

首都圏の国際競争力強化に向けた要望

2016年10月14日

東京商工会議所

1. 基本的な考え（現状と課題）

（1）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、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、世界との熾烈な都市間競争を勝ち抜き、存在感を高めていくには、オリンピック・パラリンピックが開催される2020年を契機に、陸・海・空の交通・物流ネットワークの強化、都市再開発の促進による国際的ビジネス環境の整備、都市防災力の向上を図ることで国際競争力を強化していくことが必要である。

東京は世界の都市総合力ランキングで、ランキングの創設以降8年連続で4位であるが、都市再生の取り組み、観光インバウンド施策や国際交通ネットワークの強化等、法人実効税率の引き下げや起業・創業支援、労働生産性向上等、国際競争力強化に向けた一連の施策を実施することにより、2020年には2位になり得るというシミュレーションが出されている。また、「日本再興戦略2016」で、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に掲げている中で、東京は世界をリードする国際都市としてさらに発展していかなければならない。

（2）日本の中の東京の位置付け

首都圏の中核を成す首都・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。一方で、全国的な人口減少や「東京一極集中」、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いる。

「地方創生」と「東京のさらなる発展」は車の両輪である。全国的に人口減少、少子化、高齢化が進行する中で、わが国が持続的な成長を実現していくには、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、情報を呼び込み、東京の国際競争力を強化し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で「地方創生」を図っていく必要がある。そうすることで、「東京と地方が共に栄える真の地方創生」を実現することが重要である。

（3）「東京一極集中」から「対流型首都圏」へ転換していく必要性

東京圏への人口の転入超過は20年連続であり、特に東京都への転入超過が顕著である。今後30年で70%の確率で発生すると予想されている首都直下地震に加えて、荒川右岸

低地氾濫など大規模水害の発生も懸念されている。高度に集積した東京の都市機能に支障があると、日本経済全体にとって大きなリスクとなる。

世界との熾烈な競争を勝ち抜いていくには、日本経済の「牽引役」である東京の機能強化・防災力の向上と同時に、東京と首都圏内の他の地域が交通や通信ネットワークにより連携を深め、人、物、情報等の相互の流れを活発化することで、新たな活力や付加価値を生み出していく圏域構造である「対流型首都圏」へ転換していく必要がある。

なお、「東京一極集中」から「対流型首都圏」への転換を推進するにあたり、かつての工業等制限法のような、東京圏の成長を抑え込む政策は取るべきではなく、「地方創生」と「東京のさらなる発展」とは車の両輪であるとの認識に立って、東京と他の地域がそれぞれの持つ魅力を高めていくことで双方が共に栄え成長していく「東京と地方が共に栄える真の地方創生」を実現することが重要であるとの方針のもとで、各種施策を展開していくべきである。

（４）首都圏全体の生産性を高めていく必要性

東京のみならず首都圏全体で生産年齢人口が減少していく中で、すでに建設業や運輸業、福祉分野、宿泊・飲食分野等で「人手不足」が顕在化しており、今後ますます深刻化することが予想されている。「人手不足」は持続的な成長のボトルネックとなる構造的な問題である。首都圏全体の持続的な成長を実現するには、先進国の中でも低水準にとどまる労働生産性を向上させていくことが不可欠であり、国土づくりやまちづくり、社会資本整備の各政策においても、生産性向上への効果が今まで以上に求められている。

そうした中、国土づくりやまちづくりについては、今後の人口動態の大きな変化を踏まえて、コンパクトシティの形成とともに、「対流型首都圏」の構築により、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保し、高次の都市機能は地域間で分担・連携していく「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに沿って、政策を推進していく必要がある。

また、社会資本整備についても、民間投資の誘発、物流・人流の効率化・円滑化、安全・安心への寄与、既存施設の有効活用（「賢く使う」取組）など、個々のインフラの「ストック効果」を最大限に引き出すことが求められている。

政府はこうした考えに則り、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」を閣議決定し、これを受け国土交通省は首都圏版の計画である「首都圏広域地方計画」を策定した。加えて、社会資本整備の具体的指針である「第４次社会資本整備重点計画」および関東ブロック版の計画である「関東ブロックの社会資本整備重点計画」をそれぞれ策定した。これらの計画には、首都圏全体の生産性向上に加えて、国際競争力の強化や防災力の向上に関する方針や事業が多岐にわたり盛り込まれていることから、民間との緊密な連携のもとで、政策を着実に推進していくことが求められる。

２．要望項目

東京および首都圏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、東京商工会議所は本年４月に「東京とわが国における観光振興に関する意見」、本年７月に「国土交通省の防災・減災対策に関する要望」を提出するなど、国土交通行政に対する意見活動を積極的に展開している。加えて、本年２月に国土交通省と立ち上げた「官民連携促進プロジェクト」に基づき、国土交通省と緊密に連携し、首都圏とりわけ東

京の国際競争力の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) 首都圏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 陸・海・空の交通・物流ネットワークの強化

➤ 外環道（関越道～東名高速間）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。

昨年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。さらに開通後6カ月の整備効果としても、中央道方面と大井埠頭・羽田空港方面の貨物車輸送において、これまで一般道路や都心環状線を利用していた交通の約8割が中央環状線経由に転換し、輸送時間が約3割短縮するなど物流等の企業活動の効率化に寄与している他、観光・レジャー一面においても高いストック効果が発現している。加えて、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、物流施設や工場等の新規立地が進むなど、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な状況ではない。首都圏の国際競争力の強化のみならず、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、中でも、整備率が約40%にとどまっている外環道は着実に整備していくべきである。

外環道（関越道～東名高速間）が完成すれば、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に加え、首都圏における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様々な整備効果が期待されていることから、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。とりわけ、首都直下地震等の大災害発生時には、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、日本の東西交通の分断を防ぐことから、外環道（関越道～東名高速間）をはじめ、東京および首都圏全体の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に整備すべきである。

また、外環道の東名高速以南（東名高速～湾岸道路間）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、東京および首都圏全体の国際競争力の強化や都市防災力の向上に大いに寄与する大変重要な路線である。本年2月、同区間の計画の具体化に向け、東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会が設立されたが、この協議会の場などにおいて検討を進め、早期に全体の計画を具体化し、事業化していく必要がある。なお、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していくべきである。

加えて、国道357号線（東京港トンネル東行き、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、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。

➤ 首都圏の高速道路等の渋滞対策

道路移動時間の約4割は渋滞に費やされており、渋滞による損失は年間約280万人分の労働力に匹敵する。効率的な企業活動を阻害し、災害時の救出・救助活動や復旧支援活動の妨げとなる交通渋滞は早急に対策を講じるべきである。

特に、全国ワースト1位の渋滞損失が発生している東名高速大和トンネル付近

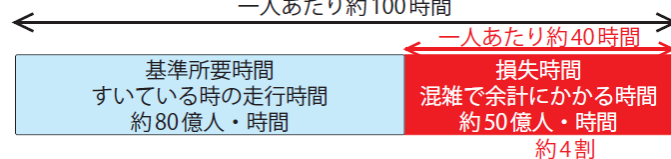
や、中央自動車道の三鷹料金所付近および小仏トンネル付近、首都高速板橋・熊野町ジャンクション等は、恒常的に交通渋滞が発生し定時性を損ねている。2020年東京オリンピック・パラリンピックやラグビーワールドカップ2019開催時には、観光客の大幅増加等から高速道路利用率の増大が予想されていることから、早期のピンポイント渋滞対策が強く望まれる。また、人口あたり渋滞損失時間に関しては、都市部以外でも多大な渋滞損失が発生していることから、地方部においても対策を講じていく必要がある。

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限に引き出すために、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。

加えて、わが国の高速道路のインターチェンジは、平均間隔が約10kmと欧米諸国の2倍もの長さがあるため利便性が低く、高速道路の有効活用を阻害し、一般道路の渋滞を引き起こす要因となっている。従って、費用対便益を考慮の上、首都圏における既存の高速道路の利便性向上や交通の円滑化、一般道の渋滞緩和、地域活性化に向けて、スマートインターチェンジの整備を促進すべきである。なお、空港、港湾、物流拠点や工場団地、大規模商業施設に直結するスマートインターチェンジの設置についても、積極的に取り組むべきである。設置について地元から強い要請がある場合等においては、直結対象とする施設選定に公共性・公平性を確保しつつも、受益者負担での整備を促進することも有効と思われる。

渋滞損失の大きさ

■渋滞損失は移動時間の約4割
年間約50億人時間、約280万人分の労働力に匹敵
[大型車では約8億人時間、約45万人分の労働力]
一人あたり約100時間



出典:国土交通省

➤ 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

世界の都市総合力ランキングでは、東京の強みとして「公共交通の充実・正確さ」が挙げられている一方で、弱みとして「都心から国際空港までのアクセス時間」を指摘している。従って、東京および首都圏全体の国際競争力を強化するには、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、アクセスがさらに改善していくことが望ましい。

また、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について、本年4月に国土交通省交通政策審議会諮問第198号に対する答申が公表された。この答申では、国際競争力の強化に資するプロジェクト、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして、路線の新設や既存施設の改良に関するプロジェクトが挙げられている。

この中で、特に地元自治体や事業者から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、費用対便益や技術的な課題等を検討、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、空港アクセスの改善を図ることも、国際競争力の強化に大変に有効である。

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、訪日外国人客の一層の増加や2020年東京オリンピック・パラリンピック等を見据えて、交通系ICカードの利用エリア拡大や、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。

➤ リニア中央新幹線の着実な整備、沿線地域の活性化

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の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。

一昨年10月に、国土交通省が東京（品川）・名古屋間の工事実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、および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、世界から資金や人材、情報と呼び込み、世界を先導するスーパー・メガリージョンが形成されることが期待される。また、その効果を全国に拡大・波及させるためには、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。

➤ 踏切対策および連続立体交差事業の推進

都内には約1,050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。「第4次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推進すべきである。

なお、連続立体交差事業は、鉄道を連続して高架化または地下化し、数多くの踏切を同時に除去することで、鉄道の輸送障害の解消や道路ネットワークの形成促進、交通渋滞の解消による自動車平均走行速度の向上、地域分断の解消によるまちづくりの促進など地域の活性化のみならず、都市の防災・安全性の向上にも大いに寄与する事業である。特に、都内においては高いストック効果が見込めることから、鋭意推進していくべきである。

➤ 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であるが、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。

国土交通省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にも、東京港の中央防波堤外側埋立地のコンテナ埠頭の整備促進や、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ていく必要がある。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ねばならない。

世界の港湾別コンテナ取扱個数

1982 年		万 TEU	2015 年速報値		万 TEU
1 位	ロッテルダム	216	1 位	上海	3,654
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	3,092
3 位	香港	166	3 位	深圳	2,420
4 位	神戸	150	4 位	寧波-舟山	2,062
5 位	高雄	119	5 位	香港	2,011
6 位	シンガポール	112	6 位	釜山	1,945
7 位	サンファン	92	7 位	青島	1,751
8 位	ハンブルク	89	8 位	広州	1,697
9 位	アントワープ	85	9 位	トバイ	1,559
10 位	横浜	84	10 位	天津	1,410
16 位	釜山	79	30 位	東京	489
18 位	東京	66			

出典:国土交通省

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 以上の岸壁	
			整備中
日本	東京	0 ハース	2 ハース
	横浜	6 ハース	1 ハース
	大阪	0 ハース	1 ハース
	神戸	0 ハース	6 ハース
韓国	釜山	21 ハース	
中国	上海	16 ハース	
シンガポール	シンガポール	23 ハース(※)	

出典:国土交通省(日本:2016 年 4 月時点、
海外各港:2013 年 4 月時点)

※最大水深は 16m だが、16m 未満のハースが含まれている
可能性がある

➤ 東京港における大型クルーズ客船埠頭の整備促進

世界のクルーズ人口は過去 20 年間で約 4 倍に増加しており、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ていることから、わが国への大型クルーズ客船の寄港需要が一層高まっていくことが予想されている。

東京は近隣を含め豊富な観光資源・地域資源を有していることに加えて、2020 年東京オリンピック・パラリンピック等が開催されることから、東京港への入港を希望するクルーズ船社は多い。こうした状況の中、東京都は世界最大級の大型クルーズ客船にも対応できる新たな客船埠頭の整備を 2020 年大会の開催に間に合うように取り組んでいるところである。

