2020年を見据えた首都・東京の国際競争力強化に関する要望

平成25年7月25日東京商工会議所

I. 基本的な考え方

首都・東京は、わが国の政治・経済・文化・情報の中枢を担うとともに、1,300万人を超える定住人口とそれを上回る昼間人口を抱え、業務・住宅等の多様な都市機能が高密度に集積する世界でも有数の大都市である。また、都市の域内総生産でも、ニューヨーク、ロンドン、パリといった世界の大都市圏と比べてその規模は大きく、成熟した都市として世界経済を牽引する使命と役割を担っている。しかし、グローバリゼーションの進展に伴い、シンガポール、香港、上海、ソウルといったアジア主要都市が国際的なハブ機能や金融機能の拡大を目指し、戦略的・重点的にインフラや市場の整備を進め急速に台頭してきた結果、東京の国際競争力は相対的に低下している。

一方で先日、政府が公表した成長戦略には、国全体や都市の競争力強化のために「国家戦略特区」の創設が盛り込まれた。世界で一番ビジネスがしやすい環境をつくりあげることをミッションとして、総理主導のもとで大胆な規制・制度改革を講じるべく、その内容や対象となる地域について現在、具体的な検討が進められている。また、TPPをはじめとした大規模な経済連携の交渉進展が期待される中で、今後より一層、経済のグローバル化が進んでいくことは疑いようがない。

そうした中、わが国経済が持続的に成長し、世界経済のさらなる繁栄に向けて貢献していくためには、その成長エンジンとも言える首都・東京の国際競争力を強化していくことが不可欠である。国は成長戦略において、あらゆる政策資源を総動員して、インパクトのある施策を展開し、日本・東京が海外から魅力ある国家・都市であると示さなければならない。そのためには、「国家戦略特区」の実現を通じて、ビジネスコストの高さや規制・許認可制度の厳しさ、外国人の受入環境の不十分さといった諸課題を解決し、外国企業の誘致と国内企業の活性化を図ることが急務である。さらに、陸・海・空ともに世界トップクラスの交通インフラを整備するとともに、都市防災力を高め治安面も含めた「世界で一番安全・安心な都市」となり、その優位性を世界に示すことが必要である。これらを通じて、世界の都市間競争を勝ち抜き、国際ビジネス拠点としての確固たる地位を確立することが、今まさに求められている。

Ⅱ.2020年を見据えた東京の都市像

わが国は、1964年の東京オリンピックを契機に、競技会場や宿泊施設はもちろんのこと、東海道新幹線や首都高速道路、東京モノレールをはじめとした交通インフラが整備され、高度経済成長に向けた起爆剤になるとともに、今日の経済社会を支えるさまざまな都市基盤が構築されたことは言うまでもない。

現在、東京は2020年オリンピック・パラリンピック大会の立候補都市として、本年9月7日の開催都市決定に向け、政財界・スポーツ界をはじめとした「オールジャパン体制」のもとで、招致実現に向けた活動が日増しに加速している。一方、東京都では長

期ビジョン「2020年の東京」の中で8つの目標を掲げ、その達成のために12のプロジェクトを着実かつ戦略的に展開している。

こうした動きの中、2020年までの7年間は招致の成否に関わらず、東京が官民を挙げた取り組みにより、国際競争力を強化できるかどうかのまさに「分水嶺」とも言うべき大変に重要な期間である。

上述の「I. 基本的な考え方」のもと、国・東京都における2020年までの政策展開を梃子として、首都・東京が世界におけるプレゼンスを向上させるべく、その都市政策において以下に示す都市像を目指すべきであると考える。

[首都・東京の都市政策における2020年を見据えた都市像]

- (1)世界中から有能な人材、積極的な投資、多様な情報が集まる活力に溢れる都市
- (2) 多くの人が訪れたい、働きたい、暮らしたいと思う都市
- (3) 国籍、年齢、居住地を問わず快適に過ごせる都市
- (4) 首都直下地震等の被害想定を踏まえた災害に強い都市
- (5)歴史、文化、伝統、芸術等の多様な魅力に溢れる都市
- (6) 2 0 2 0 年オリンピック・パラリンピック招致活動、さらに招致実現の際には大会開催を通じて、持続可能なレガシー(遺産)が社会全体に浸透している都市 …東京の魅力・長所の積極的なアピール、関連施設の有効利活用、環境負荷の少ない都市モデルの構築、ホスピタリティのさらなる向上、物心両面のバリアフリー、さらなるスポーツ振興

Ⅲ. 要望事項

上述の「I. 基本的な考え方」、「II. 2020年を見据えた東京の都市像」を踏まえて、首都・東京の国際競争力の強化に向けて、以下に述べる施策を官民が協力して迅速かつ重点的に推進すべきであると考える。

1. 特区制度等を通じた都市の機能・魅力の向上

国は成長戦略の柱の一つとして、「国家戦略特区」の創設を据え、総理主導のもと、トップダウンでこれまで以上に踏み込んだ規制・制度改革を行うとしている。グローバル化の進展により、世界の都市がその国際競争力を争う今日において、首都・東京が海外から魅力ある国際ビジネス拠点として機能するためには、シンガポール、香港、上海、ソウルなど、近年急速に台頭しているアジア諸都市に比べて、企業が活動しやすい環境を整備することが求められる。首都・東京ひいてはわが国の持続的な発展には、特区制度等を通じて都市の機能・魅力を向上していくことが必要である。

(1)成長戦略に盛り込まれた「国家戦略特区」のもと、大胆な規制・制度改革をスピ ード感を持って強力に実現し、世界で一番ビジネスがしやすい環境を整備すること

先日公表された成長戦略では、「2020年ま でに、世界のビジネス環境ランキングで先進国 3位以内、都市総合カランキングで3位以内に 入る」という目標を掲げ、その手段として、国 全体や都市の経済成長に大きなインパクトを与 える「国家戦略特区」を創設するとしている。 本特区は総理を長とするトップダウンのもと、 大胆な規制・制度改革を推進し、特区内におけ る特例措置のみならず、全国に適用される規 制・制度改革の積極的な活用、さらに重要イン フラの整備なども組み合わせ、世界で一番ビジ ネスがしやすい環境をつくりあげるとしている。

