

首都・東京の国際競争力向上に向けた都市政策等に関する要望 ～持続的かつ魅力あるまちを目指して～

2023 年 7 月 13 日

東京商工会議所

【基本的な考え方】

森記念財団都市戦略研究所が 2022 年 12 月に発表した「世界都市ランキング」によると、東京は世界都市ランキングの総合評価で、ロンドン・ニューヨークに次ぐ第 3 位となり、前回の順位を維持している。しかしながら、第 4 位のパリとは僅差であり、来年五輪を控えたパリに 3 位の座を奪われる可能性も指摘されている。

東京の都市力の詳細を見ると、環境分野の評価が 13 位となっており、都市を評価する 6 分野のなかで一番低い評価分野となっている。東京の都市力を向上するためには、いまこそサステナブルで魅力あるまちを目指す必要がある。特に環境分野の主な評価内訳において、再生可能エネルギー比率が 36 位、緑地の充実度が 41 位となるなど大きく劣後している。GX に向けた取組みは、都市の国際競争力の重要な評価指標であり、さらなる取組みが求められている。

また、文化・交流分野においては、コロナ禍からの外国人訪問者数回復の遅れもあり、東京はロンドン・ニューヨーク・パリに劣後している。一方、わが国は、世界に誇る安全性・清潔さ、おもてなしはもとより、歴史・文化・芸術など、魅力的な観光資源を有しており、それらが世界からも評価されている。折しも、わが国では国際交流の本格回復が見込まれる 2025 年に日本国際博覧会（大阪・関西万博）を迎える。日本並びに大阪・関西に世界の注目が高まる今後の 2 年間は、東京にとっても国内外から人流を引き付けるチャンスである。東京が持っている「文化の力」を再認識し、文化と事業を組み合わせる新たな付加価値を生み出し、東京の魅力として強力に発信していくことが重要である。

他方で、都市の再生や機能強化を担う建設業・運送業は大きな課題に直面している。2024 年 4 月から建設事業・自動車運転業務への「時間外労働の上限規制適用」がはじまる。生産年齢人口の減少が見込まれるわが国において、労働生産性向上を目的とした「働き方改革」は事業者にとって不可避の取組みであり、両業界における人材確保・育成、生産性向上等を実現していくための強力な取組みが必要である。

以上の基本的な考え方のもと、首都・東京が持続的かつ魅力あるまちとして、国際競争力を向上させていくための都市政策等について柔軟な対応を求めるべく以下のとおり要望する。

目 次

【基本的な考え方】	1
【重点要望】	3
1. まちづくりにおける GX の推進	3
(1) 官民を挙げた GX の取組み強化	3
(2) 社会インフラを利用した再エネ設備等の整備促進	6
2. まちの魅力向上 ～国際文化都市東京に向けて～	7
(1) 街なみ・景観整備	7
(2) 文化・エンタメ活動の促進	8
(3) 公開空地等の利活用の推進	9
(4) ウォーカブルなまちの整備	10
3. インフラを支える建設業・運送業の 2024 年問題への対応	12
【継続要望】	14
1. まちづくりのためのデジタル技術活用	14
(1) 行政の DX 推進	14
(2) スマートシティの早期実現	14
2. 東京ベイエリアを世界のショーケースに	14
3. インフラ整備等の迅速かつ着実な推進	15
(1) 都市の基盤…安全・安心、強靱化（レジリエンスの確保）、持続的な成長	16
(2) 各地域との直結…魅力をつなげるネットワークの充実・連携	18
(3) 都市の多種多様な魅力…密集・混雑を避けた交流・魅力の創出・再生	20
4. 施策のスピードアップに向けた環境整備	20
(1) 公益性・合理性を実現する土地収用手続き等の積極的活用	21
(2) 官民連携による用地取得業務の加速	21
(3) 用地取得における不公平感の解消	21
(4) 地籍調査の早期の進捗率向上	21

【重点要望】

1. まちづくりにおける GX の推進

政府は 2030 年度における温室効果ガス排出量について、2013 年度比で 46%削減するとともに、2050 年までにカーボンニュートラルの実現を目標とした。東京都においても、2050 年に温室効果ガス排出実質ゼロに向けて「ゼロエミッション東京戦略 2020Update&Report」を発表し、2030 年までに温室効果ガス排出量を半減させる目標を掲げている。

環境省の 2020 年度の都道府県別 CO2 排出量の推計値¹によると、関東・首都圏の CO2 排出量はわが国全体の 34%を占めており、近畿圏及び中部圏と比較して、最も高い割合を占めている。さらに東京都の温室効果ガス排出量を部門別にみると、オフィスや商業施設等の業務部門の排出量が全体の 36.2%、住宅部門が 28.4%、運輸部門が 14.3%と、3 部門で約 8 割を占めており、全国平均の約 5 割と比べ高水準となっている。東京及び首都圏においては、これら 3 部門からの排出を抑制することが肝要である。

また、国・東京都ともに 2050 年までにカーボンニュートラルの達成を掲げているが、今後、どのようにして目標を達成するのか具体的な道標を広く知らしめ、人々の協力を得ていく必要がある。EU・英国・米国等の諸外国も 2050 年にカーボンニュートラル達成を目標としており、脱炭素に関する国際競争に勝ち残るためにも、大規模かつ積極的な取組みを実施されたい。

(1) 官民を挙げた GX の取組み強化

①業務・家庭部門の GX

- ◆既存ストック（既存建物）の脱炭素化の強力な推進
 - ・断熱改修をはじめ、エネルギーマネジメントシステム整備等の政策の総動員を
 - ・キャップ&トレード制度及び地球温暖化対策報告書制度の強化にあたっては、事業者の理解を得るための取組みを
- ◆ZEB・ZEH の普及促進
 - ・ZEB・ZEH 建築のメリットの周知啓発と補助金の新設・拡充、ZEH 補助金申請の簡素化
 - ・ZEB・ZEH への入居促進
- ◆多様な再生可能エネルギー対策の推進
 - ・太陽光パネルが適さない建物（短時間の日照、狭小住宅等）に対する代替案の整備（例：再エネ設備等によるオフサイト電源や蓄電池導入への支援
公共施設・所有者不明土地等への再エネ設備設置促進 等）

業務・家庭部門の CO2 排出抑制のためには、既存建築物の断熱改修等による省エネ対策並びに ZEB・ZEH の普及が重要である。国では 2022 年に「脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律」が公布され、東京都では「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（環境確保条例）」の一部が改正された。これにより、2025 年度から建物に対してより高い省エネ性能が求められるよう

¹ 本推計結果は、環境省が「都道府県別エネルギー消費統計」（2022 年 12 月 23 日公表）及び「総合エネルギー統計」（2022 年 3 月 17 日公表）を用いて推計

