

首都・東京の国際競争力強化に向けた都市政策等に関する要望

東京商工会議所

2021年6月10日

＜基本的な考え方＞

I. インフラ関連産業、都市の魅力を支える産業への継続的な支援

新型コロナウイルス感染症は、これまでの日常の行動自粛、休業・営業時間短縮の要請等により、事業者には深刻な打撃を与えており、その影響は企業規模を問わずに広がり続けている。インフラ関連産業、特に公共交通事業者や、都市の魅力を支える観光関連事業者、飲食事業者、文化・交流事業者は存続の危機に追い込まれている。

最大の対策は感染拡大防止と社会経済活動の両立であり、その実現に向けてはワクチンの接種スピードの加速が極めて重要である。接種スケジュールの見える化やPDCAサイクルによる計画的な推進、さらに円滑な接種へのボトルネックがあれば、規制改革、民間活力の活用等を直ちに実施する必要がある。また、コロナ禍が収束するまでの間、飲食事業者等の事業継続・雇用維持のための売上確保が重要である。コロナ禍の長期化は事業基盤の脆弱な中小企業はもとより、比較的体力のある大手・中堅企業にも大きな業績悪化をもたらしており、企業規模に応じた適切な支援策が望まれる。公共交通機関を含め裾野の広い観光分野においては関連産業への影響波及が強く懸念されることから、資金繰り等を注視し事業継続に向けた機動的な支援が不可欠である。

II. With コロナ・After コロナの都市政策～首都・東京の国際競争力強化を

コロナ禍は、働き方や住まい方等、ワークスタイル・ライフスタイルに対する人々の価値観の多様化を加速させた。地方・二地域居住への関心の高まりや地方への移転を検討している企業もあり、地方分散化は一部で進むものと思われる。また、当所が昨年8月、会員企業に対して実施した「新型コロナウイルス感染症を踏まえた都市のあり方に関するアンケート」（以下、「都市のあり方アンケート」という）では、東京で事業をすることは「メリットの方が大きい」と回答した企業が60%に達する一方、「デメリットの方が大きい」との回答企業は2%にとどまるなど、東京で事業を行う魅力を感じている企業は多い。

したがって、中長期的には、首都東京は高度な都市機能の集積により、引き続き国際的な都市間競争に勝ち残るための機能強化を図るとともに、郊外はライフスタイルの変化に合わせた自立分散型のまちに、地方は人口減少・高齢化の時代を生き残るためにコンパクトシティ化・公共交通ネットワーク再構築などを推進し、規模の異なる複数の拠点が、それぞれの役割を分担し、補完し合いながら共存共栄する都市構造の形成を目指すことが重要である。

激しい国際的な都市間競争の中で東京及び首都圏が都市機能の集積を図り、国際競争力を向上させるためには、①都市の基盤、②各地域との直結、③都市の多種多様な魅力といった都市再生への取組みをスピードアップさせることが極めて重要である。

また、コロナ禍では、わが国の脆弱なデジタル環境が明らかとなった。5G通信環境の整備とその活用推進はもとより、政府におけるデジタル庁、東京都におけるデジタルサー

ビス局創設を通じた行政手続きのデジタル化等ビジネス環境整備が不可欠である。デジタル活用が遅れている中小企業等への支援継続も重要である。

さらに、政府は2030年度における温室効果ガス排出削減について2013年度比46%削減、2050年にはカーボンニュートラル実現という思い切った目標を内外に示した。経済と環境の両立を図り、グリーン社会を実現する都市への取り組みも世界の潮流となっており、再生可能エネルギー等脱炭素・低炭素電源の最大限の活用、住宅・建築物の省エネ対策等温室効果ガス排出削減に向けて、あらゆる施策を総動員し、諸外国に見劣りしない大規模かつ積極的な財政支援が期待される。

加えて、首都東京の都市としての価値・魅力を高めるため、東京2020大会を契機とした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等大会レガシーの形成・継承が重要である。

Ⅲ. 国際競争力強化を加速させるインフラ整備のスピードアップを

国際競争力の高い、真に豊かさを実感できる地域社会を構築していくためには、関係者が中長期的な視点で街づくりのストーリーを描き、共有したうえで、地域全体の価値や魅力（トータルバリュー）を高めるための柔軟な制度運用や取り組みを行っていく必要がある。インフラ整備においても、地域のあるべき姿やそれに基づくゾーニングを踏まえ、地域全体の価値や魅力を向上させる視点で整備の効果や費用のあり方を検討していくことが肝要であり、こうした合意形成による計画に基づき、整備効果を早期に発現させることが重要である。

インフラ整備のスピードアップに向けては、さまざまな課題があるが、本要望では、その根幹となる公共用地取得のスピードアップについて申し述べる。一部の利害関係者の権利濫用による整備の長期化は、大きな社会的コストを生じさせることとなる。法制度の改正や柔軟な運用、積極的な活用、さらに公共用地取得にあたり不公平感や権利濫用等を防ぐ制度の創設などもあわせて検討・実施していくことが必要であり、東京都から国へ働きかけをお願いしたい。

以上の基本的な考え方のもと、With コロナ・After コロナにおいて東京が国際的な都市間競争に勝ち残るための都市政策に関し、以下のとおり要望する。

【東京都への要望】

I. インフラ関連産業、都市の魅力を支える産業への継続的な支援

重点要望 1. 新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受ける公共交通・観光関連事業者への支援

- ◆公共交通の安全性の発信強化による利用促進、柔軟な鉄道運賃制度の実現
- ◆G o T o トラベルの効果的な実施および期間延長
- ◆After コロナを見据えた人材、設備投資等の後押し
- ◆休業・時短営業要請や人数制限等の影響を受けている飲食店等のテナント事業者並びに大規模商業施設等運営者に対する支援

昨年10月の新型コロナウイルス感染症対策分科会から国への提言では、「十分に換気がされている公共交通機関での感染は限定的であると考えられる」とされた。公共交通の業

界団体や事業者においても対策状況の発信等を行っているが、風評被害により利用者が減少していると訴える声がある。そのため、科学的データや客観的事実に基づいた公共交通機関の安全性や感染拡大防止策を強力に発信されたい。

