

首都圏の国際競争力強化に向けた要望

2018年6月15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、それらを実現するには物流・人流の円滑化を促すための社会資本（インフラ）が重要であると認識している。一方、グローバル化の進展が極めて速いスピードで進展するとともに、人口減少・少子化・高齢化等、取り巻く環境の厳しさが増していることから、世界における東京の存在感を高めるべく、国際競争力を高めていくことが必要である。そのような中、国土交通省が策定した具体的なインフラ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、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であるが、その整備には継続的かつ網羅的な取組が必要なものも多いことを踏まえ、東京及び首都圏の国際競争力向上に向けた施策について、重点要望項目を設けたうえで、改めて意見することとした。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。

1 東京及び首都圏を取り巻く課題

東京及び首都圏を取り巻く環境は、グローバル化、技術革新の進展に伴い、世界との都市間競争が激化している状況下にある。東京は「世界の都市総合力ランキング」において現在3位であるが、都市再生の推進、観光インバウンド施策や国際交通ネットワークの強化、法人実効税率の引き下げや起業・創業支援の拡充、労働生産性向上等、国際競争力強化に向けた一連の施策を実施することにより、2020年には2位になり得るというシミュレーションが2016年に出されており、東京が世界をリードする国際都市としてさらに発展していく可能性があることから、国際競争力の強化は、東京及び首都圏における重要な課題である。

一方、地方や首都圏郊外はもとより、東京都でも約10年後には人口減少に転じ、2040年代には高齢化率が約3割に達するなど、これまで世界のどの都市も経験したことのない少子高齢・人口減少社会を迎えることが予測されている。また、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のように、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災害リスクがある。

そのようななか、2年後に迫った東京2020大会は、将来の東京及び首都圏の都市形成にとって大きなチャンスであることから、このチャンスを確実に捉え、有形・無形のレガシーを形成していくことが重要である。

現在、「首都圏広域地方計画」で示されているように、首都圏は将来を決する「運命の10年」にある。日本の成長のエンジンである東京が世界から選ばれ、人が集まる都市になるとともに、東京及び首都圏内のみならず、各地方との人流・物流をさらに促進することで、「東京と地方が共に栄える真の地方創生」を実現するよう、環境整備を急ぐ必要がある。

(東京及び首都圏を取り巻く主な課題)

世界との都市間競争の激化

- ・アジア主要都市の急速な台頭（インフラ、市場の整備）
- ・外国人受入環境整備の重要性（ビジネス・居住・医療等）
- ・渋滞損失の発生、港湾・空港の処理能力
- ・インフラや建物の老朽化
- ・技術革新の進展、対応（近未来技術の実装）等

人口減少・少子化・高齢化

- ・地方（首都圏郊外）の疲弊、空き地・空き家の増加
- ・東京への転入超過の継続と高齢人口の増加（医療・介護体制）
- ・生産年齢人口の減少による担い手不足（建設、物流等）
- ・人と人のつながりや他者を思いやる共助の心の喪失 等

災害リスク

- ・首都直下地震発生リスク（今後30年で70%の確率）
- ・堤防決壊等による洪水発生リスク 等

東京2020大会を契機としたレガシー形成

- ・成熟都市東京における大きなチャンス
- ・訪日外国人の増加

2 インフラの重要性と本要望の考え方

インフラは、以下に記載の4つの役割を担っていると考えている。東京及び首都圏を取り巻く課題を解決し、東京及び首都圏の発展と真の地方創生を実現するためには、インフラのハード・ソフト両面からの整備が不可欠である。

(インフラの役割)

都市の魅力向上（国際競争力向上）

- ・様々な分野での多様な集積にさらに磨きをかけ、魅力ある都市空間を構築することで世界から資金や人材、情報呼び込む。

対流創出（対流型首都圏への転換）

- ・「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。

生産性向上

- ・働き手の減少を上回る生産性の向上に向け、インフラの「ストック効果」を最大限に引き出し、企業や社会全体の生産性向上の基盤を構築する。民間の活力を引き出すためにも官民連携の取組が不可欠である。

防災力強化

- ・世界から見ても、安心・安全を感じることができる街を実現すべく、ハード・ソフト両方からの対策を講じ、首都圏、特に東京の防災力強化を図る。

東京商工会議所では、昨年6月に「首都圏の社会資本整備に関する要望」を策定するなど、これまでも意見活動等を積極的に展開してきたが、そもそも、インフラの整備は継続的かつ網羅的な取組が必要である。一方、資源には限りがあることから「選択と集中」の観点に立ち、ストック効果の高い施策を優先的に進めることも必要である。

その上で、都市を取り巻く施策を、「陸・海・空の交通・物流ネットワーク」、「都市整備・まちづくり」に分け、また、これらのインフラ整備の推進を担い、その質を高めるうえで重要となる「インフラの基盤」、さらには「東京2020大会を契機にさらに推進すべき施策」の観点を加えた4つの分野から個々の施策について検討を行った。個々の施策の進捗状況を踏まえるとともに、東京及び首都圏の発展に向けて特に加速化が必要な施策、中長期的な社会基盤維持に向けて特に重要である施策、また、これらのうち官の役割が特に大きい施策を重点要望項目として選出し、意見することとした。

3 要望項目

東京及び首都圏の国際競争力を強化するために必要な政策や民間における取組の推進に関して、下記の通り要望する。そのうち、特に重要であると考え重点要望項目は次のとおりである。

(重点要望項目)

