

東京及び首都圏の将来像とその実現に向けた施策に関する意見
「事業を続ける・したくなる」「楽しく、快適、集いたくなる」都市・東京の実現へ

東京商工会議所
2019年6月13日

I. 東京及び首都圏の将来像についての基本的な考え方

世界では、人口が増え続け、経済成長率は中国、インドなどに牽引され、2019年3.3%、2020年3.6%（IMF）と予測されている。一方で、わが国は、人口減少と低い経済成長率（2019年1.0%、2020年0.5%）に直面している。手をこまねいていけば、世界経済に占める日本の地位は低下し続け、国力を損なう恐れがある。世界からヒト・モノ・カネ・情報を引き寄せ、経済の原動力である民間事業者の積極的な事業展開を実現し、日本の成長する力を強化しなければならない。

東京商工会議所は、その鍵が、「首都である東京の多種多様な魅力が複合的に花開き、世界に発信されることを通じて、『日本の成長のエンジン』であり続ける」とともに、「国内外との直結により、『東京と地方の共生の実現』を果たす」ことにあると考える。その実現に向けては、東京が「事業を続ける・事業をしたくなる」「人々が楽しさ、快適さを感じ、集いたくなる」都市に変貌し続けることが必要である。そこで、2020年の東京オリンピック・パラリンピック、2025年の大阪・関西万博後の2030年を見据え、人々や企業を惹きつける東京及び首都圏の将来像と、その実現のために重要な施策について意見をとりまとめた。

当所では、かねてより「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」が極めて重要と考えており、それらを実現する物流・人流の円滑化を促すための社会資本（インフラ）が不可欠と主張してきた。インフラ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、改めて着実なインフラの整備等について要望することとした。なお、ストック効果の発現には、インフラ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。

本意見書の構成

| | |
|--------------------------------|-----|
| I. 東京及び首都圏の将来像についての基本的な考え方 | 1 頁 |
| II. 東京及び首都圏の将来に重要な要素 | |
| 1. 都市の基盤…安心・安全、持続的な成長 | 4 頁 |
| 2. 多種多様な魅力…交流を生み出す拠点・魅力の創出・再生 | 5 頁 |
| 3. 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 | 8 頁 |
| 4. 上記の各要素を支えるために必要な基盤 | 9 頁 |

Ⅲ. 東京及び首都圏の将来像の実現に向けた国土交通省への要望

1. 都市の基盤…安心・安全、持続的な成長

(1) 事業・居住環境（建物・インフラ）の維持・拡大・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10 頁

(2) 災害の不安解消・・ 14 頁

(3) 環境都市・・ 17 頁

(4) コミュニティ再生・共助社会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18 頁

2. 多種多様の魅力…交流を生み出す拠点・魅力の創出・再生・・・・・・・・・・ 20 頁

3. 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) 国際アクセス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22 頁

(2) 都市間・地域内交通・物流と対流の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23 頁

4. 上記の各要素を支えるために必要な基盤・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27 頁

Ⅱ. 東京及び首都圏の将来に重要な要素

都市は「人々が持つ多種多様な期待を実現するために、同じ箇所に集まる」ことで形成される。世界の事業主から「事業を続ける、事業をしたくなる」、また、世界中の人々から「楽しさ、快適さがあり、集いたくなる」都市を形成することは、ヒト・モノ・カネ・情報を引き寄せ、経済を活性化し、日本の成長する力を強化するために不可欠である。

また、製造業と情報通信業やサービス業のように、業種により都市に必要な役割は異なる。サービス業等において、都市は、事業者の立場のみならず、「(訪日)観光客」が「訪れたい」、「住民」が「暮らしたい」と思えることが求められる。

そこで、当所は、事業主(国内)、海外企業・人材、(訪日)観光客、住民の4つの主体の観点から、東京及び首都圏の将来に重要な要素を検討した。その結果、東京及び首都圏が世界との都市間競争に打ち勝ち、企業や人々から選ばれるためには、第一に、「都市の基盤、安心・安全、持続的な成長」、第二に、「多種多様の魅力、交流を生み出す拠点・魅力の創出・再生」、第三に、「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」に向けた取組みが重要と考える。次頁下段の表はマトリックスになっており、左に、事業主、海外企業・人材といった4つの主体を置き、上に、検討テーマである都市の基盤、多種多様の魅力などを置いて、それぞれが交差するところに主要な「あるべき姿」を記載している。また、最下段には、上の3つの要素を支えるために必要な共通の基盤をまとめた。

【基本的な考え方】

わが国を取り巻く課題

経済成長率引上げ

人口減少・少子化
・高齢化への対策

・国際化
・技術革新
・インフラ・建物の老朽化対策
・防災・減災対策 等

手をこまねいていれば、世界経済に占める日本の地位は低下し続け、国力を損なう恐れ

課題を乗り越えていくためには

- ・世界からヒト・モノ・カネ・情報を引き寄せ、
- ・経済の原動力である民間事業者の積極的な事業展開を実現し、
日本の成長する力を強化する必要

そのための鍵

○首都・東京の多種多様な魅力が複合的に花開き、世界に発信されることを通じ、「日本の成長エンジン」であり続けること

○国内外との直結により、「東京と地方の共生の実現」を果たすこと

(その実現に向けては)

事業主が **事業を続ける・事業をしたくなる**

人々が **楽しさ、快適さを感じ、集いなくなる**

都市の形成

【東京及び首都圏の将来像（あるべき姿）を4つの主体の観点から検討】

事業主(国内)
事業をしたい

海外企業・人材
投資をしたい

(訪日)観光客
訪れたい

住民
住みたい

の観点から検討

<検討結果>

| | 都市の基盤 | 多種多様な魅力 | 各地域との直結 |
|---------|---|--|--|
| | 安心・安全 持続的な成長 | 交流を生み出す拠点・魅力の創出・再生 | 魅力をつなげるネットワークの充実・連携 |
| 事業主(国内) | ①安心して設備更新等、事業継続・拡大・創業できる ②安心して研究開発ができる | ①金融・情報通信・サービス業をはじめ多種多様な産業が集積 ②技術・イノベーションにあふれ、クローズドでなくオープンで寛容性のあるまちづくり | ①地域間連携の深化によるビジネスチャンスの拡大 ②円滑な人流・物流促進 |
| 海外企業・人材 | ③安心して投資や居住できる (SDGsへの対応・諸手続きの緩和) | ③投資に資する市場規模・成長性と複雑性がある(多数の魅力) | ③国際アクセス・東京と各地域との交通の充実 |
| (訪日)観光客 | ④言語等に関わらず安心して滞在できる | ④多数の魅力があり 何度も訪れたいくなる | ④都市内・都市間のシームレスな移動環境 |
| 住民 | ⑤老若男女問わず、安心かつ快適に生活・就業ができる | ⑤様々なライフスタイルに応じた住環境 | ⑤二地域居住等、居住のあり方の選択肢拡大 |

上記の各要素を支えるために必要な基盤

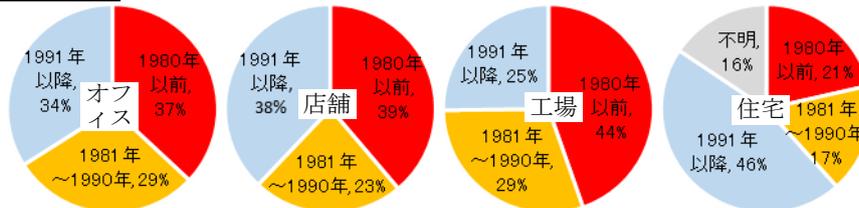
- ①施策のスピードアップ(合意形成のあり方)
- ②新技術の迅速な社会実装
- ③外国人増加を見据えた多様性の受入
- ④都市づくりの担い手、技能人材の確保・育成など

1. 都市の基盤…安心・安全、持続的な成長

(1)背景・課題

東京は、ヒト・モノ・カネのいずれにおいても都市構造が高密度であり、首都高速をはじめとしたインフラのみならず、オフィス、店舗、工場、住宅等の建物の急速な老朽化など、種々の課題の顕在化が予測される。とりわけ、「民」の所有・管理が基本である中高層オフィスや木密地域の住宅等については、都区部では2030年に築40年～50年が経過するオフィス・店舗が6割超（住宅は約4割）となる可能性もある。