また、公共交通機関のサービスの高度化に伴う投資にはイニシャルコストのみならず大きなランニングコストがかかる一方、特に鉄道においてはそのコストを運賃に反映できない状況である。加えて、固定費が大きいビジネスモデルの中、コロナ禍による急激な需要の変化により事業者は非常に苦しい経営環境にある。一部鉄道会社においては、利用者の需要の平準化を目的としたダイナミックプライシングの導入が検討されており、議論を深めることが必要である。将来需要が見通せない状況下においても、事業者が利便性や安全性の向上を図りながら事業を継続し公共的な責務を果たせるよう、柔軟な運賃制度の実現に向けた議論についても合わせて進められたい。

G o T o トラベルキャンペーンについては、昨年7月から12月までの利用宿泊数は約8,781万人泊、支援額は5,399億円に達した他、支援額の3割が地域共通クーポンとして土産品、飲食等に使用されるなど、観光産業のみならず地域経済の回復に大いに貢献している。については、感染状況が一定程度収まった地域より順次再開する等、各地域の実情に合わせた対応を検討されたい。もとより、再開にあたっては、利用促進と共に、新しい生活様式に沿った「新しい旅のエチケット」の徹底等、旅行者に対する感染防止策について十分な周知が必要である。駆け込み利用による影響を回避し、かつインバウンド需要の回復が見込めない中で、東京2020大会後を見据えた需要を喚起する観点から、キャンペーンの実施期間の延長も図られたい。比較的単価の低い宿泊施設など、中小事業者への誘客促進に繋がる制度設計、中小事業者の利用促進に向けた事務手続きの簡素化も必要である。

さらに、インフラ関連産業、都市の魅力を支える産業は大幅な減収により投資計画の見直しを迫られているが、事業継続に向けた人材育成への投資は将来にわたり必要であり、後押しが求められる。専門人材のリソースとしての航空等の専門学校の経営支援や、外国人操縦士等技能保有者の円滑な業務復帰への手続き簡素化、迅速化も重要である。

固定資産税について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ため、多くの固定資産を有し、コロナ禍で売上の減少が甚大な公共交通事業者、宿泊業者等にとっては経営への極めて大きな負担となっている。引き続き事業者の実態を注視した継続的な対応が重要である。特に、安全を担保し中長期にわたり事業を継続していくための投資は先延ばしできないものがあり、固定資産税の減免等の支援が必要である。

あわせて、緊急事態宣言等の発令に伴い、休業・時短営業や人数制限等の影響を受けている飲食店や映画館、スポーツ施設等への支援も求められる。例えば、飲食店をはじめ、商業施設に入居するテナント事業者の中には、賃料支払いが困難となる等、資金繰りに窮しているという声も上がっている。経営維持を可能にするための家賃支援給付金等の迅速な給付と支援の継続を願いたい。また、テナント事業者とともに都市の魅力を創造する大規模商業施設運営者に対する支援は、休業要請・営業時間短縮要請に応じた場合、1,000㎡あたり、20万円となっている。一方で大規模商業施設運営者は、国からの支援のみでは経営が困難なテナント事業者の賃料減免要請に応じており、大規模商業施設運営者に対しても減免した金額に相当する支援金等の支援の拡充が必要である。

2. インフラ関連産業の持続的な発展に向けた支援

- ◆建設業等の担い手確保・育成に向けた情報発信・環境整備（週休2日制の推進、建設キャリアアップシステムの定着等）
- ◆運輸業等における適正取引の推進（標準運送約款の改正への対応等）
- ◆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、建設キャリアアップシステムの定着、「i-Construction」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、週休2日制の推進、建設キャリアアップシステムの定着等、より安心して働くことのできる環境の整備に向け、官民を挙げた取り組みが必要である。

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、従業者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）の改正を受けた取り組みや、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り組みも重要である。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、小規模工事への対応やノウハウ共有の取組について引き続き推進していくことが必要である。国土交通省では2023年度までに小規模工事を除く全ての公共工事へのBIM/CIM（Building Information Modeling/Construction Information Modeling, Management）原則適用をはじめDX推進を強く打ち出しており、官民連携のもと着実に推進していくことが重要である。

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。

Ⅱ. Withコロナ・Afterコロナの都市政策～首都・東京の国際競争力強化

1. Afterコロナを見据え重点的に強化する必要がある都市機能

(1) 都市の基盤…安全・安心、強靱化（レジリエンスの確保）、持続的な成長

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都市計画の柔軟な運用（用途地域の変更、容積率緩和、遠隔地間の容積率移転、育成用途の活用による複合用途の利用促進）
- ◆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、土地の複合利用等、更なる高度利用に向けて都市計画の柔軟な運用を行い、用途地域の変更、容積率緩和、遠隔地間の容積率移転等についてスピード感をもって進めることが必要である。特に、新型コロナウイルス感染拡大により、働き方、住まい方に対する人々の価値観の変化は加速し、働く場所が郊外に分散化される傾向にあることから、郊外にオフィス、商業施設、娯楽施設が立地し自立した都市となることが求められている。したがって都心はもとより郊外においても柔軟で、スピーディな都市計画の運用を行う必要がある。

さらに、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の継続的な推進
- ◆国家戦略特区の特例に基づく都市再生プロジェクトの推進
 - ・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
 - ・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）
- ◆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、外国企業及び外国人の受入相談体制の充実など）

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ためには、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。

国際的ビジネス環境の構築には、国際会議場、外国語対応の医療・教育・保育施設等の整備はもとより、相談体制の充実等ソフト面の支援の拡充も必要である。

重点要望 ③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
- ◆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、都有道路施設の橋梁のうち、建設後 50 年以上が経過した橋は 2016 年 3 月末時点で 34%、建設後 30 年以上 50 年未満も 36%に達する。同様に、トンネルでは建設後 50 年以上経過が 21%、同 30 年以上 50 年未満が 26%、下水道管では建設後 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。

<個別要望項目>

①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、東京都における空き家率は 2013 年時点の 11.1%

から 2018 年時点には 10.6%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。

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。東京都は既存住宅流通や住宅リフォーム市場の活性化のため、ガイドブックによる普及促進や消費者向け相談窓口の開設を進めてきたが、建物状況調査、既存住宅売買瑕疵保険、住宅履歴情報の蓄積・活用等の認知度を高めるための普及啓発や、住宅リフォームに関する相談体制を充実させていくことが求められる。