本年 3 月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」において「訪日クルーズ旅客を 2020 年に 500 万人」という新たな目標が設定された中で、東京港の大型クルーズ客船埠頭は高いストック効果が期待されていることから、財政面での支援や、ターミナルビル等の整備に対する補助制度の創設等を通じて、同埠頭の整備を促進していくことが求められる。

➤ 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、世界の都市総合力ランキングで東京の弱みとして国際線直行便就航都市数など国際交通ネットワークが挙げられている中で、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あり、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年東京オリンピック・パラリンピック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、拡大した昼間の空港容量を使って国際線を3.9万回拡大することで、さらなる国際化を推進していくべきである。これにより、羽田空港の国際線旅客数は現在の1.6倍に増え、経済波及効果は年間で6,500億円、雇用創出効果は4万7千人に達すると見込まれていることから、東京および首都圏全体の国際競争力の強化や持続的な成長にも大きく寄与していくことが期待される。

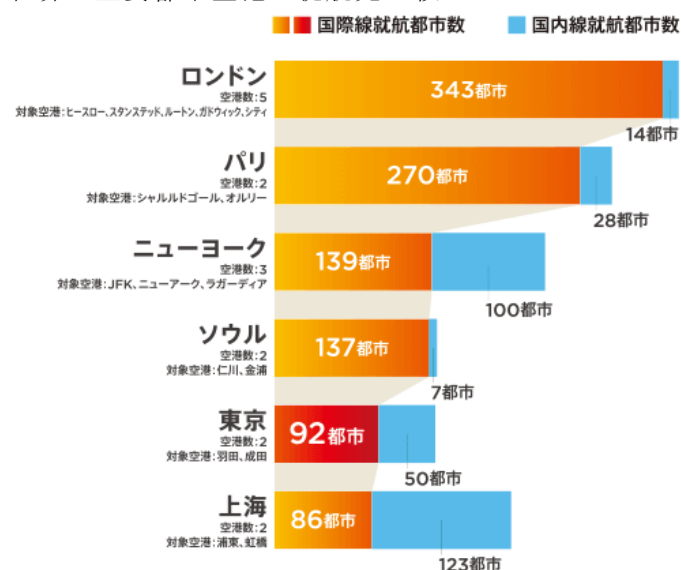
加えて、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催以降の方策として提案されている滑走路の増設についても鋭意、検討を進められたい。また、成田空港の機能強化に向けて提案されている方策についても、関係する地方公共団体等との議論を深めて着実に推進していくべきである。これら一連の方策を通じて、「第4次社会資本整備重点計画」で重点施策に位置付けられている通り、2020年度までの首都圏空港の空港処理能力の最大7.9万回の拡大や、「交通政策基本計画」で掲げられている首都圏空港の国際線就航都市数（旅客便）をアジア主要空港並みにすることを着実に実現されたい。また、さらなる国際化により利用者に不便が生じないように、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。

➤ 羽田空港跡地を活用した産業交流拠点等の整備

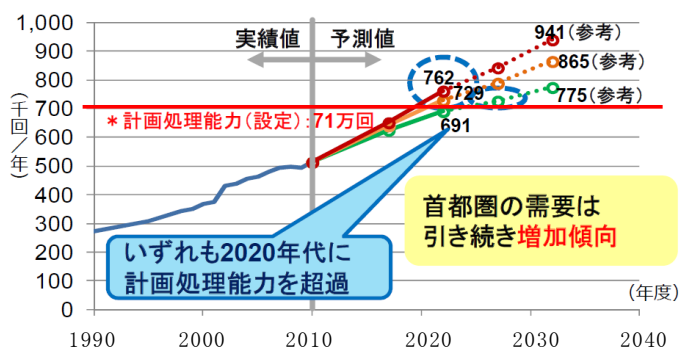
羽田空港跡地は、空港の沖合展開事業以来の経過によって生じた広大な土地であり、空

世界の主要都市空港の就航先比較



出典：国土交通省 ※2014年8月時点

首都圏空港の発着回数（国内＋国際）



出典：国土交通省

港に隣接する希少な空間であることから、跡地利用にあたっては空港と密接に関連し、一体となった利用を図ることが重要である。

跡地利用については、羽田空港移転問題協議会（三者協）が２０１０年に「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を策定し、第１ゾーンおよび第２ゾーンの土地利用や基盤施設、まちづくりの進め方等が取り纏められている。

第１ゾーンは大田区が中心となり、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、観光情報・全国の文化等を紹介する施設を整備する計画がある。また、第２ゾーンは国土交通省が主導し、民間事業者への空港用地（行政財産）の貸付を通じて、宿泊施設の整備・運営等を図っていくこととしている。

こうした取り組みは、空港と一体となった魅力的なまちづくりに資することに加えて、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活性化や地域間交流に寄与するポテンシャルを有していることから、国家戦略特区を十分に活用の上、具現化に向けた取り組みを推進されたい。

併せて、川崎市の殿町地区には生命科学分野の研究機関等の集積が進んでおり、上述の羽田空港跡地地区（第１ゾーン、第２ゾーン）を含む京浜臨海部との連携や、近隣のものづくり企業との匠工連携の促進等、多岐にわたる相乗効果が期待されている。「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」において、国および地方公共団体の参加のもと、具体策の協議がなされているが、両地区の連携強化には、川崎殿町・大師河原地区が指定されている特定都市再生緊急整備地域を羽田空港跡地地区および連絡道路等の区域まで広げ、民間都市開発や連絡道路をはじめとする関連公共施設の整備を推進することや、国道３５７号線多摩川トンネルの早期整備等を促進していくことが求められる。

また、多摩川の長い水際線を活かした良好な景観を創出して、快適で魅力ある親水ネットワーク形成にも注力していくことが求められる。

なお、上記の一連の取り組みを具現化する際には、適時適切な情報発信に努めるとともに、中小企業をはじめとした民間事業者の活力を最大限に活用していくべきである。

➤ 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ことから、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。

②都市再開発の促進による国際的ビジネス環境の整備

➤ 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、世界との熾烈な都市間競争を勝ち抜き、存在感を高めていくには、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、情報を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必要である。

そのため国は、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。同地域では、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、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これまで98計画（うち東京都内を事業区域とする計画は51計画、いずれも本年9月末時点）が認定されており、こうした民間都市再生事業は大きな経済波及効果が期待されている。これらの支援措置を通じて民間の都市再生事業を促進していくことで魅力ある都市拠点をより一層形成していくとともに、国際競争力の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りたい。

➤ 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生プロジェクトの推進

国家戦略特区には、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

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

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	・道路の上空利用 道路の付け替え、廃道をせずに、道路上空に建築物を建てるが可能	・道路の上空利用 道路の付け替え、廃道をせずに、道路上空に建築物を建てるが可能 ・下水の未利用エネルギーの民間利用
	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	5年間 5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	建物の保存登記について 本則 0.4%を0.2%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	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軽減	5年間 課税標準から市町村の条例で定める割合を軽減
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

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、都市再生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生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、昨年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生プロジェクトなど、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、外国企業やＭＩＣＥの誘致を加速することで、新たな投資や雇用を創出していくことが求められる。

加えて、昨年度末までに国家戦略特区に基づく認定を受けた１０の都市再生プロジェクトだけでも約２兆５千億円の経済波及効果が見込まれ、すでに予定されている１８のプロジェクトを含めた合計２８プロジェクトで約１０兆円の経済波及効果が見込まれている中で、「日本再興戦略２０１６」には、主として東京圏の国際都市機能をさらに向上させるため、都市再生プロジェクトの合計数を今後２年間で１００とする構想が掲げられていることから、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。

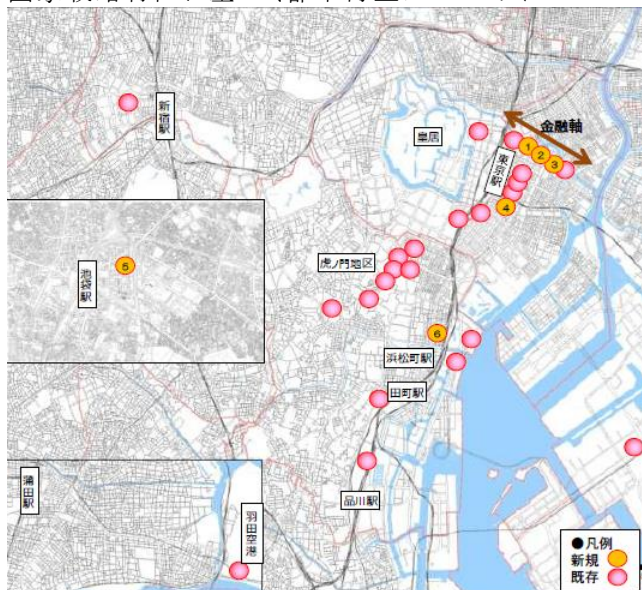
なお、国家戦略特区を通じて国際都市の形成を図るために必要な施設（都心居住のための住宅、オフィスビル、コンベンション施設等）の立地を促進し、拠点形成を図っていくには、税制支援等の拡充や、日影規制の緩和、借地借家法の正当事由の拡大も検討すべきである。さらに、東京都駐車場条例や地域ルールで、大規模建築物に対する駐車場の付置義務が課せられているが、一定の駐車需要が見込めないエリアもあることから、付置義務の一層の緩和も検討すべきである。

➤ 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

東京圏の区域計画には、国家戦略道路占用事業（エリアマネジメントに係る道路法の特例）として、大手町・丸の内・有楽町、新宿副都心、大崎、蒲田、自由ヶ丘、日本橋室町、池袋の各地区において、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ている。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場合には、積極的に区域計画に盛り込んで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。

国家戦略特区に基づく都市再生プロジェクト



出典：東京都

➤ 都市再開発諸制度の活用を通じた宿泊施設の整備促進

訪日外国人客の急増を受け、首都圏をはじめとした三大都市圏のみならず地方都市においても宿泊施設の稼働率が8割を超える地域が見られるなど、多くの地域において宿泊施設が不足している。観光立国の推進を図る上で宿泊施設の不足がボトルネックとなっており、今後見込まれる訪日外国人客のさらなる増加を見据えると、宿泊施設の供給確保が大きな課題となっている。

こうした中、国土交通省は本年6月に、宿泊施設の整備に着目した容積率緩和制度の創設に係る通知を、各都道府県知事および各指定都市の長に対して発出した。この制度を活用し、新築のみならず増改築・用途変更も含めて、大規模なものから小規模なものまで多様な宿泊施設の供給を促進し、適切な場所への立地を政策的に誘導していくことが求められる。

➤ 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や国際的なビジネス・生活拠点の形成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、民間事業者に対するインセンティブのさらなる拡充等を検討されたい。

➤ 水辺や緑の空間を活かした魅力あるまちづくりの推進、景観の形成

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貴重な資産であり、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年東京オリンピック・パラリンピック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。

➤ 優れた都市空間の世界への発信（シティ・フューチャー・ギャラリー構想の実現）

地域ルールに基づくまちづくりや、公共施設・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。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピックを一つの契機として、優れた都市空間自体をショーケースと捉えて世界に広く発信していくことも重要である。国土交通省と東京都は、世界都市・東京などの成り立ちや都市開発の変遷、また未来図を一元的に体感できる場として「シティ・フューチャー・ギャラリー（仮称）」を2020年までに設けるべく、民間企業等とともに検討会を立ち上げ、具体的なコンテンツ（展示情報・手法）の検討を進めている。国土交通省重点政策2016にも盛り込まれている「シティ・フューチャー・ギャラリー（仮称）」は、日本の優れた都市の魅力を世界に発信することで、世界から企業や投資、人材、MICE、観光客等と呼び込むとともに、都市開発に係る技術やノウハウの海外展開にも寄与し得る施設であることから、構想の実現に向けた検討を鋭意、推進していくことが期待される。