建物の建築時期（23区）



平成25年法人土地・建物基本調査より東商事務局作成

そのようななか、都市再生緊急整備地域を中心に都市再生が進められているものの、東京都心部の小規模建築物が密集した地域や、空き地・空き家問題が顕在化している地域など、都心、郊外に関わらず都市再生が順調であるとは言い難い地域もある。この状況が進行した場合、米国などの世界都市（サンフランシスコ等）において、賃料の高騰などにより地域の二極化が発生しているように、東京においても都市の二極化に進展しかねない。

また、東京の都市基盤が構築された江戸時代以降の歴史を振り返った場合、火災、震災、風水害等の災害が断続的に発生し、破壊と再生が繰り返されてきたことに留意する必要がある。近年の相次ぐ災害や気候変動を踏まえた場合、災害リスクへの可能な限りの対応が不可欠であることは言うまでもない。

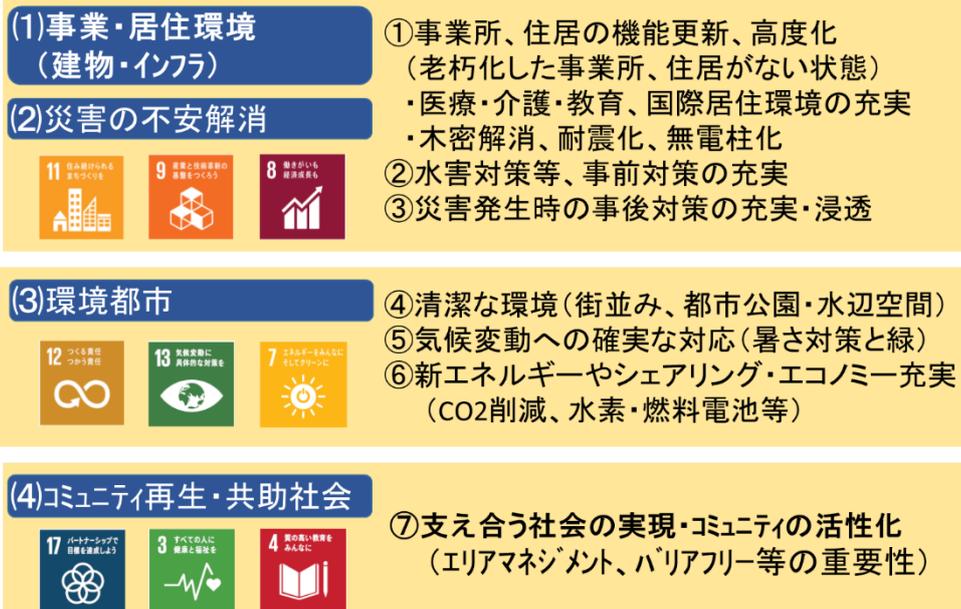
さらには、SDGsやESG経営のように、世界都市においては環境（再生可能エネルギー）などの観点からも新たな取組が進められているところであり、東京においてもこのような観点からの「安心・安全」の追求が必要である。

このように、国内外の企業、訪日外国人（ビジネス・観光）、住民のいずれの立場からも、ビジネス環境の更なる充実のもとより、老若男女や言語を問わない医療、介護、教育環境の充実等をも通じ、「東京が安心・安全で持続可能な成長ができる都市」と感じることができるよう都市を目指すことが都市基盤の最重要事項であると考えられる。

(2)重要な要素

東京及び首都圏が、誰もが安心・安全と感じ持続可能となるためには、(1) 事業・居住環境（建物・インフラ）、(2) 災害の不安解消、(3) 環境都市、(4) コミュニティ再生・共助社会の4つの要素が重要と考える。

【重要な要素】



とりわけ、(1) 事業・居住環境 (建物・インフラ) については、人口の流動性が高く、都市構造が極めて高密度である東京においてこそ重要である。企業による事業の拡大や継続を阻害しないよう、事業所や住居の機能更新、高度化が確実に行われることが必要である。現在計画・事業中の都市再生が円滑に進められることはもとより、再開発が見込まれる地域以外 (中小オフィス街や木造住宅密集地域等) においても、建物の柔軟かつスピーディな更新・建替、適切な維持・保存が不可欠である。土地の高度利用化も同時に進めることにより、高層オフィスビルと自然文化との共存や、交通結節点の確保等、ゆとりのある都市構造の実現が可能となり、更なる魅力につながる。

また、事業・居住環境の維持・更新にあたっては「交流を生み出す拠点・魅力の創出・再生」や「魅力をつなげるネットワークの充実・連携」につなげる観点が必要であり、これまで以上に地域のビジョンの共有や、複合的な視点を持った対応の推進が重要である。

2. 多種多様の魅力…交流を生み出す拠点・魅力の創出・再生

(1)背景・課題

「安心・安全で、成長が持続可能な都市」の実現だけでは、世界から人々や投資を呼び込むことは難しい。誰もが訪れたい、投資したい、住みたいと思えるような、多数の「魅力」に溢れ、それを継続的に発展させていく都市となることが不可欠である。

グローバル化や技術革新の進展、ライフスタイルの変容など価値観の多様化に対応するとともに、オープンな場において、様々な人々が交流することによりイノベーションが加速する環境を構築することが必要である。特に、楽しさ、満足、初めて、癒し、興味を惹く等の観点に立ち、個々の「魅力」を磨き上げていくことはもとより、複数の、それも数多くの「魅力」が組み合わせたり、様々な主体が集いたくなるような都市環境を目指していくことが重要である。魅力ある多種多様の「交流拠点」が複合的に花開き、世界に発信されることが期待される。

また、魅力は、時代の変化に伴い変容し続けていることに留意する必要がある。具体的には、東京は、江戸幕府開府の前後の時代より、江戸城や舟運をベースに都市構造の原型が構成され、それが現在の都市構造の根底にあるが、その歴史は災害、戦争による「破壊と再生」を繰り返しており、破壊の都度、都市再生において新たな魅力が生まれ続けている。

これは、他の世界主要都市と比較しても稀有な特徴を有していることから、芸術都市パリのように、長期にわたる歴史に根付いた特定の魅力のみを東京の魅力（独自性）として定義づけることは難しいと考える。時代とともに変容し続ける多種多様な魅力と、それらが組み合わさった交流拠点が東京の独自性と考える。

(2)重要な要素

魅力ある多種多様な交流拠点が複合的に花開き、世界に情報発信されるためには、東京が現在有する、あるいは、今後磨き上げていくことが必要な以下の9つの要素が重要と考える。

| | |
|--|--|
| (A)特色ある産業の集積 (金融、クリエイティブ、IT、ものづくり等) | (E)滞在・交流関連施設 (宿泊・滞在・国際会議施設等) |
| (B)技術革新・イノベーション (知的交流施設・シェアオフィス等) | (F)ライフスタイルに応じた 住居・生活環境(職住近接・テレワーク等) |
| (C)交通結節点等を基軸とした 大規模商業施設・マーケット | (G)学校・研究施設(連携) |
| (D)個性溢れる商業施設等 (商店街・サブカルチャー等) | (H)芸術・文化伝統(エンターテインメント・歴史再生) |
| | (I)自然・スポーツ(都市公園、水辺空間) |

【魅力の構成要素】

| |
|--|
| <p>(A) 特色ある産業の集積 (金融、クリエイティブ、IT、ものづくり等)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都内では、金融・保険業、情報通信業、サービス業（卸小売・広告等）が特に集積 ・ 一方、都内全体の工場は約3万か所であり、世界レベルのものづくりも重要 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">     </div> |
| <p>(B) 技術革新・イノベーション(知的交流施設・シェアオフィス等)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ オープンな交流を通じた技術革新・イノベーションは国際都市として不可欠 ・ そのためにも、企業の集積やプラットフォーム（知的交流施設等）の充実が重要 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">     </div> |
| <p>(C) 交通結節点等を基軸とした大規模商業施設・マーケット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東京の高密な交通ネットワーク等も活かし、投資効果のある世界有数のテストマーケ |

ットになるような、様々な複合施設等が期待



銀座



新宿



渋谷

産業、イノベーション、交流、居住、芸術文化等との複合施設も多数

(D) 個性溢れる商業施設等（商店街・サブカルチャー等）

- ・魅力が多種多様で、かつ、何度も訪れたいような複雑性が重要
- ・従来からの態様を維持しつつ、新たな価値創造にも資する様々な集積が期待



原宿表参道



アメ横横丁(上野)



ブロードウェイ(中野)



神楽坂

(E) 滞在・交流関連施設（宿泊・滞在・国際会議施設等）

- ・訪日外国人旅行者数 2020年 4,000万人、2030年 6,000万人の受入実現や、国内外のビジネス、研究人材にとって快適かつ関心を引く滞在・交流ができる環境整備が重要