- 首都圏三環状道路の整備（外環道、圏央道） … 4頁
- 都心と首都圏空港間のアクセス改善をはじめとした鉄道交通網の強化 … 4頁
- 首都圏空港（羽田・成田）の処理能力強化と就航都市数の増加、
横田基地の軍民共用化、横田空域を含めた航空管制見直しの推進 … 5頁
- 国際海上コンテナターミナル整備事業の推進（京浜港） … 6頁
- 重要なインフラの老朽化対策の推進（高速道路、橋梁・トンネル等） … 8頁
- 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等） … 9頁
- 民間活力による都市再生の推進（都市再生緊急整備地域への支援等） … 13頁
- 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 … 13頁
- エリアマネジメントの推進（都市空間を活用したまちの賑わいの創出） … 14頁
- 国際的ビジネス環境整備、シティセールスの推進（世界への発信） … 14頁
- 集約型地域構造への再編（コンパクトシティ化の促進）と
空き家・空き地対策の推進 … 16頁
- 老朽マンション、団地、ニュータウンの再生及び耐震化の促進、
団地等の更新に併せた保育施設や高齢者支援施設の設置促進 … 17頁
- 木密地域等密集市街地の早期改善 … 18頁
- 無電柱化の推進 … 19頁
- 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進 … 20頁
- 大会開催時の輸送、物流対策の早期策定 … 23頁
- 交通機関や公共空間のバリアフリー、ユニバーサルデザインの推進、
「声かけ・サポート運動」の推進 … 23頁
- 建設現場の担い手、技能人材の確保・育成 … 27頁
- インフラのストック効果の見える化・見せる化 … 28頁

(1) 陸・海・空の交通・物流ネットワーク

①新規整備（ネットワーク拡充）

○首都圏三環状道路の整備（外環道、圏央道）

重点要望項目

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。

こうした中、首都高速中央環状線は2015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、圏央道は昨年2月に開通した区間がさらに増えて、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道がつながったことで、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確実に発現している。

しかしながら、首都圏三環状道路の整備率は約8割で、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。とりわけ、外環道は、千葉区間については本年6月に開通となったものの、他の2つの路線に比べて整備が遅れている状況であることから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）は、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。加えて、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など、災害時に重要な役割を担うことから、東京および首都圏全体の国際競争力の強化に寄与する重要な道路である。従って、本格化している本体トンネル部の工事を安全かつ着実に推進するとともに、用地取得、区分地上権取得について国と東京都が連携のうえで加速させ、1日も早い開通を目指されたい。

一方、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。2016年2月に設立された東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会の場などにおいて検討を進め、環状道路としての機能を最大限発揮すべく、可能な限り早期に、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、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。

他方、圏央道は整備率が約9割となり概成したが、神奈川県の釜利谷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が事業中である。また、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。そのようななか、大都市圏環状道路等の整備加速による生産性の向上等を推進するため、財政投融資の活用が決定されたこともあり、早期の全線開通及び4車線化を加速化していくべきである。

○都心と首都圏空港間のアクセス改善をはじめとした

鉄道交通網の更なる強化

重点要望項目

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、「都心から国際空港までのアクセス時間」は強みとは言えない状況である。従って、東京及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）と都心間など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、2016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。そのうち、東京都では事業化に向けた検討の深度化を図るべく、羽田空港アクセス線（田町駅付近等～羽田空港）、新空港線（東急蒲田～京急蒲田）、東京8号線（豊洲～住吉）、東京12号線（光が丘～大泉学園町）などの6路線を対象に調査費を計上するとともに「東京都鉄道新線建設等準備基金」を新たに設立した。

このように、空港間アクセスのみならず、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。

あわせて、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。

○首都圏空港（羽田・成田）処理能力強化と就航都市数の増加、

横田基地の軍民共用化、横田空域を含めた航空管制見直しの推進 **重点要望項目**

世界の都市総合力ランキングでは、国際線直行便就航都市数など国際交通ネットワークが強みとは言えない状況であり、東京とロンドンやパリとの国際線直行便就航都市数の差が依然大きい中、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。

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り、空港の機能強化に向けて、東京2020大会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約4万回拡大することで、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。

一方、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、高速離脱誘導路の整備及び地元合意を踏まえた上での夜間飛行制限の緩和の見直し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などの需要を確実に取り込むなど、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。

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されたい。

加えて、東京2020大会の開催以降の方策として提案されている両空港の滑走路の増設についても、港湾機能との共存や地元合意を踏まえた上で、世界最高水準の発着容量年間約100万回の実現に向けた検討を推進されたい。

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や、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。

他方、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。

○国際海上コンテナターミナル整備事業の推進（京浜港）

重点要望項目

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。そのようななか、「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」で公表されている完成予定について、東京港中央防波堤外側地区の事業期間が昨年見直されたことから、これらの事業の着実かつ迅速な整備が望まれる。

○主要な国道の整備推進

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。

具体的には、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、東京2020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。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（東京港）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、併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、外貿コンテナターミナル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。

○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ってきている。

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、東京2020大会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東京2020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。

2016年3月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」における「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という目標に対し、2017年の訪日クルーズ旅客は前年比27.2%増の253.3万人と着実に増加している。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。また、昨年7月に横浜港が「国際旅客船拠点形成港湾」として指定されたことから、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。

○BRTやバス等、中規模な公共交通の整備

人口減少、少子化、高齢化社会では、行政、医療・福祉、商業等、生活に必要な都市機能、

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。また、高齢人口が増加している中で、地域社会の活性化を図る上でも、日常生活に必要な公共交通手段を確保することは不可欠である。従って、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、人と環境に優しい公共交通手段である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。また、地域内を運行するコミュニティバスなどの二次交通の確保も重要である。なお、東京都では、人口が増加し、東京2020大会及び大会後の開発によって多くの来訪者が見込まれる臨海副都心と都心各拠点を結ぶ新たな交通機関としてBRTの導入を具体的に計画している。また、これに併せて、燃料電池バス、連節バスの導入も進めようとしているが、BRT整備を着実に進め、他地域のモデルケースとしていくことが期待される。

○リニア中央新幹線を契機としたスーパー・メガリージョンの形成

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。2027年に予定している東京（品川）・名古屋間の開業、およびその後の名古屋・大阪間の開業に向け、着実に進捗することを望む。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・波及させるためにも、「首都圏広域地方計画」など、人流・物流の対流創出に向けた種々のプロジェクトを着実に推進し、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、交通ネットワークの充実や地域間の連携強化を図りたい。

