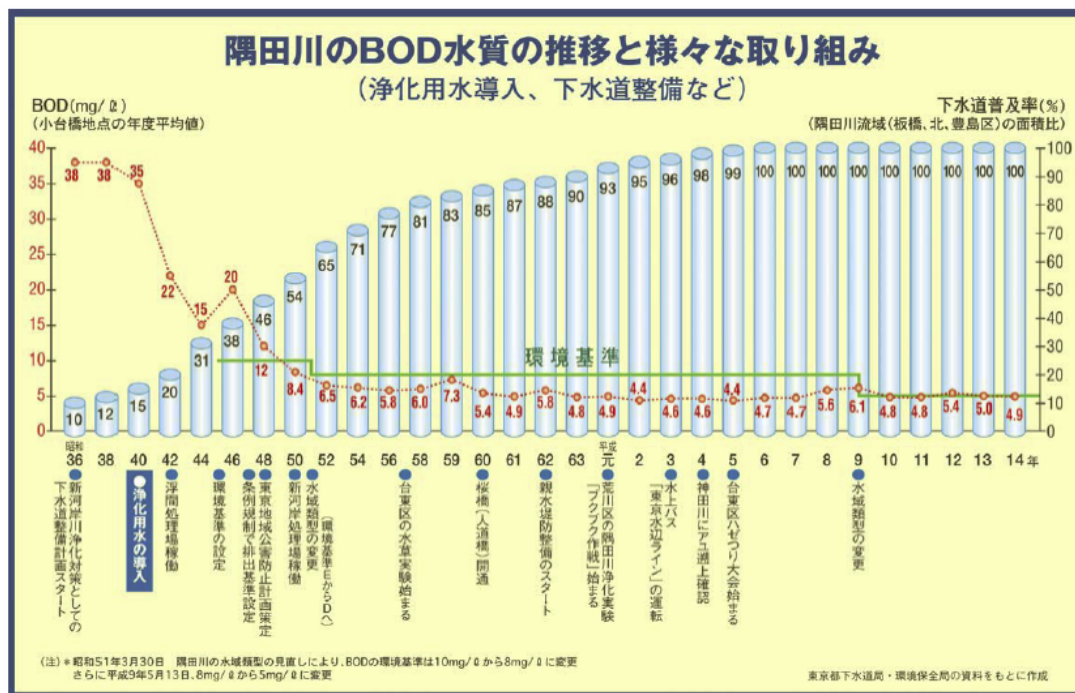


図 2-8 隅田川の BOD 水質の推移と様々な取り組み

出典：国土交通省資料（水資源政策の政策評価に関する検討委員会 資料）

2. 3. 2 空間

水辺空間は都市に潤いをもたらしている。隅田川や荒川、多摩川で様々な環境改善の取り組みがなされている。また、海浜部には、自然と親しめる干潟やそれと一体となった公園等の整備がされている。また、公共建築物や公園、道路等の公共空間とそこに整備された緑は、我が国の首都に相応しい格調ある都市景観を形成するとともに、人々の暮らしに憩いや潤いをもたらしている。

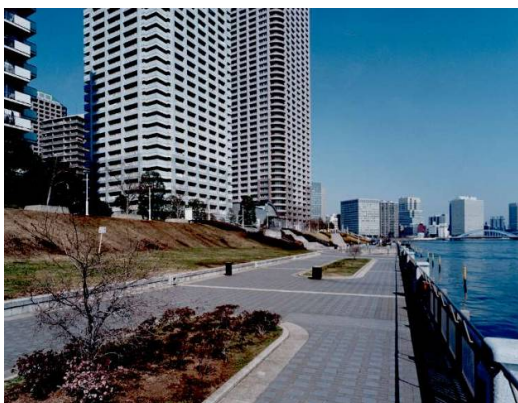


写真 2-1 中央区大川端地区の東側テラス



写真 2-2 神宮外苑

出典：RIVERFRONT Vol.51 (財)リバーフロント整備センター

2. 4 経済活力

2. 4. 1 交通ネットワーク

東京は、その都内総生産が我が国のGDPの17%を占めることからわかるように、我が国の政治、経済、文化の中心地である。多くの人と企業等の各種業務機能が集積し、濃密な社会活動が営まれるための基盤となる各種社会資本の整備には非常に多くの力が注がれ、他地域に比較して、恵まれた初期条件の下で東京の発展はスタートしてきている。

昭和 48 年(1973 年)9 月 (1,000km 供用時)