[図表1]

「図表2]

ランキング

1位	シンカ゛ホ゜ール
2 位	香港
3 位	ニューシ゛ーラント゛❖
4 位	米国❖
5 位	デンマーク�
6 位	ノルウェー ❖
7位	イギリス❖
8位	韓国❖
9 位	グルジア
10位	オーストラリア�
24位	日本❖

世界のビジネス環境 世界の都市総合力 ランキング

-	-
1位	ロンドン
2位	ニューヨーク
3 位	パリ
4 位	東京
5 位	シンカ゛ホ゜ール
6位	ソウル
7位	アムステルダム
8位	ベルリン
9 位	香港
10 位	ウィーン

資料:

DOING BUSINESS 2013 (世界銀行)より作成

❖OECD 加盟国

資料:

世界の都市総合力ランキング (森記念財団)より作成

急速に成長を遂げる新興国に対し、近年、わが国はそのプレゼンスを後退させつつあ る。こうした状況下で、グローバルに活躍する企業の多くが東京ではなく、シンガポー ルや香港、中国などアジアの新興国に地域統括拠点を置いている。また、海外からの投 資も他国に比べて著しく低いのが現状である。よって、「国家戦略特区」の創設及び一連 の規制・制度改革は、日本が置かれた現状を打破するための起爆剤として、民間活力の 十分な活用を通じて、確実な実施が望まれる。さらに、現在想定されている規制・制度 改革に加えて、日本のビジネス環境の課題である、法人実効税率をはじめとしたビジネ スコストの高さについても、より踏み込んだ改革が必要であるとともに、実効性の確保 に向けて、国・自治体・民間が密接に連携することが必要である。

[図表3]成長戦略(案)における特区関係の記述(抜粋)

- ※国家戦略特区ワーキンググループで検討中の優先的に取り組むべき規制・制度改革項目例
- ○都心居住促進のための容積率・用途等土地利用規制の見直し
- ○外国人医師による外国人向け医療の充実
- ○インターナショナルスクールに関する設置認可条件等の見直し
- ○首都圏空港の機能強化と都心アクセスの改善

[図表4]ビジネス環境及び都市総合力における日本(東京)の課題

(ビジネス環境における課題)

- ●市場の魅力(GDP成長率)
- ●法人税率の高さ
- ●事業設立の要件・手続き
- ●各種手続きの煩雑さ(建設許可、不動産登記等)
- ●一人当たりオフィス面積

(その他 都市総合力に関する内容)

- ●都心から国際空港までのアクセス時間
- ●国際交通ネットワーク(国際線直行便就航都市数)
- ●居住コスト(賃貸住宅平均賃料・物価水準)
- ●再生可能エネルギーの比率
- ●都心部の緑被状況

資料:DOING BUSINESS 2013(世界銀行)及び Global Power City Index YEARSBOOK2012(森記念財団)より抜粋

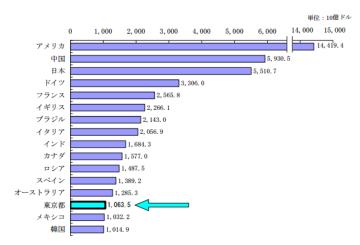
- ▶ 「国家戦略特区」及び一連の規制・制度改革を確実に実施すること。
- ▶ 「国家戦略特区」において、日本(東京)の課題であるビジネス環境の整備に向けてより踏み込んだ規制・制度改革を実施すること。

(2)「国家戦略特区」の対象に、東京都が指定された「アジアヘッドクォーター特区」 を選定し、外国企業の誘致による経済活性化を実現すること

首都圏はわが国のGDPの約4割を占めており、東京都に限っても約2割を占めている。これは2010年時点の主要国の国内総生産(名目)と比較しても、13位のオーストラリアに次ぐ規模である。わが国経済の持続的な成長に向けて、業務や住宅等の多様な都市機能が高度に集積した東京は、その成長エンジンとして、世界の都市間競争を勝ち抜き、国際ビジネス拠点としての地位を確立することが求められている。

東京の国際競争力を高めるべく、 東京都は既存の特区制度において一 昨年「国際戦略総合特区」に指定された「アジアヘッドクォーター特区」 により、2016年度までにアジアの業務統括拠点・研究開発拠点となる企業50社を含む外国企業500 社以上を誘致することを目標としており、その経済効果を約2兆3千億円、雇用誘発効果を約8万2千人と試算している。

[図表5]都内総生産と主要国の国内総生産(名目)



実現に向けた施策として、外国企

資料:都民経済計算年報(2010年度)

業への法人実効税率の軽減措置や東京都が認定した外国企業に就労する外国人が、日本へ入国(再入国)する場合の在留資格審査の迅速化、インターナショナルスクールの誘致、外国医師の医療行為に関する規制緩和などを掲げ、外国人の受入環境の整備に向けて、関係省庁との協議を進めている。これまでの協議により、一部の規制緩和が実現したほか、都独自の拠点設立補助金や民間と連携したビジネスコンシェルジュ東京の運営など、一定の成果を見せている。しかし、最も重要である法人実効税率の軽減措置については、適用を受た外国企業は存在しないのが現状である。

これまでの特区制度とは次元の違う取組として、「国家戦略特区」では国が積極的に関与して、国、地方、民間の三者が目的を共有し、総理主導のもと強力な推進体制が構築される予定となっている。また、世界で一番ビジネスがしやすい環境の整備という点で、「国家戦略特区」と「アジアヘッドクォーター特区」の考え方は共通している。