②維持・強化（ネットワークを「守り」「賢くつかう」）

○重要なインフラの老朽化対策の推進（高速道路、橋梁・トンネル等） **重点要望項目**

本格的な人口減少社会の到来を見据えて、インフラ老朽化対策が喫緊の課題となっている。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、まちづくりと連携した具体的な検討が開始された日本橋区間の計画の具体化を加速する必要がある。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19

55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2016年度末時点で25%、その20年後には65%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2016年度末時点で52%、その20年後には71%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、現在進められている5年に一度の全量点検を確実に進めるとともに、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・導入等の加速化により、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。また、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。

加えて、集約・再編等を含めた既存施設の戦略的メンテナンスを推進するとともに、その基盤となるメンテナンス産業の育成・活性化や、老朽化対策の重要性に係る国民理解の促進に向け、インフラメンテナンスの理念の普及や課題解決を図るプラットフォームとして「インフラメンテナンス国民会議」が2016年11月に設立された。本会議を通じて、産学官の多様な主体がオープンイノベーションの手法等を活用し、メンテナンスの生産性向上や、新たな技術によるビジネスモデルの構築、海外市場へ挑戦する企業への支援、地方公共団体への支援の強化が図られることで、老朽化対策の加速や、メンテナンス産業の育成・拡大に向けた取組を着実に推進するとともに、それらを世間に広く発信するなど、老朽化対策がオールジャパン体制で推進されることが肝要である。

○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等）

重点要望項目

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、早急に対策が進められるべきである。

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等は、恒常的に交通渋滞が発生し定時性を損ねている。東京2020大会では、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、本年3月に改良された首都高速板橋・熊野町ジャンクション4車線化のように、ピンポイント渋滞対策の着実な推進が強く望まれる。

また、渋滞の激しい観光地市街部などの対策についても、鎌倉市や京都市において実験・実装が推進されているICTやAI等を活用した交通マネジメントを確立し、ハード、ソフト両面からの対策を水平展開することが望まれる。

○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。

従って、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。そのような中、昨年7月に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が創設され、その後、昨年12月には三重県で全国初となる整備方針の認定、また、本年3月には道路法の改正により民間が整備する道路整備に対する無利子貸付制度が新設された。引き続き、より多くの事業者が発意できる環境を整備・周知することで、圏央道等における工業団地や物流施設等と直結したスマートインターチェンジの設置促進に向けた取組を進められたい。

○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、2017年度に高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の試行が20か所において実施された。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、ETC2.0の普及促進ともあわせ、「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っていくことが期待される。

○高速道路等の安全対策などの道路交通の安全・安心対策の推進

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が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推進すべきである。

他方、近年、交通事故件数および死傷者数は減少傾向にあるが、昨年の交通事故死者数は3千人を超えている。また、わが国は欧米諸国に比べて、自動車乗車中の死亡事故は最も少ないが、歩行中・自転車乗車中の死亡事故は最も多いことから、道路交通においてより一層の安全・安心対策を実施していくことが求められている。道路交通における安全・安心対策は、効率的な物流の確保に直結することからも、鋭意推進すべきである。

従って、ビッグデータを活用した急ブレーキ多発箇所の特定制および速度低減対策や、大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキ装着率向上に向けた支援、踏切対策や連続立体交差事業の推進により一層取り組まれたい。

また、トラック運送事業者の安全・安心・信頼のマークである「Gマーク」のさらなる周知も重要である。

○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。

○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。

○耐震強化岸壁の整備（東京港等）

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。とりわけ、外貿コンテナふ頭については、震災時でも首都圏経済活動の停滞を回避するためにも、幹線貨物輸送対応の耐震強化岸壁についても更なる整備が不可欠である。

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、液状化対策を早急に完了すべきである。

③物流機能の確保・高度化

○物流生産性革命の深化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。また、中心市街地等における荷さばきスペースや駐車場の確保、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の確保、老朽

化した物流施設の建替えや集約化等の再整備、機能更新等、様々な課題が存在している。

こうした中、国土交通省は「生産性革命」の取組の一環として、「物流生産性革命」を深化させ、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としている。また、昨年7月には関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図る「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」が閣議決定されるとともに、本年1月には今後推進すべき具体的施策を取りまとめた「総合物流施策推進プログラム」が公表された。

「総合物流施策推進プログラム」には「強い物流」の実現に向け、目標数値が定められるとともに、PDCA方式による進捗管理を行うこととされていることから、関係省庁や民間企業等と連携し、プログラムに示された取組を着実に進められたい。

「物流生産性革命」には、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、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。また、「ダブル連結トラックによる省人化」、「物流モダルコネクットの強化」、「特大トラック輸送の機動性強化」についても、引き続き、実証実験や制度改正等を鋭意実施されたい。

加えて、都市部の建物足元の更なるにぎわいの創出にはエリア内物流の充実が重要である。荷捌き車両の路上駐車改善、共同荷捌きスペースの確保に向けた対策を引き続き推進するとともに、将来的には自動運転技術の確立と荷役の自動化・機械化の推進が期待されることから、都心においても自動運転パイロット地区等を設け、実証実験等を推進していくことが望まれる。

その他、圏央道沿道など、適正かつ災害にも強い物流施設の立地促進に向け、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、柔軟な運用を行うほか、スマートインターチェンジ設置の推進、税制支援等の拡充が望まれる。また、本年新設された「重要物流道路制度」による道路の機能強化も鋭意推進すべきである。一方、羽田空港周辺の物流機能についても、グローバルゲートとして重要であることから、物流施設の機能強化や再編に向け、国家戦略特区の認定等を通じた財政支援や高さ制限の緩和をはじめとした規制緩和等の支援が望まれる。

