

東京及び首都圏の国際競争力向上に向けた都市政策等に関する要望

2025 年 6 月 12 日

東京商工会議所

【基本的な考え方】

東京は世界一の都市圏人口を誇り、産業・文化・歴史等の幅広い地域資源によって構成される魅力溢れる都市である。一方で、2024 年 12 月に発表された「世界の都市総合力ランキング」（森記念財団都市戦略研究所）によると、東京は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たものの、第 4 位のパリとは依然として僅差である。東京の都市総合力を分野別に見ると、まちづくりに関連する分野のうち、「交通・アクセス分野」と「文化・交流分野」のスコアにおいて、ロンドンと大差をつけられており、この 2 分野の更なる底上げが課題となっている。

交通・アクセスについては、都市基盤としての道路・鉄道・空港等のインフラ整備により国内外ネットワークの充実化を図るべきであり、特に海外からの玄関口である首都圏空港を核とした交通ネットワークの整備が重要である。

また、文化・交流については、東京は歴史・文化・芸術等、魅力的な文化的資源を有しており、世界からも高く評価されているものの、それらが十分に都市戦略やまちづくりに活かされているとは言い難い。「国際文化都市東京」を実現すべく、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と人々の交流を生み出し、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、本年 1 月に発生した八潮市の道路陥没事故により再び注目されている道路・橋梁・トンネルといった都市インフラの老朽化対策はもとより、再開発事業の延期・中止が散見される現状を踏まえた対応、グリーンやウォークアブルをキーワードとしたまちの居心地向上といった取組みも必要不可欠である。

以上の基本的な考え方のもと、東京及び首都圏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
I. 重点要望項目	3
1. 国際競争力強化に資するインフラ整備	3
(1) 空港を核とした交通ネットワーク整備	3
(2) 都市インフラの老朽化対策	5
(3) まちづくり事業の継続	6
(4) まちの居心地向上	7
2. 国際文化都市東京の実現	8
(1) ナイトタイムエコノミーの活性化	9
(2) 漫画・アニメを活用したまちづくり	11
(3) 歴史文化を活かしたまちづくり	12
II. 継続要望項目	14
1. インフラ整備等の迅速かつ着実な推進	14
(1) 都市の基盤整備	14
(2) 各地域との直結	15
(3) まちの魅力向上・交流創出	16
2. 施策のスピードアップに向けた環境整備	16
(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	16
(2) 官民連携による公共用地取得業務の加速	16
(3) 公共用地取得における不公平感の解消	16
(4) 地籍調査の早期の進捗率向上	17
3. まちづくりにおける GX・DX 推進	17
(1) まちづくりにおける GX 推進	17
(2) まちづくりにおける DX 推進	18

I. 重点要望項目

1. 国際競争力強化に資するインフラ整備

2024年「世界の都市総合力ランキング」の交通・アクセス分野において、東京は「公共交通機関の利用のしやすさ」で1位と高評価を得た一方、「空港アクセス時間の短さ」が31位、「国際線直行便就航都市数」は27位と低位に留まっている。首都圏空港の国際線ネットワーク・発着回数はコロナ禍以降回復傾向にあるが、2030年までに訪日外国人旅行者数を6,000万人とする政府目標に照らすと、十分とはいえず、空港から市街地への交通アクセス向上や飛行制限時間帯の規制緩和等、首都圏空港の更なる機能強化が求められる。

国内交通における喫緊の課題は、道路・橋梁・トンネルをはじめとした都市インフラの老朽化対策である。本年1月に八潮市で発生した道路陥没事故は下水道管の破損が原因と考えられ、インフラの老朽化問題が浮き彫りとなった。国土交通省の調査によれば、建設後50年が経過するインフラの割合が今後加速度的に増加すると見込まれており、インフラに損傷が生じる前に措置を講じる予防保全型メンテナンスへの転換やデジタルトランスフォーメーション（DX）による効率的な整備の促進が肝要である。

都市の国際競争力の観点では、建設費高騰等の影響により、まちづくり事業の計画見直しや遅延が多数発生している状況を懸念する声も多い。都市の価値や魅力を高めるためには、地域と融合した再開発事業が継続的に推進されるとともに、グリーンインフラの導入やウォーカブルな街並み整備を通じたまちの居心地を向上させる施策が重要である。こうした取組みに加え、前述の交通ネットワーク整備やインフラ老朽化対策を講じることにより、都市機能が一層強化されるものとする。

あわせて、わが国が成長と分配による経済好循環を実現するためには、日本の首都かつ最大都市である東京が世界の都市間競争をリードし、経済成長の果実を東京から地方に波及させることで、東京と地方の共存共栄を図ることが肝要である。足もとの政府予算では地方創生へ重点的に予算配分される傾向も見受けられるが、都市再生の重要性を改めて認識するとともに、わが国経済のけん引役である東京の産業活性化を実現すべく、その基礎となる都市インフラ整備への戦略的な投資を継続されたい。

(1) 空港を核とした交通ネットワーク整備

首都圏空港から市街地までのアクセス時間について、各空港会社発表データによれば、成田空港は60～90分と依然として課題が残り、羽田空港は25～45分と他都市よりも短時間であるものの向上余地がある。特に羽田空港の鉄道アクセス改善には、羽田空港アクセス線や新空港線（蒲蒲線）、地下鉄7号線（品川～白金高輪）延伸の早期整備が強く期待される。なお、地下鉄7号線については、将来的にリニア中央新幹線が開業されることを見据え、東京の玄関口と臨海部を接続する観点から、天王洲アイルまで延伸する計画も検討されたい。