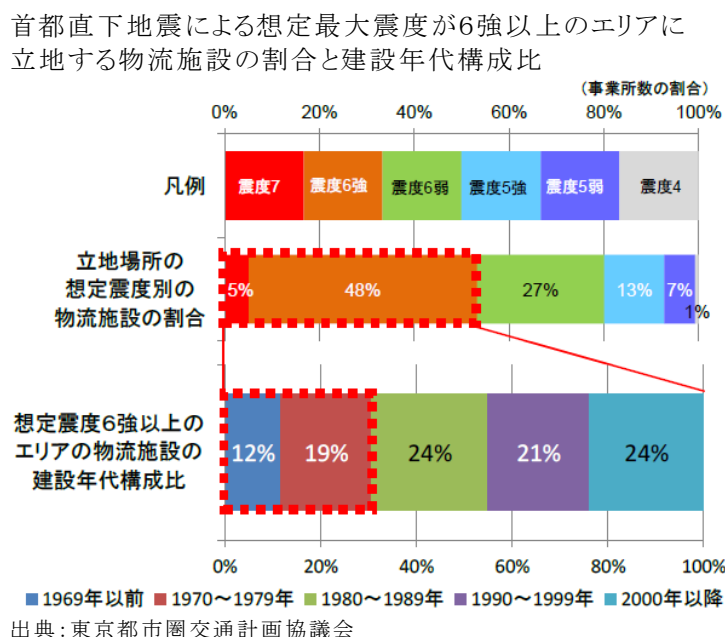
③物流の効率化・高度化に資する施策の推進

➤ 物流拠点の再整備・機能更新、災害対応力の強化

2013年度の「第5回東京都市圏物資流動調査」では、首都直下地震の想定最大震度が6強以上の区市町村内に立地している物流施設が東京都市圏全体の約5割を占めており、そのうち旧耐震基準で建設された施設が約3割超を占めていることが明らかになった。昨年末に公表された東京都市圏交通計画協議会の提言「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」では、上記の調査結果を踏まえ、首都直下地震で東京都市圏の物流施設の活動が影響を受けた場合に懸念される物資流動量は小さくなく、物流を通じて都市圏内外の消費・産業活動に影響を及ぼす可能性を指摘している。

また、本提言では、大災害時にも維持可能なサプライチェーンの確保や被災地への円滑な支援物資供給に向けて取り組むべき施策として、立地需要のある郊外部等への物流施設の立地支援や、物流施設等の防災機能強化への支援、災害時のサプライチェーン・支援物資輸送を支えるネットワーク構築の必要性を提起している。

物流は、生産、流通、販売といった一連の経済活動に不可欠であるばかりか、緊急支援物資の輸送をはじめ、大災害時の迅速な復旧・復興にも極めて重要な役割を担うことは言うまでもない。また、経済の一層のグローバル化により物の動きが国際化し、且つインターネット通販の普及等により小口・多頻度配送の需要が高まっていることを背景に、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。こうした中、東京および首都圏の物流施設の機能の高度化・効率化を通じて経済活動全般の生産性を向上させ、かつ国際競争力を強化していくとともに、物流拠点の災害対応力を高めていくこ



とがますます重要になっている。

従って、老朽化した物流施設の建替えや集約化等の再整備、機能更新に対する税制優遇、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、大規模災害時に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の策定促進も重要である。

なお、圏央道沿線に大規模な物流施設の立地が進んでいるが、防災・減災の面からも、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。

➤ 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多岐にわたる対策が求められる。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、経済活動全般の生産性向上の観点からも必要である。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等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～東名高速間）、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、効率的な物流の確保に直結することからも、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

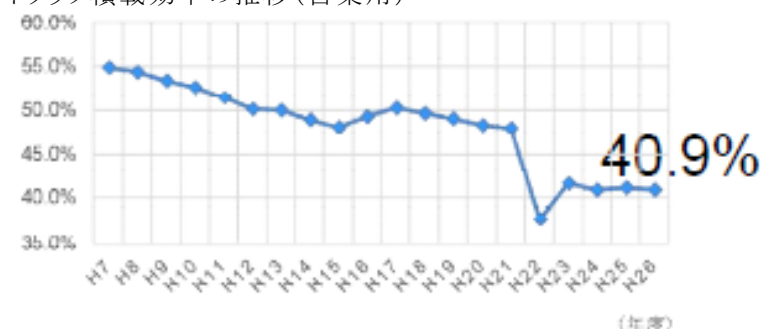
物流の効率化・高度化を図ることが、経済活動全般の生産性向上や国際競争力を強化していく上でますます重要な要素となっているが、現在、国内貨物輸送の9割を占め物流の中核を担うトラック運送業界では人材の確保・育成が喫緊の課題になっている。トラック業界は、従業者に占める中高年の割合が高いため、中長期的にドライバー不足になることが懸念されている。そうした中、昨年5月に国土交通省と厚生労働省はトラックドライバーの人材確保・育成に向けた対応策を取り纏めたが、一層の周知が求められる。また、下請・荷主適正取引推進ガイドラインや書面化推進ガイドライン等の活用により、適正取引をより一層推進していくことも重要である。

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。

➤ 「物流生産性革命」の推進

上述の通り、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。しかし、国内貨物輸送の9割を占め物流の中核を担うトラックの積載率低下や手待ち時間の発生、宅配便の再配達など様々な非効率が発生している。

トラック積載効率の推移(営業用)



出典:国土交通省

こうした中、国土交通省は後述の「生産性革命プロジェクト」の一環として、「物流生産性革命」を推進している。この「物流生産性革命」には、「成長加速物流」として、荷主協調のトラック業務改善や中継輸送を含む共同輸配送の促進、自動隊列走行の早期実現など「トラック物流の革新」や、「コンテナ輸送の革新」、「港湾の刷新」、「海運の刷新」が盛り込まれている。また、「暮らし向上物流」として、「受け取りやすい宅配便」や、「身軽な旅行を実現する物流」、「過疎地でも便利な物流」、「ドローンによる荷物配送」が盛り込まれているが、国土交通省が目指している2020年までに物流事業の労働生産性を2割程度向上させることを実現するために、これらの施策を鋭意実施されたい。

さらに、「トラック輸送の生産性向上に資する道路施策」に盛り込まれている「物流モデルコネクトの強化」、「ダブル連結トラックによる省人化」、「特大トラック輸送の機動性強化」についても、鋭意実施されたい。

（２）人口動態の変化に合わせたまちづくりに資する政策

➤ 集約型地域構造への再編（コンパクトシティ化の促進）

首都圏の人口はこれまで増加傾向にあり、昨年の人口は約４，３８３万人であるが、今後は逡減していくことが予想されている。東京圏においても同様の傾向であり、昨年は約３，６１３万人であるが、２０５０年には約２，９８０万人、２０６０年には約２，７００万人となることが予想されている。

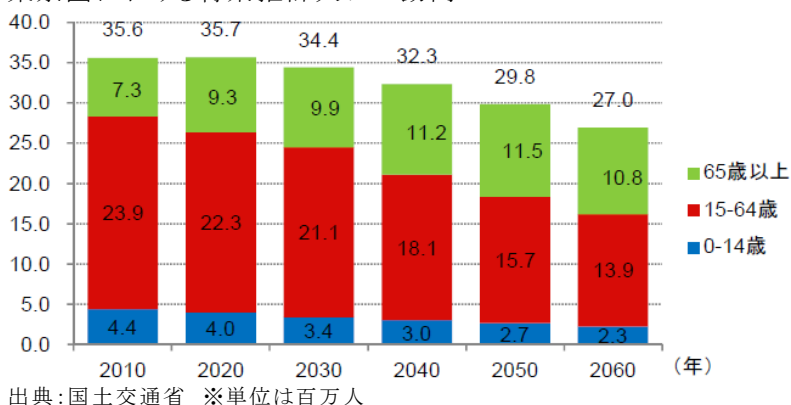
また、東京都の人口は将来における政策の効果を加味しない前提では、２０２０年の１，３３６万人をピークに減少に

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。東京を含む首都圏全域における今後のまちづくり、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。

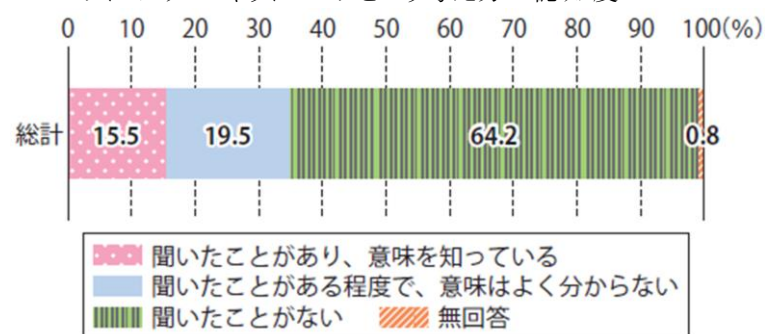
国土交通省は、時代に合った構造的な地域づくりの基本コンセプトとして「コンパクト・プラス・ネットワーク」を掲げている。このコンセプトに則り、東京を含む首都圏全域においても、行政、医療・福祉、商業等、生活に必要な都市機能や居住機能を駅周辺等の交通拠点から一定の地域に集約する地域構造（コンパクトシティ）へ再編していくことが重要である。とりわけ、東京では、鉄道をはじめとした交通網により各地域のネットワークを維持・強化していくことで、「大都市戦略」が掲げる「鉄道沿線まちづくり」を推進し、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していくことが必要である。その際、高次の都市機能については沿線の地方公共団体で分担・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

なお、「コンパクト・プラス・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、国土交通省のモニターアンケートにおいて、６割強がコンパクト・プラス・ネットワークについて「聞いたことがない」と回答している一方で、コンパクト・プラス・ネットワー

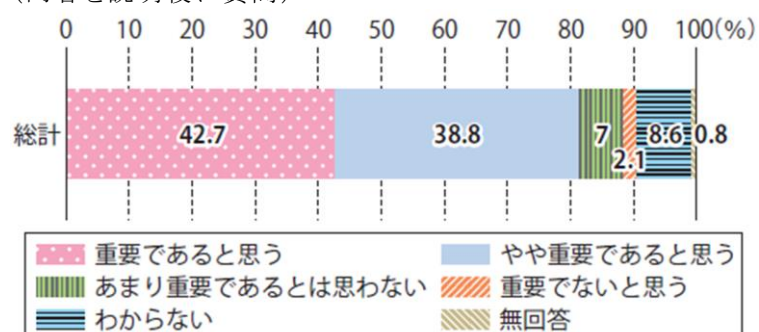
東京圏における将来推計人口の動向



コンパクト・プラス・ネットワークという考え方の認知度



コンパクト・プラス・ネットワークについての考え
(内容を説明後に質問)



クの考えを重要であると回答する割合は約８割であることから、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。

➤ 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、２０１０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、国有地や都用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。

なお、首都圏における人口減少、少子化、高齢化の背景には東京圏の出生率の低さがある。一方、広域首都圏では東京圏以外の８県の合計特殊出生率はいずれも全国平均と同等または上回っており、加えて２０２５年以降は高齢人口が東京圏以外の８県で減少することから、少子化、高齢化ともに東京圏と東京圏以外の８県で二重構造となっている。こうした中、広域首都圏内の地方公共団体間でこれらの問題を連携して克服しようとする動きも具体的に出ている。従って、「対流型首都圏」を構築し、圏域内の地方公共団体が連携を深めていくことで、これらの問題を広域首都圏全体で克服していくことが重要である。

➤ 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んでいるが、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。これらの一連の措置により、「住生活基本計画」で掲げられている既存住宅流通の市場規模（２０１３年４兆円→２０２５年８兆円）等の成果目標を達成していくことが期待される。

➤ 交通機関や公共空間におけるバリアフリー、ユニバーサルデザインの推進

「交通政策基本計画」では、2020年東京オリンピック・パラリンピックも踏まえて、全ての人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、「第4次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、不特定多数の者等が利用する一定の建築物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年東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴い、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、高齢人口が増加している中で、地域社会の活性化を図る上でも、日常生活に必要な公共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、人と環境に優しい公共交通手段である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考えられることから、整備を促進していくべきである。

なお、東京都は、人口が増加し、2020年東京オリンピック・パラリンピック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の導入を具体的に計画している。また、これに併せて、燃料電池バス、連節バスの導入も進めようとしているが、BRT整備を着実に進め、他地域のモデルケースとしていくことが期待される。

（3）「対流型首都圏」の構築に資する政策

➤ 首都圏広域地方計画の対流型首都圏プロジェクト群の推進

（「地図に落とした成長戦略」の推進）

上述の通り、高度に集積した東京の都市機能に支障があると、日本経済全体にとって大きなリスクとなる中で、世界との熾烈な競争に勝ち抜いていくには、日本経済の「牽引役」である東京の機能強化と同時に、東京と首都圏内の他の地域が交通や通信ネットワークにより連携を深め、人、物、情報等の相互の流れを活発化することで、新たな活力や付加価値を生み出していく圏域構造である「対流型首都圏」へ転換していく必要がある。