になり、業務・家庭部門のカーボンニュートラルを推し進める重要な一歩となった。

国土交通省の建築着工統計調査報告（2022 年）によると、新築の 86 万戸に対し、既存住宅ストックは約 5,400 万戸となっている。その既存住宅ストックのうち、87%が現行の断熱性能を満たしておらず、既存住宅ストックの改修を推し進めて行くことが極めて重要である。現在、国及び東京都では、既存住宅ストックの断熱性能向上のための補助制度が用意されているが、申請手続きが煩雑であり、審査結果によっては申請した補助金額を満額受け取ることができず、工務店が不足額を負担せざるを得ない等のケースが散見されるとの指摘がある。資金力に乏しい中小工務店においては、顧客に対して断熱改修を勧めることに消極的にならざるを得ない。さらに、業務用建物に関しては住宅断熱性能の補助金申請に比べてその手続きが煩雑であり、対応することが極めて困難であるとの声があり、既存ストックの断熱改修に対する補助申請手続きを簡略化するほか、積極的に取組む事業者へのインセンティブが必要である。あわせて、トップランナー制度等による省エネ機器への買い替えや、エネルギーマネジメントシステムの整備等、東京都をはじめ、関係機関が協力し政策を総動員することが、削減目標の達成に向けて重要である。

なお、東京都では、2025 年度にキャップ&トレード制度及び地球温暖化対策報告書制度を強化し、「2030 年カーボンハーフ」の達成を目指しているが、制度強化にあたっては、事業者の理解をしっかりと得る必要がある。

また、2021 年度の非住宅建築物の着工数における BELS（建築物省エネルギー性能表示制度）を取得した ZEB の実績は、約 5 万棟に対してわずか 198 棟（約 0.4%）に留まる。また、2021 年の注文戸建住宅における ZEH 普及率は 26.7%、建売戸建住宅は 2.6%と低く、ZEH が普及しない理由として「顧客の予算」や「顧客の理解を引き出すことができない」との声が多い。さらに中小工務店からは断熱改修手続きと同様、ZEH 補助金の申請手続きが煩雑との声も聞かれる。ZEB・ZEH のさらなる普及促進に向け、より一層 ZEB・ZEH 建築のメリットについて周知啓発を図るとともに、補助制度の新設・拡充や ZEH 補助金申請手続きの簡素化を図られたい。あわせて、ZEB・ZEH の普及のため建築主への助成に加えて、ZEB・ZEH への入居促進のための施策も講じられたい。

そのほか、多様な再生可能エネルギー対策を推進し、太陽光パネルが適さない建物（短時間の日照、狭小住宅等）に対する代替案の整備を進める必要があり、例えば、再エネ設備等によるオフサイト電源や蓄電池導入への支援、並びに公共施設・所有者不明土地等への再エネ設備の設置促進に関する政策等をさらに進められたい。

②運輸部門の GX

- ◆EV 車・FCV 車（燃料電池自動車）の普及のため EV 充電設備整備、水素ステーションの整備促進
 - ・EV 充電設備整備に対する支援の拡充
 - ・EV 充電設備整備による駐車場附置義務台数の緩和
 - ・民間商用車（バス・トラック等）の利用が可能な水素ステーションの設置推進
 - ・高速道路サービスエリア・空港・港湾等への水素ステーションの設置推進
- ◆EV 車・FCV 車等の早期実装化・普及促進（車両導入費の支援等）
- ◆SAF 等のバイオマス燃料、合成燃料等の燃料政策の推進（航空機、既存車両等の GX）

国は 2035 年までに、東京都は 2030 年までに乗用車新車販売について、全て EV 車や FCV 車といった非ガソリン車に切り替える方針を示している。一方で、EV 充電設備や水素ステーションの整備が進んでおらず、EV 車・FCV 車の普及のためにはこれら設備の整備促進に向けた取組み強化が必須となっている。

賃貸建物のオーナーが EV 充電設備の設置を行う際に投資回収を容易にする補助の拡充や、EV 充電設備を設置する駐車場には、地域の実情に応じて附置義務台数の緩和等が必要である。

EV 充電設備の整備を急ぐ一方で、電気より水素燃料の方が適しているバスやトラック等の商用車向けに、水素ステーションを整備していくことも重要である。しかしながら、民間事業者が FCV 車を導入するために水素ステーションを自社の敷地内に設置することは、敷地面積の問題や費用負担の問題等により困難な状況である。東京都では民間バス会社も利用可能な水素ステーションを都営バス有明営業所内に開所の予定であるが、都内全域をカバーできるよう同様の施設整備促進を積極的に図られたい。さらに、観光バス事業者や貨物トラック事業者等が利用できるよう、高速道路サービスエリア・空港・港湾等への水素ステーション設置を促進されたい。もとより、EV 車や FCV 車といった次世代車の早期実装化・普及のためには、車両導入費用の支援拡充も必要である。

一方で、CO2 排出削減のためには、公共交通機関等の利用促進が有効であるが、公共交通機関をより環境負荷の少ない輸送手段とするため、環境に配慮したエネルギーの安定供給に向けた政策を推進すべきである。特に、EV 車・FCV 車等の次世代車の導入が進むまでの代替策として、バイオマス燃料や合成燃料等の供給による、既存車等の脱炭素化が必要不可欠である。また、航空事業者の持続可能な航空燃料（SAF=Sustainable Aviation Fuel²）については、SAF を利用した航空機のみ発着陸を許可する国が将来現れる可能性もあり、航空事業者にとって、SAF の調達事業継続のために極めて深刻な問題となっている。海外からの調達については国際情勢の影響等を受けやすいことから、SAF の国産化を含めて政策の立案・実施が重要である。

² SAF (Sustainable Aviation Fuel、持続可能な航空機燃料) とは、バイオマス原料から精製される航空機燃料である。将来、SAF を使用した航空機のみ発着を認める国が出現することが予想されるが、日本国内で SAF の製造は行われておらず、安定供給に向けた国産化の推進が必要。

(2) 社会インフラを利用した再エネ設備等の整備促進

- ◆港湾・空港・道路等のインフラ施設におけるカーボンニュートラルのさらなる推進
- ◆洋上等の風力発電の導入促進
- ◆公共空間等を利用した再エネ設備の設置
 - ・定置型燃料電池の設置支援、再エネの地産地消に取り組む事業者に対する支援 等
- ◆グリーンインフラ整備、生物多様性の保全、エネルギー効率的利用に向けたまちづくり

首都圏の港には多くの船舶が航行し、東京湾には工場・火力発電所等が集積している。カーボンニュートラルに向けて、港湾から排出される CO2 の削減が果たす役割は大きく、積極的な取り組みが必要である。国土交通省では、「カーボンニュートラルポート（CNP）」形成に向けた施策の方向性を提唱し、2021 年 12 月に「CNP 形成計画」策定マニュアルを公表した。2022 年 12 月には改正港湾法が施行され、国土交通省は 2023 年 3 月に「港湾脱炭素化推進計画」作成マニュアルを公表した。国際サプライチェーンの拠点かつ産業拠点である港湾において、水素・燃料アンモニア等の輸入を可能とする受入環境整備や、ベイエリアに保有する土地における太陽光等の再生可能エネルギー発電等、CNP 形成に向けた取り組みが重要である。