品川・田町



赤坂・六本木・虎ノ門



都内主要ホテル



老朽建物の宿泊施設化(豊島区)

(F) ライフスタイルに応じた住居・生活環境（職住近接・テレワーク等）

- ・都心回帰の傾向が続く中、老若男女に関わらない居住環境の充実が必要
- ・都心は国際人材にも対応する医療・介護・教育、郊外では集約型の都市づくり・都市再生が重要



サービスアパートメント



晴海(豊洲村)



住居回地再生(高島平)



落ち着いた都心の住宅(千駄木)

(G) 学校・研究施設（連携）

- ・人材確保、人材育成や技術革新、イノベーション等、いずれの観点からも学校・研究施設の充実や連携が極めて重要



都立産業技術研究センター



学校の集積(文京区・都立工業高校)



工業高校作品展示(都庁)



首都大学東京

(H) 芸術・文化伝統（エンターテイメント・歴史再生）

- ・魅力が多種多様で、かつ、何度も訪れたいような複雑性が重要
- ・歴史・文化の再生による魅力向上や、新たな芸術・文化を育成できる環境が期待



路上美術館(池袋)



アニメのまち(練馬区・杉並区)



浅草



能楽堂(GINZASIX)

(I) 自然・スポーツ（都市公園、水辺空間）

- ・歴史ある水辺空間の利用や、緑の充実が安全・安心な都市づくりや魅力の向上にとって重要。なお、都心と郊外それぞれの役割を踏まえた対応が必要



これらの9つの構成要素は、単独のみならず複合的に組み合わせられることで、魅力が増し、さらに、エリアマネジメントなどを通じたまちの活性化や、魅力の効果的な情報発信と相まって、魅力が最大化される。東京の「顔」となる大規模都市再開発による複数の魅力や、寺社仏閣と公園が組み合わせられた魅力、イノベーション施設と職住近接が結び付いた魅力など、様々な複合的な魅力の発揮が期待される。とりわけ、世界主要都市と比較し、東京は夜間のエンターテインメントが充実していないと指摘されており、ナイトタイムエコノミーを盛り上げていくことが重要である。



また、先に述べたとおり、東京は破壊と再生の歴史を繰り返しており、ロンドン、パリのように歴史的な街並みが保存されている都市や、砂漠に生まれたドバイ、あるいは人口3万人の漁村から急成長した深センなどの新興都市の特性をも有する稀有な都市である。江戸時代における大名屋敷、町人地、寺社地や河岸など、当時の街並みが様々な形で引き継がれる一方、最先端の高層ビルが林立している。東京の歴史・伝統の魅力を世界に発信し、国内でも「日本人としての共有・共感」を得るために、歴史的建造物の再建など、都市としてのシンボリックなスポットを再生させることも重要である。

3. 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) 背景・課題

日本が世界から人々や企業を引き付けるためには、「東京と地方が共に栄える真の地方創生」を実現し、多数の魅力を発信することが不可欠である。首都圏全体の人流・物流の促進はもとより、日本各地域や世界と、これまで以上に直結し、新たな対流を生み出していくことが重要である。

首都圏三環状道路の全線開通をはじめとした国内ネットワークの整備や、羽田空港を代表とした「世界のゲートウェイ」の拡充が必要である。東京・名古屋・大阪の三大都市圏を一つの巨大経済圏として考えるスーパー・メガリージョンの形成も期待される。

ネットワークの充実にあたっては、地域間のみならず、二次交通やラストワンマイルの確保などの地域内交通（東京都区部でもさらなる充実が必要な地域も多い）や、モビリティ

イのサービス化を示すMaaS (Mobility as a Service) のように、特定の交通機関に縛られず、公共交通機関や多様な交通サービスを組み合わせ、シームレスに一括で予約と決済が可能なシステムを推進するなど、ユーザー視点に立ったソフト面の取組も重要である。

これらは、地域と地域、とりわけ地方自治体同士が連携したうえで取り組むことが肝要であり、それをベースに地域間のビジネス交流の活性化や、場所にとらわれない働き方等を活用した二地域居住、多地域居住が拡大すると考える。

(2)重要な要素

老若男女、国籍を問わず様々な主体が交流し、地域と地域の魅力がつながるためには、(1) 国際アクセス、(2) 都市間・地域内交通・物流、さらに対流促進が必要である。

インフラ整備にあたっては、東京と地方が共に発展できるように、投資効果の大きさをも踏まえた上で進めていくべきである。例えば、外環道（西部）は大深度地下であることから事業費が巨大であるとの指摘があるものの、開通すれば、都心の混雑緩和や沿道の安全・安心の確保のみならず、羽田空港や京浜港と各地域の人流・物流アクセスの飛躍的な向上につながる。災害発生時の物流面でのリダンダンシーにも大きな効果がある。

また、都心と首都圏空港間のアクセスや羽田空港の滑走路増設等、国際アクセスの充実、東京のみならず各地域を訪問する外国人の増加に資するものである。

さらに、ソフト面の施策の推進があわせて必要である。MaaSの推進の他、ネットワークをより効率的、効果的に活用するため、朝夕の通勤混雑の解消に向けた取組など、ピークカットの観点からも考えることが重要である。

【重要な要素】

| | |
|-----------------------------------|---|
| (1)国際 アクセス | ①都心と首都圏空港が直結 ②就航都市増加、空港機能充実 ③国際港湾機能充実 |
| (2)都市間・ 地域内交通・ 物流と 対流の促進 | ④高速交通ネットワーク充実(リニア、三環状道路他) ⑤自動運転実装による物流高度化 ⑥鉄道網や道路網の充実 ⑦公共交通拠点の充実 ⑧ハード・ソフト両面の移動環境の充実 ⑨ラストワンマイルの充実(交通・物流) ⑩企業間連携が促進される環境整備 (東京と地方の企業マッチング等) |

4. 上記の各要素を支えるために必要な基盤

世界の各都市で空港の滑走路の増設が進められるなど、更なる発展に向けた世界の都市間競争は年々激しくなっている。日本においても、インフラ整備・再開発における用地取得の在り方やマンション建替の合意形成に関する検討等を通じ、施策のスピードアップを実現することが重要である。また、2030年代には、自動運転、ロボット、ドローン、AI、IoTなど様々な技術の実用化が進展していると期待される。現在、自動運転等の実証実験は東京においても行われているが、東京は人口密度や土地利用など様々なものが

高密な都市であることから、新技術の実用化に向けた準備・調整に時間がかかるものの、導入効果は大きいと考えられる。様々な新技術を率先して実証実験し、実用化を検討していくことが期待される。

さらに、国際化の進展は、観光はもとより就労、定住する外国人を増加させる。働くこと、学ぶこと、遊ぶことなどにおいて、人々が望むライフスタイルをより多く実現できる都市が選ばれる。多様性を受入れ、クローズドでなく、オープンで寛容性のあるまちづくりが不可欠である。

Ⅲ. 東京及び首都圏の将来像の実現に向けた国土交通省への要望

日本の成長エンジンである東京が、国内外との人流・物流をさらに促進し、「東京と地方が共に栄える真の地方創生」を実現し、世界の人々や企業から選ばれるためには、ハード・ソフト両面から官民をあげて対策を講じる必要がある。中でも、インフラは、「都市の魅力向上（国際競争力向上）」、「対流創出（対流型首都圏への転換）」、「生産性向上」、「防災力強化」に極めて重要な役割を担うことから確実な整備が求められる。また、インフラ整備は、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が必要である。さらに、インフラのストック効果を最大限に発現させるためには、民間の役割が重要である。ユーザーである民間がインフラの活用についてソフト面の観点から、意見を述べ、それを踏まえて、ハード面のあり方に反映させるといった、一連のプロセスを官民双方で繰り返していくことが必要である。当所としても引き続き、国土交通省をはじめとした関係機関と緊密に連携を図っていく所存である。

以上の考え方のもと、東京及び首都圏の将来像の実現に向けた重要な施策について下記のとおり要望する。

1. 都市の基盤…安心・安全、持続的な成長

(1)事業・居住環境(建物・インフラ)の維持・拡大

重点要望 ①オフィス・住宅の機能更新の柔軟かつスピードアップを可能とする 土地利用の更なる高度化と都市計画の運用

- ◆土地利用の複合利用等、更なる高度利用に向けた用途地域等の柔軟な運用
(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)
- ◆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）
- ◆合意形成の促進に向けた更なる検討推進（借地借家法、区分所有法の改正等）
- ◆東京都の都市計画・土地利用における（準）工業地域等の事業者への配慮