道路インフラにおける羽田空港のアクセス改善では、東京外かく環状道路の関越道～東名高速間の早期開通と、東名高速～湾岸道路間の計画具体化が急務である。成田空港については、都心部からの高規格道路の選択肢が不足し、特に京葉道路で慢性的に渋滞が発生している状況を踏まえ、北千葉道路と新湾岸道路の早期整備に努められたい。なお、これらの道路交通網は、首都直下地震等の大規模災害発生時に、迂回機能（リダンダンシー）

を発揮して東西交通の分断を防ぐ効果も期待できる。

また、日本の空の玄関口である成田空港と国内線の結節点である羽田空港とのアクセス時間短縮にも期待が寄せられている。このアクセス改善が実現すれば、訪日外国人を中心とした空港利用者の利便性向上やスムーズな地方送客の実現はもとより、空港従事者の柔軟な配置調整が可能となり、業界の人手不足対策にも効果が期待できる。具体的な施策として、京成線アクセス特急の停車駅削減や成田空港～羽田空港間の複々線化、専用道路の整備等が考えられる。このほか、二つの空港を高速鉄道で直接結ぶといった上海の先進事例も参考にしつつ、多角的な検討を進められたい。

他方、就航都市数拡大や発着便数増加等の国際ネットワーク強化には空港容量の拡充が必要である。現在、成田空港においては、2029年3月の完了を目指した滑走路延伸・増設が予定されているが、工事計画どおり確実に進むことを強く期待する。また、成田空港と羽田空港の両空港において、規制緩和によるボトルネック解消も現実的な策と考えられ、騒音問題により飛行制限がある時間帯の運用見直し等を検討されたい。なお、こうした空港機能強化策を実行するには、人手不足対策への支援が不可欠である。空港沿線地域に住宅や商業施設を新設し、不規則な勤務体系である空港従事者の住環境を整備する等、人材確保・定着に繋がる取組みを官民連携で進められたい。

このほかの空港機能強化として、DX推進による入国審査や航空保安検査業務等の効率化も重要である。英国 SKYTRAX 社「国際空港評価 2025」によれば、入国管理部門（待ち時間・待ち行列システム・優先レーン・電子ゲートシステムの効率性等を対象に評価）において、成田空港と羽田空港はともに世界ランキング 10 位圏外であり、入国審査や航空保安検査業務、グランドハンドリング業務の効率化に係る支援を強化されたい。また、羽田空港で実証実験中の自動運転等の実現に向けた支援継続も重要である。加えて、羽田空港の駐車場混雑が深刻との指摘も多い。国土交通省の羽田空港の機能・施設等に関する検討会では、今後の検討案として駐車場内での送迎エリア設定や駐車場料金の見直し等が検討されているが、現状の駐車場利用率の増加状況を踏まえると、新規増設についても一考の余地があると思われる。

➤ 空港から市街地へのアクセス強化

- 羽田空港アクセス線・新空港線（蒲蒲線）・地下鉄 7 号線（品川～白金高輪）延伸の早期整備
- 東京外かく環状道路・北千葉道路・新湾岸道路の早期整備
- 成田空港～羽田空港間のアクセス時間短縮

➤ 首都圏交通ネットワークの効率化に資する整備推進

- リニア中央新幹線の開業を見据えた地下鉄 7 号線（品川～天王洲アイル）の延伸

➤ 首都圏空港（成田・羽田）の就航都市数拡大・発着便数増加に向けた課題解消

- 成田空港の滑走路延伸・増設計画の完遂
- 飛行制限時間帯の規制緩和
- 空港従事者の住環境整備等による人材確保・定着に向けた支援強化

➤ 首都圏空港の機能強化

- 入国審査や航空保安検査、グランドハンドリング業務の DX 推進

- 羽田空港の駐車場増設

(2) 都市インフラの老朽化対策

本年 1 月に八潮市で発生した道路陥没事故は、下水道管の破損が原因と考えられている。トラック運転手 1 名が被害に遭い、周辺住民は約 2 週間にわたり下水道使用を制限される等、わが国のインフラ老朽化問題が顕在化した。国土交通省の調査によれば、2040 年 3 月時点で建設後 50 年以上経過するインフラは、道路橋約 75%、トンネル約 52%、港湾施設約 68%まで急増する見込みであり、各インフラの現状把握やリスク評価、修繕に要する費用の精査について、速やかに取り組まれない。

インフラ老朽化対策は、財政・技術の両面からアプローチすることが重要である。財政面では、不具合が生じてから修繕を行う従来の事後保全型から、損傷前に対策を講じる予防保全型メンテナンスへの転換が急務である。国土交通省の試算によれば、予防保全型メンテナンスへの移行により約 30 年間の維持管理・更新費用の総額を約 3 割削減可能とされており、長期的な財政負担軽減が期待できる。加えて、道路や上下水道等の複数設備を同時に更新する取り組みをはじめ、隣接する自治体による共同整備を推進する等、インフラ整備の効率化を継続されたい。また、業界団体の調査によると、国直轄工事の約 4 割で予算制約等を理由に工事数量の減少や打ち切りが発生していることから、適正な予算確保に加え、公共工事の予定価格引き上げを検討すべきである。