空港においては、施設・車両からの CO2 排出削減、広大な敷地を利用した太陽光発電による再生可能エネルギー活用のほか、2021 年 3 月に立ち上げられた「空港分野における CO2 削減に関する検討会」で官民連携の取り組みが行われているが、空港のカーボンニュートラルを実現すべく、これらの取り組みの加速化も必要である。

あわせて、道路等の公共インフラ施設における太陽光パネル設置や洋上風力発電は、有力な再生可能エネルギー設備であり、適地で発電を行い電力の大消費地である東京及び首都圏に送電ができることから、現行の政策をより一層促進することが重要である。

また、公園・体育館・学校等の公共施設や公共空間を利用した再生可能エネルギー設備並びに定置型燃料電池の設置等については、災害時に地域への電力供給等にも役立つものである。設置に取り組む地域事業者を支援し、好事例を横展開することが必要である。

さらに、CO2 の排出抑制に加えて、CO2 を吸収・貯蔵する施策も必要である。目標の達成のために CO2 を吸収・貯蔵する技術の研究を加速し、早期導入を図られたい。また、CO2 を吸着するコンクリートや CO2 を固定させる木造中層建築資材である CLT（Cross Laminated Timber）、省エネ性能が向上した設備機器等の開発が進んでいるが、新たな建築資材・設備機器、施工方法、再エネ技術等の技術開発を積極的に支援するとともに、開発された資材・機器・技術を公共工事等で積極的に活用していくことが求められる。

あわせて、気候変動への対応や生物多様性の確保等、環境課題に対して都市が率先して対応することが求められる。温室効果ガスの吸収のみならず、ヒートアイランド現象の緩和、身近に親しめる多様なレクリエーションや自然とのふれあいの場等、グリーンインフラとして多様な機能を有する緑地を都市空間に一層確保することが重要であり、緑地確保に取り組む事業者への支援拡充も必要である。

さらに、カーボンニュートラルの実現にあたっては、都市のコンパクト化による CO2 排出量の削減等、街区内におけるエネルギーの効率的利用が重要である。防災性やエネルギー効率向上の観点からも、複数の建物間で熱エネルギーを融通しあう地域冷暖房等、エネ

ルギーの面的利用を促進されたい。

2. まちの魅力向上 ～国際文化都市東京に向けて～

東京の都市としての魅力を高め、国内外から人々を引きつけ、交流を促進するため、東京に刻まれた歴史文化を再認識し、文化と事業を組み合わせることで、まちに新たな付加価値を生み出すことが重要である。東京の「文化の力」を向上させていくためには、様々な課題があると考えるが、本要望では、各地で取組みが進んでいる「歴史まちづくり法」³等の活用と企業の関心が高いナイトタイムエコノミーをはじめとする文化・エンターテインメント活性化等について申し述べる。東京の歴史文化を掘り起こし、文化エンタメを活性化することで、世界に誇れる「国際文化都市東京」を実現し、東京の都市力向上を目指すべきである。

(1) 街なみ・景観整備

◆「歴史まちづくり法」の活用等、東京の歴史的資産を再評価し、歴史文化区域を形成するまちづくりの強力な後押しを

※歴史まちづくり法の所管省庁：国土交通省・文化庁・農林水産省

- ・東京における歴史まちづくり法の活用や、歴史を活かしたまちづくり支援制度の拡充
- ・都内に点在する歴史的建造物を活用した文化区域の形成
(都内の 85 件の重要文化財、97 件の東京都選定歴史的建造物（2023 年 3 月現在）等を活用したまちづくり)

国土交通省と文化庁、農林水産省の所管する「歴史まちづくり法」を活用して、2023 年 6 月現在、鎌倉市・小田原市・川崎市・香取市等 91 都市で歴史文化のまちづくりが進んでいる。一方、東京では当該制度の利用がないことから、当該法律を利用する等、積極的に歴史文化を掘り起こし、インバウンド等の誘客に向けた取組みが必要である。歴史まちづくり法の利用主体は区市町村であるため、国土交通省並びに東京都におかれては、東京の歴史的資産を再評価して歴史文化区域を形成すべく、区市町村に対して同法の活用を強力に後押しされたい。

同法の活用には、歴史的風致維持向上計画の作成のための調査が必要であり、本調査に係る業務量の大きさが同法の活用が進まない理由の一つであるとの意見がある。同法の活用を促すため、調査の内容を精査し、必要性が薄い調査等の整理を行うとともに、調査に係る外注費用に対して補助を行うなど、自治体の負担を軽減する取組みが重要である。

加えて、歴史まちづくり法が適用された場合の整備費用の交付比率について、例えば都市再生整備計画事業に関しては 40%から 45%へと 5%ほど上限がかさ上げされているが、これを 10%に引き上げる等、インセンティブの拡充も必要である。

他方、歴史まちづくり法とは別に、東京都においては、歴史建物の保全に対する助成制

³ 正式名称：地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律(平成 20 年法律第 40 号)

歴史的風致の維持・向上を図るためのまちづくりを推進する地域の取組みを国が積極的に支援することにより、個性豊かな地域社会の実現を図り、都市の健全な発展・文化の向上に寄与するために施行された。

度を設けているが（東京都選定歴史的建造物に係る助成：保全工事に要する経費の「2 分の 1 以内」かつ「400 万円以内」等）、近隣の横浜市の助成制度と比較すると助成率や上限額において見劣りしていることは否めない（横浜市（認定歴史的建造物に係る助成）外観保全に要する経費の「3 分の 2 以内」かつ「6,000 万円以内」等）。横浜市の歴史的建造物の登録及び認定制度を参考にする等、歴史を活かしたまちづくり支援制度の拡充を図るべきである。また、東京の高い地価のなかで相続時等に売却・解体されてしまう古民家等の歴史建物があることから、東京都においては、かかる事情を踏まえた支援制度を検討する必要がある。

あわせて、都内には 85 件の重要文化財（建造物）と 97 件の東京都選定歴史的建造物（2023 年 3 月現在）が点在しているものの、面的な展開が見受けられない。歴史文化区域を設定し、まちなみ・景観の整備により散策をしても楽しめるゾーンを形成する等、地域全体の活性化を図られたい。

（2）文化・エンタメ活動の促進

◆エンターテインメント及びナイトタイムエコノミーの活性化

- ・多種多様なナイトタイムコンテンツの拡充（旅行消費額の向上）
- ・美術館、庭園等の閉館・閉園時刻の延長

◆地域の魅力となっている多様な文化の発信

- ・芸術や音楽、歴史、サブカルチャー（漫画、アニメ等）、食といった文化の発信強化 等

◆文化施設の拡充、施設運営の支援

- ・施設運営費用の助成、税制優遇等

東京 2020 大会の開催決定によりインバウンドの増加が期待され、エンターテインメント及びナイトタイムエコノミー活性化の機運が高まったが、新型コロナウイルス感染拡大により入国が規制され、インバウンドは大幅に減少した。本年 5 月 5 日、世界保健機関（World Health Organization: WHO）は 新型コロナウイルスに関する「国際的な公衆衛生上の緊急事態」を終了すると表明した。あしもとでは入国者数が回復しつつあり、再度、エンターテインメント及びナイトタイムエコノミーの活性化を図るときを迎えている。

