

世界都市・東京ビジョン

～オリンピック招致立候補を契機とする21世紀型世界都市への進化～

平成19年5月10日
東京商工会議所

わが国の首都である東京は、政治・経済の中核機能を担うとともに、文化、情報、先端技術、学術研究等においても高度な機能、多様な人材が集積し、それらの活動や交流から生まれる活力は、わが国全体の牽引役を果たしている。

経済のグローバル化とアジアの地域間競争が激化する中で、わが国が持続的な成長を遂げていくためには、首都東京が常に世界を惹きつける機能と魅力を持った都市であり続けなければならない。

東京商工会議所は、2016年オリンピック競技大会の国内立候補都市に東京が選定された今こそ、わが国に新たな成長をもたらす21世紀型の都市モデル「世界都市・東京」の実現に、国家戦略として集中的に取り組む絶好の機会であると考え、以下のとおり提言する。

1. 今なぜ「世界都市・東京」の実現が必要か

バブル崩壊以降の経済の低迷と資産デフレを克服するため、2001年に国は都市再生本部を設置し、国の活力の源泉となる都市の再生に力を注いできた。

その結果、都市再生緊急整備地域における民間投資だけでも約12兆円、経済波及効果まで含めれば約23兆円(全て完了時の試算)とされており、その成果は多くの優良な都市開発プロジェクトとして東京でも目に見える形で現われつつある。

しかしながら諸外国に目を向けると、シンガポール、香港、上海など東アジアの主要都市が、国際的なハブ機能や国際金融センター機能の拡大を目指し、戦略的・重点的に社会資本や市場の整備を急速に進めており、対応が遅れたわが国の優位性は大きく揺らいでいる。

わが国の玄関口となる首都圏の空港や港湾は、発着容量の制約、コスト高、大型船対応の施設面の遅れなどから、航空貨物では成田空港が平成8年に香港空港に貨物取扱量世界首位の座を譲り、旅客でも香港空港、シンガポール空港に逆転を許し、港湾のコンテナ貨物取扱量では東京港と横浜港を合わせてもアジア5位の釜山港の6割にも達しない水準である。また、ビジットジャパンキャンペーンの推進によって訪日外国人の旅行者数が昨年過去最高の733万人を記録したが、わが国の

経済規模から考えるとまだ十分とは言えず、国際コンベンションの開催件数についてもシンガポールやソウルの後塵を拝したままほぼ横這いの状況が続いている。

国内総生産や株式市場時価総額では世界第2位の規模を有しながら、わが国はビジネスニーズの視点に立った都市インフラ整備の遅れや国内重視の施策により、相対的に閉ざされた国となっており、アジア地域の統括機能を日本からシンガポール、香港、上海などにシフトする多国籍企業もみられるなど、現状のままでは世界から取り残される恐れもある。

今後、わが国が持続的成長をしていくには、交流人口を増加させ、欧米やアジアの活力を積極的に取り込んでいくことが不可欠であり、そのためにも、首都東京が国際競争を勝ち抜いていける「世界都市・東京」へと進化を遂げなければならない。

「世界都市・東京」のプレゼンスを確立することは、国内連携を通じてわが国全体の利益につながるものであり、そのためには国家的視点からの選択として財源を集中させ、戦略性、一貫性、スピード感をもって取り組むことが必要である。

折りしも今回のオリンピック招致活動はオリンピックがもたらす計りしれないメリットのみならず、20世紀の負の遺産とも言える東京の都市問題を解決し、東京を21世紀型の新しい都市モデルへと進化させ次世代に受け継ぐまたとない好機である。前回の東京オリンピックの際も、これを契機に首都高速や新幹線をはじめ、国内外から多くの人々を迎えるためのインフラ整備が進み、その後の驚異的な高度成長を支えたことは言うまでもない。もう一度国民全体でその明確な意思を共有し、「世界都市・東京」の創造を目指して、オリンピック招致を契機にその総力を結集すべきである。

2. 「世界都市・東京」は何を目指すべきか

「世界都市・東京」とは、政治、経済、先端技術、情報、文化、学術研究等の機能や人材が集積し、世界中から有能な人材、多様な情報、積極的な投資を集めることによって、グローバルビジネスの中核拠点としてプレゼンスが確立される都市であり、これからの日本の成長を支える基盤となる「世界都市・東京」として、以下に示す都市像を目指すべきであると考えます。

