

東京の国際競争力強化に向けた要望

2015年11月9日
東京商工会議所

I. 基本的な考え（現状と課題）

1. 日本の中の東京の位置付け

東京はこれまで世界有数の大都市として発展するとともに、日本の経済・文化等あらゆる面での「牽引役」としての役割を果たしてきた。その一方で、昨今の総人口の減少、地方の疲弊の顕在化等により、「地方創生」の必要性が大きくクローズアップされてきている。

この「地方創生」と「東京のさらなる発展」とは車の両輪である。全国的な人口減少、少子化、高齢化が進行する中で、これからもわが国が持続可能な成長を実現していくためには、これまでの様々な分野での多様な集積を活かして世界から資金や人材、情報呼び込み、東京の国際競争力を高めていくことが不可欠である。その結果生じてくる様々な効果を地方に波及させるとともに、それぞれの地方が個性や独自の資源を活かして地域づくりを進めていくことによって「地方創生」を図っていくことが重要である。

加えて、わが国が「人口減少社会への対応」という難題に直面する中、東京都の合計特殊出生率は全国で最下位であることから、若者の結婚をバックアップする施策と、東京都における出生率の向上に資する施策をとともに推進していかなければならない。

2. 世界の中の東京の位置付け

グローバル化の一層の進展に伴い、アジア主要都市が国家戦略のもとで国際的なハブ機能や金融機能の拡大を目指し、インフラや市場の整備を進め急速に成長していることから、世界の都市間競争が激化している。

その結果、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、文化・交流分野の集客資源や機能、国際交通・物流ネットワークや空港までのアクセス等の理由で、東京の国際競争力は相対的に低下している。

世界有数の大都市であり、わが国の経済成長のエンジンである東京が、世界の熾烈な都市間競争を勝ち抜き、存在感を高めていくためには、国家戦略特区を十分に活用し、経済をより一層世界に開くことで、新興国等の新たな成長を取り込んでいくことが不可欠である。

3. 都市防災力の向上

今後30年で70%の確率で発生すると予想される首都直下地震では、人的・物的・経済面など経済社会のあらゆる面で国難とも言うべき甚大な被害が想定されている。また、河川の氾濫、火山の噴火への対策も必要になってきている。

内閣府中央防災会議は、耐震化・出火予防策（感震ブレーカー等の設置による電気関係の出火の防止）の促進、初期消火成功率の向上、政府・企業におけるBCPの遂行により、死者は約10分の1、経済的被害も半減できる見通しを示している。さらには、本年3月末に「首都直下地震緊急対策推進基本計画」の変更が閣議決定され、今後10年間で達成すべき減災目標として、首都圏で想定される最大の死者数約2万3千人の概ね半減、想定

される最大の建築物全壊・焼失棟数約61万棟の概ね半減が、それぞれ設定されたところである。従って、官民が総力を挙げて、ソフト・ハード両面の多岐にわたる防災・減災対策に着実に取り組むことで都市防災力を向上させ、被害を最小限に抑えることが重要である。

東京が国際競争力を強化し、国際的ビジネス拠点としての確固たる地位を確立するには、防災・減災対策が万全に施され、国内外から安全・安心面での信頼を得ていることが大前提となる。

また、高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラが老朽化し、東京のみならず全国的に対策が急務である。厳しい財政制約の中で、対象とするインフラに優先順位を付けて、効果的・効率的に対策を推進することが不可欠である。

4. 5年後、10年後を見据えた取り組みの推進

国土交通省が、社会資本整備の具体的指針として策定した「社会資本整備重点計画」や、交通政策の具体的指針として策定した「交通政策基本計画」は、いずれも概ね5年後の2020年度までを計画期間としている。

また、大都市圏を含む長期的な国土づくりの指針である「国土形成計画」や、今後策定される首都圏版の計画である「首都圏広域地方計画」、中長期的な視座に立った大都市政策のあり方を示した「大都市戦略」は、いずれも今後10年程度を見通した計画・戦略である。上記の計画・戦略にはいずれも、東京の国際競争力の強化や都市防災力の向上等に関する方針や事業など重要な要素が多岐にわたり盛り込まれている。

さらに、「日本再興戦略」改訂2015では、世界の都市総合力ランキングにおける東京の順位を、現状の4位から2020年までに3位以内にすることを目標としている。

従って、5年後である2020年までに着実に成果を出すべき政策と、その先の概ね10年後（2025年頃）を見据えた政策の実現に向けて、上記の計画・戦略に盛り込まれた事業を含めた下記の取り組みを、同時並行で推進していく必要がある。

加えて、東京商工会議所が全所的に推進している「声かけ・サポート運動」など、「心のバリアフリー」を促進し「共助の心」を醸成する取り組みを通じて、誰もが安心・安全・快適に暮らし過ごせる地域社会を実現していく必要がある。

II. 要望項目

東京の国際競争力を強化するために必要な政策や民間における取り組みの推進に関して、下記の通り要望する。

なお、東京商工会議所は、東京23区を活動範囲とする地域総合経済団体であるが、今後も国土交通省や東京都等と連携しながら、首都・東京の活力強化や地域振興に資する取り組みを鋭意、推進していく所存である。

1. 2020年までに着実に成果を出すべき政策

(1) 少子化、高齢化に対応するための政策

➤ 老朽化した団地等の更新に併せた保育施設や高齢者支援施設の設置促進

東京都の人口は、将来における政策の効果を加味しない前提では、2020年の1,336万人をピークに減少に転じるとともに、高齢化が一層進行し、高齢化率は2010年の20.4%から2060年には39.2%となる見込みである。また、全国に比べて、2

010年から2060年の間に、東京では老年人口が急激に増加し、高齢世帯も増加していく見込みである。

一方、2006年から2010年の5年間における出生数は約53万人であり、2010年から2015年は約46万人と予測されているが、15歳から49歳の女性の人口減少等により、2055年から2060年の5年間における出生数は約23万人まで減少する見込みである。わが国が「人口減少社会への対応」という難題に直面する中、人口減少、少子化、高齢化は東京においても避けて通れない大きな課題であり、こうした人口動態の変化に合わせた都市機能の構築が求められている。

こうした中、東京では、特別養護老人ホーム等の老人福祉施設や、深刻な待機児童問題の解消に向けた保育施設の設置促進が喫緊の課題となっている一方で、東京は地価が高くこれらの施設整備のための土地の確保が他地域に比べて困難な状況にある。従って、国有地や公有地への設置のみならず、老朽化した団地やニュータウン、マンションの更新に併せて、容積率の割増等のインセンティブを通じて、設置を促進していくことが望ましい。

➤ 3世代同居・近隣居住の促進

育児に祖父母が協力できる3世代同居の多い地域では、出生率が高い傾向がある。高齢者対策としても重要である3世代同居や近隣居住を促進するために、インセンティブとなる施策を実現されたい。また、公営住宅への優先入居等の措置をさらに推進していくことが望ましい。

➤ 交通機関や公共空間におけるバリアフリーの推進

「交通政策基本計画」では、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会も踏まえて、全ての人々が参画できる社会を実現するとともに、高齢化社会におけるスムーズな移動を実現するために、「バリアフリーをより一層身近なものにする」を目標の一つに掲げ、車両や旅客施設等のバリアフリー化、ホームドアの設置に関する数値指標を盛り込んでいる。また、「社会資本整備重点計画」では、「人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する」を重点目標の一つに掲げ、目標を実現するための政策パッケージとして「安心して生活・移動できる空間の確保（バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進）」を設定し、都市公園や特定路外駐車場、特定道路等におけるバリアフリー化率を数値目標として盛り込んでいる。

高齢化社会への対応のみならず、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に伴い、国内外から多くの人々が東京を訪れることから、上記の計画に盛り込まれた数値目標を達成するための施策を鋭意推進し、公共交通機関や歩行空間、公共空間等のバリアフリー化を着実に進め、誰もが安全で円滑に移動でき、安心して過ごすことができる環境を整備していくべきである。

➤ BRT、LRT等高齢者にも優しい中規模な公共交通の整備

人口減少、少子化、高齢化社会では、行政、医療・福祉、商業等、生活に必要な都市機能、居住機能を駅周辺等の交通拠点から一定の地域に集約する地域構造（コンパクトシティ）へ再編していくことが重要である。また、地域社会の活性化を図る上でも、日常生活に必要な交通手段を確保することは不可欠である。従って、乗降の容易性、定時性、速達性、快適性、整備コストなどの面で優れた特徴を有するなど、人と環境にやさしい公共交通であ

るBRT、LRT等高齢者にも優しい公共交通の重要性は、東京のみならず全国的にますます高まると思われることから、整備を促進していくべきである。

なお、東京においては、人口が増加し、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会および大会後の開発によって多くの来訪者が見込まれる臨海副都心と都心各拠点を結ぶ新たな交通機関としてBRTの導入を計画している。また、これに併せて、燃料電池・連節バスの導入支援も進めようとしている。BRTの導入に際しては、車両基地の整備や保守点検設備の導入に際して多くの初期投資を要する他、BRT導入に関する行政手続きについては、一部の許認可手続きが簡素化されているものの、依然として一定程度の時間を要している状況である。BRT整備をより早期に進め、他地域のモデルケースとしていくためにも、初期投資に対する支援や行政手続きの一層の簡素化を実施していくことが望ましい。

➤ テレワークの普及・促進に向けた取り組みの推進

ICT（情報通信技術）を活用した、働く場所にとらわれない柔軟な働き方であるテレワークは、仕事と家庭の両立、ワーク・ライフ・バランスの促進、高齢者や障害者介護を担う者の就業促進、災害時の事業継続性の確保、都市部への人口・機能の一極集中による弊害の解消など、様々な効果が期待されていることから、人口減少、少子化、高齢化社会においてさらなる普及・促進を図るべき施策の一つである。

国土交通省では、テレワーク人口実態調査や、テレワークセンターの整備、普及・啓発活動に取り組んでいるが、テレワークのさらなる普及・促進に向けてより積極的に展開されたい。

➤ 心のバリアフリーの推進に資する事業の積極展開

生活・価値観の多様化や情報化の進展、個人主義の浸透など現代社会における様々な要因により、人と人とのつながりや他者を思いやる共助の心が失われつつある。その結果、マナーの悪化やモラルの低下などにより、様々な社会問題が顕在化している。そうした中、訪日外国人客の一層の増加や、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会を契機として、交通機関や公共空間におけるバリアフリー化や多言語表記などハード面の整備は進みつつあるが、誰もが安心・安全、快適に暮らし過ごせる地域社会を実現するためには、おもてなしの精神や他者を思いやる共助の心を涵養するなど、ソフト面の対応も不可欠である。

国土交通省では、バリアフリー化の促進に対する国民の理解を深め協力を求める「心のバリアフリー」を推進するため、高齢者、障害者等の介助体験や疑似体験を行う「バリアフリー教室」を開催している。「心のバリアフリー」を推進することは、「日本再興戦略」改訂2015にも明記されており、こうした取り組みは、共助社会の実現のみならず東京のおもてなし力の向上にも非常に有効なことから、鋭意推進されたい。