技術面では、損傷診断や点検作業の DX が有効であり、生産年齢人口が減少する状況下、持続可能なインフラメンテナンスを実施すべく、デジタル技術の活用が欠かせない。国土交通省ではインフラメンテナンス大賞等で優れた技術開発の顕彰を進めており、その成果を各地の予防保全に活かせるよう普及啓発の強化が望まれる。また、山口県宇部市において、路線バスの車軸に取り付けたセンサーが振動データをモニタリングし、収集データから中小橋梁を簡易的に診断する実証実験が行われた事例もある。こうした事例を参考に、既存の公共交通と新技術を組み合わせたメンテナンスも検討されたい。

建設業界における DX 促進は、生産性向上に加えオーバーメンテナンスの防止やコスト削減に大きく貢献する。インフラの維持管理に必要な資金や技術に係る区市町村への支援を強化し、都市インフラの強靱化と長寿命化を実現すべきである。

➤ 予防保全の取り組み推進

- インフラ老朽化の速やかな現状把握とリスク評価
- 老朽化するインフラの整備に要する費用の算出
- 予防保全型インフラメンテナンスへの転換促進
- 適正予算の確保、公共工事の予定価格引き上げ

➤ 効率的なインフラ整備の促進

- 道路や上下水道といった複数設備を同時に更新する取り組みの推進
- 隣接する自治体が共同で実施するインフラ整備の推進

➤ インフラ分野における DX 促進

- インフラメンテナンス大賞の普及啓発強化
- 公共交通と新技術を組み合わせたメンテナンスの検討

- ・ インフラ整備資金や技術に係る区市町村への支援強化

(3) まちづくり事業の継続

2021年以降の急激な建設費高騰や人手不足等により、延期・中止となる再開発事業が増加している。日本経済新聞の調査によると、全国で進行中の114件の再開発事業のうち、8割弱で完了時期の延期や費用の増加が起きていると判明した。東京はわが国経済の成長をけん引する重要な役割を担っており、こうした状況が続くと東京の国際競争力の後退はもとより、わが国経済の低迷にも繋がりがかねない。また、道路整備による木密解消・不燃化等の強靱化、都市開発によるグリーン創出等、東京に山積する都市問題の解決に向け、地域と融合した都市再生・再開発等のまちづくり事業を継続することが極めて重要である。そのため、社会資本整備総合交付金等を拡充するとともに、都市再生や再開発を後押しする税制の期限を確実に延長し、内容のさらなる充実化を図るべきである。

建設業の人手不足対策としては、賃上げに向けた適正取引の推進ならびに下請けまで含めた適正な労務費の分配、外国人労働者の確保、建設キャリアアップシステムの推進等へ積極的に取り組まれない。加えて、時間外労働上限規制については、柔軟な規制適用が必要との声もある。例えば、夏季に熱中症リスクを避けて涼しい時間帯だけ作業する場合、1日あたりの労働時間が減り、結果として工期の遅れやコスト増大に繋がってしまう。労働時間を柔軟に調整可能な制度である変形労働時間制に係る手続きの簡素化を図るとともに、労働者の健康管理を前提とした、より柔軟な労働時間管理の在り方を検討すべきである。あわせて、建設業の人手不足は、東京のみならず全国各地で国家レベルの巨大建設プロジェクトが同時期に並行して行われることで、各々の建設現場に人手が振り向けられてしまうため生じているとの声がある。人手不足の現状を勘案しながら、各プロジェクトに優先順位をつけて着工時期を平準化することも検討されたい。

また、本年6月から熱中症による死亡災害を防止するため「労働安全衛生規則の一部を改正する省令」（厚生労働省）が施行され、事業者が対策を怠った場合、罰金・罰則が科されることとなった。こうした状況下、建設業者はより一層の熱中症対策を講じる必要があるが、公道上に日陰を作るためのテント等を設置しようとしても警察が認めてくれない、エアコンを効かせた車両で涼をとろうとしても都条例ではアイドリングストップが義務付けられている等の不都合が生じている。そのほか、熱中症に係る外注業者（交通誘導員等）への責任の所在の在り方が不明確との意見もあり、熱中症対策を行う建設業者に寄り添った適切な指導をお願いしたい。

さらには、建設業者の生産性を高める観点から、i-Construction2.0・BIM/CIM（Building/Construction Information Modeling, Management）・遠隔臨場等のDX推進や工事書類の削減・簡略化による労働時間削減も継続して実施されたい。

➤ まちづくり事業の継続対策

- ・ 社会資本整備総合交付金等の支援拡充
- ・ 都市再生を後押しする税制の延長・拡充（都市再生促進税制、国家戦略特区における課税の特例措置）
- ・ 再開発を後押しする税制の延長・拡充（再開発事業への土地供給者に対する軽減

税率、市街地再開発事業における事業用資産の買換えの特例措置（適用期間を 10 年に）

- 建設業の人手不足対策
 - ・ 賃上げに向けた適正取引の推進、下請けまで含めた適正な労務費の分配
 - ・ 外国人労働者の雇用促進（マッチング支援・日本語教育支援・生活支援等長期雇用に向けた環境整備）
 - ・ 建設キャリアアップシステムの推進
 - ・ 変形労働時間制に係る手続きの簡素化
 - ・ 労働者の健康管理を前提とした、より柔軟な労働時間管理の在り方の検討
 - ・ 巨大建設プロジェクトに係る着工時期の平準化
- 熱中症対策を行う建設業者に寄り添った適切な指導
- 建設業者の生産性向上
 - ・ i-Construction2.0・BIM/CIM・遠隔臨場等の DX 推進
 - ・ 工事書類の削減・簡略化

