

東京及び首都圏の国際競争力向上に向けた都市政策等に関する要望

～カーボンニュートラル、DXと安全・安心なまちづくり～

東京商工会議所
2022年6月9日

目次

基本的な考え方

【新規要望】

1. カーボンニュートラルを目指したまちづくり
2. 利便性の高いまちづくりのためのデジタル技術の活用
3. 人口減少下の快適で安全・安心なまちづくり
4. 東京ベイエリアを世界のショーケースに

【継続要望】

1. インフラ整備等の迅速かつ着実な推進
2. 施策のスピードアップに向けた環境整備

<基本的な考え方>

産業革命以降急激に活発化した人間活動により、経済・社会の基盤である地球の持続可能性が危ぶまれていることに端を発した「持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals：SDGs）」は、都市の国際競争力においても重要な評価指標となっている。従来どおりインフラ整備を進めているだけでは、都市の国際間競争を勝ち抜くことができない。森記念財団都市戦略研究所が2021年10月に発表した「世界都市ランキング」において、東京はロンドン、ニューヨークに次ぐ総合3位となったが、「環境」指標のランキングについては17位となっており、「経済」や「交通・アクセス」といった他の指標と比べ著しく評価が低い状況である。こうした世界の潮流のなかで東京及び首都圏の環境問題への取り組み、とりわけ政府が2050年の目標として掲げた「カーボンニュートラル」を目指したまちづくりは、新たに取組まなければならない重要な課題となっている。

また、国や都市におけるデジタル化についても、国際間競争が熾烈なものとなりつつある。国連経済社会局（UNDESA）が2020年に公表した世界電子政府ランキングでは、日本は前回調査時の10位から14位と後退した。他国が飛躍的に行政手続きのデジタル化を進めるなか、日本はウェブサイト上にある行政サービスの所在が分かりにくいことや、手続きの煩雑さなどが指摘されており、行政手続きの改善に急ぎ取組まなければならない。あわせて、ICT等の新技術を活用しつつ、都市のマネジメントを高度化することにより、都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける、持続可能な都市「スマートシティ」の整備も急がれる。国及び東京都では、官民連携してスマートシティの実証実験に着手しており、そうした取組を通じて企業・住民に対しスマートシティの利便性や目指すゴールについて広く理解を求めていくことが重要である。

一方、日本は既に人口減少局面に入っており、東京の人口も2030年を境に減少すると予想されている。東京及び首都圏が快適で安全・安心なまちでありつづけるために、人口減少を見据え、長期的な観点に立ち、都市が衰退しないための対策を立てる必要がある。

かかる課題を解決する方向性を示す都市として、東京ベイエリアでのまちづくりに大いに期待する。ネット・ゼロ・エネルギーのビルや住宅（ZEB、ZEH¹）が建ち並ぶまちをEV・燃料電池車が走行し、地域企業・住民・来街者がデジタル化による利便性の高いサービスを体験・体感できることが重要である。また、老朽化や被災、人口変動等に備えたマンション開発・管理など、東京ベイエリアが日本の都市の課題解決、さらには世界のモデル都市（ショーケース）となるよう開発を進められたい。そのノウハウが、世界の都市再生に寄与することを期待する。

以上の基本的な考え方のもと、東京及び首都圏が持続的かつ魅力あるまち、安全・安心なまちとして、国際競争力を向上させていくための都市政策等について以下のとおり要望する。

【国土交通省への要望】

【新規要望】

1. カーボンニュートラルを目指したまちづくり

政府は2030年度における温室効果ガス排出量について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。また、東京都においても、2050年に温室効果ガス排出実質ゼロに貢献する「ゼロエミッション東京戦略」を2019年末に策定するとともに、昨年3月には、「ゼロエミッション東京戦略Update & Report」を公表し、2030年までに温室効果ガス排出量を半減し、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。

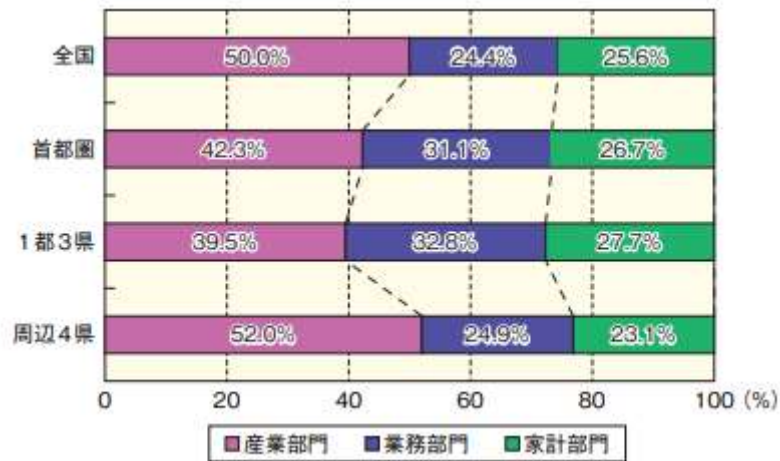
国土交通省が2009年に公表した「首都圏白書」によれば、2006年度の首都圏でのCO₂の排出量は、我が国のCO₂排出量のうち、約27%を占めており、近畿圏域及び中部圏域と比較して、最も高い割合を占めている。その一方で、2006年度の首都圏のCO₂排出量の部門別のシェアを見ると、首都圏においては、業務部門（31.1%）及び家計部門（26.7%）の合計シェアが57.7%となっている。これは、全国（業務部門及び家計部門の合計シェアが50.0%）と比較して高くなっている。

さらに東京都の温室効果ガス排出部門については、オフィスや商業施設、人口等の集積のため業務部門の排出量が全体の39.6%、住宅部門が25.7%、運輸部門が15.1%と、温室効果ガス排出量の約8割を占めている。

よって、東京及び首都圏においては、これら3部門からの排出を抑制することが肝要である。

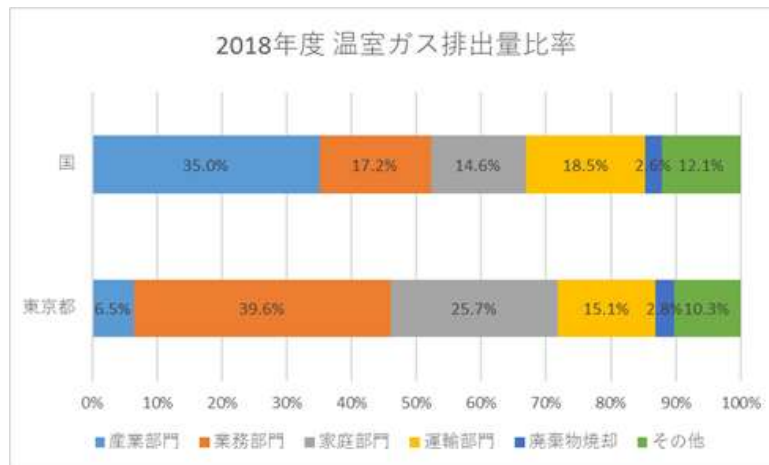
¹ 断熱性能等を大幅に向上させるとともに、高効率な設備システムの導入により、室内環境の質を維持しつつ大幅な省エネルギーを実現した上で、再生可能エネルギーを導入することにより、年間の一次エネルギー消費量の収支がゼロとすることを旨とした建築物（国の呼称：net Zero Energy Building、以下ZEBという）・住宅（国の呼称：net Zero Energy House、以下ZEHという）

首都圏の部門別 CO2 排出量のシェア (2006 年度)



出典：国土交通省「首都圏白書 (2009 年度)」

2018年度 温室ガス排出量比率



出典：環境省・東京都のデータにもとづき東商作成

また、東京及び首都圏は、都市の安全・安心に取り組みながら国際的な都市間競争に勝ち残るための日本経済のエンジンとしての機能強化をすべきであり、郊外は、ライフスタイルの変化に合わせた自立分散したまちに、地方は、コンパクトシティ化と交通・物流ネットワークの構築などを推進し、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自立分散・連携型都市形成を目指すべきである。エネルギー拠点についても、地域分散してエネルギー供給システムを配置することにより、東京、郊外、地方が相互に補完し合いながら発展することが可能となる。

昨今の気候変動の加速化を鑑みれば、脱炭素化に向けた取組は急務であり目標達成に向けては国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。今後、カーボンニュートラルの取組みを進めていくうえで、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を構築するとともに、大規模かつ積極的な財政支援を実施されたい。

重点要望(1) 業務部門・家庭部門のCO2 排出抑制のための取組み促進

- ◆ Z E B、Z E Hの普及及び既存ストック(既存の建築物、住宅)の断熱改修等を加速させる啓発・支援 [改正建築物省エネ法案(脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律案)の早期成立]
 - ・ 建築・改修需要の喚起のための、建築主、既存ストックの所有者、利用者等に対する環境等への取組みに関する啓発と補助制度の利用促進
 - ・ 建築事業者のZ E B、Z E H建築の受注促進のための知識・技術の習得等の支援
- ◆ 建築・改修推進のための事業環境等の整備
 - ・ 省エネルギー性能に関する国と東京都の統一的基準の設定
 - ・ 既存ストックの省エネ改修促進のための建築基準制度の早期見直し
 - ・ 建築資材等の価格上昇分を転嫁できる事業環境の整備
 - ・ 技術開発の支援(建築資材、施工方法、設備機器、再エネ技術等)
- ◆ 新築住宅・建物を対象とした太陽光発電パネルやZ E V²充電設備の設置義務化(都条例)には費用負担・設置環境等の問題があり設置者の理解を得るための取組みを
- ◆ 東京は電力の大消費地として、原子力発電の再稼働促進も含め、電力の低炭素化等に関する意識醸成を

業務部門・家庭部門のCO2 排出抑制のためには、Z E B・Z E Hの普及、並びに既存建築物の断熱改修等による省エネ対策が必要である。しかしながら、Z E B、Z E Hに関する認知度は決して高いとは言えず、まずは、Z E B、Z E Hの建築・既存建築物改修のための需要を喚起し、機運を醸成することが肝要である。そのためには、改正建築物省エネ法案(脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律案)を早期に成立させ、法に基づき、建築主、既存ストックの所有者、商業テナント等の建物利用者等に対して環境等への取組みの重要性を啓発していく必要がある。