森記念財団の世界都市ランキングにおいて、東京は総合第 3 位となっているが、「文化・交流」分野で、ロンドン（総合ランキング 1 位）やニューヨーク（総合ランキング 2 位）に差をつけられており、ランクアップのためにはナイトタイムエコノミーの活性化や文化・エンターテインメント施設の整備等が課題となっている。今後、訪日外国人が楽しめる多種多様なナイトタイムコンテンツを拡充させ、娯楽サービス費等の旅行消費額を高める必要がある。ナイトタイムエコノミーの経済規模はロンドンで約 3.7 兆円（2017 年公表、263 億ポンド、1 ポンド 140 円で試算）、ニューヨークで約 2.1 兆円（2019 年公表、191 億ドル、1 ドル 110 円で試算）の市場となり、ナイトタイムエコノミーは雇用創出にも大きく寄与している。

夕食後から就寝までの時間帯に楽しめるコンテンツが不足しているといわれている東京において、魅力的なコンテンツを拡充することが課題であり、官民を挙げた対応が必要である。美術館や庭園等の閉館・閉園時刻の延長、地域の魅力となっている芸術や音楽、歴

史、サブカルチャー（漫画、アニメ等）、和食といった文化（クールジャパン資源）の発信強化、エンターテインメントショー等の施設整備、海外に向けたプロモーションや交通手段の確保等、官民がそれぞれ得意とする分野において、多様な文化を世界へ強力に発信していくことが肝要である。また、イベントを開催する際に、安全・安心と開催効果の両立に向け、官民連携による柔軟な運営が必要との声もある。その他、民間が整備する文化施設等の運営は経済的に厳しいケースが多く、施設の維持・拡充に向けて国及び東京都からの運営費助成や税制優遇等も重要である。

(3) 公開空地等の利活用の推進

- ◆公開空地の面積要件の緩和（東京都におけるまちづくり団体登録制度の要件緩和）
 - ・「複数の公開空地の合算面積で 1,000 m²」に緩和を
（都決定案件と区市決定案件の公開空地の合算面積も対象に）
- ◆有料の公益的なイベントの日数制限（180 日）の緩和
- ◆区市町村以外の事業者（NPO 法人・一般社団法人・株式会社等）についても自転車等のシェアリング事業実施を可能に
- ◆自転車以外のシェアリングモビリティ置き場として活用を
（電動キックボード、電動車いす、マイクロモビリティ等）
- ◆商業的広告物の規制緩和
 - ・商業的広告の設置を可能にし、収益をまちづくり団体の活動へ活用
- ◆公開空地・公園・道路の一体利用の推進
（申請窓口の一本化、デジタル化による利用申請・承認の迅速化等）

東京都では、公開空地等を活用したにぎわい創出活動のため、東京のしゃれた街並みづくり推進条例に基づく「まちづくり団体登録制度」により、NPO 法人やまちづくり協議会等の一般社団法人、株式会社等が「まちづくり団体」への登録を行うことで、公開空地を活用した活動が一部認められている。一方で、登録のための制約や登録後の利用制限のため、本制度を適用できる公開空地や利用方法が限定されているなどの課題がある。地域の団体等が公開空地をまちづくりのために利用できるよう、登録要件や利用制限の緩和が必要である。

2023 年 4 月に、まちづくり団体の登録要件となっていた、特定開発プロジェクト等の区域面積が、従来の 1 ヘクタール以上から 0.5 ヘクタール以上に緩和されるとともに、活用できる公開空地の面積も、従来の 1,500 m²から 1,000 m²に引き下げられたことは大きな前進である。さらなるにぎわい創出のため、一定の範囲内のエリアにある公開空地の面積を合算して 1,000 m²となる場合も制度の対象とするよう検討されたい。

また、東京のしゃれた街並みづくり推進条例に基づく公開空地の利活用は、主に都決定の都市開発諸制度等が対象とされているが、都決定案件と区市決定案件の合算で、1,000 m²となる公開空地も、利活用の対象とできるよう検討が必要である。これにより、複数の公開空地を活用しながらエリアを活性化させる取組みが可能となり、まちのさらなる活性化が期待できる。

加えて、有料の公益イベントの活用日数については、年間 180 日に限定されているが、

まちの活性化に資すると認められる「公益的」な活動については、日数制限を撤廃すべきである。

さらに、現行の東京のしゃれた街並みづくり推進条例では、区市町村が自転車シェアリング事業を実施することが認められているが、区市町以外の事業者（NPO 法人、一般社団法人、株式会社等）においても事業実施を認められたい。あわせて、自転車以外のシェアリングモビリティ（電動キックボード・電動車いす・ベビーカー・マイクロモビリティ・その他区市町の長が認めるもの）も設置できるようにすべきである。また、モビリティ管理のため、屋根や柵の設置も可能とするとともに、設置部分の貸与に伴う収入を事業者が得て、公益的なまちづくり活動に充てられるよう検討されたい。

あわせて、エリアマネジメント活動に資する場合や、国際的規模の会議や競技会等に必要場合には、公開空地に広告物を設置することができるが、広告収入を得ることを目的に商業的広告物を設置することは認められていない。得られた収益の一部を、エリアマネジメント団体やまちづくり団体の活動原資に充当することを条件として、商業的広告の設置も容認すべきである。その際、地域住民へ十分な説明を行い、理解を得ることも重要である。

また、公開空地・公園・道路の一体利用推進も、まちの賑わいの創出に大いに寄与するものとする。そのためには、迅速かつ円滑に一体利用の承認が可能となるよう、行政の連携による利用申請窓口の一本化、デジタル化の取組みを進められたい。

(4) ウォーカブルなまちの整備

◆歩行者にとって安全・安心なまちづくりを

- ・ パーソナルモビリティ（自転車、キックボード等）走行帯の整備
- ・ 歩行者とパーソナルモビリティが快適に共存できるモデルエリアの設置

◆賑わいの創出

- ・ 歩行者利便増進道路（ほこみち）のさらなる普及（指定箇所の拡充・面的推進等）
- ・ ウォーカブルな水辺の創出（スーパー堤防を活用した賑わい形成等）

◆グリーンスローモビリティ※の活用・導入支援

※時速 20Km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスを提供するモビリティ

◆共同荷捌き施設の整備等

◆公園・緑道の整備推進

国、東京都によるウォーカブルなまちづくりにより、歩行空間をはじめ、まちの景観が整備されつつあるが、自転車と歩行者の事故が増加傾向にある。ウォーカブルなまちの整備にあたり、歩行者の安全・安心の確保が最重要であるのはいうまでもない。パーソナルモビリティ（自転車、キックボード等）の走行に関して住民が不安を感じているとの声も多いことから、パーソナルモビリティ走行帯の整備や歩行者とパーソナルモビリティが快適に共存できるモデルエリアを設ける等、安全な運営方法の検討を行うとともに、パーソナルモビリティに対する理解を広める工夫も必要である。