「首都圏広域地方計画」では、面的に整備される交通ネットワークを最大限「賢く使い」、対流の種となる「連携のかたまり」を首都圏全域で多数創出し、これにより新しい対流を生み出していくことで「対流型首都圏」を構築するために、「軸コンセプト」、「圏域コンセ

プト」、「地域群コンセプト」、「対流拠点コンセプト」の4つのコンセプトのもとで具体的な16のプロジェクトを推進していくことを掲げている。これらのプロジェクトは、首都圏発の成長戦略（「地図に落とした成長戦略」）として、産業クラスターの形成や広域観光の促進、首都圏全域の防災力の向上等に資することから、圏域内の地方公共団体等との連携により、鋭意、推進されたい。

➤ 「対流型首都圏」の構築に資する首都圏の交通ネットワークの強化

「対流型首都圏」の構築には、面的に整備される交通ネットワークをはじめとする社会資本整備や観光立国に対応した地域づくりを通じて、民間投資の誘発や企業の立地競争力の強化等を図るとともに、対流拠点となる基盤整備を通じて新たな産業や雇用を創出することで、首都圏全域における地域経済の再生・活性化を図っていくことが必要である。「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」にはそうした考えのもと、東京外かく環状道路や圏央道、中部横断自動車道をはじめとした交通ネットワークの強化や観光振興に寄与する道路整備、都市鉄道利便増進事業が盛り込まれているが、これらの事業を鋭意推進し、目標年次までに着実に完了することが期待される。

➤ 「対流型首都圏」の構築に資する基盤整備の促進（広活法に基づく施策の推進）

国土交通省は、広域にわたる観光や物流を通じて人や物の流れを活発化することにより地域活性化を図るために、広域的な地域活性化のための基盤整備に関する法律に基づき、複数の都道府県が連携して実施する基盤整備およびソフト事業に対して交付金を交付している。同法に基づく社会資本総合整備計画（広域連携事業）には、首都圏で実施されるものが多数含まれていることから、「対流型首都圏」の構築に大いに寄与する施策である。

上述の通り、「対流型首都圏」の構築には、対流拠点となる基盤整備を通じて新たな産業や雇用を創出することで、首都圏全域における地域経済の再生・活性化を図っていくことが必要であることから、同法に基づき「国土形成計画（全国計画）」や「首都圏広域地方計画」の趣旨に叶う広域的な地域活性化のための基盤整備をより一層促進していくべきである。

広活法に基づく社会資本総合整備計画のイメージ



➤ 関東広域観光の推進、東北など他の広域観光周遊ルートとの相乗効果の発揮

2020年東京オリンピック・パラリンピックを一つの契機に、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、多くの産業への経済波及があり、雇用創出にも大いに寄与する。従って、国内における旅行消費額の8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の地方への誘客により、観光を通じて地方創生を図り、東京と地方が共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魅力ある一連

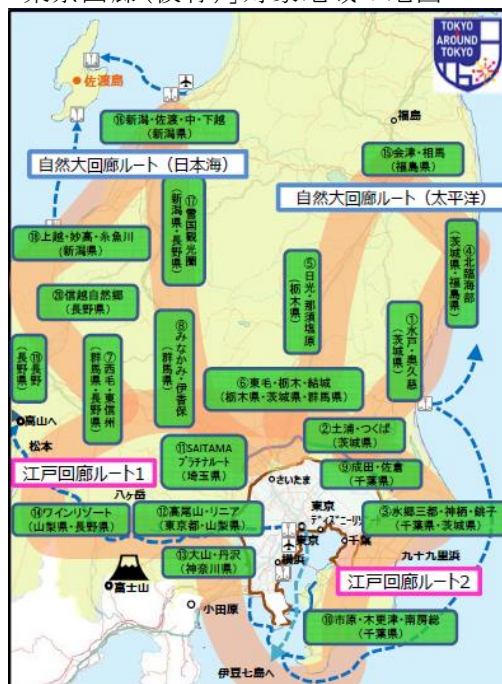
の観光地を交通アクセスも含めてネットワーク化し、外国人旅行者の滞在日数に見合った訪日を強く動機づける「広域観光周遊ルート」を海外へ積極的に発信していくことが重要である。

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。本年6月に関東観光広域連携事業推進協議会が申請した「東京回廊（仮称）」が新たに大臣認定されたことから、これを一つの契機として、関東広域観光がより一層推進されることが期待される。

加えて、訪日外国人旅行者のうち東北地方を来訪した割合は多くなく、観光客中心の宿泊施設の外国人延べ宿泊者数は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

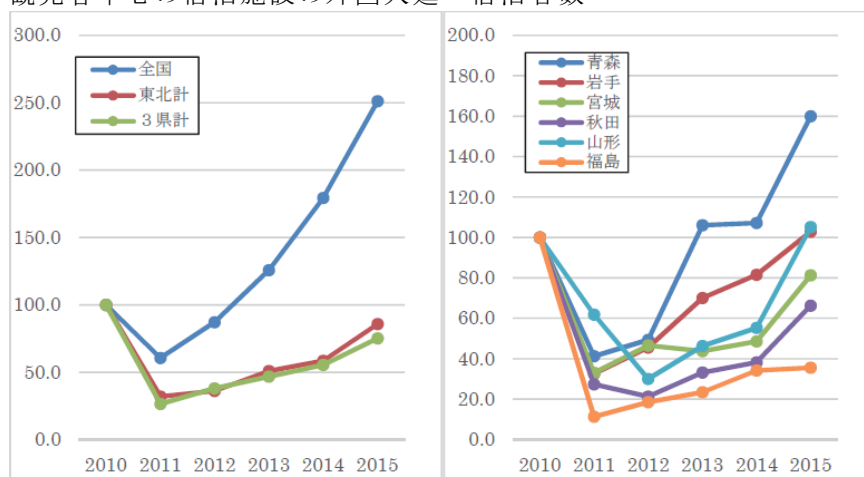
ともに、海外に対する情報発信を強化し、東北地方の観光ブランドを確立していく必要がある。また、大臣認定された「広域観光周遊ルート」の一つである「日本奥の院・東北探訪ルート」の周知を促進していくことも肝要である。東北地方へ来訪する外国人旅行者数を増やしていくことで、被災地支援につなげていくとともに、関東および東北などの「広域観光周遊ルート」が相乗効果を発揮していくことが期待される。

「東京回廊（仮称）」対象地域の地図



出典：国土交通省 ※現名称：東京圏大回廊

観光客中心の宿泊施設の外国人延べ宿泊者数



出典：国土交通省

➤ 魅力的な観光地域づくりの推進（地域資源を活用した観光地魅力創造事業）

観光庁は 歴史的景観、美しい自然、海洋資源、豊かな農山漁村、魅力ある食文化等の観光資源を活かした着地型旅行商品と体制づくり、受入環境整備、二次交通の充実等の施策を一体的に支援することにより、観光地域づくりを推進する「地域資源を活用した観光地魅力創造事業」を昨年度に開始した。本事業を通じて観光資源を活かした観光地域づくりが促進されることは、訪日外国人旅行者のさらなる増加や「対流型首都圏」の構築に有効であることから、支援選定地域をより一層増やしていくなど、さらなる取り組みが期待される。

（４）首都圏全体の生産性向上に資する政策

➤ 国土交通省「生産性革命プロジェクト」の推進

首都圏のみならず全国的に人口減少、少子化、高齢化が進行する中で、わが国が持続的な成長を実現していくには、トラックの積載率が５割を切る状況や、道路移動時間の約４割が渋滞に費やされている状況など様々な社会の「ムダ」を減らして、労働者の減少を上回る生産性の向上を実現していくことが不可欠である。

そうした考えのもと、国土交通省は本年を「生産性革命元年」と位置付け、「生産性革命本部」を設置し「社会のベース」、「産業別」、「未来型」の三つの切り口から熟度が高いと思われる１３のプロジェクトを選定し、総力を挙げて生産性革命に向けて具体的に取り組んでいる。これらのプロジェクトを民間との緊密な連携のもとで着実に実施していくとともに、プロジェクトをさらに増やしていくなど、生産性革命に向けた取り組みを積極的に展開されたい。

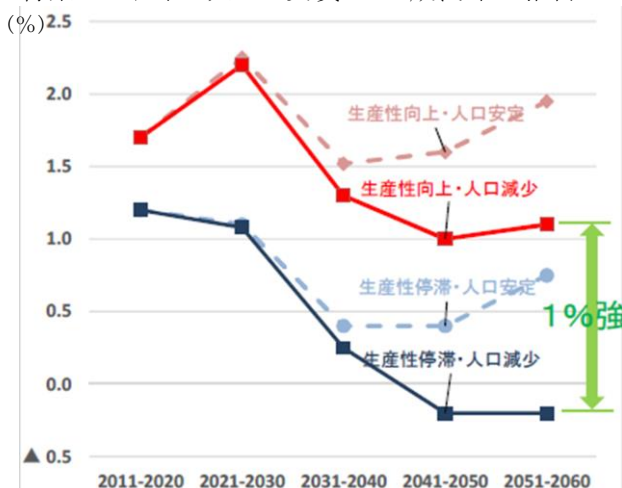
加えて、地域の安全・安心の確保を図るとともに潜在力を引き出し、社会全体の生産性を高める「社会のベース」の生産性を向上させるストック効果の高いインフラの整備がより一層求められる。

生産性革命プロジェクト13

「社会のベース」	①渋滞をなくすピンポイント対策と
	②賢い料金
	③クルーズ新時代の港湾
	④コンパクト・プラス・ネットワーク
	⑤土地・不動産の最適活用
「産業別」	⑥建設産業 i-Construction
	⑦住生活産業
	⑧造船業 i-Shipping
	⑨物流産業
	⑩トラック輸送
	⑪観光産業
「未来型」	⑫科学的な道路交通安全対策
	⑬成長循環型の「質の高いインフラ」海外展開

出典：国土交通省

将来の生産性・人口と実質GDP成長率の推計



人口減少下でも、生産性向上シナリオと生産性停滞シナリオを比較すると実質GDP成長率で1%強の差が生じる。

出典：国土交通省

➤ 首都圏版「生産性革命プロジェクト」の実施

首都圏の域内総生産は約１９２兆円にのぼり、全県計の県内総生産の約４割を占めている（２０１２年度、２００５年基準）。また、農業生産額（２０１３年）および工業製品出荷額（２０１３年）では全国の約４分の１を占めている。加えて、わが国の県内総生産の全県計が１９９１年度からの２０年間で約１９．４兆円増加したうち、首都圏の増加分は約１５．９兆円で全県計の８２％を、東京圏の増加分は約１４．５兆円で全県計の７５％を占めている。このように、首都圏、特に東京圏はわが国経済の「牽引役」である。

上述の通り、国土交通省は本年を「生産性革命元年」と位置付け、「生産性革命本部」を設置し総力を挙げて「生産性革命プロジェクト」に取り組んでいるが、わが国経済の「牽引役」である首都圏で具体的なプロジェクトを実施し、首都圏経済の生産性を向上させていくことは、国全体の生産性向上に直結する取り組みとなる。

従って、上述の１３プロジェクトに加えて、首都圏で大きな効果が期待できる防災・減災、インフラ老朽化や港湾機能の強化など、首都圏で個別のプロジェクトを立ち上げて推

進していくことも有効である。

(5) 首都圏の都市防災力を高めるための政策

①災害に強いまちづくりの推進

➤ 「首都直下地震対策ロードマップ」の策定と積極的な周知

今後30年間で70%の確率で発生すると予想されている首都直下地震は、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えるべき甚大な被害が想定されており、わが国の政治・経済・文化・情報の中枢を担う首都・東京、さらには首都圏がひとたび大災害に見舞われれば、国内のみならず国際的にも重大な影響が及ぶことが懸念されている。これに対し、国土交通省は2014年に「首都直下地震対策計画」を策定し、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を一つの目標に、7つの重要テーマのもとで11の重点対策箇所を設定し、毎年のPDCAを通じ、総力を挙げて防災・減災対策を推進している。

