

東京及び首都圏の国際競争力強化に向けた社会資本整備等に関する要望

東京商工会議所
2020年7月13日

＜基本的な考え方＞

I. 新型コロナウイルス感染症の影響長期化を踏まえて

新型コロナウイルス感染症への対応は、新たな感染拡大防止を図りつつ、社会・経済活動を再開することで、正常化を目指すステージへと移行する状況となった。しかし、第2波、第3波といった新たな感染拡大を防止しつつ、正常化に至るまでにはかなりの長期戦を覚悟しなくてはならない。これまでの経済停滞や自粛、休業要請等により、事業者への深刻な打撃は規模、業種を問わずに広がり続けており、事業や雇用の継続に必死に耐えてきた中小・小規模事業者等の多くは今まさにぎりぎりの正念場に立っている。経済の回復までに多くの事業者の心が折れ、多数の廃業・倒産に至ることが強く懸念される。

政府におかれては、すべての事業者がこの正念場を乗り越えられるよう、政策の実行スピードを高めるとともに、完全な終息までの希望を持てる道筋を示し、今後も状況に応じ躊躇なく必要な対策を講じていただきたい。外出の自粛により、特に、観光、流通・サービス、旅客運輸等の企業は存続の危機に直面している。観光は、わが国の基幹産業であり地方創生の切り札として重要な産業分野であり、飲食・宿泊・観光バス・タクシーをはじめ関連産業の裾野が広く、雇用創出、さらには伝統文化を含め地域の魅力向上や活性化に大いに寄与している。流通・サービス業については、わが国経済、国民の生活基盤を支える重要な産業であり、国民の生活を豊かにするのみならず、商店街等地域の個性や増加する外国人旅行者の快適な訪日滞在にも貢献している。こうした産業分野の事業継続や今後の需要回復に向けた支援が不可欠であり、関係省庁が連携し、対策を進めていただきたい。さらに、移動自粛により需要の大幅な減少が続き、航空、鉄道、バス等旅客運輸事業者も厳しい経営状況に直面している。感染症対策を徹底しつつ、継続的に旅客運輸事業者の状況を注視し、その公共的な責務を果たしていけるよう適宜適切な支援が必要である。

新型コロナウイルスへの対応が長期化の様相を呈する中、経済活動を可能な限り早期に回復させるためには、安全・安心の確保が不可欠である。まずは、治療薬やワクチンが行き届くまでの間、感染拡大の第2波、第3波への対処として、BCPの観点から、検査・医療体制の拡充に関する数値目標やスケジュールの明確化を図ることが必要である。風水害など自然災害との複合災害のリスクも大きい。関係省庁との連携強化のもと、十分な備えが急務である。

また、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度である。加えて、企業とりわけ中小企業では、ICT活用の遅れや、取り組みの不十分さが指摘されている。当所調査によれば、緊急事態宣言発令中の中小企業のテレワーク実施率は67.3%であり、発令前の3月調査の実績(26.0%)と比較し41.3ポイント増加したが、依

然として企業規模が小さくなるほど導入が遅れている。これらの社会・都市基盤の弱点を克服するため、ICT活用の促進、交通混雑の緩和、道路空間・公園・公開空地の利活用等による、あらゆる現場においての3つの密の徹底的な解消や、遠隔・非接触・非対面の取組・サービスの拡大、建物、インフラの感染症対策強化など、安全・安心で快適な都市の構築に向けた取組を一層スピードアップしていくことが重要である。

さらに、新型コロナウイルス感染症の収束を見据え、国民・事業者の高い意識と自発的な協力に基づくわが国の感染症対策を積極的に紹介し、対応力に優れ安全・安心な日本を広く世界に発信していくことが必要である。

加えて、新型コロナウイルスは、オフィスや交通等における東京の高密な都市構造の負の側面を明らかにした。従来より、東京一極集中の圏域構造から、東京と、多様な魅力や資源を有する圏域内の各地域の様々な主体が連携をさらに深めて、人、モノ、情報等の双方向の流れを面的に活発化することで、新たな活力や付加価値、イノベーションを生み出していく圏域構造である「対流型首都圏」の構築が推進されてきたが、今後の都市政策においては、こうした取組の成果を踏まえつつ、分散化の必要性や意義等を含めた長期戦略を検討していくことが重要である。

II. 人口減少・少子高齢化、低い経済成長率等の難題を乗り越えるため国際競争力強化を

一方、わが国は、人口減少・少子高齢化、低い経済成長率といった難題も抱えている。これら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の積極的な事業展開を実現し、国際競争力を強化しなければならない。東京商工会議所（以下、当所）はそのための鍵として、「東京及び首都圏が日本の成長のエンジンであり続けること」「東京と地方が共に栄える真の地方創生」が重要と考える。

また、これらの実現に向けては、東京及び首都圏において、①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》、②都市の基盤《安全・安心、強靱化（レジリエンスの確保）、持続的な成長》、③インフラ整備等を支えるために必要な基盤を強化し、東京の都市としての総合力を引き上げていくことが不可欠である。また、情報化・技術革新、グローバル化、深刻化する気候変動・環境問題、災害の頻発化・激甚化等の課題についても、広範な議論が必要である。

III. 激しさを増す国際競争を踏まえ東京の都市力向上のスピードアップが重要

さらに、激しさを増す国際的な都市間競争を考えれば、東京の都市力向上への取組に停滞は許されない。新型コロナウイルス感染症の収束を見据え、①各地域との直結、②都市の基盤、③インフラ整備等を支えるために必要な基盤を強化する取組、特に、陸・海・空の交通・物流ネットワーク等インフラ整備や、民間における街づくりといった都市再生への取組みをスピードアップさせることが重要である。