なお、東京商工会議所では、上記の認識に基づき、高齢者や子ども、妊婦、子ども連れの方、障害者、外国人等を社会全体で見守り支え合う気運を醸成させ、誰もが安心・安全・快適に暮らし過ごせる地域社会を実現するために、「声かけ・サポート運動」を全所的

「声かけ・サポート運動」ポスター



に推進しているところである。官民を挙げてこうした取り組みを実施し「心のバリアフリー」を推進していくことは有意義であり、広い意味で東京の国際競争力の強化に資するものである。

(2) 東京の国際競争力を高め、新たな成長を取り込むための政策

① 国際競争力強化に資する都市再開発・まちづくりの推進

➤ 都市再生制度の充実強化を通じた民間都市再生事業の推進

グローバル化の一層の進展に伴い、アジア主要都市がインフラや市場の整備を進め、急速に成長していることから世界の都市間競争が激化し、その結果、東京の国際競争力は相対的に低下している。そうした中、わが国の経済成長のエンジンである東京が、世界の熾烈な都市間競争を勝ち抜き、存在感を高めていくためには、官民が連携して市街地の整備を強力に推進し、世界から資金や人材、情報と呼び込むことができる魅力ある都市拠点をより一層形成していくことが喫緊の課題となっている。

上記の課題を解決するために、国は、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、全国63地域を「都市再生緊急整備地域」に指定している。同地域においては、容積率等土地利用規制の緩和や、都市計画の提案、事業許可等の手続期間の短縮など、都市再生特別措置法に基づく特別な措置が用意されている。

また、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として、全国12地域を「特定都市再生緊急整備地域」に指定している。同地域においては、「都市再生緊急整備地域」における特別な措置に加えて、道路上空利用のための規制緩和や下水の未利用エネルギーを民間利用するための規制緩和などの措置を通じて、民間都市開発を支援している。

両地域では、上記の特別な措置に加えて、国土交通大臣の認定を受けた大規模で優良な民間都市再生事業に対して、税制支援や金融支援等を実施している。現在、民間都市再生事業計画として82計画（うち東京都内を事業区域とする計画は39

都内における指定状況

東京都心・臨海地域	特定都市再生緊急整備地域
秋葉原・神田地域	都市再生緊急整備地域
品川駅・田町駅周辺地域	特定都市再生緊急整備地域
新宿駅周辺地域	特定都市再生緊急整備地域
環状四号線新宿富久沿道地域	都市再生緊急整備地域
大崎駅周辺地域	都市再生緊急整備地域
渋谷駅周辺地域	特定都市再生緊急整備地域
池袋駅周辺地域	特定都市再生緊急整備地域

出典：国土交通省資料

都市再生緊急整備地域への主な支援の概要

支援の概要	都市再生緊急整備地域	特定都市再生緊急整備地域
法制上の支援	容積率制限の緩和	既存の用途地域等に基づく規制にとらわれず自由度の高い計画を定めることにより、容積率制限の緩和が可能
	規制緩和	—
	その他	・都市再生事業を行おうとする者からの都市計画の提案制度 ・都市再生事業を施行するために必要な市街地開発事業の許可等について、許可期間を設定(3カ月以内)
税制支援	所得税・法人税	5年間 3割増償却
	登録免許税	建物の保存登記について本則0.4%を0.35%に軽減
	不動産取得税	課税標準から都道府県の条例で定める割合を控除
	固定資産税・都市計画税	5年間 課税標準から市町村の条例で定める割合を控除
金融支援	民間事業者が行う公共施設等の整備を伴い、環境に配慮した都市開発の整備に対して支援を行う	

出典：国土交通省資料

計画)が認定されており、民間投資額の倍以上の経済波及効果が期待されている。しかし、民間都市再生事業計画の大臣認定の申請期限が来年度末までであることから、都市再生特別措置法を一部改正し申請期限を延長すべきである。さらには、国際競争力強化に資する施設の整備を促進するための民間都市再生事業に対する新たな金融支援措置や税制支援、街区の特性に応じた容積率等土地利用規制の緩和など、措置のさらなる拡充を図られたい。

➤ 国家戦略特区における都市計画法等の特例に基づく都市再開発プロジェクトの推進

国家戦略特区では、世界から資本・人材を呼び込む国際的ビジネス環境の整備等を目的に、多岐にわたる規制改革メニューが用意されている。このうち、都市計画法等の特例措置では、居住環境を含め、世界と戦える国際都市の形成を図るために必要な施設（都心居住のための住宅、オフィスビル、コンベンション施設等）の立地を促進するため、区域計画に記載して内閣総理大臣の認定を受けることにより、都市計画の決定等や事業に係る許認可等がなされたものとみなすワンストップ処理が可能であり、都市再開発プロジェクトの迅速な推進に大いに寄与している。

現在、東京圏の区域計画には、本特例措置に基づく複数の都市再開発プロジェクトが盛り込まれているが、着実かつスピーディーに推進していくことが期待される。また、本特例措置の追加対象となっているプロジェクトも数多くあるため、プロジェクトの具現化に向けて、新たな区域計画を速やかに認定していくことが肝要である。

さらには、本年8月に東京圏の国家戦略特区の都内における区域が、9区から東京都全域へ拡大された。従って、9区以外の地区における都市再開発プロジェクトなど、対象となるプロジェクトをさらに追加していくことで、国際的ビジネス環境や外国人向け生活環境の整備をより一層促進していくことが望まれる。

なお、国家戦略特区を通じて国際都市の形成を図るために必要な施設（都心居住のための住宅、オフィスビル、コンベンション施設等）の立地を促進し、拠点形成を図っていくためには、税制支援等の拡充や、日影規制の緩和、借地借家法の正当事由の拡大も検討すべきである。さらに、東京都駐車場条例や地域ルールで、大規模建築物に対する駐車場の付置義務が課せられているが、一定の駐車需要が見込めないエリアもあることから、付置義務の一層の緩和も検討すべきである。

➤ 国家戦略特区における道路法の特例に基づくまちのにぎわい創出

都市における国際的なイベントの実施や多言語看板、オープンカフェの設置等に係る道路占用許可基準の緩和（道路法の特例措置）が初期メニューに盛り込まれた。本特例措置に基づき、東京圏の区域計画には、大手町・丸の内・有楽町、新宿副都心、大崎、蒲田駅周辺の各地区において、都心型MICEおよび都市観光の推進を図る取り組みが盛り込まれたが、こうした取り組みは都市の魅力向上に有効なことから、鋭意推進すべきである。また、他地区からも本特例に係る具体的な提案があることから、区域計画に盛り込むことで、都内各地区において実施していくことが期待される。

なお、国際的なイベントの実施や多言語看板、オープンカフェの設置等に係る道路空間の利用には、道路交通法に基づき所轄警察署長による道路使用許可が必要であるが、手続き等の簡素化を図っていくことが望ましい。

➤ 大街区化など地域全体の防災力向上にも資する都市再開発プロジェクトの誘導

都内には、旧耐震基準で建てられた老朽ビルが多く存在している。「都市再生緊急整備地域」をはじめとした都市機能が高度に集積している地域において、民間による優良な再開発プロジェクトを誘導することで、老朽ビルを耐震性に優れ、非常用電源設備など防災機能を備えたビルへと更新していくとともに大街区化を促進していくことは、地域全体の防災力の向上を図る上で有効である。

従って、地域の理解のもと、街区の特性に応じた容積率等土地利用規制の緩和、税制支援や、ソフト・ハード両面にわたる都市防災力の向上に資するエリア防災の促進等を通じて、再開発プロジェクトを誘導・促進し、老朽ビルの更新も図っていくことが望ましい。その際、災害時業務継続地区（BCD）の整備や免震・制震装置の導入が重要であるため、これらに係る支援措置を鋭意、推進されたい。

➤ 水辺や緑の空間を活かした魅力ある快適なまちづくりの推進

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」のあるまちなみや景観は地域固有の重要な資産であり、これらを保全・活用することは都市の魅力向上につながるだけでなく、地域活性化や観光振興にも寄与する。従って、にぎわいのある水辺空間の形成に資する事業や水辺の緑化、都市再開発などを通じた緑地の創出に鋭意、取り組まれない。また、水と緑による「うるおい」のあるまちなみや景観を、海外にはない「日本ならではの」の魅力として、世界へ広くアピールしていくことも重要である。

さらに、上記に関連し、魅力があり快適なまちづくりを推進していく上で、都市公園の整備や公園施設の老朽化対策の実施、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会を見据えた路面温度抑制対策も推進していくべきである。

➤ エリアマネジメントによる優れた都市空間をショーケースとして世界に広く発信すること

地域ルールに基づくまちづくりや、公共施設や公開空地を活用したイベント開催等のにぎわい創出、防災訓練やパトロールによる安全・安心の確保、エリア循環バスやレンタサイクルの運営等の地域交通事業をはじめ、地権者や企業、開発事業者等の民間が主体的に行う、地域の環境および価値を維持・増進するための取り組みであるエリアマネジメントは、質の高い都市空間の形成に大いに寄与している。エリアマネジメント団体によるソフト的な活動は都市の魅力向上や国際競争力の強化にとって重要な要素であるため、エリアマネジメント団体に対する税制面等の支援を強化していくことで、活動をより一層促進していくべきである。

加えて、シティセールス等の機会を捉えて、エリアマネジメント等により優れた都市空間自体をショーケースとして世界に広く発信していくこと、さらには、わが国がこれまで培ってきた都市再開発に関する技術やノウハウを広く世界に展開していくことが期待される。

②陸・海・空の交通ネットワーク強化と機能の向上

➤ 外環道（関越道～東名高速）など国際競争力の強化に資する道路の整備

首都圏三環状道路は、渋滞解消や物流の信頼性向上、地域経済の活性化・雇用の創出をはじめとした高い経済効果など、多岐にわたる整備効果が期待されている。

本年3月に首都高速中央環状線が全線開通したが、開通後3カ月の整備効果として、渋滞緩和効果の継続的な発現（中央環状線内側において、利用交通量は約5%減少、渋滞損失時間は約5割減少）、また、それに伴い定時性や安全走行性が向上し、経済活動の効率化、生産性の向上に寄与するなど、高いストック効果が発現している。圏央道も順次整備されているが、上記と同様の効果に加えて、観光・レジャー面や沿線への物流施設の新規整備等においても高いストック効果が発現している。

しかし、首都圏三環状道路の整備率は約74%で、諸外国の主要都市と比較すると未だ十分ではない。首都圏の再生のみならず、わが国全体の活性化につなげていくためにも、首都圏三環状道路は着実に整備を促進していくべきである。

中でも特に、外環道（関越道～東名高速）は完成すれば、上記と同様に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やCO2排出量削減効果、生活道路等における交通事故の減少など多岐にわたる整備効果が期待されている。とりわけ、首都直下地震等の発災時には一部区間に不通が生じた際にも速やかに移動することが可能となる迂回機能（リダンダンシー）を発揮し、わが国の東西交通の分断を防ぐことから、外環道（関越道～東名高速）をはじめ、国際競争力の強化に寄与し災害時にも重要な役割を担う道路は早期整備を推進すべきである。さらに、後述の通り、外環道の東名高速以南についても早期事業化を図るべきである。

