

首都・東京の国際競争力向上に向けた都市政策等に関する要望

2024年6月13日

東京商工会議所

【基本的な考え方】

東京は世界一の都市圏人口を誇り、産業・文化・歴史等の幅広い地域資源によって構成される魅力溢れる都市である。一方で、2023年11月に発表された「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）によると、東京は総合評価でロンドン・ニューヨークに次ぐ第3位となり、前回の順位を維持したものの、五輪を控えた第4位のパリとは僅差である。東京の都市総合力を分野別に見ると、まちづくりに関連する分野のうち、「文化・交流分野」と「交通・アクセス分野」において、東京はこれら4都市の中で最下位に沈んでいる。

文化・交流について、東京は歴史・文化・芸術等、魅力的な文化的資源を有しており、世界からも評価されているものの、それらが十分に都市戦略やまちづくりに活かされているとは言い難い。「国際文化都市東京」を実現すべく、東京が持っている「文化の力」を再認識し、文化と事業を組み合わせる新たな付加価値を生み出し、東京の魅力として強力に発信していくことが重要である。

また、交通・アクセスについては、都市の基盤としての道路・鉄道・空港等のインフラ整備による国内外ネットワークのさらなる充実が必要であるとともに、特に街路整備等においては都市のレジリエンスを高める取組みやウォークアブルなまちの整備といった視点が欠かせない。

他方で、都市の再生や機能強化を担う建設業・運送業は時間外労働の上限規制の適用と人手不足という大きな課題に直面しており、都市機能の更新が滞れば東京の国際競争力も低下することにもなりかねない。生産年齢人口の減少が見込まれるわが国において、労働生産性向上を目的とした「働き方改革」は事業者にとって不可避の取組みであり、両業界における人材確保・育成、生産性向上等を実現していくための強力的な取組みが必要である。

以上の基本的な考え方のもと、首都・東京が持続的かつ魅力あるまちとして、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柔軟な対応を求めるべく、以下のとおり要望する。

目次

| | |
|---------------------------------|----|
| 【基本的な考え方】 | 1 |
| I. 重点要望項目 | 3 |
| 1. まちの魅力向上 ～「国際文化都市東京」に向けて～ | 3 |
| (1) ナイトタイムエコノミーの活性化 | 3 |
| (2) 漫画・アニメを活用したまちづくり | 6 |
| (3) 歴史文化を活かしたまちづくり | 7 |
| 2. インフラ関連産業の人手不足対策 | 8 |
| (1) 建設業と運送業の2024年問題への継続的な支援 | 8 |
| (2) 地域の実情を踏まえたライドシェアの検討 | 10 |
| 3. 街並み・景観整備 | 11 |
| (1) 道路整備等の推進及び利活用 | 11 |
| (2) 地域と融合した再開発事業等の継続実施 | 12 |
| II. 継続要望項目 | 14 |
| 1. インフラ整備等の迅速かつ着実な推進 | 14 |
| (1) 都市の基盤…安全・安心、強靱化、持続的な成長 | 14 |
| (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 | 16 |
| (3) 都市の多種多様な魅力…人々の交流・魅力の創出 | 18 |
| 2. 施策のスピードアップに向けた環境整備 | 19 |
| (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 | 19 |
| (2) 官民連携による公共用地取得業務の加速 | 19 |
| (3) 公共用地取得における不公平感の解消 | 20 |
| (4) 地籍調査の早期の進捗率向上 | 20 |
| 3. まちづくりにおけるGX・DXの推進 | 20 |
| (1) まちづくりにおけるGXの推進 | 21 |
| (2) まちづくりのためのデジタル技術活用 | 22 |
| (3) 東京ベイエリアの国際ショーケース化 | 22 |

I. 重点要望項目

1. まちの魅力向上 ～「国際文化都市東京」に向けて～

東京のまちに新たな付加価値を生み出し、世界に誇る「国際文化都市東京」を実現するためには、都内各所に根差した多種多様な「文化の力」を最大限活用すべきである。都市が持つ文化は様々な要素により形作られているが、特に国際競争力向上の観点からは、世界の他の主要都市と比較して低位となっている分野の底上げと、従来から東京が強みとする分野のさらなる伸長の両面からの取組みが必要である。

2023年の「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)によれば、東京はロンドン・ニューヨークに次ぐ総合3位であり、僅差でパリが4位に続く。分野別のランキングを見ると、まちづくりに関連する分野のうち、東京は「文化・交流分野ランキング」において1位のロンドンにスコア上も大きく差を付けられ、5位に甘んじている。同分野において東京が優位に立っている項目も少なくないが、ロンドンと大差が付いている要因のひとつが、項目別ランキングで30位と大きく後れを取っている「ナイトライフ充実度」である。インバウンドの文脈においても東京の夜の過ごし方への課題が指摘されて久しく、夜間の経済活動を活発化させる観点からも、世界の主要都市と比較して低位となっているナイトライフの底上げが不可欠である。

一方で、東京のまちが有する強みとしては、世界で広く人気を博している漫画・アニメ等のサブカルチャーや、88件の重要文化財(建造物)と97件の東京都選定歴史的建造物(2024年1月時点)が点在する江戸・東京が持つ歴史文化が挙げられる。「アニメ産業レポート2023」(一般社団法人日本動画協会)によれば、2012年に2,408億円だった日本のアニメ関連産業の海外市場規模は、2022年には1兆4,592億円と急速に拡大している。また、「海外における対日世論調査」(外務省、2024年)によれば、外国人が日本に対して抱いているイメージとして多くの国で「豊かな伝統と文化を持つ国」が1～2位になる等、日本の文化と歴史は海外で広く認知されている。このように、近年のデジタル化・ソーシャル化も相まって日本の文化と歴史が世界中に拡散され人気を得ている一方で、それらの強みが都市戦略やまちづくりに十分に活かされているとは言い難い。現代のように家にいながらあらゆるものにアクセスでき、SNSにより個人レベルで情報拡散がなされるデジタル・SNSの時代には、まちは個人の感性に突き刺さるような魅力を、リアルな体験価値として提供していく必要がある。このとき、東京の各地域に刻まれた文化および歴史の活用は、まちづくりにおいて大きな差別化要素となる。東京の文化と歴史をはじめとした各地域の個性をまちづくりに活かし、さらにその魅力を伸長すべく、世界をリードする積極的な取組みを展開する必要がある。