あわせて、省エネルギー性能基準を満たすためのZ E B、Z E Hの建築、断熱改修コスト、再エネのための太陽光パネルの設置コスト等、建築主、既存ストックの所有者、利用者等の費用負担の増加について助成金の拡充や税制優遇、低利融資制度等の支援策が必要不可欠であり、そうした制度の活用法を丁寧に説明する等利用促進を図らねばならない。

特に、国土交通省の建築着工統計調査報告(令和3年)によると、新築数の86万戸に対し、既存住宅ストックは約5,400万戸であり、その既存住宅ストックのうち、現行の断熱性能を満たしている住宅は約13%にとどまっていることから、既存住宅ストックの改修を推し進めて行くことが極めて重要である。

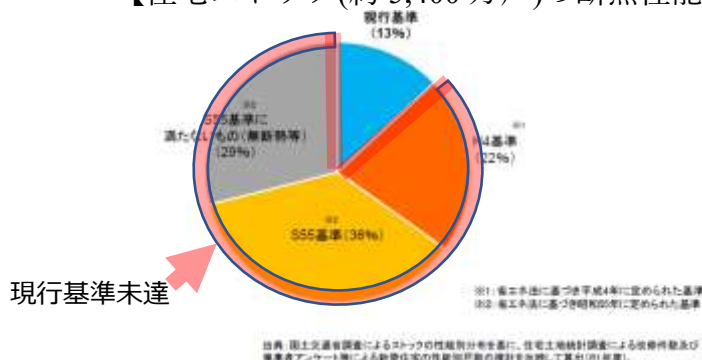
² ZEV(ゼロエミッション・ビークル)とは、走行時に二酸化炭素等の排出ガスを出さない電気自動車(EV)や燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)のこと

住宅戸数・住居面積・非住居面積に占める新築住居の割合

種別	既存ストック (a)	新築 (b)	b/a+b
住居戸数	約 5,400 万戸	86 万戸	1.6%
住居面積	7,735,350 千㎡	70,666 千㎡	0.9%
非住居面積	1,986,530 千㎡	48,460 千㎡	2.4%

出典：国土交通省（既存ストック）「建築物ストック統計（2020年公表）」、（新築）「建築着工統計調査報告（2021年）」

【住宅ストック(約5,400万戸)の断熱性能】



また、事業者のZEB、ZEH建築の受注を促進するための知識・技術の習得等の支援が不可欠である。特に中小事業者がZEB、ZEHの適格な建築工事が行えるよう知識・技術の習得に注力されたい。国土交通省は、本年3月に「良質な住宅・建築物の取得・改修に関する支援制度」についてのWEB動画を配信したが、このような取組みを積極的に進められたい。一戸建木造住宅戸数は一戸建住宅戸数全体の約91%を占め、その木造戸建住宅の約5割は中小の大工・工務店が供給している。一方で、一般工務店における新築注文戸建のZEH化率は、2020年度で10%未満と未だ十分に進んでおらず、今後取組みの加速化が必要な状況である。国土交通省は地域における中小工務店等の木造住宅の関連事業者がグループをつくり、省エネルギー性能や耐久性等に優れた木造住宅の整備を促進する「地域型住宅グリーン化事業」を進められているが、こうした取組みについてもより一層推進されたい。

一方、ZEB、ZEHの推進において、国と東京都がそれぞれ異なる省エネルギー性能基準の設定をした場合、事業者の混乱や建築を許可する側の審査の非効率化を招き、結果的にZEB、ZEHの普及が遅れてしまう懸念がある。国と東京都の基準の整合を取る等、事業環境を整備されたい。

さらに、既存ストックの断熱改修において、建物の形態規制により、既存ストックの省エネ改修等が困難になる場合がある。例えば既存の駐車場の上部に太陽光パネルを設置することによって、建蔽率規制や容積率規制に抵触したり、既存の建築物が形態規制の上限に近い状態で建築されている場合、断熱改修や設備改修により高さや建築面積等が増加してしまい、改修が困難となる場合がある。既存ストックの断熱改修を進めるために、現行の建築基準制度を早期に規制緩和されたい。

また、建築資材や燃料費等が上昇する中、ZEB、ZEHの建築による価格上昇を含め、

事業者が工事発注者に適切に価格転嫁できる事業環境の整備も極めて重要である。

加えて、CO₂ を吸着するコンクリートや CO₂ を固定させる木造中層建築資材である CLT (Cross Laminated Timber) の開発、省エネ性能が向上した設備機器等の開発が進んでいる。カーボンニュートラルを達成するために、新たな建築資材・設備機器、施工方法、再エネ技術等の技術開発を積極的に支援されるとともに、新たな資材・機器・技術を使用した建築土木工事について公共工事で活用されたい。

現在、東京都は、新築住宅・建物を対象とした太陽光発電パネルや Z E V 充電設備の設置義務化を検討しているが、設置や運用、更新に係る費用負担等の問題が生じることから、設置者の理解をしっかりと得る必要がある。

特に太陽光発電の最低設置基準を新たに設けるにあたっては、太陽光発電の設置が費用・日照時間のために経済合理性を有しない建物もあり、設置免除を含む柔軟な制度設計や例外規定について詳細な検討が必要である。また、太陽光パネル設置に限らず、代替措置として敷地外からの再エネ調達や電気購入なども含め、各建築物に応じて最も再エネ拡大に繋がる手法を選択できる制度設計とすべきである。さらに再エネ調達エリアは都内のみでは限界もあることも想定されるため、事業者の都外での取組み等を含め、幅広く評価する仕組みの検討を願いたい。あわせて、狭小住宅やペンシルビルなど、太陽光パネルを設置するための屋根の物理的なスペースの制約や、消費者が負担する機器の運用や更新費用、耐用年数を経過した太陽光パネルの廃棄処分の問題についても考慮する必要がある。

加えて、東京は電力のほぼすべてを都外からの供給に依存しており、送配電網から供給される電力の低炭素化が重要である。また、今年 3 月に発生した「福島県沖地震」においては、火力発電所が停止したことにより、電力の需給バランスが崩れ、都内でも大規模な停電が発生した。電力の低炭素化と安定供給を両立させていくためには、原子力発電の再稼働促進や大手電力会社間で電力の融通を行うための送電網整備などが極めて重要であり、その推進に向けて、国民・企業の意識醸成を図ることが必要である。

<企業の主な声>

- ・事業者をはじめ一般の消費者の省エネに対しての意識の醸成が十分になされている状況にはなく、今後、関係機関などが連携した、啓発活動を十分に行っていく必要がある。(建築設計業)
- ・「2050 年カーボンニュートラル」の達成へのさらなる貢献を目指し、住宅・建築物共に「省エネ性能が高く、脱炭素に繋がる新規良質ストック」の供給に向けた必要な対策と「省エネ性能の劣る数多くの既存ストック」への対策が極めて重要。(不動産業)
- ・大多数を占める既存ストックの断熱改修をもっと積極的に進めるべき。(流通業)
- ・省エネ化を進めていく上で、それに係わる助成制度は必要である。(建設業)
- ・政府が進める脱炭素化の動きについて、趣旨は踏まえつつ事業者、居住者の過度な負担にならないよう支援制度の充実等が必要。(不動産業)
- ・省エネルギー性能基準の強化・新設について、都独自の指標により達成すべき指標が複数存在することは、消費者も企業も混乱を招き、脱炭素化の速度を低下させる可能性もはらんでいる。(不動産業)
- ・脱炭素化対応を含め老朽ビル更新の推進が必要。(運輸業)
- ・省エネ、CO₂ 削減には、木造建築の促進、木材の利用促進も重要な手法である。こちら

についても周知を行っていく必要がある。(不動産業)

- ・早期の脱炭素化を目指した基準強化が目的であるならば、その手段たる建築物への再エネ導入・活用の促進のみならず、手段を拡大するオフサイトや電力購入等の他の手段も含め、目的成就に対する適切な手法を選択できるかたちにすべき。(不動産業)

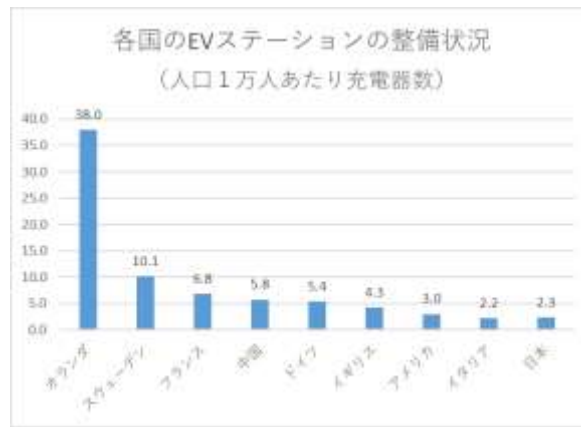
(2) 運輸部門の CO2 排出抑制のための取組み促進

- ◆ CO2 排出削減のための公共交通機関等への環境に配慮したエネルギーの安定供給(持続可能な航空機燃料 (SAF³) の国産化の推進、水素等のガス燃料の提供等)
- ◆ EV・FCV(燃料電池)車の普及のため EV・水素ステーション整備の促進
- ◆ 首都圏三環状道路等の交通ネットワークを整備し、渋滞解消による CO2 排出量削減
- ◆ 港湾、空港のカーボンニュートラルの推進
- ◆ CO2 排出量の少ないグリーン物流の強化
- ◆ 環境にやさしい公共交通機関の利用促進

CO2排出削減のためには、公共交通機関等の利用促進が有効な手段となるが、公共交通機関をより環境負荷の少ない輸送手段とするため、環境に配慮したエネルギーの安定供給に向けたエネルギー政策を立案・実施されたい。特に、航空事業者の持続可能な航空燃料(SAF=Sustainable Aviation Fuel)については、SAFを利用した航空機のみ発着陸を許可する国も将来現れる可能性があり、航空事業者にとって、SAFの調達事業継続のために極めて重要な問題となっている。海外からの調達については国際情勢の影響等を受けやすいことから、SAFの国産化を含めて政策の立案・実施が必要である。SAFの他、水素、アンモニア等のエネルギーについても事業者が安定供給できるよう継続して取り組まされたい。