「国家戦略特区」の制度設計や具体的なプロジェクト、規制改革項目の選定は、ワーキンググループで検討がなされることになっている。よって、わが国経済の持続的な成長と国際競争力強化に向け、「国家戦略特区」の対象に「アジアヘッドクォーター特区」を選定するとともに、実効性を確保すべく東京都が以前から国へ提案している規制緩和を実現し、外国企業の誘致による経済活性化を図るべきである。

[図表6]アジアヘッドクォーター特区の概要

外国企業の誘致・集積に向けて、税制、規制緩和、まちづくりを組み合わせた戦略的な企業誘致を実施し、2016年度までにアジア地域の業務統括拠点、研究開発拠点50社を含む外国企業500社以上を誘致することを目指す。



また、「アジアヘッドクォーター特区」では、東京の最大の「弱み」であるビジネスコストの高さを解消するため、東京に新たに拠点を設ける外国企業に対し、法人実効税率を26.9%に引き下げることを可能としたが、対象となる要件が非常に厳しいことから、要件を緩和し実効性のある制度にする必要がある。

具体的には、①対象となる法人の業務が統括業務、研究開発業務のみに限定されており、営業・販売・製造等の機能を保持することを認めること(法人業務制限の緩和)、②特区外の事業所設置を認めること(法人所在地制限の緩和)、③資本金(1億円以上)要件を緩和すること、④規制の特例措置の活用について、法令改正以上の内容が求められるのを通知・通達レベルまで引き下げること(規制緩和措置活用要件の緩和)などが挙げられる。

併せて、わが国の立地競争力、産業競争力を高める観点から、東京に新たに拠点を設ける外国企業に限らず、全ての国内企業について、諸外国と比べて高水準である法人実効税率を早期にアジア諸国並みの20%前半まで引き下げることが必要であり、国において早急に検討のうえ、実現されたい。

「図表7]日本で事業展開する上での主な投資阻害要因

ビジネスコストの高さ	70.5%	規制・許認可制度の厳しさ	29.0%
日本市場の閉鎖性、特殊性	46.4%	優遇措置・インセンティブが不十分	19.1%
人材確保の難しさ	39.7%	放射能汚染に対する不安	15.0%
製品・サービスに対するユーザーの要求水準の高さ	38.6%	地震や津波など自然災害に対する 不安	14.2%
行政手続きの複雑さ	32.8%	外国人の生活環境	12.8%

資料:外資系企業動向調查2011年(経済産業省)

- ▶ 「国家戦略特区」の対象に「アジアヘッドクォーター特区」を選定すること。
- ▶ 東京都が以前から国へ提案している規制緩和を実現し、外国企業の誘致による経済 活性化を図ること。
- ▶ 「アジアヘッドクォーター特区」における税制措置の要件緩和を実現すること。

(3) 国内の投資を促し、都市の再構築と持続的な成長につながる大胆な規制緩和に取り組むこと

東京の国際競争力を高めるには、外国企業の誘致や海外からの投資促進のみではなく、国内企業による投資をこれまで以上に引き出すことも必要である。

現在、「国家戦略特区」の具体的な規制緩和項目を検討するワーキンググループでは、都心居住を促進するため、都心の商業地において、マンションを建設する敷地の所有者にオフィスビル用の容積率の移転を認めることが検討されている。都心居住を促進し、職住近接に資する良好な住まいを提供することは、生活環境の向上につながるという点では評価できるが、すでに都心区の



資料:2012年度首都圏整備に関する年次報告(国土交通省)

容積率は充足度が90%を超えており、特区においては国家戦略的な見地から都市開発を誘導することが求められる。そのためには、特例容積率適用地区制度や総合設計制度の柔軟な運用による容積率の緩和に加え、前面道路幅員による制限や日影規制、斜線規制等の関連する規制の一体的な緩和で再開発を促進し、都市機能の高度化を図る必要がある。加えて、既存の老朽化した中小ビル群を、優れた環境性能や防災性を備え、空地の確保や緑化など周辺景観へ配慮したビルへと更新していくため、再開発の促進に向けた借地借家法の正当事由の拡大についても検討すべきである。

- 国家戦略的な見地から都市開発を誘導し、都市機能の高度化を図るため、特区内における容積率の緩和や、特例容積率適用地区制度や総合設計制度の柔軟な運用を図ること。
- ▶ 老朽化した中小ビル群を更新するため、借地借家法の正当事由の拡大を検討すること。

2. 陸・海・空の交通ネットワーク強化とインフラ老朽化対策の着実な実施

東京は、多様な都市機能が高密度に集積する世界でも有数の大都市だが、それを支える道路・空港・港湾といった社会インフラの整備は世界の主要都市やアジアの新興都市に比べて十分な水準に達していない。東京が誇る集積を強みに変えるためにも、ミッシングリンクのない、円滑な道路ネットワーク形成と海外との人流・物流機能の窓口である、空港・港湾の強化は急務であり、集中的に投資していく必要がある。

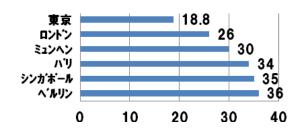
加えて、わが国では首都高速道路をはじめ、多くのインフラが高度経済成長期に集中的に整備され、今後急速な老朽化とそれに伴う維持管理・更新費の増大が見込まれている。財源を含め、適切に維持管理・補修を行うための対策が急務である。

(1) 国際競争力の強化に向けて首都圏三環状道路をはじめとした道路整備と、鉄道交通の更なる強化を着実に推進すること

東京23区内の車両の平均旅行速度は18.8 km/h と海外の主要都市の水準を大きく下回っている。人や企業が高度に集積している東京では、円滑な交通・物流機能が不可欠であるにも関わらず、東京及び首都圏の道路整備は十分に進んでいないことから、時間的・経済的な損失が発生している。