(1) ナイトタイムエコノミーの活性化

東京のナイトライフ関連産業はコロナ禍により大きく落ち込んだものの、直近では夜の街にも徐々に活気が戻り、インバウンドも2023年の終盤以降からはコロナ禍前の水準に回復してきた。まさに今、ナイトタイムエコノミーの活性化を再び図るべきタイミングを迎えている。海外都市におけるナイトタイムエコノミーの経済規模は、ロンドンでは約2.3～3.4兆円(177～263億ポンド、2016年公表時の1ポンド130円で試算)、ニューヨークでは約2.1兆円(191億ドル、2019年公表時の1ドル110円で試算)とされており、東京

においても大きな効果が期待できる。

夕食後から就寝までの時間帯に楽しめるコンテンツが不足しているといわれている東京において、ナイトタイムエコノミーの活性化は新たな市場創出に近い。新市場創出のために必要なものは、行政の旗振り、法制度の整備、多様なプレーヤーの参入の3点であると考えられるが、いずれも東京の現状との間にはギャップがある。

まず行政の旗振りについて、例えば先述の「ナイトライフ充実度」で1位のロンドンは、2012年のロンドン五輪と2015年のラグビーW杯を機に消費拡大等を目指してナイトタイムエコノミーの活性化に力を入れ、2016年に就任したサディク・カーン市長が「24Hour City London」というコンセプトを掲げてその動きを加速化させた。サディク・カーン市長は昼と夜に跨る様々な利害関係者を取りまとめて街の安全性を担保しながらナイトライフの充実を図るナイト・ツァー（Night Czar）制度を創設し、国際競争力の向上、経済活性化に加え、住民の安全やウェルビーイングも含めてロンドンの夜がどうあるべきかのビジョンを明確に示した。東京においても、都市政策におけるナイトタイムエコノミーの位置付けやその活用に関するビジョン・戦略の策定が第一に必要であり、民間の多様なステークホルダーの活動実態や生声の把握、海外都市の先行事例調査の実施が望まれる。行政が旗を振ることにより、市民の間で夜間帯に文化的な活動をする機運が醸成されることも期待される。

また、法制度の整備について、2016年に改正風営法が施行され、大枠の整備はなされたものの、まだまだ現代の実態とは乖離したものと言わざるを得ない。適正な法制度の整備は多様なプレーヤーの参入に欠かせない土台であり、コンプライアンス遵守意識の高い企業を含め、様々なプレーヤーがグレーゾーンの心配をせずに参入でき、創意工夫して競い合う環境を生み出す必要がある。例えば風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行令第22条に定められている特定遊興飲食店営業の許可に係る営業所設置許容地域の指定に関する条例の基準は1980年代に作られたものであり、(1)風俗営業等密集地域、(2)深夜において1平方キロメートルにつきおおむね100人以下の割合で人が居住する地域、は現代の実情にそぐわない基準であり、ナイトライフ施設を新規開業するハードルが非常に高くなっている。さらに、東京都風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行条例の施行に関する規則第7条に定められている保全対象施設との距離制限は水平距離で測られるものであり、MICEの振興や再開発等により大規模ビルに保全対象施設を含む様々な機能が求められる現代において、ビル内へのナイトライフ施設の誘致・設置に大きな制約が課せられる事態となっている。現代の実情に合わせ、垂直距離を含む立体的な距離制限導入等の柔軟な対応や施設へのセキュリティの設置義務等、ゾーニング以外で地域の安全・安心を担保する仕組みの検討が望まれる。まちづくりの観点からは、再開発に伴う用途地域の変更を適時適切に行うことで竣工後の特定遊興飲食店の即時営業を可能にすることや、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行令第75条で一律に定められている施設の構造要件を柔軟化しユニークで個性の光る小規模店舗の参入を促すこと、さらに、例えば台湾の夜市のような、道路等の公共空間を活用した地域住民にも観光客にも開かれたイベント等の実施促進や、隅田川の屋形船や東京湾クルーズに代表されるような東京の舟運やウォーターフロント関連資源の活用等により、まちに多様性や回遊性を生み出すことも肝要である。

このように、地域住民に配慮し、安全・安心な暮らしの維持を前提としながら、東京の各地域に所在する既存資源の活用を含め、現代の実情や多様な民間ステークホルダーの声を取り入れた形でのナイトタイムエコノミーの活性化が必要である。この際、東京のすべての地域のあらゆる施設を夜間営業に適応させる形ではなく、地域住民の生活への影響を踏まえ、地元のニーズに即した形で推進していくことが望ましい。また、ナイトタイムエコノミーの活性化は夜間の働き手の確保と表裏一体であるが、慢性的な人手不足への対策としては賃上げを含む個社の努力だけでは限界がある。外国人労働者を含むナイトタイムエコノミー関係事業者の雇用支援のほか、業務効率化に資するDX投資の支援や、深夜帯の働き手の帰宅手段かつ来街者や住民も利用できる公共交通機関の整備も重要である。あわせて、コロナ禍を経てインバウンドが復調しているなか、財源確保の観点から、国におかれては2019年に新設された国際観光旅客税（出国1回につき1,000円）、東京都におかれては宿泊税（東京都では、1人1泊あたり10,000円以上15,000円未満は100円、15,000円以上は200円、10,000円以下は課税免除）の課税額・課税基準の見直しを検討されたい。

さらに、公営の美術館・庭園等の閉館・閉園時刻の延長や、効果的なプロジェクションマッピングの展開、地域の魅力となっている芸術や音楽・歴史・サブカルチャー・和食といった文化（クールジャパン資源）の発信強化等の一層の推進も要望する。