また、国道357号線（東京港トンネル、多摩川トンネル、その他未整備区間）をはじめとした都内の交通円滑化や首都圏の都市間連携の強化に寄与する道路や、都市計画道路、臨港道路等のさらなる整備も推進すべきである。さらに、災害時の救助・救命活動や復旧支援活動の妨げとなる交通渋滞については早急に対策を講じるべきである。とりわけ中央道は渋滞対策が急務であるため、年内を目標とした調布付近上り線の3車線運用の開始に期待するとともに、今後は小仏トンネル付近についても早期に工事が着手されることを望む。

なお、幹線道路をはじめとした社会資本整備は、民間投資との連携を図りストック効果を最大化するために、供用時期の見通し等をきめ細やかに情報提供していくことが重要である。

▶ 利用者にとって分かりやすい首都圏の高速道路のシンプルな料金体系の構築

国土交通省の社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会では、本年1月に『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針』を公表し、その後の意見募集を経て、去る7月に高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の中間答申が公表されたところである。また、9月には、中間答申に基づき、首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）が示された。

中間答申および具体方針（案）には、整備の経緯などにより、路線毎に決定した料金体系をつなぎ合わせた現行の料金体系から、大都市近郊区間における現行の料金水準を参考に、対距離制を基本とした料金体系の統一、外側の環状道路の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定することなどを軸とした圏域共通の新しい料金体系を来年4月から導入することが打ち出された。

東京商工会議所では、かねてから、環状道路の利用促進および都心に流入している通過交通の減少を図る観点から、対距離制を基本とし、起終点間の最短距離に基づく継ぎ目のないシンプルな料金体系の導入を主張しており、中間答申においてその方針が示されたこ

とを歓迎している。東京商工会議所では、先述の意見募集時に多岐にわたり意見を申し上げたが、特に圏域共通の新しい料金体系に関して、高速道路は首都圏経済を支える極めて重要な基盤であることから、債務の確実な償還を念頭に置きつつも、国際競争力の強化や地域活性化を図る観点から、料金の低減に向けた努力を払うべきである。加えて、導入後の激変緩和措置を含めて、料金の変更点について、利用者へ広く周知していくべきである。

➤ 都心と首都圏空港間のアクセス改善など、鉄道交通網のさらなる強化

東京が国際競争力を強化するためには、首都圏空港（特に羽田空港）と都心間のアクセス改善による移動利便性の向上が不可欠である。鉄道路線の整備、バスの運行充実等に向けて、国、東京都等関係自治体、事業者が緊密に連携し着実に対応していくことで、早期にアクセス改善が実現することを望む。

また、国土交通省で東京圏における今後の都市鉄道のあり方が議論されているが、東京都が本年7月に公表した「広域交通ネットワーク計画について」で整備について優先的に検討すべきと位置付けられた路線をはじめ、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、費用対便益を精査するなど整備に向けた取り組みを着実に進めるべきである。加えて、既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備などにより、都市鉄道ネットワークの充実や利便性の向上を図ることも、東京の国際競争力強化に有効である。

なお、首都圏の鉄道交通における混雑緩和や安全性の向上、輸送障害の改善に資する取り組みは引き続き、推進していく必要がある。加えて、訪日外国人旅行者の一層の増加や2020年オリンピック・パラリンピック東京大会を見据えて、交通系ICカードの利用エリア拡大や事業者間での共通利用およびエリア間での相互利用、公共交通機関における多言語での情報提供、無料公衆無線LANの導入を推進していくことも重要である。

➤ 踏切対策および連続立体交差事業の推進

都内には約1,060カ所の踏切があり、交通事故や交通渋滞、鉄道の輸送障害の一因となっている。「社会資本整備重点計画」で重点施策に位置付けられている通り、効率的かつ円滑で安全・安心な移動環境の実現に向けて、踏切システムの改善や踏切道の拡幅、連続立体交差事業を積極的に実施すべきである。なお、連続立体交差事業は、交通渋滞の解消や自動車平均走行速度の向上、鉄道の輸送障害の解消等に大きく寄与するとともに、まちづくりを促進するなど、高いストック効果が期待できることから、都内において鋭意推進すべきである。

➤ 京浜港の競争力強化に向けた取り組みの強化

京浜港（東京・横浜・川崎の三港）は、わが国の国際物流を支え、首都圏4千万人の生活と産業を支える極めて重要な拠点だが、規模や機能、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。それに伴う基幹航路の減少が、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。特に

東京港は、世界同時不況後も外貿コンテナ取扱量が增大し、昨年は過去最高に達しているが、現在の東京港のコンテナ取扱量と施設能力との差が大きくなり、交通混雑等の外部不経済が発生する要因となっているため、施設能力の向上等の抜本的な対策が必要不可欠な状況にある。従って、船舶の大型化に対応するための大水深コンテナターミナルの整備促進が求められる他、東京港の中央防波堤外側の新規埠頭の整備や、臨港道路南北線など道路ネットワークの強化、周辺道路の渋滞対策を着実に進める必要がある。同時に、京浜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ことも不可欠である。一連の取り組みを実施し、東京港の機能強化を図っていかなければならない。

世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

1982年		万TEU	2014年速報値		万TEU
1位	ロッテルダム	216	1位	上海	3,529
2位	ニューヨーク/ ニュージャージー	191	2位	シンガポール	3,387
3位	香港	166	3位	深圳	2,404
4位	神戸	150	4位	香港	2,228
5位	高雄	119	5位	寧波-舟山	1,943
6位	シンガポール	112	6位	釜山	1,868
7位	サンファン	92	7位	青島	1,662
8位	ハンブルク	89	8位	広州	1,641
9位	アントワープ	85	9位	ドバイ	1,525
10位	横浜	84	10位	天津	1,405
16位	釜山	79	28位	東京	500
18位	東京	66			

出典：国土交通省資料

大水深コンテナターミナルの国際比較

国名	港湾名	水深16m以上のターミナル	
			整備中
日本	東京	0バース	2バース
	横浜	5バース	2バース
	大阪	0バース	1バース
	神戸	0バース	6バース
韓国	釜山	21バース	
中国	上海	16バース	
シンガポール	シンガポール	23バース(※)	

出典：国土交通省資料(日本：2014年12月時点、海外各港：2013年4月時点)

※最大水深は16mだが、16m未満のバースが含まれている可能性がある

➤ 首都圏空港の機能強化と容量拡大、さらなる国際化

羽田空港は、都心に近く24時間利用できる空港であり、わが国の将来を左右する重要なインフラであるため、その機能を十二分に発揮させていくことが必要である。一方、首都圏空港における国際線需要は2012年度からの10年間で約6～8割増加する見込みで、概ね2020年代前半には約75万回の容量の限界に達する見通しとなっている。

従って、羽田空港の機能強化に向けて、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催までに実現し得る方策として提案されている滑走路処理能力の再検証、特定時間帯の活用、都心上空飛行経路の設定、駐機場やターミナルビル等の地上施設の整備等について、地元住民や環境、港湾機能等に十分に配慮をした上で着実に実現し、拡大した発着枠を使ってさらなる国際化を推進していくべきである。加えて、後述の通り、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催以降の方策として提案されている滑走路の増設についても鋭意、検討を進められたい。また、成田空港の機能強化に向けて提案されている方策についても、関係する地方公共団体等との議論を深めて着実に推進していくべきである。

これらの一連の方策を通じて、「社会資本整備重点計画」で重点施策に位置付けられている通り、2020年までの羽田・成田両空港の年間合計発着枠約8万回の拡大や、「交通政策基本計画」で掲げられている首都圏空港の国際線就航都市数(旅客便)をアジア主要空港並みにすることを着実に実現されたい。また、さらなる国際化により利用者に不便が生じないように、出入国管理、税関および検疫体制を確保していくことも重要である。

なお、世界の航空需要が増大を続ける中で、操縦士需要も増大することが予測されていることから、操縦士の確保・育成にも注力されたい。

加えて、羽田空港跡地に中小企業向けの研究開発施設・企業向けオフィス・交流施設や、全国の観光・地域資源や文化等を紹介する施設を整備する計画があるが、本計画は羽田空港の優れた立地特性を活かし、都内のみならず全国の産業や地域活性化に寄与するポテンシャルを有していることから、具現化に向けた取り組みを推進されたい。

③物流の効率化・高度化に資する施策の推進

➤ 物流拠点の再整備・機能更新、災害対応力の強化

東京は人口規模や経済面で世界有数の大都市であり、物流も活発に行われている。物流は、生産、流通、販売といった一連の経済活動に不可欠な要素であるが、経済の一層のグローバル化を背景に輸入の増大など物の動きも国際化していることや、インターネット通販の普及等を背景に小口・多頻度配送の需要が高まっていることから、集配送・保管・流通加工等の複数の機能を併せ持つ施設へのニーズが高まっている。従って、こうした動きに的確に対応し、東京および首都圏の物流拠点を高度化・効率化し、経済活動全般の生産性を向上していくことは、国際競争力を強化していく上で、ますます重要な要素になっている。

都内、特に臨海部等には、老朽化した物流施設が多く立地していることから、物流の高度化や効率化に向けて、建替えや集約化等の再整備、機能更新に対する税制優遇や、施設整備のための財政支援を拡充していくことが求められる。加えて、大規模災害時も機能する物流の構築に向けて、施設の耐震性強化や防災設備の設置促進に加えて、多様な輸送手段を活用した支援物資輸送に資する広域連携体制の構築、荷主と物流事業者とが連携したBCP（事業継続計画）の策定促進も重要である。

また、圏央道沿線に大規模な物流施設の立地が進展していることから、圏央道沿線をはじめとした郊外部の高速道路インターチェンジや幹線道路付近への立地支援を強化していく必要もある。首都圏の郊外部に大規模な物流施設の立地を誘導していくには、用途地域指定や地区計画など都市計画手法による土地の利用変更、土地区画整理事業等の手法が考えられる他、物流の効率化や一般道の渋滞対策にも資するスマートインターチェンジの設置も有効であるため促進していくべきである。

➤ 中心市街地等における荷さばきスペースの確保

中心市街地等では、店舗やオフィス等への貨物車による配送など、多くの物流が集中している。特に、駐車場を持たない建物が集中する地区では荷さばきスペースや駐車場が慢性的に不足していることで、貨物車がやむを得ず路上駐車し配送しなければならないなど、円滑な物流や配送に支障をきたしているとの声が非常に多い。従って、中心市街地等を中心に、荷さばき車両に配慮した駐車規制緩和区間の拡大や、既存駐車場の有効活用、共同配送や荷さばき時間帯の分離等のルール設定などの対策が求められる。また、高層ビル等が多く立地する地区等では荷さばき駐車場の他、物流を考慮した建築物の設計・運用により、貨物エレベーターや館内動線等を確保することが必要である。加えて、都市再開発の際には計画段階から円滑な物流・配送に必要な機能を考慮しておくなど、まちづくりと連携した対策も重要である。