ウォーカブルなまちの整備に向けた歩行者利便増進道路（ほこみち）については、さらなる普及に努め、まちの賑わいの創出を図るべきである。事業者は、地域をいかに歩いて

もらいマネタイズできるかに高い関心を寄せているが、23 区内ではほこみちが 1 箇所しか指定されていないことから、指定箇所の拡充と 23 区全体への面的広がりを意識した取組みを推進すべく省庁・地方公共団体間の円滑なコミュニケーションを図られたい。

また、高齢者の日々の移動サポートや観光・ショッピング等を目的とした来街者のためのグリーンスローモビリティ導入や、歩行者と物流導線を分離し、歩行者の安全・安心を確保するための共同荷捌き施設の整備も促進されたい。共同荷捌き施設は、渋滞緩和、事故防止に役立つため、積極的な整備支援が必要である。

さらに、ウォーカブルな水辺の創出のため、防災上の観点からもスーパー堤防を活用した賑わいの形成に関する一層の取組みが必要である。また、公園・緑道の重要性については、コロナ禍により再認識されたところであり、人々が集い安らぎ、賑わう場の整備への取組みも継続されたい。

3. インフラを支える建設業・運送業の2024年問題への対応

2022年度の年間総実労働時間（厚生労働省「毎月勤労統計調査」）をみると、建設業は1,965時間、運輸業・郵便業は1,992時間となっており、過去と比較すると減少傾向にあるものの、両業種ともに全産業平均を約300時間上回っている。また、同年度の年間出勤日数をみても、建設業は240日、運輸業・郵便業は230日となっており、全産業平均の211日とは大きな乖離がある。

こうした労働環境から、近年では新卒入社や中途入社を希望する若者は、建設業・運送業を敬遠しているともいわれている。入社希望の若者が減少しているほか、職人・ドライバーの高齢化も相まって、さらに人手不足に陥るといった悪循環が引き起こされている。

実際に2023年4月時点のパートを除く新規倍率をみると、建設業のうち建設躯体工事従事者が12.96倍、建設従事者（建設躯体工事従事者を除く）が6.45倍、電気工事従事者が5.21倍、土木作業従事者が6.67倍となっている。また、運送業（自動車運転従事者）の新規求人倍率は3.49倍であり、全職業平均の1.66倍と比較すると、建設業・運送業ともに極めて高水準であり、深刻な人手不足に陥っていることが伺える。

建設業・運送業が都市力の向上に力を発揮していくためには、働き方改革を着実に促進し、魅力ある職場環境を整備することが極めて重要である。

◆長時間労働の是正（時間外労働の上限規制への対応）

〈建設業〉・区市町村の適正工期設定を促す取組みの推進

- ・工事書類の削減・簡略化

〈運送業〉・物流効率化に資する設備等の導入に対する助成金や税制措置

- ・制度の見直し（速度制限、道路交通規制の見直し、駐車禁止除外指定の適用等）
- ・商習慣の改善（荷待ち・荷役作業時間の削減、納品期限・取引価格の見直し等）

◆人材確保・育成の推進

- ・適正取引の推進による従業員に対する適正な賃金の還元

- ・人材育成のための支援

（建設キャリアアップシステムの推進、フォークリフトの免許取得に対する支援等）

- ・企業等の実態を踏まえた副業・兼業の推進施策の検討

- ・建設業における外国人労働者の雇用促進（長期雇用環境の整備）

2024年4月から建設業・運送業への「時間外労働の上限規制適用」がはじまるが、長時間労働（時間外労働）是正のためには、事業者はあらゆる方策を組み合わせる必要があると迫られている。

その方策のひとつとして、建設業においては、適正な工期設定による時間外労働時間削減が挙げられる。国・東京都の発注工事は時間外労働の上限規制に配慮した工期設定となっているが、区市町村の発注工事は配慮が十分でないとの意見も多くあり、区市町村による適正な工期設定を促す取組みを推進されたい。また、工事書類の削減・簡略化や i-Construction の推進、BIM/CIM（Building/Construction Information Modeling, Management）の活用等により労働生産性を向上させ労働時間を削減する取組みも必要である。

一方で、運送業においては、物流生産性向上による時間外労働時間削減に向けて、荷役

設備や倉庫設備等の導入に対する助成や税制優遇措置の拡充を図るべきである。また、着荷主事業者が荷待ち時間、荷役作業等にかかる時間の把握ができるシステム、並びに納品（バース）予約、求貨、求車サービス等の設備・システム等の導入にかかる支援も重要である。そのほか、先進安全装置を装着した大型トラック等の高速道路速度規制の見直し、宅配事業者への「駐車禁止除外指定」の適用等、物流効率化に資する法規制の見直しも必要である。

加えて、建設業・運送業ともに個社の取組みだけでは、納期、取引価格等、全体的な改善の推進は困難なため、工事発注者と受注者、荷主事業者と物流事業者間の相互協力と連携強化に向けたパートナーシップ構築宣言の登録を推進し、各企業の取組みの見える化及び共存共栄関係の構築が必要である。さらに、宣言企業を対象に助成加点措置等を設けるなど、パートナーシップ構築宣言の実効性向上に向け官民が連携して取り組む必要がある。

また、建設業・運送業の担い手確保も急務となっている。若手の入職者数が充足していないため、建設業及び運送業の就業者の約5割が50歳以上となっており、他産業と比べて高齢化が進行している。パートタイム労働者の「年収130万円の壁」による弊害の解消、若年層の職場定着率の向上、従業員に対し適正な賃金を支払うための適正取引の推進、建設業においては外国人労働者の雇用促進・建設キャリアアップシステムの推進、運送業においてはフォークリフトの免許取得の支援、ドライバーの休憩場所等の福利厚生施設整備に対する支援等、担い手を確保するための施策も重要である。

さらに、時間外労働の上限規制が強化されるなか、企業の従業員からは収入補填のため副業等をせざるを得ないという声も上がっている。企業側においては、人手不足から副業者の受入に積極的な企業のほか、健康等への懸念から自社従業員の副業等に慎重な企業もある。国や東京都はこうした企業等の実態を踏まえ、副業等の推進施策を検討することが必要である。

【継続要望】

1. まちづくりのためのデジタル技術活用

先進国における日本の DX の立ち遅れが懸念されているなか、政府はデジタル庁、東京都はデジタルサービス局が旗振り役となり、行政手続きの効率化・迅速化等に取り組んでいる。住民及び事業者の利便性向上を速やかに図り、行政の DX を強く推し進めることが重要である。

また、日本各地でスマートシティの実証実験が行われているが、バルセロナやシンガポール等、先行する都市に追いつくためには開発を急ぐ必要がある。住民・企業の理解・協力・参加がなければスマートシティの開発スピードを上げることは困難であり、多くの住民・企業の理解・協力・参加をいかに得ていくかが極めて重要である。多くの企業は、利便性の高いまちづくりとカーボンニュートラルのためのデジタル技術活用に関心を寄せており、スマートシティモデル都市の早期完成を期待している。