特に首都圏三環状道路は、完成すれば、都心に流入している通過交通が迂回できるようになるため、渋滞解消による高い経済効果、首都圏におけるCO2排出量削減効果200~300万t/年(東京都全体の年間排出量の3~4%程度)と高い環境効果も期待される。国は、成長戦略で2020年までに三環状道路の整備率を80%に高める方針を示している。このうち、中央環状線は2014年度に全線が開通する予定であり、圏央道も順次、開通区間が増えているが、東京外かく環状道路(外環道)については、昨年に関越道~東名高速間が着工し、2020年までに確実に整備されることが期待されている状況にある。東名高速以南は計画が具体化していないため、早期に計画を具体化し、開通に向けて事業を進めていくべきである。併せて、高速道路の料金体系についても、首都圏内の交通量の最適化を図る観点から、環状道路の利用促進等に資する一体的で利用しやすい料金体系を構築することが必要である。

[図表9]主要都市平均旅行速度(km/h)



資料:2020年の東京

※東京は区部

※東京(区部)は2005年、その他の都市は2000年

[図表10]欧米主要都市との比較(道路率)



資料:東京都資料

[図表11]環状道路の現状

東京	ロント・ン	ハ°リ	ソウル	北京	上海
59%	100%	85%	100%	100%	85%



資料:東京都資料より事務局作成

また、三環状道路の整備とともに、空港や港湾のネットワーク強化や災害時の物資輸送を支える道路整備についても、強力に推進する必要がある。具体的には、多くの物流施設や工場、商業施設が集中する沿岸部を結ぶ国道357号の東京港トンネル、多摩川トンネル部の整備や、東京港の埠頭と背後地を結ぶ道路ネットワークを充実させる臨港道路南北線の早期事業化を図るべきである。このほか、区部の道路率は欧米の主要都市と比較して低水準であることから、60%程度に留まる都市計画道路の整備についても、国際競争力強化の観点から集中的に整備する必要がある。

道路の整備に加え、東京の強みである鉄道交通についても、すでに計画されている路線の整備を着実に推進することで、交通の利便性を一層高めるとともに、沿線の再開発を促し、東京の都市力をさらに強化することができる。2000年の運輸政策審議会答申第18号において整備計画が定められている路線をはじめ、地元自治体や事業者からの要望が強い路線については、事業を推進するための課題を整理し、着実に整備を進めるべきである。併せて混雑緩和、安全性向上についても引き続き取り組む必要がある。

また、現在、国が検討を行っている、都心と羽田・成田両空港のアクセスを改善する 鉄道新路線「都心直結線」の整備については、都心と両空港のアクセスを改善し、東京 の国際ビジネス拠点としての競争力向上に寄与するとともに、首都圏空港に降り立つ海 外旅行者が新幹線や国内線を乗り継ぎ、国内他都市に行くことを可能とする点で高い効 果が期待できる。しかし、その整備には多大な時間を要することから、空港アクセスの 改善には、既存路線のさらなる有効利活用についての検討が不可欠である。

- ▶ 首都圏三環状道路、特に東京外かく環状道路の整備を促進すること。
- ▶ 臨港道路や都市計画道路の整備を促進すること。
- ▶ すでに計画化されている鉄道網の拡充を進めるとともに、都心と首都圏空港のアクセス改善については、新路線の整備と併せて既存路線の有効利活用も含めて検討すること。

(2) 京浜港の国際競争力強化に向けた取り組みを推進すること

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だが、機能やコストの面でシンガポールや釜山などアジア主要港の急速な台頭により、相対的に地位が低下している。それに伴い、基幹航路、取扱量が減少し、輸送時間や物流コストの増大につながることから、わが国経済への影響が懸念されている。

国は、京浜港と阪神港を国際コンテナ戦略港湾として位置づけ、「選択と集中」に基づく重点的な投資を行うこととしているが、京浜港の国際的な地位を回復するためには、必要な機能の整備とコストを含めたソフト面の改善に早急に取り組まなくてはならない。機能面では、成長戦略でも示されたように、船舶の大型化に対応すべく大水深コンテ

ナターミナルを現状の3バースから大幅に増やすことが求められるほか、東京港の中央 防波堤外側の新規埠頭の整備や、東京臨港道路南北線など道路ネットワークの強化を進 める必要がある。同時に、ソフト面では三港の連携による利用コストの低減や利便性・

サービスの向上を一層推進する必要がある。

[図表12]世界の港湾別コンテナ取扱量

	2000 年	万 TEU		2011年	万 TEU
1 位	香港	1,810	1 位	上海	3,257
2 位	シンカ゛ホ゜ール	1,704	2 位	シンカ゛ホ゜ール	3,164
3 位	釜山	754	3 位	香港	2,440
4 位	高雄(台湾)	743	4 位	シンセン(中国)	2,294
5 位	ロッテルタ゛ム	628	5 位	釜山	1,702
6 位	上海	561	6 位	寧波(中国)	1,683
7 位	ロサンセ゛ルス	488	7 位	広州(中国)	1,474
8 位	ロングビーチ(米)	460	8 位	青島(中国)	1,450
9 位	ハンフ゛ルク゛	425	9 位	ト゛ハ゛イ	1,328
10 位	アントワーフ゜(ヘ゛ルキ゛ー)	408	10 位	天津	1,228
15 位	東京	290	29 位	東京	469

資料:2020年の東京・国土交通白書より事務局作成

[図表13]大水深コンテナターミナル の国際比較 ※整備中を含む

	水正帰して口む
港名	水深 16m 以上の岸壁
東京	1 バース※
横浜	6 バ−ス ※
上海	16 バース
シンカ [*] ホ [°] ール	23 バース
釜山	21 バース

資料:国土交通省資料より事務局作成

- 大水深コンテナターミナルや東京臨港道路南北線をはじめとした道路ネットワークの強化など、機能面の拡充を図ること。
- ▶ 京浜三港の連携により、利用コストの低減や利便性・サービスの向上を図ること。