②老朽マンション、団地、ニュータウンの再生・耐震化、ならびに解体撤去の促進

◆老朽マンション等の再生・耐震化、ならびに解体撤去の促進

- ・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）の緩和への働きかけ
- ・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への働きかけ
- ・耐震化や再生が難しいストックの適切な解体撤去の促進

◆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

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、昨年 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、周知啓発を徹底し円滑な建替えや改修が困難なマンションへの対策を進めていくことが重要である。加えて、引き続きマンションの耐震化、再生、ならびにストックの適切な解体撤去をしていくことが必要である。

さらに、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。

③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。国土交通省と東京都は、昨年3月、災害に強い首都「東京」の形成に向けた連絡会議において密集市街地の不燃化に向けた取り組み方策を示したが、これらの方策を通じ、老朽建築物の除却、延焼防止性能を有する建築物への建替えを一層促進されたい。木造住宅や老朽ビル等密集市街地の防災・減災を目的とした再開発促進に向けて新しい仕組みの創設（税制支援等）や日影規制の柔軟化、容積率・高さ制限の緩和、容積率の別敷地評価など、種々の政策を強力に進めることが必要である。あわせ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、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や火災発生時に防火壁の役割を果たす建築物（例えば、墨田区の白鬚東アパート等）の整備推進など、一連の取組を強力に講じられたい。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、各区との緊密な連携が不可欠である。

④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。東京都は今年2月、これまでの取組を一層推進する「無電柱化加速化戦略」を策定したところであるが、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、都民への周知啓発、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。

⑤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
- ◆建物、インフラの混雑緩和・衛生管理に関する支援の拡充

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、政府が作成・公表している「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、スピー

ディに対応するとともに、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よう国に働きかけていくことが求められる。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。東京都には、ホテル・旅館等との間の連携や情報共有等を強化されたい。

⑥災害に備えたインフラ整備の着実な推進、災害等ハザードエリアにおける新規立地抑制、高台まちづくり等の推進

- ◆スーパー堤防、調節池の整備、河川、海岸保全施設・港湾施設の耐震・耐水対策、治水施設の整備推進
- ◆東京港等の耐震強化岸壁整備、災害時航路の安全確保
- ◆羽田空港の耐震化・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

昨年8月に当所が実施した都市のあり方アンケートでは、Afterコロナで求められる施策として、「感染症や災害リスクに対する安全・安心の強化」が76%と最も多かった。

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、防災インフラの整備を着実に行うことが重要である。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、昨年6月、都市計画法等が改正され、災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転の促進、立地適正化計画と防災との連携強化など、安全なまちづくりのための総合的な対策が講じられた。東京都におかれては、区市町村はもとより都民・企業等関係先に対し、本施策の周知を徹底されるとともに、住居等の移転促進のための税制上の特例措置や道路、橋、鉄道の安全なルートへの変更を後押しする支援策の新設・拡充を国に働きかけていくことが重要である。一方、地域の中には、災害リスクはあっても既存の住宅や施設の移転は適当でない重要な市街地等がある。そうした市街地等では、浸水区域を經由せずに高台などへの安全な避難が可能となる「高台まちづくり」等が有効であることから、国と東京都の連携により、高層階に避難し易くする改修への支援等を含め、着実に推進することが重要である。

⑦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
- ◆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
- ◆一時滞在施設、防災備蓄倉庫、自家発電設備、無電柱化の整備に向けた、民間事業者に対するインセンティブ拡充

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 86.7% (2020 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 49.3%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、東京都は都市開発諸制度を適用する大規模建築物に対して、一時滞在施設、防災備蓄倉庫、自家発電設備、無電柱化の整備を推進し、建築物はもとより、その所在する地域の自立性の確保を図っているが、民間事業者に対するインセンティブを拡充し、民間による優良な再開発プロジェクトの誘導・促進を通じて、高度な防災都市を実現させることが重要である。

(2) 各地域との直結…魅力をつなげるネットワークの充実・連携

重点要望 ①首都圏三環状道路(外環道、圏央道)、並びに都心と臨海部を結ぶ幹線道路(環状2号線等)の整備

- ◆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
- ◆環状2号線本線のトンネル整備の迅速かつ着実な推進

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。加えて、首都直下地震等の大災害発生時には、迂回機能（リダンダンシー）を発揮するなど、災害時に重要な役割を担う。

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、様々な経済効果が確実に表れており、引き続き安全かつ着実に整備していくことが重要である。なお、圏央道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。

都心と臨海部を結ぶ環状2号線は、東京2020大会を契機とした臨海部の発展に不可欠な道路であることから、2022年度を目標としている本線開通を迅速かつ着実に推進すべきである。

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）
- ◆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

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。また、東京国際クルーズターミナルをはじめ客船ふ頭では、一度に多数の乗客が訪れることから、感染症対策に万全を期すとともに、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。

重点要望 ④首都圏空港処理能力強化・就航都市数増加・効率的な空域利用の促進

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

海外の空港では機能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。

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、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。

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。

<個別要望項目>

①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
- ◆東京都の優先整備路線の計画的な取組・着実な整備
- ◆スマートインターチェンジの整備促進（工場団地や物流施設等との直結による民間投資誘発、観光活性化）
- ◆高速道路料金見直しにおける、事業者の実態に合わせた柔軟な実施方法の検討
- ◆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、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。

また、現在国において検討が進められている、混雑緩和を目的とした高速道路料金の見直し（値上げ）にあたっては、新型コロナ感染拡大により甚大な影響を被っている事業者の状況を鑑み、業務用車両は除外する等、柔軟な方法の検討が必要である。また、将来的に混雑状況に応じて変動する機動的な料金が導入される場合には、事業者が適切に費用を回収できるような対策を講じることが重要である。また、高速道路利用者の予見性が減じて利用を躊躇させる恐れがあることにも留意が必要である。

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。

②物流分野の生産性向上の加速及び関連施設の整備

- ◆自動運転・隊列走行等の早期実現、ダブル連結トラックによる省人化の推進（新東名高速他）、
共同輸配送（中継輸送、モーダルシフト）の強化、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

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依然在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。