(1) 行政の DX 推進

- ◆行政手続きの効率化・迅速化・ワンストップ化
(省庁や都区の垣根を超えたデータの一元管理による行政サービスの効率化)
- ◆住民サービスのためのシステム共通化による効率化・費用削減
- ◆使いやすい・分かりやすい・見やすい行政手続きのソフト・サービスの開発
並びに情報処理能力の強化
- ◆高齢者向けにスマートフォン操作等の学習機会創出 (デジタルデバイドの解消)

(2) スマートシティの早期実現

- ◆住民・事業者の理解・協力・参加によるスマートシティ推進
 - ・実装モデルをつくり成功体験の積み重ねを
 - ・中小を含む多くの事業者の参画支援
 - ・社会実装の早期実現によるまちの価値向上
- ◆スマートシティ早期実現に必要なデータの開示等
 - ・事業者から要請のあった行政保有データへの開示協力
 - ・一定の配慮をしたうえで、民間が所有するデータを活用できる制度の構築
 - ・データ取得を阻害する規制の緩和
- ◆都市 OS⁴の API⁵連携による都市間のデータ・サービス連携

2. 東京ベイエリアを世界のショーケースに

東京都は 2022 年 3 月に「東京ベイ e S G まちづくり戦略 2022」を策定し、東京ベイエリア全域を対象に、グリーンとデジタルを基軸とした次世代の都市づくりに関する考え方を取りまとめた。東京都内の多くの企業が、現在進められている東京ベイエリアの開発に

⁴ 都市 OS とは、スマートシティで実現する物流・医療・福祉・防災等の様々な新しいサービスを提供するための基盤

⁵ API(Application Programming Interface)とは、ソフトウェアやプログラム、Web サービスの間をつなぐインターフェースのこと。API の利用により、複数の他のサービスと連携することができる

関心を寄せており、ゼロエミッション都市やデジタル技術を活用した利便性の高い都市等の早期形成に期待している。東京ベイエリアのまちづくりにおいて最も重要なことは、都民・企業によるモデル都市形成への賛同・協力を得ることであり、これにより開発のスピードアップと持続的なまちづくりが可能となる。ベイエリアが、カーボンニュートラル、DX、安全・安心等様々な社会課題の解決に向けた日本、さらには世界のショーケースとなるよう強力に開発を後押しすべきである。また、ベイエリアと国内外との交通・物流機能強化により、経済効果の波及等を促進していくことも重要である。

より良いまちづくりへの原動力は、我がまちに誇りや愛着、共感を持つ人であり、シビックプライド⁶（郷土愛）の醸成は不可欠である。対象エリアのそれぞれのまちにおいて歴史文化の教育等により、シビックプライドを育てていくことが重要と考える。加えて、都民・企業の理解促進に向けた広報活動等、各戦略の効果を広く周知するための取組み強化が重要である。

◆住民・事業者・来街者の開発への協力・参加

（東京ベイエリアを「カーボンニュートラル・DX・安全安心」等の課題を解決するモデル都市に）

- ・住民・事業者・来街者が ZEB・ZEH、デジタルサービス等の体感・体験を通じて、積極的に開発に協力・参加できるような取組みを行うことで、ゼロエミッション都市やスマートシティの早期実現を

◆経済効果を波及させるインフラ整備

- ・東京ベイエリアと都心や空港、さらに各地とをつなぐ陸・海・空の交通・物流ネットワークの整備

（臨海地下鉄新線、羽田空港アクセス線、地下鉄 8 号線、品川地下鉄、新空港線、首都高速晴海線延伸、第二東京湾岸道路等）

◆文化交流拠点の創造

- ・エンターテインメント、MICE 関連施設の集積等

3. インフラ整備等の迅速かつ着実な推進

コロナ禍は、働き方や住まい方等、ワークスタイル・ライフスタイルに対する人々の価値観の多様化を加速させた。地方・二地域居住への関心の高まりや地方へ移転をした企業もあり、地方分散化は一部で進むものと思われる。中長期的には、首都東京は高度な都市機能の集積によって国際的な都市間競争に勝ち残るための機能強化を図り、郊外はライフスタイルの変化に合わせた自立分散型のまちに、地方は人口減少・高齢化の時代を生き残るべくコンパクトシティ化・公共交通ネットワーク再構築を推進し、規模の異なる複数の拠点が、それぞれの役割を分担し、補完し合いながら共存共栄することが重要である。また、東京及び首都圏の大都市が、デジタル技術も活用しながら地方都市との交流・連携を促進し、イノベーションの創出につなげ、日本全体の成長を牽引していくことも重要である。

激しい国際競争のなかで東京及び首都圏が都市機能の集積を図り、国際競争力を向上さ

⁶ 「シビックプライド」は(株)読売広告社の登録商標

せるためには、①都市の基盤、②各地域との直結、③都市の多種多様な魅力といった都市再生への取組みをスピードアップさせることが極めて重要である。

(1) 都市の基盤…安全・安心、強靱化（レジリエンスの確保）、持続的な成長

①土地利用や都市計画の柔軟な運用によるレジリエンス強化

- ◆土地利用の複合利用等、さらなる高度利用に向けた都市計画の柔軟な運用
 - ・事業者が事業拡大・継続を円滑に行うことができるよう用途地域の変更、容積率緩和、遠隔地間の容積率移転、育成用途の活用による複合用途の利用促進
 - ・社会環境や多様な働き方、ニーズの変化に対応したまちづくりを進めるため、土地利用・建築規制等の一層の柔軟化・スピーディな都市計画の運用が必要
- ◆中小オフィス街や木造住宅密集地域等、再開発が見込まれる地域外においても、災害リスクの低減や生産性向上に資する建替え等における日影規制や既存不適格建築物に対する柔軟な運用（柔軟な適用除外等）

②民間活力による都市再生の推進

- ◆（特定）都市再生緊急整備地域の拡大、施策の活用推進
 - ・魅力ある国際都市の形成に向けた事業促進、施策活用推進
 - ・日影規制や駐車場附置義務柔軟化の継続的な推進
 - ・複合用途施設に対する容積率緩和
- ◆国家戦略特区の特例に基づく都市再生プロジェクト推進
- ◆国際ビジネス環境の整備に対する支援拡充
（国際会議場、外国語対応の医療・教育・保育施設、宿泊施設等への支援、容積率緩和、国際イベントへの出展、外国企業及び外国人の受入相談体制の充実等）
- ◆各地域の多様な商材を全国各地さらに世界へ広めていくための東京におけるプラットフォームとしての機能充実
 - ・東京が日本各地域と連携し、地方創生と国際競争力を組み合わせ、日本の新たな成長エンジンを創出するよう、見本市・展示会の育成・支援や、海外メディア・バイヤーの招へい等の後押し
- ◆交通・物流ネットワークにおけるミッシングリンクの解消による東京及び首都圏と地方都市の連絡速度の向上