- 東京におけるナイトタイムエコノミーの活性化に向けたビジョン・戦略の策定
 - 海外の先行事例調査、およびナイトライフ観光や都内事業者の実態調査の実施
 - 多様なステークホルダーの声を取り入れたオープンな会議体の運営と戦略策定
 - 地域事業者や住民に対するビジョン・戦略の発信と機運の醸成
 - 戦略を実行する関係部署の体制拡充、ナイトライフ局設置等による部署間連携の加速
- 地域の実態を踏まえた多様なプレーヤーの参入を促進する法制度の整備
 - 地域住民の安全・安心な暮らしの維持を前提とした法改正
（特定遊興飲食店営業の許可に係る営業所設置許容地域や距離規制の現代の実情に合わせた見直し、用途地域等の適時適切な見直し、ゾーニング以外で安全・安心を守る方策の検討、施設の構造要件の柔軟化、公有地売却時の規制緩和を見越したプロポーザルの受付、規制緩和エリアの設置等）
- 人手不足対策の支援（外国人労働者の雇用支援、DX投資の支援、国際観光旅客税や宿泊税の課税額・課税基準の見直しによる人手不足対策支援財源の確保、イベント開催費用逡減にも資する警備設置基準の設定等）
- 深夜帯の公共交通機関の整備
- その他ナイトタイムエコノミーに関する取組み等の一層の推進
 - 道路等の公共空間を活用したイベント等の実施促進
 - 公営の美術館・庭園等の閉館・閉園時刻の延長
 - プロジェクションマッピングの周辺地域への経済波及効果向上と面的な展開
 - 地域の魅力となっている芸術や音楽・歴史・サブカルチャー・和食といった文化（クールジャパン資源）の発信強化

- 東京のナイトライフ関連イベントの年間スケジュールの整備と発信

(2) 漫画・アニメを活用したまちづくり

漫画「SLAM DUNK」を原作とした映画「THE FIRST SLAM DUNK」が2022年から公開されて東アジア諸国でヒットし、本年3月には映画「君たちはどう生きるか」が米国のアカデミー賞長編アニメーション賞を受賞したほか、2019年にロンドンの大英博物館で開催された漫画展「The Citi exhibition Manga」は大英博物館の企画展史上最多の来場者数を記録する等、日本のサブカルチャーは世界で高い評価を得ている。「SLAM DUNK」の舞台となった湘南に観光公害が発生するほどインバウンド客が殺到するように、日本の漫画・アニメは単なるコンテンツ消費に留まらない経済波及効果をもたらしている。世界に誇る文化的資産を最大限活用し、地域の魅力を創出し磨き上げることで「国際文化都市東京」を実現したい。そのためには、「トキワ荘」（豊島区）周辺に代表される、漫画・アニメの源流・歴史を活用したまちづくりの促進や、サブカルチャー関連イベント実施時の公道使用の柔軟化、地域振興イベントへのコンテンツ利用費助成等を含む支援が望まれる。あわせて、地域おこしに資する魅力的なコンテンツの継続的な創出に向け、関連産業における取引適正化の推進等による労働環境の整備を行い、産業自体の魅力向上および人材の確保・定着を図る必要がある。

また、このように地域に価値を生み出す力を持つ漫画・アニメであるが、直面している課題のひとつが、原画に代表される制作関連物の保護・保存の困難さである。特に近年、漫画の原画が芸術的・商業的価値を持つようになってきているなか、保管施設の不足や作者死亡時の相続税の発生懸念により原画の破棄や海外流出が起こっているのは大きな損失であり、原画の寄贈先となりうる公益団体やアーカイブ施設の一層の整備が求められる。また、アーカイブ施設の整備に際しては、都市や地域の競争力向上を念頭に、横手市増田まんが美術館にみられるような展示・発信機能とあわせた整備の検討が不可欠である。台湾や韓国では国立の漫画博物館が存在するなか、世界に誇る漫画・アニメコンテンツを有する日本・東京にふさわしい大規模な保存・展示施設の整備推進を要望する。

➤ 漫画・アニメと関連した地域おこし

- アニメの源流である漫画とアニメの歴史を活用したまちづくりの促進
- 公共エリアを含むまちなかでのイベント実施時の公道使用等の柔軟化
- 地域イベントや関連施設への支援拡充（コンテンツ利用費用の助成、バイリンガル対応支援等）
- イベント実施や海外発信の情報共有を目的とした漫画・アニメのステークホルダー（民間・大学・自治体等）の会議体の発足
- 地域おこしに資する魅力的なコンテンツの創造に向けた人材の確保・定着

➤ 今後歴史的・経済的価値を生み出しうる漫画・アニメの制作関連物の保護・保存

- 原画のアーカイブ施設の整備
- 漫画・アニメの歴史や価値を保存・集約して展示・発信する博物館等関連施設の整備
- 作家死亡時の原画寄贈先の整備

- 模倣品や海賊版作品等に対する取り締まりの強化

(3) 歴史文化を活かしたまちづくり

東京には、88件の重要文化財（建造物）と97件の東京都選定歴史的建造物（2024年1月時点）が存在しており、江戸時代から脈々と続いている歴史文化がまちに刻まれている。こうした世界遺産に匹敵する江戸の歴史文化を活用し、いかに地域振興を図るかという視点は、東京の持続的な繁栄のため非常に重要である。東京近郊の鎌倉市や小江戸三市に数えられている川越市・香取市・栃木市は、古い街並みを保存することにより国内外から誘客を図り、地域経済の活性化を実現している。

一方、東京では高額な土地価格を要因として、固定資産税の負担が重く、また相続税を支払うために土地を売却せざるを得ない事例がある等、古い街並みを維持することが困難な環境にある。多くの地域で、古い商店に代わり再開発による商業施設等の新しい施設が集客の中心的役割を果たしている。これら新しい施設による誘客は歓迎されるものではあるが、東京の歴史的資産を再評価して街並みを保存・整備し、歴史文化を活かしたまちの魅力により誘客することも重要である。投資リターンが期待できる民間主導の商業施設等の建設と異なり、古い街並み保存・整備には、行政の強力な後押しが不可欠である。