昭和 42 年(1967 年)



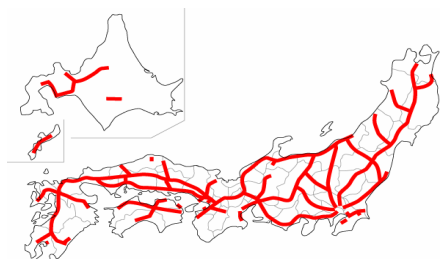
昭和 62(1987 年)年 10 月 (4,000km 供用時)



昭和 60 年(1985 年)



平成 14 年(2002 年)9 月 (7,000km 供用時)



平成 16 年(2004 年)



図 2-9 高速道路ネットワークの展開(時系列)

図 2-10 新幹線ネットワークの展開(時系列)

資料：国土交通省資料より作成

道路は、自動車や、徒歩、自転車など多様な交通需要に対応する交通空間となっている。また、細街路から広域幹線道路に至る各種道路が有機的に連携して構成されるネットワークは、人体に張り巡らされた血管網のように、人やモノの移動、交流を支えている。

近年、東京圏での道路整備は、放射道路の整備から環状道路の整備へと比重を移しつつある。



国内における物流は主として、自動車輸送と海運に担われており、その連携は極めて重要である。

貨物を積載した自動車
をそのままで輸送するフ
ェリー、RORO 船¹、ま
た積み替えが容易なコン
テナを輸送するコンテナ
専用船²の航路が東京湾
諸港から全国に広がって
いる。これらの船舶のた
めの内貿ターミナルの整
備は、スピーディ、シー
ムレスでかつ低廉な国内
物流輸送の実現に大きく
寄与している。

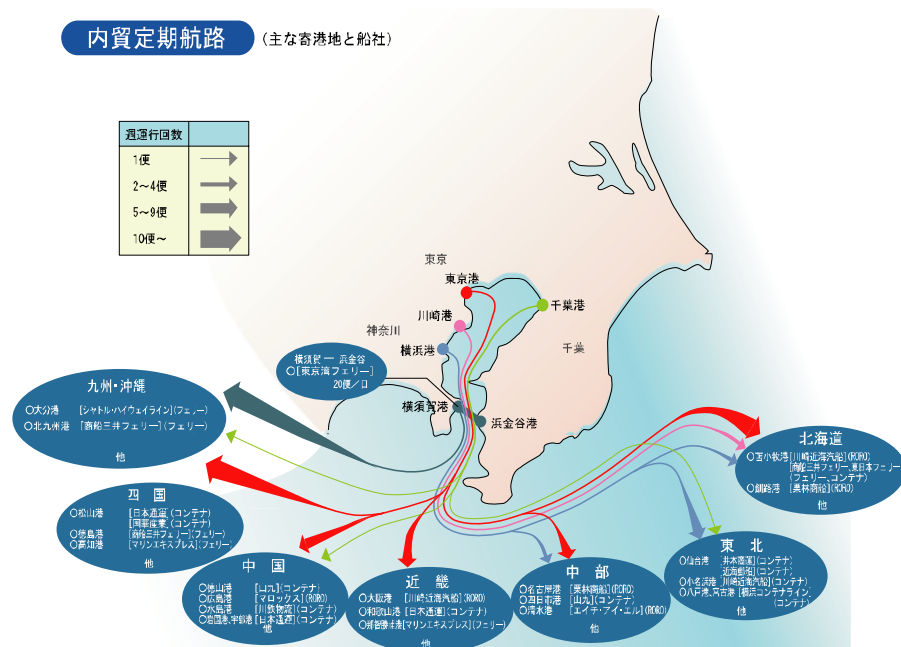


図 2-12 東京湾を中心とした内貿定期航路
資料：首都圏港湾の基本構想・関東地方整備局港湾空港部

¹ 船の前後にある入り口からトラックやトレーラー、フォークリフトによって直接荷物を積みおろしする船で、国内の雑貨輸送に活躍する。背後にトラックやトレーラが駐車できる広い荷捌きスペースが必要となる。

² 国際標準化された鋼製の箱（コンテナ）に積まれた荷物を専門に運ぶ船。港にはガントリークレーン等の輸送・荷役の専用の機械設備が必要となるが、積み替えの機械化、自動化が可能のため、積み替えコストの節減に有利であり、海外との輸出入においては、コンテナ輸送の比重が非常に高くなっている。