○トラックドライバーの確保・育成

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が、現在、国内貨物輸送の9割を占め物流の中核を担うトラック運送業界では人材の確保・育成が喫緊の課題になっている。トラック業界は、従業者に占める中高年の割合が高いため、中長期的にドライバー不足になることが懸念されている。そうした中、本年1月に公表された「総合物流施策推進プログラム」に記載されているとおり、人材の確保・育成、物流への理解を深めるための一層の周知が求められる。また、標準運送約款の改正等による適正取引を一層推進していくことも重要である。

加えて、トラック運送業界は他の業種に比べて就業者に占める女性の割合が非常に低いことから、女性トラックドライバーを「トラガール」と名付けて、積極的な情報発信に努

めており、引き続き推進すべきである。なお、道の駅やサービスエリアに女性用の休憩・リフレッシュ施設（トイレ、シャワー、メイクルーム、仮眠室等）を一層整備していくことも求められる。

（２）都市整備・まちづくり

①都市再開発等（都市の魅力向上）

○民間活力による都市再生の推進（都市再生緊急整備地域への支援等）

重点要望項目

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に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53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、事業許可等の手続き期間の短縮など、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112計画（うち東京都内を事業区域とする計画は59計画、いずれも2017年末時点）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。

加えて、昨年11月、国土交通省より都市再生特別地区の運用の柔軟化や市街地再開発事業の円滑かつ迅速な実施に向けた通知が都道府県知事等に発出された。都市再生は長期にわたるものであることから、計画の変更の迅速な手続きや、用途規制の柔軟な運用等は都市再生緊急整備地域内外関わらず極めて重要であり、引き続き、東京都や他の自治体との連携を図り、迅速かつ柔軟な都市再生の推進に向けた取組を進められたい。

また、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、公共交通機関が充実しているものの一定の駐車需要が見込めないエリアなどにおける附置義務の一層の緩和も推進すべきである。

○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

重点要望項目

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があることから、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、2015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。

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。加えてこれらの特例が実現した際には、可能な限り速やかな法制化も行うことが望まれる。

○エリアマネジメントの推進（都市空間を活用したまちの賑わいの創出） **重点要望項目**

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、交通管理者等への手続きや関係者の合意形成等に関する簡素化、エリアマネジメント団体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及び普及啓発の推進等により、エリアマネジメントを更に進化させていくべきである。

○国際的ビジネス環境整備、シティセールスの推進（世界への発信） **重点要望項目**

世界から企業や投資、人材、MICE、観光客等と呼び込むために、国土交通省では、国際的ビジネス環境等の改善及びシティセールスに係るソフト・ハード両面の対策や、国際競争力強化に資する施設への支援策を展開している。世界から注目される国際的ビジネス環境の構築には、国際会議場はもとより、外国語対応の医療及び教育・保育施設等の整備が重要であることから、これらの施設の整備に対する支援の拡充が望まれる。

また、東京2020大会を一つの契機として、東京のみならず日本の優れた都市空間を世界に広く発信していくことが重要であることから、国際イベントへの出展や、外国企業及び外国人の受入相談体制の充実など、更なるシティセールスの促進を図りたい。

○立体道路制度による道路空間の利活用

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。

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、昨年2月に公表した。その後、9月には事業者も選定されるなど、立体道路制度の活用による道路上空の空間等の有効活用を通じ、合理的な土地利用を促進し、交通広場の整備とあわせた官民連携の都市基盤整備が進められている。整備を早期に進めるとともに、その他のエリアについても、道路とまちづくりとの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。また、更なるまちの賑わいの創出に向け、道路占用基準の基準緩和や、広場等、占用範囲の明確化も検討されたい。

○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、取り組まされたい。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を推進するとともに、昨年改正された都市緑地法及び都市公園法に基づき、都市公園の柔軟な利用による再生・活性化や民間による緑地・広場の創出を推進されたい。取組を進めるためにも、税制優遇や財政支援を積極的に周知、活用されたい。

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、舟運ルートの充実に必要な支援、運航に係る届出手続きの簡素化、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、行政が設置・管理する船着場の利用拡大や利用条件の統一等の利便性向上を推進されたい。

○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、関

係自治体等と連携のうえ、着実に整備を進められたい。

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。都市再生特別措置法に基づく支援措置を十分に活用し、民間都市開発をはじめとする関連公共施設の整備を推進することや、羽田連絡道路や国道357号線多摩川トンネルを早期に整備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。

②-1 都市機能の維持・強化（人口減少・少子化・高齢化）

○集約型地域構造への再編（コンパクトシティ化の促進）と空き地、空き家対策の推進

重点要望項目

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、東京都でも約10年後には人口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。

また、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の推進においては、生活面、治安面、景観面、建物倒壊や火災発生等の災害面でも問題があることから、空き地、空き家等の対策が重要である。

こうした背景もあり、空き家対策については、2015年5月に空家等対策の推進に関する特別措置法の全面施行に加えて、「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及び支援対象の拡充、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。

また、都市の内部で空き地、空き家等の低未利用の空間がランダムに発生する「都市のスポンジ化」が課題となっている。国土交通省では本年に「空間再編賑わい創出」事業を新設するなど、低未利用地の集約、活性化に向けた検討、対策を進めている。

空き家対策や、「都市のスポンジ化」への対応は、地方、首都圏郊外のみならず、都心部の地域によっては深刻化する可能性もあることから、都市の集約・再編をしやすい環境整備に向け、これらの一連の施策が推進されることが重要である。

○老朽マンション、団地、ニュータウンの再生及び耐震化の促進、

団地等の更新に併せた保育施設や高齢者支援施設の設置促進 **重点要望項目**

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、その後、複数棟型マンションへの適用に向けた省令改正等も実施されたところであるが、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。

また、都市再生特別措置法等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、高齢化にあわせたまちづくりを加速していくことも重要である。合わせて、本年の建築基準法が改正による老人ホームの容積率緩和のように、制度面からの更なる後押しも重要である。