③インフラ老朽化対策の推進（高速道路・橋梁・トンネル等）

- ◆首都高速道路更新計画の確実な推進
- ◆点検結果を踏まえた確実なメンテナンス計画の策定と実施
（予防保全型維持管理、メンテナンスサイクルの構築・実行、メンテナンス産業の育成、新技術の開発・導入等の加速化によるトータルコストの縮減と平準化の両立）
- ◆維持管理に必要な人員、技術、財政に関する地方公共団体への支援強化
- ◆インフラメンテナンス国民会議等を通じた新技術の取組みの着実な推進と水平展開

④老朽マンションの建替え等の促進

- ◆老朽マンション等の再生・耐震化に向けた建替え等の促進のための阻害要因改善
 - ・マンション建替え決議要件の見直しの迅速な実施（区分所有者等5分の4以上の同意要件の緩和、所在不明者・意思非表示権利者等の議決権排除等）
 - ・区分所有者の建替え費用軽減のための道路斜線、日影規制、高さ規制等、建築規制の緩和による容積率の拡大等
 - ・老朽マンションを別敷地で建替えが可能となるような新たな仕組みづくり
- ◆緊急避難道路沿いマンションの建替え等促進
- ◆耐震化や再生が難しいストック等の適切な解体撤去促進

⑤木密地域等密集市街地の早期改善、無電柱化の推進

- ◆助成等による木密地域の不燃化推進（建替え・除去、共同建替え、公園整備及び道路拡幅による延焼遮断帯等）
- ◆木造住宅や老朽ビル等密集市街地の防災・減災を目的とした再開発促進に向けて新しい仕組みの創設（税制支援等）や日影規制の柔軟化、容積率・高さ制限の緩和、容積率の別敷地評価等、種々の政策を強力に進めることが必要
- ◆東京都及び各区の執行体制、両者連携のさらなる強化
- ◆無電柱化推進のための容積率割増等による都市開発諸制度活用及び低コスト化推進、財政的措置拡充
- ◆街づくりを通じた官民連携による無電柱化の推進（都市開発時の工夫の徹底）

⑥災害に備えたインフラ整備・まちづくりの推進

- ◆スーパー堤防・調節池の整備、河川・海岸保全施設・港湾施設の耐震・耐水対策、治水施設の整備推進
- ◆東京港等の耐震強化岸壁整備、災害時航路の安全確保
- ◆羽田空港の耐震対策・浸水対策の推進と災害時の避難誘導及び早期復旧体制の確立
- ◆災害危険区域等ハザードエリアにおける新規立地の抑制、移転の促進に向けた周知啓発の徹底、助成制度・税制支援等の後押し
- ◆浸水区域を経由せずに高台等への安全な避難が可能となる「高台まちづくり」等、高層階に避難しやすくする改修への支援等の推進
- ◆京成本線荒川橋梁架け替えの早期完成

⑦気候変動に適応したまちづくりへの転換

- ◆省エネ・再エネ設備の導入・利用の拡大とエネルギー拠点の分散配置（地域におけるGXの推進）
 - ・地方小都市は、地産地消の再生可能エネルギーの発電システムを整備し、余剰電力の売電による収入増と発電事業による雇用創出により、地域活性化を
 - ・都内の建物敷地内での再生可能エネルギー設備設置に代えて、地方都市への設置に対する補助拡充（東京と地方都市の連携）
 - ・再生可能エネルギー設備の設置を可能とする用途地域等の見直し

・エネルギー拠点の分散配置による国土強靱化

⑧都市衛生環境整備の促進

- ◆下水処理場の処理能力拡充
- ◆ごみ置き場の衛生環境向上

⑨空き家・空き地対策の推進

- ◆所有者不明の空き家の対処等、都市のスポンジ化を見据えた対応の推進
 - ・改正都市再生特別措置法による制度を活用したまちの活力維持
 - ・コミュニティや住環境の質の低下防止
- ◆改正所有者不明土地法（改正所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法）を利用した空き地対策の推進
 - ・所有者不明土地について、再生エネ発電設備、防災施設への利用促進等
- ◆土地所有者等に対する土地の適正な利用、管理に関する責務についての周知啓発

(2)各地域との直結…魅力をつなげるネットワークの充実・連携

①首都圏三環状道路の整備（外環道・圏央道）

- ◆東京外かく環状道路（外環道）
 - ・陥没・空洞箇所周辺における丁寧な対応
 - ・陥没等の再発防止策を徹底し、安全確保を最優先としたうえでの工事実施により関越道～東名高速間の早期開通
 - ・東名高速～湾岸道路間の早期計画具体化
- ◆首都圏中央連絡自動車道（圏央道）
 - ・早期の全線開通及び4車線化の加速化

②都心と首都圏空港間等のアクセス改善をはじめとした鉄道交通網の強化

- ◆首都圏空港（特に羽田空港）と都心間等のアクセス改善による移動利便性の向上（羽田空港アクセス線、新空港線）
- ◆区市町村や事業者から特に要望が強い路線の課題整理と整備に向けた検討推進（地下鉄8号線[豊洲～住吉]、地下鉄12号線[光が丘～大泉学園町]、新金貨物線の旅客化、メトロセブン）
- ◆混雑緩和や安全性の向上、輸送障害の改善に資する取組み推進

③コンテナふ頭・クルーズ客船ふ頭等の港湾施設の機能強化

- ◆大型貨物船への対応、国際基幹航路の維持・拡大に向けた東京港の機能強化（コンテナ船等の大型化の進展、貨物量の増加、コンテナの長期待機・港湾エリアの交通混雑等への対応等）
- ◆港湾と背後圏をつなぐ道路ネットワークの整備推進
- ◆大型クルーズ客船対応の客船ふ頭（東京国際クルーズターミナル）における受入環境の確実な整備（2バース化の早期実現）

④首都圏空港処理能力強化・就航都市数増加・効率的な空域利用の促進

- ◆首都圏空港の処理能力強化
(羽田空港第5滑走路検討等の取組み推進、成田空港の処理能力強化、羽田新経路の着実な遂行等)
- ◆首都圏空港の就航都市数の増加に向けた誘致、速やかな認可
- ◆横田空域の早期全面返還による首都圏の空域再編成、一体的な管制業務
- ◆首都圏空港におけるビジネスジェット受入れ及び駐機場の拡大、都心への交通アクセス強化

⑤首都圏の高速道路、国道等の交通円滑化

- ◆恒常的に交通渋滞が発生する箇所の渋滞対策（高速道路のピンポイント対策等）
- ◆踏切の除却等を目的とした連続立体交差事業及び踏切システムの改善、踏切道の拡幅の積極的な推進
- ◆観光地市街部等におけるICTやAI等を活用した交通マネジメントの確立と展開
- ◆東京都の優先整備路線の計画的な取組み、着実な整備
- ◆スマートインターチェンジの整備促進（工場団地や物流施設等との直結による民間投資誘発、観光活性化）
- ◆混雑緩和を目的とした高速道路料金見直しにおいて、事業者の実態に合わせ行うよう車両の適用除外等、柔軟な実施方法の検討。また、高速道路利用者の予見性が低下して利用を躊躇させる恐れがあることにも留意が必要
- ◆賢い料金（高速道路外の休憩施設等に退出しても料金は不変）に係る施策の拡充
- ◆主要観光スポットをめぐる企画料金の設定による広域観光の促進