これに加えて、特に2020年大会に向けて、首都地域の防災対策に万全を期すために、具体的なアクションを示した「首都直下地震対策ロードマップ」を策定することが表明された。このロードマップには、首都直下地震におけるTEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）活動計画の策定や関係機関と連携した実働訓練の実施等の実効性の向上、道路啓開計画の深化、住宅・建築物の耐震化の積極的推進、船舶の大量輸送特性を活かした広域的な災害廃棄物処理体制構築の推進等が盛り込まれる見込みであることから、首都圏の防災・減災に向け極めて重要である。

従って、本ロードマップ等に基づき、官民が緊密に連携し防災・減災対策、災害応急対策活動への備えを着実に実施することで都市防災力を向上していくことが求められる。また、発災時の被害を最小限に抑えていくために、本ロードマップは経済界をはじめとしたあらゆる主体に広く周知していくべきである。

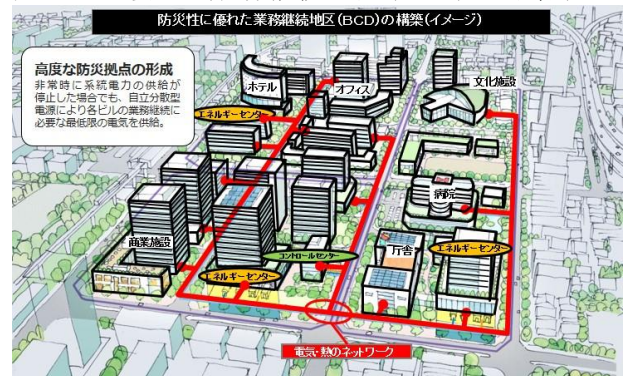
➤ 災害時でもエネルギーの安定供給が確保される市街地の形成

(災害時業務継続地区・BCDの整備)

東日本大震災を一つの契機として、災害時におけるエネルギーの安定供給が国際的企業のオフィス立地の必須条件として求められている。そうした中、都市再生や国際的な経済活動の拠点となる地域（都市再生緊急整備地域）等において、エネルギーの面的利用により平常時の環境性能と、災害時のエネルギーの自立性、帰宅困難者退避施設の確保等の防災機能を併せて向上させることで、エリア全体の業務継続機能を確保していくために、国土交通省は補助事業等を通じて、業務継続地区（BCD：Business Continuity District）の整備を支援している。

業務継続地区の整備は、都市の防災力向上に加えて、国際競争力の強化ひいては国際的なビジネス・生活拠点の形成にも資することから、鋭意推進していくべきである。

防災性に優れた業務継続地区(BCD)の構築(イメージ)



出典：国土交通省

➤ 主要駅周辺の防災力向上に資するまちづくり・都市整備の推進 (エリア防災の促進)

大規模な地震が発生した場合に、都市再生や国際的な経済活動の拠点となる地域（都市再生緊急整備地域）、大都市の主要駅周辺の地域において、滞在者などの安全を確保するために、2012年に都市再生特別措置法が改正され、都市再生安全確保計画制度が創設された。本制度は、都市再生緊急整備地域の官民協議会が都市開発事業等を通じて、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全を確保するための計画を策定することができる他、内閣府が計画の策定を予算面から支援し、また国土交通省が計画に基づく建築確認や耐震改修計画の認定等の手続きを一本化、備蓄倉庫や非常用発電設備室等の容積率不算入の特例、備蓄倉庫等を都市公園に設置する際の占用許可手続きの迅速化、備蓄倉庫等の固定資産税等の課税の特例等の措置を講じている。

現在、首都直下地震等大災害発生時に行き場のない帰宅困難者が逃げ込む一時滞在施設が大幅に不足（必要量約92万人分、現時点での確保約29万人分）している中、官民を挙げた確保が急務になっている。また、東京都が2013年に施行した帰宅困難者対策条例では、都内事業者に対して従業員の3日分の備蓄の確保を努力義務としていることに加えて、条例の趣旨に則り共助の観点から、外部の帰宅困難者のために10%程度の量を余分に備蓄するよう呼びかけているが、民間においてこうした取り組みをさらに推進していくことが求められている。

首都直下地震発災時には約800万人と大量の帰宅困難者が発生することが予想されている中で、都市再生安全確保計画制度に基づき、官民の連携によるハード・ソフト両面にわたる都市の安全確保策を促進していくことは、上述の業務継続地区の整備と同様に、都市の防災力向上に加えて、国際競争力の強化ひいては国際的なビジネス・生活拠点の形成にも資することから、鋭意推進していくべきである。

都市再生安全確保計画制度による都市の安全確保策（イメージ）

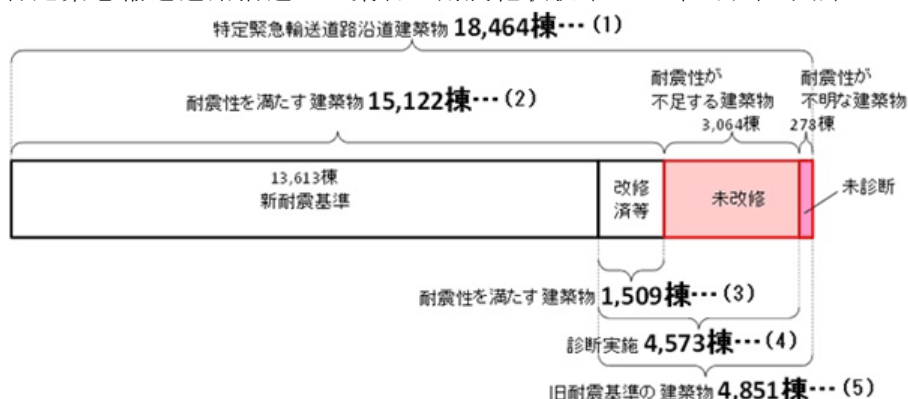


出典：国土交通省

➤ 緊急輸送道路沿道建築物等の耐震化

首都直下地震等大災害発生時に、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の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出・救助活動の実施や緊急支援助物資等の輸送、建築物の倒壊による人的被害の減少

特定緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化状況（2016年6月末時点）



出典：東京都

に向けて、極めて重要である。

東京都は、地域防災計画で位置付けた緊急輸送道路のうち、特に沿道建築物の耐震化を図る必要があると知事が認める道路を特定緊急輸送道路としている。耐震改修促進法および耐震化推進条例により、特定緊急輸送道路の沿道建築物のうち旧耐震基準で建築され、高さが概ね道路幅員の2分の1以上の建築物の所有者に対して耐震診断を義務付けている他、耐震改修を努力義務としている。耐震診断および耐震改修ともに財政的な支援を講じることで、沿道建築物の耐震化に取り組んできたが、本年6月末時点の耐震化率は81.9%であり、耐震診断が義務付けられている旧耐震基準の建築物に限ると31.1%にとどまっている。こうした状況に対して、東京都が沿道建築物の所有者を対象に昨年8月に実施した調査では、所有者の43%が耐震化を予定していることが明らかになった一方で、47%が耐震化を実施しないと回答し、その理由として、費用負担の大きさや合意形成の困難さ、建物の機能が損なわれるとの回答が上位を占めている。

従って、建物所有者への啓発や、補助の拡充、税制面からの後押し等を通じて、特定緊急輸送道路沿道建築物等の耐震化を早急かつ強力に推進していく必要がある。

加えて、九都県市首脳会議を構成する全ての地方公共団体では緊急輸送道路沿道建築物の耐震化に係る助成制度を有しているが、沿道建築物の所有者に耐震診断を義務付けて耐震化を促進している団体は、昨年12月末時点で東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、相模原市の5団体にとどまっている。首都直下地震は都内のみならず首都圏全域に甚大な被害が発生することが予想されていることから、緊急輸送道路沿道建築物の耐震診断を義務付けていない団体等に対して、重点的かつ集中的な取り組みを働きかけていく必要もある。

九都県市における緊急輸送道路の指定・助成制度の有無
(2015年12月末時点)

	緊急輸送道路指定の有無		沿道建築物の 助成制度の有無
		うち法の耐震診断 義務化の指定の有無	
東京都	有	有	有
埼玉県	有	なし	有
千葉県	有	なし	有
神奈川県	有	有	有
横浜市	有	有	有
川崎市	有	有	有
千葉市	有	なし	有
さいたま市	有	なし	有
相模原市	有	有	有

➤ 多数の者が利用する建築物等の耐震化（病院、店舗等）

改正耐震改修促進法が2013年に施行され、不特定多数の者が利用する建築物（病院、ホテル・旅館、店舗等）および避難弱者が利用する建築物（学校、老人ホーム等）のうち大規模な要緊急安全確認大規模建築物を対象に、耐震診断の実施とその結果の報告が義務付けられた。また、同法において耐震診断の義務付け対象となる上記建築物の所有者が行う補強設計、耐震改修に係る負担軽減のための補助事業（耐震対策緊急促進事業）の適用期限が2018年度末まで3年間延長されている。

一方、多数の者が利用する建築物の耐震化率は2013年時点で約82%にとどまっている。「第4次社会資本整備重点計画」において2020年までに95%とすることが目標の一つとされている中で、首都直下地震等大災害発生時における人的・物的被害を軽減するために、耐震対策緊急促進事業の周知を促進することで、耐震化率を高めていく必要がある。また、「住生活基本計画」で耐震基準（1981年基準）が求める耐震性を有しない住宅ストックの比率を、2013年時点の18%から2025年に概ね解消することが成

果指標の一つとされていることから、住宅の耐震化も鋭意推進していく必要がある。

➤ 老朽マンション、団地、ニュータウンの耐震化、再生の促進

都内マンションの総戸数は都内世帯の約4分の1に相当し、東京都には全国のマンションストックの約4分の1が集積していることから、マンションは都民の主要な居住形態となっている。しかし、都内マンションの約2割にあたる約36万戸が1981年以前の旧耐震基準で建築されたものであり、さらに、そのうち1971年以前の旧々耐震基準で建築されたものは約7万戸と推計されており、これらの多くは耐震性の不足が懸念されている。

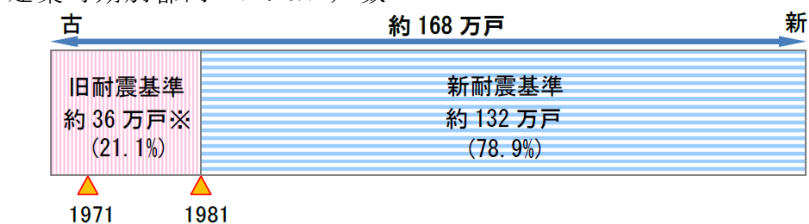
また、マンションを「終の棲家」として考える割合が高まっていることに加えて、居住者の高齢化も進んでいる。2013年時点の調査では、都内マンションのうち世帯主の年齢が65歳以上の割合は約3割となっており、建築年代別に見ると古いマンションほど高齢化が進んでいる。また、都内の旧耐震基準で建てられたマンションうち、建替えの検討を行ったことがある、または今後検討予定であるとの割合は約15%に過ぎず、建替え検討時の課題として、居住者の高齢化や費用負担に加えて、容積率等の制限などを挙げている割合が多い。

そうした状況の中、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ことから、マンションの耐震化、再生の促進は喫緊の課題である。老朽マンションや団地、ニュータウンの耐震化や再生が進まなければ、安全・安心な居住環境が確保されないばかりか、周辺地域の防災性にも影響を及ぼすことから、対策が急がれる。

一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。

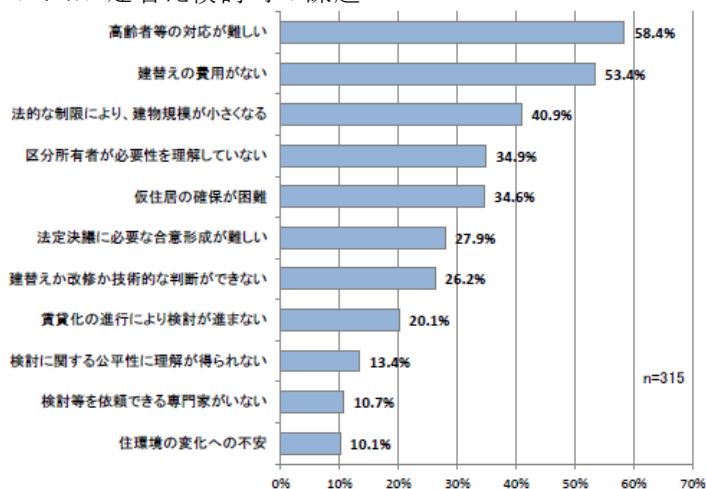
従って、老朽化が著しいマンションや耐震性が低いマンションを建替える場合の同意要

建築時期別都内マンション戸数



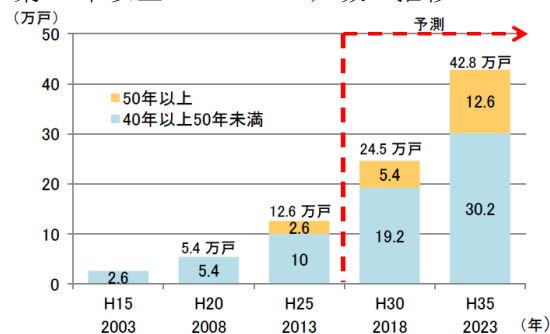
(昭和46年) (昭和56年) ※うち約7万戸が旧々耐震基準
出典：東京都

マンション建替え検討時の課題



出典：東京都

築40年以上のマンション戸数の推移



出典：東京都

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など、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。