加えて、首都圏における人口減少、少子化、高齢化の背景には、東京圏の出生率の低さがある一方、東京都における高齢人口が特に増加する予測があることから、広域首都圏内の地方公共団体間でこれらの問題を連携して克服しようとする動きも具体的に出ている。従って、二地域居住化なども含め、圏域内の地方公共団体が連携を深めていくことで「対流型首都圏」を構築し、これらの問題を広域首都圏全体で克服していくことが重要である。

○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。

②-2 都市機能の維持・強化（災害リスク）

○木密地域等密集市街地の早期改善 **重点要望項目**

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、区部面積の約11%、居住人口の約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。

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、2015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ーカー等の普及率を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ている。

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。

○無電柱化の推進 **重点要望項目**

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、本年策定された「無電柱化推進計画」においても、近年の災害の激甚化・頻発化、高齢者・障害者の増加、訪日外国人をはじめとする観光需要の増加等を踏まえ、2020年度までに約1,400kmの無電柱化の目標など、さらなる施策の推進が掲げられた。また、東京都においても、昨年の「東京都無電柱化推進条例」の施行による都道全線における電柱新設の禁止とともに、本年には「東京都無電柱化計画」が策定され、今後10年の目標として、重点的に整備するエリアを、これまでのセンター・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）内の都道から環状七号線の内側エリアに拡大するなど、施策が推進されている。

一方、東京23区の無電柱化率は8%と海外主要都市と比較して低い状況にあり、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、これらの計画の目標達成に向けても、低コスト化の徹底や、国民の周知展開、さらには、容積率の割増等による都市開発諸制度の活用及び財政的措置の拡充を図ることが重要である。

加えて、既存の道路における無電柱化は、工事が長期にわたることなどから、地域住民の理解と協力が不可欠である。近年、まちづくりの観点から地域住民の発案による無電柱化の事例があることから、このような事例を周知展開することにより、民間発案による無電柱化の水平展開に向けた取組も検討すべきである。

○緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進 **重点要望項目**

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83.8%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38.2%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2016年に実施した調査では、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、緊急輸送道路沿道建築物等の耐震化を早急かつ強力で推進していく必要がある。

○地域全体の防災力向上にも資する都市政策の推進

（民間による再開発プロジェクト推進、BCDの整備、エリア防災の推進）

都市の防災力向上は、国際競争力の強化に向けた国際的なビジネス・生活拠点の形成においても重要である。都内には、旧耐震基準で建てられた老朽ビルが多く存在し、また、災害時におけるエネルギーの安定供給が国際的企業のオフィス立地としての必須条件である。また、大都市の主要駅周辺の地域においては、災害時の滞在者などの安全を確保する必要がある。

このような中、「都市再生緊急整備地域」をはじめとした都市機能が高度に集積している地域において、民間による優良な再開発プロジェクトを誘導することで、老朽ビルを耐震性に優れ、非常用電源設備など防災機能を備えたビルへと更新していくとともに大街区化を促進していくことは、地域全体の防災力の向上や国際的なビジネス・生活拠点の形成を図る上で有効である。

従って、地域の理解のもと、街区の特性に応じた容積率等土地利用規制の緩和、税制支援等を通じ、再開発プロジェクトを誘導・促進し、老朽ビルの更新も図っていくことが望ましい。

また、ソフト・ハード両面にわたる都市防災力の向上に資するエリア防災の促進や、災害時の業務継続地区（BCD）の整備、免震・制震装置の導入が重要であるため、民間事業者に対するインセンティブのさらなる拡充等を検討されたい。

○多数の者が利用する建築物等の耐震化（病院、店舗等）

改正耐震改修促進法が2013年に施行され、不特定多数の者が利用する建築物（病院、ホテル・旅館、店舗等）および避難弱者が利用する建築物（学校、老人ホーム等）のうち大

規模な要緊急安全確認大規模建築物を対象に、耐震診断の実施とその結果の報告が義務付けられた。また、同法において耐震診断の義務付け対象となる上記建築物の所有者が行う補強設計、耐震改修に係る負担軽減のための補助事業（耐震対策緊急促進事業）の適用期限が2018年度末まで3年間延長されている。

一方、多数の者が利用する建築物の耐震化率は2013年時点で約82%であり、「第4次社会資本整備重点計画」において2020年までに95%とすることが目標の一つとされている。従って、首都直下地震等大災害発生時における人的・物的被害を軽減するために、耐震対策緊急促進事業を継続することにより、耐震化率を高めていく必要がある。

○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、2017年3月末時点の地籍調査の実施状況は全国平均の52%に対して、東京都は23%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り、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。

○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。

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たい。また、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、海岸保全施設の耐震・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、神奈川県の間岸エリアを中心に約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、東京都をはじめとした関係機関等と緊密に連携し、これらの対策を鋭意推進し、対策を進められたい。

特に、東京の沿岸部の第一線を守る水門、防潮堤については、東京2020大会までに整備を確実に完了することが求められる。

○ストック効果の高い根幹的治水施設の整備（ダム、堤防等）

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、八ッ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、八ッ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、八ッ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、八ッ場ダム建設事業や、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。

(3) 東京2020大会を契機にさらに推進すべき施策

①東京2020大会を契機にさらに推進すべき施策

○大会開催時の輸送、物流対策の早期策定 **重点要望項目**

東京2020大会の競技会場の多くは、通勤・物流等の交通需要が集中する地域に立地していることから、大会の成功のためには、「大会関係者の円滑な輸送」と「経済活動の安定」の両立を図ることが必要である。