また、国は、運輸部門の排出量のうち8割以上を占める自動車において、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%の実現に向け、次世代自動車の普及促進等を推進する方針であり、東京都も2030年までに都内で販売される乗用車の新車すべてをZEVやハイブリット自動車(HV)の非ガソリン車に切り替える方針を示している。その一方で、電気自動車や燃料電池自動車等の普及を推進するにあたり、現状ではEVステーション、水素ステーションの整備が進んでおらず、消費者のEV、燃料電池車の購買意欲を促進する環境が整っていない。一般社団法人日本自動車販売協会連合会によると、2021年のEVの新車販売台数は約21,000台(乗用車の販売台数の約0.9%)に留まっている。経済産業省の2022年度予算では、EVの充電ステーションの整備に375億円、水素ステーションの整備に90億円を充てているが、米国では、2021年11月に成立した米国インフラ投資法案により75億ドル(1\$=115円で8,625億円)をかけてEV車用の充電設備を米国内に50万基設置し(日本国内:2020年度末、29,233基ゼンリン調べ)、EVの普及を目指している。日本の現在の充電設備の整備状況下ではEVを普及させることが難しく、脱炭素の数値目標の達成のためにはEV、燃料電池車のためのインフラ整備を早急に進めるよう関係省庁が連携して取り組まされたい。

³ SAF (Sustainable Aviation Fuel、持続可能な航空機燃料) とは、バイオマス原料から精製される航空機燃料である。将来、SAFを使用した航空機のみ発着を認める国が出現することが予想されるが、日本国内でSAFの製造は行われておらず、安定供給に向けた国産化の推進が必要。



出典: ACEA(ヨーロッパ自動車産業協会)資料より。アメリカ、中国の数値は、IEA(国際エネルギー機構資料)より

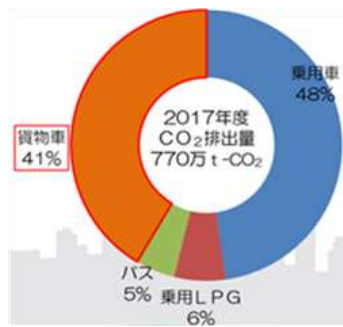
さらに、首都圏三環状道路等のミッシングリンクの解消は、東京及び首都圏に大きな経済波及効果をもたらすとともに、カーボンニュートラルの観点からも、渋滞解消によるCO₂排出量削減の効果が期待できることから、地域住民への丁寧な説明と安全確保を最優先としたうえで、早期に整備を進められたい。

あわせて、首都圏の港には多くの船舶が航行し、東京湾には工場、火力発電所などが集積している。カーボンニュートラルに向けて、港湾から排出されるCO₂の削減が果たす役割は大きく、積極的な取組みが必要である。国土交通省では、「カーボンニュートラルポート(CNP)」形成に向けた施策の方向性を提唱し、2021年12月には、「カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画」策定マニュアルを公表したところである。国際サプライチェーンの拠点かつ産業拠点である港湾において、水素・燃料アンモニア等の輸入等を可能とする受入環境の整備やベイエリアに保有する土地における太陽光等の再生エネルギー発電等により、カーボンニュートラルポート(CNP)形成のためのさらなる取組みが重要である。

空港においては、施設・車両からのCO₂排出削減、広大な敷地を利用した太陽光発電による再生エネルギーの活用や、2021年3月に立ち上げられた「空港分野におけるCO₂削減に関する検討会」での官民連携した取組みが行われているが、空港のカーボンニュートラル実現のために、これらの取組みを加速されたい。

一方、運輸部門のCO₂排出量の約4割は貨物車からの排出量で占められており、貨物車からの排出削減も重要である。ハード面では、環境性能優良トラック(CNGトラック、ハイブリッドトラック)や燃料電池トラック等のCO₂排出量の少ないトラックへ、ディーゼルトラックから買い替えもしくは改造が必要となることから、環境性能に優れたトラックへの切り替えに対する事業者への補助を拡充されたい。ソフト面では、共同輸配送の推進、宅配便再配達削減等によるトラック輸送の効率化、高速道路での自動運転・隊列走行、海運・鉄道へのモーダルシフトの更なる推進、ドローン物流の本格的な実用化・商用化等の検討を進められたい。

運輸部門の CO2 排出量の内訳



出典：東京都ホームページ

また、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割となっており、公共交通機関は、自家用車に比べ環境負荷の少ない移動手段である。CO₂排出量削減を図るため、環境にやさしい、公共交通機関を利用するよう継続して利用者へ告知されたい。

あわせて、公共交通における脱炭素化を図るため、LRT・BRTや電気自動車、燃料電池車をはじめとするCO₂排出の少ない輸送システムの導入推進を一層図ることが必要である。

<企業の主な声>

- ・欧米では、SAF を一定量使用していない航空機の発着を認めない国が出てくる可能性があり、SAF の調達ができない場合には日本の航空機が運行できなくなる懸念がある。SAF はとても高価な燃料で供給も限られており、各国が SAF の確保に競い合っている。日本での製造供給の目途が経っておらず大きな懸念事項となっている。(運輸業)
- ・国内でも EV、PHV、FCV 車両等の利用が増えると思うが、車両の普及に合わせた充電・充填設備、特に一般車両だけではなく、バスやトラックも充電・充填できる大型施設の設置も必要。(運輸業)
- ・世界各国で運転してきたが、日本では EV 車を充電するところが少ない。フランスやドイツでは、道路上のパーキングメーターのところに充電設備があり、駐車している間に充電できるようになっている。(自動車賃貸業)

(3) カーボンニュートラルと気候変動に適応したまちづくりへの転換

- ◆ コンパクト・プラス・ネットワークのための計画推進
 - ・居住機能や商業等の都市機能のコンパクトな配置誘導と、それと連携した公共交通等の移動手段の確保・充実による脱炭素型のまちづくりの推進
- ◆ 省エネ、再生エネ設備の導入・利用の拡大とエネルギー拠点の分散配置(地域におけるグリーントランスフォーメーションの推進)
 - ・都心、自立分散型郊外都市へのコジェネレーションシステム等の導入促進(導管補助事業等の拡充、コジェネレーションシステムの熱効率評価見直し)
 - ・地方小都市は、地産地消の再生可能エネルギーの発電システムを整備し、余剰電力の売電による収入増と発電事業による雇用創出により、地域の活性化を

- ・都内の建物敷地内での再生可能エネルギー設備の設置に代えて、地方都市への設置に対する補助の拡充（東京と地方都市の連携）
- ・再生可能エネルギー設備の設置を可能とする用途地域等の見直し
- ・エネルギー拠点の分散配置による国土強靱化

居住機能や商業等の都市機能をコンパクトに配置する、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりは、必然的に居住者の移動距離を短くするものである。さらに公共交通等の移動手段の確保・充実を図ることにより脱炭素型のまちづくりを推進することができる。既に、国土交通省で取り組まれているコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりは、人口減少下のまちづくりとともに、カーボンニュートラルのまちづくりを進めるものであり、積極的に進められたい。

地域におけるグリーントランスフォーメーションを推進するためには、省エネルギー、再生可能エネルギー設備の導入・利用の拡大とエネルギー拠点の都心・自立分散型郊外都市・地方への分散配置が必要である。都心及び自立分散型郊外都市においては、熱効率に優れているコジェネレーションシステム等の導入や、まち全体でエネルギー利用の最適化を行うエネルギーマネジメントの推進、地方都市においては再生エネルギーの発電システムの整備を促進することが望ましい。

<都心及び自立分散型郊外都市>

コジェネレーションシステムは、回収した廃熱を蒸気や温水として、工場の熱源、冷暖房・給湯などに利用でき、コジェネレーションシステムにより発生する熱と電気を無駄なく利用できれば、燃料が本来持っているエネルギーの約75～80%の利用が可能である。コジェネレーションシステムは、高い総合エネルギー効率を有しており、火力発電所のエネルギー効率40%を大きく上回る。また、オフィスビル、商業施設、ホテル等、それぞれエネルギー利用のピークが異なる施設が集積するエリアではさらに有効である。オフィスは、朝から夕刻までがエネルギーのピークであり、ホテルは夜間がピーク、商業施設は、祝祭日により多くのエネルギーを使用するため、ピーク時間帯が分散することにより効率的なエネルギーの運用が可能となる。

コジェネレーションシステムの整備促進のため、国際競争業務継続拠点整備事業として国土交通省及び災害時業務継続施設整備事業として東京都によりエネルギー導管及びその付帯施設の整備に要する費用について、国が2/5、東京都が2/5の補助金を支給することとなっているが、コジェネレーションシステムの整備については、災害時のみでなく、カーボンニュートラルにも資する事業であることから、予算を拡充し事業者が補助を受けやすくすることが望まれる。東京、新宿、渋谷等の業務核都市や、自立分散する郊外の柏や二子玉川のように、集積地、または将来の集積が見込める地域にコジェネレーションシステムが導入されるよう積極的な財政支援が必要である。

さらに、建物や建築設備等については、環境評価に基づき環境負荷の削減が要求されるが、熱効率は、その場合の評価指標の一つとして使われている。当該環境指標において、外部に供給されるコジェネレーションシステムの排熱については、評価ルールが特に定められておらず、評価指標の対象外となっている。コジェネレーションシステムの普及のためには、コジェネレーションシステムの熱効率の評価方法を見直し、建物の環境評価へ反映できるよう検討が必要である。