都内の商店街においても、個人商店の廃業等によりシャッター商店街が出現するようになってきている。趣のある商店は相続発生時に相続税を支払うために売却されるか、賃貸住宅に建替えられ、これにより商店街の連続性が分断され、商店街の魅力が損なわれるといった悪循環が指摘されている。歴史的価値の認められる建物の商店についても、営業継続可能な環境整備に向けて固定資産税の減免による事業継続支援について検討されたい。さらには、歴史的建造物の防火・耐震・免震化を前提にした建物の保存修理費用の支援・固定資産税の減免等についても検討されたい。また、歴史的価値を有している寺社の建造物について、檀家の減少等により維持・修繕費の捻出が困難な寺社を対象に、境内に防火水槽を設置することを前提に修繕費用を補助する等、地域防災に貢献する設備の設置を前提とした歴史的建造物の保存を後押しされたい。

東京都においては、歴史的建造物の保全に対する助成制度を設けているが（東京都選定歴史的建造物に係る助成：保全工事に要する経費の「2分の1以内」かつ「400万円以内」等）、近隣の横浜市の助成制度と比較すると助成率や上限額において見劣りしていることは否めない（横浜市（認定歴史的建造物に係る助成）外観保全に要する経費の「3分の2以内」かつ「6,000万円以内」等）。横浜市の歴史的建造物の登録及び認定制度を参考にする等、歴史を活かしたまちづくり支援制度の拡充を図るべきである。さらに、既存の建築物のリノベーション等により、魅力的な街並みを形成し賑わいを維持・創出する取組みも重要である。このため、歴史的な街並みをはじめ、地域の個性を活かした再生まちづくりを推進されたい。

積極的に歴史文化を掘り起こす取組みを進めるための優れた手法のひとつとして、国土交通省と文化庁、農林水産省の所管する「歴史まちづくり法」の活用促進や歴史文化を活かしたまちづくりの支援制度の拡充を昨年要望した。全国の95都市（2024年3月時点）で歴史まちづくり法が活用されている一方、同法の活用に必要な歴史的風致維持向上計画作成に係る業務量の大きさが区市町村における同法の活用を妨げているとの声がある。同

法の活用を促すため、当該計画を作成するための調査の簡素化や調査に係る外注費用に対する補助等、区市町村の負担を軽減する取組みが必要である。

歴史文化を活かしたまちづくりには多くの時間と手間を要し、前述の歴史まちづくり法をはじめ、即効性のない施策は区市町村で先送りにならざるを得ないところがある。区市町村が歴史文化を活用したまちづくりに腰を据えて取り組めるよう、人員配置・組織体制づくりの支援を検討されたい。

また、近隣の横浜市・鎌倉市では、街並み整備や歴史的建造物保存のためにふるさと納税を積極的に活用している。ふるさと納税の資金使途として、横浜市では「歴史的建造物を守りたい！生かしたい！（歴史的景観保全活用事業）」、鎌倉市では「景観重要建造物等保全基金」に対する寄付を募っている。東京都におかれても同様の取組みを積極的に推進されたい。

- 歴史文化を活かした景観整備・保存
 - 街並み保存のための強力な支援
(固定資産税の減免による事業継続支援、地域防災対策と一体となった街並み景観整備への支援等)
 - 歴史的建造物の防火・耐震・免震化を前提にした保存修理費用の支援・固定資産税減免
- 歴史文化を活かしたまちづくりの推進
 - 歴史文化を活かしたまちづくり支援制度の拡充
 - 歴史まちづくり法の活用と区市町村の組織体制づくりへの支援
- ふるさと納税を積極的に活用した街並み整備・保存

2. インフラ関連産業の人手不足対策

(1) 建設業と運送業の2024年問題への継続的な支援

2024年4月から建設業・運送業への「時間外労働の上限規制適用」がはじまった。他の業種と同様に労働基準法が定める時間外労働の上限が適用されることとなり、法改正対応は待たなしの課題であるが、建設業・運送業が都市力向上に力を発揮していく観点からも、多様な働き方を取り入れ、魅力ある職場環境を整備することが極めて重要である。長時間労働（時間外労働）是正に加え、積極的に働きたいという意欲を持つ働き手への対応について、事業者はあらゆる方策を組み合わせる必要に迫られている。従業員が規制前と同等の収入を得るために、場合によっては他の建設事業者、運送事業者等からの副業収入に頼るといったことも想定されるなか、時間外労働の上限規制を適用するに至った働き方改革の精神に立ち戻り、規制の結果生じる事象をフォローアップしていく必要がある。

長時間労働の是正の方策のひとつとして、建設業においては、適正な工期設定による時間外労働の削減が挙げられる。国・東京都の発注工事は時間外労働の上限規制に配慮した工期設定となっているが、区市町村の発注工事は配慮が十分でないとの声もあり、区市町村による適正な工期設定を促す取組みを推進されたい。また、工事書類の削減・簡略化やi-Construction2.0の推進、BIM/CIM (Building/Construction Information Modeling,

Management)、遠隔臨場等、DX活用により労働生産性を向上させ労働時間を削減する取組みも不可欠である。

一方で、運送業においては、物流生産性向上による時間外労働の削減に向けて、荷役設備や倉庫設備等の設備・システム導入に対する助成や税制優遇措置を継続されたい。着荷主事業者が荷待ち時間、荷役作業等にかかる時間の把握ができるシステム、並びに納品(パース)予約、求貨、求車サービス等の導入にかかる支援も重要である。あわせて宅配事業者において、再配達削減による物流効率化が図れるよう、再配達防止キャンペーンや置き配バックの配布支援等を継続実施し、利用者の行動変容を促すよう努められたい。

加えて、建設業・運送業ともに個社の取組みだけでは、納期・取引価格等、業界全体の課題改善は困難が想定される。事業者間の相互協力と連携強化に向けたパートナーシップ構築宣言の登録を推進するほか、運送業においては荷主も含めた改正物流総合効率化法・改正貨物自動車運送事業法の周知徹底や「ホワイト物流」推進運動の機運醸成もあわせて行い、各企業の取組みの見える化及び事業者間の共存共栄関係を構築することが重要である。なお、パートナーシップ構築宣言等の効力が及びづらい外国企業・外資系企業に対しても価格転嫁等の取引適正化が図られるように注視されたい。