施策のスピードアップに向けては、様々な法制度、慣行等に課題があると考えますが、本要望では、まず法改正を視野に議論が進んでいる所有者不明土地問題と、企業の関心の高い区分所有について申し述べる。所有者不明土地問題については、公共事業等での利用に支障が生じており、総合的な対策が急務である。政府が所有者不明土地対策等の観点から3月に土

地基本法等を改正し、土地の適正な利用、管理に関する責務の明確化や、地籍調査の円滑化・迅速化に向けた施策を措置したことは極めて重要である。引き続き、所有者不明土地の発生抑制や解消に向けた法制度等についても議論を進め、早期に成案を得て、法改正することが必要である。

また、区分所有等権利関係が複雑なため、老朽化し防災上の懸念が生じている建物において、建替え等が停滞するケースも見受けられる。そのため、建替え等を円滑化するための新たな制度について区分所有法の改正を含め検討すべきである。

さらに、施策のスピードアップに向けては、借地借家、土地収用といった法制度や社会的・経済的な慣行等様々な課題が考えられるが、そうした課題の検討を含め、今後は、人口減少・高齢化の進行の下、情報化・技術革新、グローバル化、深刻化する環境問題、災害の頻発化・激甚化等社会・経済情勢の構造的な変化に対応し、国際競争力の高い、持続可能な都市・東京をスピード感を持って形成していくための広範な議論が求められる。

これらの基本的な考え方のもと、国土交通省には以下のとおり、新型コロナウイルス感染症への対応支援や、各地域との直結、都市の基盤を強化するインフラ整備、さらに施策のスピードアップに向けた取組等を迅速かつ着実に推進していただきたい。

近年、インフラ整備計画の実行により、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、国際的な都市間競争の中で、その整備には一層のスピード感が求められている。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。

【国土交通省への要望】

I. 新型コロナウイルスの影響長期化を踏まえた事業継続への更なる支援

新型コロナウイルス感染症への対応により、休業や営業自粛などを継続せざるを得ない企業においては、需要の消滅に伴う売上の激減により収益が確保できないまま、人件費や賃料などの固定費負担が経営を大きく圧迫している。新型コロナウイルスの完全な終息が見通せず、長期戦も予想される中、幅広い業種で事業継続の危機的状況が続いている。

政府はすでに数次に渡り、無利子・無担保融資や雇用調整助成金の拡充、持続化給付金、テナント賃料の補助等の政策を実行しており、東京及び首都圏の都市力向上を担うインフラ関連産業（建設・不動産業、交通運輸業等）においても、厳しい経営環境から、窓口への相談・申請を求める企業が急増しているが、各支援策の実行までに時間がかかる「目詰まり」が起り、手続きが煩雑なために申請を断念してしまうなど、折角の支援メニューが困窮する企業に行き渡らない実情もうかがえる。

新型コロナウイルスの影響の長期化により、売上回復が見込めずに事業継続を諦めてしまう事業者があらわれ、今後の廃業や倒産のさらなる増加が懸念される中、インフラ関連産業をはじめとした企業の事業継続のため、政府の支援策がより迅速に広く行き渡るよう一層の体制整備・強化を進めるとともに、国土交通省には以下のさらなる支援策を講じら

りたい。

重点要旨 1. インフラ関連産業をはじめ企業の廃業、倒産の防止、感染症対策の徹底

- ①固定資産税・都市計画税・事業所税の負担軽減
 - ・固定資産税負担の軽減措置の継続（商業地等に係る固定資産税の負担調整措置、東京都条例減額制度等）
 - ・2021年度の固定資産評価替えにおける評価額の据え置きまたは減額
 - ・新型コロナウイルスへの対応のため、テナント料の猶予・減免に応じた事業者に対する固定資産税の軽減等
 - ・新型コロナウイルスの影響により売上減少した事業者に対する事業所税の減免
 - ・緊急経済対策で講じられた固定資産税等負担軽減措置の拡充（土地を追加、大法人への適用拡大など）
- ②航空、鉄道、バス等旅客運輸事業者について、需要の大幅減少等の状況を継続的に注視し、その公共的な責務を果たしていけるよう適宜適切な経営上の支援を
 - ・空港使用料等の支払い猶予、減免。航空機燃料税等各種税等の支払い猶予、減免
 - ・バリアフリー設備をはじめ、駅、線路、変電所、車両等の固定資産税・都市計画税の減免
 - ・高速道路料金の無料化など軽減措置や、鉄道・バス・内航フェリーなど公共交通機関利用料金割引に対する補助等
- ③再開発事業等に係る補助金について、認可された事業計画に基づく着実な執行
- ④公共・民間工事について、新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針や工事現場のある地域を管轄する地方公共団体からの要請を踏まえ、受注者からの申出があった場合には、受発注者間で協議を行った上で、工期の見直しやこれに伴い必要となる請負代金額の変更、一時中止の対応など適切な措置をとるよう民間発注者への指導も含め周知徹底を
- ⑤施工中の工事等における感染拡大防止策の徹底への支援
- ⑥下請への配慮及び元請と下請との間の取引の適正化推進
- ⑦物流の停滞防止に関する支援
- ⑧感染リスクを低減するための換気設備等の導入支援
- ⑨建物、インフラの混雑緩和・衛生管理に関する支援の拡充