ZEB 評価における外部供給エネルギーの扱い



出典：
 エネルギーの電気・熱の
 エネルギー価値評価に関
 する論文
 大阪ガス株式会社エナジ
 ーソリューション事業部計
 画部

<地方>

地方においては、地域でカーボンニュートラルの再エネルギーシステムを構築し、売電することにより地域に利益をもたらし、雇用も生み出すことができる。宮城県大崎市の地元企業では廃油からバイオディーゼル燃料を製造販売する事例や、真庭バイオマス発電では間伐材によるバイオマス発電を行っている事例等、日本の地方都市で再エネルギー事業が行われている。これら地方の再エネルギー事業の後押しをし、カーボンニュートラルなまちづくりとともに地方経済の活性化を図りたい。

また、都内の建物敷地面積には限りがあり、建物敷地内での再生エネルギー設備の設置に代えて、地方への設置に対する事業者への補助の拡充も必要である。これにより東京と地方との相互連携が促進される。

地方における再生エネルギー設備の導入を円滑に進めるためには、地方自治体、事業者への補助の他、設備設置を可能とする用途地域の見直し等、都市計画を柔軟に運用する必要がある。また、設備設置に要する手続きの効率化、簡略化、迅速化が望まれる。関係省庁並びに東京都各局が連携し、望ましくはワンストップで手続きが進めることができるよう許認可体制について検討されたい。

<国土強靱化>

エネルギー拠点の分散配置により、大規模なエネルギー供給事業者の業務が停止した際にも、エネルギー供給が途絶えることを回避することができ、災害時の国土強靱化にも有効であるため、防災の観点からも地域配置を積極的に進められたい。

<企業の主な声>

- ・エネルギーの地産地消を実現し、再エネも組み合わせながら分散型エネルギーとして電気・熱を面的に融通する「スマートエネルギーネットワーク」のような、省エネ・省CO₂に加えて、エネルギーの経済性・安定供給そしてレジリエンスにも資する持続可能な街づくりの視点で検討を行っていただきたい。(電気・ガス業)
- ・都内の建物敷地面積には限りがあるため、建物敷地内に再生エネルギー設備を設置することが難しい。敷地外の地方へ設置する事業者への補助拡充をしてもらいたい。これにより東京と地方との共存共栄も可能となる。(不動産業)
- ・地域強靱化のため再生エネルギーによる地域独立電源を構築し、行政・警察・消防・自衛隊・避難者等のためのエネルギー確保を行うべき。(電気工事業)

2. 利便性の高いまちづくりのためのデジタル技術の活用

コロナ感染症拡大により行政手続きのデジタル化の立ち遅れが明らかになった。政府はデジタル庁、東京都はデジタルサービス局を創設し、行政手続きの効率化、迅速化等に取り組んでおり、住民及び事業者の利便性向上を速やかに図るため、行政のデジタル化を強く推し進めることが重要である。

また、日本各地でスマートシティの実証実験が行われているが、バルセロナ、シンガポール等、先行する都市に早く追いつき、東京及び首都圏の国際競争力を向上させるために、開発を急ぐ必要がある。住民・企業の理解・協力・参加がなければスマートシティの開発のスピードをあげることはできないことから、なるべく多くの住民・企業の理解・協力・参加をいかに得ていくかが極めて重要である。多くの企業は、利便性の高いまちづくりとカーボンニュートラルのためのデジタル技術活用に関心を寄せており、スマートシティのモデル都市の早期完成に期待している。

重点要望(1)行政のデジタル化の推進

- ◆行政手続きの効率化、迅速化、ワンストップ化
(省、庁、都、区の垣根を超えたデータの一元管理による行政サービスの効率化)
- ◆使いやすい、分かりやすい、見やすい、行政手続きのソフト・サービスの開発、並びに情報処理能力の強化
- ◆高齢者を取り残さないため、スマートフォン操作等の積極的な学習機会の創出
(デジタルデバイドの解消)
- ◆3Dデジタルデータ等の行政及び事業者の積極的な活用と活用推進のための周知啓発を

現状、国や自治体ごとに別々のシステムを使って行政サービスを行っており、住民や事業者が、関連する複数の所管部門で手続きをしなければならない事態に直面し、多くの労力と時間、無駄なコストを費やしている。住民及び事業者がより迅速・効率的に行政手続きを行えるよう、手続きの効率化、簡略化、迅速化を図りたい。さらには、省、庁、都、区の垣根を超えたデータの一元管理と連携により、望ましくはワンストップで手続きが進めることができるよう許認可体制及びデータの管理方法について検討されたい。ワンストップサービスの実現には、単にポータルサイトを立ち上げて窓口をつくるだけでなく、利用者の利便性向上と行政内部の効率化双方の観点から、各行政機関間でデータ連携を図り、手続きが一气通貫で完結できるようにすることが重要である。

また、オンラインで行政手続きが可能となるものが増え、利用者の利便性は確実に向上しているものの、一部のソフト・サービスについては、より使いやすい、分かりやすい、見やすいものとなるよう見直しが必要との声がある。既に民間企業では、デザイン思考の導入等により UI/UX⁴を重視した顧客サービスを提供しているが、公的機関が提供するサービスにおいても、同様に UI/UX の改善を図られたい。さらに、行政のウェブサイトのデザイ

⁴ UI (ユーザーインターフェイス) はユーザーに対するサービスやプロダクトの外観を表す言葉、UX (ユーザーエクスペリエンス) はユーザーがプロダクトやサービスを通して得られた体験を表す言葉。UI と UX を分析することによりユーザーフレンドリーな商品の開発が可能となる。

ンやコンテンツ構成の標準化・統一化が図られれば、利用者にとっての利便性も向上するため、標準化・統一化についても検討されたい。

さらに、災害対策のリアルタイム情報の発信等、人命に係わるレジリエンスを確保するための情報処理能力の強化については、優先的な取組みが必要である。

一方で、「スマートフォン等のデジタル機器の操作が難しい」、「近くに使い方を教えてくれる人がいない」といった理由で、デジタル活用を躊躇する人たちが高齢者を中心に存在している。「誰一人取り残さない」デジタル化の実現に向けて、デジタル・リテラシーの向上が必要である。これまでも地方公共団体や地域のパソコン教室等において、こうしたデジタル初心者をサポートする取組は行われてきたが、社会全体にデジタルの定着を図る観点では、より身近な場所でスマートフォン等のデジタル機器の利用方法を学ぶことのできる機会を積極的に創出したり、デジタルを活用した手続きに対するインセンティブの付与等の検討も重要である。

加えて、国土交通省はプラトールにおいて行政の保有するデータを活用して3D都市モデルを構築・オープンデータ化しており、一部の民間事業者は、このデータを活用して、人流解析、自動運転車両の運行、カーボンニュートラルの取組み、防災計画の立案等に役立てており、引き続き周知啓発を積極的に行われたい。

<企業の主な声>

- ・公共空間の利活用や商店街地域のまちづくりを促進していく上で、行政手続きの簡素化や特例措置等での弾力的な運用が重要。(貨物輸送業)
- ・公民連携した安全なまちづくりや行政組織内のDX、区民サービスUXの推進等、地域の新しい価値・課題に取り組めるセクション創設を要望する。(電気工事業)
- ・住民サービスのためのシステムは、それぞれの区で別々のシステムを使っていると聞く。これを一つに統合すれば税金の節約もできる。都と区の権限、役割を考えることも必要である。(不動産業)
- ・行政手続きがインターネットでできるものもあるが、使い勝手が良くない。もっと使いやすくしてもらいたい。また、行政の情報システムの処理能力が低いのが故に提供できないサービスがあるようなので、情報システムの更新が必要。(設備工事業)

(2) スマートシティの早期実現に向けて

- ◆住民・事業者の理解・協力・参加によるスマートシティの推進
 - ・利便性の理解を広めるため実装モデルをつくり成功の積み重ねを
 - ・中小を含む多くの事業者の参画の支援
 - ・社会実装の早期実現による、まちの価値向上
- ◆事業者から要請のあった行政の保有データの開示協力(人流データ等)、規制緩和並びに一定の配慮をしたうえで、民間が所有するデータを活用できる制度の構築を
- ◆都市OS⁵のAPI⁶連携による都市間のデータ連携とサービスの連携

⁵ 都市OSとは、スマートシティで実現する物流、医療、福祉、防災など様々な新しいサービスを提供するための基盤

⁶ API(Application Programming Interface)とは、ソフトウェアやプログラム、Webサービスの間をつなぐインターフェースのこと。APIの利用により、複数の他のサービスと連携することができる

国及び東京都では、デジタル技術を利用したスマートシティの構築を進めているが、先行する世界の都市に早く追いつくためには、実装モデルの成功の積み重ねにより、できる限り多くの住民・企業にその利便性を体験してもらい、開発に協力・参加をしてもらう機運を醸成することが肝要である。そのためには、大企業及びその人材のみならず、中小を含む多くの事業者・大学の人材が実装モデルの開発に参画できるようにすることが必要である。東京都では「地域を主体とするスマート東京の先行事例創出事業」として、地域の自治体を中心に地元企業や大学等が連携することで、地域課題を街のスマート化で解決していく取組を支援している。また、「スマート東京の実現に向けたスマートサービスの実装促進」事業では、地域と連携し、スタートアップ等によるスマートサービス実装事例の集積を進めている。こうした取り組みを官民が連携してより一層広げていくことで、たとえ小さな実装事例であっても実サービスとして稼働する事例を積み重ね、実装事例を元に新たなサービスの創出やデータ・サービス間連携が進められていくサイクルを生み出すことが重要である。

そうした、便利なスマートサービスが数々生み出されていくことで、事業者や住民等の都市のスマート化への理解が深まり、スマートシティ実現の加速化につながっていくと考える。スマートシティの早期実現により、まちの利便性が向上すれば、多くの人がまちに魅力を感じ、土地や建物等のまちの資産価値も上がることになる。こうしたモデル都市が都内各地、ひいては全国に展開されることを期待する。

国土交通省はプラトーのように行政の保有するデータを活用して3D都市モデルを整備・オープンデータ化しているが、それでもなお民間事業者からは「行政がどのようなデータを保有しているのか分からない」、「行政のもつデータを事業に活用させてもらいたい」、「行政から開示されているデータが限定的で、自治体によっても差がある」という声が多く聞かれる。民間事業者から要請があった行政の保有データについては積極的に開示されるとともに、行政が保有しているデータリストを公表することも重要である。