そのほか、建設業・運送業の担い手確保も急務となっている。若手の就業者数が充足していないため、建設業及び運送業の就業者の約5割が50歳以上となっており、他産業と比べて高齢化が進行している。また、外国人労働者が日本よりも他の国での就労を選ぶケースが増え、以前よりも人材獲得が厳しくなっているとの声もある。よって、パートタイム労働者の「年収の壁」による弊害の解消、若年層の職場定着率の向上、賃上げに向けた適正取引の推進、外国人労働者の確保および長期雇用への環境整備のほか、建設業においては、建設キャリアアップシステムの推進、運送業においてはフォークリフト免許取得の支援、ドライバーの休憩場所等の福利厚生施設整備に対する支援等、担い手を確保するための施策を継続的に実施・検討されたい。

➤ 働く環境の改善

- 2024年問題への対応

適正な工期設定の推進、週休2日制の確保、工事や委託の施工時期等の平準化、書類の削減・簡素化の推進、商習慣の改善

- 効率化のためのDX推進・設備投資に対する助成金や税制措置

➤ 再配達削減等の物流効率化に向けた機運醸成

➤ 人材確保・育成の推進

- 女性活躍・若手育成モデル工事の拡大、建設キャリアアップシステムの推進、建設業の魅力発信、資格・免許取得等に対する支援
- 外国人労働者の雇用促進(マッチング支援・日本語教育支援・生活支援等長期雇用に向けた環境整備)

➤ 従業員の賃金水準の改善

- 必要とされる技能や厳しい労働環境に相応しい賃上げ
- 官民連携した施主・荷主に対する適正取引の啓発(パートナーシップ構築宣言推進、改正物流総合効率化法・改正貨物自動車運送事業法の周知徹底、「ホワイト物流」

(2) 地域の実情を踏まえたライドシェアの検討

一般ドライバーが自家用車等を使い有料で乗客を運ぶライドシェアが4月8日より東京都の23区・武蔵野市・三鷹市で始まった。まずはタクシー会社が運行を管理する形となったが、政府は今後、タクシー事業者以外の事業者（以下、新規事業者）によるライドシェアについて議論を進める予定としている。

4月に解禁されたライドシェアは、大都市部や観光地で問題となっているタクシー不足の解消が目的とされている。一方でタクシー営業台数の増加を抑制するため、新規事業者の参入や既存事業者の増車に関する規制の強化を柱とした法律（特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法）が2009年に定められ、2014年の改正により同法の定める特定地域および準特定地域では増車が難しい状況となっている。本来は新規事業者によるライドシェアの検討を進める前に、規制緩和によるタクシー不足の解消について国において十分に検討がなされるよう後押しされたい。また、ライドシェアは、TNC(Transportation Network Company)型とPHV(Private Hire Vehicle)型の2つに大別されるが、PHV型ライドシェアは個人タクシーの派生形とも言われるとおり、個人タクシーはタクシーが不足する時間帯に自由に出庫できる強みがある。需給ギャップを解消するため、個人タクシーの出庫を促進する等、個人タクシーに活躍の場を提供することも有効である。

新規事業者の参入によるライドシェアの検討にあたっては、利用者の安全確保を最優先にした取組みが必要である。利用者の安全確保のためには、ドライバーの適性確認や運行管理・労務管理・教育といったソフト面と、車両整備等のハード面による安全管理が不可欠である。ドライバーの健康診断が定期的実施されているか、自賠責保険・任意保険が適正に付保されているか、3ヶ月ごとの点検が確実に実施されているか等、新規事業者においてもタクシー事業者と同等の安全品質を担保する必要がある。また、新規事業者において運行責任者が誰であるのか利用者に周知すること、特に事故が発生したときの対処・補償の責任の所在を明確にして利用者が不利益を被らない仕組みが国において十分に検討されるよう後押しされたい。

一般のライドシェア解禁は、真に社会課題を解決するものでなければならない。ライドシェアの中心にいるのは利用者であり、タクシー事業者や新規事業者は利用者の利便性を提供するために事業を営む者である。安全・安心の確保や公平な競争条件の確保を前提に、地域の特性を加味しながら、公共交通政策全体として、地域の「担い手」・「移動の足」不足にどのように対応していくのか、総合的に議論を進める必要がある。

- 需給ギャップの縮小に資する規制緩和等
 - 既存タクシー事業者の増車・新規参入を抑制する規制緩和検討
 - 需要が高まる時間帯における個人タクシーの出庫促進
- 真に社会課題を解決するライドシェアの導入
 - 利用者の安全確保を最優先にした取組み（ハード・ソフト両面での安全対策、事故発生時の適切な対応と補償等）

- タクシーとライドシェアとの共存共栄（平等な競争環境の整備）

3. 街並み・景観整備

(1) 道路整備等の推進及び利活用

街並み・景観整備のためには道路整備が不可欠であり、木密地域の延焼防止のためにも、道路拡幅の速やかな整備を望む声が数多く寄せられている。道路整備等のスピードアップの鍵を握るのは公共用地買収の迅速化であり、公共用地取得に応じない地権者に対しては土地収用手続きを積極的に活用するよう、かねてより要望しているところである。

また、道路拡幅により新たに道路へ接する者は、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であるという思いから立ち退きに応じないことがあり、事業進捗の妨げとなっている。現在の補償制度は、1962年に閣議決定された「公共用地取得に伴う損失補償基準要綱」によるものであり、道路整備後の資産価値の上昇について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、道路整備等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方法を検討する等、柔軟な発想でより迅速な道路整備を推進されたい。

また、木密対策とあわせて無電柱化も重要である。無電柱化は、街並み・景観整備のほか、災害時に緊急車両が通行する道路を確保する観点からも必要である。ロンドンやパリは、無電柱化がほぼ完了しているが、東京23区の無電柱化率は僅か8%にとどまっており、無電柱化の早期整備が必要である。