東京圏の大会関係者及び観客輸送ルート等は、「輸送調整連絡会議（東京圏）」において検討が進められている。大会期間中における交通マネジメントについては、道路交通では平日の15%交通量減（休日並み）を目指し、継続的に一般交通を抑制し交通量全体を大会前の10%減とするとともに、部分的に更なる分散・抑制を図ることとしている。また、公共交通では、局所的な混雑への対応などにより、現状と同程度の安全で円滑な運行状況を目指すこととしている。そのためにも、交通マネジメントの実施につき、試行などを行い、実効性が高く、企業や市民から広く協力を得られる施策の検討を進めることとしている。従って、オリンピックレーンのルート計画等、詳細な計画については、関係事業者等をはじめとした多くの主体に対し、早期かつ幅広く周知することで、事前の準備や対策を促していくことが必要である。なお、東京商工会議所は23区を活動範囲とする地域総合経済団体であることから、昨年12月に公表した「東京2020大会における交通輸送円滑化に関するアンケート」をはじめとして、大会期間中の円滑な輸送確保に向けた一翼を引き続き担っていく所存である。

○交通機関や公共空間のバリアフリー、ユニバーサルデザインの推進、

「声かけ・サポート運動」の推進 **重点要望項目**

「交通政策基本計画」では、東京2020大会の開催も踏まえて、全ての人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などが盛り込まれている。

高齢化社会への対応のみならず、東京2020大会の開催に伴い、国内外から多くの人々が東京及び首都圏を訪れることから、ホームドアの整備やエレベーター及びエスカレーターの整備促進など、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。なお、旅客施設のバリアフリー化は、バス停の整備なども含めた幅広くかつ継続的な支援や、ホームドアの整備促進など技術開発によるコストの低減が必要である。

一方、本年には「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が改正され、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」が理念として明確化されるとともに、区市町村によるバリアフリー方針の策定を推進するマスタープラン制度の創設や、「心のバリアフリー」の取組の推進等、更なる取組が掲げられた。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、ソフト面の対応が不可欠である。

東京商工会議所においても、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。また、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た「声かけ・サポート」運動強化キャンペーンを実施するなど、取組を進めているところである。更には、東京2020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が重要であることから、昨年12月、東京2020大会に向けた当所の活動展開などを記載した「東商オリパラ・アクションプログラム」のとおり、企業や団体等との連携を深め「声かけ・サポート運動」を積極展開して行く所存である。

○訪日外国人への多言語案内表示の推進

東京2020大会の開催を一つの契機に、高齢者や障害者、地震を経験したことがない人々等を含め多くの外国人が来訪することが予想されている中で、平常時はもとより、災害時や非常時に訪日外国人客が情報不足により自らの置かれた状況が分からないまま、不安な状況に陥ることのないよう、多言語案内表示の対策を推進していく必要がある。「首都直下地震対策計画」には、外国人を含む滞在者の安全確保が検討課題に位置付けられていることから、サインやピクトグラムによる対応行動の可視化や、道路案内標識のローマ字から英語への表記改善及び高速道路のインターチェンジ等のナンバリング、さらには災害情報提供アプリ「Safety tips」の一層の機能向上、周知等の推進が肝要である。

また、空港・駅、宿泊・商業施設、大会の競技会場など旅行者が集まる施設やエリアにおいて、多言語表示や双方向コミュニケーションが可能なデジタルサイネージの設置を促進するなど、多言語による周辺情報や災害情報の発信を強化されたい。加えて、自動翻訳サービスや種々の情報提供アプリの提供についても、スムーズな案内対応を可能とするべく、関係機関との更なる連携が望まれる。

○宿泊施設および貸切観光バス駐車場等の整備促進

訪日外国人客の急増を受け、近年、東京都の宿泊施設の稼働率が8割超と高い水準で推移している。今後見込まれる訪日外国人客の更なる増加への対応や、幅広い外国人のニーズにあった宿泊施設の供給が求められる。

こうした中、国土交通省による2016年6月の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活用し、新築のみならず老朽化した宿泊施設の増改築・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。他方、本年6月に施行される住宅宿泊事業法による民泊サービスについても、衛生・安全の確保と観光の促進を両立させる健全な民泊に向け、国と地方自治体との連携が望まれる。

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。

○道路空間や沿道の温度上昇抑制対策の推進

東京2020大会は、一年で最も気温が高くなる夏季に開催されることから、大会の成功に向けて、競技者や観客等の暑さ対策が重要な課題となっている。こうした中、路面温度上昇抑制機能を有する舗装や道路空間における緑陰形成、沿道の民有地の緑化等は、ヒートアイランド現象の緩和や快適な都市空間の形成にも寄与することから、大会の開催に向け鋭意推進していくとともに、大会開催後も継続して取り組んでいくことが期待される。

○無料Wi-Fi利用環境の向上

旅行者が観光情報を収集する主な手段として、ICT化の進展に対応した機器の利用が進んでいる一方で、外国人旅行者が困ったことの上位に無料公衆無線LAN環境の不足が挙げられている。従って、外国人旅行者が多く訪れる地域や東京2020大会の競技会場周辺における無料Wi-Fiの整備など、外国人旅行者が利用しやすい通信環境の整備に向けた取組を加速していくことが求められる。また、地域の観光・防災拠点における無料Wi-Fiについては、設置後の維持・管理費が観光協会や商店街等のエリアオーナーの課題になっていることから、その支援策が期待される。加えて、空港・駅、宿泊・商業施設、大会の競技会場など旅行者が集まる施設やエリアにおいて、事業者の垣根を越えてシームレスにWi-Fi接続できる認証連携の仕組みを関係機関との連携のもと構築されたい。

○自動走行の実現に向けた環境整備、

ICT活用による行動支援の普及・活用等、技術革新の加速化

「未来投資戦略2017」では、デジタル革命に続く人類史上5番目の新しい社会として、新しい価値やサービスが次々と創出され、社会の主体たる人々に豊かさをもたらしていく「Society 5.0」をめざし、先端技術をあらゆる産業や社会生活に取り入れ、「必要なモノ・サービスを、必要な人に、必要な時に、必要なだけ提供する」ことにより、様々な社会課題を解決すると掲げている。また、「国土交通フォーカス2018」においてもイノベーションの推進による様々な取組が施策集として掲げられている。