(3) 首都圏空港の機能強化と容量拡大を図ること

東京と世界を結ぶ玄関口である首都圏空港の機能強化については、2014年に予定されている羽田空港の国際旅客ターミナル及びエプロンの拡張、C滑走路の延伸など着実に進みつつあり、2014年度には、羽田・成田を合わせた首都圏空港の年間発着枠は74.7万回(羽田:44.7万回、成田:30万回)に達する予定である。2010年のD滑走路供用以降、実に20万回以上の増大となるが、これを有効に活用するためにも、首都圏空港の戦略的なオープンスカイを推進する必要がある。また、羽田空港の深夜・早朝時間帯の積極的な活用に向け、深夜・早朝時間帯の着陸料の軽減や需要の拡大に応じた交通アクセス、利用者向け施設などの環境整備に加え、首都圏空港における地方路線と海外路線との接続を改善し、利便性の向上を図るなど、さらなる機能の強化に努めるべきである。

[図表14]首都圏空港の年間発着枠の増加



資料:国土交通省資料

[図表15]羽田空港の機能強化に向けた取り組み



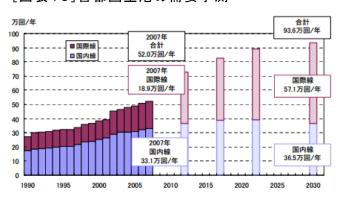
資料:国土交通省資料

一方、年間発着枠が74.7万回に増加し、上記のさまざまな施策を展開したうえでも、今後国際線を中心に首都圏の航空需要は増加を続け、数年後には再び空港容量が不

足すると考えられている。第4、第5滑走路の整備計画がある仁川をはじめ、他のアジア諸都市の空港との国際競争に備えるためにも、中長期的には、羽田空港のさらなる容量拡大と国際化・ハブ機能の強化が必要である。第5滑走路(E滑走路)の増設やA滑走路の延伸などのアイデアも示されていることから、さまざまな方策を検討していくべ

きである。なお、羽田・成田両空港を補完 し得る、横田基地の軍民共用化の実現や空 域の返還に向けても、東京都と国が協力し て日米協議を進展させ、実現を図られたい。

[図表16]首都圏空港の需要予測



資料:首都圏空港の将来像(運輸政策研究機構)

[図表17]世界の空港・国際線旅客数

順位	空港名	旅客数(千人)
1	ヒースロー (ロンドン)	65,240
2	ドバイ	57,850
3	シャルル・ド・ゴール (パリ)	56,094
4	香港	55,410
5	スキポール (アムステルダム)	50,939
6	フランクフルト	50,600
7	チャンギ (シンガポール)	49,975
8	スワンナプーム (バンコク)	39,641
9	仁川	38,706
10	マドリード・バラハス	30,367
13	成田国際空港	29,660

資料: ACI International Passenger Traffic (2012.2-2013.1)より作成

- ▶ 首都圏空港の戦略的なオープンスカイを推進すること。
- 羽田空港の深夜・早朝時間帯等の活用に向けた着陸料の軽減や交通アクセス、利用者向け施設等の環境を整備すること。
- ▶ 将来の空港容量の不足に備えて、第5滑走路(E滑走路)の増設やA滑走路の延伸など、さまざまな方策を検討すること。

(4) インフラ老朽化対策の推進

わが国では、多くのインフラが高度経済成長期に集中的に整備され、今後急速にそれにが進行すると予想されて理・る。それに伴いる。それに伴いが見込まれて・更新費の増大が見込まれてシラにでは、2011年の50年度までの50年間に必要な更新費(約19

[図表18]建設後50年以上経過した国交省所管のインフラの割合

	2012年度	2022年度	2032年度
道路橋 ※約15万5千橋 橋長15m 以上	約8%	約26%	約53%
排水機場、水門等 ※約1万施設	約23%	約37%	約60%
下水道管きよ ※総延長:約43万km	約2%	約7%	約19%
港湾岸壁 ※約5千施設	約5%	約25%	約53%

資料:国土交通白書2012より作成

0兆円)のうち、約30兆円が不足するとの試算もある。道路や橋梁、港湾、上下水道といったインフラは国民生活と産業・経済の基盤であり、その対策はまさに急務であり、 厳しい財政制約の中では、対象とするインフラに優先度をつけたうえで、予防保全の導 入・徹底や、先端技術(非破壊検査やIT等)の導入、民間活力の活用を図り、効果的かつ効率的に対策を推進していくことで、安全確保と維持管理・更新コストの低減の両立を図るべきである。

▶ 厳しい財政制約の中で、対象とするインフラに優先度をつけて、予防保全、先端技術の導入、民間活力の活用を図り、効果的かつ効率的に対策を推進すること。

(5) 首都高速道路の老朽化対策推進

首都高速道路は、1962年の京橋・芝浦間4.5kmの開通に始まり、1964年の東京オリンピックまでに4路線の計約33kmが開通し、高度経済成長を支える重要な社会基盤の一つとなった。今日では、総延長は300kmを超え、1日に約100万台の交通量があるなど、首都圏の経済社会を支える大動脈として機能している。

一方で、現在、経過年数40年以上の構造物が約3割、30年以上が約5割を占めており老朽化が著しく進展している。加えて、高架橋やトンネル等の構造物比率が約95%と高く、都区内一般道の5倍の大型車が通行し、過積載車両も年間約35万台が計測されるなど、使用環境は苛酷である。また、補修が必要な損傷もここ数年で大幅に増加している。

こうした状況の中、本年1月に「首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究委員会提言書」がまとめられ、大規模更新の実施区間は約16km、大規模修繕は約28km、両者に要する概算費用は最大で9,100億円と試算された。また、国土交通省が昨年9月にまとめた「首都高速の再生に関する有識者会議提言書」では、首都高速道路の再生を国家プロジェクトとして位置付け、「都心環状線の高架橋を撤去し、地下化などを含めた再生を目指し、その具体化に向けた検討を進めるべき」との方向性を打ち出した。