③シームレスな移動環境の充実（MaaSの社会実装に向けたスピードアップ）

- ◆コロナ禍による社会変化を踏まえた MaaS の社会実装に向けたスピードアップ
- ◆新たな情報技術を活用した道路交通に関する情報インフラの高精度化
- ◆交通関連データ活用のためのスキームの検討

コロナ禍により、多様化する働き方・ライフスタイルに対応する利便性の高い交通サービスの実現や、混雑の緩和、サービスの効率化が求められている。

これらの課題解決のためには、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「MaaS」（Mobility as a Service）の推進が必要である。現在、国や自治体、公共交通事業者等が連携し実施している各地域での実証実験を加速させると共に、一刻も早い社会実装に向け、官民一体となって課題の把握や必要な法改正等、解決のスピードアップを図ることが重要である。また、ラストワンマイルの移動手段としての電動キックボードの利用について、本年4月から渋谷区、新宿区等で実証実験が開始された。新たな交通サービスとして社会実装されるか、この実証実験を注視したい。

また、道路交通のトラフィックの円滑化については、多くの運送車両や自家用車、信号制御などが VICS と共通の情報を基盤に動いているが、情報の更新が他の地図情報提供サービス等に比べて遅く、渋滞解消に時間がかかるとの声もある。今後の道路交通に関する情報通信インフラについては、ビッグデータ、AI 等最新技術を活用し、一層精度の高い環境整備を行っていく必要がある。

さらに、MaaS を含む DX の一層の推進にあたっては、各事業者が所有するデータはそれ自身当該事業者の重要な資産であり、その活用、連携に際しては、データの正確性、収集、加工、分析への技術的・金銭的な負担とともに、セキュリティ対策も不可欠であり、必要となる設備投資へのインセンティブ等、事業者の積極的な取り組みを後押しする施策が望まれる。

④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

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、情報と呼び込み、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・展示会に関わる企業の育成、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。

⑤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）

- ◆東京都の重要計画に対する多様な主体の理解と参画
- ◆インフラツーリズムの推進

東京都は、社会資本総合整備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、これまでの東京都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。さらに、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。

(3) 都市の多種多様な魅力…密集・混雑を避けた交流・魅力の創出・再生

重点要望 ①民間活力による都市再生の推進（再掲）

②「国際金融都市東京」「東京ベイeSGプロジェクト」の実現に向けた取組み推進

＜国際金融都市東京＞

- ◆投資先として有力な国内企業の多さや国民の豊富な預貯金等日本の強みの発信
- ◆海外の資産運用事業者の参入規制・手続きの緩和
- ◆高度人材の受入れ促進に向けた環境整備（在留資格取得、教育、医療等）

＜東京ベイeSGプロジェクト＞

◆国や関係機関、民間との連携により実効性の高い取組を

わが国は、投資先として有力な国内企業の多さ、1,900兆円を超える個人金融資産等の強みを活かし、首都東京を世界・アジアの金融ハブとして、国際金融センター機能を強化することが重要である。海外の資産運用事業者等の参入規制・手続きの緩和や、金融の高度人材の受入れを促進するためのサポートスタッフを含めた在留資格取得の円滑化を進めるほか、教育、医療等の環境整備を図る必要がある。他方、金融法令の英文化を進めるなど、言語の壁により滞る許認可、検査・監督の円滑化も必要であり、東京都から国へ働きかけを願いたい。

また、東京都は本年3月、感染症の脅威と気候変動による影響の2つの危機を乗り越えた先にある未来の東京の都市の姿を構想し、その実現に向けて、具体的な社会の構造改革を速やかに実装する必要があるとして、ベイエリアを舞台とする「東京ベイ eSGプロジェクト」を公表した。最先端技術を活用し、東京の安全・安心を高め、コロナ禍でダメージを受けた経済の持続可能な回復「サステナブル・リカバリー」にも繋がるようなまちづくりを進めていく。50年・100年先の未来の東京を見据えた大胆なプロジェクトとして国や関係機関、民間との連携のもと実効性の高い取組が期待される。

③楽しさやオープンな交流の創出に向けた公共空間の利活用

- ◆「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度等の利活用促進に向けた連携の推進
- ◆民間が行うエリアマネジメントの取組みを推進するための環境整備
- ◆地域の資源として存在する官民の既存ストック（都市アセット）の利活用の推進

コロナ禍における日常生活の閉塞感の解消のため、市民が憩うことができる、道路空間・公園・公開空地の整備・利活用等が以前に増して望まれるようになった。公共空間の整備・利用促進により地域の利便性や快適性の向上を図るとともに、市民が安らぐことのできる美しい都市空間の形成を図ることは、都市の魅力向上のため欠かすことができない。

飲食店等のテイクアウト、テラス営業のための路上利用に関する道路占用許可基準の緩和については、2021年9月30日まで時限的措置の期限が延長されたことに加え、「歩行者利便増進道路（ほこみち）制度」が新たに施行されるなど、施策の拡充が進んでいる。また、新しい水辺の活用の可能性を切り開くための官民一体の協働プロジェクト「ミズベリング・プロジェクト」の取組みにより川と河川敷と公園が三位一体となった市民の憩いの場が作られるなど整備が進んでいる。さらに、多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けたウォークブル推進税制による特例措置を含む各種の支援が行われ、さらに都市公園については、公園施設を一体的に整備する「Park-PFI」の手法により、民間事業者等が公園の魅力向上に寄与する飲食店や売店等施設を設置する取組みが進められている。このうちウォークブル推進税制については、今年度で適用期限を迎えることから、当該税制の期間延長の検討を進めるよう働きかけをお願いしたい。東京都におかれては、こうした官民連携による公共空間の利活用に今後とも積極的に取り組むと共に、利活用の促進のため関係先との円滑なコミュニケーションを図っていただきたい。

加えて、ウォーターフロントについては、憩いと賑わいの創出、都市景観向上の観点からも観光資源、そして経済活動の拠点としてのポテンシャルは高い。これまで優先順位で劣後していた都市景観の課題への取組みを含め、空間・景観・環境価値の高い都市の創造に向けて取組みの強化が必要である。

他方、コミュニティの維持や地域の魅力向上を図るためには、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も重要である。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。さらに、都市の魅力を一層向上させるために、それぞれのエリアを相互にネットワークさせるエリアマネジメント団体の活動のための環境整備について検討願いたい。