(4) まちの居心地向上

住民や訪れる人にとって居心地の良いまちを実現するためには、ウォーカブルで潤いのあるインフラ整備が重要であり、交流と憩いをもたらす公園や公開空地等のオープンな空間が欠かせない。都市環境維持・改善に資する緑地保全・緑化推進の取組み等、グリーンインフラの推進を継続する必要がある。このため、優良緑地確保計画認定制度のさらなる活用に向けて、固定資産税の軽減等措置も検討されたい。

道路空間の整備と利活用も居心地の良いまちづくりの鍵となる。東京における自転車専用レーンの総延長距離は、パリ・ニューヨークを含む諸外国の都市と比較して低水準にある。例えば、マンハッタンで自転車専用レーンを整備したところ、小売店の売上が増加し、また交通事故による負傷者も減少したというデータがある。自転車専用レーンの整備は安全性と経済性の両立に資するものであり、東京においても歩行者・自転車・車両の共存に向けて整備を推進すべきである。なお、自転車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、歩行者の安全・安心を確保すると同時に、自転車走行に係るルールの周知啓発も進められたい。また、散歩しながら楽しむことができる歩行者利便増進道路（ほこみち）のさらなる普及、ならびにナイトタイムエコノミー活性化にも資する夜間の道路活用を含め、公共空間を民間の経済活動の場として開放する取組みの一層の促進も検討されたい。あわせて、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを引き続き創出すべく、ウォーカブル推進税制の期限を延長するとともに、ウォーカブル推進都市に係る取組みの周知強化を図り、モデル地区の形成を後押しすべきである。そのほか、本年 4 月に廃止された東京高速道路（KK 線）が居心地の良いウォーカブルな空間の好事例となることを大いに期待している。

また、再開発された拠点ごとにエリアマネジメント団体が組成されているが、現状は各団体が単独で活動しており、連携した活動が行われることは稀である。各拠点の団体が連携することで広いエリアでの回遊性を生み、より大きな経済効果をもたらすことが期待できる。これら団体への財源・人材の確保に向けた支援に加え、横連携のための旗振り役を

是非、行政に担っていただきたい。

そのほか、東京は都市空間の清潔さについて高い評価を得ているが、引き続き人々を魅了する美しい都市でありたい。まちから排出される大量のごみは、その回収を人手に頼っており、ごみ収集車に回収されるまでの間、積み上がったごみによりまちの美観が損なわれている。DXにより効率的にごみを回収する等、まちの美観を高水準で維持できるよう努められたい。また、ホテル・レストラン・空港等で人々をおもてなしするエッセンシャルワーカーが不足しており、その確保が課題となっている。東京のエッセンシャルワーカーが住まうことのできるアフォードブル住宅を供給する等、エッセンシャルワーカー不足対策を引き続き実施されたい。

➤ グリーンインフラの推進

- 交流と憩いをもたらす公園や公開空地等のオープンな空間整備
- 都市環境維持・改善に資する緑地保全、緑化推進
- 優良緑地確保計画認定制度のさらなる活用に向けた固定資産税の軽減等措置

➤ ウォークラブルなまちの整備及び道路空間の利活用

- 歩行者と自転車・車両が共存する道路空間の構築
- 自転車等の走行ルールに係る周知啓発
- 歩行者利便増進道路（ほこみち）のさらなる普及
- 道路等の公共空間の利用促進（民間の経済活動への開放、夜間利用を含む）
- ウォークラブル推進税制の延長
- ウォークラブル推進都市の取組みに係る周知強化

➤ エリアマネジメント団体への財源・人材確保支援ならびに横連携強化のための旗振り

➤ ごみ収集の効率化等によるまちの美観向上

➤ アフォードブル住宅供給等のエッセンシャルワーカー不足対策実施

2. 国際文化都市東京の実現

東京のまちに新たな付加価値を生み出し、世界に誇る「国際文化都市東京」を実現するためには、都内各所に根差した多種多様な「文化の力」を最大限活用すべきである。

2024年の「世界の都市総合力ランキング」によれば、まちづくりに関連する分野のうち、東京は「文化・交流分野」において3位に位置しているものの、1位のロンドンにはスコア上で大きく差を付けられている。同分野の評価項目である「ナイトライフ充実度」において、東京は前年の30位から8位と大きく順位を上げたものの、スコア比較では1位のロンドンをはじめ上位都市との差が顕著であり、東京の持つポテンシャルを最大限に活かし、夜間経済を活発化させる取組みが不可欠である。

一方で、東京のまちが有する強みとして、世界で広く人気を博している漫画・アニメ等のサブカルチャーや、88件の重要文化財（建造物）と105件の東京都選定歴史的建造物が点在する江戸・東京の歴史文化が挙げられる。「アニメ産業レポート2024」（一般社団法人日本動画協会）によれば、2012年に2,408億円だった日本のアニメ関連産業の海外市場規模は、2023年には1兆7,222億円と急速に拡大している。また、「海外における対日世論調査」（外務省）によれば、外国人が日本に対して抱いているイメージとして多くの国で