東京及び首都圏は、人口の流動性が高く、オフィス・住宅等の都市構造が極めて高密である。そのため、将来にわたり安心・安全が確保され、事業者が事業の拡大や継続を円滑に行うことができるよう、事業所や住居の機能更新や高度化など土地利用が柔軟かつスピード感をもって進められることが必要である。

とりわけ、東京都区部では、2030年に建築後の経過年数が40年～50年を迎える

オフィス、店舗、工場が6割以上となる可能性がある。現在進められている都市の再開発が円滑に進められるとともに、再開発が見込まれる地域以外（中小オフィス街や木造住宅密集地域等）においても、容積率や日影規制などの柔軟な運用を通じた更新・建替、適切な維持・保存を図ることが重要である。

さらに、都心部以外の郊外においても、用途地域等の柔軟な運用を進め、駅周辺など交通の要衝に、居住と就業、さらに商業、文化、教育、福祉などの多様な機能を集中させ、魅力ある都市への更新を図ることが重要である。

②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）

◆首都高速道路の更新計画の確実な推進

◆まちづくりと連携した老朽化対策（日本橋区間等）の検討推進、早期の事業化

◆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、財政に関する地方自治体への支援強化

◆「インフラメンテナンス国民会議」などを通じた新技術の取組の着実な推進と水平展開

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。また、関東地方整備局が管理する道路橋のうち、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52%、その20年後には71%まで増加する見込みとなっており、着実な対策が課題となっている。特に、市町村では老朽化対策についての人員面、技術面、財政面で課題があり、引き続きトータルコストの縮減と平準化の両立が急務である。より効果的・効率的なメンテナンス手法を確立し、確実な修繕・更新の実施に向け、産学官の多様な主体によるオープンイノベーションの手法等の活用、メンテナンス産業の生産性向上や、新たな技術によるビジネスモデルの構築を通じたメンテナンス産業の育成・拡大などが必要である。

③集約型地域構造への再編（コンパクトシティ化の促進等）

◆コンパクトシティ形成に向けた支援強化と分野横断型の取り組みの推進

- ・新技術を活用し効率的・効果的な都市を目指す「スマートシティ」の取組の加速化
- ・公的スペースの民間開放と、「官民」「官官」連携の深化
- ・地方自治体等への支援を通じた立地適正化計画策定の推進
- ・国民・都民に対する一層の周知や理解促進
- ・各種の都市機能に応じた圏域人口の確保に向けた「鉄道沿線まちづくり」の推進

都心（中央区、港区、江東区等）では人口増加が続くものの、その他の区や多摩地域では、総じて人口減少に転ずるものと予測されている。加えて、2030年代の東京における高齢者人口の絶対的な増加は、東京を含む首都圏全域における今後のまちづくり、都市づくりに大きな影響を及ぼす。都市におけるサービスの持続性を確保するため、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ことが重要である。先進的技術をまちづくりに活かした「スマートシティ」など新たな取り組みも踏ま

え、「コンパクト・プラス・ネットワーク」が分野横断的に深化していくことが必要である。

④空き家・空き地対策の推進

◆総合的な空き家対策（計画的解体・撤去等）の更なる推進

- ・区市町村を対象とした空き家対策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
- ・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

◆東京における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

都市、地方にかかわらず、生活面、治安面、景観面、建物倒壊や火災発生等の災害面のいずれの観点からも空き地、空き家等への対策は重要である。空き家等対策の推進に関する特別措置法の全面施行以降、主に、地方自治体が空き家等対策の体制整備・空き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い、総合的な空き家対策を推進しているところであるが、首都圏（1都7県）における空き家率は2013年時点の12.2%から2018年時点には11.8%と若干の改善が見られるものの、まだ対策が十分であるとは言えない。空き家・空き地対策の更なる推進が必要である。

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」が課題であり、低未利用地の集約、活性化に向けた対策が進められているところである。そのようななか、地方、首都圏郊外はもとより、都心部においても所有者不明の空き家等が増加する可能性も否定できないことから、都市の集約・再編をしやすい環境整備に向け、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の観点も踏まえた施策の着実な実施が重要である。

⑤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、

老朽化した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

◆老朽マンション等の再生及び耐震化促進

- ・マンション建替等の同意要件（区分所有者等の5分の4以上の賛成）の緩和
- ・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、権利者相互の合意形成等の促進

◆老朽化した団地の更新に合わせた計画的な保育施設や高齢者支援施設の整備推進

◆老人ホームの容積率緩和拡大等、制度面からの後押し

◆ライフスタイルの多様化を踏まえた二地域居住の推進

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が集積しているが、旧耐震基準で建築されたものが未だ残っており、これらの多くは耐震性の不足が懸念されている。築年数の経過したマンションは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、再生の促進は安全・安心な居住環境の確保において喫緊の課題である。また、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があげられる。

2014年のマンション建替法の改正・施行以降、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などにより建て替えの促進策がとられ

ているが、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。

加えて、老朽マンションや団地、ニュータウンの再生において、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必要である。さらには、広域首都圏域内の地方公共団体が連携を深め、交通ネットワークの充実を契機とした二地域居住等を推進することで、「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。

⑥住宅をはじめとした既存ストックの活用促進

- ◆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、運用
(資産価値の適切な評価、現況検査、瑕疵保険等)
- ◆建替、リノベーションの促進、官民連携による集約化の推進(住環境改善に資する住宅の集約化、多様な働き方や交流・連携を後押しするコワーキングスペース、シェアオフィスの設置等)
- ◆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)(再掲)

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ためには、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。現在、国土交通省及び関係機関が取り組んでいる一連の措置の更なる周知や拡充が重要であり、「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。

さらに、建築物が密集する東京では今後、老朽化した住宅、オフィスなど民間所有の建築物や、インフラが急増する。膨大な量の維持管理・更新を確実に推進するためには、民間の需要や技術力を巧に活用していくことが必要である。建替、リノベーションの促進や、官民連携による集約化への取組み(環境改善に資する住宅の集約化、働き方改革を進めるコワーキングスペース、シェアオフィスの設置等)に加え、メンテナンス産業の育成、新技術の開発・導入等が重要である。

⑦木密地域等密集市街地の早期改善、地震時等に著しく危険な市街地面積の減少

- ◆助成、周知等を通じた木密地域の不燃化推進
(建替え・除去、共同建替え、公園や道路拡幅による延焼遮断帯等)
- ◆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
- ◆東京都及び各区の執行体制、両者の連携の更なる強化

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。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ことで、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ためには、東京都や各区との緊密な連携が重要である。

⑧無電柱化の推進

- ◆容積率の割増等による都市開発諸制度の活用及び低コスト化の推進、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）

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おいても重要である。2018年4月に策定された「無電柱化推進計画」により、2020年度までに約1,400kmの無電柱化の目標が掲げられるなど、施策が推進されているところである。一方、無電柱化の推進には多額の費用を要すること等がネックとなり、東京23区の無電柱化率は8%と海外主要都市と比較して未だ低い状況にある。従って、低コスト化の徹底や、国民への周知啓発、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が必要である。民間発案による無電柱化の取組の横展開、後押し等も重要である。

⑨効率的・効果的な地籍調査の推進

- ◆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展開
- ◆効率的な調査の推進に向けた多面的な支援拡充

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有効である。しかし、2018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。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への対応とともに、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展開も含めて、国による多面的な支援の拡充が必要である。

(2)災害の不安解消

①緊急輸送道路沿道建築物や、商業施設、病院等、多数の者が利用する建築物の耐震化促進

<緊急輸送道路沿道建築物>

- ◆建物所有者への啓発や、補助の拡充、税制面からの後押し

- ◆総合設計制度やマンション建替法容積率許可制度の活用による建替えの促進等
- ◆道路幅員2分の1以下の高さの建築物や一般緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化促進
 <商業施設、病院等、多数の者が利用する建築物>
- ◆建物所有者に対する耐震診断や耐震改修の働きかけの強化（耐震対策緊急促進事業等）

緊急輸送道路は、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。その沿道建築物の耐震化は、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。しかし、東京都における特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化率は84.3%（2018年6月時点）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40.0%にとどまっている。その理由として、費用負担の大きさや建物の機能損失、合意形成の難しさがあげられている。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ことが必要である。