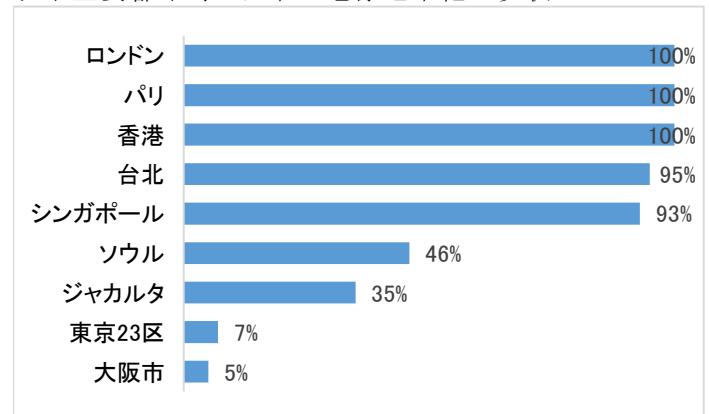
なお、都市再生特別措置法の改正に基づく措置を通じて団地の建替えを促進していくことや、老朽マンションや団地、ニュータウンの再生に併せて、計画的に保育施設や高齢者支援施設の設置を進めるなど、人口減少、少子化、高齢化に合わせたまちづくりを加速していくことも重要である。

➤ 電線類地中化・無電柱化の推進

電線類地中化・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事業である。

「第4次社会資本整備重点計画」において、災害リスク低減の観点から、市街地等の幹線道路の無電柱化率を2014年度の16%から2020年度に20%とすることが数値目標として掲げられていることに加えて、「関東ブロックの社会資本整備重点計画」においても、良好な景観形成や観光振興、歩行空間のバリアフリー化の観点から、重点施策に位置付けられている。また、東京都においても「東京都無電柱化推進計画」でセンタ

欧米主要都市等と日本の電線地中化の現状



出典：国土交通省

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）内の都市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、東京23区の無電柱化率は7%と海外主要都市と比較して低い状況にあるが、電線類地中化・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、電線類地中化・無電柱化を推進していくことが求められる。

➤ 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。総務省の住宅・土地統計調査で、2013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、昨年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ことに加えて、「住生活基本計画」においても、急増する空き家の活用・除去の推進が

目標に掲げられている。同法に基づき各区市町村は空き家等対策の体制整備・空き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、エレベーター閉じ込め対策

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、階段移動を考慮した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されたい。

➤ 訪日外国人客の円滑な避難にも資する案内表示の推進

上述の通り、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を一つの契機に、高齢者や障害者、地震を経験したことがない人々等を含め多くの外国人が来訪することが予想されている中で、災害時や非常時に訪日外国人客が情報不足により自らの置かれた状況が分からないまま、極めて不安な状況に陥ることのないよう、対策を推進していく必要がある。

「首都直下地震対策計画」には、外国人を含む滞在者の安全確保が今後の検討課題に位置付けられているが、サインやピクトグラムによる対応行動の可視化や道路案内標識のローマ字から英語への表記改善、さらには一昨年から提供を開始している災害情報提供アプリ「Safety tips」の一層の周知に取り組んでいくことが肝要である。

また、災害時には街なかなどで訪日外国人客をはじめ、困っている人に気付いたら積極的に「声かけ」をしていくことも肝要である。東京商工会議所では高齢者や子ども、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機運を醸成させ、災害時も含めて、誰もが安全・安心・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」を全所的に推進しているところである。また、東京都と連携し「外国人おもてなし語学ボランティア講座」を実施し、災害時に困っている外国人に対して「声かけ」をする英会話をカリキュラムに盛り込んでいる。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減災の観点からも有効であり、広い意味で首都圏の防災力の強化に資するものである。

道路案内標識の英語への表記改善の例



出典:国土交通省

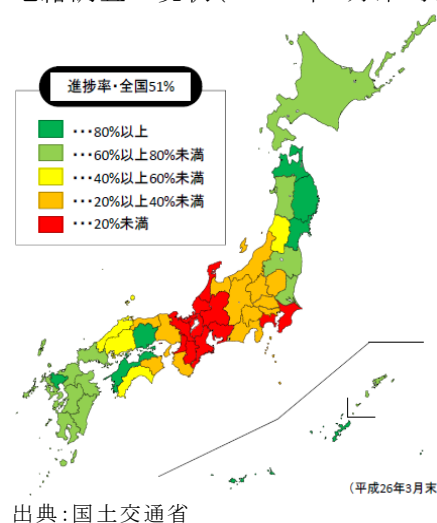
➤ 準天頂衛星等先端 I C T 技術を活用した地籍調査の推進

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。しかし、2014年3月末時点の地籍調査の実施状況は全国平均の51%に対して、東京都は21.9%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ことから、災害復旧の迅速化に向けて、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り、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、準天頂衛星や高精度なGPS等先端 I C T 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。

地籍調査の現状(2014年3月末時点)



➤ 復興事前準備の推進（復興計画の策定支援）

「首都直下地震対策計画」には、首都直下地震等大災害の発災から一日でも早く首都圏が復興するために、国土交通省が地方公共団体による復興計画の策定を支援していくことが明記されている。首都直下地震等大災害発生後の復旧・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・復興を図るために、地方公共団体における事前準備の支援を推進していくことが肝要である。

なお、東京都は、復興の全体像およびそのプロセスを明らかにするとともに、復興に向けた取り組みの手順等を取り纏めた「東京都震災復興マニュアル」を本年3月に修正し公表している。国土交通省が地方公共団体における事前準備の支援を推進していく際には、本マニュアルの内容と緊密に連携を図っていくことが望ましい。また、個別の地方公共団体における事前準備の支援にとどまらず、東京圏さらには首都圏内の地方公共団体が連携して事前準備にあたるための支援を講じていくことが求められる。

②木密地域等密集市街地の早期解消

➤ 密集市街地総合防災事業を通じた木密地域の早期解消

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・焼失棟数等の面で甚大な被害が想定されている。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。

国の首都直下地震の被害想定では、都内で想定される最大の死者数約1万3千人ならびに最大の建築物全壊・焼失棟数約33万3千棟のうち、地震火災を原因とするものは約8,400人、約22万1千棟と、それぞれ約3分の2を占めている。東京都

が公表した首都直下地震の被害想定においても、想定死者数約9,700人のうち地震火災によるものが約4,100人と4割強を占め、建物被害についても全壊・焼失棟数約30万4千棟のうち、地震火災によるものが約20万棟と約3分の2を占めていることから、木密地域の早期解消は首都直下地震の被害を最小限に抑えることに直結する重要な取り組みである。

こうした中、国土交通省は、「住生活基本計画」において、「地震時等に著しく危険な密集市街地」を2020年度までに概ね解消することを目標としている。また、昨年3月に閣議決定された「首都直下地震緊急対策推進基本計画」の変更において、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、木密地域における感震ブレーカー等の普及率を2015年度の1%未満から2024年度に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%に引き上げるなど、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発生時の被害を最小限に抑えるために、2020年度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、密集市街地総合防災事業等を通じて、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、共同建替えによる不燃化、避難場所等として機能する公園の整備推進など、一連の取り組みを強力に講じられたい。加えて、高齢者が多い木密地域において、子育て支援施設やサービス付き高齢者向け住宅、福祉施設等の生活支援機能の整備を進めることで、多様な世代や世帯の居住を促進していくことも重要である。

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していく際には、東京都や各区との緊密な連携を図られたい。

密集市街地の整備イメージ



出典：国土交通省

➤ 電気出火を防止する感震ブレーカーの設置促進

国の首都直下地震の被害想定では、首都圏で想定される最大の死者数約2万3千人ならびに最大の建築物全壊・焼失棟数約61万棟のうち、火災を原因とするものは約1万6千人、約43万棟（揺れによる建物被害等との重複除去前の数値）となっている。

一方、感震ブレーカー等の設置による「電気関係の出火の防止」により、死者数は約 9 千人に、焼失棟数も約 2 3 万 9 千棟に減少でき、さらに「初期消火成功率の向上が図られた場合」には、死者数は約 8 0 0 人、焼失棟数も約 2 万 1 千棟と大幅に減少できる見通しが示されている。

阪神・淡路大震災や東日本大震災では、揺れに伴う火災（津波に伴う火災を除く）のうち、出火原因が確認された件数の 6 割以上が電気に起因していることから、首都直下地震の人的・物的被害を最小限に抑えるには、電気火災を含めた防災対策を推進していくことが極めて重要である。上述の通り、「首都直下地震緊急対策推進基本計画」の変更において、木密地域における感震ブレーカー等の普及率を 2 0

1 5 年度の 1 % 未満から 2 0 2 4 年度に 2 5 % にしていくことが目標とされている中で、感震ブレーカーの効果を周知していくことや費用負担の軽減等の措置を通じて、設置を促進していく必要がある。

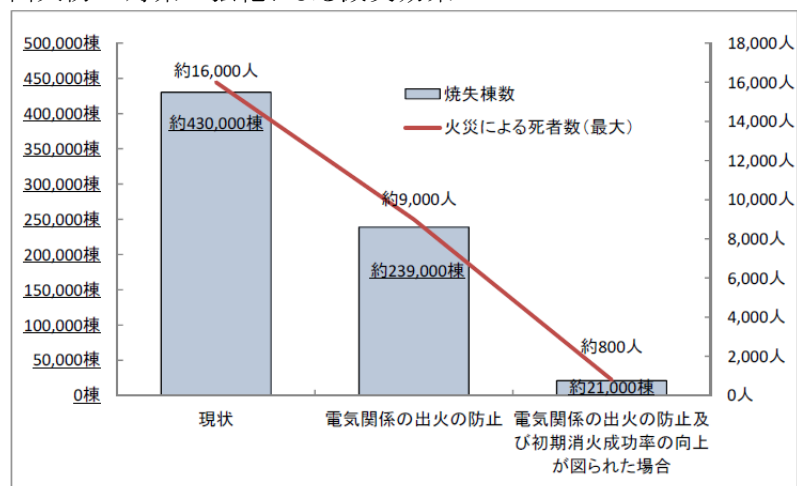
③災害に強い都市基盤の構築

➤ 主要な交通施設の耐震化（道路橋梁、鉄道施設等）

首都直下地震の被害を最小限に抑えるには、防災拠点や他県等との連絡や迅速な救出・救助活動、緊急支援物資等の輸送に重要な役割を担う緊急輸送道路が、発災時でも機能することが極めて肝要である。「第 4 次社会資本整備重点計画」では、緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率を 2 0 1 3 年度の 7 5 % から 2 0 2 0 年度に 8 1 % にすることを目標としているが、出来るだけ早期に全ての橋梁の耐震化を完了すべきである。

鉄道については首都直下地震発生時に、首都圏内の利用者は最大で約 1 8 0 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ことから、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が重要である。「交通政策基本計画」および「第 4 次社会資本整備重点計画」には、2 0 1 7 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 1 0 0 % とすることが盛り込まれていることから、計画に則り、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。