固定資産税は、担税力の乏しい赤字企業や収益性の低い中小企業に対しても、一律で課税される。新型コロナウイルスの影響により、事業継続への正念場を迎えている企業にとっては経営への大きな圧迫となりかねず、固定資産税の負担軽減が必要である。また、休業要請や外出自粛要請等の影響による「売上蒸発」により、飲食店をはじめ商業施設に入居するテナント事業者においては賃料支払いが困難となるケースが急増している。とりわけ東京都をはじめ家賃の高い都市部の中小・小規模事業者においては、一刻も早い家賃支援が求められており、現在、こうしたテナント事業者から商業施設所有者に対して、賃料引き下げの要請が相次いでいる。現状は、売上比率に応じた減免、支払い猶予など、商業施設所有者とテナント事業者が個別に協議し対応しているが、影響が長期化すれば共倒れとなりかねない。政府は家賃支援給付金を通じてテナント事業者に対する直接的な支援を

講じているが、今後も事業者の状況を踏まえ、引き続き適時適切な施策を展開していくことが必要である。また、テナント事業者の相談に応じる商業施設所有者に対する支援の拡充なども重要である。

さらに、建設工事については、新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針において、社会の安定の維持の観点から、緊急事態宣言がされた場合においても、安全・安心に必要な社会基盤（河川や道路などの公物管理、公共工事等）は、最低限の事業継続が求められている。他方、新型コロナウイルス感染症緊急経済対策では、公共工事の早期執行を図り、景気の下支えに万全を期すこととされている。インフラ関連産業がこうした要請に応えていくためには、事業の安定性を確保しつつ、各現場における感染症への対応を徹底することが重要である。

また、工事の一時中止等により、経営基盤がぜい弱な下請企業に追加費用の発生などのしわ寄せが生じることのないように対応することが必要である。下請契約において、工期・納期の見直しや一時中止への措置等を適切に講ずるとともに、適正な請負代金の設定、支払い等を行うなど、元請と下請の間の取引の適正化を図ることが重要である。

加えて、通信販売やテイクアウト、デリバリー等の需要増加に伴い、ライフラインとしての物流業界の重要性がこれまで以上に増している。とりわけ 感染リスクを常に抱える配達スタッフの人手不足は物流の停滞に直結することから、衛生用品の優先調達はもとより配達負荷軽減に向けた駐車スペースの確保、感染拡大期においては不要不急な買い物を控える国民への情報発信を強化されたい。

また、新型コロナウイルス感染症厚生労働省対策本部では、感染リスク要因の一つである「換気の悪い密閉空間」を改善するため、多数の人が利用する商業施設等において推奨される換気の方法をまとめており、各施設ではこれを踏まえ、店舗の業態、規模・立地条件などの実情に応じ、実効的な対応を推進しているが、こうした対策を促進するため、対策に関わる設備投資への助成が重要である。

さらに、建物や車両等の混雑緩和についても、事業者による自助努力では限界があることから、継続的に国民に働きかけることが必要である。あわせて、小売や旅客運輸、物流など、国民の生活を支える産業については、店舗や車両等における衛生管理を強化する観点から、衛生用品の安定的な供給を確保されたい。

重点要望 2. 「新しい生活様式」と新たなビジネス展開のためのデジタル環境の整備

- ①新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」促進のためのデジタル回線網の混雑解消、遅延防止、ならびに良質で低廉な通信網の整備の後押し
- ②5G通信環境の整備と、それを活用した官民の新たなサービス、新用途に関する好事例の展開（例：5Gを活用した自動運転技術の実用化や交通渋滞の回避・解消、遠隔・非接触・非対面の取組・サービスの拡大等）
- ③中小企業におけるテレワーク導入・定着に向けた支援の継続ならびにテレワークを後押しするサテライトオフィス設置・活用支援サイバーセキュリティへの支援、
- ④デジタル・ガバメントの一層の推進
 - ・許可申請や届出の簡素化・オンライン化をはじめ、国・地方公共団体と民間の間における各種行政手続きの徹底的な見直し、地方公共団体を含めたデジタル・ガバメ

ント実行計画の見直しと前倒し実施

- ・マイナンバーの活用による、真に救済が必要な者を迅速、確実に支援するための社会基盤の整備促進

新型コロナウイルス感染症への対応として、テレワークやオンライン会議を活用した新たなビジネスモデルが浸透してきている。今後は、オンラインによる事業活動のさらなる増加が見込まれ、デジタル回線基盤の混雑が予想されることから、通信環境が混雑、遅延しないよう防止策を講じることが重要である。

また、テレワークの普及には、企業数の99%を占める中小企業の動向が鍵を握っており、中小企業のテレワーク導入・定着に向けた支援が引き続き必要である。

さらに、高速大容量の次世代通信規格「5G」のサービスが今年3月から始まった。5Gは高速性のほか、低い遅延性や高密度な接続など優れた特徴を持ち、これからの都市に必要な多様な新サービス、新用途を生み出す基盤となることが期待される。特に、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」（テレワーク、オンライン会議等働き方の新しいスタイル）や、デジタル技術の活用で事業を変革し新たな市場を切り開くデジタル・トランスフォーメーションを企業に迅速に普及させていく上で、強力なエンジンとなり得る。

東京都では2月に、5Gを活用した情報社会「スマート東京」実現の実施戦略を発表した。都道などに5Gのアンテナを配備するほか、デジタルサイネージ（電子看板）や、5G対応の携帯を持たない人も使えるWi-Fi（無線LAN）を搭載した多機能型基地局「スマートポール」を設置する。また、西新宿など5つの先行実施エリアで、それぞれの地域特性を活かしたモデルを構築し、都内各地へ取組を拡大する。こうした取組について、国と東京都は積極的に連携し、5G通信環境の全国への普及や、官民による新たなサービス、新用途の拡大につなげていくことが重要である。