「世界都市・東京」が目指すべき都市像

I. 世界的なビジネス中枢機能を担う活力に溢れる都市

- ・ 国際空港、港湾などゲートウェイ機能の向上
- ・ 国際的ビジネスセンターとしての都心部の業務機能の向上
- ・ 先端技術の研究機関や関連産業の集積と連携、国際機関の誘致
- ・ 国内外の企業・団体・個人の活発な活動、交流、情報交換

II. 多くの人々が訪れたい、働きたい、暮らしたいと思える魅力ある都市

- ・ 快適に利用できる交通インフラ、道路ネットワーク
- ・ 商業・文化・芸術・教育など多様な施設、機能の高度な集積
- ・ 首都に相応しい風格のある美しい街並み、緑や水辺のある心安らぐ都市空間
- ・ 治安や防災に優れ、環境保全・省エネ技術を活用した健康で快適な生活環境

III. 歴史、伝統、文化、芸術など多様な魅力にあふれる都市

- ・ アニメ、ゲーム、映画、音楽など個性豊かな現代文化の振興
- ・ 歴史的な建造物、庭園の保全、伝統文化、伝統芸能の振興
- ・ ファッション、スポーツ、飲食、アミューズメント等の多様な楽しみ
- ・ 国内、海外との活発な文化、芸術交流、情報発信

IV. 国籍、年齢、居住地等を問わず安心・快適に過ごせる都市

- ・ バリアフリー対応の交通機関、都市空間
- ・ 多言語に対応した地域・生活・危機管理等の情報提供、相談窓口
- ・ ホスピタリティのある都市施設、サービス、コミュニケーション

3. 「世界都市・東京」に向けて何をすべきか

「世界都市・東京」を実現するため、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。特に、国際的にも明らかに劣っている首都圏の空港、港湾、道路や空港への鉄道アクセスなど基幹インフラの整備は急務である。

そのためにも国は、「世界都市・東京」の実現が国民全体の利益につながり、国家戦略として取り組むべき喫緊の課題であることを広く国民に理解を求め、あわせて施策の実施にあたっては、優先順位の決定や総合調整が迅速に行えるよう、従来の縦割り・地域割り行政の仕組を超えた横断的に統括する機関の設置についても検討すべきである。

【社会資本の整備推進と最適化】

(1) 首都圏空港の容量拡大と最適利用

① 首都圏空港の容量拡大

首都圏空港は、国際線、国内線で空港機能が分かれているうえ、空港容量の制約から新規乗り入れ希望やビジネスジェットの利用者ニーズに十分に対応できない状況である。アジア各国の国際拠点空港が、複数の長距離滑走路を整備し国際競争力を向上させている中、わが国においても首都圏空港を一体的に捉え、空港容量を拡大し、世界やアジアの活力をわが国に取り入れるネットワークの強化を図ることが最優先の課題である。

短期的には、羽田空港の再拡張(2010年10月供用開始予定)、成田空港の滑走路延長(2010年3月供用開始予定)による年間発着容量の拡大(羽田11万回、成田2万回)の確実な実施は無論のこと、管制施設の機能向上、横田空域の早期返還による空域拡大等も急務である。

また、中長期的には、国際線や貨物便の航空需要の着実な伸びが予想されることから、羽田空港の第5滑走路整備、A・C滑走路延伸、航空機の地上走行時間を短縮するD滑走路への誘導路増設や、成田空港のB滑走路再延伸など、空港容量の再拡大について検討を行う必要がある。さらに、臨海部の産業立地状況の変化や航空機の性能向上を踏まえた飛行ルートの制限緩和等についても検討し、「世界都市・東京」のゲートウェイ機能の向上を図っていくべきである。

② 羽田国際化、ハブ機能強化を軸とした首都圏空港の全体最適利用

首都圏空港は、ビジネス便、ローコストキャリア、チャーター便、貨物便などの目的別にそのあり方を検討すべきである。

羽田空港から都心部への所要時間は、海外の主要国際空港と比較しても優位性があり、ビジネスユースにおいては特にその意義は大きい。「世界都市・東京」における羽田国際化の就航範囲は、距離にとらわれることなく、ビジネス交流