また、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）及び避難弱者が利用する建築物（学校、老人ホーム等）の耐震化も必要である。現在、耐震診断の実施とその結果の報告が義務付けられているとともに、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）が推進されている。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、多数の者が利用する建築物の耐震化率（2013年：約85%→2020年目標：95%）をさらに高めるべく、国の耐震対策緊急促進事業など、建物所有者等への働きかけを強化していくことが重要である。

②東京港等の耐震強化岸壁の整備、羽田空港の耐震化・液状化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

<東京港等>

- ◆災害時における国際コンテナ物流の早期復旧や、緊急物資・復旧資機材等の輸送拠点とするべく耐震強化岸壁、緊急輸送道路の増加に向けた取組推進
- ◆災害時の開発保全航路・緊急確保航路等の安全確保に向けた取組推進

<羽田空港>

- ◆災害時でも利用可能な滑走路等確保に向けた耐震化、液状化対策、高潮対策の推進
- ◆訪日外国人をはじめとした災害時の避難誘導及び早期復旧体制の確立

東京港等は、震災時の緊急支援物資の輸送や被災者の避難に重要な役割を担っている。外貿コンテナふ頭をはじめとした耐震強化岸壁、緊急輸送道路の整備や、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重要である。

また、羽田空港は、平常時はもとより、災害時においては、緊急支援物資の輸送や旅客輸送における重要な拠点である。従って、空港の耐震化、液状化対策、高潮対策の着実な推進、災害時の避難誘導及び早期復旧体制の確立が必要である。

③地下街、地下駅等の浸水対策の推進

◆地下街、地下駅の浸水対策等防災対策に係る計画策定・実施に対する支援

(対策の考え方や技術的な助言、避難経路の検討方法等を記載したガイドラインの周知、浸水対策、火災対策等に要する経費面での支援等)

東京及び首都圏に数多く整備されている地下街、地下駅は、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。一方で、災害時における停電や避難誘導などでは、地下空間に由来する懸念がある。民間の管理者等による、浸水対策等防災対策に係る計画策定・実施に対する支援を着実に実施することが必要である。

④河川、港湾施設の耐震・耐水対策（水門、排水機場、堤防等）の推進

◆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、液状化等の対策推進

◆東京2020大会までに東京の沿岸部の第一線を守る水門、防潮堤の整備完遂

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・深刻化する懸念がある。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が発生するなど、都心部においても甚大な被害が危惧されている。また、大型台風により東京湾に高潮氾濫の発生も懸念されるなど、東京は、水に関わる固有の災害リスクを有している。従って、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、国、東京都をはじめとした関係機関等が緊密に連携し、これらの対策を鋭意推進することが必要である。

⑤ストック効果の高い根幹的治水施設の整備（ダム、堤防等）

◆八ッ場ダム、高規格堤防、地下広域調節池の整備等、防災・減災に高いストック効果を有する事業の着実な推進

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おり、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。そのようななか、2019年度完成予定の八ッ場ダムをはじめ洪水調節機能等を有した多目的ダムは、非常に高いストック効果が期待されている。また、高規格堤防事業や地下広域調節池等は、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る。さらに、防災・減災に高いストック効果を有する事業については、その効果をアピールし、早期の合意形成と着実な推進を図ることが必要である。

⑥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の推進、BCDの整備、エリア防災の推進）

◆エリア防災、災害時業務継続地区（BCD）の整備や、免震・制振装置の導入推進に向けた、民間事業者に対するインセンティブ拡充

◆容積率等土地利用規制の緩和、税制支援等を通じた再開発プロジェクトの誘導・促進と老朽ビルの更新

国際的な企業のオフィス誘致など、世界との都市間競争を踏まえれば、都市の防災力向

上は必須である。老朽ビルの建替や、災害時におけるエネルギーの安定供給、駅周辺の地域における災害時の滞在者の安全確保などが重要である。都市再生緊急整備地域のみならず都市機能が集積する他地域でも、民間の優良な再開発プロジェクトの誘導・促進により、耐震性に優れ、非常用電源設備など防災機能を備えた地域に更新していく必要がある。また、ソフト・ハード両面にわたる都市防災力向上に資するエリア防災や、災害時の業務継続地区（BCD）の整備、免震・制振装置の導入についての後押しも重要である。

(3)環境都市

①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と世界へのアピール
- ◆舟運の活性化に向けた支援、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・管理する船着場の一般開放や利用条件の統一等の利便促進
- ◆都市公園など、公的空間の民間利用の推進（税制優遇、財政支援の積極的な周知活用）

東京は「水の都」と言われているとおり、歴史・産業・文化、過去の水害への対処等、いずれの観点においても、水辺空間は地域固有の貴重な資産である。また、歴史・文化に根差した「うるおい」のあるまちなみや景観・環境を再生・保全・活用することは、環境都市として必要な要素であり、海外にはない「日本ならではの」魅力として世界へ広くアピールしていくことが重要である。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、手続きの簡素化等の利便性向上を通じた舟運の活性化に向けた支援拡大や、民間事業者による都市公園（公共スペース）の更なる活用促進が必要である。

②道路空間や沿道の温度上昇抑制対策の推進

- ◆路面温度抑制機能を有する舗装、道路空間における緑陰形成、沿道の緑化等

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、大会開催を契機に継続的に取り組んでいくべきである。

③水素・燃料電池等、次世代を先導する環境都市の実現

- ◆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排出量を把握、見える化した上での省エネ対策の後押し
- ◆首都圏全体におけるスマートシティに向けた取組の推進、AI・IoT等の活用により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た、スマートで自立した電力と熱の面的利用の実現（地域の低炭素化と強靱化の推進）
- ◆太陽光のみならずバイオマス、地中熱や排熱、及び水素など地域特性に応じた低炭素エネルギーへの支援の継続（エネルギー選択枝の多様化による地域活性化）
- ◆太陽光発電などの変動する自然エネルギー導入促進に向け、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、技術開発への支援
継続

- ◆水素社会の実現に向けた取組加速化（燃料電池バス等の更なる導入、燃料電池の普及促進、CO₂フリー水素の活用促進、共同研究の推進）

政府の「未来投資戦略2018」では、温室効果ガスの国内での大幅削減を目指すとともに、世界全体の排出削減に最大限貢献し、経済成長を実現するため、エネルギー・環境投資の拡大を図り、イノベーションの成果を活用して、エネルギー・環境施策、関連産業の高度化を推進することが掲げられている。そのためには、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排出量を把握した上で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。

コンパクトシティ化はもとより経済活動と環境の両立について、効果が期待できる「スマートシティ」構想に基づき、都内で進展する再開発や建物の建替えにあたっては、AI・IoT等も活用し系統電力と太陽光などの自然エネルギーによる発電、蓄電池、コージェネレーションシステム等の自立分散型電源システムを組み合わせ、スマートで自立した電力と熱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。

また、水素社会の実現に向けた取組加速化、新技術の積極的な活用などを含め、地域特性に応じた低炭素エネルギーの選択肢の多様化を一層推進する等、次世代を先導する環境都市の実現が望まれる。

(4)コミュニティ再生・共助社会

①コミュニティの維持や地域の魅力向上に資するエリアマネジメントの推進

- ◆道路占用特例の活用、公開空地の活用促進、事業促進の普及啓発
- ◆道路使用許可手続き等、手続きの簡素化
- ◆セミナー等による人材育成などエリアマネジメント団体運営に対する支援 等

少子化・高齢化や外国人居住者の増加、ICTの進展などにより、さらなるライフスタイルの多様化が予測されるなか、コミュニティの維持や地域の魅力向上には、地権者や企業、開発事業者等の民間が主体的に行う、地域の環境及び価値を維持・増進するための取組であるエリアマネジメントが重要である。地域の安心・安全を確保するとともに、質の高い都市空間の形成に大いに寄与するものと考えられる。地域住民、事業者が主体となった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のにぎわい創出、防災訓練、パトロールによる安全・安心の確保、エリア循環バス、レンタサイクルの運営等の地域交通事業など、エリアマネジメントの取組を円滑に推進することができるよう環境整備が重要である。また、エリアマネジメント団体の財源不足が指摘される中、PPP/PFI、クラウドファンディング、地域再生エリアマネジメント負担金制度の活用促進とともに、公共空間を利用した収益をまちの魅力向上に役立てる仕組みの整備、まちづくりへの挑戦を促す補助制度の創設など、引き続き財源の安定的な確保を図るための検討が重要である。