また、事業者が、まちの混雑度合や発災時の避難経路のモニタリングのため電柱に人流センサーを設置しようとするケースでは、電柱が設置されている道路は道路法による制約があり、防犯上の監視カメラの設置については条件付きで認められているが、人流センサーの設置は認められていないため、煩雑な手続きを複数の省庁・部局で行っており、スマートシティの開発スピードを上げるうえでの支障となっている。人流センサーの設置は一例であるが、開発を進めるための法令改正等の必要な規制緩和の取り組みと、改正後の法令の適切かつ柔軟な運用が必要である。

あわせて、個人情報取扱いや情報セキュリティについて、漠然とした不安を抱く人が多いことから、個人情報保護のルール等を積極的に発信することで、そうした不安を払拭するとともに、民間が所有するデータについて、一定の配慮をしたうえで活用できる制度の構築についても検討が必要である。

加えて、スマートシティが全国的に展開できるよう、都市OSのAPI連携による都市間のデータ連携とサービスの連携を図ることが必要である。現在、個々の企業が都市OSの開発を進めているため、複数の情報技術ができ上がり、場合によっては乱立し、結果として利用者の利便性が低下し広域に普及しない、もしくは時間の経過とともに情報技術が孤立して互換性を失うといった懸念の声がある。スマートシティが全国に展開されるよう、スマ

ートシティ同士の情報技術連携の推進と技術の継続的な刷新が図られるよう努められたい。

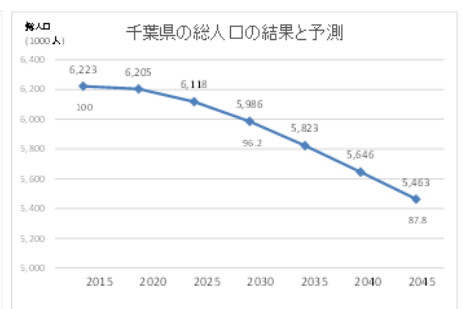
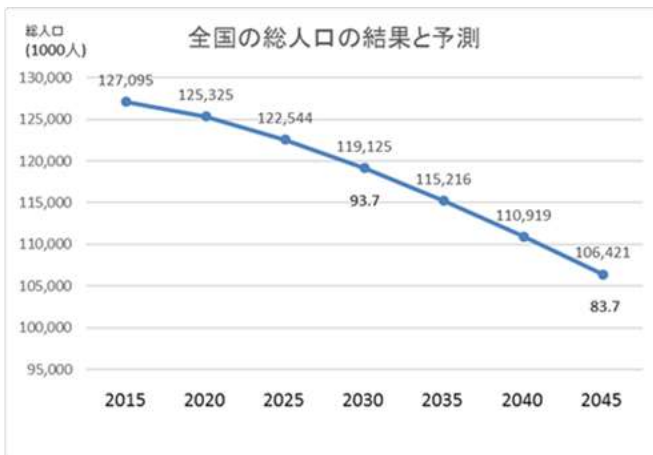
＜企業の主な意見＞

- ・事業者・行政へのメリットだけでなく、国民・都民にどのようなメリットがあるのかという観点で開発を進めてもらいたい。（流通業）
- ・脱炭素化と IT 技術の活用による高齢化に対応したまちづくりをスマートシティ東京として整備し世界最先端の都市を目指したらどうか。（建築設計業）

3. 人口減少下の快適で安全・安心なまちづくり

安全・安心に生活できるまちであることが、まちづくりの根幹となる。2015年の国勢調査に基づく国立社会保障・人口問題研究所の将来人口予測（「日本の将来推計人口（2017年推計）」）では、2053年にはわが国の人口は1億人を下回ると推計されている。過疎化が進むのは地方都市のみならず、東京においても2030年から人口減少に転ずると予想されている。東京及び首都圏が快適で安全・安心なまちでありつづけるために、人口減少に転じる前に長期的な観点に立ち、都市が衰退しないための対策を立て、手当しないと手遅れになってしまう。人口減少は、経済、財政規模の縮小等、都市に様々な影響を及ぼすが、本要望では、建物の老朽化と居住者の高齢化が進行し、管理不全や耐震化の遅れが指摘され、現在法改正等が検討されている老朽マンションの建替えと、都市景観やコミュニティの質の劣化をもたらし、企業の関心も高い空き家・空き地の問題を取り上げたい。

全国及び首都圏の総人口の結果と予測

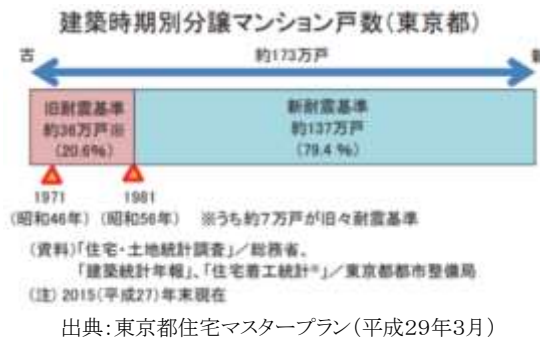


出典：いずれも国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」をもとに東商作成

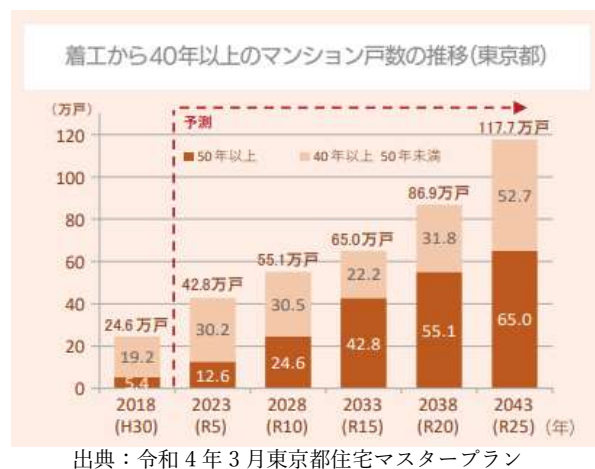
重点要望(1)老朽マンションの建替え等の促進

- ◆老朽マンション等の再生・耐震化に向けた建替え等の促進のための阻害要因の改善
 - ・マンション建替えの決議要件の見直し（区分所有者等の5分の4以上の同意要件の緩和、所在不明者・意思非表示権利者等の議決権からの除外等）
 - ・区分所有者の建替え費用軽減のための道路斜線、日影規制、高さ規制等、建築規制の緩和による容積率の拡大等
 - ・老朽マンションを別敷地で建替えが可能となるような仕組みづくり
- ◆緊急避難道路沿いのマンションの建替え等促進
- ◆耐震化や再生が難しいストックなど適切な解体撤去の促進

東京及び埼玉県、千葉県、神奈川県の一都三県において、全国の約5割のマンションストックがあり、特に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。東京都の分譲マンションストックは約173万戸（2015年現在）であるが、約173万戸のうち約2割の約36万戸は、1981（昭和56）年以前の旧耐震基準（うち約7万戸が旧々耐震基準）で建築されている。



また、令和4年3月に策定された「東京都住宅マスタープラン」では、着工から40年以上のマンションは、2023年に42.8万戸、2043年に117.7万戸になるものと予測されており、マンションストックの高経年化が進んでいる。



あわせて、分譲マンションの世帯主の年齢が65歳以上である割合は、2013（平成25）年で29.9%となっている。建築時期が1970（昭和45）年以前のマンションでは59.1%、1971（昭和46）年から1980（昭和55）年のマンションでは51.8%となり、1980年以前に建設された

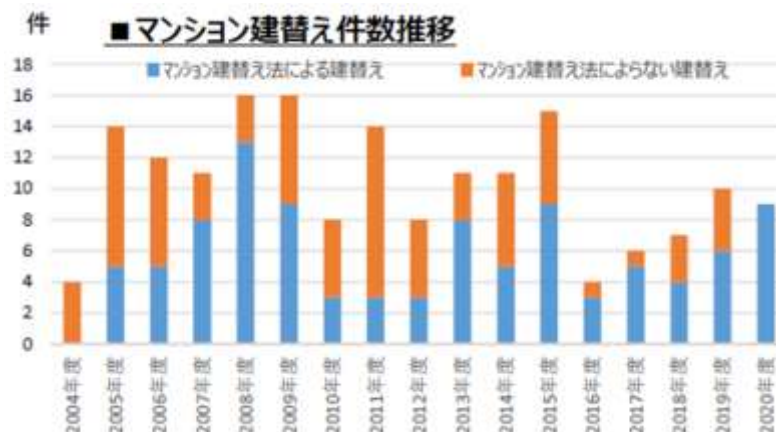
マンションの世帯主のうち半分以上が65歳以上の高齢者となっており、マンションストックの高経年化とともに居住者の高齢化も進んでいる。



(資料)「住宅・土地統計調査」/総務省

出典:東京都住宅マスタープラン(平成29年3月)

下図は、マンション建替え件数の推移を示しているが、2004年から2020年までの建替え件数の累計は176件であり、1年間あたり平均で約10件の建替えが行われている。現行の制度のもと、このペースで旧耐震基準を満たさないマンション約36万戸(2015年時点)の建替えを行っていても高経年マンションの増加に全く追い付くことができない。



出典:国土交通省資料より不動産協会が作成

マンション建替えの決議要件(区分所有者等の5分の4以上の賛成)の緩和等、区分所有法の改正だけでマンション建替えが大幅に進むとは考えにくい。建替えを進めるにあたり一番の障害となるのが、建替えに伴う所有者の費用負担である。容積率に余裕があるために、建替え後に増床部分を売却しマンションの建替え費用に充当でき、区分所有者が建替え費用を負担しなくても良いというような好条件が揃っている物件は稀であり、現状では、好条件がそろっている物件に限り建替えが進んでいる状況である。多くの物件は、容積率に余裕がなく、また、道路・隣地斜線、日影規制、高さ規制等によりマンション建替え資金の捻出のために必要な増床が確保できない状況にあり、これらの規制緩和が極めて重要である。そうしたことを踏まえ、所在不明者・意思非表示権利者等の議決権からの除外、マンション建替円滑化法による敷地売却決議要件の緩和、現行法では全員同意が必要な建物及び敷地の一括売却を一定の賛成率で行うことを可能とする仕組みの検討、同一敷地ではなくマンション建替え用の用地を別途手当てして当該用地を利用した建替えなど、新たな手法、法制度の整備を検討されたい。新たなマンションに移転する住民の費用負担