と利用者の利便性の視点から、24 時間空港の利点を生かし、東アジア、ASEAN 主要都市はもちろん、欧米主要都市も対象とすることが必要である。

成田空港は国内便を増やし、ハブ機能の強化と首都圏東部地域の航空需要の吸収力を高めるようにしていくべきである。

また、民間利用が見込まれる横田基地と百里基地は、首都圏空港を一体的にとらえた中で成田・羽田の機能を補完する空港として利活用の方法を検討し、首都圏西部地域の国内航空需要を横田で吸収し、年間3万回程度とされている羽田国際便数を増やすなど、全体としての最適利用を図るべきである。

③ 空港アクセスの改善、空港利用者の利便性・快適性の向上

空港と都心部、空港間のアクセスの利便性を高めるため、成田新高速鉄道(2010 年度完成予定)、北千葉道路(平成 20 年代半ば完成予定)、京急蒲田駅改良(2012 年度完成予定)等を確実に整備実現するとともに、羽田・成田と東京駅を鉄道で直結する都営浅草線の東京駅接着や横田・百里への交通アクセス整備などについても、具体化に向けて取り組むべきである。

また、今後ますますボーダーレス化するビジネスシーンへの対応や各国要人の来日、国際会議の誘致を促進するため、ビジネスツールとして役割が高まっているビジネスジェットの受入について、専用ターミナルの整備や離発着枠、関税・出入国・検疫手続き(CIQ体制)の総合的な整備を図るとともに、運航や安全管理に関する基準についても柔軟に見直しをはかっていく必要がある。

一般旅客のCIQ体制等についても、生体認証技術の実用化により、セキュリティを確保しつつ手続きの迅速化、利用者の待ち時間短縮の早期実現を図るべきである。

(2) 国際港湾の国際競争力向上と広域連携

① 東京湾の港湾機能再編を視野に入れた各自治体計画の総合調整

東京湾においては、東京港、横浜港、川崎港、千葉港など国際港湾が連なっており、わが国の産業経済を支える国際物流拠点形成しているが、首都圏空港機能の将来の拡張や、ウォーターフロントエリアでの都市空間、親水空間の整備、広域防災拠点、自然環境の保全と回復等、首都圏の発展に必要な新たな機能や、国際的な魅力の創造を図るうえでも東京湾は貴重な都市資源である。

新たな首都圏の戦略的拠点として各種の機能・役割が求められる東京湾については、国と自治体が連携し、産業構造の変化、国際基幹航路の動向や、羽田空港の再々拡張の必要性、国内道路網の整備、遊休土地の状況等をふまえて、港湾機能の再配置など、東京湾岸部に関わる計画の総合調整を図るべきである。

② 東京湾の国際港湾機能の向上

アジア主要港の港湾機能拡大と国際基幹航路の船舶の大型化により、東京

湾に寄港する欧米航路の船舶数が減少しており、わが国の輸入原材料や消費財価格の上昇につながるものが危惧されている。わが国における欧米基幹航路の維持・拡充を図るため、スーパー中樞港湾に指定されている京浜港への集中投資、港湾手続のワンストップサービス化等により、アジアの主要港を上回るコスト・サービス水準を実現しなければならない。

また、東京港臨海道路、横浜環状北線など後背地の道路整備により、内陸部の製造・物流拠点とのアクセス強化を図り、鉄道と連繋した効率的な国内物流ネットワークを構築すべきである。

③首都圏自治体の広域連携を組織化

わが国とアジア主要港とのサービス、コスト面での競争関係は今後も続くことが確実であり、近接する東京、横浜、川崎港については、アジア主要港に対する優位性を確保するため、京浜港としての統合を視野に入れた連携強化を図っていくべきである。

各港湾管理者の連携調整を行う常設組織を設置し、港湾施設の整備運営や手続の簡素化、効率化に関する全体調整や実施を迅速に行うようにし、連携対象(港湾管理運営、臨港道路・鉄道の整備、後背地の利用・まちづくり、環境整備など)も段階的に拡大し、将来的に京浜港ポートオーソリティによる一元化を目指すべきである。