とりわけ、「クルマのICT革命～自動運転×社会実装～」においては、2020年を目標にトラックの高速道路での後続無人での隊列走行や、無人自動走行による移動サービスを実現することを目指し、公道実証等が進められている。自動走行の実現は、交通事故の減少、交通渋滞の緩和、高齢者等の移動支援など、さまざまな効果が期待されていることから、官民が緊密に連携し、課題や問題点等を含め十分に検討を重ね、技術の確立や実現に向けた取組を加速していくことが望ましい。具体的には、国と東京都の連携による「東京自動走行ワンストップセンター」の活用等を通じ、羽田空港や臨海地域等における最先端の実証を推進するとともに、今後、高齢人口が増えることなども踏まえ、都心においても、エリア物流の自動化に向けた一定の地域における実験の推進が望まれる。合わせて、事故発生時の責任の所在を明らかにするなど、自動走行の実現には不可欠である法整備等の検討も進められたい。

他方、ユニバーサル社会の構築に向け、2020年を目標として、屋内外の電子地図や屋内測位環境等の空間情報インフラの整備・活用および移動に資するデータのオープンデータ化等を推進し、民間事業者等が多様なサービスを提供できる環境整備が推進されている。これが実用化されると、屋内外を問わず自分の現在位置や、目的地までの経路等の情報が簡単に入手可能になることから、平時には、多言語情報と位置情報を組み合わせて、外国人旅行者への情報提供に活用できる他、災害時には円滑な避難誘導に寄与することが考えられることから、実用化に向けた取組を着実に進めていくことが期待される。

将来の日本の国土を支える技術革新を実現するためには、東京2020大会は大きなチャンスであることから、「未来投資戦略2017」や国土交通省による一連の計画に基づき、技術革新に向けた取組を鋭意推進されたい。

○海外のインフラシステム受注のさらなる促進

アジア等新興国を中心とした世界のインフラ需要は膨大であり、高速鉄道・都市鉄道、高速道路・幹線道路、港湾ターミナル、空港ターミナルをはじめ、今後もさらなる市場拡大が見込まれている。日本企業によるインフラシステムの受注は、2010年は約10兆円、2015年は約20兆円であるが、政府目標では2020年に約30兆円とすることを目指している。

そうした中、国土交通省はインフラシステムの海外展開を重点政策に位置付け、トップセールスや在京大使等を対象とした「シティツアー・カンパニーツアー」の実施、国際会議の機会等を活用した情報発信等の「川上」からの参画・情報発信、現地事業者に対する民間との共同出資等株式会社海外交通・都市開発事業支援機構の取り組みや情報提供等のビジネスリスク軽減、日本企業がプロジェクトに参加しやすい環境を整備するためのわが国技術・システムの国際標準化や相手国でのデファクト・スタンダード化等のソフトインフラの海外展開を推進している。国土交通省の一連の取り組みを通じて、インフラシステムに関するわが国の強みのある技術・ノウハウを最大限に活用し、世界の需要を積極的に取り込んでいくことが求められる。

加えて、わが国のインフラメンテナンス産業のさらなる育成を通じて、わが国に遅れてインフラ老朽化のピークが到来する新興国等に対して、世界最先端のメンテナンス技術やメンテナンスサイクルに係るノウハウを構築し、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の輸出を促進していくべきである。

○水素・燃料電池等、次世代を見据えた環境に優しい都市の実現

エネルギー・環境制約の克服と投資の拡大に向けて、「未来投資戦略2017」では、省エネの推進、再生可能なエネルギーの導入促進、新たなエネルギーシステムの構築等が掲げられている。

そのためにも、引き続き、中小・小規模事業者も取り組みやすいLED照明への更新や、自社のCO₂排出量の把握を踏まえた省エネ対策を推進し、環境負荷の低減を確実に実現することが重要である。また、都内で進展する再開発や建物の建替えにあたっては、ベースロード電源からの系統電力とコージェネレーションシステム等の自立分散型電源を組み合わせることでエネルギーの面的利用を実現し、自立化と多重化を推進することによって、低炭素化と強靱化を同時に推進することが必要である。

さらに、環境性の観点からの再生可能エネルギーの導入促進にあたっては、太陽光のほかに、安定した出力を得られるバイオマス、地中熱や排熱、および水素など地域特性に応じたエネルギーの多様化が必要であり、この点を踏まえた支援の継続が重要である。また、特に太陽光などの変動電源の導入を促進するにあたっては、系統の安定性を維持するためにも、個別の建物や域内でのエネルギーマネジメント、エネルギーの融通等を含むスマート化の推進と、そのための技術開発支援を継続すべきである。

水素社会の実現に向けた取組については、燃料電池バス等の導入や燃料電池の普及、CO₂フリー水素の活用に向けた協定の締結、共同研究が開始されるなど着実に取組が進んでいるものとするが、次世代のためにも、今後はそのスピードを加速して取り組むべきである。

(4) インフラの基盤等

①インフラ整備を支える生産性革命、担い手確保

○建設現場の担い手、技能人材の確保・育成 **重点要望項目**

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。具体的には建設現場で働いている技能労働者340万人のうち、約1/3にあたる約110万人が、今後10年間で高齢化等により離職する可能性が高いと想定されている。一方、目下の東京2020大会の開催や災害復旧・復興、防災・減災に関する工事など、今後も着実な工事の推進が必要な状況である。従って、前述の生産性向上と併せ、適正な賃金水準の確保や、週休二日制の普及など、労働環境の改善等を踏まえた業界の魅力向上を通じ、女性を含む若年層の入職をより一層促進するなど、インフラ整備の現場を支える担い手・技能人材の確保・育成が必要である。なお、建設工事に配置が義務付けられている技術者については、人材に限られることから、若手技術者の活躍の場の拡大を図るとともに、監理技術者の専任基準等、更なる要件の緩和等を検討されたい。