2. ニューノーマルに対応したデジタル・トランスフォーメーションの推進

- ◆5G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）
- ◆中小企業のテレワーク導入・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
- ◆行政のデジタルシフト、重要インフラを含めた行政のサイバーセキュリティの一層の推進
- ◆新技術の迅速な社会実装

高速大容量の次世代通信規格「5G」のサービスが昨年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。

東京都では昨年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。加えて、今年3月には「未来の東京」戦略、「シン・トセイ」戦略が相次いで示されるとともに、4月にはデジタルサービス局が設置され、デジタルガバメントの実現に向けた取組みが本格化したところである。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とともに、6Gを見据えた検討を行うことが重要である。

デジタルガバメントの実現のためにマイナンバーカードの普及が必要であるが、本年2月現在の普及率は、25.2%（東京都29.6%）にとどまっており、マイナンバーカードを所持する動機づけが必要である。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。もとより、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を含めた行政のデジタルシフト、重要インフラを含めた行政のサイバーセキュリティ

の一層の推進が不可欠である。

さらに、デジタル化を含めた技術革新を次々と生み出していくためには、新たな技術やサービスを人々や地域に円滑に普及させる社会実装を迅速に進めることが必要である。

3. 2050年カーボンニュートラル実現へ、あらゆる施策の総動員を

- ◆再生可能エネルギー・水素エネルギー等、脱炭素・低炭素エネルギーの最大限の活用を
- ◆住宅・建築物の省エネ対策等の加速、公共交通機関・電気自動車・燃料電池車の利用促進
 - ・住宅・建築物の規模や立地条件に応じたZEB・ZEHの柔軟な運用
 - ・既存ストック改修の推進に向けた周知啓発、多様な手法の採用
- ◆グリーン社会、カーボンニュートラルを実現するにあたって生じる追加的コストを明示し社会で公平に負担する仕組みの構築

政府は、昨年10月に2050年カーボンニュートラルを宣言し、今年4月には、2030年に46%削減という意欲的な目標を打ち出した。東京都においても2019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」を策定するとともに、本年3月には、2030年までのCO₂排出量の半減、カーボンハーフの実現に向けて必要な社会変革の姿・ビジョンとして「2030・カーボンハーフスタイル」を提起した。

昨今の気候変動の加速化を踏まえれば、脱炭素化に向けた取組は急務であるものの、目標達成に向けては都民や企業の理解の下、社会が一体となって具体的な取組みを推進することが不可欠である。そのためには、各目標の根拠やそこに至る道筋を明確に示し、性急でなく段階的に取組みを行っていく必要がある。

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。

2050年カーボンニュートラルを考えるにあたっては、エネルギー政策の基本である「3E+S¹」をしっかりと踏まえる必要がある。とりわけわが国にとっては「エネルギー安全保障」は第一に考えるべき観点であり、様々なエネルギーをバランス良く活用することが極めて重要である。また、単独で「3E+S」全てを満たせるエネルギー源は存在せず、水素活用・蓄電池開発・CCUS²の実用化等が不可欠である。民間投資のみでこれらの開発を行うことは困難であり、政府が国家プロジェクトとして取り組み、国主導の下、官民一体でグリーン・イノベーションの実用化を図るべきである。

また、ZEB(net Zero Energy Building)・ZEH(net Zero Energy House)においては、太陽光発電等による創エネルギーが不可欠であるが、住宅・建築物の規模や立地条件によっ

¹ エネルギーの安定供給(Energy Security)、経済効率性(Economic Efficiency)、環境への適合(Environment)、安全性(Safety)から成り、日本のエネルギー政策の基本となる概念。

² 「Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage」の略称。発電所や化学工場などから排出されたCO₂を分離・貯留し有効利用する技術を指す。

ては設備の設置スペース等に制約が生じることから、制度を柔軟に運用することが必要である。

あわせて新築はもとより既存ストックの省エネ化も課題である。改修にあたっては、所有者の理解が不可欠であることから、その重要性を周知啓発するとともに、多様な手法を活用して改修の推進を図られたい。

他方、旅客輸送における輸送量当たりの二酸化炭素の平均的な排出量は、自家用乗用車に対し航空が約7割、バスが約4割、鉄道が約1.5割となっている。また、自家用自動車からの二酸化炭素の排出量は、運輸部門の5割近くを占めている。

政府は自動車の電動化を加速する方針であり、東京都も2030年までに都内で販売される新車すべてを電動車に切り替える方針を示している。脱炭素化のために、電動化の推進は今後ますます重要な対策となっていくが、同時に、自家用車利用から、環境にやさしい公共交通利用への転換の一層の促進も必要である。

グリーン社会、カーボンニュートラルを実現するにあたっては、研究開発や機器の更新等の設備投資のほか、オペレーションコストも含め、多額のコストがかかる。政府は、グリーン社会、カーボンニュートラルを実現するための中長期的な社会コストについて、その全体像および国民負担の総額を早期に情報開示し、国民の理解を得たうえで進めるプロセスを早期に確立すべきである。また、企業が、多額なコストを負担しカーボンニュートラルを推進するためのインセンティブを付与するための基準や制度の構築を図られたい。

4. 東京2020大会レガシーの形成・継承

- ◆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
- ◆大会輸送を契機とした都心における人流・物流対策の推進
- ◆東京2020大会後も東京の国際競争力強化に資するレガシーの形成

新型コロナウイルスの世界的な感染拡大により、史上初の「延期」となった東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を、「感染拡大防止と社会経済活動の両立」を実現する具体的な目標として位置付け、官民連携して環境整備していくことが重要である。

東京2020大会は、わが国におけるバリアフリー化の一層の推進と、後世へのレガシーとする絶好の機会である。誰もが安全・安心と感じ、暮らしやすい社会であるためには、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」の両立を図ることが必要である。東京圏の大会関係者等の輸送ルートや地域別の混雑状況が明らかにされ、情報公開されている。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の実効性を高めるには、公開されている情報を企業や市民に知らしめるとともに、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、大会輸送で得た知見を今後の人流・物流対策に活用していくことが必要である。