⑥物流分野の生産性向上の加速及び関連施設の整備

- ◆自動運転・隊列走行等の早期実現、ダブル連結トラックによる省人化の推進（新東名高速他）、共同輸配送・中継輸送・モーダルシフトの推進、特大トラック輸送の機動性強化に向けた実効性のある運用
- ◆ドローンの利用、宅配便再配達削減（宅配ボックス等）等による生産性向上
- ◆物流を考慮した建築物の設計・運用の周知展開、荷捌き車両の路上駐車改善、共同荷捌きスペースの確保（再掲）、渋滞対策推進
- ◆重要物流道路制度による道路機能強化とその機能の民間への周知
- ◆羽田空港や東京港及び周辺の物流施設の機能強化や再編に向け、国家戦略特区認定等を通じた財政支援や容積率等の規制緩和等の支援強化

⑦シームレスな移動環境の充実（MaaSの社会実装に向けたスピードアップ）

- ◆進化するデジタル技術を活用し、国や自治体、公共交通事業者等が連携しMaaSの社会実装のスピードアップ
- ◆道路交通のトラフィックの円滑化のため、ビッグデータ、AI等最新技術を活用し、一層精度の高い情報通信インフラ整備の推進
- ◆各事業者が所有する交通関連データ活用のためのスキームの検討

⑧リニア中央新幹線を契機とした日本中央回廊の形成

- ◆リニア中央新幹線開業に向けた着実な取り組み
- ◆世界から資金や人材、情報と呼び込む日本中央回廊の形成とリニアと他の交通ネットワークとの結節強化
- ◆日本中央回廊の形成による各地域の多様な商材を日本各地さらに世界へ広めていくための東京圏におけるプラットフォームとしての機能の充実
- ◆日本中央回廊の核都市として、東京圏が日本の新たな成長エンジンとなるための国による後押し

⑨インフラのストック効果の見える化・見せる化

- ◆インフラのストック効果の都民への周知
- ◆東京都の重要計画に対する多様な主体の理解と参画
- ◆インフラツーリズムの推進

(3) 都市の多種多様な魅力…密集・混雑を避けた交流・魅力の創出・再生

○楽しさやオープンな交流の創出に向けた公共空間の利活用

- ◆公共空間の整備・利用促進による地域の利便性や快適性の向上、並びに市民が安らぐことのできる美しい都市空間の形成による都市の魅力向上
- ◆子供が自由に遊ぶことのできる公共空間の整備
- ◆ウォークアブル推進税制の活用推進
- ◆憩いと賑わいの創出、都市景観向上の観点からも観光資源、そして経済活動の拠点としてのポテンシャルの高いウォーターフロントの利用促進
- ◆優先順位で劣後していた都市景観の課題への取り組みを含め、空間・景観・環境価値の高い都市の創造に向けての取り組みの強化が必要
- ◆コミュニティの維持や地域の魅力向上を図るための地権者や企業、開発事業者等の民間が主体的に行うエリアマネジメントの取り組みを推進する環境整備が重要

4. 施策のスピードアップに向けた環境整備

国際競争力の高い、真に豊かさを実感できる地域社会を構築していくためには、関係者が中長期的な視点で街づくりのストーリーを描き、共有したうえで、地域全体の価値や魅力（トータルバリュー）を高めるための柔軟な制度運用や取り組みを行っていく必要がある。インフラ整備においても、地域のあるべき姿やそれに基づくゾーニングを踏まえ、地域全体の価値や魅力を向上させる視点で整備の効果や費用のあり方を検討していくことが肝要であり、こうした合意形成による計画に基づき、整備効果を早期に発現させることが重要である。民間企業が早期に建物を竣工させ投下資金の回収を急ぐのと同様に、公共事業においても早期竣工により B/C 値を当初計画どおり確保し、高いストック効果を発揮することで国際競争力の向上を図る必要がある。

インフラ整備のスピードアップに向けては、様々な課題があるが、本要望では、その根幹となる公共用地取得のスピードアップについて申し述べる。一部の利害関係者の権利濫用

による整備の長期化は、大きな社会的コストを生じさせることとなる。法制度の改正や柔軟な運用、積極的な活用、さらに公共用地取得にあたり不公平感や権利濫用等を防ぐ制度の創設等もあわせて検討・実施していくことが必要である。

また、地籍調査の実施により土地の境界を明確にしておくことは、社会資本整備、まちづくり、土地取引の円滑化、災害後の迅速な復旧・復興等に資するものとして重要である。地籍調査の進捗率は2022年3月時点の全国の面積ベースで約52%である一方、東京都の進捗率は約24%と低くなっている。地籍調査の進捗率を早期に引き上げることが求められる。

(1) 公益性・合理性を実現する土地収用手続き等の積極的活用

- ◆土地収用手続きへの移行を決定・指示できる第三者機関の設置等 80%、5年ルールにより厳格な運用
 - ・用地取得率 80%となった時、または用地幅杭打設終了時から3年を経た時のいずれか早い時期に収用手続きに移行すべきという国土交通省の通達（平成15年3月28日付事業認定等に関する適期申請等について等）に準じ着実に運用すべき
- ◆東京都収用委員会の積極的な活用と裁決等のスピードアップ
- ◆公共用地取得遅延による機会損失額の最小化

(2) 官民連携による用地取得業務の加速

- ◆用地取得のスピードアップに向けた積極的な民間活用（用地の測量・調査・補償金額算定、行政事務の補助業務や、土地の収用等の裁決申請の補助業務等）
- ◆用地職員の人材育成（公共用地取得に関する業務、用地職員の発注・モニタリングのスキルアップ等）
- ◆関東地方整備局・東京都による地方公共団体への支援

(3) 用地取得における不公平感の解消

- ◆道路拡幅により立ち退く者と、新たに道路に接する者の不公平感の解消
補償制度は、1962年に閣議決定された「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」によるものであり、同要綱に定める補償算定額が立ち退く者にとって果たして公平なものであるか疑義がある。現行の要綱の定め（第3条、第7条）ではインフラ整備による当該地区の資産価値の上昇分を立ち退く者は享受できない。用地補償の不公平感解消と円滑な土地取得を進めるため、資産価値の上昇分を立ち退く者に還元する方法等、新たな損失補償制度の検討・創設について国へ働きかけていただきたい。
- ◆道路整備と一体的に進める沿道まちづくりの積極的な活用

(4) 地籍調査の早期の進捗率向上

- ◆地籍調査の早期の進捗率向上が必要（第7次国土調査事業十箇年計画（2020～2029年度）の早期執行）

以上

2 0 2 3 年 度 第 7 号
2 0 2 3 年 7 月 1 3 日
第 7 6 0 回 常 議 員 会 決 議