さらに、住民や訪れる人にとって居心地が良いウォークアブルな街の整備も重要である。近年、自転車と歩行者、電動キックボードと歩行者の接触事故が散見されるが、歩行者の安全のために自転車走行帯の整備を進める等、歩行者と車両・自転車が共存する道路空間の整備を引き続き進められたい。また、新宿・渋谷・池袋等の商業集積地では納品車両が街中を頻繁に往来する。これら納品車両のための共同荷捌き施設やカーブサイド（路肩側の道路空間）の整備により、歩行者が安全に歩行できるまちづくりを引き続き進められたい。さらに、散歩しながら楽しむことができる快適な歩行空間の整備、並びにナイトタイムエコノミーの活性化にも資する夜間の活用を含め、公共空間を民間の経済活動の場として開放する取組みの一層の促進も検討されたい。

➤ 道路整備の推進

- 公共用地取得のスピードアップ（公平な用地補償制度の検討等、課題解決に向けた取組み）
- 木密地域の延焼防止に向けた道路整備（特定整備路線の整備）
- 無電柱化の着実な推進

➤ ウォークアブルなまちの整備及び道路空間の利活用

- 歩行者と車両・自転車が共存する道路空間の構築
- 快適な歩行空間の整備
- 道路等の公共空間の利用促進（民間の経済活動への開放、夜間利用を含む）

- 共同荷捌き施設の整備
- 東京高速道路（KK 線）を緑に囲まれた歩行者中心の空間へ再生

(2) 地域と融合した再開発事業等の継続実施

2021 年以降の急激な建築費高騰によって、再開発事業の計画が遅れるといった影響が出始めている。計画の遅れは、国際競争力強化・新産業創出・地域再生・木密解消による防災力強化等に悪影響を及ぼす可能性があることも懸念される。加えて、再開発事業は地域の住民や中小企業等を含めた権利者と長い時間をかけて合意し、また長年課題であった道路整備や公共施設整備等を組み込むかたちで事業を進めているケースも多い。建築費高騰の影響により、参加組合員負担金の増額等の事業計画変更を強いられる案件も残念ながら生じている。こうした状況下においても、地域と融合した国際競争力の強化に資する再開発事業が持続的に推進され、また地域住民・中小企業をはじめとした権利者が守られるよう支援を拡充されたい。また、市街地再開発事業の権利床に係る税制特例措置については、2025 年 3 月末の期限延長を国において検討するよう後押しされたい。

駐車場附置義務については、台数の軽減は、多様な観点から附置義務台数低減の必要性が指摘されている。街並み・景観整備の観点からは、例えば商店街に面した土地にマンションを建設する際、附置義務台数を確保するために商店街に面して駐車場を設ける必要が生じた場合に、商店街の連続性が途絶えてしまうケースが想定される。また、環境の観点では、附置義務台数に加えて EV 充電設備設置のためにスペースをさらに確保するのは、建物オーナーにとり過大な負担となっていることから、EV 充電設備を設置する代わりに附置義務台数の低減を図ることを検討されたい。

東京 2020 大会では、国立競技場をはじめ各競技会場周辺ではオリンピック・パラリンピックの機運を高めるためのシティドレッシングがなされたが、コロナ禍のため無観客で競技が行われたことから、人眼につかなかったのは大変残念であった。しかし、シティドレッシングは、街並み・景観を華やかにする効果が期待されることから、街並みに溶け込んだ効果的なシティドレッシングの取組みを引き続き推進されたい。なお、シティドレッシングは、イベント時のみではなく工事現場の仮設工事の壁等も有効であることから、建設事業者等と仮設工事の壁の活用等について検討されたい。

さらに、街並み・景観を形成する公開空地について、民間事業者を活用することにより街並みに賑わいを演出することができるが、現在の「東京のしゃれた街並みづくり推進条例施行規則」により有料イベントは年間 180 日までとされている。有料のオープンカフェや物品販売では期間要件がなく、またナイトタイムエコノミーの活性化にも資することから、有料イベントの日数制限を緩和されたい。

- 地域と融合した国際競争力強化に資する再開発事業推進（建築費高騰下での再開発事業の持続的推進）
 - 社会資本整備総合交付金等の支援拡充
 - 市街地再開発事業の権利床に係る税制特例措置の延長（2025 年 3 月末期限）
 - 地域住民・中小企業等の権利者への支援拡充
- 駐車場附置義務台数の低減（街並みの連続性の維持等）

- 東京の街並みに溶け込んだ効果的なシティドレッシングの取組み推進
- 公開空地等の利活用の推進（有料イベント年間 180 日の日数制限の緩和等）

Ⅱ. 継続要望項目

1. インフラ整備等の迅速かつ着実な推進

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により、地方・二地域居住への関心の高まりや地方へ移転をした企業もあるが、中長期的には、首都・東京は高度な都市機能の集積によって国際的な都市間競争に勝ち残るための機能強化を図るべきである。地方は人口減少・高齢化の時代を生き残るべくコンパクトシティ化・公共交通ネットワーク再構築を推進し、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必要がある。

激しい国際競争のなかで首都・東京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り組みをスピードアップさせることが極めて重要である。

(1) 都市の基盤…安全・安心、強靱化、持続的な成長

①土地利用や都市計画の柔軟な運用によるレジリエンス強化

- 土地利用の複合利用等、さらなる高度利用に向けた都市計画の柔軟な運用
 - 事業者が事業拡大・継続を円滑にするための用途地域の変更、容積率緩和、遠隔地間の容積率移転
 - 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の土地利用・建築規制等の一層の柔軟化・スピーディな都市計画の運用
- 災害リスクの低減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）の利活用推進

②民間活力による都市再生の推進

- （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促進、施策活用推進
 - 日影規制や駐車場附置義務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推進
- 国際ビジネス環境の整備に対する支援拡充
（国際会議場や外国語対応の医療・教育・保育施設・宿泊施設等への支援、外国企業及び外国人の受入相談体制の充実等）
- 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及び首都圏と地方都市の連絡速度の向上