(3) 基幹道路ネットワークの整備

①計画道路の集中的整備

都市計画決定から最長で40年以上経過している首都圏三環状道路をはじめ、空港アクセス道路・港湾アクセス道路、区部環状道路などの重要路線を確実に早期に完成させ、国際競争力、都市活力、生活環境、居住環境等の改善を実現することが必要である。供用時期が未確定の外郭環状道路の関越～東名間、東名以南についても、早期着工、計画具体化を図らなければならない。

また、ユーザーの視点に立った柔軟な料金体系を構築し、ネットワーク整備の進捗にあわせて交通分散が適正に図られるよう検討すべきである。

②財源の確保

道路はネットワーク形成によってその効果を発揮するものであり、首都圏の道路整備に伴う経済効果(三環状で年間4兆円)や環境改善効果(同 CO2 換算 200～300 万トン)を早期に顕在化させるため、優先的、重点的に財源配分を行うべきである。

【21世紀型の都市づくりと都市型産業の強化】

(1) 安心・安全な美しいまちづくり

① 地域特性に応じた多様な景観形成

良好な都市景観は、国内外から訪れる人の増加にもつながり、都市の活力向上に資するものである。地域が持つ歴史や先進性、風格や活力、自然等の特性を生かし、活力にあふれた都市空間や、歴史的建造物や庭園の保全などに、行政、住民、事業者などが連携して取り組むべきである。

国際的な中枢業務、商業、文化、交流機能の集積を図るべき都市再生緊急整備地域などの地域は、ウォーターフロントや河川などの水辺空間の再生、都市計画道路の街路樹整備、都心部のライフラインの共同溝化等の整備を重点的に推進し、また、景観向上に資する都市再生事業については、新たなランドマーク景観の創出や事業者の創意工夫が適正に評価されるよう、地域景観の誘導基準の弾力的運用にも配慮すべきである。

② 災害に強く、災害があっても短時間で機能回復できる都市基盤

わが国の国際的な信頼度を高めるには、今後30年間に70%の確率で発生すると言われる大地震の際にも、都市機能が大きなダメージを受けない都市構造とすることが不可欠である。

東京・有明と川崎・東扇島の基幹的広域防災拠点、避難路・輸送路となる道路ネットワークの整備の確実な実施、木造密集市街地の街区統合、高度利用による沿道街づくり事業の推進、主要道路沿道の建物の耐震化、不燃化に対する各種支援制度の充実、各事業者における災害発生時の事業継続計画(BCP)、学校、地域、家庭などの様々なレベルでの震災対策の策定等により、万一被害が発生した場合でも速やかに機能が回復できる体制を構築しなければならない。

(2) 環境に配慮したまちづくり

地球温暖化防止の取り組みが世界ですすむ中、わが国の環境技術を活用した世界最高水準の環境都市のあり方を東京、首都圏が示す意義は大きい。

建築物の省エネ化、都市開発によるエネルギー消費の効率化、ヒートアイランド対策、緑化の推進等について、八都府県市と連携したディーゼル車の排ガス規制などと同様に広域連携を図り、効果を高めていくべきである。

また、環境技術の開発、エネルギーの効率化に資する都市開発、企業の自主的な取り組み等を誘導するため、地球温暖化対策推進基金など財政的な支援の拡充が必要である。

(3) 都市型産業の強化・育成

交通ネットワークの向上にあわせて、東京に集積する大学、研究機関、高度先端技術を担う企業や人材の交流、連携の広域化を促進し、環境、IT、バイオな

ど次世代をリードする技術開発・産業化を積極的にすすめるべきである。政策課題に対応した研究開発の推進、資金力に乏しいベンチャー企業や新規創業に対する個人投資家の投資意欲向上や投資リスクの軽減を図るエンジェル税制の拡充、ビジネスプラン構築のサポートや人材育成における産学官の連携強化等を図り、新たな産業集積を形成することが必要である。