なお、新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、緊急に取り組むべきと考える対面手続や書面手続（押印を含む）を求める規制・制度など見直しについて、日本商工会議所が今年4月に内閣府規制改革推進室に提出した要望に対し、政府は5月、各省庁の回答をとりまとめ、各種行政手続等についてeメールでの提出を認めること等対応を進めていただいている。しかしながら、国や地方公共団体、支援機関等におけるデータ連携の整備は進んでおらず、紙ベースでの事務処理に人手や時間がかかることが、各種の企業支援の「目詰まり」を起こす一因となっている。新型コロナウイルス感染拡大防止のためテレワークが進みつつあるが、一方で電子決裁業務等が満足に行えない状況がボトルネックとなっており、許可申請や届出の簡素化・オンライン化をはじめ、国・地方公共団体と民間の間における各種行政手続の徹底的な見直し、地方公共団体を含めたデジタル・ガバメント実行計画の見直しと前倒し実施などを図られたい。また、甚大な災害時には、住民の安否確認や被災者の識別・特定、救急対応、各種支援策の迅速かつ円滑な実施が極めて重要であり、避難所においても、診療や服薬への対応、預貯金の引き出し等への対応が必要である。マイナンバーを有効活用し、こうした真に救済が必要な者に迅速、確実に支援が行き届く社会基盤を整備することが重要である。

II. インフラ整備等の迅速かつ着実な推進

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必要がある。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、重要インフラの整備等の施策について下記のとおり要望する。新型コロナウイルス感染症の収束を見据え、迅速に取り組まれない。

1. 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

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外環道の開通区間では、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)については、スピード感をもって検討を進め、ルート全体の計画を早期に具体化、事業化することが重要である。

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(羽田空港アクセス線、新空港線)
- ◆地方公共団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(東京8号線[豊洲～住吉]、東京12号線[光が丘～大泉学園町])
- ◆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、東京は「空港アクセス時間の短さ」が課題として挙げられている。羽田空港アクセス線や新空港線といった首

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、地方公共団体や事業者から要望が強い東京 8 号線（豊洲～住吉）、東京 12 号線（光が丘～大泉学園町）等については、国、東京都、関係機関が連携し、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コンテナふ頭、クルーズ客船ふ頭など港湾施設の機能強化

- ◆新型コロナウイルス感染症対策や、移動手段、船内廃棄物の処理など、旅行者、事業者双方に安全・安心で利用しやすい環境整備
- ◆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)
- ◆南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路等、港湾と各地をつなぐ道路ネットワークの整備推進
- ◆大型クルーズ客船対応の客船ふ頭（東京国際クルーズターミナル）における受入環境の確実な整備・客船誘致促進
- ◆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

今年開業の東京国際クルーズターミナルの開業では、新型コロナウイルス感染症対策に万全を期すことが極めて重要である。また、クルーズ客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安全・安心で使いやすい環境整備が必要である。日本への大型クルーズ客船の寄港需要は高まっていることから、横浜港の国際旅客船拠点形成港湾としての取組を引き続き確実に推進することが重要である。

さらに、京浜港（東京・横浜・川崎の三港）は、わが国の国際物流を支える重要な拠点であるが、昨今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するとともに、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必要である。

重点要望 ④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

- ◆首都圏空港の処理能力強化
(羽田空港第5滑走路検討など更なる取組みの推進、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
- ◆新型コロナウイルス等の感染拡大を防ぐ検疫体制の強化
- ◆出入国管理、税関の体制確保、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。

東京2020大会に向けた対応などとして、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が実施されたところだが、東京2020大会以降も、年間発着回数約100万回の実現に向け、羽田空港第5滑走路の増設に向け

た検討の深化・具体化など首都圏空港の機能強化に向けた取組の更なる推進が重要である。もとより、安全・安心や利便性を高めていくため、新型コロナウイルス等の感染拡大を防ぐ検疫体制の強化や、出入国管理、税関の体制確保、操縦士の確保・育成も必要である。

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。

⑤首都圏の高速道路、国道等の交通円滑化

- ◆恒常的に交通渋滞が発生する箇所の渋滞対策（高速道路のピンポイント対策等）
- ◆踏切の除却等を目的とした連続立体交差事業及び踏切システムの改善、踏切道の拡幅の積極的な推進
- ◆観光地市街部などにおけるICTやAI等を活用した交通マネジメントの確立と展開
- ◆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）
- ◆スマートインターチェンジの整備促進（工場団地や物流施設等との直結による民間投資誘発、観光活性化）
- ◆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

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。高速道路等のピンポイント対策や踏切における連続立体交差事業等の実施、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が重要である。また、大災害時における通行機能強化の観点からも、重要物流道路の指定と合わせた、体系的な道路ネットワークの構築が必要である。

加えて、スマートインターチェンジの整備や、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」は、既存の高速道路の利便性向上や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、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。

⑥物流分野の生産性向上の加速及び関連施設の整備

- ◆自動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推進（新東名高速他）、共同輸配送（中継輸送、モーダルシフト）の強化、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
- ◆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
- ◆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

◆東京2020大会時の物流対策に関し、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

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、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性が依然として発生している。また、中心市街地等における荷さばきスペース・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、被災地への支援物資供給等、様々な課題が存在している。そのため、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、圏央道沿道や東京港、羽田空港周辺などの物流拠点と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。また、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、「大会関係者の円滑な輸送」と「経済活動の安定」の両立を図るべく、情報を早期かつ幅広く周知することで、企業や市民に対し事前の準備や対策を促していくことが必要である。