そのような中、建設産業に関わる各種の「制度インフラ」の再構築を目的とした「建設産業政策2017+10」が昨年7月に報告書としてとりまとめられ、また、昨年8月には「建設工事における適正な工期設定等のためのガイドライン」が公表された。国、地方公共団体及び事業者等の関係者が緊密に連携したうえで、これらの一連の取組について、着実に展開し、建設業のPRを促進されたい。また、国土交通省における関東地方整備局の独自の取組として10年先を見据えた「担い手確保・育成」、「生産性の向上」、「建設現場の魅力発信」を掲げた「“地域インフラ”サポートプラン関東2017」のように、地方・地域に根差した取組が望まれる。

○国土交通省「生産性革命」の深化

首都圏のみならず全国的に人口減少、少子化、高齢化が進行する中で、わが国が持続的な成長を実現していくには、労働者の減少を上回る生産性の向上を実現していくことが不可欠である。

そうした考えのもと、国土交通省は2016年に「生産性革命本部」を設置し、社会のベース、「産業別」、「未来型」の三つの切り口から熟度が高いと思われる施策について、総力を挙げて生産性革命に向けて具体的に取り組んでいる。その後、本年3月には「国土交通フォーカス2018」を公表し、施策の具現化や国民への周知展開を行うなど、取組を進めている。施策を民間との緊密な連携のもとで着実に実施していくとともに、施策をさらに増やしていくなど、生産性革命に向けた取り組みを積極的に展開されたい。

展開に当たっては、わが国経済の「牽引役」である首都圏で具体的な施策を実施し、首都圏経済の生産性を向上させていくことは、国全体の生産性向上に直結する取り組みとなることから、首都圏で大きな効果が期待できる防災・減災、インフラ老朽化や港湾機能の強化など、首都圏で個別の施策を立ち上げて推進していくことも有効である。

○「i-Construction」の推進（建設現場の生産性向上）

今後、わが国の労働力人口が総じて減少していく中で、インフラの効果的な整備を図るには、人材の確保・育成と併せて、現場の生産性向上に向けた構造改革を徹底し、持続的な経済成長の実現が必要である。前述のとおり、国土交通省では生産性革命に向けて総力を挙げて取り組んでいるところであり、この取り組みの一環として、全ての建設生産プロセ

スでICTや3次元データ等を活用し、2025年までに建設生産性2割向上を目指した「i-Construction」や「建設生産システムにおける生産性向上」を2016年度から本格的に実施している。2017年度は、ICT舗装の導入など、活用工種の拡大などが進められるとともに、人工衛星「みちびき」による位置情報精度向上により、測量や建機の活用をはじめとしたICTの活用に向けた取組などが進められ、2018年度からは、維持管理分野・建築分野等に拡大されることとなっている。加えて、センサー等の活用による安全・労務管理の向上、デジタル化による検査や書類関係の省力化など、様々な産業との協業により、生産性革命の可能性は現実のものとなりつつあることから、これらのICTを活用した先進事例を増やししながら、ICTの活用による生産性向上に向けた取組を具体化し、企業にとって早期に身近なものにすることが重要である。i-Constructionのすそ野を広げるためにも、初期の導入コスト等を踏まえ、低コスト化に向けた標準化や導入に対する税制支援等を通じた誘導策が必要である。

なお、取組の推進に当たっては、昨年1月に設立された「i-Construction推進コンソーシアム」の場などを活用しながら、官民連携により、取組を具現化していくことが重要である。

②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見える化・見せる化 **重点要望項目**

国土交通省は、長期的な国土づくりやインフラ整備、交通政策の指針である「国土形成計画（全国計画）」、また、関東地方整備局においては、首都圏における長期的な国土づくりや社会資本整備、交通政策の指針である「首都圏広域地方計画」などの種々の計画に基づき、インフラ整備を進めている。

一方、厳しい財政状況を考慮すると、国土づくりや交通政策には、限られた財源の中で「選択と集中」により最大の効果を上げていく視点が不可欠であり、その際、地域社会に関係するあらゆる主体が積極的に議論を積み重ね、合意形成を図っていくことが重要な要素となる。

そのためにも、インフラ整備には、民間投資の誘発、物流・人流の効率化・円滑化、安全・安心への寄与、既存施設の有効活用（「賢く使う」取組）など、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。また、「ストック効果」を最大限に引き出すには、インフラを利用する主体である民間側がその効果に着目し、最大限有効活用していくことが重要である。

例えば、首都圏三環状道路では、渋滞緩和効果による経済活動の効率化や生産性の向上、物流施設や工場等の新規立地、大災害発生時の迂回機能（リダンダンシー）、広域観光・レジャー面など、多岐にわたるストック効果が発現している。とりわけ、圏央道沿線の工場立地面積の新規増加は20年前の約6倍となっている（2014年時点）。

民間側がストック効果に着目し、インフラを最大限有効活用していくには、これまでの国の情報発信に加えて、ビッグデータやアンケート等の多様な手法を用いてストック効果を可能な限り客観的に把握し公表する「見える化」や、ストック効果をさらに効果的に提供しユーザーと共有する「見せる化」に資する取組を鋭意実施することで、ユーザーがストック効果をより実感しやすい環境を整備していくことが肝要である。そうすることで、インフラ整備の意義や重要性に係る国内外の多くの人々の理解を促進していくことが重要である。また、インフラ整備は、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。

○インフラツーリズムの推進

前述のとおり、インフラのストック効果を周知するのみならず、観光資源としても注目されている。国土交通省は、ダムや橋梁、道路、港湾など見学可能なインフラを取り纏めたインフラツーリズムのポータルサイトなどにより、民間と連携してダムツアーを実施するなど、積極的な情報発信に努めている。インフラツーリズムを推進することにより、地域活性化を図っていくとともに、インフラを身近に感じてもらいストック効果を広く周知していくことが重要である。

以上

2018年度第3号
2018年6月15日
第707回常議員会決議