「豊かな伝統と文化を持つ国」が 1～2 位になる等、日本の文化と歴史は海外で広く認知されている。このように、近年のデジタル化・ソーシャル化も相まって日本の文化と歴史が世界中に拡散され人気を得ている一方で、それらの強みが都市戦略やまちづくりに十分に活かされているとは言い難い。世界の各都市との差別化を図るためにも、東京の各地域に刻まれた歴史文化をまちづくりに活用することは極めて重要である。

(1) ナイトタイムエコノミーの活性化

東京のナイトライフ関連産業はコロナ禍により大きく落ち込んだものの、直近では夜のまちにも活気が戻り、また東京を訪れる外国人旅行者も増加する等、ナイトタイムエコノミー活性化の好機を迎えている。海外都市におけるナイトタイムエコノミーの経済規模は、ロンドンで約 2.3～3.4 兆円（177～263 億ポンド、2016 年公表時の 1 ポンド 130 円で試算）、ニューヨークで約 2.1 兆円（191 億ドル、2019 年公表時の 1 ドル 110 円で試算）とされており、東京においても大きな効果が期待できる。

こうしたなか、東京都では「2050 東京戦略」においてナイトタイムエコノミー活性化を重要政策のひとつに位置付けており、都庁におけるプロジェクションマッピング上映や ODAIBA ファウンテン（仮称）の整備等、先進的な取り組みを矢継ぎ早に実施している。一方で、こうした施策の効果を疑問視する声が聞こえるのも事実であり、海外都市の好事例を上手く取り入れながら、その経済波及効果を最大化することが課題である。

例えば、ナイトタイムエコノミー先進都市であるロンドンでは、2016 年に就任したサディク・カーン市長が「24Hour City London」というコンセプトを掲げ、ロンドンの夜がどうあるべきかのビジョンを明確にした。また、営業時間の延長やナイトライフ活動の促進による収入と客数の増加等を目的とした「ナイトタイム促進区」を設定した結果、夜間平均消費額が前年比で最大 70%増加したほか、調査対象者の 69%以上が「イベント開催中はより安心と感じた」と回答する等、大きな効果が得られている。また、シドニーでは世界最大級の光の祭典「VIVID SYDNEY」を 2009 年から開催しており、2023 年実績では 328 万人が来場し、210 億円の経済効果があったとされる。このイベントは、市内の複数地区で光・音楽・食等をテーマとする催事を開催することで、広域エリアの活性化に繋がっている。

ロンドンやシドニーの事例から、東京のナイトタイムエコノミー活性化に必要なキーワードとして「行政の旗振りによるビジョン策定」・「ナイトタイム促進地区の導入」・「東京の夜を代表する光の祭典の開催」の 3 点が考えられる。

「行政の旗振りによるビジョン策定」について、東京においても都市政策におけるナイトタイムエコノミーの位置付けや、その活用に関する戦略の策定が求められる。また、ナイトタイムエコノミーの効果を広く知らしめるため、経済波及効果や雇用創出効果等、取り組みの成果を測定したうえで公表するよう東京都の取り組みを後押しされたい。

「ナイトタイム促進地区の導入」については、ロンドンの事例を参考にした同様の取り組みの推進を求める。東京都は 2025 年度よりナイトタイム観光推進エリア創出事業を新たに開始するが、この取り組みを都市力向上に繋げるためには、地域側の巻き込みや民間有識者との連携、対象地域数や予算額の拡大等が必要である。また、急激な回復を見せるインバウンドへの対応や酔客といった夜間特有のトラブル対策は、個々の事業者だけでは限界

がある。行政が先導し、官民が連携してナイトタイム促進の重点取組みエリアを選定したうえで、イベント開催や地域課題解決を推進することが望ましい。

「東京の夜を代表する光の祭典の開催」については、行政が主導する大規模イベントにおいて、地域住民や関連団体、民間企業が主体的に参画できる枠組みが必要である。VIVID SYDNEY を参考に、文化的インパクトのある価値創出と地域における経済波及効果の最大化を目指して、都市型の光の祭典の実現を後押しされたい。なお、東京都が臨海部で整備を進める ODAIBA ファウンテン(仮称)については、着実なプロジェクト推進が必要である。その際は、単発での開発に留まらず、お台場の地域特性を活かして周辺の経済活動(外食・宿泊・交通・小売り・エンタメ等)との連携が重要である。

そのほか、ナイトタイムエコノミーの活性化には、実態に沿った適切な法改正、夜間交通の整備、人手不足対策が必要である。法改正については、例えば、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律および東京都風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行条例において、地域住民の安全・安心な暮らしの維持を前提に、新規参入のハードルとなっている規制の解消に取り組まされたい。夜間交通の整備については、海外の先行事例を参考に、公共交通機関の営業時間延長に向けた支援策の検討が必要である。なお、深刻な運転手不足に直面するタクシー業界に対しては、普通二種免許の取得要件緩和等を通じ、人材確保を後押しされたい。人手不足対策については、ナイトタイムエコノミー活性化と夜間の働き手確保が表裏一体であることを踏まえ、強力な支援を求める。慢性的な人手不足の状況下、賃上げを含む個社の努力だけでは対応が困難であり、外国人労働者を含むナイトタイムエコノミー関係事業者の雇用支援のほか、業務効率化に資する DX 投資の支援も重要である。なお、財源確保の観点では、国におかれては 2019 年に新設された国際観光旅客税(出国 1 回につき 1,000 円)、東京都におかれては宿泊税(東京都では、1 人 1 泊あたり 10,000 円以上 15,000 円未満は 100 円、15,000 円以上は 200 円、10,000 円未満は課税免除)の課税額・課税基準の見直しについて、事業者への影響を踏まえながら検討されたい。