⑦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

- ◆公共交通をはじめとした旅客運輸事業者について、新型コロナウイルス感染症による需要の大幅減少等の状況を継続的に注視し、その公共的な責務を果たしていけるよう適宜適切な経営上の支援を（再掲）
- ◆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
- ◆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

公共交通をはじめとした旅客運輸事業者については、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛により、需要の大幅な減少に見舞われている。特に、地方都市では、経営破綻に至る事業者も発生している。地域から公共交通手段が失われれば、高齢者等にとっては死活問題となりかねない。公共交通をはじめとした旅客運輸事業者が、その公共的な責務を果たしていけるよう適宜適切な支援を実施することが重要である。

また、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。

さらに、東京都等では通勤利用を想定した舟運の社会実験が行われているが、今後公共交通としての本格的な運用に向けて、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図る必要がある。

⑧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。

⑨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

新型コロナウイルスを契機に、急速に進むリモートワークなど働き方の見直しやデジタル化を追い風に、二地域居住や地方への移住といった動きが出てきている。リニア中央新幹線の開業により、こうした動きを促進することが期待される。

また、リニア中央新幹線の開業では、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求められている。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」などの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。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。

⑩自動運転システムを見据えた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。これらの対策においては、自動運転システムの将来的な普及を見据えた検討も求められる。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少ないが、歩行中・自転車乗車中の死亡事故は多いことから、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. 都市の基盤…安全・安心、強靱化（レジリエンスの確保）、持続的な成長

(1) 事業・居住環境（建物・インフラ）の維持・拡大

重点要望 ①都心、郊外にかかわらずオフィス・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）

東京及び首都圏が将来にわたり安全・安心が確保され、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。新型コロナウイルス感染拡大を踏まえ、今後は働く機能が分散化される可能性が高いことから、都心はもとより郊外においても従来型の都市計画では対応できないニーズが生まれることに対応して、柔軟で、必要に応じてスピーディな都市計画変更・用途地域の見直し等ができるようにする必要がある。

また、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、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。

重点要望 ②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、財政に関する地方公共団体への支援強化
- ◆「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いる。また、東京都内の下水道管は建設後50年以上経過が12%、同30年以上50年未満が46%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空き家・空き地対策の推進、既存ストックの活用促進

- ◆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
- ◆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
- ◆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）

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、地方公共団体が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2018年時点で11.8%と、まだ対策が十分であるとは言えない。

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。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。

加えて、空き家の発生を抑制していく上で、良質な既存住宅市場の形成により、流通を促進していく観点も重要である。そのためには、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。現在、国土交通省及び関係機関が取り組んでいる「安心R住宅」制度や「住宅ストック維持・向上促進事業」等の更なる周知や拡充が重要である。

④老朽マンション、団地、ニュータウンの再生・耐震化の促進、ならびに解体撤去に向けた仕組み作り

- ◆老朽マンション等の再生・耐震化促進、ならびに解体撤去に向けた仕組み作り
 - ・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
 - ・耐震化や再生が難しいストックを適切に解体撤去することが可能となるような仕組み作りの検討
- ◆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

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、今後、更新期を迎えるマンションの増加も見込まれる。除却の必要性に係る認定対象について、本年6月の改正マンション建替え円滑化法の成立により、耐震性不足のものに加えて外壁の剥落等により危害を生ずるおそれがあるマンションやバリアフリー性能が確保されていないマンション等へ対象が拡充されたことから、周知啓発を徹底されたい。加えて、引き続きマンションの耐震化、再生の促進、ならびにストックの適切な解体撤去に向けた施策を充実させていくことが必要である。

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、保育施設や高齢者支援施設の計画的な設置といった視点も含めて検討していくことが重要である。

⑤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
 - ・地方公共団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
- ◆災害危険区域等ハザードエリアにおける新規立地の抑制、移転の促進に向けた周知啓発の徹底、助成制度等の後押し

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。また、近年自然災害が頻発化・激甚化していることから、災害時に危険なエリアにおける新規立地の抑制や安全なエリアへの移転促進など、防災・減災の観点も踏まえた対策の推進が必要である。

⑥木密地域等密集市街地の早期改善

- ◆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、公園整備及び道路拡幅による延焼遮断帯等)
- ◆東京都及び各区の執行体制、両者の連携の更なる強化の支援

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。木密地域においては、地震や火災等の発生時、甚大な被害が想定されているが、居住者の高齢化や狭小な敷地、複雑な権利関係を背景に、整備・改善が進みにくい状況となっている。

内閣府による首都直下地震の被害想定では、最悪の場合、火災による焼失棟数は41万2千棟、死者数は最大1万6千人に達するとしていることから、木密地域対策は大規模地震への備えにおいて最重要課題である。木密地域の早期解消に取り組むとともに、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あわせて進めることで、多様な世代や世帯の居住を促進していくことが重要である。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不可欠であり、そうした連携を支援されたい。

⑦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が、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。

(2) 感染症、地震、水害等災害の不安解消

①避難所、建物、インフラの感染症対策強化への支援

- ◆新型コロナウイルス感染症の拡大と自然災害の発生が重なる複合災害に備えた避難所の設置・運営支援
- ◆感染リスクを低減するための換気設備等の導入支援（再掲）
- ◆建物、インフラの混雑緩和・衛生管理に関する支援の拡充（再掲）