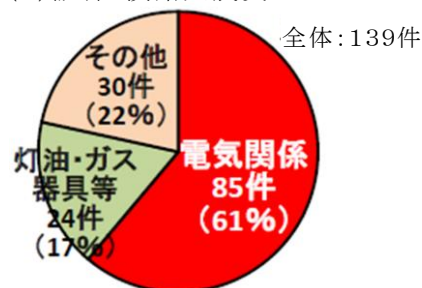
出火防止対策の強化による減災効果



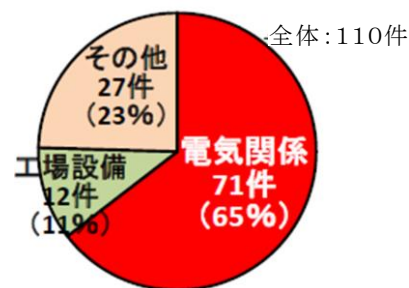
出典：内閣府

大規模地震時の火災の発生要因

(1) 阪神・淡路大震災



(2) 東日本大震災



※いずれも揺れに伴う火災（津波に伴う火災を除く）のうち、出火原因が確認されたもの
出典：内閣府

➤ 東京港における耐震強化岸壁の整備

首都圏4千万人の生活と産業を支え、震災時の緊急支援物資の輸送拠点や被災者の避難に重要な役割を担う東京港では、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するとともに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ていく必要がある。

東京港における耐震強化岸壁の整備



出典:国土交通省

なお、「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」では、耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化が主要取り組みに位置付けられており、さらに重要施策として、災害時における海上からの緊急輸送物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾（重要港湾以上）の割合を2020年度に100%とすることを目標としていることから、関東ブロックにおいて、これらに係る具体的な施策を鋭意推進していくべきである。

➤ 羽田空港の耐震化、液状化対策

羽田空港は、東京港と同様に緊急支援物資の輸送拠点としても極めて重要な役割を担うが、国土交通省が一昨年に策定した「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可能性があることから、対策が急がれる状況にある。従って、耐震化、液状化対策を実施中のC滑走路等について、対策を早急に完了すべきである。

羽田空港の耐震化、液状化対策



出典:国土交通省

➤ 地下街、地下駅等の浸水対策

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で、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。こうした懸念は大規模水害時においても該当することである。

一方、国土交通省は一昨年に「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、「第4次社会資本整備重点計画」および「関東ブロックにおける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が、特に、「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」では、最大クラスの洪水等に対応した避難確保・浸水防止措置を講じた地下街等の数を2020年度に約350にする数値指標が掲げられている。

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、管理者等に対するガイドラインの周知や防災対策のための計画策定の促進、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、地下街の安全対策に資する支援等に一層取り組まれない。

なお、荒川右岸の堤防決壊など都内では大規模水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。

➤ 河川、港湾施設の耐震・耐水対策（水門、排水機場、堤防等）

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、地震や大雨等により荒川右岸の堤防が決壊し氾濫すると、城北・城東地域から都心部に至るまで広域な浸水となることが予測されている。その際、浸水面積は約110km²、浸水区域内人口は約120万人に及び約50km²を超える範囲で2週間以上浸水が継続し、死者数は約2千人に及ぶ想定もある。また、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入り込むことにより、地下鉄等の浸水被害は17路線、97駅、約147kmとなることが予測されているなど、都心部においても甚大な被害が危惧されている。

加えて、大型台風により東京湾に高潮氾濫が発生すると、千葉県、東京都、神奈川県湾岸エリアを中心に約280km²が浸水し、死者数は約7,600人に及ぶ想定もある。

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していく必要がある。

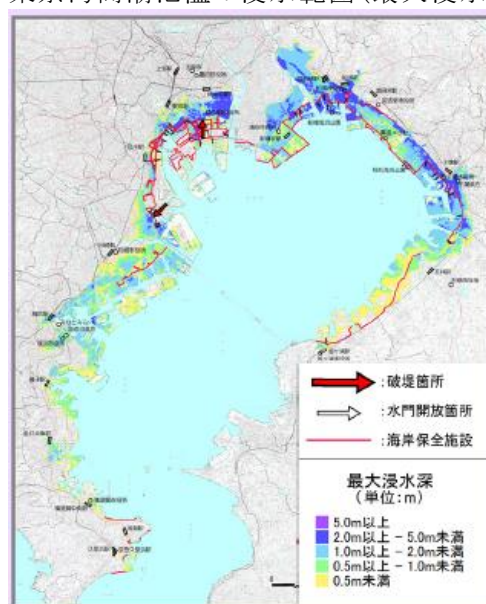
なお、東京都においても、東部低地帯における河川施設の耐震・耐水対策および東京湾沿岸部の地震・津波・高潮対策を、目標年次を設定した上で鋭意推進していることから、東京都をはじめとした関係機関等と緊密に連携し、対策を進められたい。

荒川右岸低地氾濫の浸水範囲(最大浸水深図)



出典: 中央防災会議

東京湾高潮氾濫の浸水範囲(最大浸水深図)



出典: 中央防災会議

④発災後の迅速な復旧・復興に資する施策

➤ TEC-FORCE の機能強化

国土交通省には、大規模災害等に際して被災した地方公共団体を支援し、被災地の早期復旧のための技術的支援を迅速に実施する TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）が組織されており、東京23区内で震度6弱以上が観測された場合、自動的に約1千名の TEC-FORCE および約520台の災害対策用機械等が即時出動する体制も構築されている。関東・東北豪雨の際は、発災当日に北陸・中部・近畿の各地方整備局から TEC-FORCE の先遣隊が関東地方整備局に参集し、その後24時間体制で排水作業を行った他、道路啓開、緊急支援物資の輸送等の緊急災害対策活動を実施した。また、4月に発生した熊本地震の際も、道路や斜面崩落等の被災状況調査および復旧活動を担った。

上述の通り、災害時に TEC-FORCE が果たすべき役割は非常に大きいことから、隊員の研修・訓練の充実や広域実働訓練の実施、災害対策車両等の資機材の拡充など、TEC-FORCE の充実・強化を図っていくことが必要であり、加えて「関東ブロックの社会資本整備重点計画」の数値目標に掲げられている通り、TEC-FORCE と関東ブロックの都県とが連携して訓練を実施していくことも重要である。なお、TEC-FORCE の活動を広く一般に周知し、理解を促進していくことも肝要である。

➤ 災害時の迅速な道路啓開

首都直下地震等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、一昨年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、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）」が昨年2月に策定され、本年6月に改訂版が公表された。本計画では、東京23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

関東・東北豪雨時の TEC-FORCE の活動



24時間体制による緊急排水活動



道路啓開による放置車両撤去
出典：国土交通省

八方向作戦



出典：国土交通省

れる。

➤ 四路啓開体制の構築（道路、水路、航路、空路）

首都直下地震等大災害発生時には、人員・物資の緊急輸送ルートの確保のために、上述の八方向作戦による道路啓開に加えて、水路、航路、空路を含めた四路の連続性を確保し、緊急輸送ルートを設定することも有効である。

「首都圏広域地方計画」には、四路啓開体制の構築に向け、緊急用船着場等の整備や、水門および堤防等の河川管理施設の耐震対策、緊急河川敷道路の整備をはじめとした具体的対策が盛り込まれているが、こうした対策を着実に推進することや、総合的な啓開に関する計画を予め策定し訓練等を通じて実効性を確保していくことが求められる。

なお、緊急河川敷道路、緊急用船着場等の整備に併せて、河川敷等を活用した緊急ヘリポートの設置も検討していくことが望ましい。

➤ 災害時交通規制のさらなる周知

首都直下地震等大災害発生時には、緊急自動車の円滑な通行を確保するために、第一次交通規制として、環状7号線から都心方向、および、緊急自動車専用路に指定された路線の一般車両の通行が禁止されることになっている。また、第二次交通規制として、その他の路線についても交通規制が実施されることになっている。交通規制が実施されると、高速道路を通行中の自動車は付近の出口から降りることになり、環状7号線内側の道路を通行中の自動車は速やかに道路外の場所、または、環状7号線の外側の場所に移動することになるが、こうした規制の周知が徹底されないと発災時に道路機能が麻痺することが懸念される。従って、災害時の交通規制のさらなる周知を実施するとともに、適切な誘導が図れるよう態勢を整えるべきである。

なお、大災害発生後に、避難等の目的であっても新たに自動車を乗り出すことがないよう、一人一人が認識しておくことが肝要であることは言うまでもない。

（6）インフラ老朽化対策等

①インフラ老朽化対策

➤ 「インフラメンテナンス国民会議」を通じたメンテナンス産業の育成

インフラ老朽化対策が喫緊の課題となっている中で、本格的な人口減少社会の到来を見据えて、集約・再編等を含めた既存施設の戦略的メンテナンスを推進するとともに、その基盤となるメンテナンス産業の育成・活性化や、老朽化対策の重要性に係る国民理解の促進を図っていく必要性が高まっている。

こうした中、国土交通省はオープンイノベーションの手法等を活用し、インフラメンテナンスの理念の普及や課題解決を図るプラットフォームとして「インフラメンテナンス国民会議」を設置することを重点政策2016に盛り込んでいる。

本会議を通じて、産学官の多様な主体がオープンイノベーションの手法等を活用し、新たな技術によるビジネスモデルの構築を図ることや、メンテナンスの生産性向上、海外市場へ挑戦する企業への支援、地方公共団体への支援の強化が図られることで、老朽化対策の加速や、メンテナンス産業の育成・拡大への寄与が期待されていることから、本会議には多くの主体の参画を促していくことが重要である。また、本会議における議論や取り組

みを広く発信していくことで、老朽化対策にオールジャパン体制で取り組んでいくことが肝要である。

➤ 首都圏の高速道路の老朽化対策

開通から50年以上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。2013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き、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）の大規模更新を推進していくとともに、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、速やかに実施していく必要がある。なお、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。

➤ 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大量に整備された社会資本の老朽化が進み、維持管理・更新の「山」が到来する時代を迎えている。それに伴い、2013年度には更新費が約3.6兆円であったが、その20年後には約4.6～5.5兆円となり現状の約3～5割高くなると推計されている。

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、ドローン等の新技術の開発・導入等により、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。

➤ 地方公共団体のインフラ維持管理・更新に対する支援

下水道の全て、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地方公共団体の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していく必要がある。

②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になっている。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一昨年に改正された「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利活用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、一昨年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。

➤ インフラの整備・管理にあたっての適正な利潤の確保

上述の通り、「担い手三法」が一昨年に改正されたが、特に改正品確法では、建設業における担い手の確保・育成のための適正な利潤が確保できるような予定価格の設定（歩切りの禁止、見積りの活用等）、ダンピング受注の防止、計画的な発注、適切な工期設定および設計変更等、発注者の責務が明確化されている。建設業では、若手入職者の減少や高齢化の進行が問題になっていることに加えて、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ていくとともに、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には、発注者の責務をはじめとした改正品確法の趣旨の徹底を図っていくことが重要である。

➤ 現場の生産性向上（「i-Construction」の推進）

今後、わが国の労働力人口が総じて減少していく中で、社会資本の効果的な整備を図るには、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。上述の通り、労働力人口の減少を上回る生産性を向上させることで、持続的な経済成長の実現を可能とするべく、国土交通省は本年3月に「生産性革命本部」を設置し、本年を「生産性革命元年」と位置付け、総力を挙げて取り組んでいるところである。この取り組みの一環として、「ICTの全面的な活用」、「規格の標準化」、「施工時期の平準化」などにより、建設業の抜本的な生産性向上の実現を目指していく「i-Construction」を今年度から本格的に実施しているが、関東をはじめ全国の地方整備局を通じて全国的に鋭意展開していくべきである。

➤ 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、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。

（７）２０２０年大会を契機にさらに推進すべき政策

➤ 海外のインフラシステム受注のさらなる促進

アジア等新興国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。日本企業によるインフラシステムの受注は、２０１０年は約１０兆円、２０１４年は約１９兆円であるが、政府目標では２０２０年に約３０兆円とすることを目指している。

そうした中、国土交通省はインフラシステムの海外展開を重点政策に位置付け、トップセールスや在京大使等を対象とした「シティツアー・カンパニーツアー」の実施、国際会議の機会等を活用した情報発信等の「川上」からの参画・情報発信、現地事業体に対する民間との共同出資等株式会社海外交通・都市開発事業支援機構の取り組みや情報提供等のビジネスリスク軽減、日本企業がプロジェクトに参加しやすい環境を整備するためのわが国技術・システムの国際標準化や相手国でのデファクト・スタンダード化等のソフトインフラの海外展開を推進している。国土交通省の一連の取り組みを通じて、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、世界の需要を積極的に取り込んでいくことが求められる。