➤ 大型貨物車に対応した物流ネットワークの形成

首都圏三環状道路が事業中の地域など、大型貨物車に対応した物流ネットワークが十分に形成されていない地域を中心に、大型貨物車が低規格の道路や住宅地に流入せざるを得

ないケースがある。また、東京港周辺ではアジアからの貨物量の増大等により、季節や時間帯のピーク時に、埠頭周辺で交通混雑が発生している。従って、物流効率化の面からも、圏央道や外環道（関越道～東名高速）、臨港道路南北線の早期整備等、大型貨物車に対応した物流ネットワークを整備していく必要がある。

➤ 道路交通における安全・安心対策の推進

近年、交通事故件数および死傷者数は減少傾向にあるが、昨年の交通事故死者数は4千人を超えている。また、わが国は欧米諸国に比べて、自動車乗車中の死者は最も少ないが、歩行中・自転車乗車中の死者は最も多いことから、道路交通においてより一層の安全・安心対策を実施していくことが求められている。道路交通における安全・安心対策は、効率的な物流環境を確保していくことに直結することから、鋭意推進すべきである。

従って、ビッグデータを活用した急ブレーキ多発箇所の特定制度および速度低減対策や、大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキ装着率向上に向けた支援、踏切対策や連続立体交差事業の推進により一層取り組まれない。

また、トラック運送事業者の安全・安心・信頼のマークである「Gマーク」のさらなる周知も重要である。

➤ トラックドライバーの確保・育成

物流の効率化・高度化を図ることが、経済活動全般の生産性向上や国際競争力を強化していく上で、ますます重要な要素となっているが、現在、物流の中核を担うトラック運送業界では人材の確保・育成が喫緊の課題になっている。トラック業界は、従業者に占める中高年の割合が高いため、中長期的にドライバー不足になることが懸念されている。そうした中、本年5月に国土交通省と厚生労働省はトラックドライバーの人材確保・育成に向けた対応策を取り纏めたが、一層の周知が求められる。また、下請・荷主適正取引推進ガイドラインや書面化推進ガイドライン等の活用により、適正取引をより一層推進していくことも重要である。

加えて、トラック運送業界は他の業種に比べて就業者に占める女性の割合が非常に低いことから、女性トラックドライバーを「トラガール」と名付けて、積極的な情報発信に努めている。女性トラックドライバーの活躍促進に向け有意義な取り組みであることから、鋭意推進すべきである。なお、道の駅やサービスエリアに女性用の休憩・リフレッシュ施設（トイレ、シャワー、メイクルーム、仮眠室等）を一層整備していくことも求められる。

（3）災害に強く、「世界一安全・安心な都市」を実現するための政策

➤ 木密地域等密集市街地の早期解消、防災公園の整備

都内における木密地域等密集市街地は、山手線外周部から環状7号線沿いに広範に分布し、区部面積の11%、居住人口の20%を占めている。木密地域は、道路や公園等の都市基盤が不十分なことに加え、老朽化した木造建築物が多いことなどから地域危険度が高く、地震火災などにより死者数や全壊・焼失棟数等で甚大な被害が想定されている。

密集市街地の整備イメージ



また、木密地域は居住者の高齢化による建替え意欲の低下、敷地が狭小等により建替えが困難、権利関係が複雑で合意形成に時間を要するなどの理由から、整備・改善が進みにくい状況となっている。

こうした中、国土交通省は、2011年に閣議決定された「住生活基本計画」において、「地震時に著しく危険な密集市街地」について、2020年までに概ね解消することとしている。また、本年3月末に「首都直下地震緊急対策推進基本計画」の変更が閣議決定され、今後10年間で達成すべき減災目標として、首都圏で想定される最大の死者数約2万3千人の概ね半減、想定される最大の建築物全壊・焼失棟数約61万棟の概ね半減が、それぞれ設定された。併せて、2020年に住宅の耐震化率を95%にすることや、2024年度に木密地域における感震ブレーカー等の普及率を25%にすることをはじめとした、減災目標を達成するための具体的な目標も設定されたところである。

一方、東京都においても、木密地域の整備・改善に向け「木密地域不燃化10年プロジェクト」を立ち上げ、不燃化特区制度による市街地の不燃化や特定整備路線の整備による延焼遮断帯の形成等により、2020年度までに整備地域の不燃領域率を70%に引き上げ、燃え広がらない・燃えないまちを実現することを目標に、様々な対策を講じている。

従って、首都直下地震等大災害時の被害を最小限に抑えるために、2020年までに木密地域等密集市街地の解消を図ることは極めて重要であることから、住宅市街地総合整備事業や都市防災総合推進事業、密集市街地総合防災事業、道路事業等を通じて、延焼遮断効果のある道路等の整備、避難場所・避難経路の確保、老朽建築物の建替え・除去、多様な世帯の居住促進を図るための生活支援機能等を有する施設の整備、避難場所等として機能する公園整備の推進など、一連の取り組みを強力に講じられたい。なお、都内で木密地域等密集市街地の解消に向けた取り組みを展開するにあたっては、東京都や各区との緊密な連携を図られたい。

➤ 空き家対策の推進

空き家等の維持管理が不十分な老朽建築物は、発災時に倒壊や火災の危険性が高いことに加えて、放火や不法侵入等の治安面や衛生面、景観面においても問題があることから、対策が急がれている。昨年7月に公表された総務省の住宅・土地統計調査では、一昨年10月時点の全国の空き家率は過去最高の13.5%（東京都は11.1%）になるなど、高齢化の進展や人口減少に伴い増え続けており、社会問題化している。

こうした背景のもと、本年5月に空家等対策の推進に関する特別措置法が全面施行された。同法に基づき各区市町村は空き家等対策の体制整備・空家等対策計画の作成、必要な措置の実施等中心的な役割を担うことから、区市町村を対象とした計画作成等に関する支援や助言、民間事業者等と連携した総合的な空き家対策の推進、専門家等と連携して実施する空き家対策の先駆的モデル事業への支援を着実に実施されたい。

➤ 高層マンションにおける防災対策の推進

近年、都内では高層マンションの建設が相次いでいるが、首都直下地震等の大災害が発生した場合には、建物の揺れによる家具類等の転倒や、エレベーター内の閉じ込め等が発生することが考えられる。また、エレベーターの復旧までの間、居住者は階段を利用して上下移動せざるを得ず、高層階の居住者ほど上下移動が困難になり孤立する恐れがあることから、いわゆる「高層難民」が大量に発生する可能性がある。特に、高齢者や障害者等

の災害時要配慮者にとっては、深刻な影響が懸念される。エレベーターの復旧には、停電の解消やエレベーター保守管理会社による安全点検が必要であり、大災害時には点検要員の確保も困難になることから、再稼働するまでには相応の時間を要すると思われる。

従って、マンション内の共助体制の構築や自家発電設備の整備、燃料の確保、各階への備蓄をはじめとした高層マンションにおける防災対策の推進について、地方公共団体と連携しながら啓発や支援に取り組まれない。

➤ 首都中枢機能維持基盤整備等地区の拡大

一昨年12月に首都直下地震対策特別措置法が施行され、昨年3月には同法に基づく緊急対策区域に東京都の全区市町村が、また首都中枢機能維持基盤整備等地区に千代田区、中央区、港区、新宿区がそれぞれ指定された。このうち、首都中枢機能維持基盤整備等地区については、同地区内の地方公共団体が計画を作成することで、ライフラインやインフラ施設の整備等基盤整備事業（まちづくりと併せた緊急輸送のための道路の拡幅・公園の整備等）に係る開発許可等の特例や、備蓄倉庫や非常用発電設備室等の安全確保施設に係る都市再生特別措置法の適用、道路占用の許可基準の特例（緊急輸送確保のための看板・標識の設置等）が受けられることになっている。

首都中枢機能維持基盤整備等地区は、首都中枢機能の維持を図るために必要な基盤の整備や、滞在者の安全確保を図るために必要な施設の整備等を緊急に行う必要がある地区として、首都中枢機能の集積状況や、昼夜間人口等を考慮の上、上記4区が指定されたが、首都中枢機能の維持を図るには4区のみならず都市機能が高度に集積している地域を有する区域をより広範に指定することが望ましい。

➤ 帰宅困難者対策や避難誘導対策に資する事業の推進

東日本大震災では、都内で約352万人、首都圏で約515万人に及ぶ帰宅困難者が発生したが、首都直下地震では、都内で最大約490万人、1都4県（茨城県、埼玉県、千葉県、神奈川県）で最大約800万人の帰宅困難者が発生すると想定されている。また、東京都では首都直下地震時に必要な行き場のない帰宅困難者の一時滞在施設の必要量は約92万人分と想定しているが、現状は約24万人分の確保にとどまり大幅に不足していることから、民間事業者の協力を得て確保していくことが喫緊の課題となっている。

災害発生時に大量の帰宅困難者が一斉に帰ろうとして道路や歩道が多くの人で埋まると、警察・消防・自衛隊の車両が速やかに現場に到着できず、救助・救命活動に支障をきたすことが懸念される他、徒歩帰宅中に余震等で二次被害に遭う可能性も十分に考えられる。

首都直下地震等の大災害時に帰宅困難者数を大幅に減らしていくことは、人的被害を最小限に抑えていくための重要な要素であるため、都市再生安全確保計画の策定促進や、災害時拠点強靱化緊急促進事業等を通じて、主要駅周辺等における帰宅困難者対策に鋭意取り組まれない。また、外国人旅行者へ緊急地震速報および津波警報を英語で通知するプッシュ型情報発信アプリである「Safety tips」のさらなる周知も必要である。

➤ 沿道建築物の耐震化による緊急輸送道路の機能確保

首都直下地震等の大災害発生時に、防災拠点や他県等との連絡に重要な役割を担う緊急輸送道路について、沿道建築物の耐震化を進めることは、道路の閉塞を防ぎ円滑かつ迅速な救助・救命活動を実施することや、建築物の倒壊による人的被害の減少に向け、極めて

重要である。

東京都では、耐震改修促進計画において、「地震発生時に閉塞を防ぐべき道路」を指定し、2015年度までの耐震化率100%達成を目標に、耐震診断や補強設計、耐震改修に係る助成等を通じて、沿道建築物の耐震化を促進している。しかし、小規模建築物を中心に耐震診断費用助成の対象事業費の限度額を超える事例が相当数発生している他、耐震改修については多額の費用負担や合意形成に時間を要するなどの理由から、所有者の多くは耐震改修の実施に至っていない。従って、補助の拡充や税制面からの後押しを通じて、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を早急かつ強力に推進されたい。

➤ 電線地中化・無電柱化の推進

電線地中化・無電柱化の推進は、発災時の電線類の被災や電柱の倒壊による道路閉塞を防止するだけでなく、良好な景観形成や、安全で快適な通行空間の確保にも寄与するものである。

「社会資本整備重点計画」において、道路の防災性向上の観点からの無電柱化を推進することが重点施策に位置付けられている他、東京都においても「東京都長期ビジョン」でセンター・コア・エリア（おおむね首都高速中央環状線の内側のエリア）内の計画幅員で完成した都道の無電柱化を2019年度までに完了するなどの目標を掲げている。