新型コロナウイルス感染症が拡大する中で、地震や水害が発生した場合、避難所で集団感染が起きないように、密閉、密集、密接の三密対策等を進めることが重要である。通常の災害発生時よりも可能な限り多くの避難所を確保するとともに、親戚や友人の家等への避難検討の呼びかけ、十分な換気、スペースの確保、発熱・咳等の症状が出た者のための医療スペースの設置といった衛生管理・医療支援の体制確保に留意する等運営方法の見直しが必要である。今年もすでに出水期を迎えており、政府には6月に作成・公表した「新型コロナウイルス感染症対策に配慮した避難所開設・運営訓練ガイドライン」に基づき、最新の知見、技術的助言を地方公共団体に対してスピーディに共有するとともに、現場の意見や新たな知見を踏まえ、今後とも継続的にガイドラインの見直しを行うことが求められる。また、外出や営業の自粛要請が実施されている中では、可能な限り多くの避難所を確保するために、ホテル・旅館の活用等を検討することが重要である。国土交通省には、避難所を設置・運営する地方公共団体とホテル・旅館等との間の連携や情報共有等について支援されたい。

②災害に備えたインフラ整備の着実な推進、災害危険区域等ハザードエリアからの移転促進と助成

- ◆河川、港湾施設の耐震・耐水対策、治水施設の整備推進
- ・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

- ・高規格堤防、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
- ◆東京港等の耐震強化岸壁整備、災害時航路の安全確保
 - ・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
 - ・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
- ◆災害危険区域等ハザードエリアにおける新規立地の抑制、移転の促進に向けた周知啓発の徹底、助成制度等の後押し（再掲）

首都圏での大規模広域水害や首都直下地震等、これまでの常識を超えた災害の発生に備え、地震や風水害等、昨今の災害リスクの高まりに備え、防災インフラの整備を着実に行うことが重要である。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、水に関わる深刻な災害リスクを有している。従って、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とともに、その効果を広くアピールしていくことが重要である。

加えて、東京港や羽田空港等の重要インフラ施設は、災害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。これらの施設において、耐震化・液状化・高潮等の対策を行うとともに、災害時にも確実にアクセスできるよう、周辺の整備も進めていくことが必要である。

また、6月の都市計画法等の改正を踏まえ、災害危険区域等ハザードエリアにおける新規立地の抑制、移転の促進に向けて、地方公共団体、民間への周知啓発の徹底、助成制度等の後押しが重要である。

③民間による防災・減災対策の促進

- ◆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
 - ・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未満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
- ◆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）
- ◆地域全体の防災力向上にも資する都市政策の推進
 - ・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

災害への備えには、行政による公助だけでなく、自助・共助の取組みが不可欠であることから、民間による防災・減災対策を後押しすることが重要である。

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85.9%（2019年12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46.1%にとどまっている。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に推進していくことが必要である。

また、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、管理者が民間であっても公共性を有する。地下空間の浸水対策等防災対策に係る計画策定・実施に対する支援を着実に実施することが必要である。

加えて、都市再生緊急整備地域や都市機能が集積する他地域において、民間の優良な再開発プロジェクトを誘導・促進することで、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ことが望まれる。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) 持続可能な都市の実現

①再生可能エネルギー・水素エネルギーの普及拡大

- ◆太陽光パネル等の再エネ設備や蓄電池等の導入に係る周知啓発および補助の拡充、ならびに、税制等のインセンティブにより、自家消費を推進
- ◆分散型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、ならびに、先進事例の横展開の推進
- ◆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）
- ◆小型化が進む家庭用燃料電池や製品開発が進展する業務・産業用燃料電池の普及・定着支援
- ◆FCV・FCバス等の導入支援による普及台数の拡大や、水素ステーションの更なる整備促進
- ◆再エネによる水素活用設備導入事業者への支援
- ◆再エネ大量導入時代を見据えたエネルギー調整としての水素活用の推進
- ◆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、レジリエンスに資するスマートで自立した電力と熱の面的利用の実現

政府の「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」では、ビジネス主導の非連続なイノベーションを通じた「環境と成長の好循環」の実現を図り、今世紀後半のできるだけ早期に、最終到達点としてのカーボンニュートラルな社会の実現を目指すとともに、2050年までに温室効果ガスの80%削減に取り組むことが掲げられている。また、東京都では昨

年末、2050年にCO₂排出実質ゼロに貢献する「ゼロエミッション東京戦略」を策定し、都市の脱炭素化に向けた指針を示した。

事業者の自主的な行動を促進すべく、IoT導入に対する補助金などの費用面に関する支援ならびに事例・データの発信など情報面の支援をさらに推進し、また、コロナ収束後の景気回復期においてエネルギーコストの一層の低減が図られるよう、戦略的な施策を着実に実行されたい。

(4) コミュニティ再生・共助社会

①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

- ◆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、車いすスペースの設置促進等)
- ◆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、誰もが安全・安心・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

誰もが安全・安心と感じ、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、エレベーター、エスカレーター及び車いすスペースの整備促進など、公共交通機関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」をする「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。

②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不安な状況に陥ることのないよう、多言語案内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進め、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。

③地域の魅力向上に資する施策の推進（ソフトネットワーク作りへの支援）

- ◆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

新型コロナウイルスの影響を受ける飲食店等を支援する緊急措置として、国土交通省は6月、テイクアウトやテラス営業のための路上利用について道路占用の許可基準を緩和した。また、地方公共団体に対し同様に取り組みられるよう要請され、東京都においても同様の対応をされた。当所の従来からの要望事項に沿った時宜を得た取組である。

他方、新型コロナウイルスの影響や、少子化・高齢化、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エリアマネジメントの取組を推進する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。加えて、これらの取組によって向上した地域の魅力を繋げる、ハードとソフトのネットワーク作りに対しても支援が必要である。