東京2020大会へ海外からの観戦客を迎えることはできなくなったが、Afterコロナを見

据えて東京へ外国人観光客を受け入れる環境整備は欠かせない。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外国人がAfterコロナには来訪することが期待され、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。

Ⅲ. 国際競争力強化を加速させるインフラ整備のスピードアップを

1. インフラ整備スピードアップの重要性

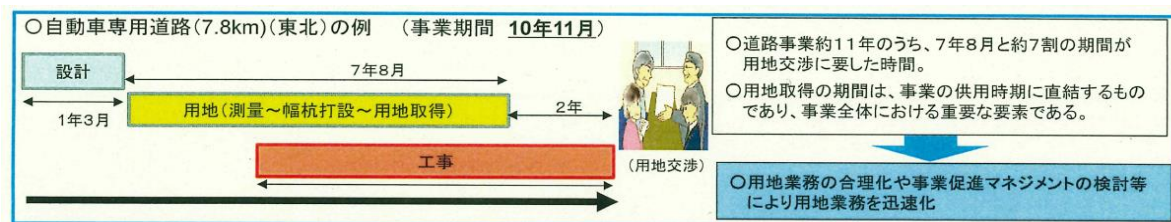
インフラは、都市の魅力向上（国際競争力向上）、対流創出（対流型首都圏への転換）、生産性向上、防災力強化等に長期に渡り極めて重要な役割を担う。都市間の国際競争に勝ち残るためには、スピード感をもってインフラを整備していくことが重要である。GDP 世界トップ3の米国、中国と日本の高速道路の整備状況を一例として比較すると、中国・米国は、日本を上回るペースで整備を進めている。近年の中国の国際競争力の向上は顕著だが、米国は中国に対抗するため本年4月に8年間で約220兆円規模のインフラ投資計画を発表した。他方、わが国の状況を鑑みれば、北陸新幹線の開業が2023年3月から2024年3月に延期されることにより、逸失利益の額は、297億円と推定される。また、自然災害が頻発・激甚化するわが国では、国土強靱化のための公共事業の早急な実施も求められる。日本のインフラ整備の遅延を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こととなる。

北陸新幹線（金沢－敦賀間）

項 目	当初計画	計画変更
開業	2023年3月	2024年3月
開業延期	—	1年
開業による経済効果	297億円…①	0億円…②
開業延期による逸失利益 (基準年 2023 年度、割引率 4%で計算)	—	▲297億円 (①－②)

2020年2月日本政策投資銀行の試算する経済波及効果額に基づき東商にて計算

下図のとおり、インフラ整備の期間のうち用地取得にかかる期間に多くの時間が費やされている。荒川放水路の整備に尽力された内務省技師 青山士氏は、「土木事業は、いかに計画が壮大であっても用地が取得できなければ絵に描いた餅と一緒に」と語ったが、インフラ整備には公共用地の取得が常に伴う。事業期間の過半に及ぶ用地取得の迅速化を図ることは喫緊の課題である。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、長期に渡る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。



出典:国土交通省資料

2. スピードアップのための円滑な公共用地取得

(1) 公益性・合理性を実現する土地収用手続き等の積極的活用

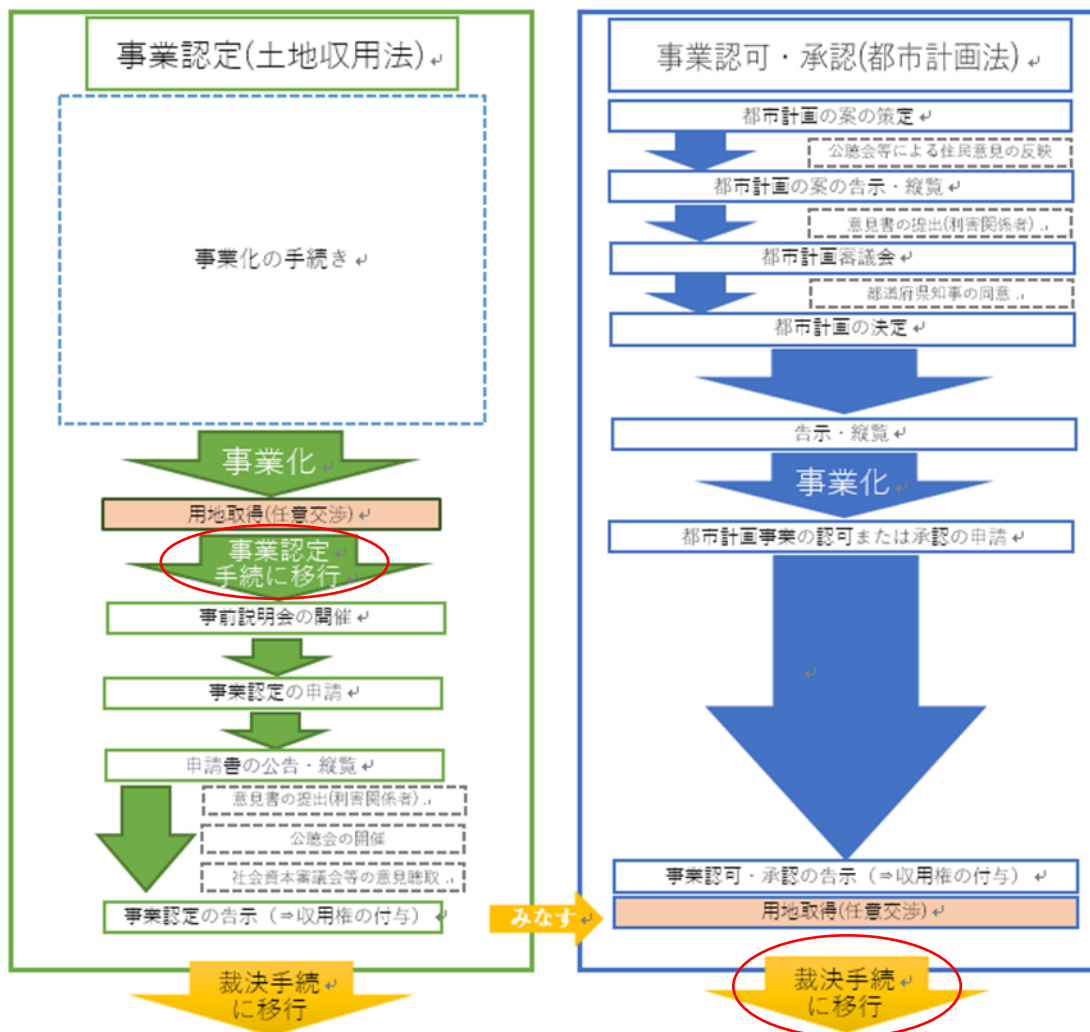
◆土地収用への移行を決定・指示できる第三者機関の設置等80%、5年ルールにより厳格な運用