先日公表された成長戦略には、築地川区間約2kmをモデルケースに上部空間の利用等により首都高速の老朽化対策を民間都市開発と一体的に行うなど、PPPによる都市と高速道路の一体的な再生に向け今年度から検討を実施することが明記されている。しかし、上述のとおり、首都高速の構造物比率は高いため、大規模更新、大規模修繕に必要な費用のねん出には、なお課題を残している。

首都高速道路は首都圏の経済社会を支える大動脈であるばかりか、災害時の緊急輸送道路にも指定されていることから、早急に老朽化対策に着手すべきである。その際に、迂回ルートとして首都圏三環状道路、特に外環道の整備が重要であるとともに、PPPやPFIといった民間活力の活用を検討し費用の低減を図ることが必要である。また、維持管理を含めた必要な財源は、受益者負担の観点からも通行料を恒久的に有料化することで、原則として税金に頼らず料金収入を中心とした対応を図るべきである。

なお、都心環状線の再生については、海外の事例も参考にしつつ、今後の交通政策や 都市環境(景観、水辺空間の再生)、費用や財源等の多角的な検討を通じて、計画の具体 化を急ぐべきである。

- ▶ 首都高速の老朽化対策に早急に着手すること。その際に、PPPやPFIなど民間 活力の活用を検討し、費用の低減を図ること。
- ▶ 老朽化対策、維持管理に必要な財源は、恒久的に通行料を有料化することで、原則 として税金に頼らず料金収入を中心とした対応を図ること。

3. 都市防災力の向上

首都直下地震の都内被害想定では、死者が約9,700人、帰宅困難者が517万人(東日本大震災時は約352万人)、全壊建物は約30万棟と甚大な被害が想定されている。南海トラフ地震の区部被害想定では、津波の到達が想定されてはいるが、人的被害は限定的とされている。しかし、最悪のケースでは東海、近畿、四国、九州地方を中心に死者が約32万人、全壊・全焼建物が約239万棟、経済被害額は約220兆円と、まさに国難とも言うべき被害が想定され、区部においても長周期地震動による高層ビルでの激しい揺れによる混乱や、物資不足、医療機能の支障、経済や交通の混乱をはじめ、計り知れない影響が予想される。

こうした中、東京が国際ビジネス拠点としての確固たる地位を確立するには、災害時の防災・減災対策が万全を期され、国内外から安全面での信頼を得ていることが大前提となる。東京は世界の主要都市と比べ建築物・インフラの高い耐震性や、津波の影響を受けにくい地理的特性を持ち、かつ治安面での安全性も高い。

東京都は「2020年の東京」や、昨年11月に改訂された「地域防災計画」のもと施策を推進しているが、都市防災力の向上は喫緊の課題であることから、以下の対策をスピード感を持って推進すべきであると考える。

(1) 木密地域不燃化対策の強力な推進

首都直下地震の被害想定では、地震火災による焼失棟数が約20万棟、死者数は約4 千人と予想されている。震災発生時に大規模火災等により甚大な被害が想定されている 木密地域は、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11%、居 住人口の20%を占めている。

東京都では、「木密不燃化10年プロジェクト」を立ち上げ、不燃化特区制度の創設や特定整備路線の整備等により、2020年までに木密地域の不燃領域率を70%に引き上げ、燃え広がらない・燃えない街を実現するとしている。本年4月には、不燃化特区制度が本格的に始動し、先行実施地区11区12地区を特区に指定し、都が講じる支援策に基づき各種事業が実施されることになっている。

木密地域では、複雑な土地の権利関係や居住者の高齢化、狭小敷地や未接道敷地・狭あい道路が多く、これまで対策が十分に進まなかったことから、今後は木密不燃化特区に基づき各地区における対策を着実に実行するとともに、一定の強制力も行使しスピード感をもって推進していく必要がある。また、特区指定地区のさらなる拡充や、特区における取り組みの効果を検証したうえで、特区外の地域においても同様の支援を受けられるような体制を整備し、東京全体で「延焼による焼失のない街」を早期に実現されたい。

なお、実現にあたっては地域の情勢に詳しい地元の事業者など、民間の活力を十分に活用する必要がある。東京商工会議所では東京都、各区と連携して木密対策説明会を開催しているが、これに限らず、今後も木密地域解消に資する取り組みを推進していく所存である。

[図表19]不燃化特区において東京都が講じる主な支援策

- ●全戸訪問による住民ニーズの把握 ●まちづくりステーション (相談窓口) の管理・運営
- ●相続問題や借地権等に関する相談のための相談員の派遣
 ●未接道敷地の先行取得支援
- ●建替えを支援する固定資産税・都市計画税の優遇(5年分全額免除)
- ●老朽住宅の除去促進に向けた固定資産税・都市計画税の優遇(5年度分住宅用地並みに軽減)
- ●戸建て建替えの際の設計費助成 ●老朽建築物の除去のための除去費の全額助成
- ●公営住宅等の優先的斡旋・民間不動産情報の提供 など全21項目
- ▶ 木密不燃化特区制度に基づき各地区における対策を着実かつスピード感をもって推進すること。
- ▶ 出来る限り早期に木密地域解消に向けた目標が達成できるよう、民間活力を十分に 活用すること。

(2) 建築物の耐震化・更新の推進

首都直下地震の被害想定では、揺れによる建物全壊は11万棟、死者数は5,400 人とされている。建築物の倒壊は、直接的な被害に加えて、避難路となる道路を塞ぎ、 出火を引き起こす原因にもなるため、建築物の耐震化・更新はまさに急務である。

東京都では、震災時の輸送・避難ルートを確保する観点から、緊急輸送道路の橋梁や 沿道建築物の耐震化100パーセントプロジェクトを進めている。2011年4月には 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進条例を制定し、助成や融資制度等の支援策を通じ て、耐震化を促進している。本年度中に耐震診断を完了し、3年後に緊急輸送道路沿道 建築物の耐震化、災害拠点病院等防災上重要な都立建築物の耐震化を完了する目標を掲 げているが、これらの耐震化を着実に進めるとともに、災害時に公的な役割を担う一時 滞在施設(商業施設、ホテル、劇場等)や、緊急物資の供給元となり得る物流倉庫等の 建築物に対しても、重点的な支援が必要である。