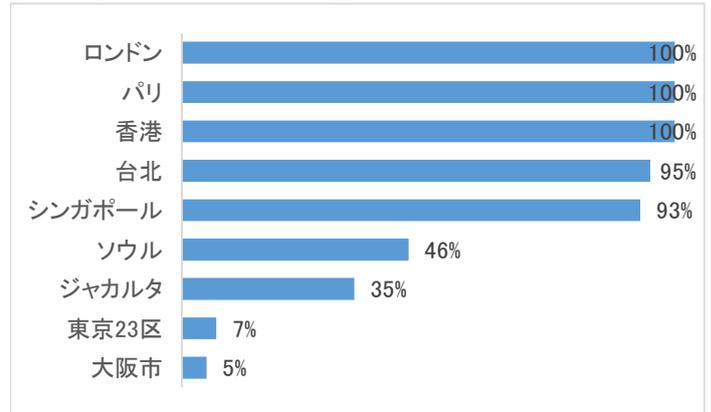
一方、東京都23区の電線地中化率は7%と海外主要都市と比較して低い状況にあるが、電線地中化・無電柱化の推進には多額の費用を要することがネックとなっている。従って、緊急輸送道路や、震災時に一般車両の流入禁止区域の境界となる環状7号線の内側、都市機能が集積している地域、観光客が多く訪れる地域等から順次、電線地中化・無電柱化を推進していくことが求められる。

➤ 災害時の迅速な道路啓開、立ち往生した車両の撤去権限の拡大

首都直下地震等の大災害発生時には交通規制が実施されるが、その際、立ち往生車両や放置車両によって、緊急通行車両の通行のための最低限の通行空間が確保されず、災害応急対策の実施に著しい支障が生じる懸念がある。これを解消するために道路管理者に対して、緊急通行車両の通行の妨害となっている車両等の移動等に関する権限を付与するために、昨年11月に災害対策基本法の一部を改正する法律が施行され、放置車両対策の強化を図るための措置が盛り込まれた。

この法改正の趣旨に鑑み、車両移動を含む道路啓開が発災後迅速に進められるよう、郊外側から都心部へ向けて効率的かつ迅速な道路啓開を実施するにあたり、道路啓開の考え方や手順、具体的な啓開方法に加え、事前に備えておくべき事項等を纏めた「首都直下地震道路啓開計画（初版）」が本年2月に策定された。本計画では、

欧米主要都市等と日本の電線地中化の現状



出典：2015国土交通白書

八方向作戦



出典：2015国土交通白書

23区内で震度6弱以上の地震が発生した場合に各方面からのアクセスが可能となるよう、放射方向の八方向のうちそれぞれ1ルートを最優先で啓開する八方向作戦を実施することとしている。本計画は首都直下地震の被害を最小限に抑えるために有効であることから、人員や資機材等の面で常時対応可能な体制を構築することや、大量に存在する路上車両の撤去に向けた技術習得、定期的な訓練を実施することで、実効性を十分に確保していくことが求められる。

加えて、災害対策基本法により放置車両対策の権限が付与されるのは、道路法に規定された道路管理者等に限定されており、港湾法に規定された臨港道路の管理者である港湾管理者は対象外となっている。東京港は緊急物資の輸送拠点として極めて重要な役割を担うことから、法令の改正等により、臨港道路の管理者に対しても、自ら立ち往生車両や放置車両の移動等を可能にし、やむを得ない限度での破損を容認するとともに、併せて損失補償を規定するといった放置車両等の移動等に関する権限が付与されることが望ましい。

また、緊急時河川活用計画により、救助・救命活動のルートを多重化することは八方向作戦と同様に有効な取り組みであるため、荒川以外の計画も策定されたい。

➤ TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）の機能強化

災害支援活動の経験や災害現場で求められる専門能力を有する全国の地方整備局職員等で構成され、大規模な自然災害に際して、被災状況の把握や地方公共団体への技術的支援、通信機能の確保等の支援を行うなど、早期復旧のための各種支援を迅速に行うTEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）は、2008年度に設置されて以来、全国で起きた水害・土砂災害等で応急対応等の活動を実施してきた。去る9月の関東・東北豪雨の際に鬼怒川堤防が決壊した際にも、TEC-FORCEが応急対応等の活動を実施するとともに、多くの排水ポンプ車を導入するなどして、迅速な排水作業等に取り組んだ。

TEC-FORCEは、首都直下地震等の大災害後の救助・救命活動や復旧活動においても極めて重要な役割を担うことが期待されることから、隊員の増員や訓練等を通じて機能を強化されたい。また、災害時の応急対応時には都道府県との緊密な連携が極めて重要であることから、「社会資本整備重点計画」で重点施策に位置付けられている通り、TEC-FORCEと連携し訓練を実施する都道府県数を着実に増やし、2020年度には47都道府県での訓練実施を達成することで、全国規模での災害対応力を強化されたい。

また、国土強靱化に資する施策を鋭意推進するとともに、統合災害情報システム（DIMS）等の取り組みも首都直下地震の被害を最小限に抑えるために非常に有効であることから、鋭意、推進されたい。

➤ 鉄道や港湾施設等の耐震化促進

首都直下地震発生時に、首都圏の鉄道利用者は最大で約180万人と想定されている一方で、架線の損傷や軌道変状、切土・盛土の被害、橋梁の亀裂・損傷等が発生すると予想されている。首都圏の鉄道施設がひとたび被災すれば、都市機能が麻痺することが懸念される。鉄道施設の耐震性を向上させ、災害時でも出来る限り安全・安心を確保し、早期の運転再開につなげていくことは、都市防災力を向上する上で極めて重要である。「交通政策基本計画」および「社会資本整備重点計画」には、2017年度に主要駅や高架橋等の鉄道施設など主要鉄道路線の耐震化率を概ね100%達成することが盛り込まれていることから、計画に則り、鉄道施設の耐震化を着実に推進されたい。なお、鉄道利用者や地域

住民の安全・安心を確保するためには、地平駅の耐震化も促進していくことが望ましい。

一方、首都圏4千万人の生活と産業を支える東京港では、外貿コンテナ埠頭のうち耐震強化済みの岸壁が3バースと少ないため、震災時にも港湾機能を確保し首都圏経済の停滞を回避するためには、さらなる増設が必要である。東京港は供用中の施設の使用頻度が高いため、新設の整備を先行した上で、既存コンテナ埠頭の再編に併せて耐震化を進めるべきである。震災時に被災者の避難や緊急物資の輸送に対応した耐震強化岸壁も含め、東京港における耐震強化岸壁の整備をさらに推進すべきである。

➤ 羽田空港の液状化対策の推進

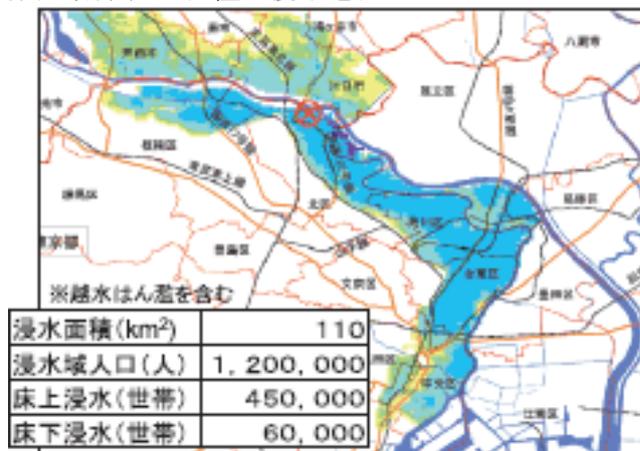
羽田空港は、東京港と同様に緊急物資の輸送拠点としても極めて重要な役割を担うが、国土交通省が昨年4月に公表した首都直下地震対策計画では、液状化により滑走路2本が使用できなくなると予想されるなど、対策が急がれる状況にある。従って、液状化対策を実施中のC滑走路や未実施のA滑走路について、対策を早急に完了すべきである。

➤ 東部低地帯における水害対策の推進

墨田区や江東区等の海拔ゼロメートル地帯では、地震の強い揺れにより排水機場の機能不全、堤防や水門等の沈下・損壊に伴う浸水被害が発生する恐れがあり、さらに地震と台風・高潮等との複合災害になった場合には、浸水域が拡大・深刻化する懸念もある。

特に、地震や未曾有の大雨等により荒川右岸の堤防が決壊し氾濫すれば、東部低地帯を中心に壊滅的な被害が発生することが危惧されている。その際、広域かつ深い浸水となり、浸水面積は約110km²、浸水区域内人口は約120万人におよび約50km²を超える範囲で2週間以上浸水が継続し、ライフラインが長期にわたり停止する可能性もあるため、孤立時の生活環境の維持も極めて困難になることが懸念されている。加えて、東証一部上場企業大手100社のうち42社の企業の本社や、銀行・証券・商品先物取引業32社のうち19社が浸水する可能性がある他、氾濫水が地下空間へ進入することにより、地下鉄

荒川右岸低地氾濫の浸水想定



出典:平成22年版防災白書

等が浸水するなど、都心部においても甚大な被害が危惧されている。国土交通省は、こうした事態の発生を防ぐために、堤防や水門、排水機場等の海岸・河川管理施設等の整備、耐震化、液状化等の対策に取り組んでいるが、人命、財産を守り、首都中枢機能の麻痺を確実に防ぐために、これらの対策を鋭意推進すべきである。

なお、東京都においても、東部低地帯における河川施設の耐震・耐水対策および東京港沿岸部の地震・津波・高潮対策を、目標年次を設定した上で鋭意推進していることから、東京都をはじめとした関係機関等と緊密に連携し、対策を進められたい。

➤ 地下街、地下駅の耐震化、浸水対策の推進

地下街は設備の老朽化が進んでいることから、都内のみならず全国的に防災・安全対策を推進していく必要性が指摘されている。首都直下地震の被害想定(内閣府中央防災会議)

では、地下街は一度停電になると昼間であっても採光が困難であるため大きな機能支障が発生する懸念や、施設管理者から利用者に対して適切な避難誘導がなされない場合等の被害の拡大、心理的な側面でのパニック助長など、地下空間に由来する懸念が指摘されている。

一方、国土交通省は昨年「地下街の安心避難対策ガイドライン」を策定し、耐震対策等地下施設の整備・更新に必要な考え方や技術的な助言、避難経路の検証方法や対応方策の検討方法等を提示している。また、「社会資本整備重点計画」において、地下空間の浸水防止・避難確保対策の推進が重点施策に位置付けられている。

地下街は多くの通行者が利用するなど都市機能として不可欠な施設であり公共性も有することから、ガイドラインの周知、耐震化や揺れによる非構造部材（天井パネル、壁面等）の落下対策、水漏れ・浸水・火災対策等に要する経費面での支援など地下街の安全対策を拡充するとともに、安全対策に資する支援等に一層取り組まれない。

なお、先述の通り、荒川右岸の堤防決壊など都内では浸水被害が危惧されていることから、地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される地下駅等は、出入口やトンネル等における対策を推進していく必要がある。

➤ 復興事前準備の推進

首都直下地震等の大災害後の復旧・復興対策は内容が多岐にわたり、手続きや手順が複雑なものもあることから、予め関係者の合意形成を図りながら生活再建や市街地復興の基本方針、手順や手法等を取り纏めるなど、迅速かつ円滑な都市機能の復旧・復興を図るための事前準備を推進していくべきである。