3. インフラ整備等を支えるために必要な基盤

①インフラ関連産業における人材確保・生産性の向上

- ◆担い手確保・育成に向けた情報発信・環境整備
- ◆適正取引の推進（運輸業における標準運送約款の改正等による適正取引の推進等）
- ◆インフラ関連産業における現場作業高度化・生産性向上支援（人手不足を見据えた生産性向上・自動化）
 - ・「i-Construction」の推進、中小企業の「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
 - ・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
 - ・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
- ◆生産性向上に資する取組みの横展開の推進
- ◆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

インフラを支える建設業や運輸業では、少子高齢化の進行により、人材の確保・育成が喫緊の課題になっている。多様な人材が業界についての理解を深めるための情報発信や、安心して働ける環境の整備に向け、官民を挙げた取組が必要である。

また、業界の担い手確保に向けては、それぞれの企業が適切な利潤を確保し、従業員に対して適正な賃金を還元できることが前提となる。建設業における新・担い手3法（公共工事の品質確保の促進に関する法律、建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律）の改正を受けた取組みや、運輸業における標準運送約款の改正等、引き続き適正取引の推進を図ることが重要である。

さらに、インフラ関連産業におけるICTの活用等、人手不足を見据えた現場作業の高度化・自動化や生産性向上の取組みも重要である。建設業では「i-Construction」の導入が推進されているが、コスト等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、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。

他方、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。

②新技術の迅速な社会実装

- ◆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人々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、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、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おり、実用化に向けた取り組みを着実に進めていくことが重要である。

③インフラのストック効果の見える化・見せる化（施策推進に向けた国民への周知）

- ◆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、国土形成計画や首都圏広域地方計画など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が多く、迅速かつ着実な整備には、その効果を国民に広く周知することが肝要である。そのため、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ながら、ストック効果を可能な限り数値化し、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。

Ⅲ. 施策のスピードアップに向けた合意形成の円滑化

日本は1964年に東海道新幹線を開業させて以来、高速鉄道の総延長距離では40年以上にわたり世界をリードしてきたが、2009年に中国に追い抜かれた。

初の中国版新幹線となる京津鉄道は2005年に着工、2008年の北京五輪開幕直前に開通（北京 - 天津間/全長120km）したが、その僅か1年後に日本は中国に追い抜かれたこととなる。2004年に決定された中国の中長期鉄道網計画（2020年までの高速鉄道路線整備計画）は、経済発展による輸送需要増に対処できなくなる懸念から、鉄道網をより大規模にするよう2008年に改訂されており、中国の高速鉄道網の整備状況は2020年までに日本の高速鉄道網の10倍の距離となる見込みである。一方、日本においては、1973年に計画決定した整備新幹線の未整備区間402kmの整備完了が2030年の予定である。

新幹線は一例であるが、日本は中国に比べインフラ整備に長期間を要しており、その遅延による機会損失は大きい。原因の一つとして土地所有に関する基本的な法制度の違いが考えられるが、見過ごしたままでは日本の国際競争力に多大な影響をもたらす。

施策のスピードアップに向けた合意形成の円滑化については、様々な法制度、慣習等に課題があると考え、本要望では、まず法改正を視野に議論が進んでいる所有者不明土地問題と、企業の関心の高い区分所有について申し述べる。新型コロナウイルス感染症の収束を見据え、以下の要望事項について議論を進め、迅速に政策立案、施行していくことが重要である。

重点要望 1. 所有者不明土地問題への迅速かつ総合的な対策を

(1) 土地所有に関する基本制度見直しの確実な執行

①土地の適正な利用・管理の確保へ周知啓発の徹底（2020年3月施行改正土地基本法の周知啓発）

◆土地所有者等に対する土地の適正な利用、管理に関する責務（登記等権利関係の明確化、境界の明確化）についての周知啓発

◆土地政策全般の政府方針として土地基本方針（同年5月閣議決定）の周知啓発

②地籍調査の早期の進捗率向上

◆新たな国土調査事業十箇年計画の早期執行

◆所有者探索のための固定資産課税台帳等の利用や所有者不明の場合に筆界案の公告により調査を可能とする制度の創設等の周知啓発

(2) 登記制度、土地所有権のあり方の早期見直し

①所有者不明土地の発生予防

◆相続登記の申請の促進策、あるいは義務化が必要

◆一定の要件の下で土地所有権を放棄できる制度を

②所有者不明土地の円滑・適正な利用

◆共有関係にある所有者不明土地の利用（民法の共有制度の見直し）が必要

※不明共有者等に対して公告等をした上で、裁判所の関与の下、残りの共有者の同意で、土地の利用を可能にする制度や、共有者が不明共有者の持分を相当額の金銭を供託して取得するなどして、共有関係を解消する制度の創設が必要

③登記と住民基本台帳ネットワーク等の連携による登記情報の最新化

◆各行政機関、さらに民間も情報を活用できるようシンプルかつ効率的なシステムが必要

本年3月に改正された土地基本法では、従来からの土地の利用・取引に当たっての責務規定に加え、単に所有されている場合の規律も規定された。人口減少社会の進展に伴い、土地の価格や利用意向が低下する中で、土地が適切に管理され、利用されるために、所有者が負うべき責務について明確にした。正に土地政策の再構築であり、国民、企業等に対する周知啓発等確実に執行することが重要である。

また、所有者の判明とともに、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、社会資本整備、まちづくり、土地取引の円滑化、災害後の迅速な復旧・復興等に資するものとして重要である。地籍調査の進捗率は2019年3月時点の全国の面積ベースで約52%である一方、東京都の進捗率は約23%と低くなっている。政府は3月、国土調査法等を改正し、立会を求める所有者の所在が不明な場合等は、地籍調査（一筆ごとの土地の境界や面積等の調査）が困難であったところ、所有者探索のための固定資産課税台帳等の利用や、所有者不明の場合に筆界案の公告により調査を可能とする制度の創設等できることとされた。こうした取組により地籍調査の進捗率を早期に引き上げることが必要である。