さらに、台湾の夜市を参考とした公共空間を活用するイベント等の実施促進や、公営の美術館・庭園等の閉館・閉園時刻の延長、地域の魅力となっている芸術や音楽・歴史・サブカルチャー・和食といった文化(クールジャパン資源)の権利保護を前提とした発信強化も要望する。

- 東京のナイトタイムエコノミー活性化に向けたビジョン・戦略策定と成果測定
 - ・ 多様なステークホルダーの声を取り入れたオープンな会議体の運営と戦略策定
 - ・ 地域事業者や住民に対するビジョン・戦略の発信と機運醸成
 - ・ ナイトタイムエコノミーに係る取組み成果の測定・公表
- ナイトタイム促進地区の導入
 - ・ 官民が連携して重点的にナイトライフ促進に取り組むエリア選定
 - ・ 促進地区におけるイベント開催や課題解決に向けた支援
- 東京の夜を代表する光の祭典の開催
 - ・ 地域住民や関連団体、民間企業が主体的に参画できる枠組みの構築
 - ・ ODAIBA ファウンテン(仮称)の着実なプロジェクト推進、周辺地域との連携推進

- 地域住民の安全・安心な暮らしの維持を前提とした法改正
 - ・ 現代の実情に合わせた特定遊興飲食店営業の許可に係る営業所設置許容地域や距離規制の見直し
 - ・ 用途地域等の適時適切な見直し
 - ・ 施設の構造要件の柔軟化
 - ・ プロジェクションマッピングやドローンショーに係る規制緩和・運用改善
- 夜間の公共交通機関の整備
 - ・ 公共交通機関の営業時間延長に係る支援
 - ・ タクシー業界の人材確保に向けた普通二種免許の取得要件緩和
- 人手不足対策の支援
 - ・ 外国人労働者の雇用支援、DX 投資の支援
 - ・ 国際観光旅客税や宿泊税の課税額・課税基準の見直しによる財源確保
- その他ナイトタイムエコノミーに関する取組み等の一層の推進
 - ・ 台湾の夜市を参考とした公共空間を活用するイベント等の実施促進
 - ・ 公営の美術館・庭園等の閉館・閉園時刻の延長
 - ・ 地域の魅力となっている芸術や音楽・歴史・サブカルチャー・和食といった文化（クールジャパン資源）の権利保護を前提とした発信強化

(2) 漫画・アニメを活用したまちづくり

日本の漫画・アニメは近年、単なるコンテンツ消費に留まらない経済波及効果をもたらしている。漫画・アニメの聖地巡礼スポットは地域の観光資源となり、「君の名は。」の舞台となった須賀神社の階段や「SLAM DUNK」の鎌倉高校前駅の踏切にはインバウンドを含む多くの来訪者が集まっている。これら自然発生的な観光スポットに対して、計画的に地域経済の活性化を目指している地区として豊島区のトキワ荘通りが挙げられる。

2024 年 6 月に「南長崎通り」から名称変更した「トキワ荘通り」には、マンガミュージアムやお休み処等が整備され、地域の活性化を図っている。トキワ荘通りのように漫画・アニメの源流を活用した地域振興に際しては、サブカルチャー関連イベント実施時の公道使用の柔軟化、道路空間を活用したまち全体のデザイン促進（信号機・横断歩道等に漫画・アニメのデザインを利用する等）、地域振興イベントへのコンテンツ利用費助成等の支援が望まれる。あわせて、地域振興に資する魅力的なコンテンツの継続的な創出に向け、関連産業における取引適正化の推進等による労働環境の整備を行い、コンテンツ産業の魅力向上および人材の確保・定着を図る必要がある。

また、地域に価値を生み出す力を持つ漫画・アニメであるが、直面している課題のひとつが、原画に代表される制作関連物の保護・保存の困難さである。特に近年、漫画の原画が芸術的・商業的価値を持つようになっているなか、保管施設の不足や作者死亡時の相続税の発生懸念により原画の破棄や海外流出が起こっているのは大きな損失であり、原画の寄贈先となりうる公益団体やアーカイブ施設の一層の整備が求められる。また、アーカイブ施設の整備に際しては、都市や地域の競争力向上を念頭に、横手市増田まんが美術館にみられるような展示・発信機能とあわせた整備の検討が不可欠である。台湾や韓国では国立の漫画博物館が存在するなか、世界に誇る漫画・アニメコンテンツを有する日本・東京

にふさわしい大規模な保存・展示施設の整備推進を要望する。

➤ 漫画・アニメと関連した地域振興

- アニメの源流である漫画とアニメの歴史を活用したまちづくりの促進
- まちなかでのイベント実施時の公道使用等の柔軟化
- 道路空間を活用したまち全体のデザイン促進（信号機・横断歩道等に漫画・アニメのデザインを利用する等）
- 地域イベントや関連施設への支援拡充（コンテンツ利用費用の助成等）
- 地域振興に資する魅力的なコンテンツの創造に向けた人材の確保・定着