また、木密地域をはじめ、細街路や密集市街地など土地の権利関係が複雑な都市部において、地籍調査は都市再生などまちづくりの推進はもとより、災害時の境界復元にも極めて有効であるが、2013年度末時点の地籍調査の実施状況は国の全体平均51%に対して、東京都は21.9%の進捗率であり、区部に限ると9.3%と全体平均から大きく遅れている。災害復旧の迅速化に向けて、地籍情報を整備することは極めて重要であるため、地籍調査を一層推進していくことが必要である。なお、木密地域等密集市街地における地籍調査は、土地の権利関係の複雑さに加えて、測量にあたっては道幅が狭く直線的に見通しづらいため基準点を多く設置する必要があると、測量回数も多くならざるを得ないことから、調査が長期化しコストも増加する課題を抱えている。さらに、地籍調査の主な実施主体である区市町村では人員が不足し、調査着手への足かせとなっている。従って、地籍調査の推進には、人員面や財政面、さらには測量期間の短縮や費用負担の軽減等の諸課題の解決が必要である。そうした課題の解決に向け、高精度なGPS等先端ICT技術に基づく新たな測量手法の導入等も含めて、国による多面的な支援の拡充が必要である。

➤ データセンター等の地域分散化の促進

首都直下地震等の大災害に備え、経済・社会の重要なインフラである情報通信基盤の耐災害性・信頼性を向上させることは喫緊の課題である。現在、国内のデータセンターの約6割が東京圏に集中していることから、災害時に企業等の事業継続を確保し経済的被害を最小限に抑えるために、データセンター等の機能を東京圏以外に分散・誘導していくことが重要であるため、税制面からの後押し等を通じて、データセンター等の地域分散化を促進していくべきである。

➤ 火山活動に伴う土砂災害への対策

火山活動に伴う土砂災害は、大規模となる恐れがあるとともに、予め噴火位置や規模を正確に把握することが困難である。首都圏およびその近県には活動が活発な火山があることから、砂防えん堤や遊砂地等を着実に整備していくとともに、緊急対策用の資材の製作・配備等に鋭意取り組まれない。また、路面清掃車による除灰作業を迅速に行うための体制整備も推進していくべきである。

➤ 日本海・太平洋2面活用型国土の形成

東日本大震災を一つの契機に、国土全体の強靱性を確保する上で、日本海側と太平洋側の連携を強化し、ネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、日本海・太平洋両面を活用することの重要性が再認識された。わが国全体の災害対応力の強化を図る観点からも、現在、諸機能が集中している太平洋側だけではなく、日本海側を活用することの重要性が高まっている。従って、本年8月に閣議決定された「国土形成計画」に記載の通り、整備新幹線の整備や道路ネットワークの形成等を通じて、日本海側と太平洋側の2面をフル活用し、かつ、世界との結び付きを強化する日本海・太平洋2面活用型国土の形成を促進していくべきである。

(4) インフラ老朽化対策

➤ インフラの維持管理・更新に係るコストの縮減と平準化の両立

高度経済成長期以降に整備された社会資本は急速に老朽化しており、今後20年間で、建設後50年以上を経過する施設の割合が加速度的に高くなる見込みである。それに伴い、維持管理・更新費は、現在の技術や仕組みを前提とした場合、20年後には現在の約1.2～1.5倍に増えると試算されている。

また、後述の通り、現場の担い手・技能人材の確保・育成が課題となっている中で、社会資本の効果的・効率的なメンテナンスや維持管理の必要性が従来にも増して高まっているが、トンネルや橋梁等のメンテナンス・維持管理には、「目視」による点検が求められている場合もある。

個々の社会資本が安全・安心に利用され、かつストック効果を最大限に発揮し続けるためには、予防保全型維持管理の導入などメンテナンスサイクルを構築し実行することや、メンテナンス産業の育成、ロボットやセンサー等の新技術の開発等により、トータルコストの縮減と平準化を両立させることが不可欠である。加えて、社会資本の効果的・効率的なメンテナンスや維持管理に向けて、新技術の開発・導入を推進するための規制緩和を実現していくことも重要である。

なお、将来的には、わが国に遅れてインフラ老朽化のピークが到来するアジアの開発途上国等への国際的な展開を見据えて、世界最先端のメンテナンス技術やメンテナンスサイクルに係るノウハウを構築し、新規整備から維持管理・更新までが一体的となったインフラシステムの輸出を目指していくべきである。

➤ 緊急輸送道路等の橋梁の長寿命化、耐震化

橋梁の多くは、高度経済成長期に集中して整備されたため高齢化が進み、近い将来に一斉に更新時期を迎えることになる。国土交通省では、橋梁等の定期点検の着実な推進や、長寿命化を目指した適正な修繕等を推進しているが、先述の通り、緊急輸送道路は、首都

直下地震等の大災害時の救助・救命活動に極めて重要な役割を担うことから、緊急輸送道路等の橋梁は優先的に長寿命化、耐震化対策を施されたい。また、区市町村においても長寿命化修繕計画の策定を進めており、今後、計画に基づく事業を実施していく予定であることから、首都直下地震等の大災害時の被害を最小限に抑えるために、都内および首都圏の地方公共団体に対する支援にも注力されたい。

➤ 首都圏の高速道路の老朽化対策の推進

開通から50年が経過した首都高速道路をはじめ、高速道路の構造物は老朽化が進んでおり、対策が急がれている。一昨年12月に首都高速道路株式会社が示した大規模更新等に関する計画に基づいて、1号羽田線（東品川栈橋・鮫洲埋立部）に引き続き、1号羽田線（高速大師橋）・3号渋谷線（池尻～三軒茶屋）の大規模更新の早期着手に取り組むとともに、都心環状線の築地川区間や日本橋区間の都市再生に関する検討を進め、速やかに着手し、推進していく必要がある。首都高速の老朽化対策の実施にあたっては、三環状道路の早期整備により都心への流入交通量を減らすなど、更新のための環境を整えた上で、取り組みを迅速に進められたい。また、東日本および中日本高速道路株式会社が管理する路線の構造物についても、対策を鋭意推進していくことが求められる。

➤ 地方公共団体のインフラ維持管理・更新に対する支援

下水道のすべて、長さ2メートル以上の橋梁の9割、道路舗装の9割、道路トンネルの7割など、地方公共団体が管理するインフラの割合は非常に高い。しかし、維持管理を取り纏める部署・組織が確立されている地方公共団体は1割強であり、インフラの状況を取り纏めた台帳を更新できている割合も半数程度にとどまっている。さらに、老朽化の把握状況も簡易な方法に拠っているのが現状である。

地方公共団体、特に市町村では老朽化対策に、人員面、技術面、財政面で課題を抱えていることから、市町村における専門部署の創設、技能者の確保・育成、効果的・効率的なメンテナンス手法を共有する仕組みの構築等に対する支援に注力されたい。

（５）持続可能な社会資本整備を支える政策

➤ 現場の担い手・技能人材の確保・育成

建設投資の大幅な減少に伴い、建設業を取り巻く経営環境が悪化したことで、建設業では、若手入職者の減少や高齢化の進行が問題となっている。団塊世代の大量離職を控える中で、次代へ確実に技能を継承し、将来にわたる社会資本の品質確保と適切な維持管理を持続的に行うためには、女性を含む若年層の入職を促進するなど、現場を支える担い手・技能人材を確保していく必要がある。

そのためには、現在および将来にわたる建設工事の適正な施工および品質の確保と、その担い手の確保を目的として昨年に改正された「担い手三法」に基づく措置や、建設技能労働者の経験が蓄積されるシステムの構築を推進していく必要がある。また、建設業における女性技術者・技能者数を5年で倍増することを目指して、昨年8月に官民を挙げて策定された「もっと女性が活躍できる建設業行動計画」に則って、女性の登用を促すモデル工事の実施や、トイレ、更衣室の設置など、女性も働きやすい現場環境の整備により一層注力していくべきである。

➤ 現場の生産性向上による構造改革

今後、わが国の生産年齢人口が総じて減少する中で、社会資本の効果的な整備を図るためには、人材の確保・育成と併せて、現場の生産性向上に向けた構造改革を徹底する必要がある。従って、新技術・新工法の活用や、適切な工期の設定、工程管理等の円滑化を推進していくことが重要である。また、情報化施工技術をはじめとするロボット技術の施工現場への導入を促進していくことで、ロボット技術を含めた施工プロセス全体を改善していくことが求められる。加えて、行き過ぎた重層化の回避や、適正な元請下請関係の促進により、重層下請構造の改善を図っていくべきである。

➤ 安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性

公共投資は、過去の急激な増減による弊害の教訓を踏まえて、計画的な社会資本整備の着実な実施の観点に加え、その担い手となる現場の技能人材の確保・育成の観点からも、中長期にわたる安定的・持続的な見通しが求められる。

また、将来的に社会資本のメンテナンスに係る費用が増大することにより財政の逼迫を招き、必要な社会資本整備の実施が困難となるような事態に陥らないよう、先述の通り、トータルコストの縮減と平準化を両立させていくことで、新設・高度化に必要な社会資本整備の投資余力を確保していかなければならない。

➤ 「対流」を支える基盤である社会資本のストック効果の最大化

人口減少、少子化、高齢化が進行する中で、わが国が持続可能な成長を実現していくためには、重層的かつ強靱な「コンパクト＋ネットワーク」により「対流促進型国土」、「対流型首都圏」の形成を目指していくことが重要である。社会資本は「対流」を支える重要な基盤であるとともに、その整備はストック効果の発現により、経済の効率性・生産性の向上や、生活の質の向上に寄与するものである。厳しい財政制約が見込まれる中で、持続可能な社会資本整備を推進していくためには、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ、社会資本のストック効果が最大限に発揮されるよう、「社会資本整備重点計画」に則り、集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンスや、既存施設の有効活用（賢く使う取り組み）を含め、従来にも増して戦略的に維持管理、新設・高度化に取り組んでいくことが必要である。

なお、新設・高度化を計画している社会資本の中で、供用時期が明確になっていないものについては、出来るだけ速やかに時期を明示することも重要である。民間企業は、こうした時期の明示をもとに、物流拠点、生産拠点、商業施設等の投資計画を策定することから、ストック効果の最大化を図るためにも、留意していくことが望ましい。

（6）訪日外国人客のさらなる増加に向けた政策

➤ 訪日外国人旅行者の受け入れ促進のための環境整備

訪日外国人旅行者がかつてないペースで急増する中で、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催を一つの契機に、今後、日本および東京に対する世界からの注目がさらに高まることが予想されている。外国人旅行者の関心やニーズの高まりを実際の訪日・訪都旅行に結び付けるとともに、再来訪を推進し、訪日外国人旅行者数2千万人を早期に実現し、さらなる高みを目指していくには、外国人旅行者の要望や不満の声を的確に把握した上で、受入環境をさらに整備していくことが求められている。

従って、本年6月に策定された「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」に則り、出入国手続の迅速化・円滑化や宿泊施設・貸切バスの供給確保、有償通訳ガイドの供給拡大、多言語対応の強化、外国人旅行者向け通信環境の改善、公共交通機関による快適・円滑な移動のための環境整備、制度周知による免税店拡大等、一連の対策を鋭意推進されたい。