他方、国土交通省の「平成29年度地籍調査における土地所有者等に関する調査」結果では、不動産登記簿のみでは所有者の所在不明な土地の割合は約22.2%であり、その要因として「相続による所有権移転の未登記」が約65.5%、「住所変更の未登記」は約33.6%、「売買・交換等による所有権移転の未登記」は約1.0%であった。この結果を踏まえれば、所有者不明土地の発生を予防するために、相続登記の申請を促進するための取組として、一定期間内に相続登記を行った者に対する登録免許税・手続き費用の減免措置等インセンティブ付与や、相続登記申請義務の実効性を確保するための相続人申告登記（仮称）の創設（法定相続分での相続登記とは別に、新たに、死亡した所有権の登記名義人の相続人が行う登記）、あるいは国民的な理解の下、一定期間内に相続登記完了を義務づける制度の創設等が必要である。

また、将来に渡る人口減少から、土地の需要縮小・価格下落が進行し、土地所有者の土地への関心が失われ、適切に管理されない土地が増加することが懸念される。土地所有権の放棄を可能とし、放棄された土地を国等の公的機関において管理する制度の創設を検討することが重要である。もっとも、こうした制度を無限定に創設すれば、所有者が土地を適切に管理しなくなるモラルハザードの発生や、土地所有に伴う義務・責任や管理コストの国等への転嫁、すなわち最終的には多大な国民負担となる恐れがある。そのため、土地の権利の帰属に争いがなく筆界が特定されていることや、土地所有者が土地の管理に係る費用を一部負担すること等一定の要件を満たす場合に限定する必要があると考える。

さらに、所有者不明土地を円滑・適正に利用するための仕組みを整備することが重要である。民法では、共有物の変更または処分には共有者全員の同意を求めているが、その同意を取得する方法については特に定めを置いていない。そのため、所在不明な共有者に賛否を問うことができない場合や催告をしても共有者が賛否を明らかにしない場合でも、共有物の利用が阻害されないよう、変更・処分や管理行為をすることができる新たな仕組みを設けることが必要である。例えば、不明共有者に対して公告等をした上で、裁判所の関与の下、残りの共有者の同意で、土地の利用を可能にする制度や、共有者が不明共有者の持分を相当額の金銭を供託して取得するなどして、共有関係を解消する制度の創設等が重要である。

加えて、国土交通省の「平成29年度地籍調査における土地所有者等に関する調査」結果

では、不動産登記簿のみでは所有者の所在が不明となっている土地について、所在不明の要因として「住所変更の未登記」が約 33.6%を占めた。そのため、不動産登記所の登記官が個人情報保護の観点に留意しつつ、住民基本台帳ネットワークや商業・法人登記のシステムから所有権の登記名義人の氏名又は名称及び住所の変更の情報を取得し、これを不動産登記に反映させるなど、不動産登記と住民基本台帳ネットワーク等の連携による登記情報の最新化を図ることが重要である。その際、円滑な不動産の取引、利用の観点から、各行政機関、さらに民間も情報を活用できるようシンプルかつ効率的なシステムとすることが必要である。

重点要望 2. 老朽ビル建替え等を円滑化する区分所有法の見直しを

- (1) 市街地再開発事業の適用に関する適切な運用の周知啓発
- (2) 市街地再開発事業によらない建替え促進のための区分所有法の見直し
- ◆非住宅区分所有建物に係る権利変換の仕組み（借家人対応を含む）をはじめ、区分所有状態の解消や共有床に係る合意形成等の仕組みのあり方についての早期の検討

世界の都市間競争が激しくなる中、東京及び首都圏においても、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。他方、東京は、都市構造が高密であることに加え、首都高速をはじめとしたインフラやオフィス、店舗、工場、住宅等の建物の老朽化が予測される。特に、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）となる可能性がある。都市再生緊急整備地域を中心に都市再生は進められているものの、中小規模のビルが密集した地域や、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。安全・安心や持続的な経済成長を阻害しないよう、建物等の建替え、改修等市街地整備を迅速かつ確実に実行するための制度整備が不可欠である。

まず、法定の市街地再開発事業については、「土地の利用状況が著しく不健全」といった施行区域の要件や、高度利用に関する要件等を地域の実情に合った柔軟かつ適切な運用にしていくことが求められており、国土交通省には地方公共団体等関係先に一層周知していくことが必要である。また、より重要なのは、区分所有等権利関係の複雑さから市街地再開発事業への位置づけが難しい場合の対応である。マンション建替え円滑化法の対象外である、オフィスビル等の区分所有法による任意の建替えでは、区分所有者の 5 分の 4 以上の同意で建替を決議することができるものの、実際に建替事業を行うためには、関係権利者と契約の上で実施する必要があるとあり、実質的に全員同意を得ることが求められるとの指摘がある。同様に、形状等の著しい変更を伴う共用部分のリノベーションについても事実上、全員同意を得ることが必要とされており、取組の停滞するケースが見られる。そのため、任意建替等の促進に向けて、非住宅の区分所有建物に係る権利変換の仕組みのあり方（借家人対応を含む）をはじめ、区分所有状態の解消や共有床に係る合意形成等の仕組みのあり方について早期に検討することが必要である。

以上

2020年度第9号
2020年7月13日
第222回議員総会決議