- ・用地取得率80%となった時、または用地幅杭打設終了時から3年を経た時のいずれか早い時期に土地収用に移行すべきという国土交通省の通達（平成15年3月28日付事業認定等に関する適期申請等について等）に準じ厳格に運用すべき

◆都市計画事業認可方式の活用

国土交通省では、平成15年3月28日付通達「事業認定等に関する適期申請について」により、事業の完成期限を鑑み、用地取得率が80%となった時、または用地幅杭打設終了時から3年を経た時のいずれか早い時期に土地収用手続きに移行するための事業認定の申請を行うよう、また、都市計画事業承認を受けた事業においては裁決申請及び明渡し申請を行うよう関係部局に要請した。一方、東京都建設局の事業においては、80%・5年ルールで運用していると伺っており、区部の道路事業及び河川事業において、用地取得率が80%超、または事業認可の告示から5年を経過しているものは92事業である。（都市計画道路事業90、都市計画河川事業2（R2.4.1時点））この中には、土地収用の手続きの裁決申請・明渡し申請に移行していない用地が依然として多く見受けられる。その原因の一つとしては、土地収用に伴い事業者と地権者に軋轢が生じることを避けるためと推察されるが、これによる遅延を解消する方策として、80%・5年ルールの義務化、または事案毎に土地収用への移行、裁決申請及び明渡し申請の実施を決定・指示することのできる第三者機関の設置が望まれる。義務付けにあたっては、土地収用等案件の増加に対応するため、官民連携の強化、業務執行体制の拡充も必要である。

また、東京都収用委員会では裁決までに要する日数は、平均432日（令和元年度）となっている。同委員会では多数の権利者がかかわる事件等を除いた一般的な事件においては10ヶ月程度で事件を処理（裁決等）することを目標に掲げており、目標を達成できるよう引き続き様々な取組を講じられたい。同委員会での過去10年の取扱い件数を見ると、平成27年度をピークに漸減傾向にある。起業者による土地収用制度等の積極的な利用が望まれる。



(2) 官民連携による用地取得業務の加速

- ◆用地取得のスピードアップのための積極的な民間活用
- ◆用地職員の人材育成
- ◆関東地方整備局・東京都による地方公共団体への支援

インフラ整備の要となる用地取得のスピードアップを図るために官民それぞれの強みを生かし連携することが重要である。現在、行政は、用地の測量、調査、補償金額の算定、行政事務の補助業務や、土地の収用等の裁決申請等、幅広い分野の業務を民間に委託しているが、用地取得のスピードアップのため、これらの業務の委託を引き続き積極的に推進することが必要である。業務の委託に当たっては、用地職員の発注・モニタリングのスキルアップ等を含め、用地職員の人材育成が非常に重要である。

公共用地取得の遅延は、多額の機会損失額を発生させることとなる。当該機会損失額は、出金を伴わないため看過されがちであるが、機会損失相当額の費用を人材育成・拡充のために費やすことにより、用地取得のスピードアップを図るという発想も必要である。

また、国および東京都に比べ、地方公共団体の特に、中小の市町村においては、公共用地取得の執行体制において経験者がほとんどいない団体も見受けられることから、インフラ整備の実施に支障をきたすのではないかと懸念の声も聞かれる。東日本大震災後の復興のために、関係省庁（復興庁（本庁・復興局）、法務局、地方整備局）からなる「用地

加速化支援隊」が創設され、関係機関と連携して、個別事案に応じたきめ細かな支援が実施されたが、これを好事例として、国・東京都など一定の執行体制がある行政機関が、体制の脆弱な市町村の人材育成を含め支援を行うことが必要である。

(3) 用地取得における不公平感の解消

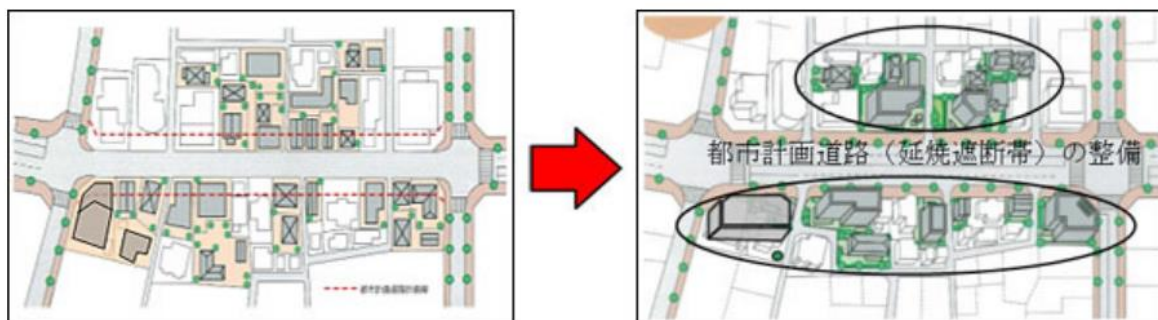
- ◆道路拡幅により立ち退く者と、新たに道路に接する者の不公平感の解消
(用地補償の不公平感解消のため、新たな損失補償制度の検討・創設を)
- ◆道路整備と一体的に進める沿道まちづくりの積極的な活用
- ◆補償金受領による介護保険料等増額の是正
- ◆全国一律5000万円控除の不公平感の解消のための地価を勘案した控除額の設定

道路拡幅により新たに道路に接する者は、資産価値の上昇の恩恵を受けることができる。一方で、現在の用地補償制度による補償額は、道路拡幅前の現況によるとの定めから、「道路拡幅により立ち退く者は、資産価値の上昇の恩恵を受けられず不公平」という声があり、事業進捗の妨げとなっている。