加えて、わが国のインフラメンテナンス産業のさらなる育成を通じて、わが国に遅れてインフラ老朽化のピークが到来する新興国等に対して、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・更新までが一体となったインフラシステムの輸出を促進していくべきである。

加えて、わが国のインフラメンテナンス産業のさらなる育成を通じて、わが国に遅れてインフラ老朽化のピークが到来する新興国等に対して、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・更新までが一体となったインフラシステムの輸出を促進していくべきである。

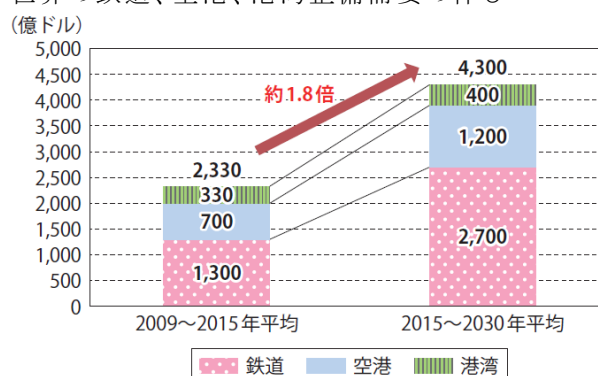
➤ 自動走行の実現に向けた環境整備

２０２０年東京オリンピック・パラリンピックまでに、無人自動走行による移動サービスや高速道路での自動走行が可能となるよう、来年までに必要な実証を可能とする制度やインフラ面の環境整備を行うことが、「日本再興戦略２０１６」に記載されており、２０２０年大会に向けた国土交通省の取り組みにも盛り込まれている。自動走行の実現は、交通事故の減少、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ことから、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、技術の確立や実現に向けた取り組みを加速していくことが望ましい。

➤ 大会と連携した水素・燃料電池の活用

水素社会の実現に向け、燃料電池自動車やインフラとなる水素ステーション等の導入を加速化していくことが、「日本再興戦略２０１６」に記載されている。また、２０２０年大会に向けた国土交通省の取り組みにも、燃料電池自動車の普及促進や、水素燃料電池船の

世界の鉄道、空港、港湾整備需要の伸び



実用化に向けた基礎実験・実船試験、安全ガイドラインの策定が盛り込まれている。

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、大会と連携した水素・燃料電池の活用は、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、民間等が一体となって、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、国民の理解促進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。

➤ 海上警備体制の強化

2020年東京オリンピック・パラリンピックは、首都・東京で行われる大会であることに加えて、東京港周辺の臨海部に競技会場や選手村、国際放送センター・メインプレスセンター等の重要施設が多数計画されていることから、大会の成功に向けて、周辺海域を含めたテロ対策等のセキュリティ確保が重要な課題となっている。従って、警備体制の強化や港湾における水際対策、危機管理体制の強化等の未然防止対策や、テロへの対応能力・体制強化等の事態対応に万全を期すことが求められる。

➤ 道路空間や沿道の温度上昇抑制対策の推進

2020年東京オリンピック・パラリンピックは、一年で最も気温が高くなる夏季に開催されることから、大会の成功に向けて、競技者や観客等の暑さ対策が重要な課題となっている。こうした中、国土交通省は重点政策2016に沿道の温度上昇抑制対策の推進を盛り込み、路面温度上昇抑制機能を有する舗装や道路空間における緑陰形成、沿道の民有地の緑化等を推進していくことにしている。これらの対策は、ヒートアイランド現象の緩和や快適な都市空間の形成にも寄与することから、大会の開催に向け鋭意推進していくとともに、大会開催後も継続して取り組んでいくことが期待される。

➤ 大会開催時の輸送、物流対策の早期策定

2020年東京オリンピック・パラリンピックの立候補ファイルには、指定された大会関係車両が専用使用する車線である「オリンピックレーン（約317km）」、指定された大会関係車両が優先的に走行可能な道路である「オリンピックプライオリティルート（約290km）」を大会時に設定することが記載されている。また、大会時における大会関係車両の定時性確保と一般の市民生活や経済活動への影響を最小限とするため、交通量約10%の低減を目標に、広報キャンペーンを通じた代替ルートの利用奨励や公共交通機関の積極利用の呼びかけ、企業の夏季休暇時期及び業務時間の調整、企業への納品時間の変更要請、市民への需要抑制の協力依頼等の実施を通じて、一般車両の都心部への流入を抑制することが掲げられている。

一方、「輸送連絡調整会議」では、来年2月上旬にオリンピックレーン等のルート計画を策定することや、2019年月上旬に関係事業者等との調整および実施に向けた詳細な運営検討をしていくことが予定されている。

大会の成功に向けて大会関係者の輸送体制を構築することは不可欠であるが、大会時であっても首都圏とりわけ都内の円滑な物流や人流は確保しなければならない。従って、大会期間中の交通量について詳細なシミュレーションを実施の上、オリンピックレーン等のルート計画は早期に策定し、関係事業者等をはじめとした多くの主体に幅広く周知することで、事前の準備や対策を促していくことが求められる。また、東京商工会議所は23区を活動範囲とする地域総合経済団体であることから、周知活動の一翼を担っていく所存である。

なお、昨年7月に公表された『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の中間答申』に記載の通り、旅客輸送については鉄道等の公共交通機関で分担し得るが、貨物輸送については困難な部分があるため、高速道路において貨物車優先レーンを設けるなど、円滑な貨物輸送の確保について検討していく必要がある。

➤ ICT化を活用した行動支援の普及・活用

ユニバーサル社会の構築に向け、2020年東京オリンピック・パラリンピックを当面の目標として、屋内外の電子地図や屋内測位環境等の空間情報インフラの整備・活用および移動に資するデータのオープンデータ化等を推進し、民間事業者等が多様なサービスを提供できる環境を整備することが、2020年大会に向けた国土交通省の取り組みに記載されている。これが実用化されると、屋内外を問わず自分の現在位置や、目的地までの経路等の情報が簡単に入手可能になることから、平時には、多言語情報と位置情報を組み合わせ、外国人旅行者への情報提供に活用できる他、災害時には円滑な避難誘導に寄与することが考えられることから、実用化に向けた取り組みを着実に進めていくことが期待される。

➤ 「声かけ・サポート運動」等、心のバリアフリーの推進

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年東京オリンピック・パラリンピックを契機として、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、国土交通省重点政策2016や2020年大会に向けた国土交通省の取り組みにも明記されている。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大変に有効なことから、鋭意推進されたい。

なお、東京商工会議所では先述の通り、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機運を醸成させ、誰もが安心・安全・快

「声かけ・サポート運動」ポスター



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」を全所的に推進している。具体的には、街なかなどで困っている方々に積極的に「声かけ」をして、相手が求める範囲のサポートをしようという取り組みである。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やおもてなし力の向上、街の魅力向上に資するものである。加えて、2020年大会を契機にこうした機運をさらに高めていき、レガシーとして未来へ引き継いでいくことも重要である。

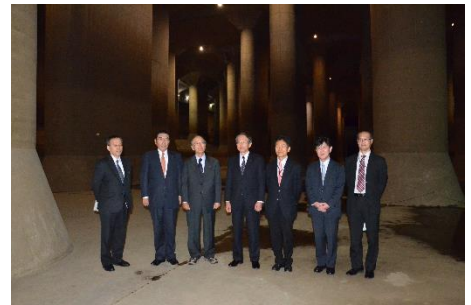
（８）国土交通政策のさらなる理解促進

➤ インフラのストック効果の「見える化」、「見せる化」とさらなるアピール

上述の通り、今後の社会資本整備には、民間投資の誘発、物流・人流の効率化・円滑化、安全・安心への寄与、既存施設の有効活用（「賢く使う」取組）など、個々のインフラの「ストック効果」を最大限に引き出すことが求められている。また、「ストック効果」を最大限に引き出すには、インフラを利用する主体である民間側がその効果に着目し、最大限有効活用していくことが重要である。

例えば、首都圏外郭放水路は2002年に部分通水、2006年に全体が完成し、部分通水以後100回（本年3月時点）の洪水調節実績があることから、地盤が低く水が溜まりやすい地形で幾度となく被害を受けてきた中川・綾瀬川流域の浸水被害の軽減に大きな力を発揮している。また、浸水被害軽減効果もさることながら、春日部市では水害リスクの低下から、大規模マンションの着工件数が放水路の整備前と比べ約2.8倍になり、加えて29件の企業が進出し雇用創出効果も見られることから、多岐にわたり高いストック効果を発現している。

三村会頭による首都圏外郭放水路視察



加えて、首都圏三環状道路についても、渋滞緩和効果による経済活動の効率化や生産性の向上、物流施設や工場等の新規立地、大災害発生時の迂回機能（リダンダンシー）、広域観光・レジャー面など、多岐にわたるストック効果が発現している。また、国土交通省はインフラのストック効果を都道府県ごとに纏めた事例集の策定やこれらを紹介するパネル展等を通じて、ストック効果を積極的に情報発信しているところである。

民間側がストック効果に着目し、インフラを最大限有効活用していくには、これまでの情報発信に加えて、ビッグデータやアンケート等の多様な手法を用いてストック効果を可能な限り客観的に把握し公表する「見える化」や、ストック効果をさらに効果的に提供しユーザーと共有する「見せる化」に資する取り組みを鋭意実施することで、ユーザーがストック効果をより実感しやすい環境を整備していくことが肝要である。そうすることで、社会資本整備の意義や重要性に係る国内外の多くの人々の理解を促進していくことが重要である。

➤ インフラツーリズムの推進

近年、インフラは観光資源としても注目されている。国土交通省は、ダムや橋梁、道路、港湾など見学可能なインフラを取り纏めたインフラツーリズムのポータルサイトを開設し、積極的な情報発信に努めている。特にダムについては、全国460ダムでダムカードを作

成し配布するとともに、ダム魅力を広く一般に周知するためにパンフレットを作成していることで、インフラツーリズムの中でも人気の視察先となっている。インフラツーリズムを推進することにより、地域活性化を図っていくとともに、インフラを身近に感じてもらいストック効果を広く周知していくことが重要である。

➤ 国土交通省の重要計画に対する多様な主体の理解と参画

国土交通省は昨年、中期的な交通政策の具体的指針である「交通政策基本計画」、長期的な国土づくりや社会資本整備、交通政策の指針である「国土形成計画（全国計画）」、中期的な社会資本整備の具体的指針である「第4次社会資本整備重点計画」をそれぞれ策定し、閣議決定された。また、関東地方整備局においても、首都圏における長期的な国土づくりや社会資本整備、交通政策の指針である「首都圏広域地方計画」、関東ブロックの社会資本整備の具体的指針である「関東ブロックの社会資本整備重点計画」を策定し、本年3月に大臣決定されたところである。

一方、厳しい財政状況を考慮すると、まちづくりや社会資本整備をはじめとした国土づくりや交通政策には、限られた財源の中で「選択と集中」により最大の効果を上げていく視点が不可欠であり、その際、地域社会に関係するあらゆる主体が積極的に議論を積み重ね、合意形成を図っていくことが重要な要素となる。従って、国土交通省が策定したこれらの計画の実効性を確保していくには、積極的に周知をすることで、圏域内の地方公共団体はもとより、地域で活躍する中小企業や各種団体、教育機関、NPO、住民一人ひとりに至るまで、多くの主体がその理念や内容を理解・共有し、国土づくりや社会資本整備、交通政策への積極的な参画を促していく必要がある。

➤ 国土交通政策の世界に向けた情報発信の強化

上述の通り、2020年東京オリンピック・パラリンピックを一つの契機として、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や、わが国の強みのある技術・ノウハウを最大限に活用し、海外のインフラシステム受注のさらなる促進を図っていくことが期待されている。

また、訪日外国人客の増加に向けた活動や、国家戦略特区等を通じた外国企業の誘致に係る取り組みが官民で展開されているが、それらの大前提となるのが防災への万全な備えである。

国土交通省は、陸・海・空の交通・物流ネットワークの強化や都市再開発の促進による国際的ビジネス環境の整備、観光立国の推進、防災・減災に向けた施策など、東京および首都圏全体の持続的な発展に資する取り組みを多岐にわたり実施していることから、国際競争力を強化していく方策の一環として、国際会議等の場を通じてこれらの取り組みを世界に向けてより一層周知していくなど、情報発信の強化が期待される。

以上

2016年度 第14号 2016年10月14日 第688回常議員会決議