併せて、国家戦略特区の特例措置である短期滞在の外国人向け滞在施設の旅館業法の適用除外（外国人滞在施設経営事業）は、外国人の多様な滞在ニーズへの対応を図る上で有効な方策の一つである。国家戦略特区法施行令の規定により、区部で外国人滞在施設経営事業を推進していくには、特別区における条例制定が必要である。大田区では条例の年内制定を目指す方針であるが、他区においても十分に協議・検討の上、条例を制定していくことが期待される。なお、旅館は観光振興の重要な担い手であるとともに、施設そのものが観光資源であるため、地域の旅館の活性化や活用促進を図ることが肝要であることは言うまでもない。加えて、外国人滞在施設経営事業の認定事業者においては、内閣府および厚生労働省から発出された「外国人滞在施設経営事業の円滑な実施を図るための留意事項について（通知）」に基づく措置を確実に講じることが極めて重要である。

➤ 地方創生、被災地支援に資する施策の展開（広域観光周遊ルートの形成等）

先述の通り、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催を一つの契機に、今後、日本および東京に対する世界からの注目がさらに高まることが予想されている。また、人口減少が急速に進む中で、観光消費は交通、宿泊、飲食だけでなく、農林水産業や加工産業など、あらゆる産業への経済波及と雇用促進につながるため、国内における旅行消費額の約9割を占める国内居住者による国内観光の振興や、ゴールデンルートに集中する訪日外国人旅行者を地方へ誘客することにより、観光を通じた地方創生を図り、東京と地方がともに元気になっていくことが極めて重要である。

そのためには、複数の都道府県を跨ってテーマ性やストーリー性を持った一連の魅力ある観光地を交通アクセスも含めてネットワーク化し、外国人旅行者の滞在日数（平均6～7日）に見合った訪日を強く動機づける「広域観光周遊ルート」の形成を促進し、海外へ積極的に発信していくことが重要である。さらには、「広域観光周遊ルート」を国内観光の振興につなげていくことも必要である。

東北地方へ来訪した外国人旅行者数は、訪日外国人旅行者数に占める割合が僅かであることに加え、東日本大震災前と比べて回復傾向にあるものの以前の水準には戻っていない状況である。東北地方には祭り・景勝地・郷土食・地酒等、未だ外国人旅行者に十分に知れ渡っていない観光資源が多数あることから、風評被害の払拭とともに、海外に対する情報発信を強化し、東北地方の観光ブランドを確立していく必要がある。東北地方へ来訪する外国人旅行者数を増やしていくことで、被災地支援につなげていくことが求められる。

また、東京に居ながらにして全国各地の観光資源、地域資源などわが国が有する多様な魅力を知ることができる仕組み、仕掛けを構築していくことも有効であるため、都内における観光案内所の増設、全国の観光資源・地域資源を知って触れることのできるイベントの開催、交通要所でのデジタルサイネージやタッチパネルを使った多言語での情報発信等にも鋭意、取り組まされたい。

一方で、東京にも、伝統や文化等に基づく歴史的素材、商店街や町工場、魅力溢れる街並みや水辺空間等の都市景観、地域の人々との交流など、東京ならではの多様で多彩な地域

観光資源が数多く存在することから、官民が連携し国内外に対して強力にアピールしていくことが必要である。加えて、国土交通省は本年9月に「羽田～秋葉原間の舟運の実現を目指した社会実験」を実施し、好評につき増便するなど高い注目を集めた。国内観光の振興や訪日外国人旅行者のさらなる増加に向けて、こうした取り組みを行うことは大変有効であるため、東京のみならず地方においても積極的に実施されたい。

▶ クルーズ客船の誘致、受け入れ環境の整備

近年、世界のクルーズ人口は急速に増加し、10年前の約2倍になっている。特にアジア域内では、大型クルーズ客船による低価格なカジュアルクルーズの提供が開始されたことにより、クルーズ市場の成長が見込まれることから、わが国への大型クルーズ客船の寄港ニーズが高まることが予想されている。クルーズ客船の入港による経済効果は大きく、訪日外国人旅行者のさらなる増加にも大きく寄与することから、「クルーズ100万人時代」の実現に向けて、旅客船ターミナルの整備やクルーズ客船の円滑な周遊を可能とするための環境整備、積極的な客船誘致等、ソフト・ハード両面における取り組みをより強化していく必要がある。

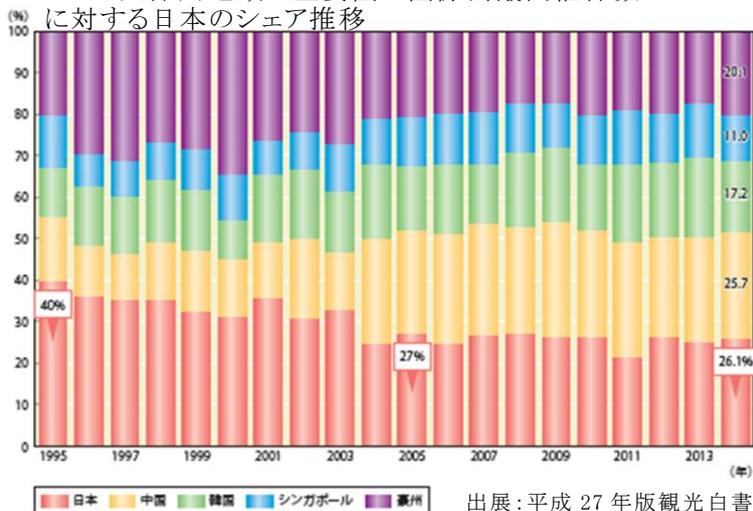
現在、東京都は、世界最大22万総トン級の大型クルーズ客船の発着に対応した新たな客船埠頭を2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に間に合うよう整備を推進しているところであるが、東京港への大型クルーズ客船の寄港ニーズは多くしっかり対応していくことが必要であるため、東京都等と緊密に連携し整備を後押しされたい。

▶ 国際会議等（MICE）の誘致・開催の促進

世界における定期的な国際会議は2002年から2011年にかけて1.6倍に増加し、アジア・中東での開催は急速な経済成長等を背景に1.8倍と大きく増加している。そうした中、シンガポールや韓国などアジア各国が、国家戦略として大規模なMICE施設を整備するとともに、MICEの誘致・開催への支援や、誘致において重要な要素となる新たな観光資源開発も行うなど、誘致競争が激化している。その結果、アジア大洋州地域における主要5カ国（日本、中国、韓国、シンガポール、豪州）の総開催件数に占める日本のシェアは、1995年の40%から昨年は26.1%になるなど、低下傾向にある。また、都市別の順位や開催件数でも、東京はアジア大洋州・中東地域の順位で6位、世界順位で22位となっている。

従って、アジアNo.1の国際会議開催国としての不動の地位を築くために、わが国のMICEブランド力を高め、MICE開催を着実

アジア大洋州地域の主要国の国際会議開催件数に対する日本のシェア推移



アジア大洋州・中東地域の都市別国際会議(2014年)

アジア大洋州・中東地域順位	世界順位	都市	開催件数
1位	7位	シンガポール	142件
2位	14位	北京	104件
3位	15位	ソウル	99件
4位	16位	香港	98件
5位	20位	台北	92件
6位	22位	東京	90件
7位	25位	シドニー	82件
8位	28位	クアラルンプール	79件
9位	29位	バンコク	73件
		上海	73件
11位	37位	メルボルン	61件
12位	44位	ドバイ	56件

に増やしていくことが求められる。そのために、国と地方自治体が連携して主催者にとって強力なインセンティブとなる誘致・開催に係るプロモーションの強化、専門家派遣、ユニークベニユーの活用促進等の施策を一層拡充されたい。

2. 概ね10年後（2025年頃）を見据えて取り組むべき中長期的な政策

（1）都市機能や居住機能の集約化・コンパクト化

東京都の人口は、将来における政策の効果を加味しない前提では、2020年の1,336万人をピークに減少に転じることが予測されている。区部の2050年の人口増減（2010年との比較）では、主に都心（中央区、港区、江東区等）で人口が増加するものの、その他の区や多摩地域においては、度合いの差こそあるものの、総じて人口が減少すると予測されている。東京における今後の都市づくりは、こうした人口動態の大きな変化を踏まえて、都市サービスや都市の持続性を確保していくために、市街地の拡大や都市機能の拡散を抑制し、複合施設の整備等を一つの方策として、効率的・機能的な市街地へと再編していく必要がある。

国土交通省は、時代に合った構造的な地域づくりの基本コンセプトとして「コンパクト＋ネットワーク」を掲げている。このコンセプトに則り、東京においても、行政、医療・福祉、商業等、生活に必要な都市機能や居住機能を駅周辺等の交通拠点から一定の地域に集約する地域構造（コンパクトシティ）へ再編していくことが重要である。とりわけ、東京では、鉄道をはじめとした交通網により各地域のネットワークを維持・強化していくことで、「大都市戦略」が掲げる「鉄道沿線まちづくり」を推進し、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していくことが必要である。その際に、高次の都市機能については沿線の地方公共団体で分担・連携していく発想が重要である。

なお、「コンパクト＋ネットワーク」や「鉄道沿線まちづくり」の考えに則り地域構造の再編を推進していくには、国土交通省の国民意識調査において、約半数がコンパクトシティについて「聞いたことがない」と回答している一方で、コンパクトシティの考えに共感する割合も約半数あることから、国民・都民に対する一層の周知や理解促進が不可欠である。

（2）少子化や高齢化に対応した住宅政策の推進

▶ 老朽マンション・団地・ニュータウンの耐震化、更新対策の推進

東京には全国のマンションストックの約4分の1が集積しており、そのうち約36万戸が旧耐震基準であることから、マンションの耐震化は喫緊の課題である。また、築年数の経過したマンションが今後急速に増加する見込みであり、順次、更新期を迎えていく。老朽マンションの耐震化や建替え等が進まなければ、安全・安心な居住環境が確保されないばかりか、周辺地域の防災性等にも影響を与え、都市再生を進める上で大きな問題となることが懸念される。

昨年のマンション建替法の改正・施行により、耐震性が不足するマンションについては、敷地売却制度（区分所有者等の5分の4以上の賛成に基づく）や容積率の緩和特例制度が措置されたが、既存不適格などにより自己の敷地のみでは建替えが困難なマンションや、複数の建物で敷地を共有している団地型マンションなど、現行法制度でもなお円滑な建替

えや改修が困難なものが相当数存在している。従って、老朽化が著しいマンションや耐震性が低いマンションを建替える場合の同意要件（区分所有者等の5分の4以上の賛成）の緩和や、既存不適格マンションなどの別敷地での建替えが可能となるような仕組みづくり、借地借家法第28条における解約の正当事由に建替え決議の成立が該当するよう措置すること、団地型マンションの再生を進めるため団地全体の建替えや段階的・部分的な建替え・改修等を円滑化する仕組みの整備、建築基準法第86条による一団地認定の廃止等に係る全員同意などの法令要件の緩和をはじめ、法改正等の措置によりさらなる支援策等が講じられるよう検討されたい。また、老朽マンションの適正な管理や再生を図る上で課題となっている合意形成等の促進に向けて、マンション管理適正化・再生推進事業等の施策を鋭意実施していくことも必要である。