②交通機関や公共空間におけるバリアフリー、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

- ◆交通政策基本計画等に基づくバリアフリー、ユニバーサルデザイン推進
(ホームドア、エレベーター、エスカレーターの設定促進等)
- ◆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の実現に向けた取組推進
(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(改正)等の積極的な推進)

誰もが安心・安全と感じ、成長が持続可能な都市であるためには、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、他者を思いやる共助の心を社会全体に浸透させることが重要である。また、円滑な移動に必要なホームドアの整備、エレベーター及びエスカレーターの整備促進など、公共交通機関(駅、空港、バス停等)等のバリアフリー化といったハード面の整備を積極的に進める必要がある。

東京商工会議所においても、上記の認識に基づき、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おり、このような運動が共助社会の実現に向け、広く展開されることが望まれる。

③訪日外国人への多言語案内表示の推進

- ◆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促進
- ◆自動翻訳サービスや種々の情報提供アプリの提供推進
- ◆道路などの交通案内標識の表記改善、サインやピクトグラムによる対応行動の可視化、災害情報提供アプリ(「Safety tips」、「東京都防災アプリ」)の一層の機能向上、周知による平時・災害時にも不安を外国人に与えない多言語表示の推進

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る。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、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の推進が不可欠である。特に、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する必要がある。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ができるよう、関係機関との更なる連携が期待される。

④高速道路と生活道路の安全・安心対策の推進

- ◆高速道路の安全対策の促進
(4車線化、ワイヤロープ設置、トンネル照明強化、逆走対策)
- ◆生活道路におけるビッグデータを活用した交通安全対策の実施

首都圏の高速道路では、道路照明灯が少ない箇所における危険性の高さ、暫定2車線区間における死亡事故率の高さ、重大な死傷事故を招く逆走の散発などが指摘されており、

安全対策の着実な実施が必要である。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、生活道路や物流道路における安全・安心対策の推進が重要である。

2. 多種多様の魅力…交流を生み出す拠点・魅力の創出・再生

重点要望 ①民間活力による都市再生の推進

(都市再生緊急整備地域、国家戦略特区の特例等に基づく都市再生プロジェクトの推進)

- ◆ (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の促進、施策の活用推進
(民間都市再生事業に対する金融支援措置や税制支援)
 - ・ 日影規制や駐車場附置義務の柔軟化を引き続き推進
- ◆ 国家戦略特区の特例に基づく都市再生プロジェクトの推進
 - ・ 計画の速やかな認定、地区外対象プロジェクト認定の推進
 - ・ 地区町村を跨った都市再生の推進
(羽田空港の跡地利用と多摩川の親水ネットワーク形成等)
 - ・ 東京圏における「スーパーシティ構想」の拠点形成
- ◆ オフィス・住宅の機能更新の柔軟かつスピードアップを可能とする土地利用の更なる高度化と都市計画の運用 (再掲)

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、官民が連携して都市の整備・再生を強力に推進し、世界からヒト・モノ・カネ・情報を引き寄せる、魅力ある都市を形成していくことが必要である。「(特定) 都市再生緊急整備地域」による特別な措置や「国家戦略特区」の規制改革メニューは、都市の魅力を高めるために、極めて重要な制度である。現在、多数のプロジェクトが進行中であり、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)の立地促進が図られているところである。そのため、都市再生の一層の促進に向けて、都市再生緊急整備地域について、指定地域の拡大、支援の活用推進、複合用途施設の大胆な容積率緩和等が重要である。

加えて、最先端技術を活用し、第四次産業革命後に、国民が住みたいと思う、より良い未来社会を包括的に先行実現するショーケースを目指す「スーパーシティ」構想については、日本の成長を支える東京においてこそ重要であることから、拠点の形成にあたっては十分考慮されたい。

重点要望 ②国際的ビジネス環境整備の推進

- ◆ 国際ビジネス環境の整備に対する支援の拡充
(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や、外国企業及び外国人の受入相談体制の充実など、さらなるシティセールスの促進

世界から企業や投資、人材、MICE、観光客等呼び込むために、国や東京都では、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・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必要である。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、さらなるシティセールスの促進が求められる。その際には、東京のブランドを確立すべく、東京をブランドとして確立させる施設や街並みの検討推進と世界への情報発信の強化が肝要である。

重点要望 ③楽しさやオープンな交流の創出に向けたソフト面からの都市政策の推進

- ◆クローズドでなくオープンで寛容性のあるまちづくり、交流拠点の創出・充実に向けた取組促進
- ・ナイトタイムエコノミーを推進するため、既存の娯楽施設の開館時間・開演時間の延長や鉄道・バス等の夜間交通、安心・安全の確保等
- ・交通結節点周辺や都市公園や河川等、さらなる公共スペース・関連施設の徹底活用やエリアマネジメント活動等によるイベントの大胆かつ柔軟な認可等
- ・国際的ビジネス環境や外国人受入環境の整備（居住・医療・教育等）

誰もが「訪れたい、投資したい、住みたい」と思える様々な魅力は、ハード面の都市基盤の整備だけでは最大限に発揮されない。ビジネス、イノベーション、観光等の魅力向上には、民間事業者の創意工夫により生み出されたオープンな場の交流拠点やイベント、ナイトタイムエコノミーの推進など、ユーザー視点に立ったソフト面からの取組が重要である。また、外国人が日本で円滑に生活し就業できるよう、生活習慣・生活環境や文化、伝統等に関する情報発信、日本語のさらなる習得に資する講習会等を実施していくことが必要である。

④立体道路制度による道路空間の利活用

- ◆国道15号・品川駅西口駅前広場をはじめとした立体道路制度の積極的な展開

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、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の道路整備や都市再生事業の推進において特に有効な制度である。「国道15号・品川駅西口駅前広場」の整備に向けた検討が進んでいるが、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、道路とまちづくりの一体的な整備に向けて積極的に取り組んでいくことが必要である。

⑤訪日外国人旅行者の受入に伴う都市基盤の充実

- ◆増改築や用途変更等、容積率の活用等を通じた多様な宿泊施設の供給促進
- ◆貸切バス専用の乗降スペースや駐車場の確保
- ◆無料Wi-Fi利用環境の向上（一度の利用登録でシームレスに利用できるよう地域や事業者の垣根を越えた接続環境の構築、観光協会や商店街等のエリアオーナーに対する支援策、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の整備推進）

訪日外国人旅行客の急増を受け、訪日外国人への多言語案内表示の推進はもとより、宿泊や移動に伴う訪日外国人旅行客の受け入れ環境の充実が不可欠である。

様々な地域から訪日する旅行客に対応するためには、ニーズに合った多様な宿泊施設の充実、貸切バスによる路上混雑の解消、インターネット接続環境の一層の充実など、都市基盤の諸課題を解決し、快適な旅行が可能な環境整備が重要である（デジタルサイネージ等、I o Tの活用は「訪日外国人への多言語案内表示の推進」に記載）。

3. 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)国際アクセス

重点要望 ①首都圏空港処理能力強化・就航都市数増加

横田基地の軍民共用化と横田空域を含めた航空管制見直し推進

- ◆ 2020年代に処理能力の超過が見込まれる首都圏空港の処理能力強化
(羽田空港飛行ルート見直しの完遂と第5滑走路検討推進、成田空港の処理能力強化)
- ◆ 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
- ◆ 出入国管理、税関及び検疫体制の確保、操縦士の確保・育成
- ◆ 横田空域の早期全面返還による、首都圏の空域を再編成、一体的な管制業務

海外の空港では滑走路の増設など空港機能の強化が進められており、首都圏空港においても、国際線直行便の就航都市数の増加をはじめとした国際交通ネットワークと交通利便性を世界の主要都市に劣後しないよう強化することが必要である。また、翌年に迫った東京2020大会に対応するため、羽田空港の飛行ルートの見直しや、成田空港における夜間空港飛行制限の緩和など、首都圏空港の機能強化に向けた取組の着実な推進が重要である。さらに、特に経済効果や利便性の高い羽田空港が飽和状態となる中、訪日外国人旅行者数2020年4,000万人、2030年6,000万人の政府目標を達成するためにも、羽田空港第5滑走路の増設に向けた検討を深め、具体化することが必要である。なお、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、税関及び検疫体制を確保していくことや、操縦士の確保・育成も重要である。

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、また、東京2020大会に向けた国際線増便のための新たな飛行ルートが設けられる見通しであるが、依然として民間航空機の運航の支障となっていることには変わらない。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。

重点要望 ②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

- ◆ 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
- ◆ 地方自治体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
- ◆ 混雑緩和や安全性の向上、輸送障害の改善に資する取組推進