③インフラ老朽化対策の推進（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・財政に関する区市町村への支援強化

- インフラメンテナンス国民会議等を通じた新技術の取組みの着実な推進と水平展開

④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改善
 - マンション建替え決議要件見直しの迅速な実施（区分所有者等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排除等）
 - 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、転居が可能となるような新たな仕組みづくり
- 緊急避難道路沿い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等の適切な解体撤去促進

⑤木密地域等密集市街地の早期改善及び無電柱化の推進

- 助成等による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整備等）
- 木造住宅や老朽ビル等密集市街地の防災・減災を目的とする再開発促進に向けた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
- 東京都及び各区の執行体制、両者連携のさらなる強化
- 無電柱化推進のための容積率割増等による都市開発諸制度活用及び低コスト化推進、財政的措置拡充
- まち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）

⑥災害に備えたインフラ整備・まちづくりの推進

- 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
- 羽田空港の耐震対策・浸水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（2025年3月末で特例措置期限を迎える災害ハザードエリアからの移転促進のための不動産取得税の特例措置の延長等）
- 浸水区域を經由せずに高台等への安全な避難が可能となる「高台まちづくり」等、高層階に避難しやす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完成

⑦都市衛生環境整備の促進

- 下水処理場の処理能力拡充
- ごみ置き場の衛生環境向上

⑧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）を利用した空き地対策の推進
 - 所有者不明土地について、防災施設・再生可能エネルギー発電設備への利用促進
- 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

(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
 - 再発防止対策等を徹底し、事業用地外の掘進も含め、安全確保を最優先とした上での、シールド工事の推進と東京外かく環状道路（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

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）と都心間等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）
- 区市町村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（地下鉄8号線[豊洲～住吉]の着実な推進、地下鉄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み推進

③コンテナふ頭・クルーズ客船ふ頭等の港湾施設の機能強化

- 大型貨物船への対応、国際基幹航路の維持・拡大に向けた東京港の機能拡充（コンテナ船等の大型化の進展、貨物量の増加、港湾エリアの交通混雑等への対応等（Y3コンテナターミナルの事業期間内の整備、大井コンテナふ頭の再編の早期着手等））
- 港湾と後背圏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（2バース化の早期実現）

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滑走路検討等の取組み推進、成田空港の処理能力強化、羽田新飛行経

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入れ及び駐機場の拡大、都心への交通アクセス強化

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、踏切道の拡幅等の積極的な推進
- 観光地市街部等における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み、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）

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（新東名高速等）、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）等による生産性向上
- 路肩の柔軟な利用による荷捌き車両の路上駐車スペースの改善、共同荷捌きスペースの整備・確保
- 重要物流道路制度による道路機能強化推進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

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の社会実装をスピードアップ
- 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た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

⑧リニア中央新幹線を契機とした日本中央回廊の形成

- リニア中央新幹線開業に向けた着実な取組み
- 世界から資金や人材、情報呼び込む日本中央回廊の形成とリニアと他の交通ネットワークとの結節強化
- 日本中央回廊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
- 日本中央回廊の核都市として、東京圏が日本の新たな成長エンジンとなるための取組

⑨インフラのストック効果の見える化・見せる化

- インフラのストック効果の住民への幅広い周知
- 重要なインフラ整備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…人々の交流・魅力の創出

①公開空地等の利活用の推進

- 公開空地の面積要件の緩和（東京都におけるまちづくり団体登録制度の要件緩和）
 - 「複数の公開空地の合算面積で1,000㎡」に緩和（都決定案件と区市決定案件の公開空地の合算面積も対象に）〈東京都向け要望〉
- 有料の公益的なイベントの日数制限（180日）の緩和〈東京都向け要望〉
- 区市町村以外の事業者（NPO法人・一般社団法人・株式会社等）においても自転車等のシェアリング事業実施を可能に〈東京都向け要望〉
- 自転車以外のシェアリングモビリティ置き場として活用（電動キックボード、電動自転車、マイクロモビリティ等）〈東京都向け要望〉
- 商業的広告物の規制緩和
 - 商業的広告の設置を可能にし、収益をまちづくり団体の活動へ活用〈東京都向け要望〉
- 公開空地・公園・道路の一体利用の推進（申請窓口の一本化、デジタル化による利用申請・承認の迅速化等）〈国・都向け要望〉

②ウォーカブルなまちの整備

- 歩行者にとって安全・安心なまちづくり
 - パーソナルモビリティ（自転車・電動キックボード等）走行帯の整備
 - 歩行者とパーソナルモビリティが快適に共存できる環境の整備
- 賑わいの創出
 - 快適な歩行空間の整備
 - ウォーカブルな水辺の創出（スーパー堤防を活用した賑わい形成等）
- グリーンスローモビリティの活用・導入支援
- 共同荷捌き施設の整備
- 公園・緑道の整備推進

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

- 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
- 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
- ウォーカブル推進税制の活用推進
- ウォーターフロントの利用促進

- 空間・景観・環境価値の高い都市の創造に向けての取組みの強化
- コミュニティの維持や地域の魅力向上を目的として民間（地権者・企業・開発事業者等）が主体的に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

2. 施策のスピードアップに向けた環境整備

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まち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、様々な課題があるが、その根幹となるのは公共用地取得のスピードアップである。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、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等もあわせて検討・実施していくことが必要である。

また、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 2023 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 25% と低くなっている。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。

(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%、5 年ルールにより厳格な運用
 - 「用地取得率 80% となったとき、または用地幅杭打設終了時から 3 年を経たとき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）に準じ着実に運用すべき
- 東京都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

(2) 官民連携による公共用地取得業務の加速

- 公共用地取得のスピードアップに向けた積極的な民間活用（用地の測量・調査・補償金額算定、行政事務の補助業務や、土地の収用等の裁決申請の補助業務等）
- 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・東京都による区市町村への支援

(3) 公共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（再掲）
 - 現行の「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」では立ち退く者が享受できない当該地区の資産価値上昇分を還元する方法等の新たな損失補償制度の検討・創設
- 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