現在の補償制度は、昭和37年に閣議決定された「損失補償基準要綱」によるものである。補償額算定の時期（第3条）、土地の補償額算定の基本原則（第7条）により土地などの取得等に係る補償額は、契約締結時の価格で算定し、その後の価格変動による差額の追加払いはせず、近傍類地の土地取引価格を基準とした正常な取引価格とされているため、資産価値の上昇について一切考慮されないこととなっている。他方、区画整理事業の換地では、資産価値の上昇を加味して土地評価額を算定している。円滑な土地取得を進めるため、インフラ整備による当該地区の資産価値の上昇分を立ち退く者に還元することのできる新しい用地補償制度が創設されるよう東京都から国へ働きかけを願いたい。

また、東京都が実施している道路整備と一体的に進める沿道まちづくり（沿道一体整備事業）では、その効果として道路に面する土地所有者は、後背地の所有者と一体となって再開発された地区に住み続けることができるなど、道路拡幅後のメリットを享受することができる。木密地域の解消、不燃化の促進等に向けた優れた事業手法である。建物の密集する都区部では、当該事業の積極的な活用ができるよう、執行体制の拡充を検討されたい。その際、事業のできる限り早い段階から民間企業の力を活用していくことが有効と考える。

《事業のイメージ》



さらに、介護保険料計算の指標である住民税課税・非課税要件についても、不公平感が指摘されている。用地を売却し、補償金を受け取ることで、住民税非課税の所得上限額（概ね 43 万円程度）を超えると、食費・居住費の補足給付の負担増加、介護保険料の上昇など、住民税の均等割りの負担に比べても著しく重い負担が強いられることになっており、用地取得にあたっての支障となっている。

介護保険料（補足給付に対する負担を含む）において負担の指標となっている住民税（均等割）の課税・非課税の区分について、公共事業に協力する地権者の負担増とならないよう合計所得金額の計算において、公共用地取得に係る 5000 万円控除の補正措置を講じられるよう東京都から国に政策要望をしていただきたい。

【本人負担額の増加の例】

前提：特別養護老人ホームに入所している単身の第 1 号被保険者、66 歳
（妻が施設入所、夫が江戸川区内の自宅で居住）
老齢年金収入 155 万円、補償金 1,500 万円で土地売買契約締結

項目	契約前	契約後	負担増
住民税	0	5,000	5,000
介護保険料	19,440	77,760	58,320
施設介護サービス等の自己負担額	180,000	446,400	266,400
食費	142,350	503,700	361,350
居住費	153,300	419,750	266,450
合 計	495,090	1,452,610	957,520

（笠井社会保険労務士事務所による試算）

加えて、公共用地売却による所得に係る 5000 万円控除については全国一律であり、地価が高い地域では、控除額が十分でない場合がある。公示地価、路線価等を勘案した各地域の地価に応じた控除額の設定について東京都から国へ政策要望をしていただきたい。

(4) 所有者不明土地問題対策の実効性を上げる取組を

- ◆所有者不明土地の発生予防と利用円滑化を推進する民事基本法制改正の丁寧な周知啓発
- ◆相続登記の申請の義務化、土地所有権を国庫に帰属させる制度創設（一定の要件の下で土地所有権を放棄できる制度）、共有関係にある所有者不明土地の利用・処分を円滑に推進する制度（民法の共有制度の見直し）等における実効性を高める柔軟な制度設計
- ◆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

所有者不明土地の増加等の社会経済情勢の変化を踏まえ、所有者不明土地の「発生の予防」と「利用の円滑化」の両面から、総合的な民事基本法制の見直しを行う関連法の改正が 2021 年 4 月に成立した。東商が以前より要望していた施策であり、国民・企業等への丁寧な周知啓発、実効性を高める柔軟な制度設計が重要である。

所有者不明土地の発生予防の観点からは不動産登記法の改正として、これまで任意とさ

れていた相続登記や住所変更登記の申請を義務化しつつ、それらの手続の簡素化・合理化策を盛り込んでいる。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、国民の理解の下、一定期間内に相続登記を義務づける制度の創設は必要であり、東京都から国へ制度創設の働きかけを願いたい。相続登記の申請を促進し実効性を高める取組として、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、相続登記申請義務を簡易に履行することが可能となる相続人申告登記（仮称）の創設（持分は登記されない報告的な登記）も重要である。

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。これに対応するため、政府は新法（相続土地国庫帰属法）を制定し、相続によって土地の所有権を取得した者が法務大臣の承認を受けてその土地の所有権を国庫に帰属させる制度を創設することとした。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、政府は、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しているが、新制度の執行に当たっては、これらの要件が制度利用を過度に躊躇させていないか注視し、必要に応じて見直しを検討していくことも重要である。

加えて、政府は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としている。こうした取組は必要であり、実施に当たっては、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重要である。

他方、所有者不明土地の利用の円滑化を図る観点からは、共有物の利用の円滑化を図る仕組みの整備や、所有者不明土地管理制度の創設等に向けて民法等が改正された。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。政府は、裁判所の関与の下で、不明共有者等に対して公告等をした上で、残りの共有者の同意で、共有物の変更行為や管理行為を可能にする制度の創設や、裁判所の関与の下で、不明共有者の持分の価額に相当する額の金銭の供託により、不明共有者の共有持分を取得して不動産の共有関係を解消する仕組みの創設を提示している。一方、インフラ整備のための公共用地取得では、共有地について多数の共有者が存在する場合、全員と売買契約を締結するまでは分筆登記ができないことから、結果的に契約時期が大幅に後ろ倒しになってしまう等の課題が指摘されている。そのため、現行民法では共有者全員の同意を要する類型の

行為（変更・処分）でも、例えば公共事業の場合には、持分の過半数の同意で分筆登記できるようにする等更なる検討が必要であり、東京都から国へ検討を促されたい。

(5) 土地所有に関する基本制度見直しの着実な執行

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

2020年4月に施行された改正土地基本法では、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着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2020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2020年5月、効率的な調査手法の導入により、第6次計画における実績事業量約1万km²と比較して1.5倍の進捗を目指す第7次国土調査事業十箇年計画を決定した。本計画をできる限り前倒し執行し、地籍調査の進捗率を早期に引き上げることが求められる。

以 上

2021年度第6号
2021年6月10日
第227回議員総会決議