➤ 今後歴史的・経済的価値を生み出しうる漫画・アニメの制作関連物の保護・保存

- 原画のアーカイブ施設の整備
- 漫画・アニメの歴史や価値を保存・集約して展示・発信する博物館等関連施設の整備
- 作家死亡時の原画寄贈先の整備
- 著作権の適切な保護（模倣品や海賊版作品等に対する取締りの強化等）

(3) 歴史文化を活かしたまちづくり

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、横浜市・鎌倉市・川崎市・香取市等 98 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活用事例がないことから、当該制度の活用促進はもとより、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結び付ける取組みが必要である。また、歴史まちづくり法の利用主体は区市町村であるが、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、同法適用第 1 号を目指す区市町村への支援を継続されたい。

同法の活用には、歴史的風致維持向上計画作成に向けた調査が必要であり、本調査に係る業務量の多さが同法の活用が進まない要因との意見がある。同法の活用を促すため、調査内容を精査し必要性が低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等、区市町村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検討されたい。

東京には 88 件の重要文化財（建造物）と 105 件の東京都選定歴史的建造物が存在しており、江戸時代から脈々と続く歴史文化がまちに刻まれている。世界遺産に匹敵するこうした江戸の歴史文化を活用し、区市町村レベルではなく東京都としていかに地域振興を図るかという視点も、持続的な繁栄に向けて非常に重要である。

また、東京では高額な土地価格を要因として、固定資産税の負担が重く、また相続税を支払うために土地を売却せざるを得ない事例がある等、古い街並みを維持することが困難な環境にある。多くの地域で、古い商店に代わり再開発による商業施設等の新しい施設が集客の中心的役割を果たしている。新施設による誘客は歓迎されるものではあるが、東京の歴史的資産を再評価して街並みを保存・整備し、歴史文化を活かしたまちの魅力により誘客することも重要である。投資リターンが期待できる民間商業施設等の建設と異なり、

古い街並み保存・整備には、行政の強力な後押しが不可欠である。歴史的価値の認められる建物の商店について、営業継続可能な環境整備に向けて固定資産税の減免による事業継続支援を検討されたい。さらには、防火・耐震・免震化を前提にした歴史的建造物の保存修理費用支援等についても要望する。

東京都においては、歴史的建造物の保全に対する助成制度を設けているが（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）。国はこうした区市町村における歴史を活かしたまちづくり支援制度の好事例等を周知啓発すべきである。さらに、既存の建築物のリノベーション等により、魅力的な街並みを形成し賑わいを維持・創出する取組みも重要である。歴史的な街並みをはじめ、地域の個性を活かした再生まちづくりを後押しされたい。

➤ 歴史文化を活かしたまちづくりの推進

- 区市町村における歴史まちづくり法の活用支援
- 歴史文化を活かしたまちづくり支援制度の拡充

➤ 歴史文化を活かした景観整備・保存

- 街並み保存のための強力な支援（固定資産税の減免による事業継続支援、歴史まちづくり支援制度に係る好事例の周知啓発等）
- 歴史的建造物の防火・耐震・免震化を前提にした保存修理費用の支援・固定資産税減免

Ⅱ. 継続要望項目

1. インフラ整備等の迅速かつ着実な推進

東京及び首都圏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、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なまちづくりや交通ネットワーク再構築を推進することで、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肝要である。

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せるべく、①都市の基盤整備、②各地域との直結、③まちの魅力向上・交流創出といった都市再生への取組みを加速すべきである。

(1) 都市の基盤整備

①土地利用や都市計画の柔軟な運用

- 事業者が事業拡大・継続を円滑にするための容積率緩和、遠隔地間の容積率移転
- 地域資源として存在する官民の既存ストック（都市アセット）の利活用推進

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
- 日影規制や駐車場附置義務柔軟化の継続的な推進
- 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

③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
 - ・ 区分所有者の建替え費用軽減のための日影規制・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、転居が可能となる仕組みづくり
- 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
- 老朽マンションの建替え促進に係る税制の延長（マンション建替事業の施行者等が受ける権利変換手続開始の登記等の免税措置・マンションの建替え等の円滑化に関する法律における施行者又はマンション敷地売却組合が特定要除却認定マンション又はその敷地を取得する場合の非課税措置）

④木密地域等密集市街地の早期改善及び無電柱化の推進

- 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整備等）
- 木造住宅や老朽ビル等密集市街地の防災・減災を目的とする再開発促進に向けた新しい仕組みの創設（税制支援等）や日影規制・高さ制限の緩和

⑤災害に備えたインフラ整備・まちづくりの推進

- 高規格堤防・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

- 高規格堤防の整備に伴う建替家屋に係る税制特例の延長
- 東京港等の耐震強化岸壁整備、緊急確保航路の安全確保
- 羽田空港の耐震対策・浸水対策推進、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抑制、移転促進に向けた周知啓発
- 災害ハザードエリアからの移転促進に向けた税制特例措置の延長
- 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の推進
- 京成本線荒川橋梁架け替えの早期完成

⑥空き家・空き地対策の推進

- 都市のスポンジ化を見据えた対応の推進
 - ・ 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
 - ・ 良好な住環境・コミュニティの維持
- 所有者不明土地に係る防災施設・再生可能エネルギー発電設備への利用促進
- 土地所有者等に対する適正な土地利用・管理に関する責務の周知啓発