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）では、東京の強みとして「公

公共交通の充実・正確さ」があ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。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必要である。また、都市内の鉄道ネットワークの充実に向けては、路線の新設や既存施設の改良に関するプロジェクト（東京8号線（豊洲～住吉）、東京12号線（光が丘～大泉学園町）など）が複数あげられている。これらの地方自治体や事業者から特に要望が強い路線については、国、東京都、関係機関が連携し、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。

重点要望 ③国際海上コンテナターミナル整備事業の推進（京浜港）

- ◆大型貨物船、国際基幹航路の増加に向けた港湾のふ頭整備
（東京港：中央防波堤外側コンテナターミナル整備、横浜港：南本牧ふ頭整備等）
- ◆臨港道路（東京港南北線）等、港湾と各地をつなぐ道路ネットワークの整備推進

京浜港（東京・横浜・川崎の三港）は、わが国の国際物流を支え、首都圏のみならず東北・信越地方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おり、京浜港の国際的な地位の回復が急務である。東京港中央防波堤外側地区の国際海上コンテナターミナル整備事業などを確実に推進し、産業立地環境の向上と物流コストの低減を図る必要がある。また、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おり、港湾と各地域をつなぐ道路ネットワークの充実・強化を併せて進めることが重要である。なお、港湾から各地域にアクセスするための臨港道路（東京港南北線）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、東京2020大会前の着実な整備が必要である。

④大型クルーズ客船埠頭の整備推進等

- ◆大型クルーズ客船対応の客船埠頭（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
- ◆官民連携による国際クルーズ拠点（横浜港）としてのハード・ソフト両面の取組推進
- ◆移動手段や船内廃棄物の処理など、旅行者、事業者双方が利用しやすい環境整備

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、日本への大型クルーズ客船の寄港需要が高まっている。東京2020大会の開催も踏まえ、東京港の「東京国際クルーズターミナル」を確実に整備するとともに、横浜港の国際旅客船拠点形成港湾としての取組を確実に推進することが重要である。なお、クルーズ船は一度に多数の乗客が訪れることから、ターミナルと都市部をつなぐ交通経路や、船内で発生する廃棄物の処理など、旅行者にも事業者にも使いやすい環境整備が必要である。

(2)都市間・地域内交通・物流と対流の促進

重点要望 ①首都圏三環状道路の整備（外環道、圏央道）

◆外環道：安全かつ着実な工事と速やかな用地取得による早期開通、東名高速以南の早期具体化・事業化

◆圏央道：早期の全線開通及び4車線化の加速化

既に概成した圏央道や昨年6月に開通した千葉外環では、渋滞緩和効果や沿道の企業立地増加及び資産価値上昇等、様々な効果が確実に表れており、首都圏三環状道路の整備に対する期待（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、広域観光の促進、雇用の創出など）はますます高まっている。

未開通区間として残っている外環道（関越道～湾岸道路間）は、特に高い経済効果が期待される区間であるものの、未だ完成時期の目途が立っていない。従って、外環道（関越道～東名高速間）は、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し加速させ、早期に事業の見通しを示したうえで1日も早い開通が望まれる。また、ルートが確定していない予定路線である東名高速以南（東名高速～湾岸道路間）は、羽田空港や京浜港と、首都圏のみならず各地方とのネットワークを確立し、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り、早期具体化、事業化が重要である。

さらに、圏央道は既に概成し、高い経済効果が表れているものの、一部の区間では未開通または暫定2車線として残っており、早期の全線開通及び4車線化が望まれる。

②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）

◆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）

◆観光地市街部などにおけるICTやAI等を活用した交通マネジメントの確立と展開

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と言われる。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。とりわけ、東京2020大会における観光客の大幅増加等を踏まえると、高速道路や一般道路のピンポイント渋滞対策の着実な推進が必要である。また、渋滞の激しい観光地市街部などの対策についても、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実施することが重要である。

③スマートインターチェンジの設置促進、高速道路における「賢い料金」の拡充

◆スマートインターチェンジの整備促進（工場直結等による民間投資誘発、観光活性化）

◆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

沿道に大規模な物流拠点、生産拠点、商業施設等の集積が進む首都圏三環状道路は、今後ますます役割が大きくなるものと思われる。そのようななか、スマートインターチェンジの整備は、既存の高速道路の利便性向上や交通円滑化、一般道の渋滞緩和、地域活性化に有用であり、促進していくべきである。とりわけ、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が望まれる。また、ETC2.0搭載車を対象に、高速道路を降りて道の駅等の観光施設に立ち寄っても料金不変となる施策は効果的で

ある。ETC 2.0の普及促進や主要観光スポットをめぐる企画料金の設定などとも合わせた「賢い料金」を推進し、「対流型首都圏」の構築や地方創生の実現につなげていくことが期待される。

④主要な国道の整備推進

◆主要国道のバイパス化、道路拡幅等（357号線、6号線、20号線等）

東京都区部における混雑時平均旅行速度は15.8km/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。国道357号線、6号線、20号線など、国道は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として重要であることから、重要物流道路の指定とも合わせた体系的なネットワークの構築が必要である。

⑤物流生産性革命の推進及び関連施設の整備

◆自動隊列走行の早期実現、ダブル連結トラックによる省人化の実用化（新東名高速他）、共同輸配送（中継輸送、モーダルシフト）の強化、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）等による生産性の向上

◆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、渋滞対策の推進

◆都心における物流面での自動運転の実証実験の実施

◆重要物流道路制度による道路の機能強化とその機能の民間への周知

◆物流拠点の誘導に向けた都市計画手法による土地利用の変更、土地区画整理事業等を通じた柔軟な運用、スマートインターチェンジ設置の推進、税制支援等の延長

◆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、国家戦略特区の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

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、被災地への円滑な支援物資供給、老朽化した物流施設の建替え・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。従って、国において進められている「物流生産性革命」による生産性の向上や、「重要物流道路制度」による道路の機能強化など、種々の施策が確実に推進されることが望まれる。

とりわけ、首都圏においては圏央道沿道や、グローバルゲートとして重要な東京港の羽田空港周辺などの物流拠点、そして、これらの物流拠点と交通ネットワークが高密な都区部中心との物流が平常時、災害時のいずれも円滑に機能することが極めて重要である。

⑥大会輸送を契機とした都心における物流対策の推進

◆関係事業者等への幅広い情報提供・対策による事前の準備や対策の促進 等

来年に迫った東京2020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の輸送ルートや地域別の混雑状況が明らかにされるなど、検討と情報公開が進められている。また、大会期間中の輸送量をコントロールする交通需要マネジメントが検討されているが、その実効性を高めるには、企業や市民から広く協力を得ることが肝要である。さらに、交通需要マネジメントは大会のみならず都心における人流・物流機能を改善するための契機となることが期待されており、引き続き、情報を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。

⑦踏切対策及び連続立体交差事業の推進

主要な鉄道駅など交通結節点における施設整備の促進

- ◆地域活性化や防災力向上に資する連続立体交差事業の積極的な推進
- ◆踏切システムの改善や踏切道の拡幅
- ◆駅等の交通結節点における移動環境の改善（駅前広場整備、自由通路等）

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。よ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、連続立体交差事業の推進や踏切システムの改善、踏切道の拡幅に取り組むことが必要である。とりわけ、連続立体交差事業は、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。また、人々が集まる駅等の交通結節点は、街の活性化のみならず、コンパクト・プラス・ネットワークやバリアフリー化においても重要な拠点である。従って、駅前広場やペデストリアンデッキ、自由通路などの整備を通じた一層の機能強化が必要であり、これらの整備推進が望まれる。

⑧バスや新たなモビリティサービス等、中規模な公共交通の整備

- ◆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と円滑な運行環境整備
- ◆環境に優しいBRT・LRT（次世代型路面電車システム）や、都心・住宅街における新たなモビリティサービスの検討、具体化

高齢者の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。国、東京都、事業者間の連携のもと、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や、地域の実情に合わせた運行路線の柔軟な変更等が円滑に行われる必要がある。加えて、バスのみならず、人と環境に優しい公共交通手段であるBRT、LRTや、都心や住宅街において検討が進められている「新たなモビリティサービス」についても、早期具体化、事業化が望まれる。

⑨ソフト面におけるシームレスな移動環境の充実（「MaaS」）

- ◆インバウンドなど観光客、住民、通勤・通学者といった利用者の目線に立った一元的なサービスを提供する移動サービス（「MaaS」）の推進（都市⇄観光地、拠点駅・職場⇄住宅地等）