また、緊急輸送道路沿道建築物以外にも、中小ビルや工場等中小企業の建築物の耐震化も不可欠であるが、耐震改修費用の負担が重く、特に中小ビルでは改修期間中の資金繰りや改修後のテナント確保等に対する懸念から耐震化は進んでいない。よって、避難路を塞ぐ可能性がある建築物等優先順位を検討した上で、中小企業に対する耐震化支援を拡充すべきである。

さらには、環状7号線、8号線沿線を中心にマンションの老朽化が進んでおり、2018年には築40年以上のマンションが24万5千戸、2023年には42万8千戸になると想定されている。現在、国の規制改革会議において、老朽化マンションや既存不適格マンションの円滑な建替えに向けて、容積率の緩和や区分所有建物に係る権利調整の在り方、借地借家法における正当事由の拡大等について、総合的に調査・検討を行う

こととしているが、これらを早期に実現するとともに、実効性を高めるためにも、規制 改革に留まらない、より踏み込んだ対策についても検討する必要がある。

- 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を着実に進めるとともに、一時滞在施設や緊急物資の供給元となり得る物流倉庫等に対しても重点的な支援をすること。
- ▶ 中小ビルや工場等中小企業に対する耐震化支援を拡充すること。
- ➢ 容積率の緩和や区分所有法における決議要件の緩和、借地借家法の正当事由の拡大 等を通じて、老朽マンションの建て替え促進を図ること。

(3) 帰宅困難者対策の推進

首都直下地震の発災時には約517万人の帰宅困難者が発生すると想定されており、 東日本大震災時の約352万人を大きく上回ることから、非常に大きな混乱が発生する ことが予想される。

東京都では、本年4月に帰宅困難者対策条例を施行し、事業者に対し従業員の一斉帰宅の抑制と3日分の備蓄が努力義務化されたほか、一時滞在施設の確保に向けて民間施設にも協力を求めることになった。しかし、中小企業を中心に備蓄品・防災設備等の導入費用の負担や備蓄スペースの確保が課題となっている一方で、中小企業に対する備蓄品・防災設備に対する助成は一部の区に留まっている。

また、一時滞在施設の確保については、東京都が同施設の備蓄倉庫に対し固定資産税・都市計画税の減免を行うほか、一定の要件を満たせば容積率を割り増すことになったが、帰宅困難者受入の際の事業者の責任・負担の範囲が明確でないため、その絶対数が大幅に不足しているのが現状である。

一連の防災対策は行政だけでなく民間の取り組みも不可欠であるため、東商としてはこれまでに条例説明会の開催等を通じて帰宅困難者対策の周知に努めており、今後も取り組んでいく所存であるが、帰宅困難者対策を一層推進していくには、中小企業に対する支援の拡充と、一時滞在施設の確保に向け、発災時の損害賠償責任が事業者に及ばない制度の創設が必要である。

なお、帰宅困難者対策をはじめとした地域防災力の向上には、地域における防災訓練の促進や要援護者支援の促進が必要であることに加えて、東京が国際的なビジネス・観光の拠点となるために、外国人に対する防災情報提供(多言語案内表示の整備、災害情報や避難時の情報提供等)の強化が不可欠である。

- ▶ 帰宅困難者対策を一層推進していくために、備蓄品・防災設備に対する助成など、 中小企業に対する支援を拡充すること。
- ▶ 一時滞在施設の確保に向け、発災時の損害賠償責任が事業者に及ばない制度を創設すること。
- ▶ 地域防災力の向上に向けて、防災訓練や要援護者支援の促進、外国人に対する防災 情報提供の強化を図ること。

4. 東京の魅力発信・外国人の訪日促進

東京がグローバル競争の中で海外から選ばれる都市となるためには、世界に対して効果的なプロモーションを行うことが不可欠である。

東京をはじめとした日本の魅力に直接触れてもらうインバウンド振興や、伝統文化や食に加え、アニメーション等のコンテンツを含めた日本固有の魅力を海外に展開し、世界中に発信する「クールジャパン」の官民をあげた推進を通じて、世界中に「日本ブランド」を戦略的に売り込むことが必要である。

(1) インバウンド・MICE振興に向けた環境を整備すること

東京都は2017年に訪都外国人旅行者1千万人、国においても、成長戦略で2030年に訪日外国人3千万人を達成するという意欲的な目標を掲げている。わが国における、海外からの旅行者数やMICEの開催件数は、アジア諸国の後塵を拝していることから、これらの目標を具現化するためにも、国、自治体、民間が一体となり、世界への情報発信・プロモーションを強化することが不可欠である。

プロモーションの促進と併せて、東京に海外都市に引けをとらない水準のコンベンション施設や大型クルーズ客船の寄港が可能な施設の整備、日本を訪れた外国人が不自由なく観光できる環境整備のため、交通機関の要所への観光案内所や多言語対応の標識・コールセンター、Wi-Fi環境の整備を進めるべきである。加えて、外国人旅行者の満足度向上に向けた免税制度の対象品目拡大や利便性の向上も必要である。

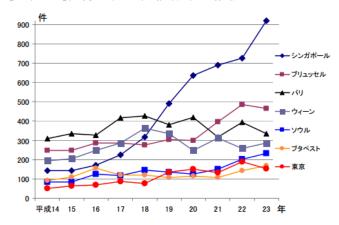
また、わが国が誇る歴史的建造物や博物館などをアフターコンベンションに活用できるよう一部開放するほか、水や緑といった豊かな自然、歴史や文化に根差した「うるおい」のある街並みの整備により都市の魅力を高め、海外にはない「日本ならでは」の魅力を広くアピールする必要がある。

[図表20]世界各国・地域への外国人訪問者数(2011年)