(2)各地域との直結

①鉄道交通網の強化

- 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推進（地下鉄8号線・12号線、都心部・臨海地域地下鉄、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

②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及び国際基幹航路の維持・拡大に向けた港湾のふ頭整備（大井コンテナふ頭の再編整備推進、貨物量増加・港湾エリア交通混雑への対応等）
- 港湾と後背圏を繋ぐ道路ネットワークの整備推進
- 東京国際クルーズターミナル2バース化の早期実現

③首都圏の高速道路・国道等の交通円滑化

- 踏切除却等を目的とした連続立体交差事業・踏切システム改善・踏切道拡幅等の推進
- 主要国道のバイパス化・道路拡幅等

④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
- 共同輸配送・中継輸送・モーダルシフトの推進
- ドローン利用や宅配便再配達削減による生産性向上
- 路肩の柔軟な利用による荷捌き車両の路上駐車スペースの改善、共同荷捌きスペースの整備・確保

⑤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組み
- 世界から資金や人材、情報呼び込む日本中央回廊の形成
- 日本中央回廊の核都市として、東京圏が日本の成長エンジンとなるための後押し

(3) まちの魅力向上・交流創出

①公開空地等の利活用

- 公開空地・公園・道路の一体利用推進（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）

②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・快適性向上
- 子供が自由に遊ぶことのできる公共空間の整備
- ウォーターフロントの利用促進
- コミュニティの維持や地域の魅力向上を目的として民間（地権者・企業・開発事業者等）が主体的に行うエリアマネジメントの取組み推進

2. 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、関係者の合意形成による都市計画に基づき、整備効果を早期に発現させることが重要である。インフラ整備のスピードアップに向けて、公共用地取得に係る法制度の改正や柔軟な運用をはじめ、不公平感や権利濫用等を防ぐ制度の創設等について検討・実施する必要がある。

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も重要である。地籍調査の進捗率は2024年3月時点の全国の面積ベースで約53%である一方、東京都の進捗率は約25%と低く、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80%・3年ルールにより厳格な運用
- 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
- 都市計画法の事業承認を背景とした用地取得の活用

(2) 官民連携による公共用地取得業務の加速

- 公共用地取得のスピードアップに向けた積極的な民間活用
- 用地職員の人材育成
- 関東地方整備局・東京都による区市町村への支援

(3) 公共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
 - ・ 現行の「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」では立ち退く者が享受できな

い当該地区の資産価値上昇分を還元する方法等の新たな損失補償制度の検討・創設

- 公共用地売却による所得控除の全国一律での設定による不公平感の解消
 - ・ 全国一律の控除額（5,000 万円）の公示地価・路線価等を勘案した各地域の地価に応じた控除額への変更

(4) 地籍調査の早期の進捗率向上

- 第 7 次国土調査事業十箇年計画（2020～2029 年度）の早期執行

3. まちづくりにおける GX・DX 推進

政府は、2025 年 2 月閣議決定の「地球温暖化対策計画」における温室効果ガス排出量について、これまでの 2013 年度比で 2030 年 46%削減に加え、2035 年 60%削減、2040 年には 73%削減を目指す新たな目標を掲げ、2050 年カーボンニュートラル実現に取り組むとしている。東京都においても、2050 年ゼロエミッションの実現に向け、2030 年までに温室効果ガス排出量を 2000 年比で半減させる目標を掲げている。脱炭素に関する国際競争に勝ち残るためにも、中小企業の GX や中小ビルにおける省エネ・脱炭素の一層の推進に向け、大規模かつ積極的な取組みを実施されたい。

また、デジタル後進国からの脱却を図るべく、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。

(1) まちづくりにおける GX 推進

①官民を挙げた GX の取組み強化

- 断熱改修・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
- 断熱改修に係る補助金および ZEB・ZEH 補助金の申請手続きの簡素化
- ZEB・ZEH への入居促進
- 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
- 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
- EV・FCV（燃料電池自動車）の普及に向けた EV 充電設備・水素ステーションの整備促進
- EV・FCV 等の早期実装化・普及促進（車両導入費の支援等）
- 国産 SAF 等のバイオマス燃料・合成燃料等の燃料普及支援（航空機・既存車両等の GX、国産 SAF の国際競争力のある価格実現に向けた追加支援）
- まちづくりの GX 推進に向けた税制特例措置の延長

②再エネ設備等の整備促進による気候変動に適応したまちづくりの推進

- 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推進
- 洋上風力発電の導入促進
- 地域におけるエネルギーの効率的利用（地域冷暖房等）の促進

- 地産地消の再生可能エネルギー発電システムの整備
- 都内の建物敷地内での再生可能エネルギー設備設置に加えて、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）
- エネルギー拠点の分散配置による国土強靱化

(2) まちづくりにおける DX 推進

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
- 住民サービス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・サービスの開発ならびに情報処理能力の強化
- デジタルデバイドの是正

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
- スマートシティ早期実現に必要なデータの開示（民間への行政保有データの開示協力、人流センサーの設置等によるデータ取得の円滑化等）
- 公衆無線 LAN の設置拡充等による情報インフラ整備の推進
- 都市 OS の API 連携による都市間のデータ・サービス連携

以 上

2025年度第4号

2025年6月12日

第253回議員総会・第781回常議員会決議