を軽減するため、不動産取得税・登録免許税・譲渡所得税等についてさらなる税負担軽減も必要である。

また、緊急避難道路沿いの老朽化マンションの建替え、木密地区の解消のための近接したマンションとの一体的再開発、旧耐震基準のマンションの建替え等、防災上急がなければならない物件については、行政主導による速やかな建替えが必要である。

さらに、除却の必要性に係る認定対象について、2022年4月の改正マンション建替円滑化法の施行により、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、並びにストックの適切な解体撤去を促進させていくことが必要である。

<企業の主な声>

- ・マンション建替えの同意要件（区分所有者等の5分の4以上の賛成）緩和の検討が進んだことは一歩前進であるが、建替えのための区分所有者の費用負担、容積率、日影斜線、高さ制限など様々な問題があり建替えは容易ではない。（不動産業）
- ・緊急輸送道路での建物耐震補強は進んでいるが、一方で区内の主要道路では進んでいない。東京都と同程度の取組みが区道でも必要ではないか。（電気工事業）
- ・人口が減少した東京に必要な都市計画やインフラ整備等を研究し、今から手を打たないと手遅れになる。（建設業）

(2) 空き家・空き地対策の推進

- ◆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
 - ・改正都市再生特別措置法による制度を活用したまちの活力の維持
 - ・コミュニティや住環境の質の低下防止
- ◆改正所有者不明土地法（改正所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法）の周知啓発
 - ・所有者不明土地について、再生発電設備、防災施設への利用促進
- ◆土地所有者等に対する土地の適正な利用、管理に関する責務についての周知啓発

都市、地方に拘わらず、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家等への対策は重要である。人口減少による懸念事項の第1は、空き家の増加による都市の荒廃である。2021年3月に公表された「未来の東京」戦略では東京の世帯数については、2035年727万世帯でピークアウトし、2060年に646万世帯と、81万世帯（△11%）の減少が予測されており、都内の余剰住宅が11%増加することとなる。

都内世帯数の将来予測



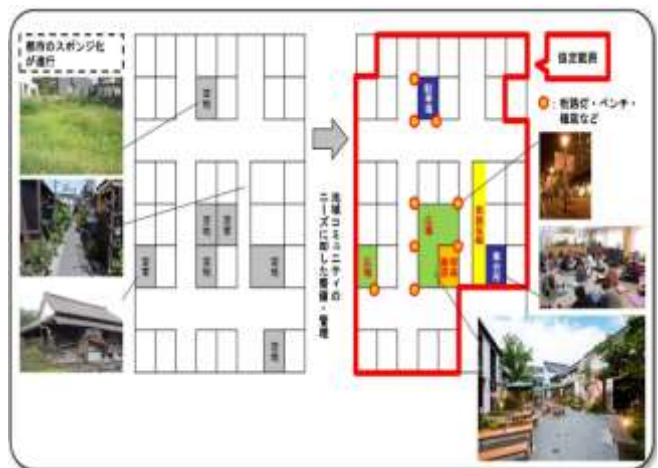
総務省が発表した「平成 30 年（2018 年）住宅・土地統計調査」では都内の空き家数 81 万戸、空き家率は 10.6%（内、約 7 割は賃貸用）となっている。単純に 2018 年時点の空き家率に世帯数減少による余剰家屋数を加算すると都内の約 22%の家屋が空き家となり、所有者不明土地・家屋の発生、老朽化家屋の発生、スポンジ化現象が進まざるを得ない状況である。諸外国では、スポンジ化した地域がスラム化する等、コミュニティや住環境の質が低下し社会問題となっているが、東京及び首都圏で同様の問題が発生しないよう、手遅れにならないうちに対処することが重要である。

「空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、コンパクト・プラス・ネットワークなど総合的な空き家対策を推進している。また「改正都市再生特別措置法」の施行に合わせ、「低未利用土地権利設定等促進計画」「立地誘導促進施設協定」等の新たな制度を創設し、都市のスポンジ化対策を実施しているところであるが、さらなる推進が必要である。

「低未利用土地権利設定等促進計画」の活用イメージ



「立地誘導促進施設協定」の活用イメージ



出典: 左右いずれも国土交通省 都市のスポンジ化対策 活用スタディ集

また、所有者不明土地について、改正所有者不明土地法（改正所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法）が今年 4 月の国会において成立した。今回の改正により、地域福利増進事業の対象事業が拡充され、現行の広場や公民館等に加え、再生可能エネルギー発電設備や備蓄倉庫等の災害関連施設の整備に関する事業が追加された。所有者不明土地が

カーボンニュートラルや防災・減災等の重要施策の後押しにつながる事が可能となり、利用促進に向けた周知啓発を積極的に進めることが重要である。

さらに、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・取引にあ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、所有者不明土地の発生予防のためにも国民、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。

政府は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。政府は、新制度の執行にあたっては、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っているが、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。

<企業の主な声>

- ・無人化した住宅などの公共取得によって、都市の美観と災害防止を図るべき。(サービス業)
- ・土地所有者不明などで、木密、減災の観点から再開発をしようにも開発が阻害されるようなことは問題である。(建設業)

4. 東京ベイエリアを世界のショーケースに

東京都は今年3月に「東京ベイ e S Gまちづくり戦略 2022」を策定し、東京ベイエリア全域を対象に、グリーンとデジタルを基軸とした次世代の都市づくりに関する考え方を取りまとめた。東京都内の多くの企業が、現在進められている東京ベイエリアの開発に関心を寄せており、カーボンニュートラルの都市やデジタル技術を活用した利便性の高い都市等の早期形成に期待している。東京ベイエリアのまちづくりにおいて最も重要なことは、都民・企業によるモデル都市形成への賛同・協力を得ることであり、これにより開発のスピードアップと持続的なまちづくりが可能となる。より良いまちづくりへの原動力は、我がまちに誇りや愛着、共感を持つ人であり、シビックプライド(郷土愛)の醸成は不可欠である。対象エリアのそれぞれのまちにおいて歴史文化の教育などにより、シビックプライドを育てていくことが重要と考える。加えて、都民・企業の理解促進に向けた広報活動等、各戦略の効果を広く周知するための取組強化が重要である。

◆住民・事業者・来街者の開発への協力・参加

(東京ベイエリアを「カーボンニュートラル・DX・安全安心」等の課題を解決するモデル都市に)

- ・住民・事業者・来街者がZEB、ZEH、デジタルサービス等の体感・体験を通じ積極的に開発に協力・参加できるような取組みを ⇒ ゼロエミッション都市、スマートシティの実現

◆経済効果を波及させるインフラ整備

- ・東京ベイエリアと都心や空港、さらに各地とをつなぐ陸・海・空の交通・物流ネットワークの整備

(臨海地下鉄新線、羽田空港アクセス線、地下鉄8号線、品川地下鉄、新空港線、首都高速晴海線延伸、第二東京湾岸道路等)

◆文化交流拠点の創造

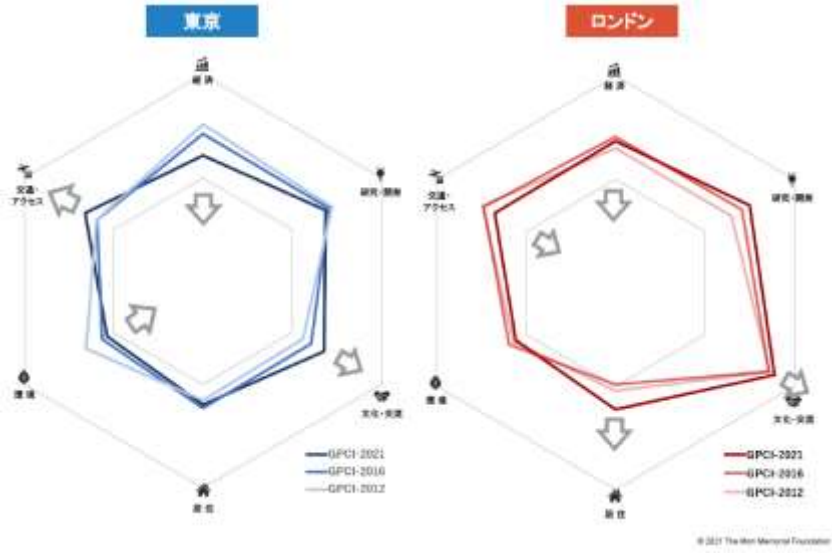
- ・エンターテインメント、MICE 関連施設の集積等

東京ベイエリアは、都心や空港にも近く、街区の大きさ、権利関係の視点からもカーボンニュートラルの達成、行政等のデジタルトランスフォーメーション、人口減少等の課題を解決するモデル都市としてその実現性が高いエリアである。東京ベイエリアをモデル都市とするためには、まず、住民、事業者、来街者にカーボンニュートラルのためのZEB、ZEHや利便性の高いデジタルサービス等を体験、実感してもらうことによって、その魅力や有用性を深く理解してもらうことが必要である。そのうえで、住民、事業者、来街者にベイエリア開発に積極的に協力・参加してもらうことで開発がさらにスピードアップするものとする。ベイエリアが、カーボンニュートラル、DX、安全・安心等様々な社会課題の解決に向けた日本、さらには世界のショーケースとなり、世界各地に広まるよう強力に開発を後押ししていただきたい。