◆地域の特性に応じたモデルの構築やオープンデータを活用した基盤の構築

観光活性化やコンパクト・プラス・ネットワークの構築に有用である「シームレスな移動環境の充実」に向け、MaaS（Mobility as a Service）など民間主導による様々な検討が進んでいるが、共通基盤の構築など、解決すべき課題も多いことから、行政による民間の取組への支援や、地域の特性に応じたモデルの構築、オープンデータを活用した基盤の構築等が重要である。

⑩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

◆リニア中央新幹線開業に向けた着実な取組

◆スーパー・メガリージョンの形成とリニアと他の交通ネットワークとの結節強化

◆地方創生と国際競争力を組み合わせたプラットフォーム機能の充実

リニア中央新幹線の開業により東京（品川）・大阪間は約1時間で結ばれる。東京・名古屋・大阪の三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、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・メガリージョンを形成することが期待される。また、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や、「首都圏広域地方計画」など人流・物流の対流創出に向けたプロジェクトを着実に推進し、スーパー・メガリージョンの効果を東北・北海道地方など全国に拡大・波及させることが重要である。

さらに、スーパー・メガリージョンの形成により、東京圏は、各地域の多様な素材（商品）を日本各地へ、あるいは世界へと広めていくプラットフォームとしての機能の充実が求められる。例えば、情報通信・広告サービス・金融など東京圏に集積した企業が、マーケティング、デザイン、販路、資金調達といった能力を競い合い、各地域の素材（商品）を生産者ととも磨き上げ、世界に向けて広く発信していくことが考えられる。国や東京都においては、東京圏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をされたい。

4. 上記の各要素を支えるために必要な基盤

①施策のスピードアップ（合意形成のあり方）

◆合意形成の促進に向けた更なる検討推進（借地借家法、区分所有法の改正等。再掲）

◆所有者不明土地の発生抑止や円滑な利用のための法整備

◆老朽マンション等の再生及び耐震化促進（再掲）

- ・マンション建替等の同意要件（区分所有者等の5分の4以上の賛成）の緩和
- ・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、権利者相互の合意形成等の促進

◆総合設計制度やマンション建替法容積率許可制度の活用による建替えの促進等（再掲）

◆行政手続のデジタル化、行政機関間の情報連携等を通じた添付書類の撤廃、行政手続における出頭・対面の原則廃止等

世界の都市間競争はますます激しくなっている。日本においても、目指す都市像を明確

にし、その実現に向けて施策、取組を加速させることが重要である。現在、東京圏の区域計画には、国家戦略特区の本特例措置に基づく複数の都市再生プロジェクト等が盛り込まれているが、それらの計画を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、所有者が不明であったり、境界が明確でない土地が、再開発や公共事業などの妨げとなっている。所有者不明土地の発生を抑止や円滑な利用のための法整備が必要である。さらに、各地におけるマンション建替の合意形成やインフラ整備・再開発における用地取得の在り方に関する検討を進め、一層の施策、取組のスピードアップを図ることが重要である。加えて、行政の徹底的な効率化を図るため、行政手続のデジタル化、行政機関間の情報連携等を通じた添付書類の撤廃、行政手続における出頭・対面の原則廃止など、国・地方公共団体が連携して旧来の制度・業務フロー・慣習を一掃し、デジタルを前提とした新しい社会への転換を推進することが必要である。

②新技術の迅速な社会実装

- ◆「未来投資戦略2018」、国土交通省「生産性革命プロジェクト」、「スマートシティ構想」の推進（官民の緊密な連携による技術の確立や実現に向けた取組の加速）
- ◆「東京自動走行ワンストップセンター」の活用等を通じた羽田空港や臨海地域等における最先端の実証実験の推進、エリア物流の自動化に向けた都心等における実験の推進
- ◆後続無人での隊列走行、無人自動走行の実現、地域の足を確保する「新たなモビリティ」などの社会実装に向けた検討、実験の加速
- ◆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、オープンデータ化等の推進

企業活動を活性化し、都市の魅力を高めるためには、技術革新の促進とともに、新たな技術やサービスを個人や地域に受け入れてもらい、円滑な普及につなげる社会実装を迅速に進めることが必要である。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の実現、地域の足を確保する「新たなモビリティ」など、自動運転に向けた取組が期待される。また、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、実用化に向けた取り組みを着実に進めていくことが期待される。

③外国人増加を見据えた多様性の受入

- ◆国際的ビジネス環境や外国人受入環境の整備（居住・医療・教育等）
- ◆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の実現に向けた取組推進
- ◆道路などの交通案内標識の表記改善、サインやピクトグラムによる対応行動の可視化、

災害情報提供アプリ（「Safety tips」、「東京都防災アプリ」）の一層の機能向上、周知による平時・災害時にも不安を外国人に与えない多言語表示の推進（いずれも再掲）

世界から人々を引き寄せ、居住・観光する外国人を増やすためには、外国人を含め高齢者や子ども、妊婦、子ども連れの方、障害者等を社会全体で見守り支え合う機運を醸成させ、他者を思いやる共助の心を社会全体に浸透させることが重要である。また、平常時はいもとより、災害時や非常時に訪日外国人客が情報不足により、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の推進が不可欠である。さらに、外国人が日本で円滑に生活し就業できるよう、生活習慣・生活環境や文化、伝統等に関する情報発信、日本語のさらなる習得に資する講習会等を実施していくことが必要である。

④建設現場の担い手、技能人材の確保・育成

◆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、キャリアアップシステムの定着、女性・若手の活躍の場の拡大

◆建設工事への監理技術者の専任基準等更なる要件緩和等

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。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。

一方で、東京2020大会や防災・減災対策、都市の再開発など、引き続き着実な工事の推進が必要な状況である。従って、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。また、人口減少社会を迎え、限られた人的資源をより有効に活用するため、建設工事に配置が義務づけられている監理技術者の専任基準等更なる要件緩和が重要である。

⑤建設現場の生産性向上（「i-Construction」の推進）

◆「i-Construction」の推進、建設生産プロセスの見直し推進

◆「i-Construction推進コンソーシアム」、「インフラメンテナンス国民会議」を通じた技術等の横展開の推進

◆中小建設業の「i-Construction」導入促進のための導入コストを加えた公共工事の発注

◆インフラの整備・管理に係るコストの縮減と平準化の両立、適正な利潤の確保

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、「i-Construction」を中心とした生産性向上が重要である。そのうち、ICT土工等では、効果が具体化しつつあり、引き続き、測量、設計、施工、維持管理の各段階における、工事の規模を問わない全面的な活用や、施工時期等の平準化、建設生産プロセス全体の最適化を図っていく必要がある。「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。また、「i-Construction」はコストや教育がネックとなり、中小建設業への普及が遅れていることから、中小建設業への「i-Construction」導入を促進するため、公共工事の積算単価への導

入コストの加算について一層の推進が必要である。

⑥運輸業（トラックドライバー）の担い手確保・育成

- ◆人材確保・育成に向けた対応策の一層の周知、女性トラックドライバーの増加に向けた情報発信、設備の整備
- ◆標準運送約款の改正等による適正取引の推進

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。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や、女性トラックドライバーの増加に向けた取組が重要である。また、長時間労働の改善や魅力向上には、標準運送約款の改正等による適正取引の推進や自動運転をはじめとした作業の自動化による負担軽減が必要である。

⑦国土交通省「生産性革命」の推進とインフラシステムの海外展開

- ◆「生産性革命プロジェクト」の充実と横展開の加速化
- ◆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促進

国土交通省では2016年以降、「生産性革命プロジェクト」を推進しており、現在31のプロジェクトが展開されている。これらのプロジェクトの充実と横展開が必要である。また、これらのプロジェクトの成果を日本のインフラシステムの更なる海外展開につなげることが期待される。とりわけ、高速鉄道・都市鉄道など、アジアを中心とした世界のインフラ需要は膨大であり、今後一層の市場拡大が見込まれている。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について、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期待される。

⑧インフラのストック効果の見える化・見せる化（施策推進に向けた住民への周知）

- ◆国土交通省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

国土交通省は、「国土形成計画（全国計画）」や「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る。また、インフラ整備には合意形成に時間を要することも多く、整備による効果を国民に広く周知することが肝要である。そのためには、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、ストック効果をユーザーと共有する「見せる化」に資する取組を推進することが重要である。また、インフラは観光資源としても注目されていることから、引き続きインフラツーリズムを推進することが望まれる。

以上