また、国際的にも評価の高いアニメ、ゲームソフト、デザインなどのコンテンツ産業は、わが国の文化を海外に情報発信しブランド価値の醸成や観光資源としての集客効果も期待できるため、国際展開、人材育成、知的財産保護等のサポートにより重点的育成を図るべきである。

【東京の魅力の発信・外国人の訪日促進】

(1) 戦略的な情報発信

① 戦略的情報発信

わが国が海外やアジアの活力を取り込み持続的に発展していくには、多くの外国人にわが国の魅力を認知させ訪れてもらえるよう、戦略的に情報発信していくことがきわめて重要である。

訪日外国人の約6割は首都東京を訪れており、海外からの玄関口である東京への外国人観光客や国際コンベンション、国際見本市等の誘致促進を図ることは、国内観光の活性化にも資するうえ、対日投資やビジネス交流の拡大につながる可能性もある。東京オリンピックの招致を目指すにあたっては、国毎のニーズや認知度等に応じて東京の魅力をアピールする戦略的な情報発信の強化が必要である。

海外での観光イベントへの政府首脳の前向きな参加協力、東京マラソンのように東京をPRできる国際イベントの開催、海外の観光関連の政府・報道関係者等の日本への招待、フィルムコミッション機能の拡充、国際観光振興機構(JNTO)や東京観光財団(TCVB)の体制強化等により、海外へのPR活動を積極的に展開していくべきである。

② 観光資源の開発・多面的な情報発信

東京は、江戸幕府以来の歴史・伝統を背景とした名所・旧跡のほか、近代的な都市空間、先端技術、アニメやファッション、映画、音楽等のポップカルチャー、豊かな食文化等、多様な魅力を有している。これらを海外からの来訪者を増やすための観光資源として十分に活用し、積極的かつ戦略的な情報発信を行い東京のブランド力の向上を図るべきである。

また、ウォーターフロントや河川を利用した水辺空間の活用、皇居外苑等東京のランドマークといえる施設のライトアップ、カジノ等新たな観光資源を開発し、都市空間、夜間のエンターテイメント等の魅力を高めていくべきである。

(2) ユニバーサル化推進とホスピタリティの向上

①案内表示、情報提供のユニバーサル化

多くの外国人に東京を訪れてもらうためには、年齢や国籍を問わず不便なく一人で移動することができ、必要な情報が入手できるなど、快適に滞在、生活ができる都市でなければならない。

外国人の利用が多い空港、駅、道路、公共施設、主要観光地や中心市街地における段差解消などのバリアフリー対応はもちろんであるが、看板や案内表示について、外国人の視点での外国語表示、ピクトグラム化を推進すべきである。特に施設単位ではなく、連続した動線としての整合性が図られているかどうかが重要である。

また、現在実証実験が行われているIC技術を活用した自律移動支援プロジェクトの実用化を急ぎ、現在位置や目的地までのナビゲーション、観光施設や店舗、医院等の案内、緊急情報などを、リアルタイムに多言語で提供できるシステムを都心部や主要観光地において整備すべきである。

②ホスピタリティの向上

訪日外国人が快適に滞在、生活できるよう、外国語版の観光マップや飲食店メニュー、従業員の外国人接客能力の向上、ジャパンレールパスの多機能化(全路線共通化、デポジットカード機能、提携施設の優待など)、観光案内所や外国人相談窓口の配置拡大と中核拠点の24時間対応化などの受け入れ体制の整備・向上に官民が連携して取り組むことが必要である。

また、ホランテアガイドのサービスレベルを高めるための有償ガイドのあり方や、美術館や歴史的建造物のアフターコンベンションへの開放の積極化等についても検討すべきである。

4. 東京商工会議所の役割

地域総合経済団体である当商工会議所は、あらゆる規模と業種の企業から構成されており、個別の企業や業種では対応できない問題を解決することが最も重要な役割である。本提言を契機に、上記のような観点から「世界都市・東京」の実現に向けて、さまざまな形で世論を形成していくための労を惜しまない。

多くの会員のみならず、地域が求めるニーズを的確に捉えて、世界第二位の経済大国に相応しい「世界都市・東京」の実現に寄与していく所存である。

以 上

| |
|--|
| 平成19年度第1号 平成19年5月10日 第581回常議員会決議 |
|--|