(千人) 20.000 40.000 80.000 100.000 60.000 フランス 79.500 アメリカ 62,325 中国 57,581 スペイン 56,694 イタリア 46 119 イギリス 30.798 トルコ 29,343 ドイツ 28,352 マレーシア 24.714 メキシコ 23,403 香港 22,316 ・・・13位 19,230 ・・・15位 タイ シンガポール 10.390 --- 22位 ■ 9,795 ···₂₅位 韓国 日本 6,219 …39位

資料:日本政府観光局資料より作成

[図表21]国際会議の開催件数の推移



資料:日本政府観光局「国際会議統計」等より東京都作成

- ▶ 国、自治体、民間が一体となり、世界への情報発信・プロモーションを強化すること。
- ▶ 海外都市に引けを取らないコンベンション施設や大型クルーズ客船の寄港が可能な 施設等の環境整備を進めること。
- ▶ わが国が誇る歴史的建造物や博物館などをアフターコンベンションに活用できるよう開放すること。
- ▶ 自然や歴史・文化に根差した「うるおい」のある街並みの整備により都市の魅力を 高め、広くアピールすること。

(2) クールジャパン、コンテンツ輸出を推進し、日本の魅力を海外に発信すること

伝統文化や食、アニメーションをはじめとしたコンテンツなど日本固有の魅力を海外に発信し、より身近に体感してもらうことは、日本や東京のブランドイメージを高めるうえで非常に効果的である。国においても近年その重要性を認識し、現在はクールジャパン戦略担当大臣のもと、各省庁の副大臣や民間の有識者を加えたクールジャパン推進会議において、日本固有の魅力を産業化し、国際展開するための方策や発信力の強化について検討を重ねている。成長戦略の中でも、海外需要開拓支援機構(クールジャパン推進機構)の設置や放送コンテンツ関連の海外売上高を5年で3倍にするなどの目標も掲げられていることから、これらを着実に推進し、世界中に日本の魅力を強力に発信することで、インバウンドや国内産業の活性化、ひいては外国企業の誘致につなげるべきである。

➤ 伝統文化や食、コンテンツなど日本固有の魅力を海外に強力に発信し、日本や東京のブランドイメージを高め、インバウンドの増加や国内産業の活性化、外国企業の誘致につなげること。

5. 「2020年の東京」の着実な推進と2020年オリンピック・パラリンピックの招致

(1)「2020年の東京」で掲げられた8つの目標と12のプロジェクトの着実な推進、 東商とのさらなる連携

東京都が掲げる長期目標である「2020年の東京」では、2020年の東京のあるべき姿として8つの目標が掲げられ、その実現に向けて12のプロジェクトが推進されている。これまで述べてきた東京の国際競争力強化に向けた方策は、すでにその多くがこの中に示されていることから、東京都におかれては着実に推進されたい。なお、東京商工会議所としても地域総合経済団体として、東京の目指すべき姿を共有している。すでに木密地域不燃化対策や帰宅困難者対策等の防災面をはじめ、密接な連携のもとに事業を展開しているが、国との連携も深めながら今後も着実に推進していく所存である。

[図表22] 2020年の東京(8つの目標と12のプロジェクト)

- I 高度な防災都市を実現し、東京の安全性 を世界に示す
- Ⅱ 低炭素で高効率な自立・分散型エネルギー社会を創出する
- Ⅲ 水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京 を復活させる
- IV 陸と海と空を結び、東京の国際競争力を 引き上げる
- V 産業力と都市の魅力を高め、東京を新た な成長軌道に乗せる
- VI 少子高齢社会における都市モデルを構築 し、世界に範を示す
- ▼ 誰もがチャレンジできる社会を創り、世界に羽ばたく人材を輩出する
- ™ 誰もがスポーツに親しみ、子供たちに夢を 与える社会を創る

- 1. 耐震化 100 パーセントプロジェクト
- 2. 木密地域不燃化10年プロジェクト
- 3. 防災共助プロジェクト
- 4. 東京産電力300万KW創出プロジェクト
- 5. スマートシティプロジェクト
- 6. 水と緑のネットワーク実現プロジェクト
- 7. 陸海空交通ネットワーク強化プロジェクト
- 8. アジアのヘッドクォータープロジェクト
- 9. 東京の保育力強化プロジェクト
- 10. 生涯現役プロジェクト
- 11. かわいい子には旅をさせよプロジェクト
- 12. 四大スポーツクラスタープロジェクト

(2) 2020年オリンピック・パラリンピック招致の実現、レガシーの浸透

本年9月7日(日本時間9月8日)に2020年オリンピック・パラリンピックの開催都市が決定する。これまで、東京商工会議所をはじめ全国514商工会議所では組織を挙げて活動を展開してきたが、オリンピック・パラリンピックの開催は、震災からの復興と将来を担う若者や子ども達のためにも何としても実現しなければならない。

また、今回の招致活動を通じて得られたさまざまな「社会的価値」をオリンピック・パラリンピックのレガシーとして、未来に受け継いでいく必要がある。すなわち、東日本大震災という未曾有の苦難の中で発揮されたスポーツの力や、障がい者スポーツへの理解から広がる物心両面でのバリアフリーの実現、世界中から多くの人々を迎える温かいホスピタリティー、そして何より招致実現という一つの目標に向かって政財界・スポーツ界をはじめ国民全体が一体となった「オールジャパン」での取り組みを、より良い社会の実現に十分に活かしていくべきである。

1964年の東京オリンピック開催は、敗戦から立ち上がり、高度成長した日本の姿を世界中に伝える契機となった。2020年オリンピック・パラリンピック大会は、日本が東日本大震災から立ち上がり、あらゆる取り組みを通じて、一段と国際競争力を高めた姿を世界中に発信する絶好の機会である。2020年7月24日、世界中が注目する開会式が、生まれ変わった国立競技場で盛大に開催され、東京の美しい青空に56年ぶりに五輪の輪が描かれることを強く期待する。

以上

平成25年度 第9号 平成25年7月25日 第181回(通常)議員総会決議