また、ベイエリアにおけるまちづくりを東京の経済活性化に最大限生かすためには、まちのにぎわい・交流を促進し、その成果を各地域に波及させるインフラ整備の推進が極めて重要である。東京都が本年2月にまとめた『『未来の東京』戦略 version up 2022』では、多摩モノレール延伸（箱根ヶ崎方面）、有楽町線延伸（豊洲～住吉）、都心部・品川地下鉄（白金高輪～品川）の3路線を早期事業化の路線としたが、ベイエリアの開発促進のためにはベイエリアの背骨となり、都心とベイエリアを結ぶ都心部・臨海地域地下鉄の整備も不可欠である。現在、都心（東京駅周辺地域）と臨海副都心（晴海、有明、青海、お台場）の鉄道アクセスは脆弱であり、将来の中央防波堤埋立地・新海面処分場の発展のためにも、とりわけベイエリアの背骨となる臨海地下鉄の整備は、都心と臨海部のアクセスを飛躍的に向上させるとともに、延伸により羽田空港へのアクセス向上も図ることができる。臨海地下鉄の整備に早期着手できるよう準備を進められたい。都心、臨海副都心、空港、さらに各地をつなぐ陸・海・空の交通・物流ネットワークの整備は、東京の国際競争力向上のために極めて重要であり、ストック効果が最大限に発揮されるようスピード感をもって進められたい。

さらに、ベイエリアは、東京の弱点を解決できる最も可能性の高いエリアである。森記念財団都市戦略研究所が2021年に発表した「世界の都市総合力ランキング」で、東京は、ロンドン、ニューヨークに次いで第3位となっているが、第1位のロンドンに比べて、文化・交流の評価で劣っている。ベイエリアにスポーツ、ライブエンターテインメント施設、MICE 関連施設を整備することにより、東京の国際競争力向上を図れるよう計画を支援されたい。

東京とロンドンの各分野の指標 (2012、2016、2021)



出典：一般財団法人 森記念財団 都市戦略研究所「世界都市ランキング」

【継続要望一覧】

1. インフラ整備等の迅速かつ着実な推進

(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

- ①都心、郊外にかかわらずオフィス・住宅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
- 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、都市再生促進税制等の確実な延長、東京等の大都市と地方都市との連携・交流による、更なるイノベーション力向上への支援等)
- 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）
- ④木密地域等密集市街地の早期改善
- ⑤無電柱化の推進
- 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
- ⑦民間による防災・減災対策の促進
- ⑧都市衛生環境整備の促進

(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

- ①首都圏三環状道路の整備（外環道、圏央道）
- 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
- 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
- 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
- ⑤首都圏の高速道路、国道等の交通円滑化
- ⑥物流分野の生産性向上の加速及び関連施設の整備
- ⑦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）
- ⑧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
- ⑨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)

(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

- 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

(4) インフラ関連産業の持続的な発展に向けた支援

2. 施策のスピードアップに向けた環境整備

- (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
- (2) 官民連携による用地取得業務の加速
- (3) 用地取得における不公平感の解消
- (4) 地籍調査の早期の進捗率向上

1. インフラ整備等の迅速かつ着実な推進

新型コロナ感染症の拡大は、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。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り、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。また、東京及び首都圏の大都市が、新型コロナを機に急速に進展するデジタル技術も活用しながら地方都市との交流・連携を促進し、イノベーションの創出につなげるなど、日本全体の成長を牽引していくことも重要である。

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。そのためには、令和5年3月末に適用期限を迎える都市再生促進税制等の確実な延長等が必要である。

(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

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
 - ・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。
 - ・社会環境や多様な働き方、ニーズの変化に対応したまちづくりを進めるため、土地利用・建築規制等の一層の柔軟化が必要。
 - ・新型コロナウイルス感染拡大により、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、娯楽施設の立地する自立した都市となれるようスピーディな都市計画の運用
- ◆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）
- ◆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

<企業の主な声>

- ・社会環境やニーズの変化に対応したまちづくりを進めるため、土地利用・建築規制等の一層の柔軟化が必要。（不動産業）
- ・特定街区の変更には関係権利者全員の同意を必要とする現実離れの制度が立ちはだかり用途変更もできないまま老朽化し負の遺産になってしまう。（不動産業）
- ・まちづくりのため、マンション建設における駐車場の附置義務の緩和を望む。公共交通機関が発達したため、駐車場に大きな空きがでている。（流通業）

- ・多様な働き方・ニーズ（コワーキングスペースや小規模オフィス等）に対応していくためにも、建築物の用途制限の緩和など、都市計画の柔軟な変更が求められる。（貨物輸送業）
- ・老朽化した中小のビルの建替えにあたり、建築基準法や都条例等の制約がありなかなか進まない。中小ビルの建替えを早急に進めるような制度設計をしてもらいたい。（不動産業）

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、都市再生促進税制等の確実な延長、東京等の大都市と地方都市との連携・交流による、更なるイノベーション力向上への支援等）

- ◆（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都市再生促進税制の延長・拡充などの税制支援）
 - ・日影規制や駐車場附置義務の柔軟化の継続的な推進
 - ・複合用途施設に対する容積率緩和
- ◆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
- ◆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）
- ◆各地域の多様な商材を日本各地さらに世界へ広めていくための東京圏におけるプラットフォームとしての機能の充実
 - ・東京や首都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
- ◆交通・物流ネットワークにおけるミッシングリンクの解消による東京および首都圏と地方都市の連絡速度の向上

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

<企業の主な声>

- ・東京23区のインフラ整備の課題としては、まず、①インフラ老朽化の対応、②首都直下型地震対策、③高齢化に対するインフラ整備が必要だと考える。(建築設計業)

④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)
- ◆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
- ◆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

<企業の主な声>

- ・地域の防災性を高めるため木造不燃化、道路の拡幅、公園・広場等の確保等の施策を推進する必要がある(建築設計業)※その他にも木密地域の不燃化、解消を望む声多数
- ・木密解消のために建物を建替えようとしても斜線制限があり元の容積率が確保できない。国や東京都に規制緩和の検討をしてもらいたい。(設計コンサルタント業)
- ・4m未満の狭隘道路について、緊急車両の進入を妨げる路上の植木鉢等についてより厳格な措置をお願いしたい。(不動産業)
- ・墨田区北部地区の多くの街区が東京都の総合危険度ランク4~5である。狭隘道路のため延焼遮断帯の形成も不十分である。区画整理はあきらめるべきではない。(流通業)

⑤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)

<企業の主な声>

- ・自転車・歩行者の妨げになる電柱問題の解消(無電柱化)とともに歩車道区分を明確にするなど安全・安心な環境を早期に整備してもらいたい。(設備補修業)※その他にも無電柱化の推進を望む声多数
- ・インフラ整備の資金と手法について、民間資金の活用を最大限進めてはどうか。(建築設計業)

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

- ◆高規格堤防、調節池の整備、河川、海岸保全施設・港湾施設の耐震・耐水対策、治水施設の整備推進
- ◆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・高潮等の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・税制支援等の後押し
- ◆浸水区域を経由せず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、高層階に避難し易くする改修への支援等の推進
- ◆京成本線荒川橋梁架け替えの早期着工

<企業の主な声>

- ・港南5丁目と同3丁目間の京浜運河に水門がないため、浸水や水害の危険性があり、対策をお願いしたい。(不動産賃貸業)
- ・芝浦港南地区は、高潮や大潮のタイミングが重なると浸水被害が想定される。水門の開閉と河川の増水のバランスを取るために、下水道局、河川局、港湾局が連携して対応してもらえるか不安に思う。(不動産賃貸業)
- ・田園調布地区の堤防、遊水池、貯留施設の整備、京浜河川事務所所有のポンプ車の追加配備が必要である。(土木工事業)
- ・京成本線荒川橋梁は他の橋梁に比べて低く、ここから越水する危険性があり架け替え工事を早期着工してもらいたい。(不動産業)
- ・荒川の氾濫対策として、都では高台のまちづくりを進めているが、区画整理等で相当の時間を要するため、完成するまで避難施設・民間大規模建築物への避難協定等を準備すべき。(流通業)
- ・国・都・区の行政の垣根をどう超えるかという解決すべき課題がある。例えば、水辺などは品川、港、大田区が全部つながっている。しかし全体管理は東京都港湾局でやっており、水域管理はそれぞれの区がやっている。行政区間が変わると護岸の手すりのデザインが変わる。水辺の開発は防災や観光のための国家プロジェクトである。区単位で進まないということであれば、東京都全体の枠組みで進めるべき。(建設業)

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
- ◆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

⑧都市衛生環境整備の促進

- ◆下水処理場の処理能力の拡充
- ◆ごみ置き場の衛生環境の向上

<企業の主な声>

- ・大雨の際に水再生センター周辺で水質汚染と悪臭が生じることがある。(不動産賃貸業)
- ・ごみ置き場でのごみの置き方に工夫が必要。都市の美観と衛生上の問題がある。(建設業)

(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

①首都圏三環状道路の整備（外環道、圏央道）

- ◆東京外かく環状道路（外環道）
 - ・陥没・空洞箇所周辺における丁寧な対応
 - ・陥没等の再発防止策を徹底し、安全確保を最優先としたうえでの工事実施により 関越道～東名高速間の早期開通
 - ・東名高速～湾岸道路間の早期計画具体化
- ◆首都圏中央連絡自動車道（圏央道）
 - ・早期の全線開通及び4車線化の加速化

<企業の主な声>

- ・外環道開通時の利益を分かっているが、一部の反対者のために遅れている。その間の経済ロスは誰も補償してくれない。（流通業）
- ・青梅街道ICのハーフインター計画はフルインターに見直すべき。（建設業）

②都心と首都圏空港間等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]、新金貨物線の旅客化、メトロセブン）
- ◆混雑緩和や安全性の向上、輸送障害の改善に資する取組推進

<企業の主な声>

- ・新空港線の早期整備を検討願いたい。新空港線ができると新宿・池袋・埼玉方面からの羽田空港への利便性も高まる。（土木建設業）
- ・江東区内の南北移動の活性化（回遊性）及び通勤時の混雑解消に重要なため、地下鉄8号線を早急に整備してほしい。（不動産業）
- ・大江戸線の大泉学園までの早期開業を。（設備保守業）
- ・葛飾区は、区内を南北に走るJR新金貨物線の旅客化事業に着手することを発表した。その後、事業化が進んでいない。（不動産業）
- ・江戸川区を縦に走る鉄道がなく、環七沿いのメトロセブンの開業を推進してほしい。（電気工事業）