なお、老朽マンションや団地、ニュータウンの更新に併せて、計画的に保育施設や高齢者支援施設の設置を進めるなど、人口減少、少子化、高齢化に合わせたまちづくりを加速していくことも重要である。

マンション建替法に基づく建替えの実績(件数)

年度	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	計
東京都	3	2	4	3	3	2	2	5	5	3	5	37
全国 (東京都分を含む)	4	5	8	14	9	6	4	5	6	5	10	76

出典：東京都 ※構造計算書偽装物件を除く。

築40年以上のマンションの戸数の推移



出典：東京都

➤ 子育て世帯は広い住宅へ、老年夫婦世帯は適度な広さの住宅へ住替える仕組みを通じた住替えの促進

子育て世帯は比較的広い住宅を必要とする一方で、子育て等を終えた老年夫婦世帯は適度な広さの住宅への住替えを望むケースが少なくない。従って、これらのニーズを上手くマッチングする仕組みをより一層周知し、住替えを促進していくことが重要である。

子育て世代は比較的広い住宅を必要としているが、特に若い世代では経済的な余裕がない世帯が多いことから、中古住宅や空き家等を改装することで、安価で状態が良く広い住宅がより流通するよう政策面から後押しすべきである。加えて、比較的広い公営住宅に子育て世帯を優先的に入居させる措置を推進すべきである。

なお、「社会資本整備重点計画」で重点施策に位置付けられている通り、大都市圏、特に大都市近郊における急速な高齢化に対応し、高齢者や子育て世代等の多様な世代がいきいきと居住・生活することに資するスマートウェルネス住宅の推進や、住宅のバリアフリー化、住宅および住宅市街地のユニバーサルデザイン化を促進していくことも重要である。

➤ 既存住宅の流通・活用の促進

既存住宅はその品質や管理状態が十分に評価されずに、築年数の経過とともに市場での価値が低下する状況にある。そのため、住宅の平均使用年数は欧米と比べて短く、既存住宅市場も十分に活性化していない。良質な既存住宅の市場を形成し流通を促進していくためには、新築時から維持管理期、売買期までの全体を通じて、住宅の品質や性能が確保され、取引時にそれらが明らかになり、その価値が適切に評価されることが必要である。ま

た、空き家の発生を抑制していく上でも、既存住宅を売買や賃貸の各市場に流通させていくことが重要である。

国土交通省および関係機関は、これまでの「住宅をつくっては壊す」社会から「いいものをつくって、きちんと手入れをして、長く大切に使う」社会へと移行するための措置として、リフォームに係る相談や、消費者が既存住宅の状態を把握するための現況検査に係る指針の策定、瑕疵保険等に取り組み、さらには税制措置も拡充されているが、消費者が安心してリフォームや既存住宅を取得できる市場環境の整備に向けて、こうした措置の一層の周知や拡充に努められたい。

(3) 交通ネットワークのさらなる整備

➤ リニア中央新幹線の着実な整備、沿線地域の活性化等

リニア中央新幹線は、三大都市圏の交流・連携の一層の緊密化により経済活動が活性化することが期待されるなど、わが国の国際競争力強化に資する重要なプロジェクトである。また、東海地震等の災害が発生した場合でも、東海道新幹線のバイパスとして三大都市圏を結ぶ大動脈を途切れさせることがないため、わが国の経済活力の停滞を防ぐ重要な交通基盤でもあり、さらには、関連技術をパッケージ化し、将来の海外展開も期待できるプロジェクトでもある。

昨年10月に、国土交通省が東京（品川）・名古屋間の工事实施計画を認可したところであるが、2027年に予定している名古屋までの開業、さらには2045年に予定している大阪までの開業に向けて、取り組みが着実に推進されることを望む。また、リニア中央新幹線の開業を一つの契機として、沿線地域が活性化されることも重要である。

なお、「国土形成計画」に記載の通り、リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。また、スーパー・メガリージョンの効果を全国に拡大・波及するためには、リニア中央新幹線と他の交通ネットワークとの結節の強化により、交通ネットワークを充実させることが必要である。

➤ 羽田空港の新滑走路の増設

先述の通り、首都圏空港における国際線需要は2012年度からの10年間で約6～8割増加する見込みで、概ね2020年代前半には約75万回の容量の限界に達する見通しとなっている。また、首都圏空港の需要は増加傾向が続き、2032年度には78～94万回の需要となることが予想されている。従って、新興国等の新たな成長を取り込み、訪日外国人の増加や、産業・都市の国際競争力強化、ヒトとモノの交流の活発化を通じたわが国全体の活性化につなげていくためにも、首都圏空港のさらなる機能強化が不可欠である。

現在、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催以降の方策として羽田空港の5本目の滑走路増設に関する検討がなされているが、地元住民や環境、港湾機能等に十分配慮した上で、具体化へ向けた取り組みを鋭意推進されたい。

加えて、成田空港における抜本的な容量拡大等の諸課題について、関係する地方公共団体等との議論を深めていただきたい。

➤ 横田基地の軍民共用化の推進、横田空域および管制業務の返還

首都圏空港は概ね2020年代前半には約75万回の容量の限界に達する見通しがある中で、横田基地の軍民共用化は、首都圏の空港容量の拡大や首都圏西部地域の航空利便性の向上に寄与するため、早期実現を図ることが望ましい。

また、在日米軍が管理する横田空域は、一都九県にわたる広大なエリアに広がっている。同空域の一部は2008年9月に返還され、羽田空港の容量増加に対応した管制が可能となったが、依然として民間航空機の運航の支障となっている。より安全で効率的かつ騒音影響の少ない航空交通を確保していくためには、横田空域の早期全面返還を実現することで、首都圏の空域を再編成し、わが国が一体的に管制業務を行うことが必要である。

➤ 三環状道路の整備推進、特に外環道（東名高速以南）の早期計画具体化

先述の通り、首都圏三環状道路、中でも外環道（関越道～東名高速）は多岐にわたる整備効果が期待されており、都内経済界としても、早期かつ着実な整備を強く望んでいるところである。一方、外環道の東名高速以南（東名高速～湾岸線）は、未だルートが確定していない予定路線となっているが、同区間が開通すれば、関越道・中央道・東名高速と羽田空港や京浜港とのネットワークが確立され、東京の国際競争力強化に大いに寄与する大変重要な路線である。従って、同路線について早期に計画を具体化し、事業化を着実に推進していくべきである。また、事業化した際には、まず、東名高速から第三京浜までの区間（約4km）について早期に整備することが望ましい。

外環道（東名高速～湾岸線）を含めて、出来る限り早期に、三環状道路の整備が完了されることを望む。なお、三環状道路の中で供用時期が明確になっていない箇所については、時期を明示する必要がある。民間企業はこうした時期の明示をもとに、物流拠点、生産拠点、商業施設等の投資計画を策定することから、ストック効果の最大化、沿線の地域活性化に資するためにも、早期に明示されることを望む。

（４）完全自動走行を見据えた環境の整備

「日本再興戦略」改訂2015に記載の通り、近未来技術である自動走行システムは、わが国の経済成長を牽引するだけでなく、交通事故の大幅な減少、交通渋滞の緩和、高齢者等の移動支援など、さまざまな効果が期待されている。本年6月に「官民ITS構想・ロードマップ2015」が決定され、2030年までの各目標について世界一のものとする方針が明確化されたところである。「官民ITS構想・ロードマップ2015」に則り、官民が緊密に連携し、課題や問題点等を含め十分に検討を重ね、完全自動走行に係る技術の確立や市場化を加速していくことが望ましい。

（５）海外のインフラシステム受注のさらなる促進

新興国等を中心とした世界のインフラ需要は膨大であり、高速鉄道・都市鉄道、高速道路・幹線道路、港湾ターミナル、空港ターミナルをはじめ、今後もさらなる市場拡大が見込まれている。従って、インフラシステムに関するわが国の強みのある技術・ノウハウを最大限に活用して、世界の需要を積極的に取り込んでいく必要がある。「日本再興戦略」改訂2015に記載の通り、国は2020年におけるわが国企業のインフラシステム受注の目標額を約30兆円としているが、目標額の達成はもとよりさらなる高みを目指して、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構によるインフラシステム海外展開に取り組む企業へ

の支援や、トップセールスをはじめ、「インフラシステム輸出戦略」に則り積極的に推進されたい。

なお、海外におけるインフラ整備に対するニーズはシステム化された大型案件のみならず、地方・中核都市における中規模・小型案件も多数存在する。このような多様なインフラニーズにきめ細やかな対応をするためにも、医療、リサイクル、水分野など特定分野において高いポテンシャルを有する中堅・中小企業への支援や、地方自治体の海外展開について後押しをすることも重要である。

(6) 将来の基幹産業の創出・育成に向けた研究開発等の促進

オリンピック・パラリンピック東京大会が開催される2020年を一つの契機として、その先の基幹産業の創出・育成を図るべく、ロボットや燃料電池車、自動翻訳技術、超高精細映像技術など世界最高レベルの科学技術の研究開発や、ICTを活用した新しい社会システム開発（交通管制、防災・減災対策、キャッシュレス、セキュリティ、エネルギーマネジメント等）を促進していくべきである。2020年オリンピック・パラリンピック東京大会をわが国が有する最先端科学技術や中小企業の優れたものづくり技術のショーケースとし、世界に広く発信・アピールすることで、以後の実用化や汎用化、市場拡大につなげていくことが重要である。

加えて、産業競争力会議や近未来技術実証特区検討会等での議論を通じて、ロボットやICT、小型無線機等のさらなる利活用を推進されたい。

上記に併せて、今後大きな市場拡大が見込まれる医療分野や、健康、環境・エネルギー、危機管理など大都市特有の課題を解決する産業分野における中小企業の技術・製品開発を重点的に支援するなど、中小企業の成長産業分野への参入を促進していくべきである。

(7) 水素社会の実現に向けた取り組みの推進

水素エネルギーは、環境負荷が低く、災害時の非常用電源としても期待されている。水素貯蔵タンクや燃料電池などの水素関連製品には、日本の高い技術力が集約されており関連する産業分野の裾野も広く、2050年の国内市場は8兆円まで拡大するとの予想があるばかりか、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会での水素エネルギーの利活用は、環境と調和した未来型都市の姿を世界に示すとともに、日本の高い技術力を改めて世界にアピールすることにつながる。

従って、水素社会の実現は、わが国の国際競争力強化にも寄与することから、国、東京都、民間が一体となって、コスト面や安全確保を前提とした規制緩和等、諸課題を克服するための検討を鋭意推進していくべきである。加えて、水素エネルギーに係る諸規制は、国家戦略特区制度を通じて緩和・制度改革を実現していくことも視野に入れるべきである。

なお、水素エネルギーの利用拡大には、国民・都民の理解が重要であることから、水素を安全に利用する意義等に関する啓発活動をさらに推進していく必要がある。

以上

2015年度 第9号 2015年11月9日 第677回常議員会決議