(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）

3. まちづくりにおける GX・DX の推進

政府は 2030 年度における温室効果ガス排出量について、2013 年度比で 46%削減するとともに、2050 年までにカーボンニュートラルの実現を目標としている。東京都においても、2050 年に温室効果ガス排出実質ゼロに向けて「ゼロエミッション東京戦略 2020Update&Report」を 2021 年に発表し、2030 年までに温室効果ガス排出量を半減させる目標を掲げている。

東京都の温室効果ガス排出量を部門別にみると、業務部門・家庭部門・運輸部門の 3 部門で全排出量の約 9 割を占めており、東京においては、これら 3 部門からの排出を抑制することが肝要である。脱炭素に関する国際競争に勝ち残るためにも、中小企業の GX や中小ビルにおける省エネ・脱炭素の一層の推進に向け、大規模かつ積極的な取組みを実施されたい。

気候変動や生物多様性への対応など社会環境の変化を踏まえ、緑の持つ多様な機能を最大限に発揮させ、自然と調和した持続可能な都市を実現することが重要である。このため、「東京グリーンビズ」のもと、公園の整備や緑地の保全、まちづくりに合わせた緑の創出、グリーンインフラの導入等を強力に推進されたい。

先進国における日本の DX の立ち遅れが懸念されているなか、政府はデジタル庁、東京都はデジタルサービス局が旗振り役となり、行政手続きの効率化・迅速化等に取り組んでいる。住民及び事業者の利便性向上を速やかに図り、行政の DX 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、東京都は 2022 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とりまとめた。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をはじめとするゼロエミッション都市やデジタル技術を活用した利便性の高いスマートシティの早期形成に期待している。スマートシティのまちづくりにおいて最も重要なことは、住民・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、さらには世界のスマートシティのショーケースとなるよう強力に開発を後押しすべきである。また、ベイエリアと国内外との交通・

物流機能強化により、経済効果の波及等を促進していくことも重要である。

(1) まちづくりにおける GX の推進

①官民を挙げた GX の取組み強化

i) 業務・家庭部門の GX

- 既存ストックの脱炭素化の強力な推進
 - 断熱改修をはじめ、エネルギーマネジメントシステム整備等の政策の総動員
 - 断熱改修補助金、ZEB・ZEH 補助金の申請手続きの簡素化
- ZEB・ZEH の普及促進
 - ZEB・ZEH 建築のメリットの周知啓発と補助金の拡充、補助金申請の簡素化
 - ZEB・ZEH への入居促進
- 多様な再生可能エネルギー対策の推進
 - 太陽光パネルが適さない建物（短時間の日照、狭小住宅等）に対する代替案の整備
 - 再エネ設備等によるオフサイト電源や蓄電池導入への支援、公共施設・所有者不明土地等への再エネ設備設置促進

ii) 運輸部門の GX

- EV 車・FCV 車（燃料電池自動車）の普及に向けた EV 充電設備・水素ステーションの整備促進
 - EV 充電設備設置に対する支援の拡充
 - EV 充電設備設置による駐車場附置義務台数の低減（再掲）
 - 民間商用車（バス・トラック等）の利用が可能な水素ステーションの設置推進
 - 高速道路サービスエリア・空港・港湾等への水素ステーションの設置推進
- EV 車・FCV 車等の早期実装化・普及促進（車両導入費の支援等）
- SAF 等のバイオマス燃料、合成燃料等の燃料政策の推進（航空機・既存車両等の GX）

②再エネ設備等の整備促進による気候変動に適応したまちづくりの推進

- 港湾・空港・道路等のインフラ施設におけるカーボンニュートラルのさらなる推進
- 公共空間等を利用した再エネ設備の設置
- 地域におけるエネルギーの効率的利用（地域冷暖房等）の促進
- CO₂ を吸収・貯蔵する技術の研究・施策の加速
- 生物多様性の保全、エネルギー効率的利用に向けたまちづくり
- 再エネ設備の導入・利用の拡大とエネルギー拠点の分散配置（地域における GX の推進）
 - 地方小都市における地産地消の再生可能エネルギー発電システムの整備、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
 - 都内の建物敷地内での再生可能エネルギー設備設置に加えて、地方都市への設置に対する補助拡充（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

③東京グリーンビズの推進

- 公園整備の加速
- 屋敷林・生産緑地・農地の保全
- まちづくりに合わせた緑の創出
- グリーンインフラの導入

(2)まちづくりのためのデジタル技術活用

①行政のDX推進

- 行政手続きの効率化・迅速化・ワンストップ化
(省庁や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効率化)
- 住民サービスのシステム共通化による効率化・費用削減
- 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
- デジタルデバイドの解消

②スマートシティの早期実現

- 住民・事業者の理解・協力・参加によるスマートシティ推進
 - 実装モデルをつくり成功体験の積み重ね
 - 中小を含む多くの事業者の参画支援
 - 社会実装の早期実現によるまちの価値向上
- スマートシティ早期実現に必要なデータの開示等
 - 事業者から要請のあった行政保有データへの開示協力
 - 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
 - 発災時の避難のモニタリングに有用な人流センサーの設置等によるデータ取得の円滑化
 - 都市OSのAPI連携による都市間のデータ・サービス連携

(3)東京ベイエリアの国際ショーケース化

- 住民・事業者・来街者の開発への協力・参加
(東京ベイエリアの「カーボンニュートラル・DX・安全安心」等の課題解決モデル都市化)
 - ゼロエミッション都市やスマートシティの早期実現を目的とした住民・事業者・来街者による都市開発への積極的な協力・参加促進 (ZEB・ZEHやデジタルサービス等の体感・体験等)
 - 自動運転・空飛ぶクルマといった次世代モビリティの社会受容性の向上に向けた取り組み
- 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、亀戸～新木場間LRT、首都高速晴海線延伸、第二東京湾岸道路等）

- 文化交流拠点（エンターテインメント、MICE 関連施設の集積等）の創造

以 上

| |
|---|
| 2024年度第5号 2024年6月13日 第247回（臨時）議員総会 第770回常議員会決議 |
|---|