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：新本牧ふ頭整備等）
- ◆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
- ◆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

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及び駐機場の拡大、都心への交通アクセスの強化

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）
- ◆混雑緩和を目的とした高速道路料金見直しにおいて、事業者の実態に合わせ行うよう車両の適用除外など柔軟な実施方法の検討。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
- ◆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

<企業の主な声>

- ・目黒インター出口の渋滞を解消してもらいたい。（自動車賃貸業）
- ・中央防波堤外側付近道路、臨海副都心に向かう道路、ゲートブリッジ道路、357号線がコンテナ車により片道一車線になり渋滞がひどい。そのため救急車の動きもスローになってしまっている。埠頭近辺は渋滞がひどい。（自動車賃貸業）
- ・高井戸ICの中央道下り入口の早期実現を。（建設業）
- ・渋滞解消のため江東区南砂2丁目葛西橋通りのJR貨物線路の踏切に信号機を新設してもらいたい。（不動産業）
- ・環七に抜ける道がスクールゾーンであるにも関わらず、速度の速い車が侵入してきて危険。車両侵入対策が必要（設備保守業）
- ・東京都と京王電鉄が進める連続立体交差事業（笹塚～仙川間）の早期完工が地域住民の願いである。（設備保守業）
- ・西武新宿線の連続立体交差事業を進めてもらいたい。（設備保守業）

- ・東武東上本線大山駅付近の連続立体化交差事業の計画的かつ円滑な整備が望まれる。
(貨物輸送業)
- ・東武伊勢崎線立体交差事業による渋滞と地域分断の解消効果を期待する。(流通業)
- ・国道6号を横切る新宿踏切は渋滞頻発箇所となっており、国土交通省と区で早期に計画を定めてもらいたい。(不動産業)

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・モーダルシフトの推進、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

<企業の主な声>

- ・大森駅周辺に荷捌きがないため渋滞している。違法駐車対策のため、納品・荷捌き等のための共同荷捌きスペースを設置して欲しい。(土木工事業)
- ・旧日本製鐵工場跡地に建設予定の大型物流施設にあわせた混雑緩和対策が必要。(貨物輸送業)

⑦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)

- ◆進化するデジタル技術を活用し、国や自治体、公共交通事業者等が連携しMaaSの社会実装のスピードアップ
- ◆道路交通のトラフィックの円滑化のため、ビッグデータ、AI等最新技術を活用し、一層精度の高い情報通信インフラ整備の推進
- ◆各事業者が所有する交通関連データ活用のためのスキームの検討

<企業の主な声>

- ・「高島平地域グランドデザイン」に基づく都市づくりの推進が求められると同時に、MaaS等の導入による交通利便性の向上に資するような計画・取組みも求められる。(貨物輸送業)

⑧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
- ◆世界から資金や人材、情報呼び込むスーパー・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
- ◆スーパー・メガリージョンの形成による各地域の多様な商材を日本各地さらに世界へ

広めていくための東京圏におけるプラットフォームとしての機能の充実

- ◆スーパー・メガリージョンの核都市として、東京圏が日本の新たな成長エンジンとなるための国による後押し

⑨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）

- ◆インフラのストック効果を国民に広く周知することが肝要
- ◆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

(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

○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

- ◆公共空間の整備・利用促進による地域の利便性や快適性の向上、並びに市民が安らぐことのできる美しい都市空間の形成による都市の魅力向上
- ◆子供が自由に遊ぶことのできる公共空間の整備
- ◆「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省庁間連携の推進
- ◆公共空間の利活用の促進のため省庁間、省庁・地方公共団体間の円滑なコミュニケーション
- ◆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の高いウォーターフロントの利用促進
- ◆優先順位で劣後していた都市景観の課題への取り組みを含め、空間・景観・環境価値の高い都市の創造に向けての取組の強化が必要
- ◆コミュニティの維持や地域の魅力向上を図るための地権者や企業、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

<企業の主な声>

- ・大井町駅周辺の再開発にあたっては、区内外の人が集うような多目的施設の整備等により「人と人を繋ぎ、賑わいを創出する拠点」として活用されたい。（土木工事業）
- ・「下北線路街」の事例を踏まえ、東京都や鉄道事業者には、工事完了後の地域コミュニティの結束や地域活性化につながるような企画をお願いしたい。（設備保守業）
- ・渋谷を「世界に開かれた生活文化の発信拠点」として、「持続可能なエリアマネジメント」を推進するためにも、今後のエリアマネジメントの組織のあり方と具体的な対策の検討、協議が必要である。（建設業）
- ・地域コミュニティとまちの活性化のために、エリアマネジメント活動の活性化に向けた整備が必要。（不動産業）
- ・自転車が多く、歩行者との区分も十分にできていない。まちづくりの基本は、安心して出歩けることである。（設備保守業）
- ・子供たちのための公園もルールが多く、ボール遊びができないなど自由に遊べない。是非、インフラ整備のなかに子供が遊べる場所を入れてほしい。（設備保守業）
- ・北区らしい自然・文化・歴史資源を積極的に活用した、飛鳥山公園など再開発地域周

(4) 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）
- ◆担い手確保のため、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）による適切な利潤確保と従業員に対する適正な賃金の還元。
- ◆インフラ関連産業におけるICTの活用等、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）
- ◆関東地方整備局における関東DX・i-Construction人材育成センターの活用等によるDX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

2. 施策のスピードアップに向けた環境整備

～スピードアップのための円滑な公共用地取得～

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。民間企業が早期に建物を竣工させ投下資金の回収を急ぐのと同様に、公共事業においても早期竣工によりB/C値を当初計画どおり確保し、高いストック効果を発揮することで国際競争力の向上を図る必要がある。

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る。

(1) 公益性・合理性を実現する土地収用手続き等の積極的活用

- ◆土地収用手続きへの移行を決定・指示できる第三者機関の設置等80%、3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収用手続き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）を着実に運用すべき
- ◆収用委員会の積極的な活用と裁決等のスピードアップ

- ◆公共用地取得遅延による機会損失額の最小化
- ◆都市計画事業認可方式の活用

<企業の主な声>

- ・「王子駅周辺まちづくり整備計画」により駅前広場機能の拡大を含む基盤整備計画が策定されたが、都・地権者・関係事業者との合意形成が課題。（貨物輸送業）
- ・両国～錦糸町間の京葉道路の拡幅は昭和20年代に計画されたが70年経った今も完了していない。（流通業）
- ・特定整備路線として補助29、28号線、放射2号線などの幹線道路の拡幅も進んでいるが、平成31年度の整備完了という予定から相当遅れている。（建設業）
- ・環状5号線は、本来東京2020大会開催前の開通との説明であったがまだ未開通の状態。新宿3丁目の周辺開発に支障をきたさないか心配している。（食品製造販売業）
- ・地域行政の課題として、賛成意見よりも一部の反対意見の声が大きく取り上げられる傾向にある。地域住民との合意形成は大切であるが一部の反対意見のみを傾聴して施策を決定するのは如何なものかと思う。地元説明会、反対派の意見、パブリックコメントといった今までの合意形成の方法で良いのか疑問である。新たな合意形成の方法を検討してもらいたい。（建設業）

(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）
- ◆用地職員の人材育成（公共用地取得に関する業務、用地職員の発注・モニタリングのスキルアップ等）
- ◆関東地方整備局・東京都による地方公共団体への支援

(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
補償制度は、昭和37年に閣議決定された「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」によるものであり、同要綱に定める補償算定額が立ち退く者にとって果たして公平なものであるか疑義がある。現行の要綱の定め（第3条、第7条）では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は享受できない。用地補償の不公平感解消と円滑な土地取得を進めるため、資産価値の上昇分を立ち退く者に還元する方法等、新たな損失補償制度の検討・創設を要望する。
- ◆補償金受領による介護保険料等増額の是正
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、用地取得の支障となっている。
- ◆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
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が必要である。

介護保険料等の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

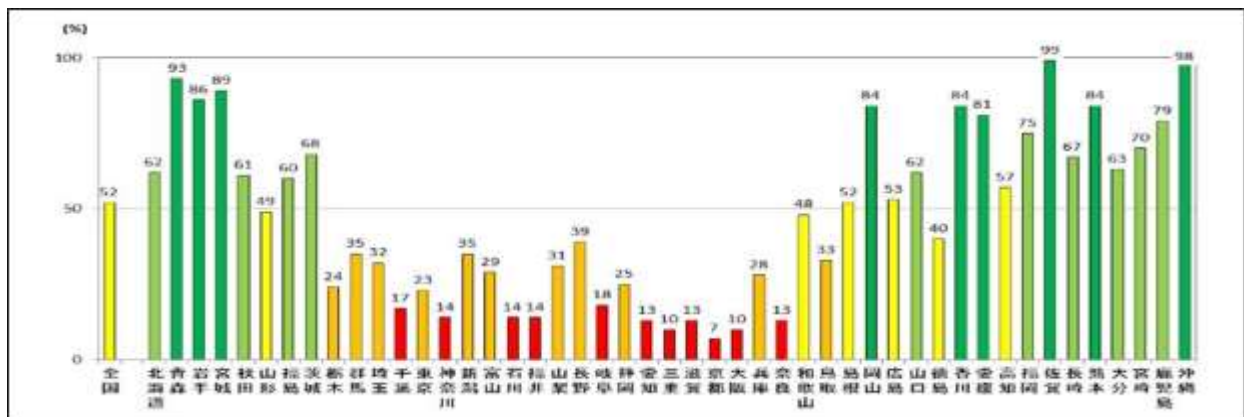
(笠井社会保険労務士事務所による試算)

(4) 地籍調査の早期の進捗率向上

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

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は、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。

地籍調査の進捗率



出典:国土交通省

<企業の主な声>

- ・地籍調査の遅延は、災害発生後の復旧、復興、市街地再開発の大きな妨げとなる。(不動産業)

以上

2022年度第3号
2022年6月9日
第233回(臨時)議員総会
第747回常議員会決議